

sous, Raymond & White Comb, Thomas Cook & sons 等の會社の如し。

(註) London の Thomas Cook & Sons は世界の主なる汽船會社及鐵道會社の代理店又は旅客周旋をなし一方に歐米濠洲印度等の商港には支店又は代理店を設置して廣く旅客の便益を圖りつゝあり今其主なる營業振を擧ぐれば

イ、Coupons 發行 クーポンには番號、月日、切符種類、等級、人名、發船地、上陸地、運賃、旅客人員等を記載し一は控として保存し一は本店への通知用となす外旅客に交附するものは切符又は汽船鐵道業等に引換に切符を交附すべき指圖書及案内書の四片より成るものあり Coupons は運賃金額支拂の上發行すると又幾何を拂込み残額は其支拂と引換に各地にて切符を受取らしむるとあり。

ロ、旅行切符の發行 漫遊者の便宜を圖る爲め世界の各地に一枚の切符を以て旅行し得る Tourist Ticket を發行す但し或地に於ては旅客が一定の數に達したる場合のみに限るあり。

ハ、Hotel coupons の發行 旅客をして未知の土地にて旅館の選擇に便宜を與ふる爲め各地旅館に宛てたる Hotel coupons を發行す。

ニ、旅行に關する書類の刊行 汽船汽車の時刻表、發着報告、旅行案内記等を刊行す。

ホ、手荷物に關する便益 手荷物の保險及保管、通關手續他地への運送等を取扱ふ。

ヘ、旅行費に關する便益 現金、兩替、送金、電信爲替の取扱の外旅客の爲めに信用狀を發行して普ねく各地にて現金を入手せしむ、此外倫敦、巴里、柏林、孟買等の支店にては旅客の

チケット  
トプロカ

當坐預金、定期預金、通知預金をも取扱ふ。

Ticket broker も亦各汽船會社又は鐵道會社との特約又は其代理店たる仕組にて旅客の需に應じ切符を販賣するものなり、即ち船主の本支店以外に乘船切符を發賣して乗船者の便益に供し船床の有無及其約束は船主との電報により直接之を取扱ふ。

(註) 渡船營業 Ferry boat business. 旅客運送にて接續用の Launch の如きは概ね船主の所有に屬するも發達せざる港にありては渡船營業あり例へば營口に於ける Sampun の如き亦必要の業務たるを失はず Calcutta に於ける John I. Thony Credit Coy の如きは雙暗車三聯成の膨脹汽機を備ふる Ferry boat を使用して渡船を營業となすが如し。

浮動博覽會

(附) 浮動博覽會 Floating exhibition, Schwimmende Ausstellung とは此目的を以て設備せる汽船又は汽車に商品を積載し各地を巡回販賣する方法にて就中汽船巡行博覽會は獨逸之を開始し佛國は一八八六年之に倣ひ西班牙は同八九年之を南米に試みたるあり我國にて明治三十九年報知新聞社主催の巡航博覽會を以て嚆矢とす。

浮動博覽會を外國航路に行ふときは (イ) 國産を紹介し其販路を擴め對外貿易

の振興策とし又 (ロ) 國旗に伴ふ航海上の實力及一國生産力を普ねく知らしむるの作用あり (ハ) 國內の商人を誘導して各地の事情に通じ事業擴張の基礎を作らしむ更に (ニ) 直取引を行はしむるを以て仲介的商人による高價販賣を防ぎ (ホ) 購買者をして時間と勞費を省かしむ。

然れども此効果を收めんが爲めには其開催に (イ) 航漕費其他の經費を要す (ロ) 港灣不完全なる所に寄港し難し (ハ) 航行中商品の毀損多し (ニ) 雨天の際開催困難に (ホ) 出品補充に不便あるべく (ヘ) 關稅取締に至難なるが如く不便を伴ふべし但し其企畫が上述の如き効果ありとすれば國家は普通博覽會に於けると同じく之を保護する所ありて可なり澳國にては一八九〇年以後數回開催せる巡航博覽會に對し國家的保護を與へたり。

海運業者が之を經營するときは如何、貨客運送と共に往復碇泊期間の増加となるべく又經費を補ひ得るや問題なり。されど單獨に又遊覽船とを兼ね殊に國家の補助あらば之が實行を難しとせず况や船舶の所有者が主催する場合には船主自身の廣告となり出品の販路を擴大し延て運輸を増加するに於ておや。

英國浮動博覽會

(註一) 一八九八年發行「Engineering」掲載トリニエイト駐在英國領事の報告概要  
 英國浮動博覽會は英國が通商貿易を東洋諸國に開き且つ同國にて著しく發達せる製品を表示し其販路を開かんとするにありて航行中は著名の港に寄港す。

其港は Batavia, Salonika, Constantinople, Suifu, Alexandria, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta, Akyab, Rangoon, Singapore, Banceque, Saigon, Batavia, Macao, Manila, 廣東、香港、廈門、福州、上海、芝罘、旅順、長崎、橫濱等とす。

1. 博覽會理事者が各港中寄港するの必要を認めざる時は寄港せざるの權利を有す。
2. 到着の時は豫め地方に廣く行はるゝ新聞紙に廣告するか揭示し印刷物を配布す。
3. 滞在期間は各港に於ける商業の状況に應じ可成通覽せしむるを勉め縦覽は無料とす。
4. 凡て四ヶ國語を以て記載し目錄をも無料にて配布す。
5. 三十名乃至四十名の實務家を選び輸入商又は縦覽者に必要の説明をなし出品人にて定めたる代價及條件にて注文を受くるの商務を託するを得べし。
6. 葡萄酒、麥酒、リキユア、鐵水食料品等の見本陳列及其注文に關しては特種の方法を設く。
7. 博覽會の趣旨を一般に説き可成迅速に理事者と合議し出品すべし。
8. 船内乗組の實務家は各分擔を定め其物品の販賣に勉め且つ各地に有力なる代理店を作りて直接商店と聯絡を圖る。
9. 汽船は英國ロイド汽船會社のホセイドン號を使用す。

例米國の二

10 奥國政府は國家的必要を認め保護の爲め五萬法を下附すべし。  
 (註二)米國にて一九〇三年米國東洋貿易遠航會社設立せられオレゴン號を借入れ製氷印刷耕作精米電氣の諸機械を備へ汽船の動力を使用して實地運轉せしめ其外綿布家具等一般の商品を搭載し陳列して東洋諸港に航せり又一九〇六年紐育に浮動博覽會社組織せられ米國商工局の賛同を求め其計畫は三層甲板八千噸の汽船を備船し十五ヶ月内に六萬哩の世界各港を巡回販賣し米國品の價値を知らしめたり。

## 第二節 海事に關する施設

### 第一款 海運機關

一 船舶検査組合 海外には私設組合ありて内外船舶を検査し等級を定む。就中 British Lloyds 及 Bureau Veritas の如きは自國船舶の外主要各港に代理店を置き外國船の検査をも引受け本邦に於て日本船舶若くは本邦内に於て賣買せらるる船舶或は海上保険にありても凡て British Lloyds の検査等級に依るが如く同組合は世界海運界に重要な地位にあり我國には現時官廳検査あれども進て私設の機關を設けんと企つるものあり。今世界にて著名なる組合を擧ぐれば左の如し。

London	British Lloyd
Paris	Bureau Veritas
Berlin	Deutscher Lloyd
Triest	Vereinging Van Assceurndeurum
Genoa	Norske Veritas
Amsterdam	Veritas Austro Ungarico
Christiana	Registro Italiano
New-York	American Record

是等の組合は船體及機關の検査をなし船名録を發行す。尙 British Lloyds は保險業をも兼營す。元來ロイドなる名稱は英國のロイドより來たり今や海上保險及海運界に其名を知らざるものなければども船舶検査機關にあらずして船主が單に此名稱を使用するものあれば之が區別を要す。例へば Norddeutscher Lloyd, Austrian Lloyds の如し、又船名録發刊のみの American Lloyds, Français の如きあり而して英國ロイドの組織も或は海上保險組合のみと解し又は單に船體検査と船名録の刊行者とし若くは海難報告者と見るありて其事業の一部を以て普く知らるゝも主業とせる所は保險營業と船體検査及船名録發刊となす。

ロイドなる名稱に付て

船舶検査組合

ブリテイ  
シロイド

British Lloyds 抑も普ねく知らるる Lloyds の名は十七世紀に倫敦の Tower street に於ける Edward Lloyd の珈琲店より生まれ、即ち此頃英國に初めて珈琲の輸入ありて市内樞要の地區に珈琲店を開くもの多く船舶商品の公賣は此處に行はれたり。就中一六八八年同氏の開きし店には海事關係者殊に海上保險業者の出入多く當時の保險業者は個人經營のみなりしかば保險契約も此處にて結ばれしと云ふ。かくて營業盛となり依りて同九二年 Lombard street に轉居し此頃の海上保險契約は殆ど此ロイド珈琲店に於て結ばれ次で九六年より商業殊に海事に關する報告の爲め一週三回 Lloyds News を發刊し商業界に歡迎を受けたり、該紙は翌年廢刊せしが一七二六年より Lloyds List と改名し爲替相場各市場の重要商品株式相場等を加へ船舶の出入其他海事に關する事項を報ぜし始め週刊より一週二回の發行となり同時に海上保險業者及船主の集會所として知られたる珈琲店なりしが、店主 Lloyd の死するや承繼者なく、爲めに六九年海上保險業者は店舗と共に該紙發行を引受け會員組織となして海上保險の組合となり、七四年 Royal Exchange に移轉して基礎を作り、一七七五年より一八一五年に至る戦争に際しては世界各地よ

組合の組  
織

り英國に至る海上保險を引受け榮えたりき。

組合に轉化せる「ロイド」は海上保險證券に一定の書式を制定し船名録を刊行して現時の Lloyds Register of British & Foreign shipping となりて今や斯業の重要なものとなれり而して「ロイド」組合は其會員を以て組織し、會員に正會員 (Underwriting Member) とて自己の名にて保險業を營むもの及準會員 (Nonunderwriting Member) はロイド通信を閲覽し正會員と保險契約をなすもの多しとありて凡て會員たるには會員六名の紹介を得て委員會の許否を経ざるべからず、此外加入者 (Annual Subscriber) と云ひ報告の閲覽、海事取調の委託の爲めに組合に出入するものあり。

組合の職  
務

組合の職務は (イ) 會員各自の海上保險業を主とし (ロ) 世界海運界の報告を蒐集す (ハ) 船體検査及船名録、船長名簿等を編纂す、就中ロイド組合の建船監督及船體検査は外國船主の依頼にも應じ其發行する船名録は保險界に重きをなされ世界要港の Lloyds Agents の通信により集めたる報告殊に造船狀況、内外船舶の動靜、貨物の集散、運賃及海上保險料の相場、海難の發生等の報告は最も、海事社界に裨益を與ふるものなり。 (Lloyds calendar "History of Lloyds")  
村保二四二六及二九一三四

Bureau Veritas は巴里にありて British Lloyds と併び世界の船舶検査の二大機關なり、一八二八年白耳義の Antwerp 港に創設せられ同三一年現在の巴里に移轉せり。其創設の動機は同二十四年の頃 British Lloyd の木船階級が船齡を主とせしに反抗せんとし船主及海運業者の組織するに至りしものにて此外に澳伊獨米に其機關ありと雖 Bureau Veritas 及 British Lloyds は斯界の兩雄たり。

三 Maritime Exchange 海運取引所とは船舶需給の適合を圖る海運機關なり、即ち Exchange は各港に於ける船舶の發着其所在を電信電話無線電信等にて受領し貨主及船主より依頼を受くる Ship-broker が集りて適應の條件にて船主と貨主との契約を成立せしめ仲立人は手数料として運賃の幾分(通例五分)を收む。

海運取引所の著名なるは一八九三年倫敦に開かれたる London Shipping Exchange を始め同地の Baltic Mercantile and Shipping Exchange 又米國にては紐育費府 Cleveland 各地の Maritime exchange とす左に米國に於て活動する Philadelphia Maritime Exchange の組織に付きて記せん。

同所規則第一項に依れば一年一回總會を開き Active Members 中より Directors を選出し Board

of Directors を作り會頭副會頭會計係を定む第二項には會頭の事務及權限を定め第六項に Board of Directors の委員制度第七項に會頭は商事取引間の爭議に關し會員中より Arbitrator を選び最終の決定となすことを定む。

同所會員は凡て海運に關係を有する者のみより成り場内に入し得るものは會員の外特種の切符を有する者に限られ開場は土曜日午前八時より午後四時各曜日は八時より午後六時まで日曜クリスマス獨立祭日等は休場し其他の祭日は八時より正午までとす。

Directors の委員制度は左の各項に亘りて調査取締をなす。

- a Finance committee 三人
- a Floor and library " 三人
- a Harbor, Pilotage & Station " 五人
- a Commerce and Transportation " 五人
- a Membership " 三人
- an Excution " 各委員長より成る

同所は通信所を Delaware Breakwater, Marcus Hook, (Pa.) Reddy Island 及 New Castle (Del.) 及支所を Lewes (Del.) Atlantic City (N.J.) 置り Delaware 灣内には小汽船を以て通信其他の用に供す、其報告には Delaware 河灣に於ける船舶の動靜、寄港、沿岸港及外國港よりの出帆、外國港間費府積出の船名、積荷目録及外國港積出、費府到着すべき船名積荷目録、外國港に於ける米國通商船の情

況等各港相互電報せられたるものを掲載す又米國各港に於て締結せらるる備船名を掲示す、會員には此外特別に或船舶の所在貨物の集散等に關し通信を引受く。Exchangeは移民、燈台、商港の改良、檢疫等に關し官廳に意見を陳述す又穀物、石油、木材等の積卸、碇泊期間、日數超過増掛金等に關する事項を規定し就中此港より積荷の穀物備船には有名なる Philadelphia Grain c/pなる一定の form あり。

(註) Report of Commissioner of Corporation or Transportation by Water in U. S. 1909, part 1 p. 185. 及上記規則は Annual Report of Philadelphia Maritime Exchange. に依る。

海運會議所

四 Chamber of Shipping 及 Shipping Clearing House 海運會議所は英國に於て海運中心地に設けられ國民的海運並に船主の福利増進の爲め主として船主より成る代表機關にて一般商工に於ける商業會議所に倣へるものなり、一八七八年創立せられし Chamber of Shipping of the U. K. は實に其嚆矢となす。海運會議所の事業としては (イ) 海運に關する統計報告を集め之を配布す (ロ) 海運に關する施設に對し意見を代表す (ハ) 海運利益に關する事項の發起反對修正に與ると (ニ) 爭議の仲裁慣習に依る決定 (ホ) 海運商務の改良及構成の補助 (ヘ) 行政官廳及他の會議所との交渉等なり。

商業會議所

商業會議所は商工業の利益代表機關にて海事に關し又重要な活動をなすとあ

精算所

り。例へば倫敦商業會議所が一八九〇年除外例及不耐航船主の責任除外を否認するの決議をなせしが如し。

Shipping Clearing House は恰かも鐵道精算所 Railway Clearing House と同じ、一八四七年英國に鐵道精算所の創立ありしと、Canal Clearing House 設立の計畫も同時に起りしが如く其起因古し、即ち數多の船主が旅客貨物の聯絡運輸を行ふ場合に相互の債權債務を生ずるが故に其決済の機關を設くるものなれども鐵道との聯絡運輸あるを以て其共同的施設を例とす。(British Canal p. 32)

船主同盟會 Ship-owner's Association, Rheder verein は回漕同盟とは異り船主の同業組合の一種にて何れの國にても其組織あり、帆船主の活動として國際的なるは Sailing shipowners Documentary Committee にて英獨諸和の帆船主間にて備船契約其他の協議の爲め一九〇一年以來成立し倫敦を中心地となす。

海事金融機關

(附) 海事金融機關 は海運精算所の決済機關とし便なるのみならず、船主其他海運關係者の金融機關は一國海運界に必要な施設たり、今之を本邦に見るに商船價は七千萬圓に上り大會社は資金の疏通に困難を感ぜざらんも所謂社外船は屢

逼塞に會すべく之が融通を圖るは其發達保護を期する所以にして船舶に對する特殊銀行は主として社外船主の必要に存す。尤も船舶金融は先取得權との關係を離るべからずして抵當權船舶債權に關する法規を改められざるべからず。

本邦に於て嘗て稱へられたる設立の方法は一は勸業又は興業銀行の如き特許銀行となすか又は政府の利益保證の特惠銀行たらしめんとす。今其利益保證を六朱となすも遠洋航路擴張費の下附高の二十分の一にも過ぎざるべく若し此少額を以て航路補助金を受けざる社外船をも保護し得べくんば國家經濟上の裨益や大ならん。

五、國際仲裁々判所及國際救護會議 一八九八年漢堡に開かれし國際仲裁々判所 International Court of Arbitration は主として衝突の場合に於ける裁決をなさんとするにあり。蓋し衝突に關する各國の法規一ならず而かも國際的關係を有するが故に其裁定の機關を必要となす。此施設は漢堡商業會議所其中心をなすと雖評定人は航海者及海運業者より撰出し主として獨逸國法に準據することとし以て其統一を計らんとせり。

國際仲裁々判所

國際救護會議

一、院長は漢堡商業會議所之を指定し毎年有資格者の内より四名の評定人を選び同港船主及保險者協會の同意を要す。

一、衝突事件を仲裁法院の評定によりて決せんとする時は船主又は代人は其旨を書面にて商業會議所に申出て同法院の評定には異存なく且つ關係者を拘束するものなることを保證し且つ法院の指定する保證金を相違なく預け入るべき旨を附記すべし。

一、衝突事件の詳細は關係者双方より又は個々法院に通知すべし。

一、外國人と雖も代表者を漢堡に有する時は法院の評定を仰ぐことを得。

一、關係者は自己の費用にて辯護士を使用し辯論せしむることを得。

一、法院は關係者より保證金を差入れざる迄は評定の宣告を與へず此保證金は評定の實行を確認せんが爲め且つ訴訟費用の辨済に充當す。

一、關係者が何等反對の申出を爲さざる時は獨逸法に準據し評定すべし訴訟費用は訴訟物件價格の三步を超過せざるべし。

國際救護會議 Internationale Bergungskonvention は一九〇三年以降救護汽船を有する救護會社が協議盟約せるものにて主たる者は漢堡の Nordische Bergungsverein, n. m. ベーハーゲンの Svitzer ストックホルムの Neptun とす。(Hanus, Probleme der Volkswirtschaft s. 258)

### 第二款 海事に關する國際會議

社會振興  
協會

一三協會々議

A. The National Association for the Promotion of Social Science 社會振興協會、共同海損に關する各國の法律及慣習の異なる爲め一八六〇年商人の團體は Glasgow に六二年 London 六四年 York に會合し共同海損に關する規定を作りしが運送契約に就ても適切なる法規の制定を必要とし翌六五年 Sheffield の會議に於て運送契約に關する Sheffield Rule を議決せり。

此議決は York 會議の白耳義委員の提案に基き討議の未議決せられしが規定として未だ不備を免れざりき、從ひて一般に適用せらるゝに至らざりしも該協會に於ける共同海損及運送契約に關する問題は國際法修正編纂協會の議する所となれり。

(註) Wendi, Papers on Maritime Legislation 3rd Ed. p. 295, 309.

B. Association for Reform and Codification of the Law of Nation 一八七七年 Antwerp 會議にて共同海損に關する事項を議せしが運送契約並に船荷證券に關しては八〇年 Bernese 會議以降に屬し爾來八一年 Cologne 八二年 Liverpool 八三年 Milan 八五年 Hamburg

八七年 London 九〇年 Liverpool 九二年 Genoa 九三年 London 等に引續き開催せられたり。

運送契約及 B/L 條項中常に難問となりしは責任除外の條項にして八二年 Liverpool の議決は保險會社の反對ありしも多くの船主が之を B/L 中に挿入せしは全く使用人の過失又は怠慢に直接原因する損害の免責を規定せしが故なり。されど八五年の Hamburg 會議には其修正をなし船主の責任除外は船長又は海員の判斷の過失に原因する場合のみに限りしかば船主の反對起り八七年 London 會議は八二年の Liverpool の議決を復活せしめたり。要するに貨主保險者及船主とは常に利害相反するが故に責任除外條項の如きは決せられざるもの多し。

(註) 同協會 Committee on an International Law of Freightment & Common form of B/L. 6. Resumé 參照

Hill Gray, Restriction by Contract upon Liability of Shipowners as Carriers of goods p. 5. Report—Genoa Conference 1822 Hamburg 1885—London 1893

國際法協  
會

C. International Law Association 國際法協會 國際的事業たる海運に關し國際法協會は講究する所あり、一九一〇年八月 London に開催せられたり、會議に於て共同海損、海事契約に關する國家干涉の制限、個人的損害に對する外國港に於ける船主の



國際商法會議

責任等に付き討議せり。

二國際商法會議 歐洲著名法學者及實業家は商法の國際間に於ける抵觸を避けん爲め會議を起し其商法中海商に關するもの亦少からず。

一八八五年 Antwerp 會議に於て使用人の行爲に關する船主の責任除外問題は最も討議せられ極端なる免責説と非認説とありしが其議決は折衷せられ、次で八八年 Brussels 會議に於て修正する所あり、九三年倫敦會議にて稍完全なる議決を見たり其船主の有責及免責に關する議決左の如し。(Report of London 1893)

第一、左の場合には船主其責に任ぜざるべし

不可抗力海上河上其他の水上に於ける遭難、船長又は海員の惡行、敵兵、海賊、内亂、強盜君主、政府若くは人民の強留、抑止、一揆又は同盟罷業、國の處分に出でたる捕獲、差押、檢束等より生ずる損失損害

水先案内人船長又は海員其他船主使用人の過失、怠慢又は錯誤に出でたる時と雖本船艀又は海岸に於て火災、衝突、坐礁、破裂、機器器具の破損により或は海河其他の水上航行中又は港内碇泊中に起りたる災難により生ずる損失損害

受熱、減量、腐敗、汗漬、變質、乾燥、漏洩、毀滅、其他貨物の性質又は荷造の不完全に歸因する損失損害或は蟲害鼠害等 陸上に於ける一切の損害

荷印、員數、番號、宛名其他貨物に關する明細記事の磨滅、誤記、欠缺又は其不完全により生ずる損失損害

艀積込又は貨物積換より生ずる損失損害

第二、左の場合には船主其責に任ずることを要す。

船舶か貨物積込に不適當なる爲め又は航海に際し船舶の航海不適なるが爲めに生ずる損失損害但、船體、機關又は屬具に潛在せる欠缺は、之が発見に付き、船主又は代人が相當の注意を怠らざりし場合に限り、船舶の不適當又は航海不適と看做さざるべし

第三、左の場合には船主は其責に任ずることを要す。

貨物の積込配置又は積卸に付き相當の熟練及び注意を缺きし爲め生ずる損失損害、但船主の責任は貨物が船舶の揚貨機を離れたる時を以て終了するものとす

國際海法會議

三國際海法會議 一八九二年 Genoa に於て海法學者の會議開かれて船舶債權者、海損、船荷證券、保險、衝突、救助等に關する事項の議決ありしが國際海法會議としての具體的創立は同九六年以降にて現に世界の文明國之に加入し Antwerp に常置事務所を置き各國に支部あり、支部は豫定の問題を攻究し其總會の決議は白耳義政府より各國に通譯して外交會議となし以て萬國共通の海法を作らんとす。

一八九六年 Brussels の集合は創立會にて完款を定め併て衝突及船主の責任等に

關する十一箇の問題選定せられ、次で九八年第二回會議をAntwerpに開く、前回の各國答案殆ど一致に近く衝突に關する九問を決議せり。翌年London會議に於て船舶の双方過失より生じたる衝突の損害負擔及船主の責任に關し議決し、一九〇〇年Paris第四回會議は船主責任問題の外海難の救護問題提出せられ衝突及救護に關する條約案の特別起草委員の選舉あり。

一九〇二年Hamburg會議は前回の條約案に關する最終の決定ありて白耳義外務大臣を介し該草案は各國政府に發送せられたり、即ち(1)船舶衝突に付き法律の統一に關する條約案十一個條(2)海難救助に付き法律の統一に關する條約案十一個條之なり。

一九〇四年Amsterdam第六回會議に於て(1)船主責任制限に關する條約案七箇條(2)衝突事件の裁判官轄に關する條約案六箇條提出せられたり。

イ、責任制限 船舶所有者の責任制限に關しては財産を陸上財産、海上財産の二に區別し甲乙兩國の船舶が衝突したる場合には海上財産の損害のみを賠償し搭載の陸上財産に及ばずとし本件は各代表者本國政府に照會の上再議するに決したり。

ロ、海上衝突 國籍を異にせる船舶衝突の場合の準據法は從來全く不明なりしが同會

議にては (一)不可抗力に依て衝突したる場合 (二)偶然に衝突したる場合 (三)衝突船舶の過失疑はしき場合又は不判明なる場合は其損害程度に比例して各自に負擔し (四)水先案内者の過失に依るとき普通水先案内人なるときは船主其責に任ずることに決したるも強制水先案内なる時は其責任を船主に及ぼすべきかは懸案となれり。

ハ、海難救助 甲國の船舶が乙國の船舶を救助したる場合の如き總て國際的海難救助に關する手数料を明定し本件と前項の件は異議なく各國委員に調印済となれり。

ニ、船舶抵當 現行各國法にては抵當に入れたる船舶を外國人に轉賣したる場合は債權者は外國迄も其船舶を追窮すること能はざるを以て之を世界的に統一すべしと本件は各代表者本國政府へ照會の上再議するに決したり。

一九〇九年九月Brusselsに第七回會議を開かれ提出せられたる國際條約案は

(イ)船舶衝突 (ロ)救援救助 (ハ)船主の責任制限 (ニ)海上抵當權及留置權に關す。衝突の責任は危險の輕重に依り若し之が判定をなし得ざるときは各船主其損害を平分負擔と決し救援救助も前回の如く決して條約案となれり。然れども他の二問題は未だ議決に至らず依然次回の調査討議に残されたり、就中船主の責任制限の國際條約案は十三箇條より成り其第二條を上ぐるに左の如し。

「次の場合に船主は船舶該航海に伴ふ運賃及船舶の附隨たるもの、外に責を負

ふことなし」

- イ、船長海員水先案内人其他凡て船主雇傭者の行爲又は怠慢に因り第三者の陸上及水上財産又は権利に加へたる損害。
- ロ、損害の原因が不當なる航海に基ける場合は運送中の積荷若くば其船舶内の凡ての財産物件に加へたる損害及其他一切の損害。
- ハ、救援救助より生ずる債務。
- ニ、偶然の事故により船舶を保存し又は航海を繼續するに必要な場合に船長が船籍港外にありて法定の権限に従ひ締結する契約より生ずる債務。

其他海上留置權に關する條約案十二箇條あり、斯く未だ條約案とならざるものありと雖列國立法上採用を期するに足る有力なる國際會議にて本邦海商法中前に議決せられたるもの、精神を採用せるものあり。

國際海軍會議

四、國際海軍會議 International Naval Conference 一九〇八年十二月より翌年二月迄倫敦に開かれ英獨佛伊米澳露和蘭西班牙及本邦の海軍代表者之に列したり。其目的は一九〇七年十月Hagueに於て署名せし議定書第七條の國際法の原則を承認し International Prize Court を設立せんとするにありき。

海上法規に關する倫敦宣言は戰時に於ける封鎖、戰時禁制品、軍事的幫助、中立、拿捕船の破壊、船籍移轉、敵性軍艦護送、監檢に對する抵抗、損害賠償の九章より成り海軍當局者に關すれども海運業者亦知得を要する事項あり、就中戰時禁制品に關する宣言を左に掲げ參考となす。(英政府報告雜四一九〇九年 Correspondence & documents) respecting the International Naval Conference, Held in London)

第二十二條 左に掲ぐる材料及物件は、絶對的戰時禁制品の名義の下に當然之を戰時禁制品と看做すべきものとす。

- 一、一切の武器(狩獵用武器を含む)及其の組成品たること明確なるもの
- 二、一切の彈丸裝藥、莖藥、莖藥及其の組成品たること明確なるもの
- 三、特に戰爭用に供せらるべき火藥及爆發物
- 四、砲架、彈藥車、前車、糧食運搬車、野戰鍛冶器及其の組成品たること明確なるもの
- 五、軍人の被服及武裝具たること明確なるもの
- 六、軍用たること明確なる一切の馬具
- 七、戰爭の用に供するを得べき乗用軌用駄用の獸類
- 八、陣營具及其の組成品たること明確なるもの
- 九、防禦飯
- 十、戰闘用艦艇及特に軍艦に限り使用するを得べきこと明確なる組成品
- 十一、兵器彈藥製造の爲め又は陸軍用若くは海軍用の武器及軍用材料の製造修理用の

爲め専ら作製せられたる機械器具

第二十四條 戦争用にも亦平時用にも供するを得べき左の物件及材料は條件付戦時禁制品の名義の下に當然之を戦時禁制品と看做すべきものとす

- 一、糧食
- 二、獸類の飼料用に適する芻秣及穀類
- 三、軍用に適する衣服、被服用織物及靴類
- 四、金銀貨幣及其の地金紙幣
- 五、戦争の用に供し得べき一切の車輛及其の組成品
- 六、一切の船舶及艇舟、浮船渠、船渠の部分並其組成品
- 七、鐵道の固定及運轉用材料並電信無線電信及電話の材料
- 八、輕氣球、飛行器及其の組成たること明確なるもの並輕氣球用及飛行器用に供する作製せられたる屬具物件及材料
- 九、燃料及機械潤滑用材料
- 十、特に戦争用に供するものにあらざる火薬及爆發物
- 十一、刺ある鐵線並之か架設又は切斷用に供すべき機械
- 十二、蹄鐵及蹄鐵材料
- 十三、鞍用及鞍用の物件
- 十四、双眼鏡、望遠鏡「クロノメートル」及各種の航海用具

第二十七條 戦争用に供するを得ざる物件及材料は之を戦時禁制品と宣言することを得ず

- 第二十八條 左に掲ぐる物品は之を戦時禁制品と宣言するを得ざるものとす
- 一、生綿、羊毛、絹糸、黃麻、亞麻、苧麻、苧麻及其の他の織物業用原料並其織糸
- 二、油製造原料たる堅果及穀種並「コブラ」
- 三、「カウチューク」樹脂「護謨」「ラック」及「ポツプ」
- 四、生皮、角、骨及象牙
- 五、天然及人造肥料(農業用に使用することを得べき硝酸鹽及磷酸鹽を含む)
- 六、石
- 七、土、粘土、石灰、白堊、石(大理石を含む)煉瓦、石板及瓦
- 八、陶磁器及硝子器
- 九、紙類及其の製造用の爲に作りたる材料
- 十、石鹼、色料(専ら之を製造するの用に供すべき材料を含む)及洋漆
- 十一、晒白粉、曹達灰、苛性曹達、「ソルト、ケイキ」、「アンモニヤ」「硫化」「アムモニヤ」及硫化銅
- 十二、農業用、探礦用、織物業用及印刷用に供すべき機械
- 十三、貴石、准貴石、眞珠母及珊瑚
- 十四、掛時計、置時計及「クロノメートル」以外の懐中時計
- 十五、流行品及好奇品

二大會議

十六、羽毛(各種の)剛毛類  
十七、家具用又は裝飾用物件並事務所用器具及附屬品

五、最近重要なる會議　タイタニック號事件以來歐洲に於ける航海業者の造船航海に關する調査研究漸く起り一九一三年十月遠洋、安全、航海、法、研究會議は倫敦に開かれたり。又「フリ、ポールド」の萬國統一的制定に關しては遂に英國の主張にて乾、舷、法、萬國會議を起し一九一四年八月倫敦に開催せられるべく本邦亦之に参加すべし。

## 中編 海運業の經營

### 第一章 海運業

#### 第一節 總說

海運業を營む者

一、海運業者と航海　海運業を營まんとする者に三あり、  
a. 船主　自ら船舶を所有し事業上の損益を負ふて營む者。  
d. 備船者　船主より商法の規定により備船契約を以て船舶の一部又は全部の使用權を得たるものが自己の貨物を運搬せず他人の爲めに貨物又は旅客の運搬を業とする者。  
c. 賃借人　船主より民法の規定により賃貸借契約を以て船舶を賃借し運送上の損益を負ふて運送に従ふ者。  
海運業者には營業區域により遠洋と近海又は沿岸航運と、其運搬の目的により

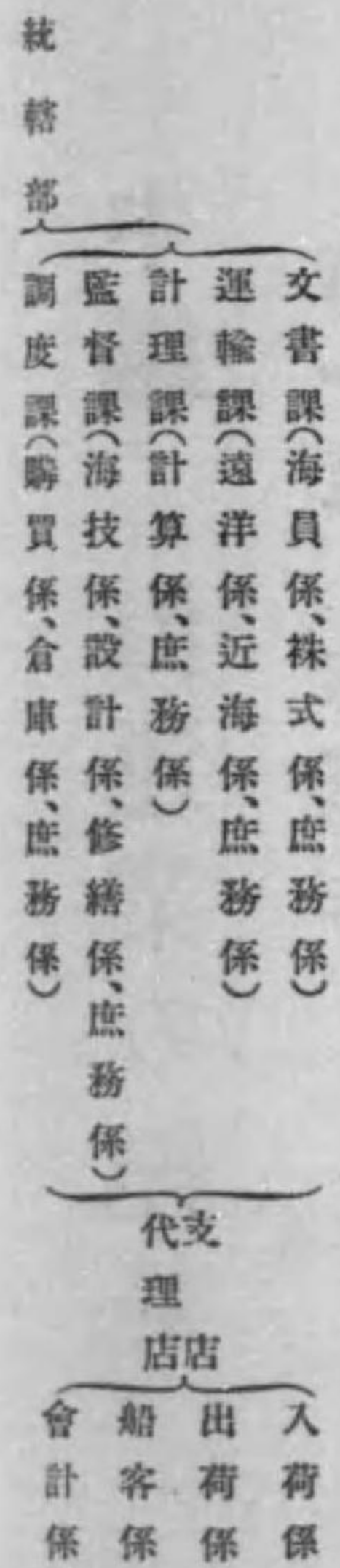
航海

旅客及貨物と或は單に貨物運搬のみを業とするあり、更に其經營上定期と不定期とあり、其何れを問はず船舶の運用を主業となす故航海とは離るべからず。抑も航海とは技術的に水路上に於ける船舶の運用を云へど海運業者は收支の計算をなし、艤装せる船舶を以て運送に従事するものなれば航海は、船主の企業の手段にて航海上船主は代理者として船長を撰任す。

航海には毎船一年の航海度數に従ひ航海番號 Voyage number を附す。例へば何丸第何次航海と云ふ如し、而して之を往航 Outward voyage と復航 Homeward voyage とに分ち或は航海方面により西廻東廻 West or East bound or Forward voyage 等稱し計算の區とす。

二、分課組織 經營の組織は規模の大小範圍により異なるは勿論にて又定期船經營には多くの分店代理店を要すべし、其事務分擔の大様左の如し。

分課組織



荷客係は船客及貨物の運送に關する一切の事務を探り、運賃の制定、計算、旅客の乗降、貨物の船積陸揚、切符の調製販賣、船荷證券の發行等重要の係とす。右に示せるは大阪商船株式會社の分課組織にて、日本郵船株式會社の本社にては、文書課、貨物課、船客課、監督課、調度課、會計課に分つ。

會社の登記、株式總會、取締役會、會社の規律、記録、職員の進退、文書印章の保管等に關する事務を掌る

貨物課 船舶の配置貸借、貨物の取扱及運賃、取次人、船舟人足等に關する事務を掌る

船客課 船客の待遇、同運賃、郵便、廣告、船内の衛生、司厨給仕等に關する事務を掌る

監督課 船舶の新造、設計、修理保存、水路圖誌、船内の紀律、船員の技術、水火夫等に關する事務を掌る

財産の管理、管轄及登記登録、海陸需用品の供給等に關する事務を掌る

會計課

豫算、決算、勘定帳簿の整理、金銭出納、利益配當等に關する事務を掌る  
今海外に於ける一會社の分課下の如し

Export Department

貨物の輸出取扱

Import

Passengers

船客課

Store or Supply

必需品石炭の購入供給及船舶保険

Superintendent

船舶技術に關する分課

Accounts

會計及統計

General or Secretarial

庶務船員監員の配置

三代理店制度 海運業者は旅貨集注の爲め經營上自ら分店主義なれど支店を設置せざる地には代理店を設く、即ち旅客及積荷の周旋運賃の取立、船舶出入及乗降積替の取扱、通關手續又は辨償支辨の爲めの船主代理者とす。

代理店は概ね寄港地に置かるゝも貨客を集むる爲めには内地にも之を設く、例へば紐育費府ボストンの船主は内地の Buffalo, Chicago, St. Louis等の地に代理店を置き其港積出の荷物を集め船艙充たざるや電報を以て運賃を報じ以て積荷を吸収

代理店制

代理店は寄港地はらみ港地に設けられず

代理店と商略

代理店の種類

す又船主によりては常に此定住的代理店 Resident agent の外支店なき地方例へば米國 Minneapolis 等には貨物を集むる爲め巡回代理人 Travelling Agent を派するあり (O.O.C.P. 47)

代理店制度は固と (イ) 得意先充分ならざる場合 (ロ) 支店出張所設置の見込立たざる場合に設けらるゝも (イ) 最大の得意を吸引し又 (ロ) 地方に經濟上有力なる者を利用せん爲め商略上設けらるる場合あり、此際或港の大貨主に代理店を托するも相當期間後積荷の取扱多量となれるときは契約を解きて支店を設くるを例とす。

代理店には (イ) 貨客の兩者を取扱ふ船主又は一般代理店 Shipowner's agency (ロ) 貨物のみの積荷代理店 Freight agent (ハ) 船客代理店 Passengers agent とあり。船客代理店は貨物の集散少き定期船寄港地に設けられ船客を誘ひ乗船切符を發賣し又艀船を以て乗降客を送迎し或は旅客の爲め旅館の周旋手荷物の保管等を行ふ者なり。

船主と代理店との關係は全く契約により定まる而して代理店によりては自己

の計算にて倉庫を設けて保管を取扱ひ又貨物の積卸後若くは積込までの危険を負担する者あり其報酬も亦契約によれど常例は船客積荷運賃の二分五厘乃至二割の手數料を收め或は貨物の集散少き港にては一船舶出入毎に幾何と定め繁劇なる港にては手數料の外所定の俸給を與ふるあり。

(註)代理店契約書の書式は拙著海運資料書式參照

附隨的業務

四附隨的業務 海運の本業は貨客又は貨物の運搬にあり。他の業務は之を營まざるを得ざる性質のものにあらず唯其兼營乃至取扱により貨客の運送上勞費の節約又は迅速と便益を與ふるものあり而して其經營の得失は經營規模の大小營業方法本支店所在地の狀況により論ぜらるべし。若し私人企業を没却し獨占的暴利を得るが如き弊害あらば社會上の問題たるべし。

(イ) 解兼營は我國の如き港の設備不完全にして積卸に解を使用する所に行ふ者あるも解積は危険多く收支に影響し且つ船頭の取締等困難なる爲めに多くの船主は解持の契約をなす場合にては別に解營業者に託し兼營を稀とし (ロ) 曳船亦之に同じ唯是に將來起るべきは大解船曳船の兼營とす(海運餘業參照其他 (ハ) 稅

旅館兼營

關貨物取扱人を兼ねるは貨主に便益大なるべく (ニ) 他船主代理店は接續地點に必要にて又商略上競争航路に於て之を行ふあり我日本郵船が大北汽船の代理店を兼ねるが如し。

(1) Hotel業 海運業の收入上旅客運送は貨物の夫に及ばずと雖近時旅客の増加は船中の慰安愉快を與ふるに止まらず陸上に於て亦人情風俗慣習に通じ旅客の生活に適する設備をなし發着送迎の世話手荷物運搬通關手續兩替金融及土地案内の如き便宜を必要となし爰に大西洋に於ける大船主は鐵道業に於けると同じく是等を兼ねたる旅館を營むものあるに至れり要するに旅客の便益は自ら其旅行を簡易ならしむべく着實好適の設備は旅客運送に直接間接に利益を與ふべし殊に本邦の如き毎年數萬の觀光客が萬里の波濤を越えて來り日常生活狀態を異にする所にありては餘業として講究の必要少しとせず。(W. H. B. S.)  
海運副業としてのHotel業は固定資本を要し且つ經常費多額なるのみならず業務多端にして海運業の如き大組織の副業に適せずとの論あり或はHotelの經常費は旅客船廣告に對する投資たりとの反對論あり要するに遠洋航路に於ては餘り



保険取扱

店 保険代理

に細事たる事業に属するが如けれども本邦にありてはHobbsの完成を急務となすを以て恰かも大坂商船が瀬戸内海の旅客に對し特約旅館を設くるが如きは少くも斯業者の採るべき手段と云はざるべからず。

(2) 保、險、契、約、に、關、す、る、取、扱、 貨客の爲めに船主の取扱ふ保險の附隨業務に左の種類あり。

a. 保、險、代、理、店、 Marine Insurance agency 保險者の營業の代理又は契約締結の媒介をなし保險者の營業擴張に資すると同時に貨主の便宜の爲めに取扱はる。其種類には。

- (イ) 海運業者自ら保險者の代理人として貨主と契約をなす此際は海運業者は全權の代理店たり。
- (ロ) 特種の代理關係例へば海運業者と保險者との契約により赤荷證券發行の場合に保險者の代理人として契約することあり又其發行する凡てのB/Lに某保險會社保險付の旨を記し保險者と代理店の關係に立つことあり。
- (ハ) 單に媒介の勞のみを執るあり即ち取次に過ぎざるものにて海運業者は此際取次代理店たり。
- (ニ) 取次又は處置の爲め特に名稱を附するあり辨償金支拂の爲め辨償金支拂代理店

保険取次

仲立人

Pay agents 又は海難發生の場合に救援救助其他の處置をなす海難代理店、Commissaire Avaries たり。

(ホ) 保險會社代理店出張所等の名稱を以て復代理店、Sub-agent たる位置にあるものあり。

b. 保、險、取、次 保險代理店は保險者の代理となり其名を用ひて貨主と契約すれど保險取次は問屋其他取次制度と同じく船主が自己の名を用ひ貨主の爲めに保險契約者となるものにて廣く行はる。尤も俗に取次と呼び船主が契約を周旋し保險料を取纏むることをなせどこは純然たる取次制度にあらず。

廻漕問屋にありては荷主より委任を受け代りて契約を結び自ら保險契約者となること行はる、されど問屋は周旋料として保險金の幾何(通例五分外に保險料の割戻あり)を收め仲立人の性質を帯ぶる所ありて畢竟變則の制度とす。

c. 保、險、仲、立、人 Insurence broker は保險者と保險に附せんとする者の間に立ちて保險契約の媒介をなすものなり、即ち他人の名に於て替むものなれども各國其制一ならず英國のBrokerは被保險者の依託により相當の保險者を求め契約の媒介をなすも實は被保險者の代理人として保險者に申込み保險料支拂の義務を負ふものなれば我保險取次に類し佛國のCourtierは契約の媒介のみならず保險證券を作成し且つ保險料の公定率を定め恰かも代理店に近し。

海上保險仲立人は伊太利にては官撰と保險者の撰ぶ者とあり又佛國のCourtierは免許

を受けしむるも我國は全く自由の營業なり而してShip broker, Freight broker等が之を兼營するもの多く船主の兼營は寧ろ取次の制度を常例とす。

販賣及委託販賣

(3) 販賣及委託販賣 長距離の旅客運送にありては日用飲食料品雜貨藥品又は每寄港毎に新刊の雜誌小説新聞等を船中に取寄せ販賣すれどもこは主として旅客の慰安を與ふるに過ぎず。

附隨的業務として行ふ販賣にて重要なるを石炭とす蓋し船主は燃料用の爲め貨客船の底荷とし之を適當の商港に積送することなきにあらず即ち某航路に返荷なきとき又は底荷に乏しき場合に自己の計算を以て石炭を積込み消費地に陸揚げ低廉に販賣し必ずしも附隨的業務として不利のものにあらざれども自己運送は批難を生ず。(回漕参照)

船主によりては貨主の委託により其積荷の委託販賣を行ふ者あり之れ船主は各地に支店出張所を有し其地の商況に通ずるを以て陸揚後之を倉庫に保管し商機を見て轉賣し以て貨主の爲めに利便を與へ一には積荷の吸収に資せんとするものなり。

不定期船主

(附本邦不定期船主の經營 不定期船は全く貨物の運搬を目的となすを以て其船舶の建造又は購入に際しては構造の割合に積載量の大きなるもの並に石炭消費高の少きを撰び速力は第二の問題とす。

不定航路と不定航路

不定期船の經營には定航船と不定航船とあり前者は期日を定めざるも航路を一定して運送に従事するもの例へば神戸の河邊氏が營口及阪神間を岡崎辰馬岸本三商會が郵船の西廻廢止後之を經營せしが如し後者は期日と航路を定めざる所謂漂泊船なり。

不定期船の經營には (イ) Agent, Broker を使用するもの (ロ) 自ら貨物を集むるもの (ハ) 兩者を採るものとあり Agent は船主に代りて運送契約を締結すと雖船主は豫め貨物を選択すべく Agent は單に手数料を受け運送の責任に關して全く與からず。されど不定期船主は小なる Agent を使用すること多きを以て往々船主と共に謀して不正の利を貪ることなきにあらず之れ貨主は船長の技能船舶の堅牢のみに着眼すべからざる理由とす。

本邦に於て代理店は元扱と稱し各地に取引先を有して積荷の周旋をなすも船

本邦に於ける慣例

主によりては自ら船積陸揚をなし元扱は單に周旋のみに止るあり。元扱手数料は概ね船主同盟會の協議に依れど慣習にて自ら定まれるあり例へば香港行は運賃の一分、石炭は七分、北海道内地間のべ粕雜穀木材は北海の間屋七分元扱取扱料三分と定む。されど通例周旋料は運賃の五分とし電報料は本船持なれど數圓以内の通信費は取扱店持となす而して元扱にて確實なる荷主の運賃は之を立替ふるを例とし運賃の計算は取立済の上船主に支拂をなす。

船主と荷主との間には $\frac{1}{2}$ を用ふる外回漕約定書に双方調印し又 $\frac{1}{2}$ を發行す但し小荷物に對しては Parcel Receipt を使用す。

不定期船主は定期船主の備船に應ずるとあれども主として貨主と備船契約をなし其の積荷を運搬す其航海計算の費目は船員の給食料、保險料、船内雜費、船内消耗品、總係費にて利子を之に加算し一日幾何に割符し計上す。

収入の主たるは運賃にして支出を左の如くに區別す。

- 營業費 噸稅、保險料、解賃、人夫賃、取扱手数料等
- 船内費 石炭費、消耗品費、船員給食料費、事務員等の上陸の交際費、解賃、雜費
- 本店費 給料、貨物集方雜費、電報料等

不定期船  
主の會計

修繕費及利息  
本邦に於ける不定期船主の船價積立は新船は二十年を期するを例とし保險金額は船價の八割とす。

不定期船主の契約は石炭費、荷主にて約定をなすことあり元扱が其地より申込を受けたるとき計算する項目は石炭費、給食料、航海及船積卸日數間の經費、噸稅、永先費、港稅、檢疫費、人夫賃、元扱手数料、解賃等を調査して運賃を決すと雖歸航にして積荷の明かならざる場合には歸航費を加算することあり、積取に赴く場合亦然り。然れども船主の打算によりては例へば北海道積取の爲め先づ神戸より門司に赴き石炭を積み新潟に航し石炭と米とを替へて北海道に航するあり本邦に行はるる Voyage charter は石炭消耗品又は給料を船主持とし其他噸稅、港稅、檢疫費等を備船者の負擔と約するもの多し。

## 第二節 郵便及旅客運送

### 第一款 郵便運送

一郵便運送 Mail service 郵便事業は政府の管掌する所たり嘗て英國政府自ら郵船を所有し其遞送を行ひしが定期勵行と迅速なる運送方法とを必要とし一八三七年入札の方法を以て *Contract* 會社に之が運送をなさしむるに至り爰に汽船の定期勵行と大船主とは關聯して國家的補助を受くるの基を作れり蓋し海運の發達上汽船の定期發着勵行と郵便運送は離るべからずして現時郵便運送は定期船主の獨占する所たり十八世紀の頃 *Clipper* 帆船が歐米間に三ヶ月を費して通信に従ひし時代は今や夢想だも及ばず。

各國は概ね或定期船主に補助又は相當の報酬を給して郵便運送義務を負はしむ之を海運業者よりすれば餘業に外ならずと雖郵便事業に重きを置くは直接收益に關すること大なるものあればなり。

郵便運送には *Contract system* と *Non-contract system* とあり多くは郵便運送契約 *Mail Contract with the Government* にて英國は主に此法なれど米國は後者の方法に依り佛國は年限を定め請負契約たらしむ。我國は遠洋航海の補助金を受くるもの並に地方命令航路に補助金を與へて船主に無賃遞送の義務を負はしむ而して其船舶

は 本 令による日本船舶たるべく且つ商法の規定したる船舶を使用する海運業者たるべし。

郵便官署に於て積替轉送の迅速を計る爲め海上郵便局 *Sea Post Office* を設くるあり米國に於て紐育の如き船舶輻湊し各方面に郵便物を發送する所にありては郵便局船ありて船内にて郵便物の送達先を振分け各船に轉載する方法を採る。

(註一)郵便運送は法規と關係深く鐵道船舶郵便法、同規則、船舶運送郵便物取扱手續、遠洋航路補助法、同施行細則、航海獎勵法により保護を受くる船舶、郵便物運送規則、特別の命令書等参照するを要す。

(註二)國際郵便に關しては *Universal Post Union* 及同 *Office*, *International post and parcel post*, *Universal Post Congress*, *Universal Post Convention* 及同 *Treaty* 等参照。

二、郵便運送に關する責務 郵便助成金其他報酬に付ては政策論に譲り運送引受により生ずる主たる責務左の如し。

1. 到着時日に關する契約 郵便運送の到着時日を約し其勵行を期すること例へば本邦にて歐米向復兩航路の郵便運送に付其到着時日を定む。海外の一例は一八九七年五月英國郵便總官と *P.O.* 會社との郵便遞送契約にては倫敦と東印

度支那濠洲間の郵便遞送時間を左の如く定めたり。

倫敦孟買間 十四日十六時間

倫敦 Adelaide 間 三十日十六時間

倫敦上海間 三十日十八時間

一八九八年獨逸政府と北獨逸ロイド汽船會社との東洋向郵便遞送契約は

Naples 上海間 三十日

Port said 香港間 二十二日八時間

2. 郵便運送に伴ふ責務

A. 郵便船室供給の義務 郵便運送の船主は郵便官署の要求あるときは其船舶に相當の郵便船室を供給すべし、但し鐵道には容積其他の制限あるも船舶には之を明示せず、唯郵便事務取扱の爲め相當の船室を供し二個所以上に分離することなく且つ其位置を常に一定するの義務あり、而して搭載すべき人と物には制限ありて、人は郵便物取扱員及其監視人に限り、物は郵便物の外郵便事務に必要な事務臺、帳簿、行囊、檢印器等とす。(鐵道船舶郵便法三及五條同規則七、八條)

B. 船室の設備維持の義務 郵便事務の敏捷と郵便物の安全を圖る爲めに此義務あり。

陸揚に關する義務

尙北米合衆國にては安全の洋燈、暖爐、附屬品、器具等精細なる備付を命ず、要するに設備として棚及臺、窓口、點燈、煖爐、保管箱等にて維持とは是等の塗替修理改善掃除等を云ふものと知るべし、但し之が保管設備維持の義務に對し要したる費用は官署より支給せらるべし。(鐵道船舶郵便法六條)

C. 郵便物陸揚に關する義務 船舶搭載の郵便物は其目的地に於て貨物に先だち陸揚する義務あり、天災事變の爲め航海の途中に於て積替若くは陸揚するるとき亦同じ、こは郵便物の迅速を尊びて此義務を負はしめたり。(鐵道船舶郵便法十一條)

人命と郵便物

人命と郵便物とは何れを先きとすべきか船主の内規に或は(例へば大坂商船郵便法三條)荷客に先ち陸揚すべきことを定むと雖、郵便法規の精神は單に貨物に優先するを定め、遭難等の場合には人命に先んずべきものにあらざと解すべし。

郵便物と貨物

天災事變例へば風雨の如き自然的事故と衝突坐礁の如き海難の場合には貨物より先に陸揚し官署又は事務員の要求に應じ他の貨物に先ち指定の地に送達すべきものとす。(同規則十八條)

保管義務

D、保管義務 水火盜難の憂なき様保管の義務あり、但し吏員乗船のときは吏員之をなすも乗船なきときは船長、其保管の義務を有す、遭難の場合に吏員より搭載の儘保管を托せられたる場合亦然り(同規則十八條航海獎勵法施行細則三十二條)

郵便旗の掲揚

E、郵便旗章掲揚の義務 郵便物郵便用品及小包郵便用品の遞送を命ぜられたる船舶は郵便旗を掲揚すべきものとす(同細則三十五條)

送達の義務

F、送達の義務 郵便官署の指定せる運送の區域、回数、時刻、船室及受渡局に付きては之に服し定時日變更のときは之を届出若し途中遭難ありて陸揚せるとき吏員あらざる場合には附近郵便官署又は浦役場市町村役場に送達すべきものとす(郵便規則三條鐵郵法十條取扱規則三十二條)

運送取扱

以上は其主なる義務を例舉せしものにて其他は關係法規並に特別命令書類を參考すべく凡て違反行爲あれば罰金の制裁あり夫の往々船主が郵便物を厄介視し吏員を冷遇するは國家的責務を完ふせしものにあらず吏員に對し相當の待遇は其責務と云ふべし。  
三、郵便物運送取扱 郵便物を運送する船舶は其積載を終へずして出發するを得ず、又他物と混同し且つ毀損、濡濕、盜難、紛失其他の虞なき場所に積込むを要し、船

積卸順序

長其保護者たるべし、即ち積載せる郵便物は直ちに郵便室に藏置し鎖鑰を嚴重になすべく若し多量にて納め難きときは濡汚毀損なき場所を撰び通常郵便物を第一とし紫行囊を第二、青行囊及小包郵便繩束を第三、空行囊を第四とし漸次責任の重きものより積入るゝものとす。

凡て其取扱は船長監督の下に運轉士其責に任ずべく其定規の時日に發着し能はざるときは其事由を郵便官署に電報すべき義務あり。

本船は郵便航送記を作製して本社の後證に備へしめ又引渡簿は各港陸揚の行囊に付記入して郵便物と共に交附するものとす。

若し郵便物取扱上に異狀を生じたるときは其顛末を詳記せる手續書を作製し船長連署して直ちに運輸係に通知し次で郵便官署に差出すを要す。

(註) 逓信省郵便運送命令航路取扱手續及海外助成命令航路取扱手續(逓信省達)及郵便運送取扱心得(各社) Johnson, W. T. p. 109, 103-4 及 Elements of Transportation p. p. 264-6

第二款 旅客運送

一、總說 經濟界に於て旅客運送は貨物運送に劣ると雖 (イ) 郵便運送に伴ふ國家の保護 (ロ) 國家並に大船主の國際的競争 (ハ) 造船並に機關工業の技術的發達 (ニ) 人事交通の經濟的要求は貨物船が經濟と安全を求むるに反し旅客船は船型速力と享樂の二點に進歩し速力の如きは五十年間に三倍し二重底鋼製は安全を増し其設備と享樂は今や遺憾なく備はりたり。

旅客運送は旅客の身體を運送する契約なれば物品運送と異り (イ) 居室並に特約なき限り食料品供給の義務を負ひ船長は船内規律に服せしむる權限を有するも其身體を占有するを得ず而して (ロ) 旅客運送は旅客自ら等級を定めて乗船するが故に船積陸揚の手續を要すること少なしと雖港の設備例へば Wharves, Piers, Landing stage を設け或は鐵道と連絡して Ocean express の特別車を發し若くは通關手續の簡便を期する等特種の設備之に伴はざるべからず。

太平洋に於ける旅客運送は定期船の獨占なれども定航路不定期船の行ふもの少からず殊に定期船の航行少き方面に於て然り例へば我北海道と樺太間には不定期貨物船が附隨的に旅客の運送を營むが如し。

定期船なると不定期船なるとを問はず備船を以て例へば移民又は漁民の如き旅客運送をなすこと稀なりとせず此場合に備船者と船主との關係は商法及獨法は物品運送の規定を準用し備船者と乗客との間の運送契約は旅客運送の規定に従ふものとす唯船長の旅客に對する行爲に關し責任を有するものは船主なりや備船者なりや商法の規定を缺くと雖解釋して船主の責任負擔となす。 (商六四〇、六六一、二、獨七六六)

旅客運送契約の効力として船主は左の義務を負はざるべからず。

イ、發航の當時其船舶が安全に航海に堪ふことを擔保し且つ契約の趣旨に従ひ旅客の運送を爲さざるべからず又特約をなしたる場合と雖自己の過失船員其他使用人の惡意又は重大なる過失より生ずる責を負はざるべからず。 (商五九六三)

ロ、特約又は慣習による場合の外航海中旅客の食料を負擔す。 (商六一六)

ハ、船舶修繕中旅客に相當の住居及食料を給與せざるべからず。 (商三六六)

ニ、旅客手荷物の特約あるにあらざれば無償運送をなすべきものとす。 (商三二六)

旅客の義務

ホ、旅客死亡せるときは船長は其相續人の利益に最も適すべき方法を以て船中の手荷物を處分すべきものとす。(商六三)

ヘ、船主は自己又は使用人が運送に關し注意を怠らざりしことを證明するにあらざれば旅客が運送の爲めに受けたる損害を賠償するの責あり、而してかゝる損害の計算は裁判所によりては被害者及其家族の状況を斟酌することを必要とす。(商三五〇)

旅客は運送契約の締結により左の義務を負ふ。

イ、運賃支拂の義務。(商三六)

ロ、乗船時期までに乗込の義務。(商六一)

ハ、船内にありては船長の監督權に服すべきものとす。(船員法四三)

旅客の階級は待遇により三級乃至四級とす、又移民の如きは甲板旅客 Deck Passengers として甲板上に積込み往々船員が之を貨物視するは警むべきこととす。

明かに該乗客が旅客として不相當の者たる場合船長は其乗船を拒むことを得る、や英國に於ては船室の許す限り之が運送を拒むを得ずと雖船長は相當の處置

契約の解除

を採るを得べし、大病者流行病者精神錯亂者等は之を拒絶し得べく航海中其發生あるときは旅客の自辨を以て最近寄港地に上陸せしめて治療の手續をなすべし、快、愉、後、契約港までの運送の負擔如何、これは理論上船主之を負ふものと解すべし、官命により漂流民或は船員の如き者の輸送をなすとき船主は之を旅客と見るべきか否や疑問ありと雖之亦相當なる船室食料の供給を義務として旅客と解すべし。

旅客運送契約の解除となる場合左の如し。

イ、旅客の任意に解除する場合、發航前と發航後により運賃支拂に差あり但し此運賃は賠償的性質を有す(商六三三、六三四)

ロ、不可抗力に基き解除する場合、航海又は運送が法令に反するに至りたるとき其他不可抗力に基き契約の目的を達すること能はざる場合には當事者は契約の解除をなすことを得、旅客死亡の場合亦之に準ずりして發航後にありては航路相當運賃を收む(商六一四、六三五、六三九ノ一、六七〇)

ハ、船舶の沈没修繕不能捕獲せられたる場合、當然解除せらるると雖豫め船主が相當の代船を以てかゝる場合に繼續して運送することを特約せるときは契約を終了せざるものとす(商五八七ノ一、六三七)



二、船乗切符 旅客運送は諾成契約なれど旅客は必ずしも契約の當事者たらずるを得又契約成立に形式を要せざれど通例乗船切符を發行して成立を證す。乗船切符には記名式と無記名式とあり、記名式は之を讓渡すを得ざるものとす、無記名式は其所持人に對し旅客運送を爲すことを表示する證券たる故其讓渡を自由となせどもこは近海航路の如き短距離の場合に限らる。

乗船切符の種類は各等級別の外左の種類あり。

イ、普通切符 Single Ticket

ロ、往復切符 Return Ticket

ハ、旅行通切符 Tourist through ticket 鐵道又は他の海運業者との通切符なり

ニ、世界週遊切符 Round the world ticket

ホ、團體切符 移民等多數乗船の場合

乗船切符に船名を指定するときは指名船舶に限り有効たるべく又乗船時期までに乗込まざるとき船長は定刻に抜錨し得る故に該切符は當然無効となるべし、然れども實際上船主の競争等により旅客が前以て指定船に乗船し難きときは次船の切符と交換し又は病氣其他止むを得ざる事情の爲め解約するときは幾分の割

戻をなすを例とす。(商六三)

往復切符周遊切符等には三箇月乃至二箇年等有効期間を定め若くは航路を限定す又數葉連續して他の鐵道又は汽船會社に宛てたる指圖書を用ふるあり。

三、手荷物 旅客の携帯する手荷物は等級に應じ無貨運送をなすと雖其容積重量種類等は航路と船主により一様ならず。

手荷物は旅客の携帯する物品なれども兇器爆發又は發火し易き物劇藥其他の危險物又は酒類等を除外す、之れ航海の安全、船内の規律を保つが爲めにして酒類は船内にて販賣すべく其他の危險品は船長及官憲の許可を経て船長之を保管すべし。是を以て契約又は法令に違反せる手荷物を船積せるときは船長は何時にても之を陸揚し又は船舶若くは積荷に危害を及ぼす虞あるときは之を船外に放棄するを得べし、加之之が爲め損害を生じたるときは利害關係人は其賠償を請求することを得。尙此等の物品を運送したるときは船主は其船積の地及時に於ける同種運造品の最高運賃を請求するを得べし。

特種の荷物例へば高價品又は商品は豫め船主に通告して運賃の増拂を要す、又

慣例と法

鳥獸類自轉車等の物品は所有者の危険と費用負擔に於て運送し且つ特別運賃を支拂はしむべし。(商五九三、六三九ノ二) 船員法四一、四三)

手荷物は無賃運送を爲すが爲めに所有者の危険負擔に於ける運送を特約す、されば高價品と同じく旅客は手荷物を保險に附するあり或は船主は分損若くは全損の保險を引受くるあり然れども一定量の手荷物運送費は理論上旅客運賃中に含まるべく手荷物の運賃を取得すと否とは運送者として物に關する責任を免れしめず之に關する法規左の如し。

船主が引渡を受けたる手荷物に付ては特に運賃を請求せざる場合と雖物品運送の場合と同一の責任あり。(商三五一) 六三九

船主が引渡を受けざる手荷物に付ては其滅失又は毀損は自己若くは其使用人の過失ある場合の外賠償の責なく旅客は立證の責を負ふ。(商三九二) 六三九

制限外手荷物 *Excess Luggage* に對しては運賃を請求し得べく其率は (イ) 貨物階級により又 (ロ) 一定量の超過毎に定額の運賃を課するとあり。

旅客の死

船中に於て旅客死亡せるときは隨行者の意見に従ひ船長は適當の處分をなす

旅客の待

の義務あり急迫なる場合には手荷物を賣却して代金を保管すべく其他の場合には目錄を調製して相續人に送附すべし。

共同海損發生の場合に旅客の身體及衣類は之を負擔せざるも手荷物は海損を分擔すべきものとす、但し衣類等に加へたる損害は他の利害關係人分擔す、故に此等の場合に於て船長は手荷物の價額を調査するの要あるべし。(商六) 四五

**五、旅客の待遇と三等の改善** 旅客船は二重底、防水隔壁、自動防水壁を設け安全を主として建造せらるると同時に其設備は實に完備の域に達せり船室 Cabin, Stateroom 寢室 Sleeping room 食堂 Dining room 喫煙室及酒場 Smoking room & Bar 圖書館 Library 浴室 Bath room 音楽室 Music room 及 Drawing room, Observative room, Lounge 理髮店 Barber 雜貨店 Shop 運動室病室を備へ或は温室昇降器、室内電鈴、電話の如き又炎熱の地方に至る航路には船客の欲する所に動かし得る電扇を備ふる如き若くは動搖甚しき航路には食卓を吊るすの設備あり醫師音樂師及び Stewards, Nursey 乗船し郵便電信の取扱は勿論 Cunard 船の卒先して設けたる無線電信は今や客船に常設せられて遠く千六百哩を隔たれる海上にありて陸上と通信すべし、況や船客慰安の方法に至りては航海日誌、繪葉書の配布、圖書の貸付、音樂會餘興の開催、新聞の發行等列舉に遑あらず嘗て一八二三年 Swallow Tail line に醫師樂師を乗船せしめて其享樂を稱へしが今や汽船旅行は一大 Luxurious Comfort の浮宮殿と化せり。(O. C. p. 105)

近距離運送の旅客甲板客及最下船客等は特別の慣例又は契約ある場合の外食料は船

食料

主供給の義務あり固より如何なる程度のものか、各階級により異ると雖之亦遠洋航行に於て鐵道の享樂に劣らず、但し甲板船客と雖飲料水を供給するの義務あり凡て酒類の給與は等級を問はず各自の負擔たり。

艀船の修繕中又は検査の如き場合も食料供給の義務あれど或旅客が検査の爲め滞留する場合に自辨たるを原則とす。

異級間旅客艀中の往復は通常之を嚴禁すれども僕婢の如き三等に乗船せるとき食事睡眠の場合の外異級艀室に通行を許すを常とす。

艀船修繕の爲め代用艀を用ふる場合に於て代用艀の大小速力艀齡等は本艀と異なることなきを必要とす。

長距離旅客に對しては中間寄港地の上陸を許すと雖三等艀客の如きは風紀上之を禁ずること多く中間港に於て上陸し次艀に乗船する場合を除き他艀艀に乗船ぐときは運費の計算を改むることあり、若し該艀客が他艀又は鐵道の接續艀客なるときは艀主は其便益を計るに止り接續地に於ける滞在經費は凡て艀客の負擔に屬せしむ。

旅客運送に於て一等は二等より多數なれども三等旅客最も多數にて收益の大きなことは歐洲大陸の鐵道に於けると同一の結果を示したり。

數年前まで一等の設備の改善盛に行はれしが其運費は競争の爲め益下降するに反し三等及最下等 Steerage は場所食料品に經費を要すること少く殊に大西洋航

中間港の上

三等旅客運送の改善

路にありては歐洲より米大陸へ移民多きが爲め艀室を大とし便宜愉快の享受に改善を加へ以て三等旅客の吸引に勉むるに至れり従ひて一種の Intermediate 級を作るものあり。

一九〇五年 Cunard 會社は其總會に於て二三等の改善は収益を増す所以を述べ先づ Caroria, Carmania 二艀に於ける二等と一等との設備待遇を僅少の差とし三等は移民のみにあらざるを以て三等艀室を二とし一は移民の如き Steerage class 一は移民ならざる艀客の High Third class に分ち食堂浴室其他の設備を改め三等にも Single Berth cabins を設けたり (W. T. p. 90, 96, 98, 及 E. T. p. 260-1)

六、旅客運送事務 乗船切符は支店又は代理店之を發行し本艀は稀に取扱ふも此場合には其最寄支店に通知を要し幾分運費の割増あるべし。

豫約とは艀床 Berth 又は一室 Cabin の豫定にて凡て豫約は運費全額又は半額を手附金として支拂はしむ。而して良床は商略上長距離旅客に與へらる。

支店又は代理店は出帆前 Berth List 及 Passenger List を作りて本艀に送附す、本艀は出帆時刻を報告し旅客收容の後は食堂の坐席を定む若し國際的慣習に反せる

旅客運送事務切符發行  
豫約  
坐席

健康診断  
と返送

座席の不當なる特定は船長に重大の問題を生ずることあり。  
 手荷物には支店より旅客に交附せる貼紙により船中用 "Wanted in Cabin" と船内  
 不用 "non Wanted on Voyage" or "In Hold" とを知り得べきを以て Cabin trunk 等は船室  
 に他は之を手荷物室に預入るべし。  
 上陸前健康診断を行ふは例なれども殊に三等船客と移民に關しては各國嚴格  
 の規定を設くるあり、就中北米合衆國は United state Bureau of Immigration の検査を經  
 ざるべからず、移民の健康能力が所定の法規に合し且つ罪人又は無政府主義者に  
 あらざることを而して契約にて移入せる移民ならざるを要す、上陸を拒まれたる者  
 には乗船地まで無貨返送を要すべきか、現時本邦にては無貨返送を船主に負はし  
 むる爲め三等船客のみならず一等船客も亦乗船前社醫の検査を行はしむるを常  
 とす。(W. T. P. 91)

### 第三節 貨物運送

#### 第一款 船積

船積貨物  
の種類

一、船積貨物の種類 包装及船積方法より分てば左の如し。

包装より	散荷	船積より	船積貨物
散荷	Cargo in bulk	底荷貨物	Hold cargo
包装品	Cargo in package	危害品	Dangerous cargo
		貴重品	Valuable cargo
		甲板積荷物	Deck cargo

包装を要すべき積荷は出荷人の注意を要し取扱人船員等は受領の際該荷造が  
 積卸並に運送中動搖により外部及中味の損傷なき程度なるや否やを檢せざるべ  
 からず。

(註)回漕貨物取扱條例(明治八年十二月一八日布告)中第一條乃至第四條を列挙するに左の如し  
 第一條 回漕貨物の荷造は濡汚減損又は漏脱等の難を防ぐべき様務めて堅固にし其  
 品柄又は荷造の様様によりては錠鎖或は封印すべし  
 第二條 穀物鹽類等の依物酒精流液の樽物等總て減損漏脱し易き物は積入るとき必  
 ず船主貨主の間に特殊の約定を爲すべし。  
 第三條 船主は荷造粗糲なるか錠鎖或は封印なきを以て第一條の難を防ぎ難しと思  
 惟するときは貨主へ其趣を通知して之を堅固ならしめ或は錠鎖封印せしめ又第二條の  
 物品を托せられたるときは特殊の約定を爲すべきや否やを訊問すべし

第四條 貨主は第三條の通知又は訊問を得るも之を堅固ならしめず或は錠鎖封印せず又其約定を爲さざるときは漏沾減損或は漏脱等の難を運漕中に生ずるとも船主に對し其辨償を要求する権利なかるべし

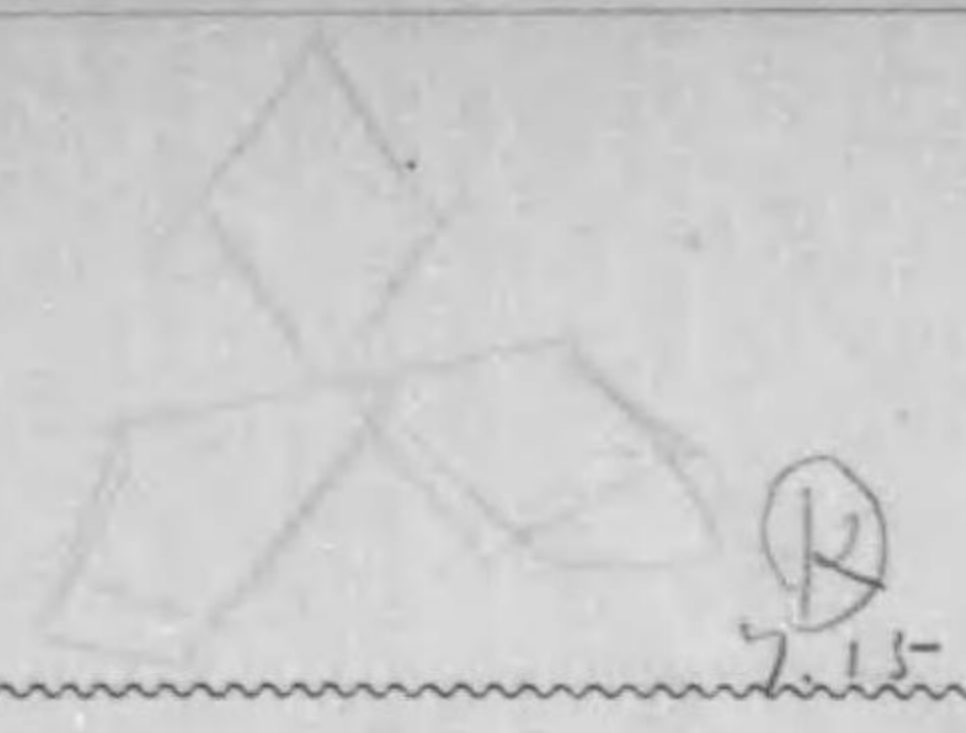
(一) 包装に施すべき記號に種々あり荷主の附するものは

イ 荷印 Cargo mark は荷受人及到達港を知るべき記號にて抹消の恐れなきやを検すべし。

Markには種々あり左の形狀内に出荷人の Initial を附記するを常とす。

- ◇ a diamond
- ◇ an upright diamond
- square
- ▭ parallelogram
- a circle
- ◇ a cross in diamond
- ☆ a sixtyed star
- ♡ a heart
- △ Three diamond
- ⊙ a circle in square
- × cross
- ⊕ a triangle in a circle
- ⊖ a bisected circle

Port mark. 持越揚邊を防ぎ且つ荷役人をして陸揚港を一見明瞭ならしむる爲め荷印の下に附記せらる例へば左記の London の如し。



品質及注意記號

箇中の第十五號の意なり。  
ニ、此外商人の附する記號には (1) Quality mark とて包装貨物内の品質を荷受人に知らしむる記號あり例へば見本番號 MXV とあるが如き之なり (2) Care mark は荷扱上注意を要する爲め出荷人の注意記號にて例へば天地無用と云ふが如し (3) 荷札に船積指圖 Per Packet, per S. S. - mark, via 等の記號をなすことあり。



ホ、高價品及危険品には色文字を以て表はすあり例へば佛國にて危害品にして爆發性又は危険大なる第一種危険品には必ず赤字を以て又燃焼し易き第二種危害品は青字を以て包装上に記載することを要せしむ我國にては危害物品船積規則により其品名を荷造の外部に記すべきものとす。

(註) 要注意 With care, Handle with care.

- 破物用心 Fragile.
- 陶器硝子用心 Porcelain, glass, with care.
- 濡物用心 Keep dry.
- 乾燥冷靜の場所積 Keep in a Dry and Cool place
- 平積無用 Not to be Laid Flat.
- 天地無用 This side up.

揚地毛判

腐敗物用心 Perishable goods.  
機關附近無用 Slow away from the Boilers.

(二) 船主の側にて包装を改めたる上陸揚港を知るに便ならしむる爲め特に或記號を附記して明瞭となすあり内地間にては揚地毛判を附し又は色紙を用ひて港別とす。海外には港名を切抜きたる金屬製の Stencilled mark にて塗抹す我内地揚地毛判の例左の如し。

- ◎ 東 京      ◎ 横 濱      ◎ 大 阪      日本郵船
- △ 釜 山      □ 青 森      □ 小 樽
- △ 八 重 山      ◎ 釧 路      △ 伏 木
- 井 佐 渡      の 能 代      △ 松 江
- 守 守 江      □ 細 島      八 函 館      大阪商船
- フ 釜 山      □ 新 潟      ◎ 宇 和 島

船積手續

二、船積手續 船積に際し出荷主は送狀、輸出免狀、關稅受取證、關稅明細書等の送附を必要とす、船積手續は和船又は沿岸近海航船の如き小船と大汽船及外國船により異なる所あり而して積込には、(イ) 貨主自ら行ふと (ロ) 廻漕問屋の手を経ると (ハ) 直接船主に引渡すとあり。

汽船の積込

和船又は小汽船の船積には貨主は船主又は船長に送狀と貨物を引渡すべく此際受取證を發行するものあり。大汽船に貨主自ら積込み又は船主に引渡すには出、荷、申、込、書に船名、陸揚港、荷印、品名、個數、原價、荷受人名及届先を記し送狀と共に送附し、立合の上積荷の荷造、個數を調べ秤量して運賃を計算し、船積川送書を得て本船に届く若し廻漕問屋に托するときは此の手續は問屋之を取扱ふべし。

船積川送書

船積川送書にて本船に積込めるときは船員は川送書の副書に積込済の旨を記し捺印し渡すべし而して支店貨物係は之に基き積荷受取證又は船荷證券を發行す、尤も船積終了前<sup>1/2</sup>の發行をなし荷主をして荷爲替取組等の便宜を得せしむるも此場合には豫め約束を要すべし。

船積差圖書

海外及我が汽船會社にては船積川送書と同様の作用をなす船積差圖書 Shipping order を使用す、乃ち本船に持參し船積終了の上其一片たる運轉士受取證 Mates Receipt を得て船主より<sup>1/2</sup>の發行を待つ、尤も海外にて<sup>1/2</sup>の作製は荷主自ら其必要の枚數を作りて之を船積のとき船主に渡し運轉士受取證を持參し船主より調印済

高價品  
積品の船

なる該<sup>1/2</sup>を受取るものとす。又運轉士受取證持參前<sup>1/2</sup>の發行若くは其調印を得んには豫め保證狀を差入るるか或は<sup>1/2</sup>に Subject to production of and conditions on <sup>1/2</sup>の如き條項の搜入を受く之れ變則なる發行に對し船主の豫防手段たり。

三、高價品及危険品 高價品及危険品は豫め其種類性質及び價格等の明告を必要とす、之れ其船積に注意を要し特に高價品の積込には番人を附する外浮標を結付けて萬一の場合の沈下に備へ又危害品の船積は指定の場所に限らる。

a. 高價品 英國の Carriers Act にて價額十磅以上のものは明告なくんば之より生ずる損害に對し責を免れしむ、我國法に於て高價品たるべき價額を一定せざれども、品種に付き貨幣、有價證券、其他とせり、即ち重量容積に比し價高く取扱上特別の注意を要する貨幣、金銀塊、白金其他貴金屬、印紙、有價證券、證書額、金剛石其他の寶石骨董品等にして單に貴重品と云ふときは精製と未製とを問はず。

b. 危険品 法規に危険品として明示するものあれども或他のものは實際上危険品として取扱ふあり。即ち危険品の種類を法規の上より見れば危害物品船積規則に於けるものなるべし。

火藥硝石硫黃類及發火し易き製藥品其他油脂醬液並に腐敗し易き性質にして他物を損害すべき物品

開港々則によるもの(及同施行細則)

爆發物、プラスチック、セラチン、彈藥包爆發管ダイナマイト、煙火導火管セリグナイト、ナイトログリセリン、火藥棉花無煙火藥雷管

燃焼し易き物品、生石油(ブルマ、ラングリン)ロック油を含む(石油ナフタ、的列並底油依的見)個蘇爾、石油偏陳アセチン酒精及硫化炭素の類其他華氏九十五度以下の熱度により發火すべき氣體を發するものを謂ふ

要するに燃焼爆發し易き物品にして(安息香火導油摺附木線摺發油石油)廣く他物に損害を及ぼすべき積荷をも危険品と見做すべく就中實際上に於て例へばH.O.會社の事件以來上包に使用する油紙又商品として油紙製造の日本傘も危険品として取扱はるゝが如し。

(註)危害物品船積規則(明治六年布告第二九二號)

危害物品を船積する時は荷送主は其品名を荷造の外部に記し又は其送狀に記入し船主船長又は船會社保險會社等の承諾を得て後差出すべし若し此手續を爲さず通常の貨物と偽りて船積し又は船積せんとする者は金五百圓以下の罰金に處すべし。

一、普通の貨物として差出せるものゝ内に前項の如き危害品ありと疑ふ時は船主船長

船會社保險會社は何時に限らず何地を論せず直ちに發包して之を視査することを得べし但視査の爲め發包したる貨物の内に危害品なき時は船主會社等の費用を以て従前の如く荷造を爲すべし然れども果して危害品ある時は是等の費用は一切貨主の負擔たるべし。

一、危害品を船積せざる前船會社又は保險會社の倉庫等に於て之を發見する時は安全の場所に移し置き直に其管轄廳或は裁判所に届け出づべし但安全の場所に移す費用は貨主の負擔たるべし。

一、船積後危害品を發見せる時之を安全の場所に移し難き時は船中に於て三人以上の保證人を立て、之を海中に投棄し着港の上直に右の旨及び貨主の姓名を其地の管轄廳或は裁判所に届け出づべし。

四、船積に關する事務 船積川送書は本書一通副書二通を作製す。其副書一通は貨物方の手控とす、他の二通は本船に示し船積濟の上正式のものは本船に其副書は船員の捺印を受けて貨物方に持歸るべし、船積指圖書發行の場合も之と殆ど同一にて指圖書は運轉士受取書と連續せる二葉より成り船積濟の上受取證を貨物方に持歸る、若し出帆時刻切迫して積込むべきや否や未定の場合には船積差圖書に「實際餘地あらば積込むべき旨を記すべし此際之を條件付船積指圖書 Condition-  
al Shipping Order」と云ふ。

船積に關する事務

條件付船積差圖書

船積の際積荷に個數不足、損傷等の故障あれば川送書若くは差圖書又は受取證の摘要欄内に其旨の記載あるべし、雨中積込「元地濡の如き又 Wet, loose, broker, stained, dented, rained leaking, contents exposed」等の文字は普通に用ひらる。

かゝる故障の記入ある差圖書に基き發行するものは其摘要欄内に同様の記載を受くべく之を故障付船積證券 Fault B/Lと云ひ船主は後日荷受人の故障を防ぐに供す。然れども出荷人がかゝる記載あるものを受くるときは荷爲替取組等の場合には不都合なる故此際無故障船積證券返り證又は毀損貨物保證狀 Letter of Indemnityを差入れ此記載の省略を請ふことあり、斯くて發行せられたるものを Clean B/Lと呼ぶ、但し此返り證又は其騰寫は之を陸揚港店に送りて以て荷受人の故障申出に備へらる。

船積濟のとき貨物係は全積荷の品名個數、陸揚港運賃其他の記載要件の目録を作製す、之を積荷運賃明細目録 Manifestと云ふ。こは各陸揚港毎に三通を作成し一は手元に一は本船一は陸揚港店に送附し遠洋航行船にありては他に一通船長の

故障付 B/L

保證狀とクリン B/L

積荷運賃明細目録



卸貨積  
費用

署名せるものを仕向地稅關用となす之を *Outward manifest* と呼ぶ。  
解賃及船積陸揚費用の負擔は (イ) 契約によりて運賃中に含ましむるか (ロ) 貨物又は港等の慣習により定れるあり例へば京濱間運送の解賃は船主負擔し海外行汽船の沖積費用は貨主の負擔とするが如く、又石炭木材類の船積陸揚費用は貨主、穀物肥料類は船主の負擔たる慣例の如し。

第二款 引渡

引渡手續

一、引渡手續 引渡方法は (イ) 傭船者其他大貨主には船主より船舶到達を通知し又は *Manifest* により荷受人に通知すれど (ロ) 多數の貨主並に船荷證券の轉帳せらるる場合には荷受人を知り難き故廣告をなすあり或は (ハ) *Manifest* を荷捌人に交附し荷捌人をして引渡を取扱はしむ (ニ) 會社によりては特に荷捌部を設くるものあり。

全部又は一部傭船の場合に積荷到着して陸揚に必要な準備整へば船長は遲滯なく荷受人に通ずる義務あり、積合契約に於ても荷受人は船長の指圖に従ひ陸揚に着手すべきものとす。

凡て引渡は本船に於てなすを原則とすれど (イ) 港及商業上の慣習例へば倫敦港に於ける木材引渡は荷主自ら解取をなし又 (ロ) 約束を以て河岸、船渠又は荷受主倉庫廻しとなし (ハ) 或は *B/L* の特約條項に依る。  
運賃向拂の支拂ありたる時は貨物係は *B/L* に *Countersign* をなすべく荷受人が引渡を受くるには記名又は略式の裏書をなすを要す。

*Countersign*—Please deliver upon endorsement, sign.

*Endorsement*—Rec'd—Date—sign.

保證狀

イ、向拂運賃の支拂なくして引渡をなす場合 荷受主にして得意先なるときは後日貨物賣上済の上支拂をなす爲め運賃支拂猶豫を請求する場合あり船主は保證狀、*Letter of Guaranty* を差入れしめ以て引渡をなすべし。

引渡差圖書

ロ、引渡差圖書 貨物係は保證狀の差入ありたる時引渡差圖書を作製して船長に引渡を求めしむる場合あり引渡差圖書、*Delivery order* は (イ) 分割して引渡を請求する場合 (ロ) *B/L* 未だ到着なきとき (ハ) 荷付手形の送附なきか又は其支拂期限の到達せざるとき (ニ) 銀行に爲替手形副證書を差入れ一時 *B/L* を受けて引渡を受けんとするとき (ホ) 運賃の支拂未済又は支拂不足の儘積荷を引取らんとする

引渡

場合に使用せらる。

二、引渡 引渡は正當なる権限を有する者になされざるべからず即ち船主が積荷を引渡すべく契約せし (イ) 荷受人 (ロ) に指圖せられたる者 (ハ) 完全なる裏書による差圖人 (ニ) 譲渡が<sup>ロ</sup>により許されたる譲受人たるべし、若し差圖なきとき又は引取を拒みたる場合には荷送人は其正當の引取人たるべし、不可抗力により契約の目的を達する能はずして解除となれるとき特約なければ荷送人に引渡すにより免責せらるべし、爰に荷受人とは運送契約により積荷を受くべき者と指定せられたる人にて備船者、荷送人の代理人、<sup>ロ</sup>所持人及是等の代理者が運賃等の支拂債務を負担し積荷を受取る権利を取得せんとその意思を表示せるときは即ち正當の荷受をなすものと見做さるべし。(Leggett, <sup>ロ</sup> p. 612; Carver, p. 471, 469.)

優先権者  
ある場合

然れども積荷に對して優先権者ある場合には其要求者に對して引渡をなさざるべからず、唯運送人と<sup>ロ</sup>所持人との間の關係は證券の定むる所に依るを以て<sup>ロ</sup>の正當なる所持人に引渡をなせば免責となるべく船主は其優先権者の誰なるやを調査することは法律上必要ならず。(商三三四ノ一、六二九)

引渡は其完全なる支配権内に達せしむるにより完了す、されば船長が到達により任意に陸揚するは不當なり、英國にて荷主に通知をなさず任意に陸揚し積荷が火災にて焼失せし場合に船主の有責となれる判決あり、我商法に一般的規定を缺くと雖實際上<sup>ロ</sup>に於ける引渡方法及責任終始に關する方法の特約を以て免責せらるべし、尤も契約なきときと雖陸揚港の慣習に依るの意思と認め得らるる場合なきにあらず。(Carver p. 468)

陸揚場所に關し法律に明文なしと雖實際上定期船の積合契約にありては陸揚港は當初より明白なるべく甲板、舷側、埠頭、船渠の如き自ら其場所の定まるあり、場所の契約は備船契約に必要にて備船者、荷送人又は荷受人之を指定することを約するときは其指定が船主に不利なる港又は場所なる場合を生ずべければ船主も亦適當なる條項を設けて特約するが如し、若し相當の時期に其場所を指定し得られざる場合は如何、獨商によれば船長は其地方の陸揚場所を撰ぶべきことを規定せり。(獨商六)

陸揚引渡の期間に付ては備船積合契約共明約せらるるも契約なき場合に於て

引渡に依る

數通の發行がある場合

は商法上遲滞なきを要するものと解すべし。

三、<sup>レ</sup>による引渡 <sup>レ</sup>發行なきとき積荷受取證若くは判取帳により引渡をなす<sup>レ</sup>發行の場合には之れと引換ならざれば引渡を拒むことを得べし、

a. 數通の<sup>レ</sup>發行せられたる場合 <sup>レ</sup>各通は獨立したる効力を有す、故に、

イ、陸揚港に於ては (1) 一通の所持人が運送品の引渡を請求したるときと雖其引渡を拒むことを得ず、之れ陸揚港に於て<sup>レ</sup>引換に其引渡を約したるを以てなり、(二四六) (2) 運送品の一部の引渡を請求せらるることあり、積荷は一口のものに見做すを以て此場合に船長は之を拒み得るも積荷が分割し得べき場合に引渡をなすことあり、其以後に於て他の所持人が運送品の引渡を請求し來りたるときは船長は其殘部の運送品を供托し請求をなせる各所持人に對し通知を發すべし。(二六六)

ロ、陸揚港外にては船長は<sup>レ</sup>の各通の返還を受くるにあらざれば運送品を引渡すを得ず、之れ船主が陸揚港外にて一通の<sup>レ</sup>に對し引渡をなした後日陸揚港に於て再び引渡の請求を受くるときは引渡の義務を生ずればなり。

b. 數通の<sup>レ</sup>所持人が陸揚港に於て引渡を請求する場合、

イ、引渡の請求あるも何人にも引渡をなさざる場合 正當なる権利者優先権者を知ること容易ならざると空しく船内又は倉庫に保管する損害を避くる爲め請求者に通知を發し運送品は之を供托す。(二六六)

船長が未だ引渡をなさざるときは原所持人が最も先に發送し又は引渡したる證券を所持する者が他の所持人に先ちて其権利を行ふを得べし。(二八六)

ロ、引渡の請求ありて既に引渡をなしたる場合、二人以上の所持人ある場合に其一人が他の所持人に先ち船長より積荷の引渡を受けたるときは、他の所持人の<sup>レ</sup>は其効力を失ふ、即ち陸揚港にありては一通の所持人が請求するとき引渡を拒むを得ざるを以て其引渡を有効とせらる。(二八六)

以上法律の規定は亦實際の手續なり、されども陸揚港外に於て二人以上の所持人あり其一人が先ちて引渡を受けたる場合即ち船長が商法六二五條に違反して引渡したるとき六二七條を適用して解釋せしめ得べきか實際上の問題を生ず。

數通の所持人が陸揚港に於て引渡を請求する場合

四、立替金及附隨費用 航海の附隨費用及立替金の主なるもの左の如し。

イ、船積費 人足賃輸出地引取賃、荷造賃、通關手数料、陸揚費、船賃、輸入地引取賃

等。

ロ、保険料 (船主が貨主に代りて契約をなせるとき立替をなすことあり)

ハ、檢疫規則等法規に基き要する費用。

ニ、荷受人が積荷の受取を拒み又は受取ること能はざるとき之を船主の倉庫

又は税關或は指定倉庫に庫入せるとき藏敷料、火災保険料。

ホ、積荷損傷發生のとき之が手入保管費用及鑑定を請へる場合の鑑定費。

ヘ、共同海損及救援救助費の分擔額は航海附隨の費用にあらざるも貨主の負

擔に屬すべき費用とす。

立替金及附隨費用に對し、留置權を行ふを得べきか、英國は、其範圍とせられざる

も本邦にては、此上にも留置權を認めらる。(商六〇六) (Carver p. 627)

五、留置權競賣權及遡求權。

イ、留置權 荷受人が運送品を受取りたるときは運送契約又は引の趣旨に従

ひ運賃、附隨費用、立替金及運送品の價格に應じ共同海損、救援又は救助の爲め負  
擔すべき金額を支拂ふ義務を負ふべく是等金額の支拂と引換にあらざれば積  
荷引渡の義務なく船長は留置權を有すべし。爰に運賃とは Dead freight を含み特  
約によりては Demurrage も亦其一種として積荷の上に留置權を有するを得べし。

(Holman, 71-73)  
(Carver p. 692-702)

ロ、競賣權 然れども船主は單に留置するのみにて其支拂を確實ならしむる

能はず、而して傭船者又は荷送人に請求するを得べしと雖、是等の者は概ね遠隔

の地に居住するが故迅速なる支拂を得ず、是に於て裁判所の許可を受けて之を

競賣に附し競落代金を以て優先して運賃其他の支拂に充當せしむることを得。

法律は斯く船主を保護するのみに止まらず實際の必要上船長が積荷を引渡

したる後にも (イ) 引渡後二週間以内又は (ロ) 第三者の占有に歸せざる以前

に於ては該積荷に對して競賣權を施行し得べし、蓋し船長は其支拂なきとき永

く船内に留置き難く之を陸揚して倉庫に入れ又は供托するも常に手數を要す

るのみならず費用を嵩むる故實際上船長は其支拂なくして積荷を引渡す場合

遡求權

多く爲めに法律は上記の場合をも認めたり。(商六)  
ハ、遡求權 船主は留置權を有すると共に備船者又は荷送人に遡りて其支拂を請求するを得、此場合に支拂はるる運賃を商業上 Back freight と稱す。

然れども此遡求權は船主が競賣權を行はざる場合には該權利を失ふものとす、されど法律は亦備船者又は荷送人の不當利得なからしめん爲め例へば備船者又は荷送人が賣主として C. にて金額を受取りたる場合に其受取り得る運賃は船主に對し償還せざるべからず。(商六)

六、引渡に關し起る事故。

引渡に關し起る事故

A、品違 一、<sup>B/L</sup>記載の品名と引渡物品と異るとき 二、賣買契約と異なる場合

B、數量の相違 荷不足、過剩、中味減量、拔荷。

C、損傷事故 流失紛失、滅失、刺傷、函傷、繩切、雨濡、澤手、色付、蟲喰ひ。

D、運送事故 揚達、積殘、不積、揚殘。

荷不足

荷不足 Short delivery 並に揚達は屢生ずる事故にして荷印、揚地毛判に注意すべく、拔荷 Pilfering は食料品に生ずること多く人夫の監督を要す、汗濡は艙口の開閉

全 滅

當を得ざりし爲めの浸水又は船艙の故障に基く、  
紛失滅失等に對し全滅と云ふあり、海上保險用語にて全損は目的物の原質が毀損して其用途を失ひ廢物に歸せる所謂推定の全損たる全部損失 Constructive total loss と、全く盡滅して遺殘なきに至りたる全部喪失 Absolute total loss とに分つも、海運業に於ける全滅は所謂兩者を含み、喪失の場合、勿論例へば鹽砂糖の類が融解して其用を爲さざるに至れるが如き積荷の固有の性質を變じたる場合をも總稱す。(Caribor p. 556)

引渡貨物の中味とB/L記載と異なる場合

引渡積荷と 記載の品名と異なる場合並に品質に差等ある場合に船主の責任に就きては問題を生ず、備船者又は荷送人が詐術を用ひて異物を托送し船主之を知らずして船積運送し引取の際發見せられたる場合に船主は托送品を引受け之を引渡せしものなれば運送人として契約當事者には單に運送事實の證明を以て其責を免るべしと雖、<sup>U</sup>所持人に對しては全く此證明を以て責を免る能はず、蓋し第三者は<sup>B/L</sup>記載の品名を信じて取引をなせしものと云ふべく又<sup>B/L</sup>融通の目的として斯く信ずるは至當なるべし。然りと雖船主より云へば概ね包装のまゝ

引取り其内容は荷送人を信じて<sup>レ</sup>を發行せしものなり故に此場合に船主は運送人として相當の注意を盡したるも中味と<sup>レ</sup>記載の品名と異なることを發見し能はざりしこと並に該積荷の引渡を舉證して以て其責を免れしむるを至當とす。唯船主は<sup>レ</sup>表示の正當なる擔保人として責任を負はざるべからずとの論據なきにあらざ、此場合に於ける本邦商法の規定を缺くも獨商は引渡品と<sup>レ</sup>面と異るときは十分なる注意を盡したるに係はず所持人に對し直接賠償の責を有せしめ例外として箱入俵包等包藏品たること<sup>レ</sup>に表示せられ相當の注意を盡したるも其中味と表示と異なることを發見する能はざりしことの立證を以て責を免ることを規定せり。(獨商六五二、五三、ノ二)

然れども本邦其他海外の<sup>レ</sup>には中味未詳條項 Contents unknown clause を挿入してかゝる場合を特約して免責となし船主と所持人との間にありては此證券の定むる所に依り爲めに實際上の紛議を避く。

荷受人が引渡を受け其物品が賣買契約と異れるときは其賣主たる荷送人若くは備船者に對して賣買契約上の権利を行ひ運送人たる船主は干與する所にあら

賣買契約  
と異なる  
場合

ず若し該<sup>レ</sup>が第三者の手に轉賣せられてかかる場合を生ずるときは所持人は單に船長に對し該證券の表示せる積荷の引渡を受くべき権利のみにて賣買上の契約には何等關することなかるべし。

(註)第一款及第二款の Business を説けるは Hull & Heywood, Shipping 最も簡にて初學者に便なり。尙 R. Steh, Theorie u. Praxis des Seehandels Geschäfts も實務を説く。

第三款 本船事務

一、本船に於ける積込及陸揚手續 本船には運轉士の事務と事務員の事務とあり。運轉士が船積陸揚を取扱ふは積付の如何が直に航海の難易に關するを以てなり。海外の汽船によりては單に航海のみを取扱はしむる Navigation Officers と稱するものあり。

船積に際して本支店は一等運轉士をして積付の豫定をなさしむる爲め積荷の荷印、個數、陸揚港等を記せる Cargo List を交付すべく、積込には支店等より荷主又は回漕店が Shipping order を得て持來る故之と Cargo List とを照合し Tallyman が數取を

本船に於  
ける積込  
及陸揚事  
務

なし積付は一等運轉士監督の下に Stevedor 之を行ふ。

積卸には直に船窓 Port よりなすあり Hatch よりの出入に小荷物は Tackle を使用するも概ね本船の Winch を回轉し Derrick を昇降す。船艙 Hold には Fore 及 After part と Right, 及 Left Part 等に分ち番號あり而して積付は先づ最下層の Dumble には (イ) 陸揚港の遠きもの (ロ) 途中陸揚せられざるもの (ハ) 下層にても損害を生ぜざる如き價格の低きものを入れ Tween deck には (イ) 早く陸揚するもの (ロ) 損害の生じ易き積荷を収め臭氣あるもの若くは其他物に感染の恐あるものは Dumble にある Deep tank に積入る。

積込濟の上は Mates receipt を出し % の發行に供す。支店にては % を支店控、本船及到達地店宛各一枚と貨主に數通を發行すべく、本船には此 Captain's Copy の外 % の番號、積荷の品名、荷印番號、種類、積出地、引先地、積出人、荷受人の氏名運賃の割合、連絡運輸のときは其運賃噸數價格等を記せる Freight list 又は Manifest を送附し來る。

引渡には荷受人側と本船側との Tallyman 立合の上數取 Tally 又は秤量をなすべし、凡て船積と陸揚の場合を問はず秤量に付き押石減才をなすは之を避くるを可とす。數取は貨主方の Tallyman 及 Tally book に記入し本船の Tallyman は Boat note に各箇數種類、陸揚地、荷受人名、年月日を記し荷受人をして署名せしむ。此 Note は解會社取なると本人引取なるとを問はず作られ概ね三枚續のものにて一は本船に一は荷主に一は引渡店に送らる。此外陸揚の際 Cargo check book 及 Hatch list を使用す而して共同海損に關係なきとき又は小損害のものは引渡のとき損害額に付き協議するを常とす。又船積陸揚の場合に荷物方と荷主方 Tally の個數に差あるときは不足又は過剩、詮議として船積のときは Mates Receipt 陸揚のときは Tally book に其旨を記載す。

要積付の緊

法積付の方

二、積付の緊要及積合の利益 積付 Stowing 如何は積載量の多少及航海の安危に關し一種の技術に屬す。是を以て直接船長又は一等運轉士之を監督す。而して積付監督人 Stevedor を使用すると否とは隨意なれども海外にては之が使用を例とす。積付には航海中横搖 Rolling 縱搖 Pitching より生ずる事故を防ぐを主とし一方積荷の種類によりては通風を助け若くは積荷の密着を避けざるべからず、動搖を防ぐには鐵鑛、石材、石炭等の底荷 Ballast を積込みて相當の船足を重くすることを必

荷 敷  
積 合

要とし其材料の撰擇は實に船長の技倆に頼る。近時大商船は二重底となり Ballast Water tankを設け水を壓艀に入れ以て他物の底荷に代ふるあり積荷間に生じたる空隙 Broken stowage は豫め見計らひ低率運賃にて相當の貨物を得て之を埋む、又穀物、石炭、木材等散荷は船傾斜の爲め一方に搖流するを避くる爲め仕切板 Shifting boardを施すを常とす、其他海水侵入の濡荷を防ぎ通風等の爲め木材を敷き或は積荷間に匏屑、吳産蓆等を詰むることあり此積付法を荷敷 Dunnage と稱す。

積合せには流動物破損し易きもの等の恰好なる積合せを必要とす。一例を示せば破損し易きものは平積を禁じ重量品は上積を不可とし、輕量又は荷造不完全のものは下積を危険とするが如く貨物の種類により一様ならざると共に陸揚港の遠近、荷印の混交を避け又航海の季節により積合せの注意を要す、例へば夏季には砂糖類は融解し飲食料品は腐敗し易ければなり。

不定期船にありては概ね貨物の種類一定するを以て積合の困難少けれども亦一方に積合せによる利益なし、蓋し船腹の一定せる容積と或度の吃水に對しては實に重量品と輕量品の適當なる積合せにより積載量を增加するを得べし、重

量品は容積小にして輕量品は容積大なり而して運賃率の基礎には重量と容積とあり例へば小麥の重量一噸は約四十立方呎にして之のみを積込むは不利益なり、今假に千噸の Deadweightの船が鐵鑛千噸を積込めば是は空處を生ずべく若し木材を積込まんには其重量僅かに三百乃至四百噸に過ぎず、然るに千噸の積載量にして鐵鑛の七百噸と輕量品七百噸とを容易に積合はすを得べし、之れ積載量を大にして運賃の收入を増すの方法なり、又は運賃を低下して利益を生ずる場合あり例へば千噸の積載量の船に軌條千噸を積み噸八圓にて八千圓を得るも積合はせにより千四百噸を得て一噸七圓となすも尙九千八百圓を得るが如し。

(註) Stevens, On the stowage of ships and their cargoes 7th Ed. : O.O.C. p. 25-26; Hillcoat, Notes on stowage 1894

本船に備  
ふべき書  
類

三、本船に備ふべき書類及調製すべき書類 航海に關し船中に備ふべき書類は所謂船長の形式上の義務として規定せられたるもの、再掲すれば船舶國籍證書、海員名簿、屬具目錄、航海日誌、旅客名簿、運送契約及積荷に關する書類、稅關より交附したる書類の七種にて外國に航行せざる船舶は屬具目錄、航海日誌、旅客名簿の三者を備ふるを要せず。されど之を作製するを要するとき一定の書式に従はざるべ



航海日誌

からず。(商五六二、二項明治三十  
五年逓信省令第四八號)  
就中航、海日誌は航海に關する後日の證據物件として重要なり、通例一等運轉士  
記録し船長檢閲す。其要目は航海發着、哩程、航路の變更、人命又は船舶の救助、衝突其  
他の海難海員の懲戒又は處分、船中に於ける犯罪、出產、死亡其他航海と之に伴ふ異  
常の事實を記載すべきものとす。但し獨逸の航海日誌 *Seejagesbuch* (獨商五) は英國  
の *Ships log* 航海の日誌と *Official log* 船の異常の記載とを合せるものなれど本邦の  
航海日誌は行政上寧ろ後者の目的の爲めに必要となされ *Seejagesbuch* と異なる所あ  
り。

本船にて  
調製すべ  
き書類

本船に於て事務員の調製すべき書類多し而して提出を要する書類は陸揚港に  
より一様ならず。今米國太平洋岸の港に赴く場合に必要とする書類は、本船が本邦  
出帆の際は *Schedule* 一通 *Report inward* 三通 *Health Certificate* 二通を準備する外、港によ  
り種々の書類の調製を要す、例へば *Victoria* 及 *Seattle* 港入港に要するもの左の如し。

- Special Report (Original) 二枚
- 該港出港の Passenger list 一枚
- Schedule (Bill of Health Inspection Card) 二枚

Arrival list		
Victoria	Report Inward	五枚
	Cargo list	三枚
	Freight list { Original Copy	二枚
	Captains Copy	一枚
	Cargo check book	一枚
	Foreign Inward Manifest	數通
	Accountable Receipt	數通
	支那旅客又は船員あるときは Passenger of Chinese origins	二枚及び
	Crew of Chinese origin 一枚を添ゆるを必要とす	
Seattle		
	Passenger List	二枚
	Passenger Arrival List	三枚
	Freight list	三枚
	Captains Copy	一枚
	Cargo Check book	八枚
	Foreign Inward Manifest	八枚
	Accountable Receipt	三枚

此外各港税關には Passenger list 四通 Customs Check book 三通 Inward Manifest 入港届、出港届、船用

品目録、船口申告書(List of Hatches)等を要すべけれど税關により一様ならず、例へば加奈多税關には Report Inward をも要するが如し我領事館所在地には又左の書類を調製して差出すものとす。

輸入貨物概報、入港届、船舶検査證書、出港届、輸出貨物報告 Cargo Receipt

以上の中説明を要するは Inward manifest にて其港に入港前本船にて調製し支店、代理店税關倉庫等に差出すべき必要書類なり Inward foreign Manifest 及 Accountable Receipt は聯絡船又は鐵道に積荷引渡の爲め作製す。

四、海難に罹りたる時の手續。

a. 鑑定及検査 海難に罹りたる時は鑑定人に積付の検査、積荷損害の程度の鑑定を請ふべし、こは下記海難證明と共に船主の利益を保護するに必要の事項とす。

鑑定人 Surveyor の検査には船口検査 Hatch survey (船口を開き防水布 Tarpaulin が充分なりしや荷積の方法完全なりしや等を検査す)及荷積検査 Stowage survey (船口検査後荷積の良否に關し寄港地にての検査並に再積検査 Reloading survey (陸揚修繕の上再積する場合に其完否の検査等)を求めて其證明を得べし之を鑑定報告 Surveyor's Report と稱す。

海難に罹りたる時の鑑定及検査手續

海難報告及證明

eyor's Report と稱す。

b. 海難報告及證明 船舶が海難に罹り其他危害を生じたる時は船長は海事に關する職務を執る者又は領事若くは行政官廳に之を報告して其證明を求むべし、此證明書は船主が保險者及貨主に對し自己の利益を保護するものにして之なくんば海難ありと看做されざるべく從ひて濡荷、破損、荷不足に對し其責を負はざるべからず現時本邦船員法にて此手續を船長の職責とせり。

我徳川時代の回漕の定め又慣習上海難ありたる場合には船頭は浦役場に届出て浦役場證明書俗に浦役場始末書又は浦證文など稱せりを得るにあらざれば船主は之が爲めに賠償の責を免るるを得ざりき、此認證は今尙同じく海難報告書を差出して海難證明書を求むべし。此手續は罹災附近又は最初に入港せる港の管海官廳内地は各海務署及一定の場所の市町村長戸長又は之に準ずべきもの(外國にありては其港の公證人 Notary Public 又は帝國領事)になすべきものとす。(明治三十二年六月號令)

海外にありても船長は Notary Public 又は領事に報告をなし海難證明書 Protest の

證據力

交附を受くれども其記載は最も單簡なり。

海難證明は積荷等の損害が海難其他不可抗力に基きたることを立證する重要な證據にして荷受人は之が否認には反證を擧ぐるを要すと雖此書類あるが故に船主は立證の責を免るものにあらず若し之を以ても立證する能はざる場合には其損害が直ちに天災又は不可抗力に基きしものなりと云ふを得ず况や天災其他の不可抗力に遭遇せるの事實は直ちに積荷が損害を受けしものと推定するを得ざるに於てをや。(明治三十六年一月大審院判決)

本邦の海難證明書には積荷被害の詳細を記載し認證を與へ訴訟上有力の證據となさるれども英國にては當事者双方が是認して以て證據力とするにあらざれば訴訟上其効力なしとせり之れ海外にては Extended Protest を作る所以とす。

プロテス

c. 罹災以外の Protest Protest は海難に罹りたる時之をなすべきものなれど

海外にては事故の發生により損害を生ずるの恐ある場合に船長は Protest をなすことあり例へば (イ) 暴風雨の爲め避難港に入り船貨の損害あらんことを恐るとき (ロ) 天候の爲め通風困難にて積荷の腐敗變質を生ずるの憂あるとき (ハ) 備

エキステ  
ンデット  
プロテス

船者の不當なる船積遅延の爲めに後日故障の生ずることを防ぐが如き場合の如し。(Holman, Hand-book for Shipowners) (K. Masters 5th Ed. p.p. 22, 36)

d. Extended protest Extended protest とは Protest を敷衍せる認證なり即ち罹災後六ケ月以内に Notary public 又は外國にありては其地駐在の自國領事の面前に於て船長、一等運轉士、機關長等の證人が宣誓し Protest を敷衍せる該書に署名するなり數行とは航海日誌及 Protest を参照とし當時海難の情況を詳記し被害の止むべからざりし状態を明記す。

蓋し普通の Protest は記事簡單なるが故船主は其利益保護の爲めに Extended protest を求む。本邦にては最初海難報告をなせるとき管海官廳に其認證を請求すれば海難證明書を交附すべく、こは詳細に記載せらるゝ故本邦沿岸航路に Extended protest の要なし。

## 第二章 船主の責任

### 第一節 船主の絶対的責任

絶対的責任

運送契約の締結に因り船主は運送行為に對する義務を生ず、即ち (一)耐航船舶を以て航海に従事し、(二)遅滞なく發航し、(三)濫りに航路を脱せず安全に到達港に着し運送品を引渡さざるべからず而して之が義務の背反は責任を負ふべきものとす。就中航海の安全を期するは公益上重要なるを以て耐航船舶擔保は船主の絶対的責任となさる。

何人と雖行為の主働者たるときは必ず其行為に付き責あり、而して又船主は自己の行為のみならず運送の目的を達するが爲め他人を使用するを以て其業務の施行範圍に於て被用者の行為に付きては自己の行為と同一の責任を負はざるべからず、乃ち船主自身の過失及其使用人の惡意並に重大なる過失に對しては亦絶対的責任を負はしむ。

耐航擔保の義務

絶対的責任とは、契約の自由、に對する制限にして、前二者は共に公益に關するを以て、我法律は船主に其責任除外の特約を認めず。

### 第一款 耐航船舶

一、耐航義務 船舶は水運に於ける唯一の機關にして耐航 Seetüchtigkeit, Seaworthiness なるべきことは其發航の當時に於ける保證なり。換言すれば船舶は堅牢にして航行に堪ゆべきものなることは積合と備船とを問はず又運送契約に明示せざるも若くは法律上必要條件となさざるも運送契約の前提條件にて默示の擔保なり、故に之が責務除外の特約は有効たらしむべき理由なく畢竟法律的规定は沿革と最も公益に關すること大なるが故に外ならず。

我國法に於ては船舶所有者をして備船者又は荷送人に對し發航の當時船舶が安全に航海を爲すに堪ふることを擔保せしめ且つ船舶の不耐航なるにより生じたる損害は特約あるときと雖之が賠償の責を免れしめず蓋し不耐航なる船舶を以て運送に従事するときは貨物の安全なる運送並に引渡は望むべからず、出荷人

は運送契約を締結せるとき遅滞なき貨物の船積を要し耐航を擔保せられずんば頗ぶる危険を感ずべく又若し狡猾なる船主なれば運賃又は保険金を僥倖せん爲め不適當なる状態を以て航行をなすことなきにあらず之れ船主自身の危険のみに止らざれば其責任の重大なることを定めたる所以とす。

我商法は一八八八年 *Harzer* の國際商法會議の議決第二條を採用し多くの國にても擔保の義務として之を規定し刑事上及行政上並に金錢上の制裁を加へて義務の履行を勉めしむされど英獨二國は主義嚴寬を異にし英國は艦装に關し注意したるや否やを問はず或は之を正當に信ずるも不耐航の事實發生すれば其義務の背反とし獨逸は始め英國の如く嚴格なりしも現時は相當の注意により責任を免れしむ要之此擔保義務は賣買契約の賣主が特約を以て瑕玼擔保を免除すると同一の理由を以て論ぜられず。(Report of London C. p. 73; Newson D.L.S. p. 91; Scrutton p. 68-171; Cognac, 四、六九〇、二五九)

耐航は發航當時に

二、發航當時の耐航 耐航擔保は發航の當時に限り發航後暴風雨其他不時の災害に罹り安全に航海をなし能はざるに至るとき船主其責なきものなりとは發航

當時なる法文の條句解説なり蓋し發航後に於ては船主は其不耐航を豫防すると至難にして之をも擔保義務となすは船主に苛酷なりと云ふに存し。反之發航當時は五九一條に限り五九二條に於ては其文字を使用せざるを以て發航の前後を問はざるものと解する者あり即ち前者は前條を擔保義務後條を其絶對的責務を明かにせし明文と解するなり。(青木博士海商法二二四)

元來船主の義務は運送の安全なる完了にあるを以て發航後航海に堪へざる状態に至らば之を修繕して耐航たらしむるか又は代船を以て適宜運送せざるべからず若し之を發航當時に限定するときは船舶の修繕義務代船使用又は他船積換の義務をも特約にて免除し得ることとなるを以て其前後を問はざるものとの説あり(法典實錄六二一號)

惟ふに發航當時とは最初の發航港なるや或は中間港又は陸揚港に於ても更に航海を爲す場合には尙航行に堪ふべき擔保を有するや前説を事實に照すときは中間港に於て或運送契約の下に船積せば其出荷に對しては擔保義務あり前港に於ける出荷人には義務消滅となるの理となるべし抑も耐航の状態を失ひし際之

が修補に勉むるや否蓋し修補を加ふべきことは豫期するに難からずと雖其最始の状態に於て持續せらるべしとの義務なきは至當なり例へば或災害發生し船舶破損せりとするも其發航に際し耐航の状態にありしならば之を以て義務脊反とは認むべからず若し夫れ破損の状態にありて果して不耐航の事實存在せば注意深き船主は適當なる状態に復せしめて進航すべし故に耐航は危險開始の際に於ける義務と見るべし即ち積載せる貨物の出荷人に對しては其船積港の發航當時に於ける耐航の擔保にして中間港に於ける船積者に對しては中間港即ち發航港たるべきなり。

三、耐航の程度 不耐航船の航海は人命及財産を危險に曝すと雖其耐航たる程度は如何かは船主と出荷人との利害關係のみに止まらず公益に關すること大なるものなり。

耐航の程度は事實の問題にして而かも絶對のものにあらず英國にては事實上航海に堪ふべきものとし保險に附する爲め耐航の状態に適當の手段を施し或は適法の耐航なる状態にありしことを立證するにあらざれば船主をも輕罪に問

耐航の程度

ふの制裁あり然れども事實上航海に堪ふるや否やは單に船舶検査證書のみにて認定し難くこは畢竟有力なる證據と云ふに過ぎずして鑑定人の意見を徴せざるべからず。

耐航程度が絶對的にあらずして事實上の問題たるは例へば内海航路と遠洋航路或は日本海航路と上海航路の如く其航海の方面に應じて航海に堪ふべき程度を異にするが如しされど今少しく具體的に見れば耐航は冬夏河海並に貨物の種類により異にすれども凡て海難に堪へ得べき船舶と言ふを得べし之を英國の判決例にて Seaworthiness は貨物積込の配置又は適當なる底荷の準備又は水先案内人の使用をも條件となすは至當ならず換言すれば安全なる航海を目的となすを以て考朽其用に適せざる船舶若くは破損せる船舶を以て運送の用に供するが如きは固より明かなれど要は航路寄港地時季運送の目的物の種類並に其積分量と構造装置及設備等船體機關屬具との關係的に於て海難に堪へ得べきを程度と見るべきものとす。(Lees, Merchant shipping Act p. 15; Newson, Digest of Law of shipping p. 91; Scrutton p. 68)

或學者は耐航とは物質的のみならず社會的例へば敵の捕獲に堪へ又は封鎖に對して之を破らざることを要するが如き到達港へ安全なる到着を爲し得る程度なりとす。こは艤裝義務を越え一層船主及船長の義務を重からしむるものにて寧ろ運送行爲に對する義務の全部を云ふものにあらざるか。

或學者は耐航を船長の艤裝義務と同一に其程度は機關乗組員等總ての艤裝を包含すとす。今船長の艤裝義務を舊商法の列擧に見るに、(イ)船舶の航海に堪ふること (ロ)船舶艤裝の適當なること (ハ)海員具備の適當なること (ニ)糧食の準備適當なること (ホ)積荷の配置の適當なること (ヘ)必要の底荷を具備すること (ト)過分の積荷をなさざること (チ)過分の旅客を載せざることとす。新商法に於ても船長が耐航如何を調査するは艤裝義務の一となす、而して船主は自己の大なる財産を托するを以て安完なる好果を得んが爲めに此検査の義務を負はしめたるものと推定すべきを以て任意に此義務の免除をなす能はず、故に耐航の程度は船長の検査義務と云ふのみにて艤裝義務が船舶の耐航程度ならず唯安全なる航海の完了に必要な事項なるのみ。(商五六六條)

艤裝義務と耐航

隠れたる欠缺

四隠れたる欠缺及積込配置と底荷の具備 一八九三年法學者船主及保險者の倫敦國際會議に於て、船體機關艤裝又は屬具に隠れたる欠缺に付ては船舶の不適當又は不耐航と見做さず、但し船主又は代理人は之が発見に相當の注意を怠らざりしことを要す。(同議決第二項(獨商五五九條)参照)(Report of London Conference p. 92)

耐航たるには機關屬具等の完全たることを要し、機關の如き常に危険の知られ得べきものの検査に重大なる注意を缺けば船主責あり。されど充分なる注意を拂ひたるに係はらず複雑なる船體機關屬具に潜在せる技術的欠缺は除外せらるゝを至當とす。Curver氏は此議決の第二項を以て第一條の責任除外の制限たりと云ふも此第二項は亦其除外例と云ふべし。Glover氏は發航に際して航海に適當なる状態にあれば航行中起る危険に對し固より責なく船主及使用人の過失又は怠慢に基かざる船體機關等に潜在せる欠缺も亦不適當なる位置若くは不耐航の船舶と推定せられざるべしと穩當の所論なり。

耐航船舶の條件たらざるも安全なる航海の爲めには艙中積荷の適當なる配置及底荷を具備すること極めて重要なり而して (イ)運送契約に於て反對の意思を

積荷の配置及底荷の適當なる條件は耐航の條件なるや

項に付て  
約免責條  
B/L等の特

表示し (ロ) 船積港の慣習に従へるとき (ハ) 積込人が配置の方法を承諾し (ニ) 荷主自ら積込並に配置に従事せし場合の外は配置不完全にて船體の動搖の爲めに生じたる損害なるときは過失の有無に係らず有責とせらるべし、或學者は船主が Stevedors の監督をなし得ざる場合と雖適當なる配置に關し船主其責ありとせり、但し船積配置の完否、過剰なる積載、底荷の準備不完全なることは不耐航船舶其物にあらざる故特約を以て免責となさるべく、唯英國船の如き積載制限線の定まれる場合に過積の如きは Unsate voyage として船主の責に歸せしむ (H.L.P. 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)

五、B/L 及 C/P の特約條項 元來不耐航の事實が運送契約締結のときに存在せば契約解除の原因となり備船者又は荷送人は之が修繕に要する時日の延期の請求を許容するの限りにあらざるべし。之を實際上の B/L 等に見るに契約當初より耐航船又は適當の船舶たることを表示し又は耐航に對しては絶対に其責を負ふことを約するものと、反對に此責任を除外し又は船主は船舶管理人の勉勵の欠缺に出る場合とを除外するあり、されど固と絶対的責任たる以上別に耐航擔保の明示を要せざると共に除外の條項は有効ならざるべし。

(註) Seanton は責任除外の特約なくんば發航前に於ける不耐航より生ずる損害及修繕し得るも航海中不耐航なるより起りし損害に付き有責となす故特約を以て免責となすが如し而して英國の B/L 中に Seaworthiness たるべく適當の注意を用ひしことを記し免責せられし判決例なきにあらざると雖本邦に於てかゝる特約條項は絶対に無効たるべし、國際法協會倫敦會議の際 Carver は耐航船舶に關する第二項の規定の前に船主は次の規定に従ひ運送品の安全なる引渡に對し責を負ふ That shipowner is responsible for safe delivery of the goods, subject of the following rules の句を挿入すべしとせるも運送品の安全なる引渡は船主の當然の義務に屬するを以て特に其記入を要せざるものと云ふべし (S.G.R. p. 88, K.L. p. 89) (村保五二一)

若し本項に關し特約を要するものとせば相當なる注意を施せるに係はらず機關器具其他屬具に潜在せる欠缺より生ずる危険の除外たるべし、而して此特約條項は有効なりや否や實際上之が規定を設け其句の如き或は隠れたる欠缺及機關の破裂とし又は船主の勉勵の欠缺より不耐航となりし場合を特約し日本郵船は船體機關又は屬具に潜在する欠缺に基く場合を除外す而して倫敦會議の議決によれば船主を保護する爲め此特約を有効となさる然れども此特約を有効となすにより船主の耐航擔保の絶対的責任と船長の發航前航海に堪ゆるや否やを檢査するの義務は免ぜらるゝものに、あらず。



不耐航となりたる場合に船長は之が修繕の義務を有すべく若し修繕時日あるも之を爲さずして航行せば船主は賠償の責を免る能はず、是に於て修繕をなすが爲めに要する時日の延滞より生ずる損害に對し船主は免責の條項を特約するに至る。

(註)耐航の觀念に付ては Schlatz, Das deutsche seerecht s. 303; Pappenheim, Handbuch des seerecht Bd. II, s. 49-53

第二款 船主及使用人の行爲

我國法は一八八八年 Brussels の國際商法會議の議決第二條の主義を採用し船主は自己の過失船員其他使用人の惡意及重大なる過失に基く損害に對し絶對的責任を負はしめ特約による免責事項の範圍並に契約自由の原則を制限せり。(商二五) 一、船主の過失 凡そ何人と雖自己の行爲に責を有し其過失に基く損害に對し自ら絶對的責任を負ふは當然なり、抑も船主は運送契約に基き運送行爲の完了並に運送品の安全なる引渡に對する義務を有す。されば船主は契約の遂行に際

船主の過失

し通常人の用ふべき注意を採るべく、相當の注意を怠るにより生ぜし損害に對しては其責を免る能はず唯注意深き人にして始めて加ふべき注意を怠りたる輕過失は其責を免れしむ。

多くの國に於て重大なる過失又は故意に出でたる行爲は責任の制限又は除外の契約を認めざるも契約自由の國に於ては輕微の過失若くは普通の過失に出る場合の制限又は除外の契約を認むるあり。

船主は普通用ふべき注意を採るべく若し船主が不謹慎なりと知られたる船長を撰任するが如きは船主の怠慢にして重大なる過失に屬し封港の事實を知りて之を船長に通知せざるが如きは相當の注意の缺欠なり。(Sutton p.)

或海運業者は  $\frac{1}{2}$  又は  $\frac{1}{4}$  中に自己の過失に出でたる場合の免責を特約するものあり、蓋し自己の行爲に關し責任を制限するは單獨の意志表示又は通知をなすも何等の効力を生ぜざるべく又荷送人の同意を得たる場合に自己の責任を制限し得べきや、我國法の如き公益規定ある場合に此問題を生ぜず、されど契約自由を認むる英國の商船條例の如き責任除外の契約は正當の理由あるを要すとし凡て

船員其他  
悪意  
使用人の

の責任より除外せらるゝの句を以て船主の過失怠慢を免除せし例なきにあらざれども書面を以て契約をなす場合にはかゝる概括的條項を避くるを可とす。

二、船員其他使用人の悪意及重大なる過失 船長の用ふべき注意は其地位が船主と委任の關係にあるを以て受任者と同一の注意、即ち善良なる管理者の注意を採るの義務を有し海員は雇傭の關係にあるを以て船舶に乗組み航海の事務を執る爲め最上の働きを爲すの義務あり、而して船主は船長其他海員の行爲に付き第三者に對して責任を有す、殊に業務の執行と直接に關係なき悪意の場合と他の同階級の者の用ふべき相當の注意の缺欠に對して其責任の除外は公益に關するを以て絶對的責任となさる。されど船主の責任を重大ならしむるは海運の發達を阻害する所以にして船長が其法規の權限内に於て爲したる行爲又は船長其他の海員が其職務を行ふに當り他人に加へたる損害に付ては責任制限の方法として海産委付の制を認めらる。

船員以外の使用人とは陸上に於て船主との委任又は雇傭關係にある者を云ふ就中 (イ) 代理人は使用人にあらずとの論あれど元來代理人の行爲は本人の爲め

に効力を生ずるを以て船主亦其責を負ふべく (ロ) 船積人は運送契約に於て使用せざる契約をなし又は船積港に於て反對の慣習存在し或は出荷人の使用人なる場合の外は船積配置は船主の義務に屬すると共に船主の使用人として船主の責任範圍に歸す。(Hill, Gray, Restriction by Contract I, S. p. 6; Leggett p. 402; Schoulers p. 430)

嘗て船主は保險者なりと稱せし頃は使用人の行爲より生ずる損害を負擔せしも船主をして船員其他の使用人の行爲に就き自己の過失と同一の責を負はしむるは酷なるべく、一九〇二年漢堡國際商法會議に船主の代表者は使用人の行爲に就き現に責を負ひつゝあることを明言せしが、實際上船主は隨意に免責事項を $\frac{1}{2}$ に印刷して之を除外するを例とす、是に於て我國の如き使用人の悪意及重大なる過失を規定し輕過失及普通の過失に對してのみ特約を認めたる所以とす。(大野判決四二九年星)

3. 船舶管理人及船長が船主たる場合 (1) 船舶管理人の過失は船主の過失と同一に絶對的責任たるべきや、管理人は船主の代理人にして船舶の利用に關する一切の行爲をなし得る廣大の權限を有し之が法定の代理權に加へたる制限は第三

船舶管理人  
の行爲

者に對抗するを得ず、其職責も亦航海に適するや否やを檢し之が修繕を施し船長以下を雇傭し運送契約を結び得るを以て等しく代理の地位に立てる船長より權限廣し、即ち船主と殆ど實際上其權限を等しくし且つ概ね船舶共有者より撰出せらるゝこと多きを以て管理人は自己の過失に付きては船主と同一に無限責任を有するものと稱すべし。

又ハ中<sup>レ</sup>に Ship's husband, Managing owner 獨<sup>ノ</sup> Korrespondentz Rheder, Dirigierender Rheder 等<sup>ハ</sup>し<sup>テ</sup> Schiff's Disponent 佛<sup>ノ</sup> Armateur gérant の用語は Shipowner, Rheder, Armateur と共に併用し船長及水先案内人の過失怠慢を除外する場合にても船主及管理人を除外せずして同一の責任を負ふが如し、例へば其損害は船主管理人の適當なる勉勵の結果にあらざる旨の條項の如し。

Not resulting however in any case from want of due diligence by the owner of the ship or any of them or by ships husband or manager.

船主自ら  
船長たる  
場合

4. 船主自ら船長たる場合 責任の發生は自己の行爲又は直接其監督の下にある被傭人の行爲なるが故に責任を除外するの理由に乏しく船主は船長たるの故

を以て何等の恩典を與へられざるべし。

我法典に於て船主と船長の二資格を認め同一人なる場合の規定なけれども二資格を同一人に兼有すること毫も支障なく、船長として過失ある場合には船長として無限の責任を負ふ場合あるべく同時に船主たるの過失となるべし故に此場合に特約を以て過失の免責なかるべし。

## 第二節 船主の責任制度

### 第一款 船員の行爲に對する責任制限

有限責任  
たり得る  
場合

一、有限責任たり得る場合 凡そ自己の使用人の行爲に付きては第三者に對して責を負ふべく而して他人に對して責務を負擔する者は無限責任たるを原則とす、然るに社會の必要上有限責任の制度を認め船主も亦此恩典に與ること各國の立法例に於て同じ。

船主の有限責任たり得る場合は船員の行爲より生ずる總ての債務にあらざし

て我商法の規定は左の二とす。(商五四)

- a. 船長が其法定の権限内に於て爲したる行爲より生ずる損害。
- b. 船長其他の船員が其職務を行ふに當り他人に加へたる損害。

船長の法定権限は船籍港なるときは海員の雇入及雇止をなすに過ぎざるも船籍港外に於ては航海の爲め必要なる一切の行爲をなす権限を有す、此範圍に於て船長の爲したる契約より生ずる債務の履行に對しては船主其責を負はざるべからず、固より船主の爲せる契約又は特別の指揮に基く場合は此制限の問題ならず、船主は船長以下水火夫に至る者が其職務を行ふに當り他人に加へたる不法行爲に基く債務は其責任たり、海員は船主と代理關係なきを以て單に職務を行ふ場合に限り、(イ)職務とは船員が船主の使用人として負ふ所の職務を以て其範圍となすを以て官命又は船長の公法上の權利より他人に損害を加へたる場合は使用人として當然行ふべき職務にあらざるべし。(ロ)其損害は職務を執るに當り加へたる例へば運送品の積卸の際過失の爲め之を海中に墜落し又は毀損せるが如き場合なり。

責任有限  
を是認す  
る所以

(註)船主が如何なる場合に責任を負べきか商、二六六、五六六、五六八、民九九又船主が如何なる場合に責を負ふに至るか、商五九二、六一九、三三七、民、七一五參照。

二 責任の有限若くは免責條項を認むべき理由。

A. 陸上の使用人は使用者が監督をなし得る地位にあれども海上運送に於ける船舶は永く遠洋を航行し時に或は通信の便を缺くに至ることあり、従ひて船主は使用人に對し監督の全きことを望むべからず、即ち船主は使用人の監督に注意を怠らざりし立證が至難なると共に監督の不可能なるに不拘船員の行爲に付き責を負はしむるは過酷なり。(Gray-Hill, p. 11; Loggett, p. 466; Report Hamburg, p. 82; Report Genoa, p. 96-97)

B. 遠洋に航するときは船員は全く船主の眼界と其支配を離れ單に監督指揮のみにあらず之れが解任又は新撰に補充の途絶ゆることあり、従ひて航行中船主は航海に關し船員に對する自由を失ふ。

C. 船長に廣大なる権限を與ふるは航海の便宜と安全を圖る爲めなり、而して海中に於ては船長は船主の代理人として其指揮命令を待たず其權限内に於ては重大なる行爲をなすべし、船主は之に對し悉く絶對的責任を負ふは堪ふる所にあ

らず。

D、船長其他重なる使用人は法定の資格を要すべく船主は特に自己の大なる財産を托するものなれば之が撰任には充分なる注意を盡せしものと推定し得べし、而して一定の資格を有するものの中より撰任すべきことは普通の如何なる者をも撰任して其代理人又は使用人となし得る場合と異り自由撰擇權に制限あるを以て責任を軽減せしむるを至當とす。(Wendt, p. 416)

E、一定の資格者たる船員を撰任すべきこと並に其適法の選任は即ち一定の技術に堪能者の公證なり之れが技術上の錯誤過失より生ずる損害は船主に對しては不可抗力に準ずべきものなり。

F、海運は最も冒險的事業にして過失又は怠慢により衝突、火災其他重大なる事變を發生すべく而かも其損害は莫大にして船主が悉く之を填補すべきものとせば船主は殆ど零落せざるものなかるべし。(Gay-Hill, p. 4)

G、船主は船舶の建造機關の改良に力を注ぎ尙且つ運送の敏速と安全を圖るに勉むるが故に多大の責任を有せしむるは實際に堪へ得べからざるべく、况や運賃

低落の趨勢は其収益を減縮せるに於てをや、若し責任を過大とせば保険料を含みて尙且高き賃率となすに至り遂に商人其他一般の利益を害すべし。(Gay-Hill, p. 14; Port Genon, p. 111)

H、保險の制度發達し銀行の如きは保險なき貨物は擔保とせざるの傾きあり従ひて貨主は殆ど保險契約を締結せざるなし、されば損害の賠償は之を保險者に求め船主は保險者たるの地位を脱せるものにて之を貨主よりすれば高率の運賃にて船主に危険を負擔せしむるより保險者に低廉なる保険料を支拂ひて危険を轉ぜしむるを利とす、之れ船主の責任を軽減せしむるを至當となす所以なり。(Newson p. 1. 11.; R. G. p. 11; Actes du Congress International de Droit Commercial d'Anvers p. 172)

I、陸運は獨占事業たる場合多けれども海運は競争常に行はれ若し船主が濫りに責任を軽減する場合には貨主よりして自然的制裁行はれて淘汰せらるべし。(Gay p. 11)

J、Wendt は船員を區別し船長は船主が個人的に撰任するを以て其行爲には責任を負ふこと至當なるも海員は普通船長の撰任する所にして船主は直接に與ら

されば其技量を知らざるべく従ひて船主の責任を海員まで擴むるは不可なりと。  
(R. G. p. 100)

K. 商業取引は當事者の便宜を圖るべく便宜は即ち敏活たり得るものにて濫りに法規にて拘束せず商慣習に従ひ且つ契約の自由を認めて商事の簡捷を圖るべし。(R. G. 101)

L. 近世列國の趨勢は航海事業を獎勵し船主が個人として支配する能はざる原因に基く損害に對しては其責任を輕減又は免除せしめされば航海業の發達を見るを得ず延てこは航海業獎勵の精神に戻るべし。(Chap. p. 4)

三 責任輕減及び免責條項に對する反對の理由。

A. 船主をして濫りに使用人の行爲に對する責任を輕減せしむるときは損害の發生を多からしむべし、船員は其技能の善美を盡して職務に従ふべき義務を有し徳義上亦然るべく之に對し船主の責を免れしむるは公安を害すべし。(Wentz, M. L. p. 412)

B. 船主が使用人の行爲に對して責任を除外するときは商人は多大なる危険を

責任輕減  
免責條項  
に反對の  
理由

負擔するものにて強ひて保險に附するの必要に迫るべく之れ必ずしも商業社會に於て利益と云ふを得ず。(Wentz, M. L. p. 411)

C. 保險業の發達は船主の責任を重からしむるも可なり、之れ貨主が賠償を船主に求むれば船主は更に保險者に請求して殆ど之が填補を得べく國によりては船主を以て責任の限度とし又一方船舶に對する保險金を取得するの途あるべし。(Schonkers L. R. p. 410)

D. 海上危険の多くは使用人の怠慢に基くもの多く之を除外するときは殆ど損害發生の原因を除外せしむるに等しかるべし、此説は統計に論據を置くものなり。(Congres. p. 311)

E. 船主は使用人の過失により他人に責任を負へば更に其過失の行爲者に對し賠償を求むるを得べしと、但し此説は事實上不能なるべし。(Wentz, M. L. p. 336)

F. 使用人の行爲に基く損害は災難なる觀念にあらず船主をして免責せしむるは畢竟何人も免るべからざる災難に限らざるべからず。

(註)海難取調委員報告一八七六—一八八四年

中編 海運業の經營 第二章 船主の責任

海難總數四六九回

船長又は海員の過失に基くもの 三四九回  
 船主又は代理人其他陸上使用人の過失 二五回  
 監督不行届に基くもの 四四回  
 不可抗力に基くもの 五一回

海難中災害の多大なる衝突及坐礁に付ては左の如し。

總數 船長又は海員の過失に基くもの 監督不行届に基くもの  
 船主又は其代理人又は其陸上使用人の行為に基くもの

衝突 八二 八〇 一 一 一 一  
 坐礁 一九六 一七三 八 一三 二

有限責任に關する立法例

責任額制限主義

四、有限責任に關する各國の立法例 責任制限の理由より各國有限責任の制度を認め其債務の履行に關する立法例に四あり。  
 A、責任額制限主義 Goldhaltungssystem. 債務者が債務の履行をなす責任額に制限をなし不履行に對し債權者が執行すべき目的物に制限することなし、即ち人的責任制限主義なり。

此主義は英國の採用する所にして人命を損じ又は身體を害したるときは加害船一噸に付十五磅以下、船舶及積荷其他のものに加へたる損害は一噸に付八磅以

海産執行主義

内の責任額とせり(五〇三條例)抑も英國の普通法にて船主は船員の行為に對し無限責任を負ふものなれども、一七三四年船主の同盟は下院に請願し責任を船舶及運賃に限るの案を容れられてデ、二世の法律となり、次で一八一三年之を衝突の責任に及ぼし同六二年現行法となれり。此法は、(イ)責任の最高額は一定するも責任財産一定せざるを以て船舶運賃等の海産を喪失するも尙陸上財産を以て責任に任じ、(ロ)船舶が安全なるを得て高き船價を有するも一定の最高額以内を以て責任を免れ得べく、(ニ)且つ汽船と帆船新造船と老朽船を區別せざるのみならず(ホ)八磅又は十五磅なる標準は實際上理由なし、固と十五磅は一噸十五磅以上の旅客船の建造を奨勵せんとの目的に出で八磅は當時英船の總船價を總噸數にて除したる平均價格にして現時の實際と相去るや遠し。(Abolt, L. M. S. p. 637, 14 Ed.)

(註)現時旅貨混用船は一噸百二十五圓即ち八千噸臺百萬圓の建造費たり。

B、海産執行主義 Exekutionsystem. 船主の財産を海産と陸産に區別し船主の責任を海産に限定し債權者に對しては海産を執行して辨済に充て以て責任を免るる主義にて獨逸の採る所なり。(獨商八六條)

蓋し船主の財産を海産と陸産とに分ちて責任制限となす物的責任主義は最も冒險的事業に従事する船主を保護するに足る方法なり海産委付主義も亦然り是を以て英國主義は海産の價格の増減には利害關係なく一般の財産に着眼せらるゝも物的責任主義は責任額に制限なきも海産に限るを以て債権者は一般財産に利害關係を有せずして直接海産の多寡に關係し其海産の減少又は滅失に對する危険を負ふ。

## 海産委付主義

C. 海産委付主義 Abandonment. 船主は無限責任たるを原則とし例外として物的責任制限たる主義にて免責の方法を海産委付となす即ち船主は海産を委付して免責の限度となす若し委付権を行使せず拋棄するときは全然無限責任を負担するものなり佛國及我國法の採用する制度たり。

執行制及び委付制の法理論を去りて船主より云へば執行主義にありては、(イ) 船主が債務履行に充分なる財産を有すれば任意に辨濟し寧ろ不足なりとするとき海産を執行すべく、(ロ) 海産を執行して殘餘あれば船主の有たるべし、(ハ) 委付に於ては其得失を判斷するに容易ならざる場合多かるべし。然れども債権者は

## 選擇主義

其利益の保護に於て委付制を利となす。何となれば、(イ) 船主は元來無限責任を負ひ、(ロ) 委付せらるゝときは債務の完済を受くるに難きことあるべきも執行の勞力と費用を節し、(ハ) 若し委付により全部を受けて殘餘あれば自己の有となすべく此際執行より一層の利益たるべし。而して船主は委付主義を不利となすが如きも之を實際上より云へば寧ろ便宜の免責方法と云ふべく一八八八年の「ブラッセル」に開ける國際海法會議の議決も亦此制度を採用せり。

D. 選擇主義 Wahl-system. 此制も亦物的責任主義にして海産の執行と委付とを認め船主は船舶運賃の海産を限度として執行の責に任ずるか又は委付と爲すかを選擇せしむるものにて北米合衆國の採る所なり。

若し夫れ英國制度の噸數金額にして適當の制限額を求むるを得て一定の最高額を責任限度とし之を特定財産たる海産に限りて執行するを得せしむる契約をなし得るとせば實際上の便宜多かるべし唯かゝる契約を許すべきや且つ其契約の内容に關し幾多の問題を生ずべし。



第二款 海産の委付

海産委付

一、海産委付 我商法は船長の法律行為より生ずる債務又は船員の不法行為より生ずる債務に付き船主は航海の終りに於て海産を委付して其責を免れしむ。

海産 *Schiffsvermögen*, *Fortune de mer* とは學理上船主の財産を分ち陸産 *Landvermögen*, *Fortune de terre* に對する用語なり、尤も海産は必ずしも海上財産のみに止まらず陸上財産も船舶に關係を有するものあらば海産と稱し得ざるにあらざるも法律は船舶並に航海と密接の關係ある運賃並に船舶に付き有する損害賠償及其他報酬の請求權を總稱し而して海産に屬せざるものを陸産とせり (Rapenhein, H. S. Bd. II, s. 60-1)

委付には保險委付 *Délaissement* と海産委付 *Abandon* とあり我國法に於ては單に委付と云ひ其稱呼を同ふし別に規定する所なきを以て保險委付と同じく單純に目的の全部に付きて爲すを要し委付せられたる目的に伴ふ權利は保險者と同じく債權者が取得するものと解すべし。(商六七五、六) 保險委付と海産委付との關係は(七七、八一) 中編第六章中海損及委付」参照)

海 産

船 舶

海産は委付行為の目的物にて其範圍は純然たる海上財産たる船舶を主とし他は無形なる權利なり。

A、船舶 (イ) 單に船舶と云ふも、それは責任事由の發生せる船舶にして船主は自己所有他船を委付するに及ばず之れ海運保護の精神たり (ロ) 該航海に使用せる船舶を航海の終りに委付するものなれば破損沈没坐礁等の現狀に於て何等の處置を加ふるを要せず (ハ) 船舶と云ふを以て従物も亦共に委付せらるべし (ニ) 委付は該船が先取特權の目的たる場合にても之を行ふを得。

運送貨

B、運送貨 (イ) 該航海より得る運賃にして其船の前回又は他船の運賃を含まず (ロ) 運送貨は未收のものにて航海の終りに於ける總額なり、航海終了前の既收運賃は船主の陸産と化するを以て含まずとするの説多し (ハ) 航海の終りに受取れるものは其儘委付するは當然なれども未だ支拂なきものは、船主は其請求權を委付すべきか或は取立て委付すべきか議論あり、多くの學説は商法は請求權と云はざるを以て船主は必ず之を取立てて委付すべく仕拂者無資力にして收むるを得ざる場合には固より委付の限りにあらざるべしと實際論として亦此説可ならんか。

C、損害賠償の請求権 (イ) 損害賠償は共同海損又は衝突其他各種の不法行為に基く賠償の請求権なり (ロ) 該航海に於て其船舶に付き生じたるものなるべきこと論なし (ハ) 航海の終りに於て有する権利なるを以て航海中既に賠償を受けたるものは之を提供するに及ばず。

D、報酬の請求権 (イ) 報酬は船長の職責として海難船又は積荷を救護せるに基く救援救助費等運賃にあらざりして其船舶利用より受くべき報酬の請求権なり (ロ) 之亦該航海に於て該船舶に付き生じたるものにて航海の終りに於ける請求権なり。

(註) 委付の目的たり得るものは上述の海産に止り雇傭契約に因り生じたる船員の権利殊に給料の如きは委付するを許さず、但し水先案内人の如き一時的業務を執るに過ぎざるものは普通船員と異り例外とせざるべからず(商五四)

二、海産委付権 委付権を行使するものは船主なり。

(1) 船長が船主たる場合に委付し得べきか明文なけれども自己の爲したる契約又は不法行為より生ずる責任は自己の全財産を以て負ふべきを原則とす而して委付の本質は船長に廣大の権限を與へ監督不可能の理由に基くものなる

に船主自ら船長たる場合は代理及雇傭の關係なきを以て責任制限を認められざるべし、但し海員の爲したる不法行為に付きては委付権を認めらる。(加藤博士 頁九)

(2) 船長が共有者の一人なるとき、委付し得べきか、此場合亦責任制限の理由なきを以て委付権を認められざるべし。

(3) 賃借人は如何賃借人は船主と同じく無限責任を以て原則となせども元來賃借人は利用行為をなし得るに止り處分行為をなし得ざるを以て他人の所有に屬する船舶の委付をなし得ざるものとす、但し自己の権利に屬する運賃報酬等の請求権は此限りならずと解すべし。

委付の時期は法文の解釋上航海の終了に於て行ふべきものとす。

委付の行為は單獨にして口頭書面其他の方法にて意思を表示すれば足り別に債権者の承諾を待つを要せず、又條件若くは制限を附し或は其一部を委棄するを許さず而して實際上に於て委付には其旨を債権者に通知し合意を得るを例とす、之れ通例委付せらるゝ場合は遠隔の所にある船舶の沈没、坐礁其他損害の甚しき

場合多きを以て債権者と合議し委付するか又は相當の辨金にて債務を履行する場合あるを以てなり、委付するときは證書を作成し船舶國籍證書、船舶検査證書、器具目錄、運賃目錄、其他運送契約並に積荷に關する書類等を交付すべし。而して登記したる船舶の委付は登記をなすにより効力を生ず。(商五四四)

委付權を行使せざる前船主が該船舶を讓渡したる場合に委付權は消滅して行ふを得ざるべし。明文なければども理論上委付權の拋棄と見て差支なかるべく之れ事實上委付し得ざればなり。

委付權の消滅

三、委付權の消滅 船主保護の爲め海產委付の恩典を認めたるものなれども左の場合に於て法律は無責任に複歸せしむ。

A、船主に過失ありたる場合 此場合は責任を輕減せしむる理由なきを以て無責任の原則に複歸せしむ。過失とは例へば船主が船長の撰任を誤り或は船長に特種の命令を與へて職務を執らしめし爲め損害を惹起せし場合の如し。(商五四四)

船舶共有者の一人又は數人が過失ありたる場合に過失なき共有者は委付し得るが如けれども委付は持分に對するものにあらず船舶全部を爲すものなれば委

保險金

附するを得ず。

B、債権者の同意を得ずして更に航海をなしたる場合 航海により生じたる債務を辨濟せざる前航海を開始するときは船價減少するのみならず或は衝突、沈没、其他海難に遭遇することなしとせず、之れ債権者を保護する所以にあらざるを以て法律は債権者の同意を経ずして更に航海を開始せるときは委付權を拋棄したるものと見做し無責任を負はしむ。(商五四四)

四、保險金及公法的賠償に就て。

(1) 保險金 保險金は別種の契約即ち保險契約に基く損害の填補なり故に (イ) 船舶又は之が利用に伴ふ請求權と云ふを得ず (ロ) 保險料の支拂は陸産より支出せるものにして航海に伴ふものにあらず従ひて (ハ) 債権者は擔保の目的となさず (ニ) 若し保險金をも委付せしむれば保險契約なき場合とに均衡を失すべし。

是を以て保險金の請求權を委付せしむる判決あれども上述の理由より損害賠償報酬の請求權にあらずとして委付せしめざるを至當とす、之を實際上に見るも船主は之を委付するものとせば保險契約をなし得ざる場合を生じ且つ不時の損

害填補の善後策を講ずるを得ずして船主の自由を奪ひ斯業を保護する主旨に反するに至るべし。(明治三四年五月大審院判決、法典質疑) (録八卷一號、松波博士海商法一〇三五)

(2) 公法的賠償 公法的賠償とは行政上の権力關係より船主の爲す損害の賠償を云ふ即ち港則警察行政の執行法等に基き例へば港灣の通路に沈没坐礁せる場合に取除其他の方法を命じ船長の過失にて棧橋浮標防波堤等公共の造營物を毀損せる場合に之れが修繕を命じ又は官廳自ら修繕して船主に其費用を負擔せしむるが如し。

商法は私法にして船主の責任制限は私法上の損害賠償に屬す故に公法的賠償に對して委付權を認めざるや明かなり然れども斯業の保護と均衡を保つ上に公法上に於ても亦責任制限を與ふるを可とするにあらざるか。

實際上沈没船の取除の如き船主は容易に肯せず時日を遷延し一般船舶の通航を妨害すること多々あり例へば關門海峡に於ける事實の如し。是を以て同所に於て沈没船の取除通路の掃除は政府自ら之を行ひ其費用を官廳と船主と折半して負擔するが如き方法は責任制限なき場合に至當の手段とす。

公法的賠償

(註)本章以下第三章第四章は多く海法に屬し其參考書として松波博士海法加藤博士海法研究原書の參考書の著名なるは Congnes, International de Droit Commercial; Hopkins, Avenge & Arbitration 4th Ed.; Schoulers, A treatise on Law of Bailment 2nd Ed.; Hill-Gray, Restriction by Contract upon Liability of shipowners as Carriers of Goods; Holman, Handy-book of shipowner & Master; Tegett, Law of Bills of Lading, Charter Party; Henry Newson, Digest of law of shipping 2nd Ed.; Scrutton, Charter Parties and Bills of Lading 3rd Ed.; Wendt, Papers on Maritime Legislation 3rd Ed.; J. E. R. Stephens, Law relating to Freight; Oliver, Shipping law manual 7th Ed.; Carver, Law relating to Carriage of goods by Sea 5th Ed.; Pappenheim, Schiffs, Seerecht; Wagner, Ha dbruch des seerechts 2. 推し其他, Leo, Seehandelsrecht; Boyens, Seerecht; Gareis, K. Deutsche Handelsrecht; Lehmann, K. Lehrbuch des Handelsrechts (Seefähigkeit, Exekutionssystem に付 46)

### 第三章 運送契約

#### 第一節 總 說

##### 第一款 運送契約

意義

一、意義 運送契約 Transportvertrage とは運送行為の完了により勞務の報酬を受くべきことを約する一種の請負契約にて海上運送に於ける運送契約を海上運送契約と云ふ、即ち海運業者は船舶を運送具とし之に船積せる物品又は乗込める旅客の運送を約し相手方は之に對し運送賃を支拂ふことを約する契約なり。

運送契約は契約成立に何等の形式を要せざる諾成契約なり、即ち口頭にて又は積込み若くは乗組の事實其他當時の情況により契約成立を推知し得るを以て足る。然れども、

1. 旅客運送契約にては記名又は無記名式の乗船切符を發行して其成立を證明するの用となす。

2. 備船契約に於ては後日の證據として當事者間に運送契約書の交附を請求し得せしめ常に其交附を例とす。

3. 個々の運送契約に於ては備船契約の如く運送契約書の交附又は陸上運送の如く引換證の發行をなさざるも船荷證券の發行を請求し得せしめ之を以て契約の證據となすを例とす。

海上運送の陸上運送と異なるは船舶を必要となせども船舶は運送具たるに止り契約の主たる目的にあらず運送手段として従たる條件とす。

海上運送は運送具たる船舶に船積すること、を要するや、換言すれば曳船契約の如き動力の供給は海上運送と云ふを得ざるや。鐵道運送に於て運搬具と索引乃至道路の分離觀念は種々なる制度を生ぜしが海運に於ては通路の獨占なく船舶は唯一の運搬具たると共に動力たるを普通の觀念となす、されど事業の分化は今や曳船事業が重要な地位となりしが海商船は其積込める旅貨の運送にあるを以て曳船は運送契約にあらずして他種の請負契約と見るべきものとす。

#### 二、海上運送契約の種類

海上運送契約の種類

曳船と運送契約

A. 海上運送契約は其運送の目的により二種とす。

1. 物品運送契約 2. 旅客運送契約

物品運送契約 *Frachvertrag* は更に其性質により二とす

a. 船舶の全部又は一部を以て目的となしたる契約を備船契約 *Chartervertrage, Schiffbefrachungsvertrage, Contract of hired vessel* と云ひ即ち備船による運送契約 *Ad reightment by charter party* にて船主の相手方を備船者 *Charterer* と云ふ。

b. 個々の運送品を以て目的とせる運送契約を箇々の運送契約 *Stückgütervertrage, Contract of freightment in a general ship* と云ひ即ち共用船舶 *General ship* に依る運送にて其契約の相手方を荷送人 *Shippers* と云ふ。

B. 備船契約と個々の運送契約 法律上の差異を述べれば。

イ、備船契約は旅客又は物品を積入るべき船舶の全部又は一部を契約の目的とす。

ロ、従ひて積入るべき目的物は不特定なるを常とす。

ハ、全部又は一部は備船者の専用たる部分なるを以て其承諾なくして船主は

法律上備船契約と積入るべき船舶の差異

個々の運送契約

他の運送品を積入るを得ず。

ニ、備船者は更に第三者と個々又は備船の契約をなすことを得。

ホ、船荷證券の交附の外運送契約書を作成す。

個々の運送契約は

イ、箇々の物品の運送を目的とす。

ロ、専用する部分を定むることなきを以て船主は積載し得る場所ある限り自由

ハ、第三者と運送契約を締結することなし。

ニ、荷送人は船荷證券の発行を請求し得れども運送契約書を作成することなし。

ホ、個々の契約にてたとへ同一人の積荷量多く船艙の一部又は全部を満たすと雖備船契約と變ずることなし。

更に実際に見るに (イ) 積込品は個々の契約に特定し備船には不特定なるを

例とす (ロ) 其契約の手續も備船は船舶仲立人の手を経て契約せられ (ハ) 其船舶

實際上備船契約と積入るべき船舶の差異

は不定期船の不特定航路の運送を常とす (ニ) 契約の内容は個積の場合と異り碇泊日數船積陸揚に關する約定の如き備船に特種の點多し (ホ) 運賃は船艙全部又は一部の積載量の航路又は期間に應じて定め (ヘ) 船艙の使用を約する故共用船に比して概ね小形なり。

個々の契約は (イ) 船舶の名稱發航の時日寄港名等を公告し荷送人は船主の代理人又は取扱人の手を経 (ロ) 積合はせ契約は特定航路の定期船たるを常とし (ハ) 船主の豫め定めたる同一條件に基きて契約し (ニ) 運賃は運送品の個數容量取扱の難易危険の程度に應じて定められ (ホ) 其船舶は積量概ね大なり。

船舶賃借と備船契約

三、船舶賃借と備船契約 船舶賃借 *Schiffsvermietung* は船舶の全部を賃借人 *Lessee* の占有に歸し其賃借人自ら危険を負ひて運送其他の用に供す民法に依れば契約の有効期間内賃借人は船舶の占有權と支配權を得るものとす (〇民六一) 備船契約は當事者の一方が船舶の全部又は一部の供用を以て船積貨物又は乗船の旅客を運送することを約し相手方が之に報酬を支拂ふことを約する契約なり、商法によれば備船者は使用權を獲得せしむるも船主は占有權を失ふものにあ

法律的差

らず。

イ、賃賃借に於ては賃借人を以て船舶全部の使用及收益をなさしむる契約なれど備船は運送をなすべき請負なり、即ち備船者は船艙 *Raum, Hold or Room* の使用をなさしむる契約なり。

ロ、賃賃借の賃借人は船主に賃借料を支拂ひ備船契約に於ては運送と云ふ仕事の結果に對する報酬にして之を運賃 *Freight* (備船料 *Fracht*) と稱す。

ハ、賃賃借にて船長以下の使用人は賃借人の使用人たるべきも備船契約に於ては依然船主の使用人なり。

ニ、船舶(登簿船)の賃賃借は之を登記するにより該船舶の上に債權及先取特權其他の物權を取得せる者に對して効力を生ず、備船契約は物權的の効力を生ずることなく従ひて登記の制なし。(商五五、六條)

ホ、賃借人が船舶の利用上第三者と運送契約をなす場合には第三者に對し船主と同一の權務を有し従ひて發航の當時安全に航海をなすに堪ふべき擔保の義務を有す備船者は之れと同一の權務を有することなし(商五五七、六)但し實際

實際的差

上多くの問題を生じ此場合に於ける備船者の權務を規定するを要す。

イ、賃借人は船舶の引渡を受けて自ら船員を雇備し艙装をなし燃料食料品を積入る、即ち艙裝船員の給食料、消耗品、機關の修繕、但し使用に必要な修繕は賃借人の義務たるの費用並に航海費用は賃借人之を負擔す。之に反し備船者は運賃を支拂ふのみにて是等の負擔なく航漕費は當然船主の負擔とす。

ロ、賃借人は全部甲板客室乗組員室等を含むを使用し得るも備船者は全部備船の場合と雖特約なくんば船艙の全部を使用し得るに過ぎず。

ハ、賃貸借に於て船主は船舶を賃借人に引渡せば可なるも備船契約にありては運送の義務を果さざるべからず。

然れども實際上屢

(イ) 賃借人が船主の乗組める船員を其儘使用するあり (ロ)

期間の備船契約の場合に備船者自ら石炭淡水の準備をなし食料品船用品を負擔し若くは波止場税、浮標料、水先案内料等の航海費用を負擔するが如き種々の條件を以て契約せらるゝが故に之が種別に難きことあり、されどかゝる場合に例へば船長の過失により衝突を起せるとき何れの負擔となすや當事者の利害關係の重

チャーター  
パーティ

大なる問題たるを以て區別の標準を立てざるべからず、乃ち船長を通じて占有の事實ありや否や、若し契約の内容として備船者が船長を撰任するも船主が船長を通じて占有する事實存在すとせば備船契約たるを失はざるべく、賃借人が船主の使用人の承諾を得て該船に其儘乗組ましむるも責任負擔は賃借人にある故依然賃貸借たり。

四、Charter Party と備船契約

Charter Party (hier) とは或船舶の所有者が自ら運送

に従事するとき、賃主が運送を託し船積の際契約の要領を認めたる證書を二部に分ち當事者が所有するを云ひ Hier することと證書なる二義を有すれども語原は Charta Partia 即ち分れたる證書の義なり。

運送契約の Charter Party に就きて英國に成文法なく習慣法に依るを以て一定の意義なく多くの學者は説明して一人又は數人共同し使用の目的にて船舶の全部又は一部を貸付くる契約となす、而して此使用には (イ) 船舶實體の現状に於て貸付くるものと (ロ) 運送の爲めに之に適する状態に於て貸付くるとあり、我國法にて船舶の使用は賃貸借と備船とありて Charter Party は此二者を含むべし。



A、船舶實體の現状とは船舶属具の艤装が完全なる状態を云ひ耐航船舶たる擔保の責任は船主之を負はず而して其貸付くる船舶の現状を以て引渡すが故に乗組員なく石炭淡水の如き消耗品を缺く、されば此契約に於て Charterer は船長以下を任命し必需品を準備し必要なれば機關に修繕をも施し斯くて一定期間運送又は其他の使用に責任を自ら負ふて行ふものとす即ち此契約に依れば船主は支配權を失ひ船舶は Charterer の占有に歸す。

以上の契約は期間を定めたる Time Charter Party と稱し英法の所謂 *Locatio navis* なり而して我賃貸借と見るべきは (イ)賃借人は船舶を占有し (ロ)船員の任免權を有す (ハ)英國にて Freight と稱するも其性質は運送に對する報酬にあらずして一定期間内の使用料なるを以て賃借料と見るべし。

B、運送の爲め之に適せる状態とは船舶艤装の完全なること並に乗組員必需品等を準備するは勿論運送の爲め航海に堪ゆべきものたるべし而して運送の爲め Charterer の使用に任すのみして船舶の占有は依然船主にあり。

以上の契約は或航路間の Voyage Charter Party にて船主は其航路間の航海上の

責任を負ひて運送するものなれば我備船契約に屬す。

此外中間的に特種の契約をなすと雖英國の慣例によれば船長の任免權の所在によりて其何れに屬するやを決するものとす。

(註) Schulte, Das Deutsche Seerecht. s 299; Leggett c/p Vol II p.190, Das IV p. 408; Oliver, Carver, Mc Law 著者中 d/e の項参照。

## 第二款 運送契約に於ける當事者の權務

### 一、備船契約に於ける當事者の權務

#### 1. 船積 Laden, Loading

a. 船主は契約に従ひ船積の準備をなすべし、即ち契約の期日に船積港に回航して船積場所に繋留し船艙を開き起重器の支障なき運轉等必要の準備をなし備船者は船艙の掃除片付を命じ起重器等の検査を行ふを得。

b. 船主は船積の準備整へるときは遅滞なく備船者に通知を發すべきものとす、備船者が此通知を受くれば契約又は慣習に従ひ船積期間内に船積すべく若し期間内に船積せざるときは契約を解除せるものと見做さる(商四九四)

備船契約に於ける權務

船主の通知義務

通知に對する備船者の義務

第三者の船積せざる場合の通知義務

之に對する船積者の義務

船主の發航義務

不積に對する船積者の義務

海 運

四九六

c. 備船者自ら船積せずして第三者例へば荷主、取引先、代理商、倉庫業者、運送取扱人をして便宜取計はしむることあり、船長は商業上の慣例と相當の注意を以て其誰なるや且つ住居所を探知すべけんも之を確知する能はざるとき又は第三者を知るも代金未拂其他の事故の爲め船積せざる場合には船長は直に其旨を備船者に通知し第三者に警告すべし。(商五五)

d. 備船者に對する此通知は自ら船積するの便宜機會を與ふる爲めにして備船者が此通知を受くれば船積期間内に限り船積をなすことを得べく(期間後船積せるときは特別の報酬を支拂ふものなり)若し積込をなさざるときは契約を解除せるものと見做さるべし。(商五九、五九四)

2. 發航 Abreite, Proceeding.

a. 全部備船の場合に備船者が運送品の全部の船積終了せるときは船長は發航せざるべからず、又全部の船積なくも備船者が権利を拋棄すれば船長は發航を請求し得べし。(商五六)

b. 然れども備船者が権利を拋棄し又は懈怠の爲めに不積にて發航を請求し

得せしむるは船主に不利益を被らしむるものなり、故に備船者は (イ) 運賃の全部は勿論 (ロ) 不積部分の爲めに要する底荷積込費、積替費等を支拂はざるべからず且つ (ハ) 運賃、共同海損の負擔額、其他債務の履行確保の爲め船主の請求に應じ相當の擔保を供すべし、之れ備船者が往々積荷不況等の爲め損失を船主に歸せしむることあるを以てなり。(商五九六、五九七、五九八、五九九、六〇〇)

c. 船積期間を経過し備船者が運送品の全部を船積せざるときは船長は船線其他の都合の爲め直に發航をなすの権利を有し且つ上述(イ、ロ、ハ)の義務を備船者に負はしむるを得べし。但し此船積期間の外に超過船積期間を特約し又は港の慣習ある場合は其期間の經過後と見るべきものとす。

d. 一部備船の場合は船積如何に係はず全員に對する船積期間經過後にあらざれば發航するを得ず、されど全員共同するときは發航を請求するを得べし。

(商六三〇)

e. 一部備船者が共同し發航を請求せるときは運賃全額、不足船積に對する費用の支拂及請求により相當の擔保を供するの義務あり。

船主發航の權

一部備船の場合

備船者の義務

通知義務

船舶者の義務

船積指圖

荷送人の義務

3. 陸揚 Aus-laden, Unloading.

a. 全部と一部の場合を問はず陸揚港に到着し陸揚に必要な準備例へば投錨の後船艙を開きたるが如く整頓せるときは船長は遅滞なく其旨を荷受人に通知するの義務あり。(商六〇)

b. 陸揚期間の定めある場合に陸揚が期間經過後に行はれ而かも不可抗力に基因せずして遅延したるものときは船主は特約なくも相當の報酬を請求し得べし。(商六〇)

二、積合契約當事者の權務

1. 船積

a. 船長は船積に關する指圖を與ふべし、此指圖は船積に適當なる時期及方法を示すものにして荷送人が船積を怠れば船長は直に發航するを得、之れ數人の爲めに他の荷主の損害を惹起せしむるを以てなり。(商六一)

b. 荷送人は指圖に従ひ遅滞なく船積し船積期間を經過せざるを要す、若し之が爲め船長が正當に發航し他に運送品を積込まざりしときは運賃の全額を支

拂ふべく他品を積込めるときは其收めたる運賃を控除せる差額を支拂ふものとす。(商六〇)

2. 發航

a. 積合契約は發航時日を公示するを常とする故に遅滞するを得ず、但し通例は特約する所あり。

b. 荷送人は發航請求權なしと雖期日延期の爲め生ぜる損害の賠償請求權を有す、但し特約せる場合は然らず。

3. 陸揚

a. 船長は荷受人に對し陸揚に關する指圖を與ふる義務あり。(商六四)

b. 荷受人は其指圖に従ひ陸揚すべく陸揚期間あれば之に従はざるべからず。(六〇五)

三、國際私法上に於ける運送契約

1. 運送契約一般の効力に關しては契約締結地の法律に準據す。

2. 右は推定法に外ならざるを以て契約當事者に於て別段の意思を表示せし

國際私法  
上に於ける  
運送契約

か若くば意思ありと推知し得べき場合には其意思に依る法律に準據す、

3. 船長の権限は船籍國の法律に準據す、例へば積荷を處分する場合の如し、

4. 船荷證券、備船契約書其他の書類に用ひたる用語の意味は特定の法律に準據することなく當事者の意思による、最初何人が其用語を用ひたるやを確め其之を用ひたりし人の用法に従ふ故に此點に付て契約締結地又は行爲地の慣習及法律の關係大なり、

5. 履行に關しては履行地の法律に依る、即ち特約なき場合には貨物の引渡に關しては引渡地の法律慣習に準據す、

6. 履行地の法律に依るも不履行を許さず、例へば引渡地の法律は貨物の損害賠償を一切免除したる場合と雖船主は之を以て條理上負ふべき責任を免るるを得ず、

7. 船主の責任は船籍國の法律慣習に準據す、

(註) Curver, A. Treatise on the Law relating to the Carriage of goods by sea, 4th Ed. p. 201-7310-11

## 第二節 備船契約書

### 第一款 備船契約の締結

一、備船者 備船の必要に迫るものは貨主、船主及回漕店を主とす、

A、貨主 主に貿易業者、卸商、生産者、製造業者等にして商品例へば原料品、食料品、燃料品、其他軌條機關車、鑛石類、重量荷嵩品の多量を取扱ふものは一人又は數人共同して船艙の全部又は一部を備船す、若くは口數多き貨物を積送する場合に全部を備船することあり、之れ (イ) 積取又は船積を隨意の場所に下命し得るのみならず (ロ) 運賃格安なるを得べければなり、

B、船主 は海運業を営む場合にして (イ) 荷物の集散多き時季又は (ロ) 某航路に従ふ船舶に故障等ありて船線の足らざる際一時備船することあり、

C、回漕店 は多數荷主の貨物を集め同一航路の積荷に對し船舶の全部又は一部を備船して運送を取扱ふ、但し回漕取扱人が定期船を備船するは一部に限

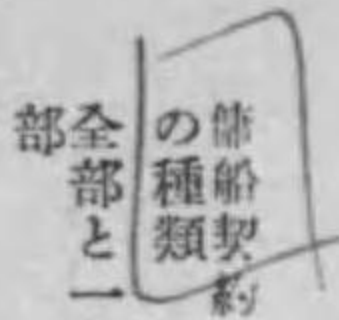
備船者

り全部備船は不定期船なり。  
 此外政府、移民會社、保險會社等が備船を契約することあり、政府備船とは戰時用の外、(1)軍隊糧食の輸送、(2)難遭船の救援救助、(3)海底電線の敷設の場合の如し、而して我商法に於て備船は運送契約の目的に限るが如し、と雖備船契約の目的を廣く及ぼすか又は船舶法に従ひ航海の用に供する船舶の雇傭として備船契約の規定を準用せしむるの外なかるべし、但し備船を以て旅客運送、曳船、救援救助の使用に對しては多くの議論あり。

二、備船契約の種類

①、全部と一部 全部 *Vollechartervertrage*, *Whole ranch* は船艙の全部を運送の用に供する契約にて俗に船腹借切又は全船 *Full cargo* と云ひ、一部 *Teilchartervertrage* は船艙の一部を目的となす所謂積合 *Part cargo* にて之に船艙を一定するあり即ち何番艙借切の場合と全積載量の幾何として約するとあり。

②、定航海と定期 定航海備船 *Voyage charter or Trip charter* は或航路の往航又は往復航の運送を契約し、定期備船 *Time charter* は一定期間の備船なり、前者は或港



定航海と定期



再備船

灣より或港灣に至る限られたる航路に於て契約の貨物を運搬するものなれば貨物の積送又は積取の場合に普通全部又は時として一部の備船行はれ、後者は期間に重きを置きて契約するを以て航路を問はず備船者が航海命令を發し得る権限を有する場合にて例へば船主が船舶不足の爲め一定期間の使用の爲め契約するが如し。

C、備船と再備船 再備船 *Sub-charter* は全部又は一部の原備船者 *Original charterer* が更に第三者と備船契約を締結する場合にして概ね全部備船者就中仲立人が再備船 *Under charter* の目的にて船主より備船し再び貨主と契約する場合なり

(註) 再備船の場合に、備船者と再備船者の關係は、相互に運送契約書の請求に關する規定(商五〇九條)を除き明文なし、されば備船者は運送義務を負ひ再備船者は之に對して運賃を支拂ひ、備船者は船主と同一の義務を負ふべきか、船主と再備船者との間には何等契約なれども、元來船主は船長の職務の範圍内に於ける契約履行に關し、其責任を負ふもの故、再備船者は船主に責任を負はしめ、其餘の責任に就きては備船者に責を有せしむべし。されど實際上再備船者が常に船主の誰なるやを取調べ、船長の性行、職務の執行に留意するは不能にして、殊に外國船舶を備船し更に再備船をなせる場合は、到底再備船者を保護し得られず。故に畢竟備船者は運送契約の履行に關し、再備船者に責任を負ふもの

備船契約  
締結の  
手続

とせざるを得ず。要するに是れ法規の缺點なり。

三、備船契約締結の手續 契約は通例 Ship broker 又は Shipping agent の手を経て締結せらる。即ち船主は仲立人等に船名、積量、貨率、入港豫期日等を報じ、貨主は積荷種類、數量、運賃の割合、船積港及仕向港を指定す而して仲立人は船主又は貨主よりの問合 Enquiry に答へ、貨主の申込 Offer を船主に通じて其承諾を求め、契約を成立せしむ。此際行はるる掛引は主として運賃及碇泊期間の問題とす。

契約成立すれば仲立人は備船契約書二通、正本一通、副本二通を作り、双方の記名調印を得て、正本は自ら保存し、他を雙方に交付す。尤も本邦内地にて仲立人は船主の代理者たる場合、多きを以て原本 Original 二通を作成するのみ。

契約書には船主及貨主署名すれども、船主が契約地に在らず、又仲立人が其代理人たらざる場合に船籍港外にありては、船長は権限を有する故之が契約を締結するを得べし。然れども船主が先きに締結せる所あるとき之と抵觸すべき契約をなすを得ざるは、勿論船長が船主の代理人たることを記して署名せざれば、備船者に對し箇人的責任を負はざるべからず。貨主が他人をして契約の當事者たらしめ

し場合に備船者が契約書中に本人の爲めに契約せることを明記するにあらざれば、又個人的責任を免るるを得ず。(Oliver p. 67)

第二款 備船契約書

備船契約  
書

一、備船契約の性質 備船契約は書面契約なりとの學說並に其主旨に基く法規なきにあらざるも、我國法は獨法に倣ひ、不要式の契約とせり。英國亦不要式たりと雖、爭議を決する爲めには其作成を希望せざるを得ず。(Oliver p. 67)

我國法は備船契約書は當事者の請求により作成交付を要せしむ。商五九〇條に運送契約書と云へど、運送契約に關する證書と解するときは、個々の運送契約の場合もあべく、運送契約の目的として船舶部分の使用とすれば、備船契約書なる文字の使用を可とす。加之商法中商業證券と等しく請求により交付せしめべき性質を有するに係はず、又事實上殆ど作成せられざることなき此證書に付き特に記載すべき要件の規定なきは、自ら證書の形式を區々たらしめ、或は契約の體格一ならず、實際上甚だしきは當該契約より生ずる紛議は、英法に依る旨を附記するあ

り之れ取引の敏捷を圖る所以にあらざして須らく術語の改正と共に要件を規定して形式を一樣ならしむべきこととす。

備船契約書 Charterparty, Charter party は請求により交付し契約成立の證據の爲めに供するに過ぎず、當事者の權務は契約により決せらるるものにして契約書は其紛議を決すと雖契約書以外の口約は有効なり、契約書中の紛議は法規と慣習により決すべし。(Oliver q. 7)

二、備船契約書の種類と記載事項

A、定航路備船契約書 Trip <sup>o/p</sup> と定期備船契約書 Time <sup>o/p</sup>

B、積荷の種類により石炭 Coal <sup>o/p</sup> 鐵礦 Iron Ore <sup>o/p</sup> 穀物 Grain <sup>o/p</sup> 小麦 Wheat <sup>o/p</sup> 製茶 Tea <sup>o/p</sup> 木材 Lumber <sup>o/p</sup> 等の書式あり。

C、航路により Eastern trade <sup>o/p</sup> South American <sup>o/p</sup> Mediterranean <sup>o/p</sup> Baltic <sup>o/p</sup> 等あり。積荷の種類航路の方面によりては種々契約の内容を異にし従ひて特種の書式を用ふると同時に同種貨物同航路にありては同一の形式を以て之に適するものを可とし協定の書式を用ゆるあり。(第四章第一節参照)

備船契約書の種類

契約の要素と認むべき事項

備船契約書に記載すべき要件は、商法に規定せられず而して事項の内容は積荷及備船の種類と當事者並に仲立人により一樣ならずして一定の方式なければ當事者が重要なりと信ずる事項を記載すれば可なり、今記載事項を左の如く分たん。

A、契約の要素と認むべき事項 Stipulate facts.

B、特約條項

1. 除外條項 Excepted the Perils of the seas.

2. 責任除外事項 Negligence clause.

3. 其他の事項 Special or Conditional Clause.

C、注意的及説明的と認むべき事項 Descriptions

三、契約の要素と認むべき記載事項、法定の要件なきを以て要素と認むべき慣習的記載左の如し。

1. 船名、國籍、船種及積載力。

a. 船名の記載は之により船舶を特定す、但し船主は代船使用を特約することを得。

b. 國籍

c. 汽帆船の種別、構造材料として其船質及船齡を知る爲め製造年月を記載す、又速力は之により到達時日を豫期し得せしめ船長名は航海の巧拙を知らん爲め其記載を必要となす然れども時として%には是等船舶實體並に船長名等の記載を省くは備船者が仲立人により熟知し得るが故なるも其事項は記載の要件と見做すべし。

d. 船舶の積噸數は登簿噸數より其概數を知るに難からざるも備船者をして積載の準備に供する爲め塔載噸數を豫め備船者に告ぐるものとす、但し搭載噸數は貨物の種類並に積合はせにより多少の増減を來たすべし、然るに此豫告せる積噸數は (a) 荷主に於ては滿載せざるも積噸數に對する運賃を支拂はざるべからざるに (b) 船主は其精確なる噸數を明定し得ざる場合あるべし是を以て%に特種の記載をなすことあり、

(註) (イ) 備船者は to load full & complete Cargo of... say about... tons.

(ロ) 船主は明かに増減を認むべき契約をなすものあり例へば A full & complete Cargo (but not

exceeding... tons, 10% more or less) cargo of... so many tons or thereabout.

(ハ) 法律上に於ても多少の増減は止むべからざることを認めて規定するものあり例へば佛國は140瑞典は120となすが如し蓋し積噸數の記載は一の Description なるか又當事者を拘束するものなるやは國により一様ならず本邦にては當事者を拘束するを原則とす之れ滿載せざるも運賃を支拂ひ或は過積の部分に對し別に運賃割増を徴し得べきを以てなり之に反し英國の如きは單純なる記載は一の Hint に過ぎざるものとせり(商五九八獨商五八〇 Legelt) Charter party p. 168-169

(ニ) 慣習に於ても多少の増減は免れずして契約なきときは慣習に重きを置き佛國の如き法律の規定あるに係はらず慣習を重んず。

(ホ) 船主のなす積載量の豫告にして惡意又は重大なる過失に基き多量なる積載量の記載をなせる場合には荷主は不積に對する責を免るのみならず依りて生じたる損害及費用の賠償を求むるを得べし。

2. 船積港寄港及陸揚港の記載 港名を記し直航の場合は寄港名を省く。

a. 單に港名なる場合は港の慣習に従ひ船主は備船者に便宜なる場所に於て船積又は陸揚の用意をなし備船者も亦普通に積卸をなさるゝ場所に用意をなすべし、されど既に某所に繫船せるに積卸の爲め其位置を變ぜし爲め時間と費用を要するときは備船者は其費用其他賠償の責を負ふべし。



(註) (イ) 單に港名を記する場合に争を生ずれども C/P 又は B/L 關係者の取引の状態並に普通の了解に於ける船積又は陸揚の港たること慣習なり又單に港又は船渠と書せられたるとき船長は其範圍内に於て適當なる場所を選ぶ權利と義務を有するのみ故に例へば或港は船渠に於て陸揚する慣習あるとき船長が某所に陸揚せば費用を省くを得ることの考あるも慣習の場所に從はざるべからず。

(ロ) 契約又は慣習に依るも船舶の吃水の爲め其場所に赴く能はざることあり此場合には船主は積荷の一部を陸揚して輕くせし後到着を通例とす然れども該港が其船舶出入に適當せざる場合もあるべしかゝる場合には to a safe port or so near thereto as she can safe get and always lie and discharge about の如き句は至當なるべし (Asher's Custom & Usages of Trade p. 343-358)

b. 近時船積陸揚に關し時間節約の爲め詳細に船積又は陸揚場所(例へば何船渠又は棧橋)を指定して記載し或は備船者の指定せる場所にてなさしむる契約 to deliver as ordered をなすありされば亦船主も If sufficient water の如き條項を加へて輕減を企つ。

c. 直航の契約のときに寄港し、寄港すべき場合に直航するは備船契約に於て殆ど稀なれども航路外の航行に關しては特別の條項を要すべし。

d. 定期備船に於て航路は備船者の指定する所なれども船舶の保險契約によ

本船の所  
在船積港へ  
の着期

運送品の  
種類數量  
及船積に  
關する事  
項

りては或時季に或航路を除外するあり、如斯航路へ指命により航するときは保險契約が無効に歸するを以て船長は之を拒むことを得、但し議論なきにあらず (Oliver, p. 17, Asher's Custom and Usages of Trade p. 348-353)

3. 本船の所在並に船積港への着期 本船の所在例へば何港碇泊中又は何航路何港へ向け航海中と記し船積港の到着豫期日を記す。

船主は該船の入港前少くも二十四時間又は四十八時間内に備船者に通報すべきものとす之れ備船者をして船積の時期を知り其準備に當らしむる爲めにして之なくんば船積日數超過の恐あり、此豫期日を經過する場合には契約解除條項の有無に係はず此日は契約解除日 Cancellling date と見做すを得べし。

4. 運送品の種類、數量及船積に關すること。

a. 運送品の種類は品名を掲げ其數量は明細に噸數にて示すことあるも概ね全船 In full 又は積合 Part space にて何噸内外となすを常とす。

b. 品名は運送契約の基となる、即ち輕量及重量品又は危險品たる別を必要とす、從ひて備船契約と異なる貨物を船積する場合には船長は之を拒絶し得るの

みならず貨物の種類により船積後にありては陸揚並に放棄権を有す(商五九)保険証券にても特種の貨物の積載を除外することあるを以て此場合には保険契約の無効をも原因す。

c. 積荷を明記して約せざるとき如何、船長は船舶に損害を與へず又保険契約の無効とならざる限り船積すべきものとす。此場合は概ね定期備船契約にて備船者は期間内に積み得れば種類を問はず積込み得べしと雖船舶を害せず且つ保険契約を無効ならしめざる積荷たるべし。(Oliver p. 117)

契約により定めたる貨物を船積し空隙を生じて尙積載し得る場合には實際の積量と豫告噸數と差異を生ずるを以て船長は其旨を備船者に通告すべきものとす。

d. 積卸の方法を約すことあり、例へば解積又は解取の如し。此場合に解人夫の同盟罷業又は備船者が解を得られざりしとするも期間経過すれば船主は Demurrage を要求することを得、而して如何なる方法にても積込み又は積取をなせば一部に過ぎざるも積卸開始の部分と見做すものとす。

積卸の方法に關し "according to the custom of the Port." "in the customary manner" 等の文句を用ふ此場合には器械使用料の負擔如何は凡て港の慣習に依るものとす。

然れども如何なる場合、例へば船側引渡と約するも船中 Board に實際積込まらざれば船主の責任は開始せられず、

e. 船主陸揚の方法は期間の計算に影響するを以て詳細に契約するを可とす。備船者は港の慣習に従ひ便宜に船積又は陸揚をなすを利益とし故意に  $\frac{1}{2}$  中には不明瞭の句を用ふること多し、船主によりては割高の運賃を收めて増拂金の率を低くむるの方法を採るあり。

1. With customary despatch or in accordance with the custom of the port.

2. as fast as steamer can deliver, customary quick despatch.

3. To be taken delivery at the rate not less than ..... tons per day or ..... tons should be loaded or unloaded.

「港の慣習又は便宜に應じて積卸し」可成早き引渡し若くは「相當の引渡」と書する如く明瞭を缺き或は「一日何噸の割合にて引渡」となすあり、元來一日の船積陸

揚高は商港及船舶の設備と其變遷により同じからず故に定期備船の場合又は船積陸揚期間を明確に定めざる場合には適宜に一日の船積又は陸揚の最少量を定め又は港の慣習に拘らず notwithstanding custom of the port to be contract と約するを可とす。尤も港により自ら慣習一定せるあり例へば石炭の一日積卸は門司千噸横濱八百噸香港六百噸なる慣習あるが如し

イ、積載すべき船艙を明約することあり殊に積合 part space の場合には第何番艙と記す如し、此記載如何にかかはらず貨主は通例入港と同時に Hold 調をなす。即ち船長より積込圖面 Stowage Plan を得て其場所を明かにし又は明約なきとき之を定む。

船室 Cabin 船尾樓 Poop 船橋 Bridge は積載噸數に計算せざるを以て全部備船の場合と雖船積すべき場所にあらざ、從ひて此處に積込める貨物に對しては船主は契約の賃率にて運賃を請求し得べく且つ承諾ある場合にも客室に積入れたるものに對しては高額の運賃を請求することを妨げざるべし。但し慣習と船長との懸引により反對の事實なきにあらざ、就中 Peaks に積込みたるものは別

運賃

前拂と前貸

に運賃を請求せざるを例とす積合の具合にて生じたる空隙は船長は備船者の爲めに之を満たすの責あり (Oliver p. 33)

5. 運賃、運賃約定に就きては (イ) 割合 (ロ) 計算 (ハ) 支拂通貨 (ニ) 支拂方法

(ホ) 支拂時日、(ヘ) 支拂場所等を要件とす。(運賃の節参照を要す)

イ、前拂運賃 Advanced freight、船長前貸金 Advance to captain (其意味は Advance to shipowner なり) の二者は明かに區別して契約するを要す。船主は燃料必需品の購入の爲め資金を要する場合又は運輸に對する幾分の手附なる意味を以て前借を請求することあり、此場合に貨主より見れば (イ) 前拂運賃は運送不能の場合に返還を求むること難きに反し (ロ) 前貸金なるときは一の債權にして返還請求權を有す。唯實際には安全なる到着の場合に運賃と差引計算をなざるを以て同一視せらるるに至る、而して後日の爲め貨主は其前拂運賃を保險に附する慣習あり。前借金の場合の契約條項は概ね下の如し。

Sufficient cash for vessel's necessary disbursements at port of loading advanced to the master if required..... not exceeding £ or \$..... 船積港に於て船積準備の爲め必要なるときは金

備船者の  
なす第三  
者との運  
送契約

7.21

何磅以内にて船長に前貸すべし

b. 備船者が第三者の爲めに運送する場合の運賃、備船者が更に第三者の爲め運送行爲をなす場合に船主に支拂ふ備船運賃と備船者が貨主より收むる個積運賃又は一部備船運賃と異なることあり、前者が後者より高き場合には第三者其他一般の爲め公安を害する恐なきにあらざして佛國の如き嘗て之を禁じたりき。然れども備船者をして第三者の爲め運送行爲をなすことを認めたる以上は不當ならざる限り契約を有効とせざるべからず、之れに反し備船運賃より低き割合にて船荷證券を發行せんとするとき船長は積荷を船積し其<sup>1/2</sup>に署名するの義務ありや問題なり。

運賃の如何に係らず<sup>1/2</sup>を發行し轉帳せらるる場合に船長は之と引換に積荷を引渡さざるべからず又船長が該運賃を随意に定むるの權限を有する場合にても低き運賃は備船者をして備船運賃の支拂を危からしむるを以て畢竟船長は署名を拒み若し差額あれば備船者をして其差額を船主に差入れしむることを認むべし。(Oliver p.8; Leggett p.46)

船積陸揚  
費用

6. 船積陸揚費用 主たるは水先案内料、港税、燈臺税、浮標使用料、舢板使用料、船内人夫 (Coolie hire on board) なり、而して船積陸揚費用は船主備船者何れの負擔となすか。

イ. 備船者の負擔となす場合多し、こは港により諸掛を精確に計算し能はざる場合あり、乃ち船主は割安運賃を以て此費用を備船者の負擔となすこと便宜なればなり。

ロ. 水先案内料及荷積監督費は元來船主の負擔たるべきものなり、是を以て備船者が船積陸揚費の全部を負擔する約定あるも實際上多くの場合に船主が之を支拂ふ位地にある故船主の利益より云へば備船者は往々之を支拂はざるこゝとあるを以て寧ろ運賃を高めて始めより此費用を船主の負擔となすことを明かにするに如かず。

ハ. 此經費負擔は全く契約によれども港にして慣習上其負擔の定まれるものあり、例へば香港に於て舢板は常に貨主の負擔、船内人夫積込費は船主之を負ふが如し。

ニ積卸に際し運賃計算の爲めにする秤量費用は反對の慣習なくんば貨主の負擔たるを慣例とす。

ホ、輕裝費用(吃水輕減費用 Lightening Expenses)とは或港の水淺き場合に吃水を減じ船足を軽くせん爲め積荷の一部を解取するが如き費用にして性質上船積陸揚費用中に含むも特に其負擔を契約するを常とす。例へば陸揚港に於て必要に應じ貨主の費用と危険に於いて吃水輕減の爲め港内に繋留せしむべしとの條項の如し、此約定は船主の利益の爲めに存す。蓋し潮汐の差大なる港に於て潮時を待つ爲めに碇泊時間を増加するも日數超過増拂金を得ざるべければなり(Oliver, P. 10-11; Holman, Handbook for ship owner & master p. 53-55)

碇泊期間

四、碇泊期間及増拂金と節約金

1 船積陸揚期間 Lay days を定むるは定航海備船に必要なり、定期備船にありては船積陸揚日數の多少を必要とせざると共に備船者は却て早き完了を以て船舶を利用せんとする故此契約を要せず。

A、碇泊期間の契約 碇泊期間は相當の日數たるべし、法律を以て其日數を定む

經過日數と労働

る國(和關商法四五七)あるも概ね船積地又は陸揚地の慣習に従ふことを認め實際上の慣習に於ても慣習に従ふ旨契約せらる。

(イ) 日數は前世紀よりの慣習にて反對の契約なれば經過日數 Running day 十五日とす。

(ロ) 單に Days と書し特に Working 又 Running day 等の文字を附加せざるときは經過日數と見做さる、然れども亦港により一様ならず例へば倫敦の如き單に Days は Working days と解するが如し(Oliver, p. 93; Custom & usage of Trade, p. 357)

(ハ) Working days は實際労働荷役し得る日にて英國にては日曜日を含まざるも大陸諸港は之を含む。

(ニ) 碇泊期間は經過日數なるを原則となすも港により反對の慣習なくんば日曜日も加算するあり、然るに日曜大祭日は労働者休息するを普通となす故 False day and sundays 又は Sundays & Holidays excepted として除外を約するあり。

(ホ) 敏捷なる備船者は日曜日を除外するも、便宜荷役し得ることを約するあり、船主には一日の不利あり。

(へ) 天候不良或は雨天浪激の日又は埠頭の繁激なる場合には荷役し得ざるを以て之を除外し荷役し得べき日數幾日 So many weather working days と約することあり。

(ト) 陸揚場所に達すべく船足を軽くする爲め作業をなすときは其時より Lay-days は計算せらる (Custom & Usage of Trade p. 350)

(チ) 労働者の暴動同盟休業、悪疫其他備船者の責に歸すべからざる事由に起りたるとき時日の経過を除外する契約あり Any times lost at port of Loading through riots, strikes, or sickness of hands connected with the shipping or working of the cargo, or any other cause beyond the charterer control, not to be counted as lay days.

(リ) Lay days は船積と陸揚日數とを合して定むるを普通となすも時には區別して船積期間 Loading lay days、陸揚期間 Unloading or discharging lay days 何日となすあり我商法(五九四六〇五)の規定亦之を豫想す。

(ヌ) 契約を以て Lay days を経過せる場合に増拂金を支拂ひて猶豫し得らるべき期間 Demurrage days を定むるあり。

(ル) Lay days を Working days と計算する契約にても Demurrage days には其計算を及ぼすを得ず (Oliver p. 28)

(ヲ) 凡て Lay days は経過一日にて其作業が二十四時間に満たざるも一日に計算す (Oliver, p. 33)

要するに碇泊期間は船積陸揚の爲めに要する日數にて労働者の作業をなし得べき日 Working days と見るべし我が商法は不可抗力に因り陸揚をなすこと能はざる日數を除外すべきことを定めしのみ (商六三)

B. 期間の計算、期間の計算も契約にて定む其方法種々あり (Oliver, p. 33; Leggett, p. 300)

イ、船積又は陸揚港に到着したるときより

ロ、港口に到着したるときより

ハ、同港に投錨のときより

ニ、同港に投錨の後二十四時間を経てより

ホ、税關に入港届をなしたる日の翌日より

ヘ、船積陸揚着手のときより

ト、荷役の準備終了後二十四時間を経て起算す

契約なきときは法律に従ふ、我國は運送品の船積又は陸揚をなすに必要なる準

期間の計  
算

備整頓したるときは船長は遅滞なく備船者又は荷受人に對して通知を發し其通知ありたる日の翌日より之を起算す、而して之を法律に依るとせば準備整頓と同時に船積し其日に終了せるときは通知の翌日發航し日數節約金を得るとなるべし實際に疎き規定なり(商五九四、六〇五)

英國の慣習にては積卸をなす通例の場所に到着の時より Lay Days を起算し積卸開始の時にあらず又積卸場所に達すべく船足を軽くする作業をなすときは其時より計算を始む。

2 日數超過増拂金 Demurrage

A Demurrage の性質、碇泊日數は運賃の中に含まるるも之を經過せるときは増拂金を支拂はざるべからず即ち日數超過増拂金は碇泊日數經過の場合に備船者が船主に支拂ふ一種の報償金なり。

Demurrage は其性質運賃なりや賠償金なるや前者なれば時効競賣權海產委付等の目的となり之を後者とすれば備船者に不法行為の存在を要す。

Demurrage は (イ) 運送行為に對する報酬にあらざること明かなりされど船主の

日數超過  
増拂金  
性質

要求する所以は期間内に終了すれば發航をなし船舶の利用を増すべし且つ (ロ) 契約期間を經過するも船員の給料食料其他の支出は船主之を負ふは當然なれば船主は之が補償を求めざるべからず (ハ) 損害賠償なる法語は私法上の用例に於て必ずしも不法行為に基く場合のみに限らず (ニ) 之を實際上より云へば日數經過は備船者の過失又は積荷の爲めに基ける場合にして船主の過失天候不良に基けば當然支拂はざるものなれば其性質は備船者の過失より生ずる支拂なり。

Demurrage が運賃の一種なりとの主點は (イ) 期間經過後と雖船舶使用と同一の行為に基き支拂はしめ且つ (ロ) 經過は特約なくも報酬を請求し得せしめ(商五)

(ハ) 過失なくとも支拂の場合を生ず而して (ニ) 賠償は人の當然享有すべき利益を喪失するにより生じたる損害を償ふものにて期間後積揚したりとて船主の利益を喪失せしむるものにあらず明かに賠償の文字を使用せざるに於ては運賃と見ざるを至當とす。

要するに Demurrage は全然賠償金にあらず備船は元來船艙の使用をも意味するを以て期間經過後の船積は船主が船舶を使用し得ざりし故其對價として請求す

る報酬にて寧ろ運賃に近き備船者の支拂と云ふを得べし。若し Lay days の外に Demurrage days の定めありて之をも経過して船舶を碇泊せしむる場合には損害賠償の問題を生じ此場合の支拂は固より賠償金と云はざるべからず。(Holman, Hb. for Ship-owners and Masters p. 63)

支 拂

B. 支拂、抑も碇泊期間は普通の事情に於て積卸をなすに適當なる時日を見積り契約せらるべし、故に期間経過後に於て反對の特約なく船主の責に歸すべからざる原因より生ずる延滞に對しては船主は追徴をなし得べし。換言すれば Lay days を定むるは船積又は陸揚の普通の場所に到着せるときより船主の船舶に對する自由を妨ぐる或一種の Ordinary vicissitudes risk なるなり。法律も亦碇泊期間内は其時日を守るの義務を有せしむるも其終了に於ては船主の自由に船舶を歸せしむべきことを推定す

今特約なくも増拂金をなすべき場合を上ぐれば左の如し、

- イ、船渠棧橋の込合ひたる時、
- ロ、労働人夫の同盟罷業暴動等の妨げを受けたるとき、

- ハ、船積地まで運送する鐵道との紛議、
- ニ、B/L の未着の爲め、
- ホ、船足を軽くする爲め外港にて積卸をなしたる爲め、
- ヘ、船積書類未發行の爲め、
- ト、荷受人が着船を知らざる爲め、
- チ、官規により陸岸との交通を禁ぜられたるとき、
- リ、税關規則又は税關の行爲の爲め、
- ヌ、積荷を集收し得ざりし爲め、
- ル、備船者が積込の適法なる變更又は模様替を爲したる爲め、
- オ、運賃の紛議ありたる時、

更に支拂ふに及ばざる場合は備船者の責に歸すべからざる事由に依り経過せるときにて契約を以て支拂はざる場合を定むることあり例へば氷結の爲め遅延を生ずることを除外するが如し。(Oliver, p. 96)

- イ、到達せる船積港が戦時に封鎖又は占領せられたるとき、
- ロ、船主の悪意又は怠慢に基く爲め、
- ハ、船積前船主の義務に屬する修繕を加へたる爲め
- ニ、航行を妨ぐる船舶の故障ありたる時、

増拂金の  
支拂に及  
ばざる場  
合



ホ、船積完了後發航を困難ならしむべき天候不良等のことあるとき、  
 ヘ、一揆暴動又は敵手の爲め積卸をなし能はざるとき、  
 ト、積卸着手中他船の衝突を受けたるとき、

算時間の計  
 C. 時間の計算 碇泊期間經過後の日も亦滿二十四時間以内は一日と計算するを例とす然れども其經過の日は Working days なるや又 Running days なるや期間經過後船積せるとき特別の報酬を請求し得る(商五九)も船積せる場合のみに限るや若し船積せざりしとき如何前者の場合に於て備船者が延期を請求せるときは日曜日なると大祭日なるとを問はず船主は船舶の利用を妨げたるの故を以て報償を求め得べし後者に於て船積せざるときは船長は直ちに發航をなし得る權利を有し發航を延期するや否やは船長の権限にあり(商七五)故に船積せずとも備船者の請求に基く延滞は當然増拂金計算に加入せらるべし。

(註) Philadelphia Maritime Exchange にて規定する Lay days 及 Demurrage 等 (Annual Report 1909. p. 46-49.)

Lay days for full cargo Grain steamers.

6,500 to 8000 qrs 10% more or less. 9 running day, Sunday or Holiday excepted.	10	"
8,500 to 9000 " " "	10	"
9,500 to 10,000 " " "	11	"

10,500 to 11,000 " "	13	"
11,500 to 12,000 " "	13	"
12,500 to 13,000 " "	14	"

Sailing vessels.

1000 ton " " per day	77	per day
1025 " " "	78	25
1050 " " "	79	50
1500 " " "	102	00
2000 " " "	127	00
2500 " " "	152	00

Commercial S. S. Co. V. Boulton (Leggett, p. 514) には増拂金一時間二十志節約金一時間十志

Gendevon 事件に於ては増拂金一日二十磅節約金一時間八志四片なりき

3. 日數節約割戻金 Despatch money. 碇泊期間内に積卸を終了せるときは船主は其節約せる日數に對し運賃を返戻せざるべからず之れ運賃は荷役の期間を見積りて定めたるを以て不當利得なからんが爲めなり。

日數節約  
割戻金

碇泊期間の計算には通例日曜祭日を除外すれども節せる日数内に日曜祭日あるとき之を控除すべきや *S. S. Glenderson* 事件に碇泊期間に *Sunday & Fête days* を控除する契約なるとき節約日の計算にも之を控除すべき判決あり船主に於ては控除するの利なるに如かずと雖通例節約金の割合は増拂金より小額なれば船主は好意的に加算するもの多し加之節約金は十二時間の *Working day* にあらず二十四時間に對し節約せる毎時間に對し支拂はる (*Tegette v. p. 515. 518*)

特約條項

五 備船に關する特約條項 危険及責任の特約條項は船荷證券と共通のものある故次章に譲り爰には備船に特種の條項を掲げん。

船員及給料の免及給料の支拂に關する特約條項

A 船員の任免及給料の支拂を備船者の負擔とすること、定期定航海の何れとを問はず船員の任免は船主の權限に屬し給食料支給も其負擔たるを原則とす之を備船者に一任するとせば貸貸借と相異なる所なきに至るも實際上備船契約の形式に於てかかる契約をなすことあり船主より云へば船員の行爲に基く責任を免れんとする爲め契約期間又は航海期間船長を備船者の代理人となすなり但し其事實に於て船主は船長の手を通じて占有を失はざる故備船契約と解すべし。

備船者の石炭負擔

B 備船者が石炭を負擔すること、石炭の供給は定期備船にありては備船者の負擔とし定航路にありては船主の負擔となすを通例とす而して何れの場合にても備船者の負擔たらしむることを契約する場合あり、こは船主が航漕費の大部を占むる石炭費の負擔を備船者に歸せしめ寧ろ運賃を低むるを利となす故なり但し石炭の備船運送にては慣例として一般貨主の負擔となさしむ。

損害賠償額の特約

C 損害賠償額を契約すること、備船契約不履行の際相手方は之を證明して賠償を求むるを至當となすも事實上證明の困難なると其煩勞を避けん爲め豫め此額を特約するあり。

アヴェレクローズ

D Average clause. とは船積期間と陸揚期間と區別して契約せるとき増拂金及割戻金の授受を避けんが爲め此兩者の期間を融通し得べき契約の條項を云ふ。蓋し此條項は備船者の利益の爲めに存す之れ兩者を區別して契約するときは増拂金又は割戻金は各期間毎に單獨に計算すべく而して割拂金の率は割戻金の夫より高きを以て日數の融通は備船者に利益なるべし此條項の一例左の如し。

Charters to have the option of averaging day for loading and discharging in order to avoid

セツサー  
クローズ

demurrage

E. Cesser clause. とは備船者が第三者の爲めに貨物を運送し又は船荷證券を以て轉賣に供せる場合に第三者若くは<sup>B/L</sup>所持人が運賃其他立替金の支拂なきとき備船者が船主に對し有する責任より脱退せんことを約する責任解除の條項にして Cesser of liability clause とも稱し船長は此條項により運送品に對する留置權を保有することとなる。

キヤンセ  
リンドグ  
クローズ

F. Cancelling clause.

船積港に入港すべき期日は豫め契約せらるれども豫期日に入港せざる場合に備船者は任意に該契約を解除すべき旨の解約條項なり。

I. 入港し得ざる原因が天候險惡船體の故障難破船の救援援助に因る場合は不可抗力の爲め契約をなしたる目的を達する能はざるものなれば當事者契約の解除をなし得ること勿論にして此場合には該條項は備船者をして隨意處置をなし得ることを約せしに過ぎざるべし(商六)

ロ然れども遷延の原因が船長の過失又は怠慢に基ける場合には備船者は契約の解除は勿論之により生じたる損害の賠償を求むるを得べし尤も其多くは

事實問題に屬するを以て判官の決する所となるべし (Holman, p. 46)

ハ、指定の日より幾何日數を経過するに於て契約が解除せらるべきか、亦事實問題たるべし、其多くは特約にして例へば期日經過後一週間入港を遅延する場合に解除權を認むるが如し。

ニ、期日經過の場合に於て船長は船積港に回漕するの必要ありや否や、不可抗力に基く場合は當事者に解除權ありと雖 Cancelling clause あるときは備船者の利益の爲めに契約せられたるものなれば解除權は備船者にあり。但し此場合に備船者は運賃値引等の方法にて再び契約をなすの意思あるや知るべからざれば船長が契約は解除せらるべしとして回漕せざるは不可なりと見るべきか。

G. Conclusive Evidence clause <sup>B/L</sup>記載の數量は貨主に對し船積せることの唯一の證據たるべしとの旨を記せる%條項を云ふ故に荷不足又は積殘しありたる場合にも<sup>B/L</sup>に記載せられたる數量に對しては船主其責を負はざるべからず。但し船長が<sup>B/L</sup>に不足又は不積の旨を明記し又は Protest をなしたる場合には不足分の引渡に關する責を免かるべし。

コンクル  
エシブル  
エヴィデ  
ンス、イ  
デ  
クローズ

$\frac{1}{2}$ に於て此條項ありて $\frac{1}{2}$ に荷不足 Short delivery に責なきことの記載あるとき如何。若し $\frac{1}{2}$ が第三者の手に渡りたるときは船長は $\frac{1}{2}$ を以て對抗するを得ざるべしと雖正當なる荷不足を立證するは困難に屬するが故船主は必ず $\frac{1}{2}$ に Short delivery に關し又は Weight & quality unknown の clause を設く。

H. Address Commission Clause とは英國船の定航海備船に於て行はるゝ特種の手數料なり之を二種となすを得

1. 陸揚港の備船者代理店又は荷受主が該船の返り荷を周旋せるとき支拂はるる手數料、
2. 同代理店が船主に代り増拂金の回收をなせる場合に收むる手數料、

前者は契約書中に記載なくも慣例として當然之を收むれども後者は明約に基くが如し、此兩者の率は運賃の三分乃至五分を通例とす (Lump Sum, Charter Party)

アドレス  
シヨム  
ノミツ

### 第三節 船積證書

#### 第一款 船荷證券の性質

一 船荷證券の性質 船荷證券 Bills of Lading, Konnossement とは備船者又は荷送人の請求により運送契約者が運送品の受領船積を證明し且つ其引渡義務を自認して發行する證券なり。

(註) 其證券的性質は (イ) 受領及船積證券 (ロ) 指圖書券 (ハ) 物權的證券 (ニ) 有價證券たり即ち $\frac{1}{2}$ は運送品の受領と船積を證明し之と引換に運送品を引渡す引換證券なり而して指圖書の發行を原則とし裏書讓渡を許す融通證券なるを以て $\frac{1}{2}$ は運送品を代表し轉換により所有權を移轉し得る物權的と並に船主と契約當事者の債權を其讓受人に移轉せしむる債權的の性質を有する權利證券たり。

(註) Scholaps, D. K. n. 492-4

運送契約は諾成契約にして書面を要せざるのみならず、船積等の事實により其契約の成立を推定し得らるべきも殆ど慣習上之が發行を見るは經濟的並に法律的の必要あるが故なり。

A. 運送品の所有者たる備船者又は荷受人が (イ) 運送中の貨物を處分して融通を得る爲め例へば未着商品の賣買質入をなし或は荷爲替擔保となすが如く (ロ) 保險者は信用せる運送業者の發行せる $\frac{1}{2}$ なるときは之に就き保險契約を締

$\frac{1}{2}$ の性質

$\frac{1}{2}$ 發行の  
必要

結すべし。

B、法律上に於ては (イ) 運送契約の成立並に契約の内容は之れにより知るを得べく (ロ) 運送品の受領並に船積終了を證し (ハ) 荷受人を確認す。

積合契約に於ては運送契約書を作成せずして通例  $\frac{B/L}{\text{の}}$  の交附を以て契約の證據とし運送契約は此中に含まるるものと見做さるるが如く事實上の個積契約は所謂 *Atfeightment by Bills of lading* に外ならず。

$\frac{B/L}{\text{は}}$  船積後發行せらるるが故に船積を證する證券たりと雖實際上の便益は船積前其發行を許し受領の證書たらしむるに如かず。

二、船荷證券の効力

A、船主と備船者又は荷送人との關係  $\frac{B/L}{\text{は}}$  契約成立の要素にあらずして其關係は運送契約にて定むれども  $\frac{B/L}{\text{を}}$  作成するときは運送契約の内容は概ね  $\frac{B/L}{\text{に}}$  記載せられ有力なる證據となさるべし尤も第三者の爲めに運送契約と異なる約款を記載するとき  $\frac{B/L}{\text{は}}$  契約自身にあらざるを以て確定證據あるときは反對の立證を以て眞實の運送契約に基き權利を主張し得べし。

$\frac{B/L}{\text{の}}$  効力  
船主と備船者又は荷送人の關係

船主と證券所持人の關係

備船者又は荷送人の關係

$\frac{B/L}{\text{に}}$  備船契約に於ける

B、船主と證券所持人との關係  $\frac{B/L}{\text{は}}$  融通證券にて其裏書讓渡は運送品の讓渡と同一の効力を生ず此讓渡は  $\frac{B/L}{\text{の}}$  記載の條項を信認して行はるるを以て一度  $\frac{B/L}{\text{を}}$  發行せるときは船主と證券所持人間の運送に關する事項は其證券の定むる所に依る即ち法律上所持人の權務の内容及範圍は其記載せる事項を以て定められ完全なる證據力となるべし(商三三四、六二九)

是を以て契約の當事者に異なる又は其他の約款あるも  $\frac{B/L}{\text{に}}$  記載せざるときは之を以て所持人を拘束することなし之と同時に契約者が運送契約の約款を變更し又は補充の目的を以て  $\frac{B/L}{\text{に}}$  異なることを記載せるときは所持人は亦之に従はざるべからず。

C、備船者又は荷送人の關係 此兩者間は  $\frac{B/L}{\text{の}}$  關係なく其關係が商品賣買なれば賣買契約又受取の爲めの委任なれば委任契約の權務を以て定むるものとす。

附を請求し得べく實際上亦利用せらる。

A. 備船者が第三者の爲め運送をなし又は轉賣に供せんとする場合には *Clean bill of lading* の *B/L* 發行せらる之れ *B/L* は所持人と運送者との關係を定むるものなるを以て詳細の特約を要するが故なり。

B. 備船者が自己の貨物を運搬せしむる場合には運送契約の證明は備船契約書の定むる所に依るべきを以て、其性質上單に領收證たるに過ぎざる *B/L* 書式を使用す。

*B/L* は船主と所持人との間の關係を定め荷送人と船主との關係は運送契約に依るが故に後日の紛争を避くる爲め船主と荷送人との間には運送事項に關する事項を記載して交換するを例とす、即ち、*回漕約定書*、*Shipping contract note* 之なり。

四 證券の融通 *B/L* の經濟上の効果は運送中にある貨物を物質的に利用せざるも之を固定することなく商品の需給を迅速に結合し、且つ之により金融を得せしめんとするにあり、即ち一旦之を發行するときは運送品の引渡は之と引換たるを要するを以て證券の處分は運送品の處分となるべし其方法を裏書讓渡となす。(六商)

回漕契約書

*B/L* の融通

八二九、四

*B/L* は指圖式を以て原則となす。但し記名式又は無記名式を以て發行することを得、而して實際上海外の *B/L* は殆ど指圖式なるに反し現時本邦内地の *B/L* は何れも記名式にて發行せらる、記名式にても船長又は代理人が裏書を禁ずる旨を記載せざる限りは裏書讓渡をなし得べし。

裏書禁止

裏書の方法

- (1) 裏書融通を禁止する場合は例へば (イ) 數通發行をなして内一通船長の控となすものは融通を禁止する旨 *Copy not negotiable* を記載し (ロ) 税關通過の爲め船荷證券を要する地方例へば米國西海岸に到る本邦製茶花莖類の積荷には税關用融通禁止 *Not negotiable for Custom's purpose only* の捺印をなし荷受人に郵送す
- (ハ) 商品以外の運送品なるときは始めより荷受人が裏書を禁止するを例とす。
- (2) 裏書の方法 (イ) 明かに被裏書人の名を記載する記名式 (ロ) 裏書により讓受くる者又は其指圖せられたる者に引渡すべき旨を記する指圖式 (ハ) 單に署名のみをなす白地式とあり、記名式並に指圖式に於て裏書の連續其他效力は手形法に依るべし而して實際社會に於ては指圖式行はるれども荷爲替の場合に

荷爲替取  
細の裏書

不便あり。  
 (3) 荷爲替取組の場合に於ける裏書、荷爲替はB/Lを擔保となす故之を銀行に引渡すを要す。①記名式にありては裏書をなすも依然貨物の権利者は荷受人なるを以て裏書の代りに委任狀を添ふ。②指圖式に於ては銀行の指圖に裏書して足るも本邦のB/Lは指圖式にて尙荷受人を明記する故委任狀を添付せざるべからず。③然らざればB/Lの發行に際し銀行を荷受人として記名せしめざれば正當とならず。

第二款 船荷證券の發行

B/Lの體裁

一、B/Lの體裁、上古水上運送にては何等積込の證を用ひず、中古地中海貿易の隆盛なる頃海上運送の專業者起るに及び官命の船舶書記吏が商船に便乘し積荷は之を Register (臺帳) に記入し其作れる積荷表は船積の公證となされたり。若し荷送人が荷受人をして積荷の引取を得せしめんとせば書記吏に請求して謄本を得、之を荷受人に送附せり即ち此謄本は引換證券の性質を帯びしものなり。

B/Lの様式

書記吏の便乘廢頽するに伴ひ一方船長の權限擴張せられ十六世紀の頃は船長は積荷の受取證を發行せり、こは積荷の受渡に關し重要なものなりしが現時の如く融通性ならず又此使用は長距離の海運に於て行はれ運河及沿岸航船は十九世紀に至るも Register の制度たること恰かも本邦の内航路に於て貨主の發する送狀を以て船積の證とせるに同じきものあり而して本邦の完全なる船荷證券は舊商法施行以後のことに屬す。(Des. IV p. 4-5)

B/Lの體裁は表裏共に印刷記載すれども其契約の内容とする條項は區々にして、各國亦各船主一樣ならず而して國際的性質を有する斯業に於て其體容の一致せざるを不便益とし一八八〇年 Berner 會議、一八八一年 Cologne 會合に運送契約に關する會議をなし議論の後同八二年 Liverpool 會議にては Liverpool form, or Conference form を決せり、次で八四年 New York 會議に於て Produce Exchange B/L を翌八五年 Hamburg 會議に於て Hamburg form を制定せり、されど未だ最終の決定に至らず英國の如きは實業者著しく反對し従ひて各船主之に依らざるもの多く同八七年 London 九二年 Genoa に會し九三年の London 會議にて漸く London form of contract of Affreightment を

議決せり。

要するに<sup>①</sup>/<sub>②</sub>の體容一致せざれども各船主實業者は其一致を希望し大會社にては各自制定せるものを用ふるも小船主は船主同盟會の制定せる<sup>③</sup>/<sub>④</sub>を使用す。

<sup>①</sup>/<sub>②</sub>記載の法定條件

二、<sup>①</sup>/<sub>②</sub>記載の法定要件、凡そ<sup>①</sup>/<sub>②</sub>記載を見るに、(イ)法定の要件、(ロ)特約條項、(ハ)説明的又は注意的條項とあり。

法定の要件は運送品を表示するに足るべき事項は勿論運送契約の内容と見るべき事項たり、されど此外當事者の合意に成る約疑は之を記載することを得べし、但し本項は法定の要件のみを説かんとす。

抑も法定の要件の記載を缺ける<sup>①</sup>/<sub>②</sub>は無効なるか。一説に (イ)固と船荷證券は形式證券なるが故に法定の形式を具へざれば其形式を成さざるは勿論なり而して要件以外に附記の効力を有すれども其形式を嚴守すべきを要すと (ロ)或學者は手形要件の如く嚴格に解釋すべきものにあらず、唯備船者又は荷送人が請求することを得べき普通の要件を定め之を缺くときは請求者の權利として其記入を求め得べきなり又 (ハ)要件記載の有無は請求の如何に屬し證券其物の効力は船長

法定要件

又は其代人の署名如何に存すと。

夫れ<sup>①</sup>/<sub>②</sub>の効力は融通證券たるにあるを以て當事者並に所持人を詐害せざる限り濫りに無効たらしむるは商事の敵活を圖るに於て望まじきことにあらず况や法定の要件は頗る實際に疎き事項を含むに於てをや、即ち徒らに法規に拘泥せざるべきなり。

法定要件は商法六二二條の規定に曰く左の事項を記載し船長又は之に代る者署名するを要す。

- 一、船舶の名稱
- 二、船長が船荷證券を作らざるときは船長の氏名
- 三、運送品の種類重量若くは容積及荷造の種類箇數並に記號
- 四、備船者又は荷送人の氏名又は商號
- 五、荷受人の氏名若くは商號
- 六、船積港
- 七、陸揚港但發航後備船者又は荷送人が陸揚港を指定すべきときは其之を指定すべき港
- 八、運送貨



九、數通の船荷證券を作りたるときは其員數

十、船荷證券の作成地及其作成の年月日

イ、船長自ら作成するときは船長の名を要せざるものと解すべし、通例本支店又は代理店發行するを以て船長の署名を要するも之を省くこと多し。

ロ、荷受人を記する記名式の場合あれども指圖式を原則となす、而して指圖式なるも荷受人の氏名を記載せしむる爲め荷爲替の場合に不都合を生ずること既述の如し。

ハ、要件として掲げたる運送貨とは支拂の有無の旨にて可なるや其貨額を掲ぐべきものなりや貨物引換證に於て先拂とのみ漠然記載し荷送人と所持人との間の權務の所在を明確ならしめざるが如き場合には効力なかりしが常に其記載を必要とせず例へば拂渡とある場合に之を記載せざるも効力に影響することなしと、即ち此記載は當事者に必要なりや否やにより決せらるべし、而して之を實際に見るに此の欄は向拂又は拂濟の旨を護謨板にて押捺し其金額を示さざるを例とす、殊に拂濟の場合に於て然り、C.H.の取引に荷送人は其額を荷受

運送貨

人に通知するは商略上爲し能はざるべく故に必ず其記載を要すとなすは實際社會に不利益なり。(三十五年十一月大審院判決第二民事判決)

ニ、運送品を表示す、即ち積荷の種類數量等は必要の事項なれども之亦商略上省く場合少しとせず

ホ、作成は船積後にあるも船積の日に作成するを正常とす、船積と作成及其記載の年月日の眞正ならざるは證券としての効力を失ふ、唯作成年月日の前後たるを問はず船主の責任は積込の時より始まるものとす。(Lacey, p. 37)

ヘ、積荷の價額は立法の精神より1/2の要件たらしめんとせしが如し。(商六四六條)而して本邦の1/2には此欄あり、蓋し其重要となす所以は (a) 損害賠償の場合と海損負擔額の標準となすにあり、然れども海上保險の進める現時は海難の辨償は保險者に屬し又船主が賠償をなすべき場合にも検査人の鑑定を俟つべく其他價格を證明すべき送狀あり而かも出荷人は原價を記入し或は賣價を記入する等隨意の金額を記載し標準として之に據るを得ずされば海外にては Lead 1/2の外は此欄の必要なく本邦普通の1/2も亦此欄は無用にして却て有害なり。

三、引の發行者、引は備船者又は荷送人の請求により船長又は之に代るものが船積後遅滞なく發行交付する義務あり蓋し (イ)引は請求者の利益に基くものなれば其請求を許すと雖船積の受取證なりとの主旨より船積の事實を知り且つ船積に全權を有する船長をして其發行の義務を負はしめたり、(ロ)船積後遅滞なき發行を要するは積込如何を知らず若くは詐害の意思を以て時期に先ち發行することなからしめんが爲めに外ならず。

A、船積の事實を知るの故を以て船長に之を發行せしむるも實際上船長が多數の積卸を檢査秤量し積込済の上引を發行することは船長の要務煩雜となり又取引の迅速を缺くに至る故船長以外の者に其發行を委任するを認め一等運轉士又は事務長或は支店代理店の店員之を發行するを常とす(商六二)理論上其發行は船長たるが故に其義務を負ふにあらざ船積の事實を知れる者が之を發行し得るものと見るべく而して積荷を受取るものは凡て船主の代理人として之を受領するが故に畢竟引の發行は船主の受領を證する證書と云ふべし換言すれば引は船主又は其代理人が發行する證券なり。

B、引は契約の成立を證明し且つ内容を示すを以て後日の證據書類として重要なり而して發行者は備船者又は荷送人に對し其騰本に署名し交附することを請求するを得(商六三)然れども積合契約に於ける實際は署名せる出荷申込書を以て其控に供するが如し。

四、發行交附の時期、元來引は請求あるとき船積後遅滞なく發行交附すべものなり、されば貨物が船主の占有に歸するも船積終了前に發行するものは無効たるべし、之れ我商法の引は船積を證する證券たらしむるが故なり(商六〇)然れども引は銀行其他の取引に融通證券としてのみならず海上保險契約締結等の爲めに船積前迅速なる發行を望み殊に通船荷證券の如き種類の發達をなせるものあり實際上に於ては荷送の便宜の爲め積荷の埠頭にあるとき又は船主倉庫に引渡せる場合又或地の慣習は船積に着手し若くは波止場に積荷を置くときは其發行をなすあり、されば少くとも獨商に於けるが如く引は其運送品の船積前と雖船積の爲めに受けたる運送品に付ては荷送人の同意を得て之を發行することを得せしむるを可とす(商六四)

然れども船積終了前發行するときは (イ) 運送品の不引渡 (ロ) 船積前に滅失

(ハ) 積残等の場合を生じ所持人を詐害することなきにあらず

船主より云へば危険負擔の範圍を廣む、即ち<sup>ハ</sup>にて積荷に對する責任は船積を以て始まることを特約するに係はらず法律の規定の如く倉庫又は埠頭に所在の時より責任を負ふこととなるべし。<sup>(商三三七)</sup>

船積前に (イ) 船艙の餘裕如何を知る能はざる爲め船腹の都合により積残

し (ロ) 天候不良其他不可抗力の爲め一部を他船にて運送するに至り或は (ハ)

同船に積むも甲板積となすの止むなきに至る場合を生ず。此積残の場合には

約款に従ひ船主は其責を免れ當事者間にて其<sup>ハ</sup>を有効とし別に積残部分に對

する<sup>ハ</sup>を作製することなし、次に當初より甲板積の契約なれば貨主の危険負擔

を特約すれども若し船長の便宜處置に出でたるものは契約の本旨に反し船主

其責を免るるを得ざるべし。

船積前發行の<sup>ハ</sup>に對しては引渡の際船長の困難を生ずる場合多し而して

其責任は船長が船主又は其代理人の委任により署名せしや又は委任なきやに

より決すべし、前者は船主當然其責を負ひ、後者は商法の規定より船長は船積前署名するの權限なきを以て利害關係者に對し個人的責任を負ふものとす。

d. 急速なる船積を要する場合若くは船主が該積荷の船積確かなりと認むるときは (イ) 船積指圖書を省き直に<sup>ハ</sup>を交附して船積せしめ又は (ロ) 船員請取

書なくも<sup>ハ</sup>を交附するあり (ハ) 始めより實際の餘地あらば積込むべき旨を記

したる條件付船積差圖書 Conditional shipping order を與へて船積前<sup>ハ</sup>を發行するあり、但し何れの場合にても荷送人より保證狀を差入れしむるか<sup>ハ</sup>に船員受取證

の條件に従ふべき旨を附記せしむるは船積後發生すべき事件の紛議を避くる

方法なり。

e. <sup>ハ</sup>記載の船に間に合はず又は一部積残ありて他船に積込みたる場合に保

險契約は其後の場合に當然繼續するや、船舶の變更なるを以て保險者に通知し

て以て契約を有効となせども後の船舶が腐朽船等にて著しく危険を増せる場

合には紛議を生ず<sup>(商六二〇、六六六)</sup>殊に該船に間に合はずして其船が全損を生じた

る場合には荷受人は善意に保險金を請求し又は悪意に詐稱して請求すること

運滞なき  
發行

なきにあらず又荷爲替付のとき荷受人は該船に積込なきの故を以て銀行の引受を拒絶するが如き不都合を生ず。要するに船積前の發行は實際に必要なれど一方荷受人、保險者、銀行業者間の取引の安全の爲め又船主が<sup>1/2</sup>の數量を以て Conclusive evidence ならしむる爲めには船積後の發行を安全と云ふに至る。是に於てか獨商の如く荷送人の同意を以て船積前發行の場合を定むるの要ありと云ふべし。

イ、運滞なき發行 佛商は船積後二十四時間内に制限し我舊商法も之に倣ひしが今は此制限なく船積終了後相當の時とし通例船員請取證又は船員の副署ある川送書又は船員請取證を持參せるとき作成せらる。

五<sup>1/2</sup>の員數 <sup>1/2</sup>は一通乃至數通の發行を請求することを得て其數を限らず蓋し數通を要するは荷受人に送附するに途中延着又は紛失の場合を慮り異なる便船にて郵送するが故なり、此外荷送人の署名を得て船長及船主の控となすあり。

佛國にては必ず四枚を作成せしめ其以上の請求を任意とせり、其一通は備船者又は荷送人所持して契約の證據とし、一通は荷受人の處分用とし、一通は船主が取

<sup>1/2</sup>の員數

引の要領を知るに供し、一通は船長が運賃請求の爲め船内の書類となす。本邦にては正本一通乃至二通を請求し荷爲替の場合には其一通に對し融通をなすべく勝本は單に荷送人の控となさる而して船長の控は荷送人の差出す出荷申込書を以て之に充つるを例とす (Leg. <sup>1/2</sup>, p. 11 佛商一七二條) (Vallois, Droit maritime, p. 350)

英米等にては荷送人が自ら船荷證券に要件を記入して船長又は其代理人の署名を得るの慣習なり、從ひて其枚數は自己所要の數と船長又は船主の控の爲めにする他の一通たり、之れ海外にては出荷申込書を使用せず荷送人が差出せる<sup>1/2</sup>が其代用をなす爲め特に船長控、Captain's Copy として他に融通禁止の<sup>1/2</sup>を一通要するなり。

イ、各通の内容は同一のものたるべし、若し異なる爲め紛議あるときは證據の方法として事實問題により決す。

ロ、員數の増加請求は正當ならず數通發行するときは各券に其員數を附記せしむ、こは融通後の詐害行爲を防ぐ爲めとす。

六<sup>1/2</sup>の變造、偽造及有効期間

1. 變造及偽造 變造及偽造共に $\frac{1}{2}$ として効力を失ふべし。  
 $\frac{1}{2}$ の變造とは $\frac{1}{2}$ 記載要項の悪意なる變更にして重に積荷に關する種類、個數又は運賃等を變更す。荷送人又は轉賣者の悪意は例へば賣主が買主を詐害する爲め品名を詐りて搭載し又は $\frac{1}{2}$ 轉賣者が個數を變更し賣買に供するが如し。  
 $\frac{1}{2}$ の偽造は全く虚偽のものを作製し署名するものにして例へば悪意を有するものが資金の融通に供せんとする場合の如し。

2.  $\frac{1}{2}$ の有効期間問題 法律上 $\frac{1}{2}$ の有効期間の規定なし、然れども其轉輾久しきに至るは船主の迷惑少からずして本邦實業界にては之が有効期間の問題起り一般の意向として内地向は一年、外國向は二年となさんことを希望しつつあるものの如し、蓋し此問題は實際社界の爲め解決を必要となす。

(註)松波博士海法船荷証券 Schulze, D. Z. S. 491

第三款 特種形式の船荷証券と貨物領取證

一 通し船荷証券 Through Bills of Lading 通し船荷証券は相異なる海運業者間又は

海運と陸運と聯絡運送をなす場合に最初契約せる運送者より發行交附する特種の $\frac{1}{2}$ なり、即ち其性質は聯絡船荷証券なるか又は船荷証券と貨物引換證とを一通の證書となせるものなり。

貨物引換證 Railway acknowledgment の性質を $\frac{1}{2}$ が兼ね得るや、元來引換證は (イ) 荷送人の請求により交附し其結果として運送契約より生ずる權務に變更を與ふることなく (ロ) 所持人に對し運送に關する事項は其定むる所に據るべきものなれば其性質効力に於て $\frac{1}{2}$ と同一なるを以て兩者を兼ねる一通の證書を以て其所持人に對し運送に關する凡ての事項を定むるを得べし。

相次運送に於て各運送人は運送品の滅失毀損に付き連帶して損害賠償の責に任ずべきものとす。蓋し相次運送は最初一人が契約をなすも數人が獨立して契約せるにあらざりて各人が全部の距離の運送を約するものなり、されば一人が一部分の終りに於て第二の運送人に積荷を引渡すも其責を免るべきにあらざり、第二の運送人は第三の運送人の行爲に就き責任あるのみならず其前者の運送に就きても其責を免る能はざるを原則とす(商三三九)然れども海陸連絡運送に於て其絶對

的責任に一方には全部の責任あるに他方には責任の制限あり、一方に責任を全免せらるるに他方に全免せられざる場合あるを以て貨主には凡て利益に解決せらるべきも船主及陸運者の間には困難なる問題を生ずることなきにあらず。

是を以て通船荷證券に於ては一方は自己の爲めに働きて其行爲に就き責任を負ふも他者の爲めには代理人として商行爲の代理者たる旨を約するを常とす。換言すれば實際上に於ては連帶の責を負はず、尤も北太平洋鐵道會社の如く海陸運送を一會社の經營とする場合は例外とし聯絡運送に於ける通證券には通例下の句を掲ぐ但し他の條項は普通のものと同じく船主の協議にて規定し鐵道に依る場合は鐵道に關する條項を掲ぐるが如し。

Acting for itself and as Agents of connecting... but not jointly.

夫れ現時貨物流動區域は廣く海上と陸上とを通じて輸送せられ此際接續地に於て受取りの上更に運送契約を締結せんには其地に自己の代理店を要するから然らざれば煩勞費用とを増し荷爲替等の場合には組換ふるの不便あり、乃ち Through<sup>11</sup>は此勞費を省かんとするものにて本邦の如き米國內地又は其東海岸歐洲大陸

兩者責任  
に關する  
特約條項

効果

赤荷證券

向の積荷に對し缺くべからざる證券なりとす。

II 赤荷證券 Red Bills of lading. 赤荷證券とは赤字を以て印刷せらるる故此稱あり、恰かも一通の船荷證券を以て保險證券をも兼ねたるが如し。此形式に二あり一は運送契約に際し法律又は特約にて免責せらるる損害に對し填補を約することと保險契約と略同一の形式を兼ね二は船主は保險者の代理人として契約す。

前者は船主が保險者たる如しと雖元來船主は保險者にあらざると共に事實に於て船主は保險者と豫定保險の契約をなし、或は自己の發行せる赤荷證券を纏めて保險に附するを以て運送品に損害を生ずれば貨主に對し賠償するも船主は更に保險者に請求するを以て畢竟損害の負擔者は保險者たり、此種のもは日本郵船、露國義勇艦隊、招商局等にて用ひらる。

後者は船主が單に保險者の代理人たる地位にあるを以て貨主は生じたる損害を直接保險者に要求するを得べく前者にては貨主は保險者に對し直接の要求権を有することなし、後者の例は M. M. (佛國) 又は P. O. 會社等の行ふ所とす。

赤荷證券の發行は前者の形式に依るもの多し、故に其實質は船主が運賃の割増

を得て危険を負担し損害賠償の責に任ずるに外ならず、或は船主は保険者と密接関係を有し多数の豫定保険を締結するを以て貨主は保険者に保険を附する料率より此割増額が少額なるかの如けれども事實は割増は高率にして一方保険者の競争あるを以て寧ろ貨主は運賃割増を拂ふより直接保険者と契約するの利なるに如かざるなり。

赤荷證券は保険契約締結の手續を省き得るを以て小口の積荷又は素人筋に利用せられ商業上の積荷に對して行はれず、唯保険思想の幼稚なる貨主は運送中に生ずることあるべき損害の填補を得るを利なりとし船主は又商略上其歡心に投ずべく此證券を發行す、從ひて東洋殊に支那朝鮮浦鹽航路の如き保険思想の幼稚なる貨主多き所に行はる。

三、積荷受取證 本邦船主は $\frac{1}{2}$ に代ふるに又は其請求なきとき積荷受取證を交付す。前の場合は荷送人が $\frac{1}{2}$ の性質作用を知らずして其差別に意を用ひざる爲め故意に交附し又後の場合は實際内地沿岸航路に於て $\frac{1}{2}$ の利用少きが故とす。積荷受取證の發行は貨主が $\frac{1}{2}$ 利用に馴れざるに基くも又一は $\frac{1}{2}$ 作成の手續が

赤荷證券の効益

積荷受取證

法律上複雑なるに、因る即ち其發行には (イ) 請求により數通を發行し殊に本邦に於ては印税は船主の負擔に屬し (ロ) 法定要件の記載なきとき無効となり (ハ) 船積後の發行を要する故實際貨主の便宜の爲め船積前交附して往々無効となり争議を醸し易く (ニ) 其各通には船長又は之に代る者の署名を要する等煩勞なるに受取證は船主又は其代人が船積前と雖其一通を發行し勞費を省き得べければなり。積荷受取證には船名積荷の種類、記號、荷造、個數重量又は容積、運賃、荷送人、荷受人の氏名又は商號を記載し其の他特約條項を掲ぐることに正式の $\frac{1}{2}$ と類す、故に其性質上運送に關する約款あるを以て船主と荷送人間の權務に付きては殆ど異なる所なしと雖形式證券たる $\frac{1}{2}$ の要件を欠くを以て證券たらずして從ひて裏書讓渡の効なし(明治三六年二月大審院判決)

積荷受取證が實質上流通證券たらざるため荷爲替取組の場合に荷受人を銀行名とし保険契約には銀行自ら之を爲さざるべからず、斯く荷爲替には不便あるのみならず質入又は未着商品の賣買盛なるに及びては自ら $\frac{1}{2}$ の使用を促さるれども、一歩進んで論ずれば (イ) 商法の $\frac{1}{2}$ の要件が實際の慣例と背馳するもの多きと

小荷物領  
收證

(ロ) 手形と同じく要式證券たれども或範圍に手形法規を準用するに過ぎざるなれば其要件の一二を缺き又其名稱を異にするの理由を以て貨物證券たるを認めざるは穩當と云ふべからず

四、小荷物領收證、海外にて商業上の積荷ならざるものには我積荷受取證に類する Parcel Receipt を交附す之れ亦裏書讓渡の効力を有せず、

我内地にて小荷物領收證 (Parcel Receipt) は小貨物に對し交附す其様式は船名積荷の品種、個數、引渡地、荷出人及荷受人、價格、運賃等の欄を設くるに過ぎずして特種の約款を掲ぐることなく凡て小貨物の運送も船荷證券記載の條項に據るべき旨を附記するに過ぎず。

要するに積荷受取證又は小荷物領收證と稱するときは船長の船積受取證たる Mates receipt に類し之に署名せる貨物の引渡に關し責を有するのみにて運送契約に於ける權務の關係を變更せしむるの效果なく常に反對の舉證を許し得るものと解すべし。

(註) 本章 Schiffs, Das Deutsche seerecht s. 311 松波博士海商船荷證券其他 Prudenz-Just, Grundriss der

Landes-Justizministerialamt 其他本章の參考は第二章末に掲げたり



### 第四章 B/L 及 C/P の 特約條項

#### 第一節 總 說

一、特約條項と其效力 特約條項を解剖し種別するに左の如し。

- a 危險除外條項 Excluded perils.
- b 責任除外條項 Non-liability clause
- イ、運送行爲の義務より生ずる責任の除外
- ロ、運送品に對する責任の除外
- c 船主の權利に關する條項 Freight and Seizing Cargo clause.
- d 運送品の引渡に關する條項 Deliver cargo clause.
- e 爭議其他に關する特約條項 Other special clause.
- f 説明的及注意的條項 Descriptions and Notice.

右の條項中除外例と稱する特約は海運業者、貨主、保險者との關係最も密接にして法律上亦議論の存する所たり、就中使用人の行爲に對する責任除外の條項 Negligence Clause を最とす、されど亦特約條項中には貨主に對する注意的の記載なるあり

特約條項の種別

特約條項の效力

り或は法律に規定せらるゝ事項の説明的なるあり是を以て (イ) 特約に就て法律の規定を變更せる條項 (ロ) 法律の規定なき事項の特約に就きて講究するを必要とす。

夫れ契約は私法上の効果を生ぜしめんと欲する當事者間の意思表示の合致なれども其目的たる事項は法律の保護を受くべきものたるべし換言すれば契約は自由なるも公益に反せざるを要す。

所謂特約とは船主が備船者又は荷送人と運送に關し特に契約せる事項にて當事者の意志の合致を必要となすを以て單に荷送人に通知し又は表示したるのみにては何等の效力を生ぜざるものとす。而して此特約は (イ) 口頭 (ロ) 特に他の證書又は (ハ) 運送契約書の作成の何れによるも可なり通例は C/P 又は B/L に記載せらる、之れ契約の存在を證明するには確實なる立證を要し口頭は事實上効力少きを以て積合契約の如き運送契約書を作成せざる場合に B/L を以て特約する所以なり。

C/P 及 B/L に於て約さるゝ所謂特約は (イ) 公益に反せざるものに限る有効たる

特約

特約は公益に反せ

に限り有  
効たり  
特約の多  
くは従た  
る契約な  
り

主従契約  
の効力

に記載  
せらるゝ  
特約條項

べく商法に於て船主の絶對的責任として特約を許さざるもの其他運送契約の趣旨に反する事項は契約あると記載の如何とを問はず遂に無効たるべし。(ロ)貨物の運送に關する契約は獨立して成立し他の契約の成立すると否とに關する事なし之れ主たる契約たればなり。然るに此特約の多くは該契約の成立に關係して成立するも従たる契約たるを以て主たる運送契約が無効たる場合には従たる特約も無効たるべく反之特約が無効となりし場合と雖主たる運送契約は無効となることなし。

然れども特約にして運送契約と分離すべからざる例へば不耐航船舶に關する除外の如きは此従たる契約が無効となるとき主たる契約も無効たるべし。又従たる特約は特約が主たる契約の無効たる場合に之に代はる事を目的とせるもの例へば契約無効の場合に於ける損害賠償額を約する事項の如きは主たる運送契約の無効の爲めに効力を失ふものにあらず。

二、印刷せらるゝ特約條項 然るに所謂特約の多くは船主より貨主に對する或種の要求を目的となすものにして通例船主は是等の特約條項を%又は%に列記

荷送人と  
の關係に  
於て

理由  
有效なる

印刷し%又は%發行請求者は之が承認あるものと見做すが如し。備船契約に於て當事者は概ね各項に付き契約するを以て大なる争を生ぜざるも積合契約に於ける%は實際上多くの荷主が其條項を知らず或は此證書を以て契約なりと思惟せず又船積の後發行せらるゝ故必ずしも一讀するの便宜と機會を有せざることあり。是に於て荷主は此特約條項を一讀するの義務ありや其通知を受けたるにより拘束せらるゝや或は%の記載を以て契約の全部と推定すべき權利を有するや否やの問題を生ず。之を實際に見るに%の冒頭に出荷主の署名有無を問はず%を受取れるもの若くは署名せるときは記入印刷等凡ての事項を異議なく承認せるものなりとの旨を記載す。

"In accepting this % the shipper expressly accepts and agrees to all its stipulations, exceptions and conditions, whether written, stamped or printed, as fully as if signed by the shipper."

現時の取引慣習上船主が或種の契約を請求し荷主も亦書面上の合意契約をなすべきものなるを知り又は之を知らざるべからざること、當然推測し得べき事

實とす、詳言すれば請求により發行するものは當事者間に於て運送契約に關する事項を含むことを豫期する證書と云はざるべからず、之れ荷送人がこれにより拘束せらるゝ理由とす、乃ち荷主が異議なく之を受取れば暗黙の承諾となし之を以て該書中の約款に合意せるものと看做すを至當となすべし、英法に於て E. Phillimore 氏は異議なくこれを受取れば契約は正當なりと結論せり。(L. R. 11, p. 484-5)

荷送人にありても船主と運送契約をなすや運送に關し或種の請求をなすべき機會を有し又之が請求をなすことは推定し得らるべし、されば荷送人も亦此際特約條項に同意をなし又は異議を申立つるを得べく、已に異議の主張なきときは一讀せしと否とを問はず、契約の充分なる證據とせざるべからず。

唯實際上に於て荷送人又は其所有者は此の條項を一讀さへせざる者あり、爲めに船主は前掲の一項を設くるの必要に迫りしが如く殊に本邦商人は未だ其運用に馴れざる爲めか之を讀むべき充分の便宜と機會を有するに係らず事故發生後に於て始めて其條項を知るの珍事少しとせず、然り而して商法はこれを以て荷送人と船主との運送契約書にあらざるも之を受取れる荷受人其他所持人と船主と

除外例の沿革

の間は其定むる所に據ると規定せるを以て荷受人其他が講究を要するのみならず出荷人も須く此條項に注意を拂ふを切要とす。

三除外條項の沿革 早き頃に於ける此の條項は單純なる規定にして船主は船舶又は運賃を、貨主は其積荷に付き各危険と責任を負へり、即ち Common adventure の主義にして我徳川時代にも此慣例ありて近くまで之を認めしものあり。(明治二十八年佐々木對杉山事件)

一五九八年以前まで英國にて此中に一の除外を記載せざりしが此頃より天災公敵其他の損害を除外し (1) 一七九五年 Smith v. Shephard の事件以來火災を加へ(2) 更に附加して漸く其範圍を廣めたり (3) 然れども是等の多くは所謂危険の除外にして除外例として重きを置くに至りしは、使用人の行爲特に其過失又は怠慢に基く損害に對する免責の特約にして、船主は運賃を高むるよりも責任を輕減せんとし、(4) 貨主も亦之を保險者に歸せしめて損害を請求し、當時船員の過怠に基く損害は海難の一と見做されたり。

(註) (1) Act of God, the King's enemies and damages of the sea.

中編 海運業の經營 第四章 船主の特約條項

(2) Act of God, the King's enemies, fire, soever excepted.

(3) All and every other dangers and accidents of the sea, rivers and navigation of whatever nature and kind soever excepted. (Seranton v. P. R. p. 181; Abodi, 14th Ed. p. 173)

(4) 除外條項は各船主之を異にし或者は責任除外に二種の範圍を定め運賃の割に應じて何れかのR/Lを使用するの例ありき其他 R. G. p. 113

然るに英國に於ては一八六〇年頃保險者困厄を極めて漸く自己の責任を輕減せんとし一方大陸諸國の法律も天災と積荷の固有の性質に基く損害の外は船主の責任たらしむるの傾向となれり。偶同六六年に *Grill General Iron screw Coy* 即ち有名なる *Black Prince* 事件起り運送契約を以て *Perils of the sea, Dangers of navigation, accidents of whatsoever nature or so-kind* と同様なる海難其他の出來事に就き船主の責任なき特約は有効なるも船長海員の過失怠慢に基く損害は船主の有責とせられたり。是に於て船主は使用人の行爲に付き責任を免れん爲め契約の自由は商業の便宜に出るとなし益其條項を精細にし遂に之と間接なる事項に基く損害をも除外するの條項を挿入するに至れり。

一八七五年の頃に至りては船主は殆ど使用人の過怠に基く責任除外條項を特

免責範圍の擴大

使用人の行爲に對する責任の除外

約し船主は貨主に對し吾人は資格ある船長機關士其他海員を雇備し航行に適當なる船舶を以て運送に従事す此使用人が吾人の利益をも害すべき過怠の行爲の爲め積荷に損害を與ふるも責任を負ふを得ず之れ一度港を去れば船主自身の監督の下にあらざるを以て此除外なくんば運送に従事するを得ずとの口實を理由とせり。さればR/Lには精細なる規定を設け特にR/Lの如き積込の證明又は保證なる性質は變じて運送並に引渡に關する條件付契約書たるに至り英國の或判官は運送人は今唯運送賃を受取るだけの義務を負擔するのみなりと冷評したりき。

一八八〇年に船長の過失により坐礁し爲めに積荷の全損を生ぜし夫の *Montana* 事件起り北米合衆國上院裁判所は航海の普通の進航に於て人力の及ばざる危険の爲め損害を生じたる時は船主其責を免るべきも船員の過失又は怠慢に對する免責は公安を害するを以て有責なりと判決せり。

此判決は米國海運の進歩を阻害するものとして輿論の反抗あり船主は頻りに *Negligence clause* を挿入し歐洲の海運業者にして米國に向ふものは其R/L又はR/Lに船籍國の法律に従ふ旨を特約し今に *Montana clause* と稱し旗國法として知らるゝも