

《概要書》

船荷証券責任論

運送品および運送人に関する船荷証券の記載をめぐって

箱井崇史

1. 本論文の目的と構成

本論文は、一、運送品に関する船荷証券の記載、二、運送人に関する船荷証券の記載、の2部からなる。

本論文一は、運送品に関する船荷証券の記載に絶対的証明力を認め、かかる記載への第三者の信頼を保護しようとする現在の船荷証券法について、なお残された問題点を明らかにすることにより、この点における現行船荷証券法体系の限界を探り、その新たな展開の可能性を検討することを目的とする。船荷証券法は、運送品に関する不実記載について、運送人に記載通りの責任を認めることにより問題の解決を図っており、一見すると第三者の保護が尽くされているかに見える。しかし、この場合の運送人の責任は、運送人保護規定を多数盛り込みながら当事者の利害の調節を図ろうとする運送契約法秩序の下で処理されるため、とりわけ運送人の故意または重大な義務違反により不実記載がなされた場合について、その結果の妥当性が問題となる。そこで、本論文一は、船荷証券の記載の効力に関する総論的検討を交えながら、もっぱら補償状慣行を題材として以上の問題を検討し、現行船荷証券法の解釈論としての限界を指摘した上で、立法論としての提言を行おうとするものである。

本論文二は、いわゆる運送人特定の問題について、従来議論とはやや異なる船荷証券の記載の効力という視点からのアプローチにより問題の明確化を図り、現行法の解釈の枠組みにおける妥当な解決の可能性を探ることを目的とする。運送品に関する記載とは異なり、船荷証券法は運送人に関する記載の効力については規定を置いていない。しかし、記載を信頼した証券所持人の保護という要請はいずれについても等しく認められるべきであろう。そこで、運送人に関する記載

の効果ないし効力を検討することにより、運送人特定のプロセスの基本構造を明確にしうるのではないかと考えた。この問題については国際的に統一された解決が必要であると思われるが、こうした認識を前提としながら、ここでは現行法の解釈論の枠内で可能な限り妥当な解決を導こうとするものである。

また、本論文はいずれの主題についてもフランス法、とりわけフランス判例の研究に大きな比重をかけている。これは、本論文の対象とした問題について、英米の判例では公序則（public policy）ないし船荷証券法の精神といった抽象的な原則を援用しての解決が多くみられるのに対して、わが国と同じ大陸法系に属するフランスでは、既存の法体系における整合的な問題解決が目指されており、実際にも豊富な判例の蓄積により確立した判例理論が提示され、とりわけ補償状規制については判例理論に基づく立法規制が実現しているのであって、これらの検討が不可欠であるとの認識による。

2. 本論文の概要

一. 運送品に関する船荷証券の記載

無留保船荷証券のための補償状

補償状は船荷証券になされる運送品に関する留保を省略するために荷送人から運送人に差し入れられ、この留保省略（不実記載）により運送人が船荷証券所持人に対して負うべき責任を最終的に荷送人に転嫁することを予定するものである。それゆえ、この方法によれば運送人は自己の責任を回避しながら船荷証券に不実の記載をなしうることになり、ここでは船荷証券の記載への絶対的証明力の付与が不実記載防止の機能を十分に發揮していないことがわかる。すなわち、補償状慣行においてこそ、運送人の義務違反に基づく不実記載の問題がもっとも直接的に顕在化するものといえるであろう。また、補償状慣行の弊害とその対策については1920年代から現在まで長きにわたって国際的議論が続けられており、1978年に成立した国際連合海上物品運送条約（ハンブルグ・ルール）には、条約として初めて補償状慣行を規制する規定が置かれている。そこで、本論文一では、こうしたさまざまな蓄積をもついわゆる補償状問題を題材にしながら、運送

契約法体系における運送人による船荷証券の不実記載責任のあり方を検討する。

ハンブルグ・ルールの特償状規定は1966年のフランス海上物品運送法に現れた特償状規定から着想をえたものであるといわれる。そして、このフランスの特償状規定はすでに一般法に基づいて確立された判例理論を骨格として構築されており、これを運送契約法の枠内に整序したものと考えられ、それゆえ、かかる判例理論の解明こそがフランスの特償状規定の全貌を理解する上で不可欠の作業となる。そこで、第1章の前半では特償状をめぐる1920年代の国際的議論を概観した後、1924年のヘーグ・ルールを撰取した1936年のフランス国内法制定の前後について判例を整理し、船荷証券の記載の効力に関する総論的検討を交えながら1966年法の立法規制にいたるまでの判例の変遷を分析した。そして、フランスの判例が特償状を「詐欺的特償状」と「誠実な特償状」とに区別するものとして知られているにもかかわらず、判例は一定の区別の基準を設けてこれらの特償状を区別し、それぞれに効果を対応させているわけではないことを指摘した。実際には、第三者に対する関係においては運送人の不法行為上のフォートの有無、当事者間においては特償契約を無効とする不法な原因の有無が、いずれも一般法に基づき別個に判断されるものの、その判断が運送品の瑕疵に関する運送人の知不知という共通の基準によってなされるため、そこに介在する特償状について結果として前述の区別が示されたかのような概観を呈しているにすぎないと考えられる。すなわち、フランスの判例法による特償状規制は、第一に、特償状の存否にかかわらず船荷証券の不実記載一般を対象とするものであり、第二に、国際会議において困難であるとされてきた特償状の区別を、形式的区分によらず間接的かつ実質的な区分によって実現したものとみることができる。

第1章の後半では、1966年法により実現されたフランスの特償状規制を検討する。まず、フランスでは1966年法20条の規定と、これを補完する学説・判例によって示された独特の解釈により、特償状規制が一体として形成され、機能していることを、立法経緯およびその後の学説・判例を検討することによって確認した。次いで、前半の検討の成果から、この特償状規制は一般法に依拠する判例理論を運送契約法の体系において整序したものであり、それゆえ一見すると独特なその解釈も伝統的な判例理論によって正当化されうることを指摘しながら、特償状規制の論理を詳細に分析した。その上で、フランスの特償状規定が、

補償状の実質区分を図りながらいわゆる詐欺的補償状を規制する機能と、さらに補償状とは無関係に船荷証券の虚偽記載を防止するという、より一般的な機能を併せもつ点を指摘し、その意義を検証した。

第2章では、英米法における補償状問題の解決方法を概観した後、まずハンブルグ・ルールの補償状規定を検討した。ここではフランス法との比較において、ハンブルグ・ルールの補償状規定が、補償状問題を船荷証券の不実記載の問題の一環として捉えるのではなく、直接に補償状のみの規制を図ろうとする点において重大な問題を残していることを指摘し、また、わが国において示されているこの規定の解釈に関する理解が国際的コンセンサスと思われる理解と大きく乖離していることを、各国の意見書および会議の議事録を精査することにより明らかにした。次いで、わが国における補償状の効力に関する学説を無効説・中間説・有効説に整理し、それぞれの問題点を指摘した。もともと、本論文一での最大の関心は、たんに補償状の効力問題にあるのではなく、前述のように、船荷証券の不実記載責任の運送契約法体系における位置づけの考察にある。それゆえ、第2章の後半では、補償状慣行の効果的な規制のあり方を検討しながら、現行船荷証券法の限界を、とりわけ不実記載防止機能の点について探ることに努めた。まず、補償状慣行の核心は補償契約とこれによる無留保船荷証券の発行という一連の行為が一体として行われることにあり、この補償契約は不実な船荷証券発行の手段であるから、補償状問題の検討に際しては当事者間および対第三者の関係を切り離して分析的に把握するのではなく、補償状のメカニズムを一体として総合的に把握すべきであり、このことは現行法の解釈による問題解決においても反映されるべきことを指摘して、解釈論としての私見を述べた。その上で、補償状問題を一般法との関係および運送契約法との関係において再検討した結果、いずれにおいてもその限界を認めざるをえないことを示し、運送契約法による立法的解決の必要性を主張した。最後に、この立法規制の可能性について言及したが、ここでは、補償状問題を流通証券の不実記載一般の問題として捉え、運送契約法の範疇において補償状規制をも取り込んだ一般的な不実記載防止措置が講じられるべきであり、これに対応した運送人の責任と制裁を運送契約法の責任体系に組み込むべきことを示唆した。

二. 運送人に関する船荷証券の記載

本論文二では、運送人に関する船荷証券の記載の効果を論じる。船荷証券と運送人の責任をめぐっては、「債務者たる運送人は誰か」といういっそうプリミティブな問題がなお未解決のまま残されており、船荷証券法上の難問の一つといわれている。これは船舶の利用形態の複雑化、船荷証券の発行形態の多様化から生じた問題で、とくに傭船された船舶による運送について、運送人は船主か傭船者かという形で問題とされる。わが国ではかつて、傭船契約の法的性質を分析することにより対外的責任の帰属主体を導くという手法での検討がなされてきていたが、近時の裁判例（ジャスミン号事件）は、責任を負うべき運送人は船荷証券の記載とその解釈から導かれるとの判断を示し、学説も異論なくこれを支持している。しかし、この場合、その解釈いかんによって結論は大きく異なるものと思われる。実際にジャスミン号事件判決の結論への賛否は分かれている。問題の本質が異なるから、運送品に関する記載の効果と運送人に関する記載の効果をまったく同一に論じることはできないとしても、証券所持人が証券の記載から運送人（債務者）を知りうることの必要性と、証券の記載から債務の内容を知りうることの必要性とは、それ自体において区別されるものではないと考えられる。しかし、わが国では、この運送人の特定における船荷証券の記載の意義ないし効果について、正面からの研究はなされていない。本論文二では、運送人の特定に際して採られるべき船荷証券の記載の解釈基準を探るために、とくに船荷証券の運送人に関する記載の効果を中心とした検討を試みた。

I. 船荷証券の解釈による運送人の特定 フランス判例の研究

本論文二 I では、まず船荷証券の記載の徹底した外観解釈により問題の解決を図るフランスの判例を検討した。第 1 章では、まず、フランスにおいては船舶の商事管理権の帰属主体が運送人であると一般に理解され、したがって定期傭船の場合には定期傭船者が、航海傭船の場合には船主が運送人たる地位を有するとの原則が確立されていることを確認した。次いで、判例の整理と分析により、裁判所は、第三者に対する関係ではこうした原則を単純に当てはめて運送人を特定し

てきたわけではなく、その判断に際してかかる原則と船荷証券の記載との一致を確認する手順を踏んできていることを示した。そして、この原則と船荷証券の記載とに矛盾がある場合、判例は、商事管理権の帰属による責任原則にかかわらず船荷証券の記載に基づいて運送人を特定しており、この限りで責任原則の限界が認められることを指摘した。また、こうした解決方法は外観法理によって説明され、証券の具体的な記載のうち頭書の記載がとくに重視される結果、船荷証券に頭書の記載のある限りフランスでは運送人の特定の問題がほぼ解決されており、それゆえ、この問題は「頭書のない船荷証券」上の運送人の特定に収斂されていることを示した。

そこで、第2章では、傭船契約の下で発行された頭書のない船荷証券に関して、1983年および1987年の破産院判決を中心とした判例の分析を行った。まず、船荷証券に記載された船舶の船主は当該記載により責任を負うかという問題について、両判決は結論を異にするが、船荷証券の記載により運送人を特定するという理論構成自体は共通しており、ここでは運送人の特定において船舶名の記載を判断資料となしうるか否かという判断が相違しているにすぎないことを指摘した。そして、これを肯定する1987年判決は、運送人特定の資料を徹底して船荷証券の記載に求めるものであり、従来判例の延長線上で理解することができ、従来判例理論に裏付けられた外観法理の拡張的適用と考えられることを指摘し、また、同一の理論構成によっても具体的資料の判断という記載の「解釈」いかんにより結論が大きく異なりうることに言及して、解釈原則定立の必要性を強調した。その上で、1987年判決の解決方法がその後の裁判例において定着していること、学説も概ね判例の解決方法を支持していること、を確認した。

最後に、フランスの裁判例に現れた具体的事案を分析することにより、運送人特定に際する具体的判断（解釈）における船荷証券の個々の記載の意義について、その類型化を試みた。ここでは、第三者に対する関係では、運送人はまず運送人に関する明示的記載により特定され、これを欠くときは証券の他の記載により特定されること、そして、後者の場合に限って、しかも第三者の主張によってのみ証券外の事実が補完的に援用されていることを示した。また、明示的記載についても、記載の種類によって優劣の判断が加えられていると考えられることを指摘した。フランスではこのように、証券の徹底した外観解釈により問題が解決され

ており、これは善意の証券所持人保護を第一に目指した結果であると考えられる。しかし、わが国についてみると、近時の裁判例（ジャスミン号事件）およびこれを支持する多数説は、フランス法の解決方法によって示されるであろう結論とは反対の結論を導いており、最後にこの点について言及した。ここでは、両国の相違は前述の2つの破毀院判決の対立と同様に、理論構成そのものの対立というよりは、記載の具体的解釈における態度の相違によるものと考えられ、わが国の多数説の見解は船荷証券所持人保護の見地からして疑問が残ること、そして、所持人保護の論理に立脚した明確な解釈原則が定立されるべきことを主張した。

II. 運送人の特定における船荷証券の記載と証券外の実事

この問題はきわめてプリミティブなものであるがゆえに国際的に統一された解決が必要であり、現在もそのための検討がすすめられている。しかし、こうした中でも各国において裁判所は日々この問題に直面しており、わが国では前述のジャスミン号事件に続き、ごく最近にも新たな裁判例（カムフェア号事件）が現れている。そこで、本論文二IIでは、現行法の下で可能と思われる当面の解決の検討を課題とした。ジャスミン号事件判決およびこれを支持する多数説は、船荷証券の記載に依拠しつつも、記載からは直接に知りえない者を運送人とする判断を示している。つまり、ここでの記載の「解釈」においては、証券の記載からは直接には知りえない証券外の実事が一定程度斟酌されているものと思われるのであり、この点の理論的な解明を中心的な課題とした。記載の解釈という運送人特定のプロセスにおいて、このような証券外の実事を斟酌するためには、いかなる基準・範囲においてこれをなしうるか、また、証券外の実事と証券の記載とに矛盾・不一致がある場合にいかなる調整がなされうるのかについて明らかにされる必要があると思うからである。

本論文二IIの前半では、こうした問題意識から、船荷証券法の下において運送人に関する船荷証券の記載に認められるべき効果について検討した。ここでは、記載の「解釈原則」を、とりわけ証券外の実事との関係において明確にすることに努めた。まず、運送人に関する記載について、運送人船荷証券主義の下での意義と効果を分析し、善意の所持人との関係では、運送人は船荷証券の記載に基づいて特定されなければならない、運送人として表示された者はたとえ実際には運送

人でないとしても運送人としての責任を負うべき場合があること、そして、ここに運送人に関する記載の効果を認めうることを指摘した。その上で、傭船契約の下で運送人について不明確な船荷証券が発行された場合、運送人に関する何らかの証券上の表示が存在する限り、かかる表示に対する所持人の信頼保護を可能とする運送人特定プロセスを構築しなければならない、これは運送人に関する明確な表示が存在する場合と同様に「記載の効果」を前提として導くことができるとの私見を示した。すなわち、運送人の特定プロセスを、証券を手にした第三者がその記載から誰を運送人と認識しうるかという、客観的解釈により導かれる「証券表示上の運送人」の特定の局面と、この者が運送人としての責任を負うか否かの判断の局面とに区別すべきことを主張し、前者の判断においては証券所持人が援用する場合を除いて証券外の事実を考慮すべき余地のないこと、後者の判断においては外観法理の補完的な適用が検討されるべきことを指摘した。

次に、後半では、前半の総論的検討で示した私見に基づいて、今後もパターン化された問題として現れるであろう「船長のため」の表示およびデマイズ条項について検討を加えた。わが国の多数説は英国の海運慣行にしたがい、「船長のため」の表示は船主を本人（運送人）とする代理の表示であると解しているが、本人とされる船主が証券の記載において不明である場合には、たとえこうした表示があっても船主でない「証券表示上の運送人」は自己が運送人でないことをもって証券所持人に対抗できないのが原則であり、それゆえ「船長のため」の表示には運送人特定の決め手としての特別な意義を認めるべきでないことを主張した。他方、船主（ないし裸傭船者）を運送人とする趣旨のデマイズ条項についても、多数説はこれを有効とみて、船主を運送人と解する結論の根拠の一つとしている。ここで「有効」という意味はかならずしも明確でないが、仮に同条項に特別な意義を認め、証券の他の表示にもかかわらず運送人を特定する効果を認めるというのであれば、これは記載の解釈原則から導かれる結論と相違する限りにおいて、特約禁止規定に抵触し無効と解すべきとの見解を示した。その上で、ジャスミン号事件判決および多数説の見解は、英国を中心とした海運慣行をことさら意識することにより、記載の解釈原則に則った整合的な問題解決とはなりえないとの結論を導いた。そして、最後に、具体的事案の解決を念頭に置きつつ、私見に示した解釈原則により導かれる運送人特定のプロセスの概略を提示した。