

海上衝突事件研究（外国判例） 【第三回】

交通安全学講座 松 本 宏 之

機船アトランティック・ホープ号 (M.V. ATLANTIC HOPE)
汽船アメリカン・アクエリアス号 (S.S. AMERICAN AQUARIUS)
衝突事件

—— 「パシフィックキャリア会社 (PACIFIC BULK CARRIERS, INC.) の
責任免除あるいは軽減の申し立てについて」⁽¹⁾ ——

A Study on Maritime Collision Cases 3

The collision case between M.V. ATLANTIC HOPE and S.S. AMERICAN AQUARIUS

Hiroyuki MATSUMOTO

《判示事項》

・政府間海事協議機関 (Inter-governmental Maritime Consultative Organization; 以下、「IMCO」という。) により承認されていない分離通航方式 (Traffic Separation Scheme; 以下、「TSS」という。) の存在を認識していたとしても、当該TSSを遵守する強制的な義務が生じることはない。

・横切り状況における避航船 (burdened vessel) が、(a) 適切な見張りを行うこと、(b) レーダを使用すること、(c) 衝突直前に左転する際に短音二回を吹鳴することを怠り、保持船 (privileged vessel) と衝突した場合、その責任はもっぱら避航船側にある。

《事実概要》⁽²⁾

本衝突事件は、一九七三年四月二〇日〇三時二一分頃に、日本の潮岬南方の公海上に設定された(社) 日本船長協会の自主的な通航路において、機船アトランティック・ホープ号 (総トン数一八三八九トン、全長六三四フィート一〇インチ、幅七五フィート、バルクキャリアー以下、「ホープ号」という。) と汽船アメリカン・アクエリアス号 (総トン数一九一七トン、全長七〇四フィート六インチ、幅九〇フィート、コンテナキャリアー以下、「アクエリアス号」という。) が衝突したものである。当時の天候は曇り時々小雨、暗夜であったが視程は六く八マイルであった。

アクエリアス号は、一九七三年四月一九日二三時〇〇分に神戸から横浜向け出港した。潮岬に至る途中、(社) 日本船長協会自主設定による二つの分離通航帯を所定の針路および通航方法で航行し、四月二〇日〇二時二五分頃、針路を一一五度に定め、(社) 日本船長協会自主設定による潮岬沖のTSS (以下、「潮岬TSS」という。) の東行通航路 (eastbound lane) へ向かった。対水速力は通常のシースピード二三ノットで、衝突直前まで維持した。しかしながらアクエリアス号

は、〇二時二七分、自船の前方を左から右へ横切る針路で航行している東行中の大型船に追いつき、自船の右舷側で追いつくために一一〇度に変針した。その後、被追越し船が左に変針して針路を一一五度にしたため、アクエリアス号は一〇五度に変針し、さらに他の船舶を追い越した〇三時〇三分頃、元の針路である一一五度に戻した。しかしながらアクエリアス号は、その時点で原進路から二・五マイル北に変位しており、潮岬TSSの東行通航路ではなく、一・五マイル前方にある西行通航路 (westbound lane) に向首していた。

アクエリアス号は〇三時〇九分頃、自船の左舷船首方向に左から右に横切りながら接近する三隻の船舶(佐渡春丸、ホープ号、コロラド号)のマスト灯と右舷灯を認め、船長はこれらの船舶をレーダ上で五・五マイルから六・五マイルの距離に観測し、プロットイングを行い、概略の針路と速力を知った。当時、アクエリアス号の船長は、自船が国際海上衝突予防規則 (The International Regulations for Preventing Collisions at Sea) 以下、「国際規則」という。⁽³⁾の第一九規則 (33U.S.Code,sec.1081) ⁽⁴⁾に定める横切り関係における保持船 (privileged vessel) の立場にあるとして、針路および速力を保持する義務があると判断した。その後、佐渡春丸は〇三時一五分過ぎにアクエリアス号から約一マイルの距離で右転して、同船と左舷対左舷で安全に航過した。佐渡春丸が変針したとき、ホープ号はアクエリアス号から約一・五マイルの距離にあり、同船と衝突する針路上にあった。ホープ号と約一マイルの距離になったとき、アクエリアス号は短音五回の汽笛を吹鳴したが、ホープ号から応答はなく避航動作をとる様子もなかったため、〇三時二〇分頃、再度短音五回の汽笛を吹鳴した。その直後、アクエリアス号の船長は面舵一杯を令し、短音一回の針路信号を行い、微速そして機関停止を令したが、〇三時二一分頃、ホープ号はアクエリアス号の左舷船尾に衝突した。

一方、ホープ号は千葉から大分に向け航行中で、約二五〇度の針路で潮岬TSSの西行通航路に入った。しかしながらホープ号は、大分に向かうために通航分離帯を横切ろうとしていたので、潮岬TSSの南西側に向け針路をとっていた。したがってホープ号はアクエリアス号と衝突していなかったら、分離帯と東行通航路を横切るはずであった。ホープ号の

対地速力は一〇ないし一一ノットであった。ホープ号は潮岬TSSの西行通航路に入った後に佐渡春丸に追い越され、〇三時一〇分直前に操舵手が右舷船首にアクエリアス号の左舷灯を視認した。当時ホープ号の当直航海士はレーダを使用しないで、操舵手とともに視覚による見張りに頼っていた。五分後の〇三時一五分頃、佐渡春丸がホープ号の船首を横切り、ホープ号の当直航海士は佐渡春丸の船尾を確実にかわすために取舵一〇度を命じた。そのとき、国際規則第二八規則(33U.S.Code,sec.1090)⁽⁵⁾により要求されている短音二回の針路信号は行わなかった。佐渡春丸はホープ号の前方に〇・五マイル以上も離れており、佐渡春丸にとってホープ号の針路を横切る時間はほんの一〇秒程度であるので、ホープ号の左転は不要であつた。ともかく左転を命じた後、ホープ号の当直航海士は舵中央を命じ、船長を船橋に呼んだ。

〇三時一七分ないし〇三時一八分頃に昇橋した船長は、すでに佐渡春丸がホープ号の正船首を横切り終えた後で、自船の右舷船首にいるアクエリアス号が衝突する針路で横切っているのがわかつた。ホープ号が取舵一〇度の回頭の影響で左に振れているかどうかは明らかではないが、船長は振れているような印象をもつた。その後、船長は取舵一杯、機関全速後進とし、短音三回を吹鳴したが、〇三時二一分、ホープ号はアクエリアス号の左舷船尾に衝突した。なおホープ号は、左転した理由を自船の右舷側に並航する他船が存在していたためであると主張したが、コロラド号、アクエリアス号および佐渡春丸は、当時ホープ号の右舷側に船舶を視認していない。したがってホープ号の右転を妨げた他船の存在を本法廷は認定しない。たとえそのような船舶がホープ号の右舷側に存在していたとしても、国際規則の規定に違反することなくホープ号は速力を速減し、あるいは機関を停止することができ、右転することは可能であつた。

一方、佐渡春丸は名古屋から神戸に向かつており、潮岬TSSの西行通航路に入り、対地速力一四ないし一五ノット、針路約二五〇度で航行していた。潮岬TSSの中では、当初佐渡春丸の右舷船首前方をホープ号が同じ針路で航走していたが、〇三時〇〇分頃、佐渡春丸はホープ号の左舷を約一八〇〇フィート離して追い越し始めた。当時、佐渡春丸は右舷船首に接近中のアクエリアス号の左舷灯を視認しており、潮岬TSSの通航方向にあわせるために、まもなく二九五度に

変針するつもりであった。また当該針路は、アクエリアス号の概略反対双方向の針路であることがわかった。○三時〇五分頃、佐渡春丸は針路速度を変えることなくホープ号を追い越した後、○三時一五分あるいはその直後に、佐渡春丸はアクエリアス号の接近を考慮しつつ、短音一回を吹鳴し、二九五度に変針した。○三時一七分頃、この変針によって佐渡春丸はホープ号の前方を○・七五マイルの距離を隔てて横切ったが、衝突の危険はなかった。その後、佐渡春丸はアクエリアス号を○・二五マイル離して左舷対左舷で航過し、西航を続けた。

〈自主的なTSS〉⁽⁶⁾

衝突当時、三隻の船舶は日本沖の国際水域 (international waters) におり、そこには非政府・非公式団体である(社)日本船長協会が通航分離のルールを定めていた。これらのルールは、他の同様のルールや方式のように、船舶交通のふくそうする海域において通航路を分離するよう設計されている。典型的な方式としては、二つの分離通航路が設定され、一方の通航路では定められた方向に航行し、他方の通航路では真反対の方向に航行する。この通航路は、航行することのできない分離帯によって分けられており、通常、通航路内の船舶は分離帯の右側を航行するようになっている。潮岬TSSは一・五マイルの幅をもつ二つの通航路 (lane) と一マイルの分離帯 (separation zone) からなりたっている。

TSSは、第二次世界大戦後、しばしば沿岸域の国際水域において導入されており、その内容はIMCOによって承認されていた。一九七二年末までには、およそ六〇にのぼる任意の通航路分離方式が導入され、多くの国がそのような方式を強制した。潮岬TSSは、日本沿岸の他の方式とともに、(社)日本船長協会によって一九七〇年六月一日に設定された。また、これらはIMCOのガイドラインに沿って設計された。さらに、明らかに非政府組織である(社)日本船長協会は、当該方式を(社)日本船主協会等に遵守するよう具申した。これらの組織の尽力により、この方式は日本および外国の船主、運航者、船長その他の海事関係者に広く普及した。本衝突事件にかかわった三隻の船舶(アクエリアス号、ホープ号、

佐渡春丸)の船長は、この方式を知っていた。しかし、日本の通航路方式はIMCOにより承認されておらず、(社)日本船長協会のみが国際水域における分離通航路を推奨しているにすぎない。

《判決要旨》

◎第一審：ニューヨーク南部連邦地方裁判所

(United States District Court, Southern District of New York, June 13, 1979.) (7)

「機船アトランティック・ホープ号の所有者としてのパシフィックキャリア会社(PACIFIC BULK CARRIERS, INC.)に八〇%の責任、汽船アメリカン・アクエリアス号の所有者としてのユナイテッドステーツライン会社(UNITED STATES LINES, INC.)に二〇%の責任がある。」

〈適用される航法〉 (8)

アクエリアス号に関しては、明らかに潮岬TSSの西行通航路を間違った方向に航行していた。アクエリアス号は、潮岬TSSに入る前に追い越した船舶を避航していたために、元の針路に戻したときには西行通航路に向首していた。ホープ号は、そのようなアクエリアス号の西行通航路における間違った航行が衝突の最大の原因であると主張する。このような操船に関する問題の場合、アクエリアス号がホープ号および佐渡春丸を視認したのであれば、適用される国際規則にしたがうのは明らかである。すなわち潮岬TSSに入る前は、アクエリアス号はホープ号、佐渡春丸およびコロラド号の灯火を自船の左舷船首に視認しており、国際規則第一九規則(33U.S.Code, sec.1081)にしたがって、アクエリアス号を自船の右舷側に見る三隻の船舶は、アクエリアス号の進路を避けなければならない。保持船はアクエリアス号であり、他の船

船はアクエリアス号に対して避航船となる。重要なことは、三隻の船舶の船長や当直士官たちは、国際規則のもとでアクエリアス号が保持船で、ホープ号および佐渡春丸が避航船であることを認識していたことである。アクエリアス号は、国際規則第二一規則 (33U.S.Code,sec.1083)⁽⁹⁾のもとでは、避航船の動作のみでは衝突を避けることができないと認めるまで、少なくとも自船の針路および速力を保持しなければならない。国際規則第一九規則 (33U.S.Code,sec.1081)、第二一規則 (33U.S.Code,sec.1083)、第二二規則 (33U.S.Code,sec.1084)⁽¹⁰⁾ および第二三規則 (33U.S.Code,sec.1085)⁽¹¹⁾によつて、ホープ号および佐渡春丸は保持船の進路を避ける義務が生じる。

佐渡春丸は、アクエリアス号に対して避航の立場であると同時に、ホープ号を追い越していたのであるからホープ号に対しても避航の立場にある。国際規則第二四規則 (33U.S.Code,sec.1086)⁽¹²⁾のもとでは、佐渡春丸は右舷側で追い越しているホープ号の進路を避ける義務があり、この義務を履行した。またホープ号は、第二一規則 (33U.S.Code,sec.1083)にしたがって針路および速力を保持していた。前述のとおり、佐渡春丸はホープ号を確実に追い越し、十分遠ざかった時点で、国際規則第二四規則 (33U.S.Code,sec.1086)の義務から免除された。このように佐渡春丸がホープ号の前方を安全に横切ろうとして行った〇三時一五分頃の右転は、国際規則第二四規則 (33U.S.Code,sec.1086)に違反したのではなく、アクエリアス号の進路を避ける際の国際規則第一九規則 (33U.S.Code,sec.1081)、第二一規則 (33U.S.Code,sec.1083)および第二二規則 (33U.S.Code,sec.1084)に基づく義務も履行していった。

ホープ号はアクエリアス号に対して避航の立場にあり、国際規則第二二規則 (33U.S.Code,sec.1084) および第二三規則 (33U.S.Code,sec.1085)により、進路を避けるための動作をとる義務があった。この点についてホープ号は過失があった。佐渡春丸がホープ号の船首前方を左から右に横切った前後において、ホープ号はアクエリアス号を避けるために右転したり、速力を落としたり、あるいはその両者の動作をとる時間的余裕や機会が十分にあった。かわりにホープ号は衝突直前まで針路および速力を保持した(わずかな取舵一〇度の回頭および直後の針路復帰を除く)。そして、臨機の右転でやっ

と危険を避けられたかもしれないときに、ホープ号の船長はとっさに左転することを決断した。

〈ホープ号の主張に対する裁判所の判断その一：慣習 (custom) について〉⁽¹³⁾

ホープ号は、第一にアクエリアス号に、第二に佐渡春丸に責任を転嫁しようとする数々の主張を行っている。アクエリアス号に対しては、アクエリアス号が間違った通航路を航行した事実を重視し、たとえ公式に認められていないものであっても、潮岬TSSを利用する慣習が確立されていると主張する。グリフィン号は、その著書⁽¹⁴⁾の中で慣習について次のように述べている。

「特定の状況または特定の場所における通航上の明確な慣習あるいは慣行 (custom or usage) は、法と矛盾せず、かつ、それ自体合理的であるならば、裁判所によって強制されるが「判例引用」、当該慣習の存在とその必要性について明白な証明がなされる場合に限られる「判例引用」。⁽¹⁵⁾

グリフィンの著書の中で引用された判例には、当該海域に慣習が確立しているというホープ号の主張を支持するものはなかった。さらに「当該慣習の存在とその必要性について明白な証明がなされる場合」に該当していない。このルールを説明するため、グリフィンは著書の中で「Mary Shaw」事件 (6Fed.918,922 (1881)) を引用している。

「確立された運航ルールの離反によって生じる危険は、そのような離反を正当化する地方の慣習が恒久的な地域の特殊事情、例えば、岩、曲がった川の強流等から生じる必要性に基づかなければならないこと、およびその例外はルールと同様に明白かつ明確なものでなければならぬことを海事裁判所に判決させるに至った。」⁽¹⁶⁾

グリフィンによって明確に論じられている慣習が必要としている「地域の特殊事情 (local peculiarities)」は、当該海域には存在していなかった。したがって本法廷は、この衝突事件において法的意義を有している「慣習」の存在を見いだすことができない。たとえ存在しているとしても、横切り状況の発展型として国際規則の規定が適用される。

「ホープ号の主張に対する裁判所の判断その二：「特殊な状況 (special circumstances)」の適用」⁽¹⁷⁾

ホープ号は、国際規則第一九規則 (33U.S.Code,sec.1081) は二隻の船舶がかかっているときにのみ適用され、二隻を超える船舶が介在している今回の事件では適用されないと抗弁し、第二七規則 (33U.S.Code,sec.1089)⁽¹⁸⁾ および第二九規則 (33U.S.Code,sec.1091)⁽¹⁹⁾ が効力を有すると主張している。ホープ号の主張によれば、これらの規定にみられる特殊な状況のもとでは第一九規則 (33U.S.Code,sec.1081) は適用されず、アクエリアス号は潮岬TSSの通航路を間違った方向に航行した過失があるので、他の船舶を避けるために速力を減じ、または変針し、あるいは両方の手段を用いて適切な措置をとる義務があったとしている。しかし本法廷は、ホープ号の主張を採用するに値しないと考える⁽²⁰⁾。

横切り船の航法は、二隻以上の船舶がいるときに適用される。第二七規則 (33U.S.Code,sec.1089) は、切迫した危険を避けるために、各規則の航法によらないことができる特殊な状況の場合にのみ適用される。先例では、「各規則から離反することによってのみ大災害を回避できるということが明らかにになった後まで、横切り船の航法のもとで針路および速力を保持することは、責任追及の対象になる」とされている。本衝突事件では、アクエリアス号は、横切っている自船を避航する佐渡春丸を視認しており、ホープ号が同様の措置をとらないうと推定する理由がなかった。ホープ号が同様の措置をとらず、切迫した危険を避ける明白な必要性があると最終的に明らかになった時点で、アクエリアス号は針路および速力を変更する措置をとった。

一方、ホープ号は佐渡春丸に対して、ホープ号の進路を横切ろうとして右転したことは国際規則第二四規則 (33U.S.Code,sec.1086) および二二規則 (33U.S.Code,sec.1084) 違反であると主張している。しかし前述したように、佐渡春丸は右転したときホープ号を離して追い越し終わっており、それゆえ第二四規則 (33U.S.Code,sec.1086) によりホープ号を避けるという義務からは解放されていた。またホープ号は、佐渡春丸の措置によって連続した左転を余儀なくされたのであるから、それは正

当化されると主張している。しかしながら佐渡春丸の四五度の変針は、横切ることだけではなく、ホープ号の進路を斜航して遠ざかるためであったので、ホープ号の主張するような極限の状態 (in extremis situation) にはなかった。すなわちホープ号の当直航海士が錯誤によりそう思ったのであれば、最初に左転した軽率な判断は許されるものではなく、極限の状態において適用されるドクトリン (doctrine) にはなりえない。

ホープ号はアクエリアス号の航行によって極限の状態にあつたわけではなく、指摘してきたように国際規則を適切に履行しなかったのである。極限の状態が存在したのであれば、それはホープ号の行動が原因であつて、他船の行動が原因であつたわけではない⁽²¹⁾。

〈その他の過失について〉⁽²²⁾

ホープ号には他に多くの怠慢 (negligent) がある。見張り員が配置されず、当直航海士は適切な見張りを行うことを怠つた。結果として、アクエリアス号の妨げになつて早期に気づくことができたにもかかわらず、あるいは気づくべきであつたにもかかわらず、それに気づかなかつた。さらにアクエリアス号と違って、ホープ号は他船の位置、特に自船からの距離を確認するためのレーダ使用を怠つた。またホープ号は取舵一〇度で回頭したときに、短音二回の汽笛を吹鳴すること (第二八規則 (33U.S.Code, sec. 1090)) を怠つた。仮にホープ号が変針していることをアクエリアス号に知らせていたのであれば、アクエリアス号に衝突を避けるための適切な措置をとる機会を与えていたであろう。付近に多くの船がいるにもかかわらず、ホープ号の当直航海士が佐渡春丸の右転を報告するために呼びにいくまで、ホープ号の船長が船橋にいなかったことは、グッドシーマンシップに反する。状況を適切に処置する当直航海士の能力が欠けていたことを考慮すれば、船長の不在は衝突の重大な一因となる。

もっとも重要なことは、ホープ号は必要なときに減速または変針、あるいはその両者を怠つたことにある。本法院は、

特定できない船舶がホープ号の右舷側におり、そのような状況のために右転することができなかったとするホープ号の主張は、指摘したきたように採用しない。仮にホープ号の主張を採用したとしても、保持船であるアクエリアス号の安全な横切りを可能にするために、減速したり、機関停止することができなかったホープ号の弁明にはならない。最終的には、ホープ号が最初に左転した後で、船長が衝突が差し迫ったときに取舵一杯を令する以前の段階においてさえ、ホープ号は右転することにより危険を回避する時間的余裕および機会があった。確かに、船長がそれまでの状況を十分知っていたのであれば、昇橋した後に回避措置をうまくとることができたであろう。船長が〇二時三〇分に船橋から降りる前に、最終的には右転してホープ号の前面を横切る佐渡春丸の行動を予期していたと船長は証言した。さらに当直航海士が佐渡春丸の横切り状況を報告するために船長を呼びにいき、船長が船橋に戻ってきたときには、佐渡春丸は横切ったあとで、すでにホープ号の右舷側にいたのがわかった。また、当直航海士は最初の左転の後、舵中央を令していたけれども、約一分後に船長が昇橋したとき、舵はまだ左にとられたままであった。同時にアクエリアス号との衝突が差し迫っていることを知り、〇三時二〇分に取舵一杯、機関停止を令した。もし二分前に呼んでいてくれたら、徐々に右転して機関を停止し、衝突を避けることができた」と船長は証言した。

〈ホープ号の主張に対する裁判所の判断その三…TSSについて〉⁽²³⁾

次に、アクエリアス号が潮岬TSSの間違った通航路を航行した過失を追及しなければならないというホープ号の主張にうつる。この点について、弁護人は公表された裁判所の研究も適切な判例も引用していない。しかしながらジェニマール号事件 ([1977] 2 Lloyd's Rep.17) において、英国海事裁判所のブランドン判事 (Brandon, J.) はTSSの通航路を間違った方向で航行した船舶に対し、その後発生した衝突に関して三分の一の責任があると判示した。しかし、ジェニマール号事件のTSSはIMCOによって承認されたもので、かつ関連した航海用海図に記載されており、法廷で審理された

訴訟の要件とは異なっているとアクエリアス号は指摘している。またアクエリアス号は、レオナード・ハンド判事 (Leonard Hand, J.) が狭い水道の間違った側を航行した船舶の責任を問わなかったベルハーベン号事件 (1934AMC1100, 72 F.2d 206 (2 Cir., 1934)) の判例を引用し、責任のないことを主張している。レオナード・ハンド判事は次のように述べている。「動きの定まった時点で、加害船が他船から視認され、かつ違法な位置にいることが他船の航行の妨害にならないならば、当該過失は衝突の原因とならないと判示してきた。」⁽²⁴⁾

しかし、これらの論理は受け入れられない。ジュニマール号事件では、TSSに違反した船舶は、当該方式が強制されていない外国船舶といえども過失があると判示された。ブランドン判事の判決は、グッドシーマンシップとして、船舶は船長が十分知っている衝突予防の方式を遵守しなければならぬという命題 (the proposition that good seamanship required compliance by the vessel with a collision-preventing scheme of which her master had full knowledge) に基づいている。法廷で審理している訴訟はこのような状況にあり、そのときの特殊な事情において、グッドシーマンシップを守るべきアクエリアス号の船長の義務違反 (failure) に対しては、第二九規則 (33U.S.Code, sec.1091) に基づく責任が生じる。

アクエリアス号の船長は潮岬TSSをよく知っており、IMCOに承認されていようとなかろうと、アクエリアス号を東行の針路で航行させていた西行通航路の中においては、当然西行の交通流の存在可能性に気づいていた。アクエリアス号にとって、もっとも南側を航行することは容易な予防措置であったし、そうすることにより危険を避けることができた。このような状況において、若干異なる文脈で書かれているものの、レオナード・ハンド判事の次のような判決文は妥当であると考えられる。

「自船を傷つけないければ驚異的な損害から自船を守ることが困難な場合は、許された不法行為に対して損害賠償を請求してはならないというのは過酷なルールであると思われるかもしれない。依然としてそれが、被害船が危険を認知した後

に自船を守ることに失敗した場合の、損害賠償に関する数え切れぬほどの判例の基本である。結局は、進路は負わされる責任の範囲で見いだされなければならない。仮にそれがどちらにせよ単なる変針の問題であるならば、強硬に主張してはならず、他船に損害賠償を請求してはならない。重大な危険がある場合は、不法行為を犯してでも自由に回避しなければならぬ。」⁽²⁵⁾

ジェニマール事件で英国の裁判所は、当該海域に衝突に関連した二隻の船舶のみ航行しており、かつ衝突が視程良好な状態で発生したならば、一方の船舶による当該TSSの違反は「衝突の原因となる過失 (causative fault)」と見なされないう見解を示した ([1977] 2 Lloyd's Rep. 25-26)。状況が異なり、視界の良い天候であっても、「同じ海域に数隻の船舶が存在する場合は、二隻の船舶のみが介在する場合に比べて操船は困難であり」(Ibid)、この場合もTSSが減少させることを意図している危険であると思われる。裁判所は、ジェニマール号事件では「付近に他の船舶」が存在しており、その存在がTSSに違反した船舶の「航行に疑いもなく影響を与えた」のであり、「そうでなかった場合と比べ、ジェニマール号と出会った際の状況をさらに困難にした」(Ibid)と述べている。このような状況において、英国の裁判所はジェニマール号のTSS違反は衝突の原因であると判示した。アクエリアス号の前方には接近する三隻の船舶が存在しており、ジェニマール号事件と同様の状況にある。

したがって本法廷は、アクエリアス号が潮岬TSSに入った際にとった措置あるいは怠った措置に対してではなく、衝突予防のための潮岬TSSを遵守しなかったことに対して、アクエリアス号も責任の一部を負わなければならないと判示する。しかし責任の大部分はホープ号にあることは明らかである。United States v. Reliable Transfer Co. 421 U.S.397, 1975 AMC 541 (1975) により、本法廷はホープ号の所有者であるパシフィックキャリア会社に衝突の八〇%の責任を、アクエリアス号の所有者であるユナイテッドステーツライン会社に二〇%の責任を負わせる。

◎第二審…米国第二巡回控訴裁判所

(United States Court of Appeals, Second Circuit, September 16, 1980.) ⁽²⁶⁾

「機船アトランティック・ホープ号の所有者としてのパシフィックキャリア会社の責任を一〇〇%とし、汽船アメリカン・アクエリアス号の所有者としてのユナイテッドステーツライン会社の責任は問わない。」

〈争点〉

地方裁判所は、「アクエリアス号について、同船は明らかに潮岬TSSの西行通航路を間違った方向に航行していた。」(1980 AMC 2540, 493 F.Supp. 196.)と認定した。しかしながら、この事実はアクエリアス号の責任に関して決定的要因とはならない。なぜならアクエリアス号とホープ号は互いに一定距離で視認していたからである。視程は六く八マイルあり、TSSにはかわりなく、「アクエリアス号がホープ号および佐渡春丸を視認したのであれば、適用される国際規則にしたがうのは明らかである。」(1980 AMC 2540, 493 F.Supp. 196.) 国際規則のもとでは、アクエリアス号は保持船であり、アクエリアス号の針路を避け、必要な積極的動作をとることはホープ号の義務であったが、ホープ号はそれを怠った。

アクエリアス号に二〇%の責任を負わせたことについて、第一審では最近の英国海事裁判所のジェニマール号判決に大きく依拠している。しかし事実関係が多少異なっている。ジェニマール号事件の状況と違って、本衝突事件におけるTSSは、当該海域の政府刊行海図に記載されていなかった。衝突海域にいた四隻の船舶のうち三隻が通航路にしたがっていなかった。ホープ号は、自船が避航船であることを知っていたのであり、良好な視界のもとで少なくとも六マイルの操船

領域を確保していた。このような状況下では、ホープ号が適用される国際規則にしたがっていたのであれば、衝突を回避することができたはずである。

第一審では、グッドシーマンシップとは、「船長が十分知っている衝突予防の方式を遵守すること」(1980 AMC 2545, 493 F.Supp. 200)を要求するものであるという前提にたつて、アクエリアス号の船長が潮岬TSSの西行通航路を横切る針路で東行したことに對し、二〇%の責任を負わせた。しかし、このような前提やプアシーマンシップ(poor seamanship)の結論を、本法廷は認めるわけにはいかない。上述のとおり、問題のTSSはIMCOにより承認されたものではない。公的な地位を有しない航行規則が、慣習あるいは慣行によって法たる効力を獲得しうること(some sailing rules not having official status can achieve the force of law by custom or usage)を認めるとしても、第一審では潮岬TSSが慣習たる地位(status of a custom)を得たものではない(本法廷も肯定する)と認定された。本法廷は、これを責任の内容に及すべきではないと考える。法的な効力を欠くTSSの存在を単に知っていたからといって、それを遵守する強制的な義務が生じるわけではない。したがつて、アクエリアス号の行動はグッドシーマンシップにしたがわなかったものとはみなされない。

しかしながら、本法廷がアクエリアス号は潮岬TSSにしたがうべきであると認定しても、控訴に対する本法廷の決定はかわらないであろう。両船は国際水域にいた。アクエリアス号は国際水域に適用される一般的なルールにしたがつて、かつそれを信頼して航行することができる。ホープ号は、アクエリアス号を避けるために必要な操船領域(少なくとも六マイル)を有していた。両船は、その間ずっと互いに視野のうちにあった。各船舶は、他船の存在も海上における義務も知っていた。このような状況では、潮岬TSSの地位が上がったとしても、第一九規則(33U.S.Code,sec.1081)に優先適用されることはない。アクエリアス号が潮岬TSSに基づく通航路を「間違つて航行した」としても、そのことがホープ号の国際規則違反を正当化するものにはならない。衝突はそのような国際規則違反によって生じたもので、アクエリアス

号の過失が原因ではなかった。

ジェニマール号事件において、裁判所は次のように述べている。

「衝突した船舶の一方がTSSに違反した場合、過失 (fault) にあたるけれども原因となる過失 (causative fault) にはならないとする判決が、晴天時に衝突した事件によくみられる。この種の典型的な事例は、通常はふくそうした海域であつても、そのときには付近に衝突した船舶しか存在しておらず、両船は数マイルの距離で明らかに互いに視認しているような場合である。」 ([1977] 2 Lloyd's Rep. at 26.)

本衝突事件では、付近に他の船舶が存在しているが、事実認定においてホープ号やアクエリアス号のいずれの航行にも影響を与えていないことがわかった。これらの二船は、数マイルの間互いに相手船に気づいており、各々の義務も知っていた。したがって、本法廷はアクエリアス号の衝突の責任を二〇%とした地方裁判所の判決を破棄し、本衝突事件におけるアクエリアス号の責任は問わず、もっぱらホープ号の責任とする。

《研究》

国際海事機関 (International Maritime Organization; IMO) ⁽²⁷⁾ において採択・決議された『航路指定』⁽²⁸⁾ 第一編「航路指定の一般通則 (general provisions on ships' routing)」の定義 (第二章) に基づくと、TSSとは通航路の設定及び適当な方法により、対面する交通流の分離を目的とした航路指定の方法 (routing measure) の一種であると規定されている。換言すれば、TSSは反対方向又はほとんど反対方向に進行する船舶の通航を分離する方式のことであり、主に船舶交通のふくそうする水域における船舶交通流の整流を目的として設けられている⁽²⁹⁾。IMCOの勧告としての性格を有していたTSSは航行安全上の有効性が認識され、一九七二年の国際規則 (以下、「七二年規則」という。) のB部操船規則及び航行規則 (PART B steering and sailing rules) の中に取り入れられた。そして第一条 (d) 項において、

第一〇条の規定が適用されるTSSを採択する権限が当該機関にあることを明示した。

しかし第一〇条の規定の履行にあたっては、TSSが七二年規則に取り入れられてからの年月が浅いことや、長年にわたって実践されてきた他の航法との対比から未熟性を生じていること、さらに航路選択に制約を受けて航行する場合には、それに対応する航行上の特別な地位を付与される場合が多かったが、そのような地位の付与がないこと等から、海員の間には十分馴染まれていないという指摘もある⁽³⁰⁾。また国際規則の法規範性という観点からTSSと横切り船の航法に関する問題点を提起した研究⁽³¹⁾や、海洋法秩序の観点からTSSを設定する権能と通航船舶に対する法的拘束力について論究した研究⁽³²⁾もある。

本衝突事件は、七二年規則施行以前にIMCOが承認していないTSS内で発生しており、直接的には七二年規則第一〇条に定める規定や機関が採択したTSSとは関係ない。しかし、その法的性格について論じる上で重要なので、本稿では若干の考察を踏まえた後に、判例の法適用過程における法的思考の構造について論究する。

△TSSの歴史的経緯▽

分離通航 (traffic separation) 及び通航路指定 (traffic routing) という形式をTSSの原形とみるのであれば、既に一八四七年に天候を考慮した航路が提案されていた。また一八五五年には、北大西洋を横断する汽船を相互に離して反対方向に航行させるよう設計された分離路 (separate lane) が提案された。一方、航海の安全を目的とした国際的合意という形でのTSSは、一八九八年に北大西洋航路の客船運航会社の間で交わされた分離通航路 (traffic separation route) に関する一種の紳士協定 (gentlemen's agreement) が起源となっている⁽³³⁾。関連条項は海上における人命の安全のための国際条約 (international convention for the safety of life at sea;以下、「SOLAS条約」という。) に取り入れられ、一九六〇年のSOLAS条約では第五章第八規則において、「(a) 北大西洋を両方向に横断する認められた航路及び

特に北大西洋の両岸の船舶が集中する区域における認められた航路に従うことの慣行は、船舶相互間の衝突及び冰山との衝突の防止に貢献しており、この慣行は、すべての関係船舶に対し推奨されなければならない。」と規定された。

一九六一年、フランス、ドイツ、英国の航海学会 (institute of navigation) は、衝突のおそれが頻繁に発生する海域であるドーバー海峡を対象として、共同で分離通航に関する方法の研究を行い、TSSの導入案はIMCOに提出され、海上安全委員会(Maritime Safety Committee)において承認された。そして一九六七年には、自主的な航路指定方式(voluntary routing schemes)としてドーバー海峡に二つの主要な通過通航路(through-traffic lane)と二つの沿岸通航帯(inshore traffic zone)が設定された⁽³⁴⁾。

一九七一年、ドーバー海峡で発生した衝突事件を一つの契機として、IMCOは第七回総会(一九七一年一〇月)においてTSSの通航方法の遵守を確保するために二つの決議を採択した(Resolution A.205(XII)・Resolution A.228(VII))。この総会では、まずIMCOを航路指定に関して国際的レベルの方式を確立し、採択する唯一の国際機関として位置づけ、一九六〇年のSOLAS条約第五章第八規則を改正することにより、IMCOが採択したTSSでは、船舶は交通の流れの一般的な方向に進行しなければならないとした。また一種のサンクションの必要性を認めて、加盟国政府に対して、IMCOによって採択されたTSSの交通の流れの一般的な方向に反して進行した船舶を、当該船舶の旗国の違反(offence)とするよう勧告した。そして連合王国を初めとして、多くの政府が、この勧告を履行するため立法措置(legislation)を講じた。⁽³⁵⁾ ⁽³⁶⁾しかし強化の問題については、TSSの条項を国際規則の中に取り込んだ方が望ましいとの結論に達し、七年規則第一〇条に規定されることになった。ところが七二年規則の施行前には、既に六三のTSSがIMCOによって採択されており、第八回総会(一九七三年一月)において採択された決議(Resolution A.284(VIII))によって、本条に規定しているのと同様の航法原則が適用されていた(ANNEX I)。その意味からいうと、本条は従来からのIMCOの勧告であった航法原則を条約上の義務に引き上げることになったといえる。なお一九七四年のSOLAS条約では、

航路指定に関する規定を整理したが、勧告としての総論的な意義しか見いだすことはできない。

一方、七二年規則施行後の「航路指定の一般通則」については、第一〇回総会（一九七七年一月）で決議が採択され（Resolution A.378 (X)）、第一一回総会（一九七九年一月）決議で改正され（Resolution A.428 (XI)）、第一四回総会（一九八五年一月）決議で新規に採択されたが（Resolution A.572 (XIV)）、基本的な事項については変更されていない。すなわち航路指定の目的は、「船舶の集中する水域及び船舶交通密度の大きい水域又は限られた操船余地、航路障害物の存在、限られた水深若しくは不利な気象条件のため操船の自由が制限される水域において、航行の安全を向上すること」であり、「個々の航路指定方式の明確な目的は、緩和の対象となる特殊な危険の状態が決まる」とされている。また航路指定方式の使用に関しては、「IMOが採択した分離通航方式内又は付近を航行する船舶は、他船と衝突するおそれの増大を最小限にとどめるため、COLREG七二第一〇条の規定に特に従わなければならない。同規則の他の条の規定もすべての点で適用され、特に他船と衝突するおそれのある場合には、同規則B部第二章及び第三章の各規定が適用されると規定している。

このようなTSSに関する規定の整備と並行して、第一一回総会では実効性の担保という観点から、それらの規定遵守の問題についても検討された（Resolution A.432 (XI)）。すでに一部の加盟国政府は、自国の沿岸沖のTSSを監視し、七二年規則第一〇条に違反する船舶を旗国（Flag state）に通報する制度を確立していた。そこで七二年規則第一〇条の遵守を強制化するもつとも効果的な方法は、ある種の罰則（penalty）を課すことであるという見解のもとで、IMCOは加盟国政府に次のような事項を要求した。すなわち第一一回総会では、（a）七二年規則の条項を常時遵守する必要性に鑑み、船舶所有者、船長及び海員の注意を喚起し、（b）七二年規則の違反通報を、この決議の様式に従って旗国に提出し、（c）通常の行政及び司法機関に従って、他国政府から受け取った違反通報に対して適切な措置をとり、その結果を通報してきた政府に通知することを決議した。

船舶は分離通航帯を航行する義務はないが、沿岸通航帯が設定されている水域については、通過通航船は分離通航帯を航行することを間接的に義務づけられている。また分離通航帯を使用する船舶は、第一義的には七二年規則第一〇条の規定に定められた航法を義務づけられている。昭和六〇年一月一日から平成四年二月三十一日にかけて、わが国の船舶が第一〇条の規定の航法に違反したとして沿岸国から通報があったのは三六件であり、その内訳は、イギリス四件（ドーバー海峡及びその接続水域）、フランス一九件（ドーバー海峡及びその接続水域、アシヤント沖、カスケット沖）、オマーン三件（ホルムズ海峡）となっている⁽³⁷⁾。なお一部の国においては、交通の流れの定められた方向に反して進行することを違反 (offence) と定めた政府によって、過去に若干の訴追 (prosecution) が行われている⁽³⁸⁾。

〈機関によって採択されていないTSS〉

潮岬TSSは民間団体である(社)日本船長協会が自主的に設定したものであり、海上衝突予防法第一〇条第一項に規定する分離通航方式ではないので、第一義的には法的拘束力を有していない。(社)日本船長協会は操船者の間に誤解が生じないように、そのことをパンフレットの中で明示した上で、積極的な利用を呼びかけている⁽³⁹⁾。また本方式の設定趣旨については、次のように説明している。

「沿岸水域における海上交通の流れを分離することが海難防止に極めて役立ち、かつ緊急を要する問題であり、又海上交通という世界的規模の交通体系においてそのすう勢にも順応できるものとして分離通航方式の設定を検討することにした。(中略)本問題を検討していた日本船主協会とも密接な連絡をとり、更に内航船主団体との意見調整も図り、旧海上衝突予防法第二五条の精神を基調とし、一九六八年のIMCOの臨時総会において採択された「航路指定に関する勧告」及びその内容基準を参考とし、又日本沿岸水域における地理的事情を考慮して、一九六九年四月に分離通航水域(分離通航帯七カ所及び深水深航路一カ所)を設定する成案を見るに至った。そこでその成案を運輸大臣ならびに海上保安庁長官宛

送付し、IMCOに提案するよう要望すると共に、同水域の分離通航を民間で自主的に実施する旨通知しその了解を求めた。然しながら諸般の事情により容易に実施することができず延引されていたが、ついに海上保安庁の了解ならびに船主協会の協力のもとに、一九七〇年六月一日船長協会の自主的事業として実施に踏切った。⁽⁴⁰⁾

一方、(社)日本船長協会は、それらのTSSの実効性に関する調査に基づいて、次のような検討を行っている。

「通航分離水域を自主的に設定した当協会は、その後一年余り経過した一九七一年一〇月当該水域の利用状況についてアンケート調査を行った。対象は主として航洋船であったが、この調査に参加した船長の九八%は自主的に海図に記入し利用していた。但し各水域について常に通航するものは平均五八%であった。又全般的意見として、これら水域を通航する航海者に周知徹底を図ること、及びIMCOの承認のもとに法制化が必要であるとしていた。当協会では外国船舶協会等にも協力を求め、関係外国船に当該分離通航水域に関するパンフレットを配布し、その周知に努めた結果、本邦寄港の多数の外国船はその使用海図に本分離通航帯を記入しているようである。上記のこと及び本州南東岸水路誌に参考事項として本分離通航水域の存在が記載されていること等から、航洋船については本設定水域が自主的なものとはいえ内外共に認められてきたものと推定される。」⁽⁴¹⁾

以上のような経緯から、(社)日本船長協会自主設定によるTSS(機関によって採択されていないTSS)について、法たる効力を有する慣習としての地位に達しているか否かの判断が必要になる。この点について第一審では、グリフィン⁽⁴²⁾の説を引用して、慣習が必要としている「地域の特殊事情(local peculiarities)」の有無を検討し、当該海域には法的意義を有している慣習の存在を見いだすことができないとした。また第二審においても、潮岬TSSは法たる効力を有する慣習に達していないと判断している。したがって機関によって採択されていない潮岬TSSは、慣習法たる地位を有していないために、少なくとも行為規範として航法適用の法的推論に現れることはない。しかし慣習あるいは慣行の存在の証明は容易ではなく、基本的には事実問題として論ばくの対象になるであろう⁽⁴³⁾。

〈潮岬TSSを遵守しなかったことに対する責任〉

潮岬TSSは、前述のとおり法たる効力を有していないので、第一義的にはその通航方法に関して法的な義務が生じることはない。しかし機関にTSSの採択を提案していなくても、政府は国際水域において当該方式の使用を勧告することができ、そのようなTSSには七二年規則第一〇条は適用されないが、第二条(a)項に従って、当該方式の使用を遵守すべきである(グッドシーマンシップ)という考え方もある⁽⁴³⁾。七二年規則第二条は“Responsibility”の表題を掲げているが、(a)項は“Rule of good Seamanship”といわれており、船員が通常の業務を果す上で必要なあらゆる注意をすることが要求されている⁽⁴⁴⁾。

潮岬TSSは日本政府が勧告したものではないが、基本的には「航路指定の一般通則」に準拠して設計されており、実質的には衝突予防効果が期待されるために、場合によってはそれを遵守することはグッドシーマンシップであるとみなすことも可能である。但し、グッドシーマンシップの法的概念は一種の経験則的な性格を有しているために、その法適用において不明確な部分が多く、個々具体的な事象に対して運航ルールとしての規範性を検討する必要がある⁽⁴⁵⁾。

ここで衝突の主因ではないものの、アクエリアス号の潮岬TSS遵守違反の責任に関する法的推論プロセスを示すと、大略次のようになる。まず第一審においてアクエリアス号に二〇%の責任を負わせたことについては、当事者以外の船舶が存在する場合、一般的に複雑な見合い関係を生じるおそれがあるので、まさに潮岬TSSの本来の目的を達成しうる状況、換言すれば、TSSが減少させることを意図した危険な状況に該当するとした上で、そのような衝突予防方式を知っているならば、当然グッドシーマンシップとしてそれを遵守する義務が生じるとしている。そして、知っている衝突予防方式を遵守しなかったことに対して第二九規則(33U.S.Code,sec.1091)(七二年規則第二条(a)項に相当)を適用して、アクエリアス号に責任を課している。

しかし第二審では、アクエリアス号の責任を否定する二通りの法的推論プロセスを示している。すなわち第一の法的推論プロセスでは、まず潮岬TSSは慣習が必要としている地域の特殊事情が存在しているとはいえないので、法的な効力を欠き、強制力はない。したがってアクエリアス号は潮岬TSSを遵守する義務は生じないために、第一審のようなグッドシーマンシップの問題にはならず、第二九規則(33U.S.Code,sec.1091)を適用する余地はなくなる。また第二の法的推論プロセスでは、仮に潮岬TSSの法的地位が上がって遵守義務が生じたとしても、付近の他の船舶が当事者の船舶に影響を与えず、相互に視認し、両船が各々の義務を知っている場合、衝突防止のためには国際水域のルール(第一九規則(33U.S.Code,sec.1081))に従わなければならないので、第一の法的推論プロセス同様、第一義的にはアクエリアス号に責任を課することはできないとした。但し、このような法的思考は、船舶衝突事件の民事責任追及過程における責任分担に関連して生じたもので(民事裁判における遵守義務)、それが直ちに操船規範としての遵守義務の問題とされるわけではない。

一方、IMOが採択したTSSの分離通航路内という条件はあるものの、定められた進行方向とは逆方向に航行する船舶との航法については、TSS本来の機能を重視した次のような考え方⁽⁴⁶⁾もあり、行為規範の観点からも明文化された航法規定とブラックボックス化した普遍的理念に関する問題提起がなされている。

「航行中の動力船同士が、互いに他の船舶の視野の内にある場合として考えると、つぎに述べる2説に分かれるであろう。第1は、互いに視認したとき、両船間に十分な時間的・距離的余裕があれば、すべて見合いの状態で処理する考えである。第2は、狭い水道等での違法側航行船との航法の場合と同じように、いわゆる注意義務によって処理する考えである。第1の考えでは、逆方向に航行する船舶が保持船となる場合もあり、第2の考えでは、狭い水道等は物理的に可航幅が制限されているが、通航路は必ずしもそうとは言えない場合もあり、狭い水道等と分離通航方式を同一視してよいか疑問がある。具体的状況で、視界が良く、両船しか存在しない場合には、視認された見合いの状況で航法を定め、逆に、通航路内を多数の船舶が定められた進行方向に一つの流れを形成しているときは、逆方向に航行している船舶に避航義務が

あるとする考えも一理あろう。」

以上のように、基本的には航法に関しては国際規則に従うという結論に達しているものの、潮岬TSSの法的地位が上がつてグッドシーマンシップとしての遵守義務が生じ、かつ一定の基準（視界不良や他船の操船影響等）を満たせば、責任追及プロセスにおいて新たな法的推論が成立する場合もある。換言すれば、本衝突事件のような民事裁判においては、潮岬TSSのような法的地位が曖昧なTSSの遵守義務違反に対して、衝突の法的因果関係は相対的に小さいものの、衝突予防方式の目的あるいは実効性の側面から判断して、衝突の原因たる過失として責任を問う場合も有り得ることを示唆している。したがって、IMOの承認していないTSSの法的性格について個々具体的に検討することはもちろんのこと、IMOが承認しているTSSについても、衝突における航行形態を類型化して、民事責任の分担に際して考慮される各種の遵守義務について、裁判規範の観点から体系化する必要がある。またTSSの設定海域のパターン（公海のみに設定されている場合、領海のみに設定されている場合、公海および領海に跨って設定されている場合）に応じて、沿岸国の管轄権と旗国主義の原則といった新たな観点からも、その法的効力や法的拘束力を検討する必要があるだろう。

【注】

- (1) 米国第二巡回控訴裁判所判決 (1980AMC (AMERICAN MARITIME CASES) 2530-2547)
- (2) ニューヨーク南部連邦地方裁判所判決より抜粋 (1980AMC2536-2540)
- (3) 衝突時(一九七三年)に適用されていた国際規則は、33U.S.Code,sec.1051-1094(一九六〇年改正の国際規則に相当する。なお当該規則は一九七七年に改正され、現在では33U.S.Code,fol.1602となつてゐる)。
- (4) Rule 19 (33U.S.Code,sec.1081) :power driven vessels crossing
“When two power-driven 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.”なお本稿では、「一九六〇年海上人命安全条約及び国際海上衝突予防規則」(運輸省船舶局監修、海文堂、昭和三九年)に倣つて、「Rule 19」を「第一九規則」と訳す。
- (5) Rule 28 (33U.S.Code,sec.1090) :sound signals indicating course
“(a) Meaning of blasts
When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel under way, in taking any course authorized or required by sections 1061-1094 of this title, shall indicate that course by the following signals on her whistle, namely
……………
Two short blasts to mean ‘I am altering my course to port.’”
- (6) 1890AMC2536-2537
- (7) 1980AMC2535,493F.Supp.192.
- (8) 1980AMC2540-2547
- (9) Rule 21 (33U.S.Code,sec.1083) :vessels having right of way;duty in aiding to avert collision
“Where by any of sections 1078-1089 of this title one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep

her course and speed. When, from any cause, the latter vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel along, she also shall take such action as will best aid to avert collision (see sections 1089 and 1091 of this title).”

(10) Rule 22 (33U.S.Code,sec.1084) :positive action to keep out of way;crossing ahead of vessel having right of way

“Every vessel which is directed by sections 1078-1089 of this title to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take positive early action to comply with this obligation, and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.”

(11) Rule 23 (33U.S.Code,sec.1085) :duty to slacken speed, stop or reverse

“Every power-driven 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.”

(12) Rule 24 (33U.S.Code,sec.1086) :overtaking vessel to keep out of way

(b) Approaching vessel more than 22 (1~2) degrees abaft her beam

“Every vessel coming up with another vessel from any direction more than 22 (1~2) degrees (2points) abaft her beam,i.e., in such a positions, 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 vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.”

(13) 1980AMC2542-2545

(14) J.W.GRIFFIN, The American Law of Collision, American Maritime Cases Inc., Baltimore, 1949, p.572

(15) 高等海難審判庁、グリフィン海上衝突予防法訳文(下)、昭和四四年、一六八頁

(16) 高等海難審判庁訳前掲書、一六八頁

- (17) 1980AMC2542-2544
- (18) Rule 27 (33U.S.Code,sec.1089) :special circumstances requiring departure from rules to avoid immediate danger
 “In obeying and constructing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.”
- (19) Rule 29 (33U.S.Code,sec.1091) :usual additional precautions required generally
 “Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.”
- (20) GRIFFIN, (FN.14) , § 227, § 228, pp.513-517.
- (21) GRIFFIN, (FN.14) , pp.533-535.
- (22) 1980AMC2544-2545
- (23) 1980AMC2545-2547
- (24) 1934AMC1103, 72 F.2d 207-8
- (25) In re Pennsylvania R.Co., 1931 AMC 852,861, 48 F.2d 559,564 (2 Cir., 1931)
- (26) 1980AMC2533-2535
- (27) I M C O は一九八二年五月に名称を国際海事機関に変更した。
- (28) 海上保安庁水路部、航路指定 (I M O)、書誌第四〇八号、平成六年二月
- (29) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説【改訂版】、海文堂、昭和五九年、四一頁
- (30) 佐藤修臣、国際海上衝突予防規則第一〇条に関する考察、日本航海学会論文集第六八号、六五頁
- (31) 和田啓史、分離通航方式と横切り船の航法、海運第六四五号、昭和五六年、六五頁

- (32) 村上歴造、分離通航方式 (TSS) 及び船舶交通サービス (VTS)、日本海洋協会、海洋法事例研究第二号、四五頁
- (33) G. EDGAR, Vessel Traffic Regulation: The Interface of Maritime Safety and Operational Freedom, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol.14, No.1, p.4
- (34) EDGAR, (FN.33), p.4
- (35) A.N. COCKCROFT, J.N.F. LAMEIJER, *A Guide to the Collision Avoidance Rules*, second edition, Stanford Maritime, London, 1976, p.80. (和訳) 藤崎道好訳、一九七二年国際海上衝突予防規則の解説、成山堂、昭和五四年、六七〜六八頁
- (36) (社) 日本船主協会訳、一九七二年国際海上衝突予防規則 (一九六〇年海上衝突予防規則との対比及び解説)、四一頁、昭和五〇年
- (37) 海上保安庁警備救難部航行安全課、海上衝突予防法運用指針、三九の二頁
- (38) COCKCROFT, LAMEIJER, (FN.35), pp.81-82. (和訳) 藤崎道好訳前掲書、六九頁
- (39) (社) 日本船長協会、(社) 日本船長協会自主設定による改定分離通航方式、昭和六〇年一〇月
- (40) (社) 日本船長協会、(社) 日本船長協会自主設定による分離通航方式について、昭和五五年四月
- (41) (社) 日本船長協会前掲パンフレット
- (42) GRIFFIN, (FN.14), p.573. 高等海難審判庁訳前掲書、一六八頁
- (43) 新谷文雄、佐藤修臣、一九八一年改訂版一九七二年国際海上衝突予防規則の解説、成山堂、昭和五八年、七一頁
- (44) 新谷文雄、海上衝突予防法第三八条および第三九条と国際規則について、日本航海学会論文集第六四号、一五一頁
- (45) 拙稿、所謂「船員の常務」についての一考察、海上保安大学校研究報告法文学系第三五卷第二号三一頁
- (46) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和六〇年、九三頁