

## 運送人の特定における船荷証券の記載と証券外の実

箱 井 崇 史

はじめに

- 一 運送人に関する船荷証券上の表示とその効果
- 二 「船長のため」の署名とデマイズ条項  
むすびにかえて

はじめに

傭船された船舶による海上運送について船荷証券が発行された場合、運送人は船主であるかそれとも傭船者であるかという、いわゆる運送人の特定の問題は船荷証券統一条約の下での難問の一つとして知られており、現在なお国

運送人の特定における船荷証券の記載と証券外の実

際的な議論が続けられている。この問題の性質上、各国における統一的な解決こそが望ましく早期の実現が待たれるが、そうした議論の中にあつて各国裁判所はこの問題の判断に日々直面し続けている。わが国においても有名なジャスミン号事件判決<sup>(1)</sup>が、定期傭船契約の下で発行された船荷証券について、運送人は証券の記載とその解釈により特定されたとの立場に立ちつつ、船長のため（for the Master）の署名があり、船主を運送人とする趣旨のデマイズ条項が裏面約款に挿入されている場合には、運送人は船主に特定されたとの判断を示している。その後、この判断を踏襲すると思われる判決が現れているほか、ジャスミン号事件判決は実務界にも大きな影響を与えており、わが国の学界においても近年盛んに論じられていることは周知の通りである。<sup>(4)</sup> こうした中で、ごく最近に、同種の問題点についてジャスミン号事件判決とは判断を異にする東京地裁判決（カムフェア号事件）<sup>(5)</sup> が現れており、今後議論の新たな展開が予想される状況となっている。

筆者は、フランス法を対象とした前稿<sup>(6)</sup>において証券所持人保護の観点から船荷証券の徹底した外観解釈により問題の解決を図るフランス判例の理論を分析し、これとの対比においてジャスミン号事件判決の結論を疑問とする卑見を述べたが、そこでの問題の核心は運送人の特定に際する船荷証券の記載と証券外の事実との関係であつた。ジャスミン号事件について学説は、<sup>(7)</sup> 船荷証券の記載の解釈による運送人の特定というアプローチを支持しているものと思われ、結論についても賛成する見解が多数示されているが、その解釈がどのようになされるべきかについて明確に論じるものは見あたらない。<sup>(8)</sup> 前稿においてフランスの判例について指摘したように、運送人を証券の記載の解釈により特定する場合、その解釈いかんによつて結論が大きく左右されるのであり、また、フランスで確立された徹底した外観解釈の方法によれば、ジャスミン号事件の事案ではまったく逆の結論が示されるものと思われるの

である。<sup>(9)</sup> 証券の記載から運送人を特定するというジャスミン号事件判決は、証券の記載からは何人かを知りえない「船主」を運送人とし、他方で頭書の表示が運送人の名称の表示ではないとするのであり、判決の結論に達する過程においては証券外の事実が一定程度斟酌されているものと考えられる。実際、運送人の特定に際して証券外の事実も排除すべきではないとの指摘がなされているし、カムフェア号事件判決も改正前の国際海上物品運送法の適用を前提に、この立場をとっている。しかし、証券の記載と証券外の事実を併せて判断するというのであれば、いかなる基準・方法によってこれをなしうるのが、まず明らかにされなければならないであろう。ときに矛盾するこれらの異質な要素が明確な基準のないまま同一平面上においてしばしば併せ論じられることにより、この問題の複雑さをますます深刻なものとしているように思われてならないのである。

こうした問題意識から、本稿ではその対象を、定期傭船契約の下で船荷証券が発行された場合の善意の船荷証券所持人に対する証券上の義務者の特定に限定し、その判断の過程で証券の記載がいかに評価されるべきか、また、その限界はどこかについて、とりわけ証券外の事実との関係において探ることに努めたい。ここでは、まず、船荷証券の記載の評価とその効果の検討というアプローチに徹することにより、従来とはやや異なった視点から運送人特定のプロセスの基本構造を概観したいと思う<sup>(10)</sup>。これは前稿におけるフランス判例研究から着想をえたものである。次いで、かかる仮説の立場から、今後もパターン化した問題として現れることが予想される、船長のため(for the Master)の表示による署名およびデマイズ条項について、ジャスミン号事件およびカムフェア号事件の裁判例を題材にしながら関連部分を抽出し、総論的検討の成果を検証するとともに、若干の考察を加えてみたい<sup>(11)</sup>。これらについてはフランスではそもそも運送人特定の決め手とはされておらず、議論もなされていない<sup>(12)</sup>。

め、前稿において十分に検討しえなかったものである。

- (1) 東京地裁平成三年三月一九日判決、判例時報一三七九号一三四頁、金融・商事判例八七八号三九頁、東京高裁平成五年二月二四日判決、海事法研究会誌一一四号二頁。本稿で「ジャスミン号事件判決」とは、東京高裁判決で確認された東京地裁判決の判旨をいう。高裁判決のみを指す場合は、そのことを明示した。
- (2) 東京地裁平成七年三月一七日判決・判例時報一五六九号六三頁。
- (3) たとえば、日本海運集会所は同判決を契機として、署名欄に“for the Master”の不動文字を付し、裏面約款にデマイズ条項を含む“Owner's B/L”（“SHUBILL-1994(a)”）書式を新たに作成、公表しているが、その背景にはこうした方式の船舶証券の有効性がジャスミン号事件判決により認められたとの理解があることが示されている（海事法研究会誌一二三三七七頁以下「英文一般貨物船用船舶証券書式改訂趣意書」を参照）。
- (4) わが国の研究については、拙稿「船舶証券の解釈による運送人の特定——フランス判例の研究——」早稲田法学七二卷三号六頁の注6に掲げた文献を参照。
- (5) 東京地裁平成九年九月三〇日判決、平成元年（ワ）第一六三四七号貨物引渡等請求事件。海事法研究会誌一九九七年一二月月号に掲載予定。
- (6) 拙稿・前掲（注4）。
- (7) ジャスミン号事件東京地裁判決の評釈として、中村眞澄・海事法研究会誌一〇四号一六頁、原茂太一・金融商事判例八七八号三九頁、新里慶一・海運七六七号一一頁、七七〇号一〇七頁、清河雅孝・産大法学二六卷二五三頁、同・平成三年度重要判例解説ジュリスト一〇〇二号一〇五頁、戸田修三・別冊ジュリスト商法（保険・海商）判例百選（第二版）一五八頁、小林登・判例評論三九二号（法律時報一三九一）四四頁、川又良也・私法判例リマックス七号（一九九三年・下）一一六頁、野村修也・西南法学論集二四卷三号一四一頁、高桑昭・商事法務一三八六号三三頁、中田明・ジュリスト一〇七五号一七五頁などがある。また、東京高裁判決の評釈として、相原隆・海事法研究会誌一一九号一頁がある。
- (8) もっとも、原茂太一教授はこの点を重視されており、こうした視点における詳細なイギリス判例の研究を公表されている。原茂太一「傭船された船舶による運送につき発行された船舶証券における運送人の確定——イギリスの判例の研究を中心に」青山法

学論集三三卷三・四号一三頁、とくに五七頁以下を参照。

(9) 拙稿・前掲(注4)七〇頁。武知政芳「フランスにおける定期傭船者の運送契約上の責任」岡山法学四六卷一号一七頁、とくに九三頁以下にフランスの判例とジャスミン号事件判決とが比較検討されている。

(10) たとえば、高桑・前掲評釈(注7)三五頁。

(11) 拙稿・前掲(注4)六三頁以下。フランスではこれら証券上の記載と証券外の事実の作用する局面はかなり明確に区別されているように思われるが、とくにこの点が取り上げられて論じられてはいない。

(12) 拙稿・前掲(注4)八頁以下、とくに二八頁を参照。

## 一 運送人に関する船荷証券上の表示とその効果

### (二) 運送人船荷証券主義と運送人の表示

(1) 運送人の定義と運送人船荷証券主義 船荷証券統一条約(以下統一条約という)は、運送人とは「運送契約における荷送人の相手方たる船舶所有者又は傭船者をいう」と定義しており(一条(a)、条約を撰取し国内法化したわが国の国際海上物品運送法にも同様の定義がみられる(二条二項)。すなわち、わが商法が運送債務の主体を船舶所有者(または船舶賃借人)として規定しているのとは異なり、統一条約およびその国内法では、傭船者等を含めて運送人概念が拡大されている。ここでは船舶の所有・占有という事実が運送人の地位とは切り離されており、運送人とは結局のところ運送契約における荷送人の相手方という以上には明確にされていない。こうした運送人概念を前提として条約は、運送人、船長または運送人の代理人の船荷証券交付義務を定め(三条三項)、船荷証

券に基づく運送債務の主体を証券発行者たる運送人とする、いわゆる運送人船荷証券主義を採用している。<sup>(13)</sup>そこで、本稿の対象に即していえば、船主であれ傭船者であれ、荷送人との運送契約の相手方であれば運送人たる地位に立ち、その者が船荷証券を発行し、運送契約上の義務を負担することになる。

## （2）証券上の運送人の記載

海上運送契約について船荷証券が発行される場合、この船荷証券は運送契約における荷送人の相手方であり当該運送債務の主体たる運送人によって発行される。そして、船荷証券上には運送人の表示がなされるが、船荷証券は転帳流通することが予定された有価証券であり、証券の取得者が証券上において債務者を確知しうることは不可欠の要請であって、それゆえ運送人の表示は船荷証券の絶対的記載事項であると解されている。<sup>(14)</sup>すでに統一条約以前においても運送人たる船舶機装者の名称は船荷証券の頭書等によって明らかにされていたといわれているが、<sup>(15)</sup>運送人概念が拡大し、運送人となりうる者が多様化された運送人船荷証券主義の下では、この表示の意味はますます重要になっている。統一条約は証券上の運送人の表示について特に規定を置いてはいないが、かかる表示が明確になされるべきは運送人船荷証券の採用から帰結される当然の要請と考えられるのである、わが国の国際海上物品運送法もドイツ法に倣って運送人の表示を求める規定を置いている。<sup>(16)</sup>国際海上物品運送法は、船荷証券には運送人、船長または運送人の代理人の署名または記名押印を求める（七条一項柱書）と同時に、運送人の氏名または商号を船荷証券の記載事項として掲げており（七条一項六号）、こうした規定により証券上に運送人が明確に表示されることを求めている。もともと、実務で用いられている船荷証券には運送人名の記載欄が設けられていないのが通常であり、実際には署名およびこれに付された会社名の表示や頭書<sup>(17)</sup>（en-tête；heading）の記載によって運送人が明らかにされているのであって、運送人を識別しうるこうした何らかの表示があれば七条

一項六号の要請を満たすものと解されている。<sup>(18)</sup>

この頭書については後に改めて検討するが、ここでは頭書が運送人名の表示手段として重要な意味を有していることを確認しておかなければならない。運送人の代理店が代理の表示をして運送人の船荷証券書式（用紙）に署名することは広く行われているが、この場合、改めて運送人名が記載されなくても印刷された頭書の記載により運送人が確認される。船長が署名をする場合も、船主の船荷証券書式を用いることにより運送人たる船主が明らかにされる。それゆえ、運送人が船主でない場合には、あらかじめ運送人が船荷証券書式を交付することが行われて<sup>(19)</sup>おり、「例へば日本郵船又は大阪商船のために、下受運送に従事する船の船長が、この会社の用紙を用ゐて、これに署名した場合には、それで、運送人の氏名または商号の記載があった、といひうるわけ」<sup>(20)</sup>であると理解されている。それゆえ、運送人以外の書式を用いた場合には、運送人が誰であるかについて錯綜が生じうるから、実務でも頭書の記載を抹消した上で傭船者などの社名に訂正すべきであるとの取扱いが紹介されている。<sup>(21)</sup>むしろこうした場合にこそ、証券上において運送人を明確にしようとする国際海上物品運送法七条一項六号の規定が実質的意義をもつものといえるだろう。<sup>(22)</sup>このように、頭書の表示はとくにこれと異なる者を運送人とした別段の表示がない限り、一般に証券上の運送人の表示として認められ、前述のように法律にいう運送人の氏名または商号の記載とみることができると解すべきである。<sup>(23)</sup>

(3) 表示の効果 船荷証券に運送人の表示がなされれば、原則として、証券を取得した第三者はここに表示された者（証券表示上の運送人）を運送人として扱うことができる。船荷証券は運送契約を証する証券であり、その重要な証拠（excellent evidence）であると同時に、転帳流通することが予定された有価証券であるから、一般に

その記載への信頼が保護されなければならない。船荷証券の記載の効力を強化し、船荷証券の価値すなわち流通力を高めることは統一条約制定の主要な眼目の一つであり、一方で、特定の船荷証券の流通は当該証券の作成者への信頼に基礎づけられている。<sup>(25)</sup> それゆえ、条約には運送人の記載の効力に関する明文規定は存在しないが、船荷証券が流通に置かれた場合、運送契約の内容のみならず証券上の債務者たる運送人についても、善意の証券所持人との関係においては原則として船荷証券の記載によってこれが特定されなければならない。<sup>(26)</sup> このことは統一条約の趣旨およびその精神からの当然の帰結なのである。すなわち、運送人として表示された者がかならずしも運送人であるとは限らないとしても、みずから運送人として、または、代理人を介して、自己の名において船荷証券を発行した者は、証券所持人に対する関係ではみずからが運送人であることを否定できず、運送人としての責任を免れることはできないと解されるから、ここに運送人の表示の効果を認めることができる。簡品運送の場合には船荷証券以外に運送契約書等は作成されないのが通常であるが、たとえ証券発行に先行する運送契約の締結に際して他の者が運送人であるとの合意がなされたとしても、少なくとも善意の第三者に対する関係において証券外の事実によりこれを立証し、みずからの運送人としての義務を免れることはできない。それゆえ、証券上の被表示者は、証券の偽造や無権代理などの特別の事情がない限り運送人としての責任を免れず、証券取得者としてはこの者を運送人として扱うことができる。つまり、実質関係たる運送契約の当事者との不一致があっても、あるいは、実質関係自体が不明であっても、証券所持人に対して運送契約上の責任を負うべき者は、原則として証券上に運送契約の当事者たる運送人として表示された者（証券表示上の運送人）であるから、運送人は証券の記載によって特定されるというものである。反対に、第三者たる証券取得者が証券外の事実を援用して、証券の表示（外観）を否定する立証をなす



ことは可能であると解される。実質関係たる運送契約における運送人と証券の表示との間に不一致がある場合、証券取得者が証券の表示にもかかわらず「運送契約における荷送人の相手方」たる運送人を証券外の事実をもって立証するのであれば、ここでは抗弁の制限は問題とならない。もともと、ハンブルグ・ルールとは異なり、統一条約（ヘーグ・ヴィスビー・ルール）の下では実際運送人（actual carrier）の観念は認められていないから、ここでは某会社が実際に運送を実施したとか、某会社の所有する船舶により運送されたといった主張では足りず、その者が「運送契約の当事者」であつたことの立証を要する。船主・傭船者等さらに各種の代理店が関与する現在の複雑な海運実務の下では、実質関係たる運送契約はかならずしも明確でない場合が多く、複数の者について契約当事者と解しうる事情が併存することであろうから、この立証は実際には相当に難しいものと思われる。それゆえ、ひとたび船荷証券上に運送人の表示がなされ、証券表示上の運送人が特定されれば、これは被表示者にとつても、証券取得者にとつても、契約上の義務を負う運送人を特定する上で実質的にはほぼ決定的な意味をもつものといえるだろう。

ところが、運送人の特定に関してカムフェア号事件判決は、判断の冒頭において、「（国際海上物品運送法旧九条が）適用される外航船舶の船荷証券は、有価証券ではあるが、いわゆる文言証券ではない。したがって、荷送人と海上物品運送契約を締結し、船荷証券所持人に対して契約責任を負う運送人が誰であるかを特定するに当たっては、重要な証拠である本件船荷証券上の記載を重視すべきであるとしても、運送人の特定は契約解釈一般の問題であるから、当該契約成立の際の事情をも考慮して、被告が運送人に当たるかどうかを判断するのが相当である」という。判決は、改正前の国際海上物品運送法九条を前提とするが、この部分をみるかぎり、「船荷証券所持人に対

して契約責任を負う」運送人の特定とは、「契約解釈一般の問題」として、「荷送人と海上物品運送契約を締結した者」、すなわち実質関係たる運送契約の当事者を、証券の記載と証券外の実事から導くものというのである。ここでいう船荷証券の記載とは運送人の表示に限らず、契約内容たる裏面約款全体を含むものと思われ、その契約成立の際の事情も考慮するというのであるから、結局は運送契約に関する証券内外の一切の資料を斟酌するというにほかならず、その判断の基準は何ら明らかにされていない。また、船荷証券上の運送人の表示も、判決のいう船荷証券の記載に含まれるものとして考慮の対象となるという以上には、いかなる効果が認められるのか明らかではない。とりわけ、このように実質関係の探求により導かれた契約当事者と、証券の表示が不一致である場合の解決が不明であり、「契約解釈一般」との表現からむしろ実質関係が重視されるようにも思われるが、そうだとすれば証券所持人の地位は著しく不安定なものになる。運送契約一般についての説示であればともかく、当該運送について船荷証券が発行された場合には、運送契約の直接の当事者間の関係と、その証券の善意の所持人との関係とは、前述のように区別して扱われるべきなのであり、その意味で契約解釈一般との表現は妥当でないように思われる。すなわち、証券上に運送人の表示があれば、一定の場合に被表示者からの抗弁が制限されるなど、その表示の効果が認められるのであり、これは運送人の特定に際して重要な実質的意義を有しているのである。船荷証券は文言証券でないとして述べ、さらに運送人の特定は契約解釈一般の問題という判旨が、もしこの点を否定しようとするものであるならば、それは前述した統一条約に基づく船荷証券法の趣旨およびその精神を明らかに誤解しているものといえるだろう。船荷証券上の運送品に関する記載についても、ヴィスビー・ルールの採択による条約改正前からその記載への信頼保護の必要性は十分に認識されており、実際に各国においてはば決定的な証明力が認められてきたこと

は周知の通りであつて、判旨の指摘する改正前の国際海上物品運送法九条についても同様である。したがって、判旨の引用部分は、船荷証券が発行された場合の運送人特定プロセスの一般的説示としてはきわめて不十分であるといわざるをえない。

## (二) 定期備船契約の下で発行された船荷証券と運送人の表示

(1) 定期備船者による船荷証券の代理発行 定期備船された船舶による運送がなされる場合、これまでにみたように運送人船荷証券主義の下では船主、備船者のいずれもが運送契約の当事者すなわち運送人となることができ、みずから船荷証券を発行することができる。通常の実務では定期備船者によって運送の勧誘がなされ、この者により荷送人との運送契約締結の商議がなされるから、ここでは、①備船者がみずから運送人として船荷証券を発行するか、②備船者が船主の代理人として船主を運送人とする船荷証券を発行するか、のいずれかが選択されることになる。このいずれれを選ぶべきかは備船契約の当事者である船主と備船者との間で約定されるべき事柄であり、後者の場合には船主から備船者へ船荷証券の発行権が授權される。<sup>(30)</sup> こうした関係を証券上では知りえないとしても、この場合にも証券上に運送人が明らかにされるべきことは当然であつて、契約当事者としての運送人が明確に表示され、証券発行者が誰の代理人であるかが明らかであれば、運送人特定の問題は生じない。<sup>(31)</sup> すなわち、船主であれ備船者であれ、証券上（外觀上）に運送人として表示されている者（証券表示上の運送人）が運送人であるという原則はここでも変わりなく維持される。それゆえ、船荷証券上に明確な表示がなされれば、証券を取得した善意の所持人は被表示者を船荷証券上の義務者である運送人として扱うことができ、代理権などがとくに問題となる場

合はともかく、この者は運送人としての責任を免れない。また、証券所持人が実質関係である運送契約の当事者を立証して証券の外観を否定することにより、証券表示上（外観上）の運送人以外の船主または備船者の契約責任を追及できると解すべきことも前述の通りである。

それゆえ、運送人の特定が問題となるのは、証券上の表示が不明確な場合にほぼ限られることになる。法律が運送人の表示を船荷証券の絶対的記載事項とし、その明確な表示を求めているとしても、すでに多く指摘されているように、船舶の利用形態あるいは船荷証券の発行形態などの多様化・複雑化にともなうさまざまな理由から、実際には運送人の表示が明確でない船荷証券が多数存在している。こうした実務こそ非難されるべきであるが、ここから運送人の特定の問題が生じているのである。

## （2）不明確な表示と証券上の運送人の特定

運送人が船主であるか定期備船者であるかについて争われたジャスミン号事件判決は、運送人は船荷証券に運送人として表示されている者であり（東京地裁）、これは証券の記載とその解釈により特定される（東京高裁）とした。すなわち、判決は、船荷証券上の義務を負うべき運送人は、船主と備船者間の備船契約の内容やその性質といった証券外の事実によるのではなく、証券の記載によって決せられるとするのであり、こうした説示が運送人特定のプロセスのエッセンスを示すものとして正当であることは本稿のこれまでの検討で確認した通りである。この点については学説も、判決の結論への賛否は別にして、異論なく支持しているものと思われる。<sup>32)</sup> こうした理解に立てば、これまで証券上に運送人の明確な表示がある場合についてみたように、運送人特定のプロセスの出発点における船荷証券の記載と証券外の事実との関係、とりわけかかる表示と証券外の事実との矛盾・不一致をいかに調整するかという点に関しては、証券上の表示に対する抗弁制限の範囲を

画することにより一応の構成を示しえたと思う。しかし、船荷証券上の運送人の表示が明確でない場合には、証券の具体的な表示からいかに証券上に運送人として表示されている者（証券表示上の運送人）を導くかという次なる問題が生じることになる。つまり、記載の解釈の問題であるが、ひとたび証券上の運送人が特定されれば、これは債務者たる運送人の特定に際して一定の効果をもちうるものであり、この解釈いかんによって結論が左右されることにもなりかねず、それゆえ明確な解釈原則ないし解釈基準の設定が必要となるであろう。

（イ）証券の記載の解釈と証券表示上の運送人　船荷証券には運送人に関する何らかの表示が存在するのが通常であるとしても、一方で、その表示だけでは運送人としての被表示者がまったく不明である場合がありうるし、他方では、船主あるいは備船者の一方または双方が運送人であるとの外観が存在することもありうる。前者のように証券の記載からは具体的運送人が判明しない場合に、債務者たる運送人を導くとすれば、たしかにこれは証券外の事実を考慮に加えて導くほかないであろう。しかし、ここでまず導くべきものは債務者たる運送人そのものではなく、証券上（外観上）に運送人すなわち運送契約の当事者として表示されている者（証券表示上の運送人）なのであって、その表示の存否こそが問題とされるべきであろう。証券上の表示に一定の効果を認めるのであるから、運送人として証券上表示されている者の存否という事実の問題と、これを前提にしていかに債務者が特定されるかという問題は、運送人（債務者）の特定プロセスにおいて区別しなければならぬものと思われ、これは明確な表示がある場合でも同様である。船荷証券上の記載が不明確であるといっても、具体的な証券上の運送人に関する記載は実に多様であって、そもそもの記載が明確であるか、また不明確であるかという点は画一的に区別しうるものではない。それゆえ、証券上の表示が明確であるか否かによって、一方について証券外の実事を排除

し、他方についてこれを考慮するといった別個の取扱いをするのは妥当でない。証券上に、ある者が運送人であるという外観が認められるのであれば、この場合も明確な記載がある場合と同様に、かかる外観への証券所持人の信頼が保護されなければならないはずである。

（ロ）証券の記載の解釈原則　そうすると、この局面においては、証券上（外観上）で運送人として表示されている者が誰かという判断が重要な意味をもつことになる。そして、この証券表示上の運送人を導くための証券記載の解釈は、船荷証券の発行の際の事情や証券作成者の意図など証券所持人の知りえない事情を斟酌してなすべきではなく、証券所持人の視点における客観的な解釈がなされるべきこととなろう。船荷証券の記載は多様であるから、証券上に誰が運送人として表示されているかの判断は、個々具体的な船荷証券の記載からケース・バイ・ケースでなされるほかない。<sup>(34)</sup>しかし、小町谷博士が再運送契約を論じながら正当に指摘されるように、「問題の帰するところは、その証券の所持人が、何人を証券上の債務者と認めて、その権利を行使すべきやということであつて、証券の一切の記載及びその証券取得のときに於ける代理関係の認識の程度を斟酌し、各場合によって之を決すべき」<sup>(35)</sup>なのであり、表示が明確であろうとなかろうと、船荷証券を手にした善意の所持人が当該船荷証券の記載から誰を運送人として認識するかという視点が、ここでの判断には不可欠なのである。<sup>(36)</sup>有価証券としての船荷証券が円滑に流通するためには、権利の内容が証券上確定していることと同時に、これを義務として負担する者が明らかでなければならず、そのための船荷証券の記載（外観）への信頼保護の要請は、この局面においても何ら変わりなく認められるであろう。また、ほんらい船荷証券には運送人の明確な表示が求められており、この表示には一定の効果認められるところ、こうした表示が不明確であることを理由に証券の外観への信頼が否定されるならば、証

券所持人は一方的かつ著しい不利益を被ることになり、とうてい妥当な解決とは思われない。明確な記載があるか否かという区別自体が困難であることは前述したが、以上の点をみても、表示が明確であるか否かにかかわらず、まずは証券上の記載から、証券外の事実を排除して、運送人と認めるべき者の存否を判断するという手順が重要であろうと考える。そして、この存在が認められれば、証券表示上の運送人が特定されたものとして、やはり明確な記載が存在する場合と同様の効果を認めるべきである。このように統一的に理解することができれば、証券所持人がみずから証券の表示（外観）を否定する場合や、証券の表示からは証券表示上の運送人がまったく不明であるといった場合などになお証券外の事実が問題となるとしても、証券の記載のみが作用する範囲と、これに加えて証券外の事実が作用する範囲とは、この局面においても区別できることになる。そもそも、証券の記載と証券外の事実とは、ときに矛盾する異質な要素であり、明確な基準を設定しないままこれらを同一平面上で同時に論じることには無理があり、これは証券所持人の視点における解釈とは相容れないものである。

このような解釈原則によれば、船荷証券の記載の総合的解釈とはいっても、当該証券を手にした者が証券上誰を運送人と認識しうるかを問題とするのであるから、船荷証券の記載の中でも運送人に関する表示がその中心的判断資料とされるべきであって、些細な矛盾は証券所持人の主張を退ける理由とすべきではない。また、証券の外観上、複数の者について運送人と認めうる場合には、所持人の選択により、所持人に有利に解釈されるべきことが肯定されるのではないか。もっとも、所持人が任意の一方を選択したとしても、これによって証券表示上（外観上）の運送人が特定されるということとどまるから、かならずしもこの者の責任が認められるわけではないことは明確な表示がある場合と同様である。さらに、後に具体的検討を試みるが、証券上に運送人を「船主」としたり、傭船契

約書を参照させたりといった間接的な表示が存在する場合などに、証券所持人が証券外の事実を援用して、たとえば矛盾する他の表示を否定することは認められるであろう。証券所持人が実質関係たる運送契約の当事者を立証して、証券の表示を否定しうることにについてはすでにみたが、証券表示上の運送人の特定の局面においても同様の理解が可能であると思う。

以上の検討によれば、運送人特定のプロセスにおいては、いかなる場合においてもまずは証券外の事実を捨象した船荷証券の記載の外観解釈が必要であり、これが第一の手順とされるべきである。そして、その解釈は所持人の視点においてなされなければならない。これが解釈原則となる。そうすると、ジャスミン号事件も、カムフェア号事件も、問題とされた船荷証券には運送人に関する表示が存在しているから、本稿の立場からみると、まずは外観解釈による証券表示上の運送人の存否についての判断が示されなければならない。そこで、これまでの総論的検討をふまえた上で、ジャスミン号事件およびカムフェア号事件で現れた「船長のため」(for the Master)の表示による署名とデマイズ条項を含む船荷証券について、具体的な運送人の特定についてさらに検討を加えることにする。

- (13) 国際海上物品運送法六条一項を参照。
- (14) 船荷証券の記載事項としての「運送人」については、栗田和彦「船荷証券の記載事項」岩本古稀・商法における表見法理（一九九六・中央経済社）所収二二七頁を参照。
- (15) ex. G. Ripert, *Traité général théorique et pratique de Droit Commercial*, t. II, 1914, n°1332.
- (16) ドイツ商法六四三条。フランス法は、当事者を特定するに適した記載を求めている（一九六六年二月三一日デクレール〇七八号三三三条）。また、国際連合海上物品運送条約（ハンブルグ・ルール）一五条一項(c)は運送人の名称および主たる営業所の所在地を船荷証券の記載事項として掲げている。



(17) 船荷証券の頭書とは、通常船荷証券のいわゆる主要部に船荷証券であることを示す表示とともに明瞭かつ独特の書体で記載されている具体的な会社名等の表示をいう。大木一男・船荷証券の実務的研究（一九八三・成山堂）七八頁を参照。フランス法における頭書の理解については、拙稿・前掲（注4）二七頁以下を参照。

(18) 運送人の記載について一般に説かれているところであるが、とくに頭書に言及するものとして、谷川久「国際海上物品運送法について（三）」財経詳報一〇五号一頁、小町谷操三・統一船荷証券法論（一九五八・勁草書房）三四八頁、大崎正瑠・船荷証券の研究（一九八九・日通総合研究所）二九頁、中村眞澄・海商法（一九九〇・成文堂）一六二頁を参照。

(19) こうした実務を指摘するものとして大木・前掲書（注17）一〇二頁を参照。

(20) 小町谷・前掲書（注18）三四八頁。

(21) 大木・前掲書（注17）一〇二頁。

(22) 田中誠二・吉田昂・コンメンタル国際海上物品運送法（一九六四・勁草書房）一三五、一三六頁および小町谷・前掲書（注18）三四九頁も同旨であろう。田中・吉田同所は、同条文について再運送の場合の有用性を強調される。また、小町谷・同所は、七条一項六号の規定は署名のみでは運送人を確知しえない場合にそなえたものであり、その主要な適用例は、船長が船舶所有者以外の運送人のために、船荷証券に署名する場合であるとされる。

(23) 頭書の表示はかならずしも運送人を特定するものとは解されていないとの指摘がなされている（たとえば、栗田・前掲論文（注14）一三九頁）。すべての場合について頭書が運送人の表示と解されるわけではないから、その意味では卑見も同旨である。しかし、これとは別に運送人の表示が証券上に存在せず、頭書の表示が唯一の具体的名称を示すような場合には、後述するようにこれを運送人の表示と解すべきであると考えるのであり、これまでの叙述につき引用した文献もそのように解しているものと思う。フランスの判例における理解も同様であることについて、拙稿・前掲（注4）六五頁以下を参照。

(24) 田中・吉田・前掲書（注22）一二頁。

(25) 小町谷操三「再運送契約」海法研究第五卷（一九三七・有斐閣）所収一七一頁。

(26) 中村眞澄・前掲評釈（注7）二三頁、相原隆・前掲評釈（同前）五頁。

(27) この点につき、野村修也「定期傭船者によって『船長』のために（for the Master）発行された船荷証券と対外的契約責任の帰属主体（一）」比較法雑誌二二巻二号一二二頁を参照。

運送人の特定における船荷証券の記載と証券外の事実

- (28) ハンブルグ・ルール一条二項および一〇条を参照。
- (29) Rodière, *Traité général de Droit Maritime*, t. II, 1968, n°698.
- (30) それゆえ、通常の定期傭船契約書式には船荷証券の発行関係に関する規定があらかじめ挿入されている。これに関する詳細な分析として、野村・前掲論文（注27）一一八頁以下を参照。
- (31) 原茂太一・前掲評釈（注7）四三頁、栗田・前掲論文（注14）二二九頁。
- (32) もっとも、カムフェア号事件判決は、先に検討したように運送人特定のプロセスにおける船荷証券の記載の意義を明確に述べておらず、むしろ、こうしたアプローチとは一線を画するもののように思われる。
- (33) これは、フランスが判例の展開において経験したところである（拙稿・前掲（注4）五二頁以下、六九頁以下を参照）。
- (34) Rodière, *op. cit.* (note 29), n°697.
- (35) 小町谷・前掲論文（注25）一七五頁。
- (36) フランスの判例におけるこの原則の徹底について、拙稿・前掲（注4）五二頁以下、六八頁以下を参照。

## 二 「船長のため」の署名とデマイズ条項

### (一) 「船長のため」(for the Master) の署名

(1) for the Master の表示の趣旨 ジャスミン号事件に現れた船荷証券も、カムフェア号事件に現れた船荷証券も、いずれもfor the Masterなる表示を付して署名されている。これは代理人による船荷証券の署名方法としてよく知られるものであり、この表示があらかじめ署名欄に不動文字で印刷された標準的な船荷証券書式も広く国際的に用いられている。そして、一般にこの表示は、船荷証券の発行に関する船主からの代理権授与の表示であ

り、船主を本人（運送人）として拘束する趣旨のものであるといわれている。しかし、現在の運送人船荷証券主義の下では、文字通りに解する限り「船長のため」という文言からはこうした趣旨を導くことはできない。運送人船荷証券主義の下では、船長は運送人の代理人として船荷証券を発行するのであって、船主がかならずしも運送人であるとは限らないからである。したがって、for the Master との表示による署名が運送人の代理人であることの表示としてはともかく、船主の代理人であることの表示といえるかがまず問題である。この点については、ジャスミン号事件判決もカムフェア号事件判決も一致して、この表示が船主を拘束する趣旨の表示であることを認めており、わが国の多数の学説も同様に解しているが、その根拠は海運の慣行という以外にないだろう。<sup>(37)</sup>しかし、この慣行の存在自体を認めるとしても、こうした理解が国際的に統一された普遍的理解であるといえることはできない。<sup>(38)</sup>運送人概念が多様化し、船舶の利用形態も複雑になった今日、あらかじめこの表示が不動文字で印刷された船荷証券が船主以外の者を運送人とする運送に利用されないとも限らず、場合によっては混乱の原因となる好ましくない慣行であるといえ、このことはかかる表示の効果を検討する際にも考慮されるべきであろう。

(2) for the Master の表示の効果    *why, how*でひとまず for the Master の表示が船主を拘束する趣旨でなされるものと解しても、この表示により証券上の運送人が船主に特定されるか否かはなお別の問題である。本稿のこれまでの検討に沿って考えれば、この点については、第一に、この表示をもって証券上において明確な運送人の表示があるものと認めうるか否か、第二に、これが否定された場合、運送人に関する表示として証券記載の総合的解釈による運送人の特定の局面でいかなる意味をもちうるか、が順次問題となるであろう。ここでは、この表示の効果として、まず第一の点を検討してみたい。

for the Master の表示そのものは具体的運送人名を示すものではないから、これを運送人の表示とみるためには船荷証券上に船舶の名称が記載されることを前提としなければならない。すなわち、この表示によって運送人が船主に特定され、その船主が何人であるかは船舶の名称から導きうることが指摘されている。すでに検討したように、国際海上物品運送法のみならず統一規約においても、船荷証券には運送人の明確な表示が要請されており、これには具体的運送人名の表示がなされるのが当然の原則であろう。それゆえ、for the Master の表示と船舶名の記載により運送人の表示があるというためには、運送人の表示としての要件を満たしていること、すなわちこれを具体的運送人名が示されているのと同視できることが前提となる。しかし、これは否定的に解さざるをえないものと思う。船舶名から船主を特定するという点については、船名録により容易に導きうるのか、あるいは容易でないのかいわれているが、運送人名の表示と同視できるかという見地からみれば、証券を取得する第三者がその証券の取得時に証券の記載から具体的運送人を知りうるか否かが決定的な判断材料となるものと思われ、これが肯定されない限り、一般に for the Master の表示を運送人の表示と同視することはできない。このことは、運送契約の当事者に関する証券所持人の善意・悪意の判断基準は証券取得時であり、たとえ事後的に証券外の事情を通知されても問題とはならないこととパラレルに考えられるであろう。<sup>(39)</sup> 間接的な運送人の表示方法は、たとえば証券上で特定の備船契約書が参照指示されている場合のように、事後的に証券外の事実と突き合わせて表示の意図する運送人に到達することはあっても、証券上ではなお運送人が明示されているものとは解しえないであろうし、ほんらい船荷証券上に表示されるべき運送人について、証券取得者が調査義務を負うものとは考えられない。<sup>(40)</sup> これらの表示方法は、証券の記載に依拠するものではあっても、究極的には証券外の事実が前提となることを否定できないから、か

かる事実がいかに客観的なものであるとしても証券の取得時に運送人を確知可能であるとはいえないはずである。そもそも船荷証券に記載される船舶名は運送人の表示とは無関係であり、船舶名をもって代理方式における本人の表示（顕名）、すなわち運送人の表示とみることはできない<sup>(4)</sup>。したがって、for the Masterの表示は、たとえ船舶名の記載があっても運送人そのものの表示とみることはできず、せいぜい運送人に関する表示として運送人を導くための一資料となりうるに過ぎないものというべきであろう。

(3) 記載の解釈とfor the Masterの表示 本稿の検討で示したように、運送人特定の作業の第一段階として求められる、証券上に運送人として表示されている者は誰かという証券表示上の運送人の特定は、まずは証券外の事実を捨象して証券の総合的な客観解釈により導かれるべきである。そこで、この立場から、for the Masterの署名のある船荷証券について、いかに運送人が特定されるかを検討することにする。問題の性質上、あらゆる場合を想定するのは不可能であるが、ここではジャスミン号事件およびカムフェア号事件に現れたパターン化した問題の解決を念頭に置きながら、for the Masterの表示と頭書の表示を中心にみることにしたい。

典型的なパターンとして、Aの代理店Bがfor the Masterの表示とともにAの船荷証券書式を用いて船荷証券を発行する場合を考えてみよう。

(i) まず、Aの自船X号による運送について設例の条件で船荷証券が発行される場合、Aの船荷証券書式には頭書としてAの名称があらかじめ印刷されており、for the Masterの表示を付したBの署名がなされ、船舶名X号が表示されることになろう。この場合、運送人の名称はとくに記載されなくても、船主であり運送人であるAの名称は不動文字で頭書に示されており、これをもって運送人の表示と解しうることはすでに指摘した通りである。すな

わち、頭書の具体名の表示は運送人の名称または商号の記載として理解されるべきであり、代理方式の署名における本人の表示（顕名）とみることができ、<sup>(41)</sup> かつした関係を、まず証券上の for the Master の表示により名称不詳の「船主」が運送人であるとされ、次いでこの運送人たる船主が誰であるかは船舶名のX号の表示から証券外の実により特定される、というように構成することは妥当でない。ここでは運送人は「船主」と表示されているにとどまらず、具体的名称をもって「A」と表示されているものとみるべきであり、この船荷証券には運送人名の表示が存在しているといえるのである。

(ii) 次に、Aの自船ではなくAがCから定期備船したY号による運送について、設例の条件で船荷証券が発行される場合、この船荷証券の頭書にはやはりAの名称が印刷され、for the Master の表示を付してBの署名がなされるのも同様であって、前例（i）との証券上の相違点は、唯一船舶名がY号となっていることのみである。この船荷証券が、たとえ運送人を船主Cとする趣旨で発行されたとしても、証券上の記載からはこうした関係を知ることができず、（i）の船荷証券についても（ii）の船荷証券についても、船舶名以外の外観は同一であるから、いずれも「A」が運送人として表示されているものとみるべきであろう。

船荷証券の頭書の表示は、とくにこれと異なる運送人の表示がない限り、一般に運送人の表示と解すべきことはすでに検討した通りである。ここで頭書の表示を無意味な記載であるとするならば、自船X号の場合であれ他船Y号の場合であれ右のいずれの場合にも運送人の表示を欠いた船荷証券と評価せざるをえないが、こうした理解は海運の実務からも受け入れ難いのではないだろうか。頭書の表示は国際海上物品運送法七条一項六号にいう運送人の氏名または商号の記載として認められるものと解されるし、<sup>(42)</sup> 信用状統一規則（UCP500）一二三条の適用においても

運送人の名称として扱われる余地があると思われるのである。<sup>(43)</sup> 頭書が船荷証券上の唯一の具体的名称である場合、これが運送人名の表示であり、したがって代理方式における本人の表示であるとみるのが最も素直な解釈であろう。たしかに、頭書の被表示者を証券表示上の運送人と結論づけた場合、「運送人は船主である」という for the Master の趣旨とは矛盾することになるが、この矛盾は証券の外観からは知りえないのであって、外観解釈の局面においては問題とはなりえないと思う。<sup>(44)</sup> したがって、for the Master の表示をもって船主が運送人であることへの証券所持人の信頼が問題となるとしても、これは後述するように所持人の主張を待って別途考慮すべき事柄であって、こうした証券外の事実における矛盾を理由として証券上に表示された具体的名称への信頼が保護されないというのでは証券取得者保護の見地から本末転倒であるといわざるをえないし、とうてい所持人の視点に立った解釈とはいえないだろう。<sup>(45)</sup> それゆえ、記載の外観解釈としていずれを重視すべきかは自明のことであると思われる。<sup>(46)</sup> フランスでは、船主を拘束する趣旨としては for the Master の表示よりいっそう明確な for the Owner の表示であった<sup>(46)</sup>、頭書などの他の記載との関係で矛盾が認められる場合には、これを例文 (clause de style) と解している<sup>(47)</sup>のであり、わが国においてもかつて同様の指摘がなされていたのである。

このように、for the Master の表示は、本稿で検討した解釈原則によるかぎり、証券記載の総合的解釈の局面ではこれに積極的な意義を認めることはできない。それゆえ、その他の表示により証券表示上の運送人とされる者は、この for the Master の表示との矛盾を援用してこの地位を争うことはできないものと解する。証券の記載の外観解釈により導かれる証券表示上の運送人は名称不詳の船主ではありえないから、証券所持人に対するその旨の抗弁は制限されるのである。しかし、先に検討したように、証券所持人の側が証券外の事実を援用して船主を特定

し、これを証券表示上の運送人と主張することは可能であろう。証券所持人がこの表示を手がかりに船主を証券表示上の運送人であると主張した場合、ここでは抗弁の制限は問題とならず、結果として証券上に矛盾する表示が併存するものとみることができないか。そうすれば、いずれを証券表示上の運送人とみるかは所持人の有利に解釈されるべきであるから、船主が証券表示上の運送人であることを否定しえないだろう。もっとも、証券表示上の運送人が特定され、これに一定の効果が認められるとしても、これにより直ちに運送契約上の責任が課されるものではないことも前述の通りである。この場合、備船者またはその代理店がfor the Masterの表示のある備船者<sup>(48)</sup>自身の用紙を使用したというだけでは、船主の責任は問えないものと思われるから、船主から備船者への船荷証券の発行権の授権など、いずれにしても証券外の事実を問題とせざるをえないだろう。しかし、証券表示上の運送人として特定されていれば、この場合も表示についての帰責性が認められれば抗弁が制限されると解されるから、実質関係たる運送契約の当事者であることの立証までは要しないのである。

（４）ジャスミン号事件およびカムフェア号事件の検討 運送人特定のプロセスにおいて船荷証券の記載の意義および効果を本稿のこれまでの検討に即して理解し、その中でfor the Masterの表示の意義および効果を以上のように捉えた場合、ジャスミン号事件およびカムフェア号事件で現れた船荷証券の記載と運送人の特定の関係はどのように考えられるであろうか。ここでは、この点を中心にして簡単な検証を試みたい。

まず、ジャスミン号事件で問題となった船荷証券は、前項（３）で検討したパターン（ii）にそのまま合致するものと思われ、証券表示上の運送人は頭書に表示された者、すなわち定期備船者であると考ええる。ジャスミン号事件の東京地裁判決は、頭書の表示は「本件船荷証券の記載からみて、定期備船者を示すものであるにとどま」と



述べるが、このことは証券の記載のみからは知ることができない。判決は、for the Masterの表示により船主が運送人として表示されていることを認定し、すでに運送人は船主であるとの前提の下で、頭書の表示について表見的な責任の法理に言及してかかる法理の適用を否定しているのである。<sup>(49)</sup> すなわち、ここでは頭書を含めた一切の記載を資料とした外観解釈は一度も示されていない。それゆえ、証券上では知りえないfor the Masterの表示（およびデマイズ条項）と頭書の表示との矛盾が、船荷証券の解釈による運送人の特定に際していかに理解され、調整されるかについてもまったく述べられていない。判決は、頭書について、これを単体で捉えてその判断資料としての意義を否定しており、この矛盾すら問題としていないのであって、判決が運送人という船主の名称が頭書に表示された社名そのものであると認識されうる点はまったく考慮されていない。一方、東京高裁判決は、for the Masterの表示やデマイズ条項により、船荷証券で表章される運送人は船主に固有一つ明確に特定されるとし、これを理由として頭書の意義を否定するのであり、やはり総合的な外観解釈は示されていないものといえよう。運送人の特定方法について、東京地裁は船荷証券の解釈により証券上運送人として表示されている者を導くとし、また、東京高裁も船荷証券の記載の一応の証拠力（国際海上物品運送法旧九条）からして、原則として、証券の記載とその解釈によって確定されるとするのであるから、証券所持人との関係において、なぜfor the Masterの表示等により証券上明らかでない者が運送人とされ、頭書において証券上具体名をもって表示されている者が運送人とされないかについて、十分な根拠を示す必要があるであろう。本件では証券所持人がfor the Master等の表示を援用しているという事情はなく、むしろ頭書の被表示者を運送人と主張しているのであるから、こうした原告の主張を退けるためには、頭書の被表示者を証券表示上の運送人と解しえない理由、あるいは、そのように解したとしてもなお運送人

としての責任が認められない理由を明らかにしなければならぬといえよう。学説においては判決を支持する見解が多数あるが、基本的に運送人を船主とみる点で同様の構成をとりながら、さらに頭書の外観を重視して定期備船者の外観上の責任を認める見解が示されている<sup>(51)</sup>。船荷証券の記載をとくに重視するこの見解は、結論として船主および備船者双方の責任を追及しうる点で所持人保護に配慮された優れた見解であるが、for the Masterの表示とデマイズ条項という証券の記載（外観）から船主を運送人とした上で、さらに頭書の外観を問題とする点で、本稿の立場とは構成を異にする。まず、本件船荷証券上の頭書の表示が運送人の名称たる外観を有しているとの論者の指摘は本稿の理解とまったく共通である。しかし、for the Masterの表示（およびデマイズ条項）も、頭書の表示<sup>(52)</sup>もいずれも証券の外観である点では相違はないのであるから、少なくとも証券の記載のみから前者により船主を「運送人」とし、後者により頭書の被表示者を「外観上の運送人」として区別するのは困難なのではないか。論者が「外観上の運送人」と区別して「運送人」というのは、実質関係たる運送契約を念頭に置かれているのかも知れないが、この点は定かでない。すでにパターンとして検討したように、本件船荷証券には、証券上では何らの矛盾もなく頭書に表示された定期備船者を運送人と認めうる外観が存在しており、この者を証券表示上の運送人とみるべきである。そして、本件では定期備船者が代理店に船荷証券の発行権を与えていたことが認定されているのであるから、証券表示上の運送人たる定期備船者は証券外の事実を援用してfor the Masterの表示との矛盾を主張することも、あるいは、実質関係上の主張をすることも認められず、あらゆる抗弁が制限され、結果として運送人としての責任を免れえないと考えられる。

仮に、証券所持人が船主の責任を問おうとすれば、いかなる構成が可能であろうか。これまでの検討によれば、

まず第一に、証券上の表示のいかんにかかわらず、船主が実質関係たる運送契約の当事者（荷送人の相手方）であることを証券所持人が立証することにより、船主の責任の追及が可能になるものと考えられる。いかなる場合に船荷証券発行の前提となる運送契約の当事者であると認定されるかは、これこそ契約解釈一般の問題であって本稿の対象を超えるものであるが、こうした契約そのものが曖昧であることが多く、船主と傭船者の双方について契約当事者と解しうる事情が併存する場合もあろうから、この認定はなかなか難しいのではない。船主から定期傭船者に船荷証券の発行権が授權されていたというだけで、船主を実質関係における契約当事者、すなわち運送契約における荷送人の相手方といえるかは疑問である。また第二に、証券所持人が本件船荷証券の for the Master の表示と頭書の表示とが矛盾することを証券外の事実、とりわけ船主を特定することにより立証した場合に、これを運送人に関する矛盾する表示の併存とみれば、船主および定期傭船者のいずれも証券表示上の運送人であるとみることができ。この場合には所持人に有利な解釈がなされるべきであるから、所持人はその選択により、船主を証券表示上の運送人として扱うことができるものと解する。もっとも、船主ではなく傭船者の船荷証券書式が利用される、これに for the Master の表示があるというだけでは直ちに船主が運送人であるとされ、運送人としての責任を負うものとは解されない。しかし、本件においては船主から定期傭船者への船荷証券の発行権の授權が認定されているのであるから、船主はこうした船荷証券の発行を認めているものと考えられ、この場合に船主は運送人としての責任を免れえないであろう。このように構成することができれば、本件では船主および定期傭船者の双方の責任を、少なくとも択一的に追及することが可能となろう。

次に、カムフェア号事件であるが、これも基本的に同様の構成が可能であると思う。カムフェア号事件で問題と

なるのは、まず署名との関係における頭書の理解である。本件船荷証券の署名欄には、「船長のために (For the Master)」の記載に続けて「新和海運株式会社 代理人として バーンズ・フィルプ (ピー・エヌ・ジー) 海運運送会社 (By SHINWA KAIUN KAISYA, LTD., as Agent BURNS PHILP (PNG) LTD. SHIPPING AND TRANSPORT)」との署名があつたが、同じく新和海運株式会社の名称が頭書に表示されていたという点において特殊である。そこで、判決は、新和海運はfor the Masterの記載からみて運送人たる船主の代理人であることは明白であり、たとえ新和海運の名称が頭書にあつても、これは運送人の表示ではありえないとする。しかし、この判断は疑問である。代理店バーンズ社が、新和海運所有の船舶について同様の署名により船荷証券を発行することとは実務上十分に考えられるであろうから、判決の理解が絶対といえるかは相当に疑わしい。代理人の署名に運送人の会社名が付されることもありうるから、たとえ署名欄に、おそらく印刷文字であろうfor the Masterの付記に続けてこつした署名があつても、これのみにより署名に付された会社名が「船主の代理人」に過ぎず、本人は証券上まったく表示されていないとみるのは、所持人の視点に立つた解釈として妥当でない。ここでは署名欄の新和海運の表示は、署名をした代理店が新和海運の代理店であることを示すにとどまるものとみるべきであり、for the Master以下の署名全体として新和海運の代理店バーンズ社による署名とみることができるから、証券上ではジャスミン号事件の船荷証券と同様に、代理人により（船主であると推測される）新和海運を運送人として署名されたとの外観が存在するものと解すべきである。判決は本件頭書の意義を否定した上で、for the Masterの表示について判断し、船主の名称が明らかでない以上この者を運送人ということとはできず、こつした文言は法律的に無意味であるという。その際に、判決はfor the Masterの表示について、とりわけ証券所持人の視点に立つてその不都

合を列挙しているものであり、これ自体はまったく正当な説示であろう。こうした態度は証券上誰が運送人として表示されているかという証券の外観解釈の局面においても同様にとられるべきであり、本件では頭書の意義を卑見のよう<sup>54</sup>に解した上で、証券表示上の運送人を定期傭船者とみるべきであると思う。そして、みずからの代理店が船荷証券を発行した以上、やはり一切の抗弁を制限されるから、定期傭船者は運送人としての責任を負うべきであると考えられる。

カムフェア号事件判決は運送人特定のプロセスにおいて、運送人に関する船荷証券上の表示の意義を本稿とはまったく別異に解しており、むしろ実質関係の探求を指向するもののように思われることはすでに検討した通りである。判決はここにみたように証券上には運送人の表示が存在しないというのであるから、これが存在する場合に、この表示と証券外の事実との関係がどのように理解されるのかは明らかではない。また、判決は改正前の国際海上物品運送法の適用になる船荷証券は文言証券ではないことを断っているから、現行法の下でいかに理解されるかについて<sup>55</sup>も明らかではない。いずれにせよ、判決は証券上に運送人の表示が不存在であったとした上で、裏面約款の運賃請求権および担保権に関する規定など運送契約の内容を検討し、定期傭船者が運送貨の実質的帰属主体であることを理由として、定期傭船者を運送人とする結論を導いている。仮に証券表示上の運送人が不存在であるとすれば、その解決自体は本稿の対象を超えており、さらに慎重な検討を要する問題である。また、判決は運送貨の実質的帰属主体を本件の運送人というが、これは実質関係における契約当事者という判断なのである<sup>56</sup>。うか。いずれにせよ、その根拠については判決において何ら明らかにされておらず疑問が残る。

また、仮に証券所持人が船主を運送人として契約責任を追及する場合を考えれば、本件もジャスミン号事件につ

いて述べたのと同様に理解できるものと思う。すなわち、for the Masterの表示が運送人としている船主を、証券所持人が証券外の事実を援用して特定することにより、これを証券表示上の運送人として特定することができる。カムフェア号事件の被告は定期傭船者であり、判決は船主から傭船者への船荷証券発行権の授権は直接に認定していないが、本件でもジャスミン号事件と同様にニューヨーク・プロデュース・フォームの傭船契約書が用いられており、この授権が認定されれば船主の責任追及も可能であろう。カムフェア号事件判決も船主の責任に言及しているが、これは卑見とは構成をまったく異にするものであり、この点は次にデマイズ条項とともに検討することにした。

## （二）デマイズ条項の効果

署名欄にfor the Masterの表示がなされた船荷証券には、通常は裏面約款において、船主（または裸傭船者）が契約当事者たる運送人であるとする旨のいわゆるデマイズ条項が挿入されており、ジャスミン号事件およびカムフェア号事件に現れた船荷証券についても同様である。<sup>(55)</sup>ここでは、本稿で検討した運送人特定のプロセスを前提とした場合、かかる条項をいかに解すべきかという点に限って検討したい。<sup>(56)</sup>

まず、デマイズ条項が船主を契約当事者として指定していても、これにより船荷証券上の運送人の表示が省略できることにはならない。それゆえ、証券上には当該船主の名称を運送人として表示しなければならない。たとえばデマイズ条項そのものを船荷証券上の運送人に関する表示とみても、同条項はfor the Masterの表示と同様に具体的運送人名を示すものではないから、それ単体では運送人そのものの表示ということではできない。また、この条項

が、運送人に関する表示の一つとして証券表示上の運送人を特定する際の資料となりうるとしても、本稿にみた解釈原則による限り、これに決定的な意義を認めえないことは for the Master の表示と同様である。客観的な外観解釈によれば証券表示上の運送人はデマイズ条項のみにより確定的に特定されることにはならず、他の資料により船主以外の者が証券表示上の運送人と解される場合があることを否定できないからである。仮に、デマイズ条項が一切の場合に債務者たる運送人を船主とする趣旨であり、これをデマイズ条項の効果というのであれば、これは本稿でみた船荷証券法に基づく運送人特定原則とはまったく相容れないものである。これまでみたように、善意の証券所持人との関係では、証券表示上の運送人が特定されればこの表示に一定の効果が認められると解されるのであり、かかる効果を否定する限りにおいて、同条項が特約禁止規定（統一三条八項、国際海上物品運送法一五条一項）に抵触することは明らかであろう。<sup>(57)</sup> デマイズ条項は運送人を明確にするものであり、その責任を軽減するものではないとの見解も多くみられるが、こうした見解は当該船荷証券上の債務を負うべき者が船主以外に存在しないことを前提としなければ成り立ちえない。本稿の検討によれば、善意の船荷証券所持人に対して証券上の責任を負うべき運送人は、デマイズ条項が存在する場合でもその意図する船主であるとは限らないのであって、その場合にも船主以外の者の責任を免れさせる効果を同条項に求めるのであれば、結果として特約禁止規定に違反するものと解さざるをえない。

証券表示上の運送人が船主でない場合には、たしかにデマイズ条項の趣旨とは矛盾することになるが、これも証券上では知ることができないので、for the Master の表示についてみたように外観解釈の局面においては問題とならないものというべきである。反対に、こうした証券外の実事より判明する矛盾を証券所持人が援用して、船主を

証券表示上の運送人であると主張することは可能であろう。このように考えるから、ジャスミン号事件およびカムフェア号事件について、証券表示上の運送人は頭書に表示された定期傭船者であるとの卑見はデマイズ条項が存在しても維持され、また、この定期傭船者の授權に基づいて船荷証券が発行されたという事情の下では、証券表示上の運送人の抗弁が制限される結果、みずからが運送人でないことを主張しえず、デマイズ条項にかかわらず定期傭船者は運送人としての責任を免れないものと解する。

カムフェア号事件判決は、当該事件の運送人を定期傭船者であるとした上で、傍論においてデマイズ条項を根拠としてさらに船主の責任に言及する。判決は、デマイズ条項は運送人であると認定される定期傭船者の責任を船主が免責的に引き受けるものであるとし、特約禁止規定に違反するが、かかる規定は片面的強行規定であるから船主の責任は否定されず、結果として併存的（重疊的）債務引受に転換されるという。その結果、船主は傭船者とともに契約上の責任を負うとする。<sup>(58)</sup>しかし、こうした構成には相当の無理があるのではないか。まず、傭船者の代理店が発行した船荷証券の約款に基づいて船主の責任を肯定するためには、前述のように、こうした船荷証券の発行権が傭船契約において授權されていたか、少なくとも船主の同意があつたと認められる事情の認定が前提となるであろう。この場合、船主はみずから運送人の地位につき、運送契約の当事者となることを引き受けたのであつて、その趣旨の船荷証券の発行を傭船者に授權したものと解される。それゆえ、そもそもここからは傭船者の債務を前提とした債務引受自体を観念することができないし、デマイズ条項の文言からも、またその沿革からも、判決のいうような理解は難しいのではないか。<sup>(59)</sup>結果的に船主と定期傭船者の連帯責任を認めるというカムフェア号事件判決の結論自体は、船主と傭船者間の定期傭船契約の下で曖昧な船荷証券が発行された場合の証券所持人保護という見地



において理想的である。また、国際的な統一がこうした方向で図られるべきであるとの示唆もなされており、検討が続けられている。<sup>(60)</sup>カムフェア号事件判決は随所で国際的な動向を指摘しており、問題の性質上こうした姿勢そのものは高く評価すべきであるが、肝心の運送人特定のプロセスとこのデマイズ条項に関する判決の理解は、残念ながら国際的な妥当性をもちうるものとは考えられない。

(37) 高桑・前掲評釈(注7) 三六頁参照。

(38) フランスの判例が *for the Master* などの表示の意義を消極的に解していることは後述するが、この表示の理解においてもわが国と異なっている。フランスでは船荷証券の発行に関して、船長は船舶の商事管理の帰属主体の代理人と解されている。つまり、定期傭船契約では商事管理は船主から定期傭船者に移転するものとされるから、この場合に船長は定期傭船者の代理人と認識されている(拙稿・前掲(注4) 一五頁)。

(39) 先に本文で引用したように、小町谷博士は、証券の一切の記載とともに証券所持人の「証券取得のときに於ける代理関係の認識の程度」により運送人を決すべしとされる(前注35の本文該当部分)。また、運送品の損害発生後に荷受人に送られたテレックスで真の運送人が判明するとしても、これをもって荷受人に対抗できないとするフランスの裁判例がある(Versailles, 20 mars 1995, *D.M.F.*, 1995, p. 831)。

(40) 同旨、川又・前掲評釈(注7) 一一九頁、相原・前掲評釈(同前) 五頁。それゆえ、フランスでは傭船契約書が船荷証券に添付されるか、該当する条項がこれに再掲されていないかぎり、運送人の表示とはみなされない(Cass, 21 juillet 1987, *D. M. F.*, 1987, p. 573)。また、カムフェア号事件判決も *for the Master* の表示の不都合についてこの点を指摘する。

(41) 川又・前掲評釈(注7) 一一九頁、高桑・前掲評釈(同前) 三六頁、中田・前掲評釈(同前) 一七六頁。

(42) 前述、一(2)。

(43) 一九九三年に大幅に改定された信用状統一規則は、船荷証券に関する二三条で、証券表面(face)に運送人の名称(the name of the carrier)の表示があることを受理可能船荷証券の要件の一つとしている。これについて、中田・前掲評釈(注7) 一七八頁は、銀行がジャスミン号事件のような船荷証券の買取りを拒絶する動きがあり、今後、*for the Master* の船荷証券やデマイ

運送人の特定における船荷証券の記載と証券外の事実

ズ条項は著しく減少する可能性が高いと紹介される。この点の実務上の扱いは確認できないが、頭書による運送人名の表示を認めない趣旨であるかは統一規則の条文からはなお明らかでない。

- (44) 武知・前掲論文(注9) 九四頁は、こうした結論を示すジャスミン号事件判決を、「角を矯めて牛を殺すという結果」と評される。

- (45) 川又・前掲評釈(注7) 一一九頁。

- (46) ex. T. C. de la Seine, 8 juin 1961, D. M. F., 1961, p. 746.

- (47) 小町谷博士は、「本件船荷証券に『船長の為めに』又はこれに類する文字があつたので、船長の代理人といふ考方に捕へられたのかも知れないが、『船長の為めに』なる文句は、むしろ、船長が自らレセプツムの責任を負担した時代の遺物であつて、特別の事情なき限り、その文字に重きを置かない方がよい」とされる(『船長と船荷証券作成の委任権』前掲海法研究第五卷(注25)所収四四一頁)。これは戦前の判例の研究において述べられたものであるが、Wüstendörferを引用する以上の一般的叙述は、ここで参照されるべきものであらう。

- (48) フランスの判例として、Cass., 26 février 1973, D. M. F., 1973, p. 342. があり、下級審では T. C. de Paris, 15 mai 1968, D. M. F., 1969, p. 234. がこれを明確に述べる。フランスの判例は、こうした船荷証券の利用について船主の同意がないかぎり船主の責任を認めない(拙稿・前掲(注4) 一七頁以下を参照)。

- (49) 東京地裁判決は、「船長のため」という表示は、一般的に、船主が船荷証券で表章される運送契約の当事者本人(運送人)であることの表示であると理解されている」との事実を認定した上で、「本件船荷証券と同様に、定期備船者の社名を付してはいるものの、証券の上で、運送人としての責任を負う者を船主限定する船荷証券は、海運実務において多数存在する。したがって、海運の実務に通じない一般人であればともかく、いやすくも船荷証券を取得することにより取引に入る者が、船荷証券上の運送人が船主であることを誤認することは考えにくい」という。

- (50) 東京高裁判決は、「本件船荷証券の右(頭書の)表示は、本件船荷証券の用紙が同被控訴人(定期備船者)の専用用紙であることを示すか、荷主等に対して連絡先を示すか、せいぜい同被控訴人が定期備船者等として本件船荷証券で表章される運送人との備船契約に何らかの形で関与していることを示す以上の意味をもつものではない」とする。(一)内は筆者。

- (51) 相原・前掲評釈(注7)。

- (52) 相原・前掲評釈(注7)六頁。
- (53) 判決文に示された署名欄の記載をそのまま引用した。
- (54) すでに指摘したように実質関係たる運送契約の当事者の認定はなかなか困難であると思われるが、判決は運送貨の「実質的帰属主体」をもって荷送人の相手方たる運送契約の当事者というのであろうか。この場合、船主はどのように位置づけられるのであろうか。なお検討すべき課題は多いと思われる。
- (55) ジャスミン号事件の船荷証券には、次のようなデマイズ条項があった。「本船が関汽外航(定期傭船者——筆者注)により所有または裸傭船されていない場合には、これに反する記載にかかわらず、本件船荷証券は、関汽外航の代理行為に基づき、本船船主または裸傭船者を契約当事者としてこの者としての契約としてのみ効力を有し、関汽外航は、本船船主ないし裸傭船者の代理人としてのみ行為し、上記契約に関するいかなる責任も負わない。」
- (56) デマイズ条項については、前掲注4で参照した文献および同注7で紹介したジャスミン号事件判決評釈のほとんどがこれに言及される。直接的な研究としては、中元啓司「定期傭船契約における船荷証券の署名について(I・II)」法学研究(北海学園大学)一八巻一号九九頁、二号三九頁、同「定期傭船契約における船荷証券の署名——船荷証券の署名に基づく責任の帰属主体およびいわゆる demise clause ないし identity of carrier clause の効力について」海法会誌復刊二七号四七頁、小池貴博「B/L中のI/C条項と運送人の特定/ドイツ連邦裁判所一九九〇年一月二二日判決」海事法研究会誌一三四号一頁を参照。
- (57) デマイズ条項を無効と解するものとして、川又・前掲評釈(注7)一一九頁、高桑・前掲評釈(同前)三七頁、中田・前掲評釈(同前)一七七頁を参照。
- (58) こうした理論構成を示すものとして、中田・前掲評釈(注7)一七八頁がある。
- (59) 周知のようにデマイズ条項は傭船者の責任制限が認められていなかった時代において、この利益を享受するために船主を契約当事者としておく必要から生じたものである。
- (60) 山下友信「傭船契約に関する若干の問題——傭船契約に関するCMIジェノヴァ国際会議報告——」海法会誌復刊三七号一一頁を参照。とくに、M. B. Reynolds, *Time Charterparties: Is the Owner a carrier?*, in *Diritto Marittimo*, 1992, fasc. IV, p. 1083, を紹介される一一八頁以下を参照。

## むすびにかえて

運送人は運送契約の当事者、すなわち運送契約における荷送人の相手方である。しかし、当該運送について船荷証券が発行された場合、善意の証券所持人に対して契約上の責任を負う者は実質関係たる運送契約そのものの探求により導かれるべきことにはならない。船荷証券に運送人の表示があれば、この表示には一定の効果が認められるから、その限りで実質関係の問題となる局面は限定されるものと考えられる。すなわち、船荷証券に運送人の表示があり、被表示者にかかる表示についての帰責事由が存在すれば、この者は運送人としての責任を免れない。また、いわゆる運送人の特定の問題が、しばしば「証券所持人は誰に対して訴えを提起できるか」という形で論じられるように、証券所持人に対して運送契約上の責任を負う者が確定されれば、これにより運送人が特定されたといえるのである。<sup>(61)</sup>現在の複雑な海運実務の下では、そもそも運送契約における荷送人の相手方たる契約当事者をいかに認定するかはそれ自体が難問である。しかし、通常は、証券上の運送人の表示により、こうした実質関係を問題とすることなく運送人が特定されている。ここで導かれる運送人を外觀上の運送人といってみても、「**外觀上**」という評価自体が実質関係との不一致を前提としたものであるから、実質関係を問題とせずに運送人が特定される局面ではあまり意味がないだろう。それゆえ、善意の船荷証券所持人に対して契約上の責任を負う運送人は、原則として証券の記載により特定されるものといえる。そうだとすれば、少なくとも善意の船荷証券所持人との関係に限定するかぎり、ここでは定期傭船契約の対外的責任の帰属関係を問題とするのではなく、むしろ船荷証券の運送

人に関する表示からのアプローチによって、運送人特定のプロセスの基本構造を説明する可能性が存在しているように思われる。

本稿では、こうした発想から、証券の記載の評価とその効果の検討というアプローチに徹して、運送人特定のプロセスの基本構造を概観しようと試みたものである。本稿での検討結果の概略は次のようなものである。

(1) 運送人特定のプロセスは、船荷証券上（外観上）に誰が運送人として表示されているかという証券表示上の運送人の特定の局面と、この証券表示上の運送人が運送契約上の責任を負うべきか否かという判断の局面とを区別すべきである。

(2) 証券表示上の運送人の特定は、証券外の実事を排除した証券所持人の視点における客観的解釈によることが原則となる。証券の表示が曖昧であったり、矛盾している場合には、所持人の側からのみ、証券外の実事を援用してこの解釈を争うことができる。また、前提となる所持人の善意・悪意の判断は、証券取得時を基準としてなされるべきである。

(3) 証券表示上の運送人が特定されれば、この証券表示上の運送人は、証券の記載につき帰責事由が認められる限り一切の抗弁が制限され、証券外の実事を援用して運送人としての地位を否定することができない。この者は証券の記載の効果として、少なくとも外観上の運送人としての責任を負うのであり、ここではいわゆる外観法理の要件が検討される。他方、証券所持人は証券外の実事を援用して、実質関係たる運送契約上の運送人との不一致を争うことができる。

(4) for the Master の表示は運送人そのものの表示とは認められず、また、この表示がたとえ船主からの船荷証

券発行権の授權を示すものとしても、これにより証券への運送人の記載を省略できることにはならない。それゆえ、船主の他に証券表示上の運送人があれば、この者はfor the Masterの表示をもって善意の証券所持人に対抗できない。一方、証券所持人が証券外の事実により船主を特定し、船主を証券表示上の運送人と主張することは可能である。

(5) デマイズ条項もこれを運送人に関する表示としてみれば、for the Masterの表示と同様に扱うことができる。また、いかなる場合においても運送人を船主とする旨の特約であるとすれば、船主以外の者が証券表示上の運送人であつて、この者が運送人としての責任を負うべき場合には無効である。

(6) 頭書の具体的名称は、他に運送人の明確な表示がないかぎり、善意の証券所持人はこれを運送人の表示とみて被表示者を証券表示上の運送人と主張することができる。

このように考えることができれば、運送人特定のプロセスを証券の記載の効力を軸としながら統一的に把握した上で、各局面における証券の記載と証券外の事実との作用の関係を明確化できるのではないか。たしかに、本稿は、いわゆる運送人特定の問題の一面面を扱うに過ぎず全体を網羅するものではない。とくに証券外の事実の作用範囲が画定されるとしても、その場合の具体的問題解決については検討していない。しかし、本稿の限られた検討であっても、証券表示上の運送人が特定されるかぎりここでみたような解決が可能であるとすれば、わが国で現れたジャスミン号事件およびカムフェア号事件、さらには今後の同種の事件をその射程に含めることができるものと思う。また、証券表示上の運送人が特定できない場合については、これ自体が本稿による問題提起となりうるのではないか。ほんらい証券上に明確に表示されるべき運送人がまったく不明であれば、原則による解決自体が困難な

のである。ここではこのような船荷証券を取得した所持人側の過失も問題となろうが、それにしても所持人が被る不利益は甚大である。フランスでは「頭書のない傭船船荷証券 (connaissance de charter-partie sans en-tête)」の問題としてこの点が議論されているし、ドイツの文献でも責任を回避するため頭書の表示のないニュートラルな船荷証券 (neutrale Konnossement) の利用が示唆されており、この問題には何らかの政策的な対応が必要であるように思われる。その意味では、前述した信用状統一規則二三条に基づく実務の対応が有効であろうが、さらに船荷証券法の問題としても検討されるべきではないか。

本稿は冒頭で述べたようにフランスの判例研究から着想をえたものであり、結論においてはフランスの判例理論にはば沿ったものである。また、善意の所持人保護の観点から約款規制法 (AGBG) に依拠した解決を模索し、その際に証券の表示を重視する近時のドイツの動向とも合致するものと思う<sup>(64)</sup>。さらに、イギリスも、ウィスビー・ルール採用前から船荷証券の記載の効力を禁反言則により実質的に強化してきており、この問題においても証券の外観を重視する解決が図られていることはわが国の研究によっても指摘されているところであって、本稿で概観した運送人特定のプロセスのエッセンスは共通のものといえるだろう。それにもかかわらず、イギリス法に従うものと評されるジャスミン号事件判決と本稿の結論が相違するのは、結局のところ判決が海運慣行の名の下に for the Master の表示にきわめて特別な意義を認めているためと考えられるが、これは表示の解釈原則を逸脱する例外的な扱いというはかなく、整合的な問題解決を著しく阻害するものといえるのではないか。

(19) ex. Rodière, *op. cit.* (note 29), n°696 et s.; du Pontavice et Cordier, *Transport et affrètement maritimes*, 2<sup>e</sup> éd., 1990, D°; Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., 1988, pp. 233 et s.

- (62) 破毀院の判例としては、Cass. 10 mai 1983, *D. M. F.*, 1984, p. 269.; Cass. 21 juillet 1987, *D. M. F.*, 1987, p. 573. がある。邦語文献としては、前者の評釈として中村眞澄「船名のみ記載された船荷証券と船主責任」最新海事判例評釈Ⅱ（一九九二・成文堂）所収一〇六頁があり、この問題を論じるものとして武知・前掲論文（注9）、拙稿・前掲（注4）がある。
- (63) Prüßmann/Rabe, *Seehandelsrecht*, 3. Aufl., 1992, §642 Ann. B 3 cc.
- (64) 近時のドイツ法の動向については、小林登「定期傭船契約論（五・完）」法学協会雑誌一〇五卷九号七〇頁、小池・前掲評釈（注56）を参照。
- (65) 原茂・前掲論文（注8）四三頁以下を参照。

〔付記〕カムフェア号事件判決は、本稿執筆中の一九九七年一〇月に判決文の複写を拝見させていただく機会をえた。本文中の判決文の引用はこの複写による。なお、海事法研究会誌に掲載予定と紹介した（前掲注5）同判決は、同誌一四一号（一九九七年二月）一三頁以下に掲載されている。