



一九二一年海牙規則に就て(其五)

田崎, 慎治

(Citation)

經濟學商業學國民經濟雜誌, 38(4):591-615

(Issue Date)

1925-04

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00053740>



商業學

國民經濟雜誌

第三十八卷 第四號

(大正十四年四月一日發行)

論 說

一九二一年海牙規則に就て (其五)

田 崎 慎 治

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)

國際法協會は一八九三年に倫敦ギルドホールに於て第十六回の會議を開きたり、商人船主保險者等の代表者多數の出席ありて船荷證券に適用さるべき運送の規則を編成したり、一八九三年の倫敦會議運送規則 (The London Conference Rules of Affreightment, 1893) と稱するもの即ち是れなり。(全文 Carver's Carriage by Sea, Appendix A

に在り此の規則によれば船員の過失或は誤判より生ずるときと雖も船主は衝突、擱坐等の事變に對して責任なきこと。船主は船舶が運送品を收容するに不適當(unfitness)なる状態にあるがために釀さるる所の損害或は航海の始めに於て船舶が不堪航なるがために釀さるる所の損害に對して責に任すべし。然れども船體、機關、機裝或は設備(things)に潜在せる瑕疵は夫れが船主、船舶管理人、或は支配人の相當なる注意の缺乏に因り生ずるにあらざる限りは不適當(unfitness)若くは不堪航とは看做されざるべきこと等が定めらる。

以上述べたるが如く國際法協會は一般に用ひらるべき船荷證券の制定を爲すこと三度に及べり(一八八二年リバプールに於て、一八八五年漢堡に於て、又一八九三年倫敦に於て)然れども實社會には大したる効果を及ぼさざりしが如し(Carver's Carriage by Sea 6th edition p. 69)即ち一般に用ひられたる船荷證券には格別の影響を及ぼさざりし如し是れは國際法協會は實行手段に於て缺ぐる所ありしが爲めならん、思ふに運送人の責任規定の問題は共同海損に關する規定とは其の實施普及の方法上に自ら差異あるべきなり。尤も一八九三年二月に米國に發布せられたる Harter Act (An Act relating to navigation of vessels, bills of lading, and

to certain obligations, duties, and rights in connection with the carriage of property) は同じく船員の過失の中に於て積荷の取扱に關する船員の過失と航海に關する船員の過失とに區別して船主の責任に差別を設けたる點に於て又其外の點に於て大體國際法協會の考案せる船荷證券と一致せり、猶一九〇四年の濠洲の物品運送法一九〇八年のニュージラランドの運送及船員法(一九一一年修正)、一九一〇年の加奈陀の物品水上運送法(一九一一年修正)も亦大體に於てハーター法を範に採れるものの如く國際法協會の定めたる船荷證券と大同小異なり。海法會誌第七號二八〇頁によれば積荷の取扱に關する過失と航海上の過失とを區別し前者に就てのみ船主に責を負はしむることは英國普通法の觀念なりとあり然れども既に述べたる所に由りて觀れば普通法は斯る區別を設けざるがために餘りに峻嚴に過ぎるとして實際上に之れを緩和するために出現したる觀念なるが如し。

(英國の普通法に付き Carver, 6th ed. p. 23 s. 22 を見よ英國の特別法による船主責任除外例は同書 p. 30 s. 24 にあり)(猶 Report from the Joint Committee on the Carriage of Goods by Sea Bill p. 20 に於ける Sir Norman Hill の説明参照のこと)米國の Common

Law も英國と同じきものにして Harter Act によりて緩和せられたり (Report of International Law Assn. 1899 に Wheeler 氏の船荷證券と題する論文あり p. 192 を見よ)。

航海上の過失と積荷取扱上の過失とを區別することは英國の Imperial Shipping Commission (Report of Feb. 1921) も之れを推奨せり一九〇一年に巴里に催されたる海上保険業者の國際會議 (Commission Permanente Internationale des Assureurs Maritimes) に於ても海上保険者は船主が船長、船員の航海過失 (*fautes nautiques*) に對して免責する船荷證券並に備船運送契約書の約款を承認すべし、然れども船長船員の商業上の過失 (*fautes commerciales*) 即ち英語の所謂 Carrier's risk の結果の責任に對して免責する約款は之れを許容すること能はずと決議したり、尤も此の決議は曾て實行せられざりしが如し^(2nd Report of I. L. Association, 1905 に Prof. Dr. Oscar Platon p. 178 並に 23rd Report, p. 236 を見よ)。

一八九三年倫敦會議に於て船荷證券の用式を定めたると同年に出來たる米國の Harter Act を初めとして次で濠洲、ニュージールランド、加奈陀に船主責任の最小限度を定めたる法律の制定を見るに至りたるも國際法協會としては爾來(一八九三

年以來大したる行動を爲さず船荷證券の統一問題或は國際法規の制定問題を協會として議題に上せず) Harter Act を初めとして濠洲、加奈陀等の法規の箇人的研究を發表し或は國家が海上契約に關與し得べき範圍如何等の問題に付き會員の箇人の論文朗讀せられ討議に移ると云ふ如きことにて年次大會を経過したるが遂ひに一九二一年の海牙會議に於て彼の船荷證券に關する國際規則の制定を見るに至れり。

參考のために此等論文の主なるものを記せば

一' Buffalo に於て 1899 年に開かれたる第十八回の國際法協會の會合に於て紐育の Everett p. Wheeler 氏 Bills of Lading を題して Harter Act を説明せり (p. 17) 又 Dr. Paul Govare (Dunkirk) は Harter Act の應用を題して同法に關する佛國の判例等を説明せり。 (p. 209)

一' Christiania に於ける第二十二回の國際法協會の會議(一九〇五年)に於て Prof. Dr. Oscar Platon 氏は傭船者及船主の法律的關係に就てを題する論文を説明し Harter Act の如き内容の下に契約の自由を束縛すべきものなりとの考へが歐羅巴にも廣く行はれてをることを説明せり、夫れに付いて會員討議の末に船主の

責任の最小限度を強行法にて定むべきやに付き採決したるに可否各半ばしたるに議長の一票に依りて否となれり。

一、Berlin に於ける第二十三回の會議(1906)に於て Dr. F. Sieyking は The Harter Act and Bills of Lading Legislation と題する論文を朗讀し本問題に關する歐米其他の事情を説明せり、殊に一九〇三年五月に巴里に催されたる佛國の荷送人及船主の委員會に就て詳細を説明せり。

猶次に本會合に於て Sir Joseph Walton の The Harter Act と題する論文朗讀せられ(250)討論に入りて契約自由に關することが議せられたり。

一、倫敦に於ける第二十六回の會議(1910)に於て海上契約に關する國家の關涉の限度 (Limits of state interference with maritime contracts) に關して數箇の論文が報告せられたり、例へば J. F. R. Stephens 氏²⁵¹ The Harter Act and Bills of Lading Legislation の題下に船主の責任に就き恰も Harter Act の如きものが國際的の法律として制定せらるれば商業上利益なるべきことを論述せり。

同年の報告中に Limits of State Interference with Maritime Contracts と題して Justice Walton 並に Dr. A. O. Schröder の二論文あり猶同年の報告中に Leopold Dor 氏の船

荷證券約款に關する佛文の論文あり(p. p. 695—727)。

一 Madrid に開かれたる 1913 年の會合に於て Brider 氏は船荷證券の negligence clause の統一を主張せり(p. 123) 而して斯る船荷證券の一の見本として漢堡に於て制定せられたる輸出用船荷證券を示せり。(p. p. 125—129)

第二節 「船荷證券に關する或規則の統一に關する一九二三年

十月の國際條約」並に「一九二四年の英國の物品海運法」

制定の沿革

國際法協會(International Law Association)が運送品に對する船主の責任に關する規則を統一するに付て採り來りたる努力は以上述べたる所の如し他方に萬國海法委員會も亦本問題に付き考慮を拂ひ來れり。

例へば一九〇九年の Bremen 會議の報告或は一九一一年の巴里會議の報告には航路相當額運賃を認むべきや否や等の點に關して各國委員の報告あり一九一三年の Copenhagen 會議の報告には International Code on Affreightment(國際運送法案)あり(p. x)佛國委員の提案として出でたる Draft of International Code on Freight(國際運賃法案)あり(p. 1)にあり Leon Denise 氏の編纂に成れり)國際運送法編纂に關する倫敦委員會が一九一四年に編纂したる國際運送法案(p. 4)並に之に關する報告(p. 30)が一九二一年の安土府會議の報告書に掲載せらる如此國際海法委員會は國際的海上運送及運賃法の制定に付き引續き研究しつゝあり之と同時に船荷證券の免責約款(exonerating clauses in bills of lading)に就ても國際法協會と相並んで各國委員會に於て調査を行ひたり本問題に付き國際商業會議所は國際法協

會及國際海法會に向つて強行法として立法すべきものなることを懸念せり(決議文は一九二一年安府會議報告²にあり)國際海法會は船主の免責統一問題解決は國際間の合意を必要とすべく最後の鍵は國際全權會議の手を通して立法せらるゝにありと信じ其の信念の下に一九二一年安府會議の決議は行はれたり(一九二一年七月安府會議報告³に猶船荷證券免責約款に關する伊太利の Berlingieri 氏の報告が ⁴ あり免責約款を抗撃し改正を要求せる佛國其他の諸國の狀勢を記せり。

抑も一九二一年の海牙規則と云ひ又最後に一九二三年十月に全權によりて議定せられたる條約と云ひ主として英國の考案に成るものなり形式に於ては國際法協會の手によりて成り各國全權會議の手によりて仕揚げられたるも實際に於ける中心は英國なり Sir Norman Hill と Sir Henry Duke の兩氏の案と稱するも不可なし去れば茲に英國の一九二四年の運送法の制定せられたる順序を略述すべし。

英帝國に於て所謂 *liner bill of lading* (定期船の船荷證券)の約款は普通法と相離ること餘りに大なりと抗撃するものあり(不定期船の船荷證券は然らず)又定期船の船荷證券は船主をして積荷を粗末に取扱はしめ不正直ならしむることを獎勵するの弊ありと非難するものあり(但英國にては船主は船荷證券によりて船舶の不適航に因り生ずる積荷の損害に對しても或は船員の如何なる過失に因りて生ずる積荷の損害に對しても責を免かるべき旨を定むることは隨意なり)固より斯

る非難は悉く當れりとは言ふべからざるも(荷送人と荷受人の立場の相違より斯る不満足の声を高むることもあり)不満足の声あるは事實にして夫れは船主と荷物側との協議に依つて之を緩和するの外なし英國に於ては一九二〇年六月に任命せられたる Imperial Shipping Commission は其翌年(即一九二一年)二月に報告書を提出して一九一〇年の加奈陀の水運法に準據したる立法を爲すべきものなることを慫慂したり(猶國際商業會議所の船荷證券の救済策に關する決議案あり夫れに依れば損害賠償の要求の提出のために許されたる期間の短かきこと竊盜に對して船主の無責任なること荷送人が保險者と結べる保險の利益を船主が奪ふ所の不都合なる約款あること等を救済するの必要ありと決議せり)。

一九二一年五月に倫敦に開かれたる國際法協會の海法部會は Sir Henry Duke を議長とし本問題を國際間の合意に依りて行はるべき性質のものと思考し(前記の Imperial Shipping Commission は之れを大英帝國の問題として取扱ひたり)而して同年秋に海牙に催さるべき國際法協會の議題として提出すべき規則案の起草委員の一人として Sir Norman Hill が擧げられたり其の草案は同年六月に完了せり此の草案は右の海牙會議の開催前に廣く頒布せられたり(草案は海牙會議報告書第二卷

p. xvi にあり又此の倫敦委員會の報告は同上 p. xxxii にあり。

一九二一年八月三十日より九月三日まで海牙に開かれたる國際法協會の海法部會は此の草案を基礎として討議を爲し以て一つの規則(Code of Rules)を議決し且つ建議書(Resolutions)を發表したり此の一九二一年の海牙規則は直ちに荷主船主等の各國の關係者に配付せられたり同年十一月倫敦に開かれたる國際船主會の如きも海牙規則の採用を慫慂すべき旨の決議を爲したる位にて多くの定期船會社の船荷證券面に於て採用せられたり。

然るに英國の數種の有力なる商業組合は自家の利益を擁護する爲めに特に其の聯合會(The British Federation of Traders' Association と名づく)を組織し海牙規則に對して不満足を訴へたり夫れは

- 一、一九二一年の海牙規則は之を採用すると否とは任意となれること。
- 二、規定の或ものが不満足なること、猶又彼等は次の三及び四の事實を記憶せること。

三、一九二一年の Imperial Shipping Committee の報告によれば大英帝國に一つの運送法を制定すべき事を建言せること。

四、帝國會議 (Imperial Conference) は右の建言を容れ、英國政府は其の領地の各政府に向て法律制定を爲すべきことを宣明したること。

此の理由の下に聯合會は海牙規則の採用を拒み英帝國に於て立法すべき事を要請したり聯合會の會頭が Board of Trade の院長と會見の結果として商人側と船主側と共同して法律案を作り而して能ふべくんば直ちに議會に提出する事となり茲に於て Sir Norman Hill (船主側) と A. M. Jackson (荷主側) と共力して二週間の日數を費やして作成し一九二二年五月二十二日附にて之を商務院の海事部書記なる Hipwood 氏に提出したり(これは一九二一年の海牙規則を訂正したるものなり Report of International Maritime Committee, 1923 Gottenburg Conf. P. 339 にあり)此法案は然し乍ら議會には提出せられずして同年十月(九日より十一日まで)倫敦に開かれたる國際海法會の議に付せられたり(此の條約案は上記市會議の報告書 P. 362 にあり)此の倫敦會議には各國より各方面の代表出席せり Sir Henry Duke を議長とし Jackson 氏及び Hill 氏も参加せり斯くて修正せられたるものが即一九二二年の海牙規則 (The Hague Rules, 1922) なり(同上市會議報告 P. 375 にあり)而して本案はやがて武府に開かるべき全權會議の議に付せらるべく豫期せられたり。

同年同月全權會議は武府に開かれ多少の修正が加へられ即一九二二年十月二十六日附にて國際條約の基礎案 (Basis of an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading) として發表せられたり、英國の關係者の主なるものは此の一九二二年の案を採りて英國の運送法を定むべきものなることを商務院に申請したり、倫敦の辯護士マキノン氏及法官スクラットン氏は英國の他の一般の法規と其の書き方の相違せることを非難したるも起草者の意志は所謂 Bill of lading English を作る積りにて計畫せられたるものにして法律的の文言を用ふることは初めより目論まれざりしなりと云へり。

此の一九二二年の全權會議の議を経たる規則に基きて出來たる海上運送法案 (Carriage of Goods by Sea Bill) が一九二三年三月廿六日上院に提出せられ四月十九に第二讀會を経たり此の案の上院に提出せらるゝや石炭の荷送人材木商の一部の者などが反對したり又法律案の立て方が惡ひとの法律家の技術的方面の反對ありたり、茲に於て兩院の聯合委員會 (Joint Committee) に附托せられ五月より六月にかけて證人を喚問して調査を遂げ一九二三年七月附にて報告書を提出したり、其の報告によれば「本案は大體に於て是認さるべきものなり、ただ沿岸貿易と「パーク、

カーゴ」に關して案の本文に特別の規定を設くれば足る」と云へり此の報告に基き沿岸貿易と「バラ」荷に關して本文に説明を加へて以て石炭運送業を満足せしめたり。

然るに右の法案は議會が解散せられたるために通過が遅くるゝことゝなれり他方に於て一九二三年十月武市の全權會議に於て條約案は再議に上り僅かの修正を加へられたり(此の一九二三年十月に全權の調印を経たる條約書が一九二三年の國際海法會のゴッテンブルヒ報告 *Gothenburg Report* にあり)一九二四年二月に英國の海運法案は上院に再び提出せられ三月廿日に第二讀會四月八日に第三讀會を経て九日に上院より下院に回附せられ六月五日に第二讀會七月十一日に第三讀會を経たり是れ即英國の一九二四年の海運法なり各領地に於ても續々同様の法律を制定せり。

第二章 海牙規則の内容の主要なる點

(但し一九二三年ブラッセルに於て議定せられたる船荷證券に關する或る規則の統一に關する國際條約の内容なり)

次に本規則の内容の大體を列記すべし。

一、海牙規則は獨立せる一の法典にして一方に於て運送人の責任及び義務を定義し他方に於て權利及び免責を定義せり而して運送人をして斯る責任及義務を免かれしむべき船荷證券の約款は無効なりとせり。Harter Act にか濠洲、加奈陀、ニュージーランド等の既存の法律も運送人が或種の責任を免かるべき約款は其の效力を認めざることをなれる點は海牙規則も同様なれども從來既存の Harter 法其他に於ては運送人の責任の性質は定められざるが故に米國英國の夫々の普通法上に於て運送人の責任の如何なる性質のものなるかを見ることを要す然るに海牙規則は獨立の法典にして其の中に責任の原則も規定せらる、其の法典だけに獨立して完成せるものにして所謂 self-contained code なり(第二條)抑も米英兩國に於ても運送人の責任に關する common law の如何なるものなるやを正確に知ることは困難なれば責任の性質を如何に法典中に規定せる海牙規則は此の點に於て遙かに優れり斯るものならざれば國際的の規則としては不徹底なり(一八九〇年の Y. A. R. 此の點に於て不徹底の憾あり)。

一、海牙規則適用區域は海上運送中(Voyage)のみなり即ち船内限りなり。(第一條(e))

現時の船荷證券は船内のみならず船積みの爲めに運送人が運送品を受領したる時より仕向港に於て陸揚げせられて最後の買主の手に分配せらるゝ迄の區域に跨りて船主の仕事の部分として規定せらる、即ち船主は運送品の集配をも掌る（荷役を營業とせる所謂 Stevedor をして請負はしむ）、然れども斯る兩端の仕事に就ては船荷證券に規定しあるに拘はらず海牙規則は與からず國內法或は地方の習慣等の管掌する所として残せり、故に運送中（Voyage）に就ては最早船荷證券に規定を設くるの必要なければども運送の前後の責任者のことに就ては今後とも判然と船荷證券に記載するの必要あり。Sir Norman Hill の説明によれば、抑も現時の慣習が船積前及陸揚げ後まで船荷證券によりて Cover する様になりたる所以或は更に進んでは海陸通運送の船荷證券の現出せる如きは荷爲替取組等の點に於ける荷送人の便宜上より出でたることにして之等の區域に於て船主に責任を負はしむるの目的に出でたるにはあらず。Norman Hill 氏は常に此の說を開明せり。Hill 氏の說によれば所謂一船借切りの charter の場合の如きと違ひて一般の荷物を運送する「ライナーサービス」に於ては船主は一般の荷主の利益を考へざるべからず従て各荷主は其の汽船會社の航海豫定の計畫及び其の會社の一般の運輸の事情に順應

せざるべからず即ち荷送人は不便を忍ばざるべからず而して之等のことは海牙規則を離れて船荷證券に詳しく定めらるべきものなり云々。

一、船主の耐航擔保義務を絶対的のものとする英米 common law 或は日本の商法の主義(五九二條)を緩和して船主は航海の始まる前に船舶を耐航耐貨ならしむるに付き相當なる所置をなすべき (to exercise due diligence) ことを擔保するものなりとせり。(第三條) Harter Act, 加奈陀法濠洲法等と同じ規定が設けられたるなり。

一、船主は運送品を適當に且注意して以て積込み、取扱ひ、積付け、運搬し、保管し、積卸すべきものなり。(但本規則第四條に定めたる權利及免責の範圍内に於て(第三條第二號)

此の責任は本規則の他の部分(即第四條)に定められたる運送人の權利及免責の範圍以下に之を縮少することは許されず、されば從來慣用せらるゝ船荷證券の約款に表はれをる所の責任の範圍よりは遙かに大なり、例へば從來の船荷證券は積付不良 (bad stowage) 竊盜 (pilferage) に因る損害に付て義務を負はざるべき旨の約款を挿入すること一般の慣習なり、然れども斯る約款は少くとも積荷の積込み積卸し及運送の期間 (Voyage) に關する範圍に於ては海牙規則實施の後には新しき船荷證

券面より之を取除けざるべからず。尤も本規則第七條によれば航海の始まる前及航海の終了後(例へば積込みの爲めに積荷を受領せる間とか或は陸揚港に於て積荷を其の受取人に交附するまでの間運送取扱人の如き資格にて)に於て荷物の保管注意に向て有すべき船主の責任に付て任意の約款を設け得べきことは從來の通りなり。(船主の積荷損傷に對する責任に就ては本邦商法三二二、三三七條參考、免責約款制限に關する規定に就ては同五九二條參照)

一、船荷證券に記入さるべき積荷の識別 (Identification) に必要なる荷印(品質等の小區分に必要なる副荷印に對して之を主荷印と云ふ)數量及び外姿 (apparent order and condition) に關する規定あり(第三條第三號乃至第五號)特に注意すべき所は船積作業の開始前に荷送人が書面に認めて提供したる主荷印及分量に限りて船主は船荷證券に記入するの義務あり、而して荷送人は其提供せる所の通告が正確なることを保證するものなり、而して不正確なりし爲めに生ずる損害に付いては荷送人は船主に向て賠償の責任あり、如此次第なれば不正確より生ずる責任は荷送人と船主と兩者の上に存在することゝなるなり要するに海牙規則は船荷證券面の積荷の重要なる記載事項は現に積込まれたる實物を適當に代表するものたらしむるの結果を生ぜしむるなり若し荷送人に於て積荷の數量が實際と相違するこ

この疑念を懷くときは其の事を書面に附託し責任を免るゝことを努むべきものなり、船荷證券に記載せられたる荷印の數量及外姿の通りの實物が船主の手に受取られたることの一應の證據 (prima facie evidence) として其の船荷證券は考へらるるなり、尤も是れは單に證據 (evidence) として見らるゝものにして權利の問題にはあらずるが故に船主は實際受領したると同様なる物を引渡したる旨を證明することを得れば責任を免るゝことを得るなり。

一、積荷の損害あること及其の損害の一般的性質をば書面を以て陸揚地に於て積荷が受取人の手に渡る前に損傷が外面的ならざるときは引渡後三日以内通知せらるゝにあらざれば斯く引取られたる事實を以て船荷證券に記載せらるゝ物と同一の物が引渡されたることの一應の證據と見ることを規定せり。(第三條第六號) 此の場合も證據の問題に止まるが故に荷物の受取人が通知をせずして引取りたるるときと雖も若し實際船主に依頼して運送したる物と同一の物を受取らざりしことを證明することを得れば損害賠償の請求を爲すことを得べし、固より本規則第四條の船主の權利及免責の規定の下に船主の責任が除外さるゝ場合は此の限りにあらず、此の損害通知の問題は積荷の保險とも關係を有するものなれば荷物の

受取人及其の代理人は十分留意せざるべからず。

一、船主は運送品の船積せられたる後は荷送人の要求があれば積込濟船荷證券 (shipped bill of lading) を發行するの義務あり、若しも同じ荷物に對して荷送人が既に他の物權證券の發行を受けるときは夫れと引換へに積込濟の船荷證券を受取ることを得べし、尤も船主の考へによりて斯る物權證券面に船積港に於て船主船長或は代理人が運送品の積込まれたる船舶名、積込みの爲されたる日附を記入することを得べく、斯く記入されたるものは之れを積込濟船荷證券と見ることを得べし、とあり、^(第三條第七號)一九二一年の海牙規則には船積みのために受領したる積荷の船荷證券 (received for shipment bill of lading) なる文句ありしも斯る名稱を用ふることに付ては荷主側に反對する者表はれたれば此の名稱の代はりに物權證券 (document of title) なる名稱を採用したり (Report of Joint Committee P. 134 by Sir Norman Hill)。

二、海牙規則の第四條には船主の享有すべき權利及免責の規定あり、斯る權利及免責も矢張り義務及責任と同じく船積みより船卸しまでの間に適用せらるべきものにして、もしも船主が斯る權利やら免責を、船積を待つ間、船主の手に積荷を保管せるに際して、或は又積卸したる後に於て、猶享有せんと欲せば船荷證券に夫

れに對する適當なる約款を設けざる可からず。

一、第四條の第一號及第二號は英國の Imperial Shipping Commission の要求によりて採用せられたるものにして Harter Act 及加奈陀法と大差なし。

二、荷送人が船積前に價格を明告し夫れが船荷證券に記入せらるゝにあらざれば荷造一箇に付き百磅以上の責任を船主は負擔するに及ばずとあり(第四條此の金額は一九二一年海牙に於て強き論争の後に採用せられたるものなり、佛國の Leopold Dor 氏は強く此の百磅説を主張したり。)
(Report of the 30th Conf. of I. L. A. Vol. II p. 159) Sir Norman

三、の考へに依れば積荷の平均價格は百磅よりはむしろ二十磅に近きが故に此の海牙會議の採用したる金額は高價に失すと云へり、三氏の考へによれば海牙規則がもし實際の平均價格を標準として採用したならば海牙規則採用に由り新に増加する責任を蔽ふために船主は一般の積荷に對して平均に少しの運賃の引上げを爲せば足るべし、然るに平均價格よりも五倍の責任を負擔することゝなりたるがために、一般の積荷に對して不當なる運賃の賦課を命ずることゝなるべく、斯ることは運送品一般の上に不必要なる負擔を生ずる結果となるものにして一般商業の發達のために不利益なり夫れは高價品の利益のために平均價格の荷物

の所有主を犠牲に供するものなり Norman Hill の考へによれば平均以上の價格の品物の荷送人をして其價格を申告せしめて増運賃を拂はしむることゝせば高價品の輸送のために起る影響のために一般に運賃の率を高上せしむるの弊を避くるの便ありと。

然るに海牙會議に於て荷主側の代表は Hill 氏の斯る説に耳を傾けず積荷の價格を申告するの責任を負ふことを拒否したり(同上海牙會議報告 P. 159)然るに Hill 氏の意見によれば相當高き價の品は常に豫め申告を受くることゝせば船主は積付けにも相當に注意し、竊盜等に對しても保管の途を立つべく其の運送人の責任を盡すに便利なりと(同氏が一九二一年十月リバプールの船舶會社員會合に於て朗讀したる報告)百磅は荷物の荷造一箇(per package)に付き又は荷物の一單位(per Unit)に付き計算す機械とか汽罐とか其他の各箇別々の物(single articles)にして所謂 Packages と稱する能はざるものは Unit(單位)と稱するなり。

Harter Act によれば一口の積荷に付て(each consignment)船主の責に任すべき金額を制限することを許されをれり且又 Harter Act によれば損害のあることの通知を荷物の受取人より船主に與ふべき期間を船主は隨意に定むることを得るなり去

れば HarAer act の下に或佛蘭西の汽船會社は一箇 (One package) に對するの責任を拾法に限定したることあり又或汽船會社は積卸しの後二十四時間内に通知を爲すにあらざれば全然損害賠償の請求權なきものとせる約款を有効に採用せり而して斯る約款は證據の問題にあらずして全然訴權を失ふものとするなり海牙規則は是等の點に於て優れり。(Report from the Joint Committee on the Carriage of Goods by Sea Bill, 1923 P. 15)

一、船荷證券に記載されたる運送品の性質或は價格が荷送人によりて故意に書き違へられをりたる時は船主は積荷に關して生ずる損害に付き責任を免かるべし。(第四條第六號)

一、可燃性爆發性或は危險性の運送品に關しては從來一般に用ひらるゝ所の船荷證券に規定せると約同様なる規定あり。(第四條第七號)

一、船主は荷送人との示談によりて其の有する權利及免責の全部又は一部を放棄するの自由あり(第五條)之に反して荷主の利益を保護せる海牙規則の規定に至りては船主も荷主も之を變更すること能はず。(第三條第八號)

Sir Normas Hill の言によれば船主側は荷主側よりも勇氣に富めり船主側は商賣上餘分の運賃を貰ひて餘分の責任を負擔することあるべきを豫想せり例之船主

は相當の運賃を得れば船荷證券面記載の積荷の箇數又は重量を以て絶對的の證據として許すことあるべし然れども之に反して例は荷主は船主の最大責任は荷物一箇に付き二十磅を超過せざるべきことを條件として運賃の値引きを相談することとは不能なるべし。

一、海牙規則は特種の商品に關して除外例を設けたり。(第六條)

抑も法典の通有なる缺點とする所は立法の手續に依りて之を用ふると或は任意の合意の下に之を採用するに拘らず商習慣を固着せしめ進歩を阻止して事情の變化に適應する事能はざるにあり海運業に就ては特に此點に留意せざるべからず海牙規則第六條は茲に鑑みて設けられたるなり英國の Imperial Shipping Committee の前記の意見書に此のこゝとあり即ち總ての法典には或特種の物品航海或は運送の方法に關して除外例の規定を設くべきものなり而して斯る除外例を必要とする事項を調査決定するために調査局 (Imperial Investigation Bureau) を設立するの必要なることを Imperial Shipping Commission は懲憑せるも斯る調査局を設くることは不可なりとの意見あり。

第三章 本規則採用の準備

本邦に於ては商法中の或條文に變更を加へて其代はりに本規則を挿入附加するの手續を採るに至るべし國際海法委員會の日本委員の報告によれば商法中の七つの條文を變更するの必要あるべしとあり(London Conference Report 1922, P. 186)

英國の兩院協議會に於て Sir Norman Hill が述べたる所に依れば「アングロサクソン」人と「ラチン」人との兩者を満足せしむべき取引上の規則を制定するは非常に困難なることなり、何となればラティン人及び之れに倣へる國民は廣範圍の一般原則を規定して置いて法廷をして此等の原則を各別の實際の事件に適用せしむ然るにアングロサクソン人及之れに倣へる立法の致方を爲す國民にありては一般原則を定めたるのみにては満足出來ず原則を格別なる場合にあてはめるに付ひての筋道をも定むる流儀なり、ヒル氏は曰く船荷證券に關する規則を決定するに付ひても此の二様のやり方が絶へず抵觸したりラチン系の人是一般原則のみの決定を要望しアングロサクソン系の人はい此等の原則が如何に適用せらるべきやの方法をも定めんと希望せり猶ヒル氏は曰く、今之れを例を以て示せば海牙規則

の第三條の第一號及第二號第四條の第一號第二號なり、これは本規則中荷主の權利と船主の義務とを定義せる全部なるが、此等の條文によりて蔽はれたる全體の事項を規定する適當なる致方は大陸の會員の考へに依れば次の如き文言にて十分適當に之れを表はすことを得べしと爲せり。"The carriers shall be responsible for loss of or damage to the goods if caused by want of due diligence of the carrier or his servants, except that there shall be no responsibility in case of want of due diligence of his servants in the navigation of the ship or in her management after the loading has commenced."

按ずるに本邦の商法の如きも大陸系に屬するものにして今此の國際條約の規則を商法中に工合よく入れ込むことは難事にあらざるべきも周圍の關係上或は其の體裁如何かと思はる、むしろ單行法として之を實施するに如かざるべきか。

(完)