

英国法 – 甲板積み運送およびヘーグ・ヴィスビー・ルール English law – Deck carriage and the Hague-Visby Rules

このほどの英国の裁判所の判決では、貨物が甲板積みで運送される場合の運送契約に対し、ヘーグ・ヴィスビー・ルールを適用するか否かについて検討されました。



BBC GREENLAND号事件判決¹では、船荷証券の表面に「甲板積み」である旨を記載することの有効性が検討され、これがヘーグ・ヴィスビー・ルールの適用と貨物の利害関係者によるクレームに対して及ぼす影響について明示されました。

ヘーグ・ヴィスビー・ルール（本ルール）は、本ルール第1条に定める運送および物品に関する契約に適用されます。

「... (b) 「運送契約」は、船荷証券またはこれに類する権原証券が物品の海上運送に関するものである限り、これらの書類に準拠する運送契約にのみ適用される。

(c) 「物品」には、あらゆる種類の物品、商品、製品、品物を含むが、生きている動物および運送契約に甲板積みである旨が記載されており、実際に甲板積みで運送される貨物は除く...」（強調部筆者）

背景

イタリアから米国への航海途次、甲板積み貨物2点が滅失／毀損しました。本件は、これ

について貨物の利害関係者から受けた、船荷証券クレームに関するものです。

船荷証券には、紛争が生じた場合はロンドンでの仲裁が適用されるが、1936年米国海上物品運送法（US COGSA）が適用される場合には運送人は米国での訴訟を選択することができること、運送人がこれを選択した場合には米国の裁判所が専属管轄権を有することが定められていました。船荷証券の表面には、以下の記載がありました。

「甲板積みで運送されるすべての貨物について、甲板積み運送に特有の危険は荷送人／用船者／受取人が負担するものとし、船舶の堪航性の保証については、荷送人／用船者／受取人はこれを明示的に放棄し、その他のすべての点についてはUS COGSAの規定が適用される。」

貨物の利害関係者は、船舶の登記名義人を米国で提訴する一方で、運送人に対してはロンドンで仲裁を行うつもりでした。しかし、運送人が、責任を全面的に回避すること、さらには荷物1個あたり500米ドルというUS COGSAの責任限度額を求めて、米国において貨物の利害関係者への訴訟を提起したのです。これは、貨物が甲板積みであることと、船荷証券の文言上はUS COGSA、ひいては米国の管轄が適用されることに基づいたものです。貨物の利害関係者は、US COGSAの適用を拒否し、ロンドンでの仲裁を開始しました。そして、運送人による米国での訴訟手続継続を制止するよう、訴訟差止命令を求める申立書を英国の裁判所に提出しました。貨物の利害関係者らは、米国における訴訟はロンドンでの仲裁に付託するという船荷証券の合意に違

¹ Sideridraulic Systems SpA and Anr 対 BBC Chartering & Logistic GmbH & Co KG 事件 (BBC GREENLAND 号事件) ([2011] EWHC 3106 (Comm))

反すると主張したのです。これを受けて運送人は、貨物引取人の申立書の送達を棚上げし、英国の裁判所は管轄権を持たないという申立てを英国裁判所に対して行いました。この運送人の申立てが受理されれば、訴訟差止命令は出されないこととなります。

重要な争点

本件の主な争点は、甲板積み運送に対する本ルール適用性でした。本ルールが適用されれば、本ルール第3条第8項に従って、運送人の責任を免除または軽減する船荷証券の条項（US COGSAの荷物の責任限度額等）は、「無効で、効力はない」ということとなります。貨物が実際に甲板積みで運送されていたことに争いはないことから、上記の本ルール第1条(c)のように、貨物が甲板積みで運送される旨が船荷証券に記載されていたか否かが重要な争点でした。

判決

引取人は、船荷証券の条項は、貨物が甲板積み運送された場合に運送の自由と免責を与えるものに過ぎないと主張しました。運送人は、船荷証券の表面の文言は明確であると主張し、また、同一の文言を使用した甲板積み運送がこれまでも同じ当事者間で多数行われており、これが取引慣行となっていたとも主張しました。裁判官は、運送人の主張に同意し、船荷証券には貨物を甲板積みで運送する旨が記載されていたと結論づけました。貨物は甲板積みで運送されていたことから、本ルール第1条(c)の「物品」には該当しませんでした。したがって、本ルールは適用されず、申立書の送達を棚上げすべきであるという運送人の申立てが認められました。

当事者は船荷証券の文言により契約上本ルールを採用したという引取人が行った別の主張に触れておく価値はあります。これは、コンテナが甲板上または甲板下に積み付けられることのあるコンテナ輸送では一般的に行われ

ていることです。本件では、船荷証券の文言は、本ルールが強制的に適用される場合にのみ本ルールを適用するものでしたが、甲板の貨物が本ルールの定義による「物品」ではないので、これには該当しません。

まとめ

船荷証券に盛り込まれた有効な「甲板上」という記載は、ヘーグ・ヴィスビー・ルールが適用されないことを意味するということがよく知られています。本件では、船荷証券の表現方法ゆえに、甲板積みである旨の記載の有効性は、管轄権および荷物の責任限度額の両方にとって重要でした。運送人にとっての成功とは、貨物クレームに対する運送人の責任の上限を1,000米ドルとすることのようです。したがって、今回の判決は、甲板積み運送の場合、船荷証券に甲板積みである旨を確実に示すものとなりました。その記載は、甲板積みで運送する自由を単に示すものではなく、運送中の特定の貨物が甲板積みであることを明示するものであることが重要です。裁判官は、本件では、「is」が挿入されていれば文言はより明確となり、「すべての貨物は甲板積みで運送され…」と読めていたと指摘しました。「荷物10個のうちの10個は、荷送人／用船者／受取人の危険負担により、甲板積みで運送される」とするなど、具体的な記述により状況を明確化することは確かに望ましいことです。この例では、甲板積みで運送される荷物が10個に満たない場合には、甲板積み運送されるそれぞれの荷物に、識別するための目印を付けることが望ましいといえるでしょう²。

本件は、貨物の利害関係者は運送人からの損害賠償額の最大化を図るためにどこまでやろ

² 以下の掲載記事も参照してください。Gard News160号(2001年)「Cargo shipped on deck -- The imperfect bill of lading(甲板積み貨物—不完全な船荷証券)」

うとするのかということ、運送人が米国で訴訟手続を行うことを防ぐために求めた運送人に対する訴訟差止命令という例を挙げて示したのもあります。