

乗船券における time limitation clause (出訴期限条項) の効力

——アメリカ判例にみる免責約款の拘束力根拠——

重 田 晴 生

目 次

- 一 はじめに
- 二 乗船券約款と法規制
- 三 乗船券約款の法的拘束力
 - (一) 乗船券自体の物理的特徴のテスト——The Majestic (1897) 事件
 - 1 運送人の署名
 - 2 旅客の署名
 - 3 言及による契約約款の撮取
 - (二) リーズナブル・コミュニケーションのテスト——Silvestri v. Italia Societa per Azioni di Navigazione (2d Cir. 1968) 事件
 - (三) 乗船券の購入および所持等四囲の状況のテスト——Shankles v. Costa Armatori (1st Cir. 1983) 事件
- 四 おわりに

一 はじめに

最近、アメリカ合衆国最高裁判所は、航空または海上の旅客運送取引において発行される航空券および乗船券（それぞれ、旅客切符・乗船切符ともいう）に包含される免責約款の効力に関して相次いで注目すべき判決を示した。一つは、国際航空運送に関して、その契約約款の通知が不十分なし不適切であるが故に航空券に謳われた責任制限条項は無効である旨が主張された一九八九年四月一八日の *Chan v. Korean Air Lines Ltd.*, 490 U.S. 122, 134 (1989) であり、もう一つは、クルーズ客船の乗船切符に包含されていた *forum selection clause* (法廷地選択条項) の合理性および強制力が争点となった一九九一年四月一日の *Carnival Cruise Lines Inc. v. Shute*, 59 L.W. 4323 *et seq.*

Chan 事件では、国際航空運送に関する航空券に八ポイントの活字で印刷されていた責任制限約款（旅客の死傷損害請求につき一人当り七万五千ドルの金額に責任制限をする条項）に関し、原告（旅客の遺族）から、航空券には当該航空運送がワルソー条約またはハーグ議定書の適用を受ける旨を一〇ポイント以上の印刷文字で旅客に対し通知すべきことを要求しているモントリオール協定（一九六六年）に違背するが故に航空会社は責任限度額を援用することができず、無限責任を負うべき旨が主張されたが、連邦最高裁は、多数意見として、ワルソー条約およびモントリオール協定のいづれにもそうした細かな印刷文字の場合について免責約款を無効とする制裁文句はないとして、結論としては航空会社の責任制限の申立を容認した。しかし、この判決中で、ブレナン法廷は、法律争点である「通知 (notice)」の十分性に関連して、例えば、そこに何のデータも記載されない白紙フォームが交付されるというようないわば切符の不行に相当する場合や、いわゆる小人国の活字 (*Lilliputian print*)⁽¹⁾、あるいは時機をはずれた切符の交付などが、十分なる通知の要件に抵触する旨の考え方を披瀝している。

一方、Shute 事件は、ワシントンに居住する被上告人夫妻が上告人である船会社（フロリダが営業本拠地）のクルーズ客船にてメキシコ湾沖の公海域を巡航中デッキ上で転倒、負傷した事故につき、ワシントン連邦地裁において損害賠償請求訴訟を提起したところ、船会社が、乗船券約款のフォーラム・セレクション条項——運送契約の当事者間に発生する一切の紛争はフロリダ州の裁判所に対して提起されるべき旨を定めた条項——を援用し、フロリダにて応訴する用意があると主張された事件において、ブラックマン首席判事による連邦最高裁判所の多数意見は、そうしたクルーズ船のフォーラム・セレクション約款は、船会社の詐欺、詐欺的行為または不誠実がない限り合理的であり、法的強制力もあることは、すでに当法廷が判示するところであり（*The Bremen v. Zapata Offshore Co.*）³。また、それは、合衆国法典（46 U.S.C. §183c）にいう、「船主は、死亡又は人身傷害に関する責任、又はその損害賠償額の算定に関する問題につき、裁判管轄権のある裁判所によって審理を受ける旅客の権利を軽減、剝奪することを目的とした規定を一切挿入してはならない」とする規定にも違反しないとして、原審判決を破棄し、フォーラム・セレクション条項の有効性を認める判決を下した。

いま、こうした新しい合衆国最高裁判決について詳細に検討する余裕はないから、さしあたり、本稿のテーマであるいわゆるチケット・プロブレムに関して一言コメントすれば、Chan 事件の法廷多数意見の中には、わずかながらも旅客運送約款の拘束力に関する「十分な通知」の要件につき連邦最高裁判事の考え方の一端が示されているし、また Shute 事件では、被上告人（旅客）が、その訴訟事件摘要書において、フォーラム・セレクション条項を含めた乗船券約款（細かな活字で三ページにわたり記載されていた）の摂取が旅客に対して合理的にコミュニケーションされ運送契約に包含されていたかにつき異議を唱えず、また控訴審の第九巡回区も、旅客は契約約款について認識していたとの仮定の下にフォーラム・セレクション条項の強制力を承認したために、最高裁は、運送契約約款の旅客に対する十分な

通知の有無の問題につき審理を行なわなかったものの、やはりそこでの暗黙の了解事項として、アメリカ法上、いわゆる標準書式契約（定型契約・附合契約）の形式で行なわれる旅客運送契約において謳われる免責約款がその作成者（運送企業）の相手方（旅客）に対して法的拘束力を持つためには、そうした免責約款の内容が公正かつ合理的であることを前提に、運送人は、契約約款の存在およびその重大性につき旅客に対して「合理的に十分な通知」(Reasonably adequate notice)をしなければならぬものであり、定型約款の拘束力の有無は正にそうした合理的な通知にかからしめられていることが明らかにされているのである。

本稿では、英米契約法上いわゆる「チケット・ケース」(ticket case)の名で呼ばれる「切符」に印刷された免責約款の効力問題について、特に海上旅客運送において発行される乗船券 (Passenger ticket) の中に摂取される出訴期限条項 (time limitation clause) にスポットをあて、かつ分析の素材をアメリカ法に求めて、そうした契約約款の拘束力問題を考察しようとするものである。

もとより、いわゆるチケット問題は、アメリカ法の母体たるイギリス契約法において早くから論じられた古典的問題であり、その伝統ある法準則がアメリカ法に少なからぬ影響を与えてきたことも以下の考察の中で自ずと明らかとされるが、敢えてここでアメリカ法を題材とした理由は、アメリカ法には、かかる乗船券上の契約約款の効力問題について、約一世紀にわたる判例の蓄積があるばかりか、カリブ海という世界のクルーズ拠点（現在、カリブ海域にはわが国の船社も含め二十数社、五〇隻を越すクルーズ船が就航し、年間三百万人以上のクルーズ客に利用されている）と最大のクルーズ利用消費国であるという商業経済条件が備わったアメリカの場合には、現在、世界の中でもっとも海上旅客運送契約問題に関する法律経験が豊富であること（特に一九世紀後半以降、分けて最近の判例法の形成には目を見張るものがある）によるものである。また、実際に乗船券に謳われる契約約款としては、出訴期限条項のほか、過失免責条項 (ne-

diligent clause)、責任制限条項ないし賠償額制限条項 (Limitation of Liability clause)、法廷地選択条項 (forum-selection clause)、準拠法指定条項 (choice of law clause) などさまざまに免責約款が存在するが、ここで出訴期限条項を標的としたのは、実際にロー・リポーツに登場する訴訟事件のうち出訴期限とのからみで契約約款の拘束力が争われるというケースが圧倒的に多いという現実を踏まえたことによるものである。もとより出訴期限条項を、他の責任制限条項やフォーラム・セレクション条項といった免責条項と比較した場合、前者については、旅客がそうした運送契約上の免責約款の存在・内容を知り、自らの権利を防護する機会とその時間的余裕という点で（つまり、旅客は事故発生後において、契約約款を読み（または読み返し）、訴権の行使につき調べ、契約約款の強制力を回避することが可能である）、他の免責条項の場合とは差異がないこともないが、しかしそれは本質的差異ではないから、ここで出訴期限条項に関して論究する約款の拘束力問題は、⁽²⁾基本的法理においてフォーラム・セレクション条項等他の免責約款の場合にもほぼそのままあてはまると考えてよい。

本稿は、大きくは、普通契約約款上の免責約款の拘束力に関する考察であるが、直接的には、海上旅客運送契約に関する法律問題について取り組んだ研究である。悠遠なる海運の歴史の中で、海上旅客運送が登場するのはようやく今世紀に入ってからのものであり、しかもそれは、今世紀中葉以降驚異的な発達を遂げた航空運送にその主座を奪われるに至ったため、この分野に関しては、各国の立法および国際的法規制ともに十分とはいえず、その法学的研究もほとんどみるべきものがないのが現状である。海上旅客運送の利用と法律学につきわが国より一步先を歩むアメリカ法について比較考察する小論が、いささかなりともわが国の法学および実務に裨益するところがあれば幸である。

(1) Chan 判決については、別稿で考察を予定している。重田晴生「ワルソー条約第三条の『旅客切符交付』要件と航空運送人の責任制限——Chan v. Korean Air Lines, Ltd. (1989) による十分な通知 (adequate notice) 要件の廃止——」現代企業法の理論「高窪先生選歴記

(2) 乗船券の多くには、訴訟を国内の特定の都市または外国の裁判所において提起すべき旨を求める forum selection clause (法廷地選択条項) が包含されている。特に米国は、英・独国と異なり、海上旅客運送に関する一九六一年ブラッセル条約および一九七四年アテネ条約を批准していないため、国際的運送契約を含めて広くフォーラム・セレクション条項は旅客の法廷地漁りを阻止する重要な手段となっており、ために、米国裁判所は、かかる旅客運送契約におけるフォーラム・セレクション条項の効力をめぐる争訟としばしば関わり合い、現在、一応有効であると解釈してきているほか、そうした免責約款の法的強制力の有無を判断するについては旅客がそうした契約条項の存在とその重要性につき合理的にコミュニケーションされていたか否かによって決定し、またそうしたリーズナブル・コミュニケーションの基準も、出訴期限条項の拘束力を判断するに当り現在米国裁判所が適用するものとはほとんど同一のテストが採用されている。

以下、米法上、フォーラム・セレクション条項の効力につき、これを公序に反し無効と断じてきた伝統的法準則を転換し、それが契約約款として有効に包含される限り一応有効であるとした *The Bremen v. Zapata Offshore Co.*, 407 U. S. 1 (1972) と、それ以後の米国法の法準則を一瞥しておく。

The Bremen 事件とは次のような事件である。米国の法人 *Zapata* が、ドイツの法人 *Unterweser* と *Zapata* の所有する航洋掘削リグ (drilling rig) をルイジアナからイタリア沖合のアドリア海まで曳航する契約を締結した。この曳航契約には、そこから生ずる一切の紛争は英国ロンドンの司法裁判所において解決されることが合意されていた。ところで、被曳船のリグは、メキシコ湾を曳航中荒天に遭遇し、大損害を受けたため、*Zapata* は、*Unterweser* の曳船に対し一番近い避難港であったフロリダ州の Tampa へ曳船するよう命じた。右事故との関連で、*Zapata* は、*Unterweser* 側の不注意な曳船に起因したものととしてフロリダ連邦地方裁判所に対し損害賠償請求訴訟を提起した。一方、*Unterweser* は、フォーラム・セレクション条項およびフォーラム・ノン・コンビニエンス (不便宜法廷) を理由に訴訟の却下を申立てた。地裁は、*Unterweser* の申立を棄却。控訴審である第九巡回区的全裁判官出席の大法廷判決は、八対六のきわどい法廷意見で、曳航契約の重要部分に当るフォーラム・セレクション条項は、もし被告がそれを強制することは不合理、不公正または不当であるとの立証責任を尽くすことができなければ当事者を拘束すると判示し、原審判決を確認した。446 F. 2d 907 (1971)。パーガー首席裁判官による合衆国最高裁判所判決は、一般論として、「自由に取引された私的な国際契約は、詐欺、不当な影響または傲慢な交渉力に影響されないものであれば完全な効力を認められるべきである」とし、さらに、「今日の商業実態や拡大化する国際貿易を鑑みれば、フォーラム・セレクション条項はそれが除外されるべきであるとする強い証明がないならば有効に規律すべきである」と述べた上で、問題となっているフォーラム・セレクション条項の効力を決定するに適切なファクターとして、フォーラム・セレクション条項がそのでの合意の重要な部分であったこと、それは二人の米国人の間で特定の土地の紛争を遠い外国の裁判所において解決しようとする合意ではなく、当事者がニュートラルな裁判所(英国)を選定した事

認が詐欺行為によったということは何も示されていない。(d)一八三c条は、船主の過失に関する責任問題に関し裁判管轄権のある裁判所によって審理を受ける旅客の権利を剝奪するような約定を禁ずる条項であるから、フォーラム・セレクション条項は同条に違反しない、というのが理由である。以下に、乗船券中のフォーラム・セレクション条項に関して審理された一九八〇年代の主な判例を示しておこう。

① *Hodes v. S. N. C. Achille Lauro Ed. Alhri-Gestione*, 858 F. 2d 905 (3rd. Cir. 1988) [判例17参照] 約定裁判地イタリアにつき、イタリアを往復航海するイタリア船の上で発生した事件(テロリストによるシージャック)に関する訴訟であるから、その強制は公序に反しないし、旅客をして適正な裁判を受ける機会(day in court)を奪い去るものではない。

② *Hollander v. K-Lines Hellenic Cruises, S. A.*, 670 F. Supp. 563 (S. D. N. Y. 1987) 約定裁判地ギリシャにつき、クルージングがギリシャで行なわれ、事故(病気に對する不適切な船内医療設備)がギリシャで発生し、しかも船客の大半がギリシャ人であるから、約款は不合理・不当・専断ではなく公序に反しない。また約款は旅客に對し適切に通知されていた。

③ *Everett v. Carnival Cruise Lines*, 677 F. Supp. 269 (M. D. Pa. 1987) 約定裁判地フロリダにつき、乗船券において裁判地に関する制限の存在およびその重要性に関し合理的にコミュニケーションされている場合には有効であって、旅客はフォーラム・セレクション条項の強制が重大な不便宜をもたらすというが、裁判費用が旅客をして適正な審理を受ける機会を奪うことの証明は何もない。

④ *Walker v. Carnival Cruise Lines, Inc.* 681 F. Supp. 470 (N. D. Ill. 1987) 約定裁判地フロリダにつき、原告から主張されたフォーラム・セレクション条項の合理性を占ういくつかのファクターのうち、フォーラム・セレクション条項は契約当事者の自由な取引によるものでないという要素が唯一の本案であるとしながらも、先例(*De Nicola; Silvestri*)によれば、乗船券中の特定約款の有効性を判断する重要な要素は成約時の交渉能力ではなく、運送人が運送契約約款について行なった通知の顕著性であるとされ、通知につき合理的な努力があった本件について約款の効力を認めた。

⑤ *Wilkinson v. Carnival Cruise Lines, Inc.*, 645 F. Supp. 318 (S. D. Tex. 1985) 約定裁判地フロリダにつき、オクラホマ州の居住者がフロリダに主たる営業所を置くパナマの船会社の客船上で被った人身事故に関する訴訟に關して申立てられたテキサスからフロリダへの事件移送は、原告がテキサスの居住者でないばかりか、乗船券約款のフォーラム・セレクション条項に拘束されるが故に容認される。またフォーラム・セレクション条項は一応有効であり、原告は特定の裁判地が余りに面倒・不便宜で適正な裁判を受ける機会が奪われることなることを証明していない。

⑥ *Luby v. Carnival Cruise, 1986 A. M. C. 2326 (D. C. Md. 1985)* メリーランドの居住者がマイアミを主たる営業の場所とする被告会社の客船にて、マイアミからカリブ海を巡航し再びマイアミに戻る船旅の間に被った人身事故(専用室内のシャワーを使おうとした際隠れた棚にぶつかって負傷)に関する訴訟に關して申立てられたメリーランドからフロリダへの事件移送を容認するに當り、法廷は、

Bremen 判決を引用しながら、本件原告がフロリダにて訴訟の提起を強いられることは重大な不便宜といえず、原告は一九八四年二月にクルージングをするためにフロリダに旅行をしたのであるから、被告会社に対し訴訟を起すべく再度飛行機でフロリダに行けないという明白な理由などない。

二 乗船券約款と法規制

海上旅客運送契約においては、通常いわゆる乗船券(乗船切符ともいう。passenger ticket)が発行される。米法上、外洋航海に関する乗船券の法的性質は、一般に契約すなわち海事契約(maritime contract)である⁽¹⁾とされ、旅客(乗客)⁽²⁾は乗船券の購入⇨受領によって当該運送契約を受諾したものと看做されて、海上運送人(⇨船会社)と旅客との間に契約関係(contractual relationship)が創造されるものとされる。鉄道、市街電車、バスなど陸上旅客運送の場合に乗車券(切符)の受領がその契約約款に対する受諾を証明するに足らず、故に乗車券は運送契約の存在に関する単なる証拠書類(as a mere token)または料金の受領証(voucher)にすぎないと解される⁽³⁾のと異なる。しかして、かかる旅客運送契約に基づいて、海上運送人は、旅客を安全に乗船させるとともに目的港に向けて安全かつ速やかに輸送し、かつ安全に下船(上陸)させるべく当該状況の下で合理的な注意をなすべき義務を負う⁽⁴⁾ほか、人の輸送たる性質上、海上運送人は、旅客に対し適切な設備を提供し、船内を清潔な状態に保ち、また充分な食物・食糧、飲水、医薬品等を供給する⁽⁵⁾といった義務をも負うことになる。それ故、もし海上運送人または船員等の使用人がそうした注意義務を懈怠し旅客またはその手荷物に対し損害を加えたる場合には、運送人は当然に損害賠償責任を負わねばならない。もっとも、今日、海上旅客運送取引は、他の多くの商事契約と同様いわゆる標準書式契約ないし附合契約(standard contract; adhesion contract)の方式により行なわれるのを常態としており、一般に客船会社の手で事前に作成・印刷される乗船券には、海上運送人が運送契約上負担することのある法律上の責任を制限または全面的に排除するいわゆる免責約款

(terms and conditions) が盛り込まれるのが現実である。

しかして、かかる運送契約（物品・旅客）上の免責約款について、アメリカの裁判所は、運送人（陸上であれ、海上または航空であれ）一般に通じるコモン・ローの法準則として、海上運送人が運送契約上自己または使用人の過失に関する責任を免除することは、公序（public policy）に反し無効であるとの厳格な解釈をなしており、この点、伝統的に「契約の自由」の原則を尊重し、当事者の合意がある以上、裁判所は契約内容に対して干渉すべきでないとの姿勢をまもったイギリス法と基本的態度を異にしていたことは、周知されることである。

加えて、アメリカ法について刮目すべきは、船舶による人の運送が増大する一九三〇年代中盤に連続的に発生した悲惨な人身海難事故（貨客船モロ・カスル号の火災事故、沿岸航路船ハバナ号、モーホーク号の沈没事故など）が直接の引き金となって、世界に先掛け、海上旅客運送契約上の免責約款に対し立法規制がなされたことである。すなわち連邦議会は、当時海上旅客運送取引の実務において旅客が種々の不利益を強いられていた取引実態の改善に立ち上がり、遂に一九三五年、船主責任制限法（46 U.S.C. § 181, *et seq.*）に向けられた人の死傷損害に関する法改正（“Loss of Life” Amendment 及び “Sirovich” Amendment 通称される）の一環として、乗船券の交付、および運送人の責任とその制限に関して、公共旅客運送人と旅客との利害調整を図り、合衆国法典第四六編〔海運〕に、新しく、第一八三c 条（46 U.S.C. § 183c: R.S. 4283B）——法典の体裁上は「一八五一年船主責任制限法」の一角を成す——を設けたのである。そして、合衆国の港間、または合衆国と外国の港間で旅客の公共運送に従事する船舶の所有者およびその代理人が、旅客の死亡・身体の傷害に関し、運送契約（＝乗船券）、規則、規程等において、自己または使用人の過失につき責任の免除を図り、または損害賠償額を減免するなど不当にその責任を制限することは公序に反し違法であることが明定され、さらに、そうした人身損害の請求権者が憲法上保証される司法裁判所の審理を受ける権利を軽減・弱化または回

避させる一切の契約約款についても無効とする規定もおかれた。⁽⁹⁾ アメリカにおいて、初めて人の生命・身体に対する運送人責任を物品に対するそれから峻別し、前者に対する運送人責任を加重、厳格化した画期的な立法改正である。

ところで、一般に乗船券には、右のような運送人の過失や損害賠償額を減免する約款のほか、人身損害の請求権者(＝旅客)が海上運送人に対して提起する損害賠償請求の通知 (notice of claim) または訴訟の提起についてタイムリミットが設定されるのが通常である。もとより訴権は、これをいつまでも持続させることは相手方を長く不安定な状態におき、また攻撃防禦に関する訴訟上の立証を困難とさせるから、海上運送人が運送契約上旅客に対し一定期間内にその請求権の通知をなすよう求め、また提訴期間について期限を約定することは、別段公序に反せず原則として自由であるといつてよい。しかし、かかるタイムリミションの特約は、これもまた海上運送人がそれを濫用し、不当に短い期間が設定されることとなれば、請求権者たる旅客が重大な不便・不利益を受けることは明らかである。

この点に関し、一九三五年八月二九日の法律により断行された船主責任制限法の人身損害に関する法改正は、当時における海上旅客運送契約の実務慣行を顧みて、合衆国法典第四六編〔海運〕に第一八三b条 (46 U.S.C. § 186b: R.S. 4283A) を追加し、「(a) 合衆国の港から、または合衆国の港と外国の港との間において、旅客または商品若しくは財貨を運送する海上航行船 (sea-going vessel. ただし曳船、艇、漁船及びその補給船を除く) の支配人、代理人、船長または船主にとり、規程、契約、規則その他の方法により、死亡又は身体の傷害に関する通知又は請求の届出につき六カ月より短い期間を、またそうした請求に関して訴を提起するにつき一カ年より短い期間を定めることは違法である。そうした訴の提起に関する期間は、死亡又は身体の傷害の発生した日から起算される」と規定して、旅客が、運送人に対してなす請求の届出につき六カ月を下廻らぬ期間を、また訴訟の提起については少なくとも一カ年の期間を保証されることとしている。⁽¹⁰⁾ すなわち、海上運送人サイドに立って言を重ねれば、海上航行船の所有者、オペレーターおよ

び代理人は、運送契約（＝乗船券）において一八三b条(a)が定める最小の期限（一年）に抵触しない限りで出訴期限を有効に約定することが許可されているのであり（つまり、一九八〇年の海事不法行為に関する統一出訴期限法（46 U.S.C. sec. 763a）⁽¹¹⁾）という三年の出訴期限は、一八三b条を専占するものではなく、また、海事不法行為請求に関する出訴期限を定めた同法は、一八三b条に従い旅客運送契約において特約された出訴期限に対しては適用されない）、実際にも、一般に、乗船券ないし海上旅客運送契約には、「(a) 運送人又は船舶は、旅客の死亡または人身傷害に関する請求については、そうした訴訟原因が発生した時から「六」カ月以内に運送人または代理人に対し十分な明細を記載した書面による請求の通知がなされなければ、いかなる死亡又は人身傷害についても責任を負わない。(b) 運送人又は船舶に対する請求につき損失の回復を図る訴訟は、旅客が右の通知の要件を充し、かつ死亡又は傷害が発生した日（または、旅客が本船から下船した日）から「一」年以内に訴訟が開始されなければ主張することができない」旨の「出訴期限条項」(time limitation clause) が挿入されている。

(一) 5 ALR Fed. § 2 (a), at 397, 80 C.J.C. § 182b, pp. 1096-1097, 70 Am Jur. 2d. § 660, at 874 (1987). *カーメン* (Benjamin Nathan Cardozo) 判事の「海洋を横断する航海につき汽船会社によって発行された乗船切符は、単なる証拠書類または受領証ではない。それは、債務を創造しまた運送条件を確定する一つの契約である」(Murray v. Cunard S. S. Co., 253 N. Y. 162 (1923) at 165-166) なる下りの部分は、後世の判例・学説によく引用される。

なお、海事の性質を有した契約であるということは、訴が州裁判所において提起されようとも海事事件として海事裁判権に服し(28 U.S.C. § 1333) または州籍相違事件(陪審付)として連邦裁判所が裁判権を有するということである。したがって、例えば、乗船切符の免責約款が乗船契約の一部分を成し、契約上効力を生ぜしめるかどうかといった乗船券に関わる諸問題はすべていわゆる一般海法(general maritime law) により規律され、州法の適用を受けない。また契約の履行につき船主が対人的(in personam) 責任を負うとともに船舶につき対物的(in rem) 責任が生ずるということでもある。したがって、運送契約上の免責約款(例、一年の出訴期限条項)との関連でも、約款が運送人の対人責任のみを記載し、対物責任に触れないような場合には、当該契約約款の効力は船舶に対して提起された対物請求には及ばないこととなる(Loomis v. S.S. Santa Rosa, 447 F. 2d 105 (9th Cir. 1971), cert. denied, 404 U.S. 1038 (1972)).

(2) 「旅客 (passenger)」とは、一般には料金 (運送賃) またはそれに相当する何かを支払って、運送人と明示または黙示に契約をなし、公共の輸送機関で旅行をする者である、とされる。船主の同意または承認の下に無料で旅行をする者や船主が交付したフリーパス券で旅行をする者も旅客である。かかる結果、旅客は、客 (Guest)、『ビジネスの被招請者 (Business invitee)』、被許可者 (Licensee)、『不法侵入者 (trespasser)』、備船者 (Charterer of a vessel)、『共同事業主 (Joint venturer)』とは区別される者である。また、もろろん船員 (Seamen) とは違ふから、旅客はその人身損害につき、シーマンズ法による利益や扶養・生活費 (Maintenance and cure) の請求権を有しない。NORRIS, THE LAW OF MARITIME PERSONAL INJURIES (4th ed) cit., § 3-1-2 (p. 58-62), Pieper & McCreddie, *Cruise Ship Passenger Claims and Defenses*, 21 J. MAR. L. & COM. at 160-161. (1990), SCHOENBAUM, ADMIRALTY AND MARITIME LAW (1987 ed.), § 4-3 (at. 127).

(3) 鉄道等の乗車券(切符)の場合には、契約ではなく、単純に運送契約成立の証拠または料金の受領証として考えられる結果、鉄道の旅客の場合には、切符(免責条項が包含される)の受取りはそれが即契約に対する同意となるわけではなく、実際の合意について証明が必要とされる。同じ旅客運送契約でありながら、その法的性質論に相違が生ずることについては、鉄道等の乗車券の売買の場合には乗車券を普通に使用するため購入する者は、旅行を急ぐ余りに切符を読みかつ批判的に検査をする機会がないのに対し、外洋航海の乗船券の場合には、一般に顧客はその売買において、契約の要素や契約条項を確認しかつ理解するのに十分な機会を有し、用心深くかつ慎重に取引が行なわれるという、外形的な特色や状況によるものと説明される。36 MICH. L. REV. [Recent Decisions] at 137 (1937), 70 Am Jur. 2d § 660. Note, *Contract Clauses in Fine Print*, 63 HAR. L. REV. at 501 (1950).

因に、鉄道の貨物運送において発行される積荷証券 (Bill of lading) については、証券に記載された貨物を輸送のため受取ったことを認証するのみならず、荷送人による書面契約でもあるとされ、荷送人は、署名をせずまたはそれを読まず、もしくは契約の内容について知らず、あるいはそれが契約の条件・条項を包含することを知らなくても、単に証券の受取により拘束されるものとの法準則が確立されている。Edwin, C. Goddard, *Passenger Tickets as Contracts*, 25 MICH. L. REV. Rev. at 1-2 (1926).

(4) 海上運送人が旅客(運送賃の支払があり)に対して負うべき注意義務の基準に関しては、アメリカ法上歴史の変遷が認められる。古くは、コモン・キャリアは旅客を傷害から護るべく極めて程度の高い注意義務を行使すべき義務を負うものとされ(かといって、船主は旅客の安全につきいづゆる保険者の責任や保証責任を負うわけではない)、かかる旅客の安全に対する注意の程度について、判例は、"the greatest possible care" (可能な限りの注意)、『high degree of care』(高度の注意)、『the highest degree of carefulness』(最高の注意深さ)、『utmost care and diligence』(最大の注意と勤勉)、『highest skill to secure the safe conveyance of the passenger』(旅客の安全輸送を図るべく最も高度の技能)など、さまざまの表現をしてきた。しかし、一九五九年の連邦最高裁判決 *Kernarc v.*

Compagnie Generale Transatlantique, 358 U.S. 625 を境に、アメリカの裁判所はこうした解釈を誤りと認め、代って「当該状況における合理的注意」(reasonable care under the circumstances) の基準に基づいて船主の旅客に対する注意義務問題を解決しており、学説もさうしたアプローチを支持している。もちろん、身体傷害のある旅客については、船主がこれを承知するかぎり旅客の必要に応じて特別の注意をなすべき義務がある。現在、「当該状況下の合理的注意」基準の採用を明らかにする連邦控訴裁判所は、第一、第二、第五、第六、第八、および第一一の各巡回区に於て、Beard v. Norwegian Caribbean Line, 900 F. 2d 71 (6th Cir. 1990), Keefe v. Bahama Cruise Line, 1990 AMC 46 (11th Cir. 1989), Monteleone v. Bahama Cruise Line, Inc., 838 F. 2d 63 (2nd Cir. 1988), Rainey v. Paquet Cruises Inc., 709 F. 2d 169 (2nd Cir. 1983), Muratore v. M/Scotia Prince, 845 F. 2d 317 (1st Cir. 1988), Gibbo-ney v. Wright, 517 F. 2d 1054 (5th Cir. 1975), Tullis v. Fidelity and Casualty Co., 397 F. 2d 22 (5th Cir. 1968), Urian v. Milstead, 473 F. 2d 948 (8th Cir. 1973), Norris, op. cit., § 3:7 (pp. 67~70), SCHOENBAUM, op. cit., § 4-3 (at. 127), Pieper & McCreadie, op. cit., at 175~177.

右のように、現在「アメリカ法上」旅客がその人身損害につき海上運送人に対し財産回復を請求する原因は、「ネグリジエンス(過失)」の法原則に限定されている。つまり、船舶堪航性の担保(warranty of seaworthiness)は「アメリカ法の場合にはもともと「船員」の人身傷害に対して適用される法理であって、料金を支払って船舶に乗込む旅客に対しては適用されていない」、また、海上の物品運送分野において、早くから荷主が運送人に対し船舶の堪航能力確保につき相当の注意義務を求めるとされる権利も(The Harter Act, 46 U.S.C. § 190 et seq.)、旅客の場合には拡張されつゝなく、NORRIS, op. cit., § 3:25 (at. 101~103), ROBINSON, ON ADMIRALTY (1939 ed) § 78 (at. 553~554), GILMORE & BLACK, LAW OF ADMIRALTY (2nd ed. 1975) at 23 note 77, Pieper & McCreadie, op. cit., 177.

(5) このほか、実際には、客船のほとんどが、医者、看護婦を乗せ船内には医務室を設備するが、船医(ship's doctor, ship's surgeon, ship's physician)の乗船は、一般海法においても、また制定法上も義務とされているわけではない(五〇人以上の三等船客(storage passenger)がいる場合に、船医の乗船を義務付けていた 46 U.S.C. § 155 は、一九八三年に廃止された)。ただし、運送人が旅客のために船医を雇出し乗船させる場合には、正当な資格と能力のある(qualified and competent)船医を選任する相当の注意義務がある。

ところで、船医の医療過誤について、船主が代位責任(=使用者責任)を負わなければならないかどうかについては、米国の学説は一本に決まらず、判例もわずかながら不確定な部分が残されている。一説によれば、船医は医学の専門家としていわゆる独立契約者(independent contractors)であるから、船主は彼の医療行為についてコントロールする権限も能力もない結果、船主の責任はその雇傭責任(合理的な注意をして医者を選任する義務)の範囲に限定されるものとする。Pieper & McCreadie, op. cit., pp. 193~194. Daigle, *Other*

Non-Seamen Claims against Shipowners and Charterers, 55 TUL. L. R. pp. 1113~1114 (1981). 右の見解に対し、ノリス (Martin J. Norris) は、船医を特別に位置づける考え方は、近時の不法行為責任の趨勢に照して承認できないほか、実態にも合わないとして反対する。そして、実際に、船医は、船主に雇われた使用人であり、船舶乗組員のスタッフであって、一般海法に基づいた船舶の訓練にも従事し、船長の合法的指揮に服し、また、彼が疾病・負傷した場合はジョンソン法に基づき生活費・治療費 (maintenance and cure) の救済を受ける。スチュワート (乗客係) や無線通信士と同様に身体傷害や給与の救済上も船員扱いされている点などを根拠として挙げ、⁹⁰ NORRIS, *op. cit.*, § 3:10 (pp. 73~75).

翻「ト」判例の動向をみれば、最近まで、地裁レベル以上で新判例が現われず、その地裁レベルでは、わずかに一件 (Nietes v. American President Lines, Ltd., 188 F. Supp. 219 (N. D. Cal. 1959)) を除いて、船主は船医の過失行為について代位責任 (≡使用者責任) を負わないとするものが大多数を占めていた。かかる停滞状況の中、最近、連邦控訴裁判所の第五巡回区および第二巡回区による待望の判決が現われ、船主・運航者は、船医の採用に当りその資格と適性につき合理的な調査を行なうべきならば、船医の医療過誤につき旅客に対して代位責任を課せられる旨が判決された (Barbetta v. S/S Bermuda Star, 848 F. 2d 1364 (5th Cir. 1988), Cummiskey v. Chandris, S. A., 895 F. 2d 107 (2nd Cir. 1990))。同旨の地裁判決「ト」 Cummiskey v. Chandris, S. A., 719 F. Supp. 1183 (S. D. N. Y. 1989), Mascolo v. Costa Crociere, S. p. A., 726 F. Supp. 1285 (S. D. Fla. 1989), Hilliard v. Kloster Cruise, 1991 A. M. C. 314 (E. D. Vir. 1990).

また最近の判例は、以上の船医の医療過誤に関する法準則を船医の指揮の下で働く医療スタッフ (Ship's medical staff) に対しても適用せられることである。Nanz v. Costa Cruises, 1990 A. M. C. 48 (S. D. Fla. 1990).

(9) ROBINSON, *op. cit.*, § 78 (pp. 556~558), BAER, ADMIRALTY LAW OF THE SUPREME COURT (3rd ed 1979) § 18-1 (at. 490), KNOTTH, OCEAN BILL OF LADING (1953 ed), at. 119.

New York Central R. R. (Railroad Co.) v. Lock wood, 84 U. S. 357 (1973) は、運送人自身およびその使用人の過失に起因する損害を免責とする特約を公序に反し無効であるとして、アメリカ法上、契約自由の原則が無制限に許されるものではないことを明らかにした最初の判決である。本件は、鉄道の旅客人身傷害事件であるが、初期の合衆国最高裁判所 (Bradley 判事) は、主な争点である過失免責約款の効力に関して、「ロモン・キャリアの責任の基本原則は、義務の履行につき最大の注意を尽くすことである。すなわち、物品に関していえば、保険者としての責任を負うことであり、旅客に関していえば、最高の注意と勤勉 (the highest degree of carefulness and diligence) を課されることである。……運送人と顧客とは対等の地位に立つわけではない。個々の顧客は本當の選択の自由は持っていない。彼は、相手と争ったり、がんばり通したり、あるいは裁判所に是正を求めるといった余裕はないのである。彼は、運送人が提出する積荷証券を受

諾し、または書類に署名したいと思うし、また、ほとんどの場合、彼にはそうするかあるいは取引を断念するかを選択肢しないのである。運送人と顧客との特別の契約は、その契約条項が公正かつ合理的 (just and reasonable) であり、しかも公序 (public policy) に反しなければ支持される。(at. 440~441) かつ、免責約款が公序に服することを明らかにする。

また、こうした鉄道運送契約上の免責約款に対する公序規制の法理を、海上運送について採用したりディング・ケースとしては、*Liverpool & G. W. Steam Co. v. Phenix Inc. Co.*, 129 U. S. 397 (1889) と *The Kensington*, 183 U. S. 263 (1901) がある。前者は、船員の海技過失を原因とした座礁事故による積荷の滅失との関連で、船荷証券上の過失免責約款の効力が争点となった事件につき、合衆国最高裁 (Gray 判事) は、*Railroad Co. v. Lockwood* 判決をほぼそのまま引用し、当該約款は不合理であり公序に反する旨を判決した。後者は、乗船券に摂取された旅客の手荷物の滅失・毀損につき一個当り二五〇フラン以上の責任を負わない旨を定めた責任制限約款について、合衆国最高裁 (White 判事) は、「合衆国の裁判所においては、運送人が自身またはその使用人の過失につき責任を制限する旨の免責約款は、不正かつ不合理であり、任意の同意の要素を欠くものと看做され、またそうした契約条款は公序に反することが確立されている。この法理は、必ずしも前に発表され、しかも何度となく繰り返されているから、それは基本的な法理である (at. 268)」と述べている。*Railroad Co. v. Lockwood* 事件については、清河雅孝「海上物品運送法の基礎理論」(一九九一年 中央経済社) 八〇~八二頁に紹介がある。本書は、英米における免責約款の歴史展開と法原理を考察した優れた業績である。以上に対し、合衆国の中で、ニューヨーク州裁判所のみは、運送契約上の免責約款を有効なものと判示していた。*Anderson v. Erie R. Co.*, 223 N. Y. 227, 119 N. E. 557 は、旅客運送に關した代表的判例である。本件では、鉄道会社が牧師に対し過失によるとよるまいと彼が全危険を引受ける旨をはっきり合意した上で、通常の半額の値段で聖職者切符 (clerical ticket) を販売した。右の免責条項は切符にも印刷され、牧師もこれに署名していた。裁判所は、本事案を「フリーパス」の事案と同質化して免責約款を有効であると判決した。

(7) イギリスにおいて「契約の自由」は、伝統的に最も尊重されるべき法原理であり、それは英國法が抱いて立つ基本原理の一つであった。かかる原理に従い、契約の当事者は、常に相互の合意によりいかなる免責約款も自由に契約をすることが許された。ただし、旅客運送契約 (通常は切符が発行され、そこに免責約款が記載される) に関しては、いわゆる「チケット・ケース」として知られる一連の古典判決 (例、*Parker v. South Eastern Railway Co.* [1877] 2 CPD 416, *C. A. v. Thompson v. London, Midland & Scottish Railway Co. Ltd.* [1930] K. B. 41) によって、運送人は、その人身損害につき、旅客が運送契約 (切符) 中のすべての免責約款を熟知し、したがって彼等はそのリスクや運送人の免責事由について承知の上で契約を締結したものととして、免責約款の拘束力を主張するには、そうした免責約の存在につき予め規約文書において旅客に対して合理的に十分なる通知 (reasonably sufficient notice) をなすことが必要であるとされる。もっとも、こうした英國のコモン・ローの法準則は、例の一九七七年の Unfair Contract Terms Act (不正契約条項規制法) の登場に

よって、立法規制を受けるところとなり、旅客運送契約上の免責約款は、それが四囲の事情や契約当事者の意図するところに照して公平かつ合理的 (fair and reasonable) に包含されたものであるという新たな制定法に基づくテストが創造され (同法第一一条(1)項、第三条(2)項参照)、この合理性の基準が満足される限り、免責約款は当事者を拘束するものと考えられている。

普通契約約款に対するわが国の法学研究は盛んである。いま、英米法の視点から、免責約款の効力ないし拘束力の問題を考察した主な論稿をあげるとすれば、次のものがある。田中和夫「英法における免責約款の効力」一橋論叢四七巻二号一三二—一四九頁(一九六二年)、石原全「米国における免責約款に対する司法的規整—公序に基づく是正」一橋論叢六二巻二号一九一—一九九頁(一九六九年)、同「米国における約款の司法的規整—非良心性理論による是正」一橋論叢六六巻三号七〇—七七頁(一九七二年)、山田卓生「イギリスにおける契約自由と約款規制—不正契約条項規制法(一九七七年)制定の意義」比較法雑誌一四巻一号一—二八頁(一九八〇年)、吉田直「アメリカ商事契約法」(一九九一年 中央経済社)―特に二七四頁以下。

(8) 一九三五・三六年の船主責任制限法(一九五一年)の改正に関しては、重田晴生・アメリカ船主責任制限制度の研究(一九九一年 成文堂)三九頁以下参照。

(9) 46 U.S.C. § 193c. 本条は、旅客のコモン・キャリアと旅客との人の死傷損害に関する免責約款につき、公序違反を宣言するものであるから、プライベート・キャリアの運送契約に対しては適用がないし、「旅客」すなわち運送人との間で明示または黙示の運送契約を取り交し、運送賃等の支払の見返りとして一般輸送機関にて旅行をする者に対する免責約款を禁止する規定であるから、海上旅客運送人が本船への来訪者 (visitors) に対し交付する通行証明書 (ボーディングパス) において船主が過失につき責任を負わない旨を特約することは有効である。

(10) ただし、一八三b条は、その(b)項において、たとえ請求権者に請求の通知懈怠がある場合でも、(1)船主、船長、代理人が人身傷害、損害等を知っており、船主がそうした通知の不履行により不利益を受けていなかったと判断された場合、(2)裁判所がそうした通知がなされるはずがないとするに十分な理由を認め、通知の不履行を認容した場合、(3)そうした通知の不履行につき異議を述べなかった場合、のいずれかに該当する場合には、通知の要件は免除され、請求権は消滅しない、と規定される。また、一八三b条は、(c)項において、人身損害賠償請求権について財産回復をなすうる旅客が、精神無能力者 (mentally incompetent) 又は未成年者 (minor) であるか、若しくは、事故が不法生命侵害 (事故死) であるときは、そうした精神無能力者、未成年者又は遺産につき法定代理人が選任される日まで乗船券に記載された適法な出訴期限の定めは適用されず、その選任 (事故発生の日から三年以内に選任せねばならず、期限内に不選任であれば請求権は消滅する) があった日から適用される、と規定される。重田・前掲書五四頁以下参照。

(11) Pub. L. 96-382, 94 Stat. 1525 (1980). 本条は、海事不法行為一般につき適用される法であり、一九八〇年一〇月六日以降に発生する人身損害請求訴訟事件については、かつて二年の期限とされていた Death on the High Sea Act (公海上での不法死法) に基づく訴訟を合

め、広く本法による三年の出訴期限が適用される。正文は次の通り。「法に別段の定めなき限り、海事不法行為から発生した身体傷害又は死亡、ないしはその双方に関する損害回復に関する訴は、訴訟原因が発生した日から三年以内に開始されるのでなければ提起することができない」。ただし、本法が 46 U.S.C. § 183b (a) に優先しまたは破棄するものではないことは最近の判例においても確認されている。例、*Carterson v. Paquet Cruises, Inc.*, 513 F. Supp. 645 (SDNY 1981), *Peoples v. Croisieres Paquet*, 1988 AMC 2229.

なお、イギリス法の場合にも、一九八〇年の出訴期限法 (Limitation Act. 1980) により、元来不法行為についての出訴期限は一般的に六年であるところ (第二条)、人身傷害の不法行為についての出訴期限は、訴訟原因の発生時又は被害者とその事実を知り又は知るべかりしときから三年以内とされる (第一条、一二条)。

三 乗船券約款の法的拘束力

アメリカ法上、乗船券は運送人と旅客との間の契約であり、旅客は、乗船券の購入によってその運送契約上の条項・条件すなわち契約約款 (*terms and conditions*——以下、免責約款または約款ともいう) を、熟知しかつ承諾したものと看做され、それに拘束されるものと構成される。ただし、そうした乗船券が形式または内容において不備・不明確であるといった場合や、乗船券約款を旅客が現実に読んでいないという場合、そのような乗船券の交付を受けた旅客は運送契約条件について、どの程度黙示的に合意をなしたものと考えてよいかの問題が生じる。もとより、海上旅客運送契約をいわゆる標準書式契約ないし附合契約と看做すアメリカ法の下では、船会社が乗船券ないし旅客運送契約において一方的に宣言するさまざまな免責約款について一般的に厳格な解釈が行なわれてきたことはすでに指摘した通りとして、さらにアメリカ法の特色として指摘できることは、それが極めて微細かつ形式的な類型の下にその効力が論じられているということであり、それ故、こうした乗船券約款の効力問題に関するアメリカ判例の法準則は必ずしも単純明快な内容ではないということである。

さて、今日、アメリカ法上、乗船券ないし旅客運送契約における免責約款につきその契約当事者 (特に旅客) に対

する法的拘束力の有無を決定するにあたり、米国の裁判所は、大きく二つの側面から分析を行なっている。

その一つは、旅客はそうした契約の条項・条件について合理的に十分なる通知 (reasonably adequate notice) を与えられていたかという視点である。乗船券ないし旅客運送契約それ自体についてその物理的特徴を分析するというアプローチであって、すでに一世紀におよぶ豊富な司法経験を通し、「契約条項の明瞭性・読み易さ (clarity and legibility of conditions)」や「警告の顕著性 (prominence of warnings)」などといったファクターにつき相当の法準則が樹立されている。その二は、旅客による乗船券の購入時 (＝契約の締結時) およびそれ以後の切符の所持をめぐる当該状況 (surrounding circumstances) という視点である。乗船券ないし運送契約それ自体についての分析という枠組を離れて、具体的な運送人と旅客との関係を取り巻く四囲の事情を吟味するアプローチであり、一九八〇年代になって、第一巡回連邦控訴裁判所を筆頭にいくつかの連邦裁判所において採用され、かつ急速に浸透して、早くも米国判例上定着化している新しいテストである。

そもそも乗船券 (＝海上旅客運送契約) 上に謳われた出訴期限条項が旅客を法律的に拘束し、したがって、旅客はそうした契約条件についての知・不知の如何にかかわらず、契約に設定された一定の期限 (通常は一年) を徒過すれば、もはやその人身損害につき法的救済を受けられないことになるのかどうかという問題に関し、アメリカの裁判所は、まず最初に、乗船券自体 (contract proper, contract itself) について、そうした免責約款の存在ならびにそれが運送契約内容の一部分を構成し、旅客の権利義務に関わり合う重大な事柄であることに關して、「合理的に十分なる通知 (reasonably adequate notice)」がなされていたかどうかのテストを用いて決定をする。そして、もし問題の乗船券が、例えば、そうした通知が行なわれている場所・位置、活字のサイズ、字体、記号の目立ち具合、文章の明瞭性・平易性などといったさまざまなファクターを総合的にみて、旅客に対して適切かつ十分に通知が行なわれていたと判断さ

れば、運送人は契約約款を抗弁として援用することができるが、そうとはいえないような場合には、当該約款の旅客に対する法的拘束力は否定されることになる。乗船券つまり旅客運送契約そのものに対する分析を通して、免責約款の拘束力の如何を判断するという手法から、便宜上、contract proper テストないし physical feature of contract テストなどと呼ばれている。

ところで、このように乗船券において「合理的に十分な通知」があったかどうかという法律問題（これが、単なる事実問題ではないことはすでに判例上繰り返し確認されている。よって、この問題は略式判決申立の理由になる）の審理に関しては、アメリカの判例に大きく二つの源流があることが認められる。

その一は、乗船券ないし海上旅客運送契約に関するアメリカ法の根源的判決として有名な一八九七年の連邦最高裁判決 *The Majestic* に淵源をもち米國判例の本流を成す考え方であって、基本的には、乗船券表面の契約自体 (contract proper) ないし契約の本体 (body of contract) のみが旅客に対する法的拘束力を有し、したがって乗船券の裏面または欄外に記載された条件・条項は旅客に対する単なる通知（notice）の意味しかないと断じ、これらについては旅客が実際に契約約款につき注意を促され、現実にそれを認識していたことが証明されない限りは拘束力を生じないものとされる。もう一つは、アメリカが生んだ偉大なる裁判官のひとりカードウヅウ (B. Cardozo) が、現行の出訴期限法が成立する以前の一九二三年に、ニューヨークの上訴裁判所にて外洋航海用乗船券に謳われた四〇日以内の出訴期限条項の効力が争われた事案 (*Murray v. Cunard Steamship Co.*)⁽¹⁾ におき、「乗船券は債務を創造しかつ運送条件を確定する契約であり、乗船券の受取りは運送契約の内容に対する暗黙の同意であって、それを読み漏らした旅客は、そうした自らの過怠によるリスクを引受けるものである」と説いたその意見に鼓舞されるかたちで展開されていく米國判例の支流である。特に一九世紀中盤以降、そうした論理を積極的に推進する第二巡回区連邦控訴裁判所および

びニューヨーク連邦地方裁判所を中核に、第一、第三、第五、第六、および第十一の巡回区連邦控訴裁判所の加勢を得て形成されるもう一つの判例のラインである。

(一) 乗船券自体の物理的特徴のテスト——The *Majestic* (1897) 事件

さて、アメリカ法上、乗船券ないし海上旅客運送契約上の免責約款の拘束力問題を最初に裁いた代表判例といえ、一八九七年の *The Majestic*, 166 U.S. 375 である〔判例一〕。右判決は今から一世紀も前の古典判決でありながら、現在でも米国裁判所において常に引用されるもので、その判決により確立された論理は、近時、連邦判例に加わったもう一つの新たな論理によっていささかその重みを減ぜられたものの、依然なお先例的權威を失ってはいない。そこでは、このアメリカ法の原点ともいふべき *The Majestic* 事件について、その事実から紹介することにする。

一八九二年一月二〇日、イギリスのリヴァプール港をニューヨークに向け出港した被告会社 (Ocean Steam Nav. Co.) 所有の汽船マジュスティック号の乗客であった原告 (若い姉妹とメイドの計三名) が無事ニューヨーク港に到着したが、その託送手荷物が海水濡れによりひどく損害を被ったため (原因は、航海中に手荷物が保管されていたコンパートメントの舷窓が壊れ、海水が侵入したため)、被告会社に対し損害の賠償を請求したところ、船主からは乗船券に記載されていた賠償額制限条項を理由に一〇ポンド以上の賠償責任を負わない旨が回答された。連邦地裁および巡回控訴裁判所ともに原告の主張を認め、被告会社は損害額の全額および利息・諸費用を支払うべき旨が命ぜられ、これを不服とした船会社の裁量上訴の申立が容認されたのが本訴である。本件の乗船券のフォームは、別掲の通りであり、表面の上部に原告の氏名および員数が記入された「ボックス」がありその右横に船主が引受けた海上運送に関する具体的内容と船主の署名がならび、また下部には「裏面をみよ」との注意書の付いた「船客への通知」の文句があつて、裏面には、肉太活字の朱刷りで「NOTICE TO PASSENGER (乗客への通知)」なる文句と、それに続けて細かい活字で本件の

争点となった旅客の手荷物に関する賠償額制限条項を含む七カ条文の契約条件が記載されていた。乗船券は原告の父親の指示でロンドンにて購入され、最初に父親の事務所宛に送付された後父親によって封入され原告に手渡されたため、原告は右通告について全く注意を払わず、また小活字で印刷された運送契約に関する事項も読んでいなかった。父親もまた原告と同様乗船券についてはほとんど無知無関心であった。また、乗船券には船会社の署名はあったが、原告の署名はなく、事実原告は特に船会社から署名を求められもなかった。

右に対し、合衆国最高裁判所 (Melville W. Fuller 首席裁判官) は、いわゆる「チケット・ケース」の名で呼ばれる責任約款の通知の妥当性について裁いた英国の古典判決を分析しながら、本件の運送契約が締結された英国の法によれば、免責条款は契約自体 (contract proper) の中で言及されない限りそれは単なる通告 (notice) にしかすぎず、契約の一部を構成するものではないとされ、米国の法理もそうした英国の法準則と特に異ならず、また、学説によれば、通告やメモは、たとえそれが船荷証券その他運送人との契約書において印刷されている場合でも、もし契約の本体 (body) の中で言及ないし引用され、契約の一部分を成しているものでなければ単なる通告でしかなく荷送人と運送人間の契約とはならないと解釈されている (Wheeler on the Modern Law of Carriers 263)。またさらに、判例においても、例えば鉄道の旅客は、証券の表面に「裏面をみよ」との文句が書かれたチックキ (手荷物預り証) の裏面に印刷された手荷物に対する鉄道会社の責任を制限する通告を読んだものとする法の推定 (presumption of law) を認めてはいないから (Malone v. Boston & Worcester Railroad, 12 Gray, 388)、本件の乗船券についても、その裏面または欄外に謳われた条款は、条項として、または言及により契約自体の中に包含されてはおらず、したがって、旅客がこれにつき明瞭に宣告されかつ慎重に承諾していたのでなければ、旅客を拘束する効力はないと判決した。

要するに、The Majestic 判決は、乗船券の表面の正式な運送契約に関する部分 (a formal part of the contract——

普通は、ボックスで囲われ、旅客の氏名、船名、航海日程、既払い運送賃、客室、運送の目的地などの項目が記入される) に記載されるか、またはそこでの言及に引用によりその中に摂取される免責約款については、契約の当事者間において合意があるものと看做し、したがって、旅客が実際にそれを読んでいようといまいと、少なくともその契約約款が内容的に違法でないかぎり旅客を法的に拘束するものとするが、それ以外の箇所に記載された免責約款は、通告以上の意味をもつものではなく、現実に旅客の注意を喚起していなければ旅客に対する法的拘束力はない旨の法準則を確立するものである。したがって、こうした The Majestic 判決からは、一体全体その「契約条件」と「通告」とはどのようなにして区別されるべきかの問題が残されたほか、フラー裁判官に代表される連邦最高裁判所が、その結論を支える論理として英国の古典判決 (Henderson v. Stevenson 事件) より引用した「船会社が顧客に対し特別のかつ極めて嚴重な条件を課して自己の責任の免除を企図する場合には、そうした契約条件は、明瞭に宣言され (distinct declaration) かつ慎重に承諾 (deliberate acceptance) されねばならない」としてそこに何ら不合理はない」とする陳述との関係で、一体何が「明瞭な宣言」であり、また「慎重なる承諾」であるかの問題が生ずることになった。

1 運送人の署名 The Majestic 事件以後、連邦第二巡回控訴裁判所およびニューヨーク連邦地方裁判所——これらの裁判所は、その裁判管轄法域に早くから大西洋横断航路や太平洋へ海路を開くパナマ航路（一九一四年パナマ運河開通）などの航海基点として栄えた合衆国最大の港ニューヨークを抱える関係上、何処よりも多く海上運送契約紛争を経験することになる——を主軸として展開される二〇世紀前半の連邦裁判所判決は、The Majestic の論理論法に照し、まずもって、乗船券そのものにつき、その物理的特徴を吟味し、問題の免責約款が運送契約自体（正式の契約部分）に直接包含され、またはそこでの言及により包摂されていたか、あるいは、乗船券中に謳われた免責約款について旅客が実際に注意を促されていたかどうかなどを考査することによって、乗船券上の免責約款 (The Majestic-

この判決以後、船会社は同判決の法準則に添うべく種々の便法を講じ、重要と思われる事柄を一切合切運送契約中に取り込んだため、契約約款の内容は次第に膨大・複雑化した。の法的拘束力を判断することになる。⁽⁴⁾ しかして、こうした契約それ自体の分析というテストにおいて、最初に連邦裁判所が採用した指標が、乗船券における「運送人の署名」の場所であった。すなわち、もし問題の免責約款が海上運送人ないしその代理人の署名の真上に記載されていれば（つまり、運送人の署名が乗船券約款の末尾にあれば）、*The Majestic* 判決の論理によって一切の列举条項を含め乗船券の全内容が契約の本文（テキスト）の中にあつたと看做されて、旅客はたといそれについて実際に知らなくても当然に拘束されることになるが、そうではなく免責約款が運送人の署名の横や下あるいは裏面などの位置に登場するという場合には、それは契約内容の一部分を構成せず、したがって免責約款は旅客を拘束しないとす。

海上旅客輸送の第一発展期にあたる一九三〇年代に、第二巡回区連邦控訴裁判所から繰り出された *Maibrunn v. Hamburg-American S. S. Co.*, 77 F. 2d 304 (1935), *The Kungsholm*, 86 F. 2d 703 (1936), *Baron v. Compagnie Generale Transatlantique*, 108 F. 2d 21 (1939) の三つの判決【判例1】～【判例3】は、*The Majestic* 判決以後、連邦控訴裁判所が、初めて乗船券に謳われた「出訴期限条項」の法的拘束力問題に関して、本腰を入れて審理を行ない、かつ運送人の署名なる判断基準を採用した判決として注目されるものである。

【判例1】 *Maibrunn v. Hamburg-American S. S. Co.* (2d Cir, 1935)

本件は、ニューヨークからドイツのハンブルクに向け航海中の被告会社 (*Hamburg-American S. S. Co.*) 所有汽船ハンブルク号のpromナードデッキ上で風よけのガラス窓越しに外を見ていた原告 (*Myron Maibrunn*) が、強い碎け波を受けて転倒した際に受けた人身事故につき、被告船社の注意義務違反を理由に損害賠償を求めたところ、被告会社からは、乗船券の裏面に謳われた、一切の請求は航海終了後六〇日以内に会社に対しその事実関係を詳細に記した書面にて届出るべしとの條款を理由に、

こうした手続を遵守しなかった原告の申立を拒絶した。本件の乗船券のレイアウトは、切符の表面にある契約自体 (contract proper) を形作る印刷と手書の部分のその片側に「通知 旅客は、特に反対側に印刷された本契約の条項に注意を払うべきである。また、旅客又は代理人により署名されねばならない」との題語が記載され、その裏面に問題の六〇日条項が挿入されていた。そこで裁判所における問題点は、乗船券中のそうした出訴期限条項が単に切符を受取ったというだけの理由で、そうした契約約款について知らず、また調べようとしなかった原告を法的に拘束するものかどうかであった。

第二巡回区連邦控訴裁判所のラーニッド・ハンド (Manton L. Hand) 判事は、The Majestic 判決によって樹立された契約条項と通知について類型した連邦の法準則を踏まえた上で、本件においては、乗船券の裏面に旅客の署名がなく、また乗船券の表面の通告は旅客をして裏面に何があるかという注意を喚起させるに十分とはいえず、さらに出訴期限等の免責約款も乗船券の表面の契約中に直接にまたは言及によって撰取されていたわけでもないから、旅客を拘束しない旨を判示して、原審破棄の原告勝訴判決を下した。

【判例2】 The Kungsholm (2d Cir. 1936)

本件は、被告船会社 (A/B Svenska Amerika Linien: Swedish American Line) の汽船クングスホルム号にて西インド諸島の周遊旅行中に負傷した原告 (Mr. Moran) が、その人身損害の賠償を求めたところ、被告船社は、乗船券の裏面に挿入された「第一二条 会社に対する請求は航海終了後三〇日以内に書面にて通知をなすべし」旨の出訴期限条項を引用し、その期限を徒過してなされた請求については責任がない旨を抗弁した。本件の乗船券のスタイルは、表面の左側のボックスの中に運送契約の本質的事項 (旅客の氏名、運送貨、船名、出航日時など) に関する記載があり、その後被告船社の商号とフィラデルフィアの旅行代理店のゴム印署名があった。そしてこのボックスの左側には「Cruise Contract」と題し、大活字で「以下の条項は本契約の一部であり、交付の際に旅客により直ちに署名されねばならない」と書かれていた。また切符の裏面には、「私は上記の契約の諸条件について読みかつ十分了解しました」なる文句に続き、旅客の署名用のラインがあった。原告は、このような体裁の乗船券を彼の友人を通じてフィラデルフィアで購入し、一九三四年二月一六日に本船がニューヨーク港を発つ前日に受け取り、そして出航後にこれに署名をした。したがって、乗船前には、原告もまたその友人も請求の通知期限条項を含む諸条件について何も通知されていなかった。かくて、本件の法律争点は、乗船券の中で正式の契約部分 (二ボックス) にその原文が包含されて

いるわけではなく、また言及によって包含されてもいず、よって旅客がクルーズ開始前にそれに合意したとは考えられないタイムリミテーション条項の効力であった。

以上に対し、第二巡回区 (Swan 判事) は、The Majestic 事件および自らの法廷による先決例 (Baer v. North German Lloyd; The Leviathan; Bellocchio v. Italia Flotte, etc. Line: Maibrunn v. Hamburg-American S. S. Co.) を示しながら、そうした先例に照せば、本件の場合にもし旅客が問題の出訴期限条項を認識していれば運送契約があったとせねばならないが、本件の場合には運送人の署名の上に出訴期限条項を含む諸條款が摂取されているわけでも、言及されているわけでもなく、また原告等が乗船する前にそれを認識していたことの証明も特にないから、原告は出訴期限条項に拘束されない旨を判決した (ただし、本判決については、L. Hand 判事が同意するが、もう一人の Manton 判事は、第二巡回の The Leviathan および例のカードウゾウの判決として知られる Marry v. Cunard といった先例を引用しながら、本件は、條款が契約の一部を成していたから The Majestic 判決とは区別されるべきケースであり、また切符を手渡すまで二日間これを保持していた原告は、その契約條款に対する不注意・無知・無頓着について自ら危険を引受けていたといわざるをえないと、反対意見を吐いている)。

【判例 3】 Baron v. Compagnie Generale Transatlantique (2d Cir. 1939)

一九三五年七月一〇日にヨーロッパに向けニューヨークを出港した汽船ノルマンディ号に乗船した原告 (Mr. Baron) が、同月一四日に激しい揺れのため被った人身損害につき、被告会社を訴えたところ、被告船社は、本件乗船券に記載されていた人身損害の請求については旅客が本船を立ち去る前にパーサーに書面で請求をなし、かつ旅客が本船を去った後一五日以内に運送人に対して書面で請求しない限り一切の請求に対して責任を負わない旨の条項を理由に損害賠償責任を否認した。そこで本件の主たる争点は、かかる条項が運送契約の一部であったかどうかであった。本件の乗船券の形式は、「運送契約。本頁と次頁に記載される約款を条件として」なる頭書に続き、汽船、港、出航日、旅客氏名、運送賃などのための囲みスペースがあり、その下に、よく目立つ朱文字で「旅客は以下に記述される運送契約条項を読むべし。……」なる文言があり、その後、「契約条項―受け取り前に読むべし」なる頭書に続けて、運送人が引受けた旅客運送に関する合意があり、その最下部から裏面にかけて多くの免責約款 (第六条が出訴期限条項) が記載され、最後に運送人の署名が印刷されていた。

第二巡回区の Patterson (Patterson) 判事は、従来の法準則について整理したあと、「本件の乗船券のフォームは、Terms of

Contract」なる頭書に続く多数のパラグラフが運送契約の中に原文のまま包含されていることは明白であり、Murry v. Cunard 事件と区別しえない事案である。また、原告が依拠する The Kungsholm 判決も本件とよく似た判決であって、そこでは運送人の署名が契約約款の下部部分にはなく、切符の表面のボックス内にあったのである。我々は、そうした事実が運送人を決定的に不利にさせるとみるのである。本件の場合、運送人の署名はまさに「契約約款」の下部部分に表われているのである。切符の上に印刷されたすべてのものが、運送契約は名前・日附・料金などのために囲われたスペースに限定されるとの主張を覆す」として結局、原判決と同じく、乗船券約款の約定に従い航海終了後一五日以内に請求を提出しなかった原告の申立を棄却した。なお、法廷は、請求の届出期限を一五日とする約定は、現在では、一九三五年八月二十九日の法律 (46 U.S.C. §183b) に違反し無効であるが、同法には遡及効がないから、本件事故 (一九三五年七月一四日に発生) には適用されないとしている。

2 旅客の署名 以上のような運送人の署名の場所という判断基準とならび、一時期アメリカの判例において採用されたもう一つの指標として特記されるものに、乗船券における「旅客の署名」の有無がある。もとより乗船券は、その性質において海事契約であり、旅客による切符の購入・使用をもって当該運送契約およびそこに包含される免責約款に対する承諾とみる米法の場合においては、乗船券に対する旅客の署名が契約の創造にとって必須の要件でないことは断わるまでもないことであるが、旅客が乗船券に署名を行なっていれば、旅客は少なくとも乗船券のどこかに自らに関わりのある免責約款があることを認識しまたは認識することができたはずであるとして、そこにいわば免責約款に対する旅客の黙示の合意を構成し、このような場合を The Majestic 判決と峻別するのである。つまり、乗船券への署名を、The Majestic 判決にいう契約約款について旅客が「慎重に承諾をした」ことの有力な証拠とみるわけである。したがって、この判断基準に基づく場合には、免責約款が契約の正式部分に包含されていたかどうかという視点や旅客は現実に注意を喚起されていたか否かといった論点は一切問題とされず、運送人は、契約約款を読まず、その存在を知らない旅客に対してもそれを抗弁とすることができるのである〔判例4〕と〔判例6〕。一方、運送

人が乗船券面上の然るべき場所に旅客の署名を得ていなかったという場合には、その点が殊更に強調されて、乗船券上の免責約款の拘束力は否定されることになる【判例7】。

そもそも、普通契約約款につき、その表意者（Ⅱ作成者）の相手方（Ⅱ旅客）がこれに署名をしたことをもって拘束されるとする法準則は、英法上、いわゆるチケット・ケースと呼ばれる古典判例の中で承認されたところであるが、⁽⁵⁾アメリカの判例上、かかる「旅客の署名」なる基準を採用した判例は、以下のように連邦裁判所の中でひとり海上運送契約上の免責約款に対して柔軟な姿勢をとるニューヨーク連邦地方裁判所および第二巡回区による若干数の判決例にみられ、それも一時期（けだし、直ちに運送約款においてその排除が明記されたため）に限られた現象である。

【判例4】 *Bachman v. Clyde S. S. Co.* 152 F. 403 (2d Cir. 1907)

本件は出訴期限条項に関する事案ではなく、旅客の手荷物の賠償制限条項に関する事案である。ニューヨークで洋装店を営むドレスメーカーの原告（*Backer*）が従業員でもある彼女の弟を伴い商用を兼ねフロリダ州のパームビーチに赴くべくニューヨークとパームビーチ間の往復切符を購入した。旅行の行程は、被告船社の所有船でジャクソンビルまで行き、そこからフロリダ東海岸鉄道に乗り継ぎパームビーチに至るというものであった。この乗船券には、被告船社は自社のラインを超えては契約に基づく責任を負わない旨の責任限定条項のほか、手荷物として運送する着用衣服については一〇〇ドル以上の責任を負わず、またその他の物品については一〇〇ドルを越す価格につきパーセントのレートで割増運送賃が支払われない限り一〇〇ドル以上の責任を負わない旨の免責条項があった。原告は、右契約書を代理人を通じて署名していた。ところで、原告は、復路、鉄道駅である *Ormond* で一時下車し、そこで二個のトランク（中味は、同地のホテルで陳列販売をしたドレスのほか原告自身の常用服等が詰められていた）を受取り、再び汽車に乗りジャクソンビルまで行き、そこから被告会社の汽船でニューヨークに帰着したのであるが、トランクの一個が水濡れし中味のドレスがひどく損害を被っていたため、その損害三、五六〇ドルを被告船社に対して賠償請求した。

巡回控訴裁判所の第二巡回区（*Townsend* 判事）は、まず本件が乗船券上に印刷された通知に関する旅客の認識や当事者の権

利義務に対する通知の効力について審理された The Majestic 事件その他の先例 (The Minnelonka, 132 Fed. 52; The Kensington, 183 U. S. 263) とは区別される事案であると指摘をしたうえ、「本件は、切符の購入者による署名がある契約であり、旅客は、そうした署名によって運送人が手荷物につき一〇〇ドル以上の責任を負わないことについて同意していたのである」と判示した。

【判例 5】 Rogers v. Furness, Withy & Co., 103 F. Supp. (W. D. N. Y., 1951)

本件は、出訴期限条項に関する事案である。高校教師の原告 (Miss Rogers) が一カ月間の特別休暇をとり親友二人とカリブ海の島めぐり旅行を計画した。乗船券の購入と運送の手配は、原告の親友 (Miss Hammond) がすべて行ない、彼女は、被告会社の代理人として発券業務を行っていたアメリカンエキスプレスに申込手続をし、原告にかわって切符に署名し、その交付を受けて、出発日までの約二〇日間これを所持していた。したがって原告は、乗船時まで切符を手にはせず当然内容も読んでいなかった。本件乗船券のフォームは、表面の左側隅にボールド体 (肉太活字) で Contract Ticket とあって、原告等三名の氏名が記入され、同表面には、一等船客であることや運送賃の支払済などの記載があり、その後ろに「相互に合意された」なる文言に続き、被告会社と Hammond 嬢の署名があり、そのすぐ下に「旅客又は代理人若しくは切符の購入者の署名」なる文言があった。

ところで原告は、被告の船舶でカリブ海を巡航中転倒して負傷したため被告に対し損害賠償を請求したところ、被告は、乗船券に挿入されていたいわゆる出訴期限条項を抗弁として、受傷後一年半を徒過して提起された原告の申立は認められないと反論した。本件の出訴期限条項は、制定法規 (46 U. S. C. § 183b) に準拠して、(a) 人身損害が発生した後六カ月以内に書面による通知があるか、(b) …、(c) 旅客の上陸又は航海の打ち切り後一五日以内に文書による請求がなされない限り一切の請求に対し責任を負わず、また、いかなる請求に関する損害賠償訴訟も、46 U. S. C. § 183b が適用されるべき場合には、人身事故発生後、(1) 一年以内か、(2) 旅客の上陸又は航海の打ち切り後六カ月以内に開始されなければ、これを主張することはできない、旨定めていた。これに対し、原告は、The Majestic 判決を援用し、本件の乗船券の条項は契約部分として乗船券の本体の中に組み込まれておらず、単なる通告であって、それについて特別の指摘がなされ旅客により読まれるのでなければ効力がないと主張した。

以上に対し、ニューヨーク西部地区連邦地方裁判所 (Knight 判事) は、原告がやはり先例として挙げた The Kungsholm 事件 [判例 2 参照] について、原告は、同事件の場合に航海開始前に旅客または代理人により契約に署名がなされていなかった (そ

の事案では、巡航開始後に旅客は乗船券の裏面の所定箇所(署名をしている)点を看過しており、本件の場合には、乗船する前に切符の購入者で旅客でもある原告の親友により署名がなされているとし、一方当事者により署名された文書契約は、その文書を受諾した相手方を拘束する旨判決した。

【判例6】 Mulvihill v. Furness Withy & Co., 136 F. Supp. 201 (S. D. N. Y. 1955)

本件は、米国人でニューヨークに居住する原告が、英国の船会社が所有する汽船オーシャンモナーヒ号でバーミューダを発ちニューヨークに帰る途中、船上に設置されていた木製のリクライニングデッキチェアに腰掛けようとした際にイスが壊れ負傷した事件である。そこで原告は、被告船社に対し、ネグリジェンスを理由に一万五千ドル、また安全な運送義務の契約違反を理由に一万五千ドルの合計三万ドルの損害賠償を請求した。これに対して、被告は、Rogers v. Furness 事件【判例5参照】で問題になった乗船券上の出訴期限条項(第一四条)により、原告の請求権は時効により消滅しているとして争った。なお、本件において、原告は、乗船券を乗船日から二週間程前に購入し、その際に自ら切符に署名をしたが、その後一度もそこに記載されていた約款を読んでいなかった。

ニューヨーク西地区連邦地方裁判所(Herlands判事)は、本件の場合には、原告がその本体に契約条項が記載される乗船券に署名しながら、自らが券面のどこかに記載されているはずの条項に無知であったから The Majestic 判決とは区別され、むしろ本件の乗船券は Baron v. Compagnie Generale Transatlantique 【判例3参照】に類似するとして、出訴期限条項の有効性を認めた。

【判例7】 Wood v. Cunard S. S. Co., 192 F. 293 (C. C. A. 2d Cir. 1911)

本件は、被告会社の汽船の三等船客としてリヴァプールからアメリカに旅行をしたイギリス人の教師が、リヴァプールで託送したトランク一個(中味は、彼が書いたギリシャ語文法書の手書き原稿)が紛失したため、五千ドルの損害賠償を請求したところ、被告会社は、乗船券の裏面に挿入された賠償制限条項(一個当り五ポンドを超える手荷物または身廻品については乗船券の発行前にその価額を申告しかつ相応の料金を支払わない限りその金額以上の責任を負わない旨の特約)により責任制限を主張した。本件乗船券は、極く一般的なフォームであり、その表面に約三頁半にわたり多数の契約約款が印刷され、濃い字体で「裏

面をみよ」との語句があつて、裏面には同じ字体で「旅客への通知」とあつて七行の責任制限条項が続いていた。本件において当事者の争点は、旅客が注意書を読みかつそれに続く裏面の諸条項について合意をなしたといえるかどうかであった(なお、本件にはもう一つの争点として、生原稿が「手荷物」に該当するかの問題があつたが、法廷は、多くの先例に照しこれを肯定的に解釈している)。

巡回控訴裁判所 (Lacombe 判事) は、乗船券上の所定の場所に旅客が署名をしていなかった点を指摘しながら、本件の場合には、運送人の債務を實質的に変更することになる合意が形成されるほどの当事者の意思の合致 (meeting of the minds of the parties) はなかつたとして、被告会社に対して五〇〇ドルの賠償金の支払いを命じた。

なお、Mainbrunn v. Hamburg American S. S. Co. [判例1参照] も、乗船券の裏面に記載された出訴期限条項が契約の一部を成さない旨判示するにつき、乗船券に旅客の署名がなく、また運送人が旅客に対し署名を要求しなかつたことが強調されている。

3 言及による契約約款の撮取 上述のように、乗船券上の出訴期限条項の効力問題につき、第二巡回区を中心として形成される二〇世紀初期の連邦裁判所の法準則は、そのすべてが、The Majestic 判決によって宣言された「contract proper」のテストを忠実にしかも厳格に当て嵌めたものであつて、もし出訴期限条項が、乗船券の正式な契約部分(通常は長方形のボックスで囲われ、その中に旅客の氏名、切符の値段、客室の等級、船名、出航日等当該運送条件の細目が記載される部分)に直接に包含されるか、またはそれが運送人の署名のすぐ上の位置に記載されるか、あるいはそこで言及ないし引用(Ⅱ参照指示)され、契約の一部分として包含される場合には旅客を拘束することになるが、そうでない場合には、たとえそれが切符の表面(表紙)に登場しようとも(もとより切符の裏面に表われた場合にはにべもなく)、単なる通告(notice)であり、その契約約款の法的拘束力はないとする。

ところが、その後、二〇世紀中盤のアメリカ判例の中には、そのように乗船券自体を形式的にしかも厳格に分析し、言及Ⅱ引用による契約本体への包含についても否定して免責約款の拘束力を限定的に解釈する判例主流の考え方を善

しとせず、たとえ免責約款が乗船券の欄外（マージン）や裏面に登場しようとも、少なくともそれが直接に言及（reference）される限り、免責約款は当事者に強制力をもつ契約の中に包含されるものと看做して、旅客はそれに拘束されるとする（そして、このことを「運送人の署名」という基準よりも優先させる）判例が現われる。例のニューヨーク州高位裁判所判事であったカードウゾウが Murray v. Cunard Steamship Co. (1927) において述べた革新的意見に共鳴する一連の判決によって形成される判例の新潮流である。

第二巡回区のラインでいえば、一九三九年の Baron v. Compagnie Generale Transatlantique [判例3参照] がそうしたアメリカ判例全体の方向転換の先導役を果した判決として挙げられ（ここで、第二巡回区は、運送人の署名の場所なるファクターのほか、そこでの切符のフォームにつき、「契約約款」なる頭書に続く一連の條款は運送契約の中に原文そのままに包含される。……切符の上に印刷されたすべてのものが、運送契約は名前・日附・料金などのために囲われたスペースに限定されるとの主張を覆す」と述べて、契約への包含について柔軟な解釈をした）、続く一九四一年の Foster v. Cunard White Star 事件では、免責約款はボックスに取り込まれ、その結果署名要件に優先すると解釈することで、運送人の署名の場所という特徴が実質的に放棄されるのである [判例8] ~ [判例14]。

【判例8】 Foster v. Cunard White Star, 121 F. 2d 12 (2d Cir. 1941)

本件は、乗船中に船上で被った人身損害につき、事故発生から二五カ月後に提起された損害賠償請求が、乗船券中の一年の出訴期限条項により否認された判決である。第二巡回区連邦控訴裁判所 (Swan, Clark, Frank 判事による全員一致意見) は、原告が依拠した The Kungsholm 判決 [判例2参照] を無視して、本件は原審も認めるように Baron v. Compagnie Generale Transatlantique (1939) [判例3参照] に類似した事件であり、そこでの法準則が適用されるとした上で、本件の乗船券は切符の表面のボックスの中でボックスの外の欄外にあるポルトタイプ活字による「旅客による承諾」なる前置きにはじまる免責約款（その中の一つに出訴期限条項がある）について直接に言及をしているのであるから、免責約款は切符の表面に持込まれかつ、

ボックス自体に組み入れられる結果、最終的な契約条件は、事実上そこに創設され、そのすぐ後には運送人の署名が現われるから、出訴期限条項は直接に運送契約の一部分となるとする。また、第二巡回区は、本件において切符は原告に同伴していた彼女の兄により彼の分と併せて航海開始の一七日前に購入され、保持され続けられた点を指摘して、原告はその内容を読まずとも拘束される旨を判決した。

【判例9】 Geller v. Holland-America Line, 298 F. 2d 618 (2d Cir. 1961), *cert. denied*, 379 U. S. 909.

本件は、一九六〇年六月二三日、被告船会社の汽船 Statendam 号の乗客であった Anne Geller (原告・控訴人) が、一八カ月前の一九五八年二月一七日に乗船中被災した人身損害につき、被告会社に対し医療費および労務の喪失に関する損害賠償請求の訴を提起したところ、被告会社が乗船契約上の一年の出訴期限条項に基づき責任を否認した事件である。控訴人が、乗船契約中の免責条項については旅客がそれを実際に認識していたことが証明されない限り拘束力がない旨を主張したのに対し、第二巡回区連邦控訴裁判所 (Moore, Smith, Hays 判事による全員一致意見) は、運送契約上の条項は少なくとも言及により運送契約の本体 (body) の中に包含されれば旅客を拘束することになるものであって、このことは当裁判所において確立された法であり (法廷は Foster v. Cunard White Star: Baron v. Compagnie Generale Transatlantique などを挙げる)、この法準則は、契約を包含した乗船切符が下船時に回収された場合であっても変らない旨が述べられて、結局、控訴人は言及により契約の本体に包摂される出訴期限条項により一年以内に提訴せねば法的救済を受けられないと判決された。

【判例10】 Miller v. Lykes Brothers Steamship Co. Inc., 467 F. 2d (5th Cir. 1972)

本件は、被告会社の船上で船員の指導の下に行なわれた救命ボート訓練の際に負傷した Mrs. Miller とその夫が被告船会社の過失と担保責任違反を理由に損害賠償を請求したのに対し、被告会社が、乗船券上の一年の出訴期限条項により責任がない旨を主張して争った事件である。本件の乗船券は、表面と裏面の両面にわたり契約約款が書かれた一頁のフォームであり、第一ページの前半は旅客の氏名、発行日、発行場所などが記載され、旅客の氏名の上にボールドフェイス活字で「本運送は本券の下側と裏面に印刷・タイプ・スタンプ又は手書きされた条項に従う」と書かれ、第一ページの後半から裏側にかけて細い活字で二七段落の免責条項が印刷されていた。これらの条項に先立って、ボールドフェイス活字で「旅客またはその代理人による署名の有

無にかかわらず、本乗船券の受理によって、記名旅客は以下の免責約款が一切の不慮の偶発事故における運送人と旅客との関係を規律し、かつ双方を拘束することについて合意する」旨の宣言文があった。また、裏側にある免責約款の末尾には、旅客の署名欄（ミラー夫妻の署名があり）があり、その上にポールドフェイス活字で「本券の受領を承認しかつそこにある免責約款を受諾する」旨が記載されていた。第一審のフロリダ連邦地裁は被告会社勝訴の略式判決を下した。

右に対し、第五巡回区連邦控訴裁判所（Godbold 判事）は、The Majestic に淵源する一連の判例は切符の裏面に記載された免責約款につきそれが旅客の注意を向けしめない単なる通告（mere notice）では免責約款を運送契約中に包含させない旨の一般的なルールを明らかにしたものであるから、本法廷の審理は、そうした Majestic 型の先例の乗船券との比較においてここでの乗船券が引用により契約約款を包含することになるほど十分な通知であるのかについて決定することであると上で、本件の出訴期限条項は、切符の第一ページの最初から始まって丁度署名欄のすぐ前まで続く一般契約規定の中に組込まれていたものであるから旅客の注意を喚起させており、それは運送契約の中核部分を成すのであって（Murray v. Cunard S. S. Co.）、原告はそれを読むと読むまいと拘束される（Baron v. Compagnie Generale Transatlantique）旨を判決した。

【判例11】 Carpenter v. Klosters Rederi, 604 F. 2d 11 (5th Cir. 1979)

原告（Ralph C. Carpenter）は、一九七二年一〇月二五日フロリダのマイアミ港にて被告会社（Klosters Rederi A/S）のクルーズ船 Sunward 号に乗り、公海上を巡航中、船内エレベーターから降りた折、デッキの上で転倒し負傷した。そこで原告は、この人身損害につき、一九七六年一月二九日、被告会社に対して損害賠償請求訴訟を提起したが、被告会社から、本訴はすでに事故発生から三年以上経過しており、乗船券中の一年の出訴期限条項によって時効消滅している旨が抗弁された。被告は、同一の抗弁事由に基づいて略式判決を求めた。本件において原告が購入した乗船券のフォームは、切符の一番上に船社の名が記載され、その下に、ポールド体活字で「本契約の一部分となる乗船券のカバーに印刷された免責約款に従い発行された」旨の規定があり、その細かい活字で印刷された免責約款の一つに一年の出訴期限条項が含まれていた。一審のフロリダ南地区連邦地方裁判所（Roetiger 判事）は、本件が、その事実の点で Silvestri 事件と同類の事件であり、「通告は切符の表面に小さな活字で目立たないように印刷され、切符のカバーに記載された契約条件を撰取すること指摘して、被告会社の申立を却下した。

右に対し、第五巡回区（Jones 判事）は、一つには本件の場合は、通告がポールド体活字で人目につくように印刷されていた

のであるから、Silvestri 事件とは峻別されること、二つには、原審がそこでは契約約款が切符自体に記載されていたという理由で峻別した Miller v. Lykes Brothers S. S. Co. 事件【判例10参照】は、旅客に対して出訴期限につき十分に通告せねばならないこと、およびそうした出訴期限が包含や引用による統合によって運送契約の一部分となることの法原則を述べたものであり、決して Silvestri 事件の判示と相反するものではないこと、の二点から原審判決を破棄差戻とした。

【判例12】 McQuillan v. "Italia" Societa Per Azione Di Navigazione, 386 F. Supp. 462 (S. D. N. Y. 1974)

本件は、被告船社の汽船シケランジェロ号でカリブ海クルーズの乗客となった原告が出港後四日目の一九七三年二月七日、デッキチェアに腰を下ろした途端に壊れ負傷した事故につき、翌年の四月五日、ニューヨーク州高位裁判所に対し被告会社のネグリジェンスを理由とする損害賠償請求訴訟を提起した。被告会社は、この種の事件の定石通り、州籍相違を理由にニューヨーク南区連邦地方裁判所への事件の移送と旅客運送契約中の一年の出訴期限条項を根拠に略式判決を申立てた。これに対して原告は、運送契約に包含される免責条款は最近第二巡回区によって宣言された判決 (Silvestri 事件) の摂取に関する基準を満足しないが故に契約の中に包含されないと反論して争った。

ニューヨーク連邦地裁 (Walker 判事) は、法律争点である運送契約が Silvestri 事件の摂取の基準を充足するものかの問題を決定づけることになる本件の乗船契約を詳細に検討した上で、被告は Silvestri 事件と同一会社ではあるが本件の乗船券のフォームは Silvestri 事件のそれを一新し、もっと人目につき (significantly more eye-catching)、また免責条款が旅客の法的権利に影響を及ぼす重要問題であることを合理的にコミュニケーションしている旨を判決して、被告会社を勝訴とした。

因みに、本件の乗船券のフォームを説明すれば、切符に添付された「リーフ」に免責条款を印刷するという旧来のスタイルを改めて、表紙を付け左端を綴じた長方形の小冊子となり、その中に六ページの免責条款が記載されるというものであった。乗船券の表紙の上段には青地に白文字で伊語・英語・ポルトガル語でそれぞれ "Italian Line", Italia Soc. Di Navigazione Genova", "Italmar" と社名が書かれ、そのすぐ下の中央に「イタリア登録船舶」の語があつて、その340インチ下にロゴタイプがあり、このロゴタイプの上に乗せて黒文字で "passage contract" なる語があり、ロゴタイプの真下に二つの欄が印刷され、青地に白文字の大変読み易い形で、左側の欄にイタリア語、右側の欄に英語によって、「運送約款 受取る前にこの契約の条件をお読み下さい。"Italia" Societa per Azioni di Navigazione (以下単に「会社」という) は、本証券に記名された者に対して、本頁

および三六頁に印刷された本運送契約所定の條款(こうした条項は小活字だが読み易く、各条のタイトルはボールドフェイス活字の大きなタイプで印刷されていた)に従って、別記の運送契約を提供する」と書かれていた。

【判例13】 Axelrod v. Ingres Line Agency Inc., 243 F. Supp. 149 (S. D. N. Y. 1964)

本件は、被告船社 (Ingres Steamship Co. Ltd.) が所有する汽船 Nassau 号の乗客であった原告が、一九六一年二月三日、同船が他船 (Brott 号) と衝突した際に被った人身損害について、一年を経過した一九六二年二月二〇日、正式に被告会社に対し損害賠償を求め訴状を提出した。これに対して被告会社は、原告の訴権は運送契約上の一年の出訴期限条項により時効消滅している旨の抗弁を提出した。本件の乗船券のスタイルは、第一頁の上半分に、中がいくつかに仕切られた大きなボックスがあり、その中の第一ボックスには "INGRES LINE" なる語のすぐ下に "OWNER" INGRES STEAMSHIP CO. LTD. INGRES LINE AGENCY INC. なる社名と住所が記載され、二つ目のボックスには、運送人が運送賃を対価としてこの「運送契約」に記載された運送を引受け、かつ以下に記載される免責條款に従う旨の記載があって、船名、出港日などが続き、三つ目のボックスには原告の氏名、乗船券を発行したトラベルエージェンツの住所・社名などが記載されていた。そして第一頁の後半に、「上記の免責條款と本頁及び次頁に記載された免責條款は、旅客により明らかに合意された」旨の記述に続けて一六ヶ条項が記載され、出訴期限条項 (第一三条) は二頁目の最後に近いところに謳われていた。原告は、この二頁目にあった出訴期限条項はいわゆる契約の部分ではなく、自己が実際に読まずまたは注意を喚起されない限りはそれに拘束されない旨を主張して争ったのである。右に対し、ニューヨーク南区連邦地方裁判所 (McGohey 判事) は、運送人の署名の下に記載された免責約款は、トラベルエージェンツの署名の上の言及により有効に契約の本体の中に摂取されたとして、被告会社勝訴の略式判決を下した。

【判例14】 Catalala v. Carnival Cruise Lines, Inc., 618 F. Supp. 18 (D. C. Md. 1984)

Carnival Cruise Lines Inc. (被告) が所有運航する客船によってカリブ海を巡航するクルージングの乗客となった原告 (Paul Catalana) が、一九八二年一月一日、甲板を歩いていたところ船内ゴルフ練習場からコースをそれ飛来したゴルフボールを頭に受け負傷した。右事故につき、原告は、一九八四年二月二九日、被告会社に対し過失と配偶者権喪失 (Loss of consortium) の訴訟を提出したが、対人管轄権の欠缺、請求権の主張がないこと、不適当な裁判地を理由に訴の却下を申立てた。

本件において原告が交付された乗船券(その形式については〔判例23参照〕)には、その裏面に、第七条として一年の出訴期限条項が、また第八条として裁判地をフロリダと選定するフォーラム・セレクトション条項が記載されていた。原告は、専ら The *Majestic* 判決に依拠しながら、本件の切符には旅客の署名がなく、また契約約款も旅客の注意を引き付けるものでなかったとして免責約款には拘束されない旨争った。

以上に対し、メリーランド連邦地方裁判所(Miller判事)は、乗船券約款の拘束力に関する争点につき、次のように判決した。すなわち、「ある契約条項が契約上の効力を付与されるかどうかは、それが運送契約に包含されていたかどうかによる。そうした決定には、しばしば切符のフォームを検討することで約款が運送契約の一部分であると旅客に十分に通知されていたかどうかを調べるのである。The *Majestic* 事件において、合衆国最高裁判所は、切符の裏面の責任制限条項を「単なる通知」として旅客を拘束しないと判決した。法廷は「契約条項が契約本体に条件としてまたは言及により包含されていなかった」とし、故に、旅客の注意を喚起しなければいかなる効力も認められない旨判決した。

右判決はいくつかの後続判決に追隨されているが、別の裁判所は、乗船券の表紙で切符の裏面にある約款を包含せんとする凡例(Legend)を目立つように置いている場合には当該約款は強制力があるとしている。……本件の被告は、切符の表面または下船時に旅客に渡すパンフレット(brochure)の中に凡例を挿入して契約約款に旅客の注意を引き付け、その重要性を銘記させていたのであるから、そうした言及は責任制限と裁判地を運送契約中に包含させるに十分であったのである」と。

(1) *Murray v. Cunard Steamship Co.*, 235 N. P. 162 (1923) 本件は次のような事件である。一九二〇年四月二四日、被告キユナード社の汽船 *Mauretaria* 号の二等船客としてニューヨーク港を離れた原告は、同月二八日、同船甲板上で転び、膝蓋骨を折った。原告の主張によれば、事故は、風によって結び目が解けた帆布のロープに足を鞠われたために発生したためとされる。原告は、本船がサウサンプトンに到着した五月二日、松葉杖の助けを借りて下船し、列車でロンドンに向い、そこからダブリンに行き、同地の病院に六週間入院した。それから約二週間自宅で静養したが膝の病状が思わしくないため自宅近くの病院に七カ月入院し、その後再びダブリンの病院に引き返して外科手術を受けた。十一月中旬同病院を退院、アイルランドにて数週間を過ごし、一九二一年一月八日ニューヨークに船で戻った。そして翌月二四日、被告会社に対し事前の請求告知をせずに本訴を提起した。

ところで、原告は、本船がニューヨークを出港する数日前に乗船切符の交付を受けたが、それには大きな文字で「船室旅行契約切符」と書かれ、またやはり大きな文字で「本券は会社より発行され、旅客は以下の免責約款に従うことについて受諾した」と記載されていた。そして

The Majestic 事件の乗船券

British Steamship Majestic of 4,244 Tons register, to sail from LIVERPOOL, for NEW YORK, on the twentieth day of January, 1892.

NAMES.	No. of Persons.	
	Adults above 12 Years.	Children 12 Years & under.
Miss Grace Howard Potter.	a	
Miss B. Howard Potter & maid.	a	
Total No. of Persons. . . .	Three.	

Deposit...£ _____
 Balance... £ _____ to be paid at the office, 10, Water Street, Liverpool, one day before the above date for sailings.
 Total.....£ _____ full

In Consideration of the sum of £ 124 10/ I hereby agree with the Person named in the margin here of that such Person shall be provided with First Class Cabin Passage in the above-named British Steamship, to sail from the Port of Liverpool for the Port of NEW YORK, in North America, with not less than Twenty Cubical Feet for Luggage for each Person, and that such Person shall be victualled as First Class Cabin Passenger during the voyage, and the time of detention at any place before its termination; and I further engage to land the Person aforesaid with their Luggage, at the last mentioned Port, free of any Charge beyond the Passage Money aforesaid; and I hereby acknowledge to have received the sum of £ _____ in full Payment of such Passage Money. For and on behalf of the OCEANIC STEAM NAVIGATION COMPANY,
 PANY,
 Limited, of Great Britain,
 THOMAS HENRY ISMAY,
 Per R. Martckellell,
 Liverpool, 16th Jan'y, 1892.

免責約款の一つとして、航海終了後一年以内に訴訟を開始すべしとする出訴期限条項と人身損害については上陸後四〇日以内に書面にて請求意思を通告すべし旨の約定(原告は、前者は従ったが、後者の要件には従わなかった)がなされていた。また、切符の最上段には、「旅客は特に契約約款に注意を払うべし」という警告文が印刷されていた。

以上に對し、カードウゾウ判事によるニューヨーク州高位裁判所判決は、まず本件の乗船切符に謳われた四〇日以内の人身損害賠償請求の通知の効力については、原告がその不履行につき物理的ないし精神的な特別の理由があることを証明しえない限りそれに拘束されるものと判示し、また原告による切符を読まなかったという主張に對しては、本文に示したように答えて、船会社勝訴の判決を下した。

(2) The Majestic 事件の乗船券の様式は前図の如くである。

(3) The Majestic 判決を書いたフルー (Fuller) 判事は、本件の契約が英國の船会社と米國市民間のものであったことから、英國の法原則の検討から着手しそれを典拠として判決している。しかしてフルー判事が参酌した英國判例とは、Richardson, Spence & Co. Ltd. v. Rowntree [1894] A. C. 217, Parker v. South Eastern Railway Co. Ltd., [1877] 2 C. P. D., Henderson v. Stevenson, L. R. Z. H. L. Sc. 470 [1875] である。いずれも英國の指導的判例であり、すでにわが国でも度々紹介されている(田中和夫「英法における免責約款の効力」一橋論叢四七巻二号二四頁以下、田中和夫・英米契約法〔新版〕(一九六〇年)三〇頁以下、砂田卓士・イギリス契約法(一九七〇)一八一頁〜一八三頁)。

以下に、この一九世紀時代の英國の代表的判例を簡単に紹介しておく。

① Richardson, Spence & Co. v. Rowntree 事件 原告は、被告会社の汽船でフィラデルフィアからリヴァプールまで渡航すべく料金を支払い、切符の交付を受けたが、切符は折りたたみ式で、ひろげないと何が書いてあるかわからなかった。しかしそこには「当事者は、上記の対価として、本券が発行されかつ以下の諸条件につき受諾したことにつき合意があった」と記載され、その条件の一として、「当社は、いかなる場合にも旅客又は旅客の手荷物の損害につき一〇〇ドルを超える責任を負わない」旨の免責約款があった。原告は旅行中に被った人身事故につき一〇〇ドルを超える損害賠償請求した本訴訟において、陪審に委ねられた問題は、原告は切符に何か書いてあることは知っていたが、その記載または印刷が運送契約約款であることは知らなかったし、被告もそうした契約条件について合理的に十分な通知をなさなかったという事実審理であった。陪審は、合理的に十分な通知がなかったと評決した。貴族院 (Lord Herschell L. C. 判事) は、「陪審は適切に事実を認定し、かつ適切に原告有利の評決を下しているとする控訴院判決を支持し、陪審評決破棄の申立を棄却した。

② Parker v. South Eastern Railway Co. 事件 原告は鉄道会社のある駅の手荷物預り所に鞆を預け、代りに預り証を受取った。この預り証の表面に、「裏面を見よ」と印刷してあり、裏面にはいくつかの免責約款とともに、鉄道会社は鞆に對しては一〇ポンド以上の責任を負わない旨の責任制限約款が含まれていた。控訴院の多数意見 (Mellish 判事) は、「法律問題として (as a matter of law) 述べると」

とはできないこと、物品と引換えに券を受理したことで原告はその条件に拘束されること、陪審により決定されるべき問題であり被告の責任はその評決次第であること、と判決した。

③ *Henderson v. Stevenson* 事件 原告が定期船会社より交付を受けた切符には、表面に「ダブリンからホワイトヘイヴン」とあるのみで、裏面参照の文句はなかった。原告は、特に切符も見ずに、乗船したが、本船が難破し手荷物全部が滅失せられたため、被告会社に損害賠償請求訴訟を提起した。これに対し被告は、切符の裏面に印刷されていた「会社は、自己又は使用人の作為・過怠に起因した旅客の死亡・傷害・遅延又はその手荷物の滅失・損傷・遅延に対し責任を負わない」旨の免責約款を抗弁とし、責任の存在を争ったが、貴族院は、被告会社敗訴の判決を下した。貴族院の *Chancellor* 卿、*Cairns* 卿は、「この種類の契約ばかりではなくすべての契約に関して、もし証券の表で完結する書類は二人の契約当事者の間で表示されたものと判示されるとするならば、また、その書類の裏面に契約当事者の一方に対して実際に注意を喚起せずまた通知をしなかった何か他の印刷があったという単純な事情から、契約当事者は、彼がまだ見たことがなく、それについて全く知らず、かつ彼に提示された契約書の表面に印刷された記載されたそれとは表面上関連性がないそれに同意をしたと判決されるとするならば、極めて危険であると思われる」旨述べて、相手方が約款の存在について知らない時は拘束されないと判示した。

なお、これら古典判決を受けて二〇世紀に登場するチケット・ケースの代表的事件としては、*Thompson v. L. M. & S. Ry. Co.*, [1930] 1 K. B. 41 事件がある。本件では、文字を読めない女性（原告）が姪に頼んで周遊券を買ってもらった。切符の表面には、「周遊券 条件については裏面参照」とあり、裏面には、「本券は会社の時刻表および周遊条件に従って発行された」と印刷されていた。六ペンスで別売りにされていた時刻表に記載された周遊条件によると、「周遊券の所持人は、原因の如何を問わず、如何なる損害についても会社は責任を負わない」と規定されていた。原告は旅行中に会社側の過失によって負傷したので損害賠償請求訴訟を提起した。原告は、自分が文盲で免責約款については知らなかったと主張したが、控訴院 (*Hanworth* 卿—記録長官) は、被告会社は、免責約款の存在と内容につき、通常の旅行者と同一原告の属する階級の者に対して、遠回りの方法ながら適切かつ十分な注意を与えているのであって、原告が文盲であったことは、何ら特権となるものでなく不幸なことにはすぎないとして原告敗訴判決を下した。

(4) 第二巡回区連邦控訴裁判所は、すでに一九〇七年の *Smith v. North German Lloyd S. S. Co.*, 151 F. 222 事件において、乗船券の表面に印刷された旅客の手廻品につき一〇〇ドル以上の責任を負わないとする賠償額責任制限条項に関して、全裁判官一致意見として、本件と *The Majestic* 事件とはただ「旅客への通知」が切符の表面にあるという一点でのみ相異があるにすぎないものの、やはりそれは欄外 (マージン) における記載でしかなく、運送契約の一部分に包含されつゝなごじつ *The Majestic* 判決の法準則を踏襲していたし、また、出訴期限条項に関して、本文に掲げた二判決より一年程前に *Baer et al v. North German Lloyd*, 69 F. 2d 88 (2d. Cir. 1934) を、また一九三六年には *Bellochio et al v. Italia Flolle Riunite Casulich Line, Etc.*, 84 F. 2d 975 を、それぞれ示して、乗船券の形

式に注目する The Majestic 判決の法準則を承継している。

前者の Baer 事件は、以前にニューヨークに居住し、その後ドイツに渡った原告 (Julia Baer) とその夫が、被告会社 (North German Lloyd S.S. Co.) の汽船でニューヨークに帰郷すべく渡航を計画し、被告の代理店よりフレイメンからニューヨークまでの切符を手配した。この際、原告は夫に付添い、客室の選択などについて助言したが、その時に夫が乗船券の交付を受けただか、また夫がそれを読んだかどうかは最後まで判明しなかった。裁判所の認定によれば、本件の原告が購入した乗船券は、切符自体と称される部分とそれより大型でそこに英語と独語で契約条件が書かれた部分からなるペーパーであり、両部分の境に上下にミシン目の線が入っていた。

第二巡回区 (Chase 判事) は、本件において法律争点である原告が切符それ自体に添付されていた標準書式の部分に印刷された諸条件にどの程度拘束されるかという点について、本件の諸条件は切符それ自体には全く言及されていなかったためであり、切符の表面には何も諸条件は包摂されていなかったとし、契約の本体には、ひな型として (in form) もまた言及によっても包含されていないから、運送人は、それらが明確に旅客に認識されるようにしなければそれを援用することはできない旨判示した。

後者の Bellocchino 事件は、ニューヨークからイタリアのナポリへ向かう汽船 Rex 号の二等船客である原告がナポリ港に到着しタラップを渡って上陸しようとした際に、平甲板から数インチ高くなった厚板に足をとられ負傷した事故につき、被告会社の注意義務違反を理由に損害賠償を求めた事件である。法律争点は、被告会社が抗弁とした乗船券の裏面に記載された「一切の人身損害請求は本船到着後三〇日以内に書面請求すべし」との条項の効力であった。本件の乗船券の表面には、船社の名前とニューヨークの営業所の所在地を筆頭に、一〇月一日一二時出港の汽船 Rex 号のニューヨーク⇌ナポリ間二等切符であること、旅客名、船室、料金の記載が続き、末尾に船社旅行代理店の署名があった。切符の表面には「以下の約定は本契約の一部分として旅客により締結されたものである」との一文が印刷されていたが、そこには切符の裏面 (ここに、問題の出訴期限条項や手荷物賠償責任制限条項など五カ条項が挿入されていた) に注意を促す言葉は何もなかった。

第二巡回区 (L. Hand 判事) は、本件における契約条項は、契約の一部分ではなく、また事実、契約の本体の外側の切符の表面上に言及さえされていない点指摘した上で、自らの先例である *Maibrunn v. Hamburg-American S. S. Co.* 事件 [判例 1 参照] では、切符の表面に、切符自体の一部分ではなかったものの切符の裏面に印刷された條款について旅客の注意を促す通知があったが、あくまで約定は少なくとも言及により契約本体の中に包含される必要があると判決された点を指摘しながら、本件の場合には、事実、切符の表面にそうした通知もなかったとして (ただ、ラーニド・ハンド判事は、そうした区別はやや形式的なきらいがあり論理として得心できるものではないと吐露する)、原告のニューヨーク東地区連邦地裁判決を破棄した。

また、この時代、第二巡回区以外で The Majestic 判決を踏襲する判決としては、以下の事例がある。

① *Weinberger et al v. Compagnie Generale Transatlantique*, 146 F. 116 (S. D. N. Y. 1906) 本件は、乗船券、手荷物の減

失・損傷につき運送人が一〇〇ドル以上の責任を負わないとする責任制限条項に関する条項である。事件は、二人の子供とメイド二名を連れてフランスのルアーブル (Le Havre) からニューヨークまで被告会社の汽船 La Savoie の乗客となった原告夫妻 (Mr. & Mrs. Julius Weinberger) が、無事ニューヨーク港に到着し税関待ちをしていた際、パリにて鉄道に引渡しルアーブルにて汽船に積込まれた合計二〇個の手荷物のうち、本船中甲板の中央小荷物室に積付けられた手荷物の二個に海水濡れのあることに気付き急いで中味を調べたところ、何枚かの衣服等がひどく汚損されていた。そこで原告は右損害につきタイムリーに請求をしたが、被告会社は自己に過失がなく、また仮に責任があるとしても一〇〇ドルの賠償制限条項を抗弁とする旨主張した。右に対し、ニューヨーク南地区連邦地方裁判所 (Adams 判事) は、The Majestic 判決を示した上、免責条款が「運送条件」と表題されていたが通告 (notice) 以上のものとはいえず、それらは切符に関連して印刷されていたがその一部分を成すものではなく、切符の裏面に印刷されていたのと変わらないのであって、原告夫妻はそれを読んでもいずまた特に注意を促されもしなかったとして、不当かつ無効であると判決した。

② Toohill v. Cunard Steamship Co., 130 F. Supp. 128 (D. Mass. 1955) 本件は、被告である英国船社の汽船でニューヨークからアイルランドに航行した原告が、ニューヨーク港に到着し、下船前に船上にて負傷した事故につき被告の過失を理由に損害賠償を請求したところ一年の出訴期限条項を抗弁とされた原告が、The Majestic 判決の重要性を強調し、出訴期限条項の違法を訴え提訴した事件である。マサチューセッツ州連邦地方裁判所 (McCarthy 判事) は、まず、本件の乗船券が、The Majestic 判決のそれよりも The Kungsholm 事件 [判例 2 参照] の切符に類似する点を指摘した上で、そこでの裁判所 (第二巡回区) が、船会社の署名がボックス内にあり、出訴期限条項を含めた諸条項が原文のままに (textually) または言及によってボックス中に包含されてはいないが故に、右条項は運送契約の一部分を成さない点を判示したことは、本事件の場合にもまったくその通り当て嵌まるとして、船社の略式判決の申立を却下した。

(5) 田中和夫・前掲論文一三二〜一三三頁、砂田・前掲書一八三〜一八六頁。

(I) リーズナブル・コミュニケーティブネスのテスト——

Silvestri v. Italia Societa per Azioni di Navigazione (2d Cir. 1968) 事件

アメリカの裁判所は、The Majestic 事件以後一世紀近く旅客運送契約に謳われた免責約款の旅客に対する拘束力の有無につき、何か合理的な考查方法がないものか、絶えず模索を続けてきた。この結果、すでに検証したように、特に一九三〇年代から六・七〇年代にかけ、米国の裁判所には、旅客による運送契約書への署名とか、署名なき切符

につき、印刷約款がいわゆるボックス (特定の航海の運送条件に関する細目が書かれた囲い部分) の中に在るか、それともそれ以外の場所に配置されるかによる峻別といった、いくつかのテストやその基準が編み出されていく。しかし、それらは極めて人工的ないし形式的な打解策であり、あるいは時としてケース・バイ・ケースの判断に委ねられることも少なくなかったため、連邦裁判所の確立された法理となるには至らなかった (もっとも、こうした判例の人工的な分析法が船会社をして乗船券をより一層読み易く、またより完成された契約書式となるべく改良に努めさせることになる)。

しかし、近時は、乗船券中の免責約款の効力ないし拘束力の審理については、*The Majestic* 判決から発展した乗船券そのものにつきその物理的な特徴を形式的に分析する考査方法から脱皮し、かわって、当該の運送契約においては旅客の法律上の権利義務に関わりを持つ免責約款の存在およびその重大性について合理的な通知 (*reasonable notice*) ないし十分な通知 (*adequate notice*) がなされていたか (*reasonable communicativeness* といわれる)、というテストを採用する判例が急激に増えている。連邦控訴裁判所レベルでいえば、すでに現時点で、第二巡回区を筆頭に、第一巡回区、第三巡回区、第六巡回区および第一巡回区がこのテストの採用を表明しているほか、七〇年代以降に現われる連邦地方裁判所の乗船券ケースも、そのすべてがこのテストに基づいて紛争の解決を図っているのである。

一九六八年の *Silvestri v. Italia Societa Per Azioni Di Navigazione* 388 F. 2d 11 (2 Cir. 1968) [判例二] は、例のカードウォウ判事思想に感化され、乗船券約款の契約への包含につき積極的な解釈をみせた第二巡回区連邦控訴裁判所が、さらにもう一步その進歩的な考え方を推し進め、今日、米国裁判所において遍く採用されているリーズナブル・コミュニケーティブネスのテストによる判例系脈を創造する第一歩を印したエポック・メイキングケースである。本件は、イタリアの船会社 ("*Italia*" *Societa Per Azione di Navigazione: Italia Line*) が所有する客船レオナルド・ダ・ヴィンチ号 (三万二千トン) の乗客であった原告 (*Ciro Silvestri*) が、船の突然の揺れによって被った人身損害事故

(一九六四年一〇月九日)につき船会社を相手に損害賠償を求めた(一九六六年六月二〇日)ところ、被告会社が乗船券約款上の一年の出訴期限条項を理由に責任を否定したため、その契約約款の効力を争った事件である。

本件において問題となった乗船券は、いわゆる契約本体 (contract proper) でない場所に記載された免責約款 (出訴期限条項もそのうちのひとつである) を直接言及する文句があったため、法律争点は、この参照指示文句によって出訴期限条項が乗船契約に含まれることになるかであった。本件の乗船券のスタイルについて説明すれば、右上の角に「ボックス」がくり抜かれて、伊語と英語で BIGLIETTO DI PASSAGGIO; PASSAGE CONTRACT なる表題があり、ボックス内の頭書はほとんどがキャピタルカポールドフェイス (肉太活字体) 文字で記載されていた。そして、右下の角には旅客船会社の承認印があった。一方、乗船券の左上の角には、普通のロウアーケースの 18 インチタイプの文字で Subject to the conditions printed on the cover of this ticket which form part of this contract (この契約の一部を成す切符の表紙に印刷された約款を条件として) と書かれていた。この宣言文は、ポールドフェイス活字の頭書のすぐ下にあったことと右側のキャピタル文字に圧迫されるかたちで一層目立たないものとなっていた。また、本件の乗船券はクーポン式であり、旅客が所持する完全なそれには二枚の「リーフ」が添付され、そこには、ポールドフェイス活字で “TERMS AND CONDITIONS” と表題があり、極小文字で三五カ条文の約款が印刷され、末尾に旅客の署名の欄があった(そこに旅客 Silvestri の署名はなかった)。一審のニューヨーク南区連邦地方裁判所は、切符の「ボックス」の中で運送契約条件につき旅客の注意を促す凡例が一年以内の出訴に関して十分に通知をしていたと認定して、被告会社勝訴の略式判決を下した。

フレンドリー (Friendly) 判事による第二巡回区連邦控訴裁判所の判決は、乗船券上の契約約款の契約への包含の問題を裁いた従来の判例につき、The Majestic に淵源をもつ包含を否認する判例の流れと、Murray v. Cunard Steam-

ship Co. 事件におけるカードウヅウ判事の意見に追随し引用による包含を容認する判例の流れとをそれぞれ具さに分析した上で、「(契約約款の) 包含を承認する諸判決を脈絡するものは、船会社が旅客に対して免責約款が彼らの法律上の権利に影響する重要な契約問題であるということを示すことを警告するために合理的になしうることをすべてを行った (had done all it reasonably could to warn) とするものである」と述べて、本件の乗船券については、そこでの言及が従来判例に登場する船会社で用いられた切符のフォームと対比しても余りに目立たないため企図した出訴期限条款の包含の目的を実現することはできないと判示して、その原告に対する拘束力を否定し、原審を破棄した。

以上、Silvestri 判決は、それが決して、The Majestic 判決を破棄したわけではなく、依然なお伝統的判例の法原則の尾を引きずる判決であるとはいえず、その乗船券約款の拘束力根拠につき、The Majestic 判決が編み出したテストを採用せずに (つまり、Silvestri 事件の場合は、そこでの切符がはっきりと言及により免責約款を包含していたのであるから、The Majestic 判決やその承継判決の法原則に従えば旅客に対する拘束力が認められることになるはずである)、 運送人は、旅客が免責約款の重要性に注意を向けるべく合理的になしうる一切の措置 (all it reasonable could) ——この言葉は、後年の判例によって、reasonableness の観念であり、つまり reasonable communicativeness の基準を表現したものととして理解され、そのフレーズが一般的となった——をしたかどうかというテストを選択した点で実に画期的であった。それ故、この Silvestri 判決は、それまで余りに形式的・機械的で堅苦しいテストに不満を感じていた米国の裁判所に強烈な印象を与え、忽ちのうちに他の連邦控訴裁判所および連邦地方裁判所に浸透することになる。

そこで、次に、Silvestri 判決以後、こうした新しいテストが合衆国の裁判所においてどのように受け入れられたかについて概見するが、この検討に先立って、Silvestri 判決とほぼ同じ時期に審理が行なわれ、第二巡回区が提唱した運送人は旅客に対し合理的になしうるすべてを行なって契約約款につき警告をしたかどうかというテストにつき、こ

れをより明確化し確固なものとした Lipton v. National Hellenic American Lines, 294 F. Supp. 308 (E. D. N. Y. 1968) と 'Silvestri 判決から数えて十三年目にしてようやく連邦控訴裁判所の判決として現われる De Nicola v. Cunard Line Ltd., 642 F. 2d 5 (1st Cir. 1981)' 及び同年のニューヨーク地裁に於ける Raskin v. Compania de Vapores Realma, S. A., 521 F. Supp. 337 (S. D. N. Y. 1981) の三判決の検討から始める必要がある。

まず、第二巡回区による Silvestri 事件からわずか三カ月余り後、第二巡回区の管轄法域下にあるニューヨーク東地区連邦地裁より、'Silvestri 判決のリーズナブル・コミュニケーティブネス・テストと歩調を合せる最初の判決が打ち出される。Lipton v. National Hellenic American Lines 事件 [判例三] である。

本件は、一九六五年二月二五日、被告会社の汽船 Queen Frederica 号の船上にて負傷した原告が、翌年八月二九日に被告会社の過失および船舶の不堪航を理由に損害賠償請求訴訟を提起したところ、被告から型通りに乗船券中の一年の出訴期限条項を根拠に原告の請求は期限を徒過しているとして略式判決が申立てられた事件である。本件の乗船券のレイアウトについてみれば、 $5\frac{3}{8}$ インチ \times $3\frac{3}{4}$ インチの長方形型の左綴じブックレット (小冊子) で、表紙の上部に大きな活字で「運送契約」と表題され、その下側にそれより小さいが非常に読み易い活字で **IMPORTANT NOTICE** (重要な通知) なる文句に続き、旅客は本券の特に二頁乃至五頁の約款を注意深く読むべしと書かれていた。表紙の内側から第二頁目が始まり、冒頭によく目立つ活字で **CONDITIONS OF CONTRACT** とありそこから五頁にかけて、二列で細かい活字の運送約款が二六条まで続き (第二二条が出訴期限条項)、第五頁目の最下部に運送人の署名が印刷されていた。

ニューヨーク南地区連邦地方裁判所 (Dooling 判事) は、'Silvestri 判決に於いて、それが Geller v. Holland-America Line [判例 9 参照] に至る第二巡回区の判例ラインを転覆せんとするものでないこと、またそれが、他の運送人の切

符の書式から推論される reasonable communicativeness (この表現はこの Lipton 判決で初めて使用された) の基準に達しない特定の切符の書式について方向転換をする判決であること、と位置づけたうえ、46 U.S.C. § 183b の制定以後に出現しかつ出訴期限と関わった乗船券の事件はワルソー条約の航空券事件とはまったく別の部類の事件である点を指摘する。つまり、航空切符の場合には、航空機の離陸前に条約の内容を組み入れた免責約款の存在を警告しないと旅客は旅行の保険を入手する機会を逸してしまうという取り返しがつかないことにもなりかねないが、しかし、「出訴期限条項は、死傷事故が発生し調査の計画を立てるまで関係してこない条項である。このような条項の機能に照せば印刷された文字の大きさはさして重要な問題ではない。原告は災難にあった後すぐに旅客運送契約について調べる十分な時間も強いインセンティブもあったのであるから、出訴期限条項につき当面考慮すべき問題は、それが形式的に旅客運送契約の一部分であるかどうかである。本件においては、出訴期限条項はフォーマルな契約部分 (a formal part of the contract) であり、また契約の全体は「契約約款」の存在および重要性について合理的に期待される通知を与えることとなるよう配列されていた」。よって、船主に対して適時に訴権を行使しなかった原告は損害の回復を受けられないと判決した。

次に、一九八一年、Silvestri 事件の第二巡回区に続く最初の連邦控訴裁判所の判決として De Nicola v. Cunard Line 判決 [判例四] が現われる。

本件は、ヨーロッパ・パッケージ旅行の復路のフランスからボストンまで被告船会社 (Cunard Line) の所有船クインエリザベスⅡ世号で船旅をした原告が、公海上で突然船体が大きく傾いた際に被った負傷につき、事故から約二カ月経った一九七七年九月一二日、右事故は同船が出港時の遅れを取戻すべく荒天中をスピードを上げて航海したために発生したものであるとして、被告会社に対し損害賠償請求訴訟を提起した。被告船社は、乗船券に記載されて

いた一年の出訴期限条項を理由に原告の請求はすでに時効消滅しているとして争った。

本件における乗船券のレイアウトは、裁判所の認める通り *Lipton v. National Hellenic American Lines* (1968) 事件〔判例三参照〕のそれと酷似しており、ブックレット(小冊子)形式の切符のカバーの上によく人目につく形で旅客運送契約の条件・条項について旅客が注意を払うよう求めた注意書(Notice)があり、これによれば、そうした免責約款は冊子の第二頁目と第五頁目に包含され、旅客はそうした約款を条件とすることについて合意し受諾したとされていた。契約約款は二四細活字ではあったが読み易い文字で印刷されており、問題の出訴期限条項は最初に記載され、また免責約款の末尾には運送人の署名があった。

第一審判決(ロード・アイランド連邦地裁は、本件の運送契約約款が「契約の正式部分(a formal part of the contract)」を構成するものであったとし、これについて不知の原告もその適用を受けるとして被告勝訴の略式判決を下した)を受けて、連邦控訴裁判所の第一巡回区(*Nelson* マサチューセッツ連邦地裁判事)は、第一巡回区にとって初めての司法経験であるこの問題について、*The Majestic* 判決にはじまる連邦判例の変遷を慎重に分析した上で、被告会社は運送契約約款の存在と重要性について合理的になしうる警告のすべてを行っており、しかも原告は、本船に上船する二週間も前に切符を購入し、かつ旅行中およびその後四年間もそれを保持していたことなどに鑑みれば、原告が契約約款について知らずともそれに拘束されるとした原審判決は正当であるとの確認判決を下した。

De Nicola 判決に続いては、そのわずか五カ月後に、ニューヨーク南区連邦地方裁判所による *Raskin v. Compania de Vapores Realma, S. P.* 判決〔判例五〕が現われ、またもや *The Majestic* 判決で展開されたテストと *Silvestri* 判決で確立された法準則をいかに調整するかが試されることになった。

本件は、原告 (*Nellie Raskin*) が一九七六年八月、汽船 *Ithaca* 号上で被った人身損害につき同船の所有者・運航

者および備船者の三者を相手に損害賠償を請求したところ、被告船会社(Thomson Cruises)より、乗船券上の一年の出訴期限条項を理由に略式判決が申立てられた事件である。原告が交付を受けた乗船券は、表紙の裏側の二つのコラムに一三カ条(第四(e)条が出訴期限条項)の契約約款が印刷され、表題だけがボールドフェイス活字で SHIP TICKET CONDITION とあったが、約款それ自体は極めて小さな活字で印刷されていた。そして切符の半券の下側にいくらか大きな文字で「乗船券—常時所持されるべし。一名につき有効。非譲渡。いかなる変更も本券を無効にさせる。裏面に印刷された契約約款を条件として発給された」という警告文句があったが、切符の表紙には運送約款について何も触れていなかった。

以上に対し、ニューヨーク南地区連邦地方裁判所のワーカー(Werker)判事——彼は、McQuillan v. Italia Societa Per Azioni Di Navigazione (1975) [判例12参照]を判決した裁判官である——は、乗船券約款の拘束力問題のリーディングケースである Silvestri 判決を丁寧に分析し、そこでのフレンドリー判事が、「切符の草稿者はこれよりもっと人目につく警告を作り出すことができただろう」と結んでいる点を指摘しながら、Silvestri 判決は、契約による出訴期限を強制するためにはそれが存在および重要性について旅客に認識させることを運送人に対し要求しているのであって、免責約款が運送契約中に包含され当事者を拘束するためには、切符においてそれらが旅客にとって重要であることを合理的に伝達される必要があると判示した。さらに続けてワーカー判事は、「たとえ契約約款が契約の本体そのものの中に登場する場合でも、なおかつ裁判所は、読む者の注意が細かな活字に向けられたかどうかについて審尋すべきである。……通告が適切であっても旅客はほとんど理解ができないほどに Intensely でかつ小さな活字で印刷された規定には拘束されない」と述べ、結局、本件の乗船券には、ワーカー判事自身が関与した McQuillan 事件や Lipton 事件の場合のように切符の表紙に免責約款につき警告する文句は何もないから、運送人は旅客に乗船

券約款の重要性を認識させるべく合理的になしうるすべてを尽くしてはいないとし、略式判決申立てを棄却した。

以上、*Silverst* 判決に続く初期の三判決を一覧するとき、*Lipton* 判決は、そこでの乗船券フォームがブックレットの表紙で契約約款が言及され、かつその後ろに運送人の署名があったのであるから、例えば契約約款は契約自体の一部分を構成していたとか、または言及により正式契約の中に包含されていたといった直截的なアプローチができたであろうに、裁判所がそうした契約自体の物理的特徴のテストによる審理を行わないで、運送人は旅客に対し免責約款の存在と重要性につき合理的に期待される程度の通知を行なって警告をしていたが故に契約約款に拘束力が生ずるとした点で画期的であり、また、そうした乗船券約款の拘束力の有無を、専ら船主が免責約款の存在およびその重大性につき合理的になしうる一切のことをなして警告を行なったことをもって判断した点では、*De Nicola* 判決も同様である。ただし、*De Nicola* 判決は、そこでのもう一つのファクターである契約自体 (contract proper) のテストがなおも有効な法準則であるのかどうかという点につき審理を回避した結果、*The Majestic* の法準則は依然として命脈を保ちえているから、そうした意味で、*De Nicola* 判決は特に旅客運送契約の法理を前進させた判決とはいえない。

一方、*Raskin* 判決においては、係争の免責約款が契約の本体の中に記載されていたにもかかわらず、裁判所はこのことをもって当然に免責約款が旅客を拘束するとはせず、契約約款が運送契約の中に包含されるためには、切符がそうした契約約款の重要性をコミュニケーションするのに合理的になしうるすべてをなしたかどうかを審理すべしと判示するものであるから、いわばそれは、*The Majestic* 判決からの離脱判決として位置づけられるものである。

果して、一九八〇年代に現われるアメリカ判例は、彼の *The Majestic* 判決の論理を完全に葬り去らないまでも、それを軽視するように変わり、それまでのような契約それ自体の物理的特徴をもって判断する手法をやめて、出訴期限条項等の契約約款が旅客に対して合理的にコミュニケーションされたかどうかの判断を行なうために乗船券を吟味すると

いうように分析の手法が変わるのである。しかし、こうしたリーズナブル・コミュニケーションの基準の決定にあたり、*Silvestri* 事件以後のアメリカ判例が考慮した乗船券契約のファクターとしては、例えば、乗船券冊子の表紙においてその内側に免責約款が包含されている旨を通告(警告)する記述があったかどうか、そうした警告がどこか他の場所でも反復されていたか、またそうした通告の部分が他の部分と比較して活字の字体や大きさ、明瞭性、目立ち具合といった点で十分人目につくものであったかどうか、問題の免責約款を旅客が容易に読むことができたかどうか、切符のバランスを鑑みてその免責約款の配置はどうであったか、何か他に旅客の注意を免責約款に引きつけるようなレタリングやシンボルがあったかどうか、といったさまざまなものがあり、そうしたファクターを検討することによって、当該の契約約款の「物理的な配列 (physical arrangement)」から免責約款の存在および重大性につき合理的な伝達ないし通知が行なわれていたかどうか判断されることになるのである。〔判例15〕と〔判例32〕。

もっとも、こうした reasonable communicativeness テストの下で船主に要求される乗船券約款の存在および重要性を旅客に伝達する義務は、あくまでも「合理的な (reasonable)」方法をとることに限られるものであるから、それ以上に、船主に対し「最善 (best)」の切符や「理想的 (ideal)」な警告を企図しなければならないという義務までも課するものではない。〔判例29〕。

【判例15】 *Barbachym v. Costa Line Inc.*, 713 F. 2d 216 (6th 1983)

原告 (Dr. Donald Barbachym) は、一九七八年二月、フロリダ州クリアウォーターで開催された医学セミナーに夫人同伴で出席した。このセミナーのスケジュールの中に、フェルト・リコのサンファン港から被告会社 (Costa Line Inc.) の所有船 *Angelina Lauro* 号によるクルージングが組まれていた。原告は、乗船する前に、⁸14インチ×⁴12インチのトラベルホルダーの交付を受けたが、この中に⁵12インチ×7インチの団体乗船券 (Group Boarding Pass) が包含されていた。乗船券には、団

体名・乗客名・船名・出航日・客室番号が記載され、同じ大きさのプリントの中には、「グループリーダーにより所持される切符番号——に関する運送条件」と記載があった。しかし、乗船券はホルダーの中にあるインフォメーションや通知については言及していなかった。「旅行及び手荷物の契約約款」は12インチ×11インチの大きさでトラベルホルダーに組み入れられており、そこには、「非常に小さな活字」で三五カ条の規定が設けられ、乗客と運送人との間の権利義務が規定されていた。そして、第三〇条に、すべての請求告知は六カ月以内に、また訴訟の提起は死傷事故後一年以内に、それぞれなすべき旨の出訴期限条項があり、最終条項（＝第三五条）の後に大文字で「THE HOLDER OF THIS PASSAGE TICKET DO [sic] HEREBY DECLARE..... THAT HE IS AWARE AND ADHERES TO ALL THE CONDITIONS AND CLAUSES SET FORTH IN THIS PASSAGE CONTRACT AND THAT HE SPECIFICALLY APPROVES.....」と記載されていた。原告は、運送契約書類が重要であることも、またそれを読むべきことも、またこれに署名すべきことも求められなかった。

ところが原告は、Angelina Lauro 号の船内で食中毒に罹り、二度の外科手術を受け、一定期間働くことができなくなった。そこで原告夫妻は、ミシガン西地区連邦地裁に対し、厳格責任、黙示担保違反、ネグリジェンスを理由に損害賠償請求訴訟を提起した。これに対し、被告会社は、乗船券に添付されていた契約約款中の一年の出訴期限内に訴が提起されなかったとして略式判決を申立てた。

原告は、まず出訴期限条項につき The Majestic 判決が求めるような合理的通知がなく、また、出訴期限条項は本件クルーズ契約には含まれていなかったからこれに拘束されない旨を主張した。ミシガン連邦地裁は、最初は、本件乗船券の記載も契約約款の配置も乗客に対して合理的通知をなしていないから、免責約款は契約中に包摂されていないと認定して、専ら Silvestri 判決に依拠し被告会社の申立を否認した。しかし、同地裁は公判直前にその立場を変え、De Nicola 判決に依拠して本件出訴期限条項は合理的な通告要件を従順するものとし、被告会社の略式判決の申立を認めた。

この判決を不服とする原告は、控訴に当り、地裁が、被告会社は免責約款が旅客の権利義務に影響を与える重要な法律問題であることを彼らに警告すべく合理的になすべきことをすべて行なったと判断した点は誤りである旨を主張した。

以上に対し、第六巡回区 (Conzie 判事) は、まず、合衆国法典四六編の第一八三b条(a)という通知は旅客に対し責任制限につき「合理的に (reasonable)」通知することであると解釈され、また、右制定法の成立する以前の連邦最高裁判決 (The Majestic 事件) によっても、運送人は顧客に対し責任制限の文句をコミニケートするために相当な努力をしなければならないと判示さ

れているが、しかし、The Majestic 判決後八五年の間にもなお統一的な基準は確立されておらず、Sivestri 判決により採用された合理的な通知 (reasonable notice) なる基準およびその結論が妥当であると判決した。そして、本件においては、乗船券の表紙に責任制限に関連した人目につく言葉がなく、また乗船券の表紙において別途定められる契約約款が重大な意味をもつことや「旅行又は手荷物の運送契約約款」がトラベルホルダーに包含されているという事実を券面上で言及していないことに加え、極めて活字が小さいこと、運送人は切符の契約約款につき請求権者に対し説明をしなかったこと、責任制限条項は三五カ条文の中で第一三条であったこと、の三点において、被告会社 Costa の責任制限約款は不合理なものであり、被告会社は Sivestri 判決にいう合理的な通知 (reasonable notice) の基準を満足させた点を証明できないから、責任を免れないと判決した。

要するに、第六巡回区によれば、乗船契約における免責約款の拘束力は、最小の条件として、「合理的な通知」の基準を満足させる必要がある、そのためには、色刷りでなくとも肉太の人目につく警告で旅客の注意を免責約款に向けしめ、あるいは切符の表紙面で免責約款について明確に説明し、免責約款の重要性を述べるなどの方法がとられることが必要だとするのである。(旅客を契約約款に注意せしめるべく合理的な努力をしたことは運送人側において証明しなければならない)。したがって、この第六巡回区判決は、その数カ月後に現われる第一巡回区判決 (Shankles v. Costa Armatori, S.P.A. [判例六参照]) による「リースナル・コミュニケーションタイプネス」に対する二面分析方法 (two pronged analysis) とは異なった解釈を行なうものとして位値づけられる (Shankles 事件の第一巡回区も、Barbachym 事件は旅客が団体旅行の一員であり、彼は契約書類の重要性などにつき何も知らされていなかった事案であるから、事実関係で区別されることを指摘している)。

【判例16】 Marek v. Marpan Two, Inc. 817 F. 2d 242 (3d Cir. 1987)

友人 (Jackie Toombs) と一緒にフロリダの Tampa に旅行をした原告 (Harriet Marek) は、かねて手配をしていた被告会社の汽船 Veracruz 号によるクルージングを楽しんでいたが、出帆後六日目の一九八三年三月一八日、同船の船上で階段から滑り落ち負傷した。右の人身損害事故につき、原告は、一年以上経った一九八四年五月八日、船主 Marpan Two Inc. と備船者 Bahama Cruise Line Inc. を相手に損害賠償請求訴訟を提起した。本件において、原告等は、乗船するまで周遊切符ホルダーを交付されており、Tampa を離れる際に一枚の切符ホルダーが交付された。乗船の際に船舶の係員がこのジョイント式切符ホルダーの一枚を切り取った。ホルダーにはまだ二頁とカバーが残っており、それは友人の Toombs が所持していた。乗船後、

原告等は切符を思い出し、切符ホルダーの表紙の内側や裏表紙の外側の印刷事項を走り読みしたが、細活字でしかも混み合っていたこともあって内容については理解できなかった。

本件の乗船券の様式は、切符ホルダー表紙の上位に、汽船ベラクローズ号の写真および“BAHAMA CRUISE LINE”という語句があつて、その後16インチの大文字で鮮明な印刷と読み易い活字によつて、「本券の受取りが契約となる。内側に記載されている免責約款を注意深くお読み下さい」という警告文が書かれていた。そして、第一頁の内側に印刷されたコラムの上位に18インチ文字の鮮明な印刷で「契約条件 乗客による本券の受取りは、乗客がここに記載される免責約款のすべてについて受諾したものとす」と警告され、また、乗客の切符自体の写しの最下段にも16インチより若干小さめの活字で「本券の受取りが契約となる。免責約款を注意して読むべし」という三つ目の警告文が記載されていた。

原告は、(1)表紙の警告文がもっと人目を引くようなものであるべきこと、(2)警告文は、第六条に規定される出訴期限の重要性について明確に言及しないから不適切であること、(3)第六条は活字が小さすぎて読めないこと、(4)第六条は切符ホルダー内側の裏表紙の左手角という大変見えにくい位置にあったこと、(5)第六条は切符ホルダーの中にあるカーボン紙によつて隠れて見えなかったこと、等々の理由を挙げて、乗船券上の警告は、内側の出訴期限条項を含む免責約款の存在とその重要性について合理的に伝達していなかったとして、その拘束力を争つた。

第三巡回区連邦控訴裁判所 (Higinbotham 判事) は、原告の主張との関連で、本件の法律上の争点を、一つには、乗船券の表紙に記載されていた切符の内側の免責約款を読むよう旅客に命ずる「警告文 (warning language)」の十分性、二つには、乗船券の契約約款それ自体と乗船券の中の約款の位置、約款のサイズ、それが印刷された活字の大きさ、および言葉づかいの平易さといった物理的特色、の二点に整理した上で、この第三巡回区にとつて先例のない事件について、Sivestri 事件のフレンドリー判事が結論として述べた「乗船券の出訴期限条項を是認する諸事案を貫く傾向は、船会社が旅客に対し免責約款が彼らの法律上の権利に関わる重要な契約問題であることを警告すべく合理的になしうるすべてをなしたということである」との一節を引用し、かつ、Lipton 事件が採用したより一層実践的な「リーズナブル・コミュニケーションの基準」に従うことを明らかにし、また、乗船券を読まなかった者は自らその危険を引受けている旨のカードウヅウ判事の言葉を繰り返して、原審支持の船主勝訴判決を下した。

【判例17】 Hodes v. S. N. C. Achille Lauro Ed Altri-Gestione, 858 F. 2d 905 (3rd Cir. 1988)

本件は、一九八五年一〇月七日、地中海のエジプト沖合を航行中のイタリアの航洋船 Achille Lauro 号をパレスチナのテロリストがハイジャックし、乗組員と乗客数人を三日間にわたって人質とする(米国人一名が殺害された)という異常な事件に関し、乗船客の一人 (Mildred Hodes) が船会社を相手に提起した訴訟で、乗船券約款のうち foreign forum selection clause (外国法廷選択条項) の効力が争われた事件である。

被控訴人である Hodes (米国ニューヨークの市民) は、旅行会社が企画した一六日間地中海クルーズのツアーメンバーとして同号に乗船し、本件シージャック事件に遭遇したのであるが、右事件につき被控訴人は、ニュージャージー連邦地方裁判所に対して船会社の過失、安全運送を提供すべき海商法の義務違反、契約違反および黙示的担保違反などを理由に、自己に対する補償として五〇〇万ドル、夫(彼は、事件の際はエジプト市内観光ツアーに参加し上陸中であった)に対する補償として一五〇万ドル、懲罰的損害賠償金として一千万ドルの損害賠償請求訴訟を提起した。これに対し船会社側は、乗船券約款の第三条において「本運送契約に関し直接または間接に発生する一切の紛争は、ナポリにおける司法裁判に委ねられる」とされ、また第三条で、一切の契約上の紛争にイタリア法が適用される旨を規定していた点を理由に、訴の却下を求めた。ニュージャージー連邦地裁は、フォーラム・セレクション条項は法律上強制力がないとして、Hodes の請求を容認した。

ところで本件の乗船券を、裁判所の認定に従い記述すれば、大きさが11インチ×17インチの七枚綴りのチケットクーポンであり、三つ折り式で表紙を作り、またクーポンを包み込む形式であった。切符の表紙には警告文として、「重要事項 旅客は内側に印刷された船主の免責約款に注意を払うべし」と記載され、「重要事項 (IMPORTANT)」の文字は1.8インチのキャピタルで、その他は普通の文字で印刷され、文章は読み易いものであった。折りたたまれない裏のページには、ボールドフェニス文字ではっきりと「TERMS AND CONDITION OF CONTRACT OF PASSAGE AND BAGGAGE」と頭書があって、これに続いて、1.16インチの細かいが読み易い活字で三二カ条文の免責約款が、上半分を英語、下半分を伊語でそれぞれ記載されていた。以上に対し、第三巡回区連邦控訴裁判所 (Roth 判事) は、乗船券約款の効力問題との関連では、まず乗船券約款が旅客に対して合理的に伝達されていたか否かの問題は法律問題であることを確認した上で、すでに先の *Mark* 事件において当巡回区が採用したリーズナブル・コミュニケーション・テストを本事に適用した場合、外国法廷選択条項は運送契約に包含され、それは Hodes に対して合理的に伝達されているから法律上強制力があるとし、原審判決を破棄して被控訴人はイタリアにて訴

を提起すべき旨を命ずる判決を下した。

なお、本件において、被控訴人 Hodess から、法廷地の選択が給む本訴については、人身事故の通知や訴訟提起のタイミングに関する契約条件を含む Mark 事件とは区別すべき旨が説かれ、その理由として、一つに、人身事故の被害者は被害を受けた後すぐに切符を読み、速やかに訴訟を提起することで期限の強制を回避しうること、二つに、連邦制定法 (46 U.S.C. § 183b (a)) は、六カ月より早い人身傷害の通知を要求しまたは一年より短い提訴期限を定めることを禁止するから、制定法を満足させる契約約款は暗黙に是認されるといえるが、フォーラム・セレクトション条項はそうした是認を受けていないこと、が挙げられたのに対し、第三巡回区は、そうした考慮は重要ではなく、連邦の各裁判所は、契約約款の効力を決定するにあたり、リーズナブル・コミュニケーティブネスのテストを出訴期限条項以外の事故後に読むことでは回避することができない契約約款についても運用することに躊躇していないとの見解を表明した。

【判例18】 Spataro v. Kloster Cruise Ltd., 894 F. 2d 44 (2nd Cir. 1985)

被告会社 (Kloster Cruise Limited) が運航する Norway 号の乗客となり、船旅を楽しんでいた原告 (Cathy and Salvatore Spataro) は、一九八七年七月一九日、船社のスチュワードがルームサービスの朝食を不注意に置いたため、倒れた熱いコーヒーを脚に浴び火傷を負った。

右事故につき、原告は弁護士の助言により損害賠償の訴を、また原告の夫は配偶者権喪失の訴を提起することにしたが、訴状が送達されたのは大分遅れて一九八八年一月一〇日であった。被告船社は、乗船券上謳われていた一年の出訴期限条項により時効を主張し、一審のニューヨーク東地区連邦地裁 (Mark A. Costantino 判事) では、この出訴期限条項の有効性が認められ、船主勝訴の略式判決が下された。控訴審ではこの出訴期限条項の効力が争われた。

本件の乗船券の様式は、典型的な航空切符と同じ、縦12インチ横8インチの八頁綴りの小冊子で、第一頁目には Norwegian Caribbean Line の社章と営業を行なっている Kloster Cruise の名前が記われ、第二頁目には "IMPORTANT!" という見出しで強調しながら、ボールド活字の大文字で、乗客は本船に乗込む前に手荷物を確認し、搭乗カードを完成するよう求めた。そして第五頁目は、本件旅程の情報に関する旅客用写しであり、上段に船社の Norwegian Caribbean Line の社章が印され、残りの大部分には乗客名、出航日、客室番号、料金などが記載されていた。そして同じ五頁目の左側角が赤色の線で仕切ら

れ、同じく赤色で“NOTICE”に始まりやや活字のポイントを落として「乗客は、特に第六頁、七頁および第八頁に記された本契約の免責約款に対して注意を払うべし」という警告文があり、第六頁目の上段に、ボールドレターで「乗客は以下に記載される乗船券の免責約款を読むよう警告された。乗客による乗船券の受取りはこれらの免責約款に対する旅客の合意ありたるものとする」とあって、第六頁と第八頁にわたり、小さな活字で二八段落の船主の責任を制限する免責条項があり、問題の出訴期限条項は第七頁に第一三条として記載されていた。

第二巡回区連邦控訴裁判所(裁判官全員一致判決)は、乗船券のスタイルを考査したのち、「被控訴会社(Kloster Cruise)の乗船券は控訴人 Spataro に対し、約定の出訴期限について合理的に伝達されているものと思う。第五頁のボックスの警告は、乗客に対し、六と八頁にわたる内容が当事者の権利義務を左右する免責約款を包含することを合理的かつ十分に目立つかたちで通知を行なっている。控訴人は、乗船券への免責条款の摂取が乗船券冊子の一頁目にはなく五頁目にあったことを理由に、それ自体で効力がないとするが、そのような堅苦しいルールを適用すべきではない。Kloster Cruise 社は摂取条項を乗客が発見できないようなところに葬っていたのではなく、むしろ、それを乗客がもっとも読みそうなページに設定していたのである」と述べて、船主勝訴の原審判決確認の判決を下した。

【判例19】 Nash v. Kloster Cruise A/S, 901 F. 2d 1565 (11th Cir. 1990)

本件は、一九八六年一月、被告船会社のカリブ海巡航客船の乗客となった原告(Barbara Nash 夫人)が、出港二日目にタラップから滑り落ちて負傷した事故につき、一四カ月後に損害賠償請求訴訟を提起した事件である。第一審のジョージア北地区連邦地方裁判所(Vining 判事)が、乗船券上約定された一年の出訴期限条項により時効消滅するとして原告の請求を棄却したのに対し、原告は、船会社は出訴期限について合理的に通知していなかったから出訴期限条項は適用されないと主張して控訴した。本件の乗船券の様式は、複数を綴った小冊子タイプであった。第一頁目は、チケットのカバーであり、そこに二枚の切り離しのできるページが付いており、一枚目には“AGENT'S COPY”、二枚目には“PASSENGER TICKET—TO BE PRESENTED FOR PASSAGE”と分類されていた。そして一枚目は乗船券の発行時に、また二枚目は乗船時に、それぞれ代理店と船会社によって切り離された。この切離しによって、表紙の次に“PASSENGER COPY”とラベルが付された第四頁が現われ、この下段左側角にある長方形のボックスの中に赤色のボールドタイプ文字で「通知 乗客は、特に第六頁、七頁および第八

頁に記載された本契約の免責約款に対して注意を払われない」という文言があった。契約は、「CONTRACT OF PASSAGE」とされ、最初のページは最上段にボールドタイプで「旅客は以下に記載される乗船券の免責約款を読むよう警告された。旅客による乗船券の受取りはこれらの免責約款に対する旅客の合意ありたるものと看做す」と書かれ、これに続けて書かれた多くの契約約款の中に、第一三条として一年の出訴期限条項があった。

右に対し、第十一巡回区連邦控訴裁判所（裁判官全員一致意見）は、原審判決と同様、そこでの乗船券が合理的な通告の要件を充足していたとするが、そうした結論付けとして、最近の第三巡回区判決（*Marek v. Marpan Two, Inc.* [判例16参照]）が、問題の出訴期限条項は、切符ホルダーの一枚のカーボン紙で隠蔽されており、通告が不適切であったとする原告の主張に対し、「カーボン紙は、切符ホルダーの中にわずか一枚あっただけであってその存在が切符の警告を無効とはしないし通知の合理性を破壊もしない。災難に会い損害を被った旅客は、カーボン紙をめくって切符の契約条項を調べるであろうと考えるのが極く自然な考え方である」と陳述する点を挙げ、旅客にそうした期待をすることは決して不合理ではないとする。また、原告が、乗船時に引渡す紙片のページに通知をなすべき旨を主張する点については、それは現実無視の主張であるとし、*Shankles* 事件 [判例六参照] における第一巡回区の「旅客はそのほとんどが購入時に切符上の細かい印刷文字のすべてを読まず、またはせいぜい海洋上での最初の夜に浴槽の中で慰みに読むぐらいであるが、そうした旅客も一度事故に見舞われて人身損害を被った時には、乗船券（乗船契約）のさまざまな約款について調べようとするものである。したがって、旅客が切符の規定に拘束されるかどうかの問題は、旅客による切符の保持や切符の精通といった諸事情もまた考慮すべきである」と考へる（*at. 865*）」との陳述部分を示す。

【判例20】 *Cada v. Costa Line, Inc.*, 547 F. Supp. 85 (N. D. Illinois 1982)

本件は、一九七九年三月三〇日、被告会社（*Costa Line, Inc.*）所有のクルーズ客船で発生した船火事につき、船主を相手にクラス・アクション（集団代表訴訟）により損害賠償請求をした原告（*Joseph and Jean Cada*）に対し、被告会社およびその親会社（*Costa Armador S. p. A.*）から、乗船券約款第二〇条、二一条に基づき旅客一人当りの手荷物責任は一二万リラまたは一五〇ドルに責任制限される旨が主張され、略式判決が申立てられた事件である。したがって、本件は出訴期限条項に関する判例ではない。本件でその有効性が争われた乗船券は、 $1\frac{1}{4}$ インチ× $1\frac{1}{2}$ インチの小冊子版で、表紙には *Costa* とロゴタイプで、ま

た英語・伊語で「乗船券」と記されていた。そして二頁の上段に、小さいが読み易いゴールドフェイス活字で「旅行及び手荷物運送約款」と凡例があり、七頁まで合計三五カ条文の免責約款が、左側列に伊語、右側列に英語で印刷されていた。そしてその第一〇頁の第三五条の後に、大文字で THE HOLDER OF THIS PASSAGE TICKET, DO HEREBY DECLARE TO THE EFFECTS AND UNDER PROVISIONS OF ARTT. 1341 and 1342 OF THE ITALIAN CIVIL CODE IN FORCE, THAT HE IS AWARE AND ADHERES TO ALL CONDITIONS AND CLAUSES SET FORTH IN THIS PASSAGE CONTRACT AND THAT HE SPECIFICALLY APPROVES CLAUSES Nos. 1, 2, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, and 35. と印刷されていた(文法上の誤りなど原文通り)。その後には、折りたたみ式のページで旅客が記入し署名をする箇所があり、「通知 (Notice)」という語もいくつかあったが、手荷物や責任制限に触れた言葉はなかった。そして最後に、小冊子の裏表紙に切符のクーポンの部分があり、上左隅に、英語・伊語で「本切符の受取りまたは使用により、旅客は第二頁乃至第一〇頁にある免責約款に合意するものである」との記載があった。

イリノイ北地区連邦地方裁判所 (Shadur 判事) は、責任制限条項の法的拘束力に関して連邦控訴裁判所間に Silvestri および De Nicola [判例二、四参照] と Miller v. Lykes Bros. [判例10参照] の矛盾する二つの判例の流れがあるも、前者が優勢であると指摘した上で、そうした船会社側の申立を容認した先例の切符と本件の切符とを比較した場合、本件の切符の中に警告につき「リーズナブル・コミュニケーティブネス」があったかどうかが問題であるとす。そして、De Nicola 事件の乗船切符は、本件の切符と似てはいるが、そこには、旅客に対し契約約款に注意を払うべきことを求める通知があったのであり、また、この De Nicola 判決も引用された Hahn v. Norwegian American Line, 1973 A.M.C. 794 および McQuillan v. "Italia" Societa per Zione di Navigazione [判例12参照] の場合にも、同様の通告が前者では切符の表紙にすべて大文字で、しかも赤インクで印刷され、後者では小冊子の表紙から第二頁目にかけて人目につくレタリングで書かれていたというように、いずれもその切符またはクーポン券には人目につく警告があるから、かかる明確な警告がない本件切符では Silvestri の基準を満足させないと判決した。

【判例21】 Haroski v. Home Lines Cruises, 1983 A.M.C. 1217 (N.Y. Sup. Ct. 1983)

本件は、被告会社の船による一週間のクルージング切符を購入した原告が、一九八〇年八月九日の出港日当日、出帆パーティーに出席して客室に戻ったところ、部屋が壊され宝石類が盗まれていることに気付いた。旅行後、すぐに原告は弁護士を通し書面による請求通知をしたが、被告船主から同年九月四日および翌年二月一三日付で責任がない旨が告げられた。ところが原告は、一九八一年五月六日（クルーズ旅行後九カ月経過）になって、被告会社に対し損害賠償請求訴訟を提起した。これに対し被告は、本件運送契約に撮取されていた六カ月以内に訴訟手続を開始すべき旨の出訴期限条項により時効消滅している旨を主張して略式判決の申立をした。ニューヨーク州の特別部門（Special Term）は、*Silverstein* 判決に依拠しながら、「運送人による〔この〕運送条件の伝達方法は合理的なものと認め難い」として、原告はそれに拘束されないとした。

本件の乗船券は、乗船クーポンと計五頁にわたる契約条件を含む六頁綴りの小冊子で、表紙に、青色地にボールド体の白活字の「IMPORTANT NOTICE なる見出し語に続けて、「各旅客は、特に本券の二、三、四、五および六頁の諸条項を注意深く読むべし」と書かれ、小冊子中の各クーポンの上には赤色の大文字で「PASSAGE CONTRACT—SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT ON PAGES 2-3-4-5-6」とあった。

ニューヨーク州高位裁判所（Supreme Court）は、全員一致意見として、海事契約の紛争解決には連邦海事法を適用すべきものとした上で、本件の乗船券の様式は、*Silverstein* 判決にいう旅客への契約約款の重大性に関する合理的な通知の基準を充足するものであり、六カ月以内に提訴をしなかった原告の訴権は時効消滅する旨判決した。

【判例22】 *Valenti v. Homes Lines Cruisers, Inc.*, 614 F. Supp. 1 (D.C.N.J. 1984)

本件は、*Home Lines Inc. (HLI)* が所有する客船（*S.S. Oceanic* 号）によるバハマ諸島七日間クルージングの船客となった原告が、バハマにおいて本船に戻ろうとして待機していた時に、船主の総代理店である *Home Lines Cruises Inc. (HLCI)* の使用人の行為によって右足首と脚にタラップをぶつけられ負傷した。右事故につき、原告は *HLCI*（後に *HLI* も追加）に損害賠償を請求したところ、(イ) 請求権は乗船券約款により時効消滅していること、(ロ) 代理店は適切な被告ではない、として責任がない旨主張された。これに対し原告は、船主については、旅客に交付された運送契約には船主の責任制限約款の存在について合理的にコミュニケーションされていない、また、代理店については、船主につき出訴期限の約定を許容する一八三b条は船主の代理店には適用されない、として争った。

以上に対し、ニュージャーシー連邦地方裁判所 (Lacey 判事) は、責任制限条項が運送契約の一部分であるか否かを決定する場合、一つには契約自体の物理的な配置を、二つには運送人が旅客に対し契約約款の重要性を合理的に印象づけるべく一切のことをなしたか否かを、審理する必要があるとし、本件乗船券のフォーム (同一船社が関わる「判例21参照」)、「判例28参照」と同じ) は、Silvestri v. Italia Societa 事件で明らかにされ他の裁判所も追隨する合理的な通知の基準に適合していると判決した。また、約定の出訴期限が船会社の代理店にも適用されるかについては、一八三〇条には「きり」と「agent」なる語があるから一年の出訴期限は代理店に対しても適用されると判決した。

【判例23】 Hallman v. Carnival Cruise Lines, Inc., 459 So. 2d 387 (Fla. App. 3 Dist. 1984)

本件は、旅行代理店が主催したトラベルツアーに参加した原告 (Mr. Hallman) が、被告会社 (Carnival Cruise Lines, Inc.) 所有の T. S. S. Festival 号のデッキ上で滑って転び負傷した事故につき、損害賠償請求訴訟を提起したが、事故発生日より一年半も経過していたため、被告会社から、乗船券約款の一年の出訴期限条項適用による責任の時効消滅が主張された事件である。本件において、乗船券は、原告が「ツアー旅行参加契約書 (Tour Participation Contract)」の申込・費用払込手続をなした後、被告会社代理店から送付されてきた「クルーズパッケージ」の中に、手荷物付け札・搭乗パス券とともに封入されてきたものであるが、様式は二枚綴りで、一枚目には表紙とその裏の第一頁が、二枚目に第二、第三頁があった。表紙の下左隅にはアップパーケース活字で「SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT ON LAST PAGES」とあり、そのすぐ下に、同じ活字で「IMPORTANT! PLEASE READ CONTRACT ON LAST PAGES 1, 2, 3」とあった。表紙の右下隅にはロウアーケース活字で「本券の裏面の諸規定は完全に書き換えられたものとして包含される」と記載され、第一頁に、アップパーケース活字で「TERMS AND CONDITIONS OF PASSAGE CONTRACT TICKET」とあり、第一条と第九条の免責約款 (第七条が出訴期限条項) が記載されていた。

右に対し、フロリダ州第三地区控訴裁判所 (Daniel S. Pearson 判事) は、海商法によれば免責約款を契約中に包含するためには契約に作出される通知が旅客に対して合理的に警告されたものでなければならぬとされる旨指摘した上で、Silvestri および Lipton 事件 (判例二、三参照) などを分析し、本件の乗船券をみるに、切符の表面上の通知は人目につくように、しかもはつきりとなされ、それは Lipton, De Nicola, McQuillan などの先例において十分な警告があったとされた切符と実質的に区

別しえないものであるとして、原審判決通り、原告は契約約款につき十分に通知されており、それに拘束される旨判決した。

なお、フロリダ州地裁は、その脚注において、一年前の第一巡回区連邦控訴裁判所判決 *Shanklers v. Costa Armatori* [判例六参照] を示しながら、仮にもし本件が切符上の通知が疑わしいというケースであれば、旅客の乗船券の購入、所持および精通度など当該状況 (surrounding circumstances) がその切符の条項に旅客が拘束されるかどうかを決することになるとし、また、警告が顕著でかつ契約約款が明確である場合でもこれらの諸状況を考慮せねばならないとしても、本件においては通知の充分性を無効にしまは損ねるような状況は何もないと述べて、「当該状況のテスト」の考慮を明確にしている。

【判例24】 *Strauss by Strause v. Norwegian Caribbean Lines, 613 F. Supp. 5 (D.C. Pa. 1984)*

一九八〇年八月に、被告会社の所有運航するクルーズ船上で人身事故を被った原告が、一九八二年一月になって、被告船会社および旅行代理店に対し、契約違反およびネグリジェンスにより損害賠償請求をしたところ、被告会社から運送契約上の一年の出訴期限条項により訴権の時効消滅を抗弁とされた。これに対し、原告は、乗船券約款の条項が極小の活字であるが故に効力はないと反論した。

本件の乗船切符は、両面に印刷された二枚の用紙から成り、第一枚目の用紙の表面には被告会社の名前と住所、出港日、客室番号、旅客名、料金などが記載され、左側の下の隅に白地に赤色の大文字で「THE PROVISIONS ON THE REVERSE HEREOF ARE INCORPORATED AS THOUGH FULLY REWRITTEN」と記載されていた。この用紙の裏面には、大きく、しかも読み易い黒っぽい活字で、「旅客は以下に記載される乗船券の免責約款を読むべく忠告されている。乗船券の受取りは旅客のこれら免責約款に対する合意となる」と記載され、第一枚目のこの面には六カ条文が、小さいがしかし読み易い活字で印刷され、第七条と第一三条が第二枚目の表に、第一四と第二五条がその裏側に包含されていた。

以上に対し、ペンシルヴェニア東地区連邦地方裁判所 (*Broderic* 判事) は、一八三b条(a)に基づき航海船の所有者等は人身損害につき一年以内に訴訟が提起されなければ免責とされるが、運送人が運送契約上かかる短い出訴期限の利益を享受するためには、契約約款が旅客の注意を引くように合理的に尽力をしなければならぬから、本件の唯一の法律争点は、契約上の出訴期限条項が原告に合理的に伝達されていたかどうかであるとし、結論的にこれを肯定した。

【判例25】 Peoples v. Croisieres Paquet, 1988 A. M. C. (D. Ore. 1988)

休暇旅行でフロリダへ行った原告が、一九八六年二月二日、被告会社 (Paquet Cruises Inc.) 所有のクルーズ客船ラプンデイ号の甲板上で滑って転倒し負傷した。そこで原告は、この人身事故につき損害賠償請求訴訟を提起したところ、被告から乗船券中の一年の出訴期限条項により時効である旨が抗弁された。原告は、請求理由の中で、切符は購入したが、それは彼女の娘や友人が代って所持していたため契約約款を読んでいたことがなかったこと、本件には一九八〇年に成立した 46 U. S. C. § 763a (三年の時効を定めた) が適用されるべきことを申し述べた。

本件の乗船券は、大きさが $3\frac{3}{4}$ インチ \times $1\frac{1}{2}$ インチで、四枚のコピーがあり、各々のコピーの下部に「ISSUED SUBJECT TO TERMS AND CONDITIONS PRINTED ON PAGES 2, 3, 4, 5, 6, and 7 OF THIS CONTRACT TICKET WHICH FORM PART THEREOF」と記載されていた。切符には、右のほか同一サイズで七頁が続き、第一頁目の上部に「TERMS AND CONDITIONS OF CONTRACT—READ BEFORE ACCEPTING」とあり、六頁から七頁にかけて出訴期限条項 (第五条) があった。

右に対し、オレゴン連邦地方裁判所 (Hogan 判事) は、七六三 a 条については、本件の被告会社が被告として登場している *Carterson v. Paquet Cruises, Inc.*, 513 F. Supp. 645 (S. D. N. Y. 1981) が、七六三 a 条は従来特別の出訴期限法により規律されていない海事不法行為にのみ適用される規定であり、同条は一八三 b 条を優越しない旨が判決されているとした。また、本件の乗船券が合理的にコミュニケーションされていたかどうかの法律争点については、切符の表紙および第一頁には所持人に対し契約約款を読むよう指図していたし、出訴期限条項の位置も決して判りにくいわけでないから、約款につき合理的にコミュニケーションされていたとし、原告が切符を他人に所持してもらい自分が読まなかったといっただけでそれが出訴期限条項の適用を排除するものではない (Marec v. Marpan Two, Inc. [判例16参照]) 旨判決した。

【判例26】 Shannon v. Norwegian Caribbean Line, 640 F. Supp. 373 (M. D. P. 1985)

本件は、一九八三年四月二日に、被告船会社 (Norwegian Caribbean Lines: NCL) が所有する Starward 号の船上にて負傷した原告 (Helen Shannon) から、一九八五年三月二十九日になって被告会社に対し損害賠償請求訴訟が提起されたのに対し、被告が運送契約中の一年の出訴期限条項により原告の請求権はすでに時効消滅していると争った事件である。

申立を受けたペンシルヴェニア連邦地方裁判所 (Herman 判事) は、出訴期限法 (46 U.S.C. § 183b(a)) を運送契約中に包摂するためには、運送人は運送契約條款の重大性を旅客に警告するために合理的になしうるすべてを尽くす必要があるから、本件の唯一の争点は、NCL が原告に対して出訴期限条項につき合理的に伝達したか否かであるとした上、被告はそれを尽くしたと判示した。つまり本件で問題になった乗船券は、 $1\frac{1}{2}$ インチ \times $1\frac{1}{2}$ インチの長方形の二枚の紙で、第一枚目には会社名とその所在地、客室番号、航海、代理店、出港日、料金などが記載され、⁸ その右上の隅には青色地に白い活字で「PASSENGER CONTRACT」とあり、³ 下側左隅には白地に赤色活字で「THE PROVISIONS ON THE REVERSE HEREOF ARE INCORPORATED AS THOUGH FULLY REWRITTEN (本券の裏面の諸条項は完全に書き換えられたものとして包含される)」との文句があり、このページの裏面から第二枚目の両面にわたり、³ ボールド体活字を使い、細い活字ではあるが読み易くかつわかり易い免責約款 (第一三条が出訴期限条項) が記載されていたのであったが、裁判所は、その「本券の裏面の諸条項は……」なるフレイズは、文字通りの簡潔な文句の手本となるものではないが、それは十分に旅客をして内側に記載された契約約款を読むよう通称をするものであり、また白地にボールド体の赤色文字のフレイズは明らかに人目につくものであったと判示した。

【判例 27】 *Angello v. Queen Elizabeth 2*, 1987 A.M.C. 1150 (D.C.N.J. 1986)

クイーンエリザベス II 世号の乗客として周遊中、一九八四年五月一二日、船室内にて倒れ落ちてきた寝台が頭に当り負傷した原告 (Alma Angello) は船社であるキユナード社に対して、事故発生日より約一五カ月が過ぎた一九八五年八月七日になって人身損害賠償請求訴訟を提起した。これに対して被告会社は、原告に対して交付した乗船券に謳われた一年の出訴期限条項 (第二一条) により、原告の訴権は時効消滅している旨を主張した。法律争点は出訴期限条項の拘束力であった。

本件の乗船券は、オレンジ色をした $1\frac{1}{2}$ インチ \times $1\frac{1}{2}$ インチの小冊子で、表紙の中央に大きなボールド体の黒色活字で「運送契約」と書かれ、左上隅に大きなブロック体で「Cunard」という社名が書かれ、左下に大きなボールド体の黒色のキャピタル文字の「IMPORTANT PLEASE READ FOLLOWING TERMS OF PASSAGE CONTRACT」と記載されていた。

ニュージャーシー連邦地方裁判所 (Cohen 判事) は、米国裁判所によれば、出訴期限条項が法的拘束力を持つのは、それらが運送契約上適切に記載された場合に限られ、それは当該契約が旅客に対して出訴期限が重要な事項であることにつき合理的に伝

達されていたかどうかで決定されるとした上で、本件の乗船券冊子のカバーは旅客の注意を内側にある免責約款に向けしめる人目によくつく通知であり、またその中味も一般人が最小の努力をすればその内容を理解できるものであったから出訴期限条項は有効である旨を判決した。

【判例28】 Michelotti v. Home Lines Cruises, 1986 A. M. C. 480 (D. C. N. J. 1985)

本件は、ニュージャージーに住む原告 (Antonette Michelotti) が、一九八二年七月四日、デラウェアの住人でニューヨークに主たる営業所をおく被告船会社 (Home Lines Cruises) のクルーズ客船 Atlantic 号の乗客として周遊中、客室の浴槽にて負傷した事故につき船主の過失を理由に州籍相違のネグリジェンスの訴を提起したところ、被告から切符に規定される一年の出訴期限を徒過しすでに訴権は消滅している旨が抗弁とされた事件である。本件の乗船券は、7インチ×12³インチの大きさで、そこに大きな文字で「乗船切符」と書かれ、青色地に白色の大文字による IMPORTANT NOTICE という表題に続けて、「旅客は切符の第二頁乃至第六頁の約款に注意を払うべし」旨の注意書きがあった。そしてその頁には細かいが読みやすい活字で二七カ条の約款が記載され、その第六頁に第二二条として、一年の出訴期限条項があった。

以上に対し、ニュージャージー連邦地方裁判所 (Debevoise 判事) は、まず本訴の争点である出訴期限につき十分かつ合理的な通知があったかどうかの問題は、原告がいうような事実問題ではなく法律問題であるとした上で、こうした問題をしかも本件被告と同一の被告船会社の乗船券につき、二年ほど前に裁いた同地裁の先決例 (Valenti v. Homes Lines Cruises Inc. [判例22参照]) を示し、そこでレーシー (Lacey) 判事により連邦裁判所の法準則である「リーズナブル・コミュニケーション」の基準に適合するものであると判断され、さらに、同一会社の乗船券についてニューヨーク州の上位裁判所もそれが免責約款の存在と重要性について旅客を警告すべく意図されたものであると判示されている (Horoski v. Home Lines Cruises Inc. [判例21参照]) として、当法廷の場合も、本件の乗船券につき合理的かつ十分な通知があったものと判断すると結論づけ、契約において定められた一年以内に訴を提起しなかった原告の請求権は消滅したと判決した。

【判例29】 Euland v. M/V Dolphin IV 685 F. Supp. 942 (D. S. C. 1988)

本件は、夫婦そろって高校時代の同窓会の団体旅行に参加した原告 (Euland) が、マイアミにて被告会社 (Dolphin Cruise

Dolphin Cruise Line 社の乗船券 [判例25]

TICKET

ULYSSES CRUISES, INC.	PASSAGE CONTRACT (GOOD FOR PASSAGE)	CONTRACT TICKET
-----------------------	--	--------------------

PANAMANIAN REGISTRY

EULAND, JAMES
 EULAND, GLORIA
 3 42 A
 3 42 B
 MIA MIA
 26637

GRPS CO GROUP # 01360, FAXID # 30977 JULY 08, 1985 16:30
 RAVENEL TRAVEL AGENCY S. S. DOLPHIN IV
 32 VENDUE RANGE

CHARLESTON SC 29401
 6/28/85
 FARES AS AGREED

ISSUED SUBJECT TO TERMS AND CONDITIONS PRINTED ON
 PAGES 1, 2, 3, 4, 5, AND 6 OF THIS CONTRACT TICKET WHICH FORM
 PART THEREOF. NOT TRANSFERABLE

(Line) の客船ドルフィン号で四日間のクルージングをした際に被った人身事故につき、損害の賠償と配偶者権喪失の訴訟を提起したところ運送約款に定められた一年の出訴期限の経過を對抗された事件である。本旅行のグループリーダー達の宣誓供述書によれば、原告夫妻を含めグループの各カププルには出発地のチャールストンからマイアミまでチャーターしたバスに乗込んだ際に乗船券を手渡したとされるが、原告の宣誓供述書ではこの点が否定されている。ところで、Dolphin 社が発行した乗船券の様式は別示の通りであり、それは航空会社が発行する航空券に似たブックレット型の多数ページの切符であって、最初の数頁分は切り離せるクーポンで、その内の「旅客運送契約」クーポンと「会計」クーポンは乗船の際に切り離されるが、別にそれと同一の「旅客用の写し」が小冊子中に残り、旅客に戻されることになる。

本件原告は、右切符と他社の最新の切符とを比較しながら、被告がその出訴期限条項の重大性を悟らせるためになしえたすべてをなさなかったと主張して拘束力を争ったが、サウスカロライナ連邦地方裁判所 (Bank 裁判長) は、「確かに物事を後知恵でいえば、「理想的な」乗船切符を作ろうとするならば、平均的な旅客に対して乗船券の出訴期限条項の重大性を自覚させるためにもっと何かができたかも知れない。しかし、今日、大多数の裁判所により採用される “reasonably communicative” のテストは、船主に対して「最善の」切符を考察することも、「理想的な」警告を考察することも要求してないのであって、そのテストが求めるのは船主がただ切符の條款の重要性を旅客に伝達するのに「合理的な (reasonable)」方法を用いることだけである」と述べて、本件の乗船券は他社の乗船券と比較しても、この “reasonably communicative” test を十分に満足させると判示し被告会社勝訴を判決した。

【判例30】 King v. Eastern Cruise Lines, 1989 A.M.C. 1744 (S.D. Alabama 1988)

Eastern Cruise Lines (リベリア共和国の法律に準拠して設立され、フロリダ州マイアミに営業の本拠を置く法人) が所有・運航するクルーズ客船 Emerald Seas 号の乗客となった原告 (Michael King) は、一九八五年二月三〇日、同船上にて負傷した事故につき、船主に対し損害賠償請求訴訟を提起した。これに対し、被告会社は、原告の訴権は運送契約上の出訴期限条項により時効消滅している旨を抗弁とした。

本件の乗船券は美学的にもシンプルなもので、表ページには、被告船社の社章、社名およびフロリダの営業所所在地が整然と記載され、切符の地は白色で、右肩にボールド体の大文字で “ISSUED SUBJECT TO TERMS AND CONDITIONS PRI-

NTED ON PAGES 6, 7 AND 8 OF THIS CONTRACT TICKET. NOT TRANSFERBLE” (本乗船券契約の第六、第七および第八頁に記載された免責約款を条件として発行された。非譲渡)と印刷されていた。そして第六頁乃至第八頁にわたる契約約款には、小さいが読みやすい活字で合計二三カ条文が記載されており、その第一三条が出訴期限条項で、本条だけがすべてボールド体の大文字であった。法律上の争点は、こうした契約約款による通知が合理的なものであったかどうかであった。

アラバマ南地区連邦地方裁判所 (Howard 判事) は、Carpenter v. Klosters Rederi [判例11参照]をはじめとする先例を引用しながら、本件の乗船切符の表ページは十分に人目を引き、旅客として第六頁乃至第八頁にある契約約款が切符契約の中に包含されることにつき合理的にコミュニケーションされてきたとした。また原告は、最初にアラバマからマイアミへ航空機にて旅立つ前に本切符を所持しており、それは、マイアミにて Emerald Sea 号に乗り込む際に、被告会社の代理人によってピュアクーポン、計算クーポンは切り離されたものの、表ページと契約約款を包含したページの部分は原告が保持していたという事実にも言及した上で、特に問題の出訴期限条項は他の二二カ条文とは違ってボールド体の大文字で書かれていたから、そうした約款が旅客運送契約の一部分を成すことについて原告は合理的に通知されていたとして被告会社の略式判決の申立てを容認した。

【判例31】 Milanovich v. S. J. K. Enterprises, Inc., 747 F. Supp. 1 (D. D. C. 1990)

フロリダを営業本拠地とするニューヨークの船会社 (Costa Crociere S. P. A.) のクルーズ客船でカリブ海一週間クルージングを契約したサウスキャロライナ州のコロンビア居住の原告は、本船がプエルトリコのサンファン港を出航した翌日の一九八八年二月七日、甲板のいすに腰を下ろしていたところ突然倒壊し重傷を負った。原告は、この人身事故につき、一九八九年三月三十一日になって損害賠償請求訴訟を提起したところ、被告から、乗船券約款の一年の出訴期限 (第三〇条) により責任を否認された。これに対して原告は、乗船券約款の第三五条 (本契約を決定する法はイタリア法であるとする) により、本事実につきイタリア法を適用すれば一年の出訴期限は無効であると主張した。本件の乗船券はサイズが $1\frac{1}{2}$ インチ \times $1\frac{1}{2}$ インチ、合計一三ページのブックレットで、非常に細かいが読み易い活字で運送条件が記載され、小冊子の表紙に凡例 (Legend) が白地に赤インクのアッパーケース活字で「重要な通知 乗客は特に二頁〜一〇頁に記載される約款を注意し吟味すべし」と書かれていた。

コロンビア地区連邦地方裁判所 (Jackson 判事) は、連邦海事抵触法のルールに基づき本件の契約紛争にはアメリカの実体法が適用され、かつ乗船券約款上の一年の出訴期限は連邦海事法 (46 U. S. C. § 183b(a)) 上暗黙に有効とされるほか、同法制定

以後の判例はすべて契約約款が相手方に「合理的にコミュニケーション」されていれば拘束力があるとしているとした上で、乗船券約款が十分に伝達され契約中に有効に包含されたとする先例において認定される一般的特質は、旅客に対し細かい活字を読むようにポールドフェイスないし他の目立つ警告をするか、切符の表紙でこうした警告を行なうか、どこか他の場所で警告を反復しているか、印刷されている下地と警告文とのコントラスト、切符の約款を調べるため旅客が有している機会、などであるとする、そしてかかる基準により、裁判所は、本件の切符に関し、不法行為請求権の一年の出訴期限については原告に合理的に伝達されていたものと判決した。

【判例 32】 *Eick v. Norwegian Caribbean Lines A/S*, 560 So. 2d 1221 (Fla. App. 3 Dist. 1990)

クルーズ船上で負傷した乗客から一年以上経過して提起された損害賠償請求訴訟に乗船券の一年の出訴期限条項が適用されるかが争われた事件である。これを肯定して船主勝訴とした巡回裁判所判決を受けて、フロリダ州第三地区控訴裁判所 (Schwartz 裁判長) は、先例としては *Hirsh v. Klosters Rederi A/S*, 521 So. 2d 316 (Fla. 3d D.C.A. 1988) があるとした上で、右事件では複数頁から成る切符の内側のページに大文字で「本券の裏面の諸条項は完全に書き換えられたものとして包含される」旨記載されていたが、本件の場合には、「通知。旅客は、特に第六頁第七頁および第八頁にあるこの契約の免責約款に注意を払うべし」と規定されていただけであるから、*Hirsch* 事件の切符と違って旅客に対し出訴期限条項を警告するものとはいえず、*Silvestri* 判決の法理に基づいても、旅客に対し約款の重要性が合理的に警告されていないとし、原審判決を破毀した。

③ 乗船券の購入および所持等四囲の状況のテスト——*Shankles v. Costa Armatori* (1st. Cir. 1983) 事件

乗船券上に記載される出訴期限条項の法的拘束力の判断にあたり、最近のアメリカ連邦裁判所は、従来から行なってきた乗船券それ自体についての物理的特徴の分析 (いわゆる *contract proper test*) と併せて、旅客による乗船券の購入 (＝契約の締結) の際の状況ならびに購入以後の旅客による乗船券所持の状況という分析をも同時に行なう (*two-pronged analysis*＝二面分析法といわれている)。すなわち具体的なファクターとしては、旅客は乗船券を所持していたか、旅客はこれまでにシー・クルーズ (船旅) の経験があったか、旅客は乗船券について通曉していたか、旅客は切符を購

入した後、その契約約款を読みまたはそれについて調べたり問い合せをしたりする時間やそうさせるインセンティブがあったか、旅客は切符以外のものによって何か通知を受けていたか、といった、乗船券そのものからは離れた諸々の状況について検討を行なうものである。

もとより、こうした分析手法は、彼の *The Majestic* 判決に淵源をもつものではなく、一九八〇年代になって、初めて連邦控訴裁判所の第一巡回区によって宣明された後、ここ一〇年ほどの間にいくつかの連邦地方裁判所の承認を集めて、すでにそれは、いわゆるリーズナブル・コミュニケーティブネスの判断につき豊富な法的経験を積み重ねてきている警告の顕著性や契約約款の明瞭性・読み易さといった切符自体の物理的特徴のテストと同等の重みをもつテストとして理解されるに至っているのである。また、こうした二面分析法は、ひとり乗船券のみならず、最近、同類の航空切符 (*air ticket*) の事例においても採用されて、その法理の発展がみられる〔判例 39〕。

ところで、こうした乗船券約款の拘束力の根拠を、切符それ自体にだけ求めず、上記したような外部的要因にも求める分析手法は、乗船券の物理的な特徴のテストのみでは決定が困難な微妙なケースの解決に役立つほか、現実の争訟の場面においてしばしば旅客側から主張される例えば乗船券約款を読んでいず、それにつきましたく知らなかったという抗弁を打破する論法としては、「十分なる通知」ないし「契約約款について旅客を警告すべく合理的になしうるすべてがなされたか」といった分析方法以上に効果的な論理となる。ただし、後者は乗船券上の約款の存在と重大性につき旅客の注意を喚起すべく合理的に十分な通知がなされていたか（または、合理的に意思の疎通が図られたか）を個別乗船券につき分析することで拘束力の有無が判定されるのに対し、前者では、例えば、旅客（本人のほか、家族・親戚・旅行仲間などの代理人を含む）が乗船券を所持し、これを読み・調べる時間・機会のあることをもって、旅客はそこに包含される契約約款に拘束されるものとされるからである。

かくて実際に、判例は、かかるアプローチから、例えば旅客が旅行代理店より交付された切符の封を開かなかったとか、旅客の家族や友人が旅客のために切符を買い、彼らがそれを所持していたために本人が目を通せなかったとか、あるいは、旅客が英語を読み書きする能力がなかったとか、チケットブックレットから契約約款を謳った箇所が落丁していた、といった場合であっても、旅客に対する乗船券約款の拘束力を肯定するのである〔判例33〕〜〔判例39〕。

さて、米法上、こうした新しいテストを最初に打ち立てたのは、先に述べたように一九八三年の第一巡回区連邦控訴裁判所判決 *Shankles v. Costa Armatori S.p.A.*, 722 F. 2d 861 (1st Cir. 1983) [判例六] である。

本件は、一九七九年三月三〇日、米国ヴァージン諸島の St. Thomas の港に停泊中のイタリアのクルーズ船 *Angelina Lauro* 号の船火事につき、乗客であった原告 (*Isolina Vazquez-Gaston*) から、一九八〇月二八日、備船者である被告会社 (*Costa Armatori S.P.A.*) に対して手廻品の財産損害六万五千ドル、肉体的・精神的苦痛一〇万ドルの損害賠償請求訴訟が提起された事件である。右の請求に対し、被告会社は、本件乗船券の第三〇条に、(1) 財産損害の場合には、事故から一〇日以内に請求告知を提出し、また訴訟手続は事故日から六カ月以内に開始すべし、(2) 人身損害の場合には、六カ月以内に請求告知をなし、また訴訟手続は一年以内に開始すべし、と規定された点を根拠に、原告は、財産損害については請求告知も提訴手続も開始していないから権利は消滅し、また身体損害については出訴期限の二日前であったが六カ月の請求告知期限内に通知をしていなかったとして原告の請求を否認した。

ここで、本件の原告が購入した乗船券の様式について概ね記述しておけば、サイズは三・五インチ、七・五インチ、左端綴りの小冊子型のもので、表紙には普通のローマン式文字の英語と伊語で「乗船券」と記述され、総ページ数は一〇ページ、右列に英語、左列に伊語で免責約款が記載されていた。第二頁(表紙ではない)の上部に「運送契約約款」とあり、三五カ条の免責約款が掲記されており、その第一〇頁に問題の出訴期限条項(第三〇条)があった。そして同

頁の末にボール活字で、THE HOLDER OF THIS PASSAGE TICKET, DO HEREBY DECLARE TO THE EFFECTS AND UNDER PROVISIONS OF ARTS. 1341 and 1342 OF THE ITALIAN CIVIL CODE IN FORCE, THAT HE IS AWARE AND ADHERES TO ALL CONDITIONS AND CLAUSES SET FORTH IN THIS PASSAGE CONTRACT AND THAT HE SPECIFICALLY APPROVES CLAUSES Nos. 1, 2, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, and 35. (文法上の誤りなど原文通り) なる凡例があった。その後ろが折りたたみ式の頁で旅客が記入し署名する申告用紙が付き、小冊子の最後の辺りに、旅客の氏名、日程・バス・料金などの案内が書かれたクーポン式部分があって、その上部左隅に普通のローマン活字で「本券の受取り及び使用により、旅客は第二頁乃至第一〇頁に記載された免責約款に同意をするものとする」旨の凡例があった。

第一審のプエルト・リコ連邦地方裁判所 (Jaine Perras 判事) は、本件の乗船券約款は細かい文字であったが原告はそれを読みまたは理解すべきであったとして被告による略式判決の申立を容認した。原告は、控訴理由として、専ら本件乗船券が Lipton 事件 [判例三参照] において確認された reasonable communicativeness の基準を充足しないが故に約款に拘束力はない旨を主張した。右の法律争点に対し、第一巡回区 (Cowan 判事) は、一つには切符の物理的特徴を、二つにはその他当該状況 (surrounding circumstances) の分析を通し、本件の乗船券は、旅客の法律上の権利義務に影響を与える免責約款 (出訴期限条項) の存在およびその重要性について合理的にコミュニケートされていたと判示し、原審を支持した。

まず、第一の乗船券の物理的特質に関する分析として、第一巡回区は、本件の乗船券が、一方で免責約款の存在につき旅客に警告をなしてはいるものの、小冊子の表紙に警告文はなかったし、乗船券上の免責約款に旅客の注意を引きつける “Notice” や “Warning” といった語もなく、問題の出訴期限条項も最終ページの三五番中の三〇番目に掲

記されていたのであるから、本件の乗船券は、いうならば実質的に通告がない事例 (Silvestri case; Raskin case) と免責約款の存在と重要性が明確にかつ目立つように警告されている事例 (McQuillan case; Lipton case) のいわば中間的なケースであるとし、もし第三〇条の関連で合理的な通知の適用の有無の決定にあたり考慮すべき点が乗船券自体の物理的特徴だけであるとすれば、本件は正しく微妙なケースであるとした。そして、そのうえで、第一巡回区は、以下のような旅客による乗船券の購入時およびその後における乗船券保持の事情といった第二のテストを用いた分析を行なうのである。

第一巡回区判決は、まず、Silvestri 事件におけるフレンドリー裁判官が、「原告 Silvestri は、被告 Italian Line が面白半分に免責約款の印刷で揉め事を起こすつもりなどなかったことも、またたとえ何を言われようとそれを読もうとしなかったことも承知していたはずである。我々は、乗船客による切符を読むことの熱意がそこに耽ろうとする強さにどれ位に相互関連するかについては、いささか疑わしいと思っている (388 F. 2d at 18)」という説論を引用し、「消費者の意思決定について現実の世界を現実的にまたやや滑稽に洞察する点はさておいて、この傍論の部分は、黙示的にはあるが、「リーズナブル・コミュニケーティブネス」の基準の第二の側面が極めて重要なファクターであることを強調しているのである。すなわち、旅客による切符の購入ならびにこれに続く切符の保持の諸事情は、契約約款が旅客を拘束することになるか否かを決定するにあたって、警告の顕著性や契約約款の明確性と同一程度に重要であるということである。旅客は、ほとんどが購入時に切符の細かい印刷文字の全部を読まないか、またはせいぜい海洋上での最初の夜にベッドの中で慰みに読むぐらいであろうが、しかしそうした旅客でも、災難に遭遇して人身損害を被るような事態に至れば、切符のさまざまな契約約款について当然に調べようとするものである。それ故、我々は、旅客が切符の契約約款に拘束されるかどうかの問題は、旅客による乗船券の保持や乗船券についての精通といった諸

事情をも考慮に入れるべきであると考える」と説く。そして、このような乗船券それ自体を超えた当該状況についての考察については、これまでも、Lipton 事件〔判例三参照〕において、「契約約款の機能を考慮する場合に、印刷された活字のサイズは重要な問題ではない。原告は事故が起ったあと乗船券を調べる十分な時間と強い動機があったのである」と、旅客が常時切符を保持していた事実が指摘され、また当法廷による De Nicola 事件〔判例四参照〕においても、原告である旅客が旅行中および旅行後四年間も乗船券を保持していたことや被告会社が事故後旅客の訴訟代理人に対して送付した手紙の中に契約中の出訴期限条項を援用する意思のあることを伝えていたことが強調されたように、これまでもいくつかの判例において明らかにされたところであって、合理的な通告に関する適切なテストは、契約それ自体の審理のほか旅客が問題の契約約款を有意義に知らされていることを示す一切の外部的要素(external factors)についても審理をなし、外部的な諸状況を分析することによって、個別事件につき全体的な四囲の状況を分析することであるとされた。

かくして、このように乗船券の外辺の諸事情に対する考察の重要性を説いた第一巡回区は、本件の場合、(a)原告は切符を乗船前もまた火災以後も所持していたこと、(b)被告船会社は、乗客に対し、乗船以前に小冊子を交付し、その中で、明確で読み易い活字で「手荷物の保険」の表題に続けて「運送人による責任は運送約款により厳しく制限されますので、手荷物および身廻品に保険を付けられることをおすすめます」と記載していたこと、(c)船火事後の一九七九年三月三十一日にサンファン港で下船する折、原告は、船内で喪失した持物のリストを作成するための用紙を交付されたが、原告はその際にその用紙を提出しなかったばかりか、その後も被告が原告に対し遺失物リストの未提出を忠告する手紙を出した一九七九年四月六日以後まで、原告は一切請求告知の行動を起こさなかったこと、(d)原告は、一九七九年四月六日付の船会社の手紙を受取った後、直ちに乗船券を調べて人身傷害に関する請求につきいかなる方

法をとるべきか、弁護士に依頼をすべきか、について強い動機があったこと、を認定して、そうした周囲の状況が原審判決を正当とする当法廷の結論を導くものであると結ぶのである。

【判例33】 Lieb v. Royal Caribbean Cruise Line Inc., 645 F. Supp. 232 (S. D. N. Y. 1986)

ともに聾啞者である原告夫妻 (Frank Lieb, Yatta Lieb) は、被告船会社 (Royal Caribbean Cruise Line, Inc.; RCCL) の所有客船 Song of America 号にバハマ諸島一週間の観光旅行を計画し、一九八三年七月一日乗船券を購入し (乗船券には夫が署名した) 同年七月一七日に上船したが、第二日目に夫人が転落し左腕骨折の大怪我を負った。

右事故につき、同年七月二六日、原告の訴訟代理人から被告による船のメンテナンスの過失を理由に請求書が提出されたが、RCCL側は一九八三年八月一日付の手紙で夫人の受傷については自己に責任がない旨を通知した。その後、本件訴訟手続が開始される一九八五年七月七日までの約二年の間当事者間には何の通信もなかった。被告会社から申立てられた乗船券上の一年の出訴期限条項の有効性について、ニューヨーク南区連邦地方裁判所 (Leisure 判事) は、これまでの連邦裁判所の分析方法に従って、第一段階としては乗船券それ自体の分析を、また第二段階としては旅客による乗船券の購入およびその後の保持に関する諸事情のテストにより、免責条款の拘束性を肯定し、被告会社の略式判決申立を容認した。

本件の争点は唯一乗船券中の一年の出訴期限条項が 46 U.S.C. § 183b との関係で有効か否かであったが、法廷は、まず乗船券の物理的特徴の分析として、小さいが読み易い活字の "CONTRACT FOR CARRIAGE OF PASSENGERS" の表題に続く最下部に旅客の署名欄と並びダークブルー色のボックスがあり、その中に白色の大文字で "TICKET SUBJECT TO TERMS OF CONTRACT ON PAGES 1, 2, 3, …" と記載があつて、運送約款の第二条(7)として出訴期限条項が組み込まれるというフォームの本案乗船券を旅客が免責約款に注意を向けるべく適切な通告がなされたものと判断した。また、第二の当該状況の分析として、法廷は、乗船券は原告の夫により署名がなされかつ彼によって所持されていたのであり、また原告夫妻は免責約款をよく知るためにあるいは受傷後に弁護士を雇うために十分な機会があつた (事実、原告は一九八三年七月二六日に弁護士に相談している) として、聾啞者であるハンディキャップによる契約条款の注意・理解の難しさという主張を取り上げなかった。

【判例34】 *Barkin v. Norwegian Carib. Line, 1988 A.M.C. (D. Mas. 1987)*

一九八三年三月八日、本件の原告 (Evelyn Barkin) は、被告会社 (Norwegian Caribbean Line: NCL) 所有のクルーズ客船 Sunward II号の乗客となり巡航中、甲板上で滑って転倒し、ためにこの旅行中の一切の活動に参加することができなくなったほか港を訪れることもできなかった。本件の乗船券は、原告の母親により原告の妹の分と合せて旅行代理店から購入したもので、三人全員の名前が書かれたものが一枚、原告の妹の名前のみが書き込まれたものが一枚、の計二枚であり、したがって原告と母親が二人の名前がある一枚の切符を共有するかたちとなっていた。これらの切符は母親が所持していたので、原告は巡航中もそれを見たことがなかった。

ところで、本件の乗船券小冊子は、第四三頁の下部に、大きなボールド活字で「クルーズ情報」とし、これに続けて細かいが読み易い文字で「クルーズ切符 旅客は特にクルーズ切符が記載された旅客運送に関する条件に注意を向けるべし。旅客による切符の受取りは免責約款の受諾とする」旨が記載されていた。事故後、被告会社の訴訟代理人から原告に対して補償金一五〇ドルによる示談が持ちかけられ、何回か書面による交渉がなされたが成立するに至らず、再び時が経過したが、一九八六年一月二十九日、原告より正式に損害賠償請求訴訟が提起された。これに対し被告会社は、本訴がすでに事故時より約三年を経過し、乗船契約上の一年の出訴期限条項により時効消滅していると抗弁した。本件の争点は、46 U.S.C. § 183b(a) との関係で、NCLが契約上短い出訴期限を約定していることにつき、旅客に合理的に警告がなされていたか否かであった。

以上に対し、マサチューセッツ連邦地方裁判所 (John J. McNaught 判事) は、*Silvestri* 判決以後米法上確立されている *reasonable communicativeness* なる基準の判断に關し、これも *Shankles v. Costa Armatori, S.P.A.* 以来定理化している乗船券自体の物理的特徴の分析と、旅客による乗船券の保持および精通に關する事情という二面分析を行ない、最終的に、法廷としては、第一に、原告はクルーズの期間中およびそれ以後切符を手元にしてしたこと、第二に、クルーズ終了後間もなく原告は自己の権利を遂行すべく弁護士を依頼したこと、の事情に鑑みて出訴期限条項は適用される旨の結論に達し、被告勝訴の略式判決を申渡した。そしてこれに続けて、法廷は、原告が実際に契約を読んだかどうかに焦点を合わせることは誤解を招くものであって、むしろ原告は契約を読む機会があったかどうかに焦点を合わせるのが適切である旨の付帯意見を述べた。

【判例35】 Muratore v. M/V Scotia Prince, 845 F. 2d 347 (1st Cir. 1988)

一九八四年九月のレーバー・デーの週末を友人と一緒にメイン州のポートランドとカナダのノヴァスコシア半島のヤーマス間の往復航海クルージングツアーに参加した原告は、ポートランド港にて被告会社 (Prince of Fundy Cruises, Ltd.) が裸備船し運航する客船 Scotia Prince に乗船した。この際に船内にいた二人の写真家 (彼らは船主の下請会社が写真会社と契約して乗組ませた者である) が、原告が拒絶するのを無視して写真をとり、その後も何度もうるさくつけまわしていやがらせや恥ずかしい思いをさせた。原告はまた、翌朝、朝食のためカフェテリアに向かう途中で階段を踏みはずし転倒するという災難にも会い、この人身事故と写真家の行為で受けた精神的苦痛につき、原告は下船後被告会社を相手に損害賠償請求訴訟を提起した。これに対し被告会社は、本件旅行ツアーのリーダー (Mr. Donovan) に対して発行したグループチケットないしマスターチケット (73643) には一年の出訴期限条項があり、原告はそうした代理人について認識していたのであるから、すでに一年の時効が完成し権利は消滅している旨を主張した。しかし原告は、被告は出訴期限条項の存在を伝達するために合理的になしうるすべてのことをなさなかったし、また自分はそうした切符を所持せず見たこともないとして請求権は時効消滅しないと争った。

以上に対し、メイン連邦地方裁判所 (Carrier 判事) は、法律争点である免責約款の効力につき、一つに、乗船券の物理的特徴を、二つに、乗船券所持の状況を審理し、次のような結論を示した。まず前者に関しては、本件のマスターチケットは、表紙にて切符の所持人は運送約款を調べるよう明確に指示し、免責約款も率直な方法で記載され、条文数も多くなく、その中の出訴期限条項も埋もれてはいず、決して普通人が惑わされたり混乱させられたりする切符ではなかったと認定した上で、被告会社は、現実に切符を所持していた旅客に対しては出訴期限約款を伝達するため合理的になしうるすべてをなしたとの結論に達した。

次に、後者の原告による切符の保持状況という厄介な問題に関しては、被告会社が、多数の先例を裏付けとしながら、ある者が彼のために乗船券を受領すべく代理人を雇う場合にはその代理人と同じ程度に切符につき認識しているとされるから、本件の乗船券約款も原告の代理人 (Mr. Donovan 氏) を通じ合理的にコミュニケーションされておき、故に原告を拘束すると述べた主張を拒絶し、「そうした個人の乗船券を入手するため専ら原告のために行動する代理人がからむ場合は切符に明確に表示される出訴期限約款について旅客に法律上通知があったとするのは公平であり合理的でもあるが (けだし、もしそうしたことが罷り通るとなると、旅客は他人に切符の受取りや保持を委任することで出訴期限条項をなんなく迂回することを許してしまうことになるからである)、本件の切符のように一枚の「マスター」ないしグループチケットがツアーのリーダーに交付され、そのグループチケット

トにおいて旅客は各自切符の表紙に印刷された出訴期限約款を調べるべしと警告をすることでは、そうした契約約款を各旅客に
対し合理的に通知をしたものとはいえない。運送人は、ツアーリーダーだけがマスターチケットを所持することになりそうなこ
とを予知すべきである」として、結局、被告会社は原告に出訴期限約款を通知するのに合理的になしうることのすべてをしな
ったとして、出訴期限約款の拘束力を否認する原告勝訴判決を下した。船会社が控訴。

リーズナブル・コミュニケーションタイプの決定に当り、切符の物理的特徴の基準ではクリアするとしながら、切符の所持をめぐる
四囲の事情の基準で合理的な通知がなかったと結論づけた本判決は、従来この第二の基準が伝統的な基準である切符の物理的特
徴の判断を補完する意味のものであった点を超越し、対等の重みをもつ基準であることを明らかにした点で画期的判決である。

第一巡回区(Laffite判事)は、自らの先例(Shankles事件、De Niola事件)を示しながら、乗船券において約定される出訴
期限約款が旅客を拘束するか否かの決定にあたっては、切符自体、旅客の切符購入、旅客による切符の保持・精通、および運送
契約約款を有意に知りうる旅客の能力といった諸々の要素を分析することで、船会社が旅客に対して合理的になしうるすべてを
尽くして契約約款の重要性を警告したかを考慮すべきである旨を繰り返し述べた上で、本件が *Barbachym v. Costa Line, Inc.*
【判例15参照】に類似した事件であり、マスターチケットの一年の出訴期限約款は原審認定の通り有効に原告を拘束するが、た
だ、ツアーグループが多数の予約を取り、そのツアーリーダーのみにマスターチケットが交付されるという場合には、各々の乗
客に対して発行する資料の中で旅客が運送契約の条件・条項を調べるべく合理的に通知を行なうか、または最低限そうした免責
約款を明記した文書を旅客に対して送付すべきであるとして、地裁判決と同様に乗船券中の一年の出訴期限約款は旅客を拘束し
ないと判決した。なお、本件において原告からもう一つ訴えがあった写真家の行動に対する船会社の不法行為責任については、
彼らが乗組員として署名をしており、かつ船会社も彼らの船内使用許可につき利益を得ていたとして、船会社の代位責任を認
め、原告に対する五千ドルの損害賠償金(一審では、二万五千ドルの懲罰的損害賠償金の支払が命ぜられたが、二審では、写真
家が管理的地位になかったとして、船会社の責任が否定された)の支払が命ぜられた。

【判例36】 *Kendall v. American Hawaii Cruises, 704 F. Supp. 1010 (D. Hawaii 1989)*

一九八五年一月二日、原告(Vivian Kendall)は、夫と一緒に被告会社(American Hawaii Cruises)の運航する汽船
Constitution号に乗り込み、出帆を前にした同船甲板でマウイ島の景色を眺めていたところ突然、弾け切れた斜係船索(spring

line) に脚を一撃され重傷を負った。原告は事故後、一カ月内に被告に対し事故関係のすべての請求書を提出したが、その後原告と被告の間では請求に関し何ら正式な和解はなされず、また被告はそうした和解がすすめられることも暗示されなかった。この間、原告の治療費・リハビリ費用は合計五万ドルに達したが、そのすべてが被告により任意に支払われた。かくて事件は円満解決かと思われたが、事故からおよそ二年経った一九八七年十一月一三日になって、原告より被告会社に対しネグリジェンスによる損害と配偶者権喪失につき損害賠償請求訴訟を提起してきた。被告は、乗船券に挿入されていた一年の出訴期限条項(第一三条)により原告の請求は時効消滅したとして略式判決を求めた。

本件において当事者間の争点である「十分なる通知」の有無については、原告が、特に、問題の出訴期限条項の場合、乗船券の表ページには何も通知がなく、単なる計算書の写し(accounting copy)であったから不適切な警告しか受けていないこと、および交付された乗船券の小冊子が出訴期限条項が記載された第八頁が落丁していたことを挙げて、被告の申立に抵抗したが、被告は、乗船前に原告に交付された文書の表ページには「PASSENGER TICKET CONTRACT」と表題され、このタイトルページの中に「IMPORTANT NOTICE」の語に続けて細かいが明確な活字で「受取る前に読むべし。旅客は本乗船券の第一頁乃至第九頁の条件を注意深く読むべし。その条件は旅客と運送人との間の契約の不可欠の部分であり、本契約書の受取りはこの条件に対する貴殿の合意である。特に、運送人の責任の制限・免除(第八条乃至一三条を含む)」について注意されたい」と規定されており、通知は十分であったことが主張された。

ハワイ地区連邦地方裁判所(Forg 裁判長)は、本件問題の解釈に当っては、一つには乗船券に対する物理的特質の分析、二つには乗船券の購入・保持を取り巻く外部的要因(extrinsic factors)に対する観察、という二面分析テストが適用されるとした上で、第一の物理的特質テストについては、原告の主張にやや分があるとするが、第二の外部的要因の分析として、原告は、乗船券を事故時からそれを弁護士に対して提出するまでの約一三カ月の間保有しており、したがって原告は、たとえ表ページに通告条項が含まれていなくても、契約中の出訴期限条項に習熟する十分な機会があったとし、とりわけ出訴期限条項の場合には他の責任制限条項などとは異なって、事故後に、乗船券小冊子を検査すれば、すべての請求が適時に手続されねばならないことを原告は知り得ることであると指摘をする。そしてまた、法廷は、出訴期限条項のあった第八頁目の落丁という点については、原告はタイトルページおよび第一頁(ここには出訴期限条項が契約の一部であり、またそれが第八頁にあることの記載があった)を保持していたのであるから、原告は一年余りの間に船会社に対し改めてフルページの落丁の小冊子の交付を請求できたし、また原告

は、これまでに何回かクルーザーの経験があるにもかかわらず一度も乗船券約款を読んだことがなかったとのことであるから、出訴期限条項掲載頁の落丁は被告会社が抗弁とする時効消滅を打ち負かすほどの問題ではないと判示した。

【判例37】 *Rugo v. Bermuda Star Line, Inc.*, 741 F. Supp. 1013 (D. Mass. 1990)

本件は、被告会社のクルーズ船 *Bermuda Star* 号の乗客 (*Donna Rugo*) が専用室に戻る途中、船員二人により暴行・強姦されたとして、被告会社を相手に損害賠償請求訴訟を提起した事件である。原告は、本訴を事件後一年内に起こしたが、事件後六カ月以内に被告に対して請求の告知をしていなかったため、被告から乗船券中の出訴期限条項に従わなかったことを理由に訴権は時効消滅している旨を抗弁とされた。被告によるこの略式判決の申立は、結論的には、裁判所が、原告は事件後 “*Rape Trauma Syndrome*” (強姦による精神的外傷症候群) に罹り当初六カ月以内に受傷を明らかにすることは無理であったとする精神病理学者による宣誓供述書に基づき、乗船券の出訴期限条項の不遵守については原告側の弁明を認め、被告の申立棄却の判決を下したが、この過程で、以下のように乗船券の出訴期限条項が旅客に対して適切に伝えられていたかどうかが審理された。

本件の乗船券は、切符の表紙に *PASSAGE CONTRACT TICKET* と頭文字があり、ゼロックスによる複写の中に黒っぽいボックス (正確にはボックスは青色) があって、人目につく白い文字で「重要な通知 乗客は本券の特に第一頁、…第八頁および第九頁の条件を注意して読むべし」とあり、次のページには、*CONDITIONS OF CONTRACT* という頭文字に続いて、「乗客による本切符の受取は乗客による承諾と看做す」という記載があり、第七頁に出訴期限条項 (第二二(a)条) があった。

マサチューセッツ連邦地方裁判所 (*McNaught* 判事) は、上級審裁判所に当る第一巡回区の先例 (*Shankles v. Costa Armada, Inc.* (判例六参照)) を引用して、乗船券約款は作成者の相手方に対して合理的にコミュニケーションされた場合にのみ拘束力を有し、かつそうしたリーズナブル・コミュニケーションの有無は、切符それ自体、原告による切符購入の四囲の事情、原告による切符の所持とこれについての精通、契約約款を有意義に知らされる原告の能力、などを検討せねばならないとする。そしてその上で、裁判所は、本件の切符については、契約約款はよく見え、人目につく言葉遣いで旅客に対し切符の受取が契約の承諾になる旨を警告し、また、原告は、事故後速やかに運送契約について調べる強いインセンティブを有しているのであって、原告は自らは切符を所持せず、同室のボーイフレンドが所持していたというが、原告はいつでも切符にアクセスができたし、取得して約款を熟知することもできたと判示した。

【判例38】 Coleman v. Norwegian Cruise Lines, 753 F. Supp. 1490 (W. D. Mo. 1991)

本訴は、被告会社のクルーズ船 Skyward 号の上甲板と下甲板の間の階段を昇ろうとして滑り落ちた原告が、この人身事故につき被告の過失を理由に損害賠償請求訴訟を提起したところ、乗船券上の一年の出訴期限条項により請求は消滅しており責任がないと争われた事件である。本件のクルーズ旅行について、原告は、一九八八年五月に運送契約を成立させ、六月中旬には旅行代理店に対して料金を全額支払い、七月七日には被告会社より乗船券 (Passenger Ticket Contract) が発行され、原告自身も同月末か八月初めにこれを受取った。本船は八月六日にマイアミを出港し、その翌日に原告は上記人身事故にあったが、訴訟を提起したのは事故発生日から二一カ月以上経過した一九八九年五月二二日であった。

ところで、本件の乗船券は、航空切符に似た複数枚綴りのリーフレットで、全部で五枚のうち内側の三枚が両面印刷されていたので、リーフレットは合計八頁の印刷物であった。内容は、代理店写し (第二頁)、手荷物の滅損に対する被告会社の責任制限条項 (第三頁)、旅客の切符 (第四頁)、旅客の切符の写し (第五頁)、運送契約約款 (第六・八頁) であり、切符のサイズは $1\frac{1}{2}$ インチ \times $1\frac{1}{2}$ インチであった。そして最初から第五頁目まではまったく様式が同じで、左上隅に被告の社章・社名・住所が印刷され、右上隅には黒色ボックスの中に白色で PASSENGER TICKET CONTRACT と書かれていた。右下隅には、 $\frac{5}{8}$ インチ \times $\frac{5}{8}$ インチの大きさの赤色ボックスがあって、白色で「重要な通知 (IMPORTANT NOTICE) 客は特に第六、第七、および第八頁に記載される契約約款に注意を向けよ。これらの契約約款は法律上の権利に影響を与えるもので、乗客は注意して読むよう指示されている」と記載されていた。そして第六頁の左側の一番上にグレーのインクで「乗客は以下に記載された乗船券の免責約款を読むよう勧告される。乗客による本乗船券の受取はこれら免責約款に対する乗客の合意と看做される」との前置詞があって、そのすぐ後に白色のボールドフェイス活字で “contract of Passage” という言葉があって、それから第八頁にかけ小さいが読み易い活字で合計二八カ条の免責約款 (第一三条が出訴期限条項) が印刷されていた。以上のようなスタイルの乗船券につき、被告は第一三条にいう出訴期限は契約に包含され、原告を拘束するから原告の請求権は時効消滅すると主張し、一方原告は、出訴期限につき合理的な通知を受けていなかったから拘束されないと反論した。

ミズーリ連邦地方裁判所 (Bartlett 判事) は、こうした乗船券約款の拘束力の判断についてカギをにぎる旅客に対して契約約款を警告すべく合理的な努力がなされたかどうかという法律争点につき、従来の法準則を概見し、連邦巡回区の多数が、いわゆ

るリーズナブル・コミュニケーションケースの基準を採用し、かつこのテストの採用に当っては、一つには切符に表示される重要な文字の様相、二つには切符の購入とそれ以後の保持をめぐる外部的要因、といったいわゆる two pronged test (二面分析テスト) により分析しているとす。そこで本件の乗船券についてみれば、ボードフェイスのキャピタル文字で書かれた IMPORTANT NOTICE は、赤色ボックスに白インクによる印刷やそれが書かれた位置からかなり目立ち、免責約款の存在や重要性について合理的に伝達されているといえ、また、切符も事故後一カ年間は原告または彼女の配偶者により保持されていたのであれば、原告は契約約款を読みそしてこれに精通する十分な時間があったし、さらに原告は受傷によりかなり肉体的・精神的な苦痛に悩まされていたのであるから速やかに損害賠償請求をなす強いインセンティブがあったともいえる。よって被告の略式判決の申立を容認する。

【判例 39】 Deiro v. American Air Lines Inc., 816 F. 2d 1360 (9th Cir. 1987)

本件は次の通り。原告 (Deiro) が所有するグレーハウンドレース犬がジェット旅客機の貨物室でケージに入れられて空輸中、室内の高温のため七匹が死亡、他に二匹が負傷した。そこで原告は、被告航空会社 (American Air Line Inc.) に対し契約違反とネグリジェンスおよび故意かつ無謀な行為を理由に、九〇〇万ドルの損害賠償請求訴訟を提起したところ、被告は原告の航空券に謳われていた旅客の手荷物 (baggage) については旅客一人当り七五〇ドルを限度としてのみ責任を負う旨の責任制限約款により責任制限を求め略式判決を申立てた。オレゴン連邦地方裁判所 (Juba 判事) は、被告会社の申立を容認し、第九巡回区も、(1) 旅客は航空切符中の責任制限条項に拘束されること、(2) 旅客は犬につき高い価額を申告して七五〇ドルの限度額を超えるものに対し保護を受ける完全かつ公正な機会を与えられていたこと、を理由に原審を支持した。第九巡回区 (Lynch 判事) は、その航空切符の責任制限条項の拘束力に関する法律争点につき、チケットブックレット中の手荷物の責任制限条項に関する通知の位置や内容を含めて原告による切符の購入の際の四囲の状況を詳細に検討する必要があるとして、判例法の適用に先立ちそうした点の分析を行なった。つまり、本件の航空券は、原告が発行する九日前に旅行代理店から交付され、チケットクーポンのサイズは 12 インチ × 3 インチと他社のそれと変らぬものであり、切符の表には左上の隅に非常に小さな活字で、"PASSANGER TICKET AND BAGGAGE CHECK [—] SUBJECT TO CONDITIONS CONTAINED IN THIS TICKET" とあり、別のページで CONDITIONS OF CONTRACT なる見出しに続いて、第三条で、各運送人により履行されるサービスは、(1)

本券中の諸条項、(2)……に従って行なわれる、と書かれ、また別のページでは、かなり大きな活字で“ADVICE TO INTER-NATIONAL PASSENGERS ON LIMITATION OF LIABILITY”と“NOTICE OF BAGGAGE LIABILITY LIMITATIONS”の二つの見出しがあり、後者に旅客の手荷物について一人当り七五〇ドルに制限される旨が記載されていた。

以上のようなチケットブックの物理的特徴と通告内容を分析した後、第九巡回区連邦控訴裁判所のリンチ裁判官は、原告が航空券の責任制限条項に拘束されるかどうかの争点(原審はこの論点については明らかにしていない)について、乗船券に關し示された第一巡回区の *Schankles v. Costa Armatori S.P.A.* 判決〔判例六参照〕を引用し、この船客に關する判決は航空客の場合にも等しく適用しようとした上で、連邦控訴裁判所としてすでに第一巡回区のほかに第二、第五および第六の巡回区が「リーズナブル・コミュニケーション」のテストを採用しており、特に第一巡回区法廷によれば、そうした「リーズナブル・コミュニケーション」の有無の決定には、切符の物理的特質の分析のほか、旅客による切符の購入やその後の切符の所持に關する四囲の事情を審査すべきものと解釈されている。しかし、本件の場合には、切符の物理的特質の分析だけでは微妙な事件であるが、旅客が問題の契約約款を有意義に知らされていることを示す外部的要因を考慮に入れるならば明確に判断ができるのである。しかも本件の原告は、年に一〇回も航空機を利用する旅行経験豊かな人物であり離陸する九日前に切符の交付を受けていたから、手荷物の責任制限を熟知するに有り余る時間があったのであって、こうした二つの側面からするリーズナブル・コミュニケーションのテストに基づけば、原告は責任制限条項に拘束されることになるかと判決した。

四 おわりに

「客船元年」なる言葉を耳新しく聞いて早くも三年、相次ぐ豪華客船の建造と就航の報に、本格的なクルーズ客船時代の確かな幕開けを実感するが、その安全確保や利用者保護など法的規制の面では緊急に検討すべき点が少なくない。例えば、運送約款ひとつ例にとっても、外航の定期事業の場合にはその届出・公示義務の定めがあるが、不定期事業の場合には利用者保護に關する規制はなく、約款の様式・内容などもまったく統一されておらず、利用者への周知も徹底されていないのが現状である。そこで、運送契約については、定期船、クルーズ船の双方につき、内容の適

正化と顧客への周知(開示)について、適切なルールを確立する必要がある。特に、利用者が約款を容易に閲覧できる措置を講ずることのほか、乗船券等の交付時にそれを交付し、また運送約款の開示に関していえば、運送責任原則等の重要事項については乗船券面上明確にこれを表示して利用者の理解を得るよう配慮する必要がある。

この点に関し、運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会総合部会の外航客船小委員会は本年(一九九一年)六月三日に「外航客船施行の振興を図るための施策について」と題する正式答申をまとめ、これを運輸大臣に提出した。右答申は、①安全運航対策 ②利用者保護対策 ③外航客船旅行の振興 を柱とするもので、このうち、外航客船旅行における約款に相当する利用者保護コード(準則)について、主な内容をあげれば、①過失推定責任を適用する ②旅客一人当りの填補限度額五千万円以上の損害賠償責任保険に加入する ③船主責任の制限を放棄する ④運送約款を適正化し開示する ⑤運送約款上、キャンセル条件を明確化する、ということである(一九九一年六月四日、日本海事新聞、海運一九九〇年四月号七〇頁以下)。今後の実施状況を注視していきたい。

(一九九一年七月一五日稿)