

荷送人の価額通告による 海上物品運送人の責任制限排除について

—国際海上物品運送法および船荷証券統一条約の比較を中心として—

姜 恩 英

はじめに

第1章 ハーグ・ルール4条5項における責任制限の排除要件の意義

1 「船荷証券への記載」要件の意義

- (1) 「船荷証券への記載」に関する条約制定当時の議論
- (2) 「船荷証券への記載」に関するイギリスの学説・判例
- (3) 「船荷証券への記載」に関するフランスの学説・判例

2 「荷送人の通告」要件の意義

- (1) 運送品価額の損害賠償
- (2) 運送人に対する情報提供
- (3) 運送人に対する通告の態様

第2章 運送人の責任制限排除に関する日本学説の再検討

1 国際海上物品運送法による条約撰取とその特殊性

- (1) 国際海上物品運送法の運送人の責任制限規定
- (2) 国際海上物品運送法の適用範囲の拡大と13条5項の文言

2 責任制限排除の「船荷証券への記載」要件に関する学説とその検討

- (1) 運送人の記載義務をめぐる日本学説の問題点
- (2) 船荷証券の交付のない場合における責任制限の排除

3 責任制限排除に関するその他の学説とその問題点

- (1) 通告価額の記載の効力
- (2) 虚偽通告に対する制裁

おわりに

はじめに

1924年の「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」(以下、改正前の原条約を「ハーグ・ルール」という)は、「1包みまたは1単位」を基準とする海上物品運送人の責任制限制度を採用した。その後、1968年の改正議定書は、これに加え、運送品の重量を基準とした責任制限制度を導入した(二元制)⁽¹⁾。国際海上物品運送法も、1968年の改正議定書による条約の改正(以下、改正後の条約を「ハーグ・ヴィスビー・ルール」という)をうけた1992年の改正により、この二元制を採用している(国際海運法13条1項)。

このように、ハーグ・ルールは、運送人の責任制限制度を定めているが、他方、「ただし、当該物品の性質〔種類〕及び価額が荷送人により船積み前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合」には、運送人は責任制限制度の利益を享受することができないものとしている(ハーグ・ルール4条5項1文ただし書き、ハーグ・ヴィスビー・ルール4条5項(a)号)⁽²⁾。この点、国際海上物品運送法もこれと同趣旨の規定を13条5項に設けているが、同法は条約とは異なり、船荷証券の発行のない運送にも適用されることとしており、この特殊性を考慮に入れて条約4条5項ただし書きの規定文言を修正している。

すなわち、国際海上物品運送法は、「運送品の種類及び価額が、運送の委託の際荷送人により通告され、かつ、船荷証券が交付されるときは、船荷証券に記載されている場合には、適用しない」(1992年改正前13条2項、現13条5項)と定めている。このように、その形式においてハーグ・ルール4条5項1文ただし書きとの相違があるものの、運送人の責任制限が排除されるためには、〔船積み前に〕荷送人が物品の種類および価額を通告し(=「荷送人の通告」要件の充足)、かつ、この通告が船荷証券に記載されていること(=「船荷証券への記載」要件の充足)を必要とする点において条約との

相違はない。

しかし、日本では、この荷送人の通告がなされた場合、「船荷証券への記載」要件について、この場合の運送人の記載義務の有無を中心に議論されてきており、学説が対立している。さらに、国際海上物品運送法13条5項は、船荷証券が発行されない場合、「荷送人の通告」要件の充足のみで責任制限が排除されるような文言になっている。これは、前述のように条約とは適用範囲を異にする日本法の特异性によるものであるが、この場合にも「船荷証券への記載」要件との関係について検討の余地があるものとする。そのほか、国際海上物品運送法は、船荷証券上の通告価額の記載の効力について一般的な法定記載事項（7条1項）の記載の効力（9条）と差異がないものと解しており、また、荷送人の虚偽通告に対する制裁規定（現13条6項および7項）においてはその通告が実価と「著く」異なることを求めているが、これらも条約の理解とは異なっているように思われる。

ところで、この運送人の責任制限を定めるハーグ・ルール4条5項は、条約の定める法定限度額より高い一定の限度額を当事者の合意によって定めることができることを明確に規定している（4条5項3文、現4条5項（g）を参照）。しかし、同様に運送人の責任限度額の引上げの意味をもつ責任制限排除については、上述のような要件を示すにとどまり、それが当事者の合意によるものであるか否かについて明示的に示していない。また、責任制限の排除要件の意義とその充足条件についても、条約上では必ずしも明らかでないため、排除要件をめぐるいくつかの解釈問題が生じている。たとえば、「船荷証券への記載」は運送人がこれを行うため、荷送人の通告があったにもかかわらず船荷証券への記載がなかった場合に、責任制限が排除されないのかという問題を容易に想像することができる。また、この場合に通告の効果を認める（責任制限を排除する）とすれば、その場合の通告とはいかなるものであるべきかも問題になろう。

そこで、本稿では、責任制限の排除要件である「荷送人の通告」と「船荷

証券への記載」に関して、条約の制定過程の議論の概観を通じて当時の理解を確認しつつ、各要件の意義を明らかにしてみたい。とくに、この「船荷証券への記載」要件については、イギリスおよびフランスの学説・判例の検討を通じてその意義を考察したうえで、「荷送人の通告」要件の意義に先行して検討を行う。これは、「船荷証券への記載」要件の検討が「荷送人の通告」要件の理解に有益であるからである。最後に、運送人の「船荷証券への記載」義務を含む上述した責任制限排除規定に関するいくつかの解釈問題について日本での学説の再検討を行いたい。そのうえで、条約や諸外国の議論からの示唆をえて、国際海上物品運送法の責任制限排除規定の立法上の問題点を指摘してみたい。

第1章 ハーグ・ルール4条5項における責任制限の排除要件の意義

ハーグ・ルール4条5項⁽³⁾1文は、運送品に関する運送人の責任を1包みまたは1単位につき100スターリング・ポンドに制限したうえで、「ただし、当該物品の性質〔種類〕及び価額が荷送人により船積前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合には、この限りでない」として、海上運送人の責任制限の排除のための二つの要件を示している。

すなわち、船積前の荷送人による物品の種類と価額の通告（＝「荷送人の通告」要件）および通告内容の運送人による「船荷証券への記載」であり、この二つの要件の充足によって、責任制限排除の効力が生じる。このように、責任制限を排除するためには「荷送人による通告」という要件の充足と「運送人による船荷証券の記載」という要件の充足を求めているが、これらの要件がいかに充足されることにより責任制限が排除されるのかが明らかではないため、責任制限の排除要件をめぐる解釈問題が生じているのである。これを明らかにするためには、責任制限排除の制度におけるこれらの要件のそれぞれの意義を明確にする必要がある。とりわけ、前述のように条約4条

5項3文が、⁽⁴⁾運送人は荷送人との間の約定により4条5項1文が定める額と異なる責任の最高額を定めることができると規定していることとの関係で、これと同様に1文ただし書きの責任制限排除も当事者の約定を前提としているのかどうかを明らかにする必要があるだろう。なぜなら、当事者の約定によるものであれば、運送人の承諾義務という議論は問題にならないと思われるからである。

そこで、これらの要件のそれぞれの意義について考察するために、以下では、まず条約の制定過程における議論を概観し、次に、条約を撰取しているイギリスおよびフランスにおけるこの点の理解を確認することにする。両要件の意義の考察については、条約4条5項1文ただし書きが、運送人による「船荷証券への記載」要件が充足されなければ責任制限は排除されない形で定められているから、まずはこの「船荷証券への記載」の意義を検討して、そのうえで「荷送人の通告」の意義を検討することにする。

1 「船荷証券への記載」要件の意義

ハーグ・ルール⁽⁵⁾の制定過程において開催された1922年および1923年のブリッセル外交会議（Brussels Conference）では、この「船荷証券への記載」要件に関して、運送人の「承諾（accept）」義務を中心とした議論が展開されていた。ここでは、これらの議論を概観するとともに、この要件に関する英仏の学説・判例の検討を加えて、「船荷証券への記載」要件の意義を考えてみたい。

（1）「船荷証券への記載」に関する条約制定当時の議論

1）1922年10月25日ブリッセル外交会議⁽⁶⁾

この会議では、草案4条5項1文に規定されている運送人の責任制限排除のための「船荷証券への記載」要件と物品の種類および価額に関する荷送人の通告が船荷証券に記載された場合の効力を「一応の証拠（prima facie evidence）」⁽⁷⁾とした草案4条5項2文との関係から、「船荷証券への記載」要

件と運送人の「承諾」との関連性が指摘された。この4条5項2文(の草案)は、1921年ハーグ規則(Hague Rules, 1921)の4条4項3文に基づく草案規定であって、⁽⁸⁾ハーグ規則とほぼ同じく、「物品の種類および価額に関する荷送人よる通告は、それが船荷証券に記載されているときには、反証がない限り推定的な証拠(prima facie evidence)となるが、運送人にとって拘束力を有しまたは確定的なものにはならない」と定めていた。

このように証券記載を推定的証拠とする定めについて、アメリカ代表のBeecher氏は、荷送人保護の立場から、運送人の反証を認めるべきではなく、荷送人から高い価額が通告されれば、運送人は自らの意思とは関係なくその通告を承諾すべきであると主張した。⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾

荷送人の通告に対する運送人の承諾義務を肯定するこのBeecher氏の見解に対して、委員会議長のFranck氏は、「〔一応の証拠〕船荷証券に物品の詳細〔種類および価額〕が記載されているときに関するものである。……船長は、物品の価額に関する通告を承諾する義務はないと思う。彼は、物品の種類に関しても、その一般的な記載をする場合で運送人がそれを信じられる場合を除き、〔その通告を〕承諾する義務はない」と述べるとともに、⁽¹¹⁾「船主は、通告内容が、〔条約〕3条3項所定の記載事項ではなければ、船長に船荷証券への署名またはそのような通告を承諾させるべきではない、⁽¹²⁾というべきである」と述べ、⁽¹³⁾荷送人より通告される物品の種類および価額について運送人の承諾義務を否定している。

このように、荷送人の通告内容の「船荷証券への記載」に関しては、アメリカ代表と議長との見解が対立しているが、運送人のこの承諾義務の有無、そして、「船荷証券への記載」要件の意義については、次の会議でも議長の認識が示されている。

2) 1923年10月7日ブリッセル外交会議⁽¹⁴⁾

この会議では、条約4条5項が定める運送人の責任限度額(「1包みまたは1単位あたり100ポンド」)に関して、物品の一部(たとえば50パーセン

ト)が損傷したときの責任額の計算をめぐる議論が行われた。⁽¹⁵⁾ここでは責任制限が排除されたときの運送人の責任額が検討され、荷送人が運送品の価額を通告し、これが船荷証券に記載されたときには、荷送人が受けられる損害賠償額は物品の損傷に比例することが指摘された。⁽¹⁶⁾この点について、委員会議長の Franck 氏は、荷送人が物品の価額をほとんど通告しない理由は、通告の結果として、荷送人がその価額に対応する運送賃（＝割増運送賃）を支払わなければならないからであると述べる⁽¹⁷⁾とともに、物品の価額が記載されている船荷証券の意義に関する重要な指摘をしている。

すなわち、議長は、4条5項1文の規定について、「この文言によると、〔船荷証券は、〕価額が記載された船荷証券と、価額に関するいかなる記載もないものに区別される。……価額が記載されている場合には、その価額が〔限度額である〕100ポンドを越えるとしても、両当事者による承諾があったことの証拠になり、100ポンドの責任制限は、いかなる価額の記載もない船荷証券の場合にのみ適用される」と述べる。これは、荷送人の通告内容の船荷証券への記載は責任制限排除に対する当事者の合意を証するもの、言い換えれば、「荷送人の通告」要件および「船荷証券への記載」要件の充足を必要とする責任制限の排除についても4条5項3文（当事者の約定による限度額の加重）と同様に当事者の約定によるものであるとの認識を示しているように見える。

また、議長は、荷送人が通告する価額の記載について、「価額の記載は、3条3項に義務的なものとして規定された主要記号（leading marks）〔これは、記載事項であろう—筆者注〕の一つではなく、運送人がこの〔通告された〕価額に全く合意できないときは、運送人はこの記載を承諾すべきではない」と述べる。⁽¹⁸⁾すなわち、通告価額の記載は責任制限排除のための合意の存在を示すものにはかならず、運送人は必ずしも価額通告に対して承諾義務を負うものではないとの理解を述べているように思う。要するに、議長は4条5項1文ただし書きの「船荷証券への記載」の意義を確認しつつ、責任制

限排除のための記載事項（物品の種類と価額）を3条3項の法定記載事項から区別し、その上で、荷送人の通告の「船荷証券への記載」は運送人の合意（または承諾）を前提に記載されること、そして当然には承諾の義務を負わないことを明確に述べているといえる。

とりわけ、この3条3項に関しては、前述した1922年10月25日の会議においても、議長は荷送人の通告内容が3条3項の記載事項そのものでなければ運送人はその通告を承諾すべきではないと述べている。この点は、4条5項1文ただし書きの責任制限排除のために荷送人から通告される物品の種類および価額は、運送される物品の同一性を識別するための記載事項とは違って、船荷証券に記載されているか否かによりその効果（＝責任制限排除の可否）を異にするため、これらの記載には運送人の承諾が必要であることを認識していたものと思われる。

結果的に、条約は運送人の承諾義務の有無を明示的には定めていないが、これまでの条約制定当時の議論をみると、運送人の責任制限排除のための「船荷証券への記載」要件は「運送人の承諾」と関連しているように思われる。このように考えると、運送人の承諾を必要とする責任制限排除は特約の一種であり、荷送人が通告した物品の種類および価額が船荷証券に記載されていることは、責任制限排除に対する運送人の「承諾」、そして当事者間の「合意」を表すものといえるのではないだろうか。このように、条約の議論からは必ずしも明確なものとはいえなかった「船荷証券への記載」要件の意義および運送人の承諾義務を、以下に本条約を取り入れている英仏の理解を通じて確認してみよう。

（2）「船荷証券への記載」に関するイギリスの学説・判例

条約の制定時の議論においては、荷送人より通告される物品の種類および価額の「船荷証券への記載」要件について運送人の「承諾」との関係が認識されており、運送人による「船荷証券への記載」は責任制限排除に対する「運送人の承諾」であると推測しうることをみた。この点に関して、イギリ

スでは、船荷証券が発行されている場合の「荷送人の通告」に対して運送人の承諾義務を否定する理解を示した判例、そして「船荷証券への記載」は責任制限排除に対する「運送人の承諾」であるとする学説が、この要件のイギリスにおける理解を明らかにしている。ここでは、これらの判例・学説の検討を通じて「運送人の承諾」としての意義を確認してみたい。

1) 運送人の承諾としての「船荷証券への記載」

ハーグ・ルールを実質的に摂取したイギリスの1924年海上物品運送法(Carriage of goods by sea Act, 1924)⁽¹⁹⁾は、ハーグ・ルールを改正する1968年改正議定書の批准により改正され、運送人の責任に関しては「包みまたは単位」および重量制による責任制限制度を採用している(1971年海上物品運送法4条5項)⁽²⁰⁾。

イギリスにおける運送人の責任制限の排除は、条約の規定と同様に「荷送人の通告」要件と「船荷証券への記載」要件を充足しなければならない。この「船荷証券への記載」に関しては、条約4条5項の運送人の責任制限制度を研究したSelvigが、「荷送人の通告」は「運送人の承諾」をもって船荷証券に記載されるという見解を示している。イギリス海法の著名な文献である『Carverの船荷証券』においても、Selvigの検討を高く評価しており、後述するイギリス判例の理解とも一致している。この判例の検討に先立って、まずはこの学説を紹介することにしたい。

①運送人の責任加重の契約内容としての理解に基づく運送人の承諾　まず、Selvigは、「荷送人の通告」(および「船荷証券への記載」)による責任制限排除(4条5項1文ただし書き)、そして、当事者の約定による運送人の法定限度額の加重(条約4条5項3文)⁽²²⁾を合わせて定めているハーグ・ルール4条5項について、同規定は「運送人の責任を加重する約定により代替されうることを予定している。実際に、当事者が『包みまたは単位あたり100ポンド』を超える運送人の責任を約定しているかどうかは、契約法の一般原則に従って」決せられるべきであると述べ、⁽²³⁾「荷送人の通告」による責

任制限排除を運送人の責任を加重する「当事者間の契約」として理解している。

また、4条5項の「荷送人の通告」について、条約の規定はこの「通告」の正確な法的効力を定めていないが、これが運送人の責任の加重をもたらすことは明らかであると述べる⁽²⁴⁾。続いて、「船荷証券への記載」につき、荷送人より通告される物品の価額および種類が船荷証券に記載されていることの効果は、主に運送人に超過責任を負わせることにあるため、その記載には運送人の承諾（同意）（consent）が前提とされると述べる⁽²⁵⁾とともに、これとの関係で、運送人の権利の放棄または責任の加重について船荷証券の記載義務を定めている条約5条1文の存在を指摘している⁽²⁶⁾⁽²⁷⁾。

すなわち、Selvig は、条約5条〔1文〕が、「運送人は、この条約で定める権利及び免責の全部若しくは一部を放棄し、又は責任及び義務を加重することができる。ただし、この放棄又は加重は、荷送人に交付する船荷証券に記載しなければならない。」と定めていることを指摘しつつ、4条5項の運送人の責任制限排除または法定限度額の増加は、本条約で定める権利の放棄（＝責任制限制度の利益を享受する権利の放棄）および責任の加重（通告価額＝責任額）であると述べる⁽²⁸⁾。また、このような契約の一部修正（derogation）に対するすべての合意（agreement）については、5条1文に基づいて船荷証券に記載することを条件とすると述べ、責任制限排除のための「船荷証券への記載」は運送人の権利の放棄および責任の加重に対する「合意」の記載であることを明確にしている。さらに、「責任制限の排除は荷送人の通告に対して運送人の同意を必要とする。自身の運送契約条件に合致しない価額の通告を拒絶する自由を有するべきであって、それゆえに、運送人はいかに高額なものであれ、一定の追加運送賃を支払う権利を有するべきである」とも述べている⁽²⁹⁾⁽³⁰⁾。

この Selvig の見解によると、責任制限排除のための「船荷証券への記載」要件は、責任制限制度の利益を享受する権利の放棄または責任の加重に対す

る「運送人の承諾」（＝当事者の同意）であって、運送人の同意を要する責任制限の排除は特約であることが示唆されている。

②コモン・ロー上の契約法理に基づく運送人の承諾　次に、Selvig は、条約 5 条 1 文および 4 条 5 項 1 文が規定する船荷証券の記載について、コモン・ロー上の契約法の法理である「口頭証拠排除の準則（parole evidence rule）」が適用された結果であると述べ⁽³¹⁾、4 条 5 項の責任制限排除を「運送人の承諾」を要する、運送人の責任を加重する「契約」であると認識している。

この法理は、英米法の契約解釈における特質であり、契約の解釈をめぐる諸問題につき適用され⁽³²⁾、「二人の契約者が契約を締結し、当事者双方が契約の完全かつ正確な統合（intergration）であることに同意した書面の形でそれを表示した場合には、事前の了解および交渉の証拠は、それが口頭のものであるか否かを問わず、その書面を変更もしくは否定する目的で許容されない」と定義されている⁽³³⁾。すなわち、船荷証券に書かれた契約内容は当事者間の最終的な合意内容となり、船荷証券の発行以前の当事者間のある特別な合意については、それが船荷証券に挿入されない限りその合意があったこと他の証拠は認められない。これにつき、Selvig は、運送人の責任制限排除（＝特別な合意内容）には「船荷証券への記載」要件の充足が必要であり、この要件が英米法の「口頭証拠排除の準則」の参照により説明されるであろうことからすると、この要件は運送人が荷送人の通告およびそれに相当する責任の加重に同意したことの証明のために資するものと述べている⁽³⁴⁾。

このように、Selvig は、条約 4 条 5 項の責任制限排除を運送人の責任を加重する当事者間の契約として理解し、そのうえで、条約 5 条 1 文およびコモン・ロー上の契約法理の適用を根拠にして、「船荷証券への記載」要件は「運送人の承諾」（＝合意）であると解している。

2) 船荷証券が発行されている場合の責任制限排除に関する判例

これまでみてきたように、イギリスにおいては、責任制限の排除要件である「船荷証券への記載」は、責任制限を排除して超過責任を負うことに対す

る運送人の「承諾」(合意)を意味するものであると解されている。すなわち、運送人は「荷送人の通告」に対する承諾義務を負わず、超過責任負担というリスクを断る機会を有しているといえよう。⁽³⁵⁾このような理解を示した判例として、1927年の *Pendle and Rivett Ltd. v. Ellerman Lines Ltd.* 判決⁽³⁶⁾がある。

①1927年 *Pendle and Rivett Ltd. v. Ellerman Lines Ltd.* 判決 本判決は、1924年海上物品運送法 4条 5項⁽³⁷⁾に定められている運送人の責任制限制度の適用に関して、責任制限の排除要件の充足の有無とその効果が争われた事案に基づくものである。イギリスの裁判所は、「荷送人の通告」要件が充足されても、船荷証券にその通告の記載がない場合(「船荷証券への記載」要件の欠如)には、運送人は責任制度の利益を享受することができると判示した。

事実の概要は次の通りである。本件の運送品は繊維製品(ウールとシルク)二箱であったところ、イギリスのロンドン港からギリシャのピレウス(Piraeus)港までの海上運送において運送品が滅失した(一つの箱が空の状態であった)。そこで、荷送人(原告)が運送人(被告)に対して損害賠償を求めて本件訴訟を提起した。本件で発行された船荷証券には、物品の明細に関する種類と包み(箱)の数(ウールとシルクの反物の箱が二つ)、各箱の番号(6854番と6855番)、総重量(7 cwt. 3 qrs. 12 lb)、および「重量不知(weight unknown)」の文言が記載されていたが、本件物品の価額に関する記載はなかった。

運送人は、本件の船荷証券には価額が記載されていないため、運送人の責任制限制度(4条 5項)に基づきその責任は(1包あたり)100ポンドに制限されると主張した。これに対して荷送人は、船荷証券に価額の記載がない事実は認めたが、本件で提出された船積指示書(依頼書)(shipping instructions)には物品の価額が記載されていたと主張した。船積指示書には、シルクとウール入りの6855番箱の重量(3 cwt. 1 qr. 13 lb.)と、その

梱包 (bale) の価額 (£256 8 s. 1d.) が記載されていた。さらに、荷送人は、この船積指示書の記載に基づき船荷証券の文言の修正を求める主張をした。これらの主張について、裁判所は、①船荷証券文言の修正の可否、②船荷証券に価額の記載がない場合の責任制限制度の適用可否について次のように判示した。

まず、荷送人が求めている船荷証券の文言の修正については、本件の船荷証券の発行につき、その発行過程に関する証拠がないと述べ、この段階ではいかなる修正も許すことができないと判示した。そして、運送人の責任制限の適用可否については、原告から運送人に送られた船積指示書には、物品の種類および価額が記載されていたが、「運送人により署名され、かつ、発行された本件の船荷証券にはこれらに記載しておらず、とくに物品の価額については何らの記載も含んでない」と述べ、運送人の責任は100ポンドに制限されると判示した。以下、これらの判示について若干の検討を加えてみたい。

②判例の検討 本件では、船積指示書に存在した物品の種類および価額の記載をもって船荷証券の文言の修正（＝本件の船荷証券に物品の価額を記載）が荷送人より求められている。この船積指示書の記載については、裁判所も「荷送人の通告」要件を充足するものと解しているように見える。

さて、本件の荷送人は、この「修正」を利用して、船荷証券に価額の記載事項を追加し（＝船荷証券の文言の修正）、責任制限を排除した実損害額の賠償を受けようとしたのであろう。このような請求が認められるためには、証書作成前に契約が成立しており、その内容が書き誤ったものであるということについて、明らかな証拠がなければならない。⁽³⁹⁾ 言い換えれば、契約締結の当時の責任制限排除に対する当事者の意思についても立証がなされるべきであって、その際には、荷送人による通告があったという事実（荷送人の意思表示）の立証だけでは足りず、責任制限の排除に対する運送人の承諾の意思表示をも証明する必要があるといえよう。

しかし、この点について「船荷証券への記載」を「運送人の承諾」であると

みる Selvig は、コモン・ロー上の「口頭証拠排除の準則」法理の適用により、このような事実の立証は容易ではないと述べながら、同法理が存在しない法域（たとえば、スキャンジナビア諸国）におけるの立証問題について重要な指摘をしている。⁽⁴²⁾ すなわち、運送人の責任制限排除に対する合意が船荷証券に記載されなかったとしても、荷主はその明確な合意があったことを立証することによって、責任限度額を超える賠償を得ることができるが（＝責任制限排除）、ここでは、荷送人が超過賠償額を確保する目的のために物品の種類および価額を通告したという立証だけでは十分ではなく、運送人がその通告を承諾した事実、そして、責任制限制度の利益を享受する権利を放棄したことが立証されるべきであると述べる。⁽⁴³⁾ これは、責任制限排除に対する合意が立証されれば、「船荷証券への記載」要件が欠缺した場合にも責任制限が排除される場合のあることを認めるが、他方で、イギリスでは契約法理の適用によりこの記載要件に関してはきわめて厳格に解釈されているという理解である。⁽⁴⁴⁾

ところで、本件の裁判所は、船荷証券に通告内容（特に価額）の記載がないことについて、繰り返し本件の船荷証券の発行過程（契約の成立）における立証問題（証拠不足）を指摘して、荷送人の主張（船荷証券の文言の修正）を否定し、運送人の責任制限制度の適用を肯定している。これは、船荷証券に通告価額が記載されていないことが、責任制限排除に対する当事者間の合意の不存在（＝責任制限排除の契約の不成立）を推定させるという理解に基づくものであろう。言い換えれば、荷送人から物品の種類および価額が通告された場合であっても、この「通告」そのものが直ちに責任制限排除（責任の加重）の効果を生じさせるものではなく、本来は船荷証券の記載で確認される運送人の承諾の意思表示が必要であると、裁判所はみているのである。

（3）「船荷証券への記載」に関するフランスの学説・判例

1）「運送人の承諾」を責任制限の排除要件とする規定

フランスは、ハーグ・ルールを取り入れ国内法である海上物品運送に関する1936年4月2日の法律⁽⁴⁵⁾を制定していたが、これは新たに制定された備船契約および海上運送契約に関する1966年6月18日法律420号（以下、合わせて「1966年法」という。）および1966年12月31日のデクレ（Décret）1078号により⁽⁴⁶⁾廃止された⁽⁴⁷⁾。その後、1966年法は、船荷証券統一条約を改正する1968年改正議定書および1979年改正議定書に批准して1986年12月23日の法律1292号および1987年11月12日デクレ922号より改正を受けている⁽⁴⁸⁾。運送人の責任制限制度に関しては、重量制による責任制限制度の採用、そして責任限度額についての改正があったが、その他には変更はない。さらに、この1966年法は、2010年に「運送法典（Code des Transports）」にまとめられており、1966年法は廃止された。運送法典における運送人の責任制限およびその排除の規定は、1966年法の28条とその内容が実質的に変わっておらず、以下では1966年法に関する学説および判例を検討するため、ここでは便宜的に1966年法28条の規定を中心的にとりあげることにしたい。まずは条文の関連箇所を示すことにして、対応する運送法典の条文番号を付記する。

1966年法⁽⁴⁹⁾28条

（1986年12月23日の法律1292号により改正）①運送品の滅失または損傷に関する運送人の責任は、1979年12月21日ブリュッセルにおいて署名された議定書により改正された1924年8月25日のブリュッセルにおいて署名された船荷証券に関する規則の統一のための国際条約4条5項（a）に定められた額に制限することができる。⁽⁵⁰⁾（運送法典 L5422-13条1項）

②運送人、船長または運送人の代理人および荷送人は、前項の規定にかかわらず、その限度額を超える額を約定することができる。（運送法典 L5422-13条2項）

③〔略〕（運送法典 L5422-13条3項）

④〔略〕（運送法典 L5422-13条4項）

⑤運送人は、次の場合において、本条1項および2項に定める責任制限を援用することができない。(運送法典L5422-14条1項)

a) 損害を生じさせる意図をもって、または無謀に、かつ、損害の生じるおそれがあることを認識して行った運送人の作為または不作為により損害が生じたことが証明された場合。(運送法典L5422-14条1項1号)

b) 運送品の価額が荷送人より通告され、その価額が船荷証券に記載されかつ運送人によって承諾された場合；この通告は運送人による反証の証明がない限り、運送人に対して証拠となる。(運送法典L5422-14条1項2号)

⑥〔略〕(運送法典L5422-14条2項)

⑦〔略〕(運送法典L5422-14条3項)

フランスの海上物品運送法である1966年法には、運送人の責任制限排除について条約4条5項が求める二つの要件(「荷送人の通告」および「船荷証券への記載」とともに、条約では明らかではなかった「荷送人の通告」に対する「運送人の承諾」に関して、独自の運送人の「承諾」(accepter)を排除要件とする明文の規定が置かれていることにまず注目できる(28条5項b号；運送法典L5422-14条1項2号)。

それゆえ、フランスにおいて責任制限排除のための荷送人の通告は運送人によって承諾されなければならないが、⁽⁵¹⁾この承諾に関しては、いかなる特別の方式も必要なく、運送人は黙示の承諾をすることも可能であると解されている。⁽⁵²⁾すなわち、荷送人の価額通告に対して運送人による承諾の通知がなくても、たとえば運送人から割増運送賃が請求されたような場合には、これは運送人の黙示の承諾となるであろう。

他方、28条5項b号は「この通告は運送人による反証の証明がない限り、運送人に対して証拠となる」と規定し、荷送人の価額通告について運送人の反証を許している。つまりこれは、船荷証券上の通告価額は推定的証拠であ

ることを定めたものである。

2) 「船荷証券への記載」をめぐる学説

フランスにおいて運送人の責任制限排除（1966年法28条5項b号）は、約定による運送人の責任限度額の加重（28条2項）と同様に、当事者間の契約（convention）によることができると理解されている。⁽⁵³⁾ Bonassies et Scapel は、運送契約の当事者の合意により運送人の責任制限を排除し、または法定限度額より高い限度額を定めることができるとしている。⁽⁵⁴⁾ さらに、ハーグ・ルールの規定を解釈した Marais も、条約4条5項の「荷送人の通告」は船荷証券に記載されなければならないが、「これは、荷送人と運送人との間の合意（accord）がある場合に関するものであることは明らかである」と述べる。⁽⁵⁵⁾ これらは、責任制限を排除するには運送人の承諾を要するという認識に基づくものとみられる。

さて、「船荷証券への記載」要件に関しては、船荷証券の記載による荷受人または第三者たる証券所持人への契約内容の通知という目的で、荷送人より通告される物品の価額は船荷証券に明確に記載されなければならないとする理解が示されている。Rodière は、荷送人の通告価額が含まれている契約内容（＝責任制限排除）を契約当事者に知らせる目的において、また Bonassies et Scapel は第三者に対しての船荷証券による情動的価値（la valeur informative du connaissance）の強化という目的において、「船荷証券の記載」要件の意義を見いだしている。⁽⁵⁶⁾ 換言すると、荷送人により通告される物品の価額を運送人が承諾した場合（すなわち、責任制限排除につき当事者間の合意がある場合）には、運送人はその契約内容（＝責任制限排除）として、承諾した物品の価額を船荷証券に記載しなければならない。このときの船荷証券上の価額は、物品の価額としてみなされ、過大評価の場合に運送人が争う余地があるものの、当事者を拘束することになり、証券所持人はこの価額をもって損害賠償を受けることができる。⁽⁵⁷⁾

Rodière は、荷送人の通告による運送人の責任制限排除が合意された場

合、荷送人の通告価額は、運送契約およびその条件 (contrat de transport et de ses conditions) を証明する書類に、船荷証券が発行されていない場合には船荷証券に代わって作成される証券に、明確に記載されるべきであると⁽⁵⁸⁾述べ、船荷証券の交付がないときにも、それに代わる書類などに、運送人は「荷送人の通告」を記載すべきであるとしている。

なお、Rémond-Gouilloud は、1966年法 (28条5項b号) が「荷送人の通告」に対する「運送人の承諾」と「船荷証券への記載」を原則として求めているが、これらの要件は文字通りに厳格にとらえるべきではないと述べ⁽⁵⁹⁾る。これも、この記載が必ずしも「船荷証券」への記載であるとは限らないという Rodière と同様の理解を示唆しているように思われる。

3) 船荷証券が発行されていない場合の責任制限排除に関する判例

船荷証券が発行されていない場合についていくつかの学説が言及しているように、運送人の責任制限排除に対して合意があったときには、運送契約を証する何らかの書類に荷送人の通告価額を記載しなければならず、単なる荷送人の通告のみでは責任制限は排除されることはないと解されている。この点は、フランスのルーアン控訴院1984年10月18日の判決⁽⁶⁰⁾においても確認にされている。

同判決は、本船への船積みおよび船荷証券の発行の前に本件物品 (工作機械) が滅失した損害に関する運送人の責任について、運送人の責任制限を認めなかった原審に対して運送人が1966年法28条に基づき責任制限を主張し控訴したところ、運送人が交付した「船積確認書 (la note de chargement)」に物品の価額が記載されていたため、運送人は責任制限の利益を享受することができないと判示したものである。

本件の運送品は、カメルーンのドゥアラ (Douala) までの海上運送のため運送人に引き渡されており、「船積確認書」には、物品の重量および価額 (109, 770F) が記載されていた。ルーアン控訴院は、本件において「船積確認書」の発行は、本件物品が運送人に引渡され、運送人がこれを受け取った

ことの証拠となり、この書類の目的（la finalité）が船荷証券のそれと同様ではなく、船荷証券に物品の価額を記載することができなかつたとしても、本件物品（箱）を本船に船積みして正規の船荷証券を交付するまでに、価額の通告とともに本件物品が運送人に託されたことによりは変わりはないと述べた。そのうえで、本件の船積確認書には物品の価額が記載されていることから、運送人の責任制限を排除すべきであると判示した原審判決を維持した。

本判決は、運送されるべき物品の受取りの証拠となる船積確認書を、運送人と荷送人の運送契約締結の証拠として認めている。一方、この「船積確認書」の性質については、すでにフランスの判例は、ハーグ・ルール1条（b）号が定義する「運送契約」⁽⁶²⁾を証明する証券であり、船荷証券を補完する証券として解釈していた。エクス・アン・プロヴァンス控訴院1982年3月16日の判決は、⁽⁶³⁾港湾運送業者の過失によるキャタピラ式トラクター（un carterpillar）の損害に対して運送人の責任を認めつつ、本件で船荷証券が発行されていないとしても、運送人の名称、船積港および荷揚港の名称、および海運業者の船荷証券規定への参照文言に関する内容が含まれていた船積確認書は、1924年条約1条3項〔これはハーグ・ルール1条（b）号のことであろう—筆者注〕に基づき、船荷証券に類似の海上物品運送に関する証券を構成し、これは、運送契約締結の証拠となると判示している。

さらに、この判決を評釈した Bonassies は、「海上運送契約は諾成契約であり、この証明はいかなる手段によってもなされる。この船積確認書は、それが荷送人と運送人の意思であることを疑いなく証明するものとして、確かに優越的な手段である」と述べるとともに、条約1条3項にいう「あらゆる類似の証券（tout document similaire）」は緩やかに解釈すべきであり、⁽⁶⁴⁾ここにはもちろん船積確認書が含まれると指摘する。

このように、「『船積確認書』は1924年条約1条（b）号の意味において船荷証券の『類似の証券』に該当する」⁽⁶⁵⁾との見解もあるが、当事者の運送契約を証明する船荷証券以外の何らかの書類に荷送人の通告価額が記載されてい

ることは、運送人の責任制限排除に対する当事者の合意（または運送人の承諾）があったことの証拠になると解されている。

2 「荷送人の通告」要件の意義

条約制定過程および英仏の運送人の責任制限排除に関する議論の状況を踏まえると、「船荷証券への記載」要件は責任制限排除（＝責任加重）に対する運送人の「承諾」を表すものと解されているといえる。そうすると、船積み前の荷送人による物品の種類および価額の通告（＝「荷送人の通告」要件）は、この「承諾」の対象となる、責任制限を排除して運送人の責任を加重させるための特別な申込みといえるのではないか。

さて、この通告に関しては、いかなる場合に責任制限排除のための通告（申込み）があったと認められるのかについて問題となりうるが、条約ではその方式などの詳細を定めていない。そこで、以下では、責任制限排除のための通告の態様について検討するが、まず、前述した英仏における責任制限排除とその要件に対する理解に基づき、荷送人が通告すべき物品の価額と種類の意義について考えてみたい。

（1）運送品価額の損害賠償

そもそも、「荷送人の通告」要件は、運送人の責任制限を排除して荷送人の通告価額に基づいた実損額の賠償を得ることにその意義があるといえることができる。運送人の責任制限を排除するため荷送人が通告する物品の価額は、その物品が滅失または損傷した場合、ハーグ・ルール4条5項の法定限度額に代わって、原則として運送人の損害賠償額になる。⁽⁶⁶⁾換言すると、荷送人より通告された高い価額が船荷証券に記載されている場合、この価額は運送人の責任限度額に代替するものであって、荷送人は実際の損害に対してこの金額までの賠償を得ることができる。⁽⁶⁷⁾

もっとも、すでにみたように、ハーグ・ルール4条5項2文は船荷証券に記載されている荷送人の通告内容について運送人の反証を許している。

この点に関して、イギリスの Selvig は、「ハーグ・ルール 4 条 5 項〔2 文〕は、『物品の価額に関して〕船荷証券に記載されている通告は推定的証拠 (prima facie evidence) となるが、これが運送人に対して拘束力を有した場合は決定的な証拠になるものではない』ことを明示している」から、運送人は通告価額より荷主の損害額が低いことを立証する権利があることは明らかであると述べる⁽⁶⁸⁾。そして、Carver は、船荷証券に記載されている通告価額は、「争いのあるときは運送人に対して一応の証拠となる（しかし、それ以上ではない）⁽⁶⁹⁾が、荷送人に対しては禁反言となる」と述べる⁽⁷⁰⁾。すなわち、荷送人は自ら通告する価額に拘束され、その通告価額が実価と異なることについて荷送人の反証は許されないとする理解である。

フランスにおいても同様に理解されており、たとえば、Marais は、ハーグ・ルール 4 条 5 項 2 文の仏語正文である「反対の証拠がない限りの推定 (présomption sauf preuve contraire)」に関して、荷送人は、物品の滅失または損傷の場合、運送される商品の実際価額とは関係なく通告価額を超える価額を決して受け取ることができないと述べ⁽⁷¹⁾、荷送人は自ら通告する価額が実際価額と異なるという反証をあげることができないと理解している。続いて、運送人が荷送人の通告価額を検証 (vérification) することなく通告通りに記載したとき、運送人はこの通告に拘束されるが、これは、反対の証拠があるまでの単なる推定にすぎず、運送人は船荷証券の所持人に対して常に反証を挙げることができると述べている⁽⁷²⁾。これは、通告価額の記載の効力は推定的効力に止まることを示唆するものであると思われる。

とくに 1966 年法により廃止された 1936 年法の 5 条は、荷送人の通告価額を留保することができるとする明文規定を設けていた。すなわち、5 条は、「この通告は船荷証券に記載されなければならない。これは、運送人の反証がない限り、運送人に対して証拠となる。運送人が通告の際にその正確性に異議のあるときは、運送人は船荷証券に理由を付した留保を記載することができる。この留保は真の価額に対する証明を荷送人または荷受人の負担とす

るものである。」と規定していた。この規定は、その後、1966年法28条5項b号(現運送法典L5422-14条1項2号)においては、単に「この通告は運送人による反証の証明がない限り、運送人に対して証拠となる。」となっている。

Ripertは、「価額の通告は、違約罰条項(*clause pénale*)として考慮されるべきではない」と述べつつ⁽⁷³⁾、1936年法5条の「運送人の反証がない限り、運送人に対して証拠となる。」との文言と関連して、運送人が船荷証券に留保を認めているのは、運送人の反証を容易にするためであると指摘している⁽⁷⁴⁾。ここで、「反証がない」というのは、通告が「一応の証拠」(*prima facie evidence*)⁽⁷⁵⁾であることを意味している⁽⁷⁶⁾。さらに、AubrunもFraikinも、船荷証券上の通告価額は「単なる推定(*une présomption simple*)」であると述べる⁽⁷⁷⁾。

これらの運送人の反証に関する英仏の学説は、一致して荷送人の通告価額を「一応の証拠」にすぎないと述べている⁽⁷⁸⁾。また、フランスの1936年法が規定していた「留保」も、これが必ず必要なものではなく、運送人の反証を容易にするものと理解されていたのであり、1966年法では削除されている⁽⁷⁹⁾。

他方、ハーグ・ルール4条5項4文は、荷送人が物品の種類または価額について故意に虚偽の通告をしたときには運送人は責任を負わないとする規定を定めている。すなわち、荷送人の詐欺的行為による通告でなければ、荷送人が通告する物品の価額は運送人の責任額(損害賠償額)となり、運送人はこの価額を限度として責任を負うこととなるのである。この虚偽通告については、第2章において改めて検討する。

(2) 運送人に対する情報提供

運送人の責任制限排除のための「荷送人の通告」要件を定めているハーグ・ルール4条5項1文ただし書き(ハーグ・ヴィスビー・ルール4条5項(a)号ただし書き)は、運送品の価額に加えて運送品の種類も荷送人が通告すべき内容として求めている。この通告内容としての物品の種類につい

ては、通告の対象となった物品を保護するために求められる運送人の相当な注意（due care）との関係で、その通告の必要性が指摘されている。⁽⁸⁰⁾この点については、ハーグ・ルールの草案を作成した1921年ハーグ会議（Hague Conference, 1921）においても、同様の理解が示されているように見える。すなわち、その当時には、とくに運送人が選択する物品の船積み方法との関係で、運送品の種類の通告の重要性が認識されており、運送人が梱包の中身について多少なりとも情報を得ることが非常に重要であること、さらに高価品の場合には、当該物品の価額だけではなく品質（quality）についても知るべきであるという見解が示されていたのである。⁽⁸¹⁾

ところで、フランスの1966年法28条5項b号（現運送法典L5422-14条1項2号）は、責任制限排除のための荷送人による通告としては、価額の通告のみを求めており、種類の通告については定めがない。⁽⁸²⁾たしかに、責任制限を排除して実損額の賠償を合意する場合には、実質的に運送人の責任額になる価額の通告こそが本質的な要素であるといえよう。しかし、運送人は、荷送人から提供されるの情報（通告内容）に基づいて、当該運送品の取扱いに必要な注意の程度を予め判断することができる。とりわけ、責任制限排除の対象となる運送品は高価品である場合が多いと思われるから、その必要は高いものと考えられる。運送品の種類の通告は、このように通告される物品の取扱いに資するだけではなく、通告価額の正確性の判断にも必要であり、さらに運送人の責任保険に関連しても意味があり、今日でもなお運送人に対する一定の情報提供という機能を有しているといえることができる。

（3）運送人に対する通告の態様

運送人の責任制限を排除するためには荷送人による物品の種類および価額の通告が必要であるが、そもそもいかなる場合に責任制限排除を目的とした通告があったといえるのかが問題となろう。ハーグ・ルールは、この荷送人の通告の態様に関する規定を設けていない。

実際に、物品の価額に関する通告は、責任制限を排除する目的のほか、た

例えば NVOCC 業者が荷送人に代わって貨物保険を付けるときの保険金額計算などの必要により、荷送人に価額の通告を要求することもある⁽⁸⁵⁾。また、運送人にたまたま提出された関係書類に運送品価額の記載がある場合もあるであろう。このような、本来は異なる目的を有する通告等がなされたときには、これらを責任制限排除のための「荷送人の通告」要件を充足するものということとはできない。

イギリスでは、運送人の責任制限排除のための「荷送人の通告」は、運送人に超過責任を負わせることにその目的があるため、責任制限を排除するためには荷送人による「明確」な通告を要すると理解されている。すなわち、Selvig は、荷送人の通告価額が運送人の損害賠償額になることから、荷送人には明確な通告が要求されると述べている⁽⁸⁶⁾。同じく Carver も、通告価額の船荷証券への記載による効果は、通常、運送人の責任限度額を通告価額まで引き上げることにあるため、この目的のためにも明確な通告が求められると指摘する⁽⁸⁷⁾。また、たとえ物品（の種類）に関する運送人の経験上の知識から運送人が物品のおよその価額を見積もることができるときであっても、責任制限を排除するためには荷送人による明確な通告が必要とされている⁽⁸⁸⁾。

この点、実務で利用されている船荷証券約款にも、運送人の責任制限を排除するためには、荷送人に明確な通告を要求する規定が設けられているのが通常である。船荷証券約款では、多くの場合、この通告としては荷送人の書面による通告が求められ、あわせて追加運送賃の支払いを条件とする文言が挿入されている⁽⁸⁹⁾。ここにいう追加運送賃は、「荷送人の通告」が責任制限を排除するためになされた「通告」であることを認識し、これを承諾した運送人より請求されるものであって、当該通告が両当事者にとって明確に責任制限排除のための通告であることが確認されることになる。

なお、日本では、荷送人を被保険者とする保険契約を締結するため運送人の依頼により荷送人から送付された運送品目録（パッキング・リスト）にその種類および評価額が記載されていたケースで、荷送人による目録送付の行

為を運送人の責任減免規定（商法578条および1992年改正前国際海運法13条⁽⁹⁰⁾ 2項）を排除するための「通告」と解した裁判例があるが、疑問というほかない。⁽⁹¹⁾少なくとも、ここにみたイギリスの理解に照らしても、パッキング・リストに記載されていた物品の種類および価額をもって責任制限排除のための通告があったと当然に解することはできないであろう。

第2章 運送人の責任制限排除に関する日本学説の再検討

本章では、条約および条約を撰取している諸外国の理解を踏まえ、運送人の責任制限排除に関する日本学説の再検討を試みる。ここでは、国際海上物品運送法における責任制限排除の規定に関して、条約との乖離が生じている責任制限排除のための「船荷証券への記載」要件を含むいくつかの点、たとえば船荷証券の交付のない場合の責任制限排除、船荷証券上の通告価額の記載の効力および荷送人の虚偽通告などに関する日本学説を検討することになる。これらの点に関して、これまでの日本学説の理解を考察した上で、とりわけ条約の理解との比較を踏まえつつ、その当否を検討することにより問題点を指摘してみたい。

1 国際海上物品運送法による条約撰取とその特殊性

(1) 国際海上物品運送法の運送人の責任制限規定

まずは、国際海上物品運送法13条に定める運送人の責任制限規定の特殊性を確認することから始めよう。

国際海上物品運送法は、13条に運送人の責任制限に関する規定を設けている。条約に従い、まず同条1項で運送人の責任制限制度の方法を定めている。これは、1968年の改正規定書（ハーグ・ヴィスビー・ルール）による改正を撰取して、1992年に改正された。また、この改正に際しては、いわゆるコンテナ条項とヒマラヤ条項が、やはり条約に従って規定され、これらが13条3項および4項となった。運送人の責任制限排除については、制定当初は

13条2項であったが、1992年改正法により13条5項となった（その内容には変更はない）。さらに、13条5項の荷送人による通告が故意の虚偽通告である場合について、13条6項および7項に規定を設けている。

こうした国際海上物品運送法の改正と条約との主要な相違点として、さしあたり4つの点を指摘することができよう。第一に、ハーグ・ヴィスビー・ルール1条(b)項（ハーグ・ルール1条(b)項）は、その対象となる「運送契約」を「船荷証券又はこれに類似の海上物品運送に関する証券により証明される運送契約」のみに限定している⁽⁹²⁾。これに対して、国際海上物品運送法は、これに相当する規定を設けておらず⁽⁹³⁾、船荷証券が発行されているか否かを問わずに国際海上物品運送一般への適用が予定されている⁽⁹⁴⁾（国際海運法1条）。このように、国際海上物品運送法が条約に比べて適用範囲を拡大した結果、船荷証券（または類似の証券）の発行される運送を前提にした条約では想定されていない場面、すなわち船荷証券が発行されない運送でのこの通告記載の要件をどうすべきかという問題に直面することになる。結局、国際海上物品運送法13条5項の「記載要件」は船荷証券が発行される場合に限った要件とされ、船荷証券が発行されない場合について言及されていない。

第二に、国際海上物品運送には、当事者の約定による運送人の法定限度額の加重（責任制限の排除ではなく、当事者の合意により法定限度額以上の『責任限度額』を設定するもの）に関するハーグ・ヴィスビー・ルール4条5項(g)号（ハーグ・ルール4条5項3文）に相当する規定が存在しない。この点については、この特約が運送人の責任の法定限度額を引き上げるものであり、荷主に有利な特約であるため、国際海上物品運送法15条2項により当然に許容されると考えられることから、あえて明文規定は置かれなかったものと思われる。

第三に、責任制限排除のための荷送人の通告が船荷証券に記載された場合、ハーグ・ヴィスビー・ルール4条5項(f)号（ハーグ・ルール4条

5項2文)は、この記載は「反証がない限り推定的な証拠 (prima facie evidence)」となるが、運送人はその通告を争うことができるとしている。これに対して、国際海上物品運送法にはやはり明文規定が設けられていない。この点、後述するように、立案担当者は、運送品についての船荷証券の記載事項（ハーグ・ルール3条3項）に関する記載の証拠力（同3条4項）と同趣旨とみて、これと別に規定を設けなかった旨の説明をしている。そうだとすると、責任制限排除のための通告の効力に関する条約規定は、国際海上物品運送法では、船荷証券の不実記載に関する同法9条に包摂されたということになる。

第四に、荷送人が船荷証券上の物品の種類または価額に関して故意に虚偽の通告をした場合について、ハーグ・ルール4条5項4文（ハーグ・ヴィスビー・ルール4条5項（h）号）は、いかなる場合においても運送人は責任を負わない旨の制裁規定を定めている。これに対して、国際海上物品運送法13条6項および7項は、条約の規定に解釈を加えて、物品の種類には言及せず価額に関する虚偽の通告のみを問題としており、さらに荷送人が故意に虚偽の通告をした価額が実価と「著しく」異なることを条件とする独自の制裁規定を定めているのである。

以上にみられるように、条約の国内法化の結果として生じたこれらの4つの相違点は、責任制限排除規定の日本における解釈に少なからず影響を与えているように思われる。第二に指摘した当事者の合意による法定限度額の設定に関しては、立案担当者は「条約は、責任限度額を法的額より引き下げる特約を禁止し、これを引き上げる特約を有効と認めているが」、この点は、国際海上物品運送法15条（特約禁止）および15条2項に包摂されたと述べている。⁽⁹⁵⁾このような理解は、その規定方法の相違にもかかわらず条約の理解と一致していると考えられる。そこで、以下本章の2と3においては、第一、第三および第四に指摘した相違点を中心に検討する。

（2）国際海上物品運送法の適用範囲の拡大と13条5項の文言

条約と異なる規定として第一に指摘した13条5項の文言については、条約に対する国際海上物品運送法の適用範囲の拡大(船荷証券不発行の運送への適用)が実質的な影響を与えていると思われるため、ここではその規定方法について確認をしておきたい。

条約と異なり、国際海上物品運送法は船荷証券の発行されない国際運送にもその適用範囲を拡大したため、責任制限の排除との関係では、船荷証券が発行されない場合における荷送人の通告の「船荷証券への記載」要件をどうするかという問題が生じることになる。この点、1992年改正前国際海上物品運送法13条2項は、「運送品の種類及び価額が、運送の委託の際に荷送人より通告され、かつ、船荷証券が交付されるときは、船荷証券に記載されている場合には、適用しない。」と規定した。すなわち、船荷証券が交付されるときは、条約と同様に、通告内容の船荷証券への記載が責任制限排除の要件となるものの、これが交付されない場合の「船荷証券への記載」については沈黙している。国際海上物品運送法が、「船荷証券への記載」の要件に「船荷証券が交付されるときは」との限定を付したのは、国際海上物品運送法が船荷証券の発行されない国際運送にも適用されることを考慮したものであることは明らかである。これについて、立案担当者は、「運送品の種類および価額を通告した場合における特例は、法13条2項に規定される。法律は、船荷証券の交付されない場合にも、責任限度額およびその特例を適用させるのであるから、若干表現を改めた。」と述べている⁽⁹⁶⁾。また、小町谷教授も、「〔13条2項は、〕『船荷証券が交付されるときは、船荷証券に記載されている場合には、適用しない』と規定してあって、条約第4条5項第一目末尾と、規定の形式が少しちがっている。」としたうえで、「これは、本法が船荷証券の発行がない場合にも、適用せられる立場をとったため、船荷証券が発行される場合には、通告が船荷証券に記載せられた場合に、その効力を生ずることを、明らかにしたものである」と述べている⁽⁹⁷⁾。

しかし、この規定が船荷証券が発行されない場合についても適用があると

して、その場合に「船荷証券への記載」の要件がどうなるのかについては、国際海上物品運送法は沈黙しているから、すでに指摘したように、船荷証券が交付されない場合には荷送人の通告のみで足りるかのような解釈の余地を与える規定となっている。

2 責任制限排除の「船荷証券への記載」要件に関する学説とその検討

本稿でのこれまでの検討から、運送人の責任制限の排除は荷送人と運送人との間でなされる特約であり、要件とされる運送人による「船荷証券への記載」は、「荷送人の通告」に対する運送人の承諾を前提としたその確認ないし証明であると考えられる。しかし、日本では、この「船荷証券への記載」要件について運送人の記載義務の有無を中心に議論がなされており、学説が対立している。そもそも、「船荷証券への記載」に関する運送人の義務を論じるためには、まずは責任制限排除のための荷送人の通告に対する「運送人の承諾」に関する理解を確認する必要があると思われるが、日本の学説ではこの段階が省略され、あるいは、両者が混同して議論されているようにみえる。また、前述したように、船荷証券の交付のない場合の責任制限排除の要件に関しては十分な検討がなされてきていない。ここでは、責任制限の排除規定およびその要件に関する英仏の理解から示唆を受けながら、責任制限の排除のための「船荷証券への記載」の要件に関するこうした諸学説について再検討を試みたい。

（1）運送人の記載義務をめぐる日本学説の問題点

1）記載義務否定説

日本の学説において、運送人の記載義務を否定する立場にたつのが小町谷教授である。ハーグ・ルールの規定の解釈を述べる小町谷教授は、ハーグ・ルール 4 条 5 項（1 文ただし書き）について、条約はこの「荷送人の通告」が同 3 条 3 項（運送品に関する船荷証券の記載事項）とは異なり、必ずしも書面によることを要しないと指摘しつつ、⁽⁹⁸⁾「運送品の性質及び価額は、運送

人が、船荷証券に記載する義務を、負わないものであって、通告、殊に書面によらない通告の記載を、拒絶する自由を有することに徴し、上述のやうに解するのが、妥当である。」と述べる⁽⁹⁹⁾。さらに、国際海上物品運送法13条5項について、「船荷証券に価額の通告を記載することは、条約および本法が、これを強制していないから、記載することについて特約がない限り、運送人は、その記載をする義務がない」と述べる⁽¹⁰⁰⁾。小町谷教授は、ここで「記載することについての特約」に言及しているから、その前提としての責任制限排除の特約について考慮しているように思われる。この点は、小町谷教授が、「もし運送人が、運送品の実額の通告があった場合に、その額を承認して運送を引受けるか〔=承諾〕、若くは、責任の過大なるを恐れて、運送を拒絶するほか、他に方法がないならば、条約は、運送人によって、頗る不利益な法律となる。……」と述べていることから明らかである⁽¹⁰¹⁾。もっとも、小町谷教授は、「船荷証券に価額の通告を記載することは、条約および本法が、これを強制していない」と述べ、「記載することについての特約」に言及しつつも、運送人が通告を承諾した場合と承諾しない場合と区別していない点で、わかりにくい叙述になっているように思う。

2) 記載義務肯定説

これに対して、運送人の記載義務を肯定する見解がある。ここでいう「記載義務を肯定する」とは、運送人は荷送人の通告を船荷証券に記載する義務を負うが、その通告どおりに記載する義務までは負わないとする説である⁽¹⁰²⁾。

まず、石井教授は、国際海上物品運送法13条2項〔現5項〕について「…、船荷証券に記載されているときは（これは船荷証券が交付される場合のことであるが）、……」と指摘しつつ、「運送品の種類および価額についての通告が船荷証券に記載されることは荷送人にとっては責任限度額をはずす意味で重要なことであるから、運送人としてもその通告を記載すべきであるが、……」と述べる⁽¹⁰³⁾。このように、石井教授は記載義務について言及しているが、前提として当事者間に責任制限排除の特約の合意がある場合、すなわ

ち、運送人が通告を承諾した場合に限って記載義務を認める趣旨であるかどうかは、この叙述からは判然とししない。この点、立案担当者である吉田氏は、「通告は、荷送人の一方的な通知によってなされる。それは、運送人の有限責任を排除する効果を生ぜしめるが、有限責任を排除する意思表示ではない。また、有限責任を排除する特約でもないから、この通告については、運送人の承諾を要するものでもない。もとより、当事者の合意により有限責任を排除することは許されるが、その特約については、運送品の種類及び価額の通告は問題にならない。」⁽¹⁰⁴⁾と述べ、ここでは「荷送人の通告」による責任制限排除は当事者の合意による特約ではないとする理解を明確に示している。⁽¹⁰⁵⁾最後に、栗田教授は、ハーグ・ヴィスビー・ルール4条5項（f）号（ハーグ・ルール4条5項2文と同旨）が責任制限排除のための記載の効力を「一応の証拠（prima facie evidence）」としている点などを指摘しつつ、これは「船荷証券に記載する以前に、荷送人の通告の真偽を検証する権限を運送人に付与するもの、と解される。その検証権限は、……、記載拒絶権を伴う、というべきである。しかし、その記載拒絶権は、運送人の自由裁量によるものであってはならない。」⁽¹⁰⁶⁾と述べている。また、荷送人の利益保護を目的とした価額通告制度の趣旨・存在理由に基づいて、「価額通告制度の効果の発生を、限度額の利益を享受する側の運送人の一方的意思に係らせることは、明らかに、価額通告制度の趣旨・存在理由に反する」と述べ、小町谷教授の見解を批判しつつ、⁽¹⁰⁷⁾運送人の通告記載義務を肯定している。⁽¹⁰⁸⁾

3) 学説の検討

以上のように、日本では、荷送人の通告の「船荷証券への記載」を運送人の義務とする説が有力であるように見えるが、そもそも荷送人の通告を運送人が承諾する義務があるか否かについては、必ずしも明確な議論がされていない。この点、「船荷証券への記載」について、その前提としての「運送人の承諾」との関係が示されていた条約の制定過程の議論、そして英仏の理解とは明らかに異なっている。

国際海上物品運送法においても、責任制限の排除に関する13条5項の解釈としては、小町谷教授が示唆するように、運送人は責任制限が排除された運送を引き受けるか否かを選択することができるかと解すべきであり、そもそも通告に対する承諾の義務を負っていないと解すべきではないか。こうした理解は、本稿で検討した英仏の学説の一致した見解である。すなわち、この点を考慮せずに荷送人の通告に関する運送人の船荷証券への記載義務の有無を論じるのは妥当ではない。運送人には責任制限の排除に関する承諾義務がないとの理解から出発すれば、運送人が責任制限の排除に同意しなかった場合には、当然に船荷証券への記載義務を負うことはないのである。反対に、運送人がこれに同意した場合には、これは運送人の責任を加重する特約として、運送人は船荷証券への記載義務を負うものと解すべきである（国際海運法の15条2項を参照）。

（2）船荷証券の交付のない場合における責任制限の排除

1）日本学説の状況

国際海上物品運送法は、前述したように、条約に比べて同法の適用範囲を拡大した結果として、運送人の責任制限排除の規定は、船荷証券が交付されない場合にも適用されることを前提としつつ、荷送人の通告内容の船荷証券への記載を要件としない表現になっている。すなわち、13条5項は、「……荷送人により通告され、かつ、船荷証券が交付されるときは、船荷証券に記載されている場合には（傍点は筆者）」、責任制限制度が適用されないと規定しており、船荷証券が交付されない場合について沈黙している。そこで、船荷証券の交付のないときは荷送人の通告さえあれば責任制限が排除されると解する余地が生じるが、13条5項を論じる学説は、この問題については何らの議論もしていないようである。

これに関連して、立案担当者である吉田氏は、まず船荷証券が交付されている場合について、1992年改正前国際海上物品運送法13条2項（現5項）に、『船荷証券に記載されている場合には、』というのは、その種類及び価

額を船荷証券に記載すべきことを表すのみであって、船荷証券に記載がない限り、1項〔13条1項の責任制限規定〕が適用されることを意味するものではない。」と述べている。⁽¹⁰⁹⁾すなわち、吉田氏は、前述したように、責任制限の排除は荷送人の一方的通告により効力が生じると解していることから、やはり船荷証券の交付のない場合、「荷送人の通告」要件の充足のみで責任制限が排除されるという解釈を示しているように思われる。

2) 学説の検討

本稿のこれまでの検討でみたように、英仏では、責任制限の排除は運送人の責任を加重する当事者間の特約であると理解されており、荷送人の通告の船荷証券への記載は、それを証明する手段であると解されている。この理解は、国際海上物品運送法についても同様に妥当するものと考えられる。すなわち、吉田氏が述べるような、通告は荷送人の一方的な通知によってなされ、有限責任を排除する意思表示ではないという理解を採ることはできない。運送人が責任制限を排除した運送を強制されないことは、小町谷教授の指摘するとおりであり、運送人がこれに合意した場合に、通告内容の船荷証券への記載義務を運送人が負うのである。

それゆえ、船荷証券が交付されない場合にも国際海上物品運送法13条5項が適用されるとすれば、その場合であっても、同様に当事者間の合意の存在が前提となるから、運送人の承諾が何らかの方法により確認されることが望ましい。この点、フランスの学説・判例が、これは当事者間の契約内容としての特約の存在に関する証明であり、あらゆる方法をもって証明することができることをみた。たとえば、割増運送賃支払いの事実を証明できれば、責任制限排除の特約の存在の証明となるであろう。そう考えると、条約と比べて適用範囲を拡大した国際海上物品運送法が、責任制限排除規定である13条5項に採用した規定方法にはやや問題があるといえるのではないか。この規定では、船荷証券が発行されない場合の責任制限排除の要件が不明確であり、前述したように、この場合には荷送人の一方的通告だけで

責任制限が排除されるかのように解される余地が残る。船荷証券が発行される場合には単に記載要件を定めれば足りるが(この場合、運送人の承諾があることは明らかであろう)、これが発行されない場合をも射程に含めるのであるから、運送人の責任制限を排除するためには荷送人の通告とそれに対する運送人の承諾が必要であることをまず示す工夫が必要ではないだろうか。

3 責任制限排除に関するその他の学説とその問題点

すでに指摘したように、国際海上物品運送法における責任制限排除規定については、通告価額の記載の効力および荷送人の虚偽通告に対する制裁規定においても条約規定との著しい相違がみられる。最後に、これら2つの点についても、条約の趣旨および同条約を撰取している諸外国の理解を踏まえて、解釈上の問題について若干の検討を試みたい。

(1) 通告価額の記載の効力

1) 国際海上物品運送法の規定

国際海上物品運送法は、責任制限排除のための荷送人の通告が船荷証券に記載されている場合、この通告が「一応の証拠」(prima facie evidence)になることを定めるハーグ・ヴィスビー・ルール4条5項(f)号(ハーグ・ルール4条5項2文)に相当する規定を設けていない。価額通告の記載の効力に関するこの条約規定は、船荷証券の記載事項の記載効力を定めるハーグ・ヴィスビー・ルール3条4項(ハーグ・ルール3条4項)と同趣旨のものとして理解され、船荷証券の不実記載に関する国際海上物品運送法9条に包摂されていると思われることはすでに指摘した。この点について、立案担当者の吉田氏は、「条約は、船荷証券に記載された通告が、推定の証拠となる旨を定めるが、これまた船荷証券に記載された運送品の数量と同様に、当然の事理である。そして、運送人が反証をもってこの通告を争い得ることは当然である。従って、法律は、特にその旨の規定を設けなかったのである。」⁽¹¹⁰⁾と述べている。こうした理解により、責任制限排除のための価額通告の効力

に関する個別の規定は、国際海上物品運送法には設けられなかったのである。

2) 日本学説の状況

この点については、国際海上物品運送法制定時のわずかな文献しか存在していないが、ここに学説をみてみよう。まず、石井教授は、1992年改正前の国際海上物品運送法 9 条の適用を前提として、「その価額に当然に拘束されるものではない趣旨を船荷証券に記載しうる。けだし、〔留保を付することなく〕無条件に運送品の価額を記載したときには、その記載につき注意を怠らなかったことを証明しなければ、その記載が事実と異なることを以て善意の船荷証券所持人には対抗し〔え〕ないからである（9 条）。」と述べている⁽¹¹¹⁾。これは、吉田氏と同様に、ハーグ・ルール 4 条 5 項 2 文が国際海上物品運送法 9 条に包摂されているとの理解を前提として、この記載には不知文言を付すことが可能であること、またこれを付さなければ1992年改正前国際海上物品運送法 9 条に基づき当該記載に運送人が拘束されることを指摘している。この点、谷川教授も吉田氏も、いずれもこの石井教授の見解を引用して同じ趣旨を述べているので、これが当時の一般的な理解であったものと思われる⁽¹¹²⁾。

他方、小町谷教授は、ハーグ・ルール 4 条 5 項 2 文が禁反言の原則を認めたものであって、船荷証券上の通告価額の記載は、「運送人のために推定的証拠力を生ずる。……荷送人に対しては、絶対的証拠力を生ずるもの、と解すべきである」と述べている⁽¹¹³⁾。しかし、やはり小町谷教授も、4 条 5 項 2 文と 3 条 3 項との証拠力には少しも差異がなく、「前者の場合は、荷送人の通知する、運送品の性質及び価額だけが、問題であるのに反し、後者の場合は、荷送人の通知した事項（条約 3 条 3 項 ab）、運送人の経験した事項（条約 3 条 3 項 c）についても、その証拠力が問題になるため、規定の文言に差異があるだけである」と述べ、責任制限排除のための通告価額の記載と運送品に関する記載は同じ効力を有するとの理解を示している⁽¹¹⁴⁾。さらに、小町谷教授は、「国際海上物品運送法が 9 条を設けて13条のなかに条約 4 条 5 項

2文にあたる規定を設けていない」点につき、国際海上物品運送法は両者に「証拠力の差異がない」という同教授自身の見解と同じ立場をとったものと明確に述べている。⁽¹¹⁶⁾

3) 学説の検討

以上のように、1992年改正前の国際海上物品運送法における日本の学説は、船荷証券上の通告価額について、推定的証拠力を定める条約の規定（ハーグ・ルール4条5項2文）は船荷証券の不実記載に関する一般的規定（国際海運法9条）に包摂されうるという前提的理解において、通告価額の記載の効力をも9条に一本化している。しかし、条約規定の趣旨およびその後の変遷に照らして、このような9条への包摂が可能という理解とそれを前提とした国際海上物品運送法の規定には大いに疑問がある。ここでは、国際海上物品運送法の制定および1992年改正の時における問題を指摘しながら、通告価額の記載の効力について考えてみよう。

①国際海上物品運送法の制定当時の問題　まず、通告価額の記載の効力に関する規定が設けられずに、これが9条へ包摂されたとしても、そもそもこの9条は条約の規定をかなり修正して設けられている。1992年改正前の国際海上物品運送法9条は、よく知られているように、条約が定める船荷証券の法定記載事項（ハーグ・ルール3条3項）の推定的証拠力（ハーグ・ルール3条4項）をそのまま採用したものではない。⁽¹¹⁷⁾ すなわち、9条は、運送人が注意を尽くして記載したことを証明しない限り、船荷証券の記載が事実ではないことをもって善意の第三者に対抗できないものとして、その効力を条約の規定よりも相当程度強化している。⁽¹¹⁸⁾ その結果、このように修正された9条に一本化されることにより、通告価額の記載の効力も同様に強化されているのである。

しかし、通告価額の記載の効力が運送品に関する記載の効力と同一であるという理解は一般的ではないように見える。すでに本稿でみてきたように、英仏では、条約と同様に4条5項2文にあたる規定を個別に設けて、船荷証

券に記載されている通告価額は荷送人に対しては禁反言の対象となり、運送人に対しては「一応の証拠」にすぎないと理解されてきている。言い換えれば、運送人は荷送人の通告価額を超えては責任を負わず、そして船荷証券上の通告価額につき運送人は船荷証券の所持人に対して常に反証を挙げることができ、つまりその記載の効力は推定的証拠力に止まるものと理解されている。この点、英仏以外の諸外国においても同様に理解されており、たとえば、ベルギーでは、通告価額の記載の効力と船荷証券の法定記載事項の記載効力との証拠力には差異があるとの理解が明確に示されている。⁽¹¹⁹⁾ Smeesters & Winkelmolen は、船荷証券に物品の種類および価額が記載されたときは、運送人はその通告価額を限度として賠償責任を負うが、これらの記載は「反対の証明があるまでしか運送人を拘束しない、したがって、運送人は、船荷証券の第三所持人に対してさえ、荷送人の不正確な通告について証明する自由がある」と述べている。⁽¹²⁰⁾ 同書は、続けて、「ハーグ・ルール 3 条 4 項と 4 条 5 項〔2 文〕との起草文言の相違は典型的 (typique) なものである。この二つの規定は、反対の証拠があるまでの推定的証拠力を認めているが、条約 4 条〔5 項 2 文〕は、条約 3 条〔4 項〕とは異なって物品の種類および価額の記載は『運送人を拘束せず、運送人はそれについて反証を挙げる』との文言が付け加えられている」と述べている。⁽¹²¹⁾ さらに、この起草文言の相違については、荷送人が通告する種類および価額よりも、運送品の記号、数量および包装に関する記載事項に強い証拠力を与えるという条約起草者の意図を証明するものであると説明するのである。⁽¹²²⁾

②国際海上物品運送法の改正時の問題　その後、国際海上物品運送法 9 条は、1968年の改正議定書によるハーグ・ルールの改正（ハーグ・ヴィスビー・ルール）を撰取した1992年の改正により、「運送人は、船荷証券の記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券所持人に対抗することができない」と規定され、運送人の過失を要件とせず、船荷証券の債権的効力につき完全な文言性（決定的証拠力）を認めるようになった。⁽¹²³⁾

ところで、この1992年改正においても、通告価額の記載の効力に関する規定は特に設けられておらず、なおこれは9条に包摂されるとの理解が維持されている。⁽¹²⁴⁾しかし、このような通告価額の記載の効力を運送品に関する記載の効力と同様に扱うという立法方法は、条約の趣旨とは明らかに異なっているというべきであろう。なぜなら、責任制限排除のために荷送人が通告した価額について、「反証がない限り、推定の証拠となるが、運送人はその通告を争うことができる」とするハーグ・ルール4条5項2文は、その後の1968年改正議定書によるハーグ・ヴィスビー・ルールによって船荷証券の記載の効力が強化された(3条4項)のとは異なり、同ルールの4条5項(f)号として内容において変更されておらず、今なお同じ文言のまま規定されているからである。換言すれば、現在では全く異なる条約の2つの規定を、当時の文言の類似性から同趣旨として理解し国内法化した結果、条約および国内法の改正を経て、条約とはいっそう乖離した状況を生じさせているものといえよう。

なお、実質的に考えても、責任制限排除のための価額通告は、運送品に関する記載をはじめとする船荷証券の法定記載事項とは明らかに性質が異なっている。荷送人により価額通告がなされた場合、その通告価額が正確であることを運送人が確認する方法は、まず存在しないといえるであろう。

以上のように、責任制限排除のための通告価額の記載の効力については、そもそも条約の国内法化に際する理解が諸外国のそれと異なっており、その後の改正を経た現在では、ここにみたような条約との明らかな乖離を生じさせているのであり、この点は是正されるべきであるといえよう。

(2) 虚偽通告に対する制裁

1) 国際海上物品運送法の規定

荷送人が船荷証券上の物品の価額について故意に虚偽の通告したとき、ハーグ・ルール4条5項4文(ハーグ・ヴィスビー・ルール4条5項(h)号)は、運送人は全く責任を負わないものとしている。これに対して、国際

海上物品運送法は、荷送人が「実価を著しくこえる価額（傍点は筆者）」を故意に通告したときは運送人の免責を認めているが（13条6項）、ここには「著しい」との文言が付加されている。また、「実価より著しく低い価額（傍点は筆者）」を故意に通告したときには、運送人の免責は認めず、その通告価額を運送品の価額とみなすという規定を設けている（13条7項⁽¹²⁵⁾）。このように、国際海上物品運送法上の虚偽通告に対する制裁は、条約の規定と2つの点において大いに異なっている。

第一に、国際海上物品運送法は、荷送人が「実価を著しくこえる価額」を故意に通告した場合に限定して運送人の免責を認め、他方、「実価より著しく低い価額」を故意に通告した場合には、禁反言の原則の適用により、その通告価額に基づいて運送人は損害賠償責任を負うものとした。この点に関しては、そもそも、条約規定の解釈をめぐって、この規定が物品の価額を故意に実価より高く通告したときだけに適用されるのか、あるいは故意に実価より低く通告したときにも適用されるのかという点について議論があったところ⁽¹²⁶⁾、国際海上物品運送法は条約の規定に合理的な解釈を加えたものであるといわれている⁽¹²⁷⁾。すなわち、立案担当者である吉田氏は、条約が定める「通告の推定的証拠は運送人の有利にはたらく」と述べつつ、善意の証券所持人の利益を強調して、「〔善意の証券所持人は〕通告が虚偽であったかどうかは知る由もないのであるから、通告が虚偽である場合には、常に運送人に責任がないものとするのは、不当に証券所持人の利益を無視するものであり、…⁽¹²⁸⁾…」、条約の趣旨は「高い価額を通告して不当の賠償金をむさぼるのを抑止する」ことにあると述べている⁽¹²⁹⁾。

第二に、条約は、荷送人が故意に虚偽の通告をした価額と実価との差異そのものの程度について特別な考慮をしていない。これに対して、国際海上物品運送法は条約にある「虚偽」の表現を用いずに、「実価を『著しく』こえる価額」または「実価より『著しく』低い価額」が故意に通告されたときに対象を限定した。こうした定め方について、石井教授は、運送人は善意の証

券所持人に対してもこの制裁の適用を主張しうること、そして、運送品の価額の正確な測定が困難なことを考慮したと述べている。⁽¹³⁰⁾

ここでみられるように、国際海上物品運送法は、運送人の免責という制裁規定の非常に強力な効果から善意の証券所持人の利益の保護を図ろうとしており、13条6項および7項に用いられている「著しい」という日本独自の表現もそのために用いられたものとみられる。

2) 日本学説の状況

この点についても、文献は少ない。まず、荷送人が「実価をこえる価額」を故意に通告をしたとき、その通告価額が「著しくない」場合について、石井教授は、「通告された運送品の価額が若干真価を超えているに過ぎないような場合においては、……賠償限度額の適用はなく……、運送人は当該物品の実価についての損害賠償責任を免れえない」と述べる。⁽¹³¹⁾ すなわち、荷送人により通告された価額が実価と異なる程度が著しくない場合、それがたとえ故意の虚偽通告であっても、運送人は実価に基づいて賠償責任を負うという理解を示している。この点、谷川教授も吉田氏もこの石井教授と同じ立場をとっている。⁽¹³²⁾ ⁽¹³³⁾

次に、荷送人が「実価より低い価額」を故意に通告をしたとき、それが「著しくない」場合について、吉田氏は「……〔13条〕4項〔1992年改正後の7項〕の規定が禁反言の原則の結果であるとするならば、……、通告された価額が実価より著しく低くはない場合にも、適用があると解してよいのではないか」と述べ、実価より低く価額が通告されてその相違が軽微である(著しくない)場合にも13条7項を適用することができるという理解を示している。⁽¹³⁴⁾ 要するに、実価より低い価額を故意に通告したときには、それが著しくても著しくなくても、結局は通告価額が実価となるのであるから、ここで「著しい」という文言が不要であることを認識しているようにみえる。

3) 学説の検討

国際海上物品運送法13条6項に関しては、荷送人が実価を超える価額を

故意に通告しても、実価との差異が「著しくない」（または軽微である）場合、日本の学説は、その通告は無効とならず荷送人は実価に基づく損害賠償を受けることができる（＝運送人は責任を免れない）と理解している。しかし、このように故意に通告された価額の程度が「著しいか否か」によって制裁の効果を異にする解釈には疑問がある。

ハーグ・ルール 4 条 5 項 4 文（制裁規定）に関して、条約制定過程では、荷送人の過失による虚偽通告の場合、⁽¹³⁵⁾あるいは前述した故意に実価より低い価額を虚偽通告した場合に対する制裁規定の適用の有無などについて議論が⁽¹³⁶⁾みられた。⁽¹³⁷⁾

これらの議論では、委員会議長の Franck 氏は、「一応の証拠」となり、すなわち推定的証拠力を有する船荷証券上の通告価額について、運送人は立証責任を負担しているものであり、それゆえこの制裁規定は運送人に対する代償（compensation）の一種であって、荷送人は責任制限の排除のための物品の価額を通告する義務はないが、通告するのであれば真実を通告すべきであることを指摘している。⁽¹³⁸⁾さらに、同議長は、証券所持人は多くの場合インボイスや保険証券によって物品の価額（または種類）に関する情報を得ることができる⁽¹³⁹⁾とも指摘している。

要するに、条約は、価額通告が「一応の証拠」となることにより物品の実価を立証すべきことになる運送人の立場を考慮しつつ、荷送人に責任制限排除のための通告についての正確性を求めており、船荷証券上の通告価額について故意に（運送品の価額と通告価額が一致しないことを知りながら）虚偽の通告をした荷送人に制裁を加え、詐欺的行為による運送人の損害を防止することを目的としているといえる。⁽¹⁴⁰⁾すなわち、この場合は、いわば運送人を保護するという趣旨において、故意の虚偽通告に対しては運送人は全く責任を負わないとする完全な制裁規定を設けているのである。

この点、国際海上物品運送法上の制裁規定は、前述したように、善意の証券所持人の利益保護を運送人保護に優先しているとみられる。立案担当者の

叙述から分かるように、実価を著しく超えない価額を故意に通告をした場合まで運送人の責任をゼロにすることは善意の証券所持人にとってあまりにも酷であるとの判断が考慮されていたものと思われる。

ここで問題となっている故意の虚偽通告は、過失による不実の通告とは全く異なっている。条約によっても、荷送人の通告価額が実価を「著しく超えないが実価をいくらか上回る」ような場合、価額記載が「一応の証拠」となるものの、運送人はその価額に拘束されないから、実価を立証してこれに基づく損害賠償をすれば足りる。言い換えれば、荷送人が過失により実価を超える価額を通告した場合には、証券の所持人は運送人によって立証された実価に基づいて損害賠償を受けることができるものと解され、⁽¹⁴¹⁾ここでその差が著しいか否かは問題とならない。そもそも、運送品の価額を正確に評価することはときに困難であり、実価との多少の誤差が生じることは避けられないであろう。しかし、その誤差について、詐欺的行為に基づく虚偽通告であることが立証された場合には（このときの立証責任は運送人にある）、実価を「著しく」超えるか否かは問題にならず、その制裁として運送人の免責を認めるべきであるというのが条約規定の趣旨ではないだろうか。そうだとすれば、これと異なる国際海上物品運送法の規定は、条約の趣旨を適切に反映しているとはいえないであろうし、少なくとも立証責任を負担する運送人を保護するために故意の虚偽通告を防止するという目的は達しにくいように思う。

おわりに

ハーグ・ルールの制定当時の議論および同条約を採り入れている英仏の学説・判例の検討によれば、運送人の責任制限排除（＝責任加重）のための「荷送人の通告」の要件は、責任制限を排除するための特約の「申込み」であり、運送人による「船荷証券への記載」の要件は、その申込みに対する「運送人の承諾」であると理解され、責任制限の排除は当事者間の特約であ

るとみるべきである。

ところが、日本のこれまでの学説の多くは、責任制限の排除を当事者間の特約として捉えておらず、運送人による船荷証券への記載が通告に対する運送人の承諾に相当するものとも認識していないので、運送人の承諾義務の有無を論じることなく「船荷証券への記載」義務を中心とした議論が展開されてきたように思われる。

本稿の結論を述べれば、次の通りである。第一に、運送人は責任制限が排除された運送に同意する義務、すなわち責任制限排除のための荷送人の通告を承諾する義務を負っていないものと解すべきである。高価な物品の運送に適した設備を有していない場合など、そのような物品の運送を拒絶できないとすれば、運送人の地位はきわめて不安定なものになってしまう。それゆえ、荷送人の一方的な通告により責任制限が排除されると考えることはできない。ここで、運送人が責任制限の排除に承諾しない場合には、そもそも船荷証券への記載義務というものは問題とならず、運送人がこれを承諾したときにのみ、責任を加重する特約として、運送人は荷送人の通告内容を船荷証券に記載する義務を負うものと考えられる。

第二に、船荷証券が発行された場合、現在の国際海上物品運送法の規定では、船荷証券への記載がなければ要件を欠いて責任制限は排除されないように読める。しかし、ここでも考慮されるべきものは特約の存在の有無であろう。たとえば、運送人が荷送人の通告を承諾したにもかかわらず何らかの理由で船荷証券への記載漏れがあったとき、運送人がその通告を承諾（＝責任制限排除を合意）した事実が割増運送賃の支払いなどのあらゆる方法をもって立証されれば、「船荷証券への記載」要件を欠いても責任制限は排除されるものと解すべきであろう。

他方、船荷証券が発行されていない場合の責任制限の排除についても、これを当事者間の特約と考える以上、「荷送人の通告」のみで責任制限が排除されると解することは困難であり、やはりこの場合も運送人の承諾が前提と

なると解すべきである。船荷証券が発行される場合に証券への記載を求めるのであれば、これが発行されない場合であっても、本来は運送契約を証する何らかの書類等において責任制限排除の合意を確認する手段を求めるなどの立法が望ましいと考えるが、少なくとも、責任制限の排除のためにはいずれの場合であっても運送人の承諾が必要であることが規定の上で明らかにされるべきではないか。日本の場合は、国際海上物品運送法の適用対象を船荷証券が発行されない国際運送にまで拡大した結果、現在の規定では、船荷証券が発行されない場合について、この点が不明瞭になっている。

第三に、国際海上物品運送法は、制定当時から通告価額の記載の効力に関する規定を設けておらず、これが船荷証券の不実記載に関する9条へ「包摂」されたものと理解されてきている。しかし、この9条の記載の効力は、制定当時から単なる推定的証拠力より強化されてきており、1992年の改正に際しては決定的な証拠力が認められている。その結果、現在でも船荷証券上の通告価額の記載は「一応の証拠」として単なる推定的証拠力を認めているに過ぎない現在の条約とはきわめて重大な齟齬を生じさせる結果となっている。この点は、条約に従った規定に是正されるべきであろう。

最後に、荷送人の虚偽通告に対する制裁に関して、国際海上物品運送は荷送人より故意に通告された価額と実価との差異が著しく異なる場合に限ってその対象としている。本稿でみたように、条約の趣旨は、荷送人の通告に対する正確性の確保および荷送人の詐欺的行為の防止にあり、これは推定的証拠力に対する反証を負担する運送人の保護であることを考えると、実価を超える価額の虚偽通告につき、故意が立証された場合には、実価との著しい差異の有無を問題とせず、条約と同様に運送人が一切の責任を負わないことに相当の合理性があるように思われる。

- (1) 2018年5月18日に「商法及び国際海上物品運送法に関する法律」が成立した(2018年5月25日公布、2019年4月1日施行予定)。この改正法が施行されると国際

海上物品運送法の条名（条文番号）の一部が繰り上がるなどの変更がある。しかし、現行国際海上物品運送法13条など、本稿との関係においては内容の実施的変更はない。現在は、改正法の成立後・施行前という過渡的段階にあるが、本稿では現行法の条文で引用している。

- (2) ハーグ・ルール 4条 5項 1文の該当部分は、公定訳に従い「ただし書き」と表記する。正文では、全体が一文であり、この部分は“à moins que”以下に相当する。
- (3) ハーグ・ルール 4条 5項 1文は、次のような規定となっている。「運送人及び船舶は、いかなる場合においても、物品の又は物品に関する滅失又は損害については、1包み又は1単位につき100スターリング・ポンド又は他の通貨によるこれと同等の額をこえて責任を負わない。ただし、当該物品の性質及び価額が荷送人により船積前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合は、この限りではない」。
- (4) ハーグ・ルール 4条 5項 3文は、「運送人、船長又は運送人の代理人と荷送人との間の約定により 5〔4条 5項 1文〕に定める額と異なる最高額を定めることができる。ただし、その協定最高額は、前記〔4条 5項 1文〕の額より少なくしてはならない。」と規定している。
- (5) ハーグ・ルールの制定過程については、戸田修三＝中村眞澄『注解国際海上物品運送法』（青林書院、1997）〔戸田修三〕 3頁以下を参照。
- (6) International Conference on Maritime Law, Documents and Procès-Verbaux of the Sessions (Held from 17 to 26 October, Brussels 1922) [hereinafter Procès-Verbaux I], 139 et seq. reprinted in 1 Michael F. Sturley, The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules (1990) [hereinafter 1 Legislative History] at 369 et seq.
- (7) ハーグ・ルール 4条 5項は全 4文の規定で構成されており、第 2文の規定は、「船荷証券に記載された前記の通告〔物品の種類および価額〕は、反証がない限り推定の証拠となるが、運送人は、その通告を争うことができる〔＝運送人にとって拘束力を有し又は確定的なものになることはない〕」となっている。
- (8) すなわち、1921年ハーグ規則 4条 4項 3文の「物品の種類および価額に関する荷送人の通告は、反証がない限り推定的な証拠となるが（prima facie evidence）、運送人にとって拘束力を有しまたは確定的なものにはならない。」という規定に、「それが船荷証券に記載されているとき」という文言が追加されたが、実質的内容は変わらない。

- (9) Procès-Verbaux I, *supra note* 6, at [141] (statement of Mr. Beecher).
- (10) *Id.* at [142] (statement of Mr. Beecher). ここでアメリカの代表は、1893年ハーター法の成立後、アメリカ海運実務で広く利用されていた船荷証券上の運送人の責任制限約款に関して、運送人による権利濫用を指摘しつつ、証券記載の効力の強化を主張したのであった。
- (11) *Id.* at [141] (statement of Mr. Franck in the Chair).
- (12) ハーグ・ルール 3条3項は、運送人が船荷証券を発行する際に記載すべき事項として、「(a) 物品の識別のため必要な主要記号で物品の積込開始前に荷送人が書面で通告したもの」、「(b) 荷送人が書面で通告したこん包若しくは個品の数又は容積若しくは重量」、「(c) 外部から認められる物品の状態」3つの記載事項を定めている。
- (13) Procès-Verbaux I, *supra note* 6, at [141] (statement of Mr. Franck).
- (14) International Conference on Maritime Law, Meeting of the Sous-Commission Procès-Verbaux of the Sessions (Held from 6 to 9 October, Brussels 1923) [hereinafter Procès-Verbaux II], Third Plenary Session-Sunday 7 October 1923, 62 et seq. reprinted in 1 Legislative History, *supra note* 6, at 459 et seq.
- (15) *Id.* (Procès-Verbaux II) at [63] (statement of Mr. Ripert and Sir Leslie Scott).
- (16) *Id.* (Procès-Verbaux II) at [64] (statement of Mr. Ripert and Mr. Loder).
- (17) *Ibid.* (statement of Mr. Louis Franck in the Chair). さらに、Procès-Verbaux I, *supra note* 6, at [141] では、「運送人が高い価額の通告を承諾する結果として、運送人が望む運送賃を請求することは非常に常識的なことになっている」と指摘されている (statement of Judge Hough)。
- (18) Procès-Verbaux II, *supra note* 14, at [64] (statement of Mr. Louis Franck).
- (19) 14 & 15 Geo. 5 c. 22
- (20) Carriage of Goods by Sea Act 1971, c.19., § 4 (5) (a).
- (21) Guenter Treitel & F.M.B. Reynolds, Carver on Bills of Lading 717 (§ 9-253) n.1158 (4th ed., 2017) は、Selvig の著書である “Unit Limitation of Carrier’s Liability (Oslo University Press/Pitman, 1961)” において荷送人による超過価額の通告に関する有益な議論がなされていると述べる。
- (22) ハーグ・ルール 4条5項3文については、前掲注(4)を参照。
- (23) Erling Selvig, Unit Limitation of Carrier’s Liability 195 (1961).

- (24) *Id.* at 209.
- (25) *Id.* at 96.
- (26) *Id.* at 225.
- (27) *Id.* at 217.
- (28) *Ibid.*
- (29) *Id.* at 195.
- (30) *Id.* at 203.
- (31) *Id.* at 195-6 & 217.
- (32) 上田誠一郎『契約解釈の限界と不明確条項解釈準則』（日本評論社，2003）133頁、樋口範雄『アメリカ契約法』（弘文堂，第2版，2008）152頁以下を参照。
- (33) この法理の詳細については、上田・前掲注（32）141頁以下を参照。また、望月礼二郎『英米法〔新版〕』（青林書院，1997）401頁は、「書面契約の当事者は、どちらも、契約文書以外の証拠に依拠して契約文書に追加し、変更を加え、またはそれを否認することができない」と定義している。
- (34) Selvig, *supra* note 23, at 224.
- (35) この点、Guenter Treitel & F.M.B. Reynolds, *supra* note 21, at 717（§9-253）においても同様な理解が示されており、さらに、運送人は高い運送賃を請求する機会を有すべきであることが指摘されている。
- (36) 29 Ll.L.Rep. 133. なお、Carver は、1971年のイギリス海上物品運送法4条5項（a）号（運送人の責任制限制度）に関して、（a）に定める法定責任限度額を通告される高い価額に取り替えるためには、船積み前に、物品の種類および価額が通告され、かつ、船荷証券に通告内容が記載されなければならないと述べ、この判決を挙げている（Guenter Treitel & F.M.B. Reynolds, *supra* note 21, at 717（§9-253）n.1154）。
- (37) 条文の内容は、ハーグ・ルール4条5項と同じ。
- (38) 本稿では、“amend” という語を「修正」と訳したが、その意図するところは“rectification”（改定または訂正）と同じである（Selvig, *supra* note 23, at 225）。“rectification”とは、英米法における特定の救済の一つであり、裁判所は、契約書が契約当時の当事者の意思を正確に示していない場合において契約書の文言の改定を命ずることができる（田中英夫『英米法総論（下）』（東京大学，2013）559頁）。ただし、この改定命令は、原則として「真正に成立した合意を契約書に書くに当たって書き誤りをした場合に、与えられる」（田中和夫『英米契約法』（有斐

- 閣, 1965) 97頁)。
- (39) この請求は、「契約書の改定命令の発給を求める請求と改正された内容での契約の実現を求める請求との双方を、一つの訴で提起することができる」(田中(英)・前掲注(38)559頁)。
- (40) 田中(和)・前掲注(38)97頁。
- (41) なぜなら、「口頭証拠排除の準則」法理によると、本件で発行された船荷証券は、荷送人と運送人との間での最終的な契約内容が書面化されたものである(価額の記載がない船荷証券の発行=責任制限を排除しない契約の書面化)。そのため、外部証拠である船積指示書によって船荷証券の文言の修正(=価額の記載)を求めることは、責任制限を排除する契約への変更になると考えられる。
- (42) Selvig, *supra note* 23, at 226.
- (43) *Ibid.*
- (44) なお、Sir Alan Abraham Mocatta.; Michael J. Mustill. et al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* (18th ed., 1974) at 444も、本判決を引用しつつ、もし運送人が法定限度額(包みあたり100ポンド)を超える責任を負うならば、物品の種類および価額が通告されるだけではなく、これらの通告が船荷証券に記載されなければならないと述べている。
- (45) Loi du 2 Avril 1936, relative aux transports des marchandises par mer, *J. O. de la République Française du 11 avril 1936*.
- (46) Loi n°66-420 du 18 juin 1966 et Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966, sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.
- (47) フランス1936年法改正の背景については、箱井崇史「無留保船荷証券のための補償状(二)——フランス海上物品運送法を中心として——」早法70巻2号(1994)89頁を参照。
- (48) フランス1966年法の改正については、中村真澄『海上運送責任の諸問題』(成文堂, 1998)49頁以下を参照。
- (49) 同条文の和訳は、中村真澄他「フランス海事法I」早比23巻1号(1990)、322頁、323頁(中村・前掲注(48)209頁所収)によりつつ、一部を変更した。
- (50) 運送法典L5422-13条1項によると、1966年法28条1項の「1979年12月21日ブリュッセルにおいて署名された議定書により改正された」という文言は削除されている。
- (51) Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Droit Maritime*, 3^e éd, L.G.D.J, 2016,

- p.858, n°1110 ; Martine Rémond-Gouilloud, *Droit Maritime*, 2^e éd., A. Pedone, 1993, p.387, n°598.
- (52) Rémond-Gouilloud, *op. cit.* (note 51), n°598.
- (53) Bonassies et Scapel, *op. cit.* (note 51), n°1110; René Rodière, *Traité général de Droit Maritime : Affrètements et Transports*, t.2, Dalloz, 1967-70. n°680.
- (54) Bonassies et Scapel, *op. cit.* (note 51), n°1112 ; Rodière, *op. cit.* (note 53), n°680.
- (55) Georges Marais, *Les Transports Internationaux de Marchandises par Mer et la Jurisprudence en Droit Comparé*, Loi du 9 Avril 1936, 1949, p.208.
- (56) Bonassies et Scapel, *op. cit.* (note 51), n°1110.
- (57) しかし、運送人が荷送人の通告価額を承諾して船荷証券に記載したときにも、運送人は、この通告価額が物品の実価よりも過大評価された (surestimait) ことの証明により荷送人の通告の正当性を争うことができる (Rodière, *op. cit.* (note 53), n°680)。
- (58) Rodière, *op. cit.* (note 53), n°680. また、中村・前掲注 (48) 66頁を参照。
- (59) Rémond-Gouilloud, *op. cit.* (note 51), n°598.
- (60) Rouen, 18 oct. 1984, *D. M. F.*, 1986. 33.
- (61) 判例には積み地は示されていない。
- (62) すなわち、「運送契約」は、「船荷証券又はこれに類似の海上物品運送に関する証券により証明される運送契約のみをいう。備船契約に基づいて発行される船荷証券又はこれに類似の証券については、その証券が運送人と証券所持人との関係を規律する時から用いる」と規定されている。
- (63) Aix-en-Provence, 16 mars 1982, *D. M. F.*, 1984. 291.
- (64) *Ibid.*
- (65) Bonassies et Scapel, *op. cit.* (note 51), n°936. また、同書は、“la note de chargement” が船荷証券の類似の証券を構成するため、たとえ船荷証券が発行されず、物品を本船に船積みする前になくしたとしても、条約の適用は正当であると述べている。
- (66) Guenter Treitel & F.M.B. Reynolds, *supra note 21*, at 717 (§ 9 -253).
- (67) George F. Chandler, III, “*Damages to Cargo: The Measure of Damages to Cargo-Redux*” 72 *Tulane Law Review* 539 (1997-1998) at 555.
- (68) Selvig, *supra note 23*, at 210.

- (69) Guenter Treitel & F.M.B. Reynolds, *supra note 21*, at 731. なお、この Carver の見解は、1968年の改正議定書によるハーグ・ヴィスビー・ルールの4条5項(f)に関連して述べたものであるが、同規定はハーグ・ルール4条5項2文に該当するところ、船荷証券上の通告価額は「一応の証拠」であるという規定の内容については何らの変更もない。
- (70) *Id.* at 731 n.1272.
- (71) Marais, *op. cit.* (note 55), p.210.
- (72) *Ibid.* ; Georges Marais, *Des Règles de La Haye*, 1926, n°61, p.119.
- (73) Georges Ripert, *Droit Maritime*, t.2, 1952, 4^e éd, n°1818, p.711.
- (74) *Ibid.*
- (75) Marais, *op. cit.* (note 55), p.208.
- (76) Henri Aubrun, *Les Transports de Marchandises par Mer : Loi du 2 avril 1936, Loi du 9 avril 1936 et Convention internationale de Bruxelles*, Dalloz, 1938, n° 77, p.79. ここでは、Marais, *op. cit.* (note 72) n° 61, p.119が引用されている。
- (77) Guy Fraikin, *Traité de la Responsabilité du Transporteur Maritime*, 1957, n° 309, p.294.
- (78) この点、1966年法28条5項b号においても同様である。すなわち、中村・前掲注(48)66頁は、「荷送人の通告は運送人に対して証拠となるが、単に一応の証拠(prima facie)にすぎず、運送人は物品の価額が船荷証券に記載された価額を有しないことを立証できる。」と述べている。
- (79) なお、Rodièreは、1936年法5条について「この通告の正確性に運送人が異議を唱えることができる唯一の方法は留保を付すことであるかのようにみえる。この解決方法は、實際上、不合理である」と述べている(Rodière, *op. cit.* (note 53), n°680)。
- (80) Selvig, *supra note 23*, at 217.
- (81) The International Law Association, Maritime Law Committee, Third Day's Proceedings, at 185-6 (statement of Mr. L. C. Harris), reprinted in 1 Legislative History, *supra note 6*, at 291-2。さらに、Maraisもこれ引用しつつ、物品の種類は必修的(indispensable)な通告内容であり、荷送人には正確な通告(déclaration exacte)が求められると述べている(Marais, *op. cit.* (note 55), pp.208 et 209.)。
- (82) この点は、中村・前掲注(48)66頁においても指摘されている。なお、フランス1966年法18条のデクレ35条は、条約3条3項(この規定については、前掲注(12)

- を参照。)と同様に、船荷証券の交付のときの記載すべき事項を定めている。デクレ35条の内容については、中村・前掲注(49)330頁を参照。
- (83) 商法578条(2018年商法改正後の577条)の高価品特則が、高価品運送を委託するにあたり、荷送人に種類および価額の明告を求めているのも同旨であろう。
- (84) この点に関して、小町谷操三『統一船荷証券法論及び国際海上物品運送法註釋』(勁草書房, 1958)250頁は、「条約が運送品の性質の通告要件としたのは、運送品の価額を推知しうる標準を、與へんとしたものに、過ぎないからである」と述べる。
- (85) Selvig, *supra note 23*, at 218も、船荷証券には、責任制限排除よりも他の目的のために物品の種類および価額が記載されている場合が頻繁にあると指摘する。
- (86) *Id.* at 219-21.
- (87) Guenter Treitel & F.M.B. Reynolds, *supra note 21*, at 717 (§ 9-253)。
- (88) Selvig, *supra note 23*, at 220-1.
- (89) たとえば、川崎汽船のコンテナ船用B/L約款24条(Limitation of liability) **3**項は、運送人が物品を受け取る以前に、責任限度額より高かく評価された物品の価額が商人の書面により通告され、かつ、物品の種類とともに船荷証券に記載され、そして、必要に応じて追加運送賃を支払わない限り、運送人の責任制限制度が適用される旨を規定している。この約款は、川崎汽船のホームページから入手可能。
- (90) 2018年商法改正後の577条。
- (91) 東京高裁平成12・2・9判時1749号157頁。
- (92) 中村真澄=箱井崇史『海商法』(成文堂, 第2版, 2013)150頁、151頁。
- (93) 田中誠二=吉田昂『コンメンタール国際海上物品運送法』〔吉田〕(勁草書房, 1964)46頁以下を参照。なお、小町谷・前掲注(84)314頁は、本法が条約1条(b)に該当する規定を設けていないことは、「船荷証券を認めない趣旨ではなく、それを包含する趣旨」であると述べる。
- (94) 本法が適用範囲を拡大した理由については、小町谷・前掲注(84)314頁と田中=吉田・前掲注(93)47頁、48頁を参照。
- (95) 吉田昂「船荷証券統一条約と国際海上物品運送法」商事66号(1957)16頁。
- (96) 吉田・前掲注(95)15頁、16頁。
- (97) 小町谷・前掲注(84)362頁。
- (98) 小町谷・前掲注(84)248頁の注(*)を参照。これは、吉田氏も同説(田中=吉田・前掲注(93)212頁。)
- (99) 小町谷・前掲注(84)248頁の注(*)を参照。また、同文献249頁の注(一a)で

は、「価額の通告があった場合に、運送人が法律上の理由なくして、その記載をしなかった場合に、そのことから生じた一切の損害を、賠償しなければならない」との説について、「運送人が船荷証券にその記載をすることを、明示的に又は黙示的に、引き受けた事実がない限り、条約の規定からは、当然に出てこないことである」と批判している。

- (100) 小町谷・前掲注(84)362頁。
- (101) 小町谷・前掲注(84)253頁。
- (102) 栗田和彦「運送品の価額通告制度について」関法46巻4～6号(1997)300頁、301頁。
- (103) 石井照久「運送人の責任——国際海上物品運送法案を中心に——」海法会誌復刊5号(1958)33頁。
- (104) 田中=吉田・前掲注(93)212頁。
- (105) 田中誠二教授も同説とする(田中誠二『海商法詳論』(勁草書房, 増補第3版, 1985)307頁、308頁)。
- (106) 栗田・前掲注(102)305頁、306頁。
- (107) 栗田・前掲注(102)304頁、305頁。
- (108) 栗田教授は、小町谷教授の「運送人は荷送人の限度額排除の意思を排除する自由を有する」とする説について、「明らかに、価額通告制度の趣旨・存在理由に反するだけではなく、おそらく、新・旧条約三条八項の許容するところではない」と批判する(栗田・前掲注(102)305頁)。
- (109) 田中=吉田・前掲注(93)213頁以下を参照。
- (110) 吉田・前掲注(95)16頁。
- (111) 石井・前掲注(103)33頁。
- (112) 谷川久「国際海上物品運送法について(四)」財経詳報107号(1957)860頁。
田中=吉田・前掲注(93)212頁、213頁。また、田中(誠)教授も同説(田中(誠)・前掲注(105)308頁)。
- (113) 小町谷・前掲注(84)250頁、251頁。
- (114) 小町谷・前掲注(84)252頁の注(六a)。
- (115) 小町谷・前掲注(84)252頁の注(六a)。
- (116) 小町谷・前掲注(84)252頁の注(六a)。
- (117) つまり、ハーグ・ルール3条4項の制定趣旨および英米法の解釈と同様に、禁反言の原則を合わせて制定したのである(吉田・前掲注(95)13頁、田中=吉田・

前掲注（93）162頁）。

- (118) 国際海運法 9 条の制定経緯については、田中＝吉田・前掲注（93）162頁以下を参照。
- (119) これは、小町谷・前掲注（84）252頁の注（六 a）においても言及されているが、この見解に対して小町谷教授は反対意見を述べている。
- (120) Constant Smeesters & Gustave Winkelmolen, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, t.2, 1933, n°736, p.396.
- (121) *Ibid.*
- (122) *Ibid.*
- (123) 中村＝箱井・前掲注（92）193頁。なお、改正前 9 条の船荷証券の記載の効力は、条約 3 条 3 項が定める船荷証券の法定記載事項よりも広範に、国際海上物品運送法 7 条 1 項に掲げられている記載事項を含む船荷証券のすべての証券記載に及ぶものと解されており（田中＝吉田・前掲注（93）165頁）、この範囲は1992年改正後の 9 条においても変更はない（山下友信「船荷証券の記載の効力」海法会誌復刊36号（1992）42頁、落合誠一「国際海上物品運送法の改正」ジュリスト1008号（1992）100頁、101頁）。この点からみても、責任制限排除のための荷送人の通告価額もここにいうすべての証券記載に包含される事項として考慮されていたのではないと思われる。
- (124) この点、1992年改正の立案担当者であった菊池氏も、この理解を前提として叙述している（菊池洋一『改正国際海上物品運送法』（商事法務研究会、1992）58頁）。
- (125) 国際海運法13条 6 項および 7 項の制定経緯については、石井・前掲注（103）36頁、谷川・前掲注（112）860頁、吉田・前掲注（95）16頁、田中＝吉田・前掲注（93）216頁以下を参照。
- (126) しかし、このような条約規定の解釈は、条約を撰取している諸外国において必ずしも明確であるとはいえない。たとえば、フランスでは1936年法 6 条（改正後の1966年法31条と同様）に「荷送人が……故意に不正確（sciemment inexacte）な通告をなした場合には、運送人は、その運送品の滅失または損傷についていかなる責任も負わない」として、条約規定と同様に定められている。フランス破毀院（審理部）の1943年12月27日判決（Cass. Req. 27 déc. 1943, D.R.C. 1944）は、1936年法が採り入れている条約 4 条 5 項の制裁規定について、同規定は実価より高い価額を虚偽に通告した場合と実価より低い価額を虚偽に通告した場合を区別せず、当該運送品の価額につき荷送人が故意に不正確な通告をなしたときは、運送人に対する

荷送人のすべての請求権を剥奪していると判示した。これに対して、学説は、そもそも条約に「荷送人が実価より低い価額を通告した場合には、4条5項の末尾〔第4文の制裁規定〕を適用しない」という留保条項が設けられていたことなどを根拠に、この判決に反対の立場をとっている (Marais, *op. cit.* (note 72) n°62, p.120 ; Marais, *op. cit.* (note 55), p.213. ; Ripert, *op. cit.* (note 73), n°1818 *bis*, p.712)。これらの点については、小町谷・前掲注(84)259頁においても指摘されている。なお、同書によると、この留保条項は結局削除されたが、削除の理由(すなわち、実価より低い価額を通告した場合には制裁規定を適用しないことに意見が一致したこと)については各国の解釈は必ずしも一致していないようである(小町谷・前掲注(84)260頁の注(一〇a)を参照)。

(127) 谷川・前掲注(112)860頁。

(128) 吉田・前掲注(95)16頁。

(129) 田中=吉田・前掲注(93)217頁。

(130) 石井・前掲注(103)35頁、36頁。

(131) 石井・前掲注(103)36頁。

(132) 谷川・前掲注(112)860頁。

(133) 田中=吉田・前掲注(93)219頁。

(134) 田中=吉田・前掲注(93)221頁。

(135) Procès-Verbaux I, *supra* note 6, at [194], *see also*, Procès-Verbaux II, *supra* note 14 at [67] & [70].

(136) この点に関しては、条約の制定過程においても見解が分かれていた。すなわち、フランスの Ripert は、実価より低く通告した、または物品の種類を虚偽に通告した場合は制裁規定の対象とならないと述べ、イギリスの Leslie Scott は、条約の制裁規定は、割増運送賃の支払いを避けるため、非常に高額な物品価額を低く虚偽通告することを防ぐ目的も有していると述べている (Procès-Verbaux II, *supra* note 14, at [67])。

(137) *Ibid.* (statement of Chairman).

(138) Procès-Verbaux II, *supra* note 14, at [67]&[70] (statement of Chairman).

(139) *Ibid.*

(140) 小町谷・前掲注(84)258頁、259頁。

(141) Smeesters & Winkelmolen, *op. cit.* (note 120), n°736.; Marais, *op. cit.* (note 55), p.214. また、小町谷教授も、この場合には制裁は全く問題にならず、実価を

賠償することにより、何も不利益を受けることがないと述べている（小町谷・前掲注（84）257頁の注（一C））。他方、過失により虚偽の通告をした場合には制裁の対象にならないが、荷送人の価額通告を無効として、運送人は責任限度額を賠償すれば足りる（＝運送人の責任制限制度を適用できる）とする説もある（Georges Van Bladel, *Connaissements et Règles de La Haye, commentaire de la loi du 28 novembre 1928*, 1929, n° 385, p.223）。