

# 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  
(以上、五八卷一号)
  - 2 航海の完了
  - 3 運送品の引渡し
    - 3-1 引渡しの意義
    - 3-2 引渡しの必要性
    - 3-3 現実の引渡し前の運送賃支払い
- 四 運送品の一部減失
  - 1 米国法の原則
  - 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  
(以上、本号)
- 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

### 3 運送品の引渡し

#### 3-1 引渡しの意味

日本法における定説的見解のように、運送契約を請負契約の一種と考えた場合、目的地における運送品の引渡しによって、請負人・運送人の仕事が完成し、運送依頼者・荷送人・傭船者がその仕事の結果に対してその報酬・運送賃を支払うことになるため、必然的に、運送品の引渡しの有する意味は大きい。また、とくに運送契約の法的性質を議論しない場合においても（米国においては、運送契約の法的性質の議論から、演繹的に、運送賃の支払義務について論じるようなことはないようである）、あるいは、その法的性質をいかに考えるにしても（中国においては、運送契約の法的性質について議論が分かれている）、運送契約が有償でなされるかぎり、運送依頼者は運送品の引渡しと運送賃の支払いを関連づけることが一般的に予測される（実際に、関連づけられている）ので、やはり、運送品の引渡しをいかに考えるかは大きな問題といえる。

米国海法の原則に基づく<sup>(45)</sup>と、荷送人は、物品が合意された目的地において引き渡されるまで、物品運送に対する運送賃の支払いの責任を負わない。すなわち、運送品の引渡し<sup>(45)</sup>が運送賃支払いの停止条件になる。したがって、何時、運送品の引渡し<sup>(45)</sup>がなされたかは、運送契約の当事者にとってきわめて重要な意味を有するはずである。さらに、引渡しは、別の局面においても、米国 COGSA 上、重要な意味を有する。まず、運送人に対する運送品の損害賠償責任に関する出訴期限（一年間）の起算点を画する。そして、運送品の受取りの際に直ちに発見しえなかった滅失・損傷の通知期間（三日間）の基準日を定める。

このように、引渡しは、海上物品運送法上、きわめて重要な意味を有する。Harter 法は、船舶（運送人）に対し

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）

て、「適切な船積み、積付け、保管、管理および適切な引渡し (proper delivery)」を求めている。COGSA の制定により Harter 法の大部分は廃止されたのかもしれないが、運送人の「適切な引渡し」義務については、変更はないものと考えられる。<sup>(46)</sup>

しかし、Harter 法も COGSA も、「引渡し」ないし「適切な引渡し」について定義規定を設けていない。さらに驚くべきことに、ほとんど裁判例が集積していない。Atlantic Mutual Ins. Cos. v. M/V "Balsa 38" 事件において Haight 判事は、その点について以下のように述べている。「法律の定義も、立法的歴史もなく、判例法もほとんどなく、そして、直接この点に関して、最高裁判所または第二巡回裁判所の先例もない。相対的に少数のケースのそれぞれは、それ自体の事情にかかっている」<sup>(47)</sup>。この Haight 判事のことは、その後の判決および Schoenbaum によって引用されているが、<sup>(48)</sup> それほどの確に状況を表現しているのであろう。

(45) Schoenbaum, *supra* note 9, at 531-532.

(46) *Id.* at 582.

(47) 695 F. Supp. 165, 167 (S. D. N. Y. 1988).

(48) Orient Atlantic Parco, Inc. v. Maersk Lines, 740 F. Supp. 1002, 1004 (S. D. N. Y. 1990); Schoenbaum, *supra* note 9, at 582 FN 1.

① 引渡しの定義 (Schoenbaum) 法律の定義がないため、「引渡し」ないし「適切な引渡し」の要素が何かについて、時として、議論が生じる。Schoenbaum によると、「適切な引渡し」は、通常の状態においては、「現実の (actual)」または「擬制的な (constructive)」ものでなければならぬ。「現実の引渡し (actual delivery)」は、荷受人またはその代理人に対する運送品の占有および管理の全面的な移転を意味する。また、「擬制引渡し (constructive

delivery)」は、物品が船舶からドック、埠頭またはターミナルに陸揚げされ、船荷証券および計数によって分別され、そして、適切な管理・保管のもと、相応しい場所において荷受人が接近できるようにされていなければならないことを意味する。そして、荷受人は、適切な通知を受けそして物品を回収するための合理的時間を与えられていなければならない。<sup>(49)</sup>

(49) Schoenbaum, *supra* note 9, at 583.

② 裁判例にみる引渡し 先にもふれたように、「引渡し」について論じた裁判例は、必ずしも多くはない。それらの裁判例にほぼ共通しているのは、「引渡し」は、単なる「荷揚げ (discharge)」以上のものを要求するということである。

事情によるのかもしれないが、荷揚げ後、荷受人 (の代理人) がターミナルから貨物 (コンテナ) を回収した時をもって「引渡し」がなされたと思われた (「現実の引渡し」をもって「引渡し」がなされたものと思われる例がないわけではない。<sup>(50)</sup>)

これとは対照的に (その反対の極に位置するものとして)、荷揚げ (discharge または unloading) した時をもって「引渡し」がなされたと思われる例がある。すなわち、「COGSA のもと、引渡しは、荷受人またはその代理人に宛てて、物品が船舶の貨物吊具 (sling) を離れた時に生じる」というものがある。<sup>(51)</sup>

しかし、この両極の間に「引渡し」がなされたものとするのが一般的のようである。そうした状況を述べている例として Orient Atlantic Parco, Inc. v. Maersk Lines 事件<sup>(52)</sup>を検討しておきたい。

#### 【事実の概要】

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)

原告である荷受人 Orient Atlantic Parco 社は、三六〇〇カートンの冷凍マシユルームを上海からフィラデルフィアまで運送するため、被告である運送人 Maersk Lines と契約を結んだ。船荷証券には、貨物は、着払いの運送賃で運送されると明示されている。

一九八八年二月一七日、積荷は、フィラデルフィアに到着した。物品が到着する前に、原告は、運送賃が間違っていることに気づき、被告に通知した。その矛盾は明らかになり、そして適切な運送賃は、一九八八年二月二十九日またはそのころに算定された。運送賃（の問題）が解決されているあいだ、滞船料が発生した。被告は、マシユルームを提供し、そして運送賃および滞船料の支払いを要求した。提供した正確な日は、明らかではない。原告は、滞船料の支払いを拒否し、遅延は被告の過失によると主張した。この紛争のため、貨物は荷揚ターミナルに留め置かれ、滞船料は、累積した。

一九八八年七月二七日またはそのころ、原告は、さらなる滞船料の発生を避けるために、マシユルームを冷凍設備に移動すべきであると要請し、一九八八年七月二七日現在、倉庫料を引き受けると合意した。被告は、一九八八年八月二日に貨物を Holt Cold Storage Facility に移転完了し、マシユルームは、明らかに現在まで、そこに存在している。貨物が陸揚げされた後のある時点で、原告は、物品が損害をこうむっていることに気づいた。

原告は、運送品の損害の賠償などを求めて、訴えを提起した。訴状の日付けは、一九八九年九月一五日であった。引渡しが無時なされたかによって、原告の訴えが出訴期限を過ぎてなされたか否かが決せられることになったのである。

〔判旨〕

「COGSA の文脈中の『引渡し』を定義しているケースは、驚くほど少ない。Haight 判事により簡潔に述べられたように、『法律の定義も、立法的歴史もなく、判例法もほとんどなく、そして、直接この点に関して、最高裁判所または第二巡回裁判所の先例もない。相対的に少数のケースのそれぞれは、それ自体の事情にかかっている。』Atlantic Mutual Ins. Cos. v. M/V "Balsa 38", 695 F. Supp. 165, 167 (S. D. N. Y. 198)。しかし、引渡しは貨物の単なる引渡し以上の何かを要求している点で、裁判所間では意見の一致がみられるようである。Lithotip, CA v. S. S. Guarico, 569 F. Supp. 837, 839 (S. D. N. Y. 1983) を参照。同様に、現実の物理的な引渡し以下の何かを要求されることが明らかである。Lithotip, CA v. S. S. Guarico, 592 F. Supp. 1280, 1281 (S. D. N. Y. 1984) を参照。『COGSA において用いられることについて、[delivery] という用語が何を意味するのかを判断するために、アメリカの裁判所が要請された最初の時』として裁判所によって称された判決において、カリフォルニア州北地区の Wollenberg 判事は、次のように述べた。『引渡し』は、現実の物理的な移転を意味するのではないように、それ以上のものがない船舶からの荷揚げも意味しない。これらの両極端の間に、物品が荷揚げされた通知を荷受人が受け取り、そして、物品を移動しまたは適切な保管と管理のもとに物品を置くための合理的な機会を有すべき期間がある。National Packaging Corp. v. Nippon Yusen Kaisha (N. Y. K. Line), 354 F. Supp. 986-87 (N. D. Cal. 1972)。Lasker 判事は、二つの Lithotip 判決において、荷受人に物品を検査する機会が与えられるまで引渡しは生じなかったと結論づけた。『荷揚げ』と『引渡し』間の主たる相違は、引渡しは荷受人またはその代理人に欠陥を検査する機会が伴うことである。Lithotip I 事件 569 F. Supp. at 839。さらに、この一節は、COGSA の出訴期限法の発生のための『回収の機会』の要件が、荷受人に貨物の状態を検査する機会を与えることを意図していることを明

らかにしているが、現実の検査がなされるまでその法律は経過し始めないとのことを示唆していなう。Lithoip II 事件 592 F. Supp. at 1281. 同様に、Atlantic Mutual Ins. Cos. v. M/V "Balsa 38", 695 F. Supp. 165 (S. D. N. Y. 1988) において、裁判所は次のように結論づけた。『有効な引渡しは、荷受人が混乱から秩序を取り戻すための合理的な時間が与えられ、損害または滅失の事実が確認され、そしてその総額が算定されうるまで、生じない』と。したがって、われわれは、COGSA の出訴期限法の目的上、引渡しを、荷受人に対する通知および物品の欠陥を<sup>(53)</sup> 検査するための荷受人にとっての機会を伴った貨物の荷揚げというように定義する。

結論として、本件においては、COGSA の出訴期限法の目的上、引渡しは、少なくとも、一九八八年八月二日になされたと判断され、原告の訴えは、出訴期限を過ぎているものとされた。

もし、引渡しに関する最善の定義が、「引渡しは、荷受人（またはその代理人）が、通知、および物品を検査し、移動しそしてそれらを適切な管理・保管のもとに置くための合理的な機会を得るべきことを要求する<sup>(54)</sup>」であるとすれば、当然のことながら、運送人は、貨物を荷受人のトラックの荷台に置くことまで要求され<sup>(55)</sup>ない。

他方、運送人に、貨物の荷揚げ後、荷受人が貨物を移動するための合理的な機会を得るまで、貨物を保護する義務があるとした例が存在する。以下のような事案である。運送人は、酷寒の中、積荷のワインを埠頭に陸揚げした。ワインは凍り、損害を受けて消費するのに適さなくなった。裁判所は、次のように判断を下した。凍結は、ワインが埠頭にあるあいだに生じた。運送人は、それに対して責任を負う。なぜなら、運送人は、「船舶到着を荷受人に通知する義務および荷受人が貨物を移動するための合理的な機会を得るまで貨物を保護する義務」に違反したからである<sup>(56)</sup>。

- (50) *Leather's Best International, Inc. v. MV Lloyd Sergipe*, 760 F. Supp. 301, 308 (S. D. N. Y. 1991).
- (51) *Mendes Junior International Co. v. M/V Soka Maru*, 758 F. Supp. 1169, 1171 (S. D. Tex. 1991).
- (52) 740 F. Supp. 1002 (S. D. N. Y. 1990).
- (53) *Id.* at 1004-1005.
- (54) Schoenbaum, *supra* note 9, at 583 FN 1.
- (55) *Crisis Transp. Co. v. M/V Erlangen Express*, 794 F. 2d 185 (5th Cir. 1986).
- (56) *Insurance Co. of North America v. S/S Italica*, 567 F. Supp. 59, 62 (S. D. N. Y. 1983).

③ 擬制引渡し 「適切な引渡し」は、「現実の引渡し」か「擬制引渡し」のいずれかでなければならぬといわれている。いくつかの裁判例は、「適切な引渡し」または「引渡し」がいかなるものを論じている。しかし、それらの裁判例は、「擬制引渡し」が「適切な引渡し」に該当し、「擬制引渡し」がいかなる要件のもと成立するかについて明言してはいたわけではない。そうしたなか(57)にあって、それらを明言している裁判例が存在している。Brocsonic Co. v. M/V "Mathilde Maersk" 事件(57)である。

#### 【事実の概要】

一九九五年七月と八月、電子製品の製造および販売業者である Brocsonic は、電子製品を積んだ二個のコンテナを日本の神戸からブラジルのサントスまで運送するよう、国際貨物運送業者である Maersk と契約を締結した。これらの物品の最終的な目的地は、パラグアイであったが、二つの港から港への船荷証券 (port-to-port B/L) は、単に Maersk にサントスでコンテナを陸揚げしそして引き渡すよう要求していた。Brocsonic は、荷送人であり、荷受人でもあった。一九九五年一〇月二五日から二八日のあいだに、二つのコンテナは、サントス港に到着

した。地方の法律および慣習にしたがい、本件のコンテナは、直ちに、埠頭経営会社（荷役・免税保管を任された国有企業体）に引き渡された。埠頭経営会社が保管貨物を受取請求者に物理的に手放す前に、関連する運送人は、まず、推定上の荷受人により提示された船荷証券を認証するべきこととされていた。

一九九五年一〇月末、Maersk の船舶から貨物が陸揚げされたあと、Brocsonic の物品の一一個のコンテナは、一九九七年四月までサントスの保税倉庫に置かれていた。さらに、この一八ヶ月のあいだ、Brocsonic は、一度も貨物を倉庫から取り戻そうとしなかった。Brocsonic は、本件の物品をサントスの倉庫に将来無期限に置いたままにしようとしていた。陸揚げ後の保管の努力の一部として、Brocsonic は、Maersk に一日あたり一〇ドルの滞船料を支払い、そのかわりに、Maersk が Brocsonic の電子製品を積んださまざまな船積コンテナを貸し続けるよう船荷証券を修正するため、Maersk と交渉した。一九九七年四月のある時、貨物は、不正の書類を利用した権限のない第三者により、倉庫から取り出された。Brocsonic が六三〇〇万ドルの損害賠償を求めて Maersk に対して訴えを提起した。

〔判旨〕

「擬制引渡しの原則は、通常、海上物品運送法および Harter 法に基づいて、適切な引渡しをなす運送人の義務が終了する時を判断するために用いられる。その特別の文脈において、擬制引渡しは、(一) 当該貨物が適当なそしで慣習にしたがった埠頭で荷揚げされ、(二) 貨物が回収のために入手できて、(三) 荷受人が、彼の貨物が入手できると通知され、そして、(四) 回収のための合理的な期間が経過した時に生じると定義されてきている。……裁判所は、運送人の責任の基礎が海上運送人の本来的な役割から陸上の受寄者のそれに変わる時の指標としての擬制引渡しに

注意してきた。……もちろん、原告の物品に擬制引渡しの後にふりかかる危害が被告の運送人に対する責任の発見になお導くことがあるが、陸上の債務に関してでしかない。

受寄者としての運送人の責任を判断するために用いられた分析は、また継続している海事管轄権の問題に光を注ぐ。擬制引渡しの後、海上運送は、もはや契約上の関係を御する核心的な要素ではない。実際に、運送契約の根本的な海事目的は、完了し、そして、当事者は、もっと陸上の焦点、たとえば、回収までの貨物の保管に切り替えてしまっているであろう。貨物に対する危害に関する運送人の責任が擬制引渡しを超えて存続しうるにもかかわらず、海事管轄権は、したがってもはや存在しない。要するに、擬制引渡しは、連邦海事管轄権——活動的な海上商業——の基準がなくなった時に関する適切な検査である<sup>(58)</sup>。

本件においては、権限のない第三者が貨物を取り去ってしまった一九九七年四月以前のある時期に、MaerskがBroconicの貨物を擬制的に引き渡したことに問題はないとされた。すなわち、両当事者は、一九九五年一月、サントス港において本件の貨物が荷揚げされたことを争っておらず、Broconicは、サントス港を不適当なそして慣習にしたがっていない港であると主張していない。Broconicの貨物は、埠頭経営会社の保管施設に保管されていたあいだでさえ、回収のために入手されなかったという兆候は存在しない。Broconicは、貨物が回収されるという現実の通知を受けていた。一八ヶ月は、その間に貨物の回収を遂行しえた（とりわけ、貨物を回収するようなMaerskにより繰り返し要求がなされていた）合理的期間である。以上のような状況から、本件においては擬制引渡しはなされたと判断がなされた（本稿の問題としている運送賃の関係でいえば、この時、Maerskは運送賃請求をな

しえたのであろう)。擬制引渡しがなされた時、Maerskの海上運送人としての役割は終わり、陸上の保管者としての役割が始まった。海事裁判所において、陸上の保管者に対する陸上の訴えは遂行されないと結論づけられた。<sup>(59)</sup>

(57) 120 F. Supp. 2d 372 (S. D. N. Y. 2000), *aff'd*, 270 F. 3d 106 (2d Cir. 2001).

(58) 120 F. Supp. 2d at 379-380.

(59) Brosonicの訴えは管轄外であるとされたのであって、適切な管轄権を有する裁判所に訴えを提起すれば、Brosonicの貨物が無権限の第三者に対して手放されたことにおけるMaerskの役割に関する責任が認容される可能性があることまでが否定されたわけではなく (*Id.* at 380)。

### 3-2 引渡しの必要性

運送人が運送賃を取得するには、運送品が目的港に到着しただけではなく、その引渡しの提供をなすことに関する義務の完全な履行も要する。3-1でふれたように、Alcoa S. S. Co. v. United States 事件判決は、海上運送人の運送賃は貨物が目的地において引き渡されなければそしてそれまでは取得されない、とするのが米国海法の原則であることを明言した例としてしばしば引用されている。そして、同時に、同判決は、貨物の現実の引渡しの有無にかかわらず荷送人の運送賃支払義務を定めた契約上の条項 (Goods or Vessel Lost or not lost) が一律に有効と判決されてきていることを認めた例としても著名である。しかし、同判決は、上記の契約条項が運送人の発行する船荷証券において共通のものになっていることを認めただうえで、政府の標準船荷証券に基づきなされた運送契約において、上記の運送人の船荷証券の条項に基づく運送賃の支払請求を否定した例としてもしばしば引用されている。<sup>(60)</sup> *Alcoa S. S. Co. v. United States* 事件<sup>(60)</sup>の概要をみておくことにする。本件は、運送賃取得に関する米国海法の原則を確認した例として「*freight earned, Goods or Vessel Lost or not lost*」の文言の解釈に関して興味深い面を

有するかもしれない。

〔事実の概要〕

一九四二年六月一三日、原告の船舶 Gunvor 号は、アラバマ州モービルで木材を積み込み、米国政府の標準船荷証券に基づき、トリニダードへ向かう予定であった。出航して一日目、Gunvor 号は、敵国の潜水艦に攻撃された。Gunvor 号および貨物は、全損した。運送人が積荷を引き渡さなかったにもかかわらず、船荷証券は、運送人に引き渡され、そして、滅失した貨物に関する運送賃は、一九四二年九月一五日、陸軍省によって支払われた。しかし、会計検査の際、会計検査長官は、運送賃は発生しなかった、そして、その額は原告に明らかに未払いになっている他の債務と相殺するとの理由で、運送賃の支払いを認めなかった。原告（運送人）は、運送賃の支払いを求めて、本訴を提起した。

なお、本件の運送契約において発行された米国政府の標準船荷証券には、以下のような「条件 (conditions)」と「指示 (instructions)」が印刷されており、米国と本船荷証券の当事者である運送人とのあいだで相互に合意・了解されている旨が規定されていた。そして、「条件」と「指示」のいくつかは、本件の運送契約の運送賃の支払請求に関する要件および手続を定めていた。必要と思われる範囲で、それらを再現する。

条件の第一条「費用の前払いは、いかなる場合も、運送人によって要求されず、また、荷受人から回収されないものとする。適切に役割を果たし、公認の政府書式上に準備された運送賃領収書に添付されたこの船荷証券のその表面に示された事務所への呈示の時に、支払いはなされる。」

同第二条「ここにとくに異なった規定がなくまたは異なった記載がないかぎり、本船荷証券は、運送人により商

事運送のために用意された通常の書式に基づきなされる商事運送を規律するのと同様の原則および条件にしたがう。」

指示の第二条「船積指図書、船荷証券原本およびメモランダム船荷証券が船積みをなす際に使用されるものとする。一個の船積みについて、一通の船荷証券原本のみが発行される。船積指図書は、最初の運送人に対して提供される。船荷証券原本およびメモランダム謄本は、受取運送人の代理人によって署名され、荷送人に返却され、そして、原本は、直ちに荷受人に郵送される。荷受人は、積荷の受取時に、船荷証券原本の荷受人の証明に署名をなし、そして、船荷証券を最終の運送人に引き渡す。船荷証券は、その後、それに基づき運送に関する解決がなされる証拠となる。……」

同第六条「運送人の占有のもとにあるあいだの財産の滅失または毀損の場合、その滅失または毀損は、実行可能であれば、船荷証券またはそれにかわる証明書の上に、事情により、その役割完遂以前に、注記されるものとする。……」

一方、原告の船荷証券には、運送賃に関する規定（第六条）が設けられていた。通常の船荷証券にみられる運送賃確定取得（保証運送賃）条項であった。「目的地までの全額の運送賃……および貨物に対するすべての前払い費用は、運送のため、貨物が受け取られるや、支払われる。……貨物または船舶が滅失すると否とにかかわらず……。」

本件では、この条項と上記の米政府の標準船荷証券の「条件」および「指示」の諸規定のいずれが優先するかが

問われた。

第一審（ニューヨーク南地区地方裁判所）は、おおよそ以下のような理由により、原告の請求を認容した。米国政府の標準船荷証券の「条件の第一条」および「指示の第二条」の規定と運送人の船荷証券の第六条の規定は、矛盾しない。米国政府の標準船荷証券の規定は、積荷の引渡しがなされた場合に適切な人に引渡しがなされたことを証明して、運送人が運送賃を徴収するために呈示しなければならない。証拠と関係がある。運送人の船荷証券の第六条の規定は、貨物が運送人の過失なしに滅失したため引渡しが多くなされなかった場合の荷送人の運送賃支払責任を定めている。両者の規定は、それらが適用される状況に関して効果が与えられる。一方（米国政府の標準船荷証券の規定）は、積荷の引渡しがあった場合に適用され、他方（運送人の船荷証券の第六条の規定）は、積荷が滅失した場合に適用される。<sup>(61)</sup>

もし、米国政府が運送人の船荷証券の第六条の規定を否定しなかったのであれば、積荷が滅失した場合、運送賃は支払われないものとする旨を定めることによって、一個の文章で、否定しえたはずである。米国政府がその船荷証券の書式を用意したのである。もし、それが不確定または不明確であれば、それは原告の責めによるものではない。もし、米国政府の書式が二つ以上の解釈を許すのであれば、原告はより有利な解釈をなす。<sup>(62)</sup>

運送人の船荷証券の第六条の規定に関しては、異常なまたは不当なものはない。積荷が引き渡された場合にのみ運送賃は取得される、とするのがコモローの原則であるが、長い年月、船荷証券は、船舶が滅失したか否かにかかわらず運送賃は取得されたものとみなす旨の規定を設けている。そして、その規定は、滅失が運送人の過失によらなかった場合に、有効なものとしてきた。<sup>(63)</sup>

第二審（第二巡回控訴裁判所）は、おおよそ以下のような理由により、米国政府の控訴を認容し、運送人の請求を棄却した。米国政府の標準船荷証券が、とくに異なった規定がないかぎり、運送人により商事運送のために用意された通常の書式に基づきなされる商事運送を規律するのと同様の原則および条件にしたがう、と規定していた場合（条件の第二条）、費用の前払いおよび荷受人からの回収を禁じる規定（条件の第一条）と引渡しに関する荷受人の証明がそれに基づき運送に関する解決がなされる証拠となる、との規定（指示の第二条）は、運送賃の前払いについて定めた運送人の通常の船荷証券の条項を排除する“特別な規定”であった。

米国政府の標準船荷証券に含まれている運送賃の前払いおよび荷受人からの回収を禁じる条件（第一条）および引渡しに関する荷受人の証明がそれに基づき運送に関する解決がなされる証拠となる、との指示（第二条）は、荷送人としての米国が運送賃の支払いの停止条件として運送人の積荷引渡義務の履行を要求する海事法上の権利を主張していたことを確認した。

しかし、本判決には、第一審判決と同様に運送人の請求を認容する少数意見（A. N. Hand 判事）が付せられていた。「freight earned, Goods or Vessel lost or not lost」の文言の解釈に関して議論のあるところであろうから、少し長くなるが、直接引用しておく。

「Alcoa 汽船会社によって発行された船荷証券は、明確に、船舶が滅失したか否かにかかわらず運送賃の支払いに関して規定していた。商事船荷証券において現在一般的なそのような条項は、政府の船荷証券において“とくに異なった規定がなくまたは異なった記載がないかぎり”規律しているはずである。換言すれば、会社の船荷証券は、政府によって用意された、そして、それゆえあらゆる不明瞭性を解決する際に政府に不利益に解釈され

るべき船荷証券中の条項が“とくに”異なつた規定をしていないかぎり、優越するべきである。私は、政府の船荷証券中の条項が“とくに”異なつた規定をしていた、と考へない。せいぜい、それらは、不明瞭であり、そして、事実、明確に、運送人の船荷証券中の正確な免責から政府を救済する明確な条項に達していない、と思われ

る。

私は、運送賃は貨物が引き渡されるまで取得されない、との一般的な海事原則がわれわれが直面している状況と何らかの関係がある、と解することができない。その原則は、反対の合意がある場合には、適用されない。……私は、条件の第一条および指示の第二条が本件を規律する、とも解さない。指示の第六条は次のように述べている。“運送人の占有の下にあるあいだの財産の滅失または毀損の場合、その滅失または毀損は、実行可能であれば、船荷証券またはそれにかわる証明書のうえに、事情により、その役割完遂以前に、注記されるものとす

る。”条件の第一条および指示の第二条は、積荷が引き渡された時の解決方法にのみ関連している。指示の第六条は、明らかに、一部引渡し<sup>64</sup>がなされた場合を扱っており、そして、商事船荷証券の文言に基づき運送賃費用が徴収されるうる一部滅失がある事例がありうる、との想定を含んでいるように思われる。指示の第六条は、政府の船荷証券上の一部滅失の注記を要求しているにすぎず、そして、その一部滅失が船荷証券が適切に役割を果たしたことを妨げるであろうことを示す何ものも含んでいない。

連邦最高裁判所は、上にみたように、運送賃取得に関する米国の海法原則を確認したうえで、それを排除する契約条項の有効性を承認し、そして本件の問題点を次のように述べている。

「物品が目的地において引き渡されなければそしてそれまで、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注1。しかし、現実の引渡しにかかわらず運送賃に関する荷送人の責任を創設する契約の規定は、一律に、有効と判断されてきており注2、そして、運送人の船荷証券において普通の条項になっている。政府の標準船荷証券書式がとくに異なった規定をしていなければ、政府の財産の運送は、運送人の通常の運送契約の条件にしたがってなされる。運送人の『Goods or Vessel lost or not lost』条項は政府の標準船荷証券書式の文言にもかかわらず生きているか否かの契約解釈の唯一の問題が審理されている。政府の船荷証券が海で失われた公けの物品の運送賃に関する責任について規定していたか<sup>(65)</sup>。

このような問題意識のもと、連邦最高裁判所は、運送賃支払請求手続について、詳細な確認を行ったうえで、結論としては、原審判決を確認した(運送人の運送賃取得を認めなかった)。しかし、二人の判事が原審の *A. N. Hand* 判事の意見にしたがい多数意見に反対している。

運送品の目的地への到着と引渡しが行われず運送賃取得の停止条件であるから、運送品が目的地に到着しても、たとえば、それを港の封鎖により陸揚げすることができない場合、運送人は、運送賃を取得することができない<sup>(66)</sup>。港の封鎖は、運送人の責めに帰すべき事由ではない(荷送人・荷受人の責めに帰すべき事由でもない)が、それによる引渡不能の場合にも、運送人は、運送賃を取得することができない。

これと類似したようなケースであるが、運送船が目的地にまで到達し、運送人により荷受人に対して運送品の提供がなされた場合、たとえ、港を支配する官憲の拒絶により運送品の陸揚げがなされず、結局、運送品の返送がなされたにもかかわらず、運送賃の取得が認められた事例が存在する。官憲の拒絶による運送品の陸揚不能の場合と敵性国の封鎖による目的地への到達不能の場合と一見異なるようにも思われるが、結論は正反対になっている。以下に

紹介する事例は、きわめて古いものであるが、米国海事法の原則の形成史を知るうえで貴重な裁判例と思われる。

Morgan v. Insurance Company of North-America 事件<sup>(67)</sup>

【事実の概要】

一七九八年八月七日、食料品と商品を船積みした Amazon 号がフィラデルフィアを出帆し、九月一七日、スリナム河に到着した。航海の途中、スリナムの植民地は、大英帝国軍によって、征服された。英国司令官の許可により、Amazon 号は、パラメントの町に行くことを許された。Amazon 号は、九月二〇日、そこへ到着した。到着時に、Amazon 号の船長は、船主の指示および船主と Richter 某（同船の乗客であった）のあいだの合意を履行して、二五三二〇ドルの支払いまたは支払いの担保の提供時に、貨物を引き渡す旨を Richter 某に申し出た。Richter 某は、貨物の引渡し後、可能なかぎり速やかに、同額を支払うことに同意し、実際に、その金額のための担保を差し出した。しかし、英国の税関の徴収官は、食料品を除き、一切の貨物の陸揚げの許可を拒絶した。陸揚げの申請が繰り返しなされたが、結局、貨物の陸揚げはなされなかった。Amazon 号は、九月二十七日までパラメントに留まった。船主がフィラデルフィアからスリナムまでの運送賃保険証券に基づき保険者に運送賃相当額の支払いを求めた。船主は運送賃を取得していた（喪失していなかった）として、請求は棄却された。

【判旨】

「判決が下されたケースはないが、問題は、海法の著作者の注意から逃れていない。ルイ一四世の勅令（一六八一年）の一つのなかに、往復で物品を運送するための傭船契約に関して、航海中に、通商が禁止されそして船舶が

帰って来た場合、往路の運送賃のみが取得される、と宣言されている。そして、Valin は、この章に関する彼のコメントのなかで、船舶が往路のみ貨物を積載していた場合、法は同じであると述べている。これらの勅令とそれらに関するコメントは、英国および米国双方の裁判所において、深い敬意の念をもって受け入れられてきている。それら自身のなかによりどころを含むものとしてではなく、一般的な海法の証拠としてである。それらがわが国の判決によって否定された場合、それらは尊重されていないことになる。しかし、判決がなされていない点に関して、それらは、大きな斟酌に値する。私は、それを合理的と考えるために、Valin によって定立された原則を強く受け入れる気になっている。船主は、何も過誤に陥っていない。彼が貨物を船積みした時、フィラデルフィアとスリナムのあいだで自由な通商があった。貨物は、目的港まで運送された。船舶は、そこで七日間待ち、そして、船長は、荷受人に貨物の引渡しを申し出たが、彼はそれを受け取ることを拒絶した。英国政府の禁止以外、何もそれを妨げなかった。それは、封鎖艦隊による引渡港への入港を拒まれた船舶のケースと異なっている。なぜなら、ここでは、航海は履行されておらず、そして、もし、封鎖がなければ、航海が安全に履行されていたであろうと確実にいうことができないからである。貨物の陸揚許可の入手は本件においては荷受人の務めであったとするのが理性と正義にもっともかなっていると私は考える。そうであれば、運送賃は取得されたことになる<sup>(68)</sup>。

結局、本件においては、運送人は、運送賃を取得しえたものとされ、運送賃保険の保険者に対する運送賃相当額の保険金の支払請求を認められなかった。判決録から事実関係の詳細を知ることができないが、本件において、運送船は目的地まで到着したことははっきりしている。それ以後、船長により荷受人に対して、運送品引渡しの申出もなさ

れている。しかし、英国官憲の拒絶により運送品の陸揚げはなされなかった。陸揚げの許可を得るのは荷受人の務めとされた。ペンシルヴァニア最高裁判所は、運送人とすればすべきことをすべてなした、との判断のようである。

その判断は、米国海法の原則にかなっているものと思われる。しかし、本件がルイー四世の海事勅令のなかの一章が定めあるいは Valin が例示したケースと同質のものかは即断できない。前者が示すところは、往路航海中に発生した通商禁止による帰港の例である<sup>(69)</sup>。また、Valin の例は、片道航海中に発生した通商禁止のケースである。両者とも、目的港に到着していないにもかかわらず運送賃の取得を認めているのであれば、目的地において引渡しになされるまで運送賃の取得はなされないと米国海法の原則を支持するための根拠としては相応しくないとはいえる。

それよりも、ここで注目すべきは、先例のないケースに関して、米国では、本判決がなされた当時（一九世紀初頭）、ルイー四世の海事勅令および Valin のコメントールが典拠とされていたことである<sup>(70)</sup>。同様のことは、英国においてもみられたようである。

運送賃取得に関する米国海法の原則は、反対の特約（たとえば、freight earned, Goods or Vessel lost or not lost といった）がないかぎり、海上で失われた運送品に関して運送賃を回収することを認めない。この点に関しては、のちに（五・三）ふれることにしよう。船舶および貨物が船長および乗組員によって、占有回復の意図なしに、放棄された場合、運送人は、運送賃請求権を維持しえない。このような場合について、次のように述べられている。

「運送賃の問題に関して、本件は、占有回復の意図なしの、船長および乗組員による海上での船舶および貨物の放棄の明らかなケースである。これがなされた場合、そして、貨物の所有者が彼ら自身何も悪行を行っていない場合、運送人は運送賃請求権を維持しえないとするのが確立された法である<sup>(71)</sup>」。

ここにおいて確立された法が語られているが、それを明言した先例の引用はなされていない。しかし、運送賃取得に関する米国海法の原則に基づけば、船長・乗組員による占有回復の意図なしの船舶・貨物の放棄がなされた場合、運送賃取得がなされないのは明白すぎるほどに明らかなのであり、とくに、先例を引用する必要すら感じられなかったのかもしれない。

海上運送人が、米国内陸部（オクラホマ）から船積港（シアトルおよびタコマ）までの内陸運送と船積港からの目的港（神戸および横浜）までの海上運送を引き受け（運送賃の額は、積地から目的港まで、一〇〇ポンド当たり一ドル三五セントと合意されていた）、慣習にしたがい内陸運送に要した鉄道運送費用を支払い、船積港から海上運送中に座礁してしまい、運送品が全損になった場合、運送賃取得に関する米国海法の原則が内陸運送に関しても拡大適用され、運送人はオクラホマからシアトルおよびタコマまでの内陸運送に要した費用も荷送人に請求できないとした例が存在している。<sup>(72)</sup>

(60) 338 U. S. 421, 70 S. Ct. 190 (1949)

(61) 80 F. Supp. 158, 160 (Dist. Ct. S. D. N. Y. 1948).

(62) *Id.* at 161.

(63) *Id.* at 161-162.

(64) 175 F. 2d 661, 663-664 (2d Cir. 1949).

(65) 338 U. S. at 422, 70 S. Ct. at 191. 本判決は、*ニール*でも述べたが、注1において、米国海法の原則を示す先例として、

*Brittan v. Barnaby* 事件および *Caze & Richard v. Baltimore Ins. Co.* 事件を引用している。そして、注2において、運送賃確定取得の合意の有効性を認めた先例として、*Five-o-oer*で検討する。また、*International Paper Co. v. The Gracie D. Chambers* 事件および *Allanwilde Transport Corp. v. Vacuum Oil Co.* 事件を引用している。

- (66) 70 Am. Jur. 2d 957 46' そのような例として、三二二でみた The Harriman 事件をあげている。
- (67) 4 U. S. 455 (Pa. 1806).
- (68) *Id.* at 458.
- (69) 判旨の冒頭にも出てきた海事勅令のなかの条項は、第三編第三章第一五条と思われる。箱井崇史「一六八一年フランス海  
事王令試訳(2)」早稲田法学八二巻一号二二二頁(二〇〇六年)によると、「航海中の船舶が目的地とする国との通商が禁  
じられ、船舶が積荷とともに引き返すことを余儀なくされた場合、船舶が往復について傭船されているときであっても、船  
長は往路の運送賃のみ支払いを受ける」と訳されている。
- (70) 本判決から約四半世紀後に下された判決で本判決を引用している Shepherd & Co. v. Lanfear, 5 La. 336 (La. 1833) は、  
Valin' Boulat Paty をよび Abbott を引用している。このころは、また、米国の海法原則は確立されていなかったもの  
と考えるべきなのであろう。
- (71) The James Martin, 88 F. 649, 656 (Dist. Ct. E. D. Va. 1883).
- (72) Mitsui v. St. Paul Fire & Marine Ins. Co., 202 F. 26 (9th Cir. 1913).

### 3-3 現実の引渡し前の運送賃支払い

傭船契約書または船荷証券に貨物の留置権 (right to retention) と矛盾する規定が存在しそれがリーエンを解除す  
る場合は別として、船主は、運送賃に関して貨物上にリーエンを有し、その結果、船舶が目的港へ到着した後、支払  
いがないまままで物品を留置することができる。以下にみる The Eddy 事件判決は、そのなかで、Cleirac などがし  
ばしば述べている「船舶が商品に対し義務を負い、商品が船舶に対し義務を負う (*Le batel est obligé à la marchan-*  
*dise et merchandise au batel*)」という原則を紹介している。本稿においてもしばしば言及しているように、貨物の  
運送および引渡しは運送賃取得の停止条件であるとか、貨物の引渡しと運送賃の支払いは同時履行の関係にあると

いっても、その関係が常に厳格に守られるわけではない。すでに (二一三) 紹介した *Brittan v. Barnaby* 事件判決は、現実の引渡しがなされる前に運送賃の支払いがなされるべきとするのが一般原則であるとの趣旨のことを述べていた。その部分を再現してみよう。

「その傭船料は、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、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の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<sup>(73)</sup>」。

ここにおいては、運送賃の支払いが運送品引渡しの停止条件になっているかのような表現がなされている。次にみる *The Eddy* 事件判決は、運送賃の支払時期に関して、よく引用される事件であるが、少し異なった表現により、運送賃取得に関する米国海法の原則と実務上の接点について論じている。

### *The Eddy* 事件<sup>(74)</sup>

#### 〔事実の概要〕

一八五四年三月二五日ニューオーリンズのある商人は、港に停泊しているスクーター船 *Mary Eddy* 号に一〇二二樽の砂糖を積んだ。それに対し船長は荷送人に船荷証券を発行し、そして彼はその港からチャールストン港へ砂糖を運送し、それを良好な状態で荷受人に引き渡すと約束した。船舶は航海を開始し、良好な状態の砂糖を積んで、

目的港に安全に到着した。船長が荷受人に対しこれに関する迅速な通知を出し、船荷証券にしたがい彼らに砂糖の引渡しを申し出たが、彼らは運送賃の支払いを拒否した。本件は、船長が砂糖の引渡しを拒絶したため、砂糖の引渡しを求め、荷受人が申立てをなした事件である。

被告（運送人）は、答弁の中で、砂糖の受領、船荷証券のなかで述べられた運送契約、良好な状態の砂糖を積んでいるスクーナー船が目的港へ到着した事実を認めた。

船荷証券において規定されているように、砂糖の引渡しに関する契約は、運送賃の支払いに関する被告のリーエーンにしたがうとするのが、答弁のなかでなされたもつとも重要な抗弁である。そして、以下のようにも主張した。船舶は、航海をなし、良好な状態の砂糖を船上に積んで目的港に到着した。そして、船長は、荷受人に対してそれらの事実の即時の通知をなし、荷受人に対して砂糖の引渡しを申し出た。しかし、荷受人は、運送賃の支払いを完全に怠りそして拒絶した。

#### 〔判旨〕

「もし適切な通知が荷受人に対しなされ、そして検査を受け、それぞれの所有者に都合よく接近できるように、異なる積荷が適切に分離されれば、船舶により運搬された物品の埠頭での引渡しは、われわれの法のもとにおいて、十分である。契約が水上での港から港への運送である場合、所有者もしくは荷受人の占有に置くまたはその倉庫における物品の現実の引渡しは、運送人とその責任から免除するためには、要求されない。運送人は、物品を埠頭で引き渡すことができる。しかし、そこでの有効な引渡しを成立させるために、物品を持ち去る公正な機会を荷受人に与えるため、または物品を適切な管理および保管のもとに置くため、船長は、荷受人に対し適切なそして合

理的な通知をなさなければならぬ。そのように陸揚げされそして異なる積荷が適切に分離された後、物品が荷受人または貨物の所有者によって受け取られなかった場合、運送人は、物品を埠頭上にさらしたままにするべきではなく、物品は運送賃および費用に関する船舶のリーエンに服しながら安全な場所に保管されている旨を荷受人または荷主に通知して、安全な場所に保管すべきである。そして、運送人がそうした場合、もはや運送契約上の責任はない<sup>(75)</sup>」。

結論として、本判決は、運送人が荷受人に対し適切な通知をなし、埠頭での引渡しを試みる行為は引渡しになされたとみなされ、運送人は運送賃の支払いがなされるまで物品を留置する権利を有するとした。荷受人は、運送品引渡しの申出を受けた場合、直ちに、それを受け取るために運送賃支払いを要求されない。運送品が全部陸揚げされ適切な時間と場所において引渡しになされうる準備が整い、船積みの時と同様の良好な状態にあるかを検査するための合理的な機会が荷受人に与えられれば、運送賃の請求は可能である<sup>(76)</sup>。

運送契約の当事者は、慣習に基づき、検査のため、貨物を荷受人または所有者の倉庫に寄託をし、貨物の移転および寄託は運送人のリーエンの放棄とみなされないとの合意をすることがありうる。そのような合意がなされた場合、海事裁判所は、その合意の有効性を承認し、リーエンの存続を支持するであろうといわれている<sup>(77)</sup>。

なお、本判決において、幾冊かの海事法の文献が引用されている。主だったところでは、*Machlachlan on Shipping*、*Abbott on Shipping* (8th Ed.)、*Parson's Maritime Law* である。しかし、筆者の注目を引いたのは、先にもふれた *Cleirac* である。その書名は記されていないが、彼の著書といえ、一六七一年に書かれた *Les us, et*

coutumes de la mer が有名である（本判決において引用されたのは、おそらく、この書物であろう）。本判決は、一九世紀の半ばを過ぎても、米国海法が英国だけではなくフランスの影響から脱していなかったことを示す一例かもしれない。

(73) *Brittan v. Barnaby*, 62 U. S. at 533.

(74) 72 U. S. 481(1866).

(75) *Id.* at 495.

(76) *The Eddy* 事件からそれほど長い時間をおかず、連邦最高裁判所は、同事件判決を引用した判決をなしている (*Ex Parte Easton*, 95 U. S. 68, 75 (1877))。

(77) 72 U. S. at 495-496. ただし、本件においては、そのような慣習の存在は認められなかった。荷受人とすれば運送品を自己の倉庫に移動・寄託するには運送賃を支払ってからするしかなかった。貨物の量が大きく、引渡しが一日で終わらない場合がありうる。そのような場合、運送人は、引渡しをなす前に、全運送賃の支払いを確保するための担保を要求しうるが、残部の引渡し以前に、全運送賃の支払いを求めることはできない (*Brittan v. Barnaby*, 62 U. S. at 534)。

#### 四 運送品の一部滅失

運送品が航海中に何らかの原因により一部滅失（または毀損）して目的港に到着することが、時として起こりうる。運送品の一部滅失（または毀損）の原因が不可抗力や海の危険（それらによる運送品の滅失・毀損について運送人が責任を負うことがない）である場合、運送人は、一部滅失（または毀損）した運送品に関して運送賃を取得することができるのかは、運送人および運送賃支払義務者の双方にとって重要な死活問題である。この点に関して、米国法は、必ずしも、日本法または中国法と一致した解決を行っているわけではないようである。

## 1 米国法の原則

反対の特約がないかぎり、貨物が目的地において引き渡されなければそしてそれまでは、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といわれている。<sup>(78)</sup> すなわち、原則として、荷受人（運送賃支払義務者）は、現実に引渡しを受けた貨物についてのみ、運送賃を支払うことを要し、引渡しを受けることができなかつた部分については、運送賃の支払いを要しない。運送品の一部が不可抗力（海の危険）により滅失した場合について、この原則に明確に言及している例をみてみよう。Price v. Harshorn 事件<sup>(79)</sup>はその適例といえる。

### 〔事実の概要〕

本件は、カナダのセントジョーンズからニューヨークに向けて運送された大麦の運送賃を求めて、運送船の船長によって提起された訴訟である。原告（船長）は、一八六二年一〇月八日、セントジョーンズにおいて、約五七五〇ブッシェルの大麦を船積みした。その大麦のうち約一七五〇ブッシェルの荷送人は T. Arpin であり、四〇〇〇ブッシェルの荷送人は H. Taylor であった。それらの積荷に関して、原告は、各包みごとに三通の船荷証券を発行した。それらの船荷証券には、以下のような条項が含まれていた。“上述の財産は、良好な状態で船積みされ、委託された時と同様の良好な状態で、目的地における慣習的な方法による正確な寸法および重量により、遅滞なく引き渡され、毀損または数量の不足は、もしあれば、荷受人により支払われる費用から控除される。運送賃は、正当な引渡しの時、ニューヨークまで一セントの割合で支払われる”。荷受人の一人である T. Arpin は、大麦が船積みされる時、立ち会っていた。原告の船舶の船倉は満杯となり、さらに、多くの量が甲板上に積まれた。甲板

積みされた貨物は、二つの大箱に入れて運送された。T. Arpin は、貨物が大箱に入れられることおよび甲板積みに対して意義を唱えなかった。船舶は、その收容能力を超えて船積みされなかったが、チャプレン運河を通過して運送できる以上の重い積荷を船積みしていた。船舶は、良好な航行状態にあった。原告は、上記の貨物とともにセントジョーンズを出帆し、チャプレン湖を通過する航路上、一〇月二〇日の夜、暴風に遭遇し、暴風は二一日中つづいた。異常な暴風により、原告は、船舶および貨物の滅失を防ぐため、大箱のなかの大麦の一部を海に投棄せざるをえなかった。約一二四三ブッシェルが投棄されたが、原告の航行上の過失または管理の過ちにより失われたものではない。原告は、一二月の初旬に、投棄されなかった残りをニューヨークで被告に引き渡し、被告はそれを受け取った。引き渡された量は約四五六ブッシェルであった。被告は、原告に対して、何も支払わなかった。審理人は、被告は原告に対して現実に引き渡された大麦に関して、ブッシェル当たりの約定の運送賃（五〇四ドル五二セント）および引渡しの時からの運送賃に対する利息（七五ドル七セント）を支払う責任を負っている、と判断した。原審において、審理人の判断どおりの判決がなされた。上訴がなされたが、ニューヨーク上訴裁判所は、原判決を確認した。

#### 〔判旨〕

「毀損または数量の不足は、もしあれば、荷受人により支払われる費用から控除される」とする船荷証券の記載または宣言は、不足を償う責任または責務を課さない。原告の義務および債務を特定しそして定義づけているその前の部分との関連で、解釈されるべきであり、その違反から生じる毀損および不足にのみ関連を有している。上述の見解は、不可抗力により生じるまたはそれに起因した不足は当事者の合意の意味の範囲内ではなく、そして、

その結果、それについて原告が責任を負わず、そして、それについて控除はなされるべきではなかったことを明らかにする。原告は、それゆえ、本件において、引き渡された数量に関して運送賃を回収する権利を有し、彼の回収はそれに制限された。Abbott on Shipping 一四四頁参照。荷受人によって支払われる費用からの毀損および数量の不足の控除に関する船荷証券の規定は、運送賃は荷受人によって受け取られたそれについて許容されるべきであったことを明らかにしている。Kent, Com. 一二七頁および Abbott on Shipping 一四四頁も参照<sup>(80)</sup>。

結論として、原告（船長）は、現実に引き渡した貨物（約四五八六ブッシェル）について運送賃（一ブッシェル当たり一一セント）を回収することができた。そして、不可抗力により正当に投荷された貨物（約一二四三ブッシェル）については、責任を負わなかったが、同時に、運送賃を回収することができなかった。本判決によると、船荷証券の「毀損または数量の不足は、もしあれば、荷受人により支払われる費用から控除される」との規定の部分は、先行の部分との関連で解釈されるべき、とされているが、それは、おそらく当然の解釈原則にしたがっているだけであろう。

不可抗力による貨物の滅失・毀損に関して、荷主は運送人に対して賠償を求めることができず、また、運送人は運送賃を請求できないのが米国海法の原則ということになるのである。本件において問題とされた船荷証券の条項は、この原則を修正・変更するものではなかった。本判決は、現実に引渡しを受けた貨物の部分について運送賃の支払いはなされる、との原則にしたがった、そして、その原則を確認した判断を下した、というのである。

上にみた Price v. Hartshorn 事件は、不可抗力に基づき運送品の一部が投荷された場合における、運送品の滅失お

よび運送賃の喪失の危険の負担について議論していたが、いわゆる性質損害に基づき運送品の一部滅失が生じた場合において同様の議論をしている例がある。その運送賃に関する判断の結論部分のみを先に示せば、船舶所有者は、正当に運送され引き渡されたすべての貨物に関して運送賃を回収する権利を有する、としている。換言すれば、船舶所有者の責めに基づかず腐敗したため投棄された運送品（果物）については、船舶所有者は、運送賃を取得できなかった。

### The Brig Collenberg 事件<sup>(81)</sup>

#### 〔事実の概要〕

一八五五年二月二日、七〇〇箱のレモンと二一五〇箱のオレンジがその他の貨物とともに、パレルモに停泊中でニューヨーク行き帆船 Collenberg 号に船積みされた。船長は、その積荷をニューヨークまで運送し、約定の運送賃の支払いの時、そこで上訴人または譲受人に引き渡すと約束し、船荷証券に署名した。海の危険および果物の腐敗の責任は免除されていた。

船長の証言によると、Collenberg 号は、貨物とともに、二月一六日、パレルモを出帆したが、航海中、強風に遭遇した。一八五六年一月二日、船舶の前部が破損し、ジブブームなどが浪にさらわれた。Collenberg 号は、明らかに、航海の継続が不能となり、船長は、Collenberg 号を修繕のため一番近くのリスボンに向かわせた。一月一五日、Collenberg 号は、リスボン港の浅瀬に到着し、二日後、海岸から約一マイル離れた停泊地に投錨するために到着することができた。翌日、船長は、損害と修理費用を見積もるため、船舶の検査を申し入れた。しかし、

暴風と時化のため、検査官が乗船するのに、四日が経過した。

一月二二日、検査報告がなされ、同日、船長は、果物の検査を求め、即刻、検査が命じられた。一月三〇日、検査がなされ、報告によると、果物を詰めた箱は適切に積み付けられており、積付場所は適切に換気されていた。箱をいくつか開けてみたところ、いくつかも果物は腐敗しており、一部は腐敗が始まっていた。そのような状況において、検査官は、船舶が修理を受けそして航海の再開の準備ができるまで、箱を陸揚げし風通しの良い倉庫に預けるよう命じた。その命令は実行され、二月九日、再検査がなされ、検査官は、開箱および不良品の完全分別を命じた。その命令を実行するため、無価値とされた果物、四一四箱が投棄された。二月二五日、Collenberg号は修理を終え、航海実行可能な状態になった、との報告がなされた。三日後、船長は、修繕費用および貨物の保存費用を支弁するため冒険貸借を行い、三月四日、Collenberg号は、ニューヨークに向け出帆したが、悪天候のため、五月二〇日まで到着できなかった。

避難港において再梱包された果物の多くが悪化し、そのうちのいくらかは無価値になっていた。しかし、積付けに過誤または航海中の船長の管理上の過失もしくは欠如があった、とは主張されなかった。船舶の到着時、投棄されたものを除き、すべての果物が荷受人に正当に提供されたが、荷受人は、その受取りを拒絶し、果物の滅失および悪化は避難港に置ける船長の過誤による、と主張した。

以上のような事実関係のもと、二つの訴えがなされた。一つは、荷受人がCollenberg号に対してなした対物訴訟であり、他方は、荷受人に対して運送賃の支払いを求める反対申立(cross-libel)であった。第一審の地方裁判所は、Collenberg号に対する対物訴訟を棄却し、反対申立を認容した。第二審のニューヨーク南地区連邦巡回裁

判所は、第一審の二つの判決を確認した。最初の訴訟の申立人であり二番目のそのの被告（荷受人）によって上訴がなされた。連邦最高裁判所は、原審の二つの判決を確認した。

〔判旨〕

判決を要約すれば、おおよそ以下のものである。

荷受人の訴えは、認められなかった。航海中に悪天候に遭遇し修繕のため避難港に入港せざるをえなかった腐敗しやすい貨物を積んでいた船舶は、航海の遅延にのみ起因する貨物の毀損については責任を負わない。荷受人は、その滅失について、船長または乗組員の過誤、不品行または過失を立証することなしに、船舶に対して賠償請求しえない。

他方、運送人（船舶共有者）の運送賃請求は、正当に引渡しがなされた貨物に関しては認められた。貨物（果物）の性質により滅失した部分については、運送賃は認められなかった。その旨を判示した部分を引用しておく。

「彼ら（船舶共有者のこと。筆者注記）は、果物の滅失および腐敗が船長の過誤により生じたのではない事実を立証したのであるから、明らかに、正当に運送されそして引き渡された貨物のすべての部分について運送賃を回収する権利を有した<sup>(82)</sup>」。

以上のように、性質損害による一部滅失の場合も、不可抗力による一部滅失の場合と同様、運送人は、正当に引渡しをなした貨物について、運送賃支払請求が可能（滅失した部分については請求不能）なことが確認された。果物の腐敗について運送人の責任を問わない旨の船荷証券の文言は、腐敗し引渡しができなかった部分について運送賃を認

める趣旨ではなかった。

日本商法第五七六条第二項は、運送品の性質に基づく滅失の場合、運送人に運送賃全額の請求権を認めている。この点に関して、米国海法の原則と日本法は、大きく異なっている。

(78) 70 Am. Jur. 2d 957; Annot., *supra* note 19, at 232.

(79) 44 N. Y. 94, 1870 WL 7791 (N. Y. 1870).

(80) 1870 WL 7791として引用することが指示されているだけであり、引用部分が判決録のどこに掲載されているのかは、Westlawの判例検索サービスからは判明しなかった。

(81) 66 U. S. 170 (1861).

(82) *Id.* at 178.

## 2 米国法の例外

運送品の一部滅失の場合、現実に引渡しがなされた運送品に関してのみ運送賃請求を認める米国海法の原則は、一部滅失があった場合つねに適用されるわけではない。やはり、例外のない原則は存在しない。

### 2-1 運送賃が一切取得できなかった場合

運送品の一部滅失の場合、現実に引渡しがなされた運送品に関してのみ運送賃請求を認める米国海法の原則は、滅失した部分と引渡しがなされた部分の割合が正確に算出できる場合、適用が容易である。しかし、運送品が特殊なものであり、一部の引渡しがなされても、運送契約を締結した目的が達成できない場合、運送賃の一部請求が認められるのかについて疑問が生じる。このような疑問に答えた例が存在する。

積荷の一部が投荷により失われ、残りの部分が目的港に無事到着したが、荷受人により受取りがなされず、残りの部分の競売がなされたにもかかわらず、運送賃の請求が認められなかった事例である。そこにおいては、運送賃支払いに関する原則と運送品が一部滅失した場合における例外（原則の不適用）が明確に説明されている。

Sayward v. Stevens 事件<sup>(83)</sup>

〔事実の概要〕

運送の目的物は、一軒の家を建てるための建築資材であった。原告（運送人）が証拠として提出した一八五〇年一月一八日付けの船荷証券には、おおよそ以下のような記載がなされていた。現在ボストン港に停泊中でサンフランシスコに向かう Galileo 号に、被告 Stevens によって、良好な状態で、片側がカナナ掛けされた板一九〇〇フィート、両側がカナナ掛けされた板一一〇八九フィート、窓枠サッシ一包み、石綿板七箱、金物類二箱、扉一包み、扉一二枚、釘四樽、天窓サッシ一包み、階段の資材四包み、扉枠四包み、羽目板二〇〇枚、ブラインド四包み、家の枠二四八片が船積みされた。これらは、船舶の到着後一〇日以内に荷受人によって受け取られる。受取りがなされない場合、船長は、積荷を売却する権利を有する。積荷は、サンフランシスコ港において、同様に良好な状態で Stevens または譲受人に引き渡され、Stevens または譲受人は、当該貨物について運送賃九二六ドル三九セントを支払う。石綿板七箱は甲板積み。

さらに、以下のような事実に関する証拠も存在した。船荷証券に記載されたすべての物品は、ボストンにおいて、Galileo 号上で原告によって受け取られた。石綿板のほか、扉枠、窓枠・サッシおよび階段の資材のいくつかの包

み、ならびに板の一部が甲板積みされた。甲板積みされたすべての物品が荒天のため投棄され失われた。積荷の残りの部分は、船倉に積み付けられており、無事に陸揚港に到着した。受取りを促すため、荷受人に対する通知が新聞紙上でなされた。三〇日待って、だれも積荷の受取りに現れなかったので、船荷証券の記載により、積荷が競売される旨が広告されたが、原告の代理人は、積荷の全部が無事に到着していないことを知らなかった。競売がなされ、競売代金は、必要費用を控除して、六六二ドル一三セントであり、運送賃に充当された。しかし、売却物品の引渡しの時点で、甲板積みされていた板および物品に関する不足分が確認されたので、原告の代理人は、その不足部分について、買主に対して七五ドルを払い戻した。原告が運送賃の残額部分の支払いを求めて訴えを提起した。請求棄却。

〔判旨〕

「一般原則は、合意された価格で商品を運送し引き渡すためのすべての契約は全体的なそして不可分の性質を帯びている、ということである。そして、運送人によって完全に履行されないかぎり、彼は、何らの報酬も受ける権利がない。約束は、特定の目的地に物品を運送するだけではなく、それらを安全に引き渡す義務も含まれている。運送賃は、運送だけではなく引渡しのための契約が完全に履行されるまで、取得されない。……この原則に対して、特殊な状況から生じる、正義と公平の原則に依拠した例外が存する。しかし、原則自体は基本的であり、この種の契約の基礎にある。実際に、船荷証券の定義は、確かな筋により与えられているように、一定の運送賃により海上を運送される物品の運送および引渡しのための契約の書面化された証拠である。その特殊性は、運送賃が航海の厳格な履行によって全部取得されるまで、運送賃は支払われずそして回収されない、ということである。運送人の契

約は、不可分であり、全航海が終了しそして物品がその目的地に到着するまで、運送人は、なされた航海の部分について、回収することができない。……この原則の作用は、時として、厳しくそして不公平である。このため、裁判所は、多くのケースにおいて、躊躇なく、運送契約における特色を捉え、そこから当事者が契約を可分のそして割合的なものとすることを意図したと正当に推論されている。他のケースにおいては、裁判所は、初めの全体的な契約のかわりに、新しい合意を置き換えるような、当事者の行為に対する解釈をなし、その合意により、運送人は彼の側で初めの契約の全体を履行していないにもかかわらず、荷送人は割合的な運送賃を支払う義務を負う、としている。前者のケースの部類の範囲内に、運送賃がトン当たりで、割当て、包みもしくは樽で支払われる場合、または同じ貨物の異なった部分が運送賃に関する異なった別々の文言に基づき船積みされた場合、備船契約または船荷証券によるすべての運送契約が含まれる。それらのすべてのケースにおいて、貨物の引渡しは可分的な性質を帯び、そして契約自体が現実に引き渡された貨物の量にしたがって運送賃を割り当てる手段および基準を提供している、と判示されている。……後者の部類の範囲内に、荷送人または荷受人が、中間港において彼の貨物の自発的な受取りによって、または目的地において全部の積荷の一部の受取りによって、初めの契約の全部履行を放棄し、そして彼によって現実に受け取られた貨物の運送について割合的に (*pro rata*) 責任を負う、と判示されるすべてのケースが含まれる<sup>(84)</sup>。

以上のように、運送賃取得に関する原則と例外（二つの部類）について論じた後、マサチューセッツ最高裁判所は、本件における具体的な判断をなしている。すなわち、本件の運送契約は、運送賃の分割を正当化するようないずれの

例外部類に属しない、と判断した。上に引用した判旨の第二段でみたように、裁判所は、かなり積極的に、例外の適用を認めてきたようである。しかし、本件においては、原則の適用がなされた。本件において、なぜ原則の適用がなされたのかを、裁判所自身が例をあげながら説明している。その部分を引用しておこう。

「たとえば、小麦粉一〇〇樽が船荷証券に基づき船積みされ、船荷証券により、積荷に関して支払われるべき運送賃を五〇〇ドルとすべきと規定された場合、そのようなケースにおいて、全体の積荷のある一定の、特定の積荷を五〇〇ドルとすべきと規定された場合、そのようなケースにおいて、全体の積荷のある一定の、特定の積荷を形成する積荷の約数の目的地における引渡しは、現実に運送されそして引き渡された量にしたがった、全体の運送賃の正確な分割および割当の基礎を提供するであろう。しかし、本件においては、積荷は、種類、品質および価格において異なり、一緒に梱包され積み付けされえない、そして、たがいに大きさまたは運送費用において明確な割合を有しない種々雑多のそして異なった物品の種類からなっている。それゆえ、物品運送に関して支払われるべく合意された対価だけではなく、積荷の性質に関連すると、契約が貨物を分割しそして運送賃を割り当てる基礎を与えていないことは明白である<sup>(85)</sup>」。

一部滅失の場合、現実に引き渡された部分と滅失した部分の割合が算出可能であれば、その割合にしたがって運送賃を算出することが可能（容易）であろう。四・一でみた一部滅失の場合の運送賃支払いに関する原則を述べた二つの事例においては、運送品は、そのような割合を算出するのに適した種類の物（オレンジ、レモンおよび大麦）であった。しかし、本件において、運送品は、種々雑多な物からなっており、滅失した部分と引渡し（競売）がなされた部分の価格の割合を算出することが不可能（不適当）とされたのである。このような場合、現実に引き渡された運送品についてのみ運送賃は支払われるとする一部滅失の場合における運送賃支払いに関する原則が適用されなかった

のである。

なお、本件の判決がなされた後、原告と被告が入れ替わり、本件の被告 Stevens により、運送人（本件の原告）に対して、競売代金の引渡しを求める訴えが提起された（Stevens v. Sayward, 74 Mass. 215 (Mass. 1857)）。マサチューセッツ最高裁判所は、運送人に対し、競売人に払い戻した七五ドルを差し引くことは認めしたが、競売代金を荷送人 Stevens に引き渡すよう命じた。競売代金を運送賃に充当することは認められなかったのである。

(83) 69 Mass. 97 (Mass. 1854).

(84) *Id.* at 103-104.

(85) *Id.* at 104-105.

## 2-2 運送賃が全額取得された場合

運送品の一部滅失（運送人による横領）があつたにもかかわらず、運送人に全額の運送賃の取得が認められた特殊な事例が存在する。運送品の一部滅失の場合における運送賃支払いに関する事例として紹介するに値するのかは疑問であるが、米国法と英国法のちがいを知るうえでは貴重な例かもしれない。

その事件（Hill v. Leadbetter 事件<sup>(86)</sup>）の事実の概要は、おおよそ以下のとおりである。一八五五年一月、原告（運送人）と被告のあいだで、バンゴーからアルースタック地区まで、トン当たりで合意された運送賃で、物品運送をすむ契約が締結された。運送途中、原告は、小麦粉二樽を抜き取り自己使用のため横領し、そして、残りの積荷を目的地において引き渡した。本件において、原告は、バンゴーにおいて被告から受け取りそしてアルースタック地区で引き渡すことになっていた貨物について、運送賃の請求をなした。なお、原告が横領した小麦粉二樽について、本件の

被告が原告に対して横領訴訟 (action of trover) を提起し、債務不履行が申し立てられていた。

英国においては、荷受人が運送により何らかの利益を得た場合、物品が運送中に船長の行為により運送賃を超える損害をこうむったとの理由で、荷受人は、運送賃支払いを拒絶することができない、と判示されている。荷受人の救済方法 (remedy) は、反対訴訟 (cross action) *Shields v. Davis*, 6 Taunt. 65)。

一方、米国においては、運送品の一部が引き渡されなかった場合、荷受人は、彼に対する運送賃請求の訴えにおいて、運送人の不注意・過失によってこうむった損害分を控除 (recoup) または相殺 (set off) することが認容されて *Hinsdale v. Weed*, 5 Denio, 172 (Sup. Ct. N. Y. Co. N. Y. 1848); *Kaskaskia Bridge Co. v. Shannon*, 1 Gilman, 15 (Ill. 1844))。

運送賃の請求を受けた荷受人は、こうむった貨物の損害を、別訴で賠償請求するか、支払うべき運送賃から控除または相殺するかのちがいがみられる。*Hill v. Leadbetter* 事件において、運送賃の請求を受けた被告は、引き渡されなかった貨物分について控除を申し立てなかった。したがって、運送人が受け取った物品について運送賃が取得されたのである。

上にみたように、運送品の一部が運送人の行為により滅失・毀損し損害をこうむった荷受人は、運送賃支払請求を受けた場合、英国法によると、運送賃支払義務を免れず、滅失・毀損した運送品の損害賠償を求めるには、反対訴訟を提起するしかなく、一方、米国法によると、運送人が提起した運送賃支払請求の訴えにおいて、控除または相殺することが認められている。この点は、英国法と米国法のあいだにみられる大きな相違点である。さらに、米国法によると、荷受人の救済方法は、控除または相殺にかぎられていない。荷受人は、英国法におけるように、反対訴訟を提

起することも認められている<sup>(87)</sup>。

(9) 42 Me. 572, 1856 WL 2291 (Me. 1856).

(87) このことを明言している事案が存在している。Schwinger v. Raymond 事件判決 [83 N. Y. 192, 1880 WL 12644 (N. Y. 1880)] である。一部滅失のケースではなく、毀損の事例であるが、ここで紹介しても差し支えないものと思われる。

〔事実の概要〕 運送人である原告は、被告のために、約定の運送賃（一一〇ドル）により、アルビオンおよびブロックポートからニューヨークに豆二〇〇樽の運送を引き受けた。そして、原告は、運送品が船上にあるあいだそれを雨から完全に護るようカヴァーし覆うために十分な材木を提供することを引き受けた。運送品は、良好な状態で彼に引き渡された。船長に対して、雨が降り始めることが警告され、材木の調達が求められたが、船長はそれを怠り、運送品が積まれた場所はそのままにされ、運送品に何のカヴァーもなされなかった。航海中、雨が降り、十分なカヴァーがなかったため、運送品は、濡れそして損害をこうむった。原告は、約定の運送賃およびその利息の支払いを被告に求めた。これに対して、被告は、運送賃支払いの合意は認めしたが、以下のように主張した。原告の約束は、「豆が完全に湿気から護られた方法で運送し引き渡すこと」であった。原告は、「豆を約定の場所に運送したが、不注意で怠慢な方法のため、豆は濡れ、発芽しそして損害（一〇〇八ドル九四セント）をこうむった。運送賃およびその利息を控除し、この損害額および利息の支払いを認容する判決を求めた。

〔判旨〕 「原告は、運送契約を履行し、そして、物品はその目的地に到着した。彼は、したがって、彼の運送賃に対する権利が依拠する条件を履行し、そして、彼は、支払いがなされるまで、財物を留置し、または、その権利を放棄し、財物を引き渡し、そして、荷受人または荷送人に運送賃の支払いを期待することができた。損害をこうむった物品の所有者には、いくつかの道が開かれていた。彼は、運送賃を支払いそして損害の賠償を求めて訴えることができたし、あるいは、支払いを拒絶して、訴えに服し、反訴の方法により彼の損害を申し立てるか、あるいは、反対訴訟を提起しえた。……そして、運送賃の支払い、または、そのための判決に対する服従は、運送人に、反訴または訴訟に対する答弁を与えない」。

判旨の後半部分にみられるように、荷受人（運送賃支払義務者）は、たとえ、運送賃を支払った後であっても、運送人に対して運送品の損害について賠償請求の訴えを提起することが認められる。荷受人による運送賃の支払いは、損害賠償請求権の放棄を意味しないのである。

### 3 原則を排除する特約

荷受人（運送賃支払義務者）は、現実に引渡しを受けた貨物についてのみ、運送賃を支払うことを要し、引渡しを受けることができなかつた部分については、運送賃の支払いを要しないとすゝる米国海法の原則は、何度か言及しているように、「特約」により排除されうる。そのことを明言した裁判例としてしばしば引用される *Gibson v. Brown* 事件<sup>(88)</sup>について検討を試みたい。なお、本件は、米国海法の原則を排除する「特約」の例として *Lump sum* 運送賃の合意をあげているが、本件の船荷証券上の運送賃の約定自体は、それではなかつた。

#### 〔事実の概要〕

本件は、運送人（申立人）が、ヴェトナムから運送したココナツツ油に関する運送賃の差額（船荷証券により約定された運送賃の総額と船荷証券所持人が実際に支払った運送賃の差額）を船荷証券所持人（被告）に対して求めた事例である。運送中、海の危険により、貨物が移動し、包み（*Package*）の一部が破損した。船舶は、避難港に入港し、貨物の陸揚げをしたが、その陸揚げ中に、他の損害・破損が生じた。多くの油が漏れ出し、救うことができたものは集められた。集められた油の同一性は失われたので、所有者たちのあいだで配分された。ニューヨークに到着した時、全体量の約六分の一が失われていた。被告は、実際に受け取った数量に基づき約定料率の運送賃を支払った。申立人は、船荷証券において特定された運送賃は *Lump sum* 運送賃であり、被告は、包みの一部が運送中に滅失した事実にかかわらず、全額支払う義務を負う、と主張した。四通の船荷証券があつたが、それらすべては運送賃の支払いを次のように規定していた。運送賃は、上記の貨物について、二一〇英国ガロン・トン当たり三二／六の料率で、正しい引渡時に、慣習どおりに欄外のメモにしたがい、引渡港で支払うものとする。欄

外には以下のように記載されていた。"運送賃のメモ……六〇五二英国ガロン、トン・二二〇英国ガロンで、二八・八一九トンとなる。トン当たり三二一／六で、四六・一六・七ポンド"そして、最後に、"不適切な積付けによるものを除き、漏れまたは破損について責任を負わない"と規定されていた。

### 【判旨】

「疑いもなく、備船契約書または船荷証券によって、総額 (lump sum) が引渡時に支払われるべき運送賃として特定されている場合、貨物を受け取る荷受人は、船舶の過失なしに滅失するかもしれないものに関する控除なしに、約定金額を支払わなければならない。この原則は、船舶が、その過失によらない貨物の一部の滅失に基づく運送賃の喪失の危険を負担することなく、その役務に対して約定された特定の総額を受け取るべきことを、当事者が意図したことは、船荷証券または備船契約書の文言から推論されるから、適用される。Shipping v. Armitage, L. R. 9 Q. B. 99, 107. 本件において、すべての樽が船舶によって引き渡されており、そして、漏れに基づく損害の問題に過ぎなかったのであれば、船舶は漏れに関して責任を負わないと規定されてもいたのであるから、私は、船舶は全額の運送賃を受け取る権利を有したであろう、と考える。すべての包みが引き渡されていれば、船舶は、すべての量に基づき運送賃を計算する権利を有するであろう。なぜなら、引渡しは、船舶が関係するかぎり、船上に受け取ったすべてのものの船舶による"正しい引渡し"であったのであろうからである。……本件は、私には大きく異なっているように思われる。海の危険により、貨物は移動した。包みの一部が破損した。船舶は、避難港に入港し、貨物を陸揚げし、そして、その陸揚げ中、ほかの損害および破損が生じた。申立人および他の荷送人に属したまま、多くの油が漏れ出した。救うことができたものは集められ、そして、その同一性は失われたので、さまざま

まな所有者のあいだで配分された。ニューヨークに到着した時、全体量の約六分の一、当然、もとの包みの大きな割合が、失われていた。このような事実に基づき、私は、これらの船荷証券の公平な解釈が総額としての運送賃の支払いを要求している、と考えない。運送賃として総額の支払いが強要されていたすべてのケースにおいて、その趣旨の当事者の意思は、船荷証券または傭船契約書の文言に基づき、明確であった。Shipping v. Armitage; Robinson v. Knights, L. R. 8 C. P. 465; The Norway, 3 Moore, P. C. (N. S.) 245; Querini Stampalia, 19 Fed. Rep. 123. 本件では、船荷証券が、支払いは「正しい引渡時に、トン当たり三二／六の料率で」なされる、と述べているだけではなく、参照のなされている欄外が同じ料率、すなわち、トン当たり三二／六を繰り返している。これは、解釈が約定された総額のそれであったあらゆるケースにおいて用いられていたそれとまったく異なる意味の文言であり、そして、私には、そのような意思を持ち込むものとは思われ<sup>(89)</sup>ない。

本判決は、結論として、貨物の単位重量当たりで確定的に運送賃が規定されていても、それだけでは、総額運送賃が約定されたことにはならない、とした。すなわち、「通常、運送賃は、引き渡された包みについてのみ、徴収される。事案をその原則の外に置くためには、契約の文言がその意思を本件の船荷証券上には表れていないような合理的な明確性をもって明示していなければなら<sup>(90)</sup>ない」と述べている。原則（引き渡された貨物についてのみ運送賃は支払われる）を排除するには、明確な合意を必要とするのは、法解釈上、ごく自然であろう。

上掲の判決部分は、貨物の単位重量当たりの運送賃と貨物の総重量が判明していれば、運送賃の総額を算出することは可能であるが、それだけでは、総額運送賃が約定されたことにはならない、と判断したことになる。総額運送賃

が約定された、というためには、明確な合意が契約の文言から読み取れなくてはならないのである。

なお、被告である貨物（油）の所有者には、避難港で失われた彼の油一八〇〇〇ポンドについて共同海損が認められた。そして、その分の運送賃の請求が認められた。本件の船荷証券の運送賃に関する文言は、一部滅失における運送賃支払いに関する米国海法の原則を排除するに足りるものか否かについて、本判決は明言していない。<sup>(91)</sup>

次にみる事例は、明らかに、傭船契約書の条項が現実に引き渡された運送品についてのみ運送賃は支払われるとの米国海法の原則を排除した（引き渡されなかった運送品に関する運送賃の支払いを傭船者に求めた）例である。<sup>(92)</sup> 船積みされた量（quantity intaken）に基づきトン当たりで運送賃の支払いを定めている傭船契約書の条項（運送賃の料率について規定した後、海の危険などを運送人の免責事由として列挙している）に基づく、運送品の一部が引き渡されなかったにもかかわらず、傭船者は全額の運送賃の支払義務を負う、としている。そこにみられる運送賃の合意が総額運送賃（lump sum freight）に似たものであることを認めつつも、それとの（微妙な）ちがいを明らかにしている。さらに、海の危険、船長・船員の非行、海賊などを免責する条項が、荷送人の運送賃支払義務に対する制限ではなく、船舶の貨物引渡しの場合のみ関連することを判示するなど、多くの論点を含むものである。

### Christie v. Davis Coal & Coke Co. 事件<sup>(92)</sup>

#### 〔事実の概要〕

一八九八年九月になされたニューヨークからメキシコのタンピコへの航海に基づき、運送船の船主（原告）が、傭船者（被告）に対して運送賃（および滞船料）の支払いを求め、本訴を提起した。タンピコ港の近くのメキシコ

の水域において、運送船の過失なしに座礁が生じ、その結果、船長により適法に投荷がなされた。その貨物に関する未払いの運送賃の支払義務が被告にあるかが問われた。傭船契約書のなかに以下のような条項が含まれていた。

「船舶は、満載の貨物を受け取り、そしてそれとともにメキシコのタンピコまたは船舶が接近しうるその近くに向かい、そこで貨物を慣習にしたがった方法により、浮揚して引き渡しうる場所で、船積みされた量に基づきトン当たり米國通貨で……の割合で運送賃の支払いを受けた時に、引き渡す。……(不可抗力、海の危険、火災、船長・船員の非行……座礁およびその他の航海の事故を免責する)。」

「船荷証券は、本傭船契約を害することなく、署名されるが、しかし、少なくとも傭船された料率による。充分な運送賃が船長に対して引渡港において船舶の必要的な船費のために前払いされる……。そして、差額がニューヨークにおいて貨物の正しい引渡し of 適切な証拠に基づき現金で支払われる。……共同海損がなされる場合、一八九〇年のヨーク・アントワープ規則にしたがい精算される。」

〔判旨〕

「厳格な意味における運送賃は、当事者の合意にしたがった船舶による貨物の運送および引渡し of 費用である。……広い意味においては、保険法においては、運送賃は、船舶のあらゆる使用に対する対価を含む。Bowen 判事が Spaight v. Farnworth, 5 Q. B. Div. 115 において述べている。『一般原則として、運送賃は、反対 of 特別な合意 (または統一的な貿易慣習) がなく、船積みされ、運送されそして引き渡されただけの貨物についてのみ支払われることになる。』貨物の一部が航海中に滅失した場合、割合運送賃 (freight pro tanto) の支払いに関する約因は滅失する。そして、長く使用されている通常の傭船契約書および船荷証券の書式は、引渡し時の支払いのみを

求めている。

運送賃は引き渡された貨物についてのみ支払われる、との推定は、それゆえ、衡平上の理由に依拠している。そして、この衡平上の推定は、当事者の契約が合理的な明確性および確実性とともに対抗の意思を明示していないかぎり、優越すべきである。海の危険が保険によってカバーされえそして通常カバーされているかぎり、すべての海の危険に関してこの解釈を維持するためのいっそうの理由が存在する。運送賃は海の危険により失われるべきである。その危険は、運送人によって負担されそして彼のための保険によってカバーされなければならない。その危険は、それゆえ、単に、解釈によって転嫁されるべきではなく、そして、荷送人に配されるべきではない。ただし、そうすることが契約の意図でありまたは契約の必然的な効果であった、との合理的に明白な証拠に基づく場合にはこのかぎりではない。さもなければ、荷送人は誤解させられ、そして、荷送人は彼の危険の運送賃の利益を付保すべきである、という合理的な通知の欠落により損失をこうむる。それゆえ、この点に関する当事者の契約が絶対的に支配的なのであるが、——契約の意図および意味が書面自体の表面から明らかであるか、船舶の利益のために傭船契約書または船荷証券を導入された通常の船積文言の修正を解釈して、なお、明確に異なったことが確認される場合——、そのような修正の意味および範囲が明確でなければ、それらは、推定された意図を超えて、状況および推定される変更の目的から推測されるために拡張されるべきではない。本裁判所において、この考えに基づき、*Gibson v. Brown* 事件は判断された。

同様の解釈原則が本件においても躊躇なく適用されるべきである。唯一の問題は、本件の傭船契約書の規定が運送賃の支払いに関して何らかの不確定性、不一致または不明瞭性を示しているか否か、または、多分、裁判所に解

積による文理的な判断を制限・制約することを容認することになるような、その文言の文理的適用から何らかの合理的な結果が生じるか否かである。

繰り返しなした考察に基づき、私は以下のような意見に立つ。すなわち、そのような制限を正当化するような不  
明瞭性もないし、また本件で問題となっている条項に関連した不合理的な結論も存在しない。そして、全額の運送  
賃が支払われるべきである<sup>(93)</sup>」。

以上のように、ニューヨーク南地区地方裁判所は、本件の傭船契約書中の運送賃支払いに関する規定に基づく  
船積みされた貨物の量にしたがい全額の運送賃が支払われるべき、と判示した。いままし、同裁判所の本件における  
契約条項に関する解釈を具体的にみると、以下のものである。

「本件のもののような傭船契約書に基づく船舶の運送賃に対する権利の黙示的な条件は、貨物のある部分が引  
き渡されることであろうが、しかし、本件の傭船契約書の条項は、船舶に全額の運送賃に対する権利を付与する  
ためにすべての貨物が引き渡されなければならないことを要求または黙示していない。それは、運送賃は「貨物  
の引渡しの際に」支払われる場合である。しかし、本件においては、傭船契約書は異なっている。船舶は、事実、  
「運送賃の支払いの際に貨物を引き渡す」ことに同意しており、「海の危険は免責」である。しかし、船舶は、  
海の危険が引渡しを免除しているものを除き、すべての貨物を引き渡せば、その合意した条項を履行している。  
そして、この同じ条項により、それゆえ、船舶は、「船積みされた量に基づく」、すなわち、船積みされた全部の  
量に基づく運送賃の支払いの時を除き、船上に残っているものを引き渡す義務を負わない。一定の前払いの後、

運送賃の差額がニューヨークにおいて「貨物の正しい引渡しに適正な証拠に基づき現金で」支払われるものとして、後続の条項は、実は、荷送人の運送賃支払義務を規律する規定である。そして、それは、先行の規定と厳密に調和している。この条項において特定された条件、すなわち、「貨物の正しい引渡し」は、船舶が引き渡すことを義務づけられているすべての引渡しのみを要求している。それゆえ、免責された海の危険による滅失は除外される。……

上掲の傭船契約書の条項における海の危険の免責は、荷送人の運送賃支払義務に関する制限ではない。それは、文法的に、その条項と関連しておらず、船舶の貨物引渡し<sup>(94)</sup>の合意とだけ関連している……」。

また、総額運送賃と「freight to be paid on the quantity intaken」との異同について、おおよそ以下のような考えを示している。

本件におけるように、船主は、船舶の全容量を一個の貨物のために供する場合、lump sum を傭船契約に挿入するかわりに、船積みした量または重量にしたがい、船積時点に決せられる一定額の現実的な支払いを合法的にそして当然に規定することができる。これは、正確には、lump sum 傭船契約を形成するものではなく、それに対する接近ではない。本件において明白であるように、単にそのような lump sum 傭船契約に対する接近が想定された場合、船舶の使用に対して支払われる運送賃の決定の方法は、荷送人にとりより好都合なものである。トン当たりの正確な料率が契約時に彼に知らされるため、そして、貨物が全部滅失した場合、運送賃はまったく支払われなかったための両方の理由による。この点において、純粹な lump sum 傭船契約とおそらく異なる。純粹な lump sum 傭船契約に基づく、合意された運送賃は、たとえ、すべての貨物が免責された海の危険により滅失したとしても、航海が完遂

されれば、多分、支払われることになる。……分損の場合、本件の傭船契約に基づくと、被告は、船積みされた量により定められた運送賃を支払っており、もし、傭船契約が純粋な *lump sum* 傭船契約であれば彼が支払義務を負ったであろう<sup>(95)</sup>だけを支払う。

- (88) 44 F. 98 (Dist. Ct. S. D. N. Y. 1890).
- (89) *Id.* at 99.
- (90) *Id.* at 99-100.
- (91) 70 Am. Jur. 2d 957 FN. 60 は、次にみる *Christie v. Davis Coal & Coke Co.* 事件と並べて引用している。
- (92) 95 F. 837 (Dist. Ct. S. D. N. Y. 1889), *aff'd*, 2d Cir., 110 F. 1006, 49 C. C. A. 170 (1901).
- (93) 95 F. at 838-839.
- (94) *Id.* at 841.
- (95) *Id.* at 839-840.