

英國船主責任制度論

A STUDY ON SHIOPWNER'S LIABILITIES IN ENGLAND

講 師

大 濱 信 泉
LECTURER N. OHAMA

1925

目 次

緒 言.....	1
第一章 責任ノ主體.....	6
第一節 船舶所有者.....	7
第二節 一時的所有者即チ傭船者.....	16
第三節 船舶組合員.....	19
第四節 挽船ノ場合ニ於ケル責任ノ主體.....	20
第二章 責任原因.....	26
第一節 船主ヲ責任付クル者.....	27
第二節 船主ノ責任ヲ負フベキ行爲ノ範圍.....	37
第三章 損害分擔制度.....	47
第一節 總 說.....	47
第二節 損害分擔制度ノ起源.....	51
第三節 英國法上ニ於ケル沿革.....	55
第四節 損害分擔ノ法理的根據.....	63
第五節 現行損害分擔制度.....	65
第一項 總 說.....	66
第二項 双方過失.....	68
第三項 分擔原因.....	75

第一目 主觀的要件(過失) ······	75
第二目 客觀的要件(衝突) ······	93
第四項 分擔セラルベキ損害·····	95
第一目 縱ノ範圍 ······	95
第二目 橫ノ範圍 ······	105
第五項 分擔者 ······	109
第六項 分擔ノ割合 ······	112
第七項 損害分擔ノ法的構成 ······	113
第八項 時效 ······	118
第六節 損害分擔制度ト他ノ制度トノ關係 ······	121
第一項 損害分擔制度ト普通法ニ於ケル助勢過失ノ原則 ······	121
第二項 損害分擔制度ト責任制限制度トノ關係 ······	128
第三項 損害分擔制度ト衝沈約款トノ關係 ······	130
第四項 損害分擔制度ト運送契約トノ關係 ······	131
第七節 涉外關係及經過的關係 ······	134
第四章 船主責任制限制度 ······	136
第一節 總說 ······	136
第二節 船主責任制限制度ノ沿革 ······	138
第一項 羅馬法 ······	138
第二項 中世ニ於ケル船主責任制度 ······	141

第三項 英國法上ニ於ケル沿革	144
第三節 船主責任制限ノ法理的根據	149
第四節 現行金額責任制度	156
第一款 總說	156
第二款 金額責任主義ノ適用範圍	160
第一項 主觀的範圍	160
第二項 客觀的範圍	167
第三款 責任限度	173
第四款 責任額決定ノ基礎	175
第五節 責任制限ノ方法	180
第六節 責任制限制度ノ適用單位	183
第七節 金額責任制度ノ特質	188

英國船主責任制度論

大 濱 信 泉

緒 言

[過失ナケレバ責任ナシ] トハ、羅馬法以來ノ傳統的觀念ニシテ、實ニ民事責任ノ基礎概念タリ。而シテ此過失主義ノ思想ガ、彼ノ道義責任論ニ胚胎スルモノナルコトハ、敢テ説明ヲ待ツノ要ナキ所タリ。然レ共社會組織ノ複雜ト、企業組織ノ發達トハ、到底從來ノ道義責任論ヲ以テ、能ク之ガ秩序ヲ維持シ得ベカラザルニ至レリ。茲ニ於テ乎近來企業責任又ハ無過失責任ノ原代則叫ハル。而シテコノ企業責任及無過失賠償責任ノ原則ガ、近的公平ノ觀念ニ由來スルモノナルコトモ、亦敢テ喋々ヲ要セザル所タリ。

然レ共近代立法ガ無過失責任ノ原則ヲ採用スルハ、企業組織ノ下ニ於ケル極メテ例外的ノ場合ニ限レリ。從テ過失責任主義ハ、尙民事賠償責任ノ基本觀念タルヲ失ハザルナリ。今使用人ノ不法行爲ニ對スル其使用者(主人)ノ責任ニ付キ之ヲ見ルモ使用人ノ選任監督ニ關スル使用者ノ過失ヲ以テ、責任ノ主觀的原因ト爲サザルモノ殆ドアラズ。然ルニ海法ニ於テハ之ト趣ヲ異

ニシ無過失責任主義ヲ採用スル範圍極メテ汎ク、船主ハ其使用人タル船員ノ過失ニ付キテモ選任監督ニ關スル過失ノ有無ヲ問ハズ、常ニ責任ヲ負ハザルベカラザルモノトセラル。是船主責任ノ特質ノ其一タルナリ。

凡ソ不法行爲ニ對スル損害賠償責任ハ無限ナルヲ原則トス。責任ノ無限トハ、賠償義務者ハ損害全額ニ付キ、其全財產ヲ以テ賠償ノ責ニ任ゼザルベカラザルヲ言フ。然ルニ船主ノ賠償責任ニ付キテハ極メテ古ヨリ、有限責任ノ原則行ハル。是レ船主責任ノ特質ノ其二ナリ。而シテ其責任制限ノ方法ニアリ。一ヲ人的の有限責任ト言ヒ、他ヲ物的の有限責任ト稱ス。人的有限トハ、賠償義務自體ハ之ヲ限定スルモ、其限定セラレタル範圍ニ於テハ賠償義務者ハ、自己ノ全財產ヲ以テ其履行ノ責ニ任ゼザルベカラザルノ謂ヒニシテ、物的の有限トハ、賠償義務ヲ一定ノ財產（船舶財產）ニ限定スルノミナラズ、船主ハ其財產ヲ以テノミ履行ノ責ニ任ズルヲ謂フ。日、佛、獨ノ法制ハ後者ニ該當シ、英國ノ金額責任主義ハ前者ノ例ニ屬ス。

又損害ハ、加害者ト被害者トノ双方ノ過失ニヨリテ惹起セラルコトアリ。然レ共各不法行爲者ハ相手方ニ對シ各々自己ノ過失ニ基ク損害全額ニ付キ、賠償ヲ爲サザルベカラザルヲ原則トス。或ハ其賠償額ヲ決定スルニ付キ、相手方ノ過失ヲ斟酌スルコトナキニ非ラズト雖モ、ソハ單ニ各自ノ賠償義務ノ範圍ニツキ、相手方ノ過失ヲ斟酌スルコトヲ得ト云フニ止マリ各自ノ

不法行爲ハ各々獨立ニシテ、各自ノ責任モ亦相手方ノ責任ト何等關係アルコトナシ。然ルニ船主ノ責任ニツキテハ、特殊法理ノ存スルニアリテ、船舶ノ衝突ガ双方ノ過失ニ基キタル場合ニ於テハ、其之ニヨリテ生ジタル損害ト、一括シテ之ヲ一個ノ原因ヨリ生ジタルガ如クニ取扱ヒ、双方ノ船主ヲシテ之ヲ分擔セシムル、所謂損害分擔ノ原則行ハル。是レ船主責任ノ特質ノ其三ナリ。

上述ノ如ク船主ノ不法行爲ニ對スル責任ハ、一般ノ原則ト大ニ其趣ヲ異ニシ、特種研究ヲ要スペキモノ少ナカラズ。而シテ此點ニ關スル各國ノ立法例モ、亦區々ニシテ、殊ニ英國法ハ大陸諸法ト著シク其立法主義ヲ異ニスル所少ナカラズ。加之英國ハ海國ニシテ、海事ニ關スル法律ハ、實ニ他國ノ追從ヲ許サザルモノアリテ、又特殊ノ發達ヲ途ゲタル點モ少ナカラザルナリ。余輩ガ船舶主責任論ニ付キ、特ニ英國ノ制度ヲ選ピタルハ之ガ爲メナリ。而シテ本稿ノ構成ハ、其第一章ニ於テ何人ガ船舶ノ不法行爲ニ付キ責任ヲ負フベキカヲ說キ、第二章ニ於テ船主ハ何人ノ行爲ニ對シ、如何ナル場合ニ於テ、責任ヲ負フベキモノナルカヲ論ジ、更ニ第三章ニ於テ船舶衝突ノ場合ニ於ケル、損害分擔ノ原則ヲ、又第四章ニ於テ船主責任制限制度ヲ論ズルコトトセリ。

第一章 責任ノ主體

本稿ハ之ヲ題シテ船主責任制度ト謂ヘリ。然レ共茲ニ船主ノ責任ト謂フハ、其實措辭精確ナラザルノ嫌アリ。蓋シ船舶ノ不法行爲(註一)ニ付キ責任ヲ負フベキ者、即チ責任ノ主體ハ當ニ必ラズシモ船舶ノ所有者即チ船主ノミニ限ラルベキニ非ルヲ以テナリ。抑々船主ガ其船舶ノ不法行爲ニ付キ責任ヲ負フニ至ルハ、船舶ノ所有權自體ニ由來スルモノニハ非ズ。換言スレバ船主ハ單ニ船舶ノ所有者ナリトノ故ノミニ以テ、理論上船舶ノ不法行爲ニ付キ、第三者ニ對シ損害賠償ヲ爲サザルベカラザル理由アラザルナリ。

註一 船舶ノ不法行爲ト謂フト雖モ、決シテ法律上人格ナキ船舶ヲ以テ、行爲ノ主體トスルモノニハ非ズ。又彼ノ物上訴訟 (Actio in rem) ノ法理ニ依レルニモ非ズ、唯用語ノ便宜上爾カ謂フノミ。誤解ナキヲ要ス。

然ラバ船主責任ノ根據ハ、何レニ之ヲ求ムベキカ。是レ吾人ノ第一ニ遭遇スル疑問タラザルヲ得ズ。而シテ何人ト雖モ、自己又ハ其使用人ノ過失ニ依ルニアラザル限り、假令權利侵害ノ事實アルモ、法律上之ニ對シ自ラ責任ヲ負フベキニ非ズ。即チ不法行爲ノ主觀的要件トシテ、行爲者本人又ハ其使用人ノ過失ヲ必要トスルハ、民事責任ノ根本法理タルナリ。而シテ又此ノ理ハ船主ノ責任ニツキテモ 異別ノ取扱ヒヲ受クベキ理由アラズ。茲ヲ以テ船舶ノ不法行爲ニ對スル、船主責任ノ根據ハ其船舶ニヨル權利侵害ガ、船主自身ノ過失ニ基クカ、然ラザレバ其

使用人ノ過失ニ基クガ爲メナラザルベカラズ。

然ルニ船舶ハ、船主自身又ハ其使用人ニ依リテ、操縦セラルルコトアリ。或ハ船舶ヲ賃貸シタル場合ノ如ク、全然船主ノ支配ヲ放レテ、他人又ハ其他人ノ使用人ニヨリテ操縦セラルルコト又少シトセズ。而シテ後者ノ場合ニアリテハ、船舶ハ全然他人ノ支配ニ屬スルモノナルガ故ニ、其船舶ガ第三者ノ権利ヲ害スルコトアルモ、之ヲ以テ船主又ハ其使用人ノ過失ニ歸セシムルコトヲ得ズ。寧ロ此種ノ場合ニ於テハ、船舶ノ不法行爲ハ其支配ノ實權ヲ有スル者ノ行爲ト爲シ、之ヲシテ責任ヲ負ハシムルヲ理ノ當然ト爲サザルヲ得ザルナリ。

畢竟スルニ船舶ノ不法行爲ニ對スル責任ハ、所有權ノ所在如何ニ拘ラズ、其船舶ニ對シ支配ノ實權ヲ有スル者ニ之ヲ歸セザルヲ得ザルナリ。以下何人ガ、如何ナル關係ニ於テ船舶ノ不法行爲ニ付キ、第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルカヲ論述スベシ。

第一節 船舶所有者 (Shipowner.)

船舶ノ不法行爲ニ對シ、先づ第一ニ責任ヲ負ハザルベカラザルモノハ船舶所有者ナリ。而シテ何人ガ船主タルヤハ、登記(register)ニ依リテ之レヲ知ルコトヲ得可キモノトス。蓋シ英國船舶(Britishship)ハ法律ニ別段ノ定ナキ限り、商船條令(註一)ノ定ムル所ニ從ヒ登記スルコトヲ要スルモノナルヲ以テナリ(同法第二條以下)

而シテ登記スルコトヲ要スル船舶ニシテ、登記セザルトキハ、商船條令ノ適用上、之ヲ英國船舶ト看做サザルモノトス。(同法從テ登記ヲ意リタル船舶ハ、英國國籍ヲ取得セザルハ勿論、英國國旗ノ掲揚其他英國船舶ノ當然享受スルコトヲ得ベキ特權モ剝奪セラレ、又船主責任制限制度ノ適用ヨリモ全然排除セラル、ニ至ルモノトス。)

註一 商船條令トハ Merchant Shipping act ノ謂ニシテ以下此例ニ從フ。

然レ共英國法上ニ於ケル船舶ノ登記ハ單ニ公示方法タルニ過ぎザルモノニシテ、實體上ノ權利ニ付キ何等創設的形成的效力ヲ有スルモノニ非ズ。從テ登記ハ常ニ必スシモ實體上ノ權利ト相一致スルモノト云フコトヲ得ズ。然ラバ登記ガ實體上ノ權利ト相一致セザル場合ニ於テハ、其登記簿ノ記載ハ、法律上全然效力ヲ有セザルモノト爲サザルベカラザルカ。否ラズ。假令實質ニ吻合セザル登記ト雖モ、法律上少クモ推定的效力(prima facie) ヲ有セザルベカラザルハ、登記ガ法律上公示方法タル當然ノ歸結タラズンバアラザルナリ。換言スレバ、登記セラレタル船舶所有者ハ、法律上終局的ニ船舶所有者トシテ取扱ハルルモノニハ非ズト雖モ、苟モ登記アル以上ハ反證ナキ限り假令實質上ノ權利ノ如何ニ拘ハラズ一應之ヲ以テ船舶所有者ト爲サザルベカラザルナリ。(註二) 則チ英國法上ニ於ケル船舶登記ノコノ推定的效力ハ我登記制度ト全然其主義ヲ相同シクセルモノ

ト言フコトヲ得ベキナリ。

註二 Macsden's Collisions at Sea. 7th ed. p. 64

然レ共亦上述スル所ノ船舶登記ノ推定的效力ハ、單ニ船舶所有權ノ所在ニ關スルモノタルニ過ギズシテ、船主ノ責任トハ何等關係ナキモノト言ハザルベカラズ。何トナレバ、船主責任ノ根據ハ船舶ノ所有權自體ニ由來スルモノモノニハ非ラズシテ、從テ所有權ノ所在ガ登記ニ依リ定マレバトテ、當然之ニ因リ責任ノ歸屬ヲモ定ムルコトヲ得ベキモノニ非ラザルヲ以テナリ。然レ共現今英國ニ於テハ、船舶ノ登記ハ船主責任論ノ範圍ニ於テモ、亦更ニ一種ノ推定的效力ヲ有スルモノト解セラル。即チ登記セラレタル船主ハ其船員ノ傭主タリトノ推定ヲ受クルモノニシテ、假令船舶ガ賃貸セラレ船員ハ賃借人ノ使用人ニシテ、何等船主トノ間ニ雇傭等ノ關係ナキ場合ト雖モ、反對ノ立證ナキ限り、船主ハ雇主トシテ船員ノ過失ニ付キ第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルモノトス。(註三)然レ共ヨノ船員ノ使用者ナリトノ推定ハ嚴密ニ之ヲ考察スルトキハ、船舶ノ登記其自體ノ直接的效果ト解スペキニ非ズシテ、其推定ノ基礎ハ寧ロ之ヲ船舶ハ普通登記簿上ノ船主ニヨリテ、航海ノ用ニ供セラレ其船員モ亦登記簿上ノ船主ノ使用人タルコトヲ常態トストノ社會狀態ニ求ムベキモノトス。

註三 Marsdens' p. 34

Abbott's Merchant ships and seamen p. 55

然レ共船員ノ傭主ナリトノ上述ノ推定モ亦決シテ絶對的ノモノニハ非ラザルガ故ニ、船主ハ不法行爲ヲ爲シタル船員ガ自己ノ使用人ニ非ラザルコトヲ立證シタル場合ニ於テハ、之ニ對シ責任ヲ負フベキモノニ非ルモノトス。然レ共船員ノ傭主タルト否トニ拘ラズ、登記簿上ノ船主ヲシテ、船員ノ過失ニ對シ、責任ヲ負ハシムベキ二個ノ例外アリ。一ハ一八四七年ノ Harbours, Docks and Piers Act 第七四條ノ規定ニシテ、他ハ船舶ガ海上留置權ヲ負擔シ物上訴訟 (Actis in rem) ニ於テ、其責ニ任ゼザルベカラザル場合ナリトス。

Harbours., Docks and Piers Act 第七四條ノ規定ニ依レバ船長又ハ船員ノ行爲ニヨリ港灣船渠又ハ棧橋等ニ損害ヲ及シタルトキハ、登記簿上ノ船主ハ船員ガ自己ノ傭人ナルト否トニ拘ラズ其損害ニ付キ責任ヲ免ルルコトヲ得ザルモノトス。加之同法ニ責任ハ其損害ガ過失ニ基クモノタルト否トノ如キハ敢エテヨル之ヲ問ハザルモノトス。但シ同法ノ下ニ於テモ其損害ガ強制水先人ノ過失ニ基ク場合及天災ニ基ク場合ニ於テハ船主ハ之ニ對シ責任ヲ負フベキニ非ズ。

海上留置權 (maritime lien) トハ船舶ニヨリ權利ヲ侵害セラレタルモノガ、船舶ヲ差押ヘ其競賣代金ヨリ優先辨濟ヲ受クルノ權利ヲ云フ。船舶ノ占有ヲ伴ハザルガ故ニ留置權ト稱スルハ多少不穩當ノ嫌ナキニハ非ズ。 (註四) 而シテ海上留置權ハ海事裁判所 (Admiralty Court.) ニ於テ船舶ニ對スル物上訴訟 (Act in

rem) ニ依リテ行使セラル、モノトス。物上訴訟トハ船舶自體ヲ被告トル訴訟ノ形式ニシテ、海上留置權者ハ船主ノ何人タルヲ問ハズ又ハ過失者ガ船主ノ傭人タルト否ヤトニ拘ラズ、兎ニ角船舶自體ヲ被告トシテ訴訟ヲ提起シ、船舶ヲ差押ヘ其代金ニ付キ優先辨濟ヲ受クルモノナリ。而シテ船舶ニ對スル物上訴訟ニ於テ、船舶自體ヲ以テ法律上訴訟ノ主體ト爲スモノナリヤ、或ハ單ニ訴訟手續上形式的ニ船舶ヲ以テ被告ト爲スノニ過ギザルヤニ就キテハ議論アリ。從來不法行爲ヲ爲シタルモノハ、船舶自體ナルガ故ニ、之ニ對スル賠償責任モ、亦船舶自ラ之ヲ負擔セザルベカラズト言ヒ、恰モ船舶自體ガ責任ノ主體トシテ其訴訟ノ當事者ナルガ如クニ解シタル學說又ハ判例(註五)アリシト雖モ、現今ニ於テハ寧ロ之ヲ消極ニ解シ、物上訴訟上ニ於テ船舶ヲ以テ被告トナスハ、單ニ形式上ノコトニ止リ、而シラ法律ガ特ニ如斯擬制的方法ヲ採ルニ至レルハ、之ニ依リ真ノ賠償義務者ノ出頭ヲ強要スル間接的ノ強制手段タルニ過ギズト解スルヲ普通トス(註六)。又船舶ニ對スル物上訴訟ヲ以テ彼ノ羅馬法ニ於ケル害訴(noxae delicto)或ハ人ノ死ノ原因ヲ與ヘタル物自體ヲ沒收スル彼ノ deodandノ原則トノ間ニ何等カ沿革的ノ連鎖ヲ有シ又ハ同一思想ニ胚胎スルモノナルガ如クニ論ズル學者アレ共 Marsden 號ハ之ヲモ否認セリ(註七)

註四 The Sisters, 事件ノ判決

註五 Marsden's p. 71.

註六 Holmon's Common Law, p 26. sep. 10. American Law Review, p. 432,
Reg v. pslwalt.

註七 Marsdan's p.71.

物上訴訟ノ法律的性質又ハ法律的構成ガ、其何レニ屬スルニモセヨ、海上留置權ハ兎ニ角船舶自體ニ對シテ行使セラル、モノナルガ故ニ船舶所有者ハ結局其船舶ノ不法行爲ガ、自己ノ使用人ノ過失ニ基カザル場合ト雖モ、責任ヲ負ハザル可カラザルモノト解セザルヲ得ズ。然レ共亦船舶ニヨル凡テノ權利侵害ニ對シ、船舶ハ常ニ海上留置權ヲ負擔スト解スルハ廣汎ニ失ス。何トナレバ法律ガ船舶ニ海上留置權ヲ負擔セシムルニ付キテモ其損害原因ニ付一定ノ制限アルベキヲ以テナリ。然ラバ法律ハ如何ナル損害ニ付キテ船舶ニ對シ海上留置權ヲ負擔セシムルモノナルカ。此點ニ關スル英國ノ判例ハ必ズシモ其歸趨ヲ一ニセリト言フコトヲ得ズ。The Rubby Queen號事件ニ於テハ、船主ガ船舶ヲ賣却スルタメ其代理人ニ引渡シ置キタルニ代理人ノ過失ノ爲メ其船舶ニヨリ第三者ニ損害ヲ及ボシタリトノ事案ニ對シ、抑々普通法ニ於テハ代理人ノ如キ單純ナル使用人ニ非ラザル對等的契約者(Independent contractor)ノ過失ニ付キ、船主ハ第三者ニ對シ責任ヲ負フベキニ非ズト雖モ、海法(admiral law)ニ於テハ船舶ハ、海上留置權ヲ負擔セザルベカラズト爲シ、普通法上ノ船主ノ責任ト海法ニ於ケル船舶ノ留置權トガ、常ニ其範圍ヲ一ニスルモノニ非ルコトヲ判示シタリ。然ルニ樞密院(Trivy council)

ハ、The Utopia 號事件ニ於テ、沈没船ガ港務所ノ過失ニヨリ(船主ニハ責任ナシ)他船ニ對シ損害ヲ及シタリトノ事案ニ對シ、其沈没船ハ海上留置權ヲ負擔スルモノニ非ズト爲シ、而シテ其判決理由中ニ述ベタル、海上留置權ノ性質ニ關ル意見ヲ引用シ來リ、凡ソ海上留置權ノ根據ハ、船主又ハ其使用人ノ過失ニ外ナラズシテ、從テ船主ガ普通法上責任ヲ負ハザル場合ニ於テハ、船舶モ亦海上留置權ヲ負擔スペキニ非ズト判示シタリ。

傭船ノ場合ニ關シテハ、一ノ權威アル判例アリ。即チ The Tasmania 號事件ニ關スルモノニシテ同事件ニ於テ Lord Haunen ハ從來ノ判例ヲ概括綜合シテ、凡ソ海上留置權ハ推定的ノモノニ過ギズシテ、若シ船舶ノ不法行爲ガ、船舶所有者ヨリ其權限ヲ取得シタル者(deriving his authority from the owner)ノ行爲ニ基クモノニ非ラザルコトヲ、證明セラレタル場合ニ於テハ、海上留置權ハ成立セザルモノニシテ、而シテ傭船ノ場合ニアリテハ、傭船者及其使用人ガ船舶ヲ自ラ支配シ之ヲ運航スル權限ハ、専ラ船舶所有者ヨリ傳來取得シタルモノト見ルベキモノナルガ故ニ、其船舶ハ傭船者又ハ其使用人ノ過失ニ付テモ亦 海上留置權ヲ負擔セザルベカラズト判示シタリ。而シテ該判例ハ拘束力アルモノト認メラル、ガ故ニ、之ニヨリ海上留置權ノ成立ノ基礎ニ關スル原則ハ確立シタルモノト解スペキナリ。(註八)

註八 Abbott's, p. 1015.

上述ノ如ク船舶ハ傭船者及其使用人ノ過失ニ付キテモ、留置權ヲ負擔セザル可カザラルモノナルガ故ニ、此點ニ於テ船舶ノ海法上ニ於ケル責任(海上留置權)ハ、船主ノ普通法上ニ於ケル責任ヨリモ一層廣汎ナリト言ハザルベカラズ。蓋シ普通法上ニ於ケル船主責任ハ既ニ説述シタルガ如ク、船舶ガ船主自身ノ支配ニ屬シ、而シテ其船舶ノ不法行爲ガ、船主自身ノ過失ニ基クモノト認ムベキ場合ニ限ルモノニシテ、傭船ノ場合ノ如ク船舶ガ全然其支配ヲ放レタル場合ニ於テハ、船主ハ其船舶ノ不法行爲換言スレバ傭船者又ハ其使用人ノ過失ニ對シ責任ヲ負フベキニ非ルヲ以テナリ。(註九)

註九 Marsden's P.

尙責任ノ主體トシテノ船舶所有者ニ付キ論ズベキ問題一アリ。即チ船舶ガ數人ノ所有ニ屬スル場合ニ於テ各船主間ノ責任ヲ如何ニ決スベキノ疑問是ナリトス。

而シテ船舶ガ數人ノ所有ニ係ル場合ニハ、英國法上共有(common ownership) 合有(joint ownership) 一部所有(part-ownership) 等三種ノ態様アリ。米國ニ於テハ船舶ガ數人ノ所有ニ屬スル場合ニ付キ、各船主ノ第三者ニ對スル責任ハ、組合ノ法理ヲ以テ之ヲ決スベキモノト解セル。即チ Chahcellor Kent 八一八五五年 King 對 Lowry 事件ニ於テ凡ソ物ノ共同所有者ハ、苟モ其物ノ保存又ハ利用ニ關シ必要ナル事柄ハ、各自之ヲ希望スルモノト認ムベキガ故ニ、共同所有者ハ各々他ノ共同所有者ニ

對シ、法律上、其物ノ保存又ハ管理ニ關シ、必要ナル一切ノ行爲ヲナスベキ權限ヲ附與シタルモノト看做スベキモノニシテ、而シテ其法律關係ハ組合ノ法理ヲ以テ之ヲ決ス可キモノト說示シ、該判例ハ又 Hardy對 Sporoule 事件ニ於テモ踏襲セラレタリ。即チ之ヲ船舶ノ共同所有者ニ付キテ見レバ、各共同所有者間ニハ組合關係存スルモノトシテ取扱フベキモノニシテ、而シテ組合員ハ他ノ組合員ノ行爲ニ付キ第三者ニ對シ連帶シテ賠償責任ヲ負ハザルベカラザルモノナルガ故ニ、各船主モ亦他ノ船主ノ過失ニ付キ責任ヲ負ハザル可カラザルモノトス。(註一〇)

註一〇 Maclachlan's, Law of Merchant shippings,

15 th. p. 114,

然レ共英國法ノ下ニアリテハ、米國法ノ如ク各船主間ニ法律上當然組合關係ノ存在ヲ擬制スルコトナク、各船主ハ單ニ自ラ直接權限ヲ附與シタルモノノ行爲ニ付キテノミ、第三者ニ對シ責任ヲ負フベキモノト解セラル。但シ船主ガ他ノ共同所有者ニ權限ヲ附與シタルモノナルトキハ、英國法ノ下ニ於テモ其間ノ關係ハ組合ニ準ズベキモノトセラレ、各船主ハ他ノ共同所有者及船員ノ行爲ニ付キ第三者ニ對シ連帶シテ賠償ノ責ニ任ゼザルベカラザルニ至ルモノトス。(註一一)

註一一 Marsden's, 同上 p. 143.

然ルニ船舶ガ數人ノ所有ニ屬スル場合ニ於テハ法律上船舶管理人(Maclachlan's, managing-owner. ships' husband.)ヲ選定スル

コトヲ要シ、而シテ船舶管理人ハ各船主ノ代理人トシテ、船舶ノ管理ニ關スル一切ノ權限ヲ有シ、且ツ其權限ハ各船主ヨリ之ヲ傳來取得シタルモノト見ルベキガ故ニ、結局各船主ハ前述ノ原則ノ適用ニ依リ、常ニ第三者ニ對シ船舶ノ不法行爲ニ付キ責任ヲ負ハザルモノト言ハザルベカラズ。

然ラバ船主ノ第三者ニ對スル責任ハ、連帶ナルカ將又分割債務ナルカ。此點ニ付キ英國法ハ連帶ノ原則ヲ採ル。從テ各共同所有者ハ第三者ニ對シ、損害全額ヲ賠償スペキ義務アリト言フベキナリ。(註一二)

註一二 MacLachlan's p. 15

第二節 一時的所有者 (demised owner)

即チ傭船者(charterer)

英國ニ於テ、傭船(charter)ト稱セラルモノニ三種アリ。(1)船主ニ於テ船舶ノ乗組員其他ノ艤物ヲ整ヘタル上、傭船者ニ之ヲ使用セシム契約、(Locatio navis et operarum magistrie)、(2)傭船者ノ貨物ノ運送ヲ船主自ラ引受クル契約(Docatio operis Lehendarum meruciam) (3) 船員ヲ附セズ單ニ艤物シタル船舶ノミヲ傭船者ニ使用セシムル契約(Locatio navis)等即是ナリ。而シテ以上三種ノ契約中其何レノ場合ニ於テ傭船者ハ、船舶ノ不法行爲ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルカニ付キ(Maclachlan註一)左ノ如キ説明ヲナセリ。即チ曰ク凡ソ船舶ニ關スル權利及義務

ハ、常ニ其船舶ニ對スル占有ト相隨伴スペキモノナリ。而シテ此理ハ船舶ノ不法行爲ニ對スル責任ノ歸屬ヲ決スルニ當リテモ亦等シク適用アルベキモノナルガ故ニ、上述ノ三種ノ契約ニ付キテモ、傭船者ガ其船舶ニ對スル占有(possession)及支配權 control over the ship)ヲ取得シタリヤ否ヤニヨリテ之ヲ決スペキモノトスト。而シテ船舶所有者ヨリ船舶ニ對スル占有及支配權ヲ取得シタルモノヲ期限付所有者(demised owner)又ハ一時的所有者(temporary owner)ト稱ス。一時的又ハ期限附ト稱スルハ其船舶ニ對スル占有及支配權が永久的ノモノニハ非ズシテ、單ニ契約 charterparty)ニ定メラレタル期間内ニ限ラルガ爲メニシテ、又是等ノ者ヲ所有者ト命名スルハ其期間内ニ於テハ殆ド所有者ト同一ノ地位ニ立チテ船舶ヲ占有シ支配スルガ爲メニ外ナラズ、從テ上述スル所ヲ約言スレバ傭船者中船舶ノ不法行爲ニ付キ、第三者ニ對シ自ラ責任ヲ負ハザルベカラザルモノハ、船舶ニ對シテ占有支配ノ實權ヲ有スル所謂 demised owner = 限ルト言フコトヲ得ベキナリ。

註一 MacLachlan's p. 15. 376.

然ラバ上述三種ノ傭船中、其何レノ場合ガコノ demised owner = 該當スルモノナルカ。第二種ノ所謂 Locatio operis velendarum merucim ガ普通ノ個品運送ノ場合ト異ルコトナク、船主ガ依然トシテ占有支配權ヲ有スルモノナルコトハ明白ニシテ一點ノ疑ナシ。又第三ノ所謂 locatio navis ハ純然タル船舶ノ

賃貸借ニシテ傭船者ハ單ニ船舶其自體ヲ借入レ、之ヲ運航スペキ船長其他ノ船員ハ凡テノ傭船者ノ任命監督スル所ニ係ルガ故ニ船舶ノ占有支配權ハ傭船者ニ屬スルモノト解スペク、從テ此種ノ傭船者ガ *de-mised owner* トシテ其船舶ノ不法行爲ニ付第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルハ、理ノ當然ニシテ、亦多ク言フベキコトアラズ。然レ共第一ノ所謂 *locatio navis et operarum magistrie* ノ場合ニアリテハ、船舶ニ對スル占有支配ノ權利ガ船主ニ屬スルカ、或ハ傭船者ニ屬スルヤニ付キテハ、甚ダ明確ヲ缺クモノアリ。蓋シ此種ノ契約ノ下ニアリテハ船主ハ自己ノ傭入レタル船長其他ノ船員ヲ附シタル儘ニテ、其船舶ヲ使用セシムルモノナルガ故ニ、是等ノ船長其他ノ海員ハ依然トシテ船主ノ使用人ニシテ從テ又船舶ニ對スル占有支配權モ、依然トシテ船主ニ屬スルモノナルガ如クニ解セラレザルニ非ルヲ以テナリ。然レ共若シ傭船期中船長其他ノ船員ノ任命解任ノ權利ガ傭船者ニ屬シ且是等ノ者ノ給料ガ傭船者ニ依リテ支拂ハル、場合ニ於テハ、船長其他ノ船員ハ船主ニヨリ傭入ラレタル者ト雖モ、傭船中ハ傭船者ノ使用人ト見ル可ク、又船舶ニ對スル占有支配ノ權利モ傭船者ニ歸屬スルモノト言ハザルヲ得ズ。從テ此種ノ傭船ニアリテハ、船長其他ノ船員ノ任命權ヲ有シ船舶ノ運航經營 (*management*) ニ關スル實權ヲ有スル傭船者ニ於テ、 *de mised owner* トシテ船舶ノ不行行爲ニ付第三者ニ對シ責任ヲ負ザハルベカラザルモノトス。(註三)

註三 Carver's Carriage by Sea, 6th ed. p. 171

而シテ demised owner 及其使用人ノ過失ニ對シ船主ガ普通法上責任ヲ負フベキニ非ラザルコト前述ノ如シト雖モ、船舶自體ガ海法上海上留置權ヲ負擔セザルベカラザルコトアルハ前節ニ於テ之ヲ論述シタリ。

第三節 船舶組合員 (Partner)

船舶ノ運航ハ組合 partner-ship ニヨリテ經營セラル、コトアリ。而シテ其組合員中ニハ、或ハ船舶所有者タルモノアリ、或ハ然ラザルモノアルベキハ又相像ニ難ラズ。英國普通法上ノ原則ニ依レバ、各組合員ハ他ノ組合員又ハ其使用人ガ、組合業務ノ執行ニ關シ、第三者ニ對シ損害ヲ及シタルトキハ、其損害ニ付キ直接第三者ニ對シ、賠償ノ責任ヲ負ハザルベカラザルモノタリ。而シテ此普通法上ノ原則ハ亦船舶組合ニ付キテモ當然適用アルベキガ故ニ船舶組合員ハ、船舶所有者タラザルル場合ト雖モ、船舶ノ不法行爲ニ付キ、常ニ第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルモノト解セザルヲ得ズ。然レ共組合員ガ、如斯船舶ノ不法行爲ニ付キ、第三者ニ對シ責任ヲ負フニ至ルハ、其組合員ガ船舶ニ對シ、占有支配ノ實權ヲ有スルガ爲メニハ非ズシテ、組合特有ノ法理ニ基クモノニ外ナラズ。此點誤解ナキヲ要ス。前記原則ノ適用例ト認ムベキ判例アリ。即チ Steel 對 Lester 事件ノ判決ハ其一ニシテ、同案件ノ内容ハ、船主ハ船舶支配ノ全權

ヲ船長ニ委ネ、船員ノ傭入ハ勿論船舶ノ運航經營ニ關スル事務ハ舉ゲテ一切船長ノ專擅ニ屬セシメ、船主ハ單ニ利益ノ三分ノ一ヲ受クルニ過ギザル關係ナリシニ、其船舶ハ船長ト船主トノ共同利益ノ爲メニ運航セラル、モノナルガ故ニ、船長ガ船主ノ使用人タルト否トニ拘ラズ、船主ハ組合ノ一員トシテ當然船舶ノ不法行爲ニ付キ責任ヲ負ハザル可カラズト言フニアリ(註一)

註 Marsden's p. 69.

第四節 挽船ノ場合ニ於ケル責任ノ主體

一ノ船舶ガ、他ノ船舶ヲ引曳航行スルコトアリ。其引曳スル船舶ヲ挽船(tug, towing ship)ト稱シ、挽船ニ引曳セラルル船舶ヲ被挽船(tow, vessel in tow)ト言フ。而シテ被挽船ハ一隻タルコトアリ、又ハ二隻以上ナルコトアリ。或ハ又挽船ガ二隻以上ナルコトモ決シテ其例ニ乏シカラザルナリ。挽船及被挽船ハ其相聯結セラレタル狀態ニ於テ、之ヲ概括シテ挽船縱列 tow line ト稱ス。挽船縱列中ノ凡テノ船舶ハ同一所有者ニ屬スルコトアリ、或ハ各船舶ガ各々其所有者ヲ異ニスルコトアリ。而シテ挽船縱列中凡テノ船舶ガ、同一ノ所有者ニ屬スル場合ニ於テハ、不法行爲ガ其縱列中ノ何レノ船舶ニヨリテ爲サルルモ、其不法行爲ニ對シ責任ヲ負フベキ船主ハ一人ニ過ギサルガ故ニ其責任ノ歸屬ニ付キ殆ド疑問ヲ生ズルノ餘地アラズ。然レ共挽船縱列

中ノ各船舶殊ニ挽船ト被挽船トガ、各々其所有者ヲ異ニスル場合ニ於テハ、何レノ船舶ニ於テ責任ヲ負ハザルベカラザルカニ付キ、惑ヒヲ生ゼザルヲ得ズ。而シテ問題ノ焦點ハ結局被挽船ト、挽船トノ間ノ關係ニシテ、挽船ト挽船又ハ被挽船ト被挽船トノ間ノ關係ニ付キテハ茲ニ特ニ之ヲ論ズルノ必要アラズ。何トナレバ挽船關係ノ本體ハ、挽船ガ被挽船ヲ引曳航行スルコトニ在スルモノニシテ、被挽船又ハ挽船ハ法律上各々同等ノ地位ニ於テ、挽船又ハ被挽船ト相對立シ、挽船行爲ノ法律關係ハ挽船ト被挽船トノ間ニ存シ、被挽船又ハ挽船相互ノ間ニ何等直接ノ關係存ゼザルモノナルヲ以テナリ。

然ラバ挽船縱列中ノ或一個ノ船舶ニヨリテ、第三者ニ對シ損害ヲ及ボシタル場合ニ於テハ、挽船又ハ被挽船中、何レノ船主ニ於テ第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルカ。英國ニ於テハ挽船縱列ヲ以テ一個ノ船舶ト看做ス所謂挽船縱列一體ノ原則行ハル。該原則ハ海上衝突豫防法 (Regulations for Preventing Collisions at sea 1894) ノ適用上、或ハ挽船縱列ノ汽船ナリヤ帆船ナリヤ等ノ性質ヲ決スルニ付キ、極メテ重要ナルモノナリト雖モ、責任論ノ範圍ニ於テハ餘リ多ク其實用アルヲ見ズ。蓋シ茲ニ問題トナルハ挽船又ハ被挽船中其何レニ於テ責任ヲ負フベキカノ點ニシテ、挽船ト被挽船トガ各々別個ノ地位ニ立ツモノナルヲトヲ前提スルモノナルヲ以テナリ。然レ共亦挽船縱列一體ノ原則ハ責任論ノ範圍ニ於テ、全然其適用ヲ見ザルモノナリ

ト斷スルハ早計ニ失ス。何トナレバ挽船縦列ノ第三者ニ對スル責任ノ歸屬ハ、後ニ述ブルガ如ク、指揮權ノ所在ニニヨリテ、決セラルモノニシテ而シテ挽船縦列ニ對スル指揮權トハ、其縦列ヲ以テ一體ノモノトシテ取扱フニヨリテ、初メテ成立シ得可キ觀念ナルヲ以テナリ。

抑々挽船縦列ハ一個ノ統一アル組織體タリ。組織體ナルガ故ニ之ヲ統率スル中心力ナカルベカラズ。此中心力ヲ稱シテ挽船縦列ノ指揮權ト言フ。挽船縦列中ノ各船舶ハ即チ此指揮權ニ依リテ統一セラル、モノナリ。而シテ挽船縦列中ノ各個ノ船舶ハ、専ラ此指揮權ニ從テ行動スルモノナルガ故ニ、挽船縦列中ノ各個ノ船舶ハ自ラ指揮船ト被指船トノ二種ニ分ルモノト言ハザルベカラズ。換言スレバ挽船縦列中ノ各船舶ノ間ニ主從ノ關係 (master and servant) ヲ生ジ、恰モ使用人ガ其主人即雇主ノ指揮監督ノ下ニ行動スルト相等シキ現象ヲ呈スルニ至ルモノトス。而シテ主人ハ其使用人ノ過失ニ對シ、自ラ第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルコト前既ニ之ヲ詳述シタルガ如シ。從テ又此理ハ直チニ挽船ノ場合ニ應用スルコトヲ得可ク、即チ指揮權ヲ有スル挽船ハ其指揮ニ從フ他ノ船舶ノ不法行爲ニ付キ、第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルモノト言ハザルベカラズ。英國法ガ挽船縦列ノ不法行爲ニ對スル責任ノ歸屬ニ付キ「指揮權ノ所在ヲ以テ之ヲ決スベシ」トノ原則ヲ採用シタルハ、蓋シ正當ト言フベキナリ。(註一)

註一 Marsden's p. 170

然ラバ挽船縦列ノ指揮權ハ、挽船又ハ被挽船中其何レニ屬スルモノト解スペキカ。之レ挽船契約ノ定ムル所ニシ從ヒテ決定セラルベキ事實問題ニシテ、或ハ挽船ニ於テ之ヲ有スルコトアリ、或ハ被挽船ニ於テ之ヲ有スルコトアルベキナリ。然レ共指揮權ハ被挽船ニ於テ之ヲ有ルコト普通ニシテ、又若シ挽船契約ニ別段ノ定ナキトキハ被挽船ニ屬スルモノト解スペキモノトス(註二)。

註二 Marsden's p. 171

而シテ挽船ガ被挽船ノ指揮ニ從フベキトキハ挽船ノ船長ハ無條件ニ被挽船ノ船長又ハ水先人ノ指揮ニ從ハザルベカラムノトス。然レ共挽船船長ガ必ズシモ被挽船船長ノ指揮ニ從フコトヲ要セザル一ノ例外アリ。即チ現在ノ針路ヲ變更セズシテ航行セバ他船ト衝突ノ虞アル場合ノ如キハ、挽船ハ被挽船ノ指揮ヲ待ツコトナク、自ラ臨機ノ處置ヲ爲スコトヲ要シ、又被挽船ノ指揮が明ニ誤レルトキハ之ニ服從スル義務ナク却テ其誤レルコトヲ被挽船ニ通知スルコトヲ要スルガ如キ場合ハ其一例ナリトス。(註三)

註三 Marsden's p. 170 Abbott's p. 303

註四 同上 p. 188 MacLachlan's p. 305

然ラバ挽船ノ場合ニ於ケル第三者ニ對スル責任ハ、常ニ指揮權ノ所在ノミニヨリテ之ヲ決スルコトヲ得ルカト云フニ、此點

ニ付キテハ更ニ區別ヲ爲シテ考フベキモノアリ。

(一) 海上法 (in admiralty) = 於ケル責任。

海法ノ下ニアリテハ、挽船縱列ノ不法行爲ニ對スル責任ハ、常ニ指揮權ノ所在ニヨリテ、之ヲ決スベキモノニシテ、此點ニ付キテ判例上殆ド例外アルヲ見ズ。即チ指揮權ヲ有スル船舶ハ、其指揮權ニ從フ船舶ノ不法行爲ニ付キ、其船主ト被指揮船ノ船員トノ間ニ、主從ノ關係アルト否トヲ問ハズ、指揮船ハ常ニ責任ヲ負ハザルベカラザルモノトス。而シテ該原則ハ專ラ海法ニ於ケル、夫ノ物上訴訟ノ法理ニ基クモノニシテ、即チ海事裁判所ニ於テハ、船舶自體ガ責任ノ主體トナルモノナルガ故ニ、此點ヨリスレバ船主ト船員トノ間ノ關係ノ如キハ、敢テ之ヲ問フノ必要ナク、單ニ船舶ト船舶トノ間ニ存スル主從ノ關係ノミヲ以テ之ヲ決スベキモノナルコト當然ノ歸結ト言ハザルヲ得ズ。(註四) 但シ實質上船舶自體ガ責任ノ主體トナルモノニ非ラザルコトハ前既ニ說述シタルガ如シ。

註四 Marsden's p. 170 以下

(二) 普通法 (at law) = 於ケル責任。

普通法上ニ於ケル責任者ハ、海法ニ於ケルガ如ク船舶自體ニ非ルガ故ニ、其責任ノ歸屬ニツキテモ單ニ指揮權ノ所在ノミニヨリテ之ヲ決スルコトヲ得ズ。而シテ普通法上ニ於ケル責任ハ、其不法行爲ガ挽船ニヨリテ爲サレタルカ又ハ被挽船ニヨリテ爲サレタルニツキ區別ヲ設ケテ觀察スルヲ便トス。以下衝突ノ例

ヲ以テ之ヲ分説スベシ。

(甲) 被挽船ト第三船トノ衝突

被挽船ト第三船トノ衝突ハ、被挽船船員ノ過失ニヨルコトアリ、或ハ挽船船員ノ過失ニヨルコトアリ。而シテ被挽船船員ノ過失ニ基ク場合ニ於テハ、被挽船主ノミ責任ヲ負擔シ挽船船主ハ責任ヲ負フベキニ非ズ。蓋シ被挽船船員ハ被挽船員主ノ使用人ニシテ、挽船船主トノ間ニ何等主從ノ關係アラザルベキヲ以テナリ(註五)

註五 Marsden's p. 174

然レ共被挽船ト第三船トノ衝突ガ、挽船船員ノ過失ニ基ク場合ニ於テハ、斯如單純ナル能ハズ。蓋シ被挽船ト挽船トノ間ニハ主從關係存スト雖モ、挽船船員ト被挽船船主トノ間ニハ常ニ主從關係存スルモノニ非ラザルガ故ニ、普通法上何等主從ノ關係ナキ被挽船船主ヲシテ、挽船船員ノ過失ニ對シ責任ヲ負ハシムルハ不合理ナルヲ以テナリ。然レ共英國ノ判例ハ被挽船船主ト挽船船員トノ間ニ、主從ノ關係ヲ擬制シ、常ニ被挽船主ヲシテ、挽船船員ノ過失ニ付キ、第三者ニ對シ責任ヲ負ハシメタリ(註六。而テシ挽船船主モ亦其船員ノ主人タルガ故、被挽船船主ト共ニ責任ヲ負ハザルベカラザルハ勿論ナリトス(註七)

註六 Marsden's p. 175 Rourke v. white moss

Colliery Co, Dalyell v. Tyrer.

註七 Marsden's p. 175 The Singuasi v. The Energy.

(乙) 挽船ト第三船トノ衝突

其衝突ノ原因ガ被挽船船員ノ過失ニ基ク場合ニ於テハ、被挽船船主ガ責任ヲ負ハザルベカラザルハ當然ナリ。又挽船船員ノ過失ニヨル場合ト雖モ、前述ノ如ク挽船船員ト被挽船主トノ間ニハ、主從關係アルモノト擬制セラル、ガ故ニ、被挽船主ハ亦之ニ對スル責任ヲ負ハザルベカラザルモノトス(註八)

註八 Marsden's P.175 The Noibe 號事件

(三) 上述スル所ハ挽船縱列ノ指揮權ガ被挽船ニ屬スル場合ニ關スルモノナリト雖モ、指揮權ガ挽船ニ屬スルコトモ亦絶無ニ非ズ、而シテ此場合ニ於テハ挽船ト被挽船トノ法律上ノ地位ガ前述スル所ト、相轉倒スルニ過ギザルガ故ニ、責任ノ歸屬ニ關スル前述ノ理ハ、之ヲ直ニ此ノ場合ニ應用スルヲ得可キナリ。即チ挽船及(in admiralty) 挽船船主(at law) ハ挽船船員及被挽船船員ノ過失ニ付キ第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルモノトス(註九)

註九 Marsden's p. 177

尙挽船ニ關シテニ法學士小町谷操三氏著海法研究中ニ詳細ナル研究發表アリ。

第二章 責任原因

船主ハ單ニ所有者ナリトノ故ノミヲ以テ、其所有船舶ノ不法行爲ニ付キ、第三者ニ對シ當然責任ヲ負フベキニ非ズシテ、船

主責任ノ法理的根據ハ、之ヲ船主及其使用人ノ過失ニ求ムベキモノナルコト前既ニ詳述シタルガ如シ。而シテ船主ガ自己ノ過失ニ對シ、責任ヲ負ハザルベカラザルハ、他ノ一般不法行爲ノ原則ト何等異ルコトナキガ故ニ、特ニ茲ニ之ヲ詳論スルノ必要ナシト雖モ、使用人ノ過失ニ付キテハ、特別ノ研究ヲ要スペキ點少ナカラズ。左ニ船主ハ何人ノ過失ニ付キ、如何ナル範圍ニ於テ、第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルモノナルカヲ論述スベシ。而シテ茲ニ船主ト謂フハ、船舶所有者ノミヲ指稱スルモノニ非ズシテ、前章ニ於テ説明シタルガ如ク凡テ船舶ノ不法行爲ニ付キ、第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザル者ノ總稱ナルコトヲ忘ルベカラザルナリ。

第一節 船主ヲ責任付クル者

何人ト雖モ業務執行ノ爲メ他人ヲ使用スル者ハ其使用人('employee or servant')又ハ其代理人(Agent)カ業務執行ニ際シテ、第三者ニ加ヘタル損害ニ付キ、自ラ賠償ノ責ニ任ゼザルベカラザルモノナルコトハ、英國普通法上ノ原則ナリトス。而シテ該原則ハ船主ノ責任ニツキテモ亦當然適用アルベキガ故ニ、船主ガ船長(Master)運轉士(Mate)舵手(Helmsman)水先人(Pilot)其他ノ船員(Crew)等其船舶ノ運航ニ從事スル者ノ過失ニ付キ、第三者ニ對シ責任ヲ負ハザル可カラザルハ、敢テ言ヲ待タザル所タリ。

而シテ其船主ガ之等ノ者ノ行爲ニ付キ、自ラ責任ヲ負フハ、之等ノ者ト船主トノ間ニ、代理人ト本人又ハ使用人ト傭主等ノ如キ、一定ノ法律關係ノ存スルガ爲メニ外ナラザルガ故ニ、假令或者ガ船舶内ニ於テ又ハ其船舶ニ依リテ第三者ニ損害ヲ及ボスコトアルモ、若シ其者ト船主トノ間ニ上述ノ如キ代理又ハ雇傭等ノ關係存セザルニ於テハ船主ハ其損害ニ付キ自ラ責任ヲ負フベキモノニ非ズ。例之船主ハ其乗客ノ不法行爲ニシキ責任ヲ負ハザルハ勿論自己ノ船舶ト第三船ト衝突シタル場合ト雖モ其衝突ガ自己又ハ其使用人ノ過失ニ基クニ非ズシテ、寧ロ他船ノ過失ニ由來スルモノナルトキハ船主ハ第三者ニ對シ責任ヲ負ベキニ非ルナリ。

上述ノ如ク、船主ガ他人ノ過失ニ付キ責任ヲ負フニ至ルハ、其過失者トノ間ニ代理又ハ雇傭等ノ關係ノ存スルヲ必要トスト雖モ、其關係ハ必ズシモ船主ト其者トノ間ニ直接的ナルコトヲ要セザルト同時ニ、又是等ノ者ガ船主ニ對シ隸屬的關係ニ立ツコトヲモ必要トセズ。英國普通法上ノ原則ニ依レバ、組合(Partnership)ノ各員(Member)ハ、他ノ組合員又ハ組合ノ代理人ガ、其組合ノ業務執行ニ關シテ (in the course of the business of the partnership) 爲シタル行爲ニ付キ、直接第三者ニ對シ責任ヲ負ハザル可カラザルモノトス。即チ組合員相互間又ハ組合ノ代理人ト各組合員トノ間ニハ、主人ト使用人又ハ直接本人ト代理人ト言フガ如キ、關係存セズト雖モ各組合員ハ、單ニ組合員タリトノ

理由ノミヲ以テ、第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルモノトス。從テ若シ船舶ノ運航ガ、組合ニヨリテ營マル場合ニ於テハ、各組合員ハ假令其過失ガ自己ノ代理人又ハ使用人ニ非ラザル場合ト雖モ、其船舶ノ不法行爲ニ付キ責任ヲ負ハザル可カラザルモノトス(註一)。而シテ船舶ガ數人ノ所有ニ關スル場合ニ於テ其船主相互間ニ組合ノ法理ヲ適用スペキコトニ付キテハ既ニ前章ニ於テ之ヲ説明シタリ。

註一 Marsden's p. 69.

茲ニ問題アリ。船舶ガ數人ノ所有ニ屬シ、且ツ其所有者ノ中ノ一人ガ、同時ニ船長トシテ其ノ船舶ノ運航ニ從事シタル場合ニ於テ、其船長タル共同所有者ノ過失ハ、之ヲ他ノ船主トノ關係ニ於テモ亦船主自ラノ過失トシテ之ヲ見ルベキカ、將又他ノ船主トノ關係ニ於テハ、單ニ使用人ノ過失トシテ之ヲ取扱フベキカノ疑問之ナリトス。然モ其何レナルカハ、後章ニ於テ論述スペキ船主責任制限制度ノ適用上重大ノ相違ヲ生ズルモノトス。蓋シ船主ハ自己ノ過失ニ付キテハ自ラ其責任ヲ制限スルコトヲ得ザルヲ以テナリ。而シテ此種ノ場合ニアリテハ、船主タル資格ト、船長タル資格トハ、理論上區別シテ觀察スペキモノニシテ、而シテ前述ノ過失ハ船長タル資格ニ於ケル過失ト認ムベキガ故ニ、他ノ共同所有者トノ關係ニ於テハ、其使用人タル船長ノ過失トシテ之ヲ取扱フコトヲ得可ク、從テ他ノ船主ハ其責任制限ノ利益ヲ主張スルコトヲ得ルモノト謂ハザルベカラズ(註二)

註二 Marsden's p. 158.

尙船主ハ自己ノ代理人又ハ其使用人ノ過失行爲ニ付キテノミ、責任ヲ負フトノ前記原則ニ對シテハ二個ノ例外アリ。一ハ彼ノ一八四七年ノ Harbours, Docks, and Piers Act 第四條ノ規定ニシテ、他ハ海上留置權ノ反射的效果タル船主ノ責任ナリトス。然レ共此點ニ付キテハ既ニ前章ニ詳述シタルガ故ニ茲ニ之ヲ繰返スノ要ナシ。

又水先人 (pilot) ノ過失ハ、之ヲ船長及其他ノ船員ノ過失ト同様ニ取扱フコトヲ得ルカハ一ノ問題タリ。而シテ水先人ハ、之ヲ強制水先人 (Compulsory pilot) ト、任意水先人 (Voluntary pilot) トニ分チテ觀察スペキモノトス。其區別ノ要締ハ其水先人ヲ附スルコトガ、法律ノ強制ニ基クカ或ハ然ラズシテ單ニ船主ノ任意ニ出デタルカニアリ。而シテ任意水先人ハ、船主ガ任意ニ傭入レタルモノナルコト、何等他ノ船員ト異ル所ナキガ故ニ、其過失ニ付キ船主ガ責任ヲ負ハザルベカラザルコトモ、他ノ船員ノ場合ト同一ニシテ、何等其間ニ異別ノ取扱ヲ爲サザルベカラザル理由アルヲ見ズ。然レ共強制水先人ニ付キテハ、必ズシモ之ト同一ニ論ズルベカラザルモノアリ。蓋シ強制水先人ノ傭入レハ、任意水先人ト其事情ヲ異ニシ、船主ノ自由意志ニ基クニ非ズシテ、全然法律ノ強制ニ依ルモノナルガ故ニ、到底之ヲ他ノ船員ノ如キ單純ナル使用人ト同一ニ取扱フコトヲ得ザルベキヲ以テナリ。而シテ強制水先人ノ過失ニ付キ、船主ヲシテ責任ヲ負ハシム

ベキカ否カニ關シテハ、諸國ノ立法主義區々ニ出ツト雖モ英國法ハ消極的見解ヲ採リ船主ハ強制水先人ノ過失ニ付キテハ責任ヲ負ハザル旨ヲ規定シタリ(註三)。

註三 (a) Merchant shipping Act, 1894 S 633.

"An owner of or Master of a ship shall not be answerable to any person whatever for any loss or damage occasioned by the fault or incapacity of any qualified pilot acting in charge of that ship within any district where the employment of such pilot is compulsory by law."

- (b) 獨逸法亦英國法ト同一立法主義ヲ採ルト雖モ佛國及和露法ハ何レモ之ト反対ニ船主ヲシテ強制水先人ノ行爲ニツキ責任ヲ負ハシム。
- (c) 我商法ノ解釋トシテハ同法第五百四十四條ノ規定ノ適用ニ付學者ノ説二途ニ出ヅ。即チ高根博士(日本辯護士錄ノ第一九七號)片山博士(海商法通義四七頁)市村博士(海商法論一五六頁)等積極説ヲ主張シ又松本博士(海商法四一頁)松波博士(日本海商法四八三頁)等消極説ヲ提倡セラル。然レ共松波博士ハ商法第五百四十四條ノ無過失責任ノ規定ノ適用ニツキテハ消極説ヲ主張セラルト雖モ強制水先人ハ船主ノ使用人ニ外ナラスシテ而シテ使用者ハ民法第七百十五條ノ規定ニヨリ其使用人ノ過失ニツキ責任ヲ負ハザル可カラザルカ故ニ船主ハ結局同法ノ規定ニヨリ強制水先人ノ過失ニ付キテモ責任ヲ負ハサルヘカラストガ張ヒラルカ故ニ博士ノ見解ハ此點ニ於テハ寧ロ積極説ニ屬スルモノト解スヘキナリ(日本商法九三八頁)

上述ノ如ク英國商船條令ハ、船主ハ強制水先人ノ過失ニ對シ責任ヲ負フベキニ非ルコトヲ規定スト雖モ、同規定ハ單ニ普通法上ノ原則ヲ明定シタルニ止リ、決シテ同法ニ依リ特ニ創設セラレタル新法理ト見ル可キニ非ザルガ故ニ、右ノ規定ハ其水先

人ノ強制ガ、成文去ニ基クト又ハ慣習法ニ依ルトヲ問ハズ、苟モ水先人ヲ附スルコトガ法ノ強制ニ基クモノナルニ於テハ、凡テ之ヲ適用セザル可カラザルモノトス(註四)。但シ同法ノ施行前ニアリテハ、水先人ノ過失ニ對スル船主無責任ノ原則ハ、之ヨリ一層廣汎ニシテ、船主ハ凡テ免許狀ヲ有スル水先人(licensed pilot)ノ過失ニ付責任ヲ負ハザルヲ原則トセリ(註五)。

註四 Abbatt's p. 323

註五 Marsden's p. 217.

而シテ船主ノ責任ニ付、強制水先人ト任意水先人トノ區別ヲ設ケ、上述ノ如ク異別ノ取扱ヒヲ爲スニ至リタル法理的根據ニ關シテハ説明ヲ要スペキモノアリ。

Tenderdon 卿ハ此點ニ付、説ヲ爲シテ曰ク、強制水先人ノ行爲ニ對シ、船主ヲシテ責任ヲ負ハシムベキカ否カノ問題ハ、結局強制水先人ヲ附シタル船舶ハ、尙其船主ノ支配ニ屬スル(under the management of the owners or their servants)モノト、見ルコトヲ得ベキカ否カノ問題ニ歸セザル可カラズトナセリ。蓋シ船主ガ船長其他ノ使用人ノ過失ニ對シ、責任ヲ負フニ至ルハ、凡ソ他人ヲ使用スルモノハ、其使用人ヲ選擇シタル上之ヲ傭人レ且ツ之ニ對シ指圖ヲ爲シ、而シテ其使用人ハ傭主即チ使用者ノ支配ノ下ニ、其指圖ニ從ヒテ行動スルモノナルガ故ニ、其使用人ノ行爲ハ第三者トノ關係ニ於テハ、之ヲ使用スル者ノ行爲ト看做スペキモノナリ、トノ普通法上ノ原則ニ基クモノナルヲ以テナ

リ。(註六)而シテ Lord chie^f Baron Thompson & Attorney-general v. Case 事件ニ於テ強制水先人ヲ付シタル船舶ハ船主ノ支配ノ下ニアルモノト認ムベカラズト判示シタリ(註七)

註六、七 Abbott's, p. 323

船舶ニ強制水先人ヲ附シタル場合ニ於テハ其船舶ハ、法律上船主ノ支配ニ屬スルモノト見ルベキニ非ズ、換言スレバ強制水先人ハ、船主ノ使用人トナスペキニ非ズ。從テ船主ハ其強制水先人ノ過失ニ對シ責任ヲ負フベキ限リニ非ルコト上述ノ如シト雖モ前記規定ノ適用範圍ニ付キテハ疑義少ナシトセズ。

同規定ガ外國船舶及外國法ニ依ル強制水先人ニ對シテモ、之ヲ適用スペキモノナルコトハ既ニ Dr. Lushington ニヨリ Maria 號事件及 Annapolis 號事件等ニ於テ判示セラレタル所ナリト雖モ、其外國法中ニハ區別ヲ爲サザルベカラザルモノ少ラズ。即チ佛國法(スエズ運河航行規則(Regulation for the navigation of the Suez Cannal), ダニューブ河ノ航行ニ關スル國際條規 International Regulation for the navigation of the Dannube)和蘭商法及同水先規定(Dutch Commerciale Cod eand pilotage Regulation)等ニヨル水先人ハ英國法ニ所謂強制水先人ニ該當セルモノト解スペシ。蓋シ之等ノ規定ニヨル水先人ハ法律上強制的ナルコト固ヨリナリト雖モ、之等ノ水先人ヲ附シタル場合ニ於テモ、船長ハ專ラ其船舶ヲ水先人ニ委スペキニ非ザルヲ以テナリ。(註八)

註八 Abbott's, p. 324 MacLachlan's, p. 218.

The Avgusta 號事件 (1887) The Guy Manning 號事件 (1882)

The Agnes Otto 號事件 (1887), The Prvs Hendrik 號事件 (1889)

船長又ハ運轉士ハ、一定ノ船舶及一定ノ地域ニ限リテ、水先人タルノ免狀ヲ附與セラルコトアリ。然レ共此種ノ船長又ハ運轉士ハ、前記規定ノ適用上之ヲ水先人ト看做スペキニ非ズ。從テ假令強制水先區域内ニ於ケル場合ト雖モ、船主ハ其過失ニ對シ責任ヲ免ル、コトヲ得ザルモノトス。(註九) 又チームス河ノ或部分ニ於テハ、法律上解舟 (barges) ハ必ズ免許水夫 (licensed waterman) ニヨリテ運航セラル、コトヲ要スレ共、其免許水夫ハ水先人ニ非ルガ故ニ其解舟ノ所有者ハ上述ノ規定ニヨリ前記強制免許水夫ノ過失ニ對シ無責任ヲ主張スルコトヲ得ズ(註一〇)

註九 Marsden's p. 215

註一〇 同上 p. 219

強制水先人ノ過失ニ對スル船主無責任ノ原則ハ、水先人ガ法律上強制水先人トシテ、船舶ノ運航ヲ司ル場合ニ限ラルモノトス。從テ強制水先人ヲ附シタル場合ト雖モ、既ニ強制水先人トシテ任務ヲ終ヘタル場合ニ於テハ、假令其後引續其船舶ニ止リテ、船舶ノ運航ヲ司ルコトアルモ、法律上之ヲ強制水先人トシテノ任務ト見ルベキニハ非ズ。寧ロ此種ノ場合ニ於テハ、船主又ハ船長ノ任意ノ傭入ニ基クモノト解スペキガ故ニ、船主ハ其水先人ノ過失ニ對シ責任ヲ免ルルコトヲ得ザルモノトス(註一一)之ト同趣意ニ出テタリト認ムベキ判例アリ。即チ The wolum a

bbey 事件ノ判決ハ其一例ニシテ、其事案ノ内容ハ、強制水先人ノ指揮ニ基キテ十月廿七日 Mersey ニ入港シタル船舶ガ、同廿九日ニ至リテ他ノ船舶ト衝突シ、而シテ其衝突原因ガ強制水先人ノ過失ニヨリ、碇泊ノ位置ヲ誤リ居リタルガ爲メニシテ、然モ其水先人ハ引き續キ衝突ノ當時迄在船シ居タリトノ事實ナリシニ、強制水先人ノ水先人トシテノ任務ハ、法律上碇泊ト同時ニ終了シタルモノト見ルベク、而シテ船長又ハ船主ハ廿七日ヨリ、廿九日迄ニ其碇泊ノ位置ヲ適當ニ爲スヘキ義務アリト認ムベキモノナリトノ見界ノ下ニ、船主ハ右ノ衝突ニツキ責任ヲ免ル、コトヲ得ザルモノト判示セラレタリ(註一二)

註一一、註一二、Marsden's p. 220

然レ共亦苟モ強制水先人トシテ其船舶ノ運船ヲ司ル場合ナルニ於テハ、其ノ損害發生ノ場所ノ如何ニ拘ラズ、前記規定ノ適用アルベキモノトス。而シテ強制水先人トシテノ任務ハ其船舶ガ目的港ニ到達ノ終局的ニ碇泊スル迄繼續スルモノト解スペキモノトス。從テ假令目的港内ニ於ケル碇泊ト雖モ單ニ一時的假碇ニ過ギザル場合ニ於テハ、其任務ハ未ダ之ニヨリ終リタルモノト解スニ非ズ。之ヲ約言スレバ強制水先人ノ任務ハ、強制水先區域ノミナラズ、其船舶ノ目的港ニ到達スル迄繼續スペキモノニシテ、船舶ノ不法行爲ガ強制水先區域外ニ於テ行ハレタル場合ト雖モ、船主ハ強制水先人ノ過失ニ基ク損害ニツキテハ責任ヲ負フベキモノニ非ズト解スペキナリ。(註十三)

註一三 The Rigborgs. 號事件 General Steam Navigation Co. v. British and Colonial Steam Navigation Co., 事件

上述ノ如ク船主ハ、強制水先人ノ過失ニ對シ、責任ヲ負フベキニ非ズト雖モ、該規定ハ單ニ其損害ガ強制水先人ノ過失ニ基ク場合ノミニ限ラル、モノニシテ、船長其他ノ船員ノ過失ニ對スル船主ノ責任ニハ影響ナキモノトス。從テ船舶カ強制水先人ニヨリテ、指揮セラル、場合ト雖モ、船主ハ船長其他ノ者ノ過失ニ基ク損害ニ付キ第三者ニ對シ責任ヲ負ハザルベカラザルハ勿論、假令強制水先人ノ過失ト雖モ、船長其他ノ者ノ過失ト相競合シタル場合ニ於テハ、船主ハ其損害全額ニ付キ責任ヲ負フベキモノニシテ、其損害ノ一部ガ強制水先人ノ過失ニ基因シタルコトヲ理由トシテ、免責ヲ主張スルコトヲ得ズ(註一四)

註一四 Marsden's p. 223

前記船主無責任ニ關スル規定ヲ、挽船及被挽船ニ適用スルニ當リテハ、多少ノ惑ヒナキ能ハズ。但シ強制水先人が被挽船ニ在リテ其任務ヲ行ヒ、而シテ其水先人ノ過失ニ依リテ被挽船ト第三船ト衝突シタリトノ事案ニ對シ、其被挽船船主ニ對シ責任ナキ旨ヲ判示シタル判例アリ(註一五)。然レ共上述ノ例ニ於テ其衝突シタル船舶ガ被挽船ニ非ズシテ、挽船ナリシ場合ニ於テハ、其挽船船主ノ第三船ニ對スル責任ヲ如何ニ取扱フベキカハーノ問題タラズンバアラズ。此種ノ案件ニ對シ海事裁判所ニ於テ、挽船ハ責任ヲ免ル、コトヲ得ザルモノト判示シタルコト(註一

五) アリト雖モ、挽船ノ乗組員ハ原則トシテ被挽船ノ指揮ニ從フベキモノニシテ、從テ強制水先人ガ被挽船ニ乗組メル場合ニ於テモ、挽船ハ當然其水先人ノ指揮ニ從フベキガ故ニ、挽船船主ハ其強制水先人ノ過失ニ對シ責任ヲ負フベキ限りニ非ズト爲スヲ相當トス。

但シ此點ニ付キテハ英國判例上ノ原則ハ未だ確定シタルモノト言フコトヲ得ズ(註一六)

註一五、一六 Marsden's p. 227

第二節 船主ノ責任ヲ負フヘキ行 爲ノ範圍

船舶ノ不法行爲ニ對スル船主責任ノ根據ハ、之ヲ船主自身又ハ其使用人ノ過失ニ求メザル可カラザルコト、前既ニ説述シタルガ如シ。而シテ又船主ガ自己ノ過失ニ對シ、責任ヲ負ハザルベカラザルハ、理論上當然ノコトニシテ、敢エテ此點ニ付キ説明ヲ爲スノ要ナシト雖モ、使用人ノ過失ニ對スル責任ニ至リテハ必ズシモ然ラザルモノアリ。如何トナレバ法律ガ他人ノ行爲ニ付キ責任ヲ負ハシムルハ、極メテ例外ノコトニ屬シ、他人トノ間ニ其者ノ行爲ノ結果ニ對シ、其行爲者ニ代リテ、又ハ其行爲者ト共ニ、責任ヲ負ハザルベカラザル或特別ノ關係存スルコトヲ必要トスルモノナルヲ以テナリ。然ラバ如何ナル關係ニ基キテ船主ハ船長其他ノ船員ノ行爲ニ對シ責任ヲ負ハザル可ラザルカ。此點ニ付キテ英國學者ノ指摘スル理由ニアリ。一ハ船長其

他ノ船員ハ船主ノ選擇任用スル所ニ係リ、又其免職モ船主ノ自由ニシテ、換言スレバ船長其他ノ船員ハ専ラ船主ノ指揮監督ノ下ニ行動スルモノニシテ。結局是等ノ者ハ船主ノ手足ノ延長トモ見ル可キモノナルガ故ニ、是等ノ者ノ行爲ハ、法律上船主自身ノ行爲トシテ取扱フ可キモノナリトノ一種ノ法的擬制ノ觀念ニ基クモノニシテ。(註一)其ノニハ船長其他ノ船員ノ多クハ資力ニ乏シク、從テ是等ノ者ノ過失ニ依リ、損害ヲ蒙リタル者ハ、事實上救濟ヲ得ルコト殆ド不可能ニ歸着セザルヲ得ズ、然ルニ船主ハ是等ノ行爲ニ依リ平常多額ノ利益ヲ獲得シ得ルセノナルガ故ニ、是等ノ者ガ第三者ヲ害シタル場合ニ於テハ船主ヲシテ其行為者ト共ニ被害者ニ對シ、其ノ損害ヲ賠償セシムルモ敢エテ過酷ニ、非ズトノ、所謂第三者保護ノ政策的理由ニ基クモノナリ(註二)ト言フニアリ。

註一 Abbott's p. 323. Marsden's p. 1

註二 Marsden's p. 63.

船長其他ノ船員ノ行爲ニ對スル、船主責任ノ法理的基調ハ、寔ニ上述スル所ノ如キガ故ニ、又船主ガ責任ヲ負ハザル可カラザル範圍ニ付キテモ自ラ制限ナキヲ得ズ。而シテ上述ノ基本觀念ヨリ當然續繹セラル可キ一ノ原則ハ、船長又ハ其他ノ船員ノ行爲ハ其業務執行ノ範圍ニ關スルモノナラザル可カラズトノ制限タラズンバ非ズ。蓋シ船長其他ノ船員ハ船主ニ使用セラルルモノナリト雖モ、各獨立ノ在存ヲ有スル人格者ニシテ、又各自ハ船主ノ意思如何ニ拘ラズ任意ニ行動シ得可キ自由意思ヲ有ス

ルモノナルガ故ニ、假令法ノ擬制ニ依ルモ全然之ヲ船主ノ手足ト同様ニ取扱フコトヲ得可キニ非ズシテ、法律ガ船長其他ノ船員ノ行爲ヲ船主ノ行爲ト同様ニ取扱フコトヲ得ルハ、單ニ是等ノ者ノ行爲ガ船主ノ指圖ニ基クモノナルトキ、換言スレバ其雇傭ノ範圍即チ業務執行ノ範圍ニ關スル行爲ニ限ラルモノニシテ、又船主ガ船長其他ノ船員ノ行爲ニ依リ利益ヲ收得シ得ルハ其業務執行ニ關スル行爲ニ限ラルモノナルヲ以テナリ。

船主ガ船長其他ノ船員ノ行爲ニ付キ責任ヲ負フハ、其業務ノ執行ニ關スルモノニ限ル可キモノナルコト上述ノ如シト雖モ、果シテ如何ナル行爲ガ其業務執行ノ範圍ニ關スル行爲ト認ム可キカ、前記原則ノ具體適用ニ當リテハ種々ノ迷フ生ゼザルヲ得ズ。而シテ船主其他ノ船員ノ行爲ガ船主ノ指圖又ハ契約ニヨリ明白ニ指定セラレタルモノナル時ハ、別ニ問題ヲ生ゼズト雖モ、何等特ニ明定スル所ナキ行爲ニ付キテハ、果シテ其行爲ガ業務ノ範圍ニ屬スルヤ否ヤニ付キ疑フ生ズルコト少ラズ。而シテ之ガ決定ノ標準原理ニ付キテハ種々ノ説アリ得ベシト雖モ、其行爲ガ性質上業務執行ニ必要ナルモノナリヤ否ヤ、又ハ其行爲ガ船主ノ利益ノ爲メニ爲サレタルモノナリヤ否ヤヲ以テ最モ重大ナル要點ト言ハザル可カラズ。然レ共苟モ其業務ノ執行ニ關スル行爲ナルニ於テハ、其レヲ爲スコトニ付キ船主ガ知レルヤ否ヤノ如キハ敢エテ問フベキニ非ズ。

上述ノ如ク船主ハ、船長其他ノ船員ノ不法行爲ガ、苟モ其ノ

職務ノ執行ニ關シテ、爲サレタルモノナルニ於テハ、直接被害者ニ對シ賠償ノ責任ヲ負ハザル可カラズト雖モ、又其船主ノ責任ヲ負フ可キ不法行爲ニ付キテハ更ラニ一ノ制限アリ。他ナラズ。其不法行爲ガ船長其他ノ船員ノ故意ニ出デタルモノニ非ザルコトヲ必要トスルコト即是ナリトス。我商法其他多クノ立法例ノ下ニ於テハ、船長其他ノ船員ノ不法行爲ニ對スル船主ノ責任ハ、苟モ其行爲ガ其職務ノ執行ニ關スルモノナルニ於テハ、之ガ行爲者ノ故意ニ出テタルト過失ニ出デタルトハ之ヲ問ハズト雖モ英國法ハ此點ニ付キ多數立法例ト、其主義ヲ異ニ上述ノ如ク船主ハ船長其他ノ船員ノ故意(wilful)、害意(malicious)ニ基ク行爲ニツキテハ、全然責任ヲ負フ可カラザルモノトセリ。而シテ茲ニ故意又ハ害意トハ、行爲者ガ特ニ他人ヲ害スルノ意思ニ出デタルノ意ニシテ、假令其行爲ガ故意ニ出ヅルモノナリト雖モ、特ニ他人ヲ害スルノ意思ニ出デタルニ非ザル時ハ、船主ハ責任ヲ免ルルコトヲ得ザルモノトス。而シテ彼ノ The Chickasaw 號事件(米國)ニ於テ「汽船ニ相副ヒテ荷役中ノ解舟ガ、浮漂シ來レル丸太ノ爲メ沈没セントシタルニヨリ、其汽船ノ船員ガ自船ノ安全ノ爲メニ、其解舟ノ繫綱ヲ開放シテ押シ流シ、遂ニ其解舟ガ他ノ碇泊中ノ汽船ト衝突シテ損害ヲ生ジタリト」ノ事案ニ對シ「汽船ノ船主ハ解舟ト衝突シタル船舶ニ對シ、損害賠償ノ責ヲ負フベキニ非ズ」ト判示シタルガ如キハ、該原則ノ一適用例ト見ルコトヲ得ベシ。蓋シ汽船ノ船員ガ解舟ヲ押シ流シタル行爲ハ

明ニ故意行爲ナリト雖モ、其之レヲ爲シタルハ、決シテ其碇泊中ノ船舶ヲ害セントスルノ意思ニ出テタルニ非ザルヲ以テナリ。又英國ニ於テ一八六二年ノ商船條例ノ下ニ於テ一定ノ取締法規ニ違反シタル行爲ハ輕罪 (misdeanour) ニ該當シ其行爲ニ因ル損害ハ同法ノ適用上故意行爲ニ基クモノナリト看做スペシトノ規定アリト雖モ該規定ハ船主ノ責任ニ影響ヲ及スモノニ非ズト判例セラレタルコトアリ(註三)

註三 The Seine, 號事件 Poulton v. London and South Western Rail. Co.,
Marsden's, p. 66

船長其他ノ船員ノ過失ニ付キ船主ハ直接第三者ニ對シ、責任ヲ負フト雖モ、之レ單ニ第三者保護ノ法意ニ過ギズシテ、決シテ、之ガ爲メニ行爲者自身ノ責任ヲ免除スル趣意ニハ非ズ。從テ被害者ハ船主ニ對シテ救濟ヲ求ムルト同時ニ、又行爲者自身ニ對シテモ損害賠償ヲ求ムルコトヲ得ルハ勿論ニシテ、又第三者ニ賠償ヲ爲シタル船主モ更ニ行爲者自身ニ對シ、求償權ヲ行使シ得ルモノト解セザル可カラズ。(註四)

註四 Marsden's, p. 67

船長其他ノ船員ノ行爲ニ對スル船主ノ責任原因ハ、其行爲ガ過失ニ出タルコトヲ必要トスルコト前述ノ如シト雖モ、彼ノ Harbours, Docks and Piers Act ニ依ル船主ノ責任ハ、必ズシモ過失ヲ必要トセザルガ故ニ、同法ハ此點ニ關スル一ノ例外規定ト見ル可キナリ。但同法ノ下ニ於テモ損害ガ全然暴風ノ如キ天

災ニ基クモノナルトキハ船主ハ責任ヲ負フコトヲ要セザルモノトス。又強制水先トノ過失ニ關スル船主無責任ノ原則ハ同法ノ適用ノ排除スルモノナリトノ判例アリ(註五)

註五 The Merle 號事件 River Wear Commisioners v. Adamson 事件

上述ノ如ク船主ハ、船長其他ノ船員ノ行爲ガ過失ニ基ク場合ニ限リテ、自ラ第三者ニ對シ 責任ヲ負フ可キモノナリト雖モ其如何ナル行爲ガ過失トシテ取扱ハル可キモノカニ付キテハ、又疑問少カラズ。

Marsden ハ過失(negligence)ヲ定義シテ曰ク、相當ノ海員トシテ相當ノ資格ヲ有スル者ノ當然端ヘ又ハ當然有セザル可カラザル技能、注意、膽力、等ノ缺乏ノ義ナリト解セリ(註六)。即チ其程度ハ通常ノ海員ニ對シ普通豫期スルコトヲ得可キ程度ノモノニシテ決シテ、異常ナル程度ノ注意、技能勤勉等ヲ要求ス可キニ非ルナリ。從テ過失トハ單ニ注意義務ノ違背ノミナラズ、技能ノ拙劣失錯等ヲモ包含スルモノナルコトヲ知ル可キナリ。又 Stowell 倭ハ The Bunael 號事件ニ於テ、過失トハ同一海面ヲ航行スル他ノ船舶ノ、安全ノ爲メニ當然爲サザルベカラザル注意(Attention)及ビ警戒(Vigilance)ノ缺乏ナリト説明シ英國貴族院ハ The George Roper 號事件ニ於テ、海員ハ其船舶ガ他人ヲ害セザル様相當注意(reasonable care)ヲ拂ヒ、又相當ノ技倅(reasonable skill)ヲ行使スルノ義務アルモノニシテ、コノ義務ノ違背ハ即チ過失ニ外ナラズト謂ヒ、航行相當ノ注意トハ各場合

ノ事情ニヨリテ異ラザル可カラザルコトヲ判示シタリ。而シテ場合ノ事情ニ依リ其注意ノ程度ヲ異ニストハ、特別ノ事情各ノ下ニアリテハ之ニ相應ス可キ、特ニ高キ程度ノ注意ヲ要ストノ謂ヒニ外ナラズ。同院ハ右ノ事件ガ、進水中ノ船ト航行中ノ船舶トノ衝突ナリシニ、凡ソ船舶ノ進水ニ際シテハ、其進水セントル個所ニ他船ガ來ルヤ否ヤ等ニ付キ最高限度ノ注意ヲ爲サザル可カラザルモノナリトシ、同事件ハ其最高限度ノ注意ヲ怠リシトノ理由ヲ以テ進水船ハ過失アリト斷定シタリ。斯ノ如キ特別ノ事情ノ下ニアリテハ特ニ高キ程度ノ注意ト技倆ヲ必要トスルコト寔ニ上述ノ如シト雖モ、一方ノ過失ニ依リ急迫ノ状態ヲ惹起シ、而シテ他ノ船舶ハ異常ノ技倆ト異常ノ努力トニ依ルニ非ザレバ、到底損害ヲ避クルコト能ハザル場合ノ如キハ、其急迫ノ状態ヲ惹起シタル船舶ノミガ、過失ノ責ヲ負フ可キニモノニシテ、他船ハ其急迫ノ事情ニ應ズ可キ異常ノ注意ヲ爲サザリシトノ故ヲ以テ、過失アリト言フベキニ非ズ(註七)

註六 “Negligence which is the foundation of the right to recover damages in an action of collision, is the failure to exercise the skill, care and nerve which are ordinarily to be found in an competent seaman. We are not to expect extraordinary skill or extraordinary diligence but that degree of skill, and that degree of diligence, which is generally to be found in persons who discharge their duty.” (Marsden's p. 2)

註七 The Nor. The C.M. palmer. admirral law

而シテ上述ノ過失ハ海法(admiral law)ト普通法(law)トノ間

ニ意義ヲ異ニスルコトナシト雖モ、海法ニ於テハ、過失ヲ擬制スコルトアリ。

過失ノ擬制トハ事實上過失ノ存スルト否トヲ問ハス、法律カ一定ノ場合ニ過失アリト推定スルヲ言フ。而シテ推定ニ二種アリ。一ハ反證ナキ限リ一應過失アリト爲スモノ (*frima facie presumption, conditional presumption*) ニシテ、二ハ終局的ニ過失ヲ擬制シ (*conclusive presumption*) 絶對ニ反證ヲ許サ、ルヲ言フ。

而シテ英國法ニ於テ、法律カ過失ノ推定ヲ爲ス場合ニアリ。一八九四年ノ商法條令四一九條第四項及同法四二二條ノ規定是ナリトス。何レモ法律ニ違背シタル場合ニ關スルモノニシテ、船主ハ法ノ擬制スル過失ニ對シテモ、眞實ノ過失ト同様、責任ヲ負ハサルヘカラサルモノタリ。

四一九條第四項ハ、船舶カ衝突豫防ニ關スル規定 (*Collision regulations*) ヲ違背シタル場合ニ關スルモノタリ。即チ船舶カ衝突豫防ニ關スル規定ニ違背シタルトキハ、其違背カ止ムコトヲ得サル事由ニ出テタルコトヲ證明セサル限り、其違背ヲ以テ、過失ト爲シ、且船主ハ其衝突ニ對シ、責任ヲ負フヘキモノトス。而シテ該規定ニヨリ、過失アリト看做サルハ、反證ナキ場合ニ限ルカ故ニ、終局的ノ擬制ニハ非ス。然レ共亦該規定ハ反證ナキ限リ、責任ヲ負フヘキモノト爲スカ故ニ、過失ノ推定ノミナラス、其過失カ衝突ノ原因タリシモノトナシ、即チ原因力ノ

推定ヲモ爲スモノト言ハサルヘカラス。

一八九四年ノ商船條令四一九條第一項ハ、各船主ハ衝突豫防ニ關スル規定ヲ遵守スヘキコトヲ命ス。從テ此遵守義務ハ制定法上ノ義務 (statutory obligation) ト爲サルヘカラス。而シテ現行ノ衝突豫防法ハ、同法四一八條ノ委任ニヨリ、一九一〇年一〇月一三日ノ樞密院ノ命令 (order in Council) ニ依リ制定セラレタルモノニシテ、商船條令ノ一部ト看做サル、モノトス。該命令ハ一九八七年ノ規定ヲ改正シタルモノタリ。

衝突豫防ニ關スル規定ハ、斷片的ナリシト雖モ、既ニ一八四〇年以來存シタリ。然レ共其遵守義務ノ性質及違背ノ場合ノ效果ニ關シテハ、種々ノ變遷アリ。

一九一一年ノ Maritime Convention Act 第四條ハ衝突豫防ニ關スル規定違背ノ場合ノ過失ノ推定ニ關スル規定ヲ廢止シ、一八七四年來行ハレタル推定過失ニ關スル原則ハ消滅スルニ至レリ。從テ、此點ニ關スル法律上ノ原則ハ、結局法律カ始メテ法規違背ニ對シ、特種義務テ課スルニ至リタル一八六三年以前ノ狀態ニ復スルニ到ルト謂フヘシ。(註八)

註八 Marsden's, p. 50

然レ共、其衝突豫防法遵守カ、制定法ノ義務タル點ハ、今日ト雖モ從前ト異ルコトナシ。又法規違背カ止ムコトヲ得サル事由ニ出テタルコトヲ證明セラレナル限り、過失カ推定セラル、コトモ、何等異ルモノニ非ス。唯一九一一年ノ Maritime Conven-

tion Act ニヨリ前記ノ商船條令四一九條第四項ヲ廢止シタル結果、變更ヲ受クルニ至レルハ、衝突ノ原因力推定ナリトス。法規違背ヲ以テ過失ナリト推定スルハ、當然ノ法理ニシテ特ニ前記規定ヲ俟チテ然ルニ非ス。從テ、該規定ノ廢止ハ此原則ニ何等消長ヲ來スモノニ非ヌ。

然レ共、一定ノ過失ヲ以テ直ニ一定ノ損害ノ原因ナリト推定スルハ、法律ノ特別規定ヲ待チテ始メテ爲シ得ヘキコトニ屬ス。從テ、此推定ノ規定カ廢止セラレタル今日ニ於テハ、其法規違背ノ過失カ、衝突ノ原因タルコト (The want of disobeying the regulation in any way contributing to the collision) ノ立證ナキ限り、船主ハ責任ヲ負フヘキニ非ルナリ。尙此點ニ付テハ、第四章第 節第 項ニ於テ詳述スル所アルヘシ。

過失ノ第二ノ推定ハ、一八九四年ノ商船條令第四二二條ノ規定スル所タリ。同規定ニヨレハ、船舶カ他船舶ト衝突シタル場合ニ於テハ、船長又ハ船舶ノ責任者 (person in charge of vessel) ハ自己ノ船舶ノ船員又ハ乗客ニ危險ノ伴ハサル限り、可及的、他船其船長、船員及乗客ノ救助ニ努メ、且ツ他船カ最早救助ヲ要セサルニ至ル迄之ヲ保護シ、且ツ他船舶船長又ハ責任者ニ對シ自己ノ船名、船籍港、發航港及到達港ヲ告クルコトヲ要シ、而シテ、何等正當ノ理由ナクシテ、之ヲ怠リタル場合ニ於テハ、反證ナキ限り、其衝突ハ其過失ニ基クモノト看做サル、モノトス。該規定モ亦、單ニ、過失ノ推定ニ止ラス、更ニ、責任原因ヲ

創設擬制スルモノニシテ、而シテ此推定過失ニ依リ、船舶ハ其衝突ニ基ク損害ニ對シ、海上留置權ヲ負擔シ、又船主ハ其使用人ノ職務上ノ過失行爲ノ結果ナルカ故ニ、普通法上責任ヲ負ハサルヘカラサルナリ。

然レ共、該規定モ亦、一九一一年ノ Maritime Convention Act 第四條第二項ニ依リ廢止セラル、ニ至レリ。從テ、現今ニアリテハ、船主ハ上述ノ如キ義務違背ノ故ヲ以テ、當然損害賠償責任ヲ負フモノニ非ス。去リトテ又、上述ノ救助義務モ全然廢止セラレタルモノト即断スヘキニ非ス。

Maritime Convention Act ハ其第六、七條ニ於テ、救助ニ關スル一般規定 (provisions as to salvage) ヲ設ク。同六條ハ、船長又ハ船舶ノ責任者ハ自己ノ船舶、船員及乗客ニ危險ノ伴ハサル限り、凡テ海難ニ遭遇セル人ヲ發見スルトキハ、之カ救助ニ努ムルコトヲ要スルモノニシテ、若シ之ヲ怠リタルトキハ、輕罪 (misdemeanor) ノ責任ヲ負フヘキモノタリ。然レ共、是レ、船長ノ公法上ノ責任ニシテ、船主ノ民事責任ニ非ルカ故ニ、船主ノ民事賠償責任ノ研究ヲ目的トスル本稿ニ於テハ、當然之カ論究ヲ避ケサルヘカラス。

第三章 損害分擔制度(Division of Loss)

第一節 總 說

船舶ノ衝突ハ、或ハ不可抗力ニ基因スルコトアリ、或ハ船長又

ハ船員ノ過失ニ基クコトアリ、或ハ其何レニ因ルカ、全然不明ナルコトモ亦尠カラサルヘシ。又過失ニ基ク衝突モ、兩船ノ過失即チ双方過失ニ基ク場合ト、一方過失ニ基ク場合トアリ。尙双方過失ノ場合ニ於テモ亦、其双方ノ過失カ同等ナルコトアリ、或ハ其輕重相同シカラサル場合モアリ得ヘシ。

如斯、船舶衝突ノ原因ハ種々ニシテ、其態様モ亦決シテ一樣ナラサルモノアリ。然ラハ、船舶ノ衝突ニ基ク損害ハ、其原因及態様ノ如何ヲ問ハス、同一ノ原理 (principle) ヲ以テ之カ歸屬ヲ決シ得ヘキモノナルカ、或ハ其原因及態様ヲ異ニスルニ從ヒ、其損害ノ歸屬ヲ決スヘキ標準ヲ、異ニセサルヘカラサルモノナルカ。若シ、原因及其態様ノ如何ニ因リ、損害ノ歸屬モ亦其取扱ヲ異ニセラルヘカラサルモノトセハ、如何ナル理論ニヨリテ、之ヲ決スペキモノナルカ。實ニ衝突ノ場合ニ於ケル、損害ノ歸屬ニ關スル法理ハ、一ノ研究題材タルヲ失ハサルナリ。

船舶ノ衝突テフ事變ハ、法律的現象トシテ之ヲ論スルトキハ不法行為ノ範疇ニ倣入シテ取扱ルヘキモノタリ。蓋シ船舶ノ衝突ハ、常ニ権利侵害ノ形態ヲ採ルモノニシテ、而シテ権利侵害ニ基ク損害ニ對シ、其救濟ヲ講スルハ結局不法行為論ニ外ナラサルナリ。

英米法ニ於テ不法行為法ハ、所謂私犯法 (Law of Torts) トシテ契約法 (Law of contract) ト相對立シ、普通法上獨立ノ一部門トシテ其發達ヲ遂ケタルモノアリ。然レ共、海事ニ關スル法規即チ

海上法 (maritime law) ハ、又一般普通法 (law) ハ全然其沿革及資淵ヲ異ニシ、普通法ト相對峙シテ獨立ノ部門 (branch) ヲ形成ス。註一而シテ船舶ノ衝突ハ、事物ノ性質上、當然海上法ニ屬スヘキモノナルカ故ニ、船舶ノ衝突ニ基ク損害ノ救濟ハ、普通法上ノ一部門タル私犯法ノ對象ニ非スシテ、海上法ニ於テ取扱フヘキモノト爲ササルヘカラス。

註一 英國法ハ之ヲ (1) Law (普通法) (2) Equity. (3) Maritime Law. (4) Military law (5) Ecclesiastical law ノ五部門ニ分ツコト普通ナリ。

而シテ英國法ハ、英國固有ノ資料ヲ以テ發達シ、外國法ノ影響ヲ受クルコト最モ少シトセラルルニ反シ、海上法ハ全然之ト趣ヲ異ニシ、寧ロ主トシテ foreign origin ヲ以テ成ルモノトス。

又之等五種ノ法律ニ對シテハ、沿革上之ヲ施行スヘキ別個ノ裁判所アリ。而シテ Maritime law ハ Courts of Admiralty ノ管轄ニ屬スルモノタリ。一六一七世紀ニ於テ Courts of Admiralty ハ、船舶ニヨリ又ハ船舶上ニ於テ爲サレタル凡テノ不法行爲ニ對シ、管轄權ヲ有スルモノト爲シ、Common law courts トノ間ニ管轄爭議アリシカ、結局一八四〇年ノ Admiralty Court Act ニヨリ Courts of Admiralty ハ原因及性質ノ如何ヲ問ハス、凡テ船舶ノ蒙リタル損害ニ對シ管轄權ヲ有スル旨ヲ明定シ、(同法) 又一八六一年ノ Admiralty Court Act ハ更ニ船舶ニヨル損害ニ付キテモ、Admiralty court = 於テ管轄權ヲ有スヘキモノトセリ。(同法) 而シテ茲ニ所謂船舶ニ因ル損害トハ、他ノ船舶及積

荷ニ對スル物的損害ノミナラス、人格權侵害ノ所謂人的損害ヲモ包含スルモノトス。

船舶ノ衝突カ、不可抗力ニ原因シタル場合ニ於テ、之ニ基ク損害ハ、何レノ船舶ニ於テ之ヲ負擔セシムヘキモノナルカ。嘗テ英國法ノ下ニ於テモ此點ニ付キ、分擔主義ヲ適用シタルコトアリシト雖モ、現行法ハ被害者各自ヲシテ之ヲ負擔セシム。而シテ不可抗力ニ基ク損害ヲ、各被害者ヲシテ負擔セシムヘキモノト爲スハ、各國法制ノ採用スル根本原則ト見ルコトヲ得ヘキモノナルカ故ニ、特ニ此點ニ關スル英國海法上ノ取扱ヲ論スルノ必要ナカルヘキナリ。

又原因不明ノ衝突ハ、法律上不可抗力ノ場合ト、全然其歸結ヲ一ニセサルヲ得ス。何トナレハ船舶ノ衝突ハ、凡テ衝突船舶ノ過失ニ基クモノナリト推定スヘキ法律上ノ根據ナク、而シテ原因不明トハ、結局其衝突カ不可抗力ニ基因スルカ、將又過失ニ由來スルモノナルカ、其證明ノ不可能ナル場合ニ外ナラサルヲ以テナリ。

船舶ノ衝突カ、一方ノ船舶ノ過失ニ原因シタル場合ニ於テ、何レノ船舶ヲシテ、其損害ヲ負擔セシムヘキカニ付キテモ、別段困難ノ問題ヲ生セス。即チ過失船ハ、其自ラ蒙リタル損害ヲ負擔セサルヘカラサルハ勿論ニシテ、又自己ノ過失ニヨリ、他人ノ權利ヲ害シタルモノハ、法律上ノ免責事由ナキ限リ、其被害者ニ損害賠償ヲ爲ササルヘカラサルコト、不法行爲一般ノ原則

ニ照シ當然ノコトタリ。

然レ共、双方ノ過失ニ基ク損害ニ付キテハ、到底上述ノ如キ單純ナル理論ヲ以テ、之カ歸屬ヲ決スルコトヲ得ス。即チ、衝突船舶双方ニ過失アルカ故ニ、其損害ノ全部ヲ一方ノミニ負擔セシムヘキ理由アラス。從テ此種ノ場合ニ於テハ損害分擔ノ問題ヲ生スヘキナリ。而シテ、双方ノ過失ノ程度如何ヲ問ハス、平等分擔ヲ命スルハ、過失ノ輕キ船舶ニ採リ不公平ノ結果ヲ生スルカ故ニ、更ニ、損害分擔ノ割合ヲ如何ニスヘキカノ問題ヲ生スヘシ。

加之、双方ノ船舶ヲシテ、損害ヲ分擔セシムルニ當リテモ、兩船ノ蒙リタル損害ハ之ヲ一個ノ損害トシテ取扱フヘキモノナルカ、或ハ兩船ノ損害ハ之ヲ各別ニ取扱フヘキモノナルカ、其法律構成ニ就キ種々困難ナル問題ヲ生スヘシ。本章ハ即チ此點ニ關スル英國法上ノ原則ノ研究ヲ以テ、其目的ト爲スモノトス。

第二節 損害分擔制度ノ起源

損害分擔制度ノ起源ハ之ヲ Oleron 海法ニ遡ルヲ普通トス。

(註一) 而シテ同法ハ少クトモ第十四世紀ニ於テ、英國海上法ノ法淵ヲナセルモノト見ルコトヲ得ヘシ。(註二)

註一 Oleron 海法ハ十二世紀佛國大西洋岸ノオレロン島ニ編纂セラレタル海事判例集ナリ。

註二 Marsden's, p. 153

Oleron 海法ノ規定ニ從ヘハ、碇泊中ノ船舶 (ship at anchor) カ、航行中ノ船舶 (ship under way) ノタメ損害ヲ被リタル場合

ニ於テハ、其損害ハ航行船ノ船長又ハ船員ニ於テ、其衝突カ故意過失ニ出テタルニ非ルコトヲ宣誓シタルトキハ、船舶ノ蒙リタル損害ハ船主間ニ於テ、又積荷ノ蒙リタル損害ハ荷主間ニ於テ分擔スヘキモノタリ。(同法
十五條)

同法ハ航行船ニ於テ過失ナカリシコトヲ宣誓シタル場合ニ損害ヲ分擔スヘキコトヲ規定スルカ故ニ、衝突カ過失ニ基ク場合ヲ全然豫想セサルモノト言フヘク、從テ又損害分擔ノ原則ハ不可抗力ニ基因シタル場合ニ限ラルコトヲ知ルヘキナリ。而シテ Oleron 海法典ノ前記損害 分擔ニ關スル原則ハ、Wisvy, Riga, Dautzic, Lubech, Bruges, Hanseatic League, Netherland ハ勿論、Consolate 海法、佛國ルイ一四世ノ海事勅令 (Ordonnance de Louis XIV) 等中世記ノ海法ノ踏襲スル所トナレリ。但シ之等ノ各法典ハ其詳細ノ點ニ至リテハ、必スシモ Oleron 法典ノ規定ト必スシモ同一ナラサルモノアリ。(註三)

註三 Marsden's, p. 154

Wisvy 海法典ハ十三、四世紀ノ頃當時商業ノ中心地タリシ、ハルチツク海ノ Gotland 島ノ Wisvy 港ニ行ハレタル海事法規ニシテ、(註四) 同法典モ碇泊船ト航行船トノ衝突ニ關シ特ニ規定ヲ設ケ Oleron 海法典ト同シク、碇泊船ノ蒙リタル損害ハ原則トシテ、航海船ニ於テ全額賠償ノ責ニ任シ、航行船ノ船長及船員ニ於テ、其衝突カ不可抗力ニ出テタルコトヲ宣誓シタル場合ニ限り、半額賠償ノ責ニ任スヘキモノトセリ。

註四 Wisvy Code ハ一五〇五年印刷發行サレ、其英譯ハ既ニ一七〇五年ニ發行セラレタル “Dominion of the Sea” 中ニアリ。(Marsden's, p. 153)

Hamburg の海法典ハ、損害分擔ニ關スル明文ヲ缺キ、又 Netherland, Hanseatic の法典ハ、明文ヲ以テ航行中ノ船舶ハ、碇泊中ノ船舶ト衝突シタル場合ト雖モ、航行船ノ蒙リタル損害ハ自ラ之ヲ負擔スヘキコトヲ規定セリ。但シ、此點ハ明文ナクモ其他ノ法典ノ等シク採用シタル所タリ。Hanseatic code ハ碇泊船ノ蒙リタル損害ヲ、分擔セラルヘキモノトナシタレ共、其分擔ノ割合ニ付キテハ明文ヲ缺ケリ。然レ共、其割合ハ、仲裁人ノ鑑定ニヨルヘキモノトナセル判例アリ。尙同法ハ碇泊中ノ船舶カ他船トノ衝突ヲ免ル、タメ、其錨ヲ切斷シタル場合ニ於テハ、錨及錨索ハ共同海損ト爲スヘキ旨ノ規定ヲ設ケタリ。又 Wisvy, Hanseatic 及 Netherland の法典ハ浮標ヲ付セサル錨ニ基ク損害ニツキ特別ノ規定ヲ設ケ、其錨ノ爲メ他船カ損害ヲ蒙リタル場合ニ於テハ、其錨ノ所有船ハ損害全額ヲ賠償スルコトヲ要シ、其浮標カ過失ニ依ラスシテ、流失シタル場合ニ於テハ、半額ヲ賠償スヘキモノトセリ。

一五〇八年、一五六一年、一六八三年ノ Dunish Code ハ、不可抗力ニ依ル衝突ノ損害ハ、arbitrator の判定ニヨリテ、損害ヲ分擔スヘキモノト爲シ、航行船ト碇泊船トノ衝突ノ場合ニアリテハ、航行船ニ於テ、碇泊船ノ蒙リタル損害ノ三分ノ一ヲ、負擔スヘキモノトセリ。十七世紀ノ Swidish Code ニモ同様ノ規定アリ。

尙東歐ノ海國ニ於テ行ハレタル、損害分擔ノ原則ハ、上述シタル所ノ西歐、北歐諸國ト大同小異ニシテ、一三世紀 Malacca ニ行ハレタリト稱セラル、法典ニモ、海賊防禦ノ爲メ同行セル船舶カ、風波ノ爲メ互ニ衝突シタル場合ニ於テハ、兩船共其損害ヲ分擔スヘキ旨ノ規定アリ。其他加害船ハ被害船ニ對シ、損害ノ三分ノ二ヲ賠償スヘキ旨ノ規定ヲ設ケタル法典モアリト言フ。

一三世紀頃、西班牙「ハルセローナ」ニ於テ編纂セラレタル、地中海中ニ於ケル海事慣習判例及學說ノ類聚タル Consolato del Mare 中ニモ亦、損害分擔ニ關スル規定存シ、航行船ト碇泊船ト衝突シタル場合ニ於テハ、航行船ハ碇泊船ニ對シ損害ノ全額ヲ賠償スヘキモ、若シ其衝突カ風波ニ基因シタル場合ニ於テハ、仲裁人ノ判定ニ從ヒ、兩船ニ於テ分擔スヘキモノトナセリ。

Louis 一四世紀ノ海事勅令ニ於テモ、不可抗力ニ基ク損害ニ付キ、平等分擔ノ原則ヲ採レリ。但シ、同法ノ解釋上其損害分擔ノ割合ニ付キ議論分レ、共同海損トシテ分擔セラルヘキモノナリト解スルモノアリト雖モ、Valin ノ如キハ、平等分擔ヲ以テ正當ナリト主張セリ。(Valin, Sur, L'Ordonnance de la Marine, 1. 3, tit, 7; arts. 10, 11; Ibid vol. II. 178)

上述ノ如ク、中世紀ニ於ケル海法典ハ、其規定ノ詳細ニ亘リテハ多少ノ相違アリト雖モ、損害分擔ノ原則ヲ採用セサルモノナリ。又其原則ノ適用ヲ大體ニ於テ、航行船ト碇泊船トノ間ノ不

可抗力ニ基ク衝突ノ場合ニ限レル點ニ於テ一致セリ。而シスノ如ク、衝突ニ基ク損害ヲ各船舶ヲシテ分擔セシメタルハ、衝突ヲシテ一ノ海難 (perils of the sea) トナシ、而シテ海難ハ共通ノ危険ニ屬スルモノナルカ故ニ、共同海損ニ於ケルト同様ニ、之ニ基ク損害ハ關係人ニ於テ分擔スヘキモノナリトノ思想ニ基ケルカ如シ。

第三節 英國法上ニ於ケル沿革

Orelon 海法カ十四世紀ノ頃、英國海事裁判所ニ於テ行ハレタルコトハ、既ニ之ヲ一言シタリ。然レ共、船舶衝突ノ場合ニ於ケル損害分擔ノ原則カ、英國ニ行ハレタルハ一七世紀ノコトニ屬ス。而シテ英國海上法ニ於ケル此分擔ノ原則ハ、(1)一七四六年以前、(2) 同年ヨリ一八五四年迄及ヒ (3)其後ノ三期ニ分チテ觀察スルコトヲ得。

第一期(一七四六年以前)

損害分擔ノ原則ノ英國法ニ於ケル起源ニツキテハ、極メテ、明確ヲ缺クモノアリ。英國海事裁判所ノ記録ニシテ、今日ニ傳ヘラルルモノハ一五三〇年以後ノモノニ屬ス。同記録ニ付キテ之ヲ見ルモ、一六世紀ニ衝突ニ基ク損害ノ一部ヲ 仲裁人ノ裁斷ニ基キ、分擔セシメタル判例一個ヲ見ルコトヲ得ヘシト雖モ、之ヲ以テ、損害分擔ノ原則ノ適用ノ結果ト見ルコトヲ得ス。少クナクトモ一六一四年以前ニアリテハ、損害分擔ノ原則ヲ適用シ

タル判例ハ絶無ニシテ、却テ全額賠償ヲ命シタル判例少カラス。從テ、英國海事裁判所ニ於テ、始メテ損害分擔ノ原則ヲ適用シタルハ、一六一四年 Ruckton v. Lambton 事件ト見ルノ外ナキカ如シ。即チ Ruckton v. Lambton 事件ニアリテハ、加害船ノ一方過失ナリシニ、判事 Dr Dunn ハ、加害船ハ被害船ノ蒙リタル損害ノ全額及其積載貨物ニ對スル損害ノ半額ヲ賠償スヘキコトヲ命シタリ。而シテ同判決ハ控訴審ニ於テモ、認容セラレタリ。

然レ共、該事件ハ、英國法ニ於ケル損害分擔ノ原則ヲ確立スルコ至ラス、其後之ト全然反対ノ判例スラアリ。即チ同年ノ Verduen 對 March 事件、及一六二三年ノ Cruse 對 Wynne 事件ニ於テハ、全額賠償ノ原則ヲ採用シタリ。

尙一六二六年ノ Bunne 對 Williamson 事件ニ於テ、Sir H Marten ハ、泰晤士河ノ中央ニ碇泊シ居タル被告船舶ノ錨ノ爲メニ原告ノ船舶ノ船側ヲ毀損セラレタリトノ事案ニ對シ、全額賠償ヲ命シタルニ、又一六二八年ノ The Thredgold 對 Goslinge 事件(加害船ノ一方過失)及一六三二年ノ Sneddall 對 Leigh 並ニ Rothwell 對 Lucas 事件ニ於テ、同判事ハ全額賠償ヲ命シタリ。然レ共、又同判事ハ一六三〇年ノ Rutter 對 Ribatira 事件及其他三件ニ於テ、被告船ノミノ一方過失ナリシニ拘ラス、半額賠償ヲ命シタリ。

尙、一六三五年ニ於テハ、全額賠償ヲ命シタル判例三アリ。
(Page 對 Haslewood, Leigh 對 Ireland, Gardiner 對 Bright) 其

他一六三九年ノ Colthurst 號對 Sandall 號事件ニ於テハ、船主及荷主ニ對シ半額賠償請求權ヲ與ヘタルニ拘ラス、同年ノ Seagars 對 Haddock 事件ニ於テハ、船主ニ全額賠償請求權ヲ與ヘタル例アリ。

其後一六四六年ニ至ル間ニ、英國海事裁判所ニ現ハレタル衝突事件ハ、或ハ被害船ノ一方過失ノ場合ニ、或ハ双方過失ノ場合ニ、損害分擔ノ原則適用セラレタリ。然レ共、其損害分擔ノ割合ニ付キテハ、或ハ平等分擔(半額分擔)ノ原則ヲ採リタルコトアリ。(註一)或ハ割合分擔ノ原則ニ依リ、(註二)或ハ全額賠償ヲ命シタルモノアリ。(註三)斯如一六四六年以前ニ於ケル判例ハ、其出ツル所區々ナリシカ故ニ、此點ニ關スル英國法上ノ原理ニ付キテハ、到底統一的原則ヲ見出スコト能ハス。結局一六四六年以前ニアリテハ、損害分擔ニ關シテハ rusticum Judicium (rough judgment) ノ原則ヲ採用セラレタルモノト見ルノ外ナキナリ。唯茲ニ注目ニ價スルハ、Oleron 海法典以下、凡テノ中世紀ニ於ケル諸國ノ海法典カ、損害分擔ノ原則ノ適用ヲ、不可抗力ニ基ク衝突ノ場合ニ限レルニ拘ラス、英國法ニアリテハ、寧ロ過失ノ場合殊ニ被害船ノ一方過失ノ場合ニ限レル點ナリトス。

註一 (平等分擔)

1643, Belitha c. Burwood,	1645, White c. Walker,
1647, Grube c. Stagg,	1648, Poote c. Rudd,
1655, Yaxley c. Delavall,	1655, Lawe c. Lee,
1659, Swyre c. Church,	1663, Martyn c. Greene,

1664, Peers c. Cole,	1675, Potter c. Keeble,
1675, Williamson Marten,	1677, Brown c. Gravenor,
1678, Jermin c. Shadforth,	1698, Renner c. Humble,

註二 (割合分擔)

1643, Kinge c. Johnson,	1643, Blowers c. S'arlinge,
1674, Bury c. Gold,	1746, Noble c. Wilson,

註三 (全額賠償)

1645, Creame c. Yaxley,	1648, Knott c. Foulgier,
1650, Brake c. the Piper,	1654, Hall c. Hill,
1663, Jocelyn c. Wickitt,	1673, Cornwallis c. Noden,
1690, Russell c. Joad,	

第二期(一七四六年以後)

上ニ説述シタルカ如ク、一七四六年以前ニ於ケル、英國法上ノ損害分擔ノ原則ハ區々ニシテ、其理由ニ於テモ、或ハ衝突ノ故意ニ基カサルコトニ求メ、或ハ過失ノ立證ノ困難ナルコトニ求メ、甚タ統一ヲ缺クモノアリシト雖モ、一方ニ於テ過失責任ノ思想 (idea of liability of negligence) 発達シ、他方海事裁判所ニ於テモ、事件ノ審理ニ當リ海事専門家ノ意見ヲ徵スルニ至リシニヨリ、從來ノ如キ Rusticum Judicium ヲ以テハ、満足スルコトヲ得サルニ至レリ。(註四)從テ從來ノ損害分擔ノ原則モ、必然變更ヲ受ケサルヲ得サルニ至レリ。然レ共、從來ト異レル原則ヲ採用スルニ至レル判例ハ、一七八九年ノ The Petersfield 號對 The Judith Randolph 號事件ナリトス。尙同年ニ、損害分擔ヲ適用セル判例ニ、The Friends Goodwill 號對 The Peggy 號及 The

Resolution 號對 The Langton 號事件ノ二個アリ。右二個ノ判例ハ、該原則ノ沿革上、最モ重要ナルカ故ニ、以下之ヲ詳説スヘシ。

註四 Marsedin's p. 160

The Petersfield 號對 The Judith Randolph 號事件ハ、一七八九年五月廿日高等海事裁判所 (The High court of Admiralty) = 於テ、判事 Sir James marriott = ヨリテ、判決セラレタリ。其事案ノ内容ハ、兩船共ニ過失アリシカ Judith Randolph 號ノ過失、ハ Petersfield 號ヨリ大キク、而シテ Petersfield 號及其積載貨物ハ全損ニ歸シタリ、ト言フニアリ。然ルニ同事件ニ於テハ、其損害ヲ兩船ニ於テ、平等ニ分擔スヘキモノトセラレタリ。從來ノ損害分擔ノ原則ハ、其適用ヲ衝突原因ノ一方過失ナルカ、不可抗力カ、又ハ原因不明ノ場合ニ限レリト雖モ、同事件ニ於テ始メテ、双方過失ノ場合ニ之ヲ適用スルニ至レリ。從テ、同事件ハ損害分擔ノ原則ノ沿革上、一新起源ヲ劃スルモノト言フヘキナリ。然レ共、過失ノ程度ニ差等アルコト明白ナルニ拘ラス、損害ヲ平等ニ分擔セシメタルヨリ見レハ、其根本ノ思想ニ於テハ未タ Rusticum judicium の範圍ヲ出テタリト言フコトヲ得ス。

The Friends Goodwill 號對 The Peggy 號事件ハ、一七八五年十二月前記 Sir. J. Mauiott カ The Peggy 號ノ一方過失ナリト認定シ、損害全額ノ賠償ヲ命シタルニ對シ、控訴審ニ於テ一七八九年七月前審ノ認定ヲ覆シ、兩船ノ衝突ハ双方ノ過失ニ基ク

モノニシテ、且其過失ノ程度同等ナリトノ認定ノ下ニ、平等分擔ヲ命シタル事案ナリ。

The Resolution 號對 Langton 對事件モ亦、Sir J. Marriot ノ判決スル所ニ係リ、同事件ニ於テハ特ニ Rustium judicicum ハ双方ノ無過失、即チ不可抗力ノ場合ニ對シ適用アルヘキカ否ヤヲ指摘シテ、之ヲ消極ニ決定ンタリ。即チ、損害分擔ノ原則ヲ、不可抗力ニ基ク衝突事件ニ適用スヘカラサルコトヲ、明言シタル點ニ於テ、本判例ハ注目ニ價ス。而シテ本件ニ於テハ、其衝突ノ原因カ不可抗力ニアリシカ故ニ、兩船及其積載貨物ノ蒙リタル損害並ニ訴訟費用ハ、各船ニ於テ等シク分擔スヘキモノト判示セリ。

前記三個ノ判例ハ、何レモ損害分擔ノ原則ノ適用ヲ、双方過失ノ場合ニ限ルヘキ旨ノ明示的ノ判旨ナカリシト雖モ、何レモ双方過失ニ關スル事案ニ屬ス。茲ニ於テ乎、遂ニ事後ノ判例ニ於テハ、損害分擔ノ原則ノ適用ヲ、双方過失ノ場合ニ限ルニ至リ。

其後有名ナル判事 Lord Stowell カ海事裁判所ニアリシ間ニ、同裁判所ニ於テハ、損害分擔ノ原則ヲ適用スヘキ衝突事件發生セサリキ。然レ共、同原則ノ沿革上、見逃スヘカラサル判例ニアリ。即チ一八一五年ノ The Woodrop Sims 事件、及同一六年ノ The Lord Melville 事件是ナリトス。

此兩事件ニ於テ 'The Lord Stowell' ハ附帶意見中ニ (dicta) 船

船衝突ノ原因ヲ、(1)被害者ノ一方過失(2)加害者ノ一方過失(3)兩船ノ双方過失(4)兩船ノ無過失(不可抗力)ノ四種ニ分チ、而シテ損害分擔ノ原則ハ、前記ノ(3)即チ双方過失ノ場合ニ限り、此ヲ適用スヘキモノト論セリ。茲ニ於テ、英國法上ニ於ケル損害分擔ノ原則ニ關スル判例ハ、上來說述シタルカ如ク甚^タ統一ヲ缺クモノアリト雖モ、是ニ依リテ、愈統一ノ曙光ヲ見ルニ至リ、一八二四年ノ Hay 對 Le Neve 及一八三八年ノ Monarch 事件ニヨリテ、確立スルニ至レリ。

Hay 對 Le Neve 事件ハ蘇格蘭裁判所ノ判決ヲ、House of Lords ニ於テ破毀シタル事案ナリ。即チ、原審判決ハ損害ヲ三分ノ一ト、三分ノ二トノ割合ヲ以テ、分擔スヘシトナセルニ對シ、上告審ニ於テハ、之ヲ變更シテ、平等分擔ヲ爲スヘキモノナセリ。而シテ上告審ニ於テハ、過失ノ程度ニ從ヒ、割合分擔ヲ命ス可キヤ、或ハ過失ノ差等ニ拘ラス、平等ニ分擔セシム可キヤニ付キ、議論分レシカ、結局 Lord Stowell ノ意見ニ從ヒ、平等分擔ノ原則ヲ採用スルニ至レリ。尙損害分擔ノ原則ヲ、双方過失ノ場合ニ限ル可キヤ、否ヤニ付キテハ、前述ノ如ク、積極的ノ判例ナカリシト雖モ、一七八九年ノ The Resolution and The Langton 事件以來、百餘年ノ久シキニ亘リ、該原則ヲ双方過失以外ノ衝突事件ニ之ヲ適用シタル例ナカリシカ故ニ、英國法上損害分擔ノ原則ハ、愈前述ノ如ク確定スルニ至レルモノト、言フコトヲ得ヘシ。又一八七三年ノ司法條令 (Judicature Act, sect. 25

subsect. 9) モ亦、明ニ損害分擔ノ原則ハ、全然之ヲ双方過失ノ場合ニ適用スヘキ旨ヲ規定セリ。(註五)

註五 1873, Judicature Act, sect. 25. subsect. 9:—In any causes or proceedings for damage arising out of a collision between two ships, if both ships shall be found to have been in fault, the rules hitherto in force in the Court of Admiralty, so far as they have been at variance with the rules in the courts of common law, shall prevail.

双方過失ノ場合ニ於ケル損害分擔ノ原則ハ海法上ノ原則ニシテ、普通法上裁判所ニ於テハ之ヲ認メサリシカ、前記司法條令ニ依リ、普通裁判所ニ於テモ、之ヲ適用スヘキモノトナセリ。尙此點ニ於テハ後ニ詳説スヘシ。

第三期、(一八五四年以後)

前述ノ如ク、英國法上ニ於ケル損害分擔ノ原則ハ、結局其適用ヲ双方過失ノ場合ニ限リ、且其分擔ノ割合ハ折半平等ナルコトニ確定シタリト雖モ、一八五四年ノ Merchant Shiping Act ニヨリ、又一部ノ變更ヲ受ケ、損害分擔ノ原則ハ法規違背ノ過失ニ付キテハ、之ヲ適用セサルニ至レリ。同法ノ第二九八條ニ依レハ、雙方ノ過失カ、制定法上ノ航方ニ關スル規定ノ違背ナルトキハ、各船ハ、全然相手船ニ對シ、損害賠償ヲ爲スコトヲ得サルモノニシテ、而シテ法規ノ過失カ一方ニ存スルトキハ、其船舶ハ相手船ニ全然、賠償ヲ求ムルコトヲ得サルニ反シ、相手船ハ、其過失カ法規違背以外ノ點ニ存スルトキハ、法規違背船ニ對シ、半額ノ賠償ヲ求ムルコトヲ得ルモノトス。但シ、荷主ハ兩船ニ對シ、其過失カ法規違背ナルト否トヲ問ハス、常ニ其損害ノ半額宛ヲ請求スルコトヲ得ルモノトス。

然レ其前記 Merchant Shipping Act ノ規定ハ、一八六二年ノ Merchant Shipping Amendment Act (一八六三年、一月一日ヨリ施行) ニヨリ廢止セラレ、損害分擔ノ原則ハ、再ヒ法規違背ノ過失ニ適用セラル、ニ至レリ。

而シテ、前記規定モ一九一一年ノ Maritime Convention Act ニヨリテ變更セラレ、結局現今ノ損害分擔原則ハ、同法ノ規定スル所トナレリ。同規定ニ付キテハ第五節ニ於テ之ヲ詳説スヘシ。

第四節 損害分擔ノ法理的根據

損害分擔制度ノ理論的根據(the policy and justice of the rule)ニ付、英國學者ノ説ク所必ス其軌ヲニセス。Cleirac 謂ヘラク、劣悪船又ハ考朽船カ、多額ノ賠償ヲ求ムル爲メ、自ラ衝突ヲ惹起スルカ如キハ、法律ノ須ラク防止セサル可カラサル所ニシテ、損害分擔ノ制度ハ結局、此損害ヲ豫防スル目的ニ出タルモノニ外ナラスト。然レ共、Cleirac ノ所論ハ、極メテ理由ニ乏シク、寧ロ牽強附會ノ嫌アリ。Marsden ノ如キハ Cleirac カ損害分擔ノ原則ニ Judicium rusticorm ノ汚名ヲ被セタルヨリ見テ（註六）Cleirac ハ同原則ニ確實ナル理解ヲ有セリヤ否ヤヲサ～疑ヘリ。（註七）

註六 Judicium rusticorm トハ rough rule ノ義ニシテ、海事仲裁人カ損害分擔ノ割合ヲ決スルコト能ハサル場合、双方ノ船主チシテ、損害ヲ折半負擔セシメ、以テ双方ヲ妥協セシムル爲メノ原則ニシテ、Jud cium rusticorm ナル

名稱ハ Chancellor Kent チ始メ、Cleirac 時代ノ學者ノ好ンテ使用シタル所ニシテ、又英ノ裁判所カ此言ヲ濫用セル所少カラス。從テ Judicium rusti-corn ハ結局、rule of division of loss ノ別名ト解シテ可ナリ。

註七 Marsden's p. 123, MacLachlan's, Merchant-shipping p. 338

Lord Denman ハ、一八三五年ノ De Vaux 對 Salvador 事件ヲ判決スルニ際シ、損害分擔ノ原則ヲ批評シテ、同原則ハ正義ノ觀念ニ基クモノニ非ス、寧ロ正義ノ觀念トハ相抵觸スルモノニシテ、結局一ノ專斷的ノ規定 (arbitrary provision) ニ外ナラス、トナセリ。又一八八一年ノ Spaight 對 Tedcastle 事件ノ判決中、Chancellor Selborne モ同様ノ批判ヲナシ、普通法及海法ニ於ケル此原則ノ區別ヲ撤回スヘキ旨ヲ、貴族院ニ建案セシコトアリシカ、(註八) 審判官 Rothery ハ私信ヲ以テ其誤解ヲ難シ、損害分擔ノ原則ノ維持セサル可カラサル理由ヲ指摘セルコトアリ。(註九) 而シテ結局、海法ニ於ケル損害分擔ノ原則ハ、海事裁判所ノミナラス、普通法裁判所ニ於テモ、等シク之ヲ適用セサルヘカラサルモノトナレリ。(1973, Supreme Court of Judicature)

註八 註九 Roscoe's, p. 86, foot-note.

尙損害分擔制度ノ根據ニ付キ、該原則ハ各、船主ヲシテ、衝突ニ基ク損害全額ノ賠償ヲ求ムルコトヲ、得サラシムルカ故ニ、勢ヒ一層ノ注意ヲ拂フコトトナリ、其結果航海ノ安全ヲ期シ得ヘシト說キ、(註一〇) 或ハ當事者間ノ係争ヲ防クコトヲ得ヘシ(註一一) ト解ク者アレ共、何レモ充分ノ根據アルモノト言フコトヲ得ス。

註一〇 Marsden's, p. 138

註一一 Lord Blackburn, (1887), 7app. Cao, 819

又 Lindley, L. J. ノ如キハ損害分擔ノ原則ハ、双方ノ過失平等ナル場合ニ於テハ、普通法ニ於ケル助勢過失ノ原則 (Contributory negligence) ヨリモ合理的ナリト言フコトヲ得ヘキモ、或場合ニハ甚タ不合理ノ結果ヲ生スルコトアリト論セリ。殊ニ、積載貨物ニ對スル損害ヲモ分擔セシムル結果、何等過失ナキ荷主モ各船ニ對シ、一部宛ツヽノ賠償ヲ求メサルヘカラサルニ至ルカ如キハ、甚タ不合理ト言ハサル可カラス。殊ニ責任制限制度ト相交錯スル場合ニ於テ、甚タ不當ノ結果ヲ見ルニ至ルヘシ。尙此點ニ付キ、ハ次章ニ於テ、之ヲ詳説スヘシ。

上述ノ如ク、損害分擔制度ノ根據ニ付キテハ、種々ノ説明ヲ試ミラレタリト雖モ、何レモ首肯ニ值スルモノナシ。殊ニ英國普通法ハ、助勢過失ノ場合ニハ、各被害者ハ相手方ニ對シ、全然損害ノ賠償ヲ求ムルコトヲ得サルモノトナスニ反シ、特ニ海法ニ限り、共同過失ニ基ク損害ヲ、過失者双方ヲシテ分擔セシムルカ如キハ、到底其理由ヲ見出ス能ハス。

又上述スル所ノ諸見界ハ、何レモ一九一一年ノ Maritime Convention Act 以前ノ制度ニ對スルモノナリト雖モ、同法ノ規定ニ付キテモ、同一ノ批判ヲ向ケ得ヘキナリ。(註一二)

註一二 Marsden's, p. 128

第五節 現行損害分擔制度

第一項 總 說

現行ノ損害分擔制度ニ關スル原則ハ、一九一一年ノ Maritime Convention Act ノ規定スル所タリ。(註一)

(1) 二船又ハ二船以上ノ過失ニ因リ、其等ノ船舶、其積荷、運賃又ハ其他ノ財產ニ、損害ヲ生シタルトキハ、其賠償責任ハ、各船ノ過失ノ割合ニ依ルヘキモノトス。但シ過失ノ割合ヲ知ルコト能ハサルトキハ、責任ハ平等トス。(2) 本條ノ規定ハ、其過失カ損害ノ原因トナラサリシ場合ニ、尙船舶ヲシテ責任ヲ負ハシムルノ趣旨ニ非ス。(3) 本條ノ規定ハ、運送契約上ノ責任ニ影響ヲ及スコトナク、又運送契約又ハ法律ノ規定ニ依リ、免除セラルヘキ責任、及法律ノ規定ニ基ク責任制限ノ権利ニ影響ヲ及スコトナシ。

註一 Maritime Convention Act, 1911, Sect. 1:— Where, by the fault of two or more vessels, damage or loss is caused to one or more of those vessels to their cargoes or freight, or to any property on board, the liability to make good the damage or loss shall be in proportion to the degree in which each vessel was in fault: Provided that—

- (a) if, having regard to all the circumstances of the case, it is not possible to establish different degrees of fault, the liability shall be apportioned equally; and
- (b) nothing in this section shall operate so as to render any vessel liable for any loss or damage to which her fault has not contributed; and
- (c) nothing in this section shall affect the liability of any person under

a contract of carriage or any contract, or shall be construed as imposing any liability upon any person from which he is exempted by any contract or by any provision of law, or as affecting the right of any person to limit his liability in the manner provided by law.

前記規定ヲ通讀スルトキハ、

- (1) 損害分擔ノ原則ハ、其適用ヲ双方過失ノ場合ニ限ラルコト。
- (2) 双方過失ニ基ク損害タル以上ハ、必スシモ船舶ノ衝突ニ基因シタルコトヲ要セサルコト。
- (3) 分擔セラルヘキ損害ハ、財產的損害ニ限り人的損害ヲ包含セサルコト。
- (4) 分擔セラルヘキ損害ハ、必スシモ其船舶ノ蒙リタル損害ノミニ限ラサルコト。
- (5) 分擔ノ割合ハ過失ノ程度ニ從フコト、即チ過失同程度ナルトキハ平等ニシテ、其程度差異アルトキハ其過失程度ニ從ヒテ割合分擔ヲナシ、而シテ双方ノ過失ノ差等不分明ナルトキハ、平等ニ分擔スヘキコト。
- (6) 船舶ノ過失ハ、損害ノ原因ヲ爲セルモノト推定又ハ擬制スヘキモノニ非ルコト(註二)
- (7) 損害分擔ニ關スル原則ハ、船主ノ運送契約其他ノ契約上ノ責任ニ影響ナキコト。
- (8) 損害分擔ニ關スル規定ハ、船主責任制度ニ何等消長ヲ來スモノニ非ルコト。

ヲ知ル可シ。

註二 1894年ノ商船條令ハ、同法ノ推定過失ニ付キ、原因力ノ推定ヲ爲セリ。

(四一九條、四二二條)茲ニ、過失カ、損害ノ原因タラサル場合、(her fault has not contribute to any loss or damage)ニ、責任ヲ負ハシムルモノニ非ストハ、前記商船條令ノ推定過失ニ關スル規定ヲ排斥スル趣旨ニ外ナラス。此點ニ付テハ、第二章第二節ニ詳説シタリ。

以下款ヲ追ウテ前規定ノ分折説明ヲ試ムヘシ。

第二項 双 方 過 失

船舶衝突ノ原因ハ、之ヲ

- (1) 不可抗力ニ因ル衝突
- (2) 双方過失ニ因ル衝突
- (3) 被害ノ一方過失ニ因ル衝突
- (4) 加害ノ一方過失ニ因ル衝突

ノ四種ニ分ツコトヲ得ヘシ。此分類ハ、一八一六年 Sir William Scott (後ノ Lord Stowell) カ、The Lord Melville 事件ノ理由中ニ之ヲ用ヒテ以來、英國裁判所及英國海法學者ノ踏襲スル所タリ。但シ船舶衝突ノ原因ヲ前記四種類ニ分ツコト精確ニシテ、且合理的ナリヤニ就キテハ尙疑ノ餘地アリ。(註一)

註一 松波博士著、海商法九三一頁

而シテ、損害分擔ノ原則ハ前記(2)ノ双方過失ノ場合ニ限リテ、(註二)之ヲ適用スヘキモノナルコト前述ノ如シ。(1)ノ不可抗力ニ基ク衝突ニアリテハ、各船舶ノ損害ハ各自ニ於テ之ヲ負擔ス

ヘク、(2)被害船ノ一方過失ニヨルトキハ、被害者ハ相手方ニ對シ損害ノ賠償ヲ求ムルコトヲ得サル可ク、又(3)加害船ノ一方過失ニ因ルトキハ、被害船ハ其損害全額ノ賠償ヲ求メ得ヘキコト勿論ナリ。此點ニ付キテハ英國法上ノ原則ヲ明示シタル判例ナシト雖モ、Sir William Scott カ一八一六年ノ The Lord Melville 事件ニ附帶意見(Obiter dictum)トシテ述ヘシ以來、之ニ疑ヲ抱クモノナク、且一八二四年ノ Hay v. Le Neve 事件ニ於テ House of Lord モ、之ヲ引用シタルコトアリシカ故ニ、英國法上ノ原則ハ前記ノ如ク、確立セシモノト見ルコトヲ得ヘキナリ。(註三)

註二 三船以上ノ過失カ、相競合スルコトモアリ得ヘキカ故ニ、茲ニ双方過失ト言フハ我商法ノ用語チ、便宜上用ヒタルニ過キスシテ、若シ精確ヲ期セントセハ、共同過失ナル語寧ロ妥當ナリ。又 Maritime Convention Act モ Common fault ナル語ヲ用ヒタリ。

註三 Marsden's, p. 135

又損害分擔ノ原則ノ適用ニ付キテ、Oleron 海法以來、或ハ不可抗力ノ場合ニ、或ハ被害者ノ一方過失ノ場合ニ、或ハ原因不明ノ場合ニ限リシト雖モ、英國法ニ於ハ一八八九年以來之カ適用ヲ双方過失ノ場合ニ限ルニ至リ、又一八五四年ノ Merchant Shipping Act Sect. 298 ニヨリ、多少ノ變更ヲ受クルニ至リシト雖モ、結局一八六二年ノ Merchant Shipping Amendment Act ヲ經テ、現今ノ一九一一年ノ Maritime Convention Act ニヨリ、前述ノ如ク確定スルニ至レル沿革ハ既ニ之ヲ詳述シタリ。然レ共双方過失ニ基ク損害ハ、常ニ分擔スヘキモノト即断スヘキニ

非ス。双方過失ハ、

- (1) 被害船ニ過失アルモ、加害船ニ於テ相當ノ注意ヲ用ヒタリトセハ、其損害ヲ避ケ得ヘカリシ場合、
- (2) 加害船ニ過失アルモ、被害船ニ於テ相當ノ注意ヲ拂ヒタリトセハ、其損害ヲ避ケ得ヘカリシ場合、
- (3) 被害船加害船双方ノ過失カ、共ニ損害ノ不可分の原因ト認ムヘキ場合、

ニ分チテ觀察セラル、コトヲ普通ナリトス。而シテ上掲三種ノ場合ニ於テ、常ニ損害分擔ノ原則ヲ適用スルコトヲ得ヘキヤニ付キテハ、疑ノ餘地アリ。

普通法上ノ助勢過失(Contributory negligence)ノ原理ハ、被害者加害者双方ノ過失カ相競合シテ、損害ノ原因ヲ爲シタル場合ニ於テハ、兩者中、何レカ、其損害ノ發生ヲ避ケ得ヘキ最後機會(last opportunity)ヲ有シタルヤヲ決定シ、其機會ヲ有スル者ノミヲシテ、全責任ヲ負ハシム可シテウ、所謂 rule in Davies v. Mann 行ハル。即チ加害者ニ於テ最後機會ヲ有シタルトキハ、加害者一人被害者ノ過失ニ拘ラス賠償ノ責ニ任シ、又被害者ニ於テ最後ノ機會ヲ有シタルトキハ、被害者ハ加害者ノ過失ニ拘ラス其蒙リタル損害ニ付キ、相手方ニ賠償ヲ求ムルコトヲ得サルモノタリ。今上掲ノ例ニ付キ之ヲ見ルトキハ、(1)ノ場合ハ加害船ニ於テ、最後機會ヲ有シタルモノト認ムヘキカ故ニ、加害船ハ被害船ニ對シ、損害賠償ノ責ニ任スヘク、之ニ反シ、(2)ノ場合

ニアリテハ、最後機會ハ、寧ロ被害船ニ於テ之ヲ有シタリト爲スヘキカ故ニ、被害船ハ相手船ニ對シ、賠償ヲ求ムルコトヲ得サルニ至ル可キナリ。又(3)ノ場合ニアリテハ、過失船双方ニ於テ此最後機會ヲ有シタルモノト爲ス可ク、而シテ助勢過失ノ原理ハ、被害者カ最後ノ機會ヲ有シタル場合ニ於テハ、相手方ニ對シ賠償ヲ求ムルコトヲ得ストナスニ在ルカ故ニ、此種ノ場合ニ於テハ、結局被害船ハ相手船ニ對シ、賠償請求權ヲ有セサルモノト言ハサルヘカラス。

双方過失ノ場合ニ於ケル、損害ノ歸屬ニ關スル普通法ノ原則ハ、上述ノ如キカ故ニ、海法ニ於ケル損害分擔ノ原則ハ、普通法ノ原則ニ對シ、例外ヲ爲スモノト言フ可ク、從テ損害分擔ノ原則カ、凡テノ双方過失ノ場合ニ適用セラルヘキヤ否ヤノ問題ハ、結局普通法ニ於ケル助勢過失ノ理論カ、如何ナル範圍ニ於テ船舶衝突ノ場合ニモ適用セラル、ヤ、換言スレハ rule in Davies v. Mann ハ、海法ニ於テモ、尙其適用ヲ見ルヘキヤ否ヤ、ニ依リテ決セラル、モノト言ハサルヘカラス。

而シテ Maritime Convention Act ノ施行前ニアリテハ、船舶衝突事件ニ對シ、該原則ヲ適用シタル判例アリ。一八〇三年ノ The Monte Rosa 號事件、一八七一年ノ The Fenham 號事件、一八八一年ノ Spaight v. Tedcastle 事件、及一九〇〇年ノ The Sans Pareil 事件等ハ其例ナリ。即チ此等ハ何レモ、双方過失ニ基ク衝突事件ナリシト雖モ、加害船又ハ被害船中、其何レカ一

方ノミカ、衝突ヲ避クヘキ最後ノ機會ヲ有シタリトノ理由ニヨリ、双方ニ對シ損害ノ分擔ヲ命スルコトナク、其最後ノ機會ヲ有シタル一方ノミニ損害ヲ負擔セシメタリ。從テ如斯助勢過失ニ關スル普通法上ノ rule in Davies v. Mann ハ、海法ニ於テモ等シク、適用アルモノト爲ストキハ、損害分擔ノ原則ハ結局其適用ヲ上掲(3)ノ場合、即チ双方過失ニ於テ、最後機會ヲ有シタリト認ムヘキ場合ニ限ラルヘキモノト言ハサル可カラス。(註三)

註三 Salmond's, Law of Torts, 6th. ed p. 51—52

Roscoe's, Admiralty Practice, p. 85—88

Marsden's, Collisions at Sea, p. 30

然レ共、現行ノ Maritime Convention Act ノ下ニ於テモ、同一ニ論スルコトヲ得ルカハ極メテ疑問タリ。

Maritime Convention Actハ其第一條ニ於テ、二船以上ノ過失ニ基ク損害ハ、過失者ニ於テ其過失ノ程度ニ從ヒテ、分擔スヘシト規定シ、而シテ其過失ニ付キテハ、何等制限ヲ設ケサルカ故ニ、同條ヲ文字通リニ解スルトキハ、競合ノ凡テノ場合ニ損害分擔ノ原則ヲ適用スヘキニ似タリ。但シ同條第二項第三項ニ、本條ノ規定ハ法律ノ規定ニヨリ、既ニ免除セラレタル責任ニ影響ヲ及ホスコトナキモノトス (Nothing in this section . . . shall be construed as imposing any liability upon any person from which he is exempted . . . by any provision of law) トアルカ故ニ、若シ rule in Davies v. Mann ハ以テ、茲ニ所謂 any provision of

law ニ該當スルモノトナストキハ、rule in Davies v. Mann ハ Maritime Convention Act ノ下ニ於テモ、尙適用セラルヘキモノト解セサル可カラス。然レ共 Rule in Davies v. Mann ヲ以テ provision of law ト爲スハ、文理解釋トシテハ、無理ノ感ナキ能ハス。（註四）

註四 Salmond's, Law of Torts, p. 52

Marsden's, Collision at Sea, p. 33

而シテ此點ニ關スル疑問ハ、一九二二年ノ The Volute 事件ニ依テ、稍明確トナルニ至レリ。同事件ハ商船 Volute 號ト驅逐艦 Radstock 號トノ衝突事件ニシテ、其衝突ハ Volute 號カ其針路ヲ變更スルニ當リ、汽笛信號ヲ爲ササリシ過失ト Radstock カ Volute 號ノ針路變更ノ結果、兩船衝突ノ危險惹起セラレタルニ拘ラス、其速度ヲ増シテ進航シタル過失ニ基因シタリ。若シ rule in Davies v. Mann ヲ嚴格ニ適用スルトキハ、其衝突ヲ避ク可キ最後ノ機會ハ、Radstock 號ニ存シタルモノト解ス可キカ故ニ、該衝突ニ基ク損害ハ兩船ニ於テ分擔スヘキニ非スシテ、獨リ Radstock ニ於テ負擔セサル可カラス。又 Court of Appeal ノ判決ハ此趣旨ニ出テタリ。然ルニ該事件ハ House of Lord ニ於テ、Radstock ノ蒙リタル損害ハ兩船ニ於テ、分擔セサルヘカラサルモノト判示セラレタリ。然レ共亦 House of Lord ノ判決ハ、之ヲ以テ、直ニ rule in Davies v. Mann ヲ全然排斥シタリト言フヘキニ非ス。唯其適用ヲ制限シタルニ過キス。之同判

決ノ理由中ニ述ヘラレタル、Lord Birkenhead ノ言ニ依リテモ推斷スルニ難カラサルナリ。即チ同氏ハ助勢過失ニ關スル原則ハ陪審員ノ適用スヘキモノナルカ故ニ、極メテ寛大ニ且常識的ニ取扱ハサルヘカラスト言ヒ、普通法上ノ助勢過失ニ關スル原則ハ全然之ヲ排斥スヘキニ非ルモ、餘リニ専門的ニ過クルカ故ニ、其實際ノ適用ニ於テ之ヲ緩和セサル可カラサルコトヲ暗示シタリ。而シテ Lord Birkenhead ハ Volute 號ノ過失ト Radstock ノ過失トノ間ニ、十分ノ間隙 (sufficient seperation) ナキカ故ニ、其何レカ一方ノ過失ノミヲ以テ衝突ノ原因ト爲スヘキニ非ス、換言スレハ Radstock ニ於テ最後ノ機會ヲ有シタリト爲スヘキニ非スト爲シタリ。尙此點ニ付キテハ、本誌第三卷拙稿助勢過失論ヲ參照ス可シ。

上述ノ如キカ故ニ、助勢過失ニ關スル普通法ノ原則ハ Maritime Convention Act ノ下ニ於テモ、依然トシテ其適用アルヘキモノニシテ、而シテ損害分擔ノ原則ノ適用ハ、助勢過失ノ原則ニ從ヒ、兩船ノ過失カ損害ノ直接原因タル場合、即チ兩船共ニ最後ノ機會ヲ有シタルモノト認ムヘキ場合ニ限ラルヘキモノニシテ、其他ノ場合ニアリテハ、假令兩船ノ過失カ相競合シテ損害ノ原因ヲ爲シタル場合ト雖モ、rule in Daves v. Mann ノ適用ニ依リテ其何レカ一方ニ於テ、損害ヲ負擔セサルヘカラサルモノト言ハサル可カラス。(註五)

註五 Salmond's, Law of Torts, p. 53

Mar. den's, Collisions at Sea, p. 33

Roscoe's, Admiralty practice, p. 85 以下

第三項 分 擔 原 因

損害分擔ノ原則カ、衝突ニ基ク損害ノ歸屬ニ關スル制度トシテ、特種ノ發達ヲ遂ケ來レルコト、既ニ詳細ニ論述シタルカ如シ。然ラハ、現行ノ原則モ、船舶ノ衝突ニ基因シタル損害ノミニ限ラルモノナルカ、又其衝突又ハ損害ハ、如何ナル原因ニ依リテ生シタルコトヲ必要トスルカ。本項ニ於テ此點ノ検討ヲ爲サンストスルモノナリ。而シテ如何ナル損害カ分擔セラル可キカ、其損害發生原因ハ、之ヲ主觀的、客觀的ノ兩方面ヨリ觀察スルヲ便宜トス。

第一目 主觀的要件(過失)

沿革的ニ之ヲ見ルトキハ、幾多ノ變遷アリシト雖モ、兎ニ角現行ノ損害分擔ノ原則カ、過失ニ基ク損害ニ限ラルヘキコトハ、Maritime Convention Act 第一條ノ明定スル所タリ。從テ分擔ノ主觀的原因ハ過失ニ之ヲ求メサル可カラス。

然ラハ、何ヲ過失ト言フカ。同法ハ過失ノ意義ヲ示スコトナシ。從テ理論ヲ以テ之ヲ決セサル可カラス。而シテ衝突論ノ範圍ニ於テ、過失トハ前章第二節ニ於テ詳述シタルカ如ク、善良ナル海員トシテ、當然爲ササルヘカラサル技倅(skill)注意(care)勤勉(diligence)又ハ膽力(reserve)等ノ缺如ノ義ニ外ナラス。換言ス

レハ、善良ナル海員カ 當然爲ササル可カラサルコトヲ爲サス、又ハ爲ス能ハス、又爲スヘカラサルコトヲ爲スノ謂ヒニ外ナラサルナリ。(註一) 而シテ又双方過失トハ、此意義ニ於ケル過失カ衝突船双方ニ存シ、而モ其双方ノ過失カ相競合シテ損害ノ原因ヲナス場合ヲ言フニ外ナラス。

註一 Negligence can only be defined negatively. It is the omission to do something which a reasonable man, guided upon those considerations which ordinarily regulate the conduct of human affairs, would do, or doing something which a prudent and reasonable man would not do. (Roscoe's, Admiralty Practice, p. 82)

然レ共上述スル所ハ、單一過失ノ概説タルニ止マリ、船舶衝突ニ關シ、果シテ如何ナルコトヲ爲シ、又ハ爲ササルコトカ過失タルヤハ、衝突豫防法ノ規定ヲ參照シテ、尙一層具體的ノ研究ヲ遂ケサル可カラハ。抑海上衝突豫防法 (The Regulation for Preventing Collisions at Sea) ハ、船舶ノ衝突ヲ未然ニ防クタメ、各船ノ航方信號船燈等ニ關シ規定ヲ爲スモノナツカ故ニ、若シ各個ノ船舶ニ於テ、同法ノ命スル所ヲ格守スルニ於テハ、船舶ノ衝突ハ多ク之ヲ避ケルコトヲ得ルモノト爲ササル可カラス。從テ、此結論ヨリ更ニ逆推的ニ論理ヲ進ムルトキハ、船舶ノ衝突テウ不幸ナル事實ハ、多ク衝突船舶ノ双方又ハ其何レか一方ニ於テ、衝突豫防法ノ命スル所ニ從ハサリシニ基因スルモノト爲スコトヲ得ヘキ理ナリ。茲ヲ以テ船舶衝突ノ原因タル過失ハ、到底衝突豫防法ノ規定ヲ離レテ、之ヲ決定スルコトヲ得サ

ルモノナルコトヲ忘ルヘカラス。

然ラハ、衝突豫防法ノ違背ハ、直チニ之ヲ以テ過失ナリト斷定スルコトヲ得ヘキカ。然リ、法規ノ違背ハ特別ノ免責事由ナキ限リ、當然不法ニシテ、責任原因タル過失タリ。然ラハ、更ニ進シテ、衝突船舶ニ衝突豫防法違背ノ過失アル場合ニ於テハ、直チニ其過失ヲ以テ衝突又ハ損害ノ原因ナリト爲スコトヲ得ルカ。前者ハ、特定ノ行爲カ、過失ナリヤ否ヤ、即チ行爲ノ性質ノ問題ニシテ、後者ハ、其行爲ハ其後ニ發生セル衝突又ハ損害ノ原因ナリヤ否ヤ、即チ行爲ノ原因力、換言スレハ因果關係ノ推定ノ問題ニ外ナラス。然レ共法律ノ擬制ヲ用フルニ非レバ、到底直チニ之ヲ肯定スルコト能ハサルヤ言ヲ俟タス。然ルニ一八七三年(C. 85 S. 17) 及一八九四年(C. 60 S. 419)ノ Merchant Shipping Act ハ、此擬制ヲ用ヒ、豫防法ノ違背カ衝突ノ原因タリ得ヘキ可能性ヲ有スル場合(the breach might by possibility have contributed to the collision)ニ於テハ、違背船ハ其衝突ニ付キ責任ヲ負フ可キモノトセリ。然レ共此擬制的原則ハ一九一一年ノ Maritime Convention Act(十二月十六日施行)ニ依リ廢止セラレタリ。(註二)

註二 Marsden's, p. 2 Maritime Convention Act. Sect. 1 Subsect. 2

從テ、豫防法ニ違背シタル船舶ヲシテ、衝突ノ責任ヲ負ハシムルカ爲メニハ、單ニ其船舶カ豫防法ノ規定ニ違背シタルコトヲ立證シタルノミヲ以テ足レリト爲ス可キニ非ス。必スヤ、其違背カ、事實上衝突ノ原因ヲ爲セルモノナルコト、即チ法規違背ト

衝突トノ間ニ存スル因果關係ノ證明ヲ爲ササル可カラス。而シテ此點ハ、一般不法行爲ノ場合ト何等異ルコトナシ。然レ共法規ノ違背ハ特別ノ事情ナキ限り、過失ト推定スヘキモノナルカ故ニ、違背船ノ責任ヲ主張スル者ハ單ニ其過失カ衝突ノ原因タリシコトヲ立證スルヲ以テ足リ、過失ヲ阻却スヘキ特別ノ事情ハ、法規ノ違背カ過失ニ非ルコトヲ、主張スル者ニ於テ、立證セサルヘカラサルモノトス。即チ違背船ニ於テ、豫防法ノ規定ヲ遵守スルコトヲ得サルカ、又ハ遵守スヘカラサル特別ノ事由ヲ立證セサル限り、豫防法ノ違背ハ當然過失ニ該當スルモノト認定セサルヘカラサルモノタリ。(註三)

註三 Marsden's, p. 4 —— 6

現行ノ海上衝突豫防法(The Reglations for Preventing Collision at Sea) ハ、一九一一年ノ十二月十六日ヨリ施行セラレタルモノニシテ、三十一個條ノ法條ヨリ成レリ。其內容ハ、大體ニ於テ、吾衝突豫防法ト異ル所ナシ。

同法ハ、其總則(Preliminary)ニ於テ、海上 (high sea)及海上航行船 (seagoing vessel) ヲ以テ、航行シ得ヘキ内水上 (Navigable water) 航行スル船舶 (vessel) ハ凡テ同法ノ定ムル所ニ從フヘキコトヲ明定シタリ。而シテ同法ハ其第二條ヨリ第一四條ニ於テ、各種船舶ノ掲揚點火スヘキ船燈ニ關シ、又第一五條—六條ノ兩條ニ於テハ、號角汽笛等ノ信號ヲ、第一七條ヨリ第二八條ニ至リテ航方 (steering and sailing rule) ヲ規定セリ。然レ共之等ノ方

法ノミヲ以テハ、到底船舶衝突ノ豫防手段ヲ盡シ得タリト爲シ難キコトヲ顧慮シ、其缺陷ヲ補足センカ爲メ、第二十九條ニ於テ極メテ總括的ノ規定ヲ設ケ、前記諸規定ニ拘ラス適當ナル見張(lookout)ヲ附セス、又ハ海員ノ通常ノ慣行上(ordinary practice of seamen)及特別ノ事情ノ下ニ必要トスル諸般ノ注意ヲ怠リシ場合ニ於テハ、責任ヲ免ル、コトヲ得サルモノトセリ。尙三一條ニ於テ同法ノ規定ハ、港灣(harbour)河川(river)及内水(inland water)ノ航行ニ關スル各種ノ法令ノ適用ヲ排除スルモノニ非ルコトヲ明ニセリ。

上述ノ如ク、船舶衝突ニ關スル過失ハ、前記諸法規ヲ基礎トシテ、之カ検討ヲ遂クヘキモノナリト雖モ、本稿ニ於テハ到底衝突豫防法ノ詳論ヲ許サルヘキニ非ルカ故ニ、衝突豫防法ノ適用ト、過失トノ關係ヲ、極メテ簡單ニ説明スヘシ。

既ニ一言シタルカ如ク、海上衝突豫防法ハ、海上交通ノ安全ヲ目的トシ、各船カ同法ノ規定ヲ遺漏ナク遵奉スルニ於テハ、衝突テフ事變ハ、之ヲ防止シ得ヘキモノナルコトヲ、豫想スルモノタリ。從テ各船舶ハ、公益的見地ハ勿論各個ノ利益ヨリスルモ、必スヤ、之カ遵守ヲ強制セラレサル可カラス。(註四) 従テ船舶衝突ノ場合ニ於ケル、過失ノ有無ヲ決スルニ際シテハ、同法ヲ遵奉スルコト能ハサル特種ノ事情存セサル限り、同法ハ最高ノ標準タルモノト言ハサルヘカラス。同法ノ違背カ、過失トナラサルハ、到底同法ヲ遵守スヘカラサル、又ハ遵守スルコト能ハサル、

極メテ例外ノ場合ニ限ラル、モノト言ハサルヘカラス。單ニ周圍ノ事情上、同法ニ從ハサルコトカ却ツテ、ヨリ適當ノ措置ナルヘシトカ、又ハ風波ノ危險ヲ回避、又ハ滅殺スルタメノ違背ノ如キハ、到底之ヲ以テ、過失阻却ノ原因ト爲スヘキニ非ス。(註五)

註四 各船舶カ、衝突豫防法ノ規定ニ從ハサルヘカラサルコトハ、一八九四年
 Merchant Shipping Act 四一九條ノ明定スル所タリ。從テ豫防法ヲ遵奉
 スル義務ハ Statutory obligation ト稱セラル。

註五 Marsden's, p. 7

而シテ豫防法ノ規定ハ、各船ニ於テ之ヲ遵守スヘキモノニシテ、假令一船カ之ヲ遵守セサリシカ爲メニ、衝突ノ危險ヲ惹起セラレタル場合ト雖モ、他船ハ相手方ノ違背ヲ以テ、自己ノ側ニ於ケル同法違背ノ理由トナスコトヲ得ス。(註六)即チ、遵守義務ハ絶對的ノモノニシテ、決シテ、双方ノ義務カ、互ニ反對給付の所謂双方的ノ義務ニ非ルコトヲ知ルヘキナリ。又豫防法ノ規定ハ、特定ノ措置ヲ、採ルヘキコトヲ命セラレタル——例之兩船相對向シテ航行スル場合ニ於テ、其一方ニ他船ノ針路ヲ避クヘキ、所謂避讓義務ヲ課セラレタル場合ノ如キ——船舶ノミノ利益ノ爲メニ、存スルモノニ非ラスシテ、相手船ノ利益ノ爲メニモ、之カ遵守ヲ命セラレタルモノト言フ可ク、而シテ各船ハ、相手船カ同法ノ規定ヲ遵守スヘキコトヲ豫想シ、又ハ豫想スヘキモノニシテ、極メテ明白ナル反對ノ事象ナキ限り、相手船ノ違背ヲ、推定スヘキニ非ス。(註七)

註六 Marsden's, p. 3

The Araxe, v. The Black Prince, 1847

The Little v. Burns, 1881

註七 The Great Eastern, 1864

The Araxes v. The Black Prince, 1847

海上衝突豫防法ヲ適用スヘカラサル、又ハ適用スルコト能ハサル場合トハ、同法ニ規定存セサル場合、規定存スルモ事實上到底之ニ遵フ能ハス、又ハ其規定ニ從フコトカ却ツテ、衝突ノ危險ヲ增大スルカ如キ場合ヲ言フ。而シテ此場合ニ於テハ、各船ハ航海業者トシテ、相當ト認ム可キ措置 (ordinary rules of se manship) ヲ採ルヘク、過失ノ有無モ亦、結局之ニヨリテ決定セサルヘカラス。例之同法ノ規定ニ從ヒ、其針路ヲ採ルニ於テハ到底、坐礁ヲ免ル、コト能ハサル場合ノ如キハ、事實上同法ヲ適用スルコト能ハサル場合ニシテ、又横切航行ニ關スル規定 (Crossing rule) ハ、狹隘ナル河川又水路ニ於テハ、之ヲ適用スルコトヲ得サルモノト言フヘキナリ。又一方ノ船舶ニ於テ、豫防法ノ規定スル航方ニ從ハサル爲メ、衝突ノ危險惹起シタル場合ニ於テ、若シ相手船ニ於テ、同法ノ命スル航方ヲ固執スルトキハ、却ツテ衝突ヲ招クコト、ナルハキカ故ニ、此種ノ場合ニ於テハ、相手船ハ豫防法ノ規定ヲ放レテ、臨機適當ノ措置ヲ爲ササル可カラス。(註八)

註八 Marsden's, p 40

The June Bacon, 1879

The Boanerges and The Anglo-Jidian, 1865

上述ノ如ク、豫防法ノ違背ハ極メテ特種ナル例外ノ場合ニ於テノミ正當ト爲サル、モノニシテ、單ニ同法ニ從ハサルヲ便宜トスヘキ事情ノ如キハ、到底之ヲ以テ同法違背ノ正當ノ理由トナスコトヲ得ス。例之、大ナル速力ヲ以テ進行シツ、アリシ船舶ニトリテハ、其速力ヲ急激ニ減殺スルコト甚ク困難ナルヘシト雖モ、豫防法ニ於テ速力ヲ減スルコトヲ要求スル場合 (rule in a fog ノ如キ)ニ於テハ、其困難ナリシトノ事實ハ之ヲ以テ、速力ヲ減殺セサリシ過失ノ免責事由トナスヘキニ非ス。(註九)

註九 Marsden's, p. 430

然レ共、上述ノ如キ豫防法ニ從フコトヲ得サル場合、又ハ從フヘカラサル場合ニ於テハ、必スシモ從フコトヲ要セサルハ勿論、却ツテ從フヘカラサルコトヲ命セラル、コトアリ。從テ此ノ種ノ場合ニ於テハ、同法ノ一般原則ニ從フコトハ、却ツテ義務違背トシテ、過失ト爲サルヘカラサル場合モ亦有リ得ヘキナリ。即チ同法二十七條ノ規定ニヨレハ、本條ノ規定ヲ解釋適用スルニ當リテハ、航海及衝突ノ凡テノ危險ヲ斟酌スヘキハ勿論、急迫ノ危險ヲ避クル爲メ、本法ノ規定ヲ格守スル能ハサル特種ノ事情ヲモ參酌セサルヘカラストアリ。從テ急迫ノ危險存スル特種ノ場合ニ於テハ、一般規定ノ違背ハ正當ナルヘキノミナラス、却ツテ其違背ハ此種ノ場合ニ於ケル義務ト言ハサルヘカラス。而シテ豫防法ノ規定違背カ、義務ト爲サルルハ、其規定ヲ格守スルコトカ、却ツテ衝突ノ危險ヲ增大セシムヘキ、所謂特種ノ

事情ノ明白ナル場合ニ限ルモノトス。同法ノ規定ニ從ハサルコトカ正當ナリヤ否ヤ、其ノ之ヲ必要トスル特別ノ事情ノ明白ナラサル場合ニ於テハ、同法ノ一般規定ニ從ヒタルヲ以テ、直チニ過失トナスヘキニ非ス。是前述二十七條ノ規定カ、極メテ嚴密ナル意味ニ於ケル、例外タル當然ノ歸結タルナリ。而シテ豫防法ノ一般規則ニ從フコトヲ得サル特種ノ事情カ、不可抗力ニニ依リタルカ、又ハ相手船ノ過失ニ基因シタルカノ如キハ、問フヘキニ非ス。假令相手船ニ過失アリ、而モ其過失ニヨリテ衝突ノ危險惹起セラレタル場合ト雖モ、各船ハ其事情ニ應スヘキ適當ノ措置ヲ採ルコトヲ要シ、相手船ノ過失ハ各船ノ過失ノ免責ノ根據トナルモノニ非ス。

而シテ、豫防法ノ一般規定ニ從フコトヲ得サル特別ノ事情ノ下ニアリテ、各船ハ如何ナル措置ヲ採ルヘキヤニ就キテハ、同法ハ單ニ「特種ノ事情ヲ相當ニ參酌スヘキコト (regard shall be had to... any special circumstances which may render a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger)」ト規定スルノミ。從テ、此點ハ各個ノ場合ニ付キ、具體的ニ之ヲ決スルノ外ナク、茲ニ其一般標準ヲ論定スルコトヲ得ス。然レ共、過失ナリヤ否ヤノ判定ハ、結局普通海員 (ordinary seaman) の注意及技倆及慣行ヲ以テ之ヲ標準ト爲サ、ルヘカラス。從テ一方ノ船舶ノ過失ニヨリ、急迫ノ危險惹起セラレ、到底相手船ノ異常ノ注意技倆及努力等 (extraordinary,

skill, nerve or effort)ニヨルニ非ラサレハ、其衝突ヲ避クルコト能ハサル狀態ニ陥リタル場合ニ於テハ、之ニヨリテ生シタル衝突ハ、前者ニ於テ全責任ヲ負フヘキモノト言ハサルヘカラス。而シテ此點ハ凡テノ急迫ノ事情ノ場合ニ、之ヲ適用スルコトヲ得ヘク、假令、異常ノ注意ヲ以テ其危險ヲ避ケ得ヘカリシモノト認ム可キ場合ト雖モ、其高度ノ注意努力ヲ爲ササリシコトヲ以テ、直ニ過失トナスヘキニ非ス。(註一〇)

註一〇 Marsden's, p. 12

海上衝突豫防法ヲ適用スルニ當リ、同法ノ各規定ノ豫想スル各個ノ事情ハ、各船舶カ事實上知リ得タル、又ハ相當ノ注意ヲ以テ知リ得タル事實ニツキテ、之ヲ決定スヘキモノニシテ、假令、客觀的ニ或規定ヲ適用スヘキ、特定ノ事實存スル場合ト雖モ、特定ノ船舶カ其事實ヲ知ラス、且相當ノ注意ヲ以テ到底知リ得サルモノナルニ禁テハ、其船舶カ此事實ニ適用セラルヘキ規定ニ違背シタルコトヲ以テ過失ト爲スヘキニ非ス。蓋シ、法律ハ決シテ不能ヲ強フヘキニ非ルヲ以テナリ。(註一一)然レ共、各法條ノ規定スル事實ヲ知ラサルコトト、事實ヲ知ルモ之ニ對シ、適用セラルヘキ規定ノ存スルコトヲ知ラサル場合トハ、嚴格ニ之ヲ區別セサル可カラス。即前者ハ、法ノ對象タル事實ノ認識ヲ缺如シタルニ反シ、後者ハ、法律其自體ノ存在ヲ知ラサルコトニ外ナラス。而シテ法ノ不知ハ其自體重大ナル過失ト看做サル、コト、一般ノ理論ニシテ、殊ニ衝突豫防法ノ如キ法律ニ於テ、尙更

然ラサルヲ得ス。從テ、客觀的ニ同法違背ノ事實アルニ於テハ、之カ存在ヲ知ラサリシニ基因シタル場合ト雖モ、過失ナシト言フコトヲ得ス。

註一 Marsden's, p. 11

又豫防法ノ規定ニ從フ能ハサリシ場合ノ如キモ、其違背ヲ以テ、直チニ同法違背ノ過失トナスコトヲ得ス。何トナレハ、同法ノ命スル所ニ從フコトヲ得サルニ拘ラス、之ニ從フ義務アリト爲スハ、結局、不能ヲ強フルコトニ歸着スヘケレハナリ。而シテ豫防法ノ規定ニ依ルコト能ハサル事情ハ、或ハ不可抗力ニ基因スルコトアル可ク、或ハ船舶カ其能力ヲ缺如セルニ基因スルコトモ、亦アリ得ヘキナリ。其何レタルヲ問ハス其理同然ナラサルヲ得ス。然レ共、船舶カ豫防法ノ規定ニ從フ能力ヲ有セサル場合ハ、結局、其構造、裝具其他ノ設備ノ不完全ニ歸着スヘキカ故ニ、此種ノ場合ニ於テハ、假令豫防法違背ノ過失ナシト爲シ得ヘシトスルモ、其不完全ナル船舶ヲ以テ航海シタルコト其自體カ、既ニ、過失ナリト言ハサルヲ得ス。茲ヲ以テ、又船舶衝突ノ原因タル過失ハ、衝突豫防法ノ規定ヲ離レテ、船舶ノ航海堪能性 (seaworthiness) ニ付キテモ、之ヲ決スヘキモノナルコトヲ知ルヘキナリ。(註一二)

註一二 Marsden's, p. 15

然レ共、船舶カ其過失ニヨリ衝突ノ危險ヲ避クルコト能ハサル狀態ニ陷リ、(disable or unmanageable) 其結果トシテ衝突スル

ニ至リ、而モ其船舶ニシテ完全ナリセハ、其衝突モナカリシナルヘシト認ムヘキ場合ニ於テハ、常ニ船舶ヲ不完全ナル狀態ニ放任シタル過失ヲ以テ、衝突ノ原因タル過失ト爲スコトヲ得ルヤハ、甚タ困難ノ問題タリ。而シテ此點ニ關スル判例モ、極メテ區々タリ。例之、一八七三年ノ The Kjobenhavn 號事件ニ於テハ、或船舶カ、衝突ノ結果、船燈ヲ失ヒ、無燈ノ儘ニテ航行シタルニ、又他船舶ト衝突スルニ至リ、而シテ其ノ第一ノ衝突ハ、其船舶ノ過失ニ基因シタルモノニシテ、第二ノ衝突ハ、其無燈ニテ航行シタルコトカ原因ナリシトノ事實ニ對シ、第二ノ衝突モ結局、第一ノ衝突ノ原因タリシ過失ニ、之ヲ歸セサルヘカラスト判示セラレタリ。又一八七〇年ノ Lord Bailiff Jurats of Romney Marsh 對 Corporation of the Trinity House モ、同一趣旨ノ判例ナリ。然ルニ一八八二年ノ The Dauglas 號事件ニ於テハ、全然反對ノ見界ニ出テタリ。即チ同事件ハ、或船舶カ其過失ニヨリ、他船舶ト衝突シ其結果 テームス河中ニ沈沒シタルニ、其後數時間ニシテ前記 The Danglas 號カ進行シ來リテ其沈沒船ト衝突シ、遂ニ損害ヲ蒙ルニ至リタルトノ事實ナリシカ、Court of Appeal ハ第一ノ衝突ノ原因タル過失以後ノ過失カ立證セラレサル限り、沈沒船ハ第二ノ衝突ニ於テ、責任ヲ負フヘキニ非スト判示シタリ。即チ第一ノ衝突ノ原因タリシ過失ハ、假令此過失ナカリセハ、第二ノ衝突モナカリシナルヘシ、ト認ムヘキ場合ニ於テモ、直チニ之ヲ以テ、第二ノ衝突ノ責任

原因トナスヘキニ非スト爲シタルモノナリ。而シテ、同事件ニ於テ判事 Brett 卿ハ、沈没船ノ第二ノ衝突ニ於ケル責任ハ、其沈没カ過失ニ基キタルカ、或ハ不可抗力ニ因リタルカニ依リ、消長アルモノニ非スト爲シ、第一衝突ノ原因タリシ過失ハ、第二衝突ニ於ケル責任ヲ決スルニ當リ、何等考慮ノ中ニ入ルヘカラサルヲ明言セリ。而シテ此問題ハ、因果關係論ト相交錯セルモノニシテ、結局前述二種ノ見界中後者ヲ以テ、正當トナサ、ルヘカラス。船舶トシテ完全ナル能力ヲ缺如セル船舶ハ、其缺如カ不可抗力ニ因リタルト過失ニ因リタルトヲ問ハス、其特種ノ事情ニ應スル爲メ、特別ノ注意 (additional care and precautions) ヲ要求セラルヘシト雖モ、第二次ノ衝突ニ付キ別個ノ過失ナキニ拘ラス、第一ノ衝突ノ原因タリシ過失ヲ以テ第二次ノ衝突ノ責任原因トナスハ、明ニ因果關係ノ原則ニ反スルモノト言ハサルヘカラス。(註一三)如何トナレハ、過失者ハ其過失ト因果關係アル損害ニ付キテノミ、責任ヲ負フヘキニシテ、而シテ其因果關係ノ標準ハ、自然的蓋然的結果説ニヨルトキハ、過失者ニ於テ豫見シ得ヘカリシ損害ニ限ルヘキモノナルカ故ニ、前述ノ例ニ於テ、第一次ノ衝突ノ原因タリシ過失ノ結果、第二次ノ衝突ノ生スヘキコトモ、豫見シタリトナスヘキニ非ルヲ以テナリ。(註一四)

註一三 Marsden's, p 16

註一四 本誌第三卷、拙稿助勢過失論参照

然レ共亦相次イテ起ル數次ノ衝突ニ於テ、第一次ノ衝突ノ

原因タル過失ハ、常ニ第二次以下ノ衝突ノ原因ト爲スヘキニ非ス、ト即断スヘキニ非ス。何トナレハ、第二次以下ノ衝突カ、第一次衝突ノ原因タリシ過失ノ、自然的蓋然的結果ナリト見ルヘキ場合モ、亦少カラサルヘキヲ以テナリ。例之、極メテ船舶ノ輻湊スル港灣内ニ於テ、或船舶カ其過失ニ因リテ漂流シ、遂ニ數次ノ衝突ヲ惹起スルニ至レル場合ノ如キハ、假令第一次ノ衝突ナカリセハ、第二次以下ノ衝突ハナカルヘシト、認ムヘキ場合ト雖モ、其數次ノ衝突ハ、漂流テフ過失ノ自然蓋然的結果トシテ、豫見シ得ヘカリシモノト爲シ得ヘキヲ以テナリ。(註一五)

註一五 Marsden's, p. 17

尙茲ニ衝突豫防法ノ適用ニ關シ、一言セサルヘカラサルコトアリ。同法規定ノ義務履行アリト言ハシカ爲メニハ、同法ノ命スル措置カ、適當ノ時機ニ於テ爲サレタルコトカ、證明セラレサルヘカラス。假令、同法ノ命スル措置カ、事實上遂行セラレタル場合ニ於テモ、個々ノ場合ニ於テ、其之ヲ必要トスル適當ノ時機ニ於テ爲サレサルニ於テハ、結果ニ於テ之ヲ爲ササリシト等シク、同法違背ノ過失トナサ・ル可カラス。蓋シ、豫防法ハ危險ヲ未然ニ防クコトヲ目的トシ、而シテ危險ヲ未然ニ防カンカ爲メニハ、之カ爲メニ必要トスル措置カ、事實上其危險ヲ避ケ得ヘキ時機ニ於テ、爲スコトヲ要スヘケレハナリ。(註一六)

註一六 1853, The Trident. 1890. The Fevham, American Case, The Johnson, The America,

上述スル所ハ、海上衝突豫防法ニ於ケル過失決定ノ原則ナリト雖モ、茲ニ更ニ同法ト航海業者トノ間ニ行ハル慣習(custom)又ハ慣行(practice)トノ關係ニ付、一言スルノ要アリ。即チ衝突豫防法ト前述ノ慣習カ、相抵觸スル場合ニ於テ、如何ニ之ヲ取扱フヘキカノ疑問、是ナリトス。法律タル地方特別法(local rule)ト衝突豫防法トノ抵觸ハ、特別法ハ一般法ヲ排斥ス、トノ一般法理ニヨリ、容易ニ之ヲ解決シ得ヘシト雖モ、慣習ト衝突豫防法トノ關係ハ到底前述ノ一般法理ニヨリテ、單純ニ論シ去ルコトヲ得ス。此點ニ關スル判例ノ歸趨ヲ檢察スルニ、衝突豫防法ノ規定ニ矛盾抵觸スル慣習ハ、假令、之ヲ航海業者間ニ一般ニ行ハルモノト雖モ、豫防法ノ規定ヲ排除スル效力ヲ、認メサルニ歸着スルカ如シ。即チ、一八五四年ノ Th. Sylph 號事件一八五四年ノ The Unity 號事件、及 The Hand of Province 事件、一八六九年ノ The Velocity 號事件、一九二一年ノ The Black Diamond 號事件及一九二二年ノ The Morristown 號事件等ハ、何レモ慣習ニ從フコトニヨリ、衝突ノ危險ヲ避クルトコト得ヘシト認メ得ヘキ事實アリシト雖モ、之ヲ以テ衝突豫防法違背ノ免責事由トナスヘキニ非スト判示セラレタリ。(註一七) 又一八五四年ノ H. M. S. Topaze 號事件ニ於テモ、Devonport Harbour ノ出港ニ際シ、商船カ軍艦ト遭遇シタルトキハ、商船ニ於テ軍艦ヲ深キ水路ニ導クヘク、(by the deep water channel) 其鉄路ヲ採ラサル可カノストノ慣習ハ、法律タル效力ヲ有スルモノニ非スシテ、從

テ、其慣習ニ從ヒタルコトヲ以テ、衝突豫防法違背ノ免責事由ト存スヘキニ非ス、ト判示セラレタリ。(註一八)

註一七 Marsden's, p. 10

註一八 同上

然レ共航海業者間ニ行ハルル、事實慣習ハ、衝突ノ原因タル過失ヲ判定スルニ當リ、全然、之ヲ顧ミルノ必要ナキモノト速斷スヘキニ非ス。上述ノ慣習カ法律タルノ效力ナク、從テ衝突豫防法ヲ排斥スルモノニ非スト言フハ、單ニ豫防法ニ規定存シ、且之ヲ適用シ得ヘキ場合ニ限ラル、モノニシテ、全然同法ニ特別ノ規定存セス、又ハ規定存スルモ之ヲ適用スルコト能ハサル場合ニ於テ、果タシテ如何ナル措置ヲ採ルヘキカハ、結局一般ニ行ハル、慣習ニヨリテ之ヲ決セサルヘカラス。從テ此種ノ場合ニ於テハ、前述ノ慣習ハ却テ過失決定ノ標準ヲ爲スモノト言フモ、誤ニ非ルナリ。是海上衝突豫防法第二九條カ本法ノ規定ハ、船舶船主及海員カ……海員ノ一般ノ慣行ニヨリ必要トセラルル注意ヲ怠リシ過失ニ對スル責任ヲ、免除スルモノニ非スト規定シタルニ徵シ、極メテ明白ナリ。(註一九)

註一九 Art 29 Nothing in these regulation rules shall exonerate any vessel, or the owner, or the master or the crew thereof, from the consequence of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precautions which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case

尙衝突ノ原因タル過失ノ判定ニ關シテハ、過失ノ推定ノ原則

ニ付テモ、論及スルノ必要アリ。二船カ相近キ危険アル場合ニ於テハ、衝突豫防法ハ、其中ノ一船ニ對シテ其針路ヲ變シテ、他船ノ針路ヲ避クヘキコトヲ命シ、而シテ他船ハ從前ノ針路ヲ維持スヘキモノトナスヲ普通トス。此種ノ場合ニ於テ、二船カ衝突シタルトキト雖モ、其衝突ハ避讓義務船ノ過失ニ、基因シタルモノト推定スヘキニ非ス。何トナレハ、他船ノ針路維持モ等シク豫防法上ノ義務ニシテ、而シテ避讓義務トノ間ニ何等差等アルモノニ非ルヲ以テナリ。從テ他船ニ於テ針路ヲ維持セサリシ事實カ、立證セラレサル限り、避讓義務違背ノ過失モ、之ヲ推定スルコトヲ得ス。從テ、他船ノ針路維持義務カ、立證セラレタル場合ニ於テハ、避讓義務船ノ避讓義務違背ノ過失ヲ推定スルコトヲ得ヘク、而シテ此推定ヲ覆スヘキ、特別ノ事情カ立證セラレサル限り、避讓義務船ハ、假令其衝突ノ原因タル特定ノ過失行爲ノ立證ナキ場合ト雖モ、此推定ニ基キテ、責任ヲ負ハサル可カラス。(註2.0)而シテ是結局、法規違背ノ衝突ニ對スル原因力ヲ推定シタルコトニ歸着スト雖モ、此種ノ場合ニ於テハ、以上ノ事實ノミヨリシテ、上述ノ如ク認定スルコトヲ得トノ證據力ノ問題ニシテ、決シテ一般的ニ如斯推定ノ原則カ行ハルコト、爲スヘキニ非ス。然ルニ Marsden カ恰モ上述ノ如キ推定ノ原則ノ存スルカ如ク説明セルハ、理論不徹底ノ嫌アルノミナラス、若シ、是ヲ肯定センカ、同氏カ原因力ノ推定ニ關スル一八七三年及一八九四年、Merchant Shipping Act の擬制的原則ハ、Maritime

Convention Act ニヨリテ廢止セラレタリト説明シタル所ト、明ニ矛盾スルモノト言ハサルヘカラス。(註二一)

註二〇 Marsden's, p. 45

American Case: The Carroll, The Scotia.

註二一 Marsden's, p. 4

天氣清朗ニシテ且普通ノ狀態ニ於テハ、汽船ハ帆船ヨリモ其針路轉換ハ容易ナルヘシ。是海上衝突豫防法カ、汽船ト帆船ト相向ヒ衝突ノ危險アル場合ニ於テハ、汽船ニ於テ、帆船ノ針路ヲ避クヘシト規定シタル所以ナリ(同法^(二〇條))從テ普通ノ狀態ニ於テ、相對航セル汽船ト帆船ト衝突シタル場合ニ於テハ、其衝突ノ原因ハ、汽船ノ過失ニヨルモノナリ、トノ推定ハ必スシモ誤リニ非ルヘシ。然レ共法律上、斯ル推定ノ一般的原則ヲ認ムルコトヲ得ス。今上述ノ如キ事象カ霧中航行ノ際發生シタリトセンカ、此場合帆船ニ採リ、常ニ其針路維持スレハ足ルモノトナスヘキニ非ス。何トナレ、汽船カ近キツ、アル帆船ノアルコトヲ發見スルコト能ハサルニ拘ラス、(霧中ナルタメ)、帆船ニ於テハ汽船カ自己ノ針路ヲ避讓スルモノナルヘシトノ信賴ニ基キテ行動スヘキ、即チ其針路ヲ維持スルモノト爲スヘキ、正當ノ理由ナキヲ以テナリ。此種ノ事情ノ下ニアリテハ、帆船ハ迅速ナル行動ヲ爲スコトヲ要シ、若シ帆船カ衝突ノ惹起セラル、迄何等ノ措置ヲ採ラス、單ニ針路維持ヲ固執シタル場合ニ於テハ、却テ過失ノ責ヲ負ハサル可カラス。(註二二)

註二二 1884. The Zadok 號事件

Maritime Convention Act ハ損害分擔原則ノ適用ニヨリ、分擔セラルヘキ損害ハ、二船又ハ二船以上ノ過失ニヨリ (the fault of two or more vessels) 云々ト規定シ、双方ノ過失又ハ、一方ノ過失ト他方ノ故意トカ競合シタル場合ヲ規定スルコトナシ。

我カ法制ノ下ニ於テ、民事責任ノ主觀的原因トシテ、過失ナル語ヲ用ヒタル場合ニ於テハ、當然故意ノ場合ヲモ包含スルモノト解ス可キ場合多シ。然レ共英法ノ下ニアリテハ、法律ノ規定ニ於テ fault 又ハ negligence ナル語ニ wilful 又ハ malicious ナル意義ヲ包含セシムルカ如キハ、殆ト絶無ト言ウテ可ナルヘシ。而シテ責任ノ主觀的要件トシテ、過失ヲ指摘シタル場合ニ於テハ、過失ヨリモ事情重カルヘキ故意ヲモ、當然包含セラル、モノナリトノ、勿論解釋ヲ爲シ得ヘシト雖モ、損害分擔ノ原則ニ付キテハ、到底同一ニ論スルヲ得ス。但シ、此點ニ付キ、英國學者ノ説ヲ爲シタルモノアルヲ聞カス。

第二目 客觀的要件(衝突)

損害分擔ノ原則ハ、船舶衝突ノ場合ニ於ケル、損害ノ歸屬ニ關スル法制トシテ、特種ノ發達ヲ遂ケ來リシモノナリト雖モ、現行ノ Maritime Convention Act ハ、該原則ノ適用ヲ、必スシモ船舶ノ衝突ニ基因シタル損害ノミニ限ラス、二船以上ノ過失ニ基ク總テノ損害ニ之ヲ及セリ。從テ同法ハ著シク該原則ノ適用範圍ヲ擴張セルモノト言フ可ク、又此點ハ吾商法ヲ始メ多クノ立法

例ト大ニ其趣ヲ異ニスル所タリ。然レ共、事實上二船以上ノ過失ニヨリテ、損害ノ惹起セラルハ、多ク是等ノ船舶ノ衝突ニヨルコト多カルヘキカ故ニ、結局該原則ノ適用ヲ見ルハ船舶衝突ノ場合ナルヘシ。

船舶ノ衝突(collision)トハ、二個以上ノ船舶カ互ニ接觸(contact)スルコトヲ言フ。必スシモ航行中ノ船舶相互間、又ハ航行船ト碇泊船トノ間ニ於ケルカ如ク、船舶自體ノ推進力ニ依リテ突キ當ルコトヲ必要トセス。碇泊中ノ二船カ風又ハ波ノ爲メ自然ニ其位置ヲ轉シ、其結果トシテ 互ニ觸レ合フニ至レルカ如キモ、茲ニ所謂衝突ニ該當スルモノトス。

然ラハ船舶ノ衝突トハ、船舶ト船舶トノ衝突ノミニ限ラルヘキモノナルカ、又ハ船舶ト船舶ニ非ル他ノ物體トノ衝突ハ、之ヲ船舶ノ衝突ト言フコトヲ得サルカ。是一ノ疑問タリ。吾商法ニ所謂衝突カ、前者ノ義ニ解スヘキモノナルコトニ於テハ、殆ト異論アルヲ聞カス。又英國法ノ下ニ於テモ船舶ノ衝突ハ、船舶相互間ノ衝突ヲ指稱スルモノト解セラル。(註一) 海上保險ノ實際ニ於テ、船舶ト他ノ物體トノ衝突ヲ船舶ノ衝突ト同一ニ取扱フヘキ場合ニ於テハ、特ニ其趣旨ヲ明記スルコト普通ナリ。

註一 Marsden's, p. 14

上述ノ如ク、損害分擔ノ原則ハ、從來船舶ト船舶トノ衝突ニ基ク損害ノミニ其適用ヲ限ラレタリ。然レ共其衝突カ、過失船相互ニ惹起セラレタルコトヲ要シタルヤ、或ハ過失船ノ一方ト、第

三船トノ間ノ衝突ニ付キテモ、該原則ヲ適用シタルヤハ不明ナリ。而シテ現行ノ Maritime Convention Act ハ前述ノ如ク、衝突ノ有無ヲ問ハス、苟モ二船以上ノ過失ニヨリテ生シタル損害ナルニ於テハ、過失船ニ於テ分擔スヘキモノト爲スカ故ニ、茲ニ衝突ノ意義ヲ云々スルノ實益ナキモノト言ハサル可カラス。

第四項 分擔セラルヘキ損害

二船以上ノ過失ニヨリ生シタル損害ハ、過失船ニ於テ分擔セラルヘキモノナルコト、上來說述シタルカ如シ。然ラハ如何ナル種類ノ損害カ、如何ナル範圍ニ於テ分擔セラル、モノナルカ。本項ニ於テハ、損害分擔ノ原則ノ適用ニ依リ、分擔セラルヘキ損害ノ範圍ヲ明ニセント欲ス。而シテ分擔セラルヘキ損害ハ、其損害カ、其原因タル過失ト、如何ナル關係ニ立ツモノナルコトヲ要スルカ、及ヒ如何ナルモノニ付キテ生シタルコトヲ要スルカ、ノ二方面ヨリ觀察スルコトヲ要ス。即チ前者ハ、因果關係ノ延長即チ、損害ノ縱ノ範圍ノ問題ニシテ、後者ハ、其損害ノ客體ノ種類即チ、損害ノ横ノ範圍ノ問題ニ外ナラス。

第一目 縱ノ範圍

損害分擔ノ原則ハ、船舶ノ衝突又ハ船舶ノ過失ニ因リテ生シタル損害ヲ、何人ニ於テ負擔スヘキモノナルカニ關スルモノナルコトハ、今更繰返スノ要ナキ所ナリ。而シテ過失ニ基ク損害

ノ賠償ヲ講スルハ、不法行爲法ニ外ナラサルカ故ニ、損害分擔ノ原則ハ、結局不法行爲ノ一部ニ過キスト言フモ、誤ニ非ルナリ。唯一般私犯法 (Law of Torts) ニ於テ、過失者ハ自己ノ過失ニヨリ生シタル、損害全額ノ賠償ヲ爲サ、ル可カラスト爲スニ反シ、海法ニ於テハ、二船以上ノ過失ニ基ク損害ハ、過失船相互ニ於テ分擔スヘキ旨ノ、特別ノ原則ノ行ハル、ノミ。而シテ損害分擔ノ原則ハ、結局、分擔賠償ヲ命スル點ニ於テノミ、普通法上ノ例外ヲ爲スモノナルカ故ニ、如何ナル範圍ノ損害カ分擔賠償セラルヘキカニ付キ、海法上ノ特別ノ規定ナキニ於テハ、一般普通法上ノ原則ニ從ヒテ、之ヲ決セサル可カラス。又此點ニ付、Maritime Convention Act ニ何等規定ノナキハ勿論、判例上ニ於テモ、普通法上ノ原則ト異レル標準ヲ判示セルモノアルヲ聞カス。寧ロ、多クノ判例ハ、一般私犯法上ノ因果關係ニ關スル原則ヲ適用スヘキモノトセリ。(註一)

註一 Marsden's, p. 115

私犯法ニ於テ、不法行爲者ノ損害賠償ノ責任範圍ヲ決定スルニ付、從來自然蓋然的結果說(Natural and probable consequences rule)行ハル。從テ、損害分擔原則ノ適用ニヨリ、過失船カ分擔スヘキ損害ノ範圍モ亦、自然的蓋然的結果說ヲ以テ之ヲ決定セサル可カラス。自然的蓋然的結果說トハ、過失者ト同一ノ地位ニ立テル相當思慮アル人(reasonable person)カ、豫見シ得ヘカリシモノト認ムヘキ結果ヲ以テ、其過失ノ自然的蓋然的結果トシテ、

法律上過失トノ間ニ因果關係アルモノトナスモノナリ。尙自然的蓋然的結果説ノ詳細及該原則カ、一九二一年ノ The Thras-yvoulos 號事件 (In re Polemis and Furnes Withy. & Co.) = 於テ、Court of Appeal = 依リ排斥セラレ、dangerous condition rule ト稱スル新原則ノ行ハレタ、アルコトハ、本誌第三巻拙稿助勢過失ニ付イテ參照スヘシ。

而シテ、上述ノ自然的蓋然的結果説ノ適用 = 依リ、賠償スヘキ損害ニ付キ、其賠償額ヲ決定スルニ當リテハ、海法ニ於テモ、普通法上ノ所謂原狀回復ノ原則 (principle of restitutio in integrum) ヲ適用セラル、モノトス。(註二) restitutio in integrum トハ、被害者ヲシテ、損害ヲ蒙ラサリシ以前ノ狀態ニ復セシムルコトヲ言フ。(The party who has sustained damage by collision is entitled to be put, as far as practicable, in the same condition as if the injury had not been suffered.) 普通法上ノ principle of restitutio in integrum ヲ適用スヘキコトハ、一八五〇年ノ The Clarence 號事件ニ於テ、Dr. Lushington = 依リテ判示セラレタル所ナリ。(註三)

註二 Marsden's, p. 114

Roscoe's, Admiralty Practice, p. 106

註三 同上

損害分擔ノ原則ニ依リ、分擔セラルヘキ損害ノ範囲及其額ハ前記二原則ニ依リテ決定セラルヘシト雖モ、其具體的適用ニ當

リテハ、種々疑義ヲ生セサルヲ得ス。以下船舶衝突ニ因リ、通常生スヘキ損害ノ各項目ニ付キ、其適用例ヲ示スヘシ。唯茲ニ一言セサルヘカラサルハ、普通法裁判所ニ於テ嘗テ行ハレタル所謂 equitable view of the circumstances の原則ナリトス。equitable view of the circumstances トハ、被害船ノ過失ハ、假令、其損害ニ對シ因果關係ナキ場合ト雖モ、加害船ノ賠償額ヲ決定スルニ當リテ之ヲ酌酌スルコトヲ得トノ原則ナリトス。(註四)然レ共、該原則ハ、Greeland v. Chaplin(一八六六年)事件ニ於テ、Pollock C.B.ニ依リテ到底 authority トナスヘキニ非ストシテ排斥セラレタリ。

註四 Marsden's, p. 38

1841 Raisin v. Mitchel, Smith v. Dahson

第一修繕費 (cost of repairs)

船舶ノ蒙リタル損害ニ對スル賠償額ハ、其損傷ヲ完全ニ修繕スルニ要スヘキ、又ハ要シタル所謂修繕費ヲ以テ、算定スヘキモノトス。而シテ 損傷ヲ修繕シタル結果、其船舶カ損害ヲ蒙ラサリシ從前ノ狀態ニ於ケルヨリモ、價格ヲ増額シタル場合ト雖モ、修繕費ヲ以テ賠償額ヲ算定シ、決シテ其增加額ヲ控除スヘキニ非ス (註五) 斯如修繕費全額ヲ賠償セシムルトキハ、被害船ハ結局原狀回復以上ノ救濟ヲ與ヘラレ、被害ニヨリ却テ利益ヲ受ルニトナルヘシト雖モ、英國ノ判例ハ、之ヲ是認セリ。(註六) 此點ハ海上保險ニ於ケルト大ニ趣ヲ異ニスル所タリ。海上保險ニア

リテ、修繕費負擔ノ場合ニ於テハ、rule of one-third new for old 行ハレ、保険者ハ修繕費ノ三分ノ二ヲ填補シ、三分ノ一ハ修繕ノ結果、新規トナレルニヨル増價額トシテ、控除スルモノトス。

註五 1857, The Pactolus 號事件

1866, The Bernia 號事件

註六 1879, The Lohre v. Aitchison.

船舶ノ修繕ニハ、一時的ノ假修繕 (temporary repairs) ト、永久的ノ所謂本修繕 (permanent repairs) トアルヘシ。principle of restitutio in integrum ヨリ、之ヲ觀ルトキハ、過失船ハ本修繕ノ費用ヲ、賠償セサルヘカラサルコト勿論ナリトス。然レ共、場合ニ依リテハ、假修繕ト本修繕ト二重ニ行ハレタル場合、兩者共ニ賠償セサル可カラサルコトアリ。即チ、損傷ヲ蒙リタル直後ニ於テ、本修繕ヲ爲スコト困難ナルカ（戰時狀態ニ於ケルカ如ク、又ハ之カ爲メ、却ツテ船舶ヲ有利ノ時機ニ於テ（例へハ運賃相場ノ高騰セル場合ノ如キ）、久シク利用スルコト能ハサル場合ノ如キハ、應急策トシテ假修繕ヲ爲シ、然ル上、相當ノ時機場所ニ於テ、本修繕ヲ爲スコトヲ有利トシ、又ハ斯ク爲ササル可カラサル場合モアリ得ヘシ。此種ノ場合ニ於テハ、假修繕及本修繕ニ要シタル費用ヲ共ニ賠償スルコトヲ要ス。（註七）

註七 1918, The Kingsway 號事件

第二、船舶滅失ノ場合 (value of ship, if she is lost)

船舶カ全損ニ歸シタル (totally lost) 場合ニ於テハ其損害ノ發

生當時(損害發生ノ直前)ノ内國港ニ於ケル價格ヲ、標準スヘキモノニシテ 其船舶ノ到達スヘキ、外國ノ港ニ於ケル價格ヲ、標準ト爲スヘキニ非ス。(註八)而シテ其船舶カ特種ノ性質及構造(special construct and character) ヲ有シ、之ニ對シテ市場價格(market value)存セサル場合ニ於テハ、賠償額ハ、其損害發生當時ニ於ケル用途ト、所有者トノ關係ヲ考慮シテ決定スルノ外ナク、而シテ原價(original cost)、損害發生當時ニ於ケル其船舶ノ狀態、保存ニ要シタル費用(money spend in upkeep)、及其船舶ニヨル收益(past earnings)等ヲ參酌スヘキモノトス。(註八)

註八 1903, The Harmodvies 號事件

註九 Marsden's, p 116, Roscoe's, p 117.

第三 利息及運貨(interest and freight)

損害ヲ蒙リタル船舶カ、當時運貨ヲ收益セサリシトキハ、損害賠償額ニ付、損害發生ノ日ヨリ利息ヲ附スルコトヲ要ス。(註一〇)然レ共 船舶カ損傷ヲ蒙リタル當時、運貨收益ノ爲メ利用セラレタルトキハ、損傷ノ爲メ失フニ至レル運貨ハ賠償セサルヘカラサルモノナリト雖モ、其賠償額ニ利息ヲ附スルヲ要セス。但シ其航海ヲ終了スヘカリシ日以後ノ利息ヲ附セサル可カラス。(註一一)而シテ、運貨ヲ賠償スヘキ場合ニ於テモ、尙其航海ニ要スル費用及其他自然ノ消耗(wear and tear)等ヲ控除スルコトヲ要ス。又賠償額カ責任制限制度ニヨリ、法定ノ制限額ニ制限セラレタルトキハ、其額ニ付キ、損害發生ノ日ヨリ利息ヲ附スルコ

トヲ要ス。利息賠償ノ論議セラレタルハ一八九一年ノ The Kong Magnus 號事件ニシテ、同事件ハ一八七八年九月一日ノ衝突ニ對シ、一八七九年一月八日ニ訴提起セラレタルモノナリシカ、航海ヲ終了スヘカリシ日(一八七八年四月十九日)ヨリ、賠償ヲナス迄ノ利息ノ支拂ヲ命シ、且ツ、Statute of Limitation の六ヶ月ノ時效ノ適用ナキモノト判示セリ。而シテ、利息ハ結局、損害ノ一部ニ過キストナセリ。(註一二)

註一〇 1917, The Philadelphia, 1906, The Racine.

註一一 Marsden's, p. 116

註一二 Marsden's, p. 117

第四、消極的損害 (consequential damages)

茲ニ所謂 consequential damages トハ、損傷ノ結果失フニ至リタル利益、又ハ負擔スルニ至リタル費用ニシテ、船舶ノ價格又ハ損傷ヲ、原狀ニ回復スルニ要スル修繕費以外ノモノヲ言フ。

救助作業中ノ船舶カ損害ヲ蒙リ、之カタメ其作業ヲ完成スルニ至ラス、救助料ヲ得ルコト能ハサリシトキハ、其失フニ至レル救助料(expected salvage) ハ、consequential damages トシテ、賠償セラレサルヘカラス。(註一三) 又同様ニ、損傷ヲ蒙ラサリセハ得ヘカリシ運賃、傭船料ノ如キモ、consequential damages トシテ、賠償セラルヘキコト當然ナリ。但シ、被害船ハ損害ヲ蒙リシ後ト雖モ、其船舶ノ利用ニ付キテハ相當ノ努力(reasonable effort) ハ爲スコトヲ要シ、利用シ得ルニ拘ラス、之カ利用ヲ怠リタル場合ニ於テハ、其利用セサルニヨリテ得サリシ額ハ、當然控除セラレ

サル可カラス。又漁船ノ如キモ、其船舶ヲ利用スルコト能ハサルニ因ル、其時期ノ利益ノ喪失ハ、consequential damages トシテ賠償ヲ求ムルコトヲ得。

註一三 1825, The Betsy. 1922, The Zelo.

被害船救助ノ爲メニ要スヘキ救助料、又ハ挽船料(towage)ノ如キモ、consequential damages ト爲スヘキナリ。船舶修繕中ノ船員ノ給料ハ、其航海ノ終了スヘキ時機迄解雇セアルノ慣習アルトキハ、賠償セラルヘキモノト判示セラレタリ。(註一四) 又修繕後ノ價格カ、損害ヲ蒙ラサリシ從前ノ價格ニ比シ、下落シタル場合ニ於テハ、其差額ハ修繕料ト共ニ、賠償スヘキモノト爲サレタリ。(註一五)

註一四 1857, The Inflexible 號事件 Hoffmann v. Union Ferry of Brooklyn.
(American case)

註一五 1873, The Georgine and the Anglican.

被害者カ損害防止ノ爲メ要シタル費用ハ、其有益ノ限度ニ於テ賠償セラルヘシト雖モ(註一六)、衝突ノ結果タル共同海損ノ分擔額ハ; 賠償スヘキモノニ非ス、ト判示シタルコトアリ。(註一七) 但シ米國ニアリテハ、The Enegia 號事件ニ於テ、共同海損ニ基テ負擔ハ過失船ニ於テ賠償スヘキモノト爲セリ。

註一六 1920, The Achlibster 號事件

註一七 1891, The Marpessa 號事件、但シ該判例ハ The Toward 號事件ニ於テ判事 Gorell Barnes ニ依リ疑問トセラレタリ。

第五、衝突後ニ於ケル沈没其他ノ損害原因ノ推定 (presump-

tion of subsequent loss)

衝突ノ結果一部損害ヲ蒙リ、其後ニ至リ、沈没又ハ其他ノ損害ヲ蒙リタル場合ニ於テハ、其衝突後ノ損害ハ、衝突ノ原因タリシ過失ニ基因シタルモノナリトノ推定行ハル。從テ、被害船ハ衝突カ相手方ノ過失ニヨリ、生シタルコトヲ立證スルヲ以テ足リ、其後ノ沈没又ハ其他ノ損害カ、事實上其過失ノ結果タリシコトヲ立證スルコトヲ要セス。却テ、免責ヲ主張スルモノニ於テ、其損害カ衝突ノ原因タル過失ニ基因シタルモノニ非ルコトヲ、立證セサル可カラス。(註一八)從テ、兩船ノ過失ニ依リ、衝突惹起セラレ、其後ニ至リ一方カ沈没シタルトキハ、反対ノ立證ナキ限り、其沈没モ兩船衝突ノ結果トシテ、兩船ニ於テ分擔セサルヘカラス。

註一八 Marsden's, p. 117 Roscoe's, p. 108

第六、被害船ノ損害防止義務ト賠償額ノ決定

衝突其他ノ原因ニヨリ損害ヲ蒙リ、又ハ損害發生ノ危險惹起セラレタル船舶ハ、假令、其損害又ハ危險カ、他船ノ過失ニ基ク場合ナリト雖モ、損害ノ發生ヲ防キ、又ハ損害ノ増大セサル様、相當ノ注意ヲ爲スコトヲ要ス。然レ共、船舶衝突ノ場合ノ如キ事變ニ際シテハ、何人ト雖モ興奮狼狽シ、到底普通ノ場合ニ於ケルカ如ク、平靜ヲ望ムヘカラサルカ故ニ、茲ニ所謂相當ノ注意ハ、其事情ヲ斟酌セサルヘカラス。(註一九)而シテ此損害防止ノ爲メ、被害船ノ負擔スルニ至シル費用ハ、其有益ナリシ限度ニ於

テ、過失船ニ於テ負擔セサルヘカラタルコト、前述ノ如クナリト雖モ、此注意ヲ怠リタル場合ニ於テハ、其以後ニ於テ生シタル損害ハ、結局、contributory negligence の原則ニヨリ、被害者自ラ之ヲ負擔セサルヘカラス。(註二〇)又被害船ノ其船主ニ於テ不當(unjustifiably)ニ放棄シ、遂ニ全損ニ歸シタル場合ニ於テハ、過失船ハ其全額ヲ賠償スルコトヲ要セス、單ニ、其過失ノ結果直接蒙レル損害ヲ賠償スルヲ以テ足ルモノトス。(註二一)

註一九 1866, Hannah Park and The Lena.

1872, The Thuringia

註二〇 1864, The Filing Jish.

1857, The Linda.

註二一 The Thuringia 號事件

第七、沈没船ト其賠償額

沈没船ハ、若シ其沈没ノ個所カ船舶ノ幅湊スル水路(shoal water)、又ハ其引揚カ左程困難ナラサル場合ナルニ於テハ、必スヤ之カ引揚ニ努力スルコトヲ要スト雖モ、(註二二)然ラサル限り、必スヤ引揚ヲ爲ササルヘカラサルモノニ非ス。假令引揚カ可能ナル場合ト雖モ、其船主ハ引揚ヲ爲サシシテ全損ノ賠償ヲ求ムルコトヲ得。(註二三)而シテ引揚ヲ爲スヤ、或ハ船舶價格ノ賠償ヲ求ムヘキヤハ、專ラ船主ノ選擇ニ屬スト雖モ、引揚ヲ爲スニ當リテモ引揚クル價値アリヤ否ヤ、ノ鑑定ヲ爲スコトヲ要シ、而シテ引揚ヲ爲シタル場合ニハ、其費用及修繕費ノ賠償ヲ求ムルコトヲ得。但シ、其引揚タル狀態ニ於ケル、詳言スレハ船渠ニ於

ケル價格ハ、之ヲ控除スルコトヲ要ス。(註二四) 然レ共、其費用カ
毀損前ノ價格ヲ超過スル場合ニ於テハ、其價格ヲ限度トシ、其超
過額ハ滯船料(demurage)等ノ名義ヲ以テ賠償ヲ求ムルコトヲ得
ス。(註二五)若シ、沈沒船ノ船主カ引揚ヲ爲サスシテ、其沈沒船ヲ
賣却シタルトキハ、毀損當時ノ價格ヨリ賣却價格ヲ控除シタル
殘額ト、毀損ノ日以後ノ利息ノ賠償ヲ求ムルコトヲ得。(註二六)

註二二 1849, The Columbus.

註二三 The Habilah, The Baltimore.

註二四 1860, The Empres Eugenie.

註二五 同上

註二六 1857, The South Sea,

第八、船舶ノ脆弱ナル状態ト其損害

衝突ノ結果損害ヲ蒙リタル船舶カ、其船體脆弱又ハ考査ナリ
シ爲メ、普通ノ場合ヨリモ一層損害ヲ増大シタル場合ニ於テ、其
損害カ何レノ原因ニ因リテ生シタルカ、明確ニ之ヲ區別スルコ
ト能ハサヲ場合ニ於テハ、過失船ハ其増大シタル損害全額ニ付
キ賠償ヲ爲スニトヲ要シ、其脆弱ナリシコトニ原因シタル部分
ヲ、控除スヘキニ非ス。(註二七)但シ、兩者カ明確精確ニ區別シ得
ヘキ場合ニ於テハ、勿論後者ハ賠償セラルヘキニ非ス。(註二八)

註二七 1864, The Egyptian

1886, The Princes

註二八 The Yung America

第二目 橫ノ範圍

船舶ノ衝突其他ノ過失ニヨリ生スル損害ハ、其客體ヨリ見ルトキハ、船體又ハ屬具等船舶自體ニ付キ生スルコトアリ、或ハ積載貨物、乗組員又ハ乗客ニ付キテ生スルコトアリ。而シテ、此種ノ損害ハ、之ヲ其場所的關係ヨリ見ルトキハ、過失船自體ニ於テ生スルコトアリ、或ハ過失船以外ノ第三船、又ハ其他ニ於テ生スルコトアル可キナリ。尙其客體ノ方面ヨリ見ルトキハ過失船自體ノ蒙リタル損害タルコトアルハ勿論、第三者ニ付キテ生スルコトアルヘキヤ勿論ナリ。然ラハ、苟モ二船以上ノ過失ニヨリ生シタル損害ナルニ於テハ、其客體又ハ主體ノ如何、或ハ其發生ノ場所ノ如何等ヲ問ハス、損害分擔ノ原則ノ適用ニヨリ、過失船ニ於テ分擔セサルヘカラサルモノナルカ。

Maritime Convention Act第一條ニ依レバ、二船以上ノ過失ニ因リ、其等ノ船舶及其積荷、運賃又ハ其等ノ船舶上ノ他ノ財產ニ付キ生シタル損害ハ云々 (damage or loss is caused to one or more those vessels, to their cargoes or freight, or to any property on board) トアリ。

從テ、過失船ニ於テ分擔負擔スヘキ損害ハ、其損害ノ客體カ過失船上ニアルコトヲ要シ、且其損害ハ物的損害ノミニ限ラレ、人命ノ喪失又ハ人身ノ傷害ノ如キ損害ハ、全然除外セラルヘキモノナルコトヲ知ル可キナリ。尙其損害ノ主體ニ付キテハ、何等之ヲ決スヘキ明文ナシト雖モ、損害ノ客體ニ付キ、積荷 (cargoes) ヲ掲ケタルヨリ見レハ、必スシモ船主タルコトヲ要セス、荷送

人ノ如キ第三者ヲモ包含スルモノト言フヘキナリ。茲ヲ以テ損害分擔ノ原則ハ、單ニ普通法上ノ助勢過失ノ原則 (doctrine of contributory negligence) =例外タルノミナラス、共同不法行爲者ノ第三者ニ對スル普通法ノ原則ニ對シテモ例外ヲ爲スモノト言フヘキナリ。普通法ノ原則ニ依レハ、損害ヲ蒙リシ無過失ノ荷主 (cargo-owner) ハ、過失船ノ各ニ對シ、損害全額ヲ求メ得ヘシト雖モ、海法ニ於テハ、單ニ其一部宛ヲ請求シ得ルニ過キス。而シテ海法ノ原則ハ、一七八三年ノ Judicature Act 二五條ニヨリ、普通法裁判所ニ於テモ採用セラレ、又一九一一年ノ Maritime Convention Act =依リ、上述ノ如ク確定スルニ至レリ。(註二九)

註二九 Marsden's, p.150

然レ共、損害分擔ノ原則ノ適用ヲ受クヘキ第三者ノ損害ハ、其過失船ニ存スル貨物、又ハ其他ノ財產上ノ損害ニ限ラレ、又假令過失船上ニ生シタル場合ト雖モ、人的損害ハ全然其適用ヲ受クヘキニ非スシテ、被害者ハ各過失船ニ對シ、其全額ノ賠償ヲ求メ得ハク、又假令物的損害ト雖モ、過失船以外ノ第三船其他ノ財產ニ付キ生シタル損害ニ付キテハ、被害者ハ過失船ニ對シ、全額賠償ヲ求ムルコトヲ得。第三者ノ蒙リシ上述ノ如キ損害ニ對シ、損害分損ノ原則ヲ適用セラル、ハ、吾商法ト其趣ヲ異ニスル所ニシテ、又甚タ不合理ト爲ス可キニ似タリ。但シ、普通法ニ於モテ、荷主ハ其積載船舶、詳言スレハ其船舶上ノ人 (persons in charge of the ship) ト同一観 (indentify) スヘキモノニシテ、

從フ、其船舶ノ過失ハ結局其荷主ノ過失トナスヘキカ故ニ、荷主ノ蒙リタル損害ニ付キテハ、假令第三者ノ過失ニ基ク場合ト雖モ、其積載船ニモ過失アル場合ニ於テハ、荷主ハ第三者ニ對シ賠償ヲ求ムルコトヲ得ストノ原則カ、一八四九年ノ Bryan 號事件及一八七五年ノ Armstrong v. L. & Y. Ry. 事付ニ於テ設定セラレタルコトアリ。然レ共、該原則ハ一八八六年ノ The Bernia 號事件ニ於テ、Court of Appeal 及 House of Lord ニヨリ破毀セラレ、Common Law 上ノ原則ハ既ニ前述シタルカ如ク、荷主ハ其積載船舶ノ過失ニ拘ラス、其積載船舶ハ勿論第三船ニ對シテ、全額ノ賠償ヲ求メ得ヘキコトニ確定セリ。

然ルニ海法ニアリテハ、損害分擔ノ原則ヲ其積荷ニ及シ、無過失ノ荷主ハ、第三船ニ對シテモ、單ニ其損害ノ一部ヲ請求シ得ルニ過キスト爲シ、該判例ノ原則ハ遂ニ現行ノ Maritime Convention Act ニ於テモ踏襲セラル、ニ至レリ。

積載船舶ニ過失アル場合ト雖モ、其過失ハ其船舶ノミノ過失タルニ止マリ、其積載貨物ノ所有者ノ地位ニ何等消長ヲ來スヘキモノニ非ルカ故ニ、此點ヨリ見ルトキハ、荷主ハ過失アル第三船ニ對シテ、全額ノ賠償ヲ求メ得ヘキ理ナラサル可カラス。然ルニ、海法ニ於テハ此見解ヲ採ラスシテ、古クヨリ無過失ノ荷主モ、其損害ノ半額宛ヲ各過失船ニ對シ請求セサルヘカラストセリ。而シテ海法ニ於テ、斯ル不合理ナル原則ヲ採用スル所以ノモノハ、損害分擔ノ原則カ嘗テ、共同海損ト同一ノ思想ニ

出テタル時代アリタルニヨルモノニシテ、此沿革的傳統的意義ヲ惜イテハ、到底他ニ理由ヲ求ムルコト能ハサル可シ。尙此點ニ付キテハCarver's Carriage by Sea p. 923ヲ參照スルノ要アリ。

人的損害ニ付キ、損害分擔ノ原則ノ適用ナキコトハ、前述スル所ノ如シト雖モ、Maritime Convention Act ハ其第二條及三條ニ於テ特別ノ規定ヲ爲セリ。即チ、船舶上ノ人ニ、二船以上ノ過失ニ因リ、人的損害ヲ生シタル場合ニ於テハ、過失船ノ責任ハ連帶(joint and several)シテ、過失船ハ被害者ニ對シ、全額賠償ノ責ニ任ス可ク、而シテ其内部關係ニ於テハ、過失ノ割合ニ應シテ負擔スヘキモノトス。從テ、被害者ニ自己ノ負擔部分以上ノ賠償ヲ爲シタル船舶ハ、他船ニ對シ求償請求(contribution)ヲ爲スコトヲ得ルモノトス。上述ノ如キカ故ニ、Lord Campbell's Actニ基ク訴ニ付キテハ、損害分擔ノ原則ハ全然適用ナキモノト言ハサル可カラス。(註三〇)

註三〇 Salmond's, Law of Torts, p. 51 Marsden's p. 151

第五項 分 擔 者

損害分擔ノ原則ノ適用ニヨリ、損害ヲ分擔スヘキモノハ、過失アル船舶ナルコト上述スル所ヲ以テ明白ナリ。然レ共、茲ニ所謂船舶トハ、如何ナルモノヲ指稱スルカニ付キテハ、説明ヲ要スヘキモノアリ。現行ノ損害分擔ノ原則ヲ規定セル一九一一年ノ Maritime Convention Act 第一條ハ、two or more

vessels ナル文字ヲ用ヒタリト雖モ、如何ナルモノヲ以テ vessel ト言フカニ付キテハ何等示ス所ナシ。而シテ同法ニ所謂 vessel ハ一八九四等ノ Merchant Shipping Act 七四二條ノ現定ト同一義ニ解スモノトス。蓋シ、Maritime Convention Act 〃 Merchant Shipping Act ノ一部タルヘキヲ以テナリ。(註一) 即チ vessel トハ ship ヨリモ其意義廣汎ニシテ、其推進器ノ如何ヲ問ハス、苟モ航行ノ用ニ供セラルル (used in navigation) 凡テノ船舶ヲ言フ。即チ ship, boat 等苟モ航行ノ用ニ供セラルムモノシテ、社會觀念上 vessel ト稱シ得ヘキモノノ凡テヲ包含ス。(註一)此點ニ於テ、英國法ト我海商法ト大ニ其趣ヲ異ニスルモノト言ハサルヘカラス。

註一 Maritime Convention Act, 1911, s. 10.

損害分擔ノ原則ニ依リ、損害ヲ分擔スヘキモノハ、其損害ニ付キ原因ヲ與ヘタル過失船ナルコト、上述スル所ノ如シ。然レ共、船舶カ損害ヲ負擔スト言フハ惜辭精確ナラス。如何トナレハ、船舶ハ一ノ財產ニシテ、船舶其自體カ其分擔賠償義務ノ主體トナルモノニ非ルヲ以テナリ。然ラハ、其過失船ノ負擔ニ歸スヘキ賠償義務ハ、何人ニ於テ之ヲ負フヘキモノナルカ。第一章ニ詳述シタルカ如ク、當時其船舶ニ對シ支配ノ實權ヲ有シタル者即チ船舶所有者、賃借人等ナラサルヘカラス。(註二) 或ハ之ヲ其船舶ノ儀裝者ト稱スルモ亦便宜ナルヘシ。(註三)

註二 Maritime Convention Act, 1911, s. 9. subsect 4. 參照

註三 法學協會雜誌、第四二卷第一〇號、法學士田中誠二氏、雙方過失ニ基ク船舶衝突ヲ論ス。

然ラハ、損害分擔ノ原則ハ、其分擔セラルヘキ損害カ、艦裝者ヲ異ニスル船舶ノ過失ニ因レルコトヲ要スルカ。換言スレハ同一艦裝者ニ屬スル、二個以上ノ船舶ノ過失ニ因ル損害ニ付キテハ該原則ヲ適用スルコトヲ得サルカ。損害分擔ノ原則カ我商法ノ如ク、過失船自體ノ蒙レル損害ノミニ關スル場合ニ於テバ、其賠償義務者及權利者何レモ同一人トナルカ故ニ、損害分擔ノ原則ヲ適用スヘキ實益又ハ餘地ナカルヘシト雖モ、(註三)英國法ハ、同原則ヲ積荷ノ損害ニ付キテモ、尙、之ヲ適用スヘキモノト爲シタルカ故ニ、之ヲ論議スルノ實益ナシト言フコトヲ得ス。即チ、同一ノ艦裝者ニ屬スル甲乙兩船カ、双方ノ過失ニ依リテ衝突シ、其結果積荷ニ損害ヲ蒙リタルトセンニ、若シ此場合損害分擔ノ原則ノ適用ナキモノトセンカ、甲乙兩船ハ何レモ積荷ノ利害關係人ニ對シ、全額賠償ノ責ニ任シ、兩船共ニ其全額ノ海上留置權ヲ負擔スルコト、ナルヘク、又責任制限制度ノ原則 (rule of limited liability) ヲ適用スルニ當リテモ、其損害全額ニ付テ之ヲ決セサル可カラス。之ニ反シ、此場合損害分擔ノ原則ヲ適用スヘキモノトセンカ、兩船ハ各自己ノ負擔スヘキ損害額ニ付テノミ海上留置權ヲ負擔シ、又責任制限ノ原則ヲ適用スルニ當リテモ、專ラ各自ノ負擔額ヲ基礎トナサルヘカラス。而シテ此點ニ付テ、Maritime Couvention Act 制定後ニ於テ、未タ判例ノ徵スヘキモノナキカ如シト雖モ、一八八三年ノ Chartered Mercantile Bank of India 對 Netherlands

India Steam Navigation co. 事件ニ於テ、積極ニ(適用スヘキコト)判示セラレタルコトアリ。(註四)

註三 Marsden s' p. 149

註四 Marsden's, p. 149

尙損害分擔者ニ關聯シテ、研究ヲ要スヘキハ、挽船ノ場合ノ問題ナリ。而シテ挽船ノ場合ニアリテハ、挽船縱列ト第三船トノ關係ト挽船縱列中ノ相互ノ過失競合ノ場合ヲ區別シテ觀察セサルヘカラス。但シ此點ハ英國ニ於テモ未タ充分研究セラレサルカ如シ。(註五)

註五 Marsden's, p. 144

挽船縱列中ノ一船ノ過失ト(其過失船カ挽船タルト被挽船タルトヲ問ハス)第三船ノ過失カ競合シタル場合ニ於テハ、第一章第四章ニ詳述シタル理論ニ從ヒ、(普通ノ挽船契約ニアリテハ、其挽船縱列ノ指揮權ヲ有スル被挽船ニ於テ、)第三船ト共ニ損害ヲ分擔セサルヘカラス。(註六) 又挽船縱列中ノ二個以上ノ船舶ノ相互ノ過失ニヨリ損害ヲ生シタルトキハ、其過失船ハ其地位ノ如何ニ拘ラス、互ニ損害ヲ分擔スヘキモノト解セサル可カラス。

註六 1894, The Englishman and The Australia

第六項 分擔ノ割合

損害分擔ノ割合ニ付キテハ、既ニ第三節ニ於テ詳述シタルカ

如ク、嘗テ久シク平等分擔ノ主義ヲ採用シタリシト雖モ、一九一一年ノ Maritime Convention Act ハ、平等分擔主義ヲ捨テテ、割合分擔主義ヲ採用シ、過失船ハ其過失ノ程度ニ従ヒ、損害ヲ分擔スハキモノトセリ。之ニヨリテ英國法ハ始メテ、我商法ヲ始メ獨、佛商法其他「船舶衝突ニ付イテノ規定ノ統一ニ關スル條約」ト其歸趣ヲニスルニ至レリ。

而シテ、過失ノ程度ハ、凡テノ事情ヲ斟酌シテ裁判所之ヲ判定スヘキモノナリト雖モ、其過失ノ程度ニ付キ差等ヲ認ムルコト能ハス、又其程度不明ナル場合ニ於テハ、過失船ハ損害ヲ平分シテ平等ニ負擔セサルヘカラス。

然ラハ、過失ノ割合ニ従ヒテ損害ヲ分擔ストハ、如何ナルコトヲ意味スルカ。今甲乙兩船カ双方ノ過失ニヨリ衝突シ、其結果甲船カ一萬圓、乙船カ二萬圓ノ損害ヲ蒙リ、而シテ、其過失ノ程度ハ甲船一、乙船二ノ割合ナリト假定セン。此場合、甲船ト乙船トハ一トニトノ割合ニヨリテ、損害ヲ負擔ストハ結局、合計三萬圓ノ損害ヲ如何ナル形式ニ於テ負擔スルコトナルカ、疑問タラサルヲ得ス。然レ共此點ハ次項ニ於テ、損害分擔ノ法的構成ト關聯シテ説明スルヲ便宜トナスヘシ。

第七項 損害分擔ノ法的構成

双方過失ニ基キ、過失者双方カ損害ヲ蒙レル場合ニ於テ、之ヲ一個ノ不法行爲ト見ルヘキヤ、或ハ二個ノ不法行爲アリト觀

念スヘキヤハ、一箇ノ問題タルヘシ。過失者ノ一方ノミ損害ヲ蒙リタル場合ニ於テハ、所謂被害者ハ一人ナルカ故ニ此場合ハ他ノ一方ヲ加害者トナシ、而シテ加害者ノ過失ニ被害者ノ過失カ相競合シタルコトトナルカ故ニ、結局不法行爲ハ一個ニシテ、單ニ、被害者ノ助勢過失カ之ニ介入シタルコトトナルニ過キス。然ルニ、過失者双方カ損害ヲ蒙リタル場合ニ於テハ、各自ハ他ノ一方ヲ加害者トシテ自己ノ蒙リタル損害ニ付キ、假令自己ニ助勢過失アリト雖モ、損害賠償ノ請求ヲ爲シ得ルモノト言ハサル可カラス。如何トナレハ、何レノ側ニ於テモ、不法行爲ノ要件ヲ完備シタルモノナルヲ以テナリ。從ツテ純理論上ヨリ之ヲ見レハ、二個ノ損害賠償請求權成立シ、又二個ノ不法行爲存スルモノト言ハサル可カラス。而シテ二個ノ不法行爲ハ、單ニ同一機會ニ競合シテ成立シタルニ過キスシテ、各別個獨立ノモノト爲ササルヘカラス。但シ、第三者ニ對スル關係ニ於テハ、一個ノ共同不法行爲ヲ形成スヘキコト論ヲ俟タス。

然レ共海法ニアリテハ、上述ノ理論ニ從ハス、双方過失ニ基ク損害ハ、共同ノ損害(joint damage)トナシ、双方ノ船舶ノ蒙リタル損害ハ全部之ヲ一括シテ、(brought into hotchpotch)兩船ニ於テ其過失ノ割合ニ從ヒ、分擔スヘキモノトセリ。(註一) 從テ、損害分擔ノ原則ノ下ニアリテハ、双方過失ニ基ク損害ハ結局、一個ノ不法行爲トシテ取扱ハルルコトトナルナリ。

註一 Roscoés, p. 89

尙双方過失ニ基ク損害ノ分擔ニ關シテハ、單一責任 (single liability) ナリヤ交叉責任 (cross liability) ナリヤノ問題アリ。單一責任トハ、其損害カ一方ノ船舶ノミニ生シタル場合ト、双方ノ船舶共ニ損害ヲ蒙リタル場合トヲ問ハス、常ニ之ヲ一括シテ其過失ノ割合ニ應シテ分擔額ヲ定メ、而シテ之ヨリ各自ノ蒙リタル損害ヲ控除シテ、結局受取勘定トナレル一方ノミカ相手方ニ對シテ賠償ヲ求メ得ヘキトナスヲ言フ。例之、甲乙兩船カ双方ノ過失ニ依リ、甲五萬圓、乙三萬圓ノ損害ヲ蒙リ、而シテ双方ノ過失ノ程度ノ相等シキモノト、假定センカ。兩船ノ負擔額ハ平等ニシテ四萬圓トナルナリ。然レ共乙船カ現實ニ蒙リタル損害ハ三萬圓ニ過キサルカ故ニ、其負擔額トノ差額一萬圓ハ甲船ニ支拂ハサルヘカラサルコトナルナリ。

之ニ反シ交叉責任主義トハ、兩船ノ蒙リタル損害ハ全然之ヲ箇別ニ觀察シテ、分擔額ヲ定ムルモノニシテ、甲船ノ蒙リタル損害五萬圓ニ對シテハ、乙船ハ甲船ニ二萬五千圓ノ損害賠償義務ヲ負擔シ、又乙船ノ蒙リタル損害三萬圓ニ付テハ、甲船ニ於テ其半額一萬五千圓ノ賠償義務ヲ負擔スヘキモノト爲スヲ言フ。即チ兩者ノ相違ハ單一責任主義ニアリテハ單ニ一個ノ賠償責任ヲ認ムルニ反シ、交叉責任主義ニアリテハ、双方ニ交叉的ニ二個ノ賠償責任ヲ認ムルノ點ニ在リ。而シテ交叉責任主義ニ依ルモ、其對立スル二個ノ請求權ハ、其對等額ニ於テ相殺セラルヘキカ故ニ、結局事實上殘餘ノ支拂ヲ要スルハ乙船ノミニシ

テ、其經濟的效果ニ於テハ單一責任主義ト異ルコトナシ。

然レ共兩者ノ區別ハ、單ニ形式論上ノコトニ止マリ、何等實益ナキモノト速斷スヘキニ非ス。何トナレハ當事者ノ一方カ破産シタル場合ニ於テハ、其何レニ據ルカニ依リ多大ノ相違ヲ生スヘキヲ以テナリ。今前記ノ設例ニ於テ、乙船ノ所有者カ破産シ其支拂能力ヲ喪失シタル場合ニ於テハ、單一責任主義ニ依ルトキハ、甲船ハ一萬圓ノ辨濟ヲ受クルコト能ハスシテ、結局自己ノ蒙リタル損害五萬圓ヲ負擔スルヲ以テ足ルト雖モ、交叉責任主義ニ依ルトキハ、甲船ハ自己ノ蒙リタル損害五萬圓ニ對スル乙船ノ分擔分ハ、乙船ヨリ辨濟ヲ受ケルコト能ハスシテ、結局五萬圓全額ハ自己ノ損害ニ歸シ、更ニ其乙船ノ蒙リタル三萬圓ニ付キテハ其半額ノ一萬五千圓ヲ乙ニ支拂ハサルヘカラサルカ故ニ、結局甲船ハ六萬五千圓ノ損害ヲ負擔セサルヘカラサルコトナラサルヲ得ス。如斯結果ハ英國法ノ下ニアリテハ破産ノ介入シタル場合ノミナラス、責任制限制度ノ原則(*rule of limited liability*)ノ適用ニヨリテモ、其何レノ主義ヲ採用スルカニ依リテ多大ノ相違ヲ生ス可シ。但シ損害分擔ノ原則ト責任制限ノ原則(金額責任主義)トノ交錯ニ付テハ後ニ之ヲ詳述スヘシ。

英國海法ニ於テハ既ニ The Lord Melville (1815), The Petersfield, The Judith Randolph (1789), The Woodrop Sims (1816) 及 Hay v. Le Neve 事件等ニヨリテ單一責任ニ決定シ。双方過失ニヨリ双方ニ損害ヲ生シタル場合ト雖モ實際上單ニ一個ノ訴ノ

原因存シ、又終局判決 (final judgement) モ單ニ一個ニシテ、而シテ其判決ハ結局兩船ノ蒙リシ損害ノ半額 (過失平等ナルトキ) ノ差額ニ對スルモノナラサルヘカラスト爲サレタリ。(註二)

註二 Marsden's, p. 146

然ルニ、Sounder 氏ハ單一責任ナリヤ、交叉責任ナリヤニ依リ生スル上述ノ如キ相違ハ、決シテ其分擔原則其自體ニ關スルモノニ非スシテ、分擔原則ハ單ニ過失ノ程度ニ從ヒテ損害ヲ分擔スヘキコトヲ命スルモノニシテ、假令該原則ニ何等關係ナキ他ノ事情ノ介入ニヨリ (破産又ハ責任ノ制限)、實際ニ異別ノ結果ヲ生スルコトアルモ、決シテ之ヲ以テ損害分擔ノ原則ニ依ル責任ノ性質ヲ決定スヘキ根據トナスヘキニ非スト非難セリ。而シテ同氏ハ、交叉責任主義ニヨル前述ノ如キ不當ナル結果ハ、結局手續ニヨリテ之ヲ避ケ得ヘシトナセリ。即チ Judicature Act ニ基ク手續ニヨルトキハ、兩者ノ間ニ、何等ノ相違ヲ生スルモノニ非ス。同法ニ依ル訴訟手續ニ依レバ、各船主ノ請求ハ一個ノ手續ニ於テ之ヲ審理決定 (claim and counterclaim ノ形式ニ依ル) スルモノナルカ故ニ、双方ノ負擔額カ同額ナルトキハ、結局何レノ船舶ニ對シテモ賠償ヲ命セサルコトナルヘク、又双方ノ負擔額ニ差等アルトキハ、其一方ニ對シ其差額ノ賠償ヲ命スルコトナルヘク、結局單一責任主義ニ依ルト何等異ヲサルナリ。(註三)

註三 Sounder's, Maritime Law, p. 243

上述スル所ハ船舶自體ノ蒙リタル損害ナリト雖モ、積荷ノ蒙リタル損害ニ付テモ、双方ノ船主カ如何ニ之ヲ分擔スヘキモノナルヤ、茲ニ一言スルノ要アリ。

積荷ノ蒙リタル損害モ亦上述ノ如キ單一責任ノ原理ニ依ルヘキモノニシテ、船舶及積荷ノ損害等分割負擔セラルヘキ損害ヲ全部通算シテ、各船ノ負擔額ヲ定メ、而シテ各船ノ蒙リタル損害カ其負擔額ニ達セサルトキハ、其差額ヲ荷主ニ對シテ支拂ヘキモノトス。例之、A船トB船トカ双方過失ニヨリ衝突シ(過失ノ程度同等)、而シテA船ハ一萬圓、B船ハ三萬圓ノ損害ヲ蒙リ、且ツB船ノ積荷ニモ二萬圓ノ損害ヲ生シタリトセンカ、損害ノ總額ハ六萬圓ナルカ故ニ、AB兩船ノ負擔額ハ三萬圓トナルヘク、而シテB船ハ既ニ其負擔額ニ等シキ損害ヲ蒙リ居ルカ故ニ、B船ハ荷主ニ對シテ賠償ノ義務ナク、然ルニ A 船ハ三萬圓ヲ負擔スヘキモ、其蒙リタル損害ハ一萬圓ニ過キサルカ故ニ、結局其差額ノ二萬圓ヲ、A 船ヨリ右荷主ニ支拂ハサルヘカラサルコトトナルナリ。即チ此場合ニ於テハ、荷主ニ對シテハ、結局一個ノ賠償責任ノミ生スルコトトナルナリ。

第八項 時效

船舶ノ衝突其他二船以上ノ過失ニヨリ、生スル損害賠償請求權ハ、性質上不法行爲債務ナリ。從テ損害分擔ノ原則ニ依リ、各船舶ノ相手船ニ對スル分擔請求權及積荷、又ハ乗客ノ各船舶

ニ對スル損害賠償請求權ハ、一般不法行為債權ノ時效、即チ六年ノ經過ニ依リ、消滅スルモノト言ハサル可カラス。然レ共、衝突ニ基ク損害賠償請求權ニ付キテハ、短期時效ノ制度アリ。

一、物的損害

船舶ノ衝突ニ基ク損害賠償請求ハ、其債權者カ船主タルト荷主タルトヲ問ハス、二ヶ年ノ短期時效ニヨリテ消滅ス。^(註一) 而シテ此時效期間ノ起算點ニ付テモ、一言スルノ要アリ。

註一 Underhill's Law of Torts, p. 92

Salmord's, Law of Torts, p. 51

Maritime Convention Act, 1911. s. 8

英國法ニ於テハ不法行為カ、一定ノ事柄ヲナス行為ヨリナルトキハ (the doing of a thing)、其行為ノ時ヨリ時效期間ヲ起算シ、若シ不法行為カ一定ノ行為ヨリ形成セラルルニ非スシテ、損害ノ發生ニヨリ不法行為成立スルモノナルトキハ、其損害ノ發生ノ時ヨリ起算スヘキモノナリトノ原則行ハル。^(註二) 而シテ船舶衝突ハ後者ニ屬スヘキモノナルカ故ニ、前記二ヶ年ノ時効期間モ亦其損害發生ノ日ヨリ起算セサルヘカラス。然レ共船舶衝突ニヨル損害ハ衝突ト同時ニ發生スヘキカ故ニ、結局前記期間モ衝突ノ日ヨリ起算スヘキモノト爲スモ大過ナカルヘシ。又 Maritime Convention Act モ、損害發生ノ日ヨリ起算スヘキモノナルコトヲ明定セリ。^(註三)

註二 Underhill's, p. 92

註三 同法 8 條

二、人的損害

生命身體等ニ對スル、所謂人的損害 (personal injury or loss of life) ニ對スル損害請求權ニ付イテモ、Maritime Convention Act ハ物的損害請求權ト同様、二ヶ年ノ時效期間ヲ定メタリ。生命ノ喪失ニ對スル損害賠償請求ハ、結局 Lord Campbell's Act ニ基クモノニシテ、而シテ同法ハ死者ノ人格代表者 (the representative of the deceased person) ョル、損害賠償請求ノ訴ハ六ヶ月以内ニ提起スヘキモノトセリ。從テ此點ニ付キ Maritime Convention Act ノ二ヶ年ノ時效期間ハ、Lord Campbell's Act ニ對シ例外ヲ爲スモノト言フヘシ。

三、求償權

既ニ詳述シタルカ如ク、人的損害ニ付テハ、全然損害分擔ノ原則ヲ適用スヘキニ非ルカ故ニ、各過失船ハ被害者ニ對シ、全額賠償ヲ爲ササル可カラス。然レ共亦過失者相互ノ間ニハ、人的損害ニ付テモ、損害分擔ノ原則ヲ適用スヘキモノナルカ故ニ、既ニ何レカ一方ノ船舶カ、被害者ニ對シ、自己ノ負擔額ヲ超テ賠償ヲナシタルトキハ、他船ニ對シ求償權 (Contribution) ヲ有スルモノト言ハサル可カラス。而シテ Maritime Convention Act ハ此求償權ニ付イテモ、一ヶ年ノ時效期間ヲ定メ、而シテ該期間ハ支拂日ヨリ起算スヘキモノトセリ。(同法)
(八條)

尙前述スル所ノ時效期間ハ、當該事件ニ付キ管轄權ヲ有スル裁判所ニ於テ、適宜ニ伸長スルコトヲ得ルモノニシテ、且其期

間内ニ於テモ、尙管轄裁判所ノ管轄地ニ於テ被告船舶ヲ差押フヘキ適宜ノ機會(reasonable opportunity)ナク、或ハ被告船舶カ原告船ノ所屬國又ハ原告ノ住所地、又ハ主タル營業所ノ所在地國ノ領海内ニ在ラサルトキハ、更ニ適宜ニ其期間ヲ伸長スルコトヲ得ルモノトス。(註四)

註四 Maritime Convention Act, s. 8

第六節 損害分擔制度ト他ノ制度 トノ關係

第一項 損害分擔制度ト普通法ニ 於ケル助勢過失ノ原則

損害分擔ノ原則ハ、一九一一年ノ Maritime Convention Act 以前ニアリテハ、何等制定法ニ由來シタルニ非スシテ單ニ、Admiralty Courtニ於ケル判例上ノ原則タリシニ過キサリキ。而シテ該原則ノ適用ヲ双方過失ニ基ク衝突事件ニ限ルニ至レバ、一七八九年ノ Judith Randolph 事件ナルコト、既ニ詳述シタルカ如シ。然レ共該原則カ、總テノ双方過失ニ基ク衝突ニ適用セラルヤヘキハ、甚タ不明ナリキ。即チ其双方過失ト損害トノ間ニ、如何ナル關係ノ存スル場合ニ、其損害ハ双方ノ過失船ニ於テ分擔セラルヘキヤ、分明ナラサリキ。而シテ最初ハ損害分擔ノ原則ハ「双方ニ過失アルトキハ、其損害ハ双方ニ於テ分擔セサル可カラス」ト言フ如キ極メテ漠然タル形式ニ於テ判示

セラレタリ。(註一) 然レ共其ノ後ノ判例ニヨリテ、双方過失ノ意義ハ普通法上ノ contributory negligence ト同一ニシテ、只普通法ニ於テハ contributory negligence ヲ以テ、加害者側ノ免責ノ根據トナスニ反シ、海法ニ於テハ過失者双方ヲシテ、損害ヲ分擔セシムル點ニ於テ、差異アルニ過キスト解セラレタリ。(註二) 従テ損害分擔ノ原則ハ、結局普通法ノ contributory negligence, ノ原則ニヨリ、双方ノ過失船カ各相手船ニ對シ、損害賠償ヲ請求スルコトヲ得サル場合ニ限り、適用セラルヘキモノト言ハサルヘカラス。

註一 1816, The Woodrop Sims.

註二 1885, Cayzer v. Carron co.

然レ共普通法ノ contributory negligence ニ關スル原則カ、今尙、海法ニ於テモ適用セラルヘキヤ否ヤハ、結局、Maritime Convention Act ノ解釋ニ係ルモノト言ハサルカラス。即チ、同法第一條ハ、二船以上ノ過失ニ基ク損害ハ、各過失船ニ於テ、過失ノ程度ニ從ヒ、分擔セサルヘカラスト規定シ、更ニ同法但書第三號(c)ニ於テ、本條ハ法律ノ他ノ規定(any provision of law)ニ依リ免除セラレ責任ニ、影響ヲ及ホスコトナシト規定セリ。從テ contributory negligence ノ原則カ、Maritime Convention Act ノ下ニ於テモ、尙適用セラルヘキヤ否ヤハ、該原則カ前記但書ノ provision of law ニ該當スルヤ否ヤ、ノ解釋ニ歸セサルヘカラス。而シテ此點ニ付キテハ、既ニ判例上積極ニ解セラレ

タリ。(註三) 註三 Marsden's. p. 29

而シテ普通法ニ於テ、加害者ノ免責ノ根據トナサルル contributory negligence ハ、双方ノ過失カ競合シテ、損害ノ原因ヲ爲シタル凡テノ場合ヲ言フニ非スシテ、被害者ノ側ニ、其損害ヲ避ケ得ヘキ、最後ノ機會ヲ有シタル場合ニ限ラル、モノタリ。即チ、過失競合ノ場合中、加害者ノ免責ノ根據ト爲サルル狹義ノ contributory negligence ト、然ラサルモノトヲ區別スルカ爲メニ、rule in Davies v. Mann 行ハル。從テ、contributory negligence の原理カ、海法ニ於テモ尙其適用アルモノトナストキハ、更ニ、contributory negligence の限界ヲ定ムヘキ、rule in Davies v. Mann モ亦、海法ニ適用アルヤ否ヤヲ窮メサルヘカラス。

今海事裁判所ノ判例ニ付キ、rule in Davies v. Mann の適用如何ヲ檢スルニ、寧ロ、消極ニ解シタリト認ムヘキ判例ナキニ非ス。即チ、The Fenham (一八七一年) 及 Hay v. Le Neve 等ハ其一例ニシテ、殊ニ The Dayleshord 號事件ノ如キハ、contributory negligence ニ關スル原則ヲ、適用スヘキニ非スト明言セリ。

然レ共、衝突ノ原因タル過失ノ意義及船舶ヲシテ衝突ニ付キ、責任ヲ負ハシムルカ爲メニ、其船舶ノ過失カ、衝突ノ原因ヲ爲シタルコトヲ、立證セサルヘカラサル點ニ於テ、普通法ト海法トノ間ニ、其歸趨ヲ異ニスヘキ理由アルヘキ理ナシ。從テ、普通法ニ於テ、責任ノ原因トシテ取扱ハルル過失ハ、又海法ニ於

モ同一ニ取扱ハサルヘカラス。即チ、rule in Davies v. Mann ハ、原被兩造ニ過失アリ、且兩者カ競合シテ損害ノ原因ヲ爲シタル場合ト雖モ、被告ニ於テ其損害ヲ避クヘキ、最後ノ機會ヲ有シタル場合ニ於テハ、被告ハ原告ノ過失ニ拘ラス、責任ヲ負ハサルヘカラスト爲スモノニシテ、結局、此種ノ場合ニ於テハ、原告ノミノ過失ヲ以テ、損害ノ原因トシテ取扱フモノニ外ナラス。從テ海法ニ於テモ、双方過失ニ基ク衝突ニ付キ、其衝突ノ原因ヲ決スルニ當リテハ、同一標準ニ依ルコトヲ要シ、加害船ニ於テ、其衝突ヲ避クヘキ最後ノ機會ヲ有シタル場合ニ於テハ、加害者ノミノ過失ヲ以テ、其衝突ノ原因トナシ、加害船ノミヲシテ、責任ヲ負ハシメサルヘカラス。而シテ Cayzer v. Corron co. 事件、Spaight v. Tedcastle 事件、The Monte Rosa 號事件等ハ、何レモ前記 rule in Davies v. Mann ト同一趣旨ニ出タル、leading case ナリ。(註四) 又前記 Hag v. Le Neve 事件、及 the Fenham 號事件モ、一見 rule in Davies v. Mann ト反対ニ出タルカ如シト雖モ、審ニ之ヲ検案スルトキハ、必スシモ否ラサルコトヲ發見スルコトヲ得ヘシ。(註五)

註四 Marsden's p. 31

註五 Marsden's, p. 31

上述ノ如ク、普通法ニ於ケル contributory negligence の標準タル rule in Davies v. Mann ハ、海法ニ於テモ、等ク其適用アリト雖モ、其實際ニ於テハ、普通法ニ於ケルカ如ク精密ナラサ

ルモノアリ。(註六) 而シテ一九二二年ノ Admiralty Commissionⁿ v, s. s. Volute 事件ハ、此點ニ關ン看過スヘカラサル判例タリ。同事件ハ汽船 Volute 號カ、驅逐艦 Radstock ノ護衛ノ下ニ航行中、Radstock ヨリ特定ノ地點ニ於テ、針路ヲ左舷ニ變スヘキ旨ノ指圖ヲ受ケ、而シテ其指圖ニ從ヒテ針路ヲ變更スルニ當リテ、何等汽笛信號ヲナサス、然ルニ Radstock ハ Volute ノ進路ヲ變更シタルヲ認ムルヤ、自ラモ亦左舷ニ針路ヲ變シ、且ツ同時ニ其速力ヲ増シタル爲メ、遂ニ Volute ニ衝突スルニ至レル事案ナリ。即チ汽笛信號ヲ爲サスシテ、針路ヲ轉シタル點ニ於テ Volute 號ニ過失アリ、Volute 號ノ針路變更ヲ認メナカラ、其速力ヲ增加シテ進行シタル點ニ、Radstock 號ノ側ノ過失アリ。Court of Appeal ニ於テハ、Radstock 獨リ責任ヲ負フヘキモノトセラレタリト雖モ、House of Lord ハ、兩船共ニ責任ヲ負フヘキモノト爲シタリ。而シテ House of Lord ノ判決理由中ニ、Lord Birkenhead ハ、contributory negligence ノ問題ハ、陪審員ノ判定スヘキモノナルカ故ニ、極メテ broadly ニ且ツ常識的ニ取扱ハサルヘカラスト前提シ、若シ、兩個ノ過失ノ間ニ十分ノ間隔アルトキハ、後ノ過失ノミヲ以テ、衝突ノ原因ト爲スヘク、之ニ反シ、後ノ過失カ第一ノ過失ニ密接シテ、其間ニ十分ノ間隙ヲ認ムルコト能ハサルトキハ、兩個ノ過失ハ共ニ、衝突ノ原因ヲ爲スモノト言ハサルヘカラストナセリ。即チ、Birkenhead 卿ハ、兩個ノ過失ニ十分ノ間隔アリヤ否

ヤラ以テ、contributory negligence の標準トナントスルモノナリ。(註七)

註六 Marsden's, p. 32.

註七 Marsden's, p. 33 Salmond's, Law of Torts, 46

而シテ Marsden ハ、海法ニ於ケル contributory negligence ニ關スル理論ヲ、要約シテ下ノ如ク説示セリ。

(一) 衝突事件ニ於テ、一方ノ過失行爲ヲ contributory negligence トスルカ爲メニハ、其行爲ハ他ノ一方ノ行爲ニ對シ、先行的ノモノナラサルヘカラス。

(二) 而シテ第一ノ行爲ト第二ノ行爲トノ間ニ、明確ノ區別ヲ爲スカ爲メニハ、其間ニ時間的ニ、十分ノ間隙ナカルヘカラス。

(三) rule in Davies v. Mann の適用ニヨリ、一方ノミ責任ヲ負フヘキモノト爲スカタメニ、兩者ノ過失間ニ、前述ノ如キ明確ナル區別ヲ爲シ得ル場合ナラサルヘカラス。

即チ、contributory negligence の限界ノ決定標準タル、rule in Davies v. Mann ハ、海法ニ於テモ適用セラルヘシト雖モ、其適用ヲ容易ナラシムル爲メニ、單ニ新ナル方法ヲ開示シタルニ過キサルナリ。

之ヲ要約スルニ、双方過失ニ基ク損害ハ、双方ノ過失ノ間ニ十分ノ間隙アルトキハ、contributory negligence の原則ニヨリ後

ノ過失船ノミ、全額ニ付キ責任ヲ負フヘキモノト言ハサルヘカラス。

今、A、B兩船衝突ノ結果、Aカ損害ヲ被レリ、トノ設例ヲ以テ、(1) 全額ノ請求ヲ爲シ得ル場合ト、(2) 相手船ニ對シ、全然請求ヲ爲シ得サル場合、(3) 損害分擔ノ原則ニ從ヒ、半額ノ請求ヲナスヘキ場合ヲ説示スヘシ。

(一) 全額賠償

- (a) 其衝突カ Bノミノ過失ニ基因シタル場合、
- (b) Aノ過失ナカリセハ、其衝突發生セサリシナルヘシト認ムヘキ場合ナルモ、而モ、Bノ過失ハ Aノ過失トノ間ニ十分ノ間隙アリ、即チ、Bノ相當ノ注意ヲ以テ、其衝突ヲ避クルコトヲ得サリシ場合、

(二) 賠償請求ヲ爲スコトヲ得サル場合

Bノ過失ハ衝突ノ原因ナルモ、Aノ過失カ Bノ過失トノ間ニ十分ノ間隙アリ、即チ、Aニ於テ相當ノ注意ヲ以テ、Bノ過失ノ結果タル危険ヲ、避クルコトヲ得ヘカリシモノト認ムヘキ場合、

(三) 半額賠償(分擔責任)

A、B兩者ノ過失間ニ、十分ノ間隙ナク、又ハ A及 Bニ於テ、何レモ相手方ノ過失ノ結果タル危険ヲ、相當ノ注意ヲ以テ、避クルコトヲ得ヘカリシモノト認ムヘカラザル場合、

上述スル所ニヨリ、結局、rule in Davies v. Mann ヲ適用シタル結果、何レカ一方ニ於テ、其損害ヲ避クヘキ最後ノ機會ヲ有シタル場合ニ於テハ、其者ハ相手方ノ過失ニ拘ラス、全額ノ賠償ヲナササルヘカラサルコトヲ知ルヘキナリ。尙 rule in Davies v. Mann 及普通法ニ於ケル contributory negligence ニ付キテハ、本誌第三卷、拙稿助勢過失論ニ於テ詳述セリ。

第二項 損害分擔制度ト責任制限 制度トノ關係

双方過失ニ基ク損害ニ對スル各過失船ノ負擔額ハ、其總額ニ付キ損害分擔ノ原則ノ適用ニ依リ決定セラレ、而シテ其事實上其差タル損害カ、負擔額ニ達セサル船舶ニ於テ、相手方ニ對シニ詳額ヲ賠償スルノ所謂、單一責任ノ方法ニ依ルヘキコト、既述シタルカ如シ。然レ共過失船ノ一方、又ハ双方カ其責任ヲ制蒙リ限シ、而テ、其制限責任額カ、前記ノ方法ニ依ル負擔額ニ達セサルトキハ、如何ニ之ヲ處理スヘキモノナルカ。殊ニ、貨物ニ對スル損害ト、船舶ノ蒙リタル損害トハ、如何ナル割合ヲ以テ、其責任制限ノ影響ヲ受クヘキカ。兩制度ノ交錯ニヨリテ、種々困難ナル問題ヲ生セサルヲ得ス。下ニ設例ヲ以テ、兩者ノ交錯ヲ説明スヘシ。

A.B兩船カ、同等過失ニ依リ衝突シ、其結果生シタル損害カ A 船一萬圓、B船二萬圓、B船ノ積載貨物四萬圓ナリトセンカ。

兩船ノ負擔額ハ三萬五千圓ニシテ、荷主ハA船ヨリ二萬五千圓、B船ヨリ一萬五千圓ヲ受クルコト、ナリ、而シテ船主間ニ於テハ、何等支拂勘定ヲ生セサルコト、ナルヘシ。然ルニ若シ、A船ニ於テ其責任ヲ制限シ、而シテ其制限責任額カ二萬四千圓ナリトセンカ。此種ノ場合ニ於テハ、全然計算ノ様式ヲ異ニシ、B船及荷主ハ下ノ割合ヲ以テ賠償ヲ受クルモノトス。即チ、B船ハ前記二萬四千圓ニ對シ、其蒙リタル損害ノ半額一萬圓ヨリ、A船ノ蒙リタル損害ノ半額五千圓ヲ控除シタル殘額、五千圓ヲ請求スルコトヲ得ヘク、而シテ荷主ノA船ニ對スル請求額ハ、二萬五千圓ナルカ故ニ、B船ノ請求額ハ荷主ノ請求額ニ對シ五分ノート割合ナリ、結局Aノ提出シタル二萬四千圓ニ對シテ、B船ハ、其五分ノ一ノ割合ニ相當スル額、即チ、四千八百圓ヲ受ケ、荷主ハ其殘額一萬九千二百圓ヲ受クルコト、ナルナリ。

(註一) 而シテ荷主ハ、結局、A船ヨリ一萬九千二百圓、又B船ヨリ一萬五千圓ヲ受クルコト、ナルカ故ニ、A船ノ責任制限ノ結果、四萬圓ノ損害ニ對シ、三萬四千二百圓ヲ受クルコト、ナルヘク、又B船ハ荷主ニ對シテハ、一萬五千圓ヲ支拂フヘキモ、A船ヨリ四千八百圓ヲ受クルカ故ニ、其負擔ニ歸スヘキ損害ハ、結局、三萬二百圓トナルヘキ理ナリ。即チ、A船カ其損害ヲ制限シタル結果、B船ノ負擔モ結局制限セラル、ニ至ルモノトス。

註一 Marsden's, p. 147 此場合一ト五トノ割合ヲ以テ、按分的ニ計算ヲ爲サシテ、B船ナシテ五分ノ一ヲ優先セシムルハ、不合理ノ觀ナキ能ハス。若シB船ト荷主トカ、同一順位(parties)ニ於テ、配當スヘキモノナルニ於テハ、

B 船ハ二萬四千圓ノ六分ノ一ヲ受クヘキニ似タリ。

而シテ上述ノ計算方法ハ下級裁判所ノ判例區々ナリシカ、一八八二年ノ St'ooawaats Maatschappy Nederland v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. 事件ニ於テ、House of Lord 依リ説示セラレタル所ナリ。(註二)

註二 Marsden's, p. 146, 147 Abbotts' p. 913.

第三項 損害分擔制度ト衝沈約款 トノ關係

船體保險(hull insurance)ニ於テ、衝突ノ結果、被保船(insured ship)カ他船ニ對シテ、支拂フニ至ルヘキ損害賠償責任ヲ、保險者ニ於テ擔保スヘキコトヲ約スルコトアリ。此特約ヲ衝沈約款(running-down clause or collision clause)ト稱ス。(註一)

註一 Running-down clause 例、(Institute clause)

「And it is further agreed that if the Ship hereby insured shall come into collision with any other Ship or Vessel, and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay, and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums not exceeding in respect of any one such collision the value of the Ship hereby insured, this Company will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as its subscription hereto bears to the value of the Ship hereby Insured; and in cases in which the liability of the Ship has been contested, or proceedings have been taken to limit liability, with the consent in writing of this Company, the Company will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby

incur or be compelled to pay : but when both Vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such Vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross liabilities as if the Owners of each vessel had been compelled to pay to the owners of the other of such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision.]

此衝沈約款ニ基キ、保険者ノ分擔スヘキ損害額ハ、損害分擔ノ原則ニ依リ、各船ノ負擔スヘキ額ナリヤ、或ハ單一責任ノ原則ニ基キ、他船ニ對シ支拂ハサルヘカラサル額、即チ負擔額ト被保船ノ現實ニ蒙リタル損害トノ差額ナリヤ否ヤ、ノ問題ヲ生スヘシ。

衝突ニヨリ被保船ノ蒙リタル損害ニ付テハ、衝突ハ海難(perils of the sea)ナルカ故ニ、保険者填補ノ責ニ任スヘク、而シテ相手船ニ對シテ支拂フヘキ損害ニ付キテハ、cross liabilityノ方法ヲ以テ、保険者填補ヲナササルヘカラス。然レ共船主間ニ於テハ、single liabilityノ原則行ハルカ故ニ、保険者ハ被保船ノ相手船ニ對スル cross liabilityニヨル請求權ニ付キ、代位ヲ爲スコトヲ得サルヘシ。(註二)

註二 Marsden's, p. 147

第四項 損害分擔制度ト運送契約 トノ關係

損害分擔ノ原則ト運送契約トノ交錯ハ、(1)損害分擔ノ原則ハ、運送契約ノ不履行ニ基ク損害賠償請求權ニ付キテモ、尙其適用アリヤ、(2)荷主ト船主トノ間ノ免責特約ハ、他船ノ荷主ニ對スル分擔義務ニ付キテモ、尙適用スルコトヲ得ルヤノ、二方面ヨリ觀察セサルヘカラス。

第一 運送契約ノ不履行ニ基ク損害賠償請求權

船舶ノ衝突ニ基キ、其積載貨物ニ損害ヲ生シタルトキハ、其荷主ト積載船トノ關係ヨリ見ルトキハ、不法行爲タルト同時ニ、運送契約ノ不履行タリ。即チ契約ノ不履行ト、不法行爲トカ相競合シタルコトナルカ故ニ、荷主ハ船主ニ對シ、不法行爲ヲ理由トシテ、或ハ運送契約ノ不履行ヲ理由トシテ、損害賠償ヲ請求スルコトヲ得ルモノト解セサルヘカラス。即チ、船主ノ運送人(carrier)トシテノ責任ト、不法行爲者トシテノ責任ハ、判然區別セサルヘカラサルモノタリ。

而シテ損害分擔ノ原則ハ、既ニ詳述シタルカ如ク、不法行爲法上ノ特種ノ法理ニ屬スルモノナルカ故ニ、直チニ運送契約上ノ責任ニ之ヲ適用スヘキニ非ス。從テ、荷主ハ其積載船ニ對シ、不法行爲ヲ原因トスルトキハ、單ニ其損害ノ一部ヲ請求スルコトヲ得スト雖モ、運送契約ノ不履行ヲ理由トスルトキハ、全額ノ賠償ヲ求ムルコトヲ得ルモノト解セサルヘカラス。(註一)

又 Maritime Convention Act(1911) 第一條カ、本條ノ規定ハ、船主ノ契約上ノ責任ニ影響ヲ及スコトナシト規定シタルハ、即

チ、此趣旨ヲ明ニシタルモノナリ。

註一 Carver's, p. 925 Abott's, p. 913. Marsden's, p. 151.

而シテ上述スル所ハ、二種ノ請求權カ競合シテ成立スル當然ノ歸結ナリト雖モ、兩者ノ請求權、結局同一ノ損害ニ對スル同一ノ目的ノ權利ナルカ故ニ、二重ニ満足ヲ得ルコトヲ得サルヤ言ヲ俟タス。又荷主カ他ノ船主ヨリ其損害ノ一部ノ賠償ヲ受ケタルトキハ、假令運送契約ヲ原因トスル場合ト雖モ、其積載船ニ對シ、全額ノ請求ヲ爲スヘキニ非スシテ、既ニ他船ヨリ受ケタル部分ハ之ヲ控除セサルヘカラス。

第二 免責約款

運送契約中、船主ハ特定ノ事項ニ付キ、責任ヲ負ハサルコトヲ約スルコトアリ。此種ノ特約ヲ免責約款(exception clause)ト稱ス。而シテ免責約款ハ運送契約ニ附帶スルモノナリト雖モ、必スシモ單ニ運送契約不履行ノ責任ニ關シテノミ、其免責ヲ約シタルモノト解スヘキニ非スシテ、假令其特定事項カ、不法行爲ニ該當スル場合ト雖モ、矢張不法行爲上ノ責任ヲモ免除スルコトヲ約シタルモノト解スヘキナリ。從テ、免責約款ハ損害分擔ノ原則ニヨリ、其積載船ノ荷主ニ對スル分擔額ニ付キテモ、其適用アルモノト解セサルヘカラス。(註二)

註二 Carver's, p. 925

然ラハ此免責約款ハ、其特約ノ當事者ニ非ル他船ニ於テモ、其荷主ニ對スル分擔賠償責任ニ付キ、之ヲ援用スルコトヲ得ル

カ。抑々免責約款ハ、荷主ト其積載船トノ間ノ契約ニシテ、而シテ契約ノ效力ハ、當事者間ニ限ラルヘキカ故ニ、其契約當事者ニ非ル他船ニ於テ、之ヲ採用スルコトヲ得サルヤ、言ヲ俟タス。

尙過失船ノ双方カ、同一船主ニ屬スル場合ニ於テモ、其結果ハ同一ナラサルヘカラス。即チA. B兩船カ同一船主ニ屬シ、而シテA船ノ積載貨物ニ關シ、運送契約上免責約款アル場合ニ於テハ、A. B兩船ノ船主ハ同一人ニシテ、該契約ノ當事者ナリト雖モ、免責約款ハ結局、A船ノミノ責任ニ關スルモノト爲スヘキカ故ニ、船主ハB船トシテノ責任ニ付キテハ、該約款ヲ援用スルコトヲ得サルモノト解セサルヘカラス。(註三)

註三 Carver's, p. 926

1883, Chartered Mercantile Bank of India v. Netherlands Steam Navigation Co.

第七節 涉外關係及經過的關係

第一 涉外關係

現行損害分擔ノ原則ハ Maritime Convention Act ノ規定スル所ニシテ、其第九條第一項ニ於テ、同法適用ノ地理的範圍ヲ規定セリ。同規定ニ依レハ、Maritime Convention Act ハ、英帝國ノ全領土(throughout His Majesty's dominions)及、其保護國、並ニ cyrus ニ適用セラル、モノトス。但シ同法ハ Canada, Commonwealth of Australia, New Zealand, Union of South Africa,

及 Newfoundland の領土ニハ之ヲ適用セサルモノトス。 (同條但書)

上述ノ領土内ノ裁判所ナルニ於テハ、何レノ裁判所ニ於テモ之ヲ適用スヘク、又其船舶ノ國籍如何、又ハ衝突ノ場所等ハ該原則ノ適用ニ何等關係ナキモノトス。即チ双方ノ船舶カ英國船ナル場合ハ勿論、一方カ英國船ニシテ、他方カ外國船ナル場合、又ハ双方カ外國船ナル場合ニ於テモ、等シク適用アルヘキモノトス。(註一) 又其衝突カ英國ノ領海内ニ行ハレタル場合ハ、勿論、外國ノ領海内、又ハ公海ニ於テ生シタル場合ト雖モ、苟モ前記領土内ノ裁判所ニ於テ、之ヲ審理スヘキ場合ニ於テハ、等シク適用アルモノトス。(註二) 而ソテ水面ナルニ於テハ、必スシモ、海上衝突豫防法ノ適用セラルル所謂海上(waters navigable by sea-going vessels) タルコトヲ要セス。(註三)

註一 Marsden's, p. 140, 142

註二 同上

註三 同上

第二 經過的關係

凡ソ法律ハ其施行ノ時ヨリ、其效力ヲ生シ、過去ニ遡及セサルヲ原則トス。從テ別段ノ定ヲ爲ササル限り、既ニ舊法時代ニ生シタル事實ニ付テハ、新法ヲ適用スルコトヲ得サルモノタリ。Maritime Convention Act ハコノ自明ノ理ヲ、第九條第二項ニ、於テ、殊更、注意的ニ規定シ、本法ハ其制定前ニ手續ヲ開始シタル事件、及本法ヲ適用セスシテ決定スヘカリシ事件ニ付テハ、

之ヲ適用セス、ト明言シタリ。

從テ Maritime Convention Act ハ、結局、一九一一年十二月十六日以後ニ生シタル事實ニ限リテ、適用セラルヘキモノトス。

第四章 船主責任制限制度

第一節 總 說

現今何レノ國法ニ於テモ、船主ノ責任ヲ制限セサルハナシ。

然レ共、其責任ノ制限ヲ受クヘキ債務ノ範圍、及責任制限ノ方法ニ就キテハ、各國法制ノ採ル所必シモ其軌ヲ一ニセス。

而シテ、責任ヲ制限スヘキ債務ノ範圍ニ關スル、各國法制ノ重要ナル差異ハ、船長カ其權限内ニ於テ爲シタル、法律行爲上ノ債務ニ付キテモ、尙不法行爲上ノ責任ト同様、船主ノ責任ヲ制限スヘキカ否カノ點ニアリ。佛國ニ於テハ此點ニ關シ、一六八一年ノ海事勅令ノ解釋上、大西洋沿岸ノ法學者ト、地中海沿岸ノ法學者トノ間ニ、激シキ論爭アリシト雖モ、結局、地中海側ノ勝利ニ歸シ、一八四一年六月十四日ノ法律ヲ以テ、船主ハ船長ノ爲シタル契約上ノ責任ニツキテモ、委付ニヨリ責任ヲ免レ得ルコトヲ明ニシタリ。(註一) 吾商法モ亦佛國法ニ之ヲ倣フ。
(商 法) (註二) 然ルニ、英國法ニ於テハ全然之ト反對ニ、船主ノ責任制限ハ、不法行爲ノミニ限ラレ、然モ不法行爲ニ付キテモ、船長又ハ船員ノ故意 (wilful or malicious) ニ基ク場合ニ於テハ、

全然船主ニ責任ヲ負ハシメサルコトセリ。

註一 加藤博士、海法研究第二卷、三九頁

註二 然レ共船長ノ法定ノ権限ノ行爲ニ付キ、船主ノ責任ヲ制限スルノ不可ナル
チ主張スル學者少カラス。(松本博士、海商法初版四〇頁、加藤博士、同上
四一頁、松波博士、日本海商法二二一頁)

船主ノ責任制限ノ方法ニ關シテハ、立法主義五アリ。

I. 委付主義 (Abandonssystem)

佛國法、吾商法、其他佛國法系ノ法律ノ採用スル所タリ。此
主義ニ依レハ、船主ノ責任ハ、人的無限ナリト雖モ、船主ハ船舶
ヲ委付シテ、其責任ヲ免ル、コトヲ得ルモノトス。從テ委付
主義ハ、條件附物的有限責任主義トモ言フヘキナリ。

II. 執行主義 (Exekutionssystem)

獨逸法、スカンヂナギヤ法、之ニ屬ス。執行主義ニ依レハ、
船主ノ責任ハ、委付主義ノ如ク人的無限ニ非スシテ、初メヨリ、
船舶財產ヲ目的トスル物的有限責任タリ。從テ債權者ハ船舶財
產ニ對シテノミ、其權利ヲ執行スルコトヲ得ルニ過キス。

III. 船價責任主義 (Werthaflungssystem)

米國法ノ採ル所ニシテ、金額責任主義ニ委付主義ヲ加味シタ
ルモノナリ。即チ船主ノ責任ハ、航海ノ終リニ於ケル船舶ノ價
格ヲ限度トスル、人的有限責任ナレ共、船主ハ之ニ代ヘテ、船
舶財產ヲ委付シテ、責任ヲ免ル、コトヲ得ルモノトス。

IV. 金額責任主義 (Geldhaftungssystem)

一定金額ヲ限度トスル、人的有限責任ニシテ、英國法ノ採用

スル所タリ。

V. 撲擇主義

以上列舉シタル四個ノ法制ニツキテ之ヲ見ルニ、大體ニ於テ、佛國ノ制度ハ、海產ヲ限度トスル物的有限責任ニシテ、船主ハ陸產ヲ以テ、責任ヲ負フヘキ限リニ非スト雖モ、英米ノ制度ハ何レモ、一定ノ金額ヲ限度トスル人的有限責任タリ。而シテ前者ヲ大陸主義ト呼ヒ、後者ヲ英國主義ト言フコトアリ。撲擇主義トハ、此兩主義ヲ併セ用フルヲ言フ。一九〇七年ノ萬國海法會議ノ決議ノ採用シタル所ニシテ、一九〇八年ノ白耳義ノ法律モ亦之ニ倣ヘリ。但シ白國法ハ執行主義ヲ捨テ、船主ハ委付主義、船價主義、金額主義ノ中其何レカニヨリテ、責任ヲ免ル、コトヲ得ルモノトス。

第二節 船主責任制限ノ沿革

第一項 羅 馬 法

船主ノ責任制限ハ、既ニ羅馬法ニ於テ其端緒ヲ見ルコトヲ得。而シテ羅馬法ニ於ケル、船主責任制限ノ一種トシテ、指摘スヘキモノ三アリ。

I. 奴隸ノ委付 (Abandon noxal)

往昔羅馬ニ於テハ、奴隸ノ不法行爲ニ付キ、主人ハ其奴隸ヲ被害者ニ委付シテ、其責ヲ免ム、コトヲ得タリ。(註一) 従テ船

主カ船舶ノ管理運行ノ爲メニ、奴隸ヲ使用シタル場合ニ於テ、其奴隸カ船舶ノ利用ニ關シテ、他人ニ損害ヲ及ホシタルトキ、船主ハ其奴隸ヲ委付シテ責任ヲ免ル、コトヲ得ルモノトス。之即チ奴隸ノ委付ヲ以テ、船主責任制限制度ノ一ニ數フル所以ナリ。然レ共、如上ノ奴隸委付ノ制度タルヤ、一面ニ於テハ、奴隸ノ不法行爲ノミニ限ラレ、自由人ノ不法行爲ニ對シ適用ナキト同時ニ、他面ニ於テハ、航海業ニ限ラス、汎ク凡テノ不法行爲ニ付キテモ適用アルカ故ニ、到底之ヲ以テ、海法ニ於ケル船主責任ニ關スル特殊法理ト爲スコトヲ得ス。從テ又近世ニ於ケル、船主責任制限制度ノ起源ヤモ言フヘキニ非ス。(註二)

註一 奴隸委付ノ制度カ、彼ノヘブリューニ於ケル牡牛委付ノ制度ヨリ、傳來シタルモノニ非ルカハ、學者ノ疑フ所ニ屬ス。往昔ヘブリューニ於テハ、牡牛カ角ニヨリ他人ヲ害シタルトキハ、其所有者ハ其牡牛ヲ被害者ニ委付シテ責任ヲ免ル、コトヲ得タリ。(加藤博士、海法研究第一卷二〇頁)

II. 管理金制度 (Peculium Actio de peculio)

家子又ハ奴隸ニ航海事業ヲ爲サシムルニ當リ、一定ノ管理金(peculium)ヲ授與シ、家子又ハ奴隸カ、其管理金ニ關シテ爲シタル行爲ニ付キ、家長ヲシテ管理金ヲ限度トシテ、責任ヲ負ハシムルノ制度ナリ。往時羅馬ニ於テハ、商業ヲ賤シミ、法律ヲ以テ市民カ船舶ヲ有シ、商業ニ從事スルコトヲ禁シタルコトスラアリ。茲ヲ以テ富民ハ、奴隸又ハ家子ニ一定ノ管理金ヲ與ヘ、之等ノ者ヲシテ航海業ヲ營マシムルニ至レリ。然ルニ奴隸ハ自ラ義務ヲ負フコトナク、又家子ハ自ラ義務ヲ負擔スルモ、家長ノ

生存セル間ハ、其家長ノ權力下ニ從屬シ、第三者ハ之ニ對シ、執行ヲ爲スコトヲ得ス。加之、家長ハ家子又ハ奴隸ノ行爲ニヨリ直接ニ權利ヲ取得スルモ、義務ヲ負フコトナキカ故ニ、結局家子又ハ奴隸ト取引ヲ爲シタルモノノ地位ハ、極メテ不安定トナラサルヲ得ス。管理金制度ハ、即チコノ第三者ノ地位ヲ保護セシカ爲メニ' 設ケラレタル制度ニ外ナラス。

抑、奴隸ハ權利能力ヲ有セサルカ故ニ、管理金ニ付キテモ、權利ヲ取得スルコトヲ得サルハ多言ヲ要セス。從テ、管理金ハ法律上奴隸ノ特有財產ニ非スシテ、家長ノ財產ニ屬スルモノト言ハサルヘカラス。然レ共、管理金カ奴隸ノ財產トナラサルハ、奴隸カ權利ノ主體タルコトヲ得サル理論的障害ニ、由來スルニ過キサルモノニシテ、實際ニ於テハ管理金ハ奴隸ノ特有財產タルノ實質ヲ有スルモノト言ハサルヘカラス。又家長ヲシテ奴隸ノ管理金ニ關スル行為ニ付キ、責任ヲ負ハシムルモ、管理金カ奴隸ノ財產トナラス、從テ奴隸ハ、管理金ヲ以テ、直接責任ヲ負フコトヲ得サルカ爲メニシテ、若シ管理金カ法律上、奴隸ニ歸屬スルモノトセハ、奴隸自ラヲシテ責任ヲ負ハシムヘキモノニシテ、特ニ家長ヲシテ責任ヲ負ハシムヘキ理アラス。如斯、家長カ奴隸ノ行爲ニ付キ、責任ヲ負フニ至ルハ、管理金カ實質上奴隸ノ特有財產タルニ拘ラス、理論上依然トシテ、家長ノ財產ニ屬スルカ爲メニ由來スルモノトセハ、責任ノ制限モ亦、其管理金ノ限度ニ限ラルヘキハ又當然ノ歸結ト言ハサルヘカラス。

III. *Actio in rem verso.*

奴隸又ハ家子ノ行爲ニ依リ、利益ヲ受ケタル限度ニ於テ、直接家長ニシテ訴追ヲ受ケシムル制度ニシテ、前述ノ管理金制度ト同シク、一種ノ訴訟ノ形式ニ過キスシテ、又羅馬ノ奴隸制度ニ特有ナルモノニシテ、之ヲ以テ一般海法ノ特別法理ト言フコトヲ得サルヤ言ヲ俟タス。

上述ノ如ク、羅馬法ニ於テモ、船主ノ責任ヲ制限スヘキ法制ノ行ハレタルコトヲ認ムルコトヲ得ヘシト雖モ、其何レモ奴隸制度ニ固有ナルモノニシテ、船主ノ責任制限ノ如キハ、寧ロ奴隸制度ノ反射的效果タルニ過キスシテ、之ヲ以テ特ニ船主ノ責任制限ヲ目的トスル、海法固有ノ法理ト爲スヘキニ非ス。加之、羅馬法ニ於テモ、船長又ハ船員カ自由人ナル場合ニ於テハ、船主ノ責任ハ無限ヲ原則ト爲スカ故ニ、到底近世ニ於ケル、船主責任制限制度ノ起源ハ、之ヲ羅馬ニ依テ求ムヘキニ非ルコトヲ知ルヘキナリ。(註二) 但シ兩者ノ間ニハ類似ノ點少カラサルカ故ニ、比較研究(analogy)ノ上ニ於テハ興味少ナシトセス。

註二 加藤博士、海法研究第一~條二二頁

Marsden's, Collissions at Sea, 8th. ed. p. 147

Abbott's, Law of Merchant Ships and Seamen 14th ed. p. 637

MacLagan's, Law of Merchant Shipping, 5th. ed. p. 127

第二項 中世ニ於ケル船主責任制度

船主責任制度ノ起源ハ、到底之ヲ羅馬法ニ求ムルコト能ハサル

コトハ、前項ニ於テ詳述シタルカ如シ。今更ニ、中世紀ニ於ケル諸國海法典ニ付キ之ヲ見ルニ、Oleron, Wisby 及 Hanse Towns 等ノ法典ニ於テモ、責任制限ノ規定ヲ發見スルコトヲ得ス。寧ロ之等ノ諸法典ハ、無限責任主義ヲ採用シタリト見ルノ外ナキカ如シ。(註一)

註一 Abbott's, p. 637. MacLaclan's, p. 127

然ルニ、一六三七年ニ發行セラレタル、Vinnuss ノ著ニ依レハ、Holland 法ニ於テハ、船主ノ責任制限ノ規定存シ、船主ハ船舶中ニ存スル物ノ價格ヲ限度トシテノミ、責任ヲ負フヘキモノナリシト言フ。(註二) 又同書ニ於テ引用セラレタル Grotius ノ著書(一六二五年ノ發行)ニ於テモ、當時 Holland =於テ、前述ノ如キ規定ノ存シタルコトヲ論シタリ。(註三) 尚一七二一年ニ制定セラレタル Rotterdam ノ法典中ニモ、同様ノ規定存シ、船主ハ其指圖ニ依ラスシテ爲サレタル船長ノ行爲ニ對シテハ、船價ヲ制度トシテ、責任ヲ負ヒ、又船舶カ數人ノ共有ニ屬スル場合ニ於テハ、各共有者ノ責任ハ其持分ノ價格ヲ限度トスヘキ旨ノ規定アリ。又 Valin ノ佛商法註釋書ニ依レハ Hamburg =於テモ同様ノ規定存シタリト言フ。(註四)

註二、三、四 Abbott's p. 637 MacLaclan's p. 127 Marsden's, p. 168

而シテ、中世紀ニ於テ、始メテ法典中ニ、船主責任制限ノ規定ヲ設ケタルハ Holland ニシテ、一六二五年ノ Grotius ノ著書ハ、既ニ之ヲ論述シタルカ故ニ、少クモ一七世紀ノ初頃又

ハ一六世紀ノ末葉ニ於テ、該制度ノ存シタルコトヲ知ルヘキナリ。

上述セル所ハ、西歐及北歐ニ於テ、行ハレタル海法ノ梗概ナリト雖モ、尙地中海方面ニ於テモ、一瞥ヲ爲スノ必要アリ。中世ニ於テ地中海方面ニ、Commande ト稱スル船主及貿易業者ヨリ成ル一種ノ有限責任組合行ハレ、各組合員ハ組合ノ代理人カ船舶ニ關シテ爲シタル取引ニ付キ、第三者ニ對シテ、船舶ノ價格ヲ限度トシテノミ、責任ヲ負フヘキ旨ノ原則行ハレタリ。而シテ此種ノ組合ハ、地中海沿岸ニ極メテ普及シルモノニシテ、一三世紀西班牙ノ「バルセロール」ニ於テ編纂セラレタル、Consolato del mare ニ於テモ、屢々記載セラレタリ。(註五) 従テ、地中海方面ニ於テハ、既ニ十三世紀以前ニ於テ、船主責任制限制度ノ行ハレタルコトヲ知ルヘキナリ。然レ共、船主ノ責任カ、上述ノ如ク制限セラルルハ、組合ノ責任カ有限ナル結果ニ過キシテ、近代法ニ於ケルカ如ク、直接ニ船主ノ責任ノ制限ヲ目的トスルモノニ非ス。從テ船主ノ責任制限ハ、組合員有限責任ノ原則ノ反射的效果ト見ルヲ妥當トス。

而シテ後世紀ニ於テ行ハレタル、前述 Holland, Rotterdam, Hamburg 等ノ責任制限ノ規定カ、地中海方面ニ行ハレタル此有限責任組合ニ由來シタルモノナリヤハハ、尙研究ノ餘地アルヘシト雖モ、Marsden ノ如キハ之ヲ肯定セリ。(註六)

註五 Consolato del mare の編纂セラレタル時期ニ就テハ、議論ノ存スル所ナリ

ト雖モ、一三世紀訛ヲ以テ正當トナスヘキカ如シ。(寺尾元彦氏著、商法原
ソラト、デル、マームニ就テ、第五卷)
海商法、四七頁、法協三八卷八號。)

註六 Marsden's, p. 167

尙佛國ニ於テモ、前記 Holland 法等ニ倣ヒ、一六八一年ノ海事
勅令ヲ以テ、船主ノ責任制限ノ規定ヲ設ケ、而シテ其制限ノ方法
トシテ、委付ノ制度ヲ採用シ、船主ハ船長又ハ船員ノ行爲ニ付
キ、責任ヲ負フヘキ場合ニ於テハ、船舶及運送貨ヲ委付シテ、責
任ヲ免ルルコトヲ得ヘキコトセリ。

第三項 英國法上ニ於ケル沿革

英國普通法ニ依レバ、船主ノ責任ハ無限責任ナリ。而シテ船
主ニ對スル請求ニ付キテハ、普通法裁判所 (Common Law Court)
海事裁判所 (Admiralty Court) 共ニ管轄ヲ有シタリト雖モ、其何
レタルヲ問ハス、船主無限責任ノ原則ニ相違アルコトナシ。從
テ船主ノ責任制限ハ、專ラ成文法上 (statute) ノ制度ナルコトヲ
知ルヘキナリ。

英國ニ於テ、船主ノ責任制限制度ヲ採用シタルハ、一七三四年
ノ 7. Geo. 2. C. (註七) ニシテ、同法ハ船長又ハ船員カ、貨物ヲ消
費 (embezzlement)、隠匿 (secreting) 又ハ破壊 (make away) シタル
場合ニ於テ、船主ハ船舶及運送貨ノ額ヲ限度トシテ、責任ヲ負フ
ヘキ旨ヲ規定ス。而シテ同法ハ Boncher 對 Larason 事件ニ於
テ、船長カ貨物ヲ領得シタルニ對シ、英國裁判所カ船主ハ其全額

賠償責任ノアル旨ヲ判示シタルニ、其動機ヲ發シタルモノニシテ、倫敦ノ船舶業者カ、船主カ船員ノ不法行爲ニ付キ、全額賠償ノ責ヲ負フハ苛酷ナリト爲シ、衆議員ニ請願ヲナシテ、遂ニ前紀法律ノ制定ヲ見ルニ至レルモノナリ。而シテ、同法ノ制定ハ既ニ前項ニ説述シタル、一七二一年ノ Rotterdom 法典制定後僅カ數年ノコトニ屬ス。倫敦ノ船舶業者カ、上述ノ如キ 請願ヲ爲スニ至レルハ、當時英國ノ海運業ノ競争者タリシ、Holland, Rotterdam 及佛國等カ、既ニ船主ノ責任制限ノ方針ヲ採レルニ反シ、若シ獨リ英國ニ於テ、全額責任主義ニ依ルトキハ、船舶業者ノ保護カ他國ヨリモ薄キコト、ナリ、其結果海運業ノ不振ヲ來スニ至ルヘントノ、理由ニ基クモノナリ。而シテ同法制度ノ趣意ニ付キテハ同法ノ前文 (preamble) ニ詳細ナリ。尙此點ニ付キテハ、後節ニ於テ詳述スル所アルヘシ。

註一 同法ハ 17 & 18 Vict. C. 120 ニ依リ廢止セラレタリ。

而シテ、同法ノ規定ニ依リ、船主ノ責任カ制限セラルルハ、船長 (master) 又ハ船員 (mariner) カ、其船舶ニ積載セラレタル、金、銀、寶石 (Jewels) 寶石 (precious stones) 其他ノ商品ヲ、消費、隠匿又ハ破壊シタル場合ニ限ラレ、又是等ノ行爲ニ付キ船主カ當事者關係ナク、又ハ之ヲ知ラナリシ場合 (without privity and knowledge of the owner) ニ限ラルモノトス。(註二)

註二 “Therefor, for ascertaining and settling how far owners of ships and vessels shall be answerable for any gold, silver, diamonds, jewels, precious

stones, or other goods or merchandises, which shall be made away with by the masters or mariners, without the privity of the owners thereof," enacted "That no person or persons, who is, are, or shall be, owner or owners of any ship or vessels, shall be subject or liable to answer for, or make good to any one or more person or persons, any loss or damage by reason of any embezzlement, secreting, or making away with by the master or mariners, or any of them, of any gold, silver, diamonds, jewels, precious stones, or other goods or merchandise, which from and after the 24th day of June, 1734, shall be shipped, taken in, or put on board any ship or vessel, or for any act, matter or thing, damage or forfeiture, done, occasioned, or incurred, from and after the said 24th day of June, 1734, by the said master or mariners, or any of them, without the privity and knowledge of such owner or owners, further than the value of the ship or vessel, with all their appurtenances, and the full amount of the freight due, or to grow due, for and during the voyage wherein such embezzlement, secreting, or making away with as aforesaid, or other malversation of the master or masters, shall be made, committed, or done."

上述ノ如ク、一七三四年ノ法律ハ、船長又ハ船員ノミノ行爲ニ
關スルモノニシテ、同法列舉ノ行爲カ、其船舶ニ屬セサル第三者
ノ行爲ニヨリタル場合ニ付テハ、何等規定スル所ナカリキ。然
ルニ、同法制定後三十年ニシテ、一七六五年ノ Sutton 對 Mitchell
事件ニ於テ、「テームス」河ニ碇泊中船中ノ正貨(specie)カ強奪サ
レ、而シテ、船員ノ一人カ該強盜犯ト從犯關係アリタリトノ事案
ニ付(船員カ強盜犯人ニ正貨ノ積載アルコトヲ通告シテ、之ヲ強
奪セシメ、然ル後自己モ亦分配ヲ受ケタル事案ナリ)前記一七三

四年ノ法律ヲ適用スヘキヤ否ヤニ付キ、即チ其強奪ヲ以テ、同法ニ所謂船員ノ embezzlement = 該當スルヤ否ヤニ付キ、疑問生セリ。同事件ニ於テハ、結局前記法律ヲ適用シ、船主ハ船舶及運送賃ノ價格ヲ限度トシテ、責任ヲ負フヘキモノナリト判示セラシタレ共、損害全額ニ付キ責任ヲ負フヘシトノ說アリタル爲メ、同年(一六七五年)船主ノ請願ニ基キ、更ニ法律ヲ制定シテ(26Geo, 3. C. 36, S. 1)(註三) 以テ船主責任ノ制限ハ、船員以外ノモノノ不法行爲ニ付キテモ、適用スヘキ旨ノ規定ヲセリ。尙同法ハ船主ハ、火災ニ基ク積載貨物ノ損害ニ付キテハ、全然責任ヲ負ハサル旨ヲ規定シ、更ニ金、銀、金剛石、寶玉、寶石、懷中時計(watch)等ノ盜難(theft)ニ基ク損害ニ付キテハ、船積ノ當時其種類、品質、價格ノ明告アル場合ノ外、船主ハ全然責任ヲ負フヘキモノニ非ストナセリ。(註四)

註三 同法モ 17 & 18 Viet. C. 120 ニヨリ廢止セラレタリ。

註四 Abbott's, p. 1045

尙一八一二年(35. Geo. 3 C. 159)(註五)更ニ右ノ範圍ヲ擴張シテ、其船舶ノ過失ニ基ク損害ハ、自己ノ船舶ノ積載貨物ニ付テ生シタル場合ノミナラス、他ノ船舶又ハ他船ノ積載貨物ニ生シタル損害ニ付テモ、船主ハ船舶及運送賃ヲ限度トシテ、責任ヲ負フヘキ旨ヲ規定シタリ。而シテ該規定ハ、英國法上船舶衝突ノ場合ニ於ケル、賠償責任ニ付キ責任制限主義ヲ採用シタル嚆矢トス。(註六)

註五 同法モ 17 & 18 Vict.C.120 ニヨリ廢止セラレタリ。

註六 Marsden's, p 190

而シテ、上述ノ法律ハ、何レモ一八五四年廢止セラレ同年ノ Merchant Shipping Act ノ第九篇ニ統一セラルルニ至レリ。同法ハ、火災ニ基ク損害及盜難ニ基ク損害ニ付テハ、一七六五年ノ法律ト同一ノ規定ヲ設ケ、船主ハ火災ニ基ク損害ニ付テハ、全然責任ヲ負ハサルコトヽシ、高價品ニ付テハ、船積ノ當時其種類、價格ヲ明告セサル限リ、船主ハ盜難ニ付キ責任ヲ負ハサルモノトセリ。尙自己ノ船舶ノ積載貨物及自己ノ船舶ノ航行ニ關スル過失 (improper navigation) ニ因ル他船ノ蒙リタル損害ニ付キテハ船舶ノ價格及運賃ノ價格ヲ限度トシテ、責任ヲ負フヘキ旨ヲ規定セリ。尙從來ノ責任制限ノ規定ハ、船舶及貨物ニ付キテ生シタル所謂物的損害ノミニ限ラレタリシカ、同法ハ更ニ生命身體等ノ所謂人的損害ニ付キテモ規定ヲ設ケ、人的損害ニ付キテハ、船主ハ船舶及運賃ノ價格ヲ限度トシテ、責任ヲ負フヘシト雖モ其價格ハ其船舶一噸ニ付キ、一五磅ノ割合ヲ下ルコトヲ得サルモノトセリ。從テ人的損害ニ付キテハ、船舶ノ價格カ噸當リ一五磅以下ナルトキハ、一五磅ヲ限度トシ、又一五磅以上ナルトキハ、其實價ヲ限度トシテ、責任ヲ負ハサルヘカラサルモノタリ。尙從來責任制限規定ノ適用ハ、英國船舶ニ限ラレタリシト雖モ、一八五四年ノ Merchant Shipping Act ハ、外國船ト雖モ英國船舶ト同様、英國ノ法律ニヨリ、其責任ヲ制限シ得ヘキコトヲ規定

セリ。

一八五四年ノ Merchant Shipping Act ハ、一八六二年一部修正セラレ、責任制限ノ基礎タル船舶ノ價格ハ、人的損害ニ付キテハ、順當一五磅ナレ共、物的損害ニ付キテハ、八磅トシテ之ヲ定ムヘキモノトセラレタリ。然レ共之等ノ法律モ一八九四年廢止セラレ、責任制限ノ規定ハ、同年ノ Merchant Shipping Act, 五〇三條以下ニ於テ統一セラルルニ至レリ。其後一八九八年及一九〇〇及一九〇六年ノ三回ニ至リ改正増補アリシト雖モ、其改正ハ極メテ微細ノ點ニ過キス。從テ現行ノ責任制限制度ハ、一八九四年、一八九八年、一九〇〇年及一九〇六年ノ Merchant Shipping Act ニ付テ、之ヲ研究セサルヘカラス。

第三節 船主責任制限ノ法理的根據

現今何レノ國ニ於テモ、其責任制限ノ方法及責任ノ制限ヲ受クヘキ債務ノ範圍ニ於テハ、多少ノ相違アリト雖モ、兎ニ角船主ノ責任制限ノ制度ヲ採用セサルモノアラス。然ラハ如何ナル理由ニ基キテ、特ニ船主ノ責任ニ付キ、各國法制カ之カ制限ノ方針ヲ採用スルニ至レルモノナルカ。實ニ船主責任制限ノ法理的基礎ハ學問上一ノ研究題材タラサルヲ得ス。從テ又學說、紛糾ヲ免レサル所タリ。

而シテ、之カ理論的根據ヲ探求スルカ爲メニハ、一應該制度ノ沿革ニ遡ルノ必要アリ。既ニ一言シタルカ如ク船主責任制度

ハ、其起源ヲ羅馬法ニ求ムルコトヲ得ス。羅馬法ニ於テモ、船主ノ責任ヲ制限スヘキ法理行ハレタリシト雖モ、船主ノ責任カ制限セラルルハ、奴隸制度ノ反射的效果ニシテ、決シテ船主ノ責任ニ關スル海法特有ノ法理存シタルニハ非ス。從テ羅馬法ニ於テハ現今各國ニ行ハル海法固有ノ船主責任制限制度存セサリシモノト言ハサルヘカラス。然ルニ羅馬法ニ於ケル Noxal action カ、近代ノ責任制限制度トノ相似ヲ根據トシテ、羅馬法ノ Noxal action カ責任制限制度ノ起源ナルカ如ク説クモノアレ共（註一）到底肯首ニ價セス。

註一 Bynkershoek, Quaest. Jur. priv. 1,4. C.20

Holmes, on the Common Law, p. 30

尙古代法ニ於テ、無性物 (inanimate object) カ權利侵害ノ原因ヲナシタル場合ニ於テ其無性物自體ヲ以テ侵害ノ主體トナシ、之ヲ沒收スルノ所謂 deodand ノ法理ナルモノ存シタリ。而シテ (deodand) ハ、侵害ノ原因ヲ爲シタル物自體ヲ人格化シ (personify) 以テ責任ノ主體ト爲スモノナルカ故ニ、船舶カ不法行爲ノ原因ヲ爲シタル場合ニ於テ、船舶ノ價格ヲ限度トシテ責任ヲ負ハシムルハ、結局船舶ヲ以テ責任ノ主體ト爲スニ等シク、此點ニ於テ deodand ノ法理ト相距ルコト遠ラス。茲テ以テ船主責任制限制度ハ、古代法ノ deodand ト同一思想ニ基クモノニ外ナラスト説ク者アレ共、Oleron 法典等其他ノ中世海カ、船舶不法行爲ニ寧ロ金額責任主義ヲ採用シタルヨリ見レハ、到底古代ノ deo

dand ト、近代ノ船主責任制限制度ノ間ニ、歴史的連絡ヲ認ムルコトヲ得ス。(註二)

註五 Marsden's, p. 168

船主カ、英國内ニ在ラサル場合ニ於テ、其船舶ニ關スル不法行為ノ損害賠償請求訴訟ニ付キ、其船主ニ召喚狀ノ送達 (service of summons) 不可能ナルカ故ニ、物上訴訟 (action in rem) ニ於テハ、結局賠償額ハ海事裁判所カ差押ヘタル、船舶及運賃 (the res arrested by Admiralty Court) ノ額ニ限ラル、ノコト、ナルヘシ。而シテ、此事實ヲ以テ、船主責任制限制度ト關係アルカ如ク説クモノナキニ非スト雖モ、到底肯首シ難シ。物上訴訟ニ於ケル、船舶ノ差押手續ハ、國外ニアル船主ニ對シ、船主ニ出頭ヲ命スル能ハサル事實上ノ障害アルニ因リ、單ニ船主ノ出頭ヲ命スル間接強制ノ方法トシテ採用セラル、モノニシテ、決シテ船主ノ責任カ船舶ノ價格ニ限定セラル、カ爲メニハ非ルナリ。(註三)

註三 Marsden's, p. 169

尙近代海法ニ於ケル、船主責任制限制度ノ前身トシテ指摘セラル、モノニ、地中海沿岸ニ行ハレタル海運業者ノ組合制度アリ。中世地中海方面ニ於テ、近代ノ有限責任組合(partnership with limited liability) ニ該當スル、Commonde ト稱スル船主及ヒ荷主ヨリ成ル組合アリテ、船主ハ組合代理人カ船舶ニ關シテ爲シタル契約ニ付、第三者ニ對シ船舶ノ價格ヲ限度トシテ、責任ヲ負フヘカリシモノナリト言フ。Marsden ハ之ヲ以テ、近代ノ船主

責任制度ノ起源ナリトセリト既ニ一言シタルカ如シ。(註三)

註四 Marsden's, p. 167

船主責任制限制度ノ理論的根據ハ、之ヲ正義ノ觀念ト、政策的理由ニ分ツコトヲ得。

正義ノ觀念トハ、船主ヲシテ船長其他ノ船員ノ行爲ニ付キ、無限ノ責任ヲ負ハシムルコトカ過酷ニシテ、到底正義ノ觀念ニ副ハスト爲スヲ言フ。Grotius ノ如キハ、既ニ一七世紀ノ初頃ニ於テ、和蘭法ニ於ケル船主責任制限制度ヲ論シテ、該法制カ自然的正義(natural justice)ノ觀念ニ合致スルモノナリトシテ、之ヲ賞讃セリ。

船長其他ノ船員ニ對スル船主ノ責任ヲ無限ナラシムルハ過酷ニ失ス。從テ一定ノ限度ニ之ヲ制限スルハ、却テ正義ノ觀念ニ合スト爲スハ、一應理アルコトナリ。蓋シ船主カ船長其他ノ船員ノ行爲ニ付キ、第三者ニ對シ責任ヲ負フ所以ノモノハ、船長其他ノ船員ハ船主ノ使用人ニシテ、而シテ使用人ノ不法行爲ハ、結局其使用者側ニ於ケル其選任監督ノ懈怠アル爲メニ外ナラス。詳言スレハ、船主カ船長其他ノ船員ノ行爲ニ對スル責任ノ根據ハ決シテ、般主側ノ過失ノ有無ヲ問ハサル傳來責任ニ非スシテ寧ロ船主カ選任監督ヲ怠リタル船主自ラノ過失ヲ以テ其根據トナスヘキナリ。而シテ此理ハ一般不法行爲論ニ於ケル、使用者ノ責任ノ法理トシテ、必スシモ誤ニハ非ルナリ。又道義責任論ヲ以テ、民事責任ノ根據ヲ説明セントセハ、必スヤ之ヲ肯定セサ

ルへカラサルヘシ。然ルニ、此理ヲ船主ノ場合ニ適用シテ、審ニ其結果ヲ考察スルトキハ、船主ニ採リ甚タ過酷ノ感ナキ能ハス。蓋シ船長其他ノ船員ハ其雇主タル船主ノ側ヨリ見ルトキハ、其選任解任又ハ監督ノ點ニ於テ、到底他ノ使用人ト同一ニ論スル能ハサルモノアリ。船舶カ一度其船籍港ヲ離ル、トキハ、最早船主ノ監督外ニアリト言フモ過言ニ非ラス。即チ船主ハ、航海中ノ船舶ノ船長又ハ船員ニ對シ、選任解任ノ自由ヲ有セサルコトハ勿論、之カ指揮監督ノ手段ヲ有セサルニ至ルヲ常態トス。從テ船主ヲシテ、殆ト自己ノ支配ニ屬セサルト同様ノ状態ニアリ、船長其他ノ船員ノ不法行爲ニ付、船主自身ニモ監督ノ懈怠アリトシテ、他ノ一般使用人ノ場合ト同様、之ニ無限ノ責任ヲ負ハシムルハ、到底合理的ト言フコトヲ得サルヲ以テナリ。如之船長其他ノ高等海員ハ、法定ノ免狀ヲ具有シ、其技術ニ付テハ國家ノ保證アルモノナルカ故ニ、此國家ノ保證ヲ信頼シテ、之ヲ使用シタル船主ヲシテ、其技術上ノ過失ニ付キ、責任ヲ負ハシムルハ到底矛盾タルヲ免レス。否寧ロ船主ニ過失アリト爲ス能ハサル場合多カルヘシ。尙船長ハ其他ノ使用人ト異リ、其權限極メテ廣汎ニシテ、而モ其廣汎ノ權限ハ、船主カ之ヲ附與スルニヨリテ生シタルニ非スシテ、常ニ法律カ當然擴張附與スル所ニ屬ス。從テ斯ル廣汎ナル權限内ノ行爲ニ付キ、常ニ船主ヲシテ無限ナル責任ヲ負ハシムルハ、極メテ過酷ト言ハサルヘカラス。

上述ノ如ク、船主ハ船長其他ノ船員ノ行爲ニ付キ、全然責任ヲ

免除スヘキモノニハ非ストスルモ、其負フヘキ責任ニ付キテハ、一定ノ限界ヲ附スルコト當然ニシテ、正義ノ觀念ニ合スルモノト謂フコトヲ得ヘキナリ。從テ、法律ノ本質ヲ以テ自然的正義トナシタル、自然法學派ノ鼻祖タル Grotius カ、船主責任制限制度ヲ讚美シタルハ、蓋シ故アリト爲スヘキナリ。

然レ共、上述ノ所謂正義上ノ理由ナルモノハ、交通機關ノ發達完備シタル現今ニアリテハ、殆ト其根據ノ大半ヲ失ヘルモノト言フコトヲ得ヘシ。抑正義論者カ、船主ノ責任ヲ制限セサルヘカラストナス其論據ハ、船長其他ノ船員ハ他ノ使用人ノ場合ト異リ、船主ニ於テ之カ監督ノ自由又ハ手段ヲ有セサルノ事由ニ存ス。然ルニ、有線無線ノ電信電話等ノ發達並ニ海運業カ大企業組織ヲ以テ營マレ、船主ハ各船舶ノ寄港地ニ支店出張所等ヲ設クルヲ常態トスル社會的事情ハ、嘗テ航海中ノ船舶ニ對シテハ、指揮命令ヲ爲スコト能ハスト爲サレタル事實的障害ヲ一掃シ去リ、又船長ノ廣汎ナル權限モ事實上之等ノ事情ニ伴ヒ、漸次縮少的傾向ヲ有スルカ故ニ、(註五)船長其他ノ船員ハ其選任解任及指揮監督ノ點ニ於テ、殆ト他ノ使用人ト別異ノ取扱ヲ爲スノ必要ナキニ至レリ。

註五 寺尾元彦氏著、商法原理第五卷、海商法二五六頁

從テ、船主責任制限制度ハ、到底上述ノ如キ理由ノミヲ以テハ之ヲ維持スルコトヲ得ス。殊ニ英國ニ於テハ、船主責任制限制度ヲ採用シタル當初ヨリ、船主ノ責任ヲ制限スルハ、決シテ正義

ノ觀念ニ合スルモノニ非ス。寧ロ之ニ反スルモノナリトノ議論盛ニシテ、責任制限制度ヲ採用シタル法律ヲ以テ、暴君ニモ等シキ法律(an act sufficiently tyronical as it is)ナリト難シタルモノスラアリ。(註六)又英國ニ於テ初メテ、責任制限制度ヲ採用シタル一七三四年ノ法律ノ如キモ、其前文(preamble)ニ於テ、同法制定ノ趣旨ヲ明ニシ、同法ハ決シテ正義ノ觀念ニ基クモノニ非スシテ、専ラ政策的理由ニ由來シタルモノナルコトヲ説明セリ。(註七)

註六 Abbott's, p.

註七 "That is of the greatest consequence and importance to this kingdom to promote the increase of the number of ships and vessels, and to prevent any discouragement to merchants and others from being interested and concerned therein; and that is has been held, that in many cases owners of ships or vessels are answerable for goods and merchandise shipped or put on board the same, although the said goods and merchandise, after the same have been so put on board, should be made away with by the masters or mariners of the said ships or vessels, without the knowledge or privity of the owner or owners, by means whereof merchants and others are greatly discouraged from adventuring their fortunes in owners of ships or vessels, which will necessarily tend to the prejudice of the trade and navigation of this kingdom."

茲ニ所謂政策的理由トハ、航海業ノ保護獎勵ヲ言フ。抑船舶ハ海上交通ノ唯一ノ機關ニシテ、又何レノ國ト雖モ、貿易ノ振興ヲ計リ、海外發展ヲ以テ國是ト爲ササルモノナシ。然ルニ航海業ハ極メテ莫大ノ資金ヲ要シ、而モ甚タ危險ヲ伴フ事業タリ。從テ國家カ個人ノ航海業ノ保護獎勵ヲ圖ラントセハ、獎勵金ノ

附與等積極的ノ方法モ必要ナルヘシト雖モ、又他面ニ於テ消極的ニ、船主ノ航海上ノ責任ヲ輕減スルコトモ亦、又一策タルヲ失ハサルナリ。

而シテ、英國法制カ、上述ノ如キ航海業ノ保護獎勵テフ理由ニヨリテ、寧ロ專ラ此理由ニヨリテ、既ニ諸外國ニ於テ行ハレタル船主責任制限制度ヲ採用シ、今尙之ヲ維持スルニ至レル事實ハ前記法律ノ前文ニ徵シ明白ナリ。

第四節 現行金額責任制度

第一款 總 說

既ニ詳述シタルカ如ク、英國ニ於テ、始メテ船主ノ責任制限ノ制度ヲ採用シタルハ、一七三四年ノ法律ナリ。而シテ、同法ハ、其責任ノ制限ヲ船長又ハ船員カ積荷ヲ消費シ、又ハ盜取シタル場合ニ限レリ、其後一七八六年ニ至リ。其規定ヲ擴張シテ責任制限ノ規定ハ、船長船員ノ不法行爲ノミナラス 全然關係ナキ第三者カ積荷ヲ盜取シタル場合ニ於テモ、船主ハ其責任ヲ制限スルコトナシ。更ニ一八一三年ニ至リ、右ノ範圍ヲ擴張シテ、船主ハ自己ニ惡意又ハ過失ナキ限り、船長船員ノ凡テノ過失行爲ニ付キ、其責任ヲ制限シ得ヘキコト、セリ。

尙責任制限ノ限度ニ付キテモ、歐洲諸國ト同様、船舶及運賃ノ額ヲ以テ其限度ト爲シタリシカ、一八五四年ノ Merchant Shippi

ng Act =至リテ、人的損害ニ付テハ、船價一頓一五磅以上トナスヘキ旨ノ規定ヲ設クルニ至リ、始メテ全額責任主義ノ端緒ヲ開ケリ。而シテ、更ニ一八六二年ノ同法ノ修正條令ニ至リテ、愈々純然タル金額責任主義ヲ採用シ、船主ノ責任額ハ、人的損害ニ付キテハ、船價一頓一五磅、物的損害ニ付キテハ、八磅ノ割合ヲ以テ算定スヘキモノトセリ。

而シテ上述ノ諸法ハ、一八九四年ノ Merchant Shipping Act =依リテ廢止統一セラレ、現行ノ船主責任制限制度ハ、同法五〇三條ノ規定スル所ニ屬ス。但シ同規ハ其後一八九八年、一九〇〇年、一九〇六年、及一九二一年ノ數次ニ亘る修正アリ。同規定=依レハ、船主ハ、

- (1)自己ノ船舶中ノ乗客及乗組員ニ付テ生シタル人的損害
 - (2)自己ノ船舶ノ積載貨物ニ付テ生シタル物的損害
 - (3)他ノ船舶ノ乗客及乗組員ニ付キ、自己ノ船舶ノ不當ノ操縦(improper navigation)ニ依リテ生シタル損害
 - (4)船舶ノ不當操縦ニ因リ、他ノ船舶及其積載貨物ニ付キ生シタル物的損害
- =付キ』自己ニ惡意又ハ過失ナキ限リ (without actual fault or privity)
- (1)人的損害ニ付キテハ物的損害ヲ伴フト否トヲ問ハス、一頓一五磅ヲ限度トシ
 - (2)物的損害ニ付キテハ、人的損害ヲ伴フト否トヲ問ハス、一

頓八磅ヲ限度トシテ其ノ損害ノ總計ニ付キ責任ヲ負フヘキモノ
タリ。(註一)

註一 Merchant Shipping Act, 1894, Sect. 503:—

(1) The owners of a ship, British or foreign, shall not where all or any of the following occurrences take place without their actual fault or privity, (that is to say:—)

- (a) Where any loss of life, or personal injury, is caused to any person being carried in the ship;
- (b) Where any damage or loss is caused to any gods, merchandise, or other things whatsoever on board the ship;
- (c) Where any loss of life, or personal injury, is caused to any person carried in any other vessel by reason of the improper navigation of the ship;
- (d) Where any loss or damage is caused to any other vessel, or to any goods, merchandise, or other things whatever on board any other vessel by reason of the improper navigation of the ship;

be liable to damages beyond the following amounts; (that is to say)

- (i) In respect of loss of life or personal injury either alone or together with loss of or damage to vessel's, goods, merchandise, or other things, an aggregate amount not exceeding fifteen pounds for each ton of their ship's tonnage; and ——
- (ii) In respect of loss or damage to vessels, goods, merchandise, or other things, whether there be in addition loss of life, or personal injury, or not, an aggregate amount not exceeding eight pounds for each ton of their ship's tonnage.

(2) For the purpose this section

- (a) The tonnage of a steamship shall be her registered tonnage with the addition any engine room space deduced for the purpose of ascer

taining that tonnage and the tonnage of a sailing ship shall be her registered tonnage:

Provided that there shall not be included in such tonnage any space occupied by seamen or apprentices and appropriated to their use which is certified under the regulations scheduled to this Act with regard thereto.

- (b) Where a foreign ship has been or can be measured according to British law, her tonnage, as ascertained by that measurement, shall, for the purpose of this section, be deemed to be her tonnage;
- (e) Where a foreign ship has not been, and cannot be, measured according to British law, the Surveyor-General of Ships in the United Kingdom, or the chief measuring officer of any British possession abroad, shall, on receiving from, or by the direction of, the Court hearing the case in which the tonnage of the ship is in question, give evidence concerning the dimensions of the ship as it may be practicable to furnish, and give a certificate under his hand, stating what he believes, in his opinion, have been the tonnage of such ship if she had been duly measured according to British law; and the tonnage so stated in that certificate shall, for the purposes of this section, be deemed to be the tonnage of such ship.

而シテ、上述ノ責任額算定ノ基礎タル各船舶ノ噸數計算方法ニ付キテハ、同條第二項ニ於テ詳細ノ規定ヲ設ケ、責任額ノ基礎タル船舶ノ噸數ハ

- (1) 汽船ハ登録噸數(registered tonnage)=汽罐室(engine room)
ヲ加算シタルモノ、帆船ニアリテハ其登録噸數ニ依ルヘキモノトシ

(2) 外國船舶ニシテ、英國法ニ從ヒテ、其噸數カ計量セラレ又計量スルコト得ルトキハ、其計量セラレタル又ハ斯如ニシテ計量シ得ル噸數ニ從ヒ、英國法ニ從ヒ計量セラレス又計量スルコト能ハサルトキハ、責任額算定ノ基礎タル船舶ノ噸數ハ、裁判所ノ選任シタル鑑定人ノ鑑定ニ依ルヘキモノタリ。

以下項ヲ分チテ前記規定ノ分析説明ヲ試ムヘシ。

第二款 金額責任主義ノ適用範囲

第一項 主觀的範囲

第一 船舶ノ意義

船主責任制度ハ、航海業保護獎勵ノ爲メニ存スル、海法特有ノ施設ナルコト、上述シタル所ヲ以テ明カナリ。從テ該制度ノ適用ニヨリ、其責任ヲ制限スルコトヲ得ヘキ者ハ、船舶所有者ナラサルヘカラス。然ラハ、茲ニ所謂船舶トハ如何ナルモノヲ言フモノナルカ。

何レノ法制ニ於テモ、海上ニ關スル法規ハ海法ト稱シテ、陸上法規ト分離シテ、特種ノ取扱フ爲ササルモノナシ。換言スレハ海法ハ何レノ法規ノ下ニ於テモ、獨立シテ特種ノ發達ヲ遂ケ、陸上法規ト相對峙シテ、固有ノ分野ヲ有ス。而シテ海法ノ特質ハ、其規定ノ對象タル法律關係カ船舶ヲ中心トシテ成立發展スルモ

ノナルノ點ニ存ス。從テ海法ノ主體ハ船舶ナリト言フモ、必スシモ誤リニ非ルナリ。茲ヲ以テ海法ニ於テハ、其適用ヲ受クヘキ船舶ノ範圍ヲ明定スルヲ通例トス。

然レ共、法律ハ海法ノ適用ヲ受クヘキ船舶トハ、如何ナルモノナルカ。即チ同法ニ所謂船舶ノ範圍ヲ明確ニスルニ止リ、果シテ如何ナルモノヲ船舶ト指稱スルカ、即チ船舶ノ實質的意義ヲ示スモノニ非ス。詳言スレハ、船舶ノ實質的意義ハ、專ラ社會觀念ニ依リテ定ムヘキモノニシテ、法律ハ唯社會觀念ニ依リテ船舶ト稱セラル、モノニ付キ、海法ノ適用ヲ受クヘキモノト、否ラサルモノトノ間ニ、一定ノ限界ヲ設クルニ過キス。從テ海法ノ所謂船舶トハ、必スシモ社會觀念上謂フ所ノ船舶ト同一義ニ非シテ、前者ハ常ニ後者ヨリ其範圍ノ狹少ナルコトヲ知ルヘキナリ。

英國海法ニ所謂船舶ノ意義ハ、一八九四年ノ Merchant Shipping Act 七四二條ノ定ムル所タリ。(註三)同法ニ於テ船舶ナル語ニ、ship, vessel ノニアリ。各其意義ヲ異ニス。即チ ship トハ vessel ヨリ狹義ニシテ、櫓櫂ニヨリテ推進セラレサル (not propelled by oars) 船舶ヲ謂ヒ、vessel トハ其推進器ノ如何ヲ問ハス、苟モ航行ノ用ニ供セラル、總テノ船舶ヲ謂フ。從テ vessel ハ社會觀念上ノ船舶ト殆ト同一義ナリ。我商法ニ所謂船舶トハ商行為ヲナス目的ヲ以テ、航海ノ用ニ供セラル、モノノ謂ナリ。
(商法五)而シテ櫓櫂ノミヲ以テ、又ハ櫓櫂ヲ主トシテ運轉セラル
(三八條)

、舟ハ、船舶ノ範圍ヨリ除外セラルヘキカ故ニ、(同法) 我商法上ノ船舶ハ英法上ノ ship ヨリモ其範圍一層狹隘ナリ。尙我船舶法第三五條ノ規定ニ依レハ、商行爲ヲ爲ス目的ヲ以テセサルモ、航行ニ供セラルル船舶ニハ(官廳、公署ノ所有ニ屬スル船舶ハ此限リニ非ス)、總テ海商法ヲ準用スヘキカ故ニ、海商法ノ適用又ハ準用ヲ受クヘキ所謂海商船及準海商船ヲ合スルトキハ、英國法ノ所謂 ship ニ該當スルモノト言フヲ得ヘシ。但シ ship ハ必シモ航海船タルコトヲ要セサル點ニ於テ、我海商船及準海商船ヨリモ其意義廣汎ナリ。

上述スル所ハ一八九四年ノ Merchant Shipping Act ノ ship ノ意義ナリト雖モ一九二一年ノ Merchant Shipping Act (11,812Geo s. 5. C. 28) 第一條ハ、該規定ヲ變更シ、一面ニ於テ ship ノ意義ヲ擴張シ、他面ニ於テ從來ヨリモ其意義ヲ縮少セリ。同法ノ規定ニ依レハ ship トハ、推進器ノ如何ヲ問ハス、英帝國領土内ニ航行ノ用ニ供セラル、總テノ船舶ヲ包含ス。但シ港灣 (harbours) (註四)外ノ内水 (non-tidal water) ニノミ、使用セラル、モノハ、本法ニ所謂航行 (navigation) ノ用ニ供セラルモノト看做サス。同法ハ推進器ノ如何ヲ問ハサルカ故ニ、櫓櫂ヲ以テ運轉セラル、舟モ ship ト稱スルコトヲ得ヘク、此點ニ於テ一八九四年ノ Merchant Shipping Act ニ於ケルヨリモ、遙ニ其意義廣汎ナリ。然レ其亦内水船ヲ除外シタル點ニ於テ、從前ヨリモ遙ニ其範圍狹少ナリト言フヘシ。

註三 Harbour includes harbours properly so called, whether natural or artificial, estuaries, navigable rivers, piers, jetties, and other works in or at which ships can obtain shelter, or ship and unship goods or passengers.

註四 Tidal waters means any part of the sea and part of river within the ebb and flow of the tide at ordinary spring tides, and not being a harbour.

上述スル所ヲ以テ責任制限規定ノ適用ヲ受クヘキ船舶ノ意義ヲ明ニスルコトヲ得タリ。然レ共上述スル所ノ船舶ニシテ、而モ、責任制限規定ヲ適用スルコトヲ得サル例外ノ場合ヲ附言スルノ必要アリ。

英國船舶(British ship)ハ、商船條令ノ規定ニ従ヒ、必スヤ登録(register)セサルヘカラサルモノタリ。^(同法)而シテ、若シ此登録ヲ爲ササル船舶ハ同法ノ適用上之ヲ英國船舶ト爲スコトヲ得サルモノニシテ^(同法)英國船舶ノ特權ヲ享受スルコトヲ得サルハ勿論、金額責任制度ノ適用ニ依リ、其責任ヲ制限スルコトヲ得サルモノトス。^(註五)但シ英國船舶ニシテ、又前記登録義務ヲ免除セラル、場合ニアリ。即チ其一ハ積載噸一五噸未濟ノ船ニシテ、英國領土(United Kingdom and British possession)内ノ河川(rivers)又ハ沿岸(cost)ノミノ航行ノ用ニ供セラレ、且其所有者カ英國內ニ住所ヲ有スル場合ニシテ、其二ハ積載噸三十噸未滿總甲板又ハ定甲板ヲ有セサル船舶ニシテ、Newfoundland 及其ノ隣接地ノ沿岸、並ニ St. Lawrence 湾及同灣ニ面スル Canada, Nova Scotia 又ハ New Brunswick ノ沿岸ノミノ漁業又ハ貿易ニ從事スル船舶ナリ。^(同法)^(註六)從テ前記二種ノ登録免除船ハ

登録ヲ經サルモ責任制限ノ適用ヲ受クヘキモノトス。

註五 Marsden's, p 81

註六 Merchant Shipping Act. 1894. S 3,

The following ships are exempted from registry under this Act:—

- (1) Ships not exceeding fifteen tons burden employed solely in navigation on the rivers or coas'ts of the United Kingdom, or on the rivers or coasts of some British possession whithin which the managing owners of the ships are resident:
- (2) Ships not exceeding thirty tons burden, and not having a whale or fixed deck, and employed solely in fishing or trading coastwise on the shores of Newfoundland or parts adjacent thereto, or in the Gulf of Saint Lawrence, or on such portions of the coasts of Canada as lie bordering on that gulf

尙官公署ノ所有船(government vessel)モ登録スルコトヲ要セス。(Merchant Shipping Act, 1894, 741條)

第二 責任ヲ制限シ得ヘキ者

金額責任制度ノ適用ニ依リ、其責任制限ヲ主張スルコトヲ得ヘキ者ハ、上述ノ船舶所有者ナラサルヘカラサルコト多言ヲ要セス。船舶所有者(shipowner)トハ、船舶所有權ノ歸屬者ノ謂ニシテ、此點ニ付テハ、特ニ説明ヲ要スヘキモノナシ。

然レ共既ニ第一章ニ於テ詳述シタルカ如ク、船舶ノ不法行爲ニ付キ責任ヲ負フヘキ者ハ、船舶所有者ノミニ限ラス。抑ム船主責任制度ナル法的施設ハ、航海業ノ保護獎勵ニ存ス。從テ該制度ニ依リ、保護ヲ受クヘキ者ハ、船舶所有者ノミニ限ルヘキニ非ス。苟モ船舶ヲ以テ航海業ニ從事スル者ハ、凡テ之カ保護

ヲ受ケサルヘカラス。從テ傭船者等、所謂船舶ノ一時的所有者(demised owner)モ亦、船舶ノ不法行爲ニ付キ、自ラ責任ヲ負フヘキ場合ニ於テハ、其所有者ト同様、其責任ヲ制限スルコトヲ得サルヘカラス。茲ヲ以テ一九〇六年ノ Merchant Shipping Act 七一條ハ、此趣旨ヲ明ニスル爲メ、一八九四年ノ Merchant Shipping Act 五〇三條乃至五〇九條ニ所謂船舶所有者ナル文字ハ、傭船者ヲ包含スルノモトスト規定セリ。(註七)

註七 Merchant Shipping Act. 1894. 3.71:

Sections five hundred and two to five hundred and nine of the principal act shall be read so that the word "owner" shall be deemed to include any charterer to whom the ship is demised.

登録ヲ要スヘキ船舶ハ、登録ヲ經サル限り、其責任制限ヲ主張スルコトヲ得サルコト、前述シタルカ如シ。然レ共、船舶ハ建造竣成ト同時ニ、登録ヲ了シ得ヘキモノニ非ス。從テ若シ此種ノ場合ニ於テモ、登録ヲ經サル限り、責任制限ヲ爲スコトヲ得サルモノト爲ストキハ、登録前ノ船舶ハ、理由ナクシテ其保護ヲ剝奪セラルモノト言ハサルヘカラス。茲ヲ以テ一八九八年ノ Merchant Shipping Act 第一條ハ、船主ノ責任制限ニ關スル規定ハ、其船舶カ登録セラル迄、進水ノ時ヨリ所有者建造者(builders)及其他ノ利害關係人ニモ、之ヲ適用スヘキモノトセリ。(註八) 同法制定前ニ於テハ、無登録船舶ニ付キ、其進水ノ際損害ニ對シ無限ノ責任ヲ負ハシメタル判例アリ。(註九)

註八 Merchant Shipping Act, 1998 S1:

“Section fine hundred and two to five hundred and nine include of the merchant Shipping Act, 1894. shall extend and apply to the owners, builders, or other parties interested in any ship built at any port or places in Her majesty's dominions, from and including the launching of such ship until the registration thereof under section two of the Merchant Shipping Act, 1894.

註九 Marsden's, p.

第三 船舶外ノ適用

責任制限制度ハ、船舶業保護獎勵ノ爲メ設ケラレタル、海法特有ノ施設タリ。從テ其適用ヲ受クヘキモノハ、船舶ナラサルヘカラス。然ルニ一九〇〇年ノ Merchant Shipping Act ハ、該制度ノ適用範圍ヲ更ニ擴大シテ、船渠 (dock) (註一〇)、運河 (cannel) (註一) 港灣當局 (harbour authority) (註一二) 及港灣監督所 (conservancy) (註一三)ニ及ボシ、之等ノ者モ亦船主ト同様、其責任ヲ制限スルコトヲ得ヘキモノトセリ。(同法二) (條三項) 蓋シ之等ノ機關ハ海運業ニ缺クヘカラサルモノニシテ、其保護獎勵ヲ計ラサルヘカラサル點ニ於テ、船舶ト同一ナルヘキヲ以テナリ。而シテ是等ノ者モ船舶ト同様、其所有者カ英國人タルト外國人タルトハ、問ハサルモノトス。(同法二) (條五項)

註一〇 for the purpose of this section the term “the owner of dock or canal” shall include any person or authority having control or management of any dock or canal, as the case may be.(同法二) (條五項)

註一二 For the purpose of this section the term dock shall include wet dock and basins, tidal docks and basins, locks, cuts, entrance, dry dock, graving

docks gridirons, slips, nays, wherves, piers, stages, landing place, and jetties. (同上)
四項)

註一二 Harbour authority include all persons or bodies of persons, corporate or unincorporate, intrusted with the duty or invested with the power of constructing, improving, managing, regulating, maintaining, or lighting harbour,

註一三 Conservacy authority include all persons or bodies of persons, corporate or unincorporate, intrusted with the duty, or invested with the power of conserving, maintaining, improving the navigations of a tidal water.

第二項 客觀的範圍

第一 損害原因

全額責任制度ハ、單ニ船主ノ責任制限ヲ目的トスルモノナリ。如何ナル場合ニ、船主カ第三者ニ對シ、責任ヲ負フヘキヤハ、専ラ他ノ規定又ハ理論ニ依リテ、之ヲ決セサルヘカラス。從テ茲ニハ已ニ一般ノ理論ニ從ヒ、船主カ負フヘキ責任ニ付キ其如何ナル限度ニ於テ、之ヲ制限スルコトヲ得ルヤカ、論議セラルヘキノミ。

然レ共亦金額責任主義ハ、船主ノ責任ニ付キ、其原因ノ如何ヲ問ハス、又如何ナル場合タルトヲ問ハス、之カ制限ヲ許スモノニ非ス。從テ金額責任主義ノ適用ヲ受クヘキ、債務ノ範圍及其範圍ニ於テ如何ナル條件ノ下ニ、船主ハ其責任ヲ制限スルコトヲ得ルヤヲ研究セサルヘカラス。

凡ソ債務ノ發生原因ハ、大別シテ契約ト不法行為ニ分ツコト

ヲ得ヘシ。而シテ船主責任制限制度カ、船主ノ不法行爲債務ニ付キ、其適用ヲ見ルヘキハ各國法制ノ一致スル所ニシテ、該制度ノ沿革乃至其立法趣旨ニ徵シ、殆ト論議ヲ爲スノ必要ナシ。

唯問題ハ契約上ノ債務ニ存ス。即チ船主カ契約上負擔スルニ至リタル損害ニ付、尙責任ヲ制限スルコトヲ得ルカニ關シ立法例區々ニ出ツルモノニシテ、我商法及佛商法ハ之ヲ制限シ得ヘキモノト爲セリ。然レ共英國法ハ全然其反對ニ出テ、責任制限制度ヲ採用シタル當初ヨリ、船長又ハ船員ノ不法行爲ニヨリ生シタル債務ニ付テノミ、之ヲ制限シ得ヘキモノトナシ、契約上ノ債務ニ付テハ、無限責任ノ方針ヲ採レリ。

然ルニ現行ノ商船條令ノ規定ハ從來ノ諸法及我商法ト其立言ノ體裁ヲ異ニ、制限セラルヘキ債務ヲ列舉スルニ當リ積極的ニ其原因ヲ指摘セス、寧ロ消極的立言方法ヲ以テ、單ニ同條列舉ノ物體ニ付キ、生シタル損害ニ對シテハ、船主ハ自己ニ現實的過失 (actual fault) ナク、又ハ自ラ其當事者 (privity) ナラサル場合ニ限リ其責任ヲ制限スルコトヲ得ト規定セルニ過キス。決シテ從來ノ如ク不法行爲債務ニ限ルヘキ旨ノ文言アラス。然レ共同法ノ沿革又ハ without actual fault or privity 等ノ制限ヨリ、契約債務ニ責任制限規定ヲ適用スヘカラサルノ趣旨ハ、之ヲ窺知スルニ難カラス。但シ契約債務ニ付テモ、契約本來ノ債務 (primary right) ト、其履行ニ基キテ生スル損害賠償債務 (remedial right) トハ區別シテ觀察スルノ要アリ。殊ニ英國ニ於テハ、債務不履行

ノ場合ニ於ケル所謂救濟權、即チ第二次權 (secondray right) ハ、之ヲ以テ第一次權 (primary right) ノ變形又ハ延長ト爲サス、全然別個ノ權利トシテ取扱フヲ例トス。而シテ上述スル所ハ、第一權即チ契約本來ノ債務ニ關スルモノニシテ、第二次的ノ救濟權ニ付テモ、同様ニ論スルコトヲ得ルカハ甚タ疑問ナリ。Marsden ノ如キハ此契約不履行上ノ債務ニ付イテハ、不法行爲債務ト同様船主ハ金額責任制限制度ニ依リ、其責任ヲ制限シ得ヘキモノト論セリ。(註一四)

註一四 Marsden's, p. 180

尙茲ニ一言セサルヘカラルハ、船主責任制限制度ハ、船長其他ノ船員ノ不法行爲ニヨリテ、船主カ責任ヲ負フヘキ場合ニ限リテ、適用セラル、モノニシテ、船主自ラノ行爲ニヨリ生シタル債務ニ付キテハ、船主ハ其ノ責任ヲ制限スルコトヲ得サルコト是ナリトス。

船主カ其責任ヲ制限シ得ヘキ債務ノ原因、即チ責任制限債務ノ範囲ハ、上述スル所ノ如シト雖モ、此種ノ債務ニ付キテモ、亦船主カ其責任ヲ制限スルニ當リ、他ニ一ノ制限アリ。即チ船主自身ニ、現實的過失又ハ當事者關係ナキコトヲ要ストノ要件是ナリトス。是我商法五四四條但書ト、同一ノ趣旨ニ出ツルモノタリ。但シ字義ニ付テハ、茲ニ一言スルノ要アリ。

過失 (negligence, fault) ニ二種アリ。現實過失 (actual fault) 及推定過失 (constructive fault) 即チ是ナリトス。現實過失トハ事

實上過失ノ存スルヲ言ヒ、推定過失トハ、現實ニ過失ノ存スルト否トヲ問ハス、法律カ一定ノ場合ニ過失ノ存スルモノト推定スル場合ヲ言フ。而シテ船主カ責任ヲ制限スルコトヲ得サルハ船主自身ニ現實的過失ノ存スル場合ニ限ラル。而シテ特ニ現實的過失ノ存スル場合ノミヲ除外シタルハ理由アリ。蓋シ船主責任制限ハ、船主カ船長其他ノ船員ノ不法行爲ニ付キ、責任ヲ負フヘキ場合ニシテ(故意行爲ニ付テハ責任ヲ負フコトナシ)而シテ船主カ船長等他船員ノ過失行爲ニ付キ、責任ヲ負フ所以ノモノハ、法律カ此種ノ場合ニ於テハ、船主ニモ亦過失アリト看做スニ外ナラス。換言スレハ船長其他ノ船員ノ不法行爲ニ對スル、船主ノ責任根據ハ所謂推定過失ニ存スルモノナリ。(本誌第三卷拙稿助)
從テ若シ、前述ノ場合ニ於テ、單ニ船主ニ過失ナキ場合ニ限ラルト規定スルトキハ、如上ノ推定過失ヲ包含シ、結局船主ハ如何ナル場合ニ於テモ、其責任ヲ制限スルコトヲ得サルルノ結果ニ立到ルヘキヲ以テナリ。

Privity ナル語ハ、一定ノ當事者間ニ存スル connection, interest, mutuality of interest ノ義ニシテ、現實ニ不法行爲ヲ爲ス者(actnaul wrongdoer) 卽チ正犯者ニ對シ、教唆授權又共同者ト言フ如キ關係ヲ有スル場合ヲ言フ。從テ privity & actual fault ヨリモ、一層其程度大ナリ。而シテ船主カ船長其他ノ船員ノ不法行爲ニ付キ、此種ノ關係ヲ有スル場合ニ於テハ、船主ハ其責任ヲ制限スルコトヲ得サルモノトス。

茲ニ一個ノ疑問アリ。船主カ自ラ船長タル所謂自船々長ノ場合ニ於テ、其船長タル資格即チ船長トシテノ職務内ニ於ケル過失行爲ノ責任ニ關スル問題ナリ。此點ニ關シテハ、學說立法例區々ニ出ツ。即チ佛伊法ハ明文ヲ以テ、自船々長ノ場合ニ付キ委付權ヲ否認シ(佛商二一六條三項)獨商法ノ下ニ於テハ或ハ無限責任ヲ負フヘキモノトナシ(無限責任説)或ハ有限責任ヲ負フヘキモノト爲スモノアリ。(有限責任説)或ハ又場合ヲ分チテ其歸趨ヲ異ニシ、或場合ニ於テハ無限責任、或場合ニ於テハ有限責任ヲ負フヘキモノト爲ス所謂折衷説ヲ唱フル者アリ。我商法ノ下ニテ於モ之ヲ決スヘキ明文存セサル故ニ積極消極兩種ノ見界行ハル。(註一五)

註一五、寺尾教授著、商法原理、第五卷、海商法、一四五頁。

英國法ハ如何ニト言フニ、明文存セスト雖モ、船長タル船主ハ、其責任ヲ制限スルコトヲ得ストノ解釋行ハル。但シ一九九四年ノ商船條令第五〇八條ハ、船主ノ責任ニ關スル規定ハ、船主カ、船長又ハ船員タル場合ニ於ケル。其船長又ハ船員トシテノ責任ニ影響ヲ及スコトナシト規定セリ。(註一六)

註一六 Marsden's, p. 179

尙自船々長ニ關聯シテ研究ヲ要スルハ、船舶カ數人ノ共有ニ屬シ、而シテ其中ノ一人カ船長タル場合ノ問題ナリ。此種ノ場合ニ於テハ船長タル共有者ハ、自身現實過失者タルカ故ニ、責任ヲ制限スルコトヲ得サルヘカラサルコト勿論ナリト雖モ、共

有者一人ノ過失ハ直ニ他ノ共有者ノ現實的過失ト言フヘキニ非ルカ故ニ、船長ニ非ル他ノ共有者ハ、其責任ヲ制限スルコトヲ得ルモノトス。(註一七)

註一七 Marsden's, p. 178

第二、損害ノ客體

責任制度ハ、沿革的ニ之ヲ見ルトキハ、漸次其適用ヲ擴張スルノ傾向アリ。最初責任ヲ制限セラルル債務ハ、單ニ其船舶ノ積載貨物ニ付キテ生シタル損害ノミニ限ラレタリ。然ルニ其後生命又ハ身體ニ對スル毀害(loss of life or personal injury)等ノ所謂人的損害ニ及ホシ、更ニ一八九四年ノ Merchant Shipping Act ニ至リテ、其損害ノ客體タル物又ハ人モ必スシモ、其船舶内ニ存スルモノナルコトヲ要セス、假令他船又ハ他船上ノ人又ハ物ニ付テ生シタル損害ト雖モ、等シク之カ損害責任ヲ制限スルコトヲ得ヘキモノトセリ。

又一九〇〇年ノ Merchant Shipping Act ハ更ニ其範圍ヲ擴大シテ、責任制限ノ規定ハ、船主ノ現實的過失ナキ限り其客體タル物カ海上ニ存スルト、陸上ニ存スルトヲ問ハス、又ハ定著物ト動産タルトヲ問ハス、凡テ其適用ヲ受クヘキモノトナセリ。(註一八)但シ他船又ハ他船上ノ人又ハ物ニ付テ生シタル損害及ヒ、船舶外ノモノニ付キ生シタル損害ニ付テハ、其船舶ノ不當操縱(improper navigation)ニ因リタルモノナルコトヲ要ス。

註一八 Merchant Shipping Act, 1900, Sect. 1 :

The limitation of the liability of the owner of any ship set by section fine hundred and three of the merchant Shipping Act, 1894, in respect of loss or damage to vessels, goods, merchandise or other things, shall extend and apply to all cases where (without their actual fault or privity) any loss or damage is caused to property or right of any kind, where on land or on water, or where fixed or movable, by reason of improper navigation or improper management of the ship.

尙 dock, canal の所有者及 Harbour, Conservacy Authority
カ其責任ヲ制限シ得ルハ、船舶及船舶積載ノ貨物ニ付テ生シタル
ノ損害ノミニシテ人的損害ニ及ハス。(Merchant Shipping Act, 1900 Sect 2.)

第三款 責任制限限度

船主カ其責任ヲ制限シ得ル限度、即チ責任制限ノ結果、結局負擔セサルヘカラサル制限責任額ハ、物的損害ニアリテハ、船舶一頓ニ付八磅、人的損害ニ付テハ、一五磅ナリ。即チ物的損害ノミ發生シタルトキハ、船主ノ責任ハ、八磅ニ船舶ノ總噸數ヲ乗シタルモノヲ限度トシ、又人的損害ノミ生シタルトキハ、同シク總噸數ト一五磅トノ相乗積ヲ最高限度トシテ責任ヲ負フヘキモノトス。

然レ共、人的物的兩種ノ損害共ニ生シタル場合ニ於テハ、其一方ノミ生シタル場合ノ如ク、單純ナル能ハス。而シテ、此種ノ場合ニ於テハ、船主ノ責任最高額ハ、兩種ノ損害ニ對シ、一頓一五磅ヲ限度トシ、且物的損害ニ付テハ人的損害ヲ伴フ場合ト雖モ、

八磅ヲ限度トスルカ故ニ、一五磅ト八磅トノ差額七磅ニ付テ、先ツ人的損害優先辨濟ヲ受ケ、若シ全部辨濟ヲ受クル能ハサル場合ニ於テ、其殘額ニ付キ、物的損害ト同一順位ニ於テ、八磅ニ付辨濟ヲ受クヘキモノトス。以下設例ヲ以テ計算ノ結果ヲ示スヘシ。

今假リニ登録噸一萬噸ノ船舶カ、其船主ノ過失ニ因リ、流水ト衝突シ、遂ニ沈没ノ悲運ニ遭遇シ、乗客數名ノ人命ヲ喪失シ、又其積載貨物ニモ莫大ノ損害ヲ生シタリト假定センカ。此場合船主ノ制限責任額及被害者ノ受クヘキ賠償額ハ下ノ算數式ヲ以テ之ヲ表示スルコトヲ得ヘシ。

$$(1) \text{ £ } 15 \times 10,000 = \text{£} 150,000 \dots\dots \text{船主ノ責任總額}$$

$$(2) \text{ £ } (15 - 8) \times 10,000 = \text{£} 70,000 \dots\dots \text{人的損害ノ被害者ノ優先辨濟ヲ受クヘキ總額}$$

$$(3) \text{ £ } 8 \times 10,000 = \text{£} 80,000 \dots\dots \text{物的損害ト(2)ノ優先額ヨリ満足ヲ得サリシ人的損害ノ殘額トカ按分的ニ分配ヲ受クヘキ額}$$

而シテ上述ノ(2)ニ於テ、£15ト£8トノ差額£7ニ付、人的損害カ優先辨濟ヲ受クル所以ノモノハ、人的物的兩種ノ損害ヲ通シテ、責任ノ最高額ハ £15ニシテ、而シテ物的損害ノ賠償額ハ、人的損害ヲ伴フ場合ト雖モ、兩者ノ合計ニ付キ、一噸八磅ヲ越ユヘカラサルカ故ニ、£15ヨリ £8ヲ控除セシムル殘額ハ全然物的損害ノ被害者カ配當加入ヲ爲スコトヲ得サルカ爲メニ外ナラ

ス。又(3)ニ於テ £8ニ付、人的損害ノ被害者カ、物的損害ノ被害者ト共ニ、競合シテ配當ヲ受クルコトヲ得ル、£8ハ物的損害ノ被害者カ、人的損害ヲ伴フ場合ト雖モ、兩者ノ總計ニ付テノ最高額ナルカ爲メニ外ナラサルナリ。

船主ハ其賠償スヘキ債務額ニ付、上述ノ限度ニ於テノミ、責任ヲ負フヘキモノナリト雖モ、是賠償債務ノ元本ニ付テ、之ヲ謂フモノシテ、其利息ニ關シテハ全然適用ナキモノトス。從テ制限責任額ニ對スル利息ハ、其損害成立ノ日ヨリ法定ノ制限額ヲ超ヘテ、之ヲ支拂ハサルヘカラス。(註一九)又訴訟費モ前記制限額ト何等關係ナキモノトス。(註二〇)

註一九、二〇 Marsben's, P, 184

第四款 責任額決定ノ基礎

船主ノ制限責任額ハ、専ラ其船舶ノ噸數ニ依リテ、決定セラルモノナリ。然ラハ、如何ナル種類ノ噸數ヲ基礎トナシ、又其噸數ハ如何ニシテ、算定セラルヘキモノナルカ。

船舶ノ噸數(tonnage)ニハ、容積噸ト重量噸ノ二種アリ。又容積噸ニモ總噸數(gross tonnage)ト登簿噸數(tonnage)アリ。而シテ登簿噸數ノ測定方法ニ付テハ、一八九四年ノ Merchant Shipping Actノ七七條乃至八七條及同法第二附表(Second Schedule)ニ詳細ノ規定アリ。其規定ニ依レハ、登簿噸數ハ總噸數ヨリ汽船ニアリテハ、乗組員ノ常用室、機關室等ヲ控除スヘキモノタ

リ。(同法第七) (註一) 責任制限ノ基礎タノ噸數ハ帆船ニアリテハ此登簿噸數ヲ以テ基礎トスヘキモノナリト雖モ、汽船ニアリテハ同法ニ謂フ所ノ登簿噸數ニ前記七九條ニ控除スヘキモノト爲サレタル、機關室ノ噸數ヲ加算シタルモノ (registered tonnage with addition of any engine room space deducted for the purpose of ascertaining that tonnage) ヲ以テ、其基礎ト爲スヘキモノトス。(同法五〇)(註二)但シ上述スル所ノ噸數ニハ(汽船帆船共ニ)同法第六附表ニ於テ認メラレタル、船員室ハ之ヲ包含セラルモノトス。(providual that there shall not be included in such tonnage any space occupied by seamen or apprentices and appropriated of their use, which is certified under the regulation scheduled to this act with regard thereto)

註一 Merchant Shipping Act, 1894, S. 79 :

(I) In measuring or re-measuring a ship for the purpose of ascertaining her register tonnage, the following deductions shall be made from the space included in the measurement of the tonnage, namely :

(a) in the case of any ship,

(1) any space used exclusively for the accommodation of the master; and any space occupied by seamen or apprentices and appropriated to their use, which is certified under the regulations scheduled to this Act with regard thereto.

(2) any space used exclusively for the working of the helm, the capstan, and the anchor gear, or for keeping the charts, signals, and other instruments of navigation, and boatswains stores; and

(3) the space occupied by the donkey engine and boiler, if connected

with the main pump of the ship; and

(4) Any space (other than a double bottom) adapted only for water ballast; and

(b) in the case of a ship wholly propelled by sails, and space set apart and used exclusively for the storage of sails:

(II) The deductions allowed under this section, other than a deduction for a space occupied by seamen or apprentices, and certified as aforesaid, shall be subject to the following provisions, namely:

(a) the space deducted must be certified by a surveyor of ships as reasonable in extent and properly and efficiently constructed for the purpose for which it is intended;

(b) there must be permanently marked in or over every such space a notice stating the purpose to which it is to be applied, and that whilst so applied it is to be deducted from the tonnage of the ship;

(c) the deduction on account of space for storage of sails must not exceed two and a half per cent. of the tonnage of the ship.

註二 汽船ノ場合ニ於ケル責任額算定ノ基礎ハ、1894年ノMerchant Shipping Act ニ於テハ、gross tonnage without deduction on account of engine room トアリタルヲ、1900年ノMerchant Shipping Act 第六九條ノ規定ヲ以テ 上述ノ如ク改正セリ。

金額責任制度ハ船主ノ責任制限ニ關スル特有ノ制度ナリシト雖モ、1900年ノMerchant Shipping Act ハ、更ニ該制度ノ適用範圍ヲ擴張シテ、Dock, Cannal ノ所有者及 Harbour, Conservacy authority モ亦、船主ト同様其責任ヲ制限シ得ヘキモノナルコト、既ニ説述シタルカ如シ。

然ラハ之等ノモノノ制限責任ハ、何ヲ基礎トシテ算定セラルヘキカ、同法第三條ニ依レハ、是等ノ者カ義務ヲ履行シ、又ハ權

限ノ行使スヘキ地内 (within the area over which they perform any duty or exercise any power) ニ於テ、其損害發生ノ當時又ハ其前五年内ニ存シタル最大ノ登録英國船 (the largest registered British ship) ノ噸數ヲ基礎トスヘキモノタリ。而シテ其船舶ノ噸數ノ計算ハ専ラ前述ソタル所ノ方法ニ依ルヘキモノトス。
 (同法三) 尚同法ハ、義務履行又ハ權限行使地内ニ存スル船舶ノ意義ニ關シ、船舶カ單ニ前述ノ地域内ニ建造又ハ組立セラレ、又ハ其地域ニ避難、通過若シクハ郵便物又ハ乗客ノ積載陸揚等ヲ爲シタル故ノミヲ以テ、Harbour 又ハ Conservancy authority ノ義務履行又ハ權限行使カ存シタルモノト看做スヘカラスト爲シ、其消極的限界ヲ明ニセリ。(註三)

註三 A ship shall not be deemed have been within the area over which a harbour authority or a conservay authority perfo m; any duty or exerciss any powers by reason only that its has been built or fitted out within such area, or that it has taken shelter w'thin or paned through such area on a voyage between two places both situate outside that are, or that it has load or unloaded mails or passengers within that area.

尙外國船舶 (foreign ship) ノ責任制限ノ基礎タル噸數ニ付テハ一八九四年ノ Merchant Shipping Act 第五〇三條二項之ヲ規定ス。凡ソ船舶ハ國籍證書 (national certification note) ヲ保有スルコトヲ要シ、而シテ其國籍證書ニハ、其船舶ノ噸數ヲ記載スルコトヲ通態トス。從テ外國船舶ノ保有スル國籍證書ノ噸數カ、英國制度ヲ採用シタルモノナルトキハ、直チニ之ヲ以テ、其外國船

船ノ責任制限ノ基礎ト爲スコトヲ得ヘク、唯其記載カ、英國ノ制度ニ準據シタルモノトシテ承認スルコトヲ得サル場合ニ、始メテ其責任制限ノ基礎タル噸數ハ、如何ニシテ之ヲ制定スヘキカノ問題ヲ生スヘシ。(註四)

註四 Marsden's, p. 186

而シテ、外國船舶ノ噸數カ上述ノ理由ニヨリ、其測定ノ必要ヲ生シタルトキハ、當該事件ノ繫屬スル裁判所ノ指圖ニ依リ、鑑定人 (surveyor general of ships in the United Kingdom, or the chief measuring officer of ship of any British posseessions abroad) ノ爲シタル評定ニ依ソルヘキモノトス。

茲ニ問題トナルハ、挽船ノ場合ノ噸數ナリ。挽船縱列中ノ責任ノ歸屬、即チ第三者ニ對シ、挽船又ハ被挽船ノ何レニ於テ、責任ヲ負フヘキノナルカニ付テハ、既ニ第一章ニ於テ之ヲ詳論シタリ。而シテ挽船ノ場合ニ於テモ、其責任者タル船主ハ、單獨船ノ場合ト同様、金額責任制度ニヨリ、其責任ヲ制限シ得ヘキカ故ニ、其責任額ハ、挽船被挽船其何レノ噸數ヲ基礎トシテ、之ヲ決セサルヘカラサルカノ疑問ヲ生セサルア得ス。

此點ニ關シテハ、一八七四年ノ America 號對 Syria 號事件ニ於テ、挽船被挽船共ニ同一船主ニ屬シ、而シテ挽船ノミノ過失ニ因リ、挽船被挽船ノ双方カ第三船ト衝突シタリトノ事案ニ對シ、船主ハ挽船ノ噸數ヲ基礎トシテ、其責任ヲ制限スヘキモノト判示セラレタリ。然レ共、該判例ハ最近一九二二年ノ Ran 號事件ニ

於テ、疑問トセラレ、同事案ハ挽船被挽船同一ノ船主ニ屬シ、而シテ挽船ノ過失ニ因リ、被挽船カ第三船ト衝突シタリトノ事實ナリシニ、其責任制限ノ基礎ハ、挽船被挽船双方ノ噸數ヲ基礎ト爲スヘキモノト論セラレタリ。但シ同事件ニ於テハ、其趣旨ノ判決ハ與ヘラレサリキ。然レ共、同年ノ Hallow 號事件ニ於テハ、挽船カ第三船(汽船)ト衝突シ、其結果又第三船カ被挽船ノート衝突シ、而シテ挽船及ヒ衝突シタル破挽船カ、同一ノ船主ニ屬スルモノナリシトノ事案ニ對シ、制限責任ハ、挽船及其衝突ノ結果タル損害ニ現實ニ原因ヲ與ヘタル被挽船ノ噸數ヲ基礎トシテ、之ヲ定ムヘキモノト判示セラレタリ。(註五)

註五 Marsden's, p. 182

上述スル所ハ挽船及被挽船カ同一ノ船主ニ屬スル場合ナリト雖モ、挽船及ヒ被挽船ハ其所有者ヲ異ニシ、而シテ其挽船縱列ノ指揮權 (control of navigation) ハ被挽船ニ存スルコト寧ロ普通ナリトス。而シテ、其指揮權ヲ有スル被挽船ノ所有者カ、第三者ニ對シテ、責任ヲ負フヘキ場合ニ於テハ、其責任ハ被挽船ノ噸數ヲ基礎トシテ、之ヲ制限スヘキモノトス。(註六)

註六 Roscoe's p. 152

第五節 責任制限ノ方法

船主ノ責任制限ハ、上述ノ根據ニ依リ、一定額ニ制限セラルト雖モ、其制限ノ效力ハ當然生スルモノニ非ス。即チ船主ノ責任

ハ、法律ノ規定ニ依リ、當然的ニ一定額ニ制限セラル、モノニ非スシテ、當事者ノ主張ヲ俟チテ、始メテ制限ノ效力ヲ生スルモノトス。而シテ、船主カ責任制限ヲ主張スルニ付テモ、一定ノ手續(訴ノ方法ニ依ル)アリ。以下之ヲ略説スヘシ。

船主ノ責任制限ハ、裁判所ニ對スル訴ノ手續ニヨリテナスヘキモノトス。(Merchant Shipping Act, 1894, sect. 504)此訴ヲ責任制限ノ訴(action of limitation of liability)ト稱ス。責任制限ノ訴ハ England 及ヒ Ireland ニアリテハ、Hight Court, Scotland ニアリテハ Court of cession 之ヲ管轄シ、又其他ノ領土ニアリテハ、夫々之ヲ管轄スヘキ裁判所(any competent court)アリ。(同條)

責任制限ノ訴ハ、船主ニ對スル損害賠償ノ訴(Action of damages)ヲ提起セラレタル後ニ、提起セラルコト普通ナリ。(註七)而シテ此訴ノ原告ハ、責任制限ヲ主張スル船主自身ナルコト勿論ニシテ、又其被告ハ船主ニ對スル損害賠償請求權者タリ。此等ノ請求權者カ、既ニ損害賠償請求ノ訴ヲ提起シタル場合ニ於テ、其賠償ノ訴ノ原告カ、制限ノ訴ノ被告タルナリ。

註七 Roscoe's, Admiralty practice, p. 275

責任制限ノ訴ノ訴狀(statement of claim)ニハ、其船舶ノ船名國籍、○責任算定ノ基礎タル噸數(即チ汽船ニアリテハ登薄噸數ニ機關室ノ噸數ヲ加算シタルモノ、帆船ニアリテハ登薄噸數)損害發生、原因タル事實、物的損害及人的損害ノ有無及原告ニ賠償ノ訴ヲ提起セラレタルヤ否ヤ、若シ訴提起セラレタルトキハ

其訴ノ程度 (the stage at which the proceedings have arrived at the time of the delivery of the statement of claim) 等ヲ記載スヘク、尙其他ノ訴ノ提起セラルヽノ恐アルトキハ、其旨ヲモ記載スヘキモノトス。

尙訴狀ニハ其損害カ原告ノ過失 (actual fault or privity) ナクシテ發生シタルモノナルコトヲ附記セサルヘカラス。蓋シ船主自身ニ過失アル場合ニ於テハ、其責任ヲ制限スルコトヲ得サルヘキヲ以テナリ。

責任制限ノ訴ヲ提起スル船主ハ、自己ニ損害賠償ノ責任アルコト、即チ其損害カ船長船員等自己ノ使用人ノ過失ニ依リタルコト、又ハ自己ノ船舶ノ improper navigation ニ基キタルコトヲ前提トスルコト普通ナリ。又其船主ニ責任アルコトヲ確定スルコトナクシテ、責任制限ノ判決ヲ與フヘキ理アラス。既ニ損害賠償ノ訴提起セラレ、且船主カ自己ニ責任ナキコトヲ爭フ場合ニ於テハ、自己ノ責任額及利息ヲ裁判所ニ供託シ、而シテ其訴ニ於テ敗訴ノ判決ヲ受ケタルトキハ、責任制限ヲ訴ヲ提起シ、既ニ供託シタル金額ヲ以テ、其制限訴訟ニ於ケル責任基金ト爲スコトヲ得ヘシ。

責任制限ノ訴ヲ受理シタル裁判所ハ、船主ノ責任ノ有無及其制限責任額ヲ決定シ、且ツ倫敦ノ一又ハ二個以上ノ新聞紙ニ利益關係人ヲシテ、其ノ權利ノ届出ヲ爲サシムルタメ、公告ヲ命スルモノトス。其新聞紙ハ普通 Times 及 Lloyd's List ニシテ、

又時トシテ特定ノ地方新聞タルコトアリ。而シテ各個ノ公告ハ少クトモ一週間ノ間隔ヲ置クコトヲ要シ、又最後ノ公告ハ債權届出ノ期日ヨリ二週間前ナルコトヲ要シ又命令ノ日ヨリ三ヶ月(calender months)ヲ下ルコトヲ得ス。債權届出ノ期間満了シタルトキハ、裁判所ハ届出債權者ニ對シ、原告ノ提出シタル金額ヲ分配スルモノトス。

上述スル所ハ、責任制限手續ノ極メテ典型的ノ場合ナリ。船舶所有者ハ、賠償請求者ノ或者ニ對シ、制限訴訟ニ依ラス、裁判外ニ於テ、其債務ノ決済ヲナスコトアルヘシ。此種ノ場合ニ於テハ、既ニ裁判外ニ於テ其債務ノ満足ヲ得タル債權者ハ制限訴訟ニ於テ、如何ニ取扱フヘキカノ問題ヲ生ス。而シテ此種ノ場合ニ於テハ、原告ノ申請ニ基キ、其責任額ハ裁判外ニ於テ既ニ辨済シタル債權額ヲ計算ニ入レテ、之ヲ決定スヘキモノトス。即チ他ノ債權者ハ、其債權者カ裁判外ニ於テ辨済ヲ受ケサリシ場合ニ於テ受クヘカリシ額以上ノ利益ヲ得ヘキニ非ルナリ。

(註八) Marsden's, p. 188

第六節 責任制限制度ノ適用単位

船主カ賠償債務ニ付キ、其責任ヲ制限シ、債權者ハ船主カ裁判所ニ提出シタル責任基金(liability fund)ニ付、其責任額ニ應シテ配當ヲ受クヘキモノナリト雖モ、其配當加入ヲ爲シ得ヘキ債權ハ、如何ナル場合ニ生シタルモノナルヲ要スルカ。換言スレハ上述ノ方法ニ依リ、配當加入ヲ爲シ得ヘキ債權ノ範圍、即チ船主

ハ如何ナル範圍ノ債務ヲ、金額責任制限制度ニ依リ、其責任ヲ制限スルコトヲ得ルカ。該制度適用ノ單位ハ、更ニ研究ヲ要スヘキ問題タリ。

吾商法ノ免責委付制度ハ、大體ニ於テ各個ノ航海ヲ以テ、其適用單位ト爲スモノト言フ事ヲ得ヘシ。之ヲ講學ノ便宜上航海單位主義ト命名スヘシ。蓋シ委付權ハ、船主カ債權者ノ同意ナクシテ、新タナル航海ヲナシタルトキハ、之ニ因リテ消滅シ(商法五)四五條又委付財產ヲ構成スヘキ運送貨及報酬請求權等モ、専ラ委付ニヨリテ免責セラル、債務ノ生シタル航海ニ關シテ、船主カ取得シタルモノナルコトヲ要スルヲ以テナリ。(商法五)即チ一航海ノ終リニ於テ、船主カ債權者ノ同意ヲ得シテ、新航海ヲ爲シタルトキハ、其以前ノ債權ニ付テハ、全然委付ヲナスコトヲ得サルコト、ナリ、委付ノ問題ハ全然其後ノ航海ニ付テノミ生スルモノタリ。而シテ第二次ノ航海ニ於テモ、委付ニヨリ免責セラルル債權ハ、専ラ第一次ノ航海ノ終了後、第二次ノ航海ノ終リノ時迄ニ生シタル債權タルコトヲ要ス。然レ共、其債權ハ必スシモ航海其モノト牽連干係アルコトヲ必要トセサルノミナラス、又航海着手後ニ生シタルモノナルコト(註一)ヲモ必要トセサルカ故ニ、嚴格ニ航海ヲ單位トセルモノトハ稱シ難シ。是余カ殊更ニ大體ニ於テ言フ所ナリ。

註二 航海ノ終リト、次航海ノ着手トハ、必ズシモ時間的ニ接續スルモノニハ非ス。其間何レノ航海ニモ屬セケル間隙アルヘキ理ナリ。而シテ其期間内ニ成

立シタル債權ニ付テモ、直前ノ航海ノ債務ト共ニ委付ヲ爲スコトヲ得ヘシ。

英國法ハ金額責任制度ノ適用ニ付、我商法ノ如ク航海單位主義ニ依ラス。此點ニ關シ英國法ハ二個ノ原則ヲ採用セリ。其一ヲ届出主義ト言フヘンハ、他ヲ機會主義ト名付クルコトヲ得ヘシ。届出主義トハ、責任制限訴訟ニ於テ、原告(船主)ノ提出シタル責任基金ニ對シ配當加入ヲ爲シ得ヘキ債權ニ付キ、一定ノ限界ヲ設ケス。權利ノ届出ヲ爲シタル債權ニ對シテ基金ノ分配ヲ爲スヲ云フ。苟モ責任制限ヲ爲シ得ヘキ種類ノ權利ナルニ於テハ、其之カ如何ナル機會ニ於テ生シタルヲ問ハサルヲ言フ。然レ共、其基金ノ配當ヲ爲ス裁判所ハ何人カ如何ナル權利ヲ有スルヤヲ知ラサルニ於テハ、適當ニ之カ配當ヲ爲ニス由ナシ。又責任制限ヲ主張スル船主ノ陳述ノミヲ以テ、其權利者ノ範圍ヲ確定スルモ、決シテ適當ニ非ス。茲ヲ以テ英國法ハ、配當加入ヲ爲シ得ヘキ權利者ヲシテ、其權利ノ届出ヲ爲サシメ、届出債權者ニ對シテ其基金ヲ配當シ、届出ヲ爲ササル者ハ、全然之ヲ排除スルコトヽセリ。即チ、此方法ニ依ルトキハ、金額責任主義ニ依リ、責任ノ制限ヲ受ケ且ツ責任基金ノ配當ヲ受クヘキ債權ハ、専ラ届出ニ依リテ決定セラル、モノト爲サ、ルヘカラス。届出主義ハ訴訟手續ニ依ルモノニシテ、判決ノ效力ハ將來ノ事實ニ對シ、其效力ヲ有セサルヘキカ故ニ、届出ニ依リテ限定セラル權利ノ範圍、即チ責任ノ制限ヲ受ケ、配當ヲ受クヘキ權利ノ範圍ハ、亦其判決前嚴密ニ言ヘハ、届出期日ノ満了前ニ成立シタル債權ニ

限ルモノト言ハサルヘカラス。而シテ其後ノ權利ニ付テハ、第二ノ訴ニ於ケル届出ニ依リ、其範圍ノ確定セラルヘク、如斯ニシテ順次訴ノ提起并ニ届出ニ依リテ、其適用ノ單位ヲ確定スルニ至ルヘシ。

機會主義トハ、金額責任ノ適用單位ヲ、其ノ制限セラルヘキ債權發生ノ機會 (occassion) 即チ其損害ノ發生原因タル事實ノ同一ニ求ムルヲ言フ。即チ、各個ノ機會毎ニ (each, separation distinct occasion) 換言スレハ、損害發生ノ個々ノ原因ニ付キ、其責任額ヲ確定シ、同一機會ニ生シタル債權ニ限り、基金ノ配當ヲ爲スヲ言フ。而シテ責任制限制度ノ適用ヲ受クルハ、同一不法行為ニ因リテ發生シタル債權ニ限ラルト雖モ、事實其不法行為ニ對スル責任基金ニ付、配當ヲ受クルハ、債權ノ届出ヲ爲シタモノニ限ラルヘキカ故ニ、機會主義ハ嚴密ニ言フトキハ、前述ノ届出主義ヲモ加味シタルモノト爲サルヘカラス。

機會主義ト届出主義トハ、其事實上ノ結果ニ於テハ大差ナキニ似タリ。蓋シ數個ノ不法行為カ相連續シテ爲サルヽコトハ、寧ロ例外的事實ニシテ、而シテ、一個ノ不法行為成立シタルトキハ、其被害者ハ直チニ、其救濟ヲ主張スヘク、其不法行為ノ救濟カ未タ與ヘラレサルニ、更ニ第二ノ不法行為成立ノ、其被害者カ第一不法行為ノ被害者ト相競合シテ、其權利ヲ主張スルカ如キハ、稀有ナリト言ヒ得ヘキヲ以テナリ。然レ共船員ノ非行ノ如キハ、其機會ヲ異ニシ、數次ニ互リテ爲サルヽコトアルヘク、又船舶

ノ衝突ノ如キモ、數次相次テ生スル事必シモ絶無ニハニ非ス。而シテ此種ノ場合ニ於テハ、機會主義及届出主義其何レヲ採用スルカニ依リ、船主ノ責任ノ範圍ニ重大ノ差異ヲ生スヘキナリ。

英國法ハ船舶ニ航海船 (sea-going ship) ト然ラサルモノトヲ別チ、航海船ハ機會主義ニ依ルヘキモノトシ (Merchant Shipping Act, 1894, sect. 503, subsect. 3) 非航海船ニ付テハ届出主義ニ依ルヘキモノトセリ。航海船ニ付キ機會主義ニ依ラサルヘカラサルハ 1894, Merchant Shipping Act 五〇三條第三項ニ明定スル所ニシテ、同規定ハ既ニ一八五四年ノ Merchant Shipping Act (同法五〇六條)ニモ存シタリ。何故ニ航海船ト非航海船トニ付、斯ル區別ヲセサルヘカラサルカ、其理由ハ明確ナラス。届出主義ニ付テハ、直接ノ明文ヲ缺クト雖モ、前記規定ノ反對解釋及責任制限訴訟ノ結果ヲ綜合シテ、上述ノ如ク解スルコトヲ得ヘシ。

最後ニ研究ヲ要スルハ、同一機會ノ意義及其適用ノ問題ナリトス。同一機會トハ、結局同一不法行爲ノ義ニ解セサルヘカラコト、既ニ上述シタル所ノ如シ。從テ、機會主義ハ又行爲單位主義トモ稱シ得ヘシ。而シテ責任制限ノ適用ヲ受クヘキ船主ノ債務原因タル不法行爲ハ、過失ヲ本體ト爲スモノナルカ故ニ、又同一機會ハ同一過失ト同一義ナルコトヲ知ルヘキナリ。(註二)

註二 Marsden's, p. 181

數個ノ損害ヲ同一過失行爲ノ結果ト見ルヘキヤ否ヤノ問題ハ、多ク船舶衝突ノ場合ニ生ス。即チ二個以上ノ衝突カ相次テ

生シタル場合ニ、其相次衝突ハ、同一過失行爲ノ結果ナリヤ否ヤニ付困難ナル問題ヲ生スルモノトス。若シ同一過失ノ結果ナルトキハ、二個ノ衝突ノ結果ヲ一括シテ、金額責任制度ヲ適用スヘク、否ラサルトキハ個々ノ衝突ニ付キ、之ヲ適用スヘキナリ。

一八九二年ノ Ablana 號事件ニ於テハ、甲船カ不法ニ乙船ノ前面ヲ左舷ニ横切ラントシ、之カ爲メ乙船カ丙船ト衝突シ、其舵ヲ替ヘル違ナクノテ、遂ニ乙船カ丁船ト衝突ンタリトノ事案ニ對シ、前後二回ノ衝突ハ同一過失ノ結果ナリト判示セラレタリ。

第七節 金額責任制度ノ特質

第一 金額責任主義ハ人的有限責任ナリ。

船主ノ責任ハ、其船舶ノ噸數ヲ基礎トシ、損害ノ種類(人的物的損害)ニ從ヒ、夫々一定額ニ限定セラルト雖モ、其制限ハ人的有限ニシテ、物的有限責任ニ非ス。此點ニ於テ金額責任主義ハ、獨逸ノ執行主義及佛國及我商法ノ委付主義(停止條件附物的有限責任)ト大ニ其趣ヲ異ニス。

人的有限トハ、特定ノ債權ニ付キ、一定ノ財產(船主責任ノ場合ニアリテハ海產)ヲ限度トシテ、辨濟ノ責ニ任スルニ非スシテ、(物的有限)其債務ニ付テノ辨濟責任ハ一定額ニ限定セラルモ、其額ニ付テハ債務者ハ總テノ財產ヲ以テ、辨濟ノ責ニ任スヘキヲ言フ。詳言スレハ、債務者(船主)ハ、其責任ノ制限セラル債務ノ原因ヲ爲シタル船舶財產ヲ以テノミ、之カ辨濟ノ責ニ

任スルニ非スシテ、其所有ノ總財產ヲ以テ辨濟ヲ爲スヘキナリ。從テ、債權者モ執行主義ノ如ク、船舶財產ニ對シテ、且ツ之ニ限リテ執行ヲ爲スヘキニ非スシテ、其選擇ニ從ヒ債務者所有ノ何レノ財產ニ付テモ、權利ヲ行使シ得ヘキモノト言ハサルヘカラス。從テ、加害船カ既ニ消滅シタル後ト雖モ、船主ハ其責任ヲ免ル、コトヲ得ス。(註一) 而シテ船主ノ責任カ海產以外ノ財產ニ及ホス點ニ於テ、金額責任主義ハ其特質ヲ有スルト同時ニ、船主ニ採リテ苦痛タルヲ免レス。

註一 Marsden's, p. 186

第二 金額責任主義ハ惡船ノ驅逐、良船獎勵ノ效果アリ。

金額責任主義ハ、總テノ船舶ニ付キ、噸數ヲ基礎トシテ、其責任額ヲ定ムルモノナルカ故ニ、一噸ノ價格カ法定ノ額(八磅又ハ一五磅) ヨリ高價ナル優良船ニアリテハ、其責任額ハ船舶ノ實價ヨリモ少ナキコト、ナルト雖モ、其一噸ノ價格カ法定ノ額ヨリ低廉ナル劣惡船ニアリテハ、結局船價ヲ超ヘテ、責任ヲ負ハサルヘカラサルコト、ナルヘシ。之ヲ約言スレハ、優良船ニアリテハ、船主ハ船價以下ノ責任ヲ負ヒテ有利ナレトモ、劣惡船ニアリテハ、船價以上ノ責任ヲ負フコト、ナリテ不利ナリ。(註二) 從テ、其反射的效果トシテ、船舶業者ハ不利ナル惡船ヲ避ケテ良船ヲ所有スルコト、ナリ、之ヲ其結果ヨリ見ルトキハ、良船獎勵ノ效果ヲ奏シ得ヘキモノト言フヘシ。

註二 寺尾元彥氏、商法原理第五卷、一八三頁

然レ共、此理論ハ審ニ之ヲ考察スルトキハ、到底認容シ難シ。金額責任主義ハ、本來人的有限責任ニシテ、船舶ノ噸數ヲ基礎トシテ算出セラル、ハ、其責任額ニ過キス。而シテ、其算出セラレタル制限責任額ニ付テハ、船主ハ總テノ財產ヲ以テ之カ辨済ノ責ニ任セサルヘカテラルカ故ニ、假令其責任額カ船舶ノ實價ニ比シ、或ハ高價トナリ或ハ低廉ナリトスルモ、船主ニ採リ何等利不利ノ問題ヲ生スヘキ理アラサルナリ。唯船價ト責任額ヲ比較シテ、優良船ノ責任額ハ船價ヨリモ少キカ故ニ、有利ナレ共、劣悪船ニアリテハ、其責任額ハ船價ヨリモ重キカ故ニ、不利ナリト言フカ如キハ、無意味ノコトト言ハサルヘカラス。從テ、此無意味命題ヲ前提トシテ、金額責任主義ハ惡船ノ驅逐、良船ノ獎勵テフ效果ヲ奏シ得ヘシトノ結論ヲ抽出スルカ如キハ、寧ロ失笑ヲ禁シ能サル所タリ。

然レ共、此點ヨリ金額責任主義ヲ見ルトキハ、執行主義、委付主義ヨリハ甚タ優レタル所アリ。執行主義及委付主義ハ、何レモ船舶財產ヲ限度トスル、而モ物的有價責任ナルカ故ニ、劣悪船ハ優良船ヨリモ、却テ責任輕キ結果ヲ生ス。然レ共、金額責任主義ニアリテハ、責任制限ハ船舶ノ價格如何ニヨリ、何等消長ヲ來スモノニ非ルカ故ニ、上述ノ如キ弊害ヲ生セス。去リトテ、此比較ハ單ニ金額責任主義カ、委付主義又ハ執行主義ノ如ク、惡船責任遞減ノ缺點ヲ有セストノ點ヲ明ニスルノミニシテ、直ニ上述ノ如ク、金額責任主義カ惡船ノ驅逐、良船獎勵テフ特質ヲ有スト

爲スヘキニハ非ス。

第三 金額責任主義ハ大船責任遞増ノ結果ヲ生ス。

金額責任主義ハ、船舶ノ噸數ヲ基礎トシテ、其責任額ヲ算出決定スルカ故ニ、大船責任遞増ノ結果ヲ來スヘシ。然レ共、此弊害ハ必スシモ 金額責任主義特有ノモノニハ非ス。委付主義、執行主義及船價責任主義等其何レニ付テモ同一ノ結果ヲ生スヘシ。

(註四) 蓋シ、船舶財產ノ總額ハ、船舶ノ大小ニ從ヒテ增減スヘク、若シ此命題ニシテ眞ナランカ、前述ノ何レノ法制ノ下ニアリテモ、結局船主ノ責任額ハ、大船ニ付テ重ク、小船ニ付テ輕キコトトナラサルヘカラサルヲ以テナリ。

註四 寺尾元彦氏著、商法原理、第五卷一七九頁

第四 金額責任主義ハ當事者間ノ紛爭防止ノ特質ヲ有ス。

金額責任主義ハ、該制度ニ依リ、責任制限ヲ行ハントセハ、訴ノ方法ニ依ルコトヲ要シ、且ツ其責任基金ニ付キ、配當加入ヲナスヘキ債權モ、届出ノ方法ニ依ラシムルカ故ニ、責任ヲ制限シ得ヘキヤ否ヤ、其制限ノ程度即チ制限責任ノ額、債權者ノ範圍及債權カ配當加入ヲ爲シ得ヘキヤ否ヤ等、凡テ同一手續ニ於テ裁判所ニヨリ決定セラルルカ故ニ、後ニ當事者間ノ紛糾ヲ殘スコトナカルヘキナリ。

我委付主義ノ如キハ、委付ノ原因アリヤ否ヤ未タ確定セサルニ、船主ハ委付ヲ爲サルヘカラサルコト、ナルノミナラス、又委付ヲ受クヘキ債權者ニ對シ、特ニ之カ參加ノ機會ヲ附與セ

サルカ故ニ、委付アリタルコトヲ知リタル債權者ト、全然之ヲ知ラサル債權者トノ間ニ種々ノ紛糾ヲ生セサルヲ得ス。尤モ我商法ノ下ニアリテモ、委付ハ登記スルニ依リテ其效力ヲ生スト爲シ(商法五四)
(四條ノ二)之カ公示ノ制度ヲ設ケタリト雖モ、到底金額責任主義ノ下ニ於ケル届出主義ノ如ク、債權者ノ保護ニ十分ナトリ言フ能ハス。債權者ノ範圍ヲ確定スル手續ハ極メテ不充分ニシテ、而モ配當加入ヲ爲ササリシ債權者ト雖モ、配當ノ際加入セサリシノ故ヲ以テ、當然權利ヲ喪失スヘキニ非ルカ故ニ、此ノ種債權者ハ既ニ委付財產ニ付、辨濟ヲ受ケタル債權者トノ間ニ種々困難ナル問題ヲ生セサルヲ得ス。

第五 金額責任主義ハ任意的ナリ。

茲ニ任意的ナリト言フコトニハ、二個ノ意義ヲ有ス。即チ其一ハ、責任ノ制限ハ當然的ニハ非ストノ義ニシテ、其二ハ責任制限ノ主張權ハ之ヲ拠棄シ又ハ變更スルコトヲ得トノ謂ヒ是ナリトス。

船主ノ責任ハ法定ノ金額ニ制限セラルト雖モ、其制限ノ效力ハ法律上當然的ニ生スルモノニハ非ス。當事者カ之ヲ主張スルニ依リテ、始メテ法定ノ金額ニ從ヒ、其責任ハ制限セラル、モノトス。

金額責任主義ハ航海業ノ保護獎勵テフ、公益的理由ニ基クモノナルカ故ニ、强行法規ト言フヘク、從テ之ニ反スル特約ハ無效ナリト言ハサルヘカラサルニ似タリ。然ルニ英國ニ於テハ寧ロ

反対ノ見界行ハレ、法定額ヲ超ヘテ全責任ヲ負フヘキ旨ノ特約モ有效ナリトセラル。(註五) 同時ニ法定額以下ニ責任額ヲ限定スル特約亦有效タルヘキナリ。

註五 Marsden's, p. 1761, Carver's Carriage by Sea, p. 37

第六 金額責任主義ハ船主責任ノ特有制度ナリ。

金額責任主義ハ(一八五四年前ハ船價責任主義)航海業獎勵ノ政策的目的ヲ以テ、船主ノ責任ニ關スル特有ナル制度トシテ、發達ヲ遂ケタルモノナリ。從テ該制度ニ依リテ、責任ヲ制限シ得ヘキモノハ船主ナラサルヘカラス。

然ルニ一九〇〇年ノ Merchant Shipping Act ハ、該制度ヲ更ニ船梁、運河ノ所有者及港務所(Harbour authority)港灣監督者(Conservacy authority)ニ及ボシ、又一八一七年ノ Regulation of Railway Act(十二條)ハ鐵道會社ニモ適用スルコトト爲シ、鐵道會社カ其引受ケタル運送ノ一部ヲ船舶ヲシテ爲ス場合ニ於テハ、假令其船舶カ自己ノ所有ニ屬セサル場合ト雖モ、鐵道會社ハ船舶ニ依ル運送中ニ生シタル損害ニ付テハ、金額責任主義ニ依リ、其責任ヲ制限シ得ヘキモノトセリ。(註六)

註六 Carver's p. 39, Marsden's, p. 18

而シテ鐵道會社ノ場合ニアリテハ、金額責任主義ニ依リ、其責任ノ制限ヲ受クヘキ損害ハ、物的損害ニ付テハ法文上明白ナリト雖モ、人的損害ニ付テモ亦之ヲ適用スヘキモノナルカハ甚タ不明ナリ。然レ共積極的ニ解スヘキカ如シ。(註七)

註七 Marsden's, p. 18

第七 金額責任制度ハ船主ノ不法行爲責任ニ關スルモノナリ

責任ノ制限ヲ受クヘキ債務ノ範圍ニ付テハ、各國法制ノ採ル所必シモ其軌ヨニセスシテ、我商法及佛商法ハ、法律行爲ニ依リ、船主カ負擔スルニ至リタル債務ニ付テモ、船主ハ委付ニヨリテ責任ヲ免レ得ヘキコトハ、既ニ上述シタル所タリ。然レ共、英國ノ金額責任主義ハ、不法行爲債務ニ限ラレ其他ノ債務ニ及ハス。從テ、船主ハ船長ノ爲シタル契約ニ依リ、自ラ債務ヲ負ヒタル場合ト雖モ、其責任ヲ制限スルコトヲ得ス。此種ノ債務ニ付テハ、一般原則ニ從ヒ、無限責任ヲ負ハサルヘカラス。但シ、契約不履行ノ損害賠償債務ニ付テハ、不法行爲債務ト同様、金額責任制度ヲ適用スヘキカ如シ。(註八)

註八 Marsden's, p. 180

然レ共、金額責任制度ハ、船主ノ不法行爲責任ノ凡テニ及ホスモノニ非スシテ、船長其他ノ船員ノ不法行爲ニ責任ヲ負サル場合ニ限ラル、モノトス。嚴密ニ言ヘハ、船舶ニヨル權利侵害ニ付、船主ニ現實ノ過失ナキ場合ニ限ラル、モノニシテ、船主自身カ過失(現實)ノ當事者タル場合ニ於テハ、其責任ヲ制限スルコトヲ得サルモノタリ。

第八 金額責任制度ハ船主ノ自己ノ船舶ノ不法行爲ニ對スル責任ニ關スルモノナリ。

船主ハ自己ノ船舶ニ依ラス、他人ノ船舶ヲ以テ運送ヲ爲スコ

トアルヘシ。此種ノ場合ニ於テハ、其荷主又ハ乗客ト運送契約ヲ爲シタル船主ノ責任ハ制限セラルニ非ラスシテ、責任ノ制限セラル、ハ、事實運送ニ從事シタル船主ナラサルヘカラス。(註九)

註九 Marsden's, p. 178

而シテ、茲ニ自己ノ船舶トハ、必スシモ船舶ノ所有權ノ歸屬ニ付テ之ヲ言フニ非ス。其船舶ニ付、支配權ヲ有シ、船員ノ行爲ニ付キ、自ラ第三者ニ對シテ責任ヲ負ハサルヘカラサル者、即チ demised owner ヲモ包含スルモノナルコト前既ニ詳述シタルカ如シ。

第九 金額責任制度ハ船主自身ノ責任制限ヲ目的トスルモノニシテ他ニ及ハス。

所謂船舶ノ不法行爲ニ因リ、第三者ニ對シ責任ヲ負フヘキモノハ船主ノミニ限ラス。船長船員又ハ水先人等、其過失ノ現實ノ當事者モ亦責任ヲ負ハサルヘカラス。然レ共、金額責任制度ハ船主ノ責任ニ關スル特種制度ナルカ故ニ、是等ノ者ハ金額責任主義ニ依リ、其責任ノ制限ヲ主張スルコトヲ得サルモノタリ。

而シテ、此理ハ船主又ハ船舶共有者カ、自己ノ船舶ノ船長又ハ船員トナリシ場合ト雖モ同一ナルヘク、從テ、其船長又ハ船員タル資格ニ於テ爲シタル過失行爲ニ付キ、其過失者ハ其責任ヲ制限スルコトヲ得サルモノト言ハサルヘカラス。一八九四年ノ商船條令モ亦、明文ヲ以テ之ヲ明ニセリ。(同法五〇八條)

第一〇 金額責任制度ハ責任額ノ最高限度ヲ示スモノナリ。

金額責任制度ハ、船主ノ賠償責任ノ最高限度ヲ定ムルモノニシテ、決シテ責任額ノ豫定ニ非ス。從テ、該制度ノ適用セラルルハ、船主ノ賠償債務ノ總額カ、法定ノ制限額ヲ超ヘタル場合ニ限ラル、モノニシテ、債務ノ總額カ法定額以下ナル場合ニ、其額ヲ制限スル趣旨ニ非ルハ勿論、又割合的ニモ其責任ヲ減縮スルコトヲ要セサルモノタリ。蓋シ、船主責任制限制度ハ、船主ヲシテ無限ニ責任ヲ負ハシムコトカ、政策上不當ナルニ因リ、其責任ニ一定ノ限界ヲ設ケタルモノナルカ故ニ、法律ノ定ムル制限額以下ノ小損害ニ付テハ、之カ責任ヲ制限スルノ必要アラサルヘキヲ以テナリ。

又船主ノ賠償債務ノ額モ、金額責任制度ト關係ナク、一般原則ニ依リテ決定セラルヘキモノニシテ、唯一般原則ニ從ヒ、確定セラレタル債務ノ總額カ法定額ヲ超ユル場合ニ、其責任カ制限セラル、ニ過キス。

第一一 金額責任制度ハ船主ノ責任額ノ制限ヲ目的トスルモノニシテ 責任原因ニ關スルモノニ非ス。

金額責任制度ハ船主カ一般原則ニ從ヒ、責任ヲ負ハサルヘカラサル債務ニ付キ、其責任ノ制限ヲ爲スモノニシテ、船主カ如何ナル場合ニ賠償責任ヲ負ハサルヘカラサルカハ、何等該制度ト關係ナキモノトス。詳言スレハ、一般原則ニ從ヒ船主カ責任ヲ負フヘキ債務ニ付キ、其債務カ責任制度ノ適用ヲ受クヘキモノナルトキハ、之ニ依リ其責任ヲ制限シ、然ラサルモノナルトキ

ハ、唯一般原則ニ從ヒ、無限ノ責任ヲ負フヘキノミ。金額責任制度ノ適用ヲ受クヘキ種類ノ債務ナル故ヲ以テ、一般原則ニ從ヒ、責任要件完備セサルニ拘ラス、法定額ニ付責任ヲ負ハシムルヘキニ非ルハ勿論、又該制度ヲ適用スヘキ債務ニ非ルノ故ヲ以テ、全然責任ヲ免除スヘキモノニ非ス。

第一二 金額責任制度ハ船主ノ保護ヲ目的トスルモノニシテ 被害者ノ救濟ノ制限ヲ目的トスルモノニ非ス。

金額責任制度ハ、船主ノ賠償責任ヲ制限スル結果、被害者モ當然其救濟ヲ制限セラルルニ至ル。然レ共、被害者ノ救濟カ制限セラル、ハ、船主ノ責任カ制限セラル、ノ結果、即チ金額責任制度ノ反射的效果ニ過キスシテ、決シテ、該制度ハ被害者カ其制限額ノ以上救濟ヲ得ルコトヲ、禁止スル趣旨ニ出ツルモノニ非ス。從テ、被害者カ、金額責任制度ニヨリ、救濟ヲ制限セラルル結果、救濟ヲ得サル損害ヲ被保險利益トシテ、保険契約ヲ締結スルモ、之ヲ以テ不法ノ契約ナリト言フコトヲ得ス。

而シテ商船條令(一八九四年)第五〇六條カ船主ノ責任カ、制限セラルコトヲ、保険事故トスル保険ハ、單ニ其危險ノ性質上ノ理由ニヨリ、(by reason of the nature of risk) 當然無效タルコトナシト規定シタルハ、此趣旨ニ外ナラサルナリ。

第一三 金額責任制度ハ船舶内ノ損害ニ其適用ヲ限定セラル ルモノニ非ス。

金額責任制度ニヨリ、其賠償責任ノ制限ヲ受クヘキ損害ハ、必

スシモ其船舶内ニ生シタルコト、即チ其船舶ノ積載貨物又ハ乗客、乗組員ニ付テ生シタルコトヲ必要トセス。是責任制度ノ立法趣旨ニ照シ、當然ノ事理ニ屬スルモノト言ハサルヘカラス。

然レ共、該制度ノ沿革ニ付テ、之ヲ見ルトキハ、必スシモ此理ニ從ヒタルモノト言フコト能ハス。即チ、初メテ該制度ヲ採用シタル一七三七年ノ法律ノ如キハ、責任ノ制限セラルル損害ハ船舶ノ積載貨物ニ付キ、而モ船員ノ領得行爲ニヨリテ生シタルモノナルコトヲ必要トセリ。其後數次ノ立法ニ依リ、漸次其範圍ヲ擴張シ遂ニ一八九四年ノ商船條令ニ至リ、他船内ノ人又ハ物ニ付テ生シタル損害ニ適用ヲ及ホスニ至レリ。

尙一九〇〇年ノ商船條令第一條ハ、更ニ其適用ヲ擴張シテ、船主ハ自己ノ船舶又ハ他船内ノ人又ハ物ニ付テ生シタル損害ノミナラス、船舶ノ不當操縦ニ基ク物的損害ハ、船舶内ノ物ニ付テ生シタルコトヲ要セス、水上タルト陸上タルヲ問ハス、責任ヲ制限スヘキモノトセリ。