

貿易運送における運送人の責任制限に 関する一考察

西 道 彦

目 次

はじめに

I. パッケージ・リミテーション問題

II. 責任限度額

III. 賠償額のアセスメント

おわりに

はじめに

国際貿易取引において運送人が、運送品の損害に対して責任を負わなければならない場合には、運送人は、どの程度の責任を負うのであろうか。この問題が、パッケージ・リミテーション (Package Limitation) と言われるものである。とくに海上運送においてコンテナによる革新が進んだ結果、運送人の責任制限についても新たな問題が発生している。

そこで本稿では、この運送人の責任制限の問題点を整理し、つぎに運送人の責任限度額の問題、さらに運送契約における貨物の損害額は、どのように算定されるのかということについて考察する。

I. パッケージ・リミテーション

運送人が貨物の価格に応じて仮に賠償をするならば、運送人は、巨額の損失を招くことになる。そのため、運送人は、少しでも賠償額を低くすることを意

図した。以前、運送人は、特約によって貨物の損害を免れるという方法を採用してきた。しかし、これでは、荷主の負担が余りにも大きくなる。そこで、このような状況を改善するために、1893年にハーター法 (The Harter Act) によって、運送人が特約によって貨物の損害に対して賠償責任を免れることは、禁止された。^{注(1)}

それでは、運送人は、どの程度の責任を負えばよいのであろうか。1924年の「船荷証券に関する若干の規則の統一のための国際条約」(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading)」、略称ヘーグ・ルール (The Hague Rules) は、「運送人 (carrier) および船舶は、いかなる場合においても、物品のまたは物品に関する滅失 (loss) または損害 (damage) については、1包 (package) または1単位 (unit) につき100スターリング・ポンドまたは他の通貨 (currency) によるとこれと同等の額を超えて責任を負わない。ただし、当該物品の性質 (nature) および価額 (value) が荷送人 (shipper) により船積前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合は、この限りではない。船荷証券に記載された前記の通告は、反証がない限り、推定の証拠 (prima facie evidence) となるが、運送人は、その通告を争うことができる。運送人、船長 (master) または運送人の代理人 (agent) と荷送人との間の約定により第5項に定める額と異なる最高額 (maximum amount) を定めることができる。ただし、その協定最高額は、前記の額より少なくしてはならない。運送人および船舶は荷送人が船荷証券中の物品の性質または価額に関し故意に虚偽の通告をした (the nature or value thereof has been knowingly misstated) ときは、いかなる場合においても、物品のまたは物品に関する滅失または損害について、責任を負わない」と規定している。^{注(2)}

この規則は、運送人の責任を原則として1包または1単位当たり100スターリング・ポンド (£100) に制限した。しかしながら、その後海上運送においてコンテナによる革新が急速に進展した結果、コンテナ貨物については、責任の限度額をどのように設定すべきかという問題が発生したのである。ヘーグ・

ルールによれば、1包 (package) は、コンテナ1個と解釈される。とくにコンテナに貨物がバラで (in bulk) で詰められたものは、コンテナも1包であろう。しかしコンテナの中身がカートン (carton) である場合には、カートンが単位となるのではなかろうか。コンテナが FCL (Full Container Load) であれば、1コンテナは、1包と解釈される可能性があり、その場合には、荷主は、極めて少ない損害賠償額しか得ることはできず、荷主側にとって、これは大変不利な条件であると考えられる。しかしながら、シップパーズ・バック (shipper's pack) の場合には、ヘーグ・ルール上、合法的との解釈が見られる。したがってその場合、貨物の1包の大小には関係がないことになる。

船会社は、ヘーグ・ルールの下では、運送人の責任制限に関して、一般に次のようなB/L約款を挿入していた。「運送品の滅失、損傷または運送品に関する損害がヘーグ・ルール立法 (The Hague Rules Legislation) の適用される運送区間中で発生した限り、(i) 運送人は滅失または損害について、1包または1単位当たり日本通貨で10万円 (¥100,000) を超えて責任を負わない。ただし、運送品の受取前にこの金額より高い運送品の価額が荷主 (Merchant) により書面で通告され、それが運送品の性質 (nature) とともにこの船荷証券に記載され、かつ要求される割増運賃 (extra freight) が支払われている場合は、この限りではない。1包または1単位当たりの運送品の実価 (actual value) が通告価額 (declared value) を上回る場合でも、通告価額が価額と見なされ、運送人の責任は、責任ある場合には、通告価額を超えない。部分的な滅失 (partial loss) または損害はそのような通告価額を基準として按分清算される。通告価額が実価を著しく超える場合には、運送人は、いかなる場合にも賠償金 (compensation) 支払の責任を負わない。(ii) 貨物が荷主によって、もしくは荷主のために、コンテナ (container (s)) に詰め込まれ、または類似の運送用具 (similar article (s) of transport) に単一化されている場合には、本証券の表面に記載されたそのようなコンテナまたは類似用具の数は、本条に定める責任制限の適用上、包または単位の数と見なすことに明確に合意する。」

そこで荷主側の不利な状況を改善するために、ヘーグ・ルールが見直され、

改正される運びとなった。1963年に万国海法会によってヘーグ・ルールの改正案が作成され、1967年、1968年にブラッセルで開催された海事法外交会議で改正議定書として採択された。正式名称は、“Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading”であり、1977年に発効した。一般にはヘーグ・ヴィスビー・ルール (The Hague-Visby Rules) と呼ばれている。このヘーグ・ヴィスビー・ルールは、この点について「コンテナ (container)、パレット (pallet) またはこれに類似の運送用具 (similar article of transport) が、(数個の) 物品を統合するために (to consolidate goods) 使用されている場合には、船荷証券上、かかる運送用具に詰め込まれたものとして数量表示されている梱包 (packages) または単位 (units) の数が、これらの梱包または単位が関連する限りで、本項の適用上、梱包または単位の数と見なされる。以上の場合を除き、かかる運送用具が、梱包または単位と解されるものとする」と規定している。^{注(3)}

このようにヘーグ・ヴィスビー・ルールの下では、コンテナ内のカートン数の記載があれば、その数が単位となる。通常、船会社は、シッパーズ・パックの場合、B/L に One Container と記載する。この場合、1 コンテナが1 包である。

しかし船会社が “Said to contain” を付けて個数を書いた場合には、どのようになるのであろうか。この問題に関連して、法定記載事項のうちで運送品 (goods) の梱包 (packages) または個品 (pieces) の数などについて、運送人が確認する適当な方法がない場合には、荷送人からの書面による通告があれば、運送人は、それに従って記載することになっている。実際的には、確認は困難なので、運送人は荷主の申告を信用するしかない。

そこで運送人は、通常、責任を免れるために不知約款 (Unknown Clause) を挿入している。ある船会社の典型的な不知約款は、「本証券面の記号 (marks)、番号 (numbers)、品名 (description)、品質 (quality)、数量 (quantity)、寸法 (gauge)、重量 (weight)、容積 (measure)、性質 (nature)、種類 (kind)、価格 (value) およびその他の運送品に関する明細 (particulars) についての記載は、

荷主 (Merchant) によって申告されたものであり、運送人はそれらの正確性 (accuracy) については、責任を負わない。荷主は、その申告した明細が正確であることを運送人に担保し (warrants)、それらの不正確 (inaccuracy) から生じるすべての損失、損害、費用、責任 (liability)、罰金 (penalties) および科料 (fines) につき、運送人に補償しなければならない」と定めている。^{注(4)}このように運送人が確認できないものを B/L に記載する場合には、運送人は、通常、その正確性について責任を負わない旨を明記している。

また、運送人は、B/L の流通過程で正当な所持人に対抗できなければならない。この問題について、ヘグ・ルールは、「反対の証明 (proof) は、船荷証券が誠実に行為する第三者に (a third party acting in good faith) 移転されているときは、許容されないものとする」と規定している。

運送人が、記載事項について不知と主張したい場合には、上記のように通常、*"Said to be …"*, *"Shippers declare …"* などの文言を付記し、責任制限についても、1 コンテナを 1 包または 1 単位とする旨の意図があるものと考えられる。しかしながらヘグ・ルールでは、船会社は、主な荷印、数量および外見上の状態を B/L に記載しなければならず、これらは、記載された以上、一応の証拠 (prima facie) となると解釈される。^{注(5)} このことは、シッパーズ・バックで *"Said to contain"* を付けて、個数を掲載した場合の問題を考える場合に重要な指針を提供している。

上述の考察から、*"Said to contain"* が B/L に記載されても、ヘグ・ヴィスビー・ルール上、さらには解釈上議論があるところではあるがヘグ・ルールにおいてもコンテナ内のカートンの数が記載されていれば、そのカートンが単位になると考えられる。すなわち 1 カートンがカスタマリー・フレイト・ユニット (Customary Freight Unit) ということになる。これは、慣習的な運賃単位を意味する。

とくにヘグ・ヴィスビー・ルールが適用される場合、B/L 上数量表示されている梱包または単位の数、梱包または単位の数と見なされる旨明記してあるため(この点ヘグ・ルールは明記されていないので解釈の相違が存在す

る)、コンテナやパレットを1包とするという B/L 約款 (clause) があっても、B/L に表示された個数が単位となろう。すなわちそれが B/L 約款に優先することになろう。

またハンプルク・ルール (The Hamburg Rules)、正式名称は「海上物品運送に関する国連条約 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea)」で、1978年3月にハンプルクで開催された海上物品運送に関する国連会議で採択された。このハンプルク・ルールは、ヘーグ・ヴィスビー・ルール同様に、コンテナ、パレット等が使用されたときには、数量表示があれば、梱包または船積単位 (shipping units) と見なす旨規定している。^{注(6)} ただし、運送用具自体が滅失し、または損傷を被った場合において、運送人がその運送用具を所有し、または提供したものでないときは、これを別個の1船積単位と見なすとしている。^{注(7)}

このようにハンプルク・ルールでも B/L にコンテナ内の個数が表示されていれば、それが単位となる。しかし、B/L にコンテナ内の個数を表示しないと、コンテナが1包になる。自動車などの裸荷は、慣習的にそれ自体1単位として取り扱われている。

また複合運送の場合には、この問題はどのように取り扱われるのであろうか。複合運送に関する規則 (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents) は、この点について「コンテナ、パレット、またはこれに類する運送用具に複数の包または単位が積み込まれている場合には、複合運送書類 (MT documents) 中にかかる運送用具に積み込まれているとして記載された包またはその他の船積単位の数が、包または船積単位の数として見なされる。このような場合以外は、かかる運送用具の数が、包または単位の数として見なされるものとする」と規定し、^{注(1)} ヘーグ・ヴィスビー・ルールおよびハンプルク・ルールと同じ立場を取っている。しかしながら、この問題については、これらのルールを批准していない国々もあり、それらの国で積込み、陸揚げされる場合、さらにそれらの国で発行された B/L に係る海上運送は、依然としてヘーグ・ルールが適用される可能性があり、注意を要しよう。

Ⅱ. 責任限度額

つぎに具体的問題として1包または1単位当たりの責任限度額の問題を検討したい。ヘグ・ルールは、運送人の責任 (liability of the carrier) を原則として1包または1単位当たり100スターリングポンド (£100) に制限している。前に引用した B/L 約款 (clause) は、1包または1単位 (unit) 当たり ¥100,000 としている。これは、Japan COGSA (わが国のヘグ・ルール立法で1957年6月に成立し、1958年1月施行の「国際海上物品運送法」) に準拠しているからである。

当時の1ポンドは、¥1008であった。それゆえ100ポンド (£100) は、¥100,000に換算された。その端数は、切り捨てられ、1包当たり ¥100,000とされた。前出の B/L 約款は、これに基づいている。

このパッケージ・リミテーションに関して、100ポンドの他通貨への換算は、ヘグ・ルールの第9条に、「この条約における貨幣単位 (monetary units) は、金価値 (gold value) と了解される。貨幣単位としてスターリング・ポンドを使用しない締約国 (contracting states) は、この条約中にスターリング・ポンドで表示される額を自国の貨幣制度に従って端数のない額 (round figures) に換算する権利 (right of translation) を留保する」と規定している。^{注(9)}

このようにヘグ・ルールにおいては、貨幣単位は、ポンド (the pound sterling) に含まれた金価値とされている。当時、1ポンドは7.322382g とされていた。ヘグ・ルールが適用される場合は、米国は、U.S.\$500 となっており、日本は、¥100,000となっている。

その後、英ポンド (the pound sterling) の価値の下落に伴って責任限度額が不十分となったので、荷主が改善を要求していた。この動きを受けてヘグ・ルールは、改正されることとなった。この結果1968年のヘグ・ヴィスビー・ルールでは、責任限度額の引き上げが行われ、「物品の性質 (nature) および価値 (value) が、船積前に荷送人によって申告され、かつ、船荷証券に記載されているのでない限り、運送人または船舶は、いかなる場合でも、1梱包

(package) もしくは1単位 (unit) につき、10,000フラン (Frcs.)、または滅失もしくは毀損した物品の総重量 (gross weight) の1キログラムにつき、30フランのいずれか高い方の額に相当する額を超えては、物品の、または物品に関する滅失 (loss) または毀損 (damage) につき、責に任じない」と規定された。^{注10)}

このように貨幣単位 (monetary unit) は、英ポンドからポアンカレー・フラン (poincare franc) へ変更された。このポアンカレー・フランとは、当時の国際条約に貨幣単位として採用されていた非流通の通貨単位である。

その後、約10年間はこの体制が続いたのであるが、通貨の変動が激しく、ついに1979年の議定書 (protocol) により、責任限度額を表示する計算単位 (unit of account) が、ポアンカレー・フランから IMF の特別引出権 (SDR: Special Drawing Right) に変更された。これは、SDR がポアンカレー・フランより安定しているからであると言われている。すなわち SDR の方が通貨の変動に影響されにくいと考えられたからであった。したがって SDR による限度額 (limit of liability) は、1包または1単位当たり 666.67SDR (Frcs. 10,000)、または総重量キロ当たり 2 SDR (Frcs. 30) となり、適用はいずれか高い方となっている。

一方、ハンプルク・ルールは、発展途上国の強い要求により、運送人に厳しい責任を課しており、運送人 (carrier) の責任限度額 (limit of liability) をヘーグ・ヴィスビー・ルールより引き上げている。すなわち「第5条の規定による物品の滅失または損傷から生じる損失についての運送人の責任 (the liability of the carrier) は、1梱包もしくはその他の1船積単位 (shipping unit) につき 835 計算単位 (units of account) に等しい額または滅失し、もしくは損傷を被った物品の総重量の1キログラムにつき2.5計算単位に等しい額のいずれか高い額に制限する」と規定されている。^{注11)}

ただし、引渡しの遅延 (delay) についての運送人の責任は、遅延した物品に関して支払われる運送賃 (freight) の2.5倍に等しい額で、海上物品運送契約 (contract of carriage of goods by sea) の下で支払われる運送賃の総額 (total

freight) を超えない額に制限することになっている。^{注12)}

このようにハンプルク・ルールは、貨幣単位として SDR (特別引出権) を採用している。このルールは、この貨幣単位について「この条約の第 6 条の計算単位は、国際通貨基金 (International Monetary Fund) によって定義された特別引出権 (Special Drawing Right) とする。第 6 条の額は、判決日 (the date of judgement) または当事者間で合意された日における国家の通貨価値によって、その通貨に換算する。国際通貨基金の加盟国 (member) である締約国 (Contracting State) の特別引出権による通貨価値 (the value of a national currency) は、その評価および取引 (transactions) の日に実施されている国際通貨基金の評価方法 (the method of value) に従って、計算されるものとする。国際通貨基金の加盟国でない締約国の SDR (特別引出権) による通貨価値は、その国が決定する方法によって、計算されるものとする」と規定している。^{注13)}

上述したようにハンプルク・ルールは、荷主国である発展途上国の提唱の下で、制定されたものであり、先進海運国主導のヘグ・ヴィスビー・ルールを根本的に変革する意図をもっているため、運送人の責任限度 (limits of liability) は、ヘグ・ヴィスビー・ルールより広げられており、運送人にとって、負担は厳しいものとなっている。

Ⅲ. 賠償額のアセスメント

運送契約における貨物の損害額は、どのように算定されるのであろうか。ヘグ・ルールでは、このことについての規定は特別に設けていない。一方ヘグ・ヴィスビー・ルールは、算定基準に関して詳細な規定を設け、「賠償されるべき総額 (the total amount recoverable) は、物品が契約に従って船舶から荷揚げされた (are discharged from the ship)、または荷揚げされるはず (should have been so discharged) の場所および時における物品の価額を参照して算定されなければならない。物品の価額は、商品取引所相場 (the commodity exchange price) に従い、もしくは、このような相場がない場合にはそ

のときの市場価格 (current market price) にしたがって決定され、または、商品取引所相場も市場価格もない場合には、同種かつ同品質の (the same kind and quality) 物品の通常の価額 (the normal value) を参照して決定されるものとする」と規定している。^{注14)}

したがってヘーグ・ヴィスビー・ルールの下では、多くの損害事故についてそれぞれの到着地の市場価格 (the current market price) を算出しなければならないケースが出てくる。すなわち運送人は、些細な滅失または損傷についても損害額を確定するために鑑定人を立てなければ解決できないということになる。次に運送人は、査定に基づいて鑑定書を交付してもらうという手続きが必要になる。この方法は、メリットとして第三者による鑑定のため公平かつ公正さが確保され、最も現状に合致していると考えられるが、反面、この手続きには、多くの時間と費用をついやし、労力を必要とする。実務的に見れば、煩雑で効率的ではないと言われている。

また、複合運送では賠償額は、どのように算定されるのであろうか。複合運送に関する規則では、「物品の滅失または損傷に対する賠償額の算定 (assessment of compensation) は、荷受人 (consignee) に引渡がなされた地 (place) および時 (time)、または、複合運送契約 (the multimodal transport contract) に従えば引渡がなされたはずであった地および時におけるその物品の価格によりなされるものとする」と定め、^{注14)} ヘーグ・ヴィスビー・ルールと同じ方法を採用している。

次に、実際には船会社は、この問題にどのように対処しているのであろうか。船会社は、通常、定期船の個品運送については、「運送人が責任を負うべきすべての賠償請求 (claims) は、荷主の送り状正価格 (merchant's net invoice cost) に、支払済みであれば、運賃 (freight) および保険料 (insurance premium) を加算した額を基準として清算され、決済される。いかなる場合にも運送人は、期待利益 (possible profit) の喪失または間接損害 (consequential loss) については、責任を負わない」という B/L 約款を挿入している。

このように、実際的には貨物の損害賠償額の算定は、インボイス (送り状)

価格を基準とする旨が約定されており、したがってカーゴクレームは、B/L 約款に従って処理されることになっている。しかしながらヘグ・ルールが適用される場合、算定基準に関する規定がとくに設けられていないので、この種の B/L 約款の使用はとくに問題はないと考えられるが、ヘグ・ヴィスビー・ルール適用においては、この種の B/L 約款は、損害賠償額の算定基準に齟齬があり、問題があろう。わが国も1992年になってヘグ・ヴィスビー・ルールに準拠して Japan OGSA（国際海上物品運送法）を改正し、1993年6月に施行している。

このインボイス価格 (invoice cost) の多くは、通常、CIF 価格（運賃・保険料込み価格）が基準にされている。しかしながら、これには輸入税が含まれないので、不合理であるという見解がある。^{注06} またハンブルク・ルールは、上述したように査定等の手続きの煩雑さ、および相当の費用等を考慮して、貨物の損害賠償額の算定基準の明確化を避けているものと考えられる。

おわりに

貿易運送の分野にもコンテナによる物流革命が起こり、それに伴って複合運送も発展してきたが、そのことによって運送人の責任制限が、荷主との間で問題化し、責任の範囲や限度額さらに算定基準等が改めて問い直され、その結果、ヘグ・ルールが改正されるに至り、また発展途上国の努力により新たな条約が成立したことは上述の通りである。

運送人は、B/L 約款にさまざまな条項を記載し、それに基づいてクレームの処理が行われるのが慣行であるが、その内容には上記の条約との関連で有効性に関して問題を抱えている条項も認められた。

現状では、責任原則が質的に異なる条約が並存している状況であり、船荷証券に関するルールが統一されていない。このことは、国際貿易取引におけるクレーム処理が、難しい問題を内包していることを意味する。積み地と揚げ地で国が異なれば、必ずしも自国の B/L 約款、法律が適用されるとは限らない。

貿易取引当事者は、相手国の関連の法律を研究しておくことが肝要であると考えられる。

注

- (1) Paul Todd, *Modern Bills of Lading*, 2nd ed., Blackwell, Oxford, 1990, P. 163~164.
- (2) *The Hague Rules*, Article 4-5.
- (3) *The Hague-Visby Rules*, Article 4-5.
- (4) *The Hague Rules*, Article 5.
- (5) それゆえ、これらの記載と矛盾する文言、たとえば “Weight and condition unknown” は、船会社に削除を要求することができるという見解もある。(新堀聰著『実践貿易取引』日本経済新聞社、1998年、p. 165. D.A. Glass & V. Cashmore, *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, Sweet & Maxwell, London, 1989, P. 179.)
- (6) *The Hamburg Rules*, Article 6-2 (a).
- (7) *The Hamburg Rules*, Article 6-2 (b).
- (8) *UNCTAD ICC Rules for Multimodal Transport Documents*, Article 6-2.
- (9) *The Hague Rules*, Article 9.
- (10) *The Hague-Visby Rules*, Article 4-5 (a).
- (11) *The Hamburg Rules*, Article 6-1 (a).
- (12) *The Hamburg Rules*, Article 6-1 (b).
- (13) *The Hamburg Rules*, Article 26-1.
- (14) *The Hague-Visby Rules*, Article 4-5 (a).
- (15) *UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*, Article 5-5-1.
- (16) 浜谷源蔵著『船荷証券と傭船契約書』同文館、1979年、P. 57.

主要参考文献

- ・ Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*, 9th ed., Stevens & Sons, London, 1990.
- ・ D.A. Glass & V. Cashmore, *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, Sweet & Maxwell, London, 1989, P. 179.
- ・ Paul Todd, *Modern Bills of Lading*, 2nd ed., Blackwell, Oxford, 1990.
- 神田善弘著『実践貿易実務』日本貿易振興会、1996年。
- 上坂西三著『貿易慣習』東洋経済新報社、1962年。
- 澤田壽夫編修『国際取引法令集』三省堂、1994年。
- 高村忠也編『国際海上コンテナ輸送をめぐる12章』成山堂、1969年。
- 中村眞澄著『海上物品運送人責任論』成山堂、1974年。
- 新堀聰著『実践貿易取引』日本経済新聞社、1998年。
- 田中誠二著『海商法詳論』勁草書房、1985年。
- 浜谷源蔵著『最新貿易実務』同文館、1988年。
- 浜谷源蔵著『船荷証券と傭船契約書』同文館、1979年。
- 藤代和雄著『貿易運送の実務』同文館、1985年。