

米国法における海上物品運送賃請求権に関する一考察(三・完)

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、五八卷二号)
 - 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 運送品の一部滅失
 - 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、五八卷二号)
- 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 (以上、本号)

五 特 約 条 項

運送品の運搬および引渡しが運送賃支払いの停止条件とする米国海法の原則（後払いの原則）は、しばしばふれて
いるように、特約によって排除することができる。以下において、後払いの原則を修正・排除する特約条項のうち、
重要と思われるものを検討する。

1 前払い運送賃

運送賃が運送人の便宜のために前払いされる慣行が何時ごろから何処で始まったのか、それを知ることは、おそら
く不可能であり、本稿にとっても、無意味であろう。⁽⁹⁶⁾ それよりも、前払い運送賃についても、運送賃は貨物が引き渡
されなければそしてそれまで取得されないとする米国海法の原則が適用されるのか、それとも、運送賃が前払いされ
た場合、その原則は排除されるのかを確認しておけば足りるであろう。

よく知られているように、英国海法によると、前払い運送賃が約定されている場合、運送賃は、貨物の引渡しの有
無にかかわりなく、たとえ、船舶が滅失し貨物の引渡しが無能になっても、支払われなければならないとされている
ようである。また、前払い運送賃が実際に支払われた後に、その航海が放棄された場合でも、荷送人・傭船者は、運
送賃の一部さえ返還を求めることができない。前払い運送賃は、支払期日が到来すれば、その後、現実の支払い前に、
貨物が免責危険によって滅失したとしても、支払われなければならない。⁽⁹⁷⁾ これは、英国海法の特徴の一つといえる
であろう。

米国海法の運送賃支払いに関する原則の形成過程において、しばしば英国（および欧州大陸諸国）の法理の影響がみられた。前払い運送賃に関しても、英国法の影響が認められるのかを確認しておくべきであろう。結論を先に示せば、否である⁽⁹⁸⁾。

運送賃は、物品運送に対する対価であり、それが前払いされそして荷送人の責めに帰することができない事由により貨物が運送されなかった場合、反対の特約がないかぎり、返還されなければならない。これが前払い運送賃に関する米国海法の原則といえる。これは、明らかに、英国の原則と異なっている。前払い運送賃に関する米国海法の原則の形成史上、忘れることができない判決は、*Watson v. Duykinck* 事件⁽⁹⁹⁾である。

〔事実の概要〕

一八〇五年二月一七日、帆船 *Harriot* 号の船長 *Watson* は、ニューヨークからセント・トーマス島への航海につく予定であった。*Watson* は、*Duykinck* と以下のような合意をした。即金一〇〇ドルの報酬で、*Duykinck* に旅客として *Harriot* 号に乗船し六〇〇ドルの商品を積み込むことを認め、そして、航海中の食料・飲料などを供給する。*Duykinck* は、一〇〇ドルの支払いに合意し、同日、*Watson* に支払った。二月二三日、*Harriot* 号は、*Duykinck* と彼の商品を積んで出帆した。*Harriot* 号は、ニューヨーク港を出帆して二日後、浸水を起こし、ニューロンドンに向かわざるをえなくなった。その途上、*Harriot* 号は難破し、船長および乗組員は、一日してニューヨークに戻った。積荷の大半は、救助された（*Duykinck* の商品の救助料は二〇ドルであった）。*Duykinck* は、別の（*Watson* が提供したものではない）船でセント・トーマス島へ行った（セント・トーマス島への通常の

旅客運賃は、八〇ドルと五〇ドルであった)。ニューヨークの慣習・慣行によると、乗船料は、航海開始時に支払われ、航海が開始されれば、その後の事故により完了しなくとも、返還されない。原審の一般訴訟裁判所 (Court of Common Pleas) は、Duykinck に六〇ドルの回収を認めた。誤審令状 (writ of error) に基づき、Watson が Duykinck に対して訴えを提起した。原判決破棄。

[判旨]

Kent 判事は、本件のように、前払い運送賃が航海不成就のときに返却されるべきか否かについて英国の書物がほとんど何も語っていないことを認めたくえで、多くのケースにおいてそうすること余儀なくされているように、外国の編纂物および海法の著名な著者に頼れば解決できると考えている。そして、Cleirac のオレロン海法に関する註釈、Valin の海事勅令のコメンタール、Roccus、Straccha、Pothier、Molloy、Abbott などを参照しながら、海法の一般原則を次のように述べている。

「一般原則は、疑いもなく、次のとおりである。運送賃は物品運送に対する報酬であり、そして、前払いがなされ、荷送人の責めに帰することができない事由により、物品が運送されなかった場合、それは、滅失が生じた約因⁽¹⁰⁰⁾に対して支払われた金銭の通常のケースを形成する」。

この部分が、後の判決により表現は少し変えられ、前払い運送賃に関する米国の原則として受け継がれてゆくことになる。しかし、本判決は、具体的結論としては、前払い運送賃の返還を不要とした。本件における約因は、物品を船上で受け取りそれを運送し引き渡すための正当なそして善意の努力をなしたことにより果たされたと考えられたためである。

上で紹介した *Watson v. Duykinck* 事件は、のちに連邦最高裁判所によって引用されることになるが、それ以前に、同判決を引用し、また、それ自身も連邦最高裁判所によって引用されることになるマサチューセッツ州最高裁判所判決を検討しておきたい。

Griggs v. Austin 事件⁽¹⁰⁾

〔事実の概要〕

ボストンからリヴァープールまでの樽詰めのリンゴの運送のために、運送賃の全額が船舶の出帆前に支払われた。船舶が引渡港に到着する前に座礁し難破した。そのため、積荷の多くが破損し塩水のため無価値になった。原告が支払った運送賃の返還を求めて船主を訴えた。原告は、以下のように主張した。金銭支払いの約因 (consideration) は、船主の彼の船舶によるリヴァープールまでのリンゴの運送の合意であった。それに失敗したのであるから、船主は金銭を返還すべきである。訴えは、約因の滅失を理由とする。船主 (被告) は、以下のように主張した。運送賃の前払いは、貨物の所有者にすべての危険を負わせる。運送と引渡し不成功は船主の過失なくして生じたのであり、船主に返還義務を負わせる法的な原則も衡平上の原則も存しない。

〔判旨〕

「支払いまたは約束の唯一の約因である、他方によってなされるべき何かの行為を期待して一方によって金銭が支払われるか約束がなされ、そして、なすべきと約定されたことが履行されなかった場合、金銭は返還されうるし、その約因に基づいた約束は契約当事者間で無効とされうる。この一般原則は、收受した金銭を求める訴えに基づき

支持されてきたケースの大半のおそらく基礎である。例外は当事者の約定により作りうるが、その例外がないと、準則は、普遍的であるように思われる。そして、この正義の広い原則は、*Watson v. Duykinck* 事件 (3 John. R. 335) において Kent 主席判事によってなされた研究および引用されたケースによって十分に証明されているように、運送賃のこの問題に関して、欧州大陸において、海法に採択されている。そのケースにおいて示された意見のなかでたくみに先取りされている根拠を検討することは、学習の見せ掛けにすぎないであろう。とりわけ、同じ根拠が *Story* 判事によって彼の *Abbott on Merchant Ships & c.* の版の注において詳しく考察されており、その注は上に引用した Kent 主席判事の意見から公然と補充されているからである。書物が莫大に増えているから、本文と註釈の双方が法律家の書齋のほとんどすべての書物のなかに発見しうる時に、私は、人に公言を控えるようそして公衆に疑いもなく確立された点について反復引用の無駄を控えるよう望む。上に引用した意見および *Story* 判事の注を参照すれば、運送賃は、物品運送に対する対価であり、それが前払いされそして荷送人の責めに帰することができない事由により貨物が運送されなかった場合、反対の特約がないかぎり、返還されなければならないというのが、欧州大陸の海運国の確立された法であることが判明するであろう、というだけで充分である⁽¹⁰²⁾」。

上に引用した判決文からすると、前払いされた運送賃は貨物が引き渡されなかったとき返還されるべきとの原則は、欧州大陸の海運国の原則として確立されており、米国に移入するについて何の障害もなかったように思われる。しかし、本判決は、まだ、前払い運送賃に関する英国の原則が米国の原則として受け入れようとしたものと異なっていることに気づいていなかったようである。Kent 主席判事の研究に言及しているところからすると、両者の原則は一致

していると考えていたようにも思われる。同判決から三〇余年が過ぎたころ、メリーランド州上訴裁判所によって、同種の事件が扱われた。そこにおいては、両者のちがいが明確に認識されている。

Atwell v. Miller 事件⁽¹⁰³⁾

ボルチモアからモンロビアまでの物品運送の途中、運送船が難破し、運送品の一部が滅失し、残部に毀損が生じた。運送依頼者が運送人に対して運送賃として支払った金銭の返還を求めて訴えを提起した。

メリーランド州上訴裁判所は、前払い運送賃に関する原則について、次のように述べている。「英国によって定められた法とこの国の裁判所によって承認された法の間にはかなりの差異がある。われわれは、われわれ自身の裁判所の判決を、コモンローのおよび正義の原則に適合したものととして採択する⁽¹⁰⁴⁾」。

前払い運送賃に関する原則が英国と米国（および欧州大陸の海運国）で異なっていることが明確に認識され、米国の原則を採択すべきとされている。そして、このあと、続けて、上にみた Griggs v. Austin 事件判決 (Parker 判事のことば) の後半部分がそのまま直接引用されている。⁽¹⁰⁵⁾ Griggs v. Austin 事件判決は、そのちがいに気づいていなかったのかもしれないが、同判決が述べたことが英国の原則とは異なる米国の原則として認識されそして採択されたのである。そして、それから間もなく、連邦最高裁判所が前払い運送賃に関する米国の原則を確認することになる。

The Kimball 事件⁽¹⁰⁶⁾

この事件は、先の二例とは異なり、運送賃を前払いした運送依頼者が運送人に対してその返還請求をしたものではない。その意味では、前払い運送賃に関する米国の原則を判決理由中で承認したことにならないのかもしれないが、

米国の原則を認めた先例としてつねに引用されているものである。事実の概要と米国の原則を認めたと思われる判決のことばのみを紹介しておく。

〔事実の概要〕

一八五六年七月、Kimball号の船主は、ニューヨーク、メルボルンそしてボストンの往復航海のため、同船をボストンの商社に傭船に出した。傭船料の一部は、航海の前または航海中に支払われるべきであるとされそして支払われた。そして、差額の半分は、復路の貨物の引渡しの後、五日のうちに、残りの半分は、一〇日のうちに支払われることが約定されていた。航海中、傭船者は、船主の要請により、一〇〇〇〇ドルの手形を交付した。手形は、船舶の到着が予期される時期の近くで支払われるように振り出された。本件の手配をしたブローカーの証言によると、手形は、船主の融資のために交付され、船舶が帰港する前に満期になった場合、延期され書き換えられるはずであった。船舶は、手形が満期になる五週間前に到着した。しかし、船舶が帰港する直前、そして、手形が満期になる前に、傭船者が破産した。船主は、直ちに、手形の返還を傭船者に申し出たが、傭船者は受取りを拒絶した。論点は、他にもあったが、運送賃の支払いに関していうと、傭船者の手形は傭船料の支払いとみなされるべきか否かであった。

〔判旨〕

「手形は、航海が終了する前、したがって、傭船料の残金が支払われるべき前に交付された。手形を運送賃の一部の支払いとして扱うと、船舶が到着しなかった場合、手形は、または、支払われていれば、その額は、取り戻されえた。運送賃は、物品運送の報酬であり、前払いされた場合、荷送人の責めに帰することができない事由により

物品が運送されなかったとき、反対の特約がないかぎり、すべてのケースにおいて、返還されるべきである。注(13)。そして、本件においては、そのような特別の合意はなかつた⁽¹⁰⁷⁾。

傭船契約書中の運送賃の分割支払い（一部前払い）の合意がなされただけでは、前払い運送賃に関する米国の原則を排除しうるものではないとされたことになる。なお、判旨中の注(13)は、三件の先例を引用している。Watson v. Duykinck, 3 Johnson 335; Griggs v. Austin, 3 Pickering 20; Phelps v. Williamson, 5 Sanford 598 である。前二者は、本文中で検討した判決である。

前払い運送賃に関する米国海法の原則を述べた例として、The Kimball 事件と並べて引用される連邦最高裁判所の判決を検討しておく。The Bird of Paradise 事件⁽¹⁰⁸⁾である。これも、運送賃を一部支払いしていた傭船者が破産に陥り、運送船は到着したけれども、運送賃の残額が支払えなかつたケースである。運送賃の残額の支払いを受けられなかつた運送人が運送品の上にリーエンを主張し運送品の引渡しを拒んだ。前払い運送賃に関する米国の原則について言及した判決の部分のみを再現しておく。

「この国における確立された法理は、前払いされた運送賃は、航海が履行されなければ、取得されず、そして、荷送人に帰することができない過誤により、契約が履行されなかつた場合、荷送人は、運送賃を取り戻すことができる⁽¹⁰⁹⁾ということである。注(24)」。

本判決において、前払い運送賃は航海が履行されなければ返還されるべきとするのが米国の確立された原則であることが明言されている。そして、注(24)において、The Kimball 事件、Briggs v. Austin 事件、マサチューセッツ州

最高裁判所判決二例、*Watson v. Duykinck* 事件および *Kent* 判事の注釈書などの七件の先例・文献が引用されている。米国の原則は、完全に確立されたものとして承認されたといえるであろう。われわれは、前払い運送賃に関する米国海法の原則の形成過程を通覧しただけであるが、*Kent* 判事の影響の大きさを忘れることができない。

(96) 前払い運送賃の態様は様々である。傭船契約が成立した時、貨物の船積みが終了した時、船荷証券に署名がなされた時、船舶が出帆してから何日後あるいは貨物が陸揚港に到着する前というように運送賃の支払時期が合意される。さらには、一部のみを前払いし残りを貨物の引渡し後に支払うという合意もありうる。なお、前払い運送賃と荷送人・傭船者が運送人に対してなす貸金は厳格に区別されなければならない。前払い運送賃は、あくまでも運送賃の支払いであるため、運送の完了がなかった場合、その返還の要否が問われることになる。しかし、貸金は、運送人が船舶の諸費用に充当するため傭船者・荷送人から借り受けるものであり（金銭の消費貸借）、運送の完了の有無にかかわらず、運送人はそれを貸主に返還しなければならない（小町谷『中巻の二』五二二頁以下）。

(97) 英国の前払い運送賃に関しては、日本海運集会所訳・イーアーハーディアイヴァミ著『実用海上運送契約』二七〇頁（日本海運集会所、一九八七年）を参考にした。

(98) 日本海運集会所訳・イーアーハーディアイヴァミ著『実用海上運送契約』同所に一八一五年の *De Sivale v. Kendall* 事件が紹介されている。この事件以降もいくつか同趣旨の判決が繰り返されているようであるが、米国は、英国とは異なる原則を形成した。

(99) 3 *Johns*, 335 (Sup. Ct. N. Y. 1808).

(100) 3 *Johns*, 335 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* の判例検索サーヴィスからは判明しなかった。

(101) 3 *Pickering*, 20 (Mass. 1825).

(102) *Id.* at 22-23.

(103) 11 Md. 348, 1857 WL 2851(Md. 1857).

(104) 1857 WL 2851 at 8.

(105) 判旨の第五文『そのケースにおいて示された意見のなかで……』以下、最後まで引用されている。

(106) 70 U. S. 37 (1865).

(107) *Id.* at 44-45.

(108) 72 U. S. 545 (1866).

(109) *Id.* at 562.

2 割合運送賃

運送賃は、物品運送に対する報酬であるので、原則として、目的港における運送品の引渡しがなされなければ、支払われない。少なくとも米国海法および日本法のもとでは（おそらく、中国法のもとにおいても）、もし、前払いされていれば、運送人は、返還しなければならない、と解されている。

しかし、運送人は、目的地に到達しない前（中間港において）、引渡しをなすことによって、運送賃の一部を取得しうる場合がある。いわゆる割合運送賃 (*freight pro rata*) である。米国海法における割合運送賃については、すでに⁽¹⁰⁾二-3の *Caze & Richard v. Baltimore Ins. Co.* 事件および三-2の *The Eliza Lines* 事件などの場において若干の検討を行っている。その検討から、割合運送賃の発生要件（中間港における荷主による貨物の自発的受取り）および根拠 (*quantum meruit*) の概要を知ることができた。そして、日本商法第七六〇条および第七六一条における議論とかなり異なっていることも分かった。以下、二、三の裁判例を紹介しながら、米国の割合運送賃に関する議論をもう少し詳しく検証したい。

米国海法にいう割合運送賃は、日本商法第七六〇条第二項が認める割合運送賃とは明らかに異なっている。⁽¹¹⁾米国海

法の割合運送賃請求権は、もっぱら、契約に依拠している。すなわち、運送契約の両当事者が、もとの運送契約を廃棄することに合意し、中間港における引渡しがなされそして代替された履行として受諾されることに合意する契約によって、割合運送賃請求権は認められる⁽¹¹⁾。

割合運送賃を否定した例はいくつかみられるが(たとえば、Caze & Richard v. Baltimore Ins. Co. 事件および The Eliza Lines 事件など)、承認した稀な例について検討しておきたい(ただし、運送人が提起した訴えではないので、具体的な金額が算定されてはいない)。

Propeller Mohawk 事件⁽¹²⁾

〔事実の概要〕

一八六〇年一〇月三十一日、シカゴに停泊していた Mohawk 号に、バッファローで引き渡される予定の二〇二〇〇ブッシェルの小麦が船積みされた。Mohawk 号は、堪航能力を備え、航行の危険は免責するとされていた。運送賃は、着払い。その小麦に二〇〇〇〇ドルの保険が掛けられた。Mohawk 号は、出帆し、行程の半分以上を過ぎたところで、十一月七日、デトロイトの近くで座礁した。離礁の努力がなされたが、ボイラーの破裂により、航行不能になり、その後、沈没した。沈没により、一一〇〇ブッシェルを除き残り全部(一九一〇ブッシェル)が損害をこうむった。知らせを受けた小麦所有者の代理人が、全損として、保険者に保険委付をした。保険者は、保険委付を承諾し、全損として、保険金を支払った。十一月一日、保険者は、代理人に損害を受けた小麦の占有を取得し、それを売却するよう指示した。保険者の代理人は、損害を受けた小麦を二二〇〇ドルで売却した。同日、

買主の斛に引渡しがなされた。売却されなかった一一〇〇ブッシェルの小麦は、Mohawk号により、バッファローまで運送され、そこに安全に到着した。保険会社は、一一〇〇ブッシェル分の運送賃およびその他の費用を提供したが、売却された小麦に関する運送賃の支払いを拒絶した。船長は、一一〇〇ブッシェルの小麦の引渡しを拒絶した。一一〇〇ブッシェルの小麦の価格は、それに関する運送賃または売却された小麦に関する割合運送賃より小額であった。船長は、全貨物について全額または割合運送賃の請求権を有すると主張した。保険者は、運送人に対する損害賠償請求権を約二三〇〇ドルでBarrell某に売却した。小麦所有者の名義で引き渡されなかった小麦に關して損害賠償の訴えがなされた。

第一審イリノイ地方裁判所、請求棄却。第二審イリノイ北地区巡回裁判所、第一審判決確認。連邦最高裁判所、上訴棄却。

〔判旨〕

「船荷証券または備船契約書中の免責事由のうちの一つの結果として発生する災害の場合、船舶の唯一の責任は、再装備しそして貨物または救助された部分を転送するか、もし実行不能であれば、他の船舶で転送することであり、そうすれば、船主は、運送賃請求権を有する。貨物の一部が運送に適しないほど大きく損害を受けた場合、船長は、關係する荷送人の代理人として、中間港で売却し、残りを運送することができる。この種のケースにおいては、船舶は、運送契約中の免責事由により、損害から免責されており、貨物の運送についてのみ責任を負っている。そして、荷送人が災害の地または中間港において物品を受け取った場合、その受取りは、航海およびすべての運送人の責任を終わらせ、船長は、割合運送賃 (freight pro rata itineris) 請求権を有する。注(6)⁽¹³⁾」。

本件の場合、航海継続不能の直接の原因は、ボイラーの破裂であったから、船荷証券または傭船契約書中の免責事由のうちに入らなかった。しかし、その場合にも、航海継続不能の直接の原因が船荷証券または傭船契約書中の免責事由にあたる場合と同様の原則が適用されるべきとされた。荷送人に保険金を支払いその権利を代位取得した保険者（の代理人）によって中間港で自発的に貨物が受け取られたので、そこで運送契約は終了した（割合運送賃の取得が認められる）とされた。

なお、引用判旨中であつたように、本判決は、*freight pro rata itineris*と云ふことばを用いている。本判決自身が認めているが、「割合」は、履行された航海の部分を全行程の長さと比較して確認されるべきものとされている。⁽¹¹⁴⁾ 割合運送賃の計算基準に関して立法主義は、大きく、距離主義（船積港から運送品が引き渡された中間港までの距離を計算基準とする）、船舶主義（運送距離、航海費用・時間、危険・労力などを計算基準とする）および積荷主義（途中までの運送により傭船者・荷送人が得た利益を計算基準とする）に分かれているが、米国海法は、距離主義によつてきていることが明らかである。距離主義は、古くから、フランス海商法など、欧州大陸諸国の海商法によつて採用されてきた主義である。おそらく、英国法もそれを支持するのであろう。The Eliza Lines 事件判決からも明らかのように、米国連邦最高裁判所は、割合運送賃の根拠としてコモンローの *quantum meruit* ⁽¹¹⁵⁾ の原則と同様のものを考えているものと思われる。⁽¹¹⁶⁾

短期間のうちに船舶の修繕が可能な場合、運送人は、修繕を行い、運送を継続することができる。たとえば、船長が運送継続を拒絶するかまたは運送の継続が不可能になり、積荷の所有者が中間港において積荷を受け取った場合、それは、積荷の所有者による自発的な受取りとはいえないので、運送人は、通常、割合運送賃を取得しえない。一方、

船長に船舶の修繕と運送継続の意思があるにもかかわらず、積荷の所有者が中間港において積荷を受け取った場合、運送人は全額の運送賃を請求しうる。⁽¹¹⁷⁾

Caze & Richaud v. Baltimore Ins. Co. 事件および Propeller Mohawk 事件から、割合運送賃が認められる要件(の二つ)として中間港における積荷の所有者による自発的な受取りが要求されていることが分かった。しかし、以下にみる裁判例は、積荷の所有者による自発的な受取りがなかったにもかかわらず、運送人に割合運送賃が認められた例である。敵性品を船積みしていた中立国の船舶が拿捕され、運送を中断せざるをえなくなった状況において、運送人(船主)に割合運送賃が認められたケースである。ただし、同事件は、きわめて例外的な事案であり、往路の運送賃は無料とされており、復路の運送賃は割高に合意されていたが、運送船が拿捕されたのは往路の途中であった。割合運送賃が容認されたが、往路の航海に関する運送賃に基づき、割合運送賃の額が算定された。具体的にいくらの額が割合運送賃として容認されたのかは不明であるが、貨物の所有者が中間港において自発的に貨物を受け取った場合ではないのに、運送人に割合運送賃が認められたケースとして興味を引く事案である。初期の裁判例であるが、割合運送賃の根拠について明言している点には、とりわけ注目すべきであろう。

Ship Societe 事件⁽¹¹⁸⁾

〔事実の概要〕

一八一三年十一月一日、米国籍の Little は、ロンドンにおいて、スウェーデン籍の Societe 号の船長 Martinson と傭船契約を締結した。それにより、Martinson が Societe 号を提供し、Little が運送するため Societe 号を

借り受けた。傭船契約書には、とりわけ、以下のような合意がなされていた。Societe 号は、チームズにおいて同号のために用意された貨物を船積みし、アメリカ島において運送賃無料でその貨物を引き渡す。Societe 号は、アメリカ島において、同号に提供される帰り荷を受け取るものとする。Societe 号は、アメリカ島において、船積みでない場合、Line の代理人が指示する港に向かい、そこで貨物を受け取るものとする。帰り荷の運送賃は、傭船契約において定められた額とするが、それは、往路とまったく無関係なものとすれば、帰り荷のみの運送賃として支払われる額を超えるものであった。アメリカ島に向かう航海中、Societe 号は、米国の軍艦に拿捕され、ジョージア地区に連行され、そこで、貨物は、敵性品と宣告された。Societe 号の船長が運送賃支払請求の訴えを起こした。地方裁判所判事は、アメリカ島への航海に関する運送賃の額を算定するために、鑑定人を選任し、その報告書にしたがい運送賃を認めた。貨物の権利主張者および Societe 号の船長の双方がジョージア地区巡回裁判所に上訴したが、そこで地方裁判所判事の判決が確認された。さらに、連邦最高裁判所に上訴がなされた。Societe 号の船長は、運送賃はアメリカ島への航海に関する運送賃の評価額によってではなく、傭船契約書に基づき算定されるべき、と主張した。

〔判旨〕

「傭船契約書がアメリカ島への運送賃に関する規定を含んでいたら、その規定は、疑いもなく、裁判所を支配したであろう。しかし、往路の荷は、運送賃無料で引き渡されることになっていた。本件が傭船契約書の明示的规定により規律されるかぎり、船舶は、受け取っていない帰り荷につき全運送賃を得る権利があるか、何も有しないかである。

裁判所は、中立船が受け取っていない貨物に関して運送賃を認められた拿捕のケースを知らない。一つの貨物の上に、他の貨物について生じる運送賃に関して、リーエンは存在しない。裁判所は、運送賃無料で引き渡される貨物が後刻船積みされる貨物について支払われることが合意された運送賃の責任を負わされる、という原則を了解しえない。本件においても、運送賃として総額で金額が支払われることにはなっておらず、帰り荷の量と質にしたがい、金額が支払われることにはなっている。拿捕者と中立の船主のあいだと同じく、裁判所は、これを一個の全体の航海と考えることができず、別の往路と帰路と考える。

拿捕の時点で開始されていなかった帰路の運送賃に関する請求が支持されえないのであれば、裁判所は、地方裁判所が採用した原則以外の採用されうる別の原則を了解しない。運送賃は、アメリカ島への全航海に基づき、*quantum meruit* に基づき容認された。

拿捕者が上訴しなかったので、船舶に何らかの運送賃を認めたことの正当性に関して疑問が生じえない。しかし、裁判所は、なされた許容に満足しており、そしてそれは衡平なものである、というであろう⁽¹¹⁹⁾。

本判決においては、事案が特殊であったためか、依拠すべき先例は何も引用されていない。われわれは、中間港における積荷の所有者による自発的な受取りがなされなかった場合にも、例外的に、割合運送賃が認められることがありうることと、および、割合運送賃の根拠が *quantum meruit* に求められていたことを確認しておくべきであろう。そして、米連邦最高裁判所は、しばしば、割合運送賃は、単に、*freight pro rata* (または *pro rata freight*) と称さずに、*freight pro rata itineris* と称している⁽¹²⁰⁾。すなわち、「旅した割合」に応じて支払われるべき運送賃である。

なお、連邦最高裁判所判決ではないが、比較的最近の連邦破産裁判所判決でこのことばを用いながら、Propeller Mohawk 事件判決の一節（中間港における荷送人による貨物の自発的な受取りを割合運送賃の発生要件とする部分）を引用しているものがある。⁽¹²⁾ 米国海法は、現在も、割合運送賃に関して距離主義を維持しているものと思われる。

(110) 米国海法にいう割合運送賃と日本商法第七六一条第二項が認める割合運送賃とがまったく異なるかは、必ずしも明確ではない。すなわち、法定解除権に基づき運送人および傭船者・荷送人の双方から契約解除を申し出る場合（一方のみが契約解除権の行使をするとはかぎらない）、米国海法の原則とまったく別の制度といえるのか、現在の筆者には不明である。

(111) 70 Am. Jur. 2d 960. この合意は、明示的な文言によっても、また、中間港における荷主による貨物の受取りによって、それが自発的になされるのであれば、黙示的に成立しうる。

(112) 75 U. S. 153 (1868).

(113) *Id.* at 161. 注(6)は、先例として Welsh v. Hicks, 6 Cowen 504 を引用しているが、同事件判決は、一八二六年、ニューヨーク高位裁判所で下されたものである。その他に、文献として、Abbott on Shipping、Parsons on Shipping、Maude & Pollock, Law of Shipping を引用している。

(114) *Id.* at 163. なお、本判決は、一六三頁注(9)において、依るべき文献として、Kent の注釈書第一巻二二〇頁を引用しているが、第三巻の間違いと思われる。

(115) これについて、田中英夫編集代表『英米法辞典』六八八頁（東京大学出版会、一九九一年）は、「提供役務相当金額の請求 = as much as he deserves」と訳し、「quasi contractに基づく原状回復的な役務相当額の請求をいう」と説明しておられる。役務を受けた者の受益の有無に関して記述はなされていない。

(116) *freight pro rata itineris* の額（運送された距離の全行程に対する割合で算出される額）と *quantum meruit* の原則によって算出される額が一致するものか否かは、筆者に判断はできない（後者は、距離以外の要素を計算基準の中に入れるのか否かが不明）。いずれにしても、積荷主義ではないことは明らかである。米国海法と共通していると思われる英国法に関して、村田治美「割合運賃法論」海法会誌復刊五号一三四頁は、「既に行われた部分的な航海』によって荷主に利益を生じた場合に限り、割合運賃を認めようとするものである」としておられる。本稿では、村田博士の英国法の解釈の適否について議論

することは避けたい。

(117) この辺の事情について、*The Propeller Niagara v. Cordes*, 62 U. S. 7 (1858) は、以下のように述べている。「船主の代理人として、船長は、それに対して彼が制御していないそして人間の技能および慎重さの用心深い努力によって見張ることができない抵抗不能な力から生じる何かの事由により、そうすることを妨げられないかぎり、彼自身の船舶で物品をその目的地まで運送しなければならぬ。船舶が航海中に難破しまたは他の状態で航行不能になり、そして、非常に大きな遅滞と出費なしに修繕が不能になった場合、船長は、全額の運送賃を取得するため、物品を積み替え発送することができる。そして、他の船舶が同じもしくは隣接の港においてまたは合理的距離内の港で入手が可能であれば、それを調達し物品をその目的地まで運送することは、そのような状況における船長の義務であり、そしてその場合、船長は、そうして調達した船舶の備船料から生じる増額運送賃を物品に課す権利を有する」(*Id.* at 24)。連邦最高裁判所は、上に引用したことを、ほぼそのまま『*The Maggie Hammond*, 76 U. S. 435, 458-459 (1869)』によって繰り返している。

(118) 13 U. S. 209 (1815).

(119) *Id.* at 211-212.

(120) 一九世紀中葉の連邦最高裁判所判決では、『*Hugg v. Augusta Ins. & Banking Co.*, 48 U. S. 595, 604 (1849)』が、このことばを用いている。その後も、『*ニール*』で検討した『*The Tornado* 事件』に『*pro rata itineris peracti*』との表現もみられる(108 U. S. at 348, 2 S. Ct. at 750)。

(121) *In re Topgallant Lines, Inc.*, 1994 WL 16006031 at 5 (Bankr. S. D. Ga. 1994).

3 運送賃確定取得条項

現在使用されている備船契約書および船荷証券の(ほとんど)すべてに、『Full freight to be considered as earned upon completion of loading, the vessel and/or the cargo lost or not lost.』⁴⁶とある。『Freight shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier and shall be paid and non-returnable in any event.』⁴⁷とあるのは、同様の条

項が挿入されている。運送賃確定取得条項あるいは保証運送賃条項と称せられるものである。これらの条項の適用範囲は広く未収の運送賃にも及ぶが、Prepaid freight to be considered earned on shipment of goods, ship lost or not というような文言であれば、前払い運送賃の不返還の合意ということになる。近年は、前者のタイプ、すなわち、前払い運送賃の不返還についてだけではなく、未収の運送賃についても、条件が備われば運送人に取得を認める趣旨のものが多くみられるようである。

この条項は、割合運送賃に関する規定（日本商法七六〇条二項、同七六一一条二項）や不可抗力による運送品滅失に基づく運送賃喪失に関する規定（日本商法五七六条、中国民法三二四條）を修正・排除する機能を有する。「はじめに」において述べたように、日本において運送賃をめぐる裁判例が少ない原因の一つがこの条項の存在である、と考えられている。この条項は、運送賃保険（希望利益保険）の禁止を回避するための手段として考案されたといわれているが、その禁止が解けたにもかかわらず、現在も多く用いられている。

3-1 有効性の承認

米国においても、運送賃確定取得条項は、かなり以前から広く用いられているようである。三-3-2の *Alcoa S. S. Co. v. United States* 事件においてみたように、本条項は、運送賃支払いに関する米国海法の原則を排除するものと認識されている。近年も、本条項に関する紛争が生じることがあるようであるが、一九一九年は、連邦最高裁判所がその有効性を確認した年として記憶されるべきである。

一九一九年一月一三日、運送賃確定取得に関する連邦最高裁判所の判断が四件下された。そのうちの二件は、当事

者の一方（運送人）が同一人であったため、判例集の同一箇所に掲載されている。それらの四件の判決を判例集に掲載された順にしたがい紹介する。そうすることが、運送賃確定取得に関する議論をするうえでも、便宜になつていゝるものと思われる。最初に取り上げる二件は、Allanwilde Transport Corporation v. Vacuum Oil Co. 事件と Same v. Pidwell 事件⁽¹²²⁾として判例集に掲載されている（判例集には、四四九番事件と四五〇番事件と略号で表示されている）。

〔事実の概要〕

本件は、運送の依頼者である Vacuum Oil 社と Pidwell が前払いした運送賃の返還を求めて運送人である Allanwilde Transport 社に対してなした申立て (libel) に基づき、Allanwilde Transport 社所有の Allanwilde 号を差し押さえた（一九一七年二月一日）事件である。一九一七年五月、Vacuum Oil 社は、樽詰めの油を運送するため、Allanwilde 号を備船した。

備船契約書には、以下のような規定が設けられていた。「運送賃は、船荷証券の署名の時、割引き、手数料または保険料の負担なしに、米国金貨または同等の通貨で、正価で前払いされる。運送賃は、船舶が滅失するか否かにかかわらず、取得され、保有されそして返還されない。」

八月二五日、油が船積みされ、船舶は、以下のような規定を含んでいる船荷証券を発行した。「備船契約書のすべての条件および免責条項は、船荷証券中に撰取されたものとみなされる。」

一方、Pidwell は、樽詰めの釘の船積みを許され、彼に船荷証券が発行された。その船荷証券には以下のような規定が設けられていた。「運送人の合理的なコントロールを超えた事由による、……政府、官憲、支配者または人

民の差押え (arrest) または抑止 (restrain) による、……航海の延長による滅失、毀損、遅延または不履行につき、運送人は責任を負わない。」さらに、以下のような運送賃確定取得の規定も設けられていた。「前払いまたは目的地での徴収が意図されていたかを問わず、目的地までの全額の運送賃およびすべての前払い費用は、Allanwilde Transport 社による物品受取りの時 (Allanwilde Transport 社に) 支払われる……物品に関してなされたあらゆる支払いは、下記の役務の履行の前または後のいかなる段階において、割引きなしに (未払いであれば)、または全部または一部の払戻しなしに (支払済みであれば)、物品または船舶が滅失したか否かにかかわらず、または、航海が放棄された場合であっても、全額取得されたものとみなされ、そして、運送人に対して支払われる。」

船舶は、堪航能力を有し、適切に乗組員が配乗されていた。九月一日、船舶は、出帆したが、約一四日後、ニューヨークから五〇〇マイル離れた地点で、暴風雨に遭遇し損傷を受けた。船長は、避難および修理のための港を探したが、結局、ニューヨーク港に戻らざるをえなかった。その判断は、適切なものであった。一〇月五日、船舶は、ニューヨーク港に到着した。修理は、直ちに行われたが、その間、積荷は船上に積み込まれたままであった。船舶が航海中であつた九月二八日、政府は、交戦地帯へ航行する船舶の出港許可を拒否する決定をなした。船長は、ニューヨークに帰ってくるまで、このことを知らなかった。修理が完了したので、船舶は、航海の再開を試みたが、出港許可を得られなかった。一〇月末ころ、荷送人は、運送人から、積荷を陸揚げするよう通知された。積荷の陸揚げはなされたが、運送賃の返還はなされなかった。そこで、荷送人 (Vacuum Oil Co. と Pidwell) は、それぞれ、前払い運送賃の返還を求め申立てをなしたのである。

Vacuum Oil Co. と Pidwell のなした申立てにおいてそれぞれ二点、計四点が問題点とされた (第三巡回控訴裁

判所から連邦最高裁判所に対して意見確認が求められた。

1 航海は履行不能になり、そして、傭船契約書および Vacuum Oil Co. に対して発行された船荷証券によって証明された契約は解消し、運送人は、油のそれ以上の運送債務から免除されるか。

2 第一の疑問点に対する回答がいかなるものであれ、かように証明された契約は、認定された事実のもと、運送人が前払い運送賃の返還を拒絶することを正当化するか。

3 航海は履行不能になり、そして、Pidwell 対して発行された船荷証券によって証明された契約は解消し、運送人は、釘のそれ以上の運送債務から免除されるか。

4 第三の疑問点に対する回答がいかなるものであれ、かように証明された契約は、認定された事実のもと、運送人が前払い運送賃の返還を拒絶することを正当化するか。

【判旨】

「傭船契約書は、われわれがみたように、次のように規定している。『運送賃は、船荷証券の署名の時、正価で前払いされる。……運送賃は、船舶が滅失するか否かにかかわらず、取得され、保有されそして返還されない。』そして、この規定は、他の規定とともに、『船荷証券中に撰取されたもの』と規定されている。それらは、荷送人および運送人の権利および義務の基準となるよう、必然的に、意図的に採択されたものと思われる。繰り返してみよう。明示的宣言は、『運送賃は、船荷証券の署名の時、正価で前払いされる。……運送賃は、船舶が滅失するか否かにかかわらず、取得され、保有されそして返還されない』である。規定は、無意味なまたは付属的なものではなかった。われわれが航海の挫折と貨物の運送不実行のみを考えた場合、規定に対して不正義の非難をなすことは

容易である。しかし、反対の考慮すべき事柄がある。航海において予期された危険と不測の事態が存在しており、そして、われわれは、契約が両者を見通してそして両者に備えて作られていた、と想定しなければならぬ。われわれは、割り込んで他のそして異なった調節をすることができない。しかし、以下のように主張されている。Vacuum Oil 社の契約（傭船契約書および船荷証券）中に『官憲、支配者または人民の抑止』を免責した規定はなく、そして、それゆえ、運送人は、航海船の出港許可の拒絶により、その義務から免除されなかった、と。そして、さらに次のように主張されている。その出港禁止は、せいぜい一時的な障害でしかなく、そして、貨物は、障害が排除されるまで、保持されるか、障害に服しない船舶で運送されるべきであった、と。われわれは、いずれの主張にも同意できない。継続期間は、不確定なものであった。必然的に、出港禁止は、その措置の原因——すなわち、潜水艦の脅威——が続くかぎり、続いたであろう。しかも、その時、推測しえたかぎりでは、戦争の継続期間であったが、それに関して、推定または信頼に足りる推測はありえなかった。状況は、それゆえ、当然にそして正当にそれにしたがって経営判断および行動を決定するほどにはるかに永続的であった⁽¹²⁾。

以上のように、連邦最高裁判所は、Allanwide Transport 社に対して、Vacuum Oil 社によって前払いされた運送賃の取得を認めた。Allanwide Transport 社と Vacuum Oil 社とのあいだで交わされた傭船契約書および船荷証券の運送賃取得に関する規定は、かなり簡略なものであった。しかし、運送賃支払いの時期については、「船荷証券の署名の時」と明示されていた。そして、二つの証券には、「官憲、支配者または人民の抑止」を免責した規定はなかった。

連邦最高裁判所は、Pidwellに交付された船荷証券の運送賃取得に関する規定が詳細であったこと、そして、「政府、官憲、支配者または人民の差押えまたは抑止による、……滅失、毀損、遅延または不履行につき」運送人の免責を認めた条項があることから、議論を展開することなしに、Allanwide Transport社に対して、Pidwellによって前払いされた運送賃の取得を認めた。連邦最高裁判所が指摘したように、Pidwellに交付された船荷証券の運送賃取得に関する規定は詳細であるが、十分な明白さを有していたかは疑わしい。しかし、Allanwide Transport社による運送品の受取りの時、運送賃は取得されたものとみなされると読むことができそうな記載がみられた。

International Paper Co. v. Schooner "Gracie D. Chambers" 事件⁽¹²⁴⁾

一九一九年一月二三日に連邦最高裁判所の判断が下された運送賃確定取得に関する事案で、次に紹介するものは、先の四四九番事件と類似の（比較的簡略な）運送賃に関する規定を船荷証券中に有していた。四四九番事件および四五〇番事件において、運送船は、いったん出帆した後、船積港に戻ってきたが、次に紹介する事案において、貨物の船積みがされたが、運送船は出帆することがなかった。それにもかかわらず、前払いされた運送賃の取得が認められた。

「事実の概要」

一九一七年九月一四日、スクーター船 Gracie D. Chambers 号は、ニューヨーク港において、ボルドー港で引き渡す一般貨物の船積みを始めた。九月二七日と二九日の間、申立人である International Paper 社は一二〇トンのコピー用紙を船積みした。九月二八日午後四時二五分、ワシントンにある財務省は、ニューヨーク港の徴税官に対

して、すべての航海船の出港許可証を与えないよう、電報を打った。出港禁止に関する正式な公表はなかったが、一〇月一日、荷送人と船主の両者は、出入港禁止のうわさを聞いた。一〇月三日、スクーター船は、出港許可証を待たため、停泊場所に移動した。一〇月四日、船荷証券の交付と引換えに、運送賃が支払われた。一〇月五日、船長は徴税官に出港許可証を申請したが、拒否された。その後彼は、ワシントンの当局に申請し、スクーター船を出入港禁止から除外するよう訴えた。船舶はその命令が出される前に荷物の船積みを開始したというのがその理由である。一〇月一〇日まで、例外適用の申請は、明確にそして最終的に拒否されなかった。その後、貨物は陸揚げされ、そして船主は前払い運送賃の返還を拒否した。

船荷証券は次のような規定を含んでいた。「官憲および支配者の抑止は免責する。」「上述の物品の運送賃は、船舶および／または貨物が滅失するか否かにかかわらず、割引なしに全額前払いされ、保持されそして返還されることなく (retained and irrevocably)」と。

第二巡回控訴裁判所は、以下のように判示し、運送賃の取得を認めた(反対意見があったがここでは省略する)。

【判旨】

「われわれの法によると、運送賃は、貨物の引渡しの際のみ取得される。船舶は、三〇〇〇マイルの航海をし、目的港の一マイル以内まで貨物を運送したこともありうる。しかし、運送人は、運送賃を取得せず、引渡しをしなかった場合、前払い運送賃を返還しなければならない。当事者は、もちろん、異なる規則に基づく合意をすることができ、その目的のため、ずっと以前より、『船舶が滅失するか否かにかかわらず、』前払い運送賃は返還されないとする条項が、船荷証券および傭船契約書のなかに導入されてきた。いろいろに表現された条項は、すべての不測

の事態をカバーするよう意図された。船舶の滅失のみが予期されていた場合、付加的文言である『または滅失しない (or not lost)』は、無意味である。

引渡しの不履行が運送人の過失または船荷証券もしくは傭船契約書のなかで免責されていない危険による場合は別として、たとえ、運送人が貨物を引き渡さなくても、運送人は運送賃を保持するというのが、当事者の意図である。

船荷証券中の条項は、芸術的に作成されたものではない。なぜなら、『retained』と『irrevocably』のあいだに接続詞『and』が挿入されているからである。しかし、その意味は完全に明白である。『船舶および/または貨物が滅失するか否かにかかわらず、保持されそして返還されることなく (retained and irrevocably, ship and/or cargo lost or not lost)』は、保持されそして返還されることなく保持されるを意味する。Allanwilde事件において、文言は『保持されそして返還されない (retained and irrevocable)』であったが、その意味は完全に同じである。すなわち、運送賃の前払いは、返還されなく、そして返還されることなく保持されるべきであった⁽¹²⁵⁾。

連邦最高裁判所は、同日になした Allanwilde 号の関与した四四九番事件および四五〇番事件に対する意見確認におけると同様、前払い運送賃の取得を認めた。なお、本件において運送船は出帆していないことが四四九番事件および四五〇番事件と異なるとの主張がなされたようであるが、その点について、連邦最高裁判所は、以下のように判示してこれを退けている。

「本件における船舶は出帆しなかった、そして、この事実が本件を四四九番事件および四五〇番事件を区別する、

と主張されている。その事實は、それらの事件の原則をゆがめない。原則は、出帆の事実にしたがって形成されたのではなく、運送が運送人のコントロールを超えた事由により阻害され、物品が引き渡されなかったとしても、物品の船積時点の運送賃の支払いおよびそれを保持する権利について規定していた船荷証券にしたがって形成された⁽¹²⁶⁾。

連邦最高裁判所は、四四九番事件および四五〇番事件において提示した原則にしたがい本件においても運送賃の取得を認める趣旨であることは、上掲の判旨から明白であろう。しかし、とりわけ、判旨の第三文を注意深く読むと、奇妙な点に気づく。第三文は、「物品の船積時点の運送賃の支払い」と表現している。

しかし、四四九番事件および四五〇番事件の備船契約書および船荷証券には、そのような表現はなかったはずである。四四九番事件の備船契約書および船荷証券の運送賃取得に関する規定は、運送賃支払いの時期について、「船荷証券の署名の時」と明示していた。「物品の船積時点」と「船荷証券の署名の時」は、「出帆」以前である点では共通しているが、一致はしていないはずである。また、四五〇番事件の船荷証券の運送賃取得に関する規定は、運送賃支払いの時期について、明言していなかった。「取得時期」については、おそらく「物品の受取りの時」とする趣旨であったものと思われる。少なくとも、運送賃の支払時期を運送品の船積みの時とする旨を明示していない。

それにもかかわらず、連邦最高裁判所は、四四九番事件および四五〇番事件の原則が「物品の船積時点の運送賃の支払いおよびそれを保持する権利について規定していた船荷証券にしたがって形成された」ものであると述べている。この点は理解に苦しむ。

本件において、運送船は出帆していないが、船積みを完了しており、運送契約に着手している。その事実だけで（出帆の事実がなくとも）、本件の船荷証券の運送賃取得に関する規定に基づき、運送賃の取得を認めることは可能で

あつたであろう。しかし、本件の運送賃取得に関する規定と四四九番事件および四五〇番事件の傭船契約書および船荷証券の規定には、明らかな相違があることは見過ごしてはならないであろう。

Standard Varnish Works v. The Bris 事件⁽¹²⁷⁾

一九一九年一月二三日に連邦最高裁判所の判断が下された運送賃確定取得に関する事案で、最後に紹介するものは、先の Allanwilde 号が関与した二つの事案（四四九番事件および四五〇番事件）と Gracie D. Chambers 号事件とともに連邦最高裁判所に対して意見確認が求められたものである。事案の内容は、先の三件と同様、政府による出港禁止措置により出港不能に陥った船舶に、前払いを受けた運送賃の取得を認められたものである。船荷証券の運送賃に関する条項の文言が先の三件のそれらと若干異なる点が存在している。

〔事実の概要〕

一九一七年八月一七日、申立人 (Iibelant) のワニスが、スウェーデンのゴテンバーグへの運送のため、ニューヨーク港で Bris 号に船積みされた。同船舶の代理人が申立人に、申立人と権利主張者 (claimant) のあいだの上記の物品に関する契約を記載した船荷証券に交付した。申立人は、船荷証券に記載された運送賃を前払いした。船積み之時、荷送人は、英国政府の輸出許可証を求められていた。船積み之時、申立人は、英国政府の輸出許可証を呈示した。八月二七日、大統領は、ゴテンバーグ向けのワニスおよび他の物品の荷送人にそれらを輸出する前に輸出許可証を求める布告を発した。申立人は、輸出許可証の申請をなした。権利主張者は、貨物の陸揚げを開始する前に、輸出許可証の入手がなされうるかを確かめるため、一〇月八日まで、Bris 号を港に留める決定をした。一

○月八日にまたはそのころ、輸出許可証の申請は拒絶された。権利主張者は、Bris号から貨物の陸揚げを始め、一〇月二二日に陸揚げを終えた。権利主張者は、申立人が貨物の輸出許可証を取得した場合、その貨物の運送をする準備と意思があり続けた。申立人は、船積港で貨物を受け取り、そして、権利主張者に対して支払った運送賃の返還をなすよう求めた。その要求は、拒絶された。第二巡回控訴裁判所が連邦最高裁判所に意見確認をしたのは、以下の疑問点についてである。『船荷証券の契約は、上記の事実のもと、運送人が前払いされた運送賃の返還を拒絶することを正当化するか?』

なお、船荷証券には、以下のような規定が含まれていた。

第六条 『前払い運送賃は、船舶または貨物が滅失したか否かにかかわらず、または、避難港またはその他の地において航海の強制的な中断または放棄がなされても、貨物の船積みの時、取得されたものとみなされ、そして、船舶の所有者によって保持される。』

第七条 『船舶が、……戦争により……またはいかなる政権の敵対行為により、その目的地への到達を妨げられた場合にも、船長は、妨害が除かれるまで待つこと、または、倉庫もしくは適当な港に陸揚げしまたは船積港に貨物を返送することができる。』

【判旨】

「われわれは、本件がそれとともに付託された事案の判断の原則の範囲内にあると考える。本件において、しかし、次のように主張されている。すなわち、前払い運送賃の保持を正当化するため船舶が依拠した条項は、『返還されない (irrevocable)』という文言を含んでおらず、そして、その文言の上に、巡回控訴裁判所によりそしてお

そらく当裁判所により、重点が置かれた、と。その文言は、疑いもなく、強いものであるが、しかし、その不存在は、その関連用語の意味および意図を排除しない。それらの宣言は、『前払い運送賃は、船舶または貨物が滅失したか否かにかかわらず、貨物の船積みの時、取得されたものとみなされ、そして、船舶の所有者によって保持される』ことである。その宣言は、明白であり、そして、目的を案じて、いくらかの同義反復を用いている。『前払い運送賃は、取得されたものとみなされる』という文言は、完成された権利を宣言しそして後の表現なしに保持する権限をもたらした。そして、権利および権限の表現は、わきに押しやること⁽¹²⁸⁾ができない。』

本件の船荷証券の運送賃取得に関する条項には、先の三件の場合と異なり、『返還されない (irrevocable)』という文言が含まれていなかった。しかし、連邦最高裁判所は、その文言がなくとも、前払い運送賃の取得を認める判断をなした。まず、この点に注目をするべきであろう。

次に注目すべき点は、本件の船荷証券の運送賃取得に関する条項は、前払い運送賃が取得されたときとみなされる時期を「貨物の船積み時」としている。この明文の規定は、先に見た *International Paper Co. v. Schooner "Gracie D. Chambers"* 事件判決の連邦最高裁判所が原則を形成する上で依拠したものと一致している。連邦最高裁判所は、付託された四件の事件の備船契約書および船荷証券の規定の微妙な差異を見落としたものと思われる。しかし、連邦最高裁判所の立てた原則によると、いずれの規定に基づいても、四件の場合とも運送賃の取得が認められることになる。なお、運送賃は貨物の引渡しの際に取得されるという米国海法の原則を変更する（運送賃確定取得の合意をする）には、契約当事者が明示的な文言をもってしなければならぬ、としたうえで、それになかった文言として *Interna-*

tional Paper Co. v. Schooner "Gracie D. Chambers" 事件の船荷証券の文言（上述の物品の運送賃は、船舶および／または貨物が滅失するか否かにかかわらず、割引なしに全額前払いされ、保持されそして返還されることなく）を例にあげた裁判例が存在している。⁽¹²⁹⁾

- (122) 248 U. S. 377, 39 S. Ct. 147 (1919).
- (123) *Id.* at 385-386, 39 S. Ct. at 148-149.
- (124) 253 F. 182, 165 C. C. A. 82 (2d Cir. 1918), *Aff'd*, 248 U. S. 387, 39 S. Ct. 149 (1919).
- (125) 253 F. at 183.
- (126) 248 U. S. at 392.
- (127) 248 U. S. 392, 39 S. Ct. 150 (1919).
- (128) *Id.* at 398, 39 S. Ct. at 151.
- (129) U. S. v. Waterman Steamship Corporation 事件 [397 F. 2d 577 (1968)].

【事実の概要】 一九五九年八月、被上訴人である Waterman Steamship 社（以下、Waterman としう）が所有する Jean La Fite 号は、Military Sea Transportation Service との契約に基づいて、米政府の貨物を運送していた。航海途中、同船は、フランス海岸の浅瀬で座礁した。離礁するため、航海におけるすべての利益、すなわち、船舶、貨物および運送賃のために、多くの損害を自発的にこうむった。スペース・チャーターの文言にしたがい、共同海損の状況が船長により宣言され効力を発生した。米国は、共同海損分担金について異議を唱え、Waterman はその回収のため、訴えを提起した。裁判所に提示された唯一の争点は、米国により出帆時になされた運送賃の八〇%の支払いは、その時点または物品の引渡し時点で取得されたとみなすべきか否かである。出帆時に運送賃が取得されるとする場合、共同海損分担金のリスクは貨物上にあり、米国は、こうむった損害の比例分担額について責任を負うべきである。一方、運送賃は、物品の引渡し時点まで取得されないとする場合、リスクは船主側にあり、船舶はその費用を負担すべきである。

【判旨】 「運送賃は引渡しの時に取得されるとする米国海法の原則を覆すためには、当事者が契約中の明示的な文言をもって、すなわち、その目的を充分に理解できる文言をもってそうしなければならぬ。そのような用語法の一例が Interna-

tional Paper Co. v. Schooner "Gracie D. Chambers" 事件において述べられている。すなわち、『上述の物品の運送賃は、船舶および／または貨物が滅失するか否かにかかわらず、割引なしに全額前払いされ、保持され、そして返還されることなく』*Y. & N. Co.* (397 F. 2d at 579)。

3-1-2 有効性の限界

前払い運送賃不返還の合意ないし運送賃確定取得（保証運送賃）の合意がなされた場合、その合意文言どおり「いかなる場合」においても、運送賃の取得が認められるかが、すなわち、その合意条項の適用可能範囲が問題となる。日本の有力学説（小町谷博士⁽¹³⁰⁾）は、運送賃確定取得の合意の有効性を貨物運送保険の有効性と併せて考える傾向にある。すなわち、「いかなる場合」においても、運送賃の取得が認められるのではなく、貨物運送保険が填補しない事由に基づき貨物が目的地に到着しなかった場合、運送賃の取得が認められないとする。

一方、米国判例法上、このような考えは、採用されていないようである。すでにみたように、*Gracie D. Chambers* 号事件の第二巡回控訴裁判所判決において、「引渡しの不履行が運送人の過失または船荷証券もしくは備船契約書のなかで免責されていない危険による場合は別として、たとえ、運送人が貨物を引き渡さなくても、運送人は運送賃を保持するとするのが、当事者の意図である」と判示されている。すなわち、「引渡しの不履行が運送人の過失または船荷証券もしくは備船契約書のなかで免責されていない危険による場合」、運送賃の取得が認められないとされている。そこには、運送賃確定取得の合意の有効性を貨物運送保険の有効性と併せて考える表現は存在していない。また、「運送人の過失または船荷証券もしくは備船契約書のなかで免責されていない危険」は、つねに、貨物運送保険の保険者免責事由になっているわけではないものと思われる。以下に検討する判決は、*Gracie D. Chambers* 号事

件の第二巡回控訴裁判所判決以上に詳しく、運送賃確定取得の合意の有効性（適用されない場合）について言及している。日本と米国の運送賃確定取得の合意の有効性に関する議論の差異を検証するうえで重要なものといえる。

Mare Schiffahrtskontor GmbH & Co. v. M/V Ocean Haven 事件⁽³¹⁾

【事実の概要】

荷送人 Trees 社は、木材をボルチモアからアントワープに運送するため、運送人 Franco 社と運送契約を締結した。その契約に関連し、二通の船荷証券が発行された。それらに記載された運送賃の合計額は、二二八二四ドル二八セントであった。それらの船荷証券は、運送賃は前払いとし、次のような運送賃確定取得条項を含んでいた。

「ここに指定された引渡地までの下記の全額の運送賃および前払い費用は、運送賃が前払いされるか目的地で徴収されると述べられまたは意図されているかにかかわらず、運送人による物品の受取りの時、完全に取得されたとみなされ、そして、運送人は、すべての運送賃および費用……に対して、現実に支払われたか否かにかかわらず、権利を有し、そして、船舶、運送具および／または貨物が滅失したかを問わず、すべての状況のもと、すべての運送賃および費用……を受け取りそして返還することなしに保持する権利を有する。……。」

木材は、ボルチモアにおいて Franco 社の Ocean Haven 号に船積みされた。航海途中、Ocean Haven 号は、ロツテルダムに寄港した。同港は、寄港予定の港であり、寄港は、予定の航路からの不合理な離路ではなかった。ロツテルダムに寄港中、Ocean Haven 号は、差し押さえられた。その差し押さえは、明らかに、Franco 社の財政上の問題から生じた手続の結果であった。Franco 社は、アントワープへの材木の運送を意図しなかった。木材は、

Trees 社などが手配した積替えにより、アントワープに到着した。アントワープへの引渡しのため、一一五七四ドル九セントの費用を要した。Franco 社は、本訴の原告 Mare 社に対して費用の償還をなさなかった。Mare 社は、Franco 社に対して訴えを提起するとともに、Franco 社の債務者と推定される Trees 社に対して債権差押手続 (garnishment proceeding) を取った。

原審の地方裁判所は、貨物の引渡しはなされておらず、Trees 社は Franco 社に対して運送賃の支払義務を負っていないとし、債権差押手続を却下した。Mare 社が上訴。差戻し。

[判旨]

「当事者は、アメリカの原則に基づき、契約上の修正がない場合、荷送人と運送人間の運送契約を撰取している船荷証券中に特定された目的地で物品が引き渡されるまで、荷送人は、海上物品運送契約に関する運送賃につき責任を負わない。The Gracie D. Chambers, 253 Fed. 182, 183 (2d Cir. 1918) ……。しかし、当事者は、運送賃は貨物を船舶に船積みした時点で取得されたと規定する保証運送賃条項を船荷証券のなかに挿入することにより、海洋航海の危険を荷送人に課すと、合意することができる。……。本件において、上に引用した二通の船荷証券の一節は、明らかに、アメリカの原則を修正し、Franco 社がボルチモアにおける木材の Ocean Haven 号への引渡しの際に運送賃を取得したことを規定する当事者の意思を記録している。

それが本件の範囲であったら、明らかに、Mare 社は、Trees 社に対する債権差押訴訟において勝訴できたであろう。たとえ、当事者が、船荷証券に保証運送賃条項を挿入する合意をしても、しかし、運送賃に対する運送人の権利は絶対的なものではない。『当事者が意図しているものは、たとえ、運送人が貨物を引き渡さなくとも、引渡

しの不履行が運送人の過失によらなければ、運送人は運送賃を保持するということである。』The Gracie D. Chambers, 253 Fed. at 183; ……。しかし、運送人は、航海の開始および放棄の際に『合理的な判断』、すなわち、『判断をなす時点で存在しそして合理的に予見しうる状況のもと……合理的な』判断をなさなければならない。……。熟慮したうえでの判断の不実行は、保証運送賃条項を含む運送契約を駆逐し、そして、当事者を一般的なアメリカの原則、すなわち、不引渡しは運送人から運送賃を奪うに立ち戻らせる。The Gracie D. Chambers, 253 Fed. at 183; ……。船荷証券において特定された目的地に到達する前に航海を放棄しそして貨物を陸揚げする運送人の判断の合理性を評価するに当たり、裁判所は、『どの情報が運送人に伝えられたか、どの情報を運送人は収集したか、運送人は荷送人からの指示を求めたか、および、荷送人は運送人に指示したか』を考慮する⁽¹³²⁾。

上にみたように、本判決は、つねに、Gracie D. Chambers 事件の第二巡回控訴裁判所判決を念頭に置きながらもそうである。本判決と Gracie D. Chambers 事件の第二巡回控訴裁判所判決の決定的なちがいは、後者の判決が(他の判決も多く引用しているが)、意見を展開している。運送賃確定取得条項の有効性(適用されない場合)についてもそうである。本判決と Gracie D. Chambers 事件の第二巡回控訴裁判所判決の決定的なちがいは、後者の判決が簡略に意見を述べていたのに対して、本判決は、運送賃確定取得条項の有効性(適用されない場合)について、抽象的に議論を展開するのではなく、運送賃確定取得条項の適用を認めるために、運送人の「合理的な判断」が必要なことを明示している。そして、運送人がなした判断の合理性を評価するに当たり、裁判所が考慮する点を具体的に列挙している。

引用した判旨の部分においては述べられていないが、その後、運送賃確定取得条項を駆逐するのに十分な熟慮され

ていない判断の例として、予定の航路からの自発的な離路、運送人が知っていた船舶の不堪航をあげている。⁽¹³⁰⁾ 例示された二つの例は、貨物海上保険においても、保険者の免責理由にされていることがほとんどであろう。その意味においては、日本の有力学説の説くところと変わりがないかもしれない。しかし、上掲の判旨において述べられていた運送貨確定取得条項の適用されない場合の例およびそれに関する判断基準は、日本において詳細に議論されているようには思われない。

(130) 小町谷『中巻の二』五〇五頁以下。

(131) 763 F. 2d 633, 1986 A. M. C. 283 (4th Cir. 1985).

(132) 763 F. 2d at 637

(133) *Id.*

4 責任中断条項

航海傭船契約書のなかに、責任中断条項 (*cesser clause*。実務界では責任終了約款とも称するようである) が挿入されることがある。この条項は、傭船契約者の運送賃 (などの) 支払義務を免除するために考案されたものといわれている。

航海傭船契約の運送賃 (傭船料) の支払義務者は、当然、運送の委託者である傭船者である。しかし、傭船者は、自身の運送品の運送を依頼するために運送人・船主と運送契約を締結するだけではなく、たとえば、売買契約の売主が買主に目的物を送付するため、運送契約を締結することがある (CIF 売買におけるように)。実際には、しばしば、傭船者は、運送品を欲している人 (本人) の単なる代理人として傭船契約を締結しているだけのことがある。そ

のような場合、傭船者は、運送品の船積みを終えれば（あるいは、船荷証券を運送人から入手すれば）、本人に対する義務を果たしたに等しいと考えられる。それにもかかわらず、形式的に傭船契約の依頼者であることを理由に、傭船者に運送賃の支払義務を課したままにすることが妥当か、疑問がないわけではない。そのような傭船者の立場を考えれば、本人に対する義務を果たしたと考えられる時点で、運送賃の支払義務を免除（義務を本人に移転）するのが望ましいであろう（ただし、一方で、運送人の運送賃請求権を確保する手段を講じておく必要もある）。そのため、考案されたのが責任中断条項といわれている。⁽¹³⁴⁾

責任中断条項は、その文言どおりに、傭船者の運送賃支払義務を免除することができるのか、米国においても、かなり古くから議論されている。責任中断条項は、運送人の運送賃請求権の発生要件・内容そのものに関連するものではないかもしれないが、実務上（少なくとも、米国においては）重要な議論の対象になっているので、本稿においても、この条項を考察の対象にしておくことにする。

米国においても、責任中断条項は、かなり早くから、傭船契約書に挿入されてきたようである。貨物を欲している人の代理人としてのみ傭船契約を締結したにすぎない（貨物を船積みしてしまえば、一刻も早く「負担から免れる (get out from under)」⁽¹³⁵⁾ことを望んでいる）傭船者を保護するために考案された、という認識は、米国にも存在している。⁽¹³⁶⁾ まず、責任中断条項に関する米国のリーディングケースと考えられている *Crossman v. Burrill* 事件⁽¹³⁷⁾ を検討する。本件は、陸揚港で生じた滞船料の支払いをだれに課すべきかが問われた事例であるが、運送賃の支払義務者をだれにするかについても適用可能な議論を展開しているものと思われる。⁽¹³⁸⁾

〔事実の概要〕

Kate Burrill 号は、フロリダ州ペンサコーラで材木を積み、そしてブラジルのリオデジャネイロに向かって出発し、一八九三年八月三〇年にそこに到着した。一八九三年九月四日、船長またはその正当に権限のある代理人により、船舶が上述の貨物を陸揚げする準備ができたとする書面通知が、リオデジャネイロ港にいる被告の代理人に対してなされた。彼は、上述の貨物を受け取った。しかし、船舶は一八九三年十一月二十八日まで陸揚げを完了せず、傭船契約により陸揚げについて認められた碇泊期間を超えて超過碇泊は五三日にのぼった。Kate Burrill 号の船主が傭船者に対して五三日分の滞船料の支払いを求めた。

一八九三年三月七日付けの傭船契約書によると、傭船者は、目的港での貨物の適切な引渡しと同時に規定された運送賃を支払うべきとされており、さらに、傭船契約書は、一日あたりの貨物の荷役量、碇泊期間および滞船料に関する規定のほか、「船荷証券は、この傭船契約を害することなく、呈示された時に署名される。……船舶は、すべての運送賃、不積運送賃および滞船料について、貨物上に絶対的なリーエンを有する。傭船者の責任は、船舶が船積みされそして船荷証券が署名された時に終わる。」

〔判旨〕

米国連邦最高裁判所は、責任中断条項の解釈のあり方について、すなわち、リーエン条項とあわせて解釈すべきことについて以下のように述べている。

「最初に考慮すべき問題は、船主が滞船料のために傭船者に対して提起した請求は、一般に責任中断条項と呼ばれる傭船契約書のなかの『傭船者の責任は、船舶が船積みされそして船荷証券が署名された時に終わる』に、どれぐらい影響されるかである。……」

備船契約書は、一般的に利用されている多くの商業証券のように、簡潔に、ばらばらの文章で作成されており、そして、備船契約書自体により採用された特別な条項の文字どおりの意味によるより、文書全体により表された当事者の意図に沿って解釈されるべきである。

ここでの問題は、備船者の責任は船舶が船積みされそして船荷証券が署名された時に終ると規定する条項が、貨物の引渡時の運送賃の支払いおよび備船者またはその代理人の過失による引渡し遅延に対する滞船料の支払いを備船者に要求するだけではなく、船舶は運送賃および滞船料の両方について貨物上に絶対的なリーエンを有していると宣言している備船契約書の他の条項とどのように一致させるかである⁽¹³⁹⁾。

そして、米国連邦最高裁判所は、責任中断条項の解釈について論じた二つの英国の判決を長く引用している。本稿においては、そのうちの一つを引用した部分を紹介しておけば足りるものと思われる。

「責任中断条項の解釈の正しい原則は、そのような関連において、優れた商事法の法律家であり、近年、記録長官になった Esher 卿が指導的役割を果たした一連の英国判決により確立された。そして、それは、控訴裁判所の二つの最近の事件のなかで彼自身と他の判事により、それを支持する理由とともに、うまく要約されている (Clink v. Radford [1891] 1 Q. B. 625; Hansen v. Harrold [1894] 1 Q. B. 612)。」

Clink v. Radford 事件において、Esher 卿は、次のように述べた。『私の見解によると、備船契約書の責任中断条項の解釈に関する事件から由来する主な原則は、同条項を別のように解釈することにより、その特別の違反に関連して船主が保護されないままになるのであれば、責任中断条項がそのような結論を妨げる文言により表現

されていかぎり、訴えられた特別の違反に同条項を適用できないと裁判所が解釈しようとするものである。換言すれば、船主は、商業上の根拠なしに、彼が契約の他の部分において規定した責任中断条項の権利によりあきらめるとは推測できない』と。判事の Bowen 卿は、次のように述べた。『当事者は、彼らが選択するならば、船主に対する報酬の文言を規定することなしに、傭船者を特別な義務から免除する条項を作成することができることについて疑いがない。しかし、そのような契約は、われわれが商業取引で遭遇すると期待すべきものではない。責任中断条項は、それらが一般的に裁判所の前にやってくるように、傭船者の責任の消滅に関する規定と対応するリーエンの創造をつなぐまたは連結する条項である。商業的な考えにとつては明白な根拠のある原則がある。それは、理性的な人がリーエンを責任の免除と同価値のものとして与えられているとみなすであろうと考案された責任中断条項を考えるに際して銘記されるべきであり、初期の責任中断条項が創造しているものである。そして、人は、責任の免除と釣り合ったリーエンを見出すことを期待するであろう』。そして、判事の Gray 卿は以下のように付言した。『われわれがリーエン条項に追隨された責任中断条項の解釈に一応適用すべき原則は、私にとって、非常に確かなもののように思われる。その原則は、もっとも理にかなったものであり、端的にいうと、二つの条項は、可能であれば、共存するものとして解読されるべきであるということである。もし、そうでなければ、われわれは、異常な結末を迎えるであろう。傭船契約書に、その違反が法的責任を創造するであろう条項がある。その時、その責任を破壊する責任中断条項がある。そして、その時、だれにもその責任を再度創造しなかったリーエン条項が現れる』。[1891] 1 Q. B. 627, 620, 632, 140]

要言すると、米国連邦最高裁判所は、船主のためのリーエンを創造する条項と結びついた、傭船者の責任の消滅に

関する条項を含んでいる傭船契約において、責任中断条項は、可能であれば、リーエンと釣り合っていない責任に対して適用されないと解釈すべきとの、英国の判事の考えを支持している。そして、本件の責任中断条項について以下のように判断を下している。

「本件において、傭船契約書の規定は、『船荷証券は、傭船契約を害することなしに、呈示された時に署名される』ことを要求し、傭船者の要求の時点で船荷証券に署名することを船長に義務づけているが、船荷証券またはそれを所持している荷受人が傭船契約書の規定のすべてに服すべきことを意味せず、傭船者の船舶および船主に対する義務はどのように署名された船荷証券に影響されないことのみを意味する (Gledstones v. Allen (1852) 12 C. B. 202)。船荷証券は、すでに述べたように、『一八九三年三月七日付けの傭船契約書により、当該材木に関する運送賃を支払い、そして、共同海損分担金を支払う』ことのみを規定している。船荷証券は、滞船料について述べておらず、運送賃および海損に関する規定のほか、傭船契約書の規定について言及していない。そのような形式の船荷証券は、船荷証券に基づいて貨物を受け取るその被裏書人を、傭船契約書の他の規定のいずれにも服させないことは、確立されている。船荷証券は、一日当たり一定量の材木の陸揚げ、または、その不履行の場合における船舶の長期の碇泊に対する特定の金額の支払いを要求している傭船契約書の特別な規定について、被裏書人に通知を与えておらず、義務を課していない。しかし、彼は、船舶が到着した後の合理的な時間内に物品を手に入れる権限を有し、特別な合意がない場合に規律している通常の法の原則にしたがって、物品を手に入れるにあたっての不当な遅延に関する損害を支払う義務を負う (Chappel v. Carr (1871) L. R. 6 Q. B. 522; Porteus v. Watney (1878) L. R. 3 Q. B. Div. 534, 537; Serraino v. Campbell [1891] 1 Q. B. 283; Dayton v. Parke

(1894) 142 N. Y. 391, 37 N. E. 642. ⁽¹⁴¹⁾」。

荷揚げ時の滞船料に関して貨物上にリーエンが存在するにしても、船主が、第三者である荷受人に対してリーエンを主張することには、困難が伴う。傭船契約のリーエン条項は、船荷証券が傭船契約書の条項を撰取していないかぎり、第三者である荷受人に対して効力を有しないであろう。Schoenbaumによると、船荷証券が単に『傭船契約により、運送賃の支払いの時に』物品の引渡しをなす旨を規定している場合、荷受人は、对人的に責任を負わないであろうし、リーエンは存しないであろうとされている。本判決は、そのことを明らかにしたことになるようである。⁽¹⁴²⁾

しかし、船荷証券の条項が『傭船契約書の文言のすべてがここに撰取されている』との文言を含んでいる場合、リーエンは維持され、荷受人（船荷証券所持人）は、对人的に（*In Personam*）責任を負うことになる、と考えられている。そのことを示した裁判例（第二巡回控訴裁判所の判決）を紹介する。これも、滞船料の支払義務をめぐる事案である。

The Hans Maersk 事件⁽¹⁴³⁾

〔事実の概要〕

一九一七年八月八日、Arbuckle 社（買主）は、Almagro 社（売主）と六〇〇〇袋の砂糖の売買（C & F）契約を締結した。売買代金は、ニューヨークにおいて、売主が発行する一覧払い為替手形の呈示の時に支払われることとされた。Almagro 社は、売買契約の目的物である砂糖を運送するため Hans Maersk 号を傭船した。九月四日、売主の為替手形が船荷証券とともに呈示され、Arbuckle 社により引き受けられ、貨物の最終的な荷揚げの前に支

払いがなされた。九月六日、Hans Maersk 号が到着し、貨物の荷揚げがなされたが、碇泊期間経過後、四日まで全部の荷揚げは完了しなかった。Arbuckle 社が滞船料の支払いを拒絶したため、船主が、最後に荷揚げされた二五〇〇袋の砂糖に対して対物訴訟を提起し、そして、Arbuckle 社に対して対人訴訟を提起した。

傭船契約書には、以下のような条項が含まれていた。「傭船者の責任は、貨物がすべて船積みされそして船荷証券が署名された時に終了するが、船長または船主は、運送賃、不積運送賃および滞船料に関して、貨物上に絶対的なりーエンを有する。」

【判旨】

「それに対して訴訟が提起された特定の袋に関する船荷証券は、砂糖を Almagro 社の指図人に引き渡すとしており、そして、同社により、Arbuckle 社に裏書された。船荷証券は、『蒸気船の運送賃および費用ならびにすべての他の条件は傭船契約により（運送賃および費用）の』支払いの時、貨物は引き渡される旨を規定していた。この条項は、滞船料に関する傭船契約の規定を撰取した。そして、船主は、滞船料に関してりーエンを有しており、傭船者は、責任中断条項の利益を受ける権利を有する。Russell v. Nieman, 17 C. B. (N. S.) 162; Crossman v. Burrill, 179 U. S. 113, 21 S. Ct. 42; Carver on Carriage of Goods by Sea (6th ed.) Sec. 671。Almagro 社は、陸揚港において発生した滞船料に関して傭船契約に基づき、責任中断条項によって、責任を負わず、そして、船荷証券の条項により、Arbuckle 社が対人的におよび同社の砂糖が対物的に責任を負う⁽¹⁴⁾」。

傭船者（売主）は、単に「on payment of the freight as per charter party」と表示した船荷証券を運送人から入手

し買主に交付しただけでは、運送賃および滞船料などの支払義務を免れることができない。しかし、「all the terms of the charter party are incorporated herein」と表示した船荷証券を運送人から入手し買主に交付すれば、運送賃および滞船料などの支払義務を買主に転嫁することができることとなるのであろう。⁽¹⁴⁵⁾

そのことを確認したものと考えられる著名な事例を紹介しておこう。なお、これも、第二巡回控訴裁判所において審理されたものである。

Yone Suzuki v. Central Argentine Ry. 事件⁽¹⁴⁶⁾

【事実の概要】

一九二〇年の初めのころ、C. A. 鉄道会社は、C. H. で石炭を購入するために、G. M. 社と契約を締結した。複数の船舶が、契約に基づいて石炭をブエノスアイレスに運送するために、G. M. 社に傭船され、支払いは、ニューヨークで船積書類と引換えに信用状を通じてなされることになった。なお、傭船契約書には、次のような責任中断条項が含まれていた。すなわち、「第二の当事者（傭船者のこと。筆者注記）の責任は、貨物が船積みされそして運送賃が支払われると直ちに中止しそして終了する。蒸気船は、すべての運送賃、不積運送賃および滞船料ならびに本運送契約に基づき蒸気船に支払われるすべてのそしてあらゆるその他の金銭の総額について、貨物上にリーエンを有する。……」と規定されていた。

船舶は、ノーフォークで貨物を船積みし、そして荷送人である G. M. 社に同社の印刷済み書式により船荷証券を発行した。それによると、物品の引渡しは、指図人または譲受人になされ、彼または彼らは、傭船契約による

のと同額の運送賃を支払う”。当該備船契約書に含まれているすべての文言および免責は、ここに撰取されている。船荷証券は「運送賃支払済み」とスタンプされていた。

石炭の代金を支払うため、C.A. 鉄道会社は、ニューヨークにあるF.N. 銀行で信用状を開設した。そして各船が出帆してから四八時間以内にG.M. 社は、白地裏書した船荷証券、備船契約書および他の船積書類を銀行に引き渡し、石炭の購入価格を受け取り、銀行は上述の証券をC.A. 鉄道会社に渡した。

船舶は、ブエノスアイレスの停泊所に到着し、そこで船舶は、投錨し、検疫検査を受けるように要求された。その地点は、都市の海岸から二〇マイル離れていた。ブエノスアイレス港は、港外の停泊地、入口海峡、奥の防波堤を含み、これの全部は、アルゼンチンの財務省により、『首都のおよびラプラタの港』と定義され、そしてその公的機関の管理のもとにある。ブエノスアイレス港には、規則的な潮の干満がないが、風による不規則的な干満がある。南風が吹いているとき、風は水を海からプラテ川に運んでゆく。パラナ川とウルグアイ川の水は、風により海から運ばれた水と合流し、それが原因で水が増水した。強い風が北から吹く場合、河口の水位は下がった。

C.A. 鉄道会社は、幸福丸号以外のすべての船舶の陸揚場所として、南のドックを指定し、そして幸福丸号には、南湾の埠頭を指定した。全部の船舶は、海峡内の浅瀬のため、停泊地へ到着するのが遅延した。その内の二艘の船舶は、貨物をドックに運ぶために貨物の一部を舛に荷卸した。陸揚げにも遅延が発生した。申立人は、次のように請求した。すなわち、碇泊日は、船舶が港外の停泊地に到着した日から起算され、その日から荷受人は、連日、合意された一〇〇〇トンの割合で貨物の引渡しを受取りを要求される。そして、その基準に基づいて算出された滞船料の多額の料金は支払われるべきであり、また舛の一定の費用と他の出費についても、彼らは権限を有すると。セ

イフク丸と幸福丸の船主は、船積港における滞船料をも請求した。

原審判事は、C. A. 鉄道会社に対する船積港での滞船料、陸揚港での滞船料および費用に関する申立人の請求を認めた。彼はまた、幸福丸とセイフク丸の G. M. 社に対する船積港での滞船料を認めたが、船荷証券の責任中断条項により陸揚港での滞船料の責任は負わないと判示した。C. A. 鉄道会社が上訴。一部変更・確認（その後、裁量上訴棄却）。

〔判旨〕

「われわれは、最後に、G. M. 社および G. M. 石炭採掘社の責任の考察をする。G. M. 社は、運送契約の責任中断条項により免責されているかぎり以外、すべての滞船料および付随的費用に関して、船主の傭船者であった。われわれは、*The Marpesia* (C. C. A.) 292 F. 957, *Elvers v. Grace & Co.* (C. C. A.) 244 F. 705 および *Christoffersen v. Hansen*, L. R. 7 Q. B. Cas. 509 を、責任中断条項は貨物が船積みされそして船荷証券が署名される以前に生じた債務に関して傭船者の責任に影響しなかった、と判示したものととして、引用した。これらの先例に基づき、G. M. 社は、セイフク丸および幸福丸の船積港の滞船料に関して責任を負う。しかし、責任中断条項により、傭船者は、貨物が船積みされて以降の滞船料および付随的費用に関して、すべての責任から免責される。なぜなら、これらの項目に関して、船舶は、条項の目的に対応したリーエンを有しているからである。鉄道は、貨物の受取人として、正当に、船積港の滞船料に関して責任を負うと判断されたが、傭船者の G. M. 社は、依然、船主との契約により責任を負ったままであり、そして、同社と後者間のように、同社は、第一に、責任を負っていた。なぜなら、船積港における遅滞は、同社の過誤によるものであったからである。判決は、したがって、船積港の滞

船料に関する鉄道の責任は二次的であると判示すべきである⁽¹⁴⁷⁾。

第二巡回控訴裁判所は、原審の判断を、傭船者の G. M. 社が船積港の滞船料に関して第一次的に責任を負うとするよう修正されるべきとし、その他の判断については確認した。すなわち、本件においては、陸揚港での滞船料および費用に関しては、船荷証券に攝取された傭船契約書の文言および条項により、船荷証券所持人の C. P. 鉄道のみが責任を負うとの判断は維持された。

以上紹介した三件の裁判例は、主として、滞船料の支払責任の帰属をめぐるものであったが、責任中断条項は、その文言をみれば明らかのように、運送賃の支払責任の帰属をも決する形式になっている。三件の裁判例においては、運送賃は支払済みになっており、運送賃に関して紛争が生じなかっただけである。運送賃が着払いの場合、The Hans Maersk 事件および Yone Suzuki v. Central Argentine Ry. 事件の船荷証券の文言のようであれば、船荷証券所持人に運送賃の支払責任を負わせることになるのであろう。ただし、Yone Suzuki v. Central Argentine Ry. 事件判決にしたがえば、依然、傭船者が第一次的な支払義務者で、船荷証券所持人が第二次的な支払義務者になるものと思われる（船荷証券所持人が運送人の運送賃支払請求を拒めば、運送人は貨物上のリーエンを主張し、貨物の引渡しを拒絶することになるのであろう）。

(134) 山戸「運送賃(上)」二五頁によると、その起源は、一九世紀の半ばの英国のようである。すなわち、「一九世紀の中葉の頃から *cif contract* の発成するとともに、専ら英国の業界において作り出され多くの判例の解釈により布衍(ママ)され、予想を越え欧米諸国の業界に普及して行った」といわれている。

(135) G. Gilmore & C. L. Black Jr., *The law of admiralty*, 2d ed., 216-217 (1975).

- (136) *Id.* at 217.
- (137) 179 U. S. 100, 21 S. Ct. 38 (1900).
- (138) Schoenbaum, *supra* note 9, 709 は、責任中断条項について、「本条項は、傭船料を前払いした傭船者を、とりわけ滞船料を含む付加的な金額に対する人的な責任から免除することを意図している」と説明しているが、現在見られる多くの責任中断条項も、付加的な金額の支払責任の免除だけではなく、傭船料の支払責任も免除する文言になっている。
- (139) 179 U. S. at 106-107, 21 S. Ct. at 40.
- (140) *Id.* at 107-108, 21 S. Ct. at 40.
- (141) *Id.* at 108-109, 21 S. Ct. at 41.
- (142) Schoenbaum, *supra* note 9, 710, FN 35. 本件と同趣旨と考えられる米国の裁判例として、*Dayton v. Parke*, 142 N. Y. 391, 37 N. E. 642 (1894) がある。
- (143) 266 F. 806 (2d Cir. 1920).
- (144) *Id.* at 810.
- (145) Schoenbaum, *supra* note 9, *id.*
- (146) 27 F. 2d 795 (2d Cir. 1928), cert. denied 278 U. S. 652, 49 S. Ct. 178, 73 L. Ed. 563 (1929).
- (147) 27 F. 2d at 806. 判旨のなかで引用されている二つの米国判決は、前者が一九二三年の第二巡回控訴裁判所のもので、後者が一九一七年の第九巡回控訴裁判所のものである。

六 むすびにかえて

われわれは、米国の海上物品運送賃請求権の原則および重要な例外的合意に関する判例理論をかなり詳しく分析・検討してきた。その過程において、理論的にも実務的にも重要な議論（とりわけ、中国法または日本法において運送賃に関する議論をするうえで有益な示唆を与えてくれる議論）あるいは中国法または日本法とのちがいにいくつか出

会った。本稿は、各章ごとに「小括」を設けながら、それらの点を確認してこなかった。ここで、各章におけるそれらの注目すべき議論などを簡単に再確認しておきたい。そして、最後に、筆者が気づいたことを指摘して、本稿のむすびにかえたい。

1 米国判例理論の再確認

「二」米国海法上、運送賃は *freight* という用語によって表されており、運送賃は「物品の運送および引渡しに對し運送人に支払われる報酬」と定義づけられている。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」であるのかは、必ずしも明白ではない（たとえば、陸揚港における貯賃などが運送賃に含まれるか）。運送賃とは何かを明確に意識された例として著名なのは、*The Main v. Williams* 事件である。同判決において、一八〇一年の *The Cynthia* 事件が引用されている。米国では、その当時すでに、運送賃の意味が問い直されたていた。

運送賃は、運送契約により約定される。傭船契約が締結された場合、それ（主たる傭船契約）の傭船者が再傭船契約を締結することがしばしばみられる。再傭船契約は、主たる傭船契約とは別個の契約であり、再傭船者は、主たる傭船契約の運送賃の支払義務を負わない。

米国海法は、目的地までの運送品の運送とそこにおける引渡しを運送賃取得の停止条件 (*condition precedent*) とする原則を確立している。この原則は、多くの裁判例において、繰り返し強調されている（早くは、*Caze & Richard v. Baltimore Ins. Co.* 事件において）。この原則の形成にいくつかの英国判決（一八世紀中葉ころまでに形成

された英国海法の原則) が影響を及ぼしたようであるが、Kent の著作の寄与するところも大きい。

「三 目的地までの運送品の運送とそこにおける引渡しを運送賃取得の停止条件とする米国の原則に基づく、荷送人・傭船者の妨害がないかぎり、船舶が航海を開始(出帆)するまで、運送賃請求権の発生之余地はない。運送品が船積みされた後、船舶が運送人の責めに帰することができない事由により破損し運送不能になったような場合、当然に、運送人は運送賃を取得しえない(The Tornado 事件)。

航海の継続が運送人の判断によりあるいは運送人の意思にかかわらずなされる場合がしばしば生じる。前者の場合、運送の継続が困難と推測させる状況が存在しても、運送賃の取得は認められない(The Harriman 事件)。運送人の意思にかかわらず航海不能になった場合、運送人により割合運送賃の請求がなされることがあるが、(原則として)その請求は認められない。この点においても英国の判例理論の影響がみられるが、The Eliza Lines 事件においては、割合運送賃すら認めない多数意見に対して、四名の裁判官が、その妥当性を疑い、反対意見を述べている。運送品の引渡しは、運送賃取得の停止条件であるだけではなく、米国の COGSA 上、重要な意味を有するはずである。Harter 法は、運送人に対して、「適切な引渡し(proper delivery)」を義務づけているが、その定義規定を有していない。さらに、それについて議論した裁判例は乏しい。「適切な引渡し」があったというためには、「現実の引渡し(actual delivery)」のほか「擬制引渡し(constructive delivery)」がなされれば足りると考えられている。したがって、つねに、現実の引渡しと同時に履行的に運送賃の支払いがなされるのではなく、時には、現実の引渡しの前に運送賃の支払いがなされることがありうる。

運送品の目的地への到着と引渡しとが運送賃取得の停止条件とする米国の原則のもと、運送品が目的地に到着しても、港

の封鎖により運送品の陸揚げが不能な場合、運送賃は取得されない。しかし、運送船が目的地まで到達し、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、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、返送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 (Morgan v. Insurance Company of North-America 事件)。その判決においては、ルイ一四世の海事勅令とValinのコメントルが参照されている。一九世紀初頭の判決においては、そうした所作は当然のこととされていたようである。

〔四〕 運送品が航海中に一部滅失して目的港に到着することがありうる。この場合について、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。米国法の原則によると、不可抗力により滅失した運送品について、荷受人は運送賃支払義務を負わない。この点は、日本商法第五七六条第一項に一致している。しかし、運送品の腐敗により一部しか引渡しがなされなかった事例において、運送人は引き渡すことができた部分についてのみ運送賃を取得しうるとした裁判例がある (The Brig Collenberg 事件)。これは、日本商法第五七六条第二項の定めるところと大きく異なっている。

運送品の一部滅失があった場合、現実に引渡しがあった運送品についてのみ運送賃取得を認める米国法の原則は、つねに適用されるわけではない。滅失した部分と引渡しがあった部分の価格の割合の算出が不能の場合、その原則の適用はなされない (運送賃の取得を一切認めない。Sayward v. Stevens 事件)。

荷受人は現実に引渡しを受けた運送品についてのみ運送賃を支払う義務を負うとの米国法の原則は、特約によって、排除されうる。運送賃の計算方法として lump sum 運送賃の合意がなされることがあるが、これも上記の原則を排除するものと理解されている。それによらず、船積みされた量 (quantity intaken) に基づきトントン当たりで運送賃

の支払いを定める条項により、傭船者に全額の運送賃の支払義務を認めた例がある (Christie v. Davis Coal & Coke Co. 事件)。しかし、原則の排除は、「契約の文言がその意思を……合理的な明確性をもって明示していなければならぬ」とされる (Gibson v. Brown 事件)。

〔五―一〕 米国においても運送賃の前払いは一般化している。米国海法が英国海法の影響を受けながら形成されてきたことは事実であろう。しかし、前払い運送賃について、米国海法は、英国海法の原則とまったく異なる原則を採用している。周知のように、英国海法によると、前払い運送賃が約定されている場合、運送品は、運送品の引渡しの有無にかかわらず、支払われなければならないとされているようである。しかし、米国海法の原則は、前払い運送賃についても適用される。すなわち、運送品の引渡しが必要ならば、原則として、前払い運送賃は返還されなければならない。前払い運送賃に関する米国海法の原則の形成史上、Watson v. Duykinck 事件を忘れることができない (本件の主席判事は Kent であった)。のちに連邦最高裁判所の二つの判決 (The Kimball 事件、The Bird of Paradise 事件) によって引用されている。

〔五―二〕 米国において、割合運送賃が認められる場合は、日本法が認める場合と大きく異なっている (日本法においては、当然終了の場合 (商法七六〇条) と法定解除権の行使による終了の場合 (商法七六一條) に割合運送賃が認められる)。米国において、割合運送賃請求権は契約に依拠している (中間港における荷主による貨物の自発的な受取りが要件の一つとされている) と一般的に解されている (荷主による貨物の自発的な受取りがなされなかったにもかかわらず、割合運送賃の取得が認められた特異な事例——Ship Societe 事件——が存在しているが)。割合運送賃を容認する根拠としては、quantum meruit があげられている。また、割合運送賃の算定基準についても、米国と

日本では大きく異なっている。米国は距離主義によるものと思われる (The Propeller Mohawk 事件。しばしば、freight pro rata itineris と述べられている)。

〔五・三〕 確定取得運送賃条項も、米国において、かなり古くから用いられているようである。その有効性も承認されている。比較的簡単な文言で以って確定取得運送賃の合意が可能であると考えられている。しかし、それをつねに有効とするわけではない。運送契約上、その有効性が否定されることがありうる。その有効性を運送契約自体の問題として議論する姿勢は、日本法および中国法において議論する際に、参考になるであろう (日本法においても、確定取得運送賃条項の有効性は一般的に承認されているが、その有効性に関する議論を運送賃保険 (貨物保険に含まれる) の保険料負担の問題と関連させる傾向にある)。

〔五・四〕 責任中断条項は、運送賃支払義務を荷送人・傭船者から荷受人に転嫁する意図をもって形成されたものである。しかし、作成者の意図どおりの効果をつねに発揮するわけではない。「傭船者の責任は、船舶が船積みされそして船荷証券に署名がなされた時に終わる」という簡略な文言では、作成者の意図どおりの効果を生じないであろう。また、運送賃支払義務を荷送人・傭船者から荷受人に転嫁することができたとしても (all the terms of the charter party are incorporated herein といった文言を含む船荷証券を荷受人に交付して)、荷送人・傭船者が運送賃支払義務を免除されるわけではないようである。責任中断条項は、リーエン条項と相俟って効果を発揮することが想定されているようである。

以上、われわれの本稿における分析・検討のあとを簡単に再確認したが、運送賃請求権に関して、米国、日本および中国において原則的と思われるような部分においても大きな差異が存在していることがいくつか確認できた (たと

えば、運送品の性質に基づく滅失の場合における運送賃取得の可否や割合運送賃に関して。それらの点は、単に、理論的に興味深いだけでなく、実務上も認識しておかなければならないであろう。そして、米国においては、日本および中国において議論があまり進んでいない分野においても、議論が進んでいるところがいくつか存在していることも知ることができた（たとえば、運送賃確定取得条項の有効性の限界や責任中断条項に関して）。そのような点については、実務上は当然のこととして受け入れられているにしても、理論的には、これから検討を深めてゆかなければならないであろう。運送賃請求権という限られたテーマに関してではあるが、米国の判例理論を検討して、多くの有益な情報を得ることができた。それは、本研究に着手した当初には考えられなかったほどの成果といって差し支えないであろう。

2 米国海法の原則形成の功労者

われわれは、本稿を作成するについて、五〇数件の裁判例を直接に引用・参照した。直接引用・参照しなかった裁判例もいくつが存在している。われわれが分析・検討しなかった裁判例のなかにも重要なものがあつたかもしれない。しかし、われわれが本稿において引用・参照した裁判例が米国法の運送賃請求権に関する原則の形成に寄与したものと推測している。

本稿の作成作業を通じて筆者が気づいたこと（確信にまでは至っていないが）を述べると、米国法の運送賃請求権に関する原則・判例理論は、一九世紀の初頭から後半にかけての数十年間に、その大半が形成されたように思われる。一九世紀の初頭、米国は、独立してからそれほど年月を経えていなかった。そのころに下された判決において、英国の

判決がしばしば引用されている。依拠すべき先例を持たなかったころ、米国の判事が英国の判例に頼ったのは、当然の所作であったものと思われる。そのころ、英国は、世界最大の海運国であったし、米国とのつながりも密接であったからである。

また、その当時の判決のなかで、時には、イタリアの商法学者 Straccha、Valin や Cleirac などのフランス人研究者の著作が引用されていただけではなく、より古い欧州の海事法典（編纂物）に言及がなされていた。英国の裁判例のなかに適当な先例がみつからない場合、ロード海法、コンソラートデルマーレ、オレロン海法などに論拠を求める手法が採られていた。

前払い運送賃に関する議論でみたように、米国海法の原則は英国海法の原則と大きく異なっているが、英国法が米国法に与えた影響の大きさは否定することができないであろう。

米国の裁判官たちは、英国に大きく依存しながら、同時に、欧州大陸諸国の法律制度をも参考にしながら、原則を形成していったとって、大きな間違いはないものと思われる。とりわけ、Charles Abbott 判事（一七六一―一八三二年）が米国海法に与えた影響・功績は大きい。一八〇二年、Abbott on Shipping として有名な A treatise of the law relative to merchant ships and seamen が出版された。米国の裁判官は、この書物を判決のなかでしばしば引用している。

さらに筆者が注目した人は、Kent 判事である。注(28)において、同判事について若干の紹介をしているが、便宜のため、もう一度、紹介する。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、エクイティ裁判所裁判官 (chancellor)。その間、一八二六―一八三〇年にか

けて、Commentaries on American Law 四巻を出版する。彼が法律家になる決心をしたのは、一五歳の時、Blackstone's Commentaries on the Laws of England に出会い、触発されたからであるという。彼は、Commentaries on American Law を通じて、英国コモンローを米国に移植する努力を継続した。⁽¹⁴⁸⁾

筆者は、判決文を読む過程において、文字どおり、しばしば、Kent の名に接した。運送賃請求権に関する特定のテーマについてのみ彼の名が登場したのではない。運送賃請求権に関する議論の広い範囲で彼の名を発見することができた。判決文のなかで彼の著作（または判決文）が引用されたものを列挙してみよう。11-3 の Brittan v. Barney, 62 U. S. 527, 535 (1858) 11-1 の The Tornado, 108 U. S. 342, 351, 2 S. Ct. 746, 752 (1883) 11-2 の The Eliza Lines, 199 U. S. 119, 129, 130, 26 S. Ct. 8, 10 (1905) 11-2 の Barnard v. Kellogg, 77 U. S. 373, 392 (1870) 14-1 の Price v. Hartshorn, 44 N. Y. 94, 1870 WL 7791 (N. Y. 1870) 15-1 の Griggs v. Austin, 3 Pickering 20, 22-23 (Mass. 1825) 15-1 の Atwell v. Miller, 1857 WL 2851, 8 (Md. 1857) 15-1 の The Bird of Paradise, 72 U. S. 545, 562 (1866) 15-2 の Propeller Mohawk, 75 U. S. 153, 163 (1868) 15-2 の The Propeller Niagara v. Cordes, 62 U. S. 7, 29 (1858) 15-2 の The Maggie Hammond, 76 U. S. 435, 459 (1869) 15-2 の Hugg v. The Augusta Ins. & Banking Co., 48 U. S. 595, 605 (1849) である。このほか、訴訟当事者が Kent の著作を証拠資料として裁判所に提示した例をいくつか発見することができた。

彼が Commentaries を発表する前、Griggs v. Austin 事件においてマサチューセッツ州最高裁判所によって、彼の一八〇八年の Watson v. Duykinck 事件判決が引用されている。この判決当時、彼は、ニューヨーク高位裁判所の主席判事であったが、まだ、Commentaries を発表していない。それにもかかわらず、マサチューセッツ州最高裁判所

は、彼の判決を引用した。また、上に引用した判決の一覧をみれば分かるように、彼の Commentaries は、一九世紀の半ばから後半にかけて頻繁に、それも、連邦最高裁判所判決によって引用されている（最後の判決は、一九〇五年の The Eliza Lines 事件判決）。

米国海法が運送賃請求権という重要な事項について原則を形成する過程で Kent の著作が果たした役割は大きいというべきであろう。このほかの問題について、あるいは、米国海法の全体に対して Kent の Commentaries がどのような影響を与えたのかは、現在の筆者には判断がつかない。その判断は、筆者の将来の課題としたい。

(148) James Kent の経歴および業績については、Donald M. Roper, 12 American National Biography 596-599 (1999) を参照のこと。