

海難の調査と審判

1 海難調査

(1) 海難の認知、立件及び調査

海難審判所及び全国 8 箇所の地方海難審判所等の理事官は、関係行政機関からの通報や新聞・テレビの報道等により海難の発生を認知したときは、直ちに事実関係の調査を開始します。そして、その海難が海技士等の職務上の故意又は過失によって発生したと認めたときには、これを事件として更に調査を行って証拠を集取します。

海難は、人の行為、船舶の構造、設備、性能、管理及び運航の形態、労働環境、海上環境、自然現象等の諸要素が複合して発生することから、理事官は、海難関係人との面接調査、船舶や発生場所などの検査を行い、また、海難関係人に報告や帳簿書類等物件の提出、関係行政機関に資料等を求め、さらに、科学的な知識又は判断が必要なときは鑑定を依頼するなどして、事実関係と海技士等の職務上の故意又は過失の認定に必要な事項を調査します。

(2) 海難審判法の対象となる海難

海難審判法の対象となる海難は、同法第 2 条に定められており、そのいずれかに該当する場合、理事官は調査を開始します。

○ 海難審判法（昭和 22 年法律第 135 号）（抄）

（定義）

第 2 条 この法律において「海難」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷
- 二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷
- 三 船舶の安全又は運航の障害

* 「一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷」

ここでいう「船舶」とは、船舶の大小・用途を問わず、人又は物を乗せて海域、河川及び湖沼等を航行する全ての船舶類をいい、建造中のものであっても、進水後は対象となります。

「船舶の運用」とは、航行中、錨泊中又は岸壁係留中に限らず、入渠中であっても、船舶がその目的に従って利用されている全ての場合をいいます。

また、「船舶の運用に関連した船舶の損傷」とは、船舶の運用中に発生した衝突、乗揚、転覆、火災などにより、船体、機関又は備え付けられた装置や設備の全部又は一部に生じた損傷をいい、「船舶の運用に関連した船舶以外の施設の損傷」とは、船舶が、定置網や養殖施設等に取り入れたり、衝突したりし、当該施設に損傷を生じさせた場合などをいいます。

＊「二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷」

前記第一号の損傷発生に関連して死傷が生じた場合はもちろん、船舶などに損傷を生じないときでも、次のような場合には、対象の海難となります。

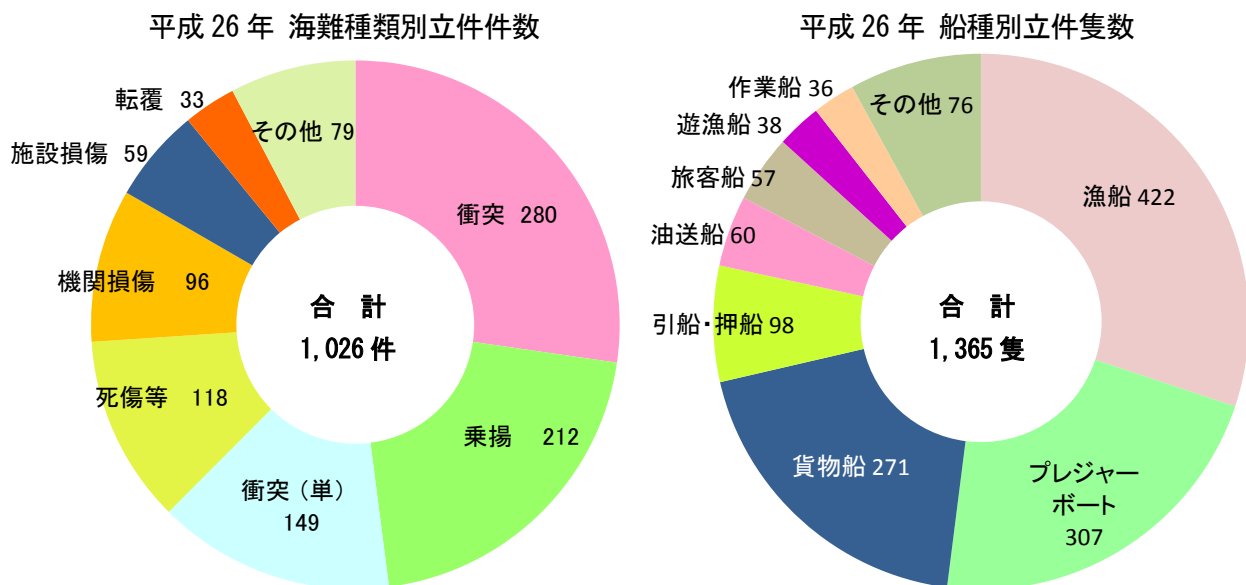
- ・ 船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・ 係留作業中、張力のかかった係船ロープが切断して、身体を強打して死傷した
- ・ 積荷から発生したガスによる中毒や船倉内の酸欠により死傷した
- ・ フェリーの車両甲板で自動車を誘導中、自動車の接触して死傷した
- ・ 揚網中に漁ろう機械に挟まれて死傷した

＊「三 船舶の安全又は運航の阻害」

前記第一号及び第二号のほか、損傷や死傷が発生しなかった場合でも、次のようなときには、対象の海難となります。

- ・ 荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などのおそれが生じた
- ・ 燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・ 砂州に乗り揚げ、損傷はなかったが航海を継続できなくなった

平成 26 年に理事官が立件した海難は 1,026 件 1,365 隻で、海難種類別では衝突が 280 件(27.3%)と最も多く、以下、乗揚が 212 件(20.7%)、衝突(単)が 149 件(14.5%)などとなっており、船種別では漁船が 422 隻と最も多く、全体の 30.9%を占めています。



※「衝突(単)」とは、船舶が岸壁、栈橋、防波堤、灯浮標等の施設、岩場、水面上に露出した沈船、漂流物(流木、冰山、その他の漂流している物)等に衝突したものをいう。なお、岩場や沈船に衝突した場合で、船舶の喫水線下に損傷を生じた場合は「乗揚」に分類している。

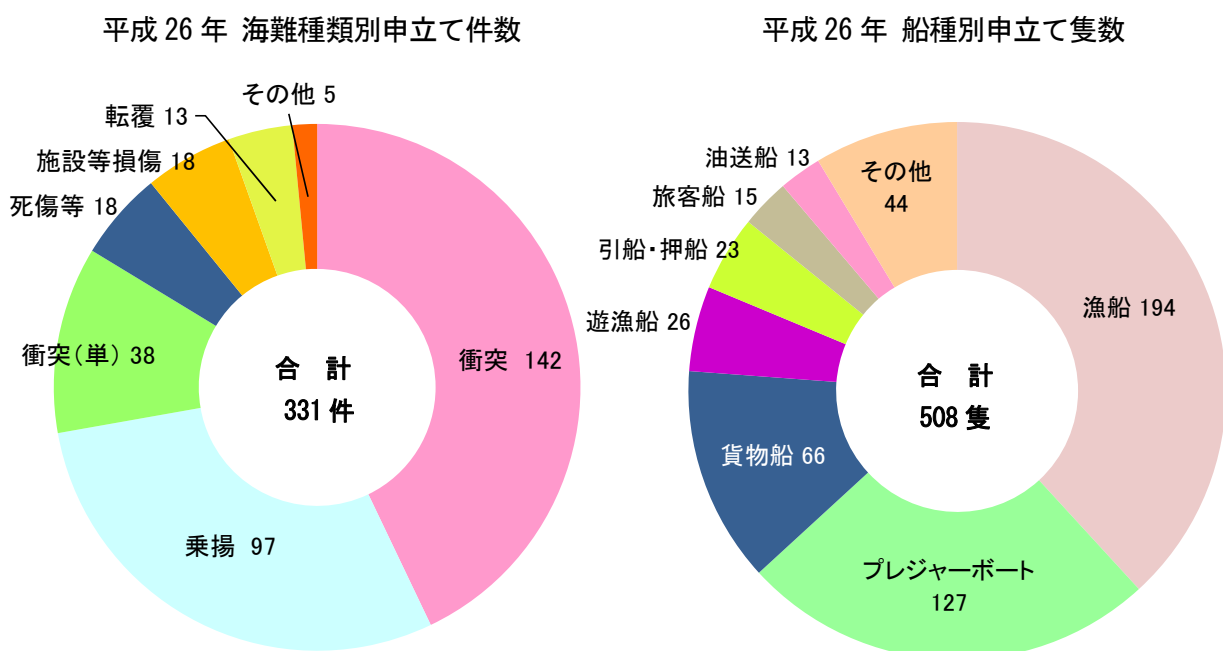
※「プレジャーボート」とは、モーターボート、水上オートバイ、ヨット等水上レジャーに供される船舶をいう。

(3) 審判開始の申立て

理事官は、調査の結果、海難が海技士等の職務上の故意又は過失によって発生したものであると認めるときは、その海技士等を受審人に指定して、事件を管轄する海難審判所又は地方海難審判所に審判開始の申立てを行います。また、理事官は、受審人に係る職務上の故意又は過失の内容及び懲戒の量定を判断するために必要があると認める場合、海技士等以外の者を指定海難関係人に指定します。

ただし、海難審判法の対象となる海難であっても、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人といった、海難関係人が日本の海技免許等を有していなかったり、死亡するなどして、受審人となる者がいない場合は、審判開始の申立ては行いません。

平成26年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は331件508隻で、海難種類別では衝突が142件(42.9%)と最も多く、以下、乗揚が97件(29.3%)、衝突(単)が38件(11.5%)などとなっており、船種別では漁船が194隻と最も多く、全体の38.2%を占めています。



【船体検査を行う理事官】

2 海難審判

理事官によって「審判開始の申立て」が行われると、海難審判所は、受審人に指定された海技士等に対する海難審判を開始します。

重大な海難（2ページ参照）の審判は、東京の海難審判所において3人の審判官で構成する合議体によって、その他の海難の審判については、地方海難審判所等において通常1人の審判官によって、いずれも公開の審判廷で行われます。審判には、審判官のほかに書記、理事官が列席し、受審人、指定海難関係人及び補佐人（以下、これらの者を「審判関係人」という。）が出廷します。

海難審判の審理は、理事官及び審判関係人が審判廷で意見を陳述し、理事官が集取した証拠や、審判関係人が提出した証拠の取調べを口頭弁論によって行います。

また、審理の過程で必要があれば、審判官の職権によって、又は審判関係人の申立てによって証人や鑑定人、通訳人に出廷を求めることもあります。

審理が終了すると、海難審判所は、裁決により海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容と受審人に対する懲戒（免許の取消し、業務の停止、戒告）を言い渡します。

受審人は、この裁決に対して不服がある場合、裁決言渡しの日から30日以内に東京高等裁判所に裁決取消しの行政訴訟を提起することができます。

提訴が行われず裁決が確定すると、理事官が裁決に基づく懲戒を執行します。懲戒が一定期間の業務停止である場合、理事官は、懲戒を受けた受審人に対して海技免状等の提出を求め、期間満了後にこれを還付します。

海難審判の諸原則

◇公開主義◇

全ての海難審判は、誰でも自由に傍聴できます。

◇口頭弁論主義◇

当事者の主張や立証に十分な機会を与えるため、書面のやりとりではなく、審判廷で当事者が口頭により直接弁論します。

◇証拠審判主義◇

海難審判所の裁決は、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を示さなければならないことから、故意又は過失の内容や懲戒の量定を判断する根拠となる海難の事実を認定します。事実の認定にあたっては、公正を確保するため、審判廷で取り調べた証拠によらなければなりません。

したがって、事故の現場や船上など、審判廷以外の場所で事物の検査や証人への尋問などを行った場合は、それらを書面にして審判廷で証拠調べを行わなければなりません。

◇自由心証主義◇

証拠の証明力は、審判官の自由な判断に委ねられています。

これは、証拠の証明力について、審判官の実務に基づいた経験と見識に基づく経験法則や、論理法則に従った公正な判断が期待されているということであり、恣意的な判断を許すということではありません。



海難の調査と審判の流れ

