

離路と船主責任の制限

——米國の新判決について——

久木久一

目次

- 一 離路の意義
- 二 離路の効果
- 三 離路と船主責任の制限
- 四 結語

—

およそ航海をなすにあたり、船長は航海の準備が終つたならば、遅滞なく發航し、かつ一旦發航をなしたるうへは豫定の航路を變更することなく、到達港まで相當の速度をもつて航海を進捗し、これを成就しなければならぬ⁽¹⁾。したがつて必要もなくまた正當の事由もなく徒らに發航を遅延し、契約上または慣習上定つている航路外に逸脱し、逆航迂廻をなし、地理的順序を無視して寄港しまたは慣習外の港に寄港したり、理由もなく航海の途上滯船すること

離路と船主責任の制限

は許されないものである。これすなわち船長の負擔する航海成就の義務である。

船積港において運送品を積込み、これを安全に陸揚港に輸送することを目的とする運送契約においては、船主は船長をしてこの義務を履行せしめ荷主に對しその責めに任ずべきものであるから、海上運送契約上海上運送人としての船主の同時に負擔すべき義務⁽²⁾でもある。学者はこれを海上運送人の直航義務という。

しかるに船長が(一)人命の救助のため、または(二)航海の繼續又は航海の安全のために、さらにまた(三)一九二一年のヘーグ規定を採用したる諸國においては財産救助の目的のため⁽³⁾以外に、發航を遅延し航路外に逸脱し、航海の繼續を怠るときは、航海成就の義務に違反することになり、ここに離路 (Deviation, déroutement) の問題を生ずるのである。

そもそも航海において、運送品を安全に目的地に運びその航海の目的を達成するためには、航海の實施にあたり、その開始から終了に至る間一定の時間的ならびに空間的限定を受けるものであつて、かくすることによりその航海には一定の性格が與えられ、取引社会においてその航海として認識され、その性格にもとづき一切の取引または計畫がなされるのである。

離路はこの一定のものとして受けとられた航海の性質を變ずるものといはねばならない。けだし離路することにより航海の時間的または空間的限定が破られるからである。その結果、第一にその航海に伴う危険度が變更されこれに即應する準備にそごを來たすであろうし、したがつて第二には豫定の航海に生ずるおそれある危険につき海上保険契約を締結した荷主は、離路することにより保險的保護を得られなくなり、その運送につき著しき冒險をおかす立場に置かれてくる。第三には豫定の期日に目的地に到着し得ないために取引の圓滑なる履行に支障を生じ、ときには運送目的の價値が著しく削減されてしまう危険が生ずる。

離路は企業社会に以上のような實質的に重大な影響を興えるものであるが、離路の本来の意義は航海の場所的即ち空間的限定の破棄に求められるのである。しかしてその本質的性格は企業危険の變動にあるのであるから、空間的限定の破棄と同様の意義を有する時間的限定の破棄も、同様に取扱われ、Brandisの如く、⁽⁴⁾遅延に對し運送人の責任を認めぬ説は別として、發航の遅延航海の遅滯についてもこれを離路のカテゴリーに拉し來たつて論ずるのが普通である。⁽⁵⁾ただしCarverは、遅滯が離路として取扱われるのは、航海が豫定されたものと全く異なれるとき(cannot entirely different Service from that contemplated)をいうのであつて、離路が余りにルースに使用されること⁽⁶⁾がしばしばであるとしている。米國では容認出來難い遅滯(Inexcusable delay)を以て離路としている。⁽⁷⁾のみならず、米國法ではさらに運送品は甲板下に積込むべきに拘わらずこれを甲板上に積込むは、疑いもなく運送契約の根本的違反であり、したがつてこれを離路として取扱う原則が確立されているのである。⁽⁸⁾

離路はその航海の性格を變更せしめ、企圖せられ豫定された航海の同一性を破るものであるが、これはもとより航海の變更とは區別せらるべきである。

離路が発生してもその航海の發航港到達港は變更されることなく、その間の航路ならびに進捗度が變化を受くるに過ぎないであるが、航海の變更は發航港はそのままであるが、船舶の發航後到達港が變更されるものであつて、離路と著しくその性質を異にし、運送の目的のために採られた航海の拋棄であつて、ここでは問題とすべき性質のものではなく、また船舶が發航前に發航港または到達港を變更したるときは、企圖され豫定された航海とは全然別種の航海であつて、これについても同様に行うことができるであらう。⁽⁹⁾

1 船員法第九條、獨乙 H. G. B. § 516I.

Carver, Carriage of Goods by Sea, 9th Ed., by Colinvaun, 1952, p. 415.

- 2 Carver, *ibid.*, pp. 415, 488—9.
 Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 2te Aufl., 1950, S.256.
 Pappenheim, *Handbuch des Seerecht*, Band III, 1918, S. 402.
 Ripert, *Droit maritime*, 4me éd., tom. 2, 1952, no. 1510.
- 3 Hague Rules, 1+21, Art. IV (4).
 Wüstendörfer. A. a. O. S. 256—7.
 Sammel-Gibbon, *Payne's Carriage of Goods by Sea*, 5th Ed., 1949, pp. 60—62.
- 4 Brandis, *Das Deutsche Seerecht*, Bd. II, 1908, S. 27.
- 5 Ripert, *op. cit.*, no. 1510.
 Wüstendörfer, A. a. O. S. 257.
 Pappenheim, A. a. O. S. 402.
 Scrutton, *Charterparties & Bills of Lading*, 15th Ed. by McNair and Mocatta, 1948, Arts. 101—2.
 Carver, *ibid.*, p. 511.
- 小町谷博士 海商法要義 中卷一 二三九—四〇頁
 武田藏之助 航路ノ變更ヲ論ズ 海法會誌第一卷 一九三頁
- 9 Carver, *ibid.*
- 7 Carver, *ibid.*, p. 511 note 61.
- 8 Carver, *ibid.*, p. 481.
- 9 航海の變更ならびに別個の航海の問題は海上保険としては重要なもので、この部門においては詳細に論ぜられている。

—

すでに述べたように、離路は荷主に對して重大な影響を與えるものであるから、これにより荷主の蒙れる損害はも

とより海上運送人として賠償の責を負担しなければならぬことは言うまでもない。

しかしながら、離路の効果に関しては学説ならびに判例は分れている。

英國及び米國においては、離路を甚だ重大に考え、海上運送契約上離路をしないということを海上運送人の擔保する默示の前提條件 (Implied condition precedent) と見て、⁽¹⁾ 堪航擔保と同様に取扱うのである。

一般的に言えば、こうした擔保に違反することにより航海の商業上の目的を達し得ないときは、その契約を解除し得る理由あるものとされ、商業上の目的を達し得ないようなものでない違反のときは、損害賠償の提訴ができるのである。そしてこれは傭船契約書または船荷證券に除外條項があつても、特に明かにその旨が記載されていない限り、この擔保の適用を妨げるものではないのである。⁽²⁾

離路については、英國では海上運送契約上この義務違反の正確な効果は一九三六年の *Hain S. S. Co. v. Tate and Lyle* 事件の最高裁判所の判決あるまでは、まだ明確ではなかつたのであるが、この判決で離路をしないという義務は契約の條件であり、これに違反すれば荷主は欲すれば契約を解除することができるというように確定されたのである。⁽³⁾

Samuel-Gibbon は正當ならざる離路の効果として同判決の要旨を次のように述べている。⁽⁴⁾ すなわち、「船主による離路をしないという默示の擔保違反は、契約の根底にふれ解除にまでいくのである。これはそれ自體契約を終了させるのではない。その効果は、荷主がその契約を終結させるかまたはその儘存続せしめるかを選択することである。もし前者を選べば契約上の明示條項はも早や効力を持たない。かような事情において當事者の權利につきせいぜい確實に言い得ることは、若し船主が積荷を目的地まで運送すれば、船主の提供したその勞務に對し利益の限度において (Quantum meruit) 求償し得るに過ぎない。しかしながらその場合船主は公共運送人 (Common Carriers) として

受けうる普通法上の責任除外の利益さえも受けることができず、その積荷の絶対的な保険者となるものと思はれる。もし、他方において、荷主がその契約を存続させるよう選ぶならば、その契約の條項は離路あるにかかわらず、引きつづき當事者の権利關係を支配し、荷主は離路の結果として彼の蒙つた損失に對しその損害を回復し得るのである。しかしながら、荷主がその契約を存続するよう選んだことを明白に證明する責任は船主の側にあり、そうした證據のない場合はその契約は解除されたものと見做されるであらう」と。

このことは米法においても同様にいえるのであつて、離路は傭船契約における一切の抗辯を船舶から剝奪し、船舶にはせいぜい公共運送人としての、すなわち保險者としての責任を課するものであるとされている。⁽⁵⁾

獨乙においては、英國におけると同様離路に對して嚴格な考えを有している學者がある。すなわち、Boyens⁽⁶⁾は「正當ならざる離路の法律上の効果は、(遲滞に對する賠償義務の外に)運送人は離路のときから航海の全危険を負担しなければならぬ。すなわち、航海のその部分に對し、しからざれば契約(免責約款)または法律上責任を除外するような、または契約の解除すなわち解除權を理由づけるような事情は、これを主張し得ないし、また發生した損害が契約上の航海を續行中にも生じ得たというような證明は許されない」とし、Schaps⁽⁷⁾も「船長ならびに船長と共に運送人も、それより生じた損害については積荷關係者に責任を負い、事故のために船舶積荷を許されない航路によらしめたとすれば、それがなければ法律上契約上當然有効であるべき免責理由をも主張することはできない。しかしながら一般原則(民法第二四九條参照)として、損害賠償の義務はその損害が正當な航路を維持しても生じ得たことを明確に立證し得れば免れる。直航路によつても事故を生ずる事情がおこり、事故が生じたかも知れぬという證明では不充足である」といつている。

かくて獨乙の古い學者は、こうした主張をすることにより獨法に關しても殆んど英法に近い解釋をせんとしたので

ある。

以上離路の効果に關し、英米法流の嚴格な態度に反して、離路をもつて海上運送人のその他の債務不履行の場合と同様に考えて、これを取扱い、法律を解釋せんとする学説がある。

佛蘭西においては「離路以後の航海は契約外の航海 (extra-contractuel) となり、船主は明かにその航海中に生じた一切の事故に對し責任をとるべきで、契約上の運送に關する免責約款の援用さえもでき得ないと主張しているものもある。がしかし、それは航路と航海を混同したものとされる。單に離路が行われたとしても、遂行された運送は契約上の運送である。そこには只船長の航海上の過失があるに過ぎない」とし、英法上の効果に言及してから、「アングロ・サクソンの法律は、離路を運送人の契約上の過失 (faute contractuelle du transporteur) と見て、船長の過失とは考えない。こうした解釋は佛法では許さるべきものではない。離路は航海の放棄ではないのである」と論じている。⁽⁸⁾

また獨乙では、Pappenheim は「離路を全く本質的な契約違反 (durchaus eigentümliche Vertragsverletzung) として取扱い、そのために運送契約を排除し、運送人が法律的にも責任を負わない積荷の損失損害に對し、絶對的に責任を負擔せしめるとするのは正當でないとされる。こういう異常な解釋をすることは、法律上何等根據がないのである」といふ。「Boyens がその註四で述べているように、損害が契約上の航海遂行中に起つたという證明をも許されぬというが、そうすると離路の場合はそれと因果關係もないのに生じた損害をも賠償しなければならぬだろう」と批難している。⁽⁹⁾

我國でも、小町谷博士は「離路は、海上運送人が、その債務を、不完全に履行する場合に外ならないから、之を、海上運送人のその他の債務不履行と區別する理由は豪もない」と述べられている。⁽¹⁰⁾

我國の法律解釋としては、この學說によるのが妥當である。けだし、法は海上運送人に對し特に堪航擔保の義務を規定し、特約をもつてもその責任の除外を認めない態度に出ている（商法第七三八條第七三九條）のに反し、離路に關する海上運送人の責任については、とくにその旨の規定がないという點からも、法の精神を讀むことができるからである。

離路に關し、英法および一部學者の學說のような解釋はとらないとしても、離路の積荷關係者に與える影響は重大であり、したがつてこれに基く損害は、海上運送人として當然賠償の責任を免れないのである。すなわち離路は、原則的には許し得ない契約の不完全履行（Verbotene Schlechterfüllung）であり、積極的な契約違反であつて、これによる損害は賠償しなければならぬ⁽¹¹⁾。離路以後に生じた損害は、それが離路中に發生したものであろうと、またはその後正規の航路に復歸た後に生じたものであるとは、これは問はないのである⁽¹²⁾。船舶が離路しなかつたならば、その事故のために積荷が損害を蒙らなかつたということ。運送人が證明するのでない限り、離路以後の事故に對し運送人の責任は免れないのである⁽¹³⁾。しかしながら、この場合運送人は、契約上の航路を逸脱した場合に、離路により荷主に生じた損害が、離路がなくともあるいは發生したかも知れない⁽¹⁴⁾、ということとは主張できないので、離路がなくとも發生したということしか主張し得ないのである⁽¹⁵⁾。そうした證明をすることは、困難なことが多い。

1 Sammel-Gibbon, *ibid.*, p. 59.

Scrutton, *ibid.*, Art. 28.

Carver, *ibid.*, p. 503.

2 Scrutton, *ibid.*, Arts. 28, 102. 堪航擔保義務は、一九二四年の海上運送法の適用ある契約においては緩和されている。

4 Sammel-Gibbon, *ibid.*, p. 61.

- 5 Carver, *ibid.*, p. 508.
 - 6 Boyens, *Das Deutsche Seerecht*, 1901, S. 81.
 - 7 Schaps, *Das Deutsche Seerecht*, 1906, S. 217.
 - 8 Ripert, *op. cit.*, no. 1511.
 - 9 Pappenheim, A. a. O. S. 403.
 - 10 小野谷博士 前掲書 二三八頁
 - 11 Wüstendorfer, A. a. O. SS. 256-7.
 - 12 Pappenheim, A. a. O. S. 403.
 - 13 Ripert, *op. cit.*, no. 1511.
- ただし、この場合の舉證責任が船主であるか船長にあるかは、佛蘭法上未だ確立されていないようであると述べている (note 2)。
- 14 Pappenheim, A. a. O. S. 403.
 - 15 Wüstendorfer, A. a. O. S. 256.

三

英法では任意にして正當でない離路が行われたときは、その特約は、荷主がこれに反対の意思表示がない限り、廢止される。したがつて船主は船荷證券上の免責約款を援用したり、また傭船契約上の一定期間内船積規定を援用することはできないのである。そしてたとえ、船主が積荷を安全に引渡しても契約運賃の請求は出來ないものとされる。(1)

しかしながら、この場合船主は如何なる條件で運送するか。この點は明確でない。あるものは、積荷の損害に對し、船主は公共運送人としての普通法上の責任除外の利益も受け得られないと主張し、またあるときは、離路が行わ

れなくともその損害が発生したとの證明があれば、船主は積荷の損失に對し責任ありといはれてゐる。⁽²⁾

離路が行われ特約が取消されたときには、船主は公共運送人として運送に従事するものであるから、普通法上の責任除外の利益に浴し得るといふのが有力な學說である。⁽³⁾ すなわち、船主は積荷の蒙つた損害に對しては、その損失損害が天災・公敵または積荷の瑕疵に因るもので、かつ離路がなくとも必ず発生したとの證明がなされない限り、責任を負うものである。したがつて、その損失損害が離路の行われた以前にまたはそれ以後に発生したものであるか何うかは恐らく問題にはならぬだろうと思はれる。⁽⁴⁾ そして離路により荷主が契約を終了せしめ得るのは、離路の時以後 (from the date of the deviation) で、それ以前ではないとの意見が、さきに引用した Hail S. S. Co 事件において、Maugham 卿によつて述べられているから、⁽⁵⁾ 荷主は離路以前に生じた損失に關しては、契約上の免責約款により拘束を受けるものといわねばならぬ。⁽⁶⁾ 米國の法律も、離路以後に発生した損失でない限り、契約上の責任除外は有効であると看做している。⁽⁷⁾

かくて正當でない離路の行われたときは、船荷證券または傭船契約上の免責約款の利益を船主より剝奪し、航海中蒙つた荷主の損失損害に對し、船主は實質上責任を負わねばならないのであるが、かかる場合船主すなわち海上運送人は、一九二四年の海上運送法また米國では一九三六年の海上運送法第四條第五項による船主の責任制限を主張し得る権利があるか何うかは、今までは法廷において争われなかつたのであるが、本年に至り米國地方法院の判決によつて、この點が明かにされたので、以下これについて述べようと思ふ。⁽⁸⁾

この事件は、一九四八年十月にグラム向に自動車部品二十梱包が、Flying Clipper に船積されて運送されたのであるが、それに對し無故障船荷證券が發行され、運送人はこの積荷を甲板下に積付け運送される筈のところ、事實は甲板上に積載されたのである。

この甲板上の積載が、それ自體離路と看做され、黙示の條件に違反したことになつたのである。航海の途中その中の八個が、甲板上積のために一六、七九六ドルの損害を蒙つたのである。ところが船主は、一九三六年の米國海上運送法に基き、一個につき五〇〇ドルにその責任を制限せんことを要求したのである。原告はこれに異議を申立てて訴訟を提起したのである。

船主は、一九三六年の海上運送法以前は、契約または特別な取引の確立された慣習に反しての甲板上積は、正常ならざる離路であつて、そのため船荷證券は排除され、よつてそれに記載された如何なる責任制限または免責約款の利益も船主は剝奪せられる。それは法廷が、さような離路は、當事者の企圖せる航海とは別な航海にその性格を變ずるものであると判決しているからとしているが、同時に船主の主張するところは、一九三六年の法律が出てから法が變つたので、當局としては船荷證券中の契約上の責任制限に關心すべきで、法律上の責任制限についてはない。ヘーグ規定の責任制限條項は、批准されて一九三六年の法律となつたのであるが、これは積荷利害關係人と海上運送人の間における折り合點であり、そこに定められた金額は、如何なる場合においても優先すべきもので、このヘーグ規定に効力を與えた連邦議会の意圖を實現するよう嚴重に實施しなければならぬといふのである。

一九二四年または一九三六年の海上物品運送法にとり入れられた問題の Hague Rules, Article IV (5) は次の通りである。

"Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding \$ 100 per package or unit, or the equivalent of such sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading" ヒト略十。

この規定は、もともと荷主に合理的な制限金額を保證するにあり、運送人の責任を無暴に低く制限せんとする船荷證券上の約款を處理せんとしたのである。米國法はこの一〇〇ポンドの金額を五〇〇ドルに置き換えたに過ぎないので、他の點は英法と全く同一である。

さて、この事件を取扱つた地方法院の Weinfeld 判事は、さきに述べた船主の意見に組みすることなく、彼は船荷證券の基本的性格は、同法の制定によつても何等渝るところがないと判決し、船荷證券は法律または任意の契約によるとを問わず、當事者の權利義務免責および責任制限を規定したものであると述べ、正當ならざる離路となるような運送契約からの逸脱は、船荷證券ならびにその一切の條項を取消し、法が特にその旨を規定しない限り、法律上の責任制限も無効となるものである。五〇〇ドルに制限の目的は、積荷の協定價額をより少額にすることを防ぎ、通常一〇〇ドルまたはそれ以下に運送人が制限していた當時の制限をとり止めさせるにある。この點が變つただけで、現行の法律からは何等基本的な逸脱はないのである。ブラツセルの條約（一九二四年の船荷證券の規定統一に關する國際條約）も一九三六年の法律も、正當ならざる離路に關する何等の規定をも包含していない。そして議會が五〇〇ドルに制限を決めたとき、現行の法理を排せんとする意圖を示めす何もものも、この法律制定の由來に徴して見出されないものである。さような急激な變動があるとせば、明白な語で表現されていたことだらうと述べている。

また同判事の意見では、船主は根本的な點を見逃がしている。荷主は、運送人が離路を行わず、したがつて積荷をして通常の甲板下積において生ずべき通常の危険以外に曝らさないことを推定する權利がある。荷主はそうした豫想危険に關し保險することにより、自身の利益を守るのである。そして運送人が離路をなし、別種の危険を冒かしたならば、荷主はその積荷を豫想せざる、しかも増大せる危険に曝らすことになり、それに對しては荷主自身保護を受け得ないのである。

さらに、正當ならざる離路の影響は、船舶を堪航ならしめまたは積荷を適當かつ注意深く取扱うために相當の注意を欠くが如き、そうした同法下の諸義務の通常の違反の結果とは、比較せらるべきものではない。これらの諸點における單なる懈怠は、決して離路とはならない。しかるに、甲板下積を要求されているのに、甲板上積をなすことは、離路であつてその結果契約の解除となるのである。運送人が任意の行動をとり正當ならざる離路をなすことは、契約の要素 (the essence of the agreement) を變革して、もつてその解除の効果を興えるものである。

また、この責任の制限は絶対的だとして船主の抗辯を支持することは、不注意な船主をして、一個につき五〇〇ドル以上の支拂を要求され得ないということを知りながら、船荷證券の條項を侵害することを許すことになるであろう。かような政策がもし支持されるとしたら、船主自身の行爲により契約の本質を變えることにより、荷主に損害を興える場合でも、五〇〇ドルを越える一切の損害を船主に免除する結果を惹き起すであろう。統一條約やこの法律の由來から見ても、このような結果を保證するような何もものもないのである。明白な議会の目的がないからとて、同判事としては、正當ならざる離路の場合に、船主に責任制限の抗辯を認める譯には行かないのである。それ故に荷主は、全額の損害賠償の権利があるものである。

以上は、Weinfeld 判事の確心に満ちた判決の要旨であるが、これはそのまま英法にもあてはまるもので、この後こうした事件が起きても、これと異つた結論には達しないだろうとは、Fairplay および Post Magazine and Insurance Monitor の筆者の意見である。

1 Carver, *ibid.*, p. 506.

Scrutton, *ibid.*, Art. 101.

2 Carver, *ibid.*, p. 506.

- 3 Carver, *ibid.*, p. 507.
Scrutton, *ibid.*, Art 101.
- 4 Scrutton, *ibid.*
- 5 Scrutton, *ibid.*, Art. 101, note (v).
- Carver, *ibid.*, p. 509.
- 6 7 Carver, *ibid.*
- 8 詳細な資料が手許にならぬので、次の資料によつた。
Post Magazine and Insurance Monitor, Vol. CXV, No. 14, April 3, 1954, p. 395.
Fairplay, Vol. CLXXII, No. 3699, April 15, 1954, pp. 880, 881.

四

しかしながら、この判事の所見に對して、私は次の諸點を指摘して結論としたいと思う。

まず第一に、これは海上運送人に對する同判事の著しい不信の表明であつて、近代的大組織をもつてする企業經營に任ずる海運業者が、同法の責任制限條項が適用されたからといつて、そうした不信をあえて犯すであろうか。若しそうした危惧が荷主側にありとすれば、何を好んで船積にあたり積荷の性質價格を申告しないでおくものであらうか。積荷の性質價格が正當に申告されているとしたら、そうした規定は適用されることなしにすむであらう。正當ならざる離路は、船主自身により行われることは稀で船長によつて行われるものと思われ。各國とも法が船員の不法行為に對し、船主の責任制限を認めた主旨からも、何等かの斟酌は無意義ではないであらう。

第二には、堪航擔保に関する英米の峻嚴なる法の制裁は、海上物品運送法により著しく緩和され、すでに述べた如

く、擔保の域を脱せんとするかの如き觀さえある今日、獨り離路に對してのみかく主張するのは、堪航擔保の重要性以上のものが認められるのであろうか。この點は依然として疑問とせざるを得ないのである。

第三に指摘したいことは、同法第四條第五項に謂う「如何なる場合にありても (In any event)」の語は、如何に解釋されるのであろうか。Scrutton の Charterparties and Bills of Lading の第十五版の編者 Mc Nair および Mocatta の兩氏が、同書の附録にある一九二四年の英國海上物品運送法の解説において、⁽¹⁾「恐らく運送人は『いかなる場合においても』の語があるところから、依然として、同法第三條第六項及び第四條第五項を援用し得るだろう」と意見を述べている。

最後に、Wüstendorfer の指摘している如く⁽²⁾「最近の發展は、離路禁止の範圍を次第に侵しよくして來ている。特にヘーグ規定により。」といつてゐる如く、英米において、それまでには許されなかつた財産救助のための離路をも認むるに至つたことを想起するならば、離路の效果に對しても、この點を寛大に考えて大いに差支えがあるのだろうか。

1 Scrutton, *ibid.*, p. 471.

2 Wüstendorfer, A. a. O. S. 256.