



一九二一年海牙規則に就て(其四)

田崎, 慎治

(Citation)

經濟學商業學國民經濟雜誌, 38(2):165-176

(Issue Date)

1925-02

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00053724>



商業學國民經濟雜誌 第三十八卷 第二號 (大正十四年二月一日發行)

論 說

一九二一年海牙規則に就て (其四)

田 崎 慎 治

本編記述の順序次の如し

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 (其一、

第三十四卷第四號(大正十二年四月號)其二、同第三十四卷第五號(大正十二年五月號)其三、同第三十五卷第一號(大正十二年七月號)所載)

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爲

第一章 本規則の沿革 (續)

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 (續)

國際法協會は一八八二年リバプール會議に於て一つの船荷證券の様式を採用

したることは本誌第三十五卷第一號(頁^{八七})に於て之を述べたり(本書式は Carver's Carriage)然るに船長或は乗組員の過失に對する船主の法律上の責任に就て契約を以て任意に之を免かるゝことを得せしむるものとすることは條理に適せずと考へて商業會議所、海上保險業者等の團體は不満を訴へ更めて國際法協會を催し船荷證券の問題を審議せんとの主張をなすものあるに至りたれば一八八五年八月十八日よりハムブルグに於て開かれたる第十二回目の國際法協會の議題となれり。國際船荷證券及び運送法委員會(The Bill of Lading and Freightment Committee)の會長たる E. E. Wendt 氏は船荷證券問題を再び茲に國際法協會の議題とするに至りたる理由を説明したり、其の説明中には次の如きことを挙げをれり。先きに一八八三年のミラン會議に於て書記の Stubbs 氏が爲したる報告に徴するも英國内及殖民地等に Liverpool Bill of Lading 1882 に對しては反對者少からざることを(國經三五卷第一號九二頁)歐洲大陸諸國の商業會議所及海上保險者協會が此のリバプール船荷證券の免責約款の不當なることを覺醒せること紐育に於ける商業會議所、海上保險協會其他北米合衆國の諸團體がリバプール船荷證券を危險視せること、殊に合衆國の控訴院に於て一八八四年七月三十一日に下されたる判決(Montana 號事件)に於て一般運送人

(Common carrier)の其の使用人の過失に付て免責すべき約款を設けることは不法なりとせられたること、殊に法律上の義務を免かるべき船主の希望に對して荷主を保護すべき法律の制定が合衆國政府に向て要求せらるゝに至りたるは(國經三五卷第一號九四頁)右の如き事情あるがためなり等のことを舉げて Wendt 氏は先きにリバプールにて決議したるものよりも船主の免責範圍を一層制限するの必要を説けり。Wendt 氏は現在使用せらるゝ總ての船荷證券に共通の不都合なる點として其の形式に就て述べて曰く。荷送人保險者或は銀行業者は今日の船荷證券を讀み其の内容を知ること不可能なり宜しく之を改めて原の簡單なる書式と爲し別に設くる所の運送に關する規則に準據すべき旨の一の約款を之れに挿入し置けば足るなりと述べ斯る規則は之れを國際運送及船荷證券規則(International Affreightment and Bills of Lading Rules)と名づけて可なるべしと爲し而して同氏は曰く。斯る方法に依りて吾人の目的は達し得べし即ち一方に船荷證券の條項の統一せらるゝと同時に他方に於て保險業者銀行業者は船荷證券が簡單なるがために之を一覽して容易に理解する事を得るの利益ありと。

漢堡の商業會議所は船荷證券に用ふべき運送規則(Rules of Affreightment)を編成し

て豫め出席會員に配付し置きたり。(全文 Wendt's Maritime Legislation P. 435 井)又既に述べたるが如く國際法協會の書記 Stubbs 氏は一八八二年のリバプール船荷證券に基きて一つの國際運送法を編成したりしかば(國民經濟雜誌第三卷第一號八八頁)本會の議事は一八八二年のリバプール船荷證券並に前記の二種の草案を基礎として遂行せられたり。而して本第十二回の國際法協會を通過したる一八八五年の漢堡船荷證券(Hamburg Bill of Lading, 1835)並に此船荷證券の準據たるべき規則(Hamburg Rules of Affreightment)と名付く十九ヶ條より成る)の全文は Carver's Carriage by Sea, Appendix A に在り。

此の漢堡規則に於ては船主の船舶耐航擔保義務は絶對的とせられざるが如し。擱坐、衝突等の如き航海危險(navigation risks)に就ては若し夫れが船員の相當なる注意の缺欠即ち過失に因り起りたる時は船主は責を免がるゝ能はず。單に船員の判斷上の錯誤に因りて擱坐等の航海危險が生じたる時のみ船主は責を免がる事を得可しとせり。

Wendt 氏は航海危險を如斯船員の過失に出づるものと技術上の誤判に出づるものととの二つに區別する事の熱心なる主張者なり。之れには反對論も少なからざりき。例へば事故發生の原因を

審査する場合に於て何處までが誤斷(error of judgement)にして何處までが過失なりやの區別は甚だ困難なるが故に Vendt 氏の意見は實行上困難ある可く船主は斯る責任を承諾せざる可しとの説もありき。兩説賛否の議論續出の後に採決の方法として

第一、船主は船荷證券の約款を以て船長、船舶職員其の他の乗組員の過失の責任を除外する事を得るや。

第二、若し第一の事が否決せられたりとして船主は船長の判斷上の錯誤に對して免責され得可きや。

の二點を揚げて採決したるに第一問題に就ては船主は船員の過失に對して免責さる可からずとするもの二十四票之れを免責す可しとするもの十七票あり。第二問題に就ては船主は誤斷に對しては免責さる可しとなすもの二十三票之を否とするもの七票を得たり。

漢堡商業會議所を代表せる一委員は右の船荷證券は船主に對して不當の責任を強ふるものなれば實際に使用し難きものなりとの事を會議所の名を以て提言したり。

同年(一八八五年九月末より十月始めまでの間)に白耳義政府の主催の下に商法上のある主義を統一する目的を以て國際商法會議(The Congress International de droit Commercial)が安土府に開催されたり。主要國の辯護士、大學法學部の教授、商業會議

所、保險協會等の團體の代表者等問題研究上の適任者を廣く網羅したり。其決議文は次の如し。

損害が不可抗力(force majeure)に因り或は運送品の固有の性質(Viceproper)に因り或は荷送人の過失に因りて生じたるものなる旨を證明する能はざる場合には船主は船長其他の職員の運送品に關する行爲に對して運送せしむる人及び荷送人に向て民事上の責任あるものとする事。

右の責任は當事者の間に同意されたる特約に依るときは之れに變更を加ふることを得べきも次の如き例外あること

船主は運送契約書或は船荷證券に約款を挿入することに依り或は其他の合意の方法に依り次に掲ぐる所の行爲に付て責任を免かるべきことを豫め約束すること能はず。

(A) 船舶の耐航力(Seaworthiness)を減すべき船長其他の職員の行爲(註日本商法三
擔保義務は
絶對的なり)

(B) 引受けたる運送品の積付不良不注意引渡不良に因りて損害を生ずる
行爲(註日本商法三
三七條も然り)

(C) 總べての惡行 (Carriage) 惡意 (gross fraud) として見られ得べき過失の總べての行爲及び場合(註日本商法も然り五九二條)

職員之行爲より生ずる船主の責任は船舶及び運送賃を限度とすべきこと
船主は船舶及び運送賃若くは起訴の時に於て之等のものの有する價格を委付すれば責任を免かるゝことを得べきこと

參考の爲め左に其の英文を附記す。

The owners of ships are civilly responsible, to the freighters and shippers, for the acts of their captains and their officers relative to the cargo, provided they can not prove that damage was caused by force majeure, by viceproper of the merchandise, or by the fault of the shipper.

It is, however, lawful for the parties to vary this responsibility by special stipulations, with the following exceptions : —

Owens of ships should be prohibited from relieving themselves in advance of their responsibility by inserting a clause in the contract of affreightment, the bill of lading, or by any other agreement : —

(A). For any acts of their captains or their officers tending to compromise the seaworthiness of the ships.

(B). For any act which would cause damage through improper stowage, want of care, or incomplete delivery of the goods confided to their care.

(C). For all barratry, all acts and cases of negligence having the appearance of gross fraud.

The responsibility of shipowners resulting from the acts and engagements of their officials is limited to the value of the ship and freight.

They can rid themselves of this responsibility by abandoning the ship and the freight or their value at the moment of the commencement of suit.

一八八五年の漢堡會議並に次に安土府に開かれたる國際商法會議の決定したるものは船主に承認され難き部分ありて實際に採用せられざるの狀勢なりき而して本問題は當時獨米英等の商業會議所を中心として熱心に研究せられたり而して一八八六年五月に漢堡とブレメンの兩商業會議所は此の二港の船主協會と協議の上汽船に用ふる船荷證券の制定を終り之を採用することに合意せる旨を發表したり(全文はWendt's maritime Legislation P. 489 に在り)此の船荷證券の規則は十七ヶ條より成る此の漢堡及びブレメン兩地の協同によりて編成せられたる船荷證券に依れば船主は船舶の耐航なること艤裝及び設備の適當なること並に積荷の積付け、注意、取扱ひ、及び

引渡の適當に行はるゝことに付て責に任すべきことゝせり(第二條)然れども船舶の航海上の船員の過失に付ては船主に責任なきことを明に規定せり。

(註) 船員の航海上の過失に對しては(運送契約兩當事者の合意あれば)船主を免責することは *Liverpool Bill of Lading, 1882* を初めとして *New York Produce Exchange Bill of Lading, 1884* も亦一八八五年の彼の二種の地中海黑海バルチツク海船荷證券も一八八六年の獨逸の二港協定の前記の規則も皆一致せるが如し前記の白耳義に開かれたる國際商法會議の決議文には船員の航海上の過失を如何に取扱ふべきやに付き明記なきも其の決議の精神は斯る免責約款の効力を敢て否定せざるものゝ如し獨り前記の一八八五年の漢堡船荷證券のみは斯る免責約款の効力を明に制限せること以上述べたる所の如し。

積荷の取扱上の過失に付き船主に責を負はしむることは一八八五年の漢堡船荷證券其他の船荷證券も亦前記の白耳義に開かれたる商法會議の決議も悉く一致せるが如し。

船舶の耐航(*Seaworthiness*)に對して絶對的に船主に責任を負はしむべきや否やに付きては *Hamburg Bill of Lading, 1883* は最も明白に船主の耐航擔保義務の絶對的規定なることを示せるが如し一八八二年の *Liverpool* 船荷證券を初めとして一八八四年の *New York Produce Exchange B/L* 並に地中海方面の彼の一八八五年の二船荷證券も亦一八八六年の獨逸二港協定の船荷證券も同様に船主に絶對的の責任ありとせるが如し(唯潛在せる瑕疵に付ては此等の何れの船荷證券も之を絶對的の責任とは爲しをらず)獨り白耳義に開かれたる前記の國際商法會議の決議に依れば不堪船を以

て船主の絶對的責任とはせず過失なきときは不耐航の事實あるも免責約款の効力を認むる精神なるが如し。

船員の惡行(barratry)に就ては一八八二年の Liverpool Bill of Lading を初めとし一八八五年の地中海方面の二つの船荷證券并に一八八四年の New York Produce Exchange Bill of Lading も船主の責任以外とせるも一八八五年の Hamburg Bill of Lading (彼の二港協定に成るもの)及び一八八五年に白耳義に開かれたる國際商法會議の決議に依れば船員の惡行は船主の責任なりとせり。

國際法協會は既に二回だけ船荷證券を決議せり、即ち一八八二年のリバプール會議(第十回)に於て船員の過失に因る Navigation risk に對して免責の自由を許せる船荷證券を制定したるも其後に一八八五年漢堡會議(第十二回)に於て船主は斯る責任を免かるゝの自由を有せざる所の船荷證券を決議したること以上述べたる所の如し。

次に一八八七年七月に倫敦に開かれたる第十三回の國際法協會は船荷證券統一問題を討議せり當時漢堡商業會議所は船主は使用人の過失より生ずる Navigation risk に對して免責さるべきものなりとの意見を懷きたるも倫敦商業會議所は之れと反對の意見を有したりき(船主側は倫敦に於ても無免責に對して反對なるは論を たゞれども)

却說此の國際法第十三回の倫敦會議に於てリバプールの Gray Hill 氏は使用人の過失に因る所の航海危險に對して船主は免責さるべきものなりとせる所の彼の一八八二年のリバプール船荷證券の趣旨を復活せしめんと希望を以て次の如く提案せり

船主は運送品の積付け引渡し等の如き運送に關する通常の事項 (all matter relating to the ordinary course of the voyage) に關して船主は其使用人の過失に對して責任を負ふべし然れども航海の事變 (accidents of navigation) に屬する所の事項に對しては假令夫れが直接船員の過失に原因する場合に於ても責任を免かるべきものなり。

此の如き趣旨の規定を設くることの利益として同氏の説明せる所に依れば一八八二年のリバプール船荷證券は船員の過失に對して免責せる結果として荷主は二重に保險せらるが如き狀態を脱するが故に此の船荷證券の採用に依りて訴訟が減少したり然るに彼の一八八五年の漢堡會議には適當なる代表者が不幸にして出席しをらざりしが爲めに英國船主は一人も參席しをらざりき一八八二年のリバプールの決定を變更したる次第にして是れ實に彼の漢堡會議の主腦者た

りし所の Wendt 氏の失敗なりと説き Gray Hill 氏は本會が先きに一八八二年にリバプールに於て決定したるが如く過失に因る航海危険は宜しく之を免責するの主義を採用すべきものなることを主張したり、Wendt 氏の之に對する辯明に依れば抑も一八八二年のリバプール會議に於て既に決議を遂げたる後に於て更に同一問題に付きて一八八五年に漢堡に會議を開きたる所以は實はリバプール會議の決議に於て船員の過失に因る航海の事故を免責する主義を採用せることが一般の知る所となるや英國のみならず印度濠洲等の商業會議所、保險協會等より國際法協會の役員に向て抗議が續々到達したり而して此等の抗議書は之を全部第十三回の milan 會議(一八八三年開會)に提出し置きたり、如此事情の下に一八八五年の漢堡會議は本問題を再討議に付したるなり、猶 Wendt 氏は曰く吾輩は經驗に依りて海上衝突の十中の九までは船員の過失に原因せることを知るが故に船主の責任を免除することを好まざるなり、又船舶と積荷と保險者との間の關係に付きて一言せんに船員の過失に因りて船舶が喪失して積荷が損傷を被むりたるに當りて積荷の保險者が船主に向て損害を要求し得るは當然なるべきに保險者は積荷に對して保險料を領收せるの故を以て斯る要求權なきものなりとの説を爲す

ものあれども抑も保険契約は保険者と被保険者との間の損害填補の契約に過ぎず、保険者は被保険者に支拂へば、第三者に對する權利を取得するは當然なり、保険は船員の過失に對して其の被保険者のみを保険し船主をば保険しをらざるが故に船主に付て要求し得るは明白なり云々、倫敦の Scrutton 氏の意見によれば英國政府の有する資料に基き精密に調査したる所によれば六千人の海上死亡者の内にて四千四十三人の死亡は全然天候 (Weather) にのみ原因せるものにして天候とは暴風、無風、潮流、霧、雷を含めり、Wendt 氏は事變の十分の九は船員の過失に因れりと云ふも根據なしと。斯くて Gray Hill 氏の動議は賛成者百二十人の多數にて通過して倫敦會議を終れり、反對の投票は僅かに一票なりき反對者固より一人に止まらざりしも大勢の趨く所を察して投票を無用と心得て差控へたる者ありき。

船員の過失に因る Navigation risk に對して船主を免責すべきや否やに就ては一方に於て船主と他方に於て荷主及び保険者及び商業會議所との間に見解の分るゝは蓋し不得已ことなり一八八四、五年の頃には英國にては海上に於ける人命の喪失に關する調査委員 (Royal Commission on Loss of Life at Sea) 存在して調査中なりしかば倫敦の主なる商業團體は建議書全文 Wendt Maritime Legislation P. 426

にあり)を委員長に提出して曰く先頃一八八二年)國際法協會は船荷證券の用式を決定したるも商業界は之に満足の意を表しをらず然るに船主の運送上の責任問題は調査委員の調査しつゝある事項と密接の關係を有するものなれば調査委員に於て船荷證券問題をも調査報告せられんことを要望す。と云ふにありき調査委員の報告書は一八八七年八月二十七日付にて表はれたり然れども船荷證券の用式は之を示さず、荷主並に傭船者に對する船主の責任に關しては單に「航海不適の状態にて船舶が出帆したるによりて運送品を害はれたるときは船主は自己或は使用人が耐航ならしめ或は耐航を持続するに就て相當の注意を用ひたることを證明するにあらざれば責任を免かるゝことを得ずとの意見」(註即ち耐航を絶對的の)及其他のことを附記せる外大したる記載無きが如し

(未完)