

# 標準船荷證券の制定趣旨

はしがき

社團法人日本海運集會所では海運界に正しい商慣習を確立する爲め、昭和二十五年一月船荷證券制定委員會を設けて標準書式の立案に着手し、五月四日先ず邦文書式二種を決定した。委員會は引續き英文書式の研究に移り、十月十八日之も案文を決定したので近く印刷に附することになつてゐるが、邦文書式は既に印刷を終えて一般に利用されて居り、而もその制定約款中使用せられた字句及び用語には特別の意味を有するものもあるもので、此際同委員會成立の経緯を明らかにすると同時に各條項の解釋につき一應説明を加えて置きたいと思ふ。

顧みればストークの傍らで開始せられた船荷證券制定委員會は秋風と共に漸くその幕を閉じた譯であるが、此間半歳餘の長きに亘つて纏め役として種々苦心せられた正副委員長を始め、常に眞摯な態度をもつて審議を重ねられた委員各位の絶大な努力に對しては衷心より敬意を捧げざるを得ない。殊に兼松株式の松本兼雄氏、日本郵船の岩本次男氏、大阪銀行の柴田太郎氏等の示された特別の熱意とその公正な態度とは、幾多無用の論議を節して議事促進の上に多大の効果を齎らし、委員會を裨益するところ少からぬものがあつた。又各種資料の集收、作成に關しては日本貿易會關西本部、日本船主協會神戸支部、兼松株式、並びに東京海上、大正海上、大阪商船、日本郵船の

各神戸支店から格別の好意ある助力を與えられた。茲に記して厚く感謝の意を表するものである。

## 一、特別委員會成立の経緯

元來我國の海運取引は英國流の商慣習に從つて行われて來たが、之を規律する商法中の海商編は獨逸系の法制である爲め、その間に著しい矛盾がある。而も此海商法は明治三十二年の制定にかゝり、その後たゞ一回明治四十四年に大改正を行つただけで、第一次世界大戰後に於ける經濟界の劃期的變動に際會しても、又わが商法の規定を根本的に改變するやうな一八九〇年、一八九三年、續いて一九二四年のヨーク・アントワープ規則（現在では更に一九五〇年ヨーク・アントワープ規則となつてゐる）や、一九二四年に於ける船荷證券の若干の規定の統一に關する條約を始め各種の海運關係條約乃至規則が相次いで世界的に實施を見るに至つても、我國では殆んど放任して顧みないという有様で、その結果わが海商法は愈々海運産業の現實から遊離して全く空文化するに至つたのである。然るに太平洋戦争が勃發して船舶の國家使用が強行せられるや、此態勢に應ずる爲め特別の船荷證券

が制定せられて、海上運送の實體は著しく變則的なものとなり、その余弊は敗戦後五年の今日に至るも尙些かも是正されていないのである。例へば運賃前拂は海運界の常識であるが、運賃會時代の悪習慣と戦後に於ける荷動きの不振に禍いされて、船主は貨物引渡後數カ月を経ても尙且つ運賃の支拂を受けることができないという有様である。又油槽船が油を積取る場合その計量は陸上のタンクに於てなされる爲めパイプに依るロスはそのだけ運送人の損害となり、更に揚地に於ける計量も同様タンクによつて行われる爲めパイプ中のロスは再び運送人の負擔となる譯である。

斯様な實情であつたからこの戰時的悪習を打破して、海運取引の正常化を計る爲めには先ず第一に標準的船荷證券を制定して正しい商慣習を確立することが、刻下の急務であるとされ、業界各方面からもこれに對して強い要望が起るに至つた。その結果社團法人日本海運集會所は昭和二十五年一月十八日日本問題をとり上げて特別委員會を設置、正式に研究することゝなつたが、内容の重大性に鑑みて船主、運航業者は固より荷主、海上保險業者、銀行業者、海運仲立業者、學界、日本貿易會等尙も海運業に關係ある凡ての社會部門から適任者を求めてその委員に委嘱した。右委員の氏名は次の通りであ

る（括弧内は代理出席者）。

- 日本郵船 重盛米治郎（岩本次男）
- 大阪商船 山下虎藏、本社側柴山剛介
- 三井船舶 白井孝（宇佐美俊彦、深田篁一）
- 新日本汽船 松本一郎
- 第一汽船 田島正雄（委員長）
- 澤山汽船 野村齊
- 日本海汽船 矢吹豊彦
- 日吉海運 加藤千松
- 兼松株式 松本笹雄
- 日綿實業 小山治彦
- 東洋棉花 新宮春三（原善一）
- 伊藤忠商事 法華津誠一
- 東京海上 松島宏（井上次郎）
- 大正海上 梅谷理一
- 東京銀行 清水克隆
- 大阪銀行 西本憲次（柴田太郎）
- 甲斐株式 甲斐綠（副委員長）
- 神戸經大 北村五良
- 日本貿易會 内藤保廣（小林忠一）
- 海運集會所 杉浦顧問弁護士及び筆者

而して同委員會は一月二十四日に第一回の會合を開いて、勝屋伸哉委員長より委員會設置の経緯を説明、次で全員の同意を得て議事進行の便宜上正副委員長に夫々田島正雄、甲斐綠の兩氏を指名した。爾來每週一回定期的に審議を續行し、會を重ねること十五回、五月四日に至り漸く邦文の雜貨用及び撤荷用船荷證券約款を決定した。同時に翌五月五日更に特別委員と

して

大同海運 江里口肇(柏木徳男)

川崎汽船 出井治郎

山下汽船 谷村龜松

の三氏を追加委嘱して引き續き英文船荷證券の審議に入り、酷暑の中に流汗をぬぐいつゝ熱心な討議を續け、十月十八日の第三十四回會議に於て第四讀會を終了、漸く最後案を決定するに至つた次第である。

## 二、基本方針

標準船荷證券制定の基本方針としては、第一回以後數次の會合に於て次の如く決定せられた。

一、主として國內航路に使用する和文船荷證券は雜貨用及び撤荷用の二種とし、専ら海外航路に使用する英文船荷證券は一般向雜貨用のもの一種だけを作成する。

二、審議方法としては可成的急速に結論を得る爲め邦文雜貨用及び英文は日本郵船フオームを、邦文撤荷用は運營會フオームを草案として使用する。

三、以上の外國内沿岸航路の實情に鑑みて和文の荷物運送證及び受取證を作成するが、その運送約款は船荷證券と全然同一の文言とする。四、正常時に於て一般に使用し得る標準的書式を作成する建前から正しき商習慣を確立する。

五、指導精神としては荷主と運送人との利害を調整し、同時に保險業者、銀行業者等第三者の立場をも

考慮して極力公正妥當なるものを制定する。此意味に於て能う限り船荷證券統一國際條約の原則を尊重する。

六、海商法との關係については、近く大改正が行われるべきものとの豫想の下に成るべく希望事項を織り込むことにする。之に關しては大正十四年四月「船荷證券條約案に對する日本船主協會の意見書」及び昭和十三年五月三十日附日本船主協會提出の「司法法規整備に關する意見書」を参考とする。

以上の如き基本方針の下に委員會は先ず邦文雜貨用船荷證券から審議を開始したのであつたが、我國海運の置かれてある現下の客觀的情勢は如何ともすることができず、而もわが海運の主要部分を占めるものが低性能の戰艦船であること、荷動き不振で船腹との調整が取れず運賃が著しく壓迫されていること、運營會制度に依る變則的慣行が既に定型化していること等各種の事情を考慮しなければならなかつた爲め、隨所に暫定的な條項を設けるの止むなきに至り、正常時使用という本來の目的は充分達成することができなかつた。

この事は我が海商法や統一國際條約との關係についても言い得るのであるが、然し邦文約款第二條の免責事由を始め書式全般に亘つて運送人の一方的主張は著しく緩和せられたのみならず、共同海損については一九

五〇年ヨーク・アントワープ規則を採用することに決定して國際的原則への協力を明らかにし、更に仲裁條項を設けて紛議發生の場合は書式の制定者たる日本海運集會所に於て實情に則した裁定を下し得る様配慮した。これに依つて公正妥當な書式を作成せんとした委員會の努力は相當程度達成せられたものと言ひ得るであらう。

## 三、運送約款の逐條解説

以下運送約款について逐條的に説明を加えて行くが、便宜上基本となるべき邦文雜貨用約款を中心に解説し、撤荷用については特に必要ある點のみを摘録することにし度い。又英文書式は邦文のものとか趣きを異にする所があるもので項を分つて説明することにする。

### (甲) 雜貨用運送約款

第一條 (内容不知) 當會社は運送品の種類、内容、中品状態、品質、數量、重量、容積、副荷印、番號及び價額に對してはその責に任じない。

「數量」とは運送品の中味に關する言葉で運送品そのもの數は「個數」の語で表示するものとする。「番號」は本來「荷印」の中に含まるべきものであり、これを免責事項にすることは問題であるとの意見が出たが、船會社側より、運送人としては種類の異なる多數の貨物を引受けるのであるから「番號」までタリーの責

任として負擔させられることは實際上繁に耐えず甚だ迷惑であるとの異議が出た結果、「番號」は「副荷印」の一種と解して原案通り決定した。

第二條 (不可抗力) 當會社は左の事由によつて生じた運送品の滅失、毀損、延着その他の損害についてはその責に任じない。

一、天災地變、天候不良、氣候の影響その他一切の不可抗力  
二、衝突、投荷、海賊、強盜、窃盜、拔荷、旅客の不法行爲  
三、船上たると陸上たるとを問わず又船員たると陸員たるとを問わず暴動並びに同盟罷業、ボイコット、ロツクアウトその他これに類する争議行爲  
四、火災、爆發(水上若しくは水中に停止又は移動中の機雷又は空中よりの爆發を含む)

五、國家間又は一國と他國の地域・地方政權若しくは軍隊との間に於ける戰爭・敵對状態・戰爭に準ずる行動又は交通禁止若しくは停止、事變、動亂、騷擾、特定國家若しくは國民に對する差別的待遇、拿捕、捕獲、港灣又は航路の封鎖、官憲又は公衆の命令・制限・抑留その他の行爲

六、法律・規則・港則又は命令の執行、檢疫、消毒、流行病、傳染病、疫病、官公署の検査その他の處分、徵發、管理、公用徵收、徵備、郵便物の運搬、公益のためにする特殊勤務

七、船込みその他止むを得ない事由  
八、船体・機關・屬具又は荷役用具に潜在せる瑕疵、船員・陸員その他運送の爲めに使用せる者の過失

九、蟲害、鼠害、蒸氣、臭氣、濕氣、

微、蒸れ、通風の不完全、他物との接觸、荷崩、化學作用、包装の汚損、破損、汗濡、鉤穴、炭末、油煙その他船内で發生し易い事故

十、植物の枯傷、動物の死傷、逸走、魚介・肉類・蔬菜並びに果物等の變質又は腐敗、硝子・陶磁器・細工物・鑄物・機械物その他易損品の毀損及び錆、流動物の漏洩、自然の耗損その他運送品の性質又は瑕疵

十一、裸荷、荷造の不完全、荷印又は荷札の欠缺・滅失・磨滅・誤記・不明確又は不完全、二個以上の異なる荷印の記載又は荷札の附着、荷受人の不明その他荷造人の過失又は錯誤

十二、甲板に積載した運送品に關する一切の事故

十三、中品の滅失又は毀損

十四、運送品に對する留置權行使中の事故

前項第十號乃至第十二號に掲げる事由によつて當會社が蒙つた罰金、費用その他の損害及びそれによつて生じた一切の責任は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする

本條項は各委員の間で最も議論のあつた重要條項であり、詳細に説明する必要があると思われ、比較對照の爲め、先ず原案である郵船フオームに規定された免責事由を掲げて置く。

原案第二條 當會社は左の事由によつて生じた運送品の滅失、毀損、延着の損害に對してはその責に任じない。

一、地震、海嘯、風、雨、雪、霜、霧、雷、流水、氷結、河川の減水・氾濫、高潮、洪水、山津波、波浪、飛沫、水災、天候不良、氣候の影響、衝突、坐礁、難破、投荷、爆發、火災、海

賊、強盜、竊盜、拔荷、暴動、勞働爭議、同盟罷業、ボイコット、旅客の不法行為、國家間又は一國と他國の地域・地方政權若しくは軍隊との間における戰爭・敵對狀態・戰爭に準ずる行動又は通交禁止若しくは停止、事變、動亂、騷擾、特定國家若しくは國民に對する差別的待遇、拿捕、捕獲、港灣又は航路の封鎖、官憲又は公衆の命令・制限・抑留その他の行為、法律・法規・法則又は命令の執行、檢疫、消毒、流行病、傳染病、疫病、官公署の検査その他の處分、徵發、管理、公用徵收、徵備、郵便物の運搬、公益のためにする特殊勤務、港内の輻輳その他一切の天災、不可抗力、海難又はやむを得ない事由

二、船舶、屬具、附隨裝置又は荷役用具の故障又はこれに潜在する瑕疵

三、船員、水先人、陸員その他運送のために使用する者の匪行、怠慢、過失、同盟罷業、逃亡又は船舶の遺棄

四、虫害、鼠害、熱氣、蒸氣、臭氣、濕氣、微、蒸れ、通風の不完全、他物との接觸、荷崩、化學作用、包装の汚損、破損、汗濡、鉤穴、炭末、油煙その他船内で發生し易い事故

五、植物の枯傷、動物の死傷・逸走、魚介・肉類・蔬菜並びに果物等の變質又は腐敗、硝子・陶磁器・鑄物・細工物・機械物その他易損品の毀損、流動物の漏洩、錆、自然の耗損その他運送品の性質又は瑕疵

六、裸荷、荷造の不完全、荷印又は荷札の欠缺・滅失・磨滅・誤記・不明確又は不完全、二個以上の異なる荷印の記載又は荷札の附着、荷受人の不

分明その他荷送人の過失又は錯誤

七、生動物又は甲板に積載した運送品に關する一切の事故

八、中品の滅失又は毀損

九、通常保險に附することのできる危険

十、運送品に對する留置權行使中の事故

前項第五號乃至第七號に掲げる事由によつて、當會社が蒙つた罰金、費用その他の損害及びそれによつて生じた一切の責任は、荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。

右に關し大阪銀行及び東京海上より夫々次の如き提言があつた。

【大阪銀行意見書】 商法はその第七〇五條、第七〇六條、第七三九條に於て、船長及び船主の損害賠償責任を規定し、免責の利益を受けんとする運送人は、その損害が自己又はその使用人の過失若しくは懈怠に起因しなかつたことを立證すべき旨規定している。

然るに原案は免責事項を一方的に記載して荷主の立場を考慮していな

い様に思われるので、約款の記載事項は眞に不可抗力的な事項及び商法の他の規定に依り明記された免責事項（例えば第七四〇條の違法船積品の處分、第七八八條の共同海損）等に限定し、約款を簡略化すること

が望ましい。即ち次の如く修正し度し。

（一）第一號は天災、海難、氣候、戰爭、動亂、特定國の差別的待遇、官公署の検査、處分等不可抗力的な事項に限定すること。

（二）第二號の船舶、屬具、附隨裝置又は荷役用具の故障又は之に潜在する瑕疵は船舶所有者又は船長の過失、懈怠に歸すべきものもあると思われ、免責事項から除く。

（三）第三號、船員其の他使用人の匪行、怠慢、過失云々による免責條項は商法第七〇七條及び第七三九條の規定から見、法的に有效なりや否や疑問であるから寧ろ削除する方がよい。

（四）第四號、第五號及び第六號は例え「運送品の性質又は瑕疵及び荷送人の過失怠慢」という如く簡約化する。

【東京海上意見書】

様本規定を改訂したい。

(二) 第三號については、條約第四條に於て航海又は船舶の取扱に關する船長、船員、水先人又は運送人の使用人の行爲、怠慢又は過失による損害に對しては免責されることを規定し、我商法第五七七條の如く何等の舉證責任なく當然に免責され運送人として大にその責任の軽減を認められていたが、之固より航海技術の過失に限定する主旨である。然るに原案の文言では所謂商業上の過失(商業機關としての運送行爲上の過失)をも包含するものと解するの外なく、従つて本項は條約が運送人に特に認められた保護以上に廣汎なる免責に及び失當であると認められる。殊に逃亡又は船舶の遺棄による損害を免責することは不當である。従つてこれは削除し、前段の事項に於ては航海上の過失に限定することに改訂の必要を認める。

本號と關連して第一號中、不可抗力に屬するものは問題ないが、船員其他關係使用人の窃盜抜荷の如きは條約の規定(第三條第二項)より言うも免責を認められず、之を除くが至當と考へる。尙本號中同盟罷業に付いては當該船舶について行われた場合にも免責されることは條約第四條の解釋上認められ一方第一項に規定せらるゝ

處であるから削除支障ないかと認められる。

(三) 第四號記載の虫害以下船内で發生し易い事故の免責條項に付ては虫害、鼠害の如きは如何なる手段によつても多數の貨物を積込む場合には殆んど避け得ないであるうし、炭末、油煙も自ら免れ難き現象で(勿論善良なる管理者として防止手段を講ずるのは當然の注意義務である)B/L約款として傳統的に認められていた處であるが、例えば荷崩の如きは積付の拙劣に起因すること多かるべく、條約第三條第二項より言うも免責は失當であらう。その他鈎穴も右規定により運送人の責任を主張すべきであらう。

(四) 第九號の免責條項はB/L統一條約第三條第八項に於て禁止しており保險者はこれに對抗手段を講ずるから(一)と同様實益のないものと考えられる。依つて委員會では之に關して數回意見を交換し充分論議を盡した結果(イ) 型式、本條記載事項は長年の經驗に基いて逐次追加されたもので、夫々一應の意義を有し、外國のB/Lにも相當詳しく記載しているので、無用の紛議を避ける爲め列舉主義を採用する。(ロ) 内容、元來本條は特定免責約款として運送人が一應舉證責任を荷主に負わしているもので、法律上

認められないものは結局無効であるから、假令記載してあつても實害はない譯である。然し海運企業の特殊的地位を不當に利用し運送人の一方的利益を極めて不衡平に認める様なもの迄漫然規定することは本委員會の主旨に反する所であるから、斯る眞に有名無實の事項はこれを削除する。

ということに意見一致し、成るべく國際統一條約案程度の線にまとめ建前の下に次の如く整理を行つた。

「第一號」(新條文一七)は内容が餘り雜然としていたので、字句を整理の上、天災・不可抗力、海難、社會的原因、戰爭關係、法令關係等の項目別に一括した。尙現狀では水上又は水中に浮遊する機雷又は爆發物に依つて危険を受ける可能性があり、又空中よりの爆撃に依る危険も考慮する必要があるので之等を火災と合せて新たに一項を設けることとした。

「第二號」及び「第三號」(新條文八) 荷主側からも、荷主と何等關係のない事項によつて船主が免責されるのは不可解であるとの説が出たが、船主としては、例えば潜在瑕疵に對しても責任を負ふことになれば重大問題で、當然運賃引上を考へねばならなくなる。即ち免責條項は運賃の構成條件にからむ問題であるか

ら船主としては輕々に削る譯に行かない。元來運送約款は運送人の Dues Diligence を前提としているものであるから、船員の過失、怠慢等が免責事項となつていても、實際上不都合は生じない。加之免責事項については保險でカバーされるから荷主としても實害はない。然し能う限り簡約化することが望ましいから、運營會書式第二條第一項第四號程度にまとめることとなつた次第である。

「第四號」(新條文九) 荷崩れ、鈎穴等一應問題はありますが、船主として其處迄監督し得ない實情にあるの存置することとなつた。

「第五號」(新條文十) 異議なし。  
「第六號」(新條文十一) 本號は荷造、荷印等の不完全性を問題にしてゐるのであるから「裸荷」を入れることは不適當であるとの意見が出たが、他に入れるべき適當の個所もなく、又別項にする程のこともない。或は「荷造りしない荷物」とも言えるから其儘に存置した。

「第七號」(新條文十二) 「生動物」とは例えば旅客の携行する家畜又は動物園に運送する猛獸の如きものを言うのであるが、家畜類は大體旅客の手荷物として處理せられるので船荷證券に關係がなく、又猛獸は甲板に積載せられることが多いから甲板積の貨物と見ればよい。尤も馬等の如く船艙に入れられるものもあるが、これは第五號の「動物」で、カ

アされるから不都合は生じない、と  
いうことに意見一致し委員會では削  
除することになつた。

因みに國際統一條約では生動物と  
實際に甲板に積載せられた貨物に對  
して條約の適用を除外していること  
衆知の通りである。

「第八號」(新十三)異議なし。

「第九號」に就ては大正海上より  
も東京海上と同様の申入れがあり、  
船主の立場からすれば、本條は特定  
免責條項を掲げているもので中には  
法的に無効のものもあり、立證があ  
れば船主は免責されないのであるか  
ら入れておいても支障はないだろう  
、と言われるかも知れないが、特別  
の理由も無いのに第三者たる保險業  
者の求償權を制限するが如き條項を  
設けることは不當である。荷主の中  
には此條項あるがために船主への求  
償を行わず、爲めに保險業者として  
は甚だ迷惑である。外國のB/Lに  
も斯様な條項はないのであるから非  
非削除して貰い度いと。

之に對し船主側からは、たゞ保險  
關係につき荷主の注意を求めざる  
で本項を設けたとの説明があり、協  
議の結果削除しても船主、荷主共實  
害はないということになつたので、  
寧ろ英國P・O社の例に倣つて船荷  
證券表面欄外に「荷主はこの運送約  
款に關係ある貨物保險の條項に特に  
注意して下さい」との注意書を挿入  
することに決定した。

因みにP・O社のB/Lには欄外  
に次の如き文言が記されている。

“Shippers are requested to note  
particularly the terms and condi-  
tions of this Bill of Lading with  
reference to the validity of their  
Insurance upon their goods.”

「第十號」(新十四)異議なし。

第三條 (責任期間) 本船積込前又は揚  
荷後に於ける一切の危険及び費用は荷  
送人、荷受人又は荷主の負擔とする

本條は運送人の運送責任が荷物船  
積の時から開始され陸揚に依つて終  
了する旨を間接的に規定した條項で  
あるが、その「船積」の意義に關し  
船主側は船積行爲の完了時を基礎と  
して甲板渡しを主張し、荷主側は船  
積行爲の着手時を標準としてタツク  
ル渡しを強調した。船會社としては  
ステベを指定しその費用も支拂つて  
いるが、それは荷主に代つて行つて  
いるのであるから責任を持たされる  
筋合のものではない。殊に現在の運  
賃は荷物積揚の費用を含まないもの  
であるから其點から見ても運送人の  
責任とされることは不當であると。

然し現在の斯かる慣行は戰時中に  
定められた變則的なものであるから  
先ずこれを正常な状態に引き戻す必  
要がある。戰前の慣行ではステベは  
實質上船會社の使用人であつたし、  
又米國では全部タツクル渡しとなつ  
ている。尤も此の點については海運  
業の經營方式や港の慣習等を考慮す  
る必要があるが、今タツクル渡しを

採用すると、船會社としては當然こ  
れに基く各種のリスクを織込んだ運  
賃を建てなければならなくなるであ  
らう。然しこれは結果的のことであ  
るから、本委員會としては運賃問題  
を放れて一般的な立場から抽象的に  
「運送人の責任は荷物が船長の管理  
下に入つた時開始せられ、その管理  
を放れた時終了する」との原則を採  
用することに決定した。具体的に言  
うと、本船の起重機を使用する場合  
は積地で最初の荷物を吊上げた時が  
船積開始であり、揚地で最後の荷物  
に對する吊索をゆるめた時が陸揚完  
了と見るのである。又陸上の起重機  
を使用する場合は、最初の荷物に對  
する吊索が船艙でゆるめられた時船  
積が開委されたものと見做し、最後  
の荷物を吊上げた時陸揚が完了した  
ものと解するのである。

第四條 (賠償額制限及び高價品)

荷送人又は荷主が豫め運送品の種類、品名  
及び價額を當會社に申告し且つ特別運  
賃を支拂つた場合の外當會社は一個に  
つき五千圓又はその割合を超過する損  
害については賠償の責に任じない。  
二個以上の價額を一口に合記した運送  
品はその平均額を各一個の最高價額と  
みなして前項の規定を適用する。列記  
した二個以上の運送品で荷印、荷委及  
品名の同一なものについても同じであ  
る。

白金、金、銀、貴金屬、貨幣、銀行券  
有價證券、印紙類、寶石、美術品、骨  
董品、精巧なる機器その他高價品又は  
荷送人、荷受人若しくは荷主にとつて

特殊な價值のある物品については第一  
項の手續によつて船積した場合の外當  
會社はいかなる損害であつても賠償の  
責に任じない。

當會社はいかなる場合でも荷送人又は  
荷主が申告した價額又はその割合を超  
過する損害については賠償の責に任じ  
ない。

本條では賠償金額の最高を幾何に  
制限するかの問題で委員間に最も活  
潑な議論が繰返された。

賠償金額は米國が五〇〇弗、英國  
が一〇〇磅で、現在の日本は大體五  
〇〇圓、原案も五〇〇圓となつてい  
る。最高額が決定せられた一九二四  
年(大正十三年)當時英國は一〇〇  
磅、日本は五〇圓で、當時のレート  
換算では英貨一〇〇磅は邦貨一〇五  
二圓となる。今この比率で現在のレ  
イトにより換算すると當時の五〇圓  
は大體四八〇圓となる。原案の五  
〇〇圓を是非修正せねばならぬとい  
うことは全員の認める所であつた  
が、然らばそれをどの程度に決定す  
るかという點になると各委員の立場  
が異なる爲め一致點を見出すことが  
困難であつた。船主側としては、  
現在の低運賃其他經濟的苦境を考え  
ると高々三、〇〇〇圓程度に止め度  
いと極めて強い要望があり、荷主側  
はこれは荷物に對する弁金であるか  
ら運賃とは切離して考へべき問題で  
あると主張、又保險會社からは、國  
有鐵道ですら一萬圓と規定して居  
り、戰前の五十圓に比較すれば現在

の物價水準からみて最低五千圓、出來れば一萬圓程度にするのが妥當であるとの意見が出た。銀行側からもこれと同様の見解が表明されたので、結局左記の如き多數の資料を集めて客觀的見地に立つて検討した上、大体物價は戦前の一〇〇倍になつてゐるといふのが常識で、此の常識と餘りかけ放れたことになると却つて船會社の立場全体が不利になる懼れがあり、他方荷主は保険に依つて損害をカヴァシ得るのであるから之等の點をも考慮し最高額を一個五千圓とすることに漸く意見一致し決定した。

【參考資料】

◎海運集會所調査

(一) 内航運賃

一九三四年 一九五〇年四月  
 (イ) 若濱石炭一・八九圓(上三・三圓) 八六圓(下一・五圓)  
 (ロ) 室濱石炭一・九〇圓(上三・三圓) 八六圓(下一・五圓)  
 本年四月現在の運賃を(イ)は一割引(ロ)は二割引と見ても夫々三八七倍、三三六倍、平均三六一倍

(二) 新造船價

(イ) 日本(總噸當り)

一九三四年 一九四六年 一九五〇年  
 大型船 一〇〇圓 七三、〇〇〇圓  
 小型船 三三圓 九、〇〇〇圓  
 平均 二二圓 六、八五〇圓  
 即ち現在の船價は一九二四年に比し大型船三六五倍、小型船三八五倍、平均三七六倍となり、又一九四六年に比すれば大型船九九倍、小型船八八倍、平均九二倍となる。

(備考)

(1) 一九二四年の数字は何れもレシプロ船の價格(管船局調査)  
 (2) 一九四六年の数字は太平洋戦争勃發迄のレシプロ船の新造價格を船型指數に依り調整したもの  
 (3) 一九五〇年大型船は第五次B型船(タービン又はディゼル)の平均價格、小型船は第四次D型船及びF型船の平均船價

(ロ) 英國船價

七、五〇〇重噸型出來合船(レシプロ)  
 一九二四年平均 六、八三三磅  
 一九三九年平均 一〇三、〇〇〇磅  
 九、五〇〇重噸型發註船(ディゼル)  
 一九三九年八月 一五、〇〇〇磅  
 一九四九年上期 四〇〇、〇〇〇磅  
 右を夫々指數に依つて連結すれば一九二四年一〇〇、一九三九年一六六、一九四九年四五六、爲替相場は戦前の約八五倍であるから之を考慮に入れると戦前の三八〇倍強となる。

(三) 船員給料(一船當り)

昭和十一年 昭和二十五年  
 大型船 九、九〇〇重噸 二、五二圓、八五〇圓一欠  
 中型船 五、〇〇〇重噸 二、三三圓、五〇〇圓三七  
 小型船 一、七〇〇重噸 一、七〇圓、三三三圓二三  
 \*基本給料のみ

◎日本郵船調査

(一) 日本/太平洋運賃

一九三二年 一九五〇年 倍率  
 雜貨 M/W 四・五〇 四・五〇 二・六  
 生糸 C 四・五〇 五・五〇 一・二  
 玩具類 MM 八・〇〇 一・八〇〇 二・三  
 竹製品 六・五〇 一・八〇〇 二・七  
 (C) 一、二封度當り、M 四〇立方呎當り、W 二〇〇封度當り)  
 右の倍率は平均二・二五倍(B/L

の最高弁金額五〇圓には變更なし)今爲替相場は大体戦前に比べ約八五倍であるから、賠償額の倍率は三四・四二・五倍となる。これを金額にすれば大体一、七〇〇圓一、二二五圓である。  
 (二) 内航では北海道/阪神は戦前に比し大体一五〇倍となつてゐる。

◎兼松調査(貨物價格の推移) 一俵當り

一九三四年 一九三六年 一九五〇年  
 綿糸 三〇一三三 五〇〇 五、〇〇〇  
 生糸 一、七〇〇 一、六〇〇 一、〇〇〇  
 濠州羊毛 三、四一八 六〇〇 一〇  
 (レートは一〇〇倍となつてゐるから結局約一八〇倍となる)

◎大阪銀行調査

(一) 外國爲替相場  
 ニューヨーク宛 昭和九一十一年 昭和二十四年 倍率  
 一弗に付三・五七圓 一弗に付 三六〇圓 一〇〇・九倍  
 ロンドン宛 一磅に付一〇・九〇圓 一磅に付 一〇〇八圓 九二・四倍

(二) 戦前基準指數(昭和九一十一年を一〇〇とす)  
 昭和二十三年平均 昭和二十四年平均 倍率  
 食糧農産物 一〇一・一六二・六 一八、〇八〇・三 一八〇  
 其他食料品 一七、五一六・一 二八、七二一・〇 二八七  
 纖維品 四、一〇四・八 二五、五六三・七 二五五  
 燃料 二、五三三・七 一八、七五六・七 一八七  
 金屬及金屬製品 八、八四三・三 二、六五二・三 一三六  
 建築材料 一三、二四九・八 一八、七三九・九 一六七  
 化學製品 一、七三六・五 一、六三二・一 一四五  
 肥料 〇、四〇四・五 一、四六三・一 一四六  
 雜品 〇、六八五・五 一、五九六・六 一五九  
 總平均 一、二八三・三 一、〇〇六・一 一四七  
 生産費 一、一八二・六 一、〇〇六・一 一四七  
 消費財 一、四二五・五 一、四二五・五 一〇〇

◎東京海上提出

昭和二十二年八月運輸省令第二十二號第三條 要償額の表示なき託送手荷物高價品又は動物の滅失又は毀損に因る損害賠償に付鐵道運輸規程第七三條及鐵道船舶通し運送規則第三條に定むる最高額は當分の間左の額とす  
 一、託送手荷物(第二號及び第三號に該當するものを含む) 一箇に付金壹萬圓、但し旅客一人に付金壹萬七千圓を最高額とす  
 二、高價品一砵(容器荷造を含む) 迄毎に金七拾圓、但し一口金壹萬圓を最高額とす

第五條 (航路變更其他) 本船は生命、財産若しくは船舶の救助、避難、必要品の積込、荷客・郵便物の積卸等のため又は官公署の命令その他やむを得ない事由によつて又は當會社若しくは船長が必要と認めるときは各港發着の日時、寄港地、航路の順序若しくは航路を變更し又は航路外に出ることができ、本船は修繕、検査その他のため運送品を積載したまゝ若しくはこれを一時揚荷した上入渠し又は時宜により曳船をし若しくは曳船されることがある。尚水先人を使用するか否かは本船の自由とする。

當會社は前三項の場合當該事由によつて生じた運送品の滅失、毀損又は延着その他の損害については賠償の責に任じない。

第一項の「當會社若しくは船長が必要と認めるとき」とは運送人側の單なる主觀的判斷を認める意味ではなく緊急止むを得ない場合を指すものと解する。

第六條 (揚地變更) 第二條第一項第一號乃至第七號に掲げる事由又はその虞があるため運送、入港、揚荷、荷渡若しくは旅客の揚陸を不能、危険若しくは不利と認めるとき又は本船定期運延の虞があると認めるときは當會社は時宜により航海の途中若しくは本船の復航その他便宜の時に於いて運送品を陸揚港、最寄港その他の港若しくは場所に移し又は船積港に積戻すことができ、陸揚港以外に揚荷をした運送品は當會社が選定する運送方法並びに條件でこれを陸揚港に轉送し又は船積港に積戻しその他適宜に處置することができる。前二項の場合において當會社の責任は運送品を揚荷した時に終了する。

第一項及び第二項の場合における一切の危険及び費用は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。

第一項の「運送」は船積前のことも含まれる様で不適當であるから、「航海」又は「航海繼續」と改めては如何との意見もあつたが、「航海」では發航前を含まない様に解釋される懼れがあり、「運送」の方が廣くカヴァア出来ると思われるので原案通りと決定した。尚「不利」と認めるときは船積港の不利ではなく、荷主の不利という意味である。

第三項は揚地の如何に拘らず本船より揚荷した時に運送人の責任は終了するとの意味を明らかにしたものである。

第七條 (危険品) 爆發性、發火性又は腐蝕性がある物品、臭氣を發散し又は液汁を滲出する物品、腐敗し易い物品、有毒性その他危険性又は加害性がある船舶、積荷又は人畜に危害を及ぼす虞のある運送品については荷送人又は荷主が豫めその種類、品名、數量及び特質その他必要な事項を外部の見易いところに明記し且當會社に申告しその承諾を得た上船積した場合は外發見次第これを任意の場所に揚荷、破毀、投棄その他適宜に處分することができる。この場合運送品に對する當會社の一切の責任は右の處分によつて終了する。前項の場合には當該運送品の滅失毀損その他の損害並びにそれによつて生じた一切の費用、罰金、損害又は責任は荷送人の故意又は過失の有無にかかわらず荷送人、荷受人又は荷主が負擔しなればならない。

當會社が承諾した上船積した運送品であつても船舶、積荷その他の財産、設備又は人畜に危害を及ぼすようになつた場合はその虞があると認めるときは當會社は前二項の規定に準じてこれを處分することができる。

危険品については荷主に對して豫めその旨明記、申告する事を要求すると同時に、運送人が假令承諾して船積したものであつても必要と認められた場合には適宜に處分し得る旨の規定である。

第八條 (禁制品) 禁制品、輸移出入又は輸入を禁止されている物品その他船積港、陸揚港若しくは中間港の法令、規則に違反し又は契約によらないで船積された運送品については前條の規定を準用する。

第九條 (重量物) 一個の總重量が一噸を超える運送品については荷送人又は荷主がその正確な重量を外部の見易いところに明記し且豫め當會社にこれを申告した上船積したものでなければ當會社は第七條の規定に準じてこれを處分することができる。

原案には「一個の總重量が七百斤を超える運送品」とあつたので、五百噸以下の小型船に於けるデリツキのキャパシティを考慮すれば其儘でもよくはないかとの意見もあつた。然し現在では大抵一噸乃至一噸半捲きであるし、以前は勿論一噸が普通であつたから「一噸」に修正した。

第十一條 (積換) 當會社は運送品を所定の船舶以外の船舶、船、ハルク、鐵道若しくはその他の方法によつて運送することができる。又荷送人、荷受人又は荷主の危険において一時これを船、ハルク若しくは他の船舶に積換え又は陸揚をした上更に本船又は他の船舶、船、ハルク、鐵道若しくはその他の方法によつて運送することができる。前項の場合における費用は當會社が負擔する。但し第六條に規定する場合はこの限りでない。

運送人の積換自由、危険荷主負擔を規定する條項で、運送人の都合に依る場合は費用運送人負擔であるが、不可抗力に基ずく場合は費用も荷主負擔となる。

第十二條 (運賃) 運賃は特約のある場合を除き荷受の當時における運送品の重量、個數、容積又は價額によつてこれを定める。但し當會社が必要と認めるときは引渡の際更に重量、個數又は容積を計り若しくは評價しこれによつて運賃を追徴することができる。運賃には船積、陸揚、倉入出、船、ハルク、保管、集配、クレイン等の費用を包含しない。

運送品の數量につき現在では Shipper's Weight and Measure が採用されるが、これは戦前の如く Authorized Measure に改めるべきであるとの意見があつた。然し今日検査費用は荷主負擔となつて居り、これを運賃の中に含ませるべきか否かは検討を要する問題である。尙現在ではステベ貨は皆荷主負擔となつて居るが、これは變態で當然運賃の中に包含されるべきものであるから、將來は是非是正する必要がある。然しこれは運賃額とも關係があり、米國の B/L も本條と同様に

なつてゐるので一應原案通りと決定した。

第十三條 (運賃の全額取得) 前拂契約運賃は運送品の滅失又は毀損、航海又は運送の中止その他いかなる場合においても全額を申受ける。

多くのB/Lでは「運賃は如何なる場合でも全額受領する」と規定して後拂運賃の契約で途中故障が起つても全額徴収すべき旨を明らかにしているが、これでは運送人の一方的利益を主張している様で面白くない。殊に此の場合保險會社としては實損が無いものとして運賃保險を支拂わないという主張も出る譯である。一運賃は前拂を建前とし従つて如何なる場合にも返却しない」といふのが海運界の商習慣であるが、日本海商法が運賃着拂の原則を規定している所に問題があるのである。然し實際問題としては、後拂運賃の契約で途中故障が起れば運送人は運賃を徴収し得ないし、一方損害は保險でカバーされるので運送人、荷主共に不利益は起らない。依つて之等の點を考慮して「前拂契約運賃」という言葉を使用することゝなつた。

第十四條 (荷送人の保證) 荷送人又は荷主は運送品の内容、重量、容積、價額、荷印、番號、個數その他事項を當會社に申告し船積の爲め引渡した運送品と相違しないことを保證しなければならぬ。

前項の荷送人又は荷主の申告が事實と異り又は不完全であつたために生じた費用、罰金、損害その他一切の責任は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。前項の場合並びに第四條第四項、第七條第一項、第八條及び第九條の場合には當會社は別に運賃として船積の地及び時における當該運送品に對する相當

運賃の倍額を申受けることができる。荷送人は船積した運送品が券面記載事項と相違しないことを保證したものと見做し、もしそれが事實と異つた場合には因つて生じた一切の損害を負うという譯で、國際條約第三條第五項と同趣旨である。

第二項は高價品、危険品、禁制品、重量物を始め荷送人が證券面記載事項と相違した運送品を船積したときは倍額の運賃を徴収するという規定である。

尙前述の如く現在では荷物の検査、検才は荷主の費用で檢數會社にやらせているが、これは Shipper's Weight & Measure が採用されている關係上荷主が自己の代行機關としてやらせているというに過ぎない。戦前の如く Carrier's Weight and Measure とすべきものと思われれるが現状では直ちに變更する譯にも行かないので、其儘見送ることゝなつた(第十二條参照)。

第十五條 (通し運送) 通し運送並びに第十一條の場合には運送品に對する當會社の責任は本船の運送區間に限るものとす。

本船積込前又は揚荷後においては當會社は單に荷送人、荷受人又は荷主の代理人として運送品を取扱ひ運送品の船積前、接續中又は他の運送人に引渡した後に於ける一切の危険は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。接續地における運送品の揚荷及び保管を解、ハルク又は陸上のいづれにおいてするかは當會社の任意とする。當會社に所屬しない船舶、艀、ハルク、鐵道又はその他の方法による運送はすべてその所定の條件による。但しそ

の運送人は本運送約款を援用することができる。不可抗力又は船待ちその他やむを得ない事由によつて生じた倉敷料、滯船料その他の費用は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。

第十六條 (接續港) 當會社は場合により接續港を變更し又は接續の回数を増減することができる。

第十七條 (接續の遅延、不能) 當會社は場合により接續が遅延してもその責任に任じない。第六條に掲げる事由によつて運送品の接續が不能、危険若しくは不利と認められる場合には當會社は運送品を揚荷された地で引取るよう請求することができる。何れも通し運送に關する條項で、特別の意見なし。

第十八條 (揚荷及保管の自由) 運送品は當會社の都合により任意の時に於いて當會社が指定する埠頭、オープンヤード、上屋、倉庫、艀、ハルクその他の場所に掲荷及び保管できる。右のいづれの場合でも當會社の責任は本船船側において終了する。運送品船積前又は揚荷後における艀回漕、保管その他の取扱についてはその取扱人特定の條件による。但し右取扱人は本運送約款を援用することができる。

荷主側より、揚荷後引渡前の保管のリスク迄も荷主に負擔させる事は不當である、殊に第三項但書の如きは荷主とは無關係で、而も船主の責任範圍に屬しない取扱人に本運送約款の援用を認めんとするもので少し行き過ぎである、少くとも此の但書は削除して貰い度い、との提言があつた。然し運送人の責任は船積より陸揚迄が原則であるから、それ以前及び以後の責任を持つわけに行かな

い。保險は荷物引受けより引渡迄一貫してつけられてゐる爲め、荷主としては實損は無い筈だし、「但書」を削除すれば取扱人は「所定の條件」中に同様の規定を設けることになつて却つて問題を繁雜にする懼れがある。

元來ランディング・エジエントは船會社と一体をなすもので、無責任な事をすれば直ちに船會社の信用に影響する。従つて船會社は信義誠實に行動するため、或る程度ランディング・エジエントを監督する必要もある譯である。換言すれば運送約款の援用を許すことに依つて問題を簡單化すると共に船會社、ランディング・エジエントのみならず荷主の利益をも擁護することになるので、理論に拘泥せず「但書」は其のまゝ存置することに意見一致した。

第十九條 (引渡場所の自由) 當會社は都合により本船船側又はその指定する埠頭、オープンヤード、上屋、倉庫、艀、ハルクその他の場所において運送品を引渡すことができる。本船船側以外における引渡しによつて生じた一切の費用は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。

特に本船船側渡しに約定をした場合でも荷受人が運滞なく運送品の引取をしないときは前項の規定による。

前條と關連する條項で、運送人は都合により船側以外の場所へ運送品を引渡し得る旨を明らかにした。第二項は特約がある場合でも荷受人の引取遅延があるときは同様の處置を取るとの規定である。

第二十條 (到着通知) 當會社は通知先の



申告を受けたと否にかゝらねず本船又は運送品の到着について萬一通知を發しないことがあつてもその責に任じない。但し荷送人、荷受人又は荷主はこれにより本運送約款その他契約上の責任を免がれることはできない。

商法第七五二條に規定された船長の通知義務との關係は如何にするかとの質問があつたが、商法の規定は船腹の全部又は一部をチャーターする場合のもので、個品運送の場合を指すものではない。運送人が通知する義務を負わされると、荷受人の住所不明の場合等に迷惑を蒙ることとなる。實際に於ては出來得る限り通知を發して居り、又それを原則として居るが、「若し萬一通知せずとも責に任じない」の意である。依つて「萬一」の語を挿入することゝなつた。

第二十一條（近接港）「大阪・神戸」出入の運送品は時宜によりその全部又は一部をいすれかの地において荷役することができ、  
「下關・門司」、「名古屋・四日市」、「東京・横濱」その他これに類する近接港の各兩地についても亦同様とする。

前項の場合において回漕上の危険は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。三港の場合も考えられるが、實際にはその例がないので原案通りとする。

くは不完全等によつて生じた一切の費用、罰金、損害その他の責任は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。當會社は必要と認める場合には荷送人、荷受人又は荷主に代つて前項の手續又は書類の作成をすることができ、これによつて生じた一切の費用及び責任は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。

検査規則その他法律及び命令の執行によつて生ずる費用は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。

第四項の検査は本船の検査ではなく積荷に關するものと解する。

第二十三條（荷造の補修、改装）當會社は必要と認めるときは便宜運送品の荷造を補修し又は改装することができ、前項の處置に關連して生じた費用は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。特別の問題なし。

第二十四條（留置權及自由處分）當會社は運賃、附隨の費用、立替金、共同海損又は救助のため運送品が負擔する金額その他荷送人、荷受人又は荷主が負擔しなければならぬ金額を支拂をした後でなければならぬ金額を支拂わなかつたときは當會社はこれを荷送人又は荷主に請求し又運送品を適宜に賣却しその手取金を右の金額に充當することができ、この場合不足額があるときは荷送人、荷受人又は荷主から申受ける前項の權利は他の運輸機關に運送品を引渡した場合でも消滅しない。

原案では、荷受人が運賃其他の費用を支拂わない場合運送品を「隨意に賣却」し得ることゝなつていたが、これに關し銀行側意見として、銀行ではB/Lを物權的性質のものとして競賣等の處分をするのであるから、船會社が荷物を「隨意處分」す

ることになれば銀行の立場は甚だ不安なものになるとの主張があつた。然し船主としても自由處分が許されないことになると一大事であるから、語句に客觀性を持たせるため、これを「適宜に賣却し」と改めた。即ち出來る限りの手段を盡した。後止むを得ない場合に賣却するの意である。之に對し更に銀行側より、「適宜に賣却」はB/L所有者に充分連絡した後處分するといふ意味の文言に改めて欲しいとの提言があつたが、實際には船會社の信用にもかゝることであり、この權利を濫用する惧れはない。戰時中荷受人が市價暴落のため積荷の引取をなさず、銀行も回避して逆に船會社が止むを得ず處分した結果大損害を蒙つた例がある位で、實際は必ず荷受人に連絡することになつて居るから、その意味で前記修正案通り決定した。

第二十五條（荷受人不明の場合の自由處分）荷受人を確知することができないときは荷受人が運送品の引取りを怠り又は拒んだとき當會社は荷送人、荷受人又は荷主の危険と費用とにおいてこれを任意の倉庫若しくはその他の場所に保管し又は供託することができ、運送品の性質現狀等によつて必要と認めるとき又は揚荷後三十日を經過しても尚荷受人が運送品の引渡を請求しないときは當會社はこれを適宜に賣却し又は積戻しその他の處分をすることができ、この場合一切の危険及び費用は荷送人、荷受人又は荷主の負擔とする。

るときは荷送人、荷受人又は荷主から申受ける。

第十八條及び第十九條が運送人の都合に依る運送品の自由處分を規定しているのに對して、本條は荷受人側の都合に基く場合の規定である。

第二項の期間が三十日とあるは日本の商慣習に依り定められたものである。又原案の「隨意に賣却し」は前條と同一の理由に依つて「適宜に賣却し」と改めた。

第二十六條（訴訟の提起）運送品に關する損害賠償請求の訴訟は運送品の陸揚港到着の日若しくは到着したと推定される日から六カ月を經過したときはいかなる事情や理由があつても提起することができない。

損害賠償の請求は揚荷後二週間以内に且つ運送品を引渡した際又はその引渡しがあつたと推定される時において荷送人、荷受人又は荷主が荷渡地における當會社の支店、出張所又は代理店に文書でその留保をし且つ留保通知後十日以内に文書によつて賠償の請求をしなければならぬときは當會社はこれに應じない。

損害賠償の請求に關しては取調のため必要と認める期間猶豫を請求することができ、銀行及び保險業者より商法第五六七條に規定する時効が「六カ月」に對して原案はこれを「六カ月」に制限し、同五八八條但書は荷物引渡後二週間以内に損害賠償を請求し得る旨規定しているに拘らず原案が之を「十日」としているのは不當ではないか。殊に荷主の求償權を承継す

る保險業者が運送人に對する請求の場合に六カ月では困難なことが多いと思われ、少くとも國際條約通り一カ年とするが望ましい、との意見が出た。

然し邦文B/Lは國內沿岸航路に使用するもので、國內に關する限り商取引の損害賠償に一年の時効は長過ぎるから、經濟生活の敏速化を考慮し此の際非實際的な商法の規定を改正すべきであるという意向が強く、即ちその意味に於て原案通り六カ月と決定した。(國際條約では第三條第六項に於て「物品の引渡の日又は引渡のあるべき日から一年内に訴が提起されないときは、運送人及び船舶は如何なる場合に於ても滅失又は損害につき一切の責任を免れる」と規定し、更に同條第八項は、運送人が本條約の規定に違反してその責任を軽減する取極めをしても無効であると規定しているから、本第二十六條はその點に於ても問題があるのであるが、日本は沿岸航路については同條約の適用を留保している立場もあり右の如く決定した次第である。従つて外國航路に使用する英文B/Lでは條約通り一年と規定することになつてゐる。(後文参照)。

なくなつた運賃その他の費用を控除したものであつて賠償する。但し第四條に規定する限度を超えることはない特別の異議なし。

第二十八條 (共同海損) 共同海損は西曆一千九百五十年の「ヨーク・アントワープ規則」の規定に従つて處理する。共同海損に關するヨーク・アントワープ規則は一九二四年の改訂以後二十五年の久しきに亘つて實施されて來たが、國際海事委員會 (Comité Maritime International) では一九四九年九月アムステルダムに會議を開き種々の改訂を加えて一九五〇年ヨーク・アントワープ規則を制定したので本委員會でも此の新規則を採用することとした。

同規則改訂の主旨は眞の世界的統一規定とすることにあり、事實また「同會議最大の收獲は從來此の規則を全面的に否認していた唯一の國米國の代表が新規則の採用實施を強力に支持主張したことである」とはフエア・プレイ誌の指摘せるところであつた。會議後英國では保險業者を初め英國海運會議所定期航路委員會及びブリザアプール汽船主協會も夫々聲明書を發表して新規則實施に努力しているが、米國では豫期に反して全員一致の歩調が取れず一群の海損精算人は同規則第二十二條 (供託金の規定) の適用を除外する旨聲明している。然し大勢から見てもヨーク・アントワープ規則が今回の改訂を機として實質的に其の世界的統一

規定となるであろうことは何人も否定し得ないであろう。冒頭に新規則を内容的に見ると、冒頭に解釋條文を新たに附加した外大きな變化はない様であるが、改正の主要點を摘録すれば次の如くである。

(イ) 解釋條文 新たに前文として新設されたもので、新規則の統一適用を宣言し又文字條文と數字條文との關係を規定している。即ち第一項は「共同海損に當り下記文字條文及び數字條文はこれに相反する法律及び慣習を排除して適用せられる」と明示して、從來の各國國內法及び慣習等による適用除外を一切認めず全面的適用を主張している。次に第二項は「數字條文に規定せられた場合を除き共同海損は文字條文に従つてこれを精算する」と規定して、マキス判決以來海運界で問題となつた兩條文間の關係を明らかにした。

(ロ) 文字條文 C條、F條共部分的の修正で本質的の變化はないが、F條(代換費用)では船主に對して有利に改められている。

(ハ) 數字條文 第十條では避難港に於ける火災保險料以外の保險料も共同海損として認められることに修正された。

第十一條は船員の給料に關する定義を新たに附加したが、これは船主の負擔を増加するも

のとして重要な改訂である。第十三條の修繕費から新舊交換差益を控除する規定は造船技術の進歩を考慮して現狀に即應する様修正された。

第二十條では船員に對する給食料並に燃料、貯藏品以外の共同海損費用に對してのみ二歩の手數料を認められることになつたがこれは船主にとつて相當の影響があるものと言ふべきである。

第二十一條では、從來利息は終航地の法定利率に據り又法定利率が無いときは年五分とすることになつていたが、今回これを凡て年五分に統一した。

第二十九條 (救助料) 本船が當會社所屬の他の船舶に救助されたときは救助料及び報酬についてはその救助船を當會社に屬しないものとみなす。

第三十條 (延長適用) 本運送約款は船、ハルク、陸上運送中及び倉庫その他に於ける保管中にも適用することができ

第三十一條 (準據法) 本運送約款による運送契約は日本法に準據するものとす

第三十二條 (約款の承認) 荷送人、荷受人及び荷主は本運送約款を承認し且つこれに同意したものとす

以上各條共別段の意見なし

第三十三條 (仲裁) 本契約に關して當事者間に争を生じたときはその双方又は一方は社團法人日本海運集會所に仲裁判斷を依頼しその選定に係る仲裁人の裁定を最終のものとしてこれに従う

仲裁人の選定その他の手續に關する一切の事項は社團法人日本海運集會所の定める所に依る。本條に關する訴訟の管轄は神戸地方裁判所とする。

本條は日本海運集會所制定の各種備船契約書や船舶賣買契約書、造船契約書等に挿入されているものと全く同一の條項であるが、從來その内容については餘り検討されていらないと思われ、或は蛇足かも知れないが少し説明を加えて置き度い。

元來仲裁契約は當事者間の争につき裁判所に對して裁判を請求する權利を拋棄し、仲裁人の爲す仲裁判斷に服従することを約する合意であるから、多少の議論はあるが、これを訴訟上の契約であると解するを正當とする。従つて訴訟法に依り支配せられるのを原則とし、訴訟法に明文のない事項につき民法の規定が適用せられるに過ぎない。而して當事者は現に争の存する場合の外、更に將來起るべき争に關しても仲裁契約を結び得るのであつて本條は正に此の後者に關する規定である。

斯様な次第であるから本條に依る仲裁判斷の依頼は必らずしも當事者の双方から行ふ必要はなく、何れか一方が依頼手續をとればそれで條件は成立するのである。以前日本海運集會所に於て「單獨仲裁」と稱していたのは斯かる場合を指すものであつて之につき「當事者の一方より契

約解除を爲したる場合は此の解除に依つて同仲裁契約も又解除せられ従つて相手方は海運集會所に仲裁判斷を依頼する權利なきものである」との抗弁が行われたことがあるが、前記仲裁契約の本質に鑑みてその失當なることは明らかで大審院も之を採用せず今日では最早問題の存せざる所である。

因みに現在我國の各種事業者団体は、「事業者団体法」制定の結果、實際的關係にあるもの、外凡て紛争を仲裁し若しくは解決し、又はその仲裁若しくは解決に手をつけることはできないことになつてゐる。然し海事事件については昭和二十三年法律第二百二十一號「海事仲裁等に關する法律」の實施に依つて例外を認められ、今日では日本海運集會所だけが當局の認可を得てその手續を行つてゐるのである。

尙仲裁手續は右の如く訴訟手續に代つて行われるものであるから、第二十六條の訴訟に關する規定は當然本條の仲裁手續をも包含するものと解する。

### (乙) 撤荷用運送約款

撤荷用運送約款は大体に於て雜貨用約款を簡略化したものに過ぎない。

第一條 (内容不知) 當會社は本證券面記載の運送品に關し品質、數量、容積及び價額についてはその責に任じない。雜貨B/Lの第一條から不必要な内容、中品状態、重量、副荷印、番

號等を削除した。

第二條 (不可抗力其他) 當會社は左に掲げる事由によつて生じた運送品の滅失、毀損、延着その他の損害についてはその責に任じない。

- 一、天災地變、天候不良、氣候の影響
- 二、衝突、坐洲、坐礁、難破その他の海難、投荷、海賊、強盜、竊盜、旅客の不法行為
- 三、船上たると陸上たるとを問はず又船員たると陸員たるとを問はず暴動並びに同盟罷業、ボイコット、ロツクアウトその他これに類する争議行為
- 四、火災、爆發 (水上若しくは水中に停止又は移動中の機雷又は空中より爆發を含む)
- 五、國家間又は一國と他國との地域、地方政權若しくは軍隊との間に於ける戰爭、敵對狀態、戰爭に準ずる行動又は通行禁止若しくは停止、事變、動亂、騷擾、特定國家若しくは國民に對する差別的待遇、拿捕、捕獲、港灣又は航路の封鎖、官憲又は公衆の命令・制限・抑留その他の行為
- 六、法律・規則・港則又は命令の執行
- 七、船込みその他止むを得ない事由
- 八、船体・機關・屬具又は荷役用具に潜在せる瑕疵、船員・陸員その他運送の爲めに使用せる者の過失
- 九、運送品の性質又は瑕疵
- 十、蟲害、鼠害、霉、蒸れ、通風の不完全その他船内で發生し易い事故
- 十一、甲板に積載した運送品に關する一切の事故
- 十二、運送品に對する留置權行使中の事故

雜貨B/L第二條と同じ。但し中品及び包装に關する條項は不必要につき削除し、第九號、第十號は著しく簡約化した。

尙「荷役中の降雨、荒天又は波浪」を免責事由に挿入し度いと船主側希望があつたが、これを明記すれば特別の權利ができた様に考えられる恐れがあり、而も實際上突發的に起つてどうしても避け得られぬ場合は第一號の事由として當然免責されるところなので採用されなかつた。

又雜貨用約款第二項は第一項の第十號及び第十一號を主たる對象にしてゐるのであるが、撤荷約款では之等の事項が簡略化されて意味不鮮明であるから削除された。

第三條 (責任期間) 本船積込前又は揚荷後に於ける危険及び費用は總て荷送人、荷受人並びに荷主の負擔とする。雜貨用約款第三條と同一條項である。

第四條 (航路の變更其他) 本船は生命、財産若しくは船舶の救助、避難、必要品の積込、荷客・郵便物の積卸等のため又は官公署の命令その他やむを得ない事由によつて又は當會社若しくは船長が必要と認めるときは揚荷若しくは航海を中止し各港發着の日時、寄港地、航海の順序若しくは航路を變更し、又は航路外に出ることが出来る。

本船は修繕、検査その他の爲め運送品を積載したまゝ若しくはこれを一時揚荷した上入渠し又は時宜により曳船をし若しくは曳船されることがある。尙水先人を使用するか否かは本船の自由とする。當會社は前二項の場合當該事由によつ

て生じた運送品の滅失、毀損又は延着その他の損害については賠償の責に任じない  
雜貨の第五條を少しく修正したものである。

第五條 (契約解除、揚地變更) 第二條第一號乃至第八條及び前條に掲げる事由又はその虞がある爲め運送、入港、揚荷、荷渡若しくは旅客の揚陸を不能、危険若しくは不利と認めるとき又は航海遅延の虞があると認めるときは當會社は航海開始の前後に拘らず本運送契約を解除し航路を變更し又は航海の途中に於て若しくは本船の復航その他便宜の時に於て運送品を最寄港その他適宜の港若しくは場所に移し又は船積港に積戻すことができる  
前項の場合に於ける一切の危険及び費用は荷送人、荷受人並びに荷主の負擔とする

同じく第六條を撤荷向きに多少改めた。

第六條 (運送契約の援用) 運賃その他本約款に記載なき事項は凡て本證券面記載の運送品に關する運送契約に依るものとす

荷物を運送する場合運送契約書は必ずしも作成しないので、單に運送契約とした。

第七條 (共同海損)、第八條 (準據法)、第九條 (荷主の同意) 及び第十條 (仲裁) は何れも雜貨用約款第二十八條、第三十一條、第三十二條及び第三十三條と全く同一文意である。

#### 四、英文B/Lの運送約款

英文B/Lも大体邦文書式を基本として作成せられたのであるが、既

述の如く邦文B/Lが國內般路を對象とするに反して英文B/Lは専ら外國航路に使用するのであるから、國際的の慣行は充分にこれを考慮する必要があつた。従つて既に主要各國で採用せられてゐる國際統一條約の原則は能う限り尊重することとしたので、邦文の場合とは相當異つた文言の所も少くない。又本B/Lは外國航路であれば何れの方面にも使用し得る様融通性を持たせることとした爲め、條項の中には單に一般的、抽象的な内容しか規定し得なかつたものもある。斯様な次第であるから邦文約款と重複する點もあるが前例に依り逐條的に説明して行き度いと思ふ。

#### 前文 (次頁参照)

(一) 「運送人の責任期間」運送人の責任の終始を決定する標準は大體タツクル、甲板、船側の三種であるが、これを國際統一條約について見ると、一九二一年のヘーグ規則では明確にタツクルからタツクル迄と規定されていたに拘わらず、其後一九二四年の條約では loading から discharging 迄と修正された。これは不定期船主からの注意に依り撤荷の場合を考へた結果斯様な漠然たる用語を使用することになつた模様で、實際問題としては積荷の種類、港灣事情等により個々に決定するの外はな

い。海運集會所としては含みを持たせる意味で、條約と同様 loading, discharging という言葉を使用し度いとの提言もあつたが、それでは紛議を生ずることが多いし、理論的見地よりすれば「運送人の責任は荷物が船長の管理下に入つた時に開始せられ、その管理を放れた時に終了する」から、本B/Lは雜貨用という建前で、統一條約の趣旨並びに諸外國の實例を考慮の上、運送人の責任は原則としてタツクルよりタツクル迄という邦文B/Lの場合の原則を再確認することとなつた。

(二) 「Japanese nationality」本來 Japanese flag とすべきであるが、占領下にある現狀に鑑みて斯かる表現を採用した。

(三) 「to be delivered in like good order and condition」運送人は最初受取つた時と同一の狀態で荷受人に引渡すことを明らかにした文言である。

(四) 「for the purpose of discharging and loading goods and/or embarking and disembarking passengers」荷物と乗客との揚卸を區別する爲め夫々別の語を使用した。

(五) 「to drydock with or without cargo on board...」船舶は發航前ドライドックする場合もあり得るので、原案の「dry

docking with or...」をかく修正した。

(六) 「to tow and assist vessels in all situations and circumstances」原案には「vessels in distress」とあつたが、斯く限定する必要はないので意味を廣くする爲め修正した。

(七) 「Primage」これは割増運賃の意味ではなく「hat money」のことで現狀では不必要かと思われるが、又必要となる時期が來る可能性もあると思われ、實害も無いので存置することとなつた。

(八) 「Payable at」(記入欄末尾) 前述の如く運賃は前拂を原則とし従つて如何なる場合にも全額を收得する建前である。原案では Prepaid と Payable が併記されてゐるので Payable は當然 Collect の意味に解鉢せられて紛議を生ずる怖れがあり、又前文の「as earned」とも照應し難い。

依つて運賃は常に前拂であるとの趣旨を明らかにする爲め「Prepaid at」を削除し「Payable at」のみを存置することになつた。従つて運賃後拂の場合には特に其の旨を明記する必要がある譯である。

尙此の前文中には、邦文B/L約款の中、第三條(責任期間)、第五

## BILL OF LADING

FORM No. A 1.

From \_\_\_\_\_ to \_\_\_\_\_  
**Shipped**, in apparent good order and condition unless otherwise stated hereon, by \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ on board the ship \_\_\_\_\_ (Voy. No. \_\_\_\_\_  
 for the Company's reference) of Japanese nationality, commanded by \_\_\_\_\_  
 for the present voyage or whomsoever else may be placed in command; in or off the port  
 of \_\_\_\_\_ and bound for \_\_\_\_\_ with liberty to deviate for the  
 purpose of saving life or property, to call at any port or ports in or out of the customary or  
 advertised route, in any order, for the purpose of discharging and loading goods and/or embark-  
 ing and disembarking passengers, or taking in fuel and other necessary supplies at any such  
 port or ports, or for any other purpose whatsoever, to drydock with or without cargo on board  
 if thought necessary or convenient, to sail without pilots, and to tow and assist in all situations  
 and circumstances; the following goods being marked and numbered as indicated below, and to  
 be delivered in like good order and condition from the ship's tackle whereupon the ship's  
 responsibility shall cease, at the port of \_\_\_\_\_ or so near thereto as the ship  
 may safely get, unto \_\_\_\_\_ or to his or their assings, subject to the conditions  
 and exceptions enumerated hereon and on the back hereof. Freight and primage, if any, to be  
 paid by the shippers in advance, on delivery of the Bill of Lading, in cash without discount, or  
 at destination by the consignees as may be agreed upon and declared below. Freight and  
 primage, if any, to be considered as earned whether the ship or the goods be lost at any stage  
 of the entire transit.

(Notify Party: \_\_\_\_\_ for the Company's reference.)

Marks & Numbers	Packages	Description	Subject to Correction	
			Weight	Measurement
			<b>Freight</b>	
Value .....	@ .....	% ad Valorem =		
	c. ft. @ .....	per 40 c. ft. =		
	@ .....	per =		
	lbs. @ .....	per lbs. =		
	@ .....	per =		
<b>Payable at</b> .....			<b>Each. @</b> .....	

In witness whereof the Master or Agent of the said ship has  
 signed \_\_\_\_\_ Bills of Lading, all of this tenor and date, one of  
 which being accomplished, the others to stand void.

Dated at \_\_\_\_\_ the \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

.....  
*For Master.*

<b>B/L NUMBER</b>

條(航路變更、入渠其他)、第十三條(運賃)に該當する條項を包含してゐる。

次の裏面約款に移す。

The following are the conditions and exceptions referred to:—

1. Unknown Contents, weight, measurement, quantity, quality, specifications, numbers, countermark and value (except for freight purposes) unknown.

所謂不知約款で邦文雜貨用B/L第一條の相當たるもの、quantity, quality, specifications 及び content of quantity, quality.....の意味を有す。

2. General Immunities The Company will not be responsible for any damage, injury or loss arising from:

- (1) The act of God; rain; spray; climatic effects; perils of the sea; collision, stranding or wreck; jettison
- (2) Pirates; robbers, thieves or pilferers, by land or water; unlawful acts of passengers; riots; strikes, lockouts, boycotts or other labour disturbances whether ashore or afloat
- (3) Explosion of mines, torpedoes, bombs or other engines of war; fire
- (4) War, warlike operation or acts of enemies; blockade; arrest or restraint of princes, rulers or peoples; seizures of civil process
- (5) Rules, regulations, orders or directions of any Government or any Department thereof;

quarantine, sanitary or other similar regulations or restrictions; epidemics; requisition; the employment of the vessel in the mail, or any special service of the Japanese Government; any act or default of Canal or Dock Authorities

(6) Congestion of ports or any other inevitable cause.

(7) Latent defects before or at the time of shipment in hull, tackle, boilers, machinery or their appurtenances; negligence or default of pilot, master, officers, engineers, crew, stevedores or other persons in the service of the ship and/or the Company whether in the navigation or in the management of the ship or otherwise

(8) Vermen; rats; evaporation; injury caused by other cargo in contact and/or smell from other goods; rust; dampness; mildew; mould; insufficient ventilation; chemical action; defects or wear and tear of packages; sweat; hook-holes; coal dust; fuel oil; any other accident liable to occur in the ship

(9) Breakage; leakage or loss of contents through frail or insufficient packages

(10) Insufficient packing; inaccuracies, obliteration or absence of marks and numbers, address and description of goods shipped; error or negligence of shippers

(11) Risk of craft or hulk for lightening the ship or any other purposes or transshipment or landing and storage; and all and every perils, dangers and accidents of the Waters, land carriage and of navigation of whatsoever nature or kind

Goods shipped on deck; fish; animals; meat; fruits; vegetables; all perishable goods; glass; crockery or castings; any articles of a fragile nature, or unprotected pieces are solely at the risk of the shippers, consignees or owners of the goods.

原案では各種の事項を唯雜然と羅列してあつたが、之では讀みにくいたので、大体和文B/L(第二條)に合せて内容を項目別に整理した。即ち第一項(1)は和文の(一)及び(二)、(2)は同(二)及び(三)、(3)は(四)、(4)は(五)、(5)は(六)、(6)は(七)、(7)は(八)、(8)は(九)、(9)は(十三)、(10)は(十一)、第二項は(十)及び(十二)に該當する條項でその制定理由は和文の場合と同様である。生動物並びに保險に關する免責條項が削除されたのも全く同一趣旨に出ずるもので、即ち前者は他の條項に依つてカバーし得るし、後者は第三者たる保險業者の求償權を理由なく制限するもので不當である。船主責任の起つた場合荷主が船主への請求手續を取りなすれば保險會社は必ず支拂うのであるから、保險に關する免責條項が無くても荷主としては何等實害を受けなす。然るに若し船主が斯る免責條項を挿入すれば保險業者は必然に

poses or transshipment or landing and storage; and all and every perils, dangers and accidents of the Waters, land carriage and of navigation of whatsoever nature or kind

尚第一項(4)の冒頭は原案では“war, acts of war, ...”となつていたが、“acts of war”は戰宣布告をしない戰爭の意味と思われるので保險證券の用語と一致せしめる爲め“warlike operation”と改めた。因みに保險業者が對抗的に使用する Bailee Clause は次の如き文言となつてゐる。

“Warranted free from liability for loss of or damage to the goods whilst in the custody or care of any carrier or other bailee who may be liable for such loss or damage but only to the extent of such carrier's or bailee's liability.”

Bailee Clause を以て對抗することとなり、結局荷主が非常な苦境に立つこととなる。之に關し荷主側は保險業者と同調し、又銀行業者としては「保險でカバーされているものに付ては荷主は先ず保險業者と交渉する」という様に權利關係が明確になつてゐれば削除に異議なしという意見であつた。元來本條項は國際統一條約で明白に禁止されている所であり、戦後の外國B/Lにも全然挿入されていないのであるから、世界の大勢が統一條約採用の方向に進みつつある事實と既に決定した邦文B/Lとの關係を考慮して削除に決定した次第である。

Warranted free of any claim in respect of goods shipped under a Bill of Lading or contract of carriage stipulating that the carrier or other bailee shall have the benefit of any

insurance on such goods, but this warranty shall apply only to claims for which the carrier or other bailee is liable under the Bill of Lading or contract of carriage.

"Notwithstanding the warranties contained in this clause it is agreed that in the event of loss of or damage to the goods by a peril or perils insured against by this policy for which the carrier or bailee denies or fails to meet his liability the Underwriters shall advance to the assured as a loan without interest a sum equal to the amount they would have been liable to pay under this policy but for the above warranties the repayment thereof to be conditional upon and only to the extent of any recovery which the assured may receive from the carrier or bailee.

"It is further agreed that the assured shall with all diligence bring and prosecute under the direction and control of the Underwriters such suit or other proceedings to enforce the liability of the carrier or bailee as the Underwriters shall require and the Underwriters agree to pay such proportion of the costs and expenses of any such suit or proceedings as attach to the amount advanced under the policy."

3. Quarantine In the event of quarantine or sanitary or other similar regulation or restriction whatsoever or whatsoever arising, the goods may be discharged into any depot, lazaretto, hulk or other vessel or craft, as required for the ship's despatch, or should

the Master consider this impracticable, he may discharge the goods at a safe port of call, in his option, at the risk and expense of the consignee and the ship's responsibility shall cease when the goods are so discharged. The shippers consignees or owners of the goods shall be liable for all quarantine expenses of whatever nature or kind.

4. Port Restrictions Should a port be found inaccessible on account of ice, blockade or interdiction should entry or discharge at a port be deemed by the Master unsafe or inadvisable or liable to subject the ship to any risk whatsoever whether in consequence of war, disturbance, epidemic, congestion of ports or docks or any other cause or to be likely to subject the ship or the goods to quarantine or delay there or at any subsequent port, the Master shall have liberty to discharge goods intended for such port on the ice or at some other port or place at the risk and expense of the shippers, consignees or owners of the goods and upon such discharge the ship's responsibility shall cease.

5. Labour Restrictions If the loading, carriage, discharge or delivery is impeded or if the Master reasonably anticipates that the same is or threatens to be impeded at any time or at any port or anywhere during the transit by labour regula-

tion, lockouts or strikes, the Master may retain, at the risk and expense of the goods, the whole or part of the goods on board, and may at his option either discharge the goods on the return of the ship to the port of destination of the goods or at any other port from which they may be forwarded to their destination, always subject to the conditions of the forwarding conveyance at the risk and expense of the shippers, consignees or owners of the goods.

右三條は何れも邦文Bノ第六條に掲げられてゐる事項であるが、外國航路に使用する點を考慮して詳細に規定したと認めらる。

6. Dangerous Cargo; Contraband Cargo If any goods of an explosive, damaging, or dangerous nature be shipped without previous declaration and arrangement or any goods contraband or prohibited by the law of the port or ports of shipment, discharge or call, whether the shippers are aware thereof or not, such goods, upon discovery, may be thrown overboard, or be discharged at any port, or be otherwise dealt with according to the Master's discretion, and their loss as well as any consequent loss, penalty or damage to the ship or cargo, or any responsibility whatsoever shall fall upon the shippers, consignees or owners of the goods.

It is further mutually agreed that if any such goods shipped with such previous declaration and arrangement shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous or thrown overboard without any liability on the part of the Company; any consequent loss, penalty or damage to the ship or cargo or any responsibility whatsoever shall fall upon the shippers, consignees or owners of the goods.

船會社側より、船舶の發航後港則の變更等に依つて新たに危険品等が追加される場合もあり得るので、假令荷主から申告のあつた荷物でも自由の處分し得る規定が欲しとの提言があつたが、港の事情等は荷主よりも船會社の方が詳しく譯であるからその點は觸れなからんとし、一般的に邦文約款第七條第三項と同様の條項を第二項として追加するに決めた。

7. Valuable Cargo and Heavy Lift; False Declaration Unless ad valorem freight has been paid and the Bills of Lading are signed with the value and contents declared therein, the Company will not be accountable for gold, silver, documents, bullion, specie, jewelry, precious stones, precious metals, pictures, embroideries and works of art, or all valuable of any amount whatever; nor for

any other goods beyond the proportionate amount of Five Thousand Yen for any one package.

In the event of a false declaration being made of contents, value or weight the shippers, consignees or owners of the goods must pay to the Company not as a penalty a sum equal to double the freight which would have been charged if the goods had been correctly described less the freights actually paid and the Company shall be released from any responsibility in case of loss, damage, pilferage, seizure or detention.

Any lift weighing over two tons gross must be declared in writing before shipment and the weight be stencilled clearly on the package, and if the actual weight be not declared or be in excess of that declared, the shippers, consignees or owners of the goods in addition to paying the above-mentioned double freight, shall make good and bear any loss, damage or delay caused to any property or persons whatsoever and shall also pay all additional charges of handling.

第一項及び第二項は夫々邦文B/L第四條及び第十四條に相當するもので、「貴重品は必ず其旨運送人に明告して割増運賃を支拂う」との建前から、萬一荷主が此の義務を怠つた場合には假令事故が起つても運送人は何等の責任をも負擔しない、

又貴重品以外の荷物に對しては損害が發生した場合一個につき最高五千圓を限度として賠償を支拂う、との趣旨を規定したものである。外國の例を見ると現在最高弁金額は英國が百磅、米國が五百弗で統一條約では百磅又はその相當額となつてゐるから、國際的立場よりすれば五百弗程度の金額を邦貨に換算して表示するのが妥當で、最高五千圓では荷主が忌避することになり船會社としても却つて不利益ではないか、との意見もあつた。然し今日の船主經濟の下では斯る高額は到底耐え得られない所であり、又國際價格と國內價格とを區別することはそれに依つて國內ダンピングを行つてゐる様な誤解を生ずる怖れもあるもので、兎に角名目的なものとして邦文B/Lの場合と同様五千圓とし、實際上は必要に應じてゴムスタンプ其他で適當に處理することに意見の一致を見た。従つて此の五千圓という金額は貴重品と然らざるものとを區別する標準ではなく、斯る問題が發生した場合は常識的に解釋するの外はない譯である。

第三項は重量物に關する條項で邦文約款第九條と同趣旨である。唯和文の方は一噸となつてゐるが外國のB/Lでは多くの場合二噸となつて居り、本B/Lは専ら外航に使用せられるものであるからそれ等の點を考慮して原案通り二噸と決定した。

#### 8. Mark and Description

The Company will not be liable for incorrect delivery unless each package shall have been distinctly, correctly and permanently marked by the shippers before shipment with the name of port of destination which must be in letters and/or numbers not less than two inches high. All fines and expenses, loss by detention of ship or cargo, caused by incorrect marking or by incomplete or incorrect description of contents or weights or other particulars, required by the authorities at the port of discharge or any place during transit upon either the packages or the Bill of Lading, shall be borne by the shippers, consignees or owners of the goods. In no circumstances will the Company accept responsibility for delivery to other than leading marks.

邦文約款第二條第一項第十一號を更に明確にした規定である。原案では“two inches long”となつてゐたが、これでは一語の長さを誤解される怖れがある爲め、“two inches high”と修正した。

#### 9. Delivery

The Company retains the option of delivery at all times from the ship's side, or from craft, hulk, customhouse, warehouse, wharf or quay, at the risk of the shippers, consignees or owners of the goods, and all expenses incurred by

delivery otherwise than from ship's side shall be borne by the shippers, consignees or owners of the goods.

本條は船主責任の限界と引渡し場所とが異なる旨を明らかにしたもので、邦文の第十九條と同じである。

#### 10. Optional Delivery

Optional delivery is only granted when arranged prior to the shipment of the goods and expressed in the Bill of Lading. Consignees desiring to avail themselves of the option so expressed must give notice to the Company's Agent at the first port of ship's call named in the option, at least 24 hours prior to ship's arrival there, or the goods will be carried on to port to port to the final destination of the ship to which option extends at the risk and expense of shippers, consignees or owners of the goods. 本邦内では殆んど例を見なざることであるが、外國航路に於ては慣習的に行われてゐる所であり、是非必要な條項であるから存置することとした。

#### 11. Discharge of Cargo

The goods may be discharged, without notice, as soon as the ship is ready to unload, continuously day and night, Sundays and holidays included, on to wharf or quay or into warehouse, or into hulk, lazaretto or craft or on any other place and be stored there at the risk and expense of the shippers, consignees or owners of the goods,



any custom of the port to the contrary notwithstanding. In any case, the Company's liability is to cease as soon as the goods are lifted from ships deck or leave the ship's tackle, any customs of the port to the contrary notwithstanding. Consignees to pay charges for sorting and stacking the goods on wharf or in shed.

If the consignees fail to take delivery of their goods immediately the ship is ready to discharge them, the Company shall be at liberty to land and warehouse or discharge said goods into hulk or craft, or at any other place at the risk and expense of the shippers, consignees or owners of the goods without notice.

第一項は邦文約款第十八條に相當する條項である。荷主側から見ると可成り船主中心の規定の様に思われるが、定期船會社としては定期に配船するという社會的義務があり、又中國南部方面に於ては直取りする場合に使用する必要もあるもので（尤も此の場合には實際上B/Lを使用することはないが）存置することはない。

第二項は總揚げの場合の規定で、邦文約款第二十五條と同趣旨のものである。

12. Transhipment. The Company reserves the right of forwarding the goods to their destination by any other vessel or conveyance belonging either

to this or any other company or individual.

Transhipment of cargo to be at shipowner's expense, but at the risk of the owners of the goods from the time goods leave the ship's tackle where ship's responsibility shall cease and the Company or the Master has liberty to discharge and store the goods at the port of transhipment either on shore or in lighters. Goods forwarded by rail are deliverable at any railway station within or nearest to the port named and must be taken away by the consignees immediately after arrival, otherwise the consignees or the owners of the goods will be liable for any expenses incurred. Goods forwarded by other ship or otherwise to be subject to the conditions and exceptions of the forwarding conveyance at the risk of the owners of the goods.

Goods to be forwarded as soon as practicable, but the Company does not guarantee that the forwarding conveyance shall have room at ports of transhipment and accepts no liability for detention, any expense for storing or warehousing to be borne by the consignees of the owners of the goods. For dutiable cargo transhipped, shipowners may give such undertaking as Customs require at port of transhipment respecting dealing with cargo at port where duty

is payable and all charges and risks incurred shall be for account of the consignees. The Company acts as forwarding agents only from their ship's port of discharge and in all cases their liability is to cease as above provided.

通過運送に關する條項である。第一項は積換の自由に關する原則を掲げたもので、邦文約款第十一條第一項に相當する。

第二項は船主の都合に依つて積換えを行う場合の規定で第一項に對する補足的條項と見るべきものである。原案の“for shipowner's purpose”は船主の獨斷的態度を示す様で面白くないから削除となつた。邦文約款第十五條と同趣旨である。

第三項は邦文約款第十七條及び第十五條第二項に照應するものである。Dutiable Cargoに關する條項は不用ではないかとの意見もあつたが、實際に問題が起つた場合には矢張り規定のあつた方がよいということになつて存置することと決定した。

13. Over-carriage. In case the goods, herein specified, or any part thereof can not be found during the ship's stay at the port of discharge, the goods are, when found, to be forwarded to their destination at the Company's expense but free of liability for any loss, depreciation, or damage arising from over-carriage, return carriage or delay of delivery.

邦文約款第十條と同一の條項である。“when found”は“as soon as found”として貰ふ度うとの希望もあつたが、これは船主の誠意を考へべきものであるから其儘となつた。

14. Lien. Cost of repair necessary

to cargoes during transit to be refunded by shippers, consignees or owners of the goods. The Company or the Master shall have a lien upon the goods for freight, dead freight, demurrage or loss caused by detention, and for all payments made and liabilities incurred in respect of any charges or expenditures stipulated herein to be borne by the shippers, consignees or owners of the goods.

第一項は邦文約款第二十三條と同一の規定である。獨立の條項とするだけの價値もないので本條に入れることとなつた。

第二項は邦文約款第二十四條と同趣旨の問題なし。

15. Notice of Claim. Any claim for loss of, or damage to, the goods must be preferred in writing to the Company's Agents at the place of delivery within 3 days after the ship's discharge thereof, and before the goods are removed from the quay or ship's side or place of discharge, and in the event of such claim not being preferred as above specified, the claim shall be deemed as

waived, and the Company shall be discharged therefrom. Suit for the recovery of loss or damage shall not in any event be maintainable against the Company or the ship, unless instituted within one year after the delivery of the written notice above specified. The amount of claim shall be restricted to the Cash Value of the goods at the place and time of original shipment plus all charges actually paid thereon, and all claims for either partial or total loss or damage shall be entertained and adjusted upon this basis of value.

前半はクレイムに對するノーテイス提出の期間を定めたものであるが、一般の慣行が大体三日となつてゐるので、これに従ふこととした。

(邦文約款第二十六條第二項参照)

後半は邦文約款第二十六條第一項に照應する條項である。邦文の場合運送品に關する損害賠償請求の訴訟期間は六カ月となつてゐるが、これは事件を迅速に解決する主旨に出ずるものである。然し實際問題として第三者たる銀行業者、保険業者の立場からすると六カ月に處理することとは困難であり、國際統一條約に於ても一カ年となつてゐる。依つて英文B/Lに於ては右の事情を考慮し且つ國際的見地から一年とすることに決定した。但し此の意味は飽く迄も迅速處理ということを否定するも

○ 16. Extension of Conditions and Exceptions

The conditions and exceptions contained herein may also apply during the transportation in craft or bulk or on shore, or when stored in warehouses or godowns wheresoever directed.

邦文約款第二十條と同趣旨を異議なし。

17. Acceptance

In accepting this Bill of Lading, the shippers, consignees and owners of the goods, and the holders of the Bill of Lading expressly accept and agree to all its stipulations, exceptions and conditions, whether written, stamped or printed, as fully as if signed by them.

邦文B/Lでは第三十二條に規定されてゐる。末尾の語句は不用ではないかとの説が出たが、中、南米では荷主がサインしなければ無効であるとの法律もあるので存置することとした。

18. Notification

Any clause herein giving names or parties to be notified of arrival of the ship or the goods at destination is solely for the information of the Company's Agents, and failure to notify shall not involve the Company in any responsibility or relieve the consignees from any obligations hereunder.

邦文約款第二十條に該當する條項で異議なし。

19. Governing Law

Unless otherwise herein expressly provided, this Bill of Lading shall be construed by Japanese law, and the rights of the parties thereunder determined accordingly.

邦文約款第三十一條に相當する準據法に關する條項である。

日本商法が國際統一條約を攝取して居れば問題はないのであるが、現状の下では單に日本法に従ふこととすれば甚しい不都合を生ずる。例へば米國に於てはB/Lの全通回収は必要でないから、船長が一通だけのB/Lに對して荷物を引渡したとすると、後日日本に於て荷主から異議の出た場合船主は完全に敗れて不測の損害を蒙ることとなる。依つて米國プリンス・ラインに倣つて左記の如き條項を使用しては如何との提言があつた。

If at the place of shipment of the goods the Legislature by any Statute Ordinance or Law applies to the carriage of goods by sea Rules to Bills of Lading, this Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the said Rules as applied by such statute Ordinance or Law.

If at the place of shipment of the goods no such statute Ordinance or Law is in force, this Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Rules scheduled to Japanese Law.

In either event the Carrier shall also be entitled to claim and shall

have the full benefit of all limitations of and exemptions from liability conferred on the Carrier and/or the ship by Public Law.

然し之は積地のみの規定で揚地に關する規定がないから、寧ろ諾威のウイヘルムセン會社(A)又は米國のA.P.L(B)に倣つて左記何れかの文言を使用しては如何との修正意見が出た。

(A) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bill of Lading, dated Brussels the 25th August 1924, such as they are enacted in the country of shipment shall apply to this contract.

When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipment to which no such enactments are compulsorily applicable, Japanese Law shall apply.

(B) Unless otherwise herein expressly provided, this Bill of Lading shall be construed and the rights of the parties thereunder determined according to Japanese Law.

右につき協議の結果(B)の方が簡潔にして而も一般的であるから多少字句を訂正の上之を採用することとし、仕向地の法律に依るべき場合はその都度スタンブ・クロースを押し處理することに決定した。要之日本海商法が余りにも現實から遊離している爲めこれに従ふこととすれば

慣行に反し極めて不合理な結果を來す譯である。實際上の見地よりすれば積荷に關しては凡て到着地の法律に從つて處理するというのが最も便利であるからその様な規定を立案しては如何との意見も出た。然し乍ら日本船である以上日本法を無視することは許されず、結局我が海商法は遠からず國際統一條約の線に沿うて改正せられるとの豫想の下に或る程度理想を織り込むより外なく、從つて現狀下に於ける準據法としては無難な一般的原则を掲げるに止め實際上必要な事項についてはスタンパ・クローズで補うことにした次第である。

20. New Jason Clause In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a sailing ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if

the said sailing ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his Agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

共同海損は、犠牲を醸すに至つた危険が航海團體に屬する者の過失に因つて起つた場合と雖も尙且つ成立する、との原則は各國一般に認めてゐる所である。元來船長海員等の過失に因つて起つた事故の結果引續き共同海損たる損害を醸し或は費用を要した場合之を一般原則から言へば船主は積荷關係者に對して責任があるから其の分擔を請求し得ない譯で、恰も共同海損を構成しないに等しい筈である。然し乍ら今日海運界の運送契約書中には何れの國に於ても所謂免責約款を挿入し、船主は之に基いて其の責任を免れるのが普通となつてゐるから、假令船長海員の過失に起因する場合でも共同海損を構成し積荷關係者は其の分擔を爲すべきことが一般に認められて居り、一八九〇年英國に於て判決せられた Caron Park 號事件の如きはその適例である。

然るに米國に於ては一八九三年制定のハーター・アクトに依り、運送契約書中の免責約款が大いに制約せられると共に、船主が船舶を堪航な

らしめる爲めに「適當の注意」(due diligence)を加えた場合は、その後船舶の航海 (navigation) 又は管理 (management) に關する過失或は錯誤によつて生じた損害又は損失に對し、船主、船舶、その代理人或は傭船者の何者もその責任を負わないことになつてゐる。同法の制定當時に於ては、船主は例へば航海上の怠慢により共同海損を生じた場合にもその分擔請求権があるものと考へられていたが、一八九七年に起つた Irrawaddy 號事件に於て、船主は懈怠に因り坐礁した船舶の浮揚作業に要した費用につき積荷關係者に對して分擔を請求する権利はないと判決せられた。次で一九〇〇年に起つた Strathdon 號事件は船舶の火災を注

水に依つて消火し、其の結果として船舶及び積荷に損害を生じた事件であるが、荷主は火災が船舶側の懈怠に基くことを理由として、船舶の犠牲は共同海損と認めることはできない、但し船舶は積荷の犠牲を分擔すべしと要求した。而して判決の結果其の犠牲に供せられた善意の荷主は恰も船長に何等の過失もない場合と同様他の利害關係人に向つてその分擔を請求し得るが、積荷が船舶より分擔を請求したから船舶は其の犠牲に對する積荷の分擔と相殺する権利があるものと認められた。要するに船長、海員等の過失があつた場合、船主は共同海損を主張することは

できないが犠牲に供せられた善意の積荷關係者は其の分擔を他の利害關係人に向つて請求し得ると解釋せられた譯である。

斯様に Irrawaddy 號事件以來米國に於ては他の諸國と其の取扱いを異にせられ海運關係業者に甚だ不滿な結果を招來した爲め、遂に船荷證券に次の如き共同海損約款 (所謂 Jason Clause) を挿入して對策を講ずることとなつた。

"If the shipowners shall have exercised due diligence to make the steamer in all respects seaworthy, and to have her properly manned, equipped and supplied, it is hereby agreed that in case of danger, damage or disaster, resulting from accident or fault or errors in navigation, or in the management of the steamer, or from any latent or other defect in the steamer, her machinery or appurtenances, or from unseaworthiness, whether existing at the time of shipment or at the beginning of the voyage (providing the defect or the unseaworthiness was not discoverable by the exercise of due diligence), the shippers, consignees or owners of the cargo, shall, nevertheless, pay salvage, and any special charges incurred in respect to the cargo, and shall contribute, with the ship-owners in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred for the common benefit, or to relieve the adventure from any common

peril, all with the same force and effect, and to the same extent, as if such accident, danger, damage or disaster had not resulted from, or been occasioned by, faults or errors in navigation, or in the management of the vessel, or any latent or other defect or unseaworthiness." (Templeman: On Marine Insurance p. 228.)

本約款の法的効力は Yucatan 號事件に於て否認せられたが、偶々一九〇八年より一九一二年に亘つた有名な Jason 號事件に於て遂に有効であると判決せられ、爾來本約款は Jason Clause と呼ばれるに至つた。抑も Jason 號は船長の航海上の過失によつて坐礁し之を浮出さんが爲め積荷の一部を投荷し且つ救助人の手により浮上つてその到達港たる紐育に到着したのであるが、船主は此の精算を紐育の著名精算人 Johnson & Higgins に依頼した所同精算人は其の犠牲となつた損害並びに救助費用を凡て共同海損と認定し、各自の分擔を算出し、斯くて差引五千餘弗を船主の受取勘定に計上した。然るに此の精算については積荷關係者、就中保險者の側に於て異議を唱え、その支拂に應ぜざるのみか反對に投荷の被害に對する船舶の負擔分として三千五百餘弗を要求して來たのである。其の結果訴訟となり、初審及び控訴審は船主の敗訴となつたが、一九一二年五月に至り最高裁判所は「船荷證券中に挿入した共同海損

約款は決してハーター・アクトに牴觸するものでない。故にその遭難は假令船長の過失に起因した場合と雖も船主は右約款に基いて自己の支出した共同海損たるべき費用に對して積荷關係者にその分擔を請求するを妨げない。又犠牲に供せられた積荷關係者に於てはその損害に對し船主に分擔を請求することができる。但し積荷關係者は船主の被つた共同海損損失を分擔せずして船主より分擔を受ける権利はない」と判決し、結局精算人の決定を是認したのである。此の判決は前記 Irrawaddy 號事件の場合と稍矛盾する様であるが、Irrawaddy 號の場合には船荷證券中に所謂共同海損約款が欠けていたのであるから決して同一事情下にあつたものとは言えない。何れにせよこの Jason Clause が有効とせられるに至つた結果船長の過失に起因する場合も共同海損を構成するとの原則は米國に於ても認められるに至り他の諸外國に於けると同様の取扱を受けることになつたのである。其後多少字句の修正が行われた上更に僚船に救助された場合の救助料に關する規定(邦文 B/L 第二十九條)等を組合せて所謂 New Jason Clause が使用せられることになつたが、此の新條項は現在各國の B/L に廣く使用されているので取り敢えず採用することになつた次第である。(レドール著淺井市川兩氏共譯「一九二四年

ヨーク・アントワープ規則解説」一八頁以下及び市川牧之助氏著「一九五〇年」イタ・アンタープ規則解説」二二頁参照)  
21. General Average General average shall be adjusted and settled according to York-Antwerp Rules 1950.  
邦文約款第二十八條と全く同一の條項である。

22. United States Collision Clause  
If the liability for any collision in which the ship is involved while performing this Bill of Lading falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:—"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss and liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the

carrying ship or Carrier.  
"The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than or in addition to the colliding ships or objects are, at fault in respect to a collision or contact."

第一項は一般に Both-to-Blame Collision Clause と呼ばれているものである。米國法に於ては船舶の衝突が双方過失に基く場合その責任は兩船に均等に負擔せられることになつてゐる。此の場合損害を被つた積荷の荷主が、積載船舶 (carrying vessel) の船主に對して損害賠償を請求することは既掲ハーター・アクトの規定上できないが、相手船 (non-carrying vessel) の船主に對しては損害の全部を求償することができ、而して之に對し損害賠償を行つた相手船の船主は、右積荷損害賠償支拂金を自船の損害に加算して積載船舶たる本船の船主に求償して來ることができるのである。斯て兩船間に決済が行われると、積載船舶の船主は相手船を通じて結局自船積荷の損害の半額を賠償することになり、ハーター・アクトに依つて認められてゐる免責の利益が全然失われ、ハーター・アクトの趣旨を徹底せしめる爲め之を更に荷主より賠償せしめる方法を採用するに至つた次第である。

次に第二項は右の原則を三船衝突等の場合にも擴張適用せんとするもので普通 Extension Clause と呼ばれているが、何れも米國獨特の衝突約款である爲め一括して United States Collision Clause と稱することとした。

本條は斯く米國のみに關する條項であるから第二十四條の趣旨よりすればスタンプ・クローズに讓るべき性質のものであるが、保險業者の間では既にカーゴ・クローズの中に挿入されて一般化して居り且つ長文でもあるので、委員會に於てもプリント・クローズとして採用することに決定した。

尙原案に使用した郵船フォームにはその第二十五條に Master-Porter-Age Etc. と稱する約款が設けられている。これは荷物と關係ある費用につき船主が一切無關係なる旨を明確にしたものと思われるが、元來斯る費用は港の慣習其他に依つて荷主持ちの場合もあれば船主持ちの場合もあるのである。戦後の社會情勢を反映して積荷のウオッチ等多大の費用を要するので之を船主のみの一方的負擔とすることは勿論妥當でないが、本條の如く一切を荷主負擔とすることは明かに行き過ぎである。既述の如く検査、檢才等現在では Shipper's Weight & Measure の建前から凡て荷主持ちとなつて居り之

を直ちに船主負擔とすることは運賃構成上不可能と考えられるが、戦後の外國の B/L には見當らない條項であるから削除し、必要があればスタンプ・クローズにすればよいという事になつて採用されなかつた。最後に仲裁條項の挿入は法律上有效と考えられるが (Knauth:—On Ocean Bills of Lading, p. 151 参照)、現在我國の國際的地位が極めて不安定であること、日本海商法が著しく非現實的であること、日本海運集會所の仲裁手續が一種獨特の方式をとつて居ること、外國の B/L にも規定されていないこと等の理由に依つて遺憾乍ら之も遂に採用を見るに至らなかつた。(完)

「追記」本文中にも記した様に當初は極めて革新的なものを作成する意向であつたが、海運集會所としては作成した以上それは必ず實際に使用され得るものでなければならなかつたので、諸種の事情に制約されて結局右の如きものとなつたのである。此の點については昨年十一月海事文化研究所主催の神戸海事學會に於て本 B/L の逐條的檢討が行われた際眞先きに問題とせられた所で、當時筆者はその間の事情を委細説明して置いた次第である。然し日本が完全な自主能力を回復して船荷證券統一國際條約を國內法として攝取することになれば本 B/L は當然改正される運命にある譯であるから、其の時眞に理想的なものを制定することにすればよからうと思ふ、斯かる意味に於て事前に各方面から忌憚なき批判を頂くことができれば幸である。

本文は雜誌「海運」第二七七號より第二八〇號迄四回に亘つて連載したものであるが、今回各方面の關係者に配布する必要上一冊にまとめたものである。筆者としては之を機會に若干私見を加えて見度いと思つたのであるが、その暇がないので取り敢えず誤植を訂正し、一、二説明不十分な箇所を補筆するに止めた。尙本冊子作成に當つては財團法人海事文化研究所より厚意ある援助を受けた。茲に記して感謝の意を表するものである。(二六・二・一高橋正彦記)