72年則の「自船のみによって衝突を避けるための動作」 の性質

藤 咲 五 郎*

On Nature of “action to avoid collision by her manoeuvre alone” in 1972 Collision Regulations.

Goro FUJISAKI

Abstract

For the purpose of making the question clear whether a vessel which takes “action to avoid collision by her manoeuvre alone” newly prescribed in subparagraph (a) (ii) of Rule 17 in 1972 Collision Regulations is the giving-way vessel, the stand-on vessel or the vessel other than both, it is essential to confirm the nature of the action mentioned above.

For reasons described in this paper, the nature of this action should be considered to be the action as seems best in the unusual, extemporaneous or out-of-the-order case or circumstances, which is similar to the action for the need to comply with all the Rules prescribed in Rule 2(a), the departure from these Rules necessary to avoid immediate danger prescribed in Rule 2(b) and such action as will best aid to avoid collision prescribed in Rule 17(b).

1. ま え が き

1972年国際海上衝突予防規則（以下、72年則と略称。）第17条は、保持船の動作という見出しで、次のように規定しています。

- (a)(i) 2隻の船舶のいずれか1の船舶が他の船舶の進路を避けなければならない場合には、当該他の船舶は、その針路及び速力を保持しなければならない。
- (ii) (i)の規定にかかわらず、当該他の船舶の進路を避けなければならない船舶がこの規則に適合する適切な動作をとっていないことが当該他の船舶にとって明らかになったときは、当該他の船舶は、自船のみによって衝突を避けるための動作を直ちにとることができる。
- (b) 針路及び速力を保持しなければならない船舶は、何らかの事由により避航船と間近に接近したためその避航船の動作のみでは衝突を避けることができないと認める場合には、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。
- (c) 動力船は、横切りの状況にある場合において他の動力船との衝突を避けるため(a)(ii)の規定に従って動作をとるときは、状況の許す限り、左げん側にある当該他の動力船に対して針路を左に転じてはならない。
- (d) この条の規定は、避航船に対し、他の船舶の進路を避ける義務を免除するものではない。

この規定によって「自船のみによって衝突を避けるための動作」に移った船舶は、保持船か、避航船か、この規定の創設によって避航義務と保持義務が混乱、錯そうしないか、避航船が保持船のこの動作に期待して避航しなくなるのではないか、等々の疑問、懸念または危ぐがありますが、これらの事項を整理するため必要がありますので、「自船のみによって衝突を避けるための動作」の性質を明らかにすることを試みました。なお、本稿では、上記第17条の(a)(ii)の下線の動作を「この動作」と、1960年海上衝突予防規則を60年則と、60年則準拠の昭和28年8月法律第151号（昭和39年7月法律第157号一部改正）の海上衝突予防法を60年法と、明治25年6月法

* 鳥羽商船高等専門学校（三重県鳥羽市池上町1の1）

律第5号の海上衝突予防法を明治25年法と、それぞれ略称しますが、特にことわらない条文は72年則の条文であります。

2. この動作に移った船舶の地位

2. 1 保持船かの判断

この動作は本来、衝突を避けるための動作であるから第8条の規定の適用を受け、大幅に行うべきものであって、文理上も物理上も、針路・速力の変更があれば針路・速力が保持されているということにはならない。針路・速力の保持の意義を示す好適な判例¹⁾があり、「出入港船が防波堤入口で出会すおそれある場合に海上衝突予防法第21条（明治25年法、引用者）の規定が適用されるものとすれば、転針できない（判文の前後関係から、出港船が転針して出港することができない。転針すれば第21条によって針路を保持したことにはならないの意、引用者）ことになり、不都合であるから、かかる場合は同条を適用すべきでなく」と述べ、「保持」を直截妥当に解釈している。このようであれば、この動作に移った船舶に第17条(a)(i)の規定による保持義務が要求されるとは考えられず、この船舶はもはや保持船ではない。

60年法以前では、協力動作に移った本来の保持船は、保持義務から解放され（同義務を放棄し）、全く保持義務を有しなくなる²⁾から、もはや保持船ではないが、これが72年則第17条(b)の規定では変更になっているとは考えられない。しかし避航船には依然として避航義務があるという第17条(d)の規定を根拠として、避航船はあくまで避航義務を負うから本来の保持船もあくまで保持義務を負い、この動作に移った本来の保持船は依然保持船である、というのは妥当でない。(b)の規定によって協力動作に移った船舶は保持ではないが、(a)(ii)の規定によってこの動作に移った本来の保持船のみは依然保持船である、とするのは不自然で無理がある。

2. 2 避航船かの判断

一船が他船の進路を避けなければならない関係を規律した規定中の一船、すなわち「他の船舶の進路を避けなければならない」船舶が、一般に避航船といわれ、これが航法規定中の避航船であって（例、横切り、追越し等の避航船）、これを狭義の避航船といえることができる。一方、海上衝突予防の本旨から、違法な航行船は適法な航行船に対して避航船となる。判例³⁾は「海上衝突予防法第25条（60年法第25条第1項相当、引用者）に違反して狭隘なる水路の右側に航行せずして相手船とほとんど真向に出会したる船舶は、航法を誤りたるものとして同法第23条（60年法第23条相当、引用者）にいわゆる「航方に依り他船の航路を避くべき汽船」すなわち避讓船に該当するものと解すべく従って同法第25条に従い水路の右側を航行したる相手汽船は避讓権利船（60年法の保持船に該当、引用者）に該当する」と判示している。この意義の避航船を広義の避航船といえることができよう。ところで、(a)(ii)は「一船が他の船舶の進路を避けなければならない」規定ではない。また、この動作に移る船舶に航法違反（違法）がない。従ってこの動作に移った船舶は、いずれの意義においても避航船の構成に必要な要件を充足しないから、これらの意義における避航船であるということができない。以上のようにあれば、この動作に移った船舶は保持的でも避航的でもないことになる。ちなみに、前示³⁾の判示は、違法航行船が適法航行船に対し違航船になるというものであって、狭い水道等において、右側端航行義務に対して違法性阻却事由に該当する事情のため左側航行中の船舶をも避航船であるというのではないから、狭い水道等の左側航行の事実のみをもって一概に相手船を避航船であると即断することは許されないし、その相手船に対し右側端航行中の自船が保持船であると即断することも許されない。

3. 第17条(a)(ii)の規定における2船の関係

3. 1 避航船対避航船でも保持船でもない船舶の関係

第17条(d)の規定も念を押しているように、同条(a)(ii)の避航船はあくまで避航船であるから同条(a)(ii)の規定が具現された状態では、2船に避航船対避航船でも保持船でもない船舶の関係が生じる。しかしこのあたりについてIMCOが示した積極的な見解は見当らない。

3. 2 避航船対避航船の関係

ところで、第17条(a)(ii)の規定を必要ならしめた欠陥（すなわち保持船側の衝突予防・回避動作としての能動的動作は、60年則では第21条の協力動作しか与えられていないし、保持船の自衛手段も協力動作のみであるという欠陥の補正策としても提示されたのがカルバート航法である。しかしこれは実施上の難点のため採択されず、

その代替として採択されたのが第17条(a)(ii)の規定であるといわれる⁴⁾が、72年則には同条(c)の規定等カルバート航法への意識が感じられるので、仮にカルバート航法に着目し、3.1とは別の考え方から、本来の保持船がこの動作に移った場合は、本来の保持船も本来の避航船と同様避航船の立場となっており、2船に避航船対避航船の関係が成立すると考えてみることにする。

4. この動作の航法規定上の性質

4.1 典型航法の創設論

3.1及び3.2の各2船関係と本来の保持船によってとられる(a)(ii)の動作との相互関連を検討しながら、この動作の性質の抽出を試みると次のようになる。

3.2に述べた避航船対避航船の関係では、2船の各避航義務に軽重をつけることはできない。第14条(a)〔60年則第18条(a)相当〕の行き会い状況と第15条(60年則第19条及び第22条相当)の横切り状況とは、法律的には当事船に双務(何らかの義務を双方に課している点で対等)の関係を規定しているが、前者は同種の義務(共に右転による実質上の避航義務)を配分し、後者は異種の義務(避航義務と保持義務)を配分するところが異なっている。ところでカルバート航法は原理的には前者に類するから、第17条(a)(ii)のこの動作に移った船舶を当事船の一方とする2船関係を、60年則第17条、第18条、第19条、第24条及び第26条等の典型航法(具体的、通常の航法)以外の典型航法の創設という点から説明し、この動作の性質は新規の典型航法による通常の衝突予防動作であると考えられることも一応は可能のようである。

4.2 航法上の本質論

しかしながら、航法の本質からみれば、ある避航・保持の関係が2船間に客観的に成立している場合〔第17条(a)(i)〕、避航船が避航義務の不履行によって、自らの避航義務を本来の保持船に分担させることは不合理である。しかしIMCOがこれを認めて第17条(a)(ii)のような典型航法規定を創設したのであれば、そこに至るまでの避航義務の不履行は別として(この避航義務の不履行を違法とする構成も複雑・困難となろう。)、第17条(a)(ii)の場に保持船を巻き込もうとする避航船をあえてとがめることができない。ここに、いうならば航法shopping(航法あさり)の現象が発生する余地があるから、第17条(a)(ii)の規定がこのような典型航法規定であるならば、規則制定の段階でこのような不合理な規定は排除しておかなければならないことになる。しかし現実に制定されている第17条(a)(ii)の規定に対しては、これが上述のような典型航法であるということの否定によって、上述の不合理の除去ができ、またそうするよりほかに方法がない。

また第17条(a)(i)の避航・保持関係が発生している場合、その関係を発生させた衝突の蓋然性がいまだ解消していない段階で、避航・保持の各責任が変化し避航・避航の責任関係が発生する、とすることは、いわゆる責任不変更の原則からみて妥当でない。

4.3 保持船操船者の実務論

保持船の操船者の実務からみれば、第17条(a)(ii)の規定は、相手避航船がこの規則に適合する適切な動作をとっていないことが保持船にとって明らかになったとき、それら2船の衝突を避けるための対策であるから、本来の保持船にとっては、避航船が避航しないためこの動作によって衝突の蓋然性を一挙に解消しようとして、第17条(b)の協力動をその後にとることを予定した中間段階的な動作としてではなく、この意味での最終の、非常の、やむを得ない動作であるのがこの動作である。従ってこの動作の性質は一種の「臨機の処置」であると考えるのが妥当である。

4.4 特殊航法要件の創設論

念のため、この動作の性質は従来の国際規則に見られない、もちろんその典型航法にも属さない、従来の航法体系外に創設された特殊の航法要件の履行上の動作であるかもしれないので、この点についても考察する必要があるが、この点についても積極的見解(意図)を示したIMCOの資料が見当たらない。むしろ4.5に述べるところから逆に、特殊要件による考え方を消極視するのがよいように思われる。

4.5 IMCOの意思の推論

72年則は条約に添付の規則であって、これを条約の実質部分と考えることができるから、その解釈には、いうまでもなく規則制定当事者の意思ないし意図が第一に重視される。ところで、1969年3月ICSのRNCがそのNAVIGATION W. G.に提示した規則改正に関する質問状に「近代的な機器の利用に伴い、一船が針路速力を

保持し、他船が避航するのが妥当か。あるいは両船共に衝突を避けるべく操船する義務を負わすべきか。』の1項が入り、各国の回答が分かれたので、船長及び航海士への質問状に「クロス状態の場合、一船が針路速力を保持し、他船が避航するとするか、あるいは双方共に衝突回避の措置をとる責任があるか。』の1項が入った経緯等があり、1970年4月のIMCO第9回航行安全小委員会での規則改正の基本的事項に関する暫定的決定事項の一として、「第21規則は、間近かに接近した状態を避けるために保持船が早目に行動を起すことを容認する考え方に適応させるように、より柔軟性を持たすべきであるという意見に一致した。」とされている⁹⁾。上記の質問中「両船共に衝突を避けるべく操船する」および「双方共に衝突回避の措置をとる」とは、カルバート航法による操船及び措置を意味するものであろう。最終的には72年則第17条(a)(i)が避航・保持方式を採択した点でカルバート航法の全面採用ではなくなったが、同条(c)その他の規定には多分に同航法への意識が感じられることは前述の通りである。しかし、上記暫定的決定事項では、60年則第21規則第2文に、より柔軟性を持たせる意図があり、この第2文の動作はわが国において従来協力動作と表現される一種の臨機の処置であるから、その柔軟性とは協力動作の発動時期より前でもある種の臨機の処置をとることができるという意味の柔軟性であり、早目にとられたこの動作はその性質が協力動作の本質である臨機の処置の方の部類に移ることになる。審議過程で規則案に(a)(ii)相当規定が提示された段階では、(b)相当の協力動作規定は削除されていたので、協力動作が早目のこの動作に発展的に変型されたものかと考えたが、最終72年則では従来通りの協力動作規定が(b)として復活したので、第17条(a)(ii)の規定によるこの動作と同条(b)の規定による協力動作は、共に異種の臨機の処置がそれらの本質であると認識することが妥当であって、このようであれば3.1で述べた避航船対避航船でも保持船でもない船舶の関係は理論上成立することになる。

4. 6 臨機の処置

従来、臨機の処置といわれる動作は、①「他船(「鍼路及速力ヲ保ツ」べき船舶、すなわち保持船、引用者)ニ於テ天気密濛又ハ其ノ他ノ事故ニ因リ航路ヲ避ル船ノ処置ノミニテハ衝突ヲ避ケ能ハサル程両船接近シタルコトヲ認ムルトキ」、「自ラ亦」衝突ヲ避クルニ至当」としてとられる「処置」(明治25年法第21条、明治30年法律第43号によりただし書規定追加。)、②「本法ヲ履行スルニ当」っての「運航及衝突ニ関」する「百般ノ危険」「切迫シテ本法ヲ履行シ能ハサル特殊ノ場合ニ於テ」、「其ノ危険ヲ避クル為」にとられる「処置」(①と同法第27条)及び③「点燈、信号」もしくは「見張ノ怠リ」または「其ノ他海員ノ常務」「ニ必要ナル注意ノ怠リ」以外の「処置」「ノ怠リヨリ生シタル結果ニ付船、船主、船長ヲシテ其ノ責ヲ免レシメサルモノト」されるような「処置」(①と同法第29条)の各処置を指すものであるが、72年則第17条(a)(ii)の規定による本来の保持船の動作が一種の「臨機の処置」であることになると、72年則における臨機の処置には、第2条(a)(60年法第29条、72年法第39条相当)⁹⁾、同条(b)(60年法第27条後段、72年法第38条相当)⁷⁾及び第17条(b)(60年法第21条ただし書、72年法第17条3項相当)⁹⁾のほかに更に同条(a)(ii)(新規)が加わり、これらの条文による4種の態様があることになる。ちなみに、これらのうち第2条(b)及び第17条(a)(ii)の処置は文理の形式上任意、第17条(b)の処置は強制であり、第2条(a)及び第17条(a)(ii)の処置は事態の切迫条件を要せず、第2条(b)及び第17条(b)の処置は事態の切迫条件を要する等の差画があることになる。

5. この動作の態様と効果

5. 1 この動作の態様

最終的に規則化された条文でみれば、第17条(a)(ii)の規定の適用対象船は一般化されているが、この規定の制定は、直接には大型船の実務的要請によるものである。船舶が第17条(b)の協力動作に移るべき時期を決定する場合、同項が示す「間近」は当然に協力動作をとり得る操縦性能の有効限度(範囲)内での間近のことではあるが、万一間近に過ぎたときの危険を考えると、協力動作に移るべき適切な時期の判断に際しては、操船者は多大の心理的苦痛を味わわれることであろう。マースデンも協力動作の実施上の困難性を指摘し、「この条文は、おそらく、船員が守るべきあらゆる規定の中で最もむづかしいものであろう。」「協力動作をとるべき時期の到来を決めることは、保持船の当直士官にとって常に難事である。」⁹⁾と述べている。これに対し、保持船が新規の第17条(a)(ii)の動作に移る時期は、事前に第34条(d)または第36条の規定による信号を行う等して、避航船に避航動作の反応がないことを確認すれば、「直ちに」というように明示されているから、異常事態の認識直後にこの動作をとることができるものであって、避航船が更に接近した後決定的な避航動作をとるものかどうか等、相手避航船

の事情を推測しながらためらっている必要はない〔第17条(c)の規定による左転制限等、種々具体的動作の実施方法に関する注意は、いうまでもなく必要である。〕。このようにして、協力動作の実施上の困難性を、前段階の臨機の処置権の設定によって打開しようとするのが、第17条(a)(ii)の規定である。

5. 2 この動作の性質の効果

この動作の性質の効果につき言及すると、1のところ述べた種々の疑問、危ぐ等の整理のため機能するほかに、1例として次のような効果も考えられる。すなわち、海上交通安全法第4条（航路航行義務）は、「ただし、海難を避けるためまたは人命若しくは他の船舶を救助するためやむを得ない事由があるときは、この限りでない。」と規定し、航路航行義務を定めた本文規定の適用を例外として打ち消している。このただし書規定は、やむを得ない事由」と示されていることから、いわゆる一般（概括）条項を含むが、「やむをえない事由」を①海難を避けるため、②人命救助のため、または③船舶救助のため、という三つの目的から発生する事由に限定している。ここで①は②または③と同程度の優先必要性または異常性のある状態での海難回避に限定されるものと考えられるから、同法条ただし書規定の違法性阻却事由（正当化事由）があるときは、例えば72年則第2章中に見られる典型航法の、または臨機の処置以外の特殊な航法要件の、平穏な適用、円滑な履行段階を指すものではなく、例えば海難を回避するために他に特別の手段をとることがやむを得ないとき、すなわち臨機の処置が必要なきを意味するものと考えられる。そこで17条(a)(ii)の本来の保持船の動作の性質が、例えば典型航法の円滑な履行段階の衝突予防動作であれば、航路・区間からの離脱航行は海上交通安全法第4条違反となるが、この動作の性質が臨機の処置であれば、同法条違反の問題は生じないことになる。ちなみに、訴訟係属中につき未確定ではあるが、海難審判の2審裁決は、海上交通安全法第4条ただし書規定の解釈に関し、「これは、海上衝突予防法第21条但し書、第27条及び第29条の各規定に基づく、いわゆる臨機の処置をとる段階で考慮されるべきことであり、ここでいう航法（海上衝突予防法第19条の航法、引用者）の適用にあたって考慮されるべきことではない。」と判示している¹⁰⁾。未確定裁決ではあるが、「やむを得ない事由」という一般条項を、具体的事態に適切に即応せしめた、有益・妥当な判断であると考えられる。

6. む す び

第17条(a)(ii)の規定の創設に対し、同条(a)(i)の規定による本来の避航・保持義務の配分及び同条(d)の規定による避航船への避航義務じゅん守の訓示を理由として、避航船の避航義務の初期不履行の危ぐまたは避航・保持義務の混乱・錯その懸念が種々伝えられますが⁴⁾、これらの危ぐ等と、保持船側のより有効な自衛手段の容認及びそれから期待される衝突予防の窮極目的の達成とを比較衡量しますと、実質的效果重視の実務論（72年則制定上の姿勢）⁴⁾ からみても、問題のこの動作の性質を臨機の処置と考えた上で、本来の保持船にこの動作を容認する第17条(a)(ii)を創設したことの意義は大であり、同条項は実際上に機能する妥当性を有するものと考えます。

参 考 文 献

- (1) 昭和25年2月17日東高民一判・昭和23年（行ナ）9号10号、引用、商船高等専門学校紀要第2号（昭和45年2月）藤咲五郎「港則法における保持義務」ほか
- (2) 永野馬太郎『改正国際海上衝突予防規則解説』p. 141, p. 142, 戸井田悦宏『国際海上衝突予防規則の研究』p. 788, 山戸嘉一『国際海上衝突予防法』p. 379, p. 380 横田利雄『詳説海上衝突予防法』p. 204 中島保司『海上衝突予防法受験提要』p. 137 藤崎道好『海上衝突予防法論』p. 313, p. 398 藤崎道好『海事法規要説(上)』p. 166 ほか
- (3) 大審昭和12年12月22日民四判・昭和12年(オ)1234号 両船が左舷を相対して替り行く状態において一般の左転に保持義務違反を認めた例として大正5年10月26日東控民三判・大正5年（ネ）191号
- (4) 社団法人日本船長協会、日本船長月報第109号、中島保司「概説：国際海上衝突予防規則（1972年）」p.17, p. 18
- (5) 45. 5. 1 海上保安庁航行安全課「IMCO 第9回航行安全小委員会における衝突予防規則改正に関する審議について」
- (6) 昭和5年5月21日東地民四判・大正11年（ワ）4647号 大審昭和12年12月22日民四判・昭和12年(オ)1234

号 昭和31年12月27日高松三判・昭和28年（ウ）84号

- (7) 大審大正11年7月10日民二判・大正10年（オ）698号 ほか
- (8) 大審昭和8年10月3日民五判・昭和8年（オ）1675号 ほか
- (9) Marsden, Collisions at Sea, British Shipping Laws Vol. 4, p, 833
- (10) 機船第拾雄洋丸機船パシフィック・アレス衝突事件（昭和50年2審18号）

質 疑 応 答

〔質問〕 ①本規定は保持船の船長（含航海士）の精神的負担を軽減するために設けられたものと解しますが、いかがですか。すなわち、避航船がいつまでも避航動作をとってくれないときの保持船側の精神的負担はばく大なものであります。②また近年 VLCC 等の出現により衝突事故が起るとその損害はばく大なものとなります。また過去の実績からして臨機の処置による成功率は極めて少いことも合せて考えますと、72年規則では新しい考え方が加わったと考えますがいかがですか。（日本船長協会 角 善雄）

〔回答〕 御質問の趣旨を①と②に分けてお答えします。①については、誠にその通りでありまして、本文中に述べてありますが、マースデンも協力動作の実施上の困難性について述べています。第17条(a)(ii)の規定は、規定上は特定の船舶を対象としていませんが、もともと超大型船の実務上の要請によったものです。②については、ここでいわゆる臨機の処置は、60年則第21条第2文の協力動作を指し、その成功率が極めて少いという御指摘と思いますが、時間の関係で申し上げられませんでしたので後で拙論をお読みいただくこととして、これもその通りです。この欠陥の打開策が72年則第17条(a)(ii)の規定となって表われています。避航・保持の2船関係での保持船側の能動的衝突予防・回避動作としての臨機の処置は、協力動作のみである、という従来の閉鎖的な考え方から脱却し、慎重な実務の要請から、実際主義的に、別の新しい形の衝突予防動作が発展的に創設、追加されたものでありましょう。この先行する実務型の打開策をバック・アップして理論構成することがたいせつであると思います。