# 英米割合運送賃論

魚谷増男

## はしがき

パルドゥシュは海商法の特質として、世界性又は統一性と不変性及び慣習的起源の三つをあげ、そのうち統一性こそは海商法の本質であると主張した。(1)

しかし、ここでとりあげる割合運送賃については、大陸法と英米法とが全く対立の立場にあって、統一性を有していない。

即ち、大陸法では原則として割合運送賃—運送の割合に応じて支払われる運送賃—を認めているが、英米法では原則的にこれを認めていないという全く対立的立場にある。

もともと、海上運送契約が請負契約の一種である以上、運送が完了されない限り運送賃を請求しえない。(2) 英米法はこの請負の法理を厳格につらぬいて、運送が完了されない限り原則として如何なる運送賃の請求も認めない。

ところが、運送によって荷主が利益をえたのに、単に運送が完了されないという理由で、その損害をすべて運送人に負担せしめることは衡平の観念に反する。常に海上危険にさらされている海上運送においては特にそうである。そこで、衡平の観念より、たとえ運送が完了されない場合でも、運送した割合に応じて運送賃の請求を認めようとするのが大陸法の立場である。(3)

このような両法系間の統一性の欠如は、今日の海上運送において大きな障害をなしている。勿論、この障害を除くために、すでに幾度か統一への努力が試みられて来たが、未だ成功していない現状である。

そこで、英米法において、どのような変遷をたどって大陸法と対立するようになったか、その意義は大陸法と同じかどうか、原則として認めないにしても例外的にどのような場合に認められるか、更に特約でどのようになされているか、等重要と思われる問題をとりあげて考察してみたいと思うのである。

(1) Pardessus J.M, *Collection de Lois Martimes*, 1828, t.1, p.2.

(2) 田中誠二『海商法』二六年、一四〇頁、小町谷操三『運送法の理論と実際』二八年、四二六頁。

(3) 加藤正治『海法研究』二巻、明治四二年、三八五頁、小町谷操三『海法研究』一巻、大正一〇年、三六〇頁、同四巻、昭和八年、四三頁、大審院大正元年七月一日判決、民録十九輯五八五頁。

## 一　割合運送賃の変遷

割合運送賃 (pro rata freight, Distanzfracht, fret proportionnel, fret de distance) は世界最古の海事法であるロード海法に

おいて、すでに認められ、その後のヨーロッパ及び英米の海事法に大きな影響を与えたオレロン海法をはじめとして、コンソラート・デル・マーレー、ハンザ海法、ウイスビー海法、ロッテルダム海法等古代及び中世の一連の海事法において認められていた。[1]

近世にいたって、一八〇七年のフランス商法が、ルイ一四世の海事勅令を受けついでこれを認めた外、現代ではドイツ、日本等[2]大陸法系の殆んどの国々がこれを明文をもって認めている。[3]

一方、英国においても一七世紀迄決してその例外ではなかった。一六世紀以前、海事に関する裁判は海港都市にある地方裁判所(local court)で行われ、そこでの裁判は大部分オレロン海法[4]にもとづいてなされ、その結果割合運送賃が認められていた。

しかし、一六世紀のはじめから海事裁判所(Court of Admiralty)が、商業的発展によって自然にその重要性と管轄権を増大し、この地方裁判所の管轄権をも次第に奪い、遂にはこれに代って海事事件を裁判するようになった。

ここではオレロン海法を主として、上述の一連の海事法を英国海事法の中にとり入れていった。[5]

ところが、このような海事裁判所の管轄権の拡大は、普通法裁判所(Court of Common Law)の反感をかい、今度は普通法裁判所にその管轄権を奪われる結果となり、一七世紀には、海事裁判所の管轄権は純粋の海事事件—海難救助、船舶衝突事件等—に限定されてしまった。[6]

このようにして、海事事件の大部分は普通法裁判所の管轄するところとなり、そこでは厳格な普通法(Common Law)が適用され厳格な請負の法理によっては認められない割合運送賃が否定されることとなった。

しかし、一八世紀末マンスフイールド卿が従来の商慣習を普通法の中にとり入れるに及んで、[7]例外的にではあるが割合運送賃を認めるようになった。その原則を確立したのは、一七五九年のリユク対ライド事件(Luke v. Lyde (1759) 2 Burr. 882)である。

他方、米国においては植民地時代の海港都市の海事裁判所、[8]副海事裁判所(Vice Admiralty Court)[9]を通じて、海の普通法(Common Law of Sea)としての海事法を継受し、独立後も中絶することなく、割合運送賃について同じ原則にしたがっている。

上述したような変遷をへて、今日大陸法と英米法とは対立した立場をとっている。このことは、国際性の強い海上運送において大きな障害である。この障害を除去するために、すでに一八六五年のシエフィールド、一八八〇年のベルリン、一八八五年のアントワープにおける国際法会議の決議及び国際海法会の一九一一年のパリー会議における条約案の決議等、しばしば統一が企てられたが未だ実現されていない。ただ、その決議の傾向としては、割合運送賃を認めない方向に進んでいる。[10]

(1) Maclachlan D, *A Treatise on the Law of Merchant Shipping*, 1892, pp. 544-546; Abbott c, *A Treatise of the Law Relative to Merchant Ship and Seamen*, 1901, p. 714.
我が国最古の海軍法である回船式目においても割合運送賃を認めていた。
住田正一『日本海法史』昭和二年、五六—五八頁、『海事史料叢書』昭和四年、一巻、三六—四六頁。

(2) フランス商法二九六、三〇三条。

(3) ドイツ商法六三〇、六三一、六三四条、スカンジナヴィヤ海商法一六四条、ポルトガル商法五五六条、スペイン商法六八八条、ノールウエイ海商法六六条、カナダ、ケベック州民商統一法二四四八条、日本商法七六〇、七六一条。英米法と同じ立場をとるのはベルギー海商法一四二、一三九条。

(4) Holdsworth W. A, *A History of English Law*, 1924, vol. p. 102, pp. 120-122 ; Bendict E. C, *American Admiralty*, 1925, vol. I, p. 745—746 ; Sprague and Healy, *Cases on the Law of Admiralty*, 1950, pp. 2-3.

(5) Holdsworth, vol. I, p. 552-559.

(6) Bendict, vol. I, p. 756 ; Sprague and Healy, p. 4.

(7) サー・ヘンリ・スレッサ著、湯浅恭三訳『英法概論』昭和一四年、一七—一八頁、フィーフット著、伊藤正己訳『イギリス法』昭和二七年、一五六—一六〇頁。

(8) Robinson G. H, *Hand Book of Admiralty Law in the United States*, 1939, p. 6.

(9) Bendict, vol. I, pp. 790-820 ; Sprague and Healy, pp. 5-8.

(10) 『海法会誌』二号、三四一—三四七頁、『法学協会雑誌』三〇巻、三号、一六一頁。

## 二　割合運送賃の意義

割合運送賃の意義を明かにするにあたって、まず英米法における運送賃の意義を明かにし、それとの関連において述べることとする。

英米法において、運送賃（freight）というのは、船舶による船荷の運送に対して支払うべき報酬（remuneration）である。[1] 一般原則として、運送人の運送賃請求権は陸揚港（destination）に船荷を運送したときにのみ生ずる。更に正確にいえば、目的港に船荷を運送し、そこで引渡しの準備を完了したときに運送賃請求権が生じ、現実の取渡しを必要としない。[2] しかも船荷が海上危険によって損害を受けて到着した場合でも同じことがいえる。[3]

これに反し、運送人が船荷を陸揚港に運送しなかった場合には、たとえその原因が船長の支配することのできない自然の作用、[4] 敵国の干渉、[5] 政府の命令[6]であっても、運送賃の如何なる部分も請求できない。

ここで問題になるのは前払運送賃（prepaid freight）の場合である。英法では運送人の過失なく航海の完了が妨げられた場合、運送人は、すでに受領した前払運送賃を反還する義務はなく、未だ受領していない前払運送賃は請求することができる。[7] 船荷を喪失した場合も同じことがいえる。[8]

これに対して米法では、前払運送賃の場合でさえも、運送賃は船荷の引渡しの準備の完了によって生ずるという原則にしたがっており、たとえ如何なる理由があるにせよ、運送が完了しない限り、その支払を請求する正当な約因（Consiteration）が存在しないとして、運送賃人はその支払を請求できないし、[9] すでに受領しているときは返還しなければならない。

しかし、前払運送賃は返還しないとする特約は、運送人に過失がない限り有効と認められるから、その特約があれば返還する必要はない。[10]

このように、英米法の一般原則は、陸揚港に船荷を運送した場合にのみ運送賃の請求を認め、それ以外、運送賃の如何なる部分の請求、即ち割合運送賃の請求をも認めない。

ただ例外的に、その運送された部分に対し運送賃を支払うとい

うことの明示的又は黙示的の新しい契約が存在する場合にのみ、割合運送賃の請求が認められる。

それ故に、英米法において割合運送賃という報酬は、大陸法におけるような、最初の契約の部分的完了に対して、衡平の観念より、その運送の割合に応じて支払われる報酬ではなくて、新しい契約の完全な完了に対して支払われる報酬である。(11)

しかし、運送の完了を阻害した原因が荷主の過失にある場合(12)、又は船舶(13)が損害を受け他の船舶によって船荷を陸揚港に運送した場合、及び船積の後中間港 (intermediate port) において、荷主が船荷(14)の引渡しを要求する場合は、運送人は運送賃全額を請求できる。

(1) 英、Lewis v. Marshall (1844) 7 M. &G. 729 ; Carver, *Carriage of Goods by Sea*, 19 ed. p. 804 ; Duckworth L, *Principle of Marine Law*, 3 ed. pp. 110-111 ; Black H. C, *Law Dictionary*, p. 819.

(2) 英、Dakin v. Oxley (1864) 33L. J. C. P. p. 119 ; Kay J, *The Law Relating to Shipmaster and Seaman*, 1875, vol. I, p. 293 ; Carver, pp. 905-806.
米、Clendeniel v. Tuckerman (1853) 17 Barb. 184.
日本商法では荷受人に引渡したか、又は供託をなしたときに生ずる（七五二、七五四条）。

(3) 英、Shield v. Davis (1815) 6 Taun. 65 ; Carver, pp. 809-811.
米、Oliver Jorden et al. v. Warren Insurance Co., C. C. Mass. 1840 ; Robinson, pp. 584-585.

(4) 英、Cook v. Jennings(1797) 7 T. R. 381.

(5) 英、Libbard v. Lopes (1809) 10 East. 526.

(6) 英、Castel v. Trechman (1884) 1 Cab. & Ell. 276.

(7) 受領の場合、Byrne v. Schiller (1871) L. R. 6 EX. 20, 319.
未受領の場合、Orental S. S. co. v. Tylor [1893] 2 Q. B. 518.

(8) Civil Service Co-op Socitey v. General Sn Co., [1903] 2 K. B. 756 ; Carver, p. 331, p. 826 ; Robinson, p. 590.
この点日本商法（七六六、五七六条）、フランス商法（三〇三条）、ドイツ商法（六一七条）、ケ州民商統一法（二四五条）は反対の立場をとる。

(9) Burn Line v. Lorillard (1819) 16 Johno. N. K. 384, 385 ; Williston S, *A Treatise on the Law of contracts*, 1936, vol. 4, p. 3114 ; Robinson, p. 590.

(10) Allanwild Transport Corporation v. Vacum oil Co., (1919) 248 U. S. 377 ; Robinson, p. 590.

(11) 英、Luke v. Lyde (1759) 2 Burr. 883 ; Pointo v. Atwoter (1804) 1 Day. Conn. 163 ; Carver, p. 820 ; Williston, vol. 4, p. 3115 ; Robinson, p. 588 ; Abbott, p. 726 ; Newson H, *A Digest of the Law of Shipping*, 1887, p. 127 ; Poor W, *American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading*, I ed, p. 62.

(12) 英、Smith v. Wilson (1817) 6 M. &S. 78 ; Carver, p. 816.
米、Oliver Jordanet et al. v. Warren Insurance Co., C. C. Mass. 1840 : Rodinson, p. 587.

(13) 英、Shipton v. Thornton (1838) 9A. &E. 318.
米、Hugg v. Augusta Ins Co., 7 How. 595 ; Parsons T, *A Treatise on Maritime Law*, 1859, vol. I, pp. 161-162; Poor, p. 61 ; Robinson, p. 588.

(14) 英、Treglia v. Smith's Timber Co, (1896) 1 Com. Ca. 360 ; Carver, p. 806.
米、Hubbell v. G. W. Ins. Co., 74 N. Y. 246 ; Robinson, p. 585.

日本商法では発航前には半額、発航後には全額と附随費用の支払を要す（七四五、七四七条）。同旨、ドイツ商法（五八〇条）。フランス商法は航海中においては全額と附随費用の支払を要すとする（二九三条）。同旨ノールウエイ海商法（四九条）、ケ州民商統一法（二四四八条）。

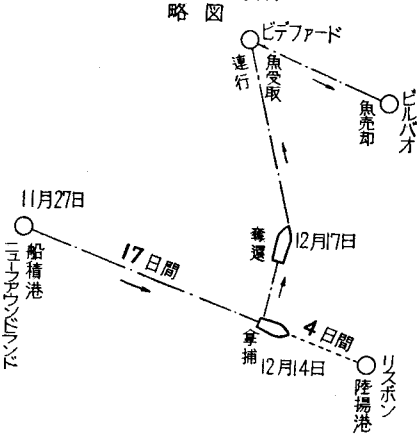
## 三　リュク対ライド事件

この事件は一七五九年王座裁判所（King's Bench）によって判決された割合運送賃に関する原則を確立した最も重要な判例である。事件の内容は次のようである。

『被告ライドはニューファウンドランドでリュク所有の船舶に一五〇キンタルの魚を船積した。運送賃は一キンタルにつき二〇シリングとした。船舶は一七五六年一一月二七日に出航し一七日間航行して一二月一四日にリスボン迄後四日という海上で仏船に拿捕された。しかるに、十七日再び英船によって奪還され、ビデファード港に連行された。ライドは英船から魚を受取り、救助料を一キンタルにつき五シリング支払った。当時魚の価格は一キンタル一〇シリングと評価された。ところが、ライドは魚を高く売却しようと考え、ビデファードで売却せず、スペインのビルバオ迄運送して売却したが、一キンタルにつき五シリング六ペンスにしか売れなかった。それは原価と救助料の総和の三分の一より小であった。しかも、ビデファードからリスボン迄の運送賃が、ニューファウンドランドからリスボン迄の運送賃より高くつくことがわかっていたので、リュクは魚をリスボンに運送することを申出なかった。又ライドもそうすることを要求しなかった。』このような事情の下にリュクは運送賃請求の訴訟を起した。

これに対して裁判所は『船荷の二分の一は救助料の支払によって絶対的に失われたと考えて、残余の二分の一の船荷については運送賃を請求できる。その額は拿捕がなかった場合に航海を完了するに要する日数たる二一日間に対し、実際航海したる日数たる一七日間の割合、即ち、一五〇ポンドの半分である七五ポンドの二一分の一七に相当する六〇ポンド一四シリングである』と判決した。

（リュク対ライド事件）
略　図




蓋定全航程＝21日間，既行航程＝17日間，
単位運送賃＝20s/1q，運送量＝150q，
運送賃全額＝£150，
割合運送賃＝$\frac{150}{2} \times \frac{17}{21}$＝£60,14s

この判決について、マンスフイールド卿は次のような意見をのべている。『航海において船舶が船長の過失なくして偶然に航行不能になった場合、船長は二つの選択権を有する。一つは相当な期間（reasonable time）内に船舶を修理することであり、他は、

それが不可能な場合、他の船舶を傭船して陸揚港に船荷を運送することである。荷主がこれに同意しないならば、船長は運送賃全額を請求しうる。このことは、すでに Lutwidge v. Gry 事件において貴族院 (House of Lords) で確立された。

この事件では船長の如何なる過失もなく拿捕され、更に奪還された。しかも、荷主は船荷を放棄することなく受取り、船長に陸揚港たるリスボンへ船荷を運送することを要求しなかった。

一方、船長は自己の船舶が航行不能となり、更に保険委付せられたので、自己の船舶で運送することはできず、他方、運送賃について、ビデフアードからリスボン迄の方が、ニューファウンドランドからリスボン迄よりも高いので、他の船舶を傭船することをのぞまなかった。船荷は荷主によって放棄されず、奪還者たる英船から受取られた故に、運送賃を支払うべきであることは明かである。問題は如何なる運送賃を支払うべきやである。それの答えは、比例的運送賃 (rateable freight)、即ち、割合運送賃を支払うべきであるということである。

この事件において救助料とした船荷の半分は、失われたとするのが道理に合致する。事件の起ったのは一七日間航海をつづけて陸揚港に後四日で到着するところであった。したがって、船荷の半分に対する全航海の二一分の一七の部分の運送を支払うべきである。』

このように、マンスフイールド卿は、荷主が船荷を受取ったという事実にもとづいて、運送された部分に対し運送賃を支払うという新な契約が黙示的になされたと認定し、これに明示的契約と同じ効力を与えた。その意図するところは、従来の商慣習を如何にして普通法の中にとり入れるかにあった。

(註) Luke v. Lyde (1759) 2 Burr. 882; Carver, p. 823; Abbott, pp. 718-721; Maclachan, p. 550.

## 四　割合運送賃請求権の成立要件

割合運送賃を請求しうるためには、上述したように、その運送された部分に対し運送賃を支払うという明示的又は黙示的の新しい契約が存在しなければならない。したがって運送人がこの新しい契約の成立を立証しうるのでなければ、割合運送賃を請求しえない。

しかし、一般的には船舶が航海をつづけることが不可能であって、中間港において荷主が船荷を自発的に受取った場合には、それ迄の運送に対して運送賃を支払うという黙示的の新しい契約が成立すると認定せられる。(1)

法は荷主の自発的受取 (voluntary acceptance) によって、荷主が船荷を更に運送することを故意に中止し、しかもその運送により利益をうけたものと推定し、運送人の報酬のための契約が含まれるものとするのである。

しかし、自発的受取りによって新しい契約が成立するとするこの原則は、その理論において合理的であるけれども、事実なされた受取りが自発的受取りであるかどうかを決定すること自体容易なことでなく、したがって実際の適用は困難である。

そこで、最近米国では衡平が作用するであろうような原則が、各事件に適用されるという傾向にある。(2)

以下各場合について、どのようなときに割合運送賃の請求を認

めるかについて考察してみることとする。

(1) リユク対ライド事件の原則が確立された当初においては、荷主が中間港で船荷を受取れば、それが自発的であったかどうかに関係なく割合運送賃の請求を認めていた。United Ins, Co., v. Lenox. 1 Johos. Ca S. 377.
しかし今日では受取りは自発的であることを要す。
英、Owens v. Breitung 1 Rob. 289.
米、Hunt v. Haskell 24 Me 339; Robinson, p. 588; Parsons, vol. I, p. 166.

(2) Scott v. Libby 2 John. 336; Parsons, pp. 167-168.
この事件では船舶が損害をうけて船積港にかえってきたのに対し割合運送賃の請求を認めなかった。

### (A) 中間港において船長が船荷を売却した場合

船長は船荷の価値を救うために必要な場合[1]、又は航海の完了のために船舶の修理資金を調達する場合には[2]、船荷を売却する権限を有する。船長がこの権限にもとづいて船荷を売却する場合に、割合運送賃の請求が認められるためには、荷主がその中間港において船荷を受取るか更に運送するかの選択権を有していなければならない。法が自発的受取によって、更に運送することを故意に中止したと推定する以上、その前提として船荷を受取るか、更に運送するかの選択権を有することを必要とするのは当然である。

このような選択権を荷主が有するための第一要件は、船長が船荷を売却する場合に荷主にその通知を発することである。したがって、たとえ船長の売却が適法であり、荷主がかえって利益をうけたとしても、船長が荷主へ売却の通知をなさずに船荷を売却した場合には、割合運送賃の請求は認められない。[3]

これに対し、裁判所の売却命令 (order of sale) によって船長の運送するか、積換するかの選択権が拘束され、しかも荷主が裁判所から通知をうけ売却を承認した場合には、英法では割合運送賃の請求を認めるが、米法では認めない。[4]

(1) 英、Australasian Steam nav. Co., v. Mores (1872) 17 E. R. 293; Carver, p. 410. 日本商法（七一二条）。

(2) 英、Rayme v. Bendict (1841) 10 L. J. E. 9 (NS) 297; Ginsburge B. W, *Hint of the Legal Duty of Shipmaster*, 1898, p. 101. 日本商法（七一五条）、オランダ商法（四八〇条）。

(3) 船荷の価値を救うため売却した場合、英、Vierboom v. Chahman (1844) 13 M. & W. 230: key, vol. I, p. 312: Carver, p. 825.
船舶修理のため売却した場合、Hopper v. Burness (1876) 45LJ., CD. 377; Abbott, pp. 735-737; Carver, pp. 824-825.
フランス商法は、食料修繕及び其他船舶の急迫せる必需品の必要のために船長が売却すべく強要された場合には、運送賃の請求を認める（二九八条）。同旨、スカンジナヴイア海商法（一一二条）、ドイツ商法（六一一条）、ケ州民商統一法（二四四九条）。日本商法は修繕費救助料其他航海を継続するに必要な費用をうるため売却された場合には、運送賃全額の請求を認める（七六四、七一五条）。

(4) 英、The Solomten (1866) L. R. IA. & E. 293; Carver, p. 186; Abbott. p. 737.
米、The Eliza Lines (1904) 199 U. S. 119.

### (B) 船舶を海上に放棄した場合

船舶が航海上遭難し、船長と船員が船舶に復帰する意思なく船舶を海上に放棄した場合には、荷主は運送契約が放棄されたもの

として取扱うことができる。したがって、たとえ船舶が救助者によって陸揚港に連行されてきても、荷主は運送賃全額は勿論のこと、割合運送賃の支払もなしに船荷の引渡しを請求しうる。[1]

これに反し、一部の船員でも船舶に残っていた場合には、運送契約を終了せしめるような船舶の放棄はないとして荷主の受取りにもとづいて割合運送賃の請求を認める。[2]

ここで問題になるのは、荷主が契約終了として取扱う前に、運送人によって船舶と船荷が確保された場合である。この場合に何らかの新しい契約がなくて、もとの契約が効力を有していると主張できるかどうかは、現在迄未だ解決されていない。[3]

(1) 英、The Arno (1895) 72 L. T. 621 ; Abbott, p. 738 ; Carver, pp. 533-534.
米、The Eliza Lines (1904) 199 U. S. 119 ; Poor, pp. 62-63 ; Robinson, p. 585.
(2) 英、The Leptir (1885) 52 L. T. 764 ; Carver, p. 533 ; Marsden, p. 376.
(3) Carver, p. 817.

### (c) 船舶が沈没した場合

船舶は沈没したが、船荷は救助されて、船長がただちにこのことを荷主に通知し、救助された船荷を陸揚港に運送するために他の船舶を準備すると告げたにもかかわらず、荷主が船荷を受取った場合には、自発的受取りであるとして割合運送賃の請求が認められる。[1]

(1) Lutwidge v. Grey, 1733. H. L ; Carver, pp. 820-821 ; Abbott, pp. 715-719 ; Machaclain, pp. 531-532.

難船の後船長の命令の下に、又は船長によって船荷が救助された場合に割合運送賃の請求を認める立法例としては、オランダ商法（四八三条）、ノールウエイ海商法（六六条）。船長の参加なしに海上又は海岸で救助された場合に割合運送賃の請求を認めるのは、フランス商法（三〇三条）、ドイツ商法（六三〇条）。船長の参加のない場合割合運送賃の請求を認ないのはポルトガル商法（五三一条）。この点日本商法は、船舶が沈没したときに、運送の割合に応じ運送の価格を超えさる限度において運送賃を支払うことを要求している（七三四、七六〇条）。

### (d) 目的港が封鎖された場合

陸揚港が自然の障害又は戦争によって封鎖された場合、前者については、一時的障害であるとして、たとえ安全に到着しうる陸揚港に最も近い港に運送しても、割合運送賃の請求は認められず、後者については、安全に到着しうる最も近い便利な場所に運送した場合に割合運送賃の請求を認めるかどうかは、未だ確立されていない。[2] 陸揚港に船荷を運送する場合、船長の義務はもし陸揚港に到着することが永久的に阻害されているか、或はそれが不合理な期間 (Unreasonable time) 存続するような障害のあるときには安全に到着することができる陸揚港に近い港 (So near thereto as she can safely get) に到着することである。しかし、航海において予期された一時的障害である場合には、それが除去される迄まち、陸揚港に船荷を運送しなければならない。[3]

(1) 英、Metcalfe v. Britannia Ironwork Co., (1877) 1 Q. P. D. 613 ; Abbott, pp. 739-743 ; Carver, pp. 692-693.
(2) 認めた判例、英、The Teutonia (1872) 20W. R. 261 ;

認めなかった判例、英、Castel v. Trechman 1 Cab. & E11. 276 ; Carver, p. 687, p. 698, p. 808, p. 823 ; Marsdn. p. 376.

(3) 英、Parker v. Winlo (1857) 27L. J. Q. B. 49 ; Carver. p. 231, p. 685.

フランス商法では、目的港封鎖の場合に船長は同国の隣港に航行すべき義務を負う（二七九条）。

### (E) 航海が不法又は不可能になった場合

航海中宣戦の布告がなされ、そのために更に航海を行うことが不法になって、途中で船荷が陸揚された場合に、荷主が運送人の運送賃請求を拒否して船荷を持去ったときは、割合運送賃の請求は認められない。[1]

又君主の抑止（restraint of princes）による航海継続の不可能、[2] 即ち、出港停止（embargo）、通商禁止、公用徴集、法律命令による運送継続の禁止[3]によって航海が不可能になった場合でも、単にその場所で荷主に船荷を引渡したという事実だけでは、割合運送賃の請求は認められない。ただ、荷主が船長に船荷の引渡しを命じ、そこで船荷を受取った場合には、この荷主の行為は自発的受取りであるとして割合運送賃の請求が認められる。

(1) 英、Et Enoch shipping Co. v. Phoshlate Mining Co., [1916] 2K. B. 624 ; Carver, p. 343.

(2) 英、The Isabella Jacobina (1801) 4 Rob. A. R. 77 ; Abbott. p. 722 ; Carver. p. 242.

(3) 英、Loddard v. Lopes. 10 East. 526 ; Abbott. pp. 729-730 ; Marsden, p. 378 ; Pritchard, p. 932.

日本商法は、航海又は運送が不法になり、契約を解除した場合には、割合運送賃の請求を認める（七六一条）。

(4) 英、Christy v. Row (1808) 1 Taunt. 300 ; Abbott, p. 113 ; Carver, p. 820.

### (F) 拿捕された場合

戦時において中立国船が交戦国に属する船荷を運送している場合には、拿捕者に対して船長は運送賃の全額を請求しうる。[1] その理由は、拿捕者の拿捕行為は、中立国の船舶の航海の完了を阻害する結果となり、しかも、拿捕は荷主に対して船荷を引渡したのと同様の効果を生ずると考えられることにある。しかし、そのためには、その船荷が戦時禁制品でないことが必要である。[2]

これに対して、敵国船が運送していた中立国の船荷をその敵国船を拿捕した拿捕者が、陸揚港に運送してきた場合には運送賃を請求しうるが、それ以外では、たとえ陸揚港の近くに運送され、且荷主に有利に売却されても割合運送賃の請求は認められない。[3]

ところが、船舶と船荷が一たん拿捕され、後中立国のものであることが明かとなり、両方とも釈放されたが船舶の方は後になったので荷主が船荷を他の船舶で陸揚港に運送した場合には、割合運送賃の請求が認められる。[4] 又一たん拿捕されたが後に奪還され、裁判所の命令によって船荷が陸揚された場合には、運送賃全額の請求が認められる。[5]

最後に、船長が航海中に拿捕されることを予想して、航海を進めることを拒否し、荷主の同意なしに陸揚した場合には、割合運送賃の請求は認められない。[6]

(1) 英、The Copenhagen (1799) 1Rob. A. R. 289 ; Carver, p. 828.

(2) 英、Mercurius (1799) 1 Rob. A. R. 289.
(3) 英、The Wilhelmine Eloomora, 3C. Rod. 237; pritchres, p. 376.
(4) 英、The Copenhagen, supra.
(5) 英、The Racehorse (1800) 3 C. Rob. 101; Carver, p. 818.
(6) 英、Osgood v. Groning (1810) 2 Camp. 466; Key, p. 311.
日本商法は、船舶が捕獲された場合に割合運送賃の請求を認める（七三四、七六〇条）。同旨ドイツ商法（六三二条）、ノールウエイ海商法（六六条）、ケ州民商統一法（三四五二条）。

## 五　割合運送賃に関する特約

上述したように、英米法においては原則として割合運送賃は認められず、ただ、運送された部分に運送賃を支払うという明示的又は黙示的の新しい契約が存在するときにのみ認められる。

しかし、黙示的契約が認められるような場合でも、割合運送賃を支払わない旨を運送契約又は船荷証券の約款中に特約するときは、割合運送賃の請求はできない。

反対に、一定の要件が備わったときに割合運送賃を認めると特約する場合には、明示的又は黙示的の新しい契約が存在しなくとも、一定の要件さえ備われば割合運送賃を請求できる。[1]

ところで実際界において一般に採用されている運送賃約款は「運送賃は荷受された総重量又は総容積にもとづき、或は運送人の選択によっては、現実に陸揚げされた総重量又は総容積にもとづいて支払うことを要す。運送賃は、本証券で、荷主によって提出された船荷の申告にもとづいて計算される。しかも、運送人は何時でも包装をとき、船荷の重量、容積、価額をしらべることができる。荷主の申告が事実と異り、運送賃を追徴しうる場合は、船荷の重量、容積、価額をしらべるために生じた一切の費用は荷主の負担とする。

損害をうけた船荷についても運送賃全額の支払を要す。運送賃が前払又は向払であることを記載され、或は意図された場合でも、本証券に指定した陸揚港迄の運送全額は、船荷が運送人によって荷受されたときに完全に取得されたものとみなす。運送人は現実に支払われたか否かにかかわらず、本証券にもとづき生ずるすべての運送賃及び費用を請求しうるし、且つ船舶、船荷の滅失の如何んにかかわらずそれを受領し申受けることができる。航海の強制的中絶又は放棄がある場合は、船荷の運送は荷主の危険と費用においてなされることを要す。」という内容のものであって、割合運送賃の請求を認めておらず、むしろ、運送賃確定取得の特約がなされている。[2]

ところが、ただ一社割合運送賃の請求を特約によって認めている例がある。

その約款によると「運送賃と謝礼金は、前払の場合、船積のために船荷を荷受したときに取得したものとみなし、且船舶の喪失の如何にかかわらず申し受ける。向払運送賃は陸揚港に船荷の到着した日に支払われることを要し、且つ引渡し前に、割引なしに現金で、支払が遅滞のせつは、年五分の利息をつけて、支払うことを要す。船荷の運送が放棄され、この契約が陸揚港到着前に消滅した場合は、もし向払ならば、運送賃は運送の割合に応じて

(in proportion to the carriage) 支払うことを要す。』と定めておって、前払運送賃については確定的に取得するとし、向払運送賃のときには、右の場合に割合運送賃を請求しうるとする。(3)

このように英米では、一般的に割合運送賃に関する特約はなされず、むしろ運送賃確定取得の特約がなされている。

(1) Poor, p. 60.

(2) この運送賃約款を採用する会社は、米系、UNITED STATES LINES Co., (15条); PACIFIC FAR EAST LINE, INC. (15条); AMERICAN PRESIDENT LINES, LTD. (15条); MOLLER STEAM SHIP Co., (15条); INTEROCEAN STEAMSHIP COPRATION. (23条).

殆んど同じ内容を採用する会社、米系、OCEAN STEAM SHIP Co., LTD. (28. 29条); THE CHINA MUTUAL NAVIGATION Co., LTD. (28条29条).

英系、INDO-CHINA STEAM NAVIGATION Co., LTD. (Face); THE GIEN LINE LTD. (28. 29条); AUSTRALIA-WFST PACIFIC LINE (7条).

仏系で英法を準拠法とする、DE LA RAMA LINES (28. 29条).

デンマーク系で米法を準拠法とする、MAERSK LINES(Face).

(3) THE CHINA NAVIGATION Co., LTD. (28条).

## むすび

以上に述べたように、最も統一性を必要とすべき海商法の領域において、割合運送賃に関しては、英米法と大陸法とが対立した立場にある。かって、パルドゥシュが『最も悪い海商法はただ一国民の特殊の利益及びただ一国民の風俗の特殊の影響をうけて規定せられたものである』といったが、まさしく至言である。昔はともあれ、今日の状勢の下ではもはやこの対立は許さるべきではない。

共同海損、船舶の衝突、海難救助、海上売買、船荷証券等多くの分野において、すでに世界的統一が実現されている現在、割合運送賃の統一こそは、今後に残された大きな課題である。