

# 第7章 海難審判の概要

## 第1節 海難審判の目的とその手続

### 1 海難審判の目的

海難審判の目的は、海難審判法（昭和22年法律第135号）第1条に規定されているとおり、海難の原因を審判によって明らかにし、その発生の防止に寄与することである。

また、審判の結果、海難が海技従事者又は水先人の故意又は過失によって発生したものであるときは、その者に対して懲戒の裁決をしなければならず、それ以外のものが原因に関係のある場合には、勧告をすることができる。

海難審判は、その対象を「海難」としているところから、海難によって乗組員全員の生命が失われるなど、海難に直接かかわった者のいない場合であっても原則として行われる。

### 2 海難審判の手続

海難は、人の故意又は過失のみならず、船員に対する労働条件、船体・機関の構造、港湾・水路の状況、気象・海象等の自然力等の要因が複合して発生することが多く、また、海上における事故は物的証拠や状況証拠も乏しい場合が多いことから、その実態を把握し、原因を究明することが困難であることが多い。更に、海技免状受有者等の懲戒については、これらの者に権利の制限を加えるものであるため、慎重を期し、公正を保障する必要があることから、海難審判の手続に準司法手続を採用している。

#### (1) 海難の調査と審判開始の申立

海難が発生したことを自ら、あるいは管海官庁（地方運輸局、海運支局等）の報告等により認知した理事官は、直ちに事実の調査と証拠の集取を開始する。理事官は、海難関係人に対する質問や船舶の検査、帳簿書類その他の証拠物件の集取等を行い、その結果、同種海難の再発防止のため審判に付すべきものと認めるときは、地方海難審判庁に審判開始の申立（審判請求）を行う。審判は審判開始の申立がない限り開始されない。

また、審判開始の申立を行うに当たり、理事官は、海技従事者や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は、それらの者を「受審人」に指定し、それ以外の者で原因に関係があると認められたものを「指定海難関係人」に指定する。

この審判の請求権は理事官にのみ与えられたものであるが、海難について利害関係を有する者は、理事官に審判開始の申立を請求することができる。

## (2) 審判及び裁決

理事官から審判開始の申立がなされると、事件は地方海難審判庁で審判されることとなる。審判は、審判廷において、専門の知識と経験を有する審判官3人の合議体（原因の探究が特に困難な事件には、学識経験者2人を参審員として合議体に加える。）により、理事官、受審人、指定海難関係人、補佐人及び書記等が出席して行われ、理事官と受審人等の当事者が対立する対審の形式をとり、公開主義、口頭弁論主義、証拠審判主義、自由心証主義等が採用されている。また、審判を行うについては、審判官の職権の独立が定められている（一般的にこの様な手続が準司法手続といわれる。）。

この様な手続によって審判が行われ、海難が前述のような要因に、どのようにかかわって発生したかについて審理し、裁決をもって、その原因を明らかにする。

審判の結果、海難が受審人の故意又は過失によって発生したときは裁決をもって懲戒し、指定海難関係人に原因があるときは勧告する旨の裁決をする。懲戒には、海技従事者又は水先人の「免許の取消」、1か月以上3年以下の「業務の停止」及び「戒告」の3種類がある。

## (3) 第二審及び提訴

受審人等が地方海難審判庁の言渡した裁決に対して不服がある場合には、裁決言渡の日から7日以内に、高等海難審判庁に対して第二審の請求をすることができる。第二審の請求があった事件については、高等海難審判庁において、審判官5人の合議体（原因の探究が特に困難な事件には、学識経験者2人を参審員として合議体に加える。）で、地方海難審判庁と同様の審判手続による審判が行われる。

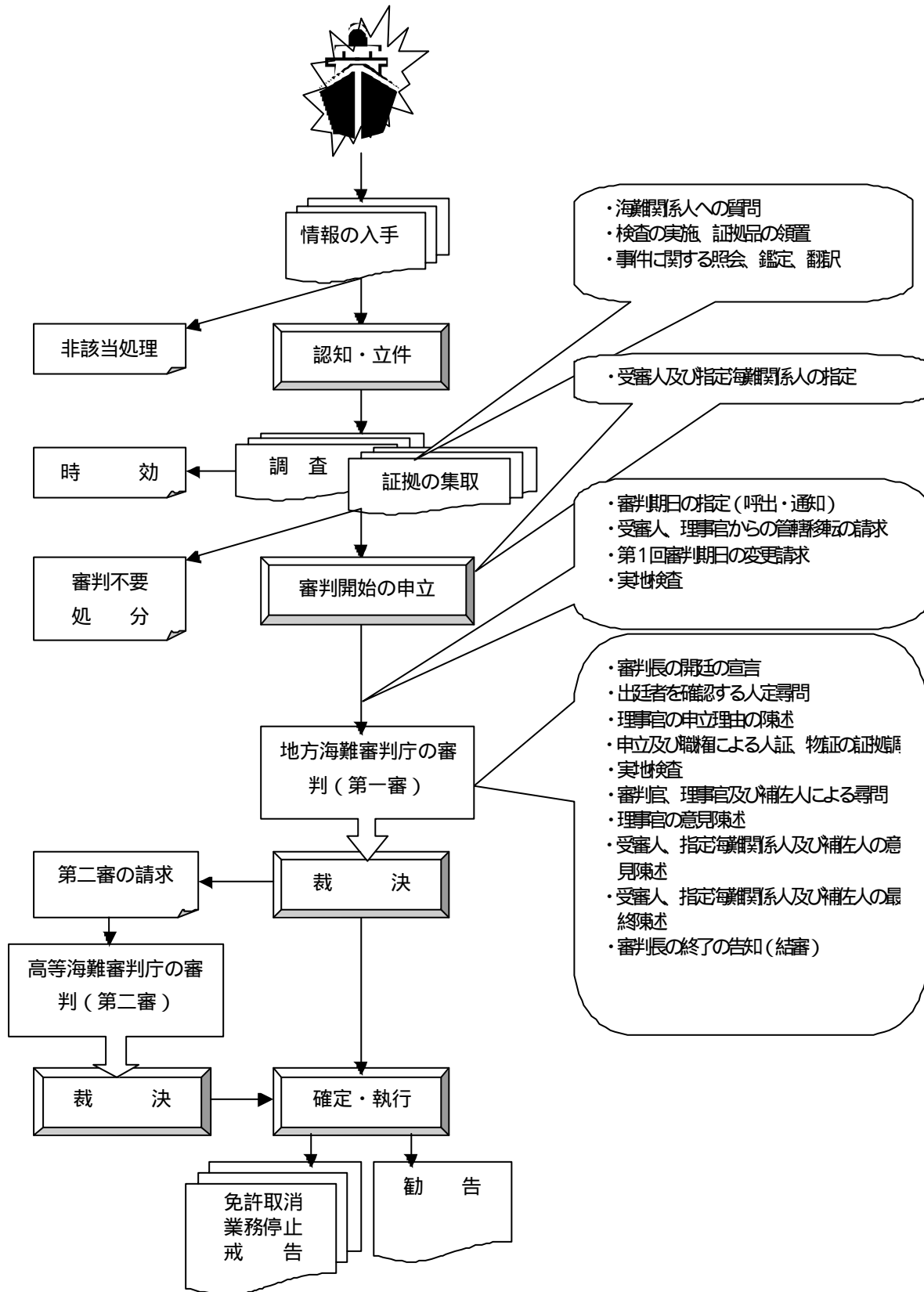
高等海難審判庁の裁決に対しては、裁決言渡の日から30日以内に、東京高等裁判所へ裁決取消の訴えを提起することができる。

## (4) 裁決の執行

地方海難審判庁の言渡した裁決は、第二審の請求がない限り、言渡した日から7日を経過すると確定する。受審人を懲戒する旨の裁決が確定したとき、理事官は直ちにこれを執行する。このうち、免許の取消又は業務停止については、受審人に海技免状等の提出をさせて執行するが、免許取消の場合、海技免状等を国土交通大臣に送付し、業務停止の場合、期間満了の後に本人にその海技免状等を還付する。なお、受審人が海技免状等を差し出さないときは、理事官は、その免状の無効を宣して官報に告示する。

また、指定海難関係人に対して勧告をする旨の裁決が確定したときは、審判長が勧告書を作成して理事官に交付し、理事官は、その勧告書とその指定海難関係人に送付するとともに、勧告書の全文又は要旨を官報及び新聞に掲載する。なお、勧告を受けた指定海難関係人は、その勧告を尊重し、努めてその趣旨に従い必要な措置をとらなければならないこととされているが、裁決言渡の日から1か月以内に理事官に弁明書を差し出し、その公示を求めることができる。

7-1-1図 海難審判の手続図



\* 高等海難審判庁の判決に対しては、東京高等裁判所へ判決取消の訴えを提起することができ、東京高等裁判所の判決に対しては、最高裁判所へ上告することができる。

## 第2節 海難審判庁の現状

### 1 組織と管轄区域

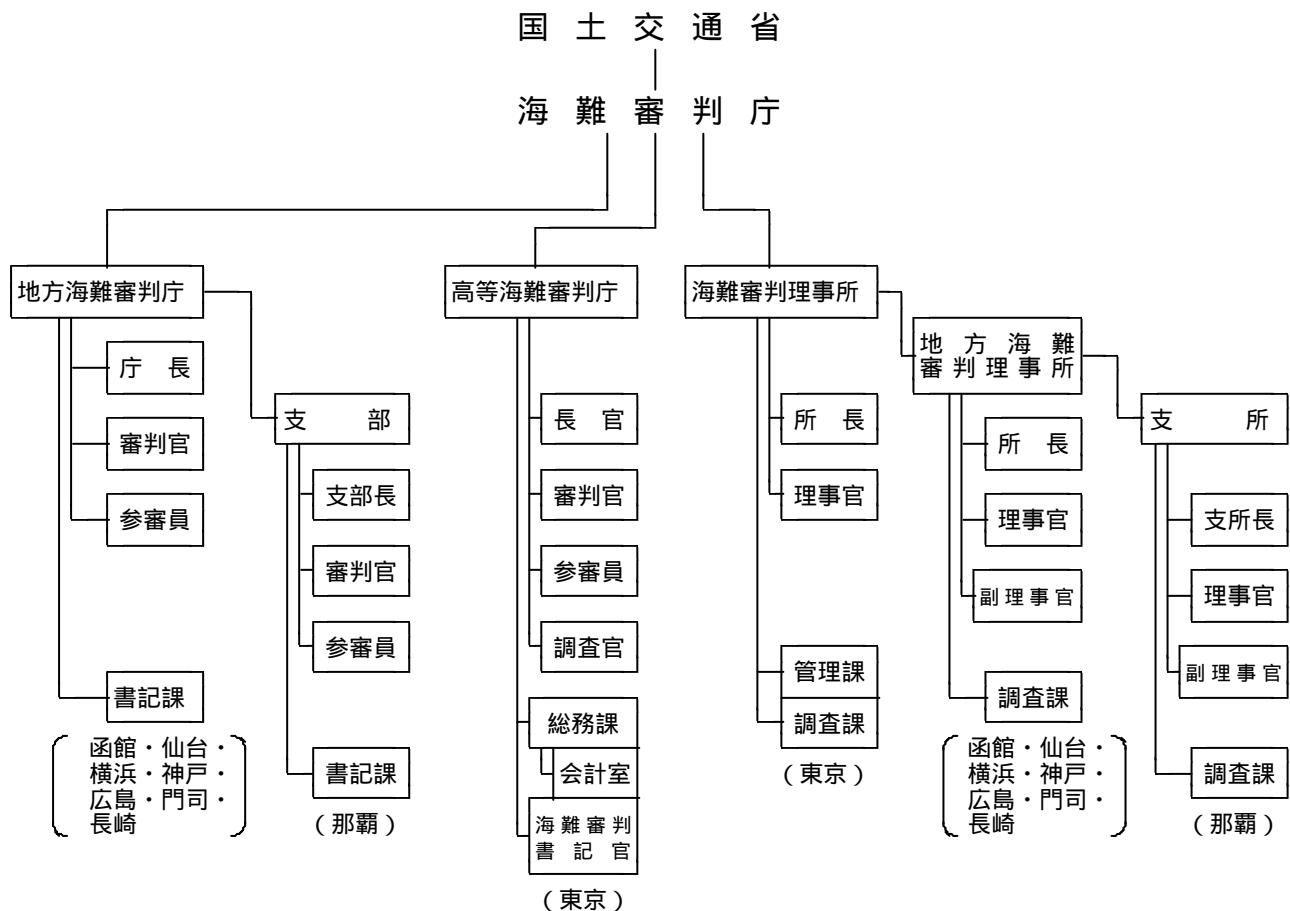
#### (1) 組織

海難審判庁は、海難の審判に関する行政事務を一体的に遂行する国の行政機関であり、昭和23年2月海難審判法の施行に伴い、海難審判所として発足し、その後24年6月運輸省設置法の施行により、名称を海難審判庁に改めるとともに、運輸省の外局となった。平成13年1月省庁再編により国土交通省の外局となって現在に至っている。

海難審判庁は、第一審を担当する地方海難審判庁及び第二審を担当する高等海難審判庁並びに理事官の事務を統轄する海難審判理事所によって構成されている。

高等海難審判庁は東京に、地方海難審判庁は函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司及び長崎に置かれ、那覇には門司地方海難審判庁の支部が置かれている。また、海難審判理事所は東京に置かれ、その事務を分掌させるために地方海難審判理事所が各地方海難審判庁の所在地に、那覇には門司地方海難審判理事所の支所が置かれている（7-2-1図）。

7-2-1図 海難審判庁組織一覧図

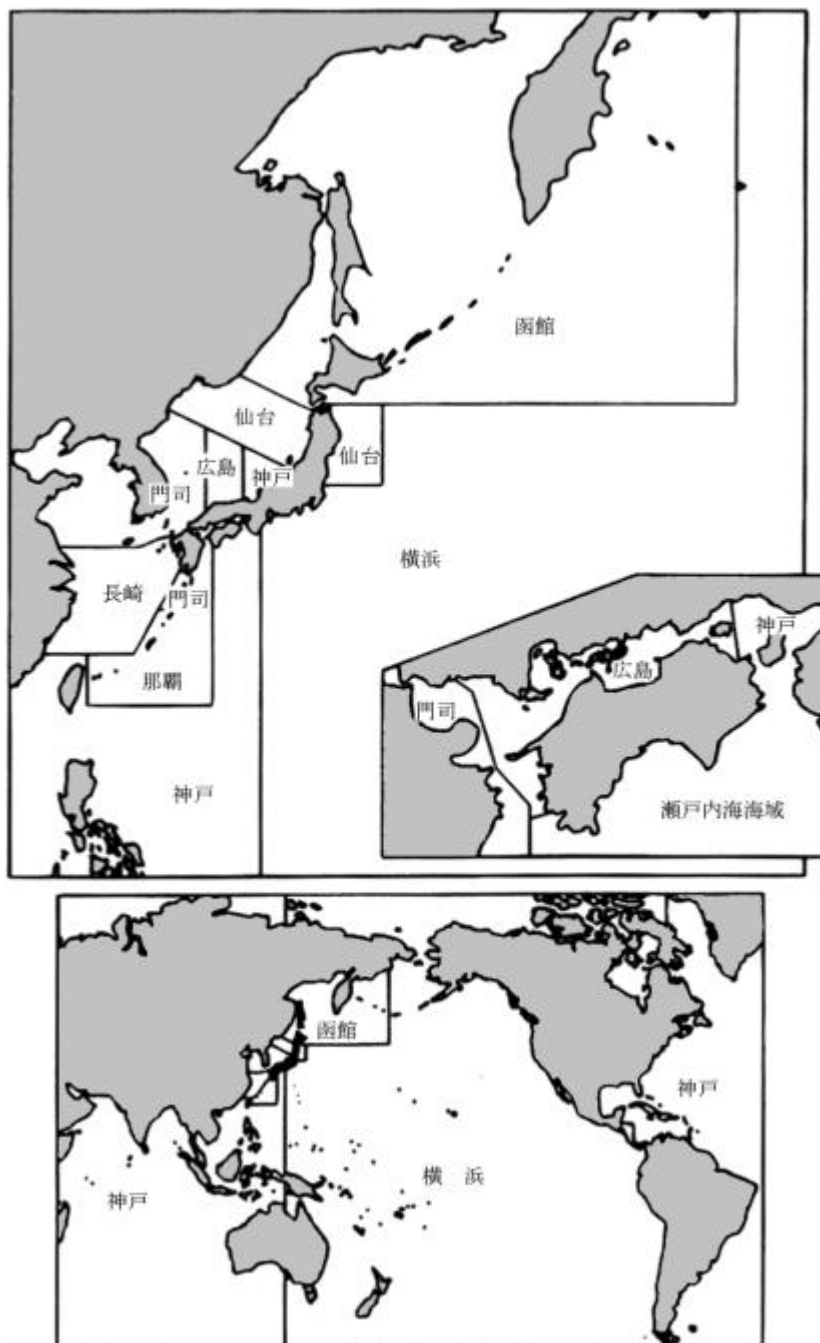


(2) 管轄区域

海難審判法は、全世界の水域で発生した日本船舶の海難を対象としていることから、三重県と和歌山県の県境である新宮川口を通過する子午線（東経136度1分30秒）及び西経70度の子午線で世界を二分し、太平洋側は横浜地方海難審判庁の、インド洋・大西洋側は神戸地方海難審判庁の管轄区域として大きく分け、さらに、日本近海においてそれぞれの地方海難審判庁の管轄区域を定めている。海難事件の管轄は、原則として海難の発生した地点を管轄する地方海難審判庁に属する。

また、地方海難審判理事所の理事官は、その所在地を管轄する地方海難審判庁の管轄区域において職務を行う（7-2-2図）。

7-2-2図 地方海難審判庁管轄一覧図



## 2 予算と定員

### (1) 予算

海難審判庁の12年度の予算は、25億5千9百万円であり、その大部分は、人件費と一般事務費となっているが、原因の探究が困難な海難事件の審判に参加する参審員に支給する非常勤職員手当、出廷した証人等に支給する証人等旅費及び各種の鑑定や翻訳等に要する事件処理経費などが計上されているのが特徴である。

特に12年度においては、アジア地域における海難調査の国際協力を推進するために開催される国際会議（第3回アジア地域海難調査機関会議）開催経費が新規に計上されている。

海難審判庁は、今後も予算の効率的な使用に努めるとともに、国際化、多様化する海難に迅速に対応するための事件処理経費の確保に努めることとしている。また、情報化の進展に対応した情報処理システム（行政情報ネットワークシステム等）の整備を図り、積極的に業務の合理化、効率化を推進することとしている。

### (2) 定員

海難審判庁の定員は、12年度末において245人であり、これを組織別にみると、高等海難審判庁43人、地方海難審判庁102人、海難審判理事所18人、地方海難審判理事所82人となっている。

職員としては、高等海難審判庁長官ほか審判官53人、理事官50人（うち副理事官9人）、事務官141人で構成している。

なお、審判官及び理事官については、その職務の専門性と特殊性から、任命資格が海難審判法施行令に定められている。事務官については、理事所において理事官の業務を補助する者を調査事務官として、審判庁において審判に関する書類の作成等の事務を行う者を海難審判庁書記として、それぞれ補職されることとなっている。

近年の多様化し、複雑化する海難の実態に対応して、的確に海難原因を究明し、海難の再発防止に寄与するため、海難審判庁としては、今後も、適正な職員数を確保していく必要があるとともに、行政組織等の合理化、効率化を図ることとしている。