

## 海難の調査と審判

海難審判所及び全国8箇所の地方海難審判所（那覇支所を含む）では、海難を認知すると直ちに理事官が海難の事実を調査し、審判官が海難審判によって海難の態様や海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の行為について、懲戒の理由となる原因を特定し、その職務上の故意又は過失を認定し、懲戒を行っています。

### 1 海難調査

#### (1) 海難の認知、立件及び調査

理事官は、関係行政機関からの報告や新聞・テレビの報道等により、海難の発生を認知した場合は、直ちに事実関係の調査を開始し、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るときには、立件して、これを事件として取り上げ、調査を開始し、証拠を集取します。

海難は、人の行為、船舶の構造・設備・性能、運航・管理形態、労働環境、海上環境、自然現象の諸要素が複合して発生することが多いことから、理事官は、海難関係人との面接調査、船舶その他の場所の検査、海難関係人・関係行政機関からの報告又は帳簿書類・資料の提出、科学的な知識又は判断が必要なときは鑑定等により証拠の集取を行い、事実関係や海技士等の職務上の故意又は過失の認定に必要な事項について調査します。

#### (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条で定められており、いずれかに該当する場合、理事官は海難が発生したと認知し、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、海難の発生の防止に寄与するという法目的から、船舶の大小・用途を問わず、人又は物を乗せて海上を航行する全ての船隻類をいい、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場合でも、次のようなときには、対象の海難となります。

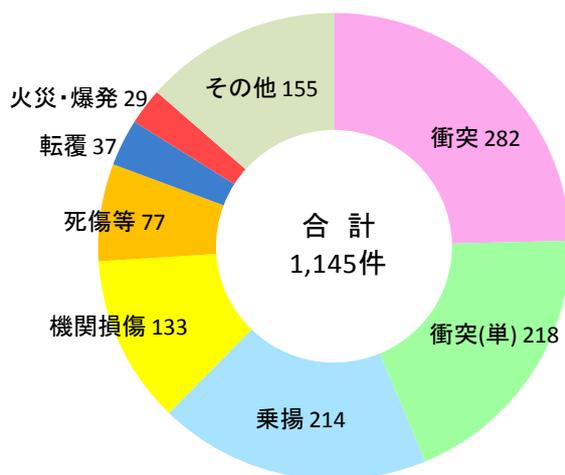
- ・船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・切断したロープにより強打して死傷した
- ・ガス中毒や酸欠により死傷した
- ・フェリーで自動車誘導中に死傷した

## \* 「三 船舶の安全又は運航の阻害」

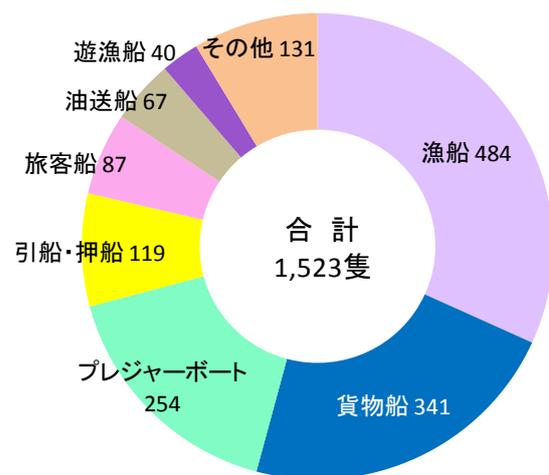
前記第一号及び第二号のほか、損傷や死傷が発生しなかったものでも、次のような場合には、対象の海難となります。

- ・荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などの危険な状態が生じた
- ・燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・乗り揚げて損傷はなかったが、航海を継続できなかった

平成 23 年 海難種類別立件件数



平成 23 年 船種別立件隻数



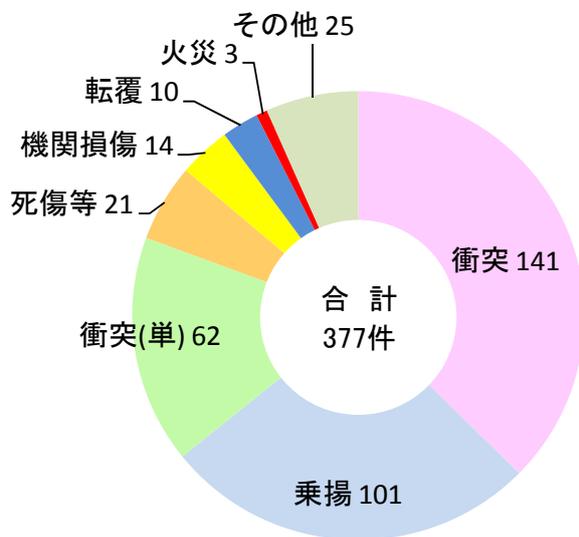
※「衝突(単)」とは、船舶が岸壁、栈橋、灯浮標等の施設、岩場、水面上に露出した沈船、漂流物（流木、冰山、その他の漂流している物）等に衝突したものの総称をいいます。なお、岩場や沈船に衝突した場合で、船舶の喫水線下に損傷を生じた場合は「乗揚」に分類しています。

### (3) 審判開始の申立て

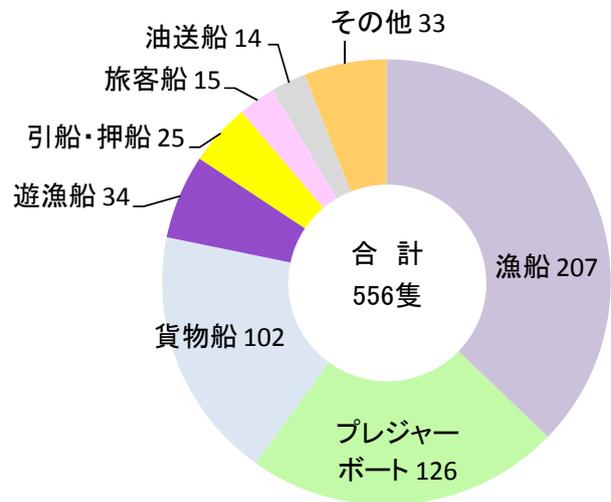
理事官は、調査の結果、海難が海技士等の職務上の故意又は過失によって発生したものであると認めるときは、海難審判所又は地方海難審判所に審判開始の申立てを行います。このとき、海難の発生に関与した者が海技士等の場合は、それらの者を受審人に指定し、さらに海技士等以外の当事者について、受審人に係る職務上の故意又は過失の内容及び懲戒の量定を判断するために必要があると認める場合は、その当事者を指定海難関係人に指定します。

なお、海難審判法の適用対象である海難であっても、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人といった受審人となる者がいない場合は、審判開始の申立ては行われません。

平成 23 年 海難種類別申立て件数



平成 23 年 船種別申立て隻数



〔船体検査を行う理事官〕

## 2 海難審判

理事官から「審判開始の申立て」があると、後日、受審人に指定された海技士等に対する海難審判を行います。

海難審判は、公開の審判廷で、東京の海難審判所においては3名の審判官で構成する合議体で、地方海難審判所においては通常1名の審判官で、それぞれ書記が列席し、理事官立会いのもと、受審人及び指定海難関係人、そして、受審人等が補佐人を選任した場合には補佐人が出廷して行います。

海難審判の審理は、証拠調べや意見陳述を口頭弁論によって行い、その過程で必要に応じて、証人、鑑定人、通訳人に出廷を求めます。

審理が終結すると、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、受審人への懲戒（免許の取消し、業務の停止、戒告）を裁決によって言い渡します。

この裁決に対して不服がある場合、受審人は裁決言渡しの翌日から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。

東京高等裁判所への提起がない場合は、裁決が確定し、言い渡された懲戒の内容を理事官が執行します。

業務停止の裁決があったときは、理事官は、懲戒を受けた受審人から海技免状若しくは小型船舶操縦免許証又は水先免状の提出を受け、期間満了の後これを本人に還付します。

### 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・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、現地で船などの検査や証人への尋問などを行った場合は、書面（検査調書や尋問調書）を作成し、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、審判官の恣意による判断を許しているのではなく、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からです。



# 海難の調査と審判の流れ

