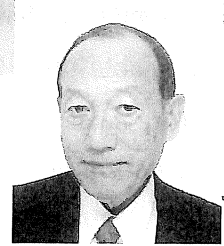


海技情報

海上衝突予防法史概説 (10)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

IV、近代 (3)

承前：

前号で紹介した“汽船の航法”がイギリスで制定法として承認され法的効力を得たこと、イギリス海軍省により汽船及び帆船それぞれの船灯規則が定められたこと、そして1858年には灯火と霧中信号を合わせた一ヨーロッパに限定されてはいたが一国際的な性格を有する衝突予防規則が出来上がったことについて述べたい。

1846年、“The Steam Navigation Act (汽船航海法)”

－汽船の航法に関する制定法の成立－

1. 航法について；

- (1) 1846年8月28日、イギリスでは、汽船の構造を規則で定めること、汽船の航行中の事故を可能な範囲で防止するための規則（航法）を定めること及び航洋船（Sea-going vessel）にボートを備えること等を定めた法律が議会を通過し、翌1847年1月1日から施行された。これが、通称「1846年汽船航海法」（“The Steam

Navigation Act, 1846, 9 and 10 Vict., c.100”）と呼ばれるもので、正式名称は『An Act for the Regulation of Steam Navigation, and for requiring Sea-going Vessels to carry Boats』である。この中に汽船の航法が制定法（Act of Parliament）（注1）として初めて規定されたのであった（以下航法に関しては「1846規則」）（なお、本法はイギリス軍艦及びイギリス籍船以外の船舶には適用されない（第36条））。しかし、ここに規定された“汽船の航法”はわずか1ヶ条（第9条、Clause 9）しかなく、しかもその内容は以下に示すように1840年の“Trinity House Rules”と実質的に代わらなかった（前号、76頁）。但し、文言の使い方としては、“Trinity House Rules”より柔軟で、左舷対左舷で航過ことは要求されているが、“必ず左転せよ”とは言っていないとの指摘がある（J.F.Kemp：前掲書、343頁）。それでも、“Trinity House Rules”は勧告にすぎなかったが、1846年汽船航海法第9条には法的強制力が与えられたという点で有意義ではあった。それがこの法律を“Act of Port

Helm”と呼ぶ由縁である。たしかに、“as far as may be safe”とか“as far as is practicable”或いは潮汐についての注意 (due regards being had to the tide…)

が加わり、法文の表現としてはやや直截性を欠いているやに見受けられる。しかし、一方、実務上では具体性が増したとも言えるのではなからうか。

IX. And be it enacted, That every Steam Vessel when meeting or passing any other Steam Vessel shall pass as far as may be safe on the Port Side of such other Vessel; and every Steam Vessel navigating any River or narrow Channel shall keep as far as is practicable to that Side of the Fairway or Mid-channel of such River or Channel which lies on the Starboard Side of such Vessel, due regard being had to the Tide and to the Position of each Vessel in such Tide; and the Master or other Person having the Charge of any such Steam Vessel, and neglecting to observe these Regulations, or either of them, shall for each and every Instance of Neglect forfeit and pay a Sum not exceeding Fifty Pounds.

第 9 条 汽船は全て、他の汽船と航過する場合は、安全である限り、他の汽船の左舷側を航過しなければならない。また、河川又は狭い水道を航行する汽船は全て、実行に適する限り、河川及び狭い水道の通航路又はその中流の右側を航行し、且つその時の潮汐とその潮汐における各船の位置に十分注意しなければならない。汽船の船長又はその運行に携わる者はいずれも、これらの規則の条項に違反した場合は、その過失の態様に応じて罰せられ、総額 50 ポンド以下の罰金を支払わなければならない。

(筆者試訳)

なお、本法においては以下の規定に留意すべきである。

- ① 海軍省に対し、汽船が表示すべき灯火につき、適切な規則を制定及び改廃し得る権限を与えた (10条)。
- ② 灯火に関する規則制定後は、海軍省は速やかにロンドン・ガゼット (London Gazette) (注 2) を通じ 4 回連続してそれを公表しなければならず、最終の公表日をもって規則は発効するものとした。その改正又は廃止に当たっては、上記と同様 Gazette に 2 回公表した後とする

(11条)。

- ③ 汽船の船長又はその運航に携わる者は、イギリス (Great Britain) 又はアイルランド内及び付近諸島の河川又は狭い水道、或いはそれらの海岸から 20 海里以内の海上において、航行中又は停泊中を問わず、日没から日出まで上記規則によって定められた方法、場所及び条件に従い、規定された灯火の表示を義務付けられた。これに違反した場合、違反した夜毎に 20 ポンド以下の罰金が課せられた。また、灯火を表示していなかったために他船に衝

突された場合、灯火を表示していなかった汽船の船主はその損害又は賠償の求償権を認められない (12条)。

- ④ 汽船の重大事故或いは汽船に全損のおそれがある場合には、商務省に届け出ること、そして商務省にはそれらの事故に対して検査官を任命し、事故を調査させ、それを報告させるべき旨規定した (19, 20条)。

これらの規定の趣旨はその後も引き継がれていくことになる。

- (2) 1850年1月1日、「1850年商船法」 (“The Mercantile Marine Act, 1850) が成立した。しかし、同法は正式名称を “An Act for Improving the Condition of Masters, Mates, and Seamen, and maintaining Discipline, in Merchant Service, 13&14 Vict., c.93)” としているところから読み取れるように、その目的を主として商船に乗組む船長、士官及び水夫たちの船内環境及び労働条件の改善に置いており、“航法” に関しては「1846規則」をそのまま踏襲した。

- (3) 翌1851年8月7日、「1851年汽船航海法」 (“The Steam Navigation Act, 1851 14and15 Vict., c.79) が公布され、“1846年汽船航海法” は廃止された。航法は、本法では、第27条に規定された (航法に関しては「1851規則」)。ここでも前法と同じく「船舶は互いに左舷を対して航過するため左舵としなければならない」とするにとどまった (put the helm of his vessel to port)。しかも、対象を単に“船

舶” (any vessel) としたので、汽船だけでなく帆船にも適用されるようにも見えた (any vessels proceeding in one direction meets a vessel proceeding in another direction)。J.F.Kemp (前出) は、これは間違って表現されたのではないかとするが (by mistake it has been suggested) (前掲書、343頁)、当時の汽船と帆船の運航状況を考慮すれば、この規定の趣旨は汽船にも帆船にも適用されることを目指していたものであろう。

- (4) 1854年8月10日、新たに、「1854年海運法」 (“The Merchant Shipping Act, 1854”, 17 and 18 Vict., c.104) (「1854海運法」) (注3) が制定されるに伴い、“1851年汽船航海法” は全て廃止された。「1851規則」の航法は「1854海運法」第4部「安全と事故防止」 (Part IV : Safety and Prevention of Accidents) 第296条及び第297条に、新たに規定された。

第296条に見るように、航法は“左舷対左舷” (Port to port rule) に変わりはなかった。しかも、対象とする船舶は全ての船舶、つまり“汽船及び帆船”であることを明確にした (any ship, whether a steam or a sailing ship)。そして、全ての汽船は無論のこと、全ての帆船においても、それが左舷開きであろうと右舷開きであろうと、或いは切り上がっていようとなかろうと、この規則を遵守しなければならないとする徹底振りであった。もっとも、その場合、切迫した危険を避けるためにこの規則から離脱することを余儀なくされる状況でないこと (※)

及び航行の危険に十分注意し、且つ右舷開きで切り上がっている帆船は運転の自由を確保することを条件とはしていた。

※ 換言すれば、切迫した危険を避けるためには、この規則によらない場合もあるということ。

また、第297条では、狭い水道における汽船の右側通航をそのまま残した。

このように「1846規則」は1851年と1854年に改正されたものの、航法の基本的考え方は変わらず、1862年の海運法によって大改正されるまで効力を有していた。つまり、この間の航法は“左舷舵規則 (Port helm Rule)”で律せられていたということである。たったこれだけの規定では、多様な衝突関係事案に対応しきれないのは当然であったろう。汽船の操縦性能が帆船より優れていたとしても風波の大きい状態では外輪が使用出来ないこともあり、そのような場合にはかえって帆船の方が有利な状況もあり得る。プロペラ船は未だ少なかった。また、隻数では帆船が断然優位であり、且つ汽船も“汽帆両用”であったから、汽船が“帆走”する事態は多くあった。とすれば、汽船側としては汽船も帆船も航法上は対等であると考えても不思議ではない。つまり、汽船と帆船が出会った場合、汽船が一方的に帆船を避けるのは衡平ではないということである。いずれにせよ汽船と帆船両者に通ずる航法の策定が不十分であったことは確かで、このため衝突は一向に減少しなかったのであろう (前出、Murton：前掲書、336頁)。

2. 灯火について；

航法の実施において、その判断の基礎となる船灯の種類、灯火の内容或いは掲揚 (表示) 方法等についてはどのような状況であったろうか。

- (1) 1847年12月15日、イギリス海軍省はイギリス海軍に属する汽船に対し、今後“夜間” (日没から日出まで) 航行中は3種の灯火、すなわち「マスト灯として白灯1個、舷灯として右舷に緑灯及び左舷に紅灯各1個」を表示することを命じた。そしてこれらの射光範囲は「マスト灯は前方 (船首尾線上の船首) から各舷に10点、舷灯はそれぞれの舷において船首尾線に沿い前方から10点を超えないところまで。」とした。ここに至るまで、イギリス海軍省は政府の監督下にあるリバプール、ホーリーヘッド (53.3N、4.7W) 及びペンブルック (51.7N、5.0W) の各港に出入する郵便汽船を利用して調査し、その結果が良好であったからだという (津島：前掲書、51頁)。

続いて1848年6月29日、イギリス海軍省は告示を発し (「1848告示」)、上記の灯火表示を、海軍又は民間の船舶を問わず、日没から日出までの間、全てのイギリス船籍の汽船に適用することとし、停泊中の汽船についても白灯1個を表示することを命じた。この告示は同年7月11日付けの Gazette に掲載された。そこで示された灯火の構造と表示方法は以下に示すとおりで、現行船灯制度の嚆矢とも言うべき内容であった。

1848 Admiralty Notice (海軍省告示)

衝突予防のための汽船の灯火

ヴィクトリア女王治世 10 年に制定された議会制定法 (9&10 Vict., c. 100, 1846) である “1846 年の汽船航海法 (An Act for Regulation of steam navigation and for requiring sea going vessels to carry boat) (略称: Steam Navigation Act, 1846) により与えられた権限に基づき同法を実施するため、イギリス連合王国海軍省はここに、全てのイギリス船籍の汽船は、日没から日出までの間、以下に述べる形状、性能及び方法によって灯火を表示することを要求し、且つ命令する(テムズ河口より上流の水域を除く)。

航行中:

- 1、前部マスト頂部に明るい白灯
- 2、右舷側に緑灯
- 3、左舷側に紅灯

停泊中:

通常 of 明るい灯火(*)

- 1、マスト灯は、晴れた暗夜において、少なくとも 5 カイリの距離から視認でき、且つランタンは一定して、遮断されることのない灯火を表示し得る構造で、コンパス上 10 点、即ち、正船首から正横後 2 点までの水平の弧を、それぞれの舷において照らすものでなければならない
- 2 着色舷灯は、晴れた暗夜において、少なくとも 2 カイリの距離から視認でき、且つランタンは一定して、遮断されることのない灯火を表示し得る構造で、コンパス上 10 点、即ち、正船首から正横後 2 点までの水平の弧を、それぞれの舷において照らすものでなければならない。
- 3、舷灯には、更に、船首において互いの灯火が交叉しないようにするため、少なくとも 3 フィートの内側隔板 (screens) を設置しなければならない。この内側隔板は船首線に沿って舷灯の内側端に設置されなければならない。

(*) 停泊中に使用するランタンは、全周にわたり水平方向に、良好な灯火を表示し得る構造でなければならない。

** 上記実施案の説明及び指針として、汽船の灯火の適切な設置方法に関する図解説明書をこの規則の適用を受ける関係者に提供する。

(筆者試訳)

なお、汽船の灯火表示と運航方法についての「図解説明書」の配布が実現したのは1852年であった（後述）。

このイギリス海軍省告示による汽船の灯火制度は間もなく他国でも採用されることになった。すなわち、フランスは1848年10月14日、フランス共和国大統領令により採用。スペインは1849年3月24日、勅令により、そしてアメリカ、スウェーデン、デンマーク及びイタリア等もこの制度を採用した。しかし、ドイツ連邦ではリューベック市とハンブルク市がそれぞれ採用・公布したにすぎなかった。

(2) 一方、帆船の船灯については、イギリスは1852年5月1日付け海軍省告示（Admiralty Notice）（「1852告示」）にて全ての帆船に対し、航行中及び錨泊中、日没から日出までの間、1個の明るい灯火（a bright light）を表示しなければならない旨命じた。イギリス海軍省がこのような告示を制定することが出来たのは1851年汽船航海法（前出）によって与えられた権限によるものである。「1852告示」は同年8月1日から施行された。帆船に対して新たに命じられた規定は以下に示す通りである。

帆 船

海軍省は、全ての帆船は航行し、曳航され、他船に接近し又は接近されつつある場合には、日没から日出までの間、1個の明るい灯火をそれらの他船から最も見やすい位置に、且つ衝突を避けるために十分な時間、表示しなければならないことを要求する。

全ての帆船は、泊地又は航路に錨泊中、日没から日出までの間、1個の一定した、明るい灯火をマスト頂部に表示しなければならない。但し、灯火について別の規則が法律上定められている港湾や水域にある場合を除く。

錨泊中使用されるランタンは、汽船も帆船も、全周にわたり水平方向に、良好な灯火を表示し得る構造でなければならない。

海軍省は、汽船の灯火表示・設置に関し、これまでに発令された全ての規則をここに廃止する。上記規則は、1852年8月1日から、厳格に実施されることを要求する。

1852年5月1日

海軍省

（筆者試訳）

「1852告示」は、汽船の灯火に関しては、以下のような表現上の相違を除き、1848告示と比較してその内容に大きな変更はない。

① 1848告示では“イギリス船籍汽船”（British steam vessel）を対象としていたが、1852告示では「イギリス船籍の航洋汽船」（British Sea-going Steam

Vessel) とした。

② “汽船” (Steam vessels) とは「外輪 (Paddles) 又はプロペラ (screw) で推進するもの」とされた。つまり、帆装設備の有無に関係なく、推進器として「外輪かプロペラ」を有しているか否かにより“汽船”と“帆船”を分けた。

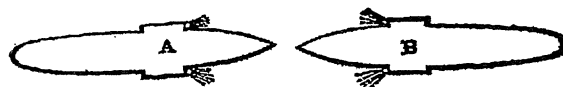
③ マスト灯及び舷灯の数はそれぞれ 1 個であることを明示した。

④ “晴れた暗夜” (Clear dark night) を「空気清澄な暗夜」(a dark night, with a clear atmosphere) とした。大気現象全般を考慮したものであろう。

⑤ 適用海域として“あらゆる海洋、湾、水道、海峡、小湾、入江、泊地、錨地、港湾、避難港、商港及び河川” (all Seas, Gulfs, Channels, Straits, Bays, Creeks, Roads, Roadsteads, Harbours, Havens, Ports, and Rivers) と列記した。

(3) 他方、今回の「1852告示」で汽船の船灯制度の適切な実施のための「図解説明書」“Diagrams intended to illustrate the working of this mode of fitting lights” (“Diagrams”) が発表された。この“Diagrams”では、基本船型を船側外輪船としていること、舷灯はほぼ船首から船の長さの 1/3 のところに設置されており且つ外輪覆 (Wheel-cover) 前方に取り付けてあるように見えること、射光範囲が正横後 2 点まで示されず単に“正横後” (abaft the beam) とされていること、避航船・保持船の関係は未だ規

定されていなかったこと及び今回の船灯制度実施案が策定されるまでに、或る時期において、船首灯 (bow-lights) として、遮光板のない紅・緑の灯火が試験的に用いられていたが、操舵方向を示すには効果的でないとされたこと等が読み取れる。この「Diagram」の中から一例として“5th Situation (行会い船)”を紹介しておこう。なお、これと同様な取組がわが国に海上衝突予防法を導入する際にも行われていた (後述)。



5TH SITUATION.

Here the two coloured Lights, visible to each, will indicate their direct approach towards each other. In this situation both should put their helms to Port.

(4) 「1852告示」により、帆船に対しても、衝突予防の見地から航行中も錨泊中も灯火の表示が義務付けられた。しかし、夜間航行中、灯火を常時表示することは要求されていない。また、錨泊中には“一定した、明るい灯火” (a constant bright light) としているのに、航行中は単に“明るい灯火” (a bright light) とし、両者間に差を設けている。これは当時錨泊中の船舶と航行中の船舶との衝突が多かったことを物語っている。また、この告示において帆船は、航洋帆船のみが対象ではない。とすれば、小形の帆船で船灯設備もない場合は、夜間常時灯火を表示することは現実的ではないので、他船と衝突のおそれが発生しそうな場合のみ灯火表示を義務付ける意味合い

もあったのではなかろうか。但し、その場合には衝突を回避するために十分な時間灯火を表示すべきだという制約を設けた。更に“明るい灯火”(a bright light)とは“白灯”と考えられるが明示されてはいない。だから、色合いの異なる灯火でも構わない。また、灯火を表示する場合も“最も見易い位置”としているに過ぎない。一般的には船体前部ということであろう。しかし、これもてんでに判断し、各船毎に表示位置が異なってもおかしくはない。とすれば、ここに規定された灯火が衝突予防にどれほど有効であったか疑わしい。この告示では未だ帆船に対する舷灯の設置規定はなかった。

(5) この「1852告示」で命じられたイギリスの船灯制度については、フランスは同年8月17日、共和国(第2共和制)大統領(ルイ・ナポレオン)の宣言により採用した。オーストリアも同じ年にこの灯火制度を受け入れた。次いでプロシアも1853年7月9日、プロシア王国商工省令を公布し、同灯火制度を採用した。

リューベック市は、1849年11月14日、前示1848告示を採用し、元老院令により、夜間又は濃霧に際しては、トラブ河とリューベック港の間の水域を航行する船舶は、前部マストの中間に、前方から視認出来るように、灯火を1個表示しなければならないと命じた(津島：前掲書、52頁)。

更に、1853年、同市は市内とトラブ河の河口間にある航洋船可航水域に対し、船舶交通に関する詳細な取締令(警察令

令)を定めた。そのうち、夜間航行中の船舶の灯火については、第11条で、

① 汽船はマストに灯火(laterne)2個及びバウスプリット(Bugsprit, bow sprit)に遠距離まで達する光力を有する灯火1個

② 帆船は、原則として、前部マストのリギン(Fockwanten, 前部マストのシュラウド)に灯火2個。

③ 河船はマストに灯火1個

また、第13条では、航洋船可航水域に停泊している船舶は、明るく輝く灯火1個を、

① 汽船及び河船はマストの頂部

② 帆船はマストのリギンに掲げなければならないとした。

(6) 「1852告示」で発表されヨーロッパ各国で採用された汽船の船灯制度は、船体の舷側を示す灯火として、左右各舷に“紅・緑”の異なった着色舷灯を表示することとしたことにより、汽船にとっては互いに相手船が左右いずれの舷を示しているかが容易に判断出来、相手船の進航方向がわかるので汽船運航者にとって大いに有益であった。しかし、帆船に対してはこれら着色舷灯が採用されなかった。このため、帆船からは汽船の進航方向の判断は容易であったが、汽船からは接近する帆船がどちらに向かっているのか直ちに判断することは困難であった。また帆船同士においても、この点については変わりなかった。これでは衝突予防の効果は期待出来ない。しかも未だ帆船の建造隻数は減少せず、むしろ増加する

勢いでもあった。船舶交通は盛んとなり、汽船と帆船の衝突も増加していた。このような情勢を反映し、帆船にも“紅・緑”の着色舷灯を表示すべきだとの要望が運航実務者から多く出されるようになってきていた。

3. 霧中信号について；

霧中信号については一オランダでは既に1845年の航法規則中で、またリューベックでは1849年の元老院令で規定されていたが—イギリスは未だ決めていなかった。

そこで、イギリス議会は海軍省に対し、前記「1854海運法」第4部「安全及び事故防止」に見るように、汽船と帆船が表示すべき灯火及び“霧中信号”を制定する権限を与えたのであった（295条(1)、(2)）。

折しも、同海運法が制定された年の9月、濃霧の北大西洋において、“ARCTIC”と“VESTA”との衝突事故（注4）が発生し、多くの人命が失われた。当時イギリスの代表的汽船会社であった“Peninsular and Oriental Steam Navigation Company”はこの事故を重視し、1855年、自社船隊の船長に対し、次の趣旨の特別回状（special circular）を発した。

「最近発生した汽船“ARCTIC”の沈没による嘆かわしい人命及び財産の損失、また同様に霧中での衝突による致命的な事故に鑑み、当社理事会としては、既に確立している船舶の安全且つ効果的な運航のための注意事項に加え、次の特別回状を発出せざるを得ない。即ち、『濃霧により対象物が識別出来ない場合—例えば、視程1/4マイル—船舶は半速力に減速しなければならない。また、霧が更に

濃くなったときは、船長の判断に従い、より一層減速するか、或いは完全に停止させなければならない。霧や天候が密蒙な場合には、汽笛を定期的に吹鳴すること。速力を減じたり、汽笛を吹鳴したという事実はログ・ブックに記録しておかなければならない（以下略）。』」（Fog Signals- Peninsular and Oriental Steam Navigation Co : SG & SGT Vol 12, Page 36; 5 Feb. 1855 , Gazette / Shipping - Legislation-etc)

4. 1858年海軍省告示（Admiralty Notice）；

帆船に対する“紅・緑”の着色舷灯設置の要望や霧中衝突での大事故を目の当たりにして、イギリス海軍省も船灯及び霧中信号に関する規則を早急に制定する必要は感じたのであろう。

1858年2月24日、イギリス海軍省は商務省の了解に基づき、1852年の船灯規則（1852告示）に代わる新たな灯火及び霧中信号に関する規則を発した。これが「1858年海軍省告示」（Admiralty Notice, 1858）（「1858告示」）である。以下その要点につき述べる。

① 汽船（航洋汽船）については、マスト灯も舷灯もランタン（lantern）を配置するのではなく、灯火が規定された範囲と距離を照らせるよう“装置”しなければならないとした（shall be so fixed as to throw the light）。また、汽船が帆のみで航行している場合はマスト灯を表示してはならないと定めた（汽船の灯火：2条、3条）。つまり、“帆走中の汽船”は“帆船”として扱う。

② 航行中の帆船（航洋帆船）については、1852告示で命じられた灯火を廃し、新た

に、右舷に“緑灯”、左舷に“紅灯”の着色舷灯の表示を義務付けた。帆船の舷灯の構造及び性能は汽船と変わらない。但し、装置方法については“表示が実施し得る場合”と緩和されている。そして、この舷灯を装置出来ない場合（悪天候における小形船のように）には、「日没から日出までの間甲板上に備え置き、直ちに表示出来るよう用意しておかなければならず、また他船が自船に接近して来るか又は自船が他船に接近して行く際、衝突を避けるに十分な時間、その舷灯を他船から最も見易いように表示しなければならない。その場合、緑灯は左舷側から、紅灯は右舷側から見えないようにしなければならない。」とした（帆船の灯火：1条、2条、3条）。

- ③ 錨泊中の船舶に対しては、全ての航洋船を対象にして、汽船も帆船と同じく、日没から日出までの間、船体上20フィート（約6メートル）を超えない高さで、最も見易い位置に、直径8インチ（約21センチメートル）の球形ランタン（Globular Lantern）により、明るく、一定で、遮断されることなく、全周囲にわたって水平に照らす構造であって、光達距離が少なくとも1海里の白灯1個を表示しなければならないと規定した（錨泊船の灯火）。

④ 霧中信号について

イ. 航洋汽船（外輪船かプロペラ船かを問わず）は、（推進機関の）蒸気圧が上がって航行中は、霧中、甲板上8フィート（約2.4メートル）以上で煙突の前面に取り付けられた汽笛により、

霧中信号として少なくとも5分毎に1回吹鳴しなければならない。しかし、蒸気圧が上がらない場合は、帆船に対する命令同様、霧中号角又は号鐘により信号を行わなければならない。蒸気圧が上がらない場合（when the steam is not up）とは、蒸気圧が全く生じていない、つまり推進機関によらない場合と考えるべきであろう。この場合汽船は停留するか、或いは帆を用いて航行している場合（帆走中）である。1858告示では、汽船の対水速力の有無により霧中信号を区別することはしていないので、ここでは汽船が帆のみで航行している場合のことである。よって、帆船に対する霧中信号を採用したものと考えたい。

ロ. 一方、航洋帆船については、右舷開き（starboard tack）のときは霧中号角、また左舷開き（port tack）のときは号鐘により、少なくとも5分毎に1回吹鳴又は音響を発しなければならない。

- ⑤ 水先帆船（Sailing Pilot Vessels）については、マスト頂部に白灯1個のみ表示し、且つ炎火（Flare-up light）を15分毎に1回、“Trinity House Regulations”（※）に従って表示しなければならない。

※ “Trinity House Regulations” については、今回の調査では明らかに出来なかった。

この「1858告示」は全てのイギリス船及びイギリス国内の旅客輸送に従事する全ての外国船に適用されるものではあったが（1854海

運法、291条)、ヨーロッパ各国(都市国家を含む)でも同年中に次々この新しい船灯規則を採用した。

フランス帝国 1858年5月28日、ハンブルク市 9月1日、オーストリア帝国 9月13日、ブレーメン市 9月27日、オルデンプルク大公国(53.8N、8.12E) 10月1日及びリュベック市 12月6日
その他プロシア王国、ハノーバー王国、メクレンブルク大公国(53N、13E)等もそれに倣った。このようなことから1858告示で定められた船灯規則は、ヨーロッパに限定されてはいたものの、一種の国際的性格を有するに至った。

5. まとめ

これまで見てきたように、イギリスでは、“航法”については議会制定法である「Act」、
“灯火・霧中信号”については行政委任立法としての海軍省の告示「Admiralty Notice」によって制定・公布されていたことが分る。海上衝突予防規則の航法・灯火・霧中信号等関係規定が制定法として一体化されるのは1862年の海運法(The Merchant Shipping Act Amendment Act, 1862)に基づく1863年の海上衝突予防規則(Order in Council; the 9th of January, 1863, Regulations for Preventing Collisions at Sea)においてであった。

注1. ここでいう“制定法”とは「公の立法作用により、一定の目的のために意識的に行われた法定立行為により成文化され、制定されたもの」(新法律学事典：有斐閣、第3版、833頁)とする。イギリスにおける議会制定法(Act of Parliament)或いはこれと同様な立法手続を経て成立したものを指している。前章で示したヨーロッパ諸国における勅令、元老院令又は条例等がどのような手続によって成立したものかについての調査は出来ていない。しかし、これらの諸規則は全て成文化されたものであり、その実施効果も制定法のもとの法的効果に決して劣るものではなかったやに考えられる。つまり、衝突予防規則を含む海上交通規則についての整備或いは立法政策は、この頃までは、ヨーロッパ諸国の法がイギリスより一歩先んじていたのである。

注2. London Gazette『ロンドン・ガゼット』：週に4回発行される政府の官報である。創刊は1665年で、最初はオックスフォード・ガゼッタと呼ばれた。A4サイズで通常は100ページ前後、ホッチキス留めの簡素なスタイルで、活字だけがぎっしりつまっている(蛭川久康他4名編：ロンドン辞典、大修館書店、446頁)。

注3. 1854年8月10日、「1850年“商船法”」(The Mercantile Marine Act, 1850)及び「1851年“汽船航海法”」(The Steam Navigation Act, 1851, 14&15 Vict. C. 79)の2法を改正・統合した法律が制定された。それが『1854年“海運法”』(Merchant Shipping Act, 1854)（「1854海運法」）であって、

その後続く“Merchant Shipping Act”の基本法である。『1854海運法』は11部、548条から成り、海事行政を網羅するほか、海事私法の一部をも含む広範な海事法典であった（森：前掲書、40頁）。

これを期に、この法典の名称が1850年まで使用されてきた“Mercantile Marine Act”から、“Merchant Shipping Act”に変更された。わが国ではこの“Merchant Shipping Act”をこれまでと同じに“商船法”と訳す場合が多い。“Mercantile Marine”は「商船」が適切であることは言うまでもない。しかし、“Merchant Shipping Act”における“Merchant Shipping”については、「海運」とすべきが、この法律の趣旨から見て妥当と思う。佐波宣平“海の英語”では、1876年の“Merchant Shipping Act”については「商船法」、1894年の同 Act については「海運法」としているが、その理由は不明である。一方、住田俊一“新・交通法概説 講義要綱”或いは前掲篠原陽一：“帆船の社会史”では「海運法」としている。

注 4. “ARCTIC”の沈没事故とは、1854年 9月27日、北大西洋グランドバンク（Grand Bank）沖で発生した“ARCTIC”と“VESTA”との衝突事故を指している。“ARCTIC”

は1850年に進水したアメリカの木製外輪汽船。コリンズ社（Collins Line）が所有し、長さ284フィート（約86.5m）の大形豪華貨客船で、イギリスのキュナード社（Cunard Line）に対抗するため大西洋航路に投入された。一方、“VESTA”はフランスの鋼製プロペラ汽船であった。事故当時、“ARCTIC”は旅客、乗員合わせて430人ばかりを乗せて、リバプールからニューヨークに向け航行中で、他方“VESTA”はカナダからフランスに向けて漁船員の輸送に従事していた。1854年 9月27日正午過ぎ、北大西洋ニューファウンド、レース岬（Cape Race）沖で濃霧の中を航行中、“VESTA”の船首ステム（stem）が“ARCTIC”の船首部に衝突。木製の“ARCTIC”は船首部が破壊され、浸水・沈没。約350人が船と運命を共にした。男性旅客24人と乗組員60人ばかりが助かったものの、女性と子供は1人も救助されなかった。船長は木片に挟まって2日間漂流後、通りかかった他船に救出された。この事故では“ARCTIC”の乗組員が女性と子供を含む旅客そっちのけにして先を争って救命艇に乗り移り、難を逃れたということで、「女性と子供優先」とする船乗り仁義にもとる行為があったとして非難を浴びた有名な事件。