国際海上衝突予防規則の改正等に関する考察

新谷 文雄*

Consideration on the Amendments and the Uniform Application to International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS), 1972

Fumio SHINTANI

Abstract

COLREGS has been amended every twelve years after the World War II. COLREGS 1972 is also under consideration for its amendment at IMCO. The motive of amending COLREGS 1972 is based on the many kinds of suggestions submitted by the contracting countries at its establishment, some of which were adopted as the rules of COLREGS 1972. The controversial points of COLREGS 1972 involve the amendments, the uniform application (interpretation) and the said suggestions. Most items taken into the amendments and the uniform interpretation are closely connected to the suggestions discussed at the conferences on Revision of COLREGS 1960.

The contents of the draft amendments are mostly concerned to the lights and shapes in Part C of COLREGS 1972. The draft uniform interpretation includes vessels constrained by their drafts, relation between rules 9, 10 and rules in Section II and so on.

The main point at issue in vessels constrained by their drafts is the matter concerning the misuse of signals which originates from the ambiguity of the definition of the said vessels.

Reference to the relation between rules 9 and 15 is also the controversial point, in which rule 15, general rule takes precedence over rule 9, special rule. These matters concerning the maritime traffic should be explicitly understandable for mariners. Therefore the author intends to comment on the amendment, uniform interpretations and etc..

1. ま え が き

「1972年の海上における衝突の予防のための国際規則」(以下、1972年規則という。)が採択されてから2年後には、改正意見がIMCOに提出され、1978年第21回航行安全小委員会において審議が行なわれた。その後、4回の航行安全小委員会の審議をへて、昨年12月及び今年4月に、第43回及び第44回の海上安全委員会が開かれ、今年末には、第12回総会で改正案が採択される見通しである。

同改正案は総会で採択されてから2年後に発効することで同意されていたが、第44回海上安全委員会で18か月後に発効することに変更された。

改正にあたっては、1972年規則B部第2章及び第3章の規定(11条から19条)については、その施行についての関係者の意見を十分に審議し、重大な誤りや不分明な点がある場合にだけ改正することで合意された。従って、今回の改正は、主として燈火等に関する比較的小規模(56項目)のものとなっている。

改正点の多くは、すでに、1972年規則制定時に提起された問題点でもある。

* 正会員 東京商船大学(東京都江東区越中島 2-1-6)

例えば、改正案の第24条に関する燈火及び形象物のうち、半水没形の見えにくい引かれていた船舶又は物件の幅、長さ等を表示する燈火及び形象物については、1972年規則案に提案されていたが、アメリカの国内法(Inland Rules Article 3; Pilot Rules Section 80, 16)にも、ほぼ同じ規定がある。

1972年規則の問題点は、制定当時、各国から提出された意見のうち、あるものは規則に採用されたが、その際否決された有力な意見が依然存在していることで、その一部は今回の改正の動因となっている。また、さらに残されたその他の有力な意見は、今後の改正の動因となるとともに、現行規則の解釈にも影響を与えているように思われる。

このような状況のもとに、IMCOは現行規則発効後、各国から提起された問題点について審議し、改正にいたるまでの確信がえられない項目については、統一適用基準⁽¹⁾又は統一解釈(Uniform Application of Certain Rules of the 1972 Collision Regulations, Uniform Interpretation)としてまとめ、国際的な合意をはかろうとしている。

著者は、1972年規則の問題点は、改正案及び統一解釈案並びに規則制定時に提出された意見に大別されると考え、これらのうち主要な項目について考察しようとするものである。

2. 主要な項目

2.1 3条

2.1.1 (g) 項

現行規則では、「次の船舶は操縦性能が制限されている船舶とする。」として操縦性能制限船を列記している。列記方式は1960年規則より受け継がれ、現行規則では、操縦性能制限船の定義を加えるとともにその範囲を広げたが、依然限定的であるため、これを例示的にするよう第2文を「操縦性能が制限されている船舶は次の船舶であるが、これに限るものではない。」と改正しようとしている。

海上衝突予防法(昭和52年、以下昭52年法という。)では、すでに3条7項の各号は例示であることを明確にしている。

1972年規則制定時には、第1文の「自船の作業の性質により」を「何らかの事由により」とかえるか、第2文に「例えば」の語句を挿入して例示的にしようとする提案⁽²⁾もあったが、操縦性能制限船の工事及び作業の実態をできるだけ列記しようとする意見が多数をしめ、現行規則となった。

このほか、次の船舶を操縦性能制限船として列記しようとした。

(1) 漁ろうに従事している船舶

3条(d)の定義から「漁ろうに従事している船舶」のうち、他の船舶の進路を避けることができない船舶は、当然操縦性能制限船となるので、(g)(vi)のえい航作業に従事している船舶との均衡上からも、「漁ろうに従事している船舶」を加えるか、(g)(iii)に“fishing catch”を加えるのが至当と思われる。

(2) 「Equipment, Bunkering 及び Helicopter Operation」を(g)(iii)に加える。

EquipmentとBunkeringについては、(g)(iii)の補給(Replenishment)に包含することができるが、ヘリコプター作業については、一考の余地があると思われる。

2.1.2 (h) 項

本項は、喫水制限船(1972年規則の邦訳では「喫水による制約を受けている船舶」)の定義であるが、これについては、次のような統一適用基準案⁽³⁾が提案されている。

「船舶が喫水制限船であるか否かをきめるには、水深だけでなく可航水域の広さをも考慮しなければならない。これを決定するにあたり、少ない余裕水深(A small underkeel clearance)が船舶の操縦性能におよぼす影響と、そのために船舶が航行している針路から離れる性能については、十分な考慮を払わなければならない。余裕水深は少ないが、避航動作をとるに適当な広さのある水域を航行している船舶は、28条に規定されている信号を表示してはならない。」

この統一適用基準案は、余裕水深と可航水域の両者をかん案して、喫水制限船であるか否かをきめるべきであると解されているが、これにたいして余裕水深が少ないか、または、可航水域が狭いかのいずれかの条件をみたせば、喫水制限船たりうるとの意見⁽⁴⁾がある。換言すれば、(イ)避航水域(占有水域)が十分あって

も、余裕水深が少ない船舶、または、(ロ) 余裕水深が十分あっても、避航水域が狭小のため、変針して進路から離れることができない船舶は、いずれも喫水制限船であるとの主張である。

統一適用基準案では、(イ) の場合は 28 条の信号を掲げることができず、(ロ) の場合は余裕水深との関係ではなく、避航水域が狭小のため 28 条の信号を掲げることが可能であり、18 条の喫水制限船たりうるのである。

9 条 (b) および (c) における狭い水道等の内側を航行している船舶にたいし、何らかの信号を掲げさせるべきであるとの提言⁽⁵⁾があるが、これは (ロ) の場合に相当する。

船舶が安全な航行をするためには、他の船舶を避航しなければならない。そのためには、当該船舶の進航方向に、風浪および海潮流の影響を考慮した逆転停止距離および両げん（特に右げん側に）に、少なくとも、最大だ角における 90 度回頭時の横距（最大横距とすべきであるとの意見もある。）に相当するその船舶に固有の水域が確保されなければならない、これが避航水域である。

船舶は余裕水深が少なければ操縦性能が低下（逆転停止距離および旋回時の縦距および横距等の増大）し、占有水域が拡大する。従って、一般的には余裕水深が少ないため、現象的に操縦性能が低下する状態にある船舶を喫水制限船と解されるが、本規則の目的からは、当該船舶が航行水域において船舶固有の占有水域が確保できるか否かにより決定され、航行水域の地理的条件に依存するところが多い。

このように考えると、本項では「自船の喫水と利用可能な水深との関係により……」と定義しているため、自船の喫水と利用可能な水深との関係を、直下の余裕水深と解しがちである。従って、統一適用基準の趣旨を採用し「自船の喫水と利用可能な水域の水深との関係により……」(in relation to the depth of the available water area……) と改めるほうがよいと思われる。

1972 年規則制定時に、喫水制限船に関して提出された意見のなかには、次のようなものがある。

- (1) 定義が不分明のために起こる混乱を防ぐためには、長さまたは大きさで規制する必要がある。

フランスよりの提案で、船の長さについては 200m 以上とするか、大きさなら 10 万 DWT または 5 万 DWT 以上とする。夜間と狭視界時には識別燈（緑、白、緑および白の各色の燈火を連掲する。）を掲げる。海上交通安全法の巨大船を長さ 200m 以上としたのも、フランスの提案と符節を合している。

これは、余裕水深により規制すると比較的小さい船舶も該当するので、size で規制したほうがよいとの意見に基づくものである。

比較的小さい船舶は、余裕水深が少ないため占有水域が拡大しても、大型船の占有水域に比べると狭小なので、このような船舶にまで、喫水制限船の地位を与えるのは疑問である。

- (2) 喫水制限船に対し、何らかの特権を与えなければならないが、その場合、狭い水道等を航行しているときに限定せず、広く大洋航行中も与えるべきである。

特権は、他船が喫水制限船を避けなければならないとの全面的な特権 (a full privilege) ではなく、同船の安全な通航を妨げてはならないという限定された特権 (a restricted privilege, some privilege) である。

従って、喫水制限船はできるだけ Steering and Sailing Rules を遵守する義務を負い、例えば 9 条 (d) 違反船と喫水制限船が、横切り関係となったとき、15 条が適用されるとの解釈も、これに因るものであろう。

- (3) 喫水制限船にたいし法定特権 (regulated privileges) を与えるか、または、通報的信号 (information signal) だけを規定し、Good Seamanship の規定により黙示特権 (implied privileges) を与えるかについて論議された。そのなかで、「法定特権と黙示特権の間にはあまり差がなく、海事裁判所が通報的信号をグッド・シーマンシップの規定のなかで解釈し、法定特権と同じ効力を発揮するような理論法律学 (jurisprudence) を確立してゆくことになるだろう。」との意見が述べられた。これは 1960 年規則までは運転不自由船および操縦性能制限船にたいして信号を掲げる規定だけを定め、これらの船舶に黙示特権を伝統的に認めてきた Jurisprudence によるものである。

しかしながら、規則は船員に理解し易いことが望ましく、そのためには解釈に多くを委ねずに、規則に明示する必要があるとの理由から、広範に法定特権を与えることになった。運転不自由船に法定特権を与えるのに一世紀以上⁽⁶⁾経過している。

航行安全小委員会の作業部会で、喫水制限船の燈火および形象物の使用を誤っているケース—信号の濫用—

について論議されたが⁽⁷⁾、従来、特別な信号を掲げた船舶は停留しているか、比較的低速であったが、喫水制限船は大きく、かつ、比較的高速であるため、特に論議の対象となったものと思われる。しかしながら、信号の誤用を論ずる場合は、その前提に正しい使用法が確立されていなければならない、そのためには、喫水制限船の定義について国際的な合意が十分えられている必要がある。

2.1.3 その他

(1) 1972 年規則制定時、表題の“general definition”の general を削除するよう、ギリシャから提案されたが否決された。

また、ベルギーから“except where the context otherwise requires”を“except when expressly stated otherwise”にかえるよう提案され、イギリスにより否決されたが、ベルギーの提案のほうが分かり易い表現と思われる。

(2) (b), (c) 項は動力船および帆船の定義であるが、1972 年規則制定時には次のような意見⁽⁸⁾が交換された。

イギリスが「小型帆船が小さな補助機関を時々使用しても、そのために動力船として扱われるべきでない、帆船はバッテリーを充電するため機関を使う必要があり、要は主としていかなる手段により推進されているかである。また、黒色円すい形の形象物は、ジブや他のセールの影にかくれて見えにくい。」との意見を提出した。

これに対し、ベルギーおよびフランス等は賛成したが、「帆による推進力が機関よりどの程度上廻っているか判断することは困難で、このような提案は多くの Pleasure Sailing Boats を有利にし、Motor Boats を帆船として扱わないことを保証できない。」との理由で採用されなかった。

改正案では、帆船の燈火等について緩和する提案がなされている。

(3) (i) 項の「航行中」の定義のなかで、船舶が対水速力がないときも航行中であるとの統一解釈案が提案⁽⁹⁾されたが、これは 1960 年規則時代に、“Devotion II”の衝突事件において裁判所が、「対水速力のない船舶は、右げん正横から接近してくる他の動力船との関係においては避航船ではない。」との判決をしたことに基づくものである。

これにたいし、1972 年規則ではかような解釈を与えてはならないとの IAIN からの通報に基づいて、作業部会が審議し、「航行中の語は、対水速力を有しない船舶にも適用できる。このことは以前から判例として確立しているので、統一解釈案に入れるべきである。」との結論をだした。

航行中の定義に関連し、15 条の表現には不分明な点はなく、その適用については問題はない。航行中についての解説の方法が、フランス法とイギリス法では異なっているので、15 条においても、両法における表現がやや異なっていることが指摘された。

“Devotion II”の事件は、15 条と 2 条に関連するものと思われる

2.2 9 条

2.2.1 (a) 項

1972 年規則制定時に、狭い水道と航路筋の定義について、次のような意見⁽¹⁰⁾が述べられた。

(1) 判例で幅 4 マイルの航路筋は、狭い水道ではないとされているので、狭い水道の幅は 4 マイル未満である。航路筋とは、通常 2 つの通航路がとれるような限定された水域をいう。

(2) 狭い水道は航路筋ではありうるが、航路筋は必ずしも狭い水道ではない。

狭い水道の幅については、げん燈の光達距離と同じような数値であったが、大型船舶等の出現に伴ない、旧規則時代に比べ、幅が拡大することは首肯できる。

航路筋 (fairway) については、従来、水道の内側の可航水域を fairway とするとの説⁽¹¹⁾もあり、“fairway or mid-channel”と表現され、航路筋と狭い水道の中流とは同視されていたが、現行規則では“narrow channel or fairway”となった。上記の (2) より、航路筋のほうが狭い水道よりも広い概念であるとし、(g) 項にもその根拠を求めようとするには賛成できない。

2.2.2 (b) 項、(c) 項および (d) 項

(1) (b) 項の統一解釈案⁽¹²⁾では、“a sailing vessel”はあらゆる帆船を指している。従って、大型帆船でも

長さ 20m 未満の船舶と同じように、狭い水道等の内側だけを安全に航行できる船舶—例えば、帆船より小さい動力船であっても—を妨げてはならないことになっている。(b) 項の「内側でなければ安全に航行することができない船舶」と、(c) 項の「内側を航行している船舶」とは、同じカテゴリーの船舶と考えられるが、妨害禁止については、18 条とは異なり、漁ろうに従事している船舶のほうが、(b) 項の船舶よりもその範囲が広がっている。

1972 年規則制定時には、次のような提案があった。

(イ) 狭い水道等の外側を安全に航行できる帆船および長さ 50m 未満の船舶は、狭い水道等の内側を航行している船舶の通航を妨げてはならない。

(ロ) 漁ろうに従事している船舶は、狭い水道等を妨げてはならない。

(ハ) 安全な通航を妨げることの禁止は、明確にすべきである。

このように、狭い水道等における深喫水船の安全な通航については、関心が払われていた。

(2) (b) および (c) 項に、「妨げてはならない」と規定しているが、妨げる (impede) の意味については、適切な説明⁽¹³⁾がなされている。

旧規則 26 条では、「漁ろうに従事している船舶は、他の船舶が使用する航路筋を妨げてはならない。」となっていた。

現行規則では、「船舶の通航」を妨げてはならないとなっている。

妨げるということは、通航船舶に衝突のおそれが、発生することであり、発生 of the period は、規則が適用される始期⁽¹⁴⁾でもある。

昭 52 年法 9 条の「妨げることができることとするものではない」は、「妨げてはならない」と同義で、「避けなければならない」と区別されている。

1972 年規則制定時に、9 条を審議されたとき次のような指摘⁽¹⁵⁾がなされた。

「各委員は、“shall not hamper”, “shall not impede”, “shall keep out of the way of”, “shall avoid” の語句を区別せずに使用しているが、混乱を防ぐために、ひとつの語句に統一して使用するよう決定したほうがよい。」これにたいし、“impede” と “hamper” の差異については、理解できない⁽¹⁶⁾とのほぼ同意がえられ、“impede” に統一された。

「妨げてはならない」と「避けなければならない」についても、上記の指摘からみると、その意味が、明確に区別されているか疑問である。

2.3 10 条

2.3.1 (b) 項

(i) 号の統一解釈案⁽¹⁷⁾として「通航路を使用している船舶は、通航路のなかを、一方の側から他の側へ移動できるが、交通の流れの一般的な方向にたいし、できるだけ小さい角度で移動が行なわれるならば、それは注意深い運航の通則にかない、10 条を遵守することになる。」と述べているが、“using a traffic lane” の “using” は不分明なので、“navigating in or near” にかえる提案があったが否決された。明確を期するには、後者のほうがよいと思われる。

(iii) 号の統一解釈案として、“from the side” の語は “from the either side” の意であると述べているが、邦訳では「側方から」としているのので、「いずれの側からも」と解されるので疑義は生じていない。

2.3.2 (d) 項

改正案⁽¹⁸⁾では、「しかしながら、“pleasure boat (快遊船) や長さ 20m 未満の船舶は、あらゆる場合、沿岸通航帯を使用することができる。」を付加しようとしているが、“pleasure boat” の定義が必ずしも明確でなく、(h) 項および (j) 項との関係に注意する必要がある。

2.3.3 (e) 項

現行規則では、「横断船以外の船舶は……分離帯に入りまたは分離線を横切ってはならない。」となっている。横断船以外の船舶が、分離線を横切るかについては疑義がある。これは横断するところが分離通航帯か通航路か不分明のためである。

改正案⁽¹⁹⁾が提起されたのも、このような点を考慮したものと推察され「横断船または通航路に入り、もし

くは、通航路に出る船舶 (or a vessel joining or leaving a lane) 以外の船舶……」と丁寧な表現に改正しようとしている。

改正案では「横断船」を削除するか、現行規則の「横断船」を「通航路を横断しようとする船舶」に改めることも考えられる。

1972 年規則制定時には、実行可能な限り分離通航帯を使用させるため、分離通航帯が方向をかえ、交叉し、分岐または合流する水域、もしくは、その付近を横断することを禁止し、横断を認める例外的条件は、1972 年規則 10 条 (e) 項 (i), (ii) とほぼ同じであるが、分離帯内で漁ろうに従事する船舶については、通航路を航行している船舶を避ける義務を課すよう提案⁽²⁰⁾された。

2.3.4 新しい項⁽²¹⁾の追加

「分離通航帯において、航行の安全を保持する作業に従事するため操縦性能を制限される船舶は、作業を実施するに必要な範囲で本条を遵守することを免除される。」を k 項とし、「分離通航帯内で海底ケーブルの敷設、保守または引揚げの作業に従事するため操縦性能を制限される船舶は、作業を実施するに必要な範囲で、本条を遵守することを免除される。」を l 項として、それぞれ、新たに追加する。

これらの規定は、分離通航帯内で作業に従事するため操縦性能制限船となるが、そのような状態で分離通航帯内を航行しなければならないことを認めたもので、本条の規定を遵守することができないことは申すまでもない。

2.3.5 その他

- (1) 「IMCO が採択した分離通航方式およびその付近を航行している船舶は、他船との衝突のおそれを解消するため、特に 10 条を遵守しなければならない。1972 年規則のその他の規定も、あらゆる場合に適用され、もし他船との衝突のおそれがあるときは、特に、操船・航行規則が適用される。」と統一解釈案で述べている。
- (2) 10 条の見出しには、“Traffic Separation Scheme” となっているが、1972 年規則案では、“conduct of vessels in or near a traffic separation scheme” となっていた。“Section I” の標題に “conduct of vessels” を入れたために、現行のようになったものと思われる。

2.4 13 条

2.4.1 (a) 項

冒頭の「追い越す船舶は、この章の他の条の規定にかかわらず……」を、「追い越す船舶は第 1 章および第 2 章の規定にかかわらず……」に改正しようとの提案⁽²²⁾である。

現行の 13 条は視野の内にある船舶の航法として適用されてきたが、改正案では、あらゆる視界の状態における船舶の航法にも適用しようとするものである。従って、9 条 (b), (c) および 10 条 (i), (j) において、妨げてはならない船舶が追い越される場合は、追い越す船舶が本条に従って、動作をとらなければならないことを、明確にしようとしている。1972 年規則制定時には、狭い水道等における追越しを規制すべきであるとの意見もでていた。

狭視界時における追越しは、関係船がレーダーを作動していれば、本条による動作をとることができるが、レーダーを所持していない場合は、本条は視認し合っている場合に適用されると解すべきである。

2.5 15 条, 18 条および関連規定

2.5.1 9 条 (b), (c), (d), 10 条 (i), (j) および 18 条 (d)

上記の条文のなかに含まれている “impede” に対する統一解釈案⁽²³⁾では、「他船の通航を妨げてはならない船舶は、実行可能な限り、衝突のおそれを生じさせないように、航行しなければならない。しかしながら、衝突のおそれがあるような状況になったならば、関連する操船・航行規則を履行しなければならない。」とされている。

また、18 条 (d) と他の操船・航行規則に関する統一解釈案⁽²⁴⁾として、「喫水制限船は、横切りまたは行き会いの状態で他船との衝突のおそれがあるときは、動力船としての関連の操船・航行規則を履行しなければならない。28 条の信号を掲揚するときは、緊急の操船のため「機関用意」とし、安全な速力の決定にあたっては、6 条 (a) (iii) と (vi) のことを特に考慮し、18 条 (d) (ii) を遵守しなければならない。」と述べている。

1972 年規則制定時に、「狭い水道等においては、小型船が横切ることを禁止しているが、もし、小型船がこの規定を無視して狭水道をあえて横切るならば、そこには、横切り関係が生じ 15 条が適用される。」との提案⁽²⁵⁾があり、9 条等の関係について論議されたが、「15 条は 9 条に優先する」ことが、大多数の代表により支持された。

しかしながら、これについては、次のような問題点が指摘される。

- (1) 船舶が 9 条 (d) に違反して横切りを続け、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない船舶との間に衝突のおそれを生じ、15 条が適用されると、横切り船が保持船となる。
- (2) 9 条と 15 条とは、特別規則と一般規則の関係にあり、特別規則である 9 条が優先的に適用されるべきである。
- (3) 9 条および 14 条の違反船に対しては、従来 2 条が適用⁽²⁶⁾されてきた。
- (4) 9 条 (b), (c), (d), 10 条 (i), (j) および 14 条のいずれかに違反した船舶に、15 条または 18 条が適用されることは、9 条や 10 条等が遵守されなくなるおそれがある。

15 条が、9 条に優先するとの意見は、(イ) 旧規則 27 条および 29 条は難解であるとの意見があったので、できるだけ steering and sailing rules を適用し、2 条の適用範囲を狭める。(ロ) 原則として一般規則を最初に、その後特別規則、さらに最終段階で 2 条をそれぞれ適用する。との意図によるものか、また、このような jurisprudence が、北欧や発展途上国にあるのだろうか。

9 条と 15 条の関係を明確にするため、15 条に “in free water” または “in the case of an infringement of rule 9” を付加して、適用の条件を明らかにし、9 条を優先させるには、15 条に “subject to the provisions of rule 9” を付加するほうがよいと思われる。

9 条が適用され、これに違反すると 15 条が適用されれば、水道の内側を航行する船舶が避航動作をとらなければならず、時間的余裕も少なく、避航動作の基本原則である 8 条 1 項にももとり、衝突のおそれを解消するためには、必ずしも、有効ではない。

2.6 24 条

2.6.1 (g) 項を小修正のうえ (h) 項とし、(g) 項として次の 1 項⁽²⁷⁾を加える。

引かれている一部水没した船舶または物件、または、これらが同時にひかれているときは、次の燈火または形象物を掲げることを改正案で提案している。

- (1) 幅が 25m 未満ならば、両端の付近に白色全周燈を各 1 箇、ただし「ドラコーン」は前端付近に燈火を掲げる必要がない場合は、免除される。
- (2) 幅が 25m 以上ならば、2 箇の白色全周燈を追加して各隅またはその付近に掲げる。
- (3) 長さが 100m を超えるならば、燈火間の距離が 100m を超えないように、(1) および (2) に規定された燈火の間に、白色全周燈を追加して掲げる。
- (4) 引かれている最後部の船舶または物件の後端付近に、ひし形の形象物 1 箇、もし引かれている船舶または物件の長さが 200m をこえる場合、できるだけ前方の最もよく見えるところに、ひし形の形象物を追加して掲げる。

1972 年規則案には、(1) のドラコーンに関する規定はなく、(3) および (4) の代りに、「引かれている船舶等の長さが 200m 未満のときは、当該船舶または物件の後端に白色の燈火を 1 箇だけ表示する必要がある。」となっていた。このほかに、現行規則 24 条の燈火および形象物を掲げることを規定していた。

2.6.2 (i) 項として、次の 1 項⁽²⁸⁾を加える。

やむを得ない事由により、通常の状態でない航作業に従事している船舶が、本条 (a) または (c) に規定されている燈火を表示できない場合、当該船舶が、遭難している船舶または救助を要する船舶をえい航しているときは、燈火を表示することを要しない。

えい航索を照明することが 36 条で、特に認められているように、引かれている船舶と引いている船舶との関係を示すため、あらゆる可能な手段を講じなければならない。

3. ま と め

- (1) 1972 年規則制定時に、各国から提案された意見のなかには、自国の国内法または地域的協定を国際規則化しようとする提案がみられ、今回の改正もその一環のように思われる。
- (2) 統一解釈をだすことは、規則改正の至難さを示しているが、1972 年規則制定時から、船員に理解し易いことを標ぼうしてきた趣旨からして、規則を改正するほうが、船員への周知がはかれると思われる。
- (3) 喫水制限船の定義を厳格にするとともに、“some privilege”ではなく、“full privilege”を与えるようにするほうが、混乱が少ないように思われる。
- (4) “impede”の語を明確にするために、統一解釈案がだされたが、1972 年規則制定時には、15 条と 9 条の優先順位について、英米およびカナダ等が 9 条の優先を主張した。最終的にはイギリスがその主張を引込めたため、15 条が優先することでまとめられた経緯からしても、“impede”について十分議論がつくされたか疑問である。“shall not impede”と“shall avoid”の定義を明確にする必要があるが、両語句はコインの両面を表現しているようにも思われ、両語句の統一をはかることが緊要であると思われる。

謝辞 この拙論のために資料を提供していただいた日本海難防止協会および日本船長協会の方々並びに庄司和民教授にたいし厚くお礼を申し上げます。

参 考 文 献

- (1) MSC 44/WP. 18, NAV 24/12 Annex 4, NAV 25/WP. 18
統一適用基準は、1972 年規則について条約締約国から質問および意見が提出された場合、最初に航行安全小委員会の作業部会で作業をして、航行安全小委員会、海上安全委員会の審議をへ、さらに総会の決議をへて締約国へ送付される。
- (2) CR/CONF/3 p. 21
- (3) NAV 24/WP. 10 Annex 2
- (4) 「船長」第 78 号 p. 30~31
- (5) CR/CONF/C, 2/SR. 6, CR/CONF/C, 2/SR. 18
ソ連およびベルギー代表は「9 条 (b) (c) の狭い水道等の内側または最深部を航行し、外側端へよれない船舶は、3 条 (h) で定義した喫水制限船に相当するので、28 条の信号を掲揚させるべきである。」との提案をしている。
- (6) Collision at Sea 11 版 p. 497
- (7) NAV 22/5
- (8) CR/CONF/C, 1/SR. 3
- (9) NAV 24/12, NAV 24/WP. 10
- (10) CR/CONF/C, 2/SR. 5
- (11) Collision at Sea 11 版 p. 466~469, 578
国際海上衝突予防法 (山戸) p. 277~279
- (12) NAV 24/12 Annex 4
- (13) 「船長」第 78 号 p. 29
- (14) Collision at Sea 11 版 p. 799
- (15) CR/CONF/C, 2/SR. 5, CR/CONF/C, 2/SR. 4
“The Random House Dictionary of the English Language”によれば、“impede”と“hamper”は同じように解説されている。
- (16) CR/CONF/C, 2/SR. 5
- (17) NAV 24/12 Annex 4
- (18) MSC 44/6 Annex
- (19) NAV 24/12 Annex 4

- (20) CR/CONF/C. 2/SR. 7
- (21) NAV 25/WP. 18, NAV 23/WP. 11, MSC 44/6 Annex
- (22) MSC XLIII/WP. 4
- (23) MSC XLIII/WP. 4 Annex 2
- (24) 同 上, NAV 24/12 Annex 4
- (25) CR/CONF/C, 1/WP. 10
- (26) Collision at Sea 11版 p. 468
海上衝突予防法論（瀬下）p. 330
- (27) MSC 44/6 Annex
- (28) 同 上