

一九七一年イギリス海上物品運送法の成立

——最近の英国新海事立法(1)——

重田晴生

一九二四年に成立した船荷証券統一規約は、現在、世界の主要海運国の大半を含む三十数カ国の採択をうけ、文字通り、海上物品運送人の責任と義務の領域にあって世界法たる地位を占めている。

ところで、この統一法が世に送り出されてすでに約半世紀、この間における社会経済基盤の著しい変動(特に世界的なインフレ傾向、通貨の下落など)やコンテナによる輸送技術革新の目覚ましい進展は、法と実際との間に大きなギャップを生み、また、条約解釈の食い違いは、各国国内法の乖離をもたらすに至った。このため、特に一九五九年の万国海法会リエカ会議以降、条約改正の動きが活発化し、万国海法会の「船荷証券条項委員会」(Sub-Committee on Bill of Lading Clause)を中心に、条約の全般にわたる改正問題が検討された。その結果、一九六三年六月の万国海法会ストックホルム総会におい

て、船荷証券条約の一部改正案(いわゆる *Wishby Rules*)が纏められた。そして、この万国海法会の改正案は、一九六七年五月、ブラッセルで開催された第十二回海事法外交会議の審議に付され、その一部を成立させるとともに、一九六八年二月の同外交会議(特別継続会)において懸案事項を審議し、最終的に、八項目にわたる「一九二四年船荷証券条約の改正に関する議定書」が採択される運びとなった。

ところで、この度、イギリスは、一九七一年四月八日附をもって、「一九七一年海上物品運送法」(Carriage of Goods by Sea Act 1971, c.19)を公布した。⁽¹⁾(正文は本稿末参照)。

本法は、現行法である「一九二四年海上物品運送法」(14&15 Geo. 5, c. 22)を改廃すべき新立法であり「なお、新法の発効日は別に枢密院令によって指定される(新法第六条五項)」、その内容は、明らかに、一九六八年のブラッセル議定書の国内

法化を図ったものである。

一九七一年海上物品運送法の立法形式は、一九二四年法と同様であり、イギリスに特有の六カ条の規定、および「附則」(Schedule)中の「The Hague Rules as amended by the Brussels Protocol 1968」と題しておかれる一〇カ条の規定とから成る。いま、本法におかれる六カ条の規定を、その条文タイトルから示せば、修正ヘーグ・ルールの適用(一条)、締約国その他(二条)、規則の適用ある契約に堪航能力の絶対的担保が黙示されない(三条)、イギリス属領に対する本法の適用その他(四条)、イギリス属領内の港からの運送に対する規則の適用拡張(五条)、および補遺規定(六条)、に関するものである。一方、「附則」中の一〇カ条は、すべてブラッセル議定書に忠実な規定である。

本稿は、この新しいイギリスの海上物品運送法の内容を、特に現行の一九二四年法との関係で、紹介しようとするものである。ただ、新法の誕生後間もない現時点においては、正式条文以外ほとんど依るべき資料をもたないから、ここでの紹介は、極く簡単なものでしかありえない。また、新法の「附則」中に忠実に収められたブラッセル議定書自体の詳細な解説は、本稿の予定しないところであるから、すべて他の研究資料に譲ることとし、⁽²⁾できるだけ言及を避けた。以下、本稿では、(1)適用範囲(2)船荷証券記載の効力(3)出訴期限(4)責任の制限(5)運送人の履行補助者の権利、の各側面から、新法の内容をみてい

くことにする。

(1) 海上物品運送法(修正)法案は、すでに早くから議会に提出され、前政府の末期、すなわち一九七〇年五月の議会解散直前にはば成立寸前までいったが、上院の最終閣門で法案の或る修正条項に対し海運業界の反対があったため流案となっていた。これが、現政府の下で再び上程され、一九七一年四月八日、ようやく国王の裁可を得ることができたのである。

(2) 船荷証券条約の改正および一九六八年ブラッセル議定書に関する研究資料には、次のようなものがある。石井照久「船荷証券条約の改正」海法会誌復刊一一号三頁以下、小町谷操三「海事法の急速な国際的統一の傾向」海事条約の研究二九五頁、特に三二三頁以下、鴻常夫「第十二回海法外交会議の成果について」ジュリスト三八二号一一〇頁以下、谷川久「船荷証券条約及び海難救助条約の改正」海法会誌復刊一三三三頁以下、高橋正彦「ヘーグ規則の改正問題」海事問題研究一七卷一〇号一頁以下、小林友次「一九二四年船荷証券条約の改正」海運四八八号八四頁以下、庄野正則「海事私法統一条約の最近の動向」海運四五三号二二頁以下。

一 適用範囲

沿岸貿易 一九二四年海上物品運送法(以下、単に一九二

四年法・前法⁽¹⁾は、沿岸貿易 (coasting trade) を適用の範囲外としていた。本法第四条は、規則第六条〔特殊運送品に関する特約の許容規定〕の沿岸貿易に対する適用修正を定め、「規則第六条は、大ブリテンまたは北アイルランドの港より同地の他の港、またはアイルランド自由国の港への船舶による海上物品運送に関しては、同条文にいう特殊運送品がすべての種類の運送品に関するものとして、かつまた同条の二項但書の規定が削除されたものとして適用される」とする。すなわち、イギリス諸島の港を目的とする沿岸貿易の運送にあっては、それが船荷証券に従う運送であると否にかかわらず、公序に反しない範囲内で運送人と荷主間の船積に関する一切の特約（ただし船舶の堪航担保義務の特約は除く）が許容されるのである。

これは、立法当時のイギリスにあって、沿岸貿易の撤荷取引の実務が船荷証券を発行せずに行なわれていた常態と、同国において久しく尊重をうけてきた「契約自由」の原則に対する制限を船荷証券によって証明される運送契約の範囲に限定する海上物品運送法の目的⁽²⁾に照し、特別に、沿岸貿易を適用範囲から除外したのである。それゆえ、前法の下における沿岸貿易運送は、たとえそれが船荷証券に従って行なわれるものであっても、本法の適用がなかった。

これに対し、一九七一年海上物品運送法（以下、単に一九七一年法・新法という）は、もはや一九二四年法第四条のような場所的制限規定を置かないから、いやしくも船荷証券によって

証明される運送であれば、沿岸貿易といえども等しく海上物品運送法の適用をうけることになる。

往航船荷証券

一九二四年法の第一条は、その場所的適用範囲を定め、「大ブリテンまたは北アイルランドの何れかの港より大ブリテンまたは北アイルランドの内外を問わず他の港へ物品を運送する船舶による海上物品運送に関しては、本法の諸規定に従うのほか、規則が効力を有する」とする。したがって、イギリス海上物品運送法の適用は、「往航船荷証券（輸出船荷証券）」(outward B/L)、すなわち、大ブリテンまたは北アイルランドの諸港からの物品運送契約を表彰する船荷証券にのみ限られ、大ブリテンまたは北アイルランドへ向けての船荷証券（復航船荷証券 homeward B/L）には及びうるものではない。

一九七一年法も、契約当事者間の特約なき限り、なお往航船荷証券のみを適用対象とし、その点では、前法の原則から離脱するものではないが、ただ以下のように、その適用範囲はかなりに拡張された。すなわち、新法の適用範囲は、従来のように船積港が英連邦 (U.K.) 内の港にある船舶による海上運送契約にとどまらず（本法第一条三項）、さらに、船荷証券が締約国 (Contracting State)⁽³⁾ 内において発行された場合、または物品運送が締約国内の港からのものである場合の、相異なる二国間の運送契約にまで、効力が及ぶことになったのである（附則一〇条(a)・(b)）⁽⁴⁾。

また、以上のような制定法に基づく適用範囲の拡張に加え

て、新法は、次のように規定して、契約当事者の合意になる海上物品運送契約に対する本法の適用を明規する。

まず、附則第一〇条(c)は、「本規則の規定は、船舶・運送人・荷送人またはその他の関係者の国籍のいかんにかかわらず、船荷証券に含まれるかまたはそれにより証明される契約において、本規則またはそれに効力を与えている国内立法が契約に適用されるべきことを規定する場合に、異なる二国内の港間における物品運送に関する一切の船荷証券に適用せられる」とする。また、新法の第一条六項は、「規則第一〇条(c)の規定にかかわらず、規則は、(a) 船荷証券に含まれるかまたはそれに証明される契約において、規則が当該契約を支配する旨明規する一切の船荷証券および、(b) 非流通証券である旨が記載された受取証に含まれるかまたはそれに証明される契約において、規則が受取証が船荷証券であるがごとく当該契約を支配する旨明規する場合の一切の受取証、に対して法律的効力を有する……」と定める。

まず、海上物品運送法の適用を、規則を撰取する国内法により規律される物品運送契約に拡張を図る前者の新規定に関しては、すでに、イギリスの国際私法の原則上、一九二四年法の適用は締約国法に規律される運送契約にも肯認されていたところであり、その点では、明文化の意味以上に、特に実質的な変更はない。なお、本規定により、一九二四年法第三条が指示するいわゆる「至上約款」(paramount clause)の要件、および

Vita Food Product v. Unus Shipping Co. 1939 A.C. 222 判決に現われたような問題は抑えられることになる。

これに対して、本法第一条六項の規定は、本法の第一条四項が本法の適用を船荷証券に従う運送のみならず、「一切の類似の権利証券」(any similar document of title)に従う運送にまで認めることと併せて、新法の大きな改正点の一つである。この点は次に項を改めて検討する。

権利証券

一九二四年の規則第一条(b)は、同法の適用をうける「運送契約」を、「船荷証券またはこれに類似の海上物品運送に関する権利証券により証明される運送契約のみをいう。備船契約に基づいて発行される船荷証券またはこれに類似の証券については、その証券が運送人と証券所持人との関係を規律するときは前記の船荷証券に含まれる」と定め、その適用範囲を、運送契約の証たる船荷証券または準船荷証券によって表彰される海上物品運送契約に限定する。ここにいう船荷証券については、本法および他の制定法に定義はないが、それが、古くからの商事慣習上、運送品の受取と運送契約条件を証明する証券であることは明らかである。そして、かかる船荷証券は、一つに権利証券(document of title)としての機能を有することから、譲渡証券(transferable document)であり、また、一八五五年船荷証券法(Bill of Lading Act 1855)第一条の(8)規定に照して、流通証券(negotiable instrument)たる性格を有する。したがって、上記規則第一条六項にいう「船荷証

券の解釈としても、それが取引の慣習上譲渡性のある船荷証券に限られ、また主に流通証券たる性格のものである。(9) これに対し、同条にいう「類似の権利証券」(similar document of title)なる概念は必ずしも明確ではない。この文言は、カナダ水上物品運送法 (Water Carriage of Goods Act 1910) 第五条の規定に発し、これが本法の母法たる統一条約に採用されたのは、一九二一年の Diamond Alkali Co. v. Bungeons, 3K.B.44判決において受取式の船荷証券の効力が否定されたことにあるといわれる。(10) それゆえ、その概念は、一般にその第三条七項の規定とも併せ、受取船荷証券 (Received B/L) を指すものと解されるほか、イギリスの判例学説は、非流通性の貨物受取証や貨物輸送証 (sailing bill) および権利証券性が否定される本船受取証 (メーツ・レシート) などを、いずれも右の概念に包含されないものと解しているから、結局、本法の適用をうける海上物品運送契約は船荷証券に表彰される (covered by bill of lading) 契約に限られるということになる。

一九七一年法は、その第一条四項において、「本条第六項により、海上物品運送契約が船荷証券または一切の類似の権利証券の発行につき明示ないしは黙示に規定する場合のほかは、本条の条項は附則の条項を一切の運送契約に適用のあるものとして解してはならない」と定めた。すなわち、本規定によれば、単に船荷証券に従う運送のみならず、「一切の類似の権利証券」(any similar document of title) に従う運送にもまた、

海上物品運送法の適用があるのであり、また、特に同条第六項(b)では、規則の効力が、「非流通証券である旨が記載された受取証に包含されまたはそれによって証明される契約が、規則は受取証が船荷証券であるかのごとく当該契約に適用あると明示的に定める場合の一切の受取証」に対して及びうるものとされるから、新法の下では、実際界にあつて House B/L と通称される運送取扱業者の発行する受領証 (forwarder's receipt) やコンテナ受取証 (container receipt) なども、その運送契約が規則の適用について明記する場合には、本法の適用をうけることになる。(13)

(1) 統一条約はすべての海上運送契約に適用されるのが理想であろうが、条約には、イギリス代表の提案によって、各国が沿岸貿易に対する適用を留保できるものとされた (署名議定書留保第二)。

(2) 沿岸貿易に関しては一九二三年の上下両院の合同委員会における法案審議段階でも多に議論のあつたところである。特に、貿易業者等から沿岸貿易に対して船荷証券の発行を必要とせしめるとして反対意見があつたため、法文上それが完全に適用範囲外とされる旨を明規したのである。Cole, Carriage of Goods by Sea Act 1924 (3ed) p. 120.

(3) 「締約国」については、枢密院令 (Order in Council)

がこれを指定する(本法第二条一項)。

(4) Schmitthoff は、この点の改正の意義を外国運送とイギリスの仲裁との関係で次のように説明する。「いま仮に、オランダがブラッセル議定書の批准国でブラジルが未批准国であると仮定した場合に、アムステルダムからリオまでの運送がブラジル法を固有法とする船荷証券に従って行なわれ、紛争がイギリスの仲裁解決に委ねられたる場合、仲裁人は、たとえ規則が船荷証券または運送契約の下で適用されないとしても、新法の規則第一〇条(b)の下で規則を適用しなければならぬことになる」。Clive M. Schmitthoff, *Carriage of Goods by Sea Act 1971*, [1971] J. B. L. 192.

(5) 一九二四年法の第三条は、国内発行の船荷証券中に「規則」の適用に関する表示を明規すべしとする。したがって、イギリスの船荷証券中には例外なく「本証券はイギリス法に従って有効である」旨の約款(至上約款)が挿入されている。

(6) 本件では、船荷証券がニューファンドランドで発行された。同国の一九三二年海上物品運送法第三条(イギリス法の第三条に同じ)は、至上約款の挿入を指示しているにもかかわらず、本件の証券にかかる記載がなく、イギリス法の適用をうける旨が明規されていた。Nova Scotia で積荷の損害賠償訴訟が提起され、船主が船荷証券中の免責

約款を援用できるかが争われた。枢密院司法委員会は、至上約款に関する規定は指示的(directive)なもので命令的ではないとし、同約款を欠く船荷証券の有効性を認めた上で、イギリス法に従って解決すべきものと判決した。

(7) 英法の学説は、船荷証券の機能を運送契約の証拠たる機能、物品の受領証としての機能、および権利証券たる機能の三つに分類する。Chorley, *Shipping Law* (6ed), p. 101, 147, *Payne's Carriage of Goods by Sea* (8ed), p. 40. 船荷証券が権利証券であるということは、その証券の所持イコール物品の法律的占有を意味し、証券所持人は、目的港における物品の引渡請求権を有するほか、運送中は船荷証券の譲渡により運送品の処分をなすことができる。なお、「document of title」なる文言は、一八八九年問屋法(The Factor Act 1889)、一八九三年物品売買法(Sale of Goods Act 1893)、およびカナダ水上物品運送法などの中にみられる。

(8) 同法第一条は、「船荷証券上の荷受人および船荷証券の譲受人に訴権が移転した場合には、彼らは当該貨物につき恰も彼らと運送人との間で直接運送契約が締結されたと同様の責任関係に服する」とする。

(9) 船荷証券は、権利証券として、取引の慣習上常に譲渡性を有する(transferrable)ものとされ、規則第一条(b)の文言との関係でもそうしたものに限定される。また

船荷証券の流通証券性については、規則第一条(b)の解釈の
関係では、同第六条が一定の非流通性の受取証に本法の適
用を企図するから、厳格に流通証券だけに限定されるとは
いえない。Carver, *Carriage by Sea* (12ed) vol. 1 s.
251.

(10) 受取船荷証券の有効性をめぐって、一九二四年以前の
イギリス判例は混乱していた。たとえば、*Marlborough
Hill v. Cowan & Sons* (1921) 1A. C. 444. では、受
取船荷証券が一八六一年海事裁判所法の意味する船荷証券
にあたることされた反面、ほぼ同期に出された *Diamond
Alkali Co. v. Bourgeois* (1921) 3K.B. 443. では、C.I.
F 契約における提示証券として、受取船荷証券が適当な船
荷証券ではないと判示されている。

(11) 受取船荷証券についてのイギリス学説を本法との関係
でみると、船荷証券とみる見解と類似権利証券に含める見
解とに分かれる。カーヴァーは、本法第三条三項が運送人
が「物品を受取った」後はそれが船積されると否にかか
わらず、荷送人は「船荷証券」の発行を請求できるとする
から、受取船荷証券は本法との関連で明白に船荷証券であ
るとする。Carver, *op. cit.*, s. 252. また、チャーレーも、
C.I.F 契約における提示証券としては受取船荷証券が船積
船荷証券でないと認めながらも、本法との関連では、第三
条七項が、受取船荷証券に運送船名その他の適切な事項が

記載されれば船積船荷証券と看做される旨を明記してい
る点を指摘し、カーヴァーと同様に前説に立つ。Chorley,
op. cit., p. 154.

(12) Carver *op. cit.*, s. 252.

(13) Schmitthoff, *op. cit.*, p. 192.

二 船荷証券記載の効力

イギリス海上物品運送法の第三条四項は、運送品の主要記
号、個数・容積もしくは重量、および運送品の外観状態に関す
る船荷証券上の記載事項については、運送人がその記載通りの
物品を受取ったことの一応の証拠 (prima facie evidence)
となる、とする。これは、船荷証券の効力に関する伝統的なイ
ギリス判例法(コモン・ロー)および一八五五年船荷証券法の
基本的な立場に一致する。しかし、船荷証券記載文言の確定的
効力を否認し、単に推定的な証拠力(すなわち運送人側の反証
が許される)しか認めない立場は、船荷証券が未だ契約当事者
たる荷送人の手元に留まる限りではさほどの不都合はないとい
え、ひとたびそれが流通におかれ、第三者に譲渡されたる場
合には、証券所持人の地位は極めて不安定な状態におかれるこ
とになる。この点、イギリス判例は、右の船荷証券記載事項
のうち、特に「運送品の外観状態」(apparent order and
condition)の証拠力については、善意の証券譲受人に対する
関係で、いわゆる禁反言の原則 (doctrine of estoppel) の

適用を認め、運送人は船積時に外観上良好状態でない旨の反証を挙げえないものとして⁽²⁾いる。したがって、英法における船荷証券の記載文言はこの範囲で、強い証拠力を有し、証券譲受人の地位が確保されている。

一九七一年法は、推定的効力を定める旧法の原則を留保しながらも、新たに、本法第三条四項の末尾に但書を追入し、「ただし船荷証券が善意の第三者に移転されたときには、反証は許容せられない」とした。これにより、運送人と善意の船荷証券譲受人との間における証券記載の証拠力は、その識別記号、物品の数量、外観状態のすべての文言に関し、確定的証拠 (conclusive evidence) たるものとなった。換言すれば、新法の立場は、「外観上良好状態」に関する限り、従来のイギリス判例 (Silver v. Ocean Steamship Co. 1930) の解釈と一致をみたわけである。

(1) 船荷証券法第三条は、「荷受人または有償譲受人の手中にある貨物が船積された旨を表わすすべての船荷証券は、船荷証券に署名せる船長等に対しては船荷証券に記載される通り船積されたということの確定的証拠である」とする。本条は、署名者 (船長、ブローカーなど) に対する関係で船積に関する船荷証券の記載に確定的効力を認める規定であるが、船主に対する関係では、あくまで推定的効力を認めたに止まり、したがって船主は、船荷証券を買っ

た正当な譲受人に対して表示の誤りを立証することができ
る。大橋光雄・海上物品運送法論七三、七六頁。Carver,
op. cit., s. 79, Chorley, op. cit., p. 167.

(2) Silver v. Ocean Steamship Co. (1930) 1 K. B. 416. 本件では、汽船A号が上海で積取った冷凍卵の缶詰二箱が、揚地ロンドンで荷揚中に損害を生じた。船荷証券は、外観上良好状態で船積された旨記載され、また、COSAが適用されることになっていた。同法の第四条二項によれば、船主は包装の不完全から生ずる滅失・損傷に対し責任がなく、また船荷証券には、「The following are not to be deemed sufficiently packed... (d) unprotected pieces」と規定されていた。控訴院は、「船主は貨物が良好状態で船積されたとの船荷証券を交付したのであるから正当な検査によって発見できたはずの船積前における損害を反言することはできない」旨判示し、また、船主の主張する船積前の切込損害と荷造の不完全の理由を斥けて、船主に対して損害の六割に当る賠償責任を判決した。

三 出訴期限

英法上、損害賠償に関する訴訟は、財産に対する不法行為訴訟および単純契約に基づく訴訟とも、六年の期間内に提起されなければならない⁽¹⁾。運送品の滅失・損傷に対する損害賠償請求もまたこの例外ではなく、特に船荷証券ないし備船契約書上こ

れと反対の定めがある場合を除き、この六年の一般原則に従うものと解されている。しかしながら、迅速結了を本旨とする商取引の場合には、訴訟提起に關してもできるだけ速やかにこれを予測・確定しうる必要があるため、各種の商事契約にはいずれも短期の出訴期限が特約されるのが常態である。この点、海上物品運送契約の実務においても、運送人は、しばしば船舶の到着後ないし運送品の引渡後一カ月内に請求なきかぎり運送品に關する一切の責任が消滅される旨の特約をなし、一方で重要証拠の消滅を回避するとともに、他方において荷主からの裁判請求を實際上不可能なものとしていた。以上に対し、一九二四年法の規則第三条六項(第4文)は、一年の提訴許容期間を定めて、「貨物の滅失または損傷についての運送人および船舶のすべての責任は、いかなる場合においても、運送品の引渡後または引渡されるべき日から一年以内に訴が提起されないときは消滅する」とする。ただこの一年の出訴期限に対しては、早くからイギリスの荷主および貨物保険者間に期間延長を要望する声があり、その結果、イギリスにおいては、一九五〇年八月一日成立のいわゆる「金約款協定」(Gold Clause Agreement)によつて、二年に期間延長が許されている点を留意すべきである。すなわち、その第四条は、運送人は(イ)十二カ月以下に最も明細なクレームの通知がなされないか、あるいは(ロ)荷送人または保険者に必要な情報の蒐集およびクレームの提起に不当な遅滞がない限り、荷送人の要求するところに従

い、出訴期間をさらに十二カ月延長することができる、とする。

ところで、出訴期間の延長は、いわば荷送人に有利な特約として、一九二四年法の下においても許容されたが、ただそれは、船荷証券における明示条項による方法を要件とされたため、その延長特約は必然的に訴訟原因が発生する以前のものである必要があった。

一九七一年法は、上記規則第三条六項(第4文)を改めるにあたり、一年の出訴期限はそのまま原則としたが、新たに、その一年の期間が訴訟原因発生以後の当事者の合意(合意の方式は不問)によつて延長が許容される旨の一文を追加した。すなわち、「第六項二を条件として、運送人および船舶は物品の引渡または引渡されるべき時から一年以内に訴が提起されない限りいかなる場合にも物品についての一切の責任を免除される。ただしこの期間は、訴訟原因発生後当事者が合意すれば延長することができる」と改めた。なお、ここで新法は、一年の出訴期限が適用される場合を、「物品に關する」(in respect of the goods) 一切の責任とし、前法の「(物品の) 滅失または損害に關する」(in respect of loss or damage) の字句を改めている。これは、主に延着損害(delay)等との關係で法の適用を明確化するものと思われるが、しかし、すでに英法は、一般に滅失・損害の意味を、物理的な損害のほか遅延損害をも含むべきものと解しているから、特に内容的な変更はない。

次に、一九七一年法は、附則第三条六項の後に、第六項の二を新設し、「第三者に対する補償請求の訴訟は、事件を取り扱う裁判所の法律により許容された期間内であれば、前項に定められた一年の経過後といえども提起することができる。ただし許容期間は償還請求の訴を提起した者が請求を示談解決するか、または訴訟手続開始の通告をうけた日より三カ月を下らないものとする」と定める。本規定の意義は、たとえば、いわゆる通し運送の場合において第二次運送人の負担すべき損害につき支払をなした第一次運送人が行なう償還請求や、再運送契約における再運送人と主たる運送人間の内部求償、あるいは荷役業者の不当積付による損害について使用者である運送人が荷役契約に基づいてなす償還請求、などの場合にあると考えられるが、ただ、英法の場合、そうした第二次的請求に関しては、一年の出訴期限が決して強制的なものではないため、この新規定の意味はほとんどないとい⁽⁴⁾いていい。

(1) 一九三六年出訴期限法(The Limitation Time Act 1936) 第二条一項(a)。出訴期限の六年は一般原則である。したがって、出訴期限について当事者の特約ある場合、または制定法が別に出訴期限を定める場合についてはこの限りでない。制定法による出訴期限の一例としては、捺印契約に基づく訴訟の十二年(出訴期限法第二条)、ネグリジェンス・ニューサンス等による身体傷害の三年(一九五四年出

訴期限改正法第二条一項)、事故死の三年(一九五四年改正法第三条)、などがある。

(2) 裁判所も、この種の特約を有効なものとしていた。指導判例としては Moore v. Horris(1876) 1 A. C. 318. 本件は、紅茶の運送が準拠した船荷証券中の「No damage that can be insured against will be paid for, nor will any claim whatever be admitted unless made before the goods are removed」なる約款が有効と判断された事件である。

(3) 一年以内という提訴期間は、荷主にとってはとかく訴訟提起に関して決断をなしえぬままに許容期間を迎えがちなであり、また、保険者にとっても提訴に必要な書類が期限内に入手しえないために、運送人が期間延長に合意しない場合に提訴のチャンスを逸することもあって、その延長が望まれていた。

(4) F. J. J. Cadwallader, CoGSA 1971, Modern Law Review vol. 35, p. 70. 444's note(17).

四 責任の制限

一九七一年法の重要な改正点は、種類・価額の通告なき物品に対する運送人の損害賠償責任の制限について定める附則第四条五項に関するものである。

まず第一は、責任限度額の規定である。一九二四年法は、一

包装または一単位当りの運送人の責任限度額を一〇〇ポンドと定めていた。ただこの金額は、特に第二次大戦後の商品価値の上昇とスターリングポンドの金本位離脱に伴い、その妥当性が疑問とされた結果、一九五〇年八月一日、イギリス海法会の肝入りで、海上保険業界および荷主側と、船主および船主相互保険組合側との間で合意が整い、一包装または一単位当りの責任限度額は二〇〇ポンドの金額まで増額されている⁽¹⁾。これに対し一九七二年法は、新たに貨幣価値変動の影響を排する金フラン(ポアンカレフラン)をベースとするとともに、責任制限金額および計算方法を一層現実的な形に合わせ、物品の滅失・損傷に関する運送人の責任は、一包装または一単位当り一〇、〇〇〇フランに相当する金額、または滅失もしくは損傷した物品の総重量の一キログラム当り三〇フランに相当する金額、のいずれか高い方に制限しうるものと改めた(附則第四条五項(a)号)。

第二は、コンテナによる海上輸送という新たな運送型態の出現に対処したコンテナ条項の挿入である。すなわち、巨大なコンテナ貨物が、海上物品運送法上の「一包装または一単位」(one package or one unit)と看做されるかという「責任制限規定の適用方法に関して当然に生ずべき疑問に対する解決策である。ただし、ヘーグ・ルールの規定に忠実なイギリス海上物品運送法の解釈としては、貨物はすべて包装物か船積単位(shipping unite)か、いずれかのカテゴリーに分類されるべきものとされており、アメリカ海上物品運送法のような運賃単位

位(freighting unit)の解釈をめぐる複雑な問題が起らないこともあって、現在まで、イギリスの法廷はコンテナ貨物と責任制限単位の紛争をまったく経験していない⁽³⁾。

ところで新法は、いよいよ本格化するコンテナ輸送時代に備え、次のような巧妙な方式で責任制限額適用の基準を決定している。すなわち、コンテナ・パレットその他これに類似の運送用具内に積付られた梱包または単位が船荷証券上に明記される場合には、その中品の個々が規則にいう包装または単位と看做され、その各々に対して責任制限額が適用される一方、船荷証券にそうした記載がない場合には、コンテナ・パレット等そのものが運送人の責任制限の基準たる包装または単位と看做される、とする(附則第四条五項(c)号)⁽⁴⁾。

新法は第三に、運送人による責任制限が、「損害を生じさせる意図をもって、または無謀にかつ損害発生のおそれがあることを認識して行なった運送人の作為ないし不作為により生じた損害」については認められない旨を規定する(附則第四条五項(e)号)。これは、一九六一年航空運送法(Carriage by Air Act 1961)、および一九六五年道路物品運送法(Carriage of Goods by Road Act 1965)など、イギリスの一連の現代的な運送立法と歩調をそろえた規定であり⁽⁵⁾、はじめて、海上物品運送の法域に "faute lourde" すなわち「重過失」(Gross negligence)の概念を導入した規定である。したがって、新法の下における海上運送人は、その運送債務の履行上の重大な

過失に起因した運送品の損害についてはその全額に対し賠償の責に任じなければならない。ただ、この点、認識 (knowledge) という要素が差し込まれた注意義務の内容をいかに決定すべきかは、英法上決して容易な問題ではないから、将来、イギリスの裁判所がこれをどう解釈するか大いに注目されるところである。なお、通告価額の証拠力、法定責任最高限度額以上の制限額の特約許容、および運送品に関する虚偽通告に関して定める第四条五項の(f)号・(g)号および(h)号は、従前からの条項である。

(1) 金約款協定第二条は「クレーム(訴訟上のものと否とを問わず)に関する船主の責任は、当該運送契約に適用のある法において異った金額が規定されていても(運送品の性質および価額が船積前に荷送人によって通告され、かつそれが船荷証券面に記載されていない限り)、一包装または一単位当り二〇〇ポンドに制限されるものとする」とする。

(2) 一フランは純度千分の九百の金六五・五ミリグラムよりなる一単位をいう(附則第四条五項(d)号)。また、英貨の換算は、適宜に statutory instrument によって指定される(本法第一条五項)。

(3) イギリスの船主と荷主間には、「包装」について、それが箱、カートン、束またはパーセルなど運送のため物品

を容れるものをいう、という共通の理解ができていようである。「包装」概念を取り扱ったイギリス判例は極めて少ない。代表的判例を示せば、物品を収めた鉄道貨車 (railway wagon) が「包装」とされた事件 (whaite v. Lancs and York Ry, 1874, L. R. 9 Ex. 67)、未梱包のモーター機械が「包装」でないと言われた事件 (Studebaker v. Chalton S. S. Co., 1938, 1 K. B. 459) などがある。カーヴァーは「これらはいずれも「単位」と考えることもできるとする。Carver, op. cit., s. 301. note(42).

(4) Schmitthoff は、本条を次のように註解する。「たとえば、船荷証券が「コンテナ一個は雑貨を含む」と表示する場合にはコンテナ自体が包装または単位となり、コンテナに収められた物品の個々が記載される場合にはそれらの各物品が各包装または単位となる。また、船荷証券が特にコンテナ内の二、三の物品のみを記載し、その他の中品を記載しない場合には、個々に記載された品目は最高責任制限額の各包装であり、コンテナ中品の残部は重量方式で制限される」。Schmitthoff, Export Trade, (5ed) p. 321.

(5) 一九六一年航空運送法附則第二五条、一九六五年道路物品運送法附則第二九条一項。前法は一九五五年のいわゆるハーグ改正法を採用した国内法であり、後法は一九五六年のいわゆるジュネア条約を採用した国内法である。

五 運送人の履行補助者の権利

一九七一年法の最も注目すべき改正は、次のように規定する附則第四条の二にある。「(1) 本規則に定められた抗弁事由及び責任制限は、訴訟が契約に基づく不法行為に基づくことを問わず、運送契約による物品の滅失または損害に關し運送人に対してなされた一切の訴訟に適用される。(2) かかる訴訟が運送人の使用人または代理人(かかる使用人または代理人は独立の契約者ではないもの)に対して提起された場合には、かかる使用人または代理人は、運送人が本規則に基づいて援用しうる抗弁事由および責任制限を援用することができる。(3) 運送人及びかかる使用人並びに代理から支払わらるべき金額の総計は、本規則に定める制限額を超えないものとする。(4) ただし、運送人の使用人または代理人が損害を発生させる意図をもって、または無謀に、かつ損害発生のおそれあることを知りながらなした作為または不作為により損害の発生したことが証明された場合には、その使用人または代理人は、本条の規定を援用することができない」。

まず第一項は、運送人に対して損害賠償責任の訴を提起する荷主が、その訴因を過失その他の不法行為(tort)に求めることによって、規則第四条五項所定の最高責任限度額を潜脱することがないよう企図された規定である。ただ、英法上、不法行為責任の追求という側面行動に対しては、裁判所がそれを契約

当事者の意思と認めがたいとして消極的に解釈しており、また海上物品運送法の立法趣旨に違反するとも解されてきたから、本項に特別新しい意味はない。

これに対し、運送人自身が享受しうる免責・責任制限等の利益を運送人の使用人(servant)および代理人(agent)に対しても拡張する第二項の規定は、もつとも重要な改正点である。そもそも、運送人の権利と免責に關して定める規則第四条は、一般に運送人(船舶所有者または備給者)および船舶を対象とした規定であり、したがって、その適用範囲は、それ以外に海上運送契約の履行に携わる補助者(船長・海員、ステベ・水先人・曳船主・解舟業者など)には及ばない規定であると解されている⁽¹⁾。かつて英法においては、一九二四年の上院判決(Elder, Dempster v. Zockonis)⁽²⁾を発端として、履行補助者自身の独立の不法行為責任を否認するいわゆる「代位免責」(vicarious immunity)の法則が確立され、これが、広く内外の判例および主要学説の支持をあつめていたが、⁽³⁾その後、Cosgrove v. Herfall (1945) 62 T.L.R. 140. 判決(陸上運送事件)⁽⁴⁾および通称ヒマラヤ・ケースとして国際的に著名な Adler v. Dixon (1955) 1 Q. B. 158. 判決(旅客運送)において、被害者から直接に不法行為責任の追求をうけた履行補助者(運転手・船長)に対し、裁判所が、運送契約の当事者でない点を理由に過失免責約款援用の抗弁を拒否したことから、代位免責の法則は急速に凋落した。そしてこの判決以降、本法則の海上物品運送契約

への拡張と規則にいう最高責任限度額の実際引上げを防衛するため、船荷証券の実務においていわゆる Himaraya clause (なすし Adler v. Dixon clause) を挿入する方法が慣行化したことは周知のところである。

一九七一年法は、右のように、運送人の履行補助者のうち、「使用人」および「代理人」に対する法の適用を明規し、これまで、海上運送の現代実務に適合しないとして常に批判を浴びながらも、イギリス判例法がなお overrule できなかった *privity of contract* の原則を、立法的に排除した。したがってまた、ヒマラヤ・クローズの意義もその限りでまったく失なわれた。なお、本項と同趣旨の規定は、すでに一九五八年商船法 (Merchant Shipping Act 1958) の第三条二項⁽⁵⁾ および一九六一年航空運送法附則第二五A条の各規定にみることができ。

また第二項に関しては、履行補助者の範囲から、特にいわゆる「独立契約者」 (independent contractor) が除外されている点も注目される。ここにいう独立契約者として問題になるのは、主に荷役業者 (ステベ) や船舶修繕業者等であろうが、すでに荷役業者との関係では、一九六二年の Midland Silicon Ltd v. Scrutton, 1 All E. R. 1 判決⁽⁶⁾ および最近の York Products Pty Ltd v. Gilchrist Watt and Sanderson Pty Ltd (1970), 2 Ll. Rep. 1, P. C 判決が、イギリス契約法にいう *privity of contract* の法則 (契約の当事者のみが

契約に基づいて訴えることができるという法則) を固持し、荷役業者による海上物品運送法および船荷証券約款の責任制限の援用を否定しており⁽⁷⁾、その点では、新法による実質的改正はない。ただし、英法上 “independent contractor” なる概念は多少不明確であり、特に運送人の “agent” との関係で困難な問題があるほか⁽⁸⁾、運送人と独立関係に立たない荷役業者の地位や、船荷証券約款中に荷役業者等が制定法上の利益を援用できる旨特約された場合の解釈については⁽⁹⁾、すべて今後のイギリス裁判所の判断に俟たねばならない。

このほか、第三項は、前第二項の趣旨が没却されない配慮としておかれた規定であり、また、第四項は、第二項の適用を無制限に許さない趣旨からの規定である。いずれも、一九六一年航空運送法附則第二五A条一項・二項および一九六五年道路物品運送法第二九条二項と同趣旨の規定である⁽¹⁰⁾。

- (1) この点は、イギリスのみならず、アメリカ、ドイツなど各国の海上物品運送法の解釈の上でも一致をみている。ただフランスは、一九六六年の新海上物品運送法で、荷役業者に関しては運送人と同様の制定法上の利益を享受する旨を明定している (同法第五三条二項)。
- (2) 本件では、備船者が発行した船荷証券の下で運送されたヤシ油が備船者にとって免責危険に当る積付不良によって流出した。そこで荷主は、直接の契約関係にはないが実

際に不当積付をなした船舶所有者に対して不法行為責任の訴を提起したところ、却下された事件である。

(3) たとえば、カーヴァー・スクラットンなどのイギリスの主要学説であり、外国判例では、アメリカ連邦第五巡回裁判所判決 (A. M. Collins & Co. v. Panama R. R. 1952) やオーストラリア New South Wales の最高法院判決 (Gibert Stokes & Kerr Proprietary Ltd v. Dalgaty & Co. Ltd, 1948) などである。なお、主に英法の側面から海上運送人の履行補助者の問題を取り扱った主要文献を二、三挙げると、川又良也「英法における運送契約上の免責約款と運送人の履行補助者の責任」法学論叢八二巻二・三・四合併号一五四頁以下、小町谷操三「荷役業者は船荷証券上の免責約款を援用できるか」損害保険研究三二巻三号一頁以下、佐藤幸夫「港湾荷役業者の責任」松山商大論集一七巻一号一〇一頁以下、などがある。

(4) 本件では、船客のアドラー夫人(原告)が、P&O社所有のヒマラヤ号にて巡航中、船員の過失を原因とした舷梯の傾斜事故のため負傷した。原告は乗船切符の過失免責約款によって船主を訴えることができなかったため、直接ディクソン船長および甲板長に対し過失の不法行為を理由に求償した。判決の結果、夫人は勝訴し、実質的に乗船切符の免責約款は潜脱された。

(5) 本条は、船舶所有者の総対的有限責任に関する規定を、

一定の企業主体のほか、船長・乗組員などの補助者にまで拡張する。詳細は、拙稿「イギリスにおける船主責任制限制度(2)」法学新報第七八巻一・二・三合併号三三二頁以下参照。

(6) この点のイギリス判例については、前註(3)所掲の文献のほか、拙稿「荷役業者と船荷証券約款」海事産業研究所所報八二号二七頁以下参照。

(7) 本件では、アメリカ海上物品運送法を撰取した船荷証券の下に、ニューヨークからロンドンに向けて化学薬品入りのドラム缶が運送された。船主は前々からロンドン港の荷役作業を大手荷役業者に請負わせており、本件の積荷損害はこの作業中に発生したものである。荷主から直接求償をうけた荷役業者は、荷役契約中の条項(荷役業者は船主発行の船荷証券約款と同一の保護をうける)を理由に五〇〇ドルの責任制限を主張したが、第一、二審および上院で敗訴判決をうけた。

(8) F.J.J. Cadwallader, op. cit., p. 72, Collinvaux, Revision of the Hague Rules Relating to Bill of Lading, [1963] J. B. L. p. 342.

(9) Zaphirou は、ブリスセル議定書の解説の中で、もし荷役業者が運送人に使用される場合には船長および海員と同様に規則の免責・責任制限の特典を享受しうること、およびこの修正法が実現すれば、Scrutton v. Midland

判決の苛酷な結果は確実かつ容易に回避されうることを
指摘している。 G.A. Zaphiriou, Amending the
Hague Rules, [1971] J. B. L. p. 14.

[1971年海上物品運送法の正文は次の通りである]

Carriage of Goods by Sea Act 1971

1971 CHAPTER 19

An Act to amend the law with respect to the carriage
of goods by sea. [8th April 1971]

BE IT ENACTED by the Queen's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:—

Application of
Hague Rule as
amended.

1.—(1) In this Act, “the Rules” means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968.

(2) The provisions of the Rules, as set out in the Schedule to this Act, shall have the force of law.

(3) Without prejudice to subsection (2) above, the said provisions shall have effect (and have the force of law) in relation to and in connection with the carriage of goods by sea in ships where the port of shipment is a port in the United Kingdom, whether or not the carriage is between ports in two different States within the meaning of Article X of the Rules.

(4) Subject to subsection (6) below, nothing in this section shall be taken as applying anything in the Rules to any contract for the carriage of goods by sea, unless the contract expressly or by implication provides for the issue of a bill of lading or any

similar document of title.

(5) The Secretary of State may from time to time by order made by statutory instrument specify the respective amounts which for the purposes of paragraph 5 of Article IV of the Rules and of Article IV bis of the Rules are to be taken as equivalent to the sums expressed in francs which are mentioned in subparagraph (a) of that paragraph.

(6) Without prejudice to Article X(c) of the Rules, the Rules shall have the force of law in relation to

(a) any bill of lading if the contract contained in or evidenced by it expressly provides that the Rules shall govern the contract, and

(b) any receipt which is a non-negotiable document marked as such if the contract contained in or evidenced by it is a contract for the carriage of goods by sea which expressly provides that the Rules are to govern the contract as if the receipt were a bill of lading;

but subject, where paragraph (b) applies, to any necessary modifications and in particular with the omission in Article III of the Rules of the second sentence of paragraph 4 and of paragraph 7.

(7) If and so far as the contract contained in or evidenced by a bill of lading or receipt within paragraph (a) or (b) of subsection (6) above applies to deck cargo or live animals, the Rules as given the force of law by that subsection shall have effect as if Article I(c) did not exclude deck cargo and live animals.

In this subsection "deck cargo" means cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

Contracting States, etc.

2.—(1) If Her Majesty by Order in Council certifies to the following effect, that is to say, that for the purposes of the Rules—

(a) a State specified in the Order is a contracting State, or is a contracting State in respect of any place or territory so specified; or

(b) any place or territory specified in the Order forms part of a State so specified (whether a contracting State or not),

the Order shall, except so far as it has been superseded by a subsequent Order, be conclusive evidence of the matters so certified.

(2) An Order in Council under this section may be varied or revoked by a subsequent Order in Council.

Absolute warranty of seaworthiness not to be implied in contracts to which Rules apply.

3. There shall not be implied in any contract for the carriage of goods by sea to which the Rules apply by virtue of this Act any absolute undertaking by the carrier of the goods to provide a seaworthy ship.

Application of Act to British Possessions, etc.

4.—(1) Her Majesty may by Order in Council direct that this Act shall extend, subject to such exceptions, adaptations and modifications as may be specified in the Order, to all or any of the following territories, that is—

(a) any colony (not being a colony for whose external relations a country other than the United Kingdom is responsible),

(b) any country outside Her Majesty's dominions in which Her Majesty has jurisdiction in right of Her Majesty's Government of the United Kingdom.

(2) An Order in Council under this section may contain such transitional and other consequential and

incidental provisions as appear to Her Majesty to be expedient, including provisions amending or repealing any legislation about the carriage of goods by sea forming part of the law of any of the territories mentioned in paragraphs (a) and (b) above.

(3) An Order in Council under this section may be varied or revoked by a subsequent Order in Council.

Extension of application of Rules to carriage from ports in British possessions, etc.

5.—(1) Her Majesty may by Order in Council provide that section 1 (3) of this Act shall have effect as if the reference therein to the United Kingdom included a reference to all or any of the following territories, that is—

(a) the Isle of Man;

(b) any of the Channel Islands specified in the Order;

(c) any colony specified in the Order (not being a colony for whose external relations a country other than the United Kingdom is responsible);

(d) any associated state (as defined by section 1 (3) of the West Indies Act 1967) specified in the Order;

(e) any country specified in the Order, being a country outside Her Majesty's dominions in which Her Majesty has jurisdiction in right of Her Majesty's Government of the United Kingdom.

(2) An Order in Council under this section may be varied or revoked by a subsequent Order in Council.

Supplemental.

6.—(1) This Act may be cited as the Carriage of Goods by Sea Act 1971.

(2) It is hereby declared that this Act extends to Northern Ireland.

(3) The following enactments shall be repealed, that is—

1924 c.22. (a) the Carriage of Goods by Sea Act 1924,
1965 c.57. (b) section 12(4)(a) of the Nuclear Installations Act
1965,

1889 c.63. and without prejudice to section 38 (1) of the Interpretation Act 1889, the reference to the said Act of 1924 in section 1(1)(i)(ii) of the Hovercraft Act 1968 shall include a reference to this Act.

1968 c.59. (4) It is hereby declared that for the purposes of Article VIII of the Rules section 502 of the Merchant Shipping Act 1894(which, as amended by the Merchant Shipping(Liability of Shipowners and Others)Act 1958, entirely exempts shipowners and others in certain circumstances from liability for loss of, or damage to, goods) is a provision relating to limitation of liability.

1894 c.60.
1958 c.62. (5) This Act shall come into force on such day as Her Majesty may by Order in Council appoint, and, for the purposes of the transition from the law in force immediately before the day appointed under this subsection to the provisions of this Act, the Order appointing the day may provide that those provisions shall have effect subject to such transitional provisions as may be contained in the Order.

SCHEDULE

THE HAGUE RULES AS AMENDED BY THE BRUSSELS PROTOCOL 1968

ARTICLE I

In these Rules the following words are employed, with the meanings set out below:—

(a) "Carrier" includes the owner or the charterer

who enters into a contract of carriage with a shipper.

- (b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.
- (d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

ARTICLE II

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

ARTICLE III

1. The carrier shall be bound before and at the

beginning of the voyage to exercise due diligence to

- (a) Make the ship seaworthy.
- (b) Properly man, equip and supply the ship.
- (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

SCH.

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things—

- (a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.
- (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.
- (c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he

has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *primâ facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *primâ facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph *6bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This

period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

SCH.

6bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with,

goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

ARTICLE IV

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from—

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.

- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

SCH.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of trans-

port shall be considered the package or unit.

(d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be *primâ facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier with-

out compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

ARTICLE IV BIS

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

SCH.

ARTICLE V

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

ARTICLE VI

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary

commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

ARTICLE VII

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.

ARTICLE VIII

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

ARTICLE IX

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

ARTICLE X

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- (a) the bill of lading is issued in a contracting

State, or

(b) the carriage is from a port in a contracting State, or

(c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

[The last two paragraphs of this article are not reproduced. They require contracting States to apply the Rules to bills of lading mentioned in the article and authorise them to apply the Rules to other bills of lading.]

[Articles 11 to 16 of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924 are not reproduced. They deal with the coming into force of the Convention, procedure for ratification, accession and denunciation, and the right to call for a fresh conference to consider amendments to the Rules contained in the Convention]