

# 船舶火災事件における運送人の損害賠償責任と証明責任

——証明責任をめぐる米連邦裁判所の対立——

重 田 晴 生

## 目 次

- 一 はじめに
- 二 船舶火災による積荷損害と運送人責任の法システム
  - 1 一般海法の責任原理
  - 2 Fire Statute (46 U.S.C. §182)
    - ①立法の沿革
    - ② Fire Statute の適用要件
  - 3 U. S. COGSA (46 U.S.C. §1304(2) (b))
  - 4 Fire Statute と COGSA の比較
  - 5 イギリス法
    - ①一九九五年商船法一八六条
    - ②責任を負う者「自身の非行」
    - ③「故意または認識ある無謀な行為」
    - ④証明責任

### 三 船舶火災事件における証明責任のルール

(一) 諸説——伝統的な証明責任ルール

1 一般海法の証明責任

2 Fire Statute の証明責任

3 U. S. COGSA の証明責任

(二) 火災免責法規と堪航能力に関する「相当の注意」義務

(三) 証明責任の分配をめぐる米連邦控訴裁判所の判例抵触

(1) Asbestos Corp. 事件 対 Sunkist Growers 事件——対立の萌芽

1 Asbestos Corp. 事件——第二巡回区

2 Sunkist Growers 事件——第九巡回区

3 小括——Sunkist Growers 判決への批判的評価

(2) 八〇年代以降の連邦控訴裁判所の展開

1 第二、第五、第一巡回区の多数見解

① 第二巡回区——*In re Ta Chi Navigation (Panama) Corp., S. A* (1982)

② 第五巡回区——*Westinghouse Electric Corp. v. M/V Leslie Lykes* (1984)

③ 第一巡回区——*Banana Services v. M/V Tasman Star (Tasman Star)* (1995)

2 第九巡回区の少数見解

① *Complaint of Damodar Bulk Carriers, Ltd.* (1990)

② *Nissan Fire & Marine Insurance Co. v. M/V Hyundai Explorer* (1996)

四 むすびに代えて

— はじめに

「古来、船舶火災は、すべての船員が最も畏怖した海上危険であり、かつ積荷を満載した船舶にとって最も戦うことが困難な危険の一つであった<sup>(1)</sup>」。悠久なる海運の歴史にあって、一九世紀半ばまで主役を演じた木造の帆船は恰もマッチの点火を待つ松明にも似て、ひとたび洋上で火災に見舞われるや、これを鎮圧することは至難であったし、一九世紀後期以降木造船に代って登場する鉄製や鋼製の汽船も、今日の如き火災探知機や自動スプリンクラー、CO<sub>2</sub>消火装置といった近代的な防火・消火装備は未だ一切知らず、また船舶の安全基準に関する法的規制も未発達であったから、船火事の恐怖はさほど大きく変わるものではなかった。然らば科学技術の発達と時代要請から大型化・高速化かつハイテク化された現代の汽船の場合はどうかといえ、まるで巨大な化学機械工場を連想させるそのエンジンルームや機械室はそのまま火災や爆発の危険の抱き合わせでもあり、その危険発生防止と鎮圧には極めて高度の知識と技術が必要とされるから、依然として現在においても船舶火災の脅威は完全に克服されてはいない<sup>(3)</sup>。

ところで、一般に船舶の火災は、その多くが人為的な過誤（ヒューマン・エラー）が原因で発生もしくはその鎮火に失敗し、また時には積載貨物（石炭・綿花・化学物質）の自然発火や落雷などの不可抗力的事由、あるいは船舶・機器の設計・設備構造上の欠陥などによっても惹起されるが、いずれにしても船舶が莫大な価額の大量貨物や貴重な人命を抱え、広大な海洋において孤立無援状態で活動をするものであるとき、船舶火災の結果は実に惨憺たるもので、乗組員・旅客の生命の喪失はもとより、船舶および積荷に対して壊滅的損害を与えずにはおかない。それ故に、特に、船舶火災の危険については、安全面から公法的規制がなされるほか（例、国際的にはSOLAS条約、ISMコード）、後述のように航海業の保護育成なる国家政策見地から、この一大脅威たる船火事により積荷に加えられた損害に対する船主の法的責任を免除する特別立法を制定させ、さらに物品の運送取引実務では、早くから、船荷証券など運送契約上、厳格なコモン・ローの法原則や一般海法の責任原則の排除が図られて、近年では、船荷証券による海上

物品運送についての世界的統一法として成立する一九二四年船荷証券条約およびその一九六八年改正条約（いわゆるヘーグ・ウィスビー・ルール）において、火災による積荷損害は法定の免責事由の一に挙げられ、英・米を含む世界の大多数を占めるヘーグ（ウィスビー）・ルール諸国の国内法制に広く浸透しているのである。わが国際海上物品運送法は、第三条において運送品に関する運送人の注意義務に続き、「前項の規定は、……船舶における火災（運送人の故意又は過失に基づくものを除く。）により生じた損害には、適用しない」（同条二項）としており、また、英・米国の海上物品運送法（Carriage of Goods by Sea Act: COGSA）の第四条二項(b)およびフランスの海上備船契約および海上物品運送契約に関する一九六六年六月一八日の法律第二七条一項(c)にも条約と同じ形式・内容の規定がおかれるほか、ドイツの商法六〇七条「被用者に対する責任」においても「(1)……(省略)、(2)損害が……、又は火災により生じた場合には、海上運送人は自己の過失についてのみ責任を負う。…」と規定されている。さらにいえば、近年こうした伝統的な運送人責任体系を根本的に変革し、海上運送人の責任を強化する方向で新たに運送人責任の体系を確立した一九七八年国連国際海上物品運送条約（いわゆるハンブルグ・ルール）においても、「運送人は、(i)請求者が、火災が運送人、その使用人又は代理人の側の過失または懈怠によって生じたことを証明したときは、火災によって生じた物品の滅失・損傷又は引渡遅延 (ii)火災の消火及びその結果の回避又は鎮静のために合理的に要求されるべき一切の措置を取るにあたり、運送人、その使用人又は代理人の過失又は懈怠に因って生じたことが請求者により証明された物品の滅失・損傷又は引渡遅延、につき責任を負う」（五条四項(a)）という形で運送人の火災損害免責は依然存置されている。

ところで、イギリス、アメリカなど一部の国には、航海産業保護の政策見地から船舶の火災が原因で運送貨物に加えた損害に関して船舶所有者等の賠償責任を完全免除とする特別の制定法が存在する。<sup>(4)</sup> イギリスでは、遠くジョージ

三世時代、一七八六年の船主責任制限立法(第二条)をルーツに、後にも一連の商船法(Merchant Shipping Act; M. S. A. — 一八五四年法五〇三条二項、一八九四年法五〇二条、一九七九年法一八条)において繰り返され、現在の一九九五年商船法〔第七部〕の第一八六条一項(a)の規定に至る法規であり、アメリカでは、「Fire Statutes」あるいは「Fire Act」と通称される一八五一年船主責任制限法第一八二条である。したがって、英・米二国の場合には、船舶所有者であると同時に海上運送人である者に対しては、伝統的な船舶火災立法とヘグ・ルール立法であるCOGSAの火災免責条項の双方から重疊的に、火災による積荷損害の免責が保証されていることになる。それ故に、二つの制定法がオーバーラップする英・米両国にあっては、船舶所有者ないし海上運送人の火災責任に関して、他の国ではみられない特有の問題が生ずる。別けても、アメリカの場合には、古色蒼然たる前世紀立法の船主責任制限法(船舶火災法を含む)と、曲りなりにも国際条約に対応をした一九三六年海上物品運送法(なお、後者のCOGSAについては、最近、米国内に全面改正に向けた活発な動きがある)との間に生ずる亀裂・断層は、イギリスの場合以上に顕著であるため、そこに生起する問題も一段と深刻である。けだし、イギリス法の場合には、いわば同国の船舶火災法ともいべき商船法の規定(現行一九九五年法一八六条)の下で火災免責を享受することができる連合王国船舶の「所有者(owner)」概念は、船舶の共有者、一切の傭船者、管理人または運航者を含むものと広義に定義され(一九九五年法一八六条六項)、これにより、広く物品運送を引受ける海上企業者たる「運送人(Carrier)」を権利主体者とするもう一つの海上物品運送法(COGSA 1971)との連携・調和が図られているのに対し、アメリカ法にあっては、船舶火災法を収めた一八五一年船主責任制限法は、もともとは船舶所有者のみを責任制限の権利者としながら、いわば一時的(*pro hac vice*)ないし看做し船主として(同法一八六条参照)、裸傭船者ないし船舶貸借人を加え概念構成されるため、法の適用範囲というか権利主体の問題として、現代の海運実務において運送人たる立場で企業活動を行なっ

いるいわゆる定期傭船者 (time charterer) が船舶火災法の保護を享受することができないという問題が生ずることとなり、また、船主ないし海上運送人の火災免責の権利を喪失させる事由 (＝阻却事由) についても、国際条約の進展に対応しているイギリスの場合は、商船法、海上物品運送法ともにいまや海事条約上定式化されている「故意又は認識ある無謀な行為 (intention/recklessness)」なる文句で統一され、かつそうした免責権阻却事由については請求者＝荷主側にその立証責任があることが法文の解釈上確立されているが (M. S. A 1995, SCHEDULE 7, Part I s. 4; COGSA 1971 SCHEDULE s. 4(5) (e))、アメリカ法の場合には、船舶火災法においては「design or neglect」が、海上物品運送法では「actual fault or privity」がと、ワーディング自体に差異があるほか、特に、その立証責任に関しては、いずれの法律とも法文上明らかでないため、誰が、また何を、証明すべきかをめぐって、特にここ二〇年ほど連邦控訴裁判所の間で厳しい解釈の対立が続いている<sup>(5)</sup>。

本稿は、船舶火災による積荷損害に対する海上運送人の責任、とりわけ証明責任の問題について、近年もつとも活発な議論がなされ、かつ連邦裁判所に顕著な判例抵触が認められるアメリカ法に焦点を合せ、かつ船主の火災責任につきアメリカと同様の立法構造を有し、同種の問題が生じうるイギリス法についても必要最小限の範囲で目を配りつつ考察をせんとするものである<sup>(6)</sup>。

以下、海上運送人の火災責任について、まずは伝統的な責任の基本原則ならびに制定法による火災責任免除の法システムを明らかにし、次いで、二元的・重層的な制定法構造をもつアメリカ法に關してもつとも議論の多い立証責任問題について検討を進めていく。

\* 本論稿を、この三月、早稲田大学を目出度く定年御退職となられた中村眞澄先生に献呈を申し上げる。

我が国海商法学界の権威者のお一人であられる中村眞澄先生には、筆者は、その沢山の御著作はもとより、学会、研究会などの活動

を通じ、数々の御教示を受け、また長く御交誼を賜ってきた。特に、中村先生には、一九九一年、筆者が早稲田大学に対し、博士学位論文を請求するに当り、強く御推薦を戴いたばかりか、審査に当っては主査をお引受け下さり、一方ならぬお世話になった。ここに、改めて感謝を申し上げるとともに、先生の今後の益々の御健勝と御活躍を御祈念申し上げますものである。

(1) Merrill Circuit Judge in Complaint of Liberty Shipping Corp., 509 F. 2d 1249 (9th Cir. 1975).

(2) そもそも船舶の安全基準に対する議会立法規制は、一八九〇年のプリムゾルラインマーク（満載吃水線標）が最初であるといわれ、イギリスにおいては、例の一大海事公私法典である一八九四年商船法が旅客と船員の安全性・快適性の諸条件について規定したのが最初であるとされる。

船舶火災に関連する国際的法規制としては、IMO（国際海事機関）所管の条約である一九七四年 SOLAS 条約、すなわち一九七四年「海上における人命の安全のための国際条約」(International Convention for the Safety of Life at Sea: SOLAS) がある。本条約は、「一九六六年満載吃水線に関する条約」、「一九七二年国際海上衝突予防規則に関する条約」、「一九九五年改正の船員の訓練、資格証明及び当直の基準に関する条約」(STCW条約)（一九九七年二月一日発効）などとともに、いわゆる海上の航行の安全に関する条約 (Safety Convention) の一つであり、例のタイタニック号事件（一九一二年）を契機に、一九一四年に最初に採択され、その後、一九二九年、一九四八年、一九六〇年、一九七四年と改訂され、一九八〇年五月、現在の一九七四年 SOLAS 条約が発効している。内容は、統一原則とそれに基づく規則・規定からなり、中に、第II部二章構造「防火、火災探知及び消火」と題し、船舶の防火構造、火災警報装置、火災探知機、消火設備の設置基準および性能に関する規定がある。SOLAS条約の内容は各締約国において国内法化され、わが国では「船舶安全法」およびその関係省令（特に「船舶防火構造規則」）に取り込まれている。因に、満載吃水線条約は「船舶安全法」に、国際海上衝突予防規則条約は「海上衝突予防法」に、STCW条約は「船舶職員法」に、それぞれ国内法化されている。

また、海上安全に関する最近のエポック・メイキングな成果として、一九九三年一月四日IMO会議で決議採択され、一九九四年五月のSOLAS条約締約国会議で、一九七四年SOLAS条約の新章第九章に組み入れられることになった、いわゆる「ISMコード」(国際安全管理コード) (International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention) がある。ISMコードは、例の英国のロールオン・ロールオフ式の旅客フェリー「ヘラルド・オブ・エンタープライズ号」転覆事故（一九八七年）やアラスカ沖で発生した「エクソン・バルディーズ号」原油流出事故（一九八九年）を契機

として、海難事故の八割方を占めるとされるヒューマン・エラーを排除すべく、IMOが、「船舶の安全運航と海洋環境保全」の観点から包括的、網羅的な船舶の安全管理システム (Safety Management System: SMS) を確立する基準を設定したものであって、本年(一九九八年)七月一日から、五〇〇総トン以上の客船・高速船・タンカー、撤積貨物船、ガス運搬船について施行されている(二〇〇二年七月一日からは、五〇〇総トン以上のすべての貨物船、およびオフショア・モーバイル・ドリリングユニットに強制適用されることになっている)。本コードは、「会社」(ISMコード上の運航管理責任を負う船主、裸用船者、船舶管理会社をいう。一条)に対し、各船舶の安全運航を確保し、かつ、会社と船舶の間の連携を図るため、会社の最高経営責任者(highest levels of management)に直接アクセスする権限を有した陸上の管理責任者 (designated person) を任命させ(四条)、かつこの管理責任者をして船舶の安全運航や汚染防止状況を検証、見直させ、規則・基準等の要件または会社の安全管理システムの不適合 (non-conformity) や事故、危険発生の事態につき最高経営責任者に報告書提出の義務を負わせ、また必要に応じ本船に対する財政的、物的支援を確実に提供させるなど規定する(三、四条)。会社は、資格と十分な能力のある船長を選任し、免状・資格ある乗組員を配乗させ、彼らに安全管理システムに関する習熟研修を行う義務も負うとされる(六条)。

(3) やや古い資料ではあるが、イギリスの保険カンパニー、リバプール保険業者協会 (Liverpool Underwriter's Association: LUA) の一九八二年度年次報告書によると、火災・爆発が同年の船舶全損事故の最大の原因であったとされ(七二隻、六七二、三二〇総トン)、一九八二年全体の事故総計のうち、隻数にして三〇・五〇%、喪失トン数にして四六%を占めることが報告されている。Fairplay, Feb. 10, 1983, Tokyo Marine vol. 15. 一九八三年五・六月号二二頁。

さらに古典的な統計資料をつけ加えるなら、小門和之助「港内及び船渠碇繋中の船舶に対する火災予防及び消火に関し、イギリス調査委員会の報告」海事研究一〇号四〇頁(昭和二七年)が、今から半世紀も前にイギリス政府から公表された船舶火災に関する調査報告書を紹介している。

一方、上に掲げる統計表は、ロンドン保険業者協会事故報告書 (Institute of London Underwriters Casualty Returns) から発表された統計を纏めた船舶火災の発生件数とその分析である。FRANK RUSHBROOK, SHIP FIRERS AND THE LAW (1995) at. 13.

かくて、現代における船舶火災の最大の原因は機関室火災であることがわかる。そして何故に機関室火災が多いかの理由について、ラシュブルック氏は、「現代の大型船の機関室は実に巨大で、まるで大聖堂の如きスペースである。そこにはさまざまな温度のかつもし偶然に燃料油の漏洩が起れば潜在的な発火源となる熱い油がある。過度に熱せられた管、ボイラー・フロント、マニホ

## Summary of ship fires 1991 to 1993

Place of origin	Number	No record of outcome	Sank	CTL	Damaged	Dead	Missing
Accommodation	37	1	—	12	24	6	—
Engine room	146	5	3	41	97	33	20
Car deck	1	—	—	1	—	—	—
Cargo hold	28	1	—	7	20	7	1
Tank, pump room	32	—	1	15	16	48	35
In dock	4	—	1	1	2	—	—
On deck	5	—	—	1	4	28	11
Unspecified	18		5	9	4	2	
Total	271	7	10	87	167	124	67

ールド、熱い排気管および電気設備などは、ある可燃性液体を十分に自動発火点以上に上げるだけのホットな表面を提供しているのである」と説明している (Rushbrook, *op. cit.*, at. 12)。また、一九八〇年代に、海運界で機関室火災に対する問題提起がなされたことを踏まえ、日本海事協会 (NK) に設置された「機関室火災防止に関する研究委員会」の報告結果を纏めた「機関室火災の実態とその防止」(運輸省) には次のような説明がある。「船舶の機関室内には、主機を始め補機、ボイラ、油圧装置等の機器が設備されており、運転に必要な燃料油や潤滑油、操作油、熱媒油等の可燃性物質を多量に使用している。また、発火源となる高温表面を持つ排ガス管、過給機、ボイラ、廃油焼却炉等が狭隘な区画に配置されており、振動や動揺の多い苛酷な運航条件下にある船舶の機関室内は常に火災の危険にさらされているといっても過言ではない。更に、機関室火災は、機器等の単独又は複数の損傷に比べて、人身事故を引き起こしやすく、また自航不能などの重大事故に至る場合が多い。」(二頁)。

(4) 英・米のほか、オーストラリア (Navigation Act 1912 s. 338)、シンガポール (Singapore Merchant Shipping Act Clap 172 of 1970, Rev. Ed.) s. 294) など英  
国法系に属する国も同様の船舶火災免責立法を有する。わが国の海商法にはそうした特別規定はないが、民法不法行為責任の特別法として「失火責任法」(明三二)がある。本法が船舶内で発生した火災に対しても適用があるかどうかについては一応議論を要するが(近藤民雄「判例研究 船舶の火災事故と失火責任法」法学志林七巻二二二頁)、論者に従い積極的に解してよい。もっとも、失火責任法は不法行為の特別法であるから、船体・属具の損害ならともかく、船舶火災により運送契約に基づいて運送される積荷に加えられた損害に関する船主の債務不履行責任の部分には適用されない(近藤・前掲二二七頁)。

- (5) 重田晴生・アメリカ船主責任制限制度の研究(一九九一年)二六〇頁以下。
- (6) 船舶火災損害に対する運送人の責任について考察したわが国の論稿は極めて少ない。中村眞澄「船舶における火災と海上運送人の責任」早稲田法学三四卷一・二号一六二頁(一九五八年)、佐野彰「船舶における火災の意義について」下関商経論集三卷一号四四頁(昭和三四年)は、先駆的業績である。他に、拙稿「船舶火災による積荷損害と海上運送人の責任(I)」「(II)」海事産業研究所所報一八八号二〇頁、一八九号三九頁、一九一号三三頁(一九八二年)——以下「船舶火災」として引用する。

## 二 船舶火災による積荷損害と運送人責任の法システム

アメリカ法における海上運送人の運送責任は、沿革的・土壌的には彼の一般海法(General Maritime Law)またはコモン・ロー(Common Law)によって規律されるところであるが、今日、いわゆる個品運送の領域に関しては、Fire Statuteを包含する一八五一年船主責任制限法(Limitation of Liability Act)、一八九四年ハーター法(Harter Act)および一九二六年海上物品運送法(U.S. COGSA)とされた一連の海事に関する制定法が、それぞれ船舶所有者ないし海上運送人と荷主との権利義務関係を規律しており、これに、そうした諸制定法を適用解釈した膨大な判例の法準則が加わって、いわばアメリカの海上運送責任法なるものが形成されている。

船舶火災による積荷損害についていえば、そこに火災損害がある以上、海上運送人はいかなる場合にも賠償責任を負わねばならないとする一般海法の責任原理もしくは陸上の運送を基礎として確立されたコモン・キャリア(米法では public carrierとも表現される)の厳格な責任原則は、いくつかの制定法規、とりわけ「一八五一年船主責任制限法」第一八二条(=Fire Statute)および「一九三六年海上物品運送法」第四条(1)項(b)の二つの火災法規によって緩和修正されている。

そこで、本稿のテーマにつき個別具体的な考察を行なうに先立ち、まずアメリカ海事法の根底に流れるいわゆる一

般海法における海上運送人の責任の法理について概観し、次いで、議会制定法による海上運送人責任法の発達についてイギリス法を含め検討しておくことにする。

## 1 一般海法の責任原理

イギリス、アメリカ、カナダ等の英米法諸国の海事法領域には、二〇世紀の現在でも、もともとが商慣習法 (*lex mercatoria*) の一部分として発達し、かつ遠く一二世紀にまで歴史を遡るオレロン海法 (*Rôles of Oleron*) や商事および海事裁判所に根源をもつ、いわゆる一般海法 (*General Maritime Law*) と呼ばれる共通の法 (*jus commune*) が存在する。

かかる一般海法によれば、海上運送人は、航海の開始前および開始時における船舶の堪航性についてはほぼ絶対的な保証責任を負うべきものとされ、また運送のため積取りたる物品に対してはいわば物品の保険者 (*insurer of goods*) としての担保責任があるとされて、海上運送人は、物品の受取りからそれを引渡すまでの間、運送品に生じた滅失、損傷に対し、それが、海の危険 (*perils of the sea*)、天災 (*act of God*)、公敵 (*public enemy*)、物品の隠れた瑕疵 (*inherent vice of good*)、荷送人の過失 (*fault of the shipper*) など、海上運送人が制御しえない一定の事由 (＝除外例) によって発生した場合のほか、損害賠償責任を免れえないものとされていた。しかも、運送品の損害が、これらの免責事由のどれかに基因したとしても、運送人自身に過失があったり、船長・海員その他の使用人に過失があれば (損害が運送人側の過失に因るといふ証明は請求者たる荷送人の義務とされる)、運送人としては責任の免除を享受することはできなかった (ネグリジエンス法理)。すなわち、火災による積荷損害について繰り返せば、海上運送人は、火災の発生が何処に淵源するかに関係なく (つまり本船内か又は舳舟・埠頭など本船外かを問わない)、例えば火災が除

外例の一つである「天災」にあたる落雷 (lightning) を原因として発生したというような場合以外は、積荷の損害に對し絶対無限の賠償責任を免れることができず、故に海上運送人としては、単に火災が偶発的 (accidental fire) であつて、決して自身のまたは船長・海員の過失ないし懈怠によつて発生したものでないという理由だけで、海事慣習上認められた免責の利益に与かることはできないとされたのである。

また、こうして責任発生原因の面で総じて厳格な責任を負うべきものとされた海上運送人 (船舶所有者) は、さらに、コモン・ロー上の法則として発達したいわゆる代位責任 (respondent superior; vicarious liability) 使用者責任、上級者責任とも呼ばれる) の法原則の適用を受け、いわゆる master and servant (使用者と被用者、雇主と雇人) の法律關係に基づいて、船主ないし運送人 (＝使用者) は、航海事業の遂行のため使用したる船長、士官、海員 (＝被用者) の行為に對して責任を負うべきものとされたから、積荷損害を惹起した過失はそれが誰に責のあるものであれすべて運送人に帰趨されるという海上運送人にとり甚だ不利なるものであった。

しかも、この点は後年になつて (一九世紀の中葉から末葉) 現われる現象ではあるが、そうした船長・海員等の過失・懈怠に對する代位責任をも含め、コモン・キャリアたる船舶所有者が、自己もしくは船長・海員など被用者および代理人の過失に對して、運送契約上の特約 (いわゆる negligence clause) によつて一般海法上の責任の排除ないし制限を企図することに對して、アメリカの連邦裁判所および大多数の州裁判所は、イギリスの裁判所の態度とは対蹠的に (英國の裁判所は、契約自由の原則を拘子定規に適用して海上物品運送契約上の過失免責約款を有効と解していた)、一般に厳格な解釈をなして、そのような免責特約は「任意の合意といえず、公正かつ合理的 (just and reasonable) ではなく、公序 (public policy) に反する契約」であるとしてその効力を否定していたこともあつて、(ただし、米国の裁判所の中で、ニューヨーク州裁判所だけは、英國判例法に従つて、コモン・キャリアが被用者の過失を免責できると判示し

ていたことも知られた事実である)、アメリカの海上運送人は、やがて海運の国際的競争の場裡において劣勢不利な立場に追い込まれることになるのである。

## 2 Fire Statute (46 U. S. C. § 182)

① 立法の沿革 海上運送人の責任を歴史的に辿るとき、独仏をはじめとする欧州大陸諸国は、早くから航海企業の危険性とそれが故による積極的な保護奨励の必要性を認識し、海上運送人(船舶所有者)の民事責任を一定の範囲に制限する特別の政策立法を擁していたのに対し、イギリスなどコモン・ロー諸国がそうした保護助成立法の重要性を悟るに至ったのは、かなり時を経てからのことである。

アメリカにおいては、一八四〇年一月三日、悲惨な船舶火災事故として海難史上有名なThe Lexington号事件<sup>2)</sup>が発生し、乗組員の積付上の過失(積荷の綿花の梱包が汽缶の煙突の周辺に積付けられていた)が原因で発生した船火事によって金銀硬貨約一八、〇〇〇ドルが納められた貨物が滅失せられた事故(本船の消火設備が不充分であったため、船員が積荷である本箱をこじ開け中味の現金類を放出して消火水の運搬に使用したことによる)に対して、合衆国最高裁判所が、一般海法の責任原理を再確認し、船主に対し陸上のコモン・キャリアと同一の重い注意義務のあることを認め、結局、船荷証券上の一般免責条項(B/L中には、当該貨物が“全危険荷主負担”の条件で運送される旨の一文があった)の援用を否定して全額賠償責任を負うべしとする厳しい判決が下されたことに遡る。すなわち、この船舶火災事件の結末が、当時ようやくにして第一成長期を迎えつつあったアメリカの航海業および海上保険業に対して大きな衝撃と不安を与えた。別けても、当時アメリカの商船海運と世界海上貿易の伸長を激しく競い合っていた、フランス、オランダなど欧州の海運国が、船舶所有者の運送責任を船舶および海運賃の範囲(つまり、船主が航海業に投じた

資本の範囲)で制限できるとする責任制限の法制度を確立し、同じく、一九世紀海運の覇権を握るイギリスも、遅れ馳せながら専ら欧州海運との国際的競争の見地から同様の船主責任制度法を制定しかつその拡充に努めていたのに対し、米連邦議会には、些かも航海保護について後見的役割を果たそうとする気運が生ぜず、アメリカの裁判所もまた、一途に一般海法およびコモン・ローの責任原則に固執して、単なる事実上の責任の限定以外にいかなる法的考慮も加えなかったことが、当時における航海企業の周辺状況(つまり、航海業の危険性の大きさ、船舶に対する指揮の困難性、会社や保険など危険分散の法制度の未発達)と相俟って、海運関係者の焦燥不安を募らせ、ついに、米国海運業界の一大決起を促すところとなった。この結果、一八五一年、米国議会は、ようやく米国航海業者がおかれた不利不安定な立場を認識し、専ら米国商船海運の保護と欧州海運国(特に英国)との競争を目的として、「一八五一年船主責任制度法(The Limitation of Liability Act 1851)」を急遽成立させることになったのである。<sup>(3)</sup>

しかして、この一八五一年船主責任制限法は、船主の法律上の責任が確定したる場合に、船舶所有者は運送品の滅失損傷につき船主自身に *privity or knowledge* なきかぎり、船舶および運送貨につき有する利益の価額をもってその責任を制限することができるとし(第一八二条(a))、また別条において、船舶所有者がその種類・価額につき明告されざる高価品の滅失に対し完全に責任を免除され(第一八一一条)、同様に、火災が船主自身の *design or neglect* によらないかぎり船舶上の火災に起因した積荷損害について完全に責任を免除されるとする(第一八二条)。この最後に示した船主責任制限法の第一八二条が、一般に「Fire Statute」(本稿では「船舶火災法」と訳す)と呼ばれるものであり、現行規定は次のように定める。

「船舶所有者は、船舶に対し又は船舶上で発生した火災により、船舶に船積され、持込まれ、著しくは船舶上に蔵置された一切の商品について生じた滅失又は損害に対して、何人に対しても賠償する責に任じない。ただし、火災が

船舶所有者の故意又は過失により生じた場合にはこの限りではない。"No owner of any vessel shall be liable to answer for or make good to any person any loss or damage, which may happen to any merchandise whatsoever, which shall be shipped, taken in, or put on board any such vessel, by reason or by means of any fire happening to or on board the vessel, unless such fire is caused by the design or neglect of such owner"]

一八五一年の船主責任制限法が、アメリカの航海造船業に対する国内投資を勧奨し、アメリカの商船海運を国際的競争場裡において他の海運諸国（特に英国）と比肩する地位に引き上げんことを最大の目的として制定されたことは、立法の沿革上明白であり、一九五一年における連邦議会の審議過程でも、法案提出者は、徹頭徹尾それがイギリスの船主責任制限法の再制定立法として立案されたものであることを強調してきた。かかる法律の一カ条として制定された「船舶火災法」もまた、議会の立法審議録上その立法根拠を詳らかにするものは存在しないが、恐らくは、現実に悲惨な船舶火災事件とその顛末に直面し、船舶火災の恐怖・異常性が議会で強くアピールし、責任の完全免除<sup>4</sup>といういわば最大限の法の恩恵を付与することを決断させ、アメリカの商船海運業に対し火災損害に対する民事責任面でも国際競争条件を整備させたのであろう。ただ、アメリカの船舶火災法は、立案の典範とした当時のイギリスの船舶火災立法である一七八六年船主責任法（Responsibility of Shipowners Act 1786, 26 Geo. III, c. 86）<sup>5</sup>第一条の規定が、火災による積荷損害につき船舶所有者を絶対無条件に免責としていたのに対し（イギリス法は、一八五四年商船法によって、初めて船主の火災免責につき"without actual fault or privity"なる先行条件が付せられた）、船主にdesign or neglectなき<sup>6</sup>ことを前提条件として火災免責の特典を付与するものとしていたから、この点でその法律が本来意図してイギリス法との同化という目的実現に一步届かず、少なくともスタート時点ではアメリカの船主にとり厳しさの残るものではあった。

なお、アメリカの船主責任制限法については、第二次大戦後の国際統一条約の動きとも関連して、二〇世紀後半以降七〇年代にかけて米議会による法改正の動きが活発化した。Fire Statute である一八二条については改正の枠外とされ、従来通りそのままにされているし、また、こちらは代って八〇年代以降アメリカ海法会を中心に活発な動きをみせている海上物品運送法の法改革においても、運送人の火災免責規定は、火災が運送人の故意・過失に起因することを積荷請求権者により証明されたときは運送人に責任があるとの趣旨で運送人の利益を制約する修正がなされたものの、抗弁事由としては存置されているし、Fire Statute を含めた船主責任制限法が海上物品運送法と並存しうるとする規定（八条、46 U. S. C. §1308）も現行のままとされている。つまりは、米法上、船舶火災による積荷損害に対し船主責任を完全免除とする従来の法理念は将来においても維持されていくことを示すものである。

② Fire Statute の適用要件　ここで、現行のアメリカ「船舶火災法」についてやや立ち入って検討しておくことにする。この際、沿革的にアメリカの船舶火災法のモデルとなり、判例法の発達もあるイギリス法についても比較考察をしておく。そして、以下に述べる船舶火災法適用の条件は、その多くが、後述する一九三六年海上物品運送法の火災免責条項についても共通するものであることを指摘しておく。

(a) 受益権者　もとより船舶火災法は一定の者に対し法の利益を付与するものである。まず船舶所有者 (ship-owner) が船舶火災法の受益権者であることは明白である。そして、船主責任制限法によれば、かかる船舶所有者は「自己」の費用又は調達により船員を乗り組ませ、食糧を積み込み、かつ本船を航海の用に供する備船者」を含む概念であるとされるから（第一八六条参照）、裸備船者ないし船舶貸借人 (demise charterer; bareboat charterer) は、いわゆる owner pro hac vice (一時的船主ないし看做し船主) とされ、船舶所有者と並び船舶火災法上の権利者である。一方、定期備船者 (time charterer)、航海備船者 (voyage charterer)、船舶の運航者、管理者 (operating and/or manag-

ing company) などは、船舶火災法にいう「船舶所有者」ないし「看做し船主」のいずれにも該当せず、したがって、彼らは同法の保護に与ることができない<sup>(7)</sup>。イギリスの船舶火災立法である商船法が単に「傭船者」(Charterer)として、広く船舶貸借人、定期傭船者および航海傭船者を含むものとし、また船舶の運航者または管理者も加えて受益権者としているのと異なる<sup>(8)</sup>。

さらに、アメリカ法の場合、航海産業の保護が主眼の本法の恩恵は海上の被用者である船長・海員その他の被用者には当然に及ばないとされるが(一八七条参照)、イギリスの現行商船法においては、そうした海上被用者も、彼等いわゆる「故意又は認識ある無謀な行為」がなき限り(一九五八年商船法の下では彼等に故意・過失があっても免責権が許された)、法の恩典を享受することができる(一八条二、三項)。

なお、アメリカの船舶火災法は、同法の特典を米国籍船のほか外国登録船に対しても付与するとするが、この点も、火災損害免責(および不明告高価品の免責)については英国船(U. K. ship—商船法に従い、連合王国内で登録された船舶)に限定されるイギリスの船舶火災法(1995 MSA s. 186)と相違する。

(b) 「火災」の意義 一八五一年の船舶火災法は、「火災 (fire)」に起因する船舶・貨物損害について適用される。ここに、船舶火災法の適用の有無をめぐる、「火災」の法律上の概念が問題となる。

火災とは何かについて、船舶火災法および一九三六年海上物品運送法のいずれにも定義はなく、アメリカの学説で特にこれを闡明にしたものも知らない。これに対し、判例は、伝統的に、一般の辞典に下されたる火災の語義を採用して海事法上の火災の概念を定立している。一九〇五年の *Western Woolen Mill Co. v. Northern Assurance Co.*<sup>(9)</sup> 事件は、海事の火災関係事件において常に引用される指導判例であるが、本件もそうした辞典による火災の定義に従って裁かれたケースの一つである。本事件は、倉庫に保管中の羊毛が洪水によって冠水したため、これを床に広げて

乾燥中、加熱して素材が破壊されるという事故について、火災保険証券の担保危険である「Fire」と認めうるかどうか争われた事件である。ここで、第八巡回区連邦控訴裁判所は、次のように「火災」を概念づけている。すなわち、「火災は常に燃焼 (combustion) によって惹起されるが、しかし燃焼が必ずしも火災を惹起するとは限らない。『自然な (spontaneous)』という語は、燃焼の原因を指し、それは外部的作因のない熱の内部的発展を意味する。燃焼または自然燃焼は急速に火災となるであろうが、しかし、そうなるまでは燃焼が火災であるとはいえない。The Century Dictionary によれば、『火災』は『可燃性の物体に関し高熱の作用によって放出された視認できる熱又は光』と定義され、また『Webster's Dictionary には、『火災』は『物体の燃焼における光及び熱の放出』と定義されている。火災の定義において視認できる熱または光の観念を含めないものはなく、これがその語の通俗的な意味でもある」と。要するに、火災とは、炎 (flame) または白熱 (glow) のように視認することのできる熱または光 (visible heat or light) であるとするのが米国の判例の見解であり、それは英国の火災法に関する英国裁判所の認識とも一致する。<sup>(10)</sup>

以上のようなアメリカ法における火災概念に従えば、熱および光を伴った燃焼はこれを火災として観念しうる反面、白熱状態ないし発火に達しない段階、換言すれば、相当量の熱を創出せずまた炎を生じない過程での単なる熱 (heat) や煙 (smoke) は、法的な意味においての火災とはいえないことになる。したがって、海上運送人は、単に熱または煙だけが原因で発生した積荷の損害については (例えば、穀類・肥料などの撤荷が内部で過熱しながらも視認できる炎が生ずるまでに至らず損害が生じた場合) 船舶火災法による免責の利益を主張することはできない。<sup>(11)</sup> ニューヨーク連邦地方裁判所による The Buckeye State (1941) 事件および Cargo Carriers, Inc. v. Brown (1950) 事件は、<sup>(12)</sup> そうした熱損 (heat damage) のみの場合に船舶火災法が適用されなかったケースとして有名である。前者の The

Buckeye State 事件は、撤積のとうもろこし約八万八千ブッシェルが輸送中損害を被った事件であり、損害の原因は船艙内に置き忘れた電球が船積後数時間の間、或いはその後恐らく全航海期間中付けっ放しであったこと以外にありえなかった。荷揚の際、電球は撤積のとうもろこしによって完全に被覆れ、その大半が黒い塊になっていた。運送人から火災が損害の原因であり、よって船舶火災法により免責される旨が主張されたため、法廷における争点は専ら本件に船舶火災法の意味する火災が発生したかであった。ここでニューヨーク西地区連邦地裁 (Knight 裁判官) は、船舶火災法上の「火災」の意義との関係で、「火災は、発火ならび燃焼 (ignition or combustion) により惹起され、かつ、それは視認できる熱または光 (visible heat or light) の観念を包含する。これがその語の通俗的意味である」と述べ、積荷のとうもろこしの大半が船艙内部の強烈な熱により黒い塊となっていた本件貨物損害に対して、熱がとうもろこしを燃焼させたのでなかったから (運送人側は、積荷が炎 (flame) により滅損したこと並びに灰の存在についてのいずれの立証にも失敗した)、船舶火災法にいう火災は発生していないとして、同法の適用を否定した。また、後者の Cargo Carrier 事件も、上記の Buckeye 事件に類似した撤積のとうもろこしの熱損ケース (船艙内の電灯器具と積荷のコーンとの接触が原因の火災損害) であって、同じくニューヨーク西区連邦地裁 (Knight 裁判官) は、炎または光の放射が火災の特徴であるとする化学者の証言に基づいて、運送人側に炎または光放射に関する立証がなかった同件について、結局、積荷は単なる「蒸留作用 (distillation process)」の状態にあったと認定して、船舶火災法の適用を否定した。

かくして、アメリカ法上、炎ある燃焼という意味における火災の直接の結果でない熱損・煙損・濡損等には、船舶火災法の適用がなく、海上運送人の任責事項となるが、ただかかる場合にも、一旦そこに現実の火災の存在が認められる限り、現実の火災の前の熱・煙等による損害は、いうならばすべてが一つの連続的かつ不断の過程の重要部分で

あると認識しうべきものであるから、海上運送人は、火災自体による損害はもとより、熱損・煙損および濡損についても、船舶火災法により免責をされるものと解されている<sup>(13)</sup>。

ただ、実際問題としては、積荷に生じた損害が、積荷の内部の熱の発展に起因するものか、それとも火災の結果によるものであるかについては必ずしも容易に判別できるといえるものではなく（実際には、例えば灰の科学分析＝ash test によって黒焦げ状態か灰色の灰の状態か、で熱によるものか火災によるものかが判定されることになる）とされる。Backeye State 事件（前掲）は、“ash test”を採用した先駆的判決である。）、議論を生じる余地がある。

因に、イギリスの商船法における火災の概念について一瞥すれば、同国法にも火災の定義はなく、特にこれを闡明にした学説もないが、船舶火災の指導判例の一つである *Louis Dreyfus v. Tempus shipping Co.* [1931] A. C. 726 (HL) が、白熱ないし発火の段階に至らない単なる加熱 (heating not arrived at the stage of incandescence or ignition) は商船法でいう fire でないとしており、この点は炎の発生しない熱損害 (heat damage) を火災損害としないうアメリカ判例の解釈と一致する。ただ、イギリス法によると、法にいう「火災による (by reason of fire) 滅失・損害」とは単に火それ自体による損害、つまり火の燃焼現象そのものから直接惹起される損害のみに限定されるものではなく、燃焼作用という物理的現象に付随して発生する煙やガスによる損害および消火のため使用された水や消火剤による濡損や変質といった間接損害も火災による損害に包含されるものと解しているから (*The Diamond* [1906] P. 282)、アメリカ法の解釈より柔軟である。

なお、敢えて断るに及ばないが、船舶火災法は船舶所有者の積荷に対する滅失・損傷に関した責任だけを免除するものであり、人身傷害または死亡に対する責任を免除しようとする法律ではない（英法でも同様である）。つまり船舶火災法は単に火災による積荷損害という単一の危険、すなわち請求権者についていうなら積荷の財産利益を侵害され

た積荷の所有者だけを対象とした法律であり、その賠償責任の免除は、いわばともに同じ取引圏に属する経済人・専門家である船主ないし運送人と積荷所有者との間のリスクの分配を図る法律である。この点は、船舶火災法と責任制限法（一八五一年船主責任制限法の中の一八二条と一八三条）の区別ないし差異という観点からも強調しておく必要がある。つまり、責任制限（一八三条）の場合は、積荷損害以外に広く人身損害、不法死亡（事故死）をも適用対象とし、そうしたさまざまな損害に対し支払うべき賠償額を制限するものであって、請求権者についていえば、必ずしも組織化され、専門知識のある経済人に限られず、そこには取引圏の外にあって運送人の責任制限によるリスクに対応できない私人もまた含まれるのである。

(c) 火災の場所 一八五一年船舶火災法は、「船舶に対し又は船舶上で発生した火災により、船舶に船積され、持込まれ若しくは船舶上に蔵置された一切の商品 (any merchandise whatsoever, ……shipped, taken in, or put on board any such vessel, by reason or means of any fire happening to or on board the vessel, ……)」<sup>14</sup> について生じた火災損害に適用があるとする。まず、船舶火災法は、運送する「本船上」(on board the vessel) の火災にのみ適用されるのであって、積荷が本船上に在る間に被りたる火災損害につき運送人を保護するものである。一九三六年海上物品運送法にも同様の制限がある (COGSAはいわゆる「テークルからテークルまで」に適用される)。ただ、船舶火災法上、火災が本船上でスタートすることは必要条件ではないから、舢舨など他船上または棧橋、埠頭など地上で発生した火災が本船に燃え移り、本船上の積荷を滅損させたる場合にも、運送人は当然に船舶火災法の保護に与ることができる。これに対し、積荷が本船に船積される以前もしくは本船から荷揚げされた以後、舢舨上または埠頭など本船外の場所で発生した火災によって損害を被りたる場合には、もとより船舶火災法の適用はない。そこで、海運の實際上、運送人は一般に運送契約上船積以前および荷揚げ以後の火災に基因する損害につき責任の軽減を図る特約をなすことになるが、

米判例によれば、そうした免責条款は船舶火災法の規定趣旨に背反せざる限り（つまり、運送人自身の故意・過失に起因する火災を免責とするものでなければ）、有効と解されている。<sup>(15)</sup>

なお、イギリスの商船法の「(fire) on board the ship」に対する解釈について一言述べるとすれば、同法上、その意味については発生の原因ないし根源を当該船舶内にもつ火災であることが強調され、したがって本船と無関係に埠頭の倉庫や本船に横付けされた舳舟上において発生した火災に基づく損害は免責とならない（*The Bernina* (1886) 12 P. D. 36）。アメリカ法の解釈とは異なる。もっとも、火災発生のルーツが本船にある以上は火災による損害が本船上で完成されることは要しないから、例えば、本船の火災により加熱された貨物が舳上に積移されそこで発火・焼失した場合には商船法の適用があり、責任は免除される（*Louis Dreyfus, supra*）。

(d) 商品に対する損害 船舶火災法は、そもそも積荷の損害に関する請求にのみ適用される法律である（つまり、火災法は、責任制限法と異り、人の死亡または傷害に関する請求については適用がない）。そこにいう「一切の商品 (any merchandises)」の意義については、一八五一年の原法が、「一切の物品または商品 (any goods or merchandises)」としていたものを、一八七四年の改正法 (Rev. Stat. §5596) によって、「goods」の語を削除した事情に鑑み、判例は、「Merchandise」を、一般に商業の慣習上売買の目的とされる物のみを指すと制限的解釈をし、船客の馬や荷車のほか手荷物その他の身回品などはこれに包含されないと解している。<sup>(16)</sup>

この点、イギリス法では、アメリカの一八五一年原法の範とされた（したがって米法と同一内容の規定であった）一八五四年商船法第五〇二条に関して、判例が、その「taken in or put on board the ship（持込まれ、若しくは船上に蔵置された）」という条件文句は、人が船舶内で継続的に持ち続ける品目は除外されると解釈し、船客の身回り品などは含まれないとしていた（*Smitton v. Orient SN Co.* (1907) 12 Com. Cas. 270）。一九七九年商船法一八条の規定を継受

した現行商船法一八六条は、一八九四年法にあった条件文句をオミットして、「any property on board the ship」とシンプルな表現にしたから、当該船舶で運送される客の所持品を含む一切の品目が対象されるものと解される<sup>(17)</sup>。もつとも、イギリスは、一九七九年商船法により、いわゆるアテネ条約、すなわち一九七四年海上旅客手荷物運送条約に対応し、一九八一年一月一日から同条約に連合王国の法としての効力を付与しており (M. S. A. 1995, s. 183)、その英国の国内法たるアテネ条約によれば、一九九五年商船法一八六条は運送人がアテネ条約の下で負担する責任を免除するものではないとするから (M. S. A. 1995 Schedule 6 Part II s. 13)、旅客運送契約に基づいて船舶により海上輸送される託送手荷物および旅客の身回り品を含む船室持込手荷物 (ただし動物を除く) または車両 (vehicles) に関してはアテネ条約が定める過失責任の原則 (ただし、損害が火災ほか爆発、難破、衝突など一定の海上災害を原因とする場合には過失推定責任原則) と一定金額による責任の制限により海上運送人は責任を負うことになる<sup>(18)</sup>。

また、連合王国の船舶所有者は、火災が船舶の不堪航 (unseaworthiness) を原因として発生した場合でも、その不堪航につき船主自身に「故意又は認識ある無謀な行為」のない限りは、現行商船法一八六条の免責の利益を享受できる。この点は、アメリカ法の場合は証明責任の分配問題に絡んで判例が対立するが、イギリス法上は、一九八四年商船法五〇二条の下で、火災事件に関する指導的な判例 Virginia Carolina Chem Co. v. Norfolk & North Am. Steam Shipping Co., [1912] 1 K. B. 229 (C. A.) をはじめとする一連の火災事件判決において、商船法の規定は英国船の船主自身の故意・過失が火災の発生につき関与せざることを必要かつ十分条件とした規定であるから、それ以上そこに堪航性を黙示させる解釈は、「法条の “British seagoing ship” と同じ文言を “British seagoing seaworthy ship” に改正することになり」 (Vanhan Williams L. J. in Virginia Carolina 事件) 認められないとされ、学説も含め反対の解釈はない。ただし、不堪航それ自体に船主自身の故意・過失があり、かつ火災がこの不堪航により惹起されたとい

う場合には、損害は正しく船主の故意・過失により発生したのであるから、もとより船主は責任を免除されない。

(Lennard's Carrying Co. v. Asiatic Petroleum Co. [1915] A. C. 705).

なお、以上のような船舶火災法上享有できる火災免責の特典について、船主が運送契約上または船荷証券上、明白かつ明瞭なる文句によってそうした特権を放棄することは構わない。船舶火災法上特に明文がある訳ではないが、一九三六年海上物品運送法では運送人が船荷証券の明文をもって同法上享受する権利および特典を自由に放棄できる旨が明定されており (§1305)、火災法を含めた権利放棄に関する制定法のルールであると理解できる。ただ実際問題として、船主が火災免責を放棄することはまずありえないことであり、事実、英米に火災法が誕生した一八五〇、六〇年代の船荷証券約款には、海の危険や天災、国敵などの免責事由とならび火災が必ず挿入されている。

(e) 船主自身の故意・過失 (design or neglect) 船舶火災法の下で、船主が火災による積荷損害に対して完全免責の利益を享受するためには、火災につき、船主自身に“design or neglect”のなことが条件とされる。海上物品運送法の火災免責規定についても、同様に火災による損害が運送人の“actual fault or privity”によらないことが条件とされ、また船舶火災法と同一法典に納まる責任制限法一八三条(a)においては、船主自身の“privity or knowledge”なきことが積荷の滅失、損傷につき船価による責任制限を主張できる前提とされている。このように、米国の海事法上、それぞれ各様に一對のアンチークな単語で表現する(この点、英国の海事法は、M. S. A. であれ COGSA であれ、古くは“actual fault or privity”で、現在ではいわゆる“intention/recklessness”で用語統一されている)この語こそは、運送人の免責権ないし責任制限権の成否を左右するキーワードであり、それ故に、米国裁判所は一九世紀後半以来今日までの約一世紀にわたり、それをいかに海事法典の中で機能させるべきかにつき苦悩するのである。

ところで、すでに述べたように一八五一年の米船主責任制限法は英国の初期の「船主責任制限法」を典範として

立案され、したがって、一八三条〔責任制限〕にいう“privity or knowledge”は一応古き英国法に語源を辿ることができ、船舶火災法（一八二条）については、一七八六年船主責任法の火災免責条項があるも、その英国法は船舶火災に対する船主の責任免除を無条件に認めるものであったから、この点のみ限ってみれば、船舶火災法にとって英国法は直接の母法とはいえない。しかし、責任制限法のブレイクワーズである *privity or knowledge* については英国の初期の船主責任法時代にそれについて解明した判例はまだ存在せず、また、船舶火災法のブレイクワーズ *design or neglect* は米国法特有の表現であったから、そうしたキーワーズの概念ならびにその認否は、挙げて合衆国裁判所の裁量に委ねられていた。それでは、こうした“*design or neglect*”または“*privity or knowledge*”（以下、初期の米国の裁判所は一体どのような意味を吹き入れ、また解釈のルールを定立したのであるか。まず、船舶火災法の“*design or neglect*”については、同法に最初に関わった合衆国最高裁判所が一八六六年の *Walker v. The Western Transportation Co.* 事件で、船舶火災法における船主の火災損害免責は火災が船主の *design or neglect* に帰せしめられる場合だけにつき定めたものであり、また同法の立法目的が船主保護にあり、さらに同法の但書が船主の過失のみをいうことに照せば、船主は自身に *design or neglect* の非責がない限りその士官、海員の違法な行為に対し免責される旨を判示して、船舶火災法の但書の適用に関する基本的な原則ないし解釈指針が示された。次いで、一八九八年のニューヨーク地方裁判所判決 *The Strathdon* 事件においては、初めて“*design or neglect*”の語句に“*design*”なる語は、船主が故意にまたは認識しながら行ないもしくは放置した行為ないし懈怠 (*act or omission, done or suffered willfully or knowingly by the shipowner*) とし、それは火災を惹起しもしくは他人が火災を惹起するのを黙認する故意を含む。……（これに対し）“*neglect*”なる語は正反対の懈怠の意味で、懈怠とは故意の権利侵害でないものを含み、それによって財産もしくは第三者に対する権利の侵害をもたらす故意に非ざる義務違反をい

う」との一般的定義がなされ、<sup>(20)</sup>さらに一九三二年には合衆国最高裁判所が、船舶火災法に関する代表的判例 *Farle & Stoddart* 事件において、初め、同法の “neglect of such owner” の語句に直接言及し、それは船主自身の過失 (personal negligence) であり、法人船主であつてはその者に検査や決定処理が委譲された会社の業務執行役員または代理人の過失のみを意味する旨の解釈がなされ (287 U. S. pp. 424-425)、<sup>(21)</sup>これら初期の判例により構成された design or neglect の意味と解釈原則が今日まで数少ない船舶火災事件判決における米国裁判所の共通了解となつて運用されるのである。一方、責任制限法一八三条の “privity or knowledge” の概念については、初期の責任制限法事件の一つである一八七七年の *Lord v. Goodal (The Ventura)* 事件<sup>(21)</sup>において、米国裁判所の基本的な解釈原則が示され、俗にいう “privity or knowledge” の意味は「損害を発生させ若しくは損害の発生に寄与した懈怠ないし過失について船主自身が関与したこと、または、予見された損害に乗ぜざるを得ないことにつき若しくは損害の発生を防止すべく適切な手段を講じなければ損害が発生し若しくは損害が発生する恐れがある事態につき、船主自身が認識し若しくは認識しうることである。責任制限法の意味において船主を法の定める特典から排除するものとしていふ privity が構成されるためには、船主自身に何らかの競合があるか、若しくは船主自身に何らかの懈怠ないし過失があるか、ないしはそれに船主自身が関与する場合でなければならぬ」と説明されている。要するに、責任制限法一八三条にいう “privity” とは、船主自身が現実的・直接的に関与した (personally participated) 過失または懈怠であり、また “knowledge” とは、滅失・損害の原因ないしそれに寄与する事実について船主自身が現実に認識したこと (personal cognizance)、またはそうした認識の方法ないし手段を有していたという場合をいうとする (当然、船主の privity or knowledge が認定される事態は限定される) ものであつて、この一般的な定義が、その後一世紀近くにわたり責任制限法はのみならず船舶火災法の解釈の基準としても採用されるのである。(当初は、火災法の “design or neglect” と責任

制限法の “privity or knowledge” の二つの語句については、それぞれ意義も注意義務の標準も異なるものと解されていたが、二〇世紀後半に高まる反責任制限の司法ムードの中で、両者は同義で、両者に定立された注意義務の標準は基本的・本質的に異ならないとする解釈に変わっていく。

以上、アメリカの裁判所は、船舶火災法（また責任制限法、海上物品運送法）が船主に対して付与する特典を剝奪する design or neglect について、まずはそれ自体の意味の確定から取り組み、頭を悩ますが、さらにその後、design or neglect の認否に係属していつそう難解な問題が現われる。いわゆる法人船主 (corporate shipowner) と船主の故意・過失の問題である。すなわち、船主が自然人（個人）ではなく、法人の形態をとる場合に、船主自身の design or privity とは法人の機構の中でいかなる者の design or privity を法人自体に帰趨させるべきかという厄介な問題である。しかし、ここではこの問題に深く立入るつもりはない。別稿に譲るとして、<sup>(22)</sup>一つだけ、アメリカの船主責任制限法の司法運用傾向が海運企業保護から海上事故の債権者保護へと大きく転換しようとする中で示された合衆国最高裁判所のリベラル派裁判官ダグラス (William Douglas) による法人船主の privity or knowledge とは、「その損害をいし侵害が発生した経営部門 (phase of business) に対する管理監督権限を包含した権限を有する業務執行役員、支配人もしくは監督者の過失または懈怠である」(Corryell v. Phipps (The Seminole), 317 U. S. 406, 410-411) の一章節を引用しておく。けだし、この “phase of business” の理論は二〇世紀後半の連邦判例に急速に浸透すると同時に、その支配監督権限を授与された者の人的範囲が柔軟に解釈されて、いわばアメリカ法の一つの特色をつくるからである。

③ U. S. COGSA (46 U.S.C. § 1304 (b))

世界の海運の様相が大きく変貌する一九世紀中葉、ニューヨーク沖合で発生した一つの船舶火災事件判決を契機に、難無く連邦議会を通過した船主責任制限法（船舶火災法を包含する）は、アメリカの船主をして、少なくとも損害賠償責任の範囲の面で、イギリスや欧州大陸諸国の船主と同等の地位に立たしめた。しかし、船主と荷主の各々の法的権利に関する緊張関係は、この法律の制定によっても氷解されるには至らず、一九世紀後半を通じ両グループはその法の運用の不公正・不透明さに不満と苛立ちを募らせていくばかりであった。

ところで、一九世紀後半期における海上物品運送法での顕著な現象として特筆されることの一つに、この時代の汽船による定期航海に伴ういわゆる個品運送の発達とも絡んで、船荷証券における免責約款（exception clause）の氾濫がある。すなわち、いわば物品の保険者として完全な引渡につき絶対的な責任を強いる一般海法や厳格なコモン・ロー責任を打破すべく、海上物品運送人が、その荷送人との個別運送契約において運送品に関する責任の減免を図る特約（例、海上危険・天災などコモン・ロー上の典型的事由の免責約款に加え、過失約款、不知約款、裁判管轄約款など）の増大である。<sup>(23)</sup> いまこれを運送人の火災責任ないし火災免責約款という絞りをかけて繰り返えせば、一八五一年の船舶火災法の制定によって、アメリカの海上運送人（＝船主）は、火災による積荷損害については、総じて嚴重な一般海法の運送責任原則を切断されたとはいえ、同法は、そもそも適用区間が運送品を船積した後荷揚げするまでの間であり、地理的適用範囲として「船舶内の火災」に限定され、埠頭・上屋・倉庫などの陸地や港湾、舢舨上の火災にする損害については適用されないと解されていたため（本稿二二(1)(c)参照）、多くの運送契約約款にはさらにそうした火災免責の適用範囲を船積み以前および荷揚げ以後にまで拡張して運送人が免責される旨の特約が挿入されていた（連邦裁判所は、かかる特約については異議を唱えなかった）。

かくして、海上物品運送業の発達に伴い多発化、多様化する貨物損害事故に対応するかたちで、船荷証券上の免責

約款はますます詳細・巧妙となり契約紙面を埋め尽くすことになるが、しかし、上述のように、アメリカの裁判所は、運送人が自己または船長・海員など海上被用者の過失につき責任を免れる旨の特約 (negligence clause) に対しては、「任意の合意といえず、公正かつ合理的 (just and reasonable) ではなく、公序 (public policy) に反する契約」であるとしてその私法的効力を否定していたから (連邦裁判所は、上掲の船積前および荷揚後の陸上における火災をモカヴァーすべく適用拡大する持約もその限りでは無効としなかったが、火災損害が運送人の過失に基因するのであれば免責特約は無効とした)、アメリカの海上運送人は、そうした免責約款を基本的に適法・無効な契約と解するイギリスや独・仏など欧州大陸諸国の海上の運送人に太刀打ちできず、次第に大西洋航路の海上貿易を英国等の商船隊に圧倒される結果になる。

一八九三年一月十三日に制定されたハーター法 (Harter Act, Ch. 105, 27 Stat. 445 (1893), 46 U. S. C. §190-192) は、こうした船荷証券の免責約款の跋扈や予測が困難な責任制限の権利に苦悩するアメリカの海運業および荷主を保護することを目的として制定された法律である。<sup>(24)</sup> ハーター法は、一方で、船長・海員その他の被用者が、運送品を適切かつ注意深く取扱い、保管し引渡すべき義務や運送人が船舶の堪航能力の提供に関し、「相当の注意 (due diligence)」を尽くす義務を軽減・排除する特約を無効とし (同法一条・一条、46 U. S. C. §190, §191)、他方、運送人は発航時に船舶の堪航能力に関して相当の注意を尽したことを証明できれば航行または船舶の取扱上の過失に基づく損害に対して一切の責任を免除され、また、運送人は相当なる注意をなしても発見できない隠れた欠陥や海上危険・天災・国敵・差押及び荷送人の過失等々から発生する損害に関する責任を免除されるとする (同法二条、46 U. S. C. §192)。したがって、こうしたハーター法を、伝統的なコモン・ロー責任との関係でみれば、一方で「過失」約款を禁止することにより海上運送人の責任を厳格化する反面、いわゆる航海過失免責やコモン・ロー上の伝統的な免責事由の法定化、お

よび船舶不堪航や運送品取扱上の過失に関する証明責任の荷主負担、さらには船舶堪航能力の絶対的担保義務から「相当の注意」義務への軽減などコモン・キャリアの厳格責任を緩和するという寛厳併有の形で整理・修正したといえるのである。ただし、ハーター法は、運送人の火災損害に対する免責については規定していないから、ハーター法の成立後も海上物品運送法が成立するまでは、なお船舶火災法が火災損害からアメリカ船主を保護する唯一の法律として存在し続けるのである。

ところで、ハーター法は、その後一九三六年まで、海上運送人・荷送人との権利義務関係を定める唯一の米国制定法として機能するとともに、当時同じ荷主国の立場にあった、オーストラリア、ニュージーランド、カナダなどの英自治領に対しても影響を与え、ハーター法に倣った新立法を相次ぎ制定させることになる。<sup>(25)</sup>二〇世紀のこの時代のもう一つ別の動きとして、第一次大戦（一九一四—一六）後の国際協調の高揚の中で、船荷証券約款を国際的に規制し、船荷証券に関する世界的統一法を作成しようとする必要が高唱され、その結果、通称ヘーグ・ルール（Hague Rules 1921）として知られる一九二四年船荷証券統一規約が成立する。そしてアメリカは、一九三六年四月一六日、この国際規約を受けて、海上物品運送法（Carriage of Goods by Sea Act 1936, Ch. 229, 49 Stat. 1207 (1936: 46 U. S. C. §1300-15)）を制定する。米国海上物品運送法（U. S. COGSA）は、運送人に対して、(a) 船舶を堪航状態におき、(b) 船員の乗組、船舶の機装及び需品を補給し、かつ、(c) 船艙を物品の運送に適する状態におくことについて、「相当の注意（due diligence）<sup>(26)</sup>を尽くす義務を課す（同法三条(1)項、46 U. S. C. §1303）一方、運送人をして相当な注意を怠ったことに基づかない船舶の不堪航による滅失・損傷に対して責任を免除し、またいわゆる航海上の過失、海上危険、天災、国敵など一六個の免責事由を認めている（同法四条一、二項。46 U. S. C. §1304, §1304 (a)~(p)）。そして、「火災」もそうした免責危険の一つとして、以下のように規定される。

「運送人および船舶は、次のことから生ずる滅失または損害については責任を負わない。……(b)火災、ただし運送人の故意または過失によるものを除く」。(Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from, …… (b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.)

なお、アメリカの海上物品運送法に関して最近の動向を指摘しておけば、一九八〇年代から、現行一九三六年法を改正する動きが活発化し、一九九六年にはこの法改正作業と取り組んできたアメリカ海法会 (MLA of U. S. A.) から改正草案が提示されて、すでにその将来図が概ね判明している。この改革案においても、運送人の権利・免責規定たる第四条一、二項は、唯一「航海上の過失」免責を廃止した点を除き、基本的に現行のアメリカ法が維持され、四条二項(b)の「火災」の抗弁も、「運送人 (carrier)」につき契約運送人 (contracting carrier)、履行 (実行) 運送人 (performing carrier) および航洋 (海上) 運送人 (ocean carrier) を指すとして広汎な定義を下すほかは現行法を実質的に変更してはいない。因に、アメリカ海法会改正草案の第四条二項(b)を示せば、「(1) (省略) (2) 運送人及び船舶は、次のことから生ずる滅失又は損害については責任を負わない。(a) (保留) (b) 船舶上の火災、ただし、この免責は、火災を供給した船舶上の火災に関して、(i) その火災がその者の故意又は過失により生じたのでないことを条件に海洋運送人および(ii) その火災がその者の故意又は過失により生じたのでないことを条件に契約運送人、についてのみ適用がある。」(2) The Carries and their ships shall not be responsible for loss or damages arising or resulting from—

(a) [reserved] (b) Fire on a ship, provided, however, that this exemption applies only for the benefit of (i) an ocean carrier, unless the fire was caused by its actual fault or privity, with respect to a fire on a ship that it furnished, and (ii) a contracting carrier, unless the fire was caused by its actual fault or privity.) 与えられる。つまり海法会案の趣旨は、「運送人」のうち、履行運送人 (運送契約の下で契約運送人の責任を分担する者。例、ステベ、

ターミナル・オペレーター)を除き、航洋運送人(物品運送の使用される船舶の所有者・運航者・傭船者)と契約運送人(荷送人と運送契約を締結する者)は、運送人に故意または過失のないことを条件に伝統的な火災免責の利益を享受することができるものとし、ただ、航洋運送人は、彼が供給した船舶上の火災に関して免責を主張できるだけなのに對し、契約運送人は、船舶上のいかなる火災に關しても(例えば火災が履行運送人たるステベないしその使用人の過失に起因する場合でも)免責の利益を受けられる、と定めるのである。

ところで、現行の米國海上物品運送法は、ハーター法の規定と一致する部分(例えば、船舶の堪航性に關する相当の注意義務)があるが、反面、二つの制定法の間には重要な相違点もいくつか存在する。特に、本稿に關連するところでは、ハーター法の場合、運送人が船舶の堪航能力に關して相當の注意義務を履踐したことを同法三条(46 U.S.C. § 192)に列挙される航海過失や海上危険、國敵その他の免責事由を享受できる前提としているのに対し、海上物品運送法の場合には、そうした海上危険・國敵等はいわば制御不可能な損害として挙げられ、請求が船舶の不堪航に關する場合にのみ運送人は船舶の堪航性につき相當の注意を尽くしたことを証明せねばならないとされる(同法四条一項、46 U.S.C. § 1404)点は、重要な相違点である。<sup>(27)</sup>

次に、以上のような現行の米國海上運送法規について、その適用關係を示せば、まず、ハーター法は船舶火災法を含む船主責任制限法を排除ないしは廢止するものではなく(同法第六条、46 U.S.C. § 196)、また、海上物品運送法も、船舶火災法(およびハーター法)における運送人の權利義務を留保する旨が明文とされている(同法第八条、46 U.S.C. § 1308)。また、海上物品運送法とハーター法との關係では、物品が運送船舶に在る間は前者が後者に優先して適用があるとされ(同法第一条(a)、46 U.S.C. § 1301 (a))、一方、ハーター法は、物品が船積される以前および荷揚以後引渡されるまでの關係に適用がある(海上物品運送法二二条、46 U.S.C. § 1311)。また、海上物品運送法の適用は合衆國の

港へのまたは港からの海上物品運送契約すなわち外国貿易 (foreign trade) に限定され、その限りでハーター法 (本法は外国貿易、内国運送の双方に適用ある) に優先するが、国内の海上物品運送には特に海上物品運送法を適用すると約定がない限り (ハーター法は、COGSAのパッケージリミテーション (五〇〇ドル) より低い限度額を定めるため実際上内国B/LにCOGSAが摂取されることはほとんどない)、ハーター法が適用されることになる。

#### 4 Fire Statute とCOGSAの比較

アメリカ法上、船主ないし海上運送人の火災による積荷損害に対する責任免除は、一九世紀立法の「船舶火災法 (Fire Statute)」や、ハーター法をバックボーンとする国際条約に倣った「海上物品運送法 (COGSA)」との二つの制定法によって重疊的に保証されている。つまり、法の形式としては、各々別個の注意基準 (standard of care) を定立する二つの制定法が併存して、火災損害の責任免除を規定していることになるから、船主ないし運送人が火災損害による責任から免れるためには、火災法の下では船主に *design or neglect* がなく、また海上物品運送法の下では運送人に *actual fault or privity* がなくことが条件とされるのである。

ところで、船舶火災法と海上物品運送法とは、成立年代において大きく (八五年間) 隔世し、またそれぞれ立法目的も成立事情も異なるが、船主ないし運送人の火災免責について実質上同一の表現をしており、一般にも、例えば後述のように船主または運送人の免責特権を阻却するいわゆる「故意・過失」の概念の解釈に代表されるように、両制定法の火災免責規定はこれを統一的・調和的に解釈すべきものとされている (本稿二二②(e)参照)。

また、船主または運送人に認められる火災責任の免除が、彼等の対人 (*in personam*) 責任のみならず、対物 (*in rem*) 責任についても適用されることも、両制定法に共通する点である。この点は、海上物品運送法上は法文に明白

であるが（同法四条二項は“Neither the carrier nor the ship”とする）、船舶火災法の場合には明文がなく（同法は、単に“*No owner of any vessel*”とするのみ）、ために判例は、当初、船舶火災法は船舶所有者の対人責任についてのみ適用があり、船主は積荷債権者に対して対物の責任を負わねばならない趣旨に解釈していた。<sup>(28)</sup>しかし、かくしては船主をして特に船舶火災責任からの解放を認められた法の精神が没却され、實際上責任の制限（船主責任制限法一八三条による船価に基づく責任制限）を認めるのと何ら変りがない結果となることから、一九四三年、合衆国最高裁判所は、*Connors Import Co. v. Kabushiki Kaisha Kawasaki Zosenjo (The Venice Maru)* 事件<sup>(29)</sup>において、船舶火災法の立法趣旨に照し火災損害免責が船主の対物責任にも及ぶ旨を判決するに至った。

このように、船舶火災法と海上物品運送法とは、いくつかの共通項がある反面、二つの制定法の間には以下のような相違点もある。まず、既に指摘したように、法の適用範囲に関して、一つには、船舶火災法が単に船舶所有者および船舶貸借人（＝裸傭船者）のみに適用される法律であるのに対し、海上物品運送法は船舶所有者のほか、広く定期傭船者（*time charterer*）、航海傭船者を含む運送人（*carrier*）に対して適用がある点である（46 U. S. C. §1301 (a)）。この結果、現代の海運の実際において運送人たる立場で企業活動を行なっている定期傭船者は海上物品運送法による火災免責の利益は受けられるが、船舶火災法上の免責保護には与ることができないことになる。したがって、定期傭船者が、その積荷の火災損害に対して免責の抗弁を主張するためには、航海の開始に当り本船を堪航能力あらしめるべく相当の注意を尽くしたことを証明しなければならないから（現在の第九巡回区連邦裁判所判決によると、米国海上物品運送法第四条二項(b)の火災免責は、同条一項の注意義務が履踐されることが前提であるとされる（詳細は、本稿三(三)参照）、定期傭船者は、船主保護を立法のバックボーンとした船舶火災法の下で船舶所有者や船舶貸借人が享受する法的保護の内容に比較して不利益な立場におかれているということになる。第二には、海上物品運送法が俗に“*テイク*

ルからテイクルまで、(from tackle to tackle) すなわち物品を船舶に積込んだ時からこれを船舶から荷揚げした時までの期間につき適用される法律であるのに対し (46 U. S. C. §1301 (e))、船舶火災法は船積以前および荷揚以後にも適用される法律である。この点は、例えば舁取りされた積荷が舁上で火災により損害を受けたという場合に、運送人が制定法の保護を受けうるか否かという形で具体的な差異となる (なお、最近の米国海法会の改正案では、「テイクルからテイクル」の制限は撤廃され、運送品の受取から引渡までとされ、また地理的には内陸運送にも適用拡大されている)。なお、ハーター法は、内国、外国の運送ならびに物品の船積前および荷揚後に引続き適用される (46 U. S. C. §1301, §1311, §1312)。第三に、海上物品運送法の下では、運送人は船舶に堪航能力を具備させるべく相当の注意をなす義務を負うものとされ、運送人がそうした相当の注意を怠った場合には火災その他の法定免責の利益を享受することができないとされるが (46 U. S. C. §1303)、船舶火災法にはかかる規定はなく、同法の下では、火災が船舶の不堪航に起因する場合でも船舶所有者、船舶貸借人が船舶の堪航性につき相当の注意をするに關して個人的な故意・過失 (design or neglect) がない限りは法定免責の利益に与れるものと解されている点である (本稿二二参照)。また、第四には、海上物品運送法においては、ハーター法と同様に運送人が法令上または契約上負担する義務は他人 (例、船員、サーベヤー、船舶修繕業者) に委譲することができない性質の義務 (nondelegable duty) と解されており、よってそうした義務を委譲された者の過失・懈怠は運送人に帰趨されるが、船舶火災法の下では、被委譲者の過失・懈怠は一般的には船舶所有者に帰趨せられること<sup>30)</sup>はない。つまり船舶火災法においては船主・運送人に帰せしめられる代位責任が排除されている。第五に、海上物品運送法の下では、その「相当の注意」は、載貨や船舶の堪航能力具備との関係で遵守すべき基準などを命ずる国の規則 (例、U. S. Coast Guard Regulation) に事実従うことを要求されるとし、したがって、法規違反は運送人の注意義務違反となるのに対し、船舶火災法は、船舶安全に関する法律 (例、S

OLAS 条約) や国家沿岸警備隊 (U. S. Coast Guard) など国家機関が定める規則に対する遵守を条件づけるものではないから、法規違反が “design or neglect” を構成しないとされることである。<sup>(31)</sup>

以上により明らかなように、海上物品運送法における火災免責条項は、特に船舶の堪航能力の側面で、これを援用しようとする運送人・船主に対して厳しい解釈がなされており、それ故に、一般論としては、船舶火災法における免責の方がより確実な法の保護を期待できることになる。ただし、すでに指摘の通り、海上物品運送法と船舶火災法とは後者が優先しながら重疊的に共存するものとされるから、これをその通り前提として考える限り、海上物品運送法の火災免責が具体的に問題となるのは、わずかに運送人が船舶火災法にいう「船舶所有者」に該当しない場合——つまりは実際問題としては定期傭船者、船舶運航者、船舶管理人など——についてだけのことである。

## 5 イギリス法

### ① 一九九五年商船法一八六条

イギリス法上、船舶火災により積荷に生じた損害に対する船舶所有者または海上運送人の責任(ないし免責)につき定める法律は、一九九五年商船法 (Merchant Shipping Act 1995 (c. 21)) 第七部〔船舶所有者等の責任〕第一八六条、および一九七一年海上物品運送法 (Carriage of Good by Sea Act 1971 (c. 19)) 第四条二項(b)である。後者は、いわゆるヘーグ・ウィスビー・ルールに英国内における法の効力を付与し、「付則」に国際条約のテキストをそのまま包摂したものである。また、イギリスの場合、船舶により運送される旅客および手荷物が火災その他特定の海上災害によって死傷もしくは滅失・損傷した場合の運送人責任を規律する特別の法律として、一九九五年商船法の「付則 6」に包摂され、英国内において法の効力を付与された(同法一八三条)いわゆるアテネ条約すなわち一九七四年海上旅客

手荷物運送条約（一九七六年のSDR改正条約を含む）があり、国際、国内の海上旅客運送に關して適用される。本稿では主に商船法の火災免責について述べる。一九九五年の現行商船法一八六条一項は、「本条第三項の規定に従うことを条件として、英国船舶の所有者は、船舶上の一切の財産が船舶上の火災により滅失または損傷した場合、その滅失または損害に対して責任を負わない」とする。本条は、航海産業の保護奨励なる政策の下に船主の總体的な責任の制限を図り創設された船主等の責任制限制度の一角を成し、ここに至るまでの二世紀余の法歴には幾多の変遷がある。

そもそも、イギリスにおける船主責任制限制度は、一八世紀初期に濫觴し、一九世紀を通して独自の発達を遂げつつ、二〇世紀には国際条約の基盤形成に貢献するとともに、条約との調和を図って何度かの法改正を重ねている。しかしてイギリスが、船舶上で発生した火災による財産損害（人の死傷は対象外）につき船主に完全免責の恩典を付与したのは、イギリスに最初の船主責任制限法（一七三四年船主責任法）が誕生してから約半世紀経った一七八六年の船主責任法（26 Geo. 3, c. 86）である。本法は、テムズ河に碇泊中の商船が深夜盗賊に襲われ大量の銀貨が強奪されるという事件（Sutton v. Michell, 99 Eng Rep 948 (K. B. 1785)）を契機に、初期の船主責任法の適用範囲を乗組員のそれから広く第三者による盗取・横領等に拡張する傍ら、犯罪行為による不明告の高価品の滅失とならび船舶上の火災に基因する積荷の滅失につき、船主を絶対・無条件に（前法の如き「船主に故意・過失がない限り」なる前提条件はかない）責任免除とした（三条）。かくて誕生した船舶火災免責は、その後、一八五四年に編纂された一大海事公私法典「商船法（Merchant Shipping Act: MSA）」第九部の第五〇三条一項として収録され（二）で、初めて、免責の先行条件として「船主の故意・過失なきこと（without his actual fault or privity）なる但書文句が挿入される）、さらに一八九四年の商船法第八部の第五〇二条にそのままの形で引き継がれて、一九七九年商船法が成立するまでの八五年間数多くの

判例によって少なからぬ解釈原則が確立される。一九七九年商船法は、新しい一九七六年海事債権責任制限条約の採択に伴い、既存の一八九四年商船法をはじめこれを補う一九〇〇年法、一九五八年法など一連の改正商船法を原則廃止し、「付則 4」に新しい国際条約のテキストを包摂するとともに連合王国内で効力をもつ特別規定をおいた（一九八六年二月一日施行）。その第一八条一項が火災免責規定であり、同条は一九九五年の商船法の改編に伴い、そのまま現行の一八六条一項（上掲）となっている。一九七九年商船法一八条（一一九九五年商船法一八六条）は、一九九四年商船法五〇二条および一九五八年商船法三条を実質的に再制定したものであるが、一九七九年および一九九五年商船法（以下、新商船法という）と一八九四年商船法（以下旧商船法という）の火災免責規定は全く同一というわけではなく、新旧規定には重要な差異がある。すなわち、一九七九年法の一八条（一一九九五年法一八六条）においては、責任制限が阻却される事由が、一、四半世紀にわたって法経験を積み上げてきた“actual fault or privity”テストを捨て、今日広く運送関係諸条約において定型化されている“act or omission, committed with intent cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result”（損害を生ぜしめる意図をもって又は無謀にかつ損害を生ずるおそれがあることを認識して行なった作為又は不作為）なるテストに切り替えられた点と、一八九四年商船法では、責任制限を主張する者すなわち船主が火災の発生につき actual fault or privity がないことを証明できなければ免責されないと解されていたところが、一九七九年商船法一八条は、請求権者によって火災が免責を主張する者自身のいわゆる intention/recklessness に起因したことが証明された場合に免責の権利が喪失するとされて証明責任の転換が図られた点である。請求権者への立証責任の転換は、船主等責任を負う者の行為につき何か疑念のある事件であっても、彼らに責任制限権を保持させる結果になってしまうし、またより厳密化された行為基準は、請求権者に対し、損失が責任を負う者自身の作為・不作為から生じたことを証明させるのみならず、彼らがそうした損失を意図

していたかまたは彼らが無謀にかつそうした損失の生ずるおそれがあることを認識しつづなしたことについても証明責任を負わせるものであるから、責任制限権をブレイクするのは相当困難となったことは確かである（新商船法はより高い責任限度額とこのほとんど打ち破られることのないテストを設定することで船主等と債権者とのバランスをとっている）。

ところで、新商船法の新しいブレイク・クローズにおいて、船主等いわゆる責任を負う者（“the person liable”——現行商船法では、航海船であると否とを問わず、船舶の所有者のほか、共有者、傭船者、船舶の管理人、運航者をいう。M. S.A. 1995 s. 186. Schedule 7 Part I Art. 1, Part II para 2）の責任制限権が阻却されるテストとして採用された「his personal act or omission, committed with intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result」なる新たなフォーミュラは、もちろん一九七六年海事債権責任制限条約第四条の規定によるものであるが、イギリス法上、そのワーディングは、商船法のほか、一九七一年海上物品運送法の付則に掲げられるいわゆるヘーグ・ウィスビー・ルール（COGSA 1971, Schedule, Art. IV(5)(e)）、一九七四年海上旅客手荷物運送条約（ヘアテネ条約）の国内立法（M. S. A. 1995, Schedule 6 Art. 13）<sup>32</sup> および一九五五年改正のワルソー条約の英国国内法である一九六一年航空運送法（Carriage by Air Act 1961, Art. 25）など一連の運送立法においてもほぼ同一の文言で採用される。したがって、商船法の当該規定のワーディングの解釈については可能な範囲で（つまり諸法規に諸条約のワーディングには大小混ぜた差異があるから、同一の文言・フレーズに関する限りで）、そうした他の法規（＝国際条約）<sup>32</sup>の類似規定に対する解釈を参考とすべきことは当然であり、判例も、その旨を明らかにしている。<sup>33</sup>

もとより本稿は、アメリカの法事情を考察するものであり、イギリス法に深く立入るつもりはないが、<sup>33</sup>若干の紙幅を当て、新しいブレイク・クローズのニューフォーミュラに対する英法の状況について概見しておこう。

② 責任を負う者「自身の非行」

まず、新商船法の火災免責および責任制限規定のブレーク・クローズ（一九九五年商船法付則 7 第 I 部第四条）は、船主等責任を負う者（person liable）の「自己の行為」（personal act）だけを阻却事由とする。したがって、責任を負う者の使用人・代理人に intention/recklessness があっても、彼らが責任を負う者のいわば分身（alter ego）でない限り船主等の責任制限権は喪失しない。英法上、この点は、すでに一八九四年商船法五〇二条および五〇三条にいう「船舶の所有者（owner of a ship）」の語に（*34*）『The Lady Gwendolen 事件』『The Marion 事件』および『The Garden City 事件』<sup>(34)</sup>に代表される一連の責任制限事件判決によって、一体誰の「自己の行為」が運送人の責任制限権をブレークさせるのか、特に法人船主の場合に誰が法人の alter ego であるのかについて、種々の分析がなされながら長年の間にそのコンセプトが次第に確定されてきたことであるが、新商船法は、「personal」なる一語を加え法文上その事理を明確にさせた。また、単純に“act or omission of the carrier”と規定するヘーグ・ウィスビー・ルール<sup>(35)</sup>一九七一年海上物品運送法（四條五項(e)）およびアテネ条約（一三条）<sup>(36)</sup>に關しても、近年の The European Enterprise および The Lion<sup>(36)</sup>の兩判決が、國際條約の“travaux préparatoires”の意味に照して、運送人の責任制限権をブレークするのは運送人自身の作為・不作為のみであり、運送人の使用人・代理人の非行は含まれないものと解している。一九六一年航空運送法（ワルソー條約）二五條が「act or omission of the carrier, his servants or agents」とし、運送人自身の非行のほかに運送人の使用人・代理人の職務執行中の非違的行為によっても運送人の責任制限権が喪失されるとするのは異なる。

かくてイギリスの現行商船法および海上物品運送法上、船主または運送人の火災免責権を阻却する事由は、船主・運送人自身の intention/recklessness だけであることが確立されているが、しかし、なお残される問題が一つある。

それは、船主・運送人など責任を負う者が公開会社 (public company) である場合に、一体全体会社のいずれの者の作為・不作為が免責権を喪失させる会社自身 (personal) の作為・不作為と看做されるのかという厄介な問題である。この点、英法には、すでに一八九四年商船法五〇二条 (火災免責法) につき、最上級審である貴族院 (House of Lords) の先駆的かつ指導的判決があり、船主の免責権を剝奪する actual fault or privity とは、「会社が代位責任 (respondent superior) の関係だけから責任を負う被用者や代理人の」とき者の fault or privity ではなく、その者の行為が正しく会社自身の行為であるが故に会社が責任を負うべき者についての fault or privity をいう」と説かれ (Viscount Haldane L C in Lennards Carriage Co. v. Asiatic Petroleum Co. Ltd. [1915] A C 705, at 713)<sup>(37)</sup> また、そうした会社自身の行為とされる者について、英国の裁判所は、「会社の "directing mind and will" (心と意志の指揮者)」、「head and brain」(頭脳)、「the very ego」(正に自我)、「alter ego」(分身) などさまざまの比喻を用いてイマジネーションし、具体的には、取締役会長 (chairman)、業務執行取締役 (managing director)、取締役会のメンバーたる取締役 (director) のほか、船舶の運航・管理を委任されていたシップマネジメント会社の業務執行取締役などの行為を会社自身の行為と構成して船主の責任制限権を喪失させ、逆に、船会社の海務監督 (marine superintendent)、運航副部長 (assistant operation's manager)、航海長 (chief navigator) などは会社を代表する者ではないとしてきた。<sup>(38)</sup> これら旧商船法下の法準則は、もちろん新商船法 (付則7第四条) および新海上物品運送法 (付則四条五項(e)) のブレイク・クローズの解釈においても参考になる。

③ 「故意または認識ある無謀な行為」

新商船法の新しいブレイク・クローズの行為基準である intention/recklessness について、現段階における英法の習熟状況を瞥見しておく。

まず、責任を負うべき者が「損害を生じさせる意図をもって (with intent to cause such loss)」行なった作為・不作為であるが、英法上「intent」は刑法上一般に使われる語であり、刑法との関連でその語を解釈した判例も何件かある。これによれば、損害が、問題となっている作為ないし不作為の結果であることを知っており、かつ何かの確かな点でそうした結果を意図している、という意味であるとされる (R v. Hancock and Shankland (1986) A. C. 445 (HL))。人が出来事の発生を欲するとかその出来事から利益を得ることは必ずしも必要ではない (R v. Molony (1985) 1 A. C. 905 (CA))。そして、人の現実の意図は、事件の諸事実から推断されることになる。人が彼の行為の結果が損害を生じさせるであろうと合理的に確信をする場合には、損害を意図していたものと判断されることになる (R v. Hancock and Shankland, supra)。

次に「無謀にかつ損害が生ずるおそれがあることを認識して (recklessly and with knowledge that such loss would probably result)」行なった作為・不作為に関してであるが、やはりこれも刑法上の一般用語である。「無謀 (recklessness)」[「無謀に (recklessly)」に相当し、R v. Caldwell (1982) A. C. 354およびR v. Lawrence Stephen (1982) A. C. 520など]一連の刑事事件判決により、行為者が起りそうな結果について蓋然性がなく可能性すらもないと考えていたと看做されるということ、不注意か結果についての全くの無思慮を含む意味であると解釈されている。そしてそうした刑事判例によって定立された recklessness なる語の定義は、同一の用語をもつワルソー条約のブレイク・クローズ (第二五条) に関する判決として著名な Goldman v. Tai Airways (1983) 3 All E. R. 693において、英国控訴院の Eveleigh 判事によつて、「recklessness」は、その語に続く「with knowledge……result」という語句を結合させて理解すべきことが強調された上で、支持されている。ゴールドマン事件は、パイロットがフライトマニュアルの指示に従って予め「シートベルト着用」の警告灯をつけるなど必要な警告をしなかったために激しい乱気流により乗客

が負傷した事件であるが、ここで、Eveleigh 判事は、「ある行為がリスクを包含する場合には、たとえその目論まれた危険が蓋然的結果であるといえなくても、その行為は恐らく無謀 (reckless) であろう。リスクが遠い (remote) ために無謀に賭すると考えられない場合に目論まれた危険が可能的結果であれば十分である。我々は、もっとクリアに示されていると思われるフランス語の “*ternement*” という語に無謀の要素を探すのである。しかしてワルソ―条約第二五条は、結果損害の可能性ではなく、蓋然性をいっているのである。つまり可能性以外の何かが要求されるのである。“probable” なる語は極めて通俗的な言葉である。私は、何かが起こりそうだという意味に理解する。それが第二五条にいう意味であると思う。言い換えれば、人が作為または不作為からの損害を予期することである (at. 700) 』としている。また、この「無謀 (recklessness) 』に連結されて解釈されるべき「損害を生ずるおそれがあることを認識した (with knowledge that such loss would probably result) 』なる語句の解釈については、行為者の主観 (subjectivity) を基準とし、行為者自身がそうした損害の発生する蓋然性を現実に認識していることを要件とする (主観説という。これに対し、いわゆる合理人 (reasonable man) を基準に、彼ならば当該状況の下でそうした損害発生蓋然性を認識していたかを考える立場、名づけて客観説がある。フランス法がこの立場。) のがイギリス法の一致した立場である (他に、ベルギー、スイス、アメリカ法がこの立場)。この点は、ブレイク・クローズがニューフォミラになって相当年数が経つとも、商船法、海上物品運送法ともに判例が現われないが、例のワルソ―条約判例であるゴールドマン事件において、Eveleigh 判事が、「パイロットが自らの不作為から損害が発生する蓋然性のあることを認識していなかったなら、他のパイロットならもったかかも知れない、もしくは、パイロット自身が当然にもつべきであった認識を当該パイロットの認識と考えることはできない」と判示し、認識 (knowledge) のテストは主観 (subjective) であり、その不法行為者の非行時における精神状態を観察すべきものとされている (結局、英国控訴院は、本件においてパイロ

ットは「無謀」ではあったが、彼の精神状態は「損害発生についての認識」というもう一つの要件を充足しないとして、航空会社の責任制限を容認した。そしてこの立場は、後の P Guntner v. Beaton [1993] 2 Lloyd's Rep. 369 (CA) において踏襲されている。

かくて、新商船法は、船主等いわゆる責任を負う者の責任をほぼ異議なく制限せんとするから、新しいブレイク・クローズの intention/recklessness の下では、旧法下のように単なる過失、重過失は当然問題にならないし、行為者が損失のリスクについて不合理に不知 (unreasonable ignorance) であっても責任制限を阻却されることはないであろう。すでに指摘したように、現時点では、英国裁判所が直接に新商船法のブレイク・クローズを適用し責任制限をブレイクした具体例はないが（ただ、これまでに一度だけ、英国裁判所が新商船法（1976年海事債権条約）に関連し、こうした責任制限問題を説明し先例をつくるチャンスはあった。一九八七年早春、ベルギーのジープブルーゲ沖で起った英国の海峡横断フェリー「ヘラルド・オブ・エンタープライズ号」座礁転覆事件に関してである。乗客・乗組員合せ一九三名が死亡、負傷者多数という大惨事となったこの海難事故は、間違いなく債権額が条約の最高責任限度額を超えるケースであり、しかも後日明らかにされた事故原因は、出港時に船首扉 (bow doors) の閉鎖を点検すべき任務にあった航海士が船室で寝入ってしまったため、船は扉を開放状態のまま離岸してしまったという事実を鑑みて、船主の責任制限権（仮にその申立があったとして）の成否が大いに注目されたが、結局、事件は船主から提示された条約の限度額を上回る金額で被害者全員和解処理されたため、残念ながら英国裁判所の考え方を知りうる絶好の機会は逸してしまった）、英国の『ロイズ・ロー・リポート』には一、二の外国判例が掲載される。これらは貴重なレアケースとして、将来イギリスの裁判所が商船法ほか類似の規定につきどのような行為をもって責任制限を阻却する非行とみるかの解釈指針となりうるものである。

その一つが、一九七六年海事債権条約による船主の責任制限を否定したフランスのボルドー商事裁判所の判例

Heidelberg (1993) 2 Lloyd's Rep. 323 がある。本件は、フランスのボルドーから英国のニューオランダに向かったハイドバーク号が河川水先人を乗せ Pauillac 港に入港すべく錨地を発って河川に侵入した時、船長は、バウストポンのバルブを締めるために水先人に一切を任せてブリッジ船橋を離れ機関室に行った。船長が船橋を留守にした間（約六分間程）水先人は、本船がシエルフランス株式会社所有の突提の方角に船首の向きが傾いていることに気付き、あれこれ舵を操作してみたが船首方向を変えることができなかつた。水先人から連絡を受け急ぎ船橋に戻ってきた船長が船を方向転換させようとしたがときすでに遅く、本船は突提に衝突し破損させたほか、ハイドバーク号は火災を起し積荷のとうもろこしの一部に消火水による濡損を生ぜしめた。事実認定段階で、もし衝突の危険が最初に確認された時にエンジンを後進させていたら事故は回避されたであろうと認定された。ところで、船長がかくも重要な時に船橋を離れていたのは、有資格の乗組員が足りず、当時過度の時間を就労していたために、乗組員の一人がへとへとに疲れ寝入っていたためであった。結局、裁判所は、事故の主な原因は乗組員が不充分であったと認定し、また船主は不十分な乗組員を雇入れ危険を冒せばここで起ったような種類の事故が発生するかも知れないことを認識していたと認定して、責任制限を否認した。

もう一つの事例は、ヘーグ・ウィスビー・ルール第四条五項(e)の文言とほぼ同一のワーディングについて、物品が荷主の同意なしに甲板積運送された場合に運送人の責任制限を否定したニュージールランド高等法院 (High Court of NZ) の判決 The Pembroke (1995) 2 Lloyd's Rep. 290 である。本件は、被告会社の船舶ペンブローク号が高価な機器が積込まれたオープン・トップコンテナ数個をドイツのブレーメンからニュージールランドのネルソンに向けて運送した。このコンテナは、契約上は艙内積運送される旨が約定されていたにもかかわらず甲板積とされ、さらに、本船が別の貨物を積取るべくリオデジャネイロで途中寄港した際に原告のコンテナの一つが陸揚されたうえ再び甲板上に

積付けられた。そして船はマゼラン海峡を抜けニュージーランドへと向ったが、Roaring Forties を横断中ひどい暴風に遭遇し、そのためコンテナ内の機器に海水付着による腐食が発生した。右に対し、ニュージーランド高等法院は、船長はかなりの確信をもち本船がマゼラン海峡を通過中に荒天に遭遇するやも知れぬことやそこからニュージーランドに向け西太平洋を横切る間に強い西風を受けるであろうことを知っていたであろうと判示した。甲板積貨物が水濡損害を受けるといふ危険は明白であったのである。裁判所は、船長はそうした危険を無視したことはヘーグ・ウィスビー・ルール四条(5)項(e)の意味における「無謀」であったと判示した。右判決が下される中で、運送人側から、自身は何ら無謀に行動していないとの反論がなされたが、裁判所は、極く簡単に、ヘーグ・ウィスビー・ルールにいう「無謀」は運送人のマネジメントに限定されるものではないとだけ述べ、本船船長は無謀であったと判示した。

#### ④ 証明責任

責任の免除(責任制限についても同様)なる法の利益を享受できる資格に関連して、その阻却事由の証明責任を誰が負担すべきかという問題がある。これにつき、旧一八九四年商船法下の英国裁判所は、責任制限は一つの特権であるからそうした恩恵に浴さんとする者がそれに与る資格があることを証明すべきであるとし、あるいは、責任制限でできることが責任の一般原則に対する例外であるから、そうした例外を主張する者すなわち船主などが阻却事由なきこと(without actual fault or privity)につき証明すべきであると解釈してきており、<sup>(39)</sup>一九五七年責任制限条約の国際会議でもイギリスはこの船主立証主義の立場を強く主張し、これと反対の解釈をするフランスなど大陸法系およびラテン法系諸国と意見が対立した(結局、一九五七年条約ではこの点を法廷地法に委ねるといふ妥協的解決で落着した。一条六項参照)。

新商船法により英国の法たる効力を認められた一九七六年海事債権責任制限条約もまた、責任制限に際し誰が証明

責任を負担するかについて特に明記せず、依然曖昧ではあるが、しかし、七六年条約の二条一項（「一九九五年商船法付則71部二条一項」）は「以下の債権は……第三条及び第四条の規定に従うことを条件として、責任の制限の対象となる (claimants……shall be subject to limitation of liability)」とはっきり定め、責任制限を主張する者につき責任制限を阻却する故意 (intention) があるとか無謀 (recklessness) を犯しているとの証明が提出されない限り責任制限の権利は自動的に適用される趣意の表現をしているし、また権利阻却について定める第四条も、「責任を負う者は、損失が……作為もしくは不作為から生じたことが証明された場合は、その責任を制限することができない (a person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that……)」として、責任制限権はそれに異議を唱える者が第四条において定義されるような特定種類の行為を犯していることにつき裁判所を十分納得させるだけの証明を尽くさない限り存在するものであることを明らかにしているから、一九七六年条約の下では、証明責任は船主の責任制限を否定する者、すなわち荷主など請求権者側が負担すべきと解して間違いない。英国学説は、一九七六年条約に法の効力を付与した新商船法の新ブレイク・クローズは、行為のタイプのみならず証明責任の所在をも変更したものと受けとめて、請求権者立証責任負担説の立場を明らかにしており、近時の判例も、一九七九年商船法下のものであるが、同じく請求権者主義を採っている。<sup>(40)</sup>

(1) *respondent superior* または *vicarious liability* の原則とは、コントロール (指揮監督) のコンセプトを基礎とし、使用者がその被用者の行為をコントロールできる立場にある場合に、上級者である使用者をして被用者の不法行為について責任を負わしめるといふ法理であって、その理論的根拠は、他人の手を借り事業を行ない利益を得る者にはその損失をも負担させるのが公正であるといふ常識と、そうした厳格な責任を課することが使用者をして彼の被用者の選任や職務の執行につき用心深い指揮監督をなさしめることになる<sup>(41)</sup>と説かれる。この法原則の船舶所有者への適用について、米国の古典判例は、「代理人の違法行為については本人が責任を負うべきであるとする法原則は船長 (master of a vessel) の場合を含む」ものであり、「この法原則は、航海の遂行のため使

- 用される一切の士官および海員 (officers and mariners) にしても同様に適用がある」と説明している。The Rebecca, 20 F. Cas. 373 (No. 11, 619) (1831), Walker v. Boston Insurance Co., 80 Mass. 288 (1859)。なお、拙稿「船医の医療過誤とクルーズ客船会社の代位責任 (respondent superior)」法学新報一〇三巻十一・十二号一〇五頁以下 (平成九年)。
- (2) New Jersey Steam Nav. Co. v. Merchants' Bank, 47 U. S. (6 How) 343 (1848)。このレキシントン号事件は、船客約九三名および乗組員三三名のうち、生存者わずかに四名という大惨事の船舶火災事故として海難史上有名な事件でもある。
- (3) March 3, 1851, ch. 43, 9 Stat. 635; R. S. §4281 et seq.; 46 U. S. C. §181-189。米船主責任制限法に関する主な邦語文献としては、重田晴生・アメリカ船主責任制限制度の研究 (一九九一年)、——以下「アメリカ船主責任制限」として引用——、中筋義一・アメリカ船主責任制限法論 (一九六一年)。ほかに、藤沢順「アメリカ船主責任制限法の特徴と判例からみる最近の傾向」海運一九八九年八月号二〇頁、鴻野立明「米船主責任制限法」海事法研究会誌一〇七号四四頁 (一九九二年四月号)。
- (4) Walter L. William, Jr., The American Maritime Law of Fire Damage to Cargo: An Auto-da-fé for a Few Heresies, 26 William and Mary Law Review at 577 (1985), TETLEY, MARINE CARGO CLAIMS (2d ed 1978) at 183.
- (5) 一七八六年船主責任法は、イギリスの最初の責任制限立法である一七三四年船主責任法に続く国会制定法として、前法の部分修正と適用範囲の拡張を図った。特に、イギリス法上最初に船舶火災の免責 (他に、B/L上で明告されない高価品に対する船主・船長の責任免除 (第三条) がある) を規定した法律として重要である。一七八六年法第二条の火災規定は次の通りである。「No owner or owners of any ship or vessel shall be subject or liable to answer for or make good, to any one or more person or persons, any loss or damage which may happen to goods or merchandize whatsoever which……shall be shipped, taken in, or put on board any such ship or vessel, by reason or means of any fire happening to or on board the said ship or vessel.」(35 Stat. at Large (Great Britain) 819)。
- (6) 最初の法案には、単に船主の “design” についてだけが免責排除事由となっていたが、審議過程の中で “neglect” の語が付加され、現在の “design or neglect” になつたという経緯がある。HEALY & SHARPE, CASES AND MATERIALS ON ADMIRALTY (1974 ed) at 467, note 93.
- (7) 判例・学説によるアメリカ法の一般的解釈である。重田・前掲書「アメリカ船主責任制限」三五四頁以下、特に三六〇頁以下。米船主責任制限法の “owner” または “owner pro hac vice” (第一八六条) をめぐり責任制限権が争われた近年の判決としては、

それぞれトリキヤニオン号事件、アモロカデイス号事件として知られる *In re Barracuda Tanker Corp.*, 409 F. 2d. 1013 (2d Cir. 1969), *In the matter of Amoco Transport Co.*, 1979 A. M. C. 1017 (N. D. 111. 1979) がある。後者のアモロカデイス号判決においては、四当事者のうち三当事者について、彼らが「船舶の運航および維持につき排他的に管理・支配しかつ責任を負う」立場にある点を証明できていないとして、責任制限法の“owner”または“charterer”とはいえないとされている。

- (8) 1995 M S A. Schedule 7 Part I Art. 1, Part II para. 2.
- (9) 139 F. 637 (8th Cir. 1905).
- (10) 重田晴生「イギリスにおける船主責任制限制度」法学新報七八卷一・二・三合併号二四八頁。
- (11) *Thede*, Statutory Limitations (other than Harter and (COGSA) of Carrier's Liability to Cargo-Limitation of Liability and the Fire Statute, 51 Tulane L. Rev. (1971) p. 981, Van R. Boyette, *Recovery for Cargo damages by Fire*, 3 Maritime Lawyer (1977) [Comment] p. 75 (以下「3 Maritime Lawyer」(Comment) 以下引用する), *TETLEY*, op. cit., p. 184.
- (12) *Buckeye State*, 39 F. Supp. 344 (W. D. N. Y. 1941), *Cargo Carriers, Inc. v. Brown*, 1950 A. M. C. 2046.
- (13) *Thede*, op. cit., p. 981, *Grow*, op. cit., p. 1111. 判例として例として *American Tobacco Co. v. Goulandris*, 173 F. Supp. 140 (S. D. N. Y. 1959), *aff'd*, 281 F. 2d 179 (2d Cir. 1960), *Hanson & Orth, Inc. v. M/V Jalatrang*, 450 F. Supp. 528 (S. D. Ga. 1978). 前者は、積荷である煙草が、初めは熱損害を発生、次いで火災が発生した事件で、ニューヨーク連邦地裁は、現実の火災以前の熱損害は一つの連続的過程の一部であり、船舶火災法の範囲に入るとして運送人は責任を免除されるとした。また、本件では、積荷(煙草)が火災、熱、煙ならびに煙草の自然燃焼を原因とした火災を消火するために用いられた水による濡損につき、船主の免責の主張が認められた。後者の事件では、深水層と隣り合った積荷の黄麻に発生した火災を消すため深水槽を氾濫させ積荷に損害を生ぜしめた事案につき船主が免責とされた。
- (14) *Thede*, op. cit.; at. 980, *Grow*, op. cit., at. 1112 note 150, 2 *SCHOENBAUM, ADMIRALTY AND MARITIME LAW* §1027, at. 121.
- (15) *Anthony Gibbs & Co. v. Munson S. S. Line (The Munaires)*, 12 F. Supp. 913 (E. D. La. 1935). 本件は「岸壁上の貨物が火災を被った事件である。本件の船荷証券には“The Carrier shall not be liable……for any loss……Occasioned by any of the following Excepted Clauses:……; by fire or explosion from any cause whatsoever occurring.”なる約定があり、これが船舶火災法との関係で有効であるか否かが問題であった。ルイジアナ連邦地方裁判所は、一八五一年の船舶火災法は運送船舶上の積荷

- に対する火災損害のみを保護するとしながらも、運送人が運送契約上、火災について法的救済を図る特約は、それが運送人自身の過失に基づく火災について保護せんとするものでない限り、船舶火災法の立法趣旨に反しないと判示して、結局、岸壁上にある積荷の火災損害に船舶火災法の適用を認め運送人を免責とした。学説には、米国船舶火災法の規定は「[good] shipped, taken in, or put on board」と表現している結果、本船から荷揚げされたる積荷は「shipped」といえず適用外となる反面、運送人に引渡されたが本船積込前の貨物は「shipped」に該当すると考えられると説明する者がある。<sup>3</sup> Maritime Lawyer [Comment] op. cit., p. 75.
- (16) The Marine City, 6 F.413 (E. D. Mich. 1881), The Garden City, 26 F. 766 (S. D. N. Y. 1886), 3 Maritime Lawyer [Comment], op. cit., at. 70, KNOUTH, OCEAN BILL OF LADING p. 216 (1953). 44 Sprague, op. cit., p. 579 note 40, 重田・前掲書「アメリカ船主責任制限」三〇頁。
- (17) AENGUS R. M. FOGARTY, MERCHANT SHIPPING LEGISLATION, VOL. 2, \$15: 20.
- (18) 一九七四年アテネ条約については、重田晴生「一九七四年アテネ条約について—イギリス法に関連させつつ—」菅原菊志先生古稀記念論集「現代企業法の理論」(一九九八年)二四六頁以下。
- (19) 70 U. S. (3 Wall) 150 (1866). 合衆国最高裁判所の Miller 判事の見解は次の通りである。「本法(火災法)が、船主のコモン・ロー責任を天災および国敵を除いたすべての点で修正することを意図したものであることは明白である。同法は、船主が、彼自身の design または neglect が寄与しない火災による損害賠償責任について免除される旨を規定したものである。本法の文言によれば、船主は回条に定められた但書に該当しないすべての場合の火災損害について責任を免れるのである。その但書とは、火災が船主の design または neglect に帰せしめられる場合をいう。本法の目的が、船舶所有者の責任を制限することにあること、およびその但書が過失一般に関していうものではなく、船舶所有者の過失だけをいうものであることを考慮すれば、この但書を士官および海員に対しても船主を代表するものとして拡張適用することは、その法の一般的な目的を軽視した大胆な解釈となろう。……それ故に、本法の適用をうける船舶上で発生した火災について、船主は彼自身が関与しない士官および海員の違法な行為については責任を負わないものと判断する」(70 U. S. at 153)。
- (20) The Strathdon, 89 F. 374, at 378. なお、Thomas 判事に於て「design or neglect」の定義は、Hershey Chocolate Corp. v. The S. S. Robert Luckenbach, 184 F. Supp. 134 (D. Or. 1960) において引用される。

- (21) 15 F. Cas. 884 (No. 8,506) (C. C. Cal. 1877, *aff'd sub nom.* Lord v. Goodall S. S. Co., 102 U. S. 541 (1881)).
- (22) 重田・前掲書「アメリカ船主責任制限」一四三頁以下、落合誠一・運送責任の基礎理論(昭五四年)三四一頁以下、山田泰彦・船主責任制限の法理(一九九二年)三三三頁以下。
- (23) 邦語文献を一つ挙げるとすれば、清河雅孝・海上物品運送法の基礎理論(一九九一年)がある。特に第五章参照。
- (24) Feb. 13, 1893, ch. 105; 27 Stat. 445, 46 U. S. C. §190-196. ハーター法に関する邦語文献としては、加藤正治「米船主責任法(Harter Act)ニ就テ」海法会誌一号九九頁以下、大橋光雄・海上物品運送法論(昭和二四年)一一二頁以下。
- (25) Sea-Carriage of Goods Act, 3 Commonwealth Acts 37 (1904) — オーストラリア、Shipping and Seaman Act (1908) No. 178 — ニュージーランド、Water Carriage of Goods Act, 9 & 10 Edw. VII, c. 61 (1910) — カナダ。なお、近年、右の三国は、一九七九年 SDR 議定書を含むヘーグ・ウィスビー・ルールの国際条約体制に従った立法改革を行い新法を成立させている。Carriage of Goods by Sea Act 1991 — オーストラリア、Maritime Transport Act 1994 — ニュージーランド、Carriage of Goods by Water Act 1993: S. C. 1993 c. 21 — カナダ。
- (26) 「相当の注意 (due diligence)」の概念については、原茂太一「堪航能力担保義務における『相当の注意 (due diligence)』について」青山法学論集二二巻四号(一九八〇年)七五頁以下が詳しい。原茂教授は米国法の状況を次のように扱っている。「due diligence」の語が海事制定法上の用語としてはじめて採用された母国米(国) (ハーター法第二条(筆者註))では、イギリス以上にその概念に関する定義がなされていないように思われる。Poor氏は、注意深い船舶所有者又はその被用者が同様な状況に置かれた場合に用いられるは行使する注意を意味するようであるとしている。Carverの海上物品運送法も米(国)ハーター法では due diligence は reasonable diligence と同義であるようだとしている。米国の判例でも、reasonable prudence と解しているものがある。……イギリスおよび米(国)における理解は一致しているといえる。」(同論文七七頁)。
- アメリカ法について若干説明を加えれば、米(国)海上物品運送法およびハーター法に定められた堪航能力に関する「相当に注意」義務の基準は全く同一なものと理解されているもの、そのいう“due diligence”とは何かについては、Poorの定義のほか、わずかに Longley (および Benedict) が「分別のある慎重な船舶所有者に期待される注意の行使 (the exercise of care to be expected of a reasonably prudent vessel owner)」とするところ (Longley, ante, §7. 02 (p. 62)), その一般的概念づけをなす学説は見当らな。こうした海事法曹 Longley や Poor の米(国)学説による due diligence 概念は、古典的判例である Bradley Fer-

- tilizer Co. v. The Edwin I. Morrison, 40 F. 501 (C. C. S. D. N. Y. 1894) が積荷の損害賠償請求を却下するに当り「キャップおよびプレートについて行なわれた検査は、分別のある慎重な船長又は船主が航海の開始前に船舶の堪航能力を確定するにつき行使が期待されるところのものであった」と述べて、「due diligence」なる語句に概括的定義をしたものを引用ないし模範としたものに違いない。ただ、米国判例の一般的状況としては、Knauthの指摘にもある通り、「裁判所は、due diligenceを一定の常套句で述べようとせず、事実が明らかになるまで船主には秘密にしなから、各事例の事実に基づいてそれを決定している」のであり(KNAUTH, op. cit., p. 185) また、近年の判例によれば、「due diligence」を積極的に概括定義せずに、むしろ、船主は「不堪航状態によって発生した損害に対しては、それが「隠れたる欠陥 (latent defect)」すなわち相当の注意を尽くしても発見できない欠陥によるものであれば責任がなす (The Muncaster Castle [1961] A. C. 807, 1961 A. M. C. 1357)」と云うように due diligence 概念の定立について消極的なアプローチをとっている状況があると指摘される。詳細な研究として、El Carol V. Greenwood, Problems of Negligence in Loading, Stowage, Custody, Care, and Delivery of Cargo; Errors in Management and Navigation; Due Diligence to make Seaworthy, 45 Tulane L. Rev. (1971) pp. 791-792.
- (27) J. M. Bassoff, Fire Losses and Statutory Fire Exceptions, 21 J. Mar. L. & Com. p. 511 (1981), Dewey R. Willareal Jr., Carrier's Responsibility to Cargo and Cargo's to Carrier, 45 Tulane L. Rev. (1971) pp. 773-774, BAEL, ADMIRALTY LAW OF THE SUPREME COURT [3rd ed. 1979] §183 (p. 493), 2 SCHOENBAUM, op. cit., §1027~29. 大橋・前掲書一四四頁。
- (28) The Etna Maru, 33 F. 2d. 232 (5th Cir. 1929).
- (29) 320 U. S. 249 (1943). 本件は、Fire Statute について多くの法準則を打ち建てたりディングケースであるので、詳しく紹介しておく。本件は、川崎汽船が裸備船した汽船ベニス丸に積取られた魚粉が不注意な積付のために太平洋横断航海の途中で自然に熱をもち、船火事となったケースである。船主は、これまでも何度か魚粉の積荷を長期航海輸送したことがあり、しかもそのうちの何回かにおいて積荷が自然持熱した苦い経験もあったので、船積地(神戸港)の船主の支配人はベニス丸の積付設計のために経験豊かなロイズ代理店の検査官 (surveyor) を雇入れた。右検査官は数多くの積荷の検査を経験してきた有資格者であったが、魚粉に関わるのは初めてであった。船主の神戸港支配人は、検査官に対して前航海において魚粉が持熱した事実を開示伝達せずに彼に積付の指揮監督を一任した。結局、魚粉の積付が不適當であったため航海中自然発火し、積荷・船舶が焼失した。右に対し、地裁、連邦控訴審(第二巡回区)、および合衆国最高裁は、船舶火災法に基づいて船主免責を認める判決をする。

本件が Fire Statute (船舶火災法) について打ち建てた法準則を示せば次の通りである。(イ)船舶火災法は船主または裸傭船者の対人 (*in personam*) 責任のみならず対物 (*in rem*) 責任にも適用される。(ロ)船舶火災法という "neglect of the owner" は船主自身の過失 (*personal negligence*)、または法人船主の場合は船長または下級使用人とは区別され、法人の *managing officers and agents* の過失を意味する。(ハ)船主が適確な独立の代理人に本船を保持する義務を委譲した場合には、その代理人の "neglect" は、船舶火災法にいう船主の *neglect* ではない。

- (30) アメリカ法上、船舶堪航能力担保義務に関して唱えられる *nondelegable rule* を最初に打ち出したのは、一九〇一年の合衆国最高裁判決 *International Navigation Co. v. Farr & Bailey Manufacturing Co.*, 81 U. S. 218 である。本件は、ハーター法下の船舶不堪航による積荷損害の事例であるが、運送人が船舶の堪航性につき負担する相当の注意義務が「委譲不能」な性質である点ならびにそうした注意義務が「運送人が使用するすべての者」について認められる点を明確にした初期の代表的ケースの一つである。本件は、積荷専用の船舶の水線に近い舷窓 (*port hole*) が開放されたまま航海が開始されたために積荷が海水濡となった事件である。合衆国最高裁判所 (Fuller 判事) は、制定法 (ハーター法) にいう船舶を堪航能力あらしめるための相当な注意とは「航海の開始前および現実の発航時までに艤装の仕事について船主が使用するすべての被用者 (*all the owner's servant*) についての相当な注意」を意味するとし、そうした相当な注意を行使すべき船主の義務 (本件の場合、丸窓が閉じられているかの点検義務) は、それが「士官 (*officers*) またはステへの組頭 (*foreman*) ないしそれら両者に委譲されていたか否かにかかわらず、事実本船が舷側に穴を開けて航海するような場合には、免除されるものでない。ここでの義務とは本船が航海を開始する前に船舶に堪航性を付与すべく相当な注意を尽くすことであるが、ハーター法は船舶の堪航状態を具備するため船主が雇用する被用者 (*servant*) の種類について区別をしてはいないのである」と判示した。そして、この *International Navigation Co.* 事件で確立された "nondelegate rule" は、その後の判例によって効力を広げ、船主が雇傭する一切の被用者のほかに、検査人、鑑定人 (*surveyor*)、船舶修繕者 (*repairman*) その他運送人が船舶の堪航能力を確保するため使用する者の過失を包含するものとして解釈されている。なお、本来運送責任に関するこの法理が、二〇世紀後半、船主責任制限を否認する論理の一つとして採用され、展開する有様については、重田・前掲書「アメリカ船主責任制限」一四九頁以下参照。

- (31) 3 *Maritime Lawyer* (Comment), *op. cit.*, pp. 71-72, p. 81, HENRY N. LONGLEY, *COMMON CARRIAGE OF CARGO* (1967), §7. 05 (pp. 65-66), Thede, *op. cit.*, p. 987. 具体的判例については 3 *Maritime Lawyer* [Comment], *op. cit.*, note 18, 19 を参照。

(32) 例えば、一九七九年商船法付則 3 第 I (現行一九九五年商船法付則 6 第 I 部) に掲げられるアテネ条約第一二条に關した *The Lion*, [1990] 2 *Lloyds Rep.* 144 において、英国貴族院判事ホブハウス卿 (*Hobhouse J*) は、「思うに、同様に文言を使いかつ同様の考え方を表現する同様の海事条約については調和的アプローチで解釈すべきことは明らかに重要であるし正しいことである (at. 149)」と述べている。さらに同判事は、傍論ではあるが、いわゆるハンブルグ・ルールについても同様に解されるであろうとも述べている (*ibid.* at. 149-150)。

(33) イギリスの船主責任制限制度については、重田晴生「イギリスにおける船主責任制限制度(一)」「(三)新学新報七七卷一、一二号一五〇頁以下、七八卷一、二、三号二二五頁以下、同卷四、五、六号二二一頁以下(一九七二—二年)——以下「イギリス船主責任制限」として引用する——参照。英国文献としては、アップツデーイトになった *CHRISTOPHER HILL, MARITIME LAW (4th ed 1998)* chap. 9, *SIMON GAULT, MARSDEN ON COLLISIONS AT SEA (12th ed 1998)* chap. 16, および *SIMON BAUGHEN, SHIPPING LAW (1998)*, Part III 19 などの概説書のほか、責任制限法に關する特別の研究書として、*PATRIC GRIGGS = WILLIAMS, LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, [3rd ed 1998]* がある。新商船法下の責任制限法につき判例のない現在、本稿のこの部分の考察はこれらの著作に負うところが多い。

(34) *Guinness, San and Co. Ltd. v. The Freshfield (The "Lady Gwendolen")* [1965] P. 294, *Grand Champion Tanker v. Norpipe A/S (The Marion)* [1984] A. C. 563, *The Garden City* [1982] 2 *Lloyds Rep.* 382.

① *The Marion* 事件は、一九五七年条約を採用した一九五八年商船法で修正された旧商船法下の最後の責任制限訴訟であり、船主の *actual fault or privity* が問われたケースである。事件は、リベリア籍のタンカーマリオン号が英国 *Heugh* 東方二、七マイルのハートルプール沖合で海底の石油パイプラインに錨を絡ませ、二、五〇〇万ドル以上の損害を石油業者等に加えた。事故は船長がパイプラインが明示されている最新版の海図が海図室にあったにもかかわらず、古い補正してない海図を使用して投錨したために起ったものであった。マリオン号は、管理運航を所有会社とは別会社に委託する形で運営されており、この事故が発生する一年前にリベリアの海事検査官から海図の船内備置の粗末な状態を摘発され、しかも船長は、運航副部長 (*assistant operations managers*) からそうした欠陥を直すように指示されていた。マリオン号の船主は、本件事故および派生的損害の発生につき自身に *actual fault or privity* ないとして約九八万二千ドルの金額による責任制限を主張した。右に対し英国貴族院 (*Houth of Lords*) は、責任制限を容認した一審判決を覆した控訴院 (*Court of Appeal*) の判決を支持し、責任制限を否認した。すなわち、

第一には、船主の分身たる船舶管理会社の業務執行取締役 (managing director) には船長が海図の維持・補正をしているかを点検する義務がありかつそうした管理監督制度を作らなかつたことが actual fault or privity に当ること、第二には、彼がリベリアの検査官の安全検査報告書を知らなかつたとしてもそうした重要事項については業務出張で不在の時も部下に連絡させずぐに知りうる管理体制を確立しておくべきであった、最後に、船主はそうした懈怠が事故の原因でない点を証明できなかった、とした。

② The Lady Gwendolen 事件は次の通りである。ダブリンとリバプール間の航海に供されている原告会社 (ビール醸造業の Arthur Guinness, Son & Co. 同社は事業の一部門として運輸部をおき船舶を運行させていた) 所有のレディ・グエンドレン号がマージー河に投錨停泊中の被告所有船に衝突しこれを沈没させた。事故の原因は、濃霧中であつたにもかかわらず、船長がレーダーを絶えず監視せず時たまちらりと見る位で、フルスピードで本船を航行させていたことであつた。しかし、事はそうした単純な船長の過失事故にとどまらず、実はこの船長には過大な速度で船を走らせる性癖があり、このことを船会社の海務監督 (marine superintendent) が航海日誌を調べていれば事前に発見でき船長を統率できたということと、一九六〇年十二月の運輸省通告 (レジャーの設備がある船でも視界不良の時は減速すべし旨の内容文) を海務監督が船長の目にとまるようにしておかなかつたことがあつた。控訴院の Wilmer 判事は、まず一般論としてすべて船主は船長の不適格を見付けるシステムを自ら確立するか、部下にそうしたシステムを確立すべく責任を委譲するか義務がある。そして船主が義務を委譲した場合には部下がどんなシステムを実施したかを確認する必要があると述べた後、問題となつた霧中のスピード航行につき、レーダーが高速運行を助長する限り、レーダーを装備した場合に船主は彼に代る責任者 (本件の場合、assistant managing director) を通じ、船の走力を管理する用心深さが求められるとした。本件の海務監督の懈怠は会社の職席上、会社自身の懈怠にならなかつたが、会社の業務執行取締役を補佐していた三人の平取締役 (assistant managing director) の中の一人で運輸担当取締役および運輸部長 (traffic manager) が船舶や航海の安全についての認識がなく無関心であつたためにその者の懈怠が会社の懈怠と看做されて、責任制限が否定された。

③ The Garden City 事件は、The Marion 事件と同様に船舶の運輸管理が所有会社と別の有限責任会社に委託されていたケースであり、今後 ISM コードの下での責任制限却事由 (ただし、却却事由のワーディングは "actual fault or privity" から "intention/recklessness" に変わっている) や海上物品運送法における堪航能力に関する「相当の注意義務 (due diligence)」基準との関係で参考になりうる判決である。本件は、日昼の北海において英国の貨物船ガーデン・シティ号 (以下、G号という) がポーランドの Zaglebie Dabrowski 号 (以下、Z号という) と衝突し、積荷もろとも深海に沈没し甚大な損害を受けた。事故の原

因は、当時の天候状況が霧で制限視界、しかも両船のレーダーが不良であったため、かなりのスピードで走っていた両船は近接状態 (close quarter situation) の前に避航することができなかったことに加え、Z号について、右舷側にG号を認めつつも航路を変えできなかったことによるものであった。双方衝突の過失割合はG号が四、Z号が六、被害額もG号が上回っていたため、Z号船主は一八九四年英国商船法により責任制限を申立てた。これに対し、G号側は、①Z号の乗組員は不適格である、②船が霧中航行する際には船橋に二名の船員が立つというシステムが順守されていない、③霧中航行の場合に特にスピードとレーダーの使用との関連で本船がどのように航行すべきかについて管理・点検していない。として、Z号船は衝突および派生的損害について actual fault or privity なかいたの証明責任を負わねばならないと主張した。以上に対し、控訴院の Staughton 判事は、本件の場合、事故発生時にZ号の船橋には誰も居なかったこと、三等航海士がレーダーの射程距離を一二マイル範囲でなく六マイル範囲に設定したこと、および視界が四分の三マイル程度にもかかわらず初めの速力を八乃至九マイルにしたこと、等々の過失が認められるもの、彼等はいずれも会社の "directing minds" ではなく、船主自身の actual fault or privity を構成しないとしたのに続けて、取締役または業務執行取締役について actual fault or privity があつたかどうかに関し、以下のような重要な所見を披瀝した。曰く、「すべての船舶所有会社のトップマネジメントは航海の管理・監督および過失の検出のためのシステムを創設すべきである。ただ、本件の場合、船主の組織規定 (organization regulation) には航海の管理監督は技術・投資業務の担当取締役が責任を負う仕事の一つであると規定されず、またそれが航海長 (chief navigator) の仕事であるとも規定されていなかったという事実から、取締役および航海長とも彼らの責任をよく承知していたのだから衝突原因ではなかったのである。全航海を終了し、ポーランドの母港に帰った際に航海長とスタッフの一人が会社のすべての船舶に乗込んで点検するシステムが現に行なわれていた。ただ、裁判所の意見は、証拠によると、そのシステムは適切であったが完全ではなかったという。制限視界における航海に関する船主の指導においては、海上衝突防止規則に船長および甲板員が気付くように適切な手順が踏まれており、かつ合理的で用心深い船主が要求される基準にも到達していた」と。かくも本件においては、取締役および業務執行取締役は、大半の船舶所有者について合理的に要求される事柄 (すなわち、船長に霧中のレーダー使用から生ずる航行問題を的確に認識させ、かつそうした緊急問題を強く印象づけ、そして彼等が合理的にできる限りで船が霧中を安全に航海するのを保証する処置を構じさせる) を行なっていたから、彼らに actual fault or privity はなかったとして、責任制限を認容した。

(35) Browner International Ltd. v. Monarch Shipping Co. Ltd. (The "European Enterprise"), 2 Lloyd's L. Rep. 183 (1989).

本件は次の通りである。冷凍トラクター・トレーラー・ユニットを使って運輸業を営む原告は、アイルランドのコーク (Cork) からフランスの内陸地まで食肉の積送品を輸送する仕事を引受け、それを実行するため、ドーバーからフランスのカレー (Calais) までの海上輸送について被告会社と契約した。本件運送が準拠する被告会社発行の荷物受取証 (consignment note/waybill) ——ドーバー海峡横断の運航業者は、ロールオン/ロール・オフ式のフェリー運送についてはB/Lを交付せず、こうした荷物受取証を交付するのが実務の実態である——には、物品及び中味 (IIトラクター・トレーラーと委託貨物) が第四条五項 (e)との関係で「一包又は一単位」と看做され、それにつき運送人の責任は一万フランに制限することができるといつつの例外を除き、物品は一九七一年英国海上物品運送法の付則に採録されるヘーグ・ウィスビー・ルールに従う旨が規定されていた。

ところで、物品は一九八五年一月六日被告会社所有のフェリー「ヨーロピヤン・エンタープライズ号」に積取られ、上甲板に積付けられて、同日午後六時に荒天の中でカレー港に到着した。しかし貨物は荷崩れを起し損害が生じていた。右損害につき、被告フェリー会社は、三条二項による運送品の取扱上の責任を認めしたが、責任制限を援用した。当事者間で成立した合意によれば、責任制限が容認された場合、被告の責任は約五六六ポンドに制限され、それが否認された場合、原告は約三二、六七三アイルランドポンドおよび約一、一一七ポンドの賠償額を支払われるとされた。そこで本件の争点は、責任制限却事由を定めたヘーグ・ウィスビー・ルール四条五項 (e)は運送人自身の無謀な行為または懈怠 (reckless act or omission) のみをいうのか (被告側の主張)、それとも運送人の使用人・代理人の無謀な行為または懈怠を含むのか (原告側の主張) であった (当事者間の合意によると、もし同条が運送人自身の無謀な行為または懈怠のみをいうとされた場合には、本件には同条の通用はなく、運送人は責任制限がで きることとされた)。

右の法律争点につき、女王座部 (商事法廷) のステイン判事 (Steyn J.) は、Lennard's Carrying Co. Ltd v. Asiatic Petroleum Co. Ltd. (1915) およびそれを確認した The Marion (前掲註②) の新旧判例ならびにスクラットン (Scrutton on Charterparties) をはじめとする英国学説を挙げつつ、第五項 (e)は運送人自身をいい彼の使用人・代理人は、彼らが会社の分身と構成される者を除き包含されないものと理解されている点を指摘した上で、かかる一般的な見解を変更させる理由はないとする。そしてその理由として、① 四条五項 (e)の規定の最初の文言である「Neither the carrier nor the ship shall be entitled ……」は、運送人自身の責任を述べており、そうであるなら、同一条項の別の号の「Carrier」の語を異ったしかも広範な意味に解釈することは不適当である。② 原告側は、四条五項 (e)との関係で何故に運送人が彼らの使用人の作為・不作為につき責任を負わないのか道理に適

う理由付けがないと主張するが、同条項は、運送人に対し他人に委譲することができない義務 (non-delegable duty) を課するのではない。原告の言い分とは逆に、四条五項(e)の「carrier」を制限的な意味に解する立場の方を支持するきちんとした商業的理由もある。すなわち、第一には、問題を運送契約の当事者間としてみた場合に、ひとたび航海が開始されたら運送人は彼等の使用人・代理人の作為・不作為については限られた範囲でしかコントロールができないことが銘記されているから、問題につき広義の見解に立てば、この要素が責任制限が打破される規定の下での「Carrier」を狭義に構成するので正当な理由になる。第二には、何故に「Carrier」の狭義な見解が一九六八年のウィビー改正議定書の起草者に訴える力があつたかについてはもう一つ別の理由がある。それは、責任制限規定はしばしば法律家によって懐疑されるが、四条五項(e)に規定される如き確実に責任制限ができることは海運業の経営に重要不可欠な保険をより容易かつ安価で入手できるようにするという考慮があるということである。責任制限の打破が相当に制約された規定は運送人自身の無謀な行為または懈怠であることに基づいており、それが合理的な商業目的に適うものである。以上により、四条五項(e)は運送人自身または彼の分身の懈怠・無謀のみをいうと解すべきである。

(36) The Lion [1990] 2 Lloyd's Rep. 144. 本件は次の通り。一九八四年二月六日の夕刻、ドイツのハンブルグからの帰途、原告が所有するコーチ(馬車)がフランスのブローニュで被告会社のフェリー、ライオン号の甲板に積載され、ドーバー海峡を渡りイギリスの港へと運送された。コーチはしっかり固定されていなかったため、海峡を横断中、船が激しいうねりを受けた際にひどい損害を受けた。原告は、被告会社のフェリーの被用者・乗組員の無謀な行為によるものとして、六万五千ポンドの損害賠償を請求したが、被告会社は、過失を否認するとともに、たとえ乗組員の過失があつたとしても運送約款で撰取するアテネ条約八条が定められた金額(二七二六・六七ポンド)で責任制限ができる旨を主張した。そこで、本件の争点は、被告会社の交付した乗船約款がその適用が謳われたアテネ条約にいう「運送人(carrier)」には運送人の使用人・代理人が含まれるか否かであつた。

女王座部のホブハウス(Hobhouse)判事は、アテネ条約のドラフティングは明瞭であり、条約が「carrier」という場合には運送人を意味するだけであり、「carrier」の語には運送人の使用人・代理人は包含されないから被告会社は第八条に基づいて責任制限をすることができるのであつて、そのことは、被告会社の分身ではない使用人または代理人が第一三条にいう種類の作為ないし懈怠を犯したかどうかによって影響されるものでない、と判示した。

(37) 本件は、ロシアのボロスキペンエンジンを積取り、揚地ロッテルダムに向け航行中の被告会社所有の船舶(当時、本船はAnglosaxon Petroleum Companyに定期備船されていた)がドーバー海峡手前で汽缶故障を起し、しかも同海峡を通過後荒天に遭遇

してオランダ沿岸沖合で坐礁した。この事故で積荷のベンジンがタンクから漏出し、炉に入り込んで火災となり積荷は火災で焼失した。船主は、その所有船舶の管理を別の有限会社に委託し、その登録業務執行取締役 (John M. Lennard) が船舶の運航を担当していた。彼は本船の汽缶の欠陥を知っており、しは知りうべき手段を有していたにもかかわらず船長、機関長、船舶職員に対して特に指示を出さず、しかも本船がそうした不堪航状態で出航するのを阻止しようとしなかった。裁判所は、業務執行取締役のかかる過失が船主の側の actual fault or privity を構成すると判示した。

(38) 重田・前掲「船舶火災(II)」四四頁。

(39) 重田・前掲「イギリス船主責任制限(二)」二五三頁以下、落合誠一・運送責任の基礎理論三二二頁以下。

(40) Hull, op. cit., at. 402; Marsden, op. cit., at. 544; Baughen, op. cit., at. 378; John F. Wilson, *CARRIAGE OF GOOD BY SEA* (3rd ed 1998) at. 260. The Bowbelle, (1990) 1 Lloyd's Rep. 523.

The Bowbell 判決は、一九八九年八月二〇にテムズ河上で発生し多数の死傷者を出した船舶衝突事件であり、一九七九年商船法(一九八六年一月一日施行)が最初に適用となった責任制限訴訟事件である。この事件は船主に責任制限を阻却する事由(intention/recklessness)があったかどうかの審理が求められた事件ではなかったが、女王座部海事法廷の Sheen 判事は、新しく施行された商船法付則中の一九七六年条約の関連条文をコメントし、その中で、第四条につき、新法では請求をなす者が損害は船主の非行が原因であったという極めて重い証明責任を負うものと説明している(at. 535)。

### 三 船舶火災事件における証明責任のルール

#### (一) 緒説——伝統的な証明責任ルール

一般に、訴訟において証明責任の負担は、裁判の成り行きを大きく左右する。まして海洋にある船舶の上で発生した火災を原因とした積荷損害に関する賠償請求事件においては、因果関係の証拠材料となるべきものがすべて火災により消失してしまうことがあるため、訴訟における立証責任の負担は、そもそもその身が陸上に在り、海上の船舶側にいかなる不注意・懈怠があったか知る術がない荷主側はもとより、船舶と行動を共にする船主・運送人サイドとし

でも極めて重大事で、その帰属がそのまま裁判の勝敗を決するといってもあながち過言ではない。

されば、こうした重大な事柄については注文上明らかにし解釈の余地なきようさせておくことが望ましいが（近時の海事条約では、一九七八年ハンブルグ・ルール五条一、四、五項、一九七四年アテネ条約三条、一九七六年海事債権責任制限条約四条などの例）、一九世紀立法の米国船舶火災法ならびに二〇世紀初期の原ヘーグ・ルールに基づいている米国海上物品運送法においては、証明責任に関して規定がなく、したがって、船舶火災による積荷の損害賠償請求事件における証明責任のルールは現在もすべて法解釈の問題に任されたままになっている。以下では、一九世紀半ばに英米に船舶火災損害につき船主を完全に免責とする特別の立法が登場する以前の一般海法ないしコモン・ローにおける証明責任の法理と、船舶火災に関する制定法の下での証明責任の法理につきそれぞれ概観したうえで、一九七〇年代末から連邦控訴裁判所間に厳しい解釈の対立が生じ、いま現在も活発な議論を巻き起こしている<sup>(1)</sup>アメリカ法の状況について、やや詳細に考察をしてみようと思う。

1 一般海法の証明責任　そもそも運送人が運送品の滅失・損傷につき絶対的ないし厳格な責任を負うべきものとされる一般海法ないしコモン・ローの下で、証明責任がどれほどの意味と重みをもつものであったかはさておくとして、一般海法の証明責任の原則は、まず、損害賠償を請求する者（荷送人・荷受人・B/L所持人）が、いわゆる *prima facie case*（一応の証拠のある事件）であること、すなわち、貨物が発港において外観良好状態で運送人に対して引渡されたが、到達港において運送人がそれを良好状態でまたはまったく何も引渡すことができなかったという事実の証明をすればよい、とされる（普通、こうした証明は困難ではない）。つまり、荷送人側は、それ以上に、損害発生原因または運送人の過失の存在についてまで立証する必要はない。そこで、運送人側がこの責任の所在につき争

う場合には、天災・国敵などコモン・ロー上の免責事由の存在およびそれとの因果関係につき証明を尽くすことを要し、運送人はその点について証明できれば、一応損害賠償責任を免れることができる。しかし、そうした運送人の免責抗弁に対して、さらに請求者は、運送人に過失があったことの証拠を提出して対抗することができ、もしこれが認められるならば（船舶に同乗しない荷送人にとりこの証明は極めて困難であり、ときに不可能さえある）、運送人の免責の抗弁はブレイクされ、請求者の勝訴が確定する。<sup>(2)</sup>

2 Fire Statute の証明責任　そもそも、船舶火災法を含む一八五一年船主責任制限法は、アメリカの航海産業

の保護なる錦の御旗の下、当時の連邦議会を疾風の如く駆け抜け誕生した法律であるから、その一部である船舶火災法（原法の第一条・現一八二条）についてもまったく実質審議がなく、それが如何なる目的で、また何故に火災損害が責任制限規定（原法の第四条・現一八三条）とは別条で完全免責とされたか等々につき、立法資料上詳らかではない（ただ、ひとつ、古来船舶火災が最も恐ろしい海上危険であったことは、特例扱いされた潜在理由になりうるであろう）。況や立証責任においてをやである。ただ、当時の法案をめぐる上院の審議において、ヴァーモント州選出のフィールプス（phelps）上院議員が、本条に関して、責任の免除は、請願というより船荷証券で認められていた原則に基づきそうしたものである説明としたのに続け、それ故に「運送人には最高の信義と用心深さが強要されるべきであり、かつ損害という事態においては、運送人は、あらゆる有責性を晴らすことよってのみ自らの責任を免除されべきものである」（the utmost faithfulness and vigilance should be exacted from the carrier, and in case of loss, he should be able to exempt himself from responsibility only by cleaning himself, of all culpability）」と意見陳述していることから推せば、恐らく立法者は、立証責任運送人主義、すなわち運送人は、単に損害が火災に起因するという証明にとどまらず、火

災が運送人の過失に起因しないということについても証明責任を負うべきとの考えであったことと推量される<sup>(3)</sup>。

ところが、何故かこの船舶火災法下の立証責任の問題を最初に手掛けたカリフォルニア連邦地方裁判所の判決 Keene v. The Whistler, 14 F. Cas. 208 (D. Cal. 1873) が、船舶火災による積荷損害賠償請求においては請求権者たる荷送人が、火災が船主自身の design or neglect に因ることについて証明しなければならぬと判示し（同判決には、そうした解釈を支えるべく先例が全く示されていない）、続いて、これがニューヨーク連邦地裁判決 The Strathdon, 89 F. 374 (E. D. N. Y. 1898)<sup>(4)</sup> によって支持され、さらに後年にもいくつかの下位裁判所の盲目的な承認を重ねつつ、近年では、後述のように、連邦控訴裁判所のレベルで、第二、第五、および第十一の巡回区の多数に支持されて、現在、アメリカの船舶火災法の証明責任に関する伝統かつ主流の考え方となっている。

かくて、荷送人が、損害は運送人の過失に起因する点の証明責任を負担すべしとする米国船舶火災法下の伝統的な証明責任の法準則は、彼の一般海法の証明責任のルールに実質変わるものではない。すなわち、まずは、①積荷の所有者が、その財産回復訴訟に關し“prima facie case”であることの証明、つまり貨物が船主により損傷なき状態で受取られたことおよび船主は当該貨物を損傷なき状態で引渡すことができなかつたことを立証しなければならぬ。換言すれば、積荷が実際に損害を受け、その責任が船主にあることの証明である（通常、かかる証明はさして困難でない）。次いで、②船主において、損害の原因、すなわち船舶上にある積荷の滅失、損傷は法定免責である火災により生じたものであることの証明をしなければならない（かかる証明は容易な場合もあるが、例えば船舶が突然爆発して全損となるとか火災の発生を証明できない熱損害のケースの場合などでは証明不可能である）。この事実を証明できれば船主は火災が彼の design or neglect に起因しない限り免責される。これを受け、証明責任は積荷の所有者側に転換され、③積荷所有者が、積荷に損害を与えた火災の原因は船主の個人的な過失に起因し、それが船主の design or neglect

によることを証明しなければならぬ（かかる証明は仲々困難である）、ということになる。

以上が、船舶火災法下の立証責任に関しアメリカ裁判所によって形成される証明責任の伝統的なルールであり、またそれは、ベネディクト (Benedict)、クノウス (Knauth)、プーア (Poor) といった古典的学説から、海事法曹ロングレイ (Henry N. Longley)、テード (Theede)、ならびにジョーエンボウム (Thomas J. Schoenbourn)、カナダのテトレイ (Tetley) 教授などアメリカの最近の海事学説を加えた大多数が支持する考え方でもある。

ただ、こうした一世紀以上にわたり、広く米国裁判所において揺るぎなく確立され、かつ学説においても当然の事理として疑を抱く者が無い（もつとも、伝統的学説および判例の中で、何故に荷送人が船主の故意・過失につき証明責任を負担するのかについて説明するものは見当らない）この伝統的法準則に対しては、二〇世紀の中葉に登場した革新的な海事法学説、ギルモア・ブラック (G. Gilmore & C. Black, Law of Admiralty (1st ed. 1957)) によって、船主責任制限法第一八三条(a)につき確立されている立証責任分担の法準則、すなわち、まず請求権者たる荷送人が訴訟原因（例、運送人側の過失または不堪航）につき証明する義務を負い、これを受けて船舶所有者が、主張された過失または義務違反につき彼自身（法人船主にあっては支配監督権限を有する一定の使用人・代理人）に故意・過失 (privity or knowledge) がなかったことにつき証明を負うとのルールを同一法典に収まる船舶火災法（一八二条）についても等式化して、同法のいわゆる故意・過失 (design or neglect) に関する証明責任は船主に負担させるのが相当であるとの主張が現われ、丁度二〇世紀後半から高まるアンチリミテーションムードの中で、一時期、一部の連邦下級裁判所にも感化されるものが現われた。<sup>(5)</sup> しかし、この一世風靡の新学説も、その後は、大勢とならず、現在はこれに心酔する学説も、また判例もない。

3 U. S. COGSA の証明責任 アメリカ海上物品運送法 (U. S. COGSA) は、一九二四年船荷証券条約 (ハーグ・ルール) の国内法立法法である。ハーグ・ルールは、アメリカのハーター法の責任原理を基礎としているが、ハーグ・ルールには、ハーター法にはない火災損害免責規定がある。第四条二項(b)の「運送人および船舶は、次のことから生ずる滅失又は損害については、責任を負わない。:(b)火災、ただし運送人の故意又は過失によるものを除く」である。本規定は、原案が運送人(または船舶)は火災から生ずる滅失・損害につきいかなる事情の下でも免責される旨の内容で起草されていたものが、アメリカ代表から「unless caused by the actual fault or privity of the carrier」なる但書の一文を追加すべしとする修正案提議があり、これを全会一致で承認し最終案中に採用した経緯があるもの、その規定の下での立証責任の分担に関して審議された形跡はまったくないし、一九三六年、アメリカがこのハーグ・ルールを国内法化して U. S. COGSA を制定した際にも、火災免責規定(四条二項(b))は下院「海運・漁業委員会」の公聴会および米議会においてほとんど関心をひかず、特別の審議もなかった(その理由は、恐らく火災免責規定が従来の船舶火災法を根本的に変更するような作品でなかったためであろう)。したがってアメリカ海上物品運送法の火災免責条項すなわち四条二項(b)については、同一条項に列挙される他の一五種目の免責事由をも含めて、立証責任について法文に明確に説明するものはない。四条二項の関係で立法時に証明責任について議論されたのは俗にキャッチオール・クローズないし「q」クローズと呼ばれる第(q)号だけであり、そこでは、(a) (p)に列挙される免責事由以外は一切の事由については、免責の利益を主張する運送人において、自身の故意・過失が損害と関係ないこと、つまり、事故が運送人自身の過失以外の何かの原因で惹起されたことの証明責任(厳密にはいわゆる説得責任 (burden of persuasion))であり、運送人はすべての点においてまったく過失がない点を納得させる責任を負う)を負担すべきことが規定されているものと解される。<sup>(7)</sup>

ところで、海上物品運送法においては、運送人の義務として、船舶に対する堪航性 (seaworthiness) 付与の義務が法定され (三条一項)、かつ不堪航による積荷損害に対して、運送人は航海の開始時に「相当の注意」 (due diligence) を尽くしたことを証明できない限り責任を免れることができないと定めている (四条一項)。つまり海上物品運送法の場合には、船舶の堪航能力に関し相当の注意を行使したことを証明する責任が運送人にあることがはっきりと規定されるのである。船舶堪航性に関する注意義務といひ証明責任といひ船舶火災法にはない規定である。しかも、既に指摘したように (本稿二・四参照)、海上物品運送法に法定される運送人の船舶堪航性付与義務の性質は、船舶火災法における解釈とは正反対に、運送人の被用者や検査人・船舶修繕業者など請負人に対して委譲することができない個人的な義務 (non-delegable, personal duty) であると解されているから、船舶の堪航性付与の義務を委譲された彼らの相当の注意の欠如はすべて運送人に帰趨されることになるという絶対的な相当の注意基準でもある。

かくて、アメリカの海上物品運送法上、証明責任の分担については、キャッチオール・クローズ (四条二項 (g)) および船舶堪航性に対する相当の注意義務規定 (四条一項) の二カ条については法文上明らかであるが、火災免責条項の場合は法が沈黙しており、すべてが裁判所の解釈に委ねられている。

しかして、海上物品運送法成立後の連邦裁判所の判決は、火災免責条項についても先行の船舶火災法や一般海法の伝統的な証明責任ルールを適用し、まず運送人が積荷損害の原因 (火災) について証明するのを受けて、荷送人が火災の原因を確定しかつ運送人自身 (法人船主の場合には業務執行権限を有する役員・代理人) の故意・過失 (actual fault or privity) が火災損害の直接原因であることを証明する責任があるとの考え方 (≡荷送人負担説) を採用し、学説もこれに異論を唱える者はいなかった。<sup>(8)</sup> この考え方は、火災免責条項上の証明責任ルールは、その規定だけの中で解釈されるべきであり、同一条文であってもそこに列挙される免責事由は相互に論理的関係もなければ同質というのでは

なく、また火災免責条項とは別条(四条一項)の船舶堪航性に関する相当の注意義務規定も関係はなく前提条件とされるべきではないから、火災が船舶の不堪航に起因する場合でも運送人側に actual fault or privity がない限り運送人は免責されることになるとする考え方である。

(二) 火災免責法規と堪航能力に関する「相当の注意」義務

コモン・ローないし一般海法上、海上運送人が航海の開始時に堪航能力 (seaworthiness) ある船舶を提供すべきことはすべての船舶による物品運送契約における黙示的な約束であり、しかもそれは運送人の故意・過失に依存しない絶対的な約束でもあった。ヘーグ・ルールおよびその国内版たる一九三六年米海物品運送法は、そうした船舶の堪航性提供の義務を法文にすると同時に、絶対的な堪航性担保を廃止して相当の注意 (due diligence) 義務にまで軽減し、かつ、もし火災が船舶の不堪航を原因とする場合には、火災免責の抗弁を主張する運送人その他の者が相当の注意を尽くしたことを証明する責任を負うべしと定めたのである(三条一項、四条一項)。一方、海上物品運送法に遡ること八五年前に、船舶火災による運送品の滅失、損傷に関する厳格なコモン・ロー責任(いわゆる保険者の責任)を通常の過失責任の原理にまで軽減した船舶火災法(II 船主責任制限法一八二条)には、そうした規定こそないが、しかし、一般に船舶所有者は船舶に対する堪航能力の付与ならびに運送品の安全に関して適切な注意を尽くす義務を負うべきことは運送人としてもっとも基本的な義務であり当然であると解されていた。

かくて、米法上、海上運送人ないし船舶所有者は、堪航能力ある船舶の提供につき相当の注意義務を負うものとなるが、そこで一つ問題となるのが、海上物品運送法上の船舶堪航性に関する注意義務の基準ならびに証明責任のルールが、そうした点に沈黙する火災免責条項(四条(2)項(b))ないし船舶火災法に対して何か影響を与えることになるかである。すなわち、堪航能力付与に関する運送人の「相当の注意」義務(四条一項)はストレートに火災免責条項

および船舶火災法に関連し、その義務違反は運送人または船舶所有者の火災損害免責権を剥奪することになるのか、それとも、火災免責条項や別法たる船舶火災法に独立性をもたせ、船舶堪航性に関する相当の注意の問題とは関係がなく、船舶不堪航についてもあくまで運送人または船舶所有者の *actual fault or privity* ; *design or neglect* が限り火災免責の抗弁を援用できるとするのか、である。これを、証明責任の視点から繰り返すならば、船舶堪航性に関する「相当の注意」義務を火災免責条項や船舶火災法に組み入れて解釈をなす前説によれば、堪航能力に関する「相当の注意」義務は運送人が法に基づいた火災免責を援用する場合の先行条件となり、したがって運送人または船舶所有者としては、まず第一に、船舶の堪航性につき相当の注意を尽くしたことを証明せねばならず、そうした証明ができない限り火災免責を援用できないことになるが、火災免責条項および船舶火災法に、「相当の注意」義務を連動させない後説によれば、通常の証明責任のルール通り、損害賠償を請求する荷送人において損害が運送人側の *actual fault or privity* または *design or neglect* に起因する点を証明すべきことになる。船舶火災損害事件における証明の困難性や海上物品運送法における船舶堪航能力提供義務の非委譲の性質（使用人、代理人および請負人の過失もすべて運送人の義務違反となる）などに鑑みると、右のいずれの見解によるかは当事者の利害に大きく関わる重大問題である。

かかる法律の重大な解釈問題につき、アメリカの裁判所は、一九三六年の海上物品運送法誕生後つい四半世紀ほど前まで、全く見解を表明する場面がなく（その理由は、*owner-carrier* すなわち運送人が同時に船舶所有者ないし裸傭船者でもある場合には、裁判所は専ら船舶火災法を適用して事件を処理したからである）、したがって、船舶火災法上当事者適格がないため専ら海上物品運送法を頼みとせざるを得ない定期傭船者など *non-owner carrier* が海上物品運送法の火災免責条項を援用し法の恩恵に浴さんとするについては、船舶の堪航性につき相当の注意を尽くすことが条件とされ

のかどうかにつき抛るべき規範がなく、米国学説の考え方も必ずしも明確でなかった。もっとも、海上物品運送法が成立する四年前の一九三二年に、ハーター法（同法にも運送人が発航時に船舶の堪航能力を付与すべく相当の注意を尽くす義務がある旨が規定される。二条）と船舶火災法との相互関係について、合衆国最高裁判所が、Earle & Stoddart, Inc. v. Ellerman's Wilson Line, Ltd. (The Galileo) 事件において、争点の一つであった運送人に相当の注意の行使を求めるハーター法の規定は船舶火災法に対し影響を与えるか否かにつき、火災損害と不堪航損害とは別個の観念であり、また、相当の注意の懈怠を即そのまま船舶火災法における船主の neglect と同等視すべきでない<sup>(9)</sup>と指摘し、ハーター法は船舶火災法を変更・廃止するものではない旨を明言しているから（第六条）、船舶火災法に対して裁判所が勝手にハーター法二条を適用し、船舶火災法が唯一例外とする船主の design or neglect 以外に新たな完全免責の例外を創造することはできない<sup>(9)</sup>としていたほか、海上物品運送法成立以後の若干の連邦下級審判決においても右最高裁判決の論理を取り入れ、船舶火災法が優先適用される owner-carrier の事例において、「船舶火災法の免責は明らかに海上物品運送法のそれと同一である」と述べて、海上物品運送法の火災免責（四条二項(b)）を享受するために船舶堪航性に関し相当の注意を尽くす義務ないし運送品の船積・取扱等を適切・慎重になす義務（三条一、二項）が先行条件とされるべきでないとの傍論を述べるものがあり、<sup>(10)</sup>すでに米国判例の方向が示唆されていたといえなくもなかった。しかし、その一方で、アメリカの海事学説の中には、米国海上物品運送法と同一の規定をもち、かつ成立年も同じカナダの一九三六年水上物品運送法（Carriage of Goods by Water Act 1936: R. S. C. 1970, c. c-15）の第二条一項および第四条二項(b)——カナダの一九三六年水上物品運送法は、アメリカ法と同様に、あるいはそれ以上にヘーグ・ルールの規定を忠実に国内法化していた——<sup>(10)</sup>に關し下された英国枢密院（The Privy Council）の Maxine Foodwear Co. v. Canadian Merchant Marine, Ltd. (The Maurien) [1959] およびカナダ最高裁判所（S. Ct. of Canada）の

Dominion Glass Co. v. The Anglo Indian (The Anglo Indian) [1944]<sup>(11)</sup> の二判決が、船舶の不堪航が積荷の損害を生ぜしめ、かつ火災の原因である乗組員の過失は相当の注意義務を懈怠するものであったと判示した上で、同国法における運送人の堪航能力提供義務の性質は免責条項にも「最優先する義務」(overriding obligation)であって、運送人は船舶の堪航性につき「相当の注意」(due diligence)を尽くしたことを証明できなければ同法の火災免責の抗弁を主張できないと解釈していたところに鑑み、恐らくアメリカの裁判所は、カナダ海事法との調和的解釈ならびに両国制定法にとって共通母体であるヘーグ・ルールの法統一の精神に則り、米国海上物品運送法につき、カナダ法の考え方と同様の解釈を行なうであろうと観測する者があり<sup>(12)</sup>、ためにアメリカ連邦裁判所が早くこの船舶火災法と海上物品運送法の相互関係につき明確な形で判例法を樹立することが待ち望まれていた。

かかる状況の中、漸く一九七〇年代に入り、機関室の装置の欠陥から油が漏出し、引火して積荷が焼失するという船舶火災損害事件の判決が現われ、運送人・船主の船舶堪航能力提供の義務違反が争われて、長い間例例不在があった米国海上物品運送法の解釈的問題について初めて正面から明確な形で連邦控訴裁判所の考え方が表明されることになった。一九七三年の第二巡回区連邦控訴裁判所による *Asbestos Corp. Ltd. v. Compagnie de Navigation Fransımt et Cyprien Fabre (The Marquette)*<sup>(13)</sup> —— *Asbestos Corp.* と引用する—— および一九七九年の第九巡回区連邦控訴裁判所による *Sunkist Growers, Inc. v. Adelaide Shipping Lines, Ltd. (The Gladiola)*<sup>(14)</sup> ——以下、*Sunkist Growers* と引用する——である。

(三) 証明責任の分配をめぐる米連邦控訴裁判所の判例抵触

(1) *Asbestos Corp.* 事件 対 *Sunkist Growers* 事件——対立の萌芽

## 1 Asbestos Corp. 事件——第二巡回区

本件は、一九六四年五月にマルセイユ港を発ち、西回り航路で大西洋を横断して最終目的地の合衆国シカゴに到着した仏国籍船 *Marquette* 号が、同年七月、同港で雑貨を積取り、帰路も五大湖のカナダのいくつかの港に寄り、大西洋を東回りルートでポルトガルのリスボンに向けて航海中、機関室のオイルポンプの欠陥ネジが脱落したため、油が漏洩・飛散し近くの高温状態にあった推進機関のマニホールに触れて発火、火災は瞬間に機関室に燃え広がった。本船の消火用ポンプ、泡消火器、携帯消火器等一切の火災消火設備は機関室に装備され、しかも同所より集中コントロールされていたために、乗組員が消火装備を使用することができず（乗組員の消火訓練が不適當であったとの証明はなかった）、結局、出火の六時間後に火災は船艙内に及んで積荷を焼失せしめた。この火災損害につき、原告（Asbestos Corp. Ltd）は、本船の不堪航を理由に損害賠償を請求した。一方、運送人たる船主は、堪航能力提供につき相当の注意を尽くしたと弁明するとともに、本件 B/L 上その適用が謳われていた米國海上物品運送法四条二項 (b) および船舶火災法（＝船主責任制限法一八二条）に基づき責任の完全免除を主張した。

右事実に対し、ニューヨーク南地区連邦地裁（Levet 判事）は、本件で検討さるべき問題は、被告が発航前ないし発航時に船舶の堪航能力提供につき相当の注意を尽くしたかどうかにあるとした上で、本件の場合、本船の消火設備ないし消火系統のすべてが機関室内に配置されていたことが出火後のアクセスを不可能とさせたとし、この消火設備を近づきにくい場所に配置設計した点で、運送人は海上物品運送法第三条一項 (a) の船舶堪航性に関する「相当の注意」を行使していたとはいえず（つまり、地裁は、もしすべての消火設備が機関室以外の場所にあり、また消火系統がすべて機関室の外から操作できるようになっていたなら、火災を鎮圧できたであろうと判断する）、弁明の余地がない不堪航の状態（in excusable condition of unseaworthiness）があり、こうした運送人の注意義務懈怠は、直接に火災の原因では

なかったが、適切な消火装備を提供できなかったことは運送人の個人的な (personal) 過失の証明となつて、“design or neglect” または “actual fault or privity” に該当し (かかる運送人・船主自身の故意・過失の証明責任は荷主側にある)、運送人は船舶火災法および海上物品運送法に基づく火災免責の利益を享受できないと判決した。Marquette 号側が控訴。

第二巡回区連邦控訴裁判所 (Timkers 判事) は、原審判決が、積荷損害は運送人が本船に堪航能力を提供できなかったことに起因するとした事実認定については肯定したが、ただ第二巡回区判決は、その根拠を一番のように被告が船舶の堪航性につき相当の注意を欠缺したことは求めず、相当の注意と design or neglect/actual fault or privity とはそれぞれ別の標準であることをはっきり認めたと、被告が単に彼自身に個人的な過失があるというだけで海上物品運送法の火災免責条項または船舶火災法の保護を受けられなくなることはないとの論理に基づいて運送人・船主の控訴棄却を判決した。そして第二巡回区は、その判決文の終りに近い部分で、火災事件における証明責任ルールにつき言及し (第二巡回区は、火災は運送人の neglect によると結論づけるから、この部分は傍論である)、「一般に、荷送人は単に一応の証明事件 (prima facie case) であるとの申立をすれば、運送人に対して物品の損害賠償請求ができるのであつて、相当の注意を尽くしたことの証明責任は運送人が負担する。火災免責規定はこうした立証責任を荷送人に移動したのである。もし運送人が損害は火災を原因とする点を証明すれば、荷送人は船主または運送人の故意・過失が損害の原因であつたことを証明しなければならぬ (480 F. 2d at 672-673) (裁判所によれば、適切な消火設備を提供しなかったために船舶の不堪航が明白の本案において、荷送人はすべての点で証明責任を果たしたとする)とも述べ、船舶火災法および海上物品運送法の火災免責条項の結果、相当の注意の証明責任が運送人から荷送人へシフトされる旨を判示した。

## 2 Sunkist Growers 事件——第九巡回区

本件は、一九七四年八月末、発動機船 *Gladiola* 号はカリフォルニア州ロングビーチ港で生レモンの梱包五万八、四六四個を積取り、ポーランドのグダニスクに向け出港した。同船がカリフォルニアを出発する少し前に途中エクアドルに立寄ってバナナを積取る予定になり（この航路変更は原告も承知していた）、同国のグアヤキル港に投錨中、機関室から出火し船火事となった。火災の原因は、機関室の低圧ディゼル燃料油管の接目が外れ、漏洩した油が加熱状態の発電機に触れて引火したものであったが、この火災は、乗組員の二等機関士および三等機関士（二等機関士は焼死、船長は本件事故の数日後心臓発作で死亡した）が有資格者ではあったが機関室の消火作業につき適切な訓練を受けておらず、油の流出を止める方法や消火装置の操作についても知らなかったため、初期鎮火に失敗し（実は燃料管のバルブを締めれば消火できた）、結局、火災は三日間にわたり燃え続け、死者一名、船舶は全焼した。積荷のレモンは、焼失こそ免れたが、火災により本船の冷蔵庫が破壊されたため、一旦はこれを附近の冷蔵倉庫や市場に移動させ売却をしようとしたが成功の見込みがなく、止むなく沿岸住民に寄贈することで陸軍当局に引き取られた。この結果、三万余ドルの積荷損害が生じた。右損害につき、荷送人 (Sunkist Growers, Inc.) から *Gladiola* 号の所有者および同船の定期傭船者 (Salen Reefer Services) に対して提起された損害賠償請求訴訟が本訴である。

第一審のカリフォルニア連邦地方裁判所 (Orick 判事) は、(1) 船主は、乗組員の消火の経験・訓練および彼らの証明書に対する信頼につき過失はない (2) 油が漏洩した油送管の接目は、"Emerto" フェノールよりも "Seto" フェノールによって修理されるべきであり、補修または補強装備によって本船は一層安全になりえたかも知れないが、適切なフェノールで修理し取替えをしなかったのは船員の過失によるものであり、船主がその隠れた欠陥に気付かなかっ

たことによるものではない（裁判所は、老練な技師でさえ規定どおりの相当なる外的検査では間違つた型のフェノールが据え付けられたことに気付かないであろうとする）との事実認定に立ち、法律上の結論としては、(3)海上物品運送法または船舶火災法下の火災損害事件においては、船主または定期傭船者が、損害が火災の結果生じたものである点について立証すれば、挙証責任は荷送人に転換され、荷送人において、火災が船主または定期傭船者のいわゆる故意・過失 (design or neglect: actual fault or privity) により生じたものである点を証明しなければならぬ（先例として、Abestos Corp. を引用する）。船舶火災事件の場合に、傭船者または（および）船主は、船舶に堪航能力を付与すべく相当の注意を尽くしたことにつき第一次的な証明責任を負うものではない。かかる証明責任の転嫁は、通常の海事事件の証明責任のスキームとは異なるが、これがアメリカの判例法であり、原告が運送人立証責任負担の主張として引用するカナダの判例 (Maxine Footwear Case—後掲注 (11)) はヘーグ・ルールに基づいて作成されたカナダの法律に関する事件であり参考にならないとし、結局、船主は海上物品運送法の火災免責条項および船舶火災法により責任を免除されるところとして、請求棄却とした。Sunkist Growers 側が控訴。

第九巡回区連邦控訴裁判所は、本件火災の直接原因は第一ディゼル発電機に接続する燃料管上の圧縮パイプが離脱し（原因は、Gradiola号の賃借人の管理経営的地位による者が油送管に適切な銲接手を取り付けなかったことにある）漏した燃料油が過熱したターボチャージャーの表面に触れて発火したこと、および船舶賃借人は機関室の消火訓練を十分に受けた船員をもって同船を適切に艀装していなかったことの二点で、海上物品運送法第三条および第四条の規定に違反する船舶不堪航が認められ、これが積荷の損害を惹起したとし、運送人は何は扨て措き発航時において船舶の堪航性および適切なマンニングについて相当な注意を尽くすという免責条項に「最優先」する義務 (“overriding” obligation) を履行せざれば海上物品運送法四条二項(b)または船舶火災法の火災免責抗弁を援用できないとし、原審判決を

破棄し、運送人は積荷の全損害額について賠償責任があると判決した。そして第九巡回区は、右の結論を支える先例として *Asbestos Corp.* 判決を引き、まず、第二巡回区がそこで使用している “*inexcusable condition of unseaworthiness of a vessel*” (「弁解の余地なき船舶の不堪航状態」とは、運送人が相当な注意を尽くさなかった場合の不堪航の状態つまりはもし運送人が相当な注意を尽くしたならば不堪航を弁解することができるといふ意味であると説明した後、第二巡回区が船舶火災法および海上物品運送法の二制定法に関連して立証責任につき陳述する部分(すなわち、火災免責規定は荷送人に対して立証責任の転換を図るものであり、運送人によって損害が火災に起因する点の証明がなされた場合には、荷送人において、運送人の過失が損害を惹起した点を証明しなければならない、とする言説)は、*Asbestos Corp.* 事件の第二巡回区がその事実審裁判官による結論を支持して、船舶は運送人が相当の注意義務を尽くさなかったが故に不堪航であったと判示している以上は、同判決の理由に全く不要 (*entirely unnecessary to the decision*) であって、むしろ、同事件の連邦地裁判決が、「船主は、機関室内で火災が発生することがあればそこに設置された消火設備はすべて無能に帰すという事態を予測し、かつこれに対処しなければならぬ。Marquette 号の船主は、彼らの “*design or neglect*” および “*privity or knowledge*” によってすべての火災消火器を機関室内に設置し、機関室外に緊急用ポンプを設置するとか機関室外から火災消火システムを操作できるように配慮をしていなかった点において過失があったのである。この船主側の過失が積荷の安全を損ない、Marquette 号を不堪航とさせたのである。かかる事情により、船主は海上物品運送法四条二項(b)または船舶火災法による責任の免除をうけることができないと結論するものである (345 F. Supp. at 823)」と判示している部分(その重要びある。Asbestos Corp. 事件の第二巡回区判決は海上物品運送法を依拠としてはいるが、同法の第三条一項および四条一項の文言を看過しており、これらの規定によれば、船舶の堪航能力を付与すべく相当の注意を尽くしたことを証明する責任は運送人が負担する旨が明記されてい

るのである。したがって、火災による積荷損害を包含するすべての事件においては、荷送人が一応有利な事件 (prima facie case) である旨を証明した後に、海上物品運送法の火災免責事由ないし船舶火災法の免責を主張せんとする運送人または船主が、海上物品運送法第三条一項および第四条一項にいう船舶の堪航性について相当の注意を尽くしたことの立証責任を履践しなければならないと考える。この点、当裁判所(第九巡回区)は、すでに一九七五年の *New York Mdse. Co. v. Liverty Shipping Corp.* 事件<sup>(16)</sup>、*Asbestos Corp.* 判決を正しく関連づけており、特に重視すべきことは、*Liverty Shipping* 判決が相当の注意に関する立証責任を荷送人に課していない点であって、右法廷によれば、「本件の場合、海上物品運送法の下で要求される『相当の注意 (due diligence)』が行使されなかったことに、船主の neglect および actual fault が構成される」として、海上物品運送法が第三条一項および第四条一項において要求する due diligence について言及しているのである。海上物品運送法の第三条は、相当の注意を行使すべき免責条項に最優先する義務を運送人に対して負わしめ、また同法第四条一項は、「…航海に堪えない状態から滅失又は損害を生じたときは、この条に定める免責を主張する運送人その他の者は、相当の注意をしたことを立証しなければならぬ」と定めるから、運送人が海上物品運送法第四条または船舶火災法に基づいて火災損害につき免責を主張する場合には、相当の注意に関しての立証責任を尽くす必要があるのである。

こうして、海上物品運送法および船舶火災法の火災免責について、堪航能力に関する相当の注意義務あることを前提条件とする第九巡回区は、さらに次のようにその自らの論理の正当性を展開する。すなわち、まず、①控訴人から主張された海上物品運送法第四条一項末尾の「本条 (this section) なる語は、due diligence に関するその条文の効力を同項にのみ限定し、火災免責条項である第二項には掛らないとの点に対し、これは、被控訴人が第四条(一三〇四條)のすべての中味が最初の立法である 949 Stat. 12146 「第四条 (section 4)」に包含されていたということを理解し

ていないことによるもので、連邦議会が“paragraph”と“section”の違いを十分認識していたことは第四条において“in accordance with the provisions of paragraph (1) of section 3 of this title”という言葉を使用していることに照せば明白であり、その主張が理由がないとこたえ、また、こうした問題については、米国海上物品運送法と同一の立法であるカナダ水上物品運送法下の二つのカナダ判例 (Maxine Footwear, The Anglo Indian—前掲) が火災免責は堪航性に関する相当の注意の行使を条件とされる旨判決しており、もしそれがアメリカの先例と矛盾せず、あるいはアメリカの判例が空白な場合には、ヘーグ・ルールの立法精神からもカナダの判例に準拠するのが相当であるにもかかわらず、原審は、米国海上物品運送法もカナダ法も同じヘーグ・ルールから作られた法律であることを看過し、カナダ判例の重要性について誤った解釈をしている、とする<sup>(17)</sup>。しかして、海上物品運送法は、運送人が航海の開始前または航海の開始時に船舶の堪航能力につき相当な注意を尽くす義務およびそれについての立証責任に関して規定しており、船舶火災法も、新しい立法である海上物品運送法に照して解釈されなければならない<sup>(18)</sup>。

以上が、The Sunkist Growers 事件における第九巡回区連邦控訴裁判所の判決要旨である。そして、この Sunkist Growers 事件でみせた第九巡回区の実にエキセントリックな新理論は、翌年、その司法管轄下のハワイ連邦地方裁判所判決 Hasbro Industries v. M. S. St. Constantine, 1980 A. M. C. 1425 (D. Hawaii 1980) に影響を与え、同事件の控訴審において、再び第九巡回区(裁判官全員一致意見)は、Sunkist Growers 判決を照合しながら、船主は海上物品運送法に基づく「最優先義務」である船舶の堪航能力に関する相当の注意を尽くすべき義務を負い、またこの注意義務の関係で、船主は自身の相当の注意の欠如がなきことを立証する責任があることを確認するのである<sup>(19)</sup>。

### 3 小括——Sunkist Growers 判決の批判的評価

一九七〇年代に、機関室の装備の欠陥のため漏出した燃料油に引火し火災が発生するという二つの船舶火災事件において連邦控訴裁判所の第二巡回区および第九巡回区が下した、運送人は船舶の堪航能力に関して「相当の注意」を尽くしたことを証明できないかぎり、海上物品運送法（および船舶火災法）に基づく火災損害免責を主張できない旨の判決は、それまで長い問判例不在であったアメリカ海上物品運送法上の法定義務基準ないし証明責任問題について初めて明確な判断が示されたという点で、実に画期的であった。しかし、Asbestos Corp. 事件の第二巡回区が、従来火災事件判決の中で形成された伝統的な証明責任の法準則と堪航能力ある船舶の提供につき相当の注意を尽くしたことを証明させる制定法のルールとの不協和を暗に指摘しながらも、結局は伝統的な荷送人負担説を選択したその判断については、第一に、海上物品運送法の火災免責条項には証明責任につき命ずる文言がないが故に何ら立法上のサポートがなく、第二に、船舶火災法や海上物品運送法の火災免責条項中には「相当の注意」の基準など何も規定されていないのに、そうしたものを二制定法に持ち込むことはこれまた制定法に根差さぬ論理であり、さらに第三として、Asbestos Corp. 事件が船主または運送人自身の故意・過失を、火災の発生原因（cause of the fire）との関係ではなく、火災発生後の場面である船舶の消火設備の不備欠陥との関係で構成し、船舶火災法の但書や海上物品運送法四条二項(b)には火災の消火が船主ないし運送人の注意義務違反によって妨害された場合の火災損害をも包含するという柔軟な解釈（Asbestos Corp. 事件に続く火災判例では、さらに火災が発生した際の消火活動につき乗組員が適切な消火訓練や情報提供を受けていない場合にも船主ないし運送人は故意・過失ありとされている）をなす点についても、制定法とりわけ船舶火災法との関係で矛盾があると批判される。けだし、第二巡回区の論理は、海上物品運送法との関係では、第四条二項(b)の但書（“unless caused by the actual fault or privity of the carrier”）のフレーズが“fire”ではなく同条二項本文の、“loss or damage”にかかるもの、つまり運送人はたとえ「火災」が運送人の故意・過失によ

らずとも、「滅失または損害」が運送人の不注意ないし故意・過失による場合には責任を負うものとする解釈が必ずしも不可能な考え方ではないばかりか、そうした第二巡回区判決の結論とするところはいわゆるハンブルグ・ルール  
 の火災の特別規定（本条約の五条四項(a)は「運送人は次の場合につき責に任ずる。(i) …、(ii) 火災の消火及びその結果の回避  
 又は鎮静のために合理的に要求される一切の措置を採ることについての、運送人、その使用人又は代理人の過失又は不注意に  
 因って生じた旨を、請求者が証明した物品の滅失、損傷又は引渡遅延」と規定し、火災発生後における消火、火災損害防止に  
 関する運送人側の過失、懈怠をも運送人の責任とすることを明定する）とも一致するが、しかし、船舶火災法との関係で  
 は、同法が「火災が船舶所有者の故意又は過失に基づかない限り（“unless such fire is caused by the design on neglect  
 of such owner”）として、火災発生原因との関連を明確に表現している関係上、必ずしも海上物品運送法の場合と同  
 様の解釈とはならない<sup>(20)</sup>、との批判である。

こうして、一九七〇年代に、アメリカの海事法上とかくその存在を知る者の少ない Fire Statute に関して斬新な  
 解釈をなし、それまで無風状態の伝統判例に一陣の旋風を巻き起こした第二巡回区の Asbestos Corp. 判決には、即  
 座に海事法曹から厳しい反応が現われた。したがって、第二巡回区以上に大胆な論理を展開する Sunkist Growers  
 事件の第九巡回区の判決がそれ以上に米国学説を刺激し、第二巡回区自身による応答をはじめ、新たに連邦控訴裁判  
 所の第五巡回区および第十一巡回区を加え、一層厳しい批判論が繰り広げられたことはいうまでもない。

そこで、こうした八、九〇年代における判例の展開を追う前に、七〇年代の革新的判決 Sunkist Growers を伝統  
 的な法理論との関係で再度検討整理しておくことにする。

(a) COGSA との関係　まず、Sunkist Growers 判決の法理を一九三六年海上物品運送法との関連で検討すれば、  
 同法第四条（46 U. S. C. § 1304）の(1)項と(2)項(b)との連繋化の問題、すなわち運送人が海上物品運送法の火災免責事由

(四条(2)項(b))を主張する前提として船舶の堪航性に関して相当の注意(四条(1)項)を尽くしたことを要件とされ、かつ運送人がその点に関して証明責任を負担しなければならないとする点である。この点につき、アメリカの伝統的な判例法理は、上述のように、通常は、事件がいわゆる carrier-owner (運送人＝船主)のケースとして現われ船舶火災法が優先適用される結果、直接には船舶火災法に関する解釈ではあるが、船主ないし運送人はいわゆる「故意・過失」なきかぎり免責を抗弁とすることができ、また火災が船主ないし運送人自身の故意・過失によって生じた点は荷送人側がこれを立証すべしとする法準則がそのまま海上物品運送法の火災免責についても当嵌められるものとされてきたから、*Sunkist Growers* 判決の論理は、船舶堪航性に関する「相当の注意」義務の先行条件性ならびに証明責任の所在の点で、従来の判例法の法準則(より正確に言えば、船舶火災法に関する判例法)と衝突することになる。例えば、まず、(1)運送人が船舶の堪航性について「相当の注意(due diligence)」をなすことを海上物品運送法の火災免責をうけるための先行条件とすることについては、一九三三年の合衆国最高裁判所判決 *The Isis*, 290 U. S. 333 (1933) (本件は、一八九三年ハーター法に関して、運送人はあらゆる点において相当の注意を尽くす義務があり、そうした義務を履行することが航海上の過失免責を主張できる前提条件であることを明らかにした判決)の法準則が一九三六年海上物品運送法の成立によって同法が適用される範囲で廃止されたにもかかわらず、それを逆転する結果となり、また、「相当の注意」が先行条件とされる場合には第四条(2)項(b)の但書なくして「actual fault or privity」の語句は無意味・不必要なものになることである(後者の点は、船舶火災法の“design or neglect”の関係でも同様の指摘ができる)。(2)海上物品運送法四条(2)項(b)の下で火災による積荷損害につき運送人を任責せしめる“actual fault or privity”は、運送人の個人的な過失(personal negligence)、つまり運送人自身のまたは運送人が法人(会社)である場合には会社の業務につき一般的な業務執行ないし監督権限を有する使用人・代理人の過失を意味し、船長・士官その他の乗組員の過失を含まな

いのに対し、第四条(1)項でいう船舶不堪航に基づくその他の損害につき運送人を任責せしめる「相当の注意」の欠缺は、船長その他の乗組員および独立契約者のそれをも含むものであるから(けだし、堪航性につき相当な注意を行使する義務の性質について、アメリカの判例は、いわゆる非委譲の義務(non-delegable duty)、すなわち第三者に対して委譲・転嫁することができない絶対義務であると解釈しているため)、乗組員を含む一切の使用人、代理人および独立契約者による相当の注意義務違反を運送人の actual fault or privity と看做し、あるいは火災損害と船舶不堪航に基づくその他の損害とを同一視することは、海上物品運送法の火災免責条項を無意味にさせることになって正当ではない。(3)海上物品運送法第四条(1)項末尾にいう“this section”は、ブラッセル条約の Article IV §1に倣う“this paragraph”と表現すべきものを誤ったものであり(けだし、条約の“Article”は米国海上物品運送法の“section”であり、米国法の“paragraph”は条約の“section”に相当するからである)、したがって、堪航性に関する運送人の相当の注意義務と証明責任の負担について定める第四条(1)項の適用範囲は火災免責条項である同条(2)項には及ばず、運送人の火災免責は「相当の注意」の欠缺とは無関係であること<sup>(23)</sup>(この点は、Sunkist Growers 事件の被控訴人からも主張されたところである)。(4)海上物品運送法第四条(2)項に列挙される免責事由のうち最後の(q)号は、いわゆる catch all exception として、同条項(a)〜(p)号以外の事由から発生する滅失・損害について運送人の責任を免除とする規定であるが、(q)号が、「ただし、この免責の利益を主張する者は、運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失が滅失又は損害に關係のなかったことを証明しなければならない(…; but the burden of proof shall on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage)」とし、離接的接続詞である“but”を使用していることは、特に(q)号の場合には立証責任につき他の(a)号ないし(p)号とは逆の立場をとるということを意味しているもので、したがって、

火災免責(b)号の場合には、免責に反対をする積荷に関する請求者が証明責任を負担すべきものと解釈できること<sup>(24)</sup> (5) カナダ水上物品運送法の場合には、アメリカ海上物品運送法と違い、第三条と第四条とが相互依存することが同法第三条の規定の文言から明白であり(つまり、カナダ法は、ヘーグ・ルールを忠実に採り入れ、アメリカ法の場合に削除されている“Subject to the provisions of Article IV”(第四条の規定に従うことを条件として)”という文句が置かれている)、したがって、第九巡回区がカナダ水上物品運送法に関する枢密院判決を典拠として米国海上物品運送法を解釈することは問題であること<sup>(25)</sup> (6) ハーター法下の合衆国最高裁判決である *Earle & Stoddart v. Ellerman's Wilson Line, Ltd.* (*The Galileo*) は海上物品運送法の下でも効力を有する<sup>(26)</sup> (つまり COGSA の制定にまつての議会の意図に、*Earle & Stoddart* 判決の法準則を立法破棄すべく火災免責条項は「相当の注意」を条件とするとした節がみられない)。などである。

(b) Fire Statute との関係 次は、*Sunkist Growers* 判決の法理を一八五一年の船舶火災法との関連で検討する。一世紀を越す法歴と龐大な裁判例を背景とした船舶火災法との関係では、当然ながら第九巡回区の判決は一層厳しい批判を浴びることになる。何故なら、伝統ある船舶火災法についてそれが後年の制定法である海上物品運送法に照して解釈されねばならないとし、海上物品運送法の規定を根拠に船舶火災法の下でも船主に対して発航時または航海開始前の船舶の堪航能力に関する相当な注意義務とこれに関する証明責任を負わせ、船主がそうした相当の注意義務を尽くしたことを証明できない以上は船舶火災法下の免責の利益を享受できないとする *Sunkist Growers* 判決の論理は、そもそも船舶火災法の場合には船舶の堪航能力に関する相当の注意義務の観念、および相当の注意に関する立証責任に関して法文上何らの規定も存在しないわけであるから、海上物品運送法との関係で指摘される以上に問題が生ずるのは当然である。すなわち、(1) 船舶火災法上、船主が制定法の免責の利益を失う条件については *design or neg-*

lectとだけ明記され、船舶に堪航能力を具備すべく相当の注意をなすことは同法の下で免責を受ける条件とされていないし、また、もし相当の注意の要件を船舶火災法に組み込もうとするなら、海上物品運送法によってそうなされたはずである。かえって、海上物品運送法は、船舶火災法との並存を妨げないことを明定する<sup>(27)</sup> (46 U. S. C. § 1308)。また、(2)海上物品運送法の解釈論を船舶火災法に持ち込むことについても以下の点で問題になる。第一に、海上企業の投資者である船舶所有者および裸傭船者の保護を目的として立法化された船舶火災法と、単に運送人と荷主との相対立する利害について全体的に調整すべく成立した海上物品運送法(ヘーグ・ルール)とは、本来立法の目的が異なるのであり、混淆してはならないこと<sup>(28)</sup>、第二に、海上物品運送法の火災免責条項自体に関し、果して運送人の相当の注意が組み込まれそれが条件とされるのかどうかすら明白でないこと<sup>(29)</sup>、第三に、海上物品運送法は船舶火災法を何も変更・廃止するものではない旨を明定し(同法八条参照)、船舶火災法の独立的性格を認めていること<sup>(30)</sup>、第四に、合衆国最高裁判決 The Galileo (1932) は、火災損害と不堪航損害(また、注意基準の neglect や due diligence)とはそれぞれ別個の概念であることを明確にし、故に、堪航性に関する相当の注意義務の欠缺を船舶火災法における船主の neglectと同等視することはできないと判決しており、多くの判例学説もこれを疑っていないこと<sup>(31)</sup>、などである。さらに、(3)カナダ法に従い下されたカナダの判例 (Maxine Footwear 事件) に誤って依拠すること。つまり、Sun-kist Growers 判決が「極めて説得力のある」先決例とする右カナダ判決はアメリカ法と類似の海(水)上物品運送法の火災免責条項だけはあるが船舶火災損害を免責とする法律はないカナダ法下の判例であるから、米海上物品運送法の火災条項の解釈に関する限り説得力を有する判例といえるが、船舶火災法に関しては説得力はない<sup>(32)</sup>。しかも、Sun-kist Growers 事件における火災はカナダの判例とは違って航海開始後に(一週間以上も経て)発生したものである (Maxine Footwear 判決に基づいても、相当の注意義務は航海開始時迄であるから、責任は成立しない事件である)。 (4)積荷

の火災損害事件における証明責任を運送人に負担させることは、船員に何らかの過失があるとか船舶を不堪航にさせる問題があるという場合に、事実上運送人が責任を回避することを不可能にさせ、明らかに荷送人を有利にすることになる<sup>(33)</sup>。Sunkist Growers 判決は以上のような基本的事項を看過した判決である。

(2) 八〇年代以降の連邦控訴裁判所の展開

船舶火災による積荷損害に対する船主ないし海上運送人の賠償責任を免除する連邦の制定法(46 U. S. C. §182; 46 U. S. C. §1304(2)(b))につき、運送人の注意義務の標準および証明責任の所在をめぐって議論が燦る問題に対し、初めて連邦控訴裁判所が挑んだ *Asbestos Corp.* 判決は、決して船舶火災法や海上物品運送法の中に「相当の注意」基準を組み込んだ訳ではなかったが、これを書いた第二巡回区に対しては、伝統的な立場から厳しい批判の聲が上がり、また、後にこの第二巡回区判決を自らの革新的判決の論理を支える先例として評価、引用した Sunkist Growers の第九巡回区によってさえも、その証明責任に関する陳述部分については、「全く判決に不必要で」、「第二巡回区判事達による証明責任の気まぐれな処理」であると酷評されもした。

しかし、第二巡回区は、Sunkist Growers 判決から二年後の一九八二年、そうした第九巡回区の批判に対して強く反駁し、連邦控訴裁判所の先陣を切って船舶火災立法下の証明責任につき伝統的な荷送人主義の正当性を説き、Sunkist Growers 判決の不当を質した。それが *In re Ta Chi Navigation (Panama) Corp. S. A* 事件である。そしてこの *Ta Chi* 判決に鼓舞されるかたちで、一九八四年、新しく第五巡回区連邦控訴裁判所が、Westinghouse Electric Corp. v. M/V Leslie Lykes 事件において、やはり Sunkist Growers 判決に追従した原審判決を破棄して *Ta Chi* 第二巡回区の立証責任荷送人主義を支持する判決を下し、さらにそれから十年後の一九九五年には、第十一連邦控訴裁判所が、第二巡回区および第五巡回区の隊列に加わって、伝統的法準則の地歩はより一層強固なものになる。

一方、一九七〇年代末に、革新的な内容の *Sunkist Growers* 判決で一躍衆目を浴びた第九巡回区連邦控訴裁判所は、その後、一九九〇年に *In Complaint of Damodar Bulk Carriers, Ltd.* 事件において、再び海上物品運送法の沿革につき考察する機会を得た際に、船舶不堪航が火災損害の原因であった *Sunkist Growers* 判決はそれとして、不堪航の証明がない場合においては、運送人は単に損害が火災を原因としたことの証明をすればよく、それ以上の証明責任は必要ないと判決し、第二巡回区および第五巡回区により形成される伝統的立場とのギャップを埋め、あるいは次なる判決には多数判例に合流するのではと期待と注目が集まった。しかし、それから六年後の一九九六年、不堪航が損害の原因であった事案である *Nissan Fire & Marine, Damodar Bulk Carriers* 事件において、第九巡回区は、*Sunkist Growers* 判決を引用しながら、運送人は火災免責抗弁を援用する前提条件として船舶の堪航性につき相当の注意を尽くしたことを証明する責任を負う旨を判示して、第二巡回区を筆頭とする連邦控訴裁判所の多数の考え方を採用しないことを宣言したため、ここに第二、第五および第十一巡回区による多数派と第九巡回区の間の溝は決定的なものとなった。

かくて、現在、船舶火災による積荷損害事件における証明責任問題については、早急に連邦最高裁判所が裁量審査し、この問題について最高裁自らの法解釈を披瀝するか、連邦議会による立法的処理を行なう以外に解決の方法はない。

そこで以下では、*Sunkist Growers* の第九巡回区判決に立ちはだかった第二巡回区の *Ta Chi* の判決から最近の第十一巡回区の *Banana Services v. M/V Tasman Star* へと、支持を増す米国判例の伝統的立場と、孤塁を守る第九巡回区の立場を概観し、船舶火災事件における証明責任のルールについて明らかにしてみようと思う。

## 1 第二、第五、第十一巡回区の多数見解

① 第二巡回区——In re Ta Chi Navigation (Panama) Corp. S. A. (1982)<sup>(34)</sup>

本件は、一九七五年十一月一日、日本からパナマに向けて航海中のパナマ国籍の雑貨船 Euryplus 号 (Ta Chi Nav. Corp. 所有) の船内で爆発と火災が発生、乗組員数名が炎に巻かれて死亡したほか積荷に甚大な損害が生じた事件である (なお、Euryplus 号は推定全損となり、事故後売却された)。事故は、機関室内の溶接管 (Welding hose) から漏れたアセチレンガスが火花で発火し始まった火災が、機関室の外の廊下に蔵置されていたアセチレンと酸素の混合シリンダー数本を爆発させたため、たちまち火災が船内に蔓延して大事故となったものである。積荷の所有者から、シリンダーの蔵置場所が不相当であったとして損害賠償請求訴訟が提起されたのを受け、船主は、ニューヨーク南区連邦地方裁判所に対し船主責任制限法一八二条 (＝船舶火災法) および一八三条に基づいて免責ないし責任制限を申立てた。第一審判決は、第九巡回区の Sunkist Growers 判決を手本に船主の免責の申立を却下した。船主が控訴。

第二巡回区連邦控訴裁判所 (Van Grafeland 判事) は、原審は証明責任および免責要件の法律判断につき解釈を誤ったとして破棄差戻の判決を下すが、本件最大の法律争点である証明責任に関して、Ta Chi 判決は、伝統的な法原則を形成した連邦最高裁判決 (Consumers Import (The Venice Maru); Earle & Stoddart (The Galileo)) ならび自らの先決例である Asbestos Corp. の判示部分を復唱し、本件の場合には、運送人によって積荷損害が火災に起因する点の証明がなされれば、次は、荷送人が、運送人の design or neglect が火災を惹起しまたは消火を妨げたことを証明して運送人の火災抗弁を打破しなければならぬ (さらに荷送人がこの証明をできれば、運送人は、火災損害のどの部分がフォールトに寄与しない損害であるかを確定する責任を負うことになる)、と判決した。そしてさらに、第二巡回区は、「議会在が、…船主に対して免責規定に基づいて免責を主張する際にフォールトがないことの証明責任を負わそう

とする場合には、四条(2)項(q)号(46 U. S. C. §1304(2)(q))がそうしているようにその旨を特別に規定したはずである。議会は特に船舶火災法の責任体系を修正しないと規定するのであるから、船舶火災法下の運送人の責任は海上物品運送法により変更されえない。Sunkest Growers 判決は、議会在がそう言い出さなかったにもかかわらず、海上物品運送法四条(2)項(q)号の文言を同条(b)号にも読み取ろうとするものである」と批判し、第二巡回区は、「船舶火災法と海上物品運送法の相互関係の解釈につき他のどの巡回区も同意しないような第九巡回区の解釈とは意見が合わない」と言い切って、運送人は船舶火災法または海上物品運送法の火災免責条項を援用するに先立ち船舶の堪航性の具備につき相当の注意を尽くしたことの証明責任を負ってはいないとする当初の伝統的判決の立場を確認した。

② 第五巡回区——Westinghouse Electric Corp. v. M/V Leslie Lykes (1984)<sup>(35)</sup>

一九七六年八月、Westinghouse Electric Corp. (Westinghouse) が送り主である二個の大型電気ローターがセパレート型コンテナに詰められ、Lykes Brothers Steamship Co. Inc. (Lykes) 所有の航洋一般貨物船 Leslie Lykes 号の4番船艙内に積付けられた。本船がサウス・カロライナ州のチャールストンからスペインのエルフェロルに向う途中、3番船艙で火災が発見された。そこで船長は、差し当り炭酸ガスとスチームによる消火方法で急場を凌ぎ、エルフェロルに入港と同時にスペイン消防局および自社のポートエンジニア(港務監督)とでより一層効果的な消火方法について協議し、3番船艙へのアクセスが必要との結論に達した。結局、消火活動によって、3、4番船艙とも水浸しになり、積荷のローターが被害を受けた。Westinghouse 社から Lykes 社に対し損害賠償請求訴訟が提起され、Lykes 社は船舶火災法を抗弁として争った。第一審(ルイジアナ東地区連邦地裁)は、Sunkest Growers 事件判決の論理に従い、船主・運送人は船舶の堪航性につき相当の注意を尽くしたことを立証できなかったため船舶火災法および海上物品運送法の火災損害免責条項の抗弁を援用できないと判決した。

これに対し第五巡回区連邦控訴裁判所 (John R. Brown 判事) は、原審判決を破棄し、古くは *Keene v. The Whistle* (1873) 判決に淵源し、下つては、海上物品運送法が成立する四年前の合衆国最高裁判決 *Earle & Stoddart v. Ellerman's Wilson Line Ltd. (The Galileo)*、そして最新の *Ta Chi* 判決へと続く「由緒ある」(time-honored) アプローチに従えば、荷送人から積荷に損害が生じたる事実が証明され、また運送人からその損害の原因が火災であることが証明されたときは、立証責任は荷送人にシフトバックされて、荷送人が、火災は運送人の *design or neglect* により惹起されたことを証明しなければならないことは明白であるとして荷送人主義の伝統的法準則を支持するとともに、その場合の荷送人の証明は火災が船長または海員の過失に起因するこの証明では足りず、運送人自身の過失すなわち法人船主(＝船会社)の場合には業務執行権限のある使用人・代理人の過失によるものであることを証明する必要があると、これまた伝統的理論を確認したうえ、さらに第五巡回区は、海上物品運送法第八条 (§1308) は同法が船舶火災法に基づく運送人の権利義務に影響を及ぼさぬ旨を明記するが故に、運送人が船舶火災法に基づいて免責を主張する場合には海上物品運送法三条一項 (§1303(1)) の発航時または発航前に船舶の堪航性につき相当の注意を行わなければならないとして、この点でも *Ta Chi* 事件の第二巡回区に同調する。かくて偉大なる先例に全幅の信頼を寄せる第五巡回区は、本件結論として、荷送人 *Westinghouse* は貨物の積付計画に関する決定が船主・運送人の船長や下級使用人とは峻別される業務執行役員の *design or neglect* に相当し、また火災が船主の *design or neglect* により惹起されたことの証明責任を負わせたのであり、加えて、船主は常に決定権を保持する船長をコントロールしていたわけではなく、また船長の愚鈍な判断につき船主の指揮監督の過失が重なったわけでもないから(それ故に、消火活動における船長の過失の有無や因果関係は問題にならない)、船主は、本件貨物の火災および水漏れ損害につき船舶火災法に免責されると判決した。

③ 第十一巡回区——Banana Services v. M/V Tasman Star (Tasman Star) (1995)<sup>(36)</sup>

エクアドルのプエルト・ポリバルとコロンビアのトウルボからフロリダのポート・マナティまで、バナナとプランタンの運送を引受けた Star Reefers Ltd. が Navegantes Del Oriente. S. A 所有の機船 Tasman Star 号を定期傭船し、これに船積みし、一九九一年六月九日トウルボ港を出航した。その約二時間後、機関室から火災が発生し、乗組員が一時間近く消火に努めたが船内の冷却制御パネルが損傷を受け、積荷のバナナを適温で冷却することができなくなった。機関長の冷却パネルの修理不能との判断により本船は六月一〇日コロンビアのトウルボに引返し、そこでこれ対処策を検討した結果、積荷を別の船に積替えて仕向地ポート・マナティに運ぶことに決めた。しかし、船がポート・マナティに到着したのは六月一三日であったため、バナナの果肉の温度が標準より上り市販不可能となり、結局引取りが拒否されて船主が廃棄処分をするはめになった。右損害につき、荷主である Banana Services Inc. が定期傭船者および船舶所有者を相手にフロリダ中央連邦地裁に対して一一〇万ドルの損害賠償請求訴訟を提起したが、地裁は、被告側は一九三六年米国海上物品運送法による火災免責の抗弁を証明できたとして、被告勝訴と判決した。本訴において、原告は、クリーン・B/L などによりいわゆる一応有利な事件 (prima facie case) であることを証明でき、かつ運送人は火災免責の抗弁を援用する前提として船舶の堪航性につき相当の注意を尽くしたことを証明する義務があると主張したが、フロリダ連邦地裁は、海上物品運送法は火災の免責抗弁につき原告がいうような制限をしていないとして退けたのである。原告はこの火災抗弁の主張に先立つ相当の注意の証明に関して控訴。

第十一巡回区連邦控訴裁判所 (Black 判事) は、「ひとたび荷送人がいわゆる一応有利な事件 (prima facie case) であることを証明すれば、立証責任は運送人にシフトされ、運送人は、(1) 積荷損害を防止すべく相当の注意を尽くしたか (2) 損害は 46 U. S. C. 1304(2) に列挙される「免責危険」が原因であったか、のいずれかを証明しなければならな

い」と述べ、また、争点の運送人、船主は海上物品運送法または船舶火災法の火災免責抗弁を主張する先行条件として堪航能力に関する相当の注意を行使したことの証明を必要とされるかどうかの点については、先例に対立があるが、第十一巡回区は、Sunkist Growers の第九巡回区には反対であり、Ta Chi の第二巡回区および Westinghouse の第五巡回区の判決の論理の方が説得力があるとし、よって結論としては、「海上物品運送法は、一三〇四条二項(b)および船舶火災法の火災抗弁を援用する前提条件として運送人に相当の注意を尽くしたことの証明を負わせていない」と判決した。

## 2 第九巡回区の少数見解

### ① Complaint of Damodar Bulk Carriers, Ltd. (1990)<sup>(37)</sup>

本件は、バラ積貨物船 DaModar Tanabe 号の船内で発生した火災に関連して、貨物保険者と物品運送人との間で争われた訴訟である。中国の貿易会社 (China Light—控訴人) がチリの商社 (Celubosa) から買付けた木材パルプ二万五千メートルトンを持ちからホルル・日本経由で中国まで輸送するため、売主 Celubasa は、売買契約の約定に従いチリの船会社 (CCNI) と海上運送契約を締結した。CCNI はこの運送のために Atlas (被控訴人) から Damodar Tanabe 号のスペースを借りた。その Atlas は Gerrard から同号を定期傭船したものを再傭船したものであり、Gerrard 社はさらにその前に本件航海につき同号を DBC (被控訴人) から定期傭船したものである。DBC と Gerrard との間の主たる傭船契約の合意書においては、本船には炭酸ガス消火装備がない旨が記載されていたが、Gerrard と Atlas との再傭船契約ではその部分が脱漏していたため China Light に伝わっていなかった。

ところで、本件貨物については、船積時に外観上良好状態で受取られた旨のクリーン B/L が発行されていたが

(この B/L 中に、本件運送はヘーグ・ルールおよび米船舶火災法に従う旨が規定されていた)、本船受取証には、木材パルプの積付が不適切であり、問題は解決されていない旨が記載されていた。日本に向う途中で木材パルプを積付けた船艙で火災が発見され、消火作業の過程で船艙内への注水が行なわれた。この結果、積荷の九五%が濡損となり火災による焼損害は五%であった。本船がハワイに到着すると同時に、船長は損害を受けた木材パルプを荷揚げしスクラップとして売却し、また残った木材パルプも日本にて荷揚げしたため、中国には木材パルプは何も到着しなかった。

イリノイ連邦地裁は、炭酸ガス消火システム (carbon dioxide fire extinguishing system) の欠陥が本船を不堪航にさせた旨を判示したが、ただ、炭酸ガス消火システムがあれば損害が防止されたとか軽減されたという確定的な証明はしなかったし、火災の原因も決定していなかった。地裁判決は、原告は不堪航が損害の原因であったことの証明責任があったとの理由で被告勝訴判決を下した。

第九巡回区連邦控訴裁判所 (Sneed 判事) は、不堪航が積荷損害の原因ではなく寄与もしていなかった場合には、運送人は海上物品運送法の火災免責を援用するに当って船舶が発航時に堪航能力を具備すべく相当な注意をしたとの証明責任を負うものではなく、単に損害が火災により惹起されたことの証明をすればよく、運送人がそうした損害の火災原因性につき証明ができれば、立証責任は荷主側に転換され、荷主は、火災が運送人の故意・過失により惹起されたことを証明しなければならぬとしたうえで、本件において荷主は、船舶の不堪航が損害の原因であった点を証明できなかったのであるから証明責任は依然なお荷主に残されていると判示した。つまり Damodar Bulk Carriers の第九巡回区は、Damodar Bulk Carriers にあっては不堪航が損害の原因ではなかったが、Sunkist Growers の場合には不堪航が損害の原因であったと指摘し、二判決を区別して、Ta Chi の第二巡回区の考え方に同意したものである。もつとも、第二巡回区は、運送人の証明責任が、不堪航が損害の原因であったかどうかにかからしめた判決で

はなく、第二巡回区は、単純に、「もし運送人が損害は火災が原因であった点につき証明をすれば、荷送人は運送人の過失が火災を惹起しまたは消火を妨げたことにつき証明しなければならぬ」と判示し、不堪航の論点が決定要因ではないとしている点に留意すべきである。

② Nissan Fire & Marine Insurance Co. v. M/V Hyundai Explorer (1996)<sup>(38)</sup>

一九九二年一月二日、ロングビーチ、オークランドおよびシアトルで貨物の積揚げをし、韓国の釜山に向けて航海中のコンテナ船 Hyundai Explorer 号が、機関室から出火し、機関制御室が甚大な被害を受け自航不能となったため、同船は救助の曳船の手を借り釜山港まで曳航された。この火災事故の結果、船の冷却装置が働かなくなり、その状態で釜山港まで曳航されたため冷凍貨物の大半が腐敗してしまった。

本件の火災は No. 2 発電燃料圧力警報機に延びる燃料油管上の圧縮継手 (Compression coupling) が不適切に取付けられていたため管がはずれ油が吹き出して機関排気装置に触れて発火したのであった(当事者双方が選任した専門家の鑑定では、継手そのものに欠陥があったのではなく、乗組員が行なった不完全な修繕が原因であったとされる(ただ、誰が修理したかが判明できる航海日誌は火事で焼失してしまった)。また、継手の欠陥は視覚では容易に見出し難く、組立て時にも継手の欠陥は潜在的で熟練のサーベイヤーでも判らないだろうとか、定期検査でも圧縮継手の取り外しは通常行われず、機関士やサーベイヤーも通常それを義務づけられていない、などが証言された)。

右貨物損害につき、保険填補をした貨物保険者から裸備船契約者である Hyundai Merchant Marine Co. (HMM) に対し損害賠償請求がなされ、これに対し HMM は火災免責を抗弁として略式判決を申立てた。カルフォルニア北地区連邦地裁は、まず、火災を招いた不完全な継手が船舶を不堪航状態にさせたとしたうえで、被告 HMM は、火災免責抗弁を主張する前に Hyundai Explorer 号の堪航性につき相当な注意を尽くしたことを証明すべき責任があ

り、かつそうした相当な注意義務は絶対的ないし非委譲 (nondelegable) の性質であると判示し、本件において運送人は、相当な注意に関する証明責任を満足させていないと判決した。運送人が控訴。

第九巡回区連邦控訴裁判所 (D. W. Nelson 判事) は、運送人は相当な注意を尽くしたことを証明できたとして、地裁判決を破棄し、上訴人 HMM 勝訴の判決を下した。

第九巡回区は、まず、証明責任に関する地裁の判断について、Sunkist Growers 判決を引きながら、船舶の不堪航状態が火災の原因であるという場合には、火災免責抗弁を援用する前提条件として、運送人は、船舶の堪航性を具備すべく相当な注意を尽くしたことを証明しなければならぬと述べ、本件においては、Hyundai Explorer 号の不備な継手が取付けられたことで船舶不堪航となり、この不堪航が火災原因であったが故に、HMM に対し相当な注意に関する証明責任を負わせた原審の判断は正当であったと判示した。しかしその一方で、第九巡回区は、本件においても一つの争点である「相当な注意」の標準につき、地裁判決が船舶の不堪航に関し絶対的ないし非譲渡の相当な注意基準を採用したことは誤りであったとする。すなわち、海上物品運送法上の火災でない免責事由に関する場合には相当な注意基準は非委譲であるが、火災事件の場合にはそれとは別の船舶火災法に由来する他人に委譲することができる (delegable) 相当な注意基準が適用されるから、船主または運送人は、彼自身の過失 (his personal negligence) 会社の場合には業務執行役員・支配人の過失) についてだけ責任を負えばよく、船長または下級使用人の行為に対する代位責任を負うものではない (ただ、第九巡回区は、運送人が乗組員を十分に訓練しなかったり消火設備が不十分であった状況で火災の発生ないしは消火の妨害につき責任のある下級使用人の行為に対しては責任があると判示する)。本件において継手の不十分な修理は乗組員によりなされたのであるからこの行為を HMM に帰趨することはできない。備船者 HMM の相当な注意に関する証明責任は、船舶の堪航性を具備させるべく相当な注意、すなわち「適切かつ合理的」

(proper and reasonable) な一切の事を行なったという点を証明すべき責任であり、この点を本件においてみるに、HMM は韓国の船級検査人 (KRS) による定期検査を受けており、瑕疵ある継手は視覚上明瞭ではなく、しかも国家代理機関による定期検査でも問題点が発見されなかったことが証明されており、HMM は船舶の堪航性の確保につき「適切かつ合理的」であったことが明らかである。よって、瑕疵ある継手は弁解できる不堪航状態であり、HMM は火災免責抗弁を主張できるのである。

- (1) 船舶火災による積荷損害事件に関する海上運送人責任の法システムならびに Fire Statute (及び COGSA) 証明責任ルールについて論じた研究文献は結構多い。それらが発表された年代から、例の *Sunkist Growers* 判決を契機に、それまでその存在すら忘れられていた Fire Statute が一躍脚光を浴び俄に研究のメスが入られたことが判る。このようものである。論説としては、Van R. *Boyette*, *Recovery for Cargo Damages by Fire*, 3 *The Maritime Lawyer* [Comment], 69 (1997), Joseph A. *Calamari*, *The Eternal Conflict Between Cargo and Hull: The Fire Statute—A Shifting Scene*, 55 *St. John's L. Rev.* 417 (1981), James H. *Hohenstein*, *The Allocation of the Burden of Proof in Marine Fire Damage Cases*, 50 *Univ. of Chicago L. Rev.* 1146 [Comment] (1983), Water H. *Williams, Jr.*, *The American Maritime Law of Fire Damage to Cargo: An Auto-Da-fé for a Few Heresies*, William and Mary L. Rev. 569 (1985), Patricia *Wang*, *Intercircuit Conflict with respect to the Burden of Proof Standard under the Fire Statute and the Fire Exemption Clause of COGSA*, 20 *Journal of Legislation* 91 (1994), 94, Sandra A. *Larkin*, *The Allocation of the Burden of Proof under the Fire Statute and the Fire Exemption Clause of COGSA* [Comment], 20 *Tulane Maritime L. J.* 403 (1996) など。また *McCMahon*, *Unexcused Unseaworthiness Causing Fire Damage Deprives Shipowner of Exoneration under COGSA and Fire Statute*, 5 *J. Mar. Com.* 129 (1973), Joel M. *Bassoff*, *Fire Losses and the Statutory Fire Exceptions*, 12 *J. Mar. L & Com.* 514 (1981), R. Glenn *Bauer*, *What has become of the U. S. Fire Statutes?* (1982) LMCLC 1, Stephen J. *Galati*, *The Fire Statute—Fifth Circuit Rekindles The Shipowner's Protection—Westinghouse Electric Corp. v. M/V Leslie Lykes* (Note), 10 *The Maritime Lawyer*, 117 (1985), Joseph P. *Taborsky*, *COGSA and Fire Statute: Nissan Fire & American Insurance Co. Ltd. v. M/V Hyundai Exylorer* (9th Cir. 1996) (Case Notes), 28 *J. Mar. L & Com.* 359 (1997), Andrew C. *Tsunis*, *The Fire Defense: To Prove or Not to Prove, Due Diligence*

(Note), 21 Tulane Maritime L. J. 489 (1997), Terry Marquez, The Ninth Circuit fails to Mend the Inter-Circuit Split regarding with the Burden of Proof in Fire Statutes Cases: Nissan Fire & Marine Insurance Co. v. M/V Hyundai Explorer, 21 Tulane Maritime L. J. 629 (1977) がある。

(2) Hohenstein, op. cite., pp. 1147-1148.

(3) *ibid.*, at. 1150 note 29.

(4) 本件は、汽船の中甲板の鉄製床上に置かれた砂糖が補助ボイラーの炉筒から吹き出した熱を受けて燃え出すというケースに対して、ニューヨーク連邦地方裁判所が、火災につき船主の“design or neglect”はなく、よって火災による積荷損害については責任がないとした事件である。ここで、責任制限法一八二条（船舶火災法）の立証責任につき、Thomas判事は、「損害が火災から発生したことが証明された後は、火災が船主の design or neglect により惹起された旨を主張する者において証明責任を負担すべきことは一般法則上容易に推論されることであり、事実、先例もそのように解釈している (at. 378)」と述べて、Keene v. The Whistle事件のほか、The Victory, 168 U. S. 419, Claffin v. Mexer, 75 N. Y. 260を挙げている。

(5) ギルモア・ブラックスの論理とその影響については、重田・前掲書「アメリカ船主責任制限」二七三頁註(8)、重田・前掲「船舶火災(II)」五一頁参照。また、佐野論文(前掲)は、ギルモア・ブラックスの立証責任に関する新説を逸早くわが国に紹介した研究である。

(6) Hohenstein, op. cit., at 1152 note40.

(7) 2 SOHENBAUM, op. cit., §9-22, 9-29, GILMORE & BLACK, op. cit., §3-37 (at. 168), GERARD J. MANGUNE, UNITED STATES ADMIRALTY LAW at. 92 (1997). アメリカの海上物品運送法の立証責任問題を考察したわが国の研究としては、武知政芳教授による一連の論稿がある。「船荷証券条約第四条二項(q)と国際海上物品運送法—アメリカ法をてがかりとして」川又良也先生還暦記念論文集三二二頁以下(一九九六年)、「損害の証明における無故障船荷証券の効力」愛媛大学法文学部論集一八号四七頁以下(昭和六〇年)、「アメリカ合衆国海上物品運送法における証明の順序と運送人の過失責任」愛媛法学雑誌一八巻二号三三頁以下(一九九四年)。

(8) 2 SOHENBAUM, op. cit., §22-29 (at. 351), LONGLEY, op. cit., §15, 07, KNAUTH, op. cit., at. 214.

(9) Earle & Stoddart, Inc. v. Ellerman's Wilson Line, Ltd. (The Galileo) 判決は、米国火災法に関する伝統的な法原則を確立した指導的判例として余りに有名である。一九二六年八月、英国の汽船ガリレオ号は、貨物を満載してニュー・ヨーク港を離れた

が、その約六時間後に仮設燃料庫の石炭が自然発火し船火事となった。そこで同船は、直ちに針路をニュー・ヨークに転針し、消火に努めたが、奏効の見込がなく、止むなくこれを任意に沈船せしめた結果、積荷もまた全損となった。出火の直近原因は、機関長 (chief engineer) が、誤って (重過失)、加熱状態にあった古い石炭の上に新しい石炭を積み重ねたことが原因であり、船主の過失によるものではないと認定された。積荷の所有者は、本件火災がハーター法第三条により船主に課せられた相当な注意の欠如による船舶の不堪航を直接の原因としたものであり、かつ発航前に船舶を堪航状態におくため船主が負わねばならない相当の注意義務は他の者に委譲できない (non-delegable) 性質のものであって、もし船主の使用人の誰か (any of the ship's employees) が堪航性に関して相当な注意を怠ったという場合には、当然に船舶火災法にいう船主の "neglect" が成立する (荷主側は、この主張を支える根拠として、ハーター法下の判決 International Navigation Co. v. Farr & Bailey, 81 U. S. 218などを挙げる) と主張して、積荷損害の全額賠償を求めた。以上に対して、合衆国最高裁判所 (Brandeis判事) は、次のように述べて、原審による申立棄却判決を確認した。「荷主が主張するところは、ハーター法第三条—本条は、船主が本船をあらゆる点において堪航能力あらしめるため相当の注意を尽くしたならば責任を免除されると定める—の解釈としては首肯しうるとしても、同法は、特に、火災免責等の規定 (R. S. §4281, §4282, §4283) を変更・修正するものではない旨を明定しているから (第六条, 46 U. S. C. §196)、船舶火災法の解釈には応用できない。米国裁判所は、他の関係では委譲できないものとされる義務 (つまり、ハーター法の下での堪航能力を具備すべく相当の注意義務) に違反することがすなわち船主の "neglect" として解釈することで、船舶火災法の立法趣旨を阻害することのないように配慮しているのであり、船舶火災法は、火災が船主の故意・過失に基づかないかぎり (unless such fire is caused by the design or neglect of such owner) 船主の責任を免除するとするものであるから、これを、火災が発航当時の不堪航を原因とした場合にも船主の保護を排除する趣旨に拡大解釈することは許されない。また、船舶火災法における "neglect of such owner" なる語は、船主自身の過失 (personal negligence) または法人船主の場合の managing officers or agents の過失を意味し、したがって、船長、機関長その他の船舶乗組員の過失は船主の火災免責を排除するものではない。(pp. 424-426)」と。

(10) A/S Ludwig Mowinckels Rederi v. Accinanto, Ltd., 199 F. 2d 134 (4th Cir. 1952), Automobile Insurance Co. v. United Fruit Co., 224 F. 2d 72 (2d Cir. 1955). 後二者の巡回区判決は、船主＝運送人のケースとして、船舶火災法 (本法には相当の注意にこころの証明などは規定されていない) の適用を受けるため、海上物品運送法に係る部分は「傍論 (dicta)」にあたる。3 Maritime Lawyer [Comment], op. cit., p. 71 note 13.

(11) Maxine Footwear Co., Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine, Ltd. (The Maurienne) [1959] A. C. 589, [1959] 2 Lloyd's List L. R. 105, The Anglo-Indian [1944] S. C. R. 409, 4 Dominion L. R. 721, 1944 A. M. C. 1407.

前者の The Maxine Footwear 事件とは、船積港にて埠頭係留中、本船の外排水管に凍結した水を取除くためトーチランプが使用されたところ、適切な安全装置がなかったために排水管附近のコルクに着火し、火災は急速に船内中に蔓延したために、船長は止むなく船底を穿孔して沈船せしめた事件である。火災の原因は陸上の修繕人および労務を監督していた士官の過失であった。カナダの事実審および最高裁判所が、ともに船主はカナダ法の火災免責規定を援用できる旨を判示したのに対し ([1959] A. C. at. 601)、英国の枢密院は、これを破棄し、火災が船舶上で発生した時に本船は不堪航となつたのであり、かつ火災の原因となつた過失は不堪航との関係で相当の注意を尽くさなかつたことになることと認定した上で、運送人は、水上物品運送法第 IV 条の "actual fault or privity" とは関係がなく、船舶堪航能力の確保につき相当の注意義務を懈怠しかつその義務違反が原因で火災損害が惹起されたのであればカナダ水上物品運送法に規定される免責の利益を享受できず、賠償責任を免れえない旨判決した (*ibid.*, pp. 602-604)。このように The Maxine Footwear 事件の英国枢密院判決は、火災免責規定は不堪航や相当の注意の審理などに絶対的かつ無条件の免責を規定したものであるとの考え方を否定して、運送人の相当の注意を尽くすべき義務は火災免責規定の下での最優先義務であるとし、運送人がかかる堪航性に関する相当の注意を行わない場合には、船舶の取扱上の過失や故意・過失なきことなどの抗弁事由を援用できるとする。一方、後者の The Anglo-Indian も、The Maurienne 判決と同趣旨の判決であり、積荷の火災が相当の注意の欠如による不堪航の結果であるときは水上物品運送法の火災免責条項は適用されず、運送人の責任は、運送人の "actual fault or privity" の証明なしに確定されると判決された。

(12) Longley, *op. cit.*, §15.06 (at. 177), 2A BENEDICT, *op. cit.*, §147 (14-39).

(13) 480 F. 2d 669 (2d Cir. 1973).

(14) 603 F. 2d 1327 (9th Cir. 1979), *cert. denied*, 444 U. S. 1012 (1980).

(15) 603 F. 2d at. 1336.

(16) 本件については、Rushbrook, *op. cit.*, cap. 10 に紹介されている。著者のラッシュブルック氏は、積荷所有者側の代理人としてこの事件に関与した由である。

(17) 603 F. 2d at. 1337.

- (18) 603 F. 2d at 1339.
- (19) 705 F. 2d 339 (9th Cir. 1983) *cert. denied*, 104 S. Ct. 537 (1983). 本件は、過度のエンジン振動と当然あるべきはずの肘材（管を支える腕木）がなかったために起った肘オイル管の破砕の結果、漏出油が加熱した排気マニホールド上に落ちて燃え上り、駆け付けた船員がこの火災の消火方法に無知であったため船火事となった事故につき、荷主（Hasbro Industries, Inc.）から一九三六年海上物品運送法に基づいて積荷損害の賠償請求訴訟が提起され、これに対し、船主（St. Contantine Maritime Co., Ltd.）が船主責任制限法に訴えて責任の制限を申立てた事件である。一審判決は、船舶の堪航性に関する相当の注意の欠如と船員に対する消火訓練の不適当を理由に、船主の賠償責任を認め、他方、本訴の訴訟参加人である定期備船者および再備船者については無責と判決した。荷主が、船主の相当の注意の欠如による船舶不堪航に起因した火災損害につき定期備船者にも責任があるとして控訴。第九巡回区（裁判官全員一致意見）は、*Sunkist Growers* 判決を引用しながら、海上物品運送法の三条一項および四条二項(b)により「運送人」たる船主および備船者は、いわゆる最優先義務（*overriding obligation*）として船舶の堪航能力につき相当の注意を尽くすべき義務があると説いたうえ、原審と同様、船主は、その支配監督権限のある者を通じて本船の欠陥や船員に対する不適切な消火訓練を知っていた点で本船の堪航能力につき相当の注意を尽くしたといえず責任を免れないとして、原審判決に誤りはないと判示した。一方、控訴審の争点たる定期備船者の責任については、まず、火災損害に対する責任は *actual fault* がある場合にのみ課せられるから、その不履行は必ず危害につき責任を負うべき運送人自身のそれであると述べ、*Sunkist Growers* 判決も責任が運送人自身の相当の注意の欠陥に基礎づけられている判決であることを指摘する。次いで、*Sunkist Growers* 判決は主に海上物品運送法事件での立証責任について審理しており、運送人より最初の立証がなされると積荷の請求権者に挙証責任を転嫁させる事実審を誤りとして述べて、本件の結論としては、定期備船者は自己の立証責任を尽くしており責任はないとした原審判決を確認している。

- (20) Bassoff, *op. cit.*, pp. 511-512, *McMahon*, *op. cit.*, at 131.
- (21) Bauer, *op. cit.*, pp. 2-3, Bassoff, *op. cit.*, pp. 516-517.
- (22) Bassoff, *op. cit.*, pp. 515. 同趣旨 Bauer, *op. cit.*, pp. 2-3.
- (23) Bassoff, *op. cit.*, p. 517.
- (24) Bassoff, *op. cit.*, pp. 518. *Williams*, *op. cit.*, at 614. ただし、海事法曹バソフ氏は、米海上物品運送法の立法経緯を検証する場

合、米議会は、従前の判例の法準則（荷送人側が運送人側の過失について証明責任を負担すべし）を変更して、立証責任は、一般に火災の発生に関して専ら情報を持ち、その点の証明を尽くすにもっとも有利な立場にある運送人に転嫁することが適当であると意図したと説明する。 *ibid.*, pp. 518-519.

- (25) Bauer, *op. cit.*, pp. 3-4.
- (26) Calamari, *op. cit.*, at. 446.
- (27) Calamari, *op. cit.*, at. 439, Wong, *op. cit.*, at. 95.
- (28) Bassoff, *op. cit.*, pp. 517-518.
- (29) Calamari, *op. cit.*, at. 439, Wong, *op. cit.*, at. 95.
- (30) Bassoff, *op. cit.*, at. 514, Bauer, *op. cit.*, at. 4, Calamari, *op. cit.*, at. 439.
- (31) Bassoff, *op. cit.*, at. 516.
- (32) Calamari, *op. cit.*, at. 442, Wong, *op. cit.*, at. 95-96.
- (33) Larkin, *op. cit.*, at. 418.
- (34) 667 F. 2d 225 (2d Cir. 1982). 本件については、重田・前掲書「アメリカ船主責任制限」二六七頁以下参照。
- (35) 734 F. 2d 199 (5th Cir. 1984). 本件については、重田・前掲書「アメリカ船主責任制限」二六八頁以下参照。
- (36) 68 F. 3d 418 (11th Cir. 1995).
- (37) 903 F. 2d 675 (9th Cir. 1990).
- (38) 93 F. 3d 641 (9th Cir. 1996).

#### 四 むすびに代えて

海上の安全性は、世界的にみて、一九七、八〇年代を通じて著しく改善され、船舶の運航に伴う海難事故は減少した。これは、一つには、国連の I M O（国際海事機関）を中心に海上の安全、航行に関する条約や規則が制定されたこと、二つには、航行支援機器、船舶、航行システムなどに関する技術面の進歩、による結果である。特に、前者の

I M O を中心に作成された船舶の構造要件や交通ルール、海洋汚染防止の基準などに関する各種の国際条約は、それを旗国政府が責任をもって自国船舶に順守させるという手段で船舶の安全運航の実現に相応の成果を上げてきた。しかし、一九八〇年代以降、客船フェリーの転覆（一九八七年ヘラルド・オブ・フリーエンタープライズ号）、錆びたバケツと呼ばれるようなメンテナンス状態の劣悪な船の沈没、巨大タンカーの座礁油流出（一九八九年エクソン・バルデイズ号）、客船の火災（一九九〇年スカンジナビアン・スター号）など重大な海難事故が相次いで発生し、しかもそれら一連の事故の原因として船主、船舶管理会社におけるヒューマン・ファクター（人的要因）がクローズアップされるに至った。

一九九四年五月、I M O の SOLAS 締約国会議で採択されたいわゆる「I M S コード」（国際安全管理コード）は、そうしたヒューマン・エラーによる海難事故に対し、陸上の船舶運航会社と海洋上の船とを有機的に連結させ、船舶の安全運航と環境保護の管理体制を確立する基準を設定し、もって船舶の安全運航と海洋の環境保護の達成を図ったものであって、それは、これまでの諸条約が船舶の構造・設備等の技術基準つまりハード面を規制し海上安全の向上を図ってきたのと異なり、船舶の安全運航及び海洋環境保護について包括的・網羅的にカバーする安全管理システム（Safety Management System : SMS）を策定・実施・維持し、かつそれを文書化させるという、いわばソフト面から海上安全の向上を目指した条約である（その点で、船員の資質について規制した一九九五年改正の STCW 条約と共通する）。

本稿において考察した船舶火災の観点からみれば、I S M コードは消化設備の装備やその維持、もしくはそうした装置の使用・操縦などについて特に個別に規定をおいてはいないが、同コードのすべての規定および安全管理システム（SMS）が特定船舶上の消火設備の関係を考慮していることについては疑いない。例えば、まず船舶の運航責任

者たる「会社 (company)」すなわち船舶所有者、船舶管理会社、裸傭船者は消火設備に関連するすべての点について相当の注意責任を負うし(第三条)、会社は、各船舶の安全運航を確保し、かつ会社と船舶との連携を図るために任命する陸上の管理責任者 (designated person) は消火設備に関する問題点やそうした設備機器の操作に対する船員等の習熟訓練ならびに船内業務遂行の手順書・指示書(六、七条参照) に関し検証・監視し、観察された不適合事項 (non-conformity) については会社の最高経営責任者 (highest level of management) に独自の立場で報告し、かつその是正処置が採られたことを検証する責任があるのである(四条)。

かくて、ISMコードの下では、船舶の運航つまり船上での業務活動に関して生ずる過誤の原因は陸上での船主等船舶運航責任者の管理にトレースされて明らかにされることになるから、将来は、事故があれば管理責任者の過失の有無が問題となり、請求権者は船舶運航者たる船舶所有者、裸傭船者、船舶管理会社の責任制限ないし責任免除の権利にチャレンジしていくケースが増えることが予想される。そこで問題は、ISMコードが船主責任制限制度に対し及ぼすインパクトであるが、これについては、先行する責任制限条約のブレーク・クローズ(一九五七条約一条一項、一九七六年条約四条)に解釈上の決め手を見つけることはできず、また、現時点では、条約に倣った各国の船主責任制限法に関する判例も存在しない状況であるから、すべては責任制限条約ないしそれを採用した各国国内法ならびに責任制限条約と同一、類似のブレーク・クローズを有する他の国際条約(ヘーグ・ウィスビー・ルール四条五項(e)、アテネ条約二三条、ハンブルグ・ルール四条、および一九五五年改正のワルソー条約二五条)ないしその各国国内法に対する各国裁判所による判断を待つほかない。いま、ここであえてこの点につき若干の考察を試みておくならば、まず、一九五七年船主責任制限条約ないしこれを採用し運用する国内法(例、インド、シンガポール、ポルトガルなど)の関係では、ISMコードの第四条が、船舶運航責任者たる船主、裸傭船者、船舶管理会社につき管理責任

者なる会社の最高経営責任者に直接接する地位にあり、かつ各船舶の運航安全や汚染防止を検証・監視する義務を負う者を専任させる以上は、そうした管理責任者が事故を生ぜしめた問題点についてすでに認識していたり、あるいはそうした事項の経営責任者に対する報告義務や是正処置に対する検証義務を怠るとかの過失ある場合に、コモン・ロー法系の船主等が、*privity or knowledge* なきことを証明して責任制限を主張することは極めて難しいであろうし、管理責任者の認識や文書・証明書が存在は、大陸法系諸国の場合のように *privity or knowledge* の存在につき証明責任を負う請求権者にとって大きな助けとなるにちがいない。逆に、ISMコードにおいて要求される証書類を完備することは、コモン・ロー諸国において責任制限を主張する船舶所有者・裸備船者にとって *fault or privity* なきことの証明をより容易にさせるであろう。またISMコード、安全管理システムは、海上運送人の基本的義務である船舶堪船能力に関する問題に関しても、請求権者たる荷送人による不堪航の主張およびそれを受けての船主等による「相当の注意」義務の行使についてそれぞれの証明責任の負担を軽減することになろう。次に、一九七六年海事債権責任制限条約ないしこれを採用する国内法（例、英国、ドイツ、フランス、北欧など）の関係でいえば、七六年条約第四条のワーディングは、アテネ条約、ヘーグ・ウィスビーおよびハンブルグ・ルールのブレイク・クローズとはやや異なり、船主等の責任を負う者（*person liable*）の作為または不作為につき、特に“*personal*”なる一語が加えられ“*his personal act on omission*”されているから、この点も注目すれば、船主等責任主体者の責任制限権が打破されるのは、個人船主の場合には所有者自身の、また法人船主（＝船会社）の場合には、そうした個人船主にもっともぴたり該当する者、つまりは正しく会社を代表する者（具体的には、取締役会のメンバーたる取締役とか多数株主）の *intention or recklessness* をいうことになる。したがって、ISMコードの下で、例えば、ある管理責任者がそれにつき権限ある取締役により適法に選任された場合には、事故の発生につき管理責任者の過失ないし懈怠が問題にされ

る場合でも船主等船舶運航責任者の責任制限権はブレークされはしない。

ともあれ、ISMコードの出現によって、船舶所有者、裸傭船者、船舶管理者等の船舶運航責任者は、より平易で透明な経営管理の整備を命ぜられ、かつまた定期的な検証検査を条件づけられるから、今後、船主等の責任制限権は大きな挑戦を受けることになることは確かである。

(一九九八年九月二二日稿)