

早稲田大学審査学位論文（博士）

船荷証券統一条約における海上物品運送人の責任制限制度

——アメリカ法および日本法による条約摂取を中心として——

早稲田大学大学院法学研究科

姜 恩英

目次

はしがき	6
第一部　アメリカ海上物品運送人の責任制限制度における「公平な機会法理」 の新展開	10
はじめに	12
第1章　1936年海上物品運送法4条5項の適用に関する「公平な機会法理」の展開 とその背景	14
1　運送人の責任制限制度の立法におけるアメリカ慣習の影響	15
（1）条約による運送人の責任制限制度の採用	
（2）アメリカ慣習の影響によるカナダ水上物品運送法8条の立法	
2　海上物品運送法制定以前の運送人の責任制限と「料率選択権法理」	19
（1）判例における「料率選択権法理」の形成	
（2）1893年ハーター法における「料率選択権法理」の採用	
3　海上物品運送法制定以降の「公平な機会法理」の展開	25
（1）鉄道旅客運送における「公平な機会」という語の登場	
（2）海上物品運送における「公平な機会法理」の登場	
第2章　1990年代以降における「公平な機会法理」の解釈の変化	34
1　1980年代の「公平な機会」付与の判断をめぐる解釈の対立	34
（1）第9巡回区控訴裁判所の「荷送人の了知」に基づく厳格な解釈	
（2）第5巡回区控訴裁判所の「公平な機会の存在」に基づく解釈の緩和	

2	1990年代の第9巡回区控訴裁判所の解釈の変化	49
	(1) 「公平な機会法理」に対する学説の批判と判例への影響	
	(2) 「公平な機会」付与の判断基準の解釈による緩和	
3	その他の控訴裁判所における「公平な機会法理」からの脱却	68
	(1) 第1巡回区控訴裁判所の判例	
	(2) 第3巡回区控訴裁判所の判例	
	おわりに	80
第二部	国際海上物品運送人の責任制限制度における「包」および「単位」 の意義——英米判例の比較研究を中心として——	84
	はじめに	86
	第1章 条約における「1包」、「1単位」概念の英米法への導入	88
	1 1924年ハーグ・ルールにおける運送人責任制限制度の採用とその問題点	88
	2 ハーグ・ルール4条5項の「包または単位」に関する英米の理解	91
	(1) イギリス海上物品運送法の「包または単位」に関する理解	
	(2) アメリカ海上物品運送法の「包または単位」に関する理解	
	3 アメリカ海上物品運送法4条5項における「慣習的運送賃単位」への修正	96
	(1) “freight unit”の登場	
	(2) 「単位」の意義へ明確性を付与する試み	
	(3) アメリカ海上物品運送法による「慣習的運送賃単位」の採用	
	第2章 「1包」、「1単位」概念に関する英米判例による解釈の展開	104

第1節 「1包」の意義をめぐる解釈	104
1 イギリスの1874年 Whaite 事件判決	105
2 アメリカ裁判所におけるアメリカ海上物品運送法の「包」についての解釈要素	108
(1) 「包」の一般的な意味	
(2) 「運送の容易化」の基準	
(3) 「船荷証券の記載」の基準	
(4) 小括	
第2節 「1単位」の意義をめぐる解釈	130
1 イギリス裁判所における「単位」の解釈	130
(1) 個品貨物と「船積単位」について	
(2) ばら積み貨物と「単位」について	
2 アメリカ裁判所における「慣習的運送賃単位」としての解釈	135
(1) 「慣習的」を重視した「慣習的運送賃単位」の解釈	
(2) 「実際の運送賃単位」への解釈の展開	
(3) 船荷証券の条項における「慣習的運送賃単位」の解釈	
(4) 小括	
おわりに	157
第三部 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——	160
はじめに	162

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	165
1	「船荷証券への記載」要件の意義	166
	(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	186
	(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	193
1	国際海上物品運送法による条約摂取とその特殊性	193
	(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	197
	(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	204
	(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	217
	参考文献一覧	220

はしがき

海上物品運送の分野においては、運送品に滅失・損傷等の損害が生じた場合、運送人が荷主に支払うべき賠償額を一定額に制限する、いわゆる「運送人の責任制限制度」が存在している。世界で初めて運送品の「包」を基準とした責任制度を法律に導入したのは1910年のカダナ水上物品運送法であるが、その後、海上物品運送契約法の国際的統一を目指した1924年の船荷証券統一条約（ハーグ・ルール）は同法の責任制限規定（8条）をモデルとして運送人の責任制限規定を定めている。運送人の責任を一定額に制限する試みは、すでに19世紀の後半に船荷証券約款として見られており、ここでも運送品の「包」を基準とした責任制限が採用されていた。このような約款は、運送品の価額について不知である運送人を保護する色彩が強いものの、運送人が運送の対価として受け取る割増運送賃は運送品の価額に応じて算定されるという考え方の下で、安い運送賃を望み運送品価額を通告しない荷送人に対して運送人の損害賠償額を制限するものとして、その合理性が認められてきていた。

さて、1924年の船荷証券統一条約は、その4条5項において、運送品の「包・単位」の数を基準とする海上物品運送人の責任制限制度を定めている。他方で、この責任制限規定が排除される場合として、「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」（4条5項1文ただし書き）を挙げている。この場合には、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。その後、1968年の改正議定書（ヴィスビー・ルール）により、「包・単位」の数を基準とする責任制限に加えて、運送品の重量を基準とした新たな責任制限制度が採用された（二元制）。日本では、1957年（昭和32年）にハーグ・ルールを撰取する国際海上物品運送法を制定し、その後、1992年（平成4年）にヴィスビー・ル

ールを摂取する同法の改正を行っており、現在では改正条約に合わせた二元的な責任制限制度が採用されている。

このように、条約によって海上運送人の責任制限制度が採用されたことにより、この制度が世界に広く普及することになったが、その際には各国法への摂取に関する問題が生じることになった。まず、条約における運送人の責任制限規定について、責任限度額の計算基準として採択された「包・単位」につき、多種多様な物品の具体的な「包」と「単位」の意義をめぐる解釈問題が実務界から指摘されてきた。とくに「単位」は、条約において初めて取り入れられた用語であり、「包」の意義を含めて、これらを解釈し定義する手がかりも条約には存在していない。「包・単位」という簡潔な表現が用いられているため、その意味するところは必ずしも明瞭ではなく、実際の運用において解釈上の問題が生じているのである。この点について、アメリカは、条約を摂取して国内法を制定する際に、これらの用語に明確性を与えるための工夫として、条約の「単位」を「慣習的運送貨単位」と修正している。しかし、その結果として、たとえば条約の「包・単位」をそのまま採用して運送人の責任制限制度を設けているイギリスの「単位」の理解（「船積単位」）との著しい相違を生じさせるなど、この点における条約文言の理解の不統一が露呈している。そもそも、アメリカでは、条約に基づく運送人の責任制限規定を適用するためには、責任制限を排除するために（限度額を超えた）運送品価額を荷主が運送人に通告するための「公平な機会」が存在していなければならないとする「独自の制約」が判例上で存在しており、いわゆる「公平な機会法理」との関係において実務に大きな影響を与える解釈が判例によって示されてきた。

このような条約の国内法化に際して生じたと考えられる国内法ないしその解釈の特殊性は、日本についても同様に指摘することができる。日本では、条約と異なり、国際海上物品運送法が船荷証券の発行のない運送にも適用されるため、この点を考慮に入れて条約の責任制限規定の文言を修正しているが、そこでは運送人の責任制限規定

の排除をめぐって、諸外国とは方向性の異なる議論が展開されてきている。また、現在の国際海上物品運送法の規定と条約の文言との乖離も指摘できるように思う。

本論文は、運送人の責任制限に関する条約規定の理解を、とりわけアメリカ法および日本法による条約摂取に見られる特殊性に焦点をあてて検討するものであり、全 3 部で構成されている。とりわけ、アメリカでは、「公平な機会法理」に基づく荷送人に対する「公平な機会」の付与を前提、1936 年海上物品運送法の責任制限規定（4 条 5 項）が適用されることから、これを先行して検討したうえで、責任制限額の計算基準の意義について検討することになる。すなわち、アメリカ海上物品運送法 4 条 5 項の適用に関する「公平な機会法理」の検討を第 1 部、続いて、責任限度額の計算基準である「包」および「単位」の意義の検討を第 2 部とする。そして、最後に、荷送人の価額通告による責任制限の排除要件を、とくに日本法による条約摂取の特殊性から検討することとして、これを第 3 部とする。

第 1 部では、最初に、アメリカの海上物品運送法 4 条 5 項は条約の責任制限制度を採用しているものの、なぜ「公平な機会法理」による独自の解釈を加えているのかその背景を考察した。そのうえで、アメリカ裁判所における「公平な機会法理」の展開について 1980 年代と 1990 年代以降の判例を分析することで、1990 年代以降の解釈の変化を明らかにした。第 2 部では、まず、条約による運送人の責任制限制度の制定過程上の解釈の問題点を指摘したうえ、同条約を摂取したイギリスおよびアメリカの「1 包」と「1 単位」に関する理解を確認した。さらに、アメリカ海上物品運送法による「慣習的運送賃単位」への採用までの過程を概観して、その修正の趣旨を確認した。そのうえで、両国の判例の展開を中心に分析し、それらの用語の意義に関する現在の解釈基準の到達点を明らかにした。第 3 部では、運送人の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その当時の理解を確認したうえ、これらの要件の意義に関する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。その次に、運送人の「船荷

証券への記載」義務を含む責任制限排除の規定に関するいくつかの解釈問題について日本の学説を再検討し、条約や諸外国の議論から示唆をえて、国際海上物品運送の責任制限規定の立法上の問題点を指摘した。

【付記】※2018年5月18日に「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」が成立した（2018年5月25日公布、2019年4月1日施行）。この改正法の施行により、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った。これは、船荷証券規定について、商法が改正前の国際海上物品運送法の規定（6条～10条）を撰取する形で改正されたため、改正前の国際海上物品運送法の条文が削除されたからである。しかし、改正前の国際海上物品運送法13条など、本稿との関係においては規定内容及び実質的な変更はない。

2019年10月に提出する本論文では、本来は同年4月施行の改正法の条名を用いるべきであるが、引用文献のほぼすべてが改正前のものであり、先行研究や判例などの比較参照の便宜から、本文では特に明示しない限りすべて改正前の条名で統一することとした。

第一部 アメリカ海上物品運送人の責任制限制度に おける「公平な機会法理」の新展開

はじめに

第1章 1936年海上物品運送法4条5項の適用に関する「公平な機会法理」の展開とその背景

1 運送人の責任制限制度の立法におけるアメリカ慣習の影響

(1) 条約による運送人の責任制限制度の採用

(2) アメリカ慣習の影響によるカナダ水上物品運送法8条の立法

2 海上物品運送法制定以前の運送人の責任制限と「料率選択権法理」

(1) 判例における「料率選択権法理」の形成

(2) 1893年ハーター法における「料率選択権法理」の採用

3 海上物品運送法制定以降の「公平な機会法理」の展開

(1) 鉄道旅客運送における「公平な機会」という語の登場

(2) 海上物品運送における「公平な機会法理」の登場

第2章 1990年代以降における「公平な機会法理」の解釈の変化

1 1980年代の「公平な機会」付与の判断をめぐる解釈の対立

(1) 第9巡回区控訴裁判所の「荷送人の了知」に基づく厳格な解釈

(2) 第5巡回区控訴裁判所の「公平な機会の存在」に基づく解釈の緩

和

2 1990年代の第9巡回区控訴裁判所の解釈の変化

(1) 「公平な機会法理」に対する学説の批判と判例への影響

(2) 「公平な機会」付与の判断基準の解釈による緩和

3 その他の控訴裁判所における「公平な機会法理」からの脱却

(1) 第1巡回区控訴裁判所の判例

(2) 第3巡回区控訴裁判所の判例

おわりに

はじめに

1924年ハーグ・ルール4条5項は、「包・単位」を基準とする海上物品運送人の責任制限制度を定めつつ（4条5項1文）、「物品の性質〔種類〕および価額が荷送人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」、運送人の責任制限が排除されるとのただし書きを規定している。アメリカは、この条約を撰取して国内法である1936年海上物品運送法（Carriage of Goods by Sea Act, 1936）を制定しており、運送人の責任制限制度に関しては、条約4条5項と同様の責任制限方式を採用しながら、限度額の算定基準となる「単位」について立法的に独自の表現を用いている（海上物品運送法4条5項）。すなわち、この4条5項は、「物品の性質〔種類〕および価額が荷送人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を除き」、運送人および船舶は、いかなる場合においても、物品の滅失または損傷について「包」または「慣習的運送賃単位」（Customary Freight Unit）あたり500ドルを超えては責任を負わないと規定している。

ところが、1970年代以降のアメリカ裁判所は、この法定の責任制限制度の適用につき、運送人は荷送人に対し（責任制限を排除するための）物品の高い価額（真価）を通告する「公平な機会」を付与しなければならないと解している。換言すると、荷送人に対する「公平な機会」の欠如は、運送人が責任制限の利益を享受することができないという効果を生じさせているのである。これは、アメリカの海上物品運送法においても、同法が採り入れているハーグ・ルールにおいても、その根拠となる明文の規定は存在せず、いわゆる「公平な機会法理」（fair opportunity doctrine）に基づくアメリカ裁判所の独自の解釈であるといえる。

アメリカ裁判所による「公平な機会法理」に関しては、すでに日本では1980年代の

先行研究によって紹介されている。しかし、その後、「公平な機会」の付与を判断する基準に変化が生じ、さらに「公平な機会法理」から脱却しているように思われる。

このような解釈の変化は、「公平な機会法理」の適用を批判する学説の影響を受けたためであると考えられる。そこで、本稿では、学説を概観したうえで、いかなる場合において運送人による「公平な機会」の付与があったと判断されるのか、その判断基準を中心に、1980年代と1990年代以降のアメリカ判例を分析の対象とし「公平な機会法理」をめぐる裁判所の解釈の変化を明らかにしたい。

なお、条約による運送人の責任制限制度の採用に関連して、1893年ハーター法上有効とされた運送人の責任額の軽減を試みる約款（アメリカの慣習）が影響を与えているようであり、さらにこの約款の有効性が確保された根拠は、「公平な機会法理」が基礎としている「料率選択権法理」（choice of rate doctrine）にあったと考えられる。それゆえ、アメリカ裁判所における「公平な機会法理」の解釈を検討するに先立って、まず「料率選択権法理」の形成を踏まえつつ、海上物品運送法が制定される以前の運送人の責任制限に関するアメリカ裁判所の理解を確認する。そのうえ、アメリカが条約の運送人の責任制限制度（4条5項）を採用しながらも、なぜ独自の「公平な機会法理」に基づく解釈を行っているのか、その背景を考察してみたい。

第1章 1936年海上物品運送法4条5項の適用に関する

「公平な機会法理」の展開とその背景

1974年、第9巡回区控訴裁判所の *Tessler Bros (B.C.). Ltd. v. Itaipacific Line* 事件判決¹において、運送人が海上物品運送法4条5項の利益を享受するためには、荷送人に対して高い価額を通告する「公平な機会」を与えなければならないと判示され、その後、4条5項を適用するための前提条件として、運送人に「荷送人に対する公平な機会の付与」を求める判例が次々と現れた。本章では、こうした「公平な機会法理」に基づく解釈の背景を考察する。とりわけ、その背景については、次の2つの点が考えられる。第1に、条約の運送人の責任制限制度（4条5項）は、1910年カナダ水上物品運送法（*Water Carriage of Goods Act, 1910*）8条を基礎として制定されたものであるが、ここには、1924年条約および1936年海上物品運送法が制定される以前、運送人の責任制限を試みるアメリカの慣習が何らかの影響を及ぼしていると思われる。第2に、そのような慣習に関しては、運送人が荷送人に対して、運送人の責任額を選択に関する「運送品の実価に基づく運賃料率と合意価額に基づく運賃料率との選択権」²を付与すべきであるとする「料率選択権法理」（*choice of rate doctrine*）が存在したことである。アメリカ裁判所が適用している「公平な機会法理」は、後述するように、この「料率選択権法理」から生まれたものであることから、こうした事情を概観したうえで、海上物品運送法4条5項の適用に関する「公平な機会法理」の展開過程をみることにしたい。

¹ 494 F.2d 438, 1974 AMC 937 (9th Cir. 1974).

² 相原隆『海上運送人責任法の展開』（成文堂, 1999）47頁。

1 運送人の責任制限制度の立法におけるアメリカ慣習の影響

1924年ハーグ・ルール³の運送人の責任制限制度（4条5項）が基礎とした1910年カナダ水上物品運送法8条は、海上運送人の責任を1包につき一定額に制限する制度を採用した世界初の制定法であるといわれている³。この8条の制定の由来に関しては、必ずしも明らかではないが、ここでは、アメリカ慣習の影響という観点から⁴、アメリカ裁判所の「公平な機会法理」に基づく独自の解釈の事情を考えてみたい。まずは、条約による運送人の責任制限制度の制定経緯を概観してみよう。

（1）条約による運送人の責任制限制度の採用

アメリカで1893年ハーター法（Harter Act, 1893）が制定された後、イギリス自治領であった諸国で、ハーター法をモデルにした立法が相次いで行われた⁵。たとえば、1904年のオーストラリア海上物品運送法、1903年のニュージーランド海運および船員法、そして1910年のカナダ水上物品運送法がある⁶。とくに、このハーター法スタ

³ 相原・前掲注(2) 37頁。また、Imperial Shipping Committee, Report on the Limitation of Shipowners' Liability by Clauses in Bills of Lading, Cmd.1205. paras. 45 (1921), reprinted in 2 Michael F. Sturley, *The Legislative History of the Carriage of goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules* (1990) [hereinafter 2 *Legislative History*] at 140は、他の自治領法とアメリカのハーター法いずれにもカナダ水上物品運送法8条のような規定はみられないと指摘している。

⁴ 他方、アメリカのSturleyは、カナダ水上物品運送法8条はイギリスの伝統にならうものであるとしたうえで、「公平な機会法理」に基づく裁判所の解釈を批判している（Michael F. Sturley, *The Fair Opportunity Requirement under COGSA Section 4(5): A Case Study in the Misinterpretation of the Carriage of Goods by Sea Act*, 19 JOURNAL OF MARITIME OF LAW AND COMMERCE [hereinafter *J. MAR. L. & COM.*] 157 (1988) (Part II) at 166)。この点については、本稿第2章の2で改めて後述する。

⁵ ROBERT TEMPERLEY, *CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1924* 2 (3d ed. 1927) ; see also, SANFORD D. COLE, *THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1924* 15 (4th ed. 1937).

⁶ *Id.* なお、相原・前掲注(2) 41頁によると、アメリカのハーター法が基礎とされた理由

イルのカナダ水上物品運送法は、1924年ハーグ・ルール制定の基礎となるものであった。すなわち、1921年2月、イギリスの帝国委員会 (Imperial Maritime Committee) では、イギリス帝国およびその自治領の諸国それぞれにおいて異なっていた立法を統一するための統一法を、カナダ水上物品運送法に基づいて制定することが勧告されている⁷。また、船荷証券に関する条約の制定作業を主導した国際法協会の海法委員会 (Maritime Law Committee) は、1921年5月にイギリスで開催された会議において、海運国の統一法は、カナダの水上物品運送法を基礎として作成することを決定した⁸。船荷証券に関する統一規則の草案は同年6月に作成され、9月にはこの草案に基づいてハーグ規則 (Hague Rules, 1921) が採択された⁹。この規則は、1922年と1923年のブリュッセル外交会議 (Brussels Conference) での検討および修正過程を経て、1924年のハーグ・ルールとなった¹⁰。

そして、この条約に定められた運送人の責任制限規定 (4条5項) についても同様に、カナダ水上物品運送法にその基礎を見いだすことができる¹¹。水上物品運送法は、同法8条において、「船舶、船主、傭船者、船長または代理人は、より高い価額が船荷証券または他の船積み書類に記載される場合を除いて、物品のまたは物品に関する滅失または損傷につき1包あたり100ドルを超えて責任を負わない」とする運送人の責任制限規定を設けていた¹²。この8条の規定を基礎とした条約4条5項は、「運送人及

は、ハーター法の下でカナダの荷送人を競争相手であるアメリカの荷送人と同等の立場にするためであった (Davidson, *The Water-Carriage of Goods Act*, 46 CANADA LAW JOURNAL 553, 554 (1910))。

⁷ 2 Legislative History, *supra* note 3, at 135.

⁸ COLINVAUX RAOUL P., THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1924, 6 (1954).

⁹ COLE, *supra* note 5, at 15.

¹⁰ 船荷証券統一条約の制定過程については、戸田修三＝中村真澄『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。また、英文の文献としては、Michael F. Sturley, *The History of COGSA and the Hague Rules*, 22 J. MAR. L. & COM. 2, 18-30 (1991)を参照。

¹¹ ERLING SELVIG, UNIT LIMITATION OF CARRIER'S LIABILITY 25 (1961).

¹² 9-10 Edward VII. Chap. 61, § 8.

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または損害については、1包又は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は、この限りでない。」となった。

(2) アメリカ慣習の影響によるカナダ水上物品運送法8条の立法

ところで、条約の制定およびその内容に大きな影響を与えた（カナダ水上物品運送法のモデルになる）アメリカのハーター法には、運送人の責任を制限する8条のような規定をみることができない。この8条の立法に関しては、アメリカハーター法上の海運実務の慣習による影響が推測されている¹³。すなわち、ハーター法の制定以来、海上物品（または旅客）運送において発行された船荷証券には、運送人の損害賠償額（＝責任額）を定める約款が挿入されていた。とくにその当時の船荷証券には、一般的に「1包あたり100ドル」という基準が用いられることが多く¹⁴、また荷送人が物品の価額を通告することによって運送人の賠償額を加重できる文言が規定されていた。アメリカ裁判所では、このような約款が有効なものと認められていたため、実際、運送人は責任額を「1包あたり100ドル」に制限することができたのである¹⁵。

イギリスの Selvig は、こうしたアメリカの慣習がカナダ水上物品運送法8条の立法

¹³ SELVIG, *supra* note 11, at 24. 相原・前掲注(2) 41頁。

¹⁴ MICHAEL F. STURLEY, 2A BENEDICT ON ADMIRALTY § 12 at 2-5, § 166 at 16-25 (2003); *see also*, SELVIG, *supra* note 11, at 34.)

¹⁵ STURLEY, *supra* note 14, § 12 at 2-5.

に影響を及ぼし¹⁶、8条にモデルを与えたとも指摘する¹⁷。この点に関しては、ハーグ・ルール草案を作成した1921年ハーグ会議においても、カナダ水上物品運送法8条が定める「〔1包あたり〕100ドル」の限度額は、当時のアメリカで定着していた船荷証券上の「1包あたり100ドル」を責任限度額と定める慣習が反映されたものであるとする見解をみることができる¹⁸。このような観点からすると、カナダ水上物品運送法8条を基礎とする条約4条5項の制定には、アメリカの慣習が少なくとも何らかの影響を及ぼしていたと考えることができるだろう。言い換えれば、アメリカ裁判所が「公平な機会法理」に基づく解釈を行っている背景は、条約の運送人の責任制限制度を採用している海上物品運送法4条5項を、運送人の責任額を定めるアメリカの慣習にならうものと理解していることにあると思われる¹⁹。次に、こうした背景との関係で、「公平な機会法理」の基礎となっている「料率選択権法理」について確認しておきたい。

¹⁶ SELVIG, *supra* note 11, at 24.

¹⁷ *Id.* at 24, n.5. この点、相原・前掲注(2)41頁も、同文献を引用しつつ、「カナダの荷送人を米国の競争相手と同一の地位におくという目的に照らすと、同法〔カナダ水上物品運送法〕の責任制限規定は、当時米国で広く利用されていた運送契約上の責任制限条項を立法化したものと推測することができる」と述べる。

¹⁸ International Law Association, *Third Day's Proceedings*, Thursday, 1st September, 1921 at 174, 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 280. なお、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34号(復刊5号)32頁も、船荷証券統一条約が責任限度額を法定したのは、「アメリカにおいて運送契約上運送品の価額について協定し、その協定価額を以て損害賠償の限度額とすることが行われ、裁判所がこれを有効と認めていたことに対処するため」であると述べる。

¹⁹ See Michael F. Sturley, *The Fair Opportunity Requirement under COGSA Section 4(5): A Case Study in the Misinterpretation of the Carriage of Goods by Sea Act*, 19 J. MAR. L. & COM. 1, 25 (1988) (Part I). また、同文献は、アメリカ裁判所が1924年ハーグ・ルールの制定におけるアメリカ法の影響を常に認識していると指摘する。

2 海上物品運送法制定以前の運送人の責任制限と「料率選択権法理」

すでに述べたように、1893年ハーター法は運送人の責任制限制度を採用していない。それにもかかわらず、アメリカ裁判所が運送人の責任額を「1包あたり100ドル」に定める約款の有効性を認めたその根拠は、後述するように、「料率選択権法理」にあったのである。

以下では「料率選択権法理」の生成において端緒となる判例を踏まえたうえで²⁰、ハーター法における「料率選択権法理」の採用を確認する。

(1) 判例における「料率選択権法理」の形成

アメリカでは、コモン・キャリアーの公共的性質および契約締結における運送人と荷送人との不平等な立場などにより、自己（代理人、または使用人）の過失の結果による責任を免除する契約は「公序」(public policy)に反し無効とされた²¹。それゆえ、運送人は、もはや過失による責任について免責を確保することができず、運送人自己の責任を軽減する新たな試みとして損害賠償額を一定額に制限し始めた²²。たとえば、鉄道運送において発行される運送証券には「船積みされる物品の価額を見積もり、この価額〔＝合意価額〕を基準とした料率で運送賃を支払った荷送人は、当該物品の損害に対し、これが運送人の過失によるものであっても、運送人の損害賠償額は、その

²⁰ アメリカ裁判所における「料率選択権法理」の生成過程については、相原隆「アメリカにおける『料率選択権』法理の生成とその意義——運送人責任制限の正当性をめぐって——」*関東学院大学経済系* 147集 (1986) 61頁 (相原・前掲注(2) 47頁所収)を参照。

²¹ これらを示す判例の分析としては、田中和夫「米國運送法上に於ける價額約款の効力——特に渡違の場合に於ける——」*法学協会雑誌* 46巻10号(1928)1749頁以下を参照。そして、契約による厳格責任の制限に関するアメリカ裁判所の解釈の変遷については、同文献の1743頁以下を参照。

²² Edwin C. Goddard, *Contract Limitations of the Common Carrier's liability*, 8 *MICHIGAN LAW REVIEW* [hereinafter *MICH. L. REV.*]531, 543 (1910).

価額に制限される」旨を定める約款が規定され²³、運送人の損害賠償額（＝責任額）を制限する試みがなされた。このように、運送品の価額が一定額を超えない旨を定めた「価額合意約款」（agreed valuation clause）²⁴は、「実損害額〔1000ドル〕のうち責任限度額〔100ドル〕を上回る価額〔900ドル〕について運送人の過失を免責するものと同じ効果を持つ」ものであった²⁵。そこで、運送人の過失に起因する損害の場合、その責任を制限する約款は公序に反する否かという解釈問題が生じたのである²⁶。

この点に関しては、鉄道運送人の過失による競走馬の死亡などの損害に対して、鉄道運送人の損害賠償責任をめぐり価額合意約款の有効性が争われた連邦最高裁の〔判例1〕1884年 *Hart v. Pennsylvania Railroad* 事件判決²⁷（以下、「Hart 事件」という。）は、「価額合意約款」の性質について、「運賃料率を決定するための価額の合意を目的とする」²⁸ものであり、コモン・キャリアーの過失に基づく損害について運送人を免責するものでないと解した²⁹。また、裁判所は「運送人は合意価額の範囲においてしか責任を負わないという条件に基づく運賃率とともに、運送品の価額が合意され、公平に締結され、荷送人によって署名された契約は、運送人の責任額と運送賃との適正な割合（due proportion）を確保し、そして法外かつ空想的な価額から運送人を保護する適切かつ法的な方法として認められる」と説示して³⁰、価額合意約款の有効性を認めた。裁判所は、物品の価額に合意し、それに応じた運送賃を支払っている荷送人は、

²³ Hughes, Robert M., *Contractual Exemption from Liability*, 5 AMERICAN LAWYER 161, 161 (1897).

²⁴ 相原・前掲注（2）47頁。

²⁵ 相原・前掲注（2）40頁。

²⁶ 田中（和）・前掲注（21）1751頁。

²⁷ 112 U.S. 331 (1884). この Hart 事件判決は、「価額合意約款」の有効性を認めることについてのリーディングケースである（田中（和）・前掲注（21）1753頁）。また、Hart 事件判決の詳細については、相原・前掲注（2）50頁以下を参照。

²⁸ 相原・前掲注（2）55頁。

²⁹ *Hart*, 112 U.S. 331 (1884) at 341.

³⁰ *Id.* at 343. 相原・前掲注（2）51頁、田中（和）・前掲注（21）1752頁、1753頁。

運送人の過失により物品の損害が生じたとしても、安い運送賃を享受した荷送人は合意価額よりも高い物品の価額を主張することができない（禁反言）とされ、価額合意約款の援用による運送人の責任額の制限を認めたのである³¹。

こうした **Hart** 事件判決の判示を根拠に、運送人は荷送人に対して合意価額に基づく運賃率およびその他の高い価額（実価）に基づく運賃率の選択権を付与すべきであるという「料率選択権法理」が形成された³²。すなわち、価額合意約款は、運送品の価額に応じて運賃率を算出するという点に約款の目的があることから、その目的性を維持するためには、運賃率が運送品の価額に基づくことを荷送人に認識させる必要があったのである³³。料率の選択権が付与された場合には、禁反言則の適用により荷送人を拘束し³⁴、コモン・キャリアーの一般責任原則に対するコモン・ローの例外(exception)として³⁵、運送人は過失による損害に対しても、価額合意約款を援用することによってその責任を制限することができたのである³⁶。

つまり、安い運送賃を支払って、運送人から合意価額を限度とする損害賠償金の支払いを受けるか、あるいは、運送品の実価に応じた高い運送賃を支払って、実価に基づいた損害賠償金の支払いを受けるかは、荷送人に与えられた運賃率の選択によって決められる。そこで、料率選択権の付与は、運送人の責任額（＝損害賠償額）と運送賃（運賃率）との比例関係を荷送人に認識させるとともに³⁷、運送人の責任額を自由に選

³¹ *Hart*, 112 U.S. 331 (1884) at 343.

³² 相原・前掲注（2）53頁。

³³ 相原・前掲注（2）56頁、57頁。

³⁴ しかし、禁反言則の適用については、「**Hart** 事件にはエストペルという文字を用ひながら運送業者の真価の知不知の問題を考慮していないのだから同事件も正確にはエストペル法理を基礎として判決せられたものとはいうことができない」という批判もある（田中（和）・前掲注（21）1755頁）。

³⁵ *Sturley*, *supra* note 19, at 7.

³⁶ 田中（和）・前掲注（21）1753頁。

³⁷ 相原・前掲注（2）60頁も、「料率選択権の付与は、実質的には、運送品の実価に基づく料率の選択権を付与することであり、料率が価額に基づくことを荷送人に認識させる。」と述べる。

択できる機会を与える。低い料率を選択して安い運送賃の利益を享受した荷送人は禁反言則の適用により、合意価額を超える損害賠償額を主張することができない³⁸。このように、荷送人に対する料率選択権の付与は、禁反言則の適用によって約款の有効性を確保し、また運送品の価額を合意する約款から過失免責としての性質を除去する一方で³⁹、運送人の責任制限を制約するものとして機能したのである⁴⁰。

(2) 1893年ハーター法における「料率選択権法理」の採用

他方、ハーター法は、物品の船積みから引渡しまでの取扱いにつき、運送人の過失の結果による物品の滅失または損害に対する責任の減免を禁ずる規定を設けていた。すなわち、ハーター法の1条は、船荷証券または船積み書類に、商品の「適切な船積み、積付け、保管、注意または適切な引渡しについて、過失、懈怠または過誤から生じる滅失または損傷の責任を免れるべき旨の条項、約款または合意を挿入することは適法ではなく」⁴¹、そのような趣旨の文言または条項はすべて無効であると規定している⁴²。これに対して、運送人が自己の責任を制限する規定を船荷証券に挿入することを禁止した規定はみられない⁴³。それゆえ、免責の一部である運送人の責任制限を試みる約款の有効性をめぐり解釈問題が生じたのであろう。

船荷証券上の海上物品運送人の責任額を「1包あたり100ドル」に定める約款の有

³⁸ すなわち、荷送人を拘束する禁反言則の適用は、料率選択権の付与を前提条件とする(相原・前掲注(2)57頁)。

³⁹ 相原隆「運送人の責任制限と公平な機会」海事法研究会誌79号(1987)2頁。

⁴⁰ STURLEY, *supra* note 14, § 166 at 16-25.

⁴¹ 相原・前掲注(2)26頁([資料]を参照)。

⁴² Harter Act §§ 1, 46 U.S.C. app. § 190. *See* Frederick Green, *The Harter Act*, 16 HARVARD LAW REVIEW 157, 159 (1903); *see also*, STURLEY, *supra* note 14, § 166 at 16-23 & 24; *see also*, COLE, *supra* note 5, at 14.

⁴³ STURLEY, *supra* note 14, § 12 at 2-5. また、相原・前掲注(2)68頁の注34を参照。

効性の判断について、アメリカ裁判所はやはり「料率選択権法理」を適用している。価額合意約款の類型である、船荷証券上の「運送人の責任が一定額を超えない旨を定める」約款（以下、「責任制限約款」という。）⁴⁴においても同様に、「料率選択権の付与」が約款の有効性を確保する。約款の形式には相違があるものの、この2つの約款のいずれもその目的は運送人の損害賠償額（＝責任額）を制限することにある⁴⁵、また運送品の合意価額も運送人の責任額も運送人の恣意によるものであった⁴⁶。アメリカ裁判所は、「料率選択権法理」を採用して船荷証券上の海上物品運送人の責任額を「1包あたり100ドル」に定める約款の有効性を判断し⁴⁷、料率選択権が付与された責任制限約款に限り、1893年ハーターの下で有効なものと解した。さて、運送人による「料率選択権」の付与の有無は、実際に運賃率を選択する機会が存在しているか否かの事実によって判断されている⁴⁸。この点に関しては、次の二つの判例をみてみよう。

まず、1927年のTokyo kisen Kabushiki Kaisha v. Willits & Co.事件判決⁴⁹は、横浜からサンフランシスコまでの海上運送において、船舶の堪航能力に関する運送人の過失によって本件物品（砒酸）の損害が生じたため、荷送人は運送人に対して損害賠償を求めた事案に基づくものである。本件で発行された船荷証券には、「[物品の]他の価額を通告し、かつ、[この通告価額が]船荷証券に記載されているのでない限り」、運送人は包あたり100ドルを超えては責任を負わない旨を定めた約款が挿入されてい

⁴⁴ 相原・前掲注(2) 47頁、57頁では、「運送人の責任が一定額を超えない旨を定める」約款を「責任制限約款 (limited liability clause)」と称している。

⁴⁵ 相原・前掲注(2) 47頁。

⁴⁶ この点に関して、相原・前掲注(2) 57頁、58頁は、運送人の責任が一定額を超えない旨を定める約款（責任制限約款）には価額に関する合意は存在せず、責任限度は恣意的なものとなるが、「価額合意約款においても合意価額の金額は運送人が定めることから、判例は、価額合意約款に有効性を付与した理論〔すなわち、「料率選択権法理」〕を責任制限約款にも適用」と述べる。

⁴⁷ STURLEY, *supra* note 14, § 166 at 16-25.

⁴⁸ Sturley, *supra* note 19, at 12.

⁴⁹ 17 F.2d 762, 1927 AMC 511 (9th Cir. [Cal.] 1927).

た。第 9 巡回区控訴裁判所は、荷送人に特別な運賃率を付与していない責任制限約款は荷送人を拘束しないと判示した。

次に、1929 年の *The Caledonier* 号事件判決⁵⁰では、アントワープからニューヨークまでの海上運送につき、運送人の不適切な積付けによって生じた本件物品（うさぎ皮の梱包）の損傷（うさぎ皮の黒焦げと濡れ損）に対して、船荷証券上の責任制限約款の有効性が争われた。本件船荷証券には、「船積みされた各包は 100 ドルを超えない。運送賃は、この額を基準として計算される。そして、これ〔100 ドル〕を超える価額が特別に通告され、かつ、船荷証券に記載され、また追加運送賃の払いに同意するのではない限り、いかなる場合においても運送人はその額〔100 ドル〕を超えて責任を負わない」とする約款があった。第 2 巡回区控訴裁判所は、前述した〔判例 1〕*Hart* 事件判決などを引用して、「反対の証拠がない場合、本件船荷証券は、荷送人に請求された運賃率はその制限価額〔100 ドル〕に基づいて計算された事実に関して決定的なものである。荷送人は、もし望むのであれば、高い料率で運送賃を払い、滅失の場合、損害賠償額の制限をより小さくする選択権を有していた」と述べ⁵¹、運送人に物品価額的全額賠償を認めた原審の判決を破棄して運送人の責任制限を認めた⁵²。

これらの二つの判例から運送人による料率選択権の付与の有無は、船荷証券の運送人の責任額を制限する約款において、荷送人が運送人の責任額の基準となる運賃率を選択できるという文言の有無によって判断されているといえる。換言すると、運送人は荷送人に対して物品の実価を通告する機会だけでなく、合意された限度額に基づく運賃率か物品の実価に基づく運賃率のどちらかを選択する機会を付与すべきであり、このような料率選択権の付与は責任制限約款が有効となるための要件とされている⁵³。

⁵⁰ 31 F.2d 257, 1929 AMC 725 (2d Cir. [N.Y.] 1929), cert. denied, 179 U.S. 865, 49 S. Ct. 480, 73 L. Ed. 1003 (1929).

⁵¹ 31 F.2d 257 at 259.

⁵² *Id.* at 260.

⁵³ 相原・前掲注 (39) 2 頁。

3 海上物品運送法制定以降の「公平な機会法理」の展開

これまでみてきたように、アメリカでは、運送人の損害賠償額を制限する約款⁵⁴の有効性を確保するために、運送人は荷送人に対して料率選択権を付与しなければならぬことが判例法によって認められていた。海上物品運送法が制定された後においても、物品の船積み以前または物品の荷揚げ後の区間につき、海上物品運送法が適用されない場合にはハーター法が引き続き適用されるため⁵⁵、運送人の責任制限に関しては、「料率選択権法理」を維持している⁵⁶。

ところで、海上物品運送法 4 条 5 項の適用に関して展開されている「公平な機会法理」は、この「料率選択権法理」から生まれたものであることは、すでに指摘したとおりである。そこで、以下では、「公平な機会」という語の登場を踏まえて、「公平な機会法理」の展開の端緒となる 1974 年第 9 巡回区控訴裁判所の *Tessler Bros (B.C.). Ltd. v. Italpacific Line* 事件判決⁵⁷を概観することとしたい。

(1) 鉄道旅客運送における「公平な機会」という語の登場

そもそも、「公平な機会」という語は、1953 年、赤帽による手荷物の滅失について州際鉄道運送人の責任制限をめぐる争いになった連邦最高裁の[判例 2] *New York, New Haven & Hartford Railroad Co. v. Nothnagle* 事件判決⁵⁸（以下、「Nothnagle 事件」という。）において、初めて言及されたものである。ここでは、まず州際鉄道運送

⁵⁴ すなわち、「『本運送品の滅失毀損の場合に於いて運送人は百弗以上の責任を負わず』とか『本運送品の価額は百弗を超過せず』等の約款」などがある（田中（和）・前掲注（21）1750 頁）。

⁵⁵ 46 U.S.C. App. § 1312.

⁵⁶ STURLEY, *supra* note 14, § 166 at 16-25 n.15.

⁵⁷ 494 F.2d 438, 1974 AMC 937 (9th Cir. 1974).

⁵⁸ 346 U.S. 128 (1953).

人の責任に関連して適用される「州際通商法」(Interstate Commerce Act, 1887)の「カーマック修正法」(Carmack Amendment)の内容について確認しておきたい。

アメリカの州際商業を規律する連邦法たる州際通商法は、州際鉄道運送における運賃差別とリベートを禁止する規制を行ったものであり⁵⁹、不公平かつ不当な運賃率の請求を抑制し、州際運送の運送賃に関する密約などからの平等を確保する目的として、鉄道運送人は州際通商法委員会 (Interstate Commerce Committee) に運賃率明細書 (rate schedule)、またはタリフ (tariff) を提出し、公示すべきことを規定している (6 条)⁶⁰。したがって、州際通商法の下では、料率選択権の付与は、「運賃明細書への記載を要求する『規則』(regulation)に該当し」⁶¹、明細書に異なる料率が定められた場合には、運送人による料率選択権の付与が認定され当事者を拘束することになる⁶²。

ところで、州際運送中に生じた物品の損害に対する運送人の責任を連邦法として統一するために、1906年に州際通商法を修正したものがカーマック修正法である⁶³。運送人の責任を免除する契約を禁止していた同修正法の 20 条 11 項は、1915 年の第一

⁵⁹ すなわち、同法は、複数の州にまたがる州際鉄道運送に対して、個々の州法による規制が不可能であったこと、また鉄道運送の利用をめぐる不公正な差別運送賃の問題（「一部の独占的な路線では法外な運賃が課せられ、他方、競争的な路線では大規模な荷主に対してリベートの払い戻しや有利な運賃」が適用されるなど）により、連邦による規制が求められ成立したものである（佐合絃一「アメリカ鉄道証券・財務に対する連邦規制の展開——1887年州際通商法から1920年運輸法まで——」大阪市立大学経営研究 40 巻 3 号 (1989) 2 頁以下を参照）。

⁶⁰ Clyde B. Aitchison, *The Evolution of the Interstate Commerce Act: 1887-1937*, 5 GEORGE WASHINGTON LAW REVIEW 289, 313-4 (1936).

⁶¹ 相原・前掲注 (2) 60 頁。

⁶² たとえば、「運送証券に責任額（合意価額または責任限度額）と価額通告の選択権が規定され、運賃明細書に二つの料率が定められている場合」、「運送証券には責任額のみが規定され、運賃明細書で料率選択権が付与される場合」、「運送証券には何らの規定もなく、運送賃明細書に責任額と料率選択権が定められる場合」などがある（相原・前掲注 (2) 60 頁）。

⁶³ 田中（和）・前掲注 (21) 1762 頁、相原・前掲注 (2) 54 頁を参照。

カミンズ修正法 (First Cummins Amendment, 1915)⁶⁴と 1916 年の第二カミンズ修正法 (Second Cummins Amendment, 1916) による「ただし書き」の修正を経て、鉄道旅客運送による手荷物と、生物を除く運送品については価額合意による運送人の責任制限を認めている⁶⁵。すなわち、鉄道運送の手荷物の滅失に関しては、「荷送人が書面で通告した価額または運送品の責任限度額として書面で合意された価額」⁶⁶に基づく運賃率が州際通商委員会の命令によって明示的に認可された場合、通告価額または限度価額を超えて責任を負わない旨を規定している⁶⁷。次に、Nothnagle 事件判決の概要をみてみよう。

本件は、コネチカット州 (のメリデン) からマサチューセッツ州 (のフォールリバ) までの旅程につき、コネチカット州のニューヘイブンでの乗り継ぎの区間で、赤帽により集荷された手荷物の滅失について、旅客 (原告) が鉄道運送人 (赤帽) を被告として 615 ドルの損害賠償を請求した事案に基づくものである。本件被告は、州際通商委員会に提出したタリフに基づいて、旅客が書面で高い価額を通告しない限り、鉄道運送人の責任は手荷物 1 個あたり 25 ドルに制限されると主張した。しかし、連邦最高裁は、本件の旅程は州際通商法の適用範囲であるものの、第 1 に本件手荷物の滅失はカーマック修正法が定める鉄道旅客運送による滅失ではないこと、第 2 に被告は旅客に

⁶⁴ 34 Stat. 595, 49 U. S. C. § 20 (11). この点を補足すると、1906 年のカーマック修正法においても、アメリカ裁判所は、「公明正大で合理的であってすべての荷送人に [契約] 締結の道が開かれて居る場合には」、運送業者は契約によって保険者の責任を制限しまたは運送品の価額合意約款の有効性を認めた (田中・前掲注 (21) 1762 頁、see Edmund F. Trabue, *Contract Limitation of Common Carrier's Liability, State and Federal*, 48 AMERICAN LAW REVIEW 50, 55-6 (1914)). さらに、運送人が全く恣意で物品の実価よりも非常に低い責任額を定めた約款であるにもかかわらず、その有効性が認められた (See Wayland H. Sanvord, *The Carmack Amendment in the State Courts*, 15 MICH. L. REV. 314, 315 (1916-1917)). そこで、運送人の責任を軽減かつ制限する契約 (またはタリフの規定) を無効にする内容の修正を行ったのが 1915 年の第一カミンズ修正法である (Aitchison, *supra* note 60, at 332)。

⁶⁵ 田中 (和)・前掲注 (21) 1763 頁、相原・前掲注 (2) 54 頁を参照。

⁶⁶ 相原・前掲注 (2) 54 頁

⁶⁷ 39. Stat. 442, 49, U. S. C. § 20 (11).

対して、責任制限について再述している手荷物預かり証 (baggage check) を発行していないこと、第 3 にタリフには、カーマック修正法が求めている「荷送人〔旅客〕が書面で通告した価額または書面で合意された価額」がないことなどを理由として被告の主張を否定した。

なお、連邦最高裁は、1884 年 Hart 事件判決 ([判例 1]) などを引用して鉄道運送人が価額合意約款を援用するためには、「顧客〔旅客〕が、高い運送賃か安い運送賃かを〔選択して〕支払い、それに応じる〔鉄道運送人の〕高い責任額か安い責任額かを選択する公平な機会〔傍点は、筆者による〕が付与されている場合に限り、運送人は実損額よりも低い額で適法に損害賠償額を制限することができる。」と述べている⁶⁸。しかし、これは本件鉄道運送人の責任制限を否定する判断の直接の理由ではなく、傍論において示されたものであった⁶⁹。

さて、ここでいう「公平な機会」の付与の意味に関しては、Hart 事件判決が引用されていることから、「公平な機会」という語は「料率選択権法理」に由来するものであると指摘されている⁷⁰。言い換えれば、州際通商法のカーマック修正法においても、同法理が採用されているということである。したがって、州際通商法のカーマック修正法に基づき、州際通商委員会に提出され認可を得た有効なタリフが存在する場合には、鉄道運送人による料率選択権の付与が認定され、運送人の責任制限が適法に認められる⁷¹。このような有効なタリフの存在により「料率選択権法理」を維持しながら、料率を選択する対象が旅客であったことを考慮して「公平な機会」という語を用いたので

⁶⁸ *Nothnagle*, 346 U.S. 128 (1953) at 135.

⁶⁹ Sturley, *supra* note 19, at 10; *see also*, Daniel A. Tadros, *COGSA SECTION 4(5)'s "Fair Opportunity" Requirement: U.S. Circuit Court Conflict and Lack of International Uniformity; Will the United States Supreme Court ever Provide Guidance?*, 17 *TULANE MARITIME LAW JOURNAL* [hereinafter *TUL. MAR. L. J.*]17, 23 (1992-1993).

⁷⁰ *Id.* at 10-11.

⁷¹ この点について、相原・前掲注 (2) 60 頁は、「料率選択権法理は、州際運送に関する限り、基本法理としての意義を留めるにすぎない。」と指摘する。

あり、実質的には、料率選択権の付与と変わらないように思われる。

(2) 海上物品運送における「公平な機会法理」の登場

1) 第9巡回区控訴裁判所の Tessler Bros (B.C.). Ltd. v. Itaipacific Line 事件判決⁷² (以下、「[判例3] Tessler 事件」という。)

海上物品運送法が適用される場合、荷送人が物品の種類および価額を通告して、これが船荷証券に記載されている場合を除き、運送人は、いかなる場合においても、物品の滅失または損害について「1包」または「慣習的運送賃単位」あたり500ドルを超えて責任を負わない(4条5項)。この運送人の責任制限制度の適用について、1974年第9巡回区控訴裁判所の[判例3] Tessler 事件判決は、「料率選択権法理」に関連する連邦最高裁の1884年 Hart 事件判決([判例1])と1953年 Nothnagle 事件判決([判例2])を引用し、初めて「荷送人に対する公平な機会の付与」という制約を加えた。さらに、「公平な機会」の付与の有無に関しては、海上物品運送法を撰取した船荷証券を発行しているものの国外間の運送という理由で同法の適用が否定された第2巡回区控訴裁判所の1953年 In re Isbrandtsen Co. v. United State 事件判決⁷³ (以下、「In re Isbrandtsen 事件」という。)が引用されている。同控訴裁判所は、海上物品運送法が適用されない場合には、運送人の責任制限規定は「料率選択権法理」を充たすべきであると述べ⁷⁴、「荷送人が物品の種類および高い価額を書面で通告し、追加運送

⁷² 494 F.2d 438, 1974 AMC 937 (9th Cir. 1974).

⁷³ 201 F.2d 281, 1953 AMC 86 (2d Cir. 1953). 本件は、ドイツから韓国に向けて航海中に船舶の火災によって生じた本件物品(10台の機関車と炭水車)の全損について運送人の責任制限をめぐる争いになった事案に基づくものである。

⁷⁴ *Id.* at 285.

賃を支払うことによって責任制限を回避できることを明確に規定している」船荷証券の責任制限規定は、料率選択権の付与の「一応の証拠」(prima facie evidence)になると判示して⁷⁵、運送人の責任制限を認めた。以下では、Tessler 事件判決を概観したうえで、その意義とその射程について述べてみたい。

本件の物品である産業用ドライクリーニング機械は、イタリアからアメリカのタコマまで⁷⁶海上運送され、目的地において港湾荷役業者による荷揚げ作業が行われたが、その過程で 14,000 ドルを超える損害が生じた。本件で発行された船荷証券には、1936 年海上物品運送法の適用を定める至上約款、そしてヒマラヤ条項があった。また、運送人の責任制限に関しては、「荷送人により書面で物品の種類および 500 ドルを超える高い価額が通告され、かつ、これが船荷証券に記載され、追加運送賃が支払われた場合を除き」、運送人の責任は 500 ドルに制限される旨の規定 (18 条) があった。本件荷主 (荷送人=原告) は、運送人またはその代理人の過失による責任を免除する船荷証券の規定は無効であり、港湾荷役業者は運送人の責任制限規定を援用することができないと主張して控訴した。これに対して、第 9 巡回区控訴裁判所は、船荷証券上のヒマラヤ条項と責任制限条項の有効性を認め、被告の責任制限を認めた原審の判断を支持した。

とくに責任制限条項の有効性を判断するにあたって、まず裁判所は、価額合意約款によるコモン・キャリアーの責任制限を認めた Hart 事件判決 ([判例 1]) を引用しつつ、「実際、運送人は自己の過失による責任を免れることができない。しかし、荷送人が高い運賃率を支払って、[物品の] 高い価額を通告し、[高い価額の損害賠償が] 請求できる選択権を有する。そして、責任制限が特定の運賃率に基づく運送であることを条件とする物品の合意価額と関連している場合に、その責任の額を制限することが

⁷⁵ *Id.*

⁷⁶ 本件の最初の目的地はカナダのバンクーバーであったが、労働争議によりアメリカに変更された (Tessler, 494 F.2d 438 at 440)。

できる。……」と説示した⁷⁷。さらに、Nothnagle 事件判決（[判例 2]）などを引用して⁷⁸、「実損額より低い額に責任を制限できる運送人の権利に関する重大な制約」は、荷送人が責任額の高低を選択し、それに応じる高い運送賃か低い運送賃かを支払う公平な機会を付与しなければならないことであると述べている。

このように、コモン・ロー上の責任制限が有効とされるための要件を確認したうえで、次に、判決は、本件で荷送人には「公平な機会」が付されていたか否かを判断している。この点について裁判所は、本件船荷証券の責任制限規定には、「荷送人により書面で物品の種類および……価額が通告され、……追加運送賃が支払われた場合を除く」というただし書きがあり、海上物品運送法 4 条 5 項も、これと類似の規定となっていると述べた。

他方で、荷主は、「荷送人〔＝荷主〕に料率選択権が付与されたことについての証拠がない」と主張した。これに対して、裁判所は、第 2 巡回区控訴裁判所の *In re Isbrandtsen* 事件判決⁷⁹を引用しながら、海上物品運送法の適用を定める船荷証券の至上約款および海上物品運送法 4 条 5 項と同旨の運送人の責任制限条項は、「荷送人に責任制限を回避〔排除〕する機会が付与された事実についての一応の証拠であり」、その機会が実際に存在しなかった事実についての立証責任は荷主にあるが⁸⁰、本件では「責任制限を回避する機会」が与えられなかった事実について荷主による立証責任は

⁷⁷ *Id.* at 443.

⁷⁸ すなわち、*Sommer Corp v. Panama Canal Co*, 475 F.2d 292, 1973 AMC 2053 (5th Cir. 1973)が引用されている。本件は、ニューオーリンズからパナマのバルボアまでの通し運送につき、積替港であるパナマのクリストバルで行われた荷揚作業と運送人側の車への積込作業中に生じた損害（3 個の包が損傷）に対して、運送人がハンドリング・タリフに基づく責任制限を主張した事例である。第 5 巡回区控訴裁判所は、荷送人が当事者間の建設工事契約のオプションとして提供された無料の海上運送および鉄道運送を利用した特有の事情を認定し、物品の船積みが終わるまで荷送人に高い価額を通告する公平な機会が付与されなかったと判示して運送人の責任制限を認めなかった。

⁷⁹ 201 F.2d 281, 1953 AMC 86 (2d Cir. 1953) at 285.

⁸⁰ 相原・前掲注（2）73 頁。

果たされなかったと判示した。

2) 判例の意義とその射程

本件は、「運送人の過失による責任を免除する船荷証券の規定は無効である」という荷主の主張に関して、これが海上物品運送法が適用される場合であるにもかかわらず、なぜかコモン・ロー上確立された「料率選択権法理」に基づき、本件船荷証券の責任制限条項の有効性が審理されている。これは、すでに指摘したように、法定の責任制限制度（海上物品運送法 4 条 5 項）と「荷送人に対する料率選択権の付与」によって有効性を確保する価額合意約款または責任制限約款を同類のものとして考えるという、コモン・キャリアーの責任制限に関するアメリカ裁判所の伝統的な解釈を踏襲したものであろう。

ところで、さらに本件判決は、運送人には海上物品運送法 4 条 5 項の利益を享受するために、鉄道運送の判例である *Nothnagle* 事件判決（[判例 2]）の「荷送人に対して、運送人の責任額の高低を選択し、それに応じる高い運送賃か低い運送賃かを支払う公平な機会の付与」を求めているように見える。そして、海上物品運送法の適用がない *In re Isbrandtsen* 事件判決に基づいて、運送人による「公平な機会」付与の有無を判断しているのである。海上物品運送法が適用される本件判決に、これらの判決の射程が及ぶかどうかは、本件では検討されていない⁸¹。これも、やはりコモン・キャリアーの責任制限に関するアメリカ裁判所の解釈の踏襲を示唆するものであると思われる。なぜなら、*Nothnagle* 事件判決も *In re Isbrandtsen* 事件判決も「料率選択権法理」を採用しているからである。

以上のように、「料率選択権法理」の適用範囲は、海上物品運送法における運送人の

⁸¹ この点、相原・前掲注（2）71 頁も、第 2 巡回区控訴裁判所の *In re Isbrandtsen* 事件判決について、「この判決の射程が海上物品運送法の適用される運送に及ぶのかどうかは必ずしも明確ではなかった。」と指摘する。

責任制限制度（4条5項）まで拡張されており、その内容は、荷送人に対して「運送人の責任制限を排除する機会」を与えているか否かに関連する。言い換えれば、同法4条5項が責任制限を排除要件として、「荷送人による物品の価額通告」を求めており、荷送人が物品の実価を通告した場合、それに応じる従価運送賃が運送人から請求されるため、価額を通告する機会の付与と料率選択権の付与とは、その意味するところは同じであろう。したがって、海上物品運送法4条5項の適用に関する「公平な機会法理」は、運送人が荷送人に対し「高い価額を通告する公平な機会」を与えているか否かを中心に展開されている。

アメリカ裁判所では、法定の責任制限制度について「公平な機会法理」の適用の当否を検討しないまま、Tessler 事件判決（本件）に基づく判断が相次いで示された。とくに1980年代には、いかなる場合において荷送人に「公平な機会」の付与があったと判断するのか、その判断基準をめぐり裁判所間で解釈の対立が生じたのである。しかし、1990年代以降の判例では、「公平な機会法理」に基づく解釈に対して学説による批判を受け、解釈の変化が起きている。この点については、次の第2章で検討することとしたい。

第2章 1990年代以降における「公平な機会法理」の解釈 の変化

本章では、前章でみた1974年 Tessler 事件判決以降のアメリカ裁判所における「公平な機会法理」の解釈とその変化について検討する。ここでは、1980年代の主要判例を踏まえたうえで、1990年代以降の解釈動向を判例の分析を通して整理する。とりわけ、運送人による「公平な機会」の付与を判断する基準について1990年代の第9巡回区控訴裁判所の解釈に大きな変化がみられるため、同控訴裁判所の判例を中心に検討することになる。さらに、海上物品運送法4条5項の適用可否の判断につき、「公平な機会法理」からの脱却とみられる第1巡回区および第3巡回区控訴裁判所の判例を取り上げ、1989年判決以降の同法理に対するアメリカ裁判所の解釈の変化を明らかにしてみたい。

1 1980年代の「公平な機会」付与の判断をめぐる解釈の対立

海上物品運送法4条5項は、物品の種類および価額が荷送人より通告され、かつ、この通告内容が船荷証券に記載されている場合には、運送人の責任制限が排除される旨を規定している（1文のただし書き）。この点に関して、アメリカ裁判所は、荷送人に対して「高い価額を通告する公平な機会」を与える義務を運送人に負わせている。それゆえ、運送人は、責任制限制度の利益を享受するために、何らかの方法で荷送人に「公平な機会」を付与すべきであり、「公平な機会」が与えられた事実についての最

初の立証責任は運送人が負担するというのはアメリカ裁判所の一致した理解であった⁸²。言い換えれば、運送人が「公平な機会」の付与の「一応の証拠」(prima facie)を提示したときに、その機会が付与されなかった事実の立証責任が荷送人に転換されることになる⁸³。

ところが、いかなる場合において「公平な機会」が付与されたといえるのか、その判断基準(=公平な機会法理の要件)をめぐるアメリカ裁判所の解釈は必ずしも一致していない⁸⁴。とくに1980年代には、第9巡回区控訴裁判所と第5巡回区控訴裁判所との間で解釈の対立がみられている⁸⁵。アメリカ裁判所における「公平な機会法理」の展開については、1980年代の先行研究が存在するため⁸⁶、以下では、これを踏まえつつ、第9巡回区および第5巡回区の判例の展開を通じて「公平な機会」付与の判断基準を確認してみよう。

⁸² THOMAS J. SCHOENBAUM, *ADMIRALTY AND MARITIME LAW* 653 (5th ed. 2012).

⁸³ *Id.*; see also, Jerome C. Scowcroft, *Recent Developments Concerning the Package Limitation*, 20 J. MAR. L. & COM. 403, 404-5 (1989).

⁸⁴ それゆえ、「公平な機会法理」の正確な定義も裁判所の間で相違が生じている(STURLEY, *supra* note 14, §166 at 16-28; see also, David w. Robertson & Michael F. Sturley, *Recent Development in Admiralty and Maritime Law at the National Level and in the Fifth and Eleventh Circuits*, 37 TUL. MAR. L. J. 401, 464 (2012-2013))。

⁸⁵ See Arik A. Helman, *Limitation of Liability under COGSA: In the Wake of the Fair Opportunity Doctrine*, 25 TUL. MAR. L. J. 299, 303-4 (2000).なお、Tadros, *supra* note 69, at 27は、第2巡回区控訴裁判所および第4巡回区控訴裁判所も「公平な機会法理」を採用しているが、「公平な機会」付与の判断基準は第9巡回区控訴裁判所よりは厳格ではないと指摘する。

⁸⁶ 先行研究として、相原隆「アメリカにおける『料率選択権』法理の現代的機能——運送人の責任制限と公平な機会——」*関東学院大学経済系148集*(1986)57頁(相原・前掲注(2)70頁所収)、永井和之「米国海上物品運送法第四条(五)但し書における“公平な機会理論(the theory of fair opportunity)”の意義について——我国の国際海上物品運送法一三条を考えるにあたって——」*比較法雑誌*16巻1号(1982)1頁がある。なお、栗田和彦「運送品の価額通告制度について」*関西大学法学論集*46巻4~6号(1997)309頁-312頁は、「運送人の責任制限制度の合理性・合憲性における価額通告制度の検証」につき、アメリカの公平な機会法理といくつかの判例を紹介している。

(1) 第9巡回区控訴裁判所の「荷送人の了知」に基づく厳格な解釈

前章において確認した1974年 Tessler 事件判決（[判例3]）は、船荷証券の海上物品運送法の適用を定める条項（至上約款）および同法4条5項の文言を用いて運送人の責任制限規定を再述（recite）している条項は、「物品の高い価額を通告（＝責任制限を排除）する公平な機会」の「一応の証拠」（prima facie evidence）であると判示している⁸⁷。しかし、その後の判例では、公平な機会の存在に対する「荷送人の了知」を基礎とした厳格な解釈が行われた⁸⁸。すなわち、「物品の価額通告による責任制限排除」⁸⁹（＝海上物品運送法4条5項のただし書き）について、運送人は荷送人に「運送人の責任額の高低を選択できる機会」とその存在を知らせるべきであった⁹⁰。そこで、第9巡回区控訴裁判所は、船荷証券における海上物品運送法4条5項の明示的な再述と、通告価額の記載欄を「公平な機会法理」の要件として求めていた。ここでは、これらの要件に関する判例を概観しつつ、若干の検討を行いたい。

1) 海上物品運送法4条5項の再述

価額通告による責任制限排除についての運送人の告知方法とは、海上物品運送法4

⁸⁷ Tadros, *supra* note 69, at 25.

⁸⁸ Sturley, *supra* note 19, at 14-5.

⁸⁹ 海上物品運送法4条5項ただし書きによると、運送人の責任制限を排除するためには、船積み前、荷送人により物品の種類および価額が通告され、運送人による通告内容の船荷証券への記載が必要とされるが、本稿では、便宜的に「価額通告による責任制限排除」という。

⁹⁰ このような解釈は「現実の告知」（actual notice）といわれている（Helman, *supra* note 85, at 303）。これは、船荷証券の責任制限条項に、運送人の責任制限およびそれを排除するための価額の通告について明確に記載することを要求する手法である（*Id.*）。

条 5 項ただし書きに相当する内容を再述することである。荷送人が物品の価額を通告して責任制限を排除することができる旨の文言を明示的に記載した船荷証券の責任制限条項は、高い価額を通告するための公平な機会の「一応の証拠」を構成する⁹¹。このような解釈を示している判例をみてみよう。

[判例 4] 1977 年 Pan American v. California Stevedore & Ballast 事件判決⁹² (以下、「Pan Am 事件」という。)

本件は、本船への船積み作業中に航空機シザーリフト（本件物品）の落下によって生じた損害に対する港湾荷役業者（被告・控訴人）の損害賠償責任について、運送人が荷送人（原告・被控訴人）に「高い価額を通告する公平な機会」を付与しなかったなどの理由で損害全額の賠償が認められた事案に基づくものである。

カリフォルニアのアラメダからパナマ運河地帯のバルボアまでの海上運送契約に基づき発行された本件の船荷証券には、1936 年海上物品運送法が摂取されている旨を定めた至上約款（2 条）、そして運送人の責任制限条項（18 条）があった。この責任制限条項によると、運送人の責任は、いかなる場合においても「1 包または慣習的運送貨単位」あたり 500 ドルを超えない旨が定められていたが、海上物品運送法 4 条 5 項ただ

⁹¹ 船荷証券の責任制限条項が海上物品運送法 4 条 5 項の適用を間接的に記載している場合には、「公平な機会」の付与は否認される。すなわち、Komatus, Ltd. v. State Steamship Co., 674 F.3d 806, 1982 AMC 2152 (9th Cir. 1982) は、船荷証券の至上約款、そして、責任制限は海上物品運送法 4 条 5 項を参照による旨を定める責任制限条項は、運送人による「公平な機会」付与の「一応の証拠」ではないと判示した。同判決の評釈として、竹村英員「運送人の責任制限と“公平な機会”について」海運 663 号（1982 年）79 頁（戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈（第 I 巻）』（1984）199 頁所収）がある。

⁹² 559 F.2d 1173, 1978 AMC 1834 (9th Cir. 1977). 同判決は、相原・前掲注（2）73 頁にも紹介されている。同判決の評釈として、竹村英員「米国海上物品運送法 Sec.4(5)の但し書き条項と責任制限約款の効力について」海運 636 号（1980 年）104 頁（戸田＝中村・前掲注（91）180 頁所収）がある。

し書き（価額通告による責任制限排除）に該当する内容はとくに記載はなかった。控訴審では、公平な機会の付与の有無を判断するにあたって、運送人の責任制限に関するアメリカ裁判所の伝統的な立場を確認した。すなわち、第 9 巡回区控訴裁判所は、荷送人に「物品の価額に応じて算定される運賃率の選択権」が与えられたときに限って運送人の責任を合意価額に制限することができるのと述べつつ、いかなる場合でも運送人の責任を制限するとしている本件船荷証券の責任制限条項は、ハーター法および公序（public policy）に反し、海上物品運送法（4 条 5 項）に抵触して無効であると判示した⁹³。

他方、運送人は、「船荷証券の表面に公平な機会が存在しない場合であっても」実務の経験ある荷送人は船荷証券の至上約款により、本件に海上物品運送法が適用され、また同法 4 条 5 項の詳細を知っている荷送人は、運送人の高い責任額を確保する（＝価額通告による責任制限排除の）機会について知っていたというべきであると主張した。これに対して、裁判所は、運送人によって作成される船荷証券は普通取引約款であり、これが実務においては相対的に専門性が低い荷送人の被用者に交付されていることから、このような被用者が海上物品運送法の適用可能性とその諸規定について熟知していると推定するのは現実的ではないと述べ⁹⁴、運送人の主張を否定して、運送人の責任制限を認めなかった原審⁹⁵の判断を是認した⁹⁶。

⁹³ 559 F.2d 1173, at 1176.

⁹⁴ *Id.* at 1177.

⁹⁵ 1978 A.M.C. 1839. 原審では、1974 年 Tessler 事件判決（[判例 3]）に基づき、船荷証券の至上約款および海上物品運送法 4 条 5 項と同旨の運送人の責任制限条項は、荷送人に対する「公平な機会」付与の「一応の証拠」を構成するが、本件船荷証券の規定は、荷送人にそのような機会を付与しておらず、海上物品運送法 4 条 5 項と矛盾すると判示した。

⁹⁶ 1978 AMC at 1838, 559 F.2d at 1177.

要するに、船荷証券の責任制限条項は、海上物品運送法 4 条 5 項ただし書き（物品の価額通告による責任制限排除）の内容に相当する文言を用いるべきであるとする。これは、「高い価額を通告する公平な機会」の存在を荷送人に告知する機能を有するものであるが、ここで、荷送人が当然に専門性を有していることにはならないとしている。したがって、本件のように、船荷証券の「ただし書き」のない責任制限条項は、荷送人に価額通告による責任制限排除の機会を一切与えていないものとして無効とされたのである。さて、こうした本件の判示については、論者から「高い価額を通告する公平な機会は船荷証券の表面（on the face）にて提示しなければならない」⁹⁷ことを要求する解釈であると指摘されている⁹⁸。この「船荷証券の表面にて提示」が意味するところは、船荷証券（裏面）の責任制限条項において海上物品運送法 4 条 5 項の内容を明示することによって荷送人に「公平な機会」を付与することであり⁹⁹、船荷証券の表面約款への再述ではない。これを確認する判例があり、この判例は 2 の（2）で改めて述べる。

なお、船荷証券の通告価額記載欄に関連して、控訴裁判所は「本件の被告は船荷証券に通告価額を記載する空欄（space）がないことを認めている」と述べているが、これ以上の言及はみられない¹⁰⁰。しかし、次にみるように、この判決を承けて、本件以

⁹⁷ Tadros, *supra* note 69, at 25.

⁹⁸ これと同旨を指摘するものとして、WILLIAM TETLEY, 2 MARINE CARGO CLAIMS, 2186 (4th ed. 2008)がある。

⁹⁹ この点に関して、前掲注（91）に引用している *Komatus, Ltd. v. State Steamship Co.*, 674 F.3d 806, 1982 AMC 2152 (9th Cir. 1982)は、Pan Am 事件判決（[判例 4]）では、船荷証券の責任制限条項が海上物品運送法 4 条 5 項の内容について間接的な言及しかしていないため、「公平な機会は船荷証券の表面にて提示」という基準を充たしていないと解されたと指摘する。

¹⁰⁰ この点について、竹村・前掲注（92）105 頁（戸田＝中村・前掲注（91）182 頁）は、「公平な機会」が与えられていたという事実を判断する上での一つの基準になり得ること

降の判例では船荷証券の通告価額記載欄の存在が「公平な機会」の付与の有無を判断する基準となっている。

2) 通告価額記載欄の存在

アメリカ裁判所では、船荷証券の通告価額記載欄の存在が、荷送人に対して「公平な機会」が与えられた事実を立証する証拠として認められている。ただし、この通告価額記載欄の存在は、単独で「公平な機会」の付与の有無を判断する基準ではなく¹⁰¹、あくまでも海上物品運送法4条5項の再述に付随するものであるといえる。たとえば、船荷証券に海上物品運送法4条5項の文言を用いた再述がなされている場合、荷送人は通告価額を記載するための空欄がないことをもって「公平な機会」が付与された事実を否定することは許されない¹⁰²。

ところで、「通告価額記載欄の存在」が有する意義は必ずしも明らかではない。海上物品運送法4条5項の「ただし書き」によると、運送人の責任制限を排除するためには、荷送人が物品の価額を通告するだけでなく、この通告価額が船荷証券に記載されなければならない。言い換えれば、価額通告による責任制限の排除は、船荷証券に

を示唆するものであると指摘している。

¹⁰¹ 相原・前掲注(2)86頁は、「公平な機会の推定を得るためには、船荷証券に価額通告欄が必要である(ただし、価額通告欄の設置が唯一の方法というわけではない)」とするのが、第9巡回区のほか第2巡回区、第4巡回区、第7巡回区であると述べる。

¹⁰² こうした解釈を示す判例としては、*Fireman's Insurance v. S.S. President Eisenhower*, 1983 AMC 1221 (N.D. Cal. 1983)がある。本件は、被告である運送人がシンガポールでの積み替えを行ったとき運送品が滅失したため、原告が運送人の責任を制限することができないと主張して、部分的略式判決を申し立てた事案に基づくものである。本件で発行された船荷証券には、海上物品運送法4条5項と類似の文言で運送人の責任制限を定めた条項(17条)があった。裁判所は、海上物品運送法4条5項(またはそれと類似する文言)の再述は、「公平な機会」の付与の「一応の証拠」(prima facie evidence)となり、船荷証券の表面に通告される高い価額を記載するための空欄は必要でないと判示した。本件では、運送品と海上運送契約の内容などの詳細については確認できない。

通告価額が記載されることを要件としているのである。第 9 巡回区控訴裁判所（〔判例 4〕ほか）は、おそらくこの「船荷証券への記載」要件を意識して、海上物品運送法 4 条 5 項の再述に加えて通告価額記載欄も、荷送人に「高い価額を通告する公平な機会」の存在を知らせる機能を持つものと解しているようにみえる。次にこうした解釈に関して、1982 年 Stephen Nemeth v. General Steamship Corp. 事件判決¹⁰³（以下、「Stephen Nemeth 事件」という。）を紹介したい。

〔判例 5〕1982 年 Stephen Nemeth 事件判決¹⁰⁴

本件は、アルゼンチンのブエノスアイレスからカリフォルニアのロサンゼルスまでの航海中に生じた運送品の損害（生活雑貨入りの 3 つの木箱のうち 2 つが破損）について、海上物品運送法 4 条 5 項に基づき運送人の責任制限（1000 ドル）を認めた原審に対し、原告である荷送人が同法 4 条 5 項を適用することができないことなど¹⁰⁵を主張して控訴したものである。アメリカを陸揚地とする本件の場合、海上物品運送法が強行的に適用される。そして、本件で発行された船荷証券には、海上物品運送法 4 条 5 項の文言を再述した責任制限条項があった。第 9 巡回区控訴裁判所は、海上物品運送法 4 条 5 項の適用に関して、荷送人に対する「公平な機会」の付与の有無を判断することは重要な事実問題に関する真正な争点であり、本件の荷送人には「高い責任額を選択する〔＝価額を通告する〕公平な機会」が付与されなかったと判示して原審に差戻した。

¹⁰³ 694 F. 2d 609, 1983 AMC 885 (9th Cir. 1982).

¹⁰⁴ 同判決は、相原・前掲注 (2) 75 頁においても紹介されている。判例評釈としては、竹村英員『『不当な離路』及び『公平な機会』と米国海上物品運送法§4(5)』海運 686 号(1984) 101 頁（戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈（第 II 巻）』（1992）254 頁所収）がある。

¹⁰⁵ また、仮に海上物品運送法 4 条 5 項が適用されるとしても木箱 1 つが 1 包にはならないと主張した。

控訴裁判所は、Tessler 事件判決¹⁰⁶（[判例 3]）に基づいて、船荷証券における海上物品運送法 4 条 5 項の明確な再述は、荷送人に「公平な機会」が与えられた事実についての「一応の証拠」になることを確認した。しかし、本件船荷証券の責任制限条項が海上物品運送法 4 条 5 項の文言を再述しているにもかかわらず、その規定が微細かつ不鮮明であり、肉眼では判読しがたいという理由で、「公平な機会」の付与の事実が否定された。すなわち、裁判所は、海上物品運送法 4 条 5 項の「明瞭な再述」は、荷送人が責任額および運賃率の選択に関して告知を受けたことの証拠であると述べつつ、本件船荷証券に（通告される）超過価額を記載する空欄（記載欄）がないという事実も、運送人の高い責任額と低い責任額の間でどちらかを選択する「公平な機会」の付与の有無の判断に関連していると判示した。

さらに、本件の荷送人は、本件物品の価額および内容の詳細が記載されている目録（リスト）を運送人に提出しており、その価額は責任限度額である 500 ドルを相当に超えるものであったと主張した。これに対して、裁判所は、物品の価額が記載されている目録は、「荷送人が海上物品運送法の責任限度額よりも〔物品の〕高い価額を通告しようとした〔=試みがあった〕ことの証拠として、あるいは、〔高い価額を通告する〕公平な機会が付与されていたら、荷送人は〔運送人の〕高い責任額を選択したであろうという証拠と解することができる」と述べた。これは、物品の価額が記載されている目録の提出を、物品の実価を通告して責任制限を排除する荷送人の意思と解しながら、荷送人がその意思を実現できなかった理由は、運送人から「高い価額を通告する公平な機会」が与えられなかったことにあるという理解を示すものであろう。換言す

¹⁰⁶ 1974 AMC 937 at 942, 494 F.2d 438 at 443.

ると、海上物品運送法 4 条 5 項の微細で不鮮明な再述、そして船荷証券の表面に通告価額記載欄が存在しないことが、責任制限の排除（＝高い責任額の選択＝高い価額を通告）という荷送人の意思の実現を妨げるものと解されている。

（２）第 5 巡回区控訴裁判所の「公平な機会の存在」に基づく解釈の緩和

第 5 巡回区控訴裁判所も、海上物品運送法の運送人の責任制限制度（4 条 5 項）の利益を享受するためには、第 9 巡回区控訴裁判所と同様に、運送人は荷送人に対して「高い価額を通告する公平な機会」を付与しなければならないと解している。ところが、第 5 巡回区控訴裁判所では、価額通告による責任制限排除を荷送人に知らせているかどうかは問題にされていない。その機会が存在していて（＝荷送人は「公平な機会」を有していた＝機会が付与されていた）、実際に荷送人は物品の高い価額（真価）を通告することができたという事実¹⁰⁷について、運送人がいかに立証すべきかという観点を中心に公平な機会法理が展開されている。ここには、荷送人の実務経験や専門性から海上物品運送法 4 条 5 項の責任制限排除に対する荷送人の了知が推定されている¹⁰⁸。それゆえ、第 9 巡回区控訴裁判所が採択している「海上物品運送法 4 条 5 項の明示的な再述」と「通告価額記載欄の存在」は、第 5 巡回区控訴裁判所では「公平な機会」の付与の有無を判断する基準とはされていない。船荷証券に海上物品運送法の適用を定める至上約款と同法 4 条 5 項に関する責任制限条項があり、物品の通告価額に応じる運賃率を定めたタリフ（tariff）の規定が存在するのであれば¹⁰⁹、これらによ

¹⁰⁷ Michael F. Sturley, *An Overview of the Considerations Involved in Handling the Cargo Case*, 21 TUL. MAR. L. J. 263, 342 (1996-1997).

¹⁰⁸ このように、運送人の責任制限制度に関して荷送人の了知を推定する解釈を「推定の告知」（constructive notice）という（Helman, *supra* note 85, at 304）。

¹⁰⁹ Mary L. Moreland, *COGSA SECTION 1304(5): Fair Opportunity Update*, 20 TUL.

り「公平な機会」が与えられた事実が立証されうる。ここでは、第 5 巡回区控訴裁判所のリーディング・ケースとされる 1981 年の *Brown & Root, Inc., v. M/V Peisander* 事件判決¹¹⁰（以下、「Brown & Root 事件」という。）を概観することとする。

[判例 6]1981 年 Brown & Root 事件判決

本件の物品である木枠入りの機械はヒューストン港の埠頭で運送人（被告）に引き渡されたが、船積み作業中に港湾荷役業者（被告）の過失により損害が生じ、荷送人が港湾荷役業者に対して損害賠償額の全額（56,048.75 ドル）を請求したところ、原審は、船荷証券のヒマラヤ条項に基づき港湾荷役業者の責任制限（500 ドル）を認めた。これに対して、荷送人（原告）は、船荷証券上の責任制限条項が無効であるなどと主張して控訴した。控訴審では、船荷証券上の責任制限条項の有効性をめぐり「公平な機会」の付与の有無などを検討した。

本件で発行された船荷証券には、1936 年海上物品運送法の適用を定める至上約款（2 条）とヒマラヤ条項（3 条）が挿入されていた。そして、18 条において「運送人の責任は、……、いかなる場合においても 1 包または慣習的運送貨単位あたり 500 ドルを超えるものではない」とする約款が規定されていたが、海上物品運送法 4 条 5 項のただし書きに該当する文言はなかった。この規定は、前述した第 9 巡回区控訴裁判所の

MAR. L. J. 423 (1995-1996) at 440. なお、第 11 巡回区控訴裁判所も第 5 巡回区控訴裁判所のアプローチを採用している (*Unimac Co. v. C.F. Ocean Service, Inc.*, 43 F.3d 1343, 1995 AMC 1484 (11th Cir. 1995); *see also*, Helman, *supra* note 85, at 309)。他方、第 9 巡回区控訴裁判所では、タリフを根拠に、荷送人に対して「公平な機会」を付与したという運送人の主張は否定されている (*Komatus, Ltd. v. State Steamship Co.*, 674 F.3d 806, 1982 AMC 2152 (9th Cir. 1982) at 810-11, at 2157-58)。

¹¹⁰ 648 F.2d 415, 1983 AMC 929 (5th Cir. 1981). 同判決の評釈として、椿弘次「運送品の申告価額記載欄の有無と船荷証券の責任制限約款の効力」海運 651 号 (1981 年) 89 頁 (戸田＝中村・前掲注 (91) 168 頁所収)。

1977年 Pan Am 事件（[判例 4]）¹¹¹において無効とされた船荷証券の責任制限条項と同じ文言であった。そして、米国連邦海事委員会（Federal Maritime Commission）に提出され承認を得たタリフ（これは、後述するように、法律と同等の効力を有する。）によると、本件物品の滅失または損傷に対する運送人の責任額の算定に関して、荷送人による請求および通告があり、かつ、船荷証券に高い価額（通告価額）が記載され、ならびに通告価額の総額の 5%の追加料金を支払った場合には、運送人の責任額を高い価額（通告価額）に加重することができる旨を定めていた。

荷送人は、本件船荷証券は荷送人に対して責任額を加重する（公平な）機会を与えていないと主張した¹¹²。すなわち、船荷証券の表面に責任額の加重を示す（通告価額の記載のための）空欄（place or blank）が存在せず、さらに「いかなる場合においても」運送人の責任は 500 ドルを超えない旨のみを定めた責任制限条項は、運送人の責任額を加重できないことを推定させるものであると述べた。これに対して第 5 巡回区控訴裁判所は、次のように判示して、荷送人の主張を否定し原審を維持した。

①船荷証券の通告価額記載欄要件の否定

本件の荷送人は、運送人による「公平な機会」の付与を否定する証拠として、船荷証券の表面に通告価額記載欄が設けられていないことを挙げている。しかし、裁判所は、海上物品運送法が船荷証券の表面に（通告価額を記載するための）特別な記載欄を設けることを定めていないうえ、実際に船荷証券の表面の中央部には、「包および物品の明細」（Description of Packages and Goods）という広い空欄が置かれていると述べている。すなわち、通告価額のための特別な記載欄を設ける必要はないという理解を示

¹¹¹ 559 F.2d 1173, 1978 AMC 1834 (9th Cir. 1977).

¹¹² このような主張には、1977年 Pan Am 事件判決（[判例 4]）が引用された。

したのである。

②タリフの規定による「公平な機会」の付与の認定

裁判所は、船荷証券の至上約款により海上物品運送法が撰取されていることから、本件荷送人は海上物品運送法 4 条 5 項の存在とその適用を了知していると述べた。そのうえで、本件タリフの規定に注目して、荷送人への「公平な機会」の付与の有無を判断している。さて、タリフに関しては、アメリカの 1984 年海運法 (Shipping Act)¹¹³に準じて、各コモン・キャリアーおよび同盟は、「ばら積み貨物、林産品、再生用金属屑、故紙、紙屑に関するものを除き」、自身の航路におけるすべての地点または港の間の運賃率、料金、品目分類、規則および慣行を表示する運賃率表 (tariffs) を米国連邦海事委員会に届出て公衆の閲覧のために公示する」ことを義務づけている (8 条 a 項 1 号)¹¹⁴。有効に提出され米国連邦海事委員会の承認を得たタリフは、法律と同等の効力を有し、その規定は運送人と荷送人を拘束すると解されている¹¹⁵。

裁判所は、法的効力を有する本件のタリフに追加運送賃 (通告価額の総額の 5% の追加料金) の支払いに関する規定があるとしたうえ、このようなタリフは運賃率の選

¹¹³ 同法の通称は、「合衆国の国際航洋通商輸送組織を改善するための法律」であり、外航海運規制のみを分離独立させたものである (野口邦輝『1984 年米国海運法の解説—米国海運規制政策の遠隔と変遷—』(成山堂, 1984) 74 頁)。他方、アメリカの 1916 年海運法 (shipping Act, 1916) は、州際海運規制法として存続している。1916 年海運法の制定から 1961 年ボナー法による改正までの経緯については、同書の 11 頁以下を参照。

¹¹⁴ 野口・前掲注 (113) 115 頁。

¹¹⁵ *Brown & Root*, 648 F.2d 415 at 421. この点に関して、椿・前掲注 (110) 85 頁 (戸田＝中村・前掲注 (91) 175 頁) は、アメリカでは「運送契約締結時に、運送人の船荷証券約款及びタリフに拠って契約するとの意思ないし明確な慣習が当事者間で認められれば、船荷証券が未発行であっても、船荷証券及びタリフが荷送人に公開され、その内容が自由に閲覧できることを条件に、これらが契約に撰取されていることは一般的に認められている。」と述べる。

択による責任額の選択の機会を明確に付与するものであると判示した¹¹⁶。言い換えれば、タリフは、荷送人が高い運賃率を選択し、海上物品運送法の責任制限を排除する機会を付与しており、また、荷送人がそのような選択を行使するのに十分な通知を構成するという理解である¹¹⁷。

③責任制限条項の有効性

本件の荷送人は、船荷証券の責任制限条項(18条)が海上物品運送法4条5項の「ただし書き」に該当する内容(価額通告による責任制限排除＝高い価額を通告する機会)について明示的に再述していないため、18条の「いかなる場合にも」(in no case)という文言は運送人の責任額を加重するいかなる可能性も排除していると主張し¹¹⁸、無効であると主張している。これに対して、裁判所は、“in no case”の文言上の解釈に関する問題は、海上物品運送法に抵触しない範囲で、本質的に契約解釈に関するものであると述べ、次の2点について説示している。

第1に、海上物品運送法は、荷送人の利益を害する船荷証券の規定を禁止(荷送人に不利益なものは無効と)しており(すなわち、3条8項)、船荷証券の文言は、これに照らして解釈すべきである。“in no case”の文字は、同法4条5項が運送人は「いかなる場合においても」(in any event)責任を負わないと定めていることと同様のものである。船荷証券の至上約款により4条5項が明示的に挿入されている場合、18条が500ドルの責任制限の排除を完全に禁じていると解するのは困難である。たとえ18条の“in no case”を厳格に解釈すべきであるとしても、運送人と荷送人を拘束するタリフの規定は、価額通告および追加運送賃の支払いによって500ドルを超える責任額に

¹¹⁶ *Brown & Root*, 648 F.2d 415 at 423.

¹¹⁷ Nicholas J. Healy, *Admiralty and Shipping*, 1982 ANNUAL SURVEY OF AMERICAN LAW 1, 10 (1982).

¹¹⁸ *Brown & Root*, 648 F.2d 415 at 425.

加重することができる機会を荷送人に付与している。第 2 に、18 条の“in no case”の解釈に関連して、1977 年の Pan Am 事件（[判例 4]）が意味するところは、荷送人に責任額を加重できなかった（＝高い価額を通告する公平な機会が与えられなかった）ことについて立証する責任を免れさせることである。そこで、荷送人が「公平な機会」が付与されたことについての反証をあげる必要はないという点は認めるが、本件では、運送人はタリフによって、荷送人が責任額を選択することができた（公平な機会の付与があった）事実を立証していると判示した。

以上のように、船荷証券の至上約款による海上物品運送法 4 条 5 項の適用（とくに、価額通告による責任制限排除）に関して、荷送人の了知を推定しつつ、割増運送賃の計算方法を定めたタリフの規定の存在に重きを置きながら、高い料率の運送賃を支払い運送人の責任額を加重する機会が荷送人には与えられていたとして、運送人から荷送人への価額通告のための「公平な機会」の付与を認定している。こうして「公平な機会」が存在すれば、運送人の責任制限規定に「ただし書き」の文言の記載がなくとも、その内容が同法 4 条 5 項および 3 条 8 項に抵触しない範囲においてその約款は有効と考えられる。

なお、裁判所は、海上物品運送法 4 条 5 項（のただし書き）が荷送人に法定責任限度額である 500 ドルを超えて運送人の責任額を加重する権利を与えていることは、「コモン・キャリアーが荷送人に対して、運送賃に比例する責任額の高低を選択する公平な機会を付与した場合に限って、運送人は実損額よりも低く損害賠償額（責任額）を合法的に制限することができる」とした前掲の連邦最高裁の判断（解釈）が反映されたからであると述べている。これは、第 1 章で確認したように、海上物品運送法 4 条 5 項に関する「公平な機会法理」の適用の根拠が、やはりコモン・ロー上の運送人の責任制限に関するアメリカ裁判所の伝統的な解釈の踏襲にあることを示すものでありといえよう。

2 1990年代の第9巡回区控訴裁判所の解釈の変化

これまでみてきたように、1980年代におけるアメリカ裁判所の「公平な機会法理」については、運送人は荷送人に対して「責任制限排除のための高い価額を通告する公平な機会を付与すべきである」という原則のもとで、次のように解釈が分かれていた。第9巡回区控訴裁判所は、価額通告の機会に関する荷送人の了知の観点を中心としつつ、船荷証券の海上物品運送法4条5項の再述と通告価額の記載欄の存在によって、公平な機会の付与の有無を判断している。これに対して、第5巡回区控訴裁判所は、船荷証券の至上約款および責任制限条項から、価額通告の機会に対する荷送人の了知を推定しつつ、実質的な通告の機会が付与されているか否かについてはタリフの規定によって判断している¹¹⁹。ところが、1980年代後半から1990年代にかけての第9巡回区控訴裁判所では、前述した「公平な機会」の付与の有無という判断基準について大きな変更がみられている。このような解釈の変化は、学説による批判の影響を受けていることから、以下では、「公平な機会法理」の適用に対する学説を踏まえて、1990年代の第9巡回区控訴裁判所の解釈について、「公平な機会」の付与の有無という判断基準を中心として判例を検討してみたい。

¹¹⁹ 他方、単なる船荷証券の至上約款による海上物品運送法の摂取は、「公平な機会」の付与の「一応の証拠」ではないとされる (*Interflow Ltd. v. Burlington N. Santa Fe Ry. Co.*, 2005 AMC 2894 (S.D. Tex. 2005)). また、傭船契約を摂取した船荷証券における「海上物品運送法の単なる挿入」は、「公平な機会」が付与された事実を立証するものではないとした *TradeArbed Inc. v. Western Bulk Carriers K/S* (374 Fed. Appx. 464(5th Cir. 2010)(*per curiam*)) 事件判決もある。

(1) 「公平な機会法理」に対する学説の批判と判例への影響

アメリカの著名な海法学者である Sturley は、1988 年に、海上物品運送法 4 条 5 項の適用の有無に関する「公平な機会法理」の展開について、これを批判的に検討した論文を発表した¹²⁰。これが、アメリカ裁判所の解釈の変化に重大な影響を及ぼしているものと思われる。すなわち、1989 年以降の第 9 巡回区控訴裁判所およびその他の控訴裁判所の判例には、この Sturley の見解が直接に採用されているからである。そこで、まず Sturley の見解を概観したうえで、これを初めて受容した第 9 巡回区控訴裁判所の判決をみてみよう。

1) 学説による批判

この Sturley の論文によれば、アメリカ裁判所の「公平な機会法理」の解釈に対する批判は、大きく以下の 3 点に絞ることができる。

① コモン・ローの原則に基づく解釈の批判

「公平な機会法理」を適用している第 9 巡回区控訴裁判所の 1974 年 Tessler 事件判決 ([判例 3]) と 1977 年 Pan Am 事件判決 ([判例 4])、第 5 巡回区控訴裁判所の 1981 年 Brwon Root 事件判決 ([判例 6]) から分かるように、アメリカ裁判所は海上物品運送法 4 条 5 項をコモン・ロー上の価額合意約款と同じものであると理解している。その背景として、本稿第 1 章では、ハーグ・ルール 4 条 5 項 (運送人の責任制限制度) がモデルにした 1910 年カナダ水上物品運送法 8 条の立法には、その当時のアメリカの慣習 (価額合意約款による責任の制限) が何らかの影響を与えたと推測しうること

¹²⁰ 発表された論文の紹介は、前掲注 (4) と (19) を参照。

を確認した。しかし、この 8 条の制定由来については必ずしも明らかではなく、見解が分かれていることも、すでに指摘した通りである。この点に関して、Sturley は、カナダ水上物品運送法 8 条はイギリス法の伝統に由来すると推測し、アメリカの慣習による影響を否定している¹²¹。すなわち、早くもイギリスの 1830 年運送人法 (Carriers Act) が、梱包された高価品について「荷送人が物品の価額および種類を通告して追加料金を支払う場合を除き」、物品の価額が 10 ポンドを超えるときは、運送人は責任を負わない旨を規定していた (1 条)¹²² ことなどを根拠として指摘している¹²³。

他方で、1924 年ハーグ・ルールは、アメリカの 1893 年ハーター法がこれに多くの影響を与えているのは事実であるが¹²⁴、単にアメリカ法を条約化したものでないと述べる。とくに条約 4 条 5 項は、ハーター法にはみられない規定であり¹²⁵、その制定には、アメリカの慣習が意識されたものの、この慣習そのものを採用したものではないと述べている¹²⁶。つまり、1910 年カナダ水上物品運送法は、アメリカのハーター法を基礎として制定されたものであるが、8 条はイギリスの伝統に従うものであり、条約 4 条 5 項は、この 8 条を基礎として定められたものである。それゆえ、アメリカ裁判所は、海上物品運送法 4 条 5 項を解釈する際に、イギリス法およびカナダ法における運送人の責任制限制度の解釈を検討すべきであると述べる¹²⁷。

¹²¹ Sturley, *supra* note 19, at 29.

¹²² Sturley, *supra* note 4, at 166.

¹²³ また、1854 年鉄道運河交通法 (Railway and Canal Traffic Act) の 7 条は、同条が特定する生動物の損害について、「荷送人がより高い金額を通告し、かつ、追加運送賃を支払わない限り」運送人の責任を制限する規定を設けていることも指摘している (Sturley, *supra* note 4, at 167)。これらの規定の詳細については、相原・前掲注 (2) 38 頁以下を参照。

¹²⁴ A. KNAUTH, THE AMERICAN LAW OF OCEAN BILLS OF LADING 116 (4th ed. 1953).

¹²⁵ Sturley, *supra* note 19, at 26.

¹²⁶ *See Id.* at 26, n.139.

¹²⁷ *Id.* at 29. なお、WILLIAM TETLEY, MARINE CARGO CLAIMS 442 n. 39 (2d ed. 1978)も、アメリカの「公平な機会法理」に基づく解釈は過度な制約であると指摘しながら、高い価

これらの点に基づいて、Sturley は、海上物品運送法 4 条 5 項の責任制限制度は、コモン・ローの原則、換言すれば、「公平な機会法理」に従って解釈することはできないと批判する。

②条約規定および海上物品運送 4 条 5 項の文言による批判

Sturley は、法規定または条約規定の意味を解釈する際に、規定の文言は主要なガイドになると指摘しつつ¹²⁸、条約 4 条 5 項および海上物品運送法 4 条 5 項の文言から「公平な機会法理」に基づく解釈を批判する。これらの規定は、船積み前に、荷送人によって物品の種類および価額が通告されない限り、いかなる場合においても、運送人は包（または慣習的運送賃単位）あたり法定限度額を超えては責任を負わないと定めている。そこで、Sturley は、条約および海上物品運送法の規定のいずれにおいても、荷送人に対する高い価額を通告できる荷送人の権利についての告知、または運賃率を選択する機会の付与を運送人に求めていると述べる。続いて、条約および法律は運送人が責任制限制度の利益を享受するために運送人に課されている義務も、運送人が充たすべき条件も定めておらず、荷送人が運送品価額の全額の賠償を望む場合、物品の高い価額（実価）を通告する責任を荷送人に負わせていると述べる¹²⁹。

他方で、海上物品運送法の制定過程においても、4 条 5 項の責任限度額と、包ではない物品に関する限度額の算定基準（すなわち、「単位」）を中心に議論されており、

額を通告する（荷送人の）権利は法律（＝海上物品運送法）によって存在するものである一方、同法律は、船荷証券にその権利を記載する（運送人の）義務を定めていないと述べる。また、TETLEY, *supra* note 98, at 2185 n.212 は、カナダの裁判所は、アメリカの「公平な機会」要件を明確に認めておらず、イギリスにおいてもこの概念は受け入れられなかったと指摘している。

¹²⁸ Sturley, *supra* note 4, at 157-8.

¹²⁹ *See Id.*

荷送人の高い価額を通告する権利については議論がなく、さらに超過価額の通告を通じて運送人の責任を加重することの可能性については言及さえなかったと述べる¹³⁰。したがって、Sturley は、海上物品運送法の立法経緯からも、海上物品運送法が条約の規定に基づいて国内法として制定されたことは明らかであり、海上物品運送法のより適切な解釈は、条約の解釈に従うことであると指摘しているのである。

③荷送人の専門性による批判

前述したように、海上物品運送法 4 条 5 項の適用に関する「公平な機会法理」は、高い価額を通告する機会の荷送人への告知を中心に展開されていた。このように、運送人は責任制限排除のための価額通告の機会があることを荷送人に知らせるべきであるという解釈について、Sturley は、海上運送における荷送人の専門性と経験を強調しつつ、当事者は企業者というプロ同士であり、実際にすべてのリスクは保険によってカバーされ、荷送人は簡単に物品の価額を通告することができる¹³¹。言い換えれば、荷送人に経験がない（非専門家である）というのは稀なケースであって、プロのフォワーダーが運送契約を締結するのが通常である¹³²。また荷送人が価額を通告すると、通告価額に応じて計算される割増運送賃（ad valorem）が請求されるため、物品の価額通告による賠償を望むよりも保険を付けて対応することがほとんどであると述べている¹³³。

さらに、「公平な機会法理」の適用は、条約および国際海上物品運送法の主要目的で

¹³⁰ *Id.* at 170.

¹³¹ *Id.* at 190.

¹³² *See Id.* at 179-80.

¹³³ *Id.* at 194.

ある「国際統一」を妨げるだけではなく、運送人および積荷関係者のリスク分担の不確実性および予測不能¹³⁴、訴訟費用の増加を招くため¹³⁵、アメリカ裁判所は、条約を締結している各国の解釈と一致した海上物品運送法（4条5項）の解釈をするように努めるべきであると述べる¹³⁶。

以上のような理由により、Sturley は、海上物品運送法 4 条 5 項に関する「公平な機会法理」の適用は明らかに誤った解釈であると批判しつつ、今後の裁判所は、このような誤解を避けるべきであり、連邦最高裁判所は、「公平な機会法理」に関する問題を検討して、その誤りを是正すべきであると指摘した¹³⁷。

2) 判例による学説の採用

1989 年、第 9 巡回区控訴裁判所の [判例 7] Carman Tool & Abrasives, Inc. v. Evergreen Lines Co. 事件判決¹³⁸（以下、「1989 年 Carman Tool 事件」という。）は、前述した学説（Sturley の見解）による批判をすぐにうけいれて、「公平な機会法理」の拡大解釈を否定した。本件の事案は、次のとおりである。

本件の損害は、台湾からロサンゼルスまで海上運送されたミリングマシン 2 台（本件物品）が、目的港において港湾荷役業者によって荷揚げされた後、荷受人に引き渡

¹³⁴ Sturley, *supra* note 19, at 20.

¹³⁵ Sturley, *supra* note 4, at 165.

¹³⁶ *Id.* at 160.

¹³⁷ *Id.* at 203. なお、Sturley は、アメリカ裁判所が法定限度額である「500 ドル」の責任制限額が不当に低く、不公平かつ非効率であると認識しているため、「公平な機会」の存在を確認することで運送人の責任制限規定に制約を加えていると指摘しつつ、運送人の責任制限制度は立法上の関係にあるものであるため、裁判所は、簡単にその存在または妥当性を疑ってはならないと述べた (*Id.* at 177)。

¹³⁸ 871 F.2d 897, 1989 AMC 913(9th Cir. 1988).

す前に発生した。これについて、本件物品の荷受人（荷主）の損害賠償請求権を代位によって取得した保険会社（原告）が、運送人に損害賠償を請求する訴訟を提起した。本件では、海上物品運送法 4 条 5 項に関する現実の通知（actual notice）を船荷証券上の荷受人に対しても与えるべきかどうかについて争われた。本件物品の荷受人である買主と荷送人である売主との間では、FOB 条件で本件物品の売買契約が締結されており、当事者間で確立した慣行（practice）に従い、売主が（荷送人として）本件運送人（被告）と海上運送契約を締結した。

原告（保険会社）は、本件で発行された船荷証券に、海上物品運送法 4 条 5 項が明確に再述され¹³⁹、通告価額記載欄が存在していること認めたいうえで、物品の真価を通告する「公平な機会」は、荷送人にだけでなく荷受人（荷主）にも与えられるべきであると主張した。すなわち、本件荷受人は、物品が船積みされてからかなり後まで、船荷証券の写しを見ることができなかったこと、そして発送された物品の何らかの損害についてリスクを負担するのは荷受人であり、運送人は売主（荷送人）を「名目上の荷送人」にすぎないことを認識すべきである旨を述べた。これに対して第 9 巡回区控訴裁判所は、次のような判示に基づいて、1 包あたり 500 ドルの責任制限を認めた原審の判断を支持した。

①「公平な機会法理」の拡大解釈の否定

裁判所は、前述した「公平な機会法理」の適用を批判する *Sturley* の見解を採用して、「[公平な機会に関する] 要件は、海上物品運送法の規定の文言から見つけること

¹³⁹ すなわち、船荷証券の 7 条 2 項には、「船積み前、商人が物品の種類および価額を通告し、かつ、運送人によって同意されおよび船荷証券に記載され、ならびに運送人のタリフに定められた割増運送賃を支払わない限り」、運送人の責任は包あたり 500 ドルに制限される旨が規定されていた。

ができず、裁判所によって形成されたものであり、〔運送人の責任制限制度を〕不公正と感じる点を回避するために考案されたものである。この要件は、統一規則〔ハーグ・ルール〕が適用される商取引において不確実性を招くという点について批判されてきた。〔したがって、〕原告の主張を認めるのは、このような問題を大幅に拡大させる¹⁴⁰と述べた。続いて、原告が主張するように、運送人は、実際に責任制限制度の適用の対象となる当事者のみならず、運送される物品の経済的利益を有する運送人が知っているまたは知るべきである他の当事者にも（公平な機会を付与して）注意を促す必要があるとすれば、運送人の立証責任がかなり重くなると説示して、原告の主張を否定した。これは、運送人が高い価額を通告する公平な機会を付与すべき当事者、言い換えれば、「公平な機会」が与えられていない事実を主張できる当事者は、運送人と運送契約を結ぶ「荷送人」であるという理解である¹⁴¹。

②貨物海上保険付保の目的

なお、荷受人に対しても公平な機会を付与すべきであるという原告の主張に対して、裁判所は、「運送人と直接の関係にない当事者が、船荷証券の規定を知ることに興味がある場合、その写しを入手する責任を負う。これら間接的な関係人を見つけて、そして彼らに船荷証券の規定を知らせることに対して、運送人に責任を負わせることを否定する」と説示し、その補足説明として、荷主が貨物海上保険を付けている事実について次のように述べている。

多くの場合、間接的な関係人は契約の規定に関して、すでに十分に了知しており、〔その規定に関する〕通知は余計なことである。たとえば、本件では、荷主は以前にも何回かの取引で被告（運送人）を利用したことがあり、自身の文書ファイルに本件で発行された船荷証券と同一のものを有していた。荷主が本件船荷証券の詳細な規定

¹⁴⁰ *Carman Tool*, 871 F.2d 897 at 900, 1989 AMC 913 at 916.

¹⁴¹ Helman, *supra* note 85, at 305.

を知りたかった場合、それを知ることは比較的容易であった。実際、荷主は、運送人の責任限度額を加重する際に発生する追加料金〔割増運送賃〕を予め熟知し、意図的な選択 (deliberate choice) をしたと信ずべき理由がある。すなわち、その理由は、保険会社を通して本件物品に保険を付けていることであると述べている。つまり、当該物品には貨物海上保険が付けられていることから、荷送人が安い運送賃を支払って 500 ドルの責任制限を意図的に選択したものと解している。

以上のように、本件は、海上物品運送法 4 条 5 項の適用に関する「公平な機会法理」がアメリカ裁判所の解釈によって形成されたこと、そして同法理の適用が学説から批判されていることを認定している。それにもかかわらず、海上物品運送法 4 条 5 項の再述と通告価額記載欄の存在から運送人による「公平な機会」の付与の有無を判断しており、本件は「公平な機会法理」そのものを否定するものではなく、この法理の拡大解釈を否定するにとどまっているといえる。こうした解釈について、Sturley は、本件は「公平な機会」の要件について批判的立場に立って、第 9 巡回区控訴裁判所の「公平な機会法理」に関する先例は無効であるとの助言を与えるものであり¹⁴²、変わりなく運送人は公平な機会の要件を充たさなければならないが、その要件はもう厳格ではないと指摘する¹⁴³。

(2) 「公平な機会」付与の判断基準の解釈による緩和

前述した 1989 年 Carman Tool 事件判決 ([判例 7]) によると、船荷証券に海上物

¹⁴² この点について、Michael F. Sturley, *The Future of the COGSA Fair Opportunity Requirement: Is There Life After Carman Tool and Chan?*, 20 J. MAR. L. & COM. 559, 565 (1989)は、本件の 3 名の裁判官には、先例を無効にする権限はなく、そのためには、所属裁判官全員の判断または連邦最高裁判所の判決が必要であると指摘する。

¹⁴³ *Id.* at 563.

品運送法 4 条 5 項の文言を用いた再述があり、加えてその表面に通告価額の記載欄が存在する場合には、「公平な機会」の付与の「一応の証拠」となる。しかし、その後の判例では、船荷証券の通告価額記載欄を必要としないとするなど、1980 年代の第 9 巡回区控訴裁判所が「公平な機会」の付与の有無を判断する際に採用した基準の否定または変化がみられる。すなわち、荷送人の実務経験などによる専門性や、貨物海上保険が付保されているという事実から海上物品運送法 4 条 5 項について了知の推定が認められている。そこで、以下では、このような解釈の変化がみられる判例を概観してみたい。

1) 船荷証券表面における再述要件と通告価額記載欄の要件の放棄

[判例 8] 1993 年 Mori Seiki USA, Inc. v. M/V Alligator Triumph 事件判決¹⁴⁴(以下、「Mori Seiki 事件」という。)

本件の物品である精密旋盤機は日本からアメリカまで運送されたが、目的港での荷揚げ後引渡し前（具体的には、港湾を離れる前）に損傷が生じたため、荷送人（＝荷受人）の損害賠償請求権を代位取得した保険会社（原告）が、運送人を被告として損害賠償を求める訴えを提起した。本件の船荷証券には、1924 年ハーグ・ルールと同様の他の法律が強行的に適用されない限り、日本の 1992 年改正前の国際海上物品運送法が適用される旨の条項（2 条）と、「物品が船積港ターミナルに到着した時から、荷揚港ターミナルを離れるまで」の区間で生じた滅失または損傷に関して、運送人に適用可能なハーグ・ルール¹⁴⁴の国内立法が適用される旨の条項（7 条 2 項 (i) 号）があった。

¹⁴⁴ 990 F.2d 444, 1993 AMC 1521 (9th Cir.1993).

そして、運送人の責任制限に関しては、「荷送人が〔物品の種類および価額を〕 通告し、かつ、船荷証券に高い価額が記載され、ならびにそれに応じて割増運送賃を支払わない限り、運送人の責任は 100,000 円（約 500 ドル）に制限される」旨の条項があった¹⁴⁵。しかし、通告価額を記載するための特別な記載欄はなかった。

原審は、本件船荷証券 7 条 2 項 (i) 号は、海上物品運送法の適用範囲を船積み前および荷揚げ後の区間に拡張する当事者間の合意であると解して、アメリカの海上物品運送法が適用されると判示した¹⁴⁶。他方、運送人は、本件物品の損害に対する責任が 500 ドルに制限されるか否かについて一部略式判決を求める申し立てを行ったところ、荷送人に対する「公平な機会」の付与を肯定して海上物品運送法 4 条 5 項の責任制限を認める略式判決がなされた¹⁴⁷。これに対して、原告は、海上物品運送法の責任制限に関する注意が本件船荷証券の表面 (on the front page) に示されておらず、船荷証券の文言が読みにくい細かい文字で印刷されていること、さらに通告価額を記載する空欄がないことを根拠に、荷送人に「高い価額を通告する公平な機会」が与えられた事実について、運送人は最初の立証責任を果たしていないと主張して控訴した¹⁴⁸。また、アメリカの海上物品運送法は「物品が船積みされた時から船舶から荷揚げした時まで」（積地の船側から揚地の船側まで）の区間において強行的に適用されるため、上記の船荷証券 2 条により本件船荷証券には日本の国際海上物品運送法が適用されると主張したが、第 9 巡回区控訴裁判所は、船荷証券 7 条 2 項 (i) 号の解釈により、アメリカの海上物品運送法が適用されるとした原審の判断を維持した¹⁴⁹。

運送人による「公平な機会」の付与については、控訴裁判所は、以下の判示に基づいて原告の主張を否定し、「公平な機会」が付与されていた事実を認めて、原審の略式

¹⁴⁵ *Id.* at 1853.

¹⁴⁶ *Mori Seiki USA, Inc., v. M.V. Alligator Triumph*, 1992 AMC 1850 (C.D. Cal, 1992) at 1851.

¹⁴⁷ *Id.*

¹⁴⁸ *Mori Seiki*, 990 F.2d 444 at 449-50, 1993 AMC 1521 at 1526.

¹⁴⁹ *Id.* at 448.

判決は妥当であると判示した。控訴審では原審の判示も引用されているため、これも合わせて述べることとする。

①船荷証券表面における再述の否定と裏面約款の印刷態様について

原告の「海上物品運送法 4 条 5 項に関する注意が船荷証券の表面約款において示されるべきである」という主張について、原審は、法律的観点からみて意味のない主張であると述べつつ、「この領域においてある裁判所〔これは、「公平な機会」は船荷証券の表面にての提示を求めた 1977 年 Pan Am 事件判決であろう。〕の見解が『船荷証券の表面』(face of bill of lading) に言及しているとはいえ、この便宜的な表現によって、なんら法原則が確立されることはない」¹⁵⁰と説示した。これを引用して控訴裁判所も、「〔海上物品運送法 4 条 5 項に関する規定が〕船荷証券に適切な言葉で示されている限り」、運送人は「公平な機会」が与えられた事実についての最初の立証責任を果たしていると判示した。

また、本件原告は、「不鮮明かつ微細に印刷されている海上物品運送法 4 条 5 項の再述は最初の立証責任を果たさない」とした 1982 年 Stephen Nemeth 事件判決（〔判例 5〕）に基づいて、「公平な機会」が与えられていないと主張したのであった。しかし、これに対しても控訴裁判所は、本件船荷証券の責任制限規定が細かい文字の印刷であっても肉眼で判読できるとした原審の認定を引用して原告の主張を否定した¹⁵¹。

②通告価額記載欄の要件の否定

この点に関しては、まず原審は、船荷証券に通告価額の記載欄が存在しないとして

¹⁵⁰ 1992 AMC 1850 (C.D. Cal, 1992) at 1853. さらに、本件船荷証券の表面には、数行の文字しか記載されておらず、すべての条項は船荷証券の裏面に記載されているとも指摘している。

¹⁵¹ *Mori Seiki*, 990 F.2d 444 at 449.

も、この事実が単独で本件の争い（＝公平な機会の付与の有無）を決着づける決定的なものではないと述べた¹⁵²。続いて、海上物品運送法上の責任制限を荷送人に知らせているか、あるいは、責任制限を排除する機会が与えられているかという問題に関して、通告価額記載欄の存在の有無は重要な事実問題に関する争点ではないと指摘した¹⁵³。これに加えて、1989年 *Carman Tool* 事件判決（[判例 7]）を引用して¹⁵⁴、荷送人は、毎年、本件物品を 100 個以上海外に発送しているプロの会社であり、他の事件において、本件荷送人が請求した損害賠償金が海上物品運送法に基づき 500 ドルに制限された経験から¹⁵⁵、責任制限の排除を選択する権利に関して、荷送人の了知を疑う余地はないとも述べている¹⁵⁶。これは、荷送人の専門性および経験から運送人の責任制限およびその排除（＝海上物品運送法 4 条 5 項）に精通していることを肯定するものである。

このような原審の判断に対して、原告は「公平な機会」の付与の判断につき、船荷証券の通告価額記載欄の存在を確認している *Carman Tool* 事件判決¹⁵⁷（[判例 7]）などを根拠に¹⁵⁸、運送人が船荷証券に通告価額記載欄を設けることは義務的なものであ

¹⁵² この点については、*Carman Tool*, 871 F.2d 897, 1989 AMC 913 を引用している。

¹⁵³ 1992 AMC 1850 (C.D. Cal, 1992) at 1854. また原審は、高い価額を通告する公平な機会が与えられなかった事実の審理は、海上運送人と荷送人との交渉過程と関連しているが、本件の原告は、何らかの方法で責任制限を選択しない（＝排除する）、あるいは、貨物の価額を運送人に通告しようとした点に関するいかなる証拠も提出していないと述べた。

¹⁵⁴ *Id.* at 1854, n1.

¹⁵⁵ *Mori Seiki v. M/V Shin*, 1989 AMC 374 (W.D.Tex. 1978).

¹⁵⁶ *Id.*

¹⁵⁷ *Carman Tool*, 871 F.2d 897 at 899-900.

¹⁵⁸ すなわち、*Institute of London Underwriters v. Sea-Land Service, Inc.*, 881 F.2d 761 (9th Cir. 1989) が引用された。本件では、45 フィートのヨットの荷揚げ作業中に生じた損傷につき、海上物品運送法に基づく運送人の責任制限（包あたり 500 ドル）が適用されるか否かをめぐり争われた。本件の船荷証券には、500 ドルの責任制限に関する規定が再述されており（17 条）、さらにその表面には、通告価額を記載するための空欄が設けられて

ると主張したのであった。しかし、控訴裁判所は、一つのすなわち 1979 年 *Tessler* 事件判決¹⁵⁹ ([判例 3]) は、通告価額を記載するための空欄を提供しているかどうかに関する言及はなく、「公平な機会」が付与された事実につき、運送人の立証責任は果たされたと判断していることに注目すると述べ、原告の主張を否定した。

本判決は、1980 年代の「公平な機会」の付与の有無をめぐる第 9 巡回区控訴裁判所の 1977 年 *Pan Am* 事件判決 ([判例 4]) と 1982 年 *Stephen Nemeth* 事件判決 ([判例 5]) の解釈を一部変更するものであるということができよう。言い換えれば、船荷証券に海上物品運送法 4 条 5 項を明示的に再述している裏面約款が存在する場合には、荷送人に「公平な機会」が付与されたと推定される¹⁶⁰。この再述が細かい字で印刷され、または通告価額の記載欄が存在しないことを理由に「公平な機会」の付与を否定する主張は認められなくなったといえよう。

2) 荷送人の専門性の意識および貨物海上保険付保の目的

[判例 9] 1994 年 *Travelers Indemnity Co. v. Vessel Sam Houston* 判決¹⁶¹ (以下、「*Sam Houston* 事件」という。)

本件では、アメリカのルイジアナ州からエジプトのアレクサンドリアまで海上運送された本件の物品 (機械および装置を構成する 286 個の包) の一部が、目的地の内港

いたため、運送人による「公平な機会」の付与の事実が認められた。

¹⁵⁹ *Tessler*, 494 F.2d at 443.

¹⁶⁰ *See Helman, supra* note 85, at 306; *see also, Vision Air Flight Serv., Inc. v. M/V Nat'l Pride*, 155 F.3d 1165, 1168-69 (9th Cir. 1998); *Kukje Hwajae Ins. Co., Ltd. v. M/V HYUNDAI LIBERTY*, 408 F.3d 1250, 1255 (9th Cir. 2005).

¹⁶¹ 26 F.3d 895, 1994 AMC 2162, (9th Cir. 1994).

でバージ船の沈没により滅失したため、保険会社（原告）が保険代位によって運送人に損害賠償を請求したところ、運送人の責任制限を認める部分的略式判決がなされた。これに対して、原告は、被保険者である荷送人に海上物品運送法の責任制限を排除する「公平な機会」が与えられてなかったと主張して控訴した¹⁶²。本件で発行された船荷証券には、至上約款により海上物品運送法すべての規定が引用方式により攝取されており、「運送人に引渡す際に、荷送人が物品の種類および500ドルを超える価額を書面で通告し、かつ、これが船荷証券に記載され、ならびに必要なに応じては割増運送賃を払わない限り」、運送人の責任は1包または慣習的運送賃単位あたり500ドルに制限される旨を定めた責任制限条項があった¹⁶³。このように、運送人の責任制限およびそれを排除する機会について告知をしている本件船荷証券は、荷送人に対して「公平な機会」が与えられたという事実についての「一応の証拠」(prima facie evidence)になり、この点は原告も認めている¹⁶⁴。しかし、原告は、本件物品の船積み前に、荷送人が運送人に提出した輸出申告書 (export declaration) に物品の合計価額 (6,000,000.ドル) が記載されていることから、荷送人に「公平な機会」が付与されていたとすれば、荷送人は高い責任額 (= 責任制限排除) を選択できたこと (主張①)、また本件船荷証券には通告価額を記載するための空欄がないこと (主張②) を反証として挙げ、「公平な機会」は付与されなかったと主張した¹⁶⁵。これに対して、第9巡回区控訴裁判所は、原告の主張は荷送人に海上物品運送法の責任制限を排除する公平な機会が付与されたかどうかについて「重要な事実問題に関する真正な争点」ではないと述べ原審の判断を維持した。

¹⁶² ほかに、本件では「包」の意義についても争いがあった。この点については、本論文第二部の第2章2を参照。

¹⁶³ *Sam Houston*, 26 F.3d 895 at 899.

¹⁶⁴ *Id.*

¹⁶⁵ *Id.*

①荷送人の専門性の意識

まず、原告の主張①は、前述した同控訴裁判所の 1982 年 *Stephen Nemeth* 事件（〔判例 5〕）を根拠としている。すなわち、この事件では、運送人に提出した物品の価額などの詳細を記載しているリストは、高い価額を通告する荷送人の意思（試み）があったことの証拠であり、その意思が実現できなかった理由は荷送人に「公平な機会」が与えられなかったからであると解されている¹⁶⁶。こうした解釈に基づき、本件の原告も、輸出申告書に物品の合計価額が記載されていることにより、荷送人が責任制限の排除を選択する意思を有していたと解しうるとして運送人による「公平な機会」の付与がなかったと主張していると思われる。

しかし、このような主張について、本件の裁判所は、「荷送人の輸出申告書は、実際に〔荷送人に対して〕公平な機会が付与されていたならば、〔荷送人が〕高い責任額を選択したのであるという点についての証拠とはならない。むしろ、荷送人が高い責任額を望んでいたならば、それについて〔運送人と〕契約を締結したのである。」と述べた。

続いて、本件荷送人が運送人と運賃率を交渉している事実、荷送人が保険会社を通して物品に保険をつけている事実¹⁶⁷、そして荷送人が以前にも何回か本件運送人を利用して物品を発送したなどの経験があることを認定したうえで¹⁶⁸、「荷送人は運送人の運送手続きおよび船荷証券について精通しており、実際に海上物品運送法の責任制限を排除しようとしたのであれば、それは実現できたのであろう。」と説示した。

¹⁶⁶ *Stephen Nemeth*, 694 F.2d at 612.

¹⁶⁷ *Sam Houston*, 26 F.3d 895 at 899, n7.

¹⁶⁸ この点については、運送人側の地域担当マネージャーによる陳述（荷送人が本件運送人を利用して 7 回もその物品を発送していたこと）と港湾荷業者の部長による陳述（荷送人の積荷の船積み を 10 回から 15 回くらい個人的に監督したことがあること）を根拠としている。

②通告価額記載欄を設ける義務の否定

次に、本件船荷証券の海上物品運送法 4 条 5 項の再述があった、それゆえ、「公平な機会」が付与された事実について「一応の証拠」となり、公平な機会が付与されなかった事実についての立証責任は原告に転換される。そこで、原告は、船荷証券の表面に通告価額記載欄が存在しないことを反証として挙げたのである（原告の主張②）。

これに対して、裁判所は 1993 年 Mori Seiki 事件判決（[判例 8]）を引用して、通告価額を記載するための指定された空欄は、義務的なものでないと述べ、「同控訴裁判所は、[通告される] 高い価額を記載するために指定された空欄が存在しないことが、常に運送人の責任制限を排除する公平な機会が付与された事実を否定する証拠になるという荷送人の主張を明確に排斥している」と述べた。これは、船荷証券表面の通告価額を記載するための特別な空欄の存在の有無は、運送人による「公平な機会」の付与の有無を判断する基準ではなく、当然、運送人は船荷証券に通告価額記載欄を設ける義務を負わないことを改めて示したものである。

③貨物海上保険付保の目的

最後に、裁判所は、荷送人が保険会社である原告と貨物海上保険契約を締結している事実に着目した。すなわち、同裁判所の 1989 年 Carman Tool 事件判決（[判例 7]）を引用して、荷送人が保険会社（原告）を通して保険を付保していることの目的を、次のように解している。「荷送人が、運送人の責任制限額を加重する際に生じる追加費用 [の支払い] を差し控える [=割増運送賃の支払いを回避する] ために意図的な選択をしたと信ずるに十分な理由があり」¹⁶⁹、荷送人は海上物品運送法の責任制限が排除されないことを意識して（保険の付保を）決定したと述べつつ、なぜ荷送人が同じ貨物に二回も保険をつけてコストを上げようとするのかと疑問を示している。

¹⁶⁹ *Sam Houston*, 26 F.3d 895 at 900.

要するに、本件では、貨物海上保険を付けている事実をもって、荷送人には責任制限を排除するために高い価額を通告するための公平な機会が付与されていること、言い換えれば、そのような機会について了知を推定する決定的な証拠とみている¹⁷⁰。これは、Carman Tool 事件判決においても同様である。実際、運送人の責任制限を排除するために物品の真価が通告されることは、ほとんどない。なぜなら、通告価額に対する割増運送賃（従価運送賃）が請求されるからであり、荷送人は価額を通告するよりも貨物海上保険を付けるのが通常である。こうした状況に鑑みると、裁判所の疑問は、物品に保険が付けられているのに、さらに物品の価額を通告してコスト（＝割増運送賃）を増加させることは、合理的な行動ではないというのである。

もっとも、保険を付ける目的は、単に運送人の責任制限のリスクを担保することに限らない。荷送人が貨物海上保険を付けることには、いくつかの目的を挙げることができる¹⁷¹。たとえば、海上物品運送法 4 条 5 項に限らず、その他の原因（船舶の衝突、海難救助、共同損害など）によるリスクの担保、売主・買主当事者間の取引条件に基づく保険の手配（インコタームズの CIF、CIP 条件）¹⁷²、さらに、物品に滅失または損害が生じた場合に保険会社に対して海上物品運送法上の運送人の責任額を請求し¹⁷³、

¹⁷⁰ このような解釈を批判する論文としては、Stanley L. Gibson, *The Myth of Cargo Insurance as Conclusive Evidence of Cargo Owner's Intent to Accept COGSA's \$500 Per Package Limitation*, 23 THE UNIVERSITY OF SAN FRANCISCO MARITIME LAW JOURNAL [hereinafter *U. S. F. MAR. L. J.*] 81 (2010-2011)がある。同文献の 91 頁以下を参照すると、物品の高い価額を通告して割増運送賃を支払うことは、海上物品運送法上の運送人の潜在的責任額を加重することであり、貨物海上保険を付けることと同じではなく、さらに付保する目的には多数の理由があると指摘している。

¹⁷¹ *See Id.* at 92.

¹⁷² *See Id.* ところで、CIF 条件と CIP 条件の場合には、海上運送中の危険負担者たる買主のために売主（荷送人）が保険を手配することとなっている（木村栄一編ほか『海上保険の理論と実務』〔近内保利〕（弘文堂、2012）324 頁）。

¹⁷³ Gibson, *supra* note 170, at 92.

速やかに補填を受けたい場合などがあるだろう。本件判決（Sam Houston 事件）と 1989 年 Carman Tool 事件判決では、このような保険付保の多様な目的は考慮されていない¹⁷⁴。裁判所は、貨物海上保険の付保の意義や目的を、ひたすら海上物品運送法 4 条 5 項の責任制限に関連付けて、荷送人が物品の価額を通告せずに比較的安い運送賃を支払い、物品の損害に対する責任制限のリスクは保険によって補填を受けるといふ意図的な選択の結果として解している。これは、すでに指摘したように、実務において荷送人の価額通告がほとんど行われていないこと、さらに公平な機会法理の適用に対する学説の批判を意識しつつ、同法理の拡大解釈を防ぐための裁判所の理屈に過ぎないように思われる。それにもかかわらず、Sam Houston 事件判決以降の第 9 巡回区控訴裁判所¹⁷⁵およびその他の裁判所¹⁷⁶では、この貨物海上保険を付けたという事実に基づく解釈が採用されており¹⁷⁷、荷送人の貨物海上保険は「公平な機会」の付与の有無を判断する際の一つの基準として成り立っているといえる。

¹⁷⁴ See *Id.* at 101.

¹⁷⁵ *Yang Mach. Tool Co. v. Sea-Land Serv., Inc.*, 58 F.3d 1350, 1355, 1995 AMC 2153 (9th Cir. Cal. 1995); *Akiyama Corp. of Am. v. M.V. HANJIN MARSEILLES* 162 F.3d 571, 573, 1999 AMC 650 (9th Cir. 1998).

¹⁷⁶ たとえば、日本からアメリカまで運送された印刷機の荷揚中に生じた損害について、運送人の責任制限が肯定された *Nippon Fire & Marine Ins. Co. v. M.V. TOURCOING*, 167 F.3d 99, 102, 1999 AMC 913 (2d Cir. 1999)は、船荷証券の至上約款（11 条）と責任制限条項（16 条）、そして船荷証券の表面に設けられている通告価額記載欄は、荷送人に高い価額を通告する公平な機会が与えられたことを立証するものであると判示した。さらに、本件で貨物海上保険が付けられている事実は、荷送人が比較的に低い限度額（4 条 5 項）の適用についての可能性を認識したことを立証していると指摘した。

¹⁷⁷ *Gibson*, *supra* note 170, at 89.

3 その他の控訴裁判所における「公平な機会法理」からの脱却

海上物品運送法 4 条 5 項の適用に関して、初めて「公平な機会法理」を採用した第 9 巡回区控訴裁判所の「公平な機会」要件をめぐる解釈の変化をこれまでにみた。ここでは、当該法理が直接に適用されないとした第 1 巡回区控訴裁判所の 1994 年 *Henley Drilling v. McGee* 事件判決¹⁷⁸、そして海上物品運送法 4 条 5 項の適用可否を判断する際には、「公平な機会法理」を適用することができないとした第 3 巡回区控訴裁判所の 2006 年 *Ferrostaal v. M/V Sea Phoenix* 事件判決¹⁷⁹を、紹介したい。

(1) 第 1 巡回区控訴裁判所の判例

[判例 10] 1994 年 *Henley Drilling v. McGee* 事件判決

本件は、本件物品である石油掘削装置（リグ）（*Oil drilling rig*）のヒューストンからプエルトリコ（*Puerto Rico*）までの往復運送につき、港湾荷役業者によりバージ船に積まれた本件物品が帰路に滅失した事例である。本件で発行された船荷証券には、1936 年海上物品運送法が摂取される旨の至上約款（3 条）と、「運送人に当該物品を引渡す際に、荷送人が書面で物品の種類および 500 ドルより高い価額を通告し、かつ、船荷証券に記載され、そのような高い価額評価という利益を得るため適用されるタリ

¹⁷⁸ 36 F.3d 143, 1995 AMC 173, 1995 AMC 1047 (1st Cir. 1994).

¹⁷⁹ 447 F.3d 212, 2006 AMC 1217 (3rd Cir. 2006).

フに従って、それ〔通告価額〕に対する割増運賃を支払わない限り」、運送人は「包」または「慣習的運送賃単位」あたり 500 ドルを超えては責任を負わない旨の責任制限条項（20 条 “VALUATION”）があった。

原審は、海上物品運送法 4 条 5 項に基づき運送人（港湾荷役業者）の責任制限を認めた。これに対して、荷主の損害賠償請求権を代位取得した保険会社は¹⁸⁰、第 5 巡回区控訴裁判所の 1981 年 *Brown Roote* 事件判決（〔判例 6〕）に基づいて、運送人は荷送人に対して本件物品の実価に応じて算定される従価運賃料率（*ad valorem rates*）を提供しておらず、また当航海において適用可能なタリフを発行していないと述べ、運送人による「公平な機会」の付与がなかったと主張して控訴した。

控訴審では、当該控訴裁判所では「公平な機会法理」が採用されたことがなかったため、第 9 巡回区控訴裁判所を含むその他の裁判所の当該法理をめぐる解釈が検討されている¹⁸¹。すなわち、第 1 巡回区控訴裁判所は、「公平な機会法理」を採用しているすべての裁判所において、運送人は荷送人に対し海上物品運送法の責任制限制度に関する何らかの告知を提供する必要があるという点が考慮されているものの、その告知の形式について一致していないことを確認したうえで¹⁸²、原告の主張する「公平な機会」の付与有無の問題について次のように判示した。

「当裁判所の検討は、他の裁判所によって課されているいかなる基本要件であっても〔それを〕充たして本件船荷証券は十分な「公平な機会」の告知を与えているとの

¹⁸⁰ 本件の荷送人と本件物品の荷主の間では、プエルトリコで石油掘削を行うための契約が締結されており、荷送人が本件物品に貨物海上保険を付けた。

¹⁸¹ 36 F.3d 143 at 145.

¹⁸² *Id.*

結論を導く」¹⁸³。本件船荷証券には、海上物品運送法の適用を条件とする至上約款が明瞭に印刷されており、これは海上物品運送法の責任制限制度（4条5項）について、明確に「現実の、および推定的な告知」（**actual and constructive notice**）を提供している。より詳細な告知は船荷証券の責任制限条項（20条）に含まれていると判示して、責任制限を肯定した原審の判断を維持した。さらに、こうした解釈について、裁判所は、「いかなる形であっても、『公平な機会法理』そのものを取り入れることは差し控える」¹⁸⁴と述べており、すでに紹介した（「公平な機会法理」に基づく解釈を批判する）Sturleyの論文を挙げながら、同法理を「疑わしい問題」と認識していることを指摘した。

なお、有効なタリフが発行されていないとの原告の主張に関して、裁判所は、（第5巡回区以外の）他の裁判所では海上物品運送法の責任制限制度につき告知が与えられている場合にタリフを「公平な機会」の要件としていないと述べつつ、「公平な機会法理」を拡大させるような原告の主張を認めることはできないと説示した¹⁸⁵。

本件は、「公平な機会法理」に共通して認められている運送人の責任制限とその排除に関する「告知」が、本件船荷証券の至上約款および責任制限条項によってなされていることを認めている。これによって、責任制限の適用可否の判断につき「公平な機会法理」の採用を否定したとはいえないだろう。しかしながら、裁判所は『「公平な機会法理」そのものを取り入れることを差し控える」と明確に述べており、このことは、

¹⁸³ *Id.* at 146.

¹⁸⁴ *Id.* at 146, n.5.

¹⁸⁵ こうした判示については、「公平な機会法理」の拡大解釈を否定した第9巡回区控訴裁判所の1989年Carman Tool事件判決（[判例7]）が引用されている（36 F.3d 143 at 147.）。また、第9巡回区控訴裁判所の1994年のSam Huston事件判決（[判例9]）を引用しつつ、本件荷送人が本件物品の全額に対して貨物海上保険を付けていることから公平な機会要件を充たしているとして述べた（36 F.3d 143 at 148, n.8）。

さしあたり第1巡回区控訴裁判所は、同法理からの脱却をはかっているものと理解できるのではないだろうか。

(2) 第3巡回区控訴裁判所の判例

[判例11] 2006年 *Ferrostaal v. M/V Sea Phoenix* 事件判決¹⁸⁶

本件は、チュニジアからニュージャージーまで定期傭船された本船（M/V SEA PHOENIX）の航海中に生じた本件物品（スチールコイル402個のうち280個）の海水による錆損害について、荷受人（原告）が運送人を被告として損害賠償を求めた事案に基づくものである。海上物品運送法4条5項に基づき包あたり500ドルの責任制限を認めた原審の部分的略式判決に対して、原告は、高い価額を通告する公平な機会が付与されなかったと主張して控訴した。本件の船荷証券は、傭船契約を撮取した CONGENBILL [94] 書式¹⁸⁷によって発行されており、傭船契約の船荷証券への撮取についてはいずれの当事者も主張しなかった¹⁸⁸。また、本件船荷証券は傭船契約と比べて簡潔かつ明瞭であって¹⁸⁹、アメリカの海上物品運送法とその諸規定の適用について直接的に言及する条項はなかったが、CONGENBILL 書式による船荷証券の「一般至上約款」（general paramount clause）¹⁹⁰の解釈によって、アメリカの海上物品運送

¹⁸⁶ 447 F.3d 212, 2006 AMC 1217 (3rd Cir. 2006). 本件は、TETLEY, *supra* note 98, at 2190-1 においても紹介されている。同判決の評釈として、Alexander J. Marcopoulos, *Ferrostaal v. M/V Sea Phoenix: The Third Circuit's Sinking of the Fair Opportunity Doctrine*, 31 TUL. MAR. L. J. 679 (2006-2007)がある。

¹⁸⁷ これは、「ボルチック国際海運協議会」（BIMCO）の船荷証券書式であり、CONGENBILL 94、CONGENBILL 2007、CONGENBILL 2016の書式がある。これらの書式を参照すると、本件船荷証券は、CONGENBILL 94 書式によって発行されたものであると思われる。

¹⁸⁸ 447 F.3d 212, at 215 n.2.

¹⁸⁹ *Id.*

¹⁹⁰ この約款の解釈に関しては、江成公夫「GENERAL PARAMOUNT CLAUSE の意味

法の適用が認められている。この「一般至上約款」は、「積地国において、……立法化されているハーグ・ルールは、本船荷証券に適用される。積地国において施行されているそのような制定法がない場合には、揚地国の相当する制定法が適用される。しかし、このような強行的に適用される制定法がない運送に関しては条約〔ハーグ・ルール〕の条項が適用される」（2項 a 号）など¹⁹¹を定めていた¹⁹²。

さて、海上物品運送法 4 条 5 項の適用に関しては、原審は「公平な機会法理」に基づき、運送人による「公平な機会」の付与を肯定したが、控訴審では、同法理の適用が否定されている。すなわち、第 3 巡回区控訴裁判所は、前述した第 9 巡回区控訴裁判所の 1989 年 Carman Tool 事件判決（[判例 7]）および第 1 巡回区控訴裁判所の 1994 年 Henley Drilling v. McGee 事件判決（[判例 10]）、そして Sturley の批判を挙げて¹⁹³、「公平な機会法理」の適用について「懐疑論」が増えていることを指摘しつつ、運送人の責任制限に関するコモン・ロー上の解釈の採用などについて検討を行った。以下では、原審と控訴審それぞれの判示をみてみよう。

1) 原審の判断

原審は、次の 4 つの点に基づいて、運送人は高い価額を通告する公平な機会が付与された事実についての「一応の証拠」を提示していると判示し、海上物品運送法 4 条

は？」海事法研究会誌 145 号（1998）38 頁以下を参照。

¹⁹¹ また、「ハーグ・ヴィスビー・ルールの適用のある航海については、ハーグ・ヴィスビー・ルールが強行的に適用される航海では、それぞれの制定法を本船荷証券に適用する」と規定されていた（2項 b 号）（447 F.3d 212, at 218、江成・前掲注（190）38 頁）。

¹⁹² 本件では、アメリカの海上物品運送法が適用されるか、あるいは、チュニジアが批准しているハンブルク・ルール（Hamburg Rules）が適用されるかについて、当事者間に争いがあった。この点、原審は、本件船荷証券は明確に名指しで海上物品運送法を言及していないが、船荷証券の「一般至上約款」に基づき海上物品運送法の適用を認めた（Ferrostaal, Inc. v. M/V Sea Phoenix, 2005 AMC 581(D.N.J. 2004)）。この判断は控訴審でも維持された（447 F.3d 212, at 229）。

¹⁹³ 447 F.3d 212, at 220 n.10.

5 項の責任制限を認めた¹⁹⁴。すなわち、第 1 に、「一般至上約款」を挿入している本件船荷証券は、揚地国であるアメリカの海上物品運送法の適用を規定していると解することができる。第 2 に、原告は、積荷がニュージャージーに向けられている（＝揚地国がアメリカである）ことから、海上物品運送法が強行的に（*ex proprio*）適用されることを認識すべきであった¹⁹⁵。第 3 に、船荷証券には、「梱包数と種類；商品明細」（number and kind of packages; description of goods）という欄が設けられているが、この商品明細欄と当該契約書いずれにも物品の価額は通告されていない（商品明細欄には「420 コイル」とその総重量のみ記載されていた）。第 4 に、原告は、本件物品の全額に貨物海上保険を付けることを選択している¹⁹⁶。これは、あらゆる潜在的損失について運送人による完全な補償を求めるものではなく（保険によるカバーを選択したものであり）、損害賠償額が運送人の責任制限制度により制限されることについての原告の認識を表すものであると説示した¹⁹⁷。これに対して、原告は、本件船荷証券は、海上物品運送法 4 条 5 項の 500 ドルの責任制限に関して記載（＝4 条 5 項を再述している規定の挿入）しておらず、物品の実価を記載する空欄（通告価額記載欄）も存在しないと述べ、運送人が荷送人に対して責任制限に関する告知と高い価額を通告する機会を与えない限り、運送人の責任制限制度は適用されないと主張して控訴した。

¹⁹⁴ 2005 AMC 581(D.N.J, 2004).

¹⁹⁵ 46 U.S.C. App. § 1312 を参照すると、海上物品運送法は、「外国貿易における合衆国の港へ又は港よりのすべての海上物品運送契約」に適用される。

¹⁹⁶ 原告のドイツの親会社は、イタリア支社の Ace Insurance Group を通じて、本件物品に倉庫間の全リスクを付保していた。

¹⁹⁷ この点については、第 9 巡回区控訴裁判所の 1989 年の Carman Tool 事件判決（[判例 7]）および 1994 年 Travelers 事件判決（[判例 9]）が引用されている。なお、TETLEY, *supra* note 98, at 2191 は、アメリカの他の控訴裁判所や連邦最高裁も、「公平な機会法理」に関する第 3 巡回区控訴裁判所の解釈を徐々に導くことが期待されると述べる。

2) 控訴審の判断

第3巡回区控訴裁判所は、アメリカの海上物品運送法が適用されるとした原審の判断に同意するが、本件の事実問題に関しては、原告に「公平な機会」が与えられているかどうかという問題にまで広げる必要はないと述べた¹⁹⁸。したがって、本件では「公平な機会法理」を適用することなく、原告が高い価額を通告しておらず、船荷証券に通告価額が記載されていない事実が認められることから、運送人の責任は包あたり500ドルに制限された。同控訴裁判所が「公平な機会法理」適用を否定した理由を、下に確認してみよう。

①「公平な機会法理」適用の根拠となる判例の先例拘束性の否定

「公平な機会法理」の適用の当否を検討するに当たって、まず裁判所は、運送人の責任制限制度に関する制定法（海上物品運送法）が存在する以上、運送人の責任軽減を試みる約款（価額合意約款）の有効性確保の前提となる「料率選択権法理」に基づくコモン・ロー上の法理（すなわち、公平な機会法理）を適用する余地はなく、したがって、海上物品運送法の制定以前の裁判例は、「公平な機会法理」の先例にならないと説示した¹⁹⁹。そのうえ、同法理の採用につき、先例として引用されている連邦最高裁の判決を検討した。

すなわち、海上物品運送法4条5項の適用に関する「公平な機会法理」の展開は、赤帽による旅客の手荷物の滅失について州際鉄道運送人の責任制限が否定された連邦最高裁の1953年 Nothnagle 事件判決（[判例2]）を根拠にしている。この点は、本稿第1章の第9巡回区控訴裁判所の1974年 Tessler 事件判決（[判例3]）において確認したとおりである。

¹⁹⁸ 447 F.3d 212, at 229.

¹⁹⁹ *Id.* at 221-2.

しかし、本件控訴裁判所は、次の 3 つの理由を挙げて、この **Nothnagle** 事件判決は先例としての拘束力を有しないと判示した²⁰⁰。第 1 に、同事件は鉄道運送に関する判決であり、運送人の責任額の高低を選択できる公平な機会法理を海上物品運送の領域まで拡張できるかどうかについて裁判所は判断していない。第 2 に、「公平な機会」という語は傍論において示されたものである。第 3 に、商業に従事する荷送人ではなく船荷証券を見たことがない個人旅客の権利について認めた判断であり、判示のなかでは「旅客の手荷物の滅失に関する判例である」ことが強調されていると指摘した。

さらに、裁判所は、海上物品運送法 4 条 5 項に関連するいくつかの連邦最高裁判例のなかで、通し船荷証券のヒマラヤ条項により鉄道運送人は海上物品運送法 4 条 5 項の利益を援用することができるとした 2004 年 **Norfolk Southern Ry. v. James N. Kirby, Pty Ltd.** 事件判決²⁰¹ (以下、「**Kirby**」事件という。)において「公平な機会法理」が言及されているとしても、これは単なる事実認定の関係で述べたものに過ぎないと指摘している。同判決は、機械入りコンテナ 10 個 (本件物品) のオーストラリアのシドニーからアメリカのハンツビルまでの通し運送につき、最終仕向地までの鉄道運送中に貨車の脱線事故によって本件物品が損害を受け、150 万ドルの損害額が発生した事例に関するものである。船荷証券に関しては、フレイトフォワードが荷主 (被上訴人) に対して発行した船荷証券 (=ハウス B/L) と、海上運送人がフレイトフォワードに対して発行した船荷証券 (=マスター B/L) があり、それぞれ海上物品運送法 4 条 5 項の責任制限条項とヒマラヤ条項などが挿入されていた。そして、鉄道運送人は、海上運送人と雇用関係にあった。連邦最高裁は、これら二つの船荷証券のヒマラヤ条

²⁰⁰ *Id.* at 223-4.

²⁰¹ 543 U.S. 14, 125 S. Ct. 385, 160 L. Ed. 2d 283 (2004).

項に基づいて鉄道運送人が海上物品運送人の責任制限制度の保護を受けることができるか否かを当事者の契約解釈に関する問題として捉えた。そこで、船荷証券は運送契約に基づいて発行される証券であることから、船荷証券の規定に基づき鉄道運送人の責任は1包（コンテナ1個）あたり500ドルに制限されたと判示している。

ところで、「公平な機会法理」は、フレイトフォワードが発行した船荷証券の責任制限条項の内容を確認する際に²⁰²言及されている。すなわち、連邦最高裁は、「運送人は荷送人に対して価額を通告する公平な機会を付与すべきである」とした *Nothnagle* 事件判決（[判例 2]）を引用して、この船荷証券（契約）の交渉において、「荷主は機械の全額を通告する機会、そしてフレイトフォワードがその価額に対して責任を負わせる機会を有していた。……荷主は、機械の真価を下回るフレイトフォワードの契約責任制限を承諾した。これは、おそらく安い運賃率を払った結果であろう」と述べている²⁰³。この点について、本件裁判所は、次のように説示した。

「[最高裁判決が] 公平な機会法理について言及しているものの、我々は、[これを] 同法理が拘束力を持つ法であることを判示するものとして理解しない」²⁰⁴。また、「公平な機会」という語は、海上物品運送法に関する判例ではない *Nothnagle* 事件判決の

²⁰² 同船荷証券には、フレイトフォワードの責任に関して、包あたり500ドルの責任制限のほかに、物品の重量を基準とする責任制限制度についても規定されていた。

²⁰³ さらに、Michael F. Sturley, *Carriage of Goods by Sea*, 31 J. MAR. L. & COM. 241, 244 (2000)を引用しながら、高い価額を通告する公平な機会の荷送人への付与は、「この業界では一般的である」と述べる。しかし、この Sturley の論文は、「公平な機会法理」が海上物品運送法4条5項の文言、歴史、目的と矛盾していることなどを根拠に、同法理の適用を批判するものである。どうしてこの論文が引用されているのか、最高裁の意図は明らかではないように思われる。この点、やはり本件（[判例 11]）においても同様な指摘をみることができる（447 F.3d 212, at 224）。

²⁰⁴ 447 F.3d 212, at 224.

判示を要約する際の引用に過ぎない²⁰⁵。つまり、上述した Kirby 事件判決は、公平な機会法理を適用することができるか否かの問題に直面しておらず、法律問題として承認または否定をしていないということであろう。

したがって、本件裁判所は、先例によっては「公平な機会法理」の適用を認めることができないため、海上物品運送法 4 条 5 項の文言に基づいて公平な機会法理の適用可能性を決定すべきであると述べ、同規定の内容を検討した。これは、次の②において確認する。

②海上物品運送法 4 条 5 項の規定内容の検討

ここでは、まず海上物品運送法 4 条 5 項の規定内容について確認しておきたい。同規定は、全 3 文で構成され、第 1 文において、「物品の種類およ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を除き」、運送人の責任は「包または慣習的運送賃単位」あたり 500 ドルに制限される旨、そして、船荷証券に記載された通告内容は「反証のない限り、推定的な証拠 (*prima facie evidence*) となるが」運送人にとって確定的なものになることはないとする規定が設けられている。第 2 文は、運送人と荷送人の間の約定によって、法定限度額を超える最高額を定める旨を規定しており、第 3 文は、船荷証券の通告内容に関して、荷送人が「故意にかつ詐欺的に虚偽の通告をしたとき」の制裁規定を設けている²⁰⁶。

本件裁判所は、この 4 条 5 項の規定内容を検討して、同規定からも「公平な機会法

²⁰⁵ *Id.*

²⁰⁶ これは、条約 4 条 5 項の 3 文に該当するものであり、「いかなる場合において、運送人は現実に生じた損害を超えて責任を負わない」との文言が追加された（高橋正彦編『船荷証券統一条約法資料』（海事研究所, 1958）15 頁、17 頁）。

理」を適用する根拠ないことを確認した。すなわち、4条5項1文ただし書きの「荷送人により……通告され」との文言を強調しながら、荷送人が500ドルの責任制限の排除を望む場合に、物品の高い価額を通告する責任を明確に荷送人に負わせていると述べた。続いて、この文言には、責任制限排除に関する荷送人への告知も、船荷証券の形式も、さらに通告価額に応じて算出される高い運賃率に関して何ら関係する定めもないことを指摘した²⁰⁷。これは、1980年代の第9巡回区控訴裁判所が「公平な機会」の要件として求めてきた海上物品運送法4条5項の再述や通告価額記載欄、第5巡回区控訴裁判所が求めている（異なる運賃率を規定している）タリフの存在という要件を否定するものであろう。

さらに、裁判所は、「500ドルの責任制限が適用されるか否かは、荷送人が高い価額を通告しなかったことのみを条件とする。4条5項の2文は、500ドルの限度額を変更するための運送人と荷送人との間の『合意』を強調している。同様に、船荷証券は運送人によって発行されるため、運送人の同意なしには価額の通告が船荷証券に『記載される』(inserted) ことはない。」と述べつつ²⁰⁸、「公平な機会法理」を〔採用すること〕は、事実上、運送人に荷送人のいなかる通告に同意することを要求することになると述べた²⁰⁹。つまり、公平な機会法理を批判する裁判所は、荷送人が価額を通告しても、運送人がその価額を船荷証券に記載（＝同意）しない限り、責任制限は排除されないという理解であろう。これに対して、「公平な機会法理」は、荷送人に価額を通告する機会が与えられなかったことだけをもって、運送人が責任制限制度の利益を

²⁰⁷ 447 F.3d 212, at 227.

²⁰⁸ *Id.*

²⁰⁹ *Id.*

享受することができないと解しているため、実際、同法理によって運送人に責任制限排除（＝通告価額の船荷証券への記載）が強制されていることを指摘するものである。このような理解は、裁判所が 4 条 5 項の文言通りより自然に解釈すると、運送人が荷送人より通告される高い価額を承認し、あるいは、法定限度額よりも高い限度額を合意しない限り、運送人の責任は「包あたり 500 ドル」を超えないと説示していることから確認できる²¹⁰。

他方で、ほとんどの荷送人は商業上のプロとして、海上物品運送法の諸規定について精通しているから、専門性のない荷送人に配慮する「公平な機会法理」を適用することは適切ではなく、また海上物品運送法が摂取しているハーグ・ルールは、「公平な機会法理」を予想していないことも指摘した²¹¹。

第 3 巡回区控訴裁判所は、これまでの検討に基づいて、「当裁判所を拘束する判例法の中には公平な機会法理は見いだせなかった。海上物品運送法の適用につき、『公平な機会法理』は全く受け入れられない。我々は、海上物品運送法 4 条 5 項に規定されている文言通りに (as written) 適用する」と述べており²¹²、本判決は「公平な機会法理」から完全に脱却するものと評価することができるだろう²¹³。

²¹⁰ *Id.*

²¹¹ この点については、Sturley の見解が引用されている。また、裁判所は、コモン・ロー諸国であるカナダは、公平な機会法理の適用を明らかに断っていると述べる (Sturley, *supra* note 4, at 166-69)。

²¹² *Id.* at 229. なお、裁判所は、運送人は荷送人の通告価額が真価よりも過大に通告されたことについて証拠を示す自由があるのに対して (海上物品運送法 4 条 5 項の 3 文)、荷送人は通告価額を超える損害賠償額の請求は禁じられることも判示している。

²¹³ 他方で、Rikki Simmons, *Boats 'N Woes*, 4 SAVANNAH LAW REVIEW 151, 171 (2017) は、「公平な機会法理」の採用を否定した第 3 巡回区控訴裁判所の判決後も、同巡回区が管轄する地裁では、依然として「公平な機会法理」が検討されていると指摘する。すなわち、Jean-Baptiste v. New York Terminal 1, Inc., No. 13-1656, 2014 WL 495160 (D.N.J. Feb. 6, 2014) では、自動車のアメリカからハイチまでの海上運送契約に基づき発行された船荷

おわりに

アメリカでは、1924年のハーグ・ルールに基づく1936年海上物品運送法の責任制限規定（4条5項）の適用に際して、いわゆる「公平な機会」の存在が前提とされてきた。言い換えれば、物品の価額通告により運送人の責任制限を排除する機会を荷送人に与えている4条5項1文のただし書きに関連して、アメリカ裁判所は、運送人は荷送人に対して「高い価額を通告する公平な機会」を付与すべきであるとする解釈（「公平な機会法理」）を展開してきている。これは、同じ条約を撰取している諸外国ではみられないアメリカ裁判所による独自の解釈であるものの、その具体的な認定に際しては裁判所間の解釈が必ずしも一致せず、運送人の責任制限制度の適用に著しい混乱を生じさせている。

本稿は、こうしたアメリカ裁判所の「公平な機会法理」に基づく独自の解釈について、まず、海上物品運送法が採用している条約の運送人の責任制限制度（4条5項）とこのモデルとなった1910年カナダ水上物品運送法8条の制定に際して、運送人の責任額（損害賠償額）の軽減を試みるアメリカの慣習が与えた影響を概観することにより、公平な機会法理と関連付けられたことの背景的な考察を試みた。そのうえで、海上物品運送法4条5項の適用をめぐる「公平な機会法理」の展開について、とくに

証券に、海上物品運送法の撰取を定めた至上約款があったが、500ドルの責任制限に関しては漠然とした内容しか記載されておらず、また責任制限を排除するための価額通告について明示されていない（＝公平な機会が付与されなかった）ことを理由に、運送人の責任制限を主張する略式判決の申立てが棄却された。

1990年代以降の判例を検討することによって、同法理の適用については1980年代の解釈から変化がみられることを示した。

まず、「公平な機会法理」による解釈の背景としては、アメリカ裁判所が、海上物品運送法4条5項を、「荷送人に対する料率選択権の付与」を責任制限の前提とするアメリカの慣習（運送人の責任額を一定額に定める約款）と同趣旨のものと理解したうえで、コモン・キャリアーの責任制限に関するアメリカ裁判所の伝統的な解釈を条約規定の適用に際しても踏襲したことにありとされることを指摘した。本稿で確認したように、運送人の責任限制度を採用していないアメリカの1893年ハーター法の下でも、この料率選択権法理が採用され、運送人の責任額を（1包あたり100ドルに）定める約款が有効と認められていたため、実際、運送人は責任額を制限することが可能であった。つまり、このような約款がカナダ水上物品運送法8条とこれをモデルとした条約4条5項の制定に何らかの影響を及ぼしたものと考えられ、このことを背景として、条約に基づく海上物品運送法4条5項の適用に際して、「料率選択権法理」を根拠とする「公平な機会法理」がアメリカにおいて採用されたものと考えられることができる。

次に、1990年代以降の「公平な機会法理」をめぐる解釈の変化を考察した。これは、海上物品運送法4条5項はアメリカの慣習そのものを採用したものではないなどと主張することにより、同条の適用に際するこの法理の適用を批判した学説（Sturleyの見解）から強い影響を受けたものである。とくに、第9巡回区控訴裁判所における「公平な機会」付与の判断基準は、1980年代に比べて大きく緩和されることになった。

すなわち、運送人の責任制限を排除するための価額通告（の機会）を荷送人に了知させることを重視した船荷証券の表面における海上物品運送法4条5項の再述、通告

価額の記載用の記載欄、そして、裏面約款の印刷態様は、もはや公平な機会の付与の有無を判断する基準とはされていない（ただし、海上物品運送法の適用を条件とする至上約款と同法 4 条 5 項を明示した責任制限条項は最低限必要であろう。）。さらに、荷送人の専門性と、荷送人による価額通告がほとんどなされていないという実務を斟酌しつつ、「貨物海上保険の付保」が、荷送人が物品の価額を通告せず、物品の損害に対する責任制限のリスクは保険によって填補を受けようという「意図的な選択」（＝高い価額を通告するための公平な機会について荷送人は了知していた＝荷送人に対し公平な機会が付与された）と解されており、これも「公平な機会」の付与の有無を判断する一つの基準となっていた。もっとも、第 1 巡回区控訴裁判所は、「公平な機会」の付与に関して他の裁判所から課せられているいかなる要件も問題とせず、運送人による公平な機会の付与を認定しており、第 3 巡回区控訴裁判所はこの法理を採用することなく海上物品運送法の責任制限規定の適用の有無を判断した最初の裁判所となった。

このように、「公平な機会法理」をめぐるアメリカ裁判所の解釈は、1990 年代以降は明らかに変化してきているといえる。これは、アメリカ裁判所が、実務において価額通告がほとんどない事実の存在に加え、海上物品運送法 4 条 5 項と条約 4 条 5 項のいずれにおいても「公平な機会の付与」に関する具体的な規定がないことなどから、「公平な機会法理」に依拠した独自の解釈の問題性を認識した結果であるように思われる。もっとも、アメリカ裁判所では、依然として荷送人に対する「公平な機会」の付与自体を運送人に求めていることに変わりはなく、その際の付与の判断基準のほかに、この場合に「公平な機会法理」を適用することの可否をめぐって裁判所間の解釈の相違が継続している。しかし、本稿の検討から、現在のアメリカ裁判所は、海上物品運

送法 4 条 5 項の適用に際して必ずしも「公平な機会法理」を採用しないという考え方に、すなわち同法理からの脱却という方向に進む過渡的段階にあるといえるのではないだろうか。

第二部 国際海上物品運送人の責任制限制度における「包」および「単位」の意義——英米判例の比較研究を中心として——

はじめに

第1章 条約における「1包」、「1単位」概念の英米法への導入

- 1 1924年ハーグ・ルールにおける運送人責任制限制度の採用とその問題点
- 2 ハーグ・ルール4条5項の「包または単位」に関する英米の理解
 - (1) イギリス海上物品運送法の「包または単位」に関する理解
 - (2) アメリカ海上物品運送法の「包または単位」に関する理解
- 3 アメリカ海上物品運送法4条5項における「慣習的運送賃単位」への修正
 - (1) “freight unit”の登場
 - (2) 「単位」の意義へ明確性を付与する試み
 - (3) アメリカ海上物品運送法による「慣習的運送賃単位」の採用

第2章 「1包」、「1単位」概念に関する英米判例による解釈の展開

第1節 「1包」の意義をめぐる解釈

- 1 イギリスの1874年Whaite事件判決
- 2 アメリカ裁判所におけるアメリカ海上物品運送法の「包」についての解釈要素

- (1) 「包」の一般的な意味
- (2) 「運送の容易化」の基準
- (3) 「船荷証券の記載」の基準
- (4) 小括

第2節 「1単位」の意義をめぐる解釈

1 イギリス裁判所における「単位」の解釈

- (1) 個品貨物と「船積単位」について
- (2) ばら積み貨物と「単位」について

2 アメリカ裁判所における「慣習的運送賃単位」としての解釈

- (1) 「慣習的」を重視した「慣習的運送賃単位」の解釈
- (2) 「実際の運送賃単位」への解釈の展開
- (3) 船荷証券の条項における「慣習的運送賃単位」の解釈
- (4) 小括

おわりに

はじめに

国際海上物品運送法において海上運送人の責任制限は、その 13 条に規定されている。これは、1924 年の船荷証券統一条約（ハーグ・ルール）の規定に基づくものであるが、1968 年の改正議定書および 1979 年の SDR 議定書による条約の改正（ハーグ・ヴィスビー・ルール）をうけて、1992 年に改正されている。

この 13 条 1 項は、「運送品に関する運送人の責任は、一包又は一単位につき、次に掲げる金額のうちいずれか多い金額を限度とする。」との柱書きをおき、そこに 1 号として 1 包または 1 単位につき 666.67 SDR、2 号として滅失、損傷または延着にかかる運送品の総重量について、1 キログラムにつき 2SDR を乗じて得た金額と定めている²¹⁴。

ここで問題となるのは、運送人の責任限度額の計算基準、すなわち「一包又は一単位」の意義である。なぜなら、同法および条約においては、これらの意義に関する規定が存在せず、また、これらを解釈し定義する手がかりも存在しないからである。そこで、運送人の責任限度額をめぐる実務上の問題として、これらの用語自体の意義をめぐる解釈問題が指摘されてきている。

一方、この点に関しては、同じ条約を摂取した英米においてもこれらの用語の理解に相違がある。すなわち、アメリカの海上物品運送法（The Carriage of Goods by Sea Act : COGSA 1936）においては、条約に独自の修正を加え、この「単位」を「慣習的

²¹⁴ 国際海上物品運送法 13 条 1 項については、2018 年の商法および国際海上物品運送法の改正前は立法上のミスが指摘されたが、この点は 2018 年の改正により是正された（2018 年改正後の国際海上物品運送法 9 条 1 項）。なお、本論文冒頭の「はしがき」で述べた理由により、改正前の条名を引用している。

運送賃単位」(customary freight unit)として規定している。これに対して、イギリスの海上物品運送法(COGSA 1924)の場合は、条約の規定をそのまま採り入れて「単位」(unit)と規定し、これを船積単位(shipping unit)を指すものと解釈してきている。

このような事情から、實際上、運送人の責任制限についていずれの国の法が適用されるかにより、結果としてその責任限度額が異なりうるという問題を生じさせている。そもそも、この問題が生じる原因としては、前述のように各国法の規定の基礎となった運送人の責任制限に関する条約の規定、すなわちハーグ・ヴィスビー・ルール 4 条 5 項 (a) にも、同規定の基となった 1924 年のハーグ・ルール 4 条 5 項にも、「包」(package) および「単位」の意義に関するいかなる規定も存在していないことがある。

そこで、本稿は、1924 年のハーグ・ルールにおける運送人責任制限制度の制定過程まで遡り、そこにおける問題点を指摘したうえで、同条約を摂取した英米において、包および単位の意義がいかなる根拠に基づいて解釈されるかについて、両国の判例の展開を中心に分析し、それらの用語の意義に関する現在の解釈基準の到達点を明らかにすることを目的とする。

第1章 条約における「1包」、「1単位」概念の英米法への導入

1 1924年ハーグ・ルールにおける運送人責任制限制度の採用とその問題点

船荷証券条項の国際的統一を図る作業を行った国際法改良編纂協会 (Association for the Reform and Codification of the Law of Nations)²¹⁵が、1882年のリバプール会議 (Liverpool Conference) で採択した船荷証券様式には、「1包につき100ポンド」という責任制限条項が置かれていたが²¹⁶、1924年のハーグ・ルールでは、1910年のカナダ水上物品運送法 (Water Carriage of Goods Act) 8条をモデルとする海上運送人の責任制限制度が、その4条5項に設けられた²¹⁷。カナダ法は、明確に包による責任制限制度を採用し²¹⁸、運送人の責任制限を規定した最初の制定法であった²¹⁹。すなわち、同法8条は、「船舶、船主、傭船者、船長または代理人は、より高い価額が船荷証券または他の船積み書類に記載される場合……を除いて、物品のまたは物品に関する滅失または損傷につき一包あたり百ドルを超えて責任を負わない。」と定めていた²²⁰。

²¹⁵ 1895年に国際法協会 (International Law Associations) の名称に変更された。Sturley, *supra* note 10, at 6.

²¹⁶ 相原・前掲注(2) 37頁。

²¹⁷ SELVIG, *supra* note 11, at 25.

²¹⁸ Sturley, *supra* note 10, at 16.

²¹⁹ 相原・前掲注(2) 41頁。

²²⁰ 条文の原文は、以下のようなものである。Canadian Water Carriage of Goods Act § 8 (1910) The ship, the owner, charterer, master or agent shall not be liable for loss or damage to or in connection with goods for a greater amount than one hundred dollars per package, unless a higher value is stated in the bill of lading or other shipping

しかし、1921年のハーグ会議で作成された条約草案は、モデルとされたカナダ法とは異なり、包に重量と容積を加えた三本立て方式であって、責任限度額の各金額欄を空白で提示していた²²¹。すなわち、「運送人および船舶は、いかなる場合においても、物品のまたは物品に関する滅失または損傷について、運送される物品の一包あたり []ポンド、1立方フィートあたり []ポンドまたは cwt²²²あたり []ポンド(荷送人によって通告され、かつ運送契約に定められるもので、最低の金額のもの) を超える金額について責任を負わない。ただし、物品の種類および価額が荷送人によって通告され、かつ船荷証券に記載される場合はこの限りでない。」²²³とした。

この最初の草案が、1921年ハーグ規則 (The Hague Rules) 4条4項の条文として形を整えるまでには、空欄である責任限度額と、容積および重量による限度額の算定基準について多くの議論がなされた。荷主側の代表は、高価なものが入っている箱が非常に軽い場合には、運送人はその重量による責任制限を選択することになるなどの例を挙げ、包あたりの責任制限こそが唯一容認できる制限であるとして、「立方フィート」(cubic foot) および“cwt”による責任制限を削除するよう提案した²²⁴。しかし、包を基準とする責任制限がすべての種類の貨物に適用されるとは考えられず²²⁵、この最初の草案は船積み方法に関わりなくすべての種類の貨物を包含することを意図してい

document, nor for any loss or damage whatever if the nature or value of such goods has been falsely stated by the shipper, unless such false statement has been made by inadvertence or error. 日本語訳は、相原・前掲注(2) 40頁、41頁。

²²¹ 岡部邦男「改正国際海上物品運送法と実務の接点(7)」海運787号(1993) 112頁。

²²² “cwt”というのは、「ハンドレッドウェイト (hundredweight=centum weight)」を意味する質量の計算単位である。イギリスの1cwtは112ポンド(8stones=1 hundredweight [cwt], 20cwt=1ton(2240 pounds)) であり、アメリカの1cwtは100ポンド(=1 hundredweight [cwt], 20cwt=1ton(2000 pounds)) として使われている。A Dictionary of Weights, Measures, and Units (2004), available at <http://www.oxfordreference.com/>.

²²³ 相原・前掲注(2) 42頁。

²²⁴ The Hague Conference Report, Second Day's Proceeding at the Place of Peace, The Hague Rule on Wednesday, 31st August 1921, Proceedings at 158-60 reprinted in 1 Legislative History, at 264-66 (statement of Mr. Dor).

²²⁵ *Id.* (1 Legislative History) at 280-81.

たことから、この提案が起草委員会によって受け入れられることはなかった²²⁶。この草案は、最終的には、「運送人および船舶は、いかなる場合においても、物品のまたは物品に関する滅失または損傷について、1包または1単位あたり100ポンドまたは他の通貨における相当価額を超えて責任を負わない。ただし、物品の種類および価額が荷送人によって船積み前に通告され、かつ船荷証券に記載された場合にはこの限りではない。」として定められた。

しかし、問題はここにいう「1包または1単位あたり」である。委員会のこのような表現の修正について、委員長は会議の最後に、『包あたり』として適用されない物品があるという問題を考慮して、委員会は『または単位』(or unit)を追加したのである。このような修正は規定の明確性を図ることにその目的がある。²²⁷と述べ、これについては、いかなる議論もなされることなく承認された²²⁸。そして、それ以降の会議においても議論の対象とされることはなく²²⁹、この条項は1923年のブリュッセルにおける外交会議を通じて、1924年のハーグ・ルール4条5項として踏襲されることになった。

なお、ばら積み貨物における「包または単位」の基準の適用可否については、1922年と1923年のブリュッセル外交会議 (Brussels Conference) において、4条5項がばら積み貨物の損害についても適用可能であるか否かとの問題が提起された²³⁰。これについて委員長は、ばら積み貨物が「包」でないことは認められるが、たとえば、船荷

²²⁶ SELVIG, *supra* note 11, at 37-8.

²²⁷ The Hague Conference Report, Fourth Day's Proceedings at the Place of Peace, The Hague Rule on Friday, 2nd September, 1921 at 216, reprinted in 1 Legislative History, at 322.

²²⁸ SELVIG, *supra* note 11, at 38.

²²⁹ *Id.*

²³⁰ *Id.* すなわち、スウェーデンの代表などから、ばら積み貨物については「包」と「単位」という概念を適用することができないという見解が示された (The Brussels Conference procès-verbaux, Part II: Meetings of the Sous-Commission (Third Session), Saturday 21 October 1922, at 202 reprinted in 1 Legislative History, at 413)。

証券にばら積み貨物 1000 ブッシェルとの記載があったものの、900 ブッシェルしか荷揚げされていない場合において、運送人はその不足分につき 4 条 5 項により保護される必要があると述べるに止まった²³¹。

結局、1924 年のハーグ・ルール²³²の成立まで、4 条 5 項の「包または単位」の用語の意義については、これ以上の議論はなされず、そのため立法過程からも、これらの用語の意義を正確に把握することは困難であったといえる。ただ、明らかにいえるのは、「包または単位」の文言により、運送人の責任制限規定である 4 条 5 項を多様な種類の貨物について適用可能なものとしようとしたということである²³³。

2 ハーグ・ルール 4 条 5 項の「包または単位」に関する英米の理解

ハーグ・ルール 4 条 5 項が、物品の損害または滅失に対する運送人の責任を「包または単位」によって制限していることはこれまでにみた。ここで、滅失または損傷した物品の損害賠償における決定的な問題は、法定の金額に乘じられる包または単位の数、すなわち当該貨物について基準となる包と単位の計算基準であり、これいかにによって運送人の責任限度額に差が生じることになる²³³。つまり、この規定の適用による運送人の責任の限度が、具体的な場面における包または単位の解釈次第となることは明白である²³⁴。それにもかかわらず、これらの用語の意義を明らかにする規定が存在しないため、これらの意義に関する解釈上の争いを生じさせてきている。

多くの国は、1924 年のハーグ・ルール 4 条 5 項にいう「包または単位」と同一または同等な用語を国内法の規定に採用していたが、いずれも条約のこれらの用語を定義

²³¹ *Id.*

²³² SELVIG, *supra* note 11, at 38-39.

²³³ *Id.* at 35.

²³⁴ *Id.*

することに成功していない²³⁵。とくに、これらの用語に関しては、1924年のイギリス海上物品運送法と、1936年のアメリカ海上物品運送法との間に顕著な違いが現れている²³⁶。そこで、以下においては、ハーグ・ルールの撰取における英米の「包または単位」の理解について検討してみたい。

(1) イギリス海上物品運送法の「包または単位」に関する理解

1924年のイギリス海上物品運送法は、条約にいう「包または単位」をそのまま採用したため²³⁷、条約と同様にその用語自体の意義についてはいかなる規定も存在せず、その意義の解釈に関する判例も少ない²³⁸。

イギリス法上の「包」は、包として十分に認められる程度の包装状態をいうものとしてされており²³⁹、「包」の意義に関するイギリス裁判所の解釈は、アメリカの裁判所よりは簡単であるといえる。これはイギリス海上物品運送法4条5項の条文に「単位」という「代替物」(fallback)をもっているからであるといわれている²⁴⁰。この点、イギリスがこの「単位」を「船積単位」として解釈する以上、包と単位というそれぞれの用

²³⁵ Henry J. Van Wageningen, *Interpreting COGSA : The meaning of "Package"*, 30 UNIVERSITY OF MIAMI LAW REVIEW 169, 170 (1975).

²³⁶ E. R. Hardy-Ivamy, *"Units" and "Customary Freight Unit" in the Carriage of Goods by Sea*, 22 THE MODERN LAW REVIEW 511, 550 (1959).

²³⁷ 1924年イギリス海上物品運送法では、“Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding £100 per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.”と規定していた。

²³⁸ SELVIG, *supra* note 11, at 46.

²³⁹ Anthony Diamond, *The Hague-Visby Rules*, 2 LLOYD'S MARITIME AND COMMERCIAL LAW QUARTERLY 225, 240 [1978].

²⁴⁰ SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *CARVER ON BILLS OF LADING* 9-259 (3d ed. 2001).

語を互換的に使うことができるため、包を定義することが不要になったとする指摘がなされている²⁴¹。すなわち、梱包されている車 1 台は 1 包を構成し、非梱包の車 1 台は 1 単位を構成する。したがって、梱包の有無にかかわらず、換言すれば包とみても単位とみても、単位を船積単位とみればいずれの責任限度額も 100 ポンドと同一であるから、「包」でなくても「単位」がこれに代替することになるといえる。しかし、ばら積み貨物においては、「包」と「単位」を交換的に使うことは考えられず、この「包」と「単位」との代替性はばら積み貨物を除く物品に限られると思われる。

次に、「単位」は、一般的に「船積単位」として判断される²⁴²。たとえば、非包装の自動車、ヨット、金属塊 (metal ingot)、丸太などのように包装されていない個品 (individual article or piece) における運送人の責任限度額は、この「単位」によって算定される²⁴³。しかしながら、ばら積み貨物について、「単位」の基準を適用しうるか否かについては、次のように二つの見解が対立している。

まず、「単位」は、「おそらく条約 3 条 3 項 (b) ²⁴⁴が定めている、船荷証券に記載された明細の単位を意味する。」との見解がある²⁴⁵。これは、荷送人の書面によって通知した包もしくは個品の数または数量もしくは重量のいずれかを船荷証券に記載して発

²⁴¹ WILSON, CARRIAGE OF GOODS BY SEA 196 (7th ed. 2010).

²⁴² SELVIG, *supra* note 11, at 51.

²⁴³ Diamond, *supra* note 239, at 240. また、TETLEY, *supra* note 98, at 2178 も、自動車、ジェネレーターとトラクターのように、一般的に大型で包装されていない (unboxed and un packaged) ものにおける「単位」は「船積単位」を意味すると述べている。

²⁴⁴ 条文は、“After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things— …… ((a)は省略) …… (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper; (以下省略)”と定めていた。

²⁴⁵ DAVID MACLACHLAN ET AL., A TREATISE ON THE LAW OF MERCHANT SHIPPING 381 (7th ed. 1932).

行すべきであるから、ばら積み貨物についても、これらの記載によって「単位」に基づく責任制限が適用できるということである²⁴⁶。他方で、4条5項の「単位」を、同種のばら積み貨物全体（the whole of a homogeneous cargo in bulk）またはばら積み貨物の一部分（a parcel of bulk cargo）に適用すると、荷主が滅失または損傷に対して100ポンドしか回復できないことに不合理性を指摘しつつ²⁴⁷、次の理由を挙げてばら積み貨物に「単位」を適用することができないという見解がある。すなわち、単位の辞典的意味に基づき²⁴⁸、「単位」は、物品それ自体を意味するというよりも、多くの物の中のうちの1つをいうため、「単位」をばら積み貨物全体についていうのは適切ではない。さらに、「包または単位」という中での「単位」の自然な解釈としては、これが一般的に「包」に類するものの厳密にはこれに含まれない貨物を包含するために追加されたものであり、したがって、ばら積み貨物またはその一部分にまで運送人の責任制限制度の適用範囲を拡張するものではないと述べる²⁴⁹。

その後、イギリスは、1924年のハーグ・ルールを改正する1968年の改正議定書（ヴィスビー・ルール）の摂取により、1971年の海上物品運送法4条5項²⁵⁰において、重

²⁴⁶ *Id.*

²⁴⁷ ROBERT TEMPERLEY & FRANCIS MARTIN VAUGHAN, CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1924, 81 (4th ed. 1932).

²⁴⁸ *Id.*で引用された Webster's New International Dictionary の出版年は書かれていないが、TEMPERLEY & VAUGHAN の出版された1932年当時のものと思われる。なお、2002年に出版された Webster's New Third International Dictionary（available at <http://www.merriam-webster.com>）にも、“a single thing …… that is a constituent of a whole”として、同内容が記載されている。

²⁴⁹ TEMPERLEY & VAUGHAN, *supra* note 247, at 81.

²⁵⁰ 条文は、“Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in any amount exceeding the equivalent 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilo of gross weight of the goods lost or

量に基づく責任制限を定めている。この重量を基準とした責任制限制度の採用は、ばら積み貨物におけるハーグ・ルール「単位」の適用をめぐる論争の終結に寄与したと述べられているが²⁵¹、「単位」を「船積単位」として解釈する点については変更はない²⁵²。

(2) アメリカ海上物品運送法の「包または単位」に関する理解

1936年に、アメリカは1924年のハーグ・ルールをほとんど変更することなく採り入れ、海上物品運送法（US COGSA）を制定した²⁵³。しかし、この際になされた海上物品運送法による文言の修正、すなわち「単位」を「慣習的運送賃単位」（customary freight unit）とする修正は、責任制限の算定基準である「包」または「単位」の解釈において新たな混乱と不確実性をもたらしたといえる。

アメリカでは「単位」について、ハーグ・ルールにいう「単位」が非梱包品に関する船積単位ではなく、「運送賃単位」（freight unit）を意味しているとの理解について、「“unit”が“unpacked object”（非梱包物）の意味であるとするれば、条約4条5項には“package or unit”ではなく専ら“unit”が使われたかもしれない。なぜなら、“unit”は包

damaged, whichever is the higher”.

²⁵¹ SIR BERNARD EDER ET AL., SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING 443 (22nd ed. 2011). なお、Diamond, *supra* note 239, at 239 は、穀物のような固体ばら積み貨物または油のような液体ばら積み貨物については、「包」もしくは船積単位と運送賃単位のような「単位」の概念は重要ではなく、重量に基づく責任制限制度のみが適用されると指摘している。

²⁵² TETLEY, *supra* note 98, at 2178. また、Diamond, *supra* note 239, at 241 では、ハーグ・ヴィスビー・ルールの単位は、包ではない個々の物品を言及するものとして解釈されたとの提案がなされている。

²⁵³ Van Wageningen, *supra* note 235 at 169.

括的な用語 (generic term) であり、単に非梱包の物だけを意味するのではなく、包は もちろん、包ではない物もカバーすることができるからである」。また、油、穀類、獣脂、液体化学物質などのばら積み貨物については、“unpacked object” (すなわち、船積単位) より「運送賃単位」 (freight unit) によって制限されるのが適当であるという根拠が紹介されている²⁵⁴。しかし、これについては、ハーグ・ルールの「単位あたり」 (per unit) の語句を拡張、または変更しているのは明らかであるともいわれている²⁵⁵。

このアメリカ海上物品運送法の規定が、「慣習的運送賃単位」として運送賃に関する単位である以上、当該物品の運送賃がどのように計算されたかによって責任限度額が大きく異なってくることになる。このような事情から、「包」に関するアメリカ裁判所の解釈の論理構造は、前述したイギリスにおけるものよりは複雑であるといえるだろう。

3 アメリカ 海上物品運送法 4 条 5 項における「慣習的運送賃単位」への修正

(1) “freight unit” の登場

アメリカの 1936 年海上物品運送法の制定は、1923 年²⁵⁶から 1936 年まで、相当の

²⁵⁴ TETLEY, *supra* note 98, at 2175-76.

²⁵⁵ Hardy-Ivamy, *supra* note 236, at 552.

²⁵⁶ 1923 年の公聴会においては、荷主側から (Institute of American Meat Packers)、運賃率 (ocean rate) には、「包あたり」ではなく、100 ポンドあたり、トンあたり、立方フィートあたりが適用され、さらに、高価の化学製品入れの小さい容器は、箱詰めの手よりは、はるかに価値のあるものであるように、包のサイズと、その価値は関係ないことが指摘された。Relating to the Carriage of Goods by Sea: Hearings Before the House Comm. on the Merchant Marine and Fisheries, 67th Cong. (1923) at 79 reprinted in 3 Michael F. Sturley, “The Legislative History of the Carriage of goods by Sea Act and the Travaux

時間をかけて行われており、“freight unit”の語が登場したのは 1925 年の公聴会²⁵⁷においてであった。ここでは、国際商業会議所船荷証券委員会の議長が、「包または単位あたり」の文言において「または単位」が追加されたのは、油、穀物や石炭、あるいは鉱石、または製材のような貨物を船積みするときに生じる「包」の意義の問題が荷主側から示されたためであると指摘していた²⁵⁸。つまり、ばら積み貨物は「包」とはいえないために、「または単位」の文言が追加されたというのであった。なお、ばら積み貨物に「単位」による責任制限が適用されると、積荷が製材の場合における責任制限の基準は、その規格あたり（per standard）であり、鉱石や石炭はトンあたり、また穀物類はクォーターあたり、油はおそらく樽あたりの基準で制限される。この場合において、たとえば「樽あたり」の樽が油の運賃率の単位であるか否かは分からないが、“freight unit”という用語は、包による運送ではない場合における「単位」の理解を少しは簡明にするものであると述べた²⁵⁹（しかし、“freight unit”についてはこれ以上の言及はされていなかった）。

Préparatoires of the Hague Rules (1990) [hereinafter *3 Legislative History*] at 85. なお、ばら積み貨物についても、Letter from S.D. McComb of the Marine Office of America to Dr. S.S. Huebener of the U.S. Shipping Board, dated Feb. 21, 1923 reprinted in *3 Legislative History*, at 119 で、ブリュッセル会議やハーグ・ルールには、ばら積み貨物に関するいかなる規定もない。しかし、包または単位あたり 100 ポンドの責任制限条項によって、ばら積み貨物全体が 1 単位となり 100 ポンドで制限されるように意図したものではない。したがって、ばら積み貨物の場合、トンまたは 100 立方フィートを単位とみなし、運送人の責任はこれによって制限されるとの提案がなされた。

²⁵⁷ *Relating to the Carriage of Goods by Sea; Hearings Before the House Comm. on the Merchant Marine and Fisheries, 68th Cong. (1925)* reprinted in *3 Legislative History*, at 123. なお、1925 年の公聴会では、1925 年の当初法案（Original 1925 Bill）と、この当初法案を修正した 1925 年の修正法案（Amended 1925 Bill）が提出されている。なお、この 1925 年の修正法案の提案までには、1923 年の法案（1923 Bill）、1924 年の下院法案（House Bill）、1924 年の上院法案（Senate Bill）が提出されていたが、「包または単位」の文言について議論がなされたのは、1925 年の公聴会が初めてであった。Sturley, *supra* note 10, at 39-45.

²⁵⁸ *Id.* (*3 Legislative History*) at 147 (statement of Mr. Haight).

²⁵⁹ *Id.*

また、ばら積み貨物、または包でない貨物に対する「単位」の適用に関しては、「貨物が石炭である場合の『単位』とは何を意味するのか。それは、それぞれの石炭塊であるのか、石炭のトン数あたりであるのか、それとも貨車 1 両分の石炭であるのか、または、何であるのか。それは、通常の商品売買のときに用いられた単位をもって単位とみるべきである。」との意見に対し²⁶⁰、同議長は、「それは“freight unit”である」と答えているが²⁶¹、この“freight unit”の意義についてはとくに議論されることはなかった。

(2) 「単位」の意義へ明確性を付与する試み

一方、この 1925 年の公聴会では、荷主団体は、荷送人としては「包または単位」の基準を正確に理解することができず、「単位」の意義における解釈の不一致、またその意義を把握するためにかかる多くの訴訟費用を考慮して、当初は、「または単位」(or unit) を削除することを支持したが、油または小麦のようなばら積み貨物をめぐる責任制限の適用問題を考えると、条約に「または単位」の文言が置かれたことには理由があり、「単位」がそれに限られた問題であるならば「包または単位」の文言に反対しないと述べている²⁶²。また、「単位」について、これを「申告された freight unit あたり」(declared freight unit) に修正することも提案された²⁶³。これに対し、保険者側からは、このような提案について同意するが、「申告された freight unit」が何である

²⁶⁰ *Id.* at 208 (statement of Mr. Nicolson).

²⁶¹ *Id.* (statement of Mr. Haight).

²⁶² *Id.* at 239-40 (statement of Draper).

²⁶³ *Id.* at 240 (statement of Mr. Chandler). すなわち、“\$500 per package; in case the goods be not shipped in packages, per declared freight unit”としての修正であった。

かは疑問であり、“freight unit”を「単位」とするには多少の曖昧さがあるために、
「通常の取引単位あたり」(per ordinary trade unit) とすることの修正が提案され、
ここで「通常の取引単位」というのは、石炭の場合には「トンあたり」であり、穀類の
場合には「クォーターあたり」であり、製材の場合には「規格あたり」であると説明さ
れた²⁶⁴。

しかし、このような修正に対しては、船主側から、「取引単位」は“freight unit”では
ないと思われる。たとえば、500feet の製材が発注されたとき、feet が取引単位である
が、一般的に支払われる運送賃は、thousand feet あたりであるとの見解が示された²⁶⁵。
また、「運送賃単位」(freight unit) というときには、それは支払われた運送賃の単位
である²⁶⁶との意見も出された。

以上の議論をみると、保険者側が、「申告された freight unit」への修正提案につい
て賛成したにもかかわらず、その上で「通常の取引単位」としての修正を提案したの
は、この“freight unit”が何を意味するのかが明確でないと考えたためであり、さらに
保険者側は、このような修正提案をすることにより、“freight unit”が「取引単位」を
意味すると考えていたのではないかと思われる。すなわち、この“freight”の語には、運
送賃のほか、運送や貨物といった意味もあり多義的であるため、保険者側はこの点を
指摘しつつ、取引単位としての理解を示したのである。これに対して、船主側は、
「取引単位」と freight unit が異なることを指摘しており、ここでは「取引単位」を
「船積単位」として、また“freight unit”を「運送賃単位」として理解していたものと
みられる。

なお、「取引単位」への修正の趣旨は、商品が売買される基準と船荷証券における船
積みの基準が異なる場合があるからであり、たとえば、銅がポンドによって売買され

²⁶⁴ *Id.* (statement of Mr. Englar).

²⁶⁵ *Id.* at 241 (statement of Mr. Campbell).

²⁶⁶ *Id.*

たとしても、それはポンドによって船積みされることはない指摘した²⁶⁷。つまり、銅については、アメリカでは 100 ポンド、外国との貿易においてはトンあたりによる船積みが頻繁に行われるということであった²⁶⁸。このように、同類の商品であっても、ある国における「取引単位」は他の国における「取引単位」とは一致していないという理由から、これを“declared freight unit”へ修正することが提案された²⁶⁹。この“declared freight unit”への修正の提案者は、これは包で船積みされた物品には適用されず、ばら積み貨物、すなわち包として船積みされていない物品を対象に提案したものであり、これは「単位」の意義を明確にするものであって、この“per declared freight unit”は、箱詰めで船積みされる物品、すなわち包運送（package freight）とは関係がないと述べた²⁷⁰。

結局、“freight unit”の意味を明確にすることはできなかったが、責任制限条項においては、包で船積みされていない物品（goods not shipped in packages）のために“freight unit”の概念が導入されたことこそが 1925 年の修正法案²⁷¹の主たる革新点であるといわれている²⁷²。また、前述の議論において、“freight unit”がばら積み貨物への適用を考慮して提案されたことから、“freight”の語の多義性はあるものの、“freight unit”が運送賃に関する単位として理解されていたものと推測することができるであろう。

²⁶⁷ *Id.* at 302 (statement of Mr. Chandler).

²⁶⁸ *Id.*

²⁶⁹ *Id.*

²⁷⁰ *Id.* at 302-4 (statement of Mr. Chandler).

²⁷¹ 前掲注（257）を参照。

²⁷² Sturley, *supra* note 10, at 45.

(3) アメリカ海上物品運送法による「慣習的運送賃単位」の採用

1927年の公聴会においては、「単位」の語についての実質的な修正が行われた²⁷³。すなわち、「包または単位」の「包」と「単位」の双方が包として船積みされた物品に適用できるのか、あるいは、包として船積みされていない物品に限って「単位」が適用されるのかが明確でなく曖昧であることから、この規定の表現については、商船漁業委員会 (Committee on Merchant Marine and Fisheries) により、「包あたり、または物品が包として船積みされていない場合には慣習的運送賃単位あたり」(per package, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit) とする修正案の報告がなされ、そのように修正されることになった²⁷⁴。

また、1935年公聴会では、貨物損害 (freight damage) に対する責任は、その貨物の重量また容積によって決められるべきであり、さらに、これらが海上運送賃 (ocean freight) の計算の基礎にもなることから、「package または freight unit」の文言自体を削除することが提案された²⁷⁵。しかし、最終的には、「包あたり、または包で船積みされていない物品の場合には慣習的運送賃単位あたり合衆国の法定通貨 500 ドル」(\$500 per package, lawful money of the United States, or in case of goods not

²⁷³ H. Edwin Anderson III & Jason P. Waguespack, *Assessing the Customary Freight Unit: A COGSA Quagmire*, 9 U. S. F. MAR. L. J. 173, 178 (1996-1997).

²⁷⁴ International Convention for the Unification of Certain Rules in Regard to Bills of lading for the Carriage of Goods by Sea: Hearings on Executive E Before a Subcomm. of the Senate Comm. on Foreign Relations, 70th Cong.(1927) at 29 reprinted in 3 Legislative History, at 353.

²⁷⁵ Carriage of Goods by Sea: Hearings Before the Senate Comm. on Commerce, 74th Cong. (1935) at 34, reprinted in 3 Legislative History, at 536. なお、Anderson III & Waguespack, *supra* note 273, at 178 は、この提案が排除された理由について、「それは議事録によっても明確ではないが、おそらく、この提案がハーグ・ルールから著しく離れており、国際的統一を阻害するからである」と述べている。

shipped in packages, per customary freight unit) とする法案が可決された。すなわち、1936年海上物品運送法 4条5項の運送人の責任制限の規定は、「物品の性質およ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を除き、運送人および船舶は、いかなる場合においても、当該物品の運送または当該物品の運送に関する滅失または損傷については、包あたり、または包で船積みされていない物品の場合には慣習的運送賃単位あたり、合衆国の法定通貨 500 ドル、またはその金額と等しい他の通貨による金額を超えては責任を負わない」と定められた²⁷⁶。

このように、1936年の海上物品運送法が成立するまでに数回の修正が提案されたのは、各規定を、国際的な統一という観点から、その規定の意義を大きく損なうことなく、アメリカの状況に対して適用可能とするためであったといわれるが²⁷⁷、ここで採用された「慣習的運送賃単位」の意味を定義することには失敗した。もっとも、条約の批准における第一了解覚書 (First understanding) において、運送人の責任制限規定に関して「包または単位あたり 500 ドル」(\$500 per package or unit) として言及しており²⁷⁸、「慣習的運送賃単位」については何らの言及もなされていなかったことから、「単位」と「慣習的運送賃単位」の各用語の間には意図的な相違はないといえるかも

²⁷⁶ 条文の原文は、以下のようなものである。46 U.S.C. § 1304 (5) (1936) “Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in an amount exceeding \$500 per package lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading”.

²⁷⁷ 3 Legislative History, *supra* note 275, at 535.

²⁷⁸ Ratification advised and consented to April 1, 1935 (with one understanding)については、KNAUTH, *supra* note 124, at 77 を参照。

しれないとの指摘もされている²⁷⁹。

アメリカの「慣習的運送賃単位」への修正には、「同条約の不明確な条項の解釈をめぐる訴訟を回避するためのみならず、アメリカのその他の法律と海上物品運送法との整合性を図る」²⁸⁰という意図があったにもかかわらず、「明確性を付与するために付加された“customary freight”という修飾も曖昧な用語であり」²⁸¹、また「慣習的運送賃単位」の意義に関する規定もないために、かえってこの用語の解釈をめぐる争いが増えることになったともいえる。この用語の明確な理解については、前述したようにアメリカの1936年海上物品運送法の立法過程からも知ることができない。

結局、条約が定めている運送人の責任限度額を算定するための重要な基準である「包」と「単位」の意義の不明確性を解決しようとしたアメリカにおいても、この問題はやはり裁判所の解釈による解決に委ねられることになった。そこで、以下では、この用語の意義をめぐる裁判例を中心に、さらに英米裁判所による解釈の展開を考察してみよう。

²⁷⁹ TETLEY, *supra* note 98, at 2175 n.77.

²⁸⁰ これは、1936年4月16日に承認されたアメリカ海上物品運送法と1924年ハーグ・ルールとの比較についての記録である“Memorandum of U.S Department of State June 15, 1937”は、TETLEY, *supra* note 127, at 543-547 を参照。

²⁸¹ Anderson III & Waguespack, *supra* note 273, at 179.

第2章 「1包」、 「1単位」 概念に関する英米判例による解 釈の展開

第1節 「1包」の意義をめぐる解釈

「包」(package)の意義については、『単位』よりはある程度明確である²⁸²との指摘もあるが、技術革新による個品運送の増加、および運送可能な物品や包装形態の種類の多様化は、当該物品が「包」を構成するか否かという判断についても難しくしてきているように思われる。とくに、パッケージ・リミテーション(Package Limitation)の適用において問題となるのは、大型の物品が1つの個品として船積みされた場合であるが、貨物のサイズおよび重量とはまったく関係なく同じ基準が適用される²⁸³。これは、1921年のハーグ会議においても、非常に大きい物品であってもパッケージ・リミテーションの「包」にあたるものとして認められることが確認されている²⁸⁴。

以下では、「包」の意義を英米の各裁判所が、いかなる論理および要素によって解釈しているかを考察する。

²⁸² SELVIG, *supra* note 11, at 42.

²⁸³ Sturley, *supra* note 14, § 167 at 16-38.

²⁸⁴ *Id.* n 9; *see also* The Hague Conference Report, Third Day's Proceeding at the Place of Peace, The Hague Rule on Thursday, 1st September, 1921, Proceedings at 186 reprinted in 1 Legislative History, at 292 (statement of L.C. Harris). 同会議では、「包あたり 100 ポンド」の適用につき、制限度額の金額をめぐる議論がなされ、この際に 20 トン以上の物品を「包」とする例が挙げられた。

1 イギリスの 1874 年 Whaite 事件判決²⁸⁵

イギリスでは、「包または単位」の意義を直接に取り扱った先例がなく²⁸⁶、その用語に関してはアメリカ、カナダ、および大陸国の判決を参照してきている²⁸⁷。先例が少ないことの原因としては、前述したように、「包」と「単位」の用語の代替性の認識があることが挙げられており、イギリスでは、コンテナ運送の場合の「包」の解釈が主な問題になっていたといわれている（これは周知のように、1968年のヴィスビー・ルールによる改正によって解決が図られている）²⁸⁸。

もっとも、「包」による責任制限において、間接的に「包」の意義に関する問題を検討した最初の判決として、1874年の Whaite 事件判決という古い判例がある。この事件は、イギリスの 1830 年運送人法（Carriers Act）²⁸⁹が、運送人の責任を物品が包または小包（package or parcel）に当たる場合、一定の金額によって制限していること

²⁸⁵ Whaite v. Lancashire & Yorkshire Railway Co. (1874) L.R. 9 Ex. 67.

²⁸⁶ SIR ALAN ABRAHAM MOCATTA ET AL., SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING 441-2 (18th ed. 1974). なお、WILSON, *supra* note 241, at 196 によると、その理由としては、イギリスでは“unit”を“shipping unit”の意味として解釈しており、これは“package”と“unit”を交換的に使うことから（1971 海上物品運送法改正の前）、その用語に関する訴訟が少ないかもしれないと述べられている。

²⁸⁷ SIR ALAN ABRAHAM MOCATTA ET AL., *supra* note 286, at 441-2.

²⁸⁸ SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *supra* note 240, at 9-259. さらに、同文献では、イギリスでは、ハーグ・ルールの「包」の意義における判例は 2 つしかないと述べられており、次の判決が紹介されている。すなわち、Bekol B. V. v Terracina Shipping Corp, unreported, July 13, 1988, Leggatt J., (timber)、The River Gurara (1998) Q. B. 610（コンテナにおける包の意義に関するもの）、Studebaker Distributor Ltd v Charlton SS Co Ltd [1938] 1 K.B. 459. である。

²⁸⁹ 郭 潤眞「国際運送条約における個別的責任制限制度の確立——1920 年代の条約による責任制限制度の採用——」早稲田法学会誌 60 巻 1 号（2009）122 頁によれば、イギリスでは、1830 年の運送業者法（The Carriers Act）など、運送人の責任を制限する規定を定めた制定法が古くから存在していたと述べている。また、相原・前掲注（2）38 頁によれば、同法の第 1 条は、「適用対象となる物品(梱包された各種の高価品)を列挙し、荷送人が物品の価額および種類を通知して追加料金を支払う場合を除いて、物品の価額が十ポンドを超えるときは運送人がその滅失または損傷について責任を負わない旨を規定した。」とする。

から（1条）、運送人の責任をめぐり当該物品が「包」であるか否かについて争いになったものである。

本件で争いの対象になった物品は、100ポンドを超える価値がある10点の油絵であり、これらは、覆いがなく、側面は木材で作られた四輪貨車の中に入れていた。四輪貨車には覆いがなかったため、その中に絵が入っていることは確認できたが、その種類までは確認することができなかった。この四輪貨車が列車と衝突したために、四輪貨車は大きな被害を受け、本件の油絵にも損害が生じた。

裁判所は、運送人の責任に関して、「本件貨車は本条〔1条〕の「包（package）または小包（parcel）」の範囲に含まれ、本法〔運送人法〕の意味における包であり、荷送人が最大に回復できる損害賠償額は包あたり10ポンドで制限される。」との判断を示した。本件裁判所の「包」に対する解釈は、以下のようなものであった。

（i）包装の完全性との関係

原告は、被告は貨車の内部に何が入っているかを見ることができたのであるから、また本件の物品についていかなる通知もなかったとしても、その中身に関する警告（warning）があったと主張した。これに対し被告は、本件の絵は貨車に詰められており（packed in the wagon）、また詰め込まれたものが何であっても、それは包である。また、荷送人は、種類だけでなく物品の価格についても通知すべきであり、運送人はこれらについて知る権利をもっていると主張した。

裁判所は、原告らの証拠によると、本件の四輪貨車を利用した積み方法を、「包まれた（packed）」と記載しているが、この表現が正しく使われたことについては疑いなく、また、被告が貨車の中に入っている絵をみることができたとしても、この絵は原告によって荷造り（packing）され（＝絵を貨車の中に入れ）、覆い隠されており、運送人はこの絵の正確な性質（character of the pictures）を確認することができなかった。

したがって、本貨車は包としての要件を備えていると説示した²⁹⁰。

(ii) 包とサイズとの関係

原告は、「本件の貨車は、覆いもなく、そのサイズも大きすぎることから、包あるいは小包とみることはできない」と主張した。被告は、包をそのサイズによって決めることはできず、この「小包」(parcel)、「包」(package)の2つの言葉は、前者は小さいものを、後者は大きい包の種類をいう目的をもって使われており、すべての包はこれらの言葉の中に含まれると主張した。これに対し、裁判所は、「大き過ぎる貨車を包であると言うのは不合理かもしれないが、明らかにサイズを包の基準とみることはできない。」と述べた²⁹¹。また「小包および包というそれぞれの用語の意味からも、本件の貨車が小包ではない限り、包であると考えられる。」と述べ²⁹²、四輪貨車は「包」であると判断した。

以上のように、イギリス裁判所における「包」の解釈によれば、運送人の責任制限制度は、まず、物品のサイズに関係なく適用することができ、またそのサイズが「包」の解釈における基準や要素にはならないことになる。一般的に「包」というのは、あるものが荷造りされている状態を示すものとされ、たとえば、麻布や防水布で完全に包んでいる箱またはクレートは典型的に「包」であり²⁹³、包装の完全性を備えている物品は争いなく「包」として認められる。しかし、包装の完全性に関して、裁判所は、完全に包装されている必要はなく、その物品の種類や性質を認識できない程度に包まれている場合には、それを「包」として認めることができるとした。この場合、どの程度の包装をもって「包」として判断されるかの基準については、なお問題となるであろう。この判決は、前述のように1830年

²⁹⁰ *Whaite*, (1874) L.R. 9 Ex. 67, at 69 (statement of Bramwell, B.).

²⁹¹ *Id.* at 70 (statement of Cleasby, B.).

²⁹² *Id.* (statement of Pollack, B.).

²⁹³ ROBERT FORCE ET AL., *ADMIRALTY AND MARITIME LAW* 75 (2004).

の運送人法に関するものであり、しかも 1874 年の判決であって、現在のハーグ・ヴィスビー・ルール²⁹⁴の責任制限制度においてそのまま妥当するかは定かでないが、条約には「包」の意義を明らかにする手がかりが一切ない中で、一つの先例として参照されることになるとはいえるだろう。

2 アメリカ裁判所におけるアメリカ海上物品運送法の「包」についての解釈

要素

前章で述べたように、アメリカの 1936 年海上物品運送法の立法過程においても、制定法においても、「包」の意義を解釈するいかなる手がかりもないことから、現実利用できる「包」の概念は、裁判所の解釈に大きく左右され、これが結果として運送人の責任限度額の算定に重大な影響を与えることになった。すなわち、「包」ではない物品の責任制限は、慣習的運送貨単位（CFU）によって算定されるので、1 つの物品であってもこれが常に 1 CFU であるとは限らず、場合によっては、責任限度額は数千ドルにのぼることもありうる。このように、アメリカ海上物品運送法では「包」であるか否かが重要な意味をもってくる。そこで、以下では、アメリカの裁判例によって示された「包」の解釈について、その解釈要素を中心として検討してみたい²⁹⁴。

²⁹⁴ 「包」の意義に関するアメリカ裁判所の解釈についての先行研究としては、小林登「コンテナ船荷証券と運送人の責任制限（一）——Package Limitation に関するアメリカの判例理論の研究——」法学協会雑誌 102 巻 3 号（1985）539 頁があり、非コンテナ貨物については、個々の運送品の包装程度が問題とされた事案、複数の運送品が一つの梱包に統合された場合に関する事案、および運送品が液体であった場合に関する事案の 3 つに分けて判例を検討しており、アメリカ裁判所の“package”（包）の解釈について多くの判例が紹介されている。

(1) 「包」の一般的な意味

1) 第2巡回区控訴裁判所の広範な解釈

[判例1] 1958年 *Gulf Italia Co. v. S.S. Exiria* 事件判決²⁹⁵ (以下、「*Gulf Italia* 事件」という。)

ニューヨークからパレルモまで運送されたトラクターの荷揚中に損傷が発生したため、荷主である原告が、運送人を被告として損害賠償を求める訴えを提起した。船積みされたトラクターの状態は、一部分に防水紙が貼られており、その上部は木材板 (wooden planking) に包まれていた。また、トラクターのトレッド (tread: タイヤの地面に触れる部分) は包装されておらず、スキッド (skid) などは取り付けられていなかった。被告たる運送人は、本件の責任を認めたものの、海上運送のために物品に関してなされるあらゆる準備は、物品を「包」へと転換することになるので、本件トラクターは「包」であり、海上物品運送法4条5項により、その責任は500ドルに制限されるべきであると主張した。

これに対し原審は、損害を受けた物品は、一般的に「包」と考えることはできず、大きいトラクターの重量は43,319ポンドであり、これは「包」に関する専門家でない者の認識の範囲ではありえないからトラクターは「包」ではなく、運送人の責任限度額はCFU (慣習的運送貨単位) を基準に算定されるべきであるとして、運送人の責任は17,300ドル (34.6CFU×\$500) に制限されると判示した。また、物品が、船積みのために何らかの方法で準備されたという単なる事実によって海上物品運送法が意味する「包」になるということはないと指摘した。

²⁹⁵ *Gulf Italia Co. v. S.S. Exiria*, 160 F. Supp. 956, 1958 AMC 439 (S.D.N.Y.1958), *aff'd sub nom. Gulf Italia Co. v. American Export Lines*, 263 F.2d 135, 1959 AMC 930 (2d Cir. [N.Y.] 1959), *cert. denied*, 360 U.S. 902, 79 S. Ct. 1285, 3 L. Ed. 2d 1254 (1959).

(i) 「非専門家の認識 (layman's concept) の基準」の適用

このように、判決は、本件物品であるトラクターについて、「包」の意義を非専門家の認識を基準として解釈している。本件では、非専門家の認識が具体的に何を意味するかについては述べていないが、物品のサイズと重量が「包」を判断する基準となっている。すなわち、重量もあり、サイズも大きい物品は「包」として考えられないという一般的な理解、換言すれば、非専門家が「包」を考える際の常識に基づく範囲が「包」の意義を解釈する基準になっているとみられる。

(ii) 「非専門家の認識」による判断に対する反対意見

本件の控訴審においても地方裁判所の判断が支持されたが、Moore 裁判官は、本件トラクターは、証拠によると慎重に包まれており、船荷証券の「包の数: “No. of Pkgs.”」と「梱包および物品の数: “Description of Packages and Goods”」欄に“6 Packages”という記載があったことを指摘し、また、船荷証券の下部には物品の運送賃の計算に関する記載 (100-pound basis、2240-pound basis、40 cubic feet basis の3つの記載) があったので、本件での「包」または CFU の意義に関する検討は十分ではないと述べた。そして、「包」についての非専門家の認識は、本件では決定的な影響を及ぼさないこと、とくにトラクターの重量、サイズと運送人の責任制限との間には関係がないことを指摘した²⁹⁶。

²⁹⁶ *Gulf Italia*, 263 F.2d 135 at 138 (Dissent by Judge Moore).

[判例 2] 1962 年 Mitsubishi Int'l Co. v. S.S. Palmetto State 事件判

決²⁹⁷

本件の物品である 32.5 トンのスチール・ロール 3 個は、各々の木箱の中に完全に箱詰めされていた。原審は、実損害額が約 31,000 ドルであったにもかかわらず、運送人の責任は、ロールあたり（すなわち、包あたり）500 ドルに制限されると判断した。これに対し、荷送人は、かさがある重い本件物品が海上物品運送法 4 条 5 項の「包」にあたるのか、また運送人の責任は箱詰めされたスチール・ロール 1 個あたり 500 ドルに制限されるかという問題の再審理を求めて、控訴した。なお、荷送人は「包」の辞書的概念²⁹⁸から 3 つの 32.5 トンの木枠を手渡しすることは困難であり、32.5 トンのスチール・ロールの大きさを「バンドル」(bundle) として把握することは現実的ではないと主張したが、控訴裁判所では以下のような解釈に基づき、荷送人の主張を認めなかった。

(i) 「非専門家の認識の基準」の適用否定

控訴裁判所は、Webster's Dictionary または Black's Law Dictionary が「包」の語義を「運送または荷扱い流通のために提供されるバンドル；商品が手から手へ引渡されるような形の物」として定義しているとしても、海事法は、非専門家が試みて踏み出す分野ではないし、また包に対する非専門家の認識は包の意義を決める際に重要な意味をもつものではないと述べ、専門性が求められる海事法領域であることから、「包」の解釈基準としての非専門家の認識を否定した。

²⁹⁷ 311 F.2d 382, 1963 AMC 958 (2d Cir. [N.Y.] 1962).

²⁹⁸ *Id.* at 383 によれば、Black's Law Dictionary と Webster's Dictionary (何版何頁かは、本判例から不明) には、“package”について“A bundle put up for transportation or commercial handling; a thing in form to become, as such, an article of merchandise or delivery from hand to hand”と記載されていたという。

(ii) 包の解釈における物品のサイズまたは重量

次に、裁判所は、本件の物品のように、箱に完全に包まれ、または木枠の中に囲み込まれている物品は、そのサイズまたは重量に関係なく海上物品運送法 4 条 5 項が意図した「包」であると述べた。さらに、[判例 1] *Gulf Italia* 事件判決については、裁判所が「包」の解釈問題を回避するために運送賃単位を適用しており、[その検討が十分ではなかったにもかかわらず「包」ではないと判断し運送賃単位を適用したことは]責任限度額と実損額との差異を最小化する試みであったと批判し、[判例 1] が本件を拘束するものではないと述べ、本控訴を棄却した。

なお、同控訴裁判所は、1968 年の *Aluminios Pozuelo Ltd. v. S.S. Navigator* 事件判決²⁹⁹（以下、「*Aluminios* 事件」という。）においても、海運での「包」という用語は、専門用語であることから、当事者は、本件の物品（3 トンのプレス機）が巨大な包になることを想定しなければならないと判示した。このように、[判例 1] *Gulf Italia* 事件判決以降の第 2 巡回区控訴裁判所では、「包」の意義の解釈につき、非専門家の認識に基づく「包」の一般的理解を、その解釈要素として認めておらず³⁰⁰、むしろ、海商法という専門性を意識しながら、物品のサイズと重量に関わりなく「包」の意義を広く解釈している。

²⁹⁹ 407 F.2d 152, 1968 AMC 2532 (2d Cir. [N.Y.] 1968). この事件については[判例 4]で改めて検討する。

³⁰⁰ なお、[判例 1] *Gulf Italia* 判決と同じ地方裁判所では、1974 年の事件 *Companhia Hidro Electrica v. S/S "Loide Honduras"*, 368 F. Supp. 289, 1974 AMC 350 (S.D.N.Y. 1974)で、[判例 1]は、*Aluminios* 事件判決などにより、実質上その効力が弱く (undercut) なったとも述べている。また、*Van Wageningen*, *supra* note 235, at 176 においても同様に述べている。

2) 第9巡回区控訴裁判所の厳格な解釈

[判例3] 1974年 Hartford Fire Ins. v. Pacific Far East Line, Inc. 事件

判決³⁰¹

本件の物品である 36,700 ポンドの変圧器には、荷主の特別な要請によってスキッドが取り付けられていたが、これは船積み中の物品を保護するためであった（変圧器の一部および付属品は各々包装されていた）。また、これは地面や平坦な面で自由に立つように設計され、移動や運送のためのリフティング・ラグ（*lifting lugs*）が変圧器の上部の角に取り付けてあった（これは、変圧器の一般的製造過程で取り付けられたものである）。変圧器はサンフランシスコからグアムまでの航海中に、低圧ブッシング（*low-voltage bushings*）が広範囲で損傷を受け、また変圧器に水蒸気が入って損傷が生じた。保険者である原告は、これらの修理代 5,000 ドル以上を荷主に賠償し、荷主に代位して運送人に損害賠償を求めた。原審は、変圧器の損害に関する運送人の責任は 500 ドルに制限されるとする中間判決（*interlocutory judgment*）³⁰²を示した。これに対し原告は、スキッドに固定された変圧器は海上物品運送法が定義する「包」ではなく、またスキッドは単に変圧器を保護するため使用したものであると主張し、控訴した。第9巡回区控訴裁判所は、以下の解釈をもって原審の結論を破棄し、本件を差し戻した。

(i) 「平易かつ一般的な意味」の基準の適用

本件での唯一の問題は、箱または木枠に包装されておらず、単にスキッドに固定された大きい変圧器が、海上物品運送法 4 条 5 項の「包」の範囲に含まれるか否かであ

³⁰¹ 491 F.2d 960, 1974 AMC 1475 (9th Cir. [Cal.] 1974), *cert. denied*, 419 U.S. 873, 95 S. Ct. 134, 42 L. Ed. 2d 112 (1974).

³⁰² 320 F. Supp. 324 (N.D. Cal. 1970).

った。本件の控訴裁判所は、「議会が海上物品運送法を立法する際、ハーグ・ルール制定以来の海運技術の進歩を認識していたのは確実であるが（海上物品運送法の制定当時、パレット、フォークリフトのようなものの利用があったため）、それにも関わらず、議会は、“package”の表現を維持し、この代替となる文言として〔すなわち、包ではない場合に用いるものとして〕、“goods not shipped in packages”の追加を選択した」という根拠に基づき、議会が意図する「包」は、技術的または専門的な用語の意味ではなく、平易かつ一般的な意味であると考えらるべきであり、スキッドのようなものによって「包」の意義を過度に拡張するのは適当ではないと述べた。また、海上物品運送法の「包」は、貨物のアイデンティティーが見えないように包装がなされた船積貨物に限られることを指摘し³⁰³、本件の変圧器は『包』として船積みされていない」と判示した。

（ii）スキッドの使用目的をめぐる解釈の否定

運送人は、第2巡回区控訴裁判所の *Aluminios* 事件判決の判断に基づき、スキッドに変圧器が固定された目的は「包」であるか否かを判断する要素とされるべきではなく、スキッドの使用目的にかかわらず、スキッドに固定された変圧器は「包」として判断すべきであると主張した。これに対し、原告は、本件は *Aluminios* 事件判決とは異なり、スキッドの利用は、変圧器の取扱いを容易にすることを目的にしておらず（そもそも、変圧器はリフティング・ラグによって移動することができた）、単に変圧器の保護のためのものであったと主張した。しかし、本件では、包装目的の検討が中心となった *Aluminios* 事件判決における「包」の意義の分析を排除した³⁰⁴。すなわち、裁判所は、「スキッドの利用についての主観的な目的に基づくいかなる区別（『包』であ

³⁰³ *Hartford*, 491 F.2d 960 at 965, その事例としては、完全に包装されたトラクターは「包」とであると判断した *John Deere & Co. v. Mississippi Shipping Co.*, 170 F. Supp. 479 (E.D. La. 1959)などが挙げられた。

³⁰⁴ *Sturley*, *supra* note 14, at 16-39.

るか否かの判断)も、本件の問題を解決する手段にはならない。スキッドは、変圧器をある程度は保護しており、その運送を容易にするため使用されている可能性もあるが、スキッドに簡単に固定された変圧器を、荷送人が作った包であるということには納得することができない。変圧器がスキッドを使わずに船積みされていたとしても、それを海上物品運送法上の『包』とみることはとうていできない(すなわち、スキッドの利用がなくても、トラクターは平易かつ一般的な意味な意味によると『包』ではないため)」と判示した。

(iii) 検討

[判例3]では、海上物品運送法が意図する「包」は、スキッドの使用目的とは関係なく、一般的な意味としての「包」であり、また、物品が完全に包装されるべきことを強調している。このように、「平易かつ一般的な意味」による「包」の意義の解釈は、第2巡回区控訴裁判所と比べるとより厳格であり、「包」の意義の範囲も限定的になるといえる³⁰⁵。したがって、「包」を厳格に解釈する第9巡回区控訴裁判所では、このような場合の運送人の責任算定基準に「包」よりもCFUを適用するのが一般的であるといえるが、これは積荷関係者にとっては相当に有利であるという指摘もある³⁰⁶。

しかし、1994年、バージ船の沈没により損害を受けた非包装の物品(機械および装置77個)に関して「包」の解釈をめぐって争われたSam Houston事件判決³⁰⁷では、

³⁰⁵ これは、42フィートのスチール・パイプを5個ずつスチール・バンドで縛った1つのバンドルを「1包」と判断したCrispin Co. v. M/V Morning Park, 578 F. Supp. 359, 1985 AMC 766 (S.D. Tex. 1984)でも裁判所によって指摘されている。また、この事件では、第5巡回区控訴裁判所のアプローチについて、第2巡回区控訴裁判所の広範な解釈に近いと述べられている。

³⁰⁶ Van Wageningen, *supra* note 235, at 177.

³⁰⁷ Travelers Indemnity Co. v. Vessel Sam Houston, 26 F.3d 895, 1994 AMC 2162, (9th Cir. [Cal.] 1994).

第 9 巡回区控訴裁判所が「包」の意義を「平易かつ一般的な意味」に基づいて判断してきたことについて、この要素における「包」の意義には疑問の余地があると指摘した³⁰⁸。すなわち、[判例 3]によると、物品の個性 (identity) を包み隠す包装方法によって完全に包まれ船積みされた物品は「包」であり、箱またはクレートに囲まれていない自立的な貨物 (freestanding cargo) は「包として船積みされていない」ことは明らかであるが、運送のためになされた包装準備につき、その包装が物品を完全に隠すことも、または囲むことができなかつた場合における「包」の解釈については、「包」であるか否かの判断は必ずしも明確ではなく、さらに、これに関する同区控訴裁判所の「包」の判断は一致していないことが指摘された³⁰⁹。

このようなことから、第 9 巡回区裁判所において、「平易かつ一般的な意味」が、必ずしも「包」の意義を解釈する唯一の要素であると解されているわけではないと思われる。さらに、「包」の「一般的な意味」を強調している [判例 1] Gulf Italia 事件判決と、[判例 3] との大きな差異は、前者は非専門家の認識における物品の大きさを（非常に大きい物品は包として考えられないこと）、後者は非専門家の認識とは関係なく物品の包装状態（包として認められる程度であるか）を強調したことである。

³⁰⁸ *Id.* (Opinion of Judge Wiggins).

³⁰⁹ たとえば、クレードルによって甲板積みされたヨットは「包」であると判断した *Institute of London Underwriters v. Sea-Land Service, Inc.*, 881 F.2d 761, 1989 AMC 2516 (9th Cir. [Wash.] 1989)および非包装のプラスチック・トレーを「包」であると判断した *Van Der Salm Bulb Farms, Inc. v. Hapag Lloyd, AG*, 818 F.2d 699, 1988 AMC 1216 (9th Cir. [Ore.] 1987) (per curiam)を参照。

(2) 「運送の容易化」の基準

1) 「運送の容易化」の基準による解釈の肯定

「包」の解釈要素として裁判所でよく使われたのは「運送の容易化 (the facilitation for transport)」の判断であり³¹⁰、この要素を考慮するに際しては、とくに物品を運送するための準備が「包」を解釈するのに重要な影響を及ぼすことになる。これは、①物品の簡単な荷役・保管などによって運送を容易にする準備と、②単純に貨物の保護のためにする準備とに区別することができるが、このうち、前者は「包」として認められている³¹¹。この点を以下の判例の検討から確認してみよう。

[判例 4] 1968 年 *Aluminios* 事件判決³¹²

6200 ポンドのプレス機の荷受人である原告は、船主を被告とし、全損になったプレス機の損害（これは約 4,000 ドルと見積られた）について賠償を求める訴えを提起した。本件のプレス機はスキッドに固定され、船荷証券の“NO. OF PKGS”および“SHIPPER'S DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS”の欄には“ONE (1) SKID MACHINERY -- 2812 (GROSS WEIGHT IN KILOS) -- 6200 (GROSS WEIGHT IN POUNDS)”と記載されていた。地方裁判所は、スキッドに固定されたプレス機は海上物品運送法 4 条 5 項の「包」であり、原告に認められる賠償額は 500 ドルの責任制限で制限されると判示した。これに対し、原告は、本件プレス機は 13.4CFU であり、損害賠償額は海上物品運送法 4 条 5 項が規定する CFU あたり 500 ドルが適用されるべきとして控訴した。

³¹⁰ Van Wageningen, *supra note* 235, at 180.

³¹¹ *Id.*

³¹² 277 F. Supp. 1008 (S. D. N. Y. 1967), *aff'd*, 407 F.2d 152, 1968 AMC 2532 (2d Cir. [N.Y.] 1968).

第2巡回区控訴裁判所は、「包」を「貨物のサイズ、形または重量に関係なく、運送のためになされるある包装の準備が貨物の取扱いを容易にするためである場合、これを包として解釈することができる。また、これは、その物品を完全に包み (enclose)、または隠す (conceal) 必要はない。」と説示したうえで、地方裁判所の判決を支持し、控訴を棄却した。

(i) Black's Law Dictionary の「包」の定義の引用

「包」を定義するに先立って、控訴裁判所では、「運送の容易化」の検討において、「包」の辞書的意味を考慮した³¹³。すなわち、「運送または荷扱い、流通のために提供されるバンドル；商品が手から手へ引渡されるような形の物」との語義を引用し、これは「運送または取扱いに適した形の物」として、商業界では一般的に海上運送業の包または単位の意味として理解していると述べた。この理解は、この場合の「包」の語の解釈に専門性または技術性が求められることを前提として、スキッドが運送の容易性を図っていることに着目し、スキッドに固定されたプレス機を「包」として認めたのである。

(ii) スキッドの機能に基づく解釈

本件の「包」の理解によれば、「その物品を完全に包み、または隠す必要はない」という。これは、完全に包装されていない場合の物品を「包」として認めたイギリスの *Whaite* 事件判決³¹⁴でも確認することができ、本件でもこの事件の判決が引用されている。すなわち、部分的に包装されていても、スキッドを用いて船積みされた物品は「運送の容易化」を図っており、これは海上物品運送法の「包」として認められるこ

³¹³ また、*Van Wageningen*, *supra* note 235, at 180 では、*Black's Law Dictionary* の「包」の意義は、「運送の容易化」の要素による「包」の解釈につきよく引用されており、さらに、この要素の検討に着想を与えたと述べている。

³¹⁴ *Whaite*, (1874) L.R. 9 Ex. 67.

となる。結局、本件では「包」を判断する際に、スキッドが決定的な要素になっている³¹⁵。

本件の原告は、スキッドは単純にプレス機を保護するために使用されたと主張したが、これに対し控訴裁判所は、スキッドが物品をある程度保護していることは認めるが、何よりも（プレス機の）運送または取り扱いに適する形のものとして、引渡しの容易性を与えていると述べ、本件のプレス機は海上物品運送法 4 条 5 項の「包」であると判断したのである。つまり、「包」の解釈基準は、スキッドの保護機能より運送の容易性を図る機能に重点が置かれている³¹⁶。換言すると、物品の運送のための包装準備には、多少とも物品を保護する要素があるため、包装の保護機能よりは、物品の取り扱いと運送を容易にする包装の機能に着目していると考えられる。

[判例 4] の「包」の定義については、「包」あたりの責任制限における「包」の解釈に有用なものであると指摘されており³¹⁷、また、第 11 巡回区控訴裁判所においてもコンテナにおける「包」の解釈につき引用されるなど³¹⁸、ある程度の信頼性が認識さ

³¹⁵ Anon., *Skidded Machinery Held to be a "Package" for Purpose of Limitation of Carrier's Liability of Under Section 4(5) of the Carriage of Goods by Sea Act, 46 U.S.C. § 1304(5) (1964)*, 2 RUTGERS-CAMDEN LAW JOURNAL 361, 365 (1970).

³¹⁶ なお、*Id.* at 368 によると、本件の控訴裁判所が明確にしたのは、物品の包装状態とは関係なく、非包装のものがスキッドに取り付けられた場合には「包」として認められるという区別の強調であったといわれている。

³¹⁷ Jeffrey V. Brown, *Good Things Come in Well-Defined Packages: The Simple Elegance of Travelers Indemnity Co. v. The Sam Houston*, 25 STETSON LAW REVIEW 123, 131 (1995-1996).

³¹⁸ たとえば、*Fishman & Tobin, Inc. v. Tropical Shipping & Constr. Co.*, 240 F.3d 956, 2001 AMC 1663, (11th Cir. [Fla.] 2001); *Hayes-Leger Assocs., Inc. v. M/V Oriental Knight*, 765 F.2d 1076, 1986 AMC 1724 (11th Cir. [Ga.] 1985)を参照。なお、*Caterpillar Overseas, S.A. v. Marine Transport, Inc.*, 900 F.2d 714, 1991 AMC 75 (4th Cir. [Va.] 1990)は、[判例 4] *Aluminios* 判決の「包」の定義について“best definition”であると述べた(しかし、実質的には船荷証券の記載に基づき、トラクターを 1CFU であると判断した)。また、第 5 巡回区控訴裁判所では、[判例 4] を直接引用することはなかったが、解釈基準としては「運送または取扱いの容易化」を考慮した。たとえば、*Tamini v. Salen Dry cargo*

れていると思われる。なお、前述した第 9 巡回区控訴裁判所の Sam Houston 事件判決³¹⁹においても、[判例 3] は、[判例 4] の「主観的な包装目的」をもって「包」を解釈することを否定したが、[判例 4] の「包」の定義をも否定したのではなく、むしろ「その定義のなかに、実は一般的かつ平易な意味の分析が内在 (inherent) している」ことを指摘し、Sam Houston 事件判決は、第 2 巡回区控訴裁判所の「包」の定義に基づき包を解釈した地方裁判所の判断を支持した³²⁰。

[判例 5] 1972 年 Nichimen Co. v. M. V. Farland 事件判決³²¹ (以下、「Nichimen 事件」という。)

本件の物品であるスチール・コイル 280 個のうち、損傷を受けたスチール・コイルは 142 個であった。この中で 87 個はバーラップで包まれ、55 個はスチール・バンドで縛ってあった。また、船荷証券の“Number of Packages”の欄には“280 coils”との記載があった。運送人は、各コイルは「包」であり、包あたり 500 ドルの責任制限を主張したが、地方裁判所は、バーラップで包まれた 87 個だけを海上物品運送法 4 条 5 項が規定する「包」として認めた。しかし、本件の第 2 巡回区控訴裁判所では、55 個のスチール・バンドで縛ってあったコイルについて、「薄い鋼板である各々のコイルは、巻かれ、かつ、縛られていて、さらにスチール・バンドで結ばれていた。これらは、物品の取扱いを容易にする運送の準備としての包装である」と述べ、スチール・バンドで縛られているスチール・コイルも「包」であり、運送人の責任は各スチール・コイルあたり 500 ドルで制限されると判断した (142 包×\$500=\$71,000)。また、原告の「縛る (strapping) 作業は、主に倉庫の保管を目的としている」という主張について、同裁判所は、『巻いたり』、『縛りつけたり』する行為は物品の保管を容易にするという

AB, 866 F.2d 741 (5th Cir. [Tex.] 1989)を参照。Brown, *supra* note 317, at 131.

³¹⁹ *Sam Houston*, 26 F.3d 895.

³²⁰ *Id.*

³²¹ 462 F. 2d 319, 1972 AMC 1573 (2d Cir. [N.Y.] 1972).

事実が、スチール・ロールの運送においてその取扱いを容易にするためなされた包装準備としての可能性を必ずしも否定するというわけではない。」と述べた。

このように、[判例 4] のスキッド（保護、運送・取扱いの容易化）も、[判例 5] のコイル（保管、運送または取扱いの容易化）も、複数の包装機能が指摘されているが、裁判所の「包」の解釈基準は、とくに運送または取扱いの容易性を図るという包装の機能に着目している。したがって、物品の荷役・保管などの準備が、その取扱いあるいは運送の容易性を図るためなされた場合、その物品は海上物品運送法 4 条 5 項の「包」として認められることになるだろう。

2) 「運送の容易化」の基準による解釈の拡張

判例（[判例 4]、[判例 5]）では、「運送の容易化」の有無に基づく「包」の解釈につき、包装の機能を区別しているが（すなわち、物品の保護と運送の容易化）、このような区別は海上物品運送法の「包」を判断する根拠にならないと述べ、さらにこの要素を広く解釈した *Companhia* 事件判決³²²がある。この事件では、計器板を除くガス遮断機 6 個は包装されておらず、これらはスチール・ベースに取り付けられていたが（これは、柱脚の部分であろう）、航海中にそのうちの 5 個が損傷を受けた。ここでは、本件物品（遮断機）が「包」であるか否かについて、とくにスチール・ベースの性質（その機能）が問題となった。荷受人が、このベースは、遮断機から分離できない部分であるから「包」にあたらないと主張したのに対して、運送人側は、それが分離できない部分であるとしても、遮断機の手扱いおよび引渡しを容易にする一時的なスキッドの機能をはたしているから、本件の物品は「包」とであると主張した。裁判所は、貨

³²² *Companhia Hidro Electrica v. S/S "Loide Honduras"*, 368 F. Supp. 289, 1974 AMC 350 (S.D.N.Y. 1974).

物を保護する程度の包装は、その取扱いも容易にしているため、物品の保護を目的とする包装は、それが完全に包装されているか否かにかかわらず、海上物品運送法 4 条 5 項の「包」とみなすべきであると判示した。さらに、裁判所は、[判例 5] Nichimen 事件判決の控訴裁判所判決が包装の二重の目的を指摘していることを指摘し、物品の保護を目的とする包装が、必ずしも運送を容易にする可能性を否定するわけではないため、運送のためなされる包装準備は、(包装の機能に関係なく) 物品の取扱いを容易にするものであると説示し、本件の各遮断機は海上物品運送法 4 条 5 項の「包」を構成すると判断した。しかし、このようなアプローチに対しては、わずかな包装さえあれば運送または運送品の取扱いの容易性という要素を満たし、その結果、「包」として認められることになるので、荷送人は貨物が「包」と認定されることを避け、運送人の責任制限算定に CFU を適用させようと、なんらの包装準備もしなくなってしまうかねないとの指摘もなされている³²³。

(3) 「船荷証券の記載」の基準

前述の「運送の容易化」という要素の検討は、裁判所が海運産業の技術革新などを勘案したともいえるが、他方、スキッドのように、実際の貨物の個数に関係なく貨物をまとめる輸送用具を「包」として解釈することは運送人の責任の軽減につながるようになるといえる。なお、アメリカの裁判所は、「運送の容易化」による「包」の判断について、その解釈が不十分であること³²⁴、また地方裁判所と控訴裁判所との「包」

³²³ Van Wageningen, *supra* note 235, at 184.

³²⁴ *Id.* at 185.

の意義の解釈をめぐる意見の相違を認識し³²⁵、そこで、主な要素として、または付随的な要素として、「船荷証券の記載」を検討し始めた³²⁶。

前述した判例のうち、[判例 1] *Gulf Italia* 事件判決においても、船荷証券に“semi-boxed”との記載があったことが指摘され、これも「包」を解釈し判断する基準として考慮された。[判例 4] *Aluminios* 事件判決においても、裁判所は、海上運送上の「包」の用語は、専門用語であることから、3 トンのプレス機が巨大な「包」になりうる結果を当事者は理解し、予測すべきであり、また、船荷証券にはプレス機を「1 包」として記載されていることから、当事者はこの記載に従うべきであると判示した。また、[判例 5] *Nichimen* 事件判決も同様に、船荷証券の“Number of Packages”欄にある“280 coils”の記載は、当事者の理解を把握する重要な証拠になることから、各コイルが、包まれているか否かにかかわらず、当事者が「包」として考慮しているのは疑いの余地もないと判示した。さらに、前にみた *Companhia* 事件判決においても、船荷証券には“NO. OF PKGS-- 6”と明確に記載されており、裁判所は、当事者らはこの記載に従い「包」を解釈すべきであると述べていた。

このような、裁判所による「包」の解釈における「船荷証券の記載」の検討は、両当事者が貨物を「包」として理解し、または意図したか否かを把握しようとしたためであったといわれているが³²⁷、こうした船荷証券の記載にどの程度の重要性が認められているかは明らかでなく、この不確実性は運送人と積荷関係者の間に不公平をもたら

³²⁵ Laurenc H. Rubin, *Packaging and Limitation of Liability Under the Carriage of Goods by Sea Act—Nichimen Co. v. M. V. Farland*, 462 F.2d 319 (2d Cir. 1972), 39 BROOKLYN LAW REVIEW 800, 803 (1972-1973).

³²⁶ Sturley, *supra* note 14, at 16-39.

³²⁷ Van Wageningen, *supra* note 235, at 185.

すおそれのあることも指摘されている³²⁸。

1) 船荷証券の記載およびその他の要素に基づく解釈

[判例 6] 1974 年 Primary Industries Corp. v. Barber Lines A/S 事件判決³²⁹

本件の物品である 550 個のインゴットは 25 個のバンドルとして運送されたが、そのうち 1 バンドル (22 個のインゴット) は引き渡すことができなかった。本件で争いになったのは、22 個のインゴットで構成している各バンドルが 1 つの「包」になるか、それとも証券の記載に基づきインゴット 1 個が「包」なるのかであった。船荷証券には、「包の数 (No. of Pkgs) : 550」と、「包および物品の数」の欄には、“Tin Ingots (In 25 Bundles, Each 22 Ingots) (Net Weight: 25,402.0 Kgs.) (Total Ingots 550 In 25 Bundles Only)”との記載があった。荷送人である原告は、船荷証券の“No. of Pkgs : 550”との記載から、各インゴットが「包」であると主張したが、裁判所は、原告の主張は、同船荷証券にある“Description of Packages And Goods”欄の“In 25 Bundles, Each 22 Ingots”および“Total Ingots 550 In 25 Bundles Only”の記載を覆すものではないと述べた。なお、原告側の専門家の宣誓供述書は、「過去数年間、インゴット (tin ingots) の 80%は 22 個のインゴットでグループ化されて船積みされ、残りの 20%は個々に船積みされ運送される。」と述べており、このように、最近、インゴットを運送する際に一般的に行われている慣習は、22 個のインゴットを各バンドルに含める形式で運送されているのは明らかであると説示した。また、裁判所は、本件での海上物品運送法上

³²⁸ *Id.*

³²⁹ 78 Misc. 2d 603, 357 N.Y.S. 2d 375 (Civ. Ct. N.Y. 1974).

の「包」を決定する際、第2巡回区控訴裁判所の〔判例5〕Nichimen事件判決を引用し、〔判例4〕Aluminios事件判決の「包の定義」に基づいて本件の「包」を解釈した。すなわち、原告が引き渡した各バンドルは、「取扱いを容易にし、運送のためになされたある包装準備」という「包の定義」に含まれ、1包は22個のインゴット（1バンドル）を構成すると判示した。したがって、本件では1バンドルが1包であり、原告の損害賠償額は500ドルに制限されるとする略式判決（summary judgment）が示された。

このように、本件では、「船荷証券の記載」のほかにも、インゴットの運送方法に関する慣習、そして、バンドルと「運送の容易化」との関係が「包」の意義を解釈する要素として考慮されている。なお、通常、船荷証券で「包」の数を表す“No. of Pkgs”欄の記載は、本件の「包」の解釈にはいかなる影響も与えなかった。したがって、船荷証券の「包の数」欄の記載が、必ずしも当該物品に関する「包」の数とされるわけではなく、船荷証券の記載に基づく「包」の判断に際しては物品の明細欄の他の記載なども考慮する必要性があるといえる。

2) 船荷証券の記載に基づく「包」の解釈の否定

船荷証券の記載が両当事者の意図の顕れであるという点に重きを置き、この記載により「包」とみるべき基準を判断しようとするには、そもそも重大な欠点がある。つまり、船荷証券による運送の付合契約としての性質により、船荷証券の物品の明細事項に関する記載欄を選択するのは運送人であり、またここに専門用語である「包」との印刷文字を記載するのも運送人であり、この基準により運送人をさらに有利な立

場におく結果を招くことになる³³⁰。さらに、船荷証券の物品の種類または数に関する記載欄は、その形式も記載もさまざまであることから、船荷証券の「1包」との記載をもって責任限度額算定基準である「包」の判断が左右されるというのでは、海運業および法律の専門知識をもたない荷送人にとっては著しく不利であるといえるだろう。こうした問題は早くから認識されており、「船荷証券の記載」の要素による包の解釈に警鐘をならした判例があるので、ここに紹介する。

[判例 7] 1949 年 Middle East Agency, Inc. v. The John B. Waterman 事件

判決³³¹

本件では、岩石破砕機 (rock crusher) と³³²、非包装の 11 台のトラクターの損害につき、各荷主が損害賠償を請求した事件であるが、このトラクターにおける「包」の解釈につき、裁判所は「船荷証券の記載」基準を否定した。以下では、関連箇所だけを簡単に紹介する。非包装の 11 台のトラクターの船荷証券には、「包または個品の数 (Quantity or number of pieces or packages) : 11」、「Heavy lift-11 units」などが記載されていた。裁判所は、当該トラクターは、船荷証券に“pieces or packages”および“units”として言及されているが、トラクターは明らかに箱の中には詰められておらず、

³³⁰ Van Wageningen, *supra* note 235, at 188.

³³¹ 86 F. Supp. 487, 1949 AMC 1403 (S.D.N.Y. 1949).

³³² これは、組み立て式 (knocked down) で 21 個の部品で分けられ、このうち 5 個はいかなる包装もなくスキッドに取り付けられ、11 個のクレートと 4 個の箱と、1 個はそのまま船積みされた。本件で争いになった点は、いかなる包装もなくスキッドに取り付けられた 5 個の品目が海上物品運送法上の「包」であるかどうかであったが、裁判所は「包」であると判断した。しかし、[判例 1] Gulf Italia 事件判決では、このような判断について「包」の意義を拡張解釈していると述べた。

いかなる包装もなく船積みされたことを指摘し、たとえば、船荷証券に“pieces”および“units”との印刷がなく、ただ“package”（包）とだけ印刷されていたとしても、実際にはこの“package”によって判断することはないと述べた。そして、箱詰めではないトラクターが、まるで箱の中に詰められているように考えるべきではないとして、船荷証券に印刷されている“package”の用語から、トラクターが海上物品運送法の「包」であるということを、当事者間の契約において合意していると解することはできないと述べ、本件のトラクターは「包」として認められないと判示し、運送人の責任は CFU により、各トラクターあたり 4,270 ドル (8.55CFU×500 ドル) に制限されるとの判断を示した³³³。

このように、[判例 7] の裁判所が、本件の物品が船荷証券に「包」として記載されているにもかかわらず、「包」ではないと判断した際に着目したのは、当該物品が明らかに包装されたものではないということであった。つまり、裁判所は、運送人による船荷証券の記載によって「包」であるかどうかという物品の単位が決められ、すなわち、当該物品が本当は「包」ではないのに、船荷証券の記載によって「包」として解釈することにより、運送人の責任が軽減されるうることを認識したものである。

したがって、本件のトラクターは、“Quantity or number of pieces or packages : 11” という船荷証券の記載にもかかわらず、明らかに包装されていなかったほか、運送の容易性を図る用具も使われていなかったことなど、「包」と判断される追加的要件も何

³³³ 本件の船荷証券には、運送賃率は 40 立方フィートあたり 18.25 ドル(Rate : 18.25 per 40 c.f.)、運送賃の総額は約 1,716.41 ドルとあった。各トラクターは 342 立方フィートで、11 台のトラクターの総運送賃単位は 94.05CFU(342 cubic feet/40 cubic feet = 8.55CFU×11 個)であった。

ら存在してないことが強調され、最終的に「包」ではないと判断されたのである³³⁴。

なお、船荷証券に挿入された契約条項によって「包」の解釈を定めることは、これが運送人の海上物品運送法上の責任を軽減させるものであれば特約禁止規定に抵触するおそれもあり³³⁵、この点についても、裁判所は厳密に検討すべきなのである。

(4) 小括

個品運送におけるアメリカ裁判所の「包」の判断には、物品のサイズおよび重量は影響を及ぼさず、①物品が完全に包装されているか否かに関する「包の一般的な意味」、②物品の包装が、その取扱いおよび運送を容易にしているか否かに関する「運送の容易化」、および③当該物品における当事者の理解および意図（すなわち、「包」として把握しているかどうか）に関する「船荷証券の記載」という3つの解釈要素が考慮されている。しかし、これまで検討した判例にみられるように、裁判所ごとに重きを置く要素が異なっているため、裁判所ごとに「包」の意義の解釈は一致しておらず、このことは、「包」に関する実務関係者の理解にも混乱を生じさせている。

とりわけ、「包」の判断における難問として、物品の一部分だけが包装され（完全に

³³⁴ また、*Tamini v. Salen Dry Cargo AB*, 866 F.2d 741 (5th Cir. [Tex.] 1989) においても、船荷証券の“No. of Pkgs”欄に“1”との記載があったが、裁判所船荷証券の“No. of Pkgs”欄の記載は「包」を解釈するに際して決定的ではないと述べた。

³³⁵ William Tetley, *Per Package Limitation and Containers Under the Hague Rules, Visby & Uncitral*, 4 THE DALHOUSIE LAW JOURNAL 685 (1977-1978) at 696 は、船荷証券が「包」を定義している場合に関し、運送人に船荷証券において“package”（包）を定義する自由を許すと、実際、たとえどんなに包が多くても、全体の船積み荷につき500ドルに責任制限される可能性もあるため、COGSA3条8項 (§1303 (8) Limitation of liability for negligence) により、運送人の責任を軽減する船荷証券の「包」の意義に関する条項、および包あたりの限度額を減らす条項は無効になると述べている。

包装されていない)、さらにこれがスキッドのような輸送用具を利用して船積みされた場合が挙げられる。この点、②「運送の容易化」の要素を考慮して解釈すれば、これがアメリカ海上物品運送法上の「包」に当たることになるが、物品の包装状態とは無関係に、単に運送の容易性が図られていたという事実だけをもって「包」であると判断することになり、「包」の該当性の基準としては十分に説得的とはいえないように思われる。したがって、[判例 4] *Aluminios* 事件判決のように、「包」の理解に海事の専門性を考慮し、また③「船荷証券の記載」の要素の検討を加えることによって、②の要素による「包」の判断を支えることができるといえる。言い換えれば、物品が完全に包装されなくても、運送のためになされたある準備などによってその取扱いおよび運送を容易にしておき、当事者が当該物品を「包」として理解していることが船荷証券の記載によって立証された場合には、包装の程度関係になく「包」として認められるというのであろう。

このように、「包」の意義を解釈する際には、上記の 3 つの解釈要素のうち、複数の要素を用いることにより、この解釈に関する裁判所の判断について説得力を高めているように思われる。結局のところ、アメリカ裁判所において「包」の意義とその解釈要素は必ずしも一致しているとはいえないが、あらゆる物品が海上運送の対象になっている現在においては、「包」の意義の解釈問題を解決する手段として、上記のいくつかの解釈要素を考慮する必要があるといえよう。とりわけ、物品の運送を目的とするある程度の準備が、その取扱いを容易にするか否かという運送の容易性（②の要素）と当事者の契約書である船荷証券（③の要素）は、海上物品運送法の「包」を決定する際に検討すべき重要な要素として考えられているものと思われる³³⁶。

³³⁶ この点については、TETLEY, *supra* note 98, at 2166、および、Royal Ins. Co. of Am. v. Orient Overseas Container Line Ltd., 408 F. Supp. 2d 415, 2005 AMC 2820 (E.D. Mich. 2005)でも指摘されている。

第2節 「1単位」の意義をめぐる解釈

1 イギリス裁判所における「単位」の解釈

(1) 個品貨物と「船積単位」について

イギリスでは、いかなる包装もなく、物理的に個々の独立した部分として分けられる貨物の場合、運送人の責任限度額の算定には「単位」が適用され、これを「船積単位」として解釈する。この点に関する判例として、1938年の *Studebaker Distributor Ltd. v. Charlton Steam Shipping Co. Ltd.* 事件判決³³⁷が紹介されている³³⁸。この判決は、「包」ではない自動車のような個品の場合の「単位」とは「船積単位」を意味するというカナダの裁判所の解釈³³⁹を採用したものとされている³⁴⁰。しかし、実際には、この事件では非包装の自動車が「包」であるか否かが中心に争われており、「単位」の意義に関する検討は直接にはなされていない。具体的には、本件の船荷証券には1893年のハーター法が明確に挿入されており、また約款24条には、「以下に船積みされる

³³⁷ [1938] 1 K.B. 459.

³³⁸ SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *supra* note 240, at 9-261 n.1172.

³³⁹ たとえば、*Anticosti Shipping Co. v. Viateur St. Amand*, [1959] S.C.R. 372(Can.); [1959] 1 Lloyd's Rep. 352 では、「単位は、専ら、船積単位を適用するのが通常である。船積単位とは、貨物の単位であり、包との文脈前後の関係からも、単位を船積単位の意味として制限するのが一般的であり、……運送貨単位の意味として拡張する合理的な根拠がない」と述べ、非包装のトラックを1単位であると判断した。このようなアプローチを引用した *Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Ltd.* [1974] S.C.R. 933(Can.); [1973] 2 Lloyd's Rep. 469 (包装されていないトラクターおよびジェネレーターは各1船積単位を構成するとの判断を示した。)、*Sept Iles Express v. Clement Tremblay* [1964] Ex. C.R. 213 (Ex. C. Can.) (20,000ドル価値のあるトラックの滅失につき、500ドル(1単位)の責任制限を認めた)、また、非包装のトラクターは「単位」であり、これが「慣習的運送貨単位」を言及するものではないと判断した *N.S. Tractors v. M/V Tarros Gage* (1986) 1 F.T.R. 243, 1986 AMC 2050 (Fed. C. Can.)を参照。

³⁴⁰ SIR ALAN ABRAHAM MOCATTA ET AL., *supra* note 286, at 443. また、Tetley も、イギリスとカナダの判例法上、「単位」はアメリカの「運送貨単位」ではなく「船積単位」を意味すると述べ、イギリスの判例として同判決を紹介している (TETLEY, *supra* note 98, at 2178)。判例は同文献の n.87 を参照。

各包の価格は総額 250 ドルを越えないことを同意し、かつ、理解している」と規定されていた。裁判所は、『包』とは何らかの包装された物を示すべきものである。この条項〔24 条〕が、船荷証券の下で船積みされるであろうすべての貨物について言及したのではないことは明らかである。たとえば、穀物の輸送において、穀物が袋詰めで船積みされた (shipped in sacks) 場合には適用可能であるが、私の意見としては、おそらくばら積み貨物には適用することができないだろう。船主は、同条項〔の包〕があらゆる個々の物品に言及したものと主張するが、それなら、たとえばハーグ・ルール『包または単位』のような適切な言葉を使うことは難しいものではなかったであろう」と述べ³⁴¹、非包装の自動車は「包」ではないと判示した。このように、同判決は「単位」が「船積単位」と解されることを明確に判示したわけではなく、直接的に「単位」の意義について解釈したものでもないが、ここに示された「包」に関する解釈は、「非包装の自動車には単位 (= 船積単位) が適用される」というカナダの解釈と同様の解釈を間接的に示したものと認識されているように思われる。

以上にみたように、イギリスの裁判所が非包装の個品貨物における「単位」の意義を直接的に判断した判決はないが、イギリスでは単位を「運送貨単位」ではなく「船積単位」と解釈されるとの認識は広く定着しており³⁴²、さらに、これがカナダの裁判所の解釈を採用したものであるという理解もなされていることを考えれば、さしあたりこれをイギリスの裁判所の現時点の立場とみてもよいのではないだろうか。

³⁴¹ [1938] 1 K.B. 459, (Judgment of Goddard J.).

³⁴² すなわち、このような解釈については、ハーグ・ルールの採用した「単位」が、1921 年ハーグ会議の最終段階でさほどの議論もないまま、「包」の代替として追加されたことが理由として挙げられた (TETLEY, *supra* note 98, at 2176-79)。つまり、「単位」の追加は、「包」 (= 梱包物) といえない物品に関する運送人の責任制限制度の適用を考慮した結果として、「単位」は「非梱包物」 (= 船積単位) を示すということである。さらに、SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *supra* note 240, at 9-261 では、「単位」は「運送貨単位」とする解釈は、イギリスにおいて受け入れられないとも述べている。

(2) ばら積み貨物と「単位」について

ばら積み貨物への「単位」の適用については、そもそも「船積単位」の意味するところが明確ではないことに起因する解釈の困難性³⁴³を指摘し、船荷証券の「包または物品の数、数量、重量」の記載による場合には、その他の要素も十分に検討する必要がある、これを唯一の決定的な要素としてはならないとする見解³⁴⁴がある。一方では、「船積単位」は「包」を含むものであるため、「単位」は「船積単位」であるとの解釈を採ると、条約が「包」の代替として「単位」を追加した理由を容易に理解できないことになり、さらに、ばら積み貨物に「船積単位」を適用することは適切ではないとして、「包」ではない個々の物品（ばら積み貨物を除く）には「船積単位」を適用し、ばら積み貨物には「運送貨単位」を適用するとの見解³⁴⁵も少数ながら見うけられる³⁴⁶。

「単位」の意義を直接に取り扱った判例がないことはすでに指摘したとおりであるが、ばら積み貨物におけるハーグ・ルール「単位」の意義の解釈に関連する判例として、1987年の *The Aramis* 号事件判決³⁴⁷が紹介されている。本件の物品は、204,000

³⁴³ ここにいう困難性とは、ばら積み貨物における「単位」、すなわち、「船積単位」は、物品の重量・容積またはその他の計量単位 (measurement unit) でなければならないが、これらの単位の中でいずれを「船積単位」とするのかを決定するのは困難であるということを示す (SELVIG, *supra* note 11, at 51-3)。

³⁴⁴ *Id.*

³⁴⁵ SIR ALAN ABRAHAM MOCATTA ET AL., *supra* note 286, at 443. 同書は、1974年に出版された第18版であるが、2011年の最新版 (SIR BERNARD EDER ET AL., *supra* note 251, at 443 n.270) においても、ハーグ・ルール上の「包または単位」の解釈問題につき、第18版を参照している。

³⁴⁶ イギリスでは「運送貨単位」としての解釈は受け入れられないと述べた Carver も、ばら積み貨物の責任制限においては、「単位は運送貨単位を意味する」という見解にはある程度の妥当性があると評価している (SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *supra* note 240, at 9-261)。また、SELVIG, *supra* note 11, at 43 も、ばら積み貨物には適用可能な典型的 (typical) な船積単位はなく、一つの可能性として「運送貨単位」が適用されると指摘している。

³⁴⁷ [1987] 2 Lloyd's Rep. 59. 同判決は、SIR BERNARD EDER ET AL., *supra* note 251, at 443 の n.270 に紹介されている。

キロ (kilos) と、225,000 キロの各 (ばら積み貨物用の) パーセル (parcel) で船積されたばら積み貨物 (亜麻仁) であり、各物品の荷主である原告らは、これらの不着および数量不足について、被告 (船主) に対して損害賠償を請求した。裁判所は、ハーグ・ルール 4 条 5 項の運送人の責任制限を本件で解決すべき法律問題の一つとして挙げて、「本件船荷証券には、ハーグ・ルールが適用され、被告は 4 条 5 項に依拠することができる。…… [本件の物品は、] 不可分のばら積み貨物で、『包』とは関係がない。そして『単位』の適切な意義については長期にわたって議論があった」と述べた。さらに、「ばら積み貨物における単位は (慣習的な) 運送貨単位 (1M/T)」であるとする被告の主張に対し、船荷証券上の当該物品の重量は「キロ」で記載されていることを指摘し、またその主張を支える証拠がないと述べ、被告の主張を退けた。本判決では、「単位」の意義を含む運送人の責任制限について、これ以上の検討はなされていない。したがって、本判決は、前述した「ばら積み貨物には運送貨単位を適用する」という見解が受け入れられないことを示唆するにとどまるものと思われる。

その後、2016 年に、ばら積み貨物の損害に関して、初めてハーグ・ルール 4 条 5 項の「単位」の意義を検討した判決が現れた。The Aqasia 号事件判決³⁴⁸は、条約の「単位」は船積みのための「物理的な単位」(physical unit) を指すものであり、計量の単位 (unit of measurement) または「慣習的運送貨単位」を意味するものでないと述べ、ばら積み貨物に「単位」を適用することは適切ではないと判示した。さらに、仮にばら積み貨物に「単位」が適用されとしても、唯一の適法な適用は、単位を「運送貨単位」として解釈する方法によるものであると判示している。しかし、イギリスでは重量による責任制限を併用しており、これが、ばら積み貨物における「単位」の解釈問題をめぐる論争の終結に寄与したという見解もあり³⁴⁹、ばら積み貨物について現実的に「運送貨単位」に基づく責任制限が適用されることがあるかどうかは明らかではない。

³⁴⁸ [2016] EWHC 2514 (Comm), [2016] 2 2 Lloyd's Rep. 510.

³⁴⁹ SIR BERNARD EDER ET AL., *supra* note 251 at 443.

ここでは、簡単に事件の概要のみ示すことにする。

本件は、アイスランドの二つの港で本船（M/V Aqasia）に船積みされたばら積み貨物である魚油（本件物品）の「547,350kg/547.350 mt」の損傷が、到着地であるノルウェーの荷揚港において確認されたため、原告である（再）傭船者が船主（Disponent owner）（被告）に対し、367,836 US ドルの損害賠償を請求した事案に基づくものである。本件の航海傭船契約には、運送賃は“Nok817,500-lumpsum”で、「ばら積み貨物魚油 2000 トン」を運送すること、また古いタンカー傭船契約の書式である“London Form”が適用されることなどが規定されていた³⁵⁰。この書式の 26 条には、「この契約の下で生じるすべての問題において船主は」、1924 年海上物品運送法の 4 条などの利益を享受することができる旨の規定と、同法 4 条（5 項）と同じハーグ・ルール 4 条 5 項の運送人の責任制限制度が挿入されていた。被告は、傭船契約の「ばら積み貨物魚油 2000 トン」との記載に基づき、「1MT（metric tone）は 1 単位」であると主張し、これに対して、原告は、「単位」は貨物の「物理的な単位」を指し、また液体貨物または他のばら積み貨物には「単位」を適用することができず、とくにばら積み貨物は「包または単位」と関連がないと主張した。本件裁判所は、第 1 に、条約の制定過程において、ばら積み貨物には責任制限を適用することができないとの見解が示されたこと³⁵¹、第 2 に、前述した 1938 年の *Studebaker Distributor Ltd. v. Charlton Steam Shipping Co. Ltd.* 事件判決³⁵²で、非包装の自動車における「単位」は「船積単位」とであると解釈されたこと、第 3 に、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド（イギリス連邦）の先例が「単位」を「物理的な単位」として解していること³⁵³、第 4 に、多数のテキストブックおよびコンメンタールにおいて、「単位」は「物理的な単位」また

³⁵⁰ なお、（主たる傭船契約における）船主（owner）によって発行された船荷証券の Shipper's description には、“Icelandic Fishoil in bulk-2.056.926kgs”との記載があった。

³⁵¹ [2016] 2 2 Lloyd's Rep. 510 at 517-8.

³⁵² [1938] 1 K.B. 459.

³⁵³ [2016] 2 2 Lloyd's Rep. 510 at 519-20.

は「船積単位」であるとの理解³⁵⁴が示されていることなどを理由として、被告の主張を認めなかった。

2 アメリカ裁判所における「慣習的運送賃単位」としての解釈

アメリカでは、物品が「包」ではない場合における運送人の責任は「慣習的運送賃単位」(CFU: customary freight unit)によって制限される³⁵⁵。しかし、CFUの意義について、海上物品運送法には明文規定を設けておらず、さらに、“freight”の多義性によってもCFUの解釈をめぐる争いがいっそう拡大することになったといえる。この“freight”については、運送の対象である「物品〔そのもの〕」としての意味と、物品運送のために運送人に支払うべき対価³⁵⁶、すなわち、「報酬」(海運では、これを「運送賃」として理解する)としての意味があり³⁵⁷、前者の意味をとる場合の“freight unit”は、「船積単位」と一致する(後者の場合は、運送賃に関する単位となる)。このように、“freight”の意味によってCFUの意義が異なってくるため、アメリカ裁判所は、CFUの意義を解釈する際に“freight”の意味を明らかにする必要があった³⁵⁸。そこで、以下では、アメリカ裁判所で示された“freight”の意味を確認するとともに、判例におけるCFUの意義とその具体的適用について検討を進めたい。さらに、CFUについては、“customary”の語についても問題となる。すなわち、「慣習的」という点を重視した解釈から、これを重視しない解釈への重要な判例上の展開がみられるので、これが明らかとなるような判例の整理をしながら検討していくことにする。

³⁵⁴ *Id.* at 521-2.

³⁵⁵ 46 U.S.C § 1304 (5).

³⁵⁶ Anderson III & Waguespack, *supra* note 273, at 185 n. 84.

³⁵⁷ SELVIG, *supra* note 11, at 54.

³⁵⁸ *Id.*

(1) 「慣習的」を重視した「慣習的運送賃単位」の解釈

[判例 8] 1944 年 Brazil Oiticica, Ltd. v. The Bill 事件判決³⁵⁹ (以下、「The Bill 事件」という。)

本件の物品である油は、船舶にある同量のタンク 2 つに船積みされ (ドラム缶などの「包」はなかった)、ニューヨークまで運送されたが、タンクの油はほとんど流失し³⁶⁰、荷主たる原告は、運送人を被告として損害賠償を求める訴えを提起した。本件の船荷証券には、ばら積みの油 385,000 キログラムの受取りがあったこと、運送賃は 1,000 キログラムあたり 22 ドルのレートで支払われたことが明示されていた。地方裁判所は、運送人の責任限度額の算定をめぐり、本件の物品 (油) に海上物品運送法 4 条 5 項の CFU が適用されるかどうか、および CFU の適切な意義について以下のような検討を行った。

(i) ばら積み貨物に対する CFU の適用について

裁判所は、本船のタンクに船積みされた大量の油 (ばら積み貨物) における CFU の適用可否の問題については先例がないと述べた。そして、イギリスでは、ばら積み貨物への「包または単位」の適用を否定する見解があることを指摘したが、「[イギリスの] 見解に追随する必要はない。なぜなら、本件の両当事者は、本契約で“per customary freight unit”の文言の適用につき同意しているため、この CFU が実際にどう適用され

³⁵⁹ 55 F. Supp. 780, 1944 AMC 883 (D. Md. 1944) aff'd sub nom., Lorentzen v. Brazil Oiticica, Ltd., 145 F.2d 470, 1945 AMC 108 (4th Cir. 1944)(per curiam).

³⁶⁰ この油の損害については、逆止弁の欠陥からビルジ・パイプに小さい穴ができ、これが原因で油が漏れ出した。漏れた油が乾貨船倉に集まったため、乾貨船倉に生じる損害を避けるため、大部分の油が航海中に船外にポンプで排出したというものである。Tallman Bissell, *The Operational Realities of Containerization and Their Effect on The “Package” Limitation and The “On-Deck” Prohibition: Review and Suggestions*, 45 TULANE LAW REVIEW [hereinafter *TUL. L. REV.*]902, 904 (1970-1971).

るべきかに関しては当事者の主張が異なるとしても、本件のばら積み貨物には CFU が適用されることになる」と説示し、本件の物品に CFU の適用を認めた。

(ii) CFU の意義について

CFU の解釈においては、“freight”の語が、商品の運送のために運送人に支払う報酬であるか、それとも商品そのものを意味するかが問題とされ、被告は前者の意味としての「運送賃単位 (freight unit)」を、原告は後者の意味としての「船積単位」を主張した。さらに、原告は、本件の「船積単位」は、船荷証券に記載されている「1000 キログラム」(これは、運賃率の計算に関する単位)ではなく、「1 キログラム (約 50 セントの価値)」であると主張した (すなわち、1 キログラムが 1CFU)。そして、CFU は支払った (運送賃の) 運賃率を意味するものではないとも主張した。これに対し裁判所は、「“per customary freight unit”の文言は、……請求される [運送賃の] 運賃率計算のための基準として使われた慣習的な貨物の重量または容積、数量に関する単位をいう。一般的に海事契約での“freight”は、物品 (商品) そのものよりは、船舶の物品運送に対する報酬の意味で用いられる」と判示した³⁶¹。また、本件の船荷証券の記載 (すなわち、運送賃のレートは、1000 キログラムあたり 22 ドルと明確に記載されていた) に基づき、原告の主張は合理的ではないと述べた。なお、裁判所は、本件における具体的な CFU の判断について、被告側の油取引の専門家による、“freight unit”と “freight rate”は同義語として使っており、実際に油の取引においては「1,000 キログラム」が慣習的に使われている運送賃単位であるという証言を採用し、本件では「1,000

³⁶¹ “freight”の意義については、“Benedict on Admiralty, Vol. I, 6th Ed., p. 284; Carver on Carriage of Goods by Sea, 8th Ed., p. 755; Richards on Insurance, 4th Ed., p. 765”を参照している。なお、裁判所は、このような CFU の解釈について、“per customary freight unit”の文言の立法史を参照していると述べている。この点、本件ではこれ以上の言及も検討もされていない。それにもかかわらず、CFU を運送賃に関する単位として解釈していることは、裁判所が運送賃単位のほか、たとえば、「船積単位」として理解する余地はなかったと思われる。

キログラム」が 1CFU であると判断した。

(iii) 検討

本件は、ばら積み貨物に CFU の適用を認め、その意義を解釈した最初の判例として注目される。しかし、ばら積み貨物への CFU の適用は、当事者間の契約（CFU の適用の同意していること）に基づきこれを認めたのであり、ばら積み貨物と CFU との適用可否をめぐる具体的な検討はしていない。

次に、“customary”の意義について、裁判所は、油の取引上の専門家の証言を採用している。これについては、実質的に“customary”の重要性を確認したとの指摘がある³⁶²。しかし、一方では、本件では CFU を「……慣習的に (customarily) 使われた……」として解釈しているにもかかわらず、実際には、船荷証券の運送賃に関する記載に基づいて判断しており、油の運送につき、まさにそれが慣習的なものであるかどうかについては検討されていないという指摘もある³⁶³。このように、CFU の意義を解釈するための分析が不十分であったとはいえ、[判例 8] の CFU の意義およびその適用における検討は、ばら積み物品以外の「包」ではない物品に関する判例においても引用されている。たとえば、1946 年、第 5 巡回区控訴裁判所の *Waterman S.S. Corp. v. United States Smelting, Refining & Mining Co.* 事件判決³⁶⁴がある³⁶⁵。本件では、スチール

³⁶² *Sturley, supra* note 14, at 16-49.

³⁶³ なお、*Anderson III & Waguespack, supra* note 273, at 180 は、両当事者の単一取引 (single transaction) の下で船荷証券は「単位」を定義する際の証拠になるが、それが産業全体において代表的なものではないため、“customary”を決める際に決定的なものになってはならないと述べている。

³⁶⁴ 155 F.2d 687, 1946 AMC 997 (5th Cir. [La.] 1946), *cert. denied*, 329 U.S. 761, 67 S. Ct. 115, 91 L. Ed. 656 (1946).

³⁶⁵ この他、本稿で紹介した [判例 1] *Gulf Italia* 事件判決にも、43,319 ポンドのトラクターにつき、運送賃は容積トン (40 cubic feet) を基準に請求されたことから、運送人の責任は 40 立方フィートあたり 500 ドルに制限されると判断した。なお、機関車、自動車または鋼のような物品には、イギリス海上物品運送法の“unit” (船積単位) より CFU の適用の方が適当であるのは明白であるとの指摘もある (*Bissell, supra* note 360, at 905)。

(structural steel) 698 ピースのうち、航海中に滅失した甲板積みの 13 ピースに対する運送人の責任に関して争いになった。本件の船荷証券には、物品の価額に関する記載はなかった。運送人は、各ピースあたり 500 ドルの責任限度額（合計 6,500 ドル）を主張した。これに対し、控訴裁判所は、CFU とは請求される運賃率計算のための基準として使われた慣習的な貨物の重量、容積または数量に関する単位であるとみる [判例 8] の理解に基づき、「本件のスチールは梱包されておらず、また船荷証券には 100 ポンドあたり 64 セントのタリフ・レートが定められている」と述べ、この 100 ポンドが 1 CFU になるとの理解を前提に、運送人の主張を認めなかった³⁶⁶。

[判例 9] 1945 年 *Stirnemann v. The San Diego* 事件判決³⁶⁷

本件の物品であるクレーン (giant amusement crane) は、126 個の部品で構成されており、このうち 20 個のみが箱入りで船積みされ、残りは全く包装されていなかった (uncrated)。フランスのル・アーブルからサンフランシスコまでの運送中に、非包装の部品 22 個が損傷を受け、これに対し荷主は運送人に損害賠償を請求した。運送人は、損害を受けたクレーンの部品は「包」ではないため、責任は「運送賃単位」あたり 500 ドルに制限されること、そして、この「運送賃単位」はクレーン全体を意味し、荷主は 500 ドルを超える損害賠償は受けられないと主張した (クレーン全体=1CFU)。地方裁判所は、本件の物品に適用された運賃率、また、当該運送賃の計算方法に関する

³⁶⁶ 全体積荷 (698 ピース) の重量は 1052 トンであり、このうち 771 トンが甲板積みされた。1 ピースの重量については判決から直接に確認できないが、重量をピース数で割れば 1 ピースあたり約 1.5 トンとなる。これをポンド (アメリカの 1 重量トン=2,000 ポンド) に換算すると、約 3000 ポンドであろうか。しかし、滅失したスチールに対する運送人の責任を 100 ポンドあたり 500 ドルの限度としても、実際の損害額は限度額よりはるかに低いため、本件では海上物品運送法の責任制限が適用されておらず、荷送人が主張した陸揚地における再調達価額が市場価額で認められ、裁判所は、これを損害賠償額(利益込み 8,064.18 ドル)として認めている。

³⁶⁷ 148 F.2d 141, 1945 AMC 436 (2d Cir. [N.Y.] 1945).

るいかなる証拠もないことから、本件の CFU は 126 個部品全体の積荷を指すものではないと述べ、荷主の損害賠償額は、個々の部品につき 500 ドルに限られると判示した³⁶⁸ (=22CFU×500 ドル)。このような判断に対し、運送人は、本件の運送賃が“lump sum”³⁶⁹ (総額払い) で支払われたことが事実審理で認められたこと、さらに、この地裁判決後に現れた [判例 8] The Bill 事件判決の CFU の解釈 (運賃率計算のため慣習的に使われた基準) に基づき、荷主の損害賠償額は 500 ドルに制限されると主張して控訴した。

(i) CFU の判断における運送賃の計算とその証拠

第 2 巡回区控訴裁判所は、本件の運送賃が船荷証券上“lump sum”で支払われていたことについては認めたが、この運送賃がどのような方法によって算出されたものであるかは船荷証券上では確認することができず、また、運送賃の慣習的計算方法に関する証拠も、優先される特定の商慣習もないと述べ、運送人の主張 (積荷全体=1CFU) を認めなかった。なお、船荷証券に添付された明細書によると、クレーンの各部品は慎重に計量されており、これは、運送賃の計算においても各部品の重量およびサイズが慎重かつ個別的に考慮されていたと推定することが合理的であると述べた。そして、控訴裁判所は、本件の 126 個の部品は (20 個の部品は包装されており、残りの 106 個の部品は包装されていない)、各々の「包」または CFU を構成する (すなわち、20 包と 106CFU) と判示し、原審判決を維持した (損傷を受けた非包装の 22 個の部品は 22CFU)。

³⁶⁸ 55 F. Supp. 798 (S.D.N.Y.1944).

³⁶⁹ “lump sum (freight)”とは、貨物の重量、容積、数量にかかわらず船腹または航海を単位として包括的に支払われる運送賃である (LARS GORTON ET AL., SHIPBROKING AND CHARTERING PRACTICE 230 (7th ed. 2009)).

(ii) 検討

本件では、CFU を判断する際に、運送賃が“lump sum”で請求されたという船荷証券の記載だけではなく、当該運送賃の計算方法、あるいは、それに関する慣習の立証が重視されていた。さらに、控訴裁判所は、「本件の運送賃の計算に各部品の重量およびサイズが、慎重かつ個別的に考慮されたと推定することが合理的である」と述べ、各部品をそれぞれ 1CFU と判断している³⁷⁰。結果的に本件の運送賃は船荷証券の記載に基づいて判断されているが、当該運送賃に関する慣習的計算方法および商慣習も考慮しており、裁判所は「慣習的」の語を重視していたものと思われる。

なお、本件のように、運送賃が“lump sum”で支払われた場合には、CFU の判断、つまり、当事者が CFU をどう理解し、意図しているかを確認することは簡単ではなく³⁷¹、結局、立証の問題と関係するが、運送人の責任が単に 500 ドル (1CFU) に制限される場合もありうる。たとえば非包装の物品 1 つが船積みされ、運送賃は特定の運賃率を基準とせず、包括的に支払われた場合 (すなわち lump sum)、CUF は 1CFU になる³⁷²。このように、“lump sum”による運送賃の計算は、CFU の判断が「船積単位」と一致する場合も生じる。そこで、運送賃が“lump sum”である場合には、適用可能な慣習的運送賃単位はなく、裁判所は CFU の判断につき、運送契約 (船荷証券) に記載されている単位、たとえば船積単位などを適用することができるという指摘がある³⁷³。ただし、この指摘は、運送賃の計算基準 (運賃率) が当該物品の「船積単位」になっていることの立証が前提になる限り認められるにすぎないだろう。なぜなら、

³⁷⁰ もっとも、本件の運送賃が部品ごとに計算されているのか、またその重量・容積の単位やレートについて示されていない (SELVIG, *supra* note 11, at 60)。

³⁷¹ Anderson III & Waguespack, *supra* note 273, at 185.

³⁷² Nancy A. Sharp, *What is a COGSA “Package”?*, 5 PACE INTERNATIONAL LAW REVIEW 115, 118-9 n.23 (1993).

³⁷³ SELVIG, *supra* note 11, at 60-61.

アメリカ裁判所によって示されている CFU の意義は、その解釈が一致していないとはいえ、「船積単位」ではなく、運送賃の計算に関する単位と理解されている前提は明らかだからである。

[判例 10] 1963 年 Freedman & Slater, Inc. v. M/V Tofevo 事件判決³⁷⁴

本件の物品である 107 台の自動車（4 種類）は、いかなる種類の包装もなく船積みされ、ハンブルクからニューヨークまで運送された。しかし、航海中に損傷を受け損害が発生し³⁷⁵、荷主（原告）は、船主（被告）に対して損害賠償を求めた。本件では、海上物品運送法 4 条 5 項に基づく被告の責任限度額の算定につき、CFU がここで意味しているのは、立方メートル（cubic meter）であるか、それとも自動車自体（つまり、自動車 1 台）であるかという CFU の具体的な適用問題が争いになった。被告は、船荷証券の記載に基づき、本件の運送賃は自動車の種類ごとに各レートを乗じて計算され、すなわち、各種類の自動車につき一定額（specific cost）の運送賃が支払われていることから、運送賃単位は各自動車 1 台を構成すると主張した。これに対し、原告は、被告が主張する方法によって運送賃が請求されたとはいえ、運送人のタリフに示されているように、自動車ごとのレートの決定には容積単位が使われており、これが CFU の判断において支配的要素（controlling factor）になるべきであることを強調した。さらに、立方メートルは、自動車あたりの運賃率計算に使われる基本的な容積単位であり、本件では 1 立方メートルを CFU とみなすべきであると主張した。この点、地方裁判所は、以下のような検討に基づき被告の責任は自動車 1 台あたり 500 ドルで制限されると判断した。

³⁷⁴ 222 F. Supp. 964, 1963 AMC 1525 (S.D.N.Y 1963).

³⁷⁵ これは、船主の不適切な積み付け、すなわち、ラッシングの問題が損害の原因であると判断された。

(i) 運送賃に関する船荷証券とタリフの記載について

まず、裁判所は CFU の判断につき、運送賃の請求に使用されたタリフを検討した。タリフには、“Goggomobile Std. 57 (機種) : 4.826 cbm (立方メートル)、72.00 ea. (見積額) ”、“Goggomobile Coupe: 5.140 cbm, 77.00 ea.”、“Goggomobile Transporter: 6.393 cbm, 83.00 ea.”と記載されていた。裁判所は、原告が主張する「立方メートルあたりの運賃率が、各種類の運送賃の計算に使われた」ことは、タリフでは確認することができず、さらに、1立方メートルあたりの運賃率は、各車種ごとに異なっていると述べた。また、ここで重要なことは、“ea.”の字は、“each”(各)の省略語として、タリフ上の各機種の見積額の後を示されており、これは、個々の自動車に対する運賃率の見積額であり、原告の主張する「立方メートル」あたりの運賃率に関するものではないと判示した。

次に、本件の船荷証券の運送賃に関する記載を検討した。船荷証券には、①“Gross Weigh Said to be kilos”(この欄には、61 Cars [Sedans]、30 Cars [Coupes]、15 Cars [Vans]、1 Car [Sedan T 700]の順に記載されていた)、②“Measurement Said To Be CBM”(空欄)、③“RATE”(各 72.-、77.-、83.-、87.-)、④“DOLLARS”(各 4,392.、2,310.、1,245.、87.)との記載があった。裁判所は、船荷証券の①の欄は、自動車の重量ではなく単に自動車の数に関する情報であり、②の欄は、明白に空欄であること、また、③の欄は、各々自動車の種類に対して適用できる運賃率であり、これはタリフと一致していると述べた。また、タリフと船荷証券には、自動車あたりの運賃率が使用されたことが示されており、運送人あるいは運賃同盟のタリフは、本件の運送賃の請求につき、「1立方メートル」が使用されたことに関する情報は与えていないと述べ

た。

なお、仮に「1立方メートル」が使用されたとしても、とくに、これが当該業界と原告に知られていること（すなわち、慣習的なものである否か）を立証する証拠もないと述べ、原告の主張は、船荷証券およびタリフにおけるすべての証拠に反すると判示した。したがって、原告は、各自動車あたり 500 ドルを越えない額で損害賠償を受けることができる判断した。

（ii）「慣習的」の語の意義について

また、裁判所は、「慣習的」の語について、『慣習的運送賃単位』の『慣習的』とは、その運送賃単位が海運業界でよく知られているか、または、少なくとも関係当事者に知られているか、このいずれかでなければならない」と述べた。また、アメリカの裁判所がこの「慣習的」の語の意義を明確に解釈し CFU を判断した先例がないにもかかわらず、CFU の解釈に関する判決の一部は船荷証券の内容に大きく頼っていることを指摘した³⁷⁶。

このように、本件は、“customary”の語については、「運送賃単位」が慣習的であるべきことを明確に認識した上で、CFU を解釈している点が注目される。しかし、このような“customary”の語の認識にもかかわらず、本件の CFU は、実際には船荷証券およびタリフの記載に基づいて判断しており、これらの書類の記載が CFU の判断基準になっているといえる。

³⁷⁶ 本件では、その判例として、Waterman S.S. Corp. v. United States Smelting, Refining & Mining Co., 155 F.2d 687 (5th Cir. [La.]1946); Middle E. Agency, Inc. v. The John B. Waterman, 86 F. Supp. 487 (S.D.N.Y.1949) ; Gulf Italia Co. v. S.S. Exiria, 160 F. Supp. 956 (S.D.N.Y.1958)を挙げている。

(2) 「実際の運送賃単位」への解釈の展開

前項でみたような「慣習的」の語を重視する判例に対して、1980年代から、この語を重視しない判例、さらには正面からCFUを「実際の運送賃単位」と理解する判例が現れた。すなわち、運送賃単位が慣習的であるかを問わず、あるいは“customary”の意義については議論することなく³⁷⁷、各運送契約において実際に支払われた運送賃によってCFUが判断されてきている。そこで、以下では、このような「実際の運送賃単位」としてCFUを解釈する判例を検討し、この場合におけるCFUの判断基準を確認してみたい。

[判例11] 1985年 Ulrich Ammann Building Equip. Ltd. v. M/V Monsun 事件判決³⁷⁸

本件では、トラクターの損害に対する原告（荷送人側）の損害賠償請求につき、アメリカ海上物品運送法の責任制限規定に基づく被告（運送人側）の責任限度額の算定が問題とされた。原告と被告との間には、30台のスクレーパー（scraper、トラクターの種類）の運送を予定する海上運送契約があった。運送賃に関しては、被告が提出したタリフに、本件物品の重量または容積によって計算された運送賃が提供されていたが、関係当事者の交渉によって、全体の積荷（30台）に対し“lump sum rate”とすることに修正された。その結果、タリフには本件の運送賃に関して、“Scrapers - 30 units

³⁷⁷ TETLEY, *supra* note 98, at 2181. なお、このようなアメリカ裁判所におけるCFUの解釈の変化に関して、Sturley, *supra* note 14, at 16-50は、アメリカ裁判所がCFUを判断するにつき、当該運送賃単位が慣習的であるとの要件を緩和したと述べている。また、Scowcroft, *supra* note 83, at 412においても、“customary”の語を完全に無視したCFUの解釈が現れたと述べられている。

³⁷⁸ 609 F. Supp. 87, 1985 AMC 1965 (S.D.N.Y. 1985).

to move on 1 or 2 vessels Aprox. 866 LT/156,690 cu ft. (Wilmington/Aqaba) (& thru 4/12/81) L/S 289,877.00 +”と記載されていた。この運賃率の基準である“L/S”は“lump sum”をいう（最初のタリフにおけるスクレーパーの通常レートは、容積トンあたりミニマム 173.00 ドルであった）。

しかし、スクレーパー30 台のうち 20 台のみが被告によって運送されており、これらの荷役作業中に 2 台のスクレーパーに損害が生じた。なお、本件では、略式船荷証券が発行されており、20 台のスクレーパーに関しては、総重量はキログラム、容積はセンチメートルによる記載があった。運送賃の請求に関しては、「運送賃先払い (Freight Prepaid)」、そして「合意された運送賃 (Freight as Agreed)」との記載があった。

本件では、積荷全体が 1CFU になるか、それとも各スクレーパー、あるいは、重量単位であるかという CFU の適用問題が争いになった。被告は、本件の当事者は一隻またはそれ以上の船舶によって船積みされる 30 台のスクレーパー（全体の積荷）に対し、“lump sum rate”に同意していると述べ、CFU は運送賃計算に関する重量または容積の基準ではないと主張した。さらに、これらの証拠として、修正されたタリフと運賃明細書 (freight list) に、20 台のスクレーパーが“lump sum rate”をもって船積みされていることを指摘した（すなわち、CFU は積荷全体 30 台=1CFU であると主張）。他方、原告は、本件における問題の積荷は 30 台のスクレーパーでなく 20 台であり、“lump sum”は 30 台に対する運送賃であること、また、本件の船荷証券は、20 台のみをカバーしており、これらに対し、実際に支払った運送賃に関する実質的証拠はないと主張した。また、船荷証券には、積荷をキログラムおよび立方センチメートル（の単位）を用いて記載し、一方、修正されたタリフには、トンおよびフィートが使われていることを指摘した（すなわち、CFU は重量または容積をベースにしていると主張）。

(i) 実際に支払われた運送賃の計算に基づく CFU の判断

原告の主張に対し地方裁判所は、タリフには、スクレーパーが一隻またはそれ以上の船舶に船積みされることが明確に記載されており、さらに、船荷証券および運賃明細目録いずれにおいても、修正されたタリフに列挙されている基準以外には、(運送賃の計算につき) 当事者が意図するその他の基準はないと述べた。また、20 台のスクレーパーに対し支払われた運送賃は、各スクレーパーあたりでも、重量/容積の基準でもなく、積荷全体を対象とした“lump sum”で計算されているため、本件の CFU は積荷全体であり、したがって、原告の損害賠償額は 500 ドルに制限されると判断した³⁷⁹ (すなわち、30 台のスクレーパーで 1CFU であるから、損害を受けたそのうち 2 台のスクレーパーの損害賠償額であっても 500 ドルに制限される)。

このように、本件の CFU の判断は、当該運賃率の計算方法が慣習的なものであることを示すことなしに³⁸⁰、実際の運送賃の計算に使われた基準 (すなわち、運送賃がすべての積荷につき“lump sum”で請求されたこと) によって CFU を判断しているといえる。そして、運送賃が“lump sum”、あるいは、船積みされた物品の数を基準に支払われたことが、船荷証券およびタリフによって明確に立証された場合には、当事者が物品の重量または容積を基準に運送賃を計算したかどうかに関係なく、これの基準による CFU が認められている³⁸¹。

³⁷⁹ なお、本件のタリフは連邦海運委員会 (Federal Maritime Commission) に提出されており、裁判所は、第 5 巡回区控訴裁判所のタリフの効力に関する解釈 (Brown & Root, Inc. v. M/V Peisander, 648 F.2d 415, 421(5th. Cir. 1981)では、有効に〔連邦海運委員会へ〕提出されたタリフは単純な契約ではなく法である……とされた) に基づき、本件の修正されたタリフに記載されているレートの基準が (CFU の判断につき) 適用されるべきであることを指摘した。

³⁸⁰ Sturley, *supra* note 14, at 16-50.

³⁸¹ この解釈は、Vigilant Ins. Co. v. M/T Clipper Legacy, 656 F. Supp. 2d 352, 2011 AMC 462(S.D.N.Y. 2009)においても引用された。

[判例 12] 1988 年 FMC Corp. v. S.S. Marjorie Lykes 事件判決³⁸²

本件の物品 30 台の小型消防車は、被告たる運送人によってペンシルベニアからエジプトまで運送されたが、荷揚中に、1 台の消防車が他の消防車の上に落下し、3 台すべての消防車が壊れ、損害が生じた。これらの損害額 165,254.10 ドルにつき、原告である荷送人は、アメリカ海上物品運送法に基づき損害賠償を求めた。本件においても、海上運送契約における CFU をいかに考えるのかについて争いになった。

地方裁判所は、本件で支払われた運送賃の計算において当事者が実際に使った単位を確認するため、船荷証券および連邦海運委員会に提出されたタリフを検討した（これらには、30 台の小型消防車の各 1 台あたり 4,250 ドルの“lump sum rate”が記載されていた）。さらに、両当事者の意図を裏付けるため、運送賃の計算に関する当事者の交渉内容についても検討した。それによれば、本件の“lump sum rate”（各消防車あたり 4,250 ドル）は、40 立方フィート（重量/容積単位）あたり 100 ドルの率を基準とするものであった（当事者は、消防車 1 台は 1,700 立方フィートであると推測した）。裁判所は、この交渉内容に基づき、被告の責任を 40 立方フィートあたり 500 ドル、すなわち、総額 63,750 ドル³⁸³に制限されると判断した³⁸⁴（1CFU=40 立方フィート）。これに対し、被告は控訴し、第 2 巡回区控訴裁判所では以下の検討を通じ地裁の判断を覆し、運送人に 1,500 ドルの責任限度額を認めた。

³⁸² 851 F.2d 78, 1988 AMC 2113 (2d Cir. [N.Y.] 1988).

³⁸³ この総額は、42.5 (1700 cubic feet/40cubic feet) ×3 (本件で損害を受けた 3 台の消防車) ×500 ドルの計算による (*Id.* at 80)。

³⁸⁴ FMC Corp. v. S.S. Marjorie Lykes, 83-CV-5231(Dec. 4, 1987 S.D.N.Y.). なお、地方裁判所は、本件の船荷証券およびタリフには、消防車（の運送賃）は“lump sum basis”によって支払われたと明確に示していることを認めているが、CFU は当事者の交渉に基づき判断しており、このような解釈は、控訴審において批判された (*Id.*)。

(i) 「実際の運送賃単位」としての解釈

控訴裁判所は、一部の裁判所において、CFUは支払われた（運送賃の）運賃率の計算に「慣習的に」使われた測定値（measurement）（これは、重量または容積の単位を指すのであろう）であると判断されているが³⁸⁵、当裁判所はこれとは異なるアプローチを採ると述べた。すなわち、『慣習的運送賃単位』は、その業界で使われた〔運賃率〕計算の標準単位ではなく、当該積荷に対する運送賃の計算につき、両当事者によって使われた実際の運送賃単位（actual freight unit）である」と述べた。

(ii) 船荷証券およびタリフにおける当事者の意図とCFUとの関係

本件の船荷証券には、“30 UNBOXED-FIRE ENGINES”および“lump sum charge of \$4,250.00/ea×30”との記載があり、タリフにおいても“LUMP SUM”、そして、レート“4250.00”（約1700立方メートルで測定される各消防車に対する）との記載があった。控訴裁判所は、これらの書類には曖昧なところはなく、当事者の事前交渉を考慮する必要はないと述べ、地方裁判所の判断には誤りがあると指摘した³⁸⁶。また、CFUに関しては、両当事者の意図がCFUの判断につき非常に重要な基準であるとして、その意図を確認するには、船荷証券およびタリフを検討すべきであると述べた。したがって、これらの書類が曖昧ではない限り、その検討は終了し、両当事者は、それら

³⁸⁵ 本件では、そのような判断をしたものとして[判例8] The Bill 事件判決が挙げられている。また、CFUの意義におけるアメリカ裁判所の解釈が一致していないことも指摘した。

³⁸⁶ 本件の控訴裁判所は、ある特定積荷におけるCFUを決めるために、地方裁判所は、当事者の意図、すなわち、契約関係を示す船荷証券は何よりも重要な基準であるため船荷証券を検討すべきであり、また、連邦海運委員会に提出されたタリフも検討できることを指摘した（Allied International Eagle Trading Corp. v. S.S. Yang Ming, 672 F.2d 1055 (2d Cir. 1982)と General Motors Corp. v. Moore-McCormack Lines, Inc., 451 F.2d 24 (2d Cir. 1971) (per curiam)の解釈を引用)。

によって決められた運送賃単位に拘束されると説示し³⁸⁷、このような解釈方法は、確実性および公平さ両面を与え、もっとも、海運業界の確実性および安全性を促進する³⁸⁸と述べた。

控訴裁判所は、原告の主張する「4,250 ドルの“lump sum rate”が実際に重量/容積単位あたり 100 ドルのレートを基準で計算された」ことを立証する証拠がないため（すなわち、タリフにそのレートに関するリストはなかった）認めておらず、被告の責任は、各消防車あたり 500 ドルに制限されると判断した（運送人の賠償額は、500 ドル×3CFU=1,500 ドル）。

（iii）検討

本件の第 2 巡回区控訴裁判所は、CFU は船荷証券およびタリフの記載に基づき判断すべきであり、とりわけ当該当事者の契約を示す船荷証券は、当事者が CFU をどのように理解しているかを確認する重要な証拠であることを明らかにしている。

また、裁判所は CFU について、「運送賃の計算につき、両当事者によって使われた実際の運送賃単位」として解釈している³⁸⁹。この解釈によると、本件の運送賃は (4,250

³⁸⁷ これは、本件と同控訴裁判所の判例である *Allied International Eagle Trading Corp. v. S.S. Yang Ming*, 672 F.2d 1055 (2d Cir. 1982) の判断に基づいた解釈である。すなわち、この事件は、CFU ではなく、コンテナにおける「包」の判断に関するものであるが、船荷証券に、コンテナが 1 つの包として明確に言及されている場合、または両当事者が船積みされた包の算定について他の採用した方法を特定できなかった場合、裁判所は船荷証券の記載をもって両当事者の明示的または黙示的な理解としてそれに従い、コンテナを包として認めると述べ、船荷証券の記載による解釈を強調した。

³⁸⁸ *Id.* 672 F.2d 1055 at 1057.

³⁸⁹ このような解釈については、第 4 巡回区控訴裁判所においても、CFU は運送賃の計算につき基準になった単位（重量および容積に関する運賃率）よりは、実際に計算された運送賃の単位によって 500 ドルの責任制限を認める傾向が現れた (*Scowcroft*, *supra* note 83, at 412)。その事例として、*Aetna Ins. Co. v. M/V Lash Italia*, 858 F.2d 190, 1989 AMC 135 (4th Cir [Md.] 1988) を挙げることができる。本件の運送賃は軍用車両 1 台あたりで計算されており、さらに、船荷証券およびタリフは、軍用車両の 3 つの種類にかかわらず、1 台あたり 8,379 ドルの均一運賃で計算されたことが証明されており、裁判所は車両 1 台

ドル)、40立方フィートあたり100ドルによって計算されており、この「40立方フィート」が当事者の交渉を通じ使われた実際の運送賃単位(=レート)であると思われる(すなわち、本件の原審の判断と同様)。しかし、上述した通り、控訴裁判所は、これを立証するいかなる証拠もないことを理由に認めていない。つまり、CFUを「実際の運送賃単位」と解釈しても、具体的には船荷証券とタリフのような証拠書類によって判断していることになり³⁹⁰、「実際の運送賃単位」がCFUとして認められるためには、これらの書類による立証が必要であるといえる。

なお、これらの[判例11]と[判例12]は、2012年のEdso Exporting LP v. Atlantic Container Line AB事件判決³⁹¹において引用された。この事件では、運送人(被告)が荷主(原告)のクレーンを、ボルチモアからトリポリまで運送する過程に生じた損害につき、CFUの適用問題が争いになった(クレーンが「包」ではないことには争いはなかった)。運送人は、クレーンの立方メートル(per cubic meter)あたり500ドルの責任制限を認めた(1CFU=1立方メートル)地方裁判所の判断に対し、CFUは船積みされた各物品(each item)であると主張して控訴を提起した。第2巡回区控訴裁判所は、CFUは、「当該積荷の運送賃の計算につき、当事者によって使われた実際の運送賃」であり、そのときのCFUは、当事者の意図を表す船荷証券および運賃率が提示されているタリフの検討に基づいて判断すると述べた。本件の船荷証券およびタリフは、運送賃が物品1台あたりで支払われていることは明確に証明されていると述べ³⁹²([判例11]の解釈)、クレーン1台が1CFUであると判断し(すなわち、運送人の損

が1CFUになると判断した。

³⁹⁰ Sturley, *supra* note 14, at 16-51.

³⁹¹ 471 Fed. Appx. 8, 2012 AMC 1811 (2d Cir. 2012).

³⁹² 本件の船荷証券の表面上には、運送賃がクレーンの容積(cubic volume)を基準に計算されていることについては記載がなく、その代わりに運送賃は7,320ドルを基準にして、これは「合意による(As Agreed)」「(AA)」との記載があった。控訴裁判所は、この船荷証券の文言の意味における曖昧さは、タリフによって解決できると述べた。すなわち、本件のタリフによると、基本運送賃は7,320ドルであり、その(運送賃)基準は“Each(EA)”であることが確認でき、この“Each(EA)”は、各クレーンのみを意味していると述べた。

害賠償は 500 ドルで制限)、原判決を破棄した。つまり、船荷証券の運送賃に関する記載が明確であることを、補足的にはタリフを参考にして証明した場合は、CFU はその記載によって決められるとする。

(3) 船荷証券の条項における「慣習的運送賃単位」の解釈

以上の判例にみられるように、CFU の判断においては、船荷証券（およびタリフ）の記載が重要な判断要素になっていることは明らかであるといえる。そこで、船荷証券に運送人の責任制限に関する条項がある場合、とりわけ、その責任制限の算定基準である「慣習的運送賃単位」と異なる単位が定められている場合、アメリカ裁判所の解釈はどうなっているのでしょうか。この点に関しては、1998 年の *Vision Air Flight Serv. v. M/V National Pride* 事件判決³⁹³（以下、「Vision Air 事件」という）を紹介したい。本件では、荷揚中に生じたトラック（タンクローリー）2 台の全損の損害賠償につき、運送人の責任制限をめぐる争いになった。船荷証券には、「……請求される運賃率は、荷送人によって通告された額より高い評価額がない場合、コンテナ、……パレット、あるいは、その他の単位……あたり 500US ドルの価値に基づいており、……運送人の責任は、荷送人による従価制〔運送賃〕の申告および追加運送賃の支払いがある場合を除き、カートン、バンドル、スキッド、パレット、あるいは、その他の単位あたり 500US ドルに制限される」とする条項があった。荷主は、船荷証券によると、2 台のトラックを 1 つの「コンテナ」として定めており、これは運送人の責任を 500 ドル

³⁹³ 155 F.3d 1165, 1999 AMC 1168, (9 Cir. [Cal.] 1998). 地方裁判所は、運送人の責任は 1,000 ドル（各トラックあたり 500 ドル）に制限されるとする被告に有利な部分略式判決（partial summary judgment）を示した。これに対し、荷主は、船荷証券の責任制限条項が、海上物品運送法上の運送人の責任制限につき適切な通知を与えていないため、その条項の効力はないことなどを根拠として控訴を提起した。

ルに制限する不適切な試みであると述べた。また、海上物品運送法は「慣習的運送賃単位」(CFU)あたり500ドルの制限のみを許容していること、そしてトラック1台が1CFUであると述べ、上述した船荷証券の条項は、運送人の責任を軽減する条項を無効とする同法3条8項³⁹⁴に基づき無効であり、運送人の責任制限は適用できないと主張した。

(i) 海上物品運送法のCFUに基づく修正

荷主の主張に対し、第9巡回区控訴裁判所は、たとえ船荷証券の責任制限条項が海上物品運送法上の「包」または「慣習的運送賃単位」の意義を誤解しているとしても、これにより責任制限条項が無効となったり同法の適用が否定されることにはならないと述べた。そして、運送人の責任を軽減する「包」の定義がある場合、これまでの裁判所は、海上物品運送法の規定(dictates)に従い「包」または「CFU」を修正し、責任制限条項を無効ではないと判断してきている³⁹⁵と述べた。なお、船荷証券の責任制限条項は、自立的貨物には適用することができないとする荷主の主張に対し、控訴裁判所は、「船荷証券は『カートン、バンドル、スキッド、パレット、あるいは、その他の単位』あたり500ドルの責任制限を適用している。〔本件のトラック〕は、コンテナ、……パレットによって船積みされていないため、最も自然的な解釈は、〔各トラックは証券条項がいう〕『その他の単位』とみることである。ここで、運送賃は、船荷証券に

³⁹⁴ 条文は、「運送契約における条項、約款又は合意で、運送人又は船舶に対する不注意、過失又はこの条〔§ 1303(8) Limitation of liability for negligence〕に定める義務の不履行による物品の滅失又は損害についての責任を免除し、又はその責任をこの章〔§ 1303 Responsibilities of carrier and ship〕に反して軽減するものは、無効とする。保険の利益を運送人に譲渡する条項又はこれに類似する条項は、運送人の責任を免除するものとみなす。」

³⁹⁵ たとえば、Universal Leaf Tobacco Co. v. Companhia de Navegacao, 993 F.2d 414, 417 (4th Cir. 1993); Shinko Boeki Co., Ltd. v. S.S. "Pioneer Moon", 507 F.2d 342, 345 (2d Cir. 1974).

よるとトラック 1 台あたりを基準として計算されている³⁹⁶。したがって、各トラックが海上物品運送法の 1 CFU である」と述べ、その主張を否定した。

すなわち、運送人の責任制限に関する船荷証券の条項に、海上物品運送法が設けている責任限度額の算定基準と異なる基準が規定され、さらに、それらが運送人の責任を軽減することになる場合には、同法の基準（包または慣習的運送貨単位）に従い、それらの基準を修正し、解釈するものといえる。そして、本件の船荷証券にいう「その他の単位」の解釈には、第 2 巡回区控訴裁判所の [判例 12] FMC 事件判決（すなわち、実際の運送貨単位としての解釈）が引用されている。したがって、船荷証券の条項上の算定基準を修正する場合における CFU は、実際に計算された運送貨単位として解釈されたものと思われる。

この Vision Air 事件判決は、運送人の責任を「包または船積単位あたり 500 ドル」に制限する条項を含む船荷証券が発行された 2002 年 Kukge Hwajae Ins. Co. v. M/V Hyundai Liberty 事件判決³⁹⁷にも引用された。原告（荷主を代位する保険業者）は、船荷証券条項にいう「船積単位」とは、海上物品運送法の規定の文言である「慣習的運送貨単位」を反映しておらず（does not echo）、被告（運送人）の責任を軽減していると述べ、同条項は無効であると主張した。これに対し、第 9 巡回区控訴裁判所は、Vision Air 事件判決の解釈に従い、同条項は無効ではなく、被告は船荷証券に規定されている責任制限を援用することができると判断した。すなわち、いずれも証券条項すべてを無効とみるのではなく、CFU の理解と抵触し、運送人の責任を軽減する範囲で部分的に無効としているといえる。

しかし、本件からは、運送人の責任限度額の算定につき、この証券条項の「船積単位」が CFU として実際に認められるかどうか明らかではないが、「船積単位」が本件

³⁹⁶ この判断については、FMC Corp. v. S.S. Marjorie Lykes, 851 F.2d 78 (2d Cir. 1988); General Electric Co. v. Inter-Ocean Shipping, 862 F. Supp. 166 (S.D. Tex. 1994)を引用。

³⁹⁷ 294 F.3d 1171, 2002 AMC 1598 (9th Cir. [Cal.] 2002).

の実際の運送賃単位であることが書証によって立証された場合には（〔判例 12〕のよ
うに）CFUとして認められることになるといえるのではないか。

（４）小括

アメリカ裁判所が、“customary freight unit”の“freight”の意味を、商品そのもので
はなく「運送賃」として理解していることは明らかである。一方、具体的な“customary
freight unit”の判断に際しては、“customary”を重視するか否か、換言すれば運送賃の
計算につき慣習的に使われた単位とみるか、それを、実際に支払われた運送賃の計算
に関する単位とみるかによる判例の理解の相違がみられている。

「慣習的」であることを重視した場合であっても、CFUを、運送賃の計算のため使
われた慣習的な貨物の重量または容積の単位であると解釈した〔判例 8〕のような立
場と、さらに具体的に海運業界または関係当事者に知られている運送賃単位として解
釈した〔判例 10〕のような立場の相違がみられている。また、〔判例 9〕においても、
運送賃の慣習的計算方法と商慣習の立証を強調していた。他方、「慣習的」であること
を重視しない場合における CFU の判断は、実際に使われた運送賃の計算に基づいて
おり（〔判例 11〕）、さらに、〔判例 12〕のように、CFU の意義を「当該積み荷に対す
る運送賃の計算につき、両当事者によって使われた実際の運送賃単位」であると述べ
るものまで現れていた。とくに、この点について第 2 巡回区控訴裁判所の〔判例 9〕
（1945 年）と〔判例 12〕（1988 年）を比べれば、「慣習的」の語に関する CFU の解
釈の変化は明らかといえよう。

しかし、このような CFU の意義をめぐる裁判所の異なる理解や、解釈の変化があっ
ても、CFU の具体的な適用においては、結局は証券の記載が實際上重要な意義を有し
ているといえるのではないか。すなわち、「慣習的」の語を重視するか否かにかかわら

ず、CFUは、実際には多くの場合において船荷証券（運送賃に関する記載）およびタリフによって判断されているといえる³⁹⁸。とくに、「慣習的」の語を重視した[判例9]、[判例10]においても、裁判所が認めたCFUは、それらの書類の記載によって証明された運送賃単位であったからである。結局、アメリカの学説が指摘しているように、CFUの判断には書証がもっとも重要な要素になっているといえる³⁹⁹。

次に、船荷証券に運送人の責任をCFUではなく、たとえば、「船積単位」によって制限する条項がある場合、これが海上物品運送法のCFUとして認められるためには、当該の実際の運送賃が「船積単位あたり」で支払われたことが、船荷証券およびタリフによって証明される必要があると思われる。結局、同種の物品であっても、各当事者の契約内容、すなわち、当該運送賃がいかなる基準をもって計算され支払われたか（証券の証明が必要）によって運送人の責任限度額に相違が生じるであろう。

³⁹⁸ また、*Granite State Insurance Co. v. M/V Caraiibe*, 825 F. Supp. 1113, 1994 AMC 680 (D. P.R. 1993) at 1126-27 の Fuste 判事は、裁判所が船荷証券および発行されたタリフから運送賃の決定に使われたCFUを解釈、判断するアプローチは、第2、第4、第5巡回区控訴裁判所において考慮されていると述べた。この事件はコンテナにおけるCOGSA4条5項の「包」またはCFUの解釈問題であるが、「アメリカ控訴裁判所の最近の慣行を見いだす最良の裁判例」として評価されている（Sturley, *supra* note 14, at 16-51）。なお、同文献のn. 21は、*Caterpillar Overseas, S.A. v. Marine Transport Inc.*, 900 F.2d 714, 1991 AMC 75 (4th Cir. [Va.] 1990)を挙げて、最近の第4巡回区裁判所では、船荷証券によって当事者がCFUを決定することを容認する傾向が相当に強くなっていることを指摘している。

³⁹⁹ この点、Sturley, *supra* note 14, at 16-51において指摘されており、船荷証券の記載（文書証拠）に基づきCFUを解釈した第1巡回区控訴裁判所の*Henley Drilling Co. v. McGee*, 36 F.3d 143, 1995 AMC 173, 1995 AMC 1047 (1st Cir. [P.R.] 1994)も紹介している。すなわち、本件では、（非包装）掘削リグの運送における運送賃は“lump sum”であり（埠頭使用料とターミナル使用料は“short ton”を基準に計算された）、これは船荷証券と物品の発注書に明確に記載されていた。CFUの解釈につき“short ton”が1CFUであるという主張もあったが、裁判所は、“short ton”は、埠頭使用料およびターミナル使用料の計算にのみ使ったもので、船荷証券と発注書には運送が“lump sum”で記載されていることから、これは本件の運送賃が“lump sum”であることに関する当事者の意図を明確に表すものであると述べた。また、運送賃が“lump sum”以外の基準で支払われたことについては証拠がないと述べ、1つの掘削リグ自体が1CFUになると判示した。

おわりに

本稿は、1924年の船荷証券統一条約における運送人の責任制限制度において、責任限度額の算定基準となる「包」および「単位」について、英米の判例の検討を通じ、そこにみられる解釈と適用の基準を明らかにすることにより、これらの用語の意義およびその適用における問題点を考察した。

まず、「包」に関しては、英米のいずれにおいても、物品のサイズおよび重量などとは関係なく、その包装の状態を基準に解釈されている。しかし、アメリカでは、①「包の一般的な意味」、②「運送の容易化」、そして、③「船荷証券の記載」という基準をさらに加え解釈しているため、結果として、アメリカでは「包」として認められる物品の範囲は（とりわけ、②の基準による解釈によれば）、イギリスよりかなり広がっているように思われる。

次に、「単位」に関しては、英米の状況は大きく異なっている。イギリスにおける「単位」の解釈は、現在では1968年のヴィスビー・ルール⁴⁰⁰の定める重量制による責任制限制度が採用されていることもあり、包ではない個品貨物における単位を、「船積単位」と解釈していることは明らかである。もっとも、ばら積み貨物については、ばら積み貨物に対する「単位」の適用の可否や、これを適用する場合に何をもって単位とするかの問題が残されるものの、ばら積み貨物には「船積単位」でなく「運送貨単位」が適用されると示唆する判例がみられることに注目できる。

一方、アメリカは、1924年条約の「単位」をより明確化して、これをもって国際的統一に寄与しようという意図⁴⁰⁰において、国内法では「慣習的運送貨単位（CFU）」という独自の表現を採用してきている。このCFUの意義については、1940年代には、

⁴⁰⁰ 本稿の第1章3(3)を参照。

「慣習的」の語を重視して、運送賃の計算のため使われた慣習的な運賃率の単位として解釈されてきた。ところが、1980年代には、「慣習的」の語をことさら重視せず、実際に支払われた運送賃の計算に関する単位（実際の運送賃単位）であると明言する判例も現れている。もっとも、CFUの意義についてこうした解釈の相違や変化がみられても、CFUの実際の適用に際する判断では運送賃に関する証券（船荷証券およびタリフ）の記載に基づいている（証書の重要性）ことはすでに確認したとおりである。

このように、英米においては、「包」と「単位」の用語における理解と解釈基準が異なっているが、これらの用語の解釈と具体的な物品への適用における判断が難問であることについては共通に認識しており、本稿で検討したさまざまな裁判例からも、裁判所の努力を見て取ることができる。アメリカでは独自に採用したCFUという「慣習的」の意義すら、その解釈が分かれており、また、「包」の解釈についても、裁判所ごとの解釈基準が異なっているのである。

そもそもは国際統一が意識されたCFUであるが、すでにほぼ80年もの経験を経ながら、国内においてもその意義が定まらないばかりか、イギリスをはじめ条約にいう「単位」を船積単位と理解する多くの国々と結果的な相違が生じていることは明らかであり、さらにアメリカは未だにヴィスビー・ルールの重量制を採り入れていないので、むしろアメリカこそが運送人の責任制限制度の国際的統一を阻害しているともみられる状況が生じている。この点に関しては、アメリカでも問題として認識されているのであって、海上物品運送法の現代化の検討において改正の動きがみられている。結果的には改正は実現しなかったものの、アメリカ海法会が立案した1999年の海上物品運送法改正草案では⁴⁰¹、CFUは削除され、「包」を基準とした責任制限のほか、

⁴⁰¹ すなわち、この草案 (Senate COGSA'99) の運送人の責任制限規定は第9条 (h) (1) に置かれ、「包」およびヴィスビー・ルールによる重量による責任制限が採用されていた (William Tetley, *The Proposed New United States Senate COGSA: The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law*, 30 J. MAR. L. & COM. 595 (1999) at 597-8)。その条文の内容は次のとおりである。第9条「運送人および船舶の権利および

重量制による責任制限制度を採用するものとしていた。それゆえ、将来においてアメリカ海上物品運送法が改正されることがあれば、独自の CFU は改められ、国際的統一を実現する方向で運送人の責任制限制度が整備される可能性が高いと考えられる。

このように、条約およびこれを攝取した国内法にいう「包」と「単位」をいかに理解するかという問題は、日本の国際海上物品運送法でも同様に問題となる⁴⁰²。日本は、イギリスと同様に二元制を採用している点でアメリカとは前提が異なるし、そもそも CFU という理解もされてきていない。しかし、多様な運送品について具体的な「包」および「単位」を考えるに際しては、アメリカ裁判所の多くの判例の蓄積にみられる検討は、日本における議論にも一定程度において重要な参考資料になるものと思う。

免責」の (h) 「責任制限」の (1) 「……『(A) 一包につき (国際通貨基金が定める) 特別引出権の 666.67 倍、または、(B) 滅失または損傷した物品の総重量につき 1 キログラムあたり (同) 特別引出権の 2 倍』……」。日本語訳は、早大・商船三井海法研究会「1999 年アメリカ合衆国新海上物品運送法案 [下]」国際商事法務 28 卷 7 号 (2000) 821 頁。

⁴⁰² この点につき、中村眞澄=箱井崇史『海商法 [第 2 版]』(成文堂, 2013) 254 頁を参照。

第三部 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——

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摂取とその特殊性

- (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）。国際海上物品運送法⁴⁰³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⁴⁰⁴、ハーグ・ヴィスビー・ルール4条5項(a)号）。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

⁴⁰³ 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）。この改正法の施行により、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った。しかし、改正前の国際海上物品運送法13条など、本稿との関係においては規定内容に及ぶ実質的な変更はなく、本論文冒頭の「はしがき」で述べた理由により、以下でも改正前の条名で引用している。

⁴⁰⁴ 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。

人により通告され、かつ、船荷証券が交付される時は、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、同改正後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殊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(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と考えからである。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1文⁴⁰⁵は、運送品に関する運送人の責任を1包または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

⁴⁰⁵ 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」。

条 5 項 3 文⁴⁰⁶が、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。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、条約を摂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 of 制定過程において開催された 1922 年および 1923 年のブリュッセル外交会議 (Brussels Conference) では⁴⁰⁷、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

⁴⁰⁶ 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。

⁴⁰⁷ ハーグ・ルール of 制定過程については、戸田=中村・前掲注 (10) 3 頁以下を参照。

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日ブリュッセル外交会議⁴⁰⁸

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)」とした草案4条5項2文との関係から⁴⁰⁹、「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⁴¹⁰、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による通告は、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⁴¹¹、荷送人から高い

⁴⁰⁸ 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 Legislative History, at 369 et seq.

⁴⁰⁹ 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。

⁴¹⁰ 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。

⁴¹¹ Procès-Verbaux I, *supra* note 408, at [141] (statement of Mr. Beecher).

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⁴¹²。

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、「〔一応の証拠は〕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」⁴¹³と述べるとともに、「船主は、通告内容が、〔条約〕3条3項⁴¹⁴所定の記載事項でなければ、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、というべきである」と述べ⁴¹⁵、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、今回の会議でも議長の認識が示されている。

⁴¹² *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。

⁴¹³ *Id.* at [141] (statement of Mr. Franck in the Chair).

⁴¹⁴ 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。

⁴¹⁵ Procès-Verbaux I, *supra* note 408, at [141] (statement of Mr. Franck).

2) 1923年10月7日ブリュッセル外交会議⁴¹⁶

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⁴¹⁷。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⁴¹⁸。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とともに⁴¹⁹、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

⁴¹⁶ 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, at 459 et seq.

⁴¹⁷ *Id.* (Procès-Verbaux II) at [63] (statement of Mr. Ripert and Sir Leslie Scott).

⁴¹⁸ *Id.* (Procès-Verbaux II) at [64] (statement of Mr. Ripert and Mr. Loder).

⁴¹⁹ *Id.* (statement of Mr. Louis Franck in the Chair). さらに、Procès-Verbaux I, *supra* note 408, 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)。

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みえる。

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、記載事項である一筆者注] 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⁴²⁰。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ほかならず、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

⁴²⁰ Procès-Verbaux II, *supra* note 416, at [64] (statement of Mr. Louis Franck).

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)⁴²¹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「包または単位」および重量制による責任制

⁴²¹ 14 & 15 Geo. 5 c. 22

限制度を採用している（1971年海上物品運送法4条5項）⁴²²。

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⁴²³、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）⁴²⁴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⁴²⁵、「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

⁴²² Carriage of Goods by Sea Act 1971, c.19., § 4(5)(a).

⁴²³ SIR 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。

⁴²⁴ ハーグ・ルール4条5項3文については、前掲注(406)を参照。

⁴²⁵ SELVIG, *supra* note 11, at 195.

的効力を定めていないが⁴²⁶、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⁴²⁷。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とともに⁴²⁸、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⁴²⁹。

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⁴³⁰。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⁴³¹、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

⁴²⁶ *Id.* at 209.

⁴²⁷ *Id.* at 96.

⁴²⁸ *Id.* at 225.

⁴²⁹ *Id.* at 217.

⁴³⁰ *Id.*

⁴³¹ *Id.* at 195.

送賃を支払う権利を有するべきである」とも述べている⁴³²。

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⁴³³、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」と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⁴³⁴、「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⁴³⁵。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

⁴³² *Id.* at 203.

⁴³³ *Id.* at 195-6 & 217.

⁴³⁴ 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。

⁴³⁵ この法理の詳細については、上田・前掲注（434）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。

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の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⁴³⁶。

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⁴³⁷。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.* 事件判決⁴³⁸がある。

⁴³⁶ SELVIG, *supra* note 11, at 224.

⁴³⁷ この点、SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *supra* note 423, 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。

⁴³⁸ 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（SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *supra* note 423, at 717 (§9-253) n.1154）。

①1927年 Pendle and Rivett Ltd. v. Ellerman Lines Ltd. 事件判決

本判決は、1924年海上物品運送法4条5項⁴³⁹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、運送人は責任制限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（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 8s. 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

⁴³⁹ 条文の内容は、ハーグ・ルール4条5項と同じ。

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⁴⁴⁰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を記載しておらず、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）⁴⁴¹、責任制限を排除した実損害額の賠償を受けようと

⁴⁴⁰ 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 11, 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」ものである（田中英夫『英米契約法』（有斐閣，1965）97頁、98頁）。

⁴⁴¹ 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（440）559頁）。

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ぬ⁴⁴²。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」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⁴⁴³、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）における立証問題について重要な指摘をしている⁴⁴⁴。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（＝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⁴⁴⁵。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⁴⁴⁶。

⁴⁴² 田中（和）・前掲注（440） 97 頁。

⁴⁴³ 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。

⁴⁴⁴ SELVIG, *supra* note 11, at 226.

⁴⁴⁵ *Id.*

⁴⁴⁶ なお、SIR ALAN ABRAHAM MOCATTA ET AL., *supra* note 286, at 444 も、本判決を引用

ところで、本件の裁判所は、船荷証券に通告内容（とくに価額）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⁴⁴⁷を制定していたが、これは新たに制定された傭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⁴⁴⁸により廃止された⁴⁴⁹。その

しつつ、もし運送人が法定限度額（包あたり 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。

⁴⁴⁷ Loi du 2 Avril 1936, relative aux transports des marchandises par mer, *J. O. de la République Française du 11 avril 1936*.

⁴⁴⁸ 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.

⁴⁴⁹ 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——」早稲田法学会誌 70 巻 2 号（1994）89 頁を参照。

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⁴⁵⁰。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。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28条⁴⁵¹

(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。(運送法典L5422-13条1項⁴⁵²)

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)

⁴⁵⁰ フランス1966年法の改正については、中村眞澄『海上運送責任の諸問題』(成文堂、1998)49頁以下を参照。

⁴⁵¹ 同条文の和訳は、中村眞澄他「フランス海事法I」早稲田比較法学23巻1号(1990)、322頁、323頁(中村・前掲注(450)209頁所収)によりつつ、一部を変更した。

⁴⁵² 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。

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⁴⁵³、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⁴⁵⁴。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

⁴⁵³ 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.

⁴⁵⁴ Rémond-Gouilloud, *op. cit.* (note 453), n°598.

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⁴⁵⁵。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⁴⁵⁶。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⁴⁵⁷。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ふ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

⁴⁵⁵ Bonassies et Scapel, *op. cit.* (note 453), n°1110; René Rodière, *Traité général de Droit Maritime : Affrètements et Transports*, t.2, Dalloz, 1967-70. n°680.

⁴⁵⁶ Bonassies et Scapel, *op. cit.* (note 453), n°1112; Rodière, *op. cit.* (note 455), n°680.

⁴⁵⁷ Georges Marais, *Les Transports Internationaux de Marchandises par Mer et la Jurisprudence en Droit Comparé*, Loi du 9 Avril 1936, 1949, p.208.

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⁴⁵⁸。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⁴⁵⁹、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。

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述べ⁴⁶⁰、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る⁴⁶¹。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。

⁴⁵⁸ Bonassies et Scapel, *op. cit.* (note 453), n°1110.

⁴⁵⁹ 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 455), n°680)。

⁴⁶⁰ Rodière, *op. cit.* (note 455), n°680. また、中村・前掲注 (450) 66 頁を参照。

⁴⁶¹ Rémond-Gouilloud, *op. cit.* (note 453), n°598.

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⁴⁶²においても確認されている。

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⁴⁶³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ったとしても、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

⁴⁶² Rouen, 18 oct. 1984, *D. M. F.*, 1986. 33.

⁴⁶³ 判例には積み地は示されていない。

では、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」⁴⁶⁴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⁴⁶⁵、港湾運送業者の過失によるキヤ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うる。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、ここにはもちろん船積確認書が含まれると指摘する⁴⁶⁶。

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」⁴⁶⁷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。

⁴⁶⁴ 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。傭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。

⁴⁶⁵ Aix-en-Provence, 16 mars 1982, *D. M. F.*, 1984. 291.

⁴⁶⁶ *Id.*

⁴⁶⁷ Bonassies et Scapel, *op. cit.* (note 453), 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。

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⁴⁶⁸。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⁴⁶⁹。

⁴⁶⁸ SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *supra note* 423, at 717 (§9-253).

⁴⁶⁹ George F. Chandler, III, *Damages to Cargo: The Measure of Damages to Cargo—Redux*, 72 TUL. L. REV. 539, 555 (1997).

もつとも、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また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⁴⁷⁰。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)が⁴⁷¹、荷送人に対しては禁反言となることもありうる。」と述べる⁴⁷²。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⁴⁷³、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

⁴⁷⁰ SELVIG, *supra* note 11, at 210.

⁴⁷¹ SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *supra* note 423, 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。

⁴⁷² *Id.* at 731 n.1272.

⁴⁷³ Marais, *op. cit.* (note 457), p.210.

に反証を挙げることができると述べている⁴⁷⁴。これは、通告価額の記載の効力は推定の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⁴⁷⁵、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⁴⁷⁶。ここで、「反証がない」というのは、通告が「一応の証拠」(prima facie evidence) であることを意味している⁴⁷⁷。さらに、Aubrun⁴⁷⁸も Fraikin⁴⁷⁹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。

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

⁴⁷⁴ *Id.* ; Georges Marais, *Des Règles de La Haye*, 1926, n°61, p.119.

⁴⁷⁵ Georges Ripert, *Droit Maritime*, t.2, 1952, 4^e éd, n°1818, p.711.

⁴⁷⁶ *Id.*

⁴⁷⁷ Marais, *op. cit.* (note 457), p.208.

⁴⁷⁸ 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 474) n°61, p.119 が引用されている。

⁴⁷⁹ Guy Fraikin, *Traité de la Responsabilité du Transporteur Maritime*,1957, n°309, p.294.

の証拠」にすぎないと述べている⁴⁸⁰。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⁴⁸¹。

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⁴⁸²。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みえ

⁴⁸⁰ 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（450）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。

⁴⁸¹ 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 455), n°680）。

⁴⁸² SELVIG, *supra* note 11, at 217.

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、運送人が梱包の中品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⁴⁸³。

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⁴⁸⁴。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⁴⁸⁵、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⁴⁸⁶、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。

⁴⁸³ 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, 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 457), pp.208 et 209)。

⁴⁸⁴ この点は、中村・前掲注 (450) 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 (414) 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 (451) 330 頁を参照。

⁴⁸⁵ 商法 578 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。

⁴⁸⁶ 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。

(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、たとえば 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⁴⁸⁷。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⁴⁸⁸。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⁴⁸⁹。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、

⁴⁸⁷ SELVIG, *supra* note 11, 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。

⁴⁸⁸ *Id.* at 219-21.

⁴⁸⁹ SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, *supra* note 423, at 717 (§9-253).

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⁴⁹⁰。

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⁴⁹¹。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 2 項）を排除するための「通告」と解した裁判例⁴⁹²があるが、疑問というほかない。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。

⁴⁹⁰ SELVIG, *supra* note 11, at 220-21.

⁴⁹¹ 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。

⁴⁹² 東京高裁平成 12・2・9 判時 1749 号 157 頁。

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、条約および条約を摂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摂取とその特殊性

(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）による改正を摂取して、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⁴⁹³。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⁴⁹⁴、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⁴⁹⁵（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

⁴⁹³ 中村=箱井・前掲注（402）150頁、151頁。

⁴⁹⁴ 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（486）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」とであると述べる。

⁴⁹⁵ 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（486）314頁と田中=吉田・前掲注（494）47頁、48頁を参照。

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⁴⁹⁶。このような理解は、その規定方法の相違にも

⁴⁹⁶ 吉田昂「船荷証券統一条約と国際海上物品運送法」旬刊商事法務 66 号 (1957) 16 頁。

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⁴⁹⁷。また、小町谷教授も、「〔13条2項は、〕『船荷証券が交付される時は、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⁴⁹⁸。

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見える。

⁴⁹⁷ 吉田・前掲注（496）15頁、16頁。

⁴⁹⁸ 小町谷・前掲注（486）362頁。

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⁴⁹⁹、「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⁵⁰⁰。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⁵⁰¹。小町谷教授は、ここで「記載することにつ

⁴⁹⁹ 小町谷・前掲注（486）248 頁の注（*）を参照。これは、吉田氏も同説（田中=吉田・前掲注（494）212 頁）。

⁵⁰⁰ 小町谷・前掲注（486）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、当然に出でこないことである」と批判している。

⁵⁰¹ 小町谷・前掲注（486）362 頁。

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⁵⁰²。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⁵⁰³。

まず、石井教授は、国際海上物品運送法 13 条 2 項〔1992 年改正後の 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⁵⁰⁴。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

⁵⁰² 小町谷・前掲注（486）253 頁。

⁵⁰³ 栗田・前掲注（86）300 頁、301 頁。

⁵⁰⁴ 石井・前掲注（18）33 頁。

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。」⁵⁰⁵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⁵⁰⁶。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。」と述べている⁵⁰⁷。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⁵⁰⁸、小町谷教授の見解を批判しつつ⁵⁰⁹、運送人の通告記載義務を肯

⁵⁰⁵ 田中=吉田・前掲注 (494) 212 頁。

⁵⁰⁶ 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)。

⁵⁰⁷ 栗田・前掲注 (86) 305 頁、306 頁。

⁵⁰⁸ 栗田・前掲注 (86) 304 頁、305 頁。

⁵⁰⁹ 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 (86)

定している。

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)。

305 頁)。

（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（同改正後の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⁵¹⁰。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。

⁵¹⁰ 田中=吉田・前掲注（494）213頁以下を参照。

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する。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としていることをみた。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。」と述べている⁵¹¹。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つ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⁵¹²。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⁵¹³、これが当時の一般的な理解であったものと思われる。

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

⁵¹¹ 吉田・前掲注(496)16頁。

⁵¹² 石井・前掲注(18)33頁。

⁵¹³ 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(494)212頁、213頁。また、田中(誠)教授も同説(田中(誠)・前掲注(506)308頁)。

514。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⁵¹⁵、「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⁵¹⁶、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。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⁵¹⁷。

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。

514 小町谷・前掲注（486）250頁、251頁。

515 小町谷・前掲注（486）252頁の注（六a）。

516 小町谷・前掲注（486）252頁の注（六a）。

517 小町谷・前掲注（486）252頁の注（六a）。

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⁵¹⁸。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⁵¹⁹。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が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⁵²⁰。Smeesters &

⁵¹⁸ 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（496）13 頁、田中=吉田・前掲注（494）162 頁）。

⁵¹⁹ 国際海運法 9 条の制定経緯については、田中=吉田・前掲注（494）162 頁以下を参照。

⁵²⁰ これは、小町谷・前掲注（486）252 頁の注（六 a）においても言及されているが、こ

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⁵²¹。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ことができる』との文言が付け加えられている」と述べている⁵²²。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⁵²³。

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) を摂取した 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⁵²⁴。

の見解に対して小町谷教授は反対意見を述べている。

⁵²¹ Constant Smeesters & Gustave Winkelmolen, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, t.2, 1933, n°736, p.396.

⁵²² *Id.*

⁵²³ *Id.*

⁵²⁴ 中村=箱井・前掲注 (402) 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

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とく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⁵²⁵。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

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（494）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かと思われる。

⁵²⁵ 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）。

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に、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)⁵²⁶。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

⁵²⁶ 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 (18) 36 頁、谷川・前掲注 (513) 860 頁、吉田・前掲注 (496) 16 頁、田中=吉田・前掲注 (494) 216 頁以下を参照。

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⁵²⁷、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⁵²⁸。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ものは、不当に証券所持人の利益を無視するものであり、……」⁵²⁹、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⁵³⁰。

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

⁵²⁷ しかし、このような条約規定の解釈は、条約を摂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し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 474) n°62, p.120; Marais, op. cit. (note 457), p.213; Ripert, op. cit. (note 475), n°1818 bis, p.712*）。これらの点については、小町谷・前掲注（486）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（486）260 頁の注（一〇 a）を参照）。

⁵²⁸ 谷川・前掲注（513）860 頁。

⁵²⁹ 吉田・前掲注（496）16 頁。

⁵³⁰ 田中=吉田・前掲注（494）217 頁。

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⁵³¹。

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ない」と述べる⁵³²。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⁵³³も吉田氏⁵³⁴もこの石井教授と同じ立場をとっている。

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

⁵³¹ 石井・前掲注(18) 35頁、36頁。

⁵³² 石井・前掲注(18) 36頁。

⁵³³ 谷川・前掲注(513) 860頁。

⁵³⁴ 田中=吉田・前掲注(494) 219頁。

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⁵³⁵。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とも、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見える。

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⁵³⁶、あるいは前述した故意に実価より低い価額を虚偽通告

⁵³⁵ 田中=吉田・前掲注（494）221 頁。

⁵³⁶ Procès-Verbaux I, *supra* note 408, at [194]; *see also*, Procès-Verbaux II, *supra* note 416 at [67] & [70].

した場合に対する制裁規定の適用の有無⁵³⁷などについて議論がみられた⁵³⁸。

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⁵³⁹。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ことも指摘している⁵⁴⁰。

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⁵⁴¹。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

⁵³⁷ 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 416, at [67]）。

⁵³⁸ *Id.* (statement of Chairman).

⁵³⁹ *Procès-Verbaux II*, *supra* note 416, at [67] & [70] (statement of Chairman).

⁵⁴⁰ *Id.*

⁵⁴¹ 小町谷・前掲注（486）258頁、259頁。

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⁵⁴²、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

⁵⁴² Smeesters & Winkelmoen , *op. cit.* (note 521),n°736. ; Marais, *op. cit.* (note 457), 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（486）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, *Connaissances et Règles de La Haye, commentaire de la loi du 28 novembre 1928*, 1929, n° 385,p.223）。

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となってしまふ。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とすることに相当の合理性があるように思われる。

参考文献一覧

◆邦語文献◆

【書籍】

1. 相原隆『海上運送人責任法の展開』（成文堂，1999）
2. 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）
3. 菊池洋一『改正国際海上物品運送法』（商事法務研究会，1992年）
4. 木村栄一編ほか『海上保険の理論と実務』（弘文堂，2012）
5. 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）
6. 高橋正彦編『船荷証券統一条約法資料』（海事研究所，1958）
7. 田中和夫『英米契約法』（有斐閣，1965）
8. 田中英夫『英米法総論（下）』（東京大学，2013）
9. 田中誠二＝吉田昂『コンメンタール国際海上物品運送法』（勁草書房，1964）
10. 田中誠二『海商法詳論』（勁草書房，増補第3版，1985）
11. 戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈（第I巻）』（1984）
12. 戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈（第II巻）』（1992）
13. 戸田修三＝中村眞澄『注解国際海上物品運送法』（青林書院，1997）
14. 中村眞澄『海上運送責任の諸問題』（成文堂，1998）
15. 中村眞澄＝箱井崇史『海商法〔第2版〕』（成文堂，2013）

16. 野口邦輝『1984年米国海運法の解説—米国海運規制政策の遠隔と変遷—』（成山堂, 1984）
17. 樋口範雄『アメリカ契約法』（弘文堂, 第2版, 2008）
18. 望月礼二郎『英米法〔新版〕』（青林書院, 1997）

【論文集・判例評釈等】

1. 相原隆「アメリカにおける『料率選択権』法理の生成とその意義——運送人責任制限の正当性をめぐって——」関東学院大学経済系147集（1986）（相原隆『海上運送人責任法の展開』（成文堂, 1999）47頁所収）
2. 相原隆「アメリカにおける『料率選択権』法理の現代的機能——運送人の責任制限と公平な機会——」関東学院大学経済系148集（1986）（相原隆『海上運送人責任法の展開』（成文堂, 1999）70頁所収）
3. 相原隆「運送人の責任制限と公平な機会」海事法研究会誌79号（1987）
4. 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）
5. 江成公夫「GENERAL PARAMOUNT CLAUSEの意味は？」海事法研究会誌145号（1998）
6. 岡部邦男「改正国際海上物品運送法と実務の接点(7)」海運787号（1993）
7. 落合誠一「国際海上物品運送法の改正」ジュリスト1008号（1992）
8. 郭潤眞「国際運送条約における個別的責任制限制度の確立——1920年代の条約

- による責任制限制度の採用——」早稲田法学会誌 60 卷 1 号 (2009)
9. 栗田和彦「運送品の価額通告制度について」関西大学法学論集 46 卷 4～6 号 (1997)
 10. 小林登「コンテナ船荷証券と運送人の責任制限 (一) ——Package Limitation に関するアメリカの判例理論の研究——」法学協会雑誌 102 卷 3 号 (1985)
 11. 佐合紘一「アメリカ鉄道証券・財務に対する連邦規制の展開——1887 年州際通商法から 1920 年運輸法まで——」大阪市立大学経営研究 40 卷 3 号 (1989)
 12. 谷川久「国際海上物品運送法について (四)」財經詳報 107 号 (1957)
 13. 田中和夫「米國運送法上に於ける價額約款の効力——特に渡違の場合に於ける——」法学協会雑誌 46 卷 10 号 (1928)
 14. 竹村英員「運送人の責任制限と“公平な機会”について」海運 663 号 (1982 年) (戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈 (第 I 卷)』(1984) 所収)
 15. 竹村英員「米國海上物品運送法 Sec.4(5)の但し書き条項と責任制限約款の効力について」海運 636 号 (1980 年) (戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈 (第 I 卷)』(1984) 所収)
 16. 竹村英員「『不当な離路』及び『公平な機会』と米國海上物品運送法 § 4(5)」海運 686 号 (1984) (戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈 (第 II 卷)』(1992) 所収)
 17. 椿弘次「運送品の申告価額記載欄の有無と船荷証券の責任制限約款の効力」海運 651 号 (1981 年) (戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈 (第 I 卷)』(1984) 所収)
 18. 中村眞澄他「フランス海事法 I」早稲田比較法学 23 卷 1 号 (1990)

19. 永井和之「米国海上物品運送法第四条(五)但し書における“公平な機会理論 (the theory of fair opportunity)”の意義について——我国の国際海上物品運送法一三条を考えるにあたって——」比較法雑誌 16 卷 1 号 (1982)
20. 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——」早稲田法学会誌 70 卷 2 号 (1994)
21. 山下友信「船荷証券の記載の効力」海法会誌復刊 36 号 (1992)
22. 吉田昂「船荷証券統一条約と国際海上物品運送法」旬刊商事法務 66 号 (1957)
23. 早大・商船三井海法研究会「1999年アメリカ合衆国新海上物品運送法案〔下〕」国際商事法務 28 卷 7 号 (2000)

【裁判例】

1. 東京高裁平成 12・2・9 判時 1749 号 157 頁。

◆英語文献◆

【書籍】

1. A. KNAUTH, THE AMERICAN LAW OF OCEAN BILLS OF LADING (4th ed. 1953)
2. COLINVAUX RAOUL P., THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1924 (1954)
3. DAVID MACLACHLAN ET AL., A TREATISE ON THE LAW OF MERCHANT SHIPPING (7th

- ed. 1932)
4. ERLING SELVIG, UNIT LIMITATION OF CARRIER'S LIABILITY (1961)
 5. SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, CARVER ON BILLS OF LADING (4th ed. 2017)
 6. SIR GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, CARVER ON BILLS OF LADING (3d ed. 2001)
 7. LARS GORTON ET AL., SHIPBROKING AND CHARTERING PRACTICE (7th ed. 2009)
 8. MICHAEL F. STURLEY, 2A BENEDICT ON ADMIRALTY (2003)
 9. ROBERT TEMPERLEY, CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1924 (3th ed. 1927)
 10. ROBERT TEMPERLEY & FRANCIS MARTIN VAUGHAN, CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1924 (4th ed. 1932)
 11. ROBERT FORCE ET AL., ADMIRALTY AND MARITIME LAW (2004)
 12. SANFORD D. COLE, THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1924 (4th ed. 1937)
 13. SIR ALAN ABRAHAM MOCATTA ET AL., SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING (18th ed. 1974)
 14. SIR BERNARD EDER ET AL., SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING (22nd ed. 2011)
 15. THOMAS J. SCHOENBAUM, ADMIRALTY AND MARITIME LAW (5th ed. 2012)
 16. WILLIAM TETLEY, MARINE CARGO CLAIMS (2d ed. 1978)
 17. WILLIAM TETLEY, 2 MARINE CARGO CLAIMS (4th ed. 2008)
 18. WILSON, CARRIAGE OF GOODS BY SEA 196 (7th ed. 2010)

【論文集等】

1. Alexander J. Marcopoulos, *Ferrostaal v. M/V Sea Phoenix: The Third Circuit's Sinking of the Fair Opportunity Doctrine*, 31 TULANE MARITIME LAW JOURNAL 679 (2006-2007)
2. Anthony Diamond, *The Hague-Visby Rules*, 2 LLOYD'S MARITIME AND COMMERCIAL LAW QUARTERLY 225 [1978]
3. Arik A. Helman, *Limitation of Liability under COGSA: In the Wake of the Fair Opportunity Doctrine*, 25 TULANE MARITIME LAW JOURNAL 299 (2000)
4. Clyde B. Aitchison, *The Evolution of the Interstate Commerce Act: 1887-1937*, 5 GEORGE WASHINGTON LAW REVIEW 289 (1936)
5. Daniel A. Tadros, *COGSA SECTION 4(5)'s "Fair Opportunity" Requirement: U.S. Circuit Court Conflict and Lack of International Uniformity; Will the United States Supreme Court ever Provide Guidance?* 17 TULANE MARITIME LAW JOURNAL 17 (1992-1993)
6. Davidson, *The Water-Carriage of Goods Act*, 46 CANADA LAW JOURNAL 553 (1910)
7. David w. Robertson & Michael F. Sturley, *Recent Development in Admiralty and Maritime Law at the National Level and in the Fifth and Eleventh Circuits*, 37 TULANE MARITIME LAW JOURNAL 401(2012-2013)
8. E. R. Hardy-Ivamy, *"Units" and "Customary Freight Unit" in the Carriage of Goods by Sea*, 22 THE MODERN LAW REVIEW 511 (1959)
9. Edmund F. Trabue, *Contract Limitation of Common Carrier's Liability, State*

- and Federal*, 48 AMERICAN LAW REVIEW 50 (1914)
10. Edwin C. Goddard, *Contract Limitations of the Common Carrier's liability*, 8 MICHIGAN LAW REVIEW 531 (1910)
 11. Frederick Green, *The Harter Act*, 16 HARVARD LAW REVIEW 157 (1903)
 12. George F. Chandler, III, *Damages to Cargo: The Measure of Damages to Cargo—Redux*, 72 TULANE LAW REVIEW 539 (1997-1998)
 13. H. Edwin Anderson III & Jason P. Waguespack, *Assessing the Customary Freight Unit: A COGSA Quagmire*, 9 UNIVERSITY OF SAN FRANCISCO MARITIME LAW JOURNAL 173 (1996-1997)
 14. Henry J. Van Wageningen, *Interpreting COGSA : The meaning of "Package"*, 30 UNIVERSITY OF MIAMI LAW REVIEW 169 (1975)
 15. Jerome C. Scowcroft, *Recent Developments Concerning the Package Limitation*, 20 JOURNAL OF MARITIME LAW AND COMMERCE 403 (1989)
 16. Jeffrey V. Brown, *Good Things Come in Well-Defined Packages: The Simple Elegance of Travelers Indemnity Co. v. The Sam Houston*, 25 STETSON LAW REVIEW 123 (1995-1996)
 17. Laurenc H. Rubin, *Packaging and Limitation of Liability Under the Carriage of Goods by Sea Act—Nichimen Co. v. M. V. Farland*, 462 F.2d 319 (2d Cir. 1972), 39 BROOKLYN LAW REVIEW 800 (1972-1973)
 18. Michael F. Sturley, *The Fair Opportunity Requirement under COGSA Section 4(5): A Case Study in the Misinterpretation of the Carriage of Goods by Sea Act*, 19 JOURNAL OF MARITIME OF LAW AND COMMERCE 1(1988) (Part I)

19. Michael F. Sturley, *The Fair Opportunity Requirement under COGSA Section 4(5): A Case Study in the Misinterpretation of the Carriage of Goods by Sea Act*, 19 JOURNAL OF MARITIME OF LAW AND COMMERCE 157 (1988) (Part II)
20. Michael F. Sturley, *An Overview of the Considerations Involved in Handling the Cargo Case*, 21 TULANE MARITIME LAW JOURNAL 263 (1996-1997)
21. Mary L. Moreland, *COGSA SECTION 1304(5): Fair Opportunity Update*, 20 TULANE MARITIME LAW JOURNAL 423 (1995-1996)
22. Michael F. Sturley, *The History of COGSA and the Hague Rules*, 22 JOURNAL OF MARITIME LAW AND COMMERCE 1 (1991)
23. Michael F. Sturley, *Carriage of Goods by Sea*, 31 J. Mar. L. & Com. 241 (2000)
24. Michael F. Sturley, *The Future of the COGSA Fair Opportunity Requirement: Is There Life After Carman Tool and Chan?*, 20 JOURNAL OF MARITIME LAW AND COMMERCE 559 (1989)
25. Nicholas J. Healy, *Admiralty and Shipping*, 1982 ANNUAL SURVEY OF AMERICAN LAW 1 (1982)
26. Rikki Simmons, *Boats 'N Woes*, 4 SAVANNAH LAW REVIEW 151 (2017)
27. Anon., *Skidded Machinery Held to be a "Package" for Purpose of Limitation of Carrier's Liability of Under Section 4(5) of the Carriage of Goods by Sea Act*, 46 U.S.C. § 1304(5) (1964), 2 RUTGERS-CAMDEN LAW JOURNAL 361 (1970)
28. Nancy A. Sharp, *What is a COGSA "Package"?*, 5 PACE INTERNATIONAL LAW REVIEW 115 (1993)
29. Stanley L. Gibson, *The Myth of Cargo Insurance as Conclusive Evidence of*

- Cargo Owner's Intent to Accept COGSA's \$500 Per Package Limitation*, 23
THE UNIVERSITY OF SAN FRANCISCO MARITIME LAW JOURNAL 81 (2010-2011)
30. Tallman Bissell, *The Operational Realities of Containerization and Their Effect on The "Package" Limitation and The "On-Deck" Prohibition: Review and Suggestions*, 45 TULANE LAW REVIEW 902 (1970-1971)
31. William Tetley, *Per Package Limitation and Containers Under the Hague Rules, Visby & Uncitral*, 4 THE DALHOUSIE LAW JOURNAL 685 (1977-1978)
32. William Tetley, *The Proposed New United States Senate COGSA: The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law*, 30 JOURNAL OF MARITIME LAW AND COMMERCE 595 (1999)
33. Wayland H. Sanvord, *The Carmack Amendment in the State Courts*, 15 MICHIGAN LAW REVIEW 314 (1916-1917)

【裁判例】

1. Aetna Ins. Co. v. M/V Lash Italia, 858 F.2d 190, 1989 AMC 135 (4th Cir [Md.] 1988)
2. Akiyama Corp. of Am. v. M.V. HANJIN MARSEILLES, 162 F.3d 571, 573, 1999 AMC 650 (9th Cir. 1998)
3. Allied International Eagle Trading Corp. v. S.S. Yang Ming, 672 F.2d 1055 (2d Cir. 1982)
4. Aluminios Pozuelo Ltd. v. S.S. Navigator, 407 F.2d 152, 1968 AMC 2532 (2d Cir. [N.Y.] 1968)

5. Anticosti Shipping Co. v. Viateur St. Amand, [1959] S.C.R. 372(Can.); [1959] 1 Lloyd's Rep.352
6. Brazil Oiticica, Ltd. v. The Bill, 55 F. Supp. 780, 1944 AMC 883 (D. Md. 1944) aff'd sub nom., Lorentzen v. Brazil Oiticica, Ltd., 145 F.2d 470, 1945 AMC 108 (4th Cir. 1944)
7. Brown & Root, Inc., v. M/V Peisander, 648 F.2d 415,1983 AMC 929 (5th Cir. 1981)
8. Caterpillar Overseas, S.A. v. Marine Transport Inc., 900 F.2d 714, 1991 AMC 75 (4th Cir. [Va.] 1990)
9. Carman Tool & Abrasives, Inc. v. Evergreen Lines Co. ,871 F.2d 897, 1989 AMC 913(9th Cir. 1988)
10. Companhia Hidro Electrica v. S/S "Loide Honduras", 368 F. Supp. 289, 1974 AMC 350 (S.D.N.Y. 1974)
11. Crispin Co. v. M/V Morning Park, 578 F. Supp. 359, 1985 AMC 766 (S.D. Tex. 1984)
12. Edso Exporting LP v. Atlantic Container Line AB, 471 Fed. Appx. 8, 2012 AMC 1811 (2d Cir. 2012)
13. Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Ltd. [1974] S.C.R. 933(Can.); [1973] 2 Lloyd's Rep. 469
14. Ferrostaal v. M/V Sea Phoenix, 447 F.3d 212, 2006 AMC 1217 (3rd Cir. 2006)
15. Ferrostaal, Inc. v. M/V Sea Phoenix, 2005 AMC 581(D.N.J. 2004)
16. FMC Corp.v. S.S. Marjorie Lykes, 851 F.2d 78, 1988 AMC 2113 (2d Cir. [N.Y.]

- 1988)
17. FMC Corp. v. S.S. Marjorie Lykes, 83-CV-5231(Dec. 4, 1987 S.D.N.Y.)
 18. Fishman & Tobin, Inc. v. Tropical Shipping & Constr. Co., 240 F.3d 956, 2001 AMC 1663, (11th Cir. [Fla.] 2001)
 19. Fireman's Insurance v. S.S. President Eisenhower, 1983 AMC 1221 (N.D. Cal. 1983)
 20. Freedman & Slater, Inc. v. M/V Tofevo, 222 F. Supp. 964, 1963 AMC 1525 (S.D.N.Y 1963)
 21. General Electric Co. v. Inter-Ocean Shipping, 862 F. Supp. 166 (S.D. Tex. 1994)
 22. General Motors Corp. v. Moore-McCormack Lines, Inc., 451 F.2d 24 (2d Cir. 1971)
 23. Gulf Italia Co. v. S.S. Exiria, 160 F. Supp. 956, 1958 AMC 439 (S.D.N.Y.1958)
 24. Gulf Italia Co. v. American Export Lines, 263 F.2d 135, 1959 AMC 930 (2d Cir. [N.Y.] 1959), cert. denied, 360 U.S. 902, 79 S. Ct. 1285, 3 L. Ed.2d 1254 (1959)
 25. Mitsubishi Int'l Co., v. S.S Palmetto State, 311 F.2d 382, 1963 AMC 958 (2d Cir. [N.Y.] 1962)
 26. Granite State Insurance Co. v. M/V Caraibe, 825 F. Supp. 1113, 1994 AMC 680 (D. P.R. 1993)
 27. Hart v. Pennsylvania Railroad, 112 U.S. 331 (1884)
 28. Hartford Fire Ins. v. Pacific Far East Line, Inc., 491 F.2d 960, 1974 AMC 1475 (9th Cir. [Cal.] 1974), cert. denied, 419 U.S. 873, 95 S. Ct. 134, 42 L. Ed. 2d 112 (1974)

29. Hayes-Leger Assocs., Inc. v. M/V Oriental Knight, 765 F.2d 1076, 1986 AMC 1724 (11th Cir. [Ga.] 1985)
30. Henley Drilling Co. v. McGee, 36 F.3d 143, 1995 AMC 173, 1995 AMC 1047 (1st Cir. [P.R.] 1994)
31. Interflow Ltd. v. Burlington N. Santa Fe Ry. Co., 2005 AMC 2894 (S.D. Tex. 2005)
32. In re Isbrandtsen Co., v. United State. 201 F.2d 281, 1953 AMC 86 (2d Cir. 1953)
33. Institute of London Underwriters v. Sea-Land Service, Inc., 881 F.2d 761, 1989 AMC 2516 (9th Cir. [Wash.] 1989)
34. Italia Co. v. S.S. Exiria, 160 F. Supp. 956 (S.D.N.Y.1958)
35. Jean-Baptiste v. New York Terminal 1, Inc., No. 13-1656, 2014 WL 495160 (D.N.J. Feb. 6, 2014)
36. John Deere & Co. v. Mississippi Shipping Co., 170 F. Supp. 479 (E.D. La. 1959)
37. Komatus, Ltd. v. State Steamship Co., 674 F.3d 806, 1982 AMc 2152 (9th Cir. 1982)
38. Kukge Hwajae Ins. Co., v. M/V Hyundai Liberty, 294 F.3d 1171, 2002 AMC 1598 (9th Cir. [Cal.] 2002)
39. Middle East Agency, Inc. v. The John B. Waterman, 86 F. Supp. 487, 1949 AMC 1403 (S.D.N.Y. 1949)
40. Mori Seiki Usa, Inc., v. M.V. Alligator Triumph, 1992 AMC 1850 (C.D. Cal, 1992)

41. Mori Seiki USA, Inc. v. M/V Alligator Triumph, 990 F.2d 444, 1993 AMC 1521 (9th Cir.1993)
42. Mori Seiki v. M/V Shin, 1989 AMC 374 (W.D.Tex. 1978)
43. New York, New Haven & Hartford Railroad Co. v. Nothnagle, 346 U.S. 128 (1953)
44. Nichimen Co. v. M. V. Farland, 462 F. 2d 319, 1972 AMC 1573 (2d Cir. [N.Y.] 1972)
45. Nippon Fire & Marine Ins. Co. v. M.V. TOURCOING, 167 F.3d 99, 102, 1999 AMC 913 (2d Cir. 1999)
46. Norfolk Southern Ry. v. James N. Kirby, Pty Ltd., 543 U.S. 14, 125 S. Ct. 385, 160 L. Ed. 2d 283 (2004)
47. N.S. Tractors v. M/V Tarros Gage (1986) 1 F.T.R. 243, 1986 AMC 2050 (Fed. C. Can.)
48. Pan American v. California Stevedore & Ballast, 559 F.2d 1173, 1978 AMC 1834 (9th Cir. 1977)
49. Pendle and Rivett Ltd. v. Ellerman Lines Ltd., 29 Ll.L.Rep. 133
50. Primary Industries Corp. v. Barber Lines A/S, 78 Misc. 2d 603, 357 N.Y.S. 2d 375 (Civ. Ct. N.Y. 1974)
51. Royal Ins. Co. of Am. v. Orient Overseas Container Line Ltd., 408 F. Supp. 2d 415, 2005 AMC 2820 (E.D. Mich. 2005)
52. Sept Iles Express v. Clement Tremblay [1964] Ex. C.R. 213 (Ex. C. Can.)
53. Shinko Boeki Co., Ltd. v. S.S. "Pioneer Moon", 507 F.2d 342, 345 (2d Cir. 1974)

54. Stephen Nemeth v. General Steamship Corp., 694 F.2d 609, 1983 AMC 885
(9th Cir. 1982)
55. Sommer Corp v. Panama Canal Co., 475 F.2d 292, 1973 AMC 2053 (5th Cir.
1973)
56. Stirnimann v. The San Diego, 148 F.2d 141, 1945 AMC 436 (2d Cir. [N.Y.]
1945)
57. Studebaker Distributor Ltd. v. Charlton Steam Shipping Co. Ltd. [1938] 1
K.B. 459
58. Tamini v. Salen Dry cargo AB, 866 F.2d 741 (5th Cir. [Tex.] 1989)
59. Tessler Bros (B.C.). Ltd. v. Itaipacific Line, 494 F.2d 438, 1974 AMC 937 (9th
Cir. 1974)
60. The Aqasia, [2016] EWHC 2514 (Comm), [2016] 2 Lloyd's Rep. 510
61. The Aramis, [1987] 2 Lloyd's Rep. 59
62. The Caledonier, 31 F.2d 257, 1929 AMC 725 (2d Cir. [N.Y.] 1929), cert. denied,
179 U.S. 865, 49 S. Ct. 480, 73 L. Ed. 1003 (1929)
63. The River Gurara (1998) Q. B. 610
64. Tokyo kisen Kabushiki Kaisha v. Willits & Co., 17 F.2d 762, 1927 AMC 511
(9th Cir. [Cal.] 1927)
65. TradeArbed Inc. v. Western Bulk Carriers K/S, 374 Fed. Appx. 464(5th Cir.
2010)
66. Travelers Indemnity Co. v. Vessel Sam Houston, 26 F.3d 895, 1994 AMC 2162,
(9th Cir. [Cal.] 1994)

67. Ulrich Ammann Building Equip. Ltd. v. M/V Monsun, 609 F. Supp. 87, 1985 AMC 1965 (S.D.N.Y. 1985)
68. Unimac Co. v. C.F. Ocean Service, Inc., 43 F.3d 1343, 1995 AMC 1484 (11th Cir. 1995)
69. Universal Leaf Tobacco Co. v. Companhia de Navegacao, 993 F.2d 414, 417 (4th Cir. 1993)
70. Van Der Salm Bulb Farms, Inc. v. Hapag Lloyd, AG, 818 F.2d 699, 1988 AMC 1216 (9th Cir. [Ore.] 1987)
71. Vigilant Ins. Co. v. M/T Clipper Legacy, 656 F. Supp. 2d 352, 2011 AMC 462(S.D.N.Y. 2009)
72. Vision Air Flight Serv. v. M/V National Pride, 155 F.3d 1165, 1999 AMC 1168, (9 Cir. [Cal.] 1998)
73. Waterman S.S. Corp. v. United States Smelting, Refining & Mining Co., 155 F.2d 687, 1946 AMC 997 (5th Cir. [La.] 1946), cert. denied, 329 U.S. 761, 67 S. Ct. 115, 91 L. Ed. 656 (1946)
74. Whaite v. Lancashire & Yorkshire Railway Co., (1874) L.R. 9 Ex. 67
75. Yang Mach. Tool Co. v. Sea-Land Serv., Inc., 58 F.3d 1350, 1355, 1995 AMC 2153 (9th Cir. Cal. 1995)

【立法資料】

1. Carriage of Goods by Sea: Hearings Before the Senate Comn. on Commerce, 74th Cong. (1935) reprinted in 3 Michael F. Sturley, “The Legislative History of the Carriage of goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules (1990)
2. The Hague Conference Report, Second Day’s Proceeding at the Place of Peace, The Hague Rule on Wednesday, 31st August 1921, Proceedings 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)
3. The Hague Conference Report, Third Day’s Proceeding at the Place of Peace, The Hague Rule on Thursday, 1st September, 1921, Proceedings reprinted in 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)
4. The Hague Conference Report, Fourth Day’s Proceedings at the Place of Peace, The Hague Rule on Friday, 2nd September, 1921 at 216, 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)
5. International Law Association, Third Day’s Proceedings, Thursday, 1st September, 1921, reprinted in 1 Michael F. Styrlay, The Legislative History of the Carriage of goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires *of the Hague Rules*, (1990)

6. Imperial Shipping Committee, Report on the Limitation of Shipowners' Liability by Clauses in Bills of Lading, Cmd.1205. paras. 45 (1921), reprinted in 2 Michael F. Sturley, *The Legislative History of the Carriage of goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules* (1990)
7. International Conference on Maritime Law, Documents and Procès-Verbaux of the Sessions (Held from 17 to 26 October, Brussels 1922) 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)
8. International Convention for the Unification of Certain Rules in Regard to Bills of lading for the Carriage of Goods by Sea: Hearings on Executive E Before a Subcomm. of the Senate Comm. on Foreign Relations, 70th Cong. (1927) reprinted in 3 Michael F. Sturley, "The Legislative History of the Carriage of goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules (1990)
9. Relating to the Carriage of Goods by Sea: Hearings Before the House Comm. on the Merchant Marine and Fisheries, 67th Cong. (1923) at 79 reprinted in 3 Michael F. Sturley, "The Legislative History of the Carriage of goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules (1990)
10. Relating to the Carriage of Goods by Sea; Hearings Before the House Comm. on the Merchant Marine and Fisheries, 68th Cong. (1925) reprinted in 3 Michael F. Sturley, "The Legislative History of the Carriage of goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules (1990)

◆ 仏語文献 ◆

【書籍等】

1. Constant Smeesters & Gustave Winkelmolen, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, t.2, 1933.
2. Georges Van Bladel, *Connaissements et Règles de La Haye*, commentaire de la loi du 28 novembre 1928, 1929.
3. Georges Marais, *Les Transports Internationaux de Marchandises par Mer et la Jurisprudence en Droit Comparé*, Loi du 9 Avril 1936, 1949.
4. Georges Marais, *Des Règles de La Haye*, 1926.
5. Georges Ripert, *Droit Maritime*, t.2, 1952, 4e éd.
6. Guy Fraikin, *Traité de la Responsabilité du Transporteur Maritime*, 1957.
7. 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.
8. *Loi du 2 Avril 1936, relative aux transports des marchandises par mer*, J. O. de la République Française du 11 avril 1936.
9. Martine Rémond-Gouilloud, *Droit Maritime*, 2e éd., A. Pedone, 1993.
10. Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Droit Maritime*, 3e éd, L.G.D.J, 2016.
11. René Rodière, *Traité général de Droit Maritime : Affrètements et Transports*, t.2, Dalloz, 1967–70.

【裁判例】

1. Aix-en-Provence, 16 mars 1982, D. M. F., 1984. 291.
2. Cass. Req. 27 déc. 1943, D.R.C.1944.
3. Rouen, 18 oct. 1984, D. M. F., 1986. 33.