

# 東京海上日動 マリンニュース

NO. 182

2008年4月4日

海上業務部 コマーシャル損害部

## 海難事故の調査制度の抜本的な改革

- 海難審判と新しい「運輸安全委員会」について -

### 要旨

政府は、本年10月より、現行の海難審判庁を「海難審判所」に改組し、現行の航空・鉄道事故調査委員会に新たに船舶事故を含めて「運輸安全委員会」として改組・発足することを決定し、そのための法律案を今国会に提出しました。国会で承認されれば、10月1日より実施される予定です。

この制度改革は船舶事故の事故原因の調査、船員の懲戒に関するもので、今後、関係業界に大きな影響を与えますので、その概要について、ご紹介します。

### 1. はじめに

わが国の海難審判は、海難の原因を明らかにして、その発生の防止に寄与することを目的としています(海難審判法1条)。同法は、また、海難が海技士などの職務上の故意または過失によって発生したときは、裁決をもって懲戒すると規定しています(4条2項)。すなわち、「事故原因の究明と再発の防止」が直接の目的となっていますが、裁決の結果、受審人への懲戒がなされたり、指定海難関係人に勧告が出されることがあります。

しかしながら、国際的な潮流は、「事故原因の究明」と「懲戒」を分離するという方向にあります。例えば、アメリカでは、国家運輸安全委員会(NTSB)が、連邦政府の中の完全な独立機関として(連邦議会に対してのみ責務を負います)、運輸事故を調査して、事故原因を究明すると共に、将来、同様の事故を防止することを目的として、関係者に対して勧告を行っています。一方、船員の懲戒については、別途、USコーストガードが調査して、必要な場合には処分を行う制度となっています。また、イギリスでも海難調査局(MAIB)がNTSBと類似した業務を行っており、先進国で類似したシステムを採用する国が増えています。

このように「事故原因の究明」と「懲戒」を分離する理由は、事故の原因を究明するためには、船員など当事者の協力を得ることが不可欠であり、懲戒を目的とした場合には、原因の調査を十分に行うことは難しくなる、と考えられるからです。

### 2. 今回の改革の背景:IMO(国際海事機関)での動き

(1) IMOは海上人命安全条約(SOLAS)、海洋汚染防止条約(MARPOL)等の条約を採択してきました。これらの条約は重大な海難の発生を契機にして、何度も改正されてきており、海難調査が重要であることはIMOでの共通の認識となっています。海運の国際化により、海難が発生すると、その調査のために沿岸国、船舶の旗国など複数の国が関係することが多くなっています。このため、海難調査の共通手続き、各国間の協力方法、IMOへの報告書式を作成することが必要になり、1997年にIMOにおいて「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」が決議として採択されました。また、その後、1999年に、本コードに「ヒューマンファクター調査のための指針」を追加する決議が採択されました。この指針は調査の手順、関係者への質問の方法、分析方法などについて記載しています。調査の手法の基本的な考え方は、各国の海難調査機関を、事故原因の究明のみ行うものとして位置づけ、懲戒(行政処分)や民事・刑事の調査機関から独立させるということです。

(注) 「海上インシデント」とは、海上での、事故に至る一步手前の、いわゆるヒヤリハットやニヤミのことを言います。

これらのコードは各国が任意に採用の適否を判断できるものですが、その後、IMOにおいて審議の結果、本コードの内容をさらに充実させた「海上事故又はインシデントの安全調査のための国際基準と推薦実務のコード」を作成し、これをSOLAS条約に取り込んで、その一部を強制化するという方向となりました。

新しいコードはIMOにおいて本年5月に採択される見込みです。

(注) IMOで採択された場合、その18ヶ月後から加盟国に適用されることになります。

- (2) このような状況に対応するために、わが国政府は、国内の現在の海難事故調査の体制について大幅な手直しをすることにしました。その概要は次の通りです。

### 3. 新しい制度の概要

#### (1) 新たに「運輸安全委員会」を設置

これまでは、海難事故については、海難審判庁で「原因の究明」と「懲戒処分」の双方を実施してきました。この内、「原因の究明」を今後は新たな委員会で行うことになります。

具体的には、本年10月から、現行の「航空・鉄道事故調査委員会」の調査の対象に船舶事故を加えて、これを改組して、「運輸安全委員会」を発足させることにしました。これまでの委員会は組織上、「審議会」や「諮問機関」と同じ性格のものでしたが、新委員会は国土交通省の外局として独立機関(海上保安庁などと同じ)となります。この結果、従来の委員会では、調査の結果に基き、事故防止について講ずべき施策があれば国交相に「勧告」または(国交相または)関係行政機関へ「建議」を行い、外部の事業者に対しては「所見」として記載するなど強制力のない形での表明しかできませんでしたが、新委員会では、国交相や行政機関に対する勧告のみならず、国交省の外部へも直接の権限の行使ができることになり、事故の原因関係者に対して「勧告」を行い、勧告に基づき講じた措置について報告を求めることができることとなります。

(注) 海難審判では、審判庁が「勧告」することができる対象は当該事件の指定海難関係人のみですが、新委員会では対象は原因関係者であれば誰でも可能となります。

#### (2) 海難審判庁を「海難審判所」に改組

海難審判は、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士等に対する懲戒を行うことを目的とするものになります(改正海難審判法1条)。

本年10月から、海難審判庁は「海難審判所」に改組され、高等海難審判庁は廃止されます。すなわち、組織上は外局として置かれる委員会や庁ではなく、「特別の機関」ということとなります。この結果、海難審判は1審制となります。また、従来実施してきた「勧告」は運輸安全委員会にて実施することとなります。中央の「海難審判所」にて重大海難を取り扱い、「地方海難審判所」でそれ以外の海難を取り扱います。

#### (3) 施行日

施行期日は平成20年10月1日です。施行期日までに審判申し立てがなされなかった海難から新制度に移行することになっているようです(詳細は未詳)。

(注) 今回の制度改革の詳細については、国交省のホームページの記者発表(平成20年1月28日付)「国土交通省設置法等の一部を改正する法律案について」をご参照願います。

### 4. 民事賠償との関連

民事責任(損害賠償)の問題は当事者間での示談や裁判で解決されますので、海難審判は関与しませんが、一般的に当事者にとって、示談や裁判を行う場合に、海技の専門家による海難審判庁の裁決の内容が極めて参考になることは言うまでもありません。

今後は運輸安全委員会の調査報告書が重要な参考材料として加わるようになりますが、この調査では過失の認定は行わない方向であり、過失について認定を行う海難審判とは性格が異なります。特に、衝突事件のような複雑な事件では運輸安全委員会の調査は衝突した船舶の間の過失の度合い(主因、一因)については記載しない方向ですので、海難審判での過失の判断は今後も民事賠償に関して重要な意味をもつものと思われる。

新たな制度がどのように運用されていくのか、注目されます。

以上