

船荷証券約款における Merchant 条項の適用範囲[†]

南 健 悟

- 第一章 問題意識
- 第二章 大阪地判令和六年八月一日判時二六二五号五頁
- 第三章 アメリカ法・イギリス法における Merchant 条項の適用範囲
 - 第一節 Merchant (荷主) の範囲
 - 第二節 アメリカ法
 - 第三節 イギリス法
 - 第四節 小 括
- 第四章 日本法における検討
 - 第一節 Merchant 条項の趣旨
 - 第二節 Merchant 条項の適用範囲
- 第五章 結びに代えて

第一章 問題意識

荷送人が運送品の運送を海上運送人に対して委託した場合、海上運送人または船長は、荷送人の請求により、運送品の受取りまたは船積み後遅滞なく、受取りまたは船積みがあった旨を記載した船荷証券（受取船荷証券・船積船荷証券）を交付しなければならぬ（商法七五七条一項）。船荷証券は、海上運送人が運送品の受取りまたは船積みの事実を証し、かつ、指定された港においてこれと引換えに運送品を引き渡すことを約する有価証券である。⁽¹⁾そして、一般的に、船荷証券の表面及び裏面に運送約款が記載される。⁽²⁾そして、船荷証券には、荷送人と海上運送人との間の運送契約を証する証書としての機能がある。⁽³⁾すなわち、船荷証券の表面及び裏面に記載された契約条項が荷送人と海上運送人との間の運送契約の内容を示すものとして機能し得ることになる。さらに、船荷証券を譲渡する場合に、当該船荷証券所持人と海上運送人との間の債権債務は当該船荷証券の記載によることになる。船荷証券の記載が事実と異なる場合であっても、海上運送人は善意の船荷証券所持人に対して対抗することはできないことは周知のとおりである（文言証券性。商法七六〇条）。⁽⁴⁾

ところで、船荷証券の記載に基づいて海上運送人と船荷証券所持人との間の権利義務が定まるとされてきたが、従来の日本における議論は、専ら船荷証券所持人の海上運送人に対する「権利」に焦点が当てられてきたが、他方で、船荷証券記載の約款には、荷送人、船荷証券所持人やそれ以外の者の責任を定める条項も含まれ得る。例えば、コンテナ船荷証券約款には、その典型的条項として、以下のようなものがある（いわゆる Merchant 条項と呼ばれる）。

① Ocean Network Express 船荷証券約款⁽⁵⁾

1・1 (定義)

「荷主 (Merchant)」とは、荷送人、荷受人、運送品または本船荷証券の所有者もしくは占有権者、運送品の受取人、船荷証券所持人及びかかる者のために行為する者を含み、代理人、被用者、独立契約者、非船舶運航業者 (NVOCCs) 及びフレイトフォワードャーに限られない。

13・1 (荷主の責任)

本約款 1・1 の荷主の定義に該当する全ての者は、本船荷証券における荷主の全ての義務の履行につき運送人に対して連帯して責任を負う。

② Maersk 船荷証券約款⁽⁶⁾

1・1 (定義)

「荷主 (Merchant)」とは、荷送人、船荷証券所持人、荷受人、運送品の受取人、運送品または本船荷証券の所有者もしくは占有権者及びかかる者のために行為する者を含む。

15・1 (荷主の責任)

本約款 1 の荷主の定義に該当する全ての者の本人を含むそれらの者は、本船荷証券において引き受けた全ての義務の履行につき運送人に対して連帯して責任を負う。

③ CMA CGM 船荷証券約款⁽⁷⁾

1 (定義)

「荷主 (Merchant)」とは、荷送人、船荷証券所持人、荷受人、運送品の受取人、運送品または本船荷証券の所有者もしくは占有権者及びかかる者のために行為する者を含む。

26 (荷送人及び荷主の責任)

(1) 本約款 1 の荷主の定義に該当する全ての者は、本船荷証券において荷主が引き受けた全ての義務の履行につき運送人に対して連帯して責任を負い、かつ本船荷証券及び／または運送品に対する権利がいかなる第三者に対して譲渡されていても運送過程の完了までその責を継続的に負うものとする。かかる責任は運送人に対し支払義務を負う額を回収するために生じた裁判所費用、実費及び弁護士報酬を含むがこれらに限られない。

これらの条項を見ると、まず、Merchant (荷主) に含まれる者として、荷送人のほか、船荷証券所持人、荷受人、さらには、運送品の所有者やそれらの者の代理人が挙げられている。そして、Merchant (荷主) の責任として、船荷証券において定められた義務の履行につき連帯して責任を負うと定めている。そうすると、例えば、荷送人が海上運送人との間でコンテナ運送に係る海上運送契約を締結し、それに基づいて船荷証券が発行されたが、もし、運送費用等の支払をしていなければ、荷送人だけではなく、Merchant (荷主) に含まれる者もまた責任を負う可能性が示唆される。加えて、もし当該コンテナには危険品が含まれており、当該危険品により運送人が損害を被った場合にも運送人は荷送人に対してだけでなく Merchant (荷主) に含まれる者もまた責任を負う可能性もある。

ところが、ここに一つの疑問が生じる。確かに、船荷証券記載の約款は荷送人と海上運送人との間の契約を証するものではあるが、荷送人は格別、⁽⁸⁾それ以外の者 (船荷証券所持人、荷受人、運送品の所有者やそれらの者の代理人等) についてもまた当該船荷証券の記載の Merchant 条項に基づいて責任を負うのはなぜだろうか。この点、

前述したように、日本法上、海上運送人と船荷証券所持人との間においては、船荷証券の記載によって決定されるとする以上（商法七六〇条、国際海上物品運送法一五条）、上記のように Merchant（荷主）に含まれる船荷証券所持人は、同記載によって責任を負う可能性は否定できない。しかし、それ以上に、未だに船荷証券所持人ではない荷受人や運送品の所有者、さらには、荷送人等の代理人に当たる者は、運送契約当事者でも船荷証券所持人でもないのにもかかわらず同規定に基づいて責任を負うのが問題となる。この点については、従来から英米海事事法においても多少の議論も見られ、かつ、近時、下級審裁判例ではあるものの、日本において注目すべき裁判例が公刊された。そこで、本稿では、上記のような Merchant 条項について、英米海事事法と日本法とを比較検討して、その適用範囲について考察するものである。

本稿は、第一に、日本において公刊された裁判例を紹介した上で（第二章）、第二に、アメリカ法及びイギリス法における Merchant 条項の適用範囲に係る議論を概観し（第三章）、その上で、日本法の下での Merchant 条項の適用範囲のあり方について検討を加える（第四章）。

第二章 大阪地判令和六年八月一日判時二六二五号五頁

Merchant 条項の適用が争われた大阪地判令和六年八月一日判例時報二六二五号五頁（以下、令和六年判決という。）は、大要、以下のような事例である。本件は、海上運送人であった中華民国法人 X 社が、国際貿易事業等を営む Y₁ 社及び貨物利用運送事業等を営む Y₂ 社に対して、Y₁ 社を荷送人本人とし、X 社と Y₁ 社代理人 Y₂ 社との間で締結した海上運送契約（以下、本件海上運送契約という）により発行された船荷証券上の Merchant 条項⁹⁾に基づき、荷揚港において無料保管期間内に荷受人がコンテナ内の貨物を引き取らなかったために超過保管料が発生し

たことから、当該超過保管料等の支払いについて、連帯責任を負うと主張して、その支払等を求めたものである⁽¹⁰⁾。なお、本件海上運送契約締結時に、Y₂社はY₁社が荷送人であるとX社代理人に対して伝えていた。

〈船荷証券表面の記載〉

荷主 (Merchant) は、コンテナ超過保管料及びコンテナ超過貸出料の支払義務を負い、その額は運送人の料金表のとおりとし、料金表はウェブサイト〈略〉、ないし運送人の任意の代理店にて入手できる。

〈船荷証券の約款〉

第一条 (定義)

「荷主」 (Merchant) には、荷送人、船荷証券所持人、荷受人、運送品の受取人、運送品又は本船荷証券を所
有ないし占有する権利のある全ての者及びかかる全ての者のために行為する者を含む。

第二六条 (一) (荷送人及び荷主の責任)

本約款一条の荷主の定義に該当する全ての者は、本船荷証券において荷主が引き受けた全ての義務の正当な
充足に連帯責任を負い、かつ本船荷証券ないし運送品に対する権利がいかなる第三者に譲渡されていても運送
過程の完了までその責を継続的に負うものとする。かかる責任は運送人に対し支払義務を負う額を回収するた
めに生じた裁判所費用、実費及び弁護士報酬を含むがこれらに限られない。

そこで、大阪地判令和六年八月一日は下記のように判示して、Y₂社の支払義務を肯定した(傍線強調は筆者)。

「本件追加条項の主体となっている『荷主』には、海上運送契約の当事者だけでなく、これらの者のために行為する者も含まれており、本件責任条項により、これら全ての者は連帯責任を負うとされている。そして、Y₁社は荷送人であり、Y₂社は……Y₁社の代理人であって、荷送人であるY₁社のために行為する者であるから、Y₁社が文言上『荷主』に当たるのは明らかである。

……約款は、契約の一方当事者が、大量の取引を迅速かつ画一的に処理するために作成され、契約の相手方との個別の交渉を省いて、当該約款の内容を契約当事者の合意内容として取り扱う法技術であり、原則として契約当事者間で合意した契約内容を補完するものであるところ、……Y₁社は海上運送契約の当事者であり、……代理人であるY₂社において本件運送約款を把握していた以上、本件追加条項に係る責任を免れない。他方で、Y₂社は、X社と本件コンテナの海上運送契約を締結した当事者ではなく、このような契約当事者でない第三者に対してまで当然に約款の効力が及ぶとすることはできない。第三者がたまたま何らかの形で契約に関わったというだけで、自身が関知し得ない事項について予期しない責任を負うこととなるからである。もつとも、契約当事者でない者が責任を引受けるとする約款の内容が、当該業界における健全な商慣習に照らして合理的なものであって、その立場に置かれた者であればその責任を引き受けるのが通常と考えられるようなものであること、第三者が契約当事者と密接な関係性を有し、約款の内容を把握することができる立場にあり、そのような立場にある者であれば通常は約款の内容を把握しているであろうことが認められる場合、当該第三者が自らに責任を生じさせる約款について合意して責任を引き受けたと推認され、この者に対しても当該約款の効力が及ぶものと解すべきである。

船会社が貨物の海上運送をする際、船舶の往来には日数がかかる上、出航に要する燃料費や人件費等の運送費用も高額となる都合上、複数の者と海上運送契約を締結して、一度になるべく大量の貨物を積載し、運送する必要がある。そして、ひとたび出航してしまおうと自国に引き返すことは困難であり、出航後に海上運送契約を解除

することはできないことから、船会社にとって海上運送は、自身のあずかり知らない売買契約のトラブル等の影響で運送費用等を回収できず、一度の航海で大きな損失を負うリスクがあるものということができる。本件追加条項及び本件責任条項は、このような海上運送の性質上、国際取引を迅速かつ円滑に行うために、船会社において、場合によっては海上運送契約の当事者以外の者にも責任を負わせ、運送費用等の回収を担保する趣旨によるものだと解される。そして、仮にこのような条項を設けなかった場合、船会社が大きな損失を負うリスクを避けるためには、国際売買契約の当事者である荷送人や荷受人について資力の有無等の信用情報を調査した上で、海上運送契約を締結する必要があるが、船会社にこれを要求すると迅速かつ円滑な取引が阻害され、国際貿易、経済活動の停滞に繋がり、ひいては、外航海上運送に携わる関係者に広く悪影響を生じさせることになりかねない。したがって、このような状態となることを防止する本件追加条項及び本件責任条項は、海上運送業界における健全な商慣習に照らして合理的であると見える。そして、多数のコンテナ船社等が荷主の責任を負担する者を原告の本件運送約款と同じ範囲に定める運送約款を有している……ことから、その内容が健全な商慣習に照らして合理的であるということができる上、このような責任拡大条項が今もなお維持されていることから、この条項によって責任を引き受けるべきとされる者もこのような条項を受容していることがうかがわれる。

…：Y₂社は、契約当事者となる荷送人の代理人として契約を締結するかどうかの意思決定をする権限を有しているのであるから、委任者である荷送人の最善の利益のためにどのような契約になるのかについて約款を含めて当然に把握して吟味しておくべき立場にある。そして、『荷主』という責任主体が記載された本件運送約款は、X社のホームページで公開されており、誰でも閲覧可能である上、Y₂社は、Y₁社との間に立って、本件船荷証券に記載された本件追加条項を確認する機会があった。とりわけ、…：Y₂社は、X社との間で、Y₁社以外の荷送人のために多数の海上運送契約を締結していたのであり、このように多数の取引を経ることで、X社の本件運送約款

を本人である荷送人のために当然把握してはならずであり（代理人であるから本件運送約款の内容を把握する必要はないとのY₂社の主張は、代理人としての職責放棄というほかに、代理人としてあり得ない行動というべきである。）、代理人として本件責任条項によって自ら責任を負うことがあり得るにも関わらず、何ら異議を述べることもないままこうした多数の取引の代理行為を反復継続してきたこと自体から、本件責任条項を含む本件運送約款に同意してその責任を引受けたことが推認される。

……以上より、Y₁社はもとより、Y₂社に対しても本件運送約款の効力は及び、Y₁社は、本件追加条項及び本件責任条項に係る責任を負う（なお、以上は、約款の記載内容に従うとする合意の存否を確定するものであるから、準拠法が中華民国法か日本法かによって相違が生じるものではないと解される。）」

本判決は、結論として、Y₁社の代理人であるY₂社についてもコンテナ超過保管料等の支払義務を肯定したが、その法的構成を見ると、以下のようなものであった。すなわち、第一に、Merchant条項の趣旨として、国際取引を迅速かつ円滑に行うため、海上運送人が、海上運送契約の締結当事者以外にも責任を負わせ、運送費用等の回収を担保するものであるとしたうえで、第二に、Merchant条項に基づいて代理人であるY₂社が責任を負うとするための判断枠組みとして、①約款の内容が、当該業界における健全な商慣習に照らして合理的なものであり、そして、②第三者が契約当事者と密接な関係性を有し、約款の内容を把握することができる立場であれば、当該約款について合意して責任を引き受けたことが推認され、それに基づき契約の拘束力がY₂社にも拡張される旨の一般論を展開する。よりMerchant条項に引き付けて述べれば、Merchant条項が健全な商慣習に照らして合理的であり、かつ、「契約の拘束力が拡張される可能性のある」第三者が契約当事者〔本件では、Y₁社〕と密接な関係性を有し、当該条項の内容を把握していたのであれば、それに基づく責任を引き受けたことが推認されることで

Merchant (荷主) としての責任を負うと判示したといえる。

それでは、このような判断枠組みによって Merchant 条項に基づき海上運送契約の締結当事者以外である第三者についてもまた運送費用等の支払義務を負うことの妥当性について考察することとするが、従来、Merchant 条項の拘束力が海上運送契約の締結当事者以外にも及ぶ要件等について、日本の判例及び学説上議論されたことはほとんどないように思われる。そこで、Merchant 条項の適用範囲を巡って若干の議論が見られるアメリカ法及びイギリス法における状況を概観し、そこから示唆を得て、上記判例の判断枠組みの妥当性を検証することとした。なお、ここでアメリカ法及びイギリス法について触れるのは、第一に、アメリカ海事判例において、Merchant 条項の適用範囲を巡って、特に、本件と同様、フレイトフォワード等の第三者が責任を負う場合の要件等についていくつかの裁判例が見られること、第二に、イギリス法は、周知のとおり、船荷証券法制につき多くの裁判例及び学説の展開が見られ、Merchant 条項の適用範囲についても若干の議論が見られるからである。

第三章 アメリカ法・イギリス法における Merchant 条項の適用範囲

第一節 Merchant (荷主) の範囲

本論に入る前に、議論を整理するため、一般的な Merchant 条項において責任を負う主体である Merchant (荷主) の範囲を確認しておきたい。というのも、一概に、Merchant (荷主) として船荷証券の約款上に規定されている者には、様々な者が含まれており、一律にその適用範囲について検討することは適切ではないからである。例えば、Merchant (荷主) に含まれる典型例として、荷送人がいるが、荷送人はそもそも海上運送契約の締結当事者であることから、殊更に Merchant (荷主) であることを根拠に運送費用等の支払義務を負わせる

必要はない一方、海上運送契約の締結当事者ではない者については、当該義務を負わせることの根拠が重要になってこよう。

前述した、各コンテナ船社の Merchant 条項を見ると、その定義上、Merchant（荷主）に含まれる典型的な者として、①荷送人、②船荷証券所持人、③荷受人、④運送品の受取人、⑤運送品または船荷証券の所有者もしくは占有権者、そして、⑥かかる者のために行為する者（①～⑤の代理人・被用者等）が挙げられている。このうち、前述したように、第一に、①荷送人については、海上運送契約の締結当事者であることから、海上運送契約に基づく運送費用等の支払義務が発生することになるため、ほとんど法的に問題とならない。第二に、②船荷証券所持人については、船荷証券所持人の義務／責任という問題として捉えられることになろう。そして、より問題となるのは、④～⑥の者の責任であると考えられる。なお、⑤に該当する者のうち船荷証券の所有者もしくは占有権者は、船荷証券所持人と異なるのか否かも問題となるが、海上運送契約の締結当事者ではなく、かつ船荷証券所持人でもない者を想定して契約締結当事者以外の者として扱うこととする。そこで、以下では、特に、荷送人または船荷証券所持人以外の者が Merchant（荷主）に該当することを前提に、それらの者が、Merchant 条項に基づいて、運送費用等の支払義務を負うのかについて検討を行うこととする。

第二節 アメリカ法

Merchant 条項に基づき海上運送契約当事者以外の者が運送費用等の支払義務やその他の損害賠償責任を負う要件等について検討したアメリカ法上の裁判例を概観する。第一に、海上運送契約の締結当事者ではない荷受人や運送品の所有者の責任が問題となった事例として、連邦地方裁判所のものであるが、そのリーディングケースともいえる、*In re M/V Rickmers Genoa Litigation* 事件判決を紹介する。⁽¹¹⁾

【1】In re M/V Rickmers Genoa Litigation 事件判決⁽¹²⁾

(事実の概要)

二〇〇五年一月二五日、ESM Group 社は中国に所在する同社完全子会社である E S M T 社から危険物(粒状マグネシウム系脱硫試薬)である S S -89 と呼ばれる商品(以下、本件貨物という。)を C I F 条件で購入した。その後、売主である E S M T 社は、非船舶運航業者(N V O C C s)である Pudong 社との間で E S M T 社の工場からアメリカ合衆国に向けて運送する海上運送契約を締結した。その際、Pudong 社は E S M T 社を荷送人として、また、荷受人欄に「To Order of Shipper」と記載した船荷証券を E S M T 社に発行した。このとき、当該船荷証券には、運送船舶として Rickmers 号が指定され、証券上、Merchant (荷主)が運送人に対して書面によって危険物の正確な性質を通知することが求められていた。そして、このように Merchant (荷主)には、荷送人、本船荷証券所持人、運送品の受取人及び所有者が含まれていた。次に、Pudong 社は、Rickmers Interests との間で、Rickmers 号で、本件貨物を中国からニュージャージー州カムデンまで運送する旨の契約を締結した。そして、同契約に基づき、Rickmers Interests 社は、Pudong 社を荷送人として、また、荷受人欄に「U.S. Shipping, Inc.」に記載した船荷証券を Pudong 社に発行した。このとき、当該船荷証券には、「Merchant (荷主)は、「危険」物の運送により運送人に生じた損失、損害または費用の全てにつき運送人に補償しなければならぬ」との約款規定が設けられ、このように Merchant (荷主)には、荷送人、本船荷証券所持人、荷受人、運送品または本船荷証券の受取人、運送品または本船荷証券の所有者もしくは占有権者及びかかる者のために行為する者が含まれていた。ところで、U.S. Shipping, Inc. 社は仲介業者である N V O C C として行為する者であり、アメリカにおいて、本件貨物をカムデンからボルチモアまでの運送を担う代理人であった。なお、運送契約を締結時に、E S M T 社は本件貨物に付随するリスクをいずれの者に対しても通知しておらず、M S D S (製品

安全データシート)も提供していなかった。二〇〇五年三月八日、Rickmers 号が中国の港で、Sun Cross 号と衝突してしまい、本件貨物が浸水により爆発炎上を惹起したため、本件貨物は完全に焼失し、Rickmers 号にも損害が生じた。そこで、本件貨物の荷受人である ESM Group 社に対して Merchant 条項等に基づき本件貨物によって生じた損害を賠償するよう求めた事案である。本件では、Rickmers Interests 社は、Pudong 社及び Rickmers 船荷証券の定義規定に従って、ESM Group 社が、Merchant (荷主)として両契約の条項に拘束されるべきであり、また、彼らは Pudong 社が発行する船荷証券の当事者であり、かつ ESM Group 社及び ESM T 社に対して当該条項の適用を求めることができると述べ、ESM Group 社及び ESM T 社は S S 89 によって生じた損失につき、Rickmers Interest 社に対してそれを補償する義務を負い、同社に対して S S 89 の危険性を警告しなかったことにつき責任を負うと主張する。他方で、ESM Group 社は、それに対して、定義規定の定めにかかわらず、同社はいずれの船荷証券における当事者ではなく、Rickmers Interests 社に対して何らの保証を表明していないと反論した。

(判旨)

「いくつかの裁判所は、Merchant 条項に含まれる第三者が船荷証券に基づいて訴訟を提起した場合、当該第三者は当該船荷証券の効果を認め、かつ契約の当事者になることも受け入れると判示したことがある。……いくつかの裁判所は、より慎重な用語法により、第三者の受益者の原則に忠実なものもある。……〔しかし〕連邦控訴裁判所は、船荷証券上の Merchant 条項の拘束力については今まで言及してこなかった。本意見を述べるに当たって、私は一般的な契約ルールを述べる。

つまりでは、ESM Group 社はいずれかの Merchant 条項の範囲に含まれる可能性はあるが、ESM Group 社が

いずれかの船荷証券に拘束される旨の合意をしたことを示す証拠はない。ESMT社及びPudong社は、Pudong社の船荷証券の契約当事者であった。それと同様に、Pudong社及びRickmers Interests社はRickmersの船荷証券の契約当事者であった。ESM Group社はいずれかの船荷証券の当事者であることを示す証拠及びそれらの条項に拘束される旨の合意をしたことを示す証拠はない。

ESM Group社は、本件貨物の買主であり、かつ最終的な荷受人として、確かに、第三者の受益者ではあったが、その立場であることだけでは、ESM Group社がいずれかの船荷証券に記載されたMerchant(荷主)の義務に従う旨の合意をしたと示すには不十分である。したがって、私はESM Group社が本船荷証券には拘束されることはなく、Rickmers Interests社の同社に対する契約上の請求は棄却されるものと判示する。」

そうすると、Rickmers事件判決によれば、船荷証券上の約款に基づき、荷受人がMerchant(荷主)として、運送人に生じた損害を賠償する責任を負うとするのは、当該条項に拘束される旨を荷受人が合意した場合であると指摘する。そして、運送品の買主であり、最終的な荷受人であるという地位にあるとしても、それだけで、Merchant条項に拘束され、その義務に従う旨の合意をしたとはいえないと述べる。したがって、ここでは、荷受人がMerchant条項に拘束される旨の合意をしたか否かという点が強調されていることがわかる。

さらに、運送品の買主がMerchant(荷主)に含まれるとして、同人に対するMerchant条項に基づく責任が問題となった、第七巡回区連邦控訴裁判所のKawasaki Kisen Kaisha, Ltd. v. Plano Molding Co.事件判決がある。

【1】 Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. v. Plano Molding Co. 事件判決⁽¹³⁾

(事実の概要)

プラスチックのストレージボックス等の製造及び販売等を行う Plano 社は、CMT社を通じて、中国から鋼製金型を購入した。そして、非船舶運航業者 (NVOCCs) である World 社は当該鋼製金型の運送のコーディネイト役として選定された。そして、フレイトフォワードとして World 社は、THI社及び K-Line 社との間で当該鋼製金型を中国からイリノイ州まで運送する旨の契約を締結し、K-Line 社はさらにカリフォルニア州からイリノイ州までの区間の運送について Union Pacific 社に下請けに出した。コンテナに詰められた当該鋼製金型は上海まで THI 社が運送し、上海において K-Line 社に引き渡された。K-Line 社は、当該鋼製金型を中国からアメリカまで運送し、カリフォルニア州において Union Pacific 社に引き渡した。なお、二〇〇五年四月三日に Plano 社が World 社から受け取った船荷証券には、ヒマラヤ条項や、World 社以外の者がコンテナに詰められた場合には、Merchant (荷主) が、コンテナの積付け及び封印が安全かつ適切であり、取扱い及び運送に適していることを保証し、この保証の違反により生じた人身傷害、損失または損害について World 社を補償する旨の定めが設けられていた。そして、この Merchant (荷主) には、荷送人、受取人、荷受人、船荷証券所持人、運送品につき現在及び将来の利益を得る者及びそれらの者のために行為する者が含まれていた。また、K-Line 社が発行する船荷証券においても類似の条項が設けられていた。このようなか、二〇〇五年四月二一日に、オクラホマ州タイロン近くで、荷送人の不適切な梱包によって落下したことで当該鋼製金型を積んだ列車が脱線し、K-Line の顧客の貨物に二〇〇万ドル、それとは別に Union Pacific 社に約二〇〇万ドルの損失が生じた。そこで、運送人である K-Line 社等が当該鋼製金型の買主である Plano 社に対して、Merchant 条項に基づき損害賠償を請求した。ところで、本件において、Plano 社が責任を負うとする根拠の一つとして、連邦最高裁判決である

Norfolk Southern Ry. Co. v. Kirby 事件判決⁽¹⁴⁾が援用された。同事件は、荷送人がフレイトフォワードに運送のアレンジを委託し、フレイトフォワードがさらに運送を下請けに出した際に（フレイトフォワードが複合運送証券を発行し、さらに下請運送人もフレイトフォワードに対して複合運送証券を発行していた事案）、いずれの証券においても至上約款によりアメリカ海上物品運送法に基づく被用者等の抗弁や責任制限を認めるヒマラヤ条項を取り込んでいた状況の下で、下請運送人が荷送人に対して責任制限等を対抗することができると争われた事案である。同事件において、連邦最高裁は、荷送人とフレイトフォワードとの間の運送契約の当事者ではない下請運送人は、当該契約に基づく責任制限等を対抗することができないとの主張を退け、責任制限等を主張することができる⁽¹⁵⁾と判示していた。そのため、たとえ運送契約の条項に合意をしていなくとも、当該条項に拘束される可能性を示唆しており、本件に即して言えば、Merchant 条項について合意をしていなくとも、Kirby 事件判決を前提とすれば、Pano 社も当該条項に拘束される可能性はあり得ると主張したものである。

(判旨)

「代理関係を認識することで、(Kirby 事件) 最高裁は、運送中に損害が生じた運送品の所有者に対する責任を、仲介業者と交渉した価額に限定することで、下請運送人を保護した。他方で、本件において、控訴人 (K-Line 社) らは、責任を回避するための盾というよりも、Pano 社から補償または損害賠償を受けるための剣として K-Line 社の船荷証券を利用している。控訴人らは、運送品の船積みの適合性に関する保証に反した Pano 社に対して Merchant (荷主) として責任を負うべきであると述べる。しかし、Pano 社は、K-Line の船荷証券の当事者ではないし、実際に金型を積み込んだ者でもない。……Kirby 事件判決が控訴人らの主張するような結論を想定したとは考えられない。」

「控訴人らは、Plano 社が K-Line 社及び World 社が発行する船荷証券に基づき脱線によって生じた損害に対して責任を負うと主張する。

……船荷証券は多くの機能を有している。最も基本的なものとして、運送品の受取を証明するというものである。……しかし、権原の証明としても機能し、より重要な点として、運送契約の証拠としても機能し得る。……『船荷証券は、荷送人と運送人との間の基本運送契約である。すなわち、その条項や条件は荷送人と全ての運送人を拘束する。』……この争点は、Plano 社は、金型の買主として、K-Line 社及び World 社の船荷証券に拘束され得るか否かである。

1. K-Line 社の船荷証券

……ここで控訴人らは、責任を回避するための盾としてではなく、Plano 社から補償及び損害賠償を受けるための剣として、K-Line 社の船荷証券を援用している。控訴人らは Plano 社につき、運送に適用していることを保証することを破棄した Merchant (荷主) として責任を負わせたいとする。しかし、Plano 社は K-Line 社の船荷証券の当事者でもないし、その木箱に金型を実際に積み付けた者でもない。……World 社は、確かに、中国からアメリカへと金型の発送をアレンジする権限を有していたが、我々は、Plano 社が、もし、同社がそれに違反した場合には責任を負うとの保証をしていたことに疑問を呈する。

……次に、控訴人らは、Plano 社は同社が取引を通じて行動をしたことで船荷証券の条項を受け入れたため、K-Line 社の船荷証券に基づき責任を負うと主張する。船荷証券は荷送人と運送人との間の契約ではあるが、それに拘束される旨の合意があれば契約当事者ではない買主をも拘束する。Plano 社は、荷送人として TH I 社を荷受人として World 社を記載した K-Line 社の船荷証券の当事者ではないことに争いはない。Plano 社が、それにもかかわらず、それに拘束され得るとするためには、一般的な契約の形式や解釈を確認することで決められな

ければならない。

……契約当事者ではない買主は、船荷証券に基づいて訴訟を提起し、かつ、船荷証券の条項から利益を得ようとする場合に、当該船荷証券の条項を受け入れることになり得る。この点では、Plano 社が K-Line 社の船荷証券に基づいて訴訟を提起したわけではないことに争いはないため、この責任理論を控訴人らは援用できない。控訴人らは、Plano 社が損害を受けた運送品の価値をリカバリーするために保険金請求をしたと述べるが、Plano 社が実際にその請求に関連して K-Line 社の船荷証券に基づいて何らかの利益を得ようとしていたとの証拠はない。

……したがって、Plano 社は K-Line 社の船荷証券の条項に基づいて責任を負わない。

2. World 社の船荷証券

……控訴人らは、Plano 社は契約の当事者であり、かつ World 社の船荷証券の条項を認識し、それを受け入れていたと主張する。……Rickmers 事件判決において、損害を受けた運送人は、買主が最終的な運送品の荷受人であり、船荷証券上の Merchant (荷主) の定義に含まれると主張して船荷証券に基づき責任を追及した。運送人の主張を退ける中で、Rickmers 事件の裁判所は、たとえ買主が船荷証券上の Merchant 条項に含まれるとしても、買主は船荷証券の当事者でもなく、それに拘束される旨の合意をしたともいえないと判示した。Rickmers 事件判決は、地方裁判所の判断でありここでの拘束力はないものの、我々は説得的な分析であると考える。

……本件記録において、我々は、CMT 社または Plano 社が World 社との間で金型の発送をアレンジしたかどうかを確かめることはできない。この判断なしに、Plano 社が契約当事者として責任を負うとして、また、World 社の船荷証券上の責任を負うと結論付けることはできない。」

本件では、Kirby 事件判決を援用することにより、Merchant 条項に基づき、たとえ代理人等もまた責任を負うとの K-Line 社の主張につき、第七巡回区控訴裁判所は、同事件判決は代理人等が責任制限等を主張することを認めたものである一方で、運送契約の当事者ではない者が、同事件判決を援用して船荷証券上の条項に基づいて責任を負うとする場合にまで拡張されるものではないことを指摘する。そして、Kawasaki Kisen Kaisha 事件判決においても、結論として、Rickmers 事件判決を引用して、運送契約当事者ではない者が Merchant 条項にいう Merchant (荷主) に含まれるとしても、それだけで当該条項に基づく責任を負うものではないとする。そして、運送契約の当事者ではない Merchant (荷主) が、当該条項に基づいて責任を負うのは、第一に、船荷証券に基づいて訴訟提起をして、それによって利益を得ようとしていた場合、もしくは、第二に、当該条項に拘束される旨を合意していた場合であるとされた。

以上のような裁判例の流れの中で、令和六年判決の Y₂ 社のように、荷送人のために船腹を予約する者が Merchant (荷主) に該当することとして、そのような者が Merchant 条項に基づいて責任を負うか否かが争われた事例として、CMA-CGM (CANADA), Inc. v. World Shippers Consultants, Ltd. 事件判決が登場する。

【11】 CMA-CGM (CANADA), Inc. v. World Shippers Consultants, Ltd. 事件判決⁽¹⁶⁾
 (事実の概要)

原告である CMA 社は、海運会社であり CMA S.A. 社の代理人として、海上運送を引き受けた。被告である World Shippers 社は、荷送人の代理人として海上運送をアレンジする者であり、CMA 社との間で荷送人のために、コンテナ運送について船腹予約を行っていた。実務上、カーゴスペースは、電話やメールの方法により確保され、World Shippers 社は荷送人のためにそのスペースの予約を行った。スペースの予約をした場合、フォ

ワーターである World Shippers 社は荷送人のために発送に関する書面の扱い等も行っていた。World Shippers 社は、荷送人の代理人として、またフォワーダーとして行動していた。そして、World Shippers 社は、荷送人を特定しないまま予約確認書 (booking confirmation) でもってカーゴスペースの予約を行っていた。

二〇〇九年六月から七月にかけて、World Shippers 社は二三個分のカーゴスペースのアレンジを行った。そして、当該貨物に関連して、予約確認書、船荷証券のドラフト、譲渡不能船荷証券 (以下、船荷証券のドラフトと譲渡不能船荷証券を本件船荷証券という。) 及びインボイスが作成された。予約確認書には、CMA 社の名称、原告のモントリオールにおける住所と予約番号が記載されていた。そして、予約確認書には、二三個の貨物の荷送人は記載されていなかった。その代わりに、非開示の荷送人 (undisclosed shipper) の代わりに World Shippers 社によって予約された旨が記載されていた。そのため、原告は、船腹の予約につき World Shippers 社が唯一の当事者として取り扱った。また、予約確認書には、条項 17 として、「予約確認書に記載されている全ての輸送は、運送人が発行する船荷証券の条項及び条件に服します。(顧客は「筆者註」運送人が発行する船荷証券の全ての条項及び条件を認識することで合意したものとします。）」とされていた。また、船荷証券の条項や条件は CMA 社の代理店で見ることができ、かつウェブサイト上でも確認することができた。そして、本件船荷証券には、Merchant (荷主) は「ここに記載されている条項を含む条項及び条件によって拘束される旨を合意し、明確に受け入れる」旨が記載されていた。Merchant (荷主) として、「荷送人のために行為するいかなる者」が定義されており、運送費用等について Merchant (荷主) が支払義務等を負う旨の条項もあった。そこで、運送人である CMA 社が荷送人の代理人であり、かつフォワーダーである World Shippers 社に対して運送費用等の支払を請求した。

(判旨)

「本人を示して代理人が契約をした場合の代理人は契約の当事者とはみなされないし、それゆえに、その履行につき責任を負わされるわけではない。そのため、本人を示して契約をした代理人は本人によってなされた契約違反につき責任を負わされ得ない。

その本人を示して契約をした代理人は責任を負わないという一般的なルールがあるにもかかわらず、そのような代理人は、本人に代わって、または本人に加えて契約に拘束されることを明確に表示した場合には責任を負い得る。

本人を示して契約をした代理人は責任を負わないという一般的なルールと対照的に、本人を示さずに契約をした代理人は、『本人として』契約違反の責任を負い得る。そのような責任を回避するためには、代理人は『契約が締結される時、またはその前に』本人を示さなければならぬ。

本人が示されていたのか、それとも示されていなかったのかという争点は、事実関係による。争点は、合理的に本人が示されていた状態といえるか否かである。『示されていたかの重要な点は、第三者が、本人とそれ以外の者とを区別するのに十分な情報を有していたかどうかである。』本人とそれ以外の者とを区別するのに十分な情報を提供されていた場合にのみ、本人が示されていたとみなされるであろう。……

フォワーダーが他人に代わって行為をする者であるということが知られていたという事実だけでは、運送人をして、荷送人を確定させる義務を負うということにはならない。……

World Shippers 社が予約確認書に合意した際に、荷送人は確定しておらず、それゆえ非開示の本人の代わりに行動したことになる。そのため、World Shippers 社は、CMA 社との間で契約当事者になる合意をしたことになる。

予約確認書において設定されているように、「World Shippers 社の合意は船荷証券の全ての条項及び条件に取り込まれる。上記で設定されているように、それらの条項や条件は、「World Shippers 社は、二三個分のインボイスにおける運送支払いを荷送人とともに連帯して責任を負うものである。」

以上のように、荷送人の代わりにフレイトフォワードが代理人として、運送人との間で船腹の予約をしたような場合については、「CMA-CGM (CANADA), Inc. v. World Shippers Consultants, Ltd. 事件判決では、本人である荷送人を船腹の予約の段階で運送人に対して通知していたのか否かが、Merchant (荷主)として責任を負うのか否かの大きな基準となっていることがわかる。ここでは、代理人(荷送人等)のために行為する者が Merchant 条項に基づいて責任を負う場合は、本人を示していたのか否かが問題とされている。このことは、「Mediterranean Shipping Co. (USA) v. Am. Cargo Shipping Lines, Inc 事件判決においても示されている。」

【四】Mediterranean Shipping Co. (USA) v. Am. Cargo Shipping Lines, Inc 事件判決⁽¹⁷⁾

(事実の概要)

本件は、原告である MSC 社が、被告である American Cargo 社に対して、運送品の受取りが遅延したことによって生じた費用や未払運賃等の支払いを求めた事案である。二〇〇九年から二〇一〇年にかけて、MSC 社は American Cargo 社との間で四件のアメリカからインドまでの運送取引を締結したとされる。American Cargo 社は、MSC 社を運送人として利用することとし、船腹を予約したことから、MSC 社は American Cargo 社に対して予約確認書を発行した。その際、予約確認書において American Cargo 社が荷送人として特定されていた。その後、MSC 社は予約確認書に基づいて船荷証券を発行したが、一通については荷送人として American

Cargo 社及び N.A.C 社が記載されていた。それ以外の三通の船荷証券においては、American Cargo 社は N.A.C 社の代理人として記載され、荷送人として、N.A.C 社等が記載されていた。運送自体は問題なく到着港までなされたが、タリフ記載の受取期限までに運送品の受取りがなされなかったため、デマレージや管理費用等の運送費用等が生じた。そこで、M.S.C 社は American Cargo 社にその旨とそれらの費用が支払われていない旨の通知を行った。そして、二〇一三年九月一〇日に、M.S.C 社は American Cargo 社に対してそれらの費用等の支払いにつき、船荷証券記載の条項及び条件である Merchant 条項に基づき責任を負うと主張して請求を行った。

(判旨)

「〔World Shippers 事件判決においては〕条項によって契約当事者は拘束されるとの当事者の明確な認識に沿って、予約確認書に記載の条項及び条件への言及が責任を課すために機能したために、被告は責任を負うとされた。

当裁判所において提示されている予約確認書では、そのようなことはなかった。予約確認書には以下のような条項と条件についての言及があるだけであった。すなわち、『条項の一部が変更されたため、約款をお読みになることをおすすめします。』と。この文言には、標準船荷証券約款やその約款を予約確認書に撰写しようとするものではなく、約款には言及されているものの、それに言及することによって効果を生じさせるような文言は存在しなかった。本件における予約確認書は、原告が回復を求める費用に対する責任を独自に課すものではない点において World Shippers 事件判決とは異なるものである。その代わり、本件の訴訟において生じる契約上の義務は船荷証券にしか記載されていなかった。

本件の取引は船荷証券が発行されるまで確定していないため、代理人〔か否か〕の判断は、その船荷証券が発行される時点で決定されなければならない。American Cargo 社は、争点となっている三通の船荷証券において

本人を開示しているため、American Cargo 社は、その船荷証券によって管理された三つの取引については本人を示して代理行為をした代理人であった。

…… [Merchant 条項に基づく責任について] M S C 社は、反対書面において、American Cargo 社が『運送品または本船荷証券を所有ないし占有する権利のある全ての者』のために行為する者として行為したため、『Merchant (荷主)』の定義に該当すると主張しているようにも思われる。しかしながら、……実際のところ、責任の根拠を原告は明確には主張していない。そもそも American Cargo 社が『Merchant (荷主)』の定義に含まれるというもっともらしい主張がなければ (船荷証券は被告に対して責任を課していたのもっともらしい主張がなければ)、開示された本人の代わりに船荷証券による契約関係に入った場合、American Cargo 社がこれらの契約に基づいて独立して拘束される意思を『明確に表示した』というもっともらしい主張を行っていないのである。』

本判決は、World Shippers 事件判決を基礎としつつも、同事件が予約確認書の記載内容と最終的な荷送人の確定という点において、本件と異なっているとし、加えて、船荷証券発行時においては荷送人が開示されていて、フォワーダーが代理人であることが明らかであることから、荷送人本人であるとして責任を負わないとした事例である。さらに、本判決は、結局、Merchant (荷主) として、American Cargo 社が責任を負うのかという点については、M S C 社による明示的な主張がなかったものの、独立して Merchant 条項に拘束される意思を明確に表示したとは言えないとした。

事例としては少ないものの、これらのアメリカ海事判例の状況をまとめると以下のように考えられる。すなわち、第一に、単に Merchant 条項があるからといって、当然に荷送人以外の契約当事者ではない者が同条項に基

づき責任を負うことではないということ、第二に、契約当事者ではない者が Merchant 条項に基づいて責任を負う場合とは、①その者が船荷証券に基づいて何らかの訴訟を提起して、自らの利益を得ようとしている場合（この場合には、船荷証券の条項を受け入れたと評価される）、②契約当事者ではない者が Merchant 条項に拘束される旨を明確に合意している場合であると考えられる。また、フォワーダーや海運仲立人のように荷送人の代理人として船腹を予約する者については、Merchant（荷主）の定義に含まれることを前提としつつ、運送契約の本人を開示せずに船腹を予約して、船荷証券の発行を受けた場合には、自らが荷送人になることを理由に責任を負う可能性が高い。しかし、他方で、運送契約の本人である荷送人を開示して船荷証券の発行を受けた場合には、フォワーダーは Merchant 条項に基づいて責任を負うわけではないようである。⁽¹⁸⁾ もちろん、フォワーダー等が自ら Merchant 条項に拘束される旨を明確に合意しているような特段の事情があれば、やはり責任を負うことにはなろう。

第三節 イギリス法

次に、イギリス法において、Merchant 条項の適用範囲は、どのように考えられてきたのだろうか。前述したように、荷送人については、契約の当事者として責任を負うとされると考えられるため、特に、荷送人以外の Merchant（荷主）が問題となる。もともと、イギリス法において、荷送人以外の Merchant（荷主）の責任が問題とされることは少なく、Merchant 条項に基づき Merchant（荷主）の責任が、アメリカ法の下での議論に比べて、ほとんどなされないように見受けられる。確かに、Merchant（荷主）の定義は、非常に広範なものではあるが、定義に含まれる者が、イギリス法の下では、Merchant 条項が存在していることを理由に、自動的に責任を負わされるとは考えられていない。⁽¹⁹⁾ そこで、なぜイギリス法において、Merchant（荷主）の定義に含まれる

者であっても、Merchant 条項に基づいて自動的に責任を負わされないと考えられているのかについて概観する。

そもそもイギリス法においては、いわゆる「直接契約関係の理論」(Doctrine of Privity of Contract) が存在しており、運送品の所有者である荷受人等は、荷送人と海上運送人との間の運送契約の当事者ではない場合、当該荷受人等は当該運送契約に拘束されるわけではないと伝統的に考えられてきた。²⁰ そのため、運送契約の当事者ではない、(典型的には)運送品の所有者でもある荷受人は、運送人に対して訴訟上の権利を行使することはできないし、また、訴えられることもないと考えられてきた。²¹

そのため、イギリス法においては、古く、一八五五年船荷証券法が制定され、船荷証券を発行する場合には、直接契約関係の理論の修正を図ることにした。すなわち、同法一条は、船荷証券に記載された運送品の荷受人及び船荷証券の被裏書人は、訴訟上の権利を自己に移転させ、かつ帰属させ、他方で、その運送品に関し、船荷証券に化体された契約につきあたかも自己と締結したものであるとしてその責任を負う旨を定めた。したがって、同条に基づき、船荷証券に記載された運送品の荷受人及び船荷証券の被裏書人は、たとえ当該船荷証券に化体された運送契約の当事者でなかったとしても、運送人に対して運送契約²²に基づく訴訟上の権利を有し、義務を負うことになる²³とされた。換言すれば、運送契約の当事者ではない者が、運送契約に基づく権利義務を有することになるのは、一八五五年船荷証券法一条に基づき、運送品の荷受人及び船荷証券の被裏書人に限定されることになる²⁴と考えられる。もつとも、同法一条の下では、例えば、銀行のように船荷証券を担保として取得する者もまた、船荷証券の被裏書人として、当該船荷証券に化体されている運送契約によって生じる義務を負うとされるのか、という点が問題とされた。²⁴そこで、一九九二年に、海上物品運送法が制定され、同法三条において、権利と義務の関係を切り離す形で、船荷証券を含む船積書類に基づく責任規定が設けられた。すなわち、同法三条一項は「本法²⁵二条一項が、本法が適用される証券に関連して機能する場合であって、同項の規定によって権利が帰属する者は、

(a) 運送人から、船積書類に記載された運送品の引渡しを受け、または引渡しを請求したとき、(b) 運送品について運送人に対して運送契約に基づく請求を行ったとき、もしくは、(c) 運送人から、権利が付与される前に、運送品の引渡しを受け、または引渡しを請求したとき、あたかも運送契約の当事者であるかのように、運送契約に基づいて、当事者と同様の責任を負う」との規定が設けられた。本条項は、第一に、船積書類を譲り受けた者は、それによって取得した権利よりも、制限的な義務を負うことを定め、第二に、船積書類を譲り受けた者に権利が移転するとした一方で、責任は、当該書類を譲り受けた者にその効果が帰属したとしても、運送契約の当事者に残る旨を定めたものである。⁽²⁶⁾ そのため、一九九二年海上物品運送法三条一項は、船荷証券の所持人が、当該船荷証券に化体されている運送契約に基づいて義務を負うのは、運送品の引渡請求等を行った場合に限定されることになった。

このようなイギリス法における船荷証券法制を前提とするのであれば、船荷証券の正当な所持人であっても、当然に、船荷証券に化体されている運送契約に基づいて責任を負うのではなく、一定の権利行使があつてはじめて責任を負うことになる。⁽²⁷⁾ そうすると、荷受人でもなく、船荷証券の所持人ではない者が、Merchant (荷主)として、当該船荷証券に化体されている運送契約に基づいて責任を負うことはないし、さらに、当該代理人等が形式的に船荷証券を所持していたとしても、それだけで Merchant (荷主)として責任を負うことはないと考えられているからではないかと思われる。もともと、イギリス法において、フォワードインゲージメントが船腹の予約をした場合に、海上運送人は予約者があくまで代理人であることを知っていた場合であつても、Merchant 条項によらずに、慣習上、運送賃等について代理人が支払責任を負う可能性があることに注意が必要である。⁽²⁹⁾ これは、結論的に、アメリカ法において、船腹の予約者が荷送人を特定せずに予約を行った場合に類似しているように思われる。

したがって、運送契約の当事者ではない荷受人や船荷証券の所持人が Merchant 条項に基づいて責任を負うのは、一九九二年海上物品運送法三条一項に定める要件を満たしたときに限られるし、さらに、運送品の所有者や荷送人の代理人等については、そもそも同条項によってもなお責任を負わされることはないと考えられる。そのため、前述したように、イギリス法の下においては、荷受人、船荷証券所持人や荷送人の代理人等といった、形式的に Merchant (荷主) の定義に含まれるとしても、Merchant 条項に基づいて海上運送人に対して責任を負う場面というのは、かなり限定的であるといえる。

第四節 小括

以上、第二節及び第三節において概観したように、アメリカ法及びイギリス法における Merchant 条項に基づく Merchant (荷主) の責任については、以下のようにまとめることができよう。

Merchant (荷主) の定義との関係から、当該定義に含まれる者につき、一律にその責任が問題となっているのではなく、事例ごとに Merchant 条項に拘束されるか否かが検討されてきたことがわかる。すなわち、運送人と契約関係を有する荷送人については、船荷証券に化体されている運送契約の当事者であるが故に、Merchant 条項に基づく責任を負うことは否定されていない。他方で、それ以外の、船荷証券所持人、運送品の所有者及びそれらの者の代理人については別の考慮がなされている。つまり、第一に、船荷証券所持人については、単に船荷証券を所持していることをもって、Merchant 条項を含む船荷証券上の責任条項に拘束されるのではなく、当該船荷証券に基づいて訴訟上の権利等行使したときにはじめて拘束されるものであるとされてきた。第二に、運送品の所有者、荷送人・運送品の所有者等、そして、それらの代理人については、Merchant (荷主) の定義に含まれ、かつ Merchant 条項が船荷証券上に存在していることで当該条項に拘束されるのではなく、それぞれ

の者が運送人との間で明確な合意がなければならぬとされている。⁽³⁰⁾ アメリカ法の下では、特に *Rickmers* 事件判決以降、そのことが明示されていること、他方で、イギリス法の下では、そのことが明確な形で議論されていないようであるが、その背景として、船荷証券所持人の責任に関する規定（一九九二年海上物品運送法三条）の存在から、船荷証券所持人でさえ、訴訟上の権利等行使しなければ、船荷証券上の責任は負わないとされてきたことに鑑みて、船荷証券所持人でもない Merchant（荷主）が、当該船荷証券の約款内容を知悉しているからといって、当該条項に拘束されることはないと考えられてきたことがあるように思われる。もともと、アメリカ法の下では、フレイトフォワード等が、代理人として荷送人本人を示さないで船腹の予約をしたり、運送契約を締結したりした場合には、その者が運送契約の当事者として、Merchant 条項に拘束される可能性は示唆されている。

このように、アメリカ法及びイギリス法の観点から見ると、Merchant 条項の適用の範囲は必ずしも広くないと考えられる。これは、契約当事者ではない者は当該契約に基づいて生じる責任を負わないという直接契約関係の理論からの帰結であるとも考えられる。したがって、比較法的な結論としては、Merchant（荷主）の定義に含まれる荷送人の場合は格別、それ以外の Merchant（荷主）については（船荷証券所持人の場合には別の考慮があり得るが）、当該条項に拘束される旨の明確な合意がない限り、適用されないことにならう。

そこで、以下では、Merchant 条項の適用範囲について、本章で行ったアメリカ及びイギリスにおける議論と令和六年判決の法的構成とを比較検討して、日本法における Merchant 条項の適用範囲について考察することとした。

第四章 日本法における検討

第一節 Merchant条項の趣旨

「そこで、まず、そもそも Merchant条項とは、どのような趣旨を有するのかを改めて確認しておきたい。もっとも、Merchant条項がどのような趣旨に基づいて設けられているのかは、判然としない。古くから、日本国内においては、北米航路やオーストラリア航路用の邦船コンテナ船荷証券において、裏面約款一条 (b) において『荷主』(Merchant) には、荷送人、出荷主、荷受人、運送品の所有者及び受取人、並びにこの船荷証券の所持人を含む。」との定義が設けられ、その二四条(運賃及び諸掛り)において「(一) 運賃は、荷主の申告した運送品の明細に基づいて計算され、荷主は、自己の申告した中品、重量、容積及び価額が、運送人による運送品の受取のときに正確であることを、運送人に対して保証したものとみなされる。…運送品の中品、重量、容積若しくは価額の申告が不正確であったときには、荷主は、(a) 支払済の運賃と正確な明細が申告されていたならば支払われるべきであった運賃との差額に加え、(b) 確定損害賠償として、正当運賃相当額につき責任を負い、かつその金額を運送人に支払わなければならない。」(五) 荷主は、運送品に課せられた領事査証料を含め、すべての賦課金、関税、税金及び諸掛り、又は荷主が、運送品に関する政府又は公の機関の法令若しくは規則に従わなかったため、或いは運送品について要求される領事、衛生当局、その他の証明書を取付けることを怠ったために生じた場合を含め、如何なる事情によるものであれ、その運送品に関して運送人が蒙ったすべての罰金及び／又は損失について責任を負い、運送人に対しその補償をしなければならない。…」(六) 荷送人、荷受人、運送品の所有者及びこの船荷証券の所持人は、運送人に対し、運賃及び諸掛りの全額の支払いと、本証券のもとに於けるそれらの者の各々の義務の履行につき、連帯して責任を負わなければならない。」⁽³¹⁾と定め、荷主として

一定の費用や責任の負担や、荷主に含まれる荷送人、荷受人、運送品の所有者及び船荷証券所持人についての連帯責任を定める規定を有していることがわかる。ところが、その解説においては、荷主の定義との関係等については特段の記述は見られず、せいぜい「第五項は運送品についての諸課徴金、運送品の保全のための費用等の荷主の負担義務につき、第六項は、運賃および諸掛り一般についての荷送人、荷受人等の連帯責任を規定する。」⁽³²⁾（傍線は筆者）と説明されているに過ぎない。ここでは、荷主には、運送契約当事者である荷送人や船荷証券所持人以外の者が含まれ、かつその費用や責任等を負担するような規定となっているにもかかわらず、詳細な説明はみられない。それでは、日本以外では、Merchant 条項の趣旨がどのように捉えられているのだろうか。まず、運送費用や責任等を負わされる Merchant（荷主）に含まれる者が荷送人や船荷証券所持人以外に拡張されている理由の一つとして、特定の一般条項が、例えば、荷受人に適用されないという主張がなされないようにするためであると言われている。⁽³³⁾ 運送契約の利害関係者につき、それぞれの条項において個別の主体（荷送人なのか、荷受人なのか、船荷証券所持人なのか、それ以外の者なのか）の権利や義務を規定するよりも、広く Merchant（荷主）という形で包括的に定めることにより、書き漏らしを防ぐような意図もあるようにも思われる。さらに、加えて、現在の海運実務の複雑性から、誰が荷送人として責任を負うのかが不明瞭となることが少なくなく、海上運送人によって発行された船荷証券の裏面約款に拘束される主体とは誰かという問題が発生することもあることから、Merchant（荷主）という形で、運送品に対して一定の利益を有する当事者を出し、責任主体を単純化しようとするものであるとの説明も見られる。⁽³⁴⁾ ここでは、海上運送人が運送品に起因して損害を被った場合や費用を負担した場合に、誰に対して責任を追及すればよいのか、特に、複合運送の場合や複数の主体が関係する運送取引の場合に、法的に不明確となってしまうことがあることから、広く「Merchant（荷主）」に対して責任を負わせる条項を設けることで、そのような法的不明確性を除去しようとする条項であるともいえる。本来であれ

ば、海上運送契約を締結した当事者である荷送人に対して責任を負わせるべきところ、荷送人が誰であるのか不明な場合に対応するものともいえる。

しかしながら、アメリカにおける裁判例においても荷送人が不明ではない場合であっても、Merchant条項の適用が争われていること、また、Merchant条項の文言を素直に読めば、令和六年判決が示しているように、約款条項において示されている「海上運送の性質上、国際取引を迅速かつ円滑に行うために、船会社において、場合によっては海上運送契約の当事者以外の者にも責任を負わせ、運送費用等の回収を担保する趣旨」も否定できないように思われる。前述したように、複雑化した海運実務において、荷送人が海運仲立人やフレイトフォワード等を介在させて海上運送人との間で運送契約を締結するような場合には、海上運送人自身が、誰が荷送人であるのか不明となる可能性があることのほか、その機能面に着目するのであれば、運送人自身が実際の荷送人に運送費用等の支払能力があるか否かを調査することは困難であることに鑑みれば、その海運仲立人やフレイトフォワード等に対して、Merchant(荷主)として責任を負わせることにも一定の合理性はあるかもしれない。荷送人の支払能力を調査するためのコストが小さいのは、荷送人から直接委託等を受けた海運仲立人やフレイトフォワード等の側となる可能性があるからである。このように考えると、Merchant条項は、荷送人以外の者に対しても、運送契約上の債務を負担させる人的担保とも捉えることができる。したがって、Merchant条項に拘束される旨の合意は、Merchant(荷主)として責任を負うとする契約であって、日本法の文脈に即して考えると、民法上の保証契約(民法四六六条)または併存的債務引受契約(民法四七〇条)の一種であると捉えることができる。

そうすると、Merchant条項には、①荷送人不明の場合における責任主体の単純化という機能と、②荷送人の人的担保としての機能を果たさせるものであるとの複数の趣旨があるように思われる。しかし、荷送人が確定で

きる場合にまで、それ以外の者に責任を負わせることの合理性には一定の疑問があるだろうし、特に、荷送人以外の者について、人的担保という形で責任を負わせるとする法的根拠の妥当性が問題となる。

第二節 Merchant 条項の適用範囲

(一) 令和六年判決の判断枠組み

令和六年判決は、Merchant 条項の趣旨を海上運送契約の当事者以外の者にも責任を負わせ、運送費用等の回収を担保する趣旨であると説明しており、実質的な人的担保に関する規定であると捉えている。もともと、令和六年判決は、それと同時に「契約当事者でない第三者に対してまで当然に約款の効力が及ぶとすることはできない。第三者がたまたま何らかの形で契約に関わったというだけで、自身が関知し得ない事項について予期しない責任を負う」ことになるとも判示している。

令和六年判決は、Merchant 条項に基づき責任を負う場合として、①約款の内容が、当該業界における健全な商慣習に照らして合理的なものであって、その立場におかれたものであればその責任を引き受けるのが通常と考えられるようなものであること、そして、②第三者が契約当事者と密接な関係性を有し、約款の内容を把握することができる立場にあり、そのような立場にある者であれば通常は約款の内容を把握しているであろうことが認められる場合に、約款について合意して責任を引き受けたことが推認され、拘束力が拡張されるとの一般論を展開する。このような一般論は、従前の日本の裁判例及び学説上、ほとんど議論されたことはないように思われる。この点、X 社側の主張として、Y₂ 社に責任が及ぶ理由として、Merchant 条項に基づく運送に係る Merchant (荷主) の義務の連帯責任を引き受ける意思の存在と、約款が記載されている船荷証券を取得したことを根拠としており、Y₂ 社もまた Merchant (荷主) としての責任を引き受ける意思があったことに求めているものと考え

られる。そうすると、X 社側の主張及び令和六年判決は、いずれも Merchant (荷主) に当たり得る者の Merchant 条項に基づく責任引受の意思にその根拠を求めている点では共通しているように思われる。この Y₂ 社の意思に関連して、運送契約当事者ではない者にも高価品に関する免責を定めた約款の効力が及ぶかが争われた事例である東京高判平成五年一月二四日判時一四九一号一三五頁⁽³⁵⁾における「仮に運送契約の契約当事者でない第三者が運送人の不法行為責任を追及する場合においても、この第三者が右契約当事者と実質的に同視できる者すなわち、運送人との間に生じる法律関係を契約法理によって律すべきであつて、商法の右規定や約款の規制の趣旨に準拠してその責任の範囲を合理的に確定するのが相当というべきである。」との判示との類似性を指摘するものもある⁽³⁶⁾。しかし、令和六年判決は、契約当事者(荷送人 Y₁ 社)と実質的に同視できる者(Y₂ 社)であるというよりは、約款の合理性に加えて、あくまで Y₂ 社自身が Merchant 条項を知悉して自ら責任を生じさせる約款について合意して責任を引き受けたという意思を根拠にしているように読める。そうすると、裁判所の定式(①約款規定の合理性と、②責任を引き受ける意思)が妥当であるかどうかが問題となる。

(1) Merchant 条項それ自体の合理性

まず、①約款規定の合理性については、前述したように、荷送人以外の Merchant (荷主) を半ば保証人的な立場に立たせることにより、海上運送の円滑化を図るといふ説明には合理性がないわけではない。しかしながら、他方で、アメリカ海事局(Federal Maritime Commission)は、既に、Merchant 条項について、正当かつ合理的な慣行ではなく、連邦法違反⁽³⁷⁾の疑いがあることを公表しており、令和六年判決が述べるほど、Merchant 条項が海運実務において、必ずしも健全な商慣習とまで言えるかは疑問の余地がないとはいえない。コンテナ運送において海運仲立人等が船腹の予約をする場合の手数料が大きくないのであれば、少額の手数料を支払って、巨額の

債務を負担させられるリスクを引き受けさせられる約款規定がどこまで合理性を有するのかという疑問が生じよう。令和六年判決では、コンテナ超過保管料等が争われているが、例えば、危険品によって生じた運送人に対する責任についても責任を負わせる規定としても機能するならば、そのことがより明確になる。さらに、令和六年判決は、Merchant 条項の合理性を説明する中で、一つの要素として、多数のコンテナ船社が使用していることを挙げているが、多数のコンテナ船社が使用しているからといって合理性を有するとまでは言えないのではないかと思われる。単に、コンテナ船社（運送人）にとって有利であることから当該条項を設けているに過ぎないとも考えられるからである。

(iii) Merchant (荷主) の責任を引き受ける意思

次に、②責任を引き受ける意思をどのように考えればよいのだろうか。この点、特に、アメリカ法においては、Merchant 条項に拘束される旨の明確な合意をしていたか否かという点が重視されている。そもそも、契約当事者ではない者が、Merchant 条項に基づいて責任を負うと解する根拠がないことによる。運送契約の構造上、締結当事者は、荷送人と運送人であり、その契約の拘束力を第三者に対しても及ぼす法的手段として、船荷証券が用いられている。そして、その船荷証券所持人ですら、単に船荷証券を所持していることの一事をもって運送契約上の義務を負うとされているわけではなく、船荷証券所持人が一定の権利行使をしたときにはじめて義務を負うとされていることに鑑みれば、船荷証券所持人ですらない、他の Merchant (荷主) が運送契約の内容となっている約款条項に拘束される根拠はないと考えられている。このように解して、Merchant 条項に基づき、荷送人・船荷証券所持人以外の者が、運送契約上の責任を負うとするのであれば、運送契約とは異なった契約を別途締結したとの評価が必要になると考えられる。さらに、アメリカ法においては、ヒマラヤ条項と Merchant 条項

とを区別した議論がなされていることは前述のとおりである。このような比較法的な見地から考えるならば、Merchant 条項に基づいて Merchant (荷主) が責任を負う場合とは、少なくとも Merchant (荷主) に当たり得る者が明確に当該約款規定に拘束される旨の合意をしたと認定できる場合でなければならぬと考えられる。換言すれば、自らが Merchant (荷主) に該当することを認識した上で、当該債務を負担する意思を有している必要がある。

令和六年判決は、Merchant 条項はホームページ上で公開されていること、Y₂社は、本件船荷証券に記載された条項を確認する機会もあり、また海上運送人に対して何らの異議を述べることのないまま、多数の運送取引の代理行為を反復継続してきたことを理由に、運送約款に合意してその責任を引き受けたことを推認している。この点について、上述したように、Y₂社との関係では、運送約款を含む海上運送契約に基づいて責任を負うとされるのではなく、それとは別に Merchant (荷主) として責任を引き受ける契約（以下では、荷主責任引受契約という。）に基づくものであると考えられる。令和六年判決の事案に即して言えば、Y₂社は、X社との間で、①海上運送契約の代理行為と、②Y₂社自身が Merchant 条項に基づく荷主責任引受契約に合意したといえるのかという点である。このように見てみると、結局は、令和六年判決における、後者の Merchant 条項に基づく荷主責任引受契約の合意の認定が妥当であるかが問題となろう。令和六年判決は、運送約款の合理性、その公開と Merchant (荷主) に当たる者が反復継続的に当該約款を利用していたことから合意を認定しているが、果たしてそれが妥当であるのだろうか。確かに、B to B 取引の類型であるにはせよ、一般的にコンテナ船荷証券約款による運送契約は当該約款の修正の可能性の余地が考えにくい定型取引であり、民法五四八条の二が定める定型約款としての性質を有する可能性があるのであれば、⁽³⁹⁾そのような判断は荷送人等に不可能を強いるものであつて適切ではないように考えられる。⁽⁴⁰⁾さらに、荷主責任引受契約の法的性質から見て、このような合意の認定の適切

性も問題となる。

(四) 荷主責任引受契約の性質からの合意の認定

令和六年判決は Merchant 条項が人的担保として機能すると指摘しているように、Merchant 条項に基づき、Merchant（荷主）として、荷送人の債務を引き受けるという合意に基づく契約を、保証契約ないしは併存的債務引受契約であると性質決定できる場合には、民法上の保証契約ないしは併存的債務引受契約に関する議論が妥当することになる。⁽⁴¹⁾

民法上、保証契約を締結する場合には、債権者と保証人との間の保証契約について書面によることとされている（民法四四六条二項。要式契約）。そして、保証契約につき書面性を要求する趣旨として、保証契約は、無償で、信義に基づいて行われる場合が多いこと、また、保証人において自己の責任を充分に認識していない場合が少なくなく、保証を慎重ならしめ、保証意思が外部的にも明らかになっている場合に限って法的拘束力を認めるためであると説明されている。⁽⁴²⁾ つまり、書面性要件は、保証契約は保証人に対して一方的に負担を課すものであって、保証人に債務負担の意思を明確に認識させて確認させるためである。⁽⁴³⁾ このことは、書面性要件を不要としていた平成一六年改正前民法においても、保証契約が諾成・片務・無償であることから、その締結を慎重にさせるとともに、保証契約の合意が成立したかどうかの認定は慎重になされるべきであると指摘されてきた。⁽⁴⁴⁾

そうすると、船荷証券は、あくまで荷送人と海上運送人との間の運送契約に係る書面であって、荷送人以外の者が船荷証券上の約款において荷主責任の引受けに係る条項が記載されていることをもって書面性が認められるのかも疑問である。より具体的に述べれば、保証契約においては、保証対象となる債務の特定や法的性質、保証の範囲が明示され、それを認識した上で、保証意思を形成・表明することが必要と解されている。⁽⁴⁵⁾ そうすると、

本件における本条項だけでは、保証対象となる債務が特定されておらず、また保証の範囲もかなり曖昧なものになっていくように思われる。⁽⁴⁶⁾そして、民法四四六条二項の書面においては必ずしも署名押印が必要とされているわけではないものの、本件船荷証券には荷送人以外の Merchant (荷主) の署名押印はなされておらず、保証人となる Merchant (荷主) 自身の名称が書面に表出していないことに鑑みれば、民法四四六条二項にいう「書面」には当たらない可能性もある。さらに、立案担当官によれば、保証書の差入方式でも充分とされているものの、⁽⁴⁷⁾多くの学説(立案担当官も含む)においては、そのように解したとしても、差し入れた書面の写しを保証人に交付することが望ましいとも言われている。⁽⁴⁸⁾しかし、たとえ、差入方式を認めたとしても、船荷証券は、輾転と流通する有価証券であつて、それに記載されている条項はそれを確認し得る Merchant (荷主) の手元からも失われてしまうものであることを併せて考えると、民法四四六条二項が定める書面性の要件を満たさないものと考えられる。もし、船荷証券のように、別契約(海上運送契約)の条項の中に、代理人と債権者との間の保証契約条項が含まれており、代理人がその保証意思を署名押印等により外部に表示していないにもかかわらず、四四六条二項の書面性を認定するのであれば、同条項の保証人保護という趣旨を没却することになると思われる。

さらに、たとえ、船荷証券が保証契約における書面性の要件を満たすとしても、船荷証券上の約款の規定を知悉していることをもって荷主責任の引受け(保証債務の負担)の意思まで認められるかは、慎重に認定されるべきであり、少なくとも、令和六年判決のような認定は妥当ではないと考えるべきであろう。また、荷送人や船荷証券所持人もしくはそれらの代理人等、船荷証券自体を確認することができる者であればまだしも、海上運送契約の締結当事者でもなく、かつ船荷証券自体を確認することができない運送品の所有者等については、当然のことながら、それらの者との関係では、その効力を認めることはできないであろう。

他方で、Merchant 条項に基づく荷主責任引受契約を併存的債務引受契約であると性質決定される場合には、

保証契約と異なり、書面性は要求されていない（民法四七〇条）。そのため、書面性を欠く場合であっても、併存的債務引受契約は有効に成立し得ることからすれば、荷主責任引受契約についても船荷証券の「書面」該当性が否定されたとしても、当事者の合意を別に措定することで有効な荷主責任引受契約を認めることは可能であるようにも思われる。もともと、併存的債務引受契約は債権者側から見れば、自己の債権のための責任財産の増加を意味し、保証債務や連帯債務との機能との同等性から、保証契約との類似性が夙に指摘されており、たとえ併存的債務引受契約であるとしても、契約解釈から保証契約であると法的に評価したり、保証契約に関する規定を類推適用したりすることもできよう⁽⁵¹⁾。さらに、そもそも、併存的債務引受契約の合意の成立に認定についても、保証契約で述べた点が妥当し得るものと考えられ、特に慎重になされるべきであると考えられる。

このことは、アメリカ法における議論とも平仄が合うものと考えられる。すなわち、アメリカ法において海上運送契約の当事者ではない者が Merchant 条項に基づいて責任を負うのは、「Merchant 条項に拘束される旨を『明確に』合意している場合」に限られていることと軌を一にする。少なくとも、日本法においても、その Merchant 条項に基づく合意の法的性質を保証契約ないしは併存的債務引受契約であると捉えることができるのであれば、当該条項に基づいて責任を負う旨を明確に合意していない限り、形式的に Merchant（荷主）に該当し、かつ当該条項を知悉していたとしても、それだけで荷主責任引受契約の合意が認定され、それに基づいて責任を負うことはないと思われ、それが妥当である。したがって、Merchant 条項の適用範囲は、①荷送人の場合は、海上運送人との間の海上運送契約に基づき、また、②それ以外の者（船荷証券所持人の場合は除く）は、単に当該条項の存在を知悉しているだけでは足りず、当該条項に拘束される旨を別途明確に合意した場合に限られると解すべきである。ただし、船腹の予約時に、荷送人を具体的に示さず、海上運送人との間で海上運送契約を締結するような場合、船腹の予約者が荷送人本人として責任を負う可能性までを否定するものではなく（ただし、日本

法においては、商法五〇四条の適用の問題は出て来よう)、この点は、アメリカ法やイギリス法における議論と同様の帰結となる可能性もある。

第五章 結びに代えて

本稿は、船荷証券約款における Merchant 条項が、荷送人や船荷証券所持人以外の者についても、運送契約に基づいて生じる運送費用等の支払につき連帯して責任を負わせる内容になっていることに対して、その適用範囲を明らかにするものであった。令和六年判決は、荷送人の代理人が Merchant 条項における Merchant (荷主) に該当することを前提に、当該条項の存在を認識していたこと、当該条項の合理性という観点から、荷送人の代理人についても当該条項に拘束される旨の合意を推認した。しかしながら、アメリカにおいては、当該条項の合理性に一定の疑問が呈されていること、さらに判例法理において、原則として、当該条項に拘束される旨を明確に合意していない限り、荷送人や船荷証券所持人が Merchant 条項に基づく責任を負うことはないとされていることがわかった。また、イギリスにおいても、慣習上、一定の場合に代理人等が運送賃等の支払責任を負う場合もあり得るが、基本的には、船荷証券所持人であっても一定の権利行使がなされなければ責任を負うことではないとの原則から、荷送人及び船荷証券所持人以外について Merchant 条項に基づいて責任を負わされることは限定的であると考えられる。加えて、日本法の下で、この問題を考えてみると、Merchant 条項が荷送人以外の者から債権を回収し得る人的担保たる性質を有していることに鑑みて、Merchant 条項に拘束される旨の合意は、一種の保証契約ないしは併存的債務引受契約に当たり得るとし、その合意の認定は慎重にされるべきであり、少なくとも令和六年判決のような推認による合意の認定は妥当ではないと考えた。

ところで、本稿では、日本法の文脈において、船荷証券所持人の責任についてはほとんど検討を行わなかった。日本法の下でも、アメリカ法やイギリス法のように、一定の権利行使をしない限り、船荷証券約款に定められている責任を負わないと解するのか、それとも無限定に責任を負い得るのかという問題に対する検討は他日を期したい。また、令和六年判決は、準拠法についても触れている部分があるが、本稿の検討は日本法を前提としており、例えば、準拠法が台湾法となる場合でも、本稿と同様の結論が導き出されるのかについては別の検討が必要であることは論を俟たない。

十 本研究はJSPS科研費23K22066の助成を受けたものである。なお、本稿の執筆に当たり、早稲田大学海法研究所判例研究会において多くのコメントを頂戴した。ここに記して感謝申し上げる。本稿の記述に含まれる誤りは、筆者の責任に帰するものである。なお、本稿は、大阪地判令和六年八月一日と同種事案においてフレイトフォワード側から意見を求められたことを契機とするものであったことを記しておく。

- (1) 小林登『新海商法（増補版）』（信山社、二〇二二年）二八〇頁。
- (2) 箱井崇史『基本講義現代海商法（第五版）』（成文堂、二〇二四年）九七頁。
- (3) 前掲註(2)・箱井九八頁、See Richard Aikens, Richard Lord QC, Michael Bools QC, Michael Bolding and Kian Sing Toh QC, *BILLS OF LADING 87* (informa law, 3rd ed., 2021). イギリスにおける船荷証券の運送契約証としての機能にどうして触れた古典判例ではあるが、Glyn Mills Currie & Co. v. East and West India Dock Co. 事件判決 ([1882] 7 App. Cas. 591, p.596) は「船荷証券の主たる役割と目的は、荷送人と船舶所有者との間の契約条項を表示することである」と判示する。
- (4) 文言証券性については、船荷証券所持人は荷送人その他荷送人の承継者から運送契約上の権利を譲り受けたもの

である一方で、船荷証券所持人は通常、荷送人と海上運送人との間の運送契約の内容を知らないため、証券の記載によってこれを判断させるためであるといわれてきた(石井照久『海商法』(有斐閣、一九六四年)二七八頁)。

- (5) Available at <https://jplone-line.com/ja/standard-page/b/terms> (Last access 2025/8/1).
- (6) Available at <https://terms.maersk.com/carriage> (Last access 2025/8/1).
- (7) Available at https://www.cma-cgm.com/assets/public/page-complex-documents/BILL%20OF%20LADING%20CMA%20CGM%20Terms%20and%20Conditions%2007_2021.pdf (Last access 2025/8/1).

(8) 荷送人は、海上運送人との間の運送契約の当事者である以上、運送契約において定められた義務を海上運送人に対して当然負うことになる。

(9) なお、船荷証券表面の記載を本件追加条項といい、船荷証券の約款を以下、本件運送約款といい、第二六条(一)を本件責任条項という。

(10) 本件では、Merchant条項に基づくY₂社の責任だけではなく、そもそも本件海上運送契約の当事者がY₁社であるのか、それともY₂社であるのかという点が争点となった。もし、Y₂社が本件海上運送契約の当事者であれば、Merchant条項によらずとも荷送人として責任を負い得るからである。すなわち、X社の代理人であるA社の契約締結の相手方が貨物利用運送事業者であるY₂社であったため、X社を本人、A社が代理人として、Y₂社と本件海上運送契約を締結していたことから、本件海上運送契約の効果は、X社とY₂社に帰属し、その結果、本件コンテナの超過保管料の支払義務が認められる可能性もあった。実際、X社は、Y₂社が船腹の予約の申込みをし、Y₂社に請求書を送付してその支払送金を受けていること、Y₂社がサレンダーD/B/Lの発行に係る指示をしていたことなどをもって、本件海上運送契約の当事者をY₂社であると主張していた。しかし、Y₁社は、Y₂社に対し、通関業務等を委任していること、Y₂社の認識として、自ら海上運送することまで業務として行っていたわけではないこと、そもそも、第二種貨物利用運送事業の登録をしておらず、海上運送を自身の業務として行う意思がなかったこと、そして、貨物の受領拒否後、X社は、Y₂社を通じてY₁社に連絡をし、その後にY₂社に請求していることから、X社も海上運送契約の当事者ではなくまで荷送人であるY₁社であると認識していたことが強く推認されるところ、Y₂社は本件海上運送契約の当事者ではないとした。Y₂社が海運仲立人のような位置づけであれば、運送契約の当事者とはならない(西原寛一『商行

為法（第三版）』（有斐閣、一九七三年）二八一頁、鈴木竹雄『新版 商行為法・保険法・海商法（全訂第二版）』（弘文堂、一九九三年）二九頁、田邊光政『商法総則・商行為法（第四版）』（新世社、二〇一六年）二五九頁、森本滋編『商行為法講義（第三版）』（洲崎博史）（成文堂、二〇〇九年）一〇四頁等）。

本件では、本件海上運送契約により発行された船荷証券上の荷送人がY₁社等となっており、Y₂社は、あくまでY₁社の代理人としてX社と本件海上運送契約を締結したのであって、Y₂社が本件海上運送契約の当事者ではないことは明白であるようにも言えなくもない。しかし、東京地判平成一六年四月九日判時一八六九号一〇二頁は、契約締結に至る交渉の経緯などを踏まえて、船荷証券（マスターB/L）上の荷送人ではない者を運送契約の当事者であると認定した事例もあり、必ずしも船荷証券に記載された荷送人が運送契約の当事者であるとは限らないし、そのような記載は船荷証券を無効たらしめないと解されている（大判昭和十二年一月一日民集一六卷一七九三頁、小町谷操三『海商法要義中（一）』（岩波書店、一九三六年）一五二頁等）。なお、この点については、松井孝之・黒澤謙一郎編著『設問式船荷証券の実務的解説』（伊藤式）（成山堂書店、二〇一六年）一六六頁も参照。

そこで、本件において、本件船荷証券上の記載をひとまず措くとして、本件海上運送契約締結に至る経緯を見ると、確かに、Y₂社自身が、X社の代理人であるA社に対し、希望するコンテナの種類等、運送する貨物、船積み希望日と本船名等を伝えて船腹の予約を行い、A社がそれに対応する形で、Y₂社に対して、予約番号を送信したり、本件コンテナの運送に係る海上運賃等の請求書やB/Lドラフトを送付したりしている。そして、実際、海上運賃等の請求先もY₂社となっていたことが認定されている。しかしながら、船腹の予約の段階において、Y₂社は、A社に対して、荷送人がY₁社であることを伝えていたり、荷受人がコンテナの受領を拒否した後は、Y₂社を通じてではあるものの、Y₁社に連絡を取り、支払の依頼と催促をするよう協力を要請したりするなど、A社としても、本件海上運送契約の締結当事者である荷送人はY₁社であると認識していたと考えられる。また、Y₂社自身も第二種貨物利用運送事業の登録を行っており、あくまでY₁社の代理人として、Y₁社から委託を受けて本件海上運送契約をA社と締結したことが明らかである。したがって、前記東京地判平成一六年四月九日のように、契約締結に至る交渉の経緯等から判断しても、本件における、本件海上運送契約の締結当事者である荷送人はY₁社であって、Y₂社ではないとする本判決は妥当であると考えられる。

- (11) やや本論からは離れるが、アメリカ法の下では、以前、Merchant 条項の有効性自体が争われていたことを指摘しておきたい。すなわち、従前、アメリカ海上物品運送法 (Carriage of Goods by Sea Act: COGSA) との関係において、Merchant (荷主) に当たり得る者の責任に関する船荷証券の約款条項が無効となるのかという点が争われていた。例えば、Excel Shipping Corp. v. Seatrain International S.A. 事件判決 (584 F. Supp. 734 (E.D.N.Y. 1984)) は、運送人である船舶所有者が、船荷証券約款九条 (「荷送人、荷受人及び運送品は、連帯して、運送のために発送された運送品によって生じた損害について、責任を負い、Seatrain 社及び本船に対して補償するものとする。」) に基づき、過失ある積付けによって船舶に生じた損害につき荷受人に対して補償を求めた事案において、連邦地方裁判所が、荷受人につき船荷証券約款九条を適用して責任追及を認めることは、運送品の積付けに関与していない荷受人により大きな責任を課すことになり不合理であって、他の当事者の過失が認められる範囲でのみ運送人の責任を制限することを企図した海上物品運送法の規定と抵触するのであって、強制することはできな¹⁵旨を判示した。しかし、MTS Logistics, Inc. v. Stone Tile Direct LLC 事件判決 (2012 AMC 1653 (S.D.N.Y. 2012)) は、Merchant 条項が海上物品運送法二三〇四条三項に違反するとの主張に対し¹⁶、上記 Excel Shipping Corp. 事件判決と異なり、Merchant 条項は運送人の過失による損害に対する運送人の責任を免除しようとするものではないことから、上記規定に違反するものではないと判示した。そのため、荷受人は船荷証券所持人として Merchant 条項に基づいて責任を負う可能性は否定されな¹⁷と解¹⁸された。Richard L. Kilpatrick Jr., *The Joint and Several Liability of Merchants under Maritime Bills of Lading*, 47 J. Mar. L. & Com. 411 (2016), pp.431-432.
- (12) 622 F. Supp. 2d. 56 (S.D.N.Y. 2009).
- (13) 696 F.3d 647 (7th. Cir. 2012).
- (14) 543 U.S. 14 (2004).
- (15) Kirby 事件判決のころには、Thomas J. Schoenbaum, *ADMIRALTY AND MARITIME LAW* 486 (West Academic Publishing, 6th ed., 2019) を参照。
- (16) 921 F. Supp. 2d 1 (E.D.N.Y. 2012).
- (17) 2014 U.S. Dist. LEXIS 126747 (S.D.N.Y. 2014).

- (18) Kippatrick Jr. *supra* note 11, at p.448.
- (19) Nicholas Gaskell, Regina Asariotis and Yvonne Batz, *BILLS OF LADING: LAW AND CONTRACTS* 156 (LLP, 2000).
- (20) 小林登「一九九二年英国海上物品運送法について」法学六二巻二号（一九九八年）三頁。
- (21) 前掲註(20)・小林三頁。
- (22) ここで注意すべきは、運送契約に基づく権利義務のみが対象となるのであって、それ以外の海上運送契約関係によって生じる別の権利義務、例えば、船荷証券上の仲裁合意に係る条項は、運送契約とは別の合意であるとされている点である。Francis D. Rose and F.M.B. Reynolds, *CARVER ON BILLS OF LADING* 294 (Sweet & Maxwell, 5th ed., 2022).
- (23) したがって、一八五五年船荷証券法では、荷受人及び船荷証券の被裏書人は、運送契約に基づく権利を取得するのと同時に、同契約に基づく義務も負うことになると考えられた。Michael Bridge, *BENJAMIN'S SALE OF GOODS* 1446 (Sweet & Maxwell, 11th ed., 2021).
- (24) 前掲註(20)・小林一五頁。Aikens, Lord, Bolding and Toh, *supra* note 3, p.287.
- (25) 一九九二年海上物品運送法二条一項は、①船荷証券の正当な所持人、②(運送契約の当初の当事者ではないが)運送契約に従って、運送人が海上運送状に記載された運送品を引き渡すべき者、③船舶の荷渡指図書 (Ship's Delivery Order) に記載されている指図に従い同指図書の所持人は、運送契約に基づく訴訟上の権利を、あたかも自己が契約の当事者であるかのように、行使する権利を有する旨を規定している。
- (26) Aikens, Lord, Bolding and Toh, *supra* note 3, p.287. 実際、船荷証券の中間所持人が船主に対して本船の洗浄費用その他の経費について責任を負うか否かが争われた。The *Berge Sisar* [2001] UKHL 17において、貴族院は、貨物引渡請求等を行うことで、船荷証券上の責任を負う旨判示する。同事件では、船荷証券の中間所持人について一九九二年英国海上物品運送法三条一項に基づく責任が否定された。同事件については、安藤誠二「船荷証券中間所持人の船主に対する責任(その1)」(その2)「海事法研究会誌一六二号(二〇〇一年)一九頁、同一六三号(二〇〇一年)五二頁参照。
- (27) ロッテルダム・ルールズ五八条一項及び二項も同旨と考えられる。すなわち、同条一項は「荷送人ではなく、且

つ、運送契約上のいかなる権利も行使していない所持人は、所人であることのみを理由としては、運送契約に基づくいかなる責任を引き受けない。ただし、第五五条〔運送人に対する追加的な情報、指示または書類の提供〕の規定の適用を妨げない。』と、二項において「荷送人ではなく、且つ、運送契約上の何らかの権利を行使した所持人は、譲渡可能運送書類又は譲渡可能電子的運送記録に表章され又はそれらから確認し得る限度において、運送契約に基づき荷送人に課せられる責任を負う。」と定める。これは、荷送人が証券所持人である場合には、潜在的な義務を含めて、荷送人が運送人との契約の全ての条項に拘束されることは自明であるが、第三者である証券所持人と運送人との間においては、証券上の権利の移転とともに証券上の義務も移転するのかもしれない。これは自明ではないため、それを明らかにしたものと説明される。本条項は、荷送人ではない第三者である証券所持人が何らかの権利を行使した場合に、運送契約に基づく責任を負うことになる。換言すれば、そのような証券所持人が何らかの権利を行使しなければ、それだけで証券上の義務を負うわけではないことを示している。Michael Sturley, Tomotaka Fujita and Gerjan van der Ziel, *THE ROTTERDAM RULES - THE UN CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA 314-315* (Sweet & Maxwell, 2nd ed., 2020). なお、ロッテルダム・ルールの条文訳については、藤田友敬編著『アジア太平洋地域におけるロッテルダム・ルールの』(商事法務、二〇一四年)〔池山明義仮訳〕を参照した。

(28) 例えば、荷送人に対して船荷証券を引渡す前に、フレイトフォワードター等が荷送人の代理人として、一旦、船荷証券を海上運送人から受け取るような場合が考えられる。そもそも、船荷証券の所持とは、単に物理的に船荷証券を所持していることを指すのではなく、適法に当該船荷証券を所持していることであり(手形法一六条一項一文、小切手法一九条一文も参照)、また、本人に代わって単に事務的に船荷証券を所持している場合には、当該所持人は証券所持人とはいえないこととなっている(Rose and Reynolds, *supra* note 22, p.228, p.236)。

(29) Gaskell, Asariotis and Batz, *supra* note 19, p.484, 484. Merchant 条項によらずに、代理人が責任を負う場合にこの点、David Foxton, Howard Bennett, Steven Berry, Christopher F. Smith and David Walsh, *SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING 119-121* (Sweet & Maxwell, 25th ed., 2024)。この点、文脈は異なるものの、イギリス法における agency の法理に関わるのかもしれない(大塚龍児「問屋の委託実行行為により生ずる法律関係の

- 観点から見た agency の法理」竹内昭夫編『鈴木竹雄先生古稀記念 現代商法学の課題（下）』（有斐閣、一九七五年）一一四頁参照）。
- (30) Kilpatrick Jr. supra note 11, at p.432.
- (31) 当時の統一コンテナ船荷証券の裏面約款の文言については、谷川久＝高田四郎＝櫻井玲二『改訂コンテナB/L — 国際コンテナ複合運送における運送人の責任』（勁草書房、一九七四年）一六八頁、一九一頁～一九二頁を参照した。
- (32) 前掲註(31)・谷川＝高田＝櫻井一九三頁。
- (33) Gaskell, Asariotis and Baatz, supra note 19, p.156.
- (34) Kilpatrick Jr. supra note 11, pp.416-417.
- (35) 最判平成一〇年四月三〇日判時一六四六号一六二頁の原審判決。
- (36) 本判決匿名コメント・金判一七一〇号三六頁。ただし、同判決は上告審において信義則による解決を図っている。
- (37) 46 U.S.C. §41102 (c) 「コモンキャリア、海上ターミナルオペレーター、または海運仲介業者は、財産の受領、取扱い、保管、または引渡しに関連する、正当かつ合理的な規制及び慣行を設定し、注意し、エンフォースすることを怠ってはならぬ。」
- (38) FMC Docket No.21-17. Available at <https://www2fmc.gov/readingroom/docs/21-17/21-17_Order-Investigation_nosig.pdf> (Last access 2025/8/20).
- (39) 個品運送においては、船荷証券約款は定型約款として利用されていることを指摘するものとして、前掲註(2)・箱井九九頁。
- (40) 民法五四八条の二第二項は、同条一項の規定にかかわらず、定型約款の条項のうち、相手方の義務を加重する条項であって、その定型取引の態様及びその実情並びに社会通念に照らして民法一条二項に規定する基本原則に反して相手方の利益を一方的に害すると認められるものについては、合意をしなかったものとみなしている。もし、船荷証券の裏面約款が民法五四八条の二第一項にいう定型約款に該当すると解した場合、本条項は、運送契約の当事者ではない者が、当該運送契約の契約書として機能する船荷証券の記載に基づいて保証債務を負担するものと捉えることが

でき、一種の不意打ち条項として捉えることもできるかもしれない。また、債権法改正時の立案担当官の解説においても、たとえ、ある特定の条項について認識していたとしても、民法五四八条の二第二項の規定の適用は妨げられないとされている(村松秀樹Ⅱ松尾博憲『定型約款の実務Q&A』(商事法務、二〇一八年)一〇二頁)。

(41) この点に関連して、Merchant条項の文言(「連帯責任を負う」との文言)に基づいて、本件海上運送契約の締結によって、荷送人以外の者が運送契約上の連帯債務(民法四三六条)を負うと見る可能性も否定できない。しかし、①「連帯して債務を負担する」との文言であっても、連帯保証を意味する場合もあること(大判昭和三年五月一日評論一七卷民訴四四一頁、我妻栄『新訂債権総論』(岩波書店、一九六四年)四〇六頁参照)、②何らかの理由で荷送人と運送人との間の運送契約が無効となった場合であっても、本条項に基づいてMerchant(荷主)が同様の債務を運送人に対して負担する(民法四三七条参照)とは考えられないこと、③荷送人が運送賃等を支払わなかった場合にはじめてMerchant(荷主)が当該債務を負うことが通常であると考えられること、④Merchant(荷主)が、共同して運送契約を運送人との間で締結するとは一般的に考えられないこと、⑤債務者全員(荷送人及びその他Merchant(荷主))全員の資力が総合的に考慮されたとみられる場合には連帯債務として認められる可能性はあるが(前掲・我妻三九一頁、中田裕康『債権総論(第五版)』(岩波書店、二〇二五年)五四〇頁～五四二頁参照)、本条項は債務者である荷送人の資力にかかわらず一律に設けられていること、⑥荷送人が運送賃等を運送人に対して支払った場合に、荷送人はMerchant(荷主)に対して求償権を行使すること(民法四四二条一項参照)は考えられないことからすれば、本条項は荷送人が運送賃等を支払わなかったような場合に、荷主(Merchant)に当たる者が連帯保証人となって保証債務を負担する旨の条項という性質を有すると解するのが自然であるように思われる。実際、令和六年判決の事実認定においても、超過保管料等の支払いがなされなかったときに、海上運送人側が「Y₂社に対し、……このまま実荷主の確認が取れない場合には、予約者であるY₂社に話が流れざるを得ない状況となる旨を伝え」ていることに鑑みれば、Y₂社が海上運送契約自体の連帯債務者の一人にはなっていないかかったということを示すものといえる。

(42) 吉田徹Ⅱ筒井健夫編著『改正民法の解説「保証制度・現代語化」』(商事法務、二〇〇五年)一三頁、鎌田薫Ⅱ松本恒雄Ⅱ野澤正充編『新基本法コンメンタール 債権法一』(齋藤由起) (日本評論社、二〇二一年)一六七頁。東京高判平成二四年一月一九日金法一九六九号一〇〇頁は、一般論として、民法四四六条二項の趣旨につき「保証を慎重

- にさせる」ためであり、「保証人となろうとする者が債権者に対する保証契約申込み又は承諾の意思表示を慎重かつ確実にさせることを主眼とするものであり、保証人となろうとする者が保証契約書の作成に主体的に関与した場合その他その者が保証債務の内容を了知した上で債権者に対して書面で明確に保証意思を表示した場合に限り、その効力を生ずる」と判示する。
- (43) 潮見佳男『新債権総論Ⅱ』（信山社、二〇一七年）六四二頁。
- (44) 平井宜雄『債権総論（第二版）』（弘文堂、一九九四年）三〇四頁～三〇五頁、平野裕之『保証・人的担保の論点と解釈』（慶應義塾大学出版会、二〇二四年）六五頁参照。
- (45) 加藤新太郎「連帯保証契約書の具備すべき書面性」NBL一〇七五号（二〇一六年）八一頁。
- (46) 本条項では保証文言すら示されていないことからしても、保証契約として有効に成立するとは言えないように思われる（座談会「保証制度の改正」ジュリスト一二八三号（二〇〇五年）五五頁〔平野裕之〕参照）。
- (47) 前掲註(42)・吉田⇨筒井一五頁。
- (48) 前掲註(41)・中田六〇五頁、潮見佳男『債権総論Ⅱ』（信山社、二〇一七年）六四四頁、吉田徹⇨筒井健夫⇨眞田寿彦「保証制度の見直し等に関する民法改正の概要（中）」金法二七二九号（二〇〇五年）四三頁、四九頁。
- (49) 松岡久和⇨松本恒雄⇨鹿野菜穂子⇨中井康之編『改正債権法コンメンタール』（野澤正充）（法律文化社、二〇二〇年）四四九頁。
- (50) 法務省法制審議会民法（債権関係）部会・部会資料六七A「民法（債権関係）の改正に関する要綱案のたたき台（二）」（二〇一三年）三四頁以下参照。
- (51) 前掲註(44)・平野三〇六頁。