

海上衝突予防法史概説 (2)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

承前

前回に引き続き序説として少々述べる。一つは「International Regulations」についてである。「国際的規則」と「国際規則」とではニュアンスが違うだけなのだろうか。二つは、「Preventing Collisions」における「Preventing」の日本語訳が「予防」となっているのは何か特別な意味があるのか。「防止」ではいけないのか。最後に、予防法における「衝突」の意味について整理してみた。

Ⅱ. 『International Regulations』:

(1) 1863年にイギリスで制定され、その後ヨーロッパ・アメリカ等主要な国々によって採用された初めての国際的な海上衝突予防規則（以下「衝突予防規則」）は“Regulations for Preventing Collisions at Sea”の標題であって、その冒頭に“International”はついていない。それはこの規則がイギリスで立案され、制定されたもので、その後多くの国々によって採用されたものの、国際的合意という点では未だ不十分であったからであろう。1889年に行われた国際海事会議（International Marine Confer-

ence）において、一種の模範法典として各国で採用された新しい海上衝突予防規則（1889規則）においても同じだった。ここでは、「諸国が共にこの会議の決議を少しも変更することなしに、互いに徳義上、これを行うことに定めた」（貴族院議事録第4号、明治24年11月30日、58頁）もので、言わば紳士協定に近かった。つまり国際法としての法的拘束力はなかった。またこの会議に参加した国は27ヶ国にすぎず、ここで採用された規則が国際的に広く採用されるには多くの困難が予想されてもいたからであろう。というのも、各国とも永い伝統のある自国の法律を、たとえ国際的という名の下であっても、他国の法律に合わせて変更するには、それなりの譲歩妥協は避けられない。確かに衝突を避けるための航法を統一し、航法を実施するための設備を整えることは海上における人命・財産を保持するために不可欠なことではある。しかし、各国の経済や、産業或いは技術にはそれぞれの限界があり、発展している少数の国の意向が理想的であっても、それ以外の多数の国々においてはその実施が困難であれば、その理想はまさに絵に描いた餅に等しく、実現できない。だから各国の代表が

集まった国際会議における合意であろうと、各国内では容易に受け入れられないこともあるのだ。これは国際条約が成立する際当然予想される障害の一つである。このことは、国際条約というものが抱える不完全性或いは欠陥の存在を認めることにもなるが、これは国際条約というものの宿命ではなからうか。

- (2) その後1929年に開催されたSOLAS会議 (International Conference on Safety of Life at Sea, 1929) では、SOLAS条約第2 附属書として同条約の一部として取り扱われ、その標題も “International Regulations for Preventing Collisions at Sea” とされた。冒頭に “International” が付いたのは、1889規則が、発効されるまでにはかなりの時日を要したものの、その後は多くの国によって採用されていたという実績からである。1929SOLAS会議は衝突予防規則改正の叩き台として1889規則を使用したことでもあり、今回は “国際衝突予防規則” として各国の合意が成立したものと考えられたのであろう。この改正1929規則を採択するのに賛同した国々は47ヶ国にのぼった。

1933年1月、1929SOLAS条約は発効した。しかし、衝突予防規則に関しては改正案が各国に回付されるや、多くの反対意見を呼び起こすことになった。発効は延び延びとなった。そして10年後第二次世界大戦が勃発し、1929規則は結局世界的な最終合意を得るに至らなかった。このため、条約中の附属書の1つが発効できないこととなり、条約そのものは発効したものの条約中

の目玉とも言うべき衝突予防規則が発効していないという不完全な状態であった。何故こんなことになってしまったかという、SOLAS会議に参加しなくとも、衝突予防規則だけは採用するという国が多かったからでもある。

- (3) このような不合理な事態を生じさせないため、戦後初めて開催された1948SOLAS会議では、衝突予防規則とSOLAS条約とを切り離すこととした。そして、最終的には、あくまでも形式的にはあったが、国際会議の最終議定書添付書第2 (ANNEX B) として、条約本文とは別個に独立した衝突予防に関する “規則” (Regulations) が成立した (1948規則)。しかし、「国際規則」 (International Regulations) には至らなかった。これは1960規則も同じで、1960SOLAS条約とは別個の独立した規則であることは認められたものの、添付書第2 (ANNEX B) とするにとどまった。こうして見ると、1948規則も1960規則も単なる “規則” であって、“国際規則” (International Regulation) ではないから、国際条約としての形式的要件を欠いているとの見解もあるかも知れない。しかし、両規則ともSOLAS会議の決議を経て制定されたものであり、実質的には、国際的に共通な “海上交通規則” (海上衝突予防規則或いは “Rules of the Road at Sea”) (注1) として国際条約と同等に扱われていたことは周知の通りである。

- (4) ところで、1948年3月、IMCO (現IMO) 条約 (注2) が採択され、1958年3月17日、

同条約は発効した。SOLAS会議の幹事役 (Bureau power) はイギリスからIMCOに替わった。これまでのように、ほとんどイギリスの発議により召集され、その主導の下にあった1914年、1929年及び1948年の同会議は、以後、IMCOのMSC (注3) の管掌事項となった。海上交通の国際化にイギリスの果たした足跡は大なるものがあつたが、時代はイギリスの支配した海から、世界各国の共有する海への転換を必要としていた。1968年 (昭和43年)、IMCO第17回MSCにおいて、1960規則改正が議決され、MSCはNAV (注4) に対し改正作業の検討を指示した。そして着手してから4年後の1972年 (昭和47年) 10月20日、IMCO総会にて“1972年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約” (Convention of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972) (以下「衝突予防条約」) が採択され、ここに名実ともに新しい独立した“国際海上衝突予防規則” (International Regulations for Preventing Collisions at Sea) (COLREGS 又は1972規則) が誕生したのであった。

注1 : この“海上交通規則”を“Rules of the Road” (Admiralty Manual of Seamanship II ; 561頁以下) 或いは“Rules of the Road at Sea” (前示Seafares and Their Ships ; 33頁) と呼んだりすることもある。P. Kemp編集の“Oxford Companion to Ships and the Sea”によれば、これは海上衝突予防規則 (COLREGS) の言わば“俗な” (colloquial) 呼び方であると言い、

Black's Law Dictionary (第4版、1951年) でも、“イギリスでの慣用的呼び名” (popular English name) であるとする (同書 : 1497頁)。1863年のイギリスの下院特別委員会 (Select Committee of the House of Commons) の報告では、“交通規則 (rules of the road)” の制定が喫緊の課題であるとした。ここでいう“rules of the road”とは当時スコットランド及びアイルランドの河川港湾で実施されていた陸上及び海上共通の“通行規則”、すなわち“左側通行”が念頭に置かれていたものと推測される (津島 : 前掲書、34頁)。ということは、当初は汽船を含む海上交通における船舶の“通行 (航行) 規則”を制定しようと考えていたのではあるまいか。それはイギリス以外の国々の立法例を見ても、みな「航行規則」としていることから窺える (津島 : 前掲書、40 ~ 48頁)。しかし、海上での可航範囲は広く、且つ汽船の操縦は自在で、陸上の道路や河川或いは運河とは航行環境が異なる。しかも現実には衝突は一向に減少しない。そのような状況を憂慮し、イギリスはもっと直截的な表現を用いるべきだということから、“rules of the road”から“Regulations for Preventing Collisions”とし、各国もこれに同調したものであろう。言うまでもなく、“海上交通規則”は船舶の“衝突予防規則”と同義である。このため、現在でも、状況に応じ、便宜的に、COLREGSのことを“rules of the road (at sea)”

と呼ぶこともあるのであろう。なお“Road”の本来の意味は「道路」ではなく「泊地」(Roadstead)であるという(佐波宣平、海の英語－イギリス海事用語根源、345頁以下)。

- 2 : IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization : 政府間海事協議機関)、のち1982年(昭和57年)、IMO (International Maritime Organization : 国際海事機関)に改称された。
- 3 : MSC (Maritime Safety Committee : 海上安全委員会)。IMOの理事会の下部機関であって、海上の安全に直接関係する技術事項の検討及びそれらについての条約案の作成等を検討することを任務としている。
- 4 : NAV (Safety of Navigation : 航行安全小委員会)。MSCのSub-Committeeの1つで、SOLAS条約附属書第V章(航行の安全、Safety of Navigation)関係事項及び衝突予防条約関係事項等について審議する。

Ⅲ. Preventing Collisions :

- (1) わが国では「衝突の予防」(注1)と訳されている。同じpreventを使用しながら「International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/1978」では“Prevention of Pollution”を「汚染の防止」としている。「予防」と「防止」に差があるのか?

“Prevent”は、日本語訳では「防げる、防止する」のほか「予防する、起こらないようにする」などが通例である。岩波の英

和辞書(注2)では「未然に防ぐ」とし、“They might have prevented this loss.(この損害は防ごうとすれば防げたのだ)”を例示する。

さて、Cassel(注3)によれば、“Prevent”には“avert, forestall, obviate, preclude, stop”などの同義語がある。これらの動詞の意味は“keep from happening or doing”(起こらないようにする)で、Preventはこれらのグループ全体を包括する用語であるという。これは、Longman(注4)でも同様である。Casselでは更に「或る物事を妨害し、阻止し、或いは防ぐためにとられる予防又は抑止手段」の意を包含しているとする。その手段としては、起こり得る災害を避けるための積極的な処置や将来の暴動を防ぐためにとられる譲歩や改革などもあるという。

一方、Shorter OED(注5)によると、古くは“(将来の出来事を)予期しまたは(その時に)備えて行うこと、或いはあたかもある出来事が成就しているか、又はその時点に至っているかの如く行うこと”のような意味であったとする。更に、“何かを止めたり、守ったり又は阻止したりすること、或いはまた、前もって起こり得る出来事に対し備えること”などの意味もある。要するに歴史的に見ると、CasselやLongmanのように“keep (something) from happening”の前段階でそのhappeningの発生を予期してそれに備えるという点に本来の意味があったやに見える。

Longmanでは“These rules are intended to prevent accident.”(これらの法律は事故の予防を目指している)を例示し、こ

の用法は“especially British English”だとする。こうしてみると、“prevent”はCassellによる前示の意味に照らしても、日本語訳としては「予防」とするのが適切に思われる。

もっとも、予防法の航法に関する規定中では、“進路を避ける”という場合“keep out of the way (of the other vessel)” (15条ほか)とし、“衝突を回避する(ための動作をとる)”場合は“avoid collision (avoiding action)”とする(8条、19条ほか)。

“Avoid”は、「避ける、離れる、無効にする」の意味を有するが、予防法ではもっぱら「避ける、離れる」を意味することは言うまでもない。ここでは“予期”したり、“あらかじめ”準備することは考えていない。現実には目の前に生じている“衝突を避ける”、“衝突という危険から離れる”ことを示す。つまり、“avoid”は“prevent”より具体的・現実的で、その場で生じた衝突の危険を意識的に避ける意味が強いと思われる。予防法の規定は具体的な航法を定めているので、そこに生じている衝突の危険を避けようという場合にはavoidが適切なであろう(注6)。

(2) 一方、“Prevention of Pollution”において“Prevention”を「予防」とせず、「防止」とすることに特別な意義があるのであろうか。

衝突予防における衝突発生の予測・おそれというのは相手船があつてのことである。船舶の衝突の場合、たとえ自船が適法行為を実施していても、相手船が同じく適

法に行動しているかどうかは相手船の動静が確認出来るまでは判明しない。相手船の行動を適確に予測出来なければ、予防法の航法も実行出来ない。つまり、衝突を防ぐためには相手船の行動をあらかじめ予測・予期することは必須である。だからこそ見張りを適切に行い、他船との衝突のおそれを判断することを注意義務の筆頭に置いたのだ(予防法5条)。この面において、予防法は正に「衝突を予防するための法律」であるということになる。

ところが、汚染物質の排出防止は、原則として、一船に関する問題である。排出防止対策はその船舶自体で講ずれば済み、他船との関係性はない。衝突による破損箇所から汚染物質が排出されるような場合は、衝突後に生じた排出を如何に防止したかが一層問題となるだろう。そしてその場合は衝突原因及び相手船との原因割合が問われる。要するに、排出防止対策は船内日常業務の一つとして、自己完結型の対策と言える。また、排出行為そのものは注意義務違反のみではなく、故意も含まれている。この点を考慮すれば、「汚染予防」ではなく「汚染防止」としたのは、条約原文を日本語に訳すに当たり日本流の細やかな配慮があつてのことではあるまいか。

注1:「予防」の「予」は本来「與」或いは「余」と同義であつて、そこには“あらかじめ”とか“前もって”の意味はない。“Prevent”の訳語として漢字を宛てれば「豫」である。「豫」には“未だ発せざるに禁ずる”[礼記、学記]ことや“凡そ事豫(ことあらかじめ)す

るときは即ち立つ”[中庸] 意味があり、つまり、予定・予測を意味する（白川静「字統」、平凡社）。

- 2 : 岩波英和辞典 新版、岩波書店、1974 年
- 3 : Modern Guide Synonyms & Related Words (1981) , Cassel
- 4 : Dictionary of Cotemporary English, Longman
- 5 : The Shorter Oxford English Dictionary on Historical Principles, Vol 1, Oxford
- 6 : A.N. Cockcroft と J.N.F. Lameijer が COLREGS の解説書の表題を「A Guide to the Collision Avoidance Rules」としていることに注意。

IV. 衝突とは何か—その構成要素

船舶の「衝突」とは、一般に、“水上（海上）にある 2 隻以上の船舶が接触し、損害を生ずること”とされる。この定義を構成する要素につき、予防法の観点から整理してみよう。

1. 「船舶」

予防法上の“船舶”とは、同法第 3 条 1 項にいう船舶であって、“水上輸送の用に供される船舶類（水上航空機を含む）”と定義される（注 1）。

予防法はその“船舶”を、推進機関の種類により「動力船」、「帆船」及び「水上航空機」に分け、それ以外に船舶の運航形態によって、「漁ろうに従事している船舶」、「運転不自由船」或いは「操縦性能制限船」等とした（3 条 2 ～ 8 項）。その場合、以下の点に留意す

る必要があろう。

- (1) 商法第 3 編海商では「船舶及び船舶所有者」（第 1 章）と「船長」（第 2 章）とを対置させ、船舶を「商行為を為す目的をもって航海の用に供するもの」（商法 638 条 1 項）と定義している。船舶を、商行為を行ううえでの具体的手段としての“物”をとらえていることが判る。このことは同法 797 条において「船舶が双方の船員の過失によりて衝突した場合」と規定し、船員と船舶が別であるとしていることから明かである。つまり商法上の「船舶」には船体・機関・属具を備えた“物”としての意義しかない。

一方予防法でも上記の定義に従えば、やはり“物”として扱われるように見える。しかし、予防法の見張り目玉とも言うべき航法規定第 5 条“見張り”においては「船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することが出来るように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない。」と規定し、たとえ“物”であろうと船舶を擬人的に取り扱っている。学者は“船舶”の擬人的取扱いにつき、英米法系の対物訴訟（action in rem）において船舶が訴訟当事者とされることがあるからとしているだけで、何故船舶が擬人化されたかという点については何の言及もしていない。

そもそも「船舶」が現実には航海している場合、「船舶」は“物”としての船体だけで海上に存在しているのではない。そこには必ず船員（乗組員）がいて船舶を航行（運航）させているのである。予防法で船舶を

擬人的に取り扱っているのは、この法律が、人と物とが一体となった実体としての船舶を運航するための航法を定め、船舶の運航に従事する船員が、現実にもその航法を遵守することにより、衝突を未然に防ぐことを目的としているからである。“物と人”とが協同して「船舶」という“物”を構成しているからこそ、擬人的に表現されているのだと考えたい。商法の規定では、「船舶」は船体・機関・属具を備えた“物”、一般的には“船体”と解釈することで足りるが、一方予防法の“航法規定”では、「船舶」は、航法を遵守すべき主体である“船長”若しくは“当直員”を意味している場合がある点、留意する必要がある（注2）。

- (2) 「船舶類」(every description of water craft) とは、いかなる構造物であってもよいが、浮揚性と復原性を有し、人又は物を積載することが出来、且つ水上を移動し得るものでなければならない。よって、水上に浮かんでいて船舶のような構造をしていても、一定の場所に係留又は固定されている浮ホテル、ポンツーン (Pontoon) 及びフローティングドック (floating-dock) 等は、予防法上は船舶ではない。「構造物(木材) 自体の運搬を目的とする筏は船舶ではない。」(今井薫他、現代商法Ⅳ 保険・海商法改訂版250頁) という説もある。しかし予防法上は、組んだ筏(竹・木等の材料は問わない)の上に乗組員(作業員)が乗っていて、棹等で操作していれば船舶と認めて差し支えない。但し、夜間には、筏の長さに応じた適切な灯火を掲揚出来るようにしておくべきではある。

また、水上を航行する限り、水面、水中を問わないとの見解もあるが(今井薫他：前掲書、同頁)、潜水艦の場合は、水上航行する場合は船舶であるが、潜水航行中の場合は予防法上の船舶とは見做せない。潜水航行中は水面を航行している他船との間に航法関係を生じる余地がないからである。また、一定の形態(凹形)を有することを要するとの見解もある。しかし、船舶としての浮揚性を得られるのであれば、凹形の有無は関係あるまい。

沈船や漂流物(浮遊物)は船舶とは言えない。しかし沈船も引き揚げや撤去不能で船舶としての使用が不可能となるまでは船舶であり、乗り揚げた船舶も同様に扱われる。またいわゆる難破船又は漂流船(破口からの浸水や火災による航行不能或いは乗組員の死亡等による漂流)も、沈船又は浮遊物と見做される程度になるまでは船舶である。

問題となるのは、船舶の推進性と操舵性(操縦性)についてである。商法上では推進機の種類・有無については問わないとしている(通説、同前)。また海難審判においても推進機関を有していないクレーン船(floating crane)、浚渫船(dredger)をはじめとして、一体型のバージ(barge)(予防法24条5項、COLREGS §24(b))が分離して錨泊している場合や引船に引かれているbargeは船舶としている(但し、箱形バージやコンテナがそのままの状態で海上に浮遊していても船舶ではない)。

だが、予防法では船舶運航の態様に応じて「運転不自由船」(vessel not under command)、「操縦性能制限船」(vessel

restricted in her ability to manoeuvre) 或いは「吃水制限船」(vessel constrained by her draught) を認めている。これらを特別の態様として認めたのは、或る事情により、やむなくその状態にある船舶は“他の船舶の進路を避けることが出来ない”(unable to keep out of the way of another vessel) か、進路から離れることを著しく制限されている (severely restricted in her ability to deviate from the course she is following) からである。つまり、他船の進路を避けたり、自船の進路から離れないようにするのは自船の“推進性と操舵性(操縦性)”の確保をその前提としているものと言えるのではないか。とすれば、予防法上の船舶は、常時、適切に航法を実施し得る状態にあることが求められており、従って船舶が操縦性を有すべきは必須であると考ええる。

2. 「水上輸送の用に供する」とは

この意味については、COLREGSにおける“as a means of”に着目すべきである。予防法の訳語はこの意味を十分に伝えていない、若しくは極めて判りにくいと言える。このため、予防法の規定を読めば読むほど、何らかの人や物の運送を目的とする必要があるような感じを得てしまう。しかし、COLREGSの原文に忠実に従えば、「船舶類」(every description of water craft) は“as a means of transportation on water”、つまり“水上輸送の手段として”利用されることが明確にされている。予防法の“船舶”の定義は1948規則で初出し(この時水上航空機(seaplane)は未だ船舶ではなかった)、以来1972規則

(COLREGS) まで、そのまま引き継がれている。1948規則の訳文では“海上の運送方法として用いられ又は用いることの出来る各種の船舶”とされていたのだが、同規則が昭和28年法として国内法に導入されたとき、前示の通りの訳文となってしまった。しかし、上述の通り、予防法の「船舶類」はあくまでも“海上交通の手段(若しくは方法)”である。従って、“輸送目的としての人や物の運送”に限定されたものではなく、そのような行為をも含包した意味で、“水上を利用して人や物を移動するための手段”であると言えよう。よって一人で運転を楽しんでいるプレジャーボート(pleasure boat)も、れっきとした予防法上の船舶である。

3. 「船舶の接触」

船舶の衝突とは船舶が物理的に接触することと言う(注3)。物理的接触とは、船体が接触することに外ならない。しかし、船体外板の直接的接触のみではなく、錨やプロペラ又はガントリークレーン(gantry crane)等との接触も衝突である。投錨中の錨鎖と船体間の衝突、又は錨鎖と錨鎖との接触も衝突である。錨鎖は船体の延長と見做し得るからである(小町谷操三、船舶衝突法論、海商法要義下巻二、46頁)。

衝突は、少なくとも、2隻の船舶の接触である。しかし、2隻以上の船舶が同時に(時間的に極めて近接して衝突する場合も含む)衝突することもあれば、最初の2隻の衝突に第3船が衝突してくる場合もある。前者は1個の衝突であるが、後者は数個の衝突なので、損害の帰属は各衝突毎に決定しなければならない。なお、予防法の航法は2隻の船舶間の

避航方法を定めたものだから、2隻以上の船舶間が同時に衝突した場合は適用航法にも困難な問題が生ずることがある。船舶の接触の態様、つまり衝突の形態は様々である。双方或いは一方の船舶が航行中であるか停泊中（又は漂流中）であるかは問題ではない。もちろん、船舶と船舶以外のものとの接触は、予防法上の衝突ではない。波浪との衝突（衝撃）も衝突ではない。しかし、たとえば岸壁に相前後して係留していた2隻の船舶が、岸壁の近傍を高速で航行した第3船が生じさせた航走波の影響を受け、互いに前後に移動させられ、船首尾間で衝突した場合、両船の損害はその衝突の当事者である両船で解決しなければならない。しかし、この両船は、航走波を生じさせた第3船に対する損害賠償請求権は留保していると言うべきである。航走波によって他船を衝突に至らせる行為は、航法上それを防ぐ規定はない。しかし、いかなる状況下であれ予防法6条に規定する“安全な速力”で航行することはseamanshipとして要求されるだろう。

既述の通り、船舶と船舶以外のもの、たとえば氷塊及び流木等の漂流物（浮遊物）との接触は船舶相互間の衝突ではない。では、それらの衝突は予防法上の衝突ではないと言えるか。実は衝突予防規則では、当初から単に“海上衝突（Collisions at Sea）”としていて、決して“船舶間の海上衝突（Collisions between vessels at Sea）”とは言っていないのである（わが国も明治初年に海上衝突予防規則を国内法に導入したとき以来、“海上衝突予防法（規則）”としている）（注4）。

この場合留意すべきは、COLREGSが遭難信号（Distress Signal）（COLREGS § 37、

ANNEX IV。予防法36条、施規22条）を定めていることである。衝突予防規則が国際的なものになり、1884年に改正された時以来、遭難信号は常に規則中に規定されて来た。船舶間衝突の結果遭難に至ることはままあることである。ならば、衝突予防規則が予想している遭難は船舶間衝突に起因するものだけであろうか。そうではなく、氷塊や漂流物との衝突、はたまた浅所や岩礁への乗り揚げ（一種の衝突とも言える）等あらゆる遭難をも含んでいるのではなかろうか。というのも、現行COLREGS第6条では（COLREGS § 6(b)(iv)、予防法6条10号）、レーダーを使用している船舶が考慮すべき事項として「小型船舶、氷その他の浮遊物件は、適切なレンジにおいてもレーダーにより探知することができない場合があること。」としている。これは「氷」や「浮遊物」との接触（衝突）があり得ることを指摘し、それらが船舶衝突の対象物として扱われるべきであることを示唆しているようにも見受けられる。要するに、衝突予防規則の立場としては、航行中遭遇することが予想されるあらゆる障害物との接触（衝突）について十分な注意を払うべきだということを要求しているものと考えたい（COLREGS § 2(a)、予防法39条）。

4. 「損害の発生」

衝突は船舶相互の接触によって「損害が生ずる」ことでもあるという（通説）。その損害は船体、積荷及び乗客等のいずれをも問わない。船舶の衝突は船体相互の接触が主だから、一旦衝突が起これば、船体に何らかの損害—例えば船体擦過によるペイント剥離のみであっても—は生ずる。その損害が、過失の

大小をめぐって私法上の紛争となるほどのものであれば、損害賠償の問題として商法の規定の対象となる。一方、たとえ2隻の船舶が接触したものの、両船がそのままの状態で潮流に圧流され、損害が生じていないような場合であっても、予防法の対象として扱うことは出来る。そのような状況に至ることを防止する必要もあるからだ。なお、2隻の船舶が接触したままの状態ですぐに港内の通航路を塞ぐような場合があれば、それは往來を妨害する罪(刑法124～129条)に該当することにもなる。

5. 「水上(海上)」(末尾添付図参照)

船舶の衝突は「水上(海上)」で発生する。予防法が適用される水上とはどこか。水上に限界があるのか。

- (1) 水上とは言え、水面のみではなく、水中を航行している船舶、例えば潜水艦との衝突(潜望鏡のみの接触も含む)もある。但し、航法の適用は、前述の通り、潜水艦が水面に浮上して航行している時のみである。
- (2) 船舶は共に水上に在る時—航行中も漂泊中も含め—である。よって、dry dockに入渠中の船舶と航行中の船舶との接触には予防法は適用されない。
- (3) 適用水域について整理する。

- ① 「海洋」(the high seas)(海洋法に関する国際連合条約86条に定める「公海」と同義)：

「いずれの国の排他的経済水域(Exclusive Economic Zone, EEZ)、領海(territorial sea)若しくは内水(internal waters)

又はいずれの群島国の群島水域(archipelagic waters)にも含まれない海洋の部分」。この場合、接続水域(contiguous zone)(33条)は領海の一部と考えておく。

- ② 「(海洋に) 接続する(すべての) 水域」(in all waters connected therewith)：

“海洋”に接続する全ての水域ということだから、EEZも領海も「内水」(internal waters)も含まれる。沿岸国の内水とは「領海の基線の陸地側の水域」(8条)である。だから、河川、湖沼、運河又は港域は内水である。また湾内や内海の一部又は全部も内水となる。わが国の瀬戸内海は歴史的な水域として日本の内水として認められている。群島国家も、群島水域において、内水の境界を定めるための閉鎖線を引くことが出来る(50条)。そしてこの境界線に囲まれた水域は、内水としての法的地位を有する。内水は領海の一部であるとも言える。しかし、領海には外国船舶の無害通行権が認められるのに対し、内水には沿岸国の主権が全面的に及ぶから、無害通行権は認められない(例外的に認められる場合については同条約8条2項参照)。よって沿岸国は外国船舶に対し排他的な管轄権を行使し、外国船舶の出入りや航行を規制することが出来る(内水である東京湾に「海上交通安全法」を適用し、外国船舶の航行を規制することなど)。この点で「内水」と「領海」は法的性質が異なる。

- ③ 「航洋船の航行できる水域」(navigable by seagoing vessels)：

(i) 「航洋船」(seagoing vessels)

“seagoing vessels” という用語はイギリスでは1863規則以前から使われており、一般には“海洋を航行する船舶”を意味するものとされるが(注5)、それ以上明確な定義はないように見える。予防法では、これを「航洋船」と訳し“平水区域以外の航行区域、すなわち沿海区域以遠の海域を航行区域とする船舶”としているようである(通説)。(中島保司、概説国際海上衝突予防規則1972年、13頁、日本船長月報、101号)

航洋船が“海洋を航行し得る能力を有している船舶”を意味していることは間違いない。とすれば、「Lloyd's Register of Ships」に掲載する船舶が“総トン数100トン以上の自航可能な航洋動力商船”(Self-propelled, seagoing merchant ships of 100 GT and above)とし、またわが国の「日本船舶明細書」でも商船(漁船は第3種)については“総トン数100トン以上の船舶”としていることは参考になるだろう。要するに総トン数100トン以上の船舶で、LBDで言えば30×10×3(m)以上、満載吃水2～2.5m以上は一応の目安にはなる。(注6)

(ii) 「航行出来る水域」(all waters connected therewith navigable)

平水区域の水上であろうと(港湾をも含め)航洋船が航行出来る水域はもちろんある。よって、「水域」という点に着目すれば、予防法は「河川湖沼を航行区域とする船舶のみしか航行出来ない水域以外の全ての水域」に適用されると言っ

てよい。とすれば、實際上、予防法は一般商船が航行可能な全ての水域において適用されるということなのである。たとえば河川・湖水であっても、それらは全て港湾若しくは内水、領海及び接続水域、更にEEZを経て公海に通じているから、基本的に予防法の適用があると考えてよい。しかし、その河川の上流や、滝に通じている湖水には適用されない。航洋船は河の上流の浅所や滝を遡航することは出来ないからである。また、河川の下流で港湾に至るまでの間に極めて狭隘な水路や、浅所や固定橋が存在し、吃水の浅い或いは甲板上構造物の高さが低い小型船舶しか航行出来ない水域があれば、それらの水域より上流にある水域には予防法は適用されないことになる。

(4) では予防法の適用がない水域での衝突についてはどうするのか。その水域を管轄する各地方の条例で航法等が定められている(例：東京都水上取締条例、滋賀県琵琶湖等水上安全条例等)(注7)。条例がない場合は、予防法の規定が準用されたり、地方慣習によることになるだろう。

(5) 海上交通安全法や港則法はそれぞれ船舶交通が輻輳する水域や港内における船舶の交通につき特別な交通方法を定めている。よってこれら特定の水域では一般法である予防法に優先して特別法としての海上交通安全法や港則法が適用される(予防法41条)。しかし、特別法に航法等が規定されていない場合には、一般法である予防法が適用されるのは言うまでもない(予防法40

条)。

注 1 : 予防法ではCOLREGSで規定している無排水量船 (non-displacement craft) (COLREGS § 3(a)), つまりホバークラフト (hover craft) や水中翼船 (hydrofoilcraft) を船舶として認めていないかのように見える。しかし同法 23条 2 項でもってこの無排水量船をエアークッション船 (air-cushion-craft) “「船体の下方へ噴出する空気の圧力の反作用により水面から浮揚した状態で移動することが出来る動力船を言う。」” と規定している。

注 2 : 交通機関を擬人的に扱うのは他の交通関係の法律においてもみられる。例えば、航空機の衝突予防 (航空法83条)、車両の交通方法 (道路交通法 3 章の各規定) 或いは列車の運転速度 (鉄道運転規則 6 節、運転速度) 等。

注 3 : “衝突” (Collision) (ラテン語 : Collisio) とは “一方の移動物体との激しいぶつかり合い” と定義される。海上の分野においては、従って、移動している船舶間の接触を意味する。しかし、一般的にこの用語は移動中の船舶と移動しないものとの接触にも同じように用いられている。移動中の船舶と静止している物体、即ち橋梁、栈橋、岸壁及び他の固定物との接触を表現するには、“Allision” という用語のほうが、語源的にみて、より正確ではある。もっとも、collisionは広い意味においてはallisionをも含み、場合によっては船舶間で生じる他の局面、すなわち一船

と航行不能な浮遊物との衝突にも用いられている。但し、両者の区別はそれほど慎重に取り扱われてはいない (Nicholas J.Healy and Joseph C.Sweeney, 「The Law of Marine Collision」 3 頁)。

注 4 : COLREGSでは、単に “Collision at Sea” であって、日本語訳も「海上における船舶の衝突」とし、“船舶間の衝突” とはしていない。一方、『船舶衝突に付いての規定の統一に関する条約』 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law in regard to Collisions) 第 1 条 (Article 1) では “(where) a collision occurs between sea-going vessels or sea-going vessels and vessels of inland navigation” としてこの条約が対象としている衝突が “船舶間の衝突” であることを明示している。

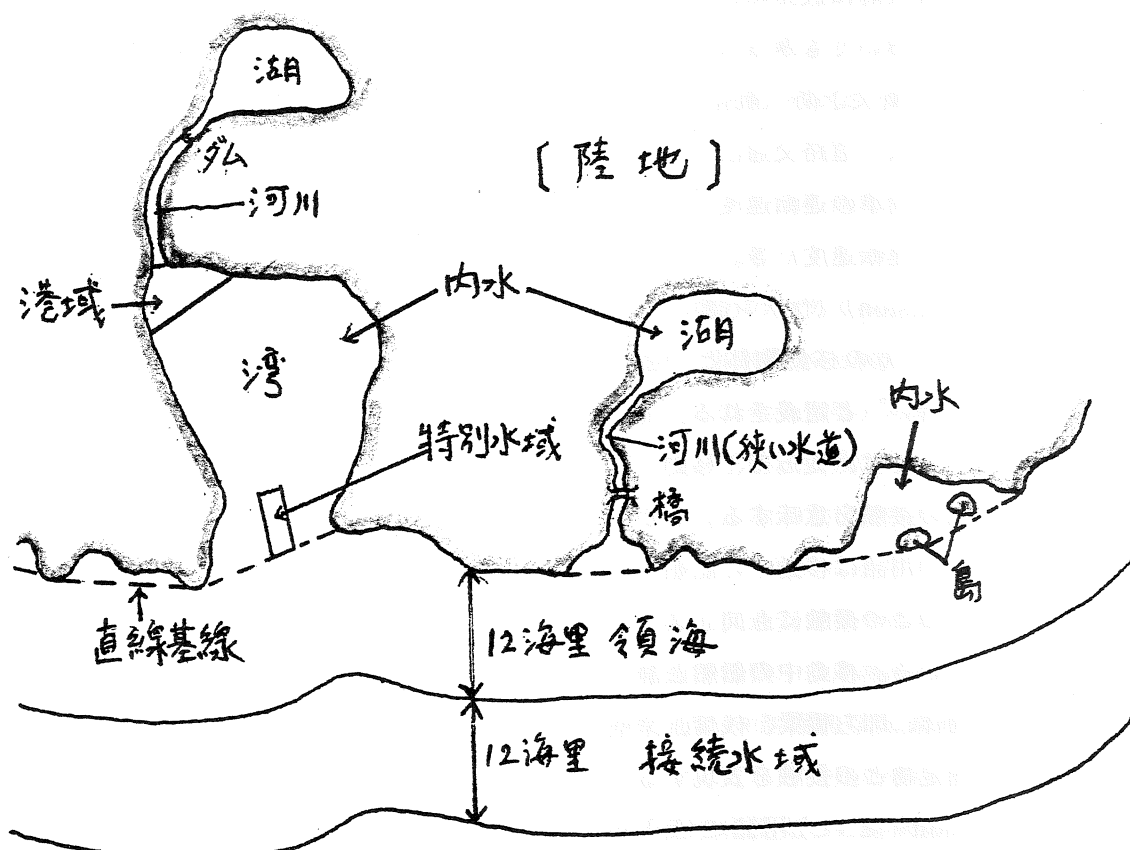
注 5 : “seagoing ship” in one that in fact goes to sea」 (marsden : MSA 1894, British Shipping Act, 第11版, 173頁)

注 6 : “Seagoing vessels” の訳語については、予防法は明治25年法以来「航洋船」としている。しかし、衝突予防規則の訳語としては “航洋船” (1889規則)、“航海船” (1948規則)、“海上航行船舶” (1960, 1972規則) と変化し、一定しない。また「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約」等では “sea-going vessels (ships)” は「航海船」或いは「航海船舶」とされている。これらの条約と予防法とでは、厳密に言えば、対象とする船舶についての概念に差は

あるのかもしれない。しかし、実質上の船舶に差違はない。現にフランス語原文は条約もCOLREGSも全て“navi-re (s) de mer”である。国際的に統一された規則や条約を国内に導入する場合の訳語の選定は慎重になされるべきではある。しかし、かくもばらばらになっていることは訳語の意味について更に混乱をもたらすおそれもあり、問題であると考える。

注7：アメリカの西部河川及びその他の内水域全般（五大湖を含む）には内国航行規則（Inland Navigation Rules。通称“Inland Rules”）が適用される。但し、接近する両船が行う音響信号のいくつかを除き、ほとんどの条項はCOLREGSに従っているという（前出 Nicholas J. Healy / Joseph C. Sweeney, 9 頁）。

領海、内水及び接続水域等



※ 湾口が 24 海里以内の場合