国際海上衝突予防規則の改正案に関する研究 — 商船とプレジャーボートの航行優先権 —

松本 宏之*

A Study on the Review of Collision Regulation (COLREG) — The Priority between Commercial Ships and Pleasure Crafts —

Hiroyuki MATSUMOTO

Abstract

Since 1972 (COLREG was approved), mainly due to the improvement of economic conditions of people, the number of pleasure crafts increased very rapidly. In the meantime also increased the number, the size and overall the speed of commercial ships operating in the wide and complex open sea and coastal water net of world around commercial trades. Notwithstanding COLREG still treats in equal terms both commercial ships and pleasure crafts basing the right of way only on the maneuverability without taking into account both their type and the service, basically. Italy proposed to IMO that COLREG was amended so as to give commercial ship the right of way on pleasure craft. In this paper, the author discusses problems of amendment bill submitted by Italy, and researches for the right of way of vessel over pleasure craft from the viewpoint of legal interpretation theory and judgment analysis.

Keywords : maritime traffic laws, COLREG, duty on keeping out of the way, duty on 'not to impede the passage'

キーワード : 海上交通法規, COLREG, 避航義務, 通航不阻害義務

1. はじめに

海上衝突予防法(昭和52年6月1日法律第62号)は、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則(以下「COLREG」という。)の規定に準拠して、船舶の遵守すべき航法、表示すべき灯火および形象物ならびに行うべき信号に関し必要な事項を定めることにより、海上における船舶の衝突を予防し、もって船舶交通の安全を図ることを目的としている(第1条)。その背景には、海上において国籍の異なる船舶が互いに接近した際に、それぞれの旗国が独自に定めた固有の法令等にしがたって矛盾する行動をとると海上交通の安全を確保することができないため、各国間で異なる海上交通ルールが存することのないように、国際的に統一されたものを規範化すべきであるとする海事社会の要請があった⁽¹⁾。

このCOLREGは、国際海事機関(IMO)において改正作業が行われ、海上安全委員会(MSC)において採

択された改正案はすべての締約国等に送付され、事務局長は、総会において出席しかつ投票する国の3分の2以上の多数によって改正案が採択された場合には、これを受諾のためにすべての締約国に送付することになっている(COLREGに関する条約第6条)。

一方、2006年、イタリアから第82回MSCに対して、レクリエーション目的の船舶に対する商船の優先権の確立を趣旨とするCOLREGの改正提案がなされ(MSC82/21/4 (23 August 2006))、第53回航行安全小委員会(NAV)において審議された。イタリアの提案の背景には、COLREGの制定以降、世界的にプレジャーボート等の隻数が増加する一方で、貿易の拡大に伴って商船の数も増加し、自国水域内でプレジャーボートと商船の深刻な衝突事故が発生している現状がある⁽²⁾。とりわけ夏季に各種のプレジャーボートが多く集まる水域では被害も多く、北アドリア海、トリエステ・ナポリ湾、サルジニア島・コルシ

* 正会員 海上保安大学校 (〒737-8512 広島県呉市若葉町5-1) matsumoto@jcga.ac.jp

カ島沿岸等では大型船舶が安全に航行することが困難な状況となっているという国内事情もある。

過去の研究においては、海上衝突予防法第15条に限定した海難審判の事故分析を通じて、小型船舶と大型船舶の操船者意識のギャップなどを明らかにし、小型船舶は小型船舶以外を避けなければならないとする特別規定の必要性を検討した研究⁽³⁾はあったが、COLREGに規定された航法の解釈や適用に着目し、国際会議の場に提示された具体的な条文を対象として、IMOでの審議結果もふまえて、法解釈上の問題点を分析し、法理論的かつ実践的に論じたものはなかった。本稿では、船舶間の衝突を防止する国際的な共通ルールとして機能しているCOLREGを改正するイタリア案の問題点を抽出し、COLREGの法解釈論や過去の海難審判の裁決を分析することにより、商船とプレジャーボートの航行優先権の問題を海上交通法論の立場から論究する。

2. 改正案のIMOにおける審議と問題点

イタリア改正案の具体的な内容は、COLREG 第3条（一般的定義）にプレジャーボートを定義する項を追加し、第13条（追越し）にプレジャーボートはプレジャーボート以外の追越し船を避航する義務を課す項を追加し、第15条（横切りの状況）に横切り関係にあるプレジャーボートは他の船舶を避航する義務を課す文言を追加し、第18条（各種船舶の責任）の(a)項の(i)に帆走しているプレジャーボートを除外する規定を追加し、さらに航行中のプレジャーボートに適切な灯火・形象物の設置義務を課すことであった。

このイタリア提案に対し、ベネズエラ、インド、イラン、スペイン等の多くの国が支持を表明したが、国際セーリング連盟(ISAF)は、本提案は何百万隻のプレジャーボートが影響を受けること、改正が行われても衝突のおそれは減少しないこと（大型船との認識のずれ等の問題が存在するため）、さらに改正により追い越しの航法、狭水道の航法等において問題が生じること、また灯火形象物の変更に伴う金銭的負担に加え、乗組員の訓練等の時間的負担が生じること等を主張し、本件を作業計画に含めることに反対した。これに対して、英国、フィンランド、デンマーク、マルタ等が、ISAFの主張に追加して、内水面ではCOLREGの規定以外に各国が航法を規定できること、安全確保のためにはCOLREGの改正以外の手法も検討されるべきであること等を理由として掲げ、ISAFの支持を表明した。最終的にMSCの議長は、COLREGの改正以外の航行安全のための

手法についても検討ができるように文言を修正したうえで、本件をNAVの作業計画に含めることとした(IMO Draft Report MSC 82 (8 December 2006))。

一方、第82回MSCの決定を受け、イタリアは第53回NAVに、「一般船舶のプレジャーボートに対する通航優先権に関するCOLREGの見直し」と題するペーパー(NAV53/INF.9 (18 May 2007))を提出し、対象とするプレジャーボートについて、第3条（一般的定義）で、「(n)「プレジャーボート」とは、あらゆるタイプの推進方式を用いて推進する長さ20メートル未満の船舶のうち、プレジャー目的および傭船されたプレジャー目的で運航するすべての船舶をいう。」と規定した。

COLREGの基本原則の一つとして、操縦性能の優れている船舶に操縦性能の劣っている船舶の進路を避けさせるという考え方があり、各種船舶間の航法はその考え方に基づいて定められたものであるが、イタリアの改正案は操縦性能の良し悪しではなく、運航の目的に基づいて避航すべき船舶を定めるもので、その意味において過去のルールと法的性格が大きく異なっている。換言すれば、商船もプレジャーボートも、基本的には第3条(b)項に規定されている動力船としての法的地位を有しており、職業としての運航であっても、余暇としての運航であっても区別することはなかったが、イタリアの改正案は初めて運航目的で航法上の差異をつけようとするものであり、新たな考え方に基づいているといえる。

そのほかにも、第8条（衝突を避けるための動作）の追加規定として(f)項に(iv)号を設け、プレジャーボート等に長さ20メートル以上のすべての船舶の安全な通航を妨げてはならないとする通航不阻害義務⁽⁴⁾を課し、同時に第15条（横切りの状況）の追加規定として(b)項を設け、プレジャーボート等は長さ20メートル以上の船舶と互いに進路を横切る場合において衝突のおそれがあるときは、当該船舶の通航を妨げてはならないとし、また第18条（各種船舶の責任）の追加規定として(f)項に(iii)号を設け、プレジャーボート等は長さ20メートル以上の船舶の進路を避けなければならないとしている。

この通航不阻害義務については、海上衝突予防法の解釈の問題として従来から議論⁽⁵⁾があり、例えば、狭い水道等における漁ろうに従事している船舶と航行中の船舶の航法（第9条3項）では、航行中の船舶に避航義務を課し、漁ろうに従事している船舶に通航不阻害義務を課している。この場合において、避航義務と通航不阻害義務は別の主体に対して課されており、その意味で同一主体に二つの義務を課し

ているイタリアの改正案は、特異な性格を有しているといえる。すなわち、一般通航船舶の避航義務が発生する前提には、漁ろうに従事している船舶の通航不阻害義務の履行という要件が存在していると考えるのが相当であり、漁ろうに従事している船舶が通航不阻害義務に違反した場合にまで一般通航船舶に避航義務を課しているわけではないので⁽⁶⁾、基本的には、同一主体に避航義務と通航不阻害義務を同時に課すとする意図は、従来からの船舶の衝突予防ルールに衝突を回避する義務の二重構造を設けることにある。しかしながら、衝突のおそれ⁽⁷⁾が発生した後に第15条の通航不阻害義務と第18条の避航義務が課せられることには疑問があり、第8条(f)項の趣旨との齟齬の問題も含め(横切り船の航法の場合)、狭い水道等や通航路を除く一般海域における2つの義務の並存の意義は見出せない。

第53回 NAV では、イタリアから改正案の趣旨説明はあったものの、議長からテイクノートするにとどめ細かな議論は行わない方針が示されたため、イタリアは次回の NAV であらためて次のような改正案(NAV54/7(27 March 2008))を提示した(なお航法の問題を中心に論じるため、ここではレーダー反射器、白色閃光灯、汽笛等を規定した第25条および第34条は省略する。)

第3条 一般的定義

(n)「プレジャーボート」とは、以下の目的のもとで運航する全ての船舶をいう。あらゆるタイプの推進方式を用いて推進する長さ 20 メートル未満の船舶のうち、スポーツもしくはレクリエーション目的または傭船された純然たるプレジャー用船舶(帆船を含む)をいう。

第8条 衝突を避けるための動作

(f)(iv)第3条で定義するプレジャーボートは、他の船舶の安全な通航を妨げてはならない。

第15条 横切り船

上記の規定にもかかわらず、第3条に定義するプレジャーボートが、他の船舶と互いに進路を横切る状況において衝突のおそれがあるときは、当該他の船舶の通航を妨げてはならない。

第17条 保持船による動作

(e)この部の規定にかかわらず、第3条に定義するプレジャーボートが、この規則に適合する適切な動作をとっていないために危険な状況に陥った場合、状況が許す限り、左舷にある当該船舶に対して針路を左に転じてはならず、衝突を避けるための最善の協力動作をとらなければならない。

第18条 船舶間の責任

(g)第3条に定義するプレジャーボートは、第12条(帆船)に規定がある場合を除き、他の船舶の進路を避けなければならない。

3. 海難審判における裁決の分析

イタリアの COLREG の改正案の趣旨に則り、わが国でプレジャーボートと商船がかかわった衝突事件の海難審判を、裁決の言渡年月日に基づき、昭和54年から平成20年までの30年間にわたり海難審判庁裁決録(平成18年9月まで)および海難審判庁の裁決閲覧システム(平成18年10月以降)で調査したところ、該当する102件の裁決が抽出できた。それらの裁決を分析して法的側面から理論的に考察すると、わが国におけるイタリア改正案の問題点や法適用上の矛盾が明らかになった。

まず、プレジャーボートの動静を航行形態別に分類すると、航走中が49件、停留中が29件、錨泊中が24件になった。すなわち、プレジャーボートと商船が衝突したケースでは、プレジャーボートが航走中だったものが全体の約48%である一方で、停留中もしくは錨泊中だったものも全体の約52%を占めていることがわかる。これは、他の研究⁽⁸⁾からもわかるように、プレジャーボートがレクリエーションとしてエンジンを停めて釣りをしている場合が多く、そこに見張り不十分という要因が重なって商船と衝突するために、停留中もしくは錨泊中の件数が多くなることを示している。

航法の適用という観点から考察すると、表1に示すとおり、錨泊中のプレジャーボートと航走中の商船については、24件すべてのケースにおいて船員の常務が適用されており、2件を除く22件について商船側に主たる原因があると裁決されている。

Table 1 Applied navigation rule at anchor

Application rule	number & cause ratio
Collision reg. §39	24(main 2, sub 11, non 11)

これは、明文規定を示すまでもなく、航走中の船舶は錨泊中の船舶を避航するという船員の常務としての法規範が成立しているためである⁽⁹⁾。ところが漂泊中の船舶と航走中の船舶に対して適用される航法については、定型的航法適用説⁽¹⁰⁾と非定型的航法適用説⁽¹¹⁾の2つの説が並存している⁽¹²⁾。これは、漂泊中といえどもCOLREG第3条(i)項に定義されている航行中の範疇でとらえられるため、狭義の航法の適用を妨げないことで生じる法適用の困難性を示しているものといえる。

学説を大別すると、見合い関係によって若干の相

違はあるものの、横切り関係に限っていえば、欧米諸国では、疑問を呈している Marsden⁽¹³⁾を除き、Griffin⁽¹⁴⁾等に代表されるように定型的航法適用説を主張しており、また判例についても Devotion II 事件⁽¹⁵⁾など若干のものを除いて、定型的航法適用説を採用しているが、わが国や韓国の海難審判では、基本的には非定型的航法適用説を採用している。今回の停留中の 29 件の裁決についても、表 2 に示すとおり、すべてに船員の常務を適用しており、2 件を除く 27 件について商船側に主たる原因があるとしている。

Table 2 Applied navigation rule at drift

Application rule	number & cause ratio
Collision reg. §39	29(main 1, sub 26, equal 1, non 1)

すなわち、イタリアを含む欧米では定型的航法適用説を採用しているため、どのような場合においてもプレジャーボート側に商船を避けるとする改正案の意義はあると思われるが、わが国および韓国にとっては、改正案に基づく新たな定型的航法と従来からの非定型的航法の解釈上の問題が生じるため、漂泊中のプレジャーボートと商船との航法の適用において矛盾を生じる可能性がある。したがってプレジャーボートが停留している場合、欧米諸国とわが国における法解釈の差異が現状以上に顕著となり、例えば外国の商船がわが国の近海で停留中のプレジャーボートと見合い関係となった場合、双方で航法の適用条文が異なり、避航すべき船舶が異なることもあるため、統一的解釈を明示する必要がある。

一方、航走中のプレジャーボートが航走中の商船と衝突した事件の裁決 49 件について、適用された航法とプレジャーボート側の原因の大小を表 3 に示す。

Table 3 Applied navigation rule at move

Application rule	number & cause ratio
Port reg. §14	2(main 2)
" §15	2(main 2)
" §18	2(main 2)
Collision reg. §13	1(sub 1)
" §14	2(equal 2)
" §15	10(main 8, sub 2)
" §19	1(equal 1)
" §39	29(main 18, sub 8, equal 3)

航走中のプレジャーボートに港則法上の航法（第 14 条、第 15 条、第 18 条）が適用されたものは 6 件（約 12%）であり、海上衝突予防法上の航法が適用されたものは 43 件（約 88%）であった。港則法は海上衝突予防法の特別法としての性格を有するので、

仮にイタリア改正案が採択されて COLREG や海上衝突予防法が改正されたとしても、基本的には法適用において従来と異なることはない。また、海上衝突予防法第 13 条（追越し船）が適用された 1 件についても、「この法律の他の規定にかかわらず」適用されるため、イタリア改正案が適用されることはない。

したがって、イタリア改正案の趣旨が生かされて、プレジャーボートに避航義務が課せられるのは、海上衝突予防法第 14 条（行会い船）、第 15 条（横切り船）および第 39 条（注意等を怠ることについての責任）が適用された 41 件の事例であり、これはプレジャーボートが航走中に衝突した事件の約 84%に相当する。しかしながら、錨泊中や漂泊中も含めたプレジャーボート全体の件数からみると約 40%となり、さらにこれらの条文が適用された場合でもプレジャーボート側に第一義的な避航義務があるとしたものを除くと、件数は 15 件となり、改善が期待できるのは全体の件数の約 15%にすぎないことになる。

このように海難審判の裁決を航法の適用の観点から考察すると、この数値は追加的な避航義務としては必ずしも効果的であるとはいえないが、プレジャーボートの操船者が商船に対する避航義務をあらかじめ認識し、前広に避航動作をとることが期待できるため、海上衝突予防法第 16 条に定める避航船の義務の確実な履行および安全性の向上という点においては一定の評価ができる。また、明文化されていない船員の常務に基づく注意義務の履行あるいは接近した際の相対的に小型のプレジャーボートと相対的に大型の商船との判断のギャップ⁽¹⁶⁾の問題も、現状よりは改善されることが期待できる。

ただし、表 4 に示すように、航走中の船舶の約 69%が見張り不十分、約 10%が動静監視不十分となっており、全体の約 8 割の衝突事件において適切な見張りが行われていないことがわかる。

Table 4 Number of legal negligence

	lack of look-out	lack of look-out continuously
move	34(69%)	5(10%)
drift	17(59%)	8(28%)

同様に、停留中の場合でも約 59%が見張り不十分、約 28%が動静監視不十分となっており、全体の約 9 割の衝突事件において適切な見張りが行われていないことがわかる。このように、仮にイタリア改正案のような交通ルールが新たに設定されたとしても、並行して、他の条項に定められた基本的なルールを遵守しなければ、初歩的なことではあるが適用され

る航法の意義は小さくなると考えられる。さらにイタリア改正案には評価できる部分がある一方で、法適用にともなう各種の問題点も新たに生じるため、総合的な観点からの検討が必要である。

4. イタリア改正案の法規範文の考察

操縦性能の大きく異なる大小さまざまな動力船が同一の法的地位で航法を履行する現状には、海上衝突予防法の基本原則あるいは海上交通の安全の観点から問題の認識はあったものの、COLREG の改正という形式で IMO において議論されることはなかった。その意味で、イタリア改正案は一つの海上交通ルールの改善策を提案するものになっているが、いたずらに既存のルールを改正すると、法的安定性を害するおそれがあるために、特に条文にあらわれた法規範文について、各国の海上交通事情にあわせた検討も必要となる。

まずイタリア改正案では、COLREG が操縦性能制限船や漁ろうに従事している船舶といった船舶の操縦性能に着目した交通ルールになっているなかで、プレジャーボートを初めてプレジャーか商用かといった運航目的を考慮して定義している。仕事と娯楽という象徴的かつ対比的な問題と関連して、わが国では多種多様な船舶が混在するなか、遊漁船などがプレジャーボートに該当するのか疑問が生じる。仮にプレジャーボートに該当するならば、わが国の特殊な事情といえるが、例えば東京湾で停留しながら釣りを楽しんでいる遊漁船と巨大船以外の商船が危険な見合い関係になった場合、複雑な事態を招くおそれがある。

わが国におけるプレジャーボートの概念は、モーターボート、ヨット、水上オートバイ等、海洋性レジャーに使用される船舶類を総称するものとされており⁽¹⁷⁾、動力を有するものは一般的には小型船舶(特殊小型船舶)の範疇に含まれている。小型船舶とは、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」の第2条第4項に、「総トン数 20 トン未満の船舶及び 1 人で操縦を行う構造の船舶であつてその運航及び機関の運転に関する業務の内容が総トン数 20 トン未満の船舶と同等であるものとして国土交通省令で定める総トン数 20 トン以上の船舶をいう。」と規定されており、基本的には総トン数 20 トンを基準としているが、スポーツやレクリエーションの用のみに供する船舶は、例外的に長さ 24 メートル未満の船舶で総トン数 20 トン以上の船舶も小型船舶として扱われている(同法施行規則第2条の7)。COLREG との整合性を必ずしもとる必要はないものの、数値や単位の違いに

ついて交通ルールと免許制度のリンケージも検討すべきである。

また、特殊小型船舶としての水上オートバイについては、一般的なモーターボートと異なる運航形態をとっている。裁決番号に基づき、平成2年から平成18年までの水上オートバイがかかわった衝突事件の海難審判の裁決を調査したところ、68件の裁決が抽出されたが、適用された航法については表5に示すように、ほとんどのケースに海上衝突予防法第38条および第39条が適用されており、定型的航法が適用されたものは2件にすぎなかった。

Table 5 Applied navigation rule of collision

Application rule	number
Collision reg. §13	1
„ §38&§39	66
Ordinance of BIWAKO §7&§9-2	1

すなわち従来型の船舶の場合、行会い船の航法、追越し船の航法、横切り船の航法などの定型的な航法が適用になることが多いが、水上オートバイの場合は、従来型の船舶との衝突も含め、非定型的航法が適用される傾向にある。これは、海難審判庁が水上オートバイの衝突を防止する手段として、基本的には定針性や衝突のおそれを前提とした定型的航法が馴染まないと考えているものと思われる、他の船舶にはみられない特殊な操縦方法や操船特性がその背景にある。仮にイタリア改正案が水上オートバイを対象とする場合は、船員の常務として必要とされる注意義務との法適用関係を明確にする必要がある。

さらに、わが国では平成15年6月から、一定の要件(登録長が3メートル未満であるもの、推進機関の出力が1.5kw未満(約2馬力)であるもの等)を満たせば、小型船舶の操縦免許がなくても操船できるようになった。この船舶(通称ミニボート)は、今回のイタリア改正案の定義に基づけばプレジャーボートに該当するので、本来は操船者が COLREG (それに準拠している海上衝突予防法)に定める航行優先権を理解した上で、商船と同じ海域を航行する場合は適切な動作をとらなければならない。しかしながら、制度上、安全教育が徹底できるわけではなく、またそのような操船者はマリナー等に所属していることがほとんどなく、組織的な安全教育も不可能なことから、法令の遵守は必ずしも期待できない状況にある⁽¹⁸⁾。

最後にイタリア改正案では、COLREG の C 部で定める灯火および形象物に加え、第3条に定義するすべてのプレジャーボートは、レーダー反射器、発

光装置、汽笛または同等の装置を備えることが義務付けられている。これらの装置は、定義の不明確性を解消させ、ルールの実効性を高めるものとして評価はできるものの、相対的に小型の船舶になればなるほど、これらの設備を取り付けることは困難となることが予測できる。また COLREG では、運転不自由船や操縦性能制限船のように、基本的に避航してもらえらる船舶側に特別の灯火・形象物を掲げることが原則となっており、避航する側において装備を義務付けることに関しては、経済的負担もあわせて検討する必要がある。

5. 結びにかえて

IMO の会議の場においては、総括として、イタリア改正案のさらなる調査の必要性が強調されるとともに、海難データの不足などの問題点が指摘され、最終的に、プレナリーとして COLREG 改正には同意できず、イタリアに対し、本案の見直しと再考を促した。COLREG は、長年にわたり培われてきたルールを明文化したものが多く、その法的安定性を考慮すれば、改正には合理性と相当性および各国のコンセンサスが要求される。

今回のイタリア改正案については、海洋レジャーの普及に伴って潜在的な危険が増大するなかで、海上交通の安全性向上の観点からは一つの方向性を示しているといえるが、定義の問題も含め、操縦性能に基づく避航の基本原則と異なる主張や航法適用上の諸問題が法的整合性を阻害するおそれもあり、現段階での COLREG 改正は時期尚早であると考え。今後は、これまで IMO において議論されてこなかった COLREG の問題点について、海上交通法理論の観点から法的妥当性を検討するとともに、海上交通実態と法規範とのギャップの問題を解決する新たな政策を立案する必要がある。

一方、イタリアで発生している海難の背景には、COLREG を改正しなければ防止することができないのかといった問題や海洋レジャーにかかわる人たちの教育の問題もある。各国の海上交通環境および海難の原因には特殊な要因がかかわっており、イタリア改正案のような法規範は各国の国内立法政策の問題として位置づけることもできるため、わが国も過去において検討したように、継続的に国内法としての海上交通法体系を見直す必要があると考える。

参考文献

(1) 新谷文雄、佐藤修臣：1981 年改訂版 1972 年国

- 際海上衝突予防規則の解説、成山堂、xi-xiii, 1983
- (2) Review of COLREGs regarding the right of way of vessels over pleasure craft, Submitted by Italy, NAV 53/INF.9
- (3) 畑貴宇、古莊雅生、藤本昌志、淵真輝：小型船舶特別規定の必要性—海上衝突予防法第 15 条の場合—、日本航海学会論文集 No.120, pp. 183-188, 2009. 3
- (4) 海事法研究会：概説海上交通法、海文堂、pp. 82-83, 1985
- (5) 和田啓史：海上交通安全法の航路（海上衝突予防法の狭い水道）における動力船と漁ろう船の航法について、日本航海学会誌 NAVIGATION No.122, pp. 39-48, 1994. 12
- (6) 松本宏之：海上衝突予防法における漁船の航法の立法形式、海上保安と漁業、中央法規出版、pp. 103-124, 2000. 11
- (7) 松本宏之：海上衝突予防法上の「衝突のおそれ」に関する一考察、日本航海学会論文集 No.90, pp. 331-338, 1994. 3
- (8) (社) 西部海難防止協会、(社) 九州北部小型船安全協会：プレジャーボート等海難防止対策調査専門委員会報告書、2000. 3
- (9) 藤崎道好：海上衝突予防法論、成山堂、pp. 409-411, 1965. 12
- (10) 鈴木三郎、停留中の動力船の航法、日本航海学会論文集 No.66, pp. 173-179, 1982. 2
- (11) 佐藤修臣、航法上の停留船の考察、日本航海学会論文集 No.69, pp. 97-106, 1983. 9
- (12) 松本宏之：船舶衝突事件における航法上の漂泊の意義、海上保安大学校研究報告法文学系 No. 51-1, pp. 4-33, 2006. 9
- (13) Marsden: The Law of Collisions at Sea, Stevens & Sons Limited, p.543, 1961
- (14) Griffin, J.W.: The American Law of Collision, American Maritime Cases, Baltimore, 1949, Rep. Rothman, pp.113-115, 1988
- (15) 鈴木三郎：The Devotion II、日本航海学会学会誌航海 No.66, pp. 105-108, 1980. 12
- (16) 松本宏之：操船の場における海上交通法規と実態とのギャップ、日本航海学会誌 NAVIGATION No.149, pp. 19-28, 2001. 9
- (17) 伊藤喜市：海難審判関係用語集、海文堂、pp. 122-123, 1996. 5
- (18) 松本宏之：海域利用調整に関する一考察—政策的視点からの問題点—、日本航海学会誌 NAVIGATION No.110, pp. 1-9, 1991. 12

質疑応答

古荘雅生（神戸大学）：

IMO (NAV) での討議結果として、否決されたイタリア提案に対して、本研究の結論として支持されるということでしょうか。

松本宏之（海上保安大学校）：

本研究において、IMO の会議で審議されていなかったイタリア改正案の法規範文上の問題点や法適用上の問題点等も明確に指摘することができました。したがって結論としては、不完全なイタリア改正案をこのまま採用することはできず、少なくとも本研究で明らかになった問題点を解決した上で次のステップに進むべきであると考えます。

古荘雅生（神戸大学）：

各国の事情や法解釈において、それぞれ異なる状況が推察されるため、IMO での審議検討前に各国の担当者（提案者）との検討や意見交換あるいは日本での検討が必要だと思います。今後の検討・審議について、具体的な行動予定をどのようにお考えでしょうか。

松本宏之（海上保安大学校）：

今回のイタリアの提案は、IMO に唐突に出された感があり、各国も改正案の条文ごとの詳細な検討まで行っておらず、おっしゃるとおり、今後は事前の情報収集や意見交換などが必要だと思います。仮に今後イタリアが改正案を再提出してきた際には、わが国としては積極的に情報収集を行い、国内で法的および政策的な観点から分析するとともに、各国と連携しながら問題点を解決する建設的な意見を IMO の会議の場に示していくことが大切であると考えます。

竹本孝弘（東京海洋大学）：

イタリア提案に対するわが国の対応について教えてください。

松本宏之（海上保安大学校）：

基本的には国が中心となって、IMO で審議されるイタリア提案の対処方針を決定するわけですが、そのプロセスのなかで、影響をうける各種の海事団体や漁業団体等の方々からご意見をうかがって、さまざまな視点から改正案を検討することになると思われます。また、領海や内水において新たな国内法を制定して、COLREG 改正によらない方法で対処するというのも、わが国の一つの対応かと考えます。