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（支所を含む）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行い，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によって海難が発生したと認めるときには，立件して海難の調査及び証拠の集取を行います。

海難は，船舶の構造，設備，性能，管理及び運航の形態，人の行為，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，船舶や発生場所の検査などを行い，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の提出をそれぞれ求めるなどして，事実調査及び証拠の集取を行います。

(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れば，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阻害

➢　**「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」**

「船舶」…　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舟類をいい，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」…　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。

「船舶の運用に関連した船舶の損傷」…　船舶の運用中に発生した衝突，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。

「船舶の運用に関連した船舶以外の施設の損傷」…　船舶が，定置網や養殖施設等に乗り入れたり，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，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，自動車に接触して死傷した
・ 揚網中に漁ろう機械に挟まれて死傷した

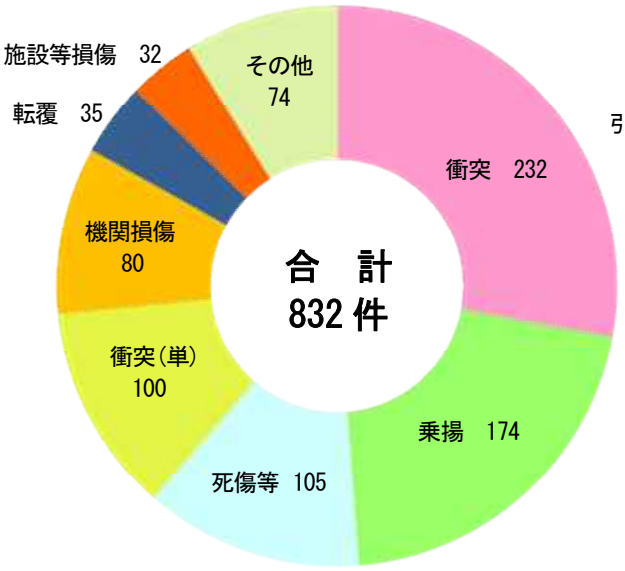
➢ **「三　船舶の安全又は運航の阻害」**

前記第一号及び第二号のほか，損傷や死傷が生じないときでも，次のような場合には対象となります。

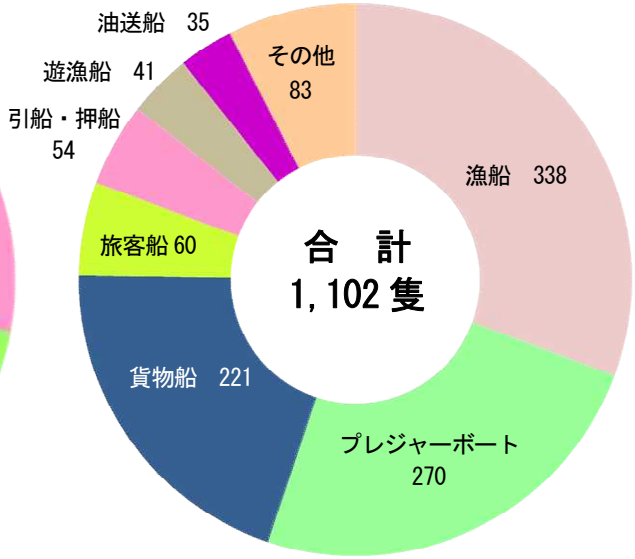
・ 荷崩れによる船体の傾斜で転覆，沈没などのおそれが生じた
・ 燃料切れで機関が停止して漂流した
・ 砂州に乗り揚げ，損傷はなかったが航海を継続できなくなった

平成 30 年に理事官が立件した海難は 832 件 1,102 隻で，海難種類別では衝突が 232 件(27.9%)と最も多く，以下，乗揚が 174 件(20.9%)，死傷等が 105 件(12.6%)などとなっており，船種別では漁船が 338 隻と最も多く，全体の 30.7%を占めています。

平成 30 年　海難種類別立件件数



平成 30 年　船種別立件隻数



※　「衝突(単)」とは，船舶が岸壁，桟橋，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，氷山，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によって発生したものであると認めたときは，海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人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（支所を含む）に審判開始の申立てを行います。また，理事官は，海難において受審人以外の当事者であっ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必要があると認める者があるときは，その者を指定海難関係人として指定します。

海難審判は，不告不理の原則（訴えなければ裁判なし）に基づき，理事官の審判開始の申立てによって開始されることから，審判開始の申立ては理事官の専権となっており，理事官の名においてのみ行われる手続です。

海難審判法（昭和 22 年法律第 135 号）（抄）

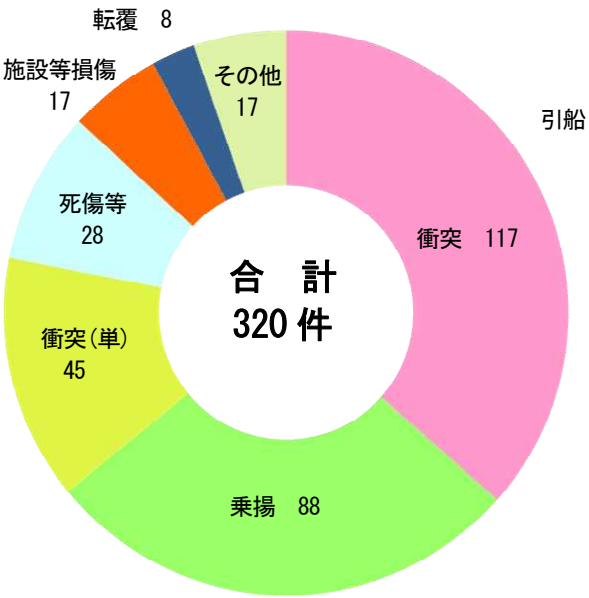
（審判開始の申立て）

第２８条　理事官は，海難が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によって発生したものであると認めたときは，海難審判所に対して，その者を受審人とする審判開始の申立てをしなければならない。ただし，理事官は，事実発生の後５年を経過した海難については，審判開始の申立てをすることはできない。

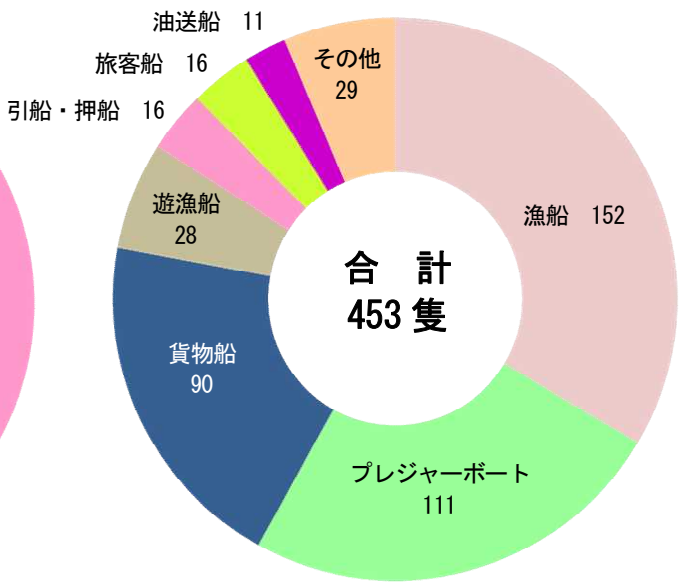
２　前項の申立ては，海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を示して，書面でこれをしなければならない。

平成 30 年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は 320 件 453 隻で，海難種類別では衝突が 117 件(36.6%)と最も多く，以下，乗揚が 88 件(27.5%)，衝突（単）が 45 件(14.1%)などとなっており，船種別では漁船が 152 隻と最も多く，全体の 33.6%を占めています。

平成 30 年　海難種類別申立て件数



平成 30 年　船種別申立て隻数



２　海難審判

(1)　海難審判の開始

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若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する海難審判を開始します。

重大な海難（本書２ページを参照）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，その他の海難審判は，地方海難審判所（支所を含む）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。

(2)　海難審判の審理

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。

(3)　審理の終結

審理が終結すると，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。

(4)　裁決の取消しの訴え

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。

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の停止である場合，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，公開で行い，誰でも自由に傍聴できます。

※口頭弁論主義
審判では，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，事故の現場などで検査を行った場合，また，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す。

海難の調査と審判の流れ

海難の発生

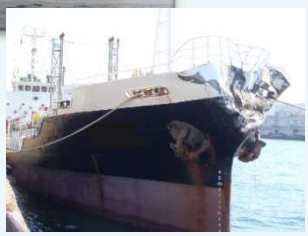
海難の認知・立件

理事官による事実の調査及び証拠の集取

関係者への質問

船舶等の検査

帳簿・物件集取



審判不要の処分

審判開始の申立て

審　　判

（審判廷の様子）

（審判手続）

（不服がある場合）

裁　　決

裁決の取消しの訴え
（東京高等裁判所）

（不服がない場合）

裁決の執行

免許の取消し　**業務の停止**　**戒　告**