

## “Ever Smart”/“Alexandra 1”衝突事件 横切り航法か、狭水道の航法か？

イギリス最高裁判決(Evergreen Marine (UK) Limited v Nautical Challenge Ltd [2021] UKSC 6)

(2022年3月)

2015年にアラブ首長国連邦(UAE)の Jubel Ali 港沖で発生した船舶衝突事件について、イギリス最高裁は、昨年2月19日に興味深い判決を下しました。狭水道(narrow channel)から出ようとしている船舶と、その狭水道に入ろうとしている船舶が、狭水道の入口のすぐ外で横切りの態勢で衝突した場合、1972年海上衝突予防条約(以下、COLREG)9条の狭い水道の航法は適用されずに、同15条の横切り航法が適用される、と判示されました。本稿では、本判決の概要と航法に関する専門家のコメントをご紹介します。

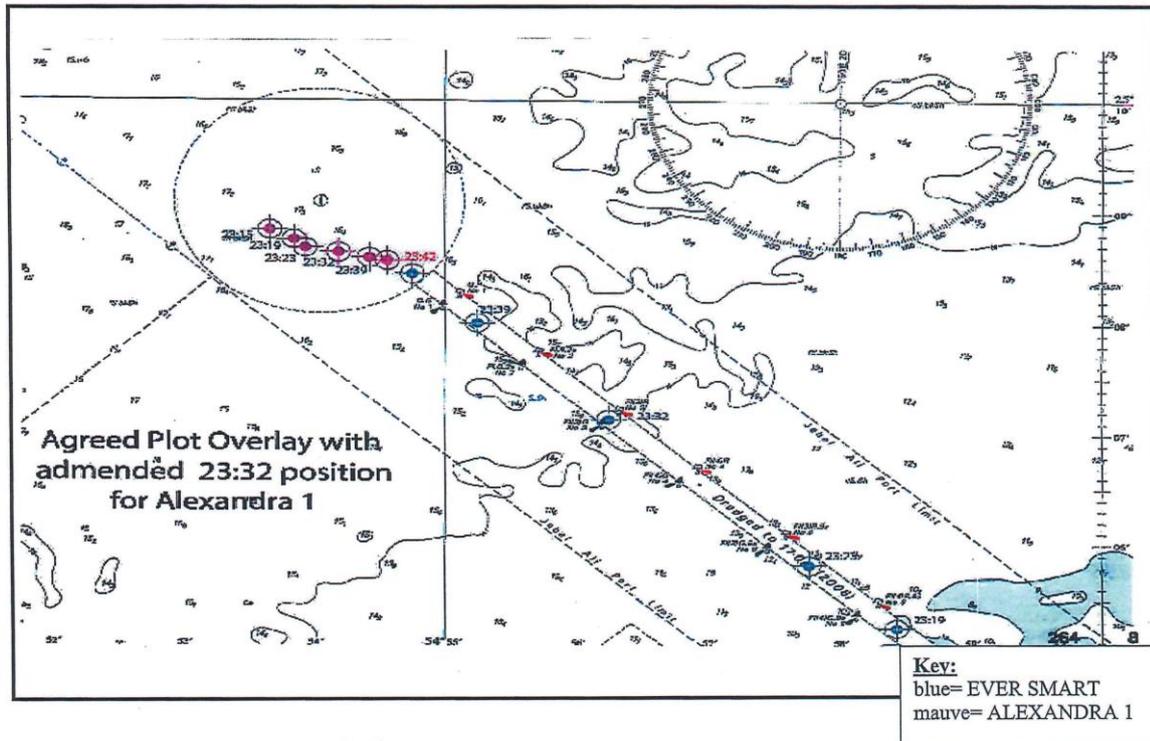
### 1 事案の概要

#### (1) Jebel Ali 港沖の浚渫された水路(dredged channel)について

まず、本件衝突事故の発生した Jebel Ali 港沖の浚渫された水路(以下、本件水路)の形状について説明します。本件水路は、Jebel Ali 港から海側に 135/315 度の方向に展開していて、その長さは約 8.5 マイル、航路幅は約 2 ケーブル(360m)となっています。さらに、一番海側の No.1 ブイから、港の防波堤の外側の No.12 ブイまで、それぞれ並行する一対のブイ(緑灯、紅灯)が設置されていました。一番海側の No.1 ブイの外側は、水先人(pilot)乗船区域と指定されており、海図上では半径約 1 マイルの円形にて表示されていました。本件水路が、COLREG 9 条に規定される狭水道に該当することに争いはありませんでした。最高裁判決に添付されていた図は以下の通りです。

#### ANNEXE A

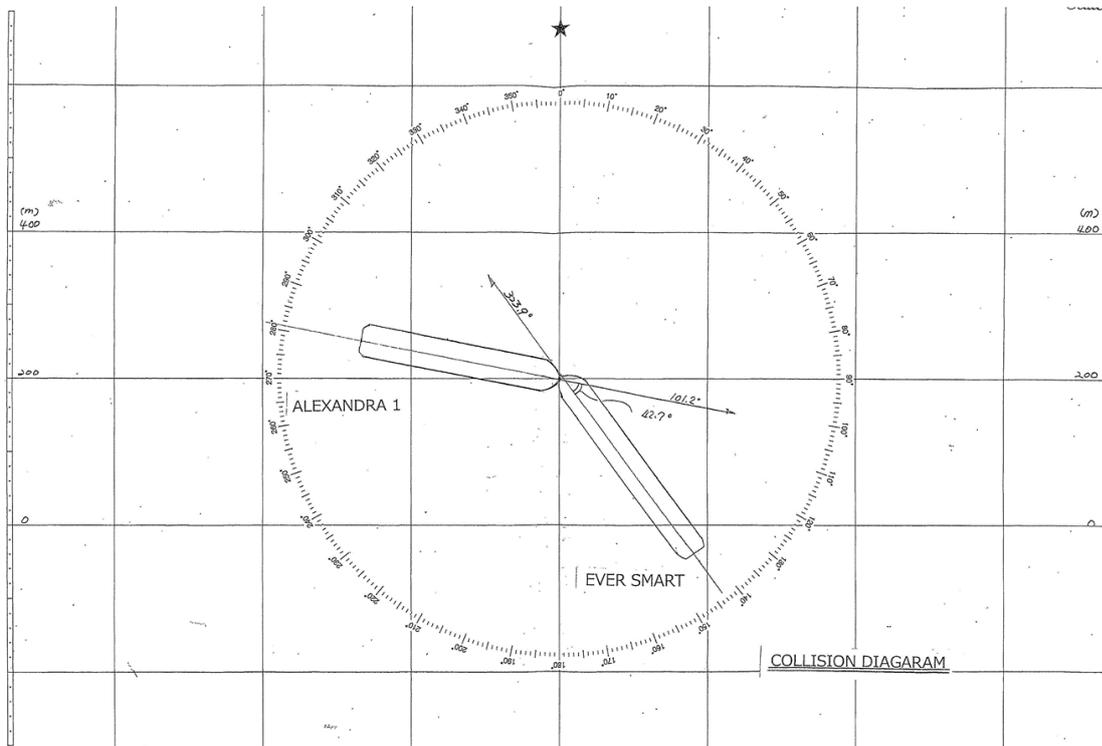
Chart of vessels' movements: (see para 10)



## (2) 衝突発生に至るまでの経緯

2015年2月11日23:42頃(現地時間)、VLCC“Alexandra 1”(以下、A号)とコンテナ船“Ever Smart”(以下、E号)が本件水路のすぐ外側に位置する水先人乗船区域で衝突しました。衝突時の天候は晴れ、視界は良好(10~12マイル)でした。

衝突直前の数分間、E号は水路の左側を北北西(NNW)の方向に航行し、その水路から出ようとしていました。他方、A号は水先人乗船区域から水路に入る意図を持ちながら、E号から下船する水先人を乗船させるために同区域付近を漂流しつつ、東南東(ESE)の方向に非常にゆっくりと進行していました。その時のA号の針路・速力は一定ではありませんでした。衝突は水路の外側でNo.1ブイから西北西(WNW)に約5ケーブル(900m)、水先人乗船区域の内側で発生しました。両船は、E号の左舷船首がA号の右舷船首に約40度の角度で当たる形で衝突しました(以下、Collision Diagram 参照)。衝突時の速力はE号が12.4ノット、A号が2.4ノットで、方位はE号が323.9度、A号が101.2度でした。



なお、A号は、衝突約14分前にポートコントロールが第三船に対して、「A号の船尾方を1マイル離して通過せよ」と指示したのを、E号に対する指示と勘違いし、「E号が本件水路を出たあと左転し、自船の船尾方を航過する」と思い込んでしまいました。その結果、A号は、本来は水路の入口の右舷側に向首すべきところ、水路の海側先端を横切る方向に進行してしまい、E号は左転せずに両船が接近して衝突した、といった事情がありました。

### (3) 主な争点

両船が横切りの態勢に見えたことから、本件衝突に COLREG 15 条の横切り航法と同 9 条の狭水道の航法のいずれが適用されるかが争点となりました。

#### 第 9 条 狭い水道

(a) 狭い水道又は航路筋をこれに沿って進行する船舶は、安全かつ実行可能である限り、当該狭い水道又は航路筋の右側端に寄って進行しなければならない。

#### 第 15 条 横切りの状況

2 隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突のおそれがあるときは、他の船舶を右げん側に見る船舶は、当該他の船舶の進路を避けなければならない、状況の許す限り、当該他の船舶の船首方向を横切ることを避けなければならない。

## 2 第 1 審判決と控訴審判決

### (1) 第 1 審判決

第 1 審で Teare 判事は、過去の判例に従い、ある船舶が狭水道に該当する水路を航行しているとき、他船がその水路に入ろうとして、水路の入り口に向かっているときは、横切り航法は適用されないと判示しました。従って、A 号が本件水路に近づいている場合、A 号に E 号を避ける義務はなかったこととなります。A 号の義務は、A 号が本件水路に到達したときに、COLREG 9 条の狭水道の航法により本件水路の右側端を進行することのみとなります。

また Teare 判事は、いずれにしても、A 号は衝突前に十分な一定の針路を保って(not on a sufficiently defined course)航行していないので、横切り航法は適用にならないと判示しました。判事は本件衝突の過失割合を A 号 20%、E 号 80%と認定しました。

E 号は、これを不服として控訴しました。

### (2) 控訴審判決

控訴審は第 1 審の判断を支持し、控訴を棄却しました。控訴審も過去の判例に従い、横切り航法が適用になるためには、避航船も保持船も、衝突前に一定の針路(sufficiently defined course)を保持していなければならないと判示しました。

E 号は、これを不服として最高裁に上告しました。

## 3 最高裁判決

### (1) 2つの争点

最高裁は以下の2つの争点について検討を求められました。

争点1: 狭水道に該当する水路を出る態勢で航行している船舶が、船首左舷(または右舷)に横切り態勢でその水路に入ろうとして漂流している船舶を見た場合、横切り航法は適用されるか?

争点2: 横切り航法が適用されるためには、避航船と目される船舶が一定の針路(steady course)を保って進行している必要があるか?

## (2) 争点2に対する判断

まず最高裁は、争点2について先に判断し、横切り航法が適用されるためには、避航船が一定の針路を保って進行している必要はないと判示しました。その理由として、横切りの態勢にある2隻の船舶にとって、それぞれの相手船の方位が変わらずに接近していることさえ合理的にわかる場合には衝突のおそれがあるといえることを挙げ、たとえ避航船が一定の針路を保たずに種々の針路を取っていたとしても横切り航法が適用されると判断しました。

最高裁はまた、争点にはなっていなかったものの、保持船についても、横切り航法が適用されるために一定の針路(steady course)を取っている必要はないと判示しました。もちろん、横切り航法がいったん適用になると保持船は針路・速力を保持する必要があるが、横切り航法が適用されるまでの間は、一定の針路・速力を保持する必要はない、と判示しました。

本件では、衝突前、A号は東南東(ESE)の方向に進行していて、コンパス方位(compass bearing)に大きな変化はないままに、E号に接近していたため、両船は互いに接近していることに気づくことができたことと認定しました。A号の針路と速力は一定ではなく、E号の速力も一定ではありませんでしたが、両船間のコンパス方位には大きな変化はなかったため、横切り航法が適用になる、と判示しました。

## (3) 争点1に対する判断

次に最高裁は、争点1について、「横切り航法が適用になる」と判示しました。狭水道を航行して出ようとしている船舶が、その狭水道に入ろうとしている船舶と横切りの態勢になった場合、狭水道に近づいてくる船舶がそこに入ろうとしているという理由だけで、狭水道の航法が横切り航法に優先して適用されるということはない。狭水道の航法が横切り航法に優先するのは、狭水道に入ろうとしている船舶がまさに水路に入ろうとしていて、水路の入口の右舷側に到着し、その針路に定めた場合のみである、と判示しました。

また最高裁は、横切り船の態勢にも関わらず狭水道の航法のみが適用になる場面として、カーブしている狭水道の中を2隻の船舶がそれぞれ水路に沿って逆方向に航行し、横切りの態勢になった場合を指摘し、このような場合は横切り航法を適用する必要はなく、却ってそれを適用すると矛盾する要件を課すことになる、としました。他方で、狭水道の中でも横切り航法が適用にされる場面として、2つの狭水道が交差する場合や、一船が狭水道を横切るか合流する場合を例示しました。

さらに最高裁は、狭水道の入口のすぐ外側での2隻の船舶の関係について、以下の3つのパターンに分類しました。

- パターン①: 狭水道の入口に近づいてきて、狭水道とは無関係にその入口付近を横切る船舶  
→横切り航法が適用になる。このような船舶は狭い水道に入ることを意図していない。
- パターン②: 狭水道に入ろうと意図していて、その最終進進行動(final approach)として狭水道入口の右舷側に針路を設定した船舶  
→横切り航法ではなく、狭水道の航法が適用される。狭水道に接近している船舶が狭水道に進入しようとしてコースを定めたときは、その船の航行はすでに狭水道の航法に従って決められる必要があり、水路の右舷側に進入することになる。
- パターン③: 狭水道に入ろうと意図しているが、まだ入らずに漂流している船舶  
→本件 A 号のケースで、狭水道に入るために水先人乗船区域で漂流している船舶が、まだ、狭水道に進入する状態にはなっていないケース。横切り航法が適用される。従って、A 号はE号の針路を避けなければならない。

最高裁は、横切り航法は可能な限り適用されるべきであり、適用されないという明白な規定があるか、適用されないと解釈すべき強力な理由がない限り、他の規定が優先して適用されるものではないことを明らかにしました。

その理由として最高裁は、狭水道に入ろうと意図して漂流している船舶が、まだその入口の右舷側に進入しようとしていない場合は狭水道の航法を適用する必要はない。狭水道に接近している船舶は、自船が避航船の場合は保持船を避航するために進路を変えるか減速できるし、自船が保持船の場合は単に針路・速力を保持すれば良いことになる。狭水道を出ようとしている船舶は、自船が保持船の場合は、針路・速力を保持すれば良いし、自船が避航船の場合は、減速するか停止する(又は、ドラフトに問題がなければ右転する)ことができる、と説明しています。

最高裁は E 号の上告を認容しましたが、衝突責任割合について自ら判断はせず、事件を第 1 審に差し戻しました。

#### 4 日本の海事補佐人のコメント

本判決内容について、小川総合法律事務所に所属する海事補佐人のコメントを以下の通りご紹介させていただきます。

##### (1)「横切り船の航法」の適用について

本件では、約 23 分間にわたり相手船の方位が変わらず (steady bearing) 両船が接近した。COLREG 7 条 (d) (i) の「接近してくる船舶のコンパス方位に明確な変化が認められない」場合であって、衝突のおそれが継続しつつ両船が接近したとし、A 号は自船右舷側に E 号を見る船舶なので COLREG 15 条「横切り船の航法」を適用、A 号避航船、E 号保持船としたものである。この点、本邦にも、屈曲した航路での衝突で、方位変化についてコンパス方位を使用して認定し、「横切り船の航法」を適用した裁判がある(貨物船高千穂丸 油送船第 21 神正丸衝突事件 - 昭和 60 年第二審第 4 号)。

通常、本邦では、前示航法を適用するには

- ① 互いに視野のうちにある、
- ② 各々がほぼ一定針路速力で航行し針路が交差し衝突のおそれがある、
- ③ 相手を右舷側に見る船舶が避航動作を取るだけの十分な時間的・距離的余地がある、
- ④ 関連する第三船が周辺に無く、また、付近水域になんら航行上の制約がない

が条件となると解釈されている。

ところが本件では、②につき A 号の針路・速力、E 号の速力が一定でない。また、③につき避航船たる(針路安定性、操縦性能が劣る)A 号に効果的な避航動作を取る十分な時間的、距離的余地があったのか、④につき本件水路内を航行中の E 号が衝突回避のため十分な協力動作がとれたのか(17 条 - 保持船の動作)等、本件への前示航法の適用についてなお違和感がある。

本邦ではいわゆる「船員の常務」(COLREG 2 条、海上衝突予防法 38 条、39 条)に係る一般的注意義務として、行動が自由な船舶から運動性能の劣る船を避ける、という船舶航行の基本に鑑み、「航行船は錨泊船・漂泊船を避ける」とされ、裁決も同趣旨に則り原因判断がなされるのがしばしばである。当時の A 号の良くない運動性能に着目すれば、当時、E 号に対して効果的な避航動作がとれたとは考え難い。

一方英国では、条項を厳格に解釈し、漂流中でも(風潮流等で)速力があれば「航行中」と認定し、「横切り船の航法」が適用される場合には、運動性能にかかわらず避航船とされることもある(本判決 No. 87, 88, 33~34 頁)。これを勘案すれば、本件で最高裁が前示航法を支持するのは理解できる。

## (2)「狭水道等の航法」の適用はあたらないとする理由について

判決では A 号に関連し、上記4. (3)の通り、3 パターンに分類している。

パターン①の船は水路に入る意図はないので、狭水道の航法はそもそも適用にならない。

パターン②の船舶はまさに水路に入ろうとする船舶で、相手船(本件での E 号)からもこれを明らかに判別できるので、狭水道の航法を適用する方が適当である。

パターン③の船が本件の A 号であり、パターン②と違い、まだ進入待機(waiting to enter)の状態、進入の形を取り始めて(shaping to enter the channel)いないので、狭水道の航法は適用にならないとしている。狭水道の航法が上記パターン②だけに適用になることを明確にした点については理解できる。

## (3)他航法の適用について

本件衝突の最大原因は、ポートコントロールが衝突約 14 分前に第三船(タグ”Zakheer Bravo”+バージ)に、A 号の船尾方を 1 マイル離して通過するよう指示したのを、自船の船尾側を通航するよう E 号が指示されたら A 号が勘違いし、疑問に感じつつも出入口を塞ぐような態勢で進航したことによる。本判決は、この点についての十分な吟味がない。

衝突地点は水先人乗船地点水域であり通常の水域と比較して特殊である。すなわち、針路速力の不安定な

船舶が存在し、また、水先船やタグ等を含む船舶が種々方向・速力で進航、進路がしばしば交差し衝突のおそれが生ずる。従って、同水域の通航にあたっては細心の注意を払う必要がある。加えて、狭水道内の輻輳緩和・安全航行の観点から、まずはより広い水域の確保できる水路外に入航船を待たせ、先に出航船を出した後に入航船を入れる通航方法が考慮されるべきであるとも考える(本邦港則法 15 条の類推適用)。すなわち、本件水路に入域しようとする A 号は、水先人乗船地点付近で出入口から十分離れこれを塞がぬよう待機し、まずは E 号を出域させるべき(最悪、水路出入口に向首こそすれ、これを塞がず十分離して出航船の出域を待つのが一般的実務、いわゆる「船員の常務」)であろう。

前示認識にたてば、本件は定型的な航法でなく「船員の常務」で原因判断がなされ、その場合、本件水路出入口を塞ぐような態勢とした A 号は危険作出を指摘され、より大きな非難の及ぶ可能性も考え得る。

#### (4) その他の感想

もし、A 号のように西方から狭水道の出入口に接近せず、北寄りから接近して衝突し「横切り船の航法」が適用される場合、相手船を右舷前方に見る航路内航行中の E 号が避航船となるが、E 号が効果的な避航動作をとる水域が十分でない等の状況が考えられる等、この判決の原因判断をそのまま他の案件に適用することについては不安もある。狭水道の出入口付近で一般化できる判断として運用されるかについては、今後の類似案件への判断・動向を注視したい。

## 5 日本の海事弁護士のコメント

次に、本判決内容について、小川総合法律事務所・弁護士 森 荘太郎 先生のコメントを以下の通りご紹介させていただきます。

(1) 狭水道の入口/出口での横切り関係にある二船の航法についての重要な判断である。

(2) 判決は、横切り航法が適用されるためには、避航船が(保持船も)横切り関係と認定される前に一定の針路(steady course)を航行している必要はないことを明らかにした。

(3) 下級審は過去の判例を参照して、横切り航法が適用されるためには避航船が一定の針路(steady course)を取っていることが必要と判断したが、最高裁はその先例を検討して、本件の場合には該当しないと判断した。最高裁の考え方は、行き合い、追い越しでない場合、かつ、特殊事情(運転不自由船など)がない場合は、常にまず横切り航法が適用になるというものである。それが適用にならないのはその旨が明文で規定されている場合か、それを適用することが明らかに絶対的に不適當な場合であるという。この考え方は操船実務者にとっては、わかりやすいものではなかろうか。横切り航法か狭水道の航法か、あるいは船員の常務かで判断に迷う場合において、とにかく、まず、横切り航法が適用になるという原則は現場の判断を容易にするものと思われる。

(4)この判決により、狭水道の出入口付近の航法としては、横切り関係にある二船のコンパス方位(compass bearing)に大きな変化がなければ横切り航法が適用になるということが確定的なルールとなった。横切り航法が適用にならないのは、上記パターン②の場合のみである。これは、水路入航船が、まさに入航しようとしている場合なので、出航船から見てもそれは明白であろうし、どちらの規則が適用になるのかの判断に迷うことはなかろう。

(5)前述の海事補佐人は、横切り航法の適用の前提として一定の針路の保持が必要でないことについて疑問、違和感を表明し、本件は「船員の常務」で規律されるべき事案ではないかという意見のようである。また、判決が、A号が、「ポートコントロールがE号にA号の船尾方を航過するよう指示した」、と誤解したことが衝突の最大の原因だとして、その点を判決が吟味していないことに不満を表明している。ただ、判決が判示しているパターン②の船について、狭水道の航法が適用されたことについては賛成意見である。本邦の操船実務経験者、且つ、海難審判実務に携わった者としては、英国最高裁判決とは言え、本邦のこれまでの定説とされていた横切り航法適用の前提条件との乖離が受け入れ難いのであろう。

(6)この判決が本邦の実務(海難審判)にどのような影響を及ぼすか、注視する必要がある。権威ある英国最高裁の判決ではあるが、本邦実務の考え方(海事補佐人指摘の横切り航法適用の前提要件)とは異なっており、日本の海難審判がこの判断を是認するかどうか、いささか疑問である。本件事案に英国最高裁が横切り航法を適用したのは、「一つの考え方」であり、わかり易くはあるが、日本の実務としては、やはり「船員の常務」で判断するというのが有力ではなかろうか。

## 6 おわりに

狭水道の付近で横切りの態勢で衝突が発生した場合に、横切り航法と狭水道の航法のいずれが適用されるかについての考え方が明確にされた点に本判決の価値があるといえます。なお、本件は第1審に差し戻され、再審理の結果、2022年2月に過失割合A号30%、E号70%との判決が下されています。

判決文は <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2022/206.html> に掲載されています。

本件の今後の成り行きについては改めてご紹介させていただきます。

本ニュースでご紹介しました内容が皆様の安全取組みの一助となれば幸いです。

以上

(内容は、いずれも情報配信時点のものです。なお、本稿は、2022年2月8日に東京海上日動火災株式会社で開催したマリナーセミナーにおいて小川総合法律事務所・弁護士 森莊太郎先生に本判決についてご講演頂いた内容を参考としたものとなっております。)

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」

[http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine\\_site/index2.html](http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html)

TOKIO MARINE Topics(船舶)

[https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine\\_site/news/tokiomarine\\_topics/hull.html](https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/tokiomarine_topics/hull.html)