



Title	特殊の事情下に於ける危急避航操船処置に関して
Author(s)	八反田, 吉常
Citation	北海道大學水産學部研究彙報, 5(4), 357-361
Issue Date	1955-02
Doc URL	<a href="http://hdl.handle.net/2115/22888">http://hdl.handle.net/2115/22888</a>
Type	bulletin (article)
File Information	5(4)_P357-361.pdf



[Instructions for use](#)

## 特殊の事情下に於ける危急避航操船処置に関して

八 反 田 吉 常

(北海道大学水産学部運用学教室)

### On Emergency Ship Handling Procedure to Prevent Collision at Sea under Special Circumstances

Yoshitsune HACHITANDA

#### Abstract

When two vessels are approaching each other so as to involve imminent risk of collision, one of them, the privileged vessel, is obliged to take such co-operative action with the other, burdened vessel as will aid to avert collision. However, it is not easy for the privileged vessel to determine the instant when that action should start. Also it is more difficult for her to demonstrate that she should not continue to proceed on her way, but as to the action she takes in that case, whether it is allowable or not is a subject that must be clarified.

The author presents an opinion as to the co-operative action under such circumstances as follows: that is, a co-operative action to avert collision must be always intentional, which lets the burdened vessel act on the Rules and only when she is definitely confirmed not to change her will against the Rules, is the privileged vessel permitted to depart from the Rules in accordance with Rule 27. Reducing her speed and putting here engines into reverse in the case of immediate danger of collision are in most cases too late and less effective, while, if too suddenly done they produce a cause of collision, or a contribution to the collision which is likely to follow.

#### は し が き

衝突予防法上の航法を文字通り其のまゝ厳格に適用し得ない様な特殊な事情のもとに於ても衝突を避けるため、あらゆる努力を払うべきことは同法第21条後段、第27条及び第29条の趣旨より各船に対する当然の義務である。

然しながら其の時機、其の方法等如何なる処置をすべきかに関しては、其の時の事情や条件が単一であり得ないので、一定の法則として成文化されておらず、只其の各場合に対応する最善の努力を払うべきことを要求しているのみで、船員にとっては、あらゆる場合に其の衝突結果に対して責任が追及せられるので、反つて避航処置に消極的となり、事故増発のおそれなしとしない。

筆者は斯る情況の中で、特に他船に対して保持船たる側の指揮者が協力動作として為すべき処置に関して之れを積極的に実施するための条件を検討せんとするものである。

#### 避 航 処 置 の 概 略

第21条後段の要求に従つて、保持船としての協力動作を行うに当り、種々の見解があるが、2つの方向に分けられる。

其の1は、何等か臨機の処置を為して後、不幸衝突事故の発生した場合には、それが衝突の原因又は援助となつたものとして過失ありとせられるのに対して、最後まで何等の処置をも為さなかつた場合には、万止むを得なかつたものとされること多く、且短時間内に如何なる処置を実行することが最も適當であるが、其の判断の困難さから同条の前段を固守して、最後に、衝突直前其の効果の如何に係らず、機関を全力後退にすべしとするものであり、其の2は Davis Newton Lott の提案する如く、衝突点までの保持船の針路より、或る距離 (500 yards を一基準として示しているが、之れは当然船舶の大小、性能其の他の事情によつて相異

がある筈である)の安全帯を想定して、是の特定の範囲内にまで接近したならば協力動作を始むる可能性ありとするものである。

前者に対しては第21条に明示せられている如く、強制的のものである以上、これを遵守しないことは許されず、必ず何等かの協力動作を行うべきことは当然である。只協力動作の要求せられるのは、航法が適用されない場合であるから、航法の原則に違反することのみが協力動作であるとするならばそこに問題が残る。Marsden P. 546に記述せられている如く、通常の注意によつて避けられる如き所謂臨機の処置の不実行は過失とせられる。

The John Buddle 事件で Dr. Lushington の言ふ如く、“予防法からの離脱が必要であつたと断言出来る事情が証明されない限り、これに出来る限り執着することは重要事ではあるが、同時に臨機の処置をとらなかつた事情をも証明する必要がある”と (Marsden P.544)。

又全く一方の義務怠慢によつて、危険に曝らされた場合であつても、(是の場合第27条後段が強制法となつて)衝突の危険防止の処置を何等とらなければ、正当なものとは認められない。

何れにしても、其の時の事情を如何に処置すべきかの判断をする義務が嚴重に課されているのである。即ち法の固執より、最後は適当な船舶の運用により衝突防止の完全を期しているのである。すでに避航船の処置のみでは、衝突が避けられないのであるから、協力動作とは、必ず何等かの処置をすることであり、針路速力の保持によつて、衝突が避けられると云う期待は全く残されておられない。

其の処置判断は、規定の言及し得ないところで、総て通常有すべき知識、経験、熟練、注意及び勇氣等を有する船員が、適当な船舶運用の法則に従つて、協力動作は行わべきものとして、具体的の規定はなされていない。

#### 協力動作の時機

是の点に関しては、Lord Buckmster の言う如く、是の規定は数学者のためのものではない。其の時機に就いては、或る特定の瞬間を算出すべきでなく、船員の指導のために作られたものであることは十分に考慮すべき点であるが、又同時に其の時機は合理的に計算されたものであるべきであり (Marsden P. 518) それ程に厳密な意味のものでないことである。即ち或る計画性のあることで足り、其の時の状況を判断して、採るべき処置の結果に避航の可能性を見出し得るものでなければならぬが、数学的に寸秒を争う如きものではないのである。

第27条の要求に従つて、本航法に違反した協力動作を行う必要がある場合は、其の必要性を証明しなければならぬ。即ち相手船の違法の処置を確認しなければならぬ。法を守るべきか、或は之れに違反すべきかは、急迫してから判断することは蓋し至難事である。遅きに過ぎ易い原因の一つとして其の時の合理的な計算、即ち避航の可能性を見出すための計画に欠けている点が挙げられる。若し其の正しい計画があれば、斯る時機まで無為に過す筈がないからである。是の見地からも有能な“見張り”の重要性が痛感せられる。

今2隻の動力船が、互に其の前面に視認しつつ、接近して其の Range が避航船の最大舵角時の最大縦距、又は全力後退時の停止距離となつたならば、避航船の処置のみにては、殆んど衝突は決定的にならう。斯る場合には其の時が協力動作発動の時機として最も妥当である。然し其の交角が90度以下の場合は、より接近しても航法に従つて単独で避航の可能性あり必ずしも是の Range を以つて直ちに其の時機と決定することは出来ない。又避航船の性能を確認することは極めて困難であり、其の他其の時の事情や条件等の相異によつても厳密な時機の決定は殆んど不可能であるが、斯る Range が1つの要素と考えることは出来る。若し避航船が明らかに航法に違反して其の意志、行動の変更が認められないならば、其の時が協力動作発動の時機である。

#### 協力動作の手段

避航船が単独では衝突が避けられない場合、保持船としての処置には、2つの場合がある。即ち避航船があくまで航法に従つて行動しようとするに協力する場合と、避航船が航法に違反した避航処置に出た場

合とである。後者の場合は第27条の規定によつて、航法の違反が保持船に対して容認され且つ要求されるのである。

協力動作である以上、衝突の原因又は其の援助となる如き処置は許されない。最善の協力動作なる語句は重要なものである。本条の文面のみでは航法の原則に準じてとつた行動による協力動作が要求されているのであるが、第27条後段の規定が之れに追加されて、たとえ相手船が違法の行動をとり、其のために起きた衝突の虞れであつても、それを避けるためには、航法の原則から離脱しても、協力すべきことが含まれるのである。

そこで、航法に準じて、とつた協力動作の場合は比較的問題は少いが、是れから離脱して協力しようとした場合、其の判断に少しでも誤差があると、避航の協力とはならず反つてその衝突の原因又は援助となるのである。

相手船の行動を判断する上に、多分斯く斯くの行動をとる筈であろうとの臆断によつて処置すべきでなく現実に斯る行動中である、或は斯る行動をとる意志を表明していることを確認してのみ処置をすべきものである。且其の処置も第1に航法の原則に準じたものであること。第2に若し其の原則に違反しなければならない特別の理由が明確になつたときのみ、之れから離脱して行動し得るのであつて、多少の時間的過早は、最重要事とは考えられない。

両船間の関係が其のまま続いたならば衝突が決定的である場合に、とつた行動が其の後起きた衝突の原因又は援助とならなかつたならば明らかに過失と認められることはない。

協力動作は常に其の衝突を避け得る可能性あることが前提でなければならぬ。協力すべき船は保持船であるから、当然他船は其の船の左舷側に在る筈であり、如何なる操船がなされる場合に於ても、航法の原則に違反することより、これを遵守する可能性が多い。航法の基本則の1つは右転して左舷側を相対して航過すること、且つ他船は第22条及び第23条に従つて、保持船の船首を横切ることのない様に努める筈であるから、交角の如何に係らず左転は禁ずべく、右転すべきものである。之れが航法の原則に準じて採つた行動である。

若し避航船が航法の原則に違反して、第28条第2項の疑問信号を吹鳴したにも係らず、其の意志の変更が認められない様な場合のみ、最後に航法に違反してもあらゆる避航処置が要求せられるのである。而し確実に避航し得る事実ある場合以外は左転は厳禁すべきものである。

航法からの離脱が要求される特殊の場合とは、第21条後段の協力動作と言うより、第27条によつて容認された違法の動作が要求される場合、例えば避航船が危険切迫してから航法の原則に反して保持船の前面を横切る様に左転して来る如き場合であつて、臨機の処置が要求される急迫した状況に於て、斯る行動がとられたならば、最早や衝突は決定的であり、損害の減少だけに対してでも最後の努力を払うべきものとされている。

一般に試運転中の全速力後退の場合でさえ、発令後10秒乃至20秒間は殆んど船速は低下していない。まして、航行中突然の発令に際して、機関作動までの経過を考慮するならば、相当の時間を必要とすることは当然であり、尙船体は其の原針路上に沿うて前進を続ける。これに対して針路変更は時間的にも距離的にも、いつでも比較的試運転成績表に近い結果が得られて信頼性に強く、船体は其の最大縦距の $\frac{1}{2}$ 乃至 $\frac{2}{3}$ の進航距離に於て完全に原針路上より離脱し得る。即ち転舵した場合は、船の長さの2乃至3倍の前進距離に於て原針路上より離脱し得て避航の可能性を見出し得るが、全速力後退のみでは、其の位置附近に於ては尙原針路上に残り、僅かに船速を低下し得て、多少の損害減少が希望出来るに過ぎないことは、十分に考慮されなければならぬ点である。

本来衝突予防法は、衝突其のもの避けることが主目的であるから、其の時機の遅速も重要事ではあるが其の手段処置が、より重視せらるべきである。The Otranto 事件に於て、英国上院が控訴院の判決に反して両船間の距離 $\frac{1}{2}$ 海里乃至 $\frac{1}{4}$ 海里に於て、とつた Otranto 号の臨機の処置の時機を正当と認めておる。只其の時の事情が必要とする如く、機関の停止又は反転に失敗したこと、及び極左転にした過つた行動は非難されるべきものとし、同時に他船に対しては其の避航が余りに遅きに失したと判決している (Marsden P.517) こと

は注目すべきことである。

協力動作の適否は、其の処置が一般航法に照らして、正当であつたか、或は適当な船舶運用の法則に従つたもので、船員としての見地から正しかつたか、非行であつたか、且つ其の時の判断が正しかつたか否かによつて決定せられる。規則からの離脱が容認せられる場合でも、適当な船舶の運用と其の判断からの違反までも容認しているのではない。

例えば他船の行動に対して、これに遠ざかる如き処置であつたか、或は反つて接近する如き操船が行われたかによつて容認せられるか否かが判定される。従つて衝突が切迫したならば、相対速力を出来得れば負にする様に努めるべきで、被追越船の速力減殺の如きは甚だしく不利である。

是の判断は非常に重要性のあるものであるが、前述せる如く、合理的な計算をするにも、其の前提となる“見張り”が厳重に守られてこそ、その判断が正当なものとして是認せられるのである。見張りに怠慢があれば、其の判断は正確を期し難いのは当然である。

前記の如く、速力変更の直接目的は衝突其のものを避けるより、相対速力を減少せしめて、衝突地点に到達する時間を延長せしめるためのものである。従つて機関を反転して船体を後退せしめることは180度の其の場回頭として最も意義がある。

不幸にして衝突した場合、速力を減殺しておれば、有利に判定されるのは、其の損害程度を減少せしめられたこと及び其の衝突の原因又は援助とはならなかつたと云ふ見地からで、衝突其のものを避ける効果が多いとは云えない。

保持船が其の速力を減殺する場合を考えると、これによつて避航船をして、時間的の余裕を得せしめて、適当な避航処置をとらしめるにあり、従つて協力動作となる点にある。其の発動効果に余り期待の出来ない様な、極く切迫してからの速力変更が必ずしも避航処置としての成算あるものとは考えられない。且つ早急に失した速力の減殺は、航法に従つて其の後方を航過しようとした避航船との衝突の原因或は其の援助となる可能性が強い。

The Commerce 事件は、英国下部法廷で、保持船が最後まで其の針路速力を保持したことは過失であつたと判決したのに対して、枢密院は明らかに違反の必要な場合を除いては、其の判断の困難さを指摘して、前審を覆している。北野丸事件に於ては、保持船たる義務に違反したことは正当であるが機関の停止又は反転をしなかつたことと、左転舵にしたこととは適当な船舶運用の必要条件を破つたものとされた。そして同じ様な事情では、右転舵が怠慢とされたことのないことは注目すべきこととしている。而かも左転舵が怠慢な行為であると規定することは困難ではあるが、左転舵の許された、只一つの The Rayford 事件に於ても Scrutton L. J. は衝突に影響しない程軽いものであつたことを指摘している(marsden P. 553)。

航法からの違反は命令でなく容認の形式をとつている。衝突事故が発生した場合、避航船が航法の原則に従つた行動の出来る様な協力動作であれば、保持船に対して其の時の事情が考慮されるが、これに反した行動に対しては、それが衝突の原因又は其の援助となるものではなかつたと云ふ証明のない限り過失ありとされる。而かも衝突が起きたと云う事実は其の証明を基に困難にしている。

## 要 約

前例は場所的にも相対的にも其の性質が全く異なることが多いので、其のままいつでも適用せられるものではないが、協力動作に関して次の事が言えると思う。

即ち避航船が明らかに航法に違反している事実なき限り、保持船は協力動作としては、避航船が航法の原則に従つて行動出来る様に右転すべく、若し右転し得ない特別の事情にあり、又は避航船の違法の意志変更が認められない場合、時機早きに過ぎても機関を反転して、時間的余裕を与えるべきである。

極く接近してからの機関反転は避航と云う点では余り実効は望めない場合が多い故有能なる見張りによつて早期に他船の行動確認に努めるべきである。

理由 1. 客観的にそれ以上の接近が許されなかつたことの証明が困難であり其の時の事情によつては、多少の遅滞は過失とすべきでない。

2. 船舶運用上成算あり、且つ衝突の原因又は其の援助となる可能性が少いこと。  
尙他船の船首方向が少しでも正横より後方に向けて移動する如き場合は後退すべきでない。

### む す び

判例は殆んど機関を反転しなかつたことは責任あるものとしている。これは衝突までの時間的余裕を得せしめて善処する機会（航法に従つた処置）を与えることと、速力がなければ衝突の事実が起きないと云うことから推奨されているものと考えられる。筆者は右転舵を余りに強調し過ぎたかも知れない。而し機関の反転を不必要であると主張したものではない。只危険が余りに急迫してから、単に機関を反転にしさえすれば責任を免れ得るとする如き安易な考えを持つべきでないことを警告し、積極的の処置による衝突事故の減少を念願するものである。

### 文 献

- Newton, L. D. (1947). *Collision prevention*.  
McGuffie, K.C. (1953). *Marsden on collisions at sea*.