

紹介

一九六八年ホーバー・クラフト法および一九七一年ホーバー・クラフト「民事責任」勅令の成立

——最近の英国新海事立法(3)——

重 田 晴 生

一九七一年四月三〇日、イギリスは一九七一年ホーバー・クラフト「民事責任」勅令(The Hovercraft (Civil Liability) Order 1971)を公布した(S. I. 1971 No. 720)。これは、すなわち一九六八年七月二六日付でイギリス議会が成立させていた「一九六八年ホーバー・クラフト法」(The Hovercraft Act 1968, c. 59)の第一条一項(h)号および(i)号にもとづく最初の委任立法であり、その立法趣旨は、ホーバー・クラフトによる旅客および手荷物の運送に関して航空運送法の責任原則を適用するとともに、ホーバー・クラフトによる貨物運送並びにホーバー・クラフトに関連して発生した第三者責任に関して海事法の責任原則を適用することにある(同勅令註釈(1))。

ホーバー・クラフトの歴史は新しい。そもそものがイギリス人の考案に成り、イギリス政府がその本格的な技術開発にあたつ

たホーバー・クラフトが、イギリス海峡に初めてそのユニークな姿を見せたのは、一九五〇年代の終末であり、それが本格的に営業目的として生産開発されたのは、一九六〇年代の後半以降のことである。

高速気流を垂直下方に噴射し、艇体を空中に浮揚しながら走行するこの海の新しい乗物ホーバー・クラフトは、沼沢・砂浜はもちろんのこと、水上の浮遊物・水深などの影響を受けないうえ、それが速力は、従来の船の数倍、水中翼船の約二倍という能力を有するため、イギリスでは、早くも海峡横断をはじめ内水の連絡運送に幅広く活躍している。一方、わが国の場合にも、すでに数年前から海上輸送手段としてのホーバー・クラフトは、実用段階に入っており(現在、ホーバー・クラフトは全国五カ所の定期航路に就航している)、現在、その大型艇の開

発とスピードアップ化が急速に進められている。

本稿は、こうした状況を背景にこのたびイギリスにおいて成立したホーバー・クラフトに関する新立法の内容を紹介しようとするものである。ただ、本法もまた、誕生間もないため、現段階では正式条文のほか依るべく資料をもたないから、ここでの紹介は、自ずから素描の域に留まらざるをえない。以下、本稿では、まず、「一九六八年ホーバー・クラフト法」および「一九七一年ホーバー・クラフト〔民事責任〕勅令」について、それぞれその概要を指摘したのち、ホーバー・クラフトによる運送に関する民事責任の側面から、新法の内容をみていくことにする。

一 一九六八年ホーバー・クラフト法

一九六八年のホーバー・クラフト法は、全七カ条の本文と附則とから成る。

本法は、第四条第三項の規定を残し、一九六八年八月二十六日付をもって発効し（第七条二項）、また残された第四条三項も、一九七二年七月一二日に効力を発するに至っている（Hovcraft [Application of Enactments] Order 1972, S.1 1972, No. 971）。

本法本文七カ条のうち、中心たるべき規定は、ホーバー・クラフトに関して、国王が勅令（秘密院令）で立法をなしうる事項を定める第一条一項である。まず、一九七一年ホーバー・クラフト〔民事責任〕勅令の根拠となった同条項の(h)号および(i)

号は次のようにいう。

(h)「ホーバー・クラフトまたはホーバー・クラフトに関係する人、物、場所に関して、(i)船舶、航空機、自動車その他の運送用具、またはこれらのものに関係する人、物、場所に関する法令もしくは文書を適用すること、(ii)船舶または船舶に関係する人、物、場所に関する法則（ただし海上留置権に関する法則を除く）、を適用すること、および、右本項の通則にかかわらず、一切の法令（上記の法令を除く）が船舶、航空機、自動車またはホーバー・クラフトが関係する活動に関して有効である旨を規定すること」

(i)「以下の各法令およびそれにもとづく一切の文書を、次の各事項に関して適用すること、すなわち、(i)ホーバー・クラフトによる人およびその手荷物の運送に関しては、一九六一年航空運送法および一九六二年航空運送（補足規定）法 (ii)ホーバー・クラフトによる財産（ただし上記法令が適用される手荷物を除く）に関しては、一九二四年海上物品運送法および一八九四年商船法第八部の船舶上に在る財産に関する規定 (iii)ホーバー・クラフトにより運送されない人または財産に加えられたホーバー・クラフトに関係する死傷、または滅失・損傷およびホーバー・クラフトに関係する作為・不作為による権利の傷害に関しては、上記商船法第八部の規定」である。

右のほか、第一条一項が定める主な委任立法事項を列举すれば、ホーバー・クラフトの登録(a号)、ホーバー・クラフトお

および同上の人・財産の安全性の保証並びにホーバー・クラフトによる第三者およびその財産の侵害についての防止(b号)、艀装証明書の欠缺または整備・修繕に不備ある場合のホーバー・クラフトの使用禁止制限(c号)、無資格者がホーバー・クラフトを管理し乗組員となりまたはその整備・修繕に従事することの禁止(d号)、ホーバー・クラフトに係わる事故の調査(e号)、ホーバー・クラフトが惹起する騒音・震動の規制(f号)、国王に対する勅令の適用および勅令の領土外への効力(1号)、北アイルランド、チャネル諸島、マン島等に対する勅令の適用(m号)、勅令の違反に対する刑事罰(n号)、勅令に従順させるためにするまたはそれに違反する疑のある場合のホーバー・クラフトの抑留(o号)、などについてである。そして、現在までに公布された勅令は、ここで紹介する民事責任に関する勅令のほか、ホーバー・クラフトの登録および安全に関する「一九七二年ホーバー・クラフト〔一般〕勅令」(Hovercraft [General] Order 1972, S.I 1972, No.674)がある⁽¹⁾。

次に、本法の第二条は、ホーバー・クラフトが海事裁判管轄権に服し(同条一・五・六項)、一九五六年司法法(Administration of Justice Act)第一・第五部および一九五九年県裁判所法(County Courts Act)第五六・五七・六〇・六一・七〇条(6)項等の諸規定がそれぞれ修正適用されるとする(同条二・三・四項)。また、第三条では、同法の附則が挙げる各制定法がホーバー・クラフトに対して適用される旨が明規される。第四

条の解釈条項に関しては、特に、ホーバー・クラフトが「hovercraft is a vehicle which is designed to be supported when in motion wholly or partly by air expelled from the vehicle to form a cushion of which the boundaries include the ground, water or other surface beneath the vehicle」と定義される点(同第一項)、およびホーバー・クラフトが、本法成立以前に適用された法令ないしは類似の証書にとつて船舶、航空機または自動車として取扱われるべきでないとする同条第三項の規定が注目される。さらに、このほか本法には、北アイルランドとの関係(第五条)、会計条項(第六条)、および略称・施行条項(第七条)、などの規定がおかれる。

以上の本文に対し、「附則」の部分は、本文第三条との関連で諸法令の修正を明らかにしている。

二 一九七一年ホーバー・クラフト〔民事責任〕勅令

一九七一年のホーバー・クラフト〔民事責任〕勅令の立法の本旨が、ホーバー・クラフトによる旅客および手荷物の運送に關して航空運送法の責任原則を適用し、またホーバー・クラフトによる貨物運送並びにホーバー・クラフトに關連して発生する第三者責任に關して海事法の責任原則を適用することにあつたことは繰り返すまでもない。

本勅令は、これを大別して、本文たる計十一カ条文と四つの附則とから成る(本勅令は、別に七項目の註釈をおくが、これ

は勅令の一部を成すものではない。

本法の内容に関する詳細は次項に譲るとし、ひとまずその正文タイトルから勅令の大綱を示せば、本勅令の引用および施行日(一条)、解釈条項(二条)、旅客および手荷物の運送に関する責任(三条)、ホーバー・クラフト上の物品に関する責任(四条)、手荷物として扱うべきでない自動車(五条)、総体的責任制限(六条)、一九一一年海事条約法の適用(七条)、一九四七年国家訴訟法の適用(八条)、本勅令に溯及効なきこと(九条)、北アイランドに対する適用の留保(一〇条)、参照の便宜のための附則(十一条)、である。これに対し「附則」は、まず本文の第三条・第四条・および第六条との関連で、それぞれ、一九六一年航空運送法および一九六二年航空運送(補足規定)法の修正(附則一)、一九二四年海上物品運送法の適用(附則二)、一八九四年商船法第八部および一九五八年商船(船主等の責任)法の修正(附則三)、について明規するほか、附則の四では、本文第一条にもとづき附則の一乃至三にわたる全修正規定を列記する。

なお、本勅令は一九七一年六月九日付をもって発効している。

三 ホーバー・クラフトによる運送に関する民事責任

ひろく水上・空中および陸上をその活動の場とし、船舶・航空機・自動車などいずれの運送用具の概念にも当て嵌まらないホーバー・クラフトによって行なわれる運送に関しては、従来これを律する責任法則も特殊なものにとどまった。すなわち、

ホーバー・クラフトによる物品運送に関しては過失責任に立つ
一九二四年海上物品運送法が適用されたのに対し、その旅客および旅客の手荷物の運送に関しては、ほぼ絶対責任に近い厳格な責任原則を採る一九六一年航空運送法の規律を受くべきものとされていた。

右に対し、一九七一年の民事責任勅令は、ホーバー・クラフトの運送による旅客の死傷および手荷物の滅失・損傷に対する運航者の責任について、これを過失責任と定めるとともに、その場合の責任額については、以下に略説するように金額責任方式による個別的な責任制限を法定するほか、ホーバー・クラフトの所有者等については、事故当りの、ホーバー・クラフトの重量を基礎とした総体的な有限責任を認めた。

(1) 総体的責任制限 民事責任勅令は、ホーバー・クラフトによって運送される人または手荷物(これらについては、一九六一年航空運送法が規律する。第三条、附則一)を除いた一切の人または財産に対して加えられた死傷および物的損害に関して、商船法(一八九四年・一九五八年)の責任制限規定を、必要な修正のうえ適用するとする(第六条、附則三)。

一八九四年商船法 (Merchant Shipping Act 1894, c. 60) 法の第八部(第五〇二条—五〇九条)、およびその改正法である一九五八年商船(船主等の責任)法 (M.S. [liability of ship-owners and others] Act 1958, c. 62) は、イギリスにおける

船舶所有者等の総体的な責任制限制度を定めた法である。すなわち、船舶所有者をはじめ商船法上の責任制限権者は、本船上並びに本船外で発生した人の死傷および物的損害、難破物に関する損害または港湾施設に加えた損害、および無過失責任を負担するに至った場合の損害など、人的物的の各損害に関しては、故意・過失なきかぎり、船舶のトン数を基準とした一定金額にその責任を制限することができ、また船舶上の火災損害および不明告の高価品に関する損害に対しては、同じく故意・過失なきかぎり、その一切の責任を免除されるのである。⁽²⁾

ところで、民事責任勅令の下でホーバー・クラフトの所有者(その他の者)が総体的責任制限をもって対抗しうる場合は、

(イ) 人身傷害(死亡を含む) (ロ) 人により惹起された財産の滅失・損傷、またはホーバー・クラフトの航行もしくは取扱および貨物の船積・運送・荷揚、または乗客の上船・運送・上陸中におけるある者(ホーバー・クラフトの乗船者であると否とを問わない)の作為・不作為、またはホーバー・クラフト上に在る者のその他の作為・不作為により、財産(ホーバー・クラフトに運送される乗客または手荷物を除く)に加えられた滅失・損傷、の各場合である(第六条)。そして、ホーバー・クラフトの所有者(その他の者)は、かかる債務のうち、まず、ホーバー・クラフト上に在る一切の財貨・商品その他の物に加えられた滅失・損傷に関しては、ホーバー・クラフトの最大公式重量の一キロ当り一ポンドの金額にその責任を制限することが許さ

れ、また、人の死亡または傷害に関しては、同じくホーバー・クラフトの最大公式重量の一キロ当り三・五〇ポンドの金額による責任制限ができる(附則三A(4)・(5))。これらの場合に、ホーバー・クラフトの重量が八、〇〇〇キロ未満の場合には、その実際の重量とは無関係にすべて八、〇〇〇キロと看做されて責任額が計算される(附則三A(6))。⁽⁴⁾

ただし、ホーバー・クラフトの所有者等が右の責任制限を主張できるためには、彼自身に損害発生につき故意ないし過失(actual fault or privity)なきことが条件であり、かかる無過失を立証できないかぎり、その責任は一般原則に従うことになる。この点は、ホーバー・クラフトによって運送される貨物に対する責任制限の場合も同様である。

また、ホーバー・クラフトの所有者(その他の者)が、責任制限規定を緩用できるためには、ホーバー・クラフトが事故発生の当時、可航水域(navigable waters)なごし前浜(forc shore)、もしくは通常潮の干満がある地帯(place where the tide normally ebbs and flows)に在る場合、またはホーバー・クラフトが可航水域とホーバー・ポート間を航行中の場合、およびかかる運送の準備ないし終了段階にホーバー・ポートに在る場合にかぎられ(第六条、附則三)、右以外の場所で発生した事故による損害に対しては、責任制限の主張は許されない。

(2) 運送品に対する責任 一九二四年の海上物品運送法

(Carriage of Goods by Sea Act 1924, c. 22) が、いわゆるヘーグ規則に法的効力を付与したものであり、海上物品運送に関する運送人と荷主間の権利義務関係を定めた立法であることはいうまでもない。同法における海上物品運送人の責任は、一方において船舶の堪航性に関して相当な注意義務を負うほか、運送品について船積から陸揚に至るまでの広い意味での取扱および保管を適切かつ慎重に行なうことを要し、その他方、運送人には、いわゆる航海上の過失その他一定の免責事由が法定されるほか、その種類・価額の明告なき運送品については一包または一単位当り一〇〇ポンド（この金額は金約款協定により二〇〇ポンドに増額されている）の金額による責任制限が許されている。⁽⁶⁾

民事責任勅令は、右の海上物品運送法がホーバー・クラフトによる物品の運送（旅客の手荷物の運送については別に航空運送法の定めるところによる）に関して適用があるものとするから（第四条）、運送人（所有者・備船者等）およびホーバー・クラフトと荷送人との間の運送品に関する権利義務関係は、すべて海上物品運送法の責任原則によって規律されることになる。ただ、これに関連しては、次のような各点に注意する必要がある。

まず、海上物品運送法は、その適用対象たる「物品」について、「生動物および運送契約において甲板積と記載され、かつ実際に甲板積として運送される積荷以外の一切の物品・財貨・

商品その他の各種の物」をいうとし（同法一条(c)号）、運送の目的物から生動物等を除外するのに対し、民事責任勅令は、運送の目的物を、ストリートに「goods, wares, merchandises, and articles of every kind whatsoever」と定義する（附則二）。したがって、海上物品運送法が規律の対象外とする生動物なども、それがホーバー・クラフトを手段として運送されるかぎり、同法の適用対象たる「物品」に該当する。また、自動車（vehicle）については、民事責任勅令がそれを「手荷物」として扱わない旨を明規しているが（本文第五条(a)号）、手荷物に当らなければ「物品」ということになるから、自動車の運送もまた海上物品運送法の規律をうけるものと思われる。

また、民事責任勅令により修正された海上物品運送法の下においては、運送人並びにホーバー・クラフトは、運送品の滅失・損傷が海上その他の可航水域の災害、危険または事故に起因する場合には免責をうけるとされる（附則四条二項(c)号）。ここにある「可航水域」（navigable waters）については、「潮の干満の有無およびその水域における公の通行権の有無にかかわらず実際に船舶が航行できる一切の水域」をいうものと定義されるが（第二条一項）、ホーバー・クラフトの場合には極めて浅い水域でも航行を可能とさせるから、一般の船舶が実際に航行できないような砂州（sand bank）において発生する危険等も包含されるものと解される。したがって、ホーバー・クラフトの所有者等は、ホーバー・クラフトの事故が砂州において発生

したる場合には、前述のように民事責任勅令の第六条に従い総合的な責任制限を主張しうるほか、海上物品運送法附則第四条二項(c)号にもとづいて、危険が海またはその他の可航水域のものではないが、砂州の危険である旨を主張して免責をうけることができる。

このほか、海上物品運送法は、バラ積の石炭・穀物・油といったいわゆる散荷 (bulk cargo) については、その重量が第三者によって計量され、その旨が船荷証券上に記載されたる場合には、荷送人に計量に関する担保責任がなく、また運送人に対して船荷証券の推定的効力を生ずるものではない旨を定めるが(同法第五条)、かかる散荷に関する海上物品運送法の諸規定は、ホーバー・クラフトの運送に対しては適用がない(附則二)。

(3) 旅客および手荷物に対する責任 民事責任勅令は、ホーバー・クラフトにより運送される旅客の死傷および旅客の手荷物 (baggage) の滅失・損傷に対する責任に関しては、一九五五年の改正ワルソー条約のイギリス国内法に当る一九六一年航空運送法 (Carriage by Air Act 1961, c. 27) およびこれを補足する一九六二年航空運送〔補足規定〕法 (Carriage by Air [Supplement Provisions] Act, 1962, c. 43) を、必要な修正を加えて適用するものとする(第三条、附則一)。乗客以外の人に対する責任は、過失責任として、かつもっぱら総合的な責任制限にかかわる問題となる。

民事責任勅令は、一九六一年航空運送法に対して、"国際的"なる文言を削除するほか、"旅客切荷"および"貨物"の規定を削除するなど必要な修正を施しており、したがって運送人の責任および損害賠償訴訟については、すべて右の一九六一年航空運送法の附則に収められた条件・制限に従って判断される。以下、これにもとづいて旅客および手荷物に関する運送責任の原則を略説する。

まず、ここで規律の対象とされる運送は、ホーバー・クラフトによる有償的な人および手荷物 (自動車およびその内容物は手荷物に当たらない。第五条(a)号) の運送のほか、ホーバー・クラフト運送企業によって行なわれる無償運送をも含む(附則四の第一章第一条)。また、右にいう運送を国家が行なう場合にも同様である(附則四の第一章第一条)。

そして、運送人はかかる運送に関連して発生する旅客の死傷(第一七条) および登録手荷物の滅失(第一八条一項)、並びにこれらの遅延損害(第一九条)に対して、一応の (prima facie) 損害賠償責任を負う。ただし、この場合の旅客死傷または手荷物損害については、前者の人身事故の場合、それがホーバー・クラフト上または乗船・下船の際に発生したものであることが、また後者の手荷物については、それがホーバー・クラフトによって運送される間に(運送期間はホーバー・ポート以外で履行された運送には及ばない。第一八条三項) 加えられた損害であることが必要とされる。

一方、右に対して運送人は、彼自身および彼の使用人・代理人が損害の発生を回避すべく合理的な措置 (reasonable measure) を怠らなかつたこと、またはかかる措置をとることが不可能であつたことを証明した場合には賠償の責を免れる (第二〇条⁽⁸⁾)。ただし、もし原告が運送人またはその履行補助者につ⁽⁶⁾つ wilful misconduct があつたこと (第二五条) を証明できた場合には、運送人の責任は絶対的なものとなる。

次に、右のような損害賠償責任に対しては、運送人に金額主義による責任制限が認められる。すなわち、旅客死傷の場合には、特に当事者が法定の金額を上回る責任限度額を約定していないかぎり、旅客一人当り一、二〇〇ポンドの金額を限度とする有限責任を負い (第二二条一項)、また登録手荷物の滅損の場合には、その引渡の際に旅客または荷送人から到達地における引渡の利益について別段の申告がなされていないかぎり、手荷物の一キロ当り七ポンドで計算される金額に責任を制限することとが許され (第二二条二項)、さらに旅客が自ら保管する物 (これは民事責任勅令第五条(b)号により手荷物に当るとされる) については、旅客一人当り一三八ポンドの金額をもって対抗することができる (第二二条三項)。

(4) 国有ホーバー・クラフトの責任 民事責任勅令は、一九四七年国家訴訟法 (Crown Proceedings Act 1947, c. 44) 第五条の規定が、修正のうえ、ホーバー・クラフトに対して適

用されるとする (第八条)。

一九四七年の国家訴訟法は、国および国の財産・業務に關する者の民事責任と民事訴訟手續に關して、国と私人との地歩の同化を図るための立法であり、かかる目的の下に、同法の第五条は、国有船、すなわちその金銭的利益が国に帰属する船舶、または商船法の定めるところに従つて政府船 (Government ship) として登録をうけた船舶、および当分の期間国に賃貸または再賃貸された船舶ないしは国が排他的占有權をもつ船舶が、一般商船と同様に商船法の責任制限規定の適用をうけることを明記する⁽¹⁰⁾。したがつて、国家の所有等になるホーバー・クラフトは、前述のような商船法 (一八九四年法第八部、一九五八年法) にもとづいた責任の制限を主張しうるのである。

(5) 衝突に關する責任 民事責任勅令は、一九一一年海事条約法 (Maritime Convention Act 1911, c. 57) の第一条乃至第三条、第八条および第九条四項の諸規定が、衝突に關して、ホーバー・クラフトに対し適用があるとする (第七條)。

一九一一年の海事条約法は、一九一〇年に成立した「船舶衝突突条約」のイギリス国内法であり、同法は双方過失の船舶衝突の場合における各船の過失の輕重ならびに責任の分配に關して規定する。以下には、ホーバー・クラフトの衝突に關して準用される海事条約法を略説する。

(イ) 損害の分配 (第一条) 二以上の船舶の衝突が各船の過失

にもとづく場合において、当該船舶、積荷、運送賃（旅客運賃および備船料を含む）および船舶上の一切の財産に生じた滅失・損傷（法律上請求しうる一切の救助料その他の諸費用を含む）に対する責任は、各船舶の過失の割合に応じて決定される。ただし、各船舶の過失の軽重が不明なる場合には、各船が損害を平分して負担する。(ロ) 人の死傷に対する損害賠償(第二条) 船舶上の人の死傷が本船および他の船舶の過失により惹起された場合には、各船舶所有者は連帯して賠償責任を負う。ただし、船舶所有者の抗弁権並びに責任制限権はこれによって影響されるものではない。(イ) 分担請求権(第三条) 船舶上の人の死傷が、本船およびその他の船舶の過失により惹起され、かつ過失船のうちの一船の所有者が第三者に対し彼の過失割合を超える損害賠償額を支払いたる場合には、一定のものを除き、同所有者は他の過失船の所有者に対しその超過支払額を分担額として回収できる。右の分担額の請求権者がその分担額を回収する場合には、法律の定める他の救済方法に加えて、最初に損害賠償請求の訴を提起しうる者が有すると同一の権利・権限を有する。(ニ) 出訴期限(第八条) 船舶の過失により他船、他船の積荷ないし運送賃、その他他船上の一切の財産に加えられた滅失・損傷、または他船上の人に生じた死傷損害、一切の救助行為に関連して、右の過失船ないしその所有者に対して一切の請求または先取特権を執行する訴訟は、当該の損害・死傷・救助行為があった日から二年以内に訴訟手続が開始されないかぎり消滅する。また、死傷に関する損害賠償額の超過支払額に対する分担請求の訴訟は、支払のあった日から一年以内に訴訟手続が開始されない場合には提起しえない。ただし右の期間については、裁判所はこれを延長する権限をする。(ホ) 法の適用(第九条 四項) 一九一一年海事条約法は、船舶の過失に対し責を負うべき所有者以外の者に対して適用があること、および本法にいう所有者なる語は船舶の運航または管理について一時的に責を負う備船者その他の者をいう意味に解すべきこと。

(1) 一九七二年の院令の内容を摘記すれば以下の通りである。

まず、ホーバー・クラフトの登録に関しては次のように定める。連合王国内で使用に供されるホーバー・クラフトは、すべて連合王国において登録をうけることを要する。ただし、(イ)ホーバー・クラフトが他の国において登録されている場合（かかるホーバー・クラフトについては特に国務大臣の許可なきかぎり連合王国において有償的に使用することはできない。第七条）。または、(ロ)無資格者(第五条 三・四項参照)がホーバー・クラフトの所有者であるために法律上または財産上の利害関係を有し、かつ国務大臣が一定条件の下にその無登録の使用を承認した場合、にはこのかぎりではない(第四条)。右に加えて、さらにホーバー・クラフトが無登録で使用に供される場合としては、勅令

第九条五項の規定にもとづいて証明書が発行され、かつ適切に記録がなされている場合、および不積重量が一、〇〇〇キログラムを超えず、かつホーバー・クラフトが有償的な使用に供されない場合がある。

登録に関する権限は国務大臣が有する。登録申請においては、その所有権・使用権などホーバー・クラフトが連合王国で登録されるか否かを決定するに必要な明細書および証明書を添付せねばならない(第五条一・五項)。国務大臣は、申請が満足すべきものである場合、ホーバー・クラフトを登録し、かつ登録所有者に対して証明書を発行する(第五条六・七項)。登録申請にあたって提出した明細書に変更がある場合、登録所有者は国務大臣に対して書面で通知をなす義務を負い(第五条九項)、また登録ホーバー・クラフトの所有者となった者は同じく国務大臣に対して書面でその旨を通知せねばならない(第五条一〇項)。これに対し、国務大臣は必要・適切であれば登録を修正しないしは取消することができる(第五条一一項)。連合王国で登録されたホーバー・クラフトは特定の方式によりその国籍および登録マークを付したものでなければ使用に供してはならない(第六条)。

また、ホーバー・クラフトの安全と維持に関しては次のように定める。連合王国において登録されたホーバー・クラフトは、その安全証書が有効で、かつ証書が発行された

条件を充足している場合でなければ原則として使用に供してはならない(第八条)。民間航空局は、連合王国において登録されたホーバー・クラフトにつき、特に、(イ)ホーバー・クラフトの整合、エンジン、構造部分、計器等々、(ロ)当局の要求によって行なわれた調査の結果、(ハ)ホーバー・クラフトの構造資質、などの各点を考慮したうえ、一年を超えない期間(当局は期間の更新をなしうる。第一二条)で安全証書を発行することができる(第一一条一項)。証明書は、ホーバー・クラフトが一定の範疇(すなわち旅客・貨物・特殊)でのみ使用に供されるという条件で発行される(第一一条二項)。当局は、ホーバー・クラフトの安全に関する他の条件にもとづいた安全証書を発行できるほか、その変更もなしうる(第一一条三・四項)。国務大臣は、連合王国で登録されたホーバー・クラフトにつき、他の国の法律に应ずるために適切な証書を発行することができる(第一七条)。

(2) 商船法上の船主責任制限制度に関しては、拙稿「イギリスにおける船主責任制度(一)・(二)・(三)」法学新報第七七巻第一一・一二号、第七八巻一・二・三号、第四・五号を参照。

(3) 最大公式重量(maximum authorised weight)の決定方法については、民事責任勅令に特段定めがない。

(4) 三〇〇噸未満のいわゆる小型船の場合を特則する一九五

八年商船法第一条一項と同趣旨の規定である。ただし、ホーバー・クラフトの場合には、八、〇〇〇キロの最小倍数の適用が人的損害のみならず物的損害についても認められている点が注目される。

- (5) 民事責任勅令は、「通常の潮の干満地帯」について何も明らかにしていない。ただ、同勅令に挙げられる「可航水域」や「前浜」との関係を考慮した場合、それは、たとえばイギリス海峡にあるゴッドウィンのような砂州を指すことが推測される。Fairplay, 13th April, 1972 p.12.

- (6) イギリスの海上物品運送法は、「一九七一年海上物品運送法」によって近く改廃される運命にある。この点については、拙稿「一九七一年イギリス海上物品運送法の成立——最近の英国新海事立法(1)——」神奈川法学第八巻三号七三頁以下参照。

- (7) 「合理的な措置」とは、海上物品運送の場合の「相当な注意」(due diligence) に比して若干広汎な概念と考えられるが、実際には、裁判所は恐らく後者に対すると同様の解釈をなすであろう。ただ、本法が、このように過失の定義に関して、二つの制定法を採用していることは決して望ましいことではない。Fairplay, op. cit., p. 19.

- (8) ただ、本条に対しては、イギリス裁判所は一般に極めて厳格な解釈をなしているから、運送人が、この点の証明に成功することは極めて困難であろうと思われる。

- (9) wilful misconduct とは、故意および故意に相当する無謀な過失を含むが、大陸法でいう重過失を包含するわけではない。Shawcross and Beaumont, on Air Law (3ed) vol. 1, p. 498.

- (10) 拙稿・前掲新報第七八巻第一・二号二二九頁参照。