

## ロッテルダム・ルールズの特徴に関する一考察

——運送人及び荷送人の責任を中心として——

味岡 裕之

### I. はじめに

国際商取引の基本は物品の貿易であり、物品の国境間移動（国際物流）がその必要の要素である。国際物流において、海上物品運送は極めて重要な役割を担っており、そのルール統一が課題とされ、20世紀初頭から国際的に様々な試みが続けられている。

海上物品運送におけるわが国の法規制の主なものは、商法（海商編）及び国際海上物品運送法（昭和32年法律第172号）である。国際海上物品運送法は、1924年の船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約（いわゆるヘグ・ルールズ）に基づいて1957年に国内法として制定された<sup>1)</sup>。

---

1) わが国の国際海上物品運送法については、小町谷操三『統一船荷証券法論及び国際海上物品運送法註釋』（勁草書房、1958年）；田中誠二＝吉田昂『コンメンタール国際海上物品運送法』（勁草書房、1964年）参照。国際海上物品運送法は「国際物品運送についての完結的な法律ではなく、船荷証券に関する若干の規定を国際的に統一したものであり、多くは商法の規定が準用されている」（高桑昭＝江頭憲治郎『国際取引法』（青林書院、第二版、1993）160頁〔佐藤幸夫〕）。

その後、1968年及び1979年議定書によるヘーグ・ルールズの改正が行われ<sup>2)</sup>、わが国もようやく1979年議定書を批准して、1992年に国際海上物品運送法の一部を改正する法律が成立した<sup>3)</sup>。

ところが、ヘーグ・ルールズとは責任原則が異なる国際統一ルールとして、1978年海上物品運送に関する国際連合条約（いわゆるハンブルグ・ルールズ）が1992年に発効することとなり、2つの国際統一ルールが併存・対立するという状況となった。ハンブルグ・ルールズは、ヘーグ・ルールズを海運大国である先進国に有利な統一ルールと捉える発展途上国の強い意向を受けた国連貿易開発会議（UNCTAD）の決議に基づいて国連国際商取引委員会（UNCITRAL）が起草した条約を採択したこともあって、従来認められてきた航海上の過失免

---

2) ヘーグ・ルールズを改定する1968年議定書をヴィスビー・ルールズと称し、これによって改正されるヘーグ・ルールズをヘーグ・ヴィスビー・ルールズと呼ぶこととされた（菊池洋一『改正国際海上物品運送法』（商事法務研究会、1992年）6頁）。かかる内容については、石井照久「船荷証券条約の改正」海法会誌復刊第11号（1965）3頁以下；谷川久「船荷証券条約及び海難救助条約の改正—第12回海事法外交会議報告—」海法会誌復刊第13号（1968）3頁以下参照。本稿では、ヘーグ・ルールズの条文邦訳として、『国際海上物品運送法改正とハンブルグ・ルールの発効』（日本荷主協会、1992）98-108頁を適宜引用又は参考に行っている。また、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズの条文邦訳として、中村眞澄＝箱井崇史『海商法』（成文堂、2011）387-392頁を適宜引用又は参考に行っている。

3) 国際海上物品運送法の改正については、鴻常夫「国際海上物品運送法の改正について」海法会誌復刊第36号（1992）5頁以下；落合誠一「国際海上物品運送法の改正」ジュリスト1008号（1992）100頁以下；戸田修三＝中村眞澄編『註解 国際海上物品運送法』（青林書院、1997）；菊池・前掲注（2）参照。

4) ハンブルグ・ルールズについては、谷川久「最近の船荷証券条約改正作業と条約適用範囲の拡大」海法会誌復刊18号（1974）177頁以下；落合誠一「ハンブルグ・ルール（1978年国際連合海上物品運送条約）について」ジュリスト670号（1978）133頁以下；落合誠一「海上物品運送法の国際的法システムの統一問題」ジュリスト948号（1990）75頁以下；落合誠一『国際海上物品運送法制の改革と将来〈安田火災記念財団叢書NO.38〉』（安田火災記念財団、1991）参照。本稿では、ハンブルグ・ルールズの条文邦訳として、中村＝箱井・前掲注（2）393-406頁を適宜引用又は参考に行っている。

責を認めず、免責事由を大幅に制限して運送人の責任の強化がはかられている<sup>4)</sup>。

そして、2008年に成立した「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」（いわゆるロッテルダム・ルールズ：2014年12月31日現在未発効）<sup>5)</sup>においては、これまでの統一ルールと比較すれば、運送人及び荷送人（荷主）という契約当事者間のリスク調整が進んでいる。たとえば、①「運送人の義務及び責任の強化」、②「荷送人（荷主）の責任に関する規律」であり、これらに深く関係するものとして、③「数量契約に関する特則」を挙げることができる。本稿では、ロッテルダム・ルールズの特徴である海上運送にかかわる「契約当事者（運送人と荷主）間のリスク調整」の内容を中心に、これまでの統一ルール（ハーグ・ヴィスビー・ルールズ、ハンブルグ・ルールズなど）、及びわが国の国際海上物品運送法との比較をしつつ論を進める<sup>6)</sup>。

## II 海上物品運送における運送人の義務と責任

### 1. 運送人の義務

ロッテルダム・ルールズ（11条）は「運送人は、本条約かつ運送契約に従い、かつ、運送契約の規定に従って、物品を仕向地まで運送し荷受人に引き渡

5) 新たな統一ルールの検討及び成立の経緯については、藤田友敬「海上物品運送法の国際的統一に向けての新たな展開」ジュリスト1219号（2002）35頁以下；池山明義＝石井優「対論 第1回ロッテルダム・ルールズ」海運993号（2010）31頁以下参照。

6) 前稿（味岡裕之「ロッテルダム・ルールズに関する一考察 —「適用範囲の拡大」に伴う「複合運送の要素」について—」横浜法学第23巻第2号（2014）205頁以下）では、ロッテルダム・ルールズの特徴である①適用範囲の拡大、及び②複合運送の要素について、ハーグ・ヴィスビー・ルールズ及びハンブルグ・ルールズなどの統一ルールとの比較を試みた。尚、本稿では「運送人及び荷送人の責任」については、運送貨物に関する問題を取り扱うこととする。また本稿では、ロッテルダム・ルールズの条文邦訳として、池山明義「UNCITRAL物品運送条約案 試訳（上）（下）」海事法研究会誌200号（2008）2-28頁、201号（2008）23-42頁を適宜引用又は参考にしている。

さなければならない」と規定する<sup>7)</sup>。また、「本条約における物品に関する運送人の責任期間は、運送人又は履行者が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」と規定 (12 条 1 項) し、物品に関する運送人の責任期間を原則として物品の受取から引渡まで、いわゆる “Door-to-Door” としており、ヘグ・ヴィスビー・ルールズ、及びハンプルグ・ルールズと比較して、その責任期間は広範囲になっている<sup>8)</sup>。ロッテルダム・ルールズは「運送人の責任期間を規定するため、当事者は、物品の受取及び引渡の時及び場所を合意することができる」が、「物品の受取時を、運送契約に基づく最初の積込の開始より後の時点とすること」、あるいは「物品の引渡時を、運送契約に基づく最終の荷揚げの終了より前の時点とすること」の何れかの内容を規定する特約は無効であると規定する (12 条 3 項)<sup>9)</sup>。

そこで注目すべき点は、ロッテルダム・ルールズ 12 条 1 項と同条 3 項の関

---

7) ロッテルダム・ルールズ 11 条と同様の内容の規定は、いわば当然の内容であるものの、ヘグ・ヴィスビー・ルール及びハンプルグ・ルールズにも存在がない。運送人が物品を仕向地まで運送しても、その仕向地に荷受人 (consignee) が存在しない場合が問題となる。

8) ヘグ・ヴィスビー・ルールズ 1 条 (e) では、運送人の責任期間を船積から荷揚げまで (“Tackle-to-Tackle”) とし、ハンプルグ・ルールズ 4 条では、それを物品の船積港での引取から荷揚げ港での引渡まで (“Port-to-Port”) としているので、ロッテルダム・ルールズが従来の国際海上物品運送条約よりも責任期間を大幅に拡大したことは注目すべき変更点である。結局は海上輸送に付随する陸上輸送などの範囲も取り込むべきであるという運送実態に沿った選択がなされたといえる。ただし、ロッテルダム・ルールズ 26 条 [海上運送の前後の運送] の場合はその例外となる。

9) たとえば、海上運送区間の一部をその責任期間とするような契約は認められない (藤田友敬「新しい国連国際海上物品運送に関する条約案について」ソフトロー研究 13 号 (2009) 65 頁)。12 条 3 項で使用されている単語 “loading / unloading” は、海上輸送特有の法的概念である用語に基づくものであり、強行的な責任期間を “Tackle-to-Tackle” とするヘグ・ヴィスビー・ルールズの規定、及び伝統的な法的安定性をロッテルダム・ルールズも継承している (古田伸一「ロッテルダム・ルールズに関する CMI の Q&A (2009.10.10 版) について」物流問題研究 55 号 (2011) 57 頁)。

係である。すなわち、12条1項で運送責任期間を物品の「受取から引渡まで」と規定しておきながら、同条3項ではその但書で制約はあるものの、物品の「受取時・受取地、あるいは引渡時・引渡地は契約で合意できる」と明定しているからである。この関係について、一つの解釈として、12条3項が同条1項の例外規定であると理解すれば、基本的には当事者が自由に契約で定めることができるというのがロッテルダム・ルールズの立ち位置であり、唯一の例外は12条3項であると理解できる。もう一つは、12条1項、3項はそれぞれ独立しており、1項はそれ自体として自己完結的に責任期間を定めており、3項は1項とは別に契約条項の制約を定めているという解釈である<sup>10)</sup>。

物品の運送及び引渡について基本的な債務をロッテルダム・ルールズ(11条)は規定しており、その上で、運送人の具体的義務(Specific Obligations)として「運送人は、第12条に規定する責任期間において、また第26条に従うことを条件として、物品の受取、積込、取扱、積付、保管、管理、荷揚げ及び引渡を、適切にかつ注意を尽くして行わなければならない」(13条1項)とし<sup>11)</sup>、物品

10) 藤田・前掲注(9) 65-67頁。当該条約草案を採択した2008年6月の第41回UNCITRAL総会での最終審議時において、12条3項は「その意味について大変な議論」があり、「今なおよくわからないところの残る規定ぶり」になっている。そして12条1項と同条3項の関係の不明確性は、その内容について合意に到達できなかったまま、「曖昧な状態が、意図的に残されている」と藤田友敬教授は述べられており、この点は「条約が発効した場合に各国の裁判所で解釈が分かれそうな一つの論点ではないか」と危惧されている。将来、わが国においてロッテルダム・ルールズを批准、及びそれを摂取する国内立法を行う時期を迎える場合には、当該箇所の規定内容について特に注意を要する。

11) ロッテルダム・ルールズでは、12条により適用範囲が海上運送以外の運送区間を含むこととなったため、13条1項における義務が適用される期間が、ヘーグ・ヴィスビー・ルールよりも拡大され、責任期間全体となる。ヘーグ・ヴィスビー・ルール3条2項、及びわが国の国際海上物品運送法3条1項でも同様の規定を置いている。注目すべき点として、藤田友敬教授は13条1項における物品に関する注意義務が「12条3項とあいまって、いわゆるFIOS(free in and stowed)条項との関係で疑念を引き起こす可能性がある」と述べられている。(藤田・前掲注(9) 67頁)。FIOS条項とは、物品の積み込みなどの荷役は荷主のリスクと責任で行い、運送人は荷役についての責任は負わず、物品が積み込みされた後から責任を負うという内容の約定である。

に関する注意義務（強行法規）を規定している。そこで、ロッテルダム・ルールズは 13 条 2 項で、「本条第 1 頁の規定にかかわらず、運送人及び荷送人は、物品の船積、取扱、積付及び荷揚げを、荷送人、書類上の荷送人又は荷受人が行うべき旨合意することができる」とし、「当該合意内容は」、船荷証券などの「契約明細に記載されなければならない」と規定する<sup>12)</sup>。そして、その合意に基づいてなされた荷主（荷送人）の行為によって生じる損害について、運送人は免責される（17 条 3 項 (i)）と規定することで、FIOS 条項の効力を明確にしている<sup>13)</sup>。

また、ロッテルダム・ルールズは「運送人は、航海の開始前、開始時及びその期間中、以下の全ての事項につき相当の注意を尽くさなければならない」とし、「(a) 船舶を航海に堪える状態に置き、かつそれを維持すること」、「(b) 船員の乗組、船舶の機装及び需品の補給を適切に行い、航海の間を通じてそれらを維持すること」、そして「(c) 船倉その他船内の物品を積み込む全ての場所及び物品をその内部又は上部に積み込むコンテナで運送人が提供したものを物品の受入、運送及び保存に適する良好かつ安全な状態に置き、かつそれを維持すること」など、航海に適用される具体的義務（堪航能力担保義務）を規定する（14 条）。かかる堪航能力担保義務については、従来のヘグ・ヴィスビー・ルールズ 3 条 1 項、及び国際海上物品運送法 5 条 1 項などの規定とは異なり、

---

12) すなわち、FIOS 条項は 13 条 1 項の規定の下においても、船荷証券などの契約明細に記載があれば有効となる（小塚荘一郎「運送人・荷主間のリスク・バランスと強行法的規制」海法会誌復刊第 53 号（2009）12 頁）。

13) 藤田・前掲注（9）67-68 頁。藤田友敬教授は、13 条 2 項では「FIOS 条項の性格を運送契約の範囲を画するものと位置づけるのではなくて、あくまでもこれは運送人の責任期間内で行われている行動であるというような前提で、ただし限定列举されたある種の行動については免責できると明文で規定し FIOS 条項の効力を明確化」し、「問題を整理し直した」と述べられている。池山明義弁護士は、FIOS 条項の効力を認める規定は法的安定性という見地において歓迎すべきものであると述べられている（池山明義「UNCITRAL 物品運送条約案 試訳（上）」海事法研究会誌 200 号（2008）10 頁）。

航海の開始前及び開始時に加えて、航海の期間中にも継続して適用され、航海開始時に限定をしていない<sup>14)</sup>。すなわち、ロッテルダム・ルールズにおいて、堪航能力担保義務は「航海の開始前、開始時及び航海の期間中」継続して適用される<sup>15)</sup>。なお、ハンブルグ・ルールズでは、この趣旨の規定を置いていないために明確性を欠いているが<sup>16)</sup>、ロッテルダム・ルールズは、この点を明示的規定によって解決している<sup>17)</sup>。

## 2. 運送人の責任

### 2-1. 過失証明責任

ロッテルダム・ルールズにおける運送人の責任は5章に規定され、その最初に包括的かつ複雑な規定が17条(責任原因)に置かれている。請求者(荷主)が、ロッテルダム・ルールズ4章で規定する運送人の責任期間内に、物品の滅失、損傷若しくは延着又はそれらの原因となった若しくはそれらに寄与した事象が

---

14) 堪航能力担保義務について、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズでは、あくまで発航当時に堪航能力が備わっていることを担保するというものであったが、この決定的な相違は契約当事者(運送人と荷主)間のリスク・バランスの重要な変更の一つであるといえる(藤田・前掲注(9)68頁)。契約当事者間でFIOS条項を合意した場合でも、14条により堪航能力担保義務を負う運送人に対して相当の注意を尽くす義務が課されることは、問題が発生する可能性が高いと考える。

15) 航海期間中に航海に支障をきたす状態になった場合には、船舶の修繕義務や担保能力を維持する必要が発生し、これまでよりも重い責任が課されることとなる。フレイト・フォワーダーは契約運送人でもあるので、同様の責任を負うこととなる(山口修司『JIFFA ロッテルダム・ルールズ検討会』に関する報告会』JIFFA NEWS 186号(2013)3頁)。

16) この点について、落合誠一教授は「運送人の堪航能力担保に関する注意義務を『発航の当時』に限定することなく、航海中にも要求する趣旨と思われる」と指摘し、ハンブルグ・ルールズにおいては、「堪航能力責任は、過失責任原則を定める5条1項の適用問題に吸収されることとなる」と述べられている(落合誠一『運送責任の基礎理論』(弘文堂、1979)243頁)。

17) 小塚・前掲注(12)32頁。

生じたことを立証した場合、運送人は当該滅失、損傷又は延着の責任を負う (17 条 1 項) こととなる。しかし、運送人がその責任の全部又は一部を免れるために、ロッテルダム・ルールズでは 2 つの選択肢が用意されている。第 1 は損害の発生した原因を特定した上で、それが自己又は履行補助者の過失によるものではないことを証明する方法であり (17 条 2 項)、第 2 は免責リストによる事由が損害を発生させたことを証明する方法である (17 条 3 項)<sup>18)</sup>。つまり、列挙された免責リストの事由により物品の滅失などを引き起こしたことが運送人によって証明されれば、運送人はその責任を免れる。しかし、①請求者 (荷主) によって後者の 17 条 3 項において列挙された免責事由が運送人の過失で発生したことが証明された場合 (17 条 4 項 (a))、②請求者 (荷主) によって運送人が主張する免責事由以外の事実が損害発生の原因であったことが証明された場合 (17 条 4 項 (b))、又は、③請求者 (荷主) によって船舶が堪航能力に欠けていたことが損害発生の原因であったという蓋然性が高いことが証明された場合 (17 条 5 項) には、運送人はその責任を免れないことになる。これら (①及至③) に対しては、運送人が堪航能力を具備するために「相当の注意」 (due diligence)<sup>19)</sup> を尽くす義務を果たしたことを証明すれば、運送人は免責されるという構造になっている (17 条 5 項 (b))<sup>20)</sup>。

---

18) 17 条 3 項は、いわば免責事由一覧であり、同条 2 項は、運送人自身が損害発生の原因を特定すべき旨を規定し、原因不明の損害の場合に運送人が責任を免れないという実定法上の規範を包含している (小塚・前掲注 (12) 15 頁)。17 条 2 項及び同条 3 項において、担保能力・担保義務に対する免責をしていないので、担保能力があるという前提の上で免責が認められることとなる (山口・前掲注 (15) 3 頁)。

19) ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ 3 条 1 項で「次のことについて相当の注意をしなければならぬ」と定め、不堪航の事実は無免責リストに列挙されている。わが国の国際海上物品運送法 5 条においても「注意を怠ったことにより生じた」と定める。この「相当の注意」 (due diligence) という語の起源は、1893 年米国ハーター法、及び 1904 年オーストラリア海上物品運送法に求めることができる。その詳細については、戸田=中村編・前掲注 (3) 127-131 頁参照。

20) 藤田・前掲注 (9) 69 頁。

17条3項の免責事由リストはヘーグ・ヴィスビー・ルールズのものと似ている。しかし、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ4条2項(a)に定める航海上の過失(航行又は船舶の取扱に関する船長、海員、水先人又は運送人の使用人の作為、不注意又は過失)が含まれていない点、また、船舶上の火災(17条3項(f)<sup>21)</sup>に関しては、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ4条2項(b)に定める「火災」につき運送人の故意又は過失の場合以外は免責という構成をせず、運送人又はその履行補助者(18条に規定する者)の過失によって3項の免責事由(事象)が生じた場合に責任を負うと定めた点(17条4項(a))などから、実質的内容にはハンブルグ・ルールズの影響が窺える<sup>22)</sup>。

航海上の過失については、現在の航海技術を前提とするならば、無過失を推認する取扱いが認められないことになろうとも仕方なきことである。また、船舶火災については、火災発生の原因が船員その他の補助者による過失が認められる場合についてまでも特別な扱いをする必要はないという判断がなされた結果と考えられる<sup>23)</sup>。

17条6項は原因競合の場合の規定となっており、運送人の責任の一部分が免責される場合、つまり原因が複数ありえることが前提とされ、過失のある部

---

21) 船舶火災の発生原因や拡大原因に過失がない場合には運送人は責任を問われないが、かかる過失がある場合には免責事由に該当する場合であっても運送人は責任を負うこととなる。仮に船舶衝突事故が発生した場合、船長又は見張りをする乗組員に過失があったとなれば、契約運送人であるフレイト・フォワードナーは責任を負うこととなる。当然ながら、契約運送人は実運送人に対して再求償することとなる(山口・前掲注(15)3頁)。

22) 藤田・前掲注(9)70頁。ロッテルダム・ルールズにおける運送人の責任は「過失推定責任」とされた。この点に関する規定については、「実定法の原則」と「証明責任の分配」とが入り混じり、加えて、ハンブルグ・ルールズに類似した抽象的规定とヘーグ・ヴィスビー・ルールズ4条2項に列挙された免責事由リストを修正したものが併用された状態となっており、複雑かつ難解な規定ぶりである(小塚・前掲注(12)15頁)。

23) 小塚・前掲注(12)16頁。21世紀となった現在の造船技術や航海技術は19世紀末のそれとは異なり、格段に向上している。

分と、過失のない部分の双方が損害に寄与する場合を想定した規定となっている<sup>24)</sup>。

## 2-2. 延着責任

ロッテルダム・ルールズは「延着は、物品が合意された期間内に運送契約に規定された仕向地で引き渡されなかった場合に生ずるものとする」と定め、延着責任の発生について、物品の引渡しについて合意された期間を定めていることが延着判断の前提となると規律している(21 条)。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズでは延着に関する規定は置かれていないが<sup>25)</sup>、ハンブルグ・ルールズでは「明示された期間内」のほか、「当該状況を考慮して、誠実な運送人につき要求されることが相当であるような期間内」に物品の引渡しが行なわれなかった場合に延着として運送人の責任が生じると規定されている(5 条 2 項)。また、わが国の国際海上物品運送法では、運送品の延着による損害につき注意を怠った運送人は賠償の責を負うと規定している(3 条 1 項、5 条 1 項)。

21 条では延着責任を認めているものの、実際には、船荷証券上の約款上で引渡し期限あるいは到着時期を保証しない旨を規定すれば、運送人は遅延責任の発生を排除することが可能となっている。すなわち、引渡の合意がなければ

---

24) 藤田・前掲注(9) 71-72 頁。藤田友敬教授は「この条文のもとでの厳密な立証責任というのは、はなはだ曖昧な状態になっていると言わざるを得ない」とし、「おそらく因果関係の認定にあたって裁判所に広い裁量を与えるけれども、原因が競合していることまできっちり認定できた場合には、適宜減額した責任を認めなければいけませんよというインストラクションを与えた条文とでも説明する以外にない、裁判所の裁量は認めるけれども裁量についての制約を与えた条文という説明になる」と述べられており、この条文は法的には意味が分かりにくいと指摘されている。

25) ヘーグ・ヴィスビー・ルールズには延着に関する運送人の責任規定はないが、「1923 年の海事法会議によれば、いかなる損害がヘーグ・ルールズの損害の概念に含まれるかは各国内法の定めるところに委ねるとしている」(戸田＝中村編・前掲注(3) 65 頁)。「延着」とは、物品が約定日時又は通常目的港に到着して引き渡されるべき日時に引き渡されないことを示す。

延着責任はないというのがロッテルダム・ルールズの立場となり、実務上で扱われるほとんどの船荷証券裏面約款では、到着時期の保証はせず延着の責任を負わない、などの明示的条項が入れられているので、遅延責任を排除することができる<sup>26)</sup>。

### 2-3. 甲板積貨物の運送責任

物品の甲板積については、法制上で制限又は禁止されるのが原則であり、いわば艙内積は海上運送における前提条件であったが、物品の甲板積運送は海運実務として早くから行われており、甲板積運送の引受に際しては、運送人は荷主（荷送人）に対してその事実を通知し、運送契約（船荷証券又は傭船契約）において一切の危険を荷送人の負担とする旨の特約を結ぶことで、運送人は責任を免れていた<sup>27)</sup>。

コンテナを利用する海上運送は従来の海上運送形態を大きく改革し、今日のコンテナ輸送は海上運送の主役となっている。ロッテルダム・ルールズ(25条)では、ハンブルグ・ルールズの甲板積貨物（cargo carried on deck）に関する規定（9条）<sup>28)</sup>を基調としつつ、その規定を修正した内容を置いているが、ヘー

26) 藤田・前掲注(9) 72頁；小塚・前掲注(12) 16-17頁。仮に、荷主として運送人に責任を負わせたい場合には、船荷証券の表面上に期間について明記させることが必要である（池山・前掲注(13) 14頁）。

27) 重田晴生「甲板積運送品に関する若干の問題点」神奈川法学 8 巻 2 号(1973) 133-134 頁。ヘーグ・ヴィスビー・ルール(1条(c))は、対象となる物品から甲板積運送品を除いて、契約自由の一般原則に委ねられる旨を規定した。しかし、わが国の国際海上物品運送法(18条1項)では、すべての物品運送契約に適用される旨の規定を置いている。ただし、免責条項の禁止（特約の禁止）に関する15条の特例として18条1項を規定し、実質にはヘーグ・ヴィスビー・ルール（又はヘーグ・ルールズ）と同一の効果を期待している。甲板積運送について免責特約がなされた場合は、その特約及び甲板積である旨が船荷証券に記載されている場合にのみ証券所持人に対抗できる（18条2項）。谷川久ほか『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、1974）51頁；中村眞澄＝箱井崇史『海商法』（成文堂、2011）262頁。

28) 宮本三夫＝郷原資亮共訳『国際運送と新しい企業責任—ハンブルグ・ルール及び複合運送条約の解説—』（成山堂書店、1994）65-67頁。

グ・ルールズ及びヘーグ・ヴィスビー・ルールズには甲板積禁止に関する明文の規定が置かれていない<sup>29)</sup>。しかし、コンテナ船においてコンテナ貨物が甲板積となるのは実務的に避けがたいことであるので、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズが実務上の実態と乖離しているといえよう<sup>30)</sup>。ロッテルダム・ルールズ 25 条 1 項では、以下に挙げる「(a) 当該運送が法により要求される場合」、「(b) 物品が甲板積での運送に適したコンテナ又は車両の内部又は上部に積み込まれて運送され、かつ、甲板が当該コンテナ又は車両の運送に具体的に適合している場合」、「(c) 甲板積での運送が、運送契約に基づく場合又は問題となる取引の慣習、慣行実務に基づく場合」の何れかに該当する場合にのみ、甲板積で運送することができると規定する。ここに挙げた (a) 及び (c) は、「運送人は、甲板積みの運送が、荷送人との合意若しくは特定商取引の慣習による

---

29) 相原隆『海上運送人責任法の展開』(成文堂、1999) 169 頁。ヘーグ・ルールズ及びヘーグ・ヴィスビー・ルールズには、一定の条件下での甲板積運送品を、その適用から除外する旨の規定があるのみである (1 条 (c))。よって、各国内法において甲板積禁止原則が規定されており、これまで国際的統一のない分野となっていた。ヘーグ・ルールズ成立過程において甲板積貨物を適用除外とした沿革に関しては、戸田＝中村編・前掲注 (3) 371-372 頁参照。

30) 小塚・前掲注 (13) 18 頁。また、重田晴生教授は「コンテナ専用船 (フル・コンテナ船) による場合には、その構造上の特殊性と運航効率という経済的要請とから、甲板積は必然的であり、また実際にも、外航航路のコンテナ船が、甲板上巨大なコンテナを数層に積重ねて走る姿が特に目新しい現象でなくなった現在、一般的には、コンテナ船の甲板積に慣習性を肯定して差支えない」と述べられている (重田晴生「甲板積運送品に関する若干の問題点」神奈川法学 8 巻 2 号 (1973) 138 頁)。重田晴生教授の本論述は 1973 年の時点であり、その後 40 年以上が経過した現在では、コンテナ船航行の安全性・効率性は当時の状況よりもはるかに向上したものとなっている。今日におけるコンテナ船運送の実務においては、運送人は船荷証券約款中に「甲板積選択条項 (甲板積選択権条項)」を撰取し、物品の甲板積が実行されているのが実情である。甲板積選択条項は、運送人の選択により甲板で物品を積むことができるとする条項である。コンテナ専用船海上物品運送では、甲板積と艙内積との相違はほとんどない。

場合又は法令による場合に限り、甲板積みで物品を運送することができる」と規定するハンプルグ・ルールズ9条1項の内容に相当している。しかし、コンテナ貨物について、コンテナ船が利用される限りにおいては特に合意がなくても甲板積ができるとする(b)は、ロッテルダム・ルールズにおける新たな規定である<sup>31)</sup>。25条2項以下では、甲板積された場合における運送人の責任や義務について詳細に規定を置いている<sup>32)</sup>。

### 3. 責任制限

#### 3-1. 責任賠償額の定型化

ロッテルダム・ルールズは、運送人が物品の滅失・損傷・延着において責任を負う場合の責任内容に関して、22条(損害賠償定型化の規定)及び59条(責任制限の規定)を置いている。22条1項では「第59条に従うことを条件として、

31) 落合誠一『運送法の課題と展開』(弘文堂、1994) 62-63頁；藤田・前掲注(5) 46-47頁。藤田友敬教授は「わが国の国際海上物品運送法の解釈においても、特約又は慣習のない限り甲板積運送は禁止されると解されているようであるが、コンテナ貨物等のケースについては必ずしもルールが明確ではない」と述べられている。ハンプルグ・ルールズが制定される過程で、コンテナの甲板積運送について、特別の取扱をすべきという議論があったようであるが、ようやくその考え方が取り入れられたことになる(小塚・前掲注(12) 18頁)。

32) 25条2項及至5項に関して、池山明義弁護士は以下のように整理をされている。「①第1頁(a)(c)による甲板積運送の場合-第17条の責任原則が適用される。加えて、特別の免責事由として、甲板積運送に関する『特別の危険』による滅失等は免責とされる。②第1項(b)による甲板積運送の場合-第17条に責任原則が適用される。③第1項(a)(b)(c)によらない甲板積運送の場合-第17条第1項に従い有責とされ、同条第2項以下の抗弁の援用はできない。加えて、『専ら甲板積運送を原因とする』滅失等は有責とされる。(この趣旨は訳者には必ずしも判然としない。)更に、③のうち明文の合意に反する甲板積運送の場合、甲板積運送に起因した損害である限り責任制限ができない。(本船の全部滅失等甲板積が否かにかかわらないときは尚責任制限可とされる。)」(池山・前掲注(13) 15-16頁)。

運送人が物品の滅失又は損傷に関して支払う賠償額は、第 43 条に従って定められた引渡の時及び場所における当該物品の価額を参照して算定する」、同条 2 項では「物品の価額は、商品取引所の相場に従って決定し、そのような相場がないときは市場価格に従って決定し、商品取引所の相場も市場価格もないときは引渡地における同種かつ同品質の物品の正常な価額を参照して決定する」、同条 3 項では「物品の滅失又は損傷の場合には、運送人及び荷送人が第 16 章の限度内で異なる方式で賠償額を計算することに合意した場合を除き、運送人は、本条第 1 項及び第 2 項に規定する以上の賠償額を支払う義務を負わない」と規定し、賠償額の定型化をする。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ 4 条 5 項 (e) では「損害を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損害の生ずるおそれのあることを認識して行つた運送人の作為又は不作為により損害が生じたことが証明された場合には、運送人及び船舶は、本項に定める責任の制限の利益を受けることができない」と規定する。しかし、賠償額の定型化について規定するロッテルダム・ルールズ 22 条では「意図的又は無謀な行為の場合に適用を排除する」という内容の定めが欠けている。起草の過程で見落としがあったのではないかとの指摘があるが、知るべきでない<sup>33)</sup>。

### 3-2. 責任制限

責任制限 (Limits of Liability) については、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ及びハンブルグ・ルールズに採用されている。しかし、南米諸国では運送人の責任については無制限となっており、責任制限規定は荷主の利益を損なうものであると受け止められていることもあって、ロッテルダム・ルールズ制定過程において責任制限規定の維持をすべきか否かの議論もあったとされている<sup>34)</sup>。最終

---

33) 小塚・前掲注 (12) 19-20 頁；藤田・前掲注 (9) 75 頁。

34) Kofi Mbiah, *The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: The Liability and Limitation of Liability Regime*, CMI Yearbook 2007-2008, p.296.; 小塚・前掲注 (12) 20 頁。

的にはロッテルダム・ルールズにおいて責任制限制度を維持した形で、「ロッテルダム・ルールズに基づく義務の違反に対する運送人の責任」は、1包若しくは1船積単位につき875 SDR又は損傷した運送品の1キログラムにつき3 SDRのいずれか高い方を限度とするとされた(59条1項)。この点については、ハンブルグ・ルールズにおける規定(6条1項(a))では1包若しくは1船積単位につき835 SDR又は滅失損傷した運送品の1キログラムにつき2.5 SDRのいずれか高い方を限度とし、ハーグ・ヴィスビー・ルールズの規定(4条5項(a))では1包若しくは1船積単位につき666.67 SDR又は滅失損傷した運送品の1キログラムにつき2 SDRのいずれか高い方を限度としている。ロッテルダム・ルールズの規定は、ハーグ・ヴィスビー・ルールズの規定と比較して30パーセント以上、ハンブルグ・ルールズの規定と比較して5パーセント弱の増加であり、荷主側に有利な規定となっている<sup>35)</sup>。この点に関しては、藤田友敬教授は「この数字が高いのか、安いのかについては、人によって相当感覚が違う」とし、はっきりしていることは、「ハンブルグ・ルールズ以下の金額を条約で書くのは無理だろう」ということは「UNCITRAL作業部会のほとんどの参加者の共通認識」であったと述べられている<sup>36)</sup>。

また、延着損害についてはロッテルダム・ルールズにて「第61条第2項に従うことを条件として、延着により生じた物品の滅失又は損傷についての損害賠償は第22条の規定に従って計算されるものとし、延着により生じた経済的損失についての責任は、延着した物品につき支払われるべき運賃額の2.5倍相当額に制限されるものとする。本条及び第59条第1項の規定に基づき賠償す

35) そのほか陸上運送条約について、責任限度額は滅失損傷による損害につき、国際道路物品運送条約(CMR)23条3項では不足重量分の1キログラムにつき8.33SDR、国際鉄道物品運送条約(COTIF-CIM)40条2項では同17SDRと規定する(増田史子「国際複合運送契約(3)」法学論叢155巻3号(2004)11頁、25頁)。

36) ロッテルダム・ルールズにおける「責任限度額についての基本的な発想」の詳細については、藤田・前掲注(9)73-74頁参照。

べき総額は、当該物品の全部滅失に関して第 59 条第 1 項に従って定められる制限額を超えてはならない」と規定されている (60 条)。すなわち、延着による経済的損失に関する延着損害の限度額は当該物品にかかる運送額の 2.5 倍相当額となり、物品が全部滅失した場合の責任限度額を超えないとされる<sup>37)</sup>。

つぎに、「責任制限の対象となる債権の範囲」である。責任制限に関する規定、ロッテルダム・ルールズ (59 条) では「the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention (条約に基づく義務の違反に対する運送人の責任)」が責任制限を受けるとしている (傍点筆者)。この場合、藤田友敬教授は、①物品の引渡の相手方を誤った場合 (いわゆる misdelivery)、あるいは、②運送書類 (船荷証券) 上の記載が事実と反していることを知りながらも留保事項を当該書類に入れないで発行した場合に、運送人は責任制限を享受できるようになり得ると述べられている<sup>38)</sup>。

その他、ロッテルダム・ルールズでは、責任限度額の関係で 61 条<sup>39)</sup> (責任制限阻却事由) の規定を置き、さらに 22 条で賠償額の定型化の規定も置いている。藤田友敬教授は、無謀な行為又は故意によって物品の滅失や毀損が発生

---

37) 60 条は、物品の到着が遅れそうになったときに延着損害の責任が物品の価値を超えることになると、いっそのこと当該物品を壊した方が責任は軽くなるということになり兼ねないので、そのような行為をさせないという趣旨で設けられた規定である (藤田・前掲注 (9) 74 頁)。ヘグ・ヴィスビー・ルールズには延着責任の規定は置かれていない。

38) 藤田・前掲注 (9) 74-75 頁。小塚・前掲注 (12) 21 頁。

39) 61 条 1 項で「本条約上の運送人の義務の違反に起因する損失が、責任制限の権利を主張する者自身の、当該損失を生じさせる意図をもって、又は無謀にかつ当該損失が生じる蓋然性のあることを認識して行った作為若しくは不作為に帰すべきものであることを、請求者が証明したときは、運送人及び第 18 条に規定する全ての者は、第 59 条又は運送契約に規定された責任制限の利益を受けることができない」とし、同条 2 項では「延着が、責任制限の権利を主張する者自身の、延着による損失を生じさせる意図をもって、又は無謀にかつ当該損失が生じる蓋然性のあることを認識して行った作為若しくは不作為に起因したものであることを、請求者が証明したときは、運送人及び第 18 条に規定する全ての者は、第 60 条に規定された責任制限の利益を受けることができない」としている。

した場合、ロッテルダム・ルールズ上では「61 条は 22 条には適用がないかのように読めるようになって」とし、これは「条文作成上のミスではないか」と指摘されている<sup>40)</sup>。

### Ⅲ 海上物品運送における荷送人の義務と責任

ロッテルダム・ルールズは 7 章において、荷送人の運送人に対する義務を規定している。要するに、荷送人が運送人に損害を与えた場合、運送人が運送契約上の荷送人を訴える規定が置かれている。これまでの国際海上物品運送条約が規律していなかった荷送人の義務を明定しており、荷送人の負担が明確になったことは重要なポイントの一つとなる。

#### 1. 荷送人の義務<sup>41)</sup>

荷送人の義務に関して、第 1 の義務として、ロッテルダム・ルールズでは運送のための引渡について「荷送人は運送契約において別段の定めがない限り、運送のための準備が整った状態で物品を引渡さなければならない。荷送人は、いかなる場合においても、予定された運送（積込、取扱、積付、固縛及び荷揚を含む）に堪えかつ人及び財産に対し害を及ぼさない状態で物品を引き渡さなければならない」（傍点筆者）と定めている（27 条 1 項）。後段の義務について、運送契約の中で排除及び軽減の余地がない点に注意を必要とする<sup>42)</sup>。

40) 藤田・前掲注 (9) 75 頁。

41) Shipper's Obligations（荷送人の義務）についての総合的記述として、Michael F. Sturley, Tomotaka Fujita, Gertjan van der Ziel, Rotterdam Rules : The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Sweet & Maxwell, 2010, pp.177-201 を参照。

42) 小塚・前掲注 (12) 34 頁。

その第 2 の義務として、「運送人と荷送人は、物品の適切な取扱及び運送のために必要な情報及び指示の提供要請に対し、情報が要請を受けた当事者により保有されている場合又は指示が要請を受けた当事者の合理的提供能力の範囲内である場合であって、要請した当事者がその他の方法で合理的に入手不可能であるときは、互いに応答しなければならない」と定めている（28 条）。要するに、物品に関する情報及び指示について運送人からの協力要請に応じることが必要ということである。

そして、その第 3 の義務として、29 条 1 項は「荷送人は、運送人に対し、運送人がその他の方法で合理的に入手不可能であり、かつ以下の目的のために合理的に必要である、物品に関する情報、指示及び書類を、適時に提供しなければならない」とし、「(a) 物品の適切な取扱及び運送（運送人又は履行者が取るべき予防措置を含む）」「(b) 予定された運送に関連する法令又はその他の公的機関の規制を運送人が遵守すること（ただし、運送人が、荷送人に対し、自己が要求する情報、指示及び書類を適時に通知することを条件とする）」と定める。同条 2 項では「本条は、予定された運送に関連する法令又はその他の公的機関の規制に基づく、物品に関する情報、指示及び書類を提供する具体的義務には、影響を及ぼさない」と定める。要するに、運送品の情報、指示及び書類を適時に運送人に提供することである。

加えて、ロッテルダム・ルールズ 79 条 2 項<sup>43)</sup>で規定される荷送人の義務は強行規定とされており、その義務を排除、制限又は加重する特約は許されない。よって、一定の範囲であるが、この荷受人の負担強化の方向性が当事者間（運

---

43) 79 条 2 項は「本条約で別に規定する場合を除き、以下の何れかに該当する運送契約の条項は無効とする。(a) 直接又は間接に、荷送人、荷受人、運送品処分権者、所持人又は書類上の荷送人の本条約上の義務を排除、制限又は加重する場合 (b) 直接又は間接に、荷送人、荷受人、運送品処分権者、所持人又は書類上の荷送人の本条約上の義務違反に対する責任を排除、制限又は加重する場合」と規定している。

送人と荷主) のリスク分配を変更する効果をもたらすと考えられる<sup>44)</sup>。

## 2. 荷送人の責任

上述した荷送人の義務に対して、荷送人が義務違反をした場合、荷送人にはどのような責任が課されるのかということである。ロッテルダム・ルールズ(30条)には一般的な責任原則が規定されており、同条1項では「運送人が、自己が蒙った損失又は損害が本条約上の荷送人の義務の違反を原因とすることを証明したときは、荷送人は、当該損失又は損害について責任を負う」、同条2項では「第31条第2項及び第32条の規定に基づく荷送人の義務の違反を原因とする損失又は損害に関するものを除き、荷送人は、損失又は損害の原因の全部又は一部が自己の過失又は第34条に規定する者の過失に帰し得ないときは、その責任の全部又は一部を免れる」、そして、同条3項では「荷送人が本条により責任の一部を免れる場合、荷送人は、自己の過失又は第34条に規定する者の過失に帰すべき部分の損失又は損害のみについて責任を負う」と定めている<sup>45)</sup>。

基本的にはロッテルダム・ルールズにおける荷送人の責任原則は過失責任である(30条)。30条に基づいて荷送人の責任を追及する場合、運送人において、荷送人が条約上の義務違反をしていることと、損失又は損害との間の因果関係を立証しなければならない(30条1項)としておきながら、同条2項では、「過失あるいは無過失について、どちらが立証するかということは、はっきりしない書き方をしている」と藤田友敬教授は指摘され、また「荷送人の義務違反が

44) 小塚・前掲注(12) 23頁。

45) 藤田友敬教授は、「30条1項、2項」を見れば「運送人の責任に関する17条と比べるとえらく手抜きをしているように見え」とし、「実は証明責任等についてあまりにも合意が難しかったので曖昧にごまかした、手抜きというよりも意図的に不明瞭にしている」と述べられている。藤田・前掲注(9) 78頁。

証明された以上は、義務違反についての無過失証明責任を荷送人に課してもそれほどおかしくない」、「一部の国が非常に強く反対したために、はっきりしない書き方で決着した」と本条約制定過程での審議内容を示されている<sup>46)</sup>。このような荷送人に対する規定強化が不当であるとする批判もあるが、藤田友敬教授は「本当にそうなのかということは、具体的な条文に則して、証明責任の内容まで踏まえてよく考える必要がある」と述べられている<sup>47)</sup>。

他方、ロッテルダム・ルールズは 2 つの事項について無過失責任<sup>48)</sup>を規定している。第 1 に、運送人が運送書類を作成するために荷受人が提供した情報の正確さに関する担保義務である (31 条)<sup>49)</sup>。第 2 に、危険物に関する規定である。荷送人には危険物の危険性又は特質を通知し、必要な記号又はラベル

---

46) 藤田・前掲注 (9) 78 頁。

47) 藤田・前掲注 (9) 78-79 頁。荷送人の責任に関する規定について、藤田友敬教授は「荷送人の義務違反を立証できる場合であれば不法行為が認められる可能性が高いとすれば、要件についてはあまり大きな差はないことになります。効果については、むしろ」「時効期間が短くなっている分、今までよりも荷主に有利かも知れませんが」と述べられている。ここでの「時効期間が短くなっている」とは 62 条〔出訴期間〕を示す。62 条 1 項では、条約上の義務違反から生じる請求又は紛争に関して訴訟手続、仲裁手続は 2 年の期間満了後には開始することはできないとされている。運送人の責任、荷送人の責任のどちら側の責任追及についても 2 年間という期間の定めがある。「運送人についてヘグ・ヴィスビー・ルールズですと 1 年です、それからすると長くなっています。荷送人については現行法ですと不法行為で訴えたとすれば、損害と加害者を知ったときから 3 年です、若干短くなっています」と藤田友敬教授は述べられている (藤田・前掲注 (9) 86 頁)。

48) この 2 つの事項については 30 条の例外規定 (30 条 2 項) として「無過失責任」を荷送人に負わせている。30 条 2 項は「第 31 条第 2 項及び第 32 条の規定に基づく荷送人の義務の違反を原因とする損失又は損害に関するものを除き、荷送人は、損失又は損害の原因の全部又は一部が自己の過失又は第 34 条に規定する者の過失に帰し得ないときは、その責任の全部又は一部を免れる」と定める。「第 31 条第 2 項及び第 32 条の規定に基づく荷送人の義務の違反を原因とする損失又は損害に関するもの」の場合には無過失を立証しても責任を免れることはできない。

49) この点についてはヘグ・ヴィスビー・ルールズ (3 条 5 項)、ハンブルグ・ルールズ (17 条 1 項) において規定されているため、ロッテルダム・ルールズによるリスク配分に変更はない (小塚・前掲注 (12) 25 頁)。

を貼付する義務があり、その義務違反について、荷送人は無過失責任を負う（32条）とする<sup>50)</sup>。ハンブルグ・ルールズ13条2項(a)<sup>51)</sup>の規定はロッテルダム・ルールズと同じ内容であるが、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ4条6項の規定はロッテルダム・ルールズと同じ内容か否かの断定は難しい<sup>52)</sup>。

危険物の荷送人と海上運送人との関係を取り上げた判例において、危険物に

---

50) 32条の規定によれば、たとえば、実運送人（船会社）〔X〕に委託した貨物が国連危険物輸送規則に規定される物品であったことをフレイト・フォワードヤ〔Y〕が知らなかったために、〔Y〕は〔X〕に対して告知を怠り、その結果としてかかる貨物が発火して実運送人に損害を与えたとする。その場合、〔Y〕は〔X〕に対してその損害を賠償しなければならない。〔Y〕はその損害賠償に相当する損害を、〔Y〕が発行した HOUSE B/L における荷送人〔Z〕に対して求償することは可能である。

51) 13条2項において「荷送人が運送人又は実際運送人のいずれかに危険物を引き渡すときは、荷送人は、物品の危険な性質及び、必要があれば、採るべき予防措置について、引き渡した相手方に通告しなければならない。荷送人がこの通告を怠り、運送人又は実際運送人が、その危険な性質について特に知らない場合には、(a) 荷送人は、このような物品の船積みから生ずるすべての損害について、運送人及びすべての実際運送人に対しても責任を負い、(b) その物品を賠償することなく、いつでも事情により、これを荷揚げし、破壊し又は無害にすることができる」と規律される。

52) 小塚・前掲注(12)25頁。小塚莊一郎教授は「ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ4条6項の規定は、趣旨が不明確」と述べられている。わが国の国際海上物品運送法11条はヘーグ・ヴィスビー・ルールズ4条6項を国内法化しており、11条1項はヘーグ・ヴィスビー・ルールズ4条6項前段、11条2項はヘーグ・ヴィスビー・ルールズ4条6項前段の末尾に相当し、11条3項・4項はヘーグ・ヴィスビー・ルールズ4条6項後段に相当している（戸田＝中村編・前掲注(3)222頁）。また、海運実務において、船荷証券上の危険物条項は「危険物又は荷主の責任」という表題で作成されている。たとえば、「危険品、発火性物品若しくは所有物、人体に害を与えうる物品に関して外装にその商品の性質、特性を表示するマークを明確に記載し、適用できる法律、規則、要求に応じること運送人に対して同意するものとする。同意書類、マークを運送人に提出せず運送人に配送された場合、若しくは運送人の見解において記載が危険品、発火性物品、自然状態において他に損傷を与えうる可能性がある場合、荷主に対して補償をすること無く運送人が料金を請求する権利を有するものとする」という具合である（[http://logix.co.jp/files/DOC/term\\_and\\_conditions\\_jp.pdf?20140227231959](http://logix.co.jp/files/DOC/term_and_conditions_jp.pdf?20140227231959)〔セイノーロジックス HOUSE B/L 裏面約款7条4項〕最終アクセス：2014年12月24日）。

ついて荷送人の通知義務についてのリーディングケースとして、1856 年 *Brass v Maitland* ((1856) 6 EL. & BL. 470.) を挙げる。本事案は、樽に詰められた物品 (chloride of lime) が Regina 号にてロンドンからカルカット (現在のインド・コルタカ) まで運送される航海中、樽からさらし粉のガスがもれて他の積荷に損害を与え、原告 B (船主) が、さらし粉によって損害を受けた積荷の荷主に賠償しなければならなくなったとして被告 M (荷送人) を訴えたものである。“chloride of lime” は「さらし粉」「bleaching powder」ともいわれる薬品 (他の物品に損害を与える危険な物質であり、その容器詰めと船倉への積付けには注意しなければならないというもの) であった。裁判所 (Court of Queen's Bench) は「荷送人が積荷を “bleaching powder” であることを告げたことで法が要求する危険な通告として十分である」とし、「損害が生じたのは、船長が危険な運送品の船積を拒絶しなかったこと及び積付けに注意を払わなかったゆえ」であり、「損害は船長の義務違反によって生じた」と判示した<sup>53)</sup>。

最新のわが国の判例では、コンテナ船 “*NYK ARGUS*” が地中海を航行中に積載されていた危険物である積荷が船倉内で発火したために本船火災が発生したので、これに対応して船倉内への散水などを行った結果、船倉内で化学

---

53) 本事案の詳細内容については、原茂太一「危険物の海上運送における荷送人の通告義務と運送人の責任 —英米法の理論を中心に—」海法会誌復刊 31 号 (1987) 41-45 頁参照。原茂太一教授は、*Brass v Maitland* (1856) 後の「イギリスの判例及び学説においても注意義務説に左袒する傾向があること、米国の判例も注意義務説を採用することを合わせて考えると、当事者の利益の調整としては、荷送人の危険物通告義務を注意義務として構成するのがむしろ妥当」とし、「荷送人は運送品の性質を知る専門家とはいえないが、一般消費者とは区別することができ、したがって通告義務を注意義務より更に軽く緩めることは妥当ではない」と述べられている。筆者も同意見である。なぜなら、運送の対象である物品の性質について、運送人に対して一定の知識を要求することは妥当であろうが、かかる物品の荷送人と同等又はそれ以上の知識を運送人に対して要求することは公平ではないと解釈するからである。すなわち、荷送人が物品の危険性を知る場合のみに通告義務を認めるのであれば、通告なしに危険物を運送人に引き渡しできることとなり、契約当事者間の公平性を著しく欠くと考えられる。

反応を起こして高熱を発生しコンテナ船の船体及び他の積荷に損害が発生したとしてコンテナ船の被備船者及び貨物の荷受人・代位請求の損保会社らが荷送人に対して不法行為に基づく損害賠償請求を提起した事案がある（東京高裁平成25.2.28 [判例時報 2181-3 頁]）。裁判所は、荷送人には積荷予定される物品が可燃性物資類に該当するか否かを適切に分類・判定すべき義務（危険物分類義務）があったが、荷送人は危険性評価試験の実施の有無すら確認しないまま、当該物品が危規則（危険物船舶運送及び貯蔵規則）上の可燃性物質類に当たらないものとして取扱い、法令に規定された危険物である旨の分類表示を怠ったことにより、かかる注意義務に違反する過失があり、本件事故に至ったとして、荷送人は不法行為によってその損害賠償をする責任を負うものと解するのが相当であると判示した（控訴審判決）。本事案は、荷送人は製造業者が作成するMSDS（Material Safety Data Sheet：化学物質安全性データシート）を信頼するのみでは運送人に対する注意義務を果たしたことにはならず、荷送人自らが当該物品の可燃性物質分類を行い適切な処置を施さなければ不法行為責任を負うことになると判決したものである。ロッテルダム・ルールズでは、荷送人には運送人に対する危険物の申告義務を課し（32条）、危険物の申告義務違反をした荷送人には無過失責任を負わせている（30条2項）。その意味では、本事案はロッテルダム・ルールズの規定内容に近い判決を行ったものであり、今後の海運実務に少なからず影響をおよぼすと思われる<sup>54)</sup>。

## IV 数量契約に関する特則

### 1. 数量契約の意義

これまで成立しているヘグ・ルールズ（ヘグ・ヴィスビー・ルールズを

---

54) 長田旬平「危険品の船積に関する荷送人の責任(近年の動向)」海事法研究会誌 221号(2013) 17頁参照。

含む)、ハンブルグ・ルールズなどの国際統一ルールの内容を見ると、契約自由の原則が妥当する領域と思われがちであるが、実は船荷証券中で運送人の責任を減免する条約が含まれていたとしても無効とされてきている(強行法規性)<sup>55)</sup>。

ヘーグ・ルールズ(ヘーグ・ヴィスビー・ルールズを含む)は、運送人による船荷証券免責約款の濫用を是正し、互いに対立する運送人と荷主との利益を合理的に調整するためという考えに基づいて成立された条約である。よって、かかる国際統一ルールの目的は、運送人のミニマムの責任を強行的に確立することであり、運送人の義務及び責任を軽減する特約は禁止される(ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ 5 条、6 条)<sup>56)</sup>。ハンブルグ・ルールズは、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズよりも運送人の責任をさらに強化する目的をもって作成された条約であるので、当然、片面的強行法規性が受け継がれている(ハンブルグ・ルールズ 23 条)。しかし、これら両統一ルールに対して、ロッテルダム・ルールズでは、80 条(「数量契約」)において、特約の自由を一定の範囲内で許容している。この点が、ロッテルダム・ルールズの最大のポイントであり、議論を呼ぶ規定でもある<sup>57)</sup>。

ロッテルダム・ルールズは、原則としてロッテルダム・ルールズに規定される運送人又は海事履行者の義務、責任に関して、直接又は間接に排除又は制限

---

55) 落合誠一「日本における海商法立法の課題と展望」海法研究所編『東アジア海法フォーラム 2008 記録集』東アジア海法研究 1 号(早稲田大学グローバル COE 《企業法制と法創造》総合研究所、2009) 100 頁。しかし、その一方で上述のように、ロッテルダム・ルールズでは荷送人の義務も規定しており、運送人にとって不利な規定は有効であるとすると、荷主の義務が空洞化する恐れがでてくるので、双方的に強化化をしている(山口修司「新たな国際海上物品運送条約について—ロッテルダム・ルールの概要と動向—」『JIFFA NEWS』第 163 号(2009) 15 頁)。

56) 片面的強行規定とは、運送人の義務や責任の軽減は不可であるが加重は可能とする規定である。池山明義「UNCITRAL 物品運送条約案 試訳(下)」海事法研究会誌 201 号(2008) 35 頁。

57) 小塚・前掲注(12) 27 頁。

するような運送契約条項は無効としている（79条1項）<sup>58)</sup>。すなわち、運送人又は海事履行者の義務又は責任を軽減・制限・排除する特約を禁じており、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ及びハンプルグ・ルールズと同様に、ロッテルダム・ルールズは基本的には片面的強行法規性を備えている<sup>59)</sup>。

しかし、ロッテルダム・ルールズ 80 条 1 項では「第 79 条にかかわらず、運送人及び荷送人の間では、本条約が適用される数量契約において、本条約で課されるより加重又は軽減された権利、義務及び責任を規定することができる」という特約を定めている。これには、80 条 2 項に定める一定の要件、つまり、「(a) 条約からの逸脱の開示」「(b) 個別的な交渉又はそれに準ずる状況」「(c) 荷主に対する選択の機会の保証」及び「(d) 実質的な合意の保証」を全て満たす場合という条件が付いている<sup>60)</sup>。小塚莊一郎教授は、かかる 4 つ ((a), (b), (c) 及び (d)) の要件は「契約法における実質的な対等性の確保の考えに近く、その意味では「既存の条約のように硬直的な強行規定による保護とは趣を

---

58) 79 条 1 項は「本条約で別に規定する場合を除き、以下の何れかに該当する運送契約の条項は無効とする」と定め、「(a) 直接又は間接に、運送人又は海事履行者の本契約上の義務を排除又は制限する場合」「(b) 直接又は間接に、運送人又は海事履行者の本契約上の義務違反に対する責任を排除又は制限する場合」「(c) 運送人又は第 18 条で規定する者のために物品の保険の利益を譲渡する場合」の何れかに該当する条項は無効とされる。かかる規定は、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ 3 条 8 項後段、及び US COGSA15 条 1 項後段と同じ趣旨の規定である（池山・前掲注（64）35 頁）。

59) 小塚・前掲注（12）27 頁。小塚莊一郎教授は、ロッテルダム・ルールズは「基本的には片面的強行規定であり、その点で、既存の条約との相違を過度に強調すべきではない」とも述べられている。

60) 小塚・前掲注（12）28 頁。数量契約（80 条）については契約自由の原則（Freedom of Contract）が適用され、ロッテルダム・ルールズ 79 条の強行法規性に対する例外規定とされる。これまでの統一ルールよりもロッテルダム・ルールズでは運送人の責任が加重されている傾向があるが、この数量契約を活用することによって、規定上は運送人の責任規定を軽減することが可能となる。たとえば、裁判管轄を運送人の本拠地のみに限定する、責任制限額の減免をするなどの定めも有効となる。

異にするものの、結局は、一種の約款規制に回帰したともいえるように思われる」と述べられている<sup>61)</sup>。

数量契約とは、「合意された期間内における一連の船積により特定の数量の物品の運送を規定する契約をいう。数量の特定は、最低限、最大限又は一定の幅を持つものを含む」と規定されている (1 条 2 項)<sup>62)</sup>。数量契約には、実務上、北米定期船航路において用いる「サービス・コントラクト (Service Contract : SC)」を想定している<sup>63)</sup>。このような取引では、荷主が運送人に対して、大量の積荷量を保証することによって強い立場を維持することになると想定できる場合もあろう<sup>64)</sup>。

---

61) 小塚・前掲注 (12) 28 頁。

62) すなわち、荷主は合意された一定期間に一定数量の貨物を運送人に提供し、運送人は数次の発送で運送を行うことを約束する契約を数量契約という。たとえば、荷主が一年間に日本から北米向けに海上コンテナ 500 本以上を積むことを約する代わりに、運送人は割安な海上運賃を荷主に提供するという場合、それぞれの当事者の責任又は履行形態などの定めをする契約である。ロッテルダム・ルールズにおける数量契約の提案者である米国は、当初は Ocean Liner Service Agreement (OLSA) という用語を使用していたが、数量契約という概念は、これとは別に位置づけられていた。ロッテルダム・ルールズ審議過程で OLSA が数量契約の一種であると整理されたために、1 条 2 項のように定義されることになった。池山・前掲注 (13) 4 頁。

63) 池山・前掲注 (13) 4 頁。サービス・コントラクト (Service Contract : S/C) とは、荷主が一定期間に一定数量の積荷を運送人 (船会社) に保証する対価として、運送人から積荷の搭載スペースと一般の荷主よりも安価な運賃の提供を受けることを約した契約のことである。サービス・コントラクトは米国の Shipping Act of 1984 (1984 年海事法) により新しく導入された数量割引運賃制度であり、契約基本条件はタリフ (tariff) に記載され一般公開となっていたが、1998 年改正海事法では運賃などを非公開にできるようになっている (永元昭編『JIFFA 国際物流用語辞典』(オーシャンコマース、2010) 277 頁)。小塚・前掲注 (12) 28 頁。小塚・前掲注 (12) 28 頁。

## 2. 数量契約の問題点及びその影響

ロッテルダム・ルールズ 80 条が規定する趣旨は、定期船輸送で用いるサービス・コントラクトを一定の要件の下で契約自由の範囲に置くことである。つまり、この適用除外規定を置く狙いは、定期船輸送で運送人の義務及び責任を軽減する余地を取り入れるという点である。かかる点に関しては、運送人の規定濫用につながるものであるという懸念する意見がある<sup>65)</sup>。

反対に、そもそもサービス・コントラクトが結ばれる場合、荷主側の交渉力が強いのが通常であり、運送人の規定濫用は杞憂であるとの反論もある。仮に

---

64) 小塚・前掲注 (12) 27-28 頁。これにより、「価格や付随的なサービスにおいて魅力的な条件が提供されるなど、取引を全体として評価すれば荷主にとって特約を結ぶメリットの方が大きいと判断される場合が、数量契約についてはあり得る。このように考えられた結果として、片面的強行法規性の例外が認められたわけである」と小塚莊一郎教授は述べられている。現実には大量の積荷を運送人に対して保証できる荷主ばかりではなく、このサービス・コントラクトのメリットを享受できる荷主は、大手製造会社又は大手商社などの大荷主に限られるとも考えられる。また、サービス・コントラクトでは、荷主が約した期間内に積荷量を運送人に提供できなかった場合には、荷主が運送人に対してペナルティー (penalty) を支払う定めを置くことが一般的である。

65) 池山・前掲注 (64) 36 頁。たとえば、古田伸一先生は、「本条約の本則は、航海上の過失免責を廃止し、ハンプルク・ルールズを超える責任制限額を強行規定するが、Art.80 の数量契約で運送人のそれらの義務・責任を減免した運送契約が船社貨物の殆どとなるのは必至であり、その運送契約の条件が本条約により強行適用される以上は (Art.79・80)、それが本条約の実質的本質となる」と述べられている (古田伸一「ロッテルダム・ルールズでの現実的な懸念」物流問題研究 56 号 (2011) 45 頁)。かような古田伸一先生の見解に反論する見解もあろうが、運送人にとって、自己の義務・責任が減免される可能性があるならば、サービス・コントラクトに当該内容を盛り込むことを試みる運送人が出現しないとも言いきれないと筆者は考える。なぜならば、かかる適用除外規定を置く目的が、運送人の義務及び責任を軽減する余地を取り入れるという点にあるからである。また、現実的に運送契約において、運送人の義務及び責任の減免をまったく定めないという事態は想定し難く、当事者間 (運送人と荷主) の力関係が運送契約の規定内容におけるバランスを左右することになると考えられる。数量契約の運用の仕方次第で、ヘグ・ルールズ以降の海上物品運送条約の強行法規性そのものが変質してしまうことも懸念される。

杞憂であるならば、特則は必要なしという意見も出よう<sup>66)</sup>。

数量契約の概念についてであるが、従来のヘグ・ヴィスビー・ルールズやハンブルグ・ルールズなどの統一ルールの規定には存在しないものであり、ロッテルダム・ルールズにおける規定内容そのものが詳細ではないので、ロッテルダム・ルールズが発効した場合にトラブルが多発するのではないかと予想される。たとえば、荷主といっても、通常は運送人と数量契約を交わすのは荷送人であり、当該契約が有効であったとしても、荷受人はその契約の事実を知らない場合があると考えられる。その場合、荷受人が権利を行使することがあれば、どのような制約又は制限があるのか、締結した契約が数量契約として有効であるのか、などである<sup>67)</sup>。このように、実務上で、どのような場合に数量契約が有効と解釈されるのか、数量契約を実際にどのように運用がなされていくのかなど、不明瞭な点が存在する。

また、フレイト・フォワーダー（NVOCC）の立場からの視点では、数量契約は新しい概念であるが、実運送人と実荷主との間の立場であるため、注意しなければならない点がある。フレイト・フォワーダーが実運送人と数量契約を行う際、たとえば、実運送人の免責が多い契約内容をフレイト・フォワーダーが受けざるを得ない場合が生じると同時に、実荷主の圧力でフレイト・フォワーダーがロッテルダム・ルールズに規定される運送人の責任を負う契約をセ

---

66) 池山・前掲注 (64) 36 頁。サービス・コントラクトが締結される際に、運送人側が強い場合又は荷主側が強い場合があろう。当然、海上運送における運賃マーケットに影響するような年間貨物量を保持する大手荷主であれば、契約の際にイニシアチブを取れよう。その場合は運送人が規定を濫用するという心配は少ない。しかし、運賃交渉力が弱い、すなわち、さほど貨物量を保持しない中小荷主の数の方が圧倒的に多いのが現実である。かかる場合には中小荷主にとって、運送人と対等な立場での契約締結は比較的困難であり、交渉結果の内容に差異が生じる場合もあろう。古田伸一「新たな国連国際海上物品運送条約（上）（下）」日本海事新聞 2009 年 6 月 18 日・19 日掲載記事。

67) 山口・前掲注 (63) 16 頁；河村寛治「新国連海上物品運送条約（ロッテルダム・ルール）の発効に向けた一考察」明治学院大学法科大学院ローレビュー第 14 号（2011）52 頁。

ざるを得ないという場合、その隔たりの責任をフレイト・フォワーダー自身が負うこととなるからである<sup>68)</sup>。かかる状況があった場合、フレイト・フォワーダーとして取り得る手段としては、不測の事態を考慮してその運送契約締結を中止することであろうが、難しい局面であることは間違いない。

参考までに、ロッテルダム・ルールズ 80 条の内容を下記に記す。

#### 第 80 条 数量契約に関する特則

- 1 第 79 条にかかわらず、運送人及び荷送人の間では、本条約が適用される数量契約において、本条約で課されるより加重又は軽減された権利、義務及び責任を規定することができる。
- 2 本条第 1 項に規定する本条約からの逸脱は、以下に規定する要件を全て満たす場合にのみ拘束力を有する。
  - (a) 当該数量契約が、本条約からの逸脱がある旨の顕著な記載を含むこと
  - (b) 当該数量契約が、(i) 個別に交渉がされたか、又は (ii) 本条約からの逸脱を含む当該数量契約の条項を顕著に特定していること
  - (c) 荷送人が、本条に基づく本条約からの逸脱がなく本条約に依拠した条件での運送契約を締結する機会を与えられ、かつ、その機会がある旨の通知を受けていること
  - (d) 本条約からの逸脱が、(i) 他の書類を参照する方式で合体されるのではなく、かつ、(ii) 交渉の対象でない附合契約に含まれるものではないこと
- 3 運送人が公表する価格及びサービスの明細書、運送書類、電子的運送記録、又は類似の書類は、本条第 1 項に規定する数量契約ではない。ただし、数量契約は、契約条項としてそれら書類を参照して合体することができる。
- 4 本条第 1 項は、第 14 条 (a) 号及び (b) 号、第 29 条並びに第 32 条に規定する権利及び義務、又はそれらの義務の違反から生じる責任には適用されず、第 61 条に規定する作為又は不作為から生じる責任にも適用されない。
- 5 本条約を逸脱する数量契約の条項は、それが本条第 2 項の要件を満たしている場合であって、以下の全ての要件を満たすときは、運送人と荷送人以外の者との間で適用される。
  - (a) その者が、数量契約に本条約からの逸脱がある旨が顕著に記載された情報を受領し、かつ、当該逸脱に拘束されることに明示的に同意を与えたこと

68) 山口・前掲注 (15) 13 頁。

- (b) 当該同意が、運送人が公表する価格及びサービスの明細書、運送書類又は電子的運送記録のみに記載されているものでないこと
- 6 逸脱による利益を主張する者は、当該逸脱に関する要件を満たしていることの証明責任を負う。

## V 若干の考察

これまで海上物品運送における国際統一ルールの実現に向けて、さまざまな努力がなされてきた。ヘーグ・ルールズが 1924 年に成立し、ヘーグ・ルールズを改正する 2 度の (1968 年及び 1979 年) 議定書によるヘーグ・ヴィスビー・ルールズが成立するのと時を同じくして、1978 年にヘーグ・ヴィスビー・ルールズよりも運送人の免責を制限するハンプルグ・ルールズが採択 (1992 年発効) され、概ね 3 つの統一ルールが併存して多様化の様相を呈していることは周知の通りである。たとえば、ヘーグ・ルールズを批准する国、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズを批准する国、ハンプルグ・ルールズを批准する国、そして、いずれにも属さずに何れかの統一ルール内容の一部を国内法に採り入れる国など、国際海上物品運送法制は細分化の途をたどっている<sup>69)</sup>。このような状況を改善するために、何年もの歳月をかけて統一ルールの策定が推進され、2008 年にロッテルダム・ルールズが誕生したという次第である。

このように複数の統一ルールが誕生した理由は、運送人の責任規定に関する認識が各国間でまちまちであったからである。そこで、新たな統一ルールとして誕生したロッテルダム・ルールズにおいては、これまで以上により多くの国に支持される規律内容を備えていなければ、また一つ、新たな統一ルールが誕生しただけという結果に終わることとなる。ロッテルダム・ルールズでは、こ

---

69) 藤田友敬「海上物品運送法の統一をめぐる近時の動向」成蹊法学第 47 号 (1998) 71 頁以下参照。もっとも、国際商取引において、経済的に重要な国の多くがヘーグ・ヴィスビー・ルールズ体制によることは確かである。

れまでの統一ルール以上に、海上物品運送における運送人及び荷主のリスクをなるべく均等にする調整を試みることであったと筆者は理解している。

ロッテルダム・ルールズにおける主な変更点は、①航海に適用される堪航能力担保義務の強化を図り、発航当時のみの義務ではなく、航海の開始前、開始時及びその期間中もその義務は継続されると規定（14条）したこと、②過失証明責任、つまり、荷主が運送人に貨物の損害賠償請求をする場合の詳細について規定し、免責事由リストから「航海過失免責」が削除され、「火災免責」に修正が加えられた（17条）こと、③危険物に関する規定（32条）を置き、荷主に対して危険物及びその情報提供についての無過失責任を負わせたこと、④責任制限金額の増額（59条）を規定したこと、延着損害の責任制限（60条）を規定したこと、そして、⑤数量契約に関する特則（80条）を置き、一定の範囲内において契約の自由を認めたことである。

上述したロッテルダム・ルールズの主な変更点の中で、最も重要なポイントは、80条で規定された「数量契約（Volume contract）」である。従来の統一ルールにおいては、強行法規性が認められており、当該ルールが適用される運送契約において、船荷証券約款上で運送人の義務及び責任を減じることを禁止されてきたという経緯があるが、ロッテルダム・ルールズでは、一部の事項を除いて、当事者（運送人と荷送人）の責任を軽減する契約の自由を認めたのである。すなわち、運送人の責任限度額の軽減や、裁判管轄を運送人の本拠地のみにすることが可能になる。反対に、荷送人が約した期間内に積荷量を運送人に提供できなかった場合のペナルティー条項を契約に盛り込まないことも可能になる。ロッテルダム・ルールズが強行法規性を維持しつつ、当事者間の契約の自由を認めるシステムが有効に作動するか否かは、数量契約システムの運用次第となる。

## VI おわりに

本稿においては、ロッテルダム・ルールズにおける「運送人及び荷主（荷送人）

の責任」を考察することを目的とし、「契約当事者間のリスク調整」の内容を中心に検討した。その結果として、ロッテルダム・ルールズにおいては、運送人及び荷主の義務と責任に関する規定を強化するも、数量契約に関する特別な規定が存在することにより、契約当事者（運送人と荷主）間のリスク調整を行うことが可能なシステムとなっていることが明らかとなった。数量契約システムの導入によって、運送人又は荷主のどちらのリスクが引き上げられることになるのかについては、様々な見解があろう。

結局、かかる数量契約規定の運用次第で、ロッテルダム・ルールズの成否が異なることとなるわけであるが、ロッテルダム・ルールズは運送人及び荷主間のリスク調整機能を持たせた新しいシステムであると評価できよう。