

「国際海難」について

会員 岸 本 宗 久

はじめに

昨年（平成13年）5月以降、「国際海難」という新たな名前を付けられた海難が審判に登場するようになった。そこで以下「国際海難」に関連する問題点につき整理してみた。

1. 「国際海難」誕生の経緯概要

国際的な海難調査協力の萌芽は、SOLAS条約上、1929年には既に見られており（同条約第7章一般規定第58条）、1948年には第1章C部第20規則「海難」として採択されたが、具体的な効果は何もなかったようである。ところが1967年3月17日に発生した“トリー・キャニオン”（リベリア）乗揚げ、海岸汚染事故以来海難調査についての国際的な取り組みが必要だとの意見が急速に強まって来た。

その後、1978年3月16日、“アモコ・カジズ”（リベリア）乗揚げ、海岸汚染事故や1989年3月24日“エクソン・バルデス”（アメリカ）座礁、海岸汚染事故を契機として、1992年6月、第1回国際海難調査官会議（MAIIF）が開催された。そして、その後1993年1月5日大型タンカー“ブレアー”（リベリア）乗揚げ、海岸汚染事故及び1997年1月2日ナホトカ（ロシア）船体折損・沈没・海岸汚染事故等の重

大海難を経験し、世界各国は早急に国際的に統一された海難調査の手法を作成する必要性を痛感。MAIIF及びIMOで種々討論があった後、1997年IMOのFSIにおいて、オーストラリアが提案した「海難及び海上インシデントの調査のためのコード案」（Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents）が合意され、同年11月27日、総会決議 A.849(20)「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」（Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents）（IMCI）（含付録：「コード実施のための調査官の補佐に関する指針」（Guidelines to assist investigators in the implementation of the Code）を含む）として採択された。

同コードは、1999年11月25日、総会決議 A.884(21)「海難及び海上インシデントの調査のためのコード改正」（Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents (Resolution A.849(20))）により改正され、付録2「海難及び海上インシデントにおけるヒューマンファクターの調査のための指針」（Guidelines for the Investigation of Human Factors in Marine Casualties and Incidents）が追

加され（付録2が追加されたのみで、A.849(20)の内容は変更されていない）、現在に至っている。

わが国の海難審判における「国際海難」は以上のような経緯を経て採択されたIMCIが適用される海難、すなわち「自国が管轄している船舶に生じた海難において、一カ国以上の国が実質的な利害関係を有する海難又は海上インシデント」（IMCI §3）との意義を考慮に入れ、わが国における海難調査の国際化の対応策として命名されたもので、簡単に言えば、わが国の領海内における外国船がらみの海難事故及び外国に影響を及ぼす日本船舶の海難事故と考えればよい。（なお、今回はIMCIの内容については触れない）

2. 「国際海難」とは 〈定義〉

理事所の通達によれば、「国際海難」とは「日本の領海内における外国船舶にかかわる海難並びに公海及び外国の領海内における日本船舶にかかわる海難のうち、外国に影響を及ぼす海難で、中央理事所長（※理事所内の慣用語で、正式には「海難審判理事所長」のこと）の指定するもの」つまり、

①海難：法第2条の海難をいう。

②要件：

- ・日本領海内での外国船舶に関連するもの
- ・日本領海外での日本船舶に関連するもの

③海難の程度：外国に影響を及ぼすもの。

④手続：中央理事所長の指定による。

〈「国際海難」の取扱い〉

I. 平成13年3月19日付海理管第29号「国際海難の取扱について」（関係国との協力に関する基本事項を定め、海難調査の国際的手法の確立を努めることを目的とした通達）

II. 同日付海理管第30号「国際海難の処理要領について」

に基づいて、国際海難の指定基準、指定の手順、初期情報の内容及び国際海難処理要領が定められている。（なお詳細については発表本文参照願う）

〈「国際海難」事件処理〉

関係国への情報の通知・提供及び関係国からの情報受領又は資料交換等の窓口は高等海難審判庁の国際業務室が行う。

一方、海難の認知・調査・申立・審判・裁決に至る実質的事件処理は、理事所と審判庁が法に従って行うが、必要に応じ、国際業務室を通じ、理事所と審判庁が協議する場合もあるという。

〈「国際海難」の審判〉

「国際海難」の第1号事件は“貨物船第八勇進丸 貨物船シリウス衝突事件”（平成10年4月23日、部埼灯台から126°、3,130m）で門司地方海難審判理事所が管轄。この時は、「IMOコード海難」とされていた。その後しばらく「コード海難」或いは「IMO海難」と呼ばれていたが、平成13年第3号事件「貨物船“タスマンパイオニア”（キプロス）乗揚事件（平成13年5月3日）」から「国際海難」として指定されるようになった。

これまでの指定件数は

平成10年 9件 衝突6、乗揚3

門審－5、広審－2、横審－2

平成11年 15件 衝突14、乗揚1

門審－7、広審－4、横審－3、

仙審－1

平成12年 10件 衝突10

門審－5、広審－1、横審－3、

神審－1

平成13年 10件 衝突8、乗揚1 死亡1

門審－1、広審－1、横審－4、

神審－4

これを見ると、衝突事件が全44件中、38件（約86％）を占めている。

ところで、「国際海難」と指定されても、申立書にも裁決書にもその記載がない。受審人にも指定海難関係人に指定された船主にも、その旨の通知はない。しかし、理事所は当該事件を国際海難に指定した場合、速やかに事故当事者及び船主にその事件が「国際海難」に指定されて、審判開始の申立てがなされたことを通知すべきである。そうすれば、乗組員の船主も事故後の対策を講じやすい。海難事故調査は犯罪の調査と同じではない。この点に、理事所は充分留意すべきである。

以上の事件のほとんどにおいては、本来受審人となるべき外国人当事者は出席していない。指定海難関係人も勿論出席していない。受審人には指定出来ないし、指定海難関係人として指定もしないのであれば、補佐人も選任のしようがない。そこで、理事官と審判官のみの審理となる。

このような受審人も指定海難関係人もい

ない事件を「国際海難」として指定し、わが国の費用で審判を開き、原因を究明することが果たして国際協力であろうか。二審まで行ふ必要がどこにあるのか。もし、仮に関係国からわが国で審判を行ってほしいというのであれば、その国は当該事故に関与した当事者を審判に出廷させることくらいはするであろう。そうすれば、わが国も協力すればよい。事故調査にろくろく協力もしない国の船舶に対しては、海難審判で原因を究明することではなく、事故後わが国に寄港した際、PSCによる厳格な点検を行った方がよほど効果的であろう。

両船沈没し、生存者がいない場合ならともかく（この場合審判を行うかが先ず問題とはなるが）、当事者がいる場合、国際海難の審理を行う以上なんとかして基本的な審判構成（審判官・理事官・受審人又は指定海難関係人及び補佐人）を維持するようにすべきではないか。

水先人嚮導中の衝突では、水先人が船長の補助者であるという船舶運航における両者の基本的立場を忘れてはならない。

外国船舶が関係しているからということだけで国際海難に指定し、船長が出廷する意思がないからということで、船主に何の通知もしないまま、水先人の主張にだけに基づいて原因判断し、その所為を判定した場合、外国船の関係者にとって原因割合と水先人の懲戒についての関連性が理解できない。そのような事件が外国で訴訟になり、相手船側が自船が有利であることを証明する目的で日本の海難審判の裁決を原因割合の証拠として提出したような場合、一方の

船主としては事故後理事所から船主に対し、何の通知もなかったため、船主としては船長を審判に参加させたり或いは自分が出席して相手船側の主張に反論する機会を失ったとの主張がなされれば、それは日本国において行政上の“due process”を怠っていたとの指摘がなされることにもなるだろう。

4. 事故調査の国際化についての私見

「国際海難」においては、まず海難調査を国際的に協力しようと言うことらしいが、あくまでも“国内法の範囲内において”ということである。事故調査は裁判（審判）資料の収集ということだから、具体的な協力方法とは言えば、各国固有の調査方法のうち、互いに協力し得る部分について協力するというに止まらざるを得ないのではないか。それが各国の国内法の範囲内での協力、ということであろう。

また、“各国の国内法の範囲内において”ということになると、各国の法制度の相違から他国の判決をそのまま自国で執行することが出来ないこともあろうし（各国の主張が対立すること）、そもそも国内法が整備されていなければ、裁判や審判などという国の判断基準も明確ではないから、国際的な協力などできないことになってしまう。他方、標準的統一基準を作成してしまうと、一国の独立性が損なわれてしまう。なぜなら、国際化とは、通常の場合“標準化・統一化”という名を借りた大国の恣意的主張の押しつけだからだ。

日本がIMCIの採択に同意した際にしき

りに主張した『「国内法の範囲内において」（各国の法令の許す範囲内において）の「調査協力を行うこと」』という文言には、わが国には従来から海難審判法に基づく海難事故の調査及び原因究明体制が整備されているとの自負があったものと思われる。

しかし、このことは、裏返して言えば、国内法が整備されていない国は何も出来ないということを認めていることにもなり、また国内法が整備されている国との協力は必ず行わねばならないことにもなる。各国の国内法の内容は各国独自の事情に基づいて構成されているものであって、そうであれば軽々しく“国際化”など出来ないであろうし、また翻って言えば或る程度まではほぼ共通の調査手法を有している国との間にしか協力出来ないということを認めたものとも言えるのではないか。

5. わが国の海難審判法との関係

海難審判庁の審判権は日本船舶の全部に及ぶ。「海難発生場所に関しては、原則として、わが領海内であるが、外国や公海にあっても、日本船舶であり、わが国の海技免状を行使するものであるかぎり、これを適用する」（齋藤浄元 海難審判法 P.34）。また、周知の通り、わが国の海難審判法は海難審判主義（（審判の対象を「海難」にありとする考え方）に立脚しており、よってわが国の領海内において発生した外国船の海難についても審判権を有する。

つまり、わが国の海難審判法は立法当時から国際性を有しており、且つその目的は事故原因の探求と同種事故の再発防止であ

るから、海難調査がいかに国際化しようと運用上柔軟に対応できるのであって、敢えて「国際海難」などと区別して、特別な取扱方法を設ける必要などないのである。個々のcaseにおいて、外国との交渉が必要であればそれに応じて国際的解決をはかればよいのではないかと（例えば“ナホトカ”事件）。

また“えひめ丸”衝突事件は言わば、「国際海難」である。しかし、「国際海難」に指定されようとされまいと、日本船舶であるから、わが国で海難審判を行うことは出来る。いや、行わねばならないのである。

自国の船籍を有する船が衝突し、8名の人名が喪失しているのに、国法で定められた調査権を行使せず、原因調査を全てアメリカに任せっぱなしにしておくなどというのは、国家主権の放棄にほかならないのではないかと。アメリカの属国と批判を受けてもしょうがない。

6. IMCIの効果的運用とその留意点

(1) 理事官と海上保安部とのJoint Survey

理事官の調査が迅速・適切に行われ、有益な証拠が収集されることは、海難審判における公正な審理を維持していくうえでの大前提である。IMCIの主旨によれば、理事官の調査は「刑事上又はその他の調査と同等の優先権を与えられるべきである」（IMCI 5.3）と考えられる。とすれば、理事官には、少なくとも海上保安部の調査に同行し、保安官と共に又は並行して（“Joint Survey”）海難審判の審理に必要な資料を収集（乗組員へのInterviewを含

む）し得る権限が与えられるべきである。このことについてだけでも、早急に法改正を行う必要があるのではないかと。

(2) 海難調査官

IMCIでは、「海難調査官」なる専門的に海難を調査する者が海難の調査と原因究明を同時に行えることになる。しかしこの「海難調査官」と「理事官」及び「審判官」とは同列に論じられない。両者の職務権限の相違については慎重に検討されねばならない。

IMCIそのものは、現在のところ、強制力はないが、米欧中心のGlobal Standardと言う名の標準化（均一化・一本化）が強引に進められている中で、近い将来の強制化は必至であろう。そのような動きの中で、この「海難調査官」の取扱い方次第では、審判官及び理事官の組織が変更されたり、更には海難審判制度そのものの存立意義にまで議論が及ぶことになるおそれもある点に充分留意しておく必要があると。

7. まとめ

上述の如く、海難調査の国際協力については、SOLAS条約等いくつかの規定はあるものの、これまで具体的な基準・方法は示されていなかった。このことが同条約の目的が達成されないおおきな理由と考えられた。そこでMAIIFではこれまでにIMOにおいて採択された海難調査の国際協力に関するいくつかの決議をとりまとめ、懲戒や罰則を伴わず且つ利害関係を有する沿岸国等にも調査権を認めるという、原因究明のみを目的とした安全調査（海難調査）の

国際的統一基準を創出しようとした。それがIMCI A.884(21)であり、これまで行われてきた国際的な海難事故調査における一つの変革を示したものとも言える。

変革であるが故に、IMCIの実施に当たっては種々困難が予想される。しかし、「国際海難」は、このIMCIが適用される海難だから、今後の調査においては徐々にIMCIの手法を取り入れて行われることになるだろう。確かに、IMCIの内容は“国際的標準手法”ということもあり、附属書を含め、画一的で柔軟さに欠ける点はあるものの、標準化することにより調査の迅速化及びその内容の公平性が確保しやすくなった面は認めざるを得まい。

そうであれば、“国内法の範囲内”などという枠にとらわれることなく、その新しい手法を積極的に取り入れるべきであろう。なんとなれば、IMCIの発想の要点は、

事故原因の究明と同種事故の再発防止というわが国の海難審判法の理念と変わらないからである。わが国の海難審判制度がその手続きにおいて法的安定性に優れており、これまで法令に従って公正・中立な調査と審判を行い、現在まで海難原因の究明に尽くしてきたとは言える。しかし、この誇るべきわが国の海難審判制度も、現実には目を据えた場合、理念と現実とのギャップが生じ、若干制度疲労に陥っているやにも見受けられ、変革が必要になって来た気もする。

この「国際海難」が海難調査の迅速・適性・公平の確保、ひいては海難審判制度の運用に柔軟さを与え、審判そのものを活性化させるトリガーとなることを期待したい。制度は伝統により支えられ、理念は変革により再生されるからである。

以 上

