

# UNCITRAL物品運送条約草案（wp.101）の 構成概要について

古田 伸一

## 1. はじめに

本稿で紹介する条約草案は、国連国際商取引委員会（UNCITRAL）の運送法作業部会（WG.Ⅲ）で、2002年4月に万国海法会（CMI）のDraft Instrument on the carriage of goods[wholly or partly][by sea]を第一次草案として引継いで以来審議がされているWGの2008年1月の第21会期（最初の草案審議は、2002年4月の第9会期である）からの審議に用いられている第五次草案である。

この草案はUNCITRALの公式ウェブサイトにて2007年12月21日にA/CN.9/WG.3/WP.101で掲載されている。その全文は100ヶ条に及ぶ大部なものであるから、本稿では、その各章ごとの主要な部分を中心にその概要を紹介しながら、この条約草案の特に指摘すべきと考えるところを述べることにする。

まずは、筆者が感じ取っているポイントを次の(1)(2)に列記したが、「2. 草案の構成概要とコメント」を一読されてご批判を頂ければ幸甚である。

### (1) この条約草案の特に着目すべき部分

- ①まず、従来からの船荷証券統一条約やハンブルク・ルールと根本的に異なり、物品運送契約が僅かな区間でも国際海上運送であれば、内水・内陸部分の運送区間にもsea baseの本条約が強行適用されること（Art.1-1, 5-1, 82）。
- ②航海上の過失免責の廃止と引換えに運送人の義務・責任の軽減に配慮がされており、反面荷主の義務・責任の強化が図られて、これらはいづれにとっても強行規定であることである（Art.82）。

しかし、volume contractによる運送契約では、荷送人の義務と責任の主要なもの強行規定からの逸脱特約は許されないが、運送人は堪貨注意義務の逸脱特約と

認識ある無謀行為の場合の責任制限の利益享受禁止の逸脱特約が禁止されるほかは、航海上の過失免責を含め強行規定からの逸脱特約が許されている（Art.83-4）。

- ③本条約は、所謂ヒマラヤ条項の享受を、海事履行当事者である実行海上運送人、port areaで運送人の義務の全部ないし一部を行う海貨業者等の海事履行当事者、及び運送人を含むそれらの使用人、運送品の船長及び乗組員に限定し、内陸部分の運送を受け持つ履行当事者を除外しているし、海事履行当事者の独立契約者も除外している（Art.4）。
- ④この結果、本条約のヒマラヤ条項除外者への荷主との特約による享受が違法かは疑問であるが、必要な者にはヒマラヤ条項を漏れなく確実に享受させ得る特約ができる契約運送人は、volume contractが荷主とできる運送人に限られることになる。そのような運送人は、コンテナ単位で比較的大口の荷主や利用運送業者から運送引受をしている船社にほぼ限られることになろうと思われる（Art.1-2, 83-1~3）。反面、船社との運送契約がvolume contractである利用運送人は、実荷主との運送契約では、volume contractに拠れる場合は稀であろう。

そして、一件のvolume contractによる運送契約で運送された貨物が、荷主の届先仕分けによりある地点からは細分化して運送されるときは、その運送も最初からの運送契約の変更として従前のvolume contract運送の延長として運送されることになる（Art.57）。即ち、国内運送のかなりの分野にもsea baseの本条約の強行適用がされる運送が多くなって行くことになる。

volume contractによる運送契約の荷受人がvolume contractの当事者でなくその所在国が締約国でなくても、運送書類／電子的運送記録に専属管轄の合意ないし仲裁地合意があれば、荷受人も締約国のその管轄に拘束され（Art.1-29, 70-2, 78-4）、更に荷受人が権利行使する運送書類／電子的運送記録にvolume contractの運送条件があれば、締約国の裁判所や仲裁では、その荷受人もvolume contractの条件に拘束されるものと認められることになる（Art.83-5）。

## (2) 条約として成立・発効するか

本条約草案については、WGの日本政府代表を務めておられる藤田友敬教授の「新しい国際海上物品運送条約草案UNCITRALにおける検討状況」79頁・海法会誌復刊49号（2005.12）に、この条約草案の見通しについて「第二の悲観的要素は、アメリカの強引な主張を飲んで、多くの国の消極的なスタンスを押し切る形で—そして過去のこの国の行動に鑑みると決してあり得ない話ではない—あえてこの条約に批准する国はなくなるかもしれない。」と指摘されている。確かにその後2007年4月のWG第19会期には、米

国の大手荷主の団体NITLが、volume contractの条文案が再審議されずに採択されてしまった時点で今後の日程の審議には出席していないことが報じられている。

しかしながら、この第19会期からの審議に用いられた第四次草案からは最終条項を加えた条約案の体裁が整えられ、その第20会期の審議では3～5カ国の批准で発効するを良しとするWGの意向が運送取引への全世界的適用を目指す国連条約としては異様であるが強調され (A/CN.9/642 para.265)、現在の第五次草案でも5カ国案が堅持されていることから (Art.97)、この案での条約成立となれば、仮に米国が批准しなくても発効は早いのではないかと思われる。

米国では船社が共同してのservice contractが認められているので、船社の吸収合併が止まった実績もあり、自国商船隊の維持を国益とする見地、あるいは条約への自国の加盟が利益となる側の業界の後押しで、条約発効の暁には、加盟国を徐々にでも自動的に増やして行く仕組が本条約には仕組まれていることになる。

草案の条約案への審議事項も殆ど済んでいるように見受けられるので、これが条約案として条約採択に上程されるのは近いであろうと思われる (WP.100 para.42)。

この条約の結果するところは(1)でも指摘したように、船社、船主、損保業界、荷主の各層、利用運送業界、港湾業務業界、内陸運送業界の相関図がどの様に変化を余儀なくされるかを、それぞれの立場でおもいめぐらせ、果してそれが国際物流の活性化を促進するものなのか、阻害するものなのかを見定めることが、この条約案への対応を決する上で、まず肝要と思われる。

## 2. 草案の構成概要とコメント

### 第1章 総則

Art.1は、この条約草案の法的構成の要となる用語29項目について、草案が規定しようとする趣旨に沿って定義している。

Para.1: “Contract of carriage” は、物品の受取地／船積地／引渡地／荷揚地の一つでも締約国にあれば、受取地と引渡地が国を異にし、且つ国際海上運送区間が含まれていれば、それが一個の国際物品運送契約で同時に陸・空・海・内水路の運送区間を含むものであっても、その運送契約全体への本条約の強行適用がある (本項及びArt.5-1, 82)。

即ち、国際物品運送契約に一部でも国際海上運送部分が含まれていれば、海事責任の枠組みである本条約が、陸・海・空・内水路の運送部分全体を通じて強行適用 (Art.82) されることになる。

もっとも、運送契約が海上運送に先行又は後続する運送を含む場合、滅失・毀損又は

遅延の発生が国際海上以外の区間にlocalizeされたときは、その運送区間の運送人の責任・責任制限・訴提起期間に強行適用される国際条約がある場合には、その三事項に限っては、その国際条約の強行規定が優先適用される（Art.27-1）。

なお、本条約発効時に効力を有する国際条約で、(a)航空貨物運送・(b)道路物品運送・(c)鉄道物品運送・(d)内水路物品運送を規律している条約の適用には、本条約は影響を与えないが、(a)は同条約が適用される限度まで、(b)は積載車両が同条約の適用により船上で運ばれている限度まで、(c)は同条約の適用により鉄道運送の補充として海上運送される限度まで、(d)は同条約の適用により内水と海上の積替えがない運送がされる限度まで、とされる（Art.85）。

しかしながら、いずれもそれ等の運送区間に損害原因の発生がlocalizeされないときは、海事責任を基調とする本条約の責任規定が強行適用となることは同じである（Art.27-3）。

Para.2：“Volume contract”は、Art.83で規定されており、運送人と荷送人間で、合意された一定の期間に物品の特定数量の運送委託と運送の提供を約する契約で、次に説明する逸脱特約禁止事項以外は、本条約の強行規定からの逸脱を特約することが許されている。このvolume contractに基づきその運送人と荷送人間では個々の運送契約が行われることになる。

これは、米国の1998年改正海事法（OSRA）の“service contract”に倣ったものであるが、その内容は本質的に大きく異なっている。WGでその可否を巡って、最も先鋭に意見が対立している本条約草案の最大の問題点の一つである。OSRAのservice contractでは、US. COGSAの運送人の義務・責任の強行規定からの逸脱特約は認められていない（OSRA. sec.3-19）。

本条約の構成は、volume contractに基づく個々の運送契約を条約の適用に維持した上で（Art.83-1）、本条約の強行適用からの広範な逸脱特約を許容している（Art.83-4）。

即ち、Art.83-4は、運送人の責任は、堪貨注意義務を除く堪航注意義務（Art.15-(a),(b)）、認識ある無謀行為／不作為による損害の責任制限額の利益享受禁止（Art.64）、のみを特約による逸脱禁止とするが、荷主の責任については、物品の適正な取扱や当局の規制や要求に応えられる荷送人の情報・指示・書類の提出義務（Art.30）、危険物に関する荷送人の無過失責任（Art.33）、を特約によっても逸脱禁止とし、且つ、そこから生じる如何なる責任についても特約による逸脱を禁止している。

この結果、荷送人の責任については、実質的に逸脱が許されているものはなく（唯一の逸脱禁止対象でないArt.32の契約明細編集のための提供情報の正確性担保義務は、逸脱禁止のArt.30, 33にもかかわるので、逸脱禁止から除外されていても殆ど意味がな

い。), 荷送人のこれらの逸脱禁止事項により生じる荷揚の遅延や危険物による損害は一般船全部に及ぶことがあっても, その責任額を限定する特約も禁止されていることになる。他方, 運送人の義務と責任については, その殆どが逸脱特約を許されていることになる。

運送人・荷送人の運送契約当事者間では, その両当事者が強行規定から逸脱しようとする事項を個々に協議して運送契約とは別個にvolume contractを締結していなければ, volume contractの条件が運送書類にあるだけでは, volume contractによる運送契約とは認められない (Art.83-1)。

一方, 荷受人については, 例えば, volume contractによる運送条件が記載された流通可能の運送書類/電子的運送記録や物品の引渡請求にサレンダーを要する流通不能の運送書類/電子的運送記録で権利行使するときは, 自動的にvolume contractに拘束される仕組に第四次草案が修正されたこの第五次草案ではなっている (Art.83-5)。

Para.5: “Carrier” は, 契約運送人を言い, NVOCCのような利用運送人であるnon-asset carrierもこれに含まれる。

Para.6: “Performing party” 「履行当事者」は, 直接・間接を問わず, 契約運送人の指揮監督ないし管理にしたがって行為する範囲において, 運送契約に基づく運送人の, 物品の積込, 荷扱, 積付, 運送, 保護, 荷揚もしくは引渡の義務を履行し又はその履行を引受ける運送人以外の者である。

Para.7: “Maritime performing party” 「海事履行当事者」は, 履行当事者のうち, 実行海上運送人や, port areaで, 契約運送人の義務の何らかを履行しあるいは履行の引受を行っている限度でそれらの者を指す。海事履行当事者には所謂ヒマラヤ条項享受の規定があるが (Art.4), その業務が締約国にからむ場合は, 運送契約の当事者でないがその者にも条約の適用があり, 運送人の義務の履行にかかわった限度で契約責任が擬制され, 運送人とその責任は連帯とされるとともに, 条約が定める運送人の責任制限と防衛の権利を享受できる (Art.20・21)。

Para.11: “Holder” は, 流通可能の運送書類/電子的運送記録の場合のみに限っている。しかしながら, 貨物の引渡を得るにはサレンダーを要する旨が示されている流通不能の運送書類/電子的運送記録のオリジナル所持の善意の記名荷受人も, 契約明細の事項については流通可能のそのHolderと同一の保護があり (Art.43(b)), 物品の引渡請求には証券の所持だけでなく, 本人確認を求められることもある (Art.48・49各(a)) のは, 日本法では受取証書の持参人への引渡だからであり (民法480・478), 裏書禁止の記名式B/Lの記名所持人でも同じである。

Para.15：“Transport document”もしくは、Para.19：“Electronic transport record”は、運送人又は履行当事者により運送契約に基づき発行される(a)運送契約に基づく物品の受領を証明する書類／電子的記録のみ 又は(b)運送契約を証明し又はそれを内容とする書類／電子的記録のみか 又は(a)+(b)を言う。(b)には、物品の記述・物品の外観上の状態の宣明・運送人を特定する記載・物品受託の日付・流通可能運送書類の場合はオリジナル発行通数など（Art.38所定事項）の明記を含む「Contract particulars：契約明細（para.23）」が含まれる。

Para.17：“Non-negotiable transport document”もしくはPara.21：“Non-negotiable electronic transport record”は、流通可能なそれでないものを言う。これには上記のサレンダーを要する旨が表示されたものが含まれる。

運送書類／電子的運送記録は、それを発行しないことが取引の慣習・慣例・慣行でなければ、運送人は荷送人の請求で発行する義務があるが（Art.37）、しかしながら、そのような運送書類等の慣習・慣例・慣行は、歴史的にみても運送人サイドで作られて行くものであるから、流通可能のそれは運送人が同意する場合に限られ、それらの代わりに、流通不能のそれ+運送品処分権の譲渡制度（Art.54-1）で賄われるものになって行くことが想定されているものと思われる。

Para.28：“Freight”は、CMI草案以来、報酬（remuneration）と定義されており、欧州海運同盟主導で蔓延しているコンテナ・ハンドリング・チャージ（THC）の運賃からの外出しに整合する文言になっている。「運送引受の対価」と定義すべきであろう。

Art.4は、運送人、又は海事履行当事者、船長・船員等の当該船舶の乗組員、運送人又は海事履行当事者の使用人に対して、本条約に基づく義務違反について提起される訴や仲裁には、契約責任か不法行為責任かを問わず、本条約に定める運送人の防御と責任制限をそれらの者にも適用する旨を規定する。これは強行規定であるが、ここで除かれている非海事履行当事者やその使用人に、運送契約でヒマラヤ条項を設けてそれを享受させることはArt.82（本条約に基づく運送人や荷主の義務・責任を直接・間接に排除・制限する約定の無効）に該当しないと解されるが、Art.4が「海事履行当事者の使用人」の文言を用い、独立契約者である海事履行当事者の下請人を除外していることから、独立契約者である非海事履行当事者や海事履行当事者を含む履行当事者の独立契約者である下請人へのヒマラヤ条項の特約は、法廷地で適用される法令、例えば国内法等で無効とされる危険を抱えていることになる（例：英法系でヒマラヤ条項が否認されてきていたことなど）。

なお、運送人は、Art.4に規定する者のほか、非海事履行当事者の運送契約に関する

行為・不作為にも有責であるが (Art.19), 本条約は, 履行当事者のうち海事履行当事者の権利・義務・責任は規制するが (Art.20), 非海事履行当事者の権利・義務・責任は条約の規制対象にしていない。

## 第2章 適用範囲

運送契約で, 物品の受取地/船積地/引渡地/荷揚地の一つでもが締約国にあれば, 受取地と引渡地が国を異にし, 且つ海上運送の船積港と荷揚港が国を異にした運送契約に, 本条約が適用される (Art.5)。

しかしながら, 不定期船 (Art.1-4) による場合で運送書類等が運送契約に基づく物品の受領を証するもの (Art.1-15(a), -19(a)) のみの場合, 及び定期船/不定期船を問わず, 船腹の全部又は一部の傭船契約等による運送の場合には, 本条約は原当事者間には適用されず (Art.6), 運送契約の原当事者でない運送品委託者 (Art.1-10)・荷受人・運送品処分権者・所持人と運送人間のみ適用され (Art.7), 海事履行当事者にも適用されることになる。

## 第3章 電子的運送記録

2005 United Nations Convention on Use of Electronic Communications in International Contracts: 未発効は, そのArt.2-2でconsignment noteとB/Lを条約の適用除外に含めているので, この第3章の規定と他章の電子的情報に関する規定は, その条約との相互補完性の観点から, 整合が図られている。即ち,

①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した。⇒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, 本条約の適用で紙のB/Lと同一の法構成が可能になる。

②同じ趣旨で, 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”を用いて構成されている。

③書面による通知が求められる場合の“in writing”は, 電子的通信による場合も“in writing”に含ませるようにされている。

Art.10は, 運送人と所持人が, 流通可能の運送書類/電子的運送記録間の代置に合意した場合の, 手順と, 代置したものとされたものとの効力を規定している。流通不能の

その場合は、代置の必要な場合があるかは疑問であるが、それを禁ずるものではないと解される。

#### 第4章 運送人の義務

Art.12-1は、運送人の責任期間は、運送のために物品を受取った時から物品が引渡される時までであると規定するが、para.3は、その責任期間が「運送人による運送品の受取時点が最初の船積の開始以降でなく、終了時点が引渡時でなくても陸揚の完了時以降」であれば特約を許す。

FIATAやIMMTAは本条約が海上運送を越えて複合運送にまでを強行適用範囲としていることに反対している（WP.97-Annex）。FIATAの広報ウェブは、このpara.3の規定を捉えて、次のような特約の合意を契約明細に記載することにより、非海上運送区間への本条約の適用を排除できると示唆している（forwarderlaw.com→Library→UNCITRAL Convention→2007.5.29レポート）。

特約：『本条約適用の目的では、受取と引渡の場所はX港での本船の積込時とY港での本船からの荷揚時であることが合意されている。』

しかしながら、特約合意で条約の適用を除外しようとする非海上運送区間も、Art.13の通し運送ではなく運送契約区間に含まれている以上は、Art.82に抵触してその特約は無効となる。

即ち、運送人と荷主それぞれの義務・責任に関する本条約の強行規定の適用は排除できない。

Art.12-2(b)は、『引渡地の法又は規則が、運送人が物品を当局又は第三者に引渡し、荷受人がそこから物品を受領することを義務付けているときは、運送人の責任期間は運送人がその当局又は第三者に物品を引渡した時に終わる。』と規定している。これはチリ国の法制（東京地裁平成11(ワ)15507号12.10.12判決参照）のような場合である。

Art.13が規定する「通し運送」では、運送契約中の“specified transport that is not covered by the contract of carriage”を、運送人は、代理人／本人いずれの立場で行ったかを、事後的に選択して責任回避することを可能にするとの強い批判がある。

Art.15の堪航能力注意義務は、ヘーグ二条約（いずれもArt.4-1）では船舶発航時における注意義務で、運送人免責享受の先行義務であったが、本条ではこの義務は航海中にも及ぶものに変更している。その結果、事故の原因となった堪航能力注意義務懈怠のその時点での存在と事故への与因性を荷主側の立証責任（Art.18-5）としていることと相まって、堪航能力注意義務が弱められる結果になっている。



## 第5章 滅失・毀損又は遅延に関する運送人の責任

Art.18 (責任の基本) は、

Para.1: 運送人の責任の基本は過失推定の過失責任であるから、請求者が滅失・毀損又は遅延、もしくはそれを引起している事柄が運送人の責任期間中に生じたことを立証すれば、運送人は有責となる。

Para.2: この場合、運送人が損害の原因の全部又は一部が運送人側の過失によるものでないことを立証すれば、運送人はその責任の全部又は一部から免れる。

Para.3: 運送人がpara.2による過失不存在の立証に代えて、本para.3列記の事柄(無過失推定事項)の一ないし複数が、滅失・毀損又は遅延をもたらし又は寄与していることを立証すれば、運送人はpara.1の責任の全部又は一部から免れる。

Para.4: しかしながら運送人がpara.3での立証に成功しても、請求者が、運送人側の過失が運送人が責任を免れる根拠とするその事柄をもたらし又は寄与していることを立証した場合、又はpara.3列挙以外の事柄が滅失・毀損又は遅延に寄与していることを立証し、運送人がその事柄への運送人側の無過失を立証できないときは、運送人は滅失・毀損又は遅延の全部又は一部につき有責となる。

Para.5: なお、請求者が運送人への反証として、請求者が、不堪航・不堪貨が請求者の損害を生じたかあるいは損害に寄与したことを“probably”(蓋然性が高いこと)レベルでも立証し(para.5(a))、これに対して運送人が、その損害は請求者が立証した不堪航・不堪貨のいずれによっても惹き起こされていないこと、あるいは堪航注意義務を尽くしていたこと、のいずれも立証できないときは運送人は有責となる。

本条が定める運送人の責任の基本において、何故に堪航注意義務の立証責任が請求者に課されるかに、強い批判があるが、本条約で廃止された「航海上の過失免責」と理論的に対であったからと思われる。

Art.19は、運送人は、履行当事者及びその下請人並びに運送船舶の船長・船員の作為又は不作為により惹き起こされた、本条約による運送人の義務違反に有責である旨を規定する。

Art.20は、海事履行当事者は、その海事履行当事者としての履行が締約国と絡む業務の範囲で、運送契約上の義務が擬制され、運送人の防御と責任制限の権利がある旨を規定する。

Art.23は、運送人が物品の滅失・毀損に関して支払うべき補償額は、引渡地の市場価額で且つArt.62の責任制限額を限度とする旨規定する。

Art.24は、物品の滅失・毀損が、引渡時直ちに判明しない場合でも、その通知が引渡後7営業日以内に運送人側に与えられないときは、無事故引渡を推定する：para.1。しかしながら、引渡遅延による損害は、引渡日を含む21日以内に与えられなければ、遅延による損害は支払われない旨を規定する：para.4。

## 第6章 運送の特定の場面に関する追加規定

Art.25は、離路が国内法で運送人の義務違反であっても、それが無謀行為でない限り、離路そのものでは、運送人に不利益を課さない旨を規定する。

Art.26は、船舶がそれに適している限り運送人の保護には差はあるが基本的にコンテナの甲板積を許し：para.1~4、甲板下積の明示の合意に違反した場合のペナルティは、甲板積したことから結果する限度で運送人の責任制限の援用が剥奪されるにとどまる：para.5。

Art.27は、運送契約が物品の船舶による運送前／後の複合運送を含む場合の、localized damageに関する扱いを規定する。基本は本条約が定めるsea baseであるが、そのlocalizedされた区間を規律する国際条約が存するときは、その条約が規定する運送人の責任、その制限、訴提起期間の強行規定が本条約に優先する：para.1。

## 第7章 運送人に対する荷送人の義務

本条約草案は、運送人の責任は全て過失責任として責任制限額を設けているが、荷送人の責任の基本も過失推定の過失責任としている（Art.31）ものの、詳細な荷送人の義務を規定して荷送人に無過失責任を課している「契約明細編集のために荷送人に要求される提供情報の正確性担保義務（Art.30）」や「危険物通知・申告義務違反等の危険物責任（Art.33）」は、膨大な損害負担を課せられることがあり得るにもかかわらず、上制限も設けていない。従って、荷送人は予め付保で防御することも困難となる。

殊に、遅延による損失は一船貨物全部にかかわることがあるだけに、その上限を定めるかについて集中した審議が行われたが、この第五次草案では、本章から“delay”に関する言及が全て削除された。従って、荷送人の遅延に関する補償責任は、国内法での問題に残されたままになった。

## 第8章 運送書類及び電子的運送記録

Art.37は、運送人が運送書類又は電子的運送記録を発行する場合を規定するが、その意味するところは、Art.1-17の説明で述べた。

Art.38は、契約明細について、荷送人により与えられる情報：para1、運送人の責任で記載すべき情報：para2、「外部から認められる運送品の状況」への運送人による言及：para3、を規定する。

Art.39は、運送人の特定に関する規定であるが、流通可能／不能の別なく、運送書類／電子的運送記録の発行ある場合に適用される。

Para.1は、『運送人が契約明細にある名により特定されているときは、運送人の特定に関する運送書類／電子的運送記録にある如何なるその他の情報も、その特定と矛盾する限りでは効力を有しないものとする。』と規定し、所謂デマイズ条項の効果を排除している。契約明細の運送人が傭船者である場合も、“for the master”の発行署名は、船長は船主の使用人であっても傭船者の商事事項の代理人でもあるから、署名の有効性に支障はないと解される。

Para.2は、契約明細に運送人が特定されていなくてもそこに積載船舶名の記載があれば、傭船であっても裸傭船でなければ、定期傭船であっても、まず登録船主が契約運送人と推定される規定である。わが国の最高裁判例は別としても、米・独・仏・オランダの欧米先進国の判例（中元啓司「海上物品運送契約と運送契約当事者」269～272頁・海法大系・有斐閣刊、藤田友敬「海上物品運送法の統一に関する近時の動向」114頁成蹊法学47号）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て荷主の実質的保護を図っているが、本条約ではいずれか一方のみが責に任じることになる。

Para.3は、荷送人・荷受人その他のcargo interestsが、para.2で特定される以外の者が運送人であると立証することを妨げない旨を規定する。登録船主・傭船者間の通謀で運送人責任をペーパーカンパニーである登録船主に振られた場合の対処になる。

Art.41は、契約明細に一ないし複数の記載事項の欠如ないし不正確さがある場合も、運送書類／電子的運送記録の効力に影響しない旨を規定するとともに、一部の事項の日付の欠如や外観上の状態の宣明がない場合の看做補充を規定する。

Art.42は、契約明細の物品の記載に不知文句が許される場合を規定する。Para.3は、封印されずに受取ったコンテナ貨物に不知文句が許される場合を規定する。Para.4は、封印されたコンテナ貨物の不知文句に関する規定である。

Art.43は、不知文句が付された事項を除いて、

Subpar.(a)：物品の受領を証明する運送書類／電子的運送記録は、契約明細に述べられた物品の運送人による受領の一応の証拠であり、

Subpar.(b)：流通可能の運送書類／電子的運送記録の善意の所持人及び要サレンダー表示の流通不能の運送書類／電子的運送記録が引渡された善意の荷受人には、受取られているその契約明細事項の運送人による反対証明は許されない旨を規定する。即ち、裏面約款記載事項に相当する契約明細事項も全て反対証明が許されないことになる。

Subpar.(c)：契約明細に記載されている不知文句が付されていない荷送人提供のArt.38-1の事項、コンテナの数・型及び認識番号、Art.38-2の運送人の責任による記載事項、については、それに信頼して善意で行為した流通不能の運送書類／電子的運送記録の荷受人に対して反証は許されない旨を規定する。

Art.44は、契約明細の“Freight prepaid”の表示は、運送書類／電子的運送記録が流通不能のものであっても、その所持人又は荷受人に対して、運賃が支払われていない旨を主張できないと規定する。

## 第9章 物品の引渡

Aet.45は、荷受人の権利を行使する荷受人は、物品の仕向地到達の時点で物品の引渡を受諾する義務がある旨を規定する。即ち、荷受人が取得する権利に伴う運送品引取義務は、到着日の翌日から付遅滞となる。なお、引渡地の法制により、運送人が当局等に引渡し、当局が正当な荷受権者に引渡す制度になっているところでは、その当局等への引渡で運送人の引渡義務は、流通証券や要サレンダー証券等の回収をせずとも終了する(第4章のArt.12-Para.2(b)の説明参照)。

Aet.46は、荷受人が物品受取の確認を拒否する時は、運送人は引渡を拒否できる旨を規定する。

Aet.47は、流通可能の運送書類／電子的運送記録が発行されていない場合の運送品の引渡を規定する。即ち、流通不能の運送書類／電子的運送記録が発行されている場合と、運送契約に基づく物品の受取証さえ発行されていない場合であるが、流通不能の要サレンダーのその場合はArt.48で規定されており、不定期船で受取証さえ発行されていない場合は荷受人等との関係にも本条約は適用がないので(第2章で説明した)、この二つの場合は本条から除かれる。

Subpar.(a)は、荷受人が、運送人の求めに応じて荷受人であることの本人確認をしなければ、運送人は引渡を拒否できる旨を規定する。

Subpar.(c)(d)は、荷受人の名又は住所が知れないとき又は荷受人が到着通知受領後も引渡請求をしないときは、運送人は引渡の指図を、運送品処分権者、荷送人、書類上の荷送人へと、順次求めるものとし、運送人がその指図で引渡したときは、引渡義務から解放される旨を規定する。

Art.48・49は、要サレンダーの流通不能運送書類／電子的運送記録が発行されている場合の物品引渡を規定する。各Subpar.(a)は、運送人は、引渡を請求する者が適正な本人確認ができないときは引渡を拒否でき、またサレンダーしないときも拒否できることを規定する。

各Subpar.(b)(c)は、荷受人が到着通知受領後も引渡請求をしないときはArt.47-(c)(d)と同様の措置を規定しており、サレンダーがなくても、運送人は引渡義務から解放される旨を規定する。

Art.50は、流通可能の運送書類／電子的運送記録が発行されている場合の物品引渡を規定する。

Subpar.(d)(e)は、上記要サレンダーの場合と同様な規定を設けており、そのサレンダーがなくても、運送人は引渡義務から解放される旨を規定する。しかしながらこれは、流通証券の呈示・サレンダーなしの引渡であるから、Subpar.(f)は、その引渡指図者は運送人を indemnify するものとする旨を規定するとともに、運送人が責任を追及される所持人が現れた場合の担保の提供を指図者が怠るときは、指図を拒否できる旨を規定する。そして、Subpar.(g)(h)は、そのような所持人の権利を限定的に規定している。即ち、引渡後に善意で所持人になった者のみに正当な所持人としての権利取得を認め：(h)、悪意であっても所持人になる原因が引渡前にあったときは、物品引渡請求権以外の運送契約に基づく運送人に対する権利を取得する旨を規定する：(g)。

(f)で提供を受ける担保は、運送人の(h)で規定されている責任の引当であり、本Art.50の解釈では既に所持人であった者は、(e)により権利を失うこととなるが、(d)の手順がその順序で履踐されていない場合には所持人の権利は、引渡の前後及び善意・悪意を問わず失うはずはないと解され、(f)での担保はこれらの場合の引当となる。そしてこれらの両場合は、Art.51-2, -4の物ないし売却益にもかかって行けることになるし、(f)の手順を履踐しなかった運送人に対する損害賠償請求権も失うことはないと解される。

(g)は、運送人が過分に収受している金員の荷送人への返還債務などを指すものと思われる。

Art.51は、本章の前各条での引渡ができない物品の処置を規定する。

Art.52は、運送人又は履行当事者が弁済期にある債権を担保するために物品を留置する権利に、本条約は影響を与えるものでないことを規定する。

思うに、本章の規定は、流通可能のみならず要サレンダーの流通不能の場合についても、証券の受戻証券性を著しく軽視している。Art.48～50は、いずれも荷受人ないし所持人が「到着通知を受領した後」との前提を置いてはいるが、船積書類が銀行買取されている場合には、荷送人・荷受人ないし所持人間の通謀で、その代金を支払わずに運送品を詐取する道を開くことになる。

Notify Party欄はB/Lはもとより現行の殆どのSea Waybill Formにもあり、運送人はそれへの通知義務を負うものではないとしているが、本条約のように、運送人の便宜のために証券の受戻証券性を薄めるのであれば、「Notify Partyがあればそれへの運送品到着の通知をし、且つ」を荷受人ないし所持人が「到着通知を受領した後」の前に挿入すべきと考える。

## 第10章 運送品処分権者の権利

Art.53は、運送品処分権の権能とその存続期間を規定する。運送品処分権の存続期間は、運送人又は履行当事者が物品を受託した時点からその物品が引渡されるまでの、物品に関する運送人の責任期間であるが (para.2)、運送途上で運送人が物品の占有を喪失し到達地に達しないときは、荷受人は運送契約に基づく荷受権を取得できず (Art.45-1)、且つ、物品の引渡は不能となるので、その時点で運送品処分権も消滅すると解される。運送品処分権の移転を受けている所謂Way Billないしその電子的運送記録の荷受人の地位は、この点でもHolderに劣ることになる。B/LからWay Bill化を推進しようとするのなら、運送人に対する損害賠償権請求権に転化する旨の規定が必要であろう。

Art.54は、運送品処分権の行使と、処分権の移転制度を規定する。

Art.57は、本来の運送品処分権の権能とは別に、運送品処分権者は運送人と運送契約の変更を合意できる唯一の者である旨を規定する。そのPara.2・3は、その変更の手續と効力を規定する。

Art.58は、運送品処分権者、運送人がそれを採し当てることができないときは荷送人、次に書類上の荷送人が、運送人又は履行当事者の請求で、追加情報、指図又は書類の運送人への提供義務を規定する。これは本条約が定める運送契約上の相互協力義務の一環と解され、これに応じない不利益は、荷主サイドが運送目的の円滑な実現が阻害される結果を甘受せざるを得なくなるにとどまるものと解される。

Art.59は、運送契約の当事者は合意により、運送品処分権の効力を変更し、又は移転可能性を制限／排除できることを規定する。しかしながら、流通可能のそれや流通不能

の要サレンダーのそれが発行される場合にはそれに記載されるべきで、Art.57-2・3の準用を規定すべきと思われる。

なお、荷送人以外の者が既に運送品処分権者になっているときは、本条の適用はなく、Art.57によることになる。

## 第11章 権利の移転

本章は、流通可能の運送書類／電子的運送記録の流通手続による権利の移転とその効果を規定する。

## 第12章 責任の限度

運送人の責任の限度は、契約明細でより高くする合意がなければ、ハンブルク・ルールと同じくpar package limitation [835 SDR] と物品の総kg当たり [2.5 SDR] limitationのいずれか高い額であるが：Art.62-1、それが遅延によるものであるときは、運賃の [2.5倍] に相当する額に制限され、且つ物品の両者による全損害につきArt.62-1の額を超えないものとされている：Art.63。

請求者が、損害が運送人側の無謀行為によるものであることを立証したときは、運送人は上記の責任制限の利益を享受できない：Art.64。

Art.62 para.2は、ペンディングの表示付であるが、non-localized damageには、その運送契約による運送手段に関する国際条約 [国内法の] 強行規定があるときは、いずれか最も高い責任制限額による旨を規定している。この規定には削除の意見が強い。

## 第13章 提訴期間

Art.65は、本条約に基づく義務違反から生じる請求又は争い（対運送人に限らない）に関する訴又は仲裁の手続の提起期限を2年とするが：para.1、その開始日は、運送人が物品を引渡した日、又は、物品が引渡されておらず又は物品の一部だけが引渡されている場合は、物品が引渡されるべきであった最後の日で、開始日は期間計算に不算入と規定する：para.2。他方当事者により提起されている請求への抗弁又は相殺の目的には、その期間満了後も可とする：para.3。

Art.66は、この2年の制限期間は進行の停止又は中断に服さないが、請求を提起された者は期間の進行中は請求者に対する宣言で、期間を延長できる旨を規定する。

Art.67・68は、有責とされた者による補償請求の訴や契約明細が運送人の特定を欠いていた場合の運送人として確認された者（Art.39-2）に対する訴は、期間満了後でも一定の期間までは提起できることを規定する。

## 第14章 裁判管轄

本章は、運送人と海事履行当事者に対する訴に関するものである。海事履行当事者は、実行海上運送人のほかに、いずれかのport area限りでの所謂localの海事履行当事者業務に従事する者もあるわけであり、Art.71はそれに即した規定になっており、運送人に対する訴との併合も、Art.71の海事履行当事者の管轄裁判所に限られる：Art.74-1。

本条約は荷主に対する訴は特に規制していないので、運送人又は海事履行当事者が責任不存在確認の訴等を提起して荷主の管轄選択の権利を奪うことに規制をかけている：Art.74-2。管轄裁判所は締約国の法廷である（Art.1-29）。

Art.70は、volume contractの当事者間で排他的専属管轄の合意をすることを認め：para.1, volume contractの当事者でない者についても、例えば、運送書類にvolume contractによる専属管轄の合意がある荷受人や所持人も、その法廷がArt.69-(a)の運送人に対する訴の管轄裁判所の一つであれば、その専属管轄の合意に拘束される旨を規定している：para.2。

Art.76は、判決の他の締約国における確認と執行について規定する。

## 第15章 仲 裁

Art.78：仲裁は、仲裁契約で指定されている地又は運送人に対する訴の管轄地（Art.69(a)と同じいずれかの地で、運送人に対する請求者の選択により行われるものとするが：para.2,

仲裁契約がvolume contractによる場合はそのような制約はなく仲裁契約による指定地であり：para.3, volume contractの当事者でない者についても上記Art.70-2の場合と同様の条件でその指定仲裁地に拘束される：para.4。

## 第16章 契約条項の効力

Art.82は、本条約に別段の規定がないときは、

Para.1：本条約に基づく運送人又は海事履行当事者の義務・責任を直接又は間接に排



除し又は制限し、あるいは物品の保険の利益を運送人又は履行当事者に譲渡する運送契約の如何なる条件も、その限りでは無効である旨を規定し、

Para.2：荷送人、運送品委託者、荷受人、運送品処分権者、所持人、又は書類上の荷送人の本契約に基づく義務・責任を直接又は間接に排除し、制限し又は加重する運送契約の如何なる条件も、その限りでは無効である旨を規定する。

Art.83は、Volume Contractsに関する特則であり、前条が言う「本条約に別段の規定」がある最も顕著な場合であり、米国のservice contractsでは、その約定期間にコンテナ二本以上であれば、それで賄われていると言われている。

Para.1～3は、volume contract、即ち、約定の一定期間に一定量の貨物の運送委託と運送の提供を約定し、その運送契約条件に本条約の強行規定からの逸脱を特約する運送人・荷送人間のこの契約は、両者の対等な交渉力で、附合契約でなく個々に交渉して、その強行規定からの逸脱を顕著に明記して定めたものでなければならない旨を規定している。

Para.4は、volume contractによっても、本条約からの逸脱特約を禁じる事項を定めている。

即ち、運送人の責任は、堪貨注意義務を除く堪航注意義務 (Art.15-(a)&(b))、認識ある無謀行為／不作為による損害の責任制限額の利益享受禁止 (Art.64)、のみを特約によっても逸脱禁止とするが、荷主の責任については、物品の適正な取扱や当局の規則や要求に応えられる荷送人の情報・指示・書類の提出義務 (Art.30)、危険物に関する荷送人の無過失責任 (Art.33)、を特約によっても逸脱禁止とし、且つ、そこから生じる如何なる責任についても特約による逸脱を禁止している。

Para.5は、volume contractの契約当事者でない運送人と荷送人以外の者にもvolume contract、を適用する条件を、非常に緩く規定している。例えば、volume contractによる契約条件が組み込まれている運送書類／電子的運送記録の所持人や荷受人が、少なくともそれを呈示して運送人に指図や請求をした時点でその条件を満たすことになる。

このことは、本para5(a)は、前の第四次草案では“Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gives its express consent to be bound by such derogations;”であったが、WGのSecretariatがWGの何らの決定や指示に基づかずに今回の草案整文に際してアンダーライン部分を次の文言に修正してしまったからである (WP.101-54頁の脚注206参照)。→今回の第五次草案：expressly consents

Para.6は、volume contractによる強行規定からの逸脱の利益を請求する当事者は、逸脱の条件が充足されていることの立証責任を負担する旨を規定する。

◎volume contractの導入には多くの国は消極的であり（藤田友敬「新しい国際海上物品運送条約草案—UNCITRALにおける検討状況」79頁・海法会誌復刊49号）、フランス／オーストラリア（A/CN.9/612, WP.88）及び欧州荷主協議会（WP.83 para.27）は強硬に反対したが無視されて本条は採択された。わが国のWG代表が反対ないし批判をした事実は、UNCITRALの公式文書からは窺えない。

FIATAとIMMTA（the International Multimodal Transport Association）も、このようなsea baseの条約が内陸に及ぶ複合運送全体に適用されれば、無用の混乱を惹き起こすだけのものになると、条約の価値を否定している（WP.97 Annex）。

◎ヘーグ・ルール／ヘーグ・ウィスビー・ルールが規制している運送契約の義務・責任は、運送人に対する片面強行規定であり、両条約には次の規定がある。

『Art.5 第一文：運送人は、この条約で定める権利及び免責の全部若しくは一部を放棄し、又は責任及び義務を加重することができる。但し、この放棄又は加重は、荷送人に交付する船荷証券に記載しなければならない。』

大手荷主は、現行の両条約で既に、荷送人の責任・義務の軽減と運送人の責任・義務を加重する特約、船腹提供の保証や運賃の軽減等を運送人にさせている例が少なくない。

対等な交渉力に欠ける中小荷主が不利なvolume contractに追い込まれるかの懸念だけでなく、果たして大手荷主も、運送契約の義務・責任の条約の規定を運送人・荷主両者への強行規定とする原則（Art.82）と、volume contractによる強行規定からの逸脱特約を運送人の義務・責任については殆どの事項について許し、荷送人には殆どの事項について許さない（Art.83-4）本条約に、賛意を表するかは疑問と思われる。

Art.84は、生動物及び一定の他の物品についての例外を定めるが、そのSubpa. (b)は、運送契約がnon-ordinary commercial shipmentsで、流通可能の運送書類／電子的運送記録が発行されないものであるときは、運送人と海事履行当事者両者の義務又は責任を排除又は制限できる旨を規定する。

広範な陸上運送を含む国際海上運送部分がliner serviceである場合は、その海上運送部分のごく一部分であっても、流通可能の運送書類等の発行がなくても、Art.83の適用がない限りはArt.82の適用であるが、non-ordinary commercial shipmentsであれば、運送人は本条で上記のとおり義務又は責任の排除又は制限を、volume contractの場合のような制約もなくできるばかりでなく、広範な陸上運送部分にもそのように運送人の義務又は責任を排除又は制限した本条のSea baseに依存できることになる。

Non-ordinary commercial shipments の拡大解釈を許さない措置が必要と思われる。

## 第17章 条約不適用事項

Art.85は、本条約発効時に効力を有する運送人の物品に対する滅失・毀損の責任を規律する次の国際条約の適用に、本条約は影響を与えない旨の規定である。

(a)航空貨物運送を規律するどの条約も、(b)道路物品運送を規律するどの条約も、(c)鉄道物品運送を規律するどの条約も、(d)内水路物品運送に関するどの条約も。

本条の意味するところは、第一章のArt.1-1で説明した。(b)以下の条約が主としてある欧州諸国の懸念に配慮した規定である。

Art.86は、船主責任の包括的な制限を規律しているいずれの国際条約又は国内法の適用に、本条約は影響を与えない旨を規定する。

Art.87は、共同海損の精算に関する運送契約の条件又は国内法の規定に、本条約は優先しない旨を規定する。

Art.88は、旅客並びに手荷物運送契約への不適用、Art.89は、原子力施設運営者が原子力に関する条約で有責であるときは、原子力事故により生じた損害については如何なる責任も本条約に基づいては生じない旨を規定する。

## 第18章 最終条項

Art.92は、本条約の批准・加盟には、ヘーグ、ヘーグ・ウィスビー、ハンブルク各条約の破棄を要する旨を規定する。

Art.93は、留保は、本条約には許さない旨を規定する。

Art.97は、条約発効の要件に、第[20番目]と[5番目]の国の批准・加盟の二案選択肢を示している。五カ国程度の批准は直ちにあり得るであろうから、World-wideに船社・船主・保険業界・荷主・信用状発行銀行・フレイトフォワードナー業界の取引上の立場を大きく変えようとするこの条約が発効した場合に、仮に我国が批准しなくても及ぼす影響を、近い将来の現実としてしっかり捉えておく必要がある。

以上2008.2.20