海上衝突予防規則における「航行中」の考察

佐 藤 修 臣*

“Underway” on Collision Regulations

Shushin SATOH

Abstract

The meaning of the term “underway” is defined in Collision Regulations and has been interpreted strictly in relation to its definition since it was defined.

So a power-driven vessel, even lying still on the water, is “underway” and a sailing vessel, when hove-to, is “underway”.

I reexamined the leading cases being concerned in interpretation of “underway” and found the following factors exerting an influence upon interpretation of “underway” in the leading cases being established on such an interpretation on “underway”.

1. a vessel lying to was judged her to be “underway” by her appearances showing lights or other elements.

2. a vessel lying to was able to manoeuvre as required by these Rules by using her engines or sails and was not unable to manoeuvre.

3. a vessel lying to was in some motions actually with another vessel approaching her and was not motionless.

In my opinion, upon the facts of leading cases, that interpretation of “underway” depends on definition and would not apply to Steering and Sailing Rules without reserve.

1. は じ め に

海上衝突予防法の目的は、「船舶の遵守すべき航法、表示すべき灯火及び形象物並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」(第1条)にある。

法は、船舶の遵守すべき航法を第2章において規定しているが、船舶及びそのカテゴリーを定義(第3条第1項ないし第8項)において規定して航法の適用の明確化を図っている。

一方、法は、船舶の状態を「航行中」の状態を定義することによって2分して(第3条第9項)、それに基づいて、遵守すべき航法、灯火及び形象物並びに信号について、適用を異にしている。

従って、法目的の達成には、「航行中」がいかなる状態であるかを明確にしなければならない。

確かに、「航行中」とは、船舶がびよう泊(係留浮標又はびよう泊をしている船舶に係留を含む。)をし、陸岸に係留をし、又は乗り揚げていない状態をいう(第3条第9項)、と定義されており、その限度においては明白である。

しかし、それにもかかわらず、「航行中」の解釈について幾多の問題を含み、特に、航法の適用の観点からは、必ずしも論理的に統一されていないのが実状であると考えられる。その一つの例として、Devotion II号事件判決⁽¹⁾

* 正会員 東京商船大学(東京都江東区越中島2-1-6)

が挙げられ、それに伴って、IMO において「航行中」と航法の関連について論議されている⁽²⁾。

本論は、海上衝突予防法（以下、単に「予防法」という。）の航法の適用にあたって、その根本をなすものというべき、「航行中」について判例、学説を検討し、それらの問題点の検討を行い、あわせて、予防法における問題点を考察するものである。

なお、海上衝突予防法は、明治以来、国際海上衝突予防規則（以下、単に「国際規則」又は「規則」という。）に基づいて制定されてきたものであるもので、それに則つとり、考察を進めることにする。

2. 「航行中」の定義と「びよう泊中」

航行中の船舶を、停泊中、陸岸に係留中及び乗揚げ中の船舶に対立せしめた理由は、前者が自由に移動中か又は移動可能な状態であって、必要に応じて適当な運航措置がとれるのに反し、後者は、移動困難な状態にあつて避航措置をとることが困難であるがゆえに、前者に避航義務を負わしめて衝突予防の目的を達成せしめようとするにありとあり⁽³⁾、航行中の船舶は、航行中でない船舶を避航することが船員の常務として要求される。

従って、「航行中」の意義が疑義なく解釈されなければ、規則の目的を達成することはおろか、混乱を生じ、規則の目的に反する結果を生じるおそれもある。

「航行中」(under way) の定義は、1889年、ワシントンにおける国際海事会議(International Marine Conference) においてなされたもので、その経緯について、Smith は、「航行中」なる語の意味は、1863年規則においては定義されなかった為に、この点に関する事件が多かった⁽⁴⁾、と述べており、それ迄は裁判所の判断によつていた。

従って、1889年において、定義がなされた際に、英米の判例が大きな影響力を及ぼしたことは、当然であつた。1889年規則において、「航行中」について次の如く定義された。

A vessel is "under way" within the meaning of these Rules when she is not at anchor, or made fast to the shore or aground. (この定義は現行規則と基本的には変更はない。)

上記定義をするに当って、「びよう泊中」(at anchor, 60年規則までは、「停泊中」の語をわが国では使用していた。)の意味について論議されたが、「びよう泊」という語は、浮標に係留している船舶、船外に投入している石によつて抑止されているものと、一般に理解すべく、特に定義を設ける必要なしと認められ⁽⁵⁾、定義されなかった。

しかるに、「航行中」の定義がなされて以降、その解釈は、主として、定義中にある用語「びよう泊中」との対応においてなされてきた経緯が判例、学説中に見ることができ、その流れは、現在にまで、連綿として生きているといえる。その例は、後述する如く、Griffin⁽⁶⁾、Marsden⁽⁷⁾以下に見ることができる。

次に、「航行中」の定義がなされた時代は、帆船(sailing vessel)が未だ稼働しており、一方、動力船は汽船(steam vessel)であり、ディーゼル船の登場は1910年以降であるので、定義がなされた時代の「航行中」の判例は、帆船及び汽船に関する事件についてのものであることに留意する必要がある。しかも、この時代に形成された学説が、やはり現在においても、「航行中」の定義が本質的に変更されていないこともあり、影響力を失っていないと思われ。

そこで、「航行中」に関する判例、学説について検討する。

「航行中」に関する判例は、端的にいつて、「航行中とは、船舶がびよう泊し、陸岸にけい留し又は乗り揚げしていない状態をいう」(規則第3条i項)という定義から、反射的に、かつ、厳格に解釈を行つてきているといふことができる。

すなわち、海底や陸地等に直接又は間接に抑止されている状態以外は、すべて「航行中」とするものが判例に共通した趣旨である。

Esk 対 Gitana 事件(1869年)において、まさに揚びようせんとしていたE号は、G号が接近して来るのを見て揚びよう作業を中止したが、～、E号は、既に錨によつて抑止されていなかったもので、これは航行中の船舶である⁽⁸⁾、と判決された。

本判決は、まさに、「びよう泊中」との対応において「航行中」についての判断がなされたものである。

しかるに、「びよう泊中」なる用語の解釈が重要であるが、既述の如き経緯もあり、現在においても定義され

ていないが、一方、事実問題として「航行中」についての意義が明らかにされれば、「びよう泊中」の意義も明らかにされるのであるから、「航行中」についての判例、学説から、「びよう泊中」の意義が抽出されるといえる。換言すれば、「びよう泊中」の意義は、判例・学説によって支えられているということが出来る。

従って、「航行中」の意義を、びよう泊及び錨との関連で判例を検索すると、前記E号事件判決にみる如く、錨を用いても、抑止されていなければびよう泊中ではなく、船舶が希望する位置につくため行動をとる補助として投びようする事実は、同船を技術的にびよう泊船にするものではなく、同船はいぜんとして航行中である（The City of Erie 事件, 250 Fed. 259 (1818)）⁽⁹⁾ことになる。それ故、暴風中その錨をはずしてびよう鎖を繰り出して風浪に立って漂泊している汽船は、びよう泊中ではなく（The Faedrelandet 事件, 1894年）⁽¹⁰⁾、航行中である。このことから、シーアンカーにてちちゅうする場合も又航行中である⁽¹¹⁾、ということになる。

3. 「航行中」と対水速力

船舶が「航行中」である状態は、定義、特に、「びよう泊中」との対応からの判例・学説によると、船舶が、直接、間接を問わず、海底を含む陸地にしっかりと抑止されていない状態であることである。

そこで、船舶が「航行中」であるという船舶の運航状態を考察するに、規則中に使用されている語句で、それらに対応するものは、

- (1) proceed (ing) (進行する。第6条、第9条a項、第10条b項i号、第19条b項)
- (2) approaching (接近する。第12条a項、第34条d項、第35条f項)
- (3) making way through the water (対水速力を有する。第26条b項iii号、同条c項iii号、第27条a項iii号、同条b項iii号、同条d項iii号、第35条a項)
- (4) under way stopped and making no way through the water (航行中で、対水速力を有しない。第35条b項)

があり、以上のほかに、(i) navigate (航行する)、(p) overtaking (追い越す)、(y) meeting (行き会う)、(=) crossing (横切る) 及び (o) passing (通航する) が挙げられる。

これらの運航状態のうち(3)及び(4)以外の語句が、船舶が対水速力を有する状態において用いられているか否かについて規則上の解釈で論議の対象となる。

一方、船舶の運航状態には、(1) under way, (2) at anchor, (3) made fast to the shore, (4) aground のほかに、staying, stationary, drifting, lying-to, hove-to 等の用語で表現される停留、漂泊、漂ちゅう、ちちゅう等（以下、「停留等」という。）の状態があることには、議論の余地はないであろう。

ここで、(1)ないし(4)は規則において用いられており、そのうち(2)、(3)及び(4)は、under way の定義から航行中ではなく、停留等は航行中ということになる。しかし、停留等の状態は、対水速力を有しない運航状態を表現する語句であることも一般的には——規則の定義からではなく——議論の余地はないであろう。

そこで、「航行中」の状態は、対水速力の有無といかなる関係にあるかということが、考察されなければならない。

「航行中」と対水速力の有無に関する判例を例示すると次の如くである。

(1) ちちゅうしている帆船 (sailing vessel hove-to) は、航行中であり (Pennsylvania 事件, 1869年)⁽¹²⁾ 左げん開きでちちゅうしている帆船 (sailing vessel hove-to on the port tack) も航行中である (Young Alonzo 対 Rosalie 事件, 1880年)⁽¹³⁾。

(2) 停留している (lying to) 汽船は、航行中の船舶である (Broomfield 事件, 1905年)⁽¹⁴⁾。

又、多数の判例のもとに形成された学説は、次の如くである。

(1) たとえ水中に静止 (lying still in the water) していても航行中であり、漂泊中 (in drifting) の船舶も、同様に航行中である⁽¹⁵⁾。

(2) 漂泊している船舶 (drifting vessel) 又は水中に静止している (holding herself still in the water) 船舶は、もちろん、規則で定義されている如く、技術的に、航行中の船舶である⁽¹⁶⁾。

(3) 全然前進力なき場合も、航行中である⁽¹⁷⁾。

(4) 航行中とは、対水又は対地の速力の有無に関係ない⁽¹⁸⁾。

(5) 航行中とは、行足を有すると然らざるとは問うところでない⁽¹⁹⁾。

(6) 航行中なる用語は、現実に対水速力を有している船舶に適用するごとく制限された意味で時おり用いられるが、これは規則中で用いられる意味ではない⁽²⁰⁾。

以上の判例、学説が示すごとく、対水速力の無い状態、すなわち、停留等については、これを「航行中」であるとするのが、一致した解釈になっている。

4. 航法からみた「航行中」

操船規則及び航法規則（以下、単に「航法」という。）において、第18条で、「各種船舶の責任」を規定している。

同条a項iv号において、「航行中の動力船は、帆船の進路を避けなければならない」と規定しているが、1863年規則以来1960年規則までは、「動力船と帆船とが互に衝突のおそれがある方向に進行する場合」（when a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, 1960年規則第20条a項）に、動力船が帆船の進路を避航すべく規定されていた。

すなわち、「進行する」動力船と帆船との関係で規定されていたが、1972年規則においては、「航行中」の動力船と帆船との関係に変更されており、“under way”なる語が“proceeding”と同意義に使用されていることに注目しなければならない。

一方、わが国においては、“proceeding”は、汽船（現行法の動力船）と帆船の航法において、明治25年法律第5号海上衝突予防法までは、「近寄る」なる語を用いており、「進行する」なる語は、1948年規則に基づく法（昭和28年法律第151号）において採用されたものである。

又、“approaching”なる語は、帆船間の航法において現在も使用されているが、昭和28年に改正されるまでは、「近寄る」なる語を用いており、昭和28年法に至り「接近する」が採用されて現在に至っている。

国際規則においては、“proceeding”は、動力船と帆船の航法では、1960年規則までは、「進行する」、帆機併用の動力船に関する規定では、1929年規則までは、「航行する」、1960年規則までは、「進行する」なる訳語が充てられており、一方、“approaching”は、1929年規則までは、「近寄る」、1948年規則以降は、「接近する」の各訳語が充てられている。

すなわち、国内法においては、昭和28年の改正までは、動力船と帆船の航法において、“proceeding”は“approaching”と同一の訳語を充てており、昭和28年の改正にあたって、“proceeding”は「進行する」、 “approaching”は「接近する」にそれぞれ使い分けられてきた。

しかれば、動力船と帆船の航法において、“proceeding”なる語が“under way”といかなる関係で使用され、解釈されてきたかを検討する必要がある。

Jennie S. Barker 対 Spindrift 事件（1875年）において、蒸汽をあげたまま（with steam）機関を止めて舵柄を固縛して漂泊（lying-to）していた引き船の状態は、規則で意味する proceeding である⁽²¹⁾、と判決された。Marsden は、この判決を引用して、「proceeding とはなにか」で、出航の準備ができていますが、現実には静止している（stationary）動力船は、おそらく、“proceeding”と判断されるだろう⁽²²⁾、と述べると共に、かかる動力船は、“under way”であるとしている⁽²³⁾。すなわち、この場合、“proceeding”は、“under way”と同意義であると主張している。

戸井田は、ちちゅう中の汽船が本条（著者注；汽船と帆船の航法）に所謂進行状態（proceeding）にあるや否や、これを文理上より解釈するときは、若干の疑義を生ずる。進行なる語の意味を厳格に解釈すれば、或る速力を有する場合を指称することになるからである。然れども、行足はなく、単に風潮に漂流せる場合なりといえども、帆船と接近するときは、本条に所謂進行せる場合に属するものと広義に解するのが本則の精神に鑑みて妥当であろう⁽²⁴⁾、と述べ、“proceeding”なる語を“under way”と同義に解釈すべきことを主張している。

横田⁽²⁵⁾、藤崎⁽²⁶⁾、永嶺⁽²⁷⁾、永野⁽²⁸⁾も同様の見解を主張している。

これに対して、瀬下は、汽船が機関を停止し、ちちゅうしている場合、総則の規定（著者注；航行中の定義規定）により、これを「航行中」であるから、帆船の進路を避けなければならないという点について疑問を呈している⁽²⁹⁾。換言すれば、ちちゅうが“under way”に含まれる状態であるということにより、これを“proceeding”

の状態であるということに疑義を呈し、結局、“under way”がすなわち“proceeding”ではないと主張している。

同様な疑義は、浦田等も表明している⁽³⁰⁾。

これら各氏の本条に対する疑義は、当時の国内法が、「帆船と汽船と互に近寄り～」と規定しており、かつまた、本条の適用範囲として、「海上衝突予防法に依り帆船と汽船との衝突を予防するため汽船より帆船の航路を避くべき場合は2船が各進行し来りて互に相寄り衝突の虞ある総ての場合を包含するものとする」⁽³¹⁾判例に因るものではないかと思考される。

以上考察してきたことから、“proceeding”は“under way”と同義に解釈すべきであるとするのが、英米の判例をふまえた通説である。

しかし、一方で、“under way”が直ちに“proceeding”ではないとの少数意見もあることは、わが国の判例を含めて無視できないといえる。

次に、現行規則第19条（視界が制限されている状態における船舶の航法）6項においても、“proceeding”なる語が用いられている。そこで、本項における“proceeding”の用法について考察する。

第19条6項は、Every vessel shall proceed at a safe speed ～と規定しているが、ここでの“proceed”は“under way”であると共に、何がしかの行あしを含んでいる状況であることは明らかであり、少なくとも、対水速力の無い状態ではない。何故ならば、第6条（安全な速力）において、「すべての船舶は、～、常に安全な速力で進行しなければならない」（Every vessel shall at all times proceed at a safe speed ～）し、その時の状況に適した距離で、停止することができるよう進行しなければならない、と規定していることから、“proceed”は対水速力を有する状態であるといえる。

ちなみに、当該規定に相当する1960年第16条a項（船舶は、～、適度の速力で進行しなければならない。Every vessel, ～, shall go at a moderate speed）——明らかに本項の規定とその大意においては相違はない——も、船舶がなにがしかの対水速力を有している状態を予定して規定していることは Marsden が、本項は、機関を停止し、水上に静止している汽船（steamship lying dead in the water, with her engines stopped）には適用されないものと思われる⁽³²⁾、と述べていることからもうかがえよう。

すなわち、本項における“proceed”は、対水速力を有している状態を表わしているということができ“proceed (ing)”が必ずしも“under way”ということはいえない用例であり、汽船と帆船の航法における“proceeding”に関する通説とは異なっていると思考する。

次に、“approaching”なる語について検討する。

“approaching”なる語は1972年規則においては、帆船間の航法として第12条a項において使用されているが、1889年ないし1960年規則においては第17条（前記と同旨の規定）において使用されてきた。

一方、1863年規則における帆船間の航法（第12条）においては、“crossing”なる語が用いられており、“approaching”は、汽船間の速力減少等の規定（第16条）において用いられていた。すなわち、1889年の改正において、“crossing”が“approaching”に改められている。

そこで、“approaching”について、“under way”との関連に視点を置き、判例、学説を考察する。なお、わが国における用語については既述したので省略する。

Smith は、Young Alonzo 対 Rosalie 事件（1880年）の判決を引用して、ちちゅうしている船舶（vessel hove-to）は、第17条に規定する“approaching”であり、また、Lake St. Clair 対 Underwriter 事件（1875年）における上手廻しに失敗して行あしのない船舶も同様に“approaching”の状態にあると主張している⁽³³⁾。

彼の主張は、ちちゅうしている帆船は、「航行中」であり、従って、第17条の規定を履行しなければならない、帆船間の航法においては、“under way”であることが“approaching”であるとするものである。

Griffin⁽³⁴⁾ 及び La Boyteaux⁽³⁵⁾は、The Ada A. Kennedy 事件（1888年）の、ちちゅうしていて、前進行あし及びリーウェイもあった船舶は、いっぱい開きであると思なされた、との判決を引用して、ちちゅうが“approaching”であるとの見解をとっているようである。

Moore も同様に、ちちゅうは“under way”であり、従って、“approaching”であるとしている⁽³⁶⁾。

これに対し、Marsden は、1960年規則第4条（運転不自由船等の灯火等）との関連において、ちちゅうしている船舶は、運転不自由船であると思倣され、進路を避けるべき義務が免除されようとして述べており⁽³⁷⁾、ちちゅう

している船舶は、航行中であるが“approaching”ではないとしている。

また、彼は、1960年規則第23条（速力の減少等）における“on approaching her”（他の船舶に接近した場合）に関連して、1863年規則第16条（速力の減少等）における“when approaching another ship”は、Jesmond 対 Earl of Elgin (1871年) 事件において、「2隻の船舶の継続的な接近がある場合」(when there is a continuous approach of the two ships) にのみ適用されるとの判決⁽³⁸⁾を挙げている⁽³⁹⁾。

一方、わが国の学説は、永野を除いて、ちちゅうしている帆船は、“under way”であり、従って、“approaching”であるとしている。

永野は、ちちゅうしている帆船は特殊な場合であるから、航行中の他の帆船がこれに接近するときは、緊急の処置をとり得る準備を予めしておくことも又必要であると述べ、“under way”が即座に“approaching”であるとする通説とは意見を異にしている⁽⁴⁰⁾。

5. 「航行中」の問題点

以上、「航行中」の意義、解釈について判例、学説を考察してきたが、それらの大勢は次の如くであるといえよう。

先づ、「航行中」の意義が、特に「びよう泊中」との対比で、厳格に解釈されてきたことがわかる。そして、「航行中」がその定義から、論理的に「船舶がびよう泊をし、陸岸に係留し、又は乗り上げていない状態」であることに疑問をはさむ余地はない。

次に、「航行中」とは、対水速力の有無に無関係の状態である。すなわち、船舶が対水速力がなく、漂泊、停留、ちちゅう等の状態にあっても、その船舶は「航行中」であり、従って、その様な状態にある船舶であっても航行中の船舶として、規則を履行すべきである。

しかし、船舶が「航行中」の状態とは、対水速力の有無とは無関係であるという解釈は、大いに、「びよう泊中」との対比でなされた「航行中」の定義に関する判例、学説に影響されたものであって、航法適用上からは、必ずしも十分に論理的に整合性のあるものではないのではないかと疑問がある。

すなわち、“proceeding”及び“approaching”は“under way”であるとする解釈には疑義はないが、“under way”であることが“proceeding”若しくは“approaching”であるとするのは、必ずしも論理的に整合せず、そのことが航法適用上大きな問題となっていることである。

そこで、停留等の状態が、「航行中」であり、航法の適用が要求された判例について検討を加えると、次の諸要件が停留等の状態にある船舶に対して航法を適用すべく作用していると考えられる。

Broomfield 対 Lucania 事件 (1905年)⁽⁴¹⁾において、停留 (lying-to) していたL号に横切り船の航法を適用して、避航義務不履行の判決をなしたが、L号は、晴天の暗夜に正規の航海灯を掲げて停留しており、B号がL号の「航行中」に掲げる航海灯を視認し、それに基づいて針路及び速力の保持等を含む保持船としての義務を履行していたことが判決中で認められており、L号が外観的に「航行中」であることを周囲に宣明していた点がこの判決の結論に大きく作用している。すなわち、同事件でL号側が、停留している船舶に横切り船の航法が適用されないとして主張した Helvetia 号事件とは本件は異なった事案であるとして、その主張を認めていない。

Helvetia 対 Prince Arthur 事件 (1868年)⁽⁴²⁾において、停留していたP号の右げん側から接近したH号との衝突事件で、日中、フォースルとジブを掲げて、ほんの僅かに蒸汽を保持していたにすぎないP号に避航義務の存在を認めず、H号が適切な見張りを維持していたならば、P号がセールを掲げて停留していることが認められたであろうからと、H号に見張り不良に因る衝突責任を課している（両船舶共、汽船の事件である）。

また、Faedrelandet 対 Aspasia 事件 (1894年)⁽⁴³⁾においても、漂泊していたF号（汽船）にA号（帆船）が衝突した事件の判決で、F号が掲げていた2ケの白灯のうちの1ケをA号がげん灯と見間違えたのは、当時の状況からは許されるべきであったとした上で、F号に避航義務不履行の責を負わしている。

上記の如く、外見的に「航行中」であることが明らかな場合と「停留中」であることが明らかな場合とでは、航法の適用が必ずしも同一でないことがわかる。

次に、停留等の状態にある船舶が、汽船の場合、蒸汽が操縦可能な状態であるか否かによって、航法の適用が異なっているか否かについて判例を検討する。

Jennie S. Barker 対 Spindrift 事件 (1875年)⁽⁴⁴⁾において、操縦するに十分な蒸汽を保持したまま停留していた S 号は、“proceeding”であり、“under way”であると判決された。

Rush 事件 (1911年)において、土手に船首を向け機関を用いて川の流に抗して停留している船舶は“under way”であると判決された⁽⁴⁵⁾。

これらの事件は、いずれも機関が操縦可能な状態にあったことがわかる。

一方、Brig Byron 事件 (1879年)において、帆船の進路を避けるのに不十分な程度にしか蒸汽を上げていずに (with not sufficient steam up) 漂泊していた (drifting) 汽船が、“under way”であると判決された事件⁽⁴⁶⁾、及び、前に挙げた Faedrelandet 事件における、F 号が蒸汽が使用できる状態でなかった事例がある (ただし、F 号事件では、F 号が蒸汽を使用できる状態にしておかなかったことも過失の一つであるとしている)。

しかしながら、一般的に、汽船に関係する事件においては、蒸汽が機関操縦に足る状態にあった事件が大勢を占めていることは事実であり、それが、「航行中」の判断及び航法の適用に大きな影響を及ぼしていることは十分に推察される。

このことは、汽船及び動力船と帆船の定義に関連する“under steam”及び“under power”についての諸氏の次の見解からもうかがうことができる。

戸井田は、「汽力を用い居る」(“under steam”)とは、現実にこれを用いている場合のみを意味するものではない。汽力を貯え何時でもこれを利用することができる船舶は、現実にこれを使用中なるとしからざるとにかかわらず、これを“under steam”とみなさるべきであるとしている⁽⁴⁷⁾。

横田は、動力を「用いている」の「用いている」というのは、現実に使用している場合の表現であるのは勿論、「用いること」ができる状態にある場合をも含むことに注意しなければならないと説いている⁽⁴⁸⁾。

Marsden は、“under power”の意味については何も決められていないが、機関が実際に前進又は後進に作動しているか、若しくは、即座に使用できるようになっていることを意味すると云ってよいと主張している⁽⁴⁹⁾。

すなわち、これらの主張は、汽船又は動力船の定義に関するものであり、それらの船舶の航法の適用に関するものではないが、航法適用の前提条件の一である「航行中」に少なからず影響を与えているのである。

一方、衝突が両船共帆船の場合には、停留している帆船は「航行中」であるとする判例、学説を前述したが、それらの判例・学説を検討する。

Smith の停留している帆船は航行中の帆船であるとの主張の基礎の一となっている前記 Young Alonzo 対 Rosalie 事件において、ちちゅう (hove-to) していた Y 号 (左げん開き) は、「航行中」の帆船であると判決されたが、Y 号は、R 号と衝突する前に、操縦可能であり、避航措置をとるべきであったと指摘されており⁽⁵⁰⁾、同様に、Lake St. Clair 対 Underwriter 事件においても、上手廻しをせんとして失敗して舵効を失って行あしのない L 号は、「航行中」の帆船であると判決されたが、U 号との衝突前に、L 号は、避航動作をとることが可能であったと指摘されている⁽⁵¹⁾。

すなわち、帆船がちちゅうしている状態は、衝突のおそれが発生した際に、避航措置をとり得るということが共に指摘されている。

学説は、停留等の状態の帆船は「航行中」であることに重点を置いて解釈しているが、「航行中」であることに疑義はないが、一方で、避航動作をとることが可能な状態であったことを見逃しているといえる。

第三に、停留等の状態の船舶が、静止若しくは停止状態ではない事例が、引用される判例中に多くみられることである。

換言すれば、停留船自身は他船に対して、進行中若しくは接近しているという自覚が無い事例であっても、実際には、他船との間には、その様な運動状態が存在していた事例があることである。

例えば、Pennsylvania 事件 (1969年)⁽⁵²⁾においては、ちちゅうしていた帆船は航行中であるとされ、その判例が「航行中」の解釈に少なからぬ影響を及ぼしているが、実際には 1.5 ノットの行あしを有していたし、同様な判決を生んだ前記 Rosalie 事件 (1880年)⁽⁵³⁾においても、1.5 ノットの行あしを呈していた。更に Broomfield 号事件 (1905年)⁽⁵⁴⁾においても、Lucania 号は、風力 6 の南西の風に因り圧流され、事実上、B 号と横切りの状況を構成していた。

上記の如く、判決文を検討すると、停留等の状態の船舶は、航行中の船舶であるとする「航行中」の定義の解

積に大きな影響力を及ぼし、学説を構成したと認められる判決において、実質的には、それ等の船舶は、運動状態を呈していたのであって、静止してはいなかったことが判明する。

従って、前述の Ada A. Kennedy 事件の如く、その様な運航状態を呈している帆船は、当然、“approaching”であると解釈されることは止むを得ないであろう。

以上、「航行中」についての判例、学説を考察したが、その結果次のことが明白になった。

すなわち、「航行中」の定義の解釈を示した判決の内容を検討すると、単に、船舶が停留等の状態であったばかりではなく、様々な要因を合せ持っており、それらが、停留船に対する航法の適用において、強く作用しているということである。

しかるに、判例の引用等にあたっては、「航行中」という定義の解釈にのみ注目して、両船舶、特に、停留船がいかなる運航状態にあったか、そして、当該事件が、いかなる原因で発生したのかという全般的な検討が十分に行われずに学説が形成された面が窺われ、そのことに因って、航法の適用の面からは論理的な整合性に欠けるという問題点が生じていると考えられる。

更に、このことは慎重な検討を要することではあるが、航法が本質的に停留等の状態にある船舶を予定していない。換言すれば、操縦可能な状態にある船舶を予定しているが、「航行中」の定義及び現行規則の枠内での解釈の限界から、問題点が生じているのではないかと考えられる。

6. お わ り に

本論文は、「航行中」に関する判例・学説が形成された時期における衝突事件を中心に、それらを考察し、「航行中」とはいかなるものとして捉えられてきたか、そして、その捉え方が航法においても同様に適用されてきたが、その捉え方に問題があり、従って、「航行中」に関する判例・学説を単純に航法の適用にあたってスライドさせることには疑義があることを指摘した。

今後は、近時における判例等、今回目を通すことのできなかったそれらを更に検討し、より考察を進めたいと考えている。

参 考 文 献

- (1) L. L. Report 1979年 p. 509
- (2) IMCO MSC/Circ. 320 etc.
- (3) 藤崎道好, 海上衝突予防法論 p. 96, 成山堂, 昭和44年
- (4) Smith, D. W. The Law relating to the Rule of the Road at Sea p. 7, 1910年
- (5) Smith, op. cit. p. 70
- (6) Griffin, J. W. The American Law of Collision, 1949年
- (7) Marsden, The Law of Collision at Sea, 1961年
- (8) Griffin, op. cit. p. 242
- (9) Griffin, op. cit. p. 20
- (10) 8 Asp. M. C. p. 1
- (11) 永嶺忠宜, 船舶の衝突と其責任, p. 4, 集萃社, 大正9年
- (12) 2 Asp. M. C. p. 378
- (13) 4 Asp. M. C. p. 384
- (14) 10 Asp. M. C. p. 194
- (15) Griffin, op. cit. p. 19
- (16) Griffin, op. cit. p. 351
- (17) 永嶺忠宜, 前掲書 p. 3
- (18) 横田利雄, 詳説新海上衝突予防法, p. 19, 海文堂, 昭和32年
- (19) 戸井田悦宏, 国際海上衝突予防規則の研究, p. 37, 海文堂, 昭和11年
- (20) Cockcroft, A. N. and Lameijer, J. N. F., A Guide to the Collision Avoidance Rules, p. 31, 1982年

- (21) 3 Asp. M. C. p. 42
- (22) Marsden, op. cit. p. 557
- (23) Marsden, op. cit. p. 490
- (24) 戸井田悦宏, 前掲書 p. 753
- (25) 横田利雄, 前掲書 p. 159
- (26) 藤崎道好, 前掲書 p. 306
- (27) 永嶺忠宜, 前掲書 p. 231
- (28) 永野馬太郎, 改正国際海上衝突予防規則, p. 231, 海文堂, 昭和10年
- (29) 瀬下清通, 海上衝突予防法論, p. 270, 昭和18年
- (30) 浦田格介, 藤尾正重, 海上衝突予防法の研究, p. 257, 丸善, 大正8年
- (31) 大判, 大3・4・20, 民二, 商事判例集(小町谷, 伊沢) p. 1077, 岩波書店, 昭和9年
- (32) Marsden, op. cit. p. 525
- (33) Smith, op. cit. p. 131
- (34) Griffin, op. cit. p. 407
- (35) La Boyteaux, W. H., The Rules of the Road at Sea, p. 108, 1920年
- (36) Moore, H. S., Rules of the Road at Sea, p. 44, 1900年
- (37) Marsden, op. cit. p. 806
- (38) 1 Asp. M. C. p. 150
- (39) Marsden, op. cit. p. 509
- (40) 永野馬太郎, 前掲書 p. 201
- (41) 10 Asp. M. C. p. 194
- (42) 3 Asp. M. C. p. 43
- (43) 8 Asp. M. C. p. 1
- (44) 3 Asp. M. C. p. 42
- (45) Griffin, op. cit. p. 19
- (46) Moore op. cit. p. 3
- (47) 戸井田悦宏, 前掲書 p. 25
- (48) 横田利雄, 前掲書 p. 17
- (49) Marsden, op. cit. p. 481
- (50) 4 Asp. M. C. p. 384
- (51) 3 Asp. M. C. p. 361
- (52) 2 Asp. M. C. p. 378
- (53) 4 Asp. M. C. p. 384
- (54) 10 Asp. M. C. p. 194

以上のほか, 下記を参考にした。

Sturt, R. H. B., The New Collision Regulations, 1977年

Mankabady, S., Collision at Sea, 1978年

Arzt, F. K., Marine Laws—Navigation and Safety—, 1963年

質 疑 応 答

佐々木幸康(元東京水産大学): Under way から見て, 対水速力はなくして対地速力がある場合には Approaching と解釈できますか。

佐藤修臣: 対水速力, 対地速力の有無のみならず, 関係船舶間に航法を適用するに足る要件及び停留船が航法を履行し得る要件の存在の有無が, “approaching” であり, “proceeding” であると解釈し得るかどうかにかかっていると考えることが必要と考えます。