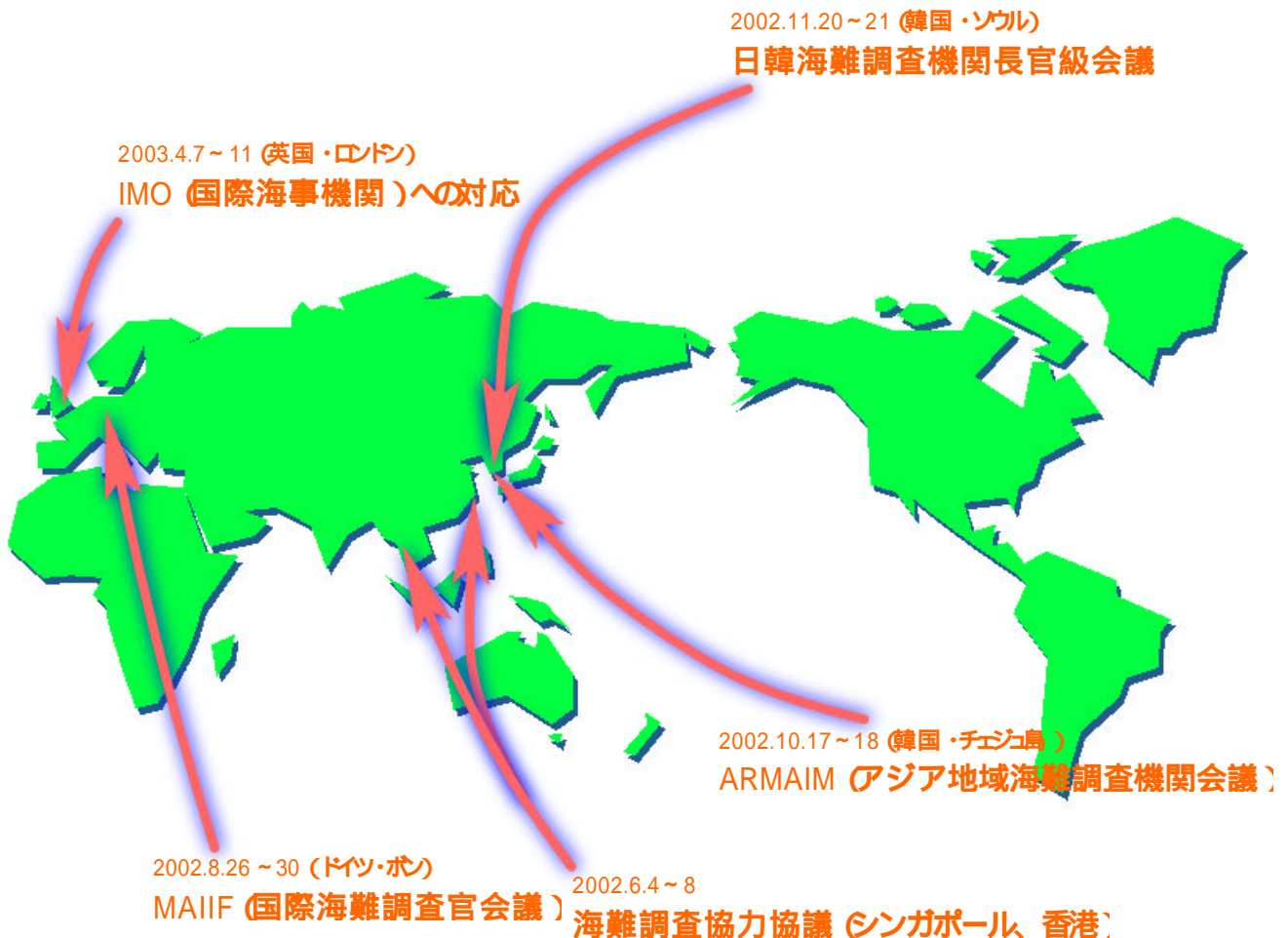


第1章 最近の海難審判庁の動き

第1節 海難調査の国際協力体制の強化

近年、国際社会において、海難調査に際し国際協力が必要であるという認識が高まっており、国際海事機関（IMO）では、平成9年に「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」が採択され、海難調査における新たな国際協力体制の構築と、そのための共通手法に関する検討が進められています。

このような状況の下、海難審判庁は、海難原因を明らかにする我が国唯一の海難調査機関として、特にアジア地域における海難調査体制の強化を推進し、海運先進国としての日本の国際的な責務を果たすため、積極的に国際協力による海難調査体制の構築を図っているところです。



最近の海難調査国際協力にかかる国際会議等

1 国際海事機関（IMO）への対応

FSI 1に参加し、「海難統計及び調査」について審議

IMO（International Maritime Organization）は、海事問題を取り扱う国際連合の専門機関の一つで、主として海上における人命の安全、航行の能率、海洋汚染の防止等に関する技術的・法律的な問題について、政府間の協力の促進、最も有効な措置の採用、条約の作成等を行っている機関です。

このうち「海難調査」に関しては、主に旗国小委員会（Sub-Committee on Flag State Implementation: FSI）において検討されています。同小委員会は、海上の安全及び海洋汚染防止のために旗国が実施すべき事項について検討するため、海上安全委員会（MSC）及び海洋環境保護委員会（MEPC）の下に設置され、平成5年以降、ほぼ毎年1回のペースで開催されています。

第11回旗国小委員会（FSI11）は、平成15年4月7日から11日までの5日間、英国のロンドンで開催され、当庁は、我が国代表団の一員として参加し、担当である議題「海難統計及び調査」について、以下の事項の検討に参画しました。

- (1) 海難分析過程における総合的安全評価(FSA)の使用に関する検討
- (2) SOLAS 規則 1/21 参照文書削減のための検討
- (3) FP47/WP.4 付属書及び火災海難記録に関する FP46 結果に対する検討
- (4) 危険物に関係したインシデント報告の提供に関する MSC76 の決定に関する検討
- (5) IMO 海難データベースへの電子入力化の検討
- (6) 海難分析集及び学んだ教訓の評価と海員への周知



[FSI 会議場（IMO 本部）]（英国・ロンドン）

2 国際海難調査官会議 (MAIIF)

海難及び海上インシデントの調査のためのコード (MO決議 A849 (20)) の運用には、いまだ各国の事情があり、要検討

MAIIF (Marine Accident Investigators International Forum) は、海上の安全と海洋汚染の防止に資するため、各国の海難調査官相互の協力・連携を維持発展させ、海難調査における国際協力の促進・向上を目的として、カナダ運輸安全局の提唱により、平成4年から毎年開催されている国際会議です。

平成14年の第11回会議は、8月26日から30日までの5日間、我が国を含む33の国と地域から37関係団体60名が参加してドイツのボンで開催され、過去最大規模の会議となりました。

今回の会議においては、「海難及び海上インシデントの調査のためのコードに関する報告」、「各国海難調査機関の活動報告」、「漁船海難への対応」、「航海データレコーダー (VDR)」、「水先人乗船中の海難」等の多くの議題について検討が行われました。

特に、海難調査のための共通手法や各国間の協力を推進するために平成9年に国際海事機関 (IMO) で採択された「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」への対応については、国際法と各国の国内法との関係において解決すべき問題があり、各国調査官による意見交換が行われました。今後、強制化に至るまでに一層議論を深めていく必要があります。

なお、次回会議は、平成15年11月、南米チリにおいて開催される予定です。



[MAIIF11 会議模様] (平成14年8月 ドイツ・ボン)

MAIIF11 参加国等 (33の国と地域)

アンチグア・バーブーダ、オーストラリア、カナダ、チリ、中国、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシア、香港、アイスランド、インドネシア、マン島、日本、リベリア、マレーシア、マルタ、マーシャル諸島、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、パナマ、ポルトガル、韓国、ルーマニア、南アフリカ、スペイン、スウェーデン、英国、米国、バヌアツ

3 アジア地域海難調査機関会議（ARMAIM）

アジア地域における連携強化について活発な意見交換

ARMAIM（Asia Regional Marine Accidents Investigators Meeting）は、海難調査制度の相互理解を深めること、アジア地域における海難調査協力体制の確立に寄与すること、海難調査にかかるアジア地域関係国の意見を集約し国際会議において強く反映させること、開発途上国への海難調査体制強化の支援を行うことを目的として当庁が提案し、韓国、中国が賛同して立ち上がった会議であり、平成10年（東京）から毎年開催されています。

平成14年の第5回会議は、10月17日から18日までの2日間、日本、中国、香港、シンガポール、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ロシア及び米国（コーストガード）が参加し、韓国のチェジュ島で開催され、第11回国際海難調査官会議と同様に過去最大規模の会議となりました。

今回の会議では、当庁から「年間の活動実績の報告」と「裁決事例のプレゼンテーション」を行ったほか、各国の代表が「海難調査制度」、「海難調査事例」、「調査官の訓練」等についてプレゼンテーション等を行い、さらに、アジア地域における海難調査協力についての意見交換を行いました。

なお、海難調査国際協力における具体的な事項については、次回会議（平成15年9月：香港（予定））で引き続き検討していくこととなりました。



[ARMAIM5 会議模様] (平成14年10月 韓国・チェジュ島)

4 日韓海難調査協力関係の構築

日韓における具体的海難調査協力の進展

外国船が関連する海難の原因究明には、関係各国の海難調査機関の相互協力が不可欠であり、国際海事機関（IMO）でも海難調査における国際協力についての決議が採択され、その実施に向けて積極的な取り組みが進められています。

このような状況を踏まえ、我が国と韓国との海難調査機関は、国際的な調査協力体制を構築することを目的とした意見交換を行うこととし、平成13年度に初めて日韓両国海難調査機関の長官級会議を日本において開催し、平成14年度には第2回として韓国（ソウル）において会議を行いました。

第2回日韓海難調査機関長官級会議 [平成14年11月]

平成14年2月、東京において開催された第1回日韓海難調査機関長官級会議の実績を踏まえ、ソウルにて行った第2回会議では、二国間相互協力の更なる推進及びアジア地域における新たな調査協力体制の構築のための両国機関の貢献について、次の事項にかかる協力文書の作成が行われたものです。

「討議記録（調査協力文書）」により確認された主な内容

アジア地域の海難調査協力体制構築の共同貢献
 海難の地域情報システム構築の検討
 海難調査官の相互交流及び実務者会議の実施
 共同国際セミナー実施に向けた検討
 調査官の想定模擬訓練の早期実施

平成14年における日本沿岸で発生した韓国船関連の事件は、36件（37隻）で、その中で衝突事件が23件（64%）となっています。



〔討議記録へ署名後、握手する(前)高等海難審判庁長官と韓国中央海洋安全審判院長〕

（平成14年11月 韓国・ソウル）

5 シンガポール及び香港との海難調査協力協議

我が国の海難調査官派遣時の協力要請に一定の理解が得られる

アジア地域における海難調査協力体制の構築を目指す当庁は、平成14年6月5日から7日にかけて、シンガポール及び香港において、海難調査国際協力の推進にかかる協議を行いました。

その主な概要は以下のとおりです。

(1) 我が国海難調査官の派遣時の協力要請

初期情報の通知について

証拠資料の交換について

海難調査官派遣時の受け入れ及び協力について

調査報告書（裁決）の作成について

海難調査官派遣時の執務場所、通信方法の確立について

(2) 我が国のアジア地域における貢献について

(3) 香港における海難調査訓練コースの実態調査

今後も、アジア地域の国々との海難調査協力体制の構築を推進するため、引き続き積極的に協議をかさねる予定です。



両国の海難調査協力を確認し、握手する海難審判理事所長とシンガポール海事港湾庁海運部長代理

（平成14年6月 シンガポール）

NTSB（米国国家運輸安全委員会）海事部門調査官研修に参加

平成15年3月19日から4月4日までの17日間、ワシントンのNTSB本部で行われた、海事部門の事故調査官に対する基礎研修を受講しました。それまでは、航空事故を主体とした研修期間中に海事部門の研修を挟む形で行われていましたが、海外の海事事故調査機関からの受講希望もあることから、今回初めて、海事部門を中心とした研修が組まれたものです。



研修項目は、NTSBに関する規則、調査方法、ケーススタディを混じえたヒューマンファクターやサバイバルファクターなどの概念を含む海難原因分析手法、メディア及び被害者の家族との対応方法、報告書作成手法などです。

講義は、NTSB全般にかかわるものについては同アカデミーの講師が、海事関係については、同部門の調査官が講師を務めました。

受講者はNTSBの新人調査官（ケーブル敷設船の船長経験者）と私の2人でしたが、他の調査官も興味のある講義については参加し、講師との間で活発な意見交換がなされて各調査官の意見の相違も垣間見ることができ、一層、興味深いものとなりました。

高等海難審判庁調査官 伊東 由人

余話

NTSB本部はランファントプラザの一角にあるビルディングの4階から6階を占め、私は同ビルディング内にあるホテルに投宿。スミソニアン博物館まで歩いて5分、ポトマック河畔のフィッシュマーケットにも近く、観光には申し分のないところでした。同プラザには、ドラッグストア、飲食店などのある地下街がありますが、平日は夜7時に、週末は殆どの店が閉店してしまい、近くに食堂もないことから、夕食は一品のみでも必要量の2倍は出てくるホテルのレストランで食べることを余儀なくされ、車社会のアメリカで車をもっていない者のみじめさ(?)を痛感しました。



イラク戦争が始まるかも知れないという緊迫した状況の中、成田を発ち、ワシントン着陸直後に乗客の中から拍手が起きるなど、そのころテロに対する不安は皆感じていたようです。到着後数日して戦争が始まりましたが、その週末からポトマック河畔の桜の開花を待たず桜祭りが始まりました。戦場が遠いせいか、市民生活に特段変わったところは見受けられませんでした。桜がほぼ満開となった3月末に雪混じりの雨が降りました。桜が散り始めたころ桜祭りをタクシーの窓から見ながらダレス空港へ。イラク側のさしたる抵抗もなく戦況が推移したせいか成田着陸時にはもう拍手は起きませんでした。その時には知りませんでしたが、SARSの影響と思われる、空港ロビーでマスクをかけた人や、多数のマスクの入ったダンボール箱を持っている人を見かけました。激動する世界の波紋を肌で感じた20日間でした。