

九〇年代における海上物品運送法の再統一化の動向（二）

——ヘーグ・ルールからハンプブルグ・ルールへ——

重 田 晴 生

一、はじめに

二、ヘーグ・ウィスビー・ルールとハンプブルグ・ルールの比較検討

- (1) 適用範囲——(a) 運送契約の種類 (b) 地理的適用 (c) 適用貨物 (d) 運送人の概念 (e) 責任期間
- (2) 運送人の責任——(a) 責任原則 (b) 遅延責任 (c) 運送人の権利・免責 (d) 責任制限
- (3) 船荷証券関係——(a) 発行・記載事項 (a) 留保・証拠力
- (4) 荷送人の責任——(a) 責任原則 (b) 危険品 (c) 損傷・滅失の通知
- (5) その他——(a) 仲裁 (b) 裁判管轄 (c) 共同海損 (d) 出訴期限

三、

九〇年代の海上物品運送法改革の胎動

- (1) 一九九一年オーストラリア海上物品運送法
 - (2) 一九九三年カナダ水上物品運送法
 - (3) 一九九三年中国新海上物品運送法
 - (4) 一九九三年改正韓国海上物品運送法
 - (5) 一九九四年スカンジナビア海上物品運送法（以上、本号）
 - (6) 一九九六年アメリカ海法会「海上物品運送法改正案」
- (イ) アメリカ海上物品運送法——改正の背景と経緯

(四) 一九九六年アメリカ海法会「海上物品運送法改正案」の内容

四、むすび

一、はじめに

今日、船荷証券が発行される海上物品運送契約（Ⅱ個品運送契約）の分野においては、一九二四年の船荷証券条約（通称、ヘーグ・ルール、Hague Rules）があり、わが国やEU諸国を含む世界の大半の国がこのルールを受け入れている結果、海上運送人の個品運送に関する責任原則に関してはかなり理想的な形で法の国際統一が実現されている。

ヘーグ・ルールは、一九世紀後半から顕著化した船荷証券上の免責約款の氾濫に対応し、海上運送人の最小限度の義務として、船舶の堪航能力確保に関する相当の注意義務と運送品に対する注意義務を定め、他方、運送人は、船舶の航行および管理上の過失や火災を原因とする貨物損害については法律上当然免責されとし、また天災・戦争など特定事由に基づく損害について免責のカatalogを設定した。さらに同ルールは、生動物や甲板積貨物の運送の場合に船荷証券上に挿入される免責約款の有効性を認め、また貨物の滅失・損傷に関する海上運送人の賠償責任限度額を一梱包または一単位当り一〇〇ポンドと定めた。その後、ヘーグ・ルールは、時代の進展に適合させるかたちで、二度の改正すなわち、いわゆるウィスビー・ルール（Visby Rules）を成立させた一九六八年改正と、責任限度額表示単位を金フランからSDRに切り換えた一九七九年SDR改正が行なわれ、運送人の責任限度額の引上げ、船荷証券文言の証拠力強化、運送人・被用者の不法行為責任の免除など、総じてヘーグ・ルールの運送人責任原則の強化が図られた。

かくて、ヘーグ・ルールは、これまでもっとも成功した統一条約の一つとして高い評価を受け、事実、世界の海運、

保険、貿易、金融の実務の安定・円滑の上で多大な貢献をしてきたが、しかし、近年に至り、そのヘーグ（およびヘーグ・ウィスビー）ルールの独壇場に大きな変化が生じた。国連を舞台に激しい議論の末に採択された、いわゆるハンブルグ・ルール（Hamburg Rules、正式名は、一九七八年国連国際海上物品運送条約。一九九二年一月一日発効）と一九八〇年国連国際物品複合運送条約（現在未発効）の登場である。特にハンブルグ・ルールは、ヘーグ・ウィスビー・ルールで認められていた航海過失や船舶火災の免責、および特定事由による損害の免責カタログをすべて廃棄したほか、貨物の引渡遅延に対する責任を明定し、甲板積貨物や生動物に対する責任も強化するなど、ヘーグ・ルールとは質的に異なる責任体系の確立を目指し実現させたものである。したがって、こうした新条約の出現によって、現在、海上物品運送人の責任の法システムは、ヘーグ・ルール体制、ヘーグ・ウィスビー・ルール体制（この中には一九七九年S D R改正議定書を採用する国と採用しない国がある）、ハンブルグ・ルール体制、それにヘーグ・ウィスビーとハンブルグの両ルールの混合体制、といった少なくとも五つの法体制が併存・対立するという、海法の世界統一という理想と逆行する誠に憂慮すべき状況が生まれている。いま、より具体的に示せば、①原ヘーグ・ルール体制国 アメリカ、ポルトガル、マレーシア、ロシアなど五一カ国 ②ヘーグ・ウィスビー・ルール体制国 ドイツ、シンガポール、トンガなど七カ国 ③ヘーグ・ウィスビー&S D R議定書体制国 日本、イギリス、フランス、オランダ、ベルギー、ギリシャ、イタリア、ニュージーランド、スペイン、メキシコなど一八カ国 ④ハンブルグ・ルール体制国 チリ、エジプト、ハンガリー、ルーマニア、ザンビアなど二七カ国 ⑤ヘーグ・ウィスビーとハンブルグ・ルールの混合体制国 スカンジナビア諸国、中国など五カ国、という分布になる（一九九六年末現在）。つまり、海運先進国の大多数はヘーグ・ルール体制に属し、ハンブルグ・ルール体制の中には有力先進国はなく、ほとんどが発展途上国であり、しかも内陸国家も少なくない（七カ国）。それ故、少なくとも現段階では、ハンブルグ・ルールとヘーグ・ル

ルとの真の二大対立状況が存在するとは言いが、しかし、ハンブルグ・ルール誕生からすでに一八年が経過したいま、いくつかの先進海運国で、ヘーグ・ルールの伝統的制度を基本としつつハンブルグ・ルールの法原則を積極的に採り入れた新しい海上物品運送法が誕生し、また、さしあたりヘーグ・ウィスビー・ルールの法体制でスタートするが、将来的には、同時に同一法典中に取り込み済みのハンブルグ・ルールの法体制に切り換える姿勢を宣言した二段階のメカニズム（トリガー方式と呼ばれる）の海上物品運送法が出現するなど、現下の世界に新しい海上物品運送法の統一改革に向けた動きが認められる。前者は、スカンジナビア諸国、中国の新海上物品運送法であり、後者は、オーストラリア、カナダの新海上物品運送法である。またさらには、世界最大の貿易国でありながら一九三六年以来現在まで六〇余年間、ヘーグ・ルールの原始体制から脱皮できずにいたアメリカにおいても、九〇年代に入り、わかに議会の内外で海上物品運送法の改革の気運が生じ、その結晶の一つとして公表されたアメリカ海法会による海上物品運送法改正案（一九九六年五月の総会で正式承認）は、ヘーグ・ウィスビー・ルールとハンブルグ・ルールの双方の法原則を採用しつつ随所に独自の工夫を凝らした独特の内容の立法構想をしている。

本稿は、ここ九〇年代に海上物品運送法の国際的統一を回復せんとする世界の動きの中で登場した新しい海上物品運送法を概観することによって、最近の世界におけるヘーグ・ウィスビー・ルールの現代的修正ないしハンブルグ・ルールの一つの浸透状況というのを見てみようと思う。そしてそのための前提的考察として、今世紀の四分の三以上の歴史に裏打ちされるヘーグ・ウィスビー・ルールと誕生二〇年を迎えようとしているハンブルグ・ルールについて簡単な比較検討を行うことから始めることにする。

このところ、内外ともに、海上物品運送法制の国際統一の問題が再び重要な課題としてクローズ・アップされる中、本稿が若干でも参考となりうれば幸である。

二、ヘーグ・ウィスビー・ルールとハンブルグ・ルールの比較検討⁽¹⁾

(1) 適用範囲

(a) 運送契約の種類

ヘーグ・ルールは、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にのみ適用される(一条(b))。そもそもヘーグ・ルールの目的が運送人と荷主との権利義務関係を規律することであれば、それが適用範囲は物品運送に関する合意が成立している場合であり、そういう物品運送の合意の最も一般的な方式が船荷証券であることから、ヘーグ・ルールは船荷証券またはそれに類似の権利証券により証明される物品運送契約に適用するとしたものである。

このように、ヘーグおよびヘーグ・ウィスビーの両ルール(以下、ヘーグおよびウィスビー・ルールという)は、法適用の公式を運送契約それ自体ではなく運送契約を証明する船荷証券(ただし、ヘーグ・ルールにはその定義がない)に焦点を合せて規定をする。したがって、ヘーグ・ウィスビー・ルールは、貨物運送状(waybill)のような運送契約の成立と運送品の受領を証明する証券ではあるが権利証券(荷受人が証券の裏書または交付により物品の処分をなしうる性質の証券)ではないものには適用されない。また電子的方法で情報を伝達するEDIが用いられるペーパーレス取引の場合にも適用を予定していない。

次に、ヘーグおよびウィスビー・ルールは、海上の物品運送契約のうち、いわゆる個品運送すなわち定期船サービスによる雑貨ないしユニタイズド・カーゴの運送に対する規制を目的とするため、商業的にこれとはまったく別の契約タイプである傭船契約に対しては適用されない(五条二文)。また、傭船契約に基づいて船主が傭船者に対し発行す

る船荷証券その他の類似証券もそれが傭船者の手中にある間はルールは適用されない(一条(b))。ただし、傭船契約に基づいて発行された船荷証券が傭船者から第三者に譲渡された場合にはその傭船者でない船荷証券の所持人と運送人との関係についてはルールが適用される。

以上に対し、ハンブルグ・ルールは、海上運送契約を、「運送人が運送賃の対価としてある港から他の港へ物品を海上運送することを引受ける契約(複合運送契約のうち海上運送の部分を含む)」とし(一条六項)、そうしたすべての海上運送契約にルールの規定が適用されるとして(二条一項)、何ら船荷証券または権利証券に触れないから、運送証券でいえば、船荷証券(一条七項にその定義がある)のほか、海上運送状(seaway bill)、運送確約書(booking note)、荷物受取証(consignment note)、その他非流通証券やEDIが用いられる運送契約書についても適用される。

傭船契約および傭船契約に基づく船荷証券が傭船者の手中にある間につきルールが不適用であるとする法則は、ヘーグおよびウィスビー・ルールと異ならない(二条三項)。

(b) 地理的適用

ヘーグ・ルールは、実体法の適用を決定するにつき、簡単に「この条約の規定は締約国で作成されるすべての船荷証券に適用する」とする(二〇条)。通常の場合、船荷証券は船積港で発行されるから、本ルールの規定は現実には往路運送・輸出貨物、したがって往航ないし輸出品船荷証券(outward B/L, export B/L)に対する適用を意味する。一方、輸入貨物または復路運送に対してはヘーグ・ルールの別のバージョンないしは自国製の外国法が適用される。ヘーグ・ウィスビー・ルールも、物品運送に関する一切の船荷証券に適用されるが、同ルールは、狭小なヘーグ・ルールの地理的適用範囲を広げるべく、相異なる二国の港間の物品運送契約に関する船荷証券につき、それが締約国で発

行されるか、運送が締約国で開始されるか、または船荷証券上で当事者がルールの適用を合意している場合、つまり船荷証券上の至上約款(paramount clause)により当該運送に対するルールの適用が謳われる場合に適用があるとし(一〇条)、往航船荷証券のみならず復路運送ないし輸入船荷証券(inward B/L)についても適用しようとした。

以上に対し、ハンブルグ・ルールは、異なる二国間(別に締約国である必要はない。国内の沿岸貿易には原則的に適用なし。)のすべての海上物品運送契約で、船積港または荷揚港が締約国にあるか、もしくは選択荷揚港(optional port of discharge)の一つが実際の荷揚港でかつ締約国にあるか、また船荷証券またはその他の運送契約を証明する証書の発行地が締約国にあるか、あるいは当事者が船荷証券またはその他の運送証書においてハンブルグ・ルールが適用あることを明確に規定しているか、のいずれかの場合に適用されたとした(二条一項(a)・(b))。要するに、ハンブルグ・ルール二条は、往航運送(輸出貨物)および復航運送(輸入貨物)の双方に対して強行適用されることを明白にするのである。

(c) 適用貨物

ヘーグ・ルールおよびウィスビー・ルールは、生動物(live animals)および船荷証券に甲板積で運送される旨が記載されかつ実際に甲板積で運送される甲板積貨物(deck cargo)を除いて、あらゆる種類の貨物に適用される。生動物(定義なし。家畜(livestock)に限らない広範な意味の語)の運送および甲板積運送につき事前の合意とB/L面へのその旨の記載という条件に従い運送される甲板積貨物が「物品」の定義から除外され(二条(c))、ルールの適用対象外とされた結果、運送人はこれらの貨物の滅失・損傷に関する責任を特約により排除・軽減することも各国国内法に抵触しない限り許される。また、ヘーグおよびウィスビー・ルールの第六条は、運送人および荷送人は、運送される物品の特徴や状態および運送の行なわれる事情・条件が双方間の特約を正当化するような「特殊の物品(particular goods)」

(ただし、それが何であるかの定義はない) については、それらが、船荷証券が発行されず、かつ合意された条件として非流通 (non-negotiable) の表示と特別の合意の文句が記載されている非流通証券に基づいて運送される場合には、運送人の責任および義務に関し任意の条件を付して契約を締結することができると定め、一般的商品の運送ではなく特殊な取扱を要する貨物の運送には免責約款禁止が適用されないとする。もっとも、本条は通常の商取引における通常の商業的船積には適用されず、極めて例外的な運送 (例、身回り品、家財、中古車、試験的な運送品) にのみ適用のある規定である。

以上に対し、ハンブルグ・ルールは、物品の範囲を限定せず、ただ確実を期する意味で「物品」の定義に生動物 (ヘーグ・ルールと同様に定義なし) と荷送人により提供されたコンテナ、パレットなど運送用具や包装 (Packing) も含まれるとした (一条五項)。ただし運送人は、生動物の運送に固有の「特殊な危険 (special risks. 定義はないが、例えば環境の変化や船の揺れに対する感情または肉体の感受性など)」から生ずる滅失・損傷または引渡遅延については、例外的危険であったことおよび生動物の取扱に関する荷送人の指示に従ったことを証明して責任を免れることができる (五条五項)。もっとも、実際には生動物の運送の多くが傭船契約で行なわれるから、ハンブルグ・ルールは当事者による明示の合意があればともかく適用されることは少ない。

甲板積貨物については、コンテナ船の甲板積付など現代の輸送技術を考慮して、ハンブルグ・ルールは物品の甲板積運送を常にルールの適用範囲に入れた上で、以下のようにシンプルでプラクティカルな特則をおく。

①甲板積で運送することにつき荷送人と事前の合意 (agreement) がある場合、または国際的な商取引慣習のある場合 (例、木材運搬船による木材、コンテナ船によるコンテナ貨物の甲板積付)、ないしは法令・行政取締規則 (例、SOLAS 1974, International Maritime Dangerous Code) による場合であれば許される (九条一項)。もし船荷証券その他の運送証券上

に甲板積運送の合意に関する記載 (statement) がされていない場合には、運送人がそうした合意の存在について証明責任を負わなければならないほか、運送人は船荷証券を善意で取得した荷受人を含む第三者に対してそうした合意を援用することができない (九条二項)。

②もし運送人が九条一項の規定 (荷送人との甲板積運送の合意、取引慣習、法令) に違反して貨物を甲板積運送したとき、または九条二項について合意を援用できないときは、運送人は、甲板積運送から専ら生ずる物品の滅失・損傷・引渡遅延について責任を負わねばならない。この場合、運送人の責任制限権は第六条、第八条の一般法則により決定される (九条三項)。

③運送人が艙内積で運送する旨の明示の合意に反して甲板積で運送を行った場合には、第八条が定める運送人の故意または無謀な作為または不作為と看做され、運送人は責任制限権を喪失する (九条三項)。なお、特殊な運送品を適用除外するヘーグ・ルール (六条) の法則は、規定の曖昧さと国際実務上そのような除外例が極めて少ないためにハンブルグ・ルールでは削除された。

以上の甲板積貨物に関するハンブルグ・ルールを運送人責任の観点から整理すると、①の場合については、特別の規制によるわけではなく、ハンブルグ・ルールの五条一項、四項および六項に定められた一般的法原則が適用される。つまり、運送人が事故およびその結果を防止するためにすべての合理的措置を構ずれば (その確定には具体的な積付の方法が考慮される)、運送人は甲板積運送から生ずる滅失・損傷に関して責任を免れる。②の場合には、運送人の責任は第五条一項、四項および六項によるが、滅失・損傷が甲板への積付から直接発生したときは運送人は厳格な責任を負わねばならない (ただし、責任制限権は享有できる)。③の場合には、運送人は①の場合と同様の厳格な責任を負うことになり、しかも無限責任となる。規定はないものの、②③についてはヘーグおよびヘーグ・ウィスビーの両ルールも同

一の結論となろう。

(d) 運送人の概念

ヘーグおよびヘーグ・ウィスビーの両ルールは、「運送人」を、「荷送人と運送契約を締結する船舶所有者または傭船者をいう」とし(一条(b)、契約運送人のみを想定し、実際に運送を履行するも、荷送人に対して船荷証券(類似の権利証券を含む)を発行しない非契約運送人については言及しない。もちろん實際上、契約運送人は船舶所有者(船主)を通例とするが(けだし、船荷証券に署名する船長は船主の代理人であり船主を拘束する)、しかし今日の海上物品運送実務においては、裸傭船者(船舶賃借人)が船主に代ってその地位に就く場合や、航海傭船者または定期傭船者が傭船契約書の下で何らかの運送人の義務(例、船積・積付・荷揚の義務)を引受けるために船主と連帯責任を負う場合があり、またヘーグおよびヘーグ・ウィスビー・ルールが、ただ一つの運送人しか認めない事実から、海運の実務では、往々、傭船者は船荷証券上 Identity of carrier clause (運送人同一条項) ないし Demise clause (デミーズ条項) を挿入し、当該運送契約が船主と裸傭船者(demise-charter)との間で締結されたものであることを明示して、傭船者が責任の免脱を図る慣行を生み(かかる約款の有効性をめぐっては国際的な論争がある)、さらには船主が積換自由約款により運送品を別の運送人に接続してしまう場合などもあって、荷主としては運送債務不履行責任を誰に対して問うたらよいかの判断を困難にさせていた。

ハンブルグ・ルールは、その適用対象を船荷証券と限定せずに、「すべての海上物品運送契約」と拡張するとともに、「運送人」を、「自らまたはその者の名において荷送人と海上物品運送契約を締結した者をいう」とする(一条一項)。ヘーグ・ルールのように「船舶所有者または傭船者」を引合に出さないこの定義は、運送人の概念を、本人の名で海上運送契約を引受ける者であれば(そうした者の名前および主たる営業所は船荷証券面に記載がある。一五条一項(c)、契約

締結時に自らが物品の運送を實行せず、またはその意思がなくとも運送人となるから、実際にはフレイト・フォワード、輸送手段を持たない利用運送人(non-vessel operating common carrier: NVOCC)、複合運送人(combined transport operator: CTO)などを包含することになる。そこで、ハンブルグ・ルールは、そうした最初に事を起こした「運送人」と、実際に物品運送契約の全部または一部を實行する運送人すなわち「實際運送人」(actual carrier) (一条二項)とを明白に区別をする。もつとも実際には、多くの場合に運送人と實際運送人とは同一人である。

こうして運送人の概念に区別をした上で、ハンブルグ・ルールは、最初に荷送人と契約を締結した者(Ⅱ契約運送人)が運送の全部または一部の履行を實際運送人に委託した(貨物の積換も含まれる)場合には、實際運送人の行為およびその使用人・代理人の作為・不作為に対して責任を負わねばならないとし(一〇条一項)、実質的に、契約運送人に対し實際運送人が履行した部分も含め「全運送」(entire carriage)に対する第一次的責任を負わしめている。国際道路物品運送条約(CMR)やICC複合運送証券に関する統一規則(一九七三年)と同趣旨の規定である。ヘーグおよびウィスビ・ルールにはそうした通し運送人に言及した規定はない。また、このハンブルグ・ルール第一〇条一項は、ヘーグ・ルールでは規律されないが、しかし貨物のコンテナ化による現代の輸送モードではそれが常態となっている積換(transshipment)による貨物損害に対する運送人責任についても明確にした。ただし、ハンブルグ・ルールは、運送人責任を定めた同ルールの規定は實際運送人が實行した運送区間に関する實際運送人の責任についても適用されるとして、荷送人に対して實際運送人を相手に損害賠償を請求する権利を付与している(二〇条二項)。

かくて、ハンブルグ・ルールの下では、積荷所有者は、運送人、船主、裸傭船者、定期傭船者、航海傭船者、第二船(on-carrier)など多くの者が絡む場合でも誰に対して補償請求をなすべきかを容易に確認できるから、Identity of caurier's clause はむしろ重要ではなくなった。

また、契約運送人と実際運送人の両者の責任がオーバーラップする場合には、両者は連帯して (joint and several) 責任を負うことになるが、両者は総責任額について責任制限が許され、かつ契約運送人が実際運送人により惹起された損害につき荷主に補償金を支払った場合には過失の責がある実際運送人に対して求償することができる (二〇条四(六項))。

契約運送人が実際運送人の不法行為に対して責任を負うとする法原則が免除される唯一の場合がある。いわゆる通し運送 (through carriage) に関連し、船荷証券など運送契約上「運送の特定部分」が契約運送人以外の特定の者により実行されることが明白に約定され、しかも運送契約上に契約運送人は物品が記名実際運送人の管理下にある間に発生した滅失・損傷・引渡遅延について責任を負わないとする免責約款が設けられている場合である (二一条)。ただし二一条参照)。通し運送につき言及しないヘーグ・ルールにおいては明確な解釈指針がなく疑義があった点の一つである。

(e) 責任期間

ヘーグおよびウィスビーの両ルールは、「物品運送」を、「物品を船舶に積込んだ時からこれを船舶から荷揚げした時までの期間」であるとする (一条(e))。俗に、「テイクルからテイクルまで」 (tackle to tackle) ないし「フックからフックまで」 (hook to hook) とされる運送人の責任期間の原則が、ここにある。つまり、ヘーグ・ウィスビー・ルールが船荷証券により証明される海上運送契約に適用されるといっても、それは契約全体の履行についてルールが適用されるわけではなく貨物が運送中の契約部分、つまり貨物が船舶内に蔵置され海上輸送される期間とその船積・荷揚の作業期間にのみ適用されるのである。したがって、この海上運送区間の前後にわたる船積以前または荷揚以後の期間は強行法たるヘーグ・ルールの適用範囲外であり (七条)、この区間の運送人と積荷所有者間の権利義務関係は各国の国内法によって規律される。もっとも実際には、運送人は船荷証券中にいわゆる倉庫約款 (warehouse to warehouse

clause)などを挿入してヘーグ・ルールの効力を貨物の受取から引渡まで拡張し、総じて厳しい地域的特別法の適用を回避するのが常態である。

以上に対し、ハンブルグ・ルールは、「物品が船積港、運送の過程および荷揚港において運送人の管理下にある」(charge)全期間に運送人の責任規定が適用されるとし(四条一項)、かつその管理下の始期・終期につき、一般に船積港で物品を受取った時から荷揚港でそれを引渡すまでの期間、つまり「ポートからポートまで」をいうとして(四条二項)、法の時間的適用範囲を詳細にしたほか、運送人の責任期間を拡張した。したがって、こうしたハンブルグ・ルールの port to port 原則の採用によって、ヘーグ・ウィスビー・ルールの下で長く争われた before and after 問題(つまり解による運送、FCL貨物やラッシュ船方式の運送などに対するルールの適用如何とか、船積前および荷揚後の荷役期間中の責任を規律する各国国内法規の不備・相違といった問題)は改善されることになろうが、ただ、ハンブルグ・ルールには「港(port)」の定義がなく、船積港、荷揚港をいかに解釈するかの問題は残る。

(2) 運送人の責任

(a) 責任原則

運送人の責任の原則(base of liability)は、ヘーグ・ウィスビー・ルールもハンブルグ・ルールも同一であり、いわゆる推定過失(presumed fault)ないし過失推定主義を採用する(ヘーグ二条・四条一項・二項q、ハンブルグ五条一項・附属文書「共通了解」)。しかし、ヘーグおよびウィスビー・ルールとハンブルグ・ルールとではそのアプローチがまったく異なる。ヘーグ・ルールによれば、運送人は運送品につきその船積、取扱、積付、運送、保管および荷揚を適切かつ慎重に行なう継続的な注意義務(二条、四条一項)と運送船につき航海の開始前または開始時(before or at the

beginning of the voyage) に堪航能力を具備させるため相当の注意 (due diligence) を尽くす (四条一項) という二元的な注意義務を負い、運送人がそうした注意義務を尽くしたことを証明できなければ、運送貨物の損害に対して賠償責任を負わねばならないとされる。つまり船舶の堪航性の注意義務との関係でいえば、運送人は相当の注意に関する立証責任をクリアできれば発港時に発見できずに存在していた不堪航状態に基因する貨物損害に対して責任はないし、不堪航状態が航海開始以後に生じたとしても不堪航から生じた貨物損害に対して責任を負わないのである。そこで、ヘーグ・ルールの下では、そういう「航海の開始前・開始時」や「相当の注意」の意味内容、義務の性質、証明責任など運送人の堪航能力義務の問題をめぐる諸々の論争が巻き起こることになる。

ハンプルグ・ルールは、船舶の不堪航状態から生ずる貨物損害に関し特別に規定をおかず、それを一般的な「推定過失」の責任原則によって解決すべきものとした。すなわち、運送人は、自己または使用人・代理人が当該状況において「合理的に要求されるすべての措置を講じた」(take all measures that could reasonably be required) ことを証明できなければ、彼の管理下にある貨物の損害に対して責任があるとする(五条一項)。これを船舶堪航性に絡めて繰り返せば、運送人は航海開始時および航海中船舶に堪航能力を提供するために必要とされる合理的な一切の措置をとったことを証明できなければ、貨物損害に関して過失があったものとされ運送人は賠償責任を免れないことになる。

かくて、運送人の責任につき過失を基礎に単一の統一的な基準を採用したハンプルグ・ルールの下では、運送人の堪航能力提供義務は貨物の取扱に対して負うべき注意義務と同一のベースで判断されるとともに、運送人の船舶堪航能力提供義務は運送の全期間にわたって継続し、また運送人の管理の下にある貨物の損害については運送人に無過失の立証責任があることが明記されたから、ヘーグ・ルール of 欠陥とされた部分の多くが克服され、積荷所有者の貨物損害の補償の機会が拡大したといえる(ただ、運送人の注意基準である「合理的なすべての措置」とは何かは未解決の問題

として残されている)。

(b) 遅延責任

ヘーグ・ルールは、物品に対する滅失または損傷 (loss or damage) についてのみ運送人に責任を課すだけで、物品の引渡の遅延 (delay in delivery) から生ずる損害の賠償に関しては特に規定していない。もっとも、遅延による損害でも、物品の物理的損害 (例、品質低下) については運送品の取扱上の注意義務を定めた第三条二項により運送人に賠償責任が生ずるとの解釈が有力に主張されていたし、ヘーグ・ルール体制国においても遅延責任を明文で規定する国 (例、日本国際海運法三条一項、北欧旧海法典一一八条、ロシア海法典一四九条) はさておき、国内立法上これを明記しない国においても、遅延による経済的損害をも含めてルールの第三条二項または第二条 (「物品の船積……運送……および荷揚に関する請求につき責任を負う」) を根拠として、積荷所有者は損害が遅延の直接かつ予見可能な結果であることを証明して通常の損害の賠償請求と同様に遅延損害について財産回復できるものと積極的な解釈が行なわれていた。しかしその一方、ヘーグ・ルールは遅延損害について規定していないと厳格な解釈をする国もあって、ヘーグ・ルール上、遅延責任の問題については不確定要素が多かった。このため海運実務においては船荷証券約款上遅延損害について免責や責任制限が謳われるのが通例であった。

ハンブルグ・ルールは、こうしたヘーグ・ルールの疑惑を一掃し、海上運送を航空や鉄道、道路といった他の運送モードの国際条約と調和させるべく、その責任原則規定において、引渡遅延を滅失・損傷とは別個の独立した権利侵害の原因とした上で、運送人は自己の管理下にある物品に関し、遅延およびその結果を防止するために合理的なすべての措置を講じたことを証明できなければ、引渡遅延から生じる損害に対して責任を負わねばならない旨を規定した (五条一項)。そして、これに関連して生ずる、何をもって遅延とするか、また損害賠償額はいかに決定するかといった

問題について以下のように別個の責任の仕組を作り出した。すなわち、まず引渡遅延とは物品が運送契約中に合意された期間内にまたは注意深い運送人に期待される相当な期間内に引渡されなかったことであるとし（五条二項）、またもし物品が運送契約上の期間満了後六〇日以内に引渡されなかったときは物品は滅失したものと看做されると定めて（五条三項）、紛失貨物のガイドラインを設定した。このほか、ハンブルグ・ルールは、引渡遅延に関して、運送賃に関連させた責任制限（六条一項(b)）、滅失・損傷の通知（一九条五項）などについても特別の定めをしている。これについては後述する。

(c) 運送人の権利・免責

ヘーグおよびウィスビーの両ルールは、運送人が発航時に、船舶の堪航能力につき相当の注意を尽くしたことを証明することを条件として運送人が責任を免れる事由を一七個挙げる（四条二項）。一般に免責リストとか免責カタログとよばれるものである。またヘーグ・ウィスビー・ルールは、離路（deviation）に関し補足的規定をおき、海上での人命の救助または財産の救助のための離路または相当な離路（reasonable deviation）は条約または運送契約に違反せず、運送人はこれにより生じた滅失・損傷に対して責任を負わないとする（四条四項）。そして運送人は、こうした免責や権利の全部ないし一部につき権利放棄することはかまわないが、逆に免責のリストを追加するなどして責任を軽減することは許されない（五条一文、三条八項）。

免責をリストする第四条二項は、荷主と運送人間のリスクを分配したヘーグ・ルールの基軸たる規定である（実際の紛争もこの規定に関するものが多い）。ここに列挙される免責事由は種々さまざまなカテゴリに属し、大半は運送人側の過失とは無関係の事由である（例、海上の危険・天災・暴動・内乱・荷造の不充分）。一方、免責リストのうちいわゆる航海上の過失、つまり航行または船舶の取扱上の過失に基因する滅失・損傷についての免責と船舶火災免責の二つは、

運送人またはその使用人・代理人の何らかの過失が関わる状況の下で起るものであるため、荷主や貨物保険者から厳しく指弾されるところであった。

ハンブルグ・ルールは、ヘーグ・ルールのシンボルの一つであった免責リストを廃止し、離路に關しても一般責任規定でカバーできるとして特別に規定せず、わずかに一つの例外（損害が人命救助のための措置または海上での財産救助のための「相当な」措置から生じた場合に運送人を免責とする。五条六項）を除き、運送人の責任はすべて「推定過失」の一般責任原則に基づいて確定するとした。また、航海過失免責についても、通信や船舶の技術が高度に発達した現代にあつてはその論理的根拠を失い、かつ單純に過失をベースとするハンブルグ・ルールの責任体系に受け入れ難いことから、これも葬り去つた。ただし火災損害については、推定過失の一般責任原則下におかれずに、損害賠償請求権者が、火災が運送人またはその使用人・代理人の過失ないし怠慢 (fault or neglect) を原因とすること、または、火災損害が鎮火または火災の結果の防止軽減措置をしなかつたことから発生したことを証明したときは（實際問題としてこの証明は困難である）運送人は火災による滅失・損傷・引渡遅延損害に対して責任を負うとの特別の法原則が定められて（五条四項）、運送人の利益を削減しながらも實質上免責事由として残された。

要するに、ハンブルグ・ルールが第五条で運送人に認める免責は、(イ)運送人が、彼の使用人・代理人が損害の発生およびその結果の防止についてすべての相当な措置を講じたことを証明した場合、(ロ)火災が原因でありかつ損害賠償請求権者によつて火災が運送人またはその使用人・代理人側の過失・怠慢から発生したことが証明された場合、(ハ)生動物の運送に固有の特殊な危険から生じた滅失・損傷 (ニ)人命救助または海上での財産救助の相当な措置から生じた滅失・損傷・引渡遅延、(ホ)損害が第三者の過失・怠慢と競合して発生した場合に、運送人がそうした第三者の過失を証明して第三者の寄与過失に相当する損害の範囲（五条七項）、ということになる。

(d) 責任制限

ヘーグ・ルールは、いわゆるパッケージリミテイションにつき、物品の種類および価額を荷送人が船積前に通告し、かつ船荷証券に記載されないかぎり、いかなる場合でも一梱包または一単位当り一〇〇スターリングポンドを超える責任を負わないと定める(四条五項)。この貨幣単位を締約国が自国法令で採用すれば金価値(gold value)とされる(旧九条)。

一九六八年改正のウィスビー・ルールでは、右のヘーグ・ルールのパッケージリミットが、インフレやコンテナ運送のインパクトに対処して梱包・単位当りの限度額が一、〇〇〇ポアンカレフランに増額されて、また新たに貨物の重量をベースに一キログラム当り三〇フランの新方式が導入されて、いずれか高い金額を限度とするとされた(四条五項(a)、併用主義の採用)。続いて、ヘーグ・ウィスビー・ルールを改正する一九七九年SDR議定書はポアンカレフランに代えて責任制限の金額の表示方法を「計算単位」(unit of account)とし、これをIMF(国際通貨基金)が定めるSDR(特別引出権)とすると同時に、金額も引上げて、六六六・六七SDRまたは貨物の重量一キロ当り二SDR(IMF非加盟国の場合は、それぞれ一万金フラン、三〇金フラン)のいずれか高い金額とした(SDR改正議定書二条)。また、ウィスビー・ルールは、コンテナ貨物に関わる多くの紛争を回避すべく荷送人により船荷証券上になされたコンテナ内の包の数量の表示を責任制限の適用上の包または単位の数として扱い、表示がなければコンテナを一梱包とする(四条五項(c))。

以上に対し、ハンブルグ・ルールは、ヘーグ・ウィスビー・ルールの責任制限方式を踏襲しながら、貨物の滅失・損傷に対する運送人の責任限度額を一梱包につき八三五SDR、重量一キロ当り二・五SDR(ポアンカレフランを認める国では、それぞれ一万二五〇〇金フラン、三七・五金フラン)に増額し(六条一項(a)、二六条)、また、新たに運送品の引

渡遅延責任を明定した関係上(五条参照)、運送人の責任を遅延した貨物に支払われる運送賃の二・五倍に等しい額でかつ運送賃の総額を超えない額とする特別の責任限度額を新設したほか、物品の滅失と引渡遅延に対する責任の合計額は、いかなる場合もその物品の全部滅失に対する責任限度額(六条一項(a))を超えないとする(六条一項(c))。そしてこうした責任限度額は、運送人またはその使用人・代理人の故意または無謀な行為の場合を除き、絶対的なものであるとする(七、八条)。また、コンテナ貨物への対応として、コンテナなど運送用具自体の滅失・損傷につき、それが荷送人により提供された場合には、コンテナそれ自体を別個の一船積単位と看做す規定を導入した(六条二項(b))。

なお、運送人は、損害つまり滅失、損傷もしくは引渡遅延が、それを生じさせる意図をもって、または無謀に、かつ滅失、損傷もしくは遅延が生じることを知ってなされた運送人の作為または不作为により生じたことが証明された場合(運送人の故意または損害発生を認識した無謀性の立証責任は荷主側にある)には、ルールに定められた責任制限の権利を喪失する。ヘーグ・ルールには相当する規定はないが、ウィスビー・ルールとハンブルグ・ルールはほとんど同一の表現で運送人の責任制限阻却の事由について規定する(ハンブルグ八条一項、ヘーグ四条五項(e))。

(3) 船荷証券関係

(a) 発行・記載事項

ヘーグ・ルールの適用は船荷証券の発行または少なくとも船荷証券により証明される運送契約の存在を前提としている。船荷証券は貨物の受取証として貨物に関する証拠となり、特にそれが船積船荷証券(shipped B/L)であれば当該貨物が船積(on board)され、ヘーグ・ルールの効力が及ぶことの証明となる。そこでヘーグ・ルールは、荷送人の請求により運送人は船荷証券を交付すべしと定め、そうした船荷証券には荷送人の申告に従い貨物の主要記号、梱包

の数または容積ないし重量、貨物の外観状態などを表示することを要するが、もし運送人が荷送人から申告されたこれらの記載事項の正確さに疑を抱くか、またはその正確さを確認する適当な方法がないときは、これらの事項を記載せずに自己の立場を留保することができる（三条三項）。

ハンブルグ・ルールも、一四条で、ヘーグ・ルールと同じく運送人に対し船荷証券（ハンブルグ・ルールにはその定義がある。一条七項）の交付義務を定めると同時に、同様の義務を実際運送人についても課する（一項）。またハンブルグ・ルールは、船荷証券は運送人から授権された者により署名されうるとし、「船長により署名された船荷証券は運送人のために署名されたものと看做す」とも規定して（二項）、従来から論争のあった船荷証券の署名に関する運送人の責任についての問題を除去した。さらにハンブルグ・ルールは、機械による署名、複写利用を念頭に、船荷証券の署名は「手書き、ファクシミリ印刷、ミシン、スタンプ、符号その他機械的または電子的方法でもよい」とも定めた（三項）。

船荷証券の記載事項に関しては、ヘーグ・ルールがわずか三つの項目を定めるにすぎないのに対して、ハンブルグ・ルールは、船荷証券に貨物に関するより多くの情報を盛り込ませるべく現代の海運実務で使用されるB/Lフォームを参考に合計一五項目をリストアップする（一五条一項）。ヘーグ・ルールの規定（三条三項）との比較で、変更点としては、貨物の数と容積ないし重量の双方を船荷証券上に記載すべきとされたこと、外観状態には梱包やコンテナの外観が含まれること（一条五項参照）であり、一五項目にわたる記載事項との関連では、新規記載事項のうち荷受人が支払うべき運送賃、運送契約上の船積港および荷揚港、船荷証券の発行場所などの記載は、第二条によるハンブルグ・ルールの適用範囲の確定に資することになる。ハンブルグ・ルールは、ヘーグ・ルールと同様にこうした記載事項が船荷証券に包含されねばならないとするが、ただ、そうした記載事項の遺漏は船荷証券の証明価値に影響を与えることはあっても（一六条二、四項参照）、船荷証券の法的性質に何ら影響はないと規定される（一五条三項）。

運送人が船積船荷証券を発行すべきことは、ハンブルグ・ルールもヘーグ・ルールも変わらない（一五條二項、ヘーグ三條七項）。ハンブルグ・ルールは、荷送人の請求があれば、船荷証券に物品が特定の船舶に船積されたことおよび船積の日付を記載すべしとされる（二五條二項）。また両ルールとも、物品が実際に船舶上に蔵置される以前に発行される受取船荷証券（received for shipment B/L）も認めており、運送人はそうした受取船荷証券上に物品が船積された船舶名および船積日付を記入することも（かかる船荷証券が必要記載事項を含む場合には船積船荷証券となる）、また荷送人の求めに応じて船積以後に受取船荷証券と引換に船積船荷証券を交付することもできるとする（一五條二項、ヘーグ三條七項）。

(b) 留保・証拠力

前述のように、ヘーグ・ルールによれば、荷送人は運送人に提供した貨物の主要記号と梱包の数または容積ないし重量、および貨物の外観状態を明らかにした船荷証券の交付を請求することができ、運送人は、荷送人による貨物の申告を疑うに足る理由があれば船荷証券中に留保を付すか、あるいはそうした事項の記載を拒否することができる（三條三項）。その上で、ヘーグ・ルールは、そのような船荷証券は、運送人がそうした記載通りの貨物を受取ったことを推定する証拠となると規定する（三條四項）。ウィスビー・ルールでは、以上の規定に続けて、証券の記載に「反対の証明は誠実に行為する船荷証券の第三者譲受人に対しては認められない」との一文が追加され、船荷証券の記載に信頼した善意の第三者の一層の保護が図られた。

ハンブルグ・ルールも、こうしたヘーグ・ルールの法原則をより詳細かつ直截に規定するものの基本的に変らない。まず、貨物の一般的性質、主要記号、個包の数、重量など荷送人より提供された記載事項につき、その不正確なこと、その正確さを疑うに足る合理的な理由、またはそれを確認する適当な方法がないことの留保を船荷証券に付さなければ

ばならないとする(二六条一項)。そしてもし運送人が証券上に貨物の明白な外観状態を記載しなかった場合には、貨物は外観上良好状態で受取られたものと看做されるとする(同条二項)。またハンプブルグ・ルールは、同様の法則を運送賃や滞船料に関しても適用し、運送人に誰が運送賃や滞船料を支払うべきか記載する責任を負わせるとともに、荷受人が支払うべき運送賃や船積港で発生しかつ荷受人により支払われるべき滞船料について船荷証券上に記載がない場合にはそうした費用を荷受人が支払わないことを推定する証拠となるとする(同条四項)。ハンプブルグ・ルールは、こうした方法でも船荷証券の譲受人の保護を図っている。

また、船荷証券の証拠力については、ヘーグ・ウィスビー・ルール三条四項と同様に、船荷証券はそこに記載された物品の受取または船積(船積船荷証券の場合)に関し推定的証拠力があり、反対の証明は、船荷証券が荷受人を含む第三者に譲渡されている場合には、その証券上の物品に関する記載を信頼して行爲した荷受人を含む第三者に対しては認められず確定的証拠となるとする(同条三項)、運送賃および滞船料についても同様である(同条四項但書)。

(4) 荷送人の責任

(a) 責任原則

荷送人(ハンプブルグ・ルールには「荷受人」となり及びその定義がある。一条三、四項)の主な義務は、運送人に対して運送契約に記載された物品を引渡しかつ運送賃を支払うことである。若干敷衍すれば、荷送人は本船の脇・埠頭その他海岸の一定場所へ、適切に記号を付し、梱包され、また数量も間違いない貨物を届け、引渡すべきである。この場合に、物品が引火、爆発し易い危険な性質のものであれば運送人に通告し予め了解を得ることが必要である。

ヘーグ・ルールは、荷送人がかかる義務に違反した場合に、運送人と同様の推定過失原則により運送人または船舶

が被った損害につき責任を負わねばならないとしており(四三条三項)、ハンブルグ・ルールの規定もヘーグ・ルールから大きく外れたものではない(二二条。ただし、ハンブルグ・ルールは法の保護を荷送人の使用人・代理人についても拡張適用している)。

(b) 危険品

爆発や引火し易い危険な性質の貨物は、乗組員や船舶にとって、また他の貨物にとっても危険である。そこで荷送人は運送人に対し貨物の危険な性質を通知しないと船積することができないし、もしも荷送人が過失・懈怠によりそうしたデータを通知しなかったため運送人が貨物の危険性を知らない場合には、荷送人はその船積から直接または間接に生ずる一切の損害・費用に対して責任を負うものとされる(四三条三項参照)。また、運送人または船長は、告知のない危険な貨物については荷主に対して補償をなすことなく荷揚・破壊・無害化することができる。ヘーグ・ルールは危険品についてこのように規定する(四六条六項)。

ハンブルグ・ルールも、基本的にこうしたヘーグ・ルールの原則を採用するが、ただ、ハンブルグ・ルールでは、荷送人に一層入念な通告の義務を規定している(二三条)。すなわち、第一に、荷送人は危険品そのものに記号・ラベルを付すべきこと(二三条一項)、第二に、荷送人は必要に応じ危険な貨物につき講ずべき予防措置を運送人または実際運送人に通知しなければならないこと(二三条二項)、第三に、船荷証券に物品の危険性を示す明示の記載文言を含むべきこと(一五五一条一項)の三つの新しい要件である。こうした要件に違反した場合に荷送人が受ける制裁措置(二三条二(a)・(b)、三三、四項)は、ヘーグ・ルールの規定を編み直したものであり本質的に変わらない。

(c) 貨物の表示の正確さの保証

ヘーグ・ルールは、運送人に対して記号、数、容積、重量など貨物の明細を申告する場合、荷送人はその正確さを

保証すべきものとされ、かかる保証の見返りとして、そうした事項が記載された船荷証券が発行される。荷送人は、保証した事項の不正確から生じたすべての損失・費用について運送人に賠償せねばならない（三条五項）。

ハンブルグ・ルールもまた、こうしたヘーグ・ルールの規定を再述するが（二七条一項。ただし、荷送人の保証責任は証券を譲受けた第三者にも及ぶことが追記された）、さらにハンブルグ・ルールは、ヘーグ・ルール上は適法であるが必ずしも明確でなかった補償状（letter of indemnity, back letter）について以下のようにかなり広範に規定する（一七条二・四項）。

まず、ハンブルグ・ルールは、海運の実際で広く普及する補償状を有効性と認めた上で、その効力を規制し、契約による補償状の引受は荷受人を含む第三者に対して効力を有しないとする。つまり、運送人がクリーンB/L（無故障船荷証券）を発行し、補償状により荷送人が賠償をするという理由で荷送人が通告した事項や貨物の明白な状態を無視しようとしても、そうした契約は船荷証券を譲受けた荷受人など第三者に対しては無効であるとする（一七条二項）。したがって、荷受人は、船荷証券をなお信頼して証券記載の主旨に従い荷渡し違いにつき運送人から補償を受けることができ、また運送人は一七条一項の規定または補償状の双方に基づいて荷送人から補償を受けることができる。しながら、もし運送人において船荷証券上の物品の記載を信頼して行為する荷受人を含む第三者を欺く意図がある場合には彼は荷送人から補償を受ける権利を失うし（つまり、補償状は運送人に第三者を欺く意図がない限りで有効とされ、運送人は荷送人に対して補償を請求できる）、かつそのような欺く意図をもって行為する運送人はルールが定める責任制限の利益を享受することなく第三者の損失に対して責任を負わねばならないとする（一七条三、四項）。

(c) 損傷・滅失の通知

貨物に発生した損害の事実、通常、貨物が受取人に引渡された時の実際の状態と船荷証券の記載とを比較するこ

とで明らかにされる。荷主は、両者の状態にどんな金銭的相違があったかを証明する責任があり、また自分の都合のまま請求ができるというわけにはいかない。一方、運送人は、ある運送に関連して請求が提出されるかどうかを確定し、荷主の請求に反駁するための証拠を集める必要がある。

そこでヘーグ・ルールは、早い段階で証拠収集ができるよう配慮した規定をおく。すなわち、物品が荷受人やその代理人または当局など貨物を受取る権利を有する者に引渡された時に、損傷が外観上明白な場合は即刻、また隠れた損傷の場合には荷揚げ後三日以内に、書面で通告をなすべしとし、そうした通知がなかった場合には貨物が運送人に受取られた時と同一の良好状態で引渡されたものと推定されとする(三条六項一、二文)。荷受人と運送人が共同で検査・検分を行なう場合にはそうした損害の通告は必要ないとされるほか、ルールは、運送人と荷受人の双方に損害に関する証明のアクセスを促進させるべく通告や証明責任を緩和する(同条二、四文)。

ハンブルグ・ルールは、こうしたヘーグ・ウィスビー・ルールの原則を実質的に採用するが、荷主の利益を考慮した若干の新しい法則が追加されている。すなわち、通告(荷受人が義務者とされる)の制限期間をそれぞれ一作業日(working day)、一五連続日(consecutive days)とやや緩めたほか(一九条二項)、貨物の引渡遅延から生ずる損害賠償請求につき六〇連続日のタイムリミットを別途に定め(同条五項)、さらに運送人または実際運送人が荷主に対してなす請求について補足的な期限と証明責任に関した新たな法則を加え、運送人は貨物が引渡された後または船舶または貨物に対する滅失・損傷が発生した後のいずれか遅い時から起算して九〇連続日以内に荷送人に対して損害に関する書面通告をなさないと荷送人にはそれについて責任がないことを推定する証拠となる(同条七項)。

(5) その他

(a) 仲裁

ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ウィスビー・ルールは、運送契約に関する実体的債権債務関係の規律を目的とするものであるから、仲裁契約やフォーラム・セレクション（法廷選択）約款など訴訟手続は規制の対象外としていた（ために、三条六項にいう訴（suit）に仲裁手続が入るかの問題が残った）。しかし海運の実務では、運送契約上仲裁約款（arbitration clause）や裁判管轄約款が挿入され、契約につき紛争が生じた場合に訴訟の形式（仲裁は公の裁判所に代えて私的な法廷で紛争の解決を図る訴訟手続の一つの形式である）や裁判を受理する場所について約するのが普通である。

ハンブルグ・ルールは、かかる仲裁につき、まず当事者は書面による合意により運送契約に関する紛争を仲裁に付託する旨を定めることができる（二二条一項）、仲裁が条約に適合することを明確にする。ただし、ハンブルグ・ルールは、仲裁を申立てる場所の選定については、裁判管轄の場合（二二条一項）と同様、(イ)運送人の主たる営業所 (ロ) 契約締結地 (ハ) 船積地 (ニ) 荷揚地および(ホ)仲裁約款または仲裁付託で指定された地、を指定し（二二条三項）、特に事故発生後に被告が合意する場合を除きこれ以外の場所を選定することはできないとして（二二条五、六項）、ルールの統一を維持する。また、傭船契約に基づいて船荷証券が発行されている場合に、仲裁約款が善意の証券所持人を拘束する旨の特別の記載が証券中になれば、運送人はその者に対して同約款を主張できないとする（二二条二項）。

(b) 裁判管轄

船荷証券には、運送人にとって便宜な裁判所が予め選択され、原告（荷主）をしてそうした特定の裁判所において訴訟を提起するよう命ずる条項が挿入されるのが通例である。いわゆる裁判管轄約款（jurisdiction clause）である。しかし、遠隔な裁判所における訴訟の費用は荷主にとって高くつき、またもし荷主が特定の場所で訴訟を起せば裁判管轄権に関する不経済な紛争や法廷地漁り（フォーラム・ショッピング）が多発することになる。そこで、こうした裁判所や

法廷地の選択に関して規制が必要になるが、ヘーグ・ルールは、かかる問題を解決する規定がなく、結局は各国それぞれがその国際私法(抵触法)に従い裁判所が決するところとされていた。ウィスビー・ルールも裁判管轄権に関する規定を置くところまでいかなかった。

ハンブルグ・ルールは、無益な管轄権をめぐる紛争や法廷地漁りの減少を図り、荷主の立場から準拠法と管轄裁判所の双方につき法を大きく前進させた。すなわち、原告は、(イ)被告の主たる営業所ないし住所地 (ロ) 契約締結地 (ハ) 船積地 (ニ) 荷揚げ地 (ホ) 海上運送契約において指定された地、または(ヘ)船舶が差押えられた港または地、のうちの一つを管轄する権限ある裁判所で訴訟を提起することができるとする(二二条一、二項)。そしてかかる場合に、被告(運送人)は、原則的に原告の裁判管轄権の選択に抵触することはできないが、ただ被告は、敗訴判決が下った場合に原告に補償ができる十分な担保を提供することを条件に、第一項に挙げた五つの管轄裁判所(上記(イ)～(ホ))の一つを任意に選択して訴訟を移送するよう原告に要求することができるとする(二二条二項(a))。移送された訴訟は前の訴訟の継続であって新たな訴訟ではない。よって一度選択がなされ訴訟が開始された場合には他の地における新たな訴訟が一切禁止される(二二条四項)。

(c) 共同海損

共同海損は古い歴史を誇る法制度であり、現実には、運送契約(船荷証券)中に国際的規約としてのヨーク・アントワープ・ルールが摂取されるのが世界的慣行である。そこで、ヘーグ・ルールも船荷証券上共同海損に関する適法の規約(lawful provision)を取入れることについて容認している(五条二文)。ただし、ヘーグおよびウィスビー・ルールが規律するのはこの一点だけであり、それ以外は一切共同海損の問題について規定していない。ハンブルグ・ルールもこのヘーグ・ルールの方針を踏襲し、共同海損の事態に備え、国内法や運送契約において規定をすることを認容

する(二四条一項)。ハンブルグ・ルールは、また、運送人の荷受人に対する賠償責任や荷受人の共同海損の分担を拒否する権利などは専ら条約により規制される旨を定める(二四条二項)。

(d) 出訴期限

ヘーグ・ウィスビー・ルールは、第三条六項で「運送人または船舶は、如何なる場合にも、物品の引渡の時または引渡さるべき時から一年以内に訴が提起されない限り、物品に関する一切の責任を免がれる」と定める。各国の国内法が一般的なタイムバーにつきさまざまな規定をしている(例、イギリスの一九八〇年出訴期限法では、契約に基づく請求であれ不法行為に基づく請求であれ六年とされる(五条))ところを統一し、受荷主に貨物損害に関する速やかな請求を促して運送人を保護するとともに、運送人が荷主に対し不当に短いタイムリミットを強いることを阻止する趣旨の規定である。もちろん、ヘーグ・ルールにもタイムバー規定はあったが(三条六項第四文は、「The Carrierbe discharged from all liability in respect of loss or damage (運送人は、……滅失又は損傷に関する一切の責任を免れる)」とする)、ウィスビー・ルールは、これを削除し、前示のように「The Carrierbe discharged from all liability whatsoever in respect of the goods (運送人は、……物品に関する一切の責任を免れる)」との表現に代えた。しかし、この改正(“liability”の後、“whatsoever”の一語が挿入)の効果につき、コモン・ロー諸国は、タイムバーの効力範囲が、通常の損害に関するクレームだけでなく、四条五項(e)でいう運送人の責任制限権を剝奪する故意またはそれに準ずるタイプの行為や運送人による契約の基本的違反につき提起されるクレームにも及ぶことを明白とさせ(ヘーグ・ルールの表現ではそうした解釈ができるか疑わしい)、また、単に「滅失・損傷」に対するクレームに限らず、貨物の横領(conversion)に関する不法行為クレームをも広くカバーするものとも理解している。

ところで、この一年というタイムリミットについては、実務上余りに短すぎることが判明し、運送人、荷受人の双

方に不満が生じ、関係当事者でこれを合意延長する傾向が顕著となった。このためヘーグ・ウィスビー・ルールは、この期間につき、訴訟原因発生後において当事者が合意することで延長することができると明記した(三条六項但書)。さらにウィスビー・ルールは、運送人による補償請求訴訟(recourse action)は、制限期間満了後であっても、損害賠償額が支払われた日またはその請求に関して訴状が送達された日から三カ月内に訴訟手続が開始された国の法律の通常の時効期間内に提起することができるとも定める(三条六項の二)。

ハンブルグ・ルールは、一年の出訴期間を倍の二年に拡張し、かつこの制限期間は訴訟手続のほか仲裁手続も含むものであることを明記した(二〇条)。また、訴訟が荷送人により提起されたものであると運送人により提起されたもの(例、荷送人に対する未払運送賃の支払請求訴訟)であると、また契約に基づくと不法行為その他に基づく(七条一項参照)、物品運送契約に関する一切の訴訟(ただし、共同海損分担請求を除く。二四条二項)に適用される。

制限期間の合意延長(二〇条四項)および補償請求訴訟についてはヘーグ・ウィスビー・ルールに倣うが、ただ後者につき、ハンブルグ・ルールは、責任判決を受けた者は二年の期間満了後においても手続を開始できることなどより詳細かつ有要な規定をおく(二〇条五項)。

(1) ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ウィスビー・ルールの体制で海上物品運送法を制定し実施するわが国においては、ハンブルグ・ルールに対する研究およびヘーグ・ウィスビー・ルールとハンブルグ・ルールを比較検討した研究はまだ少ない。主なものとして、落合誠一「海上物品運送の国際的法システムの統一問題」ジュリスト九四八号(一九九〇年一月一一一五)号七五頁以下(落合「運送法の課題と展開」(平成六年)三七頁所収)、落合誠一「ハンブルグ・ルール」(一九七八年国際連合海上物品運送条約)について「ジュリスト六七〇号(一九七八年八月一)号一三三頁以下(落合「運送責任の基礎理論」二三七頁所収)、谷川久「海上運送人の責任の強化(1)」(7完)―UNCITRALにおける船荷証券条約改正作業の一斑―」ジュリスト五七一号一五七九号、同「海上運送

人の責任の強化(続)「ジュリスト五八七号、同「最近の船荷証券条約改正作業と条約適用範囲の拡大」海法会誌復刊一八号一七七頁以下、桜井玲二「ハンブルグ・ルール」の成立(1)」「(11)「国連海上物品運送法会議報告」海運一九七八年七月号四八頁以下、一九八二年三月号五八頁以下、高桑昭「国際海上物品運送条約(一九七八年)について」NBL一六四号一二頁以下、同「国際商取法委員会による海上物品運送条約案について(上・中・下)」NBL一三四号二〇頁以下、一三五号三二頁、以下一三七号三〇頁以下、赤堀勝彦「福島洋一」貨物保険者からみたヘーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルグ・ルールについて」海事法研究会誌一九八八年一二月号二〇頁以下、宮本三夫「郷原資亮共訳『新しい海上運送人の責任(ハンブルグ・ルールの解説)』(一九八九年)、宮本三夫「郷原資亮共訳『国際運送と新しい企業責任—ハンブルグ・ルール及び複合運送条約の解説—』(平成六年)。

三、九〇年代の海上物品運送法改革の胎動

(1) 一九九一年オーストラリア海上物品運送法

オーストラリアは、一九九一年一〇月三十一日、新しく「一九九一年海上物品運送法」(Carriage of Goods by Sea Act 1991 (Cth))を制定し(一九九一年法律第二六〇号)、SDR改正議定書を併せたヘーグ・ヴィスビー・ルール(新法第二部の付則(schedule)一に「修正されたヘーグ・ルール」(“The amended” Hague Rules)として収録される。以下、ヘーグ・ルールという)に法律としての効力を付与した(第八条)。同時に、オーストラリア新海上物品運送法は、同一法典中にハンブルグ・ルールも包摂し(新法第三部の付則二に収録される)、将来、布告(proclamation)によって現行のヘーグ・ヴィスビー・ルールをハンブルグ・ルールに切り換えるという独特の立法スタイル(トリガー・メカニズムと呼ばれる)を採用する。⁽²⁾

オーストラリア連邦における海上物品運送責任法規としては、古くは「アメリカのハーター法(一八九三年)をモデルにした一九〇四年オーストラリア連邦海上物品運送法(Sea-Carriage of Goods Act 1904(Cth))があったが(本法は、

アメリカのハーター法を基礎としながら、より荷主の利益擁護を図って改善し、運送人に対しては絶対的な船舶堪航能力担保義務を課し、また船主の過失免責約款を刑事制裁規定まで設けて徹底的に制限し、さらにはオーストラリア法の運用やオーストラリア裁判所の管轄権を剥奪する約款を禁止した。同法は、いわゆるヘーグ・ルール立法である一九二四年九月一七日制定（一九二五年一月一日施行）の海上物品運送法（Sea-Carriage of Goods Act 1924(Ch)）により廃止され、以後、一九九一年新法が成立するまで実に六六年余の長期にわたり、この一九二四年海上物品運送法の付則に収録されたヘーグ・ルール（同国のヘーグ・ルールの受諾は一九五五年七月四日のことである）が、オーストラリアから他の国への往航国際物品運送およびオーストラリア連邦の各州間の物品運送で、その運送契約が船荷証券または類似の権利証券により証明される海上物品運送に関する運送責任関係を規律してきた。一方、州内の内水物品運送については各州の法律が適用される。

しかし、歲月の経過とこの間における船舶や荷役に関する技術の進歩は、法の欠陥を暴露し（例、一包装または一単位当たり一〇〇ポンド＝二〇〇オーストラリアドルの責任限度額がコンテナ貨物について適用されること、生動物にも法が適用され当事者による特約が禁止されること、運送人の責任が海洋の区間に限定されること）、いまや法は荷主の利益を適切に反映したものとなっておらず、また海運の現実とも乖離しているから即刻改正すべきとの声が高まり、遂に一九八八年九月、オーストラリア運輸通信省から「Australian Marine Cargo Liability : a Discussion Paper, Sept. 1988」と題するレポートが公表され、トリガー方式による新法の立法構想が提示された。そして、一九九〇年には新海上物品運送法案が作成され、議会の審議を経て、一九九一年一〇月三十一日、女王の裁下があり、「一九九一年海上物品運送法」が誕生し、同時に、一九二四年法は廃止された（二〇条(1)項）。

上述のように、一九九一年のオーストラリア新海上物品運送法は、その第二部付則一に掲げるヘーグ・ウィスビー・

ルールを同年一〇月三十一日から現行法として機能させているが、同時に、同法は、その第三部の付則二に掲げるハンブルグ・ルールに関して、同規則がオーストラリアについて発効する日以後に発令される布告によって指定された日に法律の効力を有するものとしている(二条(2)項、一三条)。すなわち、新法の第三部および付則二のハンブルグ・ルールは、一九九四年一〇月三十一日の時点で、同国の両議会が付則二の廃棄を決議しているか、またはその廃棄に関わる検討をさらに三年後の一九七七年まで延期すべく決議をしていなければ、たとえその時にオーストラリアがハンブルグ・ルールを批准していなくても一九九四年一〇月三十一日をもって自動的にハンブルグ・ルールが現行法に取って代わるというメカニズムが設定されている(二条(3)項)。いわゆるトリガー条項である。しかして、そのタイムリミットが近づくにつれ、オーストラリアの海運社会においてヘーグ・ルールかハンブルグ・ルールかをめぐり活発な議論が交されたが、⁽³⁾一九九四年一〇月一七日、オーストラリア下院 (House of Representatives) は、第三部および付則二の廃棄問題は三年後の一九九七年一〇月三十一日まで延期して検討すべく決議し、上院 (House of Common) も、同年一〇月一九日これに倣った。したがって、オーストラリア海上物品運送法は、再度一九九七年一〇月一九日以前に同国議会の両院が付則二の廃棄決議か、または三年後の二〇〇〇年まで問題の検討を延期する決議が行なわれないことを条件に、一九九七年一〇月一九日の午前零時(一九九四年一〇月の両院の決議においては一九七七年一〇月三十一日とされているが、本法二条(5)項が、トリガー規定である二条(3)項は第三部および付則二の発効日を上院による決議がなされた日すなわち一九九四年一〇月一九日から三年後と明記しているから、この日付となる)をもって自動的にハンブルグ・ルールがオーストラリアにおいて施行されることになる(二条(3)項)。もちろん、一九九七年一〇月一九日より前に、本法の第三部および付則二が布告されればその指定日からハンブルグ・ルールが施行されることになろうが、しかし布告はオーストラリアがハンブルグ・ルールを署名しない限り発せられることはない。また、ハンブルグ・ルールが施行されること

になった場合には、運輸大臣はまず同国の荷送人・荷主、運送人・船主の代表者と協議し、彼らの意見を十分配慮しなければならないとされる（二条(6)項）。

かくて、現在、オーストラリアにおいて海上物品運送人と荷主との間の責任関係を規律する法制としては、一九九一年一〇月三十一日を境に、それ以前に成立した運送契約についてはヘーグ・ルールが強制的に適用され、またその日およびそれ以降に締結された国際運送および国内運送契約（ただし、内水運送を除く）で船荷証券または類似の権利証券により証明される運送契約については法律たるの効力を有したヘーグ・ウィスビー・ルールが適用され（八条）、さらに、将来的（一九九七年一〇月一九日以降）には、ハンブルグ・ルールが実施される可能性があるという、三つの法システムを抱えた実にユニークな立場にオーストラリアはある。

そこで、現在オーストラリアにおいて法律の効力を付与しているヘーグ・ウィスビー・ルールについて、その適用範囲を示せば次の通りである。(i) 船荷証券または類似の権利証券〔類似の権利証券〕については、本法にもヘーグ・ウィスビー・ルールにも明らかにするものがない。以下、単に船荷証券とのみいうがヘーグ・ウィスビー・ルールの締約国において発行され、かつそれが異なる国にある港の間の海上物品運送契約に関する場合（二〇条(1)項(b)(i)、例えば、シンガポール（ヘーグ・ウィスビー・ルールの締約国）で発行された船荷証券によるマレーシア（ヘーグ・ウィスビー・ルールの締約国に非ず）からオーストラリアへの海上物品運送。同様に、国際海上運送につきオーストラリアで発行された船荷証券にはヘーグ・ウィスビー・ルールが適用される。(ii) ヘーグ・ウィスビー・ルールの締約国の港からの運送で、異なる二国にある港の間の物品運送に関する場合（二〇条(1)(b)(i)、例えば、船荷証券に基づく日本からオーストラリアへの海上物品運送。日本法の効力およびオーストラリア法の効力によりヘーグ・ウィスビー・ルールが適用される。同様に、オーストラリアの港からの国際海上運送に関する船荷証券にはヘーグ・ウィスビー・ルールが適用される。

(イ) 異なる二国にある港の間の物品運送で、船荷証券中の契約または船荷証券により証明される運送契約がヘーグ・ウィスビー・ルールまたはそれに効力を与える立法を当該契約に適用すべきことと定めている場合(二〇条(1)(b)(i))。例えば、マレーシアからオーストラリアへの海上物品運送で、当事者が当該運送にヘーグ・ウィスビー・ルールまたは一九九一年オーストラリア海上物品運送法が適用されると合意している場合。マレーシアがヘーグ・ウィスビー・ルールの締約国でなくともオーストラリア法の効力でヘーグ・ウィスビー・ルールが適用される。(ii) 船荷証券中の契約または船荷証券により証明される運送契約で、オーストラリアの異なる州の港の間の物品運送(二〇条(1)(b)(ii))。州際海上物品運送契約への適用であるが、実際問題としては、オーストラリアにおける各州間の海上物品運送の大半は船荷証券ではなく非流通性のシーウェイ・ビル(海上運送状)により行なわれている。したがって、もし当事者がそうした州際運送に船荷証券ないし類似の権利証券を使用する場合にはヘーグ・ウィスビー・ルールが強制的に適用されることになる。州内の海上物品運送については、クウィーンズランド州の場合にヘーグ・ウィスビー・ルールが適用される⁽⁴⁾。ほかに、ハーター法をモデルにした各州の海上運送法が適用される。(ホ) シーウェイ・ビル(海上運送状)のような非流通証券中の契約またはそうした非流通証券により証明される運送契約で、そうした証券があたかも船荷証券であるかのようにヘーグ・ウィスビー・ルールが適用されるべきものと明確に規定している場合(二〇条(1)(b)(iii)、(2))。シーウェイ・ビルは、「船荷証券またはこれに類似の権利証券」ではないから本法の付則一の第一条(b)項の「運送契約(contract of carriage)」の定義に該当せず、よって、シーウェイ・ビルにはヘーグ・ウィスビー・ルールの適用はない。そこでそうした契約に対して法律の効力によりヘーグ・ウィスビー・ルールを適用するためには、シーウェイ・ビルが船荷証券であるかのようにヘーグ・ウィスビー・ルールが適用されるべきことを当事者がはっきり約定することが必要である。

以上が、現行オーストラリア海上物品運送法の適用範囲である。したがって、未修正の原ヘーグ・ルールを採用する国(オーストラリアの重要な貿易相手国であるアメリカ、台湾、マレーシア、インドネシア、パプアニューギニア、フィリピンなどが該当する)からオーストラリアへの海上物品運送に関する船荷証券または類似の権利証券についてはヘーグ・ウィスビー・ルールは適用されない(ただしそうした運送契約に関する船荷証券がヘーグ・ウィスビー・ルールの締結国で発行された場合を除く。上述の(i)、一〇条(1)(b)(i)参照)。その種の契約の違反に関わる請求は、本法第三章および付則二が発効した場合にはハンブルグ・ルールにより規律されることになるが(付則二第二条1項(b)参照)、現行法上は、準拠法の選択として、契約のプロパー・ローは一般的に船積地で施行される法律とされ、未修正の原ヘーグ・ルールにより規律されることになる。

次に、現行のオーストラリア新海上物品運送法は、ヘーグ・ウィスビー・ルールおよびSDR改正議定書をそのまま採用するものであるから(ただ、オーストラリア新法付則一は条約の条文をローマ数字からアラビア数字に変えてある)、運送人と荷送人の権利義務関係では、運送人の責任限度額以外にオーストラリア独自の特色といえるものはない。その責任限度額については、新法の付則一第四条5項(a)で、一包または一単位につき六六六・六七SDRまたは物品の重量一キログラム当り二SDR、すなわち最近のオーストラリアドルに換算すると、一包または一単位につき一、四五・七六ドルまたは一キログラム当り三・四四ドル(一九九五年八月の換算レート)とされる。

なお、ここで、オーストラリアと緊密な関係にあるニュージーランド(同国は第一次生産物の輸出国であり、歴史的に自国海運を有さず、また保険市場も外国資本が占める典型的荷主国である)の動向にも触れておこう。

ニュージーランドは、一九九四年十一月一七日、海上運送法(Maritime Transport Act 1994 (N.Z.))を制定し、一九九五年二月一日に実施した⁽⁵⁾(同国の条約批准は一九九四年十二月二〇日であり、同国における条約の発効は三ヵ月後の一九

九五年三月二〇日である。したがって新法施行後三週間程ニュージーランドは条約の締約国でなく、ヘーグ・ルールもヘーグ・ウィスビー・ルールも適用がなくコモン・ローが規律するという空白期間があった。この結果、それまで半世紀余にわたり、同国よりの国際的海上物品運送を規律してきた一九四〇年海上物品運送法 (Sea Carriage of Goods Act 1940. 本法の付則には同国が未批准・未受諾のヘーグ・ルールが摂取される) は新法施行日以前に締結された運送契約についてのみ効力を残しすべて廃止された。

本法は、ニュージーランドの運輸省が、一九八〇年代後半から取り組んできた海・陸・空の全域にわたる運送法のリストラクチャリングの成果の一つであり、⁽⁶⁾ 国際的海上物品運送との関係で、ヘーグ・ルールに代えてヘーグ・ウィスビー・ルールおよび SDR 改正議定書に国内法的効力を与えたものである (二〇九条)。⁽⁷⁾ かねてニュージーランド運輸省は、一九八三年に同国がハンブルグ・ルールを受容すべきことを勧告したことがあり、そのハンブルグ・ルール支持の方針は一九九二年一月に公表された同国の海運法と海事責任の法制度に関するディスカッションペーパーにおいても保持され、⁽⁸⁾ 同国海上物品運送法の将来像としては、隣国オーストラリアの一九九一年海上物品運送法に倣い、ヘーグ・ウィスビー・ルールとハンブルグ・ルールの両条約を国内法の中に採り入れたうえで、さしあたり SDR 議定書を合せヘーグ・ウィスビー・ルールでスタートし、将来、世界的情勢を睨みつつハンブルグ・ルールに切り換える二段階方式のアプローチが提案されていた。しかし、事は運輸省の狙い通りには運ばず、上述のように、一九九四年新海上物品運送法は、ハンブルグ・ルールを組み込まず、SDR 議定書を合せたヘーグ・ウィスビー・ルールを採用しただけの無難なスタイルの立法となっている。

一九九四年のニュージーランド新海上物品運送法は、ヘーグ・ウィスビー・ルールおよび SDR 改正議定書を国内法に採用し、これに法の効力を付与するものであるから、定義規定をはじめ運送人の権利および義務に関する規定に

つき条約と変わるところはない。そこで、法の適用範囲と責任限度額の点のみを指摘するにとどめる。

新法は、法の適用範囲を広げ、船荷証券または類似の権利証券のほか、非流通証券(例、シーウェイ・ビル)に基づく国際海上物品運送契約でかつそうした証券があたかも船荷証券であるかのように当該運送にヘーグ・ウィスビー・ルールやSDR改正議定書が適用される旨を定めた至上約款を包含する運送について適用があるとする(二〇九条二項)。

次に、ニュージーランド新海上物品運送法は、運送品の滅失、損傷に対する運送人の賠償責任につき、損害が運送人の故意または無謀な作為ないし不作為から生じた場合を除き、一包装または一単位当り六六六・六七SDR(約二、六〇〇ニュージーランドドル)または滅失、損傷した物品の総重量の一キロ当り二SDRのいずれか高い金額に責任制限できるとする(付則五 四条@項(a))。因に、旧法の責任限度額は一包装または一単位当り二〇〇ニュージーランドドルであった。

なお、新法は国際的な海上物品運送にのみ適用されるのであり、国内海上物品運送(陸上、航空の国内運送も同じ)については、一九七九年物品運送法(Carriage of Goods Act 1979)が適用される⁽⁹⁾。

(2) 一九九一年オーストラリア海上物品運送法については、DAVIES & DICKEY, SHIPPING LAW (2nd ed, 1995) ch. 12 (p.239), S.M.Thompson, The Hamburg Rules : Should they be Implemented in Australia and New Zealand?, 4 Bond L.R. (1992) p.168. Martin Davies, The Hamburg Rules : What happens in 1997?, 23 Australian Business L. R. 235 (1995). M. Davies, Transport, 19 Australian Business L. R. 57 (1991), M. Davies, Australian Maritime Law Decisions 1991, (1992) 3 LMCLQ p. 351, M. Davies, Australian Maritime Law Decisions 1994, (1995) 3 LMCLQ p.385. 参照。

また、一九八〇年代までの立法改革動向を紹介する邦語論文として、櫻井玲二「ヘーグ・ウィスビールールとハンブルグ・ルール」海事産業研究所報二七〇号（一九八八年十二月）二三頁以下があるほか、青木捷浩「米・豪におけるヘーグ・ウィスビー・ルールの批准の動向」海事法研究会誌九〇号（一九八九年六月号）三六頁以下、郷原資亮「ヘーグ・ウィスビー・ルールか、ハンブルグ・ルールか——国際関係論的視点からの考察」海事法研究会誌一一五号（一九九三年八月号）一頁以下にも紹介がある。

(3) 一九九一年新海上物品運送法が誕生した後、オーストラリア（ニュージールランドの場合も同様状況）における海上物品運送法の将来の方向をめぐる議論は、ハンブルグ・ルールの廃棄決議をして現状を維持すべきとする意見と、ハンブルグ・ルールの発効（一九九二・一一・一一）後直ちに同条約を導入すべしとする両極の意見に割れた。前者はオーストラリアやニュージールランドの主要貿易相手国（一九九二—九三年度のデータによれば、①日本二一・八七％、②米国一四・九％、③ニュージールランド五・二％、④英国四・八一％、⑤韓国四・七一％、⑥シンガポール四・四一％、⑦台湾四・〇六％）の大多数はすぐにハンブルグ・ルールを採用する気配はない（そればかりか、ヘーグ・ウィスビー体制で自国法の改正を行なっている国もある）から、現段階で新体制に移行することは得策でなく、漸く静観すべきであると説く。オーストラリア海運会議所、オーストラリア・ニュージールランド海法会および船主などが主張する立場である。立法時の運輸省・議会の基本姿勢も同じである。一方、後者は、オーストラリアやニュージールランドがハンブルグ・ルールの導入に踏み切れば事態を静観している他の国にプレッシャーとなつて、いくつかの主要海運国がハンブルグ・ルールに切り換わり、やがては日・米・英諸国も受容することになると説かれていた。Brian Makins, *The Hamburg Rules, A Casualty?*, *IL Diritto Marittimo* 1994, 637は、ハンブルグ・ルール採用に強く反対する。

(4) 州内の沿岸物品運送については、ニュー・サウス・ウェールズ、タスマニアおよびウェスタン、オーストラリアの各州の場合、アメリカのハーター法をモデルとした一九〇四年連邦海上物品運送法に準拠した州の海上運送法（*Sea Carriage of (State) Act 1921 (NSW)* : *Water Carriage Act 1918 (Tas)* : *Sea-Carriage of Goods Act 1909 (WA)*）があり、運送人は物品の引渡に関するコモン・ローの船主責任を強行法的に適用され、さらに、そうした責任の契約による排除に対しては刑事制裁をも科される。また、そうした州法には、ヘーグ・ルールの如き運送人責任の時効や責任制限の規定はなく、船舶の堪航性担保義務も絶対的なものとされ、免責事由も制限的である。クイーンズランド州における、船荷証券による州内海上物品運送については、一九二四年連邦法に準拠した州法（*Sea Carriage of Goods (State) Act 1930*）が適用され、運送人の責任は原ヘーグ・ルールの内容で規律される。ビクトリア、サウス・オーストラリアおよびノーザンテリトリー（北部準州）の各州にはそうした州内運送を規制する法律は

な⁵⁵。White, Australian Maritime Law (1991 ed) 3. 2, 3. 9, Davies & Dickey, Shipping Law (2d ed. 1995) p.244, note 26.

- (5) 一九九四年ニュージーランド海上運送法については、P. Myburgh, New Zealand, in International Encyclopaedia of Laws Vol 1, Transport Law (1995), P. Myburgh, Maritime Transport and Marine Pollution : Law Reform in New Zealand, (1995) 2h Mcha p.169. C. C. Nicole, Significant Carriage of Goods by Sea Reform in New Zealand, 26 J. Mar. L. & Com. 443 (1995), Spillane, The Maritime Transport Act 1994, 7 Auckland Univ. Law Review 10 87 (1995). 参照。

- (6) ニュージーランドの運輸省が取り組んだ運送法改革の結果、一九九三年運送法改正法案 (Transport Law Reform Bill 1993) が成立し、それに基づいて、一九九三年陸上運送法、一九九三年海上運送法および一九九三年改正民間航空法が相次いで成立した。そして右法案の残余が書き直された上、一九九四年海上運送法案 (Maritime Transport Bill 1994) として纏め上げられ、議会上程された。ここで法案は三つに分割され、最終的に、運送契約条項を規制する一九九四年海上運送法 (Maritime Transport Act 1994)、一九九四年改正商事法 (Mercantile Law Amend Act 1994)、一九九四年改正資源管理法 (Resource Management Act 1994) の三法が成立し、一九九四年十一月、女王の裁可を受け施行された。このうち、商事法改正法は、船荷証券またはその他の運送証券に基づく運送人に対する訴権に關し定めた一九〇八年商事法の改正法律であり、イギリスの一九九二年海上物品運送法 (Carriage of Goods by Sea Act 1992) の成立に合せて旧法の二三条を廃止し、新たに新規定 (二三条、一三条A—C) を追入して、電子式船荷証券やシーウェイ・ビルについて正面から規定し、将来活用が予測される電子データ交換 (EDI) 化に備えている。

- (7) Ministry of Transport, Towards a New Zealand Shipping Policy (Ministry of Transport, Wellington 1983) p.116.

- (8) Ministry of Transport, Review of The Shipping and Seamen Act 1952 (Ministry of Transport, Wellington 1992) p.82.

- (9) 一九七九年ニュージーランド物品運送法は、一九六九年に「契約および商事法改革委員会」から提出されたレポートに基づいて制定された法律である。本法は、国際運送を除き、ニュージーランド国内の陸上、海上、航空またはそれらを複合したすべての物品運送に対して適用される(ただし、国防省、郵政公社が運送する物品を除く)。ニュージーランドの国内運送の場合には、概して、運送状やウェイビルが発行され(もちろん伝統的な船荷証券や複合運送証券が発行される場合もある)、これらの証券上には当該運送に關して一九七九年物品運送法の責任体制が適用される旨が謳われている。本法の特色としては、(イ) コモン・ローとブライベイト・ローの区別を廃止したこと、(ロ) 運送人の物品の滅失・損傷に対する責任につき、過失責任原則を廃止し、故意により滅失・損

傷した場合、引渡遅延による滅失・損傷および間接損害を除き、責任を免責されること、(イ)物品の滅失・損害に対する運送人の賠償責任額を運送品の各品目 (unit of good) 当り一、五〇〇ニュージールランドドルに制限することである。International Encyclopedia of Law: Transport Law, op cit., Part II, ch. 7 §3.

(2) 一九九三年カナダ水上物品運送法

一九九三年五月六日、カナダは「一九九三年カナダ水上物品運送法」(Carriage of Goods by Water Act 1993; S. C. 1993 c.21)を制定し、ヘーグ・ウィスビー・ルールおよび一九七九年 SDR 改正議定書の法体制に加わった。世界の主要海運国の多くがヘーグ・ルールかヘーグ・ウィスビー・ルールのどちらかにしがみつき、かたやハンブルグ・ルールも発展途上国の支持を集めつつある世界情勢の中で、カナダ政府は、すでに半世紀余を経過して時代のニーズにズレが生じていた一九三六年カナダ水上物品運送法の改正を決め、一九九二年六月四日の連邦議会の第一議会において、SDR 議定書を併せたヘーグ・ウィスビー・ルールを採用した新しい「水上物品運送法案」(Bill C-83 of 1992)を提出し(本改正案は、カナダにおいてヘーグ・ウィスビー・ルールが発効してから六年後、運輸省による検討と答申を受け、連邦議会がハンブルグ・ルールの採否を決定できるものとする)、翌年、正式に「一九九三年水上物品運送法」として成立させた。⁽¹⁰⁾

一九九三年カナダ新水上物品運送法は、二つの異なる付則 (schedule) に二セットの国際条約を収めるというユニークなスタイルの法律であり、この点では一九九一年オーストラリア海上物品運送法と同一である(ただし、カナダ法にはオーストラリア法のようなトリガー規定がない点に注意)。まず付則一にはヘーグ・ウィスビー・ルールが摂取され、女王の裁可を得て一九九三年五月六日付で直ちに実施したが、同時に、付則二においてハンブルグ・ルールを摂取し、これについては運輸大臣の勧告により将来随時に総督令 (Order in Council) に基づいて発効させることができるもの

とする。すなわち、同一の法律によって付則一の適用が廃止されるのである。そして、この選択を保証する手続として、運輸大臣は、一九九九年十二月三十一日以前、およびその日以後付則二が実施されるまで五年毎に、付則一（Ⅱヘーグ・ウィスビー・ルール）の適用を廃止して付則二（Ⅱハンブルグ・ルール）を施行すべきかどうかについて検討を行ない、かつその検討の結果を同国の各連邦議会に対して報告すべきものと定めている（第四条）。したがって、カナダ法にはオーストラリア法のようにハンブルグ・ルールの自動発効という厄介な問題はない。そして連邦議会の運輸問題を審議する委員会は、運輸大臣の報告書について総合的に検討し、かつ下院（House of Commons）に対し、ハンブルグ・ルールの立法化の勧告声明を含め、それに関して報告しなければならないとされる（第五条）。要するに、本法によってカナダは同国の貿易相手国が新しいルールを採用する段階で現行ルールからハンブルグ・ルールの切換えが許されているということである。

一九九三年の新法の成立により、第一には、一九三六年以来カナダにおいて効力を有していたヘーグルール（一九三六年水上物品運送法はこのルールの内容を採用した国内法である）が廃止され、第二に、海上運送に関する現行法としてヘーグ・ウィスビー・ルールが実施され、そして第三には、将来のための潜在的な法律としてハンブルグ・ルールが制定されたのである（ただしカナダはいずれの条約についても未批准）。

ところで、一九九三年カナダ新水上物品運送法は、カナダ国内のある地点から他の地点までの船舶による物品運送（Ⅱカボタージュ）が船荷証券によりカバーされずかつヘーグ・ウィスビー・ルールが適用されないとの約定を包含する運送に対しては適用除外されるが、それ以外は、船荷証券または類似の権利証券に従って、カナダのある港から国内ないし国外の他の港への船舶による水上物品運送に対して広く適用され（第二条、四条）、カナダ国内からの国際運送におけるシーウェイ・ビル（海上運送状）にも従来と同様にルールが適用される。次に、一九九三年カナダ新法は、

前法が採用していたヘーグ・ルールの改訂版であるウィスビー・ルールおよびSDR議定書を採用するものであるから、運送人と荷送人との権利や責任の関係では基本的に変わず、変更があるといえば、運送人の責任限度額である。すなわち、改正前の一九三六年法による運送物品の一包装または一単位当り五〇〇カナダドルは、六六六・六七SDR、すなわち一、二三三カナダドル（一九九四年十一月中旬の換算レート）と、前法の責任限度額と比較し二倍強の増額となり、しかも運送品の重量一キロ当り二SDR、すなわち四カナダドルによる第二の責任限度額が新設された。

(10) 一九九三年カナダ水上物品運送法については、Hugh M. Kindred, *Goodbye to The Hague Rules : Will the New Carriage of Goods by Water Act Make a Difference?* 24 Canadian Business Law Journal, 404 (1994-95), William Tetley, *Canadian Maritime Legislation and Decisions 1991-1992*, (1993) LMCLQ 116, Woode & Southcott, *Canadian Maritime Law Update: 1992-1993*, 25 J. Mar. L. & Com., 421 (1994), William Tetley, *Canadian Maritime Legislation and Decisions 1993-1994* (1995) LMCLQ 88, 参照。

なお、カナダは、海上物品運送法の改革に引続き、同国最大の海事公社法典である「カナダ海運法」(Canada Shipping Act: R. S. C. 1985 C. S-9) — 本法は全一八編九五〇カ条文から成る — の立法改革作業を進めてきたが、一九九六年九月一日の連邦議会に対し、同国運輸省より右法の第九編の船主責任制限および第一四編の油濁責任に関する改正法案 (Bill C-58) と、水上旅客運送法の新法案 (Bill C-59) の二つの改革法案が提出された。前者は、一九七六年海事債権責任制限条約および一九九六年の同条約改正議定書、ならびに一九六八年油濁民事責任条約 (CLC) および一九七一年油濁損害補償基金条約 (Fund Convention) を改正する一九九二年議定書に適合させる法改正であり、後者は、一九七四年アテネ条約および一九九〇年の同条約改正議定書に基づいた新法である。これら二法案は、一九九七年の中頃迄には成立が見込まれているという。

(3) 一九九三年中国新海上物品運送法

一九九二年一月七日に公布され、翌年七月一日から施行された「中華人民共和国海商法」の第四章「海上物品運送契約」(第四十一条―第一〇六条。以下、新海上物品運送法という。本章は外航船による国際運送にのみ適用される(二一条)。中国の港間の沿岸物品運送については、固有の民法・経済契約法が適用され、内航運送人は外航運送人に比し運送品の滅失・損傷につき幾分厳格な責任に服する)は、ヘーグ・ウィスビー・ルールに基礎を置きつつ、運送人の義務に関しハンプルグ・ルール⁽¹¹⁾の重要な法原則を部分的に採り入れた混成の法律である(同国はいずれの国際条約についても批准をしていない)。以下、中国新海上物品運送法の特色を概観する(中国には海事事件を公表するシステムがなく、また実際に成立後間もない新法に関する判例は極くわずかしかない)。

まず、運送品の滅失・損傷に関する運送人責任の原則については、中国新海上物品運送法は概してヘーグ・ウィスビー・ルールと同一である。すなわち、同法には、運送人責任の抗弁事由として、ヘーグ・ルールの一七の免責事由(四条(2)項参照)に由来する一二の免責のカatalogが列举され、そこにはいわゆる航海上の過失免責および火災免責が存続する(五一条)。もっとも、中国海上物品運送法には、ヘーグ・ルールの四条二項(K)号の「暴動および内乱」(Riots and Civil Commotions)が落とされているし、またヘーグ・ルールが沈黙する免責事由と立証責任について、中国法はハンプルグ・ルールの規定(五条一項・四項参照)と同様、そうした免責の抗弁に関する立証責任につき、火災の事由以外はすべて運送人が負担すべきものと明定する(五一条(2)項)。証明すべき内容については明確とされないが、運送人は免責事由の発生について立証すべきものと解される。それを前提に、荷主側から損害が運送人の故意・過失を原因とする点の証明がなければ運送人は免責される)。

また、運送人の滅失または損傷に対する運送人のパッケージリミテーションに関しても、ヘーグ・ウィスビー・ルールと同様、一包装当り六六六・六七計算単位または物品の重量一キロ当り二計算単位のいずれか高い方の金額とする

(五六条(1)項)。このリミティションルールは、運送品に物理的損害と遅延損害が併発した場合にも同様に適用される(五七条)。そしてまた、そうした運送人およびその代理人・使用人の責任制限の特権を剝奪する事由についてもヘーグ・ウィスビー・ルールの表現が採用される(五九条)。

このように、中国新海上物品運送法は、運送人の責任原則につきヘーグ・ウィスビー・ルールを基礎とするが、しかし、一方では、ハンプブルグ・ルールの法原則もいくつか採用している。主なるものとしては、運送人の本人性(identity of carrier)ないし運送人の概念であり、運送品の引渡遅延であり、甲板積貨物に関するルールである。ヘーグ・ルールには、実際運送人について規定がなく、遅延責任に関しても明文規定を欠き(ただし、三条二項を根拠に解釈上導き出せないわけでもない)、また甲板積貨物については、甲板積である旨が明記され、かつ実際に甲板積で運送される限り条約の適用対象外とされ、運送人は自由に特約ができるとされる。まず、運送人概念につき、中国新海上物品運送法はハンプブルグ・ルール(一条一、二号)に倣い、契約運送人(荷送人と運送契約を締結する者)のほか、実際運送人(運送人より委託を受けて物品運送の全部または一部の運送に従事する者および再委託を受けた者)を含むべく規定するとともに(四二条(2)号)、本法第四章の(契約)運送人の責任に関する規定は実際運送人についても適用されることなど両者の関係につき規定する(六〇条、六三条)。

次に、引渡遅延につき、中国新海上物品運送法は、明確に約定された期日または期間内(實際上、一般にB/Lには引渡期日につき明定する条項はない)に運送品の引渡ができなかった場合に、運送人は、過失により生じた引渡遅延による物理的損害(Ⅱ運送品の滅失または損傷)および純粹な経済的損害⁽¹²⁾(Ⅱ市場喪失、利益喪失)に対して賠償責任を負わねばならないとされ、また遅延が引渡期日後六〇日を超えた場合には運送品の滅失と見做すことができると定める(五〇条(1)・(4)項)。運送品の引渡期日につき明示の約定がない場合には、運送人はたとえ運送につき過失があろうとも引渡

遅延につき責任を負わない⁽¹³⁾。ハンプブルグ・ルール第五条の考え方を採用したのだが、中国海商法は、運送の遅延責任に関しハンプブルグ・ルールが採る運送人の過失推定責任（五条一項、共通了解参照）を単純な過失責任に修正している点（故に、損害、運送人側の過失の存在などの立証責任は一般原則により荷主の負担とされる）や、運送品の引渡期日について明示の約束がない場合には運送人に責任を課さない点（ハンプブルグ・ルールは、このような場合にも、周囲の事情を考慮して注意深い運送人に要求するのが相当である期間内に引渡さねばならない場合も引渡遅延であるとして責任を課す。五条（1）項参照）、引渡遅延による経済的損害に対する運送人の賠償限度額を延着した物品につき支払われる実際の運送賃として（五七条）、ハンプブルグ・ルールのような運送賃の二・五倍という数字を出さない点など、ハンプブルグ・ルールに比較して運送人の引渡遅延責任が軽減されている。なお、中国海商法上、運送の遅延責任は直接には五〇条および五七条を根拠とするが、直航義務を定めた四九条一項からも構成できると思われる。第三に、中国新海上物品運送法は、甲板積の運送についても適用対象に含め（四二条（5）項参照）、さらに同法第五三条において、甲板積貨物の運送に関する条件および責任につき、運送人は、荷送人が契約上貨物の甲板積について合意する場合、または貨物が取引慣習上甲板積とされた場合、もしくは貨物が法令、行政法規上甲板積にされる場合を除き、物品を甲板積により運送することができず、その義務違反により生じた甲板積貨物の滅失・損傷に対して損害賠償責任を負わねばならない。また甲板積で運送する権利を有する場合には（甲板積の合意、慣行、法令のいずれか）、運送人はその種の運送の特殊な危険により生ずる運送品の滅失、損傷に対して損害賠償責任を負わないとする。ハンプブルグ・ルールの第九条に基づいた規定であるが、ただ中国海商法の規定は完全に国際条約と同一というわけではない。すなわち、運送人が甲板積運送を正当化される場合については、中国法とハンプブルグ・ルールで変るところはないが、運送人が甲板積で運送する権利を有しない場合における運送人責任に関して、ハンプブルグ・ルールの場合は、甲板積貨物が被る一切の損害つまり滅失、

損傷、引渡遅延の損害に対し運送人が責任を負うとしているのに対し（九条三項）、中国海商法は、甲板積貨物の滅失または損傷に対する運送人責任を規定するのみで、引渡遅延の責任を含めていないほか、かかる不当な甲板積運送の場合の運送人責任の範囲に関し、ハンブルグ・ルールの場合「第六条および第八条の規定に従い決定される」と定めて（九条三項）、運送人に故意または認識ある過失がなければパッケージリミテーションの利益を採用することができ旨を明らかにしているが、中国海商法五三条にはそうした規定がない。また、甲板積運送につき当事者間の合意がある場合に、ハンブルグ・ルール（ヘーグ・ウィスビー・ルールも同様）は、貨物が「甲板積で運送される」（being carried on deck）旨を船荷証券または運送契約に記載すべきとし、その記載がない場合にはそうした合意を第三者に対して援用することができないと規定する（九条二項参照）のに対し、中国海商法にはまったくそうした記載を求める規定がない⁽¹⁴⁾。逆に、甲板積運送に関連した「特殊な危険」（special risks）により貨物に加えられた滅失・損傷につき運送人に責任がないとする規定（五三条（二）項）はハンブルグ・ルールに相当する規定がない。

ところで、中国新海上物品運送法には、ヘーグ・ウィスビー・ルールとハンブルグ・ルールを混合した特異な規定がかなりある。例えば、運送人の責任期間については、コンテナ運送と非コンテナ運送とに区別し、前者のコンテナ詰の運送品については、ハンブルグ・ルールを修正した船積港にて運送品を受取った時から荷揚港でそれを引渡すまで、つまりは倉庫から倉庫までの運送人が運送品を管理下におく全期間が、後者のコンテナ詰にされない運送品については、ヘーグ・ウィスビー・ルールと同じ物品が船積された時より船舶から荷揚されるまでの期間が定められるし（四六条（一）項）、同様に、引渡時に外部から損傷が分明でない運送品の滅失・損傷の通知に関しても、コンテナ詰運送品と非コンテナ運送品を区別し、コンテナ詰貨物の場合には、ハンブルグ・ルールの規定（一九条二項参照）に倣い荷受人に引渡された日の翌日から連続一五日以内になさねばならないとするが、非コンテナ貨物についてはそれを七日以内

とする(八一条、ハンブルグ・ルールは一律一五日以内とするし、ヘーグ・ウィスビー・ルール三条六項は運送品の引渡後三日以内に損傷の通知がないと一応異常なく引渡がなされたものと推定されとする)。また、中国法が極めて明確に引渡遅延による「経済的損失」に関する通知義務を定めているのも(八二条)、ハンブルグ・ルール(二九条五項)に基づくものの両規定は微小に相異なる。さらに中国新海上物品運送法は、陸揚港において運送品を受取る者がいない場合には船長が倉庫その他適当な場所に卸すことができ、その費用・危険は荷受人が負担するとも定める(八六条)。

このほか、船荷証券に関する規定(七一条、八〇条)も、一般的にヘーグ・ウィスビー・ルールと基礎を共通するものの相違点もあり、一部はハンブルグ・ルールに基づいた規定もある。

- (11) 一九九三年中国新海上物品運送法(1993) L. Li, The Maritime Code of The People's Republic of China, (1993) LMCLQ, p.204, The Second International Conference on Maritime Law in China, Conference Proceedings (Aug. 1996, Dalian).

陳薇薇「中国海商法の概要及び日本法との比較」海事法研究会誌一一七号(一九九三年二月)三九頁以下、吳飛岸「中国海運と海商法」海事法研究会誌一一三二号(一九九六年四月)一頁以下、宋迪煌、相原隆「中国海商法の概要」海事法研究会誌一一四号(一九九三年六月)五三頁以下参照。

なお、新中国海商法の全条文邦語訳については、中村真澄、夏雨「中華人民共和国海商法(1)(3)」海事法研究会誌一一五号(一九九三年八月)三一頁以下、一一六号(一九九三年一〇月)四一頁以下、一一七号(一九九三年十二月)二八頁以下、宮坂宏編訳・現代中国法全集『企業法・税法編』(一九九五年)六七頁以下、がある。

- (12) 新法第五〇条の引渡遅延による経済的損害については、早くも広州海事裁判所(中国の九つの海事裁判所のうち、北京海事裁判所、大連海事裁判所など五大海事裁判所の一つ)が、荷受人の経済的損害を認定する判決を下している。本件は、中国からドイツに向けコンテナ詰で輸送された室内装飾品が、当事者により合意された引渡期日二〇日を経過しても到着しなかったため、荷受人であるデザイン会社が、ドイツ国内の Feng hin 中国レストランの室内装飾プロジェクトを完成できず、またこのプロジェクトの完成が遅滞したため、別の「北京」レストランの室内装飾プロジェクトに着手できなかったとして、運送人に対し、第一プロジェクト

トにつき一万九千マルク、第二プロジェクトにつき一万マルク、および第三者の損害として九千マルクの損害賠償を求めて提訴した。右に対し運送人は、荷受人の被った損害は「予見できない」損害であると抗弁した。裁判所は、(1)運送人は、引渡期日について明確に約定していたから第一プロジェクトについては予見すべきである。(2)第二プロジェクトおよび第三者につき被った損害と運送人の引渡遅延の間には因果関係がなく、運送人はそうした損害を予見することができない、と判決し、荷受人に第一プロジェクトに関する損害を容認した。YU Genrong & CHEN Sharon, *The Recent Developments in Chinese Maritime Law—Some Practical Issues*, ICML-11 '96 (Session 3-7).

(13) この点に関連して、中国の学説上、運送品が不合理な (unreasonably) 引渡遅延により損害を受けた場合、荷受人等積荷利害関係者は民法の一般原則により補償を請求できるとする考え方があり(判例はない)。この学説は、その理由として、(i)運送人は合理的期間内に運送品を引渡すべき契約上の義務を負っていること。(ii)不合理に遅滞した引渡は契約の基本的違反に当ること。(iii)B/Lにも中国新海商法にもそうした場合の補償について規定がないので、一般法である民法の法原則が適用されるべきことをあげる。かくて民法の一般原則の適用となれば、貨物の損害につき責任制限がなく、消滅時効は二年であるなど、運送人の引渡遅延責任は重くなる。YU & CHEN, *op. cit.*, (Session 3-7).

(14) この点、中国海商法五三条につきいかに解釈すべきか問題になる。現在の学説によれば、甲板積貨物の引渡遅延に対して運送人が責任を負うべきかについては、第五〇条の規定に従い、当事者が運送契約上引渡期日に関して明示の規定をしていれば運送人は甲板積貨物の引渡遅延責任を負うことになる(なお、この場合に、運送人は第五一条の免責事由を援用できる)と解釈され、また、船荷証券への甲板積運送である旨の記載については、明文がなくとも、運送人は自己を護るためにもまた第三者の利益を保護するためにもできるだけ船荷証券に記載するよう努めるべきとしている。Han Lixin, *The Liability of the Carrier for Carriage of Goods on Deck—The Application of Art.53 of Maritime Code of PRCICML II* '96, *op.cit.*, (Session 3, p.2).

(4) 一九九三年改正韓国海上物品運送法

一九九三年一月一日より施行された改正韓国商法第五編「海商」の第四章「運送」第一節「海上物品運送法」は、一九七九年S D R議定書と併せヘーグ・ウィスビー・ルールの法原則を採用する。本改正は、一九六二年に同国商法

が成立して以来初めての法改正であり、ここ三〇年間における韓国の国内経済、国際貿易および海運産業の目覚ましい発展と世界経済および海事に関する技術的・政治的状況の大きな変化が、同国海商法の後進性・非国際性を際立たせていた。そこで同国司法省は、一九八九年一〇月以降、商法典の海商編の改正に取り組んできた結果、遂に一九九一年一二月に改正法案を国会提出成立させたのである。⁽¹⁵⁾

改正前の一九六二年旧海上物品運送法は、主に一九二四年ヘーグ・ルールを基礎とするが（ただし、同国は未批准）、しかし国際条約からはわずかの重要規定を採用したにとどまり、例えば、パッケージリミテーションすなわち一梱包当りの責任制限制度の規定はなく、韓国最高裁判所も船荷証券中に挿入されたパッケージリミテーション条項は免責約款禁止規定（旧法七九条）に違反し無効であるとの姿勢を崩さなかった。改正韓国海商法は、上述のようにSDR議定書と合せヘーグ・ウィスビー・ルールを採用し（ただし韓国はこれら国際条約の批准国ではない）、運送人は、運送品に関する滅失・損傷・引渡遅延の損害が彼自身の故意や認識ある過失によるのでなければ、一梱包または一船積単位当り五〇〇SDRで責任制限されるとし、またその「梱包または船積単位」の用語に関して、ヘーグ・ウィスビー・ルールのいわゆるコンテナ条項（四条五項(c)参照）を新設する（七八九条の二）。しかし一方で、改正韓国法は、貨物の重量をベースとする責任制限システムを採用せず、パッケージリミットについてもSDR議定書の金額（六六六・六七SDR）に従わずに五〇〇SDRとし、また、運送品の引渡遅延による損害に関して運送人の責任制限を認めていない（七四六条、ただ、最初の改正草案では、ウィスビー・ルールと同様に当該貨物の運送賃の二・五倍の金額と総運送賃のいずれか低い金額による方式の責任制限が設定されていたといわれる）。

次に、改正韓国海商法は、ヘーグ・ウィスビー・ルールに倣い、運送人がその事実を示して免責を主張できる一一項目の免責のカタログを挙げるが、そこにはいわゆる航海上の過失免責および火災免責は除外されており（七八七条

（七八九条参照）、ヘーグ・ルール体制でもハンブルグ体制でもない特異なスタイルを採る。

以上のほか、改正韓国海商法は、船主の責任に関する規定が不法行為を基礎とする訴権についても適用されることを明定し（七八九―三条（1）項）、また、いわゆるヒマラヤ条項つまり貨物損害に関する請求が運送人の使用人、代理人に対して提起された場合には彼らも自身に故意または認識ある過失なき限り運送人と同様の責任制限や抗弁事由を援用できると定め（七八九―三条（2）項）、また、運送人と傭船者または貨物の利害関係者間の請求につき除斥期間を一年と定め、かつ一年の合意延長を認めるなど、ウィスビー・ルールの修正原則を採用する。荷受人による運送品の滅失・損傷に関する通知については、ヘーグ・ルール（三条六項）に従い、貨物の受渡の際に外部から損傷が分かる場合は遅滞なく、分らない場合には三日以内になすべしとし、そうした通知がなければ滅失・損傷がなく引渡されたものと推定されると規定する（八〇〇―二条）。

また、これも従来韓国法においてその有効性をめぐって解釈上議論のあった、運送人が荷揚げした貨物を船荷証券と引渡でなく保税倉庫その他官民の倉庫にて保管をする慣行が運送品の引渡（delivery of cargo）となるかどうかの問題について立法解決を図るべく、改正海商法は、荷受人が貨物を受取らない場合（そのほか、受取を拒否する場合、受荷主が不明な場合なども含む）に、運送人は、税関その他の行政官庁によって許可された場所で貨物を引渡しうる旨を明定するとともに、そうした場合に、運送人は、貨物を引渡した後、荷受人に対し（荷受人が受取を拒否する場合や荷受人が不明な場合には荷送人および荷受人の双方に対し）引渡の通知をなす必要があるとし、またそのように貨物が引渡された時をもって最初の船荷証券所持人または荷受人に対する引渡があったものと看做すとも定める（八〇三条）。

(15) 一九九三年の韓国海商法改正については、Rok Sang Yu and Jongkwan Peek, The revised maritime section of the Korean

Commercial Code, [1993] LMCLQ 403, 7 P & I International 12 (Dec. 1993), Bae, Kim & Lee, P. C. 法律事務所「韓国海商法の改正」、海商法研究会誌一一五号(一九九三年八月)一八頁以下、不破清治「韓国海商法の改正について」海運一九九四年九月号四〇頁以下。これらの文献には、海上物品運送法の改正と同時に行なわれた船主責任制限法の改正についても紹介がある。

(5) 一九九四年スカンジナビア海上物品運送法

ノルウェー、スウェーデン、デンマークおよびフィンランドの北欧四カ国(アイスランドは除く)は、地理的に隣接し、海商企業活動においても相互に緊密な関係にあることから、往時より海事法の統一について合意があり、立法化作業を協力的に進めてきた。その結果、この北欧四カ国については、「スカンジナビア海法典」または「ノルディック(北欧)海法典」と呼ばれる百年の歴史を誇る統一海法典が存在し、これを基に作成された北欧諸国家の国内海法典は、私法規定に関する限りほぼ完全に一致している。⁽¹⁶⁾ スカンジナビア海法典は、一般雑貨Ⅱ個品(general cargo)の海上運送、すなわち「個品運送」の部分に関していえば、一九三六年および一九七三年に、それぞれヘーグ・ルール、ウィスビー・ルールを採り入れ、国際化・近代化が図られてきたが、さらにその後、ハンブルグ・ルールの成立という新たな動きを受け、統一海法典の徹底的な再編・改革の必要を認めた北欧諸国は、立法化作業の任務を託された「スカンジナビア法律委員会」⁽¹⁷⁾によって作成された改正法案を各々議会承認し、一九九四年一〇月一日、北欧四カ国は揃って新スカンジナビア統一海法典を公布、直ちに施行した。

新しい一九九四年スカンジナビア統一海法典は、個品運送、傭船契約(航海傭船、定期傭船のほか、新規にいわゆる数量契約(contract of affreightment : COA)——一般に、運送に使用される船舶を特定せず一定量の貨物を一定期間にわたって運送することを約する契約——が追加)および海上旅客運送契約に関する責任限度額の引上げ改訂と、運送契約法の範囲で

かなり根本的・実質的な法改正を行なったが、それ以外の船舶や海運業に関する大部分の規定は今回の改正の対象外とされ、すべて一八九一年以来の古い法典をそのまま焼直すだけにとどめた(なお、一九九四年の法改正以後も、スカンジナビア海法典は、一九八九年の海難救助条約および一九九二年改正議定書により修正された一九六九年油濁民事責任条約を採り入れた改正がなされている)。

一九九四年の新法典は、第四編「運送契約」の第一三章を「個品運送契約」と表題し、第一条から第六一条まで(スエーデン、フィンランドの海法典の形式。ノルウェイ、デンマーク形式では単に通し番号。第二五一条乃至三二一条)、全六一条条文をおき、全体の内容としては、ヘーグ・ウィスビー・ルールとハンブルグ・ルールの両システムを混合し両立させた法律であって、特に、貨物損害に関する運送人の賠償責任原則に関しては、航海上の過失免責、火災免責、責任限度額および一年の出訴期限(三六八条Ⅱ一九章一条(5))といった点を除き、すべてハンブルグ・ルールを基礎としており、その意味で、新スカンジナビア海法典はハンブルグ・ルールの部分的実施を図った世界に類例のないドラチックでユニークな内容の立法である(ただし、スカンジナビア諸国は、ヘーグ・ウィスビー・ルールの廃棄を通告しているわけでも、ハンブルグ・ルールを批准しているわけでもなく、責任体制は依然ヘーグ・ウィスビー・ルールを基本とする)。

以下、この新スカンジナビア統一海法典(以下、新法という)について、適用範囲、運送人の責任を中心に、船荷証券・海上運送状、裁判管轄・仲裁について重要なポイントを指摘してみる。⁽¹⁸⁾

1 適用範囲 新法の適用範囲としては、まず、運送人の責任期間について、新海法典は、ヘーグおよびウィスビー・ルールのいわゆる *tackle to tackle* の原則を廃棄し、ハンブルグ・ルールの *port to port* の原則、すなわち「船積港で物品を受取ってから荷揚港でそれを引渡すまで」の原則を採用した(二五二条)。

すなわち、新法によれば、運送人は運送航海中はもとよりそれに前後する船積港または荷揚港のターミナル区間においても、運送品が彼の保管の下にあるかぎり責任があり(二七四条)、しかも運送人は、運送契約または運送証券上の特約によれどもそうした保管期間中の物品に対する責任を排除することは許されない(二五四条)。つまり運送人の責任期間がターミナル区間まで拡大されかつ強行法化されたわけであるが、ただこうした運送人責任の適用拡大は、すでに改正前の旧法規定(二六八条)の解釈として、船積前および荷揚後の両期間における運送人の運送物品に対する注意義務の存在が確認されていたほか、特に荷揚以後については、判例が強行法的責任期間を拡張し、運送人は荷揚以後も運送品を合理的な方法で蔵置しかつ荷主により引取られるまで相当の注意を払うべき旨を判決していたから、実質的な改正ではない。

次に、新法は、船荷証券が発行されているか否かを問わず、北欧諸国の港へのまたは北欧諸国の港からのすべての物品運送に適用される(二五二条)。ただし別途(三二一条以下、第四章「傭船契約」)に規定される全部傭船契約、一部傭船契約には適用されない。もともと、傭船契約に基づいて発行される船荷証券については、それが一般雑貨について発行されたものであるとそれ以外の貨物につき発行されたものであるとを問わず本章が適用される(二五三条)。なお、この種のC/P/B/Lは「傭船契約」の章でも規律される。三二五条Ⅱ(第四章五条)。また、法典には収まらない一定期間連続していくつかの航海を行なういわゆる連続航海傭船契約(consecutive voyage charter: CVS)については、各航海がそれぞれ別個の航海として、個品運送に関する本章の規定が適用されることになる(二五三条二節参照)。

次に、新法が強制的に適用される海上運送は、まず、北欧諸国の各国の内水カボタージュ、つまり同一国内にある港間の運送(例、ノルウェーのベルゲンからオスロ)および北欧四カ国の間の海上運送(例、スウェーデンのイエーテボリからオスロ)である(二五二条)。また、北欧諸国以外の国を相手とする二国間の貿易運送の場面では、合意された船積

港がヘーグ・ウィスビー体制国である国との間の運送、合意された荷揚港が北欧四カ国内である運送、契約に複数の船積港の名があり、かつそれらの一つが実際の荷揚港でしかも北欧四カ国にある運送、船荷証券など運送証券がヘーグ・ウィスビー体制国で発行されている運送、運送証券に挿入される至上約款でヘーグ・ウィスビー体制の国の法律を適用する旨が宣言される運送、について新法の適用が認められる。つまり、新法の適用範囲は一般雑貨の貿易運送のすべてに及ぶということである。

また、新法は、甲板積貨物および生動物の運送についても適用範囲に入れ、ハンブルグ・ルールに従った厳格な責任原則を適用する。この点は後述する。

2 運送人の責任 運送品の損害に対する運送人の賠償責任原則について、新法は、旧法典に規定(二一八条二文(a)・(b)があったいわゆる航海上の過失および火災という伝統的な免責の抗弁、責任限度額、責任制限権の喪失、不法行為責任との関係、出訴期限等)に関してはヘーグ・ウィスビー・ルールの責任原則に基づいているが(二七六条一節、二八〇条、二八一条、二八二条、二八三条)、それ以外はハンブルグ・ルールの責任原則を採用するから、旧法典のリストラクチャリングは形式上かなりに及ぶといえる。しかし、新法が、運送人は船舶上または陸上にて管理する運送品に関する滅失・損傷につき、彼自身の過失ないし怠慢または運送人が責任を負うべき者の過失・怠慢が損害の原因でなくまたは損害に関係がないことを証明できなければ責任を免れないと定めて(二七五条一文)、運送人責任の原理がいわゆる過失推定主義(「損失について運送人の過失が推定される責任原理。または立証責任が運送人に転換された過失責任主義」を採用する点では旧法(一一八条一文)と変わらないし、その他の点でも大きな実質的変更はない。もともと、旧法(一八条三文)に明文があった船舶の堪航能力を担保する責任はこの責任原則規定に吸収されるから、運送人は航海開始時ならびに発航後の全航海期間を通じ相当の注意を尽くす義務を負うことになるし、堪航能力の内容としてはいわゆ

る堪貨能力 (cargo-worthiness) も含まれることになる。

次に、新法は、ヘーグ・ルールに基づいた海の固有危険・天災・戦争など一四項目の免責のカタログ(旧法一一八条(c)・(d))を廃止し、代って、ハンブルグ・ルールの運送人責任の定理に従い、運送人は、自己またはその使用人・代理人の管理下にある物品の滅失・損傷または引渡遅延に関し、自己または自身の履行補助者の無過失を証明できなければ責任を免れないとする。この免責カタログ(航海過失・火災を除く)の廃止に関しては、かつて一九七〇年代にウィスビー・ルールを導入した法改正の折、北欧諸国は免責カタログ(c)・(d)を撤廃するか否かをめぐり議論を重ねた経緯があり、今回の廃止に当たっても、カタログにある免責事由はすべて過失とは無関係な事由であり(この点で、(a)・(b)の航海過失と火災の場合は過失責任の免除であり、独自の意味をもつ)、運送人としては証明責任の法則により推定過失を容易に相手に転換することができるから、免責カタログを廃止したところで特に従来の法を実質的に変更しはしないとの理解による。航海過失と火災の伝統的免責事由には手を付けずそのまま存置された(二七六条)のは、イギリス・ドイツなど西欧の主要貿易国との国際協調を慮ったこととされる。

また、新法典は、ハンブルグ・ルールと同様、離路(deviation)に対して言及せず(もともと旧法典にも明文がなかった)、人命救助のための措置または船舶その他の財産救助のための合理的な措置に基因する運送品の損害に対して運送人は責任を負わないものとし(二七五条第二文)、また、運送品に生じた損害につき運送人の過失と他の原因とが競合した場合に、運送人は自己の過失に基因する損害の部分にのみ責任があると定める(二七五条三節)。後者については、旧法典一一八条の第四節に、ヘーグ・ウィスビー・ルールには該当する規定のない寄与過失について、運送人と荷主の双方に過失がありそれらが損害に寄与したる場合には荷主の損害賠償額が減額されると規定されており、新法は、これを証明責任の法則に取り替えたのである。新法によれば、運送人によって損害発生に寄与した原因(contributing

case) が証明されれば、荷主側において、損害のどの範囲が運送人の(推定)過失によるものであるかを証明せねばならないし、また寄与原因が競合する場合にも運送人が自己側の無過失を証明する範囲で荷主側は損害を負担せねばならないことになるから、新法は實際上荷主に厳しい責任を負わせることになる。

このほか、新法は、物品の引渡遅延に対しても運送人の強行法的責任を拡大適用する(二七八条)。ヘーグ・ウィスビー・ルールには遅延責任に関し明文規定はないが(ただし、第三条二項が広い意味でそれを含むとする解釈はある)、改正前の旧スカンジナビア海法典は、運送品の滅失・損傷とならべて引渡遅延についても運送人の過失推定責任を規定しており(旧一一八条)、一部滅失・損傷を伴った遅延による損害はもとより物理的損害を伴わない純粹な遅延損害(良好状態で到着したにも拘らず遅延のため市場価格が下落)についても物理的損害に適用される一般的なパッケージリミテーションの原則(旧一二〇条)を適用してきた。新法は、ハンブルグ・ルールの規定に従い、引渡遅延の概念を定め、また引渡のなされるべき期日から六〇日を越えても引渡されない遅延について物品の所有者等は物理的な滅失として取扱い運送人に対し賠償を請求できると定め、旧法上必ずしも明らかでなかった点を明確にして運送人責任を厳格にした。ただ新法には、引渡遅延に対する運送人の責任限度額を運送賃の二・五倍の額で設定するハンブルグ・ルールの規定はない。

また、上述のように、新法は甲板積貨物および生動物についても適用されるから、もはや運送人はそうした貨物の滅失・損害に対し責任を排除することはできず、一般の貨物に対すると同様の責任を負わねばならない。ただし、生動物については、損害が生動物の海上運送に固有な特殊の危険に基因する場合には運送人は責任を免除される(二七七条)。つまり、運送人が生動物の運送に際し荷送人の指示を遵守したことを証明できれば恐らく責任を免れうるということである。また、運送人は、①荷送人の同意ある場合、②法令により要求される場合、③特定の貿易取引の慣習に

よる場合に限り、貨物を甲板積とすることが許されるが(二六三条)、これらの特定事情がなく運送人が貨物を甲板積とした場合には甲板積運送が専らの原因となり生じた貨物の損害に対して責任を負うべきものとされ(ただし運送人は、故意または損害発生を認識した無謀な行為がないことを条件にパッケージリミティションの権利を有する)、また、荷送人との艀内積の明示の約定に違反して運送人が貨物を甲板積で運送した場合には責任制限の権利を喪失することになる(二八四条)。

次に、新法は、荷送人との間で海上の個品運送契約を締結した運送人(いわゆる契約運送人)が運送を他の運送人(いわゆる下請運送人、実行運送人)に委託した場合における契約運送人と下請運送人の責任について規定する(二八五条―二八七条)。ヘーグ・ルールには明示規定がないものだが、スカンジナビア旧海法典には、相次運送について定めた一二三条が新法と基本的に同一内容を規定していた。

新法によれば、運送人(Ⅱ契約運送人)は、たとえ運送の全部の履行を別の運送人(Ⅱ下請運送人)に委託した場合であつても、まるで彼が当該運送を履行したかのように責任があり、運送人が唯一下請運送人の行為につき責任を免除されるのは、運送のある部分を特定の下請運送人が履行することが明白に合意されている場合で、運送品の滅失・損害が当該運送区間で発生した出来事の原因とすることを運送人が立証できたときに限られる(二八五条)。また、下請運送人も、自らが実際に履行した運送の部分につき運送人(Ⅱ契約運送人)と同一の法則で責任を負うべきとされ(二八六条)、契約運送人と実行運送人の両者に責任がある場合は、責任制限額の枠内で、連帯責任とされる(二八七条)。

新法は、責任規定の最後として、危険品(旧法典と同じくそれが何かは明らかにしない)につき、荷送人が危険である旨を示す記号のラベル等を付し、また引渡に当り危険性と安全策について通告する義務を負うことを明定する(二五七条)。とともに、そうした通告義務違反の結果生じる費用・損害について荷送人は厳格な填補責任を負うべきものとし

(荷送人の責任は一般的には過失責任である。二九〇条)、またこのような場合に運送人は危険物であることを知っている場合でも荷送人に何らの補償をすることなく危険品を陸揚・破壊・無害化することができると定める(二九一条)。旧海法典上も、危険品につき荷送人はマークを付したり損害防止に必要な情報を提供すべき義務を負うものとされており(旧九七条、一一九条)、運送人は危険品であることを知れば船積を拒否できるとされていたが、ただ旧法では、運送人が貨物の危険性を知りえなかったため船舶上に持込まれた危険品に基因する損害に対する荷送人・備船者の責任の性質は過失責任であった。

3 船荷証券・海上運送状 新法は、運送証券の一部としての船荷証券および海上運送状(シーウェイ・ビル)について詳細な規定をおく(二九二条―三〇九条)。運送証券、船荷証券、通し船荷証券、海上運送状についてはそれぞれ定義がある(二五二、二九二、二九三、三〇八条)。新法の注目すべき点だけをいくつかあげれば、物品を運送する船舶の船長による船荷証券の署名は運送人に代って署名されたものと看做す旨を明記したこと(二九五条)、運送人は船荷証券に記述された運送品に関する情報(種類、数量、状態など)の正確性について検査義務を負うとともに、そうした記載の正確性を疑うに足る理由があるかまたは正確性を確認する適当な方法がないならば、その旨を船荷証券に記載すべしとする(二九八条)。いずれもハンブルグ・ルールの規定(一四二条二項、一六一条一項)に従ったものだが、後者の留保の記載要求についてはスカンジナビア旧海法典一五二条、一六一条が同趣旨を規定していた。また新法は、ハンブルグ・ルール一七条に従い、荷送人が、船荷証券に記載するために運送人に提供した運送品の明細に関する正確性を保証すべき旨を規定するが(三〇一条一節)、新法は、この保証の例外として、もし荷送人が不正確な記載や無留保について運送人に対し補償を約束した場合で、船荷証券の正当所持人を欺く意図をもってなされたときは、補償状(back letter)は効力を失い、保証も効力がなくなる(三〇一条二文)。

以上の船荷証券のほか、新法は、近年その利用が普及してきた海上運送状 (sea way-bill) について二カ条文をおく。現在、北海や北大西洋の貿易運送ではほとんど船荷証券が使われず、代って非譲渡性の海上運送状や貨物受取証が発行されているとされるが、一九九四年新スカンジナビア海法典は、そうした新種の運送証券について、世界に先駆け明文をおいている。まず、海上運送状を定義して、海上運送契約または運送人が物品を受取ったことを証明し、かつ運送人が証券に記載された荷受人に物品の引渡を約束する証券であるとし、荷送人は、海上運送状の交付後も記名荷受人以外の者に対して物品の引渡をなすよう選択できるとする (三〇八条)。次いで、海上運送状には、運送のため受取りたる物品、荷送人、荷受人、運送人、運送条件、受取人によって支払われる運送賃その他の費用を記載し、運送人またはその代理人が署名すべきものと証券の様式を定めるほか、海上運送状は原則的に運送契約および証券記載の物品の受取を証明する証拠証券であるとする (三〇九条)。

4 裁判管轄・仲裁 スカンジナビア新海法典は、ハンブルグ・ルールの規定 (二一条・二三条) を採用し、裁判管轄および仲裁に関する規定をおく (三一〇条、三二一条)。

まず新法は、原告 (荷主など) に対し、個品運送契約に関するいかなる法的紛争について任意に適切な裁判地を指定できる広範な裁判管轄権を容認する。すなわち、原告は、自らの選択により、被告の主たる営業所 (本店) の所在地、運送契約締結地、約定された船積港または約定または実際に物品が荷揚げされた港、および海上運送契約に指定された場所、のいずれかの場所において裁判手続を開始することができる (三一〇条一文)。

本規定は、事実上当事者間の裁判管轄条項の間道を容認するものであり、結果として新スカンジナビア海法のユニークな責任システムの適用が保証される。予め契約によって原告の選択的裁判管轄権を制限することはできないし、合意管轄 (prorogation)、すなわち当事者が運送契約上特定の地の裁判所での裁判を約束している場合でも適用がある

(三二〇条一、二文)。例えば、運送契約中にニューヨークの専属合意管轄条項があった場合、荷主は、常にニューヨークで訴訟を提起できるが、荷主はこれに加えてさらに、合意管轄条項を無視して、北欧諸国内のある港(例、イエーテボリ)が船積港か荷揚港とされる運送契約であれば、その北欧諸国の国内でアメリカの船主を相手に訴訟手続を開始できるということである。換言すれば、裁判管轄条項または合意管轄条項が完全な効力を発揮するのは、約定の船積港および約定または現実の荷揚港のいずれもが北欧四カ国の中に所在しない外国の場合だけに限られるのである(三二〇条四節)。

また新法は、裁判に代る紛争解決手段として利用される仲裁についても、同様のルールを定める。すなわち、仲裁条項を原則的に有効と認め、仲裁合意の存在を前提に、申立人(荷主など)は仲裁合意の要素として被申立人の主たる営業所、運送契約締結地、約定の船積港、約定のまたは実際の荷揚港など、裁判管轄につき述べたと同一の地のうち一つを任意に選択して仲裁手続を開始できるとし、さらに仲裁人に対し、スカンジナビア海法の本章の適用を指示できるとも定める(三二一条)。

(16) スカンジナビア海法典は、フランスのルイの海事勅令(一六八一年)に先立つ一六〇〇年代に起源するとされるが(一五六一年デンマーク海法典、一六六七年スエーデン海法典、一六八七年ノルウェイ海法典)、一八九一年七月二〇日、デンマーク、スエーデン、ノルウェイの三カ国による共同作品たる海法典が制定され、北欧三カ国の法の実質統一が実現し、後年、フィンランドがこの統一法典の多くを採用して国内法典を成立させ、現在の四カ国体制になった。二〇世紀以降は、船荷証券条約、船主責任制限条約、アレスト条約、油濁条約、アテネ条約、海難救助条約といった種々の国際条約を積極的に採入れて度々法改正を行なっている。

(17) 近年は、北欧諸国において海事法の改正が要望される場合、まず常設の「海事法委員会」にその検討準備作業を一任するという事になった。海事法委員会は、関係の国際条約(何も国際条約が関わる事柄に限定されるわけではない)を検討し、法律改

正または新立法の必要性について、北欧各国の対応する法律委員会とも協議しながらレポートを纏め上げる。次いで公聴会が開催され、法律委員会のレポートに対する各種利害関係団体および学界などの意見が聴取された後、法律委員会から司法大臣に答申がなされる。司法大臣は、法律案 (odelstings proposition) を作成し、これをまず議会の法律委員会に諮り、次いで両議会で承認を受けた後、国王の裁可を受け、正式に成立する。

(18) 一九九四年スカンジナビア新海法典については資料が乏しい。さしあたり、以下の二次的資料を参考にした。Hugo Tibergh, *The Nordic Maritime Code*, [1995] LMCLQ 527, Jan Ramberg, *New Scandinavia Maritime Codes*, 1994 Dir. Mar. 1222, Trond Eilertsen, *The New Nordic Maritime Codes*, [1996] IJOSL 175, Bob Jordan, *The Scandinavian Compromise*, Lloyd's List, June 10 1994.8. また「新法については」*The Swedish Maritime Code / Sjölagen 1994 - In Swedish and English parallel text* (1995). 改正前の北欧法については、Thor Falkanger et., *Introduction to Norwegian Maritime Law* (1987) を参照した。なお、一九九四年スカンジナビア統一海法典についてより詳細に紹介する論稿として、重田晴生「一九九四年新スカンジナビア統一海法典―海上物品運送法におけるハンブルグ・ルールの侵透」戸田修三先生古稀記念論文集（一九九六年文真堂）所収がある。

（未完 一九九六・一二・二〇稿）

* 脱筆後、本稿に関連する研究として左記のものが公刊された。本稿では引用ができなかったので参照をお勧めする。

- ・ 戸田修三・中村真澄編・註解国際海上物品運送法（青林書院一九九七年三月）。
- ・ 小林登「国際海上物品運送条約の統一化に関する最近の動向―フランス海法会のハンブルグ・ルール改正案の紹介を兼ねて―」海法会誌復刊四〇号（一九九六年十一月）七九頁。
- ・ 小塚莊一郎「フィンランド海上物品運送法の翻訳」海法会誌復刊四〇号（一九九六年十一月）三五頁。