

## 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——

箱 井 崇 史

### 目次

はじめに

第一章 フランス法における補償状規制

第一節 補償状問題の起源と法的対応

一 補償状問題の出現

二 補償状問題をめぐる国際的議論

三 判例に見る補償状問題への法的対応

第二節 一九三六年法の下での補償状問題

一 ヘーグ・ルール

二 一九三六年四月二日の法律

三 判例の検討

四 学説の検討

(以上七〇巻一号)

(一) 補償状規制の是非

(二) 補償状の効力

(三) 運送人の責任

(四) 二分説の問題点

第三節 一九六六年法による補償状規制

一 一九六六年法の制定と補償状規定の創設

(一) 一九五〇年代以降の国際的議論

(二) 一九六六年法による補償状規定の創設

二 補償状規定の構造と機能

(一) 法二〇条第一項と第二項の關係

(二) 補償状の区別

無留保船荷証券のための補償状（二）

- (三) 詐欺的補償状の効力と制裁
- 三 補償状規制の論理
  - (一) 判例理論と補償状規定
  - (二) 法二〇条一項の意義
- (三) ハンブルグ・ルールとの異同（以上本号）
- 第二章 補償状問題の今日的考察
- おわりに

#### 四 学説の検討

次に、一九三六年法をはさんで一九六六年法にいたるまでの補償状に関する学説を検討する。フランスにおけるこの分野の議論は、やはり第一次大戦後の国際会議における議論を契機として始められた。それゆえ、最初の段階での議論は、もっぱら補償状の（条約による）規制の是非という、いわば立法論的側面を中心としてなされたのである。その後、一九三六年法の下では、補償状に言及する概説書等が現れ始めたが、これらは補償状慣行のしくみを説明し、ごく簡単にその法的問題点に触れるにとどまるものである。補償状をめぐる問題は多岐にわたり、裁判所は具体的な事件に関連して、各論点について詳細な判断を示してきたが、これに匹敵する総合的な研究はなされていない。そこで、以下では、国際会議の資料、判例評釈等により補いながら、各論者の見解を概観することにした<sup>(16)</sup>。

##### (一) 補償状規制の是非

第一次大戦前、万国海法会による国際運送契約法典の草案は補償状慣行を禁止する規定を盛り込み、大戦後の各種の会議においても、補償状慣行の禁止を基調とした議論が重ねられたことはすでにみた<sup>(15)</sup>。その中で、フランス海法会は、たとえば一九二五年の万国海法会ジュネーブ会議のための質問書において、「補償状慣行はそれ自体として禁止されるべきものではなく、ただ詐欺的な利用のみが規制されるべきである」と回答し、比較的リベラルな態度

を示していた<sup>(16)</sup>。そして、この補償状問題を正面から取り上げた一九二七年の万国海法会アムステルダム会議においては、フランスのDotが予備報告を行い、補償状慣行の禁止の是非をめぐる両論を整理しつつ、補償状二分説を示したのである<sup>(16)</sup>。ところが、この会議でフランス海法会を代表したSavageは、補償状慣行の全面禁止を主張する以下のような報告を行った<sup>(16)</sup>。これは、Savage自身の個人的見解を色濃く反映するものとなっている<sup>(16)</sup>。Savageはまず、補償状の中心的な目的は、「結局のところ、通常であれば船荷証券上になされるべきクローズを、秘密のままにとどめるように企図された別の文書に記載すること」であるとし、法的見地からすれば補償状は反対証書の範疇に分類されるものとする。そして、補償状の利点および不都合を指摘した後、「補償状による不都合を回避するために、詐欺的な場合にはこれを違法とし、適正な目的のために善意で発行された場合には適法であるとの示唆がなされているが、これはたんに現状維持を意味するにすぎないのではないか」と述べた<sup>(16)</sup>。そして、結論として、「補償状が荷送人に対して一定の便宜を与えるものであるとしても、第三者に対する危険にかんがみ、われわれはこれを禁止すべきであると考える」とする。Savageは、条約によって「(a)補償状、または、運送証券 (title of carriage) そのものに記載されていない物品の状態に関する他の何らかの条項は、荷送人と運送人との間であっても無効 (null and void) とする。(b)詐欺的な目的をもって補償状が発行されるあらゆる場合には、不法行為 (delictum) でない場合でもフォート (fault)、少なくとも重大な過失 (gross negligence) および故意 (dolus) があるものとみなされ、運送に関する通常の規定によって定められた期間を徒過したときでも、荷受人による損害賠償の請求を認めるものとする。」との二点を規定するよう示唆したのである<sup>(16)</sup>。結局、万国海法会はこの時点での条約による補償状規制を見送ることとし、フランスにおいても一九三六年法の制定を契機として、補償状をめぐる議論は同法の下における解釈論

が中心となつていった。しかし、少なくとも法律学者の中では、一九三六年法の制定以降も補償状の立法規制を肯定的にとらえる気運が強く、また、これを明言する論者もおり、立法による規制をにらんだ議論が継続していたものとみることができると。

## (二) 補償状の効力

一九三六年法の制定以前には、少なくとも荷送人と運送人という補償状関係の当事者間において、補償状が原則として有効であることについては異論がなかったといえる。立法論として補償状の全面的禁止を主張した *Saurage* も、詐欺的意図がない場合には補償状を反対証書と分析し、解釈論としては当事者間における効力を肯定する。<sup>(11)</sup> 補償状が詐欺的であれば、補償状契約それ自体が無効であり、当事者間においても何らの法的効果ももたないことは当然であるが、<sup>(12)</sup> いかなる補償状をもって詐欺的とするか、その限界を画することは困難な問題であり、明確に述べたものはなかった。<sup>(13)</sup> 他方、判例および学説によつて、第三者に対する船荷証券の絶対的な証明力が認められていたため、<sup>(14)</sup> 補償状の第三者に対する効力というものは考えられない。<sup>(15)</sup> 補償状の効力の問題としては、もっぱら補償状の当事者間における効力が問題となるのであり、このように一九三六年法以前においては、おおむね肯定的に解されていたのである。ところが、一九三六年法の下において、補償状を全面的に無効と解する見解が現れた。ヘーグ・ルールおよびこれを摂取した一九三六年法は、補償状に関する規定を置いていないが、すでにこれらの検討に際して指摘したように、<sup>(16)</sup> 運送人の免責および責任軽減の特約の禁止規定等との関係で、補償状の効力に疑義が呈されたのである。それゆえ、これ以降の学説は、補償状が無効となる場合を従来通り限定的に解する説（一部無効説）と、補償状を全面的に無効と解する説（全部無効説）に大別することができる。

(イ) 一部無効説

補償状の効力をもっとも広く解するのは Ripert の説であろう。Ripert は、「わが国の立法の現状において補償状の有効性を疑うことはできない」とし、その理由として、「当事者は合意によって運送人の責任の範囲を自由に定めることができ、また、船荷証券に付与された証明力 (force probante) を破壊することも自由である。なぜなら、証明に関する合意 (convention) は適法なのである。補償状を有責な運送人に対する請求の事前の放棄または船荷証券の証明力を破壊するための合意と分析すると、補償状は運送人と荷送人との間では完全な効果を生じることになろう。せいぜい、船長と荷送人が第三者を害するために補償状と引き換えに無留保船荷証券を発行することを詐欺的に企てた場合を留保すべきぐらいである。」<sup>(108)</sup>と云う。そして、「調査に十分な時間をもたない船長の不安をやわらげるため」または「外部の包装が不完全である運送品の真の状態について船長が抱いた疑いを晴らすため」に補償状が交付されるような場合には、何らの詐欺もなく、補償状は当事者間で完全に有効であるとする。<sup>(109)</sup>このように、Ripert は、共謀による詐欺の場合を除き、補償状を有効であると解している。すなわち、直接には言及していないが、一九三六年法は補償状の効力には影響を及ぼさず、一般法による一九三六年法以前の解釈が維持されると解するのであろう。このように、詐欺の場合に補償状を無効と解せば、いかなる場合に運送人の詐欺が認められるかという問題が生じる。そして、この基準のいかんによって、補償状の効力の限界が大きく異なることになる。

判例の検討において見たように、補償状二分説を示した一九五八年のセーナ商事裁判所判決(前掲判決⑦)は、補償状に基づく運送人の荷送人に対する求償請求について、「船積みした運送品の性質に関する荷送人の通告が不正確であることを完全に知って」いる場合に、運送人は無留保船荷証券を詐欺的に発行したものであるとし、この請求

を否定した。この判決の評釈において、de Grandmaison は、判旨を支持しつつ補償状を「良き補償状」(bonne lettre de garantie) と「悪しき補償状」(mauvaise lettre de garantie) とに区別する補償状二分説を示し、「補償状慣行が制限的かつ誠実に行われれば濫用とみなされることはない」としながら、「しかし、運送品が船長に対して、梱包の欠如、瑕疵ある梱包、または侵害、窃取もしくは損傷の痕跡があり、明らかに留保を必要としている状態で提示された場合に、補償状と引き換えに《無留保》の船荷証券を発行する船長には重過失がある。船長は、詐欺の（…）目的および結果を完全に知っており、荷送人の詐欺に協力するものである。こうした詐欺は、船荷証券からその本来の価値を奪うものである」と論じ、明らかに留保を必要とする場合に無留保船荷証券を発行した運送人には荷送人との詐欺的共謀が認められるとする<sup>(18)</sup>。すなわち、実際の共謀のいかんを問わず、このような状況における無留保船荷証券の発行を詐欺的発行であると解しているのである。そして、第三者に対する関係において、一九六〇年の破毀院判決(前掲判決<sup>(19)</sup>)は、「荷送人と船長との間の何らかの詐欺的共謀とは無関係に、船長が自己の署名の下に無留保船荷証券を発行したことに、船積みされた運送品の状態について船荷証券の所持人を誤信させる性質の過失があった」場合には、船長(運送人)は不法行為責任を負うものと判示した。この判決の評釈において、de Juglart は、やはり補償状二分説を展開しつつ判旨を支持している<sup>(20)</sup>。de Juglart は、詐欺的共謀がない場合でも、必要な留保を省略するための補償状は「悪しき補償状」であるとするとする。そして、「悪しき補償状」により無留保船荷証券を発行した運送人は不法行為責任を負うものとし、「補償状の妥当する領域は今日これほどまでに狭く制限されており、船長は、船荷証券の署名に際して、または、少なくとも補償状を援用する際には細心の注意を要する」と述べる<sup>(21)</sup>。ここでは破毀院判決も評釈も、いずれも第三者に対する運送人の責任を前提としているのであり、当事者間における補

償状の効力とは一応は別の問題である。しかし、de Juglatは、一九三六年法の下での補償状の効力について、補償状の一般的適法性を判示した一九六〇年のルアン商事裁判所判決（前掲判決<sup>(15)</sup>）を批判しつつ、これを制限的に解すべきであるとしながら上述の二分説を展開する。そして、その理由として、第一に、補償状慣行の大部分が、取引の安全のために適正な船荷証券を確保しようとする条約の起草者の意思に反すること、第二に、特約禁止を定める一九三六年法九条の拡大解釈が困難であることを挙げている。つまり、補償状の効力、すなわち当事者間での効力についても、上述の基準が妥当するかのようである。以上のように、判例から着想を得た二分説によれば、運送人が必要な留保を故意に省略した場合には、これを詐欺とするか否かはともかく、共謀の事実がなくても、違法な原因を有する契約として補償状を無効とする余地が生じることになる。とりわけ、一九五八年のセーヌ商事裁判所判決および de Grandmaison のように運送人の詐欺の擬制を認めれば、Ripertと同様の理論構成によりながら、補償状の有効となる範囲をかなり制限する結果となるといえるだろう。こうした補償状二分説の理論上の問題点については後述することとし、ここでは一部無効説を採っても論者により無効とすべき補償状の範囲に差異の存することを確認するにとどめる。

#### (ロ) 全部無効説

一九三六年法は直接には補償状の効力に影響を及ぼすものではないとする一部無効説に対して、一九三六年法の解釈を根拠として補償状を無効と解するのが全部無効説である。Savageは、立法直後の著書<sup>(16)</sup>（一九三七年）およびその後の著書<sup>(17)</sup>（一九五五年）を通じて、補償状がヘーグ・ルールおよびフランス法の法文およびその精神に同時に違反するものであると一貫して主張する。旧著においては、補償状は一九三六年法九条が対象としている「船荷証券

または海上運送に関する何らかの証券中の一切の条項に該当しないのではないかとの疑問に対して、「立法者が船荷証券のみを考慮したとしても、これは、船荷証券が契約の通常の証書 (instrument habituel) だからである。ところで、補償状は、運送証券に記載された運送品の表示 (designation) から生じる運送人の責任を、契約当事者たる荷送人に対する関係で有効に免除するものである。」と述べ、解釈によって九条違反を導きうるものとし、少なくとも同条の精神に反するものとなしうるとい<sup>(86)</sup>う。そして、ヘーグ・ルール三条八項が、証券上の条項に限らず、運送人の義務を免除する《あらゆる条項》 (toute clause) を無効としている点を指摘し、フランス法以上に、補償状の有効性をい<sup>(86)</sup>うには不都合であるとする。そして、他方で、補償状が少なくとも運送人と荷送人との関係において、運送契約の追加的条項であることを否定することは困難であらうとい<sup>(87)</sup>う。このように、旧著において、Savage は、補償状は契約当事者たる荷送人に対する運送人の責任を軽減する条項 (clause) であるとするが、この点は新著において若干の変化がみられる。新著において Savage は、「一九三六年法およびブリュッセル条約の下では、この問題はまったく異なった文言で提起される」として、以下のように論じる。すなわち、「国際条約およびその後のフランス法は、場合により船荷証券そのものの上になさなければならぬ留保を付す以外は、運送人に対して、船荷証券に運送品をみ<sup>(88)</sup>ずからが受領したままの状態<sup>(88)</sup>で記載することを義務づけることにより、船荷証券の信頼を回復しようと欲したのである。かくして、実際の状態 (état de fait)、または、運送人自身が補償状の必要性を認めるほどに重要であると考えたたんなる疑義について、適正な留保による荷受人に対する開示をしないことにより、また、この留保の省略 (le silence) の結果に対してみ<sup>(88)</sup>ずから保証を受ける (se faire garantir) ことにより、運送人が船積みの確認 (constatation du chargement) に関する自己の義務を免れようとしていることは明白である。」として、「それゆ

え、こゝした合意は、《一般法または本法が運送人に対して課す義務を免除することを直接または間接に目的とするもの》(条約三条八項に相当するフランス法九条)として無効とされるべきものである」と述べる。<sup>(187)</sup>ここでは、旧著のよゝに荷送人に対する運送人の義務に積極的に言及することなく、むしろ荷受人等の船荷証券の取得者との關係を視野に入れ、船荷証券の信頼性を確保するために要請される「真実の記載をなすべき義務」<sup>(188)</sup>に運送人が反することを強調しているように思われる。また、Maraisは、ヘーグ・ルール三条八項に関して、「違法とみなされる条項」を列挙して論じ、その一つに「補償状から生じる秘密契約 (pactes occultes)」を含めている。<sup>(189)</sup>そして、「条約以降は、その規定に付与された公序の觀念によつて補償状は何らの法的効果も生じさせないであらうと思われる」と述べ、やはり、補償状を無効と解する立場を示している。<sup>(190)</sup>Maraisは、ヘーグ・ルールについて述べているのであるが、これを撰取した一九三六年法の下においても、やはり補償状を無効と解するものと考へられるだろう。さらに「Fraikinも、一九三六年法以前は、補償状は適法であつたと解されるとしながら、一九三六年法の下ではその効力を否定する。Fraikinは、「九条は、運送人の責任の範圍を合意により縮小することを禁じており、また、証明に関する合意を無効としている」と述べ、Ripertの見解を引用しつつ、これを批判する。<sup>(191)</sup>加えて、二条の文理解釈によつても、補償状は制裁を受けるべきものという。すなわち、「補償状は荷送人による留保の受諾にほかならず、秘密の方法で、船荷証券に記載せよになされる留保は法律に定められた条件を満たさない」ことを指摘するのである。<sup>(192)</sup>そして、結論として、「補償状は、フランス法においても、国際条約においても同様で、これらの法文および精神に反するものである」とさうSavaugeの見解を引用し、補償状を無効とする。<sup>(193)</sup>次いで、Rodièreの見解をみてみよう。Rodièreは、「一九三六年法以前においては補償状慣行は適法であつたが、この法律以降はこのことは疑わしくなつた。なぜな

ら、この法律は、船荷証券の証明力に関する合意を認めていないようだからである」とし、「Ripertは、証明に関する合意は自由であるとの考えによって補償状の有効性を説明しており、このことは一般論としては正しいが、特別法がこの自由を排除している場合には正しくないのである」と、やはりRipertの見解を批判し、補償状の有効性を疑問とする<sup>(18)</sup>。そして、故意の留保の省略につき、詐欺的な共謀がなくとも、船荷証券の所持人を誤認させる性質の過失(negligence)を理由として運送人の不法行為責任を問うるとした一九六〇年の破毀院判決(前掲判決<sup>(19)</sup>)、およびその後のルアン商事裁判所判決(前掲判決<sup>(20)</sup>)の判断を支持しつつ、「しかし、私はさらに進んで、この慣行が常に制裁されるべきものではないかと自問するのである」と述べ、以下のように論じる。「実際、詐欺にせよ詐欺でないにせよ、過失にせよ過失でないにせよ、補償状は船長が荷送人に求償するためにこれを提示するまで秘密のままにおかれるのである。一見すると、荷送人に資力がありさえすればすべてがまずまずのように見えるが、資力が無い場合にはそうではなく、運送人に気の毒なことになる。しかし、ここで、別の利害関係者がいることを忘れていたのである。すなわち、積荷保険者である。到着地において滅失または損傷が確認されると、保険者は保険金の支払いを求められるだろう。たしかに、保険者は運送人に対して代位による求償権を有している。しかし、保険者はこの求償を得ることはできないであろうし、他方で、免責事由が都合よく運送人の責任を免れさせるために航海過失または天災など、訴権の行使が阻まれてしまふであろう。こうした免責事由は、実際には、船積みするときから存在していた損傷には何らの影響も及ぼすものではないが、このことの立証は難しく、船長が補償状を隠しているかぎり、保険者は疑いを抱くことも、損害の真の原因を調査することもできないであろう<sup>(21)</sup>」。そして、積荷保険者に対する詐欺となりうるおそれをもって、Rodièreは、「事情のいかんを問わず、この慣行を制裁する理由があるように

思われる」とし、いかなる場合においても運送人の荷送人に対する請求を認めないことこそ、この補償状慣行を廃止する最良の方法であるといふ。<sup>(18)</sup> Rodière は、一九三六年法の下では補償状の有効性は疑わしくなつたと述べるが、明確に無効であるとはいつておらず、多分に立法論的見解ともとれなくはない。しかし、一応は一九三六年法を前提として論じており、Ripert の所説を批判しているのここに分類した。少なくとも、補償状慣行に否定的な立場をとることは明らかである。

このように、一九三六年法の下では補償状を全面的に無効と解する見解が有力となつた。こうした見解は、補償状契約をいかなる特約と解するかについて差異があるものの、最終的にはいずれも特約禁止を定めた九条により、補償状の当事者間でもこれを無効とするのである。しかし、すでにみたように、判決はこうした学説に同調せず、補償状が一九三六年法に直接に違反するものとはいつていない。その意味では、判例理論は一部無効説に立つものといふことができる。ただ、一部無効説によつても、詐欺的補償状の理解により無効の範囲は大きく異なり、事実判例理論は補償状慣行を制限する方向で推移したのであつて、その背後にこうした全面的無効の主張が存在したのである。この点は、後の一九六六年法の補償状規定によつて国内的には立法による解決が図られることになつた。

### (三) 運送人の責任

以上のように、補償状関係の当事者間では補償状そのものの効力が問題となるが、第三者との関係では補償状の効力といった問題は生じずに、船荷証券の記載通りの運送品の引渡を受けることのできない荷受人に対して、運送人がいかなる責任を負うのかが問題となる。前述のように、フランスでは伝統的に請求権の競合が否定されるため、<sup>(19)</sup> 運送人の責任の性質は実際の事件において、とりわけ免責事由・時効等の運送契約法上の規定の適用との関係で大

いに議論された問題である。<sup>(20)</sup>しかし、学説においてはもっぱら補償状の効力に関する議論が中心であり、この問題は十分な検討がなされていない。

補償状関係の当事者間で、補償状を原則として有効と解する Ripert は、「この補償状は重大な危険を有している」として、補償状が秘密に留められたまま運送品は無留保船荷証券に基づいて取引され、とくに事情を知らない保険者が運送品があたかも完全な状態であったものとして保険金の支払いを請求される不都合を指摘し、無留保船荷証券が運送品の真の状態と反する外観を作出することの危険性に言及するが、「この外観を作出した船長は、彼が作出した状態の将来の被害者に対して責任を負うものと主張しようとするかもしれない。しかし、この主張は、フランス法の責任が存在するフォート (faute commise) に基づくものであり、作出された危険に基づくものでないことを看過している。」と述べる。<sup>(21)</sup>そして、結論として、「詐欺の場合を別として、適法な船荷証券を交付した後、荷送人により補償を受けることにつき船長にはフォートがない。この船長は運送人の利益を保護しているのであり、当事者が第三者に対する詐欺を企てる場合は、これとは事情が違うのである」とする。<sup>(22)</sup>このように、Ripert は、詐欺の場合を除いては無留保船荷証券を発行した運送人のフォートを否定する。その結果、運送人は運送契約法に基づいて、船荷証券の記載の通りの運送品の引渡義務を負うに過ぎず、その範囲において損害賠償責任を負うのである。運送人は免責事由および責任制限等の運送契約法の規定を援用できることになろう。Ripert は詐欺 (fraude) と表現するが、結局はフォートの有無を問題としているのであり、運送人の詐欺が認定された場合には、これを運送契約とは切り離されたフォートであるとし、運送人の不法行為責任が発生し、運送人は運送契約法の規定を援用することができないと解しているようである。<sup>(23)</sup>そして、ここでもやはり、運送人の詐欺の認定の問題が残されるので

ある。一九五八年のセーヌ商事裁判所判決（前掲判決⑦）を支持しつつ二分説を展開する de Grandmaison は、(1)のみたように、「悪しき補償状」と引き換えに付すべき留保を省略した船荷証券の発行を詐欺的な発行とし、運送人には重過失があるものとして不法行為責任を認める<sup>(26)</sup>。また、一九六〇年の破毀院判決（前掲判決⑧）を支持する de Juglart は、運送品に明白な瑕疵が存在せず、たんに運送人と荷送人の意見が異なる場合に用いられる「良き補償状」の場合には、「荷受人または保険者は運送人の不法行為責任を問うことができない。よって、運送人は契約の枠内において、とくに固有の瑕疵などの法律に定める免責事由を援用することができる」が、第三者を害するための共謀の詐欺の場合、または、第三者を害する意図がなくても、必要な留保を付さずに第三者を誤信させる過失がある場合には運送人は不法行為責任を負い、契約に基づく免責事由等の援用はできないものとする<sup>(26)</sup>。詐欺を認めない場合において、なぜ不法行為責任を負うのが不明確であるが、判例理論にしたがい、故意に不実の船荷証券を発行した場合には運送契約と無関係のフォートが存するのであるであろうか。いずれにせよ、基準の設定に差異はあるものの、これらの説は詐欺ないしは過失により無留保船荷証券を発行した運送人は本来の契約責任ではなく不法行為責任を負うものとするのである。これらの説は、補償状の当事者間の効力について一部無効説に立つものであるが、当事者間の効力の問題と運送人の責任の問題は別個のものであるから、当事者間の効力について全部無効説に立つ見解によっても、運送人の責任についてこうした説と同様の理解をすることは可能である。この点を明確に述べるものはないが、Marais は、一般論として、運送契約に際して詐欺行為がある場合には、この詐欺行為は契約の履行とは切り離されたものであるとしているから、詐欺的な無留保船荷証券の発行には契約責任ではなく不法行為責任を認めるのであろう<sup>(26)</sup>。また、Rodière も運送人の責任の性質に言及しないが、いずれも不法行為責任を認めた一九六

○年の破毀院判決（前掲判決<sup>19</sup>）および一九六二年のルアン商事裁判所判決（前掲判決<sup>20</sup>）の解決を支持しているようである。<sup>(27)</sup>

次に、これらの諸説に対して、Savage が運送人の責任を一貫して契約責任であると解してきたことは、すでに判例の検討で見た通りである。<sup>(28)</sup> すなわち、「運送品の状態に適合した船荷証券を発行することは、船長の基本的な義務の一つであり、したがって、不正確な証券によって船荷証券所持人である荷受人が被った損害は必然的に運送上のフォートから生じたものである」とし、この責任の性質は詐欺によっても変わることはないというのである。

Savage は、一九三六年法以前において、商法典二二二条および二八一一条を根拠として、適正な証券の発行義務を船長が負っているものとする。そして、運送人に詐欺が認められる場合には、責任の性質はあくまで契約責任であるが、運送人はもはや運送契約法上の短期時効等を主張することができないと解することにより、わざわざ不法行為責任と解する必要はないと説いたのであった。Savage は一九三六年法の下においては、この点を明確に述べてはいないが、一九三六年法の下でこうした解決方法を採用した判決が、下級審において相次いで現れたことはすでに見た。いずれにせよ、この点に関する学説は不十分というほかなく、補償状問題の一環として、故意に不実の船荷証券を発行した運送人の責任を論じるものはない。なお、運送人の責任を契約責任と解した場合と、不法行為責任と解した場合の相違点および問題点については、すでに判例の検討において述べた通りである。<sup>(29)</sup>

#### （四）二分説の問題点

補償状を「誠実な補償状」と「詐欺的補償状」または「良き補償状」と「悪しき補償状」に区別し、それぞれに異なった法的性質および効果を付与しようとするのが補償状二分説の考え方である。学説において、こうした見解

はたとえば de Grandmaison<sup>1)</sup> de Juglart のように、判例を支持する形で展開されているが、立法論としてはともかく、解釈論としては根拠に乏しく根本的な問題を抱えているものと思われる。フランスの判例がこのような補償状の区別をするものとして紹介されているが、実際にはその背後に複雑な判例理論が存在し、その結論の一部をこのように表現しうるに過ぎないことはすでに詳細に指摘した。<sup>(20)</sup>判例理論の構造と問題点はその際に検討したので、ここでは学説に現れた二分説の問題点を指摘したい。まず第一の問題点は、学説としての二分説が、補償状の区別から出発することにある。判例理論による補償状の区別が帰納的に導かれた「結果」であるのに対して、二分説はこれとは逆に、まず独自の区別の基準を設定し、<sup>(21)</sup>これに対応する効果を示すものであり、区別の根拠が明確に示されていない。少なくとも判例理論そのものを根拠にすることはできないはずなのである。第二に、最大の問題は、補償状の効力の問題と、運送人の責任の問題を明確に区別せず、混乱している点である。補償状の問題は、補償状関係の当事者間における補償状の効力の問題と、第三者に対する運送人の責任の問題という別個の二つの局面において現れる。すなわち、当事者間で補償状が無効となる基準と、運送人が第三者に対して不法行為責任を負う(または契約責任であっても免責事由、時効等の規定の適用が排除される)基準が別個に存在するのに、いずれの場合に二分説が妥当するのかが示されておらず、また、双方に妥当するというのであれば、なおさら相場の根拠が必要となろう。さらに、補償状の効力そのものが問題となる場合に補償状を区別することには意味があるとしても、もっぱら船荷証券の不実記載に関する運送人の責任が問題となる局面で、なぜ補償状の区別が問題となりうるのであろうか。この点について破毀院は、補償状の存在すら問題とせず<sup>(22)</sup>に、運送人のフォートの有無を判断している。ここでは、「良い補償状」と「悪い補償状」の区別が問題ではなく、いうなれば「良い無留保船荷証券の発行」と「悪い無留

保船荷証券の発行」の区別が問題なのである。

このように、補償状の区別から出発する二分説は解釈論としての根拠に乏しく、判例理論の結論を便宜的に表現する以上の意味は持ちえないものといえよう。しかし、立法論的な視点からすれば二分説は他説以上の合目的性を有していると見ることもできる。一方で補償状の全廃は困難であり、他方で詐欺的な補償状を規制すべきであるとの、きわめて穏当かつ常識的な見地から、二分説がここで指摘したような批判を受けることなく一定の支持を得ていたことは事実である。そして、一九六六年法による補償状規定の制定に際しては、判例の動向とともに、こうした二分説の考え方が大いに斟酌されたものともいえるだろう。

(161) 関連する邦語文献として、大橋・前掲書（注1）一三三頁、小町谷・前掲書（注1）一五三頁、鴻・前掲論文（注1）一六頁注

(二一)、戸田・前掲論文（注1）七頁以下、谷川・前掲論文（注1）一四九三頁以下を参照。

(162) 本章第一節二（一）および（二）。

(163) 本章第一節二（三）、とくに前掲（注47）を参照。

(164) 万国海法会アムステルダム会議およびDorの報告については、本章第一節二（二）およびMarchegay, *op. cit.* (note 45), pp.

51 et s.を参照。

(165) Sauvageの報告（英文）全文については、Sauvage, *Rapport, op. cit.* (note 20), pp. 20 et s.を参照。

(166) 前述の通り、フランス海法会は従来、条約による補償状規制には消極的な態度を示してきた。また、このアムステルダム会議の段階でも、とくに海運業界は現状維持（*statu quo*）を望んでいたが、Sauvageの反対論の前に、海法会における意見表明を差し控えたことが指摘されている（Marchegay, *op. cit.* (note 45), p. 57.）。

(167) この点に関するSauvageの分析は、従来指摘されてきたものとはほぼ同様である（たとえば、万国海法会アムステルダム会議におけるDorの予備報告（本章第一節二（三））を参照。）。すなわち、補償状は不要または些細な留保を回避し、船荷証券の取引を円

滑にする利点があり、とりわけ荷送人にとっては大きな利益であるとする (Savage, Rapport, *op. cit.* (note 20), pp. 24 et 25.)。他方、補償状と引き換えに無留保船荷証券が発行され、「外觀良好な状態で受領した」との虚偽の記載がなされると、これを信頼して取引する買主、銀行および保険者などの利益が害されることになり、また、運送人の間で不正な競争の手段ともなりうることを指摘する (Ibid., pp. 27, 28 et 29.)。

(168) Ibid., pp. 30 et 31.

(169) Ibid., p. 38 ; 後半部分 (Savage 報告の結論第五) については、鴻・前掲論文 (注 1) 一五頁を参照。とくに、b の部分において、本報告には Savage の個人的見解が色濃く反映されていることがわかる (後述 (二) を参照)。

(170) ex Scapel, *op. cit.* (note 102), p. 42 ; Scapel は、同書において、一九三六年法二条に次のような規定を挿入すべきであると提案している。《運送人が、船荷証券上の留保の省略から生じる結果について、荷送人からのいわゆる補償状の交付を受け、これにより船荷証券上に留保を記載しないことに同意することは、これを明確に禁止する。》《本規定のあらゆる違反について、荷送人および運送人は連帯して責任を負い、民事上の制裁に加えて、五フラン以上一萬フラン以下の罰金に処す。(以下略)》(p. 97.)。また、後述するように、一九三六年法の解釈により補償状を全面的に無効とする見解が有力である。こうした見解に立てば、あえて新たな立法規制を求めることは、たんにこれを明確にする以上の意味を有するものではなく、むしろ無用の主張であろう。反対に、こうした見解に立ちつつ、立法による「誠実な補償状の許容」を主張することには意味があるが、このような主張はみられない。それゆえ、こうした論者たちは、補償状の立法規制を肯定的に考えていたものと推測できるのではないだろうか。実際、たとえば Rodière は、一九三六年法の下での補償状の効力を疑問視しつつ、「無留保船荷証券の発行と補償状の交付というコンビネーションを区別なく禁止すべきであろう」と述べている (Rodière sur Ripert, *Droit maritime mise à jour 1<sup>er</sup> avril 1963*, 1963, p. 173.)。

(171) Savage, Rapport, *op. cit.* (note 20), p. 22 ; même auteur, *Manuel, op. cit.* (note 151), p. 106.

(172) この場合、補償状契約は民法典一一三一条に違反するものとたなう (前掲注 81 を参照)。

(173) この困難さを指摘するものとして、たとえば Dor, *cité par Marchegay, op. cit.* (note 45), p. 54 ; Savage, *Manuel, op. cit.* (note 151), p. 106 を参照。

(174) 船荷証券の記載の効力については、商法典二八三条の解釈との関連で、すでに本章第一節三 (一) において検討した。また、補償状を反対証書と解せば、善意の第三者に対抗できないことは明らかである。

- (175) Ripert は旧版での自説を改め、「補償状が第三者すなわち荷受人または質権者に対して對抗しうるとするのは疑わしいように思われる。一九三六年法は第三所持人が船荷証券に絶対の信頼を寄せうることを望み、同法はかかる意図においてその発行を規制したのである。それゆえ、船荷証券の価値が補償状によって破壊されることを容認するのは困難であろうと思われる。」と述べた (Ripert, *op. cit.* (note 44), n°1471)。しかし、このことはすでに一九三六年法以前においても一般に認められていたのである (Sauvage, *Manuel, op. cit.* (note 151), p. 107)。
- (176) とくに、本節二 (三)。
- (177) ヘーグ・ルール三条八項、一九三六年法九条一項。
- (178) Ripert, *op. cit.* (note 44), n°1471.
- (179) *Ibid.*
- (180) de Grandmaison, note sous Tribunal de commerce de la Seine, 10 mars 1958, *DMF*, 1958, p. 421.
- (181) de Juglart, note sous Cass., 20 juin 1960, *J.C.P.*, 1960, II, 11847.
- (182) *Ibid.*
- (183) Sauvage, *La législation, op. cit.* (note 102).
- (184) Sauvage, *Manuel, op. cit.* (note 151).
- (185) Sauvage, *La législation, op. cit.* (note 102), pp. 89 et s.
- (186) *Ibid.*, p. 91.
- (187) *Ibid.*
- (188) Sauvage, *Manuel, op. cit.* (note 151), pp. 106 et 107.
- (189) Sauvage は明確には述べていないが、これはヘーグ・ルール三条三項 (フランス法二条一項) に定める船荷証券の発行義務は、当然に真実を記載すべきことを義務づけているものと解するものであろう。この点は、早くから国際会議でも指摘されていた。たとえば、一九二五年の国際商業会議所 (C. C. I.) フリュッセル会議の委員会意見は、「運送人はいかなる理由があろうと、明らかに不正確な船荷証券を発行する権利を有するものではない。各国の慣習および規則、とりわけヘーグ・ルールにより、運送人はみずからが受領した通りの運送品の状態を明示する義務を負っている。これに関するあらゆる虚偽の記載は、数量の誇張とまったく

- 同様に詳叙的である」を指しつけ (Rooker, *op. cit.* (note 38), p. 35.)°
- (95) Marais, *op. cit.* (note 96), p. 111.
- (96) *Ibid.*, pp. 111 et 112.
- (97) の問題では「一般に「クー・ルールと一九三六年法の間での差異はならぬ」と考えられていたようにある (V. Sauvage, *La législation, op. cit.* (note 102), p. 90.)°
- (98) Fraikin, *Traité de la responsabilité du transporteur maritime*, 1957, pp. 123 et 124.
- (99) *Ibid.*, p. 124.
- (99) *Ibid.*
- (96) Rodière, Connaissance 'clean' et lettre de garantie, *Bulletin des transports*, n° 1047, 1962, p. 135.
- (97) *Ibid.*, pp. 135 et 136.
- (98) *Ibid.*, p. 136.
- (99) 前掲注 (75) を参照。
- (200) 本節三 (一) を参照。
- (101) Ripert, *op. cit.* (note 44), n°1471.
- (202) *Ibid.*
- (203) 訴訟不受理理由に「さへ」 *ibid.*, n°1833° 時効に「さへ」 *ibid.*, n°1847を参照。
- (204) de Grandmaison, note, *op. cit.* (note 180), p. 421.
- (205) de Juglart, note, *op. cit.* (note 181), 11847.
- (206) 前掲注 (93) を参照。
- (207) Rodière, *Bulletin, op. cit.* (note 196), p. 135.
- (208) 本節三 (一) 'とへひ' 前掲注 (93)。また「前掲注 (76) を参照。
- (209) 本節三 (一) (ロ) および (ハ) を参照。
- (210) 本節三 (一) (ハ) を参照。

無留保船荷証券のための補償状 (一)

(21) 一例を挙げれば、*de Juglart* は、「良き補償状」となるためには、①運送品の外観上の瑕疵または不足が存在せず、荷送人と運送人との意見の相違のみが存在すること、②船荷証券の所持人が補償状の存在について開示を受けることを荷送人が約する文言が補償状に記載されること、という二つの条件が必要であるとする (*de Juglart, note, op. cit. (note 181), 11847.*)。

(212) 一九六〇年の破毀院判決（前掲判決<sup>(21)</sup>）の判旨を参照。

### 第三節 一九六六年法による補償状規制

#### 一 一九六六年法の制定と補償状規定の創設

##### (一) 一九五〇年代以降の国際的議論

補償状慣行の是非をめぐる国際的な議論は、一九二〇年代に活発に行われ、一九二七年の万国海法会アムステルダム会議においてそのクライマックスを迎えた。そして、万国海法会は補償状の条約による規制を当面は見送ることとし、さらに状況を見守りながらこの問題の検討を継続する方針をとったのである。<sup>(213)</sup>その後、この補償状問題は、第二次大戦後の一九五〇年代に入ってから再び国際的な舞臺に登場した。そこで、一九六六年法の検討に先だって、まずはこの時期になされた議論をごく簡単に見ることにしたい。<sup>(214)</sup>

(イ) 万国海法会の動き 万国海法会は、まず一九五四年にブライトンで開催された常任事務局会議においてこの問題を討議した。<sup>(215)</sup>ここでは、イギリスで出現したいわゆるマーシナル・クローズ<sup>(216)</sup>の問題を解決するために、もっぱらイギリスのイニシアティブの下で「船荷証券中のマーシナル・クローズに関する委員会」が開かれたのである。

イギリスの提起した問題は、国際商業会議所が定めた商業信用状に関する統一規則および慣例（いわゆる信用状統一規則）の一九五二年改訂一八条三項との関係で、マージナル・クローズのある船荷証券を無留保の船荷証券として扱うかという点につき、国際的な統一を図ろうとするものであった。<sup>(20)</sup>しかし、イギリス以外の国では、マージナル・クローズ問題そのものには馴染みが薄く、会議では、この問題は従来から海法会が検討を継続していた補償状問題とあわせて討議されることになった。<sup>(21)</sup>このように、マージナル・クローズがもつぱら信用状統一規則との関係で問題とされたことから、補償状問題とこの信用状慣行との問題も再びクローズアップされることとなったのである。すなわち、荷送人が無留保船荷証券をことさらに切望するのは、銀行が留保付船荷証券（いわゆる *Foul B/L*）を適正な船積書類として扱わず、荷為替手形の割引を得られない結果となるためであり、補償状慣行の発生原因ともいえるこうした取引慣行そのものは是非を論じる余地が存していたからである。ブライトン会議では、国際条約の制定に積極的であったアメリカが、補償状および船荷証券上のマージナル・クローズの双方に関する国際的協約の草案を準備し、海法会においてさらに検討を継続することを内容とする動議が可決され、終了した。<sup>(22)</sup>翌一九五五年の万国海法会マドリッド会議に先だつて、アメリカ海法会の予備草案が示されたが、この草案は船荷証券中の記載の信用を確保するために、不実の船荷証券の発行を刑事罰をもって抑制しようとするものであつて、<sup>(23)</sup>各国の支持を得るにはいたらず、マドリッド会議はこれを審議することなく終わった。<sup>(24)</sup>その後、アメリカは信用状統一規則との関係で再度この問題を取り上げ、改正決議案として提出した。これは、船荷証券上には留保を記載しながら、信用状に「荷送人の追加補償認容」との条項を盛り込み、この条項がある場合、追加補償状の添付された船荷証券を無留保船荷証券として扱おうと試みたものである。この追加補償状とは、留保が運送人と荷送人の意見の不一致によ

るものであり、これから生じる損害について、荷送人に求償する権利を留保しつつ運送人が賠償することを約するものである。そして、銀行がこうした船荷証券を拒絶しないよう、当時の一九五一年改訂商業信用状統一規則<sup>(225)</sup>を改正する勧告を含んでいた。この決議案は万国海法会における審議の対象とはならなかったが、信用状統一規則との関係でこの問題をめぐる困難な局面の打開を図ろうという方向性は鮮明となった。他方、国際商業会議所では、ほぼ同時期の一九五七年から、国際商慣習委員会において補償状の全面廃止を目指した研究が始められたのである<sup>(226)</sup>。そして、海法会としては、この問題を国際商業会議所における作業に委ね、これに協力するという態勢に移行することになる。こうした態度を明確に確認したのは、その後、一九六二年に開催された万国海法会アテネ会議であった。同会議では、補償状問題を議事日程の第二に掲げたが、委員会においては国際商業会議所における作業の進捗、とりわけ同会議所が補償状の全面禁止を断念し、濫用の防止に主眼をおいた解決を目指していることが報告され、これとの協力態勢を維持しつつ、さらなる研究を継続する旨の決議を採択するにとどまった<sup>(228)</sup>。一九五四年以降の補償状問題をめぐる万国海法会を舞台とする議論は、このように具体的な成果をえるにはいたらなかったが、補償状の全面禁止は困難であるから、これを制限するための方策を検討すべであり、そして、そのために信用状統一規則との関係を研究すべきであるとのコンセンサスをえたものと見ることができよう。

(ロ) 国際商業会議所の動き　国際商業会議所が荷為替信用状に関して定めた最初の統一規則は、一九三三年の統一信用状規則であった<sup>(229)</sup>。そして、この規則の一八条一項に留保付船荷証券に関する規定が置かれ、商品を外観上の異常なく受領したことに関する留保文句のある運送証券を銀行が拒絶できることを定めていたのである。この一九三三年規則は、ヨーロッパ大陸の商慣習を色濃く反映するものであり、実際にヨーロッパ大陸諸国の銀行が中心

となつて採択されていた。とくに、イギリスの銀行協会の参加がえられなかったために、同規則は国際的な規範とはいえなかつたと評されている。<sup>(20)</sup>しかし、イギリスを初めとした不参加の諸国も、国際的取引という場面においては、この統一規則を無視できず、また、とくに一八条の規定は、銀行が無留保船荷証券の引渡を要求するという、すでに補償状慣行の発生原因の一つとして指摘されていた各国の確立した信用状取引慣行に合致するものであり、<sup>(21)</sup>これが統一規則として明示された意義を認めることができる。その後、一九三三年規則は、一九五〇年に提出されたアメリカの改訂案に基づいて改訂され、一九五一年改訂信用状統一規則が採択された。そして、この一九五一年規則一八条は、一九三三年規則一八条に新たな第二項および第三項を追加する修正を加え、無留保船積書類を定義する重要な規定となつた。すなわち、物品および包装につき外観良好な状態に関する留保のある船積書類は、これを拒絶することができる(一項)としつつ、無留保船積書類とは、物品または包装に瑕疵のある状態を明示する条項を付加していないものである(二項)、とする。そして、(a)物品または包装が不十分であることを明示していない条項、たとえば“second-hand cases”, “used drums”等、(b)物品または包装の性質から生じる危険に関する運送人の免責を明示する条項、(c)物品の内容、重量、容積、品質または専門的特記(technical specification)に関する運送人の不知約款は、これらを留保とみなさないと規定した(三項)。この一八条は、一九三三年規則一八条一項に相当する原則規定を存置しながら、受理可能な条項の基準を示す二項および三項の救済規定を追加したものである。つまり、留保は付されているものの、その留保の内容により無留保として扱うという擬制的方法を採用したのである。<sup>(22)</sup>そして、前述の万国海法会における議論は、この一八条の規定をめぐって展開されたのであつた。

ところで、一九五七年に国際商業会議所の国際商慣習委員会が補償状問題に関する研究を始めたが、同委員会は

補償状の全面的禁止という解決を断念し、一般に利用されている付加条項リストを作成することにより補償状の利用を抑制しようという方針に変更して作業を進めることになった。また、これと同時期に、銀行実務および技術委員会は一九五一年規則を改定する作業に着手した。そして、この改訂はイギリスの改定案に基づいてロンドン慣行を取り入れた大幅な改定となった一九六二年の改訂規則として採択されるにいたった。一九六二年の改訂により、一九五一年規則一八条は新一六条として次のように修正された。すなわち、「①無留保船積書類とは、物品および（または）その包装に瑕疵のある状態を明らかに示している付加条項または但書の付されていないものをいう。②銀行は、信用状面に受理可能な条項または但書が明示されていない限り、かかる条項または但書のある積出書類を拒絶する」。まず、一九五一年規則一八条一項に定められた、留保付船荷証券の取扱原則は、一六条第二項に規定され、文言も従来の「銀行は（……）拒絶することができる」という選択式のものから、「拒絶する」という厳しいものとなった。また、とりわけ重要なのは、一九五一年規則が一八条三項に定めていた救済条項が全面的に削除された点である。この第三項の有用性については賛否両論があり、国際商慣習委員会による付加条項リスト作成の作業を見守る形で議論が続けられた。<sup>(23)</sup>この付加条項リストの作成は、当初は認容可能な付加条項をリストに掲げ、これらの条項が船荷証券上に記載されていても受理可能な船荷証券とみなすことにより、補償状の利用を制限することを目指すものであった。すなわち、これが実現すれば、第三項の救済条項がリストにより大幅に拡大される結果となり、補償状の利用が減少するものと考えられたのである。しかし、暫定的に示されたリストは、イギリスの強硬な主張により、このような受理可能な条項のリストではなく、各商品ごとに一般に用いられている付加条項を列挙したものとどまった。<sup>(24)</sup>これは、「参照および選択利用のための現在用いられている若干の付加条項リスト」と題されるが、

ここに記載された付加条項が受理可能な条項とされているわけではないから、銀行としては、信用状にその旨の記載がない限り、こうした条項の付された船荷証券を受理することはできず、たんに運送人と信用状発行依頼人がこのリストを用いることにより、信用状上の認容文言と船荷証券上の留保文言を一致させる努力をしよう期待するにすぎないものである。結局、一九五一年規則一八条三項の単純な削除により一九六二年改訂一六条が実現したため、信用状面に認容条項が明示されない限り、銀行は運送品の瑕疵を明示する一切の付加条項付きの船荷証券を拒絶することになった。

以上のように、一九六六年法の制定直前までの、万国海法会および国際商業会議所の動きを概観した。補償状問題の根本的な解決を得るにはいたらなかったが、ここでは従来の議論からのいくつかの進展を指摘することができる。まず第一に、補償状慣行の全面的禁止という選択肢が完全に除かれたことである。これまでも、補償状的部分的禁止と全面的禁止の両論を軸とした議論が展開されてきたが、誠実な補償状の有用性と必要性を否定できず、全廃を目指した国際商業会議所の作業もこの目標を断念したのである。しかし、同時に、補償状の濫用を厳しく非難し、補償状の利用を抑制しようとする姿勢も鮮明となった。<sup>(26)</sup>そして、第二に、不完全かつ暫定的なものではあるが、国際商業会議所において船積書類の付加条項リストが作成され、実世界の具体的な対応策が示されたことである。このリストの内容が当初予定されたものとは大きく異なり、また、一九六二年の改訂信用状統一規則一六条が明示主義を採用したこともあって、むしろ補償状の発行の場合を増加させることになるとの指摘もある。<sup>(26)</sup>たしかに、このリストは、許容可能な付加条項を列挙するという当初の目的を達せず、信用状面に許容文言のない付加条項をこれにより一律に許容するという理想的な解決を実現するものではない。しかし、リストの作成は補償状の利用の抑

制を主たる目的としてなされたのであり、実際の結果はともかく、国際商業会議所は、このリストを用いた認容条項の明示という方法を勧告することにより、各業界関係者が自発的にこのリストを利用し、補償状への依存が減少することを期待していたのである。<sup>(23)</sup>

フランスは、これらの会議に代表を派遣しており、一九五〇年代に入ってから、国内においても国際会議の動向を踏まえながら各方面の議論が活発に行われた。<sup>(23)</sup>そして、まさにこうした状況の下で、一九六六年法の制定作業が行われ、補償状の立法規制が実現することになるのである。ここで見た議論は、当然のことながら、このフランスの立法に際して大いに斟酌され、少なからぬ影響を与えたものと考えられる。Rottièreは、一九六六年法による補償状規制の中心的規定たる一九六六年法二〇条について、実業界における船荷証券の付加条項リストの画定の合意が、その規定形式の出発点であるという。<sup>(23)</sup>そして、このことは、これらの付加条項がそれほどの重要性を有していないこと、それゆえ、本来は船荷証券上に記載されるべき留保を反対証書中に移すための補償状または補償の合意を容認しうる場合がありうることの証左であるとみるのである。<sup>(24)</sup>すなわち、留保の内容によって、無害な留保と有害な留保の実質的な区別が存在し、これに対応する有害な補償状と無害な補償状の区別が存在するものとしてるのである。前述のように、国際商業会議所による付加条項リストは不完全なものであり、無害な留保を列挙するものではないが、こうしたリストが完成され、無害な留保が付された船荷証券を無留保船荷証券と同様に扱うことが可能となれば、その範囲で補償状の利用は無用となるのであり、なおかつ利用される補償状を規制する素地が整うと考えることもできるだろう。また、国際商業会議所が考えたように、リストの参照により信用状面に許容条項を記載することによって補償状への依存が減少すれば、同様のことがいえるのである。少なくともこうした動きは、補償

状をめぐる混沌とした議論の中に一定の地歩を与える結果となったのであり、以下に見る一九六六年法の補償状規定の背景として重要なのである。

(二) 一九六六年法による補償状規定の創設

第二次大戦後、フランスでは一八〇七年に制定された商法典を、独立した諸新法の制定という手法により全面的に改正する作業が進められた。この一環として、一九六六年以降に、商法典第二編 (Livre II) 海商 (du commerce maritime) の全面改正を目的とする一連の法律およびデクレが制定され、その中心となるのが一九六六年法<sup>(24)</sup>である。すでに海上物品運送に関しては、一九二四年のヘーグ・ルールを撰取するための一九三六年法が制定されていたが、一九六六年法は「備船契約および海上運送契約に関する法律」との名称が示すように、備船 (Title I)、物品運送 (Title II)、旅客運送 (Title III) および港湾荷役業 (Title IV) を対象とする法律であり、これらに関する商法典の規定および一九三六年法は本法により廃止されることになった (法五八条)。本法の対象のうち、備船に関する規定は老朽化した商法典に残されており、旅客運送および港湾荷役業に関する規定は存在すらしていなかったのに対して、物品運送に関する規定はすでに一九三六年法により、若返りという点においても、また、国際的な統一という点においても、一応の手当はなされていた。一九六六年法の物品運送、とりわけ船荷証券に関する規定は、ヘーグ・ルールに依拠するのであって、その基本的な構造は一九三六年法とほぼ同様である。しかし、一九三六年法には随所にフランス法独自の規定が盛り込まれ、統一条約との隔たりは国内においても学界を中心として批判の対象とされていたのであり、一九六六年法は、この点を考慮して、さらに条約へのいっそうの接近を図るものであった。<sup>(24)</sup> 本稿の対象とする範囲においては、すでに検討したように、ヘーグ・ルールと一九三六年法の間には本質的な相違は認め

られなかったが、一九六六年法によって細部における変更が加えられているので、まずこの点を概観する。

(イ) 一九六六年法における船荷証券の記載事項と記載の効力

① 船荷証券の記載事項

まず、法一八条は、「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

付しなければならぬ」とし、船荷証券の運送品に関する記載事項について、デクレ三五条は、運送品の主要記号

(a項)、包および個品の数またはそれらの容積もしくは重量(b項)および外部から認められる物品の状態(c項)を記載すべきものと規定する。これらは、ヘーグ・ルール三条三項と同旨であり、一九三六年法二条一項に相当す

る規定であるが、一九三六年法が触れていなかった「外部から認められる運送品の状態」を記載事項として明定した。一九三六年法の下でも、船荷証券には外部から認められる運送品の状態に関する記載がなされるのが通例であ

り、特別の留保が付されない限り運送品は良好な状態で船積み(または受領)されたものと推定され、ここにヘーグ・ルールとの実際上の差異が存しないことはすでに見たとおりである。しかし、運送品が良好な状態であることは、

とりわけ荷受人にとって重要なことであるから、法律はこの記載を義務づけることにより、船荷証券にいつその信賴性を与えるよう企図したのであり、形式的にも条約への接近が図られたのである。<sup>(26)</sup>

船荷証券の運送品に関する法定の記載事項のうち、a項およびb項の記載事項については、荷送人の書面による通告に従って記載すべきことが定められ(デクレ三五条、荷送人は通告に基づく記載が正確であることを担保し(法

一九条一項)、運送人に対して責任を負う(法一九条二項)。これらの規定は、ヘーグ・ルール三条五項および一九三六年法三条と同じである。そして、運送人は荷送人の通告が不正確であることを、荷送人に対してしか援用できない

ものとする(法一九条三項)。これは、ヘーグ・ルール三条五項に相当すべき規定であるが、独自の解釈を加味した一

九三六年法三条但書を再掲したものである。<sup>(247)</sup> さらに、荷送人の通告が正確でないに疑うべき重大な理由がある場合またはそれらの通告を調査すべき通常の方法を有しない場合には、これらの記載を拒むことができるが（一九八七年改正前デクレ三六条一項）、この場合には、それらの理由または不可能であることについての理由を付した特別な記載をなさなければならない。<sup>(248)</sup>（一九八七年改正前デクレ三六条一項）。ヘーグ・ルール（三条三項但書）は特別な記載を要求しておらず、デクレのこの規定は一九三六年法二条四項の規定を踏襲したものである。

これに対して、c項の規定する「外部から認められる運送品の状態」の記載は、荷送人の通告事項とはされていないが（デクレ三五条c項）、デクレ三六条（一九八七年改正前）は運送品の状態についても述べており、これが荷送人から通告される場合を想定した規定となっている。この記載は、運送人がみずからが経験した事実をその判断で記載すべきものであり、<sup>(249)</sup> 外観不良の記載がなされてもこれはほんらいの留保ではない。しかし、船荷証券にはあらかじめ外観良好との不動文字による記載がなされており、外観の不良な状態に関する記載は付加的になされるのであって、これは留保（reserve）の範疇に含めて理解されている。<sup>(250)</sup> また、実務において、外観不良の付加的記載のある船荷証券が無留保船荷証券とみなされえないことはいうまでもない。

なお、デクレ三六条一項は、一九八七年一月二日のデクレによる改正を受け、「運送人またはその名において船荷証券を発行する者は、船荷証券上の運送品の種類、主要な記号、包みもしくは箇品の数または重量もしくは容積に関する記載が、実際に受け取った運送品、または船積み船荷証券が発行されたときは実際に船積みした運送品を正確に表示していないことを知り、またはそれを疑うべき理由を有する場合、あるいは記載の正確性を確認する十分な方法がない場合は、記載が不正確であること、これを疑うべき理由があること、または十分な確認方法がない

いことを示す留保を船荷証券に記載しなければならない。」と規定された。改正前は、荷送人の通告通りの記載を拒否する権利を定め、運送人が留保を付す可能性をまったく規定しておらず、留保の観念は、後述の補償状に関する法二〇条二項においてのみ認められていたが、改正後の条文は、運送人による留保を積極的に規定する<sup>(25)</sup>。本条は、その規定形式にもかかわらず、運送人の留保を付す権利を認めたものであると解されるが、付すべき留保を省略した運送人は法二〇条二項による制裁の対象とされ、その意味で、運送人は留保を付すべき義務を負うものともいえるだろう。

②記載の効力　船荷証券の証明力について、一九三六年法は規定を欠いていた。しかし、商法典二八三条の確立した解釈が維持され、また、荷送人の通告による記載については、これに加えて一九三六年法二条但書によって、第三者に対する船荷証券の記載の絶対的証明力が認められてきた<sup>(26)</sup>。一九六六年法も船荷証券の証明力に関する規定を欠いていたが、一九三六年法三条但書を踏襲した前述の法一九条三項により、従来の確立した解釈が維持されるものと解されていた<sup>(26)</sup>。すなわち、明文の規定を欠きながらも、第三者に対する船荷証券の絶対的証明力が判例および学説により認められていたのである。その後、前述のように、ヴィスビー・ルールによりヘーグ・ルール三条四項が改正され<sup>(26)</sup>、これを撰取するための一九八六年一月二三日の法律によって、法一八条に第二項が追加され、「前項の船荷証券は、反対の証明がない限り、これに記載された運送品を運送人が受け取ったことを推定する。ただし、反対の証明は、船荷証券が善意の第三者に移転された場合はこれをなすことができない。」との規定が置かれるにいたった。この規定は、一九三六年法の制定に際して、ヘーグ・ルール三条四項をそのまま撰取しようとした一九二六年の政府案（六条）に対して、判例・学説により第三者に対する絶対的証明力を認めてきたフランスの実

態を踏まえて提案された代議院の海商委員会による一九二七年の委員会案(四條)と同一内容のものであり、フランスにおいて古くから認められてきた判例・学説を、条約の撰取という形で明文化したものにすぎない。それゆえ、船荷証券の証明力に関して、一九六六年法は補償状に関する以外の改革を加えていないとの評価は、なお維持されることになる。以下では、本稿の主題であるこの補償状に関する規定を検討する。

#### (ロ) 補償状規定の創設

ヘーグ・ルールおよび一九三六年法が補償状に関する規定を欠いていたことはすでに見たが、一九六六年法は第二〇条に、次のような補償状に関する初めての規定を置いた。

### 法二〇条

① 運送人またはその代理人が無留保船荷証券を発行することに同意した場合、荷送人が運送人に対し損害賠償の責任を負う旨の一切の書状または合意(toutes lettres ou conventions)は、第三者に対して効力を有しない。ただし、第三者は、この書状または合意を荷送人に対して援用することができる。

② 故意に省略された留保(reserve volontairement omise)が、船荷証券に署名した時に運送人が知り、または知るべきであった運送品の瑕疵(défaut)に関するものである場合、運送人は、自己の責任を回避するためにこの瑕疵を援用することができず、かつ、本法二八条(運送人および被用者等の責任制限)に定める責任制限の利益を受けることができない。

この条文は、国民議会の委員会に提出された法律案<sup>(21)</sup> (projet de loi) 第二〇条の段階から、まったく修正を受けな  
 いまま確定されたものである。補償状規定は Rodière による当初の草案 (avant-projet) にも見られ、これは、運送  
 人がみずから船荷証券上になすことを了承した記載が不正確であることを知り、または知るべきであった場合、(そ  
 のための) あらゆる書状および合意を無効と宣言するものであった。<sup>(22)</sup> 最終的に採用されたこの法二〇条の文案は、フ  
 ランス海法会の作業によるものであるとされている。<sup>(23)</sup> ともかく、一九六六年法にはこのような形で初めての補償状  
 規定が置かれ、補償状が国内法としては立法により規制されることになったのである。これにより、立法をめぐる  
 議論には一応の終止符が打たれ、問題の局面はこの条文の解釈を中心とした議論へと推移した。そこで、以下では  
 まず、この規定の構造および機能を検討することにする。

(23) 本章第一節二(二)および(三)を参照。

(21) 関連する文献として、鴻・前掲(注1)論文一八頁以下、谷川・前掲(注1)論文一五〇頁以下、谷川久「海法資料覚書」  
 (一九五六年年度)海法会誌復刊五号二二三頁以下、同(一九五七年年度)海法会誌復刊六号二二七頁以下、鴻常夫「海法資料覚  
 書」(一九六〇年年度)海法会誌復刊九号一九三頁以下、同「万国海法会の最近の動向」海法会誌復刊一〇号二二頁以下、同「海  
 法資料覚書」(一九六一年年度・一九六二年年度)海法会誌復刊一〇号一八五頁以下を参照。本稿の以下の叙述は、多くをこれらの  
 詳細なる研究・報告に負うものである。

(22) プライトン会議および後述のマドリッド会議については、鴻・前掲論文(注1)一八頁以下が詳細に紹介されている。

(23) マージナル・クローズとは、「普通に荷送りされた物品が包装のまま船積みのために引渡され、しかも荷送人・海上運送人間に  
 おいて双方が誠実でありながら包装の完全・不完全ということで意見が相違する場合に、船荷証券のマージンに「運送人の意見で  
 は」物品の包装は不完全であるという記載がなされるといふイギリスの慣行」である(鴻・前掲論文(注1)九頁)。これは通常、

補償状が利用される場面の一つであり、このようなクローズによる処理が可能であれば、補償状の利用を減少させることができるが、そもそもこのようなクローズの挿入された船荷証券を無留保船荷証券とみなしうるかという問題が存在するのである。

(217) 運送品および包装について瑕疵ある状態を明示する条項でない、いわゆる許容条項に関する規定である。この条文については、次の(ロ)において述べる。

(218) 鴻・前掲論文(注1) 四頁。マージナル・クローズはまた、ヘーグ・ルール三条との関連においても、その効力の疑義を指摘された(鴻・同論文四頁および七頁注(二)を参照)。

(219) 冒頭に発言したイギリスの報告者 Miller は、マージナル・クローズの問題点を概説しながら補償状問題にも言及し、各国の報告者も同様である(鴻・前掲論文(注1) 一八頁以下、とくに二〇頁を参照)。また、鴻・同一八頁注(二六)は、イギリス海法会の報告を作成するために各国に発せられたイギリスの質問書に対する回答、報告書がいずれも船荷証券中のマージナル・クローズおよび補償状に關してと題していることを指摘され「イギリスの質問書も正面から両者の問題を相互的関連の上において取上げていたものと推測することができる」と述べる。

(220) この経緯および動議の邦訳は、鴻・前掲論文(注1) 二七頁を参照。

(221) 草案の全文訳について、鴻・前掲論文(注1) 二九頁以下を参照。

(222) これはアメリカの国内法の立場に基づく提案であった(鴻・前掲論文(注1) 三七頁)。アメリカの連邦船荷証券法は、故意に虚偽の船荷証券を発行した者等に対する刑事罰を定めている(この点につき、谷川・前掲論文(注1) 一四九二頁を参照)。

(223) この経緯について、鴻・前掲論文(注1) 三一頁以下を参照。

(224) 次の(ロ)に後述する。

(225) 決議案の全文および翻訳は、谷川「海法資料覚書」(一九五六年度)前掲(注24) 二四三頁以下、翻訳は、浜谷・前掲書(注1) 二〇七頁以下、谷川・前掲論文(注1) 一五〇一頁以下に掲載されている。

(226) 小原三佑嘉「Clean B/Lにまつわる補償状制度」国土産業経済一卷三号(一九六二)四〇頁、小峯登「信用状統一規則の画期的な改訂とその逐条解説」(20)「外国為替三三三号」(一九六三)二七頁。

(227) Legendre, La Conférence d'Athènes du Comité maritime International, DMF, 1962, pp. 383 et s.

(228) *Ibid.*, p. 387.; 鴻「海法資料覚書」(一九六一年度・一九六二年度)前掲(注24) 一八六頁。

無留保船荷証券のための補償状(二)

(229) 信用状統一規則の歴史的経緯に関する以下の叙述は、伊澤孝平・商業信用状論（第九版・一九六五・有斐閣）一九頁以下とくに二九頁以下、小峯登「信用状統一規則の画期的な改訂とその逐条解説（1）」外国為替二九四号（一九六三）二二頁以下、朝岡良平編・逐条解説信用状統一規則（一九八五・金融財政事情研究会）九頁以下、小原三佑嘉「信用状統一規則の改定―1972年改正統一規則と1962年現行統一規則との比較―」国際商事法務 Vol. 3, No. 133（一九七五）三頁以下、小原三佑嘉「信用状統一規則の意義と改訂点の骨子」金融法務事情一三七一号（一九九三）七頁以下による。

(230) 朝岡編・前掲書（注29）一〇頁、一一頁。一九三三年規則は、その後、アメリカの信用状取引慣行を斟酌した一九五五年改訂において、ヨーロッパ大陸系とアメリカ系の取引慣習の調整が図られ、さらに、イギリスの改訂案に基づく一九六二年の大幅な改定により、ロンドン慣行も取り込んだ真の国際的な規範へと成長した（同書一一頁以下）。一九六二年規則は、国連の場において世界的なコンセンサスをうるべく改訂作業が進められ、一九七四年改訂規則が定められた（小原・前掲論文（注29）「信用状統一規則の改定」三頁）。統一信用状規則は、その後、一九八三年および一九九四年の改訂規則が採択されて、今日に至っている。

(231) 小峯登「信用状統一規則の画期的な改訂とその逐条解説（19）」外国為替三二二号（一九六三）二〇頁。

(232) 小峯登「信用状統一規則の画期的な改訂とその逐条解説（21）」外国為替三二四号（一九六四）二六頁。

(233) この経緯については、小峯・前掲論文（注21）外国為替三二二号二二頁以下が詳細である。

(234) 小原・前掲論文（注1）金融法務事情五二二号八頁。なお、このリストは、ICC月報六五号（一九六三）四一頁以下、小峯・前掲論文（注22）外国為替三二四号四八頁以下に掲載されている。

(235) 国際商業会議所の報告書について、小峯・前掲論文（注26）外国為替三二三号二七頁を参照。

(236) 浜谷・前掲書（注1）二一五頁、谷川・前掲論文（注1）一五〇六頁。

(237) ICC月報・前掲（注24）四七、四八頁、小峯・前掲論文（注26）外国為替三二三号二七、二八頁。

(238) その内容は明らかでないが、一九五四年の全国商事裁判所会議でも補償状問題が取り上げられ、注意深く検討されたとされる（de Grandmaison, note, *op. cit.* (note 180), p. 421.）

(239) Rodière, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports*, t. II, 1968, p. 97.

(240) *Ibid.*

(241) 前掲注（5）を参照。なお、以下では、一九六六年六月一八日の法律第四二〇号および同年二月三一日のデクレ第一〇七八号

をあわせて一九六六年法といい、条文については、それぞれ、法、デクレと示す。

(242) 一九六六年から一九六九年までの一連の立法は、一九六六年法以外に、船舶およびその他の海上建造物に関する一九六七年一月三日の法律第六七号および同年一〇月二七日のデクレ第九六七号、海上事故に関する一九六七年七月七日の法律第五四五号および一九六八年一月一九日のデクレ第六五号、海上保険に関する一九六七年七月三日の法律第五二二号および一九六八年一月一九日のデクレ第六五号、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および同年六月一九日のデクレ第六七九号がある。

(243) *ex Marais op. cit.* (note 96), pp. 18 et s.; *Sauvage, La législation, op. cit.* (note 102), pp. 30 à 33.; なお、田中・前掲論文(注102)五一頁以下、大橋・前掲書(注1)六〇頁以下を参照。

(244) *Soyer, Le droit nouveau des contrats d'affrètement et de transport maritimes, Revue trimestrielle de droit commercial*, 1967, pp. 31 et s.

(245) 本章第二節二(1)。

(246) *Rodière* は、「一九三六年法では要請されなかった、外部から認められる運送品の状態の記載を求めることは、船荷証券になおいっそうの価値を与えるためのものである。なぜなら、荷受人にとって重要なことは、一定の運送品を受領することばかりでなく、これを良好な状態で受領することである」と述べている (*Rodière, Les documents des contrats d'affrètement et de transport et la réforme de 1966, DMF*, 1967, p. 201.)。

(247) 一九三六年法三条但書(後段)については、前掲注(98)、本章第二節二(1)および(2)を参照。

(248) 一九六六年法と船荷証券上の留保については、中村・前掲(注57)論文三五頁以下、山口和子「船荷証券上に記載された不知約款の効力について」*愛媛法学会雑誌*二〇巻三・四合併号(一九九四)三〇七頁以下、とくに三一頁以下を参照。

(249) ヘーク・ルール三条三項について、本章第二節一(1)を参照。

(250) *Soyer* は、「運送品の状態に関する記載は必ずしも荷送人により通告される必要はない。かくして、運送人は《中古の袋》などの付加的記載をなしうるのであって、こうした記載は留保 (*réserves*) の中に含められる」と説明している (*Soyer, op. cit.* (note 24), p. 41.)。山口・前掲論文(注248)三一頁以下は、①荷送人が書面をもって通告した事項(デクレ三五条a項・b項)および②運送品の状態および包装(同条c項)との二つを船荷証券上の留保の対象とされる。

無留保船荷証券のための補償状(二)

- (251) Décret n° 87-922 du 12 nov. 1987.
- (252) 中村・前掲論文（注57）二七頁、三八頁。
- (253) 中村・前掲論文（注57）三八頁。
- (254) 本章第二節二（一）を参照。
- (255) この点につき、中村・前掲論文（注57）三三頁以下を参照。
- (256) 本章第二節一（一）を参照。
- (257) Loi n° 86-1292 du 23 déc. 1986.
- (258) 本章第二節二（一）を参照。
- (259) 中村・前掲論文（注57）三三頁、三四頁。
- (260) Sover, *op. cit.*, (note 244), p. 42.
- (261) Projet de loi, Assemblée nationale, *J. O.*, n° 1494, 1964-1965 ; 同委員会における逐条（注）の検討（注57） Baudouin 議員の報告を参照（Rapport de M. Baudouin, au nom de la commission des lois constitutionnelle, de la législation et de l'administration générale de la République, *J. O.*, Assemblée nationale, n° 1780.）。
- (262) Rodière, *Traité, op. cit.* (note 239), p. 96, note (4).
- (263) *Ibid.*

## 二 補償状規定の構造と機能

### (一) 法二〇条第一項と第二項の関係

法二〇条は二つの項からなり、第一項は補償状の一般的な効果を規定し、補償状は第三者に対しては無効であることを宣言する。この規定は反対証書に関する民法典二二二条<sup>(261)</sup>の規定形式を採用したものであり、「こゝでいう」無

効」とは、第三者に対抗できないとの意味であつて、但書に規定されるように、第三者の側からこれを援用することは可能である。<sup>(26)</sup> また、第三者 (tiers) とは第三者たる船荷証券所持人 (tiers porteur) に限らず、補償状の署名者以外のあらゆる利害関係者を含みうるものと解されている。<sup>(26)</sup> これまでも、補償状を反対証書と解するか否かにかかわらず、第三者に対する関係では、運送人が船荷証券の記載の通りの責任を負うべきことは当然のこととされており、そもそも補償状の効力という問題は生じない。フランスにおいては、法律の明文の規定を欠きながらも、船荷証券の記載の第三者に対する絶対的な証明力が認められてきたことは、すでに見たとおりである。<sup>(26)</sup> さらに、前述の一九八六年法による改正で、このことが明文化されるにいたり(法一八条一項)、第三者に対する補償状の無効を宣言することはいまや確的な意味を残すにとどまるものといえる。補償状の目的は、むしろ運送人が責任を負うことを前提として、運送人が負担するこの責任を荷送人に転嫁することであり、補償状の効力の問題は補償状関係の当事者間でこそ問題となりうるのである。この法二〇条一項は、補償状が第三者に対して無効であることを定めるが、こうした規定方法から、補償状はその当事者間においては有効であるとの解釈が帰結される点が重要である。これまで、一九三六年法の下では、補償状を一律に無効と解する学説も有力に主張されており、補償状の効力をめぐる議論が繰り返されてきた。<sup>(26)</sup> こうした状況の中で、補償状が当事者間において原則として有効であるとするところに法二〇条一項の意義が存するものといえよう。

このように、第一項は補償状の原則的効果を定めるが、この第一項が通常の補償状を対象とするのに対して、第二項はいわゆる詐欺的補償状を規制するための規定であると考えられている。この第二項は、故意の留保の省略について規定しているのであり、直接に補償状を規制する規定ではない。<sup>(26)</sup> しかし、補償状慣行は補償状の差し入れと

引き換えになされる留保の省略に他ならないのであるから、その意味において、第二項の要件を満たす場合に、これが適用されるのは当然であろう。第一項が「一切の書状または合意」、すなわち「一切の補償状」という表現を用いて補償状を区別しておらず、また、このように第二項が直接には補償状に言及していないことから、規定方法の難点が指摘されてはいるものの、<sup>(21)</sup>補償状に関する事案であっても、場合によっては第二項が重疊的に適用され、これを制裁する趣旨であると解することに異論はないといえる。<sup>(22)</sup>従来判例も、補償状を實質的に区別して、詐欺的である場合には制裁を課してきたのであり、これは補償状規定が設けられた趣旨からして当然のこととして理解されたのである。国民議会の審議における Baudouin 議員の報告も、この法二〇条二項について、「これは詐欺的行為の制裁に関するものである」と述べた後、「二〇条の二つの項の規定 (les dispositions) は、詐欺的な補償状の被害者である銀行および保険者から望まれていた。判例はすでに、補償状の効力を認めるために、詐欺的意図の有無を区別しているのである」と説明している。<sup>(23)</sup>すなわち、この法二〇条の第一項と第二項が一体として補償状を規制すべきことが予定されていたのである。<sup>(24)</sup>このように、補償状に関しては、法二〇条一項が原則（通常の補償状）を規定し、第二項が例外（詐欺的補償状）を規定するという関係にある。それゆえ、まず、第二項がいかなる範囲において適用されるのか、すなわち補償状がいかに区別されるのが問題となる。次いで、このように区別された詐欺的補償状に第二項が適用される結果、第一項の定める原則がいかに修正されるのが問題となる。とりわけ、ここでは、第一項により有効とされた補償状の当事者間における効力が問題の中心となるのである。以下では、これらを順次検討することにする。

## (二) 補償状の区別

以上のような二つの項の規定の適用関係によって、二つの種類の補償状が存在することになる。講学上、補償状は、第一項のみが適用される「通常の補償状」(lettre de garantie ordinaire)と、第二項が重疊的に適用される「詐欺的補償状」(lettre de garantie frauduleuse)とに区別<sup>(26)</sup>されている。これらの区別の基準はあくまで第二項の適用の有無であって、「詐欺的補償状」とはいっても詐欺的意図の存在を必要とせず、<sup>(26)</sup>第二項の要件を満たすことにより、「詐欺的補償状」とされるのである。<sup>(27)</sup>それでは、第二項の対象となる「詐欺的補償状」とはいかなる補償状であろうか。第二項の文言を用いて表せば、運送人が「船荷証券に署名したときに知り、または知るべきであった運送品の瑕疵につき」、補償状と引き換えに、「故意に留保を付さなかつた」場合、この補償状が詐欺的補償状とならう。ここには二つの要件が示されている。まず第一に、補償状が運送品(または梱包)の瑕疵(défaut)に関する留保を省略するためのものでなければならぬ。従来、補償状の対象とされる船荷証券の記載事項は、外部から認められる運送品の状態および運送品の数量に関するものがほとんどであり、前者に関する補償状は「性質に関する補償状」(lettre de garantie qualitative)と後者に関する補償状は「数量に関する補償状」(lettre de garantie quantitative)と呼ばれていた。そして、詐欺的な補償状となりうる危険はもっぱら「性質に関する補償状」について指摘されてきたのである。<sup>(28)</sup>「数量に関する補償状」については、すでに見たように、運送人と荷送人との間に意見の不一致がある場合、運送品を再検数のために荷揚げすることは困難であり、誠実な補償状の典型としてその必要性および適法性が指摘されていた。<sup>(28)</sup>そこで、第二項は、もっぱら外部から認められる運送品の状態に関する、いわゆる「性質に関する補償状」を対象とするものと解されている。<sup>(29)</sup>一方、「数量に関する補償状」が、かならずしも危険を伴わないというわけではない。明らかに数量不足が存在するにもかかわらず、<sup>(29)</sup>補償状と引き換えに詐欺的に無留保船荷証券が

発行された場合には、同様の危険を生じさせることになる。この場合に、法二〇条二項の適用（または類推適用）があるか否かは定かでないが、「運送品の瑕疵（défaut）」の解釈いかんの問題であろう。<sup>(28)</sup> この défaut（瑕疵）という語は、たとえば固有の瑕疵（vice propre）などに用いられる vice（瑕疵）という語よりも語義が広く、日常用語としては数量不足の場合にも普通に用いられており、<sup>(29)</sup> 数量に関する補償状には法二〇条二項が適用されないと断言することはできないように思われる。第二に、留保を省略した運送品の瑕疵について、運送人（またはその使用する者）が、船荷証券の署名の時にこれを知っていたか、または知るべきであったことが証明されなければならない。運送品の瑕疵について運送人が悪意であった場合はもちろん、たとえ善意であっても、運送人に重過失がある場合には、悪意の場合と同様に扱っているのである。du Pontavice et Cordier は、法二〇条二項は重過失（faute lourde）を証明された悪意（mauvaise foi prouvée）と同視するものであり、したがって、フォートは抽象的に（in abstracto）<sup>(30)</sup> 評価され、このことは裁判所の仕事を容易にし、（運送人の）制裁をより簡単に導くことを可能としているという。すなわち、通常の運送人であれば容易に見見しえたであろう瑕疵を見落とすなど、運送人に重大な過失がある場合には、悪意の場合と同様に扱うものとしてるのである。それゆえ、補償状を濫用することにより運送品の検査を怠り、その結果、通常の運送人であれば容易に見見しえた瑕疵について留保が付されなかった場合、この補償状は詐欺的補償状であるとされる。<sup>(31)</sup> ここでは、運送品の瑕疵に関する運送人の悪意、または不知であることについての重過失が要件とされているのであり、この立証責任は、これを主張する側が負うことになる。<sup>(32)</sup> これはなかなか困難であると指摘されているが、補償状とその内容が明らかである場合には比較的容易であろう。以上のように、法二〇条二項の定める要件を満たす補償状が「詐欺的補償状」として扱われ、制裁規定の適用を受けることになるのであ

る。

(三) 詐欺的補償状の効力と制裁

法二〇条二項は、故意の留保の省略について二つの制裁を定めている。すなわち、運送人は「自己の責任を回避するために運送品の瑕疵を援用することができず、かつ、本法二八条に定める責任制限の利益を受けることができ」とされる。まず、詐欺的補償状の場合に、運送人が責任制限の利益を受けることができないと定めは何らの解釈上の問題も生じない。しかし、「自己の責任を回避するために運送品の瑕疵を援用できない」との前段の規定には、解釈により二重の意味が与えられるものとされている。<sup>(28)</sup> すなわち、第一に、運送人は、第三者との関係において、留保の対象とされるべきであった免責事由の存在を、たとえ補償状の提出以外の方法によって証明することができても、当該免責事由を援用することができないものと解され、第二に、運送人は補償状関係の当事者である荷送人に対しても、運送品の瑕疵を援用できない結果、実質的に補償状を無効とするものと解されている。<sup>(29)</sup> 法文は、補償状の効力に関しては何も述べておらず、また、荷送人に対して損害を賠償した運送人が荷送人に対して求償することは、必ずしも自己の責任を免れるものとはいえないことから、こうした解釈には疑問の余地がないわけではない。しかし、こうした解釈は学説によりほぼ一致して支持されているのである。<sup>(30)</sup> そして、このような独自の「拡張解釈」<sup>(31)</sup>によって、この法二〇条二項が、いわゆる詐欺的補償状を無効とし、第一項が定める補償状の原則的効力を制限する機能を有する重要な規定であるとされているのである。この点に関するいくつかの裁判例があるので、以下に見てみよう。

④ 一九八一年四月三〇日モンペリエ控訴院判決<sup>(32)</sup>は、次のような事案に基づくものである。運送品の梱包が不十分

であるとの本船受取証 (billet de bord) の記載にもかかわらず荷送人（兼荷受人）の差し入れた補償状と引き換えに、運送人は無留保船荷証券を発行したところ、到着港における積荷検査の結果、運送品に損傷が確認され、荷送人の保険者である保険会社が荷送人に対して保険金を支払い、荷送人の権利を代位して運送人に損害賠償の支払いを求めた。一番のセツト商事裁判所は、運送人は運送契約の第三者たる保険者に対して補償状をもって対抗することはできないと判示し、保険者の請求を認容したため、運送人が控訴した。控訴院判決は、荷送人の保険者を第三者とした原審の判断を否定し、「運送人は荷送人のみならず荷送人の保険者に対しても補償状をもって対抗することができる」としながら、「しかし、本船受取証および補償状の記載からすると、運送人が運送品の瑕疵について不知であったということはできず、一九六六年法二〇条二項により、これを援用することはできない」と述べ、運送人の控訴を棄却した。この判決は、運送人と保険者との争いであるが、荷送人兼荷受人の保険者の第三者性を否定し、いわば当事者間の関係において、運送人が補償状をもって対抗できないとするのであって、法二〇条二項の適用により補償状を実質的に無効と判断するものとみることができよう。

②一九八三年二月二三日破毀院商事部判決<sup>(293)</sup>は、補償状慣行のメカニズムの中心である運送人の荷送人に対する求償請求と法二〇条二項の関係を正面から扱った、この問題のリーディング・ケースといふべき重要な判決である。これは、本件運送品であるミネラル・ウォーターの箱に欠陥が認められ、本船受取証にはその旨の記載がなされたが、荷送人による補償状（この事実により運送人が支払いを余儀なくされたあらゆる損害および費用を賠償するとの趣旨）の差し入れと引き換えに運送人が無留保船荷証券を発行した事案に基づくものである。到着港で、当該運送品と同じ船倉に積み付けられた他の運送品の上にミネラル・ウォーターの流出による損傷が確認され、運送人は、これら

の運送品の荷送人の権利を代位した保険者に対して損害を賠償した上で、本件運送品の荷送人に対して求償請求をした。原審のエクスリーアン・プロヴァンス控訴院は、運送人の控訴を棄却したため、運送人が上告したものである。上告理由として、運送人は、「補償状をもって第三者に対抗できないものとしても、当事者間において効力がない」とは何らの法規定も宣言しておらず、運送人は保証をなした荷送人に対して求償することができる。本件補償状が第三者を害するものではないにもかかわらず、これと反対に判示した事実審裁判官は民法典一三二一条および一九六六年法二〇条に違反する」と主張したのであった。これに対して破毀院判決は、「運送人は船荷証券の署名の時に運送品の瑕疵を知っていたのであり、その記載を故意に省略したのであるから、一九六六年法二〇条二項を適用して、荷送人の補償を受けるためにこれを援用することはできないとした控訴院の判決は正当である」とし、運送人の上告を棄却した。前述のように、民法典一三二一条は反対証書について、当事者間ではこれを有効とし、この規定方法を用いた二〇条一項は、補償状の当事者間での効力を肯定する。それゆえ、運送人はこれを根拠に荷送人に対して求償を請求したのであるが、破毀院は、二〇条二項が適用される場合、運送人は運送品の瑕疵を援用できない結果、やはり実質的に補償状の効力を否定する結論を示したのである。

その後、<sup>26</sup>一九八八年一月七日パリ控訴院判決<sup>(26)</sup>は次のような事案で、やはり同様の判断を示している。運送人はコーヒーおよび紅茶の運送につき船荷証券三一通を発行したが、そのうち一九通が対象となる荷送人Aのコーヒーの一部について湿りによる蒸れが発見された。ところが、すでに積み付けられた運送品の荷揚げを避けるために、Aの代理人が差し入れた補償状と引き換えに、船荷証券は無留保のままに留められた。到着地での検査の結果、Aのコーヒーの他に、他の一二通の対象となったコーヒーおよび紅茶にも損傷が確認され、これらについて被保険者

の権利を代位したとする保険者が運送人に対して損害賠償を請求し、一方、運送人がみずから宣告された損害賠償について、Aに対して補償を請求した。パリ控訴院は、補償状関係について、おおむね以下のように判示した。本件の補償状は無留保船荷証券の発行後に作成され、また、時間的な損失を避けるためのものであって、詐欺的な意図を有するものではなかった。また、船荷証券の署名時には、運送人はコーヒーの貨物の欠陥については不知であり、補償状を無効とする法二〇条の要件を満たしていないようにも思われる。しかし、補償状の効力が当事者間で有効となるためには、なお、運送人により省略された留保が、運送人が船荷証券の署名時に知り、または知るべきであつた瑕疵に関するものではないことが必要である。本件について見ると、Aのコーヒーには船積みの時点で欠陥があり、船長の通常の注意をもつてすれば、船積みの早期にこれを発見し、無留保船荷証券の発行を避けることができたのである。よつて、本件補償状を当事者の関係において無効と宣言した原判決は正当である。

このように、判例も法二〇条二項が、いわゆる詐欺的補償状の効力に関する規定であるとの解釈を示している。前掲判決②の上告理由で運送人が主張したように、当事者間において補償状が無効であることは、何らの法規定も定めていない。しかし、法二〇条二項の解釈により、詐欺的補償状を当事者間においても無効と判示しているのである。そして、補償状が詐欺的であるか否かの基準は、前述のように法二〇条二項の要件による。運送人の詐欺的な意図を否定し、船荷証券の署名時には運送品の瑕疵について不知であつたことを認めながら、なお不知であることに関する運送人の重過失を理由として求償を否定した前掲判決②は、このことを明らかに示すものである。法二〇条二項の規定について、学説・判例により一致して認められた独特の解釈により、フランスにおいていわゆる補償状慣行は、当事者間で有効という原則（第一項）の妥当領域は著しく狭められ、実質的には補償状の利用を厳しく

制限するものとなっているといえるだろう。

(264) 前掲注(67)を参照。

(265) すなわち、運送品の買主たる船荷証券所持人は、船積み前から存在した運送品の瑕疵を証明し、売主たる荷送人の責任を追及するために補償状を援用することができるとする(Soyet, *op. cit.* (note 244), p. 42, note 2.)。

(266) Rodière, *Traité, op. cit.* (note 239), p. 97.; 一九八一年四月三日モンペリエ控訴院判決(後掲判決④)は、二〇条一項にいう「第三者」の範囲について興味深い判断を示した。判決は、荷送人兼荷受人の権利を代位した保険者を第三者とみなす原判決の判断を否定し、運送人はこうした保険者に対抗できるものと判示したのである。この判断に対して、二〇条一項はいつその第三者保護を指すものであるから、(二)にいう第三者の観念はとりわけ拡張されたものであり、補償状の効力は他のすべての者を除外した《運送人・荷送人間》に嚴格に制限されるべきであると、たとえ荷送人の権利を代位した保険者であっても、この「第三者」に含みうる主張する者もある(Vialard, note sous Montpellier, 30 avril 1981, DMF, 1982, p. 40.)。

(267) 本章第二節一(二)を参照。

(268) 船荷証券の効力に関する学説については、本章第二節四(二)で検討した。

(269) Rodière, *Traité, op. cit.* (note 239), p. 98.; Vialard, note, *op. cit.* (note 266), p. 41.; Achard, note sous Cass. 23 fév. 1983, DMF, 1983, p. 480.

(270) 運送品の外観に関する記載は、本来、運送人がみずから調査して記載すべきものであるが、「外観良好」を否定する趣旨の記載は留保の一類型とされる(前掲注(26)を参照)。

(271) V. Achard, note sous Cass. 23 fév. 1983, DMF, 1983, pp. 480 et 481.

(272) Rodière, *Traité, op. cit.* (note 239), p. 97.; du Pontavice et Cordier, *Transport et affrètement maritimes*, 2<sup>e</sup> éd., 1990, G<sup>20</sup> et s.; du Pontavice, *Bulletin, op. cit.* (note 6), p. 316.; Achard, note, *op. cit.* (note 269), pp. 480 et s.; Vialard, note, *op. cit.* (note 266), pp. 38 et s.; 谷川・前掲論文(注一)一四九四頁は、詐欺的な補償状と二〇条一項との関連を示唆されながらも、二〇条二項は「運送人と荷送人との間の補償状の効力には影響がない規定だということになる」とされ、一九四五頁(注二)にお

271) Rodière (*Traité, op. cit.*, (note 239), p. 98.) を引用され、「Rodièreは、第二項は、補償状を否定するものではなく、むしろ補償状の発行なき留保欠落の場合に向けられた規定であるとする」と紹介されている。しかし、Rodièreは前頁(p.97)において、「経験が証明するやうに、補償状の最大の危険はいわゆる性質に関する補償状である。(二〇条 第二項はこれに充てられている。より正確には《船荷証券の署名の時に、運送人が知り、または知るべきであった》運送品の瑕疵について作成されたこれら補償状の危険に関するものである」と明言している。谷川論文の引用された部分(p.98)は、たんに規定形式が補償状ではなく故意の留保省略を対象としており、補償状の不存在の場合にも二項の制裁が機能することを述べるのであって、「補償状を否定するものではなく、むしろ(…)とされたのは誤解であろうと思われる。Rodièreは、一九三六年法の下においても補償状の効力に疑問を投じ、すでに指摘したやうに、一九六六年法のRodièreによる草案も、詐欺的補償状を無効としているのである。」

273) Rapport de M. Baudouin, *J. O.*, *op. cit.* (note 261), p. 33.

274) 前述のRodièreの草案はこのことをより明確に表している。いかなる理由でこの規定方法(フランス海法会案)が採用されたのかは不明である。

275) du Pontavice et Cordier, *op. cit.* (note 272), G<sup>is</sup> et s.; Remond-Goulloud, *Droit maritime*, 2<sup>e</sup> éd., 1993, pp. 353 et s.

276) Rodière, *Traité, op. cit.* (note 239), p. 97.

277) 同様に、「通常の補償状」は「詐欺的補償状」以外の補償状とこのことになり、「詐欺的補償状との関係によってしか定義されえなす」(du Pontavice et Cordier, *op. cit.* (note 272), G<sup>is</sup>.) のである。それゆえ、この区別は「第一項補償状」と「第二項補償状」の区別であるという方が適切かもしれない。しかし、ここではフランスで通常用いられている表現によることにする。

278) Rodière, *Traité, op. cit.* (note 239), p. 97.

279) たとえば、一九二五年の国際商業会議所ブリュッセル会議(本章第一節二(二))および一九二七年万国海法会アムステルダム会議(本章第一節二(三))の議論を参照。

280) du Pontaviceは、その理由として、「運送品の外部から認められる状態は、一等航海士がみずから検査すべき事項であり、確認が可能であるか、または注意さえすれば確認が可能であった運送品の瑕疵について、この者は知っていたか、知るべきであったのであるから責任を負うのであり、この一等航海士は運送人の使用する者であるから、運送人はこの者の悪意(dol)または重過失について責任を免れなす」と説明する(du Pontavice, *Bulletin, op. cit.* (note 6), p. 316; même auteur, *Miscellanea, op. cit.*

- (note 6), p. 79.)
- (281) たとえば「運送品の一部のみが船積みされたのに、運送品全部について無留保船荷証券が発行される場合など。
- (282) du Pontavice は「運送品の性質、重量または容積については、たとえ運送人が補償状と船荷証券の不一致を知っていても二〇条一項の対象とはならぬ」という (du Pontavice, *Bulletin*, op. cit. (note 6), p. 316.)
- (283) たとえば、小学館ロベール仏和大辞典(一九八八・小学館)は「default の語義として、欠如、欠乏、不足を第一義に掲げ、注意力の不足 (défaut d'attention)、『ビタミンの欠乏 (défaut de vitamines) 等を例示している。
- (284) 補償状を「数量に関する補償状」と「性質に関する補償状」に分けて詳細に論じるヘルギーの van Doosselaere は「数量に関する補償状」を原則として適法であるとしながら、実際の不足 (manquant réel) を隠蔽する補償状は違法となるという。その場合は「運送人と荷送人との間に数量に関する意見の不一致があるのではなく、不足の実在性および重要性に関して完全な一致がある」と指摘する (van Doosselaere, *Le problème des clauses marginales et des lettres de garantie*, JPA, 1957, p. 65.)
- (285) du Pontavice et Cordier, op. cit. (note 272), G<sup>21</sup>.
- (286) このように「運送品の瑕疵につき、運送人が船荷証券の署名の時に「知るべきであった」としても、実際に知らなかった瑕疵について「故意に留保を省略した」といえるかどうかの問題となるように思われる。しかし、これを認めないと「知るべきであった」との要件がまったく無意味なものとなり、実際に判例もこのような場合に法二〇条一項の適用を認めている (運送品の瑕疵が船荷証券の発行後に発見され、補償状が差し入れられた事案について、後掲判決<sup>287</sup>を参照)。
- (287) du Pontavice, *Bulletin*, op. cit. (note 6), p. 317.; même auteur, *Miscellanea*, op. cit. (note 6), pp. 82 et 83.
- (288) du Pontavice, *Bulletin*, op. cit. (note 6), p. 317.; même auteur, *Miscellanea*, op. cit. (note 6), p. 81.
- (289) Rodière, *Traité*, op. cit. (note 229), p. 97.; du Pontavice, *Bulletin*, op. cit. (note 6), p. 317.; même auteur, *Miscellanea*, op. cit. (note 6), p. 81.; Vialard, note, op. cit. (note 266), p. 41.
- (290) du Pontavice は「自己の責任を「回避する」とのフランス語の《éluder》は「単に「免れる」の意である『sexonérer』と同義ではなく、強い意味を有するものである」という。つまり「これは責任の原則を潜脱することを意味するのであり、その結果、荷送人の保証を受けるべきを意味し、二〇条一項の文理解釈によってかかる結論を導き出す」という (du Pontavice, *Bulletin*, op. cit. (note 6), p. 317.; même auteur, *Miscellanea*, op. cit. (note 6), p. 81.)

(201) Viard, note, *op. cit.* (note 266), pp. 40 et s.

(202) Montpellier, 30 avril 1981, *DMF*, 1982, p. 35.

(203) Cass. com. 23 fév. 1983, *DMF*, 1983, p. 478.; *Bulletin des transports*, juin 1984, p. 326.; 原審エクスイアン・プロヴァンス控訴院判決；Aix-en-Provence, 30 juin 1978, *Bulletin des transports*, nov. 1978, p. 513.

(204) Paris, 7 nov. 1988, *DMF*, 1989, p. 655.

### 三 補償状規制の論理

前項では、一九六六年法の補償状規定の構造と機能を概観した。そして、法二〇条の規定と、これを補完する、学説および判例によって示された独特な解釈により、フランスにおける補償状規制が一体として形成され、機能しているのを見た。こうした補償状規制が導入された背景には、これまでの判例の展開が存在し、これが重要な役割を果たしている。補償状慣行に関する各方面の国際的、国内的な議論と平行する形で、裁判所は、一般法および海上運送法に基づいて、補償状関連の具体的な事案の処理に直面し、これらを通じて判例理論が形成され、確立されてきたのである。そして、本稿の最初に述べたように、私見によれば一九六六年法の補償状規定は、この判例理論を骨格として構築されており、これを中心として補償状問題を運送契約法の枠内に整理したものであると考えられる。それゆえ、判例理論の解明こそが一九六六年法の補償状規定の全貌の理解に不可欠な作業であるとの認識から、本稿では本章の前半をもっぱらこのために費やしてきた。<sup>(205)</sup> ここで、ここではまず、すでに筆者なりに分析した従来の判例理論と、以上に検討した補償状規定との関係を論じ、一見すると単純かつ独特な補償状規定が豊富な内容を有していること、そして、ここに規定の趣旨と解釈の指針が見いだされることを明らかにしたい。こうした考

察は、フランス法の理解に不可欠であるのみならず、判例の蓄積を有しないわが国における議論にとってもきわめて示唆的であると思われる。次いで、補償状規制の中心的な規定たる法二〇条二項に付与された意義を検討することにより、フランスの補償状規制の論理を総括してみたい。そして最後に、本章における検討の締めくくりとして、一九七八年に採択されたハンブルグ・ルールによる補償状規制とフランス法とを簡単に比較検討し、その異同について考察を加えることにする。

#### (一) 判例理論と補償状規定

##### (イ) 運送契約法における補償状規定の創設

従来の判例理論は、補償状関連の事案において、運送人の第三者に対する関係と、運送人と荷送人すなわち当事者間における関係を別個の問題として扱っていた。すなわち、第三者に対しては、虚偽の証券を発行した運送人の不法行為責任の問題であり、他方、当事者間では、運送契約とは切り離された補償契約の効力の問題であるとしてきたのである。したがって、それぞれが一般不法行為法および一般契約法の問題として、いずれも運送契約法の枠外での解決が図られていた。判例理論が、第三者に対する関係で運送人の不法行為責任を問題としてきた理由は、もっぱら、運送人の主張する運送契約法上の抗弁（時効・免責事由等）を退け、善意の第三者の保護を図るためであったと考えられる。しかし、こうした判例理論の解決にはいくつかの問題点が存在した。第一に、運送人が悪意で必要な留保を省略した場合に、運送人には不法行為上のフォートがあるとするが、反対に、善意であっても無留保船荷証券を発行した運送人は船荷証券の記載に従って責任を負うのであり、この責任は契約責任と考えられることである。すなわち、船荷証券の記載と実際の運送品の不一致に関する知不知により運送人の責任の性質自体が異なる

る結果となるのである。この点について、運送人の責任を契約責任と解すべきであり、そのように解しても運送人の詐欺を理由として運送契約法上の抗弁を否定しようという批判がなされ、下級審判決にもかなりの動搖が見られていた。<sup>(註)</sup> また、第二に、ヘーグ・ルールおよび一九三六年法により運送人による免責約款の利用が厳しく制限され、善意者保護の面で、問題の局面が相当に変化した。ここで運送人の責任を不法行為責任と解すると、理論上は軽過失についても責任を問われうることになり、運送契約法の目指す利害の調節をかえって乱す結果となりかねないのである。こうした中で、一九六六年法による補償状規制は、従来一般法により解決されてきたこの問題を運送契約法の体系に取り込むことにより、理論的な整序を図つたものと評することができよう。必要な留保を省略した運送人の責任の性質が、原則として契約責任であることを明らかにし、一方で、制裁規定を置くことにより、従来の不法行為法によって実現してきた善意者保護に近似する解決を目指したものと考えられるのではないだろうか。

#### （ロ）補償状の区別

このように、従来の判例理論は第三者に対する関係と当事者間の関係を形式的には明確に区別して扱っていた。しかし、第三者に対する運送人の不法行為責任の成否、および、荷送人に対する求償の可否（補償契約の原因の違法性の有無）は、実際には同一の基準に基づいて判断されていたのである。すなわち、第三者に対しては、無留保船荷証券を発行した運送人の善意・悪意を基準とし、必要な留保を省略した船荷証券の発行が第三者を誤認させる性質のものであるか否かにより運送人のフォートの存否が判断されてきた。通常の運送人であれば、必要な留保の省略が流通証券たる船荷証券の取得者を誤認させうるものであることを認識しているものと考えられることから、あえてこれを省略した運送人には不法行為上のフォートが存するものとされたのである。判例理論は、補償状の有無に

かわらず、こうした基準によって運送人の不法行為責任を問題としてきたのである。<sup>(28)</sup> 他方、荷送人との関係でも、やはり運送人の善意・悪意を基準とし、第三者を誤認させる性質の船荷証券の発行を目的とする契約は不法な原因を有するものであり、当事者間においても無効であると判断してきた。このように、いずれもが不知(善意・悪意)の基準によって判断されるため、形式的には区別される二つの問題が、いずれも同一の基準によって判断されてきたといえるのである。また、判例理論は、形式的な補償状の区分を回避しながら、このような基準を示すことにより、実質的に補償状を区別してきたものとみることができる。すなわち、判例理論は補償状の存在を問題としていないが、これを補償状の事案に当てはめてみると、補償状と引き換えに、船荷証券の記載が不実であることを知りつつこれを発行した運送人は不法行為責任を負うことになる。そして、この場合、補償状は当事者間においても無効とされる。しかし、運送人と荷送人の間にたんなる意見の不一致があるにすぎない場合、補償状と引き換えに無留保船荷証券を発行した運送人には第三者を誤信させるとの認識がないから、不法行為責任を負うことはなく、この場合の補償状は当事者間では有効となる。このように、第三者に対する関係と当事者間における関係の双方において、判例理論は、船荷証券の記載と実際の運送品との不一致に関する運送人の不知を基準とすることにより、間接的に補償状を区別していたといえる。そして、支配的解釈によって示される一九六六年法による補償状の区別の方法は、まさにこれと同一なのである。一九六六年法二〇条二項は、「故意に省略された留保が、船荷証券に署名した時に運送人が知り、または知るべきであった運送品の瑕疵に関するものである場合」の運送人の制裁を規定する。法文は補償状の区別はおろか補償状そのものについてさへ言及していないが、前項で見たように一般にこれはいわゆる「詐欺的補償状」の規定であるといわれ、この規定により「通常の補償状」と「詐欺的補償状」が区別さ

れるものとされている。こうした理解は、この法二〇条二項の表現が従来の判例理論による補償状の実質的区分において用いられたものと同一であることによるものであり、判例理論に裏付けられているのであって、法二〇条二項は補償状を実質的に区分する趣旨であると考えられるのである。そして、「詐欺的補償状」との判断は、補償状と引き換えに不実な船荷証券を発行する運送人の、運送品の瑕疵に関する悪意または重過失を基準とするのであり、詐欺の立証を必要とせず、法定の要件を満たすことにより詐欺が擬制されるものと指摘されており、<sup>(29)</sup>「詐欺的補償状」の概念は相当に広いものとなる。しかし、不法行為法に依拠する従来の判例理論によれば、前述のように、理論上は軽過失によっても運送人の責任は生じ<sup>(30)</sup>るのであり、これと比較すればむしろ要件はより厳格になったともいえる。

（ハ）詐欺的補償状と制裁

法二〇条二項の有無により、補償状は通常の補償状と詐欺的補償状とに区別されるが、詐欺的補償状について条文は、「運送人は、自己の責任を回避するためにこの瑕疵を援用することができず、かつ、本法二八条に定める責任制限の利益を受けることができない」と定めている。すでに見たように、この簡単な法二〇条二項こそが、フランスの補償状規制の中心に位置する重要な規定である。以下では、第三者に対する関係と当事者間での関係という二つの側面についてそれぞれ判例理論との関係を検討する。

〔第三者に対する関係〕 法二〇条二項はこのように、運送人の制裁を規定する。第三者に対しては、補償状が何らの効力も有しないことは法二〇条一項が定める通りである。しかし、補償状が詐欺的なものである場合には、さらに積極的に制裁規定を定めることにより、船荷証券の善意の取得者を保護しようとするものである。前述のよ

うに、この制裁規定は、従来の判例理論が不法行為法によって第三者の保護を図ってきたこととの関係で理解しなければならぬ。すなわち、判例理論は運送人の不法行為責任を認めることにより、運送人による運送契約法上の抗弁を退けていたのであり、補償状規定を運送契約法の体系に組み込むためには、この点の対策が必要となつたのである。法二〇条二項は、第一に、留保省略の対象とされた瑕疵に関する免責事由の存在について、運送人がこれを援用できないこととし、また第二に、運送人は自己または被用者の責任制限（法二八条）の利益を受けられないものとする。これ以外の、たとえば時効などの運送契約法上の規定はそのまま適用されることにならう。このように、法二〇条二項の制裁規定は、従来の判例理論による結果を斟酌しつつ、運送契約法の体系における利害の調節を目指すものであり、十分な経験的裏付けをもつたものであるといえよう。

〔当事者間における関係〕 補償状が当事者間では原則として有効であることは、法二〇条一項の解釈により導かれる。ヘーグ・ルールおよび一九三六年法の下では、補償状が一律に無効であるとの学説も有力であつたが、判例は、一貫して誠実な補償状の利用を認めていたのであつて、法二〇条一項はこれを踏襲し、全部無効説の排除を明らかにしたのである。そして、ここでの問題は、法二〇条二項が補償状を区分する趣旨であるとして、「詐欺的補償状」の場合に、その効力が認められるかという点に尽きる。法二〇条二項は、これを明確に述べていない。また、法二〇条二項は、直接的には運送人の責任および制裁を定める規定であつて、補償状の効力を定める規定とは読みにくいのである。しかし、こうした法文上の困難にもかかわらず、一九六六年法の下での判例および学説が、法二〇条二項の要件を満たす詐欺的な補償状は、その当事者間において無効であると解しているのである。こうした解釈により導かれる結論は、従来の判例理論による結論と一致している。判例理論は、第三者を誤認させる性質を有

する船荷証券を發行することを目的とする補償契約は、不法な原因を有する契約として、当事者間においてもこれを無効と判断してきたのである。法二〇条二項が、従来の判例理論と同様に、補償状を実質的に区分する趣旨だとすれば、この場合に詐欺的な補償状を無効と解することは、きわめて自然であり、立法趣旨にもかかなうものと考えられるのである。<sup>(30)</sup>この点においても、法二〇条二項の規定と判例・学説によるその解釈には、やはり一般法に基づいて形成された判例理論による解決が大きな影響を与えているといえるであろう。

以上に見たように、一九六六年法による補償状規制は、法二〇条の規定と、これを補完する解釈とが一体となつて機能しているが、この規定は運送契約法の体系において従来の判例理論を整理しつつ定められたものであり、その解釈は同じく判例理論にそつてなされていることがわかる。

## (二) 法二〇条二項の意義

まず、一九六六年法二〇条二項は、補償状の有無を問わず、運送品に関する船荷証券の記載の真实性を確保するための一般的規定たる意義を有している。古くから続けられた補償状問題に関する国際的な議論は、具体的な成果を得るにはいたつていなかったが、補償状の濫用を抑制すべきであるという点ではほぼ一致をみていた。これは、国際会議において繰り返し指摘されたように、補償状の濫用が船荷証券の信頼を失わせ、取引の安全を脅かすことが強く認識されていたためであり、これを規制することにより船荷証券の記載の真实性を確保することが必要であると考えられていたのである。すなわち、補償状問題とは、根元的には船荷証券の記載の真实性の確保の問題の一場面といつことができる。そして、フランスの判例は、補償状の有無を問わず、第三者を誤認させる性質の船荷証券を發行した運送人に制裁を課してきたのであり、こうした判例理論に基づく一九六六年法二〇条二項の規定は、

船荷証券の記載の真実性の確保をその第一の目的とするものであるといえよう。ヘーグ・ルールおよびこれを撰取した各国の国内法は、船荷証券の具体的な運送品に関する記載事項を定めている。これは当然に真実を記載すべきものであると考えられることから、<sup>(306)</sup>補償状慣行はこれらの規定またはその精神に反するものとして違法であるとの主張もなされてきた。しかし、ヘーグ・ルールは、運送人による虚偽の記載を防止するための規定を置いていない。船荷証券の記載の証明力を強化し、証券発行者たる運送人に記載通りの責任を負わせることにより、ある程度はその真実性を確保することができるはずである。ところが、運送人がこの責任を他に転嫁することが可能となれば、この仕組みは成り立ちえない。また、虚偽の記載をした運送人の責任が免除され、または制限される場合が考えられるところにも問題が残り、フランスの判例は運送人の不法行為責任を認めることにより対処してきたのである。一九六六年法二〇条は、「船荷証券の署名の時に知り、または知るべきであった運送品の瑕疵」について、運送人が留保を付さなければならぬことを積極的に規定することにより、ヘーグ・ルールの不十分な点を補い、不実の記載がなされた場合の制裁措置を講じ、船荷証券には真実を記載すべきことを積極的に求めているのである。また、このような規定方法は、とりわけ補償状の差し入れが通常秘密になされることを考えると、補償状の利用から第三者を保護するために効果的である。当事者間で秘密に行われる補償状取引の存在を第三者が立証することは著しく困難なのであり、補償状の存否とは無関係に、虚偽の船荷証券を発行した運送人に制裁を課すことにより、こうした証券発行から第三者を保護することが可能となる。ここでは、法二〇条二項が、とりわけ重過失による運送人の責任を認めている点が重要となろう。これにより、第三者としては、運送人が船荷証券の署名の時に、運送品の瑕疵について知るべきであったことを立証すればよく、この立証は補償状の存在の立証に比べればはるかに容易であ

ると考えられるのである。Rodièreは、補償状が作成されない場合にも法二〇条二項が適用されることを述べながら、補償状の存在が明らかにならない場合も同様であり、こちらの方がよりありうべき仮定であると指摘する<sup>(36)</sup>。

さらに、法二〇条二項は、詐欺的補償状を禁止する規定たる意義を有している。判例・学説によって示される解釈により、法二〇条二項がいわゆる「詐欺的補償状」を規制し、とりわけ、こうした補償状の当事者間における効力を否定することは、フランスの補償状規制の核心である。なぜなら、補償状が無効となり、運送人の荷送人に対する補償請求が認められないとすると、これを前提とした補償状償行のメカニズムは完全に破壊されることになるからである。たしかに、補償状による無留保船荷証券の発行は荷送人のイニシアティブにおいて行われるのが普通であり、それゆえ、運送人に一方的に制裁を課し、その結果、詐欺の首謀者ともいえる荷送人を利することは不公平であるとの批判も考えられる<sup>(37)</sup>。しかし、これは詐欺的補償状を利用した荷送人を利するための規定でないことはもちろん、そもそもこの詐欺的補償状の根絶のために最も効果的であると考えられた解決方法なのであり、こうした補償状の利用が無くなれば、この問題も解決すると考えられるのである。

このように、法二〇条二項は一面において、補償状の利用の有無を問わず、船荷証券の記載の真实性を確保するため、故意または重過失により必要な留保を省略した運送人の制裁を規定するが、さらに加えて、この目的の達成のために最大の脅威であると考えられる補償状の利用を、そのメカニズムを破壊することにより同時に規制しようとするものである。それゆえ、補償状が当事者間で有効であるという原則（法二〇条一項）は、この法二〇条二項により、実質的に大きく修正され、いわゆる補償状償行は厳しく制限されているといえるのである。すなわち、フランスの補償状規定は、現実の具体的な事件の妥当な解決を図りながら、さらに、補償状の弊害を未然に防止する予

防的機能が期待されているきわめて政策的な規定であると評することができらる。実際に、「この制裁は運送人に大きな影響を与え、運送人が船長に対してその濫用を無くすための特別の指示を与えるように導くことになろう」と、その実務への影響も指摘されている<sup>(30)</sup>。また、この立法後に補償状関連の訴訟が減少したことについて、「この法二〇条の成果はこのようにめざましい。これは、フランスにおいて補償状が有用でないことを運送人が知っているためである」ともいわれている<sup>(30)</sup>。立法の当初は、補償状規定の厳格さゆえに、フランス海運業界の国際的な競争力への影響が懸念されていた<sup>(30)</sup>。しかし、フランスでは、商業界の健全化のために詐欺的補償状を根絶しようという政策的目的のため<sup>(31)</sup>、このような法二〇条二項の独特の解釈が、判例・学説によりほぼ一致して支持されている。ただ、文言上の疑義が残されたことが惜しまれてにすぎない。また、こうした規定に対するフランスの実業界の反応は、おおむね好意的であり、表立った反対のないことが指摘されている<sup>(32)</sup>。

### (三) ハンブルグ・ルールとの異同

一九七八年三月三十一日にハンブルグで採択された国連海上物品運送条約、いわゆるハンブルグ・ルールには補償状に関する規定が置かれ、すでに言及したように、この規定はフランス法すなわち一九六六年法の補償状規定に着想を得たものであるとの指摘もなされている<sup>(33)</sup>。ハンブルグ・ルールはようやく一昨年(一九九二年)に発効し、その補償状規定については、今日の国際的動向との関連において次章で検討するが、ここではもっぱら一九六六年法の補償状規定との比較によりこれを概観することにする。

ハンブルグ・ルールはその第一七条に「荷送人による保証」(garantie donnée par le chargeur; guarantees by the shipper)と題する四項からなる規定を置き、補償状については第二項以下が次のように定めている<sup>(34)</sup>。

第十七条（二項略）

② 船荷証券に記載するために荷送人が通告した事項に関し、または外部から認められる物品の状態に関して、留保を付すことなく、運送人またはその代理人が船荷証券を交付した結果生ずる損害について、運送人に賠償すべきことを、荷送人が約する保証状または合意書 (*toute lettre de garantie ou tout accord ; any letter of guarantee or agreement*) は、船荷証券を譲り受けた荷受人を含む第三者に対しては無効とする。

③ 運送人またはその代理人が、第二項の留保を省略することにより、船荷証券上の物品についての記載を信頼して行為する、荷受人を含む第三者を欺くことを意図した場合を除き、このような保証状または合意書は、荷送人に対しては有効である。そのように欺くことを意図した場合に、その省略された留保が、船荷証券に記載するために荷送人が通告した事項に関するものであるときは、運送人は本条第一項による荷送人の賠償を受けることはできない。

④ 前項にいう詐欺行為が意図された場合には、運送人は、荷受人を含む第三者が、船荷証券上の物品についての記載を信頼して行為したために被った損害について、責任を負う。この場合、運送人は、その責任について、本条約に定める責任制限の利益を受けることはできない。

まず、一七条二項は、補償状が荷受人を含む第三者に対して無効であることを宣言する。これは一九六六年法二〇条一項に相当する規定である。そして、第三項は、「詐欺的でない補償状」がその当事者間において有効であると

の原則を定め、他方、「詐欺的補償状」が当事者間においても無効であることを明文をもって規定する。前者については一九六六年法二〇条一項の解釈により、そして後者については同二〇条二項の解釈によりそれぞれ導かれる結論と同一であるが、一七条三項は「詐欺的補償状」が当事者間において無効であることを明示しており、一九六六年法二〇条二項におけるような疑義は生じない。このように、ハンブルグ・ルールは、やはり「通常の補償状」と「詐欺的補償状」とを区別しているのである。

しかし、ここには二つの重大な相違点が存在する。まず第一に、ハンブルグ・ルールは、詐欺的な留保の省略について、フランス法のように運送品の瑕疵に関する留保に限定せず、荷送人の通告した事項および外部から認められる物品の状態について、これらに関する詐欺的な留保の省略を制裁の対象としている。すなわち、その対象は運送品に関する記載の全般にわたり、フランス法に比べて格段に広いものとなっている。また、第二に、ハンブルグ・ルールは「詐欺的補償状」に関して一九六六年法二〇条二項のような基準を示すことなく、たんに「(…)留保を省略することにより、船荷証券上の物品についての記載を信頼して行為する、荷受人を含む第三者を欺くことを意図した場合(…)」と述べるにとどまる。フランスでは、運送人の詐欺的な意図の有無を問わず、一九六六年法二〇条二項の要件を満たすことにより運送人の詐欺を擬制するのに対して、ハンブルグ・ルールの規定は、運送人が「欺くことを意図した」ことを要件としているのである。すなわち、補償状が詐欺的であることを主張する者は、この「欺くことの意図」を立証しなければならず、法文上はフランス法との大きな相違点であるといえる。實際上、この立証は著しく困難であると思われるのであり、補償状の規制に積極的な論者からは、フランス法とのこの点の相違について批判がなされている。<sup>(16)</sup>

さらに、詐欺的補償状であるとされた場合、ハンブルグ・ルール一七条三項後段は荷送人の通告事項に関する担保責任を排除している。フランス法には存在しない規定であるが、これは前述のように、フランス法が詐欺的補償状の対象となる留保を運送品の瑕疵に関する留保に限定しており、通常は荷送人の通告事項とはされていない運送品の外観等をもつばら念頭においていることによるものであろう。ハンブルグ・ルールでは詐欺的補償状の対象となりうる留保の範囲を拡大しているため、荷送人の担保責任との関係が当然に問題となるのである。そして、この担保責任が排除される結果、運送人は船荷証券の所持人に支払った損害賠償金を、いかなる形によっても荷送人に転嫁できないしくみになっている。最後に、ハンブルグ・ルール一七条四項後段は、詐欺行為がなされた場合、運送人はその責任について「本条約に定める責任制限の利益を受けることはできない」と定める。これは、一九六六年法二〇条二項と同旨であって、運送人の制裁を定めるものである。

以上のように、一九六六年法とハンブルグ・ルールの補償状を比較してみると、類似点と相違点が相半ばするといふ感がある。とくに、補償状の区別の基準に関する法文上の相違はきわめて重大なものであり、これについては次章で実質的な検討を加えることにする。しかし、こうした相違にもかかわらず、いずれも詐欺的補償状を規制することににより船荷証券の信頼性を確保しようという同一の目的をもって制定されたことには疑いはなく、補償状を区分した上で詐欺的補償状を制裁しようという基本的構造では一致しているのである。そして、むしろハンブルグ・ルールの方が、文言上はこれを明確に述べているのであって、一九六六年法二〇条二項の解釈の正当性を裏付ける根拠の一つとしてこのハンブルグ・ルールの規定が挙げられているのである。<sup>(318)</sup>

- (295) 一九三六年法以前については第一節三、同法以降については第二節三。
- (296) 本章第二節三(二)ア、とくに(イ)を参照。以下の判例理論に関する叙述は、とくに明示しないかぎり、すべてここに分析、検討した結果を要約して示したものであり、個別の注記は省略した。
- (297) 本章第二節三(二)イ。
- (298) この点は、一九六〇年破産院前掲判決⑩から明らかである。
- (299) Rodière, *Traité*, *op. cit.* (note 239), p. 97.
- (300) 前掲注(19)を参照。
- (301) 本章第二節四(二)ロ。
- (302) 判例の理論構成からして当然のことである。フランスには、たとえはベルギーの前掲判決⑩のように全部無効説を採用とみられる裁判例は、下級審においても存在しない。
- (303) Vialard, *note*, *op. cit.* (note 266), p. 42.
- (304) Rodière の草案 (Rodière, *Traité*, *op. cit.* (note 239), p. 96, note (4)) が、こうした解決を明示していたことはすでに指摘した通りである。
- (305) 前掲注(19)を参照。
- (306) Rodière, *Traité*, *op. cit.* (note 239), p. 98.
- (307) V. Vialard, *note*, *op. cit.* (note 266), p. 42.
- (308) Rodière et du Pontavice, *Droit maritime*, *op. cit.* (note 6), p. 264.
- (309) du Pontavice, *Bulletin*, *op. cit.* (note 6), p. 321.; même auteur, *Miscellanea*, *op. cit.* (note 6), p. 89.; 同著者, du Pontavice は、水面下での補償状の広範な利用による危険を表明しており、樂觀視を戒めてこそ (*Ibid.*)。
- (310) Soyer, *op. cit.* (note 244), p. 43.
- (311) Vialard は、補償状規制の必要性を認めるのが国際的一致による世界の趨勢であるとする (Vialard, *note*, *op. cit.* (note 266), p. 41.)。
- (312) du Pontavice, *Bulletin*, *op. cit.* (note 6), p. 321.; même auteur, *Miscellanea*, *op. cit.* (note 6), p. 88.

(313) 前掲注(6)を参照。近時掲載された、フランス海法会の委員会によるハンブルグ・ルールに関する報告書は、同ルールの逐条の検討を行い、第一七条について、「もっぱら補償状を扱うこの法文は、明らかに一九六六年六月一八日の法律二〇条の諸規定に着想を得たものであり、これらの規定にまったく正当な明確さを与えるものであって、本委員会は秀逸なものと判断する。何らの修正も提案しなす」と述べる (Rapport sur les Règles de Hambourg présenté au Conseil supérieur de la marine marchande, *DMF*, 1994, pp. 243 et s.; なお、この資料は前号掲載分の脱稿後に刊行され、入手した)。

(314) ハンブルグ・ルールの仮訳は多数あるが、本稿では山下新日本汽船航海法ゼミナール仮訳 (中村・前掲書 (注1) 所収) によった。

(315) この点に関するハンブルグ・ルールの実質的な検討は、次章に譲る。

(316) Tetley, *op. cit.* (note 3), pp. 834 et s.

(317) 本節二(一)を参照。

(318) du pontavice は、「法文（一九六六年法二〇条二項）の解釈を望ましいものとし、かつ、これを補強する外的諸理由」として「海事詐欺の多発」および「ハンブルグ・ルールと諸外国の法」について論じている (du Pontavice, *Bulletin, op. cit.* (note 6), pp. 318 et s.; même auteur, *Miscellanea, op. cit.* (note 6), pp. 83 et s.)。