

米国海上運送業者の運送品の 滅失毀損に対する責任

法 学 研 究 科 2 年
田中和夫ゼミナール

魚 谷 増 男

は し が き

ローマ法の影響をうけた近代諸国においては、運送品の滅失または毀損に対する運送人の責任を相当厳格に規定していた。その代表的な例はドイツ旧商法における運送品の滅失または毀損が不可抗力、運送品の性質または瑕疵、および荷主の責に帰すべき事由によつて生じたことを立証せざる限り責任を負うという規定である。⁽¹⁾

このような厳格責任は、一般にローマ法のレケプツム (receptum) 責任の法理⁽²⁾に由来するといわれている。

レケプツム責任の法理というのは、プレーターの「船主、旅館および駅舎の主人はその引受けたる物品を安全に返還する義務あり、もし返還せざるときは訴権を与う」(Ait praetor; nautae, caupones, stabularii, quod cujusque saluum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo.) との布告にもとずき、船主、旅館および駅舎の主人は、受取つた物品を安全に返還する義務を負い、その物品の滅失または毀損に対してはいかなる場合にも責任を負うとする法理である。⁽³⁾

その後、この厳格責任が緩和されて、不可抗力、荷物の性質または瑕疵および荷主の過失によつて生じた滅失または毀損に対しては、責任を負わないとされるにいたつた。⁽⁴⁾

近代諸国においては、このレケプツム責任の法理の影響をうけて、運送人の

厳格責任を規定したけれども、ドイツ新商法が、このレクプツム責任を廃止し、相当な注意を怠つた場合にのみ責任を負うとする過失責任に改めて以来、多くの国では過失責任を採用している。⁽⁵⁾

これらの諸国の法に対して、英米普通法は、独自の起源にもとずいて、運送業者 (Common Carrier)⁽⁷⁾ に厳格な責任を負わしている。

むしろその適用においては、ローマ法以上の厳格なものとなつている。⁽⁸⁾

そこでこの小論において、何故に普通法では、運送業者にこのような厳格責任を負わしているかを歴史的に考察し、さらには、普通法における運送業者の責任を中心として、とくに米国海上運送業者について、その責任の特約および制定法による免除、制限をも考察し、米国海上運送業者の運送品の滅失または毀損に対する責任を有機的、総合的にとらえようと試みるものである。

(1) ドイツ旧商法、295、607条、同旨1883年のイタリ-商法、400条。日本旧商法493条。

(2) Lee, R. Wi., *An Introduction to Roman-Dutch Law*, 1953 p. 317~318; Story, J., *Commentaries on the Law of Bailments*, 1878, p. 459~460; 加藤正治「海法研究」2巻、267頁。

(3) Radin, M., *Handbook of Roman Law*, 1927 p. 254~256; Story, p. 424~425; Schulz, F., *Classical Roman Law*, 1951, p. 564~565; Sohm, R., *The Institutes of Roman Law*, 1901, p. 427; Girard, P.F., *Manuel Élémentaire de Droit Romain*, 1929, p. 643~647; 春木一郎訳「ユースティニアヌス帝学説彙纂プロータ」、昭和13年、554—564頁、加藤「研究」、276頁。

(4) 竹田省「運送人の責任」京都法学協会雑誌、6巻10号、62—64頁。船田亨二「羅馬法」昭和18年、第3巻、私法2、412頁。加藤「研究」282—283頁。

(5) ドイツ新商法、429、606条。スペイン商法、562条。日本商法、577、766条。

(6) 普通法上の厳格責任の起源について英国では説が分れている。独自とする説、Holem, O. W., *The Common Law*, 1881, p. 180; Story, p. 460; Beal, J., *The Carrier's Liability, its history*, *Harvard Law Review* vol. II, pp. 158~168; ローマ法の影響を受けたとする説、Schouler, J., *A Treaties on the Law of Bailment*, 2 ed, 1887, p. 340; Mack, W., *Corpus Juris Secundum, A Complete Restatement of the Entire American Law as developed by all reported cases*, 1939, vol. 13, p. 134.

私の研究するところでは、以下で論証するように普通法独自の厳格責任が、ローマ

法の影響を受けて、緩和されたのである。

- (7) 普通法上、運送人には、運送業者 (common carrier) と私的運送人 (private-carrier) とがあり、前者は、すべての人の運送の申込を引受ける義務があり、且つ荷物の滅失又は毀損について厳格責任を負うが、後者は、引受義務なく、又過失責任を負うにすぎない。小町谷操三「運送法の理論と実際」昭和28年、339—340頁。Richardson, W. P., *The Law of Bailments, Carriers, and Inn Keepers*, 6. ed. 1937, p. 84—85
- (8) ローマ法では、強盗を不可抗力として免責事由とし、その適用も海上運送に限ったが、普通法では、強盗を免責事由とせず、又海上に限らず陸上にも厳格責任の原則が適用される。

1. 運送業者の厳格責任の歴史的考察

普通法において、運送業者の運送品の滅失または毀損（以下損害と呼ぶ）に対する責任は、相当な注意または非常な注意を用いたのみでは責任を免れないという保険者の責任であるといわれている。

しかし、運送業者は、保険者のような任意的債務 (voluntary obligation) ではなく、また危険に相応する保険料 (premium) を受けて引受けているものでもない。⁽¹⁾ このような運送業者に対して、何故に保険者と同じような厳格責任を負わしているのだろうか。

この厳格責任は歴史的にいつて、政府が運送中の運送品に十分な保護を与えなかつた時代、しかも盗難がしばしば起つた時代において、運送品の損害を防ぎ、商業を發展せしめるという商業的必要から確立されたものである。⁽²⁾

英国が商業国になる以前においては、運送は寄託 (bailment) の一種として、その寄託の一般原則によつて支配されていた。

しかも、この寄託の一般原則というのも、ブラックトン時代 (1260年ごろ) 以前においては、非常に厳格で、すべての損害について責任を負うとしていた。⁽³⁾

しかし、ブラックトン時代には、ローマ法の影響をうけて、運送業者、旅館および駅舎の主人を除いては、他の寄託の場合には詐欺または過失のないかぎ

り責任を負わさないとされるようになり、1299年には、強盗が有効な抗辯として認められるにいたつた。⁽⁴⁾ ついで、1339年、⁽⁵⁾ 1355年、⁽⁶⁾ 1431年にも同じような結果がみとめられた。⁽⁷⁾

このようにして、寄託の一般原則は従来の厳格責任から、詐欺または過失に対してのみ責任を負うという原則に変化したのであつた。

これに反して、運送業者については従来の厳格責任が残されたままであつた。

その後ヘンリー八世時代(1509—1547年)には、強盗による損害に対して、運送業者が強盗に対して危険な道を運送し、あるいは夜中に運送し、あるいは不便な時に運送して強奪された場合にのみ責任を負うという意見がひろまつた。⁽⁸⁾

しかし、エリザベス時代(1558—1603年)には、運送業者に支払われる運送賃は、むしろ責任に対するものであるとして、強盗に対しても責任を認める傾向にあつた。⁽⁹⁾

ところが、1703年の *Coggs v. Benard* 事件において、ホルト判事が運送業者は、不可抗力および公敵の行為による以外は、すべてのできごとに対しても運送品を運送する責任ありとの附随的意見 (*obiter dicta*) を述べて、運送業者の責任に関する近代的原则の基礎をきずいた。⁽¹⁰⁾ この意見の中では従来とは異つて、不可抗力および公敵の行為によつて生じた損害について、これを例外とした点は明かにローマ法の影響をうけたものであると思われる。

このホルトの意見は、後の判決に非常に影響を与えた。とくに、*Foward v. Pittard* 事件においてはマンスフィールド卿が、この意見を採用して運送業者の責件に関する近代的原则を確立したのである。この事件では、運送業者に全く過失のない純偶発的できごとである火災によつて運送品が滅失したが、裁判所は、運送業者に責任ありとし、さらに、運送業者は、保険者の責任を負うとした。このときから運送業者は、保険者としての権利のない保険者とされるようになったのである。⁽¹¹⁾

このようにして、運送業者に対して保険者の責任を負わした理由は、エリザベス一世の隆盛期以来の商業的發展にともない、運送業者と取引するすべての人

々の運送品の安全性を確保し、商業の発展を促進するためであつた。すなわち、運送品が運送業者に引渡されたときには、その運送品はもはや荷主の監視下にはなく、それゆえに、運送品が運送業者の重大な過失によつて、あるいは運送業者の使用人によつて損害をうけた場合、または運送業者自身、あるいは強盗と運送業者の共謀によつて盗まれた場合において、荷主がその損害の原因を立証することは困難であり、また不可能でもある。証人となるべき運送業者の使用人は、船長あるいは運送業者に有利な証言をするであらう。そこで運送品に正当な安全性を与えるために、法は運送品の損害に対して、運送業者に保険者の厳格責任を負わしたのであつた。⁽¹²⁾

しかし、今日においては、その状況は一変し、かつてのそのような危険はほとんど存在せず、この厳格責任を負わした理由がもはや存在しないように思われる。しかるに、今日なお、その主要部分について、この厳格責任が残っているのはなぜであろうか。

なるほど、強盗、窃盗などによる危険は、この原則が確立された時代よりも少なくなつてゐる。だが、企業の増加、運送業者に引渡される運送品の価値の増大、および運送距離の延長は、運送品の損害について、荷主が回復を求めることの困難性を増加せしめ、且つ、運送業者が義務に違反する機会を大きくした。さらには、運送業者が証拠を排他的に所持するということが、荷主が運送業者の過失を発見し立証することが困難であるということは、今日なお依然として存在するものである。それゆえに、運送業者の注意と誠実とを規制することの重要性と、さらには、広範な企業における単純明白な統一的原則の必要性とが、より広い基盤を構成し、現代における運送業者の責任を保険者の責任とし⁽¹³⁾ている基礎になつてゐる。

(1) Beale, p. 158.

(2) Schouler, J., *Treaties on The Law of Bailment*, 2 ed. 1887., p. 342; Angell, J. K., *A Treaties on the Law of Carriers of Goods and Passengers, by Land and by Water*, 5 ed. 1887, p. 60.

(3) Holmes, p. 175; Beale p. 158.

(4) Holdsworth, W. S., *A History of English Law*, 3 ed. 1923, vol. 3 p. 341

936, Plucknett, T. F. T., A Concise History of the Common Law, 2 ed. 1.
p. 421-422.

(5) Y. B. 12 & 13. Fdw. ■ (Rolls series). 246.

(6) 29 ASS. 163. Pl. 28.

(7) Y. B. 10 Henry VI, Mich. Pl. 69; Holdworth, p. 342; Plucknett, p. 422.

(8) Doctor and Student, (1518) Dial. 2 ch. 38; Schouler, p. 342; Story, p. 460,
p. 489.

(9) Southcote v. Bennet, Cro. Eliza. 815; Holdworth, p. 343; Holmes, p. 181.

(10) Ld. Rayman. 909 (1703); Beale, pp. 165-167.

(11) I. J. R. 27. (1785); Beales, p. 168.

(12) Cogg's v. Bernard, Riley v. Horne, 5 Bing. 217. 220; Carver, Carriage
of Goods by Sea, 9 ed. 1952. p. 4; Dobie, A. M., Handbook of Bail-
ment and Carrier, pp. 326-327; Angell, pp. 139-140.

(13) Boon v. The Belfast, 40 Ala. 184; Estrich, W. A., American Jurispru-
dence, 1937, vol. 9 Carrier, §662.

2. 運送業者の普通法上の責任

普通法上、運送業者の責任は、保険者の責任であるといわれている。すなわち、運送業者は運送品を安全に運送し、引渡す義務があり、運送中の運送品の損害に対しては、過失の有無にかかわらず、原則として責任を負うのである。ただ、その損害が不可抗力、公敵、運送品固有の性質または瑕疵、荷主の過失および公権によつて生じた場合にのみ例外として責任を負わない。⁽¹⁾

しかし、このような例外も、運送業者が損害の原因を防止するための相当な注意をなさなかつた場合、正当な航路から離れて後に損害が生じた場合、運送品を受取つた船舶の不適合性から生じた場合、および航海開始の時に堪航能力を有していなかつたために生じた場合は、免責されない。⁽²⁾

運送業者のこの責任は、運送人またはその使用人が運送品の現実的引渡を受け、運送の目的のためにその完全な支配を取得したときから初まり、⁽³⁾陸揚港において、荷受人に現実的に引渡しをなすまで継続する。⁽⁴⁾しかし不良な状態で荷受人に引渡しした運送品については、引渡しの後生じた損害についても責任を負わねばならない。⁽⁵⁾

以下責任を免れる例外の場合についてさらに詳細に考察してみることにする。

- (1) *Foward v. Pittard*, I. J. R. 27. (1785); *The Propeller Niagara v. Cordes*, 1858, 21 How. (62 U.S.) 7; *Sprague and Healy*, *Cases on the Law of Admiralty*, 1950, pp. 325~328; *Barnes, H. H. C., Limitation of Common Carriers Liability*, 1921, p.1; *Payne, W., an Outline of the Law regulating to Carriage of good by Sea*, 1914, p.20; *Maclachlan, D., A Treaties on the Law of Merchant Shipping*, 6 ed. 1923 pp. 88~90; *Scrutton, T. E., Charter Parties and Bills of Lading*, 1904, p.173; *Robinson, G. H., Handbook of Admiralty in United States*, 1939, pp. 493~494; *Williston, G. J., A Treaties on The Law of Contracts*, 1936. vol. IV, p. 3043; *Dobie*, pp. 324~362; *Story*, p. 460. 489; *Holems*. p. 180; *Angell*, p. 59; *Schouler*, pp. 415~416; *Carver*, p. 3; *Mack*, p. 131; *Estrich*, §661;
田中和夫「米国海上運送法における価格約款の効力」法学協会雑誌、10号1頁、加藤正治「米国船主責任法に就て」海法会誌、1巻、101—102頁、小町谷操三「運送法の理論と実際」昭和28年、339—340頁。

(2) *Carver*, p. 20.

(3) *Cronkite, v. Well*, 32 N. Y. 247; *Story*, p. 505; *Dobie*, pp. 412~414.

(4) *North Pennsylvania R. Co., v. Commercial Nat Bank*, 123 V. S, 727; *Story*, p. 510; *Dobie*, pp. 419~420.

(5) *Rothchild Bros. v. Northern P. R. Co.*, 68 Was. 527; *Estrich* § 667.

(A) 不可抗力 (Act of God)

運送業者が保険者の責任を免れる第1の例外は、不可抗力的によつて生じた損害の場合である。

この不可抗力の意義は、大陸法における "vis major" "fore majeure" "Höhere Gewalt" よりも狭いものである。⁽²⁾ 例えばゼームズ判事は、不可抗力的について以下のような定義を下している。すなわち、「運送業者の干渉せざる直接、かつ排他的な自然的事由によつて生じたことおよび運送業者から期待されうる合理的予見、努力、注意によつても防止することができなかつたことを立証した場合には、その偶発的できごとによつて生じた損害に対しては責任を負わない」としている。⁽³⁾

この外多くの意見があるけれども、少なくとも不可抗力的であるためには、(1)

その行為が人間行為から独立して生じたものであること、(2) 運送業者から期待しうる予見、努力、注意のいかなる手段によるも回避できなかつたものであること、この2要件が絶対必要である。⁽⁴⁾

これに反して、不可避的状态 (inevitable situation) が自然現象から突然発生するということは重要な要件ではない。⁽⁵⁾しかし、一般的に不可抗力は自発現象から生じる場合が多い。例えば暴風雨、洪水、極端な干潮、異常な吹雪、異常な凍結、⁽⁶⁾⁽⁷⁾⁽⁸⁾⁽⁹⁾は不可抗力である。⁽¹⁰⁾

一般に、火災は不可抗力でないが、その火災が稲妻によつて生じた場合、あるいは非常に遠くはなれたところから異常な強風によつて燃え広がつてきた場合⁽¹¹⁾には、不可抗力である。また、ボイラーの爆発、⁽¹²⁾戦争用具の爆発、⁽¹³⁾座礁および衝突は不可抗力でない。⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾⁽¹⁶⁾⁽¹⁷⁾⁽¹⁸⁾

(1) *McArthur v. Sea*, 21 Wend. 190; *Story*, p. 487; *Schouler*, p. 410; *Carver*, p. 10; *Estrich*, §705; *Barnes*, p. 21; 日本商法は、寄託について、不可抗力による免責を規定する(594条)が、運送人については不可抗力による免責を規定していない。しかし、その損害が不可抗力によることを立証した場合には運送人の無過失は自ら立証せられたことになり、免責されることになる。「大判明43, 11, 25, 民2, 民録16輯807」。小町谷、伊沢「商事判例集」上、574頁小町谷、349—350頁。

(2) 大陸法における不可抗力の意義については、ローマ法以来客観説と主観説の対立がある。主観説によれば、事業の性質に従い最大の注意をしても、なお避け得ない危害とする。これに対して、客観説によれば事業の外部から発生した出来事であつて、通常その発生を期待出来ないものとする。更には、事業の外部から発生し、通常の注意をもつては防止することができない事故とする折衷説が生じた。ドイツ、フランスでは客観説、日本では折衷説が有力である。加藤、284—326頁、田中誠二「商行為法」昭和27年、226—227頁、竹田、63頁。判例も大体折衷説をとつている。「大判明43, 11, 25, 民2, 民録、16輯807頁」、不可抗力の事例としては近畿風水害「大阪地裁 昭12, 57, 新聞、413 18」、小町谷、伊沢、追録(1) 243頁、関東大震災「東京地裁 大、14, 12, 15, 新聞、2563号, 11評論15巻、商248」、小町谷、伊沢、上、575頁。

(3) *Nugent v. Smith* (1876)C.P.D. 423.444; *Carver*, p. 10.

(4) *Chicago & E. Ry. Co. v. Schaff Bros. Co.*, 117 N. E. 869; *Richardson, W. P.*, *The Law of Bailment, Carrier, and Inn Keeper*, 6 ed. 1937,

p.96; Williston, p. 3051; Story, p. 487; Mack, p. 140. 未延三次、英国不法行為法概説 (25), 法律タイムズ 23 号。

- (5) Smyel v. Niolen, 2 Bail (s. c.) 421; Williston, p. 3052.
- (6) Alabama etc., R. Co. v. Quarles, 14 Ala. 436.
- (7) Seaboard Air Line R. Co. v. Mallin,, 70 Fla. 450.
- (8) Ballantine v. North Missouri R.Co., 40 Mo. 491.
- (9) Hanis v. Rand, 4 NH. 259.
- (10) Swetland v. Boston & Albany R. Co., 102 Mass. 276.
- (11) Williston, pp. 3052~3053; Schouler, p.421; Payne,, pp. 25~26; Dobie, p. 332; Mack, p. 142.
- (12) Miller v. Steam Nav. Co., 10N 431; Story, pp. 501~502; Pritchard, Digest of Admiralty and Maritime Law, 3 ed. 1887, vol. I, p. 422; Richardson, p. 92; Schouler, p.422; Dobies, p. 333; Estrich, 711.
- (13) Mays v. Missori., Ry. Co., 168 Ark. 908; Mack, p. 141.
- (14) Pennsylvania v. Fries, 87 Pa. 234; Story, pp. 145~147.
- (15) Coldwell v. New Jersey Steamboat Co., 56 Barb (NY) 425; Dobie, p. 333.
- (16) Lysaght v. Lehigh Volley R. Co., 254 F. 351; Williston, pp. 3052~3054.
- (17) William v. Grant, I Conn. 487.
- (18) Plaisted v. Boston Steam Nav. Co., 26 MC. 132; Schouler, p. 246, Dobie, p. 333.

(B) 公 敵 (public enemies)

運送業者が保険者の責任を免れる第二の例外は、公敵によつて生じた損害の場合である。⁽¹⁾

ここで、公敵というのは、運送業者の属する国と交戦している相手国の組織された軍事力を意味するものである。⁽²⁾したがつて、相手国の軍艦によつて、捕獲された場合は責任を負わない。⁽³⁾

しかし、問題になるのは海賊の場合である。英米では、一般に海賊は人類の敵として公敵に含まれるが、⁽⁴⁾ただ、米国では含まないとする判例もある。⁽⁵⁾これに反し、強盗、⁽⁶⁾暴動、⁽⁷⁾ストライキは一般に公敵に含まれない。ただ暴動の場合において、それが戦争状態を生ずるまでにいたつた場合には免責される。⁽⁹⁾

- (1) *Coggs v. Benard*, 2 Ld. Raym. 909; *Schouler*, p. Priechar, pp. 428~942; *Story*, pp. 428~429; *Schouler*, p. 428.
- (2) *Seligman v. Armijo*, 1 N. M. 459; *Dobies*, p. 334; *Мак*, p. 144; *Schouler*, pp. 428~429; *Estrich*, 721.
- (3) *The Heinrich* (1871) L. R. 3A. & E. 424; *Carver*, p. 140.
- (4) 英 *Russell v. Niemann* (1864) 34 L. J. Cp. 10. 14; *Carver*, p. 13;
米 *The Belbast v. Boon*, 41 Ala. 50; *Story*, pp. 500~501; *Dobie*, p. 334.
- (5) *Foward v. Pittard*, 1 T.R. 27; *Williston*, p. 3057.
- (6) *Trent & Mersey Navig. Co. v. Wood*, 3 Esp. 127; *Story*, p. 501.
- (7) *Japhet & Co. v. Southern Ry. Co.*, 8 La. App. 706; *Story*, p. 500.
- (8) *Missouri P. R. Co. v. Nevill*, 60 Ark. 375; *Mack*, p. 144 *Schouler*, pp. 429~430,
- (9) *Muran v. Insurance Co.* 6 Wall (U S) I; *Williston*, p. 3057.

上述した不可抗力、公敵によつて生じた損害に対して責任を負わないとする例外は、最初に認められた基本的なものであつて、今日では以下に述べるような例外も加えられるにいたつている。

(C) 運送品固有の性質又は瑕疵

運送業者が保険者の貨任を免れる第三の例外は、運送品固有の性質、または瑕疵によつて生じた損害の場合である。⁽¹⁾

例えば、腐敗性運送品の腐敗、動物自身の欠陥、臆病から生じた損害⁽²⁾に対しては責任を負わない。しかも、この免責は非腐敗性物にまでおよぼされている。⁽³⁾ 例えば穀物の過熱⁽⁴⁾、液体の醗酵⁽⁵⁾、酸味あるいは泡起⁽⁶⁾、自然発火⁽⁷⁾、運送品の一部の化学作用の結果たる腐蝕あるいは錆⁽⁸⁾によつて生じた損害については責任を負わない。

- (1) *Faucker v. Wilson*, 68 N.H. 338; *Richardson*, p. 100; *Dobie*, p. 340; *Mack*, p. 152; *Estrich*, § 725; *Schouler*, p. 427; *Pritchard*, p. 425.
- (2) *Shapiro v. Pennsylvania R. Co.*, 8 F (2d) 581 (APP. DC); *Carver*, p. 14; *Mack*, pp. 155~158; *Story*, p. 463; *Dobie*, pp. 353~355.
- (3) *Libro v. Cleveland etc., Ry.*, 202 Ill. App; *Schouler*, p. 426; *Story*, p. 565; *Williston*, p. 3062; *Estrich*, § 727.
- (3) *Hinss v. First Guaranty State Bank of Aubrey*, Civ. App., 230 SW. 764.

(5) Faucher v. Wilson, 38A. 1002.

(6) Pittsburg etc. R. Co., v. Mortor, 61 Ind. 539.

(7) Gulf, C & S. F. Ry. Co., v. Downs, Civ. App., 70 S. W. 2d. 318.

(8) A. F. Thompson Mfg. Co., v. Chesapeake & O. Ry. Co., 115 S.E. 877.

(D) 荷主の行為又は過失

運送業者が保険者の責任を免れる第四の例外は、荷主の行為または過失によつて生じた損害の場合である。⁽¹⁾

例えば、不完全な包装⁽²⁾、荷主の誤つた指図⁽³⁾、船積における不注意によつて生じた損害に対しては責任を負わない。さらには、荷物の性質、価値について詐欺的表示 (fraudulent declaration) 隠蔽 (concealment) がある場合もあたかも責任を負わないし、包装の外観からある種の商品が含まれると、運送人をして合理的に信じせしめるような場合には、明白なまたは明示された価値についてのみ責任を負うだけである。

ところで、運送業者が運送品の欠陥を十分知りながら受取つた場合については、免責されるとする立場⁽⁷⁾とそうでないという立場⁽⁸⁾とがあつて、判例は一定していないが、後者が有力である。

以上の原則は、運送品に同伴する荷主の代理人または荷送人の行為による場合についても、荷主の過失の有無にかかわらず同様に適用される。

(1) Chcate v. Crownshield, 5 Fed. Cases. No. 2691; Mack, p. 144; Williston p. 3063; Richardson, p. 100; Dobie, p. 335; Schouler, p. 430; Estrich, § 728.

(2) Northwestern Marble & Tile Co. v. Williams, 128 Minn. 514; Carver, p. 17; Pritchard, p. 431; Dobie, p. 337; Mack, p. 150; Schouler, p. 431; Estrich, § 729.

(3) James v. Alabama Gt. So. R. Co., 202 Ala. 640; Mack, 151; Dobie, p. 337; Barnes, p. 23.

(4) South Carolina Asparagus Grower's Assn. v. Ry. Co., 46 (2d) 452. (C. A. 4); Williston, p. 3064; Pritchard, p. 432.

(5) Bottum v. Charlston & W. C. R. Co., 72 S. C. 375; Schouler, pp. 432~433.

(6) Chesapeake, etc., R. Co., v. Hall, 136 Ky. 379; Williston, p. 3065;

Mack, p. 146; Pritchard, p. 433; Richardson, pp. 107~108.

(7) Union Express Co. v. Graham, 26ch. st. 595; Williston, p. 3067.

(8) Atlantic Coast Line R. Co., v. Rice, 169 Ala.265; Estrich, § 730; Schouler, pp. 431~432.

(9) Hart v. Chicago & W. Ry. Co., 69 Ill. 485; Williston, p. 3065; Schouler, p. 430; Mack, p. 149.

(E) 公 権 力 (public authority)

運送業者が保険者の責任を免れる第五の例外は、公権力によつて生じた損害の場合である。⁽¹⁾

ここで、公権力というのは、連邦または州の警察力および裁判所の命令 (mandates) を意味する。⁽²⁾

例えば政府による差押、⁽¹⁾留置、⁽²⁾出港停止、⁽³⁾封鎖、⁽⁴⁾停船法 (Quarantine Law) による抑留⁽⁵⁾によつて生じた損害に対しては責任を負わない。

しかし、その公権力の行使が違法である場合には免責されない。⁽⁶⁾

また、普通の法定手続による差押は免責されない。⁽⁷⁾

(1) The Helling Olav. 282 F. 534 (C. C. A. 2); Williston, p. 3058; Schouler, p. 437.

(2) The Athanasios, 228F. 558; Estrich, § 723.

(3) Rotch v. Edie, (1795), 6 TR. 1413; Williston, p. 3058.

(4) Geipel v. Smith, (1872) L. R. 7. Q. B 404; Scrutton, P. 187.

(5) The Progreso, (1892) 50 Fed. Rep. 835.

(6) Barnard v. Kobble, 54 N. Y. 516.

(7) Crew v. G. W. Steamship Co. (1877) 4 T.L. R 148; Paynes, p. 26~27; Williston, p. 3058.

(F) 例 外 の 適 用 要 件

以上述べたような不可抗力、公敵、運送品固有の性質または瑕疵、荷主の行為または過失、および公権力によつて生じた損害は、常に免責されるのではない。それが免責されるためには、次の四つの要件をそなえなければならない。

(1) これらの原因が、運送品の損害について近因 (proximate cause) であり、また時にはただ一つの原因であること。例えば運送業の過失が積極的か

つ共同的原因 (active and cooperative cause) になつたときは免責されな⁽³⁾
い。

(2) 運送業者が、その損害を防止するために、あらゆる合理的手段をとる
ことにおいて、あるいは予想できる結果 (possible effect) に対して注意する
ことにおいて過失がないこと。⁽⁴⁾ 例えば凍結によつて破裂したボイラーパイプか
ら水が排出して損害が生じた場合に、寒い夜ボイラーに水を充満することは船
長の過失であり、それによつて免責されな⁽⁵⁾い。

(3) 航海の正常な航路から離れていないこと。すなわち、離路(deviation)
がないこと。例えば離路の航海において公敵によつて捕獲された場合には、運
送業者が、その捕獲は離路がなくても生じたに相違ないということを立証しな⁽⁷⁾
い限り免責されな⁽⁷⁾い。また離路によつて、その損害が加重された限りにおいて
は、運送品の瑕疵によつて生じた損害に対しても責任を負わねばならぬ。⁽⁸⁾

(4) その船舶が堪航能力を有していること。船舶が航海開始時において、
堪航能力を有せず、しかも、不堪航能力が損害を生ずる一因になつている場合
には免責されな⁽⁹⁾い。

(1) Louisville & N. R. C. v. Finlay, 170, So, 207; Mack, 158; Schouler,
p. 435; Estrich, § 712.

(2) Louis-San Francisco Ry. Co. v. Ozark White Lime Co., 9, S. W. 2d.
17; Dobie, p. 330; Estrich, § 713.

(3) Chesapeak & O. Ry. Co. v. J. Wix & Sons, CC. Ava., 87 F. 2d. 257;
Mack, p. 159.

(4) Schnell v. The Vallescura, 293 U.S. 296; Story, p. 436; Carver, p. 19;
Estrich, § 714.

(5) Siored v. Hall, (1828) 4 Beng. 607; Dobie, p. 539.

(6) Green-Wheeler Shoe Co. v. Chicago, etc., R. Co., 106 N.W. 498; Mack,
p. 164.

(7) Morriso v. Shaw Savill, [1916] 2 KB. 783, Carver, p. 19.

(8) International Guano v. Macandrew, [1909] 2 KB. 360.

(9) Lion v. Mells, [1804] 5 East. 428; Carver, pp. 19~20; Pritchard, pp.
441~443; Payne, p. 22.

3 運送業者の責任の特約による免除、制限

一般に、運送業者の普通法上の責任を特約 (special contract) によつて更に加重することは、古くから有効なものと認められていた。例えば不可抗力、公敵によつて生じた損害に対しても責任を負うとする特約は、有効であるとされた。

しかし普通には、むしろ普通法上の厳格責任を免除または制限する特約が多く行なわれてきた。

ところが、この責任を免除または制限する特約については、英国が早くからこれを認めていたにもかかわらず、⁽³⁾ 米国では永らく認めなかつた。すなわち、1838年の Hollister v. Nowlen 事件⁽⁵⁾ と Cole v. Goodwin 事件⁽⁶⁾ では、公告による責任制限は有効でないとされ、その後の Gould v. Hill 事件では、特約によつてもその責任を制限できないとした。⁽⁷⁾

しかし、1848年の New Jersey Steam Navigation Co. v. Merchant Bank 事件にいたつて、最高裁判所が特約による責任の免除または制限を有効と認め⁽⁸⁾ たのを契機として、その後、一般的に認められるようになった。

(1) Fenwick v. Schmalz, LR. 3 C. p. 313; Schouler. p. 485; Story, pp. 536~538; Dobie, p. 366.

(2) Price v. Hartshorn, 44 Barb. 655; Dobie, p. 367.

(3) Southcote v. Bennet, 4 coke, 43 6 (1601); Dobie, pp. 367~368; Schouler, pp. 468~471.

各国の免責約款の歴史的考察については、田中誠二「船荷証券免責条款論」昭和14年、216-270頁参照。

(4) 19 Wend (NY) 234; Dobie, p. 368.

(5) 19 Wend (NY) 251; Schouler, p. 477.

(6) 2 Hill (NY) 623; Dobie, p. 368.

(7) 6 How, 344, 12 L. Ed. 465; Schouler, pp. 477~478; Robinson, p. 520.

(8) Southern Exp. Co. v. Caldwell, 21 Wall. 264; Dobie, p. 368; Robinson, p. 494.

(A) 特約の有効要件

(1) 実質的要件

運送業者の責任を免除または制限する特約が一般に認められているといつても、いかなる内容の特約も有効であるというのではない。その特約が有効であるためには次の三つの実質的要件がまず備わつていなければならない。

(1) その特約が正当かつ合理的なものであり、しかも公共政策に反しないこと。⁽¹⁾ 例えば運送業者またはその使用人の過失なしに生じた火災、漏損または⁽²⁾ 破損、海上危険、ストライキまたは暴動、及び強盗によつて生じた責任を免除する特約は有効なものである。また、責任額を一定額に制限する特約は、その目的が、運送賃を定める基礎となるべき正当にして合理的な運送品の価額を決定する場合には有効である。⁽⁷⁾ しかも、この特約の場合は、免除の特約と異つて運送業者またはその使用人の過失によつて生じた損害の場合も、その責任額だけ責任を負えたりする。その理由としては、責任額が運送賃を決定する基礎となつて⁽⁸⁾ いることがあげられる。

以上に対して、その特約が公共に対する義務を全く放棄し、本質的責任—普通の寄託の責任—をも拒絶するような不当で不合理な特約例えば運送業者またはその使用人の過失によつて生じた責任を免除する特約は、一般には公共政策に反し無効である。さらに責任額を制限する特約も、それがたんに責任制限を目的とするときは無効である。⁽¹¹⁾

(2) 責任の免除または制限に相当する十分な約因 (consideration) が存在すること。⁽¹²⁾ この約因は、一般に運送賃の割引という形で与えられる。⁽¹³⁾

(3) その特約が制定法によつて制限または禁止されていないこと。例えばハーター法によつて禁止されている商事過失および出航時の堪航担保についての⁽¹⁴⁾ 免責の特約、海上荷物運送法によつて禁止されている商事過失、その他一定の免責の特約は⁽¹⁵⁾ これを有効になしえない。

(1) *Mynard v. Syracuse, Binghamton & New York R.R. Co.*, 71 NY. 180; *Schouler*, pp. 478~479; *Richardson*, p. 103; *Mack*, p. 184; *Estrich*, § 732.

(2) *Constable v. National So Co.*, 154 US. 51; *Estrich*, § 748.

(3) *Simmons Hardware Co. v. So Ry. Co.*, 27 F. 929; *Estrich* § 749.

(4) *Louis-Dregtus v. Paterson Steam Ships*, 43 F (2d) 824.

- (5) Southern R. Co., v. Barbee, 190 Ky. 63, 226 S.W. 376; Estrich § 753.
- (6) The Saratoga, 20 F. 869.
- (7) An Saldo San Giorgio I v. Rheinstrom Bros. Co., 294 U.S. 494; Robinson, pp. 540~542; Williston, pp. 3148~3149; Mack, p. 195; Schouler, p. 483; Mack, § 756; 田中誠二「條款論」769頁、田中和夫、14—15頁。
- (8) San Giorgio I v. Rheinstrom Bros. Co., 294 U.S. 494; Dobie, pp. 397~399; Williston, p. 3150.
- (9) Liver Poll, etc, S. S. Co. v. Phenit In. Co., 129 U.S. 397; Mack, p. 189; Williston, p. 3131.
- (10) New York C. R. Co. v. Lockwood (1873), 17 Wall (U.S.) 357; Dobie, p. 381, pp. 393~395; Richardson, p. 106; Williston, pp. 3140~3141; Mack, p. 189~191; Estrich, § 789.
- イリノイ州では、運送業者の普通の過失によつて生じた損害についての免責は有効であるが、重大な過失のときは無効であるとする。Illinois Cent. R. Co. v. Morrison, 19 Ill. 136; ニューヨーク州では、運送業者自身の過失と代理人使用人の過失を区別して、後者についてのみ免責を有効とする。French v. Buffelo, N. Y., & E. R. Co., 43 N.Y. 108; この点日本商法は、運送人自身の過失、又は使用人の悪意重大なる過失、及び不堪航による損害についての免責の特約を無効とする。(739条) 田中誠二「條款論」661~665, 674~677頁。
- (11) Louisvi & N. R. Co. v. Wynn (1890) 88 Jenn 320; Robinson, pp. 540~542; 田中和夫、14頁。
- (12) Union Pac. R. Co. v. Bukke, 41S.C.T. 283; Mack, pp. 182~184.
- (13) Mcfalden v. Missouri Pac. Ry. Co., (1887) 92 Mo. 343; Dobie, p. 380; Estrich, § 733; 田中誠二「條款論」769~772頁。田中和夫、15~16頁。
- (14) ハーター法1, 2条, 後掲 67頁。
- (15) 海上貨物運送法3条8項, 後掲 68頁。

(2) 形式的要件

上述した実質的要件を備えた以上、特別の形式を必要としない。しかし必ず荷主によつて同意された契約によつてなされなければならない。⁽¹⁾ たんなる告示 (notice) —荷主に対する特定の告示または一般人に対する公告—による責任の免除または制限は、荷主がその条件に同意しない限り無効である。⁽²⁾

しかし、それが契約によつてなされる以上は特定の形式を必要とするものではない。⁽³⁾ それが口頭、書面、明示または黙示、その他一般に認められる契約の

形式であるならば十分である。⁽⁵⁾

ところが一般に、責任の免除または制限を記載した船荷証券を、運送業者が引渡し、荷主がこれを受取つた場合には、たとえ署名がなくても、この特約は両当事者を拘束するものとなる。法は、この船荷証券に含まれる条件が荷主によつて同意されたとみなすのである。ただし、この場合に運送業者の側に詐欺行為のないことが必要である。⁽⁶⁾

(1) Payne v. Bryan, 105 So. 832; Mack, p. 170.

(2) Western Transp. Co. v. New Hall, 24 Ill. 466; Dobie, 369; Schouler, p. 490; Estrich § 761.

(3) Coast v. Chicago, R.I & P. R. Co., 134 Ill. App. 217; Dobie, p. 374.

(4) American Trsp. Co. v. Moore, 5 Michg 368;

これについて、明示的契約でなければならないとの判決がある。

Wall-A-Hee v. Northern Pac. Ry. Co., 41 p. 2d. 786; Mack, pp. 170 ~170; Kirand v. Dsmore, 62 N. Y. 17; Schouler, p. 492; Mack, p. 176.

以上述べた実質的および形式的要件を備えて、はじめて有効な特約として認められるのであるが、この特約にもとずいて、運送業者が、その責任の免除または制限を主張しうるためには、特約の免責原因が損害の近因であり、かつ、ただ一つの原因でもなければならぬ⁽¹⁾。もしも運送業者の過失が積極的、共同的原因として加わつた場合には、運送業者は、その特約にもかかわらず、責任を負わねばならない。⁽²⁾

(1) Porter Screen Mfg Co. v. Central Vermont Ry. Co., 102 A. 44.

(2) Gulf C. & S. F. Ry. Co. v. Cul Well, Civ. App., 216 S. W. 467.

(B) 特約の実際例

米国州際通商委員会 (Inter-State Commerce Commision) が、1908年に推奨した統一船荷証券に記載された特約の内容はつぎのようである。すなわち、「ここに記載した運送品のすべてまたは一部を占有する運送人は、その支配をこえた原因によつて、あるいは洪水、火災、檢疫、暴動、労働争議、杜絶、漏、破損、重量減少、天候、温度、霜、湿気、腐蝕によつて生じた滅失、毀損については、その責に任じない⁽¹⁾」としている。この船荷証券は、一般に西部の州内および州際運送に用いられている。

さらに委員会は、1919年に国内用と輸出用の船荷証券の様式を定め、これを再び1921年に修正した。この修正された船荷証券の国内用は次のような特約の内容を記載している。すなわち、「ここに記載した運送品の一部または全部を占有する運送人は、不可抗力、公敵、法の権威、荷主の行為、自然的収縮によつて生じた滅失、毀損、延着について責任を負わない。運送業者の責任は、たんに陸揚港において運送品が到着した通知を正当に送り、または与えて、陸揚港において運送品を引渡し状態においた後、あるいは運送品の引取りを主張する者に対して引渡しを申出た後、運送賃率表に定められた自由時間経過後に生じた火災による滅失、毀損については、倉庫業者の責任を負う。運送人の過失の場合を除いて、運送業者は荷主等引渡しを要求する権利を有する者によつて引渡しが要求され、それによつて運送が停止され、運送品を占有した間に生じた損害についてはその責に任じない。暴動、ストライキによつて生じた滅失、毀損についてはその責に任じない。」⁽²⁾としている。

この国内用に対して、輸出用の船荷証券の内容も、たんに「陸揚港」が「輸出港」と書換えられているだけであつて、他は全く同一である。

(1) The Matter of Bills of Lading, 14 I. C. C. Rep. 346; Williston, p. 3133.

(2) The Matter of Bills of Lading, 52 I. C. C. Rep. 671; Williston, p. 3134.

4 制定法による海上運送業者の責任の免除、制限

今まで述べた原則は、海上と陸上にほとんど共通のものであるといえるが、⁽¹⁾これから述べる制定法による責任の免除または制限については大いに異なるものである。すなわち、陸上運送においては、むしろ制定法によつて責任の免除または制限の特約を禁止する方向にあるが、海上運送においては制定法によつて責任の免除または制限が大巾に認められている。これは、海上運送がその性質からして責任の免除または制限が陸上に比してより必要であり、海運業の発展という政策的見地から国家がこれを認めたのである。

このような立場から、普通法上の嚴格責任を免除または制限した最初の例は、船長と船員による盗用、窃盗による損害について、運送人は責任を免除される⁽¹⁾とする英国の1734年の商船法 (Merchant Shipping Act) である。米国

においても、その百年後の1851年に火災法と責任制限法が制定された。⁽²⁾

ところが、19世紀後半にいたつて、海上運送業者は次第に経済的に優位をしめ、その地位を利用して、多くの責任を免除または制限する特約を設けて、普通法上の厳格責任を軽減するようになった。そこで、今度は反対に荷主側を保護する必要が生じ、国家は不当な特約を禁止する手段にでたのである。その最初の例は、当事荷主国であつて、特にその必要性が大であつた米国が制定した1893年のヘーター法である。

このような必要性は、米国のみならず世界各国でも問題となり、遂に、1924年には、「船荷証券についての規定の統一に関する条約」が成立した。この条約にもとずき、英国では1924年の海上貨物運送法、米国では1936年の海上貨物運送法が制定された。⁽³⁾

(1) 7 Geo. 2 C 15 AD. 1734; Maclahlan, D., Treatise on the Law of Merchant Shipping, 6 ed. 1923, p. 92; Temper, Merchant Shipping Acts, 5 ed. 1954, p. 324; Marsden, R. G., Collision at Sea, 8 ed. 1623, p. 169.

(2) Williston, p. 3126.

(3) Williston, pp. 3232~3233.

(A) 火災法及び責任制限法

1851年の火災法 (Fire Act) と責任制限法 (Limitation Liability Act) は、米国における責任の免除および制限に関する最初の制定法である。

そのうち火災法は、船主の過失によらない火災について、船主は責任を免除されると規定した。⁽¹⁾

これに対して、責任制限法は、船主の干与または知識なしに生じたすべての損害について、船舶と運送賃を限度として責任を負うと規定して、その責任を制限した。⁽²⁾

しかし、この責任制限法は、不正確であつたので1884年に次のように改正された。すなわち、船主の個人的責任は、船舶に対する持分に対比する責任に制限され、かつ船主の全責任は、船舶と運送賃を限度とすると改正された。⁽³⁾

次いで、1886年には、以上の責任制限が海峡船、荷船および舢舨をも含めて、

海洋、内海および河川のすべての船舶に適用せられることとなつた。⁽⁴⁾

さらに、1935年と1936年の改正によつて、米国または外国船舶のいずれにかかわらず、船主の責任を船舶における持分と運送賃を限度とし、ただ人の死亡、傷害については、この条件で支払われたときに、その船舶のトン当り60ドルより少なくなる場合に、1トン当り60ドルまで責任を負うと責任の最低額を制限した。⁽⁶⁾

- (1) 9 V.S. State 635 C 43; [46 USCA. § 182] Earle & Stoddard, Inc., et al v. Ellermans Willson Line, Limited, 287 U. S. 420; Arzt, F.K., Marine Laws, 1953 p.652; Poor, W., American Law of Charterparties and Ocean Bills of Lading, 4 ed. 1954, pp. 202~203; Sprague, p. 730, pp. 743~748; Robinson, pp. 529~532.
- (2) 9 U.S. State. 635 C 43; Robinson, pp. 495~496; Dobie, p.358; Knauth, W. A., American Law of Ocean Bills of Lading, 4 ed. 1953, p. 426; Benedict, E. C., The American Admiralty, 5 ed. 1925, vol. I, pp.560~561.
- (3) 23 U. S. State 57 C 171; Benedict, p. 562; Poor, p. 204; Canfield.
- (4) 24 U. S. State. 80 C 421.
- (5) 46 U. S. State. 960.
- (6) 49 U. S. State. 1479, [46 USCA § 183].

(B) ハ ー タ ー 法 (Harter Act)

ハーター法は 1893 年に制定された国内海上運送に関する重要な制定法である。

この法律は、まず一方で運送品の積込、積付、保管、管理、および陸場における過失—いわゆる商事過失—によつて生じた責任を免除することの特約を禁止する(1条)⁽¹⁾とともに 堪航能力を有するためにする注意義務を減じ、または放棄する特約をも禁止している(2条)⁽²⁾。これによつて、不当な特約を禁止し、荷主を保護しようとするものである。

また他方においては、堪航能力、正常な管理、装備に対し相当な注意 (due diligence) をなした場合には、船舶の航海または取扱いについての損失—いわゆる航海過失—の結果生じた責任について、船主は責任を免除されるとしている(3条)⁽³⁾。これによつて、船主の責任の軽減をもはかつている。

このハーター法は、従来の火災法、責任制限法を修正または廃止するものでなく、従来のこれら法律と併存するものである⁽⁴⁾（6条）。

- (1) [46 USCA § 190, Sprague], pp. 332~333; Carver, p. 712; Robinson, p. 497; Williston, pp. 3128~3129; 加藤「海法会誌」126~130頁。
- (2) [46 USCA § 191], Sprague, p. 333; Carver, p. 173; Robinson, p. 498; Williston, pp. 3129~3130; 加藤「海法会誌」130-136頁。
- (3) [46 USCA § 192], The Delaware, 161 U.S. 456; Sprague, pp. 333~335; Carver, pp. 173~174; Robinson, pp. 493~500; 加藤「海法会誌」137~154頁。
- (4) [46 USCA § 195,] Robinson, p. 529; Arzt, p. 652; Knauth, p. 163; 加藤「海法会誌」159~160頁。

(C) 海上貨物運送法 (Carriage of Goods by Sea Act)

海上貨物運送法は、1924年の「船荷証券についての規定の統一に関する条約」にもとずいて、1936年に制定された法律である。

この法律は、外国貿易における米国の港へのまたは港からの、海上貨物運送の船荷証券に適用される(前文)⁽¹⁾が、その内容は、ハーター法と同じく一定事由について運送人の責任の免除および制限を認める規定と、不当な責任の免除および制限を禁止する規定とからなっている。

まず、責任を免除される事由としては以下の項目が4条2項に列挙されている。

すなわち、(a) 航海過失、(b) 運送人に故意または過失なき火災、(c) 海上危険、(d) 不可抗力、(e) 戦争行為、(f) 公敵の行為、(g) 君主、官憲あるいは人民による抑留もしくは強制管理または裁判上の差押、(h) 検疫上の制限、(i) 小運送品の荷送人または荷主、その代理人あるいは代表者の作為または不作為、(j) ストライキ、ロックアウトもしくは労働の停止または妨害。ただし原因のいかんをとわず、その一部なると全部なるとをとわず。(k) 暴動または内乱、(l) 海上における人命または財産の救助または救助の企図、(m) 運送品の隠れたる瑕疵、特殊の性質、または固有の瑕疵より生ずる容積もしくは重量の減少またはその他一切の損害、(n) 荷造の不完全、(o) 記号の不完全または不適當、(p) 相当なる注意をもつてするも発見することのできな

い瑕疵、(q) 運送人の故意または過失もしくは運送人の代理人あるいは使用人の故意または過失によらざるその他一切の事由である。この例外の利益を主張するものは挙証の責任を負い、かつ運送人の自己の故意または過失、もしくは運送人の代理人、あるいは使用人の故意または過失が損害に關与しなかつたことを証明しなければならない。⁽²⁾

さらに4項では相当の理由ある離路の場合⁽³⁾、5項では価格不真正告知の場合⁽⁴⁾について責任の免除が認められている。

以上の責任免除の規定に対して、5項では責任制限を規定し、その責任額を単位につき500ドルと限定している。⁽⁵⁾

このように、一方では責任の免除および制限を認めているが、他方ではこの法律で定める義務違反の責任を免れしめまたはこの法律に定める以外の方法で責任を軽減する特約を無効としている(3条8項⁽⁶⁾)。

最後に、問題となるのは、この法律と従来⁽⁷⁾の法律との関係である。

まず、従来⁽⁷⁾の火災法、責任制限法、ハーター法などの法律にもとずく運送人の権利、義務を何ら変更するものではなく、従来⁽⁷⁾のこれらの法律と併存するものである(8条)。

次に、ハーター法との適用関係については、この法律は船積後、陸揚前に適用され、船積前、陸揚後についてはハーター法が適用される(1条⁽⁸⁾)。しかし、運送人が欲する場合には全運送関係をこの法律によることができる(12条⁽⁹⁾)。

(1) [46 USCA; § 1300]. Sprague, pp. 368~370; Knauth, p. 163; Arzt, pp. 644~645; Robinson, pp. 501~502; 大橋光雄「海上物品運送法論」昭和24年、129~134頁。

(2) [46 USCA § 1304], Wessels v. The Asturia, 126 F. 2d 999; Sprague, pp. 381~382; Robinson, p. 502~503; Knauth, p. 196, 大橋、146—148頁。

(3) [46 USCA. § 1304 (4)], Knauth, pp. 240~244; Sprague, p. 370; Robinson, p. 533; 大橋、149~150頁。

(4) [46 USCA. § 1304 (5)], Knauth, p. 273; Sprague, p. 371; 大橋 151頁。

(5) [46 USCA. § 1804 (5)], Waterman S S Corporation v. United States Smelting, Refining & Mining Co., 15 F. 26. 687, Sprague, pp. 383~385; Knauth, pp. 270~271; 大橋 161~164頁。

- (6) [46 USCA, § 1303 (8)]. Knauth, pp. 184~185; Arzt, pp. 643~644; Sprague, p. 368; 大橋、156頁。
- (7) [46 USCA. § 1308], Knauth, p. 214, p. 163; Robinson, pp. 529~532; Arzt, p. 647; Sprague, p. 365; 大橋、182頁。
- (8) [46 USCA. § 1300], Arzt, p. 641; Sprague, p.365; Williston, p. 3233; 大橋、178~180頁。
- (9) [46 USCA § 1311], Arzt, p. 648; Sprague, p. 373; 大橋、133~134頁。

む す び

以上述べたように、米国海上運送業者の運送品の損害に対する責任は、不可抗力および公敵による損害を例外として、他の一切の損害に対して責任を負うとする普通法上の厳格責任から出発して、今日では運送品固有の瑕疵と荷主の過失による損害をも例外として加えられ、さらに特約および制定法による免除または制限によつて相当軽減されている。

しかし一般的には、なお大陸法系の国々と比較すればその責任は厳格なものである。特に陸上運送業者の場合においては、普通法上の厳格責任を特約によつて軽減することを禁止する制定法さえ存在している。

このように米国運送法が、今日なお原則的に、その責任の厳格性を維持しているのは、実に、顧客保護をあくまでも保持しようとするあらわれといえよう。