

海技試験六法

(59 年 版)

運輸省船員局 監修

海 文 堂

ISBN4-303-37184-X

海技試験六法(昭和59年版)

定価2700円

昭和59年1月20日 初版発行 ©1984

監修者 運輸省船員局

検印省略

発行者 岡田吉弘

発行所 海文堂出版株式会社



本社 東京都文京区水道2丁目5番4号(〒112)

電話03(815)3292

支社 神戸市中央区元町通3丁目5番10号(〒650)

電話078(331)2664

日本書籍出版協会会員・自然科学書協会会員・工学書協会会員

PRINTED IN JAPAN

印刷 文栄印刷/製本 三浦製本

本書の内容の一部あるいは全部を無断で複写複製(コピー)することは、
法律で認められた場合を除き、著作者および出版社の権利の侵害となり
ますので、その場合にはあらかじめ小社あて許諾を求めて下さい。

は し が き

船舶職員法は、明治二十九年制定の旧法に代わって、昭和二十六年に新法が制定され、現在に至っています。

その間、幾多の改正がなされていますが、昭和五十七年五月には、「千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)を推進するための国内実施体制を整備するとともに、近年における船舶の技術革新に対応した船員制度の近代化を円滑に推進することを目的として、船舶職員法が大幅に改正されました。

この改正に伴い、海技従事者国家試験制度も大幅に変更されることとなり、海事法令に関する知識要件も拡充されることとなりましたが、それに伴う受験者の負担を緩和するため、受験者が試験会場に本書を持ち込むことが認められることとなりました。

以上の経緯から、本書には、海技従事者国家試験の受験に必要な最新の法令がコンパクトに収録されていますので、海技従事者国家試験受験者の必携の書であるとともに、海事実務に従事される各方面の方々の座右の書として十分御役にたつものであることを確信しています。

昭和五十八年四月

編者しるす

凡 例

《締切期日》 内容は昭和五十九年一月五日現在まで収録の最新版。

《分類》 新海技試験科目細目に示された順に法及び関係法令、国際条約を配列。

《検査》 本書は、通し頁を採用、口次および五十音順による法令索引を付した。

《公布》 各法令題名の下に公布年月日、法令番号を明示し、改正年月日、法令番号も列記した。

《参照条文》 海上衝突予防法、海上交通安全法、港則法、海難審判法、船舶法、船舶のトン数の測定に関する法律、船舶安全法、検疫法、水先法、関税法、商法、船舶所有者等の責任の制限に関する法律、油濁損害賠償保障法、領海法の一四法令にすべて参照条文を付し、関係法令の検索を容易にした。

《見出し》 条文に見出しや項数がないものには、それらを付した。見出しは()で各番号の右側に、項数はその頭に②、③のように○で囲んだ。(法令自体に見出しや項数があるものは、そのままにした。)

《附則などの取扱い》 附則は現在必要ない経過規定等は極力省略した。別表・書式・様式等も受験者、学生、船舶乗組員に必要なもの以外は省略した。

《附録》 見返し表に運輸省機構略図、海運局支局一覧表、見返し裏に船舶満載喫水線用帯域図を付した。

《注》 本文中、燈は灯とする。

目次

海上衝突予防法	二一
海上衝突予防法施行規則	二二
海上交通安全法	三六
海上交通安全法施行令	五〇
海上交通安全法施行令	五八
港則法	八四
港則法施行規則 (抄)	九二
船員法	一四七
船員法施行規則	一七四
船員労働安全衛生規則	二〇四
船舶職員法	二二七
船舶職員法施行令	二四九
船舶職員法施行規則	二五九
マークシートによる申請書の記載方法に関する告示	三三四
海技従事者国家試験のうち定期試験の期日及び場所等を定める件	三三三
海難審判法	三四三
海難審判法施行規則	三四五
船舶法	三六五
船舶法施行細則	三七一
船舶のトン数の測定に関する法律	三九一
船舶安全法 (抄)	三九七
船舶安全法施行規則	四一〇

船舶安全法施行規則による信号の方法並びにその意味を定める告示	四五六
船舶復原性規則	四五八
船舶設備規程 (抄)	四六五
船舶救命設備規則	五四三
船舶消防設備規則	五八二
船舶機関規則	六二一
危険物船舶運送及び貯蔵規則	七三九
船舶による危険物の運送基準等を定める告示	八一
穀類その他の特殊貨物船舶運送規則	八二二
海上における人命の安全のための国際条約及び満載喫水線に関する国際条約による証書に関する省令	八三九
船舶自動化設備特殊規則	八四六
漁船特殊規則	八五一
漁船特殊規程	八五五
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律 (抄)	八八七
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令	九二三
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則 (抄)	九四五
検査法	九八三
検査法施行令 (抄)	九九四
検査法施行規則	九九七
水先法	一〇〇五

水先法施行令	一〇一三
関税法(抄)	一〇二三
商法(抄)	一〇四九
国際海上物品運送法	一〇六一
船舶所有者等の責任の制限に関する法律(抄)	一〇六七
油濁損害賠償保障法(抄)	一〇七三
領海法	一〇八〇
一九七四年の海上における人命の安全のための国際条約(抄)	一〇八一
一九七八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(抄)	一一五七
国際保健規則(抄)	一九七一
一九七三/七八年の船舶による汚染の防止のための国際条約(抄)	一二〇七
廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約(抄)	一二三五
国際海上危険物規程(抄)	一二四三
公海に関する条約	一二四七
領海及び接続水域に関する条約	一二五三
日本国とアメリカ合衆国との間の友好通商航海条約	一二五九
パリ宣言	一二七〇
ロンドン宣言	一二七一

法令索引

力

海技従事者国家試験のうち定期試験の期日及び場所等を定める件	三三三
海上交通安全法	三六
——法施行令	五〇
——法施行規則	五八
海上衝突予防法	一
——法施行規則	二三
海上における人命の安全のための国際条約(抄)	一〇八一
海上における人命の安全のための国際条約及び満載喫水線に関する国際条約による証書に関する省令	八三九
海難審判法	三四五
——法施行規則	三四五
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(抄)	八八七
——施行令	九二三

キ

——施行規則(抄)	九四五
関税法(抄)	一〇二三
危険物船舶運送及び貯蔵規則	七三九
漁船特殊規則	八五一
漁船特殊規程	八五五
ケ	
検疫法	九八三
——法施行令(抄)	九九四
——法施行規則	九九七
コ	
公海に関する条約	一二四七
港則法	八四
——法施行規則(抄)	九二
国際海上危険物規程(抄)	一二四三
国際海上物品運送法	一〇六一
国際保健規則(抄)	一一九一
穀類その他の特殊貨物船舶運送規則	八二三

セ

シ	
商法(抄)	一〇四九
セ	
船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(抄)	一一五七
船員法	一四七
——法施行規則	一七四
船員労働安全衛生規則	二〇四
船舶安全法(抄)	三九七
——法施行規則	四一〇
船舶安全法施行規則による信号の方法並びにその意味を定める告示	四五六
船舶機関規則	六二一
船舶救命設備規則	五四三
船舶自動化設備特殊規則	八四六
船舶消防設備規則	五八二
船舶職員法	二二七
——法施行令	二四九
——法施行規則	二五九

船舶所有者等の責任の制限に 関する法律（抄）……………一〇六七 船舶設備規程（抄）……………四六五 船舶による汚染の防止のため の国際条約（抄）……………一二〇七 船舶による危険物の運送基準 等を定める告示……………八一 船舶のトン数の測定に関する 法律……………三九一 船舶復原性規則……………四五八 船舶法……………三六五 ——法施行細則……………三七一	マ マークシートによる申請書の 記載方法に関する告示……………三三四 ミ 水先法……………一〇〇五 ——法施行令……………一〇一三 ユ 油濁損害賠償保障法（抄）……………一〇七三 リ 領海及び接続水域に関する条 約……………一二五三 領海法……………一〇八〇 ロ ロンドン宣言……………一二七一	ハ 日本国とアメリカ合衆国との 間の友好通商航海条約……………一二五九 ハ 廃棄物その他の物の投棄によ る海洋汚染の防止に関する 条約（抄）……………一二三五 パリ宣言……………一二七〇
---	--	--

海上衝突予防法 (昭和五十二年六月一日) (法律第六十二号)

改正 昭和五十八年 四月 五日法律第二二号

目次

第一章 総則 (第一条—第三条)

第二章 航法

第一節 あらゆる視界の状態における船舶の航法 (第四条—第十條)

第二節 互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法 (第十一條—第十八條)

第三節 視界制限状態における船舶の航法 (第十九條)

第三章 灯火及び形象物 (第二十條—第三十一條)

第四章 音響信号及び発光信号 (第三十二條—第三十七條)

第五章 補則 (第三十八條—第四十二條)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、千九百七十二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に添付されている千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則の規定に準拠して、船舶の遵守すべき航法、表示すべき灯火及び形象物並びに行うべき信号に関し必要な事項を定めることにより、海上における船舶の衝突を予防し、もつて船舶交通の安全を図ることを目的とする。

(適用船舶)

第二条 この法律は、海洋及びこれに接続する航洋船が航行することのできる水域の水上にある次条第一項に規定する船舶について適用する。

(定義)

第三条 この法律において「船舶」とは、水上輸送の用に供する船舶類 (水上航空機を含む。) をいう。

2 この法律において「動力船」とは、機関を用いて推進する船舶 (機関のほか帆を用いて推進する船舶であつて帆のみを用いて推進しているものを除く。) をいう。

3 この法律において「帆船」とは、帆のみを用いて推進する船舶及び機関のほか帆を用いて推進する船舶であつて帆のみを用いて推進しているものをいう。

4 この法律において「漁ろうに従事している船舶」とは、船舶の操縦性能を制限する網、なわその他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶 (操縦性能制限船舶に該当するものを除く。) をいう。

5 この法律において「水上航空機」とは、水上を移動することができる航空機をいう。

6 この法律において「運転不自由船」とは、船舶の操縦性能を制限する故障その他の異常な事態が生じているため他の船舶の進路を避けることができない船舶をいう。

7 この法律において「操縦性能制限船」とは、次に掲げる作業その他の船舶の操縦性能を制限する作業に従事しているため他の船舶の進路を避けることができない船舶をいう。

一 航路標識、海底電線又は海底パイプラインの敷設、保守又は

引揚げ

二 しゆんせつ、測量その他の水中作業

三 航行中における補給、人の移乗又は貨物の積替え

四 航空機の発着作業

五 掃海作業

六 船舶及びその船舶に引かれてゐる船舶その他の物件がその進路から難れることを著しく制限するえい航作業

8 この法律において「喫水制限船」とは、船舶の喫水と水深との關係によりその進路から難れることが著しく制限されている動力船をいう。

9 この法律において「航行中」とは、船舶がびよう泊（係船浮標又はびよう泊をしている船舶にする係留を含む。以下同じ。）をし、陸岸に係留し、又は乗り揚げていない状態をいう。

10 この法律において「長さ」とは、船舶の全長をいう。

11 この法律において「互いに他の船舶の視野の内にある」とは、船舶が互いに視野によつて他の船舶を見ることが出来る状態にあることをいう。

12 この法律において「視界制限状態」とは、霧、もや、降雪、暴風雨、砂あらしその他これらに類する事由により視界が制限されている状態をいう。

第二章 航 法

第一節 あらゆる視界の状態における船舶の航法

（適用船舶）

第四条 この節の規定は、あらゆる視界の状態における船舶について適用する。

（見張り）

第五条 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できるよう、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ぬ。

（安全な速力）

第六条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるよう、常時安全な速力で航行しなければならない。この場合において、その速力の決定に当たつては、特に次に掲げる事項（レーダーを使用していない船舶にあつては、第一号から第六号までに掲げる事項）を考慮しなければならない。

一 視界の状態

二 船舶交通のふくそうの状況

三 船舶の停止距離、旋回性能その他の操縦性能

四 夜間における陸岸の灯火、自船の灯火の反射等による灯光の存在

五 風、海面及び海潮流の状態並びに航路障害物に接近した状態

六 自船の喫水と水深との關係

七 自船のレーダーの特性、性能及び探知能力の限界

八 使用しているレーダーレンジによる制約

九 海象、気象その他の干渉原因がレーダーによる探知に与える影響

十 適切なレーダーレンジでレーダーを使用する場合においても小型船舶及び氷塊その他の漂流物を探知することができないときがあること。

十一 レーダーにより探知した船舶の数、位置及び動向

十二 自船と付近にある船舶その他の物件との距離をレーダーで測定することにより視界の状態を正確に把握することができる場合があること。

(衝突のおそれ)

第七条 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するため、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならない。

2 レーダーを使用している船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあることを早期に知るための長距離レーダーレンジによる走査、探知した物件のレーダープロットングその他の系統的な観察等を行うことにより、当該レーダーを適切に用いなければならない。

3 船舶は、不十分なレーダー情報その他の不十分な情報に基づいて他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断してはならない。

4 船舶は、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しななければならない。また、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められる場合においても、大型船舶若しくはえい航作業に従事している船舶に接近し、又は近距離で他の船舶に接近するときは、これと衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない。

ばならない。

5 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを確かめることができない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならない。

(衝突を避けるための動作)

第八条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、できる限り、十分に余裕のある時期に、船舶の運用上の適切な慣行に従つてためらわずにその動作をとらなければならない。

2 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための針路又は速力の変更を行う場合は、できる限り、その変更を他の船舶が容易に認めることができるように大幅に行わなければならない。

3 船舶は、広い水域において針路の変更を行う場合においては、それにより新たに他の船舶に著しく接近することとならず、かつ、それが適切な時期に大幅に行われる限り、針路のみの変更が他の船舶に著しく接近することを避けるための最も有効な動作となる場合があることを考慮しなければならない。

4 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、他の船舶との間に安全な距離を保つて通過することができるようその動作をとらなければならない。この場合において、船舶は、その動作の効果を当該他の船舶が通過して十分に遠ざかるまで慎重に確かめなければならない。

5 船舶は、周囲の状況判断するため、又は他の船舶との衝突を避けるために必要な場合は、速力を減じ、又は機関の運転を止め、若しくは機関を後進にかけることにより停止しなければならない。

い。
(狭い水道等)

第九条 狭い水道又は航路筋(以下「狭い水道等」という。)をこれに沿つて航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄つて航行しなければならない。ただし、次条第二項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

2 航行中の動力船(漁ろうに従事している船舶を除く。次条第六項及び第十八条第一項において同じ。)は、狭い水道等において帆船の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、帆船が狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない動力船の通航を妨げることができずとするものではない。

3 航行中の船舶(漁ろうに従事している船舶を除く。次条第七項において同じ。)は、狭い水道等において漁ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、漁ろうに従事している船舶が狭い水道等の内側を航行している他の船舶の通航を妨げることができずとするものではない。

4 第十三条第二項又は第三項の規定による追越し船舶は、狭い水道等において、追い越される船舶が自船を安全に通過させるための動作をとらなければこれを追い越すことができない場合は、汽笛信号を行うことにより追越しの意図を示さなければならない。この場合において、当該追い越される船舶は、その意図に同意したときは、汽笛信号を行うことによりそれを示し、かつ、当該追越し船を安全に通過させるための動作をとらなければならない。

5 船舶は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することがで

きない他の船舶の通航を妨げることとなる場合は、当該狭い水道等を横切つてはならない。

6 長さ二十メートル未満の動力船は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の動力船の通航を妨げてはならない。

7 第二項から前項までの規定は、第四条の規定にかかわらず、互いに他の船舶の視野の内にある船舶について適用する。

8 船舶は、障害物があるため他の船舶を見ることができない狭い水道等のわん曲部その他の水域に接近する場合は、十分に注意して航行しなければならない。

9 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。

(分離通航方式)

第十条 この条の規定は、千九百七十二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(以下「条約」という。)に添付されている千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則(以下「国際規則」という。)第一条(d)の規定により国際海事機関が採択した分離通航方式について適用する。

2 船舶は、分離通航帯を航行する場合は、この法律の他の規定に定めるもののほか、次の各号に定めるところにより、航行しなければならない。

一 通航路をこれについて定められた船舶の進行方向に航行すること。

二 分離線又は分離帯からできる限り離れて航行すること。

- 三 できる限り通航路の出入口から出入すること。ただし、通航路の側方から出入する場合は、その通航路について定められた船舶の進行方向に対してできる限り小さい角度で出入しななければならない。
 - 3 船舶は、通航路を横断してはならない。ただし、やむを得ない場合において、その通航路について定められた船舶の進行方向に對してできる限り直角に近い角度で横断するときは、この限りでない。
 - 4 船舶（動力船であつて長さ二十メートル未満のもの及び帆船を除く）は、沿岸通航帯に隣接した分離通航帯の通航路を安全に通過することができるときは、やむを得ない場合を除き、沿岸通航帯を航行してはならない。
 - 5 通航路を横断し、又は通航路に出入する船舶以外の船舶は、次に掲げる場合その他やむを得ない場合を除き、分離帯に入り、又は分離線を横切つてはならない。
 - 一 一切迫した危険を避ける場合
 - 二 分離帯において漁ろうに従事する場合
 - 6 航行中の動力船は、通航路において帆船の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、帆船が通航路をこれに沿つて航行している動力船の安全な通航を妨げることができることとするものではない。
 - 7 航行中の船舶は、通航路において漁ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、漁ろうに従事している船舶が通航路をこれに沿つて航行している他の船舶の通航を妨げることができるとするものではない。
 - 8 長さ二十メートル未満の動力船は、通航路をこれに沿つて航行している他の動力船の安全な通航を妨げてはならない。
 - 9 前三項の規定は、第四条の規定にかかわらず、互いに他の船舶の視野の内にある船舶について適用する。
 - 10 船舶は、分離通航帯の出入口付近においては、十分に注意して航行しなければならない。
 - 11 船舶は、分離通航帯及びその出入口付近においては、やむを得ない場合を除き、びよう泊をしてはならない。
 - 12 分離通航帯を航行しない船舶は、できる限り分離通航帯から離れて航行しなければならない。
 - 13 第二項、第三項、第五項及び第十一項の規定は、操縦性能制限船であつて、分離通航帯において船舶の航行の安全を確保するための作業又は海底電線の敷設、保守若しくは引揚げのための作業に従事しているものについては、当該作業を行うために必要な限度において適用しない。
 - 14 海上保安庁長官は、第一項に規定する分離通航方式の名称、その分離通航方式について定められた分離通航帯、通航路、分離線、分離帯及び沿岸通航帯の位置その他分離通航方式に関し必要な事項を告示しなければならない。
- 第二節 互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法
- （適用船舶）
 第十一条 此の節の規定は、互いに他の船舶の視野の内にある船舶について適用する。

(帆船)

第十二条 二隻の帆船が互いに接近し、衝突するおそれがある場合における帆船の航法は、次の各号に定めるところによる。ただし、第九条第三項、第十条第七項又は第十八条第二項若しくは第三項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

一 二隻の帆船の風を受けるげんが異なる場合は、左げんに風を受ける帆船は、右げんに風を受ける帆船の進路を避けなければならない。

二 二隻の帆船の風を受けるげんが同じである場合は、風上の帆船は、風下の帆船の進路を避けなければならない。

三 左げんに風を受ける帆船は、風上に他の帆船を見る場合において、当該他の帆船の風を受けるげんが左げんであるか右げんであるかを確かめることができないときは、当該他の帆船の進路を避けなければならない。

2 前項第二号及び第三号の適用については、風上は、メインスル（横帆船にあつては、最大の縦帆）の張つている側の反対側とする。

(追越し船)

第十三条 追越し船は、この法律の他の規定にかかわらず、追い越される船舶を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない。

2 船舶の正横後二十二度三十分を超える後方の位置（夜間にあつては、その船舶の第二十一条第二項に規定するげん灯のいづれをも見ることができない位置）からその船舶を追い越す船舶は、追

越し船とする。

3 船舶は、自船が追越し船であるかどうかを確かめることができない場合は、追い越し船であると判断しなければならない。

(行会い船)

第十四条 二隻の動力船が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合において衝突するおそれがあるときは、各動力船は、互いに他の動力船の左げん側を通過することができるようにそれぞれ針路を右に転じなければならない。ただし、第九条第三項、第十条第七項又は第十八条第一項若しくは第三項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

2 動力船は、他の動力船を船首方向又はほとんど船首方向に見る場合において、夜間にあつては当該他の動力船の第二十三条第一項第一号の規定によるマスト灯二個を垂直線上若しくはほとんど垂直線上に見るとき、又は両側の同項第二号の規定によるげん灯を見るとき、昼間にあつては当該他の動力船をこれに相当する状態に見るときは、自船が前項に規定する状況にあると判断しなければならない。

3 動力船は、自船が第一項に規定する状況にあるかどうかを確かめることができない場合は、その状況にあると判断しなければならない。

(横切り船)

第十五条 二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右げん側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。この場合におい

て、他の動力船の進路を避けなければならない動力船は、やむを得ない場合を除き、当該他の動力船の船首方向を横切つてはならない。

2 前条第一項ただし書の規定は、前項に規定する二隻の動力船が互いに進路を横切る場合について準用する。

(避航船)

第十六条 この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない船舶(次条において「避航船」という。)は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できる限り早期に、かつ、大幅に動作をとらなければならない。

(保持船)

第十七条 この法律の規定により二隻の船舶のうち一隻の船舶が他の船舶の進路を避けなければならない場合は、当該他の船舶は、その針路及び速力を保たなければならない。

2 前項の規定により針路及び速力を保たなければならない船舶(以下この条において「保持船」という。)は、避航船がこの法律の規定に基づく適切な動作をとつていないことが明らかになった場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに避航船との衝突を避けるための動作をとることができる。この場合において、これらの船舶について第十五条第一項の規定の適用があるときは、保持船は、やむを得ない場合を除き、針路を左に転じてはならない。

3 保持船は、避航船と間に接近したため、当該避航船の動作のみでは避航船との衝突を避けることができないと認める場合は、第一項の規定にかかわらず、衝突を避けるための最善の協力動作

をとらなければならない。

(各種船舶間の航法)

第十八条 第九条第二項及び第三項並びに第十条第六項及び第七項に定めるもののほか、航行中の動力船は、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

一 運転不自由船

二 操縦性能制限船

三 漁ろうに従事している船舶

四 帆船

2 第九条第三項及び第十条第七項に定めるもののほか、航行中の帆船(漁ろうに従事している船舶を除く。)は、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

一 運転不自由船

二 操縦性能制限船

三 漁ろうに従事している船舶

3 航行中の漁ろうに従事している船舶は、できる限り、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

一 運転不自由船

二 操縦性能制限船

4 船舶(運転不自由船及び操縦性能制限船を除く。)は、やむを得ない場合を除き、第二十八条の規定による灯火又は形象物を表示している喫水制限船の安全な通航を妨げてはならない。

5 喫水制限船は、十分にその特殊な状態を考慮し、かつ、十分に注意して航行しなければならない。

6 水上航空機は、できる限り、すべての船舶から十分に遠ざかり、かつ、これらの船舶の通航を妨げないようにしなければならない。

第三節 視界制限状態における船舶の航法

第十九条 この条の規定は、視界制限状態にある水域又はその付近を航行している船舶（互いに他の船舶の視野の内にあるものを除く。）について適用する。

2 動力船は、視界制限状態においては、機関を直ちに操作することができるようしておかなければならない。

3 船舶は、第一節の規定による措置を講ずる場合は、その時の状況及び視界制限状態を十分に考慮しなければならない。

4 他の船舶の存在をレーダーのみにより探知した船舶は、当該他の船舶に著しく接近することとなるかどうか又は当該他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断しなければならない。また、他の船舶に著しく接近する場合は、又は他の船舶と衝突するおそれがあると判断した場合は、十分に余裕のある時期にこれらの事態を避けるための動作をとらなければならない。

5 前項の規定による動作をとる船舶は、やむを得ない場合を除き、次に掲げる針路の変更を行つてはならない。

一 他の船舶が自船の正横より前方にある場合（当該他の船舶が自船に追い越される船舶である場合を除く。）において、針路を左に転じること。

二 自船の正横又は正横より後方にある他の船舶の方向に針路を転じること。

6 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがないと判断した場合を除

き、他の船舶が行う第三十五条の規定による音響による信号を自船の正横より前方に聞いた場合又は自船の正横より前方にある他の船舶と著しく接近することを避けることができない場合は、その速力を針路を保つことができない最小限度の速力に減じなければならず、また、必要に応じて停止しなければならない。この場合において、船舶は、衝突の危険がなくなるまでは、十分に注意して航行しなければならない。

第三章 灯火及び形象物

（通則）

第二十条 船舶（船舶に引かれている船舶以外の物件を含む。以下この条において同じ。）は、この法律に定める灯火（以下この項及び次項において「法定灯火」という。）を目没から目出までの間表示しなければならない。また、この間は、次の各号のいずれにも該当する灯火を除き、法定灯火以外の灯火を表示してはならない。

一 法定灯火と誤認されることのない灯火であること。
二 法定灯火の視認又はその特性の識別を妨げることとならない灯火であること。

三 見張りを妨げることとならない灯火であること。

2 法定灯火を備えている船舶は、視界制限状態においては、目出から目没までの間にあつてもこれを表示しなければならない。また、その他必要と認められる場合は、これを表示することができる。

3 船舶は、昼間においてこの法律に定める形象物を表示しなければならない。

4 この法律に定めるもののほか、灯火及び形象物の技術上の基準

並びにこれらを表示すべき位置については、運輸省令で定める。

参 四項の「運輸省令」―本法施行規則二条・三条・五条―五条・

一七条

(定義)

第二十一条 この法律において「マスト灯」とは、二百二十五度以下をわたる水平の弧を照らす白灯であつて、その射光が正船首方向から各げん正横後二十二度三十分までの間を照らすように船舶の中心線上に装置されるものをいう。

2 この法律において「げん灯」とは、それぞれ百十二度三十分以下をわたる水平の弧を照らす紅灯及び緑灯の一对であつて、紅灯にあつてはその射光が正船首方向から左げん正横後二十二度三十分までの間を照らすように左げん側に装置される灯火をいい、緑灯にあつてはその射光が正船首方向から右げん正横後二十二度三十分までの間を照らすように右げん側に装置される灯火をいう。

3 この法律において「有色灯」とは、紅色及び緑色の部分からなる灯火であつて、その紅色及び緑色の部分がそれぞれげん灯の紅灯及び緑灯の特性を有することとなるように船舶の中心線上に装置されるものをいう。

4 この法律において「船尾灯」とは、百三十五度以下をわたる水平の弧を照らす白灯であつて、その射光が正船尾方向から各げん六十七度三十分までの間を照らすように装置されるものをいう。

5 この法律において「引き船灯」とは、船尾灯と同一の特性を有する黄灯をいう。

6 この法律において「全周灯」とは、三百六十度以下をわたる水平の

弧を照らす灯火をいう。

7 この法律において「せん光灯」とは、一定の間隔で毎分百二十回以上のせん光を発する全周灯をいう。

(灯火の視認距離)

第二十二條 次の表の上欄に掲げる船舶その他の物件が表示する灯火は、同表の中欄に掲げる灯火の種類ごとに、同表の下欄に掲げる距離以上の視認距離を得るのに必要な運輸省令で定める光度を有するものでなければならぬ。

長さ五十メートル以上の船舶(他の動力船に引かれていて、その相当部分が水没しているため視認が困難であるものを除く)					長さ十二メートル以上の船舶(他の動力船に引かれていて、その相当部分が水没しているため視認が困難であるものを除く)				
マスト灯	げん灯	船尾灯	引き船灯	全周灯	マスト灯	げん灯	船尾灯	引き船灯	全周灯
六海里	三海里	三海里	三海里	三海里	五海里(長さ二十メートル未満の船舶にあつては、三海里)	二海里	二海里	二海里	二海里