

本案最高裁判決正本



平成七年(ワ)第一六三号

判 決

宮城県気仙沼市幸町三丁目四番一三号

上 告 人 山 一 漁 業 株 式 会 社

右代表者代表取締役 千 葉 力 三 郎

右訴訟代理人弁護士 山 下 豊 二

大韓民国釜山直轄市影島区大橋洞一街七一

被 上 告 人 韓 寶 企 業 株 式 会 社

右代表者代表理事 黄 鎭 相

右訴訟代理人弁護士 藤 井 郁 也

右当事者間の仙台高等裁判所平成元年(ホ)第四三一号損害賠償請求事件について、同

渡	平成一〇年
言	六 月 二 五 日
付	平成一〇年
交	六 月 二 五 日
裁判所書記官	

裁判所が平成六年九月一九日に言い渡した判決に対し、上告人から上告があった。よって、当裁判所は次のとおり判決する。

主 文

本件上告を棄却する。

上告費用は上告人の負担とする。

理 由

上告代理人山下豊二の上告理由について

所論の点に関する原審の認定判断は、原判決挙示の証拠関係に照らし、正当として是認することができ、その過程に所論の違法はない（なお、原審口頭弁論終結後に船舶の所有者等の責任の制限に関する法律に基づく責任制限手続が開始された場合に、右手続の申立人が同法三五条に基づく強制執行に対する異議の訴えを提起し

得ることは、原判決の説示するとおりである。）。論旨は、原審の専権に属する証拠の取捨判断、事実の認定を非難し、原審の裁量に属する過失割合に関する判断の不当をいうか、又は独自の見解に立って原判決を論難するものにすぎず、採用するこ
とができない。

よって、裁判官全員一致の意見で、主文のとおり判決する。

最高裁判所第一小法廷

裁判長裁判官

藤井正雄

裁判官

小野幹雄

裁判官

遠藤光男

裁判官

井嶋一友

裁判官

大出峻郎

(平成七年(甲)第一六三号) 上告人 山一漁業株式会社)

上告代理人山下豊二の上告理由

原判決には目次以下のとおり、判決に影響を及ぼすことが明らかな海上経験法則違背、海事商慣習違背、判決に影響を及ぼすことが明らかな法令の違背があり、仍って原判決は破棄されるべきである。

目次

第一部 (本件海難事故の特徴)

第一 (本件事故の要約)

第二 (本件衝突の具体的内容)

① 両漁船の要目について

② 衝突発生地点と発生日時

第三 (衝突事故発生前後ごろの現場海域の気象および海象)

第四 (千鳥丸の運航模様)

第五 (ハンボウ号の運航模様)



第六（具体的な両船の衝突模様）

16

第七（被上告人（控訴人）の主張する千鳥丸船主の過失と上告人（被控訴人）の反論）

20

（一）（情報提供義務違反の過失について）

20

（二）（千鳥丸当直者畠山高至のレーダー操作資格と千鳥丸船主の過失について）

24

（三）（千鳥丸船主の運航責任者としての過失について）

29

第八（本件衝突事件に関する他官庁の公的判断）

30

（一）（刑事裁判における公的判断）

31

（二）（第一審仙台地方裁判所の公的判断）

31

第二部（本件衝突と直接関連する航海法規、海事専門用語、その他の

36

レーダー装置、その他の海法、海上経験法則等について）

第一（船舶の航法とその種別）

37

第二（視界制限状態における航法）

38

第三（航海用レーダーの設置義務と要求されるレーダー性能について）

40

第四（ハンボウ号のレーダー設備と不堪航）

44

第三部（原判決の過失相殺と海事法令および海上経験法則の違背について）

46

（一）（原判決の過失相殺について）

46

(二) (過失割合の基準について)

(三) (わが国における過失割合決定の海事商慣習について)

(四) (本件衝突発生 of 海難原因 (衝突原因) について)

① (ハンボウ号 of レーダー損傷と物的不堪航性とその他の海法違反について)

② (千鳥丸 of 見張りその他の海法違反について)

(五) (本件衝突事件原因と両船 of 過失割合および責任割合について)

第四部 (無条件 of 給付判決と法令違背)

第五部 (附属書類 of 説明)

第一部 (本件海難事故の特徴。)

第一、(本件事故の要約。)

① 本事件は、太平洋公海上において、日本漁船と韓国漁船が衝突し、韓国漁船が推定沈没し、その船体および属具が失われた船舶衝突事件に伴う損害賠償請求訴訟である。

(注一)

(注一) この韓国漁船の乗組員は、全員右日本漁船に救助され、人命に損傷はなかった。この韓国漁船は少なくとも数日間浮流していたが、当時南方洋上に台風が存在しており、そのうねりが徐々に大きくなり、日本港湾への曳行が実施されず、結局洋上放棄され、やがて行方不明となったものと思われる。

すなわち、衝突損傷部が小さかったため、この韓国漁船は一つの船倉のみの浸水にとどまって、船体はそのまま浮力を喪失せず、漂流したままで数日後放棄された珍しいケースである。

以上のとおりこの韓国漁船の損傷が小さく、浸水量も極く少量で同船が浮力を維持していたことは、海上保安庁巡視船「そうや」が、衝突後約一昼夜経過したころ撮影した実況見分調書添付写真甲一一号証の一および二、甲一一号証の五および六、甲一一号証の一二および一三などの六葉によって明認される

但し、その後、この韓国漁船について漂流情報はなく、やがてどこかで沈没したものであると思われる。

② 本件は衝突発生地が公海であるため、法例第十一条一項に定める不法行為地法は存在しない。(注二)

(注二) なお、右韓国漁船がどこまで漂流したか、その具体的沈没地点は不明である。

③ 右韓国漁船の沈没に伴い、船体保険者「汎韓火災海上保険株式会社」は、一億九千二百萬圓の船体保険金を、この漁船所有者に支払い、保険代位したが、右汎韓火災は、本件訴訟には参加しておらず、従って本件訴訟で韓国漁船船主が請求しているものは、事故当時積み込んでいた漁具、その他の属具そして残油、等の従物損害である。

④ 本件衝突は、視界四〇〇メートルないし五〇〇メートルの濃霧の中で発生している。すなわちかかる場合、双方の船舶は「一九七二年海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約」に準拠し、「視界制限状態における船舶の航法」と「音響信号」を遵守すべき航法規制下におかれていた。（注三）

（注三）わが国の海上衝突予防法は、右「視界制限状態における船舶の航法条約」をその第十九条に、「音響信号（霧中信号）条約」をその第三五条に定めている。

⑤ 本件衝突事件について、上告人（被控訴人）は、仙台地方裁判所気仙沼支部に対し、昭和五七年（船）第二号、「船舶所有者等の責任制限開始の申立」をなし、そして被上告人（控訴人）は、船主責任制限法（旧法）第三条一項但書の「船主過失」を主張して、仙台地方裁判所に対し、昭和五八年（ワ）第八三一号損害賠償請求訴訟を別途提起したものである。

そして爾来十二年が経過し、今日に至る。

第二（本件衝突の具体的内容。）

① 両漁船の要目について。（上が日本漁船、下が韓国漁船である。）

A（船名）	第七五千鳥丸 （以下単に千鳥丸という）	第一韓宝号 （以下単にハンボウ号という。）
B（所有者）	山一漁業株式会社 （気仙沼市）	韓寶企業株式会社 （釜山市）
C（総トン数）	七九・七七トン	三九一・二二トン
D（長さ）	二八・一〇メートル	四七・三〇メートル
E（幅）	五・八〇メートル	八・四四メートル
F（深さ）	二・五〇メートル	三・八〇メートル
G（主機関）	ディゼル四三〇馬力	阪神ディゼルー〇〇〇馬力



② 衝突発生地点と発生日時。

◎ 本件衝突発生地点は、左記経緯度の地点である。(甲三七号証の一)

東経 一五五度五六分

北緯 四二度五五分

すなわち、北海道根室港より東方へ約八七〇キロメートルの太平洋公海上である。

◎ 衝突発生日時は、日本標準時を使用して、

昭和五七年九月三日午後〇時四五分(真昼ごろ)、

であった。(甲十九号証)

◎ 右衝突地点と日本列島の関係位置および事故直後、巡視航行中の海上保安庁所属

巡視船「そりや」が千鳥丸の発した衝突緊急通信を接受した地点、並に千鳥丸が事故当時進行していた真針路六五度のコースライン、そして、仮りに毎時八ノット(時速一四・八キロメートル)の航行速度で、救助のため二四時間内に他船が到達できる到達圏をそれぞれ別紙一図面に記載して明らかにした。

第三（衝突事故発生前後ごろの現場海域の気象および海象。）

昭和五十七年九月三日正午ごろ、千鳥丸甲板員畠山高至は、甲板員三浦啓と交替し、午後二時までの予定船橋当直に立ったが、その頃の海上は薄い霧がある程度で、視界制限状態とはいえない海況下にあった。（注四）

しかし、その後霧は濃くなり始め、午後〇時三〇分ごろには視程は四、五百メートル程度と悪化し、衝突時の視程は、視界制限状態となっていた。

事故当時の風速は南東の風三メートルが吹き、海上は平穏で波はなく、うねりもほとんど無かった。

（注四）視界制限状態とは、国際海上衝突予防規則（海上衝突予防法第十九条）によって定められた航法規制状態であるが、追って具体的詳細に、その定義と規制の方法について述べる。



第四（千鳥丸の運航模様。）

千鳥丸は、北部太平洋漁場におけるいか流し網許可漁業に従事するため、昭和五七年八月三一日午後一時一〇分ごろ、宮城県気仙沼港を発し右漁場に向かって一路北上した。気仙沼出港後の真針路は、初め八〇度であったが、九月二日には真針路を六五度に定針し、自動操舵装置を使用しながら、通常の航海速力九ノット（毎時約十七キロメートル弱）で航行を続けていた。

千鳥丸は、広洋上においては一人当直制を採り、甲板員たちが二時間交替で船橋当直に当たっていた。（なお、広い太平洋上での一人当直二時間ないし三時間交替制は、すべての日本漁船が採用している一般的当直態勢である。）

ところで、当直者畠山は、当直交替時（正午）に前直者三浦啓と二人でレーダーをのぞき、レーダー上で付近海域に船影が全く認められないことを相互に確認した。そしてそれから約二〇分後（すなわち午後〇時二〇分ごろ）同人は、レーダースクリーン上に他船の映像を認めた。他船との距離は、船首方向五海里（九二六〇メートル）であった。

右畠山は、この映像は航行船舶にちがいないと判断した。その理由は、「いか流し網漁業」の日本政府の許可海域は、東経一七〇度以東、西経一四五度以西、北緯四六度以南、北緯二〇度以北の四直線によって囲まれた長方形の海域であり、千鳥丸が航走中のこの付近（北緯四二度五五分、東経一五五度五六分）は、魚種育成のための漁業禁止区域に指定され、操業船が存在する筈がないと判断したこと、そして操業許可海域まではまだまだ遠いこと（計算上、三〇〇キロメートル以上も手前であること）からであった。（甲二四号証、乙一号証参照）

しかし、右畠山の判断は誤っていた。

確かに日本漁船の操業許可期間は、毎年六月一日から一二月三十一日までの期間であり、そしてこの期間中も、前述したように日本政府により、漁業禁止区域が設定されているが、韓国漁船にはこの規制は及ばない。

韓国漁船（いか流し網漁船）が、この禁止区域、禁止期間、日本漁船の許可区域を問わずこれを無視し、自由に太平洋全海域で、いか流し網操業をしていることはほぼ知られていた。



乙十二号証「海上保安白書」（昭和五八年版）のとおり、海上保安庁はこれら外国漁船の監視取締りに当たっているが、外国漁船に対しては自主規制を求める以外、禁止規制を発動するわけには行かないのである。

従って、畠山がこの付近は、操業船などはない海域であると判断したのは早計であつたといえる。

そしてこの映像が韓国漁船韓宝号（ハンボウ号）であつた。

畠山ら航海当直者は、広洋においては一時間に二回程度レーダーをのぞき、四周の航行船の状況を確認することとしていた。（甲三二号証三浦啓の供述調書四）

ところで畠山は、正午に一回目の、午後〇時二〇分に二回目のレーダー確認を行なつたが、その後衝突まで約二五分間レーダーを覗かなかつた。

畠山が尿意を催し、船橋下の便所に降りて行ったのは、衝突の直前であつた。

（甲二四号証、供述調書）

そして畠山は視界制限状態となつた午後〇時三〇分ごろから、視界制限状態において当然なすべき音響信号（海上衝突予防法第三五条二項）も怠っていた。

そして千鳥丸は、午後〇時四五分、ハンボウ号の右舷船側中央部に直角で衝突した。
衝突時の両船の船首方位は、千鳥丸が真方位六五度、ハンボウ号が一五五度であった。

第五（ハンボウ号の運航模様。）

ハンボウ号は、太平洋上のいか流し網漁業に従事するため、昭和五七年四月二四日韓国釜山港を出港し、西経一七六度付近で四ヶ月間操業を続け、九月一日には本件衝突海域（日本漁船にとっては漁業禁止区域）に進入し、いか流し網漁業を続けていた。

ところで衝突（九月三日午後〇時四五分）の前日、ハンボウ号は午後四時から流し網を投下開始し、午後七時ごろ六〇〇反の投網をすべて完了していた。（一反とは長さ五〇メートルの網をいい、従って六〇〇反とは三万メートル（三〇キロメートル）に達する長大な流し網である。）すなわちハンボウ号は、一時間一万メートルの速度（五・五ノット）で流し網を投下したことになる。



ハンボウ号は、翌三日早朝から流し網を投下した地点に戻り、揚網を開始した。

この揚網作業がほぼ終わりに近づいたころ本件衝突が発生した、とハンボウ号船長は供述している。（甲三四号証ハンボウ号船長の供述一〇項）

ところでハンボウ号のレーダーは、衝突の一週間前から故障して使用不能となっており、またハンボウ号は視界制限状態にあったのかかわらず、なすべき音響信号も全然吹鳴していなかった。ハンボウ号船長の供述（甲三四号証十八項）によれば、当時、濃霧のため付近海域の視程は約五〇〇メートルにまで制限されていた。

衝突前のハンボウ号の航海行動については、両船の供述が著しく食い違っている。

すなわち、訴状請求の原因二の１によれば、投網した六〇〇反（三〇〇〇メートル）のいか流し網の揚網は〇時三五分少し前ごろには海中に約半反（二五メートル）を残すのみであった、と被上告人（控訴人）は主張しているが、

千鳥丸船長高橋正文は、海上保安官供述調書（甲二六号証十九）で、衝突後、ハンボウ号のまわりを一廻りしたが、ハンボウ号の流し網などは、船外に何も見えなかったと述べ、

また、千鳥丸漁労長熊谷菊男は、保安官調書（甲二八号証十二）で、ハンボウ号は揚網中と主張するのに、衝突現場には網は全くなかった。ハンボウ号は操業船ではなかったと信じていると、供述している。

いか流し網はラジオブイにつながれており、最後の半反（二五メートル）は確実に水面に浮いていなければならない。

千鳥丸の船長と漁労長がハンボウ号のまわりを廻るとき、眼前のラジオブイと流し網を見落とす筈はない。

ハンボウ号は操業を完全に終え、洋上で低速で浮遊し、乗組員は甲板上で何らかの作業に従事していたものと推認される。

ところで、ハンボウ号の衝突直前の船首方位は真方位一二〇度であり、真針路六五度の千鳥丸と直角に衝突している関係上、ハンボウ号は三五度千鳥丸の船首方向に右転して衝突したことが明らかである。（右の事実は訴状請求の原因二の1、2、3で被上告人（控訴人）が主張（自白）しているとおりである。）



第六（具体的な両船の衝突模様。）

- ① 千鳥丸が、午後〇時二〇分ごろその船首方向にハンボウ号をレーダー視認したときの両船間の距離は五海里（九二六〇メートル）であった。
- ② 千鳥丸は自動操舵装置によって、航海速力九ノットで真針路六五度に進行し、衝突の午後〇時四五分まで転舵していない。そして前記のとおり風はほとんど無く、海上は平穏であった。

③ 従って、

① 千鳥丸は初認から約二五分間で、三・七五海里を航走し、

② ハンボウ号はこの二五分間で一・二五海里を航走していたものと推算できる。

- ④ ところで午後〇時三〇分ごろから視界は悪化し、視程は四、五百メートルにまで狭まっていたが、両船は共に視界制限状態において吹鳴すべき音響信号（霧中信号）（海上衝突予防法三五条二項）を怠っていた。

- ⑤ 衝突の直前、ハンボウ号は前進全速右舵一杯を採っている。しかし、かかる場合、ハンボウ号は左舵一杯を採るべきであるのに、海上衝突予防法第十九条五項二号に違反し、他船（千鳥丸）の船首方向に向けてその針路を転じている。

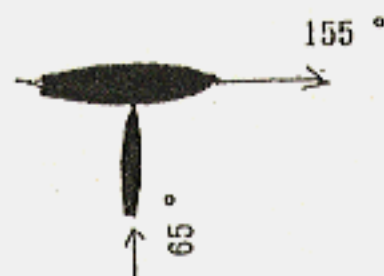


(第一図)



以上を次の作図に基づいて明らかにする。

(第二図)



⑨ 千鳥丸はハンボウ号の五分の一の大きさ(総トン数)である。

(第三図)



(第四図)





(第一図) ハンボウ号は真針路一二〇度で衝突の直前(十数秒前)前進全速、右舵

(面舵)一杯とした。(被上告人の主張)

(第二図) そして三五度右転し、船首方向が一五五度方向を向いたとき両船はほぼ直角に衝突した。衝突部位はハンボウ号のほぼ中央部であった。

◎ しかし、

海上衝突予防法第十九条五項二号によれば、このような視界制限状態の中で転舵する場合は、相手船の前路に向って回頭してはならない。回頭エネルギーと進行エネルギーが直角に衝突し、衝撃が拡大するからである。

(第三図・第四図)

ハンボウ号が右舵でなく第三図のように左舵一杯とすれば、左へ三五度回頭して、ハンボウ号の船首方向が八五度を向いた当たりで、両船は航過するかもしれない擦過する形となる。

そして回頭エネルギーと進行エネルギーは平行し、たとえ擦過しても衝撃は軟化する。



ハンボウ号は千鳥丸の五倍の大きさ（総トン数）であり、小さな千鳥丸が船首方位六五度、大きなハンボウ号が八五度の小角度で接触したとしても、千鳥丸はむしろハンボウ号にはね飛ばされる状態となり、破口が生ずる可能性は考えられない。

ところで両船は、第二図のような形で衝突してすら、前述したように千鳥丸のトン数が小さいためハンボウ号の損傷も小さく、同船は何日も浮力を持ちつづけていた。

まして、第四図のような形の衝突（擦過）なら本事件のような被害は到底発生し得べくもなかった。

これは船員の基礎的避航法であり、海上の経験法則である。



第七（被上告人（控訴人）の主張する千鳥丸船主の過失と上告人（被控訴人）の反論。）

被上告人は前記「船舶所有者等の責任制限開始申立事件」（仙台地方裁判所気仙沼支部昭和五七年（船）第二号）においても、本件船舶所有者の無限責任追及（商法六九〇条）訴訟においても、千鳥丸船舶所有者（上告人）には、左記のとおり過失があり、船主責任制限法（旧法）第三条の但書によって責任制限の申立はできないと主張している。

以下その過失主張を順次述べ、これに対する反論とその証拠を摘示する。

（一）（被上告人が主張する千鳥丸船主の過失）（一）——情報提供義務違反の過失。）

◎被上告人（原告）の主張の要旨。

「本件衝突事故当時、ハンボウ号船団は十一隻から成り、この十一隻が横五三キロメートル、縦三〇キロメートルの長方形の中に所在して操業していた。また、当時半径四四六キロメートルの円内に、韓国船だけでも六〇隻が操業していた。従って、千鳥丸がどれかの韓国漁船に衝突するおそれが十分にあった。しかるに千鳥丸船舶所有者は、この重大な船舶輻輳の情報を千鳥丸船員らに対し全く提供しなかった。すなわち、本件衝突は、生じ得べくして生じた事故であり、

千鳥丸船主には情報提供義務違反の過失がある。よって、千鳥丸船主は、船主責任制限法第三条但書によってその責任を制限できない。」と。

◎右主張の明白な虚偽性とその証拠。

- ① ハンボウ号は、衝突直後に衝突地点を緊急通信で同僚船に伝え、緊急救助を依頼している。

当時の通信状況は良好であり、海上の経験法則により、最低で半径一五〇キロメートル内に所在する船舶はこの緊急通信を受信可能であった。

しかし、ハンボウ号の右緊急救助通信に応答した韓国漁船は、ハンボウ号通信長の供述によれば二隻だけであった。（甲三三三号証四項）

- ② また、巡視船「そうや」は、甲八号証のとおり、九月三日午後一時二八分、緊急通信を受電し、そこから一〇時間航走し、衝突現場に到達している。

（別紙一の地図参照）

そして救助活動後実況見分を終了したのは九月四日一二時二〇分であったが、衝突から約二四時間でハンボウ号の救助依頼緊急通信で集まってきた韓国漁船はわずか二隻であった。（一隻は第七ハンボウ号、他の一隻は船名不

・詳）そして他に日本漁船一隻が到達した。

③ 仮りに毎時八ノット（約十五キロメートルの時速）で緊急救助のため韓国漁船が航走する場合、二四時間で到達できる距離は一九二海里（三六〇キロメートル）である。（別紙一の図の円内）

被上告人が主張するように仮りにハンボウ号船団十一隻が横五三キロメートル、縦三〇キロメートルの長方形内に所在して操業しておれば、十一隻はすべて四時間以内で衝突現場に到達でき、六〇隻の韓国漁船のうち少なくとも八〇％（すなわち四八隻）は二四時間以内に到達できなければならない。

まして緊急救助のため漁船が航走するような場合、毎時少なくとも一〇ノットは簡単に出せる。そうすれば二四時間で四五〇キロメートルを走破でき、この六〇隻全船が九月四日一二時二〇分までには衝突現場に到達しておらなければならない。

しかし、緊急通信を受電した韓国漁船は二隻、集まってきた韓国漁船も二隻だけであった。



④ ところで世界中の船舶は、その国籍のいかんを問わず、他船の遭難を知つたような場合、救助に当たらなければならない。（日本法では船員法十四条）緊急通信を受電し、即時救助行動に入らない船などはいないのである。しかも十一隻にせよ、六〇隻にせよ、韓国同朋船である。他船の緊急救助依頼を無視する同朋漁船などは一隻もない筈である。

⑤ ちなみに、別紙一に記入した円（ハノットで到達できる範囲）は、直径七二〇キロメートルの円であり、この円の面積は四〇六、九四四平方キロメートルである。この面積は、日本全領海面積（約一三三、三〇〇平方キロメートル）の約三・三五倍にあたる。

日本領海内には、通常三五万隻以上の商船、漁船、遊漁船等が航行しているが、前述のとおり、三・三五倍のこの広大な円内に存在していた船舶は「韓国漁船三隻（ハンボウ号と他の二隻）、日本漁船二隻（千鳥丸と他の一隻）、そして巡視船一隻合計わずか六隻」だけであつた。

⑥ すなわち、被上告人の「本件衝突海域は船舶幅員の海域」との主張および「従って千鳥丸船主には船舶幅員の情報提供を怠った義務違反の過失がある」との主張は、いずれも明白な虚偽主張である。本件海域は正に無舟の海域であった。

(二) (被上告人が主張する千鳥丸船主の過失(二)——千鳥丸の当直者甲板員畠山高至はレーダー操作の資格を有していないのに、船主はこの無資格者を法に違反して船橋当直に当たらせていた。この人的不堪航は千鳥丸船主の過失である、との主張。)

① 甲板員畠山高至が特殊無線技(レーダー)の資格を有していないことは事実である。

しかし、同人が航海当直中、レーダーによって映像を判読することは何ら違法ではない。

被上告人(控訴人)は、「レーダー技術操作」と「レーダー使用・判読当

直」という全く異なった職能を錯綜させ、歪曲している。以下詳細にその理由と根拠を述べる。

② 先ず別紙二は、東北電気通信監理局の弁護士法に基づく照会申出に対する回答書である。右回答書は、千鳥丸について以下のとおり回答している。

① 千鳥丸の「無線設備」は以下のとおりであった。

- | | | | |
|----|--------------------|---|----|
| 1. | 中短波・短波無線電信送信機及び受信機 | 各 | 一台 |
| 2. | 中短波無線電話送受信機 | | 二台 |
| 3. | 短波無線電話送受信機 | | 二台 |
| 4. | 超短波無線電話送受信機 | | 一台 |
| 5. | レーダー | | 二台 |
| 6. | 避難自動通報設備 | | 一台 |
| 7. | 無線方位測定機 | | 一台 |
| 8. | ロラン受信機 | | 一台 |
| 9. | ファクシミリ受信機 | | 一台 |



⑤ として千鳥丸の無線従事者、その資格および員数は、

佐々木芳太郎（第三級無線通信士）

一名

であった。

⑥

右回答書のとおり、千鳥丸船主山一漁業株式会社が、同船を二年ごとに行なわれる電波法七三条の定期検査に合格させて出漁させておれば、船舶所有者としては電波法上の責任を全うしていたといえる。そして千鳥丸は法令に適合していた。

なお、千鳥丸の右電波法七三条（定期検査）の検査合格と過去三回の検査合格年月日は以下のとおりであった。

検査年月日	実施場所	検査の種類	判定
昭和五一年八月五日	気仙沼市	定期検査	合格
昭和五三年八月二日	気仙沼市	定期検査	合格
昭和五五年七月二四日	気仙沼市	定期検査	合格

④

次に、特殊無線技（レーダー）が行なえる操作の範囲とは、

「レーダーの外部転換装置で、電波の質に影響を及ぼさないものの技術操作」であり、

無資格者がレーダースクリーン上の映像を判読することは、電波法三九条違反とはならないのである。

以上が回答の内容である。

③

具体的に船舶のレーダー判読（レーダー当直）について触れておきたい。遠洋に就航する船舶は、何十万トンの巨大船にせよ、遠洋漁船にせよ、一名もしくは二名の無線従事者を必ず乗船させている。

無線設備については前述したが、これらの無線設備を技術操作し、保守管理できるのは資格を有する無線従事者である。

無線従事者は、船舶通信士（もしくは通信長）として乗船し、航海中通信業務を担当する。

千鳥丸の乗組員は十九名であつた。その内訳は、

- | | | |
|----|------------|----|
| 1. | 漁労長 | 一名 |
| 2. | 船長その他甲板部員 | 九名 |
| 3. | 機関長その他機関部員 | 七名 |
| 4. | 通信長 | 一名 |
| 5. | コック長 | 一名 |

であつた。

そして千鳥丸の船橋当直（航海当直）を担当するのは、船長その他の甲板員九名であり、機関当直を担当するのは機関長その他の機関員七名であつた。すべての船は、このように職務によって専門化し、厳格な分業体制を採っている。

たとえば、機関員が船橋当直をやったり、甲板員が機関当直をやらされたり、通信長が船橋当直をやったりすることはあり得ず、昼夜を分かたず、太平洋航海当直中レーダー判読（レーダー当直）を行なっているのは船長等九名の甲板部員のみである。そしてこの九名はもちろん無線従事者ではなく、無線従事者としての資格も有していない。

(三) (被上告人が主張する千鳥丸船主の過失(三)——千鳥丸船主には、船長、漁労長

その他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

ところで船橋当直(レーダー判読)は、無線従事者でもこれを行なうことはできない。あくまでも無線従事者は、レーダーを含む無線設備の保守、監理、修理、修復等の技術操作のみに従事するのであって、航海知識を有しない無線従事者が、レーダー判読によって船を運航することはできない。レーダーは航海当直者がスクリーン上で映像を見るために備えられている。航海当直者は、特殊無線技の資格を有しようと有しまいと、レーダー映像の判読によって、洋上の島、遠方の山、航海中の他船、冰山、浮流物その他の危険物を早期に発見し、自船の船位を確認しながら、航海の安全をはかるのである。

被上告人(控訴人)の右主張は、無線従事者による無線設備の保守、監理等の技術操作業務と船員らが行なう具体的レーダー利用(レーダー判読)を混同させ、裁判所を錯誤に陥れんとするものである。



に關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氣風を醸成していた過失があり、従つて船主責任制限開始の申立は許されない。」

この主張は、本件の衝突と關係のない船主個人に対し、情緒的非難を加えるだけのものであつて、もちろん船主責任制限法第三条但書の定めている過失とはおよそ無縁である。

被上告人は、千鳥丸船主を「守銭奴」あるいは「無法者」と表現し、延々と非難しているが、この主張はすべて恣意的であり、具体性も証拠も全くない。

なお、後述するが、第一審仙台地方裁判所はこの被上告人（原告）の主張に対し次のように判定している。

「本件衝突について、船舶所有者に故意又は過失があつたという原告の主張は、被告代表者（千鳥丸船主）の人格攻撃を根拠とするものであつて採用できない」と。

第八（本件衝突事件に關する他官庁の公的判断。）

本件衝突事件は、公海上で発生した日本船と他国籍船の衝突事故であるため、海難審判法に基づく海難審判の申立は行なわれていない。

(一) (刑事裁判における公的判断。)

千鳥丸航海当直者甲板員畠山高至は、本件事故につき、気仙沼簡易裁判所において、業務上過失傷害罪として、略式命令をもって罰金一〇万円に処せられた。

そして千鳥丸船長高橋正文ら他の乗組員および千鳥丸船舶所有者はいずれも本件衝突事故に関し、刑事訴追を受けていない。

なお、ハンボウ号の船員らが、本件衝突事故に関し、韓国において刑事訴追を受けたか否かは不明である。

(二) (本件衝突事件に関する第一審仙台地方裁判所の公的判断。)

① (本件の準拠法についての判断。)

本件衝突および沈没は、公海上であって不法行為地法は存在しない。従って条理および公平の原則に従い、両船の旗国法たる日本民法(七〇九条、七一五条)日本商法(六九〇条)、韓国民法(七五〇条、七五六条)韓国商法(七四六条)を重疊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ほとんど差異はないが、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えないとするのが条理にかなった解決といえる。

②（本件衝突の原因およびこれに対する責任についての判断。）

千鳥丸甲板員畠山高至は、昭和五七年九月三日正午ごろ、前任者と航海当直を交替し、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、速力毎時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となっていた。

同人は、午後〇時二五分ごろ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、右映像は航走中で、方向がいずれかに変わるものと判断し航走を続けた。

しかし、かような場合、レーダープロットングを行い、右船舶の動静を把握し、見張を嚴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、且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、同日午後〇時四五分頃、操業中のハンボウ号の右舷中部に千鳥丸の船首部を衝突させ、ハンボウ号の船体外板を破壊して浸水させた。

右畠山は、本件衝突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が、右以外に本件衝突事故に関し、千鳥丸側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。

③（韓国商法による船主責任制限についての判断。）

韓国商法七四七条は「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トン当たり十五万ウォンの総額を超えることができない」と定め、

そして七五一条で、「船舶の積量のトン数は、汽船その他の発動機船については、純トン数を定めるために総トン数から控除された発動機が占めている容積を純トン数に加算したもの」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、その一号で「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、被告（上告人）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。

これに関する原告（被上告人）の主張は、被告代表者の人格攻撃を根拠とするものであるから、採用すべき限りでない。

そして弁論の全趣旨によれば、被告は、前記韓国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。

以上によって韓国商法の定める責任制限額は、十五万ウォンに六二・四二トンに乗じた九三六万三〇〇〇ウォンと算出される。

④（被告の過失相殺の主張についての判断。）

被告は過失相殺を主張する。そして甲三三、三四号証によると、ハンボウ号は衝突の一週間前からレーダーが故障し、使用不能であったのに、濃霧の中で霧中信号も発せず操業していた過失が認められる。

この過失割合を最大限五割としても、前記認定の金額（九三六万三〇〇〇ウォン

ン）は、原告主張の損害額に過失相殺割合を乗じたものを下回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。

⑤（条件付判決についての判断。）

本件訴訟に先立ち、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、本件海上衝突事故によって発生した損害に基づく債務について、船舶所有者等の責任の制限に関する法律第十七条の責任制限手続開始の申立をしている。

そして原告は、昭和五四年法律第五号をもって改正される前の同法第三条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、涉外私法関係における訴訟手続は、法廷地法たる日本法によるべく、被告は右法律によって保障される利益を奪われることはない。

よって原告の前認定にかかる請求権は、被告が右申立を行っている以上、同申立が却下又は棄却され、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。

⑥（第一審の主文。）

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（船）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。

原告のその余の請求を棄却する。

訴訟費用は原告の負担とする。

第二部（本件衝突と直接関連する航海法規、海事専門用語、レーダー装置、その他の海法、海上経験法則等について。）

原判決は、海上法規の解釈と適用を誤り、その結果海上経験法則に違背する不公平な判決を下している。

そこで、先ず本件衝突と直接関連する航海法規、海事専門用語、その他の関連海法および海上経験法則について説明していく。

第一（船舶の航法とその種別。）

海上衝突予防法は、一九七二年「海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約」に基づき、「船舶の遵守すべき航法」や「吹鳴すべき信号」等を規定している。そして世界中の船舶はこの条約に基づいて国内法が定められ、すべて同一の航法ルールを使用して航海している。

船舶の航法は、気象条件に従って三つの方法に分別して規定されている。

① あらゆる視界の状態における航法。（海上衝突予防法第二章第一節の航法）

（以下海上衝突予防法を単に予防法という。）

② 互いに他の船舶の視野の内にある航法。（同、第二節の航法）

③ 視界制限状態における航法。（同、第三節の航法）

そして、本件衝突事件は主として③の航法が要求される条件下で発生した。

具体的に③の航法とは、霧、もや、降雪等によって視界が制限されている状態の中の航法である。（予防法第三条第十二項）

◎　ところで「視界制限状態」の視界とは、視程が二海里以下（三七〇〇メートル以下）に制限された状態である。（これは海上の経験法則であり、そして海上の航法慣習となっている。）

本件衝突の直前、衝突地点の視程は、霧のため四〇〇ないし五〇〇メートルに狭められていた。

すなわち、右③の視界制限状態における航法（予防法第二章第三節の航法）が遵守されるべき気象条件下にあった。

第二（視界制限状態における航法。）

視界制限状態における航法を列举すると以下のようなになる。

①　この航法は、航行中の船舶（注一）に適用される。（予防法第十九条第一項）

（注一）航行中の船舶とは「錨泊、係船浮標係留、陸岸係留、又は乗り揚げしていない状態である。」（予防法第三条第九項）

すなわち、船舶が物理的に動けない状態以外の状態であって、洋上の船舶は、走行中であれ、浮遊中であれ、すべて航行中の船舶である。

② 航行中の船舶は、視界制限状態においては、直ちに機関を操作することができるようにはしておかなければならない。（予防法第十九条第二項）

③ 予防法第二章第一節の措置を講ずる場合は、視界制限状態を十分に考慮しなければならない。（予防法第十九条第三項）

ところで第二章第一節の措置とは、見張り、安全な速力、レーダーの使用等である。

④ レーダーのみで探知した船舶は、著しく他船に接近することとなるか否かを判断しなければならず、衝突のおそれがあると判断した場合は、十分に余裕のある時期にこれを避けるための動作をとらなければならぬ。（同条第四項）

⑤ 視界制限状態の中で衝突のおそれがあると判断した場合は、自船の正横より後方にある他の船舶の方向に針路を転じてはならない。（同条第五項第二号）

⑥ 航行中の船舶は、視界制限状態の中では、次のような音響信号を発しなければならない。

(A) 対水速力を有する場合は、二分を超えない間隔で、四秒以上六秒以下の長音を



発しななければならない。

⑧

対水速力を有しない場合は、二分を超えない間隔で、四秒以上六秒以下の長音を二回（長音と長音の間は二秒を置いて）発ししなければならない。

（予防法第三五条第一項から第三項）

なお、音響信号（霧中信号）の音達距離は、通常の気象条件下では少なくとも約二海里（三七〇メートル）である。もちろん、風向によってこの音達距離は伸縮する。

しかし、本件事故当時は南東の風（風速三メートル程度）が吹いていただけであったので、音達距離は妨げられることがなく、約二海里は十分にあったものと推定される。

第三（航海用レーダーの設置義務と要求されるレーダー性能について。）

① 海上衝突予防法第六条七号ないし十二号は、視界のいかんを問わず、船舶は、航海用レーダーを常に効率的に使用しなければならないことを義務付け、そして予防法第七条は常時レーダーを適切に使用し、安全な航海をはかるように命じている。

太洋を航海する船舶にとって、航海用レーダーは正に眼である。特に視界制限状態でレーダーを喪失した船舶やレーダー性能の狂った船舶は、盲目にひとしく、航海能力がない。すなわち、堪航能力のない船舶である。

そのため航海用レーダーは、嚴重な三十二項目にわたる要件適合を法律上義務付けられている。そして総トン数三〇〇トン以上の船舶は、その検査に合格しなければ、船舶を航行の用に供してはならない。（船舶設備規程百四十六条の十三）

別紙二（東北電気通信監理局回答書）のとおり、千鳥丸は二台のレーダーを備え、二年ごとに定期検査を受け、これに合格の上、就航を許されていた。

②（レーダーの三十二項目検査について。）

船舶設備規程は、船舶安全法に基づいて、船舶の安全航行をはかるため、①説出設備②衛生設備③航海用具④電気設備等を具体的且つ詳細に規程している。

特に航海用レーダーについては、微に入り細にわたって三十二の検査項目を定めている。これらの一つが不合格でも、船舶は就航が許されない。



船舶設備規程百四十六条の十三が規程する三十二検査項目とは、①最小安全距離を表示できること②電磁的干渉によって他の設備の機能に障害を与えないこと③機械的騒音からの防止④電源⑤過電流等からの保護⑥振動性能対応⑦電源切替装置⑧表示器の設置場所⑨電源開閉器⑩操作つまみの種類⑪操作つまみの管海官庁の適合表示⑫停止から四分以内の完全作動⑬十五秒以内の完全作動⑭空中線の回転⑮表示面と有効直径⑯レンジの組み合わせ規則⑰レンジの表示法⑱具体的距離性能⑲一定の分解能⑳偽像からの回避㉑レンジによる具体的物標測定装置㉒ジャイロコンパスとの連動㉓相対方位の表示㉔誤差一度以内の表示㉕船首方向表示線の消去能力㉖物標方位の的確且つ迅速な測定能力㉗磁界の変化と誤差の範囲㉘表示性能の劣化確認装置㉙降下物等による不要表示の減少装置㉚物標の表示範囲の規制㉛空中線と設計能力の保護㉜水平偏波を受信できる装置。以上がレーダーの三十二項目合格の適合要件である。

③（なぜ、航海用レーダーはこのように三十二項目にわたる厳格な法規制を受けるのか。）
太洋上の物標（島、流水、氷山、浮流物、船舶等）は、視界良好のときも、視界不良のときも、また夜間であれ昼間であれ、レーダースクリーン上に、その方向と



距離が的確に表示されなければならない。特に、視界制限状態の中では、レーダーが唯一の眼であり、頼りとなる。人間の肉眼は、一旦霧がかかると極端な場合は、十メートル先きも見えない。いや、自分の手を目前にかざして、自分の眼でこれが見えない濃霧すらある。大気温と海水温の急激な温度差によって、海上ではしばしば、突然このように濃霧がかかってくる。

このような濃霧条件の中で船が通常で航行できるのは、完全で正確なレーダーあればこそである。従ってレーダーは近代航海術の中で缺くことのできない最高の航海計器である。

第二次大戦の日本の最大の敗因は、レーダーを有している国に対し、これを有していない国が対等に戦おうとしたからであった。アメリカは当時、すべての航空機、すべての艦船にレーダーを設置し、暗黒の洋上で、また深夜の高空から、日本艦船を的確に把握し、日本本土を思ったように爆撃することができた。しかし、日本は、なぜ見えない敵から魚雷が命中し、砲弾が降りそそぐのか、なぜ闇夜に的確に攻撃目標に爆弾が命中するのかすら理解できなかった。これでは喧嘩にはならない。



しかし、終戦後、日本船もすべてレーダーを持つようになった。今では、客船、貨物船、タンカー、航空機はもちろん小さな漁船すらレーダーを備えている。そしてレーダーの故障に備え、小さな漁船すら二台もしくは三台のレーダーを設置している。

別紙二の回答書のとおり、七九トンの小さな千鳥丸さえ、二台のレーダーを備えていた。

第四（ハンボウ号のレーダー設備と不堪航。）

ハンボウ号は、少なくとも本件衝突の一週間前から一台しか備えていないレーダーが損傷し、使用不能の状態となっていた。（甲第三四号証、ハンボウ号船長の供述調書十八項）

すなわち、海上衝突予防法の定めるレーダー規程（第六条のレーダーの航法、第七条のレーダー判断、第十九条のレーダー避航判断等）をすべて行なえない盲目の状態に放置され、明白に堪航能力を失った船舶と化していた。

かかる場合、操業を継続すべきでないハンボウ号は、即時直近の港（たとえば根室港



や釧路港に寄港し、レーダーの修理もしくは交換をなすべきであった。しかしハンボウ号は、一週間もこれを放置し、レーダー不在のまま不法に漁業を継続していた。

まして、ハンボウ号が三万メートルもの長大な流し網を投下し、操業していた地点は、日本全漁船にとっては漁業禁止区域であった。

すべての日本いか流し網漁船は、この衝突地点から更に三〇〇キロメートルも東方の北太平洋まで航海しなければならぬ。

ところでこの海域では、ハンボウ号のような無法な漁業をしている日本漁船はもちろん一隻もない。従ってこの海域は、北極海や南極海と変わらない無舟の太平洋といつて良い。

しかし一方、この無舟の海域を必ず通過しなければ、日本漁船は許可漁場へ到達できない。従って船員たちが油断し勝ちな無舟の海域こそ衝突の危険性が潜在しているともいえる。

加うるにハンボウ号は、レーダー故障にもかかわらず、前述した法定の音響信号（霧中信号）すら吹鳴せず、衝突地点付近を浮遊していた。レーダー故障船にとって、音響

信号は特に大切な唯一の衝突防衛策である。

原判決は、ハンボウ号の以上述べたような堪航能力の喪失、そして更に不堪航の事実を無視した違法操業の継続が重大な本件衝突原因を形成していることを忘れ、ハンボウ号の航海過失を認定している。

以下詳細に、原判決の海上法令の適用と海事商慣習の誤りおよび海上経験法則違背について、原判決を批判する。

第二部 へ 原判決の過失相殺と海事法令

および海上経験法則の違背について。

(一) (原判決の過失相殺について。)

原判決は、両船の過失相殺について、千鳥丸の過失を八、ハンボウ号の過失を二と認定し、責任割合を八対二とした。

なぜ、過失割合が八対二となるのか、原判決はその法的根拠（衝突原因）を明らかにしていない。

古来、船の衝突事件では、「衝突原因」の解明が最も重要で困難なものとされてきた。海難審判制度（戦前の海員懲戒法）が「海難原因の究明」を唯一の目的に掲げているのも（海難審判法第一条）、衝突原因の解明なくしては海難の再発は防止できず、そして衝突原因の解明あってこそ何びともその過失（懲戒）を認識することができからである。

原審は衝突原因について釈明権を全く行使せず、突如として、「本件事故発生状況、両船の各過失の態様程度、控訴人の蒙った損害の内容、その他諸般の事情を総合判断して過失割合を八対二とした」旨、意味不明の認定をした。

そもそも過失とは、海難原因（具体的海法違反事実）を前提としてのみ評価し得る結論であるべき筈なのに、「両船の過失態様や衝突原因と無関係なハンボウ号の蒙った損害内容を前提として両船の過失割合」を八対二と断定している。

（二）（過失割合の基準について。）

明治以来、わが国の海事の実務界（海上保険業界、海運界、海難審判庁など）では

伝統的に、衝突事件における二船の過失判定の基準とすべきものは「海上衝突予防法を始めとする海上諸法規の具体的遵守」の有無と結論づけている。

(別紙三「新損害保険実務講座第四巻三〇四ページから三一ページ」東京海上火災編、参照)

論理的には衝突原因が、両船の海上諸法規の遵守不遵守、不遵守の態様(悪性の有無や程度等)として明らかにされ、これに基づいて両船の過失の割合が導かれていかなければならない。それでこそ船員はその結論を承服できる。

そしてこのような過失認定の論理は、わが国に限らず、世界の過失論理でもあり、海上経験法則(常識)ともなっている。

しかし、アメリカのように、双方に過失があれば、その軽重を問わず、すべて責任割合を五対五としている国もある。

そしてわが国の海商法(七九七条)は、過失軽重判定不能(もしくはは困難な場合)は、責任割合は五対五と定めている。

(三) (わが国における過失割合決定の海事商慣習について。)

別紙三はこの一例を示している。



④ 海難審判裁決が、一方の船員を免状停止一ヶ月、他方の船員に戒告とした場合は、原則として過失割合は二対一とみなす。

すなわち、戒告を免状停止（十五日）に換算して過失割合の協定を行なうのがひとつの商慣習であり、

⑤ 裁決が海難原因について一方の船を主因、他方の船を一因としたときは、過失割合を二対一とする。

⑥ 裁決が主因、一因を明示せず、双方の船舶にそれぞれ衝突原因を認めているときは、過失割合は五対五とする。

最近世間を騒がせた衝突事例に基づいて衝突原因を考えて見よう。

◎ 潜水艦「なだしお」と遊漁船「第一富士丸」の衝突事件では、第一審横浜地方海難審判庁は、「なだしお」を主因、「第一富士丸」を一因として原因判断した。その根拠海法は、「なだしお」の横切り航法違反（予防法第十五条違反）、「第一富士丸」の左転舵違反（予防法第十七条違反）であった。

しかし、第二審高等海難審判庁はこれを否定し、横切り航法を採らず、双方船

船舶の「海員の常務違反」（予防法第三九条）のみを海難原因として、過失割合を五対五と裁決した。

そして右の抗告訴訟において、東京高裁は、第二審の裁決を覆えし、再び第一審裁決の横切り航法違反（主因・一因）を採った。

このように、海上衝突においては遵守すべき航法は何か、それ自体が重要な論点となる。

そして遵守航法いかんによっては、過失割合も責任割合も大きく変わってくる。

（四）（本件衝突発生 of 海難原因（衝突原因）について。）

①（ハンボウ号のレーダー損傷と物的不堪航性と海法違反。）

一、ハンボウ号は、事故発生より少なくとも一週間前から一台しか有しない航海用レーダーが損傷し、海上衝突予防法第六条、第七条（レーダーによる走査、レーダープロットイング、レーダーの適切な使用、レーダー情報の入手等）を全く遵守できない状況下におかれていた。



ところで航海用レーダーは前述したように、船舶設備規程百四十六条の十三が定めるとおり、三十二項目の厳重な要件適合が要求され、その一項目が適合しなくても、船舶はその航行に供してはならない。

しかもハンボウ号は、他船の通航する太平洋上において、三〇キロメートルもの長大な流し網を仕掛け、他船の通航を阻害するおそれがあるのであるから、自船の航海用レーダーは常時整備され、効率的に瞬時に機能しなければならない。それが機能しない以上、洋上で操業などは到底許されない。

ハンボウ号が、いわゆる「堪航力のない船舶」（不堪航船）であつたことは極めて明白である。

そして、不堪航船には航法について弁解の余地などは全くない。それは厳然たる海上の経験法則である。

ところでかような航海用レーダー損傷の場合、ハンボウ号は、即時操業を中止し、直近の港（たとえば北海道釧路港）に寄港し、修理修復を行うべきであつた。予め洋上から無線電話し、釧路港入港と同時に修理ないしは交換ができるよう



にスタンバイしておけば、時間的ロスも僅かですむのである。

これを怠り、少なくとも一週間、ハンボウ号は海上衝突予防法のレーダー航法を放棄しながら不法に操業を継続していた。この重大な海法違反および悪性は、本件衝突の主因でこそあれ、一因ではない。

原判決は、この重大な不堪航性について全く触れていない。

そしてどこからどうはじき出したのかハンボウ号過失を二、千鳥丸過失を八としている。

二、加うるにハンボウ号は、視界制限状態における音響信号（予防法第三五条）に違反し、これを全く吹鳴しなかった。特にハンボウ号は、レーダー故障の不堪航船であったのであるから、衝突防止のため二海里の音達距離を持つ音響信号を常時鳴らせつづけるべきであった。

レーダーを持たない（機能しない）盲目船舶の場合、せめて自船の位置を他船に早期に知らせることのみが、ハンボウ号が行使できる唯一の衝突防止策であったのである。

三、更にハンボウ号は、転舵の方向を大きく間違えた。

海上衝突予防法第十九条第五項は、視界制限状態における転舵の方向を規定し、他船の前路へ針路を転じることを禁じている。

これについては、第一部第六（具体的な両船の衝突模様）の⑤で詳述した。

⑤の第一図で図示したように、ハンボウ号は衝突の直前、右舵一杯全速前進として、千鳥丸の前路へ突如針路を転じた。そしてその結果、三五度右転じて第二図のとおり、千鳥丸と直角に衝突している。

これは明らかに予防法第十九条第五項の違反転針である。

このような転針は、なぜ禁じられるか。それは回頭のエネルギーと進行のエネルギーが直角に衝突し、衝撃が異常に拡大するからである。

ハンボウ号はかかる場合、当然第三図のとおり左転しなければならない。ハンボウ号が激左転をすれば、両船は最悪の場合でも第四図のような衝突関係となる。ところで千鳥丸はハンボウ号の五分の一の大きさである。第四図のような衝突関係となれば、小さな千鳥丸は、ハンボウ号にはね飛ばされる状況となり、両船はせいぜい擦過損傷ですむ可能性が強い。

いずれにせよ、予防法第十九条第五項に違反したハンボウ号の前路転針が、損害の拡大を招いたことは明らかである

四、また、音響信号不遵守のままのハンボウ号は、漁労を終え、揚網を完了して浮遊している状態で、船橋での見張りを全く行っていない。ハンボウ号はレーダー不存在（盲目状態）であるのであるから、海上衝突予防法第五条に定めるとおり、特に視覚、聴覚および状況に応じた見張りを強化しなかったが、衝突直前に千鳥丸を発見したのは、たまたま甲板上で作業をしていた乗組員であり、予防法第五条の見張り義務は全く守られていなかった。

以上がハンボウ号の具体的海法違反事実であり、これらが衝突原因（海難原因）を形成していることは極めて明白である。

⑧（千鳥丸の見張りその他の海法違反について。）

一、千鳥丸の船橋当直者畠山は、正午と午後〇時二〇分の二回、レーダーによって四周のレーダー情報を入手しただけで、五海里前路の映像を航過して行く航行船

と即断し、その後予防法第七条第二項に違反し、レーダープロットイングを全く行わなかった。

そして尿意を催し、見張り義務を放棄したまま（予防法第五条違反）船橋下の便所に降りていった間に本件衝突は発生している。衝突時刻は、午後〇時四五分であった。

二、加うるに、午後〇時三〇分ごろから、視程は四〇〇～五〇〇メートルに狭められてきたが、同人は視界制限状態の中で当然吹鳴すべき音響信号（予防法第三五条第二項）を開始しなかった。これは明らかに予防法第三五条違反である。

三、千鳥丸は毎時九ノットの速力（時速十六キロメートル強）で自動操舵装置を使用しながら進行していたが、これを五ノットの程度にまで落とし、便所に行くべきであった。

これは予防法第六条違反の航法といえる。

これらの千鳥丸の予防法不遵守が本件衝突の原因（海難原因）を形成していること

も明白である。

(五) (本件衝突原因と両船の過失割合および責任割合について。)

原判決は、ハンボウ号の航海過失を五分の一、千鳥丸の航海過失を五分の四と認定している。しかしその法的根拠(海法違反)は全く示されていない。

しかし、最も重要な航海計器(航海用レーダー)を失い、不堪航を十分に承知しながら違法に操業を続行し、よって衝突が発生した本件において、ハンボウ号のシーマンシップにもとる悪性は極めて明白である。されば、本件海難の主因は、ハンボウ号にあると断定しても過言ではあるまい。

もちろん、千鳥丸がレーダープロテイングを行わず、見張りを怠たり、音響信号も鳴らさず、あまつさえ当直者が小便に行くなど、航海者としては愚の骨頂ではあるが、いずれにせよ本件の海難原因は極めて判定困難であり、詳述した海上経験法則や海事商慣習に徴し、本件のようなケースは、正に商法七九七条の定めによって、その責任割合は、五対五と判断すべきが相当であろう。

原判決は、レーダー故障という不堪航性、およびこれを放置しての操業続行という

法令違反について、その適用と解釈を誤り、また海上経験法則や海上商慣習を誤まればこそ、本件のような衝突ケースについて、突飛な八対二という過失割合を導き出したものと考えられる。

仍って原判決の八対二という過失割合は、海法の信義則に照らし当然破棄されるべきである。

第四部 へ無条件の給付判決と法令違反（北月）

原判決は、「責任制限開始の申立があっても、開始決定がなされるまでは、責任制限の効力は発生せず、制限債権者は、その債権につき無条件の給付判決を訴求できる」とも、
のとして、条件付判決をした第一審の判決を破棄し、上告人の無限責任を認めた。

しかし、船主責任制限条約一条の解釈上、船舶所有者等の無限責任を追及する手続外訴訟においては、債権者は船舶所有者等の故意又は過失を立証しなければならぬものと解される。（ジュリスト六〇六号七四ページ）



ところで、千鳥丸船主は前述したように、昭和五七年（船）第二号事件として仙台地方裁判所気仙沼支部に「船舶所有者等の責任制限開始の申立」をなし、ハンボウ号船主は、千鳥丸船主の「船主過失」を主張して、仙台地方裁判所昭和五八年（ワ）第八三一号事件として千鳥丸船主の無限責任を追及して制限手続外の訴を提起したが、右手続外訴訟において、千鳥丸の航海過失は認められたものの、船主過失はすべて否定されている。

かかる場合、上告人（千鳥丸船主）が法廷地法によって、船主責任制限法によって保障される利益を奪われることはなく、手続外訴訟においては「制限開始の申立が却下又は棄却され、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、ハンボウ号船主はその請求権を行使しうるものというべきである。

仍って原判決の無条件無限責任給付判決は、第一審判決のとおり、条件付給付判決に変更さるべきである。

仍って原判決は破棄されるべきが相当である。

第五部（附属書類の説明）

◎ 別紙一について。

- ① ハンボウ号と千鳥丸が衝突した地点（円の中心部がそれである）。
- ② 海上保安庁巡視船「そうや」が巡視警戒中、衝突緊急通信を受電した地点。
- ③ 千鳥丸のコースライン（真針路六五度）。
- ④ 毎時八ノットの船舶が衝突地点まで二四時間以内に到達できる到達圏。

◎ 別紙二について。

- ① 千鳥丸の航海用レーダーについての東北電気通信局の回答。
- ② 千鳥丸の航海用レーダーは二台備えつけられ、いずれも電波法の要件に適合し、千鳥丸の就航は適法であったこと。
- ③ 航海用レーダーによる映像判読は、無資格者でも許されること。

◎ 別紙三について。

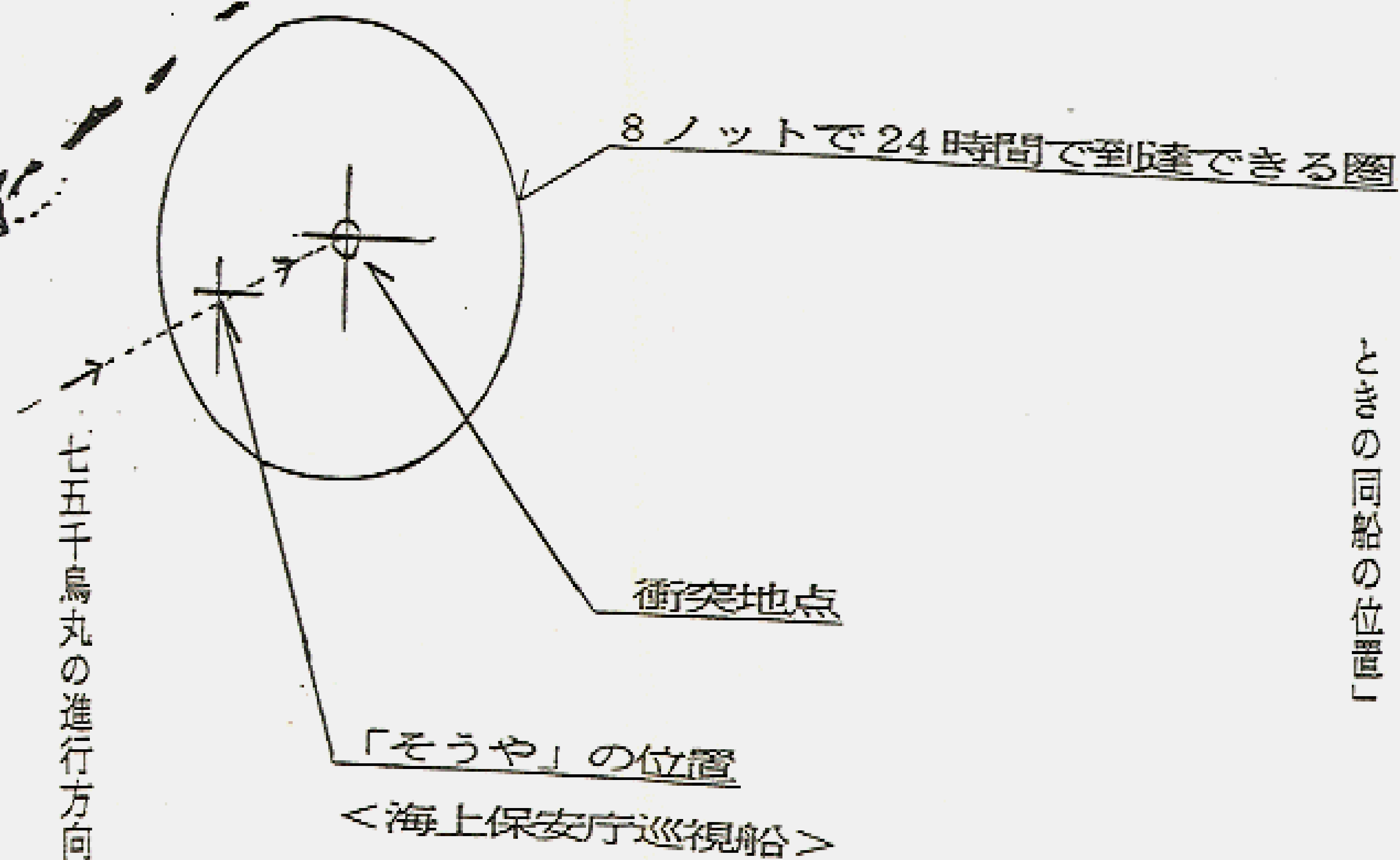
- ① 東京海上火災保険（株）編の船舶保険「新損害保険実務講座」（有斐閣）の三〇〇ページから三〇七ページ。
- ② 過失と責任の関係。

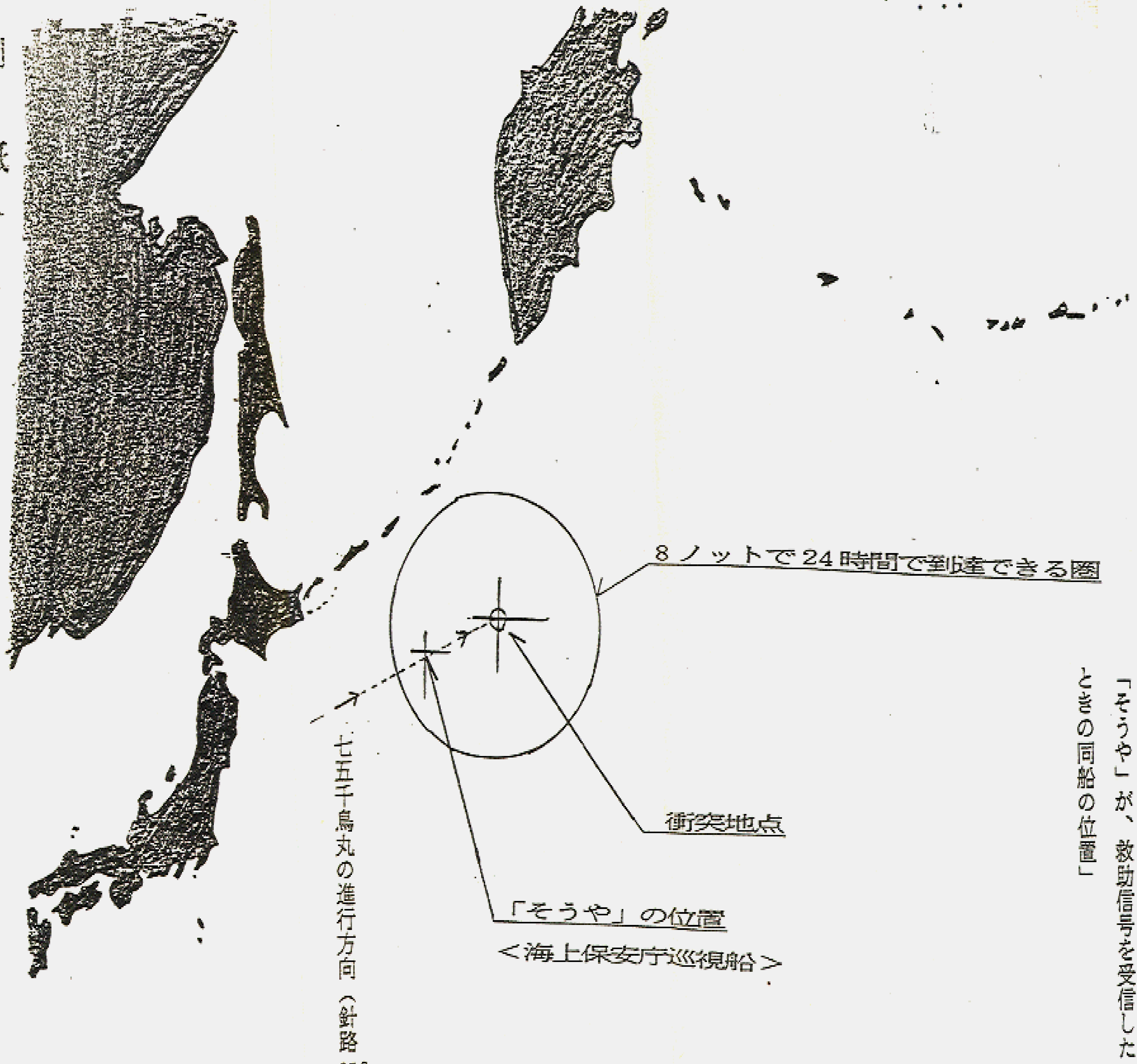


- ③ 過失と海上衝突予防法その他の海法の関係。
- ④ 過失判定と海難審判裁決（海難原因）との関係。

以上

「昭和五七年九月三日午後〇時四五分
ころの衝突地点と海上保安庁巡視船
「そうや」が、救助信号を受信した
ときの同船の位置」





「そうや」が、救助信号を受信した
ときの同船の位置

東航漁第483号

昭和60年4月26日

第二東京弁護士会

会長 高橋 守雄 殿

東北電気通信監理局



第75千鳥丸船舶所有者 山一漁業株式会社等の責任制限開始申し立て事件に係わる弁護士法第23条の2に基づく照会について（回答）

対：発第85の37号（60.4.10）

標記のことについて、調査の結果は、下記のとおりである。

なお、当局は、4月1日から、「東北電波監理局」から「東北電気通信監理局」となったことを申し添えます。

記

1 第75千鳥丸の無線設備及び無線従事者

(1) 無線設備

中短波・短波無線電信送信機及び受信機	各1台
中短波無線電話送受信機	2台
短波無線電話送受信機	2台
超短波無線電話送受信機	1台
レーダー	2台
遭難自動通報設備	1台
無線方位測定機、ロラン受信機及びファ	
クシミリ受信機	各1台

東北電波監理局



(2) 無線従事者、資格及び員数

佐々木 芳太郎 第3級無線通信士 1名

2 第75千鳥丸の電波法第73条(定期検査)検査合格の有無
(昭和57年以前の過去3回の検査合格年月)

検査年月日	実施場所	検査の種別	判定
昭51.8.5	気仙沼市	定期検査	合格
昭53.8.2	気仙沼市	定期検査	合格
昭55.7.24	気仙沼市	定期検査	合格

3 第75千鳥丸船主 山一漁業組合が同船を、電波法第73条の検査に合格させ出漁させておれば、船舶所有者として電波法上の責任は全うしたといえるか。

「電波法第73条の義務を果し、かつ法令に適合していた。」

4 特殊無線技(レーダー)が行なえるレーダーの操作の具体的内容。

特殊無線技(レーダー)の操作の範囲は、「レーダーの外部転換装置で、電波の質に影響を及ぼさないものの技術操作」である。

5 無資格者がレーダースクリーン上の映像を判読することは、電波法第39条違反か。

「レーダーの外部転換装置に係わる技術操作を伴わないで、単にレーダースクリーン上の映像を判読することは、電波法第39条違反とはならない。」

以上



別

紙
三

新損害保險実務講座

東京海上火災保險株式会社 編集

第4卷 船 舶 保 險



有 斐 閣



衝突損害

I 衝突の意義

1 船舶

商法上船舶の衝突といった場合には、商法第 684 条の適用を受ける船舶又はその準用を受ける船舶（船舶法 35）の衝突を意味するが、船舶保険ではこれに限定せず広く取扱っている。すなわち、被保険船舶のみならず、相手船も又商法の適用若しくは準用を受けるものと限定せず、常識上一般に船舶と考えられるものは、いずれも船舶として取扱っている。従って、船舶保険で船舶の衝突として取扱う事件の中には、商法その他衝突法規の適用を受けるものと、然らざるものとが含まれていることに、注意しなければならない。

2 衝突

海法上一般に衝突とは、船舶と船舶との間に物理的な接触を生ずることであるといわれているが、実際的にみるとこれはやや狭きに過ぎる感があり、1910年ブラッセル条約第 13 条を始め、これを広く解する傾向にある。

II 衝突に関する法規

船舶衝突についてのわが国の法規は、責任の分担方法に関する商法第 797 条、時効に関する商法第 798 条、船長の救助義務に関する船員法第 13 条及び海上衝突予防法があるのみで、甚だ不備であるといわざるを得ない。

一方、1910年ブラッセルにおいて調印された「船舶衝突についての規定の條

一に関する条約」(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law in Regard to Collisions) は、わが国では批准のうえ、1914年条約第1号として公布した他、多くの国においてもこれを批准して国内法にとり入れているので、国際間の衝突事件において、両当事国がこの条約に加盟している場合には、これによって規制されることになるが、主要海運国たる米国を始めこれに加盟していない国が残っているので、不都合な面が残されている。

条約中、衝突責任に関するものは第1条より第13条までであり、その全文は次の通りである(市川牧之助・小町谷操三・高橋正彦共編『海運貿易関係国際条約』による)。

第1条 航海船舶相互間又は航海船と内水航行船との間に起りたる衝突の場合に於て船舶又は船舶内に在る物若しくは人に生じたる損害の賠償はその衝突ありたる水面の如何を問はず以下数条の規定する所に依る

第2条 衝突が偶然の事由若しくは不可抗力に因るとき又は衝突の原因明ならざるときは損害は之を受けた者の負担とす

前項の規定は衝突の際船舶の雙方又は一方が碇泊中なる場合にも之を適用す

第3条 衝突が船舶の一方の過失に因りて生じるときは損害は過失ありたる船舶に於いて之を賠償する責に任ず

第4条 共に過失ありたる場合に於ける各船舶の責任の割合は其の各自の過失の轻重に依る。若し情況によりその割合を定むること能はざるとき又は過失が同等なりと認めべきときは責任は平等とす

イ、船舶若しくは其の積荷又は船員旅客其の他船舶内に在る者の手荷物其の他の財産に生じたる損害は第三者に対して連帯することなく前項の割合に応じ過失ありたる船舶に於いて之を負担す

ロ、過失ありたる船舶は死傷に因りて生じたる損害に付いては第三者に対して連帯して義務を負う。但し第一項に従い終局に負担することを要する部分を超過して支払いたる船舶の求償を妨げず

ハ、前項の求償に関し船舶内に在る人に対する船舶所有者の責任を制限する契約上又は法律上の条項が如何なる範圍に於いて如何なる効力を有するかは内国法の定むる所に依る

第5条 前数条に定めたる責任は衝突が水先人の過失に因りて生じたる場合に於いて其の水先人が強制水先人なるときと雖も亦存在す

第6条 衝突に因りて生じたる損害の賠償の請求権は船難証書其の他一切の特別方式

に置束せらるることなし

衝突の責任に関しては法律上過失を推定することなし

第7条 損害賠償の請求権は事故ありたる日より2年を以て時効に罹かる

第4条第3項に依る求償権の時効期間は1年とす。此の時効は支払の日より進行す
第2項の時効の停止及び中断の事由は受訴裁判所所屬国の法律の定むる所に依る

締約国は原告の住所又は主たる営業所の所在国の領水内に於いて被告船舶を差押
えること能はざりし事実を以て第1項及び第2項に定めたる期間の伸長の事由と
爲すことを其の法律に定むる権利を留保す

第8条 衝突したる各船舶の船長は衝突後其の船舶、船員及び旅客に重大なる危険な
くして爲し得べき限り他の船舶、船員及び旅客を援助することを要す

船長は爲し得べき限り其の船舶の名称、船籍港、発したる場所、着すべき場所を他
の船舶に告ぐることを要す

船舶所有者は前二項の規定の違反のみに因りて責任を負ふことなし

第9条 締約国にして前条に違反する行為を禁遏する法令なきものは其の行為を禁遏
する爲め必要なる措置を爲し又は各自の立法府に之を提案すべきことを約す

締約国は前項に定めたる事項を実行する爲め其の國に於いて既に制定し又は後に制
定する法律及び規則を遅滞なく相互に通告すべし

第10条 本条約の規定は後の条約を留保し船舶所有者の責任の制限に付き各国に於い
て定めたる規定及び運送契約其他一切の契約より生ずる債務に影響を及ぼさざる
ものとす

第11条 本条約は軍艦及び専ら公用に供する國の船舶には之を適用せず

第12条 本条約の規定は訴訟に於ける總ての船舶が締約國に属する場合及び國法の規
定したる其の他の場合に於いて總ての利害關係人に之を適用す

仍って左の如く協定す

1. 非締約國に属する利害關係人に付いては本条約の規定の適用は各締約國に於い
て之を相互の条件に關らしむることを得べきこと
2. 總ての利害關係人が受訴裁判所所屬國に属するときは本条約を適用することな
く内國法を適用すべきこと

第13条 船舶が其の運用上の作為若しくは不作為又は規則の違反に因り他の船舶又は
其の船舶内に在る物若しくは人に生ぜしめたる損害の賠償に付いては衝突あらざり
しときと雖も、本条約を適用す

(以下条文省略)

追加條款

第16条の規定に拘らず強制水先人の過失に因りて生じたる衝突に付き責任を定めた



る第5条の規定は締約国が船舶所有者の責任の制限に付き一致するに至る迄は実施せられざるべきことを約す

なお加盟国、批准国は次の通りである。

アルゼンチン	加	1922・4・15	イタリヤ	此	1913・6・2
オーストラリア	加	1930・10・21	●日本	此	1914・1・12
オーストリア	此	1913・2・1	メキシコ	此	1913・2・1
ベルギー	此	1913・2・1	オランダ	此	1913・2・1
ブラジル	此	1913・12・31	ニュージーランド	加	1913・5・19
ビルマ	加	1913・2・1	ニカラガ	此	1913・7・18
カナダ	加	1914・9・25	●ノールウェー	此	1913・11・12
セイロン	加	1913・2・1	ポーランド	加	1922・7・15
デンマーク	此	1913・6・18	ポルトガル	此	1913・7・25
ドミニカ	加	1958・7・23	ルーマニア	此	1913・2・1
ニジブト	加	1943・11・29	スペイン	加	1923・12・30
フィンランド	加通	1923・8・29	スエーデン	此	1913・11・12
フランス	此	1913・2・1	スイス	加効	1954・8・15
ドイツ	此	1913・2・1	南アフリカ連邦	加	1913・2・3
ギリシャ	此	1913・9・29	●ソヴィエト連邦	加	1936・7・27
ハイチ	加	1951・10・1	連合王国	此	1913・2・1
ハンガリー	此	1913・2・1	ウルグアイ	加	1915・7・24
インド	加	1913・2・1	ユーゴスラヴィア	加	1932・1・12
アイルランド	此	1913・2・1	トルコ	加効	1955・9・16

(注) 加……加入書寄託、加通……加入通函、加効……加入の効力発生(第15条の規定による)

条約非加盟国船との衝突については国際私法に則り定められる準拠法に従って、賠償関係を律しなければならない。わが国の国際私法は「法例」に定められている。これによると「不法行為に因りて生ずる債権の成立及び効力はその原因たる事実の発生したる地の法律による」(法例11)ということになっているが、この不法行為地法主義は殆どすべての国で原則的に採用されている。そこで例えば日本船と外国船とが日本の領海において衝突した場合は、日本の法規に従って責任問題を律することになるが、外国の領海において衝突した場合は、その地の法律によって律することになる。しかし公海において衝突が起った場合については、法廷地法主義と旗国法主義とがあり、劃一的基準はない。

衝突に関する国際条約としては、上記の他に、「衝突に付いての民事裁判管轄に関する若干の規定の統一のための国際条約」、「航海船舶の差押えに関する条



304 衝突損害

約」が、1952年ブラッセルで調印されたが、わが国はそのいずれにも加盟していない。

III 過失問題と賠償責任

1 過失の判定

(1) 過失と衝突予防法 船舶の衝突事故は不可抗力の場合も時にはあるが、その大部分は大なり小なり乗組員その他の者の過失に因って生じているといつてよいが、船舶乗組員の過失に因って衝突が起った場合は、損害賠償の問題を生ずる(民709)こととなるので、衝突がどちらの船舶の過失に因って生じたか、双方に過失ある場合は、その割合を決定することが重要な問題となる。例えば運航中の船舶が碇泊中の船舶に衝突した場合には、過失の判定が割に容易であるが、互に航行中の船舶が衝突した場合には、過失の判定は少々困難なことが多い。

過失の有無を判定する基準となるものは、海上衝突予防法(海防)である。この法律は、船舶の海上航行に関する基本的原則を定めたものであって、これを順守すれば多くの衝突は避けられるものであるから、衝突が起った場合に、予防法に違反したという事実があれば、一応過失ありとの推定を受けても已むを得ないことになる。従って、相手方に過失ありとする場合には、自船は予防法を守り、相手船は予防法に違反したことを立証しなければならず、相手方としては、予防法違反が衝突の原因とならなかったこと、又は周囲の事情より予防法を順守しないことが正当であること、すなわち、衝突を回避するためには、臨機の処置として予防法に違反した行為をとることが必要であることを立証しない限り、過失を免れることが出来ない。いずれにせよ予防法を基準とし、主としてその違反の有無によって、船舶の過失が判定されるのであるが、同法によってすべてが尽されているわけではない。港則法その他水域・地方により予防法の基本原則が数箇又は変更されている場合には、それらの規則により、更には慣習等によって総合的に判断するべきである。



(注) 海上衝突予防法 船舶による海上取引は世界的規模で行われるので、万国共通の航行規則として Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948 があり、これと同一内容のものとして、わが国では海上衝突予防法(昭和28年制定)がある。

(2) 過失の判定と海難審判 過失は一方過失と双方過失とに分かれ、双方過失の場合は、通常 60:40 の如く百分比によってその責任割合を表わすものである。予防法違反の結果、船舶が他船と衝突したとしても、違反の態様は様々であるうえ、一方の規則違反と他方の違反とを比較して、いずれがより咎められるべきかを判定することは、極めてむづかしい問題である。例えば、A 船は義務船であるにも拘らず B 船の針路を避けなかった(19条違反)し、正規の灯火をつけていなかった(2条違反)が、B 船もまた権利船であるにも拘らず針路速力を保持しなかった場合(21条違反)の如きである。比較的小さな事件においては、通宜話し合いによって解決されることが多いが、大きな事件になると、過失割合決定の利害得失は影響するところが大きいため、単なる話し合いでは解決のつかぬことが多いので、海難審判官の裁決に基いて責任割合をとりきめることが、一般に行われている。

海難審判の裁決は、まず海難の原因について述べ、次に懲戒処分を申渡すこととなっている。後者は免状の取消、業務の停止及び戒告の3種類に分れる。海難審判は昔は海員審判といわれた如く、端的に言えば海員の免状行使に対する行政的規制であるから、懲戒処分の仕方は、必ずしも操船上の過失の軽重のみに因って決められるわけではない点に、注意する必要がある。例えば、衝突の原因は両船の選航上の過失に因るものとされながら、一方の船長は部下の監督不行届のため免停1ヵ月、他方の船長は戒告という場合や、一方の過失もまた衝突の原因をなすが、強いて咎めないという場合の如きである。従って海審の裁決を基に過失割合を決める場合は、単に懲戒の内容を比較するだけでなく、原因がいずれにありと判定されたかを十分見極めねばならない。要するに海審は行政上の制度であり、それ自体直接損害賠償とは何ら関係のないものではあるが、高度の技術的判断を要する問題について、専門家が研究してうち出した結論であるから、過失割合判定の唯一の客観的な拠り所となるので、賠償問題



306 衝突損害

においてこれを基準として解決を図ることは、適切な方法といえよう。なお実務上は余程特殊な場合を除き、懲戒の内容により、例えば免停1ヵ月半と戒告の場合は3:1、免停1ヵ月と戒告の場合は2:1として過失割合を協定している。

(注) 海難審判は、海難の原因を探索することによって海難の発生を防止しようとする海難審判法に基づいて行われる行政上の制度であり、あたかも快事の如き理事官が事件をとりあげ、海技免状又は水先人免状の所持者を受審人として審判官が審理し、過失ある場合は懲戒処分を申渡すもので、刑事訴訟と類似の方法で行われる。事件関係人の中に免状所持者がいないときは(例えば外国船同志の衝突で水先人も乗っていない場合)、審判を行うことはないが、原因の究明と海難の防止とを目的とするために、免状所持者以外でもこれを指定海難関係人として指定し、審理を進めることがある。審判は理事官の申立てによって初めて行われるものであるから、小事件の場合などで理事官がこれを採りあげないときは、審判は行われない。第一審は地方海難審判庁、第二審は高等海難審判庁において行われるが、裁決に不服の場合は、理事官・受審人のいずれも上級審の申立てができることになっている。なお高等海難審判庁の裁決に対する訴は、東京高等裁判所の管轄に専属する。

2 過失と賠償責任

衝突の起る原因には、次のような場合がある。

① 不可抗力に因る場合

② 操船上の過失に因る場合(一方過失と双方過失を含む)

わが国において不法行為による損害賠償の請求は、民法第709条に基づき、「故意又は過失に因る」場合に限られるので、不可抗力の場合は賠償請求権は認められず、自己の被った損害は自己で負担することになる(いわゆる自損自負担)。一方過失に因る場合は、全損害を過失船舶において負担すべきこととなるが、双方過失の場合については、商法第797条によると、「……双方ノ過失ノ輕重ヲ判定スルコト能ハサルトキハ其衝突ニ因リテ生シタル損害ハ各船舶ノ所有者平分シテ之ヲ負担ス」と規定しているので、次の通り、

① 過失割合不明のとき……50:50で責任を負担する

② 過失割合判定可能のとき……その過失割合で責任を負担する

処理されている。

ブラッセル条約の立場も同様(2・3・4条)であり、イギリス始め世界の趨勢



Ⅳ 賠償責任の形態 307

は、この過失割合に因る責任負担の方向にあるが、アメリカはこれに反し、双方過失 (both to blame) の場合は、すべて責任割合を五分五分とする制度をとっている(注)。

以上は、いずれも賠償責任が過失に因って生ずる場合であるが、自船に過失がなくとも賠償責任を負わされる場合——例えば、曳船列と第三船との衝突における曳船又は被曳船の船主の賠償責任、曳船契約において被曳船が一切の損害を負担する旨定めたいわゆる contractual liability、又は法律によって被曳船に負わされる無過失賠償責任等——もあることに注意しなければならない。

次に問題となるのは、水先人の過失に因って衝突が起った場合の船主責任についてである。水先人が船員であるか否かは、わが国では明確な規定がなく、積極・消極両説があるが、水先人の立場は強制であると否とを問わず船長の助言者であって、指揮命令権は常に船長にあり、水先人の過失に因る衝突についても船主が第三者に対して責任を負うべきものとされている(水先法17)。外国においては、水先人の立場をわが国と同様に扱っているものと、強制水先人に限り船長に代って船の指揮命令権を有するものとするものがあるが、ブラッセル条約第5条では、強制水先人の場合といえども船長、従って船主の責任とする旨定めている。保険契約上は、単に船舶の過失と表示しているので、これらの問題に係わりなく被保険船舶側の過失に因って船主が賠償責任を負ったときは、担保されることになる。

(注) アメリカにおいても最近漸くブラッセル条約の趣旨に従って法律を改正する動きが議会に現れているので、近い将来には改正が実現するのではないと思われる。

Ⅳ 賠償責任の形態

1. 損害賠償の範囲

船舶の衝突に因り賠償責任が生ずるのは、不法行為(民709)に因るものであるから、賠償すべき損害の範囲も民法の相当因果関係の原則により限定されるべきものである。一般的にいうならば、損害は救助費・修繕費・不稼働損失・

右は正本である。

平成拾年 六月 五日

平成 年 月 日

最高裁判所第一小法廷

裁判所書記官

福嶋 聡 禮

