

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況への ユーザーサイドからの視点(二)

古田 伸一

1. はじめに

標記の条約案の審議は、2005年4月の第15会期で、残されていた主要な骨格もほぼ固まってきたように見受けられます。そして、本年11月末からの第16会期、来年4月の第17会期の作業部会での検討を経て、来年末までには、国連国際商取引委員会UNCITRALで条約案を確定し、条約に採択することが期されています。¹

そこで本稿では、UNCITRALがこの条約案への取組みを行う発端となっている米国New COGSA法案とのかかわりを、第2章で概観してみます。

そして、米国のサービス・コントラクトの考えが条約案に持ち込まれた影響、及びこの条約案にもぐり込んでいる不条理と思われる主要な規定を第3章で指摘し、第4章ではこれらを踏まえて、条約案の各章ごとのポイントを、標記(一)の前稿には一部重複しますが、全章について簡単に記すこととします。

2. 米国 New COGSA法案からの流れ²

米国は、ハーグ・ルールを摂取した1936年COGSAの実質的な改正ができないままにあります。同時に、運送人の責任を加重する米国特有の判例によるドメスティックな問題を抱えています。

一方、米国では1984年の改正海事法で船社にサービスコントラクトを認め、更に1998年改正法では船社間で荷主とサービスコントラクトを行うことも認めるに至っております。そしてこれによるコンテナ貨物は、米国発着航路貨物の80%を超えるに至っております。³

ここに「米国特有の判例によるドメスティックな問題」とは、主として次の三つです。

- ① 離路法理が広く適用され、運送人の責任制限や免責の享受が否定され易いこと。
- ② 価額申告の公平機会の原則。これはパッケージリミティションの不知を装うことを許すことになっています。
- ③ B/Lの不知文句無視の原則。これは運送人がパッケージ数をチェックする合理的な手段がないときはパッケージ数記載のあるB/Lの発行をCOGSAは拒否することを許していることを理由としています。

米国では、ヘーグ・ウィスビー・ルールの採用は議会で拒否されてきていたが、米国海法会（MLAUS：Maritime Law Association of U. S.）は1992年から米国関係業界のコンセンサス形成に動いて1996年にCOGSAの修正提案を纏め、これが米国上院小委員会で1998年4月にNew COGSA法案（現在の法案はSept. 1999 Draft）として扱われることになった。

同法案は、ヘーグ・ウィスビー・ルールの概念に近づけられている半面、航海上の過失を免責事由から外し（但し、その過失の立証責任を荷主側に負担させる）、そのtrade offとして米国海事法が抱えている上述のドメスティックな問題の解消が図られています。そして改正海事法（OSRA）のサービス・コントラクトを取り込み、米国港発着の貨物等には外国法廷地ないし仲裁の合意があっても米国で訴や仲裁手続を行える旨を規定し、複合物品運送の全区間についても米国の強行適用の確保を意図しています。

この米国裁判管轄の強行適用の問題は、先に紹介したように米国法は運送人に非常に厳しいので、運送人は約款で米国以外の地を裁判や和解の管轄地に指定している。そして米国最高裁は1995年のSky Reefer号事件判決で、このB/L附約款による外国管轄を認め、米国の海事法弁護士は仕事を失うことになったと云われています。従ってこの米国管轄の規定は、法案の立案をした米国海法会がその危機感から世界の反発を承知で設けたものと云われていますが、もう一つの理由は、外国法廷ではサービスコントラクトによるヘーグ・ルール強行規定の逸脱が否認されかねないからでもあらうと思われれます。

2001年12月に万国海法会（CMI）が採択したCMI草案の立案には、米国New COGSA法案の中心的な立案者であった米国海法会のスタッフが強くかかわっており、CMI草案は、傭船契約と並んでVolume Contractによる各Shipmentについてはその運送契約当事者間には同草案の適用はないこと、及び海上運送に前後する内陸複合運送区間にも同草案の強行適用を定めています。⁴

そしてこのCMI草案を引継いで審議されている本条約案においては更に、次のような方向が示されています。

- ① CMI草案では廃止されずに残っていた「航海上の過失免責」を撤廃したが、その見返りに運送人の責任軽減と荷主の責任過重。

- ② Volume Contractは、それに基づく運送契約当事者間の責任に関する規定のみについて条約の強行規定からの逸脱を認める方向となった。
- ③ 所謂W/B化の推進を図っている条約の趣旨から、流通・非流通を問わず運送書類が発行されている場合は、備船契約の当事者以外の荷受人等と運送人との関係には、その荷受人等が取得する荷送人の権利についても条約が適用される方向となった。そして、Volume Contractによる各shipmentについても、当該volume contractの当事者以外の荷受人等と運送人の関係には責任に関する規定も含め条約の適用となる。

3. ユーザーサイドから見た条約案

この条約案は、ハンブルク・ルールと同じように船荷証券発行の有無にかかわらず適用されますが、その適用範囲は海上運送部分の国際性を問わないとする案がむしろ強力な状況ですから、その前後の内陸深くまでの広範な複合運送までが、海上運送部分の責任限度額、即ち低い運送人の責任が多くの場合強行適用となります。

そして、この条約案のハイライトは、米国OSRAのサービス・コントラクトをVolume Contractの名で取り入れていることです。既に米国航路ではコンテナ貨物の90%近くがこれで賄われていますので、条約に定められた運送人の責任規定が適用される貨物は、一部の小規模荷主の貨物に限られることとなります。

この条約が行われるようになると、既に米国の例もあり、Volume Contractはサービス・コントラクト同様に船社が共同して行うVolume Contractを各国も容認し、船社が周辺業務の事業者もこれに加入させ、内陸の広範な複合運送も主要大口荷主をこれで取込んだ船社主導の分野になろうと思われれます。その結果、もっぱら複合輸送で伸びてきたNVOCCは、その市場を失って行くことになるのだらうと思われれます。

ところでこの条約案は、「航海上の過失免責」を撤廃しています。このことは、貨物保険者は保険代位で大きな利益と便益を得る半面、船社には「航海上の過失免責」の廃止で被る不利益のtread offに、運送人の過失責任を軽減するとともに、荷主の責任過重で手当てをしています。また、Volume Contractは国際物流の活性化に資する面もあるとは云え、これもNVOCCや小規模荷主の犠牲で、船社の利益を図るtread offの一つになっているものと思われれます。⁵

この様に、関係業界の利害を大きく変更しようとする条約案に、FIATAは強硬に反論していますが、わが国では条約案がまもなく纏まろうとする今でも、これをユーザーサイドから指摘した記事は殆ど見かけません。⁶

私の見るところ、荷主とNVOCC等に不利益と負担を加重する事柄ですから、保険業

界や船社サイドからこれを殊更に言い立てることはないとしても、一般荷主やNVOCC業界、港湾荷役業界等の立場からの声が聴かれないのは、船社や保険業界と同じ専門家に依存しているからであろうと思われます。

しかしこの条約案への関心はこれら関係業界を含め少ない訳ではなく、筆者が本年3月下旬に某輸送業界紙に問題点を簡単に指摘した特別寄稿を掲載して、「UNCITRAL運送法条約案の研究」H.P.を立ち上げる旨を案内していたところ、“UNCITRAL”と入力すれば、Yahoo! Japanでは43万件中1頁目に、またGoogleも“UNCITRAL運送法条約”と入力すれば第1頁目に出てくるようになっていきます。

仮に条約として成立しても、批准・発効に至るかは予断できませんが、米国はこれを批准することで、New COGSA法案を内外の反対を圧えて立法化へのはずみにするであろうと思われますし、条約と整合しない米国強制管轄条項は、条約が発効すればその批准国については解除する扱いにするのだろうと思います。⁷

また、条約は成立し発効に至らないとしても、その個々の規定には、グローバル商取引法のPre-statementとして一人歩きするであろう部分も少なくないように思われます。殊に、条約案に含められている次の規定は、いかにも不条理であると思われる。

[特に指摘すべき不条理な規定]

- (1) コンテナ貨物を、明示の甲板下積の合意に違反して甲板積した運送人の責任を規定する 24条4項

本項の規定は、甲板下での運送が明示的に合意されいながら甲板積にした場合にも、責任制限の利益享受はそれがrecklesslyとして責任制限の利益享受剥奪(19条)がされない限り、甲板積したことのみ原因する滅失・毀損のみに責任制限の利益享受がでない旨を規定している。しかし、「慣習・慣例・慣行」での甲板上積も本条約案は認めているのであるから(24条1・2項)、反面、この程度の規制では、明示の約定にもかかわらず船社の都合優先を認めたも同じと思われる。

ハンブルク・ルールであればその9条4項により、無謀行為と看做されて責任制限の権利が剥奪される事案である。

- (2) 契約明細が運送人の特定を欠いている場合の運送人の特定(36条3項)

36条は、運送書類に共通の規定で、その流通・非流通を問わず適用される規定になっています。

そしてこの第3項は、運送書類の契約明細に運送人の特定を欠いているとき、その船舶が定期傭船であれば、常に船主を運送人としてしまう規定です。

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(二)

B/Lの場合でも、わが国の最高裁判決は如何かと思われませんが、この規定は証拠方法に制約がない非B/Lの場合にまで、立証をこれに限定するのですから、論外以外のなものでもありません。

しかも、「契約明細に特定がない場合」との文言を用いている意図は、運送書類のヘッディング等に運送人の明記があっても契約明細の記事欄に運送人を特定する記載がない場合には、「運送人の特定を欠く」ということにするものだろうと思われま

す。更には、「契約明細」の定義は、「運送書類もしくは電子的運送記録」に在るもの(1条t号)であるから、運送書類が発行されない場合ないしは運送書類が発行されてもそれがReceiptのみである場合にも、定期傭船であれば常に船主が運送人とされることとなります。

この規定は、CMI草案で内容はペンディングである旨の[]を付したものを、そのまま現在まで、条約案に引継いでいるものですが、13会期(2002.3)に、日本・デンマーク・バルチック国際海運連盟・国際船主協会から「登録船主は運送契約上の責任とはなんら関係のないことが少なくない」として、この規定に反対の表明があったほかは、同会期の発言者には何を根拠にしてか、B/Lの場合のこととしか受取られていないようです(A/CN.9/526 para. 59)。最終的には米国の強力な反対に遭うであろうと思われま

す。

Art. 36 [para. 3. If the contract particulars fail to identify the carrier but indicate that the goods have been loaded on board a named vessel, then the registered owner of the vessel is presumed to be the carrier. The registered owner can defeat this presumption if it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage which transfers contractual responsibility for the carriage of the goods to an identified bareboat charterer. [If the registered owner defeats the presumption that it is the carrier under this article, then the bareboat charterer at the time of the carriage is presumed to be the carrier in the same manner as that in which the registered owner was presumed to be the carrier.]]

(3) 流通不能運送書類等の物品の受取に関する証拠力 39条

物品の受取を証する流通不能運送書類／電子的運送記録の証拠力を規定する39条については、「外観から認められる物品の状況」以外の物品の記載事項は、多くは不知文句が可能でありますから、重要なのは不知文句が認められない「外観から認められる物品の状況」の記載であります。

ところで、本条約案では、流通可能運送書類／電子的運送記録の発行は義務的とされ

ていません。流通不能 B/Lは廃止されていますので、この規定により流通不能運送書類／電子的運送記録の普及促進や、運送品処分権の譲渡制度によるそれらへの代替普及を図ろうとするものですが、肝心の「外観から認められる物品の状況」記載についてさえも、その確定的証拠としては本条の規定は著しく限定的であります。

これは既に、世界的に普及している「海上運送状に関するCMI統一規則」のポリシーを後退させるものですから、CMI草案以来、内容ペンディングの [] が付けられてはいますが、これはW/B化の推進を荷主の不利益受忍の上に進めようとするだけでなく、荷為替の目的にも沿わないことになろうと思われれます。

本条約案の上記意図・目的・趣旨からすれば、流通不能の運送書類／電子的運送記録についても、荷受人が善意である限り、運送人と荷受人との間においてはそこに表示された受取物品の記載は、不知文句が許される場合でも「外観から認められる物品の状況」についての運送人の記載は、確証となり反証を許さないものとするべきであろう。

* 海上運送状に関するCMI統一規則第5条第(ii)項

運送人による留保がない限り、海上運送状またはこれに類する書類における物品の数量又は状態に関する如何なる表示も、(b)荷受人が善意である限り、運送人と荷受人との間においてはそこに表示された物品受取の確証となるものとし、反証は許されないものとする。

(4) 形成権としての運送品処分権を規定する 53条

運送品処分権を規定する第11章で唯一、運送品処分権を権利の側面から規定するこの53条も、運送途上で運送人が物品の占有を失うと運送品処分権もその時点で消滅する構成になっています。

本条はCMI草案以来、内容ペンディングの [] で囲まれています。それは「荷主の権利を損なっていないか」の観点からではないと思われれます。即ち、第1条(i)・(j)号の運送品処分権と運送品処分権者の定義、およびその内容を規定する49条・50条が、もっぱら運送人の便宜面のみからしか規定していないように、この53条のペンディングも、同じ発想によるものと思われれます。

更に注意すべきことは、運送品処分権を規定するわが国の商法582条は任意規定と解されていることです。しかしながら、本条約案ではW/B化を推進しB/Lの代替を、所謂W/B+運送品処分権譲渡制度で賄おうとしている以上、運送品処分権の権利の側面を規定するこの53条は、強行規定に位置づけられねばならないことです。

これは、海上運送状に関するCMI統一規則の第6条「運送品処分権の権利の定義」が当事者の特約に優先するものとされていることから納得されると思われれます。しかしな

がら今後のこの53条の審議では、運送人サイドからはこれを任意規定と前提した運送人の有利ないし便宜に資する修正意見が出てくるものと思われますので、この点にも注意を払っておく必要があろうかと思われます。

Article 53

[The right of control [means][includes][comprises]the right to agree with the carrier to a variation of the contract of carriage and the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of these goods during the period of its responsibility as stated in article 7(1).] Such right to give the carrier instructions comprises rights to:

- (a) give or modify instructions in respect of the goods [that do not constitute a variation of the contract of carriage];
- (b) demand delivery of the goods before their arrival at the place of destination;
- (c) replace the consignee by any other person including the controlling party;
- [(d) agree with the carrier to a variation of the contract of carriage.]

この条文案で解るように、第一文が定めている運送品処分権の存続期間は、“during the period of carriers responsibility as stated in article 7 para.1”であるから、7条1項が定めている運送人の責任期間は、運送人が物品を受取ってから荷受人に引渡すまでであり、運送途上で運送人が物品の占有を喪失すれば、その時点で荷受人への引渡しは不能になるので、運送品処分権も同時に消滅することになります。

第二文に掲げられている運送品処分権(a)・(b)・(c)の各号とも、運送人の物品占有を前提としたものだけであることも、これを証左しています。

本条約が、流通可能運送書類／電子的記録の代替を、流通不能のそれ+運送品処分権の譲渡で図ろうとするのであれば、物品の占有喪失が運送人有責の場合に運送品処分権が運送人の損害賠償義務に及ばなければ、その代替としての商業価値は著しく劣ることになります。

運送人は荷受人から何らの請求もされることがなくなり好都合であると共に、物品が既に無くなっている以上、運送人の便宜からする運送品処分権者の義務も不要であるから、運送人には何らの支障もない訳であろうが、W/B化への流れに大きく水を差すことになろうと思われます。

4. 条約案の各章について

条約案は19章構成で、100条近い条文を擁している。そこでは、従来各国の国内法制に委ねられていた有価証券ないし権原証券の法的効力、運賃、運送品処分権、運送品引

渡等も扱われている。以下各章の主要な特徴に簡単に触れ、特に指摘すべきと思われる問題にはその趣旨を述べたい。

(1) 第1章 General Provisions 第1条～第2条の2

(1)－1 第1条 用語の定義

本条約案が用いる用語の定義は、W.G.14会期現在、第一条には既に(a)号から(v)号までであり、更に若干増やされる。次にこの条約を特徴づける用語のいくつかを採りあげる。

1) この条約案が適用される運送契約の国際性が海上運送部分に必要なは、CMI草案以来本条の定義文言では触れていなかったが、12会期(2003.10)に初めてa号の「運送契約contract of carriage」の定義に“undertakes to carry goods by sea from a place in one State to a place in another State”の縛りがかけられて、海上運送部分に国際性があることが要件とされることになっていた。⁸

しかし15会期に、このa号の運送契約の定義から運送契約の国際性に触れる文言を削除し、本条約の適用範囲を規定する第2条の運送契約の国際性要件に、[海上運送部分の国際性]も要件とするか否かがペンデングとして付記されるにとどまることとなった(詳しくは後記2条の説明を参照)。これは適用範囲を規定する第2条との関連で継続審議されることになってはいるが、本条約案がカバーする複合運送の地理的範囲を飛躍的に拡大しようとする意図と思われる。

2) 「運送人carrier」は「荷送人shipper」と運送契約を締結する者であるから、利用運送人NVOCCも含まれる((b・d号)。

わが国の国際海上物品運送法は、契約運送人主義を採りながらも、ヘーグ・ルールの傭船者までを運送人と例示している定義をそのまま受け入れ、平成4年の改正でも運送人の定義にNVOCCを含めていない(国海法2条2項)。しかしながら、NVOCCにも同法は適用ないし類推適用されるものと解されるが、その運送書類には同法を撰取する旨も規定して用いられているのが例である。NVOCCが主として発行している運送書類は複合運送書類であるが、これが有価証券として発行される場合に、仮に、同法の適用ないし類推適用がなく、同法の船荷証券としての効力が認められないとしても、その物権的効力も含め、慣習法上の有価証券と解されている。⁹

しかし、既に慣習法であるかは裁判所の認識如何であり、NVOCCの複合運送書類の物権的効力の有無に関する判例は見当たらない。本条約案では直接認められることになる。

3) 「運送品委託者consignor」は、運送のために運送人または履行当事者に物品を引渡す者である(c号)。多くの場合は荷送人でもあるが、運送品委託者としての資格だけでは、その引渡により運送書類ないし電子的運送記録を得る権利はあるが(33条a号)、そ

の流通可能なものを得る権利はない (b号)。

4) 「履行当事者performing party」は、運送契約の下で運送人が負う義務の全部又は中核的業務であるcarriage, handling, custody, storageのいずれかを含む業務を、現実に履行しあるいは現実に履行することを引受ける者を指すので、自ら現実の履行をしない取次・運送取扱・利用運送を行う者は、履行当事者に含まれないことになる (e号第一文)。履行当事者には、海事履行当事者と非海事履行当事者が含まれる (e号第二文)。

「海事履行当事者maritime performing party」は、船積港から荷揚港までに限った概念であるから (f号第一文)、例えば横浜港から船積港東京港への横持は、海上で行う場合も海事履行当事者に該当せず (同号第二文)、非海事履行当事者となる。

「非海事履行当事者non-maritime performing party」は、物品の船積港到着以前と荷卸港からの物品の出発以降の、運送人の責任事項を實踐する履行当事者である (g号)。

海事履行当事者は、責任期間中に起こした損害について、本条約案の下で運送人に課されている義務と責任に従い運送人と連帯して契約責任に準じた責任を負う (15条1・2・3・5項)。従って、海事履行当事者はその訴においても本条約案の下で運送人に許される防御と責任制限の利益を享受でき (21条)、運送人の使用人ないし代理人と同様に海事履行当事者の使用人ないし代理人も援用権者に認められる (15条4項)。

運送人の抗弁と責任制限の利益を享受させる海事履行当事者の概念は、NVOCを正面から契約運送人として認めた結果、船社はNVOCの下請運送人となり、あるいは定期傭船や航海傭船で船主を契約運送人とする場合には、当該船舶で実際に運送人業務に従事している船社も、いずれの場合にもウィスビー・ルールのIndependent contractorに該当することになるので、その不利益を回避するために採用されたものと考えられる。

このことは、航海上の過失免責の廃止に対処するためにも一層の重要性が認識されていると思われる。

他方、非海事履行当事者には、海事履行当事者のような規定がない。運送契約でヒマラヤ条項を特約することは、今では英米法においてもヒマラヤ条項を認めるための障碍は克服されたと思われる。¹⁰

5) 「所持人holder」とは、その時点で流通可能な運送書類を所持し、あるいは流通可能な電子的運送記録への排他的アクセスを有する者であるが、証券上の権利を行使し得る正当な所持人のほか、運送人からその発行を受けて運送書類を所持している間の荷送人及び電子的運送記録の荷送人から第三者がHolderをacceptするまでの荷送人も含まれる (h号)。Holderは流通可能なものの場合に限られるので、non-negotiableの権原証券は、本条約案では想定していないことになる。¹¹

6) 「運送書類transport document」 (m号) 「電子的運送記録electronic transport record」

(q号)は、いずれも運送人もしくは履行当事者が運送契約に従って発行する書類ないし情報で、①運送契約に基づいての物品の受領を証するもの、又は②運送契約を証しまたは含むもの、あるいはその両方であるもの。電子的記録の場合は、発行の後であっても運送人ないし履行当事者によって添付あるいは結合された情報を含むものとされている。

そしてこの二つには、それぞれ流通可能negotiable（運送書類についてはn号、電子的運送記録についてはr号）と流通不能non-negotiable（運送書類についてはo号、電子的運送記録についてはs号）の用語が定義されている。

“Receipt”のみであっても運送書類／電子的運送記録であると定義しているのは、非流通の場合のことであるが、それがnon-liner serviceに用いられる場合には、その運送契約に本条約の適用はない（15会期に提案されている新設Art.4）。

7)「契約明細contract particulars」(t号)とは、運送契約もしくは当該物品に関するあらゆる情報（約定、記号、署名および裏書を含む）で、運送書類／電子的運送記録に在るものと定義。

8) W.G.15会期には、訴提起の期限と裁判管轄の基礎となる[“the time of receipt” and “the place of the receipt”]の定義と、[“the time of delivery” and “the place of delivery”]の定義が新たに加えられ、更に①“Volume contract”と②“Non-linerとLiner transportation”を定義する二つ定義の号の追加が審議された。

Volume contractは所謂サービス・コントラクトで、カスタムメイド（多くは船社主導となろう）の運送条件と所定期間の出荷量保証が対になった契約である。その約定の下に行われる各shipmentが条約の責任に関する規定等の強行適用除外となる想定である。Liner serviceのshipmentを対象にするのがOLSA（Ocean Liner Service Contract）である。Non-liner serviceはCommon運送性は薄い、Liner serviceはそうではないので、両者に対する条約のかかわり方には差があることになる。

15会期の審議では、②については内容の当否の指摘であったが、①については、その審議対象の案文は、“Volume contract” means a contract that provides for the carriage of [a specified minimum quantity of] cargo in a series of shipments during an agreed period of time.となっているが、米国のOcean Shipping Reform Act of 1998（OSRA）では、最低数量の保証でなくても、“only an estimated quantity”でもよいのでその旨修正すべしと、要件の緩和を求める意見も出されている。¹²

従って、W.G.は①と②はいずれもこの案文をもとに今後の審議に付したが、¹³ Volume contractのより広範な活用への要求が強いことを窺わせる。

(1)－2 第2条 適用範囲

15会期に本条をArt. 2～4の三条文構成にする修正審議が行われた。これは今後更に継続協議で詰められねばならない部分もあるが、これは条約を性格付ける基本的な部分であるから、全文を対訳して次に説明する。¹⁴

Art. 2 (適用範囲)

- * 内容ペンディングの表示である [] で第2条全文を囲んで、更に検討されることになった：para. 62。
- * 訳者注： 旧2条の第2項までが、この新設条文案に変わったことになる。
- * 訳者注： 14会期までは、第1条(a)号の“Contract of carriage”の定義が海上運送部分の国際性を要件としていたので、本第2条の規定自体では適用対象の運送契約に海上運送部分の国際性を要求する文言を直接には置いていなかった。15会期に、第1条(a)号の“Contract of carriage”の定義から国際性を外したので(para. 52のArt. 1-a)、この2条1項本文で運送契約の国際性を要件として規定したが、海上運送部分の国際性も要件とするかは [] で囲まれペンディングとなっている。⇔国際複合運送契約の海上部分の国際性縛りを外せば、その適用範囲は殆ど国際複合運送の汎用条約と変わらないことになる。

[1. Subject to Art. 3 (1), this Instrument applies to contracts, of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading [of a sea carriage] and the port of discharge [of the same sea carriage] are in different States, if :

- (a) The place of receipt [or port of loading] is located in a State Party : or
- (b) The place of delivery [or port of discharge] is located in a State Party : or
- [(c) The contract of carriage provides that this Instrument, or the law of any State giving effect to it, is to govern the contract.]

References to [place and] ports mean the [places and] ports agreed in the contract of carriage.

[3条1項に従い、本条約は、運送品受託地及び引渡地が異なった国にあり、且つ[海上運送の]積込港及び[同じ海上運送の]荷揚港が異なった国にある運送契約に、次の場合に適用する：

- (a) 運送品受託地 [あるいは積込港] が加盟国にあり；又は
- (b) 引渡地 [あるいは荷揚港] が加盟国にあり；又は
- [(c) 運送契約が、この条約、又はその運送契約に効力を付与する国内法が当該契約を律すると定めている場合。]

[場所及び] 港とは、運送契約で合意した [場所及び] 港を意味する。

2. This Instrument applies without regard to the nationality of the ship, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.]

本条約は、船舶、運送人、履行当事者、荷送人、荷受人あるいはいかなるその他の利害関係者の、国籍如何にかかわらず適用される。

Art. 3

* 本条は条約案に採用され、更に継続審議される：para. 66

1. This Instrument does not apply to:

- (a) Charter parties;
- (b) Contracts for the use of a ship or any space thereon;
- (c) Except as provided in paragraph 2, other contracts in non-liner transportation; and
- (d) Except as provided in paragraph 3, volume contracts.

本条約は次のものには適用しない：

- (a) 傭船契約
- (b) 船舶の全部ないし一部の使用契約；
- (c) 第2項で定める場合を除き、その他のNon-liner運送、及び

* 訳者注：この(c)号が不適用を定めるnon-liner運送は、傭船契約もしくは船舶の全部ないし一部の使用契約の当事者間の運送、および「物品受領書」のみしか発行されないnon-liner運送である。⇨運送書類の定義（1条m号）を参照。

- (d) 第3項で定める場合を除き、volume contracts

* 訳者注：各shipmentsについての基本契約としてのvolume contracts。

2. Without prejudice to subparagraphs 1(a) and (b), this Instrument applies to contracts of carriage in non-liner transportation when evidenced by or contained in a transport document or an electronic transport record that also evidences the carrier's or performing party's receipt of goods, except as between the parties to a charter party or to a contract for the use of a ship or of any space thereon.

前第一項(a)・(b)号に影響を及ぼすことなく、本条約は、運送書類／電子的運送記録により証明され又はそれに含まれ且つ運送人ないし履行当事者の物品の受領を証するnon-liner運送契約に、傭船契約もしくは船舶の全部ないし一部の使用契約の当事者間を除いて、適用する。

* 訳者注：non-liner運送契約については、傭船契約もしくは船舶の全部ないし一部の使用契約の当事者間を除き、その運送書類／電子的運送記録が「契約明細+物品受領書」である場合に、本条約が適用される。その運送

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(二)

書類／電子的運送記録が「物品受領書」のみである場合には適用されない。

3. (a) This Instrument applies to the terms that regulate each shipment under a volume contract to the extent that the provisions of this chapter so specify.

(b) This Instrument applies to the terms of a volume contract to the extent that they regulate a shipment under that volume contract that is governed by this Instrument under subparagraph (a).

(a) 本条約は、本章が定める限りで、volume contractに基づく各shipmentを規定する取引条件に適用する。

* 訳者注：本章では、volume contractの個々のshipmentも、第1項(a)・(b)・(c)に含まれる場合は、その限りで適用除外となるが、volume contractのshipmentへの適用除外の要件・範囲は、第19章88条aで規定が詰められつつある。

(b) 本条約は、前(a)号に服するvolume contractの個々のshipmentをvolume contractの条件が規定する限度で、同条件に適用する。

* 訳者注：個々のshipmentの段階から適用されることになる。

Art. 4

* 本条は、この条文案により継続審議されるが、volume contractについてもその第三者である荷受人等に保護のために、条文末尾の第3条1項の各号の列挙に(d)号もその限りで加えられるよう然るべき文言が加えられることになっている：para. 73。

“Notwithstanding Article 3, if a transport document or a electronic transport record is issued pursuant to a charter party or a contract under Article 3 (1)(b) or (c), the provisions of this Instrument apply to the contract evidenced by or contained in the transport document or electronic transport record as between the carrier and the consignor, consignee, controlling party, holder, or person referred to in article 31 that is not the charterer or the party to the contract under Article 3 (1)(b) or (c).

第3条にかかわらず、備船契約又は3条1-(b)・(c)に従って運送書類／電子的運送記録が発行される場合は、本条約の規定は、備船者又は3条1-(b)・(c)の当事者でない運送品委託者・荷受人・運送品処分権者・所持人・又は31条で言及されている者（訳者注：契約明細の荷送人が荷送人ではない場合のその者）と運送人との間で、その運送書類／電子的運送記録により証明され又は含まれている契約に適用する。

* 訳者注：本条は、備船契約(3-a)、船腹の全部または一部の使用契約(3-b)、non-linerの備船契約ないし船腹の全部または一部の使用契

約(3-c)の、当事者間以外との運送人との関係には、“as between the carrier”で本条約の適用を規定する。即ち、本条はNegotiableに限定していないので、Non-negotiableの運送書類／電子的運送記録の場合も，“as between the carrier”であるから、荷受人等が取得する荷送人の権利もしくは負担する荷送人の義務も、本条約の強行適用に引き直されたものとなる。

なお、(3-1-a)・(3-1-b)は3条の1・2項の文言からも、liner / non-liner 両サービスを含み、また、本4条適用の要件としている「運送書類／電子的運送記録が発行されている場合」のその運送書類等も、その定義は「(i) 運送契約に基づく運送人もしくは履行当事者の物品の受領を証するもの、又は(ii) 運送契約を証しあるいは運送契約を含むもの、あるいは(i)(ii) 両方であるもの」(1条m・r号)であるから、物品受領証のみの発行にとどまるばあいも含まれる。しかし“(3-1-c)”も本条の対象に加えられていることは、non-linerサービスの場合は、それが物品受領証のみの発行にとどまっている場合には適用がないことを意味している。

(2) 第2章 Electronic Communications 第3条～第6条

運送人と荷送人間の明示もしくは黙示の合意があれば、電子的通信を以って代えることができること、流通可能運送書類と流通可能電子的運送記録との互いの代置交換を規定する。また、法律行為や事実行為に相当する電子的通信に関しても所要の規定を設けている。

W.G.は15会期に先立って、その運送法専門スタッフとW.G.IV (Electronic Commerce)の専門スタッフとの専門家協議を行い、そこで成案された提案が、今回の15会期に付議され、その多くが条約案に取り入れられた。¹⁵

専門家協議では、*本条約案のelectronic commerceの国際契約における電子的通信の使用に関する条約案との相補性アプローチが強調され、本条約案で採用されているelectronic commerceへのアプローチには大きな障害はないとの結論と、*国際契約における電子的通信の使用に関する条約案では、B/L自体は適用範囲外であるが、それに関する電子的通信は同条約の適用範囲であることが特に言及された。¹⁶

その提案と15会期での採用は、

- ① 運送書類に相当する“Electronic Record”の語は、電子的記録一般に広く用いられており、混同しないように“Electronic Transport Record”とすること。⇒採用され該当の各条文で修正された。

- ② Electronic Transport Recordおよびそれに関するElectronic Communicationsが、紙の運送書類の場合と同一の効果であることを暗にしか示していない。現3条に一項を新設し、電子的運送記録の発行、そのControl、譲渡は、紙の運送書類の場合と同一の効果がある旨を明定すること。⇒採用された。現在実用に供されているBolero B/Lは、その譲渡に、運送人・現所持人・新所持人となる三者間での債権者の交替によるNovation（日本民法の更改に相当）の法理を用いているため、想定されるB/L当事者を相互に拘束する会員システムを不可欠としているが、この修正条項の明定で紙のB/Lと同一の法構成が可能となる。
- ③ 上記②と同じ趣旨で、現6条の流通可能電子的運送記録の移転や有価証券性ないし権原証券性の表示用語も、紙のB/Lと同じく“transfer”, “incorporated”を用いて構成しなおした条文案が提案された。⇒提案の修正条文案を、技術的中立性を維持できるように、小グループでまず修正作業をすることになった。
- ④ 第5条に滅失・毀損の通知等が必要なものの列挙があるが、“in writing”による旨を明定し、電子的通信によるその通知等も“in writing”と同一である旨の文言に修正する。⇒採用された。

(3) 第3章 Period of Responsibility 第7条～第9条

1) 物品に関する運送人の責任期間

運送人もしくは履行当事者が運送のために物品を受領した時点から、物品が荷受人に引渡され（7条1項）、あるいは運送契約での明示の合意に基づき他の運送人による爾後の運送を荷主の代理人として手配した時点（9条）、までの期間をカバーする。

2) 複合運送人の責任期間

複合運送については、滅失・毀損のlocalized damageのクレームは、その運送区間を規律する国際条約〔又は国内法〕の強行規定があるときは、運送人の責任に直接かわる強行規定に限り、本条約案に優先する（8条1項）。国内法の強行規定も優先するかはベンディングと表示されている。

3) 所謂 通し運送を委託した運送人の責任

第9条1項は、運送契約した内の一部の特定区間について、運送契約中の明示の合意により、運送人に自ら運送人となるか、あるいは運送取扱人になるかのオプションを認める条文である。ハンブルク・ルール11条のように合意に運送人の特定を要件としないので、トラブル発生後に運送取扱であったと容易に逃げ得ることになる。¹⁷

(4) 第4章 Obligations of the Carrier 第10条～第13条の2

運送人は、その責任期間の間、物品に関し、適切且つ注意深く *properly and carefully* 取り扱う義務が課せられている（10条，11条1項）。“*properly and carefully*” は、運送人の義務を規定する10条ではペンディングの表示付であるが、FIやFOの対象ともなり得る業務の責任を規定する11条1項ではペンディングの表示なく規定されている。

契約明細で合意があるときは、いわゆるFI，FO，FIOが許される（11条2項）。これはCMI草案では当然のこととして規定されていたが、この条約案では [] 付でペンディングとされている。

12条には、危険品の積込み断りや無害化，破壊等ができる旨が規定されている。

13条11項は、運送人の堪航・堪貨注意義務は、本船への積込から荷揚までの間継続して及ぶものと、ヘーグ・ルールからの基本的変更を規定している。同条2項は、その義務にもかかわらず運送人の共同海損行為は是認される旨を規定している。

なお、荷送人の義務を規定する第7章では、荷送人に、当局等の規則・規定への適合に必要な情報の運送人への正確かつ完全な提供義務を課しており（27条），その違反による損害は無過失責任とされている（29条2項）。他方、運送人にも、荷送人の求めがあるときは運送人が知っている範囲内で、荷送人にそのための必要な情報を提供する義務を課しており、その提供情報は、ペンディングながら正確且つ完全であるものとされている（26条）。その責任が荷送人と同列に解されないように、本第4章末尾には13条の2を設けて、運送人のこの責任は過失責任である旨を定めている。

(5) 第5章 Liability of the Carrier 第14条～第21条

1) 責任の基準

本条約案はヘーグ・ルールと異なり過失責任主義を採用しているので、運送人有責の判断に三つの過程が定められている（14条2項）。そしてこの14条が定める運送人の責任は、運送人の *tackle to tackle* 責任を基本とするヘーグ・ルールと異なり、海上以外の複合運送をも含む運送人の責任を規定するものである。

- ① 第一段階は、運送人のその責任期間内の物品の滅失・毀損，遅延の損害については、過失推定の過失責任の原則がまず規定されている（同条1項）。但し、海上運送については第6章で、ヘーグ・ルール同様に船舶火災が運送人の免責事由とされているが、航海上の過失免責は廃止されている。
- ② そして第二段階は、運送人が無過失の立証に代えて、同条2項列举の事実の存在とそれが損害の全部または一部の原因であることを証明すれば、その範囲で全部または一部の責任をまずは免れる（2項b号）。

この列挙の事実の一つである「船舶火災」は、第6章で免責要件が立証されれば同章で扱われるものである。

- ③ 運送人が上記により責任を免れる場合も、この第三段階として、Claimantがその損害は“Probably”に不堪航により生じていることを証明したときは、上記第二段階での無過失の代替証明は成立しない。しかし、運送人がClaimantからその不堪航と損害の因果関係を特定して“Probably”に証明された事実について、これもまたその特定されたその部分についてだけ“Probably”に、運送人が堪航注意義務に応じていたこと又は不堪航によって生じたものでないことを証明したときは、その証明される範囲で全部または一部の責任を免れる（2項c号）。

ヘーグ・ルールでは堪航注意義務は航海の前および航海の開始に際してに限られてはいたが、本条約案では堪航注意義務が航海中にも及ぶことから、堪航注意義務遵守の証明を無過失代替証明の前提条件から外しただけでなく、堪航注意義務についてはその遵守に関する証明責任を荷主側に転嫁している。

即ち、Claimantが“Probably”に特定して証明した不堪航の事実と損害との因果関係に対してのみ、運送人が、堪航注意義務を遵守していたこと又は損害がその不堪航から生じていないことを、Claimantによる“Probably”レベルの証明を打ち破る程度の証明を行えば足りるものとされている。組上の不堪航が問題とされている場合には海上運送人のみしか居合わせないのであるから、海上運送人側からの反証に事実の存在証明と“Reasonable”性までが要求されない限り、運送人側からの反証はかなり容易であろうと思われる。

堪航注意義務は航海中にも要求されることになったが、その責任は上述のとおり軽くなる結果となっている。¹⁸

この14条の運送人免責の仕組は、航海上の過失免責が廃止されたことにより海上運送人が負うことになる負担を軽減する意図からであろうと思われるが、注意しなければならないのは、この条約が広く内陸部分の複合輸送も包摂するものになろうとしていることである。

即ち、この14条のSeaベースの運送人免責の仕組が、内陸の複合輸送にも、その事故が内陸の区間にLocalizedされても、そこでの責任に強行適用となる条約〔国内法〕がない限り、適用されることになる（8条1項）。

2) 海事履行当事者とその履行補助者、使用人、運送人の使用人。

15条・21条にその規定があり、その内容については第1章の第1条の用語の定義4)で説明した。

3) 滅失・毀損の責任制限額

別段の合意がない限り、[] SDR/1包もしくは1船積単位か [] SDR/1kgのいずれか高い方の額を限度とする（18条1項）。しかし、海上以外の特定の運送区間で生じた事故については、その責任額を規律する国際条約〔又は国内法〕の強行規定があるときはそれによることになる（8条1項）。

non-localized damageについては、国際的及び国内的強行規定のうち最も高額の責任制限額を適用する旨を定めた18条2項が、ペンディングの表示付ながらあり、複合輸送の活用に大きく水を差すものとなっている。^{19,20}

これも、船社が契約運送人であれば海上区間での損害であった旨を自認して容易にSeaベースの責任にするであろうから、結局はNVOCCの複合運送のみがこの負担を強いられることになろうと思われる。

4) 責任制限額の改定手続

18条の2には、UNCITRAL委員会に出席した加盟国委員の三分の二の多数決で改定を行える規定を置いている（4項）。その改定は5年以内の期間では行われず、その額も1年につき複利計算で6%を超えて増額されないものとされている（6項）。

5) コンテナ貨物の責任制限額の計算

運送書類／電子的運送記録が流通可能か否かにかかわらず、契約明細に計上されている包数ないし船積単位により計算される。契約明細に計上されていないときはコンテナの中品は1船積単位と看做される（18条3項）。本条約案では流通可能運送書類／電子的運送記録の発行は義務的でないので、これに適切に対応する規定の仕方と思われる。

6) 遅延とその責任制限額

明示的な合意がなくても、善良な運送人になら期待できる合理的な時点以内に引渡しが行われなかった場合も、遅延となる（16条1項）。その補償額は運賃の〔1〕倍に相当する額で18条1項の責任制限額の限度を超えないものとされている（同条2項）。

7) 責任制限の利益享受の喪失

本条約案の規定により認められている物品の滅失・毀損〔又は延着〕の責任制限を主張する者の、故意又は認識ある無謀行為によることが立証されたときは、甲板積貨物の免責（24条2項）及び滅失・毀損の責任制限額〔又は運送契約に定めた〕責任制限の利益を享受できない（19条）。認識ある無謀行為recklesslyが利益享受喪失の要件であることはヘーグ・ウィスビー・ルール（4-5-e）と同じであるが、W.G.では“recklessly”とは“fraudulent behaviour”である旨の示唆があり、この様な見解では、重過失であっても利益享受を剥奪される場合は限られることになる。²¹

8) 滅失・毀損又は遅延の通知

遅延損害は、物品の引渡後21以内に遅延の通知をしなければ、請求権が消滅する（20条2項）。

滅失・毀損の通知期間は、ハーグ・ウィスビー・ルールよりも延長の方向で審議されているが、通知懈怠の効果は、無事故引渡の推定とするA案と、Claimantが損害の立証責任を尽くしたかの裁判所の斟酌事由とするB案とが置かれている（20条1項）。

9) 非契約上の請求への適用

本条約案に規定された責任の防御と制限額および本条約で課された責任は、その訴が契約責任・不法行為責任であるかを問わず、運送人・海事履行当事者への訴に適用される（21条）。

(6) 第6章 additional Provisions Relating To Carriage By Sea

[or By Other Navigable Waters] 第22条～第24条

1) 運送人の責任

船舶火災は、運送人无過失の一応の代替証明事由とされているが（14条）、海上運送区間〔又は他の可航水域〕については、その火災が運送人の過失もしくは関与に原因がない場合は、運送人は免責される（22条1項）。いわゆる「航海上の過失」は、ここでも運送人を免責する事由から削除されている。

2) 離路（23条）

A・B両案が併記されているが、離路免責に合理的な範囲を画す試みが行われており、各国内法による相違も本条約案と整合的な範囲でしか義務違反としての効果がないものとされている。

B案では、本条約案に違反する離路は、“intent to, or recklessly and with knowledge”の場合に運送人の責任制限の利益享受を剥奪する19条の対象となり得ること以外、本条約案に基づく運送人の権利を奪うものでない旨が規定されている（23条B案3項）。

3) 甲板積貨物（24条）

甲板積が許容されるのは、(a)法又は行政規制がそれを要求している場合(b)それに適した甲板上でコンテナにより運ばれる場合(c)運送契約、慣習・慣例及び取引の慣行がこれを認めている場合の三つに限られる（1項）。

上記(a)と(c)の場合は甲板積特有の原因による滅失・毀損もしくは遅延の責任は免除されるが、(b)の場合はその様な特別免責はなく本条約案の条件の下での責任となるが、これら以外の甲板積は過失の有無にかかわらず甲板積の結果である滅失・毀損もしくは

遅延の責任に任せられる（2項）。

(c)即ち甲板積の運送契約や慣習・慣例等により甲板積運送をするときは、当該貨物の甲板積が契約明細に明記されていなければ、(c)であることの立証責任は運送人が負担し、流通可能運送書類／電子的運送記録が発行されている場合はその善意の所持人に(c)であることを対抗できない（3項）。これを流通不能運送書類／電子的運送記録にまで拡張するかは、今後の討議となっている。²²

流通可能運送書類／電子的運送記録の発行を義務的としていない以上、これを認めるのは当然のことと思われる。そうでなければ、条約が意図するW/B化を見越して狡猾な仕掛けをしていることになろう。

そして第4項では、甲板上運送の滅失・毀損ないし延着にも16条・18条の責任制限額の適用があるが、甲板下での運送が明示的に合意されていた場合には、19条による責任制限の利益享受が是認されるときでも、甲板積したことのみに原因する滅失・毀損にはその適用がない旨を規定している。

この程度の軽い制裁しか課していないが、13会期報告書は、「甲板積したことのみに原因する」の文言のexclusivelyの語は、合意に反する甲板積についての違法性を強調し過ぎて19条の利益享受剥奪の要件recklesslyとされかねないので、exclusivelyの語は削除すべきとの意見に支持があることを示している。²³

従って、明示の合意のexpresslyの語とexclusivelyの語には[]を付してペンディングとし、今後この第4項違反の責任が重く評価されないように修正するよう検討することが決定されている。

本第4項が著しく不当な規定であることは、先に3- [特に指摘すべき不条理な規定] で指摘した通りである。

(7) 第7章 Obligations of the Shipper 第25条～第32条

危険物か否かは、輸送される船舶・航海の状況に依存する相対的なものであるから、危険物か否かで二分した危険物に関する特別の責任規定は、CMI草案以来おかれていなかった。²⁴

しかしW.G.は13会期に、危険物を定義する規定を設け、それに関する荷送人の義務を定めるとともに、その義務違反の有無にかかわらず危険物による損害を荷送人の無過失責任とした（30条）。

荷送人が物品を運送人への引渡にあたり運送に適するように措置して引渡す義務（25条）は過失責任であるが（29条1項但書）、荷送人の当局等の規則・規定への適合に必要な情報の運送人への正確かつ完全な提供義務（27条）違反による損害は、無過失責任

に位置づけられている(29条2項)。他方それにかかわる必要な情報を荷送人に提供する運送人の情報の正確性については、過失責任としていることは(4)運送人の義務の項の末尾で述べた。

荷送人の一般的な義務を規定する25条違反は過失責任であるが、32条にはその荷送人の義務の履行を代行する者の結果を荷送人の責任とする旨を定めており、過失責任原則との整合が図られていない点が指摘されている。²⁵

本章は、荷送人の義務と責任には詳細な規定を設ける一方、運送人および海事履行当事者の責任は第5章の項で見たとおり、全て過失責任として責任制限額を設けているが、荷送人に課される無過失責任とくに危険物責任は、膨大な損害を及ぼすことがあるにもかかわらず責任制限額を設けていない。²⁶

危険物通知義務懈怠は、英国では結果責任説が強いようであるが、わが国の学説は過失責任と解しており「運送人及び他の荷主にとっても、そのような危険は海上運送に通常伴うものであることを覚悟しなければならないこと」が理由に挙げられている。²⁷

(8) 第8章 Transport Documents and Electronic Transport Records

第33条～第40条

流通可能・流通不能の運送書類／電子的運送記録の実体法側面についても、取引のグローバル化への対応に不可欠な法規制の統一が図られている。それは、電子的運送書類の紙のそれへの代置を、少なくとも主要貿易国の大半で共通に可能とするためにも、多国間条約でしかできない使命であろうと思われる。しかしながら本章には、荷主の保護、ひいては国際物流の活性化に逆行するものが二点あり、いずれも既に3- [特に指摘すべき不条理な規定] で詳しく指摘した。

1) 契約明細が運送人の特定を欠いている場合に定期傭船の船主を契約運送人とする

36条3項

本項は、所謂B/LのみならずW/Bの場合にも、契約明細の記載で運送人が特定できなければ、定期傭船の場合は全て登録船主が運送人と認定される規定である。

本項が著しく不当な規定であることは、前記のとおり既に詳しく指摘しているが、これが運送人の特定を欠いている場合の荷主保護の規定であるとしても、取引船社を運送人と信じている荷主の期待を、運送人を特定する義務(34条1項e号：運送人の氏名及び住所の記載義務)に違反した運送人を何ら咎めないことになる。

わが国の判例は別としても、米・独・仏・オランダの欧米先進国では、船社と船主が判明している場合には、その両者に連帯責任を課すかあるいはいずれかに重疊的債務引受を課す等の責任を負担させ、荷主の実質的保護を図っている。また、英国法におい

でも、B/L裏面約款にデマイズ条項があっても船社がas carrierと表示して署名したThe Starsin事件で、貴族院判決（2003.3.13）は表面の記載によりその船社を運送人と判示している。本条約案は、この様な欧米先進諸国の法制や判例に逆行するものである。²⁸

2) 物品の受取を証する流通不能運送書類／電子的運送記録の証拠力を規定する39条
本条は、契約明細の物品の記載は運送人がそれを受領した一応の証拠であるが（a号）、流通不能運送書類／電子的運送記録の場合には、運送人と荷受人との関係で確定的証拠となるには、①善意である者が契約明細の物品の記載に信頼して対価を支払っているか自分の立場を変更しているとき、又は②荷受人がその記載を信頼してその物品を購入して代金を支払っている場合のいずれかとする案が示されている。

これは、既に海運実務では普及している「海上運送状に関するCMI統一規則」から大きく後退した著しく不当な規定であることは、先に3- [特に指摘すべき不条理な規定] で詳細に指摘した。

(9) 第9章 Freight 第43条2項～第44条1項

基本的にこれは当事者間の取り決めに委ねられる事柄であるから、W.G.は13会期に、上記二つの条項も適切な箇所に移し、本章は削ることを決めている。²⁹

42条2項は、運送契約が荷送人の責任の全部ないし一部が、一定の事由発生あるいは一定の期間終了後に終了する旨を定めていても、第7章の荷送人の責任を消滅させる条項や、運送人が担保も得られずに荷送人の責任を消滅させる条項は、無効とする強行規定である。これは主として航海傭船契約で用いられている。

44条1項は、第一文は流通可能の運送書類／電子的運送記録に「運賃前払」の記述があるときは、その所持人も荷受人も（同時に荷送人でない限り）支払義務がない旨を定める強行規定である。

(10) 第10章 Delivery to the Consignee 第46条～第52条

本章の規定は、優れて国内法に委ねられていたものであるが、取引のグローバル化に伴い統一が望まれている部分と思われる。

1) 荷受人が物品の引渡を受ける義務

46条は、第一文で、物品が到達地に到達した時点で、物品の引渡を受ける義務が生ずる旨を定める。

そして第二文は、物品が到達地に到達し、その引渡請求をした荷受人が物品の引取をしないか放置する場合は、運送人ないしその履行当事者は荷受人の代理人として、物品に関与でき、滅失・毀損についての責任を負担しない旨を規定している。

しかし本条は、流通可能運送書類等の所持人に限らず、荷受人一般についての規定であるから、運送契約の当事者でない荷受人が、物品到達の事実のみで義務を負わせられるべきでない。また第二文も、荷受人が引渡請求をしたが相当の期間内にその請求を撤回し物品の一部も引渡を受けていない場合には、運送人等は、荷送人ないし運送品処分権者に指示を照会し、その指示がなければそれらの者の代理人として物品に関与するものとすべきである。

本条の規定は、運送契約当事者の荷送人の運送品処分権者としての権利を縮小し、運送人の便宜を優先したものになっている。また、海上輸送で完結する船社貨物の一船全貨物について、一律に運送品処分権者の交代（あるいは終了）の扱いをしたいとする船社サイドの業務都合を優先させれば、内陸部分の複合運送に本条約案は添わないものとなる。

2) 流通可能運送書類／電子的運送記録が発行されている場合の物品引渡

49条は、流通可能の運送書類／電子的運送記録が裏書譲渡されていて所持人が物品の引渡を請求せず、運送人が相当の努力をしても所持人にコンタクトがとれない場合、荷送人ないし場合によりConsignorが運送品処分権の行使義務を負う旨規定し（b号）、その指図で物品の引渡をした運送人はその運送書類／電子的運送記録が回収できなくても、引渡義務から解放される旨を規定している（c号）。

実務では約款で対処しているのが実情であるから、³⁰ 条約案で規定するのは適切と思われるが、その場合には、運送人のNotify Partyへの通知が適切に行われていることが要件とされるべきと思われる。本条約案のどこにもNotify Partyへの通知義務が規定されていないのは、これまた、運送人の便宜のみに関心があり、荷主サイドへの視点を欠いている例であろうと思われる。

更に同条は、上記（c）号により引渡義務から解放される場合を除き、サレンダーせずに物品を引渡した場合は、「その引渡を受けた者が荷受人または物品が引渡される前にHolderから物品に対するHolder資格をまだ伴っていない権利を得ている者」であったときは、その引渡後にHolderとなった者は、それが引渡前の原因によるもので且つ上記「」の者への引渡の事実が悪意であれば、運送契約上の権利のみ（損害賠償請求権）しか取得しない旨を規定する（d号）。従って、その引渡後の原因による悪意のHolderにはその保護も与えられない。³¹

(11) 第11章 Right of Control 第53条～第58条

及び 第12章 Transfer of Rights 第59条～第62条

第11章は、運送品処分権の権利内容の定義と、その譲渡や行使に関する規定であり、

第12章は、流通可能運送書類／電子的運送記録のHolderの権利の移転と、そのようなものが発行されていない場合の運送契約上の権利の譲渡に関する規定である。

ところで本条約案は、流通不能の権原証券を廃止（(1)-1-5）及び注10参照）し、流通可能運送書類／電子的運送記録の発行も、事実上特別な場合以外はその義務を免除し（33条b）、流通不能運送書類／電子的運送記録での代替を図り、有価証券ないし権限証券への代替は運送品処分権の譲渡でまかなおうとしている。

しかし、流通不能のその物品の記載は、荷受人と運送人との関係でも完全な確証にはされていない（39条）ことは先に3- [特に指摘すべき不条理な規定] で指摘したとおりであり、運送品処分権も運送人が運送途上で物品の占有を喪失すれば消滅するものとされているので（53条）、有価証券ないし権原証券の代替には不十分である。加えて、流通不能のその荷受人が荷送人から運送品処分権の譲渡を受けると、その時点から荷受人は荷送人の運送人に対する債務を連帯して負うことになる（61条の2）。

1) 運送品処分権者の権利の内容を定義する規定（53条）

この規定では、その第一文で運送品処分権を運送人の責任期間（7条1項）に限っているため、運送途上で運送人が物品の占有を喪失すれば運送品処分権もその時点で消滅すると観念されていることになる。³²

流通可能運送書類／電子的運送記録の代替を、運送品処分権とその譲渡制度をもって流通不能のそれで図ろうとする本条約案の意図も、運送人が運送途上で物品の占有を喪失した場合の荷受人の不利益の上に行われようとしていることになる。売買物品が運送人に引渡された以降は物品の危険負担が買主に移転する取引では、運送品処分権の譲渡を買主が受けていても、運送途上で物品の占有を運送人が喪失すれば運送人に対して損害賠償の指図をする処分権もその時点で消滅し、買主にはただ売主に対する支払債務のみが残ることになる。

もっとも、商業貨物には殆どの場合貨物保険が付保されており、荷受人は運送品不到達で運送契約上の荷送人の権利が取得できなくても、買主としての損害は保険で填補されるが、運送人は、流通可能運送書類／電子的運送記録を発行していれば負わなければならない責任を免れていることに変わりはない。

物品が途中滅失しても運送人に責任がある場合は、物品の価値の代替である損害賠償請求権に対して形成権である運送品処分権を及ぼせるよう、本条を改める必要があるだろう。

詳しくは、先に3- [特に指摘すべき不条理な規定] で指摘した。

2) 流通可能運送書類／電子的運送記録の発行がなく運送品処分権の譲渡を受けた者の不利益（61条の2第3項）

15会期に61条の2を設ける提案が採用されている。³³

その新設条文の第1項は、流通可能運送書類等が発行されていない場合の運送契約上の権利の譲渡は、それを律する国内法に基づく旨を規定している。その第3項は、その権利の譲渡が、譲渡される権利に結合しあるいはその権利から導かれる責任（双務契約の債権債務はこれに当たると思われる）を含むときは、権利譲渡の両当事者はその責任に連帯責任である旨規定している。³⁴

これは、荷送人から運送品処分権の譲渡を受けた荷受人は、運送品処分権はいわば荷送人の権利の全てであるから、荷送人の運送契約上の債務については両者の連帯債務となることを意味している。

15会期に新設されたこの61条の2は、UNCITRAL電子商取引委員会の専門スタッフとの協議で纏められた提案によるものであるが、流通可能運送書類／電子的運送記録が発行されていない場合の運送品処分権の譲渡について、同条第3項は次のように規定している。

3. If the transfer includes liabilities that are connected to or flow from the right that is transferred, the transferor and the transferee are jointly and severally liable in respect of such liabilities.

この後段の文は、CMI草案以来第一次条約案においても12.4条で維持されていたが、11会期にUNCTADから「存在理由が分からず、運送人に不当に有利である」旨の強い批判が加えられ、³⁵第二次条約案では62条として、この後段の文章を削除して、代わりに“the transferor shall not be discharged from liability unless with consent of the carrier.”という至極当たり前のことを述べた文章を充てていたものである。これであれば在っても無くても良いような無難な条文であった。

もっとも、米国の2001 UCC 2-210-（5）には次のような規定がある。

2-210. Delegation of Performance; Assignment of Rights.

(4) An assignment of “the contract” or of “all my rights under the contract” or an assignment in similar general terms is an assignment of rights and unless the language or the circumstances (as in an assignment for security) indicate the contrary, it is delegation of performance of the duties of the assignor and its acceptance by the assignee constitutes a promise by him to perform those duties. This promise is enforceable by either the assignor or the other party to the original contract.

確かに、運送品処分権の譲渡は、いわば荷送人の運送契約上の全権利の譲渡であるから、このUCCの規定では運送人は荷送人の債務の弁済を運送品処分権譲受人にも請求できることになるのであろうが、日本法の場合は譲渡人に生じている事由を抗弁として対抗されるにとどまる（民法468②）。

B/LのHolderは運送品処分権者であるが、Holderになったことでこの様な負担が課せられることはない。流通不能B/Lまでも廃止して³⁶

SWB+運送品処分権の譲渡制度で、Negotiable B/Lの代替までも図ろうとする以上、むしろ、新設の61条の2第3項の様な不利益が課されないようにするのが条約案の役割であろうと思われる。

61条の2第3項は、Electronic Commerceの専門スタッフとの成案に紛れ込ませ、何らの抵抗を受けることなく条約案に復活を果たしているが、³⁷

先の3- [特に指摘すべき不条理な規定] の指摘とあわせ、本条約案の制度不全に資することになろうと思われる。

流通可能運送書類／電子的運送記録のHolderは運送品処分権者であるが、Holderになっただけで荷送人の運送人に対する債務に責任を負わない(60条1項)ことと、著しく均衡を失する。

(12) 第13章 Rights of Suit 第63条～第65条

及び 第14章 Time for Suit 第66条～第71条

13章は、運送契約に関する訴は、CMI草案の段階から、荷主側が運送人側に対して提起するものであることを前提とした構成になっていた。

1) 訴提起権者を規定する64条には、A案とB案が併記されている。

A案は、請求原因を運送契約上の権利に限定し、且つ請求権者を、荷送人・荷受人・これらの者が運送契約違反で蒙ったその権利の譲受人・上記の者の損害についての保険代位者に限っている。これに対しては、条約案で権利を保障されているものが少なからず除外される事となり、荷受人以外の運送品処分権者も除外されることが指摘されている。³⁸

B案は、「運送契約に基づき又はこれに関連して生ずる義務の履行について法的利害関係を有する者が損害を被った場合のその者」としており、CMI草案の想定を超えるものになっている。

2) 訴の提起期限

14章はほぼヘーグ・ウィスビー・ルールと同様な除斥期間を定めているが、この期間を時効期間とする別案も併記されている(66条B案)。

なお36条3項に、契約明細が契約運送人の特定を欠く場合の規定があり、これとの関係で契約運送人が裸傭船者であることになった日から最大90日間まで提訴期限の延長を認める規定が71条に置かれている。しかし36条3項は定期傭船の船社が定期傭船である旨を反証するとその登録船主が契約運送人とされる規定であり、登録船主の所在・実態

を確かめるのは至難の業であることは周知の事実であるから、これに対する荷主への配慮がないこの第71条は、荷主に酷であると批判されている。³⁹

(13) 第15章 Jurisdiction 第72条～第75条の2
及び 第16章 Arbitration 第76条～第80条の2

1) 裁判管轄地

裁判管轄の基本を規定する72条については、W.G.14会期に多くの修正合意があり、⁴⁰ 15会期に基本的な修正がされた。その整文はまだ正確には示されていないが、おおよそ次のとおりである。⁴¹

15会期に暫定修正された「72条」

In judicial proceedings against the carrier relating to carriage of goods under this instrument, the plaintiff, at its option; may institute an action in a court in a Contracting state which, according to the law of the state where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) The domicile of the defendant; or ⇔ 以下の“domicile”の定義を挿入する。
- (b) The [contractual] place of receipt or the [contractual] place of delivery; or
- [(c) the port where the goods are initially loaded on an ocean vessel; or
- (d) the port where the goods are finally discharged from an ocean vessel; or]
- (e) Any additional place agreed upon for that purpose in the transport document or electronic transport record.

* 挿入される“domicile”の定義：“Domicile” means the place where: (a) a company or other legal person has its statutory seat or central administration or principal place of business, and (b) a natural person has its habitual residence.

運送人が債務不存在確認訴訟を提起して荷主の管轄選択を“hijacking”することを防止するために、本文にagainst the carrierの訴提起についての荷主側の管轄選択規定であること、契約成立地を除外する等の修正が行われた。但し、(e)号は、第三者との関係でも選択し得るのが疑問視されている。

なお、15章は全条文にわたり15会期での改廃が少なくないが、海事履行当事者への荷送人等からの訴の管轄については今回初めて考慮が払われ、72条の2を新設して、次の基準によることが提案・審議されたが、継続審議となっている。その選択される管轄の基準は次のように示されている。海事履行当事者の中でも、特に港頭地区限りでの業務に従事する履行当事者は、本来の不法行為地基準の管轄から契約運送人の裁判管轄に引きつけられるべきでないのは当然と思われる。

- (a) The domicile of the defendant; or (b) The place where the goods are [initially] received by the maritime performing party; or (c) The place where the goods are [ultimately] delivered by the maritime performing party.

2) 仲裁

この16章については、14会期のW.G.の合意⁴² 及び、15章の管轄の迂回とならない規制は必要であるが、liner tradeに限れば良いのではないか等の指摘があり、仲裁に関する16章全部をペンディングとして、これらの合意及び指摘を踏まえて再ドラフトされることになった。⁴³

(14) 第17章 General Average 第81条～第82条

及び 第18章 Other Conventions 第83条～第87条

1) 共同海損

81条及び82条1項は、共同海損とのかかわりに関するハンブルク・ルール⁴⁴の24条1項及び2項とそれぞれ同趣旨であるが、82条2項は共同海損の清算事務に本条約の除斥期間ないし時効の規定が適用されかねないとの指摘がある。⁴⁴

2) 他の条約との関係

84条を除き、83・85・86・87条は、ハンブルク・ルールの他条約との関係を規定する25条の5項第一文・1項・4項・3項とそれぞれ同趣旨である。

84条は、「この条約の締約国間においては、この条約の規定は、この条約に先行する条約 [でこの条約に抵触するもの] に優先する。」と規定している。

国際海上物品運送条約では、二つの船荷証券統一条約とハンブルク・ルールがそれぞれあるが、欧州の道路運送条約CMRもトラックが荷卸せず物品を搭載したまま船舶で輸送されるケースでは、CMRの適用があるため、本条約との抵触の可能性が指摘されている。

海上運送に前後する陸・空区間での滅失・毀損がlocalizedされた場合には、そのlocalizedされた区間に強行適用されるunimodalな国際条約 [国内法] があるときは、運送人の責任に直接かかわる強行規定に限り、本条約に優先するものとして (8条1項)、抵触の調整を図っている。

(15) 第19章 [Limits of Contractual Freedom] [Contractual] Stipulations] 第88条～第89条

15会期には、運送人の義務と責任並びに荷送人等の義務と責任への本条約案の強行適用確保を宣明した上で、当事者間の対等な交渉でのその強行適用を除外するVolume

contractによる個々のShipmentには、それを認める方向での審議が行われた。⁴⁵

これは本章の根本的且つ実質的な再構築であり、UNCTADからその慎重さが欠けることへの強い懸念が表明されている。しかし、それはvolume contractのshipmentについて運送契約の権利義務を得る第三者と運送人の関係には条約の責任体系の強行適用による保護を不可欠としながらも、対等な交渉力でvolume contract.を締結する当事者間のものについて反対しているものではない。⁴⁶

1) 88条関係：責任に関する規定の強行適用確保：88条の再構成

88条は、義務・責任に関する規定の強行適用を基本原則とし、運送人側と荷主側に分け、二項で構成。

① 第1項では、本条約に別段の定めがない限り、運送人／海事履行当事者の次の免責約款は無効。即ち、直接・間接を問わず、この条約のこれらの者の義務の減免(a)及びこれらの者のこの条約の義務に違反した責任の減免(b)、運送人又は運送人が責任を負う者のためにする保険利益享受約款(c)。を定めている。

第1項は、強行適用への言及がこれで足りるかの問題もあり、この改定条文案を基に、更に検討されることになった。⁴⁷

② 第2項では、本条約に別段の定めがない限り、荷主側について次の特約を無効とする。即ち、直接・間接を問わず、荷送人・運送品委託者・荷受人・運送品処分権者・Holder等の第7章（荷送人の義務）の義務を減免〔増加〕(a)及び第7章の義務違反のそれらの者の責任の減免〔増加〕。を定めている。

第2項は〔 〕で囲まれペンディングの表示付ながら、条約案に採択された。⁴⁸

2) 責任に関する規定の強行適用除外に関する特則の新設 88条a

責任に関する規定の強行適用を解除するための要件と、第三者荷受人等との関係を規律する条文として「88条a」が提案・審議された。条文は6項で構成されている。

① 第1項：88条にかかわらず、volume contractの条件が、volume contractの各shipmentに対するものであるときは、volume contractは、この条約に規定されているよりも、債務Duties・権利Rights・義務Obligations・責任Liabilitiesを増減して定めることができる。但し、そのvolume contractは、それが条約の規定から逸脱するものであることの明確な宣明を〔書面又は電子的に合意されている〕含んでおり、且つ、(a)個々に交渉されあるいは(b)条約からの逸脱を含んでいるvolume contractの条項を明確に記述しているものであること。

第1項は条約案に採用されたが、なお検討することとされている。⁴⁹

② 第2項以下は、今後も条文案の文言として維持し、条約案への採用のために検討を続けることとされた。⁵⁰

第2項：第1項でなされた逸脱は、契約の中で示されるべきものとし、他の書類からの引用で組み込まれることは不可とする。

第3項：[運送人の料金・サービスの公示、] 運送書類、電子的運送記録、又は類似の書類は、第1項のvolume contractではない。しかし、そのような書類を契約の条件として引用することで組み込むことができる。

第4項：本条に基づく逸脱の権利は、volume contractに基づく個々のshipmentにかかわる条件の範囲でvolume contractに基づく shipmentsの条件に適用する。

第5項：第1項は次のものには適用しない：

- (a) 13条に定められた堪航注意義務（堪貨注意義務を除く）[及びその違反もしくはその責任を制限することから生ずる責任]；
- (b) [19条：無謀行為による責任制限の利益喪失]、[25条：物品が運送に堪えるように措置して託送する荷送人の義務]、[26条：運送人が荷送人の要請に応じて必要な情報を提供する義務]、[27条：荷送人の時宜に応じた方法での正確且つ完全な情報を運送人に提供する義務]、[30条：荷送人の危険物に関する無過失責任] [及びそれらの違反から生じる責任] に定められた義務。

第6項：第1項は次のものに適用する：

- (a) 運送人と荷送人間；
 - (b) 運送人と、この条約の規定から逸脱するvolume contractの条件に拘束されることを明白に[書面もしくは電子的に]合意している如何なるその他の当事者間。[明示の合意は、volume contractが条約の規定から逸脱しており、且つ合意は[運送人の料金・サービスの公示、] 運送書類、電子的運送記録の中に示されるべきでないことをはっきりと宣明している通知を合意の相手当事者が受領したことを立証するものでなければならない。逸脱の条件が果たされていることの立証責任は運送人にある。]
- 以上 Draft Article 88a

この第6項の規定から、売買契約や転売契約の当事者と運送人間あるいは運送人とそれらが想定される当事者間、更にはこれに海事履行当事者も含めることが出来ることになる。非海事履行当事者は、自身の権利義務は条約で拘束されていないから、それへの加入は自由であり、広大な規模のvolume contractによる取引領域が可能となる。更には、本条約案は、内陸との複合運送にも広範な適用を志向しており、volume contract でカバーされ得る範囲は広大なものが想定される。

この場合、volume contractが運送人の責任を減免するものであるときは、海事履行当事者はこれに加入していなくてもその減免の利益を享受できると解されなくもないが(21条)、その旨明確に規定すべきであろう。第9条(通し運送)で直接運送人契約責任

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(二)

を負うこととなる者は88a条6項でvolume contractに加入して荷主との同関係を構築することにより、volume contractで律せられることになる。非海事履行当事者については、条約はその権利・義務を直接規定していないが、volume contractに加入して荷主との同関係を構築することができることになる。

他方、米国のNew COGSA法案が仮に成立したとしても、国内法に過ぎないから、サービス・コントラクトを含め他国の内陸への複合運送には限度があると思われる。

なお、本稿末尾に1998年改正米国海事法によるサービス・コントラクトの規定の概要を参考までに載せた。

3) 生動物と特別な物品の運送の修正 89条

生動物に関する(a)号の修正は、履行当事者を海事履行当事者に置換えたが、基本的には現条約案と同内容である。内陸輸送では国内法の公益上を含めた規制との関係もあり、この文案で継続検討となった。

特別な物品の運送に関する(b)号の修正は、一般に受け入れ可能と判断されている。⁵¹

[参考]

1998年改正米国海事法(OSRA)及び2005年1月19日発効のNVOCのサービス・コントラクトに関するFMC規則のサービス・コントラクト

1. 米国はヘーグ・ルール⁵²の批准国であるが、同ルールは権原証券により証明される運送契約の“tackle to tackle”の条約が定めた運送人の責任および責任制限額より荷主に不利な特約を無効とする。
2. OSRAは、荷主側が一定期間、貨物の一定量または一定部分を提供すること約し、船社側がこれに対して運賃・料金や責任の増減(ヘーグ・ルールの禁止にかかわらず)、船腹保証その他のサービス水準を約する「サービス・コントラクト」の締結を認める。この協定書面は、「競争削減による輸送サービスの低下」又は「輸送コストの不当な増加」をもたらさない限り、FMC届出後45日で自動認可となる3(19), 4(a), 6(c)。
3. OSRAは、船社間の共同行為や規制協定、マリンターミナルオペレーター間ないしそれと一社またはそれ以上の船社との協定、も同様に「競争削減による輸送サービスの低下」又は「輸送コストの不当な増加」をもたらさない限り、FMC届出後45日で自動認可となる4(a・b), 6(c)。
4. 上記「2」「3」の協定は反トラスト法の適用除外(7(a))であるから、発効後においても、それが「競争削減による輸送サービスの低下」又は「輸送コストの不当な増加」をもたらすと判断されるときは、FMCがコロンビア特別地区連邦地裁に差

止命令を申請する。その立証責任はFMCが負担する。6 (g・h)

5. 船社ないし船社間が、米国内陸部分の航空・鉄道・自動車コモン・キャリアと複合運送運賃を含む協定をした場合も同じく届出を要するが(4 (a)), これは反トラスト法適用除外でないし、また、サービス・コントラクトで運賃延べ戻しの取り決めがある「一手積み契約」も反トラスト法適用除外でない(7 (b))。従って、FMCは届出されたこれらの協定のコピーを司法省に提出することになる。

6. NVOCC (non-vessel-operating common carrier)は、船社との関係では荷主であるが(3 (17) (B)), 2005.1.19発効のFMC規則で、NVOCCにもサービス・コントラクトを荷主と締結することが認められることになった。船社のものと区別して「サービス・アレンジメント (NSA)」と呼ばれる。

このNSA荷主は「貨物の所有者、その勘定において海上運送が提供される者、貨物の引渡先又は荷主協会 (shippers association) を云う」が、他のNVOCCを荷主としてNSAを行うことは認められていない。

以上 2005.9.26

注

1. UNCITRALの運送法条約案や運送法作業部会 (W.G.III) の審議記録は、同委員会のH.P.の <http://www.uncitral.org> をクリックし、使用公用語を選択クリックすると、W.G.が表示されるので、W.G.IIIをクリックする。現在条約案の全条文が全文で示されているのは、12会期 (2003.10) の項にあるW.P.32の第二次条約案である。その14会期 (2004.12) 暫定修正現在の第二次条約案の対訳は筆者のH.P.http://www7a.biglobe.ne.jp/~s_furuta に掲載している。Yahoo! Japan日本語頁に“uncitral”と入力しても報告者のH.P.「UNCITRAL運送法条約案の研究」が1頁目に出る。
2. 国際商事法務Vol. 28, No. 6 (2000年) の663頁以下とNo. 7の817頁以下に、早大・商船三井海法研究会の邦訳があり、No. 6の663~4頁には同法案のポイントが解説されている。米国裁判所による排他的救済については、平泉貴士「米国海上物品運送法改正法案における法廷地選択条項規制」61~63頁・杏林社会科学17巻1号 (2001.6) 参照。
3. 1998年改正米国海事法 (Ocean Shipping Reform Act of 1998: OSRA) によるサービスコントラクトの規定の概要は、本稿の末尾に載せている。(株)オーシャンコマースの「98年米国改正海事法の概説」(1999.5発行) には、OSRAの対訳と改正部分の逐条解説がある。
4. CMI草案の対訳は、本誌No.42の101頁以下に載せている。なお、「前注1」の筆者のH.P.にも掲載しています。
5. あり得る想定では、Volume contractは、船社がNVOCCに供給するサービスの基本となり、それは条約から逸脱できる責任はゼロベースでNVOCCに供給されればNVOCCは保険カバーで対応せざるを得なくなるが、約定数量に達しなければ保険カバーのみの増負担となる。また、船社は自社荷主の方を優遇する条件の設定も可能であり、NVOCCには失うことのみが多い制度となる。
6. 2000.2.8付 FIATA Position Paperは、①海上物品運送に関する如何なる条約も複合運送への拡張には反対であること ②Through transportによる運送人責任の免除は、外航運送人に契約運送人とされないオプションを与えるものであり、NVOCC業界への差別とならないよう削除すべきこと ③Volume contractへの条約強行適用除外には反対であることを強く主張している。⇨ forwarderlaw.com → Library → UNCITRAL Convention → February 8, 2000

しかし、TIA (Transport Intermediaries Association: 米国のFIATA組織) は、当時米国がNVOCC

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(二)

をサービスコントラクトから除外しているが、条約がVolume contractを認めれば参入できること、並びに外航運送人は小規模荷主市場から撤退しその市場はフォワーダー業界に残されることになること、等を理由に業界の参加が保障されるのであればVolume contractを是認するよう、FIATAのパリ会議で提言している。⇔ forwarderlaw.com → Library → UMCITRAL Convention → May 19, 2003

7. 米国議会でのNew COGSA法案の審議が現在頓挫しており、同国政府や関係団体が本条約の成立に期している事情は、石井優・KAIUN 2003. 8号17頁に詳しく紹介されている。
8. W.P. 36 para. 6
9. 小塚荘一郎「複合運送契約に関する立法」上智法学論集43巻4号200頁(2000.3)
10. 英連邦諸国からの最終審である枢密院司法委員会the Privy CouncilのEurymedon号事件判決：New Zealand Shipping Co. Ltd. v A.M. Satterthwaite & Co. Ltd. [1975] AC154：これはCarrierが貨物損害を惹き起こすこととなったステベNew Zealand Shipping Co.の代理人としてヒマラヤ条項の特約を荷送人と締結していたことを認定した上での判決であるが、中村秀雄「国際商取引契約(英国法にもとづく分析)」・有斐閣2004.7刊 45~46頁・57~58頁には、ヒマラヤ条項の障碍となっていた約因理論が本判決で克服された詳細な解説がある。今では、この前段のPrivity of Contractの原則への対処の問題も、Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999により解決されている。同法は6条5項本文で海上物品運送契約や国際条約下の鉄道・道路・航空の各物品運送契約への不適用を規定するが、その但書で、第三者がそのような契約中の責任減免条項を援用することは、その約因が有効であれば認められる。⇔増田史子「国際複合運送契約(六)」法学論叢155巻6号88頁の注127参照。
米国についても、Kirby v. Norfolk & Southern Railway 2004.11.9の米連邦最高裁決定は、FIATA MTBLによる複合運送契約の、そのB/L発行の契約運送人とは直接の契約関係にない鉄道運送人による同B/Lのヒマラヤ条項享受を是認している。
11. 各国内法のnon-negotiableの有価証券ないし権原証券が発行される運送契約も、本条約案の適用があるときは、本条約案の有価証券ないし権原証券でないnon-negotiableの運送書類として律せられることになるかと解される。
12. A/CN. 9/576 para. 55. *OSRAでは、サービス・コントラクトは、荷主が自社貨物の一定比率をコミットする方式も認められているが、不履行の場合の措置を決めなければ結果として“only an estimated quantity”にはなるであろう(3条19号)。
13. A/CN. 9/576 para. 58
14. この三条文は、A/CN. 9/576 para. 52に示されている。
15. 専門家協議による提案は、W.P. 47. 15会期W.G.の審議・採否結果は、A/CN. 9/576 para. 180~210。
16. W.P. 47 para. 2. 国際契約における電子的通信の使用に関する条約案は、A/CN. 9/577にあり、その2条2項が定める条約の適用除外には、運送状consignment notes, B/L, 倉庫証券warehouse receipts, 物流有価証券が含まれている。
17. A/CN.9/W.G.III/W.P.28/Add.1の6~7頁：IUMIは、強く反対している：「実際問題として、運送人がどちらの立場で航海の異なった局面で行為していたのかを確かめることは、不可能ではないとしても、極端に困難であろう。航海の期間中に運送人が代理人と本人との両方で行為することを認めれば、有利な法的防御を奨励し、コスト・セーブに責任の放棄をまず第一行うことになる。」FIATAも強く反対していることは、「前注6」で紹介した。
18. 原茂太一「航海中の堪航能力担保義務について・UNCITRAL草案の検討」(海事法研究会誌No. 179) 9頁も、“最大の問題点は航海開始時の堪航能力担保義務を認めた意義を大きく弱める結果となる”と述べておられる。
19. 小塚荘一郎・前掲(注15) 192~193頁には、オランダの1991年新民法典の複合運送に関する規定に、同様な定めがあることが指摘されている。
20. 1998年ドイツ改正運送法の複合運送に関する規定452a条は、ネットワーク・ライアビリティを採用とともに、特定の区間で損害が発生したことの証明責任はこれを主張する側にある旨を定めている。邦訳：前畑安弘「ドイツ改正運送法」大阪商業大学論集114号(1999.6) 239頁。

21. A/CN. 9/552 para. 61
22. A/CN. 9/552 para. 111
23. A/CN. 9/552 para. 112・115
24. 藤田友敬「海上物品運送法の国際的統一へ向けての新たな展開」(ジュリスト1219号) 49頁
25. A/CN. 9/552 para. 160～・161
26. 最近の立法例には、海上運送には適用されないが、1998年ドイツ改正運送法414条、451c条の如く荷送人の責任制限額を設けたものもある。また、ノルディック海法典では、荷送人を、契約荷送人と実際荷送人に分けた上で、各々異なった内容の責任を負わせており、CMI草案の前段の国際小委員会で北欧代表はこの区分の必要を強調している。⇨藤田友敬「海上物品運送法の統一に関する近時の動向」(成蹊法学47号) 105～106頁。
27. 青林書院・注解国際海上物品運送法・中元啓司・同法11条の解説228頁、勁草書房・小町谷操三・統一船荷証券論300頁、海文堂・山戸嘉一・国際海上物品運送法147頁等
28. 欧米先進国(米・独・仏)の法制・判例については、有斐閣刊・海法大系・中元啓司・海上物品運送契約と運送契約当事者・269～272頁参照。オランダの法制・民法第8編「海商法」461条(1991年施行)は、藤田友敬・前掲[注26]成蹊法学47号114頁参照。The Starsin事件の貴族院判決は、海事法研究会誌No.176・50～58頁の佐島和郎弁護士の解説を参照。
29. A/CN. 9/552 para. 164
30. JIFFA Multimodal Transport Bill of Lading裏面約款19(2)、日本海運集会所船荷証券裏面約款(SHUBIL-1994(B)) 18(2) など
31. 悪意の場合でもHolderとして保護があるわが国の通説・判例とは異なるが、この規定は流通保護との折り合いから適否が判断される必要がある。
32. 村田晴美「運送法の研究」175～177頁には、「運送人が運送途上で運送品の占有を喪失すれば、それに伴い運送品処分権も消滅する」とする学説が、スイスと日本の喜安健次郎氏にあることが紹介されている。
33. 提案の条文案は、W.P. 47 para. 12。これは15会期に提案どおり条約案に採択された：A/CN. 9/576 para. 213
34. 米国の2001 UCC 2-210(5)(6)にあるこの様な場合の規定を、更に運送人有利に変更していることになる。
35. A/CN. 9/526 para. 146
36. Straight B/Lは米国ポメリン法で馴染の名称であったが、同法は1994年に全面改廃されてU.S.C.A. Title 49連邦船荷証券法では non-negotiable B/Lの名になっている。同法80110-(b)-(2)では記名荷受人への物品引渡には呈示を要件としていないので、わが国の教科書には「受戻証券性がない証拠証券」と解説しているものがある。しかし、80106-(a)は、B/LのHolder(同条-(c)-(1)から non-negotiable B/LのHolderも含まれる：古田注)は、流通手続によらずに証券の引渡とその権原移転の合意により、証券を移転assignmentできる旨を定めている。そして80106-(b)-(1)は、被移転者が当該non-negotiable B/Lが(a)項の下で移転されている旨を運送人に通知したときは、運送人は、その通知前に運送人が直前の移転者に対して負っていた全ての義務について、直接に当該被移転者に義務を負う旨規定している。
即ち、運送途上でもこれが行われるわけであり、受戻証券ではないが権原証券であることの証左である。
37. W.P. 47 para. 12, A/CN. 9/576 para. 213
38. A/CN. 9/526 para. 152
39. A/CN. 9/526 para. 180
40. [前注1] に示した筆者のH.P.に掲載のW.G.Ⅲの14会期修正現在の条約案対訳の72条の末尾に摘記している。
41. A/CN. 9/576 para. 111～124
42. A/CN. 9/572 para. 157。その要旨は、[前注1] に示した筆者のH.P.に掲載のW.G.Ⅲの14会期修正現在の条約案対訳の16章に摘記している。
43. A/CN. 9/576 para. 176～179

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(二)

44. A/CN. 9/526 para. 188
45. A/CN. 9/576 para. 45-52, 74-109
46. W.P. 46。 volume contractも消極的には是認していることは、そのpara. 10。
47. A/CN. 9/576 para. 52の16頁, para. 77
48. A/CN. 9/576 para. 52の16頁, para. 80
49. A/CN. 9/576 para. 52の16頁 para. 85
50. A/CN. 9/576 para. 52の16-17頁para. 89, 92, 99, 104
51. A/CN. 9/576 para. 52の17頁, para. 105-109