

第4章 海難の調査と審判

海難審判は、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を目的としています。

全国8か所にある地方海難審判理事所（函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇）では、海難が発生すると直ちに、海難の事実関係や原因の究明に必要な調査及び証拠の集取を行い、地方海難審判庁における海難審判によって海難の態様や原因を明らかにしています。

さらに、それらを多角的かつ深度化した分析を行い、その結果を公表して海難の再発防止に役立てています。

第1節 海難調査

海難発生

海難審判法は、世界のあらゆる水域で発生した日本船の海難、我が国領海内で発生した外国船の海難及び我が国の河川や湖沼で発生した海難を対象としています。



認知及び調査

地方海難審判理事所の理事官は、関係官署からの報告や新聞・テレビの報道等により、発生した海難を認知した場合は、直ちに事実関係の調査及び証拠の集取を行います。

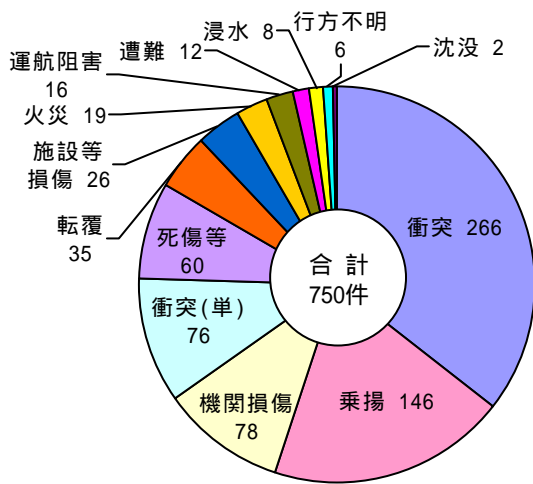
海難は、人の行為、船舶の構造・設備・性能、運航・管理形態、労働環境、海上交通環境、自然現象の諸要素が複合して発生することが多いことから、理事官は、海難関係人との面接調査、船舶その他の場所の検査、海難関係人・官庁からの報告又は帳簿書類・資料の提出、科学的な原因究明が必要なときの鑑定等により、様々な観点から広範囲にヒューマンファクター概念を取り入れた背景要因を含め、事実関係や原因究明に必要な事項について調査し、証拠の集取を行っています。



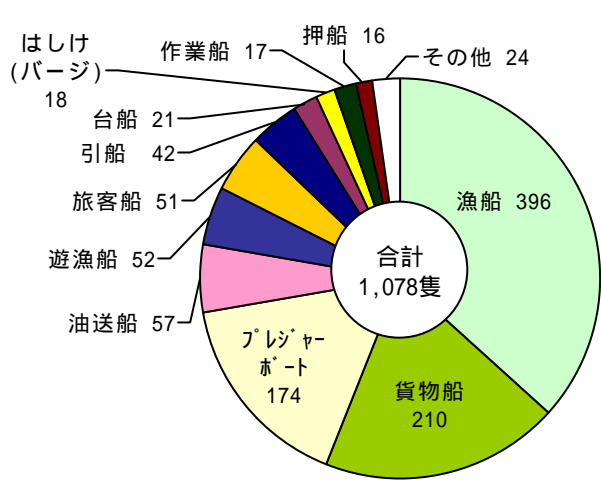
審判開始の申立て

理事官は、調査の結果、海難の再発防止のために審判による原因究明が必要と認めるときは、地方海難審判庁にその海難の審判開始の申立てを行います。このとき、海難の原因に関係ある者が、海技士、小型船舶操縦士又は水先人の場合には、それらの者を受審人に指定し、それら以外の者（船舶所有者・船舶管理会社・造船会社・外国人船長など）のときには、指定海難関係人に指定します。

なお、理事官が、審判開始の申立てを行わなかった場合、調査の結果を記載した報告書を作成し、調査の過程で得られた情報も海難防止のための資料として有効に活用しています。



平成19年 申立てをした海難の件数



平成19年 申立てをした船舶の隻数

第2節 海難審判

地方海難審判理事所理事官から「審判開始の申立て」があると、地方海難審判庁では海難審判(第一審)を行い、海難の原因を究明します。

海難審判は、公開の審判廷で、審判官3名による合議体及び書記が列席し、理事官立会いのもと、受審人、指定海難関係人及び補佐人が出廷して行います。

海難審判の審理は、証拠調や意見陳述を口頭弁論によって行い、その中で必要に応じて、証人、鑑定人、翻訳人に、海難関係人が外国人の場合には通訳人に出頭を求めます。

審理が終結すると、海難の事実及び原因を明らかにした判決を言い渡し、その際、受審人への懲戒(免許の取消し、業務の停止、戒告)や指定海難関係人への勧告の有無を言い渡します。

平成19年には、地方海難審判庁(第一審)で788件の判決を言い渡しました。



言い渡された判決を
良く読んで・・・

この第一審の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(東京)に第二審の請求をすることができます。

第二審の請求があった場合は、審判官5名によって第一審と同様の手続で新たに審理を行い、判決を言い渡します。

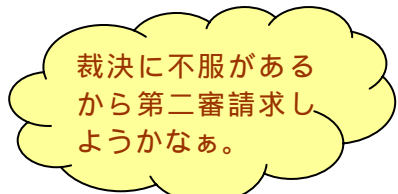
第二審の請求がない場合は判決が確定し、言い渡された懲戒等の内容を理事官が執行します。

具体的には、海技免状等を提出させ、業務停止期間中その免状等を保管し、勧告判決の内容を官報に公示します。

平成19年には、高等海難審判庁(第二審)で23件の判決を言い渡しました。

また、第一審及び第二審とも、原因の究明に高度かつ専門的な知識・経験を必要とする場合には、学識経験者2名を参審員として参加させています。

さらに、第二審の判決に不服がある場合は、判決言渡の翌日から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。

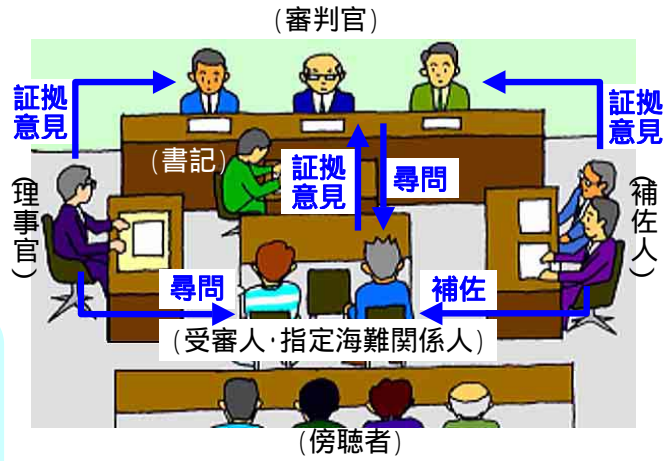
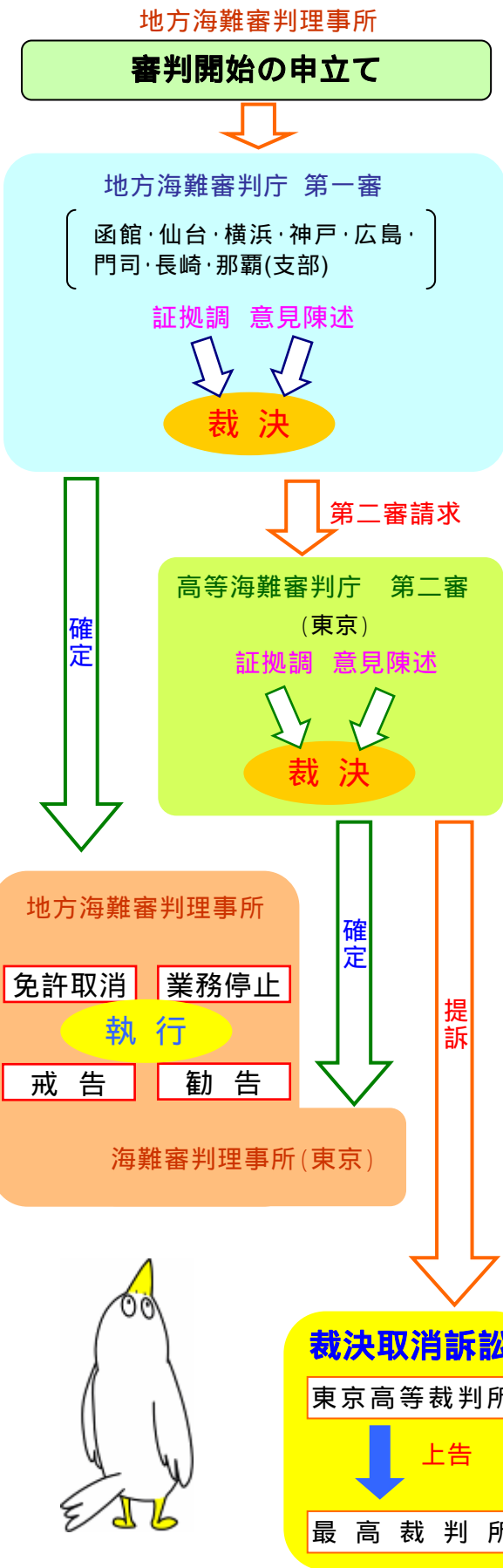


判決に不服があるから第二審請求しようかなあ。



平成18年第二審部◎号	
裁 決	
旅客船○○○○丸漁船××丸衝突事件	
受 審 人	☆☆☆☆
本 籍	*****
生年月日	昭和**年**月**日
職 名	○○○○丸船長
海技免許	三級海技士(航海)
受 審 人	△△△△
本 籍	*****
生年月日	昭和**年**月**日
職 名	××丸船長
操縦免許	小型船舶操縦士
<p>本件について、平成18年○○月××日長崎地方海難審判庁の言渡した判決に対し、海難審判庁理事官海難一部から第二審の請求があったので、当海難審判庁は、海難審判庁理事官海難三頭出席のうえ審理し、更に次のとおり判決する。</p> <p>主 文</p> <p>本件衝突は、○○○○丸が、見張り不十分で、×××丸を避けなかったことよって発生したが、×××丸が、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかつたことも一因をなすものである。</p> <p>受審人☆☆☆☆を戒告する。</p> <p>受審人△△△△を戒告する。</p>	
- 1 -	

海難審判の流れ



海難審判の諸原則

- 公開主義**
 すべての海難審判は、誰でも自由に傍聴できます。
- 口頭弁論主義**
 当事者の主張や立証に十分な機会を与えるため、書面のやりとりのみではなく、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**
 海難審判庁の裁決では、海難の事実及び原因を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を明らかにしなければならないことから、原因判断や懲戒・勸告の必要性を判断する基礎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、審判で取調べた証拠によらなければなりません。
 したがって、審判以外に現地での船などの検査や証人への尋問などを行った場合、書面（検査調書や尋問調書）を作成し、審判で証拠調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、審判官の恣意による判断を許しているのではなく、海難審判においては、審判官の豊富な経験と識見に基づく経験法則や論理法則にしたがった公正な判断が期待されているからです。

参審員参加の事件

参審員参加の目的は、職業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、各海難審判庁に、学識経験者を国家公務員（非常勤）として、12名の範囲内で任命し、原因の究明に高度かつ専門的な知識・経験を必要とする事件を審理するにあたり、この中から2名をそれぞれの専門分野に応じて参加させています。

平成19年に参審員が参加して裁決を言い渡した事件は、第一審で5件です。



平成19年 参審員が参加して裁決を言い渡した事件

事件名	発生場所	裁決言渡	参審員の専門分野
引船海神被引クレーン付台船C / B601 送電線損傷事件	千葉県旧江戸川	平成19年 3月 1日 (横浜)	安全工学他 (安全人間工学)
水先船べいばいろうと7水先人死亡事件	友ヶ島水道南部海域	平成19年 3月12日 (神戸)	法律 内科・循環器
旅客船トッピー4旅客等負傷事件	鹿児島県佐多岬沖	平成19年 3月23日 (門司)	船体運動学 機械工学
旅客船へすていあ旅客等負傷事件	茨城県大洗港沖	平成19年12月13日 (函館)	漁船工学 気象・海象
遊漁船第3明好丸転覆事件	静岡県下田港沖	平成19年12月20日 (横浜)	漁業・水産学 操船論 造船学他

補佐人が選任された事件

補佐人制度は、通常、受審人や指定海難関係人は審判に不慣れで、審判において自己の主張を十分に行えないことが多いため、受審人等の正当な権利を保護するために設けられたもので、受審人又は指定海難関係人が希望すれば選任することができます。

平成19年に裁決のあった事件では、100件の事件（第一審）で179人が選任されました。

平成19年 海難種類別補佐人（第一審）

区分	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	浸水	火災	機関 損傷	死傷 等	施設 等 損傷	属具 損傷	運航 阻害	計
件数	64	5	3	1	7	1	1	4	10	2	1	1	100
人数	129	5	4	1	11	1	1	4	14	5	1	3	179