

平成13年版 海難審判の現況のポイント

特集 21世紀を迎えた海難審判庁

海難審判制度は、海員懲戒法(1897年)をもって単独の法制度として確立され、昭和23年(1948年)に海難審判法に受け継がれ、現在に至っている。

我が国海難史上最も大きな事件は、青函連絡船洞爺丸遭難事件(昭和29年 函館港死亡者1,155人)である。

21世紀初頭を目指す重点改革事項は、「調査・審判の迅速処理」、「IT(情報技術)活用による業務の効率化」、「海難調査の分析、広報の充実・強化」である。

国民のニーズに応えられる質の高い海難審判行政を推進する。

第1章 裁決における海難原因

衝突事件の海難原因は、見張り不十分が53.3%、航法不遵守が17.7%、信号不履行が8.6%などとなっている。

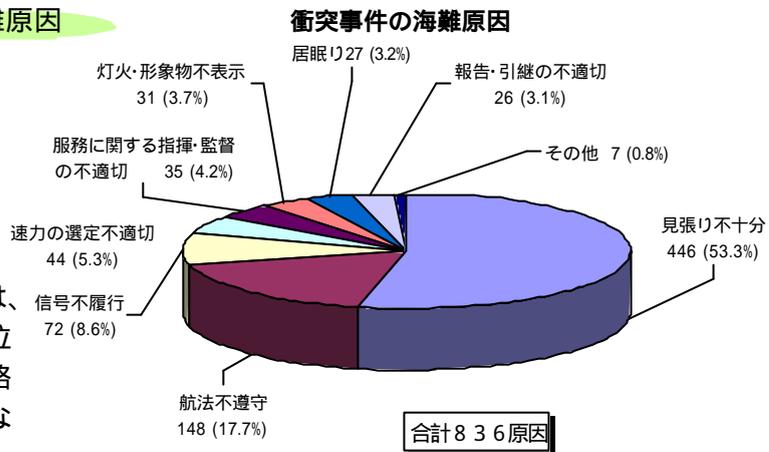
乗揚事件の海難原因は、居眠りが26.5%、船位不確認が21.2%、水路調査不十分が11.6%などとなっている。

漁船の海難原因は、衝

突事件で見張り不十分60.8%、そのうち衝突直前まで相手船を認めていなかったのが約8割、また、居眠りによる乗揚事件が多い。

貨物船の海難原因は、衝突事件で見張り不十分35.7%、航法不遵守26.1%などとなっており、衝突の相手船は、漁船が50.4%で、また、居眠りによる乗揚事件が多い。

プレジャーボートの海難原因は、衝突事件で見張り不十分が65.9%となっており、衝突の相手船は、漁船、遊漁船、プレジャーボートを合わせると84.3%となる。

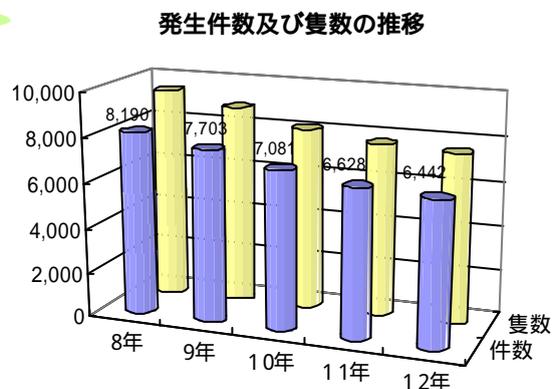


第2章 絶えることのない海難の発生

12年に発生した海難は、6,442件、7,599隻で、昨年よりやや減少した。事件種類は、乗揚事件(21.4%)、衝突事件(11.3%)、衝突(単)事件(11.1%)などの順である。

船舶の種類は、貨物船(34.9%)、漁船(18.1%)、油送船(11.1%)、旅客船(7.7%)などの順である。

12年の死傷者は、死亡・行方不明



219人、負傷412人計631人で、前年より106人(20.2%)増加した。特にプレジャーボートの死傷者が増加した。

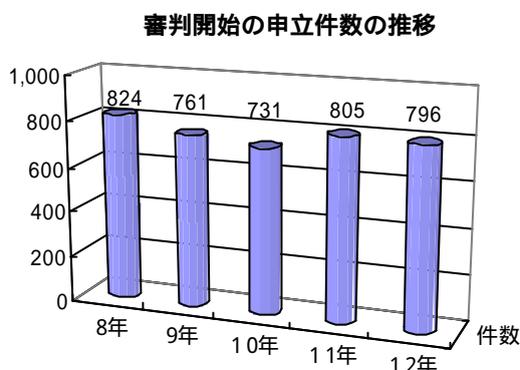
外国船が関連した海難は、154件(170隻)で、ほぼ横ばい。プレジャーボートの海難は、昨年に比べ50件(66隻)の増加となっており、レジャー時期の7月から9月の間における土曜日、日曜日の12時から16時に多く発生している。

第3章 海難の調査と審判開始の申立

12年の主要海難事件の発生は35件で、その中に漁船第五龍寶丸転覆事件(北海道浦河港沖合14人行方不明)が含まれている。また、主要海難事件の審判開始の申立は38件で、発生から申立までの平均期間は、7.7か月で、全体(11.7か月)と比べると4.0か月短くなっている。

12年の海難の立件数は、6,798件で、11年からの繰越4,446件を加えた調査対象事件数11,244件のうち、796件を審判開始の申立、5,880件を不要処分、138件が時効となり、4,430件を13年に繰り越した。

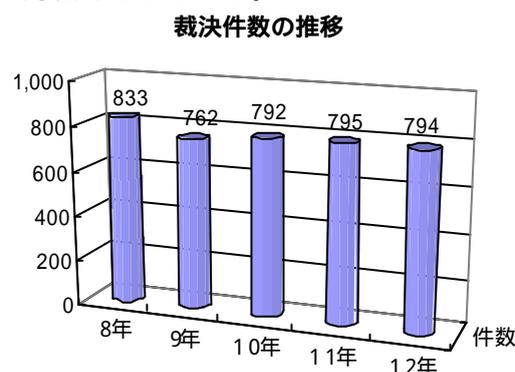
申立事件796件(1,202隻)の事件種類は、衝突335件(42.1%)、乗揚156件(19.6%)、機関損傷89件(11.2%)、衝突(単)66件(8.3%)などの順である。また、船舶の種類は、漁船495隻(41.2%)、貨物船265隻(22.0%)、プレジャーボート148隻(12.3%)遊漁船51隻(4.2%)などの順となっている。



第4章 海難審判の状況

12年の主要海難事件の裁決事件は34件で、衝突18件(52.9%)衝突(単)、転覆、火災それぞれ3件(各8.8%)である。また、申立から裁決言渡までの平均期間は、9.6か月で、全体(8.3か月)と比べると1.3か月長くなっている。

12年の地方海難審判庁における審判事務は、796件の申立を受理し、11年からの繰越540件を加えた審判事件1,336件のうち、794件について裁決し、542件を13年に繰り越した。裁決事件794件(1,186隻)の事件種類は、衝突329件(41.4%)、乗揚154件(19.4%)、機関損傷95件(12.0%)、衝突(単)70件(8.8%)などの順である。また、船舶の種類は、漁船494隻(41.6%)、貨物船266隻(22.4%)、プレジャーボート141隻(11.9%)、油送船52隻(4.4%)などの順となっている。



12年の審判開廷回数(裁決言渡のための開廷を除く)は、1件当たり1.12回で、ほとんど1回の開廷で審理を終えている。

12年の懲戒等は、受審人1,131人のなかで懲戒を受けた者1,031人で、そのうち業務停止104人、戒告927人であった。また、指定海難関係人142人のなかで勧告を受けたのは、1人(法人)であった。

懲戒を受けた者の免許種類は、小型船舶操縦士免許が 55.9 %、海技士免許(航海)36.5 %、海技士免許(機関)7.4 %などである。

12 年の高等海難審判庁の審判業務は、第二審請求事件 30 件を受理し、11 年からの繰越 59 件を加えた審判事件 89 件のうち、22 件について裁決し、28 件を第二審請求却下の決定をし、39 件を 13 年に繰り越した。また、46 件の管轄移転の請求を受理し、40 件の管轄移転決定と 6 件の同請求却下の決定を行った。

12 年の参審員参加事件は 13 件である。12 年末現在 70 人の参審員を任命している。

12 年の補佐人付事件は、106 件(13.4 %) で延べ 214 人の補佐人が選任された。

なお、12 年末現在 1,078 人の海事補佐人が登録をしている。

第 5 章 裁決に対する訴えの提起状況

12 年末現在、東京高等裁判所に係属事件は、1 件である。

第 6 章 海難審判行政の推進と課題

再発防止のための広報として、審判の傍聴者への資料提供、海難防止施策機関等への裁決書の概要の配付、ホームページの内容充実、海難審判説明会の開催などを積極的に行っているが、さらに推進する必要がある。

同種海難の再発防止のため、裁決書などを分析して海難の態様とその原因の傾向、問題点などを浮き彫りにした報告書を作成しているが、より一層、多角的、深度化した分析内容に努める必要がある。

国際協力を推進するため、国際海事機関(IMO)、国際海難調査官会議(MAIIF)、アジア地域海難調査機関会議(ARMAIM)に参加しているが、今後も積極的に対応する必要がある。

海難原因を迅速、的確、幅広く探究することが急務である。

IT(情報技術)の活用により、調査・審判業務の効率化と国民に対して情報提供の推進を図る。