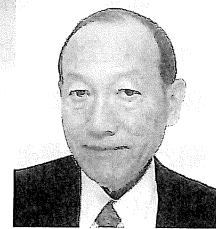


# 海技情報

## 海上衝突予防法史概説(11)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

承前：

今号は、1863年に成立した国際的な一あくまでもヨーロッパ諸国を中心とした国際間ににおいてではあったが—衝突予防規則について述べたい

1863年 “Regulations for Preventing Collisions at Sea”（海上衝突予防規則）  
（「1863規則」）

－国際的海上衝突予防規則の成立－

以下の記述は主として次の文献を参考にした。

- イ. 津島憲一：前掲、“海上衝突予防法史”
- ロ. John F. Kemp : 前掲、“Two Hundred Years of the Collision Regulations”
- ハ. 小門和之助：前掲、“航海安全へのたたかい—イギリス海事行政百年史”
- ニ. Nicholes J. Healy and Joseph C. Sweany : 前掲、“The Law of Marine Collision”

### 1. 左舷舵規則の問題点と新たな規則制定への動き：

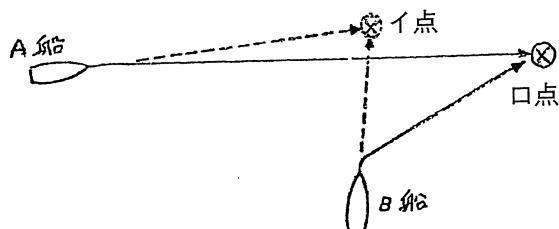
前述のように、汽船についての航法は1851

年汽船航海法により “Trinity House Rules” で定められた “左舷舵規則” (“larboard (or port) helm rule”) (Captain : 417号、54頁) が確立されたように見えた。だが、この法律では “左舷舵規則” は帆船にも適用されるような文言を用いていた。更に、1854海運法では、左舷舵規則を追認し、“(風を) 左舷から受けようが右舷から受けようが、或いは切り上がっていようとなかろうと” 帆船に適用されると明確に定めた。これは所謂 “Lord Howe's Rule” (Captain : 414号、76頁) の徹底にも似て一見極めて整然且つ合理的なよう見えた。また船灯制度としては、1848年、1852年及び1858年に発せられた海軍省告示 (Admiralty Notice) により改善・拡充されていた。これで大いに衝突発生は防ぐことが出来た筈であった。ところが、衝突は一向に減少しなかった。その原因の一つには新しく定められた灯火表示システムの実施が不十分であったこと及び灯火と操舵・操船の相互関係が船員たちに十分理解されていなかったこと等が挙げられるであろう。

しかし、衝突事故が減少しなかった原因は、John F. Kemp (ロー344頁) によれば、航法としての左舷舵規則そのものにも次のような

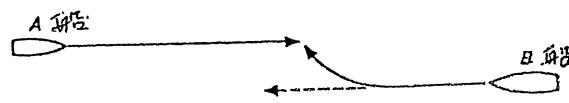
欠点があるというのである。

第1は、間違いなく衝突する状況において舵(helm)を左舷にとっても(右に変針しても)必ずしも有効ではない。下図①において、A船とB船の最初の針路においてはイ点で衝突する。互いに右に変針した後に、両船は口点で衝突することになってしまう。



図①

第2は、イギリス下院特別委員会(Select Committee of the House of Commons)に証人として出席したドゥルー船長(Captain Drew)が指摘するところによれば、下図②において、衝突の原因はB船の右転にある。しかし、左舷舵規則によれば、A船も非難されるべきだという。



図②

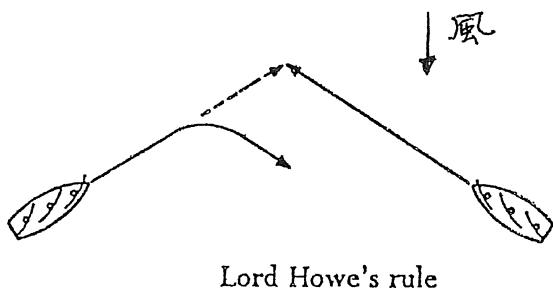
そして、同船長はこの点につき次のように簡潔に述べたという。「要するに、いかなる危険においても、両船間にそれが生じているとの認識が必要である。意見の相違など全く関係ない。一方は互いに針路を保持すれば危険はないと考え、他方は、変針するほうが安全だと考えて舵(helm)を左(即ち、右に変針)にとり、そして衝突する。つまり、衝突という結果は、そこに危険があったということの証明なのだ(ロ-344頁)。」

1860年にイギリス下院特別委員会が出した

結論は『左舷舵規則は極めて不十分なものではあるが、海事裁判所(Admiral Court)が判決でもってその危険な状況に修正を加えてほどよく勘案してくれるだろう』というものだった。その後、海事裁判所がなしたことはと言えば、帆船に対して古い規則、即ちLord Howe's Ruleを支持し、新規則(1854海運法第296条)を適用しなかったことである。もっとも汽船に対しては帆船と同じようには行かなかった。汽船には戻るべき古い規則などなかったからである。

このような状態を長く放置しておくわけには行かない。1860年12月、イギリスは商務省が航法・船灯・霧中信号等をまとめた衝突予防に関する規則の草案を提出した。ところがこの草案には汽船の行き合う場合の航法は示されたが、横切り(crossing)の場合の航法は含まれていなかった。横切りの場合については、死を招来するような左舷舵規則を続けるよりはむしろ規則を設けない方がよいということを示唆するものであった(ロ-345頁)。

1861年、フランスは汽船の横切り航法を加えることを条件に、この草案に同意した(ロ-同頁)。そこでの航法は他船を自船の右舷側に見る船舶が避航動作をとるべきだという趣旨のものだった。帆船に対しては、行き合いの場合以外はLord Howe's Ruleが復活していた。つまり、左舷開きの帆船が右舷開きの帆船の進路を避けるということである。この場合、左舷開きの帆船は右舷開きの帆船を自船の右舷方に見ることになるから、汽船の横切り航法における避航操船方法は帆船の場合と非常によく似たものとなった(ロ-同頁)。



## 2. 1863規則の成立；

このような経過の後、イギリスは海軍省(Admiralty)、商務省(Board of Trade)及びTrinity Houseが協議し、1854海運法の左舷舵規則の改正と、1858告示の灯火及び霧中信号規定を基本とした総合的な海上衝突予防のための規則案を議会に提出した。この法案は1854海運法第4部「安全と事故防止」中、“灯火、霧中信号及び航法に関する規則” (“Lights, Fog Signals, and Sailing Rules”) の改正法として上程された。1862年7月29日、“改正海運法” (“An Act to amend “The Merchant Shipping Act, 1854”, “The Merchant Shipping Act, 1855,” and “The Custom Consolidation Act, 1853.” 25 and 26 Vict. Cap. 63. 29th July 1862”, Short Title: “The Merchant Shipping Act Amendment Act, 1862”) (1862海運法) は議会を通過。そして、同法安全(Safety)第25条で「附帶事項目録“C” (Schedule Table(C)) (注1)における灯火、霧中信号及び航法に関する規則の制定」と題し、「海上衝突予防規則」 (“Regulations for Preventing Collisions at Sea) という名称のもと、1863年6月1日若しくはそれ以降の枢密院令(Order in Council)で定める日に発効するものと規定された。枢密院はこれを承け、1863年1月9日、枢密院令を発し、新しい海上衝突予防規則(1863規則)が同年

6月1日から施行されることを、Gazette(1863年1月13日付)を通じて公示した。そして内容をより分かり易くするため Schedule Table(C)の各規定に見出しをつけた。

これにより、1854海運法の295条, 296条, 297条, 298条及び299条の各条(灯火及び霧中信号並びに航法(Lights and Fog Signals, and Meeting and Passing))に関するものは1863規則発効の日をもって効力を失った(1862海運法、Schedule Table(A))。

1862海運法では、海軍省と商務省との共同勧告に基づき、枢密院令により、適宜、この規則の改廃或いは新設をすることができ、新設された諸規定はこの規則と同等の効力を有するとした(第25条)。これにより、以後「海上衝突予防規則」は“海運法”とは別個に、独自に国際化への道を進むことになった。

1863年4月28日、枢密院は同年1月9日の枢密院令と同旨の命令を発した(Gazette: 1863.5.1)。これは1863規則の施行が間近いこともあってか、関係者にそれを周知するためではなかったかと推測される。この時既に下記各国(含、ドイツ連邦下の大公国)が同規則の採用を表明していた。

Austria, Belgium, Hannover, Hayti, Italy, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg 及び Prussian

続いて、1864年2月には、デンマーク本国及びシュレースヴィッヒ公国(Gazette: 1864.2.5)、同年8月にはアメリカ(Gazette: 1864.8.30)によって採用された。また、同年11月には北アメリカ内水域を航行する船舶にも適用されることになった(Gazette: 1864.12.2)。こうして、規則施行後1年3か

月ばかりの間にアメリカ、ロシア及びプロシア等を含む29か国がこの1863規則を採用した。日本はこの規則を未だ全面的に採用していないが、明治3年（1870）太政官布告第57、商船規則にこの1863規則のマスト灯と舷灯についての規定を取り入れた（イ-68頁）（後述）。

なお、1864年9月2日に発せられた商務省通達（1864.9.2 商務省通達）には、本規則の灯火の用法についての図解説明（Diagrams）が添付されていた（注2）。

1863規則は1868年までには34か国に採用されたとのことで（ニ-6頁）、ここに初めて国際的な海上衝突予防法が成立したと言える。しかし、上記に見られるとおり、この規則を採用した国及び都市はほとんどヨーロッパ諸国、アメリカ（北部）及びラテン・アメリカ諸国に限られている。しかも、ラテン・アメリカ諸国は独立したとは言うものの、その独立運動をすすめたのは植民地生まれの白人（クリオーリヨ等）であった。

要するに、1863規則は最初の国際的な海上衝突予防規則ではあったが、極めてヨーロッパ諸国寄りの国際規則であったと言えよう。

### 3. 1863規則について；

さて、以下“1863規則”的内容につき概観する。この“1863規則”は、既に指摘したように、1862海運法 Schedule Table(C)に記載された規則（制定時の規定）に若干の修正が加えられている。但し、この修正は本規則を実施するうえで、各規定を分かり易くするために行われたものであって内容に変更はない。具体的に言えば、各規定の冒頭に“見出し”（heading）を付けた。これは規則を解釈す

るうえで極めて有用であったと言えるだろう。このことにより、“1863規則”が1862海運法、Schedule Table(C)に記載された規則に代わって、有効なものとして適用されることになった（That the Regulations contained in the Schedule to the said Act (1862海運法) shall be modified by the substitution for such Regulations (1863規則) of the Regulations appended to this Order (1863.1.9 枢密院令)）。

1863規則の名称は「海上衝突予防規則（Regulations for Preventing Collisions at Sea,1863）」であって、冒頭に“国際”は付いていない。全文20条にて構成されている。全文は、更に4つの項目、すなわち「前文」、「灯火に関する規則」、「霧中信号に関する規則」そして「航法」に大別される。以下、各項目と条文の要点を述べる。

#### [前文 (Preliminary)]

第1条：この規則における“船舶”についての定義を示した。ここでは“船舶”を「汽船」と「帆船」に分けた。帆走中（under sailing）で且つ、推進機関を用いていない（not under steam）汽船は「帆船」とする。また、汽走中（under steam）（推進機関を用いている）の汽船は、帆走中であろうとなからうと、「汽船」であるとした。つまり、「汽船」とは、帆走設備の有無に関係なく、推進機関を用いて航行している一切の船舶、ということである。

第1条において、汽船と帆船の区別を明確にしたのは、既に指摘したように、この当時の汽船はほとんど全て帆を装備してい

たからである。しかも、天候状況によっては、汽走が出来ず、その航海のほとんどを帆走するような事態も多かった。このため、海上実務においては、帆走時と汽走時で灯火表示方法も異なり、航法自体もそれに応じて変えなければならなかった。つまり、現在自船が汽船か帆船かを明確に認識することが安全な航行を確保するための前提条件であったのだ。

#### [灯火に関する規則 (Rules concerning Lights)]

##### 第 2 条：灯火の表示 (Lights to be carried as follows : -)

灯火についての通則である。第 3 条から第 9 条までに規定された各灯火は、日没から日出まで、あらゆる天候の下で表示されなければならない。また、ここに規定された灯火以外の灯火 (no others) を表示してはならないとした。第 3 条以下の規定は下記に示す通りである。

##### 第 3 条：汽船の灯火

先ず航洋汽船 (seagoing steam ship) についての灯火を規定した。表示方法に若干の変化が認められるだけで、内容は1858年の海軍省告示 (1858告示) と変わらない。汽船は航行中 (汽走中) (under way)、前部マスト頂部 (Mast-head) (※) に明るい白色灯 1 個 (a bright white light)、右舷に緑灯 1 個そして左舷に紅灯 1 個を表示しなければならない。

※「マスト頂部」とは、特記なきかぎり、“Lower Mast-head”的ことであり、以下単に「マスト」と記す。“Mast-head light”は「マスト灯」である（逆井保治

編：前掲書、259頁／W.W.A.McEWEN  
and A.H.LEWIS：前掲書、Masthead）

##### 第 4 条：汽船引船の灯火 (Lights for Steam Tugs)

汽船引船が他の船舶を曳航中に表示する灯火のことである。汽船引船は他の船舶を曳航中、舷灯に加え、他の汽船と区別するよう白色マスト灯 2 個を上下 (vertically) に表示しなければならない。これら 2 個のマスト灯は他の汽船に要求されているマスト灯と同じ構造・性能でなければならぬ。

##### 第 5 条：帆船の灯火 (Lights for Sailing Ships)

帆船は、帆走中 (Sailing ship under way) 又は曳かれているときは (being towed)、マスト灯を除き、航行中の汽船と同じ灯火を表示しなければならない。マスト灯は絶対に表示してはならない。

##### 第 6 条：小形帆船の灯火に関する例外規定 (Exceptional Lights for small Sailing Vessels)

標題では “small Sailing Vessels” となっているが、本文は “small vessel” となっている。当時の “small vessel” は全て “small Sailing Vessels” だったのだろう。舷灯を設置出来ない小形帆船は、両舷それぞれに緑灯と紅灯のランタンを用意し直ちに表示出来るようにしておき、他船が接近してくるとき又は他船に接近した場合は衝突を避けるに十分な時間、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、緑灯が左舷に、紅灯が右舷に見えないようにする。

##### 第 7 条：錨泊中の船舶の灯火 (Lights for

Ships at Anchor)

汽船も帆船も、泊地 (roadstead) 又は航路 (fairway) に錨泊中 (at anchor) は、船体上20フィート (約6.1m) 以下のところで、最も見易い位置に白灯 1 個を表示しなければならない。

第8条：水先帆船の灯火 (Lights for Pilot Vessels)

水先帆船は、他の帆船に対して要求される灯火を装置せず、全周にわたり水平方向から視認出来る白灯 1 個をマスト頂部に装置し、更に15分毎に炎火 (a flare-up light) を表示しなければならない。“炎火”とは“炎の出る灯火”であって単なる白灯ではないが、その性能については明示されていない。また白色灯の視認距離も不明。

第9条：漁船及び無甲板船の灯火 (Lights for Fishing Vessels and Boats)

衝突予防規則が漁船に及んだ最初の規定である。無甲板漁船 (open fishing boats) (※) 及び無甲板船 (open boats) を同列にとらえ、この両種船舶には他の船舶に装置される舷灯を要求しないことにした。その代わり緑・紅の両色灯 (a lantern having a green slide on the one side and red slide on the other side) を準備しておき、他船が自船に接近してくるか又は自船が他船に接近していく場合は衝突を避けるに十分な時間、そのランタンを表示しなければならない。その際、緑灯が左舷に、紅灯が右舷に見えないようにしなければならない。漁船 (無甲板漁船を含む) 及び無甲板船は、錨泊中又は網を用いているか或いは漂泊 (stationary) している場合、明るい白灯 1 個を表示しなければならない。漁船及び無

甲板船はまた、所定の灯火以外に、適宜炎火を用いることが出来る。白灯 1 個の視認距離は明示されていない。

(Captain:413号、93頁以下「ルイの勅令」中の漁船保護規定参照)

※ “Fishing vessel” と “fishing boat” の違いは明確ではない。

[霧中信号に関する規定 (Rules concerning Fog Signals)]

第10条：霧中信号 (Fog Signals)

霧の場合は、昼夜を問わず、以下に示す信号により、少なくとも 5 分毎に霧中信号を吹鳴しなければならない。

- (1) 航行中の汽船 - 煙突の前面で、甲板上 8 フィート (約2.4m) 以上に設置された汽笛 (steam whistle)
- (2) 航行中の帆船 - 霧中号角 (fog horn)
- (3) 航行していない船舶 (ships when not under weigh) - 号鐘 (bell)

しかし、いずれの場合も信号装置及び吹鳴方法 (吹鳴音の長さ、回数又は発信方法は不明である。

[航法 (Steering and Sailing Rules)]

第11条から第20条までは航法とされている。そのうち具体的な避航方法は第11条から第17条までである。第18条は避航船と保持船との相互関係、第19条は切迫した危険を避けるために許される例外措置、そして第20条は注意義務の履行と責任の所在、いわゆる “船員の常務” に関する規定である。

第11条：2隻の帆船 (帆走中の船舶) の行会い (Two Sailing Ships Meeting)

2隻の帆船が真向い又はほとんど真向い (end on or nearly end on) に行会い、衝突のおそれがある場合は、両船は舵 (helm) を左舷にとり（右に変針し）、互いに他船の左舷側を航過しなければならない。

#### 第12条：2隻の帆船の横切り (Two Sailing Ships Crossing)

##### (1) 2隻の帆船が異なる舷に風を受ける場合

左舷開きの船 (the ship with the wind on the port side) は右舷開きの船 (the ship with the wind on the starboard side) の進路を避ける。但し、左舷開きの船が切り上がっている場合 (close hauled) は、右舷開きの船が避ける。

##### (2) 2隻の帆船が同じ舷から風を受ける場合或いは1隻が順風の場合

風上 (windward) 船が風下 (leeward) 船を避ける。

#### 第13条：汽走中の2隻の汽船の行会い (Two Ships under Steam meeting)

2隻の汽船が真向い又はほとんど真向いに行会い、衝突のおそれがある場合は、両船は舵を左にとり（右に変針し）、互いに他船の左舷側を航過しなければならない、この規定の趣旨は第11条と変わらない。

#### 第14条：汽走中の2隻の汽船の横切り (Two Ships under Steam crossing)

2隻の汽船が互いに進路を横切り、衝突のおそれがある場合は、他の船舶を右舷側に見る船舶が他の船舶の進路を避けなければならない。

#### 第15条：帆船と汽走中の汽船 (Sailing Ship and Ship under Steam)

汽船と帆船が互いに衝突のおそれがある方向に進航する場合は、汽船が帆船の進路を避けなければならない。

#### 第16条：汽走中の汽船の速力調整 (Ships under Steam to slacken speed)

汽船は全て、他船に接近し衝突のおそれがある場合は、減速しなければならず、必要に応じ、停止及び後進としなければならない。また、霧の場合には適度な速力 (moderate speed) で航行しなければならない。

#### 第17条：追越し船 (Vessels overtaking other vessel)

他船を追い越す船舶は、その他船（追い越される船舶）の進路を避けなければならない。“Vessel overtaking any other vessel” と規定され、汽船と帆船との区別はない。汽船であれ帆船であれ、他船を追い越す場合は、原則的には追越し船が注意すれば済むことだからである。但し、第18条参照。

#### 第18条：第12条、14条15条及び17条における両船相互の関係 (Construction of Articles 12,14,15, and 17) – 避航船・保持船に対する航法の原則

上記航法規定において、両船のうち1船が避航すべきであるとされた場合、他の船舶は、次条に定められる限界の存在を条件として、自船の針路を保持しなければならないとした。第12条と第14条はこれまで曖昧だった避航関係を明確にしたものである。第15条は汽船が出現したことにより新たに生じた汽船と帆船との避航関係である。第17条は経験的に見て言わば当然の規定ではあるのだが、汽船と帆船との避航関係と混

同しないためにも必要な規定と言える。いずれの規定も、2船のうち1船に避航義務を命じたもので、言わば設定的規定である。従って、船舶航行自由の原則からすれば一方にのみ義務を加え、他方を放置することは衡平を欠くことになる。そこで、避航義務を負った一方の船舶が避航措置を安全確実に実施し得るよう、相手方となる他船に針路の保持を命じたものである。1863規則では、“針路の保持”にとどまり、速力までは言及されていない。

**第19条：特殊事情救済のための例外 (Provision to save special Cases) – 切迫した危険を避けるための例外措置**

この規定を履行するに当たっては、航行上の危険及び切迫した危険のある特殊の状況にも十分注意しなければならない。この特殊な状況においては、切迫した危険を避けるために必要であれば、上記航法によらないことが出来る (rendering a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger)。

**第20条：常時適切な注意を怠らないこと (No Ship, under any circumstances, to neglect proper precautions)**

いわゆる“船員の常務”に関する規定である。規定の主たるねらいは船長又は乗組員に対する責任を明確にすることにあったに違いないまい。しかし、この条の標題を“Responsibility”とせず、“No Ship, under

any circumstances, to neglect proper precaution”としたのは、この1863規則の目的があくまでも“衝突の予防”にある点を強調したかったからであろう（現行1972 COLREGS、2条(a)参照）。

**4. トマス・グレイの「衝突予防4則」；**

「1863規則」は、1840年の“Trinity House Rules”以来、初めての総体的な法典（規則集）であり、まさに画期的なものであった。だからと言って、これらの規則が船員や船主に容易に理解されたのではなかったようである。この規則の立案者だった商務省のトマス・グレイ (Thomas Gray) (注3) は規則の内容につきもう少し分かり易い解説が必要であると感じていた。というのも、1862年～1872年の10年間で船舶の喪失は9%、トン数で273%、人命損失で50%も増えていたからだ。(Murton : 前掲書、336頁)。

これらの海難が全て汽船の衝突であったのではないが、その可成りの部分を占めていたものと推測し得るであろう。そこで彼は単に文章で述べるだけでなく、数え歌や童謡のようなものにし、記憶しやすいようにしようと考えたらしい。そこで規則の要点を一連の詩に託して解説し、1867年10月14日、公表した。それは完全な定型詩とは言えないが、各行は韻を踏んでいて、語呂が良い。「衝突予防4則」として以下に示す（なお、日本語訳文は筆者試訳）。

## 1. Two steam-ships meeting.

When both side lights you see ahead.  
Port your helm, and show your RED.

## 2. Two steam ships passing.

Green to green, or red to red,  
Perfect safety, go ahead.

## 3. Two steam-ships crossing.

(This is the position of greatest danger; there is nothing for it  
but good look-out, caution and judgement.)

If to your starboard RED appear,  
It is your duty to keep clear;  
To act as judgement says is proper;  
To port — or starboard — Back — or stop her!  
But when upon your Port is seen  
A steamer's starboard light of Green,  
There is not so much for you to do,  
For Green to port keeps clear of you.

4. All Ships must keep a good look-out, and Steam-ships must stop and  
go astern, if necessary.

Both in safety and in doubt,  
Always keep a good look-out.  
In danger with no room to turn,  
Ease her! Stop her! Go astern!

## 「衝突予防4則」

- |                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| ① 2隻の汽船が出会うとき                 | 規則通りに対処せよ            |
| 船首に他船の両舷灯                     | 左舷か右舷か、退くか停るか。       |
| 左に舵とり紅灯示せ。                    | 君の左舷に汽船の縁            |
| ② 2隻の汽船が過ぎるとき                 | 君は特にすることなし           |
| 緑と緑か紅と紅                       | 緑に対して左舷を保て           |
| 絶対安全そのまま進め。                   |                      |
| ③ 2隻の汽船の横切りは                  | ④ 全ての船は見張りを厳守、汽船は適時に |
| (最も危険な状況で、何はともあれ見張り、警戒、そして判断) | 停止・後退。               |
| 右舷に紅が見えたなら                    | 安全なときも、疑問なときも        |
| 避けて通るは君の義務                    | 常時見張りを保つべし。          |
|                               | 危険で逃げ場のないときは         |
|                               | 減速、停止、そして後退。         |

### 5. 行会い船航法についての修正—“説明条項”(Explanatory Clause)；

トマス・グレイの上記 4 則は確かに要点をついていた。彼が最も重視したのは、“4 則”の冒頭に置いた汽船の行会い船航法（1863 規則第13条）と考えられる。この見合いの状態（行会い関係）で各船が右に舵を切る（舵柄を左に置く）のは現実に避航動作を行なう段階である。よって、右に転舵する時期がいつかということが重要である（ロ-345頁）。しかし、それは明確には出来なかった。また、1863 規則は、行き会う状態を“真向い又はほとんど真向い”(end on or nearly end on)と規定した。ところが“ほとんど真向い”(nearly end on) と “横切り”(crossing) は何度の針路交角をもって決定するのか、その境界は判然としなかった。しかも、この行会い船航法は汽船だけでなく、帆船にも適用されることになっていた（1863 規則、第11条）。枢密院司法委員会（Judicial Committee of Privy Council）は「帆船の乗組員たちの目線に立てば、この解説だと規則を取り違えそうだ」などと難癖をつけてトマス・グレイの詩文による解説に反対の意向を示したという（ロ-345頁）。

Admiralty Court は “The Thames vs. Stork” 衝突事件の判決で「『ほとんど真向い』とは船首より各舷に3点（約34度）の角度内をいう」としたので、或る程度の目安にはなったようだ（イ-70頁）。しかし、この角度はあまりに広すぎた。

同司法委員会は何度も議論を重ねた挙げ句、その見解として、1868年7月30日、“説明条項”(Explanatory Clause) という形式により規

則に追加することを枢密院令にて公布した（Gazette:1868.8.4）。そこでは、行会い船航法が適用される状況ばかりではなく、適用すべきではない状況をも説明した。すなわち、

- ①第11条と第13条が適用される場合とは、2 船が互いに他の船舶に対し真向い又は殆ど真向いにあって、衝突のおそれがある状況のみである。“2 船がそれぞれの針路を維持すれば、互いに安全に航過することが明らかな場合”には適用しない。
- ②第11条と第13条が適用されるのは、2 隻の船舶が互いに“真向い又は殆ど真向い”(meeting end on, or nearly end on) に行会う状況である。つまり、昼間は、互いに他の船舶のマストを自船のマストと一線又は殆ど一線に見る (each ship sees the masts of the other in a line, or nearly in a line) 場合、そして夜間は、互いに他の船舶の両舷灯を見る位置にある場合をいう。
- ③他の船舶が、昼間、自船の前方を横切るのを見る場合、又は夜間、一方の船舶の紅が他の船舶の紅に対している場合、或いは一方の船舶の緑が他の船舶の緑に対している場合、又は緑(灯)は見えず紅(灯)のみ或いは紅(灯)は見えず緑(灯)のみが前方に見える場合、又は両舷の緑(灯)と紅(灯)が前方以外に見える場合 (anywhere but a-head) には適用しない。

かなりくどい説明だが、具体的でよく分かる。

フランスはこの説明事項(Explanatory Clause)を1869年5月26日に採用・公布した。

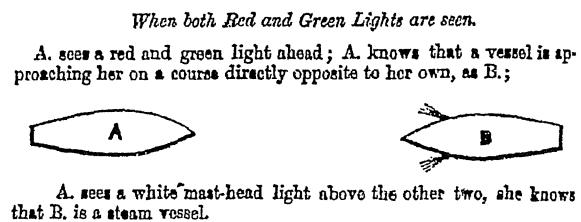
他の諸国も徐々に採用した（イー71頁）。ドイツはと言えば、1871年1月1日、やっと統一国家（帝国）としてまとまり、1月18日ドイツ帝国成立が宣言された。そこで同年12月23日、統一ドイツ帝国として、改めて1863規則を採用・公布した（前示の通り、プロシア、ブレーメン、ハンブルク等の王国又は都市国家はそれぞれに採用していた）。この時、1868年の“説明条項”も併せ採用した。一方日本では、明治7年太政官布告第5号により公布された「海上衝突予防規則」（明治7年布告）において、その末尾に「海上衝突予防規則追加」としてこの説明条項が追加規定された（後述）。

#### 注1. “Schedule”と“Table”:『附帯事項』と『目録』

本法を含め多くの法令に見る通り、“Schedule”に含まれる内容は、法令に付属的にまたはそれを補うためにあるのではなく、法令に随伴し且つ当該法令の目的を具体的に実施するうえでの必要項目をまとめたものと言える。つまり“当該法令に附帯させた独立事項”としての性格に着目し『附帯事項』と訳すことにした。また、“Table”についてもその内容を考慮し『目録』とした。これらの訳語はこれまでに学会で認められてはおらず、よって、あくまで私訳・試訳である点ご理解願う。

#### 注2. 1864.9. 2 商務省通達の灯火の用法に関する図解説明 (Diagrams) ; この点については、既に1852海軍省告示

でも示されたところであった。しかし、それから10年ばかり経過した時点で再び図解説明が必要だった。それは未だに海上においては灯火の表示方法の不適切や灯火による航法判断に誤解が多かったからであろう。なお、1852規則の“Diagrams”（図解説明）では船舶は“船側外輪汽船”とされていたが（Captain: 417号、59頁）、今回の通達に添付された“Diagrams”では、“外輪”がなくなっている。外輪船とプロペラ船が綱引きし、プロペラ船が勝利してから20年にならんとしていた。航洋汽船はほとんど“プロペラ汽船”となっていたことを窺わせる。前号で紹介した“行会い船”的場合を以下に示す。



#### 注3. トマス・グレイ (Thomas Gray)

1851年商務省に事務官 (Clerk) として入省し、16年後37歳の若さで同省海事部 (Maritime Department) の長となった。1870～1880年にかけ、現在の国際海上衝突予防規則の原型を作り上げることに功績があった。彼の作った「衝突予防4則」はリズミカルで、且つ航法の要点をついており、現在においても原則的に正しいと言われる（小門和之助：前掲書、57頁）。

(以下次号に続く)