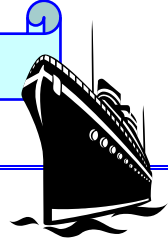


MS&AD Marine News

トピックス



海難審判の現状と年次レポートのご紹介

海難審判は海難原因を調査し、その発生を防止するのが目的であり、裁決では必要に応じて船員の過失に対して懲戒するという任務があります。したがって、司法機関である裁判所の判決とは異なり、例えば衝突事件で双方の主張に争いのある両船の過失割合を決することは海難審判の目的ではありません。しかし、実際、海難審判の結果は民事事件、刑事事件において有力な証拠となることが多く、私たち損害保険会社の実務にも密接な関わりがあります。

海難審判所は毎年、前年の審判内容をレポートにまとめ、海難審判所HP上で公開しています。

今回は昨年12月に発行された年次レポートの内容を抜粋し、海難審判の現状を紹介します。

1. 海難審判所の組織と管轄

海難審判所は、国家行政組織法第8条の3に規定された「特別の機関」として、国土交通省に設置されています。東京のほか、函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司および長崎の各地方海難審判所、ならびに門司地方海難審判所那覇支所の全9か所で海難調査や審判を行っています。

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の要件は同法第2条で定義されており、これに該当すれば、理事官は調査を開始します。調査の結果、海難が海技士等の職務上の故意または過失によって発生したものであると判断された場合、理事官は事件を管轄する海難審判所に審判開始の申立てを行います。

第二条 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障害

3. 海難審判の流れ

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等の海難審判を開始します。海難審判は公開の審判廷で行われ、理事官や審判関係人が意見を陳述し、集取・提出された証拠の取調べを口頭弁論によって行います。証人や鑑定人、通訳に出廷を求めることもあります。



【出典：海難審判所 令和5年版レポート】

4. 海難審判の裁決

審理が終結すると、海難審判所は裁決により海難の事実と受審人に係る職務上の故意または過失の内容と、受審人に対する懲戒（免許取り消し、業務停止、戒告）を言い渡します。この裁決に対して不服がある場合、裁決言い渡しの翌日から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。

5. 裁決事例紹介

海難審判所が発行する年次レポートでは、原因や教訓にまで踏み込んだ、具体的な裁決事例を多数紹介しています。過去の事件が時系列で、過失や防止策とともにわかりやすく示されており、船舶運航に関わる皆様に広く参照いただけるものと思います。

事例2 追越し船の航法 (海上衝突予防法第13条)

貨物船A丸 引船B丸引船列 衝突事件
B丸引船列を追い越すA丸が進路を避けずに接近して衝突した事例

貨物船A丸 船長：業務停止1か月 499トン（乗組員6人） 東京都三浦郡港 → 京浜港東京第3区 船首外板に凹損を伴う擦傷	引船B丸引船列 船長：戒告 B丸122トン（乗組員6人） C号全長60.0メートル（無人） 長崎港 → 京浜港横浜第5区 C号の船尾外板に破口等
---	---

発生日月時刻場所：令和2年2月29日 19時41分少し前 東京湾浦賀水道航路
気象海象：曇り 風力2 東風 ほぼ高潮時 視界良好

原因
本件衝突は、夜間、浦賀水道航路において、B丸引船列を追い越すA丸が、動静監視不十分で、B丸引船列を確実に追い越し、かつ、十分に過ぎるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B丸引船列が、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

19:40 半少し前
正船首直となった合船に設置された警備灯に気づき、慌てて手動操舵に切り替えて右舵一歩としたものの、及ばず、船首が020度を向いたとき、原速力のまま衝突(19:41 少し前)

19:37 少し過ぎ
B丸引船列が船幅約3度700mとなり、その後引船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、後方から追い越すA丸が自船を避けるものと思われ、A丸との接近状況を確かめるなど、引船列に対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気づけなかった

19:35
右舷前方にB丸の白、黄、緑2灯及び黄色閃光を初認、同灯火からレーダー画面で引船列と認識し、その動向から浦賀水道航路中央第2号灯浮標直前にB丸引船列の左舷側を約100mの正確距離を保って追い越せると判断し続航

19:32 僅か過ぎ
浦賀水道航路に入航し、針路を000度、11.9ノットの速力で、自動操舵により航行

19:37 半少し過ぎ
A丸が左舷船尾5度700mとなり、その後引船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、後方から追い越すA丸が自船を避けるものと思われ、A丸との接近状況を確かめるなど、引船列に対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気づけなかった

19:32 僅か過ぎ
左舷船尾4度1,600mのところA丸の白、白、緑3灯を初認

19:27
針路を358度、6.3ノットの速力で、自動操舵により航行

教訓
他船を追い越す場合は、確実に追い越し、かつ、十分に過ぎるまでその進路を避けること。
自船を追い越す他船を認めた場合は、自船から十分過ぎるまで動静監視を行い、衝突のおそれがあれば、警告信号を行い、間近に接近した時には、衝突を避ける協力動作をとること。

事例4 横切り船の航法 (海上衝突予防法第15条)

貨物船A丸 漁船B丸 衝突事件
A丸とB丸が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例

貨物船A丸 船長：戒告 299トン（乗組員5人） 青森港 → 静浦浦賀水道 左舷中央部に凹損を伴う擦傷	漁船B丸 船長：業務停止1か月 もろ5トン（乗組員3人） 静浦浦賀水道 → 浦賀水道合の漁船 船首部に凹損等、乗組員1人が負傷
---	---

発生日月時刻場所：令和2年9月14日 18時29分少し前 浦賀水道東方沖合
気象海象：曇り 風力1 北西風 下げ潮の船舶 視界良好

原因
本件衝突は、後方、浦賀水道東方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、航行するA丸が、無視し不十分で、前船を左方に横切るA丸の進路を避けなかったことによって発生したが、北上するA丸が、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

18:25
針路を014度、7.8ノットの速力で、自動操舵により航行

18:27
左舷船尾5度800mのところA丸の白、白、緑3灯を初認することができ、その後両船が距離を互いに縮小し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、危険を察することに気づけず、進路を十分に避けなかったため、このことに気づけなかった

18:29 少し過ぎ
船首付近にA丸を初認、右舷及び船尾を後進にしたものの、間近に衝突を避けるための協力動作をとらなかったため、このことに気づけなかった

18:29 少し前
右舷前方直前直前となったことを認め、右舷を向ったものの、及ばず、船首が020度を向き、18:29の時点で衝突(18:29 半少し前)

18:27
左舷船尾5度800mのところA丸が初認して針路を右方に横切る態勢のおそれがある態勢で接近する状況であったが、自動操舵に切り替えたので自動に舵を切っており、舵を切らないうちに、B丸に近づき動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気づけなかった

18:27
両船が針路及び速度で縮小中、右舷前方約5度あるところA丸の作業灯を初認したため、L=9mで検知し、その後、両船が針路を互いに縮小したと判断した

18:00
針路を037度、16.1ノットの速力で、自動操舵により航行

教訓
魚群探索中は、水深探ばかりに気を配らずに、見張りも十分に行うこと。
保持航は、追航船が間近に接近しても十分な避航動作をとっていない場合、警告信号を行い、衝突を避けるための協力動作をとること。

【出典：海難審判所 令和5年版レポート】

6. おわりに

年次レポートでは、衝突や乗揚などの海難種類別、漁船や貨物船などの船種別、見張り不十分などの原因別等の統計データも確認することができます。（平成21年度版から確認可能）

これらの情報を基に多角的な観点から海難事故にアプローチを行い、発生に至るプロセスを丁寧に解析することで海難発生の防止に寄与すると考えられます。

<参考文献一覧>

- ・国土交通省 海難審判所HP
<https://www.mlit.go.jp/jmat/index.htm>
- ・令和5年版レポート 海難審判（2023年12月22日発行）
<https://www.mlit.go.jp/jmat/kankoubutsu/report2023/report2023.pdf>

以上