



37  
318



始



37.

318

上海  
衝突豫防法  
解説

上海衝突豫防法解説 受験者必携

緒言

海上衝突豫防法は萬國公法の一にして世界共同  
 なり故に船舶の大小を問はず苟も航洋船の運行  
 き水上に於ては船舶の乗組人は該法の趣旨に違背す  
 らざるを以て之れが意義を攻究し其精神を覺知する必  
 要あり然るに簡單なる法文のみにては疑義を生し誤解  
 をなすこと少なからず依て著者は原文に就きて聊か定  
 義を攻究の上平易に法文を解説し次ぎに判決例の一斑

正の通則  
 大得7.  
 内交

を掲載し尙ほ卷末に衝突豫防法問答なる一篇を付加し  
 専ら初學者に對し研究の便宜を與へんと欲したるもの  
 なり蓋し船舶の指揮者として重大なる責任を負へるも  
 の本書を熟讀咀嚼し之を實地に活用せば其職責を全ふ  
 し得んこと易々たるべし因て自ら淺識を顧みず此稿を  
 發表せり讀者希くは之を諒せよ

大正三年五月

編者識

### 海上豫防衝突法目次

總則……………一

船燈……………二

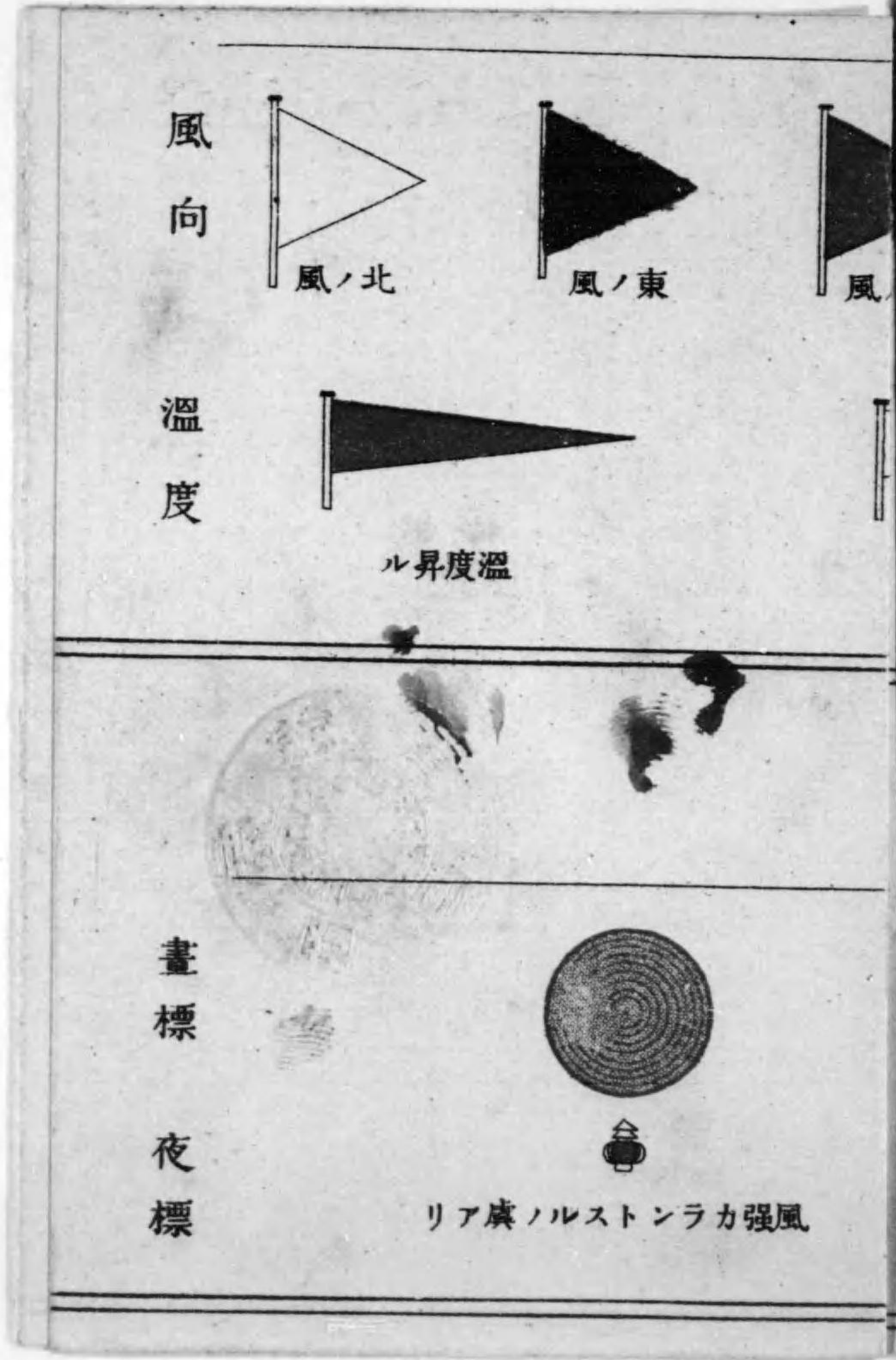
霧中信號……………七九

航方……………九一

航路信號……………一四四

難船信號……………一五八

豫防法問答……………一六五



目次終

總則……………一六五

船燈……………一六六

霧中信號……………一八三

航方……………一九一

風向



風ノ北



風ノ東



風ノ南



風ノ西

天氣



晴



曇



雨

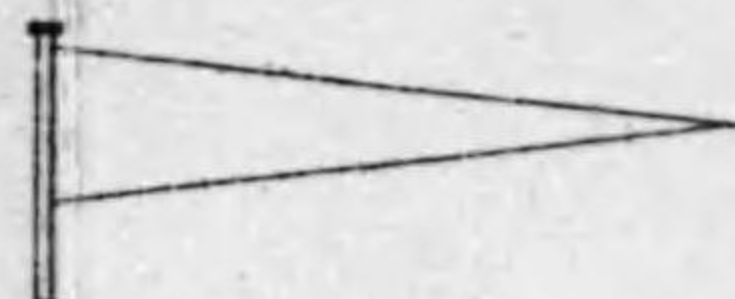


雪

溫度



ル昇度溫



ル降度溫

臨時豫報



霜晚



雨大



水出

標號信報警風暴

ス告豫ナルア虞ノ雨風ニ近附地其ハ標號信報警風暴  
 ス揚掲メ之中間時戒警リヨニ類分ノ記下ハ標號信報警風暴

晝標

夜標



リア虞ノルストンラカ強風



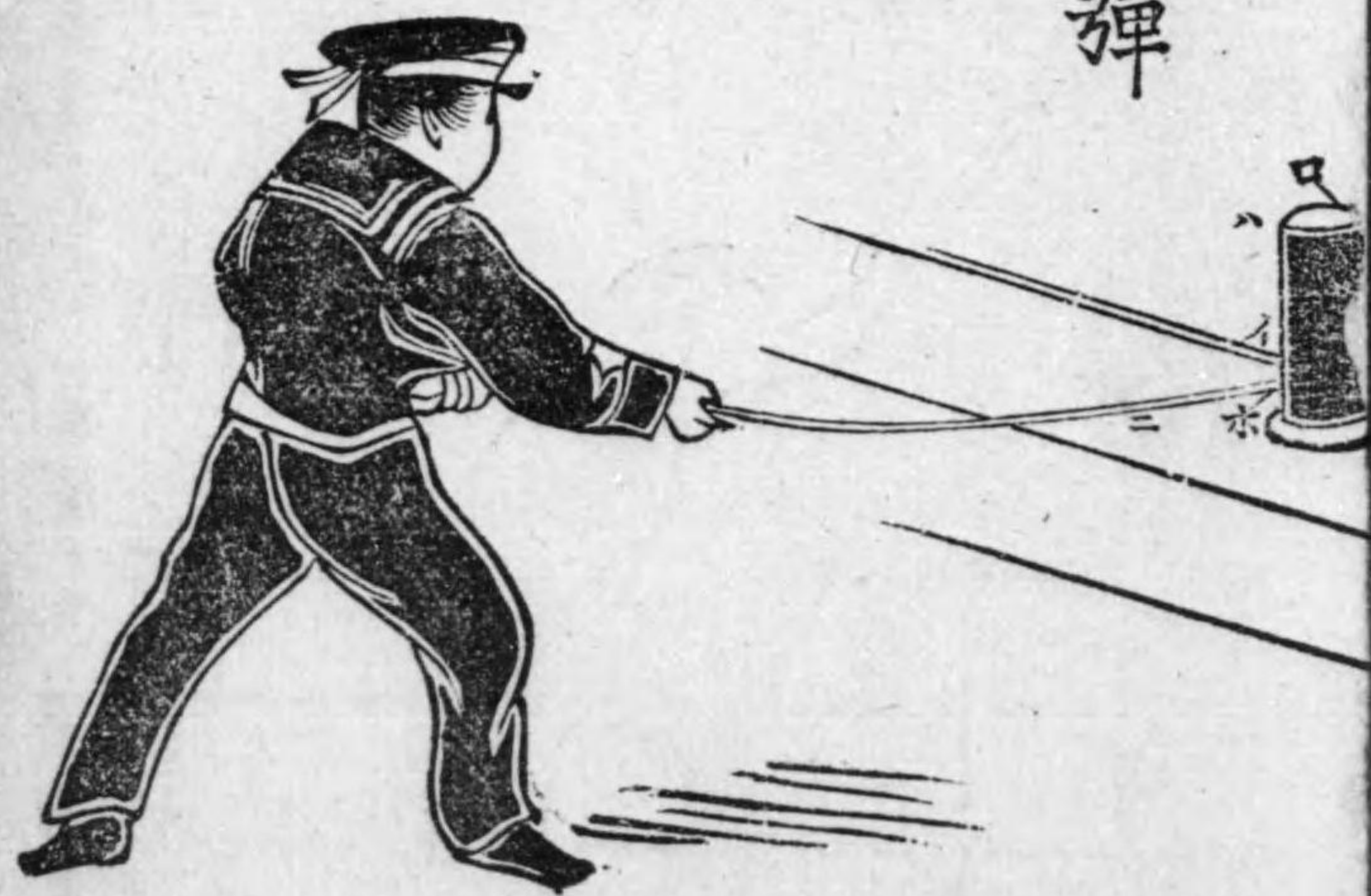
リア虞ノルストンラカ強雨風



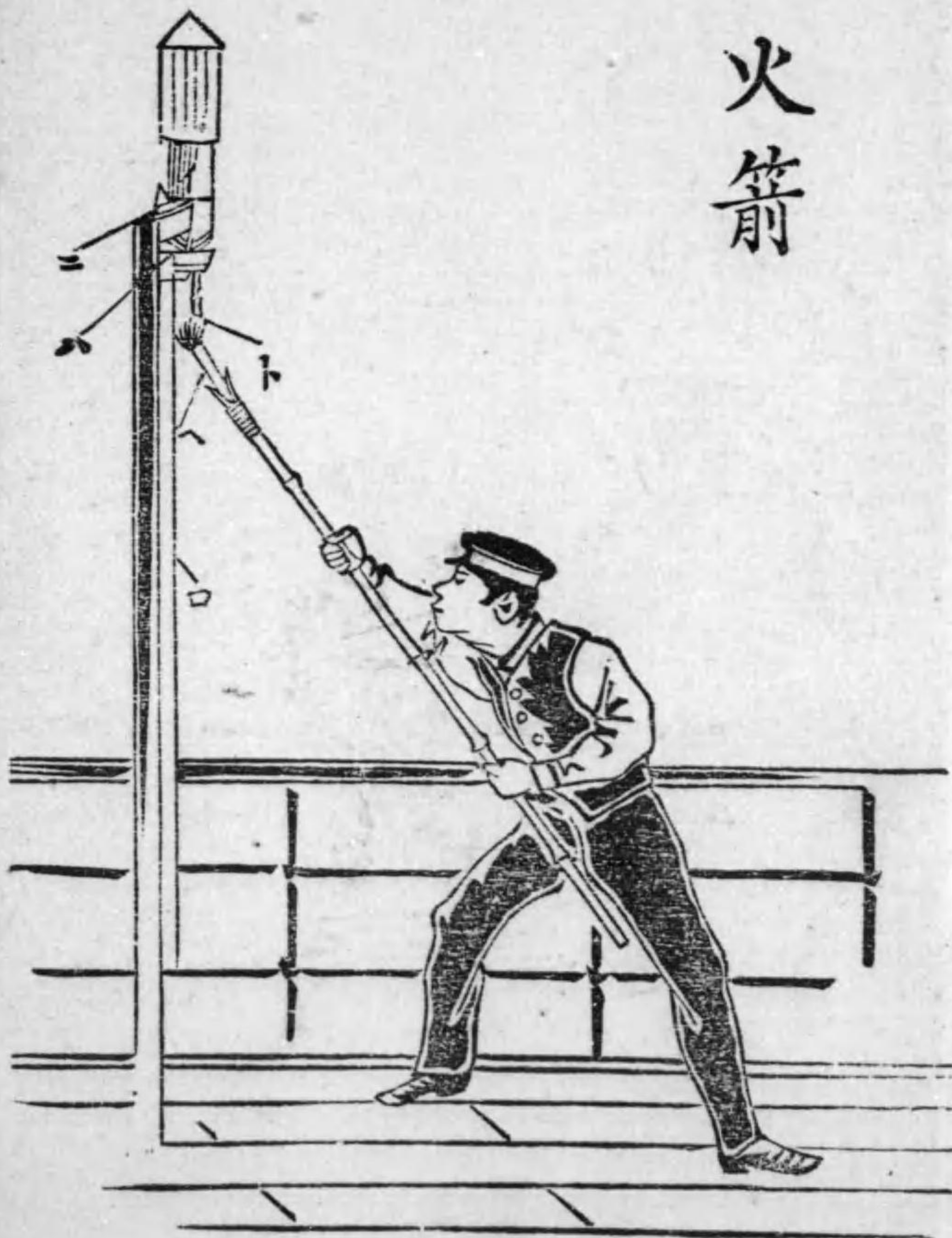
リア虞ノ雨風暴

(1)

榴彈



(2)  
火箭



(3)  
信號焰管





# 海上衝突豫防法

明治廿五年六月法律第五號  
明治三十年七月改正公布

## 總則

本法は海洋と海洋接續の場所とを問はず凡そ航洋船の運行し得べき水上に於ける船舶に適用す

註釋 英國商船條令第四百十九に依れば本法は總て船舶の船長及船主に適用せらるるものにして船長及船主の故意の怠慢に基きたる本法の違反は悪行爲として認定處分さるるものなり又本法を無視し

(4) 救命燭



たる爲め人命財産に及ぼしたる損害は法廷に於て  
 本法を守る能はざりし不測の場合と認めらるるに  
 あらざれば當時船舶に在つて責任の衝に立ちたも  
 のの故意怠慢より生じたるものと認定さるるなり  
 且つ同條令第六百八十條及第七百二條に依り前記  
 の悪行爲は罰金又は入檻の刑に處せられ此處分は  
 人命財産に損害ありしや否やに係はらず且つ衝突  
 を避け得しときと雖執行せられ特に人命に損害を  
 生じたる場合は法廷の認定に依ては故殺犯として  
 處分せらるるものなり  
 本法は外洋のみならず陸岸より三海里以内の領海

港灣河川及内海に適用せらるるも各地方に於て特  
 別規則を設定せば本法は夫れと抵觸する箇條を除  
 外せらるるものなり  
 本法中汽船と雖も帆を以て運轉し汽力  
 を用ひざるときは帆船と看做し汽力を  
 用ふるときは帆を用ふるご用ひざるご  
 の別なく汽船と看做すべし  
 本法中汽船とは凡そ機關の作用に因て  
 運轉する船舶を謂ふ

註釋 本法の汽船なる意義は發動機を使用しつつある帆船及總て發動機使用の汽艇にも及ぶものなるべし

本法中船舶航行中とは碇泊若しくは繫留又は座礁膠沙に非ざる場合を謂ふ

註釋 航行なる字義を知らんと欲せば先づ碇泊なる字義を知らざるべからず左に論ずる處より考ふれば船舶が地に附着することを止むるや否や是を航行中と見做さるべからず

第一 船舶錨を卸しあるとも是れが力によりて留り

居らざる時は航行中なり

第二 汽船錨を取付けざる錨鎖にて繫留する時は運轉自由を得ざる船にして之に碇泊燈を掲ぐるは不當なり

第三 荒天の爲め錨の引ける船舶帆を展開するとも運轉は少しも意の如くならずかゝる時と雖航行と認定され航海燈を掲げざるべからず

第四 脚蹻の帆船は航行中の帆船と認めらる  
(判例一)嘗て『ヨング、エロンゾー』なる帆船が脚蹻中右舷詰開きに航行せる「ロサレー」號との衝突事件に於て高等法院は「ヨング、エロンゾー」に對し

他船の航路を避くべき義務ありと判決せり

(判例二) 一千九百五年汽船「ルーカニヤ」號と同「ブルーム、ヒールド」號との衝突事件に於て「ルーカニヤ」は機關を停止して待潮中舵柄を右舷に偏縛し航海燈を掲示したるを以て本法第十九條に依り横切船と見做され右舷にありし他船を避けざりし廉に依り譴責されたり

(判例三) 一千八百六十九年帆船「イスク」號と同「ギタナ」號との衝突事件に於て「イスク」號は捲錨の際「ギタナ」號接近し來りたるを以て之を中止したるも其効なく同船は「イスク」號の右舷側に接觸し

たり當時「イスク」號は碇泊燈を掲示中なりしにも拘らず高等法院は「イスク」號の錨は最早保持力勿かりしものと認め航行船として審理されたり

船燈

本法中船燈に關して見得こは晴天の暗夜に於て認め得るを謂ふ

第一條 船燈に關する規定は天氣の如何に關せず日没より日出まで必ず遵守すべし此の時間中は本法に定めたる船燈

の外は之に紛れ易き燈を掲ぐへからず

註釋 日没後暫時晴天の爲め又は月夜の爲め掲げざる事は本法を遵守せざる申譯とならず唯衝突等により船燈を失ひ一時止むを得ざる事情明白なれば口實となるべし

「本法に定めたる船燈の外は紛れ易き燈を掲ぐべからず」とあり然れども非常の場合に於て接近する船舶に警戒せしむる爲め綠光或は閃光を發し得べし(第十一條)客室或は賄室等の燈光を甲板上に顯はし接返する船舶を惑はしむる如き事は固く禁ずべし

(判例一) 一千八百七十三年「ブライヴエ、コンシル」の法廷に於ける碇泊船「ラーナキス」號と入港船「バルメル」號との衝突事件に左の如き判決ありたり「ラーナキス」號は碇泊燈を掃除の爲め甲板に下せり而して再び之を其位置に掲げたるときは最早「バルメル」號との衝突を防ぐには其時機遅かりしを見ざりしを以て他船があらざりしと思ふは至當にして之に對し「ラーナキス」號が當時暗黒なるを以て燈火の明瞭を保つため碇泊燈を下だし之を掃除するは至當の義務なりとの申譯は不必要なりと言

第二條

漁船は航行中必ず左の燈を掲ぐ

本法の違反行為が直接衝突の責任を負はざるべきの場合に無燈又は不正燈を掲げしとき衝突したる相手船が無視のときにも應用せらるるものなり然れども其場合には第一燈火ありしと雖他船が之を見ざりしこと第二不正燈を掲示したる爲め他船が之に迷はされざりしことの證明を要す然し衝突の責任は受けるも本法違反の罰は免る能はず蓋し此違反行為が全然衝突に關する責任を免るるや否やを判斷するは或る場合に於ては頗る困難ならん

へし

一 前檣若くは其の前面に於て又は前檣を具へざるごきは本船の前方に於て船體上二十尺より低からざる處に若船幅二十尺を超ゆるときは其の船幅より低からざる處に亮明の白燈一箇を掲ぐべし然れども船體上四十尺以上の處に掲ぐるを要せず此の燈は

常に不同なき光を發して鉞盤の二十  
 點間を照すべく製造し其射光を左右  
 舷外へ十點間づゝ即ち船の正首より  
 各舷正横後の二點まで及ぶべき様に  
 装置し且少くも五海里の距離より見  
 得べきものを用ふべし

二 右舷に綠燈を掲ぐべし此の燈は常  
 に不同なき光を發して鉞盤の十點間

を照らすべく製造し其射光を船の正  
 首より左舷正横後の二點まで及ぶべ  
 き様に装置し且少くも二海里の距離  
 より見得べきものを用ふべし

三 左舷に紅燈を掲ぐべし此の燈は常  
 に不同なき光を發して鉞盤の十點間  
 を照すべく製造し其射光を船の正首  
 より左舷正横後の二點まで及ぶべき

様に装置し且少くも二海里の距離より見得べきものを用ふべし

註釋 本條第二項及第三項には兩舷燈をして其射光を船の正首より正横後二點まで及ぶべき様に装置し云々とあり別に一定の位置を指令せず

(判例) 嘗て「チラザー」と稱するブリツグ夜間右舷開きに航行の際荒天に會し兩舷燈を船の前方より船尾の附近に移せり然るに是位置に於て兩舷燈とも照すべき規定より一點半を減せり是れが爲め左舷開きの船と衝突し自分の過失となれり

四 本條第二項第三項の舷燈には其の燈より前に少くも三尺突出したる隔板を其の燈の内側に装置し右舷の緑光は左舷にある船より左舷の紅光は右舷にある船より見得ざる様に爲すべし

註釋 隔板を以て舷燈の交斜を防ぐ精細なる方法は未だ規定なし唯商船司檢局の内規には燭心の内縁或は電絲より隔板の前端の外縁に迄引きたる線を



して船の龍骨線と併行なるべく様舷燈を隔遮すべしとあり此方法によれば兩舷燈をして船首より若干の距離に於て互に交斜すること二度乃至四度あるべし故に他船我が正首にあらすして少しく右舷或は左舷に偏する時と雖尙は我が兩舷燈を見得べし又同局に於て燭心或は電燈の絲の幅は船の首尾線と直角に測りて一時乃至二時と決定せり且つ線燈の視光力をして燭心を高め以て紅燈の視光力と權衝せしめ尙は橋頭燈の光力をして兩舷燈の視光力を減殺する如く過度に強からしめざることを決定せり

五 汽船航行中は本條第一項に規定したる白燈の外に同種の白燈一箇を増

掲するを得但し此の場合に於ては其兩燈を龍骨線上前後に隔て其の前燈を後燈より少くも十五尺下方に掲げ前後の距離は上下の距離よりも多きを要す

註釋 此増掲燈は接近する汽船の方向を確定し得る便宜を與ふるものにして海上平穩なる時眞向に來

る漁船は檣燈の垂直下に此燈を表はすべし然れども船体傾斜する時は檣燈と垂直にあらざるべし此時は両舷燈又傾斜の度を示す故惑を生ずる患なし増掲燈を以て挖船の白燈と見誤るべからず如何となれば挖船白燈二個を増掲燈の如くに十五尺を隔て掲げ眞向に来る時は如何して是を區別すべきや蓋し挖船は白燈二個を上下に少くも六尺を隔て連掲すべしとあるゆゑ十五尺を隔て得べし(第三條)總て各船舶は本條を遵守すべし然かれども萬一違反することあるも衝突の場合に於いて是れが災害の原因とならざることを證明し得れば衝突に付いて罪を蒙むることなし

て罪を蒙むることなし

(判例一) 千八百九十一年に於て「デユク、オフ、バクリウチ」なる帆船一漁船と衝突の場合に於て帆船の「フォスル」の下邊が動搖によりて脹満し是が爲め時々綠燈を隠蔽して殆んど正首に接近し來る漁船をして見ざらしめたるは事實なりし然れども漁船は帆船の正首より一點半の方向に來りし事明白に證明されたるを以て此反則は衝突に關し罪なし

(判例二) 「ファアネ、エム、カビル」なる船舶衝突の場合に於て隔板の長さ三尺より短しと雖此違反は衝突を招きし基因とならざるを以て過失とならず

## 第三條

汽船他船を引きて航行するときは、  
 両舷燈を掲ぐるの外に白燈二箇を上  
 下に少くも六尺を隔て連掲すべし。此白  
 燈は第二條第一項の白燈と同一の構造  
 にして且同一の場所に掲ぐるを要す。然  
 れども二艘以上を引きて航行するとき  
 は其の引きたる船の船尾と最後に引か  
 る、船の船尾との距離六百尺以上の場

合に於ては右二箇の白燈より上方若は  
 下方六尺の處に尙同種の白燈一箇を増  
 掲すべし。  
 本條の引船は引かる、船舶の操舵目標  
 として烟突若くは後檣の後面へ小形の  
 白燈一箇を掲ぐるを得但し此の白燈は  
 本船眞横より前面に見得ざる様に爲す  
 を要す。

註釋 一般に舵船と挽るる船は合體して一船舶と見  
 做され其運航力は舵船に其支配力は挽るる船にあ  
 るを以て舵船の不注意怠慢に對しては挽るる船は  
 其責を負はざる可らず故に挽るる船舶は舵船が豫  
 防法を守り成規の燈を掲ぐるや否やに注意を要す  
 然れども舵船が解船等を曳く場合には運航力と共  
 に支配力も舵船にあるを以て解船の燈火に對し注  
 意を拂ひ其怠慢過失に對しては曳船が責任を負擔  
 すべきものなり

(判例一) 一千八百七十九年帆船「ベーシス」號と「マ  
 ーレ、ハウシスウエル」號との衝突事件に於て「ベ

シス」號は「カッタ」形の水先船を曳き航行の際水  
 船は壹個の白燈を檣上に掲示し居たる爲め豫防法  
 違反として「マーレ」ハウシスウエル」號の勝利に歸  
 せり其理由たる此違反行為は明かに相手船を迷は  
 しめたるものにして乃ち「ベーシス」號の不注意不  
 監督と認められたり

(判例二) 嘗て或る舵船が捲錨中の船舶を曳きつつあ  
 るとき成規の航海燈を表示したる爲め他船に衝突  
 されたり此審判には大に議論を生じたりと言ふ舵  
 船は未だ運航中にあらざるを以て宜しく碇泊燈を  
 掲ぐべきものなりと然るに反對者は言ふ捲錨中の

船舶を曳きつつあるときは多少の運航力あるを以て航海燈を掲ぐるは至當の措置なりと要するに是等は事實問題にして一概に論定し得べからざるものならん

第四條 事變の爲め運轉自由を得ざる船舶

船舶は夜間にありては第二條第一項に規定したる白燈と同一の高さに於て最見得易き處に(汽船なれば其白燈の代りに二箇の紅燈を上下に少くも六尺を隔て

連掲すべし此紅燈は周回少くも二海里の距離より見得べきものたるを要す又晝間にありては最も見得べき處に直徑二尺の黒球若くは黒色の形象二箇を上下に少くも六尺を隔て連掲すべし

註釋 運轉自由を得ざる船舶とは一時機關の止り或は舵索の切れたる場合にして救助を要する難船にあらす是信號には汽船と帆船の區別なし故に是信號を認る時は力めて避る事最も肝要なり

運轉自由を得ざる信號をなすに當ては眞に然るや否やを決定すること最も急務なり妄りに此信號を發し却て危害を招く例少なからず  
 錨を有せざる錨鎖にて繋る汽船點火し居る時は運轉自由を得ざる船なる故本條の信號を表すべし  
 (判例一) 一千八百九十三年高等法院に於て汽船「ビ  
 ー、カラント」號が事變の爲め運轉自由を得ざる二  
 個の紅燈を掲示したるは不當なりと裁定されたり  
 其事情左の如し  
 同船の高壓汽筒の「バルブ」に於ける「スライド」内  
 の母螺止が緩るみし折恰も本船の所在は「バルブ」

瀬の附近なりしを以て其修理の爲め機關を停止せ  
 ず高低汽筒の「スライド」は手にて動かしたつ四五  
 海里の速力を繼續中他船と衝突を生じたり此際紅  
 燈を掲げしは不當にして衝突の責任は「ビー、カラ  
 ント」が負ふべきものとなりたり但し斯の如き状  
 態は未だ以て運轉自由を得ざるものとは認め難き  
 に依る  
 (判例二) 一千八百九十五年帆船「アスパシヤ」と汽船  
 「ファド」「ランデット」號との衝突事件に於て高等  
 法院は後者が本條規定の紅燈を表示せざるを以て  
 過失なりと決定したり

「アアド、ランデット」號は「ゲートランド」の南東四海里に假泊中暴風に會したるを以て錨を外し單に錨鎖に依りて風向に船首を立たしめ蹀躞の際碇泊燈を「フオール」ステに他の一個を旗竿に掲示し居たるに汽船「アスパシヤ」は南々東に向ひ前進力を有しつつ右の碇泊燈を見過りて横切線の檣燈と綠燈と思ひ遂に衝突したるが此時「フアド、ランド」號は第一本船を操縦し得べき汽力を保存しあらざりしと第二斯る狀況に本船を置きながら本條の燈火を表示せざりしとに依り責罰せられたり本條の黒球を掲ぐるは船舶の運航中に限り膠坐の場

合に適用せざるも本法第十一條には晝間膠坐の船舶に對しては何等規定しあらず  
 總積量四十噸未滿の汽艇及二十噸未滿の帆船及櫓櫓を以て運轉する船は本法第七條に依り又漁船は同第九條に依り本條の紅燈を掲ぐるに及ばずと雖晝間に於ける信號は除外しあらざることを忘るべからず  
 海底電信線の布設又は引揚に従事する船舶は夜間にありては第二條第一項に規定したる白燈の位置に於て(汽船なれ

ば其白燈の代りに三箇の燈を上下に少  
 くも六尺づゝを隔て連掲すべし  
 但し此の燈三箇の内上下の二箇は紅色  
 中央の一箇は白色にして周回少くも二  
 海里の距離より見得べきものたるを要  
 す又晝間にありては最も見易き處に直  
 徑二尺以上の形象三箇を上下に少くも  
 六尺づゝを隔て連掲し其上下の二箇は

紅色球形を用ひ中央の一箇は白色豎菱  
 形を用ふべし本條の船舶全く運行せざ  
 るごきは舷燈を掲ぐべからず然れども  
 運行するときは必ず之を掲ぐべし  
 本條規定の燈及び形象は連轉自由を得  
 ずして他船の航路を避くる能はざるの  
 信號を認むべし  
 本條の信號は難船信號を混同すべから



ず難船信號は第三十一條に於て之を規定す

第五條 航行中の帆船及び他船に引かれて運行する船舶は第二條第二項第三項の舷燈のみを掲ぐべし決して同條第一項の白燈を掲ぐべからず

註釋 帆船は最も廣き處に舷燈の裝置を要し且つ帆或は索の爲に射光の隠蔽されざらん事を希望す屢々舳の方に舷燈を移して危険を招きし例少なからず

引るゝ汽船は帆船と同様なる舷燈のみを掲げ霧等に會せば號角を鳴らすべし(第十五條)

茲に一汽船あり挖船に引かると雖も自己の汽力によりて進航し必要なる場合のみ挖船の補助を仰ぐ時檣燈を下すべきかの問題あり然るに引かるゝと云ふ語句中に挖船は必ず被挽船に對し自己の本分を盡すことを含有し且つ増掲燈を掲げて動作の自由ならざることを示す故引るゝ船汽船に非ず故に檣燈を下す事を要すとあり論者或は是引かるゝ船船と言ふ語句を以て意味する處頗る狭小なりとす如何となれば挖船充分なる汽力を有せず單に挽

る、漁船の漁力を助る場合あればなり  
 帆船が投錨中に曳かれんとする際は未だ他船に引  
 かれて運行する船舶にあらざるを以て碇泊燈を掲  
 ぐべし又挖船か他船を曳き且つ自ら操縦の目的を  
 以て他船に密著横附しありたる場合は事實運行力  
 を有せざるときと雖本法第三條の燈を表示すべき  
 ものなり

第六條 小形船航行中天氣の模様により

緑紅の二舷燈を掲置き難きときは何時  
 にも使用し得べき様に點火して之を

手近に備へ置き他船の我船に近寄り來  
 るか又は我船の他船に近寄り行くときは  
 は衝突を防ぐに充分なる時間を見定め  
 て其の舷燈を他船より最も見易き様に  
 各舷に表示すべし但し此の時綠光は左  
 舷より紅光は右舷より見得ず且成るべ  
 く各舷正横後の二點より後方へ見得ざ  
 る様に爲すを要す此の緑紅の各燈を間

違ひなく容易に取扱ふ爲め緑燈は綠色  
紅燈は紅色にて外面を塗り且適當の隔  
板を備置くべし

註釋 小形船とは如何なる種類を言ふものなるか判  
然せず然れども恐らくは次條の船舶に適用さるゝ  
ならん且つ隔板は如何なる形狀に作るべきか明瞭  
ならず

判例 二百三十九噸の「テルザ」と稱するブリツグは  
荒天に會し隔板を船尾に移し舷燈を同處に据へた  
る事を審判廷にて正當となせり之に依れば荒天に

際し舷燈を前方に表示し難き船舶は又小形船と見  
做して可ならん

第七條 總積量四十噸未満の汽船總積量  
二十噸未満の帆船及び櫓權を以て運轉  
する航行中は必ずしも第二條第一項  
第二項第三項に規定したる燈を掲ぐる  
を要せず然れども若之を掲げざるとき  
は必ず左の規定に依るべし  
一 四十噸未満の汽船

甲 船の前部又は烟突若くは其前面

に於て舷縁上九尺より低からず且最も見得易き處に第二條第一項に規定したる構造装置にして少くも二海里の距離より見得べき白燈一箇を掲ぐべし

乙

第二條第二項第三項に規定したる構造装置にして少くも一海里の

距離より見得べき緑紅の二舷燈を掲ぐるか又は船首より各舷正横後の二點まで右舷は綠色左舷は紅色の射光を及すべく製造したる両色の燈一箇を掲ぐべし此の燈は白燈より少くも三尺下方に掲ぐるを要す

二 汽艇は第一項甲の白燈を舷縁上九尺の處より下方に掲ぐるを得然れど

も其白燈は乙の両色燈より高きを要す

三 二十噸未満の帆船を用ふるに櫓を用ふるに拘らず一面は緑色一面は紅色の玻璃を用ひたる燈籠一箇を手近かに備置き他船の我船に近寄り來るか又は我船の他船に近寄り行くときは衝突を防ぐに充分なる見定め

めて之を表示すべし但し此の時緑光は左舷より紅光は右舷より見得ざる様に爲すを要す

四 櫓を以て運轉する船は櫓を用ふるに帆を用ふるに拘はらず白色の燈籠一箇を手近かに備置き衝突を防ぐに充分なる時間を見定めて臨時に之を表示すべし

本條の諸船は第四條第一項及第十一條

末項の燈を掲ぐるに及ばず

註釋 本條第四項の船が白色の燈籠を表示するとき  
は停止の位置にありて他船が本船を避くべきもの  
と心得ざるべからず

檣を有せず且つ之を立つべき餘積を有せざる如き  
小形の端艇にして所謂遊び船なるものは本條の規  
定に含まるるや否疑問に屬す

第八條 水先船水先業務の爲め其の營業  
所にあるときは他船に要する燈を表示

せず周回より見得べき白燈一箇を檣頭  
に掲げ且十五分時を超ゆる短時の間  
隙を以て閃火一個若は數個を發すべし  
水先船には點火したる舷燈を用意し置  
き他船の我船に近寄り來るか又は我船  
の他船に近寄り行くときは我船の進行  
する方向を示す爲め短時の間隙を以て  
之を表示すべし但し此の時綠光は左舷

より紅光は右燈より見得ざる様に爲す  
 を要す  
 水先人を要招する船舶へ直付けすべき  
 水先船は白燈を檣頭に掲ぐる代りに隨  
 時之を表示し又前項の舷燈の代りに一  
 面は綠色一面は紅色の玻璃を用ひたる  
 燈籠一個を手近かに備置き前項の規定  
 に依り之を使用するを得

免許水先人の事務に專用する水先汽船  
 水先業務の爲め其の營業所にありて碇  
 泊せざるごきは第一項の規定に依り水  
 先船に要する燈及閃火の外に檣燈の下  
 方八尺の所に周回少くも二海里の距離  
 より見得べき紅燈一個を増掲し且航行  
 中の船舶に要する舷燈を掲ぐべし  
 前項の水先汽船水先業務の爲め其の營

業所にありて碇泊するときは第一頂の  
 規定に依り水先船に要する燈及び閃火  
 の外に前項の規定に依り紅燈を増掲す  
 べし但し舷燈を掲ぐべからず  
 水先船其營業所にあるも水先業務に従  
 事せざるときは其積量に相當する他船  
 と同様の燈を掲ぐべし

註釋 本條第一項に水先船水先營業の爲め其營業所

第九條 漁船は航行中特に本條に規定し

にあるときは他船に要する燈を表示せすとあるは  
 第十條の船尾燈をも水先船には掲ぐるに及ばずと  
 見做して可ならん  
 本條第四項に免許水先人の業務に専用する水先汽  
 船とあるは或る水先區域の港務局等より特に免許  
 を受たる水先人が専ら使用する汽船ならん  
 水先船他船に曳かる時は營業區域内と雖檣燈を  
 掲ぐるに及ばず唯舷燈のみを表示すべし  
 本條第一項の白燈には距離を定めあらず他の檣燈  
 と同一に見做して可ならん



ある場合を除く外其積量に相當する航行中の船舶に對して規定したる燈を掲ぐるか又は之を表示すべし

一 無甲板船即ち全部張詰めたる甲板に因りて海水の浸入を防がざる船夜間漁業に従事するに當り其の放出する漁具の端と本船との水平上の距離が百五十尺以内なるときは周回より

49

見得べき白燈一個を掲ぐべし  
 無甲板船夜間漁業に従事するに當り  
 其の放出する漁具の端と本船との水  
 平上の距離が百五十尺を超ゆるときは  
 周回より見得べき白燈一個を掲げ  
 且我船の他船に近寄り行くとき又は  
 他船の我船に近寄り來るときは其白  
 燈の下方に少くも三尺を隔て且漁具

の結著したる方向に於て水平上少くも五尺を隔て白燈一個を増表すべし

二 第一に規定したる無甲板船を除く

外の流し網を用ゐて漁業に従事する船舶は網の全部又は一部水中に投下しある間は最も見得易き所に白燈二箇を掲ぐべし此兩燈は上下の距離六尺より少からず十五尺より多からず

且龍骨線にて測りたる前後の距離五尺より少からず十尺より多からざる様其の一燈を他燈の下方に装置し其の下燈は網の方向に掲ぐべし此の兩燈は周回少くも三海里の距離より見得べきものたるを要す

總積量二十噸未満の帆走漁船は地中海及び日本國並韓國の沿海に於ては

必しも兩燈中其の下燈を掲ぐるを要せず然れども之を掲げざる時は他船の我船に近寄り來るか又は我船の他船に近寄り行くとき少くも一海里の距離より見得べき白燈一個を同一の位置網又は漁具の方向に於てに表示すべし

三 第一に規定したる無甲板船を除く

外延繩を用ゐて漁業に従事するに當り延繩を結著し又は之を曳入るゝ船舶にして碇泊せず又は第八條に依り停留せざるものは流し網を用ゐて漁業に従事する船舶と同一の燈を掲ぐべし其延繩を延べ又は曳繩を用うるものは其船の種類に應じ航行中の汽船又は帆船に對して規定したる燈を

掲ぐべし  
 總積量二十噸未満の帆走漁船は地中海及日本國並韓國の沿海に於ては必しも兩燈中其下燈を掲ぐるを要せず然れども之を掲げざるときは他船の我船に近寄り來るか又は我船の他船に近寄り行くこき少くも一海里の距離より見得べき白燈一個を同一の位

置(釣繩)の方向に於てに表示すべし  
 四 打たせ網總て海底に漁具を曳くものを含むすを用ゐて漁業に従事する船舶は左の規定に依るべし  
 甲 汽船は第二條第一項に規定したる白燈の位置に三色の燈籠一個を掲げ尙其の下方六尺より少からず十二尺より多からざる所に白色の

燈籠一個を増掲すべし此の三色燈  
 は船の正首より左右各二點までは  
 白色其れより各舷正横後の二點ま  
 で右舷は綠色左舷は紅色の射光を  
 及すべく製造し且装置するを要し  
 白燈又は常に不同なく亮明の光を  
 發して周回を照すべく製造したる  
 ものたるを要す

## 乙

帆船は常に不同なく亮明の光を  
 發して周回を照すべく製造したる  
 白色の燈籠一個を掲げ且他船の我  
 船に近寄り來るか又は我船の他船  
 に近寄り行くときは衝突を防ぐに  
 充分なる時間を見定め最も見得易  
 き所に白色の閃火又は炬火一個を  
 表示すべし

甲及乙に規定したる諸燈は少くも  
二海里の距離より見得べきものた  
るを要す

## 五

桁網を用ゐて杜蠣採取に従事する  
船舶其の他桁網を用ゐて漁業に従事  
する船舶は打たせ網を用ゐて漁業に  
従事する船舶と同一の燈を掲げ及之  
を表示すべし

## 六

漁船は本條に規定したる燈を掲げ  
及之を表示する外何時にても閃火を  
用ゐる且漁業用の燈火を用うるを得

## 七

長さ百五十尺未満の漁船碇泊中は  
周回少くも一海里の距離より見得べ  
き白燈一箇を掲ぐへし

長さ百五十尺以上の漁船碇泊中は周  
回少くも一海里の距離より見得へき

白燈一箇を掲げ且第十一條に規定したる白燈一箇を増掲すへし  
 長さ百五十尺未満なる三百五十尺以上なるを問は 碇泊中の漁船漁網  
 其の他の漁具を結著したるときは他  
 船の我船に近寄り來るとき碇泊燈の  
 下方少くも三尺を隔て且漁船其他の  
 漁具の方向に於て水平上少くも五尺

を隔て白燈一箇を増表すへし  
 八 漁船漁業に従事中漁具の岩礁其の  
 他障碍物纏著したる爲め停留する  
 きは晝間にありては第十に規定する  
 晝間信號を引下し夜間にありては碇  
 泊船と同一の燈を表示し又霧中降雪  
 其の他暴雨中は碇泊船に對して規定  
 したる霧中信號をなすべし(第十五條

第四項及末項參照)

## 九

霧中降雪其他暴雨中流し網打たせ  
 網桁網又は延繩を用ゐて漁業に従事  
 する總積量二十噸以上の船舶は汽船  
 にありては汽笛若は汽角帆船にあり  
 ては號角を用ゐ一分時より多からざ  
 る間隙を以て一聲を發し之に續きて  
 號鐘を鳴らすべし總積量二十噸未滿

## 十

の漁船は必しも此の信號を爲すを要  
 せず然れども之を爲さざるときは一  
 分時より多からざる間隙を以て適宜  
 他の有效なる音響信號を爲すべし  
 網延繩又は打たせ網を用ゐて漁業  
 に従事する船舶航行中晝間にありて  
 は最も見得易き所に籃其他の信號を  
 掲げ近寄來る他船に其の漁業中なる



ことを表示すべし若し碇泊中の船舶  
 漁具を投下せるときは他船の近寄り  
 来りたるさき同様の信號を他船の航  
 過し得る舷側に於て表示すべし  
 本條に依り特に規定したる燈を掲げ  
 又之を表示するを要する船舶は第四  
 條第一項及第十一條末項の燈を掲ぐ  
 るに及ばず

註釋 本條第一及二號の下方に裝置する白燈の目的  
 は他船をして漁具の放出する方向を知らしめ漁船  
 を避るに便ならしむるにあり第二號の流し網は原  
 名「ドリフマネット」と稱し鯡鯖類を漁する爲め海  
 中に曳綱するものなり  
 本條第三號の延繩を用ゐて漁業に従事するとある  
 は長さ大綱に數多の釣針を有する小索を結着し凡  
 そ三四十尋毎に小錨を付し以て海底に沈めたるも  
 のにして大口魚釣等に使用す原名「ラインフィシ  
 ング」と稱す

本條第四號の打たせ網は原名「トロラール」ども稱し汽力又は帆力にて袋の如き網を海底に曳くものにして四五十噸の汽船を使用し大仕掛のものなり本條第五號の桁網は下部に桁の如きものを付し方形にして打たせ網の如く海底を曳き行き牡蠣類を採取するものならん原名「ドレツヂネット」と稱す本條第四項に規定せられたる燈火を表示する場合は漁船なると帆船なるとを問はず總て静止の狀態にあるときを意味すと雖漁業中潮流の關係等より自己の防衛上全然静止し難き場合あり是を以て本條は静止なる意味を嚴格に解釋せざるなり例へば

帆船が「トロラール」に従事し四分の一海里の速力を有するときと雖本條の白燈を表示し得べく普通帆船は之を避けざる可らず又「スチーム」「トロラール」は漁業に従事中多少の速力を有すと雖本條の白燈を表示するを至當となせり然れども本船の操縦に必要な速力以上に航走すること許さず若し以上の速力にて航走せば普通漁船と同様ならざる可らず而して二海里の速力と四海里の實航力を有するときは最早操縦に必要以上の速力と認められ本條の解釋する静止にはあらざるなり

又一般に「スチーム、トロラル」は漁業に従事中と雖多少の操縦力を有するを以て普通の帆船に對しては其航路を避くべしとあり

(判例) 一千九百八年「ライバ」事件に於て高等法院は「スチームトロラル」が網を曳き上げ漁獲物を仕末し再び網を投入するまでは本條の燈火を下すに及ばず然れども網を投入する以前に其漁場を變せんとして進行するときは當然航海燈を掲ぐべきものとせり

第十條 他船に追越さんとする船舶は他船に向て船尾より白燈を表示し又は閃

火を發すべし

本條に従て表示すべき白燈は豫め船尾に掲置くを得然れども此の燈は少くも一海里の距離より見得べきものにして常に不同なき亮明の光を發し鍼盤の十二點間を照すべく製造し船の正後より左右へ六點間宛射光の及ぶべく様隔板を裝置し成るべく舷燈と同一の高さに

掲ぐべし

註釋 本條は水先區に於て營業に従事する船、引網

船及碇泊船を除く外悉く各船に適用さるべし

追越され船とは他船が自分より速力早く漸次接近

し遂には危険の位置に至る場合を云ふ

船尾に常設しある船尾燈は舷燈の照す區域を侵す

べからず

常設せざる時は船尾に當番を置き追越船をして本

船を避くるに充分なる時を得るべき様に適宜の間

隔を見計い時々燈火を船尾より表示すべし

最後に更かるる船は追越船に對し船尾燈を表示す

べし若し數隻の船舶並列して更かるるならば孰れ  
も船尾燈を表示すべし又長く連結したる被更船の  
中央に置かれたるとき追越船に衝突さるる危険を  
感せば船火を發して差支なし

(判例) 一千八百八十九年英吉利海峡を「インプロ」な  
る汽船航進中右舷「バオ」に白燈左舷「バオ」に紅燈を  
認め當直士官は各燈を別船に屬するものとして進  
航せし處白燈は同船の船尾燈にして紅光の照す區  
域を侵せし爲め之に衝突せり因て帆船は追越され  
ん時不當の位置に白燈を表示せし過失を以て有罪  
と判決されたり

(判例) 一千八百八十八年「イクセイボフ」と稱する帆船は一漁船に追越さるゝ場合に於て僅に二分時間船尾燈を表示せり而して其後九分間を経て漁船に衝突されたり是を以て帆船は過失ありと審判されたり

(判例) 「パークラス」なる帆船の士官は追越船に對し羅盤燈を船尾より顯し規定に反する廉を以て譴責されたり(一千八百八十八年)

第十一條 長さ百五十尺未満の船舶碇泊中は前方の最も見得易くして船体上より二十尺を越ざる處に白燈一箇を掲ぐべし此の燈は常に不同なき亮明の光を發し周回少くも一海里の距離より見得べきものたるを要す

長さ百五十尺以上の船舶碇泊中は前方の最も見得易くして船體上に二十尺以上四十尺以下の處に前項の白燈一箇を掲げ且船尾若くは其の最寄に於て前方

の燈より少くも十五尺下方に同種の白燈一箇を掲ぐべし

本條船舶の長さは本船舶籍証書面の長さに依るべし

航路若は其最寄に於て乗揚げたる船舶は本條白燈の外に尙第四條第一項に規定したる紅燈二箇を掲ぐべし

註釋 航路若くは其最寄に羈泊する船舶低潮毎に坐

膠するものは其都度白燈の外に紅燈二個を掲ぐべし

四十噸未満の漁船及二十噸未満の帆船等は本條末項の紅燈を掲ぐるを要せず(第七條)

(判例)一千九百年四月高等法院に於て長さ四百五十五呎の「オルゴア」なる漁船は第二の碇泊燈を不正當の位置に掲げたりとて之を譴責したり但し同船は正橋の左舷最前の靜索に碇泊燈を掲示し其距離船尾より百二十呎ありしに依る

又長さ三百十三呎を有する「エサイア」號は第一の碇泊燈を前橋の最前靜索に掲げ第二を船尾の旗竿

に掲げたるが第一の燈は船首材より後方七十三呎の距離にありたるを以て船體の前部と認められざりしなり

第十二條 各船他船の注意を喚起する爲

め必要なりと認るときは本法に規定したる船燈の外に尙閃火を發し或は難船信號と混同せざる爆裂信號を發するを得

註釋 接近し來る處の船舶の見張番に對し殊に注意

を促す爲め設けられたる新法にして特に帆船の燈が他船に見ゆるや否やを懸念する場合なり乃ち自己が針路を保守する位置にありしとき他船に注意を促す爲めなり

第十三條 本法船燈の規定は二艘以上の

軍艦又は軍艦に護送せらるる船舶に増掲する列位燈及信號燈に關し各國政府に於て特に制定したる規則の施行を妨げず又船舶所有主に於て其の國政府の

許可を受け登簿公告の手續を経て私用  
する識別信號の使用を妨げず

註釋 本條は水雷艇の如き小形の戦艦を言ふにあら  
ざるべし而して晴朗なる天氣にあつては普通船舶  
は艦隊の前面を横切る可らずとなせるが如し

第十四條

汽船晝間に帆のみを以て運轉

するも其烟突を引下げざるごきは前方  
の最も見得易き處に直径二尺の黒球若  
は黒色形象一箇を掲ぐべし

第十五條

航行中の船舶に關し本條に規

定したる信號を爲すには左の信號器を  
用ふべし

霧中信號

註釋 汽船此信號をなす場合は霧方の乏しきか或は  
他の故障より機關を使用するに不適宜の時にあら  
ずして軍艦等が烟筒を下さず帆のみにて航走する  
場合を云なり若運轉自由を得ざる時は第四條の第  
一項の信號を掲げざるべからず



汽船は汽笛若くは汽角

帆船及他船に引かれて運行する船舶

は霧中號角

本條中長聲とは四秒乃至六秒時間の發聲を謂ふ汽船は汽力其他之に代用すべきものに因り發聲する適當の汽笛若くは汽角を音響の妨害物なき處に裝置し且號鐘及機關の作用に因り發聲する適

當の霧中號角を備ふべし又總積量二十噸以上の帆船は汽船同様の號鐘及霧中號角を備ふべし

霧中降雪其他暴雨中は晝夜の別なく左の各項に規定したる信號を爲すべし

一 汽船航行中は二分時より多からざる間隙を以て長聲を一發すべし

二 汽船航行中運轉を止めて速力を有

せざるときは二分時より多からざる  
 間隙を以て長聲を二發すべし但し其  
 二發の間隙は大約一秒時たるを要す  
 三 帆船航行中は一分時より大からざ  
 る間隙を以て右舷開なれば一聲を發  
 し左舷なれば二聲を連發し船の正横  
 後に風を受けたるときは三聲を連發  
 すべし

四 船舶碇泊中は一分時より多からざ  
 る間隙を以て大約五秒時間劇しく號  
 鐘を鳴らすべし

五 他船を引き運航する船舶海底電  
 信線の布設若は引揚に従事する船舶  
 及航行中自由を得ずして近寄り來る  
 他船の航路を避け能はざるか又は本  
 法に遵がふて運轉し能はざる船舶本

條第一項及第三項に規定したる信號の代りに五分時より多からざる間隙を以て三聲を連發し即ち長聲を一發したる後ち直に短聲を二發すべし又他船に引かれて運航する船舶も此信號を爲すは妨げなしと雖も他の信號を爲すべからず

總積量二十噸未満の帆船は必ずしも前

數項に規定したる信號を爲すを要せず然れども其信號を爲さざるときは一分時より多からざる間隙を以て適宜他の音響信號を爲すべし

註釋 吹角は現時と雖も往々帆船に用ひらるゝが是れは其効用如何を問はず本條に違反するもの故使

用すべからず (判例)千八百八十三年「セント、リヨナルド」なる帆船と一瀛船と衝突の場合に於て帆船は吹角を用ひ其

効用は機關の作用にて發聲する號角に優されりと申立たれども審判處は是を受理せず帆船の處爲を過失と判決せり  
霧中は透明なる空氣のときに於ける如く音響をして同様に通達せしむる能はざることは法廷の是認するところなり

(判例)千八百九十四年「コルカ」なる汽船「メルセル」河口に於て深霧に罹り一時投描せんとする際「リボン、シヂイ」なる碇泊船に衝突し同船をして沈没せしめたる時の陳述によれば「コルカ」の士官及他の乗組員は衝突まで「リボン」の號鐘及燈火を聞き又

は見ざりしと唯水先案内が「リボン」より船丈け約二倍位に到り彼の燈火を認めたりと陳述せり初審に於ては見張及所置に關し正當と判決し且つ號鐘は一百「ヤード」と雖も霧中聞き難き事實ありと公言せり然るに再審にて是を破棄し水先案内の怠慢を譴め有罪となれり是を高等院に訴へ結局「コルカ」の乗組員の所置に咎る處なく且つ號鐘を聞かず燈火を見ざる事は過失にあらずと審判されたり  
本法に遵ふて運轉し能はざる船舶云々である意味は航海上の危険或は他船と衝突の困難等に會する汽船にして本法通りに他船を避け難きものは或は

風なき航力を保たざる帆船等を含むなり然るに風なきに會する帆船は汽船より無論道を避け他の帆船も又同くなきに會する故運轉の必要なし是を以て此信號を用ひ難しと論せり然れども是左にあらす如何となれば第二十一條により帆船と雖も汽船の所置のみにて衝突を免れ難き時は相當臨機的手段を取らざるべからざればなり本船霧中にあらすと雖も是に接近し居る時は霧中の船舶に本船の位置を知らしむるため霧中信號をなすべし霧の厚薄の程度に關して霧中信號を用る一定則な

しと雖も衝突の危険を避くるに充分なる時に船舶或は燈火を見得べからざる場合ならん詰り開きの帆船其開きを變る時は全く他の開きになす迄は以前の霧中信號をなすべし例へば左舷開きの船右舷に變るに當りては全く風を右舷に受る迄は二聲を連發すべし脚蹩の帆船は其開きによりて信號をなすべし如何となれば船は航行中にして運轉自由を得ざるものにあらず本條二項の航行中運轉を止めて速力を保たざる時の二長聲は進航せずとも航行中の汽船に適用さるもの故必要なる時は固より本法に遵ふて運轉し能

ふ故單に此信號は一時航力を有せざることを示す  
 までなり  
 引かるゝ船號角を以て挖船の如く長聲を發するは  
 難しと雖も是れに規定なき故及ぶ丈け挖船と同様  
 の間隙を以てなすべし

### 第十六條 霧中降雪其他暴風中は各船

現時の狀況に注意し適度の速力を以て  
 進行すべし

汽船其の正横より前面に方りて他船の

霧中信號を聞き其所在を定め得ざると  
 きは成るべく機關の運轉を止め全く衝  
 突の慮なきに至るまで其運航に注意す  
 べし

### 航方

衝突の危険は其現況により我船に近寄  
 り來る他船の方位を看守して之を豫知  
 するを得若其方位に變更するを認め

ざるときは危険あるものご知るべし

註釋 適度の速力とは現時の事情と關聯したる語にして一定し難し乃ち霧又は船舶の種類或は航路等に關係し要するに衝突を避くるに適當に船舶を運轉し得べからしむる速力なり

適度の速力にて航進せざる時の唯一の申譯は切迫する危険を避くる場合なり(第二十二條)

左の霧中航行心得なるものを一讀せば大に得る處あるべし

第一 霧中船首に他船を發見の際現狀により衝突を避け難き速力を以て進航するは正當にあ

らす

第二 狹隘且頻繁なる航路に於て霧に會せば成るべく速に投描すべし

第三 外海にして頻繁なる航路なれば舵を操縦し得る丈の速力にて航海すべし

第四 當直士官汽笛を船首或は右舷「バウ」に聞かば機關を直ちに停止し時宜により後退すべし(第二十三條)左舷「バウ」に聞かば汽關を止め而して危険の去る迄運航に注意すべし

(判例)千八百八十四年「ザドック」なる帆船英吉利海峡を深霧中四海哩以上の速力を以て航行し減せざ

る廉を以て譴責を受けたり

(判例)千八百九十五年「ジョハナ」なる汽船「ザトラン  
ド」の西岸を航行中陸地より襲來する霧堤を認め  
乍ら速力を減せず本船を掩ふに及びて緩速力にす  
ると同時に汽船と衝突せり「ジョハナ」は前以て速  
力を減殺せず爲めに災害を招けりとして有罪と決せ  
り

第十七條

二艘の帆船互に近寄りて衝突

の虞あるときは其一船より左の如く他  
船の航路を避くべし

一 一杯に開かざる船は一杯に開きた  
る船の航路を避くべし

二 左舷に一杯に開きたる船は右舷に  
一杯に開きたる船の航路を避くべし

三 一杯に開かざる二艘の船風を受く  
る舷の同じからざるときは左舷に風  
を受けたる船より他船の航路を避く  
べし



四 一杯ひらに開ひらかざる二艘ふたふねの船風かぜを受うる  
舷かたの同じときは風上かみかぜの船より風下かきかぜの  
船ふねの航路かうろを避さくべし

五 船尾せんびより風を受うけたる船は他船たせんの  
航路かうろを避さくべし

註釋 衝突こうつうの虞あそびあることを法文ほうぶん上に説明せつめいするは難かたき  
事ことにして是は偏ひとへに海上かいじやうの經驗けいけんによりて判断はんぱんすべし  
往々わうわう無識むしきに本條を固執こしつせんとし却て危あや害がいを招まねく事  
あり

本條の一杯ひらに開ひらきたる船、一杯ひらに開ひらざる船及び船  
尾おしより風を受うくる船舶の境界けいがいを判然はんぜんたらしむるは  
難事なんじなり例へば七點にて詰つめ開ひらきのものあり又は  
風を真ま艦かんより四點よんてん以内いだいに受うくるを船尾せんびより受うる船  
と定められたるあり然しかるに又また真ま艦かんの船を次つぎに示しめ  
す如く一杯ひらに開ひらかざる船ふねともなし得うべし例へば北  
東の風を以て甲こうは南西なんせいより少南乙おつは南西なんせいより少  
く西にしに航走かうそうし互たがひに針路しんろを横切よこぎる場合に於て本條第  
五項ごこうに従したがへば彼我たがひ互たがひに他船を避さくべきものなり然  
るに同時どうじに第三項だいさんこうによれば甲こうは左舷さけんに風を受うくる  
故乙の航路かうろを避さけざるべからず且夜間やかんにあつては

一杯に開きたる船か開かざる船かを判別し難きものなり

(判例)千八百八十七年「シヨドルランド」なる帆船は左舷に一杯開き居り右舷「パウ」に方り帆船の紅燈を認め之を右舷一杯に開きたる船と思ひ舵を上手に取りて避んとせし處他船は實際開かざる船故舵を同じく上手に取り衝突を引起せり此裁判に前者は本法に違反せりと雖も注意を怠らず因て見誤りし件に關し罪を蒙らざりし右舷詰め開きの船は第二十一條により針路及速力を保つべし然れども速力を失はざる限りは風向に切り上るを得此場合に

於て帆を拍動せしむべからず然る時は針路を保ち難き憂あればなり  
左舷開きの船淺瀬等の爲め避け難き時は右舷開きの船より針路を避くべし  
左舷開きに脚蹠の船は右舷開きの航行船を避くべし  
兩船順風の節上手のもの下手のものを避くべしと雖も下手の船追越す位置にあらば避くべき義務あり總て追越船の位置にあらば風の方角を問はざるなり  
船舶の航進中に觀測したる風向及風の速力は真正

のものにあらずして所謂視風向及視風速力なることを知らざる可らず此視風向に依り帆船同志が互に出會する場合に於て對手船の受くる風の方向を誤認し海上衝突豫防法の規定に違反するもの少なからず左の一例を示さんに  
 甲船は風の東南東より受け南微西に航行せしとき  
 (八九海里の速力にて)左舷首四點約一海里に方り  
 綠燈を認め之を左舷受けの順走船なりと思料し他船より我航行を避讓すべきものとして危険切迫するまで航行を繼續したるに乙船は當時東北東の和風にて西微北二分の一北に九海里の速力にて順走

中右舷船首約二點に甲船の紅燈を認めたるを以て之を左舷開きの順走船なりと信じ乙船も又他船より航路を避くる義務ありとし互に航行を繼續せり然るに両船の視風向に四點の相違あれば茲に眞の風向を求むる必要あり今風力を二十節と定めなば平行方形の力の原則により眞の風向は東二分の一北となるを以て甲は風を一點二分の一左舷正横後に受け乙は風を右舷正横後六點に受け居れば事實乙は船尾より風を受けると認められ甲を避讓すべき義務あるものと裁定されたり  
 又茲に甲乙の帆船眞向きに出會するときは風を受

くる舷方同じからずして一方詰開きならば一方順走船なること明かなる道理なり然るに實際の現象は之に反し前述したる視風向に依り乙なる順走船が右舷正横に風を受け居たりと信じ他船に對しては左舷正横に風を受け居るものと誤解して依然航行を繼續する場合あれば深く注意せざる可らず元來海上衝突豫防法に於ては詰開き順走「ランニング、フリー」及船尾「ウインド、アフト」の文字に關し明白に其區界を示さざるものなり是れは固より船體の構造、積荷の状態等に關係すればなり而して「ランニング、フリー」とは詰開きにあらす又船尾

より風を受けたるときにあらざる場合と解釋すべし

「ウインド、アフト」とは普通右舷正横後四點より左舷正横後四點までの八點間より風を受けたる場合を言ふなり

詰開きに航走すると云ふ意味は必らずしも展帆が拍動することなく風向まで一杯「クローズ」に帆走する場合のみを指するものにあらす

(例外)二個以上の帆船が狹隘なる水路には淺瀬多き場所にて同詰開きに航走するとき先導者は危険を避くる必要に迫り上手廻を施したるときは他の

開きにて進行力を有する迄は從隨者は其航路を避けざる可らず然れども先導者は必要に迫らずして漫りに開きを轉すべからざる義務あり

### 第十八條 二艘の汽船正しく眞向又は幾

んど眞向に行逢ひて衝突の虞あるときはは両船とも鍼路を右舷に轉じ互に他船の左舷の方を行過ぐすべし

本條は兩船正しく眞向又は幾んど眞向に行逢ひて衝突の虞あるときに限り適

用すべし兩船各其の鍼路を保ちて互に替り行くときは適用すべからず  
本條を應用すべき場合は兩船共に正しく眞向又は幾んど眞向に行逢ひたるとき即ち晝間にありては我船の檣と他船の檣と一直線又は幾んど一直線に見ゆるとき夜間にありては互に他船の兩舷燈を見るときに限り限るべし

本條は晝間他船の我鍼路を横切りて我船の前面に見ゆるごき又は夜間に我船の紅燈他船の紅燈に對し或は我船の綠燈他船の綠燈に對するとき又は我船の前面に綠燈を見ずして紅燈を見或は紅燈を見ずして綠燈を見るとき又は綠紅の兩燈を我船の前面より他の位置に見るときは適用すべからず

註釋 殆んど眞向なる船乃ち隔板の構造により正首から左右「バウ」四度迄の位置に見ゆるもの故少しく右舷「バウ」にある船と雖も「ホートヘルム」によりて鍼路を右舷に轉せざるべからず  
地方特別規則に本條の鍼路を互に右舷に轉すことを廣く適用するものあり乃ち「テームス」河の如きは兩汽船反對の方向に上下の折衝突の虞ある時は左右「バウ」一點以上に及ぶと雖互に鍼路を右舷に轉するなり  
茲に眞向「エンド、オン」の場合なるか果た横切の場合なるか其區別判じ難き例あり次ぎの例は「ファイ

シ、アングル」乃ち少角度を以て両船互に出會する  
場合なり 第壹圖

是はイ、ロ双方より交叉點に接近する場合なり

第二圖



以上二圖の場合は「ロ」船恰も交叉點に達し「イ」は該  
點に接近しつつあり

第四圖



第五圖

以上の場合は孰れも「イ」は交叉點に接近しつつあり  
て「ロ」は該點を通過せしものなり

第一及二圖は第十八條意義中の「エンド、オン」とも  
なり又第十九條意義中の横切船ともなり得るもの  
なり

第三、四及五圖は両船中の一隻乃ち「ロ」は已に交叉  
點を通過したるものなり

第壹圖の場合は双方互に少しく反對舷側を露はす  
ものなり

第二圖の場合は「イ」船正しく「ロ」船右舷側の一點に對  
し幽かに「エンド、オン」である

第三圖以下五圖迄は兩圖互に少しく同舷側を露はすものなり

以上の各場合に於て増掲燈を備へ且つ正しく操舵せしならば交叉點が兩船の中間にあるや又は該點が通過されたるやを明かに認知し得べし  
増掲燈なき場合は接近し來る他船の船首の正確なる方向を直ちに認知するは頗る困難なり何となれば已に説明せし如く兩舷燈なるものは多少其射光外を照すものなればなり假し該燈の備へありとするも殆んど真向の場合なるや否やを決定するは困難なり如何となれば好天に於て如何に操舵が巧妙

に取らるるも多少の振廻り(ヨーイング)は到底免れざるものなればなり  
殆んど真向なる文字の條文を消除するときは常に横切船の孰れが義務船なるか權利船かを確定するに困難を生ずる場合あらん又此殆んど真向なる文字が何度を指すものなるかを明かに區別するときは實際に當り其方位を精細に確測すること又頗る困難ならん

第一圖にあつては(イ)船蹶踏なく迅速に右轉を要す何となれば同船は他の兩舷燈若しくは紅燈をして少し右舷船首に見ればなり然るに對手船(ロ)は十八



條により右轉を要するか或は第二十一條に故り針路及速力を保守せねばならんかの疑あり

第二圖 「ロ」は「イ」の兩舷燈を見て無論右轉を要するに拘らず「イ」も又用心の爲め綠燈のみを見て左轉し危険の場合あり

第三圖 双方の位置比較的危険に遠ざかれり何となれば「ロ」は「イ」の兩舷燈を見て右轉し「イ」も又「ロ」の兩舷燈若くは紅燈のみを見て右轉すればなり

第四圖 第二圖の場合と同様危険の位置を示すものなり

第五圖 第三圖の場合と同様比較的女全なる位置を示すものなり

第二十五條の狹隘なる水道の場合に於て若し該水道の幅員が許す限りは眞向又は殆んど眞向の船舶に對しては第十八條をも適用すべき二重の義務あり

(判例)「バーライヌチウアレ」海峽に於て日中「セーリール」號は自己の少し右舷船舶に「エルム」號を認め互に右舷を見て替り行く位置にあるものとなし警戒の爲め少し左轉せり然るに「エルム」は第十八條に依り右轉し直に衝突を惹起せり審判所は兩船

の位置を二海里の間隔に於ける第十八條の場合なりと認め「セーリール」の左轉せしことを過失なりと決定せり

第十九條 二艘の汽船互に航路を横切り

衝突の虞ある時は他船を右舷に見る船

より船他の航路を避くべし

註釋 右舷に見る船とは右船「バウ」四度より右舷正横後二點迄の方位に當る船舶にして本條は双方自己の針路と速力を保つならば衝突の虞ある時に限

り適用すべきなり然れども屈曲する海峡を通航し或は他の故障物を通するに當り暫時取る處の方向は船の針路にあらざる故是を以て他船より横切船と認むるは正當にあらざる故に接近する船舶に會せば能く注意して見張をなし本條の適用すべきか否やを充分決定すべし  
右舷に於ける汽船我が正横より二點後にあらはるれば追越船なるゆへ第二十四條により彼より我が針路を避くべし  
右舷に見る船より航路を避くべしと雖も右舷の汽船少しも見張に注意せざる時は衝突の場合に於て

責を共に受くべし

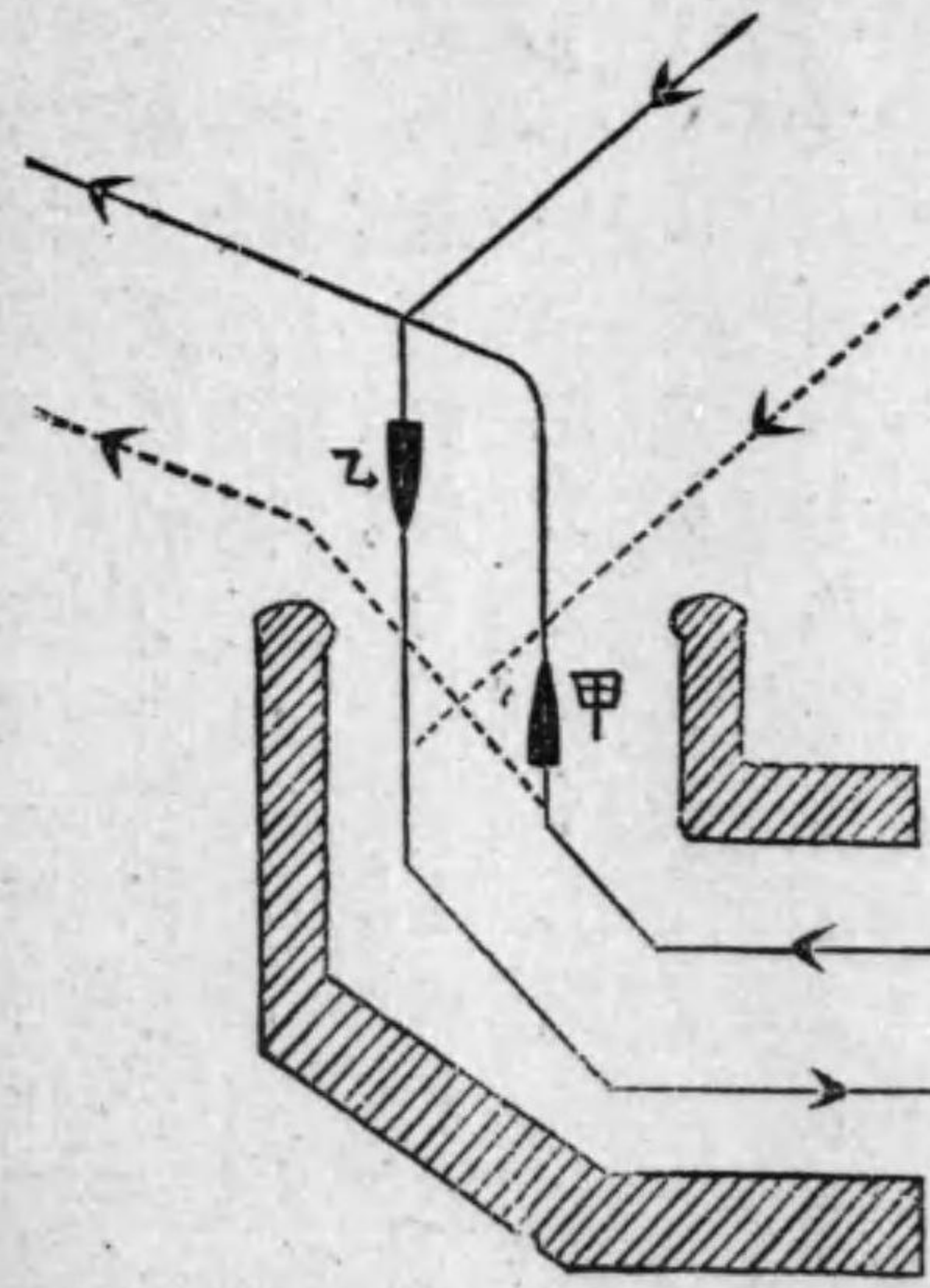
(判例)千八百九十五年七月卅日に於て「エルビ」なる  
 汽船「ブレメン」より「ソウスサブトン」に向ひ西南西  
 の針路を以て一時間十五哩の速力を以て航走中約  
 一海里を離れ左舷バウ二點に於て汽船「クラシイ」  
 の檣燈及綠燈を見て其儘進行し遂に衝突して我が  
 左舷正横を「クラシイ」の舳先に破られて乍ち沈没  
 し三百四十各の生命を失へり

「ウエストミンスター」の審判處に於て「クラシイ」は本  
 條に違背するもの「エルビ」は「クラシイ」の避けざる  
 事を知りながら機關を停止せざるを以て両船共に

過失罪に判決されたり然るに「ロテルダム」の法院  
 にて獨り「クラシイ」のみ有罪とし之を訴へ結局「ゼ  
 ルマン」海員審判庭に於て「クラシイ」の罪は重し然  
 れども彼が紅燈を示す手段を怠りし事を知りし時  
 「エルビ」は速力を緩くし汽笛を鳴らさざるべか  
 らずと言渡せり

(判例)千八百八十九年「ブラジル」の海岸に於て「メモ  
 ン」及「サンサルバドル」なる兩汽船互に直角に横切  
 る處の針路を以て未明に進行せり此時「サンサルバ  
 ドル」は右舷に於て「メモモン」を見し位置にありなが  
 ら船の全長の三倍位を離れ舵を右舷に取りて船首

を左轉せり然るに「メモモン」は彼が舵を右舷に取り  
 し時機關を停止し却て衝突を招けり若し「メモモン」  
 其儘進航せしならば此不幸なからん是を以て「メモ  
 ン」の所爲は早計なりとして共に過失罪を蒙りし



狹隘なる港口の出入船に對しては往々困難なる位  
 置に遭遇し單に本條のみを適用し能はざる場合あ  
 り然るときは特別の航法に據らざるべからず  
 例へば前記圖面の如く乙なる入港船は是迄航行し  
 來れる針路の關係上左方の突堤端に沿ふて點線の  
 如く入らんとし甲なる出港船も亦同理由に依り左  
 方の突堤端に沿ふて點線の如く出でんとせば互に  
 港口に於て出會し危險の狀態に陥り衝突を惹起す  
 るは必然なり是を以て黒線の如く甲は右方の突堤  
 端に並行して港口を出て左方に十分の餘地を與へ  
 つつ港外の或地點まで同針路を保ちて後ち目的地

に方向を定め乙も亦港外の或る地點に於て右方の突堤に近く並行すべき針路を取り十分の餘地を左方に有しつづつ入港せば双方互に相當の距離を保ちて安全に出入し得べし既に横濱港及大阪港の關門口を出入する船舶は前述の如き航法を守るべき港口を規定しあり

第二十條 帆船と汽船と互に近寄り衝突の虞ある時は汽船より帆船の航路を避くべし

註釋 本條の精神は汽船の動作を以て全く風と獨立

し自由に操縦し得るものと定めある故挽船の場合と雖も帆船の航路を避けざるべからず然れども帆船は汽船の運轉を妨害すべからず汽船は唯第二十四條により帆船の追越す場合のみ自己の針路を保ち得べし

帆船が汽船の所置のみにて衝突を免れ難しと認る時に相應の手段を施すべし(第二十一條)

故に深霧中汽笛を聞く時の如き場合「ブーレス」及「シート」に水夫を配置し危険に切迫せば柁を逆廻して共に衝突を避る用意をなすべし  
挖船強き逆風に大船を引き進退自由ならざる場合

に接近する帆船に對し特別の報知を爲すにあらざるば本條を守るべし  
 本條の汽船と汽船との關係は無論事實上汽力を應用する場合に限るものにして汽船と雖煙筒を下さずして帆のみに依り航行するときは普通帆船と同様に見做され第十四條規定の信號を揭示すべきものなり然るに帆船の如く見ゆる船舶にして發動機の補助機關を使用するものに對しては他船に向ひ汽船なることを警告する未だ信號の規定なきは不都合なり何となれば漁業帆船にして發動機を使用しつづ風を右舷に受け装帆をなして航行するときは

左舷詰開きの帆船に出會し之を下手に避けんとする一那該帆船は第十七條第三號に基き矢張下手に起して同方向に避讓せんとし不幸にして衝突を惹起せば其曲直孰れに歸すべきや汽船が夜間又は霧中に於て帆船の方向を確知せんと欲せば先づ風位の眞方向を推知する必要あり汽船の航行中視風向は逆風なるも事實眞風向は眞艦又は「クオーター」より吹くものなり是の風位の如何を考究せずして帆船を避けざれば間々失敗を招くことあれば是點に關し海員たるもの特に留意せざる可らず  
 曳船をなしたる汽船の操縦は(或る場合にあつては)

困難なること當然なりと雖尙は單獨汽船の如く帆船の航路を避けざるべからず嘗て英國の北國に於て晴天の暗夜強烈なる西風に逆ひ八百噸の汽船を更きつつありし汽船「ウァリョール」號は南南西に向ひ右舷詰開きに航走せる帆船「トライアンフ」號と衝突の場合に於て審判廷は本條の規定より除外例とすべき何等特種の事情なしとして獨り汽船のみ咎められたり

汽船は霧中と雖帆船の前面を横切るべからず何となれば帆船は信號により略ぼ其方向を他船に示しあればなり又淺瀬の附近等にあつては溯航帆船の

開きを變ずる時機を注視して航行する必要あり然し如何に帆船と雖漫りに汽船の附近にあつて開きを轉じ其行動を妨害するは不可なり

第二十一條 本法航方に依り二船の内一

船より他船の航路を避くるごきは他船

に於て其の鍼路及速度を保つべし

但し他船に於て天氣密濛又は其他の事故に因り航路を避くる船の處置のみにては衝突を避け能はざる程兩船

接近したることを認むるときは自ら  
 亦臨機衝突を避くるに至當の處置を  
 爲すべし

註釋 特別の手段を取るにあらざれば衝突を免れ難しと斷定するにあらざれば本條は最も嚴格に遵守すべし若し鐵路及速力を保有すべき他船が他の動作をなす時は却て避くべき船を感はし意外に危険を増加すべし

(判例)千八百八十六年レベリングなる漁船英海峽の右舷に當る方に沿ふて進行中「ロースベーション」よ

り出渠し下る處の漁船を右舷「バウ」三點に約三百ヤードを離れ見たり此漁船は「レベリング」は自分を避くる義務あると信じ左舷舵を取り船首を右轉し「レベリング」を横切りて海峽の右舷に方る岸を航行せんとし衝突を起せり「レベリング」は彼の左舷舵を取りし時直ちに後退せしと雖も無効なりし此件に關して左舷舵を取りて横切りし漁船は有罪を申渡されたり

本條は但書の有無に關せず霧等に會する漁船には適用せず如何となれば第十六條により霧中一漁船の左舷「バウ」に他船の漁笛を聞く時は機關を停止



し然る後全く衝突の虞なきに至る迄は注意を加へて航行すべきものなり  
 帆船詰め開きの時帆を拍動せざる限りは風上に開行し他船より離隔を企るとも本條を破らず然ども二點以上の切上りは本條の以て違反とする處なり  
 航路の事情により追越船に場處を與るは本條の背戻にあらず且つ本條を固執して臨機に出でずして衝突を招くは本條の精神にあらず  
 (判例)一汽船左舷正横後に方り四分の一哩離れ他の汽船に對し半點舵を左舵に取りし是に付き追越され船は譴責を受けず

(判例)千八百八十九年「アルデンカブル」と稱する帆船他の帆船に接近せし時自分は鍼路を保ち得る位置にありて一點以上切上り爲に衝突を起し譴責せられたり

第二十二條 本法航方に依り他船の航路を避へべき船は成べく他船の前面を横切るべからず

註釋 本條は本法の第十七、十九、二十、二十一、二十三、二十四、及二十六條に適用し得るものなり然れども第十八條の眞向に行逢する時或る場合に於

て本條と予盾す乃ち兩船互に右舷「バウ」四度の位置に相會する時は左舷舵によりて船首を右轉し他船を横切りて航路を避くるなり

本條によれば汽船は右舷「バウ」に紅燈を見る時は左舷舵を用ひざるべからず然れども又第二十三條により他船の通過する迄機關を停止して避くるを得べし

他船を避くべき帆船他の針路を横切らんと欲せば本條により其艦部を通過すべし

第二十三條 本法航方に依り他船の航路を避くべき汽船は他船に近寄りたるこ

き時宜に應じて速力を緩め若は運轉を止め又は後退すべし

註釋 本條は舊法第十八條を變更したるものにして舊法によれば兩汽船互に接近し衝突の虞ある時は互に速力を緩め或は止め或は後退すべしとあり然るに新法は兩汽船の内唯一方の避くべき船のみ速力を緩る等にて他船は減路及速力を有し得べし

本條は第十八條の眞向に行逢ふ船に適用せず如何となれば眞向の際接近すれば單に左舷舵を命じ他船の航路を避くべしとは言はざるなり然れども何れか一船運轉を誤り危険を認る時は他船にて直ち

に機關を停止若しくは後退すべし(第二十九條)

第二十四條

總て他船を追越す船は本法

航方中前數條の規定に拘はらず他船の

航路を避くべし

總て他船の兩舷正横後の二點以外即ち

夜間にありて舷燈を見難き位置より其

の船を追越さんとする船舶は之を追越

船と爲し其の後兩船の位置に變更を來

すも其の追越船を以て本法の航路横切

船と爲さず故に其の船に他船を全く追

越し了るまで他船の航路を避くべきも

のとす

晝間他船追越さむとする船舶にして前

項に記載したる方位の内外を辯知し難

きものは本船を追越船と見做して他船

の航路を避くべし

註釋 他船を全く追越し了るまで他船の航路を避くべきものなれば追越して後ち前面を横切るは彼我の速力を考へ全く危険なきと確信する迄行ふべからず

追越船が追越さんとする船舶に接近して撞觸の虞ある時は勿論第二十三條により速力を緩め若しくは止め又は後退すべし晝間汽船が他汽船の右舷正横後二點の位置にありと假定する時は追越船なるか或は横切船にして他船より避くべきか惑ふべし斯る時は自分を追越船と見做して他船を避けば間違なからん

帆船と雖も汽船を追越す場合は第二十條に關せず汽船の航路を避くべし又詰り開きの帆船順走船を追越す時も同然なるべし追越される船舶は航路を保有すべしと雖も第三者の爲めに本船を左右すべき必要生せば切迫する危険を避け得る丈けのみに航路を變ずべし而して追越船は此追越さんとする船舶の航路を避くべし

然れども追越される船舶が追越船の運轉を阻礙せざる限りは第三者なくとも航路を偏行し得べし二個の帆船均しく同詰り開きに航走する時先導者は危険を避る必要起らずんば妄りに逆轉法を行ふ

べからず従者は又先者の行ひし後ち逆轉し或は先者の道を避くべし然れども先導者逆轉の代り順轉せし時は従者の航路を避くべし且つ此運轉は相當の理由又は充分の場處なき時妄りに行ふべからず

第二十五條

汽船狹隘の水道に於て無難

に通航し得るときは其中流の右側即ち

本船の右舷に當る方を航行す

註釋 狹隘の水道とは如何なるものなるかは屢々衝突の際起る問題にして「メシナ」海峡「ファルマウス」

港入口等の如き殆んど二哩の廣さありと雖も狹隘なる水道中に含有しあり本邦内海の如き瀬戸多き處豫め是を査定し置くの必要あらん  
中流或は船路とは必ずしも深處の界線を表示する浮標の列内を云ふにあらざる海峡中の船舶互に通過し得べき水道なり  
而して其右側とは無論航海し得べき中流の部分なり帆船を避くる爲め汽船が右側より外に運航するは本條の違反にあらず然れども成るべく速に本路に復すべし  
内海等の運航に關する特別規定第三十條により本

條を施行せざるもの多し現に「テームス」河に於ては兩漚船反對の方向に上下する時衝突の虞ある時は各左舷の方を通過すべきものなり

又「ダニウツ」河に於ては潮に逆ひ上る處の船舶餘地なき狹處に臨み下る處の船に出會せば後者が通過し去る迄進行を止めて待つべし若し上る處の船舶已に此瀬戸通航中下る船接近し來る時は後者は進行を止めて上る船の通過し去るを待つべし

第二十六條

航行中の帆船は網或は繩を用ひて漁業に従事する帆船の航路を避

くべし但し漁船と雖も猥りに他船の通航すべき線路を妨ぐべからず

註釋 漁業船は他船の線路を妨害すべからず然れども其漁業船が中流を通航する他船を妨げざる方法に行はれれば強ひて漁業を止むに及ばず要するに此線路とは漁船より其他の船舶に使用さるゝ部分と内定し得べし例へば早鞆、來島海峡等の狹路なり帆船が引網に従事する漚船の道を避くべきかは一つの疑問なり

第二十七條

本法を履行するに當り運航

及衝突に關し百般の危険に注意するは  
 勿論若し危険切迫して本法を履行し能  
 はざる特殊の場合に於ては其危険を避  
 くる爲め臨機の處置を爲すことに注意  
 すべし

註釋 本法を履行し得る場合を見誤りて臨機の所置  
 をなし危険を招かば勿論其責めに任すべし故に本  
 條は海員審判處初め誰人も正當と認め得る時に限  
 り行なはるべき所置なれば深く當局者の明斷を要

す  
 (判例)千八百九十年「シチ、ヲフ、コリンス」と稱する  
 帆船は夜間他船に行逢ひ互に左舷の方を通過すべ  
 く接近の際他船を避くべき位置にありて不正當に  
 舵を上手に取り船首を左轉せり此時他船の船長は  
 四分の一哩の隔りに於て「コリンス」の紅燈を見失  
 ひ綠燈を見るに至れりと雖も其船体を正首に見る  
 まで依然自己の減路を保ち遂に衝突を避け難きに  
 及べり地方審判處に於て他船は「コリンス」の綠燈  
 を見し後と雖も減路を保有せしは正當ならずと判  
 決せり然るに高等院に於て是を破棄し減路を保有

せし處置は咎むる處なしとて獨り「コリンズ」のみ  
 有罪と終決せり  
 舵船が強烈なる逆風に於て他船を引く場合  
 本條により帆船の航路を避くるを要せずとは言ひ  
 難し

本法の第十七條より第二十七條に亘る航法を關するに「トローラル」に關し特別の規定なし故に漁業中と雖普通漁船と同様に見做して權利義務の區別を立つるに尙ほ曳船をなしつつある漁船と單獨漁船との場合に於けるが如し然るに外國の判決例に徴せば程度問題に依つて裁決を下だし少しく不得要

領の状態にあり如何となれば漁力を用ゆる漁船が網に附著し靜止の時は航法より除外しあれども舵效を奏するより尙ほ以上の速力を有する「トローラル」は普通運航の船舶と同様なる航海燈を掲示すべしとあり例へば二海里の速力を有し四海里の實効力なるときは普通漁船と同様に見做されあり故に半面に於て舵效を奏する丈の速力を保つ「トローラル」に對しては普通漁船より常に之を避くる義務あるものも解釋し得べし又速力が他船を避くるに困難なる程度にあるときは帆船中の帆船と雖其場所を避くべしとあり斯の如き場合は本法第九條甲の燈



火を表示せざる可らず要するに汽力を用ゆる漁船に對する航法は程度問題に屬するを以て該船は其速力に鑑み漫りに規定の燈火を掲ぐ可らず

航路信號

第二十八條 本條中短聲とは大約一秒時間間の發聲を謂ふ

航行中の汽船他船に近寄り鉞路を變ぜむとするときは汽笛若は汽角を以て左の信號を爲し他船に我船の鉞路を通知すべし

短聲一發 我船鉞路を右舷に取る

短聲二發 我船鉞路を左舷に取る

短聲 我船全速力にて後退す

註釋 此信號は船舶互に見得る時にあらずんば霧中には適用すべからず乃ち原文には互に相見ゆる船舶に對する音響信號とあり鉞路を右舷若しくは左舷に取るとは此信號を行ふ時に一時に變更する方向を示す迄にして此針路を連續し或は特別の方側を通航することを意味せざるなり又全速力にて後

退すとは單に機關が後退の働作をなすことを告るものにして實際船体が水中に後退なるか果た前進なるかを問はざるなり  
 本條の信號をなす時に當り同時に私の信號と汽笛を以て行ひ接近する船舶を惑はしむべからず

(判例)千八百八十九年「リセブタ」なる汽船「テームス」河を上り他船と衝突の少し前に長聲と短聲一發づゝを水先案内になししと證明され審判所は斯の如き信號は間違を起すものなりとして本條に背戻すと申渡せり  
 汽笛を吹鳴して航路信號を爲し他船に我船の航路

を通知するに方り蒸溜水の汽管に充溢せる爲め最初に十分發聲し能はざる場合再び發聲を試み對手船より二短聲と聞き誤まられ又は二短聲を吹たる積りなるも最初の發聲不完全なりし爲め他船は聞き取り得ずして壹短聲と思ひ込み斯くて互に意思の疎通を欠き衝突を招くこと尠ならず衝突事件の審判に於て一方は一短聲を吹鳴したりと主張し相手船は二短聲なりしと争ふこと等は屢々實驗することなるが其多くは自己の利害の爲め故意に虚偽の陳述をなすと雖實際又汽管の不完全により不意に發聲せんと欲し不十分なる場合あれば航法の

曲直を裁斷するに方り事實の眞想を得ること困難の例あり是故に航路信號なるものは極めて發聲に於て明瞭ならざる可らず固より本法第十五條に依れば適當の汽笛を音響の妨害なき處に裝置すべしとあるを以て大に此點に重きを措き注意せざる可らず乃ち成るべく汽管を曲屈せずして蒸溜水の殘るを避け「ホットスチーム」を保たざる可らず

第二十九條 本法は點燈信號又は見張の怠り其航海員の常務又は臨機の處置に必要なる注意の怠りより生じたる結果

に付船、船主、船長、海員をして其の責を免れしめざるものとす

註釋 本條は海員たるもの本法を遵守するには片時も忘る能はざるなれば重複を省みず次に平常の心得を掲ぐ

第一 本法の點燈を掲げず衝突の場合に於て暴風或は他の事故により是を損失せりと申立ると雖も眞に其代りを備る暇なき事情が明白なるにあらずんば決して是を以て口實となし難し

第二 烟筒の煙が本法の點燈を隱蔽する時は速力を減すべし

- 第三 他船の背後に過度に接近し其燈光のみならず接近する他船の燈光を隠蔽するは懈怠なり
- 第四 頻繁なる航路に於ては特に見張番を前方に置き衝突を避くるに充分なる時に接近する總ての物体を發見すべし
- 第五 見張番をして決して他の業務に付かしむ可らず往々逆轉或は順轉の際彼等を「シート」或は「タック」に就かしむるは慎しむべし
- 第六 船長が海圖を見る爲め室内に入る時は其留守中完全なる見張を備ふべし
- 第七 漁船の煤烟眼界を隠蔽する時他船と衝突の虞

- あるならば速力を緩にし以て安全を謀るべし
- 第八 挽かるゝ船は最も善き見張を備へ舵船の運轉に従ふべし又他船に會し必要なる場合に迫る時は引綱を容易に放つべく兼て準備すべし
- 第九 眼鏡を以て早く見得る物体ある場合には是を用ひざる時は見張の懈怠とならん
- 第十 据付の船尾燈なき船は追越船ある場合には見張を艙に置き衝突を避くるに充分なる時を以て追越船に點燈を表示すべし
- 第十一 霧中帆船にあつては衝突を避る爲め迅速に運轉を遂げ得るに充分なる人員を配置すべし

第十二 通常錨地として用ひざる場處に投錨せし時は見張番を置きて錨鎖に注意せしめ又は船渠或は頻繁なる路に運轉せば船の前後に見張番を備ふべし

第十三 航行船は繫留の良否を問はず如何なる碇泊船と雖も避けて通過すべし又錨地に達し得るならば成るべく航路に投錨すべからず

第十四 投錨せんとする船舶は自己の安全のみを謀るべからず能く附近に航行若しくは碇泊する船の安全にも注意すべし

第十五 投錨に先ち他船と接觸の慮なき地を撰び時

宜によりては双錨を投じ以て已に繫留し居る船舶と接觸を避くべし

第十六 臨時に起る災難を防ぐに充分なる乗組員を常に備へ置き又双錨の際錨に故障生せば直ちに投錨を改るに充分なる人員を備ふべし

第十七 當直士官は自己の船舶が接近する他の漁船を避くる間に下級のものに其責任を譲るべからず

第十八 地方内則によりて許可せられたる速力と雖も實際其波動が小舟を害するならば減すべし又漁船の多き海濱を近距離の外見へざる暗夜に全速力にて航走するは正當にあらず

第十九 他船をして危険に陥らしむる如く運航せし船舶は自分より他船を避くべき義務あり

第二十 屈曲する河を航行の際特別の規定なき時は逆潮に曲角を通過せんとする汽船は反對に來る處の船舶の通過し去るを待つべし

第二十一 觸角の如き他船に危険なる潜伏物を水平下に備ふる船舶は害を成さざる至當の要心をなし時宜により近接する船舶に是を豫告すべし

(判例一) 千八百九十年汽船「クレモル」の一等士官は大西洋航行中「バウ」に當り帆船の舷燈を見ながら船橋を下り海圖室に入りたる留守中舵取の外見張

番なく爲めに衝突を起し兩船沈没の不幸ありし

(判例二) 又「ティムス」河を上る處の一汽船他船を避くるに船首を右轉すべきに不幸に舵索に故障を生じ目的を達する能はず衝突を起せり是は前以て舵機の修繕を怠りし原因なりとして船主其責任を負へり

第三十條 本法は地方長官に於て規定し

たる港川其他内海の運航に關する特別規則の施行を妨げず

註釋 特別規則は又外海に於ける衝突に關しては如

何なる場合と雖も本法の施行を妨げず然らずんば  
本法は無用に歸せん  
地方特別規則の施行されたる著名の場處は左の如  
し

「テイニス」「ダニウブ」「クライド」「スエズ」「タイ  
ン」「メルセイ」「カロン」河等なり

(判例一)「テイムス」河の特別規則 抜

平水航の旅客船を除き總て他の汽船は「バルキンク  
リキ」と「ロンドン、ブリッチ」間航行中潮の順逆を  
論せず每里七哩を越ゆべからず

(判例二)「クライド」河の特別規則 抜

汽船が帆船或は拖船に會し又は追越す時五十「ヤ  
ド」以内に接近せば機關を援にし尙ほ彼等を通過し  
終る迄連續すべし

坐膠若くは碇泊船の附近を通航の際百五十「ヤード」  
以内に接近せば速力を緩にし通過し終る迄連續す  
べし

(判例三)「タイン」河の特別規則 抜

航洋船は「ロウライトハウス」以上を航海する時潮  
の順逆を問はず約六哩の速力を超ゆべからず又霧  
に襲はるゝ時は速力を緩にし成るべく速に航路外  
に投錨すべし

港長の許可なくんば霧中出港し難き事

難船信號

第三十一條

危難に罹りて他船又は陸地

より救助を要する船舶は左の信號を同

時又は別々に使用すべし

晝間信號

一 大約一分時の間隙を以て砲又は其

他の爆裂發火信號を一發す

二 萬國船舶信號書に掲載するN Cの

難船信號を表示す

三 方形旗の上又は下に球若は之に類

似のものを掲ぐる遠隔信號を表示す

四 霧中信號器を以て間斷なく音響を

發す

夜間信號

一 大約一分時の間隙を以て砲又は其



他の爆裂發火信號を一發す

二 船上の發焰(タール桶、油樽等)  
(を燃焼するの類)

三 星火を發する榴彈或は火箭一次一

發づ、度々打揚ぐ

四 霧中信號器を以て間斷なく音響を

發す

註釋 船舶が危險に罹らざる時妄りに此信號を表示し若し他船が救助に來りし爲め其費消したる損害等は船長其責に任じ他船に辨償すべし但し此信號

は衝突を防ぐに於て直接の關係なし故に今回改正信號書に記載されたる難船信號を守ること至當ならん  
爆裂發火信號は榴彈にして空中に高く上りて破裂し星火を發するなり之を使用するには眞鍮製の打掲臺を船中規定の場所に裝置し其中へ榴彈を入れ其上蓋に付てある布切を持って上蓋を引剝せば中に引網疊み入れてあるが故に引出して強く引けば忽ち發火して空中に上るなり(圖は巻首に出づ)  
火箭は其側邊にある管へ長さ六尺位の筭を挿して脱けぬ様になし火箭の下部の蓋紙を剝がして内部

にある導火線を引伸しおきて豫て長さ七尺許巾一寸餘の材に竿を止めるための釣形釘二つを取附其れに掛け遠く離れて火槍を竿の先に挟みて火を附れば忽ち發火し又竿の下部に細索を結著して陸上又は船舶上に飛ばし之に依りて救命網を前方と連絡することあり

信號焰管は之を焰管挾に挟み手に持ちながら外面に向け焰管挾の下端にある礎を舷等にて強く打てば自然に發火するなり

救命焰は焰筒に付てある錐にて蓋と底の突出したる處に穴を明け海中に投げ入るれば直に火光を發

し四十分を保ち光力五海里に及びて如何なる暴風雨激浪にも消へず

第三十二條 本法中船舶積量噸數に關し

日本形船は十石を以て一噸に通算す

第三十三條 本法は明治二十六年一月一日より施行す

日より施行す

第三十四條 明治十三年七月第三十五號布

告海上衝突豫防規則同十四年五月第三十

三號布告同規則追加同十八年八月第二十  
七號布告同規則改正追加は本法施行の  
日より廢止す

海上衝突豫防法終

衝突豫防法問答

總則

海洋接續の場所とは如何

港灣、海峽、河口等なり(總則)

船舶錨の力によりて繫留し居らざる時は碇泊と見

做し得るや

否らず航行中と見做すべし(總則)

汽船若し錨を取付けざる錨鎖によりて繫留する時

碇泊燈を掲げ得べきや

碇泊燈を掲ぐるは正當ならず如何となれば錨の支

問 答 問 答 問 答

配を得ざるを以てなり(總則)

船燈

日没後晴天或は月夜の譯けを以て點燈せざるも可なりや

否らず點燈は天氣の如何に關はず日没より日出

まで必らず遵守すべきものとす(第一條)

事故のため船燈を消失し是を點火する間に衝突を

招きし時此點火しつゝある事を以て口實となし得

べきや

不可抗の事情明白なるにあらざれば是を以て申譯

立難し(第一條)

問

答

問

答

問 本法に定めたる航行燈の外他に光火を發すること

あるや

答

危険に逼る船舶に警戒の爲め綠光或は閃火を發する  
ることあり平常は客室等の燈光を甲板上に掲げ紛

れ易きことを決してなすべからず(第十二條)

問

閃火とは如何なるものなるや  
綿屑等を鏝に入れ置き是を石油を注ぎて點火し時

答

々々表示する類なり  
兩舷燈を据付る位置に規定あるや  
一定の位置なし唯其射光をして鏡盤の十點間乃ち  
船の正首より正横後二點まで及ぶべき様に裝置す

問 然らば如何して可なるや  
 答 べしとあり(第二條二及三項)  
 問 成るべく船幅の廣き部分にして圓材帆及索具等に  
 答 阻碍を受けざる處に据へ付くべし(第二條四項)  
 問 隔板により正首の外兩舷燈は左右舷より見得る能  
 答 はざるや  
 問 否らず船首より若干の距離に於て兩舷燈交斜する  
 答 こと二度乃至四度なるべし故に他船我が正首にあ  
 問 らずして少しく左右に偏る時と雖も尙は我が兩舷  
 答 燈を見得べし(第二條四項)  
 問 航行中の汽船々幅十九尺若しくは二十尺ならば何

問 程の高さに於て白燈を掲ぐべきや  
 答 船體上二十尺より少しく高き處即ち二十二三尺の  
 問 處に之を掲ぐるなり  
 答 第二條第五項の増掲燈は何の爲めなるや  
 問 接近する汽船の方向を確定し得る爲めなり汽船眞  
 答 向に來る時の外は此燈を檣頭燈の垂直下に見得る  
 問 こと能はず(第二條第五項)  
 答 長さ百五十尺以下の船舶碇泊中如何なる燈を掲標  
 問 するや  
 答 二十尺より少しく低き處即ち十八九尺に白燈一個  
 問 を掲ぐべし(第十一條)

問

船路若くは其最寄に於て乗揚げたる帆船或は汽船長さ百五十尺以上なる時は如何なる燈を掲ぐべきや

答

前後二個の碇泊燈と二個の紅燈を掲ぐべし(第十一條第四項)

問

此兩燈の照すべき方向と見得べき距離は如何白燈は周回少くも一海里紅燈は周圍少くも二海里

問

(第四條一項及第十一條一項)

正面に白燈二個を見たる時は如何なる船と思ふや  
汽船の増掲燈をなしたる者若しくは他船を引くものとす(第二條第五條第三條一項)

問

問

連掲したる四個の白燈を見ることあるや

問

然り挖船第三條の三個と第二條五項の増掲燈を掲標する時

問

挖船尙ほ他に白燈を掲げ得るや

然り引かるゝ船の操挖目標として烟突若くは後檣の後面へ小形の白燈一個を掲ぐるを得べし而して此白燈は正横より前面に見得ざる様になして之を掲ぐるなり(第三條二項)

問

帆船他船を引く時如何なる燈を掲ぐるや

規定なし故に兩舷燈のみにて可ならん然れども霧中信號をなす時は汽船の挖船と同様なる信號を號

答 問

答 問

角にてなすべきならん  
 小形船荒天の際は燈火を如何に保存するや  
 右舷には綠燈左舷には紅燈を點火し置き何時にて  
 も他船に近寄る時は其舷燈を他船より尤も見へ易  
 き様表示すべし但此時綠燈は左舷より見へざると  
 同様紅燈も右舷より見へざる様にし且眞横後より  
 見へざる様にすべし(第六條一項)  
 此兩燈を取り違へざる様に豫防するには如何なる  
 注意を要するや  
 綠燈の燈籠は其外面を綠色に塗り紅燈のものは紅  
 色に塗り且適當の隔板を備へ置くべし(第六條二項)

答 問

答 問

小形船とは如何なる船なるや  
 規定なし恐くは第七條の船舶ならんか然し或る審  
 判例を見るに二百三十九噸の「ブリク」形帆船も小  
 形船に含有せられたり  
 總積量四十噸未満の汽船は第二條の第一、二、及三  
 項に規定したる燈を掲ぐるを要するや  
 否らず必ずしも之を掲ぐるに及ばず若し掲げざる  
 時は舷椽上より九尺以上にて尤も見へ易き所に二  
 海里以上より見得べき白燈一個を前方に掲げ一海  
 里以上より見得べき綠紅の兩舷燈を要す(第七條第  
 一項甲乙)

汽艇は如何  
 白燈は九尺以下にても差支なけれども両色燈より  
 高くすべし(第七條二項)  
 二十噸未満の帆船の燈火は如何  
 第二條の燈を掲げざる時は一面は綠色一面は紅色  
 の両色燈一個を手近に備へ置き通常つうじょうの如く是を表  
 示すべし(第七條三項)  
 櫓權ろけんを以て運轉する燈は如何なる燈火を用うるや  
 白色の燈籠一個を備ふべし(第七條四項)  
 他船に追越されんとするときは如何  
 船尾より他船に向て白燈を表し又は閃火せんくわを發す

(第十條)  
 豫め船尾に掲げ置く白燈の光達及方位如何  
 光達は一海里にして方位は十二點なり(第十條二項)  
 水先船に規定したる燈火は何の目的なるや  
 水先人の現在を他船に告示し且つ又他船をして水  
 先船の無難むなんに替り行かゆしむる爲めなり  
 水先船其營業所にあるときは如何なる燈火を表す  
 るや  
 四方より見へ易き白燈を檣頭せうとうに掲げ且つ十五分時  
 を越へざる間隙かんげきに閃火一個若くは數箇を發す  
 (第八條第一項)



問 水先船には舷燈を要するや  
 答 常に掲ぐるを要せず然れども豫め用意し置き他船  
 問 に表示すべし(第八條第二項)  
 答 水先人を要招する船舶へ直付けすべき水先船は如  
 問 何なる燈火を掲ぐるや  
 答 白燈を檣頭に掲ぐる代りに隨時之を表示し舷燈も  
 問 一面は綠色一面は紅色の玻璃籠一個を手近に備へ  
 答 置きて之を表示す(第八條第三項)  
 問 水先汽船業務の爲め營業所にありて碇泊せざると  
 答 きは如何なる燈火を掲ぐるや  
 問 白燈及閃火の外に紅燈一個を増掲し且つ舷燈を要

問 其紅燈は何れの位置に掲ぐるや且つ光達距離如何  
 答 檣燈の下方八尺の所に掲げ周回少くも二海里より  
 問 見得べきものを要す(第八條第四項)  
 答 水先汽船業務の爲め營業所にありて碇泊するとき  
 問 は如何なる燈火を掲ぐるや  
 答 碇泊せざるときと同一の白燈紅燈及閃火を表示す  
 問 唯舷燈を掲げざるのみ(第八條第五項)  
 答 水先汽船營業所にあるも水先業務に従事せざると  
 問 きは如何なる燈火を掲ぐるや  
 答 其積量に相當する他船と同様の燈を掲ぐべし

問 無甲板船夜間漁業に従事するときは如何なる燈を掲ぐるや

答 漁具の端と本船との距離百五十尺以内なるときは周回より見得べき白燈一個を掲ぐべし百五十尺を超ゆるときは其白燈の下方に少なくとも三尺を隔て白燈一個を増表するものなり

問 如何なる方向に増表するや

答 漁具の結着したる方向に於て水平上少くも五尺を隔て白燈を表示するものなり

問 増表は如何なる目的なるや

答 他船をして漁船より漁具を放出したる方面に接近

問 せざらしむる爲なり

答 無甲板船を除き流し網を用ゐて漁業に従事する船舶は如何なる燈火を表示するや且つ其光達距離は如何

問 上下の距離六尺乃至十五尺を隔て最も見得易き所に周回少くも三海里より見得べき白燈二個を掲ぐべし

答 總積量二十噸未満の帆走漁船は地中海及日本國並韓國の沿海に於て流し網又は延繩を用ゐて漁業に従事せば如何なる燈火を掲ぐるや

問 白燈一個を最も見得易き處に掲げ其下方に他の白

問 答 問 答

燈を常に掲ぐるを要せず然れども掲げざる時は  
 他船に近寄るとき少くも一海里の距離より見得べ  
 き白燈一個を漁具の方向に表示すべし  
 事變の爲め運轉自由を得ざる船に在ては如何なる  
 燈火を掲るや  
 白燈を掲るの高さにて最も見へ易き所に紅燈二箇  
 を六尺以上隔て、之を掲ぐ而し其光達距離は二海  
 里以上とす(第四條一項)

右の船晝間は如何なるものを掲ぐるや  
 最も見へ易き所に直徑二尺の黒球若しくは黒色の  
 形象二個を上下に少くも六尺隔て、連掲す(第四條

問 答 問 答

一項)  
 海底電信線の布設又は引揚に従事する船は如何なる  
 燈火を掲ぐるや  
 白燈の位置に三個の燈火を六尺以上隔て、之を連  
 掲す其内上下の二個は紅燈中間のものは白色にし  
 て共に二海里以上より見ゆべきものとす(第四條二  
 項)

右の船晝間は如何  
 直徑二尺以上の形象三個を少くも六尺宛隔て、掲  
 げ上下のものは紅色球形にして中間のものは白色  
 菱形を用ふ(第四條二項)

問 答 問 答 問 答

脚蹴する帆船は航行中と見做さるゝや  
 然り故に兩舷燈を掲ぐべし(總則四項)  
 一個の白色光を見るときは如何なるもと考ふるや  
 未だ舷燈見へざる航行中の汽船水先船漁船碇泊船  
 燈臺陸火船尾燈を表示する船又は曳船の操舵目標  
 を表はすもの等なり  
 汽船若し晝間に帆のみを以て運轉するとき如何な  
 る信號を要するや  
 煙突を引下げざる時は前方の最も見得易き處に  
 直徑二尺の黒球若くは黒色形象一個を掲ぐるを要  
 す(第十四條)

問 答 問 答 問 答 問 答

霧中帆船航行中は如何なる信號をなすや  
 二分時に汽笛若は汽角若は長聲を一發す(第十五  
 條第一項)  
 長聲とは如何  
 四秒時以上六秒時以下連続したる聲なり(第十五條)  
 降雪又は霧中汽船運轉を止め速力なきときは如何  
 二分時に長聲を二發す(第十五條第二項)  
 此の長聲二發の間隙は若干秒時なるや  
 大約一秒時(十五條中第二項)  
 霧中帆船航行中は如何なる信號をなすや