

神戸市外国語大学 学術情報リポジトリ

A Technical Study on Container Bill of Lading

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 1968-12-31 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 小原, 三佑嘉, Ohara, Miyuka メールアドレス: 所属:
URL	https://kobe-cufs.repo.nii.ac.jp/records/2187

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



コンテナ船荷証券に関する 技術論的研究

——新分野の開拓とその方向——

小 原 三 佑 嘉

コンテナによる door to door 方式の国際間の複合輸送の発展には、各種分野の緊密な相互補完的機能の一貫体制がどうしても必要である。すなわち、複雑な各国の通関制度、運送人の定める運賃率およびその責任範囲、保険条件、銀行による荷替為金融等の法的諸問題の解決がなされなければ、コンテナによる国際輸送の健全な発展を期待することは難しい。

しかし、現実をみると、コンテナそのものおよびその専用船の技術的発展には目覚しいものがあるにもかかわらず、コンテナ輸送に必要な船荷証券の法的根拠に関しては、国際的統一が未確立のまま、旧態依然たる方法がとられているのが実情である。これを解決するためには、まず第一に、コンテナ輸送のなかで中枢の重要な部分を占める運送人の権利・義務および責任範囲、コンテナ船荷証券の法律上の諸問題の解決が必要であるとして、万国海法会が長年の研究の末 “Draft No. 9 Convention on International Combined⁽¹⁾ Transport (国際複合輸送に関する条約第9次案)⁽²⁾” を作成、これに対する各

(1) コンテナの国際輸送に適用される法律は、現在のところ、海上区間は1921年の Hague Rules (1924年の船荷証券統一条約ともいう)、その他の区間はそれぞれの国の法律により適用されるが、欧州では鉄道区間は1952年の国際鉄道物品運送条約 (C I M)、道路区間は1956年の国際道路物品運送条約 (C M R)、空中区間は1929年の国際航空運送条約 (ワルソ条約) が適用され、さらにこれらの中間区間および内水区間はそれに適用ある法律より規制される。

(2) 本条約案は、コンテナによる国際的複合輸送を規制するための国際条約であって、全文13カ条からなりたち、その内容は定義、適用範囲、複合輸送運送人の責任、責任制限、複合輸送船荷証券の記載事項、複合輸送船荷証券の効果、複合輸送運送人の責任制限、引渡の効果、責任の消滅、償還請求、他の法令の適用、裁判管轄およびその他となっている。(拙稿 I C C 月報 No. 124)

国からのコメントを基礎として本条約案の最終的仕上げをこの11月に行なうことを決めている。この条約案は1969年3月末に開催される万国海法会東京総会で最終案の作成とその採択が予定されている。

したがって、上記条約によってコンテナ輸送の法的根拠に関して国際的な合意がえられるまでは、コンテナ船荷証券といえども、一応在来船の伝統的な船荷証券と同じような効力⁽³⁾を有し、国際貿易のあらゆる要求を満たすものでなければならない。ところが、本年9月米国マトソン社のコンテナ専用船の就航以来、わが国においても本年8月末日に日本郵船の箱根丸が初の就航、その後他の邦船をはじめ、米国船も一齐にコンテナ船を配船する計画をもっているところから、いよいよわが国のコンテナリゼーションも漸く軌道にのるとともに、わが国をとりまく国際海運競争が一段と激しさを加えてくるものと予想される。そこで、本稿では、現実となって現われた日本郵船のコンテナ船荷証券⁽⁴⁾に焦点を絞って、船荷証券の本質とそれを流通可能ならしめるための方策の一端を述べた後、在来船の船荷証券とどの点が相違しているのかを究明してみたいと思う。

I Bill of Lading の意味に対する私見⁽⁵⁾

われわれは、Bill of Lading を一般に船荷証券を訳しているが、果してそれが正確な訳語であろうか。Bill of Lading という英語の意味を確定することは非常に難しい。というのは、英語を母国語とする英米両国において、すでにこの用語に対する観念が異なっているからである。両者の意味の相違を法律的にみると、アメリカ合衆国の1916年の Bills of Lading Act 第1条では、米州内の一地点から米州内の他の一地点（外国経由を含む）、または外国

(3) コンテナ船荷証券も、1) その譲渡が在来の船荷証券の場合と同じ方法で裏書きや引渡しによって行われる流通可能な性格を有する権利証券としての効力もち、さらに 2) コンテナそのものの立証よりも、むしろ貨物の同一性を証明した受領書としての効力も有するとともに、

3) 証券所持人に対して主たる運送人が負担する責任を明示している通し運送証券としての効力も有していなければならない（拙稿「海外商事法務」第69号）。

(4) 日本郵船のコンテナ船荷証券には、Form No. C 1001（本邦輸出用）と Form No. C 1002（本邦輸入用）の2種があり、ここでは Form No. C 1001 を紹介する。

(5) 拙稿「海外商事法務」第79号。

のある地点に仕向けられる貨物の輸送にもなって、一般運送人 (common carrier) によって発行される Bill of Lading がその適用の対象となっている。この法律でいう一般運送人とは、営業として、人または物の輸送に従事するすべての者を意味するとしている。それでは、この定義にしたがえば、その範囲は広く、鉄道はもとより市電、通運会社にまで及び、必ずしも船舶所有者者であるいわゆる船主 (shipowner) や傭船者 (charterer) のみに一般運送人の意味を限定していない。⁽⁶⁾ 換言すれば、米国では、鉄道やトラック会社の発行する一種の陸上運送証券にも Bill of Lading という呼称を与えている。たとえば、Railway Bill of Lading や Trucking Company Bill of Lading がそれである。それ故、米国の観念からすれば、船荷証券は Bill of Lading の一種ではあるが、Bill of Lading は必ずしも船荷証券だけではないといえる。

これに反して、英国の1855年の Bill of Lading Act 第3条は、「荷受人または対価を支払った被裏書人の手中にある船積みを終えた貨物を表彰する Bill of Lading は、たとえその全部または一部が船積みされなかったかもしれない場合でも……」として、英国の法律にいう Bill of Lading が船荷証券であることを黙示している。したがって、この英国の法律上の意味には米国式観念の入りこむ余地はないとみてよい。

以上をみると、この用語に対する両者の観念の相違は、その国のそれぞれの地理的条件に原因しているのであろう。米国のような懐の深い大陸では、陸上輸送の割合が大きいのに対して、英国のような周囲を海でかこまれた島国では海上輸送の比重が高いというそれぞれの特殊事情のために、同一の用語に対して異なった法的観念が生れたのであろう。

しかしながら、このように異なった法的事実があるにもかかわらず、1924年のブラッセル船荷証券統一条約にもとづいて制定された米国と英国の海上物品運送法にいう Bill of Lading は、双方ともあくまで海上運送を目的とする船荷証券と解するのが常識である。わが国も1957年にこの船荷証券統一条

(6) 米国統一商事法典 (Section 1-201, 6) の Bill of Lading 参照

約を批准すると同時に、それにもとづいて新たに国際海上物品運送法を制定しているので、この点に関する限り、英米両国と同様に、Bill of Lading を船荷証券と解すことには何らの疑問を差しはさむ余地はない。というのは、船荷証券統一条約である Hague Rules も日・英・米の海上物品運送法もそれぞれ Bill of Lading の発行者を一応船主や傭船者としているからである。

ここで Bill of Lading を一応船荷証券と解するのが常識であるといういい方をしたのは、そこに理由があつてのことである。すなわち、Bill of Lading を発行する運送人とは、船荷証券統一条約第1条によると、“Carrier” includes the owner of the vessel or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper と定められているが、わが国の国際海上物品運送法第2条の定義では、運送人は、船舶所有者、船舶賃借人および傭船者をいうと訳されている点に注意されたい。(アンダーライン筆者)

この点に関して、小町谷操三博士は、その著書のなかで、⁽⁷⁾ “Carrier includes ...” を「運送人は、……を含む」と訳すべきであり、その訳にもとづいて運送人の意義を定める必要があると述べておられる。これから判断すると、“include” の意味は限定しないことであると解し、いやしくも海上物品運送を引受けた者は、それがたとえ freight agent, forwarding agent のような陸上の貨物取扱人であっても、貨物の受取りと引換えに Bill of Lading を発行する義務があると解される。そうになると、その者の発行する Bill of Lading も、船舶所有者、船舶賃借人および傭船者の発行する船荷証券と同一の原則に従うべきであるとするのが妥当である。この “include” の意味については、⁽⁸⁾ 船荷証券の権威者である英国の Scrutton 氏も、その著書のなかで “The use of this word “include” suggests that the definition is not exhaustive, and, if so, the terms “carrier” might include a freight agent or forwarding agent or carriage contractor in cases where by issuing a bill of lading he enters into a contract of carriage with the shipper. It does not include a steve-

(7) 小町谷操三博士著「統一船荷証券法論」22頁。

(8) Scrutton: Charter Parties and Bills of Lading 17th ed. 1964. p. 405. より引用。

dore,” と述べているところからみても、やはり運送人の意味は限定しない方がよいように思う。

しかしながら、わが国では、実際問題として、船舶所有者、船舶賃借人および傭船者以外に海上運送を行いうる者が考えられなかったので、現在までは Bill of Lading を船荷証券と訳すことにそれほど問題はなかった。ところが、コンテナによる door to door 輸送の新たな発展にともない、内陸で発行される Bill of Lading の問題がでてきた。すなわち、国際複合輸送条約案にいう運送人とは、荷送人と国際複合運送契約（少なくとも海陸による 2 輸送方法からなる 2 国間の運送契約をいう）を締結する Combined Transport Operator (C. T. O. と略称) を意味し、その者の発行する運送証券は Combined Transport Bill of Lading (C. T. Bill of Lading と略称) とよばれることになった（第 1 条）。これによると、C. T. O. は、国際海上物品運送法にいう運送人だけにとどまらず、特にコンテナによる一貫輸送を履行またはそれをあっせんする陸上運送人もこれに含まれることになりそうである。そうになると、C. T. Bill of Lading を複合輸送船荷証券と訳すことには、それが陸上運送人によって発行されるだけに、どうしても抵抗の感を禁じえない。したがって、Bill of Lading はあくまでビル・オブ・レイデング（またはビー・エル）とよぶべきであって、これを強いて邦訳すれば、船荷証券とするよりもむしろ、積荷証券または運送証券とした方が海陸の如何んに関係なくそのまま使用できるのではないかと、最近特に感ずるようになった。しかし、Bill of Lading に“Ocean”または“Maritime”の語が冠せられたときには、それは正しく船荷証券である。本稿では、一般の通念にしたがって、コンテナ船荷証券として筆を進めることにする。

II コンテナ船荷証券と荷為替信用状との関係

銀行がコンテナ船荷証券を取扱う場合に直接関係のある問題は、その貨物に対して完全な支配権を与える書類、すなわち権利証券としての船荷証券だけを対象とする銀行の荷為替取引においては、運送中の貨物を担保としてい

かに金融を行なうかという点にあるといえる。このことは、コンテナによる“door to door”輸送の発展にもなって特に重要な問題である。

そこで、まず検討すべき問題としては、荷為替信用状との関係があげられる。すなわち、荷為替信用状にもとづいて行なわれる開設、または支払い、引受け、買取りの各行為については、銀行は、信用状発行依頼人によって特に認められた書類、または1962年の荷為替信用状に関する統一規則および慣例であるいわゆる信用状統一規則によって許容されうる書類だけを受理することができるとしている。したがって、現在のところ、銀行は、信用状発行依頼人からコンテナ船荷証券（たとえそれが海上船荷証券を部分的に代用する性格の書類であっても）を受理する旨を認める特別の指図を要求している。しかし、今後、コンテナ船荷証券に関して国際的合意ができれば、信用状統一規則の改訂が必要になってこよう。その場合の改訂の対象となる条文は、⁽⁹⁾つぎのものにならう。

- 1) 第17条 本条文は、信用状に特に認められていないかぎり、forwarding agent が発行する船荷証券を拒絶すると定めているので、陸海陸のdoor to doorの一貫輸送を目的とするコンテナ船荷証券の発行者が主たる運送人(principal carrier)でなく、forwarding agentの場合には、特に本条文のままでは困難な問題が生じることは必至である。
- 2) 第18条 本条文は、信用状にほかに異なる明示のないかぎり、船荷証券には貨物が本船上(on board)に積込まれている旨の表示がなければならぬと定め、その証明は、on board bill of lading、運送人の積込み済の付記(notation)によってこれを行なうことができるとしている。ところが、コンテナ輸送の特殊性からみて、貨物が陸上で最初に受取られた時点において、コンテナ船荷証券が発行される場合、その貨物の受領と発送を証明する証券に“Received for despatch”とあれば、これをどのように取扱うかが問題になる。

(9) 拙稿「海外商事法務」第74号。

- 3) 第20条 本条文では信用状に特に認められていないかぎり、銀行は貨物の甲板積みを示している船荷証券を拒絶すると定めているが、コンテナ専用船の場合はその構造上 $\frac{1}{3}$ のコンテナが on deck に積付けられることになるので、その on deck 積みの解釈が問題になる。
- 4) 第24条 この条文では、保険書類は、信用状に特に記載されているとおりのものであることを要し、かつ保険会社またはその代理人によって発行され署名されていなければならないと定めているが、英米のコンテナ運送人の間では、通常の貨物保険によって填補される危険がコンテナ運送人によって吸収される傾向もあり、運送人がカバーする海上保険の取扱いが問題になりそうである。
- 5) 第33条 本条文は、信用状に特に異なる記載のないかぎり、分割積出しを認めているが、コンテナ輸送において、貨物が一つまたは二つ以上のコンテナにわたって詰められているか、また他人の貨物と一緒に他のコンテナに詰められているような混載貨物の分割積出しの場合、おそらく2本以上のコンテナ船荷証券が発行されることになるだろう。その場合船荷証券上に船舶名の記載がなければ、当該貨物が指定船舶によって積送されたかどうかを確かめることは不可能である。
- 6) 第41条 本条文では、書類は、その発行後相応の期間内に提示されなければならず、支払い、引受けまたは買取りを行なう銀行は、その判断で書類が自行に不当に遅れて提示されたと考えるときは、これを拒絶することができるかと定めている。この点に関して、コンテナ船荷証券は内陸地点で貨物の受領があったときに発行されることになっているが、しかしそれが貨物の積荷港まで保留されかつ“on board”の記載をうるために、本船に積込むまで保留されたような場合、その書類が、“stale”とみなされることになるという問題が生じる。

Ⅲ 船荷証券の記載要件と新設記載事項

わが国における船荷証券の記載要件としては、1)運送品の種類、2)運送品

の容積もしくは重量または包もしくは個品の数および運送品の記号, 3)外部から認められる運送品の状態, 4)荷送人の氏名または商号, 5)荷受人の氏名または商号, 6)運送人の氏名または商号, 7)船舶の名称および国籍, 8)船積港および船積の年月日, 9)陸揚港, 10)運送賃, 11)数通の船荷証券を作ったときは, その数, 12)作成地および作成の年月日, 以上の12項目が定められている(国際海上物品運送法第7条)。

このわが国の記載要件に関する規定に対して, Hague Rules もこれと同様の趣旨のもとに, 記載要件として特に求めている事項を大要つぎの3項目にしぼっている(第3条第3項)。

- 1) 物品の識別のために必要な主要記号で物品の積込開始前に荷送人が書面で通告したもの。この記号は, 包装していない物品の上に, または物品の容器もしくは包装の上に, 通常航海の終了の時まで読みうるように, 押印され, または他の方法により判然と表示されていなければならない。
- 2) 荷送人が書面で通告した包もしくは個品の数, 容積または重量。
- 3) 外部から認められる物品の状態。

したがって, わが国の国際海上物品運送法においては, 一応前記の12項目の記載が整わなければ, 正規の船荷証券とみなされないが, Hague Rules の規定の上では以上の3項目の記載をもって足りる。しかしながら, 条約規定といえども, これら以外の任意事項の記載を決して妨げるものではない。事実, 在来船のすべての船荷証券には任意事項として, 通常は前記の12項目が記載されているといつてよい。

以上が在来船の船荷証券の記載要件であるが, 今回の日本郵船のコンテナ用の船荷証券の記載項目には, 在来船のそれよりもさらにつぎの9項目が新設されている。

- 1) 乙仲業者の氏名を記載する “FORWARDING AGENT-REFERENCE” 欄
- 2) 船会社が荷受けする場所まで輸送する業者の氏名を記載する “DELI-

“VERING CARRIER TO STEAMER” 欄

- 3) 船会社が積荷港の臨海ターミナル以外で荷受けする場所を記載する
“PLACE OF RECEIPT” 欄
- 4) 荷受地から積荷港の臨海ターミナルまで輸送する業者の氏名を記載する
“PRE-CARRIER” 欄
- 5) 荷揚港の臨海ターミナル以外で荷渡しする場所を記載する “PLACE
OF DELIVERY” 欄。ただし、この欄は、北米向けの場合にはその貨物
が内陸に向けて輸送されるに際して、船会社が荷揚港より内陸の仕向
地までの輸送を手配する場合にのみ記入される。荷送人が内陸輸送を手
配する場合には記入されない。
- 6) 前記の “PLACE OF DELIVERY” 以外で、荷送人または荷受人の
都合により最終仕向地を記載する必要がある場合に記載する “FINAL
DESTINATION” 欄
- 7) 荷送人が提供する明細事項の “PART I”, コンテナの番号および形
態に関する新しい記載事項の “PART II” の2つの欄。
- 8) 貨物が荷送人によってコンテナに詰め込まれたときにマークを付す
“SHIPPER’S PACK, COUNT & SEAL” 欄
- 9) 貨物が船会社によってコンテナに詰め込まれたときにマークを付す
“CARRIER’S PACK, COUNT & SEAL” 欄

以上の日本郵船の新船荷証券の記載事項に対して、国際複合輸送条約案で
は、特につぎの記載を含めることを定めている（第5条）。

- 1) C. T. O. Bill of Lading という頭書
- 2) C. T. O. の氏名と住所
- 3) 発行の日付および場所
- 4) 物品が C. T. O. の管理下に委ねられる場所および C. T. O. による
引渡しのために指定された場所
- 5) 物品またはコンテナの識別のため必要な主要記号で、それらが管理下

に委ねられる前に荷送人により書面で通告されたもの。ただし、この記号は、包装されていない物品の上にまたはコンテナ、容器もしくは包装の上に、通常輸送の終了の時まで判読しうるように、押印され、または他の方法により判然と表示されなければならない。

- 6) 荷送人が書面で通告した包もしくは個品の数、容積または重量
- 7) 包装されていない場合にはその物品またはその物品が詰め込まれているコンテナ、容器もしくは包装の外観状態
- 8) C. T. Bill of Lading のなかで証明されている契約が反対の条項または取決めに関わりなく本条約の規定に従う旨の記述

以上が国際複合輸送条約案が求める記載事項であるが、日本船主協会は、これらのほかにさらに物品の種類ならびに荷送人および荷受人の氏名と住所もつけ加えるべきであると主張している。

IV 裏面約款の新設条項とその要点

第7条 責任条項 (Responsibility)

(1) 船会社は、貨物に対しては、他に別段の合意のないかぎり、またほかに明らかな記載のないかぎり、積荷港の臨海ターミナル (sea terminal) において貨物を受取ったときから、荷揚港の臨海ターミナルにおいて当船会社により荷受人、貨物を受領する権限を有する者、その代理人もしくは内陸運送人に対して貨物の引渡しを行なうときまで責任を負うものとする。この場合、船会社は、積荷港の臨海ターミナルにおいて貨物を受取る以前または荷揚港の臨海ターミナルからその引渡しを行なった以後に発生した貨物および／またはコンテナの滅失、損傷または遅延に対しては責を負わない。

(2)① 貨物が前項に記載された以外の臨海ターミナルを含む内陸地点において船会社により受取られかつ／または引渡される通し運送が合意され、さらにその証拠としてかかる内陸地点が本船荷証券の表面約款の“荷受地 (Place of Receipt)” および／または“引渡地 (Place of Delivery)” の欄に記入されたときは、船会社は、当該内陸地点と前項に記載の臨海ターミナルと

の間の運送に対してもまた責任を負うものであるが、しかし通し運送の一部を分担した各運送人が荷送人とそれぞれ別個のしかも直接に運送契約を締結した場合に貨物およびコンテナに対して負担する責任と同一の責を負うものであって、かかる一部の運送が水上によってなされる場合には船会社は本船荷証券に適用される Hague Rules の規定により責任を負うものとする。ただし、この場合船会社が自からの責任において当該通し運送ならびに付随的業務に従事することが適用法規において適法かつ免許されることを条件とする。

② もし船会社が自からの責任においてかかる通し運送ならびに付随的業務に従事することが適用法規により承認もまた免許も与えられない場合には、船会社は主務官庁により通し運送業務の免許を与えられた運送人がかかる通し運送および付随的業務を確保することについてのみ責任を負い、かつかかる運送人によりその契約および運賃率にもとづいて当該通し運送および付随的業務を遂行することについてのみ責を負うものとする。アメリカ合衆国内間の運送は、本第2項により規制されるものとする。

(3) 本船荷証券の表面の“最終仕向地 (Final Destination)”欄は、荷送人の情報のために記入されるだけであって、貨物および／またはコンテナの滅失または損傷もしくはその他に関連する船会社の責任は、いかなる場合においても、荷揚港または引渡場所において貨物および／またはコンテナを引渡すときをもって終了するものとする。

(4) 貨物および／またはコンテナが通し運送中に滅失または損傷し、かつその滅失または損傷の発生時にその貨物および／または損傷がいずれの運送人の保管下にあったのかを立証することができない場合には、その滅失または損傷は積荷港と揚荷港との間の海上航行中に生じたものとみなされ、したがってこれに充当する Hague Rules の規定が適用されるものとする。

(要点)

1) 第1項は、船会社の責任原則を定めた条項であって、在来船の場合の

“Tackle to Tackle” 原則から “Terminal to Terminal” にまで責任範囲を拡大したことを定めている。しかし、北米航路に関しては、従来から米国の1893年の Harter Act（船舶の航海、船荷証券および財産の運送における若干の責任および権利に関する法律のことで、これが Hague Rules 制定の母体になった）により、貨物の船積から引渡しまで海上運送人が責任を負うことになっているので、米国で貨物を引渡す場合には、tackle では責任を完了したことにはならない。したがって、北米航路の責任原則は、“Tackle To Tackle” の区間は Hague Rules が適用され、tackle から引渡しまでは、特約ないかぎり Harter Act によることになる。

2) 第2項は、“Terminal to Terminal” 区間よりさらに内陸に延びた運送区間（具体的には内陸ないし内陸にまたがる水上運送区間）について定め、そのうち①は本船荷証券を発行する船会社が内陸の運送区間について直接責任を負うことができる場合と、②は米国の内陸運送を念頭においた規定で①と反対に法律により直接に運送責任を負うことができない場合を規定したものである。

3) 第3項は、本船荷証券の表面の “Final Destination” 欄に関する規定であり、従来荷受人の責任と費用において行なわれてきた “O. C. P.” (Overland Common Points の略) の記載項目を特に設けたものと考えればよく、単なる荷送人側の参考のために記載されるだけであって、船会社の最終責任がそこまで負っているものではない。

4) 第4項は、貨物の滅失または損傷がどこで発生したか不明の場合いわゆる concealed damage に関する規定であって、それが陸上区間、ターミナル区間または海上区間のどこで発生したかを立証できない場合には、その滅失または損傷は海上運送区間で発生したものとみなされ、Hague Rules を適用することを定めている。

第11条 荷送人のコンテナ (SHIPPER'S Container) 条項

(1) 船会社は、荷送人の所有または借用になるコンテナの通常取扱い、

積付けおよび運送により発生またはその結果生じた当該コンテナおよび／またはその中品のすべての種類の滅失または損傷に対しても責任を負わない。

(2) 荷送人は、自己の所有または借用になるコンテナが堪貨性、堪航性、耐水性を有し、かつあらゆる点において本船荷証券において契約された運送に適していることを船会社に対して保証をなすものとする。

(3) 荷送人は、自己の所有または借用になるコンテナの固有のおよび／または隠れた瑕疵のある場合を含み、前項の保証の不履行により生じた船会社、本船、貨物、人命および／または本船に積込まれたか否かに関わりのない財貨に及ぼすあらゆる種類の滅失、損傷、傷害および出費に対して船会社に責を負い、かつ補償するものとする。

(要点)

コンテナ専用船を所有している船会社は、自からコンテナを保有して、それを荷送人に貸出しているのが一般であるが、場合によっては、荷送人自身の所有コンテナまたは他からの借用コンテナを使用することもありうるので、本条項が特に設けられた。すなわち、船会社が自からの仕様で発注し、かつその保管も自から行なっているコンテナについては、その堪貨性等、海上運送に適しているかどうかは船会社の熟知するところであるが、荷送人の所有または調達したコンテナの場合には、船会社は、その外観上の点検は可能であっても、その堪貨性等については、十分に把握できないところから、特に免責条項として3項目が新設された。しかし、コンテナが船会社に引渡された以後の取扱いについては、第1項でいう船会社の通常の取扱い、保管および運送の各行為が Hague Rules の “reasonable care” を払うことを前提としていることは、当然のことである。

第12条 船会社のコンテナ (COMPANY'S Container) 条項

(1) 荷送人は、船会社によって提供されたコンテナに貨物を詰込む前に、そのコンテナが船会社の所有のものか否かに関わりなく、事前に当該コンテナの点検を行なわなければならない。荷送人が船会社に対して書面により拒

絶もしくは通知または注記をなすことなく貨物を詰めたコンテナは、本船荷証券により契約された運送のために荷送人により十分かつ適切な状態にあったものとして受領されたものとみなされ、したがって、荷送人としては、コンテナが不十分または不良な状態であったという理由で、船会社に対して一切の貨物の滅失または損傷についての賠償請求をなすことはできない。

(2) 荷送人は、本運送契約の履行にともなう付帯業務として提供された船会社のコンテナおよびその他の器具が荷送人の占有中またはその代理人もしくは内陸運送人の占有中に滅失または損傷が生じた場合、それについての一切の責任を負いかつ船会社に対して補償をなすものとする。

(3) 船会社は、船会社のコンテナが積荷港もしくは受取場所において船会社に引渡される前、または荷揚港もしくは引渡場所において船会社により引渡された後、あるいはそれが船会社の事実上の保管 (actual custody) もしくはその管理下にないときはいつでも、荷送人もしくはその代理人または内陸運送人が船会社のコンテナを使用、取扱いもしくは保有していることから生じた他人の財貨の滅失または損傷もしくは他人の人命傷害に対しては、いかなる場合においても一切責任を負わず、またかかる期間中のコンテナまたはその各部分もしくは機器の状態に対しても何らの責を負うものではない。

(4) 荷送人は、荷送人の占有中またはその代理人もしくは内陸運送人の占有中にコンテナまたはその中品によって生じた一切のかつすべての滅失、損傷または傷害からもしくはそれに対して船会社に補償をなしかつ実害を与えないものとする。

(5) 貨物がコンテナによって引渡された場合には、荷送人は、直ちに船会社に対して当該コンテナを返還しなければならない。

(要点)

1) 第1項は、船会社の提供になるコンテナについては、船会社は相当の注意を払うが、そのコンテナを使用する荷送人には事前にその点検義務が課せられており、荷送人は何んの留保もなく使用した場合には、一応コンテ

ナの堪貨性、堪航性等を認めたものとみなすことを定めた。

2) 第2項以下は、船会社の貸出中のコンテナについての責任関係を一括して規定したものである。荷送人が保有中のコンテナそのものの滅失または損傷についての賠償責任を規定したのが第2項、同じく荷送人の保有中のコンテナにともなって発生した対人、対物損害賠償責任は第3項、コンテナ占用中の責任はすべて荷送人側で賠償責任を負うと定めたのが第4項、最後に第5項でコンテナ使用後の早期返還義務を定めている。

第13条 荷送人による詰込みコンテナ (Container(s) Packed by SHIPPER)

(1) 貨物または包装品が荷送人もしくはその代理人によってコンテナに詰められかつ封印された場合は、本船荷証券は、本証券の表面約款第2部 (Part II) に明記されたとおりのコンテナの個数についてのみ受取った旨を推定する一応の証拠とみなし、したがって貨物に関する一切の記載事項 (記号および番号、包装品の個数および種類、数量、品質、寸法、重量、容積、性質、種類および価格を含む) については、船会社はこれに関知しない。

(2) 荷送人は、荷送人によって履行された貨物の不十分な包装、積過ぎまたはコンテナのなかの不適当な積付けにより生じたコンテナの中品、船会社、本船、貨物、人命および／または他人の財産 (それらが本船上にあるなしに関係なく) に及ぼした滅失、損傷、傷害および出費と罰金がどんなものでも、それらに対しても責任を負い、かつ船会社に対して補償しなければならない。

(3) コンテナが完全な封印のままで (with seals intact) 船会社から引渡された場合、かかる引渡は船会社の債務の十分かつ完全な履行であるとみなされるものとして、船会社は、コンテナの中品のあらゆる滅失または損傷に対しても責を負わない。

(4) 船会社は、いづどこにおいても、荷送人に対して通知をなすことによりまた通知をしないときでも、コンテナの中品を点検する権利を留保するものとする。

(5) コンテナの封印が税関またはその他の官憲によって開封されかつ再封

印された場合には、船会社はこのことから生じるかまたその結果生じた一切の滅失または損傷またはそれ以外の結果に対しても、責任を負わない。

(要点)

本条項は、荷送人が自から貨物をコンテナに詰込む場合の取扱いを定めたものであって、Hague Rules と最も関係の深い規定である。

1) 第1項は、貨物が荷送人によって詰込まれたコンテナについては、船会社としては、そのコンテナの数の受取りは確認できるが、その中味の確認は不可能なので、Hague Rules でも適用される“unknown clause”(不知約款)をその中味に対して適用することを黙示している。すなわち、コンテナの受取りとしての証拠となるのはコンテナの数と、その外観状態および外側に付されている番号や記号だけであるとするのが、第1項の趣旨である。

2) 第2項は、Hague Rules 第4条を適用したもので、コンテナの中味に対する積付けが不十分、不完全なために損害が生じた場合の責任関係を具体的に定めている。

3) 第3項は、荷送人が施した封印がそのままの状態で良好な状態で引渡された場合は、その引渡しは本船荷証券を引渡したものと推定する旨の規定である。

4) 第4項は、コンテナに詰込まれた貨物が適当でないと判断したときは、船会社にその開封検査権を特約で定めたものである。

5) 第5項は、官憲によるコンテナの強制開封は一応免責である旨を定めた規定であるが、実際に損害があった場合にしかるべく記録と証拠をとっておくことは船会社側の義務である。

第14条 特殊コンテナ条項 (Special Container(s))

(1) 船会社は、冷凍、保温、通風その他の特殊コンテナによる貨物の運送を引受けないが、一般貨物または乾燥コンテナとしてその貨物またはコンテナの運送を引受けるものとする。ただし、かかる特殊運送が明白かつ事前に書面により船会社に適用され、本船荷証券の表面約款にその旨記載され、か

つ特別運賃が支払われる場合は、このかぎりではない。

(2) 特別の注意をもって運送することに同意した貨物またはコンテナに関しては、船会社は、その貨物またはコンテナが船会社の事実上の保管中およびその管理下にある間は、その特殊コンテナの装置の保全に相当の注意を払うが、コンテナ装置の隠れた瑕疵、狂い、破損に起因する貨物の滅失または損傷に対しては、一切責任を負わない。

(3) 荷送人が特定の温度を要求し、船会社がこれに同意しかつまたその特別の合意が本船荷証券に定められた場合には、船会社は、要求のあった温度の範囲内に温度調整器を合せるが、コンテナ内部の温度の維持については保証するものではない。

(要点)

特殊コンテナの最も代表的なものは冷凍コンテナであるが、そのほかに保温、通風が可能ないように作られた特別のコンテナをはじめ、種々の機械装置を施した特殊コンテナも将来作られることも考慮して、本条項が新しく設けられた。本条項は、在来の冷凍貨物の運送責任の場合と同じ発想であり、それに準じた考えをすればよい。これを一般的に述べると、このような特殊コンテナに関する船会社の注意義務と、その注意義務がつくされた場合の免責が具体的に規定されているのであって、Hague Rules における運送人として責任、相当注意義務またはそのコンテナの積込みに適する状態にあるという責任を具体化したものである。したがって、船会社が特に責任を加重したり、または軽減したりすることを予定した規定ではない。

V 裏面約款の改訂条項とその要点

第15条 危険品・禁制品条項 (Dangerous Goods, Contraband Goods)

(1) 船会社は、危険品・禁制品の運送が貨物の性質、名称、ラベルおよび分類ならびに荷送人および荷受人の氏名と住所とともに、当該貨物を無害たらしめる方法を記載した書面により明白かつ事前に宣言され、かつ船会社の同意のあることを条件としたときにかぎり、爆発性、引火性、放射性、腐蝕

性毀損性、有害性、危険性、有毒性、加害性のある貨物の運送を引受けるものとする。

(2) 荷送人は、包装品またはコンテナの一方またはその双方が荷送人よりまたはその代理人によって詰め込まれた場合には、適用可能な関係法規により要求されるとおりに、当該貨物の性質が包装品またはコンテナの外側に明瞭かつ消えない押印によって表示されるようにする義務を負い、かつ船会社により要求され必要とされる書類もしくは証明書を提供する義務を負うものとする。

(3) 船会社は、当該貨物が船会社、本船、貨物、人命および、または他人の財貨（それが本船上にあるなしに関係なく）に対して危険なものになる場合には、いついかなる時でも当該貨物を無害にさせ、いかなる港や場所においてもそれを本船外に投棄または破棄する権利を留保するか、さもなければ船会社の自由裁量により賠償の責めなくそれを処分する権利を留保するものとして、当該貨物の荷送人は、かかる積荷から直接または間接に生じるかもしくはその結果生じるあらゆる種類の滅失または損傷（船会社の蒙った運賃の喪失、傷害、出費、罰金および料料を含めて）に対して責を負い、かつ船会社に補償するものとする。

(4) 船会社はまた、当該貨物が事前の通告および同意なくして受取られた場合には、いついかなる時でも当該貨物を無害にさせ、いかなる港や場所においても、それを本船外に破棄または破棄する権利を留保するか、さもなければ船会社の自由裁量により賠償の責めなくそれを処分する権利を留保するものとして、当該貨物の荷送人は、かかる積荷から直接または間接に生じるかもしくはその結果生じるあらゆる種類の滅失または損傷（船会社の蒙った運賃の喪失、傷害、出費、罰金および料料を含めて）に対して責を負い、かつ船会社に補償するものとする。

(5) 船会社は、いついかなる場所においても、荷送人の同意がなくても、包装の中品またはコンテナを点検する権利を留保するものとする。

(6) 前記の規定は、積荷港、荷揚港、または寄航港または本船の航行を意図しているか航行しつつあるかに関わりなく、領海内のいかなる国の法規または官憲の命令により、禁制または禁止の対象となったすべての貨物に対してもまた適用あるものとする。

(要点)

危険品は、現在でもその性質や状態により運送人が専門的立場から最も適した方法で積付けを行ってきたが、コンテナの登場により、そこに新たな危険発生のおそれが出てきた。それは、特に荷送人の話込みになるコンテナの場合には、運送人側においてその中味が確認できないことと、コンテナの大型化により、その構造上万一危険発生の場合には在来貨物と違ってその処分に小回りがきかないなどのため、従来の危険発生時における処分に関する権利関係(Hague Rulesによりすべての船荷証券に規定されている)の規定から、未然防止のための規定に重点がおかれるようになった。そのため、第1項は、船会社側で必要とするコンテナの内容の通知または必要な書類の提出など条件として、危険品輸送の引受を義務づけている。第2項は、適用可能な関係法規に従った必要な表示をなすことを荷送人に義務づけるとともに、船積までの手続上の書類を規定している。第3項および第4項は、危険発生時におけるコンテナの処分権を定めたもので、Hague Rulesとほとんど同じ内容の規定である。第5項は、米国の危険品に関する規則を基礎とした国際ルールにもとづいて規定された内容物の検査、たとえば露出とか漏洩のような徴候があるときにその検査の義務を船会社に課している。最後の第6項は、官憲による内容物の検査権の規定である。

第16条 甲板積条項 (On Deck)

(1) 船会社は、コンテナ貨物を船艙積みまたは甲板積みのいずれかにより運送する権利を有するとともに、甲板上に積付けられた貨物は共同海損を含むあらゆる目的のため船艙に積付けられたものとみなされる。

(2) 船会社は、甲板積みにて運送されかつその旨本船荷証券に明記された

貨物および／またはコンテナに滅失または損傷が生じたときは、その一切の滅失または損傷に対してはその能力からみても何らの責も負わない。本船荷証券がアメリカ合衆国に向けまたはそこから運送される貨物を対象としている場合、また甲板積みにて運送されかつその旨本船荷証券に明記された貨物および／またはコンテナに関して、日本法が適用されない場合には、かかる運送に固有のもしくはそれに付随する危難による滅失または損傷の危険は、すべて荷送人の負担とする。当該貨物および／またはコンテナの保管および運送にかかわるその他あらゆる点に関しては、船会社は、米国海上物品運送法第1条C項の規定にかかわらず、当該規定の利益を有し、また本条項の規定に矛盾のないかぎり、本船荷証券の条件のすべての利益をも有するものとする。

(要点)

コンテナ専用船は、本来船積される全コンテナの約30%前後を甲板積みとならざるをえない構造になっており、したがってフルコンテナ船における運送の場合には、場合によっては、どのコンテナが甲板積みになるかをあらかじめ定めておくことは不可能である。そこで、在来船の原則である船艙積主義を変更する必要があるため、第1項においては、その前段でコンテナの積付けに関する船会社の選択権留保条項 (optional storage clause) が規定され、その後段で選択権を行使して甲板積みした場合の権利・義務関係が定められている。この選択権条項については、古くから契約の根本的な違反にはならないとの考え方が強く、英米の判例でもこれの有効性を認める傾向があるので、在来船の船荷証券にも選択権条項の挿入されている例が少なくない。しかし、このように選択権条項の有効性が認められたとしても、これをもって直ちに運送人の全面的な免責効果が生じるわけではない。選択権による甲板積みのコンテナの権利・義務関係については、運送人は Hague Rules にもとづいて、相当の注意義務を要求されると同時に、責任制限や除斥期間の規定の適用をうける。換言すれば、甲板積みの場合でも船艙積みと同じ権利・義務を有するということである。

第2項は、その前段において、在来船の場合と同様に、甲板積みされたコンテナの場合に本船荷証券に甲板積みなることを押印し、船会社の免責（わが国では法により免責特約が自由）を謳っており、後段では、特に米国関係においては甲板積みの押印をなした場合には当該コンテナは、米国の海上物品運送法の適用からはずされるが（Hague Rules も同じ）、Harter Act の適用をうけることができるので、この法の適用を考慮して定められている。

第29条 責任制限条項 (Limitation of Liability)

(1) クレームの計算ならびに精算のために、船会社が責に任ずべき貨物の価額は、その価額確定上の不正確さと困難さを回避するため、送り状価格にもし運賃および保険料が支払済みであれば、これらを加えた額であるとみなされる。いかなる場合でも、船会社は、期待利益の損失、またはその結果的損失のすべてに対して責任を負わない。部分的滅失または損傷は一切、当該価額を基礎としてその按分比例をもって精算されるものとする。

(2) 船会社は、いかなる場合でも、貨物の滅失または損傷または貨物それ自体に対しては、1包装あたりまたは1単位あたり、10万円を超える金額の責を負うものではない。ただし、船会社による貨物を船積みまたは受取る前に、荷送人により書面をもって前記の金額が貨物の価額を超えることを通告し、その貨物の性質および価額が本船荷証券に記入されかつ要求されたとおりの追加運賃が支払われた場合は、このかぎりではない。かかる場合、船会社の責任は、かく通告された価額を超えることなく、たとえ1包装または1単位あたりの貨物の実際の価額がかく通告された価額を超える場合でも、その貨物の価額はその通告された価額であるとみなされる。部分的滅失または損傷はすべて、当該通告価額を基礎としてその按分比例をもって精算されるものとする。当該通告価額が著しく貨物の実際の価額より高い場合は、船会社は、貨物の滅失または損傷または貨物自体に対して一切の責任を負わない。本船荷証券が米国向けまたは米国から運送される貨物を対象としている場合に、もし日本法が適用されたときは、“10万円”はアメリカ合衆国の法定通貨500

ドルとおきかえられるものとする。

(3) 貨物が荷送人またはその代理人によりコンテナに詰め込まれて封印されるか、またはこれと類似の輸送用具 (article of transport) に単一化される場合には、本船荷証券の表面約款の第2部 (Part II) においてかく詰め込まれたコンテナまたはかく単一化されたこれと類似の輸送用具が責任制限額を適用するにあたって包装品または単位としてみなされることについて、ここに明白に合意する。

(要点)

本条項は、基本的には Hague Rules に準拠した現行の責任限度額 (わが国の国際海上物品運送法の適用がある場合には10万円、米国の海上物品運送法の適用のある場合は500ドル) を第2項においてそのまま踏襲している。コンテナそのものを1個または1単位あたりの包装物とみるかどうかについては、いろいろ議論のわかれるところであるが、最近の米国の判例においても、これを1包装物として認めているので、現在のコンテナに Hague Rules を適用するにあたって、今のところ別に新しい基準を設ける必要なしと判断して、本条項では、米国の判例どおりこれを1包装物とみなしている。この点に関しては、利害関係者の重大な関心事になることは当然のことであり、本年2月にブラッセルで開催された海事法外交会議においても、Hague Rules の一部修正 (これを一般に Hague Visby Rules という) が行なわれたほどである。すなわち、運送人の責任限度額に関しては、そこに重量制が導入され、キログラムあたり幾らという制度が採択された。これによると、キログラムあたり30ポアンカレー・フラン (円貨にして720円)、または従来方式でいく1単位あたり1万ポアンカレー・フラン (円貨に直すと238,320円) のうちいずれか大きい方の額とする、という責任限度額の改正がまとまったのではあるが、わが国政府はこれに反対の態度をとっている点が注目される。

第3項は、荷送人によって詰め込まれたコンテナいわゆる “Shipper’s Pack and Seal” の対象となったコンテナについては、本船荷証券に中品を記載し

ても、船会社としてはこれを確認できないので、そのコンテナに対して“unknown clause”を付することになるので、一応それが、責任限度額の単位になる旨を定めた特約規定である。したがって、これを具体的にいえば、本船荷証券面の“Part II”欄に記載されたコンテナの個数が単位となるので、たとえば1個のコンテナと記載されたものが滅失した場合には、船会社の責任限度は事前に通告された価額が船荷証券面に記載されかつ追加運賃を支払わないかぎり、わが国の法を適用する場合には10万円が最高限度ということになる。

(昭和43年10月10日脱稿)