

米国法における海上物品運送賃請求権に関する一考察（二）

金 玲

目 次

- 一 はじめに
 - 1 本稿の目的
 - 2 本稿の研究対象
- 二 運送賃支払いに関する原則
 - 1 運送賃の意義
 - 2 運送賃の約定
 - 3 後払いの原則
- 三 運送賃請求権の発生要件
 - 1 出 帆
 - 2 航海の完了
(以上、本号)
 - 3 運送品の引渡し
 - 3・1 引渡しの意義
 - 3・2 引渡し必要性
 - 3・3 現実の引渡し前の運送賃支払い
- 四 運送品の一部滅失
 - 1 前払い運送賃
 - 2 米国法の例外
 - 2・1 運送賃が一切取得できなかった場合
 - 2・2 運送賃が全額取得された場合
 - 3 原則を排除する特約
- 五 特約条項
 - 1 前払い運送賃
 - 2 割合運送賃
 - 3 運送賃確定取得条項
 - 3・1 有効性の承認
 - 3・2 有効性の限界
 - 4 責任中断条項
- 六 むすびにかえて
 - 1 米国判例理論の再確認
 - 2 米国海法の原則形成の功労者

一 はじめに

1 本稿の目的

本稿は、米国における海上物品運送賃請求権に関する判例理論の分析・検討を意図するものである。米国は、中日両国にとって、最重要の貿易相手国であり、将来も長く、そうであり続けるものと思われる。近年、中・日・米の三国間における交易は、きわめて盛んであり、三国間を移動する物品の量は莫大である。三国間を移動する物品の大半は、船舶によって運送されている。この運送により運送人は、運送賃を取得する。三国間の交易の場で、運送契約は頻繁に締結され、そして運送人が取得する運送賃も莫大な額に登る。したがって、運送契約をめぐる紛争発生の可能性は高く、そして運送賃をめぐる紛争が発生した場合、深刻な事態になるおそれがある。

いうまでもなく、運送賃は、運送人にとって最大の収入源である。運送賃をいかに迅速・確実にかつ多額に取得できるかは、運送人にとって企業経営上もとても重要であり、最大の関心事である。したがって、運送人は、経営方法の合理化と運送契約中に運送賃に関する特約条項を挿入することにより、運送賃請求権の取得および確保に最大の注意と努力を尽くす。このようにして、運送人は、積極的に運送賃収入の増加を計る一方で、各種の免責条項によって、損害賠償責任の免除・軽減を受け、運送賃収入の維持に努める。

一方、荷主・運送賃支払義務者（荷送人、傭船者、船荷証券所持人、または荷受人）は、経営費用の削減のため、可能なかぎり、運送賃の支出を抑えなければならない。運送賃をめぐる、運送人と荷主は、明確に利害が対立する関係にあるといえる。運送賃をめぐる両者の利害対立は、特約条項および商慣習を発達させている。

米国との交易にかかわる運送人および荷主——さらには、海上保険者も含めて、海運関係者といつてもよい——は、米国の海上物品運送賃請求権に関する判例理論に無関心ではいられないはずである（もちろん、中国および日本における運送賃請求権に関する理論と実務にも通じていることが必要であろうが）。また、理論的にも、米国の判例理論は、中国法および日本法との比較法的見地から、興味深いものがある。

運送賃に関する研究が、実務上、重要な意義を有することは、いうまでもないであろう。また、その研究は、理論的にも大きな意義を有するものと思われる。すなわち、運送賃に関しては、特約条項および商慣習が発達しているが、それらの有効性の検証は、理論的研究なくして、なしえないからである。

それにもかかわらず、中国および日本において、運送賃に関する法的研究はそれほど蓄積されていない。

日本の場合、海上物品運送賃に関する裁判例は、数例しか存在しない。この裁判例の乏しさが、運送賃に関する研究の乏しさの一つの原因になっているのかもしれない。海上運送において、貨物を保険に付するのが一般的であり、そのとき、前払いされた運送賃も貨物と同時に保険に掛けられる。貨物が運送の途中で滅失した場合でも、運送賃確定取得の合意がなされていれば、運送人は運送賃を荷送人・傭船者に返却することを要せず、一方、荷主も運送賃が保険金の形で保険者により填補されるため、運送賃をめぐる問題となった裁判例が少ないようである。しかし、すべての海上運送の運送賃を保険に掛けるとは限らず、また、たとえ運送賃が付保された場合であっても、保険約款の免責条項などにより、保険者からのカバーを受けられないことがある。さらには、保険金を支払い請求権代位した保険者が運送人に対して運送賃返還請求をなすことも考えられる（米国では実例があるようである）。それゆえ、海上保険制度が発達している現在においても、運送賃の問題は、運送人側と荷主側の利害関係をめぐる重要な問題であ

る。学説の分野において、小町谷操三博士の研究をはじめ、いくつかの研究があるが、それらはいずれも比較的古いものであり、近年、運送賃に関する新しい研究は、それほど行われていない⁽²⁾。

また、中国の場合、海上物品運送賃に関する規定を置いている海商法は、一九九二年に制定され、一九九三年から施行されたため、まだ十数年の歴史しかない。このような背景のもとで、実務上、運送賃に関する裁判例の数が限られている。それに応じて、運送賃に関する研究も始まったばかりである。

日本および中国の状況とは異なり、米国には、海上物品運送賃に関する裁判例が多数存在する。頻繁に引用される裁判例のなかには、一九世紀の前半に下されたものもみられ、その後も絶えることなく裁判例は蓄積されている⁽³⁾。したがって、米国においては、運送賃に関する判例法理は、日本および中国の学説・判例よりもはるかに詳細に構築されている。また、日本および中国の解釈とは異なった（または、日本および中国では議論がなされていない）理論も構築されているようである。

以上のような三国の状況を認識したうえで、米国における海上物品運送賃請求権に関する判例理論の分析・検討を行えば、それは、単に米国の状況を知るだけにとどまらず、日本および中国における海上物品運送賃請求権に関する研究の水準の向上に役立つはずである。もちろん、実務的にも有益な結果が得られるであろう⁽⁴⁾⁽⁵⁾。

(1) 小町谷操三『海商法要義中巻の二』(以下、『中巻の二』) 四四九頁以下(岩波書店、一九三九年)。

(2) 比較的新しいものとして、山戸嘉市「航海備船の運送賃について(上)(下)」(以下、「運送賃(上)」、「運送賃(下)」) 大阪経済法科大学法学論集一二号一頁以下(一九八五年)、同一五号一頁以下(一九八七年)がある。

(3) それらの裁判例のなかから、70 American Jurisprudence 2d §§ 780-789 (1987) などによって引用されているものを中心に分析・検討を加えることにする。

(4) 英国の運送賃に関する研究も、もちろん重要ではあるが、小町谷「英法に於ける海上運送賃の研究」『海商法研究』第四卷一頁(有斐閣、一九三三年)、小町谷「英法に於ける海上運送賃の研究(続編)」『海商法研究』第四卷五三頁、椿弘次「運送賃の前払について——英国の判例の再検討——」早稲田商学二四五号一二二頁(一九七四年)がある。また、本稿は、中日米の三国間の経済的な結びつきの強さおよび重要性を考え、三国(とりわけ、米国)の運送賃に関する法理論の解明を意図している。

(5) なお、本稿において検討する米国の裁判例は、Westlaw社の判例検索サービスより入手したものである。したがって、米国判例研究を行う場合に要求されるパラレル・サイティションをできないことがある。

2 本稿の研究対象

日本においては、有力学説によると、海上物品運送賃は、以下のように定義づけられている。「物品運送の運送賃(freight; fret; Fracht)とは海上運送人が運送契約に基づき物品の運送に対して又は法定の場合に請求しうる報酬⁽⁶⁾をいう」、あるいは、「運送賃は、海上運送人が運送債務の履行に対して取得する反対給付の請求権である。而して、運送契約は請負契約の一種であるから、厳密な意味に於ける運送賃は、運送の完了に対して受ける反対給付である⁽⁷⁾」といわれている。

これらの定義から明らかのように、海上物品運送賃には、本来的な意味における運送賃(運送完了の対価としての運送賃)と広い意味での運送賃(運送の完了がないにもかかわらず支払われるもの)が存在している。後者の例として、日本商法は、いわゆる解除運送賃(商法七四五条など)、割合運送賃(商法七六〇条二項など)および想像上の運送賃(商法七六四条)を規定している。そのほか、実務界では、運送賃後払いの原則(日本においては、運送契約は請負契約と解するのが定説化している)を変更する特約として、前払い運送賃および運送賃確定取得(保証運送

賃)の合意が一般的になされている。

先にも述べたように、運送賃に関する約款および商慣習は、発達しており、なかには、特殊な運送領域において合意・形成されたものも存在しているであろう。本稿においては、運送賃と称されるもの、あるいは、運送賃に関する約款および商慣習のすべてを研究对象にすることはできないが、理論的にも実務的にも重要な意味を有するものを取り上げたい⁽⁸⁾。すなわち、本来的な意味における海上物品運送賃(以下、本稿において運送賃という場合、とくにことわらなければ、これを指す)、前払い運送賃、確定取得運送賃、割合運送賃および運送賃支払義務者を定めた *cessat cause* などを主たる研究对象にしたい。これらは、すべて、理論的にも実務的にも重要な意味を有するが、すべてが詳細な研究の対象になっているわけではない。

米国法における海上物品運送賃請求権に関する研究は、まちがいに、理論的にも実務的にも重要であるにもかかわらず、少なくとも、日本および中国においては、ほとんど未開拓のままである。本稿は、海上物品運送賃に関する重要なテーマを対象にして、米国の判例理論を分析・検討するが、この試みは、他の研究によっていまだなされておらず、本稿の独自にして独創的なものといえる。

(6) 田中誠二『海商法詳論』三二七頁(勁草書房、一九七〇年)。

(7) 小町谷『中巻の二』四五二頁。

(8) 取り上げることができないもののなかに、不積運送賃(*dead freight*)、返送運送賃(*back freight*)と称されるものが存在しているが、それらは、本稿で取り上げるものに比べれば、重要性に欠けるといえるべきであろう。なお、本稿においては、運送完了の対価としての運送賃を考察の対象とするので、いわゆる航海傭船契約の傭船料(実務では、*freight*と称している)を考察の対象とするが、期間建てでその支払がなされる定期傭船契約の傭船料(実務では、*hire*と称している)につ

いては、考察の対象としない。定期傭船契約の法的性質について、日本では、学説が林立している（船舶賃貸借契約と船員の労務供給契約の混合契約とする説が有力のようである。そうであれば、定期傭船契約を物品運送と考えることはできない。また、米国においては、定期傭船契約の傭船料は freight（運送賃）ではないとされているようである（山戸「運送賃（上）」三頁）。

二 運送賃支払いに関する原則

1 運送賃の意義

米国海法の代表的な体系書である Schoenbaum の著書は、運送賃を定義づけた箇所において、「“Freight” は、貨物ではなく、運送のための費用である。——物品の運送および引渡しに対し運送人に支払われる報酬である」と表現している。同様の表現は、他にもみられる。「“freight” ということばは、船舶の荷物または積荷、すなわち船舶上の貨物とは別に、財産の運送および引渡しにおける運送人のサービスに対する費用または傭船料を指す」⁽⁹⁾。

周知のように、freight は、運送賃だけではなく、貨物あるいは貨物輸送などを示すことばである。しかし、一般用語として、一つのことばが複数の意味を有することは、ごく普通にあることである。ここで問題なのは、“freight” ということばが、一般用語としてではなく、法的な意味において、運送賃以外のことを指すことがあるのかである。これから、海上物品運送における運送賃請求権に関する議論を展開するにあたり、運送賃を表すことばが、別の何かを指し示すことがある可能性を認識しておかなければならない。また、運送賃が運送人に対する「運送の対価」であることは明白であるにしても、どの範囲までが「運送の対価」といえるのかは、必ずしも、明白ではない。たとえば、貨物が船舶から荷揚げされたのち荷受人に現実に引き渡されるまでに生じる諸費用が運送賃に含まれるのかは、

一概に断定できることではない。

運送賃とは何かを明確に意識させた例として、*The Main v. Williams* 事件⁽¹¹⁾をあげることができる。同事件は、米国船主責任制限法第三条 (Rev. Stat. § 4283) にいう「その時に係わる運送賃 (freight then pending)」の意味が問われたものであり、本稿が目的としている海上物品運送法にいう「運送賃」とは直接ではないにしても密接な係わりを有すると思われる。同事件の概要を知ることが、本稿にとっても有益と思われるので、紹介しておきたい。⁽¹²⁾

「事実の概要」

本件は、Main 号の船主の申立て (petition) によって開始された責任制限手続である。本件において、米国船主責任制限法第三条の「その時に係わる運送賃 (freight then pending)」が旅客運賃にまで及ぶかが問われた。一八八九年一月五日、Main 号と Montana 号とのあいだで衝突事故が生じ、Main 号の価格と「その時に係わる運送賃」の額を大きく超える損害賠償請求がなされた。Main 号は、七万ドルと評価・決定された。第一審は、衝突時に船上にあった運送品の運送賃総額を、積地のブレーメンで前払いされた分と揚地のボルチモアで支払われるべき分を合わせて一八七〇ドル一〇セントとし、それに、ブレーメンで前払いされたボルチモアまでの移民の運送賃五二〇〇ドルを加えて、合計七〇七〇ドル一〇セントを運送賃と評価した。すなわち、第一審は、「その時に係わる運送賃」には、未収の物品の運送賃のほか、前払いされた物品の運送賃および旅客運賃が含まれるとした。第二審 (メリーランド地区巡回裁判所) は、第一審の判断を確認した。Main 号の船主が上告した。確認。

「判旨」

「海法によると、“freight” ということばは、運送される物品ではなく、その運送に対する報酬を表すために

用いられている。蒸気船航海の時代以前、海上の旅は、比較的重大ではなく、『運送賃』は、通常、物品運送の代償を表すために用いられていたが、*Les Bones Costumes de la Mer* 第一章において、次のようにいわれている。すなわち、『旅客』ということばは、その商品とは別に、彼ら自身のために運送賃を支払うべき人のすべてを含む』。そして、『彼自身のためおよび商品ではない物品のために運送賃の支払いをなすあらゆる人は、旅客と称される。そして、二キンタルに満たない物を運ぶあらゆる人は、彼自身のために運送賃を支払うべきである』。そして、ここ、海法に関する最古の書物の一つ（少なくとも、一四世紀くらい古い）において、次のようにもいわれている。すなわち、『そして、これと同様に、管理船主または上級船員の同意なしに乗船したかもしれないすべての人に関して、望みの運送賃を徴収することは、管理船主の権限に属する』。旅客料金が運送賃と実質的な同義語であったことは、*Mulloy v. Backer* 事件 (5 East, 321) から明白である。その事件において、*Lawrence* 判事は、次のように指摘している。すなわち、『外国の著者は、旅客運賃を運送賃と同様のものとみなしている』。そして、*Ellenborough* 卿は、『リーエンの目的のためを除けば、それは同じもの、と思われる』と付言している。この国においては、一八〇一年ころ、*The Cynthia* 事件 (1 Pet. Adm. 203, 206, Fe. Cas. No. 5424) において、*Peters* 判事により、次のようにいわれている。すなわち、『運送賃』の真意、本来の意味は、誤解されてきた、と私は考えている。それは、技術的な表現である。それは、物品運送に対する傭船料、報酬または料金をつねに意味するものではない。それは、全航海、区間に分けられた一航海につき、または、月によってもしくは他の期間によって取り組まれた、船舶の使用に対して支払われるすべての報酬、傭船料または代償に適用される。有償で船舶により運送される旅客の場合においても、『運送賃』と称される（そして、同様の法的原則にしたがい決定されるべき）。英語の多くがそ

れより派生しているサクソン語において、物品または人の、大量または少量の、海上での船舶による運搬または陸上の運送のための代償であろうと否と、それは“Fracht”と称されている。』。

しかし、蒸気船の導入により、旅客運送は、直ちに、海上企業のもっとも重要な分野となった。そして、現代的な権威書は、一般的に、旅客運送に対する料金または代償を物品運送のための運送賃と同様の基礎の上に置いた。

Webster、 Worcester のような多くの辞書編集者および Imperial Dictionary が、いまだ、“運送賃”を船舶の全部もしくは一部の傭船者により支払われる金額または物品運送のために支払われる金額と定義しているが、Century Dictionary においては、より一般的な意味において、旅客の運送を含む、船舶の利用のために支払われる価格であるとされている。類似の定義が Burrill、 Bouvier および Anderson の法律辞典において与えられている⁽¹³⁾。

本判決を下した Brown 判事は、判旨の冒頭に掲げたように、“Freight”ということばが物品運送の報酬の意味で用いられていることを認識しながら、それが Les Bones Costumes de la Mer 第一章において旅客運賃の意味にも用いられていることを示している。そして、結論を導くにあたっても、米船主責任制限法の母法に遡って検討を加えている。

「運送賃」ということばに狭いまたは技術的な定義を与えることに理由はない。旅客の料金は、貨物の運送賃と同様、原則の根拠の範囲内にある。旅客を積んだ大西洋横断蒸気船は運送賃の支払いから全面的に免れるが、他の、商品の運送に従事している船のみがその航海の全収益を支払う義務を負う、と主張することは、真の差異なくして区別を設けることになる。四二八三条の“その時に係わる運送賃”または“航海のための運送賃”(四二

八四条) ”と云うことばは、George 二世の英国法からコピーしたものであり、それらは、一六八一年の海事勅令および以前の大陸の法典から採ったものである。両者の場合とも、それらは、旅客の運送であれ商品の運送であれ、航海の収入を表すことを明らかに意味している。もし、これらのことばが “航海のための運送賃” ということばのかわりに用いられていれば、立法者の意思をより正確に表現しえたであろう⁽¹⁴⁾。

中筋弁護士⁽¹⁵⁾の著書において詳しく引用されているが、Brown 判事は、上掲の判旨を述べる以前に、欧州諸国の船主責任制限制度を広く紹介している。そして、米国船主責任制限法第三条の「その時に係わる運送賃 (freight then pending)」に旅客運賃も含まれるという結論を導くために、欧州諸国の法律に言及する必然性があったのかは疑問であるが、当時の米国の裁判官が取るべき方法であったのかもしれない。

なお、引用した判旨の前半部において紹介されている The Cynthia 事件は、一八〇一年のペンシルヴァニア州における地方裁判所判決であるが、そこにおいて、すでに「運送賃」の意味が問い直されていたことに注目しておきたい。

- (9) T. J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, 4th ed., 531 (2004).
- (10) 70 Am. Jur. 2d, 955.
- (11) 152 U. S. 122, 14 S.Ct. 486 (1894).
- (12) 同事件は、中筋義一『アメリカカ船主責任制限法論』八三頁以下（法律文化社、一九六一年）にかなり詳しく紹介されているが、本稿では、なるべく重複しないよう心がけたい。
- (13) 152 U. S. at 129-130, 14 S.Ct. at 487-488. 判旨中の最初の『』の引用文は、樋貝詮三『海の慣習法』二二六頁（良書普及会、一九四三年）に掲載されている「海の慣習法」の正文の第一章に対応するものと思われる（「旅客ナル語ニハ其ノ商品以外ニ人体ノ為ニ運送賃ヲ支払フ義務アル総テノ人ヲ包含ス」と訳されている）。また、判旨中の二つ目と三つ目の『』

の引用文は、樋貝・前掲三一頁以下に掲載されている「海の慣習法」の正文の第六八章に対応するものと思われる（「自己ノ身体ニ対シ、又商品ニアラザル荷物ニ対シテ運送賃ヲ支払フ人ヲ旅客ト称ス。ニキンタル未滿ノモノヲ運送スル者ハ凡テ自己ノ身体ニ対シテ運送賃ヲ支払フコトヲ要ス。……船舶管理人ノ若クハ船舶書記ノ同意ナシニ船舶ニ入り来リタル人々ニ関シ、欲スル如何ナル運送賃ヲ取ルベキカハ船舶管理人ノ権限ニ属スルモノナリ」と訳されている）。

(14) 152 U.S. at 131-132, 14 S.Ct. at 488.

(15) 中筋・前掲注(12)八八頁は、Brown 判事の船主責任制限制度に関する歴史的検証のあり方に対して、かなり手厳しい評価をしている。

2 運送賃の約定

運送人の運送賃請求権は、明示的または黙示的に、契約によって定められる。たとえば、船主が傭船者と傭船契約を締結し、さらに、その傭船者が再傭船契約を締結した場合、再傭船契約にとくに約定がなされていないかぎり、再傭船契約の傭船者は、最初の（主たる）傭船契約の傭船料について支払義務を負わない。再傭船契約の傭船者は、再傭船契約の傭船料について支払義務を負うにすぎない。それを明らかにした例をあげてみよう。

4885 Bags of Linseed 事件⁽¹⁶⁾

「事実の概要」

本件は、Bold Hunter 号の船舶共有者によって提起された申立て (libel) である。申立人・Bold Hunter 号の船舶共有者は、一八五六年一〇月、T. T. 社に対して、カルカッタからポストンへの航海について、梱包貨物トシ当たり一五ドル、バラ積み貨物その半額の運送賃で、Bold Hunter 号を傭船に出した。傭船契約書は、通常のリーエ

ン条項を含んでいた。船舶がカルカッタに到着した時、傭船者（T.T.社）は、満載の貨物を提供せず、いくらかの積荷を入手した。とりわけ、それらのなかに、A. Wills あての積荷が含まれており、その積荷に関して、船長が船荷証券を発行した。その船荷証券中に運送賃の記載があつた。その船荷証券は、T.T.社によって、申立人に、傭船料の一部支払いとして交付された。申立人は、運送賃を回収することを了解していた。船舶は、一八五七年一〇月、ボストンに到着した。貨物の大半は、陸揚げされることなく、ロンドン行き別の船舶に積み込まれ、残りが権利主張者・A. Wills の遺産管理人に何らの留保なしに引き渡された。彼は、A. Wills の死亡前、運送賃に関連して五〇〇〇ドルを支払っていたが、それ以上の支払いを拒絶した。申立人は、五〇〇〇ドルを差し引いて、一四九四八余ドルを運送賃として請求し、貨物の引渡しにより貨物上のリーエンを放棄していないと主張した。地方裁判所は、申立てを棄却し、その判決は、巡回裁判所により確認された。申立人が上訴。確認。

〔判旨〕

「本件の当事者の権利は、完全に船荷証券によって創設された契約による。その証券は、傭船契約に言及していないし、傭船契約は、われわれの前の問題の判決にまったく影響することができない。A. Wills は、傭船契約の当事者ではなく、彼がその存在と内容を知っていたか否かを調べることは重要ではない。なぜなら、Wills 社・再傭船者、すなわち、A. Wills・荷受人が船荷証券に記載された別の異なった契約を締結することを妨げるものは、傭船契約には何もない。そして、譲受人がこの契約の Wills 社の権利を取得しただけで、それ以上のものを取得していない。船荷証券が傭船契約書のすべての条項を知っておりそしてそれらに拘束されていた再傭船者から譲渡によって船舶共有者の手に入ったという事情は、船荷証券の解釈を変更しえないし、A. Wills の権利または債務に影響

響しえない⁽¹⁷⁾」。

再運送人が再傭船（運送）契約を完全に履行するためには、その契約内容を主たる傭船（運送）契約に適合させる必要がある。事実上、再傭船（運送）契約は、主たる傭船（運送）契約の内容に拘束される。しかし、再傭船（運送）契約は、主たる傭船（運送）契約とは法的には別個の独立した契約と考えられている。再傭船（運送）契約が締結されても、主たる傭船（運送）契約が消滅することはない。再傭船（運送）契約を主たる傭船（運送）契約上の債権の譲渡と解されていない。再傭船者は、債務引受をしないかぎり、主たる傭船（運送）契約の運送賃の支払義務を負わないのである。

(16) 66 U. S. 108 (1861).

(17) *Id.* at 112.

3 後払いの原則

米国において、海上物品運送賃は、「運送および引渡しに対し運送人に支払われる報酬である。いわゆる米国の原則に基づくと、荷送人は、物品が最終の合意された目的地において引き渡されるまで、物品の運送に対する運送賃について責任を負わない。したがって、物品が滅失した場合、運送賃についての責任はない⁽¹⁸⁾」といわれている。あるいは、「反対の特約がないかぎり、物品が目的地において引き渡されるまで、運送賃は取得されないとする米国海法の原則は、海上で滅失した貨物に関する運送賃の回収を妨げる⁽¹⁹⁾」ともいわれている。すなわち、米国法上、運搬（conveyance）および引渡し（delivery）が運送賃の支払いのための停止条件（condition precedent）と⁽²⁰⁾なっている。

「物品が目的地において引き渡されなければ、それまで、海上運送人の運送賃は取得されないとするのが米國海法の原則である⁽²¹⁾」と明言した例としてしばしば引用されている *Alcoa S. S. Co. v. United States* 事件判決は、その原則を承認した例として、*Caze & Richaud v. Baltimore Ins. Co.* 事件判決と *Brittan v. Barnaby* 事件判決を引用している。それらについて検証してみよう。

Caze & Richaud v. Baltimore Ins. Co. 事件⁽²²⁾

【事実の概要】

一八〇五年七月二八日、原告 (*Hamilton* 号の船舶共有者) の代理人がボルドーにおいて、ボルドーからニューヨーク向けの貨物 (二二九八六ドル) を原告のために、*Hamilton* 号に船積みした。航海途中、*Hamilton* 号は、英國戦艦により捕獲され、ハリファックスに連行され、そこで、貨物とともに収用された。捕獲の知らせを聞いた後、相当の期間内に、原告は、全損として、被告 (貨物保険者) に対して保険委付をなし、そして、被告は、保険金を支払った。

副海事裁判所 (*vice admiralty Court*) の船舶および貨物に対する収用判決に対して上訴がなされ、上訴が認められ、船舶および貨物の売却代金が返還された。貨物の売却代金は、保険者に返還された。原告は、保険者に対して、ボルドーからハリファックスまでの割合運送賃を請求した。

【判旨】 裁判官の全員一致により割合運送賃の請求を棄却。

「まず、本裁判所は、被保険者と船舶の貨物の保険者のあいだでは、後者は、保険委付がなされようとするか

かわらず、いかなる場合にも、運送賃の支払いに関して責めを負っていない、と確信する。運送賃は、それに対して保険者が所有者に補償することを引き受けていない貨物に関する費用である。そして、もし、この立場を支持する先例が必要であれば、それは、*Baillie v. Modigliani* 事件 (*Marshall*, 728) における *Mansfield* 判事の教義によって十分に支えられている。

次に、われわれは、全員、本件の状況のもと、いかなる運送賃も弁済期に至っていない、との見解である。運送賃は、一般的に、航海が履行されなければ、弁済期に至らない。本件において、船舶および貨物は、目的港に到達しなかったし、もちろん、全運送賃は弁済期に至ることができなかった。割合運送賃は弁済期に至ったであろうか。われわれは否と考える。*Luke v. Lyde* 事件 (2 *Burr.* 882) の先例に依拠する判例のすべては、中間港における貨物の自発的受取りがあることを理由に進行している。本件におけるように、捕獲・収用後の海軍の手からの強制的受取および上訴に基づく最終的返還ではない。われわれの判決において、そのような請求を支持する衡平は存しない⁽²³⁾」。

判旨第二段の「運送賃は、一般的に、航海が履行されなければ、弁済期に至らない。本件において、船舶および貨物は、目的港に到達しなかったし、もちろん、全運送賃は弁済期に至ることができなかった」のことばより、当時、すでに米国において、上掲の海法の原則が形成されていたことが窺えるが、それを明示した先例は引用されていない。判旨中に引用されている二つの判決は、英国のものである。後者は、一七五九年に下されたものである。前者の判決がなされた年を確認できなかったが、それを掲載している *James Allan Park* の著書は一八〇〇年に出版されている。

る。⁽²⁴⁾したがって、前者の判決も一八世紀のものである。Caze & Richard v. Baltimore Ins. Co. 事件判決は、一八世紀中葉ころまでに形成された英国の海法の原則にしたがったといいうる。

Brittan v. Barnaby 事件⁽²⁵⁾

〔事実の概要〕

申立人 (libellant・控訴人・上告人) は、四〇〇〇ドルを超える価格の物品の所有者であり荷受人であった。当該物品は、ニューヨークにおいて、Alboni 号に良好な状態で船積みされ、船荷証券に明示された運送賃の料率で、運送されそしてサンフランシスコにおいて同様の状態で引き渡される予定であった。運送賃は、一ドル七七セントの船長謝金を含めて、二四七ドル一二セントであった。船荷証券は、その表面上は、通常の形式であった。

船舶がサンフランシスコに到着し、その旨が船舶の受託者 (consignee of the ship) によって、申立人に通知された。そして、彼は、物品が船舶から埠頭に陸揚げされるだけ物品の運送賃の支払いを求め、運送賃が支払われず、そして、物品が四時までに受け取られなければ、陸揚げされた物品は、安全確保のため申立人の費用で倉庫に置かれることになる、と要求した。物品は、船舶から小荷物に分けて (in parcels) 一〇月二四日から二七日にかけて、別々の日に、陸揚げされた。申立人の使用人が、それらを受け取るため、毎日立ち会った。与えられた通知にしたがい、申立人の使用人は、陸揚げされた商品分の運送賃の支払いを申し出た。船舶の受託者は、物品の一部の引渡準備ができただけの時、積荷全部の運送賃を請求する権利を有すると主張し、提供された運送賃の受取りまたは物品の引渡しを拒絶した。この権利 (明らかに、被告が申立人に対してなした通知に一致しないが) を主張して、被

告は、日々、物品を寄託した。

申立人の主張は、以下のとおりである。1 荷受人は物品が船舶から荷揚げされることおよび彼が運送賃につき責任を負う前に物品を検査しうることを主張する権利を有するとする商法の原則は、基本的である。運送人は、彼が商人に対して運送賃を請求しうる前に、物品は陸揚げされないと主張することができない。この原則は、大陸法 (civil law) によっても、完全に確立されている。2 本件において、船荷証券に記載された物品のすべては、一日で荷揚げされなかった。その理由は明らかではない。物品の一部は、一〇月二四日に荷揚げされ、申立人は、その部分の運送賃の支払いを申し出た。それゆえ、運送人 (被告) は物品を倉庫に寄託する責任から解放された。

被告 (被控訴人・被上告人) の主張は、以下のとおりである。1 一般商法によると、運送人の債務は、港から港までの運送を越えて拡大しない。港から港までの運送に対して、運送人は、運送賃を受け取る。到着後に物品に關して生じるすべての必要なそして適切な費用、たとえば、埠頭料、荷車運賃その他は、荷送人によって支払われなければならない。荷送人が、支払いの前に、一度に物品の全部の引渡しを要求するのであれば、一度の物品の全部の引渡しが必要とする費用は、荷送人によって負担されなければならない。船荷証券に記載された物品のすべてが一日のうちに搬出されない場合、船長は、物品を埠頭の上に曝したままにすることができず、物品が安全に保たれていることを検分することが彼の義務である。2 船長には、運送賃の一部の支払いに対して、一通の船荷証券上の物品の一部を引き渡す債務はない。

「判旨」

「Freight」ということばは、船舶の荷物または積荷、すなわち船舶が船積みしている貨物を指すための意味で用いられていない場合、ある港または場所から他の港または場所への物品の運送のために船主または船長との間で合意された備船料である。その備船料は、当事者による異なった約定がないかぎり、商品を受け取る権利を有する人に対して、商品が引渡ししの準備ができた時に支払われる。その時、運送賃は、現実の引渡しが要求されうる前に支払われなければならない。換言すれば、原則は、それに反対の合意がないかぎり、以下のとおりである。すなわち、運送賃は、通常の船荷証券に基づくと、船主、船長または船舶の受託者が、船舶の上で受け取られた時と同様の良い状態で物品を引き渡す準備ができた時、彼らによって請求されうる。これが一般原則である。いずれの当事者も、相手方当事者に対して、一通の船荷証券に基づいて船積みされた商品を引渡しのためまたは運送賃の支払いのため、小荷物に分けることを要求することができない。両当事者は、船荷証券における約定または事後的な合意によって、いま述べた目的のいずれかのために、そうすることができると。船長は、物品を合理的期間内に引き渡さなければならぬ。そうありうりことは、引渡港において物品の荷揚げのために存在しうる設備および荷揚方法における障害にかかっている。積荷が大量であり、または、船長のその保管のために、積荷を一日で陸揚げすることができない場合、船長が積荷の一部を陸揚げしたとき、彼の積荷全体に対するリーエンは、船荷証券によって求められた全運送賃の支払いのための十分な担保を荷受人に求める権限を彼に与える。しかし、担保または合意が、彼が求めうるすべてである。船荷証券の債務が船主によって履行されたかを検証するために、荷受人が彼の物品を検査する機会を得る前に、船長は、積荷の全運送賃が支払われるべきことを要求しえない。船舶も、全部の積荷を一日で陸揚げする義務はない。なぜなら、物品の適切な保管は、船長の注意事項であり、船長は、保管が物品に損害を与えない

ように注意を払いながら、船舶にとってもっとも有利な方法により、または、物品の引渡しにおける非合理的な遅滞を生じない方法で、保管をなす。同一の積荷の陸揚げが異なった日になされる時、荷送人が、そうした事態になりうるのと彼に対してなされた通知を無視し、物品の受け取りのために現れず、そして、運送賃の支払いを担保するための合意をなさなければ、物品は、運送賃に対する船主のリーエンを保全するために、荷受人の費用と危険で、船主の名において、安全確保のため保管されうる。この過程は、本件において、船舶の受託者によって、履行されなかった⁽²⁶⁾」。

上掲の判旨の部分が、*Alcoa S. S. Co. v. United States* 事件判決によって、米国の海法の原則を述べたものとして引用された部分と思われる。しかし、上にみたように、本判決において、米国の海法の原則を述べた先例は引用されていない⁽²⁵⁾ (*Caze & Richard v. Baltimore Ins. Co.* 事件判決も引用されていない)。

本判決は、このあと、次のようにも述べている。「船荷証券にしたがった目的地における物品の引渡しが船舶に運送賃に対する権利を与えるために必要であるとするのが一般原則である。運搬および引渡しは、停止条件であり、そして、履行されなければならない (3 Kent, 218)⁽²⁷⁾」。

ここに、運搬および引渡し⁽²⁸⁾が運送賃支払いのための停止条件であることが明言されるに至った。しかし、ここにおいても、米国の先例の引用はなされていない。引用されているのは、Kentの著書である。本稿において、米国の裁判例を検討するうえで、しばしばKentの著書を引用した例に遭遇することになる。

なお、本判決は、運送人の荷車運賃および倉庫料の請求に関しては、「法の外観なしに (without color of law)」

なされたものとして排斥した。⁽²⁹⁾ 荷揚げがなされてから荷受人に貨物を引き渡すまでに生じる諸費用は、運送人の負担(運送賃に含まれる)とする趣旨であろう。しかし、それらの諸費用は、運送賃と一体として扱わなければならないわけではない。⁽³⁰⁾ それらの諸費用は、船荷証券または運送契約の明示的条項により、あるいは、慣習により、規律される。

- (18) Schoenbaum, *supra* note 9, at 531-532.
- (19) Annot., *Liability for freight charges on goods lost at sea — Federal cases*, 94 L ed 232.
- (20) 70 Am. Jur. 2d, 956.
- (21) 338 U. S. 421, 422, 70 S.Ct. 190, 191 (1949).
- (22) 11 U. S. 358 (1813).
- (23) *Id.* at 362-363.
- (24) James Allan Park, *A system of the law of maritime insurance*, 52-52 (1800).
- (25) 62 U. S. 527 (1858).
- (26) *Id.* at 533-534.
- (27) *Id.* at 535.
- (28) いくつかの裁判例のなかで 3 Kent, Comm. と略語で引用されているが、それは、一八二六年から一八三〇年にかけて全四巻で発刊された James Kent, *Commentaries on American Law* の第三巻のことと思われる。James Kent (一七六三—一八四七年)。一七九八年、ニューヨーク州高位裁判所判事、一八〇四年、主席判事、一八一四年、エキイティ裁判所裁判官(chancellor)。
- (29) 62 U. S. at 538.
- (30) 70 Am. Jur. 2d, 956. 荷役料などの諸費用は、かなりの額にのぼることがあり、運送契約の当事者にとって、その負担者を決めることは、重要である。特約または慣習により荷役料などの諸費用が規律されうる(荷受人の負担となしうる)とし

た例を紹介しておく。

Mencke v. Cargo of Java Sugar 事件 [187 U. S. 248, 23 S.Ct. 86 (1902)]

【事実の概要】

Benlarig 号がロンドン時間の 一八九八年七月一日付けの傭船契約書に基づき、同船舶の船主とバタビアの商人とのあいだで、傭船された。船舶は、ジャワにおいて適正に砂糖を満載し、バルバドースに向かった。そこで、船舶は、ニューヨークに直接向かうよう指示を受けた。船舶は、指示にしたがい、一八九九年四月一日にまたは同日ころ、ニューヨークに到着した。

Benlarig 号のニューヨーク到着時以前または到着時ころ、積荷の砂糖は、所有者・荷受人により、船荷証券とともに、砂糖精製業者の Arbuckle 兄弟に売却・譲渡された。Benlarig 号の代理人は、Arbuckle 兄弟に対して、四月十五日、船舶の到着の通知をなし、そして、引渡しの際に埠頭に関する指示を求めた。その際、Benlarig 号のマスが一節でできており、ブルックリン橋をくぐれない旨を告げた。Arbuckle 兄弟は、Benlarig 号に対して、ブルックリン橋を越えたパールのふもとにある彼らの精製所において引渡しをなすよう指示した。その後、積荷の砂糖は、ブルックリン橋の手前の A 波止場の WC 埠頭において、Arbuckle 兄弟が提供する艀に引渡しをなすよう合意がなされたが、艀の費用の支払いに関する両当事者の権利に対する侵害をしないものとされた。艀の費用は、約一四六六ドルであったが、Arbuckle 兄弟により支払いがなされ、彼らにより、運送賃（ジャワからニューヨークまでの）から控除された。そこで、Benlarig 号の船長である Mencke が控除された運送賃の支払いを求めて本訴を提起した。

なお、本件の傭船契約書には、すべての貨物は、舷側において、常時浮揚して、傭船者の危険と費用において、受け取られるべきこと、傭船者が船舶に対してもっとも適当な投錨地を指図すること、目的港に到達するためまたは引渡しのための艀の費用は、必要であれば、港に反対の慣習がある場合にも、荷受人の負担とする旨の条項があった。また、船積港において四通の船荷証券が発行されていたが、そこには、貨物（砂糖）が引渡港において傭船契約にしたがい同様の状態において引き渡されるべき旨を定めた条項が含まれていた。

第一審は、Mencke の請求を認容した。第二審（原審）は、第一審判決を覆した。連邦最高裁判所は、原審判決を破棄し、第一審判決を確認した。すなわち、本件における艀の費用の負担は、傭船契約書および船荷証券の条項にしたがい、

荷受人・船荷証券所持人によりなされるべき（船の費用は運送賃から控除されるべきではない）とされた。

【判旨】

「証拠に基づくと、船の費用は、船主がマストを取り払いまたは下げた場合、船主に生じたであろう費用がわずかであるかまたは取るに足りない」と公正に主張されえない。いくつかの事例において、船舶が橋をくぐれるようにトップマストが下げられ、そして、各ケースにおいて費用が小額であったといういくつかの証拠があった。しかし、それらは、木製のマストのケースであり、トップマストは下げられるよう建造されていた。Benlarig号のマストは、すべて鉄製であり、同号の船長の証言は、船舶がマストの頂上より低い障害物の下をくぐれるようにすることが絶対的に必要であったのであれば、マストは、切断するか船舶から全部取り払うほかなかった、というものであった。鉄製のマストの切断または取り払いによりどれだけの費用が生じたかは不明である。しかし、下級審裁判所は、船舶のマストの切断または破壊が重大なことであるとみなすことで一致していた。

そのような状況において、われわれは、船に依存したことは自然でありかつ合理的でありそして傭船契約書の文言の明確かつ公正な意味の範囲内であった、と考える。傭船者またはその譲受人に貨物の引渡しをなす埠頭を指定する権利を与えるための条項は、港が安全でなくてはならず、そして、船舶が常時浮揚して安全な港または安全に到着できる近くの引渡港において引渡しをなさなければならぬ、という条件を含んである。船舶が常時浮揚できなかったまたは安全に到着できなかった波止場を選択することは、権利の正当な行使ではないであろう。遭遇した障害物が、船舶がそれを越えて進むことができなかった港の浅瀬もしくは砂洲またはくぐりぬけられなかった橋であったにせよ、船舶は常時浮揚しているとはいうことができなかった。また、船体または常設のマストを切断することを要求されたのであれば、安全に波止場に到達したとはいえなかった」(187 U.S. at 253, 23 S.Ct. at 88)。

Benlarig号は、船荷証券所持人が指定した場所には到達しなかった。その手前まで到達し、そこから船荷証券所持人が指定した場所へは船が利用された。船費用は、船荷証券所持人の負担に帰し、運送人は、運送賃の全額を取得できた。本件において、船費用に関して明示的条項が傭船契約書に存在した（船荷証券には傭船契約書によって引き渡される旨の条項があった）のであるから、結論自体には疑問がないかもしれない。しかし、本件の傭船契約書には、いわゆる *near* 条項（な

いし safe port 条項) も含まれていた。同条項によると、運送人は、傭船者・船荷証券所持人が指定した場所が接近不能の場合、もっとも近くの安全に到達できる所まで行けば、運送完了したものとみなされる。本判決の結論は、二つの条項が存在する場合にのみ達しうるものなのか、それともいずれか一方の条項があれば認められるのか、現在の筆者には判断が不能である。その判断には、類似の事例に関する先例の検討が要求されるであろうが、本稿はその作業をなす場ではない。参考までに、類似の事例として、The Gazelle 事件判決 [128 U. S. 474, 2006 AMC 1202 (1888)] が存在することを紹介しておく。判決録によると、同事件における傭船契約書には、いわゆる near 条項 (なうし safe port 条項) が存在したことは示されているが、船費用などに関する条項の有無については紹介されていない。安全港を指定しなかった傭船者に埠頭料や曳船料などの負担が命じられた。

三 運送賃請求権の発生要件

1 出帆

米国海法の原則によると、「反対の特約がないかぎり、物品が目的地において引き渡されるまで、運送賃は取得されない」。荷送人・傭船者の妨害がない場合、船舶が航海を開始する、すなわち、出帆する (break ground) まで、運送賃請求権の発生の余地はない。したがって、たとえば、出帆以前に、船舶が、たとえそれが運送人の責めに帰すべきものではなくとも、火災により破損してしまった場合、運送人は、運送賃の請求をなしえない。そのことを明らかにした例をあげておく。かなり長くなるが、米国海法の原則 (と例外) を理解するうえできわめて重要な判決と思われるので、必要と思われる範囲で、すべてを紹介しておきたい。

The Tornado 事件⁽³¹⁾

米国法における海上物品運送賃請求権に関する一考察 (一)

〔事実の概要〕

本件は、Tornado 号の貨物に対して、Tornado 号の船長および船主が運送賃の回収を求めて提起した海事裁判所における申立て (libel in admiralty) である。第一審、第二審および最終審とも申立人の請求棄却。

一八七八年二月二四日、Tornado 号は、ニューオーリンズの埠頭に停泊し、英国のリヴァールに航海する予定をしていたが、その航海のために出帆する前、船倉において火災が発生した。貨物は、五一九五樽の綿であったが、そのうちの五〇〇八樽は船積みされ、一六四樽は波止場にあり、そして、一三三樽は未到着であった。なお、この貨物の運送に関して、Tornado 号の船長は、通常の免責条項を含んだ船荷証券を発行していた。

消火のため水が注入され、二六日午後六時ころ、Tornado 号は沈没した。二七日、N社により、救助料請求のため、船舶、貨物および運送賃に対して申立てがなされ、執行官 (marshal) が船舶および貨物を占有した。

二八日正午ころ、Tornado 号は、排水され浮上し、そして、貨物の陸揚げが開始された。船上の貨物は、すべて水による損害を被っており、いくつかは火災による損害を被っていたが、三三六樽は Tornado 号の沈没前に N社により運び出されていた。同日、N社の代理人は、Tornado 号から陸揚げされたすべての貨物が水により損害を被っており、いくつかは火災による損害を被っており、目的港への運送に不適当な状態にあるので、売却処分されるべき旨を書面で申し立てた。同日、Tornado 号の船長は、船舶および貨物を担保に入れる (bond) 権限を有する旨を申し立てた。

三月一日、船長の代理人は、船舶および貨物に対して正式な権利主張を申し立てた。なお、本件の貨物の保険者うちの一人の社長は、当該貨物につき、保険金の支払いがなされまたは支払命令がなされており、そして、保険

委付および承諾がなされているかぎりにおいて、当該貨物の保険者は貨物の所有者になった旨を陳述した。

三月五日、貨物の運送賃の保険者の代理人は、訴訟参加を申し出た。三月六日、裁判所は、Tornado号の船長に対して、船舶および正常な状態にあり波止場の綿工場に保管されている五二三樽を担保に入れることを認めた。船舶上または波止場にある残りの貨物について、執行官により売却されることとなった。

三月一九日、保険者は、すべての貨物について権利主張を行い、地方裁判所の判事から、三月六日に船長に与えられた約五〇〇樽の貨物を担保に入れる権利を、裁判所の新たな命令があるまで一時停止する旨の命令を得た。

三月二六日、Tornado号の船長は、(三月六日に認められたにもかかわらず)貨物を担保に入れないうままであり、一方、貨物の保険者は、貨物を担保に入れることを認められた。三月二七日、Tornado号の船長に約五〇〇樽の貨物を担保に入れることを認めた命令は無効とされ、貨物の保険者がその貨物を担保に入れることが認められた。

三月三〇日、本申立てがなされた。申立ては、以下のことを主張していた。貨物(綿)は、抜き取り、乾燥し、再梱包しそして目的地に運送されるべきであり、そして、その運送賃は取得されたはずである。しかし、船長の貨物を担保に入れる申立ては、救助者および保険者の反対によって、拒絶された。運送契約に基づき、綿を抜き取り、乾燥しそして再梱包し(容易になしえたはずであるが)そして目的地に運送し運送賃を取得するのは(救助者および保険者の反対によって貨物を担保に入れる権利が否定されたため、そうすることが叶わなかった)、申立人(運送人)の権利であるとともに義務であり願望でもあった。その結果、全額の運送賃および申立人が支払った貨物の圧縮・保管費用は、支払われるべきであり、申立人は、貨物および売却代金上にリーエンを有する、と。

以上に加え、巡回裁判所により、以下の事実も認定されている。申立人が貨物の船積前に支払った圧縮・保管な

どの費用は、一四二七八余ドルであった。貨物がリヴァールプールに到着していれば支払われたであろう総運送賃は、四一六九余ポンドであった。火災により、Tornado号は、修繕費用が修繕後の価格を超えるほど大きく損傷しており、不堪航となり貨物を運送することが不能となっていた。五二三樽は、保険者が担保に入れ、その価格は、一九一〇〇ドルであった。損害を受けた綿の総売却代金は一一六〇〇〇ドルであった。Tornado号から搬出されたすべての損害を受けた綿は、たとえ、抜き取り、乾燥しそして再梱包しても、商品価値がなくなっていた（綿布を製造するには使用不能になっていた）。

〔判旨〕

「申立人は、本件に、一部履行された航海が船舶に対する災害により中断された場合に適用された原則を適用しようと求めている。すなわち、船舶所有者は、運送賃の取得のため、貨物上にリーエンを有し、そして、彼の船舶またはその他の運送手段により、貨物を先へ運送しそれを引き渡し、そして、彼の全運送賃を受け取る権利を有する、と。航海中の船舶に対する災害の場合において、貨物の所有者の過誤により、船長が中間港から目的港までの貨物の運送を妨げられれば、全額の運送賃が支払われるのと同様、本件において、申立人は貨物をリヴァールプールに運送しそして全運送賃を取得する権利を有していたのであり、そして、委付により貨物の所有者となった保険者の行為によってそうすることを妨げられたのであるから、申立人は全額の合意運送賃を回収する権利を有する、と主張されている。船舶所有者は、たとえば、修繕費用が船舶の修繕後の価格を超えることがあっても、船舶を修繕する権利を有する、とも主張されている。

貨物が航海の一部について運送された場合の、荷送人および船舶所有者のおおのの権利と義務に関する法は、

Hunter v. Prinsep 事件における Ellenborough 卿による以上にどこにもより適切に表明されていない。

『船舶所有者は、海の危険またはその他の不可避の事故によって妨げられないかぎり、物品を目的地まで運送することを引き受ける。そして、荷送人は、物品が目的地で引き渡されれば、約定の運送賃を支払うことを引き受ける。しかし、彼、荷送人が何がしかを支払う約束をしているのは、その場合、すなわち、目的地における物品の引渡しの場合のみであった。船舶が航海を完遂できなくなった場合、船舶所有者は、なお、他の手段により目的地まで物品を運送することにより全運送賃に対する権利を有している。しかし、船舶所有者は、貨物の運送がなされなにかぎり、または、この件に関して新たな協定がないかぎり、先に運送しなければ、いかなる運送賃の権利をもちしない。船舶所有者が物品を運送しなければ、荷送人は、何も支払わずに物品に対する権利を有する。それゆえ、一方の当事者が、物品を運送するか、または、そうすることを妨げられもしくは放免されれば、全運送賃に対する権利を有する。そして、他方の当事者は、物品の運送の拒絶にあえば、一切の運送賃を支払うことなく、物品に対する権利を有する。物品の一般的財産権は、荷送人にある。船舶所有者は、運送賃を取得したかまたは現に運送賃を取得しているのでなければ、荷送人の占有を抑止する権利を有しない。運送賃が取得されずして船舶所有者が何がしかを取得するための手続きを辞退した場合、荷送人は、占有権を有する』。

この所見は、一部履行され災害によって中断された航海に関して、運送賃がなされた航海に応じて請求されたところで、述べられた。航海が開始されず、そして、それに関して荷送人がまったく責任のない災害によって、船舶が、運送契約締結後に、本件の船舶の状況に置かれた場合に、運送賃が認められたケースを発見しえない。

本件において、船舶は、火災により不堪航になり、運送賃を取得不能となり、そして、修繕費用が修繕後の価格

を超えるほど大きく損傷をこうむった。船舶修繕の意図があったことを認定するについて示唆するものはなく、そして、認定された事実に基づき、船舶は修繕されなかった、と推定されるべきである。貨物が、その先への運送に関して、船長または船舶所有者によって、担保に入れられていたのであれば、なされえたすべては、他の船舶により貨物を運送することであった。しかし、三月六日の命令が船長に損害を受けていない五二三樽を担保に入れることを認めており、そして、三月一九日までその命令の一時停止がなされなかったが、樽は担保に入れられなかった。

われわれは、以下のような見解を有している。すなわち、船舶が出帆しまたは運送賃を取得しはじめる以前に発生した災害のために、運送契約が締結された事情が、契約締結にあたり当事者の予期していた範囲内の事故の発生（意図されえないのだが）によって、変化し、荷送人および保険者は運送契約に基づくすべての責任から解放された、と。契約は、堪航能力のある船舶として現存しそして貨物を運送し運送賃を取得しそして航海に出ることができするために、特定の船舶と関係があった。船舶所有者の契約の一部を形成している基本的条件のすべてが、運送賃の取得が開始しえた時点において、欠如していた。加えて、火災の結果、そして、荷送人の過誤なくして、五二三樽を除くすべての綿は、商品価値を失い、そして、その所有者がリヴァプールへの運送費用の負担をためらって当然な状況に追いやられた。損害を受けていない綿に関して、船長は、それを担保に入れるための一三日間の機会を有していたが、そうし損ねた。……

船荷証券に基づく運送契約において、貨物の荷送人が、船舶が航海に出る準備が整っているときに、貨物の回収を企てないかぎり、運送賃請求権が発生しうる前に、船舶が指定された航海に出て、そして、船積みされた物品の

運送を開始する、すなわち、専門的に称されているように、出帆する (break ground) ことが、固有の要素である。荷送人が貨物の回収を企てた場合、契約が締結された状況は、船舶に関しては、同一のまま継続しており、荷送人は、少なくとも、全運送賃の支払いなしに、物品を回収しえない。しかし、この条件にしたがうと、船舶が航海をまったく開始しない、出帆しない場合、運送賃は支払われえない、ということが、海法の原則である。これは、Curling v. Long の初期のケースにおいて定められそして適用された。そのケースは、覆されておらず、そして、反対のことを判示しているケースは引用されておらずまたは発見されていない。……

原則にしたがい、本件は、契約の条項が双務的である場合、被告は、原告が履行していない条件に従属する被告の側の条項の不履行について、訴えられえない、とのルールの範囲内にある。船舶所有者は、この特定の船舶が貨物を船積みしそして航海に出るといふ黙示的な約定とともに、貨物の運送およびリヴァールでのその引渡しに対してのみ運送賃に対して権利を有した。その出来事が生じる前に、本船は、荷送人の過誤なくして、実質的に滅失し、そして、荷送人は、契約から利益を何も取得しえなかった。荷送人は、それゆえ、運送賃に関する責任が関連するかぎり、契約が無効とされたとする権利を有した⁽³²⁾。

本件における船舶火災が運送人の責めに帰すべきものであったか否かは判決録からは現れてこない。しかし、本件において運送船が出帆できなかったのは荷送人・傭船者の妨害によるものではない。このとき、運送人には運送賃は一切認められなかった。

米国海法の原則によると、「物品が目的地において引き渡されるまで、運送賃は取得されない」にしても、荷送

人・傭船者の側に運送の実行を妨げる事由がある場合、運送賃が認められることがありうる。運送契約により合意された数量の運送品が荷送人・傭船者により提供されないまま出帆せざるをえなかった運送人は、実際に提供され船積みされた運送品に関してのみ運送賃を取得しうるのか、合意された数量全部に対する全運送賃を請求しうるのかが問われた事例が存在する。ウイスコンシン州最高裁判所の判決であるが興味深いものである。

Warehouse & Builders' Supply Co. v. Galvin 事件⁽³³⁾

【事実の概要】

本件は、八一八樽分の塩の占有を回復するために、塩の所有者（運送依頼者）によって、S. Vally 号の船舶共有者、塩の保管者、船長および船舶の代理人に対して提起された動産占有回復訴訟 (replevin) である。一八九五年六月一〇日、S. Vally 号は、バッファローを出帆し、ウェストスペリアーに向かった。バッファローを出帆する前、原告は、S. Vally 号の船舶共有者と契約を締結した。その契約によると、S. Vally 号は、五〇〇〇樽の塩をミシガン州のマリーン市およびセントクレアーからウェストスペリアーの原告の埠頭まで、一樽当たり一〇セントの運送賃で運送することになっていた。荷役費用は、原告の負担とされていた。S. Vally 号がマリーン市とセントクレアーに到着した時、原告は、八一八樽分の塩しか提供しなかった。すなわち、四一八二樽分の不足が生じた。被告は、四一八二樽分のスペースを埋めるための貨物の調達に努めたが、追加の貨物なしに航海せざるをえなかった。六月一九日、S. Vally 号は、ウェストスペリアーの原告の埠頭に到着した。原告が四一八二樽を提供しなかったため、S. Vally 号の船舶共有者は、四一八ドル二〇セントの損害をこうむった。原告の埠頭に S. Vally 号が到着した時、被告は、原告に対して、こうむった損害の支払いを求め、原告が損害を支払うまで、船上の貨物の引渡しを拒んだ。

原告は、その損害の支払いまたはその損害を賠償したうえでの塩の受取りを拒絶した。しかし、原告は、八一八樽分の運送賃および荷役費用の支払いを申し出た。被告は、その申出を拒絶した。そこで、原告は、動産占有回復訴訟を提起した。

原審は、八一八樽の運送のための費用を八一ドル八〇セント、荷揚げ費用を二二ドルと認定したうえで、原告の動産占有回復を認容した。被告より上訴。上訴認容。

「判旨」

「問題は、船舶の共有者および彼らのもとで行為する者が、運送された八一八樽の各樽について一〇セントだけではなく、被告が合意されたとおりの運送のために供給しそこなった四一八二樽の各樽について一〇セントをも船舶の共有者が支払いを受けるまで、運送された塩八一八樽の占有を維持する権利を有したかである。われわれは、塩五〇〇〇樽を一樽について一〇セントで運送する契約は、法的には、五〇〇〇樽を五〇〇ドルで運送するまる一つの契約である、と判断せざるをえない。換言すれば、契約は分割されなかった。この原則は、本法廷により、一年間のあるいは月ぎめのその他の特定の期間の労働契約に対してしばしば適用されてきた。……準則 (Rule) がその上に基礎を置いている原則 (principles) は、格別に、運送契約に適用されうる。なぜなら、船積みされた物品の総額は、必然的に、契約の締結にとって誘因または約因であるからである。契約の性質がそのようなことから、原告による運送賃の提供は不充分であり、そして、それゆえ、原告は本訴の塩の占有を回復する権限はないことは明白である。しかし、たとえ、われわれが異なった契約観を採るべきであったとしても、なお、われわれは、原告が本訴において回復できなかったと判断する気になっている。この国においては、船舶と貨物は、互いに対する相

互的な権利と他方に対する各方の権利を強制する相互的な手段を有しているということが、海事法において強固に確立されている。……この原則に基づき、この国の連邦裁判所により、実際に、次のような判断がなされてきた。すなわち、荷送人が供給しまたは引き渡すことを契約した物品の全数量を船舶に供給しまたは引き渡しそとなった場合、訴訟が運送賃を回収するためのものとして扱われようと契約の不履行に対する損害を回復するためのものとして扱われようとも、供給されまたは引き渡された物品上の船舶のリーエンは海事手続において強制される⁽³⁴⁾。

以上のように、原審は、原告に八一八樽分の運送賃（および荷揚げ費用）の支払いにより動産（塩）占有回復の訴えを認めたと、 Wisconsin 州最高裁判所は、五〇〇〇樽分の全運送賃の支払いなくして、動産（塩）占有回復の訴えを認容しえないものとした。この結論は、本判決がなされた当時、米国においてすでに確立されていたものといえるようである。本件においては、運送人は、荷送人による運送品の全数量の提供がなかったが、提供された分の物品を船積みし目的地まで運送を完成している。契約によって定められた全数量を運送できなかったことについて、運送人にはまったく責めを問われるような事情は存在しない。運送賃を取得するための要件としての出帆をなしているといえる。

(31) 108 U.S. 342, 2 S.Ct. 746 (1883).

(32) *Id.* at 342-351, 2 S.Ct. at 749-752. なお、判旨の途中に出てくる *Curling v. Long* 事件 (1 Bos. & P. 634) の概要は以下のとおりである。ジャマイカにおいて停泊中のロンドン行き船舶に、船荷証券に基づき、砂糖の大樽がいくつか船積みされた。出帆する前、船舶は、私略船によって切り離され、海に運ばれたが、奪いかえされ他の港に連れて行かれた。ジャマイカの海事裁判所における海難救助の申立てに基づき、貨物は、裁判所の命令によって売却され、純代金は貨物の所有者である被告に送付された。船舶所有者は、ジャマイカの取引慣習にしたがい、貨物の船積費用を支出した。船舶所有者は、運

送賃または船積費用を回収するため、被告を訴えた。以下のように判示された。船舶所有者は何も回収できない。運送賃の発端は出帆である。そして、負担された費用は運送賃でもって払い戻されるかまったくなされないかである、と。ちなみに、同判決は、一七九七年のものであり、同じく判旨中に出てくる Hunter v. Prinsep, 10 East 378 故、一八〇八年のものである。

(33) 96 Wis. 523, 71 N. W. 804 (1897).

(34) 71 N. W. at 806. 引用した判旨のあとに、ウイスコンシン州最高裁判所はいくつかの判決を引用している。確認できたかぎりでは、そのなかのもっとも古い米国判決は一八〇一年の Giles v. The Cynthia 事件である。

2 航海の完了

運送契約は、まる一個のそして不可分の契約であるから、一般原則によると、反対の特約がないかぎり、運送人が運送賃の請求を認められるためには、船舶が目的地に到達しそして貨物の引渡しとなることが停止条件となるとされている。さらにいえば、目的地において貨物の引渡しをなすためには、船舶が目的地に到達しなければならない。船舶が目的地に到達しなかったまたはできなかつた場合、その原因には種々のものが考えられる。運送人の判断により航海の継続がなされないこともあれば、運送人の意思にかかわらず航海の継続が不能となることもありうる。このような場合について、いくつかの米国の裁判例を検討しておくことにする。

最初に検討する裁判例は、運送人の意思にかかわらず航海の継続が不能となった場合というよりも、むしろ、運送人の判断により航海の継続が打ち切られた場合に関するものというべきであろう。運送賃の半額が前払いされており、残りの半額が貨物の引渡しの時に支払われる約定がなされていたケースである。

The Harriman 事件⁽³⁵⁾

〔事実の概要〕

スペイン対チリ・ペルー戦争のあいだに、南米水域の敵の港に対して敵対的行動をとっていたスペイン艦隊が、ボイラー用炭の補給を必要とし、そして、チリの港の封鎖・砲撃行為を支援している艦隊の船舶へ海上で引き渡す貨物を運送するため、サンフランシスコにおいて、複数の船舶が傭船された。スペイン艦隊の動きを注視していた人たちによって傭船された船舶のなかに、本件の Harriman 号が含まれていた。Harriman 号は、一八六六年五月四日、船主・Jason と傭船者・Emeric のあいだで、傭船された。Harriman 号は、全容積を傭船者のために供し、傭船者または彼の代理人以外の貨物を受け取らなかった。傭船者は、七八六トンの石炭を提供し、当該航海中の Harriman 号の使用料として、トン当たり一五ドルを支払い、その半分は、出帆後二日に、サンフランシスコで Jason に支払われるべきこと、残りの半分は、石炭が引き渡されキャンセルされた船荷証券の受取りと引換えに支払われるべきことを約定した。船主は、サンフランシスコからコビーヤ、ボリヴィアまたは太平洋のその他の港への航海のための傭船を約定した。荷揚港は、Harriman 号がサンフランシスコを出帆する前に指定されることになっていた。その指令は、三通（一組）の書状によってなされたが、それには以下の権利が含まれるものとされていた。すなわち、Harriman 号が指令によりヴァルパライソへ直接向かう場合、スペイン海軍の司令官が貨物の一部のみもしくは全部を受け取りまたはまったく受け取らない権利を有し、そして、彼が欲すれば、Harriman 号をチリ、ペルーまたはキンシャ諸島の他の港に差し向ける権利を有する。そして、その場合、Harriman 号は、司令官が指定する港に直ちに向かい、そして、そこで荷揚げを完遂する。傭船契約書に規定された指令の書状は、傭船

者により、一八六六年五月一四日に船長に差し出され、以下のように記されていた。

「私は、ここに、貴殿に対し、貴殿がサンフランシスコを発し向かうべき最初の港として、チリのヴァルパライソ港を指定し、そして、そこでスペイン海軍の司令官のもとに出頭されたい」。

指令は、つづけて、

「私は、これとともに、貴殿に、司令官の指図人に裏書きされた貴殿の全部の石炭の貨物の船荷証券を含んだ、ヴァルパライソのスペイン海軍の司令官あての書状、本備船契約書のおよびこの書状の謄本を渡す」。

一八六六年五月一七日、出帆前、備船者は、船長あてに別の書状を差し出した。それは、パナマから備船者が受け取ったいくつかの指令のコピーを含み、そして、可能なかぎりで指令にしたがうことを要求するものであった。

「この書状を受け取った時点で、貴殿がすべてのわれわれの未決着の命令に着手していない場合、最終の一〇〇〇トンの石炭も含めて、後の命令があるまで、貴殿は、作業を中断するよう求められる。なぜなら、当地の海軍は作戦基地の変更をする可能性がより高いからである。しかし、万一に備え、本状が貴殿に届く前、貴殿は船舶を調達しておかなければならず、そのうえ、貴殿は、船舶にヴァルパライソからキンシャ諸島のあいだで、艦隊を探索するよう指示しなければならない」。

五月一九日、備船者は、船長に対し、風、天候または他の事情が、備船契約書および指令に基づく備船者の権利を害することなく、キンシャ諸島に寄港することを許せば、キンシャ諸島に寄港する自由を与えた。キンシャ諸島は、ヴァルパライソから二二〇〇マイルの所に位置し、ヴァルパライソは、最初の指令の書状により備船者が船長に行き先を指示する場所であった。Hariman 号が出帆した後（六月一六日）、船主は、備船者に以下のような書

状を書いた。Harriman 号の傭船契約書には、到着時に貨物を受け取る人が存在しない場合の可能性について定めた規定がなく、Harriman 号の船長がこの点に関する傭船者の個人的指令を受けたことも知らない。傭船契約書の作成時、この種の件について熟慮しなかったため、欠落しており、そして、そのようなことが生じた場合について、規定を設けてもらうよう望む。そして、船長にどのような行動をとるべきかを伝えられるよう、指示をしてもらいたい。

このやりとりのあいだ、スペインとチリのあいだで戦争が行われていた。貨物は、当時ヴァルパライソに向かっていると推測されていたスペイン艦隊の総督にあてられたものであった。Harriman 号は、五月二二日に出帆し、そして、同二四日、スペイン艦隊は、チリ海岸から去り、不知の場所に赴き、戻ってこなかった。Harriman 号は、一八六六年八月三日、キンシャ諸島に到着し、スペイン艦隊による五月二日のカリヤオの砲撃、スペイン艦隊が大損傷を受けそして去っていったことを知らされた。ヴァルパライソからの定期郵便船がキンシャ諸島で、ヴァルパライソは平穏であり、スペイン艦隊については何も知らない、と報じた。船長は、以下のように証言した。すなわち、船長が航海の目的物を明かせば、雰囲気は非常に悪かったので、石炭は、キンシャ諸島で、捕獲されたであろう。そして、石炭は、ヴァルパライソで直ちに捕獲されたであろう、と信じていた。Harriman 号は、キンシャ諸島を過ぎることなしに、サンフランシスコに戻った。

Harriman 号は、現在、サンフランシスコにあり、船主は、傭船契約書にしたがい、運送賃の支払いと引換えに、傭船者に貨物を引き渡す旨を申し出た。運送賃の支払いは、傭船者により拒絶され、貨物の引渡しは彼により要求されたが、運送賃の支払いと引換えでなければ、拒絶された。船主が貨物を売却し、そして、傭船者が、貨物の価

格について、そして、傭船契約書に基づき航海の開始時に前払いした運送賃の額の返還を求めて、船舶を訴えた。船主は、運送賃のためのリーエンに基づく売却を正当化し、未払いの傭船料および復路についての同率の運送賃を要求した。

第一審は、未払いの傭船料についての船主の権利とリーエンを認めしたが、復路の運送賃の請求を認めなかった。結論として、リーエンを満足した後に残る貨物の売却代金の差額を支払うよう船舶に命じた。原審の巡回裁判所は、傭船料に対する船主の権利とリーエンを否定し、貨物の売却代金と航海の開始時に前払いされた傭船料の支払いを船主に命じた。船主（原告）が上告。原審判決確認。

〔判旨〕

「当事者の権利を解決するにあたり、われわれの注意を要する詮議は以下のとおりである。当事者間の契約は何であったか？ 契約は船舶によって履行されたか？ そして、もし、否であれば、傭船契約書において約定された運送賃の全部または一部に対し船主に権利を与えることになる、証拠中に明らかにされた、傭船者側の過誤もしくは放棄またはその他の事実により、不履行が免責されるか？

当該文書によると、船舶の目的地は、その航海の出帆前に、書状により定められることになっていた。それがヴァルパライソであったのであれば、スペイン艦隊の当地の司令官は、船舶により遠くに進むよう命令しそしていづれの場所においても貨物の全部または一部を引き渡すよう命じる権利を有する荷受人であったはずであった。傭船者の五月一四日の書状により、ヴァルパライソが、船舶が最初に赴くべき港に指定された。

この目的地は、後に、事実上または当事者の了解にしたがって、変更されなかった。Emerickの船長あての五

月一七日の書状は、船長に、スペイン艦隊をヴァルパライソとキンシャ諸島のあいだで探すよう求めていたが、船長が最初に命令されたヴァルパライソへの航海を放棄するという意図または了解の通告を与えておらず、そして、確かに、その趣旨の権限を与えていなかった。

船長にキンシャ諸島への寄港を認めている傭船者の五月一九日の書状は、明示的に、傭船契約書および指令に基づく彼の権利を留保していた。

Jansen の六月一六日の書状は、船舶がヴァルパライソに向けて出帆したことを認めており、そして、スペインの司令官が船舶の到着以前にそこを離れてしまっていた場合の、貨物の処分に関する指令を求めている。船長は、彼の答弁 (protest) のなかで、サンフランシスコを出帆する際、目的地はヴァルパライソであったことを述べている。彼は、キンシャ諸島より遠くには行かず、そこは、かの地から一二〇〇マイル手前であった。彼は、二点間で艦隊の探索をなさず、そして、航海を終了しそして引渡港に進まなかったことこの理由を示しておらず、荷受人の蓋然的な不存在とそこでの船舶および貨物に対する危険を語っただけである。

戦争の存在は、契約が締結された時、当事者双方に了知されていた。船主は、いかなる不慮の出来事に対しても規定を設けなかった。彼の約束は、船舶がヴァルパライソに行くという単純で、直接的なそして無条件のものであった。荷受人の存在または不在は、重要ではなかった。不在であれば、貨物を保管に付すことが船長の権利であり義務であった。契約は履行されなかった。これにつき、荷送人は、まったく責任を負っていない。以上が当事者の関係である。

運送契約は、他の特別の契約と同様、同じ原則によって規律される。これらの原則がより厳格に適用される契約

はない。契約は全体である。そして、一方で完全な履行がなされず、そして、他方に過誤または放棄がない場合、運送賃は徴収されえない⁽³⁶⁾」。

本件の運送人は、航海の途中で、目的港の状況および荷受人発見の困難性を推測させる情報に接し、それにしたがって、船積港に引き返した。一方、傭船者は、戦闘行動中、移動をしていたかもしれないが、契約を放棄するような言動を一切取っていないかった。連邦最高裁判所は、傭船契約により約定された運送賃の一部すら（前払いされた分についても）、運送人に権利を認めなかった。

次に検討する二つの裁判例は、運送人の意思にかかわらず航海の継続が不能になった場合に関するものといえる。

China Mut. Ins. Co. v. Force 事件⁽³⁷⁾

〔事実の概要〕

本件は、外国（イタリア）籍の船舶の傭船契約に関する紛争の準拠法と、当該傭船契約書に運送賃着払い（船舶が難破し、貨物の引渡不能になった場合、運送賃は取得されない）の合意があった場合に割合運送賃が認められるかが問題となった事件である。

イタリア籍の船舶 G・A 号が、一八八九年四月、ニューヨークにおいて、同市の市民間において、同市からラングーンに大量のオイルケースを運送するため、傭船された。原告は、貨物を保険に付した。被告は、船舶の必要費用を船長に前貸しした。船長は、前借金相当額の手形を被告に交付し、そして、その支払いのため、船舶および運送賃を担保に供した。この手形は、取立て（collection）のため、C 銀行に送付され、そして、同銀行により、ラ

ングーンと同銀行の代理人に送付された。

G・A号は、一〇月、航海中、海の危険により、ビルマ（現ミャンマー）海岸において、難破した。委付がなされ、そして、全損保険金の支払いがなされた。原告は、保険者として、貨物およびその売却代金に関する被保険者のすべての権利を承継した。汽船の船長である Murphy 某は、難破の場所に向かい、数週間、救助作業に従事したが、貨物の一部のみと G・A号の備品・調度品のいくらかを救助しただけであった。

一八八九年二月一六日、Murphy 某は、ラングーンの市裁判所 (recorder's court) において海難救助の申立てを行った。一八八九年一月三〇日、C銀行は、同裁判所において、申立てを行っており、船長に対する前貸金相当額の手形を保有している旨を主張し、そして、G・A号の難破、Murphy 某によりなされた救助および難破物の収益管理人 (receiver) の上有を開陳し、そして、船舶・貨物などの差押えおよび売却の命令を求めた。

その請求に基づき、市裁判官 (recorder) は、直ちに、G・A号、貨物、調度品などの差押えを命じた。一八八九年二月一〇日、市裁判官は、救助された財産の公的競売を命じ、そして、政府の救助請求権および当事者の提訴権に関するすべての問題を留保したまま、売却代金を裁判所に納めるよう命じた。一八八九年二月一八日、市裁判官は、G・A号は裁判所の執行官により一月に売却されるべき旨および売却は若干の新聞に広告されるべき旨を命じた。広告は、記録に残っていない。売却がなされ、そして、売却代金は裁判所の公庫に預託された。

一八八九年（ママ）四月二九日、市裁判官は、二つの命令ないし判決を言い渡した。一つは、救助者・Murphy が G・A号に対して提起した訴訟手続 (proceeding) におけるものであり、それにより、市裁判官は、Murphy に対して、救助に基づき一定額の権利を認めた。他方は、C銀行が G・A号に対して提起した訴訟手続におけるもの

であり、それにより、市裁判官は、救助者の請求を充足した後、裁判所に残された残金の被告に対する支払いを命じた。

本訴は、貨物保険者により、被告から貨物の売却代金の一部（その代理人により回収され被告に支払われた）を取り戻すために、提起された。原告の主張は、以下のとおりである。すなわち、運送賃は取得されていないので、海事競売の売却代金に対して執行可能な船長の手形を通じて、被告のためにリーエンは生じない。そして、それゆえ、被告は、ラングーンの市裁判官の命令に基づき、彼らの取立代理人に支払われた金銭を保持する権限を有しない、と。被告は、以下のように反論した。すなわち、市裁判官の命令は終局的であり、そして、本件において再審理されえない。そして、G・A号はイタリア国旗のもと航海をしており、イタリア国民の所有に属していた。そして、それゆえ、船舶および貨物の代償的な権利に関する問題は、反対の明示的な合意がないかぎり、イタリア法により規律され、同法は、貨物上の割合的リーエンを許容している、と。

原告は、第一審において勝訴した。同判決は、原審により確認された。被告より上訴。上訴棄却（原判決確認）。

〔判旨〕

「被告らは、彼らが割合運送賃について貨物の上に法的リーエンを有していたと主張している。傭船契約書は、引渡港における貨物の引渡時の運送賃の支払いにつき規定していた。当事者の契約が割合運送賃の支払いについて規定していなければ、航海の履行および目的地における貨物の引渡しによるほか、運送賃は取得されない旨は確立されている。The Tornado 事件、New York Cent. & H.R.R.Co. v. Standard Oil Co. 事件。私は、本件において、事実がその原則に対する例外をなした、と述べることにつき、われわれを正当化する何ものも知らない。被告らが

主張したように、「旗国法」の影響を受けた問題もない。船舶がイタリア国籍であったという事実は、運送契約をイタリア商法典の作用に服従させない。貨物の運送人の義務は、運送契約が締結された場所の法により決定されるべきである。Liverpool & G. W. Steam Co. v. Phenix Ins. Co. 事件——英国船舶の Montana 号に船積みされた貨物の所有者の権利を代位したと主張する保険会社により提起された訴訟——において、Gray 判事の意見のなかで、ニューヨークにおいて英国船舶に英国向けの貨物を積み込む契約がなされ、損害が発生した場合、契約に関して生じる問題は英国法によって決定されるべきだが、詳細に議論された。本裁判所の Dike v. Railway Co. 事件を含めて、英国および米国の裁判所の多くの事件が再審理され、そして、統一的な同意はないにしても、先例の大半によって、契約の性質、義務および解釈は、契約が締結された場所の法によって規律されるべきと判断された。"ある国において市民またはその居住者のあいだで締結され、そして、その履行がそこではじまる運送契約は、当事者が明白に当該契約は他のいずれかの国の法によって規律されるとの相互的な意思を表明しなければ、その国の法によって規律されるべき"と述べられた⁽³⁸⁾。

本件においては、米国法が適用され、海の危険により難破し目的港に到達できなかった運送人には、割合運送賃も認められなかった。傭船契約書には、運送賃は荷揚港において貨物の引渡時に支払われ、船舶が難破し貨物の引渡しができなければ、運送賃は取得されない旨の規定が設けられていたようである。しかし、米国法が適用されるかぎり、本件の場合、上記のような明示的规定が存在しなくとも、運送人には運送賃は一切認められなかったであろう。

次に検討する連邦最高裁判所判決は、四名の裁判官の反対意見が付された微妙なものである。海法の原則（米国お

よび英国の) を守ろうとする多数意見とそれに疑問を呈する少数意見の対立(とりわけ、英国の二つの判決をめぐる評価のあり方) は、注目に値する。また、第一審から最終審の判決にいたる過程においても、二度、判決が覆されている。本件は、米国海事法の原則・理論が(初期においてはともかく) ただ単に英国判例理論・学説を受け継いできただけではないことを示す例として、記憶されるべきものと思われる。

The Eliza Lines 事件⁽³⁹⁾

〔事実の概要〕

ノルウェー船の Eliza Lines 号は、傭船契約に基づき、ペンサコラからモンテヴィデオに木材を運送する予定であった。傭船契約書には、「海、火災および航海の危険は、つねに相互に免責される」との条項があった。Eliza Lines 号は、海の危険のために、正当に放棄され、その後、救助者により発見され、一八八九年九月十九日、ボストンに運ばれた。同号の船長は、船主から知らせを受け、二一日、ボストンに到着した。貨物の所有者および船長の両者が救助者に対して貨物の占有の回復を求めたが、救助者は、貨物の占有を継続し、二六日、海難救助料請求の申立てを行った。二七日、船長は、船舶および貨物の引渡しを求め、その後の一時間以内に、貨物の所有者が貨物の引渡しを求める申立てを行った。一〇月五日、船舶は船長に引き渡された。一八日、貨物の所有者は、貨物の価格の急激な値下がりを理由に、貨物の売却の申立てをなしていたが、船長は、航海を再開するため貨物の引渡しを申立てを行った。十一月一六日、船長の申立ては却下されたが、貨物の売却の申立ては容認された。二七日、船長は、運送賃および共同海損の請求の申立てをなした。

マサチューセッツ地方巡回裁判所は、地方裁判所の判決（船長に対して *pro rata freight* を容認した）を覆して、船長は航海を完了しそして運送賃を取得する権限を有し、そして、貨物の所有者は純運送賃の支払義務を負う旨を判示した。第一巡回控訴裁判所は、若干の修正をなし、地方巡回裁判所の判決を確認した。連邦最高裁判所は、第一巡回控訴裁判所の判決を覆し、運送人に運送賃の取得を認めなかったが、反対意見が付されていた。

〔判旨（多数意見）〕

「問題は、船長および乗組員による船舶の放棄が貨物の所有者に開示された状況において航海を継続することを拒絶する権利を与えたか否かである。換言すれば、貨物の所有者が、拒絶によりおよび売却の招来により、航海の継続を妨げたことに関して契約違反の責めを負うと扱われたか否かである。判決（原審判決のこと。筆者注記）は、契約が貨物の所有者によって破られたとの、そして、航海が完了されなかったが、船主が契約に基づき（運送賃を）回収する権利があったとの理由に基づかなければならないことが指摘されるであろう。判決は、*Hopper v. Burness*, L.R.1 C.P.Div. 137 において定立が試みられたような、新契約に依っていないかつし、また、*コモンロー* における *quantum meruit*（労務相当額）の類推に依っていないかつし、明示的に否認された）。

後者の理由に基づく回収の論拠は、明示的契約は特異であり、しかし、対価を支払うべき利得を得ているということである。それゆえ、そのような場合、しばしば書籍において説明されているように、回収は利得を超えることができない。 *Gillis v. Code*, 177 Mass. 584, 59 N. E. 455; *Keener, Quasi-Contracts*, chap. 4... 本件において、地方裁判所は、貨物の売却代金の上に費用として割合運送賃を認容したが、巡回控訴裁判所は、貨物の所有者がその額を大きく超える、それゆえ、現実に受けた利得を大きく超える金額について、人的に責めを負うと判断した。……

英国の判決が確信を持って航海継続を拒絶する貨物の所有者の権利を主張していることは疑問がない。それらは判決録において読むことができ、そして、それらに言及する以上のことは必要がなう。The Arno, 8 Asp. Mar. L. Cas. 5; The Lepitir, 5 Asp. Mar. L. Cas. 411; The Argonaut, Shipping Gazette, Weekly Summary, Dec. 5, 1884, p. 775; The Cito, L. R. 7 Prob. Div. 5; The Kathleen, L. R. 4 Adm. & Eccl. 269. それらが未解決にしてゐる唯一の点は、貨物の所有者が契約を終了する選択を宣言する以前に、船長が放棄した船舶および貨物を救助者から取り戻した場合、彼は、その方法で、航海を終える彼の権利を復活させうるか否かである。その点についてここでは次のようにいえば充分である。すなわち、英国の原則が正しければ、その時、たとえ原則に対する何か条件があるにしても、船長も貨物の所有者も、明らかに本件においていずれもが有していなかったように、貨物または船舶の占有を有していない場合、例外は、申立てをなすにあつたのわずかの時間の優先性以上の実質的な何かに依らなければならぬ。

船舶の放棄により契約が終了したと扱える貨物の所有者の権利は、Lewis v. The Elizabeth & Jane, 1 Ware, 41, Fed. Cas. No. 8321 における Ware 判事による英国の事件より以前から主張されていたし、そして、Story 氏によつて、彼が本裁判所の判事になる以前、Dunnett v. Tomhagen, 3 Johns. 154 によつて Mason v. The Blaireau, 2 Cranch, 240, 2 L. ed. 266 を引用してゐる彼の Abbott on Shipping (一八一〇年版) 三三八頁、五一一頁のなかで主張されてゐた。The Nathaniel Hooper, 3 Sumn. 542, Fed. Cas. No. 10032 によつて、彼が彼の意見を変更したことを証明するに足りる何ものもみれない。その事件は、3 Kent, Comm. (一三三版) 228 によつて、Post v. Robertson, 1 Johns. 24 とともに引用されており、そのほかに Dunnett v. Tomhagen, 3 Johns. 154 によつて、ニチーロー

ク州高位裁判所および Kent 主席判事が、完全な履行の欠如にもかかわらず、利得が契約に基づき得られた場合、*quantum meruit* による回収がありうるか否かという問題を条件として、同様の一般の見解を取った。Caze v. Baltimore Ins. Co. 7 Cranch, 358, 362, 3 L. ed. 370, 371; 3 Kent, Comm. 229 を参照。その他のケースは、Smith v. The Mansanito, Fed. Cas. No. 13075; The James Martin, 88 Fed. 649 及び 3 Kent, Comm. 196 も参照の事と。要するに、われわれは、この国および英国において、原則に何らかの疑問を投じている本件以前、判決を知らな⁽⁴⁰⁾い」。

多数意見は、米国および英国の判決が定立した原則にしたがい、運送人に対して運送賃を一切認めなかった。これに対して、先にも述べたように、四名の裁判官が反対意見を述べている。反対意見も、英国判例は船舶の放棄が運送契約を終了させるか、少なくとも、貨物の所有者に契約を終了させる選択権を与えるとの原則を率直に認めている、との認識を示している。しかし、反対意見は、*pro rata freight* やえも認めようとしないう多数意見に対して、主に、英国の裁判例を検討しながら、多数意見の妥当性に疑問を投げかけている。とりわけ、判旨の三段目に引用してある The Arno 事件と The Kathleen 事件の結論の妥当性を疑問視している点に注目したい。

The Kathleen 事件は、多くの判決によって追隨されることになった原則を宣言した先例になるようである。同事件の概要は以下のようである。チャールストンからブレイメンに向かっていた Kathleen 号は、英国海峡において、他船と衝突し（この衝突に関し Kathleen 号に過失はなかった）、翌日、乗組員により放棄されたが、救助者により発見されドーヴァーに運ばれた。Kathleen 号の船主は、貨物（木綿）を目的港まで運送するため、貨物の引渡しを

求めた。裁判所は、貨物が塩水による損害を受けており急速に劣化していることを理由に、売却を命じた。Robert Phillimore 卿は、船主と貨物の所有者のあいだのもとの契約は終了しており、運送賃は支払われない、と判示した。*pro rata freight* の請求に関して、*pro rata freight* は船主との新たな契約から生じるべきものであるが、そうした契約に両当事者とも合意しておらず、*pro rata freight* も認められない、とした。これに対して、本件の反対意見は、Kathleen 号が少なくとも航海の八分の七を終えていたこと、航海を終了させた衝突が Kathleen 号の過失によるものではないこと、Kathleen 号が（目的港の）直近の港まで運ばれていたこと、Kathleen 号がブレーメンに貨物を運ぶ（運送賃を取得する）準備ができていた事実⁽⁴¹⁾に照らすと、*pro rata freight* すら認めなかった判決が自然の正義にかなっていないように感じられる、としている。

The Arno 事件の概要は以下のようである。Arno 号は、ニューヨークからリヴァープールに向かう途中、荒天のため、三月三十一日、海上で放棄された。三日後、救助者により発見され、目的港であるリヴァープールに運ばれた。海事裁判所の判事は、以下のように判示した。すなわち、貨物はそれが最初に船積みされていた船舶によって目的港で引き渡されたにしても、Arno 号を放棄した行為は、明らかに、契約を遂行しない船長の意思を示すものであり、貨物の所有者はその船長の行為を契約を終了させるものとみなすことができる、と。運送賃の請求は認められなかった。これに対して、本件の反対意見は、以下のような事情を斟酌しつつ、疑問を呈している。四月一日、Arno 号の船主は、放棄されたことを知ると直ちに、救助者と救助契約を締結し、曳船を差し向け、その曳船が Arno 号を連れて、四月二五日、リヴァープールに戻ってきた。貨物の所有者が契約を終了させる選択をしたことを船主が知らされる以前、船主が船舶および貨物の占有を回復することができていれば、彼は放棄を取り消していたであろうことが

暗示されている。しかし、そうしなかったので、貨物の所有者が放棄を契約の解消とみなす権利を有した。Arno 号事件においては、貨物は目的港で同号の船員によって引き渡されたのではなく、救助船の乗組員によって引き渡されたのは事実である。しかし、貨物は Arno 号自身によって引き渡されたのである。本件の反対意見は、この点について、救助船の乗組員を Arno 号の代理人とみなさなかつた理由を理解できないとしている。判決は、貨物がそれを積んだ同じ船によって目的港において引き渡された事実にもかかわらず、船舶の放棄それ自体が運送契約の終了をもたらず、というものであった。多数意見ならびに The Kathleen 事件および The Arno 事件によると、船舶が目的港の近くで放棄され、救助船によって目的港に曳航された場合、全航海が完遂されたにもかかわらず、船舶は全運送賃を失い、*quantum meruit* にしたがって運送賃を取得することもできない。反対意見は、この結論が自然の正義感情に一致するものとは思われず、多数意見に反対せざるをえない、というのである。⁽⁴²⁾そして、次のようにも述べている。

「目的港における貨物の引渡しですらいかなる運送賃の請求権をも船主に認めない英国裁判所の判決は、両当事者とも他方の当事者の合意なくして契約を終了させることができない、との一般的原則からの離脱になるだけではなく、古い海事法の原則、すなわち、海の危険によって生じた損害は共通の負担とし、船舶、貨物および運送賃によって割合的に分担される、との原則に対するいくぶん驚くべき革新であるように思われる⁽⁴³⁾」。

強くそして詳細な反対意見があったにもかかわらず、本件においては、結局、運送船が目的港に到達できないかぎり運送賃の取得は認められないとの原則（米国および英国の判決によって支持されてきた）は、守られたのである（割合運送賃すら認められなかった）。

運送船が目的港に到達できなくなった原因が契約当事者双方の責めに帰することができないもの、たとえば、不可抗

力・海の危険、海賊、敵国、封鎖などであっても、この結論は変わらないものと思われる。そして、海の危険により滅失した運送品について運送賃を支払うべきとする慣習は無効とされてきているようである。⁽⁴⁴⁾

- (35) 76 U. S. 161 (1869).
- (36) *Id.* at 170-172.
- (37) 142 N. Y. 90, 36 N. E. 874 (1894).
- (38) *Id.* at 99-100, 36 N. E. at 877.
- (39) 199 U. S. 119, 26 S. Ct. 8 (1905).
- (40) *Id.* at 126-128, 26 S. Ct. at 9.
- (41) *Id.* at 136, 26 S. Ct. at 13.
- (42) *Id.* at 141, 26 S. Ct. at 15.
- (43) *Id.* at 139-140, 26 S. Ct. at 14.
- (44) 70 Am. Jur. 2d 956 注6, Barnard v. Kellogg, 77 U. S. 383, 19 L. Ed. 987 (1870) を引用しているが、同判決は、Frith v. Barker 事件 [2 Johnson 327 (Sup. Ct. N. Y. 1807)] の Kent 判決に依拠している。Barnard v. Kellogg 事件を引用する判決の中には、Grace Line Inc. v. The C. Hayward Meseck, 150 F. Supp. 425 (Dist. Ct. S. D. N. Y. 1957) がある。