

第5節 海難審判

理事官から審判開始の申立があると、海難審判庁は海難審判を行い、海難の原因を究明します。

地方海難審判庁（第一審）は、審判官3人で構成する合議体と書記並びに理事官が列席し、受審人、指定海難関係人及び補佐人が出廷し、また、必要に応じて証人、鑑定人、通訳人又は翻訳人にも出頭を求めて、公開の審判廷において、口頭弁論により審理を行い、結論として判決を言渡します。

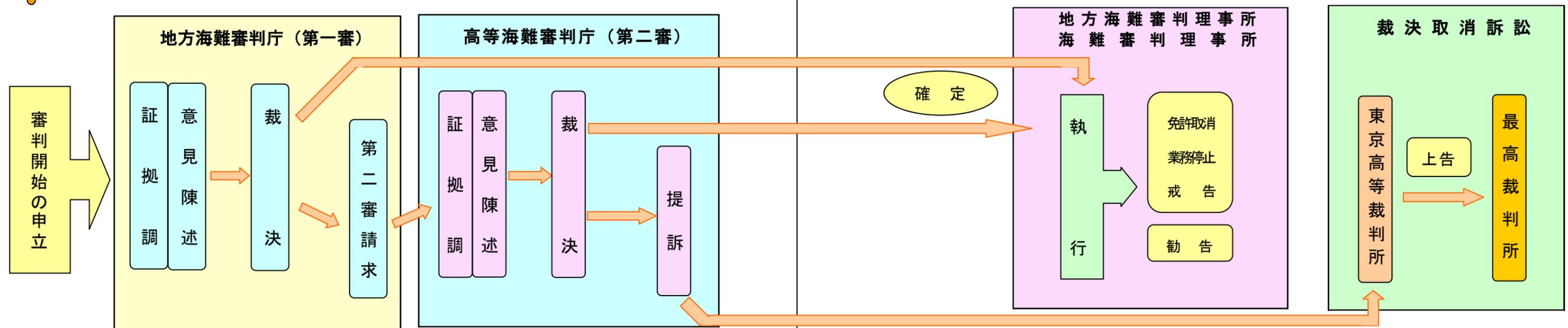
原因の究明が特に困難な事件には、学識経験者2名を参審員として参加させることもあります。

理事官、受審人及び補佐人は、地方海難審判庁（第一審）の言渡した判決に対して不服がある場合は、判決言渡の翌日から7日以内に高等海難審判庁に、第二審の請求をすることができます。高等海難審判庁（第二審）は、審判官5人で構成する合議体により、改めて事実の審理を行って、判決を言渡します。判決に対して不服がある場合は、判決言渡の日から30日以内に、東京高等裁判所に判決取消の行政訴訟を提起することができます。

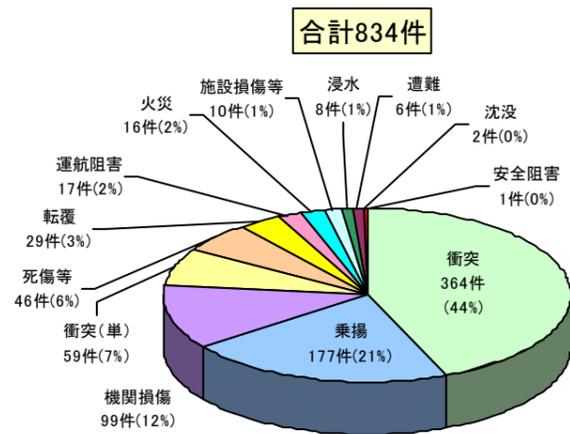
\* 平成14年に言渡した判決は、地方海難審判庁が834件（1,259隻）、高等海難審判庁は24件（36隻）でした。

\* 判決取消訴訟事件は東京高等裁判所に2件係属中です。（平成15年6月現在）

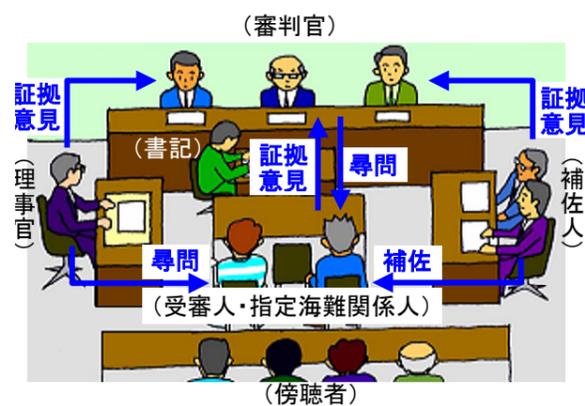
海難審判の流れ



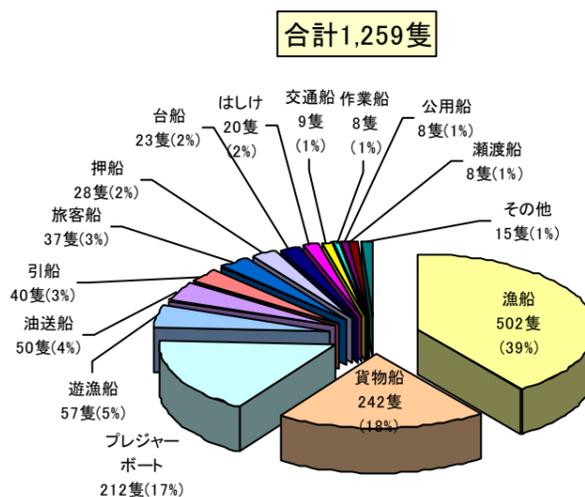
平成14年 【地方海難審判庁の事件種類別判決件数】



【審判廷における審理】



平成14年 【地方海難審判庁の船種別判決隻数】



**受審人とは...**  
海技免許等を受有している者で、海難の原因に関係がある場合に指定される人をいいます。

**指定海難関係人とは...**  
海技免許等を受有していない者で、海難の原因に関係がある場合に指定される人・法人をいいます。

## 参審員制度とは？

諸外国における司法の分野では、裁判を民主化し、裁判官の判断等を抑制する手段として、古くから陪審制度及び参審制度が採用されています。この参審制度は、陪審制度が専門の裁判官のほかに民間人を立ち合わせ特定の事項についての決定を委ねる制度であるのに対し、民間人を直接、裁判官として裁判に参加させる制度であるため、陪審制度よりも更に積極的な制度といわれています。

海難審判における参審員制度は、海難審判法制定時（昭和22年）に新たに採り入れられた、前記の参審制度に類似した制度で、我が国においても極めてまれな制度といえます。

その目的は、職業的な審判官以外の者を海難審判に参加させることによって、海難審判を民主化させること及び特定の問題について審判官の知識、経験を補うことにあります。

具体的には、各地方海難審判庁に、学識経験を有する者を参審員（非常勤の国家公務員）として12名の範囲以内で、常時任命しておき、このうち2名を、海難原因を広範囲な科学的調査により探究する事件やその原因の探究が特に困難な事件に、それぞれの専門分野に応じて参加させるようにしています。

この参審員制度は、海難審判法が施行されて以来、十分にその機能を発揮し、昭和29年に発生した青函連絡船洞爺丸遭難事件など数々の重大な海難事件や原因探究の困難な海難事件に大きく貢献しているといえます。

### 平成14年に地方海難審判庁において参審員が参加した事件

事 件 名	管 轄	参 審 員（2名）の専門分野	言 渡 年 月 日
旅客船シーバード機関損傷事件	門 司	機関関係、船体運動学	14. 2. 20
はしけRB-1作業員死亡事件	神 戸	有機化学、危険物	14. 3. 20
旅客船こんぴら2機関損傷事件	広 島	機械工学、燃焼工学	14. 3. 27
漁船第三常盤丸火災事件	仙 台	機械工学、電気工学	14. 3. 29
遊覧船はまな転覆事件	横 浜	気象・海洋学、船舶工学	14. 5. 31
漁船第三十一銀鱗丸火災事件	函 館	機械工学・材料工学 流体工学	14. 9. 30

## 勧告裁決とは？

海難審判の結果、海難原因が指定海難関係人にあると認められた場合、海難審判庁として行政指導上の意見を示した裁決を行うことを勧告裁決といいます。

勧告を受けた指定海難関係人は、勧告の趣旨を尊重する義務を負うもので、法律的に拘束されるものではありません。

したがって、勧告裁決は、指定海難関係人に対し、海難の再発防止策の提言又は改善措置の要求を行うものです。

平成14年3月に、言い渡された勧告裁決の概要を紹介します。

### ケミカルタンカーN丸乗組員死傷事件

**裁 決 年 月 日** 平成14年3月28日 横浜地方海難審判庁

**海難発生年月日** 平成13年1月24日19時00分ごろ

**発 生 場 所** 千葉港

**死 傷 者** 乗組員2名死亡、1名負傷

**当 時 の 気 象** 曇、北風、風力4

**事 実 の 概 要** N丸（498トン）は、千葉港内の錨泊地に仮泊してタンククリーニング中、船首ポンプ室のポンプ軸シールから洗浄剤のクロロホルムが漏えいし、同室が換気不良の状態です。クロロホルムガスが室内に充満していたところ、呼吸具を装着せず、立会者を置かないまま一等航海士が立ち入って倒れ、異状に気付いた船長と通信長が同室に入り、救出していたところ、通信長が意識を失って倒れ、船長も意識を失って一等航海士とともに床面に墜落した。

**海 難 原 因** 本件は、船舶所有者が、ケミカルタンカーであるN丸において、タンククリーニングにクロロホルムを使用する際、クリーニングポンプ軸シールの仕様をクロロホルムに耐えられる適切なものに変更しなかったこと、船首ポンプ室の換気不良に関して排気ダクトの不具合を調査改善しなかったこと、同室への立入りにあたって呼吸具、立会者などを準備するよう指導しなかったことによって発生したものである。

**勧 告 書 の 内 容** 船舶所有者が、タンククリーニング設備のポンプ軸シールの仕様を適切なものに変更しなかった点、船首ポンプ室における換気不良状況を調査しなかった点及び同室への立入りに当たって、呼吸具の準備や立会者の配置などを指導しなかった点については、本件発生の原因をなすものである。

以上のことから、船舶所有者に対し、船員労働安全衛生規則に基づく委員会を十分に機能させ、タンククリーニング設備の保守管理及び閉所における作業の安全管理を万全に期すよう勧告する。