海上衝突予防法第38条および第39条と 国際規則について

新 谷 文 雄*

On Consideration for Rule 38 and Rule 39 of the Regulations for Preventing Collisions at Sea, in Comparison with the International Regulations, 1972.

Fumio SHINTANI

Abstract

Both rules 38 and 39 have hardly been changed during over a century in the real meaning except the expressions of and the positions in these rules.

At the Conference on Revision of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, it was proposed that rules 27 and 29 in the former Regulations were opposite side of the same coin, one negative and the other positive.

It was felt that confusion of construing rules 27 and 29 would be minimized by placing two rules "back to back" and both rules were transferred to rule 2 (a) and (b).

Rule 2 was more legally changed than the former Regulations and Japanese ones. Rule 2 (a) was changed as the result of establishing rule 5 in which keeping a proper lookout is obligatory so as to make a full appraisal of the situation and the risk of collision.

In this paper, the author is trying to study :
the interpretation and history of the rules comparing to the rules of the International Regulations ; the decisions involving the rules, determined by Japanese Marine Accident Inquiry Agency during past 10 years from 1969 to 1978 and the questions in complying with the rules.

1. ま え が き

海上衝突予防法（昭和52年6月1日 法律第62号，昭和52年法と略称，以下これにならう。）第38条および第39条は，1972年の海上における衝突の予防のための国際規則（1972年規則と略称，以下これにならう。）の第2条(b)項および(a)項に相当する規定である。

昭和52年法改正にあたっては，昭和28年法との連続性を保つように配慮されたため，第38条および第39条と昭和28年法の第27条および第29条との差異を，1972年規則と1960年規則との差異と比較するとき，少ないように思われる。

本論においては，第27条および第29条が昭和52年法施行前，約10年間にわたり適用された裁決例を調べるとともに，第38条および第39条並びに1972年規則第2条の制定の経緯並びに解釈等について考察してみたい。

2. 1972年規則第2条制定の経緯⁽¹⁾

2.1 第2条(a)項

本項は1863年以来殆んど表現が変わらず，1885年海上衝突予防規則の第23条，1897年から1960年までの各国際海

* 正会員 東京商船大学（江東区越中島2-1-6）

上衝突予防規則の第 29 条として、当該規則全体を補完し、規則が章に分類されたときも、雑則あるいは補則 (miscellaneous) の章に属していた。

1972年規則では、「燈火もしくは信号を掲げること、適当な見張りを行なうこと」の語句は削除されたが、「規則の不遵守または船員の常務もしくはその時の状況により必要とされる注意を怠った結果については、当該船舶はじめ関係者は責任を免れない。」と規定し、100 余年にわたる不磨の憲章もついに改正されるにいたった。

削除された「燈火もしくは形象物の表示、もしくは信号を行なうこと」については、同規則第 3 章および第 4 章に規定し、見張りについてはその重要性が国際会議でも強調され、第 5 条を創設して「常時適切な見張りを行なうよう」義務づけた。

1960年規則第29条については、傾聴に価する次の諸説がある⁽²⁾。

(1) 本条に法的効果を与えることは困難のように思われる。本条は多分老婆心から規則にそう入し、船員が過失による法的効果を見逃さないよう警告したものである。

(2) 第27条と第29条は余りに技巧的に運用されてはならず、両条の間には何ら大きな差異があるとは思われない。

第27条は、規則を遵守し解釈する際に、規則からの離反を必要とするような特殊な状況の場合は、規則の遵守は要請されないことを表現しているのは注目に価する。

(3) 本条はさらに広義に解し、いずれかの船舶がもっと初期の段階で、動作をとることを要請するかもしれないが、そのとき、どのような動作をとることが good seamanship をきめる必要がある。

2.2 第2条(b)項

本項は、1863年の海上衝突予防規則(英国)の第19条で次のように規定され、1885規則(25か条からなっていた。)の第23条に継受された。

“In obeying and construing these rules due regard shall be had to all dangers of navigation and to any special circumstances which may render a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate dangers.”

その後、1897年には“and collision”を、1953年には“including the limitations of the craft involved”の語句を、それぞれ挿入した以外は、改正されずに1960年規則に継受された。

1885年規則では、燈火、音響信号、操舵および航行に関する規定は第23条よりまえにあり、従って、“the above rules”は第23条よりまえの規定全部を包含し、本条は規則全体に適用されると解されていた。

1929年規則第27条でも“a departure from the above rules”と表現し、“the above rules”は操舵および航行に関する規定並びに燈火および音響信号に関する規定を包含していた。

1948年規則は第1条から第32条まで一貫番号を付し、かつ、A章からD章まで分類し、第27条は操舵および航行規則(第17条～第27条)の章の末尾にあり、かつ、“a departure from the above rules”を用いた。この“the above rules”の解釈について、第27条は操舵および航行規則の末尾にあるので、“the above rules”は同規則の第27条よりまえの各条を指すのではないかとの意見がでて、1948年規則は第1条から第32条まで一貫番号を付しているのに、“the above rules”は第27条より前の全条を指し、かつ、第27条は本規則全体を補完することは歴史的に定着した解釈であるとの意見と対立した。

1960年規則は第1条から第31条まで一貫番号を付するとともに、A章からF章にわけ、船舶の視野の内において行なう信号に関する規定(E章)と遭難信号に関する規定(F章)は第27条のあとにあり、同条の“the above rules”のなかには、E章およびF章の規定が入らないのではないかと疑点を残した。

2.3 IMOにおける第2条の審議

1972年規則案⁽³⁾は4章50か条からなり、1972年規則第2条(a)項および(b)項に相当する条文は、同案のA章(総則)第2条およびB章(操船航行規則)第1節総則の第4条(b)項であった。

ポーランドは第2条の“any precaution which”を“any other precaution which”に、“ordinary practice”を“good practice”に修正するよう提案した。

オランダは「本規則を遵守しない結果については、本条は何らの規定をしていないので、その意味が明確でない。従って、今後おこる不遵守の結果並びに国際規則や国内法で処理される結果については、ここでは言及すべ

きでない。ただ、船員の常務として要求される一般的注意義務だけは必要である。」と提案した。

クエートは「第2条の“その時の特殊な状況により必要とされる注意を払うこと”は、第4条(b)項に含まれているから削除すべきである。」と提案した。

第4条(b)項については、本項が Steering and Sailing Rules (操船・航行規則) だけに適用されるか、規則全体に適用されるかについて、ソ連は、“In obeying and construing these rules” のなかで、“these rules” を、“the rules in this part” にかえ、本項を操船・航行規則に限定して適用すべきであると提案し、本項を規則全体に適用しようとした原案に反対した。

スペインは“any special circumstances” の定義を「船舶の操縦性能を制限され、切迫した危険を避けるために規則からの離反を必要とし、かつ、その危険に直面しているとき」と限定し、また、“any special circumstances” を削除してはとの提案をした。

小委員会および委員会の審議をへて、次のような結論となった。

(1) 第4条(b)項を第2条に移して(b)項とし、第2条を同条(a)項とする。

第4条(b)項を Part A General に移すことは、本項が規則全体に適用されることが明白となる。その結果、船員が操船・航行規則だけでなく、その他の規定から離反する必要があるような特殊な状況においても、この規定によることができる。

規則からの離反を要するような特殊な状況は、多くは、操船・航行規則のなかで起こるのであろうが、燈火もしくは形象物または音響信号もしくは発光信号のもとでも起こることが考えられ、そのような場合には、船員は本項で処置することができることは当をえている。

かつて、規則が章に分けられていなかったときは、操船・航行規則の章もなかったので、第4条(b)項に相当した第27条は、規則全体に適用されることに疑いをはさまなかったし“these rules” は規則全体を意味していた経緯がある。

(2) “In obeying and construing with these rules” については、本規則を遵守して解釈するのではなく、解釈して遵守すべきであるとの意見により、“In construing and complying with” となり、また、「船舶または水上航空機」ということで craft を使用していたが、第3条(a)項で vessel のなかに水上航空機や無排水量船を含むことが明定されたので、craft を vessel に改めた。

(3) 原案の第2条と第4条(b)項は、現行規則第27条および第29条から出生し、両条は一枚のコインの両面の関係にあり、片や消極的に片や積極的に規定している。同じような意味の両条が別々の独立した条文であったことは、船員並びに海事裁判所判事を混乱に陥れてきた。この両条を表裏の関係におくことにより、混乱を最小限にいくとめることができる。

3. 1972年規則第2条の解釈

本条については、文理解釈よりも目的論的解釈をとり、船舶の運航技術の変遷にも対応できるよう具体例を挙げて説明されている(4)。

本条は“Responsibility” の表題を掲げているが、(a)項は“Rule of good Seamanship”, (b)項は“General Prudential Rule” といわれている。

3.1 第2条(a)項

本項および第29条の good seamanship については、適切な定義がなされないまま、船員はひとしく長年にわたる経験により習得してきた。

good seamanship は簡単にいえば、船員が通常の業務を果すに必要なあらゆる注意をすることであり、その根幹をなすのは、一般的規則や特殊な状況のもとにおける規則を遵守することである。

good seamanship の具体例としては、次のようなものが挙げられる。

- (1) 適正なびょう地に停泊していない船舶、停泊している船舶に衝突する船舶、流れにのって川をくだる船舶との間に衝突を惹起する遡江する船舶等は、いづれも過失の推定をうける。
- (2) 停留中の船舶は、運転不自由船の燈火または形象物を掲げていない限り、他船の避航を期待してはならない。

- (3) 操船時の浅水影響, すなわち, 船体の沈下, 前後部の喫水の増減, 船体運動中のそれおよび吸引作用等を考慮しなければならない。
- (4) 晴天時の速力を制限する規則がなくても, 交通の輻輳する岸壁に接近して航行し衝突をひきおこすような速力をだし, また, 自船の波浪により損害をひき起こす等は, 過失とされる。
- (5) 船舶には適正な乗組員を乗り組ませて運航し, 特殊な状況下においては, 投じようとする人を配する義務がある。
- (6) 欠陥ある機器類で航行してはならない。航海士は自船の操縦性能を熟知し, 天気予察や最新海図に関する情報等に通暁していなければならない。
- (7) 通航分離方式がIMCOの承認をうるまえに関係国で採用されていたならば, そこでは, 1972年規則第10条を遵守するのが良識ある慣行であろう。
- (8) 安全な場所で, 安全な時に, 注意深い船員が遵守する航法で運航しているとき, 当該船員が動揺するような事態が生じたときは, good seamanship が常に衝突防止のかなめとなる。

3.2 第2条(b)項

本項は, 切迫した危険を避けるため, 一般規則からの離反が必要となるような特殊な状況のもとにおいては離反を認めている。

特殊な状況とは, 一般規則を完全に遵守し, それに加えて動作をとる必要がある場合を示唆している。

一般の規則は接近状態を律しきれないとの考え方が, 船員の間にあるとすれば, それは誤信である。本規則を衝突を防止するため適用し, 可能な限り規則を遵守しなければならないことは, 何回か判決されてきた。

アメリカの最高裁は, 特殊な状況の規定は, 浅瀬や暗岩への接近, 第3船等に接近するような切迫した危険を避けるため規則からの離反を必要とするような特別な原因があるときにだけ適用されると判決してきた。

特殊な状況下では, いづれの船舶にも進路権がなく, 両船が特別な注意をして航行することを要求されるのが特質である。

特殊な状況の原則は, 次の場合適用される。

- (1) 接近する状況が, めきさしならぬ状態にたちいたるとき。
- (2) 自然により, 両船が一般の規則を遵守することを妨げられるとき。
- (3) 同時に2船以上の船舶が接近するとき。
- (4) その状態が, 特に, 規則を適用することができないとき。
- (5) 規則に反する動作をとることを一船より申出て, 相手船が同意するとき。

この場合, 一船からの申出は他船を拘束しない。かような申出は両船で同意されない限り, 規則を遵守して航行しなければならない。同意後は, 両船は特殊な状況の規則により注意して航行しなければならない。

次のような具体例がある。

- (1) 動力船同士が出会うとき, 浅水箇所があるか, 右げんからの追越し船があるときは, 第14条の出会い航法により, 右げんに変針できないことがある。
- (2) 切迫した危険のある特殊な状況に関する規定は, 船舶が便宜上規則から離反する動作をとることを認めない。規則からの離反は, 特殊な状況と切迫した危険の両条件を具備するときだけ認められ, しかも差迫った危険を避けるような性質のものでなければならない。
- (3) 単船は艦隊や船団を早い時期に避けることを勧告され, 艦隊や船団の船舶にたいし注意深い看視を続け, 最善の協力動作をとりうるようにしなければならない。

単船の船員は航行警報や水路告示等に注意するとともに, 船団の船舶は単船が接近して衝突のおそれがあるときは, 操船・航行規則を遵守しなければならない。艦隊や船団を避ける動作が勧告に従って衝突の危険が生じるまえに, 前広にとられるならば, その動作は規則からの離反ではない。

- (4) 切迫した危険を避けるため規則からの離反が必要ならば, 当該船舶の規則からの離反が正当化されるばかりでなく, 離反することを要請されることもある。

4. 昭和52年法第38条および第39条の制定経緯等

4.1 第38条

本条は、船燈規則（明治5年）第19条、海上衝突予防規則（明治7年）第19条、明治25年法第27条および昭和28年法の第27条にあたる。

明治7年規則に「臨機ノ処置」の語句が用いられて以来、同条前段の運航および衝突に関する注意義務については、余り関心が払われず、同条は臨機の処置の規定として、最後の危機一髪の時点（判例は若干余裕をもたしている。）において、規則から離脱して臨機の処置をとり、海難を回避するよう命じた規定であると認識されていた。

しかしながら、昭和28年法の制定にあたっては、第27条は次のように改正された。

4.1.1 本条は1948年規則の改正に基づいて、「船舶又は水上航空機の性能に基づくものを含む。」の語句を明治25年法に付加するだけでよかったにもかかわらず、「この法律を履行するにあたっては」、「この法律の規定する航法」等の各語句を使用して改正を加え、本条は第4章の航法に適用され、同章の第17条から第26条までの規定を補完することを明らかにした。

わが国においては、昭和28年法以前は、第27条は法全体に適用されることは、法律上並びに判例等においても堅持されてきた。

従来「臨機の処置」は、あたかも臨機の処置という特別の処置方法があり、それを履行することを命じているような誤解があったので、この表現は削除された⁽⁵⁾。

従って切迫した危険を避けるための措置をとる特殊な状況として、次のような条件を具備しなければならないことになった。

(1) 切迫した危険があること。

(2) 航法第17条から第26条までの規定に従って、行動することができないこと。

このような考え方は従来からあったが⁽⁶⁾、その理由は次のように要約される。

第27条の形式的な位置から考察すると、同条は航法の章（操船・航行規則）の最終規定であり、実質的に同章の補正的性質を有している。同条において「航海および衝突の一切の危険」に十分な注意を払うのは、本規則の操船・航行規則を遵守し、かつ、解釈するにあたり要求される場合であり、この範囲を逸脱するときは「航行および衝突の一切の危険」についての注意義務は第29条に入る。しかしながら、第27条と第29条の適用限界は明確でない。

4.1.2 昭和52年法制定にあたっては、1972年規則制定の経緯をふまえ、同規則第2条(a)項および(b)項を第39条および第38条の続き条文として補則⁽⁷⁾に入れ、両条は法全体に適用されることを明確にした。昭和28年法では第29条だけを雑則⁽⁸⁾に入れていた。

第38条は、第2条(b)項と殆んど同じ内容であるが、第1項では、i) 運航上の危険、ii) 衝突の危険、iii) 切迫した危険のある特殊な状況、に十分注意を払うことを義務づけ、第2項においては、切迫した危険のある特殊な状況においては、当該危険を回避するため、法の規定から離脱することを認めた。

(1) 運航上の危険および衝突の危険

明治25年法またはそれ以前には、「航海上ノ百般ノ危険」、「運航及衝突ニ関シ百般ノ危険」等の表現を用いていたが、これらは船舶を運航する際の諸種の危険をいい、その危険の探知法については、第2章の航法に規定されている。

衝突の危険以外で危険が切迫していない時期に危険を解消する、また、危険が切迫していなくても危険の蓋然性が高い場合、本法に離反して危険の萌芽を解消する等は、本条の十分なる法意を払うことに相当する。

一方、十分なる注意の範囲は極めて広く、燈火、信号および見張り等に関しても、これから生起される危険について、船員の経験および慣行等から十分な注意を払う必要がある。

(2) 切迫した危険のある特殊な状況

船舶が運航中、天候、風浪、潮流、水深および地形等、または、当該船舶の性能上の限界等から操縦性能が制限され、または、他船の動作等により生起された危険を、船員の相当の注意力をもってしても回避できないよ

うな切迫した状況をいい、このような状況においては、本法は「切迫した危険を避けるため、この法律の規定によらないことができる。」と規定し、昭和28年法の「この法律の規定する航法によらないことができる。」よりも、離脱の許される範囲を拡大した。

これらの法律からの離脱の条件および特殊の状況の具体例については、すでに紹介されている⁽⁹⁾。

4.2 第39条

本条は、昭和28年法第29条の「適切な見張をおくこと」の代りに、「適切な航法で運航し」を入れ、そのほかは同じ表現を用いて両条の整合性をはかっている。

第29条は懈怠の結果について、船舶および関係者の責任に関し実質的にその法的根拠を明らかにするために設けられた条文ではなく、このことはわが国の判例においても明示されている。

一方、同条を単に注意を喚起するための規定ではなく、船舶がいかなる場合においても、適当な警戒を為すべきことを命じた命令規定であると解する考え方が、伝統的に残っている。

第29条の船員の常務の代表的適用例として、「航行中の船舶が停泊船を避ける義務は、第29条（第39条）による以外にはない。」との意見もあったが、第27条（第38条）の「運航上の危険および衝突の危険」にたいする注意義務のなかには、当然、船舶に損害をもたらすようなあらゆる障害物を避けることを命じているので、停泊船を航行船が避けるのは、第27条によると解することもできる。

そのほか、浅水影響、逆潮船の避航等の事例⁽¹⁰⁾は、いずれも運航上の危険に対する注意義務に包摂され、Good Seamanship (Ordinary Practice of Seamen) に属することである。

5. 昭和28年法第27条および第29条の裁決例

昭和52年法が、昭和28年法との連続性を保っているとはいえ、海難審判において第38条および第39条が適用される事件と第27条および第29条が適用された事件との間には、差異があると思われる。

ここでは、昭和52年法施行前約10年間に、第27条および第29条が適用された裁決を調べ、第38条および第39条が適用されるであろう裁決との比較、並びに、その解釈適用を考察する資としたい。

両条が適用された事件は、衝突事件だけで、乗揚、沈没、転覆および遭難等の事件には適用されていない。

表一 海 難 件 数 と 衝 突 件 数 の 比 較

		昭 44	昭 45	昭 46	昭 47	昭 48	昭 49	昭 50	昭 51	昭 52	昭 53	計
A	海 難	16,734	17,329	18,025	18,868	17,573	16,994	16,854	18,098	18,155	18,733	177,363
B	衝 突	3,936	3,756	3,730	3,360	3,257	3,230	2,984	2,907	2,773	2,840	32,773
C	構成比(%)	23.5	21.6	20.6	17.8	18.5	19.0	17.7	16.1	15.3	15.2	18.5
D	衝 突(単)	3,616	3,621	4,173	4,458	4,759	2,922	2,826	3,006	2,985	3,081	35,447
E	構成比(%)	21.6	20.9	23.2	23.6	27.1	17.2	26.1	24.3	16.4	16.4	20.0
F	衝 突(計)	7,552	7,377	7,903	7,818	8,016	6,152	5,810	5,913	5,758	5,921	68,220
G	構成比(%)	45.1	42.6	43.8	41.4	45.6	36.2	34.5	32.7	31.7	31.6	38.5

(注) A：地方海難審判理事所が1年間に受理した件数

B：地方海難審判理事所が1年間に受理した衝突事件の件数

D：船舶が船舶以外の物体に衝突した事件で、地方海難審判理事所が1年間に受理した件数

C = B/A × 100, E = D/A × 100, F = B + D, G = F/A × 100

海難審判庁が昭和44年から10年間に受理した海難件数は、表一1のとおりであり、年平均17,730件余で、そのうち、衝突事件は約38.5%である。

第一審の地方海難審判庁の年間の裁決件数は、表一2によれば約900件で、海難件数（表一1，A）の約5.1%である。

衝突事件の裁決件数（表一2，F）は、衝突（計）（表一1）の約4.0%で、上記の5.1%に比べて少ないが、これは、衝突（単）（表一1）の件数にたいし、衝突（単）裁決件数（表一2）が0.88%と極めて少ないためである。

表一 2 地方海難審判庁の裁決件数と衝突事件の裁決件数

		昭 44	昭 45	昭 46	昭 47	昭 48	昭 49	昭 50	昭 51	昭 52	昭 53	計
A	裁 決 件 数	1,024	908	954	948	921	874	878	828	789	879	9,003
B	衝突裁決件数	249	203	239	272	236	257	253	236	229	253	2,427
C	構 成 比 (%)	24.3	22.4	25.1	28.7	25.6	29.4	28.8	28.5	29.0	28.8	27.0
D	衝 突 (単) 裁 決 件 数	29	25	27	31	27	36	32	28	32	44	311
E	構 成 比 (%)	2.8	2.8	2.8	3.3	2.9	4.1	3.6	3.4	4.0	5.0	3.5
F	衝 突 事 件 の 裁 決 件 数	278	228	266	303	263	293	285	264	261	297	2,738
G	構 成 比 (%)	27.1	25.1	27.9	32.0	28.6	33.5	32.5	31.9	33.1	33.8	30.4

(注) $C = B/A \times 100$, $E = D/A \times 100$, $F = B + D$, $G = F/A \times 100$

衝突(単)裁決件数が少ないのは、船舶とそれ以外のものとの衝突は、船舶同士の衝突に比べ原因の解明が容易で、示談または和解等により解決し易く、審判経済上からも審判の申立が行われなためと思われる。

衝突裁決件数(表一2, B)は、衝突件数(表一1, B)の約7.4%となっている。

5.1 第27条が適用された裁決

本条は極めて複雑で多岐にわたっているといわれているが、本条が適用された裁決は、10年間で僅か8件にすぎず、同期間の裁決件数9,003件並びに第29条を適用した裁決件数512件に比べると、極めて少ない。

8件の事件は、いずれも船舶間の衝突事故で、次のように適条されている。

- (1) 港則法第14条の違反船に因り惹起された事件であったが、航路航行船が見張りをおろそかにし、臨機の措置をとる時機を失した。1件⁽¹¹⁾
- (2) 航路筋の左側を航行、または、左側へ進出した船舶にたいしても、適切な臨機避讓の措置をとらなかった。2件⁽¹²⁾
- (3) 霧堤に入った先航船の位置を確かめずに、やや過大な速力で追従した船舶が、減速と注意義務を果さなかった。1件⁽¹³⁾
- (4) 3船の間に衝突のおそれが生じ、1船が保持船であり、かつ、避航船である関係の特殊な状況において、切迫した危険を避ける措置が不十分であった。2件⁽¹⁴⁾
- (5) 平行針路で航行していたA、B両船のうち、来航する船舶を避けるためA船が無信号のまま右転して、B船の前路に進出して衝突した。A船は第27条違反。1件⁽¹⁵⁾
- (6) 2隻(A、B)の同行船のうち、先航していたA船が反航船を避けるため転針し、B船の前路に進出して衝突を惹起し、A、B両船とも危険回避措置不十分。1件⁽¹⁶⁾

5.2 第29条が適用された裁決例

表一 3 昭和28年法第27条違反の裁決件数

	昭 44	昭 45	昭 46	昭 47	昭 48	昭 49	昭 50	昭 51	昭 52	昭 53	計
第27条違反件数	2	2	1	0	0	1	0	1	0	1	8

衝突事件の裁決件数2,738件のうち、第29条違反件数は512件で、全体の18.7%にあたるが、512件のなかには、衝突(単)が、昭和45年1件(機船が試錐やぐらに衝突)、昭和48年1件(機船が真珠欄に衝突)および昭和50年1件(機船がケーソンに衝突)が含まれている。表一2の衝突裁決件数(2,427)にたいする船舶同士の衝突事件のうち、第29条違反件数が占める割合は21.0%となる。

5.2.1 第29条違反事件の原因別区分

512件の違反事件のなかで、見張が原因と思われる事件が約46%で、見張およびその他の原因による事件を加え

れば約63%に達すると思われる。

表一4 昭和28年法「第29条違反件数」の「衝突事件の裁決件数」に対する構成比

	昭 44	昭 45	昭 46	昭 47	昭 48	昭 49	昭 50	昭 51	昭 52	昭 53	計
衝突事件の裁決件数	278	228	266	303	263	293	285	264	261	297	2,738
第 29 条 違 反 件 数	56	26	42	63	67	67	79	45	22	45	512
構 成 比 (%)	20.1	11.4	15.8	20.8	25.5	22.9	27.7	17.0	8.4	15.2	18.7

(注) 昭和53年の第29条違反件数には、昭和52年法第39条違反が3件含まれている。

表一5 昭和28年法第29条違反件数の原因別区分(昭和44~昭和53)

原因	年	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	計
見 張		18	4	18	36	37	28	33	16	13	33	236(46.1)
操 船		8	6	2	4	1	3	10	3	3	6	46
動 静 憶 断		1	2	2	1						2	8
臨機の措置					1				6			7
見 張					6	3	11	17	12			3
協力動作		12				5						1
保 針					1							1
信 号		1			1	2	3	3				7
燈 火		2			1	3	4	3				13
機器取扱					1							1
操 船		21	2	13	15	12	14	19	9	2	3	110(21.5)
動 静 憶 断		3	6	2	1	1	1	3	3		1	17
無理な運航						1		2	1	5		5
臨機の措置						5	2	9	1	1		4
操 船						4	4	4	2			9
法 規				1								3
信 号				1			2					5
燈 火												
動 静 憶 断					2	4		3		3		9
速 力・動 静 憶 断												3
速 力・信 号		1							1			1
信 号									1			1
信 号・燈 火									1			1
信 号・針 路 選 定					5	8	1					1
針 路 選 定					1					3		1
水 路 調 査							5	1				1
荒 天 準 備					1							1
機器取扱・整備		1	1	3	3	2	4	3	1			18
計		56	26	42	63	67	67	79	45	22	45	512(100%)

見張が原因と思われる 236 件のうち、見張の怠たり(無人暴走)が15件含まれている。

表一6 見張怠たり(見張放棄)の件数

	昭和44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	計
見 張	18	4	18	36	37	28	33	16	13	33	236
見張怠たり	2	0	1	4	1	2	3	0	0	2	15(件)

(注) 表一5の「見張」のうち、見張の放棄(例えば、船橋無人、居眠り運航等)の件数である。

表一6 見 張 困 難 の 件 数

	昭和44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	計
見 張 等	30	12	22	42	42	39	50	28	16	41	322
見 張 困 難	12	0	5	12	14	9	17	5	8	7	89(件)
構 成 比(%)	40.0	0	22.7	28.6	33.3	23.1	34.0	17.9	50.0	17.1	27.6

(注) 表一5の「見張」と「見張その他」の合計件数のうち、当直者の過失によるものでなく、次のような原因も相乗された件数である。

- (1) 船体構造上死角 (2) 船体のコンディションによる死角 (3) その他

表一5の「見張」および「見張その他」を含めた322件のうち、事故の原因が見張の人的要因だけでなく、見張を妨げる外的要因によると推定される(見張困難)事故が89件に及んでいる。

これらの事故のうちの多くは、船舶がともあしとなり、船橋から見張るとき船首方向に死角を生じたためである。

従って、船橋で当直者1人で操舵しながら立直しては、十分な見張りができず、増員するか、船舶のトリムを修正するかの措置を講じなければならない。

これらのことは、当該船舶の管理者が注意しなければならないことで、当直者1人の責に帰することは妥当でない。

外要因による内訳は、次のとおりである。

- (1) 船体の構造等によるもの 10件

船体構造上とは、荷役構造物、底びき網用ローラー、いかつり機および高すぎる船首楼等により死角が生じた。

- (2) 船舶のトリムによるもの 68件

ともあしとなったため船首があがり、船首方向の死角が各げん1点ないし2点生じた。「見張困難」の大宗は、これによるものである。

- (3) その他 11件

機具等の収納方法不良のため死角が生じ、あるいは、船上の燈火により見張が妨害されたなどによるもの。

5.2.2 漁ろう船の違反

第29条違反件数のうち、漁ろう船が関係した件数は146件で、これは漁船が関係した事件のうち操業中のもので、このほか漁場への往復の途上の衝突、並びに停泊または漂泊中に生じた衝突等は、含まれていない。

表一7 漁 ろ う 船 が 関 係 し た 件 数

	昭和44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	計
第29条違反件数	56	26	42	63	67	67	79	45	22	45	512
漁 ろ う 船	13	8	9	19	20	15	28	13	7	14	146
構 成 比(%)	23.2	30.8	21.4	30.2	29.9	22.4	35.4	28.9	31.8	31.1	28.5

(注) 漁ろう船とは、漁ろうに従事している船舶で、1本づり等も含んでいる。

表一8 停 泊 また は 漂 泊 し て い た 船 舶 の 件 数

	昭和44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	計
第29条違反件数	56	26	42	63	67	67	79	45	22	45	512
停 泊	18	3	9	22	18	14	31	13	8	24	160
漂 泊	2	3	9	14	9	11	10	7	3	8	76
計	20	6	18	36	27	25	41	20	11	32	236
構 成 比(%)	35.7	23.1	42.9	57.1	40.3	37.3	51.9	44.4	50.0	71.1	46.1

5.2.3 停泊船等

衝突事件において、関係船（通常は2船）の危険が大きいのは、多くの場合、両船の速力が大きい場合で、危険が少ないのは、関係船の速力が小さいか、1船が速力をもたないときである。

表—8によると、事件の約46%が停泊中または行足がない状態で発生している。これらの場合は、航行中の船舶が衝突までに時間的な余裕があり、1船だけの努力により防止できる事故である。

漂泊中の事件の多くは漁船であり、操業をおえシーアンカーをいれて漂泊し就寝しているときに、他の漁船が衝突した例が多い。

6. む す び

1972年規則第2条並びに昭和52年法第38条および第39条制定の経緯等について考察してきたが、1960年規則第27条および第29条を1972年規則では1か条にまとめ、昭和52年法は昭和28年法との連続性を保つため2か条に分離している。

昭和28年法の第27条と第29条を適用した裁判例を比較すると、その数において両者の間には格段の差がある。第29条が適用された事件の過半数以上が見張の懈怠に関するもので、このような事件については、昭和52年法においては第5条が適用されるはずである。

1972年規則第2条(a)項が簡潔化されたことについては2.1でふれたが、その理由は第39条についても援用できるものである。

同条の燈火もしくは形象物の表示または信号を行うことは、第3章および第4章においてそれぞれ義務づけており、これらに関しては、第39条に規定する必要はないと思われるが、いぜん残置されている。

今後生起される事件が、昭和28年法時代と同じような傾向であるならば、第39条が適用される事件は、昭和28年法第29条が適用された事件に比べ、その数は減少するものと推定される。

従って、第39条は2.1および2.3で述べたように訓示規定、注意喚起規定または為念規定となる可能性があり、実務上、第38条と第39条の適用については、昭和28年法と同様に明確に区分することが困難のように思われる。

1972年規則第2条(a)項は、Rule of Good Seamanshipと呼んでいるが⁽¹⁷⁾、これは第29条の呼称を引継いだものであるといわれ、第2条(a)項に具体的に残置されている注意義務は、the Ordinary Practice of Seamenにより要請されるものであり、これはとりもなおさず、Good Seamanshipである。

参 考 文 献

- (1) 日本船長協会編集 IMCO議事録
- (2) マースデン 11版 603 ページ
- (3) 前 掲 IMCO議事録
- (4) コック・クロット他 A Guide to the Collision Avoidance Rules 23ページ
- (5) 横田：海上衝突予防法 238ページ
- (6) 藤尾、浦田：海上衝突予防法之研究 368 ページ
山戸：国際海上衝突予防法 487ページ
- (7), (8) 法令においては、補則はその本体をなす事項を規定した章、節等にたいし、補完的な事項を規定した章、節等の標題として用いる。(林、他 法令用語辞典 619 ページ)
- (9) 戸井田：国際海上衝突予防規則の研究 938 ページ
山戸：前 掲 492ページ
藤崎：海上衝突予防法論 382 ページ
- (10) 瀬下：海上衝突予防法論 351 ページ
マースデン：前 掲 608 ページ
- (11) 昭和44年裁判録 機船八家満丸機船第三千代丸衝突事件
- (12) 同 上 機船第十一長崎丸機船帆船蛭子丸衝突事件

- 昭和53年裁決録 機船若輝丸機船ウド衝突事件
(13) 昭和45年裁決録 機船はがね機船あさひ衝突事件
(14) 同 上 機船こんびら丸機船第八金比羅丸衝突事件
昭和51年裁決録 機船神海丸機船田尾丸衝突事件
(15) 昭和46年裁決録 機船俊悦丸機船セブン・スター号衝突事件
(16) 昭和49年裁決録 機船第六日乃出丸機船第七千代丸衝突事件
(17) Farewell's Rules of Nautical Road 389 ページ

質 疑 応 答

川島 裕 : 海難審判裁決からの調査で「見張困難」という項目があるが、本船のマスト、荷役装置等本船構造によるもの以外に、見張を困難ならしめるものに集団漁船の燈火によって眩惑されるという case があるが、こういうものは、そのなかに入っているか。

新谷文雄 : 集計したなかには、おたづねのようなケースは、ありませんでした。

玉井 信 : 昭和44年から10年間にわたる裁決例のうち、第27条、第29条の適用は衝突事件だけであると解説されているが、もちろん、これは審判を担当する審判官の判断によるものであろうが、衝突事件だけへの適用ということに何らかの理由があるのか。

新谷文雄 : 海難審判庁裁決録索引によりますと、両条の適用は衝突事件だけになっている。例えば、乗揚事件等においても第29条の適用が考えられると思われるが、その例はありません。