

〔論 説〕

国際海上物品運送法 11 条 3 項とコンテナ B/L

中 田 明

第 1 問題の所在

- 1 1924 年船荷証券統一条約 (Hague Rules)
- 2 国際海上物品運送法
- 3 コンテナ革命とコンテナ B/L

第 2 その後の動向

- 1 国際複合運送と CT B/L
- 2 1978 年 Hamburg Rules
- 3 2008 年 Rotterdam Rules
- 4 中国法と韓国法

第 3 Volcafe Ltd and Others v Compania Sud Americana de Vapores SA

- 1 事案と判旨
- 2 同判例の射程距離

第 4 結語

第 1 問題の所在

1 1924 年船荷証券統一条約 (Hague Rules)

「船主は運送賃を受け取る以外に何らの義務をも負うものでない」とイギリスの判事に皮肉られるほど<sup>(1)</sup> 発達した免責約款<sup>(2)</sup> を制限し、運送人の責任体系を強行法的に定めることを目的として成立した 1924 年船荷証券統一条約 (Hague Rules) は、その適用範囲を船積みから荷揚げまでの

期間に限定している<sup>(3)</sup>。これは、この時代は荷送人の代理人が船側で貨物を運送人に引渡し、荷受人の代理人が船側で運送人から貨物の引渡しを受けるといふ荷役方法が常態であったし（船積みと荷卸しが荷主と運送人の貨物の保管の分岐点となる）、また、運送人が船積み前又は荷卸し後の期間についても貨物の保管業務を引き受ける場合にはその国の運送取扱人又は倉庫業者との競争関係が生じるので、この期間の責任体系については各国国内法の規定に委ねるべきであると考えられたからである<sup>(4)</sup>。

もっとも、船積み及び荷揚げの意義については、各国法の解釈によって決定されることになる<sup>(5)</sup>。例えば、英国には本船のテークルによって吊り上げられた物品が欄干を超える前に落下した事故について Hague Rules が適用されるとした判例があり<sup>(6)</sup>、「この論理を適用すれば、免責約款禁止規定も物品が欄干を超える前の船積作業に適用されることになろう」と指摘されている<sup>(7)</sup>。

## 2 国際海上物品運送法

同条約を国内法化するために制定された 1957 年国際海上物品運送法は適用区間を受取から引渡までとしたが（同法 3 条 1 項）（貨物はこの期間運送人の管理下に置かれるからである）、条約と整合性をもたせるために船積み前または荷揚げ後の事実により生じた損害を片面的免責特約禁止規定（平成 30 年改正前の 15 条 1 項。改正後は 11 条 1 項）の例外とした（平成 30 年改正前の 15 条 3 項。改正後は 11 条 3 項）。

## 3 コンテナ革命とコンテナ B/L

ところが、1960 年代から登場したコンテナは（現在では、コンテナ輸送が主流となり、巨大なコンテナ専用船が作られている）、臨海ターミナル（CY 又は CFS）から臨海ターミナル（CY 又は CFS）まで輸送されるため、Tackle to Tackle の責任期間を採用した Hague Rules とは整合性が取れないことになった<sup>(8)</sup>。そこで、邦船 6 社間で作成した北米航路・豪州航路用邦船統一 B/L は、下記のように規定して、運送品が船舶上にある期間のみならず、コンテナ輸送の場合その前後に必ず付随する臨海ターミナル保管期間についても、Hague Rules を適用することにした<sup>(9)</sup>。

### 「7 責任

(2) 運送品の滅失、損傷若しくは運送品に関する損害が、受取地又は

船積港における運送人による受取から、荷揚港又は引渡地における運送人による引渡しまでの期間内に発生したことが、荷主によって立証された場合には、運送人は、かかる滅失又は損傷について、この船荷証券の規定に従い、次の範囲で責任を負うが、それ以上は負わない。

(i) 運送品が船積港の臨海ターミナルに到着したときから、運送品が荷揚港の臨海ターミナルを離れたときまでの期間中・・・」

現在使用されている B/L は、各社独自の B/L を作成しているので、上記と同様に臨海ターミナル保管期間についても Hague Rules を適用すると規定している B/L もあるし<sup>(10)</sup>、そうでない B/L もある。後者の場合、B/L には広範囲の免責約款が存在するので、臨海ターミナル保管期間について国際海上物品運送法に違反する免責約款も有効であると解するべきか問題となる。これが問題の所在である。

## 第2 その後の動向

### 1 国際複合運送と CT B/L

コンテナ運送の発達により、Door to Door のサービスが登場するようになった。例えば、日本国内の工場から港までの道路運送、日本の港からアメリカの港までの海上運送、アメリカ国内の工場までの鉄道運送と道路運送などが連続して一つの運送契約で行われることになる<sup>(11)</sup>。複合運送サービスをする者は利用運送業者であり<sup>(12)</sup>、陸上運送、海上運送、航空運送について下請運送人を使用することになる。この場合、全運送区間につき同一の責任制度を適用するユニフォーム・システムの方が簡明ではあるが、例えば国際航空運送に関するモントリオール条約、ヨーロッパの道路運送に関する CMR 条約、同鉄道運送に関する COTIF 条約等色々な条約・法令があり、同一の責任制度を適用するのは困難であるので、損害が発生した区間に適用のある法令による責任制度を適用するネットワーク・システムを定める B/L の方が通常であり、JIFFA（一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会）の B/L も 22 条 (3) でネットワーク・システムを採用している<sup>(13)</sup>。この場合、海上運送の期間については海上運送に関する責任体系に服することになるので、臨海ターミナル保管期間について国際海上物品運送法に違反する免責約款も有効であると解するべきかという同じ問題が生じる<sup>(14)</sup>。

## 2 1978 年 Hamburg Rules

Hague Rules は先進海運国に有利な責任制度であるという発展途上国からの批判があり、国連の主導により 1978 年 Hamburg Rules<sup>(15)</sup> が制定された。同条約では適用期間を港から港 (Port to Port) と定め (同条約第 1 条 6 項)、「運送人の責任は、物品が船積港、運送中、および荷揚港において運送人の管理下にある期間に及ぶ」と規定し (同条約第 4 条 1 項)、片面的強行法を採用している (同条約 23 条 1 項、2 項)、本稿で問題としているような問題は生じない。但し、同条約は航海過失免責の規定を廃止したので、我が国を含む主要先進海運国は批准していない。

## 3 2008 年 Rotterdam Rules

2008 年には、同じく国連を舞台として、Rotterdam Rules<sup>(16)</sup> が成立した。同条約では運送人の責任期間を「運送のために物品を受け取った時に開始し、物品が引き渡された時に終了する」(Door to Door) と定め (同条約第 12 条 1 項)、片面的強行法を採用している (同条約 79 条 1 項)<sup>(17)</sup>、本稿で問題としているような問題は生じない。但し、同条約は未発効である。

## 4 中国法と韓国法

中国法では、責任の期間をコンテナ貨物の場合と非コンテナ貨物との場合に分け、コンテナ貨物の場合には船積港における受取りから荷揚港における引渡しまで、非コンテナ貨物の場合には船積みから荷揚げまでを責任期間とし、免責約款を禁止している<sup>(18)</sup>。コンテナ貨物の場合には Tackle to Tackle の責任期間は不合理であると考えているからである。

韓国法においても、責任期間を受領から引渡しまでとし (韓国商法 795 条)、運送人の責任軽減特約を禁止している (同法 799 条)。運送人の管理下にある期間の事故について免責約款を制限するのは当然であると考えているからである。

いずれも、本稿で問題としているような問題は生じない。

## 第 3 Volcafe Ltd and Others v Compania Sud Americana de Vapores SA<sup>(19)</sup>

最近、英国において、船積前のコンテナ内の貨物の積付不良による貨物

損害に対して Hague Rules を適用した判例が登場した。

## 1 事案と判旨

コロンビアから北ドイツに LCL/FCL 条件のコンテナで運ばれたコーヒー豆が結露による損害を被った。結露の原因はステベによる積付不良によるものであった。運送人は、コンテナに詰める作業は船積前だから、その責任に Hague Rules の適用はないと主張した。しかし、裁判所は、コンテナ詰めと船積作業が時間的に離れていても、一体の作業であるから、コンテナ詰め作業も Hague Rules 上の「船積み」に該当するとして、Hague Rules を適用した<sup>(20)</sup>。

## 2 同判例の射程距離

上記の判例は、キャリアーズパックの事例である。したがって、シッパーズパックの場合にも英国の裁判所が CY の事故につき Hague Rules の適用を認めるかは不明である。しかしながら、厳格な文言解釈をすることが多い英国の裁判所が船積前の過失につき Hague Rules の適用を認めた理由は、コンテナ貨物の場合には臨海ターミナル保管期間についても Hague Rules の適用がある海上運送の一部であると考えなければ不合理であると考えているからである。

## 第4 結語

コンテナ貨物の場合には、CY/CFS での受取りから本船に積載されるまでが一貫した船積み作業であり、本船から卸して CY/CFS で引渡すまでが一貫した荷揚げ作業なのであるから、臨海ターミナル保管期間についても国際海上物品運送法に違反する免責約款は無効であると解しなければ不合理であることは明白ではないかと思われる。また、この不合理を除去するために臨海ターミナル保管期間についても Hague Rules を適用すると規定している B/L の運送人がそのような手当てをしない運送人よりも不利に扱われるのは不公平ではないかと思われる。問題は、国際海上物品運送法 11 条 3 項の文言との整合性であるが、コンテナ貨物の場合には臨海ターミナル (CY 又は CFS) におけるコンテナの受取りから「船積み」が始まり、臨海ターミナル (CY 又は CFS) におけるコンテナの引渡して「荷卸し」が完了すると解するべきであると考えられる。

注

- (1) 戸田修三＝中村眞澄編・注解国際海上物品運送法 5 頁。
- (2) 田中誠二・船荷証券免責条款論参照。
- (3) Article 1 (e)。
- (4) 小町谷操三・統一船荷証券法論 53 頁、戸田修三＝中村眞澄編・前掲書 336 頁。
- (5) 小町谷操三・前掲書 59 頁。
- (6) Rail to Rail ではなく、Tackle to Tackle であると解することになる。
- (7) 戸田修三＝中村眞澄編・前掲書 340 頁。
- (8) インコタームズにおいても、危険移転時期につき通常使用されている FOB, CIF, C&F はコンテナ輸送については不適切であることが指摘されている（北川俊光＝柏木昇・国際取引法〔第 2 版〕75 頁）。
- (9) 谷川久＝高田四郎＝櫻井玲二・改正コンテナ B/L 174 頁。
- (10) 松井孝之＝黒澤謙一郎編著・設問式船荷証券の実務的解説 286 頁。
- (11) 箱井崇史・基本講義現代海商法〔第 3 版〕92 頁。
- (12) 船舶を持たない運送人であるため、NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) とよばれる。フレイトフォワード（運送取扱人）が NVOCC になった例が多い。フォワードとして手数料を受領するよりも運賃の差額を得た方が、利幅が大きいからである。
- (13) ユニフォーム・システムを採用した 1980 年国際連合複合物品運送条約は未発効である。
- (14) なお、ネットワーク・システムは、NVOCC の荷主に対する責任と、NVOCC から実際運送人に対して再求償する場合の実際運送人の NVOCC に対する責任とを一致させるものであるから、実際運送人の B/L が臨海ターミナル保管期間についても Hague Rules を適用すると規定している場合には、NVOCC の責任も同様に解するべきであろう。
- (15) 1978 年国際連合海上物品運送条約。1992 年発効。
- (16) 全部又は一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国際連合条約。
- (17) 但し、80 条で数量契約に関する特則を設けている。
- (18) 箱井宗史＝張秀娟「中国法における海上物品運送契約（3）」海事法研究会誌 235 号 73 頁。
- (19) [2015] 1 Lloyd's Rep.639。控訴審は、[2017] 1 Lloyd's Rep. 32。上告審は、[2019] 1 Lloyd's Rep.21。
- (20) 本件では、船積前の運送人の行為についても Hague Rules が適用されるとしたうえで、Hague Rules における立証責任が議論されている（田中庸介・海事法研究会誌 239 号 2 頁及び 248 号 58 頁）。なお、松井孝之＝黒澤謙一郎編著・前掲書 286 頁によると、運送人は Hague Rules よりも運送人に有利な B/L 条項での責任制限を求めたが、裁判所は Hague Rules を適用した。