



昭和五七年(辯)第二号 船舶所有者等責任制限申立事件

決 定

宮城県気仙沼市幸町三丁目四番一三号

申立人 山一漁業株式会社

右代表者代表取締役 千葉力三郎

右代理人弁護士 山下豊二

同 村上誠

同 根岸隆

主 文

一 別紙物件目録一記載の船舶にかかる別紙事故の表示記載の事故から生じた物の損害に関する債権について、責任制限手続を開始する。

二 管理人 弁護士小野寺康男

三 1 制限債権の届出期間 平成八年一月一六日まで

2 制限債権の調査期日 平成九年二月一二日午後一時三〇分

理 由

第一 申立の趣旨

主文一項同旨

第二 事案の概要

本件は、別紙物件目録一記載の船舶にかかる別紙事故の表示記載の事故から生じた損害に関する債権について、右船舶の所有者である申立人が船舶所有者等の責任制限に関する法律（以下「法」という。なお、本件は昭和五七年の改正前の同法適用事件であり、法と言う場合右改正前のものを指す）に基づく責

仙台地裁気仙沼支所

任制限を申し立てたが、知れたる債権者が申立人の過失を主張して責任制限の手続開始を争っている事案である。

一 基本的事実

次の事実は、一件記録により容易に一応認められる。(以下「一応」の表現を省略する)

1 申立人は、遠洋及び近海漁業を営む会社であつて、日本国籍の別紙物件目録一記載の船舶(以下「千鳥丸」という)を所有し、同船に高橋正文船長外の船員を乗り組ませて昭和五七年九月三日北太平洋上のいか流し網漁の漁場に向けてこれを航行させていた。

2 知れたる債権者韓寶企業株式会社(以下「韓寶」という)は、大韓民国商法に準拠して各種漁業を目的として設立された会社で、別紙物件目録二記載

の船舶(以下「韓宝号」という)の所有者であつて、同船を右同日林亨南船長外の船員を乗り組ませて北太平洋においていか流し網漁を行つていた。

3 千鳥丸と韓宝号は、別紙事故の表示記載の事故を起こした。この事故から生じた韓寶の物の損害に関する債権の額は法第七条一項一号に規定する責任限度額を超える。

二 韓寶の主張

韓寶の主張の要旨は次のとおりである。

1 船長等に対する事故防止に必要な指示の欠落

申立人の代表取締役であつた千葉留三郎は、自己の経世及び生活信条を自ら賛美し称揚することにより申立人会社の船の乗組員に対し漁獲を挙げるためには海上衝突予防法など船舶の安全航行に関し法規を遵守する必要がない

ばかりかこれに違反しても構わないとの気風を醸成した。これは、船長等に対する事故防止に必要な指示に欠落があるという過失に該当する。

2 人的不堪航及び危険な労働作業方式採用の過失

本件事故当時千鳥丸のレーダーを操作していた当直者は一名で無線設備の操作に必要な特殊無線技師の免許を保有していなかった。このようにレーダーを操作するのに必要な免許を保有しない者を雇用していたことは人的不堪航の類型に該当する申立人の過失である。

また、このような無資格者を雇用し一人当直体制の下で当直させていたことは申立人が危険な労働作業方式を採用していたという類型に属する申立人の過失である。

3 事故防止に必要な指示、情報提供義務違反の過失

千鳥丸の所有者である申立人は千鳥丸の出漁に対し、東経一七〇度以西においても操業している他の漁船があるか若しくはあるかもしれないという他の船の情報を千鳥丸の乗組員に提供する義務を怠った。これは、航行中の船舶に事故防止上必要な指示、情報提供の義務に反するという類型に属する申立人の過失である。

4 危険な作業方式採用の過失

申立人は、常時千鳥丸の安全運行が確保されるべく乗組員を監督し、危険な航海がなされているか否かを探知し、もし当直体制や航行方法に欠陥があれば、合理的な船主としてこれを速やかに是正し、事故の発生を未然に防止すべき義務があつたにもかかわらず、これを怠っていた。そのため長年において千鳥丸で維持されてきた欠陥のある当直体制及び不適切な航行方法が本

件衝突の直接の原因となった。また、申立人が職務分掌を明確にしなかったため船長を差し置いて漁労長が当直体制を一人当直に変更したことを容認した結果にもなっている。このことは、申立人が危険な作業方式を採用していたという類型に属する申立人の過失である。

三 争点

申立人に、韓寶の損害発生について、船舶所有者としての過失が認められるか否かが争点である。本件においては事故と離れた損害発生についての船舶所有者の過失は認められないので、結局本件事故発生について申立人に過失があるか否かを検討することになる。なお、申立人は法人であるから、一件記録から窺えるその実態を考慮し、事故当時代表取締役であった千葉留三郎及びその子で取締役であった千葉力三郎の過失をもって申立人の過失と評価する。

第三 争点についての判断

一 韓寶の主張4（危険な作業方式採用の過失）について

1 一件記録（特に乙五九の四、六五、六六、六八、七〇、七三、九一）並びに高橋正文及び熊谷菊男の各審尋の結果によれば、次の事実が認められる。

(1) 申立人所有の千鳥丸は、昭和五七年八月三十一日、いか流し網漁の漁場に向かうため気仙沼港を出港した。同船の船長は高橋正文、漁労長は熊谷菊男であり、甲板員として畠山高至が乗り組んでいた。畠山は、昭和四五年に気仙沼水産高校を卒業後すぐに漁船員となり、本件事故前三、四年間は千鳥丸に甲板員として乗り組んでいた。このような経歴から畠山はレーダー操作の資格はないが、レーダーの取り扱いには習熟していた。しかし、

畠山は操舵室の機械設備をレーダー以外は操作したことがなく、船のエン

ジンを停止させたり船を後進させたりすることはできなかつた。

- (2) 千鳥丸は、事故当時五月初めから七月中ごろまで鮭鱒流し網漁業、七月中旬から十一月末までいか流し網漁業、一二月初めから翌年の三月末ころまで鮪延縄漁業という形態で年間操業していた。千鳥丸の航海当直体制であるが、昭和五七年の鮭鱒流し網漁業の時には、漁場への行き帰りの航海の時には船長の高橋が甲板員の一〇名を二人一組で分け一組が二時間ずつ当直する体制を取っていた。しかし、同年のいか流し網漁業に入ってから帰りの航海から特に高橋が指示したわけでもないのに東経一五〇度以東では二時間交代での一人当直体制（操舵室で当直）となってしまう。ただ、沿岸航行時や荒天、霧中航行などの時には当直を増員することにしてきた。そして、必ずしも徹底されていたとは言えないものの、当直者は

レーダーで船を発見したときなどは操舵室のすぐ後ろに位置する部屋にいる船長や漁労長に報告し、その指示を受けることになっていた。

- (3) 千鳥丸の漁船員三浦啓は、昭和五七年九月三日午前一〇時少し前ころ、前当直員と交代するため船橋にあがり操舵室に入った。この日は霧が多少あつたが早い時間帯では視界が制限されるほどではなく、三浦が船橋にあがつたときも霧がかかっていたが視界はそれ程悪くない状態であつた。同日午前一時四〇分ころ、漁労長が船橋にきたがその際も霧がかかっていたものの視界はさほど悪くはなかつた。同日正午の二分前ころに次の当直者である畠山が船橋にあがり、当直を交代した。

畠山が当直に立った時、千鳥丸は自動操舵を使用して航行しており、針路は真方位六五度、速力は時速約九ノットであり、メインのレーダーが作

動中でレーダーのレンジは一ニマイルであつた。高橋は、畠山が当直になつたことを操舵室後部の自分の部屋から確認した。その時高橋は霧がかかつてはいたものの視界も相当にあつたことから、天候についてあまり気にすることなく部屋を出て食堂へ赴いた。

(4) 畠山は、当直交代後レーダーで船影がないことを確認した後腰掛けに座っていたが、午後〇時二五分ころ再びレーダーを見た際に進路方向約五マイルに船舶の映像を認めた。しかし、畠山は右船舶は航行中でいずれ進行方向が変わるであろうと考え、特別何の措置もとらずまた腰掛けに戻つた。午後〇時四七分ころ、畠山は便意を催し操舵室を無人にしたまま便所に出かけた。そして、畠山が便所に行っている間に本件事故が起こつた。事故当時の視界は約五〇〇メートルであつた。畠山は、当直になつてから本件

事故が起きるまで霧中信号を鳴らさなかつたし、何らかの措置を取ること
を船長に上申するようなこともしなかつた。

2 韓寶は、操舵装置を操作した経験もなく、エンジンを停止したり後進にか
けたりする方法も知らず、レーダーを適切に操作することもレーダー上の映
像を正しく解釈することもできない甲板員を一人で航海当直の交代要員とし
て組み入れていたことが欠陥のある当直体制であり、これが本件事故の原因
でありこれを速やかに是正しなかつた申立人に過失があると主張するので、
これについて判断する。

(1) まず、千鳥丸の当直体制であるが、これは前記のように東経一五〇度以
東では二時間交代での一人当直体制であり、ただ、沿岸航行時や荒天、霧
中航行などの時には当直を増員するというものであつた。韓寶は一人当直

体制自体についてその危険性を強く主張する。もちろん複数者での当直体制を取ることでより望ましいことは言うまでもないが、千鳥丸も常に一人当直体制を取っているわけではなく一定地域での航行の場合のみであることや荒天等の時には増員体制をとっていることからして、千鳥丸の当直体制がそれのみで事故を発生させる非常に危険なものでありそれを是正しなかつたことが船主の過失であるとは言えない。また、千鳥丸がこのような当直体制を採用したのは昭和五七年のいか流し網漁業からであり、船主が長期間このような当直体制を放置していたというわけではないことからしてもこの点について船主の過失は認められない。

(2) 次は、畠山を当直の交代要員として組み入れていたことについてである。前記のとおり、千鳥丸の当直体制は当直員が船影等を発見したときは船長

等に報告をしその指示を受けることになっていたし、畠山は操舵装置の操作をした経験がなくエンジンの停止や後進の方法を知らなかったが、レーダーの見方は経験上習熟していた。そうすると、畠山が自分の職務を果たせば（レーダーに船影を発見したときの船長等への報告等）他船との衝突等の危険は回避することが可能であった（甲一七によれば五〇〇メートルの距離があれば千鳥丸が十分衝突を回避する能力があることが認められる）のであり、千鳥丸が畠山を交代要員に加えて当直体制を組んでいたことが非常に危険なものであるとは言えない。もちろん当直員が操舵装置の操作等ができることはより望ましいことではあるが、そうでなければ絶対に許されないとはいうものではなく、この点でも船主の過失は認められない。

3 次に、韓寶は、不適切な航行方法として、千鳥丸は霧中視界制限状況下を

航行するときでも、見張りを増強することも速力を安全な速力に減速することも霧中信号を吹鳴することも舵を手動にすることも機関をスタンバイにする事もしなかつたと主張しているので、これについて判断する。

(1) 本件事故は、右1で認定したように、畠山がレーダーで船影を認めながら何らの措置も取らずさらには衝突直前に便所に行つて操舵室を無人にした過失によつて引き起こされたものである。右1認定の事実関係及び甲一七により認められる千鳥丸の回避能力によれば、畠山がレーダーで船影を発見したときに適切な処置を取つていればもちろんのこと仮に何の措置を取らずに千鳥丸をそのまま航行させていたとしても、視界がある五〇〇メートル前方に船舶を発見した段階で回避の措置を取れば本件事故は防げたものと考えられる。そうすると、仮に千鳥丸の霧中での航行方法に問題が

あつたとしても、本件事故とは直接関係がない。そして、本件事故と直接関係がない以上船主の過失も問題とならない。

(2) 次に、仮に千鳥丸の霧中での航行方法の問題性が本件事故を引き起こす原因となり得るとしても、韓寶の主張は前提となる事実を誤っている。一つは、見張りの増強についてであるが、千鳥丸でも霧中航行時に当直員を増員する体制があつたことは前記のとおりである。本件事故時は確かに視界制限状況下であるにもかかわらず一人当直であつたが、事故日は必ずしも当初から濃霧であつたわけではないこと（畠山が当直になつた時点でもまだ視界は悪くはなかつた）から見張りの増員が遅れたとも考えることができ、体制上の問題とまでは認められない。また、韓寶は千鳥丸が全速前進で航行しており霧中でも速力を減速していないと主張するが、千鳥丸の

最高速度は九ノットよりもう少し速いことが窺われる（乙七〇、熊谷の審尋結果）から、本件事故時千鳥丸が全速前進であったとは認められない上、九ノットでも他船との間に五〇〇メートルの距離があれば千鳥丸は十分衝突を回避することが可能である（甲一七）ことからして、本件事故時千鳥丸が危険な高速度で航行していたとは認められない。そして、これらの事実を前提に考えると、仮に申立人がこの千鳥丸の霧中航行方法を知りまたは知り得る状況にあつたとしても、これを是正する義務がありそれをしなかつたことが船主の過失に当たるとまでは言えない。

4 韓寶は、申立人が職務分掌を明確にしなかつたためそれまで高橋船長が二人で担当するものと定めていた航海当直を熊谷漁労長が船長を差し置いて一人当直に変更したことを容認した結果になつたとして、これも申立人の過失

と主張している。しかし、一人当直体制については前記のとおりであるからこの主張も理由がない。

5 以上のように、韓寶の危険な作業方式を採用したことによる申立人の過失の主張はいずれも理由がない。

三 その他の韓寶の主張について

1 主張1（船長等に対する事故防止に必要な指示の欠落）について

留三郎が、自己の経世及び生活信条を自ら賛美し称揚することにより申立人会社の船の乗組員に対し漁獲を挙げるためには海上衝突予防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構わないとの気風を醸成したことを認めるに足る証拠はなく、船長等に対する事故防止に必要な指示の欠落の類型について韓寶の主張は理由がない。

2 主張2（人的不堪航及び危険な労働作業方式採用の過失）について

本件事故当時千鳥丸の当直をしていた畠山がレーダーの操作に必要な特殊無線技師の免許を保有していなかったことは韓寶主張のとおりであるが、畠山はレーダーの取り扱いに習熟しており、前記二で検討したように畠山がその職務を果たしていれば本件衝突事故は防げたものであるから、レーダーを操作するのに必要な免許を有していない畠山を雇用していたことをもって人的不堪航の類型に該当する申立人の過失であるとは言えない。また、韓寶はこのような無資格者を雇用し一人当直体制の下で当直させていたことは申立人が危険な労働作業方式を採用していたという類型に属する申立人の過失であるとも主張しているが、これについては前記二で判断したとおり申立人の過失とは言えない。したがって、これらの点についての韓寶の主張は理由がない。

3 主張3（事故防止に必要な指示、情報提供義務違反の過失）について

一件記録によっても、申立人に千鳥丸の出漁に対し東経一七〇度以西においても操業している他の漁船があるか若しくはあるかもしれないという他船の情報を千鳥丸の乗組員に提供する義務を認めることはできず、この点についての韓寶の主張は理由がない。

第四 結論

右に見たように韓寶の主張はいずれも理由がない。そして、一件記録によれば申立人には本件事故について船主としての過失がないと認められ、その他本件において申立てを却下または棄却すべき事由があるとは認められない。

よって、申立ては理由があるからこれを認容することとし、主文一項のおお

り決定する。

なお、法二七条により、主文二項、三項のとおり定める。

平成八年一月七日午前一〇時

仙台地方裁判所気仙沼支部

裁判官

今

井



物件目録

| | | |
|---|-------|------------|
| 一 | 船名 | 第七十五千烏丸（鋼） |
| | 用途 | 鮪浮縄漁船（第二種） |
| | 船籍港 | 宮城県気仙沼市 |
| | 船舶所有者 | 山一漁業株式会社 |
| | 総トン数 | 七九・七七トン |
| 二 | 船名 | 第一韓宝号（鋼） |
| | 用途 | 漁船 |
| | 船舶所有者 | 韓寶企業株式会社 |
| | 総トン数 | 三九一・二二トン |

事故の表示

発生日時 昭和五七年九月三日午後〇時四五分ころ

発生場所 北緯四二度五五分、東経一五五度五六分の公海上

事故態様 別紙物件目録一記載の第七十五千烏丸が、別紙物件目録二記載の第一韓宝号に衝突し、第一韓宝号は数日後に沈没した。これにより第一韓宝号の所有者韓寶企業株式会社は多額の損害を負った。

右は謄本である。

平成

八年

年

二月

二日

日

仙台地方裁判所 仙台沼支部

裁判所書記官

工藤善雄

