

380  
49

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

始



380-49

永嶺忠宜著



# 海上衝突豫防法詳論

集萃社發行

大正  
9. 2. 17  
内交

永嶺忠宜著

海上衝突豫防法詳論

集萃社發行

## 自序

船舶の衝突ほど悲惨にして其損害の甚大なる之に及ぶもの  
あらざるべし、衝突は多くの場合人力を以て避け得べきもの  
なるに其微細なる注意の欠乏と毫末の怠慢とは遂に恢復すべ  
からざる一大事件を現出す、職に當直の任に當る船長士官は  
細心の注意を要す、今衝突を惹起する多くの場合と原因とを  
研究して之を未發に防ぐの途を講ずるは本書の眼目とする所  
なり、然れども他船の不當行爲に依り衝突の不幸を惹起した  
る場合は自己の過失懈怠にあらざりし事を証明して正當なる  
利權を主張し不當の損失を蒙らざる様努力し一は以て船主の

利益を擁護し一は以て技術の神聖を保護せざる可からず、本書は特に此點に力を注ぎ衝突の危険に對し適當なる運航方法を講じ臨機の處置に就きても萬遺漏なからん事を期せんとするものなり、現時此種の良書なきは我海運界に於ける一大欠陥なりと信じ予不才計らずも海上衝突豫防法研究者の一人として之を默視するに忍びず本書を公にして敢て大方識者の批正を乞はんことを欲する所以なり

大正九年壹月

著者誌す

目次

卷首

海上衝突豫防法、(和美對照) 一頁  
 地方規程抜抄、日本主要港、東洋主要港、西洋主要港、米國內海航行規程 五二頁

海上衝突豫防法詳論

總則、シップミセツセル、航洋船、地方規程、汽船と帆船、航行中 一頁  
 第一條、四火、船燈掲揚ノ時機、紛レ易キ燈火、例外、船燈規定違反ガ衝突ノ原因トナラザル場合 六頁  
 第二條、船燈ノ隔版裝置、船燈、船燈ガ他船ヲ照ラス角度、規則適用上ノ注意、トロール船、船燈ノ故障ト衝突、船燈掲揚ノ位置ト衝突ノ責任 一三頁  
 第三條、曳船ノ増掲燈、被曳船ノ船尾燈、曳船ト被曳船トノ關係、目標燈、碇泊船ヲ曳航スル曳目次 一

船燈、曳船信號 二四頁

第四條、運轉自由ヲ得ザル船、 三一頁

第五條、帆船及被曳船ノ舷燈、 三八頁

第六條、小形船、 四〇頁

第七條、 四二頁

第八條、 四五頁

第九條、漁業漁船、 四七頁

第十條、船尾燈、横切船に對する船尾燈、閃火の一時的表示、舷燈と船尾燈、ピンナクル、ラン  
ブ、被曳船の船尾燈、後方の見張 五八頁

第十一條、碇泊中の意義、碇泊燈、船尾又は其最寄り、 六三頁

第十二條、喚起信號 六八頁

第十三條、艦隊、英國商務省の警告、 七〇頁

第十四條、 七三頁

第十五條、霧中の標準、漁船の信號、帆船の信號、被曳船の信號、漁船と漁船、帆船と帆船、霧 七四頁

堤に接近する場合、側方の霧堤、音響の傳達、霧中號角、 七四頁

第十六條、適度の速力と減殺せる速力、速力を減じたる場合の漁船の漁壓、霧中信號と機關停止  
帆船適度の速力、渡海船、曳船、海底電信布設船、佛國委員の陳述、現時の狀況、前面又は側  
面の霧堤、霧中帆船の義務、漁船の義務、漁船と漁船の場合、霧中の後退、運航上の注意、霧  
中の轉針、霧中の碇泊 八三頁

第十七條、航行中の風向、一杯開の船、ウキンドアフト、順走船、狹隘なる水路に於ける帆船、 一〇九頁

脚開中の帆船、詰開の風上船、 一〇九頁

第十八條、殆んど眞向、平行針路、小角度を以て交叉する兩船、増揚燈、テームス規程、一二三頁

第十九條、横切船、狹隘なる水路の曲部、水道の出入口に於ける横切船、兩水道の接合点、常用  
航路と外海、横切船針路の変更、大形船と小形船、 一三三頁

第二十條、霧中の帆船、曳船漁船と帆船、霧中の漁船、帆船の回轉、クローズシービング、狹  
隘なる水道、漁船の義務、トローレ漁船、帆船の義務 一四四頁

第二十一條、舊法と現行法、權利船の立場、帆船の速力、一方に重大なる過失ある場合、應機の  
處置、詰開帆船の針路、漁船と帆船、漁船と漁船、英國委員の陳述、リュウウヘラ號事件、ペリ  
マス號事件、ソイレントポイント號事件、ソイレント號事件、ハイム號事件、運轉自由を得ざる

船の速力、トロール漁船、艦隊、水先船營業所に於ける船舶の義務、第三船の存在に係る障礙の處置

第二十二條、可成なる語 一五三頁

第二十三條、權利船の後退、義務船の後退 一九六頁

第二十四條、追越船の定義、追越帆船、被追越船、狹隘なる水道に於ける追越船、被追越船の轉針、追越船と被追越船との衝突 二〇〇頁

第二十五條、狹隘なる水道、水道内の左轉行爲、無難に通航し得る時、水道内の左側通航、原曲部の行進船、水道内の横切船、水道内の帆船、霧中の水道、潮流變雜なる水道、中流の意義 二一六頁

第二十六條、 二三四頁

第二十七條、障礙の處置、義務船の障礙の處置、本條の目的、法規違反と衝突の責任 二三七頁

第二十八條、強制法、信號の誤解、霧中の航路信號、航路信號の意義、水道の屈曲部に於ける航路信號、權利船の航路信號 二五〇頁

第二十九條、本條に因る機關の後退 二六一頁

第三十條、 二八四頁

第三十一條、 二八五頁

# 海上衝突豫防法

Regulations  
for  
Preventing Collisions at Sea.

則



本法ハ海洋ト海洋接続ノ場所トヲ問ハズ凡ソ航洋船ノ運航シ得ベキ水上ニ於ケル船舶ニ適用ス

本法中汽船ト雖モ帆ヲ以テ運轉シ汽力ヲ用非サルトキハ帆船ト看做シ汽力ヲ用ウルトキハ帆ヲ用フルト用非サルトノ別ナク汽船ト看做スヘシ

本法中汽船トハ凡ソ機關ノ作用ニ因テ運轉スル船舶ヲ謂フ

本法中船舶航行中トハ碇泊若クハ繫留又ハ坐礁膠沙ニアラサル場合ヲ謂フ

總則

**Preliminary.**

These Rules shall be followed by all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith, navigable by seagoing vessels.

In the following Rules every steam vessel which is under sail and not under steam is to be considered a sailing vessel, and every vessel under steam, whether under sail or not, is to be considered a steam vessel.

The word "steam vessel" shall include any vessel propelled by machinery

A vessel is "under way" within the meaning of these Rules, when she is not at anchor, or made fast to the shore or aground.

**船 燈**

本法中船燈ニ關シテ見得ルトハ晴天ノ暗夜ニ於テ認メ得ルヲ謂フ

第一條 船燈ニ關スル規定ハ天氣ノ如何ニ關セズ日没ヨリ日出マデ必ず遵守スヘシ此ノ時間中ハ本法ニ定メクル船燈ノ外之ニ紛レ易キ燈ヲ掲クヘカラズ

**Rules Concerning Lights Etc.**

The word "visible" in these Rules, when applied to lights, shall mean visible on a dark night with a clear atmosphere.

**Article 1.**—The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights which may be mistaken for the prescribed lights shall be exhibited.

第二條 汽船ハ航行中必ず左ノ燈ヲ掲グヘシ

一 前橋若ハ其前面ニ於テ又ハ前橋ヲ具ヘザルトキハ本船ノ前方ニ於テ船体上二十尺ヨリ低カラザル所ニ若船幅二十尺ヲ超ユルトキハ其船幅ヨリ低カラザル所ニ亮明ノ白燈一個ヲ掲クベシ然レトモ船体上四十尺以上ノ所ニ掲グルヲ要セズ此燈ハ常ニ不同ナキ光ヲ發シテ鏡盤ノ二十點間ヲ照スベク製造シ其射光ヲ左右舷外ヘ十點間ヅ、即チ船ノ正首ヨリ各舷正横後ノ二點マデ及ブベキ様装置シ且少クモ五海里ノ距離ヨリ見得ベキモノヲ用ウベシ

- 二 右舷ニ綠燈ヲ掲グベシ此燈ハ常ニ不同ナキ光ヲ發シテ鉞盤ノ十點間ヲ照スベク製造シ其射光ヲ船ノ正首ヨリ右舷正横後ノ二點マデ及ブベキ様裝置シ且ツ少クモ二海里ノ距離ヨリ見得ベキモノヲ用ウベシ
- 三 左舷ニ紅燈ヲ掲グベシ此ノ燈ハ常ニ不同ナキ光ヲ發シテ鉞盤ノ十點間ヲ照スベク製造シ其射光ヲ船ノ正首ヨリ左舷正横後ノ二點マデ及ブベキ様裝置シ且ツ少クモ二海里ノ距離ヨリ見得ベキモノヲ用ウベシ
- 四 本條第二項第三項ノ舷燈ニハ其燈ヨリ前ニ少クモ三尺突出シタル隔板ヲ其燈ノ内側ニ裝置シ右舷ノ綠光ハ左舷ニアル船ヨリ左舷ノ紅光ハ右舷ニアル船ヨリ見得ザル様ニナスベシ
- 五 汽船航行中ハ本條第一項ニ規定シタル白燈ノ外ニ同種ノ白燈一箇ヲ増掲スルヲ得但シ此場合ニ於テハ其兩燈ヲ龍骨線上前後ニ隔テ其前燈ヲ後燈ヨリ少クモ十五尺下方ニ掲ゲ其前後ノ距離ハ上下ノ距離ヨリモ多キヲ要ス

Article. 2.-A steam vessel when under way shall carry-

- (a) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast, then in the fore part of the vessel, at a height above the hull of not less than 20 feet, and if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so, however, that the light need not be carried at a greater height above the hull than 40 feet, a bright white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 20 points of the compass, so fixed as to throw the light 10 points on each side of the vessel, viz, from right ahead to 2 points abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles
- (b) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (c) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points



abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(d) The said green and red side lights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bow.

(e) A steam vessel when under way may carry an additional white light similar in construction to the light mentioned in subdivision (a). These two lights shall be so placed in line with the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other, and in such a position with reference to each other that the lower light shall be forward of the upper one. The vertical distance between these lights shall be less than the horizontal distance.

**第三條** 汽船他船ヲ引キテ航行スルトキハ兩舷燈ヲ掲グルノ外ニ白燈二個ヲ上下ニ少クモ六尺ヲ隔テ連掲スベシ此白燈ハ第二條第一項ノ白燈ト同一ノ構造ニシテ且同一ノ場所ニ掲グルヲ要ス然レドモ二艘以上ヲ引キテ航行スルトキハ其引キタル船ノ船尾ト最後ニ引カル、船ノ船尾トノ距離六百尺以上ノ場合ニ於テハ右二個ノ白燈ヨリ上方若クハ下方六尺ノ所ニ尙同種ノ白燈一個ヲ増掲スベシ

本條ノ引船ハ引カル、船舶ノ操舵目標トシテ烟突若ハ後橋ノ後面ハ小形ノ白燈一個ヲ掲グルヲ得但シ此白燈ハ本船正横ヨリ前面ニ見得ザル様ニ爲ヌヲ要ス

**Article 3.**-A steam vessel when towing another vessel shall, in addition to her side lights, carry two bright white lights in a vertical line one over the other, not less than six feet apart, and when towing more than one vessel shall carry an additional bright white light 6 feet above or below such lights, if the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel towed, exceeds 600 feet. Each of these lights shall be of the same construction and character, and shall be carried in the same Position as the white light mentioned in Article 2 (a), except the additional light, which may be carried at a height of not less than 14 feet above the hull.

Such steam vessel may carry a small white light abaft the funnel or aftermast for the vessel towed to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam.

**第四條** 事變ノ爲運轉自由ヲ得ザル船舶ハ夜間ニアリテハ第二條第一項ニ規定シタル白燈ト同一ノ高サニ於テ最モ見得易キ所ニ(汽船ナレバ其ノ白燈ノ代リニ)二個ノ紅燈ヲ上下ニ少クモ六尺ヲ隔テ連掲スベシ此紅燈ハ周回少クモ二海里ノ距

離ヨリ見得ベキモノタルヲ要ス又晝間ニアリテハ最モ見得易キ所ニ直徑二尺ノ黒球若ハ黒色ノ形象二個ヲ上下ニ少クモ六尺ヲ隔テ連掲スベシ海底電信線ノ布設又ハ引揚ニ従事スル船舶ハ夜間ニアリテハ第二條第一項ニ規定シタル白燈ノ位置ニ於テ(汽船ナレバ其白燈ノ代リニ)三個ノ燈ヲ上下ニ少クモ六尺ヅ、ヲ隔テ連掲スベシ但シ此ノ燈三個ノ内上下ノ二個ハ紅色中央ノ一個ハ白色ニシテ周圍少クモ二海里ノ距離ヨリ見得ベキモノタルヲ要ス又晝間ニアリテハ最モ見得易キ所ニ直徑二尺以上ノ形象三個ヲ上下ニ少クモ六尺ヅ、ヲ隔テ連掲シ其上下ノ二個ハ紅色球形ヲ用井中央ノ一個ハ白色豎菱形ヲ用ウベシ

本條ノ船舶全ク運行セザルトキハ舷燈ヲ掲グベカラズ然レドモ運行スルトキハ必ズ之ヲ掲グベシ

本條規定ノ燈及形象ハ運轉自由ヲ得ズシテ他船ノ航路ヲ避クル能ハザルノ信號ト認ムベシ本條ノ信號ハ難船信號ト混同スベカラズ難船信號ハ第三十一條ニ於テ之ヲ規定ス

Article. 4.(a). A vessel which from any accident is not under command, shall carry at the same

height as the white light mentioned in Article 2 (a), where they can best be seen, and, if a steam vessel, in lieu of that light, two red lights in a vertical line one over the other, not less than six feet apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles; and shall by day carry in a vertical line one over the other, not less than six feet apart, where they can best be seen, two black ball or shapes, each 2 feet in diameter.

(b) A vessel employed in laying or in picking up a telegraph cable shall carry in the same position as the white light mentioned in Article 2 (a), and, if a steam vessel, in lieu of that light, three lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon, at a distance of at least 2 miles. By day she shall carry in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, where they can best be seen, three shapes not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape,

and white.

(c.) The vessels referred to in this Article, when not making way through the water, shall not carry the side lights, but when making way shall carry them.

(d.) The lights and shapes required to be shown by this Article are to be taken by other vessels as signals that the vessel showing them is not under command and cannot therefore get out of the way.

These signals are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Article 31.

**第五條** 航行中ノ帆船及他船ニ引カレテ連行スル船舶ハ第二條第二項第三項ノ舷燈ノミヲ掲グベシ決シテ同條第一項ノ白燈ヲ掲グベカラズ、

**Article. 5.**—A sailing vessel under way, and any vessel being towed, shall carry the same lights as are prescribed by Article 2 for a steam vessel under way, with the exception of the white lights mentioned therein, which they shall never carry.

**第六條** 小形船航行中天氣ノ模様ニ因リ綠紅ノ二舷燈ヲ掲置キ難キトキハ何時ニ

テモ使用シ得ベキ様點火シテ之ヲ手近カニ備ヘ置キ他船ノ我船ニ近寄り來ルカ又ハ我船ノ他船ニ近寄行クトキハ衝突ヲ防グニ充分ナル時間ヲ見定メテ其舷燈ヲ他船ヨリ最モ見得易キ様各舷ニ表示スベシ但シ此ノ時綠光ハ左舷ヨリ紅光ハ右舷ヨリ見得ズ且ツ成ルベク各舷正横後ノ二點ヨリ後方ヘ見得ザル様ニ爲スヲ要ス、

此綠紅ノ各燈ヲ間違ヒナク取扱フ爲メ綠燈ハ綠色紅燈ハ紅色ニテ外面ヲ塗り且ツ適當ノ隔板ヲ備置タベシ、

**Article. 6.**—Whenever, as in the case of small vessels under way during bad weather, the green and red side lights cannot be fixed, these lights shall be kept at hand lighted and ready or use; and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than 2 points abaft the beam on their respective sides.

To make the use of these portable lights more certain and easy, the lanterns containing them

shall each be painted outside with the colour of the light they respectively contain, and shall be provided with proper screens.

第七條 總積量四十噸未満ノ汽船總積量二十噸未満ノ帆船及檣樺ヲ以テ運轉スル船航行中ハ必ズシモ第二條第一項第二項第三項ニ規定シタル燈ヲ掲グルヲ要セズ然レドモ若シ之ヲ掲ゲザルトキハ必ズ左ノ規定ニ依ルベシ、

一、四十噸未満ノ汽船

甲、船ノ前部又ハ煙突若ハ其前面ニ於テ舷縁上九尺ヨリ低カラズ且ツ最モ見得易キ所ニ第二條第一項ニ規定シタル構造裝置ニシテ少クモ二海里ノ距離ヨリ見得ベキ白燈一個ヲ掲グベシ、

乙、第二條第二項第三項ニ規定シタル構造裝置ニシテ少クモ一海里ノ距離ヨリ見得ベキ綠紅ノ二舷燈ヲ掲グルカ又ハ船首ヨリ各舷正横後ノ二點マデ右舷ハ綠色左舷ハ紅色ノ射光ヲ及スベク製造シタル兩色燈一個ヲ掲グベシ但シ此ノ燈ハ白燈ヨリ少クモ三尺下方ニ掲グルヲ要ス、

二、汽艇ハ第一項甲ノ白燈ヲ舷縁上九尺ノ所ヨリ下方ニ掲グルヲ得然レドモ

其白燈ハ乙ノ兩色燈ヨリ高キヲ要ス、

三、二十噸未満ノ帆船ハ帆ヲ用ウルト檣樺ヲ用ウルトニ拘ハラズ一面ハ綠色一面ハ紅色ノ玻璃ヲ用井タル燈籠一個ヲ手近カニ備置キ他船ノ我船ニ近寄り來ルカ又ハ我船ノ他船ニ近寄行クトキハ衝突ヲ防グニ充分ナル時間ヲ見定メテ之ヲ表示スベシ但シ此ノ時綠光ハ左舷ヨリ紅光ハ右舷ヨリ見得ザル様ニ爲スヲ要ス、

四、檣樺ヲ以テ運轉スル船ハ檣樺ヲ用ウルト帆ヲ用ウルトニ拘ラズ白色ノ燈籠一個ヲ手近ニ備置キ衝突ヲ防グニ充分ナル時間ヲ見定メテ臨時之ヲ表示スベシ、

本條ノ諸船ハ第四條第一項及第十一條末項ノ燈ヲ掲グルニ及バズ、

Article 7.— Steam vessels of less than 40, and vessels under oars or sails of less than 20, tons gross tonnage, respectively, and rowing boats, when under way, shall not be obliged to carry the lights mentioned in Article 2 (a), (b) and (c), but if they do not carry them they shall be provided with the following lights:—

1. Steam vessels of less than 40 tons shall carry:—

- (a.) In the fore part of the vessel, or on or in front of the funnel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a bright white light constructed and fixed as prescribed in Article 2 (a), and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 mile.
- (b) Green and red side-lights constructed and fixed as prescribed in Article 2 (b) and (c), and of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light and a red light from right ahead to 2 points abaft the beam on their respective side. Such lantern shall be carried not less than 3 feet below the white light
2. Small steamboats, such as are carried by sea-going vessels, may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale, but it shall be carried above the combined lantern, mentioned in subdivision 1 (b).
3. Vessels under oars or sails, of less than 20 tons, shall have ready at hand a lantern with

a green glass on one side and a red glass on the other, which, on the approach of or to other vessels, shall be exhibited in sufficient time to prevent collision, so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side.

4. Rowing boats, whether under oars or sails, shall have ready at hand a lantern showing a white light, which shall be temporarily exhibited in sufficient time to prevent collision.

The vessels referred to in this Article shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4 (a), and Article 11, last paragraph.

第八條 水先船水先業務ノ爲メ其ノ榮業所ニアルトキハ他船ニ要スル燈ヲ表示セズ周圍ヨリ見得ベキ白燈一個ヲ橋頭ニ掲ゲ且十五分時ヲ超エザル短時ノ間隙ヲ以テ閃火一個若ハ數個ヲ發スベシ、

水先船ニハ點火シタル船燈ヲ用意シ置キ他船ノ我船ニ近寄り來ルカ又ハ我船ノ他船ニ近寄り行クトキハ我船ノ進行スル方向ヲ示ス爲メ短時ノ間隙ヲ以テ之ヲ表示スベシ但シ、此ノ時綠光ハ左舷ヨリ紅光ハ右舷ヨリ見得ザル様ニ爲スヲ要ス水先人ヲ要招スル船舶ヘ直付ケスルベキ水先船ハ白燈ヲ橋頭ニ掲グル代リニ

隨時之ヲ表示シ又前項ノ船燈ノ代リニ一面ハ綠色一面ハ紅色ノ玻璃ヲ用井タル燈籠一個ヲ手近カニ備置キ前項ノ規定ニ依リ之ヲ使用スルヲ得

免許水先人ノ業務ニ専用スル水先汽船水先業務ノ爲メ其營業所ニアリテ碇泊セザルトキハ第一項ノ規定ニ依リ水先船ニ要スル燈及閃火ノ外ニ橋頭ノ下方八尺ノ所ニ周圍少クモ二海里ノ距離ヨリ見得ベキ紅燈一個ヲ増掲シ且航行中ノ船舶ニ要スル船燈ヲ掲グベシ、

前項ノ水先汽船水先業務ノ爲メ其營業所ニアリテ碇泊スルトキハ第一項ノ規定ニ依リ水先船ニ要スル燈及閃火ノ外ニ前項ノ規定ニヨリ紅燈ヲ増掲スベシ但シ舷燈ヲ掲クベカラズ、

水先船其營業所ニアルモ水先業務ニ従事セザルトキハ其ノ積量ニ相當スル他船ト同様ノ燈ヲ掲グベシ、

**Article 3.** Pilot vessels, when engaged on their station on pilotage duty, shall not show the lights required for other vessels, but shall carry a white light at the mast head visible all round the horizon, and shall also exhibit a flare-up light or flare-up lights at short intervals.

which shall never exceed fifteen minutes,

On the near approach of or to other vessels they shall have their side-lights lighted, ready for use, and shall flash or show them at short intervals, to indicate the direction in which they are heading, but the green light shall not be shown on the port side, nor the red light on the starboard side.

A pilot-vessel of such a class as to be obliged to go along-side of a vessel to put a pilot on board, may show the white light instead of carrying it at the masthead, and may, instead of the coloured lights above mentioned, have at hand ready for use a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other, to be used as prescribed above.

A steam pilot-vessels exclusively employed for the service of Pilots licensed or certified by any Pilotage authority or the Committee of any Pilotage District when engaged on her station on pilotage duty and not at anchor shall in addition to the lights required for all pilotboats carry at a distance of eight feet below her white masthead light a red light visible all round the horizon and of such a character as to be visible on a dark night with a clear atmosphere at a distance of at least

two miles and also the coloured side-lights required to be carried by vessels when under way. When engaged on her station on pilotage duty and at anchor she shall carry in addition to the required for all pilotboats the red light above mentioned, but not the coloured side-lights. Pilot-vessels when not engaged on their station on pilotage duty, shall carry lights similar to those of other vessels of their tonnage.

第九條 漁船ハ航行中特ニ本條ニ規定アル場合ヲ除ク外其積量ニ相當スル航行中

ノ船舶ニ對シテ規定シタル燈ヲ掲グルカ又ハ之ヲ表示スベシ

- 一 無甲板船即チ全部張詰メタル甲板ニ因リテ海水ノ浸入ヲ防ガザル船夜間漁業ニ従事スルニ當リ其放出スル漁具ノ端ト本船トノ水平上ノ距離ガ百五十尺以内ナルトキハ周回ヨリ見得ベキ白燈一個ヲ掲グベシ
- 無甲板船夜間漁業ニ従事スルニ當リ其放出スル漁具ノ端ト本船トノ水平上ノ距離ガ百五十尺ヲ超ユルトキハ周回ヨリ見得ベキ白燈一個ヲ掲グ且我船ノ他船ニ近寄り行クトキ又ハ他船ノ我船ニ近寄り來ルトキハ其白燈ノ下方ニ少クモ三尺ヲ隔テ且漁具ノ結著シタル方向ニ於テ水平上少クモ

五尺ヲ隔テ白燈一個ヲ増置スベシ

- 二 第一ニ規定シタル無甲板船ヲ除ク外流シ網ヲ用キテ漁業ニ従事スル船舶ハ網ノ全部又ハ一部水中ニ投下シアル間ハ最モ見得易キ所ニ白燈二個ヲ掲グベシ此ノ兩燈ハ上下ノ距離六尺ヨリ少カラズ十五尺ヨリ多カラズ且龍骨線ニテ測リタル前後ノ距離五尺ヨリ少カラズ十尺ヨリ多カラザル様其一燈ヲ他燈ノ下方ニ裝置シ其下燈ハ網ノ方向ニ掲グベシ此ノ兩燈ハ周回少クモ三海里ノ距離ヨリ見得ベキモノタルヲ要ス

總積量二十噸未滿ノ帆走漁船ハ地中海及日本國並韓國ノ沿海ニ於テハ必ズシモ兩燈中其ノ下燈ヲ掲グルヲ要セズ然レドモ之ヲ掲グザルトキハ他船ノ我船ニ近寄り來ルカ又ハ我船ノ他船ニ近寄り行クトキ少クモ一海里ノ距離ヨリ見得ベキ白燈一個ヲ同一ノ位置(網又ハ漁具ノ方向ニ於テ)ニ表示スベシ

- 三 第一ニ規定シタル無甲板船ヲ除ク外延繩ヲ用キテ漁業ニ従事スルニ當リ延繩ヲ結著シ又ハ之ヲ曳入ル、船舶ニシテ碇泊セズ又ハ第八ニ依リ停留

セザルモノハ流シ網ヲ用弁テ漁業ニ従事スル船舶ト同一ノ燈ヲ掲グベシ  
其ノ延繩ヲ延ベ又ハ曳網ヲ用ウルモノハ其ノ船ノ種類ニ應ジ航行中ノ汽  
船又ハ帆船ニ對シテ規定シタル燈ヲ掲グベシ

四

總積量二十噸未滿ノ帆走漁船ハ地中海及日本國並韓國ノ沿海ニ於テハ必  
ズシモ兩燈中其ノ下燈ヲ掲グルヲ要セズ然レドモ之ヲ掲グザルトキハ他  
船ノ我船ニ近寄り來ルカ又ハ我船ノ他船ニ近寄り行クトキ少クモ一海里  
ノ距離ヨリ見得ベキ白燈一個ヲ同一ノ位置(釣繩ノ方向)ニ於テ表示スベシ  
打タセ網總テ海底ニ漁具ヲ曳クモノヲ包含スヲ用キテ漁業ニ従事スル船  
舶ハ左ノ規定ニ依ルベシ

甲 汽船ハ第二條第一項ニ規定シタル白燈ノ位置ニ三色ノ燈籠一個ヲ掲  
グ尙其下方六尺ヨリ少カラズ十二尺ヨリ多カラザル所ニ白色ノ籠燈  
一個ヲ増掲スベシ此ノ三色燈ハ船ノ正首ヨリ左右各二點マデハ白色  
其レヨリ各舷正横後ノ二點マデ右舷ハ綠色左舷ハ紅色ノ射光ヲ及ス  
ベク製造シ且裝置スルヲ要シ又白燈ハ常ニ不同ナク光明ノ光ヲ發シ

乙 帆船ハ常ニ不同ナク光明ノ光ヲ發シテ周回ヲ照スベク製造シタル白  
色ノ燈籠一個ヲ掲グ且他船ノ我船ニ近寄り來ルカ又ハ我船ノ他船ニ

テ周回ヲ照スベク製造シタルモノヲ要ス  
近寄り行クトキハ衝突ヲ防グニ充分ナル時間ヲ見定メ最モ見得易キ  
所ニ白色ノ閃火又ハ炬火一個ヲ表示スベシ甲及乙ニ規定シタル諸燈  
ハ少クモ二海里ノ距離ヨリ見得ベキモノタルヲ要ス

五 桁網ヲ用キテ牡蠣採取ニ従事スル船舶其他桁網ヲ用キテ漁業ニ従事スル  
船舶ハ打タセ網ヲ用キテ漁業ニ従事スル船舶ト同一ノ燈ヲ掲グ及之ヲ表  
示スベシ

六 漁船ハ本條ニ規定シタル燈ヲ掲グ及之ヲ表示スル外何時ニテモ閃火ヲ用  
キ且漁業用ノ燈火ヲ用ウルヲ得

七 長サ百五十尺未滿ノ漁船碇泊中ハ周回少クモ一海里ノ距離ヨリ見得ベキ  
白燈一個ヲ掲グベシ  
長サ百五十尺以上ノ漁船碇泊中ハ周回少クモ一海里ノ距離ヨリ見得ベキ



白燈一個ヲ掲グ且第十一條ニ規定シタル白燈一個ヲ増掲スベシ  
長サ百五十尺未滿ナルト百十五尺以上ナルトヲ問ハズ碇泊中ノ漁船漁網  
其他ノ漁具ヲ結著シタルトキハ他船ノ我船ニ近寄り來ルトキ碇泊燈ノ下  
方少クモ三尺ヲ隔テ且漁網其ノ他ノ漁具ノ方向ニ於テ水平上少クモ五尺  
ヲ隔テ白燈一個ヲ増表スベシ

八 漁船漁業ニ從事中漁具ノ岩礁其ノ他障碍物ニ纏著シタル爲メ停留スルト  
キハ晝間ニアリテハ第十二規定スル晝間信號ヲ引下シ夜間ニアリテハ碇  
泊船ト同一ノ燈ヲ表示シ又霧中降雪其ノ他暴雨中ハ碇泊船ニ對シテ規定  
シタル霧中信號ヲ爲スベシ(第十五條第四項及末項參照)

九 霧中降雪其ノ他暴雨中流シ網打タセ網桁網又ハ延繩ヲ用キテ漁業ニ從事  
スル總積量二十噸以上ノ船舶ハ汽船ニアリテハ汽笛若ハ汽角帆船ニアリ  
テハ號角ヲ用キ一分時ヨリ多カラザル間隙ヲ以テ一聲ヲ發シ之ニ續キテ  
號鐘ヲ鳴ラスベシ總積量二十噸未滿ノ漁船ハ必ズシモ此信號ヲ爲スヲ要  
セズ然レドモ之ヲ爲サザルトキハ一分時ヨリ多カラザル間隙ヲ以テ適宜

他ノ有効ナル音響信號ヲナスベシ

十 網延繩又ハ打タセ網ヲ用キテ漁業ニ從事スル船舶航行中晝間ニアリテハ  
最モ見得易キ所ニ籃其ノ信號ヲ掲ゲ近寄り來ル他船ニ其漁業中ナルコト  
ヲ表示スベシ若シ碇泊中ノ船舶漁具ヲ投下セルトキハ他船ノ近寄り來ル  
トキ同様ノ信號ヲ他船ノ航過シ得ル舷側ニ於テ表示スベシ  
本條ニ依リ特ニ規定シタル燈ヲ掲グ又之ヲ表示スルヲ要スル船舶ハ第四  
條第一項及第十一條末項ノ燈ヲ掲グルニ及バズ

Article 9.—Fishing-vessels and fishing-boats, when under way and when not required by this  
for vessels of their tonnage under way.

(a.) Open boats, by which is to be understood boats not protected from the entry of sea  
water by means of a continuous deck, when engaged in any fishing at night with outlying  
tackle extending not more than 150 feet horizontally from the boat into the seaway, shall  
carry one all-round white light.

Open boats, when fishing at night, with outlying tackle extending more than 150 feet horizontally from the boat into the seaway, shall carry one all-round white light, and in addition, on approaching or being approached by other vessels, shall show a second white light at least 3 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction in which the outlying tackle is attached.

(b.) Vessels and boats, except open boats as defined in subdivision (a), when fishing with drift nets, shall, so long as the nets are wholly or partly in the water, carry two white lights where they can best be seen. Such lights shall be placed so that the vertical distance between them shall be not less than 6 feet and not more than 15 feet, and so that the horizontal distance between them, measured in a line with the keel, shall be not less than 5 feet and not more than 10 feet.

The lower of these two lights shall be in the direction of the nets, and both of them shall be of such a character as to show all round the horizon, and to be visible at a distance of not less than 3 miles.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and Korea sailing fishing-vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the net or gear) a white light, visible at a distance of not less than one sea mile, on the approach of or to other vessels.

(c.) Vessels and boats, except open boats as defined in subdivision (a), when line-fishing with their lines out and attached to or hauling their lines, and when not at anchor or stationary within the meaning of subdivision (h) shall carry the same lights as vessels fishing with drift-nets. When shooting lines, or fishing with towing lines, they shall carry the lights prescribed for a steam or sailing vessel under way respectively.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and Korea sailing fishing-vessels of less than 20 ton gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the lines) a white light, visible at a distance of not less than one

sea rule, on the approach of or to other vessels.

(d) Vessels, when engaged in trawling, by which is meant the dragging of an apparatus along the bottom of the sea-

1. If steam-vessels, shall carry in the same position as the white light mentioned in Art. 2 (a), a tricoloured lantern so constructed and fixed as to show a white light from right ahead to two points on each bow, and a green light and a red light over an arc of the horizon from two points on each bow to two points abaft the beam on the starboard and port sides respectively; and not less than 6 nor more than 12 feet below the tricoloured lantern a white light in a lantern, so constructed as to show a clear uniform and unbroken light all round the horizon.

2. If sailing-vessel, shall carry a white light in a lantern, so constructed as to show a clear uniform and unbroken light all round the horizon, and shall also on the approach of or to other vessels, show where it can best be seen a white flare-up light or torch in sufficient time to prevent collision.

All lights mentioned in sub-division (d) 1 and 2 shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(e.) Oyster dredgers and other vessels fishing with dredge-nets shall carry and show the light as trawlers.

(f) Fishing-vessels and fishing-boats may at any time use a flare-up light in addition to the lights which they are by this Article required to carry and show, and they may also use working lights.

(g) Every fishing-vessel and every fishing-boat under 150 feet in length, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least one mile.

Every fishing-vessel of 150 feet in length or upwards, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least one mile, and shall exhibit a second light as provided for vessels of such length by Article 11.

Should any such vessel, whether under 150 feet in length, or of 150 feet in length or upwards, be attached to a net or other fishing gear, she shall on the approach of other vessels show

an additional white light at least 3 feet below the anchor light, and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction of the net or gear.

(h) If a vessel or boat when fishing becomes stationary in consequence of her gear getting fast to a rock or other obstruction, she shall in daytime haul down the day signal required by sub-division (k); at night show the light or lights prescribed for a vessel at anchor; and during fog, mist, falling snow or heavy rain-storms make the signal prescribed for a vessel at anchor. (See sub-division (d), and the last paragraph of Article 15.)

(i) In fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms, drift-net vessels attached to their nets, and vessels when trawling, dredging, or fishing with any kind of drag-net, and vessels line fishing with their lines out, shall, if of 20 tons gross tonnage or upwards, respectively, at intervals of not more than one minute make a blast; if steam-vessels, with the whistle or siren, and if sailing-vessels, with the fog-forn; each blast to be followed by ringing the bell. Fishing vessels and boats of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals; but if they do not, they shall make some other efficient sound signal at

intervals of not more than one minute.

(k) All vessels or boats fishing with nets or lines or trawls, when under way, shall in daytime indicate their occupation to an approaching vessel by displaying a basket or other efficient signal where it can best be seen. If vessels or boats at anchor have their gear out, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal on the side on which those vessels can pass. The vessels required by this Article to carry or show the lights hereinbefore specified shall not

be obliged to carry the light prescribed by Article 4 (a), and the last paragraph of Article 11.

**第十條** 他船ニ追越サレントスル船舶ハ他船ニ向テ船尾ヨリ白燈ヲ表示シ又ハ閃火ヲ發スヘシ

本條ニ從テ表示スヘキ白燈ハ豫メ船尾ニ掲置クヲ得然レドモ此燈ハ少クモ一海里ノ距離ヨリ見得ヘキモノニシテ常ニ不同ナキ亮明ノ光ヲ發シ鐘盤ノ十二點間ヲ照スヘク製造シ船ノ正後ヨリ左右へ六點間宛射光ノ及フヘキ様隔板ヲ裝置シ成ヘク舷燈ト同一ノ高サニ掲クヘシ

**Article 10.** A vessel which is being overtaken by another shall show from her stern to such

Last-mentioned vessel a white light or a flare-up light.

The white light required to be shown by this Article may be fixed and carried in a lantern, but in such case the lantern shall be so constructed, fitted, and screened that it shall throw an unbroken light over an arc of the horizon of 12 points of the compass, viz. for 6 points from right aft on each side of the vessel, so as to be visible at a distance of at least 1 mile, such light shall be carried as nearly as practicable on the same level as the side lights.

**第十一條** 長サ百五十尺未滿ノ船舶碇泊中ハ前方ノ最モ見得易クシテ船体上ヨリ二十尺ヲ越エサル所ニ白燈一個ヲ掲クヘシ此燈ハ常ニ不同ナキ亮明ノ光ヲ發シ周回少クモ一海里ノ距離ヨリ見得ヘキモノタルヲ要ス  
長サ百五十尺以上ノ船舶碇泊中ハ前方ノ最モ見得易クシテ船體上二十尺以上四十尺以下ノ所ニ前項ノ白燈一個ヲ掲ケ且船尾若ハ其最寄ニ於テ前方ノ燈ヨリ少クモ十五尺下方ニ同種ノ白燈一個ヲ掲クヘシ  
本條船舶ノ長サハ本船船籍證書面ノ長サニ依ルヘシ  
船路若ハ其最寄ニ於テ乗掲ケタル船舶ハ本條白燈ノ外尙第四條第一項ニ規定シ

タル紅燈二個ヲ掲クヘシ

**Article 11.** A vessel under 150 feet in length, when at anchor, shall carry forward, where it can best be seen, but at a height not exceeding 20 feet above the hull, a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile

A vessel of 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry in the forward part of the vessel, at a height of not less than 20, and not exceeding 40, feet above the hull, one such light, and at or near the stern of the vessel, and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light, another such light.

The length of a vessel shall be deemed to be the length appearing in her certificate of registry.

A vessel aground in or near a fairway shall carry the above light or lights and the two red lights, prescribed by Article 4 (a).

**第十二條** 各船他船ノ注意ヲ喚起スル爲メ必要ナリト認ムルトキハ本法ニ規定シタル船燈ノ外ニ尙閃火ヲ發シ或ハ難船信號ト混同セザル爆裂信號ヲ發スルヲ得

Article 12—Every vessel may, if necessary in order to attract attention, in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use any detonating signal that can not be mistaken for a distress signal.

第十三條 本法船燈ノ規定ハ二艘以上ノ軍艦又ハ軍艦ニ護送セラル、船舶ニ増掲スル列位燈及信號燈ニ關シ各國政府ニ於テ特ニ制定シタル規則ノ施行ヲ妨ケス又船舶所有主ニ於テ其國政府ノ許可ヲ受ケ登簿公告ノ手續ヲ經テ私用スル識別信號ノ使用ヲ妨ケズ

Article 13. Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for two or more ships of war or for vessel sailing under convoy, or with the exhibition of recognition signals adopted by shipowners, which have been authorised by their respective Government and duly registered and published.

第十四條 汽船晝間帆ノミヲ以テ運轉スルモ其煙突ヲ引下ゲザルトキハ前方ノ最モ見得キ處ニ直徑二尺ノ黒球若クハ黒色形象一個ヲ掲グベシ  
Article 14 A steam vessel proceeding under sail only but having her funnel up shall carry in

daytime, forward, where it can best be seen, one black ball or shape 2 feet in diameter.

### 霧 中 信 號

第十五條 航行中ノ船舶ニ關シ本條ニ規定シタル信號ヲ爲スニハ左ノ信號器ヲ用ウベシ

汽船ハ汽笛若クハ汽角

帆船又ハ他船ニ引カレテ運行スル船舶ハ霧中號角

本條中長聲トハ四秒乃至六秒時間ノ發聲ヲ謂フ汽船ハ汽力其他之ニ代用スベキモノニ因リ發聲スル適當ノ汽笛若クハ汽角ヲ音響ノ妨害物ナキ所ニ裝置シ且號鐘及機關ノ作用ニヨリ發聲スル適當ノ霧中號角ヲ備フベシ又總積量二十噸以上ノ帆船ハ汽船同様ノ號鐘及號角ヲ備フベシ

霧中降雪其他暴雨中ハ晝夜ノ別ナク左ノ各項ニ規定シタル信號ヲ爲スベシ  
一 汽船航行中ハ二分時ヨリ多カラザル間隙ヲ以テ長聲一發スベシ  
二 汽船航行中運轉ヲ止メテ速力ヲ有タザルトキハ二分時ヨリ多カラザル間

二 隙ヲ以テ長聲ニ發スベシ但其ニ發ノ間隙ハ大約一秒時タルヲ要ス  
 帆船航行中ハ一分時ヨリ多カラザル間隙ヲ以テ右舷開ナレバ一聲ヲ發シ  
 左舷開ナレバ二聲ヲ連發シ船ノ正横後ニ風ヲ受ケタルトキハ三聲ヲ連發  
 スベシ

四 船舶碇泊中ハ一分時ヨリ多カラザル間隙ヲ以テ大約五秒時間劇シク鐘  
 ヲ鳴ラスベシ

五 他船ヲ引キテ運航スル船舶海底電信線布設若クハ引揚ニ従事スル船舶及  
 航行中運轉自由ヲ得ズシテ近寄り來ル他船ノ航路ヲ避ケ能ハザルカ又ハ  
 本法ニ遵テ運轉シ能ハザル船舶ハ本法第一項及ビ第三項ニ規定シタル信  
 號ノ代リニ二分時間ヨリ多カラザル間隙ヲ以テ三聲ヲ連發シ即チ長聲ヲ  
 一發シタル後直ニ短聲ヲ二發スベシ又他船ニ引カレテ運行スル船舶モ此  
 信號ヲナスハ妨ゲナシト雖モ他ノ信號ヲナスベカラズ  
 總積量二十噸未満ノ帆船ハ必ズシモ前數項ニ規定シタル信號ヲ爲スヲ要  
 セズ然レドモ其信號ヲナサハルトキハ一分時ヨリ多カラザル間隙ヲ以テ

適宜他ノ音響信號ヲ爲スベシ

### Sound-Signal for Fog, etc.

Article 15.—All signals prescribed by this Article for vessels under way shall be given:

1. By "steam vessels" on the whistle or siren.

2. By "sailing vessels and vessels towed" on the fog-horn.

The words "prolonged blast" used in this Article, shall mean a blast of from 4 to 6 second duration.  
 A steam vessel shall be provided with an efficient whistle or siren, sounded by steam, or some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction, and with an efficient fog-horn, to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell. A sailing vessel of 20 tons gross tonnage or upwards shall be provided with a similar fog-horn and bell.

In fog, mist, falling snow, or heavy rain storms, whether by day or night, the signals described in this Article shall be used as follows, viz:—

(a.) A steam vessel having way upon her, shall sound, at intervals of not more than 2 minutes,

- a prolonged blast.
- (b.) A steam vessel under way, but stopped and having no way upon her, shall sound, at intervals of not more than two minutes, two prolonged blasts, with an interval of about one second between them.
  - (c.) A sailing-vessel under way shall sound, at intervals of not more than one minute, when on the starboard tack one blast, when on the port tack two blasts in succession, and when with the wind abaft the beam three blasts in succession.
  - (d.) A vessel, when at anchor, shall, at intervals of not more than one minute, ring the bell rapidly for about five seconds.
  - (e.) A vessel when towing, a vessel employed in laying or in picking up a telegraph cable, and a vessel under way, which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command, or unable to maneuver as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in subdivision (a) and (c) of this Article, at intervals of not more than two minutes, sound three blasts in succession, viz.:

One prolonged blast followed by two short blasts. A vessel towed may give this signal and she shall not give any other.

Sailing vessels and boats of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals, but if they do not, they shall make some other efficient sound-signal at more than one minute.

### 霧 中 速 力

第十六條 霧中降雪其他暴雨中ハ各船現時ノ狀況ニ注意シ適度ノ速力ヲ以テ進行スベシ

汽船其正横ヨリ前面ニ當リテ他船ノ霧中信號ヲ聞キ其所在ヲ定メ得ザルトキハ成ルバク機關ノ運轉ヲ止メ全ク衝突ノ虞ナキニ至ルマデ其運行ニ注意スベシ

Article 16.—Every vessel shall, in a fog, mist, falling snow, or heavy rain storms, go at a



moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

A steam vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog-signal of a vessel, the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

### 航 方

衝突ノ危険ハ其現況ニヨリ我船ニ近寄り來ル他船ノ方位ヲ看守シテ之ヲ豫知スルヲ得若シ其ノ方位儘カニ變更スルヲ認メガルトキハ危険アルモノト知ルベシ

### Stein 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.

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一艘ヨリ左ノ如ク他船ノ航路ヲ避クベシ

- 一 一杯ニ開カザル船ハ一杯ニ開キタル船ノ航路ヲ避クベシ
- 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ベシ
- 三 一杯ニ開カザル二艘ノ船、風ヲ受クル舷同シカラザルトキハ左舷ニ風ヲ受ケタル船ヨリ他船ノ航路ヲ避クベシ
- 四 一杯ニ開カザル二艘ノ航、風ヲ受クル舷同ジキトキハ風上ノ船ヨリ風下ノ船ノ航路ヲ避クベシ
- 五 船尾ヨリ風ヲ受ケタル船ハ他船ノ船路ヲ避クベシ

Article 17.—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.

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針路ヲ右舷ニ轉シ互ニ他船ノ左舷ノ方ヲ行キ過グベシ  
本條ハ兩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ニ限り適用スベシ兩船各其針路ヲ保テテ互ニ替リ行クトキニハ適用スベカラズ  
本條ヲ應用スベキ場合ハ兩船共ニ正シク眞向又ハ幾ンド眞向ニ行逢ヒタルトキ即チ査問ニアリテハ我船ノ橋ト他船ノ橋ト一直線又ハ幾ンド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ベシ  
本條ハ査問他船ノ我船ヲ横切リテ我船ノ前面ニ見ユルトキ又ハ夜間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

綠燈ヲ見ズシテ紅燈ヲ見或ハ紅燈ヲ見ズ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ベカラズ

Article 18.—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 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 course, 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.

第十九條 二艘ノ汽船互ニ航路ヲ横切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クベシ

Article 19.—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.

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ベシ

Article 20.—When a steam vessel and a 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.

第二十一條 本法航方ニ依リ二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航路及速力ヲ保ツベシ  
但シ他船ニ於テ天氣密濛又ハ其他ノ事故ニヨリ航路ヲ避クル船ノ處置ノミニテ

ハ衝突ヲ避ク能ハザル程兩船接近シタルコトヲ認ムルトキハ自ラ亦タ隨機衝突ヲ避クルニ至當ノ處置ヲ爲スベシ

Article 21.—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 taken such action as will best aid to avert collision. (See Articles 27 and 29.)

第二十二條 本法航方ニ依リ他船ノ航路ヲ避クベキ船ハ成ルベク他船ノ前面ヲ横切ルベカラズ

Article 22.—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.

第二十三條 本法航方ニ依リ他船ノ航路ヲ避クベキ汽船ハ他船ニ近寄リタルトキ時宜ニ應ジテ速力ヲ緩メ若ハ運轉ヲ止メ又ハ後退スベシ

Article 23.—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.

**第二十四條** 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ズ他船ノ航路ヲ避クベシ、總テ他船ノ兩舷正横後ノ二点以外即チ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追越船ヲ以テ本法ノ航路横切船トナサズ故ニ其ノ船ハ他船ヲ全ク追越シ了ルマデ他船ノ航路ヲ避クベキモノトス  
 查問他船ヲ追越サン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見做シテ他船ノ航路ヲ避クベシ

**Article 24.**—Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel, shall keep out of the way of the overtaken vessel.

Every vessel coming up with another vessel from any direction more than two points 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 sidelights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessel 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.

**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中流ノ右側即チ本船ノ右側ニ當ル方ヲ航行スベシ

**Article 25.**—In narrow channels every steam vessel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

**第二十六條** 航行中ノ帆船ハ網或ハ繩ヲ用非テ漁業ニ従事スル帆船ノ航路ヲ避クベシ但シ漁船ト雖モ獵ニ他船ノ通行スベキ線路ヲ妨グベカラズ

**Article 26.**—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 fairway used by vessels other than fishing-vessels or boats.

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シ危険切迫シテ本法ヲ履行シ能ハザル特殊ノ場合ニ於テハ其危険ヲ避クル爲メ臨機ノ處置ヲ爲スコトニ注意スベシ

Article 27.—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.

### 航路信號

第二十八條 本條中短聲トハ大約一秒時間ノ發聲ヲ謂フ  
航行中ノ汽船他船ニ近寄リ航路ヲ變セントスルトキハ汽笛若クハ汽角ヲ以テ左ノ信號ヲ爲シ他船ニ我船ノ航路ヲ通知スベシ  
短聲一發我船針路ヲ右舷ニ取ル  
短聲二發我船針路ヲ左舷ニ取ル  
短聲三發全速力ニテ後退ス

### Sound Signals for Vessels in Sight of One Another.

Article 28.—The words "short blast" used in this Article shall mean a blast of about one second duration.

When vessels are in sight of one another, a steam vessel under way, in taking any course authorised 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".

### 懈怠ノ責

第二十九條 本法ハ點燈、信號又ハ見張ノ怠リ其他海員ノ常務又ハ臨機ノ處置ニ必要ナル注意ノ怠リヨリ生ジタル結果ニ付船、船主、船長、海員ヲシテ其ノ責

No Vessel Under any Circumstances to

Neglect Proper Precautions.

Article 29.—Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, or master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seaman, or by the special circumstances of the case.

特 例

第三十條 本法ハ地方長官ニ於テ規定シタル港、川其他内海ノ運航ニ關スル特別規則ノ施行ヲ妨グズ

Reservation of Rules for Harbours and

Inland Navigation.

Article 30.—Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule, duly made by local authority, relative to the navigation of any harbour, river, or inland water.

難 船 信 號

第三十一條 危難ニ罹リテ他船又ハ陸地ヨリ救助ヲ要スル船舶ハ左ノ信號ヲ同時又ハ別々ニ使用スベシ

晝 間 信 號

- 一、 大約一分時ノ間隙ヲ以テ砲又ハ其他ノ爆裂發火信號ヲ一發ス
- 二、 萬國船舶信號書ニ掲載スルNCノ信號ヲ表示ス
- 三、 方形旗ノ上又ハ下ニ球若ハ之ニ類似ノモノヲ掲グル遠隔信號ヲ表示ス

四、尖端ヲ上ニシタル圓錐形ノ上又ハ下ニ球若ハ類似ノモノヲ掲グル遠距離  
信號ヲ表示ス

五、霧中信號器ヲ以テ間斷ナク音響ヲ發ス

夜 中 信 號

- 一、大約一分時ノ間隙ヲ以テ砲又ハ其ノ他ノ爆裂發火信號ヲ一發ス
- 二、船上發焰(タール桶油樽等ヲ燃燒スルノ類)
- 三、星火ヲ發スル榴彈火箭ヲ一次一發ヅ、度々打揚グ
- 四、霧中信號器ヲ以テ間斷ナク音響ヲ發ス

**Distress Signals.**

**Article 31.**—When a vessel is in distress and requires assistance from other vessels or from the shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, viz:—

**In the day-time—**

1. A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
2. The International Code signal of distress indicated by N C;
3. The distant signal, consisting of a square flag or a cone point upwards, having either above or below it a ball or anything resembling a ball;
4. A continuous sounding with any fog-signal apparatus.

**At night—**

- I. A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
2. Flames on the vessel (as from a burning tar-barrel, oil-barrel, etc.);
3. Rockets or shells, throwing stars of any colour or description, fired one at a time at short intervals;
4. A continuous sounding with any fog-signal apparatus.

地方規程抜抄

北海道河川航通規則

- 第二條 河川ヲ航通スル船舶ハ陸地曳船ニ係ルモノヲ除クノ外上航下航共各其右方ヲ航行スベシ並航横航若クハ斜航シ他船ノ航路ヲ妨害ス可カラズ
- 第三條 上航ノモノ下航ノモノニ遭遇スルトキハ上航ノモノ右方ニ避クベシ
- 第四條 屈曲セル場所若クハ霧中ニ於テハ汽笛、號鐘、號角其他ヲ以テ信號ヲナシ且ツ一時間六海里以上ノ速力ヲ以テ進航スベカラズ
- 第五條 同一ノ航路ニ進航スルトキハ直流ノ場所又ハ他船ヲ超過セントスル場合ヲ除クノ外必ズ相當ノ距離ヲ保ツベシ

大阪府水路取締規則

- 第六條 船舶ノ航法ハ左ノ規定ニ遵フベシ
  - 一、航路及濬筋ニ於テハ其ノ右側ヲ航行スベシ
  - 二、航路及濬筋ニ於テハ他船ト並航スベカラス

- 三、航路及濬筋ニ於テ行達フトキハ互ニ右方ニ避クベシ若之ニ依リ難キ場合ハ上リ船ニ於テ避讓スベシ
- 四、航路及濬筋ヲ横切ラントスル船舶ハ上リ船又ハ下リ船ニ於テ避讓スベシ
- 五、汽艇、舢舨、發動機艇、端艇、其ノ他櫓權ヲ以テ航行スル船舶ハ汽船及帆船ニ對シ避讓スベシ
- 六、航路ノ屈角、埠頭、棧橋又ハ碇泊船ニ接シ回航スルトキハ之ヲ右舷ニ見テ航行スルモノハ小廻リヲ爲シ左舷ニ見テ航行スルモノハ大廻リヲ爲スベシ前項ハ之ヲ復ニ準用ス
- 第八條 汽船ハ他船ニ危害ヲ加ヘザル程度ノ速力ニ於テ通行シ特ニ總噸數四十噸以上ノモノハ安治川筋第二區第三區木津川算第二區内ニ於テハ舵効ヲ失セザル程度ニ於テ徐行スベシ
- 第十條 船舶ハ錨ヲ船胸ニ垂下スベカテズ  
船舶航行中ハ投錨準備トシテ左舷錨ヲ水面以下ニ垂下シ置クベシ  
總噸數百噸以上ノ汽船川筋ヲ航行中ハ必要ニ應ジ速ニ投入シ得ル様中錨以上ノ



錨ヲ船尾ニ準備シ置クベシ

第十四條 川筋ニ於テ回轉中ノ積石數二百石以上總噸數二十噸以上ノ船舶ハ最モ  
略易キ場所ニ晝間ハ萬國信號R旗ヲ夜間ハ前檣ノ頂部ニ紅燈一個ヲ揚グベシ

第二十三條 内海ニ出入スル航路ハ關門口兩燈臺ヨリ眞方位北六十五度東、南六  
十五度西ニ走ルニ並行線内トシ航路ノ延長ハ防波堤外ニ於テハ該燈臺ヨリ五百  
間防波堤内ニ於テ第一區境界線迄トス

第二十六條 安治川筋ニ於ケル航路ハ落筋ノ中央ヨリ左右ヘ各十間トス

汽船航運營業取締規則

第十條 河川航運ノトキハ左ノ規定ニ從フベシ

一、内港及各河川ニ於ケル信號ハ海上衝突豫防法第二十八條ニ依ルノ外左ノ例

ニ依リ發聲スベシ

一、發船及航行

長聲一發

一、曳船航行

長聲一發短聲(約一秒時間)二發

三、曳船ノ航行スル河川及其ノ繫曳船數ハ左ノ制限ニ依ルベシ、但シ安治川筋

第一區下流ニ限リ暴風激浪ノ際ハ其ノ制限ニ依ラザルコトヲ得

木津川筋

千代崎橋ヨリ落合下流マデ

尻無川筋

檀橋下流

淀川筋

中ノ島七丁目劍先ヨリ築港關門内方千間ノ地点マデ

中津川筋

春日出下流

以上ノ各河川ニ於テハ二百石積以上ノモノハ一艘百石積以上二百石積未滿ノモ  
ノハ二艘以下百石積未滿ノモクハ三艘以下但シ安治川筋第一區下流ニ於テハ二  
百石積以上ノモノハ三艘以下百石積以上二百石未滿ノモハ六艘以下百石積未滿  
ノモノハ九艘以下ヲ繫曳スルコトヲ得

四、曳船ノ曳網ハ六間以上ニ延長スベカラズ

五、曳船ヲ解放シ又ハ停船セントスルトキハ他ノ舟筏通航ノ妨害トナラザル場  
所ニ於テスベシ

横濱港規程

第五條 防波堤内ニ入ル航路ハ兩防波堤ノ極端ニ在ル各燈臺ヨリ北八十五度東及

南八十五度西ニ走ルニ並行線内トス但シ航路ノ延長ハ防波堤外ニ於テハ該臺燈ヨリ半海里防波堤内ニ於テハ二鐘半トス

第六條 前條ノ航路内ニ於テハ入港船ハ防波堤外ニ於テ出航船ノ航路ヲ避クベシ曳船ハ航路内ニ於テ被曳船ヲ放ツベカラズ

帆船ハ航路内ニ於テ縫航スベカラズ

第十一條 船舶ハ港界内ニ於テ二艘以上並航スベカラズ又船路内及防波堤内ニ於テ他船ノ前路ヲ横切り又ハ追越ヲ爲スベカラズ

第十二條 埠頭棧橋ノ突端又ハ繫留船ノ一端ヲ回航スル船舶ハ之ヲ右ニ見テ航行スルトキハ小廻リ左ニ見テ航行スルトキハ大廻リヲ爲スベシ

第二十條 港界内ニ於テ汽艇舢舨船端船其ノ他櫓權ヲ以テ運行スル船舶ハ汽船及帆船ノ航路ヲ避クベシ

兵庫縣神戸港規程

第十一條 汽船港界内ニ入りタルトキハ速力ヲ減シ又ハ帆船ハ帆ヲ減シ若クハ曳船ヲ用ヒテ徐行スベシ

第十三條 埠頭棧橋ノ突端又ハ繫泊船ノ一端ヲ廻行スル船舶ハ之ヲ右ニ見テ航行スルトキハ小廻リ左ニ見テ航行スルトキハ大廻リヲ爲スベシ

第十八條 港界内ニ於テ曳船ヲ爲サントスルモノハ舢舨船端船等ハ五艘其ノ他ノ船舶ハ一艘ニ限ル但港長ノ許可ヲ受ケタルモノハ此ノ限りニアラズ

第二十四條 港界内ニ於テ汽艇舢舨船端船其ノ他櫓權ヲ以テ運行スル船舶ハ汽船及帆船ノ航路ヲ避クベシ

長崎縣長崎港規程

第八條 港界内ヲ運航スルトキハ汽船ハ速力ヲ減シ帆船ハ帆ヲ減シ若ハ曳船ヲ用キテ徐行スベシ

神崎鼻以内ニ於テハ逆風ニ溯リ帆走スルコトヲ得ズ

第十一條 港界内ニ於テハ汽艇、發動機艇、及櫓權ヲ以テ運轉スル船舶ハ汽船帆船ノ航路ヲ避ケ帆船ハ汽船ノ航路ヲ避クベシ

第十七條 港界内ニ於テ曳船ヲ爲ストキハ港長ノ許可ヲ得タル場合ヲ除クノ外舢舨船ハ三隻水船倉船ハ二隻航洋船ハ一隻ヲ超ユルコトヲ得ズ

新潟縣汽船營業取締規則

第二十九條 二隻以上ノ汽船同時ニ連續航行スル場合ニ於テハ後續船ノハ前進船全長十倍以上ノ距離ヲ保有スベシ

後續船ガ正當ノ事由ニ依リ前進船ヲ追越サムトスルトキハ豫メ汽笛又ハ汽角若クハ汽笛又ハ汽角ヲ使用シ得ザルトキハ之ト同一ノ音響ヲ發スベキモノヲ使用シ左ノ如ク發聲スベシ

一、追越ノ場合 長短聲各二發(——|——|)

二、追越應諾ノ場合 同上

三、追越不應諾ノ場合 短聲四發連發(——|——|)

前項ニ於テ長聲ト稱スルハ四秒間乃至六秒間ノ發聲ヲ謂ヒ短聲ト稱スルハ約一秒間ノ發聲ヲ謂フ

埼玉縣汽船營業取締規則

第九條 營業ニ關シテハ左ノ事項ヲ遵守スベシ

十五、狹隘屈曲又ハ船舶幅轉ノ場所ヲ航行シ若ハ他ノ船舶ニ接近シタルトキハ

汽笛ヲ鳴シ徐行スルコト

十六、多數ノ人員又ハ貨物乗載セル船舶ニ行逢ヒ若ハ之ヲ追越ラントスルトキハ汽笛ヲ鳴シ其ノ船舶ノ前後二十間以上ヲ徐行スルコト

十七、曳船ハ二隻以内ニシテ曳網ノ長サハ第一船ハ五十尺以内第二船ハ十五尺以内ナルコト

河川取締規則

第二條 河川ニ於テハ左ノ行爲ヲ禁ズ

十、一時間八哩以上ノ速力ヲ以テ船舶ヲ航行スルコト

千葉縣汽船營業取締規則

第三十一條 狹隘屈曲又ハ船舶幅轉ノ場所ヲ航行シ若ハ他ノ船舶ニ接近シタルトキハ汽笛ヲ鳴シ徐行スベシ

第三十二條 多數ノ人員又ハ貨物ヲ乗載セル船舶ニ行逢ヒ若ハ之ヲ追越ラントスルトキハ汽笛ヲ鳴シ其船舶ノ前後二十間ヲ徐行スベシ

第三十三條 曳船ヲ使用スルモノハ左ノ制限ニ從フベシ

- 一、江戸川筋、利根川筋ハ五隻以内
- 二、前號ノ塲所ニ於ケル曳綱ノ長サハ第一船ハ五十尺以内第二船乃至第五船ハ十五尺以内

利根川運河航通規則

第四條 官船官用船及便郵物ヲ搭載スル船舶ニ對シテハ他ノ舟筏之ヲ避讓シテ先航セシムベシ

第五條 運河ヲ航通スル船舶筏ハ一秒時間五尺以上ノ速力ヲ以テ進航スベカラズ

第七條 互ニ反對ノ方向ニ進航シテ運河内或ハ部分殊ニ狹部近傍ニ於テ遭遇スル

トキハ上航ノモノハ下航ノモノニ讓ルベシ若シ運河内水流ナキ場合ニ於テハ江戸川ニ向ヒテ進航スルモノ先通過スベシ

愛知縣名古屋港取締規則

第十八條 船舶ハ港内ニ於テ左ノ行爲ヲ爲スベカラズ

- 一、二隻以上連結スルコト
- 二、他船ノ後部ニ接近シテ航行スルコト

三、他船ト並行シテ航行スルコト

四、他船ノ前路ヲ横切ルコト

五、他船ニ危害ヲ加フル如キ速力ヲ以テ航行スルトキ

六、前各號ノ外他船ノ碇泊又ハ航行ノ防害トナルベキコト

港内ニ於テ急行セントスル船舶ハ其合圖ヲ爲スベシ

港内ヲ航行スル船舶若クハ樺筏ニ於テ前項ノ合圖ヲ受ケタルトキハ適宜其航路ヲ讓ルベシ

港内ニ於テ船舶互ニ行達フトキハ其逆潮ノモノヨリ又小形船舶樺筏ト行達フト

キハ小形船舶ヨリ其航路ヲ讓ルベシ

第十九條 港内ヲ航行スルトキハ汽船ハ速力ヲ減ジ帆船ハ帆ヲ減ジ若クハ曳船ヲ

用キテ徐行スベシ

第三十二條 港内ニ於テ曳船ヲ爲ス汽船ハ左ノ制限ニ依ルベシ

- 一、航路第一區碇泊所及第一區碇泊所大瀬子橋間ニ在リテハ曳船ノ船尾ト最後ノ被曳船ノ船尾トノ距離四百尺以内トス

二 前號以外ノ區域ニ在リテハ曳船ノ船尾ト最後ノ被曳船ノ船尾トノ距離六百尺以内トス

第三十二條 前條曳船ニ要スル曳綱ノ長サハ曳船ト被曳船第一船トノ距離一百尺以内トシ其以下相互間ノ距離ヲ七十尺以内トス

漁船營業取締規則

第十八條 河川、港灣及狹隘ナル場所又ハ船舶幅狭ノ場所ハ徐航スベシ他船ニ接近シタルトキハ汽笛又ハ號角等ヲ鳴シ徐航スベシ

第十九條 他ノ船舶ニ行逢ヒ又ハ之ヲ追越サムトスルトキハ汽笛又ハ號角等ヲ鳴シ二十間以上ノ距離ヨリ速度ヲ緩メ徐航スベシ

島根縣漁船營業取締規則

第十一條 河川筋ニ於テハ全速力ニ於ケル汽機ノ回轉數三分ノ一以内ノ速度ヲ以テ進行スベシ

河川航路ノ淺深又ハ堤防河岸及ビ河川航路ノ施設物修築ニ際シ其附近ヲ通航スルトキハ全速力ニ於ケル汽機ノ回轉數四分ノ一以内ノ速度ヲ以テ進行スベシ

廣島縣西洋形船航運營業取締規則

第十六條 尾道港航行中ハ御調郡向島東村御立ノ鼻沖ヨリ同郡栗原村栗原川沖マデノ間ハ速力一時間四海里ノ割合ヲ超過スベカラズ

第十七條 河川航行中ノ速力ハ一時間三海里ノ割合ヲ超過スベカラズ

和歌山縣水路取締規則

第六條 河川ニ於テ船舶航行ノ際ハ左ノ規則ヲ遵守スベシ

一、航路及濬筋ニ於テハ其ノ右側ヲ航行スルコト

二、航路及濬筋又ハ狹隘ノ場所ニ於テハ他船ト並航セザルコト

三、航路及濬筋ニ於テ他船ト行逢フトキハ互ニ右方ニ避クルコト若之ニ依リ難キ場合ハ上リ船ニ於テ避讓スルコト

四、航路及濬筋ヲ横切ラントスル船舶ハ上リ船又ハ下リ船ニ對シ避讓スルコト

五、汽艇、發動機艇、舢舨端艇其ノ他櫓櫂ヲ以テ航行スル船艇ハ汽船及帆船ニ對シ避讓スルコト

六、航路ノ屈角、埠頭、棧橋又ハ碇泊船ニ接シ航行スルトキハ之ヲ右舷ニ見テ

航行スルモノハ小廻リヲ爲シ左舷ニ見テ航行スルモノハ大廻リヲ爲スコト  
前項ノ規定ハ之ヲ筏ニ準用ス

**第八條** 港灣内ニ於テハ汽船ハ速力ヲ減シ帆船ハ帆ヲ減シ若ハ曳船ヲ用キテ徐行  
スベシ

但シ曳船ノ場合ハ舳船端艇ハ三隻以下其ノ他ノ船舶ハ一隻ニ限ルモノトス

**徳島縣水路取締規則**

**第四條** 水路ニ於ケル舟筏ノ航法ハ左記各號ニ依ルベシ

- 一、航路及添筋ニ於テ行達フトキハ互ニ右方ニ避ケ上リ船ニ於テ避讓スベシ
- 二、航路及添筋ヲ横切航行スル舟筏ハ上リ及下リノ舟筏ニ對シテ避讓スベシ
- 三、汽艇、發動機船、舳船、流艇並櫓權ヲ以テ航行スル船舶ハ汽船、帆船ニ對シテ避讓スベシ
- 四、航路ノ屈角、埠頭、棧橋又ハ碇泊船ニ接シテ廻航スル場合ニ於テ之ヲ右舷ニ見ルトキハ小廻、左航ニ見ルトキハ大廻ヲ爲スベシ

**航運營業取締規則**

**第十三條** 川内航行自他船ノ危険ヲ避クル爲メ適宜速力ヲ弛メ徐行スベシ

**香川縣高松港取締規則**

**第四條** 高松港水面ニ於テハ汽艇發動機艇及櫓權ヲ以テ運航スル船舶ハ汽船又ハ帆船ノ航路ヲ避ケベシ

**多度津港取締規則**

**第五條** 港内ニ於テハ汽艇發動機艇及櫓權ヲ以テ運轉スル船舶ハ汽船帆船ノ航路ヲ避ケ帆船ハ汽船ノ航路ヲ避ケベシ

**福岡縣門司港規程**

**第十條** 下關海峽東口ヨリ入港セントスル汽船ハ埠ノ浦燈臺ニ並ビタルトキヨリ又港界内ヨリ東口ニ向ヒ出港セントスル汽船ハ柁ケ鼻ニ並ビタルトキヨリ門司崎ヲ通過スル迄汽笛又ハ汽角ヲ三發宛間斷ナク吹鳴スベシ

**第十五條** 汽船港界内ニ入リタルトキハ速力ヲ減シ又帆船ハ帆ヲ減シ若クハ曳船ヲ使用シテ徐行スベシ

**第十六條** 港界内ニ於テ汽艇舳船端船其他櫓權ヲ以テ運航スル船舶ハ汽船及帆船

ノ航路ヲ避クベシ

第十七條 港界内ニ於テ曳船ヲ爲サントスルトキハ港長ノ許可ヲ受ケタル場合ヲ除ク外左ノ制限ニ從フベシ

一、航洋船ハ一艘

二、舢舨船又ハ端船ハ四隻

三、被曳船ヲ横列シテ曳クトキハ二列二隻

第十八條 棧橋ノ突端又ハ繫泊船ノ一端ヲ廻航スル船舶ハ之レヲ右舷ニ見テ航行スルモノハ小廻リ之レヲ左舷ニ見テ航行スルモノハ大廻リヲ爲スベシ

若松港取締規則

第十三條 港界内ニ於ケル總テノ船舶ハ他ノ船舶ニ危害ヲ及ボス如キ速力ヲ以テ航行スベカラズ

第十五條 總テ船舶ハ港界内ニ於テ他船ノ航行及投錨ヲ妨グ又ハ前路ヲ横切ルコトヲ得ズ

第二十條 港界内ニ於テ曳船ヲ爲ス汽船ハ左ノ制限ヲ超ユルコトヲ得ズ

一、被曳船ガ航洋船ナルトキハ一隻

二、前項以外ノ船舶ナルトキハ其積量二十萬斤以上ニ在テハ三隻其以下ニ在リテハ二列三隻

第二十一條 前項曳船ニ要スル曳綱ノ長サハ曳船ト被曳船第一船トノ距離ヲ十尋以内トシ其ノ以下相互間ノ距離ヲ六尋以内トス

三池港取締規則

第八條 港内ヲ航行スル汽船ハ船ノ安全ナル針路ヲ保ツニ足ル速力ニ止メ又帆船ハ航路内ニ於テ曳船ニ依ルベシ

第九條 同一方向ニ進航スル船舶ハ航路内ニ於テ他船ヲ追越スベカラズ又他船ト併行シテ進行スベカラズ

第十條 小蒸汽及小廻船ハ汽船及帆船ノ前路ヲ避クベシ

第十八條 港内ニ於テ曳船ヲ爲サントスルトキハ左ノ制限ニ從フベシ但所轄警察署ノ許可ヲ受ケタルモノハ此限リニアラズ

一、航洋船ハ一隻

- 二、小廻船ハ四隻
- 三、被曳船ヲ横列シテ曳クトキハ二列二隻

熊本縣漁船營業取締規則

第十二條 港灣内又ハ狹隘又ハ船舶幅輳ノ場所ヲ航通スルトキハ汽力ヲ緩メ除行スベシ

鹿兒島港灣取締規則

第十六條 船舶ハ濫ニ内港ニ於テ他船ノ前路ヲ横切り又ハ後部ニ接近シ若ハ併列シテ通行シ又ハ追越ヲ爲ス等他船ノ通航及投錨ヲ妨害スベカラズ

第十七條 船舶ニシテ内港ヲ運航セムトスルトキハ船ノ安全ナル針路ヲ保ツニ足ル速力ニ止ムベシ

臺灣基隆港内取締規則

第五條 港内ニ於テハ如何ナル船舶ト雖公ノ航路ニ投錨スルコトヲ得ズ但シ基隆港務所長ノ許可ヲ受ケタルトキハ此ノ限ニ在ラズ  
公ノ航路區域ハ別ニ之ヲ告示ス

第六條 各船舶ハ他船ノ運航若ハ投錨ノ自由ヲ妨碍シ又ハ衝突ノ虞アルトキハ追越ヲ爲スベカラズ

第八條 汽船港内ヲ運航スルトキハ其針路ヲ保ツニ足ルノ速力ニ止メ帆船ニ在リテハ帆ヲ減ジ除行スベシ  
但シ汽艇ハ此ノ限ニ在ラズ

第十二條 汽船港内ニ於テ曳船ヲ爲サムトスルトキハ基隆港務所ノ許可ヲ受ケタル場合ヲ除ク外左ノ制限ニ従フベシ

- 一、端艇若ハ解船三隻以内荷船水船ハ二隻以内ヲ限リ曳クコトヲ得
- 二、航洋船及汽船ハ一隻ヲ限リ曳クコトヲ得

打狗港内船舶出入及運航規程

第七條 許可ヲ得テ内港ヲ運航スル汽船ハ其ノ針路ヲ保ツニ足ルダケノ速力ニ止メ帆船ハ帆ヲ減ジテ除行スベシ

第十條 船舶ハ外港ニ於テ公ノ船路ニ投錨スルコトヲ得ズ

第十一條 船舶ハ築港用船ノ運航又ハ投錨ノ自由ヲ妨害シ又ハ衝突ノ虞アルトキ



ハ之ヲ追越シ又ハ其ノ前面ヲ横過スルコトヲ得ズ

朝鮮開港取締規則

第一條 開港左ノ如シ

仁川、郡山、木浦、釜山、鎮南浦、新義州、龍巖浦、元山、清津、城津、

第十一條 船舶港界内ヲ航行スルトキハ其ノ速力ヲ減ジ又ハ曳船ニ依リ徐行スベシ但シ汽艇ハ此ノ限ニ在ラズ

第十二條 港界内ニ於テ汽艇又ハ櫓權ヲ以テ航行スル船ハ汽船、帆船ノ航路ヲ避

クベシ

第十三條 港界内ニ於テ曳船ヲ爲サムトスルトキハ警察署長ノ許可ヲ受ケタル場

合ヲ除クノ外舢艫又ハ端舟ハ五隻、水船又ハ倉船ハ二隻航洋船ハ一隻ヲ超ユル

コトヲ得ズ

警察署長取締上必要ト認ムルトキハ被曳船ノ船數ヲ特ニ制限スルコトヲ得

曳船ハ航路内ニ於テ被曳船ヲ放ツベカラズ

第十四條 港界内ニ於テ船舶二隻以上連航ストルキハ相當ノ距離ヲ保ツベシ船舶

ハ濫ニ二隻以上竝列シテ航行シ又ハ航路内ニ於テ濫ニ他船ノ航路ヲ横切リ若ハ追越スベカラズ

第十五條 港界内ニ於ケル岬角、埠頭、棧橋ノ突端又ハ碇泊船ノ一端ヲ回航スル

船舶ハ之ヲ右舷ニ見テ航行スルトキハ小廻ヲナシ左舷ニ見テ航行スルトキハ大

廻ヲ爲スベシ

關東州大連港則

第二十八條 曳船ヲ爲ス場合ハ海務局長ノ許可ヲ受ケタルトキノ外左ノ制限ニ從

フベシ

一、端舟及荷舟ヲ曳クトキハ曳船ノ船尾ヨリ最後ノ被曳船ノ後端ニ至ル迄ノ距

離ハ六十間ヲ超エベカラズ竹木、筏其ノ他ノ物件ヲ曳クトキ亦同ジ

二、端舟及荷舟ハ前號ノ距離ヲ超エザル限リ二隻ヅ、竝列シテ曳クコトヲ得

三、航洋船ヲ曳ク場合ハ一隻ヲ超エベカラズ

第三十二條 汽艇、舢艫、端舟、支那形船及其ノ他ノ小廻船ハ航洋船ノ航路ヲ避

クベシ

**第三十三條** 第一區第二區及輻輳セル船舶ノ近傍ヲ運航スル船舶ハ針路ヲ保ツニ必要ナル速力ニ止ムベシ  
 前項ノ船舶ハ總テ追越ヲ爲スベカラズ但シ汽艇其ノ他ノ小廻船ニシテ危險ノ虞ナキ場合ハ此ノ限リニ在ラズ

**旗頭港取締規則**

**第二十五條** 港内ニ於テ曳船ヲナスニハ海務局長ノ許可ヲ受ケタルトキノ外左ノ制限ニ從フベシ

- 一、端舟及荷舟ヲ曳クトキハ曳船ノ船尾ヨリ最後ノ被曳船ノ船尾ニ至ルマデノ距離ハ晝間ニ在リテハ六十間夜間ニ在リテハ三十間ヲ超ユベカラズ
  - 二、端舟及荷舟ハ前號ノ距離ヲ超エザル限リ二隻宛竝列シテ曳クコトヲ得
  - 三、航洋船ヲ曳ク場合ハ一隻ヲ超ユベカラズ
- 第二十九條** 汽艇解船端舟及其ノ他ノ小廻船ハ航洋船ノ航路ヲ避クベシ
- 第三十條** 港内運航中ノ船舶ハ針路ヲ保ツニ必要ナル速力ニ止ムベシ前項ノ船舶ハ總テ追越ヲナスベカラズ但シ汽艇其ノ他ノ小廻船ニシテ危險ノ虞ナキ場合ハ

此ノ限ニ在ラズ

**浦鹽斯德商港則**

**第二十條** 總テノ汽船ハ積荷中ノ舢舨及其ノ他ノ船舶竝ニ滿載セル舢舨支那形帆船淺深機其ノ他港内築港工事測量潜水等凡テ作業中ノ船舶其ノ他ノ附近ニ到ラバ速力ヲ微速力マデ減ズベシ

**第二十條ノ一** 赤旗ヲ掲揚セル船渠、船舶、舢舨、ボントン等ノ附近ヲ通航スルトキモ同様ニ微速力トスベシ

**第三十七條** 船舶ノ碇繫所ヲ移轉スル際曳船用汽船及汽艇ハ同時ニ一例ニ繫キタル三隻以上ノ帆船若クハ舢舨ヲ曳クベカラズ

**牛莊港々則**

**第三十條** 船舶ハ常ニ錨鎖ヲ解搦シ又ハ延出スルニ差支ヘザル丈ケノ人員ヲ留メ置クベシ

滿鎖ハ常ニ之ヲ搦マシメ若クハ拗ラシムベカラズ

**上海港々則**

**第十三條** 潮流ニ溯航スル船舶ハ先ヅ潮流ニ順航スル船舶ノ通過スルヲ待ツベシ  
船舶ノ相前後シテ航行スルトキハ後者ハ前者ガ先ニ門洲ヲ通過シ得ル様適宜速  
力ヲ制限スベシ

**第十四條** 吳淞浚トKaochiao creek (Kajau)ノ間ニ於テハ曳船又ハ曳船中ノ曳船ヲ除ク  
一切ノ汽船ハ他汽船ヲ追越ス可ラズ

**第十七條** 船舶スタンダード石油會社埠頭下流端ノ西方ヲ航スルニ當リテハ其ノ  
船ノ操縦ニ必要ナル以上ノ速力ヲ出ス可ラズ

**第十九條** 港界内ニ於テ曳船及ビ曳船スル其ノ他ノ船艇ハ其ノ被曳船ニ對シテ充  
分ノ制御力アルモノナラザル可ラズ但シ二隻以上ノ荷舟若クハ其ノ他ノ船艇ヲ  
左右ニ竝ベテ曳航スルヲ得ズ

**柴根港ニ則**

**第七條** 河流ヲ航行スル舢舨其ノ他ノ運搬船ハ河流ノ中央ニ停止スルコト及ビ河  
流ヲ上下スル汽船ノ航路ヲ横斷スルコトヲ禁ズ  
尙ホ此等ノ船舨ハ河流ノ中央ニ碇泊スルコト嚴禁ス

**第十八條** 交通ヲ妨ゲザル爲メ四隻以上ノ舢舨ヲ船側ニ並列スルコト及ビ二隻以  
上ノ舢舨ヲ船尾ニ連續繋維スルコトヲ禁ズ

**菲律賓諸島港灣規則**

**第一百四十八條** 二隻若クハ二隻以上ノ船艇同一上陸場ニ向進スル時ハ該上陸場ニ  
最モ近キ一隻ガ通航權ヲ有ス故ニ他ノ船艇ハ最初ニ該上陸場ニ横著セント企ツ  
ベカラズ

**第一百六十三條** 他船舶ヲ曳ケル汽船ハ之ヲ曳カザル汽船ニ對シ通航ノ優先權ヲ有  
ス但シ喫水十呎以上ノ船舶ハ深水狹隘ナル水道ニ於テハ通航權ヲ有ス通行權ニ  
關スル規程ヲ執行スルニ當リ潮流若クハ海流ニ逆航スル船舶ハ此ノ兩流ノ一ニ  
順航スル者ニ比シ操縦シ易キ事實ヲ知り之ニ適當ナル配慮ヲナスヲ要ス、汽船  
ノ通航シ得ベキ港若クハ海ニ通ズル河川若クハ狹水道ニ於テハ該汽船ハ「ライタ  
ー」カスコ船及ビ其ノ他ノ港河航艇ニ對シ航行ノ優先權ヲ有ス但シ斯クノ如  
キ汽船ハ總噸數百噸若クハ其以上ノ者ナルヲ要ス、總噸數百噸未滿ノ沿岸交通船  
ハ港河航艇ノ諸規程ヲ遵守セザルベカラス、河川及ビ狹水道ニ於テハ各汽船ハ

其ノ安全及ビ實行ノ許ス限リ各々其ノ右舷ニ當ル側若クハ中央水道ヲ通航スベシ  
**第七十條** 一 汽船前條記載中ノ一信號ヲナサバ之ヲ聞キタル他船舶ハ之ヲ了解セリトノ意ヲ示スタメ直チニ同一ノ信號ヲ繰返スベシ

**第七十一條** 二 汽船互ニ相接近シツ、アル時一船或ル原因ノタメ他船ノ操舵若クハ企圖ヲ了解スル能ハザル時ハ疑惑中ニ在ル船ハ汽笛若クハ霧角ヲ用ヒ四回以上短聲ヲ連續吹鳴シテ此ノ意ヲ他船ニ信號スベシ他船ハ其ノ操舵ノ左右若クハ後退シツ、アルカニ因リテ適當ナル信號ヲナシテ之ニ答フベシ徒ラニ汽笛ヲ鳴シ合フコトハ嚴禁タリ

**第七十二條** 一 汽船水道中ノ短曲路若クハ屈曲部ニ接近シツ、アル時海岸ノ高キ事等ノタメ反對方向ヨリ接近シツ、アル他汽船ヲ見ル能ハザルトキハ該汽船ハ如何ナル場合ニモ安全ニ操縦シ得ル餘裕ヲ見料ヒ該曲路若クハ屈曲部ニ達セザル前ニ汽笛ヲ以テ一長聲ヲ發スベシ之ヲ聞キ得ル距離内ニ在リテ相接近セントスル他汽船ハ同一ノ吹鳴ヲ以テ之ニ答フベシ若シ一汽船該曲路ノ遠キ側ニ在ル他汽船ヨリ右ノ如キ答信ヲ得タル時ハ相會合シ相通過スルニ必要ナル通常ノ

信號ヲ直チニ發シ又答信ヲ受クベシ然レトモ右ノ如キ一汽船右ニ述ベタル警戒信號ノ答信ヲ得ザル時ハ該汽船ハ該水道無礙ニシテ通航自在ナリト考フルコトヲ得

**第七十三條** 數隻ノ汽船同方向ニ航走セルトキ後方ニ在ル一汽船前方ニ在ル一汽船ノ右側即チ右舷側ヲ通過セント欲セバ其ノ企圖ノ信號トシテ汽笛ヲ以テ一短聲ヲ發スベシ此ノ時前方ノ汽艇亦一短聲ヲ以テ之ニ應信セルトキハ企圖セル汽船ハ面舵ヲ取ルベシ又後方ニ在ル汽船前方ニ在ル汽船ノ左側即チ左舷側ヲ通過セント欲スルトキハ其ノ企圖ヲ示スタメ汽笛ヲ以テ短聲二回ヲ發スベシ而シテ前方ノ汽船二短聲ヲ以テ之ニ應セバ企圖セル汽船ハ取舵ヲ取ルベシ前方ニ在ル汽船後方ノ汽船ニ對シ水道ノ其ノ部ニ於テ追越サントスル企圖ヲ安全ナラズト考フル時ハ前方ニ在ル汽船ハ直チニ汽笛ヲ以テ四回以上ノ短聲ヲ急發シテ其ノ意ヲ信號スベシ而シテ如何ナル場合ニ於テモ後方ニ在ル汽船ハ安全ニ追越シ得ル部ニ達シ前方ニ在ル汽船ヨリ適當ナル信號ヲ以テ其ノ承諾ノ旨ヲ報ズルマデハ之ヲ追越サント企圖スベカラズ前方ニ在ル汽船ハ如何ナル場合ニ於テモ其

ノ一側ヲ通過セントスル船舶ノ船首ヲ横截シ若クハ同地點ヲ航過セン事ヲ企圖スベカラズ

馬尼刺港及 Pasig River 特別規則

第百九十八條 汽船ハ Hospicio de San Jose 及ビ該河口間ヲ毎時四節以上ノ速力ヲ以テ航走スベカラズ又内港ト Pasig River トヲ連接セル運河ヲ毎時二節以上ノ速力ニテ航過スベカラズ

第二百十六條 防波堤口ニ近寄ル船舶ハ舵機ノ効力ヲ維持シ得ル最底速力マデ其ノ速力ヲ減ズベシ斯クノ如キ速力ハ如何ナル場合ニ於テモ毎時三哩ヲ超ユベカラズ

クライド河規程

第十一條 夜間又ハ霧中ハ一時間四海里以上ノ速力ヲ以テ進航ス可カラズ

第十四條 汽船互ニ行逢ヒ五十碼ノ距離ニ接近シタル時ハ機關ヲ緩メ互ニ右轉シテ左舷對左舷ニテ航過スベシ

第十五條 汽船他ノ汽船ヲ追越サントスル時ハ被追越船ハ水道ノ左側ニ偏シテ追

越船ニ對シ餘地ヲ與フベシ而シテ追越船ガ五十碼ノ距離ニ接近シタル時ハ被追越船ハ機關ヲ緩メ又ハ停止スベシ、追越船モ亦同様全ク追越シ終ルマデ機關ヲ微速力トナスベシ、追越船ガ號鐘ヲ二回鳴ラシ汽笛二聲ヲ發スル時ハ被追越船ハ他船ガ本船ヲ追越サントスルノ意志ヲ表明セルモノト解スベシ、速力大ナル船ト雖モ猥リニ狹隘ナル場所ニ於テ追越ヲ企ツベカラズ

第十六條 汽船ガ帆船、帆船ヲ曳航スル曳船又ハ筏ヲ追越サントスル場合ハ五十碼ニ接近セル時ヨリ全ク追越シ終ルマデ機關ヲ微速力トナスベシ、碇泊船又ハ座礁セル船ヲ通過セントスル時ハ百五十碼ニ接近シタル時ヨリ全ク通過シ終ルマデ機關ヲ微速力トナスベシ

第十九條 汽船ガ獨行シテ河ノ一側ヨリ他ノ一側ニ横切ル時ハ上下航船ノ航路ヲ避クベシ

第二十三條 曳船ハ小形ノ舢舨ヲ除キ舷測ニ繫留シテ曳航ス可カラズ又曳船ノ長さハ百五十碼ヲ超ユベカラズ

ハンバー河規程

**第六條** 各船ハ「スウエル」ヲ起シテ他船ノ衝突ヲ惹起シ又ハ碇泊船ヲ危険ナラシメ  
 或ハ陸岸ヲ破壊スルガ如キ速力ヲ以テ航行スベカラズ瀕繁ナル船路又ハ淺深船  
 ノ附近若クハ海底作業船ノ附近ヲ通過スル時ハ特別ノ注意ヲ拂フベシ、若シ之  
 等ニ損害ヲ與ヘタル時ハ適當ナル注意ヲ拂ヒタル事ヲ證明スルニアラザレバ其  
 責ヲ免ガル、ヲ得ズ

**第七條** 汽船ガ救助船、作業船等ニ接近スル時ハ三百碼ノ距離ヨリ通過後百碼ノ  
 距離迄ハ極微速力ニテ航行スベシ

**テムス河規程**

**第十一條** 各船航行中又ハ碇泊中ハ錨ヲ船胸ニ懸垂シ又ハ「アンカー」リソングヲ水面  
 上ニ現ワス様錨鎖ニテ吊下スベカラズ

**第三十二條** 最後ノ被曳船ニ於テハ夜間其船尾ニ白燈ヲ表示スベシ

**第三十九條** 霧中兩汽船互ニ他船ヲ認メ衝突ノ虞アル場合衝突豫防法第二十八條  
 ノ航路信號ヲナス時ハ各船其信號ニ遵ツテ行動スルモノト解スベシ

**第四十條** 霧中ニアラザル場合汽船回轉中又ハ其他ノ事情ニヨリ運轉自由ヲ得ズ

シテ近寄り來ル他船ヲ避クル能ワザルカ若クハ汽船ガ帆船ノ航路ヲ避クルハ却テ  
 危険ナルカ又ハ實行シ難キ場合ハ之ヲ表明スル爲メ汽笛短聲四發ヲ連發スベシ  
**第四十六條** 上航下航ノ兩汽船又ハ兩汽艇互ニ行逢ヒ衝突ノ虞アル時ハ左舷對左  
 舷ニテ航過スベシ

**第四十七條** 潮流ニ溯航スル汽船左記ノ個所(個所ハ略ス)ヲ廻航スル時ハ順潮船ノ  
 通過スルヲ待ツベシ

**第四十八條** 河川ノ一側ヨリ他ノ一側ニ横切ル汽船ハ上下航船ノ航路ヲ避クベシ

**北米合衆國內海航行規程**

**水先規程**

**第一項 危険信號**

兩汽船互ニ近寄り他船ノ行動ニ付キ疑アル場合ハ直チニ四短聲ヨリ少カラザル  
 汽笛信號ヲ連發スベシ、此信號ヲ爲シ又ハ聞キタル時ハ兩船共直チニ機關ヲ停止  
 後退シテ全ク進航力ヲ失フニ至ラシムベシ、而シテ兩船ガ適當ナル通過信號ヲ交

換シ互ニ了解シテ安全ニ通過シ能フ迄機關ヲ使用ス可カラズ

**第二項 横切信號** (支那一七)

汽船ハ水先人間ニ稱スル横切信號ナルモノ即チ他船ノ一聲ニ對シ二聲若クハ二聲ニ對シ一聲ノ信號ヲナスベカラズ、如何ナル場合ニ於テモ水先人ガ本規程ニ規定スル信號ヲ開キ之ニ應ズル事ハ不當ナリト思考スル時ハ横切信號ヲナス代リニ直チニ第一項規定ノ危険信號ヲナシ其規程ヲ遵守スベシ

**第三項 通過信號**

水先人ハ本規程ニ從ヒ只ニ真向又ハ殆ンド真向ノ行逢船ノ場合ノミナラズ汽船ガ互ニ他船ヲ認メテ兩船半湮以内ノ距離ニ接近シテ通過シ又ハ行逢フ時ハ右舷對右舷、左舷對左舷ニテ通過スル場合ト雖モ汽笛ニ依ル信號ヲナシ且ツ之ニ應答セザル可カラズ

**第四項 行逢船ノ場合**

汽船互ニ真向又ハ殆ンド真向キニ行逢フ場合兩船ノ明亮ナル汽笛一短聲ヲ交換シテ船首ヲ右轉シ左舷對左舷ニテ航過スベシ若シ他船ヲ互ニ右舷方ニ認メ真向キニ

行逢フ虞ナキ時ハ各船ハ直チニ明亮ナル二短聲ヲ交換シ右舷對右舷ニテ航過スベシ(以下略ス)

**第五項 曲路ニ接近シ若クハ出渠ノ場合**

曲路ニ於テ其曲部ヨリ半湮ノ距離ニ近ヅクモ前方ヨリ來航スル他船ヲ見ル事能ワザルガ如キ場所ニ於テハ其距離ニ達シタル船ハ汽笛長聲一發ノ信號ヲナスベシ之ヲ聞キタル他船ハ同様ノ信號ヲ以テ應答スベシ斯クテ曲路ノ前方ニアル他船ノ應答ヲ得タル時ハ普通行逢船又ハ通過船ノ信號ヲ交換シテ運航スベシ若シ最初ノ警戒信號ニ對シ應答ナキ時ハ他船ハ存在セザルモノトシテ運航スベシ  
汽船出渠又ハ碇繫場ヨリ航路内ニ出デントスルニ際シ他船ノ來航スル虞アル時ハ曲路ニ近ヅクト同様ノ信號ヲナスベシ而シテ航路内ニ出デ、他船ヲ認メ得ル位置ニ就キタル時ハ一般航方ニ遵フベシ

**第六項 同一方面ニ通過セントスル場合**

他船ヲ追越サントスルニ當リ其後方ニアル船ガ被追越船ノ右舷側ヲ通過セント欲スル時ハ汽笛一短聲ヲ發シテ其意志ヲ通ジ被追越船ノ應答ヲ得テ右轉スベシ若

シ其左舷側ヲ通過セント欲セバ二短聲ヲ發シ其應答ヲ得テ船首ヲ左轉スベシ、若シ又先頭船ガ後續船ヨリノ信號ヲ受ケタル地点ニ於テ追越サル、ハ危險ナリト思考スル場合ハ四短聲ヨリ少カラザル汽笛信號ヲナスベシ此信號ヲ受ケルタル追越船ハ先頭船ガ適當ナル汽笛信號ヲ發シテ追越船ニ其危險ナキヲ通知スル迄追越スベカラズ、被追越船ハ如何ナル事情アルモ追越船ノ前面ヲ横切ルベカラズ

第八項 横切船ノ場合ノ一

追越船ノ場合ニアラザル二隻ノ汽船互ニ直角又ハ斜ニ他船ノ航路ヲ横切リ衝突ノ虞アル時ハ他船ヲ其左舷ニ見ル時ハ針路速力ヲ保ツベシ他船ヲ其右舷ニ見ル時ハ右轉シテ他船ノ船尾ヲ通過スベシ必要アレバ停止後退シテ之ヲ避クベシ、而シテ他船ヲ左舷ニ見ル時ハ針路速力ヲ保チテ其前面ヲ横切ル表示トシテ汽笛一短聲ヲ發スベシ他船ヲ右舷ニ見ル船ハ右轉シテ其船尾ヲ通過スルカ若クハ他ノ方法ニテ航路ヲ避クル表示トシテ一短聲ヲ發シテ之ニ應答スベシ

若シ何等カノ事情ニヨリ其信號ニ應ジタル行動ヲ實行シ難キ時ハ直チニ危險信號ヲナスベシ然ル時ハ兩船ハ直チニ機關停止又ハ後退シテ無事ニ通過シ得ル時機ヲ

俟ツベシ

第九條 横切船ノ場合ノ二

追越船ノ場合ニアラズシテ兩船互ニ直角又ハ斜ニ他船ノ航路ヲ横切リ他船ヲ右舷ニ見ル船ガ衝突ノ虞ナクシテ他船ノ前面ヲ横切リ得ル時ハ其前面ヲ横切ル事ヲ得ベシ此場合兩船ノ距離半湮ニ接近シタル時ハ他船ヲ其右舷ニ見ル船ハ他船ノ前面ヲ横切ル表示トシテ明亮ナル汽笛二短聲ヲ發スベシ他船ハ之ヲ危險ナシトシテ承認スル時ハ速カニ同一ノ信號ヲ以テ應答スベシ一旦此信號ヲ交換シタル後衝突ノ虞生ズル時ハ他船ヲ左舷ニ見ル船ヨリ他船ノ航路ヲ避クベシ然レドモ他船ヲ左舷ニ見ル船ニ於テ他船ガ我前面ヲ横切ル事ヲ危險ナリト思考スル時ハ危險信號ヲナスベシ此場合兩船ハ機關ヲ停止又ハ後退スベシ而シテ安全ニ通過シ得ル信號ヲ交換スル迄停止スベシ



海上衝突豫防法詳論

海上衝突豫防法詳論

# 海上衝突豫防法詳論

## 總 則

本法は海洋と海洋接觸の場所を問はず凡そ航洋船の運航し得べき水上に於ける船舶に適用す  
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  
用ふるも用ひざると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  
本法中船舶航行中とは碇泊若くは繫留又は坐礁膠沙に非らざる場合を謂ふ

英國に於ける一八八四年制定の本法に於ては、船舶を稱するに「シップ」なる語を  
用ひたりしが、ワシントン會議に於て「ベッセル」なる語に變更せられたり、之畢竟  
「ベッセル」なる語は「シップ」なる語より意義廣くしてあらゆる種類のあらゆる船舶を  
包括するものとせられたり、  
故に本法は汽船たるも帆船たるもを問はず、又櫓櫓のみを以て運轉する舢舨短

總 則

シップと  
ベッセル

艇等の小船に至るまで、苟くも航洋船の運航し得可き水上に於ける凡ての船舶に適用せらるゝものなり、

航洋船

然らば航洋船とは如何なる種類の船舶を稱するやといふに、英語にては *Sea-going vessel* と稱し、海上を航行する船舶を意味するが故に之亦汽船と帆船との別なく、又櫓擡のみを以て航行する漁船をも包含するものと看做さるべし、故に斯かる種類の船舶が航行する海洋並に一國の領海たる沿岸は勿論、之に接續する河川港灣、入江等苟くも航洋船の出入し得可き水面上に適用せらるゝものなり、然れども本法第三十條に依り、河川、港灣、入江、運河等にして其地方官憲の制定せる規則を施行せらるゝ場所は其規則を遵守すべきものとす、

地方規程

汽船  
帆船

本法に於ては補助機關を有する帆船にして其機關を使用する場合は全帆を裝したる時と雖も汽船と看做し、汽船と雖も全然機關を使用せずして専ら帆の力のみにて航行する時は帆船として取扱はるべし、自艇働(モーターボート)の如きは汽船たる事勿論なり、

航行中

本法に於ける航行中 *Under way* なる語は最も疑義を生じ易き文字にして、法文には

碇泊にあらざる場合、即ち錨に繋り居らざる場合、若くは繫留、英語にては *Made fast to the shore* 即ち陸上の物件に繫留し居らざる場合、又は坐礁膠沙即ち乗揚げ居らざる場合を明定せられ、全然前進力なき場合も上述以外の場合は航行中なる事勿論なれども、文字上の意味により、又は船舶運用上の境界不明瞭なる等の爲め疑惑を生じ易きを以て、英米の判例を掲げて参考に供せん、

一、曳船が暴風中蒸汽を貯へあるも機關を停止し、舵柄は左舷に偏縛して漂溺したりしも、尙二十條の規定に依り帆船の航路を避くべきものと裁決せられたり、此場合夜間に在ては規定の航海燈を掲ぐべきものとせられたり、  
二、帆船が脚蹻する時は航行中と看做す、故に霧中信號は號角を用ひ號鐘に依る可からず、

三、一帆船右舷詰開きより左舷開きに回轉中衝突したり、審判の結果同船は逆帆となして右舷詰開きの風下の帆船を避くべき義務あるものと裁定せられたり  
四、左舷に風を受けて脚蹻する帆船は右船詰開きの帆船を避くべしと判決せられたり、

- 五、帆船が錨を捲き入れ作業中、他帆船の接近せるを以て捲入れ方を中止したり當時該帆船には碇泊燈を掲揚されたるも、該船の錨は既に保持力を失ひ居たるを以て航行中と看做されたり、
- 六、潮待ちせる汽船が航海燈を掲げたるも機關を停止し舵柄は右舷に偏縛して漂蕩中、其右方より來れる他汽船を避けざりしは本法第十九條横切船の場合として裁定せられたり、即ち航行中と看做されたり、
- 七、汽船が錨鎖のみ又は「シーアンカー」にて漂蕩する場合も亦航行中なれば舷燈を掲ぐべし、碇泊燈を掲ぐるは不當なりと裁決せられたり、
- 八、船舶が揚錨に際し錨の爲めに停止の状態を脱するや否や、即ち潮流風壓等の爲めに船體が動き出すに至らば、錨は未だ地を離れざるも航行中と看做さる
- 九、本船に横付け繫留し、錨を捲き入るゝ爲め曳船作業中の曳船は航行中と看做さる、
- 十、船舶が潮流に乗じて錨を引きつゝ、船尾を先きにして進航するは航行中と看做さる、然れども此場合舳舟が其橋を倒したる時は「テームス」河航行規程に於て

は航行中の帆船と看做さず、

若し本法に稱する航行中なる意味の説明的文字を極度の狹義に解釋する時は、艦船の「ブーム」に繫留する船舶、又は上陸用棧橋若くは浮標、或は碇泊船又は岸壁に横付けせる他船に繫留せる船舶も亦航行中なりと云ふ事を得可きが如しと雖も之等は實際問題として其當時の場合に依り考慮を要し、適當なる運用法を適用すべきものなるが故に特に本法に明記せられざるものなるべし、要するに航行中なる意義は、船舶が即時の必要に應じて運轉し得可き状態に在るを謂ふものなるべきに依り、繫留なる意義は之を廣義に解釋し正當の事情の下に實際即時運用し能はざる状態に在るものは、之を航行中と看做さるるを至當なりとすべきなり、

船 燈

本法中船燈に關して見得ること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時間中は本法に定めたる船燈の外之に紛れ易き燈を掲ぐ可からず

他船の注意を喚起する爲め閃火を發し又は曝發信號をなす事の差支なきは特に本法第十二條に規程せられたり、

閃火  
船燈掲揚ノ時機

船燈規程は本法に關し最も緊要なる事項なるが故に、天氣の如何に係はらず、規定の時間即ち日没時（計算上の日没日出時）より日出時迄規定の場所に規定の燈を掲揚する事を怠る可からず、之を怠りたる爲めに衝突を惹起したる時は必ず其責に任ず可きなり、日没後未だ明るきが故に、又は月明の夜なるが故などは點燈を怠たれる辨解の辭とならず、又甲板上には規定の船燈の外一切固定的燈火を表示す可からず、

船レ易キ  
燈火

閃火は危險を防止するに最も有効なるが故に之を發するは毫も差支なく、又規定の船燈と誤認せられざる燈火を表示する事も敢て咎むる所にあらずと雖も、若し之等の燈火の不注意なる使用方に依り他船を惑はしめ爲めに衝突を惹起するが如き事あらば其責を免がるゝ能はず、

甲板上の船室、賄室等の燈火の外部に洩るゝは絶対に注意して防止せざる可からず、又手提燈を甲板上に放置して他船を惑はすが如き事あるべからず、斯かる不注意に依りて生じたる衝突に對しては其責を免がるゝ事を得ず、但し旅客船の側面に於ける一列の船窓より洩るゝ燈火の如きは本條規定の燈火と間違へらるゝ恐なきが故に此限りにあらず、

天候不良の爲め又は他の事故の爲め規定の船燈を失いたる時は、出來得る限り速かに新規掲揚すべし、船燈は用意しありたりとか又は事故の爲めに消火したりとの主張は何等辨解の辭とならず、

不良なる燈火又は掲揚位置の不適當なる事が他船を惑はしめたる場合は、衝突に對し其責を免がるゝ事能はず、

例外

甲板上の船室の燈火が舷燈を不明瞭ならしめたる場合、他船に於て碇泊燈なりと誤認せる時は其船は衝突に對し責任を負ふべし、

船燈に關し本條違反の場合他船は之に依りて惑はされたる事實を立証する必要なし、違反者に於て此違反行為は何等他船を迷はざりし事を具體的に凡ての疑念を氷解せしむるに足るの立証をなすを要す、

本法規定には船燈は必ず掲揚すべしとの明文あるに係はらず、船燈が破損して其豫備を有せざるが爲め規定の船燈を掲揚する事能はざりし場合、又は不當なる燈火を表示したる場合其無燈若くは不當燈火が直接衝突の原因たらざる時は必ずしも過失ありとして其責を問はざる事あるべし、

甲船はテームス河に於て何等自己の過失なくして乙船と衝突し舷燈を破損しランプ室を取去られたり、因て甲船は直ちに投錨し碇泊燈の代りに檣燈を掲げたり、其後間もなく丙船の爲めに衝突せられたり、當時天候は水面に煙霧ありて展望充分ならざりしが丙船は甲船が眞向きに行進ひつゝ進航し來るものと思惟せりと陳述せり、審判廷に於ては甲船の船燈違反行為が實際第二回目の衝突の原因なりや否やに關し審理の結果衝突の原因にあらずと裁定せられたり、

船燈は如何なる方法に依るも不明瞭ならしむ可からず、閃火も此點に注意して

使用すべし、若し汽船が風を船尾に受け煤烟の爲めに船燈を掩蔽するが如き場合は宜しく速力を緩むべし、

燈火は偶然事故の爲めに消ゆる事あるべし、然れども懈怠に依りて消火せる場合と區別する事能はざる時は消燈しありたる爲め惹起したる衝突に對しては其責を免がるゝ事能はず、

ランプ掃除の爲め一時引下げたる場合の衝突に對しても亦其責を負ふべきものとす、

船燈に關し違反行為を必要ならしむる場合あるべしとは言ひ能はざるも、其違反行為が恐らく衝突の原因とはなり能はざる場合を生じ得べし、

シツプ形の「バックハースト」號は高浪と呎尺を辨せざる降雪を伴へる荒天に際し「ベナース、ロード」に碇泊中、強烈なる陳風の爲めに錨鎖を切斷せられたるを以て直ちに下手廻しをなして外海に出でしも座洲して船底に損傷を蒙り舵器を損じたり、後離洲せしも運轉自由を得ざる状態にて碇泊燈を掲げたる儘ベナースの磯邊に向ひ漂流せり、時に「クレオル」號を三百呎の近距離に認め極力避讓の方法を講せ

船燈規定  
違反が衝  
突ノ原因  
トラザル  
場合

しも遂に衝突したる事件に關し、フネリモール氏は左の如く裁決せり、

本件の場合、クレオル號側に於ては、假令衝突は免がれ難しとするも正規の燈火を表示せざりし責任は免がる可からずと主張すれども、「バツクハースト」號は衝突約二十分前迄は座洲し居たり、當時舷燈を點じたらば却て他船を迷はすべし、此場合舷燈を掲げざりしは止を得ざる事にして、舷燈又は運轉自由を得ざる紅燈信號を掲げざりしは衝突の原因とならず、之れ一に天候の爲め止を得ざるが故に敢て咎むべきにあらず、

他船を迷はしむるが如き燈火即ち紛れ易き燈火を掲げたる船に對する判例を掲げんに

「エッセツクス」對「リボン」號衝突事件に於て後者は紛れ易き燈火を掲げたりとの理由を以て過失ありとせられたり、該船は潮流に乗じ船尾を先きにして「ハンバー」河を遡航しつゝありしが、水先人の命に依り後橋「ガフ」の「ビーク」に白燈を掲げたり、時に同河を下航し來れる「エッセツクス」號は綠燈を見ずして白燈二個を認めたるを以て「リボン」號は碇泊船なりと思へりと主張せり、判事「バット」氏は論じて曰

「リボン」號の燈火は規則違反に相違なし、而して此違反行爲が衝突の原因なりや否やを考ふるに、原因たり能はずと稱する事を得ず、「エッセツクス」號にては他船を碇泊燈なりと認めたり、若し此誤認なくば他の方法を講じたるやも計られず、予は此誤認を事實と認むるも一方此燈火は「エッセツクス」號の見張の不充分なりし事を宥恕する程紛れ易きものにあらざりしものと思惟す、殘れる問題は強制水先なるが故に「リボン」號船主の責任を解除するや否やに在り然れども違反行爲の命令は船長に於て之を承認したる以上船主は其責を免がるゝ事能はざるべし、されば「リボン」號に於て斯かる行爲を再び繰返さざる様の方法を講せざる可からず、

一 汽船「マーセイ」河に於て航海燈の外、後橋頭に税關信號なりと稱して白燈を掲げたりしが、紛れ易き燈火なりとして規則違反に問はれたり、「チャールズ」、「バツト」氏は論じて曰く、

「マーセイ」、「ルール」に依る碇泊燈は船首は船體上二十呎の高さにして船尾の者

は四十呎なり、而して該船の後檣頭は約檣燈の二倍に近かし、故に他船に於て二個の白燈を以て碇泊燈なりと認め得べしと雖も此場合他船が之が爲めに惑はされたるや否やは疑はし、何となれば他船は直ちに汽船の綠燈を發見し得べければなり、然れども他船が或は之が爲めに惑はされたるやも計り難ければ、一汽船が規則違反の燈火を掲げたるは特に止を得ざる事情の存在せざる限り過失なりと認めざる可からず、而して予は他船が之が爲めに惑はされたる事を認むるを躊躇すると同様に一汽船が止を得ざる必要ありしといふ事も認むる事を得ず、故に他船に於て實際誤認せざりしやも計られずとの疑ある場合に於ても亦一汽船も同じく其責を免がるゝ事を得ずと認む、

現行法に於て紛れ易き燈火なる意は暗黙裡に遊歩甲板の燈火、船窓等より洩るゝ燈火は差支なきものと認めらる、されど綠紅等の色ある窓掛を「ポート」、ホールのに用ゆるは慎しむべき事なり、

## 第二條

汽船は航行中必ず左の燈を掲ぐ可し

- 一、前檣若くは其前面に於て又は前檣を具へざる時は本船の前方に於て船体上二十尺より低からざる所に若船幅二十尺を超ゆるときは其船幅より低からざる所に亮明の白燈一個を掲ぐべし然れども船体上四十尺以上の所に掲ぐるを要せず此燈は常に不同なき光を發して鹹盤の二十点間を照すべく製造し其射光を左右舷外へ十点間づゝ、即ち船の正首より各舷正横後の二点まで及ぶ可き様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燈は常に不同なき光を發して鹹盤の十点間を照らすべく製造し其射光を船の正首より右舷正横後の二点まで及ぶべき様装置し且つ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燈は常に不同なき光を發して鹹盤の十点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点まで及ぶべき様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
- 四、本條第二項第三項の舷燈には其燈より前に少くも三尺突出したる隔板を其燈の内側に装置し右舷の綠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なすべし



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

舷燈の隔板装置は最も緊要なる事項にして其不備不適當なる場合は微少なる角度に於て横切る兩船間若くは「殆んど眞向」に近く行逢ふ兩船間に於て誤解を生じ易しされど此誤解は本條第五項の増掲燈を掲ぐる時は大に減少する事を得可し、又横切船と追越船との境界線に關しても誤解を生じ易し、即ち實際は追越船なる場合なるに舷燈の射光正横後二點以上に及ぶ時は横切船となる場合を生ずべし、舷燈の綠光は左舷より、紅光は右舷より見得ざる様の装置をなす爲め隔板を取付けるを要す、其装置に關しては本邦船舶検査規程に依るべし、

第六十六條 (本文略)

- 一、隔板の縦線は船の首尾線に並行なるを要す
- 二、隔板に隔障を取付くる時は隔障の外端より透鏡の前部の内縁を貫き燈心又は電燈の燈線の内端に引きたる線は船の首尾線に並行なるを要す、

船燈

又船燈に關しては船燈検査規程あり、

舷燈ノ隔板装置

舷燈が他舷を照らす角度

- 第九條 油壺の容積は十六時間以上費消し得可き油壺を貯へ其構造は同時間以上規定の光力を保つ可きものなるを要す (通則)
- 第二十九條 火口は石油を使用する時は巾八分以上の平燈心又は徑八分以上の輪形燈心、種油を使用する時は巾一寸五分以上の平燈心又は徑一寸五分以上の輪形燈心を挿入し得可き適當の大きさを要す (甲種舷燈燈心)
- 第三十六條 火口は石油を使用する時は巾五分以上の平燈心又は徑五分以上の輪形燈心、種油を使用する時は巾一寸以上の平燈心又は徑一寸以上の輪形燈心を挿入し得可き適當の大きさを要す (乙種舷燈燈心)

如上の装置に依る時は燈心の内端の射光は船燈の眞正面のみに及ぶ可きも、其外端の射光は一時 (八分) の燈心の場合には船首尾線と一度三十六分の交角をなし二時の燈心なれば三度十二分の交叉角をなすべし、然れども此交叉角は單に學理上の計算にして實際に就ては英國に於て船燈調査委員の手に依り實驗せられたるが、其方法は白熱電燈を四十五呎を隔て、兩舷に据置き其燈線を一時とし其内端は隔障に於て零度とし而して其中央線(船首尾線)となしたる射光角左の如し、

- 一、二哩半にて 各一度十七分
- 二、二哩にて 綠一度十九分 紅一度十五分

船燈

三、一哩にて 各四度十三分  
 四、四分ノ一哩にて 綠五度五十九分 紅四度五十一分  
 同一の實驗に於て電燈の代りに油燈を用ひ（燈心十六分ノ十五吋）、其燈心を船首尾と四十四度の角度を保たしめたる結果左の如し、

- 一、二哩にて 綠一度二十八分 紅一度十分
- 二、一哩にて 綠一度二十九分 紅一度二十二分
- 三、半哩にて 綠三度十一分 紅一度三十四分
- 四、四分ノ一哩にて 綠四度三十八分 紅五度四十分

若し此實驗に於て二吋の燈心を用ひなば其角度は二倍と成可きは想像に難からず  
 右は最も嚴密なる方法に因りて施行せられたる實驗なるにも拘はらず、理論上の角度と相違する事斯の如しとすれば、實際各別個の船舶に於ては其船燈の構造隔板の取付等は數理上の精確を期し難きは明白なれば其船首尾線を横切りて映照する角度も亦多大の相違なかる可からず、要するに二哩の巨離に於ては船首尾船を越へて光線の消ゆる角度相同じ、遠距離は其光力を失ふ度比較的速かにして、近距離に及ぶに従い正比例的に其射光を廣くするものなり、航海者は或る程度に

規則適用上の注意

於て各舷燈が船首を越へて其射光を及ぼすものなる事に留意するを要す、  
 本條に於ける航行中なる意義は總則の部に詳説せる如き場合にして各船心す規定に従ひ舷燈を掲揚すべきものとす、  
 規則を文字通りに遵守する事は甚だ困難なり、須らく其意義に従ひ合理的に適用せば可なり、

一 帆船の舷燈が「カットヘッド」の爲めに二三度の圓射光を遮られたり、之を除きては他は適當なる角度を照せり、之等は本條違反として咎む可きにあらず

又碇泊燈の如きも二十尺以上の烟突、橋、リギン等ある場合は其全周を照す事能はざるや明かなり、之等は規則が文字通りに遵守せられざる適例なりといふべし、

地方規程に二本橋を有する船の碇泊燈は後燈は前燈の二倍の高さならざる可からずとあり、然るに實際に測りたる處に依れば後燈は規定より五呎高かりき、之等は咎む可き違反にあらずと裁決せられたり、

トロール漁船が曳網を取入れたる時は直ちに本條規定の燈火を掲げ、第九條の燈火を取入るべし、

衝突間際に燈火に故障起りし場合と雖も其故障は衝突に何等關係なかりし事を

トロール船 船燈の故障と衝突

船 燈

明瞭に證明し、合理的に疑問を氷解せしむるに非ざれば其責を免かるゝ事能はず  
汽船と帆船の衝突に於て帆船の緑燈が「フォースル」の底邊に遮られ、船の動搖する毎に正面  
若くは少しく船首の両側より來航せる汽船には時々見る事を得ざりきと主張せり、然るに汽船  
は實際一点半の角度を以て接近したりし事を証明せられたるにより、緑燈の明瞭となりし事は  
本件の原因とならずと裁決せられたり、

甲ふる帆船が舷燈を「カールベット」に掲げ居たりしが 衝突せる乙帆船は甲船の舷燈を見ざ  
りし事を主張せしにより甲船は處罰せられたり

トロール帆船が白燈の外に普通の舷燈を掲げて航行中汽船と衝突せり、而るに汽船の見張不充  
分にして帆船の白燈を實際に見ざりしに因り帆船の運動法違反は本件の原因とせずとて不懲  
戒に處せられたり、

舷燈掲揚  
ノ位置ト  
衝突ノ責  
任

舷燈を掲ぐる位置は最も注意を要す、妄りに帆、リギン其他の物件に依り燈火  
を遮らるゝ如き位置に掲ぐるは違法なり、又舷燈を船の最廣部より後方に据付く  
るは時として射光を遮らるゝ虞あり、

「マゲネット」號事件に於て、其相手船たる「ユーゲニー」號の舷燈に關し争議あり、審判廷は  
之を鑑定に付したるに實地検査の結果該船の舷燈は船体の最廣部の後方に据付けられ両舷共に  
三吋遮蔽せられ、晴天の暗夜に於て綠燈は四分ノ三、紅燈は一吋半以上を照らさざりし事分  
明せしを以て「ユーゲニー」號に過失ありと鑑定せられたり

一小帆船「チルヂ」號は荒天に際し離航中波瀾の爲め舷燈を後方に移し「スタンチオン」に取  
付けたり、結果両舷燈は各舷に於て一点乃至一点半其射光を遮られたり、審理の結果舷燈を後  
方に移すは差支なきも其取付位置不適當にして本條違反となり衝突を惹起したりとて過失あり  
と鑑定せられたり、

舷燈の取付方に就き本條違反の廉ありとも其違反行爲が衝突の原因たらざる時  
は咎むべきにあらず

舷燈を舷側より七呎内方にある船室に取付けられたるも規定の射光範圍を照らせしにより過失  
にあらずと鑑定せられたり

「ファンニー、カーグイル」號事件に於ては相手船たる「ハル」號の舷燈の隔板の長さ二呎五  
吋なりき、然れども審判の結果「ハル」號の緑燈は両船の關係上相手船より見得ざる位置に

船 燈

ありと認められ、隔板の長さの不足は本件衝突の原因たらざるにより豫防法の精神上本法違反と稱すべきにあらざるを以て告むべきにあらずと裁決せられたり、

本條に於ける船燈の光達距離は海里を以て計算す、

衝突事件の大部分は燈火に關する問題なるが其證言は最も混亂複雑にして審判廷は之が採用に就て多大の苦心を嘗めざる可からず、

一九〇七年ブリストル海峡に於て汽船「ヘリオボリス」號と全「オリナダ」號と衝突の結果「オリナダ」號は沈没し乗組員の多數は溺死せり、當時天候快晴西の強風吹き潮は落潮にして二哩の速力ありたり、「オリナダ」號が「カーゲフ」を發せし時は凡ての船燈は明瞭に点せられ居たり、同夜午前〇時廿五分頃左舷船首に「ヘリオボリス」號の檣燈を見たり、同船は衝突間際迄其針路と速力を保ちたりしが近づくに及んで汽笛一短聲を發して激右轉を試みたり、「ヘリオボリス」號は其瞬間迄「オリナダ」號の左舷船首に其綠燈を示し居たりしが「オリナダ」號の責任者溺死したりしかば其詳細を知る事能はず、「ヘリオボリス」號は約直角の角度を以て「オリナダ」號の左舷側に衝突せり、「ヘリオボリス」號の主張に依れば其右舷船首に當り五哩の距離を隔て、白燈を見しも舷燈は絶て見ざりきと、へ號はオ號に近づくや左轉を試みたりしも水先船と推定したるが故に舵を正中にせり、暫らくにしてオ號の船体を見しかば舵柄を右舷一杯に取り機關全速後退せしむる途に衝突せり、第一審に於ては「オリナダ」號は紅燈を示さず

「ヘリオボリス」號は激左轉の不當なる行爲と早く機關停止を行はざりしに依り双方共に不當なりとせられたり、然るに此裁決後問もなくオ號の紅燈の隔板「ウエルシユ」の海岸に打揚げられたり、之を検するに紅燈は隔板内に附着し其機械完全なりしかば第二審に於て精細に審理の結果「オリナダ」號に舷燈を点じ居たりとの證據を得て「ヘリオボリス」號のみ懲戒せらるゝ事となれり、高等法院も亦第二審の裁決を採用せり

\* \* \* \* \*

一九〇八年英吉利海峡に於て帆船「ブールフツシャー」と汽船「ヴァンデル」號と衝突せり當時午前四時四十五分少し前には帆船は「ローヤル、サヴァリン」と「ダンチナス」の間に在りたるが衝突の様は乗組員中生存者なきにより知る事を得ざるも、衝突二時間前には同船の燈火は明瞭に点せられ居りし事は他船にて之を目撃せる證據あり、當時天候は暗黒にして北々西の風ふりしが「ヴァンデル」號の前面六百呎に於て船影を認め續て白光を見たり、直ちに激右轉、機關全速後退を命ぜしむる其効を奏せずして汽船を首に帆船の右舷側に衝突し瞬時に於て全船を沈没せしめたり、審判廷に於ける争点は帆船に綠燈ありしや否やに在り、汽船側に於ては帆船に綠燈なく誰れ一人として之を目撃したる事なしとて強硬なる主張をなせり、汽船二等運轉士の訊問に依り審判官の心證を得て帆船に綠燈なし、若しありとするも適當に表示せられずと認定せられたり、控訴院に於ても小形の帆船には應々舷燈を掲げざる事あり、然して汽船

に在ては優良なる船員監視の下に燈火を發見する事能はざる理由なしとて原審と同じく帆船に綠燈を掲げたる事を否認せられたり、

\* \* \* \* \*

一九〇九年トロール汽船「ダート」號は「ハンバー」に於て三湮の潮流に流されつゝ船首を北西に向け船渠に入る爲め信號を待ちつゝありしが該船は今航橋を失ひ綠燈及船尾燈も同時に流失したり、依て右舷燈の代りに三色燈の綠燈の部分を表示し船尾燈の代りに白色浮標燈を掲げたりと主張せり、當時天候は晴天の暗夜にして西南西の強風吹き無燈の物體を發見するに困難なる状態にあり、此時汽船「ハーバースト」號は七湮の機關速力を以て漲潮に乗じ強制水先人指揮の下に同河を溯航中なりしが突然其前面に當り「ダート」號の橋及煙突を認めたりしかば直ちに機關全速後退と共に激右轉を試みしも流船々首は「ダート」號の右舷に衝突して之を沈没せしめたり、審判廷に於ける問題は「ダート」號に船尾燈ありしや否やにありき、同船にては船尾燈を掲げ居たりと極力主張せり、「ハーバースト」側よりは之を反對の證據を呈出せり、審判の結果「ダート」號の船尾燈は悉く消火し居たるべく然らざれば斯かる特殊の場所に於て是等の障害物に對し最善の注意を拂ひつゝ進航すべき「ハーバースト」號の人々に發見せられざる理由なしとて「ダート」號のみ過失ありと判決せられたり、

兩船出會の場合増掲燈を掲ぐる流船の方向は舷燈を見ざるも明かなるのみなら

ず、少しの針路の変更は舷燈のみにては感知し難き場合と雖も尙能く一目にして明瞭なるが故に、航海者は此点に付き十分の注意をなす時は他船の行動を誤解なく認知し得べし

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個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引きたる船の船尾と最後に引かるゝ船の船尾との距離六百尺以上の場合に於ては右二個の白燈より上方若しくは下方六尺の所に尙同種の白燈一個を増掲すべし

本條の引船は引かるゝ船舶の操舵目標として煙突若しくは後櫓の後面へ小形の白燈一個を掲ぐるを得但し此白燈は正横より前面に見得ざる様に爲すを要す、

曳船の増掲燈

被曳船の船尾燈

汽船が他船を曳きて航行する場合は第二條第五項の増掲燈を掲ぐ可からず、増掲燈は第二條の橋燈を掲ぐる時に限り任意燈なるが故に本條の引船燈を掲ぐる場合は任意燈に非らずと解するを至當とす、  
被引船が多數連繫する時は本法第十條に規定せる船尾燈は最後の被引船に掲揚すべきものなる事は「ワシントン」會議に於て認定せられたり、

曳船と被曳船の關係

曳船と被引船との關係に二様の別あり、(一) 曳船が大型船を曳航する場合と、(二) 曳船が同一型の船若しくは舢舨等の如き曳船よりも小型の船を曳航する場合とあり、第一の場合に於ては曳船は單に動力を提供するのみにして操縦力は被曳船にあり即ち、曳船は被曳船の使用者と看做さるゝが故に其の指揮權は被曳船に在り、例へば本船入渠の際又は岸壁繫留の際に於て使用する曳船の如きは此種なり此場合に於ける曳船の過失に對しては被曳船其責に任すべし、第二の場合に於ては曳船は動力と操縦力とを有するが故に其指揮權も亦從つて曳船に在り、此場合被曳船の過失に對しては曳船に於て其責に任すべきものとす、

一九〇一年英國控訴院に於ける「グエリタス」對「テグヲニアン」事件に於て「グエリタス」號は「マーセイ」河に碇泊中曳船を横付けにして前後に纜索を取り繫留せり、此場合曳船は「マーセイ」規則に依り曳船信號の燈火を掲ぐ可く航海燈を掲ぐ可からず、(豫防法に依れば此場合曳船は碇泊燈を掲ぐ可きものなり)然るに此規則に反して航海燈を掲げたる爲め「テグヲニアン」號を迷はしめ衝突を惹起せり、然るに「グエリタス」號は曳船に對し操縦力並に指揮權を有するか故に曳船の過失に對し責任ありとせられたり、

白燈を楯頭に掲げたる水先船を船尾に引ける甲帆船航行中他の帆船と衝突せり、此場合水先船の規則違反は曳船の責任なりとせられたり、之に關し「フイヨモール」氏は論じて曰く、

帆船が水先船を引けるは一船体と看做すべし、而るに水先船に白燈を掲げたるは他船を迷はしめたるものなり、今之を衝突豫防法に問ふに同法第五條に依れば他船に引かれて運航する船は舷燈の外他の燈火を掲ぐ可からずとあり而して第八條に依れば水先船は白燈を掲ぐ可しとあり、然れども單に實際問題として本件の場合を考ふるに甲帆船は他船より見て両舷燈の外に白燈を掲げ居るものゝ如くなるを以て必ずや他船を迷はしむるものなり、

本條の目標燈は船尾燈に比し各舷共前方二点丈け多く照す事を得可し

一九〇〇年「イースト、ロシアン」號對軍艦「サンスバレル」號事件に於て「ロシアン」號に對し曳船が掲げたる操舵目標燈は其正横より前方を照らし正しく本法違反なるも衝突の原因に關係なしと裁決せられたるが、判事「バーンス」氏の見解左の如し曳船の目標燈が本法違反なる事は争なき所なれども衝突の原因に關して責任

## 目標燈

を負はしむべきものなりや否やは疑問なりとす、本件の場合に於ける燈火の關係を案するに二個の曳船燈火は前方に、一個の白燈は後方に、而して曳船の左舷紅燈及被曳船の左舷紅燈を曳船正横前の軍艦より見たるなるべし、而るに軍艦側の主張に依れば一個の白燈を前方に、一個の白燈を後方に而して曳船のみの舷燈を望見したるが故に後方の白燈は單獨汽船の増掲燈なりと思惟せりといふと雖も、予は此陳述を信する能はず、何となれば前方の白燈一個を認めなば他の前方の連掲燈をも認めざる可からず、又後方の白燈は其光力に於て著しく前方の白燈より劣等のものならざる可からざればなり、且又軍艦にては同船が左轉する迄は被曳船の紅燈を見ず又其報告をも聞かざりき、よし又目標燈が其正横前より見わたりとするも二隻の舷燈及連掲燈の關係に依り衝突の原因となる能はず、又仮令被曳船の紅燈を最初に認めずとするも、前方の連掲燈に依りて後方の白燈を見ると否とに保はらず曳船航行中なる事を推知し得可し、尙又連掲燈と舷燈と目標燈を或る位置に於ては同時に他船より認むるは別に不思議にあらず、楯燈舷燈は正横後二点間を照ら

し目標燈は正横迄照らすべきにより正横後二点間の弧度内に於ては以上の三燈を同時に目撃すべし、若し軍艦に於て前方に白燈一個のみを認めたりとせば曳船を單獨汽船と見る事あるべしと雖も後方の白燈が正横前或る程度迄見得たる事は何等本件惹起の原因に關係なきものとす、

一九〇〇年英國海軍裁判所に於て帆船が錨を捲くに當り曳船を使用して本船を錨の方へ曳航せしむる場合曳船に正規の曳船燈を掲ぐるや否やに就き問題起りしか此場合曳船は帆船の錨の司配下に在るが故に、總則に於ける航行中にあらず従つて曳船作業中と雖も碇泊燈を掲ぐ可しとの議論ありしも遂に成立せざりき、之に關し判事「パーンス」氏は述べて曰く、

曳船は右の場合曳船燈及舷燈を掲ぐ可からずと主張せらるれども予は之に同意する事能はず、船燈に關する法律の目的は近寄り來る船舶に對し、船燈を掲げたる船は何を爲しつゝあるかを知らしむるにあり、實際問題として掲揚せられたる船燈は其船が如何なる動作を爲しつゝあるかの事實を語るものなるべし、即ち帆船は未だ碇泊し居るも曳船は帆船が錨を捲き上ぐる様同船を

碇泊船を  
曳航スル  
曳船燈

曳船信號

錨の方へ曳航しつゝあるものなり、予は法の構成上本件の場合を考ふるに曳船は帆船を曳航しつゝあるが故に本法の意味に於ては航行中と看做さるべし本件の場合帆船の燈火に就ては議論なきも予は思ふに帆船は未だ航行中と認む可きにあらざるが故に即ち本條の意味に於ける被曳船にあらざるなり、従つて碇泊燈を掲ぐるは至當なり、然れども之が爲めに曳船も亦本條に依りて曳船をなしつゝあるものにあらずと解する事能はず、本法總則に依り曳船は碇泊せる帆船の錨を利用して碇泊中なりと言ひ得るやといふに予は然らずと答へん、曳船は現に曳索を帆船の船首に取り前方に曳くと同様に帆船の錨の方に向ひ前進しつゝあればなり、故に曳船が曳船燈を掲ぐるは正當なり、

曳船信號燈は接近し來る他船に我船は運轉上完全なるものにあらざる事を知らしむる目的をも包含するものと解釋すべし、而して此信號は曳索を取りてより之を解放する迄掲揚するものとす、

本船に横付けしたる曳船が本船を投錨地点に曳航する時、又は錨が捲き入れられたる後本船を其位置に保持する様機關を使用する時、或は錨鎖が切斷せる時等



は必ず曳船信號燈並に舷燈を掲ぐべきものとす、  
 本法には帆船が他船を引き運航する場合の規定なきが故に、此かる場合帆船は普通の舷燈のみを掲ぐべきものと解せらる、  
 汽船二隻以上を曳きて航行する時と雖も曳船の船尾と最後の被曳船の船尾との距離六百尺に達せざる場合及一隻を曳きたる時如上の距離六百尺以上に達する場合と雖も白燈一個を増掲するに及ばず、

#### 第 四 條

事變の爲運轉自由を得ざ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と同一の高さに於て最も見得易き所に（汽船なれば其白燈の代りに）二個の紅燈を上下に少くも六尺を隔て運掲すべし此紅燈は周囲少くも二海浬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易き所に直径二尺の黒球若くは黒色の形象二個を上下に少くも六尺を隔て運掲すべし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）三個の燈を上下少くも六尺つゝを隔て運掲すべし但し此燈三個の内上下の二個は紅色中央の一個は白色にして周囲少くも二海浬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易き所に直径二尺以上の形象三個を上下に少くも六尺つゝを隔て運掲し其上下の二個は紅色球形を用ひ中央の一個は白色壘形を用ふべし  
 本條の船舶全く運行せざるときは舷燈を掲ぐ可からず然れども運行する時は必ず之を掲ぐべし  
 本條規定の燈及形象は運轉自由を得ずして他船の航路を避くる能はざるの信號と認むべし  
 本條の信號は離船信號と混同すべからず離船信號は第三十一條に於て之を規定す

運轉自由を得ざるときは船が其針路を支配する事能はざるの謂にして必要に應じ

ヲ得サル  
船

他船又は危険物を自在に避け能はざるか、又は豫防法に従つて其針路を保ち能わざるが如きを云ふ、

運轉自由を得ざる船舶前進力を有するも其前進力に比し風壓力大なる場合も亦舷燈を掲ぐる事を要す、

本條は船が水上に浮み居る場合にのみ適用せらるゝものにして座礁膠沙の場合には適用せず、但し船路若くは其最寄りに乗揚げたる船は第十一條に依り之を適用す、

本條に於て事變の爲め運轉自由を得ざる船舶なる文字は漠然たる意味を有し審判上異論を生じ易く時として其判斷に苦しむ事あり、普通の航海に於て船舶が運轉自由を得ざるに至る事應々にして左の如き場合は本條の意味に於ける運轉自由を得ざる船舶とは稱し難し、仮令ば

- 一、流船又は帆船が荒天に際し漂蕩する場合
- 二、帆船が無風に會したる場合
- 三、重量物満載の大型帆船が上手廻中

四、船舶が投錨中其錨に保持せられざる場合

以上は實際屢々實驗する處にして仮令運轉自由を得ざるも事變の爲めと稱すべからざるが故に本條を適用せざるが如し

前進力を有し従つて舵効を奏し得べき船舶にして本條の意味に於て運轉自由を得ざる場合あるべし、之に對し舷燈を掲ぐるは船首の方向を示されんが爲めなり本條の適用を受く可き船舶は他船の航路を避け能はざるが故に他船と行逢ひ衝突の虞ある時は針路と速力を保つ可きなり、

一九〇二年「カランド」號は機關に故障を生じたる爲め一時間四五哩の速力を以て進行中本條の紅燈を掲げたり、衝突に對し審理の結果機關の故障は本條に所謂運轉自由を得ざる程度にあらざるの故を以て紅燈を掲げたるは不當なりとせられたり、「ハーチエル」卿の意見左の如し、

第四條規定の意味を概括すれば、前進力ある船舶にして運轉自由を得ずと稱する場合ある可きも、そは其狀況に依りて異なるべし、仮令ば、船に進航力ありて舵効を奏し得るも、何等かの故障により、回轉非常に遅きが如き場合に之を

船燈

知らずして近寄り来る他船を替すに困難なるが如き、又は其船は機關停止又は後退をなし得べしと雖も其動作が平素の如く迅速に行はれざるが如き、若くは機關に故障起り其作用が何時停止するや計り知る可からざるが如き場合は何れも本條に依り運轉自由を得ざるものと稱する事を得べし、然るに「カランド」號の場合は之等の状態と異なり衝突當時運轉自由を得ざりしと云ふ事を得ず、同船は機關に故障發生後四五哩の速力を維持し衝突三十分前に紅燈を掲げたり、而して衝突後兩船は相當の時間接觸を保ち分離後三十分間も航走して機關停止せり、而かも其停止たるや故障の爲めの停止にあらずして修繕の爲め故意に停止せられたり、斯かる状態なるが故に同船機關の故障は何時其作用を停止するやも計られざる如き危険の程度にあらず、故に予は「カランド」號が紅燈を掲げて普通航海燈を掲げざりしは本法違反にして衝突に對し其責を負ふべきものと認む、

一九〇三年「ホーソーンバンク」號事件に於て同船が本條に従ひ紅燈を掲げしは至當なりとせられたり、同船は以前の衝突に於て「フォート」トツプマスト」及前帆の綱具を

失へり、因て「メーン、トツプスル」を裝して三哩の速力を保ち曳船を得可く進航中「リングリーダー」號と衝突せり、本件に關し「バーンス」氏は論じて曰く、

問題は同船が運轉自由を得ざりしや否やにあり、今水路の状況及他船に對し敏活に動作し得べきや否やに就き審理の結果運轉自由を得ざるものと認めざるを得ず、假令同船が如上の速力を有したるにせよ舵の作用遲鈍にして他船の航路を避くる事困難なるべく特に水路の關係上多數の船舶に出會する場合は考慮せざる可からず、且又同船は風下に船首を廻すには非常に遅く、風上に切上るには非常に急劇にして他船を避け得べき場合にあらず、又一面同船は漫然周囲の事情に顧慮せず航海したるやと言ふに、之亦同船が帆を減じて航走したる等相當の注意を拂ひ何等不當なる行爲を認めずと裁決せられたり

一八九五年英國控訴院に於ける「流船」フヂデルランド號事件に於て、同船は水バラストにて暴風に逢遇し錨鎖を繰出して船首を風位に保てり、當時蒸氣を落とす埋火せられ二個の碇泊燈の内一個は「フォアステイ」一個は船尾の旗竿に掲げて漂蕩せり、帆船「アスパシヤ」號は二哩の前進力に四點の風壓を受けて接近し來り流船の

碇泊燈を一個は橋燈一個は舷燈と誤認し遂に衝突せり、審理の結果斯かる際斯かる場所に汽船が碇泊し居るべしと思はざりしは至當にして、汽船が第一蒸氣を用意し他船が近づき來る際運轉自由を得る様準備し置かざりしと、第二若し然かせざる場合は運轉自由を得ざる紅燈信號を掲げざりし廉により過失ありと裁定せられたり、

本條は自ら求めて運轉不自由となしたる場合には過失ありと看做さる、前例「フ井デルランド」號の場合の如き蒸氣を用意し置く可きが當然にして、此用意ありたらば運轉自由を得べく、且つ本法總則に於ける航行中の汽船なれば航海燈を掲ぐ可きものなり、

一九〇七年「ベラノック」號は船首二十呎四吋船尾二十四呎六吋の吃水を以て「モンテ、ウ井デオ」港の外方に泥質の水底を擦過せんとして全速力前進を試み四十五分間に四分の三漕を進行せり、此時後退の目的にあらずして暗車の泥を洗ひ落とし舵効を充分ならしめん爲め時々機關を後退に懸けつゝありしか、同船は運轉自由を得るものと認められたり、「ゴーレル、バーンス」氏の論述に曰く、

論者は「ベルノック」號を以て豫防法第四條及第十一條に違反せるものと主張せらるゝも、同船は現に移動しつゝありて其所要の行動をなしたるなり、只泥底の妨碍を蒙りたる事實あるのみ、

總噸數四十噸以下の汽船、二十噸以下の帆船又は櫓櫂を以て運轉する小船は第七條に依り、又漁業に従事する船舶は第九條に依り何れも本條の紅燈を掲ぐるに及ばずと雖も晝間の信號は何れも掲揚するに及ばずとの規定なし、故に必要あらは掲揚すべきものならん、

本條適用の當否は頗る困難にして一に當時の状況に依り判斷するを要す、同一の船舶にして同一の状況に在るも廣濶なる水面と狹隘なる場所とは其適用を異にせざる可からざるが如し、

第五條

帆船及被

曳船の舷

燈

航行中の帆船及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

帆船踞蹠中は航行中なり、舷燈を掲ぐべし、

帆船が投錨せんとして「ジブ」を卸ろし前進力を失ひたる場合と雖も航行中なるが故に舷燈を掲ぐべし、

帆船には須らく船の最廣部に舷燈を据付くる様の注意を要す、此位置に於ては帆又は「リキン」等の爲めに遮蔽せらるゝ事なし、多數の帆船は舷燈を余り後方に据付くる爲めに衝突の危険に陥り易し、斯かる位置に据付くるは船体の構造上又は取付上の不注意に依り不知の間に豫防法違反となる事あり、

本條は被曳船たる汽船が自己の汽力を用ゆる時と雖も適用せらるべきものにして、舷燈のみを掲げ決して檣燈を掲ぐべからず、

本條の航行中なる意義は總則の部に詳説しあれば就て見るべし、

三條参照)

帆船に曳かれたる水先船が檣頭に燈火を掲げたるは不當なりとせられたり、(第三條参照)  
帆船が碇泊中揚錨の目的を以て他船に曳かるゝ場合は本條の被曳船航行中にあらざるが故に碇泊燈を掲ぐべし、(第三條参照)

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ても使用し得可き様に  
点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衝  
突を防ぐに充分なる時間を見定めて其舷燈を他船より最も見得易き様各舷に表示すべし但し此  
の時緑光は左舷より紅光は右舷より見得ず且成るべく各舷正横後の二点より後方へ見得ざる様  
になすを要す此緑紅の各燈を間違ひなく容易に取扱ふ爲め綠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、

小形船

本條を適用すべき船舶は必ずしも小形船に限らざるが故に其適用を受く可き船  
船が如何なる程度のものなるやは其當時の状況に依りて判斷するの外なかるべし  
例令は同一型の船にして同一の天候に際し港内に於ては舷燈を掲げ得べきも港外  
に在ては掲げ得べからざるか如き場合あるべし、故に舷燈を取付け置かざりし船  
が自己の過失にあらざりし事を主張するには實際に於て安全に之を取付け置き能  
はざりし事を証明せざる可からず、

荒天に際し本條に従つて隨時他船に對し舷燈を表示する場合と雖も其光達距離

並に射光の角度は規則に遵わざる可からず、

二百三十九噸の帆船が荒天に際し舷燈を船尾に移せる爲め射光を遮られ爲めに過失と見做され  
たり(第二條参照)

本條邦文に稱する小型船なる意義は航行中の水域に従つて變化すべく即ち二三  
百噸の船は大洋又は外海に在つては小型船とも稱し得べし、然るに是等同一種類  
の船舶が荒天に際し舷燈を掲げずして互に相近寄り衝突の危険に切迫する事あり  
とせんに、同一型の船にても船体の構造、積荷の關係に従ひ實際一方は舷燈を掲  
げ難きも他方は然らざる場合あるべし、故に本條の適用は其當時の状況を精査す  
るにあらざれば單に船舶の大小を以て一概に本條違反なりや否やを斷定すべから  
ず、

本條に於て充分なる時間を見定めて之を表示せよとあり、衝突の際充分なる時  
間ありしや否やは爭論の要点となるべし、されば小型船に於て近寄り來る他船を認  
むる時は出來得る限り迅速に燈火を表示して大型船の誤解を招かざる様留意すべ  
し、

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櫓權を以て運轉する船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し之を掲げざるべきは必ず左の規定に依るべし、

一、四十噸未満の汽船

甲、船の前部又は煙突若は其前面に於て舷縁上九尺より低からず且つ最も見得易き所に第二條第一項に規定したる構造裝置にして少くも二海里の距離より見得べき白燈一個を掲ぐべし、

乙、第二條第二項第三項に規定したる構造裝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点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燈一個を掲ぐべし但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所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、二十噸未満の帆船は帆を用うるに櫓權を用うるに拘はらず一面は綠色一面は紅色の玻璃

を用ゐたる燈籠一個を手近かに備置き他船に近寄行くときは衝突を防ぐに充分なる時間を見定めて之を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ざるに爲すを要す

四、櫓權を以て運轉する船は櫓權を用うるに帆を用うるに拘らず白色の燈籠一個を手近に備置き衝突を防ぐに充分なる時間を見定めて臨時之を表示すべし、

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、

本條第三項に「衝突を避くるに充分なる時間を見定めて之を表示せよ」とあり、此充分なる時間なるものは斯かる種類の小型船に取りては其測定甚だ困難にして、衝突の場合常に争議の点となる事は前條所説の如し、此種の船舶は近寄り來る他船を認めなば直ちに燈火を表示するを可とす、

小型帆船又は櫓權を以て運轉する船舶が燈火を表示する事を怠たり、若くは其他の事情により他船と衝突したる場合、他船に於て至當の注意を拂ひたらんには衝突を避け得べかりし場合と雖も、小型船が最初に規則違反をなしたる事實あらば其責を免かれざるべし、

白燈のみを表示せる小型船は本法の構成上不動の者たる事を表明するに依り近

づき行く船に於て之を避けざる可からず、

本條の船舶は第四條及第十一條規定の紅燈を掲ぐるに及ばずと雖も晝間信號は之を掲ぐるを可とす、

手提燈籠を表示する船舶が其表示の方法不良なる場合は右舷に紅光を、若くは左舷に綠光を示す事あるべし、之等は本法違反にして衝突惹起の原因となるべければ小型船に在つては充分に注意を要す、

## 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圍より見得へき白燈一個を檣頭に掲げ且十五分時を超はざる短時の間隔を以て閃火一個若は數箇を發すへし、

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隔を以て之を表示すへし但し此の時綠光は左舷より紅光は右舷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へ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ゐ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、

免許水先人の業務に專用する水先漁船水先業務の爲め其營業所にありて碇泊せざると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頭の下方八尺の所に周圍少くも二海里の距離より見得へ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へし、

前項の水先漁船水先業務の爲め其營業所にありて碇泊すると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前項の規定により紅燈を増掲すへし但し舷燈を掲ぐへからず、

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の積量に相當する他船と同様の燈を掲



くへし、

本條は水先船に對し特別に規定したる信號にして各船水先船ある地方を航行する時は能く之に留意して誤解なからん事を要す、

水先船他船に曳かれて航行する時は普通の被曳船と同様檣燈を取下ぐべし、

水先船航行中は本法航方の規定に従ふべきは明かなりと雖も水先人を要招せる船に直付けせんとする時は兩船に於て第二十七條二十九條に従ひ運用の妙技に依りて衝突を防ぐべし、

### 第九條

漁船は航行中特に本條に規定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かさる船夜間漁業に従事するに當り其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見得へ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越ゆるときは周回より見得へ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の白燈の下方に少くも三尺を隔て且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個を掲ぐべし此の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一燈を他燈の下方に裝置し其下燈は網の方向に掲ぐべし此の兩燈は同回少くも三海里の距離より見得へきものたるを要す、

總積量二十噸未満の帆走漁船は地中海及日本國並韓國の沿海に於ては必ず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と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へし、

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着し又は之を曳入る、船舶にして碇泊せず又は第八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へし其の延繩を延へ又は曳繩を用うるものは其の船の種類に照し航行中の漁船又は帆船に對して規定したる燈を掲ぐへし、

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ず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と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(釣繩の方向)に於て表示すへし、

四、打たせ網(總て海底に漁具を曳くものを包含す)を用ゐて漁業に従事する船舶は左の規定に依るへし、

甲、漁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下方六尺より少からず十一尺より多からざる所に白色の燈籠一個を増掲すへ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へく製造し且設置するを要し又白燈は常に不同なく亮明の光を發して周囲を照すへく製造したるものを要す、

乙、帆船は常に不同なき亮明の光を發して周囲を照すへく製造したる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へ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、桁網を用ゐて牡蠣採取に従事する船舶其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囲少くも一海里の距離より見得べき白燈一個を掲ぐへし、

長さ百五十尺以上の漁船碇泊中は周囲少くも一海里の距離より見得べき白燈一個を掲げ且第十一條に規定したる白燈一個を増掲すへし長さ百五十尺未満なるは百五十尺以上なるを問はず碇泊中の漁船漁網其他の漁具を結着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網其の他の漁具の方向に於て水平上少くも五尺を隔て白燈一個を増表すへし、

八、漁船漁業に従事中漁具の岩礁其の他障礙物に纏着したる爲め停留すると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爲すへし(第十五條第四項及末項參照) 九、霧中降雪其の他暴雨中流し網、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漁船にありては漁笛若しは漁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へし總積量二十噸未満の漁船は必ずしも此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効なる音響信號をなすへし、

十、網延繩又は打たせ網を用ひて漁業に従事する船舶航行中晝間にありては最も見易き所に藍其他の信號を掲げ近寄り來る他船に其漁業中なることを表示すへ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來るとき同様の信號を他船の航過し得る舷側に於て表示すへし、

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、

本法に於ける漁業汽船に對しては特に航方の規定なきが故に法の適用に關し矛盾する場合なきにしもあらず、往時漁船に對する燈火の原則は漁業中の船舶は殆んど停止の状態にあるものとして白燈を掲ぐるにありき、故にトロール帆船が曳網中四分の一漕の速力を有するは殆んど停止の状態にありと見做されたり、トロール汽船に於ても此主義を應用し漁業中僅かに舵効を奏し得る程度の速力に在つては白燈を掲ぐ可し、然れども夫以上の速力を有する時は普通漁船に掲ぐる航海燈を掲ぐべしとせられたり、然して二漕の機關速力は殆んど停止の状態にあらず従つて航海燈を掲げ規則に従つて汽船の航路を避くべしとなせり、然るに一八八四年に至り、トロール汽船の燈火に對し任意法現はれ、(一)、三色燈の下方に白燈を掲ぐる事、又は(二)、普通汽船の航海燈を掲ぐる事を得るに至れり、即ち他船の航路を避け得る場合は航海燈を掲げ他船の航路を避け能わざる時は三色燈を掲ぐる事となれり、然れども法律は汽船は帆船を避くべき事を命じ且つ漁業汽船が他船の航路を避け得る場合と然らざる場合とを事實の上に區別する事困難にして、漁業汽船に對する問題は甚だ複雑となれり、

一八九七年英國政府は調査委員を命じ凡ての船舶をして漁業に従事する汽船の航路を避けしむる利害の研究をなさしめたるに、其結果凡ての船舶は必ずしも漁業に従事する汽船の航路を避くるに及ばずといふに歸着せり、

現行法に於ては從來の任意法を廢棄し凡ての場合トロール汽船は三色燈並に白燈を掲ぐる事となれるが故に二三哩の速力を有するトロール汽船は他船を避く可きや否やの問題起り、トロール汽船對帆船、トロール汽船對汽船は如何に處置すべきやは緊急の題目となり引續き委員の研究問題たりき、從來の習慣は汽船はトロール汽船を掲ぐる事となり居るも法律に明文なき爲めトロール汽船も亦本法に所謂汽船と解せざる可からず、然れども海員の常務又は常習は第二十九條に於て之を尊重すべく規定せらるゝが故に、トロール汽船對汽船の場合に於て從來の慣行に従へば規則違反となり、規則を遵守すれば慣行を破らざる可からず、トロール汽船「クライチー」號對「ケーブ」ラス號事件に關し英國商務省より諮問案を提出せられたり、「クライチー」號は「ラス」號を其右舷に見たる横切船の場合なりき、

「クライチー」號は他船を避くべきものなりや、若し然りとせば同船は本法第十

九條、第二十二條及第二十三條を遵守し「ケーブ」ラス號は第二十一條を遵守したりや如何

之に對し調査委員の回答に曰く、

豫防法第十九條に由れば兩船は横切船の場合たる可きも海員の常習の點より見れば自由なる汽船は漁業に従事するトロール汽船を避くべきなり、而して「ラス」號側の辨明に依れば當時「クライチー」の三色燈を發見したらんには「ラス」號に於て「クライチー」を避く可かりしなりと、現行法に因れば「クライチー」號は針路を保守すべきにあらずして「ラス」號を避けざる可からず、従つて「クライチー」は規則に違反し「ラス」號は規則を遵守せりと雖も、「ラス」號は事實海員の常習に従ふ可きものなる事を主張せり、

本件審理の結果兩船共に過失ありと裁定せられたり、之を要するに實際的の結論は法文を極曖昧ならしめ、汽船帆船共に漁業中のトロール汽船に對して其何れの方面より來るを問はず出來得る丈け充分の餘地を與へて決して衝突を惹起せざらしむるにあるものゝ如し、若し多數の漁船ありて斯かる方法の實行不可能なる場

合は普通の條文に従ひ特別の注意を拂ひ、必要に應じ臨機の處置に依り衝突の危険を防止すべきものとせられたるが如し、

トロール汽船と運轉自由なる船舶との義務に關する法律問題は一九一〇年「エロープ」號事件に就き英國控訴院に於て微細に研究せられたり、其結果トロール汽船は運轉自由なる帆船に對して第二十條に依り航路を避くる義務なしと認められ従つて本件の場合トロール汽船は運轉自由なる汽船に對し第十九條に依り航路を避くる義務なしとせられたり、トロール汽船の三色燈は運轉自由を得ざる事を表示するの趣旨に出づ、従つて普通の航方を遵守する事能わざるが故に、第二十七條に依り規則を守る事能わざる妨礙物と見るべきなり、

第四條第一項の燈火は運轉自由を得ず従つて他航の航路を避け能わざる信號なりと規定せらるれども、運轉自由なる船は自由ならざる船の航路を避くべしとの明文なし、然れども運用法の原則として第二十七條第二十九條に従ひ自由船は不自由船を避く可きなり、

曳船も亦特種信號を掲ぐと雖も運轉自由を得ざる信號にあらずして曳索其他被

曳船の存在を表示するものと見るへし、

トロール船對トロール船との關係は普通の航方に従ふべしと雖も運用法の原則は前述の如く運轉自由なる船は不自由なる船を避くべきなり、

要するに控訴院の裁決は運轉自由なる凡ての船舶は三色燈を掲げたるトロール汽船の航路を避くべく、トロール汽船は運轉自由なる帆船汽船に對しては第二十一條に通ふべきものなりとせられたり、而して最後に附言して曰く、トロール汽船の速力の増加又は其他の理由に依り前述の除外例即ち漁業中のトロール汽船が他船の航路を避けざる事が安全なる航海の爲め永く認容す可からざる場合には新規定を設けざるへからずと、

一九〇九年トロール漁船「ブローム」號は「ドツヂヤ」バンク附近に於て漁網を引き入れつゝありしか本條第十項の信號として籃を掲揚せり、然るに帆船「アラテス」號は八九哩の速力にて進航し來り「ブローム」號の左舷側に衝突して之を沈没せしめたり、帆船側の抗辯は漁船たる「ブローム」號は第二十條の規定に依り帆船を避くべき義務ありと主張せり、審判の結果「ブローム」號は當時漁網を引入れ終る迄は機關を使用する事能はざるの状態なれば、第二十條の所謂漁船と帆船と相近寄る場合と異なるの故を以て帆船に於て之を避讓せず、「ブローム」號は咎むべき廉なしと裁決

せられたり、

\* \* \* \* \*

ドイフター汽船北海に於て六千呎以上の長さに亘りて漁具を伸長し本條第二項に定めたる二個の白燈を表示して漁業に従事中、一湮強に他船を見たり、而して其船は漁具に絡まり居るものと思惟せり、仍て自船の網を解放して浮標を附し他船に近づきしに運轉其宜しきを得ずして衝突沈没せり、他船はトロール汽船にして衝突前幾回となく其附近に往復漁業に従事中普通の方法に因り網を引き入れ又は放出しつゝ本條規定の三色燈を掲げたり、審判の結果ドイフターは其漁網を解放せる際漁業燈を取入れ航海燈を出すべきなり、之に反しトロール船に在ては引網を取入れてより再び放出する迄は假令漁網を船内に取入れりとも雖も漁業中と看做し三色燈を掲揚するに至當とす、只他の地點に漁場を変更する爲め漁具を取入れ航行する時は航海燈を表示すべきものと裁決せられたり、

\* \* \* \* \*

北海に於て夜間白燈を掲げて漁業に従事せるトロール帆船其左舷船首四點巨離一湮の所に他帆船の紅燈を見たり、而して其紅燈は兩船の距離三分ノ一湮迄は變更しつゝありしか急に方位變更せざるに至り遂に綠燈を認むるに至れり、トロール船にては直ちに閃火を發せしも衝突せり、此場合トロール船にては綠燈を見る迄は閃火を發する義務なしとして他帆船のみ過失ありと裁決せられたり

リ、

一九〇八年ライバル號對コカトリース號事件に於てもトロール汽船が漁場を變更せずして漁網を取入れ再び放出する迄は漁業中と見做し三色燈を掲ぐべきものなりとて判事デーン氏は論じて曰く、

トロール船が漁網を取入れ再び放出する迄には五分乃至十分以上を要せざるべし、本條の意志は漁網を放出し更らに之を引上げ再び之を放出するは漁業に従事中と看做すべきあり、但し漁網を取入れたるまゝ直ちに放出する事なく漁場を変更する爲め航行する時は最早漁業中にあらずと解すべし、本條の燈火を掲ぐる凡ての漁船は本法第四條第一項並に第十一條末項の紅燈信號を掲ぐるに及ばずと規定せられたれども晝間信號は之を行ふべきものと解すべし

第十條

他船に追越され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へし、  
本條に従て表示すへき白燈は豫め船尾に掲置くを得然れども此燈は少くも一海里の距離より見得  
へきものにして常に不同なき亮明の光を發し鹹盤の十二點間を照すへく製造し船の正後より左右  
へ六點間宛射光の及ふへき様隔板を裝置し成るへく舷燈と同一の高さに掲ぐへし、

船尾燈

船尾燈又は閃火は衝突の危険を感ずると否とに拘はらず他船に追越されんとす  
る時は必ず表示すべきなり、故に若し危険切迫して始めて之等の燈火を表示する  
が如きは過失たるを免がれず、追越船が其前方に被追越船の存在を認むる事能わ  
ずして何等かの事情の下に不意に針路を轉ずる事あるやも計り知る可からずとて  
「ハーチエル」卿は論じて曰く、

被追越船は追越船が接近しつゝある事を見たる時は適當なる時期に於て、他  
船が我が航路を避くる機會を與ふる爲め本條の信號をなすべき義務を生ず、  
其表示の時期の如何は被追越船にて判斷すべきものなりと、

「プリストル」海峡を下航せる帆船が其右舷後方距離一哩の所に漁船の檣燈及紅燈を認めたり、其後永  
らく同船の紅燈のみを見何等衝突の危険あらざるか故に燈火は用意しなから之を表示せざりき、然  
るに漁船は帆船の船丈數倍の距離に近づくや突然針路を變し來りて帆船に衝突せり、帆船にては  
漁船の綠燈を見るや直ちに燈火を表示したりしも帆船の過失なりと議決せられたり、

横切船ニ  
對スル船  
尾燈

横切船の場合即ち正横後二点以内に於て本船の舷燈を見得る位置より近づき來  
る他船に對し本條の固定燈を示すは違法にして他船を迷はしたる時は其責を免が  
るゝ事能わす、船尾燈は如何なる場合と雖も航海燈の見ゆべき範圍より望見し得  
べき様表示すべからず、但し追越船に對し時々白燈を示し閃火を發する場合は追  
越船以外の船よりも望見し得べしと雖も敢て差支なし、

夜間漁船「イムプロ」號は英吉利海峡航行中右舷船首に白燈、左舷船首に紅燈を見たり、當直士官は此  
二燈を二船の燈火なりと思惟して行動せり、然るに白燈は無風に脚跡せる帆船の船尾燈にして同  
船の「マフレール」に掲げられ紅燈の射光範圍を照らせるものなりき、斯かる固定燈を掲げたる帆船  
に過失ありとし判事「アット」氏は論じて曰く、

本條規定の閃火又は時々表示する白燈は追越船以外の船より見望し得べしと雖も、斯かる固定  
燈を掲げて追越船にあらざる船に示すは明かに本條の精神並に法文に違反するものなり、

船  
燈

白燈又は閃火を短時間一回表示したるのみにては本條を遵守せりといふべからず、固定せる船尾燈を掲ぐるか又は他船が本船を追越し終るまで白燈若くは閃火を絶へず表示するを要す、

追越漁船に對し帆船より二分間船尾より燈火を表示せり、其後數分にして衝突せり、審判の結果帆船の過失なりと裁決せられたり、

船尾燈は航海燈なるが故に船舶碇泊中又は航行中にあらざる船舶には表示すべからず、

固定的船尾燈は成るべく舷燈と同一の高さに掲ぐべしと規定されたるを見れば舷燈を掲げざる時は船尾燈を掲ぐるの要なし、

漁船が舷燈を掲げて航行する時は固定的船尾燈をも掲げ得べし、

運轉自由を得ざる船、又は海底電線設備に従事する船舶進航力を有せざる時は舷燈を掲ぐ可からざるが故に固定的船尾燈をも掲ぐ可からざるものと見る事を得べし、之に由りて考ふれば、

運轉自由を得ざる信號を掲げたる被追越船が固定せる船尾燈を掲ぐる時は其

船は舷燈をも掲げ居るもの即ち進航力を有するものと推定し得べきが如し  
ピンナクル、ランプは船尾燈として不完全なり、何となれば該燈の構造は下方を照すべく製造せられ前方を照らす装置となり居らず、強て前方を照らさんごせば烟筒を垂直の位置に保つ事能わす従つて烟の爲めに硝子を燻らしむるに至る、  
一八八八年「パトロクラス」號事件に於てピンナクル、ランプを使用したるは不當なりと裁決せられたり、

單縦列即ち一列の曳船及被曳船は各船に於て船尾燈を表示するに及ばず、最後の被曳船に表示すれば足れりと雖も其一列長距離に亘り追越船の接近せるを認めなば其中間の被曳船よりも信號をなすべきものなり、但し横列に多數の曳船をなす時は各船々尾燈を表示すべきや論なし、

水先船の燈火は第八條によりて限定せられれば追越船に對し白燈又は船尾燈を表示すべからざるも第八條及第十二條により閃火を表示する事は差支なし、

漁業に従事中の漁船の燈火は第九條に於て限定せられ居るが故に本條の燈火を表示するに及ばずと雖も、第九條第六項の規定により追越船に對しては閃火を表



後方の  
見張り

示するを可とするが如し、白燈は烟突、橋等に依り隠蔽せらるゝ場合なきにしも  
あらざればなり、

本條は船舶航行中其後方に對しても見張りを怠たる可からざる義務を規定せられたるものと見るべし、故に適當の時期に於て本條の燈火を表示せざるは勿論、假令固定的船尾燈を掲げ居る場合と雖も後方の見張りを怠たり、爲めに追越船が接近し來りて衝突の虞ある場合臨機の處置を講せざるは之亦過失たるを免がれず

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體上より二十尺を越へざる所に白燈一個を掲ぐべし此燈は常に不同なき亮明の光を發し周圍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二十尺以上四十尺以下の所に前項の白燈一個を掲げ且船尾若は其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個を掲ぐべし、

本條船舶の長さは本船船籍證書面の長さに依るべし、

船路若は其最寄に於て乗掲げたる船舶は本條白燈の外尙第四條第一項に規定したる紅燈二個を掲ぐべし、

碇泊中  
の意義

碇泊中なる意義は應々論議の種となる事あり、ワシントン會議に於て浮標又は石塊其他の重量物に依りて繫留するをも包含せらるゝものと認めらる、(總則の部に詳説せる航行中の船舶と認めらるゝものは碇泊船にあらざる事勿論なれば就て參照すべし) 碇泊中とは船が錨に依りて保持せられ殆んど停止の状態にありて地

物との關係上其位置を保つ事を學理上の原則とす、

棧橋に繋留せる船の外側に繋留する船を碇泊船なりとするの議論は成立せざりき、

揚錨を補助する爲め本船に横付けしたる曳船は航行中なれども本船は錨に依りて保持せらるゝ間は碇泊中なり、

九〇〇年帆船「ローマンス」號が碇泊燈を掲げて「マーセイ」河に碇泊中二隻の曳船を其両側に横付けしたり、兩曳船は曳船信號燈を掲げ帆船の捲錨を助くる爲め曳船作業に従事中、流船「ヤバリー」號は同河を通航し來り潮の爲めに帆船に壓流せられたり、流船側は曳船に航海燈を掲げしは不當にして流船を迷はしめたりと主張せられたるも、審判の結果曳船は事實航行中なるが故に航海燈を掲ぐるは至當にして、帆船は其錨か地を離るゝまでは碇泊燈を掲ぐべきものなりと裁決せられたり、

エリマス號は水先人乗搭の儘二個の白燈を掲げて「マーセイ」河に碇泊中、曳船を舷側に横付けにして漲潮に錨の引くるを防ぐ爲め曳船使用中、曳船に航海燈を掲ぐるは不當にして流船が此違反行爲を防止せざりしは過失なりと裁決せられたり、

碇泊燈

米國の判例に依れば船路以外の岸壁に繋留せる船舶及紐育港内に於ける軍艦の小蒸汽船が舷側より六十呎突出せる「ブーム」に繋留せる場合何れも本條の燈火を掲ぐるに及ばずと雖も、船路に碇泊せる船の「ブーム」に繋留せる曳船が碇泊燈を掲げざりしは過失なりと裁決せられたり、

本條の燈火は明亮にして不動なる光りを放ち障害物の爲めに遮蔽せられざるを要す、尤も橋、烟突、リギン等の爲めに遮らるゝは止を得ざるも可成其遮蔽せらるゝ度を小ならしむる様注意を要す、

「メーンスル」を絞リたる儘にして「フォアステイ」に碇泊燈を掲げたる帆船碇泊中其正後より來れる流船の爲めに目突せられたり、流船は二百呎近くまで帆船を看出す能はざりき、審判の結果帆船の碇泊燈が「メーンスル」の爲めに遮られたるの故を以て帆船の過失とせられたり、

岸壁又は棧橋に繋留する船は普通碇泊燈を掲げざるも差支なしと雖も、棧橋の突端に繋留する船は港灣と河川との別なく之を掲ぐるを本條の精神に適へるものなりと云ふべし、

本條第二項の「船尾若くは其最寄り」なる語は常識的に解釋すべく又其前方なる語

船尾又ハ

船 燈

其最寄

亦同様に解釋すべきものとす、  
一九〇〇年アルゴア號事件に於て同船の第二碇泊燈を「メーンリギン」に掲揚せられたるは不當なりとせられたり、

同船の長さは四百五十五呎にして、「メーンリギン」は船尾より百二十呎の距離を保てり、高等法院に於て斯かる場所は船尾は又は其最寄りなる法文に對し不當なりとせられ、同船の水先人が同地に於ける習慣なりとの主張は採用せられざりき、

一九〇八年「コンスタンチノスベピス」號事件に於て船尾より八十呎の距離にある「メーンリギン」に掲揚せられたる第二碇泊燈も亦不當なる位置と裁定せられたり、  
一九〇〇年「エラ、サエル」號事件に於て三百十三呎の同船が第一碇泊燈を船首より七十二呎の距離にある「フォアリギン」に掲揚せられたるは、船の前方にあらずと議論せられたれども、審判の結果前方なる意義は船首若くは其最寄りとか、又は船尾若くは其最寄りなる意味と異なるが故に本件燈火の位置は前方なる意義に合致し不當にあらずと裁決せられたり、

碇泊船と衝突したる船舶は其衝突が不可抗力に由りて惹起せられたるものなる

事を完全に證明するにあらざれば其責を免がらざる事を得ず、

船舶碇泊中は殆んど静止の状態にあるべきが故に、妄りに船首を左右に偏傾せしむべからず、

船路とは河川、水道、港灣等に於て船舶が常に同一水路を往復する場所を云ふ  
船路に碇泊する船舶が干潮に際し膠沙したる場合は本條の規定に依り紅燈二個を掲ぐ可し、

第十二條

各船他船の注意を喚起する爲め必要なりと認む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離船信號と混同せざる爆裂信號を發するを得。

喚起信號

本條は任意法なるが故に船舶航行中其必要を認めたる場合之を行はざるは本法違反にあらずと雖も懈怠の責を免がる可からず、故に他船が接近する場合自船の燈火のみにては他船が未だ注意を爲し居らざるが如くに感じ他船に對し喚起信號をなす必要ありと思惟する時は必ず此信號をなすを可とす、若し此信號をなさざりし時は絶対に其必要なしと思惟する場合ならざる可からず、然れども此信號を亂用したる結果他の音響信號と誤認せらるゝが如き事あらば、之が爲め他船を迷はしたる過失の責を免がる、事能はざるが故に特に此点に留意するを要す、

新たに本條を制定したる「ワシントン」會議の精神は主として帆船の舷燈が他船に認め得らるるや否やの疑ある場合に應用すべきものなれども、汽船に於ても之を適用する事は毫も妨げなし、

本條は針路を保守すべき船舶に在つて他船をして確實に我船の航路を避けしむるの用意として特に緊要なりとす、

本條を應用するに當りて閃火若くは花火式の燈火は本法規定の他の信號と混合し得られざるに由り最良の燈火なりとす、

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國政府の許可を受

け登簿公告の手續を経て利用する識別信號の使用を妨げず、

軍艦が艦隊を編成して運航する場合と雖も本法の規定に従ふべきものなり、

英國に於て軍艦と「スクーナー」との衝突事件に於て軍艦側にては帆船の無燈を主張せしも採用せら

れずして軍艦の過失なりとせられたり、

「リュベラ」號事件に於て三隻より成る艦隊と一漁船と出會したる場合、軍艦が列を保つ爲めに

其右舷より來る漁船の航路を避けざるは過失なりとせられたり、

「ワシントン」會議に於て「天候不良ならざる場合各船は三隻以上の艦隊の先頭艦の前面を横切る可からず、又妄りに艦列を通過す可からず」との議案提出せられしが審議の結果此提案は汽船が帆船を避く可き本法の主義に反し、又船舶輻輳の場合危険に陥り、又夜間に於ては明確に艦隊なりや否やを區別する事困難なる等の事情により右議案は撤回せられ單に同會議にて其主義を認め各關係國に注意する事

に止められたり、

一九〇〇年軍艦「サンスパレル」號事件に於て、三十隻の軍艦より成れる艦隊を四列に編成して航行中、其右舷より左舷に横切らんとせし曳船及被曳船の運航方法は不當なりと裁決せられたり、其理由として斯かゝ艦隊に出會せし事は特殊の場合にして第二十七條第二十九條に依り臨機の處置を施さすべきものとせり、

右の裁決に基き英國商務省は船主並に船長に對し艦隊の前面を横切るは危険なるを以て成るべく之を避け適宜の處置を取る様の警告を發せられたるも之單に注意に止まり法律上何等の効力あるものにあらず、

要するに「ワシントン」會議の精神並に英國當局の主旨に依れば、艦隊に出會したる船舶は成るべく其前面を横切る事を避け本法第二十九條に依り臨機の處置を取る事を推奨するもの如し、

然れども法律の効力は一定不變にして動かす可からざるが故に我船が臨機の處置に出でたる場合艦隊に在つては横切船の規定に従ひ轉針して衝突を惹起せるが如き事あらば之れ最も困難なる問題の發生なるが故に臨機の處置をなすには萬一

英國商務省ノ警告

の遺漏なきを期せざる可からず、  
兎に角現行法に在ては凡ての船舶は本法の規定を遵守するを原則とするが故に艦隊と出會したる場合、我が左舷に艦隊を見る時は第二十一條により針路と速力を保つべきは正當にして法律上の見地よりすれば艦隊と雖も横切船規定を無視する事能はざるべし、

#### 第十四條

汽船晝間帆のみを以て運轉するも其煙突を引下げるときは前方の最も見得易き處に直径二尺の黒球若くは黒色形象一個を掲ぐべし、

本條の信號は汽船が機關を使用せざるの信號にして第四條に稱する運轉自由を得ざるの信號にあらず、夜間に在ては燈火の關係上一目明瞭なるが故に必要なし現時に在ては汽船と見へて其實帆船たるべき本條の場合と反對に、帆船と見へて其實汽船たるものあり、補助帆船に在つて發動機を備ふる船が全帆を裝したる場合は其船が汽力を用ひつゝあり否や他船に感知せられざる事あり、現行法にては此種の信號の制定なきが故に帆船と見ゆる汽船は慎重の注意を拂はざる可からず、

# 霧中信號

## 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うへし、

汽笛は汽笛若くは汽角、

帆船又は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へ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

所に裝置し且號鐘及機關の作用により發聲する適當の霧中號角を備ふへし又總積量二十噸以上

の帆船は汽船同様の號鐘及號角を備ふへし、

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へし、

一、汽船航行中は二分時より多からざる間隔を以て長聲一發すへし、

二、汽船航行中運轉を止めて動力を有たさるときは二分時より多からざる間隔を以て長聲二發

すへし但其二聲の間隔は大約一秒時たるを要す、

三、帆船航行中は一分時より多からざる間隔を以て右舷開なれば一聲を發し左舷開なれば二聲

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へし、

四、船舶碇泊中は一分時より多からざる間隔を以て大約五秒時間劇しく號鐘を鳴らすへし、

五、他船を引きて運航する船舶海底電信線の布設若くは引揚に従事する船舶及航行中運轉自由

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て運轉し能はざる船舶は

本條第一項及び第三項に規定したる信號の代りに二分時間より多からざる間隔を以て三聲

を連發し即ち長聲を一發したる後直に短聲を二發すへし又他船に引かれて運行する船舶も

此信號をなすは妨げなしと雖も他の信號をなすへからず、

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

號をなさざるときは一分時より多からざる間隔を以て適宜他の音響信號を爲すへし、

霧中の標

霧中なる語に就ては一定の標準なし、従つて如何なる程度の霧中に在つて本條の信號をなすべきやと云ふに、兩船相近びき衝突の危険を感ずる迄晝間に在ては船体又は帆、夜間に在ては燈火を見る事能はざる場合に應用せらるゝものと解すべし、然して其衝突の危険を感ずる兩船の距離に就ては周圍の狀況並に船の速力等に關し一定し難しと雖も、立法の精神より推考する時は舷燈の光達距離を最少

限度二哩とせられたるにより兩船が二哩以内に接近する迄は衝突の危険を感ぜざるものとせざる可からず、従つて霧中の展望二哩以内となりたる場合は本條を適用すべき時期の來れるものと解すべし、

汽船の信號

本條第一項に於ける航行中なる意義は總則に所謂航行中なる意義とは全然相異なる事に留意すべし、英語にては明かに進航中なる意義を現はし又本條第二項と對照する時は第一項の航行中なる文字は進航中なる意義を有する事明かなり、

本條第二項の信號は汽船が機關の運轉を止めたる丈けにては不可なり、必ず船体が水上に靜止したる場合ならざる可からず、而して此信號は運轉自由を得ざる船の信號にあらざるが故に他船と衝突の虞ある場合は本法各條の規定に従つて運航すべし、

帆船の信號

帆船が無風に會し運轉自由を得ざる時は本條第五項の長短々の信號をなすべきなり、然れども第四條の紅燈を掲ぐ可からず、

帆船が脚蹠したる場合は一般に運轉自由を得るものと認めらるゝが故に第三項に従つて帆船航行中の信號をなすべし、

被曳船の信號

上手廻中の帆船は全く風を他舷に受くる迄は以前の舷に従つて信號をなすべし被曳船の信號は任意法にして強制的にあらず、議定書に依る立法者の意志は多數の被曳船が一時に信號をなす時は音響を錯亂せしむるを以て、被曳船は近寄り來る他船の信號を聞き始めて之を行ふ事を可とするが如しと雖も、規定に従つて信號をなすは決して差支なし、

汽船と帆船と

霧中汽船と汽船相會したる場合、其信號は單に汽船の存在を示すのみにして互に他船を見る迄は何等權利義務の發生する事なし、而して兩船互に相見たる際第十九條横切船の場合を適用し得らるる時は之に従ふべく、若し危険切迫したる時は第二十一條末項及第二十七條を適用して臨機の處置を取るべきなり、

帆船と帆船と

霧中帆船と帆船と相會したる時は其信號に依り他船を避くべき位置にある船は自ら明瞭なるが故に慎重の用意を以て成るべく他船に充分の餘地を與ふる事に留意すべしと雖も音響の方位は全く不確實なるが故に音響の方位を輕信して妄りに轉針す可からざるや勿論なり、汽船と帆船と出會したる場合又同じ、

汽船と帆船と相會して双方共本條第五項の運轉自由を得ざる信號を聞く時は兩



船に於て最も慎重の注意を拂ふべく汽船に於ては特に適當なる方法を講ずる事に留意すべし、

本條の明文には霧中、降雪、暴雨中に在る船舶は規定の信號をなすべしとあれども、霧堤降雪等我船に接近する場合は近寄り來る霧堤内に包まれる船舶あるやも計り知るべからざるが故に海員の常務として第二十九條に従ひ宜しく本條規定の信號を行ふべし、

一八九二年「ニュー」號事件に於て曳船が前方の霧堤に接近せるに係はらず、霧中信號に關し必要なる注意を怠りたるは不當なりと論じて曰く、曳船が霧中信號をなさざりしは本法違反にあらずと雖も接近し來る霧に包まれたる船に對し速力を減せず又信號をなさざるは不注意なりと、

一九〇七年「ネリユー」號事件に於て同船の前面に霧堤の襲來する以前に前方を展望し得て他船の方向を認め他船も亦同船を認めたる可く、而して兩船の針路は無事に替り行くべき關係なりし故を以て同船が霧堤の接近に對し信號をなさざりしは不注意にあらずとせられたり、

霧堤が前方にあらずして側面に存在する場合は本條の信號をなさざるも差支な

霧堤の側方

しと雖も、若し其側面の霧中に他船の信號を聞きたる時は第二十九條により海員の常務として速力を緩め信號を行ふを可とす、

音響の傳達は霧中と晴天とに拘はらず頗る不確實にして遠距離に聞へて近距離に聞へざる事あり、又は高所に聞へて低所に聞へず或は之に反する場合あり、此特殊の現象は近時學者の研究材料となりしも未だ満足なる解決に達せざるが如し「バックニル」氏曰く、音響の傳達は風との關係を放れて其起点より種々の方向と種々の距離とに於て聞き得ざる多大の面積を生ずと、故に甲船に於て霧中信號を吹鳴しつゝありしに拘はらず、乙船にては何等號角又は汽笛を聞かざりし事を主張する事あり、斯かる場合乙が甲の信號を聞かざりし事は乙船に於ける不注意なりとの証據とならず、

「ロセツタ」號事件に於て「ハンナン」氏は陳て曰く、霧中甲が乙の信號を聞かざりし理由に依りて甲は不注意なりとの推論は絶對になし得可きものにあらず、之れ他の事情に關すればなり、又清朗なる天氣に於て一定の距離に信號を聞き得るが故に霧中の場合同一の距離に於て之を聞かざりしは不注意なりとの推論も亦なし得

音の傳達

可からず、予は海事に経験ある有識者と充分なる考究を遂げたる結果、音響の傳達の不可思議なる事は想像の外にある事を發見せりと、又此種の觀察が英國高等法院に於て適用せられたる顯著なる一例を擧げんに、

汽船「ボンシチー」號は霧中に碇泊中明瞭なる燈火を掲げ、優良なる號鐘は船首樓に於て絶へず鳴らされたり、當時「カルゴア」號は旅客貨物を搭載し強制水先人を乗せ壕太利に向け出帆し同一の霧に逢遇し水先人が投錨せんとする以前「ボンシチー」號に衝突して沈没せしめたり「ボンシチー」號の水先人及見習水先人の兩名は船丈け二倍の距離に於て「カルゴア」號の燈火を見たりと云ひ、「カルゴア」號にては水先人も士官も他船の燈火を見ず又號鐘をも聞かさりし事を主張せり、審判の結果「カルゴア」號に於ては見張を嚴にし至當の注意を拂ひ居たりし事を認められ又海事に経験ある陪審官が霧中に在つては假令絶へず號鐘を鳴すも三百呎の距離に於て聞き得ざる事ありといふ説明をも引用して「カルゴア」號に過失なしと裁決せられたり、然るに第二審に於ては「カルゴア」號に過失ありとの判決を與へられたるも、高等法院に於て第二審の判決を破棄し、「カルゴア」號の乗組は其最善の方法を盡し正當なる注意を拂ひたるが故に他船の燈火を見ず又號鐘を聞かさりしは過失にあらずとの裁決を與へられたり、

霧中號角は必ず機械製の者ならざる可からず、口にて吹く吹角を用ふるは本條

霧中號角

違反なり、又機械製の者にして口にて吹き得る號角あれども必ず口にて吹く可からず、

本條に反して號角を使用したる場合審判所は其號角の効力が不充分なりしか又は本法に遵はざりし事が衝突の原因なりや否やを討究して其過失の有無を決定す然して此場合規則違反の船に於ては其違反行爲が事件の原因たらざりし事を立證するを要す、

汽船と帆船と衝突の場合帆船に於て吹角を用ひたり、而して其者たるや實際同船内に備付けある器械製號角より有効なる事を主張したりしも採用せられざりき、

總噸數二十噸以下の帆船又は小形船を除き凡ての汽船、汽艇並に帆船は機械製霧中號角を備ふるを要す、

補助帆船發働汽船等にして蒸氣を使用せざる船に在つては、蒸氣の代用により吹鳴し得べき、(假令は壓搾空氣の作用等) 汽笛若くは汽角を備ふるを要す、

汽船霧中に碇泊中汽笛を發しても差支なきやの問題起りしが或る場合大氣の状態に依り碇泊船よりは近づき來る他船を望見し得べきも、他船よりは碇泊船を見



すれば、適度の速力とは他船を認めて之を避け得る速力を云ふ、即ち接近し來る他船々体又は燈火を認めて衝突を避くるに必要な運轉をなし得るが如き猶豫あるべき速力を云ふ、

交通稀なる大洋中に於て適度とせられたる速力も船路又は頻繁なる水路に於ては適度ならざる事あり、又輕快なる小船に於て適度とせられたる速力も重鈍なる大船に於ては然らざる事あるべし、又機關の後退力も亦大に考慮せられざる可からず、

如何なる汽船と雖も危險物を發見してより其最善の手段を盡しても尙之を避け能はざるが如き速力にて航行する權利なし、若し五哩以下の速力にあらざれば右の場合危險物を避け能はずとせば、夫以下の速力にて航行すべし、

碇泊船に對する他船の速力關係は機關速力にあらざして潮流の影響を受けたる實航速力なる事に留意せざる可からず、

左は當地の状況に應じたる適度の速力に關する裁決の摘録なり、之等は當時の状況不明なるにより單に參考とするに止まる、

二十一哩の速力を有する「カンパニヤ」號が「タスカー」の沖合二十六哩の地点にて霧中九乃至十哩の速力を保ちしは適度にあらず、

「サンデーフック」の東方二百哩の航路に於ける七節の速力は過大なり、

二百呎の展望ある霧中汽船が四節の速力を有するは過大なり、

「クライド」河に於て汽船が六七哩の實航速力を有するは過大なり、

「クローマー」沖に於て其前面に汽笛を聞ける汽船三哩半の速力、ウシヤント沖にて四哩の速力、マーセイ河の入口にて十哩、タスカー沖にて旅客船が六哩半の速力、ジブラルター海峡にて水路を横斷するに五哩の速力等は何れも霧中過大なりとせられたり、

米國に於ける事件中

海岸の沖合四哩の大西洋上交通頻繁なる所にて見張不十分なる場合四哩の速力は過大なり、

コッド岬沖にて小型汽船及「スクーター」の四五哩は適度とせられたり、船丈け二倍の距離にて停止し得る機關を備ふる船の五六哩は適度とせられた

り、降雪の際三分ノ一湮乃至半湮の展望距離ある場合七湮の速力は過大ならず、三千噸の汽船にして七湮半の速力を過大とし、四湮半は適度とせられたり、河川に於て順潮四湮四分ノ三の實航速力を適度とし逆潮五湮三分ノ一を過大とせられたり、

又英國の例に依れば

濃霧に際し一帆船英吉利海峡の普通航路を四節以上の速力にて航走せり、審判廷は僅かに操縦力を有する程度に速力を減せざりしを咎めたり、ブリストル海峡に在ては濃霧の際各船は舵効を奏するに足る程度に速力を減せざる可からず、此地方に於ては帆船が稍大なる速力を有する時は不當なりと認めらる、

汽船ウエルファ號が霧中五時間に三十二湮を航走したる速力は過大なり、一九〇九年英吉利海峡にて航行中の汽船カルラン號は他船の汽笛を聞くや直ちに機關を停止したるも、其後間もなく船体を見て其右舷船首と他船の右舷

側と衝突せり、「インカハンク號は衝突二十分前に他船の汽笛を聞けり、而して初めて汽笛を聞きたる際は五六湮の速力を有したりと陳述せり、又兩船衝突當時は共に極微速力ありし事をも陳述せり、審判の結果インカハンク號は速力過大なりし爲め、又カルラン號は見張不充分にして今少しく早く他船の信號を聞き得ざりし廉を以て何れも不當なりと裁決せられたり、

汽船が郵便物を搭載し而して定期日に陸揚すべき契約あるの故を以て霧中適度の速力を保たざりしは辯解の辭とならず、又普通何湮以下の速力は舵効を奏せすとか、機關が回轉せすとかを以て適度の速力を保たざりし辯解の辭となせども、之等に對し「ハンナン」氏は曰く、斯かる構造の船は適度の速力を保ち能はざるが故に自己の責任を以て航海すべしと、又「ブット」氏は曰く、斯かる汽船は時々機關を停止すれば可なり、適度の速力を保ち能はざるは第二十七條に所謂特殊の場合にあらざるが故に不當なり、

一九〇三年「オセアニック」號事件に於て大型船に在ては時々機關を停止しつゝ航海するは適當なる針路を保持する能はず、従つて船の位置を確むる事困難なるを以て是等の船は其船の機關が

成し能ふ最少の回轉を繼續する事は安全なる航海をなすに必要にして、他船に對し危險の恐れありとも適度の速力と云はざる可からず、然して其船の機關の後退力の如何をも考慮せざる可からずといふ議論に對し高等法院に於て審理して曰く、其船の不便又は安全を期する爲め特別の注意を必要とする事は過大なる速力即ち時々機關を停止せざりし事に對し何等辯解の辭とならず、又後退力の如何は其船の速力が適度なりしや否やを決定するに考慮すべき問題なりと雖も、他船を認めて衝突前停止し得ざるが如き速力は不當なり、

一九〇八年軍艦「アラクッチー」號事件に於て、同艦の後退力に關し審判廷は論じて曰く、同艦は強大なる機關を有し速力を減殺する事の迅速なるは之を認むと雖も、本條は最も重要な規定にして本件の場合同艦の速力が適度なりしと思惟する能はずと、

一九〇九年「ヘイムダール」對「アストラカカン」事件に於て前者の後退力を考慮し「ヘイムダール」は六哩の速力を有したりしも衝突當時停止の状態にありと、「アストラカカン」は假令四哩以上の速力を有せざりしとするも衝突當時實際の前進力を有したるか故に後者の速力は適度にあらずと裁定せられたり、

適度の速力と減殺せる速力とは同一の意義にあらず、故に其船の速力が當時の

適度ノ

速力ヲ減殺セル速力

状態に鑑み適度なりとすれば更らに之を減殺するに及ばず、「エミソ」號事件に關し控訴院判事は述べて曰く、低速力の船は其低速力が其船の最大速力なるが故に他の高速力の船に比例して速力を減殺せざる可からずと云ふ可きにあらず、假令は帆船の全速力が當時の状態に照らして適度なりと思惟せば敢て殊更らに帆を減する必要なきが如し、尤も汽船に在て其最高速力が霧中適度の速力なるが如き場合は殆んど絶無といふべきなり、貨物汽船の最高速力七八哩が必ずしも霧中適度の速力にあらず、之に反し高速度の船が其速力の大半を減じたりとて之亦必ずしも適度の速力にあらざるなり、

汽船は霧中適度の速力に減するも蒸気は高壓を保持するを可とす、一般に速力を緩むる時は汽壓も亦之に伴ふて低下するを普通とす、故に全速力の際後退の作用にて船が何分間にして幾何の距離にて停止したるが故に、半速微速等の場合には全速力の場合に比し僅少の時間と距離にて船を停止し得べしといふが如きは全速力に伴ふ汽壓を保持する時のみ適合するものなるが故に、全速力の場合の後退力は直ちに霧中速力を減じたる場合に適用す可からざる事あるべし、

速力ヲ減殺セル場合ノ汽壓ノ減壓

米國の判例に因れば本條に適度の速力にて航行せよと稱するは其速力に應じて汽壓を低下せよとの意味にあらず、速力は減殺するも汽壓は充分に保ちて後退の場合直ちに靜止の状態に至らしめ又は避讓の場合機關の効力を大ならしむるにあり、

霧中信號  
ト機關停止

汽船が正横前他船の霧中信號を聞きたる際、其後方に更らに他船の霧中信號を聞き而して本船には爆發物を船の後部に積載せるが故に、或は曳船をなし居るが故等を以て直ちに機關を停止せざりし辯解の辭とならず、又前方に於ける他船の信號が遠距離なるが故に機關を停止せざるも其理由とならず、要するに如何なる事情ありとも汽船が其正横前に當り他船の信號を聞きたるは直ちに機關停止をなすべし、之を爲さざれば過失たるべし、法文には其所在を定め得ざる時なる條件附なれど、霧中の信號に因り其所在を確め得る事は殆んど不可能事なれば是等の法文に拘はらず直ちに停止するを萬全の策とす、

帆船速度  
の速力

汽船に於ける機關停止の主意は直ちに帆船に適用する事能はずと雖も適度の速力は帆船にも適用せらるべきが故に、帆船は霧中に在ては運轉し得る即ち舵効を

奏するに必要なる以上の速力を出すべき餘分の帆裝をなすべからず、

一八八三年帆船「ビーター」號が漁船「グラハム」號に衝突したる事件に就き、帆船が必要以上の帆を裝し速度以上の速力を有したるは不當なりとせられたり、

一八八一年「エミリー」號事件に於て帆船が三哩以下の速力にては、場合に依り運轉自由を得ざる事ありと裁決せられたり、

一八九一年「ユーリー」號事件に於て帆船が四哩の速力にて航走するは不當ならず、

大西洋にて全横帆を裝せる「ブリック」が五哩の速力を有せる、「フォルクストン」沖にて重量物搭載の大型「シップ」が五哩の速力を有せる、「ランツェンド」沖にて「パーク」が四哩の速力を有せる、何れも不當にあらずと認められたり、又「パーク」が「ソダック」號が英吉利海峡に於て殆んど全帆を裝し五哩の速力を保てるは適度にあらずと認められたり、

渡海汽船に關する英米の判例は何れも相當の理由あり、今之を参考に掲げん、

「リバーブル」ボート「ヘッド」間の渡海漁船「ランカシヤイヤー」號はマーセイ河を横斷中其航路筋に碇泊せる「レバント」號に衝突せり、渡海船は一般公衆の交通の爲め如何なる天候にても航行

渡海船

霧中速力

せざる可からずと主張せられたれども、審判廷は斯かる天候に航行したるは渡海流船の過失なりと裁定せられたり。

米 米 米 米 米 米

米國に於ては「エキスチエンシ」號事件に付き裁決して曰く、渡海流船は他流船に對し特別の權利を有するにあらざるも公益の爲め出來得るだけ航海を續くるを要す、然れども此場合渡海流船は他船が霧中に拂ふ可き注意に比し、より以上周到嚴密なる警戒を加ふるを要す、而かも紐育港の如き潮流激甚なる場合は運轉自由を得る爲め四五哩の速力を維持するは不當にあらずと、尙他の事件に於て渡海流船は濃霧に際し航行を中止するに及ばずと言ひ、又或る事件に於ては一般船船は渡海流船の常用航路を熟知し、霧中に在ては特に注意を拂ひ又は其船路に碇泊せざるを要す。

曳船

曳船も亦本條第二項に従つて他船の信號を其正横前に聞きたる時は直ちに機關を停止すべく、亦必要に應じて後退すべし、曳船が機關を停止若くは後退する時は被曳船と衝突し又は引索に絡まるなどの理由は辯解の辭とならず、

漁船「カムローズ」號は英吉利海峡に在つて霧中適度の速力を保ち運航中左舷船首に相當の距離に於て他船の長短々の信號を聞けり、仍て直ちに機關を停止し更らに一長聲を發して之に答へたり、再たひ長短々の信號を聞くと同時に曳船及被曳船の船体を右舷船首一點距離船丈けの一

倍乃至二倍に認め直ちに機關全速後退を命じたり、曳船は他船の信號を右舷船首間近く聞きし、當時曳船は僅かに被曳船を操縦するに足る丈けの極微速力を有せるのみなりし故を以て機關を停止せざりき、審判の結果曳船は他船の漁笛を聞くや直ちに機關を停止せざりしは不當なりと裁定せられたり。

海底電信  
線布設船

海底電線布設船が適當に電線を布設するには六七哩の速力を保たざる可からず之等は霧中に於ても止むを得ざる事と云ふべし、

佛國委員  
ノ陳述

適度の速力が其地方の状況即ち船舶交通の繁閑に應じて相違あるべきは「ワシントン」會議員の内にも之を認めらるる所なり、佛國委員は述べて曰く、各異なりたる船舶に於て積荷の關係、水路の廣狹、潮流の關係等を考慮せざるべからざるが故に、凡ての場合に適合する様規則を設けんとするは人力の能ふ所にあらずと、

現時ノ狀  
況

現時の狀況なる文字に關し「ワシントン」會議に於て論せられたる所によれば、天候、霧の濃度に關する氣象の狀態、船の種類、海上の危險狀態（交通關係）等にして船の後退力も亦此内に含まるるものなりと、

前面又ハ

霧堤が其前面又は側面に在る場合は前第十五條に詳説せるが如くなるを以て、



前條に遵ひ信號をなす必要ある時は本條の速力も亦適度なるべきは言を待たず、霧中に在つて船が脚躑若くは投錨するを可とするは「ワシントン」會議の主旨に照らして明かなり、只法文にては其意義を廣汎ならしめて各船の自由を束縛せざらんが爲め特に明記せざるのみ、

一般航方に關する規定は本條を適用する場合に於ては大に制限せらるべしと雖も、汽船と帆船とは此點に於て其立場を異にするが故に、即ち(一)帆船には本條末項の適用なし、(二)帆船の霧中信號は一般に風を受けたる舷側と方位を示し、(三)帆船は直ちに其速力を停止する事能はざる等の事情により、汽船と霧中出會したる場合帆船は汽船に避讓の便宜を與ふる爲め充分に其速力を緩めて航行するの義務あり、

帆船と帆船に在ては其風位と信號とに因り近づき來る他船の針路を或る程度迄推定する事を得るが故に、他船を避く可き船は慎重に熟慮して其方法を講ずべし針路を保つべき船は第二十一條を遵守すべし、然れども帆船にして針路を保つべき場合他船の信號を聞きたる時近づき來る船が帆船なると汽船たることを問はず、

第二十一條末項の規定に従ひ衝突を避くるに必要な臨機の處置を施し得る様豫めシート、ブレース等の要所に人員を配置する事を要す、然る時は他船を認めたる瞬間必要に應じ廻轉するには舵効を助け又は敏速に停止後退等の動作を採り得べし、

汽船に在つて近づき來る船が帆船なる時は風向と信號とにより帆船の針路の概要を推知し得可く、若し其位置が正横前なれば直ちに機關を停止するは勿論、其帆船が汽船の前面を横切るが如き場合ある時は第二十二條第二十三條の規定に遵ひ直ちに機關を後退するの義務あり、

汽船と汽船との關係に於ては他船を認むるにあらざれば航方を適用せざる事勿論なるが、汽船が其正横前に當りて他船の霧中信號を聞く時は汽笛なると號鐘なると又は其距離の遠近に係はらず直ちに機關を停止すべし、其後再三同一船の霧中信號を聞くとも他船の位置即ち其方向、距離、並に針路を確むる事能はざれば機關の停止を繼續すべきなり、或る事件に於て最初の信號に依りて他船の位置を確め得たりと主張せる論者ありしも審判廷は之を採用せざりき、

一八九九年「クラン、マクグレゴル」對「キャツセー」號事件に於て、「グレゴル」號の信號によりて其位置を確かめ得たるを以て「キャツセー」號は適度の速力を以て針路と速力を保つべきものなりと論せられたるも、實際確かめられざりしものなりとて「バーンス」判事は論じて曰く、

本法第二十一條は一般の規定にして、本條の末項を適用する場合は制限せらるゝものなり、本件も亦其場合の一にして他船は疑もなく「キャツセー」號の正横前にありたり、而して同船の船長が他船の位置を確めず又確め能はざりし事は明瞭なり、斯かる場合他船が其船尾を替り行くならんとの推定は甚しき不當なりと言はざる可からず、

一九〇四年「リベラ」號對「ブリタニヤ」號事件に於て他船の汽笛を遠距離に聞きたるが故に機關停止の必要なく、而して機關を停止せざりし事は本件衝突の原因に係なしとの議論に對し「バーンス」判事は述べて曰く、

此場合「ブリタニヤ」號にて最初の汽笛を聞きたる際出來得る限り速かに機關を停止すべかりしなり、汽笛を遠距離に聞きたるが故に實際の距離遠しと思ふ

は、謬れり、遠距離と思ひたる汽笛が實際非常に近距離なりし場合多々あり、又汽笛の方位が精確に「パウ」にありとする事も亦不當なり、凡ての事實は悉く「ブリタニヤ」號の主張の正當ならざるを證明す、法文は妄りに其効力を弱ふる事を欲せず、本件の場合「ブリタニヤ」號が最初の信號にて機關を停止したるんには、同船が衝突地點に達せざる以前に他船は其前面を通過したるなるべし、

一九〇三年「ビタイン」號事件に於て信號の方位に就き船長の推定が謬れるのみならず、其距離遠しとして次回の信號を聞く迄機關を停止せざりしは不當なりとせられ、尙他の汽船が刻々に接近し來る場合機關後退をなさざりしも亦不當なりとせられたり、

一九〇二年「ホーリールド」號對「バーナードホール」號事件に於て霧中信號が霧堤より聞へたるを以て其距離と方位と明瞭なるが故に假令正横前にありとするも機關を停止せざりしは不當にあらざる論せられたるも、霧中に在る船の遠近を知る事能はざるが故に其位置を確め得たりと言ふ可からず、又汽船の側方に霧堤ある

場合他船の汽笛を聞かざる内は機關停止するに及ばずと雖も、正横前汽笛を聞く時は直ちに本條末項の適用始まるが故に直ちに機關を停止すべしとて「チュートン」氏論じて曰く、

他船は右舷側にあらず、又船首にもあらずして霧堤は正に左舷船首にあり、而して其距離も亦確實なるが故に他船の所在を確め得たる事に就ては議論の餘地なしと論せらるゝも、他船が霧中如何なる距離にあるやを知る事は非常の難事にし「ホーリールード」號が本條の明文を遵守せざるも差支なき程度に於て他船の所在を確め得たりと認むる事能はず、

前例に引用せる「ブリタニヤ」號事件も本件の意味に於て其所在を確めたりと主張し、衝突十分乃至十五分前に機關を停止したりと論せらるゝも汽笛を遠距離に聞きたるが故實際遠距離なりとして處置するは不當なりとせられ、又「ヘルマン」、コーペン」號等事件に於ては最初の汽笛にては機關を停止せざりしも停止後幾回もなく他船の汽笛を聞きたるが故に衝突の原因に關係なしと論せられたるも、審判廷の採用する所とならざりき、又「オークモア」對「アラス」號事件に於て霧中適度の速

力にて進航中他船の信號を其正横前に聞き直ちに機關を停止し操舵力を失ふに至れり、此間三回の信號を聞き其音響を羅盤にて測り左舷一点四分ノ一乃至一点半の方向なりと推定し、再び機關を極微速とし衝突迄約二十分間航走せり、審判の結果羅盤にて測りたる方位の推定は本條の所謂所在を確めたりとの意義にあらずと裁定せられたり、

一九〇七年英國高等法院に於ける「ベターランド」號對「ナウオース」、カッスル」號事件は特殊の例外に屬し只二回の汽笛を聞き前者の所在を「カッスル」號にて確められたるものと認められ、操舵力を恢復す爲め微速前進をなせしは不當にあらずと裁定せられたり、其理由として第二「ベターランド」の初回の汽笛は右舷船首二哩の方位に方り、二回目の方位は四点に開けり而して「ベターランド」は現に其方位より八九哩の速力を以て進航し來り始め正横に當りて右轉しつゝ其船体を現はしたり、第二衝突の地点は「グロドゥウ」井「サン」の附近にして加ふるに海流あり長く停止の状態にあるは危険なり、「ベターランド」は他船の汽笛を聞かざりし爲め淺瀬を遠かる爲め右轉中なりき、此裁決に關し「チャーレンセラー」郷は論じて曰く、

本件に關し「ベターランド」號側の辯論は一分間に二回の汽笛を聞きたるのみにては「カッスル」號にて前進すべきにあらず、又霧中の音響は著しく信頼すべからざるものなるが故に一分間二点の方位變更したりとするも前進をなすは全然安全なりとするに充分なる徴候と言ふべからずとの主張に對し、「カッスル」號側にては豫防法の目的は兩船をして永久に停止の儘にて放置すべしと云ふにあらず、「グードウキンサンド」の如き場所に於ては極度の濃霧に在つても亦進航せざる可からずと論せられたり、本件の場合「カッスル」號は實際「グードウキンサンド」に近く流潮に乗ずる爲め、船長として操舵力を失ふ事を憂ふるは自然の勢なり、予は此場合に於ける「カッスル」號の行爲は宥恕すべき状況にありと認む、「ベターランド」號にて少しく注意を拂ひたりせば衝突を免がれ得たるなるべしと思考す、

一九〇八年英國控訴院に於ける「フログノル」號事件に就き「所在を定め得たり」と云ふ好個の例あり、當時他船の汽笛を二時間の長きに亘りて最初後方に、中頃右舷正横に、後左舷前方に聞けり、此場合他船の汽笛を正横前に聞くや否や直ちに機

關を停止すべかりしなりと論せられたるも、「フログノル」號に在ては最初の汽笛を正横前に聞かば兎も角、二時間に亘りて後方より前方に進航する同一汽船の信號を聞きたるを以て、之に對し所在を定め得ざるものとして處置せよと迫るは不當にして「フログノル」號が他船の所在を定め得たるものとせるは至當なりと裁定せられたり、

一九〇八年「アラクリチー」號事件に於て一分間五六回他船の汽笛を聞き最初二三哩の距離ありと推定し機關を停止せざりき、其後の汽笛は最初の如く音響大ならざるを以て同一方向に進航するものと推定せり、其後何等の信號を聞かざりしが五六分を経て極近距離に他船の信號を聞けり、審判の結果「アラクリチー」號が最初の汽笛にて機關を停止せざりしと、他船が同一方向に進むものとの推定は共に不當なりと裁決せられたり、

本條末項の「成るべく」なる語は特殊の場合あるべきを想定し自衛の爲め挿入せられたるものにして、此文句を挿入せんとするに當り「ワシントン」會議に於て英國委員は述べて曰く、