

條に違反するものなれば超適度の速力にて進行するも不法行為に非ずとせば、第二十五條を適用す可き狹隘の水道にありては本條を適用せず、右側の正路なれば全速力にて航行し得るが如き極端なる結論に到達す可し。右側の正路にありても縫航の帆船、同方向に進む汽船、即ち追ひ越さる可きもの、碇泊船等に遭遇すべきは、豫め期せざる可からず。

#### 凝霧の附近、Fog bank

本條の明文には、我船霧中にある時の行動を規定し、凝霧の附近を航行する船舶の採る可き處置を明示せずと雖も、凝霧の所在本船の前面なるか、側面なるかに因り、二種の場合を生ず可し。

若し我船の前面に方り凝霧の横はるを見れば、其の中には他船の航行するものあるやも知る可からず。故に之に對する警戒として、豫め機關を微速となし、以て自ら凝霧中に投ずる時は、直ちに適度の速力を保持するの準備をなし、且霧中信號を行ふ可き也。之れ寧ろ第二十九條海員の常務として、運用術上

の注意と見るを至當とす。之に反し、凝霧を吾が前面に非ずして側面に見る時は本條を適用せず。蓋し自ら凝霧中に突進する事なきを以て也。されども萬一凝霧中の船より霧中信號を發するを聞き、而も吾が正横より前面に方る時は全々趣を異にし、我船も亦霧中信號を發し、且つ本條第二項を適用し、第一發を聞くや否や機關の運轉を止めざる可からず。

#### 航方との關係

以上吾人は本條第一項適度の速力に就き、各方面より觀察を試みたるを以て第二項に移り機關停止の義務を研究せんと欲す。

本條の規定に遵ひ、霧中を航行する際は、豫防法第十七條以下に擧げたる航方の諸規程は晴天の場合と等しく適用すべきものにあらず。且汽船帆船の別により、其の適用上差異あるを免れず。其の主なる理由を擧げむに。

第一、本條第一項即ち適度の速力を以て航行する義務は汽船帆船の別なしと雖も、第二項停止の義務に至りては獨り汽船のみに適用すべき規定也。

第二、帆船は其の霧中信號に依り、孰れの方位より風を受け、航行せるかを知らざるを得れども、汽船は只其の存在を知るに過ぎず。

第三、帆船は汽船の如く迅速に停止し得るの自由なきを以て、適度の速力も亦視界内に直ちに停止し得るものと解釋する能はざるは已に説きたる所なり。

帆船と帆船との場合には霧中と雖も晴天と同じく航方の諸規程を遵守するに努む可し。帆船は一聲二聲三聲の信號の別に依り孰れの方位より風を受け航行せるかを知り得るを以て當時の風位風力より、略其の針路を推定するに難からず。かくて他船漸次接近するに従ひ、其推測も益正確となり權利義務の關係も亦明かなれば、權利船は第二十一條の規定に據り、針路速力を保ち義務船は之れを避讓すべきこと晴天と異なることなし。

されども兩船極めて接近せる時は第二十一條の但し書に遵ひ權利船と雖も亦人をブレイスに配置し危急の場合に備へ臨機避航の處置をなす可し。汽

船の霧中信號を聞く時も避航上の補助を與ふる目的を以て、同様の準備をなす可き也。

帆船と汽船との場合汽船其の正横前に方り帆船の號角を聞く時は直ちに機關の運轉を止むるは勿論、音響の概位及當時の風位風力より推定し若し帆船と互に航路を横切る虞ある時は直に機關を後退すべし。本條の明文には成る可く機關の運轉を止む可きことのみを規定しあれども、他船の航路を避くるに當りては、其の前面を横切る事を慎まざる可からず。

(第二十二條)されども霧中に在りて音響のみに依り、距離を推定するは至難なれば、直ちに後退を行ひ、其の前進力を減殺するは當然の處置と謂ふ可し。

帆船の霧中信號を聞きたる時は、晴天の際と等しく、針路速力を保ち、唯避航上の補助を全ふする準備を爲す可し。

帆船第十五條第五項の長短々の信號を聞きたる時は針路を保つべきにあらず。之れ曳船海底電線布設船の外運轉自由を得ざる船舶あるを豫期せざる

べからざるを以て也。故に此の信號を發する船舶は、濫りに針路を變ず可からず。此の信號を發する船舶は左の如し。

汽笛又は汽角

- 一 他船を曳く帆船
- 二 海底電線の布設若くは引揚に従事する船舶
- 三 事變の爲め運轉自由を得ざる汽船
- 四 本法の規定を遵守する能はざる汽船

霧中號角

- 一 他船を曳く帆船
- 二 他船に曳かるゝ汽船又は帆船
- 三 事變の爲め運轉自由を得ざる帆船
- 四 本法の規定を遵守する能はざる帆船

跣躑又は上手廻し中の帆船は通常本法の規定に違ひ運轉し得れども、無風に

遭遇したる帆船は本法に遵つて運轉し能はず。故に此の信號を行ふ。されども事變の結果に非ざれば、第四條の紅燈又は黒球を掲揚することなきは勿論なり。

汽船と汽船の場合霧中汽船と汽船互に其信號のみを聞き船體又は燈火を見る能はざる時は、航方一般の規定は全く適用せず。權利義務の關係を超越し平等に唯避航の義務あるものとす。

汽船の霧中信號は唯其の存在を知るに止まり、靜止せる時の外更に行動を明かにする點なし、されば霧中信號制定の際、各自の針路を表はす信號を採用せんとする説ありしも必竟複雑の信號は却て誤謬の原因となるの虞あるを以て現行の簡單なる形式を採るに至れり。故に相見る能はざる霧中にては航方の諸則を適用せず。或論者は晴天と霧中とを問はず同様に解釋するものなれども、一八九九年 *Chan MacGregor, Casby* 事件に於て *Barnes* の言明せる如く第二十一條は一般法なれども、霧中第十六條を適用する場合には多少その解

釋を異にせざるを得ず。

其の所在を定め得ざる時

他船の霧中信號を聞き其の所在を定め得ざる時は、必然の義務として機關の運轉を停止す可し。若し機關を停止せず衝突を起せし場合には、多くは他船の所在を定め得たる事を主張し辯解せんとすれども、霧中信號は前節已に述べたる如く、天候の如何により其の方位を決斷し難く、且距離も亦測定し能はざるものなれば、唯一發の信號を聞き直ちに他船の所在を定め得ざるは審判の原則とする所なり。故に他船第一聲の信號を聞くや否や遠近如何に關せず、直ちに機關の運轉を止むべき也。尙他船の所在を定むるには、左の三點を明かにするを要す。

第一 他船の方位

第二 他船と本船との距離

第三 他船の針路

次に審判の實例に就き少しく研究する所あらしめよ。

Rebera, Brintinia (1904)

霧中信號の第一發を極めて微かに聞き、他船は遠距離にあるものと臆測し、機關を停止せず續航したるに、突然近距离に現はれ遂に衝突せり。衝突前十分乃至十五分前には已に機關の運轉を停止しありしも、若し第一發を聞くと同時なりせば、前進力は遙に減少す可きを以て、實際衝突したる時間に衝突點に達せず、従つて他船は其の前面を替り衝突を免れしやも知る可からず。據て本條の違反として責を負ふに至れり。

Oakmore, Arus (1906)

汽船適度の速力にて航行中其の正横より前面に方り最初の霧中信號を聞き、直ちに機關の運轉を停止し、其後三回の信號を聞き全く前進力を失ふに至れり。該船々長は羅針儀にて音響の方位を測定し、左舷船首一點四分一乃至一點半の間にあるものと認め、極微速力を以て前進を起し約二十分時の後衝突

を惹起せり。されども羅針儀を以て測定音響の方位によりて、其の所在を定め得たるものとなす能はず。蓋し聴覺より入り來る音響を視覺によりてのみ判すべき羅針儀を以て測定するは恰も盲人に義太夫語りの容貌に就て醜美を問ふと一般なれば也。

Ching King, H. M. S. Alacrity (1908)

軍艦は一分時の間隙を以て他船の霧中信號を、引續き五六回聞き、二三哩の距離にあるものとし、且其の信號は漸次一聲毎に微かに響くを以て、同一方向に進行するものと臆測し機關の運轉を停止せず。五六分間少しも音響を聞かざりしに、突然近距離に強聲の信號を聞き接觸するに至れり。霧中信號により他船の所在を定むるには周到なる注意を要するを以て、必ず機關の停止を行ひ其の所在、行動を判断したる後に非ざれば進行すべきに非ず。據て軍艦を以て違法となせり。

#### 成るべく機關の運轉を止め

此の一句は除外例を認容せんか爲め附加したるに過ぎず。華盛頓航海會議に於て英國委員は一例を挙げ、他船が本船の船尾に接近し後續するが如き場合に機關停止を行ふの危険なるを慮りたる事を説明せり。されども實際の審判例に據れば、假令他船が吾が船尾にある時と雖も、若し互に見得る時は前船運轉を停止するも、直ちに靜止の位置を取るものに非ず。特に前文にも**機關の運轉を停止すべきことを明言せるを以て、船體を停止すべきに非ず、惰力を有すれば前進し、後續船は舵の應用により容易に衝突を避け得べし。**如斯英國にては時に或は立法者の意志を斟酌せず判決を下す事あるは米獨等と異なる所也。

#### 邦語譯「成るべく」に就て

邦語譯によれば**成るべく**機關の運轉を止め云々とあり。抑も**成る可く**とは絶對的命令言にあらず。動もすれば單に任意の處置と解釋する處あり然るに本條機關停止の義務は殆んど必然の義務にして例外を求むるに苦しむ所

也。前述の如く立法者の意志は極めて稀なる例外を認容せんとする杞憂に出でたるものなれども、審判例は已に之をすら否定せる時に當り、邦語譯の如きは生暖き任意的の句を許す可き餘地なきものと信ず。翻て本法に於て成るべくの一句を以て翻譯したる英文を參照せんは適否區々にして其の英文が悉く異なるも亦奇異の觀なき能はず。

第六條小形船航行中……舷燈を表示すへし、但し此の時綠燈は左舷より、紅燈は右舷より見得す、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。

(If practicable.)

第十條他船に追越されんとする船舶は……白燈を表示し……白燈は豫め船尾に掲置くを得……成るべく舷燈と同一の高さに掲ぐ可し。as nearly as practicable 此の二箇の「成るべく」は多少の誤謬を豫想し、其の誤謬の程度を減少する精神を以て附加したるものなれば邦語譯は能く英文の眞意を傳へたるもの也。

然るに第二十二條本法航方に依り他船の航路を避くべき船は成るべく他船の前面を横切るへからず。

If the circumstances of the case admit

此の一條に至りては前二例と大に趣を異にし、便宜上任意他船の前面を横切る事を許すものに非ず。如斯にして若し衝突を惹起せんか、其の理由を證明するに非ざれば責任を免るゝ事なきに至るべし。

要するに本法の成文中に散在する成るべくの一句は前述の如く區々の解釋を下さざれば法の精神を傳ふる能はず。若し前二條と同じく解釋せんか、本條の如き重要な規定に甚しき誤解を招く虞あるものと謂ふべし。且譯文には運航に注意する點のみに命令的語調を帶び、shall stop her engines に含蓄する命令語を表はす所なきかの嫌あれば So far as the circumstances of the case admit は許す限りと改譯し、尚 Shall の意味を傳ふる爲め更に必ずの二字を加へ「許す限り必ず機關の運轉を止め」とせば少くとも本條が任意の規定に非ずして、必

然の義務なる事を傳ふるに足らむ。

本法中には既に第二條の航海燈の規程に於て

汽船航行中は必ず左の燈を掲ぐ可し

A steam-vessel when under way shall carry:—と謂ひ又第四條第三項には運轉自由を得ざる船舶が運行する時は必ず之(兩舷燈)を掲ぐへし。

but when making way shall carry them と謂ひ shall を必ずの二字を加へて譯出したる前例あれば也。

#### 機關の運轉を止め

本條の機關停止の義務に就き二種の誤解あるを以て之を詳説せんとする。

第一 機關の運轉を止むるを以て本條終局の精神とし霧中に於ては後退の義務なしとするもの。

第二 本條自身に全速力後退の義務ありとするもの。

此の極端なる二説は孰れも正鵠を得たるものと云ふ可からず。本條には正

横より前面に方りて他船の霧中信號を聞く時は直ちに機關の運轉を停止する外更に後退せよとの明文なしと雖も之れに依りて機關後退の義務なしと斷ずるは蓋し早計も亦甚しと謂ふ可し。

若し信號を近距離に聞く時は當然後退せざる可からず。されども後退を行ふは本條の命ずる所に非ざるは勿論也。汽船霧中に相會し互に相見る能はざる時は、權利義務の關係を超越し各自他船の航路を避くるを以て目的とするものなれば、時機に應じ後退を爲すべく、且衝突の危険焦眉の急に迫る時は、更に第二十九條の海員の常務即ち運用術上の原則に鑒み、専ら衝突豫防の實を擧ぐ可し。

運用術上より之れを觀るに本條に於て機關停止を命ずるに止まり、後退の義務を規定せざるは當を得たるものなり。蓋し他船の所在を明かにせず、徒らに機關後退を行ひ停止する時は操舵の效力を殺ぎ運用を困難ならしめ、壓流甚しからざれば自ら衝突するの虞なけれども他船の近寄り來る時に當り何

等の避航法を講ずる能はざる窮地に陥ることある可し。尙審判例に據り左に全速力後退を要する主なる場合を列舉せん。直ちに靜止するの必要あるを以て濃霧航行中他船の信號を近距離に聞く時。他船の信號が漸次本船の船首に方り近寄り來るを知る時。前節已に述べたる如く、汽船其の正横より前面に方り帆船の霧中信號の第一聲を聞く時。他船の碇泊信號を其の前面に聞き得たる時、恰も急潮其の方向に壓流するが如き場合。

霧中他船の信號を少しも聞かざるか或は之れを聞くも他船の方位、距離及針路を知る能はず、所謂其の所在を定め得ざるに突然檣燈の一つを認めたる時（されども檣燈と共に増掲燈又は舷燈を見得たる時は轉舵するを可とす）

#### 其の運航に注意すべし

前節に於て邦語譯成るべくの一句に關し改譯意見を述べたるが、其運航に注意すべしと云ふ一句も亦意義頗る徹底せざる點あり。試みに同船の運轉士

及修業生に就き其の意義を問ひたるに悉く其の運航とは霧中信號を發したる他船を指すものとなし我船は機關を停止して他船の運航に注意を拂ひ監視す可きものと解釋するに一致せり。恐らくは邦語譯のみを見て英文と參照せざる海員は同一の誤謬に陥れるもの多かるべし。蓋し英文に *And then navigate with caution* とあれば機關停止後は注意を加へ運航す可しと直譯するか或は從來の翻譯口語に倣ひ、自ら運航に注意すべしと改譯せば少くとも自他轉換の誤謬なきを得可し。他船の最初の霧中信號を聞き機關を停止したる後も、充分監視を嚴にせざる可からず。若し尙他船の所在を定め得ざる時は其の後信號を聞く毎に警戒を加ふること最初の第一發と異なるなし。適度の速力にて航行中機關の運轉を停止し其の惰力を以て前進するは本條の明かに認むる所也。明文にある如く機關の運轉を止め船體其のものを止むるを要せず普通全速力後退をなす義務なし。かくて遂に前進の惰力消滅し、靜止するに至るも尙他船の所在を定め得ざる時は、第十五條第二項の長聲二發の



信號を行ふべし。萬一急潮の壓流を感ずる場合は自衛上極微速力前進を試み以て針路を保持すべし。本條は霧中他船の信號を聞き機關を停止し其の儘動く可からずと命ずるものに非ず。注意を加へ進行を起すべしとあるを以て他船の信號により其の所在を定め得る迄停止するは法の精神なるべし。正横より前面近距離に於て、他船の霧中信號第一聲を聞き機關の運轉を停止し遂に全く前進力を失ふに至りしを以て、更に適度の速力にて前進を起し、其の後約二十分間にして衝突を惹起せる一例あり。

此の汽船は第一聲を聞くや直ちに停止せしめ、他船の所在を定め得ざるに關せず、其の後他船の信號を聞きつゝ、漫然機關の運轉を止めざりし廉を以て、本條に抵觸せるものと判決せられたり。

## 霧中轉舵

霧中他船の航路を避けんが爲め轉舵して針路を変更するは、其の運航に注意すべしとの明文に抵觸するものなりや否やの問題は屢々審判例に於て見る

所なり。

法文には特に轉舵を禁止し否定する條項なければ不法行爲と認むる能はず。他船の所在を推定し適宜轉舵するを妨げずと雖も、其の結果衝突の原因を構成する時は當然責任を免れざるものと覺悟す可し。

蓋し他船の所在を推定するに當り誤謬なきを立證するに足る證據不十分に終るを以て也。故に第二十九條の所謂海員の常務の懈怠を以て律せらるべく、同條は運用術上の技術に關する法規なれば、結果如何により責に任ず可きものにして、假令他船の推定位置を誤り轉舵運用其の宜しきを得ざるも尙直接衝突の原因を構成せざる時は、明文上の不法行爲に非ずして従つて責任を免る可し。單に音響信號を聞き轉舵を行ひ、衝突の責任を免れんとするには、該信號を適當の時間内幾回となく聞き取り、何れの方面より觀るも更に疑問を挾む餘地なき程度に合致し、前節述べたる他船の所在を定むるに足る要素即ち他船の方位、距離及針路を辨知し得る場合に限る。

霧中にて轉舵し針路を變ずるに最も不都合なる點は之を他船に通する規定の信號なきにあり。第二十八條の航路信號は華盛頓航海會議に於て英國委員の説明せる如く短聲一發は

I see you

I am directing my course to starboard

の意味を有するものなれば、互に相見る能はざる霧中に於て、恁かる信號を聞くも第二十八條の意味を爲すものに非ず。之れ單に音響と云ふに止まり法律上の信號に非ざる也。強いて信號と解釋せんとせば、モリス船長の E. I. S と云ふの外なかる可し。若し之を晴天の場合と同じく解釋し不幸にして衝突の難に遭はゞ其の責を免れず。

Nereus, Oravia, 1906 衝突事件の一例を擧げ本節を終らむとす。N は未だ濃霧襲來せざるに先ち O の所在を認め、且つ二船の針路は其の儘續航するも、互に左舷對左舷を以て無難に替り行く事を知り、他船も亦當然本船を認め得たる

ものと輕信したりしに、やがて濃霧となり豫想外にも O は N を認めず、其の霧中信號を聞き漫然他船は右舷にあるものと臆測し、舵柄を右舷一杯に採り、右舷機を停止し左舷機を全速力後退せり。是に於て遂に左舷にありし N に衝突せり。此の一例を徵するも霧中信號の音響に依り其の所在を判斷するの極めて危険にして、且つ轉舵操縦には細心の警戒を要するを知るに至らむ。

#### 霧中に於て行ふ運用術

以上主として吾人は衝突豫防法に基き論じたるを以て運用術の立場より聊か霧中の處置を研究せんとす。霧中に於ては假令他船を見るを得ざるも、信號を聞けば其の方位、距離に就き大略の豫想を下すを得べし。されども時に意外の見當違ひあれば危険なしと云ふ可からず。方位距離以外に他船の行動を推知するは困難なれども、要するに自他の關係は他船が正しく眞向又は幾んど眞向に進行し來るか、或は若干の交角をなし吾が航路を横切るか、又は吾と平行する航路を採るか此の三種の一にあらざるべからず。若し二回以

上他船の霧中信號を聞く時は、前後の音響により近寄り来る船なりや否やを  
知り、且其の針路をも豫測するを得るなり。他船靜止せるものとせば其の信  
號にて明か也。

A船がB船の霧中信號を聞き得たる時、相互の位置はBがAの前面船首の方  
向に在る場合を以て最も安全なりとす。即ちB若し靜止せる事を信號すれ  
ば容易に之れを避け得るは勿論、B若しAの航路を横切りつゝある場合と雖  
もAがBの現位置に達する迄にBは自ら替り行く可し。故にBがAに向つ  
て直進し兩船正しく真向に近寄る時の外衝突の危険なし。換言すればBの  
針路が恰もAの最大船幅に向ふ時に限るものなれば危険率は極めて小なり  
と云ふ可し。假りに斯る位置に於て衝突の不幸を見るも、船首對船首の衝突  
をなすか舷々相摩するに止まり損傷少きを常とす。側面は船首に比し實際  
衝突より生ずる損傷大なるのみならず、船幅と船長との尺度の比例に應じ、  
衝突の危険率も亦多き事八倍乃至十倍に及ぶ。故に豫防法と運用術とに鑒

み許す限り他船に對し吾が側面を避け船首を以て之れに向ふは自衛上最も  
肝要也。

唯一發の霧中信號を聞きたるのみにて直ちに他船は吾が航路を横切るもの  
なりや、無難に替り行くものなりや判断する能はず。若し替り行く船なるに  
係らず孰れか一船にて轉舵すれば却つて衝突の危険を醸すが故に漫然轉舵  
すべきにあらず。萬一衝突を惹起する時は、之に對し立證の責任を免れず。  
正横より前面に方りて他船の霧中信號を聞き其の所在を定め得ざる時は機  
關の運轉を止むる外豫防法上の規定なしと雖も運用術上の立場よりせば、如  
何なる處置を爲すを以て最も安全の策とす可きや。

汽船A若し汽船Bの霧中信號を右舷船首に聞き、其の方位距離を知る能はざ  
る時は、吾が航路を横切り衝突の危険ありや否やも亦明瞭ならず。されども  
互に近寄り相見ると得るに至り衝突の虞ある場合はAに於て避航の義務あ  
るは勿論也。此際専ら本條の規定に遵ひ轉舵して回頭することなく單に機

關の運轉を停止する時は惰力を以て速力を遞減しつゝ前進し其の進路は危険區域を通過する事多し。之れに反し轉舵を行ひ他船の方向に回頭する時は比較的危険區域を通過する事少く、且つ我が側面を避け船首を以て他船に對する故に、前述の原則に遵ひ、特に時間と距離との餘裕ありて我船の正首に方り他船の信號を聞くに至れば針路不明なる他船に對し我船は最も安全の位置を占むるものと云ふ可し。兩船の距離愈々接近し我船が他船を認め避航するに當り第二十二條の規定に遵ひ、成る可く他船の前面を横切るを避け必ず右舷に回頭せざる可からざるを以て、豫め時間と距離との餘裕あり、且つ操舵力を喪失せざる間に、他船の方向に右舷回頭をなし置くは、運用術上より見るも衝突豫防法上より見るも極めて良策也。こゝに注意すべきは短距離内に回頭を要するを以て、此の目的を達し得可き場合は機關後退を行ふも亦妙也。されども後退の機關を餘りに長く掛け爲めに全々前進力を減殺するは、操舵力を失ふの虞あれば、他船の所在を知り得る迄は操舵力を保持す可し、

斯くて他船Bの信號を吾が船首の方向に聞くに至らば、此の針路を保ち専ら他船の所在を確定せんことを努む可し。

A船若しB船の霧中信號を右舷正横の稍々前面に聞く時は前述の如く他船の方向に回頭するも利益少し、故に唯機關の運轉を止め従前の針路を保つ可し。

若し他船Bが吾が航路を横切り衝突の虞ある時は前述の回頭法を行ふ可きを以て、豫め其の覺悟あるを要す。時機遅れたる時は、臨機後退せば短距離内に回頭するを得べし。地を變へ他船Aの信號を左舷に聞く時B船の處置は或程度迄は前項の回頭法に依るを得可し。B船はA船の場合と異り權利船の立場にありと雖も霧中に於て互に相見る能はざる間は勿論權利、義務の區別なく一旦他船を認め得るに至りて是を生ずるものなるにより、危急切迫する場合を除き、互に航路を横切り衝突の虞ある時は針路速力を保ちAをして吾が船尾を通過せしむ可き用意あるを要す。故に第一聲を聞き他船の方位、

距離及針路等の未知數を解決する迄は機關の運轉を止め轉舵せざるを良しとす。

斯くて互に航路を横切る事明かなるに至れば、成る可く他船の前面を横切る爲め前進しAをして吾が船尾を通過せしむ可し。若し兩船接近し明かに他船の前面を横切る能はざる時は最後の策としてAの方向に回頭し機關を停止す可し。機關を後退すれば却て回頭の妨害となることあれば特に注意せざる可からず。

汽船と帆船、汽船若し帆船の霧中號角を正横前に聞く時は、當時の眞風位眞風力と一聲二聲三聲の別に依り帆船の開を知り略其針路及速力を豫測するを得可し。正しく眞向又は幾んど眞向に近寄り來るか或は互に航路を横切り衝突の虞ある時は、汽船に於て避航す可く且つ成る可く帆船の前面を横切る事を避く可し。普通霧中號角は遠距離に到達せざるものなれば之を聞き得たる時は已に兩船極めて接近せるを知るべく、迅速に處置せざる可からず。

故に果して帆船の後方を通過し得るや否やを判斷するには熟練を要す。法規に違ひ適度の速力にて航行する汽船は大約船體の長さにて停止するを得る故に衝突の虞あること明かなる場合には、本條の規定に違ひ機關の運轉を止むるのみならず速かに帆船の方向に回頭し全速力後退を行ふ可し。以上述べたる運用術上の處置は明かに衝突の危険ある場合に限り行ふべきものにして、四圍の事情に顧慮せず漫然兩船衝突の虞なき場合に之れを適用すれば却て衝突の危険を誘起することを銘記す可し。

#### 曳船

第十五條第五項に依り霧中に於ては運轉自由を得ずして近寄り來る他船の航路を避くる能はざる船、又は本法に遵て運轉し能はざる船と同様に曳船は長短々の信號を發する規定あれども第四條の事變の爲め運轉自由を得ざる船に非ざるは勿論、本法に遵て運轉し能はざる船と看做す可き理由なければ本條の諸規定即ち適度の速力を保ち、機關を停止するの義務等汽船一般の規

則を適用す可きもの也。唯此の信號の區別により、之を聞く他船をして普通の船舶と同様に避航し得ざる事を知らしむるに過ぎず。他船を曳きたる汽船が突然機關の運轉を停止する時は、被曳船と接觸するの危険あるのみならず、挽索を暗車に絡む虞あれば、他船を曳き航行する汽船は普通のものと同様に事情を異にするを以て、霧中正横より前面に方り他船の霧中信號を聞く時と雖も停止の義務なしと主張する反對説ありしも、本法改訂前の慣例を翻し、遂に曳船と雖も汽船なる時は汽船一般の規定に遵ふべきものと決し、時宜に應じ挽索を解放し機關停止を行ふは運用術上の心得と認めらるゝるに至れり。

## 汽笛汽角を破損したる汽船

霧中航行の汽船、誤つて汽笛汽角を破損し、規定の信號を履行せず、遂に他船と衝突したる場合を假定し、審判の結果如何を研究するは蓋し趣味ある問題なりと信ず。審判所にては第二十九條の所謂臨機の處置に必要な注意の

より生じたる結果と見做し、投錨すべきものと裁決せられ、若し投錨せざりし事實が衝突の直接の原因を構成せざることを立證するに非ざれば責任を免るゝを得ず。實地問題として稽ふる時は運航の要路又は狹隘の水道に於て投錨するは必ず霧中號角を用ゐ續航するよりも安全なりと斷言する能はず。唯投錨すれば衝突の責任を免るゝは明かなる所也。されども萬一絶対に投錨する能はざる状態にある時は果して如何なる處置を採る可きや。法規に依れば汽船は他船に曳かれて航行する時及風帆の力のみを以て航行する時の外霧中號角を許す場合なし。されども斯る場合は臨機の處置として、一時自ら帆船に變裝し、運航自由を得る程度を以て機關を前進し當時の風向と針路との關係を見て信號を行ひ、若し風位船首より五點以上に及ぶ時又は無風の時は、本法に遵ひ運轉し能はざる長短々の信號を行へば最も有利なる可し。

要するに、汽笛汽角は航海上市要の器具なれば豫備品を具ふるを安全なりと

す。大正元年十二月船舶検査規定改正中に、第三十九條第九項に定期検査に於て汽笛又は汽角の效力試験を行ふに至りたる蓋し至當の舉と云ふ可し。

航方

衝突ノ危険ハ其ノ現況ニヨリ我船ニ近寄り來ル他船ノ方位ヲ看守シテ之レヲ豫知スルヲ得若其ノ方位艦ニ變更スルヲ認メサルトキハ危険アルモノト知ルヘシ

*Steering and Sailing Rules.*

*Preliminary—Risk of Collision.*

*Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change such risk should be deemed to exist.*

衝突の危険の意義及衝突の危険豫知

衝突は衝突の危険ある場合に其危険を除かざる時は、當然發生すべきものにして、衝突豫防法は衝突の豫防法にあらずして、衝突の危険豫防法たらざるべからず。こは法の性質上必然の結果にして、恰も火薬類取扱規則は、火薬の爆

發其他不慮の災害を豫防せんが爲めに作られたる規則なれども、眞に發火する間際には其取扱者の所置の適否により規則の如何ともなし能はざるが如き之なり。即ち豫防法も衝突の危険を防ぎ得るも衝突は運用術によらざれば避け能はず。英國の一般學說によりても、衝突豫防法は衝突の危険を防ぐ可きものにして、衝突の危険が最早決定せる場合には適用して甲變なしと解釋せり。

然らば衝突の危険發生は如何にして豫知するや、本法航方の前置には、衝突ノ危険ハ其ノ現況ニヨリ我船ニ近寄り來ル他船ノ方位ヲ看守シテ之レヲ豫知スルヲ得若シ其方位儘ニ變更スルヲ認メサルトキハ危険アルモノト知ルヘシとなせり以下少しく蛇足を加ふる所あらんとす。

元より衝突の危険と云ふが如き事實問題は、法律が列舉主義によりて限定し能はざるを以て、上記本文の如く概括的に規定したるは至當の事に屬す。而して實際最も普通に此危険を豫知するには、ある時間、近寄り來る他船の方位

を看守して其變更を認めざる時は、危険あるものとなすより他に良法なし、之れとても若し他船にして不意に不當の行爲をなすか、又は規定の遵守不能となるか、或は誤れる臨機の所置を採りたる場合には、例令他船の方位變化すとも衝突の危険あるべきが如き例外の場合あるは、止むを得ざる所なり、而して航方に關する第二十三條の機關使用は最も此衝突の危険の有無と關係深し、故に本文航方の解釋には衝突の危険の豫知の必要なると同時に、既に危険にして豫知せられたる以上は、第十七條以下の規定する航方によりて、ある作爲又は不作爲をなして危険が未だ決定せざる前に之れを防止せざるべからず、而して衝突の危険の有無の誤斷は違法となり、従つて二船遭遇の場合、何時豫防法の適用を開始又は終了すべきかは、研究に價する問題なり。

米國判例の示す所によれば、豫防法の適用は豫防の手段を採る必要なる時機兩船相當接近したるときより、始め危険の存續中は繼續すべきものにして、只第二十一條の汽船及兩船の距離相當に遠く、未だ豫防の手段を採る時機にあ



らざる時は、猥りに規則を適用すべからずとせり。  
英國判例に據りても略同様なる見解にあるが如く、此の時機は早きに失して不可、遅きも非なりとせり、次に時機は可なりと雖も採る手段に誤りあらば亦違法となるものなれば、轉針は判断に誤りなきを確めたる後に之を行はざるべからず。然らば此手段を採るに必要な時機とは果して如何なる時を指すか、二三實例を擧げて之れを示さん。

(一)二艘の汽船略真向に行き逢ひ兩船の速力の加が十九節位にして兩船間の距離一浬半となりたる時。

(二)汽船帆船と行逢ひて兩船の速力の加が十七節而して汽船は帆船の進行方向を確知し得ざるも略反對又は真向に近しと判ずる時、其距離二浬半位の時。

(三)汽船他船を二點以内に見て追越さんとする時、其距離一浬以下となりたる時。

(四)汽船他船と同一聚點を形成せる針路により他船を追越さんとする時、其距離三浬となりし時。

(五)二艘の帆船真向に近く航行し其兩船の速力の通算十二節、其距離二浬半以上は稍古き實例なれども大略の標準を示すものと見るべし。  
之れを要するに衝突の危険は經驗と研究とによりて場合に應じて判知すべきものにして文字を以て縷述するも眞意を得るに困難なるべし。

二艘ノ帆船行逢ノ場合(Two sailing vessel's meeting)

第十七條 二艘ノ帆船互ニ近寄りテ衝突ノ虞アルトキハ其ノ一船ヨリ左ノ如ク他船ノ航路ヲ避クヘシ

- 一 一杯ニ開カサル船ハ一杯ニ開キタル船ノ航路ヲ避クヘシ
- 二 左舷ニ一杯ニ開キタル船ハ右舷ニ一杯ニ開キタル船ノ航路ヲ避クヘシ
- 三 一杯ニ開カサル二艘ノ船風ヲ受クル舷同シカラサルトキハ左舷ニ風ヲ受ケタル船ヨリ他船ノ航路ヲ避クヘシ
- 四 一杯ニ開カサル二艘ノ船風ヲ受クル舷同シキトキハ風上ノ船ヨリ風下ノ船ノ航路ヲ避クヘシ
- 五 船尾ヨリ風ヲ受ケタル船ハ他船ノ航路ヲ避クヘシ

Article XVII

When two sailing-vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other, as follows, viz.:-

- (a) A vessel which is running free shall keep out of the way of a vessel which is close hauled.
- (b) A vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled on the starboard tack.
- (c) When both are running free, with the wind on different sides, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other.
- (d) When both are running free, with the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward.
- (e) A vessel which has the wind aft shall keep out of the way of the other vessel.

本條は航方規程の第一として帆船相互の避航方法を規定するもの也。航行中の帆船の権利義務を定むるには、在來の習慣に基き總て風を左右舷孰れより受くるか、一杯に開くか、一杯に開かざるか又は船尾より風を受くるか、等の區別に依れりと雖も、法規として之れを研究する時は此の中に種々の難解の

點あるを知る可し。

難解の理由。本條の難解困難なる理由は

第一 一杯開は各船特有の性質に因りて決す可く一般共通のものに非ず。さればN風を受けBZ即ち七點に進航する船は一杯開なりや否や一概に決する能はず。如斯本條には運用術上止むを得ざる解釋の困難あるのみならず。

第二 明文には一杯に開かざる船、船尾より風を受くる船と謂ふが如き曖昧なる用語を以て、複雑なる權利義務の關係を區別し、且つ五項の規則を設け之れに依り百般の場合に適用すれども、五項の一に該當せざる場合ありて解釋益困難也。

第三 風向は開の關係を決するに當り唯一の證據となる要素なれども、船上に於て感ずるものは船自身の前進力と風力との結果なる合力、即ち視風位、視風力にして眞風位、眞風力に非ざれば、經驗ある海員にても或は誤認すること

なきを保し難し。

第一 一杯に開たる船、運用術上一杯開と稱するは帆船が能ふ限り風上に向つて進航する時に用ふる語なれども、各船の裝置構造と風力の強弱、其の他の關係に依り、其の風上に向ひ得る能力同じからず。横帆裝置船にありては普通六點を極度とすれども、從帆裝置船にありては四點に達するもの少からず。如斯一杯開とは各船獨特の性質なれば、船首尾線と眞風位との狹角を標準として定むる能はず。例へば四點迄開き得る從帆裝置の船が船首より七點に風を受け帆走する時は一杯開ならざるは勿論なれども、同じく船首七點に風を受け帆走する船が横帆裝置にして六點半を以て開き得る限度となす場合には一杯開也と謂はざる可からず。

各船の種類性質に依り其開き得る能力同じからざるは前述の如しと雖も、其極度の場合(Jammed etc)即ち現状より少しにても風上に向ふ時は直ちに展帆が煽るが如き程度のみを以て、本條の規定する一杯開と解釋す可きに非ず。

此の問題は從來屬々審判所に於て討議されたる處にして、其の結果一杯の極度より起算し一點以内風下に落つるも尙本條の一杯開と解釋する習慣法を形成せり。極度より二點風下に落ちたる船を一杯開と看做したる判例

(*St. Joan V.*)

(*Printer*)

あれども爾來右の判例を踏襲す可からざることゝなれり。

晝間他船の帆走するを目撃する時は、其の装置、展帆の情況等に依り一杯開なりや否やを判ずるに難からず。之れに反し、若し夜間舷燈のみを見る時は其の方位の變更如何を監視し、我船の現狀と風位風力とに鑒み、他船の開き加減を推測するを得れども、他船の装置を知る能はざれば不確實なるを免れず。左舷一杯開の船が其の風下に於て、船首一二點の所に他船の紅燈を認むる場合は、他船の開を推測し我が船の處置を決すること最も困難也。例へばN風を左舷一杯に受けENEに帆走する船が其の右舷船首一點即ちENに方り他船の紅燈を認めたりと假定せよ。他船の針路は十點法に基きWのより右方へ十點間NE迄の間にある可し。さて此の十點間に於ける他船の開を稽ふ

るに、針路若し、風位と同方向のNにあれば上手廻し中なる可くNWよりWNWの間であれば右舷一杯開なる可く又WNWよりW/Nなれば一杯に開かず右舷より風を受くる船なる可し。而して上手廻し中なれば其の後の動靜に據り知るを得れども、其の他の場合には他船の方位を測り變更の遲速を看守し、右舷より左舷に我が船首を横切れば一杯開なる可しと雖も、若し他船が著しく風壓を感じずる時は方位の變更遅く一杯に開かざる船と誤認することある可し。

船尾より風を受くる船。常識を以て解釋すれば、船尾より風を受くる船は一杯に開かざる船の一に數ふるを得可し。假りに船尾より風を受くる船を一杯に開かざる船と解釋すれば本條第四項と第五項とは撞著を生ずることゝなる。例へば風を受くる船同じき甲乙二船ありて、乙は甲の風上にありとすれば第四項の規定に依り風上にある乙は甲に對し避航の義務あり、同時に又風下にある甲は第二十一條に遵ひ針路及速力を保持するの責任あり。され

ども若し甲を船尾より風を受くる船と解釋する時は、第五項に據りあらゆる他船に對し航路を避けざる可からざることとなり、法の適用に甚しき撞著を生ず可し。されば本條に於て一杯に開かざる船と船尾より風を受くる船と區別を設け夫々規程を異にするは自ら特殊の意義なかる可からず。一杯開とは單に船首尾線と眞風位との狹角を標準として決す可からず、各船特有の性質に依るものなるは既に説明せるが如し。即ち横帆裝置、縦帆裝置等の別に依り時に或は三四點の差を生ずることあるを以て之れを布行し船尾より風を受くる船の場合に轉用し、船尾より左右各四點の間に於て風を受くるもの也と説明したる審判例あれども當を得たるものに非ず (Divisor) 船尾より風を受くる場合は一杯開の場合と趣を異にし、各船を通じ横帆裝置なると縦帆裝置なるとに拘らず、船尾より風を受け得るを以て、字義通りに解釋するに至當とす。唯精密に船尾即ち梁ビームに直角なる方向より風を受くる場合のみに適用するか或は稍々廣義に船尾を中心として多少の餘裕を認むるかの問題

なれども、一杯開の場合に一點以内の範圍に於て風下に落つるものをも廣義に解釋する例に倣ひ、船尾附近左右各一點以内より風を受くる時は之れを船尾より風を受くる船と解釋するに一致せり。

一杯に開かざる船。本條第三項及第四項は *running free* の帆船に對する規定也。邦語譯には一杯に開かざる船とあれども適譯と謂ひ難し。

第十五條の規定に遵ひ霧中信號三聲を連發す可き正横後に風を受けたる船との關係の如きは尙研究の餘地ある可しと雖も、要するに一杯に開く船と船尾より風を受くる船との二つの場合は既に説明したるを以て、右の三つの場合に該當せざる帆船は悉く一杯に開かざるものと解釋す可し。

第二 五項の一に該當せざる場合。本條には帆船相互の關係を分類し五種の場合を列擧せりと雖も該分類は嚴密なる意義の下に區別し、あらゆる場合を悉く網羅するものと謂ひ難し。實際問題として吾人は本條の項目以外に左の如き場合に遭遇することあり。

一 一杯に開きたる二艘の帆船風を受くる舷同じくして衝突の虞あるとき、  
二 船尾より風を受くる兩船互に近寄り衝突の虞あるとき、  
一 前節に於て既に述べたるが如く、装置の如何に依り四點にて一杯に開く船あり、七點にて一杯に開く船あれば一杯に開きたる二船風を受くる舷同じくして、而も衝突の虞あることあり。如斯場合には本條五項の規定中孰れにも該當せずと雖も、一杯に開かざる船の場合を規定する第四項を準用し風上の船より航路を避くるを至當とす。

二 次に本條の所謂船尾より風を受くる船とは、眞艦より左右各一點以内に於て風を受くる場合なることは既に前節に説明したるが如し。故に小角度の交叉角を以て、二船共船尾より風を受けつゝ、追越船の關係以外に衝突の危険を以て互に近寄る場合あるは蓋し想像するに難からず。若し本條第五項を適用すれば双方共他船に對し航路を避けざる可からざるに至り、衝突豫防法の精神に戻るを以て、恣かる場合には便宜上船尾より風を受くる船即ち一

杯に開かざる船と解釋し本條第三項を適用しブームを有する時は、右舷にブームを張れる船は左舷開なれば他船の航路を避く可き也。されども僅少の交叉角を以て帆走する船にありては、左右舷の孰れより風を受くるやを決すること困難にして従つて第三項を適用し難し。之れを法律上より解釋すれば明文の規程なき場合として、第二十九條の海員の常務に據り臨機の處置を爲す外途なかる可きも、實際問題としては僅かに轉舵すれば容易に衝突を避くるを得可し。

第三 風向。航行中各船の感知する風位は視風位と稱し、船の前進力と眞風力との合力により、著しく眞風位と異なるものなるは説明を要せざる所也。汽船の例に就て之れを觀るに十哩の速力を以て前進中の汽船、右舷正横より風力三(一時間の風速十哩と假定す)の和風を受けたる時は右汽船の甲板上に於ては、右舷船首四點より來る視風位を感知す可し。帆船にありては風を原動力として前進すれば汽船の場合程の差はなけれども、眞方位と視風位と同じ

からざるは勿論也。從來帆船の衝突事件に於て兩船の主張する風位の一致すること稀なるは蓋し各船の視風位を以て眞風位と妄信するに因ること多し。されば兩船主張の風位の中間を採れば直風位を得ることあるは屢審判例に於て見る所也。

凡そ二艘の帆船が正しく眞向又は幾んど眞向に行逢ふ時は、必ず兩船各風を受くる舷を異にし双方共一杯に開かざるか、或は一船一杯に開く時は他船一杯に開かざるを原則とす Thomas Gray は此の關係を天秤に譬へ巧みに説明せり。BはNNEの眞風を受けて順走するも、其の甲板上に於ては視方位恰もNの如く感ず可し。若し誤つて之れを眞風位となす時は、其の正首に方り正しく眞向に近寄り來るAはN風を正横に受けつゝあれば、一杯開に非ずとの結論に到達す可し。故にBは本條第三項を適用し左舷より風を受くるAに避航の義務あれば其の儘針路及速力を保持することゝなる。然るに事實に於てAはNNEの眞風に對し一杯開なるを以て、第一項に依り一杯に開かざるA

に避航の義務あるが故に、Aに於てもB同様針路及速力を保持し遂に衝突を免れざるに至る可し。此の一例に就て觀るも眞風位の測定を忽にす可からざるを知るに足らむ。

以上本條の解釋上困難なる原因に就き略説明したるを以て、次に一二他の問題に就き研究の歩を進めんとす。

追越船。第二十四條の明文にあるが如く追越船の關係にある時は本條各項の規定を適用せず。兩船は一杯開なりや否や、又は左右舷孰れより風を受くるや等の關係を超越し、總て被追越船に對し航路を避けざる可からず。假令被追越船は汽船なるも帆船の速力大にして之れを追越す場合には帆船に避航の義務あり。されども右の原則は兩船共一定の針路を以て航行する

場合のみに適用す可し。一例を擧げて之れを説明せんに、狹隘の水道を逆風に向つて間切り乍ら進み、甲船は乙船よりも少しづつ風上に進み、幾回か開を換へ遂に其の結果乙船を追越すが如き場合に、甲船は偶々右舷一杯に開き乙

船は左舷一杯に開き衝突の虞ある時に當り、甲船は乙船に對し追越船なれば第二十四條の規定に遵ひ、右舷開の甲船より乙船に對し航路を避く可しとの説あれども、如斯一定の航路を以て進行せざる船には追越船の規程を適用せず、本條第二項を適用す可きものに決せり。<sup>(Annie V.)</sup>

狭隘の水道に於ける本條の除外例。狭隘の水道内又は淺瀬の附近に於て、風上の目的地に向ふ二艘の帆船一杯開にて相前後して航行する時、先導船が現在の開にて進める丈け進み、行き詰りとなりたれば、上手廻しをなし新に開を換へ未だ前進力を得ざる間は、後續船は之れに對し避航する義務あり。先導船が前進力を得たる後は本條の規定を適用するは勿論なれども、前進力を得ざる間は除外例として後續船より航路を避く可き也。<sup>(Rosanna Rose V. Adm's Ford 1878)</sup> 狭隘の水道内にありては現在の開にて行き詰りになれば必ず開を換へざる可からざるは明白なる事實にして、何人も了解する所なれども大海中にありて濫りに開を換へたる場合には、右の除外例を認めざるを通則とす。

踟躕せる船又は逆轉中の船。本條の明文には二艘の帆船互に近寄り衝突の虞ある時との規定あり。踟躕する帆船は近寄り得るやの疑問あれども、本條の所謂互に近寄るものと解釋し、本條の規定を適用し左舷開に踟躕する帆船は右舷一杯開の他船に對し航路を避くる義務あり。<sup>(Young Alouzo V. Rosalie)</sup> 又踟躕する船は一杯に開きたる船の一と看做すを以て一杯に開かざる船より航路を避く可し。

又左舷一杯開の帆船が逆轉を行ひ未だ前進力を得ざる際と雖も、大海に於て右舷一杯開の他船に近寄り衝突の虞ある時は、展帆を逆開し後退しても尙避航の義務を果たさざる可からざる事を裁決したる實例あり。恁かる場合に運轉自由を得ざる船と認めざるは勿論也。<sup>(Lake St. Clair V. under writer)</sup>



## 二艘ノ汽船行逢ノ場合 (Two Steam Vessels Meeting.)

第十八條 二艘ノ汽船正シク眞向又ハ幾ント眞向ニ行逢フテ衝突ノ虞アルトキハ兩船トモ鉞路ヲ右舷ニ轉シ互ニ他船ノ左舷ノ方ヲ行過スヘシ  
本條ハ兩船正シク眞向又ハ幾ント眞向ニ行逢ヒテ衝突ノ虞アルトキニ限り適用スヘシ

兩船各々其ノ鉞路ヲ保チテ互ニ替リ行ケトキニハ適用スヘカラス  
本條ヲ應用スヘキ場合ハ兩船共ニ正シク眞向又ハ幾ント眞向ニ行逢ヒタルトキ即チ晝間ニアリテハ我船ノ櫓ト他船ノ櫓トノ一直線又ハ幾ント一直線ニ見ユルトキ夜間ニアリテハ互ニ他船ノ兩舷燈ヲ見ルトキニ限ルヘシ  
本條ハ晝間他船ノ我鉞路ヲ横切りテ我船ノ前面ニ見ユルトキ又ハ夜間ニ我船ノ紅燈他船ノ紅燈ニ對シ或ハ我船ノ綠燈他船ノ綠燈ニ對スルトキ又ハ我船ノ前面ニ綠燈ヲ見スシテ紅燈ヲ見或ハ紅燈ヲ見スシテ綠燈ヲ見ルトキ又ハ綠紅ノ兩燈ヲ我船ノ前面ヨリ他ノ位置ニ見ルトキハ適用スヘカラス。

## Article XVIII

When two steam-vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other.

This article only applies to cases where vessels are meeting end on, or nearly end on in such a manner as to involve risk of collision and does not apply to two vessels which must, if both keep on their respective courses, pass clear of each other.

The only cases to which it does apply are when each of the two vessels is end on, or nearly end on, to the other; in other words, to cases in which, by day, each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line, with her own; and by night, to cases in which each vessel is in such a position as to see both the side-lights of the other.

It does not apply, by day, to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or by night, to cases where the red light of one vessel is opposed to the red

light of the other, or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other, or where a red light without a green light, or a green light without a red light, is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

## 本條の説明

本條は二艘の汽船正しく眞向又は幾んど眞向に行逢ふ時即ち行逢船に適用する規定也。一八六〇年の英法には帆船にも同様に行逢船の規則を適用せしも現行法に於ては汽船のみに適用す。本條には正しく眞向又は幾んど眞向と謂ふ意義を判然し、適用の範圍を誤らざる様説明的條項を附加せり。此の説明は一八六八年七月英國に於てCleopatraの審判に鑒み附加し爾來今日迄踏襲し來れる也。

正しく眞向又は幾んど眞向晝間にありては我船の前後の檣と他船の前後の檣とが一直線に見ゆる時、又夜間にありては我船の正首即ち龍骨の延長上に方り他船の兩舷燈を見る時は、所謂正しく眞向に行逢ふて衝突の虞ある場合に該當し、兩船の航路は一直線上を全く反對の方向に進まんとするものにして、若し兩船共現時の針路を繼續する時は船首材に於て衝突す可し。恁かる場合には聊かも疑問の餘地なければ直ちに本條を適用し、互に針路を右舷に轉じ左舷對左舷を以て替り行く可しと雖も、幾んど眞向に行逢ふ場合は各船の立場判明せず解釋最も困難也。

晝間にありては我船と他船との相互の關係は一見判然し得れども、夜間にありては船燈に依らざる可からず。若し他船に増掲燈を具ふる時は、其の針路を略推知するの便あれども、増掲燈は現行法に於て單に任意則として之れを掲ぐるを許すに過ぎざれば、舷燈に依りて解釋するの外なし。

本條を應用す可き場合は夜間にありては互に他船の兩舷燈を見るときに限るとの明文あれば、之れに據りて兩船相互の關係を説明し盡して餘蘊なきが如しと雖も、實際問題としては尙不充分なる點あり。他船と行逢ふ時に當り

吾人は船橋上にありて我船より他船の兩舷燈を見るや否やは直ちに儘め得れども、地を換へ他船より我船の兩舷燈を見得るや否やは卒かに決し難し。本條末項には逆に反面より觀察し他船の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可からすとの説明を反覆せり。然らば我船の前面とは如何なる意味なりや研究するの必要を生ず可し。

元來本條の規定は各船悉く第二條に規定する遮光装置を施す兩舷燈を具ふるものと假定し編制せるもの也。第二條の研究に於て既に述べたるが如く、舷燈は正首より正横後二點まで及ぶ可き様装置するは、實行上種々困難ありて法文通りに遮光装置を施すは殆んど不可能也。假りに第二條の規定に遵ひたる理想的の舷燈ありとする時は、其の遮光装置は數理上三度十二分の角度を以て正首より斜に他側を照す可きを以て、正首より左右各三度十二分以内の角度にある他船よりは我船の兩舷燈を見得るを以て、理論上より幾んど眞向とは三度十二分の角度也と解釋するを得可し。

舷燈は正首 *right ahead* より正横後二點まで及ぶ可き遮光装置を要する規定あれども、茲に正首と謂ふは舷燈委員の報告せる如く、梁の兩端に當る舷側に備へ付けたる舷燈の火口より龍骨線に並行の船首尾線を劃し、此の兩線間を正首と解釋すべきは既に説明せし所也。之れと同様に我船の前面 *front* とは龍骨の延長線のみを意味するに非ず。理論上殆んど眞向とは正首より三度十二分の角度と解釋するを以て、右の角度を左右兩舷に劃し之れを以て本條の前面を解釋するを至當とす。故に我船の前面より他の位置即ち前記三度十二分以外の位置に他船の兩舷燈を見るも殆んど眞向と認めず従つて本條を適用す可からず。茲に注意を要するは本條は兩船とも前進力を有し互に近寄りつゝある場合に關する規定なれば、兩船の中一船が靜止する時は解釋を異にし、又正しく眞向又は殆んど眞向と謂ふは極めて小角度の問題なれば我船と他船との船幅を無視し他船の兩舷燈の一を我船の船橋の左右側にて測るは不合理也。故に我船の船橋の中央より他船の兩舷燈の中間を測る可

し。舷燈に法定の遮光装置を施すことの困難なる外殆んど眞向に行逢ふ船に對し除く可からざる難題あり。即ち

- 一 船幅の廣狹
- 二 操舵の影響
- 三 流勢の關係

等之れ也。

船幅の廣狹。舷燈は檣燈の如く船の龍骨線上に掲げず、最大船幅の左右兩端に備ふるを以て、船幅の廣狹は第二條の研究に於て述べたる如く暗黒界の影響を被る可し。例へば船幅大なる二艘の汽船互に他船を稍右舷首に見つゝ、近寄り、而も兩舷燈の關係より見る時は互に綠燈のみを開視し行逢船に非ずして綠對綠の安全の位置なるを示すに拘らず、兩船共其の儘針路を保つて續航する時は、右舷側と右舷側と舷々相摩する衝突を起すことある可し。之れに反し兩船の關係は前例と同一なる場合にありて、船幅小なる船は互に兩舷

燈を開視し、本條の所謂殆んど眞向の位置を示すと雖も若し兩船互に針路を保つ時は、右舷對右舷を以て無難に航過し得可き場合ある可し。

船幅の廣狹に依りて前述の區別を生ずるが如く、舷燈の遮光装置の寬嚴により同様の結果を見る。即ち船幅大なる船に就て述べたる所は、遮光装置を嚴にして正首より他側に兩舷燈の光線を出來得る限り漏れざる様にしたる場合に該當し、船幅小なる船に就きて述べたる所は、恰も遮光装置を寬にし兩舷燈の光線を正首より他側に漏らすこと稍多き場合に該當す可し。

今舷燈の遮光装置を寬にすると嚴にするにより生ずる結果に就て稽ふるに、寬にする時は互に兩舷燈を見得る範圍を擴張するを以て、兩船共針路を變更せず其の儘續航すれば安全に航過し得る行過船 *Passing steamer* の場合にも一見幾んど眞向の行逢船の觀を呈し、徒らに右轉を行ふこととなり、危險率を高むるに至る可し。之れに反し遮光装置を嚴にして兩舷燈の射光圏を縮小する時は、互に他船の兩舷燈を見得る範圍を小にするを以て、兩船は綠對綠又

は紅對紅の安全なる位置を示すに拘らず、針路を保ち續航する時は舷々相摩する危険なきを保せずと雖も、恸かる場合に處しては僅少の轉舵により容易に右の危険を免れ得るを以て、前者に比し危険率は遙かに少し。

## 操舵の影響

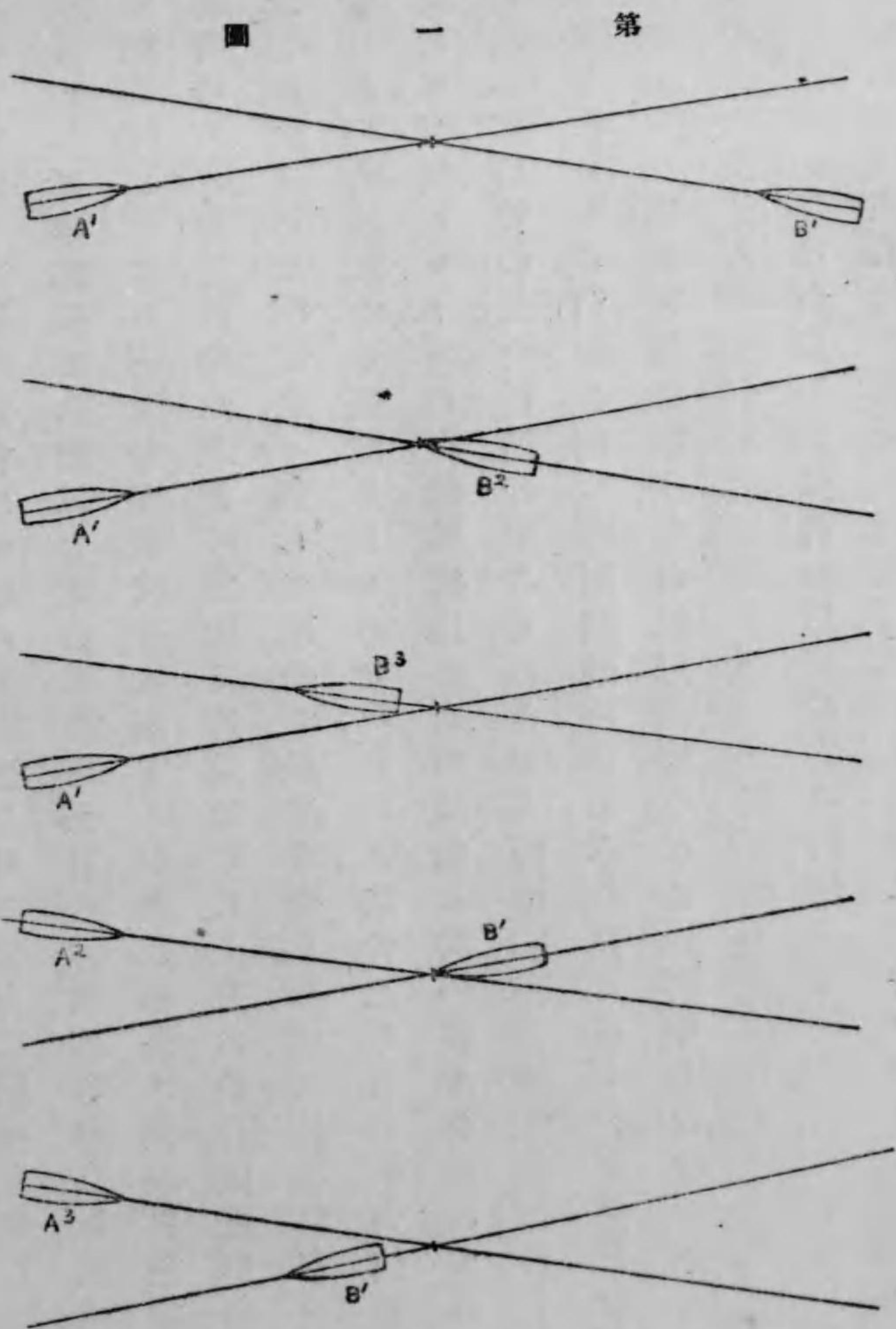
四圍の狀況極めて良好なる際熟練なる舵手が操舵するも船が幾何學的の一直線上を進むは寧ろ不可能也。若し風潮を船尾より受けて順走する時は四分の一點内外の yawing 即ち船首を左右に振るは免れ難き數也。yawing の結果正首の附近にある他船に向つて我船の綠紅の兩舷燈を開視する範圍を増すと、なり、遮光装置極めて嚴なる船と雖も兩舷燈を交互に表はす可し。斯くの如く兩舷燈を交互に見る時と雖も海上の習慣として兩舷燈を同時に開視する場合と同様に解釋し本條を適用する也。故に yawing の結果は寧ろ兩舷燈の遮光装置は嚴に過ぐるとも之れを緩和せんとする傾向あるを知る可し。

## 流勢の関係

本條の規定は我船の正首に他船の兩舷燈を見る場合に適用す可しとの説明より觀るも、兩船相互の關係を定むるには船首の方向即ち針路を標準とせるを知る可し。されども船が激流を横斷するが如き場合は風潮に左右せられ船首の方向即ち針路線上を一直線に進航せずして、力の並行四邊形の對角線上を進航するは明瞭也。而して兩船共風潮を受くるは同様なれども其の影響は船の大小、吃水の深淺、トリムの如何、流勢と船首尾線との狹角、速力の大小、其他ビルジキールの有無等構造の如何に依り其の程度を異にするを以て、船は必ず船首の方向に進行するものと見る時は解釋し難き場合あり。故に激流を横斷するが如き際には兩舷燈の一のみを見て而も行逢船となるが如き例ありて流勢の關係は本條の適用上複雑なる一要素をなすを以て周到なる注意を要す。

## 小角度の交叉角を以て近寄る汽船

前節に於て正しく眞向又は幾んど眞向に行逢ふ場合を研究したるを以て、次



に兩船小角度の交叉角を以て互に近寄り行逢船なりや、横切船なりや、或は行過船なりや判然せず、而も衝突の危険多き場合を圖解せんとす。(第壹圖參照)  $A_1$  と  $B_1$ 。  $A_1$  の立場より解釋すれば、  $B_1$  の紅燈のみを開視するも、或は綠紅共に開視するも、  $B_1$  の紅燈のみを開視するも、或は綠紅共に開視するも、孰れにしても等しくポートして  $B_1$  の航路を避くる事となる。 譲て  $B_1$  の立場より解釋すれば、  $B_1$  の綠燈のみを見る時は第二十一條の規定に遵ひ針路速力を保つ可く、綠紅共に開視すればポートして  $A_1$  の航路を避く可きを以て、行逢船としても横切船としても共に衝突の危険なき事となる。

$A_1$  と  $B_2$ 。  $A_1$  の立場は前の場合と同様にして、  $B_2$  は  $A_1$  の兩舷燈共開視するを以てポートするの外なく従つて又衝突の危険なし。

$A_1$  と  $B_3$ 。 此の場合も  $B_3$  は  $A_1$  の兩舷燈を開視するも、或は紅燈のみを開視するも等しくポートするの外なければ従つて之れを伴ふ危険なし。

$A_2$  と  $B_1$ 。  $A_2$  に於ては  $B_1$  の兩舷燈を開視するを以てポートして航路を避く可

し。然るに  $B_1$  に於ては幸に  $A_2$  の兩舷燈を開視すれば幾んど眞向の場合に該當しボートして互に紅對紅を以て替り行くを得可しと雖も、若し  $A_2$  の綠燈のみを見る時は行過船と解釋し、綠對綠の安全なる位置なれば、念の爲め充分の餘地を與へんとしてスターボートするが如きことあらば最も危険也。

$A_3$  と  $B_1$  の立場より解釋すれば  $B_1$  の兩舷燈を開視すれば幾んど眞向の場合としてボートす可く、綠のみを開視すれば綠對綠の完全の行過船としてスターボートす可し。翻て  $B_1$  の立場よりすれば綠のみを開視すれば綠對綠の行過船としてスターボートす可く、兩舷燈を開視すればボートす可きを以て此の位置も亦頗る危険也と謂ふ可し。要するに如斯きわどき場合には兩舷燈の隔板が法規に適合し確實に規程の射角を照せば比較的安全なれども、船幅の大小等に伴ふ危険あれば、假令自ら他船の兩舷燈を開視する時と雖も他船よりは我船の兩舷燈を見得るや否やを注意す可し。故に最も安全なる方法は、消極的なれども出來得可くんば双方未だ衝突の危険範圍内に立ち入らざ

る前に豫め相互の關係位置を判然せしむ可き策を講じ、以て双方の避航處置に就き一點の疑念なきに至らしむるを以て上乘の策とす。

#### 兩船針路の差角

二艘の汽船正しく眞向又は幾んど眞向に行逢ふ場合とは夜間にありては互に他船の兩舷燈を見る時に限るとの説明あり。故に  $A$   $B$  兩船の針路の差角と  $A$  船より  $B$  船を見る方位及び  $B$  船より  $A$  船を見る方位との關係如何を研究する必要あり。

兩船が正しく眞向にある時は一直線上に於て反對の針路を以て互に近寄り來るを以て説明を要せずと雖も、幾んど眞向に行逢ふて衝突の虞ある場合には兩船は小角度を以て交叉する針路線上になからざる可からず。而して兩船針路の交叉點は兩船各針路速力を保ち續航する時は遂に衝突す可き位置にして所謂衝突點也。(第貳圖參照)

今  $A$   $B$   $C$  の三角形に於て  $A$   $C$  の針路を以て進む  $A$  船、 $B$   $C$  の針路を以て進む

B船と互に行逢ひ其の方位變更せざるものと假定すれば、A、Bの兩船はCに於て衝突を起す可し。A、Bが衝突するものと假定すれば兩船は同時に衝突點Cに達せざる可からざるを以て、ACとBCとは夫々A、B兩船の速力の比例を表はす事となる。A船の速力を一〇節、B船の速力を二〇節とすれば、

$$AC:BC:10:20 \text{ となる。}$$

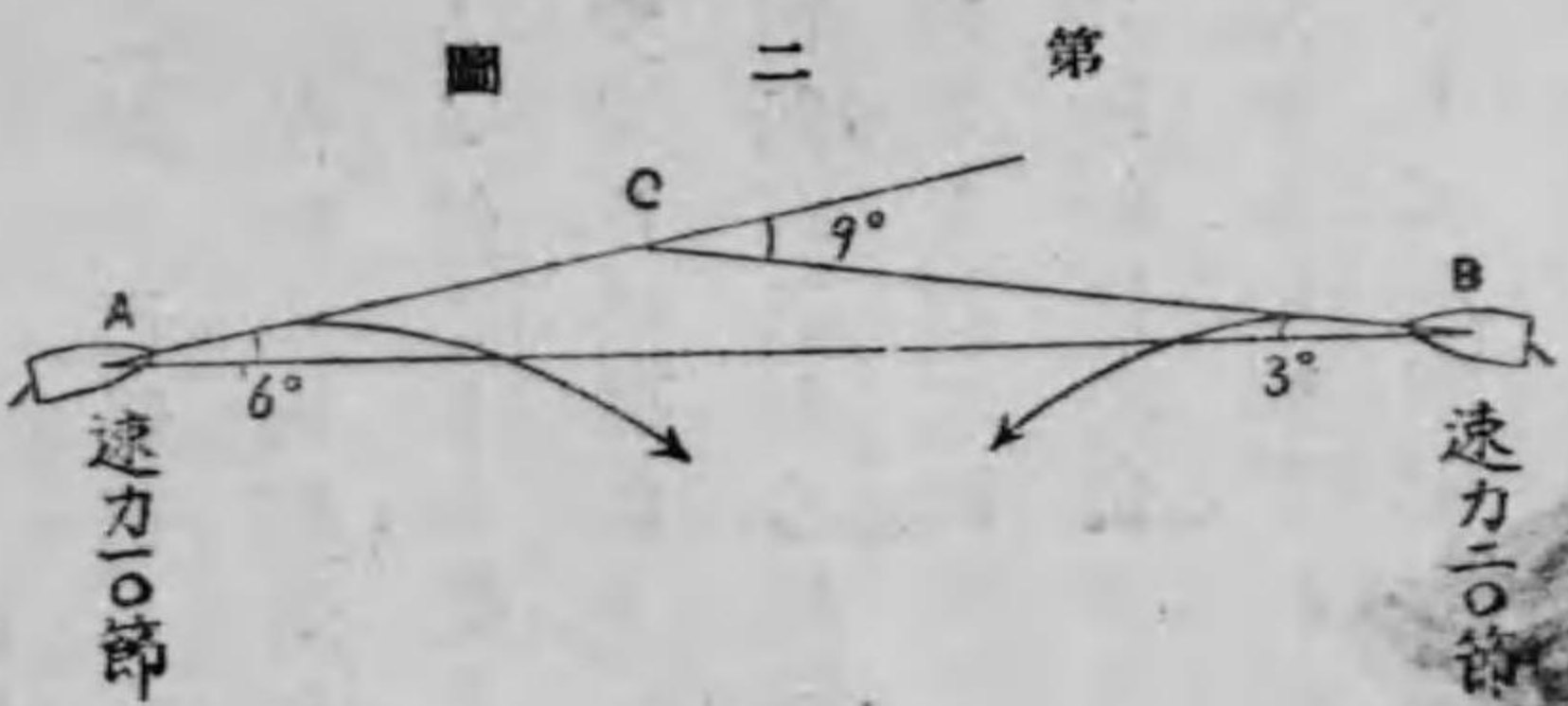
而して三角形ABCに於て

$$\sin \angle B : \sin \angle A :: AC : BC$$

小角度の正弦の比例は角其のもの、比例と看做し得るを以て、

$$\angle B : \angle A :: 1 : 2$$

而してCに於ける外角は $\angle B$ 及 $\angle A$ の和に等しく、Cの外角とはA、B兩船の針



路の差角に外ならざれば、假りに兩船針路の差角を九度と定むる時は、

$$\angle B + \angle A = 9^\circ$$

$$\angle B : \angle A = 1 : 2$$

$$\therefore \angle B = 3^\circ \quad \angle A = 6^\circ$$

以上の説明より左の事實を知るを得可し、

一 高速力の船より低速力の船を見る角度は小にして低速力の船より高速力の船を見る角度は大也。

二 右の角度は恰も各船の速力に反比例し。

三 各船より互に他船を見る角度の和は兩船針路の差角に等し。

今之れを具體的に説明すれば第貳圖に於て速力一〇節のA船は二〇節のB船の左舷船首三度の角度に方るを以て、A船より見る時はBの紅燈は勿論綠燈をも開視す可き也。而してB船はA船の右舷船首六度に方るを以て、B船より見る時はA船の綠燈のみは見得可きも紅燈は正首より六度の角度にあれ



ば其の遮光装置適法のものなる以上は見得ざる理也。斯くの如くにしてA船は他船の兩舷燈を右舷船首六度に閉視し、假りに幾んど眞向の行逢船と解釋し、ボートして其の左舷側を替り行かんとし、B船は他船の綠燈のみを左舷船首三度に見るを以て綠對綠に替り行かんとし、スターボートするやも知る可からず。之れ速力甚しき差異ある兩船が小角度の針路の差角を以て横切る際に疑惑を招き易き所以也。故に恁かる場合には他船の兩舷燈を見るや或は綠紅孰れか一つを見るやに依り直ちに我船の處置を定むるは危險也。地を變へ他船よりは我船の兩舷燈を見るや或は綠紅の一つを見るやの點をも熟慮せざる可からず。又當直士官は船橋上において我船の船幅を利用し船橋の一端より他端に移り右舷より見るも左舷より見るも同様に他船は綠紅兩舷燈共表はすや或は其の一つを表はすやを慥むるは思慮ある方法也。

## 本條の特色

二船互に近寄り衝突の虞ある時に方り、一船は他船に對し航路を避く可き義

務を負ひ、他船は針路速力を保つ可き權利を有するを以て本法の原則とす。然るに本條の場合には兩船相互の關係に基き權利義務の區別をなす能はざるを以て、原則に對し一種の除外例を設け二船共等しく他船に對し航路を避く可き義務を負はしむと雖も一船のみの處置を以て不充分と認めたるに因るに非ず。

故に他船の航路を避くるには假令他船に於て少しも右轉せざるも充分替り得る程度を以てボートす可し。往々我船はボートしたれども他船に於て針路を變ぜざりしが故に衝突を惹起せりと謂ふ辯解をなすことあれども審判所に於ては必ず否認せらるゝを常とす。

本條は兩船共變針す可き義務を規定する外他の條項と色彩を異にするは時に兩船共針路を右舷に轉じ互に他船の左舷の方を航過す可しと規定する點也。本法航方の規定には單に他船の航路を避く可しとの規程は隨所に之れを見れども、其の方法に至りては右に轉ずるも左に避くるも亦機關を應用し

速力を停止し又は後退するも専ら義務船の自由に一任し、唯他船の前面を横切る可からずとの條件の外制限なきに拘らず、本條には特に針路を左右孰れに轉ず可きやの問題迄も立ち入り規定せるは他に類例なき所也。

## 航路信號との關係

現行法にありて航路信號は強制法なれども、交換主義を採る米國の特別法と異り航路を變ずる時に方り義務船のみ之れを發し、針路及速力を保つ可き權利船にありては之れを發するを得ず。唯第二十一條の但書又は第二十七條の特殊の場合に臨み義務船のみの處置にては眼前の危険を避くるに足らず、權利船にありても之れと共同し衝突を避くる爲め最善の補助を與ふ可き場合に針路を變じ、又は全速力後退する場合に之れを發するに過ぎず。然るに正しく眞向又は幾んど眞向の場合には、兩船共等しく針路を右方に避け左舷對左舷を以て替り行く可き義務あれば、航方の規程中獨り本條の場合に限り兩船共短聲一發の航路信號を發することゝなり、恰も米國の特別法と同じく

信號を交換するの結果を見る也。

二艘の汽船互に横切る場合 (Two Steam Vessels Crossing)

第十九條 二艘ノ汽船互ニ航路ヲ横切り衝突ノ虞アルトキハ他船ヲ右舷ニ見ル船ヨリ他船ノ航路ヲ避ケヘシ

Article XIX

When two steam vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other-vessel.

横切船

本條を適用する横切船とは二艘の汽船互に他船の兩舷燈を開視し又は我船の正首に他船の兩舷燈を見つゝ互に近寄る場合即ち正しく真向或は幾んど真向に行逢ふ行逢船にも非ず。兩船の針路は殆んど並行にして紅燈と紅燈と相對し若くは綠燈と綠燈と相對し兩船共現時の針路を保てば自ら替り行き決して衝突の虞なき行過船 Passing ship にも非ず、又舷燈の射光圈以外即ち正横後二點以後より追越さんとする追越船にも非ず。要するに行逢船、行過船

又は追越船以外の關係を以て二船互に航路を横切り且つ衝突の虞ある場合を本條の横切り船と謂ふ。

本條は第二十二條及第二十三條と共に汽船と汽船と互に航路を横切り衝突の虞あるとき義務船に適用する規定也(第二十二條は帆船にも適用すれども)。故に本條に依り他船の航路を避く可き汽船は第二十二條の規定に遵ひ成る可く他船の前面を横切らざる限りは方法を擇ばず、兩船の針路の交角、速力の高低、回轉圈の大小及停止力の遲速等運用の難易に應じ、隨意に針路を轉ずるか、又は第二十三條の規定に遵ひ機關を應用し、速力を緩徐、停止し、或は機關を逆轉するを得可し。第十八條の行逢船の場合の如く必ず針路を右轉し左舷對左舷を以て替り行くを要せず。されば兩汽船共沿岸近く航行し義務船がボートして他船を替す餘地なき時は、時宜に應じ機關を停止又は後退して他船の通過し去るを待つか、又は逆に激スターボートを行ひ反對側に一回轉をなし他船に航路を讓る可し。現行法にては舊法施行當時と異り權利船は針

路速力を保持す可き極めて嚴酷なる法規に拘束せられ、他船の航路を横切り衝突の虞ある場合と雖も、他船の存在せざる時と同様に唯針路速力を保ち只管盲進するの責任を負ひ、衝突の危険愈切迫し特殊の場合と認む可き理由あるに非ざれば、針路を變更し又は速力を緩徐停止するを許さざるを以て、権利船の立場を察し義務船にありては他船は當然針路及速力を保ちつゝあるものと推定し至當の時機に於て時宜に適する方法を擇び避航の實を擧ぐ可し、何時迄も徒らに義務船に於て避航の處置をなさず他船に疑惑を抱かしむるが如きは引いて衝突の原因を構成するの虞あれば警戒せざる可からず、二艘の汽船互に航路を横切り一旦衝突の虞ある距離に近寄りたる以上は本條の規定に遵ひ甲船の紅燈を見る乙船は航路を避く可き義務を生じ、乙船の綠燈を見る甲船は針路及速力を保持す可き責任を負はざる可からず、而して其の後互に他船と安全に替り行く爲め種々の運用を行ひ爲めに或は甲乙兩船相互の位置に自ら變更を來たし甲船は乙船の紅燈を見るに至る事ある

可し。されど一旦甲乙兩船の權利義務の關係を決定したる以上は其の後の運用の結果により生じたる位置の變更は双方の權利義務の關係をも變更するが如きことなし。右の原則は第二十四條追越船の場合と同様也。第二十四條には特に明文を以て一旦追越船として近寄り來る他船は飽迄も追越船たるの義務を負ひ他船を全く追越し了るまでは他船の航路を避く可きことを規定せり。

#### 横切船と謂ふ可からざる場合

二艘の小角度の針路の差を以て互に航路を横切り方位變更し衝突の虞なく替り行き既に兩船針路の交叉點即ち衝突點を過ぎ去りたる後は最早本條の所謂横切船と謂ふ可からず。例へば我船の左舷船首より右舷船首に向て航路を横切る他船ありて兩船の關係は恰も第二圖B<sub>1</sub>に對しA<sub>2</sub>の位置を過ぎA<sub>3</sub>の位置に達したる後は已に横切船たる關係を了りたるものなれば權利船として針路及速力を保つ可き責任も亦同時に消滅するを以て便宜針路を左轉

し疑惑の分子を一掃すること肝要也。恁かる場合に義務船は何時にても隨意に針路を變更し速力を加減し得れども權利船の立場として行動を拘束するを以て衝突點を通過したる後は自由に處置をなすを妨げず。本條は兩船相互の關係位置に基き二船の中孰れより航路を避く可きやを規定せり。之各船の立場を判然區別し誤謬なからしむる唯一の方法也。然るに當直士官は此の原則に顧慮せず巨船にありて船體大なるが故に一種の特權あるが如く小型船に對し義務船の立場にありながら何等の處置を爲さざる事あり。之れに反し小型船にありては巨船に壓迫せらる可きを豫想し權利船の立場にありながら濫りに航路を避けむとする傾向ありと雖も共に不可也。されども港則に依り汽艇は普通の汽船に對し航路を避く可しと謂ふが如き規定ある場合は例外なれば特別法に遵はざる可からず。現に門司港規程には港界内に於て汽艇艀船端艇其他槽權を以て運行する船舶は汽船及帆船の航路を避く可き規定あり。(第十六條明。治四十一年)長崎港規程にも略同様の規定

あり。(第四十一條明。治四十一年五月)

帆船ト汽船トノ場合(Steam Vessel and Sailing Vessel)

第二十條 帆船ト汽船ト互ニ近寄り衝突ノ虞アルトキハ汽船ヨリ帆船ノ航路ヲ避クヘシ

Article XX

When a steam-vessel and sailing-vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, the steam-vessel shall keep out of the way of the sailing-vessel.

本條制定の趣旨

獨走する汽船は風位風力の如何に拘らず自由に變針し得るのみならず、時宜に應じ速力を緩徐し、運轉を停止又は後退するも隨意也。故に比較的運用容易ならざる帆船に對し航路を避く可き義務あるは理に於て當に然る可く立法者の趣旨も亦茲に存す。されども運用の難易のみを標準として比較する時は汽船も亦時に或は帆船よりも却て操縦困難なることあり。狹隘の水道を航行する大型汽船又は多數の艀を繋ぐ曳船が、順風に駕して疾走する帆船

に行逢ふが如き即ち其の適例也。斯くの如く汽船は噸數如何に大なるも或は多數の艀を曳船するも本條の所謂汽船也と謂ふ根據を動かす能はざれば極力本條を遵守すべき也。汽船が荒天に際し機關を停止し蒸汽の準備を整へ、脚蹻するが如き場合にも尙互に近寄り Proceeding 衝突の虞あるものと認む可きや疑問なれども、英米の判例には本條を適用し帆船に對し航路を避く可き義務あることを裁決せり (Spindrift, v. Jennie) (S. Barker)

汽船は獨走すると曳船するとの別なく帆船の航路を避けざる可からず。其の避航の方法に至つては第二十二條及第二十三條の規定に遵ひ、止むを得ざる場合の外は他船の前面を横切ることなく、且つ時宜に應じ速力を緩徐し、運轉を停止又は後退す可し。汽船が正しく眞向或は幾んど眞向に帆船と行逢ふ時は第二十二條の前面、後方の區別なければ、風上、風下孰れにても至當と信ずる方に汽船より帆船の航路を避く可き也。第十八條の行逢船に適用する左舷對左舷の規則は兩船共汽船の場合に限り適用するは勿論也。

## 汽船と帆船との區別

汽船と帆船との區別は總則に規定したるが如く、汽船と雖も帆のみを以て運轉し汽力を用ゐざる時は帆船と看做し、煙突を引下げざる時は前方の最も見得易き所に直徑二尺の黒球若は黒色形象一箇を掲ぐ可し(第十四條)。夜間には檣燈を掲げざるにより別に信號を要せず。

汽力を用ふるときは帆を用ふると用ゐざるとの別なく汽船と看做す可し。茲に汽力と稱するは廣義に解釋し、機關の作用に因て運轉する船舶の總稱也。汽船にして煙突を下げずして帆走し汽力を用ゐざる時は本條に於て帆船と看做すを以て、黒球或は黒色形象を掲げ之れを他船に知らしむれども、近來隨所にガソリンの應用を見るに至り、帆船にして展帆しつゝ猶機關を使用するもの少からず。

此種の船は帆船の外装を呈し乍ら總則に依り汽船と見做す可きものなれども、之れを表示する信號の設なきを以て注意を拂ひ之を觀取するを要す。

トロール汽船は勿論汽船なれども、トロールを投下する時に掲ぐる信號は運轉自由を得ざる船と看做し帆船より之れに對し航路を避く可き習慣法あるは既に第九條の研究に於て述べたるが如し。故にトロール汽船が漁業に従事する時は本條の除外例を形成することゝなる。

針路及速力ヲ保ツベシ (Vessel to keep her course and speed)

第二十一條 本法航方ニ依リニ船ノ内一船ヨリ他船ノ航路ヲ避クル時ハ他船ニ於テ其針路及速力ヲ保ツヘシ  
但シ他船ニ於テ天氣密濛又ハ其ノ他ノ事故ニ因リ航路ヲ避クル船ノ處置ノミニテハ衝突ヲ避ケ能ハサル程兩船接近シタル事ヲ認ムル時ハ自ラ亦臨機衝突ヲ避クルニ至當ノ處置ヲ爲スヘシ

Article XXI

Where, by any of these Rules, one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.

Note.—when, in consequence of thick weather or other causes, such vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision.

制定の由來

本條研究の第一歩として便宜上本條に關聯する現行法及舊法を列記すれば左の如し。

現行法

一八八四年制定ノ英法

第二十一條 本法航方ニ依リニ船ノ内一船ヨリ他船ノ航路ヲ避クルトキハ他船ニ於テ其ノ針路及速力ヲ保ツヘシ。但シ他船ニ於テ天氣密濛又ハ其他ノ事故ニ因リ航路ヲ避クル船ノ處置ノミニテハ衝突ヲ避ケ能ハサル程兩船接近シタル事ヲ認ムル時ハ自ラ亦臨機衝突ヲ避クルニ至當ノ處置ヲ爲スヘシ

第二十二條 本法航方ニ依リニ船ノ内一船ヨリ他船ノ航路ヲ避クル時ハ他船ニ於テ其針路ヲ保ツヘシ。

第二十二條 本法航方ニ依リ他船ノ

(本條ニ相等スル規定ナシ)

針路及速力を保つべし



航路ヲ避クヘキ船ハ成ルヘク他船ノ前面ヲ横切ルヘカラス

第二十三條 本法航方ニ依リ他船ノ

航路ヲ避クヘキ汽船ハ他船ニ近寄

リタル時時宜ニ應シテ速力ヲ緩メ

若クハ運轉ヲ止メ又ハ後退スヘシ

第二十八條 航路信號

左ノ信號ヲ爲シ他船ニ我船ノ針路

ヲ通知スヘシ

試に新舊二法を對照せんに舊法に依れば權利船は義務船に對し其の針路のみは保つべき規定あれども現行法の如く針路以外に速力をも保つべき明文なし。されども舊法第十八條に至りて、汽船他船に近寄り衝突の虞ある時は、權利船義務船の區別なく双方共時宜に應じて速力を緩め若は運轉を止め又

第十八條

汽船他船ニ近寄り衝突ノ

虞アルトキハ時宜ニ應ジテ速力ヲ

緩メ若クハ運轉ヲ止メ又ハ後退ス

ベシ

第十九條 航路信號

左ノ信號ヲ爲シ他船ニ我船ノ針路

ヲ通知スルコトヲ得

は後退す可き事を規定すれども、現行法にては此の條項を獨り義務船のみに適用し、權利船には第二十一條但し書の場合の外之を許さず。別に第二十三條の規定を設け權利船義務船の處置を明かに區分し、同時に同一船をして第二十一條と第二十三條の規程とを行はしむる事なきに至れり。

尙航路を讓る可き義務船は成る可く權利船の前面を横切る可からざる事を規程する現行法第二十二條は舊法に全く存せざる新規定也。又舊法に於て航路信號は單に任意法たるに過ぎざりしも、現行法にては必ず履行す可き義務ある強制法となり、*may*を*shall*に改訂したるは共に注意す可き點也。

更に之を具體的に説明せんに、法律改訂前の權利船の立場より見る時は他船が果して我船首尾、孰れの方に航路を讓る可きや知るに由なく、且任意法なれば他船が航路信號を發し其の針路を報ずるや否やも頼む能はず。故に權利船は多大の不安を以て唯變針する事なく針路を保持し、一旦衝突の虞あるに及んでは、時宜に應じ速力を緩め若は運轉を止め又は後退せざる可からず。

譲て義務船の立場より見るに権利船が變針せざる點のみは慥かなれども果して現時の速力を以て續航す可きや否やは疑問なり。隨て他船の前面を横切らざる航路を擇ぶに方り疑惑なき能はず故に双方の便宜を慮り、本條に速力の一語を附加し、舊法を改訂するに至れるものにして即ち権利船にありては針路速力を保つのみにて時宜に應じ速力を緩むべき責任を除き、義務船にありては成る可く他船の前面を横切らざる事とし(第二十二條)且一般に航路信號(第二十八條)を強制し、必ず自己の針路を報ずるに至れり。

本條に對する航海會議の經過

一八八九年米國華盛頓に開催したる萬國航海會議に於て針路以外に更に速力の一語を附加すべき改訂案を議決せり。本條改訂案を提出せる英國委員の説明は、本條の起原を闡明するに足るものなれば左に之れを擧げむ。「本條の改訂案は卓上の理論に非ずして、實際問題より立論せるもの也。抑も義務船が権利船の航路を避くるに當り他船の前面を横切らざるは、有利にし

て且安全なる航法たるは一般海員の等しく認識する所なれども、之を實行するに先ち義務船は権利船の行動を確定せざる可からず。然るに従來の規定に依れば権利船が針路を保つ事のみは確實なれども、第十八條に依り速力を増減するの自由を有するが故に他船の前面を横切らざる様、航路を避くるに際し萬一権利船が速力を緩め若は停止後退する如き場合に遭遇せば義務船は遂に衝突の危険に瀕するやも知る可からず。之れ畢竟本條の不完全なるに起因するものなれば、之を改訂する目的を以て本案を提出せるもの也。恐らくば之に因て以て航海上の最も危険なる一難題を解決し得べきを信ず、當時米英兩國の審判例に於て、其の針路を保つべしとの一節に對する解釋同じからず。米國にては此の法文の中には當然速力をも保つ可き義務あるものと解釋せるを以て此の改訂案に依り偶々法規の不文律を確實にするに過ぎざれば直ちに之に賛同せり。

獨逸委員は此の改訂案に對し大要左の意見を述べたり。

針路及速力を保つべし

「從來の法規に依れば義務船に航路を譲る處置に關し何等の制限なければ、時宜に應じ或は速力を緩め、或は他船の前面を横切り、或は後方を通過する等隨意の運航をなすを得たり。今之を改訂し他船の前面を横切る事を避けしむるは有利なるが如しと雖も、若し第三船近寄り來るが如き場合には、却つて其の前面を横切らざれば危険なる事ある可し。又權利船が針路及速力を保ち其の行動を明かにするは理論上義務船に取りては、便宜なるに似たれども萬一義務船が自ら避航の處置を怠る時は、權利船の立場として針路は勿論速力をも保持し刻々危険に向て突進せざるべからず、而して遂に兩船相接近し義務船の處置のみにては到底衝突を防ぐ能はざるに到りて後止む可きのみ。從來權利船が針路を保つ可き義務のみを負ふ時に於てすら、英國の一審判官は、之れ微笑して死地に乗り入るもの也」と憤慨せしに非ずや。法文を的確にするの利益は否定すること能はざれども、此の速力の一語を缺如せし爲め、權利船に於て速力を増減し、引いて衝突を惹起せしが如き實例あ

りや否やは疑問也。義務船が權利船の後方を過ぎんとする時は、權利船に於て速力を増し前面を横切らんとする時は、速力を減じ以て義務船の運航を助けなば却て衝突豫防の實を擧ぐるものと云はざる可からず。義務船が航路を避くるに方り權利船の行動を熟知するを要するは當然の事なれども、當事者が本法の精神を參酌し適宜の時間の餘裕を以て、豫め衝突の危険衝突其のものに非ずを避く可き適當の處置をなし、更に衝突の虞なき安全なる航路を擇ぶに於ては、必ずや他船の行動を熟知するの要なかる可し。すれに他船の航路を避くるは勿論大に慎まざる可からざる所なり。義務船が權利船を見る時は遠距離より轉舵し權利船をして充分航過の餘地ある様努む可し。斯の如くんば權利船の速力は左程迄重要な問題にあらず、要するに本條の改訂案は一方權利船の大なる苦痛を犠牲に供し、以て他方義務船に安全なる航路を提せんとするものなり。故に權利義務兩船の被る可き利害の程度を打算せば其の輕重は臆て改訂の價値を評價するものと云ふ可し。既往の經

驗に徴し從來の法規に於て、別に不便と危険なきものとせば、新に改訂の必要なきものと信ず。

幾多の討議の結果、速力の一語を追加し、同時に之と關聯する他の法文をも改訂することに決定し、一八九七年遂に萬國一致するに至れり。尙實際問題として海員間には不賛成説を稱ふるもの尠ならず。蓋し一に本條のみに限らず、本法各條の法規を一々討議に附せんか萬人の一致を期するは至難の事なるべし。

不賛成側の説によれば、本條は極端なる二様の義務を負はしむるものなり。即ち一方に於ては針路及速力を保つ可しとし、他方に於ては時宜に應じ、衝突を避くるに至當なる時機の處置に出てよと命ず。前者は規則の勵行にして、後者は之を脱却し自由行動を認容するものなり。本條の本文と但書とは斯くの如く複雑なる難題を航海者に課するに至れり。

## 本條の解釋

「本法航方ニ依リ二船ノ内一船ヨリ他船ノ航路ヲ避クル」とは大概左の如し。

第十七條 二艘ノ帆船互ニ近寄りテ衝突ノ虞アル時

第十九條 二艘ノ汽船互ニ航路ヲ横切り衝突ノ虞アル時

第二十條 帆船ト汽船ト互ニ近寄りテ衝突ノ虞アル時

第二十四條 他船ヲ追越ス船ト追越サルル船

第二十六條 航行中ノ帆船ト網或ハ繩ヲ用井テ漁業ニ従事スル帆船

上記の場合には法律の明文を以て、航路を避く可き船の處置を規程するが故に、他船は本條に違ひ針路及速力を保つ可きものなり。されども一旦霧中、降雪其の他暴雨に遭遇し前途の展望不充分なる時は本條の規程を超越し之を遵守するを要せざるは、前回已に第十六條に於て説明したる所也。

第二十四條に「總テ他船ヲ追越ス船ハ本法航方中前數條ノ規定ニ拘ハラス他船ノ航路ヲ避クヘシ」と規定し、被追越船の處置に關する規定なしと雖も隨意に轉舵し、又は速力増減するを許さず當然本條の規定を守るべき也。

第二十六條には航行中の帆船と漁業に従業する帆船との關係を規程すれども、トロール汽船對普通の汽船又は帆船との關係に至りては如何に解釋すべきや疑問なり。此の問題は以上列記したる所と異り、法律の明文に何等の規定なければ之を過去の審判例に基き解決するの外途なし。幸に最近の審判例に於て此の間の消息を詳かにし、三色燈及白色増掲燈を掲ぐるトロール汽船に對しては、帆船汽船の別なく普通の船より其の航路を避く可くトロール汽船は専ら本條の規程に違ひ針路及速力を保つ可きは第九條の研究に於て説明したる所也。

#### 「針路及速力ヲ保ツヘシ」

汽船と帆船とは各其の見解を異にするを以て、今假りに第十九條の規程する二艘の汽船互に航路を横切り衝突の虞ある場合に例を採り之れを説明せむ。本條の主たる目的は、權利船の運用を制限し之に依り義務船をして、少しも疑念を懷く事なく安全に其の避航の責を擧げしむるにあり。權利船は他船が

第四條規程の特別信號其の他異狀なき時は、自ら針路及速力を保つを以て原則とし、同時に義務船は之に對し航路を避く可き義務を負ふもの也。されども種々なる状態の下に在りて、唯一概に本條の原則を適用するは、法文の性質として不可能なれば本條の精神を慮り自他の安全を期し、本條を脱却し機に臨み變に應ず可きは但書の許す處にして亦第二十七條及第二十九條の規定する所也。

針路及速力に就き解釋に困難なるは河川の曲路に於て、二船互に航路を横切るが如き場合也。當時英國大審院の解釋に依れば「針路ヲ保ツヘシ」とは兩船互に相見るに至りし時の針路(即ち船首の羅針方位)を其の儘繼續する意味に非ず、河川の曲路に於て、船舶の通航し得可き普通の航路は略一定するものなれば我船の通航を障碍す可き他船の通航すると否とに拘らず、其の地形に應じ轉舵しつゝ、通航するは當然の事にして、要するに其の彎曲の形狀に従ふを以て法文の所謂「針路ヲ保ツ」ものとせり。之れ舊法當時の解釋なれば現行法

の「速力」も亦之れに準じ同一論法に依り、現時の状況に鑑み解釋するを至當と謂ふ可し。例へば淺灘又は作業中の船舶の附近を通過する時速力を緩徐するが如きは運用術上の原則なれば、他船が我航路を横切るの故を以て之に背く理由なく、且第二十九條の海員の常務なれば、他船にありても更に怪む事なきを以て、恚る場合に速力を緩徐するとも本條の違反と認むる能はず。河川の曲路を通航する船は當然其の彎曲に沿ふて航行すべきものと推定して誤らざるが如く、水先要招旗を掲ぐる船が、水先船に近寄りつゝある時は必要に應じ速力を緩め運轉を止め又後退する事ある可く。岩礁、淺灘又は氷山等を船首に見て航行する一杯開の帆船は、懸て開を變換するものと推定するを得べし。然らば順序として如何なる範圍迄推定し得可きやの問題を解決せざる可からず。蓋し推定は臆測に非ず。今一例を以て之を説明せんに大海に突出する岬角、檜野崎の如き位置に於て、多くの船舶は針路を變ずるが故に其の附近を通過する船舶は必ず變針す可きものと推定し得るやと云ふに

如斯は海員の専門的智識に依りて判斷する能はざれば單に臆測に過ぎず即ち西航の船なれば主として神戸、瀬戸内海方面に向つて針路を轉ず可しと雖も或は亦直に土佐沖乃至大隅海峡に向ふものなしと斷言す可からず。若し自己の目的港たる神戸或は大隅海峡に向ふ航路を履行せんが爲めに、他船の前面に於て變針したりとせんか、其の目的は衝突豫防の爲めに非ざるを以て第二十八條に規程する航路信號を行ふ可きものに非ず。又前記の位置に於て、二船互に航路を横切り衝突の虞ある時は、第十九條を適用す可きものにして、權利船は他船が燈臺正横後は針路を轉ず可しと臆測し或は航海上の慣習に捉はれ自ら燈臺に并びたるの故を以て、漫然變針するが如き事ある可からず、義務船は若し左舷對左舷に替り行く見込なき時は、機關を停止して他船の通過するを待つか、或は右舷一杯に舵を取り、一回轉して危険なきを期す可し。帆船の針路及速力。

帆船にありては針路及速力を保つ可しと規程するは重複するが如き感なき

能はず、蓋し風位、風力に變化なき限りは針路を轉ぜざれば亦速力も變化なきものなば也。

されども衝突の虞ある時に方り新に展帆し又は縮帆すれば本條の違反と認めらる可し。之に反し風位風力の變化に伴ひ針路及速力も亦變化すべきは當然也。故に此の種の問題は理論に馳せず經驗ある海員の常識を以て四圍の狀況に鑒み判斷す可きは華盛頓會議に於ける英國委員の説明に徴して明か也。スコールの來襲多き海上を航行する帆船には多少速力の増減あるは免れざれば豫め其の覺悟を以て之に近寄る船は警戒を加へざる可からず。審判例に依るに、一杯開の帆船が半點風上に開き猶一杯に開き得る範圍内にある時は針路を保つものと解釋せり。されども一點に及べば依然針路を保つと謂ふを得べきやは疑問なり。更に一步進んで展帆を煽るに到れば本條の針路を保つものに非ず。

## 但書の解釋

本條に但書を附記したる目的は特に海員の注意を促して誤解を避けんとする立法者の老婆心に過ぎず。其の内容は第二十七條及第二十九條の規定以外に新しき意味を包有するものに非ず。狹隘の水道又は交通頻繁なる海上にありては、屢々義務船の處置のみにては衝突を避くるに足らず、權利船も亦同時に協力するを要する場合あり。第二十七條及第二十九條には權利船の當直士官が本條を勵行し針路及速力を保ち衝突の危険に向つて突進するに際し果して如何なる時機に到らば本條の規定を放擲し、自由行動を取り得べきやを明記すれども茲に兩條の精神を煎じ詰め特に天氣密濛其他の事故ある時は義務船を補助し協力して衝突を避く可き點に注意を促せるもの也。されば英文には但書の末尾に括弧を施し第二十七條第二十九條を參照す可しとの一項を附記せり。邦語釋に特に之を省略せるは何故なるを知らず或は蛇足視したるものならむか。

但書と此兩條とは全然同一の内容を有するものに非ず。但書は第二十一條

に屬し、第二十一條は二船の内一船より航路を避くる時に方り他船の爲す可き處置を規定するもの也。換言すれば權利船の處置のみを規定すれば他の兩條には但書の全部を包容すれども但書には他の兩條の全部を包容するものに非ざるを知る可し。

#### 臨機の處置

本條の但書及二十七條には共に臨機の處置を爲す可しとの明文あり。即ち但書には

自ラ亦臨機衝突ヲ避クルニ至當ノ處置ヲ爲スヘシ。

*she also shall take such action as will best aid to avert collision.*

と謂ひ、第二十七條には

本法ヲ履行シ能ハサル特殊ノ場合ニ於テハ其ノ危険ヲ避クル爲臨機ノ處置ヲ爲スコトニ注意スヘシ。  
*……due regard shall be had……to any special circumstances which may render a departure*

*from the above rules necessary in order to avoid immediate danger.*

と謂ふ。邦語譯には兩條共等しく臨機の處置と稱すれども英文には更に共通の字句を見出す能はず。即ち但書には衝突を避くるに足る最良の手段を採り、義務船を補助すべしと規定し、第二十七條には切迫の危険を避くる爲め必要に應じ航方の規定を脱却す可き、特種の場合に注意す可しと規定せり。所謂臨機の處置なる一句は簡單にして明亮なるが如しと雖も、其の眞意に到りては深遠也。今此の一句を英文に參照し解剖するに、危険切迫し本法を履行する能はざる特殊の場合に臨み徒らに本法を墨守せば却つて危険に瀕するに及んでは必要上止むを得ず法律の束縛を脱却し治外法權の自由天地に投じ一に運用の妙技を揮ひ手段の如何を擇ばず避航の目的を斷行するを得る也。臨機の處置ありて始めて航方の規定に龍を畫きて點睛するもの也と謂ふは即ち此の點に在り。されども其の運用は他船を補助し衝突を避く可き大目的に適合するものならざる可からず。故に臨機の處置をなしたる結



果、却つて衝突の原因を構成するが如きは勿論許す可からざる違法也。

### 本條勵行の義務

權利船は他船をして己れに航路を避けしむる權利を有すれども同時に又自ら針路及速力を保つべき重大の責任を負ふもの也。然るに動もすれば本法の眞隨を誤り衝突を防ぐを以て目的也と妄信し、手段を擇ばず、權利船の立場に在りながら何等特殊の場合と認む可き理由なき時に方り妄りに變針し又は速力を増減し他船に航路を譲らんとして却て衝突の難に遭ふものあるは往々見る實例也。凡そ義務船として他船の紅燈を見る時は痛切に避航の義務あるを感ずれども地を變へ權利船として他船の綠燈を見る時は針路及速力を保つ可き責任を自覺すること薄弱なるが如し。本條が苟も任意則ならざる以上は他の各條と等しく法律に輕重なきを以て航行中は日没より日出に至る迄航海燈を掲るが如く、必然勵行す可き義務あるものとす。特に審判所にては本條勵行の義務に重きを置けり。故に權利

船が現時の針路及速力を尙此の上繼續せば遂に他船と衝突するを知る時は臨機の處置を爲すを得れども、事態極めて明亮なる時に限るものにして、苟且にも他船が避航すべき餘地ある間には決して之を行ふ可からず。若し妄りに臨機の處置と號し自由行動をなすを默許するものとせば航方の規定は遂に何等のオーソリテイを値せず。

各船々長の自由意志のまゝに法規を取捨することとなり、海上は無法の闇黒世界と化し去らむ。

### Highgate V. Sovereign—1890

帆船Sは東風を右舷コーターに受けNW/W<sub>1</sub>Wの針路を以て、六節乃至七節の速力にて航行中、汽船Hの檣燈を右舷船首一點乃至一點半、距離二三哩に於て認めれば帆船は針路を保ちたりしも、衝突の危険切迫するに及んで舵を左舷一杯に取れり。又汽船HはE<sub>1</sub>の針路にて約三節半の速力を以て航行中左舷四點に方り帆船の綠紅定まらざる舷燈を認め其の都度轉舵避航せんと

針路及速力を保つべし

したれども、遂に緑燈を示したる時は船體の約四倍長なりしを以て舵を左舷一杯に取れり。其の結果衝突を惹起し帆船は船首材を以て汽船の左舷に衝突し、遂に自ら沈没するに至れり。

右の事實に對し高等審判所は汽船のみ懈怠あるものに裁決し次の理由を述べたり。

「汽船對帆船の場合にありては汽船は屢々帆船と舷々相摩して航過する事あれば帆船に於ては汽船が危機一髪の際、巧に輕妙なる運用により避航し得るやも知る可からず。而して一方汽船にありては、帆船は常に針路及速力を保つ可きものと斷定して、我が避航の方法を講ずるを得るを以て、帆船が他の帆船と衝突の危険ある時よりも、汽船に對しては、更に相接近する迄本條の原則を勵行す可きもの也。」

權利船の立場として之を觀るに、他船が運轉自由を得ざる特別信號を掲揚せざる以上は必ず避航の義務を果す可き筈なれども、漸次相互の距離相接近す

るも尙航路を譲らざる場合に方り、他船の監視に疑問を懷き、果して我船の刻々近寄りつゝあるを知るや否や懸念を生ずるに至る可し。如斯場合には第十二條に規程する閃火又は難船信號と混同せざる爆裂信號を發す可し。此の種の信號を手近に準備し置き、必要に應じ之れを行はゞ疑念を一掃し、少しの不安なく本條を勵行し得るのみならず、又以て衝突を未然に豫防するの效果少からざる可し。

吾人は以下章を逐ふて臨機の處置を爲す可き必要ある場合とは何ぞや、即ち何時、何處にて如何に之れを行ふ可きやの問題を解決せんと欲す。

#### 臨機の處置を爲す注意

義務船が航路を譲らず、其の進航を繼續し刻々接近し來るが如き場合には、權利船の立場として、實に寒心す可き事なれども、恚かる際に衝突したる例は稀にして、却て兩船共各自航路を避けんと企て、誤つて衝突を突發する事多きは、事實の證明する所也。

第二十一條の但書に明記する如く、航路を避く可き船の處置のみにては、衝突を避け能はざる程、兩船相接近するに至り、始めて權利船は所謂臨機の處置を採る可き也。即ち義務船の單獨の處置のみにては到底無難に通過すると能はず、若し權利船の補助なければ、遂に衝突を免れざるを確信するに至る迄は、妄に臨機の處置を爲す可からず。義務船は衝突の危険切迫せざる以前に、權利船に對し航路を避く可きは勿論なれども、義務船が避航の處置を爲す可き時機少しく遅れたるが如き薄弱なる理由を以て權利船に臨機の處置を許す可きに非ず。第二十七條第二十九條の規程と本條の但書を參照し其の精神を酌み、衝突の危険愈眼前に迫る迄は、妄に臨機の處置を爲ざる様努む可し。權利船が臨機の處置を爲すに方りては、稍々遅るゝ虞あるとも決して早まらざるを以て安全の策とす。多くの場合に權利船に於て本文を履行する能はざるものとし、但書の臨機の處置をなすと恰も同一利那に義務船に於ても亦轉舵等の處置をなし、其結果却て衝突を惹起することあり。故に同船が恰も同

一利那に避航する危険を避けんが爲め、權利船の立場にあつては、他船が果して如何なる運用を行ふやを見届る迄、猶豫すれば多少距離の接近と、時機の切迫する嫌あれども、他船の行動に應じ自ら衝突を避くるに足る、至當の處置を爲し得る機會多し。

#### 權利船の責任

既に説明せる如く、本條は本文と但書との極端なる二様の義務を規定するものなれば、若し衝突事件發生し權利船の所爲を過失懈怠あるものと裁決するには、

a. 本文のみに拘泥し但書の臨機の處置を爲す時機を失ひたりと認定するか。又は

b. 但書の臨機の處置を早まり、未だ時機到來せざるに、妄りに本文の規程を無視し自由行動を採りたりと看做すか。以上二種の結論に歸着す可し。

a. 臨機の處置を爲さず、徒らに本文に拘泥するものとし、權利船の所爲を非難

する場合には義務船に於て其の不法行為たる事を立證せざる可からず。即ち義務船にては衝突の危険切迫し、到底自己の處置のみにては之を避け能はざる時に當り、権利船にありては、本條の但書第二十七條第二十九條の規程に顧慮せず、何等至當の處置を爲さざりし點を指摘す可き也。されども前述の如く、針路及速力を其の儘繼續するも、亦時に取りて臨機の處置と認む可き場合あるを忘る可からず。法文の所謂衝突を避くる至當の處置也 (best aid to avert collision) と信じ之れを實行し而も第二十九條の海員の常務に背く事なければ、権利船は決して本法の適用を誤りたるものに非ず。b、之れに反し、妄りに臨機の處置を爲したりとの非難に對しては、権利船自ら辨明の衝に膺らざる可からず。即ち(一)其の臨機の處置は危機一髪の際、萬々止み難き事情ありしものにして、且其の際の運用は避航法として確實なる成算ありし事。又は(二)其の處置は決して衝突の原因を構成せざりし事の孰れか一を立證せざる可からず。元來義務船の運航宜しきを得ず。其の結果事

遂に茲に到りし場合と雖も、権利船に於て其の責を免るゝ能はず。されども全然義務船のみの重大なる過失に因り突發的に権利船をして窮地に陥らしめたる場合は除外例とす。尙此の實例は後章に詳説すべし。

何時、臨機の處置をなすべしや

他船が近寄り來り、衝突の虞ある時に方り、権利船は針路及速力を保ち、妄りに變針し又は速力を増減することなく、只管本條を嚴守勵行す可し。如斯にして衝突の危険漸次切迫すれども、他船は何等の處置を爲さず、兩船の距離は刻一刻に接近し來る時に方り、権利船の處置は只一言にして盡す、針路及速力を保つ之れ也。蓋し針路及速力を保つは規定上己が責任を全ふし以て航路を避くべき他船をして無難に其の避航の義務を果させしめ、寸毫たりとも之れに妨害を加へさらんが爲め也。

二船互に航路を横切り衝突の虞あるに及んでは、義務船にありては避航の義務を生ずべく、同時に権利船には針路及速力を保つ可き責任を負はざる可か

針路及速力を保つべし

らず單に衝突の危険あるを知りたるの故を以て、針路及速力を保持せずとの理由は成立すべきに非ず。米國の審判例に依れば、臨機の處置を許すは、衝突の虞 *risk* ある時にあらずして、*actual risk* 即ち衝突の *danger* ある時に限ることを明言せり。

百尺竿頭更に一步を進め、兩船の距離は益接近し、遂に義務船の單獨の處置のみにては到底衝突の危険を避くる能はず。他の補助を待ち之れと協同戮力して、纒かに此の危機を脱し得る場合に到らば、茲に於て初めて第二十一條の但書に遵ひ、權利船の處置は全然一變し針路及速力を保つ可き本條の束縛を脱却し、巧に運用の妙技を揮ひ、専ら避航の實を擧ぐ可し。

航路を譲る可き他船が未だ何等の處置を爲さず又爲さんとする意志を信號せざるに先ち、權利船に於て自ら避航の目的を遂げんとし、他船の處置を顧みず個々隨意の運用を行ふは頗る危険にして、他船の避航處置を妨害するの結果を見るに至る可し。

何處にて、臨機の處置を爲す可きや

前項已に臨機の處置を爲す可き時機を述べたるが、然らば幾何の距離に近寄らば之れを實行す可きやは當然起るべき疑問なり。明文に示すが如く、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の距離に兩船相接近せば即ち之れを行ふ可き義務を生ずべし。由來商船に於て距離を決定するは一に目測に因らざるべからず。而して目測は天候の如何四圍の状態にて正確を期し難く、隨て距離の問題を解決するは、更に難事たるを感ずる所なり。吾人は日常航海中機會を逸せず、常に目測の練習を怠らざるにより、獨り衝突豫防上効果を納め得べきのみならず、又運用術上得る所鮮少なからざるものなるを信ず。

距離目測の練習法として、當直中遭遇せし船舶が最初見えし時の方位及見えより正横に並ぶ迄の時間を測定し同時に他船の推定速力、當時の天候等を一定の帳簿に記入するが如きは効果ある良法なりと謂ふを得可し。晝夜の

針路及速力を保つべし

別なく他船の船體又は航海燈を見たる時は、果して吾船と幾何の距離あるや、且正横に並ぶ迄に要する時間を豫測する習慣を養成するは極めて有益也。青年士官修業生等に就きて之れを見るに、最初目測は遠距離に誤まるを常とす。されども数月の練習を積めば殆んど正確なる距離を測り得るに至るは親しく経験せし所也。殊に天候密濛の際は普通の天候とは全く見當を異にするが故に、若し他船を發見せば其の正横に並ぶに要する時間を測り、之れに基き展望し得る距離即ち視界の概念を得置くは有利の方法と云ふ可し。本論に還り、兩船果して幾何の距離迄相接近せば臨機の處置を爲す可きやは霧中航行の際適度の速力を以て進行す可しと規程すると等しく、到底一言にして盡す能はず。關係兩船の種類、即ち双方共汽船なるか、帆船なるか、又は一は汽船にして他は帆船なるかの別によりて一定し難く、且各船運用の難易相互の速力並に交叉角の關係に依りて亦同じからず。左に一二の審判例に依り之を説明せむ。

## City of Corinth v. Tasmania—1890

帆船と帆船との衝突事件に於て、Tは左舷正横前一點半に風を受け、三乃至四節の速力にて帆走中、他の帆船の紅燈を左舷首二點に發見し、紅對紅を以て無難に替り行きつゝある際、兩船相互の距離四分一運に接近したる時、突然他船Cは針路を轉し綠燈を表はせり。此の際Tは針路を保ち船體の二倍長の距離に於て、始めて舵を風下に取りたれども遂に衝突を惹起せり。此の臨機の處置をなしたる距離は一見甚だ短少に過ぐるの觀あれども、英國大審院に於ては本法の適用を誤りたるものと認めず。されども本件は特別の事情あるものにして“Bywell castle”事件の先例に適合し、且其の操舵宜しきを得たる點あれば、此の距離を以て必ず總ての場合の標準となす能はず。

## Solent and Fernfield 1908

約一運半の距離を展望し得可き密濛の天候に汽船Sは約一運半の距離に於て左舷船首二點半に方り、他の汽船Fの船燈を認め、他船との距離四分一運に

針路及速力を保つべし

至る迄針路及速力を繼續せり。されどもFは何等避航の處置を爲さざるのみならず、却て我が前面を横切らんとするを以て、機關用意を令し續て微速とせり。然るに他船Fに於ては尙何等の處置をなさず、衝突の免れ難きを知りたれば更に約一鏈半の距離に迫るに及んで全速力後退を行ひ前進力を殺きたれども遂にFの右舷コーターに於て衝突せり。

右の審判例に於て權利船Sが他船との距離四分の一湮に接近し、機關を微速にしたるは臨機の處置を早まりしものと認められ、明かに本條但書の違反なれども、幸に其の處置は衝突の原因を構成せざりし點を以て責任を免るに至れり。假りに四分の一湮の距離に於て轉舵を行ひたりとせば當然責任を負はざる可からず。之に據て之を觀るに、双方共汽船の場合に於て、航路を避く可き船の處置のみにては衝突を避け能はざる程接近したる兩船の距離は、種々の要素に因り一定し難しと雖も、極めて近距離なるを知るに足る。吾人は本條の主眼とする點は幾何の距離迄接近せば臨機の處置を爲す可きやの問

題にある可きを信ずるを以て聊か具體的の解決を試みんとす。

兩船互に針路を横切り方位變更せず衝突の危険ある時に當り、兩船の正確なる會合點を見出すは困難也。故に便宜上兩船の直接距離を標準とし、我が船の停止力に應じ靜止するに要す可き距離に達せば、臨機の處置を爲すを至當とす。靜止距離を見出す公式は

$$D = \frac{1}{2} ST$$

D 靜止するに要する距離、單位呎

S 當時一時間の速力、單位湮

T 靜止するに要する時間、單位秒

靜止するに要す可き時間は、停止試験を行ひ簡單に見出すを得れども、之に要す可き距離を測定するは實際上容易ならず。故に實驗に基きて得たる右の公式に依り直に計算するを得べし。

試みに六千噸級の實例を引用せんに、全速力一時間に十二湮の時、靜止に要す

針路及速力を保つべし

る時間は試験の結果三分二十秒(二〇〇秒)也。故に

$$D = \frac{1}{2} \times 12 \text{哩} \times 200 \text{秒} = 1680 \text{呎}$$

船體の長は四五〇呎なれば約船體の四倍長弱にて全速力航行中靜止するこ  
ととなる。

即ち靜止するに要する距離を標準とすれば各船の構造運用上の癖、機關の強  
弱其の他各船の特有性より生ず可き種々の原因を一掃し得るを以て、一定の  
距離を標準とするよりも實際上合理也。

如何なる處置を爲す可きや、

以上吾人は何時、何處に於て臨機の處置を爲す可きやを論じたるを以て、順序  
として如何なる處置を爲す可きやを研究せんとす。

本條但書の明文に依れば、衝突を避くるに至當の處置即ち英文には衝突を避  
くるに足る最良の手段を講じ他船を補助す可し(Such action as will best aid to ave-  
re collision)とあり。前節に述べたる時機を待ち、停止力に相等する距離迄接近

したる時は、明文に違ひ愈活動(take action)せざる可からず。其の活動たるや、衝  
突の危険を避くるに足る確實の成算あるものならざる可からず。されども  
本條但書に於ても、亦第二十七條に於ても、唯漠然臨機の處置を爲す可しと謂  
ひ、果して如何なる處置を爲す可きやは、明示せず、蓋最良の手段は法律の範圍  
を超越し、運用術の領分に屬し、法律を以て右せよ左せよと命ずる能はざれば  
也。故に法文としては唯法律の拘束を脱却し、治外法權の自由なる天地に出  
づるを許すに過ぎず。要するに其の目的は一に衝突を避くるにあるを以て  
専ら此の目的を貫徹せんが爲めに縦横自在の運用の妙技を揮ふ可きのみ。  
運用術上の研究は之を他日に譲り、豫防法上より如何なる處置を爲す可きや、  
今之を過去の審判例に依り此の機微を窺ふは重要なる問題なる可きを信ず。  
凡そ衝突事件に於て、假令豫防法の條項に違反の行爲あるとも、其の違反の結  
果は全然衝突の原因を構成せざる時は責任を負ふ事なし。一例を擧げんに  
霧中號角を有せざる一船が快晴の白晝他船と衝突したる時、霧中號角を有せ



ざる理由を以て、其の船の過失と認むる能はざるが如し。前節に引用したる *Solent & Fernfield* の審判例に於て S が未だ臨機の處置を爲す可き時機に到らざるに早くも速力を緩徐したる所爲は此の論法と同一視する能はず。蓋し霧中號角の例によれば全然衝突の事實と關係なければども、本件に於ては義務船 F が單獨の處置にて S に航路を避け得べき距離にあるものとせば、權利船たる S が速力を緩徐すると同時に、他船に於ても速力を緩徐するか又は針路を變ずる時は却つて衝突の難を見るに至る可し。故に S が妄りに速力を緩徐したる事實は時と場合により衝突の原因を構成し得べき性質のものなれども、幸に偶然構成せざりしと云ふに過ぎず。故に如斯違反行爲ありたる船は自ら立證の衝に當らざる可からず。

*Elizabeth-Jenkins V. Agra*—1864.

*Eliza v. Orinoco*—1865

權利船の立場として未だ時機到來せざるに、早まりて臨機の處置をなしたる

帆船對帆船の二件あり、何れも左右一杯開きの帆船にて、前例によれば右舷一杯開の權利船は舵を風下に取り、隨て風上に切上り前進力を殺ぎ、後例によれば同様の場合に權利船は舵を風上に取り風下に落せり。審判の結果前者は過失なきものと認められ後者は過失あるものと認められたり。此の二件を比較するに臨機の處置を爲す可き時機を早まりたる點は同様なれども、其の處置は之を異にせり。是れ臨機の處置を爲すに當り大に注意す可き點也。本條の明文には等しく針路及速力を保つ可き義務を規定すれば、針路、及速力には、輕重の別なき筈也。されども審判例に徴するに針路を變じたる廉を以て反則と認む可き場合にて、若し同一の事情の下に速力を減ぜしものとせば、必ず反則と認められざる實例あり。現行法改訂前に舊法第十八條の規定に依り二船互に近寄り衝突の虞ある時は、權利船と雖も時宜に應じ速力を緩徐し、機關を停止又は後退するの義務ありしも、改訂後の現行法第二十三條の規定は判然義務船のみに適用せられ、權利船は單に他船に近寄り衝突の危

險ある理由を以て針路及速力を變更するを許さず。されども審判例には兎角針路を變更するを以て速力を加減するよりも重大視するの傾向あり。衝突後の結果に就て之を見るに針路を變更したる場合は多く速力を加減したる時よりも衝突より生ずる損害の程度大なるを常とす。換言すれば速力を加減する時は假令衝突そのものは免れざる場合と雖も、之に附帶する損害の程度を輕減する效力あれども針路のみを變更する時は更に如斯利益なきが如し。當直運轉士たるものは此の點に注意すること肝要也。

他船の重大なる過失により、突然、苦境に陥る場合、

若し他船の重大なる過失により、我船をして突然進退谷まるの危地に陥れたる場合には、相等の注意を拂ひ臨機の處置を誤らざる以上は、其の處置に就き事後講究すれば、多少不満足の點ありて、時宜に適する最良にして且至當の處置と認め難き點ありと雖も、審判の際は深く之を責めざるを以て通則とす。

Bywell castle v. Prince Alice—1879

此の先例を開きたるは有名なる Bywell castle 事件也。テムス河に於て二隻の汽船 B と P とは紅對紅の殆ど並行の針路にて右側を通航し、互に無難に替り行きつゝありしに、極めて短距離(半鏈乃至二鏈)に於て、P は突然舵を右舷一杯にとりたれば遂に衝突を突發せり。何故に P は突然轉舵せしや疑問なれども、P の船長は六百餘人の船客と共に不幸にして海底の藻屑となりしを以て之を詳にし難しと雖も、恐らくは舵手の誤謬なるべし。要するに P が監視及速力 (P は<sup>五</sup>節、B は<sup>十一</sup>節) に對し至當の注意を拂はざりしや明也。P は無論衝突の責に任すべしと雖も、B は全く責任なきを得るや否や審判所の問題となれり。而して B は P の綠燈を我が左舷に見るや否や舵を左舷一杯に取り機關を停止せしも、全速力後退を行はざりき。B の處置に關する審判官の言に據れば、「一船の重大なる過失により他船をして進退谷まるの窮地に陥らしめたる時に當り、他船が通常の場合と等しく最良の處置を爲し能はざるは當然也。かゝる特殊の場合に臨めば、誰しも惶惶度を失ふは尋常一般の事なれば、如斯危

急の場合に處する普通の處置を以てせば、之れにて満足す可く特に巧妙なる運用を期待す可からず。審判所にても窮地に陥りたる船に對しての相當の割引きをなし、事後講究の結果に照し最良にして且至當の處置ならざりし理由を以て責む可きに非ず」と

*Lizzie Thomson (Steamer) v. Nacoo chae (Sailer)*

濃霧中汽船は六、七哩の超適度の速力にて航行中、突然帆船と衝突せる事件あり、帆船は汽船を四五百尺の距離に發見し何等の處置を爲さざりしも、之れ全く汽船自身の過失に起因し、引いて帆船をして進退に窮せしめたるものなれば、帆船に於て別に何等の處置を爲さず尙針路を保ちたるは判斷を誤りたるに過ぎず、過失と云ふ可からず、本文の規定を勵行するを以て時宜に適する臨機の處置と認めしもの也。即ち本件に於ては本條を勵行したる結果 *Billie all cattle* 事件の原則を適用し過失なきものと決せり。されども若し此際誤まりて臨機の處置を早まりしものとせば B 事件の原則を適用する能はず。

蓋し兩者接近の距離は尙臨機の處置を爲す時期にすら達せざりしものなれば、他船の過失により進退谷まるに到れるものにあらず、隨て他船の過失は重大なりと謂ふ能はざる可し。

但書及速力を保つ可き義務に就て

數年前英國商務省に於ては、本條に對し一般海員間に賛同せざる人多きを知り其の意見を徵せり。之れに對し各可否の意見を上下せるは、吾人が研究に資する所多きのみならず亦趣味ある問題なるを以て其の概要を紹介せん。法律家としてグラスゴウの輔佐人スミス氏は之れに賛同し、航海者として船長ルスベン氏は之れに反對せり。吾人は主として右二氏の論議の徑路を窺はんとす

商務省にては但書を以て缺點あるものとすれども航海者は一般に其の主因は本條其のものに伏在する事を認む。即ち速力の一語を附加し針路と同様に速力をも保つ可きを規程したる點に在り。

立法者は第二十七條、第二十九條の規程以外に新しき義務を課せんとして、本條に但書を附加したるに非るは明か也。狹隘の水道又は交通頻繁なる海上にありては、屢義務船の處置のみにては衝突を避くるに足らず、同時に權利船も亦之に協力するを要する場合あり。第二十七條、第二十九條には權利船の當直士官が本條を勵行し針路及速力を保ち衝突の危険に向て突進するに際し、果して如何なる時機に至らば本條の規程を放擲し自由行爲をなし得可きやを規程すれども茲に兩條の精神を煎じ詰め、特に天氣密濛其他の事情ある場合に義務船を補助し衝突を避く可き點に注意を促せる也。故に假りに但書を削除すればとて第二十七條、第二十九條の規程ある以上は、現行法の但書の義務を免るゝ能はず。却て誤解を招くに過ぎざる可し。法規には權利船義務船の區別はあれども、時宜に應じ時に或は權利船と雖も自ら避航するを要するやも知る可からざれば、須く之に應ず可き相當の準備を怠る可からず。

## ○立法者の矛盾

華盛頓會議に於て英國委員が舊法を改訂し、針路と共に速力をも保つ可き義務を權利船に課したる目的は、從來二船互に近寄り衝突の虞ある時は、時宜に應じ双方共各自速力を緩徐し又は運轉を停止し或は後退し來りしも、かくては義務船が他船の航路を避くるに當り、他船の速力は全然未知數に屬し、現時の速力を其の儘繼續す可きや或は増減す可きや不明にして其の前面を横切らざる針路を擇ぶに際し疑惑の念を抱かしむるを以て、權利船の運用に制限を加へ疑問の未知數を一掃し、以て義務船をして無難に避航の實を擧げしむるにあり。之によりて義務船の得可き便宜は權利船の被る不利益に優るものあるを期せり。されども立法者たる委員すら本條を絶対的の法律と爲す能はず。特に但書を附加し危險切迫の場合を除外例とし、本條の明文に戻るを許すは勿論、却て所謂臨機の處置をなす可き義務を強制せり。茲に於て本條の大目的たる疑問の未知數を除去し能はざるのみならず、却て事態を紛糾ならしめ更に未知數を増加するの觀あり。蓋し立法者は溝を穿ちて自ら之に

陥るの愚を學べるに似たり。如斯んば寧ろ始めより速力の一語を削り權利船の運用を制限せざるに如かず。

現行法賛成論者の説に據れば、現時に於てすら快速力の巨船は小型船に對しては恰も絶對の權利を有するが如く、己が快速力を頼み動もすれば權利義務の關係を無視するものあるは往々見る所也。然るに小型船にありては若し誤つて大船と衝突せんか理非は別問題として其の運命は沈没の一あるのみなれば、自衛上徒らに航路を避くるは止み難き數也。假りに權利船に速力を保つ可き義務を削除せんか、優勝劣敗の弊風を生じ迅速にして巨大なる船舶は、假令義務船の位置にあるも僅かに他船との方位替り行くを以て口實とし、衝突の危険切迫する時は權利船より速力を加減す可きを豫期し權利船の立場にある速力鈍き小型船を威嚇するに至る可し。

○減退は果して衝突を避くるに足るや

華盛頓會議に於て米國委員の説明に據れば、同國にては特殊の場合の外針路

を保つ可しとの法規には同時に亦當然速力をも保つ意味を含蓄す可きものと解釋せり。蓋し危険切迫せざる限り誰人も針路速力を保つに異議なしと雖も、本條の明文に速力の一語を附加せし爲め、兩船の距離漸次接近し單に義務船の處置のみにては遂に衝突を避け能はざる最後の瞬間に至る迄、權利船に於ては依然針路と同時に速力をも保つ可き責任を負ふに至れり。但書の認むる時機は實地運用の見地より論ずる時は已に好機を逸し去るの嫌あり。此の點より見る時は舊法に唯針路を保つ可き義務のみを規程し、速力の點を明示せざるは解釋の餘地ありて優れるを見る。

一例を以て説明せんに、義務船が他船と衝突の危険ある時に當り、何等の處置を爲さざる如き際には、權利船は周到の注意を以て運用術上の懸念よりして少しく時間の餘裕を見積り、速力を緩徐せば、假りに義務船は遂に其の義務を怠るも他船の前面を無難に替り行くを得可し。唯義務船は第二十二條に抵触する嫌あれども之れ大事の前の小事のみ。

此の議論に對し現行法賛成論者の説く處に據れば、二船近寄り衝突の虞ある時に方り、權利義務兩船の當直士官は双方共距離の目測變針の時機等に就き意見の合致する事は蓋し稀なる可し。若し前記の如く權利船に於て運用術上の懸念より慎重の態度を採り速力を緩めたりとせんか、義務船にありては豫定の避航法に狂ひを生じ止むを得ず、義務船にても亦速力を緩めざる可からざるに至り、却て衝突の危険に瀕す可し。殊に義務船が二隻以上の權利船に對し航路を避くるが如き場合には、他船の一つが速力を加減したるに氣付かざる事ある可し。故に義務船は常に他船の速力に變化なきやを警戒せざる可からず。之れに反し現行法の如く權利船が速力を保つべき規定あれば、義務船は之れに信頼し安んじて避航するを得るなり。右の議論に對する駁論として、權利船が速力を加減するに當り、義務船にて之れに氣附かず、爲めに衝突の原因となる事尠からざれば、此の救濟策として本條より速力の一語を削除すると同時に、一定の音響信號を設け、速力を加減す

る時は之れを他船に報知し、現今海軍にて採用せる速力信號スピードマーク或は先導自動車先導自動車の御者が左手を出して速力を緩徐し又は停止する事を後續自動車に報ずるの例に倣はん事を提議せり。此の音響信號は簡單にして明亮なるモールス符字K—の如き信號を擇ばゞ利宜多かる可し。之れルスペイン船長の説にしてP、O汽船會社監督オーガス船長も賛同せる所也。已に英國水先人協會にては速力の一語を削除す可く可決し、商務省に其の協賛を計る迄に進捗せり。

○但書と第二十七條第二十九條との關係——時機

豫防法の各條は等しく平等の權威を有するものにして、何等輕重の別ある筈なし。由來第二十一條の但書の原文に附記しある如く第二十七條第二十九條と共に併せ見るべきものにして、兩條の精神を煎じ詰めたるものに外ならず。然るに審判例に徴するに、動もすれば但書のみを重きを置き、他の兩條を輕んじて顧みざるの傾向あり。第二十七條第二十九條に依れば權利船義務

船の別なく等しく特殊の場合には臨機の處置を爲す可きを命ずれども、但書には唯權利船の處置のみを規程する也。即ち明文にある如く義務船の處置のみにては衝突を避け能はざる程、兩船相接近したることを認むるに至らば、始めて權利船は臨機の處置を爲す可きを規程せり。此の時機は前二條の認めて以て臨機の處置を許すものと一致せざるの條あり。兩條の明文に照せば已に特殊の場合に屬し、海員の常務即ち運用術上の見地より至當の時機にして何等違法と認む可き點なき場合と雖も、但書に依れば兩船の相互の距離は尙權利船の補助を待たず、義務船の處置のみにて充分避航し得るの餘地あるを論じ、臨機の處置を早まり違法の處置と認めらるゝ事多し。故に航海者は危険に處し逡巡するを免れず。若し單に審判の結果のみより見る時は、權利船は危急に瀕するも尙最後迄針路及速力を保ち、兎に角何かの方法を以て避航せんと努めし證據を擧ぐれば責任を免るゝを得る也。殊に針路及速力を保つは時に或は臨機の處置と認めらる可き場合すらある也。

現行法實施前と其の以後とを比較するに、現今に至り衝突の結果より生ずる損傷の程度莫大にして、屢瞬時にして沈没する如き慘酷の海難瀕々として突發するは否定し難きが如し。是れ一般に快速力の汽船増加せしに因る可しと雖も、抑も亦本條に改訂を施し速力の一語を加へたるは其の一因たるを免れず。

元來本法の目的は衝突を未然に避け、遂に百方策盡きて愈衝突の免れ難きに至らば、之れより來る損傷の程度を最少限に減ずるに在りて、衝突事件後責任の有無を争ふは本來の目的に非ず。然るに審判官は動もすれば本來の關係を顛倒するものあるを見る。之に對する駁論に據れば、缺點は但書にも亦速力の一語にもあらず。要は之を適用し運用する審判官の審理にあり。若し但書を他の兩條と共に平等の權威を以て解釋し、運用術上見解に重きを置かば、法文自身には少しも缺點なしとせり。

四圍廣濶何等顧慮す可き航海上の危険なき海洋に於て、單に一隻の義務船あ

つて他の一隻の権利船に近寄り衝突の危険ある場合に限り適用すべきものとせば、速力の一語を附加せるも別に差問なしと雖も、數隻の汽船同時に同處に會し而も其の附近には淺灘其の他航海上の危険散在せる風潮急なる海上に於て一船に對しては権利船なれども、他船に對しては義務船なるが如き復雜なる場合に處し、當直士官の判断は必ずしも正確なるを保し難く、且つ双方の意見の一致も亦期し難し。かゝる場合に處するには、運用術上の見地より一に速力を増減し又は運轉を停止し或は後退するの外實際途なかる可し。如斯は海員の技術上の任務なるに關せず、法文を以て臨機の處置をなす可き時機を制限するは實際問題として甚だ謂はれなき也。

○義務船は果して避航す可きや疑はしき場合

権利船の立場として之を觀るに、義務船が運轉自由を得ざる信號を掲揚せざる以上は、必ず避航の義務を果す可き筈なれども、其の當直士官は素養あり經驗ある信頼す可き運轉士のみと云ひ難く、且監視も亦怠れる事なしと斷言す

可からず。船橋上には舵夫一人孤影肅然として操舵に餘念なきは吾人が往々目撃する處なり。然るに権利船は本條に違ひ危機一髪の間際迄盲進するは危険の極也。されども第十二條の規程により他船の注意を喚起す可き信號を使用するを得るを以て、必ずしも有力なる否定説と謂ふ可からず。



前面を横切るべからず (Crossing ahead)

第二十二條 本法航方ニ依リ他船ノ航路ヲ避クヘキ船ハ成ルヘク他船ノ前面ヲ横切ルヘカラス。

Article XXII

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

本條制定ノ由來及目的。第二十一條に於て權利船の行動に制限を加へ、針路及び速力を持續せよと命じたるが如く、本條並に第二十三條に於ては、義務船の處置にも條件を設け、他船の前面を横切る事を避け、且つ必要に應じては機關を使用し、速力を緩徐、停止し又は後退することを規定せり。衝突の危険に瀕する場合は勿論、苟も衝突の危険に關し疑問の餘地ある時に當り、故なくして濫りに他船の前面を横切る事は、豫防法の規程を離れ、單に運用術上の見地よりするも、懈怠と認め制裁を加へて可也。即ち第二十九條の所謂海員の常

習の一に數ふ可きものなるに拘らず、何故に本條の規程を設くるに至りたりやと謂ふに既に第二十一條研究の章に於て述べたるが如く、横切り船に關する規程の革新に伴ひ、華盛屯航海會議の結果新に制定したるものにして、施行後未だ二十年を閱せざるもの也。立法者の主眼は、他船の前面を横切るは海員の等しく危険と認むる所也との前提より、權利船の行動に制限を加へ、新に針路及び速力を保持す可き責任を加へたるに對し、少くとも義務船は航路を避くるに當り、其の前面を横切る事なしと謂ふ保證を與へ、一面甚だ不安なる權利船の立場を擁護するものに觀るを得可し。又英國の審判例に據れば、義務船が他船の航船を避くる爲め、其の前面を横切り衝突を勃發したる場合には、義務船が單に他船の前面を横切りたりと謂ふ理由のみにては、過失と認めざる從來の慣習ありしを以て、之れを打破し、海員に誤解なき様附加したるもの也。

衝突の危険。本法航方の規程を一讀すれば第十七條以下第二十條に至る四

前面を横切るべからず

箇條には、悉く衝突の危険ある時に適用す可しとの明文あるに反し、第二十一條以下には明文中に判然之れを發見する能はず。併し本條の規程は他船の航路を避く可き船が、他船の航路を避く可き必要を生じたる時に始めて適用す可き也。衝突の危険あるに及んで、本法航方の規程に違ひ他船の航路を避く必要の生ずる以上は、衝突の危険ある時にのみ本條を適用するは蓋し自明の理と謂ふ可し。横切船の場合に於て第十九條を適用する時は、即ち本條をも適用す可く、反之第十九條適用の範圍に達せざる時は、本條も亦當然適用す可きに非ず。

更に具體的に説明すれば、衝突の危険は相互の方位及び距離に由つて決定するものなれば、(一)他船の方位儘に變更するを認むる時は、衝突の危険なき事を表はすを以て、他船の前面たると後方たるを問はず、隨意に航行し得る也。(二)他船の方位變更せざる場合と雖も、衝突の危険なき遠距離にある間は、本法適用の範圍に達せざるを以て之れを履行するを要せず。(三)衝突の危険あり

やなしや判断に苦むが如き場合には、高速力の船が義務船の立場にある時は動もすれば衝突の危険はなけれども、唯萬一を顧慮し念の爲め、少しく他船の前面の方に針路を變更すると云ふ口實を設け、低速力の他船を、壓迫せんとするが如き舉に出づる傾向あれども、如斯は許す可きに非ず。何となれば念の爲め變針するを要するは結局衝突の危険分子存在するを證明するものにして、若し安全なる場合なれば、決して變針の必要なしと謂ふ結論に到達するを以て也。苟も變針の必要ある以上は本條に違ひ他船の前面を横切る事を避く可き也。

成るべく、立法者が新法たる本條を制定するに當り、成る可くなる一句を附加せし所以は、華盛頓航海會議の席上に於て、提議者たる英國委員の説明せしが如く、四圍の事情の爲め本條の履行を不可能ならしむる場合を豫斯したるに依るものなれども、此の一句あるが爲めに本條を任意則と解釋す可らざるは勿論也。故に萬一他船の前面を横切らざる可からざる破目に陥り、其の結

果遂に衝突を若起したる場合には、何故に他船の前面を横切りたりや、即ち本條の規程を勵行する能はざりし理由を證明するの責任を負はざる可からず、他船の前面を横切る可からず。權利船の立場としては、針路、速力を保持し、唯不慮の危険切迫するなきやを警戒し、萬一に備ふるの用意あれば足れりと雖も、義務船にありては自ら操縦して他船の航路を避く可き重大の責任あれば、手段の如何を問はず、専ら避航の實を擧げ得る様、許すに凡百の方法を以てせざる可からず。然れども他船の前面を横切るの一事に到つては、海員の等しく否定する所なれば、唯一の除外例と認む可し。他船の後方を通過する事は、其の前面を横切らざる事なれども、前面を横切らざる事は必ずしも直ちに後方を通過する事と解釋す可からず。而して本條の命ずる所は、後方を通過せよと謂ふに非ずして、前面を横切る事を避けよと謂ふにあり。然らば本條の前面を横切る事を避けよと謂ふ意味を布衍し、具體的に説明すれば左の三ヶ條に歸す可し。即ち

一、他船の後方を通過する事

二、第二十三條の規程に違ひ機關を緩徐、停止又は後退し他船の通過し去るを待つ事

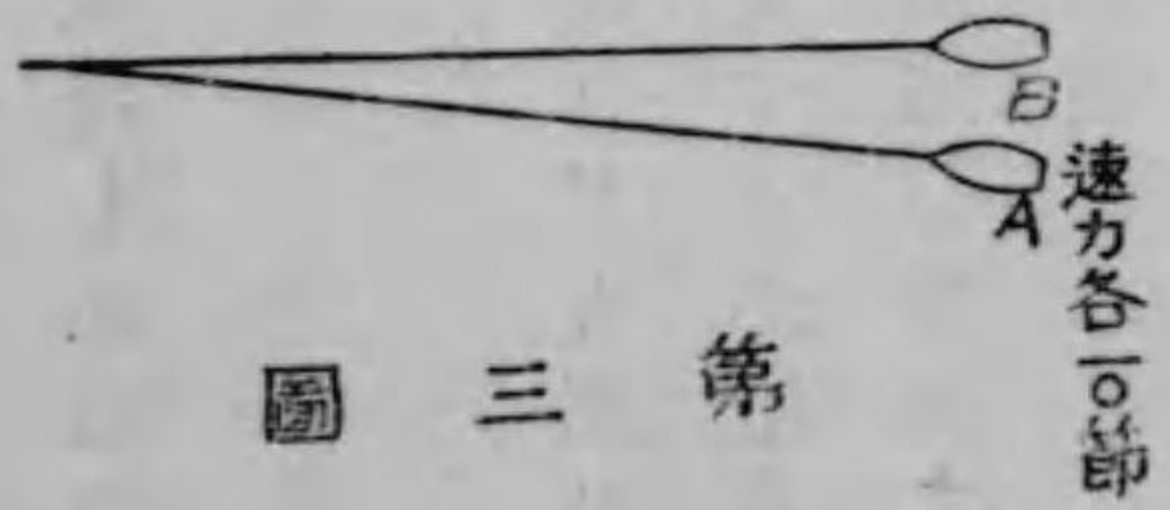
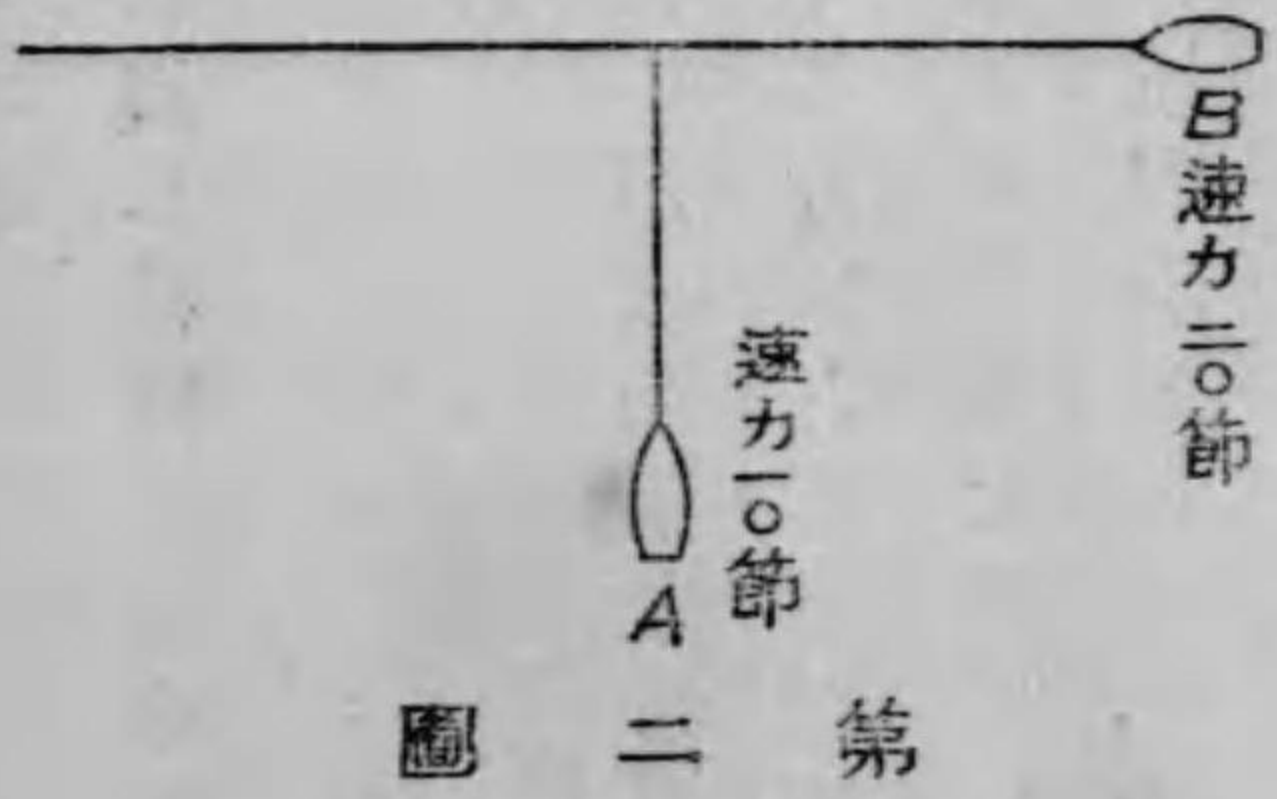
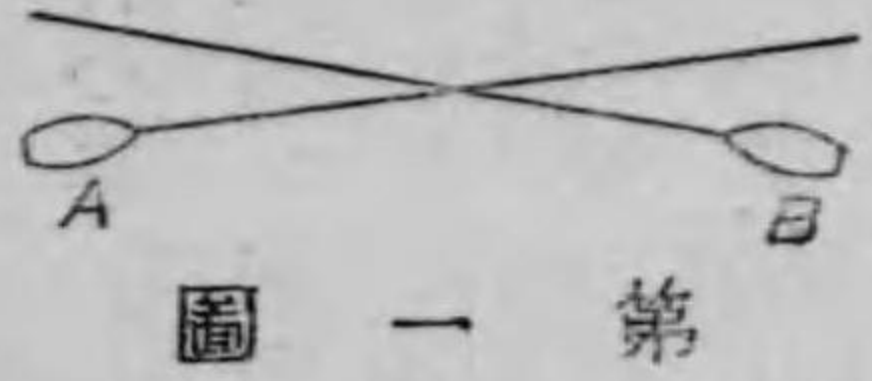
三、全周の回頭を行ふ事

而し二三者の中孰れを採るかは勿論義務船の任意なれども運用術上より義務船が他船の航路を避くる方法としては針路を變更するか、速力を變更するか又は針路、速力を共に變更する事を得可し。就中針路を變更する事が最も簡單にして實用的也。普通理論としては双方の方位變更するを以て程度とし、それ以上大角度の變針を要せずと雖も、夜間にありては吾が紅燈を他船に表はす迄變針すれば相互の關係位置を判明し、他船の疑惑を一掃し得るの利あり。且つ又必要に應じ航路信號を發して他船に其の行動を知らしむる事を得るも、唯速力を緩徐するのみにて後退せざる時は、之れを報ずるの方法なし。尙左の條件を參酌し避航の方法を決定するを得可し。

前面を横切るべからず

- 一、兩船相互の交角
- 二、各船の速力
- 三、義務船の運用の難易

極端なる三種の場合を擧げんに、第一圖の場合に於て、AがBの航路を避くる



には、軽度のポートヘルムにて容易にBの後方を通過し得れども第二圖の場合にはAがBの航路を避くるには、大角度のポートを行ふに非ざればBの後方を通過し難し。此の際若し機關を緩徐すれば變針の角度を遙かに減じ得るの利ある可し。第三圖の場合に到つてはAがポートしてBの後方を通過する事は、殆んど不可能なれば、第二圖の場合と同じく機關を使用し速力を緩徐するか、又は機關の使用を許さざる事情ある時は、徐々にスターポートして一回轉を行ひBの航路を避くるも亦一法なる可し。若しAが急に大角度のスターポートを行ふ時は、Kickするを豫想せざる可からざるを以て其の船尾をBに接觸するの危険あり。

**帆船** 本條制定前の審判例に據れば、他船の前面を横切ると否とに關せず、一般に帆船は風下に航路を避くるを以て原則とせしものゝ如し。然るに本條の規程は汽船と同様に帆船にも適用す可きを以て、義務船が一杯開の他船の航路を避けんとする時は、風上たると風下たるを問はず、唯其の前面を横切ら

前面を横切るべからず

ざるを以て主眼とす可し。審判例に據れば、一杯開の帆船が其の展帆を煽らざる範圍内に於て、半點内外風上に開くことありと雖も、尙第二十一條の針路を保持するものと認められたる實例あれば、特に夜間にありては航路を避くる他船に對し、充分の餘地を保つ可し。

一杯開の二隻の帆船互に針路を横切る時は、左舷開の船は右舷開の他船に對し、其の前面を横切らざる様、風下に落して針路を避く可き也。

速力を緩む (Vessels to slacken speed)

第二十三條 本法航方ニ依リ他船ノ航路ヲ避クヘキ汽船ハ<sup>他</sup>汽船ニ近寄りタルトキ時宜ニ應シテ速力ヲ緩メ若クハ運轉ヲ止メ又ハ後退スベシ

Article XXIII

Every steam-vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

本條は第二十二條と同じく義務船が他船の航路を避くるに當り採る可き運用に制限を設くる規定にして、第二十二條と異なる點は本條は機關に關する規定なれば汽船のみに適用すれども第二十二條は汽船帆船の別なく適用するにあり。舊法適用當時の本條の明文を現行法と比較すれば、著しく其内容を變更せり。第二十一條の研究に於て既に述べたる如く從來舊法に於ては權利船義務船の別なく共に必要に應じ機關を緩徐、停止又は後退することを規定したりしも、現行法にありては權利船は針路と同時に速力をも保持す可き

速力を緩む

を以て、本條も亦改訂するの必要を生じ機關を應用するは義務船のみに限るに至れり。第二十一條に於て述べたるが如く二船互に近寄り衝突の虞ある時に臨み、權利船の處置は針路及速力を保持し濫りに針路を變更し又は速力を増減するを許さず、速力を緩徐又は停止するは一見衝突を防ぐの効果あるが如しと雖も、本法の精神は二船同時に避行の目的を以て處置をなすを否定し特殊の場合の外之れを禁ぜり。故に危険切迫の際は所謂臨機の處置として權利船も亦機關を應用し速力を増減するを許せども普通の場合にありては飽迄も針路及速力を保持するを以て原則とす。蓋し義務船が他船の航路を避くるに當り若し他船の現狀に變更を來す時は其の豫定の計畫に狂ひを生じ結局義務船の避航法に妨害を與ふるの結果に終るを以て也。故に義務船自身の單獨の處置のみにては到底衝突の免れ難きに至りて後始めて權利船も亦之れを助け共同して處置を採り、避航の實を擧ぐる手段として機關を使用し得れども右の處置は第二十一條の但書及第二十九條の海員の常務に

屬し本條の領分に非ず。

**時宜に應し** if Necessary

本條は義務船が他船に近寄り衝突の虞ある時は必ず機關を應用し速力を緩徐停止し又は後退せよと謂ふに非ず唯時宜に應じ之れを行ふも可、行はざるも亦不可なし。但し機關を應用せず本條の趣旨に戻り衝突を勃發したる時は、若し機關を使用すれば却て危険率を増す可きを證明するに非ざれば責を免るゝ能はず。要するに、法律上の意義は第二十二條の成る可くと同じく本條に遵はずして衝突を起したる場合に立證の責を負はしむるに過ぎざる也。されども驟つて之れを事實問題として稽ふるに機關を應用するは勿論運術の領分にして海員の常務の一なれば故らに法文の規定を待つ迄もなし。特に之れを規定するは速力を全く減殺することの豫防法上重大の意義あるを知るに足る可し。

本法の明文を以て機關の應用を命ずるは本條の外第十六條第二項あるのみ。

即ち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の所在を定め得ざるときは成る可く機關の運轉を止めざるべからず。其の他第二十一條の但書第二十七條及第二十九條に於て危険切迫せる特殊の場合に臨機の處置をなす事を許し海員の常務としての注意を怠る可からざるを指摘するを以て危険切迫の場合に機關を應用す可きは勿論也。結果より觀れば等しく機關の應用なれども本條の特色は義務船のみに適用し且時宜に應じて行ふ可き點にあり。故に正しく眞向又は幾んど眞向に行逢ふ汽船の一が處置を誤り衝突の危険ある場合其の他紅對紅、綠對綠を以て安全に替り行きつゝある船が突然衝突の危険に陥りたるが如き場合は、兩船孰れも權利船、義務船の區別なければ本條を適用せず第二十八條の海員の常務に依り機關を應用し停止又は後退す可き也。

既に述べたる如く本條は義務船に對する規定なれば權利船の場合と異り何時機關を應用するも決して時機を早まる虞なければ、苟且にも他船の行動に不審の點ありて事態不安なるを認めたる時は豫め機關用意を令し。兩船共現時の針路及速力を繼續すれば衝突の虞あるのみならず轉舵の效力のみにては充分に替り行き難き時は機關を應用せざる可からず。されども茲に注意を要するは單に速力を緩徐し又は機關の運轉を停止する場合には之れを他船に通ずる航路信號なければ寧ろ全速力後退を行ひ以て之れを他船に報ずるを有利なりとす。若し船體自身を後退する必要なき時は全速力後退の機關を短時間使用するも亦可也。全速力後退を爲す時は暗車流の爲め單暗車汽船にありては舵の効力以上に船首を回頭する力あれば豫め覺悟せざる可からず。

汽船が朦朧たる帆影を認めたる時は汽船として之れに對し航路を避く可き義務ある一事のみは明かなれども、他船の進行方向を知る方法なく隨て我船と如何なる關係にあるや判然せず、他船との距離も亦轉舵のみにて避け得るや疑はしき時にありても多くは帆影を右舷に見ればスターボートし左舷に

見ればボートし轉舵のみにて之れを避けむとし機關を應用すること極めて稀也。横切船に向て上記の如く轉舵し却て衝突の原因を構成することあり。故に他船の行動に就き疑念ある時は直ちに本條の規定に遵ひ速力を止め靜止す可きは唯に本法の命ずる處なるのみならず運用術上より觀るも衝突の免れ難き場合に之より生ずる損害の程度を輕減するの效果あるを銘記す可し。青年運轉士の中には機關を使用するは當直士官の權限外にあるが如き考を有する人少なからず。船長に與へられたる針路を變更し他船の航路を避くることを許され居る以上は、船長に與へられたる速力を變更するも亦同様に許さるゝこと明か也。故に船長は必要に應じ機關の使用を許す可きことを青年士官に充分了解さるゝ様命令簿に特筆するは聰明なる方法と謂ふ可し。

他船を追越す場合 (Vessel overtaking another)

第二十四條 總て他船ヲ追越ス船ハ本法航方中前數條ノ規程ニ拘ハラス他船ノ航路ヲ避ク可シ

總て他船ノ兩舷正横後ノ二點以外即ち夜間ニアリテ舷燈ヲ見難キ位置ヨリ其船ヲ追越サントスル船舶ハ之ヲ追越船ト爲シ其ノ後兩船ノ位置ニ變更ヲ來スモ其ノ追越船ヲ以テ本法ノ航路横切船ト爲サス故ニ其ノ船ハ他船ヲ全ク追越シ了ルマテ他船ノ航路ヲ避クヘキモノトス  
 晝間他船ヲ追越サムトスル船舶ニシテ前項ニ記載シタル方位ノ内外ヲ辨知シ難キモノハ本船ヲ追越船ト看做シテ他船ノ航路ヲ避クヘシ。

Article XXIV

Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel, overtaking any other, shall keep out of the way of the overtaken vessel.

Every vessel coming up with another vessel from any direction more than two points

他船を追越す場合



abaft her beam, i. e., in such a position with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be unable to see either of that vessel's side-lights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules, or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear. As by day the overtaking vessel cannot always know with certainty whether she is forward of or abaft this direction from the other vessel, she should, if in doubt, assume that she is an overtaking vessel and keep out of the way.

## 本條の起源

本條の起源は一八六四年制定の英法第十七條にあり。當時の規定は總て追越船は他船の航路を避く可し。

Every vessel overtaking any other shall keep out of the way of the said last mentioned vessel.

と謂ふ極めて簡單なる條文なりしも、一八八〇年の改訂に於て本法航方中前數條の規程に拘はらずの一項を加へ、續て華盛頓航海會議の結果更に説明的條項を附加するに至れり。本條に説明的條項を附加するは徒らに法文を冗長ならしむる嫌ありとの理由を以て多少の反對説ありしも、追越船の界限を判然確定し一點の疑惑なからしめ横切船と追越船と混同せざる様特に審判所に於て下したる規定を其の儘採用し本條の説明となせり。本法航方中前數條の規程に拘はらず。

一杯に開かざる帆船一杯開の帆船或は汽船と帆船等の權利義務の關係は已に航方の規程あるに拘はらず、更に又追越船は他船の航路を避く可しと謂ふ時は條文相互の間に杆格を來し取捨に迷ふの虞あれば本條は他の條項より優越し航方の規程の中に抵觸する場合には他の條項を捨て本條に遵はしむる爲め、特に前數條の規程に拘はらずとの一項を附加せり。

例へば帆船が汽船を追越す場合に就て稽ふるに第二十六條に依れば汽船よ

り帆船の航路を避く可しとの規定あれども右の條文に顧慮せず追越船なれば逆に帆船より汽船の航路を避け本條の規定に遵ふ可し。邦語譯には本航法中前數條の規程に拘はずとあり。本條より見れば前數條の規程とは航方の規程第十七條以下第二十三條迄の條項を指すものと解釋せざる可からず然るに第二十六條には航行中の帆船と漁業に従事する帆船との航方を規定せり。若し漁業に従事する帆船が航行中の帆船を追越す場合には所謂前數條の規程に該當せざるを以て追越船の規程を適用せざるやの疑問を生ず可し。されども英文に就て之れを觀るに *Notwithstanding anything contained in these Rules* とありて航方の規程を總括し前後を區別することなきを知る可し。

## 追越船

追越船とは條文に説明せる如く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船を追越さんとする船舶は之れを追越

船となす。換言すれば船尾燈の射光圈即ち正船尾より左右各六點間の方位内にありて他船に近寄る船は追越船と謂ひ他船の航路を避く可き義務あり、上記の如く最初より他船に船尾燈のみを見つゝ方位變更せずして他船に近寄る場合は事態極めて明瞭にして追越船なるを知る可く、又舷燈を見得る位置にありて互に近寄れば横切船なるを知る可し。されども兩船相互の位置は時々變更し船尾燈の射光圈より更に近寄り舷燈の射光圈に入ることあり。假りに速力に差異ある二船の中高速力の船は低速力の船の後方船尾燈の射光圈内より漸次に之れに近寄り遂に他船の舷燈を開視する位置に達したりと假定し、之れを本條の說明的條項に照せば行掛り上追越船と解釋するの外なしと雖も、此の際兩船の間隔は衝突の虞ある距離にありや否やは肝要なる點也。具體的に言へば兩船間の距離尙未だ兩舷燈の法定光達距離二裡に達せざる時は兩船は衝突の虞あるものと謂ふ能はず。假令關係兩船に於て違法の所爲あるも直接衝突の原因を構成することなく隨て之れを咎む可き理

由なし。故に他船の船尾燈の射光圏内より近寄り來りたることは本法を適用するに方り何等の關係なければ之れを無視し新に兩船は互に綠紅の舷燈を開視しつゝ近寄り二浬以内の距離に達したる後は横切船の規程を適用し本條の追越と解釋す可からず。

他船の正横後二點即ち舷燈と船尾燈との境界線より近寄り來る船ある時は横切船と看做す可きや追越船と看做す可きや疑問也。晝間にありては本條末項の説明に據り正横後正しく二點なりや否や方位の内外を辨知し難きものは本船を追越船と看做して他船の航路を避く可しと雖も夜間にありては明文の規定なし。舷燈の遮光裝置は事實上正確のもの少なけれど晝間より兩船の關係を判斷すること困難也。故に恁かる場合は晝間の規程を準據し夜間にありても追越船と看做し他船の航路を避くるを安全とす。小型船として成る可く固定の船尾燈を具へしむる事を獎勵せんが爲め一種の策略を弄し其の光達距離を二浬とせずして一浬と規定せり。之れが爲め

本條の解釋上不都合少なからず。例へば兩船間の距離一浬半にして追越船が他船の正横後二點に達し舷燈の射光圏に入りたりとせよ。追越船は他船の船尾燈の光達距離一浬以内に近寄るとなくして直ちに舷燈の射光圏に入り始めて被追越船の存在を認めたるものなれば兩船相互の關係は追越船なりや横切船なりや判斷に若むことある可し。然るに被追越船にありては橋燈の光達五浬の距離より已に追越船の近寄り來るを知り其の方位をも儘め得るが故に判斷を謬ることなし。斯くの如くにして追越船にありては兩船相互の關係を判然知る能はずと雖も被追越船は充分之れを知り得るの便あり。而して判然相互の關係を知るを得ざる追越船に避航の義務ありて當然之れを知り得る被追越船は唯針路及速力を保守すれば足るは聊か不合理と謂はざる可からず。

一旦追越船と被追越船との關係にある兩船は其の後兩船の位置に變更を來し船尾燈の射光圏より遂に舷燈の射光圏に入り追越船の紅燈が被追越船の

緑燈に對し一見恰も横切船の觀をなすも追越船の義務は他船を全く追抜き  
て最早衝突の虞なきに至る迄 she is finally passed and clear 航路を避けざる可か  
らず決して中途にて權利義務の關係を顛倒することなし。

## 被追越船の處置

本條には追越船は他船の航路を避く可き規定あれども被追越船の處置に就  
ては何等の規定なし。故に被追越船は第二十一條に遵ひ特殊の事情なき限  
りは針路及速力を保つ可し。

船體の三倍長の間隔に於て追越船に航過の餘地を與ふる爲め其の反對側に  
半點變針し續いて激轉したれども違法の所爲と認めざりし實例あり。蓋し  
追越船の運用を邪魔せざる範圍内なりしを以て特殊の場合とし臨機の處置  
と認めたるに因る。<sup>(Strathelyde v. Tenn)  
(Comin 1876)</sup>

左舷クォーターにある追越船に對しポートすれば吾が船首を右轉すれども同  
時に亦 *bow* に依り船尾を左轉するを以て漫然轉舵す可からず。又第三船に對

し被追越船が轉舵するを要する場合には轉舵するを得れども其の程度は必  
要上止むを得ざる範圍を超ゆ可からず。

## 河川の曲路

河川の曲路に於て他船を追越す船は其の外側に於てす可し。例へば左折す  
る曲路を通過するに方りては必ずスターポートヘルムを要するを以て、外側  
即ち他船の右舷に當る方に於て追越す可し。されども他船を壓迫し爲めに  
水道の左側に偏倚せしむるが如きことある可からず。狹隘の水道内にあり  
て兩船接近する時は吸引作用を起すことあり。特に水深淺き時は右の作用  
著しきを以て注意を要す。

## 狹隘の水道 (Steam Vessels in Narrow Channels)

第二十五條 汽船狹隘ノ水道ニ於テ無難ニ通航シ得ルトキハ其ノ中流ノ右側即チ本船ノ右舷ニ當ル方ヲ航行スヘシ。

*In narrow channels every steam-vessel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fair-way or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.*

本條が特に他の條項と異なる點は、狹隘の水道内に於てのみ適用するにあり。航方の規程は二隻或は二隻以上の船が互に出遇ふ種々の場合に就て規定しあれども、本條に限りては二船相互の關係如何に拘らず、單に其の航行する水面が狹隘の水道なる時は必ず本條を勵行せざる可からず。此の意味よりして、他の航方の規程に對し特別法の性質を呈せり。故に研究の第一歩として狹隘の水道とは何ぞやと謂ふ問題を明瞭に解決せざる可からず。狹隘の水道とは何ぞや。狹隘の水道とは一言にして盡せば數隻の汽船が若し一船の航法に據り自由に航行する時は、衝突の虞ありて互に安全に替り行

く能はざる程度に狹隘なる幅員を有する水道を謂ふ。抑も廣狹の區別は比較的の問題にして絶對の意義なければ、浦賀水道は紀伊水道よりも狹まし、故に浦賀水道は隘隘の水道也と謂ふ論法は成立せず。然らば狹隘の水道と認むるには何等かの標準なからざる可からず。されども本條の明文には幅又は長さに関し何等の規程なければ過去の審判例に據つて決定するより外途なし。

一八八三年幅一、八哩を有するメシナ海峽を以て、本條を適用す可き狹隘の水道と認めし以來、英國に於ては本條解釋の基礎觀念を形成し、幅二哩以上の水道は疑問なれども、一、八哩以内ならば先づ狹隘の水道也と謂ふを得べし。最近本邦の高等審判所に於て男木島水道を狹隘の水道と認めたる例あり、其の幅員は恰も一、八哩にして英國の判例と一致せり。我が内海航行上の安全を謀る見地のみより、右の決定を與へたるもの也と謂ふ説には首肯するを得ず。次に水道 channel と謂ふ名詞には如何なる意味を含蓄するや吟味する必要あり。

り。水道と謂ふ以上には其の幅狹隘なる一條件の外に、更に水道其のものに若干の長さを有する必要なきや疑問なり。船舶の出入に際し、幅員狹隘なる水道にては當然衝突の危険伴ふ可く水道の長さの長短に關せず。故に本條の解釋には、長さの點に就ては少しも制限を設けず。極端なる例を擧ぐれば、突堤と突堤とを以て左右の界限を形成し、恰も鰹口の觀を呈する港口の如きも狹隘の水道と認む可きなり。英國の審判所に於て港口と狹隘の水道とは截然區別す可しとの説を主張したる補佐人ありしも、遂に採用されず港口を狹隘の水道と認むるは前述の如しと雖も、港内は全然別問題なり。無難に通航し得るときは

*when it is safe and practicable*

吾人は本條の邦語譯を反覆熟讀して、左の意味に解釋するを至當也と思はる。汽船狹隘の水道に於ては中流の右側を航行す可し。但し無難に航行し得る時に限る。換言すれば、無難に通航し得ざる場合、即ち

通航するに方り危険を伴ふ場合は例外なれども原則として汽船は中流の右側を航行す可し。

假りに揚子江より吳淞江を溯り、上海市街の對岸に方る浦東にある亞細亞石油會社の棧橋に繋留せんとする汽船ありと想像せよ。該棧橋は河流の左側にあるを以て、本條規程の右側を航行し來りて左側の棧橋に繋留するには、必ず一度は中流の左側に踏み込まざる可からず。之れ右側航行の原則に反れり。然らば原則に對する除外例として認容す可きものなりやと謂ふに、前記邦語譯の解釋より推せば通航するに方り危険が伴ふ場合とある以上は該除外例に該當せぬ事となる。されども翻て之れを英文の規程より觀るに *safe and practicable* の時に限り右側を航行せよとの條文あり。中流の左側にある亞細亞石油會社の棧橋に繋留する目的を達するには、右側のみにては *practicable* に非ず、即ち目的を遂行する事能はず。故に此の場合には本條が左側通航を許すものと解釋す可き也。

如斯本條が英文と邦語譯とによりて解釋を異にせざる可からざるが如きは畢竟邦語譯の不完全に起因するものと謂はざるを得ず。吾人は英文に明記しある如く、無難にして且つ通航し得るときと翻譯するを以て優されりと信ずるもの也。

**無難に通航し得るとき****無難にして且つ通航し得るとき**

此の二句は無心に讀下すれば何等の差異なき様なれども、法律の一節として徐ろに翫味すれば、其の差の甚だ大なるものあるを知る可し。前者は通航するに方りて無難なりや危険なりやと謂ふ問題なれども後者は安全なりや危険なりや、及び通航し得るや得ざるやの二つの要素を含蓄する事となる。前に擧げたる例と類似の場合にて、例へば漲潮に乗じ上海に入港し浮標に繫留する爲め船首を回轉するを要するが如き、或は逆に船首を上流に向け繫留せる船が漲潮の時解纜せんとして回頭を行ふが如き場合、又は本條の拘束を

受けざる帆船が狹隘の水道内を群走し避航の餘地なきが如き場合に鑑みて、汽船は止むを得ず本條勵行の義務を免除し、水道の左側に踏み込み得るものと解釋す可き也。第二十七條の規程に據り、通則として危険切迫したる場合には、本法航方の規程に拘泥せず、臨機の處置として法規の拘束を脱却し、任意自由行動を採ることを許せり。然るに特に本條に限り制限を設け無難に通航し得るときと云ふ條件を附加したるは、一見重複の觀あれども、本條の此の一項の中には所謂特殊の場合として一般に第二十七條の認むるよりも、更に範圍を擴大せるものなるは已に擧げたる實例に依りて明かなる可し。以上列記したるが如き場合に鑑み、本條の規程を墨守し、中流の右側のみに於て運用するは技術上の見地よりするも寧ろ不可能なり。故に適宜左側にも踏み込まざるを得ず。即ち本條の命ずる所に反し、左側に偏倚し得るは、第二十七條の認むる危険切迫して本法を勵行し能はざるは特殊の場合に屬する故にあらず。本條自身に無難に通航し得る時に限ると云ふ此の一項の除外

例あるに依る。

此の除外例あるを以て直に、本條の規程全部を任意法也と斷ず可きに非ず。本條が苟も任意法に非ざる以上は、之れに服従す可く決して取捨の自由を許さず。唯除外例に該當する場合に限り左側偏倚を許す譯也。除外例あるの故を以て法の命令的意義に輕重の差異を生ず可き理由なし。然るに智識階級の海員中にも尙第十六條の成る可くと同じく此の一項存する爲めに、法の權威を疑ふの傾向あるは思はざるの甚しきものと謂ふ可し。

其中流の右側即ち本船の右舷に當る方を航行すへし。

*keep to that side of the fair way or midchannel which lies on the starboard side of such vessel.*

邦語譯には單に中流の右側と謂ひ航路の一語を省略しあれども、英文には航路又は中流の右側と規定し一見重複の觀あり。されども航路と中流との二語が同意義語に非ざる事は、審判所に於て裏書されたる事實なれば、此の二語

の中には相等の差別なからざる可らず。例を河流に採つて説明せんに、堤防より堤防迄の水路の全幅を擧げて、直ちに航路也と見認め得る場合は極めて稀也。唯堤防の直下迄水深充分にして、吃水深き船舶の通航に差支へなき場合に限るものなり。若し堤防附近に於て水深不充なる時は、左右兩堤防に亘る水路中より、大小船舶の通航に適する部分のみを劃し、之れを航路と名づけ、其の中央に二等分線を引くものと假定すれば、之れ即ち中流也。故に本條の命ずる右側とは此の二等分線より右方に當る航路を意味す。更に一步を進めて英文の規程に照し仔細に吟味すれば、同じく右側なれども、此の二等分線に近き時は中流の右側と謂ひ、之れに反し二等分線より隔たり水深の許す範圍内に於て右岸に近づく時は航路の右側と謂ふ可き也。

本條と航方一般の規程との關係。吾人は前節を以て、概略本條の部分的研究を終りたれば、次に本條と航方一般の規程との關係を一瞥する必要あり。元來本法航方の規程は紅燈を表はす他船に對し、航路を讓るを以て原則とす。



されども霧中他船の所在を定め得ぬ場合等に對し多少の例外あるは勿論也然るに右の原則が傳習的に海員の頭を支配し、本條の解釋に關し誤謬に陥るの虞れあれば特に注意を促さんとす。

狹隘の水道そのもの、定義より推論するも、一般大海に適用する運用に據つては、衝突の危険を未然に防止する能はざるを以て必要上特に本條の規程を制定するに至れる也。故に大海に於ける運用を標準として設けたる一般航方の規程を適用し得ざるは寧ろ當然也。されども本法第十七條以下の航方一般の規程は、大海のみに適用し、狹隘の水道に適用す可からずと云ふ明文なき以上は狹隘の水道に於ても之れを適用す可く。唯地勢と事情とに應じ適用の要領を異にするのみ。

假りに一漕の距離にある二隻の汽船互に航路を横切り而も其の方位變更せざるものと假定せよ、此の二隻の汽船が大海にある時は、衝突の危険を以て近寄りつゝあるは云ふ迄もなし。されども地を替へ之れを移して河流の曲路

Bendにあるものとするれば、之を如何に解決すべきか。二隻の汽船が航路を横切りつゝ近寄る事實は變りなしと雖も、而も所謂衝突の危険を伴ふものと云ふを得ず。大海にある時と、河流にある時とに因りて、如斯重大なる區別を生ずるは何故なりやと云ふに、大海にありて兩船互に航路を横切る場合に於て他船の航路は全く未知數に屬し、判然之れを推定するを得ず。されども河流を上下する汽船の航路は、河流に沿ふて通航するより外途なく。即ち一途ありて二途なしと謂ふ可し。故に他船の航路は容易に豫想し推定し得て謬る事なく。右の推定航路より打算し、互に安全に航過する方法を講じ得るを以て也。

翻つて之れを反面より觀察するに、河流を上下する二隻の汽船が曲路に沿ふて廻行する時は、本條の規程に違ひ各其の右側を航過し、兩船は半徑に大小の別ある同心圓周を航跡として回轉す可し。故に回行曲路の彎曲の程度に應じ、轉舵したる舵の角度に變化を與へざれば、兩船の回轉圈は殆んど平行し衝

突の虞なかる可し。  
上記の説は英國審判官の主張したる所なれども、運用術上より見るも必ずしも不合理に非ず。故に英國にては之を採用したれども、米國にては否認したる判例あり。

之れを要するに、二隻の汽船同時に河流の曲路に於て、行き逢はんとする時には、二つの場合を生ず可し。即ち兩船の大小、吃水の深淺と曲路の廣狹、流勢の如何とに顧慮するは勿論特別法又は習慣法等に鑑み、二船同時に通航し得る場合と、然らざる場合之れ也。

曲路甚しく狹隘なるか又は流勢急にして、二船同時に通航するを許さざる場合は、運用術上の見地より、潮流の順逆に従ひ、逆潮を溯る船は順潮に乗ずる船の通航し去るを待つを以て至當の處置とす。テムス河航行規程などには特に此の處置を採る可きを規定せり。

二船同時に通航し得る場合には、各船右側の正路を採り本條の規定を履行す

れば、互に安全に通航し得る譯也。然るに往々衝突の危険に瀕するに到るは兩船中孰れか一船又は兩船とも違法の航路を採るに起因す。故に各船夫々右側の正路にあるものとすれば、期せずして自ら第十八條第十九條に違ふ事となり従つて問題は自ら消滅す可し。

河流を上下する船が、曲路を通航する時は、其の地勢に應じ彎曲しつゝ航行する故に、其の針路は時々刻々變化して止む時なく、隨て固有の針路なき事となる固有の針路なければ、其の針路の變更の結果として將來現はる可き衝突の危険の有無に對し、確實なる解決を與ふる能はざるは當然なり。然るに偶兩船が相見るに至れる最初の船首の方向の關係上、他船に紅燈を表はしたるの故を以て、其の船は航通上權利を有するものと云ふを得ず。一例を擧げて之れを説明せんに、漁舟帆船等の羣走する河流の曲路に於て、汽船は之れを避くる爲めに變針し、一時他の汽船に對し紅燈を沒し綠燈を表はすことある可し。無論他船に疑惑を抱かしむることは、可及的之れを避く可きも、當面の急務と

して止み難き事情ある場合あり。如斯一時的に表はせる紅、綠燈の區別に因り、兩船間に新なる權利義務の關係を生ず可きものに非ず。寧ろ兩船相互の船首の方位即ち紅燈を表はせりや綠燈を表はせりやと云ふよりも、兩船は水道内の何處を航行しつゝありや、中流又は常用航路の右側なりや、左側なりやと云ふを主たる問題なりとす。故に水道内他船の存否に拘らず、假令他船の反航するものあるも尙無きが如き考を以て、専ら右側通航を勵行するを以て萬全の策と謂ふ可し。米國の審判例に據れば、地勢其の他の障礙物の爲め、本條を勵行し難き場合と雖も、成る可く之れを履行せん事を努め、又權利船として針路を保持するの責任ある船は、障礙物を通過し去るや否や直ちに前針路に復するを要す。

前節に於て吾人は河流を上下する汽船が、曲路に於て互に行き逢ふ場合には、他船の針路を推定し得るを以て、本條の右側通航の規程のみを適用すれば、衝突の危険なく無難に替り行き得るが故に、一時兩船々首の方向は、横切り船の觀を呈する事あるも、決して第十九條を適用せざる事を述べたり。されども河流を上下する汽船の外に、對岸へ河流を横斷する汽船あれば、若し河流を上下する船と横斷する汽船とが互に航路を横切り之れを繼續する時は、遂に同時に同一点に會し、衝突の危険あることあり。恁かる場合には本條を適用せず、矢張り第十九條の横切り船の規程を適用す可き也。テムス河の特別法に據れば、對岸へ河流を横斷せんとする汽船は、河流を上下する他船に注意し且つ其の障礙となり又は之れに損害を與ふる事なき様航行す可し。(一九一四年改正第四條)と命じ、兩岸聯絡の渡船は、河流を上下する他船の航路を避くる事を規定せり。(同上第三條)即ち河流を上下する船の便利を謀り、横斷する船をして其の航路の妨害とならざる方針を採れるを知る可し。

河流の交叉點に於て本條と同時に航方の規程を適用する異例あり。既に述べたる如く、狹隘の水道にありては、航方一般の規程を適用せざるを原則とす。されども之れには一二の除外例あり。例へば揚子江の本流と吳淞江の支流

とが、吳淞に於て交叉するを今本流と支流とに各一隻の汽船ありて、河流の交叉點に於て同時に同一點に會す可く互に航路を横切る場合ありと假定す此際本條の規程に遵ひ各中流の右側を通航するは勿論、兩船は陸上の地物を隔つれども其の方位儘に變更するを認めざる時は則ち衝突の危険あるを知るべく、避讓の義務に至りては、第十九條を適用し他船を右舷に見る船にある事恰も大海にあると同様にして、若し危険切迫する時は、機關を停止後退するは勿論也。

吳淞よりも更に狹隘にして且つ潮流激甚なる交叉點に於ては、前節曲路に就て説明したるが如く、専ら第二十九條の海員の常務として運用術上の立場より解決し、潮流の順逆によりて、一船は他船の通過し去るを待つ可し。吾人は以上數節に於て本條と一般航方の規程との關係に就て概略を述べたるを以て、次に中流の右側に在る汽船が最早ボートする餘地なき時に、水道の左側を通航しつゝ、猪突し來る他船に會する場合を研究す可し。本條の規程に違反

し水道の左側を通航し近寄り來る他船に對しては特別法の規程又は習慣法なき限り、或程度までは當然他船は適當の時機に於て、右側の正路に復するものと假定して處置を採る可き也。されども他船が航路信號等に依り、頑強に飽迄も左側通航を敢行するの意志ありと信ず可き理由ある時は、之れに應ずるの處置を施さざる可からず。此の際自らスターボートして左側に出て他船の航路を避けんと企つるは、最も危険にして且つ拙劣なる手段也。若し衝突を惹起するに及んでは却て自ら責に任せざる可からざる破目に陥る可し。故に如斯窮境に臨んでは、流勢の如何に鑒み機關を停止後退する事肝要也。

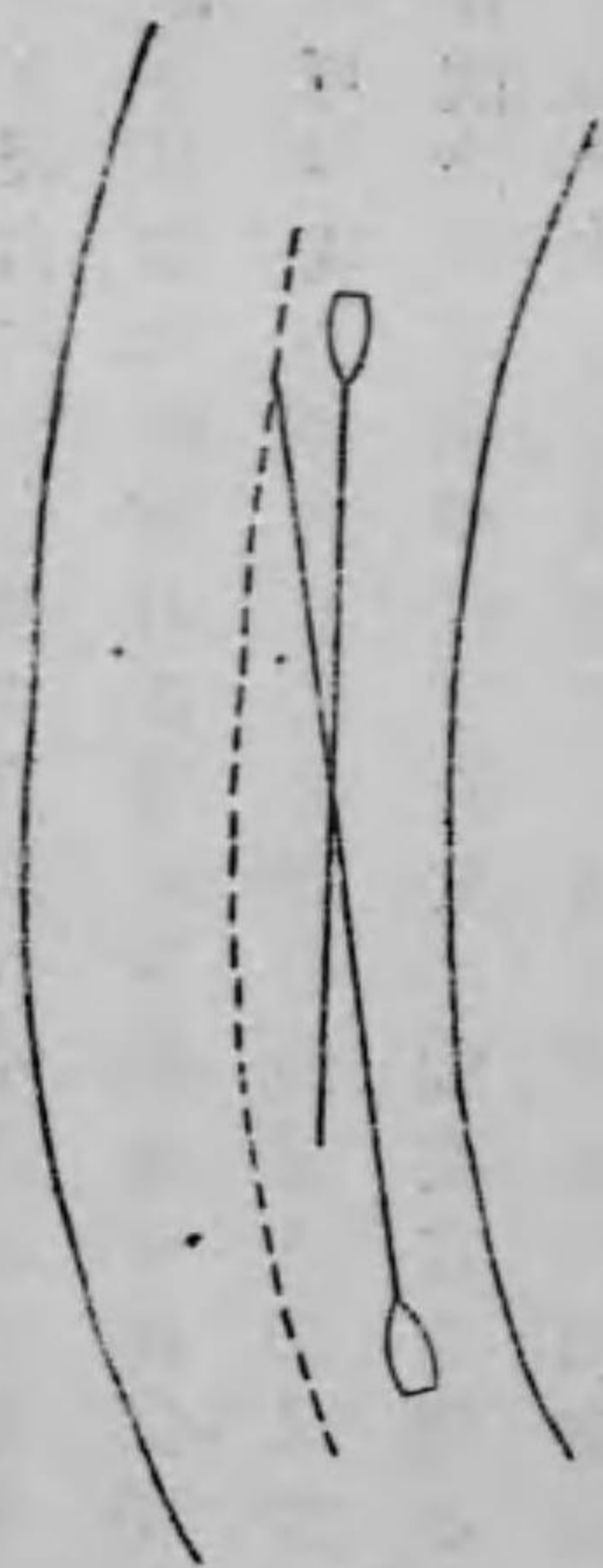
テムス河航行規程の沿革を一瞥すれば、狹隘の水道に於ける運航上のヒントを得るに足るものあり。テムス河航行規程には本條と同じく右側通航の規程の外に、舊法に據れば二隻の汽船互に航路を横切り衝突の危険ある時は他船を右側に見る船より他船の航路を避く可しと云ふ本法第十九條の規程と

内容殆んど同一なる明文ありしも、現行法には之れに代ふるに次の如き改正法を實施せり。即ち河流を上下する二隻の汽船互に反對の方向より近寄り衝突の虞ある時は、臨機の處置を要する特殊の場合を除くの外、左舷對左舷を以て通過す可し(第一九一四年改訂第三十五條後半)と。

新舊二法を比較するに、一見唯其の表現法を異にするのみにして意義に至りては差別なきが如しと雖も、兩法の内容を翫味すれば、立法者の周到なる注意を窺ふを得べし。一例を以て説明すれば、右側通航の規程に背き中流の左側に偏倚する甲汽船ありて、其の左側船首に當り右側の正路にありて近寄り來る乙汽船と互に航路を横切るものと假定せよ。此の甲乙兩船の關係を舊法に據りて解釋すれば、他船を右側に見る船より航路を避く可きを以て正路にある乙船に避航の義務を強らるる事となり、左側偏倚の故を以て、却て甲船は其の儘續航するの權利を主張し得る事となる。即ち正路の右側にある船を虐待し、左側に偏倚する船を保護するの結果に終る。若し甲船の左側偏倚

の程度甚しく乙船の通過する餘地なき場合には、益進退谷まるものと謂ふ可し。されども、譲て之れを現行法に據つて解釋すれば、左舷對左舷に替り行かざる可からず、故に甲船は其の儘續航する事なく、右側の正路に復し、以てボートする餘地少き乙船と左舷對左舷に通過せざる可からず。如斯して始めて本條の精神は徹底して船をして無謀なるスターボートを企つる事なく、前節に述べたる警戒の趣意も貫徹するものと謂ふ可し。

河流に於ける特別の習慣。流勢激しき水道に於て、兩岸水流の速度は水道の全幅に亘り均等なる事稀にして、多くは左右兩岸にて差異あり。故に流勢に順航する船は強勢の水流に航路を採り、逆航する船は弱勢の水流を選び、航行する習慣ある地あり。又水流の關係上、一地點を定め、河流を横斷するを以



狹隘の水道

て有利とし習慣とする地あり。恁かる習慣は必ずしも習慣法として尊重す可き理由なしと雖も、他船の航路を推定するに當り閉却す可からざる一要素也。若し大海にあるものと假定すれば、兩船相互の關係は當然横切船と見做す可き場合にありても、斯る曲路に於ては全然運用を異にし、關係兩船に於て習慣法を尊重すれば、衝突の危険なき場合には、習慣法に重きを置き、本條を適用せず。他船の有無に關せず習慣的常用航路を採るを以て、各船の義務となすものゝ如し。

狹隘の水道に於て特に注意を要するは、水道を出入せんとする時に當つて、早や曲りを避くる事也。例へば兩突堤間の港口に於て、出港船は目的港の關係上左側に偏倚して、港口を横斷せんとするが如き場合には、右側の正路を閉塞し入港する他船の妨害となる。入港船に於ても左側に偏倚すれば出港船の正路を遮斷す可し。故に恁かる場合には、港口に臨まざるに先ち、充分距離ある點に於て、豫め轉舵して徐ろに右側の正路を採る可し。之れ獨り本法の見

地よりして必要なるのみならず、運用術の點より云ふも、潮流急なる水路に於て、航門の直前に迫まつて急激に轉舵する時は、斜に潮流を受け船首を落さるゝの虞あるも、充分の距離に於て豫め船首を航門に向け置く時は、愈狹隘の水道に進入する頃には潮流を船首尾線に受くるを以て、安全に航行し得るなり。追越し船。狹隘の水道にありては、或程度迄運用の自由を拘束されある故、若し他船を追越す必要ある時は、他船に接近し過ぐる事なく、相等の距離を保たざる可からず。殊に水道の水深淺き時は、兩船間に吸引作用を起す事甚しきを以て也。曲路に於て他船を追越す場合には、他船は當然針路速力を保つが故に、曲路の彎曲に沿ふて廻航するものと。定し、追越船は他船の回轉圈の外側に於て追越すを以て原則とす。若し曲路の方向左折する時は、被追越船の權利を尊重し、其の回轉圈の外側に於て追越さんとする結果、他船をして中流の左側に偏倚せしむる事なき様注意を要す。テムス河に於ては、他船を追越す事は無條件に之れを許すと雖、上海の特別法によれば、或る一定の區域に於

ては之れを許さず、即ち *woosung creek* と *Kajiw creek* との間は曳船の外汽船を追ひ越す事を禁止する條項あり(訂第九一三年改、第十四條)

汽船と帆船。已に述べたる如く帆船には左右側の別なく航行し得るの自由あり。帆船が汽船に對し針路速力を保持す可き第二十一條の規程は、狹隘の水道に於ても、大海と同様に適用し得可きを以て、汽船に航過の餘地を與ふるの目的を以て、濫りに變針する時は却て違法と看做さるる事あり。米國にては帆船が此種の轉舵をなしたるを以て責任あるものと裁決したる判例あり。本條に對する種々の改訂案。吾人は以上概略本條の解釋を終りたるを以て、華盛頓航海會議に於て、各國委員の改訂説を一瞥せんと欲す。智利委員は曲路に入るに先ち汽笛信號を發す可しと謂ひ、支那委員は狹隘の水道に於て *Small handy ship* は他船の航路を避く可しと説きたれども二説共に採用せられず。後者は小型船の定義判明せざれば却て危険也との駁論すら出でたり。又那威委員の改訂説に據れば狹隘の水道の航行規程として右側通過のみに

ては不充分也。速力をも制限せざる可からずとなし、汽船、帆船の別なく狹隘の水道に入るに先ち、速力を適度に緩徐す可しと謂ふ一項を加ふ可きを主張せり。米國委員は之れを駁し特別法として其の制定は各地方に一任す可しと謂ひ、英國委員は速力を緩徐するは當然運用術上より必要の問題にして寧ろ海員の常習の一に數ふ可きものなれば改めて明文に規定するの要なし。若し運用上の問題に迄も立ち入り法文に規定する事とせば、現在三十餘條の規定は百ヶ條に増加するも尙足らざる可しと擲論し、遂に提出者に於て撤回するに至り、一八四〇年來英國にて採用し來りし規程が今も尙適用されつゝあり。

航行中の帆船は漁業に従事する船を避く可し

(Vessels under way must avoid Fishing boats)

第二十六條 航行中ノ帆船ハ網或ハ繩ヲ用井テ漁業ニ従事スル帆船ノ航路ヲ避クヘシ但シ漁船ト雖モ猥リニ他船ノ通航スヘキ線路ヲ妨クヘカラス

Article XXVI

Sailing-vessels under way shall keep out of the way of sailing vessels or boats fishing with nets, or lines, or trawls. This rule shall not give to any vessel or boat engaged in fishing the right of obstructing a fair way used by vessels other than fishing vessels or boats.

碇泊船に對し航行中の船より航路を避くるが如く、帆船が漁業に従事する時は普通の帆船より航路を避くるは海上の不文律也。此不文律を華盛頓航海會議に於て成文律と爲して活字に組み立てたるもの即ち本條也。

本條は二項より成り第一項に於て漁業中の帆船は普通の帆船に對し特權を有し帆船一般の航方に據らざることを認め、第二項に於て漁船と雖も他船の

通行す可き航路を閉塞することを禁止せり。即ち第一項に於て漁船の權利を伸長し第二項に至つては却て之れを縮少したるの感ありと雖も、漁業に従事する帆船は多くは一地點に密集するを常とするが故に、假りに漁業に従事する帆船は他の帆船に對し絶對に避航する義務なきを規定する第一項のみに止むる時は、漁船は自己の權利を濫用し引いては世界の公道たる航路を閉塞するに至る虞あれば一種の交換條件として第二項を附加せり。

**本條とトロール汽船** 本條には漁船對普通の船の關係を規定すれども一部分に局限せられ未だ普遍的と謂ふを得ず。トロール汽船問題に觸れずして獨立に帆船間の規程のみを設けたれば或意味に於て却て漁船に關する習慣法を攪亂したる感あり。或者は本條に於て普通の帆船と漁業中の帆船との關係を規定する精神は移して以てトロール汽船にも適用す可しと爲し、或者は漁業中の帆船の場合は明かに法文の規程あれどもトロール汽船に就て寸毫も論及する所なきは必竟トロール汽船は帆船と異り普通の汽船と同様に

航行中の帆船は漁業に従事する船を避く可し



看做す可きか故也とし、甲論乙駁諸説紛々として歸趣を知らざりしを以て英國に於ては特に一八九七年トロール汽船に關する處置に就き調査會を設立し踏査する等種々の曲折を経て遂に一九一〇年 *Europe v. Grovelurst* の審判例に據りトロール汽船に對する豫防法上の立場を明かにするに到れり。

初め漁業に従事する帆船のみに特典を附與しトロール汽船の問題に觸れざりしは、若しトロール汽船に許すに帆船同様の條件を以てし之れを解放する時は海上を横行し普通の船をして應接に暇あらず進退谷まるの破目に陥らしむ可きを顧慮せしに因る。

艦隊を編成して航行する軍艦に行逢ふ時は針路を保持す可き權利船にありても遠距離より之れを避け艦列中に濫りに乗り入る可からざるは第二十七條及第二十九條の命ずる所也。然らば漁船の密集する群中に乗り入るは違法なりやと謂ふに漁船は軍艦と比較すれば多くは速力遙かに微弱なれば、我船に於ても豫め速力を緩徐し進退の自由を失ふが如きことなき様注意すれば漁船の群を迂迴せずして之れに乗り入るゝも海員の常務として必ずしも違法也と謂ふ可からず。されども事情の許す限り迂迴するは思慮ある人の擇る可き萬全の策也。

他船の通航す可き線路を妨ぐ可からず。

線路 *Fairway* とは船舶の出入の要路に衝る海面にして狹隘なる水道(第二十五條の如く嚴格なる意味に非ず)によりて形成す。本邦水路部の説明に依れば線路 *Fairway* とは港灣中船舶の出入し得べき可航水道を謂ふ。大海にありては特に線路と指摘すべき所なく何處にても航行に差閤なければ往くとして線路ならざるはなし。されば假令大海の一箇所に漁船の密集することあるも航海上の障碍とならず従つて又本條の違反にもあらざる也。

特殊の場合 (Proviso to save special cases)

第二十七條 本法ヲ履行スルニ當リ運航及衝突ニ關シ百般ノ危険ニ注意スルハ勿論若危険切迫シテ本法ヲ履行スル能ハサル特殊ノ場合ニ於テハ其危険ヲ避クル爲臨機ノ處置ヲ爲スコトニ注意スヘシ

Article XXVII

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

本條の梗概。本條は一見極めて輪廓不明瞭にして漠然たる規定の如しと雖も、一言にして盡せば豫防法の規程と運用術の原則と齟齬する異常の場合に臨み孰れに重きを措くやと謂ふにあり。即ち衝突の危険に臨み法文の規程に遵へば衝突を勃發する外なき場合の運用術の見地よりすれば尙之れを避得 見込ある時は本條の明文を以て衝突を くる目的を貫徹する爲め本

法の規程に違背するも敢て違法に非ざることの保證を與ふる也、

凡そ法律の制定は如何程完全なりとも凡百の場合に適用し聊かも不合理なきを期するは蓋し難事と謂ふ可し。殊に本法の如き運用術と相俟つて始めて目的を遂行すべき法律にありては特に然りとす。

本法は元來衝突豫防の目的を以て制定せるものなれば各船嚴密に之れを遵守し履行せば必ず衝突を未然に防ぎ得可き理なれども實地に適用する幾多の事件中には本法を履行して却て衝突を勃發することなきを保し難し。故に原則として飽迄も本法を履行す可きは勿論なれども、本法を履行すれば衝突を勃發するの外なき場合に本法の規程を死守し身を殺して法の爲めに殉する必要なのみならず、更に一步を進めて時としては本法の規定を弊履の如く放棄せざる可からざるを規定する也。

本法を履行すること、之れに違背し自由行動を採ることとは全然反對なれば、此間に截然一線を劃し其の區別を明かにせざれば實地に臨み處置に苦し

むが故に本條に於て所謂臨機の處置として本法の規程に違背するを許すは  
運航上の危険衝突の危険及眼前の危険を避くる爲め前記の規程に違背する  
が如き特殊の場合を列擧せり。具體的に之れを説明せんに義務船が權利船  
に對し轉舵して針路を避けんとすれば淺灘沈船又は第三船等の障礙物あり。  
さればとて機關を應用して運轉を停止し又は後退せんとすれば急潮烈風の  
爲めに壓迫さるゝの危険ありて義務船は進退に窮し他船の航路を避け能は  
ざる場合に權利船は法文を墨守し針路及速力を保たば衝突を免れざる可し。  
恚かる場合には衝突を避け自他の安全を謀る爲め手段の如何を擇ばず本條  
の所謂臨機の處置として専ら運用術上の原則に據り自由行動を採らざる可  
からず。

前項に於て本條の梗概を述べたるを以て次に本條を解剖し其特色適用等に  
就き研究の歩を進めんとす。

**臨機の處置をなす條件の適合。** 本條の臨機の處置をなす反面には豫防法の

規定を全く放棄すと謂ふ意味あり。故に之れを斷行するに當りては重大な  
る責任あるを以て左の條件に適合するを要す。即ち

- 一、眼前の危険に面接し
- 二、本法の規定を履行する能はず従つて之れに違背せざる可からざる必要  
に迫られ。
- 三、運用術に據れば尙右の危険を避け得る成算ある場合ならざる可からず

本法航方の規程は一二の例外を除けば悉く衝突の虞ある時に適用す可きは  
條文に明記する所也。

然るに本條に限り危険切迫したる場合と制限し從來慣用したる衝突の虞あ  
る場合と判然區別したるは注意を要する點ならざる可からず。此の點より  
視る時は本法航方の規定は總て衝突の虞ある時に適用す可く、本條の臨機の  
處置は危険切迫したる場合のみに適用す可し。

航方の規定にありては兩舷燈の法定光達距離の最少限二浬を以て衝突の虞ありや否やを決する標準となすは既に述べたる所なり。然らば本條の衝突の危険切迫したる場合は如何なる標準に據る可きやは難題なれども我船の停止距離は重要なる要素也。

二、本法の規定を履行する能はず従つて之れに違背せざる可からざる必要に迫られたる場合。

豫防法は飽迄も之れを遵守し履行す可きは謂ふ迄もなし。唯原則に對する除外例として本條の規定により其の不履行を許すと雖も假りに船長の了簡次第にて本法に遵ふも亦遵はざるも隨意に決し得るものとせば世界の公道たる海上を航行する船舶は實に不安にして無法律の闇黒界を行くに異らざる可きを以て特殊の場合として臨機の處置を許すは事態極めて明瞭なる場合なるを要す。

大洋に於て風力六の強風に逆ひ他船を曳きて航行する八百噸の曳船が右舷

一杯開の八十二噸のスクナーと衝突したる事件に於て曳船は逆風強く爲めに運航の危険に瀕し所謂特殊の場合と解釋しスクナーより航路を避くれば安全に替り行き得ることを主張したれども審判に於て採用されず是れ豫め時間の餘裕ある際處置すれば曳船に於て左右に轉舵し或は機關の運轉を停止し又は後退して衝突を防ぎ得るを以て也 (Warrior v. <sup>(Frimph)</sup>)  
又本法に遵ひ衝突を避け能はざるに非ざるも寧ろ本法に遵はずして他の方法を以てすれば却て便宜多しと謂ふ如き薄弱なる理由を以て臨機の處置を爲すを許さず。

三、運用術に據れば充分危険を避け得る成算ある場合

本法航方の規程を逐條研究し本條に到れば著しく其の色彩を異にするに氣付く可し。二船互に近寄る時は行逢船横切船又は追越船等の種々の場合に應じ航方の規定を以て夫々權利義務の區別を設け各船の處置を定め確實に衝突を避くる目的を以て或は他船の航路を避けよ、或は我船の針路及速力を

保持せよと命ずるに拘はらず獨り本條のみにありては唯注意す可しと規定せり。英文には *due regard shall be had* 「至當の注意をなす可し」とあり。

注意す可しとの一節は法文として極めて薄弱なる生温き規定の如しと雖も深く之れを吟味する時は、却て航方の規程中にある命令法よりも深遠にして複雑なる意味あるを知る可し。即ち本條は衝突豫防法の條文を勵行せずして法の違背と認めずと言ふ大綱を攬りて細目に亘らず。唯運用上のベストを盡す可きを命ずる也。蓋し本法を履行し能はざる特殊の場合に於ては已に本法の規程を超越し運用術の領分に陥み込み技術的の見解に待つこと多く立法者としては注意す可しと謂ふより以上の細目に亘り規定を設くる能はざるが故也。

一旦本條により臨機の處置をなす可き時機なるを決定したる以上は豫防法上の規程としては憑據す可き條項なし。若し強いて本法中に之れを求むれば第二十九條の所謂海員の常務に重きを措き運用術上の原則に依り最善の策を講す可し。臨機の處置を爲すに當り運用の妙技を揮へば巧みに危険を脱し得可きを以て實際衝突したる船は運用宜しきを得ざりし反證也との説あれども結果のみに據りて運用の可否を推理する能はず。

他船が本法を履行せざる爲め止むを得ず我船にありても臨機の處置を採らざる可からざる破目に陥ることあり。恁かる場合には、

一、至當の注意を以て他船が本法を履行せざる事實を看取し、

二、尙我船に於て衝突を避くるに足る餘地あるを慥めざる可からず。

他船が我船の航路を避くる處置を爲す際少しく其時機遅れたる理由を以て直ちに他船は何等の處置を爲さざるものと早合點す可きに非ず。殊に汽船對帆船の場合の如く汽船は運用輕妙なれば間一髮の危機に於て尙能く帆船の航路を避け得可きを以て濫りに帆船に於て處置を爲す可からず。帆船は斯くの如くにして衝突を避けむとすれども結果に於ては全然反對にて會々衝突の原因を構成するに過ぎざること多し。

本法を履行し能はざる特殊の場合

邦語譯には單に本法を履行し能はざる特殊の場合とあれども英文には any special circumstances which may render a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger.

即ち上記の規程を履行し能はざる特殊の場合とあり。茲に上記の規程と謂ふは第十七條乃至第二十六條の所謂航方の規程を指すものと解釋するを至當とす。本條は航方最後の規程にして本法の眞髓は衝突を未然に防ぐにあらざるを以て衝突を惹起するか又は自ら危険に陥る場合に法文を死守し法の爲めに殉するを要せざるを規定する也。泥土の上に乗揚げたる汽船が之れを脱せんとし全速力後退の機關を使用せしも船體自身は少しも動かざりし際近寄り來る他船に却て疑惑を抱かしむ可きを慮り航路信號を發せず本條の特殊の場合なるを主張したることあれども航路信號の規定は前記の規程 the above rules に該當せざれば本條の臨機

の處置と認められざりし判例あり。(Canning v. Bellanoch) 1907.

航路信號 (Sound Signals for Vessels in sight of one another.)

第二十八條 本條中短聲とは大約一秒時間の發聲を謂ふ。航行中の汽船他船に近寄り針路を變ぜんとするときは汽笛若くは汽角を以て左の信號をなし他船に我針路を通知す可し。

短聲一發 我船針路を右舷に取る

短聲二發 我船針路を左舷に取る

短聲三發 我船全速力にて後退す

Sound signals for vessels in sight of one another.

Article XXVIII

The words "short blast" used in this Article shall mean a blast of about one second's duration.

When vessels are in sight of one another, a steam-vessel under way, in taking any course authorized or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle or siren, viz:—

One short blast to mean, "I am directing my course to starboard."

Two short blasts to mean, "I am directing my course to port."

Three short blasts to mean, "My engines are going full speed astern."

邦文の衝突豫防規則の意義徹底せざる結果、本邦海員の間に甚だしき誤解を招き、引いては衝突の直接間接の原因を構成しつゝあるは實に寒心に堪えざる所也。殊に本法の精神が已に萬國共通のものなる以上は原文と全然一致して其の間に聊かたりとも差異あるを許さざるは勿論也。然るに僅か三十一箇條の法規の中には唯に意義徹底せざるのみならず、甚しきに至りては明かに誤譯の點あるを隨所に發見するは斷じて聖代の祥事と謂ふ可からず。特に第二十八條に於て意義の不徹底と誤譯とを遺憾なく暴露しあれば吾人は世界の公海を航行する膨脹日本の航海者と共に本條を研究し併せて立法府の三省を仰がんと欲す。原文と邦語譯とを參照し誰しも念頭に浮ぶ誤譯を擧ぐれば

第一、原文には "When vessels are in sight of one another" とあれども邦語譯には全然此の一節を缺けり。

第二、邦文には「他船に、近寄り、針路を變ぜんとするときは」とあれども原文には "in taking any course authorized or required by these Rules" と規定せり。

第三、"My engines are going full speed astern" を「我が船、全速力にて、後退す」と譯出せり。

第一、原文には他船の存在を目撃する時に限り航路信號を行ふ可きを明記せり。此の一節は智識階級の海員には明かに了解されたる規程なれども、邦文の法規のみにて單獨に解釋する時は他船を目撃すると否との區別なく、唯汽船他船に近寄りて變針する場合と規定しあれば萬一霧中などの際、霧中信號の音響のみによりて他船が近寄りつゝある事實のみ明瞭なる場合に、之を適用するとも少しも差問へなき事となるべし。されども原文の精神に反するは明か也。本條は晝夜の別なく天候の如何を問はず他船を見得る時に限

り適用すべきものにして、假令距離は如何程接近するとも他船の存在を目撃する能はざる時は航路信號をなすを許さず、又信號を發するも本條の規定に依るものとは認むる能はず。故に霧中航行中に發する、短聲一發、二發、又は、三發の信號は本條の意味をなさず、若し意義あるものとすればモールス符字の E、I、S、を綴りたるに過ぎざる也。

邦語譯の明文には、本條の名目は單に航路信號とあれども、原文には他船を目撃する船に於て行ふ音響信號と明記せり。一八八四年制定の法文には斯る特別の標題を設けざりしに、華盛頓航海會議に於て英國委員ホール氏は他船を目撃する時に限り行ふ可き事を肝要なる條件となし、特に海員をして銘記せしめん爲め此の標題の一項を新に設けん事を提議し、其の結果始めて加へられたるものにして法律の明文たる以上は一言一句たりとも疎に取扱ふを許すべきにあらず本法は締盟國の船舶に等しく適用すべきは勿論なれども各國の特別法に就て觀るに、米國法は他船を目撃すると否とを問はず信號を



發する主義に傾き、英國は其の間に截然たる區別を設け、他船を目撃する時に限るものとなせり。試に一九一四年改訂のテムス河航行規定を見るも、音響信號と稱する大體の綱目を設け、更に他船を目撃する時霧中航行中の二項に分ち、音響信號の中にはテムス河中にて、回頭を行ふ時の如く他船の存在する時も、せざる時も等しく行ふ可き信號を規定し、他船を目撃する時に使用する信號は、本條と全く内容同じきものを掲げ、又他船を目撃する能はざる霧中信號の規定は別項に記載せり以て立法者が細心の注意を拂ひ、苟且にも誤解を招ぐ原因を芟除するに努めつゝあるを窺ふに足る可し。

第二、邦文の規定には「航行中の汽船、他船に近寄り、針路を變ぜんとする時」とあれども原文には“in taking any course authorized or required by these Rules”とあり本法を熟讀すれば立法者が航方の規定には、特に各條とも「衝突の虞ある時」と謂ふ一項を注意深く挿める事に氣つく可し。即ち知る航方の規定は衝突の虞ある時のみに適用すべき也。航路信號は航方の規定を履行するに附隨し

たる法規なれば當然衝突の虞ある時に限り適用す可きは疑問の餘地なし華盛頓航海會議の席上に於て米國委員は in sight の次に and with which there is risk of collision の一節を附加せん事を提議したる際、英國委員の説明に曰く衝突の危険ある時に限り本法航方の規定は針路を變ずる事を適法と認むるを以て已に authorized and required by these rules と明記しある以上は其の中に當然右の意義は含蓄し居る故却て意義重複するの嫌あれば改めて之を附加するの必要なしと。

然るに邦文に依れば如斯肝要なる一句を省略し、單に他船に近寄り針路を變ぜんとする時とあるは不徹底も亦甚しと云はざるを得ず。況んや原文には衝突の虞ある時と謂ふよりも更に深遠なる意義含蓄されあるに於てをや。茲に required とあるは汽船が他船に對し、衝突豫防の目的を以て變針するに當り右に轉ずるか左に避けるか或は機關を後退するか數多ある操縦法の中に特に航方の規程を以て認められたる適法の處置を選び其の命ずる通りに履

行する場合を指すもの也。

authorized とあるは required の意義判然たるに比し稍々漠然たる感あれども之れは運用上の技術を尊重し、時宜に應じ臨機至當の處置を取る際に行ふ變針或は後退を意味する也。極言すれば航行の規程を履行する場合は總括して required の一字に盡され、第二十七條、第二十九條の臨機の處置乃至海員の常務なる運用術に關する點は authorized の中に含まれ居るものと解釋すべき也。故に原文の法の精神を玩味すれば自ら其の中に航路信號は衝突の虞ある時に適用すべきは勿論なれども亦反面には航路信號さへ行へば法規を無視し手段を擇ばず隨意に他船を替はし得るものに非ざるを知る可し。

第三、短聲三發、我船全速力にて後退す。  
Three short blasts to mean, "My engines are going full speed astern." 之れは人口に膾炙したる誤譯也。恐らく一八八四年制定の規程に。

Three short blasts to mean "I am going full speed astern." とあるを混同して譯したる

ものなる可し。

海員の眼より觀れば、吾船が全速力後退する事と、吾が機關が全速力後退することとの間には著しき差異あり。例へば全速力前進中に機關を全速力後退すればとて容易に前進の惰力は停止せず。機關後退を命じて愈々船體其のものが後退し始むる迄には時間に於て約三四分、空間に於て船體の長さの約三四倍の距離を要する也。かゝる簡單なる理を無視して大膽なる誤譯を敢てしたるは寧ろ海帝國の立法府が技術家たる海員の意見を尊重せざる事を告白したる一證左と謂ふを得可し。吾人は日本語の不完全なる結果遂に如斯不徹底に陥りたるものにあらずやと、善意の解釋を試みたれども、苟も本法制定の華盛頓萬國航海會議議事録を一讀したる人には、幾多の討議を経て成立したる重大なる問題に一顧をも與へず、誤譯又は省略を敢行したる理由を解するに苦む。衝突豫防法が國家と云ふ小なる繩張を超越して萬國の船舶に等しく適用すべきを思ひ、今も尙誤れる法律を海員に強いて敢て顧みざる

官憲の亂暴には寧ろ驚かざるを得ず。前節に於て原文と邦語譯との間に蟠り海員の誤解を招き易き溪壑ある事を述べしを以て次に海員自身が傳習的に陥れる一二の誤解に就て研究す可し。本條は強制法にして絶體に任意的の分子なし。舊法適用の時代には *May indicate* とありたれども、現行法に改訂され *Shall indicate* と謂ふ嚴肅なる命令法となれり。此の間の消息は第二十一條の研究の節に、詳述せるを以て就て看る可し。

右の改訂案は一八八九年の華盛頓萬國航海會議に於て米國委員の提出に係るものにして米國委員は(一)任意的を改めて強制法とすること(二)他船を目標とする時も、せざる時も同様に適用すること(三)一船の發信に對し他船は必ず之れに應信す可きこと、と云ふ三條件を挙げしも、他の二項は採用するに至らざりき。提出の動機は米國の特別法として從來其の領海内のみに適用し來りたる經驗に基き、之れを擴張し萬國一樣に適用せんと企てたる也。

英國委員も枝葉に亘る點に多少異同ありしも、根本に於て先づ同一の改訂案ありし爲め、直ちに此の説に賛同せり。此の討議に關し各國委員は各雄辯を揮へり、就中獨逸委員の反對意見の如きは二十年後の今日當時の議事録を見るに、轉た歐洲大亂の縮圖を卓上に觀るの感なき能はず。今簡略に其の經過を述べん。

英米委員の強制説に反對したる獨委員の説明に依れば、航路信號の利害を冷靜に比較すれば、利益と謂ふ點よりも寧ろ之に伴ふ弊害多しと云ふにあり。次に列擧するは其の反駁論の骨子也。

A、權利船、義務船の關係上、權利船は假令義務船の發する航路信號に據り、孰れの方に航路を避けつゝありやを知るも、針路及速力を保つ可しとの束縛を脱し得ざる以上は又如何とも爲す能はず航路信號を聞くと聞かざると孰れにしても、結果に於て變る處なし。第二十一條の但書の認むる範圍迄は、否應なしに進まざる可からず。況んや航路信號なしと雖も義務船に於て航路を讓

る可きものならば晝間にありては船體により、夜間にありては航海燈の關係によりて、一見孰れに變針せしか知り得るに於てをや。故に航路信號の價値は實際針路を變ずるより僅か數秒間前に其の豫告を與ふるものなれば、殆んど盲目的に針路、速力を保持せざる可からざる權利船の苦衷に對し、道德的に慰藉を與ふるに過ず、要するに權利船の立場として義務船が左右孰れに變針するかは問題に非ず。唯本法航方の規程を遵守勵行し避航の實を擧ぐると云ふ事實さへ解くを得ばそれにて充分也。

B、現今航路信號を任意則として強制せざる時に於てすら、審判所にては何時も航路信號の問題は水掛論と成り易く、一方にて短聲二發を發したりと主張すれば、他方にては一發より聞かぬと頑張り爲めに審判官は判斷に苦む事少からず若し愈々強制法として實施せば、此の問題にて審判所は多大の困難を感ず可し。

C、義務船は絶対に航路を讓る可き重大なる義務を負ふ以上に、更に航路信號

を必ず勵行す可き新しき一責任を加へなば、船橋上に士官の數少き貨物船などにありては、テレグラフの外に汽笛にも人を要する事となり其の混雜の有様は想像するに難からず。英國の審判例に據れば本法の明文に違背の廉あれば、直ちに推定を以て過失あるものとせらるゝ故に、本條を強制法とせば此の點のみにても無辜の船員に累を及ぼす事少からざる可し。（英海商法四一九條第四項廢止せられたれば此の議論は現今は通用せず校友會雜誌一九〇號參照）

D、二隻以上の船が同時に同所に會する場合を想像する時は、音響信號は混同して却て危険の要素となる。

E、汽笛信號は汽温の關係上、蒸溜水の停滞等の原因にて、一發なりや二發なりや疑惑を生ずる事あり。晝間ならば蒸汽の遁逃するを見得るの便あれども、夜間にありては之れを知る方法なし。而して僅か一と二との誤謬は結果に於て全然正反對の事實を意味するを以て衝突の危険を減却せんとして却て之を助長するの結果に終る可し。