



一九二一年海牙規則に就て(1)

田崎, 慎治

(Citation)

經濟學商業學國民經濟雜誌, 34(4):509-528

(Issue Date)

1923-04

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00053540>



商業經濟學

國民經濟雜誌

第三十四卷 第四號

(大正十二年四月一日發行)

論

說

一九二一年海牙規則に就て (其二)

田 崎 愼 治

本編記述の順序次の如し

第一章 本規則の沿革

第二章 本規則の内容の説明

第三章 本規則を採用するために必要な準備行為

第一章 本規則の沿革

第一節 國際法協會の手によりて本規則の編成せられたる由來

共同海損に關する規則は一八六四年に York (英國) に開かれたる國際會議に於て一通り形態を整ふるに至りたれば自然の順序として海上運送賃の問題が國際會議の注目を惹くに至れり、一般に荷主の運送賃支拂義務に關する問題殊に航海の途中に於て船舶遭難したる場合に於て輸送割合運賃 (distance freight, pro rata freight) を認むべきや否やは共同海損の國際的統一の實效を奏する上に重要な關係あり依りて運送賃に關する規則の草案が白耳義政府を代表せる二人の委員の手に作られたり此草案は國際會議の幹事の名義にて一八六五年七月の日附にて各國政府、保險協會、商業會議所等に發送せられたり此草案は九ヶ條より成り而して輸送距離運賃は之を非認せり次で同一八六五年十月英國 Sheffield に於て右の草案に基き會議を開き僅かの修正を加へ決定し {Sheffield rules と稱す十箇條より成る (Wendt, *Maritime Legislation* p. 307—308 に條文あり) 其の實施上必要なる手段を採ることゝなれり。

以上國際會議と稱するは彼の社會學振興學會 (the National Association for the Promotion of Social Science) のことなるが海上運送に關する規則の統一の問題は社會學振興學會の手を離れて一八七九年以後は國際法修正編纂協會 (Association for the Reform and

Codification of the Law of Nations) の手に移りたり、即國際法修正編纂協會を同年八月倫敦に開催(此倫敦會議は同協會の第七回の會合なり)して本問題を研究することとなれり。

社會學振興學會より國際法修正編纂協會へ本問題の移さるる代はり目の間に於て一八七一年七月にスエズ運河開通後間も無く英國に於て東洋貿易に關係せる實業家(商人及船主)倫敦に會合し所謂 Eastern Trade Bill of Lading の編成を企圖したり此等の東洋貿易關係者が熟議の後に決定したる船荷證券の約款に依れば汽船の燃料炭積取其他の目的のために行ふ所の中間港の寄港は離路 (Deviation) と見ざることを許容せり又水先案内人を用ひ又は用ひずして航行することとを許し遭難船の曳船竝に救援を免責せり猶又水先人船長或は乗組員の船舶の航海上に於ける總ての過失 (any act, neglect, or default whatsoever) に因る損害を免責せるも積付け其他積荷の取扱に關するものにして海難に因らざる總ての行爲は責に任せしむることとせり。

Eastern Trade Bill of Lading の免責の約款によれば海上保險者の擔保範圍を擴張して貰ふの必要あり従て保險者の承認を求むることとなれり之れに對して

英國の海上保險會社及箇人保險業者會合の上研究の結果次の如き合意が商人及保險者間に成立せり。

The goods hereby insured being shipped under the Eastern Trade Bill of Lading, No. , it is agreed that the terms of this policy shall apply to the following sea perils therein referred to, in addition to such risks as are already hereby covered:—

1. All deviation of voyage provided for in the said bill of lading with any risk of land carriage incidental to the voyage.

2. Sailing with or without pilots; and any act, neglect or default whatsoever of pilots, master or crew in the management or navigation of the ship, improper stowage excepted.

商人側と船主側の了解によれば船舶の取扱なる語は海難に因りて生ぜざる積荷の積付け其他の取扱ひに關する總べての行爲を含むるものとすことあり (the expression, 'management of the ship,' shall not be held to include any act connected with the stowage or other dealing with the cargo of the ship not arising out of a sea peril.)

東洋に航海せる汽船の場合に於て經營宜しきを得たる信用ある小數の汽船だけが航海せる間は斯る船荷證券の約款も荷送人に不滿を懷かしむることなかり

し然るに追々汽船の數増加すると共に事情變化せり即荷送人は前記の如き新規なる免責約款を包擁せる船荷證券の下に無差別に總べての階級の船主船長乗組員に積荷を依托することを躊躇するに至れり、元來荷主側に於て讓步せる前記の約款は東洋及支那方面に航海せる小數の航路の汽船の間に用ひらるべき積りなりしが同方面の航海に新に従事する他の汽船も遠慮なく此の約款を採用し且又濠洲、ニュージーランド方面の汽船にも廣く用ひらるゝに至り加之各船主は前記の約款の外に更らに自家に好都合なるべしと思はるゝ他の種々なる約款を附加して採用したれば茲に一般の混亂狀態を呈するに至れり斯くて荷送人は曾て豫想せざる所の而して不條理なる傭船運送契約書 (C/P) 或は船荷證券の條項に服從せしめらるゝもの少からざるに至れり、之れに對する救済策の研究問題茲に起り運送に關する一般の法律問題と船荷證券の統一の問題とが一括して講究せらるゝことゝなれり。

因みに曰く Eastern Trade Bill of Lading の制定に付きては船主側の委員と商人側の委員との兩種の委員の協議會に於て東洋への輸出貿易の船荷證券 (Eastern Trade Bill of Lading Outward) は十分圓滿に合意することを得たるも東洋よりの輸

入貿易の船荷證券の約款に付ては兩委員の間に多少の意見の相違を表はせり、其の不一致の主なる點を擧ぐれば、主として輸入品の運賃支拂ひの時期に關せり。

1 運賃支拂ひの方法に關して船主側は曰く積荷の引渡しに先立ち運賃の支拂はるゝことは既に今日一般に認めらるゝ所の慣習なりと、之れに對して荷主側は曰く斯る支拂方法は比較的近時に始まれり而して夫れは船主側が勝手に作りて用ひたる證券面の約款に依りて支拂を餘儀なくせられつゝあるものにして荷主側は絶へず之れに對して不平を訴へつゝあり。

2 船主側は曰く積荷の引渡しに先立ちて運賃の支拂はるゝことは荷受主をして支拂義務を確實に履行せしむるに付必要なりと之れに對して荷主側は曰く船主は所謂埠頭の倉庫にて運賃に對し留置權を行ふこと (dock or wharf stop) を得るなり即倉庫係りは船主の發行せる運賃濟證書 (release) を入手するまでは何人へも積荷を交付することを要せざるなり。

3 船主側は曰く運賃の徵收の時期及場所に關しても亦積荷の引渡が正確に履行せられたることを證明するに付ても (correct delivery) 船主は積荷が埠頭或

は倉庫に運搬さるゝまで待たざるべからずとの荷主側の主張は無理なりと、之れに對して荷主側は曰く正當なる引渡あるためには荷受人は其積荷が船荷證券の通りのものなるや否やを検査するの機會を有せざるべからず然るに現行の方法は船内に於ても亦埠頭に於ても此の機會は與へられず船主は宜しく積荷の最後の到達點(final destination)まで追隨し來り其處にて検査せられ検査せらるゝを待たざるべからず此の以前には荷受人は運賃を計算すること不可能なり。

4 船主側は曰く積荷が埠頭へ往く途中或は埠頭に在る間に荷受人の使用人或は代理人に依りて盜まれ或は損傷せらるゝことあるべし然るに其のことを證明する能はざる限り船主は自ら此等の損害を負擔せざるべからざるの不利ありと。

之れに對して荷主は曰く此の問題は本船を代表せる Dock company と荷受人の代理たる Wharfingers との間の積荷の授受の計算を正確にする方法を講ずることによりて解決さるべし。と以上は不一致の主なる點なり。

却說一八七九年の國際法修正編纂協會の第七回倫敦會議に於ては上に述べた

る Eastern Trade Bill of Lading の件に付き Calcutta の商人を代表せる H. Reinhold 氏の説明あり次て Dr. Wendt 氏の意見に依り國際運送法 International law of affreightment 制定の目的を以て委員を組織し先きに一八六五年十月英國 Sheffield に於て開かれたる社會學振興學會の決議規則 (Sheffield rules) を基礎として研究を繼續すべきこととなれり。

一八八〇年八月に Berné に開かれたる第八回の國際法修正編纂協會に於ては前年の倫敦會議に於て任命せられたる「國際運送法及船荷證券制定委員會」の調査報告ありたり其の報告に依れば Sheffield 會議に於て英國の普通法の精神に則りて定めたる「運送距離に比例して運送賃を分割す可からず」との原則を委員會は是認せること運賃を保險に付することは次第に普及し最早や一段の慣習となれるが故に運賃保險の約款に手加減を加ふれば距離分割運賃非認の主義を採用して差支へを生ぜざるべきこと前年 Sheffield 會議にて決定したる主義に基きて國際運送法を制定するには其第一着手として距離分割運賃制度を採用せる諸海國をして其の制度を先づ捨てしめざるべからざること等の事項を委員の意見として説明せり本會に於ては Sheffield 規則の或部分に付き反對の意見表はれたり例へば和蘭

の委員は該規則第五條の海難に因りて損害を被むりたるために其の仕向港以外に於て賣却せられたる積荷に對して運賃を請求すること能はずとの規定に反對して曰く積荷損傷の状態によりては之れを中間港より更らに仕向港まで運送することは荷主のために不利なる場合あり然るに斯る規定の下に於ては船長は運賃取得の目的のために無理に仕向港まで運送を繼續することあるべしと云へり。

本會は格段の決定を爲さずして散會せり國際運送法調査委員は猶次回の會合まで此儘存續することゝせり、一八八一年八月 Cologne に於て第九回の國際法修正編纂協會開催せられたり國際運送法調査委員長 Richards Lowndes 氏の報告に依れば——距離運賃の廢止の件或は水先人、船長、乗組員等の過失に對する船主の免責の如き現に一致を缺ける點に付き現に本會が *Sheffield rules* 等に於て決定せる主義に基き運送契約書を統一するの必要あるべし即本協會に於ては運送契約書の一種なる船荷證券の草案の作成に心を用ふべきなり如何なる船荷證券を用ふべきやに付き委員は各國の商業會議所其他の團體に向て諮問狀を發し以て各國團體の研究を催ながし而して其の代表者を當協會の會合に派遣せらるべきことを慫慂し置きたり固より船主荷送人保險者等の總べての人に對して共通に公平なる

の船荷證券を作ることの困難なることは委員に於て覺悟せり然れども比較的最近まで過去數十年否十數世紀間各海國に共通な一種の船荷證券が廣く行はれ來りたるの事實を以て觀れば必ずしも失望すべきにあらず、蒸汽力が船舶に應用せられて隨て海運經營の組織上に變化を來したる結果として斯く久しく慣用せられたる一定せる船荷證券上にも亦變化を生じたり即不統一なる種々の約款が船荷證券面に附加漸増せられて變化したり本協會は之れを改革せざるべからず云々

右の報告に次で倫敦委員の一人(倫敦の辯護士 Charles Stubbs 氏)は模範的船荷證券の制定に就てと題する論文を提出せり其の論文の一部を参考のために次に採萃すべし

模範的船荷證券の考案上結極重きをなすものは兩當事者の利害問題なり兩當事者とは即運送を營める船舶の所有者と其の運送品の所有者なり此の他の關係者の利益は總べて此等兩當事者の何れか一方より出で來るものに外ならずして其の何れかの本人の有すると同じき丈けの正當なる權利を有し得るに過ぎず然り而して斯る權利は如何なるものなりやと云ふこと及如何なる文句

を以てすれば其の權利を最も判明に顯はすことを得べきやと云ふことが研究さるべき二つの要點なり前者は甚複雑せる難問なり後者は比較的容易のことに屬す

前に示せる兩當事者の權利を明かにするに付き先づ考ふべきことは兩當事者が運送契約を結ぶ目的は何れの邊にあるやと云ふことなり積荷の所有者は其の積荷を仕向地へ安全且敏速に到達せしむることを希がひ運送人は積荷の運送賃を確實に而して出來るだけ短期間に利得せんと欲するなり若し試に事變 (accident) 怠慢或は惡意 (negligence or fraud) の問題を離れて考ふるときは兩當事者の利益は殆んど相同しく從て其の契約の内容を定むること毫も困難ならず唯前記の事變怠慢惡意等に因る損害に對して夫々の責任者を定むることが事實困難なり明かなる事變 (obvious accident) の結果として生じたる損害は各自が自ら負擔するの外なし自己の惡意又は怠慢の直接の結果たる損害は自ら之れを負擔せざるべからず是れ一般的原則なり然るに兩本人の何れにも直接の過失なく第三者の行爲に因りて直接に生じたる損害なるときに如何なる條件の下に之を事變 (accident) の結果とし如何なる事情の下に之れを怠慢 (negligence) の結

果と見るべきや。

如此一般的の法則は決定せるも其の法則を或る格段なる實際の場合に適用する上に困難あるなり

事變の結果の負擔者と過失の結果の負擔者に關する前記の二法則が契約關係を支配するものとの前提の下に現今普通に用ひられざる所の船荷證券面の約款 (clauses) 即免責約款 (exceptions and conditions) と一般に稱へられざるものに批判を加へ存續するを可とするや或は削除すべきものなるやに付き意見を述べし

(一) 重量、容積、品質、内容 (品名及價格不明 (weight, measure, quality, contents and value unknown) なりとの約款は兩當事者に對して公平なるものなり萬一積込以後に本約款に列記せる右の項目の或ものに關し爭議を生ずることありとせば其の爭議は結極次の如くなるべし即船荷證券の本文 (body) に記載されたる通りの積荷が果して積込まれたりしや否やを解決せば足るなり記載通りのものが積込まれざりしことが證明せらるれば荷主は請求權なかるべし之れに反し記載の通りのものが積込まれたる事實の證明出來れば船主は積込まれたると同様の状態のもの

を返還するの責任あるべし如何なる状態に於て積荷が積込まれたるかの事實は如何にして之れを證明すべきかの問題に至りては蓋し次の方法に依りて決定することは公平なるべし即積込の當時に於て船主或は其の代理人の目に自然判然たるべき事柄ならば其の船荷證券記載通りのものが積込まれたるなりと一應推定さるべきものなり之れに反して船荷證券の記載と積荷の實際とが相違せる場合に於て而して其の相違せる點が積込の當時に於て船主或は其の代理人の目に判然と表はれざるべき事項 (a condition not obvious) なる場合は一應先きの場合と反對の推定を下さるべし其の推定に對して荷主は反證を擧げざれば損害を請求する能はず元來重量容積品質及價格なるものは自然に判明なるべきものにあらず檢視を経たる上にあらざれば知ること能はざる性質のものなるが船主に對して検査を要求することは不當なり故に斯る事項に對する責任を回避するための如上の免責約款の記載は之れを許容せざるべからず

(二) 相當なる消耗 (Reasonable wear and tear) は當然其の積荷主の負擔に歸すべき事變の性質を有するものなり

(三) 荷印の不正確消滅脫漏等 (Inaccuracies, obliteration, absence & c. of marks) なる約

款は不條理なる免責約款なること争ふべからず船主は荷印のなき荷物又は荷印の不十分なる荷物は之れを引受くることを拒絶して以て自己の利益を保護せざるべからず、引受けたる後の荷印の消滅の如きも事變の一に數ふべからず従て過失なき荷送人の負擔たるべからず

(四) 漏損、破損、熱、或は腐敗 (Leakage, breakage, heat or decay) —— 此等は積荷固有性

(inherent vice) より生ずることあり、然る場合には荷主負擔の危険なること明なり尤も積荷が熱を起し或は腐敗を醸すことは積付の不良或は風通しの悪しきことより起ることあり積付けは固より荷主の手の届かざる範圍の事項にして船主の責任の範圍に屬するなり風通しの悪しきことは荒天なる航海上の事變の結果に因ることあり航海上の事變のことは後に擧ぐる所の約款に含まれをれり風通しの悪しきことは船長乗組員の不注意に因ることあり蓋し船舶の航海に因らずして過失に因るものは免責さるべからず故に上記の約款の破損、漏損云々の語は之を單純に固質 (inherent vice) なる語の内に之れを收むることを得べし英國に於ては惡意又は過失の行爲が遠因 (causa causans) を爲して漏損の如き損害を起したるときは其の惡意又は過失を以て損害の直接の原因と見るとの判例あるが故に此の約

款を inherent vice と改めずとも此儘に存置して可なるべし

(五) 汗及鏽(Sweat and Rust) 汗及鏽は航海の危険に屬すべき風通の阻止より生ずることあり或は船主の不當なる怠慢ありて手當不行届きなるために生ずることもあり

(六) 天災王敵海賊海陸上より襲來する盜賊諸侯、司政者或は人民の行ふ所の控止(The Act of God, the Queen's enemies, pirates, robbers by land or sea, restraint of princes, rulers or people.) 是は古來傳襲せる約款にして屢法廷に於て論議の題目となりたるがために其意味も知れ渡り居りて此儘に保存せられて差支なき約款なり

(七) 爆發或は火災(Explosion or fire) 先きに漏損の所に於て説述したることは爆發にも火災にも適用するべし

(八) 投荷(Jettison) 適當に行はれたる投荷は航海の危険(danger of the sea)なるが故に jettison を免責すべき約款を殊更に掲ぐる必要な理なり投荷が不適當に行れたるときは船長或は乗組員の過失(default)に屬すべきものにして従て其題目の下に解決せらるべし

(九) 船長或は乗組員の作爲、怠慢或は過失(Act, neglect or default of master or crew) 本

項は最も難解の約款に屬し契約當事者の何れもの手の届かざる所の行爲に對しては果して何人が責を負ふべきやの問題なり本約款は明かに事變 (accident) の意味を除外せり本約款は船舶の航海に従事せる人の任意の行爲に因りて生じたる損害を指すものなり(注意、スタップ氏が任意の行爲と言へるは誤りなきや)其原因が積荷所有者の行爲には全然關係なきことは明かなり然るに他方に於て事變 (accident) の考へは含まれ居らざるが故に積荷主は損害の賠償を受けることを得べし理論上より云へば積荷主は損害を醸したる當局者より賠償を受くべし即ち船長或は乗組員の直接の過失に因りて損害は生じたるものなるが故に船長又は乗組員より賠償を受けることを得べき理なり然れども船長乗組員に向て賠償を望むも概ね無駄の事なり船主は賠償の能力あるが故に若し船主も亦共に其損害の原因たる行爲或は過失の當事者であるならば船主も共に損害賠償の責任者たるべし然るに船主は事實其行爲の當事者にあらざるなり去り乍ら(特別の契約の場合を別として)過失者は船主の使用人なるの理由を根據として多くの文明國の法律は船主を行爲の當事者の一人なりと考へ居れり蓋し二人の契約當事者あり而して其内の一人が責任を負はざるべからざる場合なるが、荷主側には何等の過

失或は不注意なし、若し船主が其の使用人の選任に付き相當の注意を怠らざりしものとせば船主も亦荷主と同様無過失なり、相當の注意を拂ひしや否やは後の事實によりて決定するの外に途なし使用人が現に怠慢なるか或は怠慢以上に不良なることをなせば其使用人は過失ある使用人 (Negligent servant) なり過失ある使用人なることは其使用人の行爲が之を證明す、主人に過失なきも使用人の過失に向て主人は法律上責に任すべきものなり」とは世間に稱へらるゝ所なれども蓋し夫は誤りにして主人に責を負はしむる所の法律の精神は其使用人の選任に付き注意を怠りたる點に於て主人自身に過失ありとせらるゝなり。

法律が斯く決定する事は船主に對して苛酷なるやの觀あるべし然れども荷主は斯る事項に向て全く手の届かざる地位にあるものなればもし荷主の責任とする事にせば更に一層苛酷なるべし過去數世紀間の經驗によりて上に敍べたる如き觀念の正當なる事が證明せられたり如何に怠慢不適任なる使用人なりとも主人には過失なしとするか或は使用人に過失あることは取りも直さず主人の上に幾分の過失ある證據なりとして損害に對して責任を負はしむることとするか此の二の考へ方の一に據らざるべからず之を政策上より考ふるももし主人に責任

なしとせば主人は使用人の選任監督を忽かせにするの傾向を助長すべし。

使用人過失 (Negligence) に對して船主に責を負はしむべしとの主張は相當強き理由あるも使用人の判斷上の單なる錯誤 (Simple error of Judgement) に對して船主に責を負はしむべしとの論據は夫に比して薄弱なり人間は怠慢 (negligent) ならざることを得べし然れども何人も全く錯覺をなさずとは斷言し能はざるべし然り而して事實に照して之を觀るに避くべからざる事變 (Inevitable accident) に因らざる所の航海の事變の多くは主として判斷上の錯誤に因るなり尤も附加原因として多少の不注意の存在することあるべきも主原因は誤判なり故に船主は斯る事變の結果に對して免責する事は蓋し公平なるべし事變の起りたるに當つて夫が全然錯誤のみに因りて起りしものにして毫も不注意なかりしとか云ふことに付き論争するの必要を避くる爲めに船長或は乗組員の行爲、怠慢或は過失として置くことは正當なれども上に詳述せる理由に基き更に此の約款の後に「船舶の航海上の」 (In the navigation of the ship) とか或は是に相當する文言を加へて以て嚴格なる制限を設くること必要なるべし。

(十) 水先案内人の行爲云々 (Act & c. of Pilots) なる約款は無用なり強制水先の場

合は其行爲は船主の責任を惹起することなし法律の強制以外の場合には水先人は乗組員の一員に過ぎずして上に述べたる免責約款の中に水先人の行爲は含まるべし。

(十一) 船員の惡行 (Barraty) 怠慢 (Negligence) に向つて免責する理由は原則として船員の惡行 (Barraty) を免責する理由となるなり。

注意——惡意の行爲 (Barraty) を過失 (negligence) と同視せる此の論者の見解は誤まれるが如し。

(十二) 海洋河川の危險或は事變 (Dangers or accidents of the seas and rivers) 此の約款は怠慢の行爲と關係なき海難 (Perils of the sea) に因り生ずる損害に向て船主を免責せしむるものにして是を船荷證券に挿入することは正當なり。

倫敦の辯護士スタップ氏は船荷證券に押入を要すべき免責約款の主なるものとして以上の如き説明をなせり而して同氏は積荷の引渡に關する船荷證券の主文に付て曰く

「船主の責任が積荷引渡の時に終了することを示す爲めに船舶の揚貨機より渡すとか (from the ship's tackle) 船側より渡す (over the ship's side) とか習慣の通り (as

customary) とかの文句を用ひをるも是等は總て取去るべきものなり、抑も責任は引渡 (on delivery) によりて終了すべきものなるが引渡の如何なるものなるかを之等の劃一的の文句にて總ての船荷證券に共通的に表はすことは不可能なり引渡の如何なるものなるかは積荷の積卸しの場所の特別の狀態並に其場所に於て積卸しの行はるゝ方法の上に如何なる慣習が存在せるやと云ふことに依りて定まるべきものなり而して此等は夫々の場合に於て事實問題として之を決定すること敢て困難なることには非るなりと。

Stubs 氏は實例を以て船荷證券の約款を示すために模範的船荷證券を編成して之を右の論文に添へ居れり。(未完)