

堪航能力と海法 (3)

志津田氏治

八、船舶不堪航と船員法

(1) 船舶の堪航性と海員の雇入契約

船舶は独立した特異社会を構成する。それは船舶という狭い枠内に閉じこめられた共同危険団体 (Gefahrgemeinschaft) であり、かつまた船長の指揮監督のもとに統制された乗組員の生活共同体 (Lebensgemeinschaft) でもある。しかも、かかる船舶は、危険率の高い海洋を航行するものであるから、船舶が安全に航行できるか否か、つまり船舶の堪航性の問題は、航海企業の運送担保責任 (商七三八) としてだけではなく、船舶共同体の安全確保という海事行政の制度的な側面からも重要視されている。このことは海上労働関係においても同様のことである。すなわち海員にとって、その海上労働関係が場所的 (船舶) にも、また時間的 (乗船中) にも制限されているところから、その堪航性の有無は海員の雇傭契約上の地位に影響することが甚だ大きい。わが船員法には明確な規定はないが、まず堪航能力のある船舶であることを前提とするものと解釈しなければならない。

そこでオーストラリアの航海および海運に関する法律 (一九二二) の五九条においては、船舶所有者の海員に対する堪航性確保の義務づけを規定している。その五九条によれば「(a) 船舶所有者と船長または船舶所有者もしくは船長と海員もしくは見習生との間の一切の明示または黙示の勤務に関する契約において、および (b) 航海に関連した一切の見

習契約においては、船舶所有者、船長および積込み発航準備または発航を委託された代理人が、航海の開始にあつて、船舶の堪航性を確保するため、または航海中にあつては船舶の堪航性を維持するために、必要な一切の手段を尽くすべき義務を有することが、これを有しないとする規定にかかわらず含まれているものとする。このことはイギリスの一八九四年の商船法においても同じ趣旨のことを明示している。すなわち、その四五八条によれば「明示である」と黙示であることを問わず、船舶所有者と船長または海員との間に締結される勤務契約および乗船して見習生として勤務しなければならぬことを定めた見習契約中には、反対の取決めがある場合といえども、船舶所有者、船長および船舶の積込み、もしくは出港のための準備または出港に責任を有する代理人において、航海が開始される際に当該航海に對する当該船舶の堪航性を確保するため、および航海中つねに堪航状態であることを確保するために相当の手段を尽くすべき船舶所有者側の義務が含まれているものとみなす」旨を定めている。西島博士は夙にこの制定法を捉えて、海運と船員保護との關係から注目すべきことを強調しておられる。

(註一) *M. S. A. §458. In every contract of service, express or implied, between the owner of a ship and the master or any seamen thereof, and in every instrument of apprenticeship whereby any person is bound to serve as an apprentice on board any ship, there shall be implied, notwithstanding any agreement to the contrary, an obligation on the owner of the ship, that the owner of the ship, and the master, and every agent charged with the loading of the ship, or the preparing of the ship for sea, or the sending of the ship to sea, shall use all reasonable means to insure the seaworthiness of the ship for the voyage at the time when the voyage commences, and to keep her in a seaworthy condition for the voyage during the voyage.* *ヘンキン・ロードは* 海員の雇入契約に船舶所有者による堪航性の黙示担保は存在しなかつたと認めらる。 *Couch v. Steele (1853) 23L. J. Q. B. 121; なぞ* この条項における堪航性の意味は *Hedley v. Pinkney & Sons S.S.Co., (1894) A. C. 222.*

(註2) 西島弥太郎「船舶内の人に対する船舶所有者の責任について」(海法会誌復刊七号)二〇頁以下、同博士「船舶堪航性について」(神戸法学雜誌五卷一・二号)一五頁以下参照。判例でも商船法四八五条は海員を保護する条項であることを確認している。Waddle v. Wallsend Shipping Co., Ltd. [1952] 2 Lloyd's Rep. 105, Devlin J. at p.129, Temperley's, Merchant Shipping Acts, Fed., 1954 p.289.

しかし右の条項は、オーストラリア法と異なり、つぎの二つの場合には適用されないことを注意すべきであろう。

その一つは、特別の事情により不堪航状態のままで出港させることが相当 (reasonable) であつて正当 (justifiable) であった場合には、船舶を不堪航状態のままで出港させたことを理由として、責任をかけるものではないことである。その二つはイギリス領内における内水航行船等には適用が除外されていることである。そのほかにイギリス法では、海員に対する堪航性保持の義務を徹底して、船舶所有者なり船長が堪航性を欠如した船舶を出港させることに對して刑罰をもつて防止している。すなわち商船法四五七条によれば「人命に危険の及ぶ虞れがある不堪航状態のイギリス船舶を、そのことを知りながら出港させ、もしくは出港させようとした者または他人と共謀して出港させ、あるいは出港させようとした者は、各不法行為につき軽罪の罪あるものとする。ただし堪航状態で出港するのを確保するために相当の手段を用いたこと、また、その事情のもとにおいては、不堪航状態のままで出港することが相当であつて、正当であることを証明するときはこの限りでない」(註1)とする(同条の二項では船長に対する義務づけを定める)。この四五七条の規定は、四五八条とおなじく、内水航行船には適用がない。また本条違反の訴追には、通商委員会自ら、もしくはその同意をえてのみおこなうことができるものとしている。しかも、この軽罪は略式判決 (summary conviction) の手続にもとづいて処罰されなくてはならない。そのほかにイギリスでは不堪航船舶に対しては、通商委員会で不服申立その他にもとづいて船舶検査のため仮拘留をなすこともでき、これにより間接的に海員を保護していることも、めを惹くものがある(商船法四五九条参照)。

(註一) M.S.A. §457. (1) If any person sends or attempts to send, or is party to sending or attempting to send, a British ship to sea in such an unseaworthy state that the life of any person is likely to be thereby endangered, he shall in respect of each offence be guilty of a misdemeanor, unless he proves either that he used all reasonable means to insure her being sent to sea in a seaworthy state, or that her going to sea in such an unseaworthy state was, under the circumstances, reasonable and justifiable, and for the purpose of giving that proof he may give evidence in the same manner as any other witness.

(註二) アメリカでは、船舶所有者の海員に対する堪航性の直接的な義務づけはないが、間接的にはイギリス商船法四五七条とはほぼ同様の規定がある。その四五六一一条 (45 USC 658) によれば「人命に危険を及ぼすような状態で、アメリカ船舶を外国航海または沿岸航海に就航させ、もしくは航海を企てた者あるいは、かような就航にもしくは就航の企てに干与した者は、各違反行為につき一〇〇〇ドル以下の罰金もしくは五年以上の懲役に処し、または両者併科する。ただし船舶を堪航性のある状態で出港させるため、あらゆる手段を尽くし、または船舶が堪航性のない状態で出港することが、その時の状況において合理的かつ正当であることを証明したるときはこの限りではない」と定めている。アメリカでは既述のように船舶の堪航性確保について船舶所有者に直接的な義務づけを試みていないが、船舶が堪航性を備えなかったときは、海員に出港拒否の権利を認めていることであろう (イギリスでもこれを認めていることを注意すべきである。Templeley's, p. 289)。すなわち四五九八条によれば、「船舶が予定の航海を開始することが差支えない旨の判決があった後または命令に従い、人員・食糧・貯蔵品を増加し、または修繕・改造をおこなった後、一部船員が航海の開始を拒否したときは、その者に帰属すべき貨金を没収する」(45 USC 655) ことを明示してゐるので、その反対解釈としても上記のような結論が得らるであらう。但し四五九八条は漁船・捕鯨船・快速艇には適用されなく、U. S. Department of Commerce, Navigation Laws of the United States, 1940, s. 233. 判例でも般船乗組員は、船舶が不堪航のときに善意で合理的信念のもとに行動する限り、海上航行を拒絶してゐるのであり、暴動罪を構成しないものとされてゐる (8658, F. C. A. p. 549, U. S. v. Guittigs (De-Moss))。

つぎに海員の雇入契約書と堪航性の記載の有無について考察してみよう。一般に雇入契約書には、雇入契約で定め給料・手当・食糧・雇入期間および海員の遵守すべき一切の事項を記入するのが通常である。ところで船舶の堪航

性は、海員の雇傭の面にも重大な影響をもつものであるから、海員の雇入契約書にはその旨を明記することがある。すなわちオーストラリア法では、その四六条A項において「オーストラリアにおいて登録された船舶で、この法律により満載吃水線証書の備置を要求される船舶については乗組員の署名前に雇入契約書に満載吃水線証書に定められた甲板線および満載吃水線の位置に関する記載を挿入しなければならない」として、満載吃水線に関する事項を雇入契約書に書入れることを要求している。カナダ法でも一七〇条で乗組員との雇入契約には甲板線の位置および当該船舶の満載吃水線証書に定められた甲板線および満載吃水線に関する事項を記載しなければならないことにしている。そのほかにイギリスの商船法においても、一九三二年の修正法すなわち M. S. (Safety and Lord Lien Conventions) Act をみるまじは、四四〇条三項において、海員は雇入契約の調印前において、満載吃水線に関する事項を契約書に記入することを要求している。しかも、オーストラリア法とおなじく当該官庁は、その記入があるまでは、手続を開始できないものとしている（オーストラリア法四六条A項参照）。このように海員雇入契約書に満載吃水線の標示を記入することを要求したのは、過重の載貨によって船舶が沈没し、多数の海員が犠牲になったことを幾分でも防止しようとする所謂「プリンソル」(S. Prinsol) 精神のあらわれとして受取ることができよう。(註一)

(註一) 詳細は拙稿「船舶不堪航と乗組員の不服申立」(大分大学経済学部三十五周年記念論文集)三八五頁ドイツ船員法二四一条一項四号では雇入契約書に航行区域・航海の目的を記載しなければならない。わが国では行政解釈上、雇入公認に際しての審査事項として、雇入契約欄に記載すべき船種、船名、総トン数、航行区域または従業制限等が完備しているかどうかを確認することにして(昭二七・二・二三頁基二二号)。

さらに今度は船舶の不堪航と海員の雇入契約解除の問題について眺めることにしたい。船舶が不堪航の場合に海員はこれを理由として契約の解除ができるだろうか。まず現行船員法によれば、海員が雇入契約の解除をなす場合には

つぎの二点が認められている。すなわち、その一つは法定事由により解除をなす場合であり、他は任意に解除をする場合である。法定事由によるものとしては、船員法四一条に規定がある。この船員法は旧船員法に比較して海員が雇止を請求できる場合を拡張しているが、海員が契約を解除するにはこれによらなければならない。すなわち船舶の不堪航のときは、これを明示されていないが、これに該当するものだろうか。そこで、つぎのような見解が展開されてくる。

(4) 船員法四一条の規定を例示的列挙と解釈し、且つこの規定を民法六二八条の補充規定であるという見地から、船員法は「己むを得ない事由」ということを明示していないが、海員といえども己むを得ない事由による契約の解除を認めるべきである。船員法と民法との関係であるが、一般的には船員法が優先することはいうまでもないが、しかし船員法の規定は完全に民法の規定を排除するものと解釈してはならない。船員法に相当する規定がなく、かつその法目的と矛盾しない限りで、民法の規定が船員労働関係の面に適用があるものと考えられる。従って船員は「己むことを得ざる事由」があるときは、民法六二八条により即時雇入契約を解除することができる」と解釈されている。

山戸「船員法」一一五頁によれば、「己むを得ない事由」のなかに、敵国のため捕獲される危険のあるとき、戦争の危険が著しく増大したとき、到達港に危険な伝染病の発生し、雇入後まで事実を知らなかったとき等をあげている。従って船長が船舶の検査を拒絶し、不堪航のまま発航しようとした場合にも、海員の側に雇止を認めなければならないものと解する。(註一)

(註一) 同説山戸前掲書一一五頁 但し教授によれば船員労働の特異性の観点から「己むを得ない場合の解除は認むべきも、それは制限的に真に己むを得ない場合のみに限定しなければならない」(傍点筆者一一六頁)とする。フランス法(一九二六)でも、海員は船舶所有者の義務の不履行を理由として海事契約の解除を要求することが明示されているが(九八条)、ドイツ法(一九五七)ではこの点を一層明確にしている。すなわち船舶が航海に堪えないとき、居住区が海員にとって不健康であるとき、乗組員のための食物もしくは飲料水が不充分もしくは腐敗しているとき、または船舶の乗組員が十分でない

とき海員は期間の制限なしに解約できることにしている（但しこれらの場合においては、不平を訴えてから適当な期間内に困難が取り除かれないうちにのみ期間のない解約告知ができるものとしている）。六七条七号参照デนมーク法でも「船舶が航海に堪えがたい場合又は乗組員設備が不健康である場合であつて船長がその欠陥を是正することを怠つたときは海員は雇止の請求ができる」（三八条）。アメリカの判例でも船舶が不堪航であるときには雇傭契約書の違反であり、海員の船舶勤務を解除する (Jacobi Luckenbach, De-La, 36 (2d) 381.

(四) つぎに船員法四一条には、雇入契約により定められた労働条件と事実とが著しく相異したときを解除理由としているが、船員の居室が著しく不適當であり、あるいは食糧なり飲料水が充分準備されていないときは、契約の解除ができるものと解されている。

結局不堪航を理由として契約を解除するには、己むを得ない事由によるか、労働条件と事実の相異から主張するかは、まず不堪航そのものの具体的問題にかからざるを得ない。この点で参考となるのは、アメリカ法で船舶が堪航性を備えなかつたときには、海員は出港を拒否することができるばかりか、乗組員の雇止もできるのである。四五六一条 (46 U.S.C. 658) によれば「船舶が重要な点において不備があつたにもかかわらず、出港したことが怠慢もしくは故意によるものであるか、また過失もしくは事故によるものであるときは、領事官は雇止を希望する乗組員の雇止をなし、または当該雇止を希望した船員が合衆国の最も近いかつ最も便利な港まで帰還するに充分な費用を支払わしめ、あるいは雇止を希望した船員が同意した船舶への雇傭斡旋をさせなければならぬ」と定めている。つぎに見落とすことのできない問題として、船舶の不堪航と脱船^(註1) (Dessertion) の許否がある。すなわち不堪航の船舶から海員は脱船することができるだろうか。海員の脱船を許すことは船舶の安全性を維持する目的に反するので、原則として許されるべきものではない。しかし船員法で問題となる脱船罪の対象である船舶であるが、これはまず堪航性のある船舶に限るべきものではないか。蓋し乗船契約は堪航性のある船舶を前提とするからである。従つて不堪航船舶のときは、

海員は契約の解除をなすことができるし、脱船も許されるものと解釈すべきであろう。アメリカの学説判例でも、脱船行為に例外を認め、明らかに脱船行為のときといえども、何等の制裁を加えないことがある。たとえば船主が船舶安全に関する法規を遵守しなかったときである(たとえば船主が貨物を過重に積んだとき、船主が海員に腐敗した食物を支給したるとき、疾病の海員に医薬を提供しなかったとき、海員が激減したのにこれを補充しなかったときなどがある)。

(註一) 脱船とは不法な契約関係を終了させる目的で、不当に船舶を脱出することをいうのである。脱船の有無は客観的に決定すべきものではなく、主観的に決められるべきものである。すなわち脱船者の意思が、恣意的に契約関係を廃棄し、労務の履行を免るることを期待した場合であることを要する(判例では「脱船トハ海員カ其ノ職務ヨリ全然離脱スル目的ヲ以テ乗込船舶ヲ去ル行為ヲ指称スルコト疑ナシ」大正十一年・三月四日第三刑事部判決・大審院判例集一卷一一二頁)。烏賀陽博士も「脱船という犯罪は、海員がその契約終了前において、正当なる理由なくして且帰船せざるの意思をもって、其の船舶を去るによりて成立するものである。是故に海員が船長の許可なくして船舶を離るるも、帰船の意思あるときは且帰船の事実を伴うときは脱船を以て論ずることを得ない」(「海商法論」上巻二四〇頁、塩田環「船員論」二三八頁、山戸前掲書七四頁)とされている。脱船に関して懲役(禁錮)を課する国(日本・ドイツ)とそうでない国(アメリカ)とがある。

(註二) 松波仁一郎博士「海員ストライキ論」三五頁

(2) 船舶の堪航性と海員の不服申立

船舶はつねに海上を航行するものであり、単に国家的な取締のみでは船舶運航の安全は期待しがたい。そこで常時船内において、船舶に生命を託する乗組員の「声」を聞き、適当な措置を制度化する必要が認められて、海商諸国家では乗組員による不服申立(claims)がうまれたのである(但しわが国の船員法一一二条・労働基準法一〇四条では申告の語を使用する)。また一方乗組員自身にとっても、その海上労働関係が場所的(船舶)にも、また時間的(乗船中)にも制約されているところから、その船舶の不堪航であることは乗組員の雇傭契約上の地位に影響することが大きい。いま各国におけるこの制度の概要を指摘してみよう。

イギリス、この国では 一八九四年の商船法 (Merchant Shipping Act) にこの制度を明示している。その四六三条 (1871, c. 110, s. 7; 1873, c. 85, s. 9) では「船員または見習が脱船、不許可不在、その他許可なくして船舶を去りたる罰に対する訴訟手続中において、船舶の所属船員の四分の一または船員が二十名以上なるときは五名以上が、船舶の不堪航・積荷過重・不適當な積付・不完全な艙装そのほかの理由により航行不適の状態にあること、あるいは船内設備が不充分であることを申立たるときは、何時でも事件の審理中の裁判所は取調べることを要する」旨を定め^(註一)る。さらに同法一九八条 (854, ss. 221, 222) において食糧および飲料水に関しても「イギリス船舶乗組員三名以上で、乗組員の使用する食糧・飲料水が品質不良であるか、使用に適せざるか、数量不足であると認めるときは、イギリス海軍の艦長、領事、海員監督官、税関長に申告できる」旨を規定する^(註二)。この国では、このように法典に結実するまでに、海員層に可成りの激しい対立抗争がみられた。すなわち一九世紀の後半にかけて、イギリスの船主は無責任な艙装状態で連航したために、乗組員の多数が犠牲に供された。そこで当時下院議員であったプリンソル (Samuel Prinsoll) が、船舶検査および載貨吃水線標示を議会に提出し、若干の修正を経て法律となつたといわれるが、こうして、ようやく脱船罪で訴追されていた海員にも検査請求権が賦与されることとなつたのである。

(註一) Whenever in any proceeding against any seaman or apprentice belonging to any ship for the offence of desertion, or absence without leave or for otherwise being absent from his ship without leave, it is alleged by one-fourth, or if their number exceeds twenty by not less than five, of the seamen belonging to the ship, that the ship is by reason of unseaworthiness, overloading, improper loading, defective equipment, or for any other reason, not in a fit condition to proceed to sea, or that the accommodation in the ship is insufficient, the court having cognizance of the case shall take such means as may be in their power to satisfy themselves concerning the truth or untruth of the allegation,.....

(註2) If three or more of the crew of a British ship consider that the provisions or water for the use of the crew are at any time of bad quality, unfit for use, or deficient in quantity, they may complain thereof to any of the following officers, namely, an officer in command of one of Her Majesty's ships, a British consular officer, a superintendent, or a chief officer of customs, and the officer may either examine the provisions or water complained of or cause them to be examined.

(註3) Colombos, The International Law of the Sea, 1954, p.281. トリンブルは当時の海運界にこぎのよい諷刺を
試みし。"The industry was rotten to the core, British ships were no better than coffins and British
shipowners no better than murderers." 詳細はC・フネスト・フェイル著(佐々木誠治訳)「世界海運業小史」三三四頁

アメリカ この国では合衆国修正法典の四五五六条(46USC 453)で「一等および二等航海士あるいは乗組員の過半数が、発港前にその船舶の帆・綱・錨その他の船具に欠陥があり、もしくは乗組員・食糧・備品などの不足するために、航海に不適当な旨を申告できる。その際船長は、それらの者の要求に従い裁判管轄権がある地方裁判所の判事(治安判事も含む)に検査官の任命を申請しなければならない」と定めている。^(註1)但し外国港にありては領事に申請しなければならない。(R. S. \$4539) なお法典の四五五六条においては、イギリスと同じく食糧・飲料水に関する不服申立を認めている。^(註2)この国では、一九一五年の海員法で船舶が外国港にあるとき、領事または領事の職務を執行する商務官に不服申立の制度を認めているのが最初であろう(詳細は山本理一「北米合衆国海員法制定ニ就テ」法協三三巻八号一一八頁)。なおイギリスではこの不服申立制度が、吃水線とからみあいながら、絶えず船舶安全のうえで考慮されてきたのに対して、アメリカでは海員保護のうえから問題とされてきたことは特記すべきことであろう。^(註3)

(註1) R.S.4556 (46U.S.C.653) If the first and second officers under the master or a majority of the crew of any vessel bound on any voyage shall, before the vessel shall have left the harbor, discover that the vessel is too leaky or is otherwise unfit in her crew, body, tackle, apparel, furniture, provisions, or stores

to proceed on the intended voyage, and shall require such unfitness to be inquired into, the master shall, upon the request of the first and second officers under the master or such majority of the crew, forthwith apply to judge of the district court of that judicial district, if he shall there reside or if not, to some justice of the peace of the city, town or place for the appointment of surveyors, as in section 4557(46), U.S.C. 654) provided, taking with him two or more of the crew who shall have made such request;

(註ニ) R.S. 4565 (46 U.S.C. 662). Any three or more of the crew of any merchant vessel of the United States bound from port in the United States to any foreign port, or being of the burden of seventy five tons or upward, and bound from a port on the Atlantic to a port on the Pacific, or the vice versa, may complain to any officer in command of any of the vessels of the United States Navy, or consular officer of the United States, or shipping commissioner or chief officer of the customs, that the provisions or water for the use of the crew are, at any time, of bad quality, unfit for use, or deficient in quantity.

(註セ) Canfield & Darzell, The Law of the Sea, p. 66. Zeis, American Shipping Policy, p. 68.

その他の諸國 この制度は海員保護の観点からも、そのほかの海商諸國家で立法化されてきている。たとえば一九五七年のドイツ船員法では「海員は口頭又は文書で船舶が航海に不適格であること、その安全設備が規則に従った状態にないこと又は食糧貯蔵が不十分もしくは腐敗していることについて船員局に異議を申立てることができる」(二一三条) ことを明示しており、また一九五二年のデンマーク船員法五九条でも「乗組員の過半数が現に行わんとする航海につきその船舶の堪航性に関する不服を申立てたときは、船長は海商(船舶の検査)法に従った監督検査を受けるようにしなければならない」旨を規定している。そのことは同様にノルウェー・フィンランド・スウェーデン等の諸國の海商法なり船員法にも、それぞれ具体化されてきているといわれている。また中華民國でも、同國の船舶法一四條によればこれに関する制度を置いている。すなわち「船長が船体の不堪航性または属具の不備その他の事由に因り航行上

の危険または障害を生じ易きものあることを発見したるときは所在港または発見後最初の到達港を主管する航政官署に検査の施行を申請することを要する」ものとしている。^(註一)

(註一) 鈴木・石井「中華民国海商法」(上巻) 一八八頁

日本 ところで、わが国でも、かつて逓信省の所轄のもとに設置された臨時海事法令調査会において、船員法の改正が問題となった際に、船員側委員からとくに海員保護という見地よりその制度的な必要性が力説されてきたこともあった。そこでわが国の政府当局は、船舶安全の確保的な要請からこの制度を規整する態度をとり、船舶安全法につきのよう明文をおくに至ったのである。つまり「船舶乗組員二十人未満ノ船舶ニ在リテハ其ノ二分ノ一以上、其ノ他ノ船舶ニ在リテハ乗組員十人以上ガ命令ノ定ムル所ニ依リ当該船舶ノ堪航性または居住設備、衛生設備費其ノ他ノ人命ノ安全ニ関スル設備ニ付重大ナル欠陥アル旨ヲ申立テタル場合ニ於テハ管海官庁へ其事実ヲ調査シ必要アリト認ムルトキハ前条第二項ノ処分ヲ為スコトヲ要ス」(同法二三条)としたのである。こうして日本では、船舶乗組員の不服申立制度が、法規のうえで制度化されるに至り、海事行政上および労働行政の面で画期的な前進をみたのである。^(註一)しかるにわが国では、この問題が単に私法的な海商法の枠内だけではなく、船舶安全法、船員法などの、もっぱら海事行政的な法域に跨っているために、従来から、とかく、この方面に関する徹底した解明が試みられていない。ここでは、その一里塚として、おもにイギリス・アメリカの法制を参酌しながら若干の問題点を捉えてみよう。

(註一) 石井「海商法」一一一頁、上野喜一郎「船舶安全法規」一八五頁参照

(A) 所轄官庁の帰属乗組員による船舶不堪航申立を処理する所轄官庁には、司法官庁である裁判所とするものと、行政官庁である管海官庁とする二つの主義が対立している。前者はイギリス・アメリカ法系において、後者は日本・ドイツ・中国などのほかにスカンデナビア諸国がこれを採用するといわれている。すなわちイギリスでは乗組員が不堪

航を申立てたるときは何時でも事件の審理中の裁判所（外国では領事）に、その申立の真偽を確かめる一切の権能が賦与されている（M.S.A.3463）。アメリカでもイギリスの立法例を参酌して、船舶が不堪航の場合には、裁判官轄権のある連邦地方裁判所の判事あるいは治安判事に申立処理の権能があたえられる（R.S.4556）。但し食糧・飲料水の不備による申立は、イギリス・アメリカ兩國ともに司法官庁以外の官庁つまり海軍の艦長・領事・船員監督官・税関長を受理官庁としていることを注意すべきであろう。これに対して大陸法系の諸国では管海官庁がとり扱うのが通例である。ドイツでは船員局、スカンデナビア諸国では所轄検査官庁、中国では航政官署となっている。日本でも、この立法例に従い、船舶安全法一三条では管海官庁に、これを受理する資格を認めている。

（註一） イギリスの場合、裁判所は申立の根拠がないことが判明すれば当該事件の決定をおこなうが、反対に申立根拠不明のときは船舶検査官（Surveyor of ship）を任命して関係船舶を検査する機能があたえられている（M.S.A.3463）。Templey's, p.295. アメリカでも略々イギリスと同様である。すなわち国内港においては、裁判官が命令書を発給し、海事事件に経験がある検査官三名を選任することになっている（R.S.4557）。当該検査官は、当該船舶の緻密な検査を試み、裁判官に對する報告書作成の義務がある。詳細は拙稿「アメリカ船舶法制の一考察」（大分大学経済論集八卷三〇号）一七頁以下

(B) 不服申立の原因 所轄官庁は不服申立がある場合にはこれを受理しなければならぬが、その申立原因には英米法系と大陸法系との間に差異がある。イギリス・アメリカでは不服申立の原因である不堪航概念を、狭義の不堪航（船舶の不堪航Unseaworthiness・積荷過重overloading・不当積付improper loading）と食糧（provision）・飲料水とに區別し、それぞれ手続きを異にしているが、大陸法系の諸国ではこれを一括して「船舶の堪航性または居住設備その他人命の安全に関する設備に関して重大な欠陥がある」旨を不服申立原因となしている（註一）。ドイツ法・デンマーク法・中国法等もおなじような態度をとっている。とりわけわが国の船舶安全法によれば、船舶安全の施設として備えるべき設備（船舶安全法一三条）（救命設備・消防設備・居住及衛生設備・航海用具・特殊貨物の積付設備・電気設備）および属具の標準

は、無線電信・無線電話その他特殊のものを除いて船舶設備規程（昭九通令六号）にその詳細を任せている。なお船舶による危険物運送の基準については危険物船舶運送及び貯蔵規則（昭三三運令三〇号）がある。そのほかに船医の乗組、衛生用品、医療書の備付など船員の衛生設備については、船員法に若干の規整をなしている（船員法八一条・八二条）。また食糧の支給についても然りである（船員法八〇条）。従って不堪航の申立事由を英米のように区別しないわが国の立法のもとでは、その申立事由を本法またはその付属法規において、何等かの規格または標準を示したものに限る所説（上野「船舶安全法規」一八六頁）には多少の疑問なきをえない。

（註一） 船主が粗悪・不良・不足の飲料水なり食糧を支給するようなことがあれば、雇入条件に反するものとして、船員の側から雇止の請求をなすことができる（船員法四一条一項二〇号）。しかし、それだけではなく船員は船員法令に違反する事実があるときは、口頭または書面で行政官庁、船員労務官、船員労働委員会のいずれに対しても違反の事実を申告することができる（船員法一二二条）。詳細は野村一彦「船員法概説」一九〇頁、山戸「船員法」一五〇頁

(c) 不服申立員数の制限 船舶運航の安全と乗組員の地位を保護するために、この制度は創設されたものであるが、一度これを濫用するときは、船舶運航の阻害による船内秩序を紊乱し、労使の対立を刺戟するなどの弊害をかます虞れがあるので、各国ともに立法の面から嚴重な枠を定めている。（上野前掲書一八六頁）だが、その基準は区々である。アメリカ・イギリスでは、食糧、飲料水の不服申立は、ともに乗組員三名以上であることを要求する（R.S.84565, M.S.A3198）。しかし不堪航性の申立員数には両国間に若干の差異がある。たとえばアメリカでは一等および二等航海士（first and second officer）あるいは船舶乗組員の過半数を要件として、職員と下級海員との間に区別を認める。イギリスでは、この方式によらないで当該船舶の所属船員の四分の一以上の者または船員が二十名以上のときは、五名以上の乗組員による申立を条件とする。わが国では、その要件を乗組員二十人未満の船舶にあっては、その二分の

一以上、その他の船舶にあっては乗組員十人以上を明示しているが、このように職階によらないで船舶乗組員の員数自体から制限する態度をみると、イギリス法に近いものといえる。わが国の現行船員法では、船員法違反の事実があるときは、海員に一定の申告権をあたえているが、たゞここでいう申告は、船舶安全法の申立のように一定数の海員を内容とするものではなく、海員が単独で行使できるものと解されている（船員法一二条労働基準法一〇四条）

（註一） ドイツ船員法では旧法（一九〇四）で若干の制限をかけた（一名の船舶職員または三名以上の船員）。現行法では、何等の制限をおかず単独でも可能である（一二三条）。ただしデンマーク船員法では、乗組員の過半数という制限をおいている（五九条）。また中国法では船長にのみ申告権を是認していることを注目すべきである（一四条）。なおイギリスの商船法（M.S.A8211）は、とくに船長は海員および見習に対して、申告がなされたときには、勤務上差支のない限り上陸その他の便益を提供する義務がある。その妨害には一〇ポンド以下の罰金がかかる。（8232）。Temperley's, p.126. Maclachlan, Merchant Shipping Act, p.157. Canfield & Darzell, p.66.

(D) 不服申立人の資格、船舶共同体の安全確保という要請から、諸国家はともに不服申立人の資格を厳格に制限する。アメリカでは一等二等航海士または乗組員であることを要求している。この乗組員は下級海員を意味するが、この国における二、三の判決例をみると、海員とは航海の主要目的を援助するために、船舶に雇傭されている見習以外の者（W. A. Shumaker and G. F. Longstart,）で、船医・火夫・無線通信士・コックなどを含めている。^{（註一）}ところがイギリスでは不堪航の申立に船員（seaman）のほかに見習（apprentice）を包含することは注意すべきであろう。わが国では不服申立人の資格を「乗組員」としているが、これは船員法における「船員」との関係で問題となる。船員とは海上企業者との雇傭関係にもとづいて、特定の船舶に乗組み、継続的に船舶上の業務に服する者を総称するものであり、船長と海員とに大別される（筭「海商法」一五八頁）。これに対して乗組員も船主に雇用されている点では船員とは変らないが、たゞ船主の代理人である船長と予備員とを除外していることで相違する。また乗組員であるた

めには、船舶団体への継続的編入と、海上労務に服することを要件とする以上、たとえ一時的に船舶に乗組んでいる者すなわち旅客は勿論、船舶所有者、船舶管理人、船舶上乗人、税関吏員、通信吏員、水先人、荷役人、船渠職人等を除くものと解すべきであろう。

(註一) *Henia v. Libby & L.*, 116 Wash 148 205, 854; *James v. Follette*, (De-Nr) 1934, AMC 1525; *Marris v. Union Transport Co.*, 207, 381, 202 Nr & 56. *Bloom Ingdale v. Butter* のケースでは水先人も海員のなかに包括してある。イギリスでは海員をこのように定義する。M.S.A. 8742, "Seaman" includes every person except masters, pilots, and apprentices duly indentured and registered (h) employed or engaged in any capacity on board any ship (i); *Temperley*, p. 50. なお、*ヘイン*の判例通説は一時の船舶労務省でも、船舶目的に使用される限り船員に含まれる。

(E) 不服申立の時期 イギリス・アメリカでは不服申立の時期について別段制限がない。だが船舶不堪航は船員をはじめ荷主・旅客に密接な利害関係をもっており、船員の申告権行使が正当である限りは荷主旅客の利益と合致するが、一旦不当にこれが濫用されるとするならば、船舶運航の障害による多数人の利益が犠牲にされることになる。そこで不服申立の時期に制限を定めた注目すべき立法例がある。たとえば「申告書が該船舶の出港を遅延せしめないように適当な時期に提出せられること」を明示する、かつてのフランス法がそうであろう(一九〇七年法七条)。わが国では不服申立の時期は、発航前あるいは発航後でも差支ない。しかし発航前には船主なり船長に堪航性担保の義務づけをかしている(商七三八条・船員法八条参照)、この申立の実益は寧ろ発航後であろう。また発航直前に不服申立があったときは、運航上の障害を生ずる危険があるところから、申立事項が貨物の過載・積付など発航直前でないこと分明し難い瑕疵がある場合のほか、船長はその船舶が管海官庁所在地にあるときでも、とくにその管海官庁に手続きをなさないで出港してもよい。(註一) それはあたかも発航準備後の船舶の差押を禁止する商法六八九条と同様の趣旨のもの

解することができよう。しかし、その最初に到着する管海官庁に対して遅滞なく関係書類を送付するか、または船長自ら入港の際に提出すべきである（施規一四六条）。ところが船長は、欠陥の性質程度を考慮して、航行上危険があると認定したときは、出港を取り止めて、直ちにその管海官庁に手続きをとるべきであろう。

（註一）この規定は、船主旅客など多数人の利益保護のために海員の不服申立の権利を若干制限したものとみることができよう。また他面海員側の多少の権利行使の懈怠も理由となっているものといえよう。（詳細は、石井「発航準備を終へたる船舶の差押」法協五一巻一一号・一二号・西島弥太郎「船舶の有する特異性」（海法会誌一九号）

(F) 不服申立の方法 船舶に不堪航の事実があるときは、乗組員は所轄官庁に不服申立をおこなうことができるが、その方法は口頭によるか書面によるか、また直接乗組員が管海官庁に対して申立をなすか、もしくは船長を経由しておこなうか各国ともに立法例がわかれている。アメリカ・イギリス・デンマーク等では明確ではないが、最近のドイツでは口頭または文書によることを明示している。わが国でも船舶安全法施行規則一四四条によれば書面主義を採用している。すなわち船舶乗組員が安全法一三条によって申立てようとするときは、重大な欠陥ありとする事項およびその現状、ならびに申立に至るまでの顛末たとえば船長を経由して船舶所有者に欠陥補修を要求したにもかかわらず、船舶所有者がこれを拒絶したことなどの事実（上野前掲書一八六頁）を記載した管海官庁宛の申立書に、職務氏名を連記した書面を必要とされている（施規一四四条）。つぎに乗組員が間接に船長を経由の申立を認める法制としては、アメリカ・ドイツ・デンマーク・日本などがある。アメリカでは船長は不服申立資格者の要求に従って、地方裁判所の裁判官に申請することを義務づけており、船長がもしも、それを拒絶懈怠したばあいには五〇〇ドルの責任を負わなければならぬ（R.S.\$456）。わが国でもおなじような規定をおいている（施規一四四条）。さらに船長の責任については五千円以下の罰則的制裁がある（安全法二〇条）。では何故に申立手続きを船長を経由したか、また申立書に船長の

意見書をつけなければならぬか。大体つぎのような根拠が指摘されている。(註一) 第一に船長は当該船舶の安全確保に関する第一次的責任者であるから、まず船長をして申立内容を知悉せしめる必要があること、第二にこれによって船舶所有者または船長をして、申立事項の欠陥を除去する必要の有無を考慮する機会をあたえ、なるべく法規の申立によらないで円満な解決を図るためである。第三に船長は一面船舶所有者の代理人的性質を有し、通常その利害を代表するものであるから、管海官庁は一応双方の書類上の意見を聞いて審理する必要があることなどである。

(註一) 小石安二「海法論」八八頁、ドイツでは海員は船員局に出頭する前に船長に通知することを要求されている(一一三條)。船員法による船員の申告は、書面と口頭との両方が認められる点に不堪航申立と異なる(山戸前掲書二七四頁、小林茂勝「新船員法の解説」一〇五頁、野村前掲書一九一頁)。

(G) 不服申立の効果 船舶が不堪航であるかどうかは、船主・乗組員双方にとって大きな影響があるが、各国ともこれについて諸種の規則判例が形成されている。アメリカでは不堪航の事実が判決で確定すれば乗組員は検査費用を支払う必要はなく(R.S.457)、また当然乗組員の雇傭契約は解除される。もしもそれが外国港であれば、領事が乗組員の雇傭契約を解除すると同時に、それまでの給料と、さらに一ヶ月分の特別給料を支給し、また他船で合衆国の最も便宜な港まで帰還するに充分な送還費用を支給することを命じている(R.S.456)。この点イギリスでも検査費用に関しては、船舶不堪航の立証があれば、船主・船長は運輸省に支払の義務があるが、反対に船舶の堪航性が立証されることは、検査を要求した乗組員の負担となり、給料から差引かれることになっているので、アメリカの態度に非常に近い(註一)(M.S.A.463)。また食糧・飲料水の申告についても、検査の結果合理的な理由がないことが判明すれば各申告者は一週間分の給料をこえない額を船主に没収される(M.S.A.5198)。それゆえにイギリス・アメリカでは、船舶不堪航の事実が確定すれば海員は、航海を継続することを拒否する権利が認められているが、堪航性を具備した後にはそれがで

きない (R.S. 84558)。その違反に対しては給料の没収という制裁がある (R.S. 84558)。なおイギリス・アメリカでは、不堪航状態で船舶を出帆させると嚴重な罰則がかされる^(註2) (M.S.A. 8455, R.S. 4561)。わが国では管海官庁が申立に理由がない。すなわち堪航性であると決定すれば、その旨を船長および申立人に通告して事件を解決する (施規一四七条)。だが、もしも、その申立に理由があると決定したならば、管海官庁は船舶の修繕と関係設備の改善を命令し、場合によっては航行停止を命ずるなど早急に適當な処分をとることができる。さらに、これに関する刑法上の制裁として船主あるいは船長が管海官庁の処分違反したるときは五千円以下の罰金に (法二〇条)、また乗組員が虚偽の申立をおこない、管海官庁をして事実を調査させた場合は千円以下の罰金に処せられる (法二二条)。

(註1) 同趣旨デンマーク法五九条三項

(註2) イギリスでは不堪航 (unseaworthy) または人命に危険な状態 (unsafe) で船舶を出航させ、あるいはそれを企図した者には一〇〇ポンド以下の罰金と六ヶ月以下の懲収を定める (M.S.A. 8457)。その起訴手続は運輸省もしくはは総督 (Colonial Governor) の同意で開始される。不堪航の認識は必要とはなく。Rv. Fireman (1875) 91r (R) C.L. 527。以前の判例 (Turner v. Owen 1862. 3 F. & F. 196) では、刑罰に代えて不堪航船舶の乗船者に附加金を請求する資格をあたえていた。アメリカでも不堪航船舶の出航には、一〇〇ドル以下の罰金、五年以下の懲役がかされる (R.S. 4561)。

結 言

以上略説してきたように、船舶の堪航能力という問題が、中世期以来、海法秩序のうえで如何に重要な位置づけされてきたか、且つまたその与える法的な影響なり効果は、今日の複雑な技術構造をもつ汽船運航の段階でも、まだまだその重要性を喪失していないことを考察してきた。とかく従来からも、この辺の事情を考慮してか、海上運送契

約法なり海上保険契約法の分野において、個別的に実に詳密な研究がなされてきているにもかかわらず、ややもすると海法秩序全般からの体系的な把握は、今までのところ殆ど試みられてこなかったようである。それだけに通航能力という、ほんの一個の問題も、それを海法秩序全体の視野より眺め検討してみる限り、そこに解決を要する幾多の問題点を残していることが明らかとなった。今後はこの通航能力を、海法秩序の一つの基軸として捉えながら、それを規整する各法規相互間の矛盾を解決し、相互調整を図るべきであると同時に、従来から疑問として不問にふされてきたところを早急に解決すべきではないかと考えるものである。