
 紹介

 英国「倉庫間約款」にいう Final warehouse
 の意義について

— John Martin of London, Ltd. v.

Russell 事件の紹介 —

坪 井 昭 彦

— は し が き —

英法における Warehouse to warehouse clause (倉庫間約款) は保険証券の本文に規定された保険者の責任の始終期以上に保険者の危険負担責任の期間を拡張する目的で設けられたものであることは今更言うまでもなからう。⁽¹⁾

保険証券本文の保険期間約款は⁽²⁾

“beginning the Adventure upon the said Goods and Merchandises from the loading thereof aboard the said ship, and shall so continue and endure, untill the said Goods and Merchandises shall be arrived at ... and untill the same be there discharged and safely landed.”⁽³⁾ と規定しているから、保険者の責任は貨物が本船に積込まれた時に開始し、貨物が仕向港において安全に陸揚げされた時に終了する。然し、これでは仕出地から船積港、及び陸揚港から最終仕向地までの陸上運送危険を別に保険に付さね

-
- (1) 英文倉庫間約款の詳細については、葛城昭三博士「英文積荷保険証券論」p. 348. 以下、加藤由作博士「海上危険新論」p. 746. 以下参照。日・英・独・仏の倉庫間約款の解説については、加藤博士・前掲書 p. 742. 以下参照。倉庫間約款の効果については葛城博士「倉庫間約款の効果」(早稲田商学第百号 p. 263. 以下) 参照。わが国の倉庫間約款の解説については、葛城博士「条解貨物海上保険普通約款論」p. 43. 以下参照。
- (2) 保険期間約款の解説については、葛城博士「英文積荷保険証券論」p. 48. 以下同博士「海上保険研究」(下巻) p. 75. 以下参照。また保険終始期条項の段階的發展については、加藤博士「ロイド保険証券の生成」p. 67. 以下参照、なお各国の積荷保険の始期及び終期について論じたものには、加藤博士「海上危険新論」(p. 715. 以下) がある。
- (3) 「上記貨物及び商品に対する危険は上記貨物及び商品が ... に到達するまで、且それが其処で荷卸されて安全に陸揚げされるまで継続する。」

ばならぬので、その手数を省くために倉庫間約款が創案されたのである。⁽⁴⁾すなわち昨年(1962年)まで使用されていた倉庫間約款は次のごとき規定であった。

“This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse at the place named in the policy for the commencement of the transit and continue until the goods are delivered to the Consignees' or other *final warehouse* at the destination named in the policy, provided that in no case shall the period of cover after completion of discharge overseas of the goods from the overseas vessel at the final port of discharge extended beyond 60 days.”⁽⁵⁾

この倉庫間約款における“final warehouse”という言葉について John Martin of London, Ltd. v. Russell⁽⁶⁾ 事件で、イギリスの海上保険市場が従来いっていた見解と異なる趣旨の判決が下った。しかしこの判決が契機となって本年(1963年)1月1日より同約款は改訂され、わが国においても本年4月1日からこの改訂約款が使用されるに至ったので、本稿は主としてこの事件の事実、原告及び被告の主張、判決理由を詳細に紹介することを目的とするが、それと同時に右判決について若干の私見を加えたいと思う。

本件(John Martin of London, Ltd. v. Russell 事件)の概要は左の通りである。即ち純粋精製ラード7,200箱(carton)を保険に付していた原告・John Martin of London, Ltd. は、被告・Gilbert Arthur Russell 等によって引受けられたロイズの all risks policy 及び Institute of London Underwriters companies combined policy に基づき1,929ポンド5シリング4ペンスの保険金を請求したのであるが、この際問題点となったのは損害発生時に保険担保が依然継続していたか否かということ、つまり倉庫間約款にいう“final warehouse”(最終倉庫)の真の意義は何か、ということであった。

(4) 葛城博士「英文積荷保険証券論」p.349。加藤博士「海上危険新論」p.166。参照。Cf. V. Dover “A Handbook to Marine Insurance,” London, 6th ed., 1962, p.132. Arnould on the Law of Marine Insurance and Average, London, 4th ed., 1954, § 470.

(5) 「この保険は、貨物が保険証券記載の地の倉庫を運送開始のために離れる時に始まり、貨物が保険証券記載の仕向地の荷受人の倉庫又はその他の最終倉庫に引渡される時まで、継続する。然し如何なる場合においても、最終荷卸港における航洋船からの貨物の荷卸完了後の担保期間は60日を超えないものとする。」

(6) Lloyd's List Law Report, Sept. 16, 1960, p.554。以下参照。

Cf. V. Dover “A Handbook to Marine Insurance,” London, 6th ed., 1962, p.254.

二 事 実

原告 John Martin of London, Ltd. は、1957年5月4日～21日の間に、彼等の顧客との間で、ラードを“landed terms ex quay Liverpool”又は“c. i. f. Liverpool”の条件で売却する旨の売買契約を締結した。その後原告は、1957年5月7日から20日までの間に、ラード9,000箱を“net C. I. F. U. K. Port-including packing”の条件で購入するための契約を締結した。そのうち7,200箱はリバプールに、残り1,800箱はマンチェスターに送られることになっていた。本訴において問題となったのは、リバプール宛に積送された7,200箱の分についてであった。

1957年6月7日に、原告は、固有の瑕疵及び品質低下 (inherent vice and deterioration) の危険を含むオール・リスクスの条件で、かつまた、保険証券に添附された協会積荷約款 (全危険担保) (Institute Cargo Clauses (All Risks)) 及び協会積荷約款 (延長担保) (Institute Cargo Clauses (Extended Cover)) に従うことを条件として「シカゴ港において及びそこから」(at and from the port of Chicago) リバプール港までの条件で機船 Manchester Venture 号 (以下 M 号と略称する) 積込みの評価額 68,857 ドルの米国製純粋精製ラード7,200箱につき、被告・保険者との間に保険契約を締結した。

貨物は1957年6月7日及びそれ以後に、シカゴの荷主の倉庫を離れ、6月10日にシカゴ港でリバプール及びマンチェスター行きの機船 M 号に船積された。その後6月10日に船荷証券及び送り状が、そして6月17日には船積通知書が発行された。

M 号は7月1日にリバプールに到達し、その後7月2日及び3日の両日に亘って貨物は荷卸され、M 号が荷卸を行った碇泊所専用の上屋 (transit shed) に、原告によって指定された船内荷役請負業者 (stevedores) の手によって搬入された。上屋はマーシー・ドックス及び港務局 (Mersey Docks and Harbour Board) によって所有されており、M 号が Toxteth Dock の東側で貨物を荷卸している間、該船舶によって占められている碇泊所の反対側の埠頭にあった。7月2日に荷渡指図書 (delivery order) が発行され、貨物は原告に引渡された。上屋内での無料保管時間は72時間であった。

1957年7月4日に、原告からラードを買いつけた顧客の1人が自分の貨物を受取るために上屋に来たところ、コブラについてきたカブト虫 (copra beetle) によりラードが甚しく侵害されているのを発見した。カブト虫は上屋内の被保険貨物の上部の床に保管されていた他の積荷であるコブラから移って来たものであった。これはロイズ鑑定人 (survey-

ing agents to Lloyd's) の検査により明らかにされた。

原告はその使用人又は代理人により、カブト虫を駆除するために貨物を冷凍し、手入れし、荷造りをし直し、然る後に保管することを余儀なくされた。これに要した費用は 1,910 ポンド19シリング10ペンスであり、またロイズ鑑定人に支払った鑑定料及び費用は、16ポンド13シリングであった。

既に発行された荷渡指図書は取消され、新たな荷渡指図書が7月18日以後に発行された。原告は、1957年11月20日、保険者に対し1,929ポンド5シリング4ペンスの保険金の支払を請求する目的で、彼等の保険ブローカーにその旨の書面を送付した。その後、保険者の見解又は保険業者によって承認された見解を表示してある一通の手紙が、F. C. Danson & Co. と称する海損精算人会社から保険ブローカー宛に送付された。その中で保険者の責任は否認されていた。1958年5月1日に、原告は本件の事実につき保険者に填補責任ある旨の手紙を送付した。

両当事者間における主たる論点はラードがカブト虫によって損害を蒙った時、ラードは保険証券によって担保されていたか否かということであった。被告側は、保険証券に関する限り、保険担保は貨物が荷卸され、安全に陸揚げされた時に終了した。従って損害が発生した時、ラードは担保されていなかったと主張した。しかしてこれが立証責任は原告側に課せられた。

両当事者間において使用された Institute of London Underwriters companies combined policy のうち特に本訴に関係あると思われる部分を列举すれば次の通りである。

保険証券本文

BE IT KNOWN THAT AGAR PACKING CO. INC. For account of whom it may concern. Loss, if any, payable to JOHN MARTIN OF LONDON. as well in *their* own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all, doth make Assurance, and cause *themselves* and them and every of them, to be assured, lost or not lost, at and from

(1) 譲渡約款 (Assignment clause) の解説については、葛城博士「英文積荷保険証券論」p. 31. 以下参照。

(2) 遡及約款 ("Lost or not lost" clause) 及び船積港を示す約款については、葛城・前掲書 p. 39. 以下参照。

1. Chicago to Manchester.

2. Chicago to Liverpool or held covered at an Additional Premium to be agreed upon any kind of Goods and Merchandises, in the good Ship or Vessel called the *Manchester Venture*

the *Adventure* upon the said Goods and Merchandises from the loading thereof aboard the said Ship *as above* and shall so continue and endure during her abode there, upon the said Ship, &c. ; and further, until the said Ship, with all her Goods and Merchandises whatsoever, shall be arrived at *as above* and upon the Goods and Merchandises until the same be there discharged and safely landed⁽³⁾ at the destination.

in case of any loss or misfortune, it should be lawful to the assured, their factors, servants and assigns, to sue, labour and travel for, in and about the defence, safeguard and recovery of the goods or any part thereof, without prejudice to the insurance ; to the charges whereof the assurers would contribute, each one according to the rate and quantity of his sum therein assured or rateably according to the extent of their subscription thereto.⁽⁴⁾

更に保険証券に添附された Institute Cargo Clauses (Extended Cover) のうち第2条、第3条及び第6条を列挙する。

2. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods into Consignees' or other final warehouse at the destination named in the policy, then, provided notice is given immediately after receipt of advices and subject to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until the goods are sold and delivered at such port or place or, if the goods are forwarded to the destination named in the policy or, to any other destination, until the goods have arrived at Consignees' or other final warehouse at

(3) 保険期間約款 (Duration of risk clause) の解説については、葛城・前掲書 p. 48. 以下参照。

(4) 損害防止約款 (Sue and labour clause) の訳文及び解説については、葛城・前掲書 p. 106. 以下参照。

such destination, but subject to the limitation of period after discharge as provided for in Clause 1 above.⁽⁵⁾

3. Notwithstanding the provisions of Clauses 1 and 2 above if the goods are sold (the sale not being one within the provisions of Clause 2) while this insurance is still in force but before expiry of 15 days from midnight of the day on which the goods are discharged overside from the oversea vessel at the final port of discharge and following the sale the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured by this policy, this insurance shall remain in force only until the expiry of the said period of 15 days at the final port of discharge or until the goods commence transit at that port at the risk of the buyer, whichever first occurs. If such sale takes place after the expiry of the aforementioned period of 15 days but while this insurance is still in force the insurance shall cease as from the time of sale.⁽⁶⁾

6. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.⁽⁷⁾

三 原告側の主張

- (1) 上屋は倉庫ではない。
- (2) 上屋は港湾当局によって所有されているのであるから、荷受人の倉庫ではない。
- (3) 上屋は約款の意味における「最終倉庫」(final warehouse)ではない。

従ってラードは「荷受人のもしくはその他の最終倉庫」に到達していなかったのであり、損害発生の時、貨物は約款第1条のもとにおいて依然担保されていた。貨物が荷受人に引渡されるかまたは60日が経過するかいずれか短い方が起る時まで、保険は有効に存続した。

(4) 保険証券において担保された損害が発生した場合、単に所有権が移転したという理由のみで、貨物の所有者は被保険利益を有していなかったと考えることは不可能である。保険証券が損害を担保し、そして貨物が損害を蒙ったのであれば、その規準は、われわれが損害発生の日に経済上の利益を有していたか否かということである。われわれが利益を

(5)(6) 運送打切約款 (Termination of adventure clause) の訳文及び解説については、葛城・前掲書 p. 367. 以下参照。

(7) 迅速処置約款 (Reasonable despatch clause) の訳文及び解説については、葛城・前掲書 p. 438. 以下参照。

有している以上、われわれは明らかに経済上の損害を蒙るはずであったから、財産が移転したか否かということは少しも重要なことではない。問題の時期 (material time) にわれわれは被保険利益を有していたことは明らかである。ラードは問題の時期、すなわち6月7日から7月4日までの間、われわれの貨物であったから、われわれは利益を有していた。買主 (顧客) がラードの引渡を受ける時まで、貨物が損害を蒙ったか否かということにつき、われわれは経済上の利害関係を有していたことは疑いない。

(5) 約款第3条の目的は、転売された貨物を、買主に責任が移転する時まで担保することである。貨物は保険契約締結後、しかも上屋に搬入される以前に売却されたのであるから、約款第3条に基づき問題の時期には、保険に付されていた。保険証券が有効となるか、あるいは保険契約が締結される以前に、貨物が売却されたという、被告が抗弁において主張したとき事実はない。埠頭上の上屋は原告の最終の仕向地でもなければ、リバプールにおける唯一の仕向地でもない。貨物は被告が抗弁で主張したとき場所で、あるいはその他全ての場所で顧客に引渡されたという事実は存在しない。

四 被告側の主張

(1) 上屋は約款にいう倉庫である。倉庫として記載されたマーシー・ドックス及び港務局に所属する他の建物が存在するという事実は、上屋がこの特別約款にいう倉庫たることを妨げるものではない。

(2) 担保は、貨物が最終倉庫である上屋内に置かれた時、終了した。たとえそうでないとしても、荷受人が最終倉庫に貨物を送ることを意図しなかった場合には、担保は貨物の荷卸と同時に、終了した。

約款第1条に関する限り、ラードが上屋に搬入された時に、ラードは荷受人に到達したかまたはその他の最終倉庫に到達した。そしてこの場合、約款第1条が適用され担保は終了した。あるいはラードがリバプールにおける如何なる最終倉庫にも運送される予定がなかった場合、約款第1条は適用されない。

原告は、1957年5月頃、保険契約が締結される以前に、ラード7,200箱をリバプール以外に居住する多数の買主 (顧客) に売却したか、または売却する契約をなした。右の売買契約中には、貨物が引渡されるかまたは保管されるかについて何らの規定もなく、また何らの合意もなされなかった。貨物が埠頭上の上屋以外の一切の倉庫もしくは場所に引渡されること、または保管されることを意図しなかった。しかし貨物の引渡しは、埠頭上の上屋

において買主（顧客）によって行われることが意図されていたので、その上屋は原告の最終的な、そしてリバプールにおける貨物にとっての唯一の仕向地であった。保険証券の真の解釈に基づき、貨物が埠頭の上屋に引渡された時、協会積荷約款（延長担保）第1条の意味における保険証券所定の仕向地（つまりリバプール）の荷受人（原告）の最終倉庫に貨物は引渡された。従って保険証券に基づく貨物についての保険は終了した。故に害虫による損害が発生した時、ラードは担保されていなかった。

(3) 約款第3条に関しては、保険が有効となる以前に貨物は売却されたのであるから、この事実は約款に該当しない。約款のもとにおける論点は、「貨物は売却された」という言葉によって意味されるものは何かということである。もしそれが財産の移転した時を意味するのであれば、仲裁に付託した二人の顧客の場合を除いて、財産は荷卸の日から15日以後長期間に至るまで移転しなかったのであり、貨物は、保険が有効であるがしかし15日の経過する以前に、売却されねばならなかった。大部分のラードは荷卸後15日を十分に経過するまで移転しなかった。

もしカブト虫が襲来する以前に所有権が移転していたのであれば、原告は何らの被保険利益も有しなかった。保険金を回収し得るためには損害発生時に、被保険利益を有していることが必要である。

五 判 決

本件については1960年4月26日から28日の3日間に亘り口頭弁論が行われ、1960年5月18日（水曜日）に、Pearson 判事は、次のごとく判示した。

「上屋は倉庫であり、貨物は『荷受人の又はその他の倉庫』の中に在った。しかし上屋は『最終倉庫』ではない。荷受人が最終倉庫に貨物を送ることを意図しない場合、担保は終了するという保険者の主張は、約款に合理的な実務的意義を与えない。従って損害が発生した時、貨物は依然担保されていたのであり、保険者は本件の損害を填補する責に任じなければならない。」と。なお、判決理由は次の通りである。

(1) 上屋は倉庫である。（原告側の主張(1)、被告側の主張(1)に対する見解）

担当判事は、その物理的性格（physical character）を根拠に上屋は約款の意味における倉庫に非ずとなす原告の主張を排斥し、「上屋は倉庫である」ことを認め、その理由として、「倉庫」という言葉には広い意味が与えられるべきであり、その言葉の通常概念に従えば、その言葉が本件の上屋を含む程充分に広義のものであること、また保険担保の

有効期間が、荷受人又は他の者による貨物保管のために使用される建物の物理的性格により、影響を受けるべき何らの理由も存在しないことを指摘している。

原告は Overseas Commodities, Ltd. v. Style ⁽¹⁾ 事件における McNair 判事 ⁽²⁾ の見解を援用したが、Pearson 判事はこの見解が何らかの助けを与えるものとは思われずとして、これを斥けた。

(2) 「貨物は荷受人の又はその他の倉庫」の中に在った。(原告側の主張(2), 被告側の主張(1)に対する見解)

同判事は、たとえ上屋が倉庫であるとしても、それはマーシー・ドックス及び港務局の所有物であるから、荷受人の倉庫ではないという原告の主張を排斥し、如何なる場合においても、貨物保管のため荷受人により使用される倉庫は、たとえ荷受人が倉庫に対する自由保有権 (freehold) 又は定期賃借権 (leasehold) を有していないとしても、それは約款の趣旨からいって荷受人の倉庫であることを妨げる事由とはならない、と述べた。

(3) リバプールにおける上屋は『最終倉庫』ではない。(原告側の主張(3), 被告側の主張(2)に対する見解)

判事は“final warehouse”という表現は最終に非ざる倉庫 (non-final warehouse) の存在を予期しており、non-final warehouse の例として“transit shed”以上の好例を見出すことは困難か、あるいは不可能であろうとした。上屋とは、貨物が荷卸された後どこか他の場所へ更に移動することを待機している間、一時的に置かれるところの場所であり、“transit”という言葉それ自体が、『一時的な』性質を現わしている。また船舶が荷卸を行う時、貨物を上屋内に搬入することが波止場貨物免許取扱人 (Master Porter) ⁽³⁾ の慣行であるというマーシー・ドックス及び港務局 ⁽⁴⁾ の回答を銘記すべきである。上屋は貨

(1) Overseas Commodities, Ltd. v. Style, [1958] 1 Lloyd's Rep. 546.

(2) Lloyd's List Law Reports, Sept. 16, 1960, p. 563. 参照。

(3) Master Porter Bye-laws (Master Porter 条令) のプリント中の重要部分を摘記すると

「……積荷が舷側から直接船に荷卸されないか、又は直接鉄道又は道路車輛に荷卸されない場合には、上屋にそれを保管することが通常の慣行に合致するものである。」

Lloyd's List Law Reports, Sept. 16, 1960, p. 561. 参照。

(4) これは、1959年5月20日にマーシー・ドックス及び港務局から Henry Diaper & Co., Ltd. (原告の代理人であり、貨物を管理していた) に送付された手紙の一部である。

「……Board's dock の上屋は Board によって所有されている。碇泊所が Board

物が荷卸後直ちに搬入られる場所である。マーシー・ドックス及び港務局の規則の⁽⁵⁾効果は無料使用 (free rent) 又は特別料金使用 (special rent) のために、上屋が埠頭と看做されるか、あるいは上屋内の貨物が埠頭上の貨物と看做されるということにある。約款第1条のもとにおいて、埠頭上への貨物の単なる積上げが保険を終了させないことは明らかである。貨物の埠頭上積上げ後、保険は60日間有効に存続する、と述べた。

(4) 本件貨物に関しては、所有権は問題の時期に買主 (顧客) に移転していなかった。(原告側の主張(4), 被告側の主張(2), (3)に対する見解)

本件における原告及びその顧客間において締結された売買契約は銘柄による不特定貨物の売買契約であるから、所有権の移転は、顧客又はその代理人が車できて、貨物の自己に属する部分を彼の車に積込んだ時に生じるのである。従ってそれ以前の如何なる段階においても所有権が移転したとは云い得ない。

また「売却された」(sold) という言葉の定義は存在しないが、その意義に関して幾つかの見解が取られうる。例えば、(1), 売却するための合意をなすことを指す。(2), 所有権の移転を指す。(3), 理性ある実務家が「売却された」という言葉によって理解して来たものを意味する。(4), 売却又は販売の特定の行為を指さず、その地位 (status) が保険期間開始の前後に取得されたと否とを問わず、貨物が売却された貨物としての地位を有していることを指す。

(5) 約款第3条のもとにおいては、貨物が売却され、その売却後に継搬される予定である場合、運送が買主の責任においてリバプール以外のある場所に向かって開始するかまたは荷卸後15日を経過する時のうち、何れか先に起る時まで担保は有効に存続する。(原告

により船舶の使用に供せられる時、そのような碇泊所の上屋はその碇泊所で荷卸されるべき積荷に関する使用のために利用される。荷受人からの反対の特別な指示がある場合を除き、上屋に積荷を保管するために積荷を受取り、特定の積荷にとり適切である (applicable to) 所の計量等に関する一切の要求を遂行するのが Master Porter の慣行である。Master Porter が上屋に積荷を保管するために特別の指示を受けるということは慣行ではない。ただし上屋は、舷側荷卸しに関する特別の指示がある場合を除き、彼が積荷を保管するための通常にして慣習上の場所であるからである。』

Lloyd's List Law Reports, Sept. 16, 1969, p. 561. 参照。

(5) Acts and Regulations of the Mersey Docks and Harbour Board の中に次のごとき言葉がある。

「……上屋内の貨物は3日間の無料使用及びその後は特別料金使用のため埠頭上の貨物として取扱われる。」

Lloyd's List Law Reports, Sept. 16, 1960, p. 561. 参照。

側の主張(5)、被告側の主張(3)に対する見解)

本件貨物は仮売買されていた (the goods ex hypothesi have been sold) のであるから、貨物が到達した後保管された上屋は、「荷受人の最終倉庫」を構成しない。従って荷受人に関する限り、貨物は最終仕向地 (final destination) に到達したのである。かかる場合、保険は15日間有効に存続する。若し貨物が15日経過以前に買主に引取られるならば、担保が終了する瞬間は、運送が買主の責任において開始する瞬間である。

更に約款第3条のもとにおいては、貨物が陸揚後売却されその後に継搬される場合が生じ得る。かかる場合、貨物が埠頭上で売却されるのを待機している間及び上屋内に在る間担保は有効に存続する。荷受人の意思は彼が貨物を売却し得るか否かにかかっている。しかし貨物が売却されている貨物である場合、担保は、運送が買主の責任においてリバプール以外のある場所に向かって開始する時まで、有効に存続する。

Pearson 判事は Westminster Fire Office v. Reliance Marine Insurance Company⁽⁶⁾ 事件における Lord Justice Romer⁽⁷⁾ の見解を引用し、本件における上屋は、最終倉庫で

(6) Westminster Fire office v. Reliance Marine Insurance Company, (1903) 19 T. L. R. 668.

本件においては、Calcutta から Dundee まで積送される黄麻 (jute) につき被告会社によって引受けられた海上保険証券にもとづき訴訟が提起された。保険証券は欄外に次のごとき約款を含んでいた。

“Including all risk of craft to wharf or export vessel at port of discharge, and in the event of the goods being temporarily placed upon the quay, it is agreed to hold the same covered while there and untill delivered to the export vessel or at any wharf or warehouse within the limits of the port.”

1899年4月14日に船舶は Dundee に到達し、港の慣行に従い、黄麻の若干の包みが陸揚げされ、保管及び計量のために埠頭上の「上屋」内に搬入された。荷受人はその時黄麻の最終仕向地についての決意をしていなかった。彼は黄麻を売却しようと努めていたがまだ買手を見付けることに成功しなかった。港の条令によれば、黄麻は48時間以上上屋内に留め置かれることは出来なかった。(ただし多数船舶の同時到達による切迫がない場合、この規則は厳格に強行されなかった。) 4月17日、上屋内で火災が発生し、そこに在った黄麻は甚だしく損傷した。火災保険証券に基づき荷受人に損害額を支払った原告会社は、荷受人の海上保険証券を譲り受け、訴訟によって、被告からの損害額回収の請求を行った。事件は、海上保険証券中の前述の約款の解釈によって決定された。Kennedy 判事は、損害はその約款によって担保されたと判決した。しかしこの判決は、上院において確認された。

Chalmers' Marine Insurance Act, 1906, p. 173. Arnould on the Law of Marine Insurance and Average, London, 4th ed., 1954, § 470 n. 85. 参照。

(7) 「保険証券は埠頭上への単なる引渡を超えた何かを担保するよう明らかに意図されていた。担保された航海及び危険は、黄麻が埠頭上に置かれた時終了するはずではな

ないことは、全く明白であり、上屋はこの港の慣行に従えば、貨物が船舶から荷卸されると直ちに搬入され、そこで他の場所へ継搬されることを待機している場所に過ぎないと、述べた。

(6) 荷受人が最終倉庫に貨物を送ることを意図しない場合、担保は終了するという保険者の主張は、約款に実務上合理的な意義を与えるものでない。(被告側の主張⁽²⁾)に対する見解)

判事は荷受人が最終倉庫に貨物を送ることを意図しない場合、保険担保は貨物の荷卸と同時に終了するという被告の主張を排斥し、かかる場合においても貨物は依然担保されるべきであることを認め、被告の主張を排斥する理由として、第1に、かかる解釈は約款に合理的な実務的意義を与えず、荷受人の意志の変更及び意思の動揺 (fluctuating intention) によって、時には担保され、時には担保されないという不都合を生ぜしめること、第2に、約款の文言は「貨物」を担保することを明言しており、重要な時期における重要な者(つまり荷受人)の意図、即ち彼が貨物を最終倉庫に継搬することを意図している場合に限り、貨物は担保されるべきであるというような条件は何も存在しないこと、を指摘している。

六 む す び

私見によれば、本件判決における Pearson 判事の「上屋は最終倉庫に非ず」となる見解は正当と考える。この点事件の内容は異なるが、G. H. Renton & Co., Ltd. v. Black Sea & Baltic General Insurance Company, Ltd. 事件⁽¹⁾の判決における「本訴の木材

かったし、黄麻が上屋内に置かれた時、保険は終了しなかった。貨物が輸出船又は港の境界内に在る波止場もしくは倉庫に継搬されない場合、何がなされるべきかについて約款は明文を以て規定しなかった。しかし実務的観点からいって黄麻が上屋を離れた時、航海が終了するであろうことは明らかであった。荷受人は、貨物が埠頭に置かれる以前に、貨物の仕向地についての決意をなすことを要しない。」

Lloyd's List Law Reports, Sept. 16, 1960, p. 565. 参照。

- (1) G. H. Renton & Co., Ltd. v. Black Sea & Baltic General Insurance Company, Ltd. (1940) L. I. L. R. Vol. 68 pp. 71-74.

この事件における原告は、製材をイガルカよりロンドンまでの運送に付き保険に付した。附款として次のごとき木材商連盟の保険約款(第2条)が添付された。

“Including risks of non-delivery, irrespective of percentage from the time of leaving mill, warehouse, factory, untill discharged at port of destination; and whilst in transit by land and/or water to final destination

についての最終仕向地は、上屋すなわち木材が船舶より最初に荷卸せられた場所である。」となす Coldecote 判事の見解を引用することが出来る。この見解は、「貨物の到達後、その保管のために使用される上屋は『荷受人の最終倉庫』を構成しない。従って荷受人に関する限り、貨物は『最終仕向地』に到達したに過ぎない。」という Pearson 判事の見解と一脈相通するものがある。船舶が荷卸を行う時、特別の指示がある場合を除き、貨物を上屋内に搬入することが港の慣行であり、またマーシー・ドックス及び港務局の規則によれば、無料使用または特別廉価料金を以てする使用のために、埠頭上の上屋は埠頭と看做され、上屋内の貨物は埠頭上の貨物と看做されるのであるから、貨物が上屋に搬入された時、貨物は最終仕向地に到達したのではあるが、荷受人の「最終倉庫」に到達したのではない。従って損害が発生した時、貨物は約款第1条によって依然担保されていたといえる。また“final warehouse”という表現は“non-final warehouse”の存在を予想させ、その例として“transit shed”以上の好例を見付けることは不可能に近いという Pearson 判事の見解は、正に当を得たものであると思う。

また Pearson 判事は、本件の場合、原告とその顧客間において締結された売買契約は銘柄による不特定貨物の売買契約であり、原告はこの顧客との売買契約を履行する目的で、ラードを購入したわけでは必ずしもなかった。また船積後発行された船積通知書のいずれもが、特定の貨物を特定の売買契約の対象として充当 (appropriate) しておらず、従って広い漠然とした意味で本件の積荷は売却されていたと云い得るかもしれないが、売却という目的のための完全な充当は存在しなかったのである。それ故この段階では未だ所有権が移転したとは云い得ない。更に貨物荷卸後発行された荷渡指図書はいずれも荷印を表示していたようであるが、荷渡指図書に表示された貨物の数量は全契約の一部に過ぎず、従ってこの段階でも未だ売買契約のためにする貨物の充当は存在しなかったのである。充当は、顧客又はその代理人が車できて、貨物の自己に属する部分を彼の車に積込んだ時に生

there or in the interior.”

木材の一部がロンドンにおいて引渡されなかったので、原告はその価額及び利子を被告に請求した。

Coldecote 判事は、木材の引渡があった時か、少くも陸揚通知書が発送された時に、初めて木材は最終仕向地に到達したといえるとなす原告の主張を排し、船舶より陸揚され一纏めに積上げられた埠頭の場所を木材の最終仕向地と認め、保険者の担保責任は貨物が最終仕向地に到達すると同時に終了する。従って保険者に填補責任なしと判決した。

じたであろう。これが売買契約にいう貨物の一部の充当であり、この時のみ所有権は移転したといえる、⁽²⁾という見解を述べているが、この見解は保険業者及び貿易業者にとって極めて重要な意義を有するものといえよう。

約款第3条については、Pearson 判事も述べているごとく、貨物が陸揚げされる以前に売却され、然る後に継搬される予定である場合、もし貨物が荷卸後継搬されないならば、担保は陸揚げ後15日間有効に存続するが、継搬される場合には、貨物が買主の責任においてリバプール以外のある場所へ向って運送を開始する時まで有効に存続するのである。従って本件貨物は、損害発生の時、依然担保されていたといえる。また貨物が陸揚げ後売却され、然る後に継搬される予定である場合、保険担保は、貨物が埠頭上において売却されるのを待機している間及び上屋内にある間有効に存続するのであり、担保が終了する瞬間は、運送が買主の責任においてリバプール以外の場所へ向って開始される瞬間であるといえる。

また同判事は、「約款第1条は、貨物がリバプールの『最終倉庫』に継搬されるであろうということを予想しているが、もし貨物が継搬されない場合、一体どうなるかという問題については、約款第3条、第6条及び『シカゴからリバプールまで、但し追って協定される割増保険料をもって担保を継続することあるべし』(Chicago to Liverpool or held covered at an Additional Premium to be agreed)という保険証券本文の文言が解決を与える手がかりとなろう。」と述べているが、この見解は正しい。

最後に、「荷受人が最終倉庫への貨物の継搬を意図していない場合担保は貨物の上屋内搬入と同時に終了し、荷受人が継搬を意図している場合に限り担保は存続するという被告側の主張は、約款に合理的な実務的意義を与えない不合理なものであるといえる。けだしかかる場合には、時々の意思の動揺によって時には担保され、時には担保されないという不合理を生じしめるからである。またかかる条件を示す如何なる表現も約款上には存在していない。従って継搬の意志の有無を問わず貨物は担保されるべきである。」となす Pearson 判事の見解は正当であり、荷主保護の立場及び約款の解釈に対する判事の慎重な態度を示

(2) Lloyd's List Law Report, Sept. 16, 1960, p.560. 参照。

我妻栄博士「物権法」(民法講義Ⅱ) p.54. 「目的たる権利が特定、現存しかつ売主が処分し得るものである場合には、その権利は、原則として、売買契約によって買主に移転する。然し、そうでない場合には、改めて目的たる権利を買主に移転する行為をしなければならぬ。不特定物の売買では、売買の目的物が特定した時に所有権が移転すると解すべきである。」

すものとして注目に値するものといえよう。

以上簡単に私見を加えたわけであるが、これまで、貨物が仕向地で荷卸され、被保険者の支配下に置かれた後、被保険者自身により分配されるか、または被保険者の指図に従って所謂上屋から分配される場合、あるいは被保険者が彼自身の指図のもとに貨物を倉庫に継搬することを意図していない場合には、保険担保は直ちに終了するとの見解を取ってきたイギリス海上保険市場にとって、本件の判決は正に青天の霹靂のごときものであった。しかしてこの判決を契機として、英国海上保険市場は、「最終倉庫」の意義を明確化するため1963年1月1日附で Institute Cargo Clauses (W. A., F. P. A. and All Risks) を改訂実施した。⁽³⁾ またわが国でも4月1日からこれと同背の約款を使用することにした。

以上が英国の倉庫間約款にいう「最終倉庫」の意義をめぐる訴訟事件の概要の紹介であるが、本件を通観して感じられることは、その立論の妥当性と、実務上からする荷主保護の立場ではなかろうか。売買契約締結に伴なう所有権の移転、さらにはそれに関連して生ずる被保険利益の有無の問題も附随的ではあるが、本件の重要なポイントの一つとなった。しかし本件ではこれらの点はどちらかといえば附随的であって、審理の中心は専ら約款にいう「最終倉庫」の意義および、被保険者の転売の意志の有無の効果ということであった。いま少しつこんだ批判を加えたいと念じたが、殆んど事件の紹介程度に終わったのは残念である。今後に期したいと思う。

(3) 1963年1月1日より使用される約款は次の如きものである。

Transit Clause (incorporating Warehouse to Warehouse Clause).

1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery

(a) to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy,

(b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either

(i) for storage other than in the ordinary course of transit

or

(ii) for allocation or distribution,

or

(c) on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur.

If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment, but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured.

Termination of Adventure Clause.

2. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then, subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either

(i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at such port or place, whichever shall first occur,

or

(ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.

(1963年1月10日稿)