

船荷証券の解釈による運送人の特定

——フランス判例の研究——

箱 井 崇 史

はじめに

第一章 備船契約における対外的責任原則と

船荷証券上の責任

第一節 対外的責任原則とその適用

一 備船契約の類型と対外的責任原則

(一) 一九六六年法による備船契約の類型化と

対外的責任原則

(二) 備船契約の下での船荷証券の発行と運送人の

記載

二 判例にみる対外的責任原則の適用

船荷証券の解釈による運送人の特定

(一) 航海備船契約の下で発行された船荷証券上の

運送人

(二) 定期備船契約の下で発行された船荷証券上の

運送人

第二節 船荷証券上の記載と対外的責任原則の限界

一 対外的責任原則の限界に関する事例

(一) 船主が「運送人」とであるとされた事例

(二) 備船者が「運送人」とであるとされた事例

(三) 船舶代理人の船荷証券上の責任

二 船荷証券上の記載に基づく責任原則

(一) 記載に基づく責任原則の確立

(二) 頭書の記載の重要性

第二章 頭書のない船荷証券上の運送人の特定

第一節 判例の展開

一 一九八三年破毀院判決とこれに対する批判

(一) 破毀院一九八三年五月一〇日判決

(二) 判例の理論構成と問題点

(三) その後の裁判例

二 一九八七年破毀院判決とその定着

(一) 破毀院一九八七年七月二日判決

(二) その後の裁判例

第二節 判例理論と学説の検討

一 判例理論の検討

(一) 一九八七年判決による判例変更

(二) 確立された判例理論

二 学説の検討

終章 船荷証券の解釈による運送人の特定

一 フランスにおける船荷証券上の運送人の特定

(一) 船荷証券の解釈と解釈原則

(二) 解釈の方法

二 フランス法からの示唆

(一) 船荷証券の解釈と解釈原則

(二) 解釈の方法

おわりに

はじめに

問題の所在 わが国の国際海上物品運送法は、一九二四年の船荷証券統一条約⁽¹⁾を撰取した国内法であり、いわゆる運送人船荷証券主義を採用している。ここで、運送人とは荷送人を契約の相手方として海上運送を引き受ける者であつて(統一条約一条(a)、国際海運二条二項)、船主のみならず傭船者も自己の名をもつて運送契約を締結することにより運送人としての地位を有し、責任を負うことになる。そして、船荷証券が発行される場合には、証券上には運送人が誰であるかの記載がなされなければならず、国際海上物品運送法は運送人の氏名または商号を船荷証

券の記載事項として掲げ（七条一項五号）、船荷証券は運送人、船長または運送人の代理人が署名または記名押印したうでこれを交付すべきものとしている（六条・七条一項柱書）。したがって、備船契約の下で船荷証券が発行された場合には、運送人が船主であるか、あるいは備船者であるかは、ほんらい当該証券上に明らかにされるべきもののなのである。

しかし、船舶の利用形態あるいは船荷証券の発行形態などにおける実務の多様化・複雑化の一方で、伝統的な署名方法、約款の利用がなおも慣行として行われており、現在利用されている船荷証券の中にはこの点が明瞭でないものが少なくない。ここに、いわゆる「運送人の特定」(identity of carrier)として知られる問題が生じているのである。そして、この問題は、ほとんどの海事問題がそうであるように、わが国のみならず世界的な問題として認識されている。実際、たとえば一九六五年にストックホルムで開催された海法に関するコロキウムでこの問題がとりあげられたことが知られているし、最近では一九九〇年にパリで開催された万国海法会(CMI)あるいは一九九二年のCMIジュネヴァ国際会議でも議論の対象とされている⁽³⁾。また、各国の学説において盛んに論じられているほか、立法による対応の動きも伝えられている⁽⁴⁾。

一方、わが国でもいわゆるジャスミン号事件判決を契機としてこの問題に関する活発な議論が展開されており、その成果も着実に蓄積されつつあるといえる⁽⁶⁾。こうした研究は比較法的アプローチによるものであり、この問題の性質上、国際的な統一・調和という視点での検討が不可欠であることが確固とした共通の認識となっているからである。

本稿の目的　そこで、本稿の目的の第一は、わが国においていまだに十分な研究が行われていないフランスに

おけるこの問題の解決方法を明らかにすることにある。わが国と同じく大陸法系に属し、また、統一条約に依拠した国内法を有するフランスでは、この問題に関する豊富な裁判例の蓄積がみられている。そればかりか、判例により確立された解決方法によって、フランス国内ですでに解決済みの問題であると評されるまでにいたっている。それゆえ、フランス法は、この問題に関する比較法研究において格好の対象となりうるものと考えられる。フランスではこの問題は、判例に現れたいわゆる「頭書のない傭船船荷証券 (commissement de charte-partie sans en-tête)」上の運送人の特定」をめぐって、一九八〇年代以降に大いに議論された。そして、善意の証券所持人の保護を徹底して図る解決が示されるにいたっている。そこで、本稿は、この「頭書のない船荷証券」の問題の背景と位置づけを明らかにすることによって、フランスにおける船荷証券上の運送人の特定の問題の解決方法を説明しよう、と試みるものである。これは、「頭書のない船荷証券」の議論の前提として、頭書のある船荷証券に関する一定の解決方法が確立されており、その解決方法が改めて問題となりうる状況が発生したものと考えられ、この点を明らかにすることこそがフランスにおけるこの問題の統一的な解決方法の内容を的確に理解するために必要不可欠であるとの認識によるものである。

このように船荷証券上の頭書の記載が問題とされていることから窺えるように、フランスでの解決方法は、船荷証券の記載の解釈にその重点が置かれている。わが国でも、前述のジャスミン号事件判決では、船荷証券上の運送人の特定は船荷証券の解釈によってなされるという判断が示された。これは、定期傭船契約の下で発行された船荷証券上の運送人の特定について、定期傭船契約の法的性質を分析することによって運送人を導いてきたかつての大審院判例とは一線を画し、法的性質論から離れた新しい解決方法を示すものとして注目されている。⁽⁸⁾そして、こ

の解決方法は、とりわけ船荷証券の善意の所持人の保護といった観点から妥当なものとして、わが国の学説において好意的な評価をえており、おおむね判旨結論も支持されている。フランスでも傭船契約の構造から導かれる対外的責任原則と船荷証券上の責任との関係はかつて問題とされてきたのであり、また、船荷証券の解釈による運送人の特定に關しても「頭書のない船荷証券」にいたるまでの蓄積が存在している。今後、わが国の判例において、「船荷証券の解釈による運送人の特定」という解決方法が定着することも十分に予想され、こうした点においてもフランスからの示唆は少なくないものと思われるのである。ところで、ジャスミン号事件に關する評釈では、「船荷証券の解釈による」という解決方法そのものを支持しながら、他方でそこで示された船荷証券の解釈を疑問とするのであろう見解が示されているように、船荷証券の解釈による運送人の特定という方法を採用した場合、その解釈いかんによつて結論が大きく異なることも考えられる。そもそも、「船荷証券の解釈による」というだけでは問題が解決されたことにはならず、その解釈という局面に從來からの議論が凝縮される結果ともなりかねない。さらに、第三者からの証券外の事実の主張といった場合まで考えれば、およそあらゆる問題が未解決のまま残されともいえるのではないか。また、こうした解決方法によれば、具体的ケースごとに船荷証券の記載を参照しつつ判断をすることになるから、一定の解釈原則の定立と、これに立脚した類型化が求められることにならう。こうした問題意識から、今後さらなる検討を要すると思われるこの場合の解釈原則の定立と個別ケースの類型化に關する可能性を、わが国では望みえない豊富な蓄積を有するフランスの判例の検討を通じて探りたいと思うのである。

(一) 一九二四年八月二十五日ブラッセルで署名された船荷証券に關するある規則の統一のための國際條約(昭和三年條約二二号)。以下「統一條約」といふ。

船荷証券の解釈による運送人の特定

(2) H. G. Röhreke, 'The Identity-of-Carrier Problem in German Law', *Miscellanea of maritime law*, 1, Athens, 1988, pp. 55 et s.; R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, t. II, 1968, n° 697, p. 328, note 2.; Rodière は一九九六年六月開催としてゐるが、Röhreke によれば一九六五年六月開催と、関連する論稿の出版 (in *Il diritto marittimo*, 1966, pp. 165 et s.) が一九六六年とあるので、これによつた。なお、同稿 (*Diritto Marittimo*) は未入手である。

(3) 落合誠一「一九九〇年代の海上物品運送法の統一」の検討(万国海法会第三四回(パリ)国際会議報告)海法会誌復刊三五号三頁以下、山下友信「備船契約に関する若干の問題——備船契約に関する CMI ジェノヴァ国際会議報告——」海法会誌復刊三七号一一頁を参照。

(4) たとえば、オランダ新民法典に於て R. Achard, note sous l'arrêt, *D. M. F.*, 1995, p. 823. および山下・前掲(注3)報告一一九頁を参照。なお、Achard および山下・同報告が紹介する M. B. Reynolds, 'Time charterparties: Is the Owner a Carrier?', in *Diritto Marittimo*, 1992, fasc. IV, p. 1083. は未入手である。

(5) 東京地裁平成三年三月一九日判決、判例時報一三三九号一三四頁、金融・商事判例八七八号三九頁、東京高裁平成五年二月二四日判決、海事法研究会誌一一四号二頁。東京地裁判決の評釈として、中村眞澄・海事法研究会誌一〇四号一六頁、原茂太一・金融商事判例八七八号三九頁、新里慶一・海運七六九号一一頁、七七〇号一〇七頁、清河雅孝・産大法学二六卷二号五三頁、同・平成三年度重要判例解説ジュリスト一〇二号一〇五頁、戸田修三・別冊ジュリスト商法(保険・海商)判例百選(第二版)一五八頁、小林登・判例評論三九二号(法律時報一三九一)四四頁、川又良也・私法判例リマックス七号(一九九三年・下)一一六頁、野村修也・西南法学論集二四卷三号一四一頁、高桑明・商事法務一三八六号三三頁、中田明・ジュリスト一〇七五号一七五頁などがある。また、東京高裁判決の評釈としては、相原隆・海事法研究会誌一一九号一頁がある。

(6) この問題に関する研究として、下山田聰明「国際海上物品運送法における『運送人概念の確定について』——主としてアメリカ法との対比において」海事法研究会誌三九号一頁、中元啓司「定期備船契約における船荷証券の署名について(Ⅰ)」「Ⅱ」法学研究(北海学園大学)一八卷一、九九九頁、二、三九九頁、同「標準定期備船契約書式の下での定期備船者の船荷証券署名権限」法学新報九六卷三・四号二二三頁、同「定期備船契約における船荷証券の署名について——船荷証券の署名に基づく責任の帰属主体およびいわゆる demise clause など」identity of carrier clause の効力について」海法会誌復刊二七号四七頁、野村修也「定期備船者によつて『船長のために (for the Master)』発行された船荷証券と対外責任の帰属主体——イギリス法を中心として——(一)

(二・完) 比較法学雑誌二三卷三号一一五頁、四号一四五頁、小林登「定期備船契約論(一)——(五)——英米法とドイツ法の比較法的研究——」法学協会雑誌一〇五卷五号五二七頁、六号七七九頁、八号一〇二一頁、九号二二一七頁、一一号一五二四頁、原茂太一「備船された船舶による運送につき発行された船荷証券における運送人の確定——イギリスの判例の研究を中心に——」青山法学三三卷三・四号一三頁、武知政芳「アメリカ法における定期備船者の運送契約上の責任——新しいアプローチを中心として——」岡山大学法学会雑誌四五卷一・二・三頁、栗田和彦「船荷証券の記載事項」岩本傘寿「商法における表見法理」(一九九六・中央経済社)所収二二七頁がある。また、個別の外国判例研究として、中村眞澄「船名のみ記載された船荷証券と運送人の責任」フランス破産院商事部一九八三年五月一〇日判決《Jura》号事件「最新海事判例評釈Ⅱ(一九九二・成文堂)所収一〇六頁、中元啓司「定期備船契約の下における船荷証券の署名」同前一一二頁、野村修也「定期備船者によって『船長のために』として発行された船荷証券と船主責任」同前一二〇頁、小池貴博「B/L中のLoC条項と運送人の特定」ドイツ連邦裁判所一九九〇年一月二二日判決「海事法研究会誌一三四号一頁、拙稿「頭書のない船荷証券上の運送人の特定」仏・ヴェルサイユ控訴院一九九五年三月二〇日判決《Soutfo》号事件」同前一一頁がある。

(7) 本稿でとくに断りなく「頭書」(en-tête heading) という場合、これは、通常船荷証券のいわゆる主要部に船荷証券であることを示す表示とともに明瞭かつ独自の書体で記載されている具体的な会社社名等の表示をいう(en-tête commercial)。大木一男・船荷証券の実務的解説(一九八三・成山堂)七八頁を参照。

(8) 原茂・前掲(注5)評釈四二頁、清河・前掲(同前)評釈ジュリスト一〇六頁、小林・前掲(同前)評釈二三四頁など。

(9) 川又・前掲(注5)評釈一一九頁、相原・前掲(同前)評釈五頁以下。

第一章 傭船契約における対外的責任原則と船荷証券上の責任

第一節 対外的責任原則とその適用

一 傭船契約の類型と対外的責任原則

(一) 一九六六年法による傭船契約の類型化と対外的責任原則

フランスでは傭船契約および海上物品運送契約に関する一九六六年六月一八日の法律第四二〇号および一九六六年二月三十一日のデクレ第一〇七八号⁽¹⁰⁾により、傭船契約(一条⁽¹¹⁾)を定期傭船契約 (affrètement a temps)、航海傭船契約 (affrètement au voyage) および裸傭船契約 (affrètement «coque nue») の3つに類型化している⁽¹²⁾。そして、これらの傭船契約の区別の基準を船舶のいわゆる航海管理 (gestion nautique) および商事管理 (gestion commerciale) の帰属いかんであるとしている。すなわち、定期傭船にあっては船舶の航海管理は船主に留保されるが、商事管理は傭船者に移転し帰属する(デクレ二〇、二二条)。他方、航海傭船では、船舶の航海管理、商事管理のいずれもが船主に帰属する(デクレ七条)ものとされている。こうした区別は、一九六六年法の創設にかかるものではなく、同法はすでにフランスの判例において認められてきた考え方を法文として整理したもの⁽¹³⁾にすぎない。契約自由の原則が支配し、当事者によってさまざまな約定がなされる傭船契約を分類し、当事者の責任関係を明らかにするた

めに、フランスの判例は好んで管理ないし指揮 (gestion ou direction) の觀念に依拠していたことが知られているのである。⁽¹⁴⁾ もっとも、こうして導かれる責任関係は傭船契約の当事者間に関するものであり、傭船契約の当事者でない第三者に対する責任関係についても同様を考えるかは別途問題となりうる。傭船契約の対外的責任が問題となる局面は多様であり、傭船契約の下で発行された船荷証券上の責任はその一局面にすぎないのであって、本稿において全般にわたって詳論することはできないが、船舶の管理の帰属による責任主体の特定という考え方は、異論はあるものの、⁽¹⁵⁾ 通説・判例により対外的責任への拡張がおおむね肯定されているといつてよい。⁽¹⁶⁾ そこで、傭船契約の下で運送契約が締結された場合、この運送契約の締結はまさしく船舶の商事管理に属する事項であるから、⁽¹⁷⁾ 商事管理の帰属主体こそが当該運送契約の当事者すなわち運送人であると解され、この点は一九五〇年代および六〇年代の判例の傾向としてやはり一九六六年法以前から指摘されてきていた。⁽¹⁸⁾ つまり、傭船が定期傭船契約による場合には商事管理の移転を受けた傭船者が運送人としての地位を有し、⁽¹⁹⁾ 反対に、航海傭船契約による場合には商事管理が航海管理とともにいぜんとして船主に留保されるがゆえに船主が運送人としての地位を有するものと解され、今日においてもこれが原則となっている。

(二) 傭船契約の下での船荷証券の発行と運送人の記載

そして、この運送契約に基づいて船荷証券が発行される場合、船荷証券は、通常、このようにして運送人たる地位を有する者により発行され、証券上にもその旨の記載がなされることになる。一九六六年法はデクレ三三三二条第二文において、「船荷証券には、当事者、運送品、航海の要素および運送貨を明確にするため適切な事項を記載する」と定め、傭船契約書の場合とは異なり⁽²⁰⁾ 船荷証券上に運送契約当事者の名称そのものを記載すべきであるとはしてい

ない。実務においては、一般に、運送人の名称は大文字を用いて証券の頭書に記載され、「これは会社名の表示 (publicite) の一要素である」⁽²¹⁾ともいわれている。このように、船荷証券の頭書に掲げられる商号等の表示が、通常は運送人を表示するものであると解されることについては、判例においても学説においてもまったく異論がない。⁽²²⁾したがって、備船契約の下でこのような船荷証券が発行された場合、船舶の商事管理の帰属主体であり船荷証券上に表示された者が唯一の運送人であるから、船荷証券所持人はこの者に対してのみ運送契約に基づく訴えを提起できるのであり、そもそも被告適格を有しないその他の備船契約当事者に対する訴えは却下（訴訟不受理）される。⁽²³⁾

こうした解決方法は前述のように一九五〇年代、六〇年代を通じて判例により認められ定着してきたものであるが、以下では航海備船契約および定期備船契約のそれぞれについて、破毀院判決が示されている一九六六年法施行前の二つの事件を中心として裁判例を概観しながら、対外的責任原則の適用のされ方を具体的事例において確認してみよう。

二 判例にみる対外的責任原則の適用

(一) 航海備船契約の下で発行された船荷証券上の運送人

〔判例 1〕破毀院一九六一年七月六日判決⁽²⁴⁾（レンヌ控訴院一九五六年一月二日判決⁽²⁵⁾、ナント商事裁判所一九五五年
 一二月五日判決⁽²⁶⁾）

Federation bananière (F. B.) は Konakry (ギニア) から Nantes までのバナナの海上運送のために、Gencon

書式に基づく航海備船契約によつて Blue Star Line (B. S. L.) が所有する Mosdale 号を備船した。この海上運送に際して、陸揚港である Nantes において、運送品のバナナに船倉の温度計の異常による損傷が発見された。そこで、荷受人である船荷証券所持人は、船主 B. S. L. および本船の船長を相手として損害賠償を求める訴えを提起したところ、一番のナント商事裁判所判決は原告の請求を認容して船主等の責任を認めた。控訴審において被告 B. S. L. は、本件船荷証券は備船者である F. B. の代理人により発行されたものであつて B. S. L. により発行されたものではなく、たとえ当該船荷証券に船長が署名をしたとしても、これは B. S. L. を拘束せず、備船者であり運送人でもある F. B. のみを拘束するのであるから、したがつて、B. S. L. および船長に対する訴えには訴訟不受理が宣告されるべきであると主張した。

レンヌ控訴院判決は、「備船者への船舶の商事管理の移転を伴い、その結果として船舶が備船者の支配下に置かれ、それゆゑこの者が運送について責任を負担するという定期備船契約とは異なり、航海備船契約は、反対の合意がない限り、運送人の資格とこれに付随する責任とを船主に留める運送契約であつて、船主は船舶の指揮監督全体を保持し、船主のみが荷受人に対して運送上の責任を負担する。」と、航海備船契約における対外関係の原則をまず説示した。そして、「航海備船契約においては、船長はなお船主の被用者 (préposé) であり続けるのであつて、船荷証券上にその署名がある船長の行為は船主を拘束する。かかる資格において本船船長は船荷証券に署名したのであり、本件船荷証券には《B. S. L. により、その船荷証券の条項および条件に基づき実施される運送》との記載が明瞭に付加されている。したがつて、B. S. L. はその被用者の署名によつて運送人としての資格を有し責任を負うのである。B. S. L. はかかる記載は事実ないし法律の錯誤であると主張するが、實際この記載は備船者と B. S.

「との間で締結された航海備船契約から帰結される法的状態を要約的に表現したものにほかならない。」と述べ、民法典一一一〇条にいう合意無効の原因たる錯誤についての立証がないのであるから、以上の理由により船主B. S. L. は運送人としての責任を負つものと判示し、その被告適格を肯定した上で控訴を棄却した。本件はさらに破毀院に上告されたが、原審レンヌ控訴院判決を引用しながら確認する一九六一年七月六日判決により上告を棄却された。

（一）対外的責任原則の適用　このように本件では一番から破毀院まで一貫して、航海備船契約の下で発行された船荷証券上の運送人は船主であると判示され、運送品の損傷に対する船主の責任が肯定されている。判旨は、まず備船契約における責任原則を適用して、航海備船契約の構造から演繹的に船主が運送人の地位を有することを導いており、これを「実態」と表現する。この点についてはすでに、ラバ控訴院一九五一年一月二三日判決が「航海備船契約を締結した船主は船舶の航海管理および商事管理を保持し、唯一この者が海上運送契約から生じる義務を負担する。」と判示しており、本件判決の直前にもパリ控訴院一九五九年一月五日判決が同様の判断を示している。そして、判決は証券上になされた船長の署名は船主のみを拘束するものとし、この場合、船長は船主の被用者であると説示する。たとえば右のパリ控訴院判決の原審であるセーヌ商事裁判所一九五七年六月一七日判決も、「実際、船主が船舶の管理を保持しているから、船長はなおこの船主の被用者である。したがって、船長は船主の代理人として本件船荷証券に署名したのである。」と述べているように、航海備船契約の場合、商事管理および航海管理の双方が船主に帰属する結果として、いずれに關しても船長は船主の被用者であるといわれ、このように証券上の署名について、船長と責任主体たる船主との間に代理關係が認められるのである。

(2) 船荷証券上の記載との関係　ところで、判旨は対外的責任原則を適用して船主が運送人の地位を有することを導くが、単純にこれのみをもって船主の運送契約上の責任を肯定しているわけではない。判旨は備船契約の構造から導かれる責任関係を「実態」とし、次いで船荷証券の記載内容を検討して、かかる記載が「備船契約から帰結される実態を要約的に表現している」こと、すなわち「実態」と証券上の記載とが一致することを確認しているのである。本件船荷証券の頭書の記載の有無は定かでないが、船主が運送人であることを窺わせる内容の記載が証券中に明瞭に存在することが指摘されており、この事実の確認を経て、船主が船荷証券に証される運送契約上の責任を負うとの結論を導いているのである。この点については後に論じることとし、ここでは確認にとどめて、次に定期備船契約の場合を見てみよう。

(一) 定期備船契約の下で発行された船荷証券上の運送人

〔判例2〕破毀院一九七三年二月二六日判決⁽³¹⁾(カーン控訴院一九七一年三月一日判決)⁽³²⁾

本船 Boreé 号は Balime 書式に基づく備船契約書により、船主 Société navale caennaise (S. N. C.) から Société Navicasa de Las Palmas de Grand Canaria (S. N. P.) に定期備船されていた。本船による箱詰トマト五万三九五三ケースの海上運送に際して、定期備船者 S. N. P. より船荷証券が発行された。陸揚港である Rotterdam において一九八ケースの滅失と四六九三ケースについての濡損が確認され、荷受人は船主 S. N. C. に対して損害の賠償を求めて訴えを提起した。第一審(未公刊)で敗訴した原告は、控訴審において、第一に、備船契約書はこれに無関係の第三者に対しては対抗できないこと、第二に、本件船荷証券には identity of carrier 条項が含まれ、備船者により《船長のために》署名されていること等を指摘して、船主のみが責任を負うべき運送契約の当事

者であると主張した。これに対して被控訴人たる船主は、みずからは本件運送契約の当事者ではないから責任を負わないと主張して争った。

原審カーン控訴院判決は、「本件船荷証券は備船者の頭書を付した書式により作成されており、for the captain, subject to mate's receipt—the agents との記載の下に備船者の代理人による署名がなされている。当該船荷証券はいかなる資格においても船主〔名〕を記載しておらず、備船契約書への参照も何ら含んでいない。さらに、備船契約書により、船主は本船の商事管理を備船者に移転しており、こうして備船者のみが本船の商事経営のために、航海を決定し、自己の計算において荷送人と運送契約を締結し、船長に指示を与える権限を有していた。そこで、船長は備船者のみを代理するのであるから、《船長のために》船荷証券に署名することにより、備船者は船舶の商事経営の範囲において自ら義務を負うのであって、この署名は船主を拘束するものではない。備船者の頭書を含み、この者により署名された船荷証券には、運送契約が船主により、または、船主のために締結されたことを帰結させる記載は存在せず、荷送人および荷受人に対して船主が契約当事者であることを導かせるものではないから、備船契約書をもって荷受人に対抗できないことは問題とはならない。船主は運送契約の当事者ではないから、この者に対して契約条項〔identity of carrier 条項〕をもって対抗することはできない」と判示して、原告の控訴を棄却した。原告の上告に対して破毀院は、identity of carrier 条項そのものについては言及せず、船主が本件運送契約の当事者ではないとする点について、右原判決の要旨をほぼそのまま引用しながらその結論を確認し、簡単に上告棄却の判決を下した。

（一） 対外的責任原則の適用

このように本判決は、運送品の滅失損傷に関して、船荷証券所持人の船主に対

する請求を退けている。定期傭船契約の下で船荷証券が発行された場合には、船舶の商事管理の移転を受けた定期傭船者が荷送人との運送契約の当事者たる運送人の地位を有するのが原則であり、このことは判例においてもしばしば指摘されていた。⁽³³⁾ たとえば、ルアン控訴院一九五五年一月一三日判決が、「定期傭船契約の場合、(その下で発行された) 船荷証券の所持人たる荷受人は、船主との間に何らの法律関係ももたないので、船主の責任を発生させるべきフォート⁽³⁴⁾を証明しない限り、船主に対する直接訴権 (action direct) を有しない」というように、船主と船荷証券所持人との間には何らの契約関係も認められないから、不法行為または準不法行為に基づく請求であればともかく、船主の契約上の責任を問うことはできないとされる。本判決〔判例2〕も商事管理の移転について言及し、傭船者のみが本船の商事経営を行っていたことを認定しており、傭船契約の類型から導かれる責任主体の原則を指摘するものである。

(2) 「船長のため」(for the Master) の署名 この場合、本件船荷証券にみられるような「船長のため」の署名はどのように理解されるのであろうか。航海傭船の場合には「判例1」でみたように、船長はなお船主の被用者 (preposé) であるとされるが、定期傭船の場合には、商事管理の範囲内において、船長は商事管理の帰属する傭船者の被用者であると理解されている。⁽³⁵⁾ 一九六六年法は定期傭船に関するデクレニ二条において、「船長は傭船契約書に定められた範囲内において、船舶の商事上の管理に関するすべての事項について傭船者の指示にしたがわなければならない」と定めており、たとえば、パリ商事裁判所一九六八年五月一五日判決⁽³⁶⁾は、「定期傭船契約により、船舶はその商事管理に関しては傭船者の排他的支配下に置かれ、この傭船者が運送人の責任を負担する。結果として、船長はすべて運送に関して定期傭船者の被用者となる。」と述べている。本判決〔判例2〕は、「被用者」

という語は直接には用いていないが、傭船者のみが商事経営のために荷送人との運送契約を締結する権限を有していたことを認め、「《船長のために》船荷証券に署名することにより、傭船者は船舶の商事経営の範囲において自ら義務を負う」と説示しているのである。この点、本件と同様に、定期傭船者が自己の商号を付した証券書式を用いつつ、「船長のため」との方式の署名をもって船荷証券を発行した事件で、パリ控訴院一九六八年一月九日判決⁽³⁷⁾は、「海上運送が再傭船者（定期傭船者）により実施された場合は、船荷証券に署名していない本船の船主および（主たる傭船契約の）傭船者は荷受人との法律関係を有さず、運送契約とは無関係であつて、運送中に発生した滅失にかかる損害賠償請求訴訟において被告適格を有しない」と述べ、船長は定期傭船者の被用者であり、運送人は定期傭船者であるとする。

(3) 船荷証券上の記載との関係 このように、傭船契約の構造から導かれる運送人の地位について述べる一方で、本判決は運送人の特定のために「判例1」と同様の手法を用いて、船主が運送契約上の責任を負わないとの結論を導いている。本件において原告が主張するように、傭船契約書の内容をもって第三者たる船荷証券所持人に對抗できないことは当然のこととされ、これはフランスの判例において確立された原則であると指摘されている⁽³⁸⁾。こうした主張に対して、判旨の引用部分を見ても明らかなように、控訴院判決は傭船契約の構造（傭船契約書）ばかりでなく本件船荷証券の記載内容を参照しつつ、傭船者が運送人であることに証券上の記載との矛盾がないことを確認しているのである。すなわち、証券には傭船者の頭書を付したその者の書式が用いられ、一方で、船主の名称がまったく記載されていないことを指摘しながら、「船荷証券には運送契約が船主により、または、船主のために締結されたことを帰結させる記載は存在しない」と述べることににより、商事管理の移転を受けた傭船者が

運送人と解される原則との一致を確認しているのである。こうした前提において、本件について、船長は商事管理の範囲内においては傭船者のみを代理し、したがって「船長のため」の署名は傭船者のみを拘束するとの結論を導いている。つまり、この「船長のため」との記載は、判決文が明示的に確認するように、第三者をして船主が運送人であることを導かせる記載ではなく、また、そのように誤認させる性質の記載でもないと考えているのである。

(4) identity of carrier 条項 さらに、原告が第二に主張しているように、本件船荷証券には、船主を運送契約の当事者であるとするいわゆる identity of carrier 条項が挿入されていた。破毀院判決は直接には言及していないが、控訴院判決をみる限り、やはり同条項を運送人を船主と誤認させる性質の記載ではないとしているようである。判決は、右にみた認定により、船荷証券所持人と船主との間には何らの契約関係も認められないとし、船荷証券中の identity of carrier 条項をもって船荷証券所持人は「第三者」たる船主に対抗できないと説示するのである。たしかに、船荷証券に証される運送契約が傭船者と荷送人との間で締結されたとすれば、たとえ契約当事者を指定する条項であっても、その効果が直ちに船主に帰属するものではない。この点、傭船契約書において、identity of carrier 条項の挿入された船荷証券の発行が約定され、船主がその利用および効果をあらかじめ承諾している場合には結論が異なるだろうとの指摘がなされている。⁽³⁹⁾ 実際、本件と船主および船舶が同一で、やはり船荷証券上の運送人の特定が問題となった事件で、パリ商事裁判所一九七四年二月一三日判決は、自己の頭書を含む船荷証券を発行した傭船者が唯一の運送人であり、船長は傭船者の代理人であると認定した後、「本件では、船荷証券には何ら Ste navale caennaise (船主) の〔名称の〕記載がなく、傭船者の総代理店によって署名されたこれらの証券の作成に船主はまったく関与していない。すなわち、Mardina Lines (定期傭船者) により作成された船荷証券

には identity of carrier 条項が挿入されているが、しかしながら船主は、傭船者によって知らないうちに挿入された当該条項によって責任を負うことはない。」と判示し、船主の責任を否定するにあたり、船主が identity of carrier 条項について不知であることをことさら強調しているのである。

また、identity of carrier 条項とは異なるが、やはり定期傭船者が自己の書式で船荷証券を発行した場合に、署名に付された「船主の代理人として」との文言が問題となった事案で、セーヌ商事裁判所一九六一年六月八日判決⁽⁴⁾は、これをたんなる「例文」(clause de style) であるとし、運送人は船主でなく傭船者であると判示した。この判決は、傭船者の名称および住所が船荷証券の頭書に大書されていたことを指摘しており、この頭書の記載は、「船主の代理人として」との記載に優越する、運送人を特定する要素であると判断しているように思われる。

第二節 船荷証券上の記載と対外的責任原則の限界

一 対外的責任原則の限界に関する事例

ここまで一九六六年法の制定直前期の判例を中心に見てきたように、フランスの判例は同法による傭船契約類型の法制化以前から、傭船契約の法的分析の帰結としてその類型化を行っており、対外的責任の原則についても判例・学説によって各類型ごとに導かれていたのである。そして、一九六六年法以降は、傭船契約の法律上の類型化が図られたため、判例・学説による責任原則もいっそうの裏付けをえた形で維持されうるものと考えることができる。

しかし、傭船契約の下で発行された船荷証券上の運送人の特定、すなわち船荷証券に証された運送契約上の責任の帰属主体の特定に関しては、判例は上記原則の適用のみによってこれを判断してきたわけではない。航海傭船に関する「判例1」も、定期傭船に関する「判例2」も、それぞれ船舶の商事管理の帰属について言及し、対外的責任原則を示しているが、いずれも船荷証券の記載との整合性を確認するといった手順を踏んでいるのである。それゆえ、傭船契約の類型から導かれる責任主体が船荷証券上に現れていない、あるいは、これと証券上の記載とが矛盾する場合について、判例がいかなる解決を図っているのかを検討する必要があるだろう。以下ではこの点について、一九七〇年代前半に現れたいくつかの裁判例を概観することにより、そこに示された解決方法を考察することにする。

(一) 船主が「運送人」であるとされた事例

〔判例3〕エクス控訴院一九七四年二月一日判決⁽⁴²⁾は、船荷証券所持人である荷送人が、運送品の滅失について、運送を委託した船舶代理人・船主C. N. M. に対して損害賠償を求めた事案に基づくものである。⁽⁴³⁾本件で、本船Relizane号はC. N. A. N. に傭船されており、船荷証券はC. N. M. の書式で発行されていた。そこで、被告船主C. N. M. は、みずからは運送人の受任者たる船舶代理人にすぎないから、自己の過失によるものではない本件損害については責任を負わないと主張した。これに対して控訴院判決は、「荷送人に対してC. N. M. により交付された記名式船荷証券にはC. N. M. の頭書が付されており、(…)本船がC. N. A. N. により傭船されていることを示すなら記載も含んでいない。結果として、C. N. M. は、船荷証券所持人に対して、自己とC. N. A. M. とを結びつける契約を、運送人としての責任を免れるために援用することはできない。外観上の運送人は、なおも

C. N. M. である（・・・）」と述べ、船主が運送人としての地位を有するものと判示した。

本件は出訴期間を主たる争点として争われたものであり、判決文において傭船契約の種類も特定されていないが、判決は傭船者を実際の運送人であるとしながら、船荷証券の頭書にその名称が記載されていた船主を「外観上の運送人」(transporteur apparent) とし、積荷損害について証券所持人に対する責任を負うべきものとした。すなわち、船荷証券の記載（外観）と傭船契約類型から導かれる責任帰属主体とが一致しない場合には、傭船契約の類型により導かれる責任原則に依拠するのではなく、もっぱら船荷証券の記載に基づいて証券上責任を負うべき者を特定しているのである。また、本件では、船荷証券所持人は実際の運送人 (transporteur réel) が被告船主でないことを知っていたはずであるとの抗弁が被告により主張されたが、この主張は裁判所により退けられている。傭船者が運送契約の当事者たる実際の運送人であるとした上で、さらに「外観上の運送人」を問題とする以上、こうした主張がなされるのは当然であつて、これが認められれば船主の責任は否定されよう。こうした解決方法は、例えばポルドー控訴院一九六三年三月二八日判決⁽⁴⁾が、「船荷証券が船主の頭書を付した書式で作成され、不可読な船長の署名に添えられたスタンプが船主の総代理店のものであるときは、第三者に対しては船主が運送人の資格を有し、運送品の滅失損傷につき責任を負わなければならない。船主が、当該船舶を真の運送人である第三者に傭船に出したとする傭船契約書を提出してこの運送人の資格を否認しようとしても認められない。」と判示しているように、すでに一九六六年法以前から指摘されているのである。なお、自己の書式で船荷証券を発行した船舶代理人の責任については、後に検討する。

(二) 傭船者が「運送人」であるとされた事例

〔判例4〕エクス控訴院一九七二年六月一三日判決⁽⁴⁵⁾は、航海備船された船舶により海上運送された運送品の損傷につき船荷証券所持人に保険金を支払った保険者が、保険代位により船長、船主および備船者等を相手どつて損害賠償を求めた事案に基づくものである。本件では、航海備船者が自己の頭書を付した船荷証券を発行しており、まずは被告適格をめぐつて争われた。原審マルセイユ商事裁判所一九七一年七月九日判決⁽⁴⁶⁾は、通常の場合、第三者に對する關係では船主が運送人たる地位を有するとしながら、「しかし、本件のように、船長が交付する船荷証券が備船者の頭書を付して作成されることもある。その結果、証券の所持人は船主を知らず、所持人は運送人たる備船者 (affrèteur-transporteur) とのみ法律關係を有することになる。この証券にこそ、ア・プリアリに第一の価値を与えるべきなのである。自己の頭書を付した書式を用いて作成された船荷証券を発行することにより、備船者は船舶の商事管理の範囲内において自己のみを拘束する(････)。」と述べ、さらに、一九七一年のカーン控訴院判決(前掲「判例2」)を引用しながら、船荷証券中の identity of carrier 条項の援用を否定し、本船の船主および船長は海上運送された運送品の損害の賠償を求める訴えにおいて被告適格を有しないとされた。そして、控訴院判決はこの点について、原審判決を引用しつつ、これを確認した。

航海備船契約の下でさらに運送契約が締結された場合、第三者に對する關係では、船舶の商事管理が留保されている船主が運送契約上の責任を負うのが原則であり、本判決もこの点に言及している。しかし、本件のように、備船者の名称を含む頭書の記載があり、一方で船主の名称が記載されていない船荷証券が発行された場合には、当該備船者が運送人としての地位を有し、運送契約上の責任を負うものとする。判決は「外観上の運送人」とはいつておらず、むしろ船主の被告適格を否定することにより、第三者との關係では備船者のみが運送人であるとしている

のである。判決文からは、前掲「判例3」のように、本件船主が「実際の運送人」とされない理由は定かでない。もつとも、前掲「判例3」では、実際の運送人とされた傭船者は被告となっていないので、第三者からの「実際の運送人」への請求の可否そのものは問題とされていないのである。本件では、傭船契約の両当事者が被告とされながら、商事管理が帰属するものの船荷証券上に現れない船主の被告適格が否定されているが、判決は、「外観上の運送人」に言及する前掲「判例3」と同様に、やはり船荷証券の記載、とりわけ頭書の記載より証券上の責任の帰属主体を導いているのである。

(三) 船舶代理人の船荷証券上の責任

船舶代理人 (consignataire de navire) は運送人の代理人であり（デクレ五一一条、船舶機装者 (armateur) の受任者として行動する⁽⁴⁷⁾）のであって、この者はみずから運送契約の当事者となるものではない。しかし、この船舶代理人が自己の頭書を付した船荷証券を交付した場合、この者の証券上の責任が問題となり、いくつかの裁判例が示されている。

(1) 責任を肯定した事例 「判例5-1」マルセイユ商事裁判所一九七二年二月四日判決は、「自己の頭書を付した船荷証券を発行した船舶代理人は外観上の運送人とみなされるべきである」として、運送品の滅失に関して、船舶代理人の船荷証券所持人に対する責任を肯定した。そして、運送品の滅失について責任を負った船舶代理人は、実際の運送人 (transporteur réel) に対して求償権を有するものと判示した。また、同じく「判例5-2」マルセイユ商事裁判所一九七三年一月二六日判決⁽⁴⁹⁾は、「自己の頭書を付した船荷証券を発行した Cie de navigation mixte は、本船 Relizane 号の船舶代理人としてではなく、外観上の運送人とみなすべきであり、したがっ

て、本件船荷証券に記載された運送品の受取りから引渡しまでに生じうる運送品の滅失損傷について責任を負う」とものと判示し、船主の代理人にすぎないのであるから運送品の滅失損傷については責任を負わないとする船船代理人の主張を退けている。

(2) 責任を否定した事例 「判例6-1」パリ商事裁判所一九七二年三月一日判決は、⁽⁵⁰⁾「実際には船船代理人として行為し、自己の頭書を含んだ船荷証券を誤って発行したC.G.T.は、第一に、C.N.A.N.の「運送」条項および条件への参照を示すスタンプ (timbre humide) が船荷証券上に押されており、第二に、本船 Seven Seas 号がC.N.A.N.の船舶であることが現地では周知の事実であるという事情においては、運送品の損傷については責任を負わないといふべきである。(・・・)一九六六年二月三十一日のデクレ五一条および確立した判例によれば、船船代理人は船船機装者の代理人とみなされるべきであつて、それ自身では運送契約の当事者ではないから、第三者は、船船代理人に対する「契約に基づく」直接訴権 (action direct) を有しない。」と判示し、船船代理人の責任を否定した。また、同じく「判例6-2」パリ商事裁判所一九七二年四月二日判決は、船荷証券が、他の運送人により運送が実施されるところを示したスタンプ (cachet) を付して船船代理人の印刷書式により作成された場合、海運業に従事する原告としては、当該船船代理人が運送人であることを誠実に主張することはできないと述べ、船船代理人の被告適格を否定した。

このように、頭書に自己の名称のある船荷証券を交付した船船代理人は、かかる記載を信頼した第三者に対しては原則として「外観上の運送人」としての責任を免れないものとされている。否定事例についても、判決は、船荷証券を所持する第三者が船船代理人を外観上の運送人であると主張することができない具体的な事情をそれぞれ指

摘しているのであって、通常は運送契約の当事者とは解されない船舶代理人についても、証券上の責任を負うべき余地を肯定しているものと考えられる。

二 船荷証券上の記載に基づく責任原則

（一）記載に基づく責任原則の確立

フランスでは備船契約法により船舶の管理の帰属という基準により備船契約の類型化が図られ、各類型ごとに責任関係の基本原則が明らかにされている。そして、備船契約の内部関係にとどまらず、その外部関係についても、かかる原則を前提とした解決が、判例・学説（通説）により認められてきていた。それゆえ、運送契約上の責任については、船舶の商事管理の帰属が問題とされ、問題解決の前提として、判例においてこの点がしばしば言及されてきたのである。しかし、備船契約の下で船荷証券が発行された場合、当該船荷証券上の責任主体の特定に際しては、判例は責任原則に言及しつつも、備船関係から導かれる運送人（商事管理の帰属主体）と具体的な船荷証券上の記載との一致を確認していたのであるから、こうした記載と責任原則との関係、換言すれば責任原則の限界が問題となった。

そして、前項でみたように、備船契約の類型から導かれる対外的責任原則と証券の記載との間に矛盾・不一致がある場合には、判例はこうした対外的責任原則にかかわらず、証券の記載から特定される者を運送人と認定したり（たとえば「判例4」）、あるいは外観上の運送人と認定する（たとえば「判例3」）ことにより証券の記載への信頼を保護しており、結果として、むしろ船荷証券の記載を優先する解決が図られてきているのである。つまり、船荷証

券が発行され、第三者に対する運送契約上の責任が問題とされる場面では、証券上の記載が備船契約類型による対外的責任原則に優先するという点で、対外的責任原則の限界が明らかになるのであり、第三者による証券外の事実の主張という問題を別にすれば、対外的責任原則そのものは問題解決の直接の決め手とはなっていないものといえるだろう。⁽⁵²⁾ このように、船荷証券が発行された場合、善意の所持人に対する関係では、備船契約の類型による対外的責任原則は船荷証券の性質から要請される別の原則により修正されることになる。すなわち、一九七三年七月四日パリ商事裁判所判決⁽⁵³⁾が、「責任を負うべき海上運送人を決定するためには、証券の発行者たる備船者と船主との関係を考慮するのではなく、船荷証券を発行し、将来の証券所持人に対して運送人として現れる者を考慮しなければならぬ。備船契約の条項は、たとえ船荷証券に参照文言があったとしても、船荷証券所持人（・・・）に対して、この者が当該条項を知っていたことが証明されるのでなければ対抗することができない。」というように、船荷証券上の運送人は船荷証券の記載に基づいて特定されるのであり、とくに船主と備船者の間で結ばれた備船契約の条項は善意の所持人に対して対抗できないことが、フランスの判例上確立した原則となっているのである。⁽⁵⁴⁾ このように船荷証券上の運送人が証券の記載により導かれるべきことの根拠は、船荷証券が流通を前提とした証券であり、これに文言証券性が認められる点に求められている。⁽⁵⁵⁾ この点、du Pontavice は、「船荷証券は流通し、譲渡されることを前提とした証券であり、もっぱらその記載 (mentions) 、その内容 (contenu) およびその内在的要素 (éléments intrinsèques) から運送人の指定 (designation du transporteur) が導かれなければならない」と⁽⁵⁶⁾いうが、このような考え方は、判例のみならず学説においても当然のこととして受け入れられているのである。

そして、船荷証券の記載によって運送人を特定する場合、判例の検討でもみたように、ここで重要な役割を果た

すのがいわゆる「外観法理」(theorie d'apparence)である。もっぱら取引の動的安全を図る見地から、商法の領域においては広汎に外観法理が作用することが知られているが、船荷証券上の運送人の特定に際しても外観法理が有効に作用することは多くの論者の指摘するところである。たとえば、Chauveauは、この領域における外観法理の適用について言及し、船荷証券は物品を代表する証券 (titre representatif) であり、流通を前提とした証券であるから、「手形におけるのと同様に、その所持人は証券上に記載された事柄を信頼できなければならない」と述べる。そして、この原則は、船荷証券の記載の効力を強化し第三者の保護を図つたとされる、当時の一九三六年四月二日の法律三条⁽⁵⁸⁾およびその基となった船荷証券統一⁽⁵⁹⁾条約三条五項に含意されるものと指摘している。また、Rodièreも、外観法理の適用により、傭船者が自己の計算で契約を締結したにもかかわらず船主がこれに拘束されるであろう例として、この傭船者が船主の頭書を付した船荷証券書式を利用した場合を挙げている。⁽⁶⁰⁾さらに最近の状況について、Simonは、フランスの判例が船荷証券の記載により運送人を特定することに関して、「(・・・)判例はきわめて堅固に根付いているように思われる。なぜなら、判例は、八〇年代の海法でのその存分な活躍が知られている外観法理に依拠しているからである。すなわち、船荷証券所持人は証券を一読しただけで契約の相手方を知るべきなのである。」と述べている。⁽⁶¹⁾このように、実際の運送人ではない者が自己の船荷証券書式を用いるなど、証券上に自己が運送人であるかのごとき外観を作出した場合は、かかる外観への信頼を保護するために、この者は善意の第三者に対する関係では運送人でないことを主張できず、その結果外観上の運送人として責任を負うものとされているのである。ただし、外観法理の適用上当然ながら、所持人が実際の運送人を知り、または、知るべきであったという事情がある場合には、外観上の運送人に対する請求は認められない。⁽⁶²⁾なお、外観上の運送人が第三者に対し

て損害賠償をなしたときは、実際の運送人に対する求償の問題が生じることになる。⁽⁶³⁾

(二) 頭書の記載の重要性

ところで、このように備船契約の性質(類型)によらず、船荷証券の記載内容ないし内在的要素をもって運送人を特定するとすれば、いかなる記載内容・要素をもって運送人を特定しうるのかが問題とならざるをえない。船荷証券上に「運送人として」(as carrier)の明確な署名があるなど、客観的に運送人が特定される場合は問題ないが、⁽⁶⁴⁾もとより「運送人の特定」はこのような場合には問題とはなりえない。これまでに見た裁判例では、船主が運送人であるとの記載が証券上に付加されていた場合(前掲「判例1」)、および、特定の他の者により運送が実施される旨のスタンプが証券上に押されていた場合(船舶代理人の責任を否定した前掲「判例6-1」および「判例6-2」)などには、運送人名の記載があるものと判断されていた。ここで問題となるのは、こうした運送人を特定する署名、記載が存在しない場合の船荷証券上の運送人の特定基準である。

明確な署名、記載が存在しない場合、運送人を特定するための船荷証券上の具体的な手がかり(要素)としては頭書の記載と船舶名の記載が考えられる。ここでまず注目されるのは、これまでみたほとんどの裁判例で船荷証券の頭書の記載が重視されている点である。フランスの判例・学説が頭書に掲げられた商号等の記載を原則として運送人の表示であると理解していることについては前述した。⁽⁶⁵⁾ 実際、頭書に名称等が表示された者は、他の者が運送人であることを示す明確な証券上の記載がないかぎり、あるいは運送人として、あるいは外観上の運送人として、運送契約上の責任を負わされているのである。他方、船舶の名称は、これにより導かれる船主を運送人として表示したものとは考えられていない。⁽⁶⁶⁾ 船主ばかりでなく備船者も運送人となりうる以上、船荷証券上に必要的に記載さ

れる船舶の名称をもつて船主を運送人として特定する趣旨の記載であると考えることは困難なのである。du Pontavie は、頭書の表示が船舶名の表示に優先することについて、頭書によれば「証券所持人は、自己の債務者の氏名および住所を即座に知りうる」の対して、船舶名によれば「船荷証券の署名の日に誰がその所有者であるかを事後的に調査しなければならない」ことを指摘し、この点もやはり船荷証券の文言証券 (titre litéral) 性から説明されるとする⁽⁶⁷⁾。また、du Pontavie et Cordier は、現行法について、船舶の艦装および海上売買に関する一九六九年六月一九日のデクレ四⁽⁶⁸⁾条を指摘しながら、船荷証券の内在的記載のうちでもとりわけ頭書の重要性を強調している⁽⁶⁹⁾。頭書に記載された者以外の者が運送人として明示されている場合には、頭書の記載にかかわらず運送人が特定されるものと考えられるから、頭書の記載をもつて運送人そのものの記載であると考えられているわけではないが、頭書の記載はこれに準ずるものとして、具体的な問題解決において決定的ともいいうる役割を果たしていることは確かである。

なお、「船長のため」の署名は、フランスではア・プリオリに船主を拘束する趣旨であるとはされず、船舶の商事管理権を有する者を拘束する趣旨であると解されてお⁽⁷¹⁾り、この者が証券上明らかなでない場合には証券外の事実をもつて第三者に対抗することはできないから、これにより運送人を特定していることにはならない。また、証券中の identity of carrier 条項についても、フランスの判例・学説は一致してその効力を原則的に否定しており、一定の事情の下で第三者からの援用を認める場合はありえても、これが運送人を明確に特定する記載であるとは考えられていない⁽⁷³⁾。それゆえ、これらはいずれも判断基準としては頭書の記載に劣後するものと解されている。

結局のところ、頭書に氏名・商号等を記載された者は、これと異なる者が運送人であることを明示する証券上の

記載のないかぎり、善意の第三者に対しては自己が運送人でないことを主張することは許されない。その結果、フランスにおいては、頭書の記載があるかぎり、第三者に対する関係では責任を負うべき運送人の特定は容易になっているといえる。それゆえ、実際上の問題としては、フランスでの船荷証券上の運送人の特定に関する問題は、「頭書のない船荷証券上の運送人の特定」といったきわめて特殊な問題に収斂することが理解されるのである。これについては章を改めて考察する。

- (10) 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. (以下、あわせて一九六六年法と総称する。ただし、デクレの条文の引用に際してはデクレと明記する。): この法律およびデクレの邦語訳はいくつかあるが、一九八六年改正を反映させたものとして中村真澄他「フランス海事法Ⅰ」比較法学(早稲田大学)二三巻一四九頁以下があり、本稿の訳文もこれによった。
- (11) 一九六六年法一条、「①船主は、備船契約により、報酬の支払いを受けて、船舶を備船者の利用に供する義務を負う。②備船契約の条件および効果は、契約の当事者がこれを定め、その定めがないときは、本章の規定およびその適用のために制定された命令の規定によってこれを定める。」
- (12) このフランスの備船契約法の詳細については中村真澄「フランス定期備船契約法について」早稲田法学五一巻一・二号一〇三頁以下を参照。
- (13) P. Chauveau, *Traité de droit maritime*, 1958, n° 657.; 中村・前掲(注12)論文一〇八頁を参照。
- (14) P. Chauveau, *ibid.*
- (15) v. P. Bonassies, La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers, *D. M. F.*, 1980, pp. 131 et s.
- (16) R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit maritime*, 11^e. 1991, p. 233.; E. du Pontavice et P. Cordier, *Transport & affrètement maritimes*, 2^e éd., 1990, V¹¹ et s.; 中村・前掲(注12)論文一七頁以下を参照。
- (17) 船舶の商事管理および航海管理の区別と限界については、中村・前掲論文(注12)一〇七頁以下を参照。
- (18) ex. P. Chauveau, *Traité, op. cit.* (note 13), n°s 657 et 679.; R. Rodière, La responsabilité légale du fréteur, *D. M. F.*, 1963,

- pp. 323 et s., notam. 333.; M. Jean-Renard, Charte-partie et connaissement, *D. M. F.*, 1955, pp. 3 et s.; J. Grandmaison, note sous l'arrêt, *D. M. F.*, 1957, p. 98.
- (19) ex. E. du Pontavice et P. Cordier, *op. cit.* (note 16), D^e.
- (20) 一九六六年デックは航海備船契約および定期備船契約の場合には「船主および備船者の名称」の備船契約書への記載を求めらる（五条・一八条）。
- (21) R. Rodière, *Traité, op. cit.* (note 2), t. II, n° 455.
- (22) Y. Tassel, Le connaissement de charte-partie sans en-tête, *D. M. F.*, 1987, pp. 547 et s.; M. Remond-Goulloud, *Droit maritime*, 2^e éd., 1993, n° 535.; P. Cordier, *J.-Cl. com.*, fasc. 1260, para. 33.; R. Achard, *J.-Cl. com.*, fasc. 1216, para. 42.; P. Simon, Qui est le transporteur maritime?, *D. M. F.*, 1995, pp. 26 et s., notam. 26.; 判例については、本章の判例の検討によりこの点を明らかにする。また、頭書については後述本章第二節II（一）を参照。
- (23) 一九六六年法以前の判例については、やはり本章の判例の検討によりこの点を明らかにする。一九七〇年代の裁判例として T. C. de Marseille, 10 février 1978, *D. M. F.*, 1978, p. 743, Somm. を参照。
- (24) Cass., 6 juillet 1961, *D. M. F.*, 1961, p. 593.
- (25) Rennes, 21 novembre 1956, *D. M. F.*, 1957, p. 94.
- (26) T. C. de Nantes, 5 décembre 1955, *D. M. F.*, 1956, p. 565, Somm.
- (27) Rabat, 23 janvier 1951, *D. M. F.*, 1951, p. 536.
- (28) Paris, 5 novembre 1959, *D. M. F.*, 1960, p. 594.; 判旨「備船者と航海備船契約を締結した船主は、船舶の管理を保持する。船荷証券上には備船契約書に関して何らの記載も存在してゐない。結果として、船舶の管理は備船者へは移転しておらず、運送品の滅失損傷については唯一船主が責任を負う。」。
- (29) 判決は傍論において、荷受人と備船者の間には法的関係が存在しないと明言しており、船主のみが本件運送契約の当事者たる運送人であるとの判断を示してゐる。
- (30) T. C. de Seine, 17 juin 1957, *D. M. F.*, 1957, p. 691.
- (31) Cass., 26 février 1973, *D. M. F.*, 1973, p. 342.

- (32) Caen, 1^{er} mars 1971, *D. M. F.*, 1971, p. 349.
- (33) 本文中で紹介したもののほか、たとえ、判決要旨のみが公表されているものとして、マルセイユ商事裁判所一九五四年二月五日判決 (T. C. de Marseille, 5 février 1954, *D. M. F.*, 1954, p. 429, *Somm.*) は、「船舶が定期備船されている場合、船主は、備船者により作成された船荷証券の権利者たる荷受人により責任を追及されることなく、船主と当該荷受人との間には何らの契約関係も存在しない」として、パリ控訴院一九五七年一月三十一日判決 (Paris, 31 janvier 1957, *D. M. F.*, 1957, p. 335.) で確認されたセーヌ商事裁判所一九五四年五月二日判決 (T. C. de Paris, 21 mai 1954, *D. M. F.*, 1955, p. 622, *Somm.*) は、「定期備船契約は備船者が船舶の機装者としてしたがってこの者のみが航海の諸条件を決定し、唯一その責任を負担する。結果として、船主および裸備船者は海上運送された物品の損傷に関する訴訟においては被告適格を否定される (être mis hors de cause) べきである」とする (同時期のものとして、T. C. de Rouen, 18 mars 1955, *D. M. F.*, 1956, p. 292, も参照)。また、セーヌ商事裁判所一九六一年一月三十一日判決 (T. C. de Seine, 23 janvier 1961, *D. M. F.*, 1961, p. 428.) は、「Baltimé 書式の備船契約書が用いられた事案に於いて、「自己」の船舶を (定期) 備船に出した船主は、船荷証券の下で海上運送される運送品の荷受人とは法律関係を有しない。したがって、運送品の滅失に関して、荷受人の権利を保険代位により取得した保険者の船主に対する損害賠償請求には理由がない」として判決している。
- (34) Rouen, 13 janvier 1955, *D. M. F.*, 1956, p. 145.
- (35) 船長と定期備船者との間には雇用関係は当然に存在しない。積み荷に関して、船長は船舶の商事管理の帰属いかんにより船主または備船者の被用者となることは、フランスにおける一般的理解である。v. R. Achard, *J.-Cl. com.*, fasc. 1216, para. 3.
- (36) T. C. de Paris, 15 mai 1968, *D. M. F.*, 1969, p. 234.; この事件は一九六六年法施行前のものであり、同法は適用されない。
- (37) Paris, 9 décembre 1968, *D. M. F.*, 1969, p. 161.
- (38) この点については、後述本章第三節 II (一) を参照。
- (39) P. Bouloy, note sous l'arrêt, *D. M. F.*, 1971, p. 351.
- (40) T. C. de Paris, 13 février 1974, *D. M. F.*, 1975, p. 98.
- (41) T. C. de la Seine, 8 juin 1961, *D. M. F.*, 1961, p. 746.
- (42) Aix, 1^{er} février 1974, *D. M. F.*, 1975, p. 272.

- (43) 控訴審判決の判決文中には、被告船舶代理人が本船の船主であるとの直接の記述はどこにもみられない。判決要旨のみが掲載された原審マルセイユ商事裁判所一九七三年五月一八日判決（T. C. de Marseille, 18 mai 1973, *D. M. F.*, 1974, p. 498, *Somm.*）および本件判決要旨（登載誌による）には、かかる記述がみられるので、このように紹介した。
- (44) Bordeaux, 28 mars 1963, *J. C. P.*, 1963, II, 13342.
- (45) Aix, 13 juin 1972, *D. M. F.*, 1973, p. 212.
- (46) T. C. de Marseille, 9 juillet 1971, *D. M. F.*, 1971, p. 697.
- (47) 船舶の機装および海上売買に関する一九六九年一月三日の法律第八号（Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, relative à l'armement et aux ventes maritimes.）——一条。同法および付属テクニクの翻訳として中村眞澄他「フランス海事法Ⅱ」比較法学（早稲田大学）二四卷二号一頁以下がある。
- (48) T. C. de Marseille, 4 février 1972, *D. M. F.*, 1972, p. 551.
- (49) T. C. de Marseille, 26 octobre 1973, *D. M. F.*, 1974, p. 113.; 船主および船舶は前掲【判例c】と同一であるが、別事件である。
- (50) T. C. de Paris, 1^{er} mars 1972, *D. M. F.*, 1972, p. 686.
- (51) T. C. de Paris, 12 avril 1972, *D. M. F.*, 1972, p. 554.
- (52) それゆえ、備船契約の内部関係に関する責任原則の外部関係への拡張の可否という問題は、船荷証券上の責任という局面では大した意味をもつものではなく、前者における見解の相違は後者の議論には反映されておかない。
- (53) T. C. de Paris, 4 juillet 1973, *D. M. F.*, 1974, 311. *Somm.*
- (54) J.-J. Ollivier, note sous l'arrêt, *D. M. F.*, 1985, p. 547.; E. du Pontavice et P. Cordier, *op. cit.* (note 16), *D⁷*; P. Simon, *op. cit.* (note 22), p. 29.
- (55) E. du Pontavice, *Chronique, R. T. D. C.*, 1965, p. 678.; P. Chauveau, note sous l'arrêt, *J. C. P.*, 1963, II, 13342.; フランスにおける船荷証券の記載の効力については、中村眞澄「フランス海上運送法の改正——一九八六年法を中心として——」早稲田法学六七卷一―三頁以下、拙稿「無留保船荷証券のための補償状（一）——フランス海上物品運送法を中心として——」早稲田法学七〇卷一―一五頁を参照。

- (56) E. du Pontavice, *ibid.*
- (57) 商法における外観法理については、J. Calais-Auloy, *Essai sur la notion d'apparence en droit commercial*, 1961. を参照。
- (58) 船荷証券の記載事項のうち、荷送人の通告によるべき事項について、その不正確を第三者に対して主張できないことを定める規定であり、条約三条五項の独自の解釈を加味したものと考えられる。詳細は、拙稿・前掲(注55)一五三頁注(98)および一五四頁以下を参照。
- (59) Chauveau, note, *ibid.*
- (60) R. Rodière, *Traité, op. cit.* (note 2), t. II, n° 401.
- (61) P. Simon, *op. cit.* (note 22), p. 26.
- (62) たとえば、前掲「判例6-1」および「判例6-2」を参照。
- (63) たとえば、前掲「判例5-1」を参照。
- (64) たとえば、ある会社の名称が荷送人の契約の相手方として表示されており、かつ、この会社が「代理人」として行為することを明示していない場合は「行った表示はフランスの裁判官にとって決定的であるといわれる」(E. du Pontavice, *Chronique, op. cit.* (note 55), p. 678.; R. Rodière, *Traité, op. cit.* (note 2), t. II, n° 698.
- (65) 本章第一節一(11)
- (66) 船名による船主の特定を否定した事例として前掲「判例2」および関連して紹介した裁判例を参照。
- (67) E. du Pontavice, *Chronique, op. cit.* (note 55), pp. 678 et 679.
- (68) Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, relatif à l'armement et ventes maritimes.; 第四条(船舶機装者に対して効力を有する使用人の行為)、「船舶機装者の頭書をもって印刷した書式に基づいて支店の使用人が締結したすべての契約または署名したすべての法律行為は、船舶機装者に対して効力を有する。」
- (69) E. du Pontavice et P. Cordier, *op. cit.* (note 16), D.; du Pontavice et Cordier は、同条の文言により、使用人の(船舶機装者の書式によらぬ)たんなる署名によっては船舶機装者が拘束されないと解しうる点も重要であるという。
- (70) たとえば、前掲「判例6-1」および「判例6-2」を参照。判例は、運送人を明示する記載と他の者の頭書の記載を、矛盾する運送人名の記載の併存とは考えていないものと思われる。

- (71) 前述本章第一節二(二)(2)を参照。
- (72) R. Rodière, *Traité, op. cit.* (note 2), t. II, n° 698 ; E. du Pontavice et P. Cordier, *op. cit.* (note 16), D° ; M. Remond-Gouilloud, *op. cit.* (note 22), n° 535 ; R. Acharid, *J.-Cl. com., op. cit.* (note 22), para. 60. ; 同条項の研究を「A. Chao, Reflexion sur l'Identity of carrier clause, *D. M. F.*, 1967, p. 12. があす。また、比較的新しい裁判例として、Paris, 29 septembre 1988, *D. M. F.*, 1990, p. 381. を参照。
- (73) 前掲「判例2」および前述本章第一節二(二)(4)を参照。

第二章 頭書のない船荷証券上の運送人の特定

前章でみたように、フランスの判例は船荷証券の記載内容ないしその内在的要素をもって船荷証券上の運送人を特定する解決方法を採用する。そして、これらの要素の実質的な優劣の判断の蓄積により、少なくとも頭書の記載のあるかぎり具体的な問題解決の方策が判例上は示されているものといえる。そこで、議論の対象はこれまでの判例理論における最後の砦ともいえるべきこの頭書の記載を欠いた場合の運送人の特定へと移ることになる。フランスでは、定期傭船された船舶による筒品運送の場合は、通常は運送人である傭船者の頭書を付した船荷証券が発行されるが、航海傭船契約の場合に傭船契約の履行として発行される船荷証券には頭書のないものが多いといわれている⁽⁷⁴⁾。これは、船荷証券上に傭船契約書への参照が明示され、しばしば傭船者でもある荷送人は自己の契約の相手方を知っていると考えられるためである⁽⁷⁵⁾。とされる。ところで、航海傭船に関する場合には船舶の商事管理が留保される船主はなお責任を負うべき運送人であるが、定期傭船された船舶がさらに航海傭船契約により再傭

船されたような場合にこうした船荷証券が発行されると、実際に船舶の商事管理が帰属し、運送人たる実態を有する定期傭船者がいかなる形においても証券上に現れないことになるのである。⁽⁷⁷⁾ この問題は「頭書のない傭船船荷証券 (comaissement de charte-partie sans en-tête) 上の運送人の特定」というパターン化された名称の下で、ひとつの究極的ケースとして認識され、これをめぐる議論が展開されることになった。こうした議論の契機となったのは、Julia号事件における一九八三年五月一〇日の破毀院判決⁽⁷⁸⁾である。この事件では、頭書の記載がなく、船舶名のみが記載された船荷証券について、船舶の名称による運送人の特定の可否、すなわち船舶の名称により導かれる船主を運送人とすることの可否が問題とされた。裁判所は、頭書を欠く船荷証券という具体的な問題に直面し、その解決を迫られることになったのである。その後、この破毀院判決の直後から控訴院レビューでの裁判例が相次いで現れはじめ、一九八〇年代以降の学説においてもこの問題が論じられることになった。

そこで、本章では、この「頭書のない傭船船荷証券」に関する議論の展開を一九八三年の破毀院判決を出発点として検討する。この一九八三年判決の解決方法は、間もなく一九八七年に再び示された破毀院判決において否定されることになるが、この二つの破毀院判例を中心に下級審を含めた一九八三年以降の裁判例の展開を概観し、さらに判例変更の経緯とその意義に焦点をあてつつ判例理論の検討を試みたい。ここでは、前章でみた頭書のある船荷証券に関して確立した判例上の原則が、頭書のない船荷証券の問題においてどのように維持または修正されているのかを、とりわけ破毀院の判例変更の実質的内容の分析により探ることがもつとも中心的な課題となる。なぜなら、頭書の有無による区別はこの問題の議論の理論的前提であるとは考えられず、こうした検討によってはじめて統一的な理論構成の全貌が明らかになるものと考ええるからである。

第一節 判例の展開

一 一九八三年破毀院判決とこれに対する批判

（一）【判例7】破毀院一九八三年五月一〇日判決（Julia号事件）

ギリシアの船主 Grand Pale Shipping (G. P. S.) が所有する本船 Julia号は、フランスの Trading Sailing Organisation (T. S. O.) により定期備船され、*モリス・ド・ドイツ*の Peter Cremer (P. C.) (CIF 売買の売主) によって航海備船された。本船は運送品である落花生の搾りかすを Goa および Bombay から Nantes まで運送したが、陸揚港において運送品には湿りによる損傷が確認された。そこで、本件運送品の損傷により七〇万フラン余の損害を受け、陸揚港とすする荷受人は船舶仮差押えの許可を得てこれを実施し、本船は G. P. S. による七〇万フランの保証金の支払いによって解放された。次いで、荷受人は船主、船長および船舶代理人に対して損害賠償を求める本訴を提起した。これに対して船主 G. P. S. は、保証金の調達にあたって損害を被ったとして反訴を提起した。第一審のナント商事裁判所一九七七年十二月二日判決⁽⁷⁹⁾は、①再備船に際して作成された航海備船契約書により P. C. が運送人としての地位を有していたこと、②当該航海備船契約書の署名者は T. S. O. および P. C. とその代理人のみであり、船舶名 Julia号の記載はあったものの、船主たる G. P. S. の名称はもちろん、その署名も代理人の署名も存在しなかったことを指摘して、原告と船主の間には何らの契約関係も存在しないとし、船主の契約責任を否定して原告の請求を棄却した。第二審のレンヌ控訴院判決（未公刊）も商事裁判所の判決を支持し控訴を棄却したため、原告は破毀

院に上告した。上告審において原告は、本件船荷証券は船長の名において、かつ、船長のために署名されており、船舶の名称の記載があるのであって、他の要素を欠いている以上、荷受人にとって船荷証券上の運送人は船主以外ではありえないと主張し、原審判決のなした運送人の特定について争った。また、船荷証券中の identity of carrier 条項によっても船主は運送人として導かれると主張した。しかし、破毀院は、いずれの船荷証券にも船主の名称は記載されておらず、したがって本件船荷証券は船主のために発行されたものではなく、それゆえ船主は運送人の資格を有しないとする原判決は正当である、と判示して上告を棄却した。

(二) 判決の理論構成と問題点

第一審の商事裁判所判決は、本件が再備船に関するものであり、船主が再備船契約（航海備船契約）の当事者ではなく、船主と荷受人との間に契約関係が存在しないこと、および、船荷証券中に船主の名称が記載されていないことを理由として、再備船者が発行した船荷証券につき船主は責任を負わないものと判示している。これに対して、破毀院判決は、運送人の特定について航海備船契約にはとくに言及することなく、もっぱら船荷証券上の記載に着目しながら、証券上に船主の名称が記載されていないことを主たる理由としてその責任を否定している。たしかに、船荷証券上の運送人の特定はもっぱら船荷証券の記載によってなされるという確立された原則の存在することとは、すでに前章における検討でみたとおりである。そして、この場合、「判例1」でもみたように、船荷証券に for the Master 式の署名がなされ、船主を運送人とする趣旨の identity of carrier 条項が挿入されているというだけでは、船主の運送人としての責任は追及できないものと解されてきたのである。それゆえ、船主名の記載を検討し、そもそも運送契約の当事者でもなく、また、船荷証券上に名称の記載のない船主の責任を否定する本件判決

は、この点では従来 of 伝統的な解決方法を踏襲したものと評価することができる。

しかし、従来の判例が前提とした事実と本件とが決定的に異なっているのは、船主以外の者が運送人であることを特定する記載、とりわけ、従来重視されてきた頭書の記載が本件船荷証券に欠けていることである。本件船荷証券には頭書の記載がなく、署名も for the Master の方式でなされているため、証券上で運送人を特定する手かりは船舶の名称のみであった。破毀院判決は、運送人が誰であるかについては述べていないが、商事裁判所がいうように、本件航海傭船者が運送人であるとしても、その名称もやはり船荷証券からは知りえないのであって、いずれにせよ証券上での運送人の特定は困難なのである。こうした場合、従来の判例が、第三者たる善意の所持人の視点に立った所持人に有利な解釈によって証券上の責任の帰属主体を導いてきたことからすれば、この差異はまさに決定的であって、この判例には直後から強い批判が加えられることになった。判例登録誌に本件破毀院判決と同時に掲載された判例研究において *Adlard* は、本件船荷証券には船舶の名称のほか運送人を特定する記載が存在しないこと、および、判決文が売買契約書または傭船契約書に言及しても、これらの記載は、流通証券たる船荷証券の善意の所持人に対して責任を負うべき運送人の特定とは無関係であることを指摘し、このような判決は「損害賠償を求める船荷証券所持人が、自己に対して責任を負うべき運送人が船主ではなく、定期傭船者あるいは再傭船者であることを知っていたこと、および、所持人がかかる事実を知った上で契約を結んだことが証明された場合にのみ有効に宣告されえた」という⁽⁸⁰⁾。そして、本件は海事詐欺の事例ではないとしながら、運送人を曖昧にした船荷証券の発行による海事詐欺の横行に対処するためにも⁽⁸¹⁾、また、各国の判例の傾向からしても、破毀院判決には問題があると⁽⁸²⁾した。このように、当初から批判のあった一九八三年判決の問題点は、その後の下級審裁判例および破毀院判

決を概観した上でさらに検討を加えることにする。⁽⁸³⁾

(三) その後の裁判例

この一九八三年破毀院判決以降、頭書を欠いた船荷証券上の運送人の特定に関しては、控訴院レヴェルでの裁判例が続いて示されている。ここでは、三つの控訴院が示した一九八〇年代の五件の裁判例を概観するが、それぞれの裁判所ごとに判旨に特徴がみられ、また、ほぼ同年代の裁判例であるので、裁判所ごとにまとめて順次考察することにする。

まず、エクス・アン・プロヴァンス控訴院の二件の裁判例からみることにしたい。

① 「判例 8」エクス・アン・プロヴァンス控訴院一九八四年二月一四日判決⁽⁸⁴⁾

本船 *Batin* 号は、船主 *Bilbao Shipping (B. S.)* から *Société Naviera Joachim Davilla (S. N. J. D.)* に定期傭船され、さらに航海傭船契約に基づき *Dipnaitain Benie Bros (D. B.)* により再傭船されていた。本船によるバラ積み米九〇〇トンの海上運送について発行された船荷証券には、荷送人を *D. B.*、荷受人を *Unriz*、船舶を *Batin* 号とする記載があり、また、証券の頭書には、傭船契約書とともに用いられるモデル書式の表示があつて、この証券は一九八〇年三月五日付の傭船契約書を参照させていた。証券の署名は、*D. B.* の代理人である *Alcoa Steamship Co.* による “*As Agent for the Master*” としてなされていた。陸揚港において本件運送品に湿りによる滅失・損傷が発見されたため、*Unriz* に対して保険金を支払い、その権利を保険代位により取得した三一の保険者は、船主 *B. S.*、定期傭船者 *S. N. J. D.* および船長を相手どつて損害賠償の支払いを求めた。第一審は原告の請求を認容したため、被告のうち船主および船長が控訴したものである。主たる争点として、管轄権限と訴訟の受理可能性が

問題となつた。被告は、第一に、本件船荷証券がロンドン仲裁の条項を含む備船契約書を参照させていることを主張した。そして第二に、①本件船荷証券には船主の記載がなく、備船契約が存在する場合に使用される書式であつたこと、②証券上には船長の署名がなく、航海備船者の代理店の署名があるが、こうした事情はこの売主（航海備船者）と取引をした原告が知つてゐるはずであること、③船荷証券に署名をした航海備船者のみが責任を負うべき者であるから、これに名称の記載のない船主および定期備船者は契約当事者ではないこと等を主張し、訴訟不受理の宣言を求めた。これに対して原告は、第一に、備船契約書は備船契約の当事者でなく、その存在も知らない荷受人に対しては対抗できないと主張した。そして、第二に、①航海備船者の代理店の署名は For the Master の記載を伴つて、船長の名において、かつ、船長のためになされたものであること、②備船者を明示的に示す記載が証券上に存在しないのであるから、本件船荷証券は船舶所有者のために発行されたものとみなされるべきであることを主張した。

控訴院判決は、「備船契約書の」仲裁条項は、これが船荷証券上に再掲されていなければ、船荷証券の所持人に対して対抗できない。（・・・）このことは、より一般的に備船契約そのものについて妥当し、船荷証券所持人がこの作成に関与していたか、あるいは、備船契約書が船荷証券に添付（*être annexé*）され、または船荷証券上に再掲（*être reproduit*）されているのでなければ、これをもって第三者たる船荷証券所持人に対抗することはできない。荷受人は、その者が全く不知であり、その交渉に関与していない備船契約書をもって対抗されることはない。証券中のたんなる日付の記載および明示的な参照文言では（備船契約書の）対抗力を導くに十分でない。荷受人は、本件船荷証券に基づく訴権を正当に行使でき、他の明確な表示（*precisions*）を欠いている本件においては、

船舶のアイデンティティー (identité) を手がかりに、この船荷証券に基づいて運送人を探し出すことができる。」と判示した。そして、控訴人である船主および船長は定期傭船者と連帯して責任を負うべきであると述べて、控訴を棄却した。

② 「判例9」 エクス・アン・プロヴァンス控訴院一九八五年一〇月二二日判決⁽⁸⁵⁾

本判決は、定期傭船された船舶による Montréal から Marseille までの麦の運送に際して、運送品に湿りによる損傷が生じたため、これにより損害を被った原告 (保険会社等) が船主、定期傭船者および船長に対して連帯して損害賠償を支払うよう請求した事案に基づくものである。控訴院判決によれば、原審マルセイユ商事裁判所は、スイス法人である定期傭船者が責任を負うべき運送人であると指摘しながら、一八六九年六月一五日のフランス・スイス二国間条約の適用により管轄権がないとしてこの者に対する訴えを退け、他方、船主および船長については、なんらその義務違反の立証がなされていないとして、これらの者に対する請求を棄却した。そこで、原告が控訴を提起したものである。原告は主たる控訴理由として、本件の二通の船荷証券には頭書をはじめ海上運送人を特定するためのいかなる記載もなく、ただ船長のための署名がなされているにすぎず、船主を特定するための唯一の手段がロイズ・レジスターの検索だったのであり、このように船荷証券上に記載のない以上、船主が運送人と推定されるべきであると主張した。

判決は、Montréal で発行された本件船荷証券には頭書の記載がなく、荷送人および nothly Party の記載があるほか、「船長の代理人」の資格での署名がなされ、また、「本運送をカヴァーする傭船契約書は船荷証券に摂取されたものとみなされる」旨のタイプ打ちの記載があったことを認定した。その上で、判決は、「一方で、傭船契約書

は、これが船荷証券上に再掲または物理的に添付されているのでなければ船荷証券所持人に対して対抗できない。他方で、船荷証券は流通証券であり、適法な所持人はこれにより自己の訴権を排他的に基礎づけることができる。所持人は、事後的に明らかとなった証券外の要素を自由に捨象することができる。（・・・）被控訴人の主張とは異なり、船荷証券は控訴人にとって備船契約書の付属書類ではなく、これはその訴権の行使のために必要かつ十分な証券なのである」と説示した。そして、「本件では、船荷証券は一読したところ船主の名称も備船者の名称も含んでおらず、その所持人は、他に証券上の明確な記載がないので、船舶のアイデンティティーにより自然な方法で導かれる船主を、海上運送人の資格において追及することができる」と判示して、控訴を認容した。

まず、以上の二つのエクス・アン・プロヴァンス控訴院判決は、いずれも備船契約条項の船荷証券への攝取について、一般的な説示を行っている。「判例8」では、備船契約書とともに用いられるモデル書式の表示を頭書に含み、かつ、特定の日付の備船契約書を参照させる記載のある船荷証券が用いられていた。また、「判例9」では、備船契約書の内容を攝取する旨のタイプ打ちの記載のある船荷証券が用いられていた。それゆえ、備船契約書の内容、とりわけ備船契約の類型により導かれる運送人の特定により、証券上責任を負うべきものが決せられるかという点が問題とされたのである。この問題について、いずれの判決も、備船契約の条項が船荷証券上に再掲されているか、あるいは物理的に添付されていない限り、これをもって善意の所持人に対抗できないものと述べている。備船契約への参照に関するこうした判断はすでにフランスの判例上確立したものであると評価されている。⁽⁸⁶⁾このように備船契約の攝取条項の効力を否定した後、船荷証券上には船舶の名称以外に運送人を特定する手がかりが存在しないことを指摘し、船荷証券所持人は船舶のアイデンティティーにより導かれる船主を運送人とし、この者に対し

て運送契約に基づく請求をなしうるとする。これはほぼ同様の事案で、船荷証券上に名称の記載のない船主の責任を否定した一九八三年破毀院判決と真つ向から対立する判断であるといえる。⁽⁸⁷⁾ いずれの判決も、船主を「外観上の運送人」であるとはいっていないが、原審において備船者が実際の運送人であったことが認定されており、「判例8」では定期備船者との連帯責任が指摘されているのであるし、「判例9」も「所持人は、事後的に明らかになつた証券外の要素を自由に捨象することができると述べているから、実際の運送人が誰であるかは問題とすることなく、船主を証券上の責任を負うべき運送人であるとしているものと考えられる。「判例9」はその理由として、船荷証券が流通証券であることを指摘している。

次に、ルアン控訴院の裁判例をみることにする。

③ 「判例10」ルアン控訴院一九八四年五月一日判決⁽⁸⁸⁾

この判決は、運送品の砂糖に見された損傷のため、荷受人である船荷証券所持人が船主に対して損害賠償を請求した事件について、本船 Dover 号の仮差押えの解除を命じた商事裁判所の命令をめぐって争われた事案に基づくものである。控訴院判決では備船関係の明確な事実認定は示されていないが、判決文をみる限り、本船は定期備船に出され、定期備船者と荷送人との間で航海備船契約が締結されていたことが窺われる。本件船荷証券は、BIMCO 書式の標準船荷証券で、商号等の頭書 (en-tête commercial) を欠いており、船長による署名がなされていたほか、その性質と内容が明示されていない備船契約書への参照が指示されていた。控訴審において船主は、本件は定期備船者と荷送人との間で結ばれた航海備船契約の枠内で生じた紛争であり、船長は船主のために本件船荷証券に署名することはできなかつたと主張し、自らの責任を否定した。

しかし、控訴院判決は、右のような船荷証券の記載を認定し、「本件船荷証券は頭書の記載を欠いており、備船契約書の性質および内容に関して何らの明示もなされておらず、さらに船荷証券の印刷には《charter-party dated...》の記載があるが空欄が満たされていない。船荷証券のこうした状態からすると、外観上の運送人はDover号の船主以外ではありえない。なぜなら本件船荷証券が言及する備船契約書が定期備船契約書か航海備船契約書かを決することも、さらに、誰が実際の運送人であるかを決することもまったくできないからである。」と述べ、船荷証券の記載からしてその所持人が定期備船者であるかを見抜くことは困難であり、また、備船契約の内容をもって船荷証券所持人に対抗することはできないから、所持人に対する関係では船主が運送人の地位に立つものと判示した。

④ 「判例11」 ルアン控訴院一九八四年六月一日判決⁽⁸⁹⁾

本件は複雑な事案であるが、本稿との関連において要約すると次のとおりである。本船Ephestos号は、まず船主から定期備船され、同じく定期備船契約によって再備船されていた。さらに、この再備船者はBrasilからRouenまで大豆の搾りかすを海上運送するため、本船を航海備船に出した。陸揚港において運送品に湿りによる損傷が発見されたため、荷受人が船主、備船者等に対して損害賠償を請求した。控訴審においては、一番で敗訴した船主および航海備船者の責任が、とくに運送人資格との関係で問題となった。

判決は、まず船主について、「船主が指摘する備船契約書が、弁論の時点まで原告に通知されていなかったことは明らかである。船荷証券のみが荷受人に対して運送人が誰であることを知らせるものであった。ところで、本件船荷証券にはこの運送人を特定させるものは何ら存在しない。たしかに船荷証券上には《Freight payable as per

charter party》との記載があるが、傭船契約書が定期傭船契約書であるか航海傭船契約書であるかどうか、この契約の当事者が誰か、さらにはこの傭船契約書がなおも有効であるかどうかを知らせる記載は何もない。船荷証券は船長により誰のためにするかの記載なく署名されている。(・・・) こうした船荷証券の状況からすれば、荷受人は外観上の運送人である船主に対して請求をなすことができる(・・・)と判示し、その責任を肯定した。次いで、航海傭船者について、「航海傭船者は、その資格においては船舶の商事管理も航海管理も有しておらず、これらは航海傭船の船主〔再傭船者たる定期傭船者〕に帰属していた。しかし、航海傭船者が荷送人に対して船荷証券を発行したことは、その者の申立趣意書 (conclusions) より明らかである。船荷証券の記載からこのことを確認することはできないが、これら船荷証券は実際の運送人の特定に関する記載を意図的に省略しているのであって、航海傭船者によるこの確認は、かかる不明確な記載を補充するものであり、また、航海傭船者が荷送人に対して運送人の資格を持つよう意図したことを十分に証明するものである。」と述べ、船主と連帯して責任を負うものとした。

これらルアン控訴院の二つの裁判例でも、問題となった船荷証券には傭船契約の存在を示唆する記載があった。しかし、いずれにおいてもその記載からは傭船契約の性質および内容が不明であるとし、かかる記載は運送人を特定するための手がかりとはなりえないものとする。そして、船荷証券の記載からは、所持人は定期傭船者が運送人であることを認識しえないと認定し、いずれの判決も、船舶名が証券上に表示された船舶の船主は「外観上の運送人」であると判示している。これは、表現における差こそあれ、やはり結論的にはエクス・アン・プロヴァンス控訴院の裁判例と同様に、一九八三年破毀院判決に示された解決方法に反対するものであるといえよう。⁽⁹⁰⁾ また、注目

すべきは、このように解した上で「判例11」が、船舶の管理の帰属を一切否定しながら船荷証券を発行した航海備船者を証券外の事実から導かれる実際の運送人であると認定して、外観上の運送人である船主と連帯して責任を負うべきであるとしている点である。これは、すでに前掲「判例8」で結果的に認められていたものであるが、頭書の無い船荷証券上の運送人に関する事例で、同時に審理の対象となった外観上の運送人と実際の運送人が連帯して責任を負うべきものと判示した最初の控訴院裁判例である。同判決は、事後的に明らかになった証券外の実事により実際の運送人の責任を肯定し、また一方で、外観上の運送人の責任は事後的に実際の運送人が明らかになったこととは無関係であるとしてその責任も認めたのである。

最後に、レンヌ控訴院の裁判例である。

⑤ 「判例12」 レンヌ控訴院一九八六年五月七日判決⁽⁹¹⁾

本船は船主から定期備船され、さらに航海備船契約に基づいて再備船されていた。本船によって海上運送された運送品に生じた損害について、船荷証券所持人が船主、定期備船者（航海備船の船主）等を相手どって賠償を請求したところ、原審ロリアン商事裁判所は、定期備船者に対して損害の賠償を命じたが、船主に対する原告の請求は棄却する判決（未公刊）を下した。そこで、原告は、船主等が定期備船者と連帯して損害を賠償するよう求めて控訴したものである。本件船荷証券も頭書の記載を欠き、運送人を特定する他の記載もなかったことから、船主に対して運送人としての損害賠償を求めうるかが争点とされた。

判決は、まず、「運送品の荷受人は、海上運送人の資格を真に有し、かつ、それゆえ、発生した損害に対する責任の推定を受ける者に対して訴権を行使することができる。一定の事情において外観が作用するとしても、しかし

ながら、この「運送人の」資格は、既存の、あるいは少なくとも運送契約の履行に付随する関係または事実から引き出されるものでなければならぬ。備船者に対して船舶の商事管理を移転し、したがってこの者に運送人の資格が委ねられるという通常の効果を有する定期備船の場合には、当該運送について、船主がみずから自己の船舶をもって運送を実施し、または、（これと両立しないわけではないが）さらに船主が定期備船者と協力してこれに参加し、したがって全部または一部について船主が責任を負うべきことが立証されなければならない」と説示した。そして、本件定期備船契約の内容が明らかにされていないこと、および、船主が運送人であることを窺わせるP・Iクラブの保証状が交付されていたこと等を指摘して、本件においては右立証があつたものとし、船主に対して定期備船者と連帯して損害を賠償するよう命じる判決を下した。

これは一九八三年破毀院判決で確認された原審判決と同じレンヌ控訴院の裁判例である。本判決は、一定の場合で外観法理が働くとしながらも、運送人の資格は「運送契約の履行に付随する関係または事実から引き出される」と説示する点において、すでにみた四件の控訴院判決とは明らかに異なる態度を示すものといえるだろう。結果的には船主の責任を肯定してはいるが、証券所持人が船主を運送人とみなしうる証券外の事実を指摘しているのであつて、証券上の船舶名の記載によつてかかる結論に至っているわけではない。前章で検討した外観法理の適用に関する裁判例からみると、ここにいう外観法理が働く場合とは、実際の運送人とは異なる者が運送人として記載され、または、頭書に名称が記載されていた場合をいうものと考えられるから、本判決は、たんに頭書を欠き運送人の記載もない船荷証券について、もっぱら船舶名を対象とした外観法理の適用を否定的に解する立場をとるものと考えられる。

以上にみたように、一九八三年破毀院判決直後に現れた控訴院判決のうち、エクス・アン・プロヴァンス控訴院およびルアン控訴院が、それぞれの理由付けにより結論として破毀院判決に反対する態度を示しているのに対して、レンヌ控訴院は、これらと一線を画するものとなっていた。

二 一九八七年破毀院判決とその定着

（一）[判例13] 破毀院一九八七年七月二一日判決（Yomar号事件）

このような下級審裁判例が立て続けに示された後、エクス・アン・プロヴァンス控訴院一九八五年一〇月二二日判決（前掲「判例9」）の上告審として、再びこの問題に関する破毀院判決が現れることになった。

事案の概略はすでに紹介したとおりである。控訴院において逆転敗訴した被告船主は、上告理由として、①「船荷証券所持人が、証券上の船舶名のみ記載によって船主を運送人とみなすことを適法に認めるとしても、これは船荷証券に他の記載がない場合に限られる。本件においては、事実審判事が確認したように、船荷証券は備船契約の存在を明示しているのであり、かかる記載がある以上、原告は船主に運送人の資格を付与することはできない」、②「控訴院判決は、一九六六年法一八条⁽⁹³⁾および一九条⁽⁹⁴⁾、同デクレ三三三⁽⁹⁵⁾条、さらに二次的ではあるが、一九二四年の船荷証券統一条約三条および民法典一一四七条以下に違反している。また、備船契約の存在に關する船荷証券上の争いのない記載の効力を排斥することにより民法典一一三四条⁽⁹⁷⁾に違反している」、③「船荷証券所持人は、備船契約の存在だけでなく、事実審判事が確認したように、備船者が誰であるかを知っていたのであり、さらに、これを知っていたからこそ備船者の契約責任を追及すべく召喚したのであって、こうした場合、証券所持人は備船に出し

た船舶の所有者の責任を追及することはできない」と主張した。

これに対して破毀院一九七八年七月二一日判決⁽⁹⁸⁾は、「控訴院は、船荷証券には船主の名称も傭船者の名称も存在しないこと、そして、船荷証券が参照させていた傭船契約書は再掲も添付もされていらないことを確認しており、運送証券外の要素から帰結され、証券の発行後に明らかとされた傭船者の特定に関する情報(indications)にかかわらず、船主に対する訴えを認めることができた。」と判示して、簡単に上告を棄却した。本件は、前述のように、第一審において運送人であると認定された傭船者に対する訴えが、裁判管轄権に関するフランス・スイス二国間条約の適用により却下されており、本判決で確認された原審控訴院判決も、実際の運送人は傭船者であったとの認識の上で、船主の責任を肯定しているものと考えられる。

さて、このように破毀院は原審エクス・アン・プロヴァンス控訴院判決を確認した。この原審判決は一九八三年破毀院判決の解決方法を否定し、まったく正反対の結論を導くものであって、破毀院は一九八三年判決で示した解決方法を放棄し、ここに黙示的ではあるが判例を変更したものとみることができるところである。そこで、判例変更の実質的な内容を検討しなければならないが、まずその前に、これ以降に現れている裁判例を概観してみたい。

(2) その後の裁判例

すでにみたように、一九八三年破毀院判決以降、この破毀院判決に反対する控訴院判決が相次いで現れており、これらを追認した形となったこの一九八七年破毀院判決により、「頭書のない傭船船荷証券」上の運送人の特定に関する問題は、決着のついた「クラシックな問題⁽⁹⁹⁾」と評されるまでに至っている。

とりわけ、一九八三年破毀院判決の原審であり、その後も船舶名による運送人の特定に一定の躊躇を示していた⁽¹⁰⁰⁾

レンヌ控訴院が、「判例14」レンヌ控訴院一九八八年六月一日判決⁽¹⁰⁾において、一九八七年の破毀院判決で確認された一連の控訴院判決の流れに沿った解決を示すことになった点が注目される⁽¹¹⁾。すなわち、頭書を欠く船荷証券上の運送人の特定に関して、「原告がその荷受人としての権利を基礎づける船荷証券に、この「運送人」資格の明確な記載がなく、また、とりわけ備船契約書への参照による、この資格を明示的に導く表示がないので、この運送契約の当事者は、当該証券の表示のみが明らかにする者以外には運送人たる者を知ることができない。こうした観点から、一般原則において、（・・・）航海備船者は船舶の商事管理を有しておらず、通常、船舶の商事管理を有するのは定期備船者であり、この者が運送人資格を有することは問題とはならない。荷受人が事後的に知ることとなった要素は、荷受人に対して対抗できない。」と説示し、船荷証券上に記載のある船舶の船主が運送人としての責任を負うべきであると判示したのである。

また、一九八七年破毀院判決の解決方法に立脚しながら、具体的な運送人の特定方法について説示する注目すべき判決が現れている。まず、「判例15」パリ控訴院一九九三年三月二日判決⁽¹²⁾は、滅失した運送品の売主であり、船荷証券上に荷送人として記載のある航海備船者の運送契約上の責任が問題となった事案について、「とりわけ関与者 (intervenants) それぞれの特定およびその資格について、船荷証券上の記載のみが対抗可能であるとしても、当該証券上のすべての記載を歪曲することなく勘案すべきである」とした上で、頭書を欠き、荷送人名の記載のある船荷証券について、「船荷証券所持人は、船舶の航海管理および商事管理を真に有し、その資格ある代理人である船長の署名によって拘束される、唯一運送人資格を有する者を特定するため、必要なあらゆる要素を自由に用いることができる。」と述べながら、たとえ備船者であっても、運送人の運送契約の相手方である荷送人は運送人資

格を有しないものと判示した。さらに、「判例16」エクス・アン・プロヴァンス控訴院一九九四年九月八日判決^(四)は、頭書を欠いた船荷証券の対象となった運送品の損傷について、原審判決が船主の責任を認め、定期備船者の責任を否定したところ、控訴審において、原告はさらに定期備船者の責任も認めるように主張し、その可否が争点となった。判決は、「頭書のない船荷証券の所持人が船主に対して訴えを提起できることは、責任を負うべき運送人を特定し、この者に対して訴えを提起することを排除しない。／備船契約は、他のあらゆる契約と同様に、第三者により法律事実 (fait juridique) として援用されうる。／備船契約の場合、定期備船者 (定期備船) および船主 (航海備船) が運送人たる資格を有する。」と述べ、船荷証券所持人による備船契約条項の援用は許されないとする被告の主張を退ける判断を示した。この場合、控訴院判決によれば、船荷証券所持人は船主および定期備船者双方に対して、運送契約上の責任を追及することができることになる。判決は直接には述べていないが、定期備船者を「実際の運送人」と表現していることから、船主を「外観上の運送人」と考えているものと思われる。この点、ごく最近の「判例17」ヴェルサイユ控訴院一九九五年三月二〇日判決^(五)は、一九八七年判決を忠実に踏襲しながら、責任を負うべき船主を「外観上の運送人」と明言している。判決は、「本件船荷証券には運送人が誰であるか (identité) についての記載がなく、さらに被告が援用する備船契約書へのわずかな参照さえ含んでいない。契約の効果の相対性により、当該備船契約書をもって運送品の権利者に対して對抗することはできないから、この者は運送証券の記載のみに従い、当該証券に示された船舶の所有者たる船主の責任を追及することができる」と判示しながら、荷受人がテレックスにより事後的に運送契約の実際状況について通知を受けたという事情に言及し、かかる事情は「損害がすでに発生しており、外観上の運送人に対する荷受人の訴権がすでに発生していたのであるか

ら、本件には何ら影響を与えない」と述べているのである。

以上、一九八七年破毀院判決以降の裁判例を概観したが、具体的事件ごとに多少のニュアンスはあるものの、控訴院レヴェルの裁判例はいずれも一九八七年破毀院判決により示された解決方法を基本的に踏襲し、これが定着しているものとみることができ⁽¹⁰⁶⁾る。また、破毀院においても、パリ控訴院前掲「判例15」の上告棄却判決が現れたことが紹介されている⁽¹⁰⁷⁾。

第二節 判例理論と学説の検討

一 判例理論の検討

(一) 一九八七年判決による判例変更

一九八三年破毀院判決と一九八七年破毀院判決とは、いずれも頭書を欠き、船舶の名称以外に運送人を導きうる手がかりが存在しない船荷証券上の責任について、前者は船主の責任を肯定し、後者はこれを否定するという、まったく正反対の結論が示されている。そこで、まずこうした破毀院の判例変更の内容について検討してみよう。

まず、一九八三年判決と一九八七年判決は、結論において対照的であるにもかかわらず、理論構成そのものには差異がないものと考えられる。前章でみたように、これまでのフランスの判例は、備船関係から導かれる対外的責任原則にもかかわらず、船荷証券上の運送人の特定に際して証券の記載をきわめて重視してきている。従来の判例は、証券外の事実を捨象し、ときには外観法理を用いることによって、もっぱら船荷証券の記載から証券上責任を

負うべき運送人を導いてきたのであり、これは判例上確立された原則となっている。⁽¹⁰⁸⁾ 一方で、一九八三年判決は、船荷証券上には船主の名称等が記載されていないことを認定し、それゆえ船主と荷受人との間には契約関係がないことが確認されるとしているが、これは船荷証券の記載を根拠として結論を導いているのである。他方、一九八七年判決も、船荷証券上の船舶の名称を手がかりに責任を負うべき運送人を導くのであり、両判決はいずれも船主の責任の存否について船荷証券の記載を根拠に判断している点で共通しているのである。しかし、両判決は同様の事案に関してまったく正反対の結論を導いており、これは船荷証券の記載の解釈方法が異なるものと考えられる。そして、その背後には、頭書を欠く船荷証券の特殊性の認識という点で決定的な相違があるように思われるのである。

一九八三年判決は、証券上に船主の名称の記載がない場合には船主の責任は否定されるとするが、こうした考え方は本稿でもみたように、それまでの判例によりしばしば示されてきた考⁽¹⁰⁹⁾え方であり、責任を負うべき運送人は船荷証券の記載から特定するという原則に従うのであれば、むしろ当然のことであると考えられてきていた。しかし、一九八三年判決が対象とした船荷証券は、頭書を含め通常運送人を示すと考えられる記載が一切存在しないきわめて特殊なものであった。破毀院は、この点についてとくに言及することなく、この場合にも従来の考え方を単純に当てはめており、その是非についての検討が欠けているのである。この点はきわめて重要である。すなわち、従来の判例が対象とした船荷証券には、頭書等の船舶名以外の手がかりが存在したのであり、船荷証券上のあらゆる記載について、判断基準としての優劣の検討を経た上で、船舶の名称に優越する他の記載による判断を示してきたのである。それゆえ、船舶名によってしか導かれない船主の責任を否定しても、責任を負うべき運送人をやはり

証券上の他の記載から導いてきていた。ところが、船舶名以外に手がかりがない場合にはそうはならない。一九八三年判決によれば、船荷証券が無効でないかぎり、責任を否定された船主以外に責任を負うべき運送人が存在しなければならぬが、この者を船荷証券の記載から導くことはできないからである。船荷証券の記載を根拠に運送人資格の帰属を否定することはできても、これを特定することはできないのであり、これは証券外の事実によるほかない。そうすると、一見すると従来の解決方法を踏襲したかみえる一九八三年判決ではあるが、この点においては、すでに確立された原則を放棄していることにならざるをえない。これに対して、船舶名により導かれる船主の責任を肯定する一九八七年判決および一連の控訴院判決は、いずれの判決も船舶の名称以外に運送人を特定する手がかりがないことについて言及しており、その検討を経ていたのであって、いわゆる「頭書のない傭船船荷証券」の特殊性を認識した上で判断を示すものである。⁽¹⁰⁾そして、かかる認識において、船荷証券の内在的要素である船舶の名称を運送人特定の手がかりとすることにより、この場合にもなお船荷証券上の運送人の特定は船荷証券の記載のみによってなされるという確立された原則を維持して、従来からの考え方をさらに徹底させたものといえることができるだろう。

こうしてみると、一九八七年判決による破毀院の判例変更は、具体的には船舶名から船主を運送人として導くことの可否という問題について一九八三年判決と正反対の結論を導いてはいるが、むしろその内容としては、一九八三年判決と同様のアプローチによりながら、同判決が従来の原則を徹底しえなかつたことを反省し、これを徹底する意思を明確にしたものと理解することができるのではないか。

（二）確立された判例理論

一九八七年判決は一九八三年判決に反対する一連の控訴院判決を確認するものであり、一九八七年判決以降も同旨の控訴院裁判例が相次いでいることは、本章の裁判例の検討でみたとおりである。これらの裁判例は、第一に、船荷証券所持人は証券の記載のみによって責任を負うべき運送人を導くことができるとの原則に則っており、したがって、傭船契約書の条項をもって善意の船荷証券所持人に対抗できないとしている点、および、船舶名によって特定される船主を運送人と認める結論を示している点で共通している。それゆえ、たとえ実際の契約関係からすれば船主が運送人でない場合であっても、船主を証券上責任を負うべき運送人として扱うことを認めているのである。原審エクス・アン・プロヴァンス控訴院判決（前掲「判例9」）をそのまま確認する一九八七年破毀院判決は、ルアン控訴院判決（前掲「判例10」および「判例11」）とは異なり、船主を「外観上の運送人」であるとはいっていない。しかし、破毀院判決も船主を実際の運送人であるとは考えていないのであって、あくまで第三者に対する関係でその運送人資格を否定しえないものとしているにすぎない。^(四)すなわち、証券外の実事を一切捨象し、証券の内在的要素を徹底して重視することにより、判例理論は船主に表見責任類似の責任を課すものと解するほかないであろう。

たしかに、こうした解決方法は、すでに確立された原則を徹底するものとして、その延長線上で理解することは比較的容易である。しかし、ここで手がかりとされる船舶の名称は、通常は運送人を示す記載であるとは考えられないであろうから、たとえば頭書の記載があるような場合とは問題の局面が異なるものとも考えられる。すなわち、ここでは船舶名以外には何らの記載も存在しないことが問題となっているのであって、直接的に第三者を誤信させる虚偽の外観が作出されているわけではないからである。この点も「頭書のない傭船船荷証券」の特殊性の一

面が反映されたものとも考えられるが、判例はこれをとくに問題としておらず、法律的な理由付けは明らかではない。ただ、しばしば外観法理によつて説明されてきた従来からの原則を維持しているのだから、その延長としてやはり外観法理の考え方を念頭に置いて判断していることは確かであろう。それゆえ、この場合、判例理論は証券の文言解釈を徹底することにより、外観法理をいわば「拡張的」に適用するものといえるのではないか。つまり、このような不明確な船荷証券が備船契約の下で発行されたことについて、主たる備船契約の当事者たる船主に一定の帰責性を認めうるものと解し、これをもつて船主に一次的な責任を負わせうるものとしているのであろう。⁽¹⁸⁾

二 学説の検討

前章で概観したように、運送人の特定に関して判例の示した諸原則は学説においても異論なく支持されており、すくなくとも頭書の記載があるかぎりこれによる運送人の特定を認める点で一致していたものといえる。⁽¹⁹⁾ それゆえ、一九八三年の破産院判決が対象とした「頭書のない備船船荷証券」の問題は、従来⁽²⁰⁾の解決方法との関係で、フランスの学界にとつても新たな困難に直面するものであったといえるだろう。この問題は、このように比較的新しい問題であり、もっぱら裁判例が先行し蓄積される中で、判例評釈・判例研究といった形で学説が示されているにすぎず、概説書においても近時のものが簡単に扱っている程度であつて、本格的な研究は未だ現れていない。以下では、こうした断片的に示されている学説を、すでに検討した判例理論と関連づけながら概観することにした。

まず、一九八三年判決の評釈において同判決を批判したAchardは、一九八七年判決とこれを踏襲するその後⁽²¹⁾に示された裁判例を歓迎している。すでにみたように、Achardは、船荷証券上で船舶の名称が唯一の手がかりであ

る場合には、善意の証券所持人に対して船主が運送人としての責任を負うべきことを一貫して主張してきたのである。そして、こうした解決方法は、第一に、不誠実な船主または定期傭船者によるいわゆる海事詐欺 (marine fraud) の危険に対処するために有効であり、⁽¹⁶⁾ 第二に、船荷証券上の運送人の特定に関する世界的趨勢に合致しているといふ。⁽¹⁷⁾ また、Bonassies も、一九八三年判決によって始まった議論は一九八七年判決をもって終結したといふ、その結論を支持する。まず、破毀院判決を分析し、その解決方法の根拠は「船荷証券の記載の効力 (valeur)」であり、より一般的には、所持人の権利の総体を表象する証券としての船荷証券の効力」であると、「船荷証券が、運送人に対して責任を追及する証券所持人の権利をとくに化体しているかぎり、この権利の要素 (elements) は、まず証券の記載により決定され、この記載は自足的であり証券外の要素は排除される」といふ。⁽¹⁸⁾ そして、船舶の名称が唯一の手がかりである頭書のない傭船船荷証券については、「自己の権利を船荷証券の記載のみから明らかにすることは正当であり、それゆえ荷受人が船舶所有者に訴えを提起することも正当である」として、判決の解決方法を支持しており、その後の裁判例についても同様である。⁽¹⁹⁾ しかし、こうした解決方法は、運送人が誰であるかについて荷受人が船荷証券を取得する前に通知を受けていた場合には留保され、他方で、傭船契約書の記載を証券所持人の側から援用することは可能であるとしている。⁽²⁰⁾

これらの学説はとくに法律的な根拠を示すことなく一九八七年判決の解決方法を支持しており、おそらく判例理論の検討でみたように、従来の原則の延長線上において外観法理の拡張的適用を肯定するもののように思われる。これに対して、Rossignol は、パリ控訴院一九九三年三月二日判決 (前掲「判例15」) の評釈において、一九六六年法デクレ三三三條の規定を援用して説明を試みている。これによれば、同条は運送人の名称を船荷証券上に記載する

ことを求めておらず、運送人を特定するに適した記載を求めているのであり、したがって船荷証券に当該船舶の船長の署名および船舶の名称の記載があれば、船荷証券所持人にとって運送人の特定は可能である^(四)。この見解は、判例の結論を支持しながら、船舶名による運送人の特定について法文自体にその根拠を求めようとするものであるが、船長の署名と船舶名の記載が運送人を示す記載であると考えているのであれば特異な見解であるといえよう。判例は船舶の名称を責任を負うべき運送人を導く手がかりとしつつも、具体的名称の表示がなければ、これをもって運送人の記載とは考えていないと思われるからである。

他方で、頭書のない備船船荷証券について船主を運送人とすることに疑問を呈する見解もある。Tasselは、備船契約書が第三者に対抗できないとしても、標準書式などにより船荷証券上に備船契約に基づくことが示されている場合には、備船契約の存在自体は第三者に対しても主張することができる^(四)。そして、備船船荷証券の場合には、船主が運送人であるとの推定をなすことはできず、むしろこれを疑わせるものであるといい、船主を外観上の運送人とみることは困難であるから、結論としては備船契約の形態により運送人は船主（航海備船）または備船者（定期備船）であると^(五)する。このように、結論において船主の運送人資格を否定する（定期備船契約の場合）見解であるが、結局、船荷証券の記載を総合的に評価し（論者はこれを船荷証券の「内容」基準という）、その際に備船契約書の存在を考慮すべきであると主張するのであって、備船契約への参照文言を運送人特定の手がかりと位置づけ、これを船舶名の記載に優先するものと考えるのであろう。たとえば前掲「判例15」が明言するように、その結果として船舶名を決め手としながらも、判例理論は船荷証券上のあらゆる要素の総合的判断を否定するものではなく、この点においてTasselの見解と対立するわけではないように思われる。こうした考え方は、備船契約類型と

対応して船舶の商事管理の帰属主体が示されるフランスにおいては、ありうる解決方法のひとつとも考えられる。しかし、証券上に運送人の明確な特定がなされているわけではなく、この場合に船舶名による運送人の特定を否定することは、所持人に有利な解釈を指向する通説・判例⁽⁷⁵⁾にとってさしあたり受け入れられないものであろう。控訴院裁判例および学説によれば、前述のように、第三者からの備船契約書の援用は許容されるのであり、この方が明らかに第三者にとつて有利なのである。ただ、論者が指摘するように、「通常の船荷証券ではなく備船船荷証券が問題となっている⁽⁷⁶⁾」のであるから、こうした曖昧な船荷証券を取得した第三者の保護の必要性自体を問題とするのであれば、記載の解釈の指針として一定の示唆を含むものといえるのではないか。

なお、最近の概説書では、Remond-Goulloud (一九九三年) が簡単にこの問題に触れており、判例を支持する見解を表明している。Remond-Goulloud は、Achard を引用しながら、不誠実な備船者や船主による海運界の悪しき慣行を指摘し、荷受人の利益を尊重するために外観上の運送人である船主を制裁することは正当であると⁽⁷⁷⁾する。また、du Pontavice et Cordier (一九九〇年) および Rodière et du Pontavice (一九九一年) は、いずれも論評することなく判例を紹介するにとどまっている。

(74) 前述第一章第一節一(二)。前掲注(22)に掲げた文献を参照。

(75) R. Achard, L'action directe des porteurs de connaissements contre le propriétaire du navire dans l'affrètement à temps, *D. M. F.*, 1984, pp. 261 et 262.

(76) *Ibid.*

(77) v. R. Achard, *J.-Cl. com.*, op. cit. (note 22), para. 57.

(78) *Cass. com.*, 10 mai 1983, *D. M. F.*, 1984, p. 269.; この事件に関しては、中村真澄・前掲(注6)判例研究一〇六頁以下を参

照。

- (79) T. C. de Nantes, 22 décembre 1977, *D. M. F.*, 1979, p. 739.
- (80) v. R. Achard, op. cit. (note 75), *D. M. F.*, 1984, p. 259.
- (81) *Ibid.*, p. 263.
- (82) *Ibid.* ; même auteur, note sous l'arrêt, *D. M. F.*, 1985, p. 359.
- (83) 後述「本章第二節」（1）。
- (84) Aix-en-Provence, 14 février 1984, *D. M. F.*, 1985, p. 542.
- (85) Aix-en-Provence, 22 octobre 1985, *D. M. F.*, 1987, p. 155.
- (86) 前掲【判例 8】の評釈は、Ollivier が強調する（J.-J. Ollivier, op. cit. (note 54), p. 547）。なお、前章第二節（1）および前掲（注 54）を参照。
- (87) 前掲【判例 8】に引いて Ollivier は「一九八三年破産院判決に反対する Achard の見解に沿うものであろうと評している（*ibid.*）」。
- (88) Rouen, 11 mai 1984, *D. M. F.*, 1985, p. 162.
- (89) Rouen, 14 juin 1984, *D. M. F.*, 1985, p. 351.
- (90) v. R. Achard, note sous l'arrêt, *D. M. F.*, 1985, p. 165 ; même auteur, note sous l'arrêt, *D. M. F.*, 1985, p. 359.
- (91) Rennes, 7 mai 1986, *D. M. F.*, 1987, p. 580.
- (92) たとえば、前掲【判例 3】⁷、【判例 5-1】⁷、【5-2】⁷、【6-1】⁷、【6-2】⁷ を参照。なお、第一章第二節（1）および（2）の叙述を参照。
- (93) 一九六六法一八条「運送人またはその代理人は、荷送人の請求により、船荷証券を交付しなければならない。」（なお、現行一八条第二項（略）は一九八六年の改正による追加である。）
- (94) 一九六六法一九条「①荷送人は、自己の通告に基づき船荷証券上になされた運送品に関する記載が正確であることを担保する。②荷送人により通告された事項が不正確であるときは、荷送人は運送人に対して責任を負う。③運送人は、記載が不正確であることを、荷送人に対してのみ援用することができる。」（旧一九三六法三条に相当する規定であるが、船荷証券の証明力関す

るこの条文のフランスの独特の理解については、前掲注(58)を参照。なお、現在では、ウィスビー・ルールを採用した船荷証券の証明力に関する規定が一八条第二項(一九八六年改正により新設)に置かれている。

(95) テクニク三三三条第二文が問題となろうが、これは第一章第一節一(二)本文ですべてに紹介した。

(96) 民法典一四七条以下は、債務不履行責任に関する一般規定を定める。

(97) 民法典一三二四条は合意の拘束力に関する一般規定であり、その第一項は、「適法に形成された合意はこれをなした者に対して法律に代わる」と定める。

(98) Cass., 21 juillet 1987, *D. M. F.*, 1987, p. 573.

(99) Bonassies, *Le Droit positif français en 1987*, n° 45, *D. M. F.*, 1988, p. 141; *Le Droit positif français en 1988*, n° 62, *D. M. F.*, 1989, p. 150.

(100) 前掲「判例」を参照。v. M. Remond-Gouilloud, *op. cit.* (note 22), no 535.

(101) Rennes, 15 juin 1988, *D. M. F.*, 1989, p. 444.

(102) この点に関する控訴院の態度変更は註目「これを指摘する」として M. Remond-Gouilloud, *op. cit.* (note 22), n° 535; R. Achard, *J.-Cl. com.*, *op. cit.* (note 22), para. 59.; P.-M. Rossignol, note sous l'arrêt, *D. M. F.*, 1995, p. 379, などがある。

(103) Paris, 2 mars 1993, *D. M. F.*, 1995, p. 372.

(104) Aix-en-Provence, 8 septembre 1994, *D. M. F.*, 1995, p. 52. この判決については、やはり判例登載誌と同時に掲載された Simon の判例研究にもっと批判的見解が示された(P. Simon, *op. cit.* (note 22); ただし Simon は本件で敗訴した被告備船者の代理人弁護士である)。この批判は註目「 P. Bonassies, *Le droit positif français en 1995*, n° 52, *D. M. F.*, 1996, p. 131.」にコメントがある。

(105) Versailles, 20 mars 1995, *D. M. F.*, 1995, p. 813.; 本件については、拙稿・前掲(注6)判例研究を参照。

(106) この点の評価をするものは注目「前掲註(9)に紹介した Bonassies のコメントのほか M. Remond-Gouilloud, *op. cit.* (note 22), n° 535.; P. Simon, *op. cit.* (note 22), p. 26. などがある。

(107) Cass., 3 octobre 1995, *Semaine juridique*, 1995, *Tableaux de jurisprudence* n° 2441.

(108) 前述「第七章第二節」(一)を参照。

船荷証券の解釈による運送人の特定

- (109) たとえば前掲「判例2」および関連の叙述を参照。
- (110) これらの裁判例は、いずれも船舶の名称以外に運送人特定のための手がかりがないことを指摘しており、かかる認識を前提として判断するものと考えられる点で一九八三年判決とまったく異っている。
- (111) 一九八七年破産院判決は、証券の発行後に明らかになった証券外の事実を考慮することなく、所持人は船主に対して訴えを提起できるものとする。
- (112) 前述、第一章第二節二（一）を参照。
- (113) この点にのみ P. Bonassies, *Le droit positif français en 1985*, n° 34, *D. M. F.*, 1986, p. 74. を参照。
- (114) 頭書の理解に関する学説については、前掲注（22）に掲げた文献、および本稿第一章第二節二（一）を参照。
- (115) R. Achard, *op. cit.* (note 75), *D. M. F.*, 1984, p. 263.
- (116) *Ibid.*, pp. 263 et 264. (‘ユルギー’、アメリカ合衆国およびカナダ) ; note sous l'arrêt, *D. M. F.*, 1995, p. 823. (‘ベギリス’、オランダ)
- (117) P. Bonassies, *op. cit.* (note 99), *D. M. F.*, 1988, pp. 141 et 142.
- (118) *Ibid.* ; v. P. Bonassies, *op. cit.* (note 99), *D. M. F.*, 1989, p. 150. ; *Le Droit positif français en 1989*, n° 53, *D. M. F.*, 1990, p. 75. ; *Le Droit positif français en 1990*, n° 52, *D. M. F.*, 1991, p. 91. ; *Le Droit positif français en 1993*, n° 51, *D. M. F.*, 1994, p. 102. ; *Le Droit positif français en 1994*, n° 52, *D. M. F.*, 1995, p. 131.
- (119) *Ibid.*, *D. M. F.*, 1988.
- (120) 前掲注（95）を参照。
- (121) P. -M. Rossignol, *note, op. cit.* (note 102), pp. 377 ets.
- (122) Y. Tassel, *op. cit.* (note 22), pp. 547 ets.
- (123) たとえば前掲「判例16」学説については本項で紹介した Bonassies の見解を参照。また、Bonassies の見解を引用する Achard (note, *op. cit.* (note 4), pp. 824 et 825.) も同旨であろう。なお、備船契約書ではないが、前掲「判例11」も証券外の事実により、第三者に有利な運送人の特定を認めている。
- (124) Y. Tassel, *ibid.*, p. 554.

(125) M. Remond-Goulloud, *op. cit.* (note 22), n° 535.

(126) E. du Pontavice et P. Cordier, *op. cit.* (note 16)

(127) R. Rodière et E. du Pontavice, *op. cit.* (note 16)

終章 船荷証券の解釈による運送人の特定

一 フランスにおける船荷証券上の運送人の特定

(一) 船荷証券の解釈と解釈原則

フランスでは一九六六年法により船舶の商事管理および航海管理の帰属による備船契約の類型化が図られ、備船契約の内部的責任関係が明確にされたが、これを第三者に対する責任関係においても拡張することにより、備船契約の下で締結された運送契約の当事者（運送人）を演繹的に導くことができる。それゆえ、わが国でも知られるように、定期備船契約の下で発行された船荷証券上の運送人は原則として定期備船者であると説明されることになる。⁽¹²⁸⁾しかし、本稿で裁判例を通じてみたように、このように導かれる責任原則は、船荷証券が発行された場合には、船荷証券上の運送人は船荷証券の記載によって特定されるという原則が優先されることによって、第三者に対する関係ではほとんど意味をもたない結果となっている。「誰が運送人か」という船荷証券上の運送人の特定の問題は、フランスでは一般に証券所持人が「誰に対して訴えを提起できるか」という形で提起されており、⁽¹²⁹⁾ここでは

第三者（船荷証券所持人）に対して責任を負うべき者は誰なのかが問われている。そして、証券上責任を負うべき者は運送人であるから、その者をたんに「運送人」というにすぎない。それゆえ、実際の契約関係においては運送人の地位にない者であっても、自己が運送人（証券上の義務者）でないことを主張できない場合には、「外觀上の運送人」（*transporteur apparent*）、「責任を負うべき運送人」（*transporteur responsable*）としての責任を課せらるゝことは本稿の判例の検討を通じてもみたところであり、また、かかる前提から「運送人」の複数性も認められ易いものとなる。反対に、備船契約関係、船荷証券の発行関係などの証券外の事実により導かれる「実際の運送人」は、ここでいう証券上の運送人ではなく、他の者が運送人であるとの明示的記載がある場合には運送人としての責任を負うことはない。これらの「実際の運送人」は、こうした明示的記載がない場合に、第三者からの主張が認められる限りでその責任が問題となりうるにすぎないのである。船荷証券の有価証券としての性質から、船荷証券の外觀解釈による運送人の特定が前提として求められているのであり、ここで問題となる責任は第三者に対する一次的な責任であつて、究極的な義務負担者を導くこととしてゐるわけではないのである。それゆえ、判例理論によれば、第三者に対する関係での運送人は、①まず証券上の明示的な記載により特定され、②これを欠くときは証券上の他の記載から特定されるのが原則である。そして、後者の場合に限って、しかも第三者の主張によつて、証券外の事実が補完的に援用されうるにすぎない。すなわち、運送人の特定に際しては、証券外の事実は、一次的な意義をまったく認められていないのである。

こうした解決方法を採用するフランスの判例は、船荷証券の外觀への第三者の信頼を保護するため、いわゆる外觀法理に依拠しつつ展開したのであり、運送人を特定するための船荷証券の記載の解釈も常に所持人の視点におい

てなされている。すなわち、所持人保護の論理に基づく所持人に有利な解釈という解釈原則が示されているのである。そして、本稿で確認したように、この解釈原則は、いわゆる頭書のない備船船荷証券に関する議論において、船荷証券所持人に有利な解釈をもって問題が解決されるにいたり、いっそう徹底化されたものとみることができるのである。船荷証券上の運送人を船荷証券の記載とその解釈により特定するとすれば、これはケースバイケースで判断されることになり、判断のための具体的基準が問題とならざるをえない。そしてこの点も、やはり本稿の判例・学説の検討を通じてみたとおりに、このような解釈原則に依拠しながらかなりの程度まで明確にされてきているものといえるだろう。以下では、本稿で扱った限られた事例からではあるが、運送人特定のための具体的な船荷証券の解釈方法を抽出し、その類型化を試みたい。

(二) 解釈の方法

まず第一に、解釈の対象となる船荷証券上に運送人に関する明示的な記載がある場合とない場合とに大別される。

(1) 明示的記載がある場合 (2) という明示的記載 (mentions explicites) とは、運送人名の直接的な記載であれ、運送人としての署名であれ、あるいは本人を顕名した代理方式による署名であれ、客観的に具体的運送人名が特定されるものであればよい。本稿でみた裁判例では、特定の他の運送人により当該運送が実施される旨の追加記載あるいはスタンプ印が運送人を特定する記載であるとされた⁽¹¹⁾。また、物理的に添付されるか、または、証券上に再掲された備船契約書(条項)による特定も認められるが、当該契約書(条項)が具体的運送人名を明示している場合に限られよう。反対に、備船契約書への参照文言 'for the Master of the carrier's identity of carrier' 条項⁽¹²⁾・

demise 条項、頭書の記載⁽¹³⁴⁾、荷送人の署名などは、運送人を特定する明示的記載であるとほされていない。

こうした明示的記載があれば、船荷証券上責任を負うべき運送人が確定的に特定される。船荷証券上の記載には、「ア・プリアリに第一の価値が与えられる⁽¹³⁵⁾」のであり、運送人ないし責任を負うべき者 (responsable) の明示的な記載には決定的な意義が認められるのである。それゆえ、「運送人が某会社であることが証券上に明示されていれば、荷送人は他の会社が実際に運送を実施したとか、これを支配していたといった主張しても、他の会社に対して訴えを提起することはできない⁽¹³⁶⁾」のであり、証券上特定された運送人以外の者への訴権行使は、被告適格を欠くものとして却下されることになる。これは、船荷証券が荷送人の権原 (titre) そのものであり、その記載の文言的効力は他のあらゆる外在的証拠に優越するためであるといわれている⁽¹³⁷⁾。

(2) 明示的記載がない場合 運送人を明示的に特定する証券上の記載がない場合の運送人の特定方法は、所持人が運送人が誰であるかについて善意であるか否かで異なってくる。所持人が実際の運送人を知っているか、または、知るべきであった場合には、船荷証券の外観への信頼の保護は問題とはならないから、所持人は実際の運送人 (transporteur réel) に対してのみ訴えを提起することができる。この場合、所持人は証券の取得時に善意であればよく、たとえ損害が発生した後に実際の運送人について通知を受けたとしても、こうした通知は問題とはならないものとされている⁽¹³⁸⁾。

所持人が善意であれば、第一に、所持人は船荷証券のあらゆる内容 (contenu)、内在的要素 (elements intrinsèques) をもって運送人を特定することができる。ただし、実際にはいくつかの主要な記載、要素については特定基準としての優劣の判断が加えられている。すなわち、通常は運送人を表示するものであると考えられている頭書の

記載があれば、船舶名に優先して運送人特定のための基準とされる。そして、この場合には、船舶名の記載から導かれる運送人の特定は原則として認められていない。この点で、頭書の記載はほぼ明示的記載に準じて扱われていることがわかる。頭書の記載は、他の明示的な記載に劣後するという意味では運送人の名称そのものの記載であるとはいえないが、こうした明示的記載がないかぎり運送人の表示であると解されるのである。次に、頭書の記載がなく、証券上の唯一の手がかりが船舶の名称である場合には、この船舶名から導かれる船主が運送人であるとされる。船荷証券上のあらゆる内容・要素とはいっても、それにより運送人を導きうると考えられる内容・要素でなければならぬことは当然であるが、船舶の名称についてはこれが肯定されているのである⁽¹¹⁾。また、具体的な備船契約の存在を示す記載があれば、船舶の名称の記載に優先して、備船契約の類型に応じた運送人が特定されるとする⁽¹²⁾。学説もあるが、判例はこれを採用していない。一方、荷送人としての署名は運送人を導きうる記載ではないから、いかなる場合にも運送人を特定する要素とは認められない⁽¹³⁾。

第二に、破毀院の裁判例には現れていないが下級審裁判例および学説によれば、証券上に明示的記載がない場合、所持人は証券外の事実を援用して運送人を特定することができる⁽¹⁴⁾とされている。そして、この場合、証券の記載から導かれる運送人と実際の運送人は連帯して責任を負うものとされる⁽¹⁵⁾。これは、頭書のない船荷証券の場合についていわれているが、頭書のある場合にも妥当するのは明らかではない。通説によれば、前述のように、明示的な記載がある場合には、たとえ実際の運送人が別にあってもこの者に対する訴えは原則として認められないから、ほぼ明示的特定に準じて扱われている頭書の記載のある場合が問題となる。しかし、外観上の運送人が問題となる場合には証券外の事実を援用できるとする趣旨であれば、頭書の記載がある場合でもこれが認められる余地が

残されることになるであろう。また、実際の運送人と外観上の運送人について連帯責任が認められる場合には運送人の複数性が問題となりうるが、⁽¹⁶⁾やはり前述したように、ここでは運送契約の当事者たる運送人が複数であると観念されているわけではなく、第三者に対して証券上責任を負うべき者が複数であると観念されるのである。このようにむしろ実際の契約関係と合致しない「運送人」の存在を前提として考えるのであるから、運送人が複数存在してはならないという前提はそもそも排除されているのであろう。

さて、このように特定された「運送人」は、実際には運送人でない場合であっても、善意の第三者に対する関係では運送人としての責任を免れない。そして、第三者に対して損害賠償をなした者は、備船契約条項等に従い、場合により実際の運送人に対して求償できることになる。

二 フランス法からの示唆

(一) 船荷証券の解釈と解釈原則

フランスでは、備船契約法による備船契約類型に対応する形で備船契約当事者の対外的責任原則が認められているが、これはわが国におけるいわゆる備船契約の法的性質論からのアプローチに相当するものといえるだろう。しかし、フランスでは、船荷証券が発行された場合に善意の証券所持人に対する関係では、この対外的責任原則にかかわらず、責任を負うべき運送人は船荷証券の記載によって特定するという原則が判例上確立し、これが徹底化されていることはこれまでの検討でもたとおりである。船荷証券は運送品の引渡請求権を表象し、荷送人と運送人との間の運送契約を証する証券であって、また、流通を前提とする証券であるから、証券に表象される権利の内容と

ともに、債務者たる運送人が誰であるかを証券上知りうることは、これを取得する第三者にとつて基本的な要請であるといえよう。周知のように、船荷証券の記載の効力に関しては、統一条約の改正を反映したわが国の国際海上物品運送法九条の改正により、今日いっそうの強化が図られており、これは船荷証券に証券的効力ないし文言証券性を認めたものであると理解されている。⁽¹⁴⁷⁾この改正は、いうまでもなく船荷証券所持人の保護を目指したものであり、さらには船荷証券への信頼の確保、その流通力の向上を目指したものである。こうした所持人保護の論理は、証券不実記載の場合における記載への信頼に対してのみならず、証券上の債務者の確定という局面における運送人に関する記載への信頼に対しても等しく要請されるものとみるべきではないか。ここで、船荷証券上の運送人が、傭船契約の存在およびその性質といった、善意の証券取得者の関知しない証券外の事実によつて特定されるとすれば、著しく証券取得者の保護に欠ける結果とならざるをえないのである。⁽¹⁴⁸⁾フランス法が、傭船契約の類型による対外的責任原則によるのではなく、もっぱら証券の記載によつて運送人を特定しているのも、こうした証券取得者を保護しようとするものに他ならないのであつて、この点はわが国についても特に別異に扱う理由は存在しないであろう。それゆえ、冒頭で述べたように近時のジャスミン号事件判決が、船荷証券上の運送人は船荷証券の記載とその解釈によつて特定されるとの判断を示したことはまさに正當なものとして評価できる。⁽¹⁴⁹⁾

しかしながら、こうした解決方法による場合、船荷証券の具体的な解釈方法が次なる問題とならざるをえない。すなわち、実際の具体的事件の解決にあたっては、証券上のいかなる記載をもつて運送人特定のための有効な資料とみるかの判断が必然的に求められることになるのである。また、証券上に矛盾した記載が併存する場合、いかなる判断をすべきかという点もまた問題とならざるをえないであらう。極端な例ではあるが、頭書のない船荷証券上

の運送人の特定についてみたように、フランスでは同様のアプローチによりながら、この局面における判断の相違で正反対の結論が導かれた例を経験している。そして、フランスでは、前項で分析したように、船荷証券所持人の視点に立って、所持人に有利な解釈をすべきであるという解釈原則に則った具体的な解釈が示されてきたのである。そもそも、善意の所持人保護の論理において、船荷証券上の運送人は証券の記載とその解釈によって定まるとの解決方法を採用するのであれば、その解釈も同じく所持人保護の観点からなされるべきことは当然の論理的帰結であろう。⁽¹⁰⁾ それゆえ、わが国においても、運送人の特定のための解釈に際しては、こうした解釈原則に照らして個々に具体的な判断をなすべきではないかと思われるのである。

（二） 解釈の方法

ところで、わが国で唯一具体的な「解釈」が示されたジャスミン号事件判決では、船荷証券中の（定期傭船者の）頭書の記載、デマイズ・クローズおよび for the Master との署名について裁判所の判断が示されているが、この事案に現れた船荷証券にフランスの解決方法を当てはめると、おそらくまったく正反対の結論が導かれるように思われる。ジャスミン号事件判決は、デマイズ・クローズの有効性を認め、同クローズおよび for the Master の署名により証券上の運送人は船主に明確に特定されているとする。他方、頭書の記載については、このような特定がなされている以上、そこに記載されている者が定期傭船者等として関与していることを示す程度の意味しかもたないものという⁽¹¹⁾。フランスでは、頭書の記載も、デマイズ・クローズも、また for the Master の署名もいずれも運送人を明確に特定する記載であるとは考えられていない。しかし、頭書の記載はこれに準じた記載であると考えられているから、運送人を明示的に特定する他の記載がないかぎり、頭書に記載された定期傭船者は船荷証券上の運

送人としての責任を免れることはできないとされる。それゆえ、場合によって船主の責任も追及しえないわけではないが、船荷証券上に具体的な名称・商号が記載されていない船主よりもむしろ記載のある傭船者の責任を追及する方がはるかに容易であるといえるのである。

こうした相違の第一の原因は、デマイズ・クローズないし identity of carrier 条項の効力に関する見解の相違である。これらの条項の効力については周知のようにわが国でも学説が分かれており、本稿ではこの点には立ち入らない。しかし、たとえデマイズ・クローズが特約禁止規定に反する条項でなく、したがって有効である（無効でない）としても、この条項が明確に運送人を特定する記載でありうるかはさらに検討しなければならぬであろう。

まず、この条項により船主が運送人として指定されていても、所持人は船荷証券上の記載のみからは船主が誰であるかを知ることができず、所持人に対してさらに証券外の事実による「船主の特定」を強制することにならざるをえないのである。また、この船荷証券には背後にある傭船契約の存在を窺わせる記載は存在しないから、たとえデマイズ・クローズおよび for the Master の署名によって所持人が、船主が運送人であるとの認識にいたるとしても、その運送人たる船主が頭書に記載された者と一致しないことはなお証券上では明らかではない。それゆえ、これらの記載を総合すれば、この船荷証券を取得した善意の第三者としては、頭書に記載された者が船主であり、かつ、運送人であることを矛盾なく認識しうるように思われるのである。このように証券上に矛盾の存在しない船荷証券の取得者に対して、その取得時に頭書に記載された者が船主でなく運送人ではないことを確認するよう求めることはそもそも不可能である。こうしたデマイズ・クローズおよび for the Master の署名への第三者からの信頼が問題となったり、その結果船主が責任を負うことがあるにしても、これらの記載のみにより第三者に対する関係

で運送人が確定的に船主に特定され、第三者からのこれ以外の主張を認めないという解釈はとうてい所持人に有利な解釈とはいえないように思われる。フランスでは、具体的な記載の有無を基準としているから、運送人の記載が明確であるか曖昧であるかの判断についても所持人に有利なように行われており、この判断に記載の効果が対応させられるのである。

第二の原因は、運送人特定のための資料としての頭書の記載そのものに関する理解の相違である。フランスの判例・学説が、頭書の記載は通常は運送人を表示する記載であると一致して理解していることはすでにみたが、ジャスミン号事件判決はこれを否定している。東京地裁判決は、「定期備船者の社名を付してはいるものの、証券の上で、運送人として責任を負う者を船主に限定する船荷証券は、海運実務において多数存在する」ことを指摘し、海運の実務に通じた者であれば船荷証券上の運送人が船主であることを誤認しないはずであるという。そして、それゆえに「表見的な責任の法理を適用する必要も存在しない」というが、これは説得力ある理由付けとは思われない。たとえそのような船荷証券が多数存在するとしても、学説および実務書によりしばしば言及されているように⁽¹⁵⁴⁾、頭書に掲げられた社名の表示は通常は運送人の表示であるのとみるのがむしろ一般的な感覚であろうと思われる。⁽¹⁵⁵⁾ それゆえ、多数存在するだけでは、こうした船荷証券の取得者が頭書の記載が運送人の表示であるとの認識にいたることを否定できないから、この点においても所持人に有利な解釈がなされているとは思われないのである。いずれにせよ、ジャスミン号事件に現れた船荷証券には、運送人を指定する絶対的に明確な記載は存在していないというべきであり、むしろ問題のある多義的記載の典型例の一つといえるのではないか。

このような両国の単純な比較によってただちに結論を導くことはできないが、「船荷証券の解釈による」との解

決方法は、わが国においても有価証券としての船荷証券に即した解決として支持され、証券所持人の保護の観点からその妥当性が認められているものと思われるから、これら両国における扱いの相違は認識されるべきであり、今後いっそう慎重な検討を要するものとはいえるであろう。フランスの解決方法の根底にも、本稿でみたように、船荷証券の有価証券たる性質の認識と、ここから要請される所持人保護の考えが存在するのであり、こうした点においては彼我の差はないであろうから、その際にはフランスからえるべき示唆は決して少なくないように思われる。ジャスミン号事件では、判旨を支持する立場からも、船主の責任とあわせて定期傭船者の責任も追及する可能性が指摘されている⁽¹²⁸⁾。この議論の世界的傾向からしても妥当な検討の方向性が示されているものと思われるが、この場合もフランスの解決が参考になるのではないだろうか。

(128) cf. E. du Pontavice et P. Cordier, *op. cit.* (note 16), D°.

(129) R. Rodière, *Tyrité, op. cit.* (note 2), t. II, n°s 696 et s.; R. Rodière et E. du Pontavice, *op. cit.* (note 16), p. 301.; E. du Pontavice et P. Cordier, *ibid.* "Quel est, au regard d'un tiers, le transporteur? Est-ce le frèreur, est-ce l'affrèteur?" (第三者に対して運送人は誰か? 船主か、それとも傭船者か?)と問いかけてゐる (*ibid.*, D°).

(130) 前掲「判例1」, 「判例6-1」, 「判例6-2」を参照。

(131) 確立された判例の反対解釈による。前掲「判例8」, 「判例9」および前者の上告審である「判例13」を参照。

(132) 第一章第一節二(一)(2)、同第二節二(一)を参照。

(133) 第一章第一節二(一)(4)、同第二節二(一)を参照。

(134) 第一章第二節二(二)を参照。頭書の記載だけでは運送人が確定的に特定されることにはならない。

(135) 前掲判例「15」を参照。フランスでは一九八七年の改正により廃止されるまで、船荷証券上に荷送人の署名を求めていた。詳細は、中村眞澄・前掲(注55)論文・早稲田法学六七巻一号二七頁以下を参照。

(136) R. Rodière, *Tyrité, op. cit.* (note 2), t. II, n° 698.

- (137) *Ibid.*; E. du Pontavice, *Chronique*, op. cit. (note 55), p. 678.
- (138) R. Rodière, *ibid.*
- (139) *Ibid.*
- (140) P. Bonassies, *Le Droit positif français en 1987*, op. cit. (note 99), p. 142.; 前掲「判例13」・「判例14」・「判例17」を参照。
- (141) これは本稿第二章を通じて確認したとおりである。
- (142) Y. Tassel, op. cit. (note 22), pp. 547 et s., notam. 554 et s.
- (143) 前掲注(135)を参照。
- (144) P. Bonassies, *Le droit positif français en 1987*, op. cit. (note 99), p. 142.; R. Achard, op. cit. (note 4), *D. M. F.*, 1995, p. 822.; 前掲「判例11」および「判例19」を参照。
- (145) たとえば、前掲「判例2」で「identity of carrier条項に関する船主の事前の承諾を条件として船主の責任を認める見解をみたが、これも一例であらう。
- (146) cf. P. Simon, op. cit. (note 22), pp. 28 et 29.
- (147) 落合誠一・運送法の課題と展開（一九九四・弘文堂 八〇、八一頁、山下友信「船荷証券の記載の効力」海法会誌復刊三六号四三頁、栗田和彦・海商法（一九九六・関西大学出版部）一三五頁を参照。
- (148) たとえば、原茂・前掲(注6)論文は一貫してこの点を強調される。
- (149) 判旨結論に賛成の評釈はもとより、反対の評釈もおおむねこの点は正当とされる（川又・前掲(注5)評釈一一九頁、相原・前掲(同前)評釈五頁）。高桑・前掲(同前)評釈三五頁は、「運送人は船荷証券の解釈のみによって定まるというのであれば、それは正しくない」とされる。高桑教授は、船荷証券の記載がもつとも重要であるとされながら、運送人が何人であるかを証券記載の事実以外によって判断できないとする根拠は見出し難いとされ、何人が契約の当事者かという契約一般の問題であって、海上運送契約について他と異なる扱いをすべき理由はないとされる。そしてジャスミン号事件判決についても「船荷証券の記載のみによって運送人を判断すべしというのではないだろう」と指摘される。しかし、たしかに運送契約一般についてはその通りであるとしても、船荷証券が発行された場合の善意の所持人に対する関係では、船荷証券上の運送人はもっぱら船荷証券の解釈により導かれるべきであり、同判決もそのように解しているのではないか。また、高桑教授がここで引用される川又・前掲評釈一一八頁最終部

分が「契約解釈の問題」とされるのも、同一一九頁冒頭との関係から、船荷証券が発行されていない場合についてのコメントと思われるが、筆者の誤解であろうか。高桑教授が第三者からの証券外の事実の援用にかぎる意図で述べられるのであればともかく（教授が同旨として引用される原茂・前掲評釈四六頁はその趣旨であろう）、証券を重視しつつも「契約一般の問題」とされ、証券外の事実をもって運送人を特定しうるとされる部分は難解である。

(150) 原茂・前掲（注5）評釈四三頁、清河・前掲（同前）評釈ジュリスト一〇七頁を参照。

(151) 東京地裁は、「以上認定した事実によれば、（頭書に記載された）KANSAI STEAMSHIP COMPANY、LTDの表示は、本件船荷証券の記載からみて、定期備船者を示すものであるにとどまり、本件船荷証券上で運送人として表示されているのは、船主であつて、定期備船者ではないといふべきである。」とし、東京高裁は、「（・・・）本件船荷証券の上部に右（頭書の）表示があることは前記のとおりである。しかしながら、後記のとおり本件船荷証券の署名欄には「For the Master」の記載があつてそれに署名があることや約款にデマイズ・クローズが記載されていること等本件船荷証券にはそれで表章される運送人を固有かつ明確に特定することができる事項があることからすれば、本件船荷証券の右表示は、本件船荷証券の用紙が同被控訴人（定期備船者）の専用用紙であることを示すか、荷主等に対して連絡先を示すか、せいぜい同被控訴人が定期備船者等として本件船荷証券で表章される運送人との備船契約に何らかの形で関与していることを示す以上の意味をもつものではないと見るべきである。」とする。

(152) それゆえ、証券の記載だけからみて、頭書の記載が「定期備船者を示すものとどま」る（東京地裁）とみることはそもそも不可能であり、また、「定期備船者等として本件船荷証券で表章される運送人との備船契約に何らかの形で関与している」にすぎない（東京高裁）とみることもできないだろう（相原・前掲（注5）評釈五頁を参照）。

(153) 原茂・前掲（注5）評釈四四頁はこうした「船長が船主の代理であるという一般認識（外観）」を指摘される。フランスではこのようには解されていない（たとえば、本稿第一章第一節二（二）（2）を参照）。

(154) たとえば、谷川久「国際海上物品運送法について（三）」財経詳報一〇五号八一五頁、大崎正留「船荷証券の研究（一九八九・日通総合研究所）二九頁、大木・前掲書（注7）一〇一、一〇二頁を参照。大木・同書は、船長が備船者の委任によりながら、船舶所有者の船荷証券（B/L）を用いた場合、船荷証券上の責任主体に錯綜を生じさせるから、この場合は船舶所有者の社名を抹消して備船者の社名に訂正書込みを行う必要があると指摘される。実際界においてもこうした理解があるようである。

(155) 川又・前掲(注5) 評釈一一九頁、相原・前掲(同前) 評釈五頁、中田・前掲(同前) 評釈一七六頁。

(156) 相原・前掲(注5) 評釈六頁は、この場合には所持人の善意を原則とすべきことを強調される。なお、同八頁注(13)を参照。

(157) 中村・前掲(注5) 評釈二三頁。

(158) 中村・前掲(注5) 評釈二二頁、原茂・前掲(同前) 評釈四四、四五頁。清河・前掲(同前) 評釈ジュリスト一〇七頁、川又・前掲(同前) 評釈一一九頁。

おわりに

本稿は、船荷証券上の運送人の特定の問題について、これまでわが国で行われていないフランスの判例研究を通じて、一定の示唆をえようと試みたものである。これに関しては、フランス本国での議論は一九八〇年代以降の「頭書のない船荷証券上の運送人の特定」の問題に集中しているが、その背景を理解し問題の位置づけを探るために、本稿では一九六六年法制定前にさかのぼって関連する判例の分析を行った。それにより、フランスにおいては傭船契約の類型から導かれる対外的責任原則から離れて、船荷証券の記載の解釈により船荷証券上の運送人を特定するという解決方法が判例上すでに確立しており、その解釈方法をめぐる問題が、「頭書のない船荷証券」について判例の対立という形で現れていることをみた。そして、この解釈にあたっては証券所持人たる善意の第三者に有利な解釈という解釈原則がこの場合にも徹底される形で問題の解決が図られた過程を検証した。また、このような解釈原則に沿った個々の具体的判断(解釈)も、裁判例を通じて明らかにされてきており、限られた範囲ではある

がその類型化を試みた。

わが国でも、ジャスミン号事件判決では、船荷証券の記載により運送人を特定する方法が採用され多くの支持を獲得するにいたっており、今後の裁判例における定着も予想される。それゆえ、この具体的な解釈方法の検討こそが重要な課題となるように思われるのである。すでにみたように、同様のアプローチによっても、解釈方法の相違により結論が異なりうることはフランスの経験するところであるし、また、ジャスミン号事件における解釈方法とフランスで行われる解釈方法とは相当に異なっている。フランスでは前述の解釈原則がかなり明確な形で現れており個々の判断もこれに則ってなされているが、こうした観点からみるとジャスミン号事件にみられた船荷証券の解釈にはいくつかの疑問が残ることも指摘した。このようなアプローチによれば、その必然的結果として、裁判所が示す個々の具体的な判断がきわめて重要な意味をもつことになるのである。実際、ジャスミン号事件は、いわゆるデマイズ・クローズとfor the Masterの署名に決定的ともいえる意義を認めているが、⁽¹⁰⁾ 実際界ではこうした慣行そのものが裁判所によるサンクションを受けたものとして理解されているように思われる。ほんらい、船荷証券上の運送人の特定といったきわめてプリミティブな問題については、国際的な取引の安全の見地から明確な国際的統一が図られることが望ましい。しかし、一九九〇年の万国海法会パリ会議では、この問題は当面は各国の裁判所の判断に委ねることとされており、⁽¹¹⁾ この意味でも今後の裁判所の判断は大いに注目されているものといえる。それゆえ、もっぱらイギリス法およびイギリスの実務に依拠したわが国の海運慣行ばかりに固執することなく、グローバルな視点に立った世界に通用する判断が求められているものともいえるだろう。

フランスを対象とした本稿により、この問題のフランスにおける解決方法の概略については示しえたものと思

う。そして、グローバルな視点からの検討が求められているという状況の下では、判例の蓄積によりかなりの程度明確にされたフランスの解決方法は、今後のわが国での検討に際して多少なりとも参考になるのではないかと考える。しかし、反面では、わが国でなされている議論と、フランスでのそれとは必ずしも正面からかみ合うものではなく、むしろ周辺問題を含めて相当の隔たりが存在することも確かである。ただ、この問題の世界的な動きの中に現れた、船主と備船者の連帯責任を追及する試みや、約款規制法による解決の試みなどをみても、また、国内立法による解決の試みをもみても、この問題の解決が船荷証券所持人保護の論理に立脚して図られるべきであるとのコンセンサスが形成されつつあることは確かかなように思われる。

(159) たとえば、日本海運集会所書式の一般貨物船用船荷証券は一九九四年版として、Owner's B/L ("SHUBIL-1994 (a)") と Carrier's B/L ("SHUBIL-1994 (b)") の二書式が作成された。改訂趣意書によると、新たに用意された前者は for the Master の署名と裏面のデマイス・クローズの組み合わせにより、「運送の責任主体が船荷証券の発行者である運送人ではなく船主である旨を表示する」ものと説明されている（英文一般貨物船用船荷証券書式改訂趣意書・海事法研究会誌一一三三七頁）。この趣意書は、こうした船荷証券の発行が度々あったところ、ジャスミン号事件判決がその有効性を認めため、従来に比してこのような船荷証券が発行される機会が増えることが予想される、と述べている（同前・なお、"SHUBIL-1994 (a)" は、海事法研究会誌一一三五号より連載で対訳が掲載されている）。また、裁判例をみても、for the Master の表示は一般的には船主が船荷証券上の運送人であることの表示であると解されるとし、それゆえ運送人は船主であつて定期備船者でないとは簡単に結論づける判決が現れている（東京地判平成七年三月一七日・判例時報一五六九号八三頁）。

(160) 落合・前掲（注3）報告一〇頁。

〔付記〕 本稿は、私の前稿「頭書のない船荷証券上の運送人の特定」（海事法研究会誌一九九六年一〇月号）において紙幅の

都合から十分に論じえなかったフランスにおける「運送人特定の問題」について総合的な研究を試みたものであるが、本稿の入稿後、「文献商法学」(商事法務一九九七年一月五・二五日号)および「文献月報」(法律時報一九九七年二月号)によって武知政芳教授の論文「フランス法における定期傭船者の運送契約上の責任」(岡山大学法学会雑誌四六卷一号一七頁)が紹介されたことにより、同論文を知ることができた。拝読させていただいたところ、武知論文は「運送人特定の問題」を対象とする研究であり、はからずも時期を接してフランスのこの問題に関する研究が競合していたことがわかった。そこで、この点をお断りするとともに、この主題の研究がいまだわが国ではなされていないと述べた本文中の叙述の箇所はこれを訂正させていただきたい。