

フランス海上物品運送法における

船積前・荷揚後の法律関係

中 村 眞 澄

- 一 はじめに
- 二 船積前・荷揚後の物品に関する判例
 - (一) 一九三六年法制定前の判例
 - (二) 一九三六年法制定後の判例
- 三 海上運送分割説
- 四 海上運送単一説
- 五 おわりに

一 はじめに

このほどフランスで新しく「傭船契約および海上運送に関する一九六六年六月一八日の法律」が制定され、その「物品運送」と題する第二編の総則規定によると、「本編の諸規定は、物品の受取より引渡までに適用する」と定めて

いる（一五条後段）。いうまでもなく海上物品運送契約は、運送人が荷送人から物品を受取ることによって開始され、目的港において荷受人に物品を引渡すことによつて終了する契約であり、右にあげた新法の規定も、その当然の適用範囲を定めたものと解されよう。ところが、この僅かな法文のもつ実質的意義は大きく、過去三〇年ちかくにわたりフランス海法学界に大きな論争をまきおこし、裁判所や実務界を混乱におとしいれた、いわゆる『海上運送の分割』の問題に立法上終止符をうつことになつたものであり、その意味は比較法上も特筆に値するものと思われる。

一九二四年の船荷証券統一契約は、周知のように、「物品運送は、物品を船舶に船積してから、これらを船舶より荷揚するまでの期間にわたるものとする」として、その適用範囲を限定し（一条e項）、物品を受取つてから船積するまでの期間と物品を荷揚してから引渡すまでの期間については、これを条約の適用の範囲外とし、各締約国の国内法の自由な適用に委ねることとした。この条約の立場は、とくに理論的な根拠にもとづくものではなく、もっぱら条約の成立を容易ならしめようとする実際的な理由によるものであるといわれている。^(三)すなわち、運送人が荷送人より物品を受取つてからこれを船舶に船積するまでの期間と、船舶から物品を荷揚したのちこれを荷受人に引渡すまでの期間において行われる業務は複雑であり、場合によっては海上運送人がこれらの業務をまったく引受けないこともあるところから、これらの法律關係を強いて条約の適用に服せしめることはかえつて条約の成立を困難ならしめるおそれがあると考えたからである。

フランスは、船荷証券統一契約の批准にともない一九三六年四月二日に海上物品運送法（以下、一九三六年法とよぶ）を制定したが、同法第一条第二項は、「本法は、起重機のもとにおいて物品を積取つてから、起重機のもとにお

いてこれら物品を荷受人に引渡すまでの期間にのみ適用する」と定められた。これは、条約の「船積より荷揚まで」という広い意味の表現を避けて、同法の適用範囲をより明確ならしめたいとする立法者の意図から、フランスの船荷証券約款に慣用されている「起重機のもとでの交付」(remise sous palan)という用語を採用したものであるといわれているが、^(四)このような表現を採っても、やはり問題を真に解決しえなかったことは後にのべるとおりである。それはともかく、一九三六年法も、基本的には船荷証券統一条約と同じく、その適用範囲を「固有の海上部分」(la partie maritime proprement dite)にだけ限定し、この部分に先後する関係、すなわち運送品の受取後船積前の関係と荷揚後引渡前の関係については、同法の適用の排除が明らかとなり、ここにいわゆる「海上運送の分割」(le sectionnement du transport maritime)という新しい問題が発生した。すなわち一箇の運送契約が具体的に履行される過程として、船舶により物品運送がなされる「固有の海上部分」については一九三六年法が適用されるとしても、その先後にまたがり、あるいは船積を待ち、あるいは引渡を待っている埠頭上の物品(marchandises a quai)については、海商法の規定が適用されるのか、それとも陸上運送あるいは倉庫(寄託)などに関する陸上法規が適用されるのか、問題となった。そして埠頭上あるいは艀の上で荷役作業中に運送品が滅失したり毀損する事故が多いのはフランスにおいても他の諸国の場合と同様であり、裁判所に係属する事件の多くは、埠頭上の物品の法律的地位は何かという問題として争われた。さらにこの問題は、具体的にはつぎにのべる二つの形式をとった問題として展開されることになった。

第一に、海上運送人は、埠頭上の物品に生じた損害について、その船荷証券に挿入した免責約款を援用して責任を

免れることができるかという問題である。船荷証券統一条約はその第七条において、本条約のいかなる規定も、運送人が、船積前および荷揚後の物品に生じる損害につき免責約款を設けることを禁止するものではない、としているが、一九三六年法はこの点については全く触れるところがなかった。しかしフランス海運の実際では、この部分に関するかぎり、船荷証券約款は依然として効力を有するものと信じて、一九三六年法が制定される以前の約款を使用していたことである。^(五)そこで、もし船積前・荷揚後の法律関係にたいして陸上運送法の適用があるものと解する立場をとると、不可抗力または運送品に固有の瑕疵ある場合をのぞき、運送人は物品の滅失・毀損を担保すると規定する商法典第一〇三条の適用をみることになり、とくに、一九〇五年三月一七日に成立した、いわゆるラビエー法 (Loi Rahier)^(六)によつて、商法典第一〇三条に反する一切の特約は無効とされ (商一〇三・III)、したがつて埠頭上の物品に関する船荷証券約款もその効力を認められないことになる。これに反し、船積前・荷揚後の法律関係について海商法一般の適用があるものと解する立場のもとでは、一九三六年法の適用される「固有の海上運送」の領域となり、契約自由の原則がいぜん支配する領域であつて、従つて海上運送人は有効にその免責約款をもつて対抗することができることになる。

第二に、陸揚港において物品が一部滅失または毀損の状態で海上運送人から引渡された場合に、これに異議をとどめて損害賠償請求権を行使しようとする荷受人はいかなる手続によるべきかという問題である。もしこれに海商法の適用がないものとすれば、陸上運送に関する商法第一〇五条が適用され、物品の受領後三日以内に、執行吏証書 (acte extrajudiciaire) または書留郵便により理由を付した異議を運送人に通知しなければならない。これに反して、この

場合にも依然として海商法の適用を受けるものとすれば、商法典第四三五条の定めるところにより、物品の受領後二四時間以内に異議の申立を行い、かつその後一ヵ月以内に裁判上の請求をしなければ、訴を受理して貰えないことになる (*fin de non-recevoir*)。荷受人や船荷証券所持人がその拠るべき法規の選択を誤ると、運送人にたいする訴権を喪失するという重大な結果を招くことになる。

要するにこの問題は、「起重機より起重機まで」(*de palan à palan*)という形式でその適用範囲を限定した一九三六年法の制定によって、運送品の受取りに始まり荷受人にたいする引渡しによって終了する海上物品運送契約そのものが真に分断され、各部分がそれぞれ別個の法制度のもとに服するものと認むべきか、それとも船積前・荷揚後の法律関係も、「固有の海上運送」の部分とともに統一的な一体をなし、依然として《*maritime*》としての性格を失うことなく、海商法の適用を受けるものと考えらるべきかということであり、前者の立場が「海上運送分割説」(*théorie du secteur*)、後者の立場が「海上運送単一説」(*théorie de l'unité du transport maritime*)とよばれている見解である。^(七)

さてフランスの判例は、一九三六年法制定このかた、右の二つの見解のいずれに属するか明らかでない判決をも含めて、かなりの動搖を示しつつ推移してきたが、一九六〇年五月一七日の破毀院判決は、海上運送単一説の立場からきわめて明快な判示をなし、さらにちょうど一年後の一九六一年五月一七日にも同旨の判決をなすにいたり、二〇年このかた必ずしも予断を許さなかつた難問にもようやく確定的な解答が与えられたものといえることができる。^(八)

(一) *Le Droit Maritime Français* (D. M. F.) 1966, p. 504 et s. この一九六六年法は、全文六〇カ条から成り、第一編「船

船の備船」には、航海備船、定期備船、裸備船および再備船に関する各種規定を包含し、第二編「物品運送」には船荷証券、運送契約の履行、運送人の責任に関する詳細な規定を設け、第三編「旅客運送」には、旅客運送契約、運送人の責任、手荷物、海上遊覧業者 (Organismes de croisières maritime) 第四編「荷役請負業」には、いわゆる港湾荷役作業の内容およびとくに請負人の詳細な責任が定められ、いずれも現今の海上運送の実際に適応する画期的な海上運送法である。ほどなく制定される施行規則とともに、比較法的にも好箇の研究分野である。

- (一) René Rodière, *La fin du sectionnement juridique du contrat de transport maritime*. D. M. F. 1966. p. 580 et s.
 - (二) 小町谷操三・統一船荷証券法論 (昭三三) 四五頁、石井照久・海商法 (法律学全集) 二二二頁。
 - (三) G. Ripert, *Droit maritime*, tome II. 1952. p. 690.
 - (四) G. Marais, *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé*. 1949. p. 49. G. Ripert, *op. cit.*, p. 607.
 - (五) 一八五七年頃のフランスの陸上運送、とくに鉄道運送においては、ほぼ一般に免責約款が慣用され、今世紀始め頃には大手各社が『当社は運送途上の物品の滅損についてはその責に任じない』とする統一的な免責約款を使用するようになり、利用者がこの約款の適用から逃れるためには、特別に高額料金を払わねばならなかった。このような事情からやがて会社にたいする世論の反発が生じ、同時に、举証責任を転換するものとして免責約款の効力を認める裁判所の判決にたいしても批難の聲が高まってきた。他方では、国際鉄道運送に関する一八九〇年のベルヌ条約は、運送人のために特定の場合にかぎり免責の推定を設けると同時に、免責約款を禁止し、この立場が一九〇〇年一〇月のフランス運輸省令にも採用された。しかしこの改革は限られたものであったため、やがて一九〇五年三月一七日のラビエー法の成立をみるにいたったのである。
- René Rodière, *Droit des transports*, tome II, 1955, p. 516 et s. Jean Hémard, *Les contrats commerciaux*, tome II,

1955, p. 275 et s.

ラビエー法はすべての免責約款を禁止するものではなく、例えば運送品の延着に関する免責約款はその効力を認められ、また賠償額を制限する約款もつぎの二つの条件のもとにみとめられる。すなわち第一に、その約款が免責約款たることを仮装するような嘲弄的 (*dérisoire* あるいは *illusoire* 幻覚的ともいわれる) 金額を定めたものでないこと。第二に、運送人に故意または重大な過失のないことである。

(七) リペールは、この *sectionnement* という語も、*unité* という語もあまり適切ではない言葉だと評している。なぜかというと、この問題は、当事者がただ一箇の海上運送契約を締結したものであるか、それともそのほかに運送契約とは別個の契約をも締結したかどうかの問題であるからとのべている。

(八) Michel de Juglart, *Sectionnement ou unité du contrat de transport maritime* ? D. M. F. 1960. p. 451.

二 船積前・荷揚後の物品に関する判例

(一) 一九三六年法制定前の判例

海上物品運送の多くが備船契約のもとに行われていた時代には、船積港において備船者が船長に物品を交付することによって運送契約が開始され、陸揚港において荷受人が船長から物品の引渡を受けると同時に運送契約が終了するものとみられる場合が多かったが、定期船による簡品運送契約が備船契約に代って盛んに行われるようになると、海上運送には、陸上、つまり埠頭上で物品につき行われる業務をとまなうのが通例となった。すなわち、出発に際して物品は、海上運送人の営業所または倉庫において、とくに定期船による場合には埠頭上の保税倉庫 (*hangars*) にお

いて海上運送人に交付されるのが通常であり、そこで物品は、ある期間、本船への船積を待つて陸上にとどめられる。物品が目的港に到着したときも事情はまったく同様であり、本船から荷揚された物品は、運送人の配慮のもとに埠頭に置かれ、運送品の選別後に船荷証券所持人に引渡されるまでは保税倉庫または運送人の倉庫に留め置かれ⁽¹⁾る。

このように物品が海上運送人の保管のもとにありながら埠頭に置かれる機会が多くなるにつれ、火災・盗難などの原因による運送品の損害も頻発した。そして、その責任を問われた運送人は、この場合にも等しく船荷証券上の免責約款をもって対抗したが、これにたいして荷主や保険会社等の積荷関係人は、埠頭上の物品に関するかぎり、運送人の責任は海上運送契約とは別個の、寄託契約あるいは陸上運送契約にもとづく責任である、という主張をした。フランスでは一般に、船荷証券上の免責約款は裁判所により優遇されており、とくに、いわゆる過失約款 (négligence-clause) の効力は、一八七八年の破毀院判決⁽²⁾いらい一貫して承認されていたという事情も背後にあったからである。

これにたいして破毀院は、海上運送の事前または事後になされる各種の業務は、いずれも海上運送それ自体の一部を成すものであって、発航に際して運送のために行われる物品の寄託約款がなされるものでもなければ、船舶の到着に際して荷受人に引渡すまでの新しい寄託が存するものでもなく、ただ一箇の海上運送契約が存するのみであると、そして一連の破毀院判決の中に、「固有の海上運送のほか、その前後に行われる業務が存在するとしても、船荷証券によって証明される一箇の契約しか存在しないのである」という判旨が繰り返されて、ここにいわゆる『運送契約単一の原則』が確立された⁽³⁾。もっとも一部の下級審と破毀院の判決によると、ほんらいの海上運送を船積後荷揚

前の固有の海上運送と同視して、海上運送人は埠頭上の物品の受寄者でもあり、物品の寄託契約と運送契約の混合した混合運送 (transport mixte) という觀念をみとめるものが現われている。⁽¹¹⁾しかしこのような立場をとると、銀行との間に締結された証券の寄託契約が、もしこれらの証券が支店から本店に運ばれる場合に運送契約となり、船舶が出航準備を整えるまでのある期間、物品が船内に置かれていると、そこに寄託契約が存在するという事態を認めざるを得なくなるとして反対されている。

(一) Francis Sauvage, Manuel pratique du transport des marchandises par mer, 1955, pp. 24, 25.

(11) Cass. Civ., 26 octobre 1909. Rev. XXV, 470 ; 14 février 1922. Rev. XXXIV, 470 ; 14 février 1922. Rev. XXXIV, 101 ; 25 juillet 1923. Dor. Sup., 1, 449 ; 24 mars 1925. Dor. Sup., 3, 337 ; 15 juin 1926 (2 arrêts). D. H., 1926, 454 et 527 ; 10 mars 1927. D. H., 1927, 449. F. Sauvage, op. cit., p. 25, G. Ripert, Le sectionnement du transport maritime, D. M. F., 1950, pp. 471, 472. R. Rodière, Droit maritime (précis dalloz) 1963, p. 281.

(三) Guy Fraikin, Traité de la responsabilité du transporteur maritime, 1957, p. 66 note 42.

(二) 一九三六年法制定後の判例

海上運送の分割という新しい制度を創設した一九三六年法は、それまで判例が確立した運送契約単一の原則の廃棄を求めるとともに解されて、埠頭上の物品にはいかなる法規が適用されるかという問題⁽¹²⁾について法制度の決定に判例が多くの躊躇を示したのも無理からぬものがあつたといえよう。以下、この点に関する判例の歩みを、破毀院判決を中心に年代を追って考察する。

(1) 一九四八年二月二三日破毀院判決 (D. M. F. 1949. p. 14 et s.)

この判決の要旨は、海上運送人が物品の滅失または損傷によって支払うことあるべき賠償額をあらかじめ契約の手方との間で約定することは、民法典第一一五二条の適用によって、その金額が運送品の価額とくらべて幻覚を生じさせるような (*illusoire*)、著しく少額なものでないことを条件として許されると解し、原判決が商法典第一〇三条を適用し、運送人の約定賠償額を含む、すべての免責約款を無効とした判断は、その法的基礎 (*base légale*) を欠くものとして破毀した。

しかしこの判決は一応、責任制限約款の有効性を承認したものの、その考え方の中にはラビエー法の適用を暗示するものがあり、埠頭上の物品に陸上運送法を適用すべしとする『分割説』のカテゴリーに属するものと思われる。⁽¹⁾

(2) 一九四八年六月八日破毀院判決 (Dalloz 1948. p. 553. D. M. F. 1949. p. 15 et s.)

事案は、マダガスカルのアンタラ (*Antalaha*) 港内において、海上運送人メサジュリ・マリタイム所属の汽船から、その起重機のもとで物品 (自動車のシャシー入り二梱) が荷役業者のはしげ上に荷揚されたが、埠頭に繫留されていたはしげが沈没して物品が滅失し、荷主にその損害を填補した保険会社が海上運送人の責任を訴求したものである。原判決 (一九四四年七月一〇日ペリ控訴院) は、この事故は物品の荷揚後に生じたものであり、かつ運送人の船荷証券中には、荷揚の費用および危険は物品の負担とする旨の免責条項があり、これを理由として保険会社の請求を棄却した。これにたいし、事故が発生した時にはまだ海上運送は終了しておらず、従って海上運送人は一九三六年法の第九条により免責約款を有効に援用しえないものであると主張して上告した。破毀院は、船荷証券の定めるところ

によれば本船船長が荷役業者と契約を締結したのは荷送人の代理人としての資格においてであり、また荷役業者は荷受人の計算において包装品を受取ったことになり、かかる事情と約款が存する結果、運送人は船荷証券中の免責約款をもって対抗しようとした原判決は正当であり。一九三六年法の第一条により、海上運送の行われる期間にのみ適用される第九条の規定は本件にはその適用をみないものである、と判示した。

海上運送単一説を主張する者がこの判決を支持するのはもちろんであるが、^(三)他方、海上運送分割説の立場をとる F. Sauvage はこの破毀院判決を評して、ここには海上運送人と荷揚業者との交替 (substitution) があつた。そしてこれは船舶の碇泊地と埠頭との間で、陸上に荷揚する以前に生じた損害に関するもので、物品はまだ海上にあり、法律により海船 (navire de mer) としてみとめられている小舟の上にあつたものである。それゆえ、これは商法典第一〇三条の問題たり得ない、とのべている。^(四)同じく分割説の立場に立つ G. Fraikin も、この判決は一見して再び一九三六年法前の判例の立場へと針路を変えて、荷揚後の物品の滅失に免責約款を認めるかのであるが、荷送人の代理人たる荷役業者に起重機のもとで物品を交付したのは、運送人の義務を終了せしめる物品の真の引渡を構成すると考えることも可能である、とのべている。^(五)

(3) 一九五〇年八月一日破毀院判決 (D. M. F. 1950, p. 589)

事案は、輸出入業を営む原告が被告運送人からポルトガル産の魚の罐詰の引渡を受けた際、一部数量の不足があつたのでその責任を求めたものであるが、原判決 (一九四八年五月二八日ポー控訴院) は、本件訴訟は商法典第四三五条の規定により荷受人が異議の申立をなしてから一ヵ月以内に提起されていないとの理由により訴を却下した。これ

にたいし破毀院は運送品が海上運送中に滅失または毀損した場合について、一九三六年法は暗黙的に商法典第四三五条を廢止した。そして本件滅失が船積前に生じたものであることの立証責任は、商法典第四三五条に定められた訴訟不受理の抗弁を援用する海上運送人に属する。しかるにその点についてなら立証されるところなく、しかも本件については一九三六年法第八條第四項の定める一年の時効がまだ完成してないのであるから、それにもかかわらず控訴を棄却した原判決は、商法典第四三五条の適用を誤まり、一九三六年法の適用を違法に拒否したものである、と判示して破毀した。

この判決は Juglart も評しているように、分割説か単一説か、その去就に迷う判例の混乱をより一層強めているように思われるが、単一説の立場からみれば、海上運送契約に関する商法典の諸規定が、かつて一九三六年法制定前にそうであったように、現在でも船積前・荷揚後の局面に依然として適用あることを承認したものでないかと思われる。^(六)

(4) 一九五一年七月一八日破毀院判決 (D. M. F. 1951. p. 484)

本件船荷証券には、マルセイユ商事裁判所に管轄権を与える、いわゆる合意管轄約款が挿入されていたが、原判決（一九四五年四月二〇日アルジェー控訴院）によると、被控訴人たる船会社は運送人として負うべき責任を求められて、同約款の効力は認められなかった。これにたいして破毀院は一九三六年法は、運送品が埠頭に置かれたときからその適用をやめ、それ以後荷受人に引渡されるまでの間の業務は陸上運送契約の法規に服するものと判示し、したが

つて船荷証券の解釈および履行に際して生じるすべての訴訟はマルセイユ商事裁判所により判断されるべきものとする合意管轄約款に効力を認めなかった原判決は法令に違背するものとして破毀した。

この判決理由はあまりにも簡単にすぎ、その結論をみちびくにいたった理由を理解するのは困難である。なるほど、荷揚げの物品について生じた損害につき船荷証券上の合意管轄約款の効力を認めた点は単一説の説く結論のとおりであるが、他方、引渡を待っている埠頭上の物品は陸上運送法規に服すべきものと明言しているのは、分割説の論者が有利にこれを引用しうる箇所であり、客観的にみて、分割説のカテゴリーに属するものというべきであらう。^(八)

(5) 一九五六年一月二七日パリ控訴院判決^(九) (D. M. F. 1956, p. 228 et s.)

事案は、海上運送人メサジュリ・マリタイム会社所属の汽船 *Courselles* 号から荷揚げされて、同会社所有の埠頭倉庫に保管された一二一個の詰棉(パンヤ)の梱が、一九五二年一月九日の夜、原因不明の火災によって損害を受けた。そこで保険金を支払い、荷主の権利を代位した保険会社が海上運送人の責任を追及したものである。ところで海上運送人の発行した船荷証券には、その第一五条に不可抗力……、陸上または倉庫における火災によって生じた運送人の責任をすべて免除し、かつ船積、荷揚げまたは積換の事業を営む者、または公・私の受寄者を選任する代理権が船長または船会社に与えられる旨約定され、かつ船長ならびに船会社の責任は、物品が起重機のもとで荷受人に委ねられたとき、または右請負業者や受寄者に交付されたとき終了する、と定められていた。そこで原判決(一九五四年一月二二日セーヌ商事裁判所判決、(D. M. F. 1955, 760))は、本件サイゴン・ダンケルク間の海上運送契約は、ダンケルクにおいて船舶の起重機のもとで終了したと判断し、本件物品は、海上運送人の選任にかかるものであるが、

荷主の代理人たる荷役業者によって受取られたものであると認定した。そこで保険会社は、船積前または荷揚後の運送部分については商法典中の陸上運送に関する法規が適用されるものであるとして、本件船荷証券約款は商法典第一〇三条により無効であると主張して控訴し、他方、運送人側は、一九三六年法はもっぱら起重機より起重機までの固有の海上運送の部分にだけ適用され、その前後の部分については船荷証券約款により、かつ商法典第二編の海商法規が適用されるものと反駁した。

パリ控訴院はまず、問題は船積前および荷揚後の物品が服すべき法原則の決定に帰着するとし一九三六年法は、その対象とする海上運送業務を三つの断片に切り離し、そのうちの一つについてのみ規定することによって法的調和を破ったのであるから、契約の単一性からひき出された理由はすべてこれを排斥するのが妥当であるとし、これら各部分においてなされる業務はそれぞれ性格を異にするから各別の法原則に服するものとみる。この見解は、一個の契約の中に、一つの運賃、全履行期間というような全体にわたり適用される約定を包含していることと矛盾するものでない。このように一九三六年法が商法典第一〇三条の陸上運送人の場合よりも、より広範な免責を海上運送人にとめているのは、陸上運送の知らない危険に曝されている海上運送のまったく特殊な性質によるものである。それゆえ、もっぱら陸上において展開される海上運送の最初と最後の活動が、商法典第二編のきわめて自由な諸規定によってのみ規制されるために、商法典第一〇三条の厳格な要求に従わないものとするのは、運送人の責任の範囲と運送人が受ける危険との間に相関関係をたてようと欲した立法者の意思に明らかに逆行することになる。従って商法典第一〇三条は船積前および荷揚後の活動にたいして適用され、その結果、船荷証券中の免責約款は同条第三項により無効とな

り、海上運送人はその目的たる運送品に生じた火災による損害につき責任を負わなければならない、と判示した。

これまでにとり上げてきた判決には、その論旨の明解でないものが多かったが、このパリ控訴院判決は正面から海上運送分割の問題に取組み、分割説の立場から、埠頭上の物品に関するかぎり船荷証券上の免責約款は商法第一〇三条に反し無効であると宣言したため、関係方面にかなりの動揺をひきおこしたようであり、このことは本判決について多くの、重要な評釈が試みられた事実によっても肯ける。⁽¹⁰⁾

(6) 一九六〇年五月一七日破毀院判決 (D. M. F. 1960. pp. 472. 473)

これは(5)にあげたパリ控訴院判決の上告審判決であるが、⁽¹¹⁾海上運送人は上告理由として、原判決は合意の拘束力につき規定する民法典第一一三四条に違反し、また一九三六年法第一条および第四条に違反し、商法典第一〇三条を誤って適用したものであると主張したのち、さらにつきのような理由をつけ加えている、すなわち、かりに一九三六年法が海上運送の最初および最後の局面に適用されないのが真実だとしても、これらの局面がもつばら陸上運送人の責任に関する法条に服するということには決してならない。起重機のもとで物品が交付されることにより海上運送がその性質を変更し、それ以後は陸上運送に席を譲つたものと看做されることに海上運送単一の原則は反対する。従って、それ以後の局面は、海上運送契約に関する商法典第二編の諸規定によってのみ規制され、反対の規定がないかぎり免責約款の効力は承認されなければならない。

これにたいして破毀院は、物品の荷揚げ、荷受人に引渡されるまでの間に行われる業務は、海上運送の一部をなし、原則として、商法典第一〇三条により規制される陸上運送業務を構成するものでないとし、『本件において当事

者間で締結された唯一の契約は、船荷証券によって表彰された海上運送契約である』⁽⁷⁾と云って、一九三六年法以前に判例法として確立された有名なフォルミュールをもって結んでいる。

(7) 一九六一年五月一七日破毀院判決 (D. M. F. 1961. p. 519 et s.)

事案は、一九五一年四月一八日、海上運送人 *la Sté navale Delmas-Vieljeux* 所屬の船舶に船積すべく、リンネル入り二梱の物品が右海上運送人所有のル・アール港の埠頭倉庫に置かれ、そこで『天幕下に物品を置いたことを証明(す)』と題する一通の受領証で、物品の保管あるいは監督についてのすべての義務を負わざるものと約定されたものが交付された。しかしこの物品の一部が盗まれたため運送人の責任を問われたものであるが、原判決(一九五六年六月一日ルアン控訴院)は、この単なる物品受領証を運送契約とよぶことはできないとしても、運送契約はすでに当事者を拘束していたものと判断し、^(二二)さらに本件受領証の中に約定された免責約款を無効と判示するために、一九三六年法は『起重機から起重機まで』の運送区間にのみ適用され、運送人に物品が交付されてから船積されるまでの業務は、商法典第一〇三条の規定にしたがう、『陸上の局面』(phase terrestre)を構成するものであると判示し、海上運送人はその賠償責任を免がれないものとした。これにたいし破毀院は、物品の船積前の業務も海上運送の一部をなし、原則として商法典第一〇三条により規制される陸上運送業務を構成するものでない、として原判決を破毀した。

この一九六一年の破毀院判決は、運送品の受取後、船積前の物品に関するものであり、また一年前の一九六〇年の判決は荷揚げ後引渡前の物品に関するものであり、その意味では奇しくも好一对の判決が出揃ったわけである。^(二三)そして

いずれも、埠頭上の物品は陸上運送法の規定に従うものであるとして、商法典第一〇三条により免責約款を無効とした原判決を破毀して、船積前・荷揚後の業務は海上運送の一部をなすものであるとし、従って海商法の適用があり、契約当事者間においては船荷証券約款によって有効にその解決をはかりうるものとした。かくて、過去二十有余年にわたり幾多の動搖を示しつつ推移してきたフランスの判例も兩破毀院の判決をもって海上運送単一説に帰着し、一三六年前の判例がひき続いて承継されることになったというべきであろう。

(一) まずこの点につき初めてなされた判決は、一九四三年に、いずれもマルセイユ商事裁判所によりなされた五つの判決で、そのうち三つの判決は固有の海上運送に属しない部分を陸上運送と同視し、他の二判決はこれと反対の判示をしている。Guy Fraikin, *op. cit.*, p. 67 note 47. しかしエクス控訴院は、一九四八年一〇月四日の判決で、海上運送人が物品を荷揚げし、これをアロニエ(解運送業者)に引渡した後に生じた損害については、アロニエの選任につき過失がないかぎり、船荷証券上の免責約款(海上運送人 *Transports Maritimes de l'Etat* の船荷証券第十五条には、荷送人が荷揚業務を行う請負人の選任を船長または船会社に委任したときは、海上運送人の責任は、物品を荷受人に引渡したとき、または右請負人に交付したとき終了すると定めてある)をもって對抗することができると判示している(D. M. F. 1950. p. 70 et s.)。

(二) G. Fraikin, *op. cit.*, p. 68. M. de Juglart, *op. cit.*, p. 456. などこの判決とほぼ同趣旨のものとして、一九五〇年一月三日の破毀院判決(D. M. F. 1950. pp. 166, 167)がある。事案は物品の荷揚後、埠頭上においてその一部が滅失したものであるが、原判決(一九四三年七月二日マルセイユ商事裁判所)が船荷証券に約定された賠償額が物品の価格とくらべ事実上まったくの免責(exonération totale)に等しいものであるかどうかを確認することなく、商法典第一〇三を適用してすべての免責約款を無効として排斥したのは、その判断に法的基礎を与えていないとして破毀した。しかしこの判決の判

示第一点は、一九三六年法はその適用範囲を「起重機より起重機まで」に限定しているから、荷揚後引渡前の埠頭上の物品には海上運送契約を規制する法規は適用されないと判示した原判決を正當なものとして認めている。したがって本文所掲の判決に於いてこの判決は明らかに「分割説」の立場に属するものとみるべきであろう。

- (三) Michel de Juglart, *op. cit.*, p. 456.
- (四) F. Sauvage, *La condition juridique des marchandises à terre avant embarquement ou après déchargement*, D. M. F. 1949, p. 138.
- (五) G. Fraikin, *op. cit.*, pp. 68, 69.
- (六) Jean de Grandmaison, *Le contrat de transport maritime*, D. M. F. 1950, p. 61. Michel de Juglart, *op. cit.*, p. 457.
- (七) F. Sauvage, *La condition juridique des marchandises à terre après déchargement du navire ou avant embarquement*, D. M. F. 1956, p. 448.
- (八) シュツラーも、この判決をもつばら単一説に加担するものとみることに強い懐疑を示している。Michel de Juglart, *op. cit.*, p. 457.
- (九) これは控訴院の判決ではあるが、つぎに紹介する一九六〇年五月十七日の破毀院判決の基礎となった重要な判決で、その論旨はきわめて明解である。また事件の両当事者の訴訟代理人には、分割説を代表する F. Sauvage と単一説をとる Jean de Grandmaison 両氏がこれに当り、それぞれの立場からなされた詳細な解説がつけ加えられている。
- (一〇) 前掲 Sauvage v Grandmaison の解説のほか、G. Ripert, *Dalloz*, 1956, 240; Michel de Juglart, *Semaine juridique* du 4 avril 1956, no 9206.
- (一一) この破毀院判決に現われている事案をみると、物品(コンビーフの罐詰)したがって船荷証券が(5)のバリ控訴院判決の

場合と異なるが、これはおそらくダンケルクの同じ倉庫内で火災による損害を受けたことによるものと思われる。

(一二) この点につき、海上運送人は原審でつぎのように主張している。すなわち、本件盗難が発生した際には、まだ運送契約は成立していなかった。せいぜいのところ海上運送人は、受寄者としての責任を負うべきものとされるにとどまるが、まさに交付された受領証には、受寄者としての義務を引受けないことが明記されているのである。これにたいして原審たるルアン控訴院は運送契約はすでに立派に (Bel et bien) 成立しており、交付された受領証は海上運送人による運送品の受取りという事実を示すものに値すると判示し、この点については破毀院によっても承認されている。

(一三) R. Rodière, D. M. F. 1961. p. 520.

三 海上運送分割説

(一) Paul Scapel の所説

海上運送分割説を最も早くから唱えていたのは Paul Scapel である^(一)。まず、一九二四年の統一条約第七条は明文の規定をもって、船積前および荷揚後の運送品の損害につき海上運送人は免責約款を設けることが許される旨、定められているが、この点につきなんら規定するところのない一九三六年法のもとにおいても同様の解釈が許されるかという問題に答えて、なるほど統一条約の精神に立脚すれば、船積前または荷揚後の荷役作業については、このような獅子約款 (clauses lionines) の使用も可能であるとの結論も得られようが、そもそも運送品の損害を生ぜしめた事故がどこで発生したのか、また損害の原因は何かということを知るのは損害の賠償を求めらる者にとって至って困難であり、これにひきかえ海上運送人は、損害の発生事実について慎重な沈黙をまもることができるところを指摘し、従って条

約と同様の自由を認める解釈は、荷主の権利を明確にまもるといふ一九三六年法の精神に逆行するものであるとして反対する。また、海上運送契約はラビエー法（商一〇三）の適用の範囲外にある特別の契約であるとする見解にたいして、Scapel は、固有の海上運送に先行しまたは後続する段階において海上運送人が果す役割の法的性質が問題であるとし、海上物品運送を対象とする一九三六年法は、その運送を区分したのであるから、この区分から除かれたすべての活動は海上運送たる性質を失う。したがって、このような業務を行う海運会社は、その時から実際上も、法律上も、真の陸上運送業者（un véritable entrepreneur de transports terrestres）であると解する。この解決は、船積あるいは荷揚作業が、はしけの利用によって外観上は複雑に見える場合でも異なるところなく、港湾用の荷役機械船（engins de servitude）か浮ドックなどの船舶を使用したとしても、これら荷役作業に海上運送たる性格を与えることはできない。それゆえ海運会社は、船積前または荷揚後の段階においては陸上運送人の負う義務に服し、商法典第一〇三条の適用を受けて、現に用いられている船荷証券上の免責約款は許されないものである、とする。

(二) Francis Sauvage の所説

F. Sauvage も数多い文献の中で海上運送分割論を詳細に展開している。まず一九三六年法制定前に判例によって運送契約単一の原則が認められていた時代には、陸上において行われる業務も、従たるものは主たるものに従うという、附従性の理論（théorie de l'accessoire）によって海上運送の全体を構成する一部であったことを承認する。しかし一九三六年法の立法者みずからこの単一性を破った時から、海上において行われる業務だけが maritime と看做されるものとするためには、海上運送契約の各構成部分にその真の性格を返還する必要があり、従って陸上における

物品の荷役や移転は、これを陸上運送業務とみなければならない。法の明文の規定によって強制されない限りは、その本質的性格に反する名称 (qualification) を附与することは不可能である。陸上において行われる業務は、その性質自体により陸上運送業務であり、陸上運送法の適用を受ける。^(二) また陸上運送法規は不可分のものであるから、固有の海上運送の部分においてではなく、その前後の陸上において生じた物品の損害については海商法規たる商法典第四三五条にとって代わり、商法典第一〇五条の訴訟不受理の抗弁が援用されるものと解される。^(三)

また「船荷証券によって表彰された海上運送契約」という判例の慣用したフォルミュールに関しては、船荷証券とか貨物引換証の一枚の証券によって証明される一箇の契約が、その中に海商法規の適用を受ける部分と、陸商法規の適用を受ける部分とを包含するものとしても少しも異とするに当たらない。物品がマルセイユまたはセート (Sète) 經由で、アルジェーからパリまで運送されている例など日常のことである。^(四)

つぎに統一条約との関連につき、条約第七条は船積前もしくは荷揚後の運送品の損害について海上運送人に免責約款の使用を認めているが、一九三六年法の準備草案の中で、フランスの立法者が条約第七条の規定を採用しようとする意思をもっていたことを暗示させるようなものは、私の知るかぎりではまったく見出しえないのである。^(五) また、埠頭上の物品についての免責約款をラビエー法の適用によって無効とする海上運送分割説の立場は、海上運送人の不利に、したがってフランスの海運経済を危殆におとし入れるものであるとする議論もあるが、現に適用されている条約の規定の中には、フランス法におけるよりも海上運送人にとってずっと不利なものが少なくない。とくに海上運送人の法定責任限度額は、条約によれば一〇〇スタールングポンド (約三五万フラン) であり、フランス法によれば一〇

万フランにすぎない。フランス法の若干の規定や判例の態度が、海上運送人にとって条約の場合より厳格であるとしても、このように責任限度額が条約のそれより三分の一以下ということを考慮すれば、そこに「正当な償い」(une compensation légitime)とどうものを認めるべきであろう。^(六)

また法理論は常識(bon sens)を尊重し、現実に立脚すべきであるとして、つぎのように論じる。いまここに、一方は鉄道の車輛から、他方は船舶から出てきた物品が、それぞれ荷受人による引渡を求められるまで埠頭に、あるいは倉庫に並んで保管されているとする。ところが、それら物品の一方については免責約款が商法典第一〇三条により無効とされ、他方についてはどんな損害が発生しても荷主はその救済を奪われている。このような事態は正常の論理(bonne logique)からして、とうてい認めがたいところである。法は具体的な事実^(七)に依拠しなければならぬのであって、われわれの法律構成というものは、現実と無関係に、単なる観念遊戯に墮してはならないとし、そこでモンテスキューの言葉を借りて、裁判所の判決は、立法府のそれと同様に、事物自然の理(La nature des choses)から生じる必然的關係を表明しなければならないとのべている。^(七)

(三) Guy Fraikin の所説

Fraikin も、商法典の諸規定や船荷証券約款が海上運送の maritime でない部分について適用されたのは附從性の理論によってのみ可能であったと説く。ところが、この主たる部分である海事を規制する法規が消失したのにもかかわらず、それ以後も同じ法規がその従たる部分にたいしてだけ適用されるというのはどういうわけであろうか。これは特別に海事的な法制が非海事的業務にたいしてだけ適用されるということに帰着し、われわれの最も基本的な良

識に反することである。固有の海上運送に先後する法律関係は、もはやいかなる海事立法にも服するものではない。商法典第四三三条および第四三五条がいまなお廢止されずに残されているが、これは備船契約書による運送について適用の余地があるためで、船荷証券によって証明される運送には全く効果を有しない、と説く^(八)。そして Fraikin の所説の中で独自のものは、船積前および荷揚後の法律関係に適用される法律制度の決定を可能ならしめる唯一のものは、埠頭上の物品にたいする海上運送人の義務の内容である、とする点である^(九)。すなわち、もし海上運送人が港湾荷役業者 (Tacconier) に依頼することなく、みづからその業務を行うものとすれば、その法律的地位は、港湾荷役業者の地位と異ならず、最近の学説の一致した見解によれば、アコニエは請負契約によって行動するものであるから、船積前・荷揚後の部分についての海上運送人の介入は、大部分の場合、純粹に請負人としての行為であるとみななければならない。これと異なり、海上運送人が起重機による荷揚以後、物品の荷役を行わず、単に保管料を徴収して善良な家父としての物品の監視をすることとまる場合は、請負人としてではなく、有償の受寄者とみなされ、また運送人が、ある距離の運送を引受ける車輛運搬の業務を行う場合には、これを陸上運送人として取扱うことができると信ずる。

- (一) Paul Scapel, *La nouvelle législation sur les transports des marchandises par mer*, 1937, p. 34 et s.
- (二) Francis Sauvage, *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, 1955, p. 30.
- (三) F. Sauvage, *La mort de l'article 435 du Code de commerce*, D. M. F. 1957, p. 522.
- (四) F. Sauvage, *La condition juridique des marchandises à terre après déchargement du navire ou avant embarquement*, D. M. F. 1965, p. 450.

- (五) F. Sauvage, op. cit., p. 451.
- (六) F. Sauvage, op. cit., p. 452.
- (七) F. Sauvage, op. cit., p. 453.
- (八) Guy Fraikin, *Traité de la responsabilité du transport maritime*, 1957, p. 70 et s.
- (九) G. Fraikin, op. cit., pp. 71, 72.
- (一〇) アロニヒタウは窪田教授の詳細な研究「フランス港湾荷役業の法的考察」神戸法学雑誌二卷二号三〇四頁参照。

四 海上運送單一説

海上運送單一説は、固有の海上運送を中心に船積前および荷揚後の法律関係もすべて一体として一箇の海上運送を構成し、一九三六年法が排他的に適用される固有の海上運送の部分を除いて、運送品の受取後船積前の段階および荷揚後引渡前の段階については、従来どおり依然として海上運送法規が適用され、陸上運送法その他の特別の法規が適用されるものではないと主張する。この立場をもっとも詳細に、かつ、もっとも強力に展開しているのが Ripert であるが、そのほかにも Marais, Grandmaison, Choateau, Rodière および Juglart 等の学者がいる。^(一) いずれも多角的な論点から述べられているので、これを分析しながら考察してみよう。

(一) 沿革的考察

一九三六年のフランス海上物品運送法もやはり一九二一年のヘーグ規則にまで遡るが、国際法協会がヘーグ規則を

採択するにあたっては、もっぱら英米法に固有の技術に従い、そこに使用される用語の意味を定めることだけに専念され、『物品の運送』とは、いわゆる『テークルからテークル』までの期間にわたるものとされた。またヘーグ規則の性格からして、運送人と荷送人との権利・義務を契約的 (conventionnellement) に定めることが目的であるから、これら当事者の権利・義務は、いかなる期間にだけ課されるかということを決めているにすぎない。つまりヘーグ規則は、海上運送の性質を定めるような主張はしていないし、いかなる業務活動 (Opérations) がこの運送に属するかともいっていない。同規則は、たんに物品が船内にある間の、その特殊の地位を定めることだけを目的としたのであって、埠頭上に置かれた物品について、当事者がどのような義務を負うかについて全く考えていないし、これらの物品についてなされた行為が、海上運送契約の履行に属しないものであるともいっていない。なぜならば、ヘーグ規則を編纂した実務実たちは、埠頭上の物品に関する行為が、海上運送契約に属するものであることを熟知していたからである。^(一)一九二四年の船荷証券統一規約も同様であって、同規約案を審議した一九二二年の外交会議の討論においても、また同会議で設けられた一九二三年の委員会における討論においても、海上運送契約の履行のために要求される行為を海上運送契約から除外しようとするなど問題にならなかった。ただこれらの行為のうち、いかなるものが国際的な法規制の適用を受けるかを決定しようとしたにすぎない、とされている。^(三)

(二) 一九三六年法第一条の解釈

(1) Ripert によれば、フランス海上物品運送法の適用範囲を定めた一九三六年法第一条は、それ自体に誤った規定を包含しているとする。それは、一九二四年の統一規約が《transport de marchandises》という言葉の意味の定

義に満足しているにもかかわらず、フランス法は、運送の一部に『のみ適用される』(Elle s'applique seulement) としてあることにある。たとえば、同法第二条は船荷証券の交付を、第三条ないし第六条は船荷証券の記載に関する荷送人の不正確な通告を、第一〇条は裁判管轄権を規定している。これらの規定はいずれもその性質上、第一条で限定されたような海上運送にだけ適用されるものではない。それゆえ一九三六年法は、もっぱら (exclusivement) 運送の海上部分についてのみ適用されるものであるということはできない。要するに第一条の規定というのは、適用することのできない規定である。^(四)

(2) Michel de Juglart は、一九三六年法の第一条の解釈については Ripert とやや異なった見解を示し、立法者は、《seulement》という制限的副詞を使用することによって『起重機より起重機まで』という語は海上運送の全体を表示するものではない、ということを書いたかったのだ。もし海上運送の全部を表わそうとしたならば、立法者はこれとは異なった表現をしていたであろう。例えば、《Elle s'applique donc depuis la prise……》というように。

これを言いかえれば、一九三六年法が起草されたとき、立法者の精神には過去一五カ年間の判例のすべての動きが現われ、とくに一九二二年一月四日の判決いらい破毀院によってとられた立場を有効なものとして考えた。立法者により新たに樹立された公序 (l'ordre public) は、運送のある局面すなわち起重機より起重機までの局面についてだけ存在理由を有したのであって、他の二局面については当事者によって作成され、商法典によって規制される船荷証券が、一箇の、かつ同一の契約、すなわち海上運送契約によって形成される諸関係の基礎をなしているのである。^(五)

(三) 契約の性質と当事者の意思

契約の性質はその目的によって決定され、当事者の意思によって確定される。いまここに、ある荷送人が一梱の物品をニューヨークにいる者に届けるためにル・アーブル港で海上運送人に交付するとき、彼はただ一箇の海上運送契約を締結するのみである。この目的を達するため、そのほかにいくつかの併置される契約などありえない。仮りにそうでないとするためには、一九三六年法前に確立された破毀院判例に従って、運送人を、あるいは有償の受寄者たらしめ、あるいは託送を引受ける運送取扱人たらしめるところの特別の契約が当事者の間で締結されなければならぬ。このような契約の存在が立証されない以上、当事者はただ一つの海上物品運送契約を締結したものと認めなければならない。一九三六年法の制定以後、もはや運送契約の単一性を維持できないとする論者は、埠頭上で船積を待っている物品、あるいは荷揚後引渡を待っている物品がいかなる法制度のもとに服するかを説明する義務がある。海上運送人は一体いかなる資格でこれら物品を所持しているのであるか。みずから受寄者であると考え意図は毛頭ないであろう。かりに受寄者であるとすれば、運賃は運送の対価であるから、その寄託は有償なのか、無償なのか。またこのような契約は特別の証券によって証明されていないので、船荷証券約款がこれに適用されるものとするのであろうか。^(六〇)

海上運送分割説が埠頭上の物品についてその適用を主張する商法典第一〇三条は一九〇五年三月一七日法で制定されたその当初から陸上運送だけを規制するものとして承認されている。法典の形式からしても、『陸上運送人について』(Du voiturier) と題する一節の中に収められ、貨物引換証、運賃表その他の証券中に挿入される約款を対象としている。同法を海上運送に拡張して適用することはできないのである。もしこの法律が適用されるものとするれば、

海上運送に先行しまたは後続して陸上運送契約が存在するものとしなければならない。また一九三六年法は、ほんらい海上運送契約を履行する行為である埠頭の物品の保管や荷役作業の性質を変更し、これを海商法の領域から剥ぎとって、商法典に規定されている陸上および水上運送の領域に編入せしめるといふ効果をもったことになる。このようなことは、すべて純然たる想像にすぎない。海上物品運送のためには、まず陸上運送契約を締結することから始めなければならないと考える荷送人などどこにもいない。また海上運送人が、みずからを陸上運送人と考えはしない。いかなる行政管庁も、陸上運送につき定められた一般法規を海上運送に適用したことはない。要するに、契約は当事者の意思なくしてはこれを締結することのできないものである。しかもこの当事者の意思として至上のものではない。当事者は契約の性質を考慮することなく契約に名称を付する (qualifier) ことはできない。当事者によって追求される目的が運送でない以上、その契約を『運送』とよぶだけでは運送契約たる性質を与えることはできないのである。^(七)

(一) Jean de Grandmaison, Le contrat de transport maritime, D. M. F. 1951, p. 55 et s. Ad. Choteau, Les march-andises à quai en quête d'un statut légal, D. M. F. 1950, p. 315 et s.

(二) G. Ripert, Le sectionnement du transport maritime, D. M. F. 1950, p. 472.

(三) G. Marais, op. cit., pp. 15, 16. G. Ripert, op. cit., p. 473.

(四) G. Ripert, op. cit., pp. 473, 474. なま*リペールは、一九三六年の立法者が、国際条約にみられるような定義規定を設けなかった理由として、フランスの合理主義は、ある表現がふつうの言葉にはもたない意味を法律の中にもたせうるといふようなことを認めない。さらにフランス語は、それが容易に法原則に成文化しうるような、法の言葉に満ちあふれていゝ。フランス法が、通常、定義規定を設けないのはそのためである、と自信をもって説明しているのは注目される。

(五) Michel de Juglart, op. cit., pp. 461, 462.

(六) G. Ripert, op. cit., pp. 474, 475.

(七) G. Ripert, op. cit., p. 476.

五 おわりに

これまで考察してきたところを要約すると、船積前および荷揚後の埠頭上の物品について、海上運送契約法の適用を前提として船荷証券約款の有効性を承認する単一説と、陸上運送法の適用により免責約款の無効を主張する分割説の立場が鋭く対立し、判例もまたその間にあつて長らく混迷の状態から脱却することができないでいたが、一九六〇年にいたりやく単一説をとる旨明らかにし、さらに翌年、同旨の判決を繰返すことによつて判例の態度は確定し、最後に一九六六年の新法によつて海上運送単一説の正当性は明文をもつて承認されることになつたわけである。

さて、ひるがえつてわが国の場合に言及すると、国際海上物品運送法は、一九二四年の船荷証券統一条約および一九三六年のフランス海上物品運送法と異なり、運送品の受取から引渡まで適用あるものとし(三・I参照)、ただ同法に抵触する免責約款が禁止される範囲を船積後、荷揚前の固有の海上運送区間に限り(二五・I、III)、同時に船舶所有者の免責約款を制限する商法第七三九条の適用を除外して(二〇・I)、実質的には条約の立場に近づけた。したがつて埠頭上の物品については、国際海上物品運送法はもとより、船荷証券約款が当然に適用され、「海上運送分割」の問題は幸にして全くこれを避けることができたわけである。しかしフランスにおいて海上運送分割説が学説および判例

によつて強力な支持をえたという事実の背後には、その理論構成はさておき、海上運送人の免責約款にたいするボンヌカーズらしいの伝統的な不信感がいまなお根づよく残つてゐるように思われ、このことはまたわが国においても無縁ではなく、船荷証券約款の解釈に貴重な示唆を与えているように思うのである。