昭和五八年(ワ)第八三一号　損害賠償請求事件

裁判所書記官	原本領収	渡言
○	前同日	平成元年九月七日

判決

大韓民国釜山市影島区大平洞一街三四番地

原告　韓寶企業株式會社

右代表者代表理事　林宰潤

右訴訟代理人弁護士　藤井郁也

同　土田耕司

右藤井郁也訴訟復代理人弁護士　沼波義郎

右土田耕司訴訟復代理人弁護士　半澤力

宮城県気仙沼市幸町三丁目四番一三号

被告　山一漁業株式会社

右代表者代表取締役　千葉留三郎

右訴訟代理人弁護士　山下豊二

同　根岸隆

同　村上誠

右山下豊二訴訟復代理人弁護士　新里宏二

同　鈴木裕美

主文

一　被告は原告に対し、仙台地方裁判所気仙沼支部昭和五七年(ヨ)第二号船舶

所有者等責任制限申立事件につき、同申立が却下又は棄却され又は同手続が廃止されたときに限り、大韓民国通貨九三六万三〇〇〇ウォン及びこれに対する昭和五七年九月三日以降完済に至るまで年五分の割合による金員を支払え。

二　原告のその余の請求を棄却する。

三　訴訟費用は原告の負担とする。

事実

第一　当事者の求めた裁判

（原告）

一　被告は原告に対し金二億二七一八万四七六五円並びに内金一億二九七〇万〇六三二〇日以降及び内金九一七九万二二六四円に対する昭和五八年三月三一日以降各完済に至るまで年五分の割合による金員を支払え。

二　訴訟費用は被告の負担とする。

三　仮執行の宣言

（被告）

一　原告の請求を棄却する。

二　被告敗訴の場合は主文掲記の船舶責任制限手続の廃止を条件とする判決

三　訴訟費用は原告の負担とする。

第二　当事者の主張

（請求の原因）

一　当事者

1　原告は大韓民国（以下「韓国」という。）商法に準拠して各種漁業を目的として設立された株式会社であり、昭和五七年九月三日当時同国籍漁船第一韓宝号（ＨＡＮＢＯ　№1、総噸数三九一・二二噸。以下単に「韓宝号」という。）の所有者であって、同船に自ら雇用した林享南船長以下合計二八名の韓国人船員を乗込ませて北太平洋においてイカ流し網漁をおこなっていた。

2　被告は遠洋及び近海漁業を営む株式会社であって、日本国籍の漁船第七十五千鳥丸（総噸数七九・七七噸。以下単に「千鳥丸」という。）を所有し、同船に高橋正文船長以下合計一九名の船員を乗り込ませて同日北太平洋上のイカ流し網漁の漁場へ向けてこれを航行せしめていた。

二　事故の発生

1　韓宝号は昭和五七年四月二四日北太平洋におけるイカ流し網漁等のため釜山港を出港し、同年五月八日には北緯四二度西経一七五度の海域に達し、その地点から、操業を開始した。その後、同船は操業を繰返しながら次第に西へ向かって移動した。同年九月三日午後〇時三〇分（以下、時間は日本標準時を示す。）頃、韓宝号は北緯四二度五五分東経一五五度五六分付近の海上にあり、前日投網した六〇〇反のイカ流し網の揚網を殆ど終え、同時三五分より少し前頃には、網は海中に約半反を残すのみとなった。当時の同船の船首方位は真方位一二〇度であって、主機関は運転されていたものの、クラッチが切断されていたため殆ど停止した状態であった。

2　他方、千鳥丸は、同年八月三一日気仙沼港を出港し、一路東経一七〇度線以東の北太平洋上のイカ流し網漁場へ向かって航行した。同年九月三日午後〇時三五分より少し前、千鳥丸は北緯四二度五五分東経一五五度五六分付近を右漁場へ向

い航行する途上にあった。その時の同船の速力は全速前進の約九ノットであり、針路は真方位約六五度であって、韓宝号の右舷側から韓宝号に急速に接近する態勢にあった。

3　同日午後〇時三五分頃、韓宝号の操舵室内で当時同船上にて行われていた揚げ網作業を監督していた林享南船長は、操舵室右舷正横後約二〇度、距離約五〇メートルのところに、濃霧の中から全速力で同船にまっしぐらに向ってくる千鳥丸を認めた。この時、同船長は最早衝突を避けられないのではないかと判断したが、瞬時に自らエアーホーンを鳴らした。同時に、その時操舵室内の主機関及び舵遠隔操作機によって操船に従事していた一等航海士が、同船長の命令により直ちに機関全速前進右舵一杯にとった結果、三、四秒後にクラッチが接続され、同船首はわずかずつ右に回頭しはじめた。しかし、千鳥丸は何等の衝突回避措置を執らなかった。同時頃、北緯四二度五五分東経一五五度五六分付近の地点にて前記クラッチの接続にもかかわらず、衝突まで時間が殆ど存しなかったため、殆ど前進もせず、その船首が右に約二〇度回頭したに過ぎない韓宝号の中央部操舵室直下付近の右舷船側外板に、千鳥丸船首が約九〇度の角度で激しく衝突した。右第一回の衝突後、千鳥丸は一旦後退して韓宝号から離れ数秒後に第一回目よりは韓宝号の右舷側や船尾側に数回の衝突を繰返した後、漸く千鳥丸の船首は韓宝号の船尾側に外れた。

4　本件事故により韓宝号には同船中央部操舵室直下付近の右舷船側板に縦七〇センチメートル、横五〇センチメートル程度の破孔一個及び水面下に大きさ不明の破孔一箇等の損傷が生じた。そのため、海水が韓宝号の中央部操舵室第三番魚艙内に急激に浸入し始め、漸く後には、同魚艙内に浸入した海水が船外の海面の高

さと同じ高さまでに達した。この海水の浸入の結果、韓宝号は右舷からの風波を受けると、波が左舷側の端まで打寄せたその一部は第一番魚艙上の上甲板上をも洗う状態となった。また、韓宝号の沈下に伴い、同船右舷船尾に位置する食堂の船外排水管からも海水が逆流浸入し、更に衝突によってガラスが破れた同食堂の丸窓からも海水が浸入した。かような状況のもとで、韓宝号の乗組員は同船の沈没防止及び沈没時の損害を軽減するために、海水の機関室への浸入の原因となるような可能性のあるバルブを閉め、居住区の全部の丸窓及び出入口以外の全ての扉を閉めるなどの防排水作業にあたった。また、ブリッジに最近取付けた計器類を取外した。九月三日深夜、海上保安庁の巡視船「そうや」が本件事故現場に到着し、韓宝号の乗組員は、右防水作業担当者を除いて右巡視船に移乗した。九月四日午前三時頃、千鳥丸乗組員の協力も得て、韓宝号の沈没防止のためシーアンカー（海錨）が敷設された。更に同日午前八時頃現場に到着した僚船「第七韓宝号」が韓宝号の左舷側に接舷し、沈下した韓宝号の船体に浮力をつけるため、同日夜まで韓宝号に積まれてあった漁獲イカ及び燃料油の積替え作業が行われた。しかし、折悪しく現場海域に大型の台風が接近してきたため、風波が強まり、右活動が困難となり、九月五日には、右巡視船も現場を離れなくてはならず事態となった。また、右巡視船が韓宝気象・海象の下では不可能であった。ここに至り、韓宝号船長は同船を放棄することを決め、同日韓宝号の全乗組員は右巡視船に乗り、現場海域を離れ釧路に向かった。その後、大型台風が現場海域を襲い、韓宝号は沈没した。

三　責任原因

1　畠山高至は千鳥丸の乗組員であるが、昭和五七年九月三日午後〇時四五分頃同船の当直員として一人で操舵室に立ち、北緯四二度五五分東経一五五度五六分の海上を航行中、当時は視程約五〇〇メートルの濃霧であり、また三九分程前まで船首方向約五海浬の地点に船舶のレーダー映像を認めていたが、このような場合、当直者としては、レーダープロッティングを行い、衝突の危険の有無を確かめ、危険の発生を未然に防止する義務があるのに、これを怠り、相手船が避航してくれるものと憶測し、たまたま尿意を催して船内居住区内にある便所に赴き、千鳥丸を自動操舵進路六五度速力全速約九ノットのまま航走させた過失により、本件事故を生ぜしめた。

2　高橋正文は千鳥丸の船長であるが、前記日時頃海域は濃霧のため視界が制限されていることを認知していたのであるから、(1)速力を減ずること、(2)見張りを増強し、視覚、聴覚、その他利用可能な全ての手段を用いて他船の存在の探知及び視認に努めること、(3)他船を探知、発見した場合に適切な動作が直ちに執れるよう機関を用意し、かつ、舵を手動として舵輪に操舵手を配置しておくこと、(4)霧中信号を励行することなどの適確な指示を与えて危険の発生を未然に防止すべき注意義務があるのに、これを怠ったうえ、当時操舵室が無人の状態であるかどうかについて確認すらおこなわず、千鳥丸を自動操舵進路六五度速力全速約九ノットのまま航走させた過失により、本件事故を生ぜしめた。

四　損害額

原告は本件事故により次のとおり損害を被った。

1　滅失損害　韓国通貨（以下同じ）三億六三六八万〇五七五ウォン

沈没した韓宝号には、沈没前に傭船第七韓宝号及び韓国漁船第二ソガン号に移

替えたため滅失を免れた航海計器、
暉宝号と共に海中に沈没した結果、
原告はそれらの全てを失った。

(一) 船舶用油

(1)	燃料油	四〇キロリットル	一〇六四万九二〇〇ウォン
(2)	潤滑油	四ドラム	八七七万〇四〇〇ウォン
(3)	冷凍油	五ドラム	六一万八四〇〇ウォン
(4)	油圧油	二ドラム	七八万六五〇〇ウォン
(5)	タービンオイル	五缶	二九万二六〇〇ウォン
(6)	グリース油	三缶	一〇万九〇〇〇ウォン
			七万二三〇〇ウォン

(二) 漁網

(1)	大目網	七五〇反	九二九一万六六六七ウォン
(2)	イカ流し網	一〇〇〇反	三八七五万ウォン

(三) 漁獲物

(1)	イカ(ヒラキ)	三五トン	五四一六万六六六七ウォン
(2)	イカ(ラウンド)	九七トン	合計一億九八八〇万ウォン
(3)	アルバコ(トンボ)五〇トン		五九五〇万ウォン
(4)	その他雑魚	五トン	八七三〇万ウォン
			四九五〇万ウォン
			二五〇万ウォン
			六〇四万八七五二ウォン
		合計	七七六万五三七四ウォン
			七六万六六六七ウォン
			三二五万八三三四ウォン
			三七四万〇三七三ウォン

(四) 船員食料品

(五) 航海計器

(1) NNSS用アンテナ一台
(2) カラー魚群探知機 一台
(3) ラジオブイ 七個

(六) 船用品

(1) シーアンカー及び
シーアンカーメインライン　一三二万六三八八ウォン

(2) ネットホーラーヘッド
ネットホーラーコンプ及び
ネットキャリアー　八九八万三三三四ウォン

(3) 冷凍用平皿　四六二万四〇〇〇ウォン

(4) 甲板用部品　七六〇万四五二五ウォン

(5) 機関用部品　二四九六万二三三五ウォン

(七) (一)乃至(六)の合計　三億六三六八万〇五七五ウォン

2 支出損害　一五九六万ウォン

合計　四七五〇万〇五八二ウォン

原告は右事故により次の支出を余儀なくされた。

(一) 乗組員への失業手当

本件衝突事故当時、韓宝号には原告との間の雇用契約に基づき乗組員二八名が乗船していたところ、原告と右乗組員との間の雇用契約に適用される韓国船員法四五条は、船舶が沈没した場合には船主と乗組員間の雇用契約は当然に終了するものと定め、同五一条は、その場合二ヶ月の範囲内で船主に対して給与相当額の失業手当を支給すべき義務を課しているので、原告は以下のとおり失業手当を支給した。

(1) 昭和五七年九月　九日　九六六万　ウォン

(2) 同月二〇日　四八三万　ウォン

(二) 慰労金、帰還費用　右同額　六三〇万　ウォン

韓国では、操業の継続が船舶の沈没等により途中で不可能となった場合、乗組員は、そのまま操業を続けられていたら稼げたであろう給与以外の漁獲物に対する一定割合の功労金を取得できなかったことになるため、その得べかりし所得を補償する意味で、失業手当とは別個に、一ヶ月分の給与相当額の慰労金が支給される慣習があり、原告は乗組員に対して一ヶ月分の給与相当額の慰労金を支払う義務を負う。

原告は韓宝号乗組員との間の雇用契約に基づき、乗組員に対して同人らが自宅まで帰還するための費用を支払う義務を負った。その結果、原告は、乗組員に対し次のとおり慰労金及び帰還費用を支払った。

(1) 慰労金　昭和五七年九月二〇日　四八三万　ウォン

(2) 帰還費用　同日　一四七万　ウォン

(三) (一)及び(二)の合計　一五九六万　ウォン

3 逸失操業利益

本件衝突事故当時、韓宝号は北太平洋において翌年の昭和五八年二月末までイカ流し網漁を行う予定で操業していた。しかるに、同船は昭和五七年九月三日本件衝突事故に遭遇し、翌日頃沈没したため、原告は少なくとも右同日から昭和五八年二月二八日までの操業によって得べかりし利益を失ったことになる。

(一) 右期間に漁獲できたであろうイカの総数量　八二万五五四八キログラム

右の数量は、韓宝号はもともと鮪延縄漁船で、本件衝突事故に遭遇した昭和五七年度の操業航海が初めてのイカ流し網漁であったので、同船自身による過去の操業実績はないため、昭和五六年及び同五七年に北太平洋でイカ流し網漁を行った前記第七韓宝号の操業実績を基準にして求めた。

二億五七三八万五五一〇ウォン

(二)　漁獲イカ一キログラム当りの平均単価

右の平均単価は、原告が第七綜宝号によって昭和五六年と同五七年九月以降に漁獲したイカを売渡した価格を基準にして求めた。

(三)　以上により、原告は七億〇五八四万三五四〇ウォンの売上金を得ることができたことになる。

四　操業経費　　四億四八四五万八〇三〇ウォン

右売上金から控除すべき経費は次のとおりである。

(1)　燃料代　　一億〇二六七万〇六八七ウォン
(2)　イカ流し網代　　一六二五万　ウォン
(3)　甲板用機関用部品　　一六四〇万一五二三ウォン
(4)　船舶修理代　　一九〇七万〇六六〇ウォン
(5)　船員食料代　　一一一六万二一二八ウォン
(6)　漁獲物運搬費　　七二〇〇万　ウォン
(7)　漁獲物荷役費　　二〇六万三八七〇ウォン
(8)　漁獲物販売手数料　　二八二三万三七四二ウォン
(9)　船員給料　　八四〇一万六五三四ウォン
(10)　船舶保険料　　五一一万九二二四ウォン
(11)　乗組員労災保障等の保険料　　二二一万八七〇八ウォン
(12)　船体及び航海計器の原価償却額　　六一〇一万七二〇〇ウォン
(13)　一般管理費　　二八二三万三七四一ウォン

(五)　以上により原告の得べかりし利益は二億五七三八万五五五一〇ウォンとなる。

4　以上1乃至3の合計　　六億三七〇二万六〇八五ウォン

不法行為の日である昭和五七年九月三日現在の換算率は、一〇〇円＝二八〇・四〇ウォンであり、これによると、損害額は日本円で二億二七一八万四七六五円となる。

五　よって、原告は被告に対し、商法六九〇条に基づき、金二億二七一八万四七六五円及び内金一億二九七〇万〇六三三円（減失損害）に対する不法行為の日である昭和五七年九月三日以降、内金五六九万一八六八円（支出損害）に対する最終の支出日である同年九月二〇日以降、内金九一七九万二二六四円（逸失利益）に対する損害発生日の後である昭和五八年三月三一日以降各完済に至るまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求める。

（請求原因に対する認否）

一　請求原因一につき、1は不知。2は認める。

二　同二1は不知。

同二2のうち、千鳥丸が昭和五七年八月三一日、気仙沼港を出港し、東経一七〇度以東の北太平洋上のイカ流し網漁場へ向かって航行した事実は認め、その余の事実は不知。

同二3のうち、韓宝号の中央部付近右舷船側外板に千鳥丸船首が約九〇度の角度で衝突した事実は認め、その余の事実は不知。

同二4のうち、韓宝号船員が防排水作業にあたった事実、巡視船「そうや」が九月三日深夜に現場海域に到着した事実、韓宝号が沈没した事実は認め、その余の事実は不知。

三　同三のうち、現場海域が濃霧であった事実は認め、その余の事実は否認する。

四　同四の損害が発生しその額が原告主張のとおりであることを特に争わない。

（抗弁）

過失相殺

本件事故は、韓宝号船員らの見張不十分（海上衝突予防法五条違反）、霧中信号不遵守（同法三五条違反）及び警告信号不履行（同法三四条違反）並びに衝突回避措置の懈怠も原因となって発生したものであるから、五割の過失相殺がなされるべきである。

（右抗弁に対する認否）

右抗弁は否認する。ただ、本件事故直後現場海域に派遣された巡視船「そうや」でおこなわれた海上保安庁の取調の際に、取調を担当した保安官は韓宝号の船員に対して韓宝号も霧中信号の懈怠及びレーダーの故障により五パーセントの過失がある旨述べたことがあり、霧中信号をしなかった事実及びレーダーの故障の事実はあったが、しかし、本件事故態様に照らして、右事実をもってしては韓宝号船員らに過失があるとはいえない。

（訴訟上の抗弁）

被告は、昭和五七年一〇月二七日仙台地方裁判所気仙沼支部に対し、本件事故により発生した損害に基づく債務について、原告ほかを受益債務者として船舶所有者等の責任の制限に関する法律（昭和五〇年一二月二七日法律第九四号、昭和五七年改正前のもの。）一七条の責任制限手続開始の申立をなし、（同庁昭和五七年(ﾘ)第二号）現在係属審理中である。

よって、仮に、被告が本件事故について原告に対して損害賠償債務を負うとしても、予備的に右手続の廃止を条件とする判決を求める。

（右抗弁に対する認否）

右抗弁の事実は認める。しかし、昭和五七年法第九四号をもって改正される前の船主責任制限法三条一項但書にいう船主自身の故意又は過失が存在する。すなわち、被告代表者千葉留三郎は、本件千鳥丸の船長、漁労長等に対し、漁獲を挙げるために海上予防衝突法など船舶の安全航行に関する法規を遵守する必要がないばかりか、これに違反してもかまわないとの気風を醸成していたのである。また、責任制限開始決定がなされていない以上、条件付判決はなしえない。

第三　証拠

当事者双方の証拠の提出及び認否は記録中の書証目録記載のとおりであるから、その記載を引用する。

理由

第一　先決事項

一　訴状添付にかかる韓国釜山地方法院登記官作成の原告会社の登記簿抄本、成立に争いのない甲第一〇号証の一、方式及び趣旨によって韓国公証人作成の公文書と認められるから成立の明らかな甲第一三六号証の二、同号証によって成立を認めることのできる甲第一三六号証の一によると、原告は韓国商法に準拠し、漁業、漁獲物の加工、販売、輸出等を目的として設立された株式会社であって、同国籍船舶である本件韓宝号ほかを所有し、その目的に供しているものであることが認められ、被告が遠洋及び近海漁業を営む株式会社であって日本国籍船舶である本件千鳥丸を所有していることは当事者間に争いがなく、なお、訴状添付にかかる被告の株式会社登記謄本によると、水産物の製造、加工、販売、海運、冷凍等の事業をも営み、同船を右業務の一部の用に供していることも認められる。

二　次に、昭和五七年九月三日午後零時四五分北太平洋上において韓宝号の右舷中央

部に千鳥丸の船首が九〇度位の角度で衝突したこと、韓宝号は右衝突により浸水し漂泊していたが、その後大型台風が付近海域を襲ったため沈没したことは当事者間に争いがなく、成立に争いのない甲第六、第八号証、第一〇号証の一、第五一号証、前掲甲第一三六号証の一及び弁論の全趣旨によると、右衝突地点は北緯四二度五五分、東経一五五度五六分、韓宝号の沈没個所も右地点付近であって、いずれも公海上（公海に関する条約、領海及び接続水域に関する条約参照）であると認められる。

第二　本件の準拠法

右海上衝突によって損害を受けた者は、右両船舶所有者に対し、日本国法によると、民法七〇九条、七一五条、商法（海商編）六九〇条に基づき、韓国法によると、韓国民法七五〇条、七五六条、韓国商法（海商編）七四六条に基づき、不法行為による損害賠償を請求しうるものと規定されている（なお、両船舶とも、第一に認定した事実から、日本商法六八四条一項、韓国商法七四〇条所定の船舶に該当するものと解される。）。

ところで、わが法例一一条一項は「不法行為ニ因リテ生ス ル債権ノ成立及ヒ効力ハ其原因タル事実ノ発生シタル地ノ法律ニ依ル」と規定し、不法行為地法主義を採用しているが、前認定のとおり本件衝突及び沈没は公海上であって不法行為地法は存在しないから、条理及び公平の原則に従い、両船舶の旗国法たる日本民法及び同商法と韓国民法及び同商法を重畳的に適用すべきである。そして、本件につき右両国法を適用しても、その規定内容に照らし、不法行為の成立要件に殆んど差異はないが、その効果は、後記のように差異を生ずるところである。しかし、不法行為地法不存在の場合、被害者はその本国法が認める以上の責任を相手方に対し問いえないとするのが条理にかなった解決と考える。

第三　本件海上衝突の原因及びこれに対する責任

さて、本件海上衝突の原因及びその他の事情につき、成立に争いのない甲第六乃至第九号証、第一〇号証の一乃至六、第一一号証の一乃至二三、第一二乃至第三五号証、第三六号証の一乃至五、第三七号証の一、二、第四三号証の八、第四四、第四五号証の各一乃至一〇、第五五号証に弁論の全趣旨を加えると、次のとおり認定することができ、この認定を覆すに足りる証拠は存在しない。

一　訴外畠山高至は被告に船員として雇われ、本件千鳥丸に甲板員として乗組んでいた昭和五七年九月三日午後零時頃、前任者と同船の航海当直を交代し、見張及び操舵の業務に従事し、自動操舵装置を使用して針路六五度、速力時速約九ノットで航走していたが、当時視界は濃霧のため五〇〇メートル位であった。同訴外人は同日午後零時二五分頃レーダーで針路方向約五海里前方に船舶の映像を認めたが、右船舶は航走中で方向がいずれかに変るものと判断し、航走を続けた。しかし、かような場合レーダープロッテングを行い右船舶の動静を把握し、見張を厳重にして同船との衝突を未然に防止すべき注意義務があるのに、これを怠り、漫然前記速度で航走を続け、かつ折柄尿意を催して便所に行くため船橋を離れた過失により、同日午後零時四五分頃、北緯四二度五五分、東経一五五度五六分の海上において、いか流し網漁業を操業中の本件韓宝号に気付かず、同船の右舷中央部に本件千鳥丸の船首部を衝突させ、本件韓宝号の船体外板を破壊して浸水させ、自船船首部を曲損させた。

二　訴外畠山は右事故の責任者として気仙沼簡易裁判所において業務上過失傷害罪により略式命令をもって罰金一〇万円に処せられた。

三　右以外に、本件衝突事故に関し、被告の関係者が刑事訴追を受けた事実はなく、

また海難審判手続が開始されたことともない。

以上によると、被告は原告に対し、日本商法六九〇条、韓国商法七四六条一号によって、本件海上衝突によって原告に生じた損害を賠償すべき義務があるものといわなければならない。ただし、韓国商法七四六条本文は船舶所有者の責任を「航海に使用した船舶及びその属具、運賃、その船舶に関する損害賠償又は報酬の請求権その他船舶付属物の価額を限度」に制限しているが、被告から右限度についての主張立証はなされていない。

第四　原告の損害

本件海上衝突により、原告に請求原因四の損害が生じた点は、被告において特に争わないところである。

第五　韓国商法による船主責任制限

一　しかし、韓国商法は七四七条に「前条の責任は、第一号ないし第五号の債務については、その船舶の積量の一噸当たり一五万ウォンの総額を超えることができない。」、七五一条に「船舶の積量の噸数は、次のとおりこれを計算する。一汽船その他の発動機船については、純噸数を定めるために総噸数から控除された発動機が占めている容積を純噸数に加算したもの」（二号略）と規定し、反面、七四八条は「前二条の規定は次の債務に対する船舶所有者の責任にこれを適用しない。」と規定し、その一号に「船舶所有者の故意又は過失によって生じた債務」を挙げる。そして、前記第三に認定したところから、被告が本件海上衝突につき故意過失があったということのできないことは、明らかであるから、採用すべき限りでない。他方、被告は、弁論の全趣旨（被告が本件において前掲各抗弁を提出し、かつ昭和六〇年一一月三〇日

の本件第六回口頭弁論期日に陳述した準備書面において、韓国法における船主責任制限額が低額であること等を挙げ、原告の本訴請求を争っている点）に照らし、前記韓国商法の船主責任制限の適用を受けることを主張しているものと解される。

二　そこで、前記韓国商法の定める責任制限金額を算出する。成立に争いのない甲第三八号証によると、本件千島丸の種類は汽船であって、その純噸数は二八・〇七噸、純噸数を定めるために総噸数から控除された発動機が占めている容積（機関室の容積がこれに該当するものとみられる。）は、九七・二〇五立方メートルであり、換算比率二・八三立方メートル＝一噸により換算すると、三四・三五噸となるので、これを右純噸数に加算すると、六二・四二噸となる。

したがって本件の責任制限金額は、一五万ウォンに右噸数を乗じた九三六万三〇〇〇ウォンと算出される。

三　被告は過失相殺（韓国民法のそれは七六三条、三九六条）を主張する。そして、前掲甲第三三、第三四号証によると、韓宝号側も一週間前からレーダーが故障し使用不能であるのに、濃霧の中信号も発せず操業していた過失が認められるものの、その過失割合を最大限五割としても、前記二に認定した金額は、原告主張の損害額に過失相殺割合を乗じたものを下廻ることが明らかであるから、この金額をもって原告の本件損害額というべきである。

四　そうすると、原告は被告に対し、右金額及びこれに対する本件海上衝突の日以降完済に至るまで日本民法四一七条、四〇四条、韓国民法三九四条、三九七条、三七九条所定の年五分の割合による遅延損害金の支払請求権を有するものというべきである。

第六　条件付判決

本件訴訟に先立つ昭和五七年一〇月二七日、被告は仙台地方裁判所気仙沼支部に対し、本件海上衝突事故によって発生した損害に基づく債務につき、船舶所有者等の責任の制限に関する法律一七条の責任制限手続開始の申立をしたが、原告において、昭和五四年法律第五号をもって改正される前の同法三条本文但書にいう船主過失が被告にあるとして右手続の開始を争い、同支部においては今なお決定するに至らないことは当裁判所に顕著な事実である。しかし、渉外私法関係における訴訟手続は法廷地法又は棄却され又は右責任制限手続が廃止されたことを条件としてのみ行使しうるというべきであり、被告の訴訟法上の抗弁は理由がある。原告は前記のとおり船主過失を主張して右責任制限手続は開始されるべきでないというが、その当否は右責任制限手続裁判所が判断すべき事項であって、当裁判所の関知しないところである。

第七　結び

以上の次第で、原告の本訴請求は主文第一項の限度で理由があるからこれを認容し、その余は失当であるからこれを棄却し、訴訟費用の負担につき民事訴訟法八九条、九二条但書を適用して、主文のとおり判決する。仮執行の宣言は主文第一項と抵触するから付すことができない。

仙台地方裁判所第二民事部

裁判長裁判官　宮村素之

裁判官　水谷正俊

裁判官　水谷克也

裁判官　花

右は正本である。

平成一一年九月二七日

仙台地方裁判所第一民事部

裁判所書記官　千葉　健