

## 新 Uncitral 貨物運送条約

### *New Uncitral carriage of goods convention*

新 Uncitral 貨物運送条約の下では、運送人が負う賠償責任の危険度が極めて高くなるようです。



#### はじめに

国際物品運送の通し複合運送あるいはその中の海上物品運送の運送条約の文言は2008年7月3日 Uncitral (United Nations Commission on International Trade Law = 国際貿易法連委員会) に承認され、2008年11月の国連総会で可決採択される運びとなりました。現行の文言によると、新条約は20か国が批准してから12か月後に発効することになっています。Uncitral の文言は米国を含む主要海運国の後ろ盾を得ているので、ハンブルグ規則が法律になるまで14年を要したのと違ってまもなく発効するでしょう。

#### 背景

Uncitral の委員会は12年ばかり前に新しい海上物品運送法の草案を練り始めました。その意図は統一性をさらに高め、ハーグ、ハーグ・ウィスビー、ハンブルグの諸規則に換えることでした。現在、ハーグ/ハーグ・ウィスビー規則が、ほぼすべての海上物品運送契約下での紛争に適用されている状況下、新条約は業界にその周知の制度から大幅に違ったものになるでしょう。

(International Chamber of Shipping 国際海運会議所、Bimco などの機関と密接に関わっている)P&I クラブ国際グループからの代表を含む Uncitral 作

業部会は、21回の会議を経て、2008年1月に最終草稿の合意に達し、この草稿は2008年7月に微調整の後承認されました。

この記事では、条約の適用を概説し、運送人の主な責任面について述べます。<sup>1</sup>

#### 適用される契約

ハーグ/ハーグ・ウィスビー規則同様、新条約は傭船契約や船上のスペースを使用する契約には適用されません。<sup>2</sup> 適用されるのは「Liner 運送」に用いられる運送契約<sup>3</sup> で、受取りと引渡し地または荷積み港と荷揚げ港が異なった国にあり、そのうちの1か国が条約を批准している場合です。

Liner 以外の運送では新条約は、本船上のスペース使用に関して当事者間に傭船その他の契約が存在しない場合で、運送書類<sup>4</sup> が発行された場合にのみ適用されます。これは、傭船者の手中にある船荷証券に対しては適用されない点ではハーグ/ハーグ・ウィスビー規則と同様です。

また、電子運送記録によって証明される契約に対しても条約が適用されるとする規定もあります。<sup>5</sup>

<sup>1</sup> 条約は(ハンブルグ規則の34か条に対して)96か条からなっています。条約の文言と解説は [www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working\\_groups/3Transport.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html) でご覧になれます。

<sup>2</sup> 第6条及び第7条参照。

<sup>3</sup> 定期船運送は、広報あるいは類似の方法で一般に提供される運送サービスで、一般に入手可能な出航日程に従って特定の港と港の間を定期的に運航している船舶による運送を含むと定義されています。第1条参照。

<sup>4</sup> 運送契約の下に運送人が発行した証書で、運送人が履行者が運送契約の下に貨物の受取を証しており、運送契約を証しているかあるいは包有しているもの。第1条参照。

<sup>5</sup> 第8条参照。

## 数量契約に対する部分修正

数量契約は、特定量の貨物を合意された期間に一連の積荷として運送する契約と定義されています。<sup>6</sup> 数量契約が利用される場合は、当事者は新条約の一部規約を契約から除外して、運送人と荷送り人が権利、義務、責任を拡大したり軽減したりすることができます。<sup>7</sup> ただし契約には条約の部分修正があることの明瞭な表明がなければならず、契約ごとに交渉すること（あるいは数量契約の、修正部分に言及した箇所を明瞭に特定すること）、そして荷送り人は、数量契約に当たって修正なしに、条約に沿った条項で契約を締結する選択肢があることが条件です。修正部分の条項は運送人/荷送り人以外の人にも適用されますが、かかる人物が修正部分を十分承知し、それが拘束力を持つことに明確な同意をしていなければなりません。

しかし当事者は、本船の湛航性を維持するための適切な注意、本船に適切に乗組員を配備し、備品を供給する義務、情報、指示、書類などを提供する荷送り人の義務、あるいは人為ミス、無謀な意図による不法行為などから生じる運送人の最終的な責任を除外して契約することはできません。

## 適用期間 - ドアからドアまで

新条約は、ハーグ・ウィスビー規則の荷積みから荷揚げまでの期間を超えて、受け取り場所から引渡し場所まで、と適用期間を広げました。<sup>8</sup>

## 運送人の責任期間

新条約は、物品に対する運送人の責任期間は運送人あるいは履行者が物品を受取った時点で始まり、物品が納品された時点で終了するとしています。<sup>9</sup> 当事者は受取りと納品について特定の時間と場所を合意することで、確実な責任期間を自由に設定することができますが、時間も場所も運送契約下での最初の荷積み開始後及び最終荷揚げ完了以前には設定できません。

海上以外で損害が発生した場合は、(CMR など) 他の国際条約が運送中の特定の段階に強制的に適用されない限り、新条約が適用されます。<sup>10</sup>

## 湛航性保持義務の継続

湛航性に関する運送人の義務(海上航海に限り適用)と責任期間中の貨物の管理に関してはハーグ・ウィスビー規則の第 III 条規定 1 と同様の文言になっています。<sup>11</sup> しかし、本船の湛航性を航海開始以前及び開始時に確保し実行する義務は拡大され、航行中を通して継続義務となったので、運送人は航海中も本船の湛航性を確保維持しなければなりません。

責任の除外(下記参照)は最優先の適切な注意義務を前提としています。これは、他国では必ずしも同様ではありませんが英国の法的立場を反映したものです。

## FIOS 船荷

新条約は FIOS (free in/out stowed = ステベ荷主負担積み) 積み荷の概念を認めて、積み込み、取扱い、積みつけ、あるいは荷下ろしなどを荷送人あるいは荷受人が行うとする当事者間の合意を許しています。<sup>12</sup>

## 責任の除外

新条約は過失由来の責任制度を、ハーグ・ウィスビー規則のものと同様の除外リストとともに維持していますが、顕著な違いがあります。目立つのは、航行、水先の過失、航海過失、管理過失を含む海事過失の除外を排除したことです。<sup>13</sup> これによって運送人の責任危険は著しく大きくなるでしょう。

火災除外では、火災除外を避けるためには賠償請求人が証明しなければならない、と言われてきた「運送人の事実上の過失または関知」には言及していません。

<sup>6</sup> 第1条。

<sup>7</sup> 第80条。

<sup>8</sup> 第5条。

<sup>9</sup> 第12条参照。

<sup>10</sup> 第26条参照。

<sup>11</sup> 第13条及び14条参照。

<sup>12</sup> 第17条参照。

<sup>13</sup> 第17条参照。

## 遅延責任

新条約は運送人が遅延による（純粋に金銭的損失を含む）損失あるいは損害に対する責任を（同様の除外条件のもとに）問われうるとしています。遅延は契約に示された場所に合意された時間内に物品が引き渡されなかった場合に生じます。<sup>14</sup>

## 立証責任

新条約では運送人及び賠償請求人の立証責任は、英国の法廷が採用している原則を大きく反映させて、より明確になりました。まず、請求人は運送人の責任期間中に損失、損害、あるいは遅延が発生したことを立証しなければなりません。責任を免れるためには運送人は過失がなかったこと及び/あるいは責任除外を立証しなければなりません。その後請求人は損失、損害、あるいは遅延が「相当に」不湛航性によって生じたと立証し、運送人は適切な注意を払ったことを立証しなければなりません。「相当に」という言葉は裁判管轄によって解釈が異なると考えられます。英国法では「可能性を比較衡量して」、つまり可能性の方が大きい、という意味であるとみなされるでしょう。しかし、他所での解釈はこれほど厳格ではないかも知れません。

## 履行者及び海運履行者の責任

条約は履行者の新しい概念を導入し、運送契約下で貨物の受取り、積込み、取扱い、積みつけなどを行いまは請負う、運送人とは別の当事者と定義しています。<sup>15</sup> 第18条では、条約下での運送人の義務違反となる履行者の行為または不作為は運送人の責任であるとされます。海事履行者とは、貨物の荷積み港への到着時にはじまり荷揚げ港を後にするまで（ターミナル、荷役、下請け海上輸送）の期間における、運送人のあらゆる義務を行う履行者と定義されています。第19条では、海運履行者が契約国で貨物を受取り、そして/または契約国の港で引渡し、あるいは契約国の港で活動を行ない、その貨物の取扱い中に損失、損害あるいは遅延が発生した場合、その履行者は条約下で運送人に課せられたと同様の義務と責

<sup>14</sup> 第21条参照。

<sup>15</sup> 第1条参照。

任を（運送人の応訴と責任制限の権利とともに）負わねばなりません。第20条には運送人と海運履行者に各自連帯した責任が記されています。運送人は海運履行者の行為に対しても責任を問われうるといことです。それゆえ運送人は履行者に対する償還請求権の十分な保護を確保しておく必要があります。理想的には、法的な償還請求権のみならず、履行者の支払い能力と確かな保険の裏づけも含めて確保すべきでしょう。

## 責任限度の増大

条約は一包、重量の限度概念を継承しています。一包につき875SDR（約1,346米ドル）と1キロにつき3SDR（約4.61米ドル）のいずれか高い方です。<sup>16</sup> もし米国が現時点の条約の文言を批准すれば、米国の海上物品運送法下での、例えば5メトリック・トンの鋼鉄コイルの一包あたり500米ドルの限度は新条約下でのキロ限度で22,983米ドルになり、多くの事案で一包当たりの限度が無意味なものになってしまいます。遅延による純粋の経済的損失についてはさらに運送料の2.5倍という限度があります。全損を基にして一包/重量限度に相応する最高限度です。<sup>17</sup> 制限権喪失の基準はハーグ・ウィスビー規則下でと同様であり、人的行為に関してはより強化されたように見えます。<sup>18</sup>

## 離路

条約によれば、運送人の義務違反となるいかなる離路も運送人あるいは海事履行者の限度額や応訴権を剥奪するものではありません。ただし上述した制限権の喪失基準を条件とします。<sup>19</sup>

## 甲板積み運送

条約は貨物を甲板に積んでも良い場合を定めています。法律で求められるとき、コンテナ入りで専用に装備された甲板に置かれるとき、契約、慣

<sup>16</sup> 第59条参照。最近の高価な6台の変圧器損傷事件では1キロあたりの限度では3,829,320米ドルでした。新条約の下では現在の為替レートで5,743,980米ドルに増加することになるでしょう。

<sup>17</sup> 第60条。

<sup>18</sup> 第61条。

<sup>19</sup> 第24条。

習、業務上の取扱いや慣例に従って運送されるときです。<sup>20</sup> 甲板積み貨物にも責任規定は適用されますが、運送人はコンテナ運送の場合を除き、甲板積み運送に関する特殊危険（定義なし）による損失、損傷、遅延に関しては責任がありません。もし物品が条約の認める以外の状況で甲板積みで運送された場合は、運送人は甲板積みにしたことに限ってのみ発生した損失や損傷について第17条に記載された応訴に頼る権利は認められません。さらに、物品を甲板下で運送する明白な合意に違反して甲板上で運送した場合は、運送人は責任制限の権利を剥奪されます。<sup>21</sup>

### 管轄権/仲裁 - 契約の自由は減少、賠償請求人の選択は拡大

条約中の管轄権と仲裁規約についてまず上げられる点は、これらの規約は契約国が関連規約に従うと宣言した場合にのみ適用されるということです。換言すれば、これら特定の規約に国が選択参加しなければならないのです。これはヨーロッパ連合加盟国にとっては特に注意すべき点です。それぞれの加盟国には管轄選択条項に関して独自の法律があるからです。

運送人に対してどこで裁判あるいは仲裁手続きを起すべきかについては、条約は請求人に広範な選択の自由を（厳格な除外条項とともに）供しています。<sup>22</sup> 請求人は（運送契約に仲裁条項が含まれている場合）裁判所あるいは仲裁法廷を契約記載の受取りあるいは受渡し場所、荷積みあるいは荷揚げ港、運送人の居住地、または仲裁の場合は仲裁条項に合意されている場所から選択することができます。かかる場所の便覧は、特定の基準に合えば数量契約に法廷地の選択条項が含まれている場合にのみ除かれます。<sup>23</sup>

<sup>20</sup> 第25条。

<sup>21</sup> これをカピタン・ベトコ・ヴォイヴォダ号事件(ダエウー重工業株式会社他1名対キルブリバー海運株式会社他1名{2002年}EWHC 1306 (Comm))と対象してください。ガードニュース171号の"English law – Limitation of liability for unauthorized deck stowage – An update"で言及。

<sup>22</sup> 第66-78条。

<sup>23</sup> 数量契約は、例えば当事者達の氏名と住所を記載しなければならず、個別に交渉するか、裁判/仲裁の合意があるとの明瞭な表現をその数量契約中の該当箇所を特定して盛り込んでいなければなりません。

しかし、条約は当事者が紛争発生後に裁判あるいは裁定の手続き場所をどこにでも合意で定めてよいとしています。

### 時効

貨物の賠償請求権は引渡しの日から2年後に時効によって消滅します。<sup>24</sup> この2年の期間は一時停止や中断に左右されませんが、当事者間の合意で延長することはできません。

### 終わりに

法律に統一性を実現しようとする努力は、ことに海運のような国際的産業においては賞賛すべきです。ハーグ・ウィスビー規則は作成されてから30年も経っているので、コンテナ輸送が大幅に増え、ますます少数化/大型化した船舶が運送に当たる今日、変革は不可避なものでした。現行のUncitral条約の変更の結果、船主と傭船者にとって、貨物に対する責任の危険は拡大することでしょう。貨物のクレームは価格でP&Iクレームの約40パーセントなので、新規の条約は賠償責任の保険者が概算し留保するクレームの水準に大きな影響を及ぼすことになりましょう。熟練技の不足の危惧が高まり、安全と環境問題がいつそう強調されるので、運送人は貨物への適切な配慮の重要性を忘れてはなりません。貨物のクレームを避けることが、この条約が発効した後さらに重要性を帯びることになります。運送人にとってこれらのクレームの応訴がますます困難になるからに他なりません。

<sup>24</sup> 第62条。