

違法停泊船と航走船との衝突に関する一考察

南 健 悟
(小樽商科大学商学部准教授)

目 次

第1章	はじめに
第2章	英米法における違法停泊船と航走船の衝突
第1節	停泊船と航走船の衝突一概説
第2節	違法停泊船と航走船の衝突に伴う法的問題
第3章	日本法における違法停泊船と航走船の衝突
第1節	違法停泊の要件と航法の適用
第2節	違法停泊船と航走船との過失割合
第4章	結びに代えて

第1章 はじめに

従来、停泊船¹と航走船との衝突は少なくない。では、停泊船と航走船との衝突が発生した場合、どのような責任関係となるのだろうか。通常、航走船は、船員の常務として(海上衝突予防法² 39条)、停泊船を避けるべき義務を負うとされる³。したがって、航走船が停泊船に衝突した場合には、当該義務に違反することから、航走船に過失があると認定される。また、海難審判所の裁決においても主因が航走船にあるとされる傾向にある。しかし、もし停泊船に違法な行為があった場合にはどのように考えるべきなのか。本稿はこのような違法停泊船と航走船が衝突した場合の責任関係について検討を行うものである。ただ停泊船の違法と言っても、形象物不掲揚、無灯火、見張り不十分といったものがあるが、本稿では特に海事法規で定められた停泊禁止違反の場合を検討する。従来、船舶衝突法研究では、この問題を取り上げたものは少なく⁴、また、近時の船舶衝突事例においてもこのことが問題となることが見られるようになったこともあり、検討対象とした。た

¹ 以下、停泊船と錨泊船は同義とする。なお、本稿では停留と漂泊を同義で用い、船舶が錨泊や係留等せず、一定の場所に止まっている状態を指し、係留は係留施設や他の船舶等に係止している状態を指し(海上保安庁監修『港則法の解説(第13版)』(海文堂、2008年)37頁参照)、停泊や錨泊と区別する。本稿はあくまで停泊船(錨泊船)と航走船との衝突にのみ着目するが、海事法規等の解釈に当たっては停留船等の事案も参考にした。なお、松本宏之「船舶衝突事件における航法上の漂泊の意義」海保大研究報告51巻1号(2006年)6頁。

² 以下、予防法という。

³ 海上保安庁監修『海上衝突予防法の解説(改訂7版)』(海文堂、2007年)159頁。

⁴ 例えば、類似の問題等について検討するものとして、和田啓史「航行中の動力船と港則法第35条違反の漂泊船との航法」船長129号(2011年)2頁以下参照。

だ日本法においてこの問題を明確に扱った先行研究等も少ないことから、類似の問題について検討がなされてきた英米海事法を参照しつつ、検討を行う。

第2章 英米法における違法停泊船と航走船の衝突

第1節 停泊船と航走船の衝突—概説

通常、適法に停泊する船舶に対して航走船が衝突した場合については、船員の常務として航走船に回避義務が課せられる⁵。なぜならば、停泊船はたいてい衝突回避に対してどうすることもできないからである⁶。もし、回避義務に反して衝突した場合には航走船に一方的な責任が問われる可能性が高く⁷、特にアメリカ法においては、より踏み込んで、航走船に過失の推定まで認める⁸。もし、航走船の過失を覆すためには、当該停泊船に航法違反があったことを主張立証しなければならないとされている⁹。

しかし、問題は停泊船が違法な場所に停泊している場合に、航走船が衝突した場合である。本稿では、特に違法停泊船と航走船の衝突に伴う問題として、①各種制定法における停泊制限規定の適用要件について、②停泊船と航走船の過失割合について検討を行う。

第2節 違法停泊船と航走船の衝突に伴う法的問題

1. 違法停泊の要件

(1) アメリカ法

まず、アメリカ法において、制定法に違反しないものの、停泊船が不適切な停泊をした場合はどのように考えられてきたのかを確認する。そもそも船舶は必要のない限り、特に夜間や濃霧時において、狭い航路筋に錨泊してはならないと考えられてきた¹⁰。しかし、錨泊が法令に違反していない以上、航走船は回避のために適切な方法をとらなければならないと考えられた¹¹。では、法令違反の停泊の場合にはどのように考えられてきたのか。

アメリカにおける停泊禁止規定としては主として河川港湾法409条と内航船舶交通規則9条(g)が挙げられる。なお、後者は国際海上衝突予防規則¹²9条(g)と同じ規定である。

⁵ Virginia Ehrman, 97 U.S. 309(1878), City of Peking, 14 App.Cas. 40(1888). John Wheeler Griffin, THE AMERICAN LAW OF COLLISION, (1949) pp.348-349, A.N. Cockcroft and J.N. Lameijer, A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES, (7th ed., 2011), p.3.

⁶ Griffin, supra note 5, p.348.

⁷ Oregon, 158 U.S. 186 (1895), The Kate, (1936) 54 LIL Rep. 120. Nicholas J. Healy and Joseph C. Sweeney, *Establishing Fault in Collision Cases*, 23 J. Mar. L. & Com. 337(1992), p.338, Simon Baughen, SHIPPING LAW, (4th ed. 2009) p.285.

⁸ Oregon, 158 U.S. 186(1895).

⁹ Healy and Sweeney, supra note 7, p.338.

¹⁰ Griffin, supra note 5, p.352. Ross v. M. & M. T. Co., 104 F. 302(1900).

¹¹ Griffin, supra note 5, p.352. Clarita, 93 U.S. 14 (1874).

¹² 以下、72年規則という。

同条項は、1972年改正における新設規定であり¹³、その趣旨は、できる限り、狭い水道を船舶の航行のために開けておくことを意図したものとされる¹⁴。

河川港湾法409条は「他の船舶の航路を妨害するような仕方でも可航水路に船舶を係留またはびよう泊させてはならない。」と規定する。同規定は、全ての錨泊等を禁止するものではなく、他船の航行を妨害するような仕方での錨泊等を禁止するものとされる¹⁵。そのため、錨泊船が見え、かつ難なく、通常航行で錨泊船を避けることができるほど水路に余裕がある場合であれば、同規定に違反するものではないとされる¹⁶。また、錨泊等によって航路が妨害されているか否かを検討するに当たっては、全ての関係する事実及び状況が参照され¹⁷、Williamson Leasing Company, Inc. v. American Commercial Lines Inc. 事件¹⁸においては、衝突地点の川幅の約45～50%を塞ぐような形で停泊していたことをもって「妨害するような仕方」であると認定された。そうすると、この停泊禁止規定の適用は、具体的な避航余地がどれだけあったか否かで判断されていることが分かる。

次に、内航船舶交通規則9条(g)について検討する。同条は「すべての船舶は、狭い水道においては、やむを得ない場合を除き、びよう泊をしてはならない」と規定する。前掲Williamson Leasing Company, Inc. v. American Commercial Lines Inc.事件は、停泊船S号と航走船J号が、川幅800～900フィート程度の水道で、かつ氷が張り、狭くなっていた場所で衝突した事案である。裁判所は「河川の物理的な状況に加えて、曳船と被曳船の全長が狭水道ルールを適用するか否かを判断する上で、裁判所によって全て適切に考慮される。また、裁判所は当該エリアの物理的な幅の大きさや航行に利用されている水道が置かれている状態についても見る」とした上で、衝突地点の河川幅を当時の状況に照らして狭水道と認定し、S号は本条に違反すると判示した。Hines, Inc. v. M/V Terry Matt事件¹⁹は、ヴァーミリオン川カットオフ近くの岸に係留されていたT号に航走船W号が衝突した事案である。T号は舳2隻(GIM108/GIM109)を係留し、他方W号も舳を曳航していたところ、T号の舳にW号の舳が衝突した。裁判所は、衝突地点の河川幅と航走船の喫水との関係から、航行場所が制限され「許容できない形で水道を妨害した」と判示した。

以上、2つの裁判例を確認すると、この条項の適用の有無は、専ら停泊していた地点が「狭い水道」に当たるか否かによって判断されていることが分かる。この「狭い水道」は、「河川の物理的な状況に加えて、曳船と被曳船の全長も狭水道ルールを適用するか否かを判断する上で、裁判所によって全て適切に考慮され」²⁰、「裁判所は当該エリアの物理的な幅の大きさや航行に利用されている水道が置かれている状態についても見る」²¹とされてい

¹³ Cockcroft and Lameijer, supra note 5, p. 51, Simon Gault et al., MARDEN ON COLLISIONS AT SEA, (11th ed. 2003), p.241.

¹⁴ Alex L. Parks, THE LAW OF TUG, TOW, AND PILOTAGE, (2nd ed. 1982), p.285.

¹⁵ Griffin, supra note 5, pp.360-361. 例えば、同規定に反する停泊をしたとして停泊船にも過失が認定された比較的近時の事例として、Alamo Barge Lines, Inc. v. Rim Maritime Co., Ltd., 596 F.Supp. 1026 (1984)。

¹⁶ Griffin, supra note 5, pp.361-362.

¹⁷ Orange Beach Water, Sewer and Fire Protection Authority v. M/V ALVA, 680 F.2d 1374(1982).

¹⁸ 616 F.Supp. 1330 (1985).

¹⁹ 1987 U.S. Dist. LEXIS 6890 (1987).

²⁰ Weathers Towing, Inc. v. M/V HERMAN POTT, 570 F.2d 1294 (1978).

²¹ Tempest v. United States, 277 F.Supp. 59 (1967).

る。裁判例は上述したように水路の幅を重要な考慮要素としつつも、実際に航行可能な水路幅や航路が置かれている状態等についても判断要素としてきた²²。そして、Weathers Towing, Inc. v. M/V HERMAN POTT事件が、河川が船舶が行き違うのに十分な幅があったという事実だけが決定的ではなく、河川の曲線具合、河川の状態、船舶の速力と方向、砂州の存在、船舶の大きさ全てが狭水道規定の適用に当たって考慮されると判示する²³。

(2) イギリス法

イギリス法においては、不適切な錨泊等を行っている停泊船と航走船の関係につき、一般論として、航走船はたとえ錨泊船が不適切な停泊地に投錨していたとしても、船員の常務として、錨泊船を回避しなければならないとされている²⁴。ただ、港湾及び水路において、錨地につき地方ルール等がある場合には、それ以外の場所に錨泊すると過失が認定されてきた²⁵。では、どのような場合であれば、違法な停泊とされてきたのだろうか。

まず、Trentino事件²⁶は、テムズ川シーリーチにおいて、深夜2時25分頃、水道の南側に錨泊していたN号に、全速力で航行していたT号がN号の灯火の発見に遅れ、避航できずに衝突した事案である。本件について、裁判所は「N号は往来する交通を妨害するような形で誤った位置に停泊しただけでなく、…1ケーブルの距離からも見ることができないような灯火をしていた。」と判示し、不適切な停泊と認定した。

次に、The Eurymedon事件²⁷は、テムズ川シーリーチに錨泊していたC号がテムズ川を横切るような形で錨泊し、C号に航走船E号が衝突した事案で、裁判所は、航走船E号はC号の灯火を認識していた、もしくは認識すべきだったとして過失を認定した上で、C号の錨泊について以下のように判示した。すなわち、「C号は…川を横切る形で停泊していた点につき船員の常務が欠如していた。…C号にとって、そこにいる必要性はなく、川の南側である適切な錨地に移動すべき位置であるということを知っていた」と判示する。

The Esso Brussels事件²⁸は、不適切な錨泊であるものの緊急のためやむを得ず錨泊したことが認められ、不適切な位置における錨泊について錨泊船に過失がないとされた。

以上の判決は72年規則9条(g)新設前の事案だが、次の判決は同規定新設後の事案である。ただし、次の判決においても明確に停泊禁止規定の適用については示されていない。

²² William B. Thomas, *How Narrow is a Narrow Channel?*, 14 J. Mar. L. & Com. 537 (1983), p.545. 同論文によると、必ずしも水路幅だけで判断していないことから、一概に何フィートであれば狭い水道に当たるといった形で裁判所は判断していないとする。See also, Charles E. Lugenbuhl and Allan A. Maki, Jr., *River Navigation*, 51 Tul.L.Rev. 1157 (1977), p.1164.

²³ Thomas, *supra* note 22, p.549. なお、この点について、同文献は船舶の大きさを考慮要素としている点については、異なる大きさの船舶がお互いに接近した場合、お互いの動きを予測しようとして、異なる航法を適用してしまう結果をもたらす可能性を指摘する。Id. at 555, 549, n.62.

²⁴ Simon Gault et al. *supra* note 13, p.175. The Derffinger (1932) 43 Ll.L.Rep. 324. See, David Wright Smith, THE LAW RELATING TO THE RULE OF THE ROAD AT SEA, (1910), pp.5-6.

²⁵ Simon Gault et al., *supra* note 13, p.179.

²⁶ (1937) 57 Ll.L.Rep. 121.

²⁷ (1938) P. 41.

²⁸ (1972) Lloyd's Rep. 286.

The Ouro Fino事件²⁹は、錨泊船O号に航走船R号が衝突した事案で、ブイとブイとの間に設定されていた航路の南側にO号が、深夜に適切な灯火をしないまま、舳を係留して錨泊していた点が不適切錨泊であると認定された。原審³⁰がO号には自船の存在を、航路上を航行する他船に対して示すことを確保する特別の注意を払う義務が課せられていたと認定したことを踏まえ、「深夜帯に数時間にわたって航路上に無灯火の巨大な物体を航路上に漂わせていた位置は錨泊位置として不適切であった」とし、O号の過失を認定した³¹。

2. 違法停泊船と航走船との過失割合

(1) アメリカ法

次に、英米海事法においても違法停泊船と航走船との衝突が生じた場合、停泊船側の過失を認定した上で、その過失の程度に応じて損害の負担割合を決定することになる³²。

①前掲Alamo Barge Lines, Inc. v. Rim Maritime Co., Ltd事件では、停泊船に35%、航走船に65%で過失割合を認定した。本件は、3隻の舳を曳航していた航走船が川の急な流れの影響を受け停泊船に衝突してしまった事案である。本件では、停泊船側に河川港湾法409条違反が認められ、不適切な位置で停泊していたという点に、他方、航走船側についてはそもそも航走船の馬力が足りず、3隻の舳を曳航することが困難な状態で曳航していたこと、そもそも誤った航路を選択した点に、過失があるとして、上記割合を算出した。

②前掲Williamson Leasing Company, Inc. v. American Commercial Lines Inc.事件では、停泊船に33⅓%、航走船に66⅔%で過失割合を認定している。本件では、停泊船側に不適切な位置で停泊していた点に、他方、航走船側については停泊し続け、霧が晴れるまで待機すべきであったし、衝突前からレーダーで視認していたにもかかわらず、それを確認することなく航行した点に、過失があるとして、上記割合を算出した。

③前掲Hines, Inc. v. M/V Terry Matt事件では、停泊船に25%、航走船に75%の過失割合を認定している。本件では、停泊船側に内航船舶交通規則9条(g)及び河川港湾法409条違反が認められ不適切な位置で停泊していた点に、他方、航走船側については見張り不

²⁹ (1988) 2 Lloyd's Rep. 325.

³⁰ (1986) 2 Lloyd's Rep. 467.

³¹ ところで、停泊船と衝突した場合、もう一つ問題となり得るのが、停泊船の違法と衝突との因果関係である。See, Etta M. Davidson, *Last Clear Chance in Admiralty: A Divided Doctrine*, 66 Tex.L.Rev. 133 (1987), pp.137-138. ただ、通常、停泊船にも過失が認められる場合には、その法的因果関係も認められ、有責性の要素として考えられている。See, Nicholas J. Healy and Joseph C. Sweeney, *THE LAW OF MARINE COLLISION*, (1998), p.312. イギリス法においても因果関係が常に遮断されるとは限らない。See, Baughen, *supra* note 7, p.285.

³² 英米海事法においては、当初は損害平分主義が採用されていた。アメリカ法においては、The Schooner Catharine v. Noah Dickson事件 (58 U.S.170 (1854)) 以来採用され、Major-Minorルールという例外法理（一方の船舶の過失が他方の船舶の過失に比して、あまりに小さい場合には、過失の大きい船舶の一方過失の責任を認めるもの。Herbert R. Baer, *ADMIRALTY LAW OF THE SUPREME COURT*, (3rd ed. 1979), p.317) はあったものの、批判も強く、United States v. Reliable Transfer Co.事件 (421 U.S. 397 (1975)) が過失割合主義を採用した。See, Thomas J. Schoenbaum, *ADMIRALTY AND MARITIME LAW*, (5th ed. 2011), pp.264-266. 他方、イギリス法においては、アメリカ法よりも早く、1911年の船舶衝突統一条約の批准に伴い、過失割合主義に従って損害の分担を定めることとし、現在は1995年商船法187条の規定に基づき、各船舶の過失の程度に応じて割合的に責任を分担することとなっている。Baughen, *supra* note 7, pp.285-286.

十分があったという点に、過失があるとして上記割合を算出した。

以上、数少ない裁判例ではあるし、また過失割合は具体的事実により異なり一概には言えないが、一つの傾向として、たとえ停泊船側に制定法違反があったとしても、それでも過失割合が航走船側に大きいとされる。ここでは、停泊船は衝突時にはすぐに衝突回避動作をとることができず、航走船側の回避を待つしかないとの前提があると考えられる。

(2) イギリス法

①前掲Trentino事件では、停泊船に一方過失を認めた。本件では、停泊船が深夜に不適切な錨泊灯火を行い、かつ、不適切な位置に船舶を停泊させていたことから、航走船がそれを回避することが困難であったということから、停泊船の一方過失とした。

②前掲The Eurymedon事件では、停泊船に50%、航走船に50%の過失割合を認定した。本件では、航走船が停泊船の錨泊灯火を認識していたか、もしくは認識すべきであったし、停泊船を回避するのに十分な時間もあったが、避航しなかった点に、他方、停泊船は衝突地点の川を横切るような形で停泊し、かつ見張りも不十分であったという点に、過失を認定し、上記過失割合を算出した。

③前掲The Ouro Fino事件では、停泊船に60%、航走船に40%の過失割合を認定した。本件では、停泊船が不適切な位置に錨泊していたという点、停泊時に適切な灯火や監視をしなかったという点に、他方、航走船は見張り不十分であったという点に、過失を認定し、上記過失割合を算出した。

イギリス法も一律の基準を示すことはできないものの、一つの傾向として以下のことが言えよう。第一に、不適切な錨泊（航路妨害の錨泊等）は過失を構成する。そして、第二に、たとえそうであったとしても、航走船が当該錨泊船を回避しなければならないことには変わりはなく、不適切停泊に加えそれ以外の停泊船側に不適切な要素が加わっている場合には、停泊船側の過失割合が大きくなると考えられる。その不適切な要素として、深夜帯の無灯火錨泊、濃霧時の無警笛が挙げられる。なお、場合によって停泊船側の一方過失とされる可能性があるが、これは当時の船舶・海上事情に起因する可能性が大きく、現在ではこのような結論はほとんど維持されないと考えられる。

第3章 日本法における違法停泊船と航走船の衝突

第1節 違法停泊の要件と航法の適用

1. 予防法9条9項の場合

予防法9条9項は、「船舶は、狭い水道においては、やむを得ない場合を除き、びよう泊をしてはならない。」と規定する。本条は、航行中の船舶が錨泊をしている船舶を避けるというのは船員の常務の要求するところであるが、この原則を船舶交通が輻輳し、かつ、可航水域の限られている狭い水道で適用することは危険であるので、錨泊を禁止したものと説明される³³。本条について参考になるものとして、広島地方海難審判庁平成4年12

³³ 前掲註3・海上保安庁48頁～49頁。

月17日裁決が挙げられる。本件は可航幅900mの広島湾大須瀬戸において錨泊中の船舶に航走船が衝突した事案であるが、本件裁決では「狭水道である屋形石灯標の沖合に錨泊していたことは航行幅を狭めていたとはいえ、ノバスピリットの航行についてその進路を妨げる状況とは認められ…ない」としていることから、本条は他船の進路を妨げているか否かが重要な要素といえそうである。では、これをどのように評価すべきか。この規定の適用要件については、同じ規定を有するアメリカ法が示唆を与えてくれると思われる。アメリカ法上、「狭い水道」に当たるか否かが最も重要な争点となっていることから、その主たる争点は「狭い水道」に錨泊していたかという点になろう。では、この「狭い水道」とは何か。一般に、陸岸により2～3海里以下の幅に狭められた水道を意味するとされている³⁴。狭い水道の意義につき大阪高判昭和44年1月6日判タ230号202頁は「その水域の幅が狭隘であることのほか、船舶交通量、通行船舶の態様、潮流、気象、海象等操船に影響するあらゆる要素を考慮すべきである」と述べ、明石海峡は「狭い水道」に当たると判示した³⁵。すると、これらの場所に錨泊した場合には、原則、同条に違反する錨泊ということになると考えられる。なお、船舶規模も考慮要素となり得るが、それを要素と含めるとすると、衝突予防の見地から問題であることに鑑みれば、要素に含めるべきではない³⁶。

したがって、本条の趣旨や、アメリカ法の狭水道における錨泊の一律禁止ということに鑑みても、前掲裁決等のように実際に他船の進路を妨げる状況になっていたか否かにかかわらず、本条は狭水道における一律の錨泊禁止を定めたものと解すべきである。

2. 港則法9条及び11条（同法施行規則6条）

次に、港則法9条及び11条（同法施行規則6条）を検討する。港則法9条は「雑種船及びいかだは、港内においては、みだりにこれをけい船浮標若しくは他の船舶にけい留し、又は他の船舶の交通の妨となる虞のある場所に停泊させ、若しくは停留させてはならない。」と規定する。11条は「港内における船舶の停泊及び停留を禁止する場所又は停泊の方法について必要な事項は、国土交通省令でこれを定め」、施行規則6条で「船舶は、港内においては、左に掲げる場所にみだりにびよう泊又は停留してはならない。」と規定する。9条は船舶交通の安全と港内の整頓を図るため、港内における雑種船等の停泊を制限したもので、他の船舶の交通を阻害する虞を生じさせることを禁止したとされる³⁷。そして、11条（施行規則6条）はこの水域は船舶交通が輻輳しており、当該水域に錨泊船等がある場合には、一般船舶の出入り等が妨げられる虞があることから、港内錨泊等を禁止したとされる³⁸。

まず9条の係留等制限について検討する。本条においては「他の船舶の交通の妨となる

³⁴ 前掲註3・海上保安庁39頁、藤井春三『最新海事法規読本（改訂版）』（成山堂書店、2005年）9頁、国土交通省海事局監修『最新海事法規の解説（24訂版）』（成山堂書店、2004年）204頁。

³⁵ なお、最判平成22年11月30日裁時1520号1頁参照。

³⁶ 滝川文雄『狭水道航法の研究』（海文堂、1966年）213頁参照。

³⁷ 前掲註1・海上保安庁57頁。

³⁸ 前掲註1・海上保安庁61頁。なお、港則法施行規則6条の趣旨については海難審判協会「内航船の衝突事故の裁決例（その9）」ふねとうみ2011年12月号18頁も参照。

虞」があるか否かが重要な問題となる。この点につきほぼ同じ文言を有する35条について争われた東京高判平成12年12月13日D1-Law文献番号28162412は「他の船舶の交通の妨となる虞」は一般的抽象的に判断するのではなく、個別具体的な状況に応じて適用されるか否かが判断されるとし、本件では当時の状況では航走船が漁ろう船を避けるのに支障もなかったとして適用を認めなかった。他にも東京高判平成21年6月17日D1-Law文献番号28161172、福岡高判平成19年7月18日（判例集未掲載）³⁹も同様に個別具体的な状況に応じて適用の可否を判断する。これらの裁判例は、「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」とは、単に航路筋、泊地その他の空間的要素のみでなく、船舶の往来及び停泊の頻度その他の時間的要素をも考慮し、具体的かつ個別に判断して決まるとする見解と軌を一にする⁴⁰。確かに、アメリカ河川港湾法409条のように「船舶の航路を妨害するような仕方」という規定ぶりではないにせよ、全ての停泊等が禁止されるわけではないようにも思われる。しかし、「交通の妨となる虞」という表現に鑑みれば、船舶交通を妨げるおそれがあれば十分であって、実際に具体的な船舶交通の妨げが発生したか否かにかかわらず、あるいは事後的に船舶交通を妨げたかどうかについて検証するのではなく、広く停泊等を禁止していると解すべきである⁴¹。このことは9条についても妥当しよう。

次に、11条及び施行規則6条である。これについて、東京高判平成22年10月28日（判例集未掲載）は「港内の状況は各港に応じて異なるため、同法施行規則6条のびよう泊禁止場所は、各港の事情に応じて具体的かつ個別にその適否を判断せざるを得ない」とした上で、航走船の航行を妨げていなかったとした。つまり、11条及び規則6条についても9条等と同様、個別具体的な状況を総合的に判断して他の船舶の航行を妨げていたのか否かによって決すべきものとされている。しかし、9条等と異なり、規則6条は「交通の妨となる虞」とは規定せずに、より明確に「みだりにびよう泊…してはならない。」と一律の錨泊等を禁止していることと整合しない。また、本判決が述べるような「各港の事情に応じて判断する」という点についても、6条は各港共通事項として停泊を禁止し⁴²、また、各港の事情についてはより細かく錨泊の方法及び停泊の制限を規定していることからすれば、不適切な判断枠組みであると思われる。したがって、港則法11条（規則6条）については一律の停泊禁止を定めたものと解し、正当事由なく同条が定める場所に停泊した場合には同条違反を構成すると考えるべきである。

3. 海上交通安全法10条

海上交通安全法10条は、「船舶は、航路においては、びよう泊…をしてはならない。」と規定する。本条は、航走船は錨泊船を避けることが一般原則であるが、この原則は避航のために余裕のある海域では適切であっても、海上交通安全法が定める航路のように常時

³⁹ 本判決は、松本宏之「海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第24回」海保大研究報告56巻1号（2011年）65頁を参照した。

⁴⁰ 前掲註1・海上保安庁147頁。なお、予防法9条で規定されている「通航の妨げ」（2項但書等）と港則法上の「交通の妨となる虞」との文言の違いから、他船の航行、停留、停泊が予測される水域では、他船が避航動作をとることなくそれらが実行できるようにすることが「交通を妨」げないこととなるとする見解もある（和田啓史「港則法35条に関する一考察」船長126号（2005年）109頁）。

⁴¹ 前掲註39・松本66頁。

⁴² 前掲註1・海上保安庁61頁。

多数の船舶が流れをなして航行し、かつ、船舶の航行できる水域の限られた海域では、この原則に従って避けることは危険を伴うことになるため錨泊を禁止したとされる⁴³。明確に適用が認められた事例ではないが、広島地方海難審判庁平成5年7月29日判決では備讃瀬戸東航路内に錨泊したことが衝突の一因とされた。本条についても、その文言から、実際に他の船舶の航行が妨害されていたか否かを考慮することなく、海上交通安全法が定めた航路内においては一律の錨泊を禁止していると解するのが相当である。

4. 航法の適用⁴⁴

では、以上のことを前提に、停泊船に上記違反があった場合の航法の適用はどう考えるべきか。この場合、停泊船に違反があるとはいえ、船員の常務として航走船が違法停泊船を避けなければならない。なぜなら、停泊船は即座に航走船を避けることはできないからである。このことは英米海事法においても指摘されている所である。しかし、これは停泊船の違法状態の継続を容認することではない。その前提として、停泊禁止違反の船舶は当然、その違法状態を解消しなければならない。停留船等の場合と異なり、停泊船は操縦性能が制限され、即座に操縦可能な状態にあるわけではない。そうすると、停泊船は違法状態を解消しなければならないものの、衝突間近の状況においては、航走船だけが衝突を避けることができるのであるから、船員の常務により航走船が停泊船を避けなければならないと考える。したがって、まず停泊船の違法を認定し、当該違法を解消すべき義務があったとした上で、船員の常務として航走船が停泊船を避けるべきであるとされるべきであろう。なお、上記規定違反のほか停泊船が夜間に無灯火錨泊していたような場合等の事情がある場合には、主因は停泊船にあると認定される可能性は高くなるだろう。

第2節 違法停泊船と航走船との過失割合

では、停泊が違法と認定された場合の航走船との過失割合についてはどのように考えればよいのか。一般的な停泊船と航走船との衝突の場合の過失割合から検討しよう。

①大阪地判昭和31年11月9日下民集7巻11号3184頁は、港内で停泊している船舶に急激な方向転換によって漫然と衝突させた航走船に一方過失が認められている。

②名古屋高判昭和52年2月15日判時868号89頁は、停泊船は衝突を回避するためにはほとんど無力であり、航路筋など不適當な場所に停泊していない限り、航行船に衝突回避の注意義務があるとし、また、見張り員はいなかったものの停泊船は黒球を掲揚していることから過失は認められないとして、航走船に一方過失が認められている。

③宮崎地判平成22年3月12日判タ1335号201頁は種子島沖合で漂泊中の漁船に航走船が衝突した事案ではあるが、漂泊船側にも視界制限状態では目視等による見張りの継続等をすべき注意義務があり、他船は存在しないものと軽信した点に過失を認めつつも、航走船には回避義務があり、また、当時甲板手が船橋を離れ船長とお茶を飲んでいたという点につき過失があったとして、航走船と漂泊船の過失割合を80対20と認定した。

⁴³ 海上保安庁監修『海上交通安全法の解説（改訂12版）』（海文堂、2008年）68頁。

⁴⁴ この点については、前掲註4・和田2頁以下によるところが大きい。

④東京地判平成23年1月26日判タ1358号159頁は糸満漁港内の航路筋に無灯火で錨泊中の台船に航走船が衝突した事案で、航走船は前路の見張りを十分に行うべき注意義務を負うとしつつも、航路筋に夜間に無灯火で台船を錨泊させた過失は重大で、航走船が暗闇で無灯火の台船の存在を気づくのは容易ではなく、目視による見張りも行っていたことから、航走船と錨泊船の過失割合を3対7と認定した。

以上、検討対象は少ないものの停泊船と航走船の過失割合については、原則、船員の常務として（予防法39条）、航走船に停泊船等を避けるべき義務が課せられていることを前提に、適切な停泊等を行っていれば、停泊船の過失は小さくなる。しかし、停泊船であっても、常時適切な見張りを行わなければならないし（同法5条）、灯火及び形象物掲揚は義務づけられている（同法30条）ことからすれば、これらの行為が停泊船になされていなければ、過失を認定されることになる。しかし、④判決では漁船の航路筋に夜間無灯火錨泊していた錨泊船側の過失割合が大きくなっているという点は示唆に富む⁴⁵。漁船の航路筋上に錨泊していたことも停泊船側の過失割合を大きくした要素といえよう。

従来の裁判例において、停泊地点が違法であると認定され、それが過失割合の算定の際にどのように考えられるのか、ということが明確に問題となった事案はない。この点、第2章で見たように英米海事法における、たとえ停泊船が違法な位置に停泊していたとしても、原則として、航走船に回避義務があるということを前提とした判断に鑑みれば、やはり航走船側の過失割合は大きくなる可能性が高いだろう。しかし、停泊船側にそれ以外の過失とされる要素、例えば、霧中ないし夜間に灯火をしなかった等といった複合的な要因によって、航走船の過失割合は小さくなることは明らかであるように思われる。

第4章 結びに代えて

以上、ここまでの議論をまとめると、違法停泊船であっても原則として航走船に停泊船を避ける義務は生じるとした上で、衝突によって生じた損害については当然、当該違法停泊を過失割合算定の際の重要な要素と見つつ、それ以外の過失要素、例えば深夜の無灯火停泊等があった場合には、過失割合を航走船により有利に算定すべきであると考えられる。



⁴⁵ 門司海難審判庁那覇支部平成20年9月2日判決は錨泊船に主因が、航走船に一因があったとした。