

# 海難審判所の現状

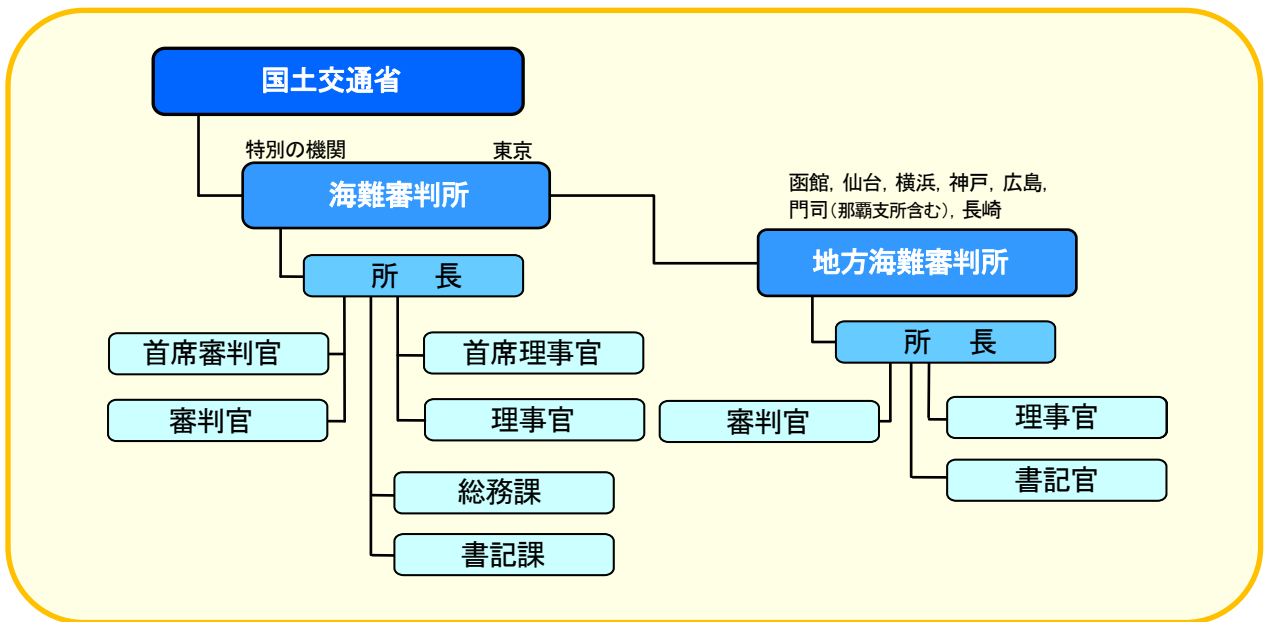
## 1 海難審判制度の目的と任務

海難審判法は、第1条において「職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もって海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」と、その法の目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。そして第9条において、任務を達成するための手段として海難審判所が行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

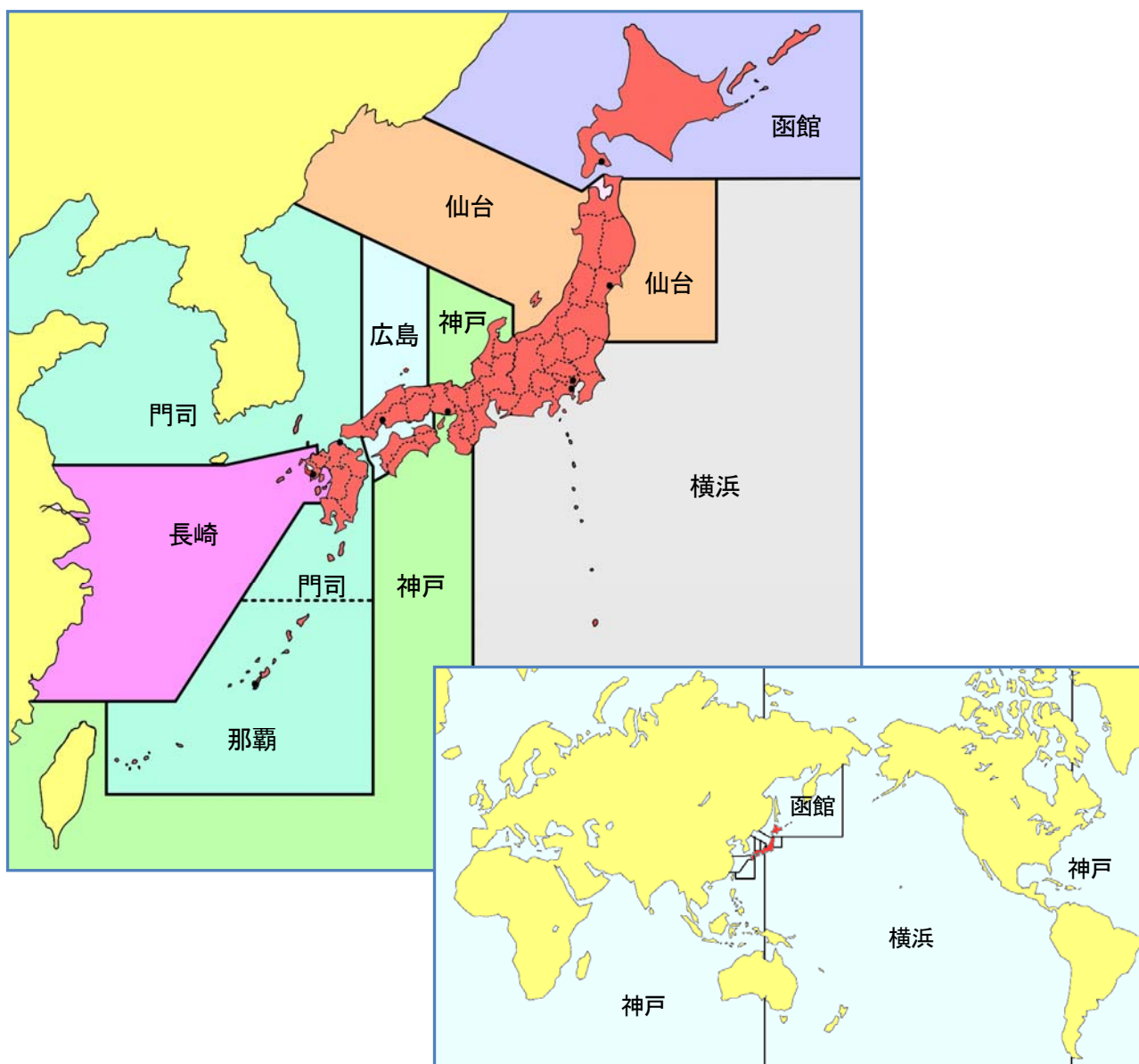
## 2 海難審判所の組織と管轄

海難審判所は国家行政組織法第8条の3に規定された「特別の機関」であり、海難審判法第7条によって国土交通省に置かれています。現在その組織は、25人の審判官と23人の理事官、その他の職員38人からなる86人で構成されており、東京に置かれた海難審判所と函館（北海道函館市）、仙台（仙台市）、横浜（横浜市）、神戸（神戸市）、広島（広島市）、門司（北九州市）、長崎（長崎県長崎市）の各地方海難審判所及び沖縄県那覇市に置かれた門司地方海難審判所那覇支所の全9箇所の審判所で、海難の調査や審判業務に当たっています。

組織図



### 地方海難審判所の管轄図



### 海難審判所（東京）が管轄する事件

重大な海難（海難審判法施行規則第5条）

- 1 旅客のうちに、死亡者若しくは行方不明者又は2人以上の重傷者が発生したもの
- 2 5人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの
- 3 火災又は爆発により運航不能となったもの
- 4 油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの
- 5 次に掲げる船舶が全損となったもの
  - イ 人の運送をする事業の用に供する13人以上の旅客定員を有する船舶
  - ロ 物の運送をする事業の用に供する総トン数300トン以上の船舶
  - ハ 総トン数100トン以上の漁船
- 6 前各号に掲げるもののほか、特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

### 3 海難審判所の現状

海難審判制度は、平成 20 年の法改正によってその目的が変わっただけでなく、それまでの二審制が一審制となるなどの変更がなされましたが、海難の原因に関わる船員等の行為を特定することや、その故意又は過失を認定すること及び懲戒の量定を判断することがいずれも容易でないことは、法改正前と何ら変わりはありません。このため現行制度においても旧制度と同様、理事官による調査・審判開始申立てと、海難関係人が列席する対審形式の審判とにより、海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失を認定して懲戒を行っており、海難審判の方法や手続が大きく変わったわけではありません。

また、海難審判所では社会情勢の変化や国民のニーズに応えるため、審判手続などを見直し、改善するとともに、新たな調査技術の導入などを進めています。

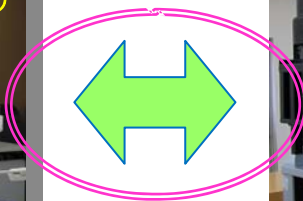
① テレビ会議システムを活用した関係者の利便性の向上及び業務の効率化

受審人等が遠隔地に居住しているなどの理由で審判を開廷する地方海難審判所に出廷することが困難なときは、居住地等の最寄りの海難審判所又は地方海難審判所のテレビ会議システムを利用して審判を受けることができます。テレビ会議システムは、理事官の面接調査においても活用されており、いずれの場合も関係者の時間的・経済的な負担の軽減等に役立っています。

② GPS・AIS・VDR等航海機器類のデータの活用による調査精度の向上

③ ホームページの充実による情報発信及び意見の収集

テレビ会議システムによる審判の様子（東京⇄広島の場合）



審判官や理事官、補佐人は、事件を管轄する海難審判所の審判廷に列席して審判を行います。

受審人等の方は、ご自宅の近くなど都合のよい審判所（ここでは広島地方海難審判所を例にしています。）の審判廷で、テレビ会議システムを通じて、審判官や理事官等の質問の受け答えなどします。

## 海難審判の手続き ～管轄と管轄移転～

海難審判法第 16 条第 1 項は、別に省令で定める重大な海難を除き、事故の発生した場所を管轄する地方海難審判所がその海難を取り扱うことを規定しています。

### 海難審判法第 16 条（事件の管轄）第 1 項

審判に付すべき事件のうち、旅客の死亡を伴う海難その他の国土交通省令で定める重大な海難以外の海難に係るものは、当該海難の発生した地点を管轄する地方海難審判所（海難の発生した地点が明らかでない場合には、その海難に係る船舶の船籍港を管轄する地方海難審判所）が管轄する。

管轄の具体的な範囲は省令に委ねられており、その概略は本レポート 2 ページの図で表したとおりです。一方、第 1 項の前段において国土交通省令で定めるとした“重大な海難”については、東京に置かれた海難審判所が、その発生地点にかかわらずこれを取り扱うこととなっています。“重大な海難”の具体的な基準は 2 ページの囲みをご覧ください。

ところで、事件を管轄する審判所は、発生地点によって決まるため、遠方に居住する関係者にとっては、審判に出廷するには不便な場合があります。

法は、このような場合に管轄の移転を求めることを認めています。

### 海難審判法第 18 条（管轄の移転）

理事官又は受審人は、国土交通省令の定めるところにより、海難審判所長に管轄の移転を請求することができる。

2 海難審判所長は、前項の規定による請求があつた場合において、審判上便益があると認めるときは、管轄を移転することができる。

なお、法は管轄移転を請求する理由について特段の条件を付していませんが、別途省令において、請求にあたっては理由を明らかにして書面をもって行う等の手続きを定めており、管轄移転を認めるか否かは、海難審判所が他の関係者の意見を聞いたうえ、請求理由の妥当性等を勘案して決定することになっています。

また、前ページでも触れていますが、全国 8 箇所の地方審判所と東京の海難審判所に TV 会議システムが導入されており、これを利用して管轄を移転せず審判を受けることもできます。審判を受ける方は、自宅の最寄りの地方審判所や、休暇で下船した港近くの地方審判所などで審判を受けることも可能です。手続きの詳細は、当所ホームページをご覧ください。

海難審判所ホームページ <http://www.mlit.go.jp/jmat/>

いずれにせよ、お手元に海難審判関係の書類が届いた場合には、まずは管轄する海難審判所にお尋ねください。