安田火災記念財団叢書NO. 38

国際海上物品運送法制の改革と将来

講演
東京大学法学部教授　落合誠一氏

平成３年７月

財団法人　安田火災記念財団

目　　次

1．はじめに …… 1

2．国際法制の現状 …… 3

（1）ハーグ・ルール・システム …… 3

（2）ハンブルク・ルール・システム …… 4

（3）両システムの相違点 …… 6

3．わが国法制の改革 …… 14

4．国際法制の将来 …… 20

5．むすび …… 27

［質疑応答］ …… 28

［本書は、当財団が主催して平成3年7月5日、安田火災本社ビルで開催した、落合教授の講演を収録したものです。］

1. はじめに

本日は、国際海上物品運送法制の改革と将来というテーマでお話しいたします。

海上物品運送法制といった場合、船腹の全部または一部を対象とする用船契約と、個々の貨物を対象とする個品運送契約という分野の両方を含めるのが一般的な用例であると思いますが、ここで表題に掲げました国際海上物品運送法制とは、個品運送契約の分野を念頭に置き、それに限定をしてお話しをすることをあらかじめお断りしておきたいと思います。

といいますのは、用船契約の分野は基本的に契約自由の原則というものが現在でも妥当しておりますし、用船契約に関しまして国際的な強行法的な枠組み、条約といったものは存在しておりません。それに対して個品運送契約の分野につきましては、これからお話しいたします国際的な条約による強行法的な枠組み、即ちその条約で定めております内容を軽くするような合意をしてもそれは無効であるという形で、ミニマムの運送人責任というものを国際的に統一しようという条約体制ができております。したがって問題は、個品運送分野において、国際的な枠組みがあり、そこがなんらかの変動をきたすことになりますと、それに反する行為は無効になりますから、与える影響は非常に大きい。用船契約の方はそういうことはございませんので、特に検討を加える必要は現在のところはないという事情になります。それがそのバックグラウンドです。

それに加えまして、本日、個品運送に関連しての『国際海上物品運送法制の改革と将来』というテーマを取り上げた具体的な理由は、極めて安定的であるかのようにみえる現在の個品運送に関する国際海上物品運送法制が、私からみるところ、実は非常に深刻な危機の時代を迎えようとしているのではないかと大変危惧し

ておりまして、早い時点でこういう危機がきそうだという点を認識して適切な対応を打ちませんと、国際的な物流にとって非常に困った事態が起きかねないと考えているからです。本日のテーマを選んだ私自身の意識はそういうところにあります。

２．　国際法制の現状

（１）ハーグ・ルール・システム

まず最初に、世界における現在の時点での国際海上物品運送法制はどうなっているかという点を、念のために簡単にみておきます。現在、わが国で使われている船荷証券等をご覧になれば明らかな通り、この分野はいわゆるハーグ・ルール（あるいはヘーグ・ルール）によって支配されています。ハーグ・ルールはより正確には、一連の条約によって成り立つシステムを構成しています。そのもとになるのが1924年の船荷証券統一条約、これが一般にハーグ・ルールあるいはヘーグ・ルールと呼ばれるものです。

次いで1924年の船荷証券統一条約、即ちハーグ・ルールを改正する議定書というのが1968年にできております。これは一般にヴィスビー・ルールと呼ばれています。'68年の議定書のあとに、1979年にも改正議定書が成立しています。この基本的内容は、責任限度額の表示を金フラン表示からＳＤＲ表示に変えることを狙っています。したがいましてハーグ・ルール・システムはこの三つの条約によって成り立っていることになります。

世界の国々は、たとえばアメリカなどハーグ・ルールしか取り入れていない国もあります。それから '68年議定書、ヴィスビー・ルールを取り入れている国もあれば '79年の改正議定書を取り入れている国もある、ということで、ハーグ・ルール・システムの取り入れ方は、世界各国、相当バラエティがありますが、いずれにしても90カ国以上の国々がなんらかの形でハーグ・ルールのシステムの中のいずれかを取り入れていることになりますので、世界の国際海上物品運送法制は、現在、ハーグ・ルール・システムによって規律されているといってよいのであります。

したがいまして海上物品運送につきましては、どこの国の法律

が適用になるとしても、いずれにしても現在はハーグ・ルール・システムで問題は解決される。したがって非常に安定した状態にある。だから国際的な法統一が、運送人責任についてハーグ・ルール・システムによって実現されていることになるわけですから、物は国境を越えていろいろなところに輸送されますが、どこに行こうが基本的にはハーグ・ルール・システムのもとで運送人の責任が決められることになっています。これは物流のインフラストラクチャーをなすところの法律制度が極めて安定的な状態にあって、非常に物流の円滑化に貢献をしている、これが現在の状態です。

（2）ハンブルク・ルール・システム

ところが1978年になりまして、ハーグ・ルール・システムに対して極めて強力なライバルが出現しました。即ち1978年の国連海上物品運送条約、いわゆるハンブルク・ルールの出現です。ハンブルグ・ルールというものがハーグ・ルール・システムに対して強力なライバルなのはどういうことなのでしょうか。

ハンブルク・ルールは、ハーグ・ルール・システムが不当であるということを前提にして、そのハーグ・ルール・システムを打倒してそれに取って代わることを目的にしてできた海上物品運送条約です。どうしてそういう発想のもとにハンブルク・ルールができたのでしょうか。世界で国際的な法統一が実現されている分野は、実は数えるほどしかありません。商取引は一番そういう統一を要求されるところですが、商取引の分野でも国際的な法統一が実現されているところは極めて少ないのです。国際海上物品運送は、そういう意味で国際的な法統一が実現できた非常に誇るべき分野なのですが、それを打ち壊そう、あるいは取って代わろうという発想のもとに、'78年にハンブルク・ルールができたとい

うことですから、これは今までせっかく安定的にうまくいっているものをなんで取ってかわる必要があるのかという疑問が当然出てきますが、それはこのような考え方に基づくものです。

現在、世界の国際海上物品運送法制を規制しておりますハーグ・ルール・システムは、先ほど申しあげた通り、1924年船荷証券統一条約ですが、これは1924年というできた年代をみればおわかりの通り、基本的に20世紀始めにおける欧米諸国における運送人と荷主との利害の調整をはかることを目的とした条約としてでき、そしてその後の1968年改正議定書、即ちヴィスビー・ルール、それから '79年の改正議定書、いずれも24年条約、即ちハーグ・ルールを前提としてそれに部分的な改良を加えるという修正であったわけで、それゆえに全体としてハーグ・ルール・システムがあるのだということになるわけです。

これに対してハンブルク・ルールは、第二次世界大戦後に独立した多数の発展途上国、これは非常にたくさんの数が新しく生まれましたが、そういう発展途上国を中心とする世界的な経済的な問題、あるいは法律的な問題、政治的な問題を、発展途上国の観点から見直すという運動が国際的なレベルで、特に国連を舞台にして強力に展開されている、これがいわゆる南北問題ですが、そういう大きな南北問題というううねりの中で、1978年に国連がハンブルクで主催して行われた外交会議で、ハンブルク・ルールというのが成立をしたわけです。

つまり南北問題のうねりの中で生まれてきたのがハンブルク・ルールですが、それは現在、円滑にワークしているハーグ・ルール・システムは、基本的に先進諸国に有利な法制である。これは言い換えると途上国の利益に十分配慮していないのだという認識であります。したがってハーグ・ルールに部分的な修正を加えたヴィスビー・ルールあるいは '79年の改正議定書はその延長ですから、これも部分的な改良にとどまるものであって、自分たちの

要求を満たすものではない。したがって全体的にこれを改めて新しいルールをつくる必要がある。そういう意図のもとに実現されたのがハンブルク・ルールです。

船荷証券統一条約ができた1924年、20世紀の始めに世界の物流の中心になっていたのはヨーロッパ諸国であり、アメリカはようやく新興国的な感じで出てきた頃ですが、そういう情勢の中でこれらの国々の利益の妥協として条約ができたということで、新しくできた途上国に対して配慮がないというとらえ方が基本にあるわけです。そうしますとハンブルク・ルールというのは、今までのハーグ・ルール・システムを否定して、自分たちに適した新しい法制を創出しなければならない、そういう明確な意図をもって実現させた条約ということになります。

このハンブルク・ルールができた1978年の国連主催の外交会議には、私は幸いにも日本政府代表団の法律顧問という資格でその会議自体に参加する機会を得ましたが、その会議に出ておりましても、途上国を中心とするハーグ・ルールに対する非常な敵意を痛感させられることが多々ありました。そういうことで、現在も安定的に機能しているハーグ・ルール・システムに対して'78年に強力なライバルが出現することになった、ということはつまりハンブルク・ルールかハーグ・ルール・システムか、国際物流、特に海上運送に携わる分野では否応なしにその選択を迫られることになるわけです。

（3）両システムの相違点

そこでハーグ・ルール・システムとハンブルク・ルール・システムは、いったい内容的にどういう点が違うのだろうかというのが問題になりますが、それを次に簡単にご説明しようと思います。この場合、比較する対象としては、'68年の改正議定書及び'79

年の改正議定書によってそれぞれ改正されたレベルでのハーグ・ルール・システムを前提にしまして、それとハンブルク・ルールを比較をしてみたいと思います。

まず運送人の責任の原則といいますか、運送人がどういう場合に責任を負うのかという責任の成立の問題を最初にみてみたいと思います。基本的にハーグ・ルール・システムもハンブルク・ルールも、過失責任という原則は同じです。ただ、過失責任といっても、過失の立証責任をどちらが負うかというと、この場合は過失が推定されている過失責任となっております。これは言い換えますと過失が推定されておりますので、運送人は責任を免れるためには自己の無過失を立証しない限りは責任を負う。無過失が立証できれば責任を負わない。そういう意味で無過失の立証責任が運送人の側に課せられている過失責任、これを普通、過失が推定された過失責任といいますが、そういう原則はハーグ・ルール・システムでもハンブルク・ルールでも同じです。

過失責任という点は基本的に同じなのですが、ハンブルク・ルールでは運送人の責任は非常に強化されたものになっています。まず第1に、航海上の過失免責というのがハーグ・ルール・システムでは認められているのですが、この航海上の過失免責という免責の抗弁といいますか、運送人が航海上の過失なのだということを立証して責任を免れるという抗弁を、ハンブルク・ルールでは否定しています。

航海上の過失免責というのは、皆様ご承知の通り、航行または船舶の取り扱いにおいて船員に過失があり、それによって運送品に損害が生じた場合に、運送人は免責されるということを定めている規定です。これは陸上運送でいえば、たとえばトラックの運転手がトラックの運転を間違ってトラックを電柱にぶつけて貨物が損傷した場合に、トラックの運転手の運転に過失があったから、トラックの貨物に生じた損害については責任を負わない、という

のが航海上の過失免責です。

今、挙げましたトラックの例ではそういう抗弁がなされることはありません。これは海上運送に特有の抗弁として認められており、陸上では運転の過失だから責任がないということはおよそ認められておりません。そういう意味で航海上の過失を立証して運送人が免責されるというのは、海上物品運送に特徴的な免責事由です。

これはほかの運送にはみられない特色であるとされていたのですが、ハンブルク・ルールではこの免責事由を否定をする。こういう免責は認めない、ほかの運送手段でも認めていないのだから、海上運送人についてこんな特別な免責事由を認める必要はないのだ、こういうことで航海上の過失免責を否定したわけです。

第２番目は、ハーグ・ルール・システムでは火災免責という、これもまたユニークな免責事由があります。これは船舶に火災が発生してその結果貨物が損傷するといった場合に、運送人は運送人自身の過失によってその火災が起きたのではない、ということを立証すると責任を免れる。これが火災免責といわれているものです。これは言い換えますと、火災の原因が運送人の使用人の過失によることが立証された場合であっても、運送人は責任を免れるということです。

これに対してハンブルク・ルールの方は、運送人の使用人の過失による火災の場合で、運送人自身には過失がないということをいっても、これを免責事由としては認めない。即ち火災を理由とする特別な免責事由は、これを否定しています。

これも基本的にはほかの運送手段には認められていないということがベースにあって、海上運送に特有なもう一つの免責事由であるところの火災免責事由も否定をすることになるわけです。

第３番目としては、海上物品運送に特有の責任として、堪航能力に関する責任があります。これは船舶が安全に航海が可能にな

るような能力、あるいは貨物に損傷が生じないような能力を船が備えている、そういう能力が堪航能力といわれているものです。

この堪航能力に関する責任が海上運送では非常に特殊であるというのは、実はそういう能力を備えていなければいけないという義務を海上運送人は負っていますが、義務を負う範囲といいますか期間といいますか、それが限定された期間だけ堪航能力に関しては責任を負うのだ、具体的には船舶の発航の当時に堪航能力を具備させる義務があるのだということになるわけです。つまり運送の全期間にわたって要求される義務ではないということを前提にして、発航の当時に課す義務として定められているわけです。

この点、運送人の運送品に関する注意義務というのが一般的にあります。ハーグ・ルール・システムの場合は、船積みしてから荷揚げされるまでの期間、運送品について損傷が生じないように注意を払わなければいけないことになりますが、堪航能力の方は発航の当時にそれを満たすように注意を働かせればよいとなっています。

こういう堪航能力に関する責任という特別な責任はハンブルク・ルールのもとでは廃止されて、堪航能力に関する責任は運送品に関する責任の方へ実質的には吸収されることになったわけです。

以上の三つが海上運送、特にハーグ・ルール・システムにおいて固有の運送人に関する特別な事由ですが、ハンブルク・ルールではこの特別な部分は全部なしになります。それからそれ以外の点につきましても、次に述べるような運送人の責任の強化がなされております。

それは、まず延着責任という問題があります。これは貨物が予定された時期に到達をしなかった時に、貨物の到着が遅れたために損害が生じた場合に、その損害賠償責任を追及することができるかどうかという問題、これが延着責任という問題ですが、ハーグ・ルール・システムのどこをみても、明文では海上運送人が延

着責任を負うという規定はないのです。したがってハーグ・ルール・システムのもとでは、海上運送人は延着責任を負うのか負わないのかということについて、各国で学説、判例が分かれております。

そうすると、ハーグ・ルール・システムでは延着責任は含まれないのだという解釈をとると、延着責任の方は民法の債務不履行の責任の一般原則によって処理されることになります。ところがハンブルク・ルールの方は、延着責任についても、条約上、その運送人は責任を負うのだということを明文で規定を置いて、延着責任も国際的な法統一の対象として取り入れるのだということをはっきりと定めています。したがって延着責任に関しては各国の国内法で自由に解決できるのだという立場は、ハーグ・ルール・システムではあり得る解釈だったのですが、ハンブルク・ルールはそういう解釈の余地を完全に封じています。したがって、運送人は運送品の滅失、損傷、それから延着について責任を負う、ということが極めて明確に定められたことになります。

さらにハンブルク・ルールで強化された点としては、責任期間が拡張されています。これは船積みから荷揚げまでの期間がハーグ・ルール・システムで規制される責任期間ということで、言い換えますと船積前、荷揚後に関しては、各国国内法に委ねることになる。通常、各国の国内法では、運送人の責任については契約自由を認めている場合が多く、実質的にはハーグ・ルール・システムが及ばない船積前または荷揚後の期間については、免責の特約が自由にできるという結果になっています。

ハンブルク・ルールは、そういうことはおかしいということを前提にしまして、運送品を運送人が受け取った時から荷受人に引き渡すまでの間、つまり受け取りから引き渡しの期間全部について強行的な責任規制の枠をはめるというのが、ハンブルク・ルールの責任期間になります。船積から荷揚までという期間ではなく、

運送品の受け取りから引き渡しまでと非常に広がるわけで、したがって皆さんが現在使われている、あるいはご覧になるような船荷証券での船積前、荷揚後の期間についての免責特約は、ハンブルク・ルールのもとでは無効となります。したがって運送人の責任は期間的な問題におきましても非常に強化されることになります。

さらに責任の除斥期間、つまりある一定の期間がたつと運送人の責任が消滅するのは、ハーグ・ルール・システムでは1年となっています。除斥期間と時効期間の主要な差は、時効の中断が認められるか認められないかということで、除斥期間の場合は時効の中断とはありませんから、1年たてばそこで完全に責任が消滅するというものです。

この1年の除斥期間というのがハーグ・ルール・システムですが、ハンブルク・ルールではこれを2年に延長するとしておりますので、これも今まで1年で責任が消滅していたのが2年になり、さらに1年延びることになるわけで、これも運送人の責任の相当な強化になります。

以上が運送人の責任の成立という局面でのハンブルク・ルールとハーグ・ルール・システムとの違いですが、さらに今度は、責任が発生したことを前提として、その次にその責任を制限する、つまり責任制限という問題が出てきます。これは理論的に運送人に責任が成立しないと、責任を制限することを議論をする必要はないわけですから、論理的にまず運送人の責任の成立の問題があって、その責任の成立が認められて初めて責任の制限が問題になる。したがって責任の成立あるいは消滅という局面に関連して、先ほど申しあげたような運送人の責任の強化がなされている。今度お話しますのは、運送人の責任制限という局面のお話です。

このハーグ・ルール・システムにおいても、運送人は責任制限をすることが認められています。これはパッケージ・リミテーショ

ンというものと重量制による、つまり１kg当たりいくらという責任制限のやり方の２本立て、'68年の改正議定書以降はそういうシステムになっているわけです。こういうパッケージ・リミテーションと重量制によるリミテーション、そういう方式を併用した形の責任制限を認める点はハンブルク・ルールも同じなのですが、ただ違う点は責任限度額がハーグ・ルールの場合の25%増になっています。

これは'68年議定書の'79年議定書で改正されたＳＤＲ建ても同じですが、要するにハーグ・ルール・システムのもとでの責任限度額の25%増の限度額がハンブルク・ルールの定めるところになっています。

このようにみてまいりますと、ハンブルク・ルールというのはハーグ・ルール・システムにおける運送人の責任をドラスティックに変更して、その強化をはかるという点に一大特徴があります。そしてそのハーグ・ルール・システムの支持者は、ハンブルク・ルールのような形で運送人の責任を強化すると、これは結局のところ、国際海上物品運送に要するコストの異常な上昇をきたして、運送人にはもちろんのこと、荷主にとってもためにならないという主張をするわけです。

といいますのは、運送人の責任がハンブルク・ルールで強化されますと、当然責任保険による責任リスクのカバーを考えなければいけないことになりますが、これは通常はＰ＆Ｉ保険によってカバーしようということになり、当然Ｐ＆Ｉ保険コストは上昇をすることになります。

しかも責任保険のつけ方としては、自分が最悪の責任を負うような場合を考えて、それがカバーできるような形で責任保険を掛けることになりますから、これはマキシマムの責任を前提として掛ける。そうでないと安全でないということがありますから、大体そういう掛け方になる。そうしますと当然保険料は高くなる。

この保険料は、結局のところ、運送賃という形で荷主に転嫁をされる。そうすると荷主は、今よりも高い運送コストの負担をしなければいけない。こういう結果になるから、ハンブルク・ルールは荷主にとってもためにならない。こういうのがハーグ・ルール・システムの支持者の議論です。

それに対してハンブルク・ルールを支持する方は、確かにP&I保険コストは上昇するかもしれないけれども、それはそんなに大したものではないのだという主張をしました。仮に上昇があっても、それは当然に運送賃に転嫁されるわけでもない。いわば保険料コストの上昇分がまるまる運送賃の上昇という形ではね返るものでもあるまいということで、それほどのコストの上昇はないという反論をしているわけです。

ということで、それではどちらの考え方が正しいのかということにつきましては、これはいったいどのくらいのコストの上昇があるかとか、それは数字的にどのくらいの上昇になるのか、そういう問題につきましては当然のことながら実証はされていません。したがってこのハンブルク・ルールかハーグ・ルール・システムかという点について、どちらも相手を納得させるに足りるような決定的な材料は、現時点では必ずしも出ていない。そういう意味で、どちらが正しいかその反証を許さない形で明確であるとはいえない状態で、双方ともそれぞれ自己の正当性を主張したまま平行線をたどっている。相撲でいえば両者ががっぷり四つで組み合ったままの状態ということで、いわばそれぞれに正当性を主張する二つの運送人責任システムがお互いに支配権をめぐって争っている、現時点ではそういう状況にあります。

３．　わが国法制の改革

今までのお話は世界的な視野でみた時の運送人責任法制の問題ですが、ひるがえって目をわが国に転じてみるとどういうことになるかということで、次にわが国の状況及び今後の動向に移ります。

わが国は、1957年に1924年船荷証券統一条約、即ちハーグ・ルールを批准しまして、それを国内法化した国際海上物品運送法というものを制定しています。したがって外航船に関する個品運送につきましては、わが国の場合は、とりもなおさずハーグ・ルールによって規律される状態になっております。

最近は商法も、会社法に関してはわりとひんぱんに改正がなされますが、商取引法の分野に関しては全く商法の改正が行われない。そういう意味では1957年に1924年にできた条約を批准すること、これは遅きに失したような感じもしないわけでもないのですが、とにかくそういう商取引法の分野におきましては珍しい大改正がなされて、国際海上物品運送法が制定された。したがって商法典の中の海上運送に関する規定の大半は、国際海上物品運送については適用がなくなることになり、したがって国際海上物品運送法というのは商法の中に取り込んでもいいようなものになっています。そういう意味で非常に重要な法律の改正がなされたわけです。

既に述べた通り、'24年条約を改正する'68年議定書及び'79年議定書がハーグ・ルール・システムでは成立しています。なぜこういう改正がなされたかというそもそもの理由は、1924年というハーグ・ルールのできた年代からもおわかりのように、それが時代の進展、特にコンテナ革命による海上物品運送の大きな変革に十分に対応していない面、それからハーグ・ルールを運用するにあたっていろいろな解釈上の問題等々が出てきて、それに対して明文で解決を与える必要に迫られた、そこでハーグ・ルールを時代の進展に合わせるための改正を'68年と'79年に実施したのですが、わが国はこ

のいずれをも批准しておりませんが、最近、それに対して新しい動きが出てまいりました。

まず1988年５月に実務界では、船主協会が運輸省に対して '68年議定書、'79年議定書を批准して、国際海上物品運送法を改正してもらいたいという要望を出しました。それから同じ年の６月に、今度は荷主協会が同じような要望を通産省に出すということがありました。世界的にみると、わりと船主と荷主は対立する場合が多くて、両方一緒になってこういうものを批准してくださいというのは非常に珍しいことで、法改正を実施するにあたっては、実務界が一致しておるということで、おそらく立法当局にしては非常に心強いことであろうと思われます。

こういう要望を受ける形で、財団法人日本海法会（理事長は鴻常夫東大名誉教授、事務局長は私―注：落合教授―がしております）におきまして、'68年議定書と '79年議定書の批准に伴って、現行の国際海上物品運送法を改正するとすればどういう問題が起こるかという点を検討し、その改正要綱試案を1990年９月に公表しました。その後、今年になってから日本海法会が作成した改正要綱試案を法務省、外務省、法制審議会の商法部会長あてに出しまして、日本海法会としても国際海上物品運送法の改正を要望しました。

日本海法会を知らない方は、そういう民間団体がどうしてそういうことをするのかという疑問を抱かれるかもしれません。実は1924年船荷証券統一条約、それから '68年の改正議定書、'79年の改正議定書、ハーグ・ルール・システムというもの、これは万国海法会という団体が主導をとって実現をさせた条約です。万国海法会というのは民間団体なのですが、これは海事法曹、海商法の学者、それから船会社とかあるいは保険会社とかの実務界等で構成されています。この万国海法会が国際的な海上運送に関連するルールの案をつくって、その案をもとにベルギー政府が外交会議をベルギーのブラッセルに招請して、そこで条約をつくるというやり方で今までの '68

年議定書及び '79年議定書等は出来上がったのです。

そして日本海法会は万国海法会の日本のブランチに相当するもので、日本海法会自体も、実は1957年に1924年船荷証券統一条約を批准して、わが国が国際海上物品運送法をつくる時にも、基礎的な問題点等の研究などをしまして、その立法に大きく貢献をした。そういうバックグランドがあったので、今回も基本的には日本海法会がそういう問題点を検討したものを法制審議会の商法部会長に出して、今後の立法当局の法案の作成の参考に供することをしたわけです。

そうなってきますと、先ほど私が申しあげました通り、国際海上物品運送法制に関しては全く思想の異なる二つのシステムがお互いに正当性を主張し合って争っている状況にある。そういう中で、今、日本がどうして '68年議定書、 '79年議定書を批准をして国際海上物品運送法の改正をするのだろうか。こういうことを日本がしますと、これは世界的なレベルにおける両システムの争いという大きな問題に対して、相当なインパクトを与えることになります。

なぜ日本がハーグ・ルール・システムの改良された部分、 '68年議定書、 '79年議定書を今、取り入れるのかということですが、これについてはいろいろな理由が考えられます。これは私見ですが、おそらく重要なのは、第1に先進主要諸国、たとえばイギリス、フランス、イタリア、ドイツ、あるいは北欧諸国は、既に '68年議定書や '79年議定書を取り入れて、そのルールでやっている。これらの国々との海上運送はそういうルールによることが望ましいし、主要先進国がそういうルールでやっているのであれば当然に大きな影響を及ぼすわけでして、世界的にもそういうルールが支配力をもつことになりますから、日本だけが1924年条約という古いレベルでとどまっているのはいかがかということになる。そうい意味では主要先進国のルールのレベルに合わせることが一つの大きな理由であろうと思います。

ちなみに主要先進国で1924年条約のレベルにとどまっているのは、

わが国を除けばアメリカとソ連という状況です。

第２番目の理由としては、ハンブルク・ルールは確かにライバルとして1978年に登場したのですが、現在、ハンブルク・ルールを批准した国を若干挙げてみますと、バルバドス、ボツワナ、チリ、エジプト、ハンガリー、ケニア、レバノン、モロッコ、ナイジェリア、ルーマニア、セネガル、タンザニア、チュニス、ウガンダ、17～18カ国あると思いますが、そういう国々です。これはいずれも発展途上国です。しかもこれはハンブルク・ルールが国際的に条約としての効力をもつためには……、これを発効というのですが、ハンブルク・ルールが条約として発効するためには、20カ国の批准が必要とされているのですが、今挙げた通り、現在、批准しているのは17～18カ国で、いずれも発展途上国しか批准していないということで、現在、まだハンブルク・ルールは発効すらしていない状態にある。この条約が発効して世界の相当部分がハンブルク・ルールによっている実態があると、ハンブルク・ルールを選択するかハーグ・ルール・システムを選択するか、相当深刻な問題が生じ得るのですが、ハンブルク・ルールは現在、法律としての効力という点からいいますと、今いったような状態にあるわけです。

第３番目の理由としては、わが国の場合は運送人も荷主もともに'68年議定書、'79年議定書というハーグ・ルール・システムを支持し、それを取り入れてくれということですから、実務界は一致してハーグ・ルール・システムの改良されたものを取り入れてもらいたいということをいっている。このような理由があって、日本国政府としても1968年議定書及び'79年議定書を批准してこれを取り入れて、国際海上物品運送法を改正しようという方針をとられたのだろうと思います。そして法務省は、法制審議会の商法部会の中に国際海上物品運送小委員会というのを設置して、できたら次回の通常国会に国際海上物品運送法の改正法案を提出することをめどに、現在、改正案の作成作業を行っております。

では、どういう点が改正になるかといえば、基本的には '68年議定書と '79年議定書で定められている内容を取り入れるという形で国際海上物品運送法が改正されることになります。

基本的にどういう点が改正で問題になるだろうかといいますと、まず24年船荷証券統一条約では重量制による責任制限というのを考えていなかったのですが、重量制による責任制限という方法も責任制限の方法と認められることになり、責任限度額も金フラン表示からＳＤＲ表示とされます。船荷証券の記載の効力については、善意の第三者に船荷証券が移った場合は、その善意の第三者に対しては船荷証券上の記載が事実と異なるということを主張できないという形で、船荷証券の記載の効力を高めるような内容におそらく改正されるのではないでしょうか。除斥期間に関連して、除斥期間を合意によって延長できるということもおそらく入ることになります。

それから求償期間についての制限とかいろいろありますが、これは基本的には '68年議定書及び '79年議定書をご覧頂ければおわかりになるかと思いますので、時間がありましたら、その辺はどういう改正点になるかまた触れることにいたします。

日本はそういうことで、 '68年議定書、 '79年議定書といういわばハーグ・ルール・システムとしては最先端のものにフォローアップした形で国際海上物品運送法を改めようという態度をとろうとしています。

4．国際法制の将来

日本のこうした動きは、ハーグ・ルール・システムとハンブルク・ルールの対立という国際海上物品運送法制に関しての世界の構図に相当なインパクトがあるものと思われます。インパクトとして考えられるものの一つは、ソ連あるいはアメリカがひょっとしたら日本のあとを追うような形で、'68年議定書あるいは'79年議定書を批准する方向になる可能性も否定できないのではないかと思われます。

アメリカあるいはカナダ、オーストラリアなどの国内では、先程申しました通り、日本と違い、運送人の方はハーグ・ルール・システムが良いといい、荷主の方はハンブルク・ルールのほうが良いということで非常に対立があり、どちらかが一方を圧倒的に押し切る形にはなっていない。どちらかというとハンブルク・ルールの支持派のほうが優勢かなという形かもしれません。、いずれにしてもハンブルク・ルールを支持する人たちも、ハンブルク・ルールが現在発効しておらず、これに依拠する先進主要国がいないという状態を考えますと、アメリカが先頭を切ってハンブルク・ルールに入ることはどうも消極的なのではなかろうか。そういう意味ではまずハーグ・ルール・システムを改良して、それからハンブルク・ルールということを、ハンブルク・ルールの支持者も考えていることになりますと、アメリカも日本と同じように'68年議定書、'79年議定書の批准という方向に動く可能性がある。これはカナダもオーストラリアも同じであろうと思います。

ソ連はどうかというのはもう一つよくわからないのですが、ソ連は膨大な船をもっている。そういう意味では運送人国ですから、その立場から考えますと、ソ連も日本と同じような動きになる可能性も十分考えられます。

そうなってくると、全体的な方向は確かに理念としては有力なライバルとしてハンブルク・ルールというものがあるのだけれど、実

務では圧倒的に現在はハーグ・ルール・システムですし、日本でもハーグ・ルール・システムの改良されたものを取り入れることになっていくと、世界の国際海上物品運送法制においてハンブルク・ルールがハーグ・ルール・システムを駆逐して支配力をふるうことはできないことになりそうに思われるのですが、しかし必ずしもそのように断言できないところもあります。

といいますのは、ハンブルク・ルールも、あとおそらく2カ国ぐらい批准しますと発効することになる。そして今まで条約の発効を待っていて、条約が発効したら批准しようという国が相当あるわけです。しかもハンブルク・ルールの発効を待っていると思われる国々は発展途上国だけに限らず、西欧の先進国の中にもそういう動きに出そうな国もあります。本当にそうなるかどうかわかりませんが、そのようにいわれているのはたとえばフランス。これは、ハンブルク・ルールが発効したら今のハーグ・ルール・システムからハンブルク・ルールに移行する動きが相当強くなるといわれています。そしてあと2カ国ぐらいが批准すれば発効ということになると、先進国も入った相当な数の国々がハンブルク・ルールを批准する方向に動く可能性は否定できないように思われます。

それでも非常に近い将来、ハンブルク・ルールの方が多数になることはまずないと思いますが、いずれにしろ今までは発効していなかったハンブルク・ルールが発効すると、現在のハーグ・ルール・システムとハンブルク・ルールとがともに存在する形になる。ともに存在しても平和共存ができれば良いのですが、条約の規定範囲をみれば明らかな通り、平和共存ができるようなシステムとして成り立っていないわけです。

先程申しましたように、まずハンブルク・ルールの哲学とハーグ・ルールの哲学は全く違うことに加えて、たとえばハンブルク・ルールでは、ハンブルク・ルールの締約国で船積みあるいは陸揚げされる場合にはハンブルク・ルールの適用があるのだと適用規定が定め

ています。そこでハンブルク・ルールが発効することになりますと、たとえばハーグ・ルール・システム国であるイギリスで船積みして、ハンブルク・ルールを批准しているナイジェリアを荷揚港とする運送の場合、ハンブルク・ルールの締約国であるナイジェリアが荷揚港ですから、ナイジェリアで裁判をやられればハンブルク・ルールの適用ということになる可能性が高い。

そうなると、いくらハーグ・ルール・システムの適用があると言っても、また船荷証券の約款の中にハーグ・ルール・システムによるのだという合意を示す準拠法約款を入れておいても、ハンブルク・ルールの締約国で船積み、あるいは荷揚げされるものについては、ハンブルク・ルールが否応なしに適用になる可能性が高いわけです。

そうすると非常に困った事態が起きる。荷主のサイドで考えてみても、万一貨物に損傷があった場合のリスクを予測しようと思った時に、今まではハーグ・ルール・システムで予測しておけば足りたのですが、今後は、いったい船積港、陸揚港はどこになるのか、あるいは船荷証券を発行する国がどこになるのかというところをチェックして、場合によってはハンブルグ・ルールの適用も十分考えたうえでリスクを考えなければいけない。これは荷主もそうですが、運送人にとってもそういうことになります。

国際的な商取引の場合は、世界のどこに行っても同じルールで処理されるのがいちばん実務にとっては都合がいいし、リスクの予測も一つの規準で判断できることになれば、リスクをヘッジする保険のサイドでも同じようなことが望まれますが、日本がハンブルク・ルールをとらずにハーグ・ルールをとっても、世界の流れとしてはどうしても併存、しかもその併存が平和的共存でなくて、お互いにお互いを打倒するという意味での角逐がある、そういう世界に今後否応なしに移っていくことにならざるを得ないことになります。

もしこの角逐のなかからハンブルク・ルールを取り入れる国が圧倒的多数を占め、その結果、世界的にはハンブルク・ルールに実質

的に統一されることになりますと、そこで国際的な法統一が再び実現されることになりますが、果たしてそういうことになるのかならないのか。しかも仮になるとしたらいったいどのくらい先のことなのか。あるいは、ついにどちらのシステムも互いに勝利することなく、第三の新しいシステムによる国際的法統一となるのか。いずれにしろそこに至るまでの間に海運実務、これは荷主も運送人も保険もそうでしょうが、非常にやっかいな問題を抱えて、それぞれ荷物の行先を考えて、どちらのルールが適用になるのかを詰めて検討しなければいけない。ということで、これは非常に大変なことになりそうな事態です。

日本の国際海上物品運送法の改正は非常に大きなインパクトを世界に与えると思いますが、さらに今年になって新しい、どちらのシステムが最終的に勝利を占めるのか、そういう動きに少なからず影響を与えそうな事柄が発生しました。これは、今年の４月にオーストリアのウィーンで開催された国連主催の外交会議におきまして、運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約が成立したことです。

この条約は運送ターミナル・オペレーターの責任を国際的に統一しようというものです。皆さんは『運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約』ができたということをまずお聞きになった時に、国際的な物流の中でそれほど目立たない企業主体についての責任を統一する条約ということで、運送法制全体に対してそれほど影響を与えない、したがって重要度が低い条約ができたのではないかなという印象を受けられるのではないかと思います。しかしそういう見方は相当に疑問があります。この条約は、世界の国際海上物品運送法制の将来がどうなるのかということについて大きな影響がある、ハーグ・ルール・システムかハンブルク・ルールかという非常に重要な争いに対して、起爆剤ともなりかねないようなものを含んでいるのではないか、と私はみています。

国連がこの条約をつくったのは、運送責任に関するいろいろな国際条約のギャップを埋めるためだということが、はっきりとこの条約をつくる過程及び条約の前文に明らかにされています。これはどういうことかと申しますと、世界的にみると戸口から戸口への物流の流れの中で、運送人が物をもっている段階といいますか期間といいますか、その部分については、ハーグ・ルールあるいはハンブルク・ルール、あるいは国際複合運送条約とか、あるいは航空運送に関するワルソー条約等々によって、相当程度国際的な法統一が実現されています。

ところが運送の途中あるいは運送の前後で物が運送ターミナルで保管される部分については、今までのところ全く国際的な責任の統一はなされておらず、各国法にゆだねる体制になっています。具体的には倉庫業者とか荷役業者とかそういう人たちが関与する部分になりますが、この部分については国際的な法統一ができていませんでした。ところで物の流れは、戸口から戸口へ一貫した、しかも統一的な責任規制のもとに置かれる、これがリスクの予測可能性・法的安定性、さらには商取引の効率性という観点からはいちばん適している。ところが各国国内法に委ねられる部分が物流全体の流れのある部分で残っていることになりますと、その部分がブラック・ボックスとなって、物流全体のシステムを不安定にさせることになり、全体的な円滑な物流のためには好ましくないという認識がある。したがって国際的な法統一がなされている部分は別として、それ以外のところも極力国際的な法統一を実現して、物は結局のところ戸口から戸口まで一貫した一つの責任システムによってカバーされる状態がいちばん好ましいものであるという考え方があるわけで、これは妥当な考え方だと思います。

そういう観点からすると、運送人の部分については条約による国際的法統一ができているけれど、それ以外の部分はない。特に問題なのは、運送ターミナル・オペレーター、つまり運送ターミナルに

おける保管、あるいは作業といった部分だ。そこは運送人に関する責任諸条約のギャップと評価されるわけでして、そういうギャップを埋めるためにできたのがこの条約です。

これは端的にいえば、運送ターミナル・オペレーターの責任も運送人の責任のレベルに合わせるということです。そうすれば、運送人についてとられている責任システムによって国際的物流は戸口から戸口まで一貫して規制されることになる。だからターミナルで保管されている段階で事故が起こっても、それは現行の運送人責任規制の内容と同じような規制でカバーされ、結局、物流のどの段階で事故がおきても同じ法規制のもとに置かれることになり、ギャップが埋められるわけで、そういうギャップを埋めようというのが運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約の基本的な発想です。

そういう基本的な発想のもとにこの条約ができていますが、そうすると運送ターミナル・オペレーターの責任の内容は具体的にはどういうことになるのか。これは時間の関係で詳細は省略しますが、これは基本的にハンブルク・ルールの運送人の責任と非常に近い内容で決められたということです。

そういうことになると、運送責任に関する諸条約のギャップを埋めるために国連が中心となってつくった運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約が、実はハンブルク・ルールの責任の内容に近い内容になっているということは、物の戸口から戸口までの流れを一貫して規制する責任の内容は、基本的にはハンブルク・ルールの責任の内容であり、それによって国際的物流の全過程にわたる法統一を実現するのだ、そういうものとしてとらえられる余地がある条約ができたということを意味するわけです。

ということは、ハンブルク・ルールかハーグ・ルール・システムかという、国際海上物品運送法制の将来をめぐっての深刻な対立のなかで、ハンブルク・ルールを良しとするようにとらえられかねない内容をもつ、運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約

ができたことは、大きなインパクトを与える可能性があると思います。

しかもこの条約の発効要件は、５カ国という非常に少ない数の批准で発効することになっていますので、わりと早い時期に『運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約』が発効する可能性がある。そうしますと、この条約がハーグ・ルール・システムとハンブルク・ルールの対決という図式の中に与える意味は相当大きいものである。したがって『運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約』は、実は運送人を含めて国際的な物流の法規制そのものに対して相当な影響を与え得る条約なのだと評価しなければいけないのではないかと私は考えております。

この条約は、時間がありましたらもうちょっと詳しく説明したいのですが、「ジュリスト」の９月１日号に、『運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約』についての概要とその意義に関して、私の論考を載せる予定ですので、ぜひ参照して頂きたいと思います。

5. むすび

以上みてまいりますと、現在はハーグ・ルール・システムによって円滑に国際海上物品運送法制は運営されていますが、将来、しかもそう遠くない将来に、ハンブルク・ルールの発効とそれからハンブルグ・ルールに依拠する国が相当程度出てくる可能性があります。そうなってきますと、せっかく国際的な法統一ができて安定的な状態にあった国際海上物品運送法制がまたその統一が破れて両雄並び立たずということで、それがどちらかが勝ちをはっきりと占めるまでは、激しい闘争がお互いの中でなされる。そうすると実務のレベルにおきましても、ハーグ・ルール・システムとハンブルク・ルールとの対立から生ずるいろいろな問題について、対応を考えなければいけないことになります。これは少なからず実務に悪影響を及ぼします。

したがってそういう両雄の対決から生ずる混乱、これは何回もいっている通り、近々そういう状況になることは十分考えられるのですが、これをなんとか合理的な方法で回避する、あるいは新たな解決の方法を見出して、再び国際的な法統一を実現するにはどうしたらいいだろうかという非常に難しい問題の回答をみつけるべく、研究者も、実務に携わっておられる方々も一緒になって、世界が満足できる形の国際的法統一を実現するために努力していかなければいけない。

特にわが国は世界経済における地位が非常に高くなっていますから、今までのように欧米先進国がつくったルールをそのまま受け入れるということではなくて、新しいルールを日本が積極的に提言をし、世界にそれを合理的なものと納得させたうえで受け入れさせる役割を果たすべきであると思います。そしてそういう期待が世界から日本に対して今や大いにあると思いますので、これから学界、実務界ともに、新しい国際的法統一の道を目指して努力し、世界に対

して働きかけていかなければならないと思っております。したがって本日、私が提起しました課題は海上運送法を研究する者にとっての課題であることはもちろんですが、実務を担当されている皆さん方の課題でもあると考えます。

以上で私の話を終わらせて頂きます。ご静聴ありがとうございました。

［質問］

今の運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約が、一つはどういう国が批准するかということ。

それから、もしそれが批准された場合に、海上運送人は概ねＢ／Ｌ上にヒマラヤ・クローズというものを入れており、こういうターミナル・オペレーターに対しても海上運送人のＢ／Ｌ上の責任制限が援用できることになっていますが、条約の内容がハンブルク・ルールのようになりますと、そこに矛盾が出て来ます。そのギャップはどのように扱われるのですか。

［回答］

第１点の運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約はどういう国が批准しそうか。実は私自身も日本政府代表としてその会議に出たのですが、私の印象としては、西欧先進国では、フランス、イタリア等はかなり積極的な印象を受けました。すぐ批准するかどうかはわかりませんが、そういう条約は好ましいものであるというスタンスは非常に強く打ち出しておりました。それに対してイギリスは非常に消極的な感じでした。

途上国のほうは、非常に積極的だったのは、会議の議長を務めたということもあるかもしれませんが、メキシコなどの国はすぐにでも批准するようなことをいっていたのですが、これは外交会議の議

長の発言として、ちょっと割り引いて考えなければいけないと思います。ただ先進諸国の中でもかなり積極的にこれを取り入れてやりたいといっているのがいます。特に内容がハンブルク・ルールと似ており、あと2カ国ぐらいでハンブルク・ルールが発効しますから、あるいはその段階ですぐ批准ということになる可能性も非常に高いと思われます。

日本はハンブルク・ルールを現時点では取り入れないで、ハーグ・ルール・システムの枠内で改良されたものを取り入れようという選択をしたわけです。したがって近々に運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約を批准する方向には動かないのではないかなと思っております。これは全くの私見ですが。

第2点目は、確かに船荷証券上は現在はヒマラヤ・クローズを入れて、たとえばステベみたいなものも運送人がもっている責任制限あるいは責任抗弁事由を援用できるという形の条項を入れて、そういう意味では運送人とターミナル・オペレーターというものを、そのレベルでは同じような責任の内容にしているわけです。そこで援用される内容は、ご指摘の通りハーグ・ルールをベースにやっておれば、ハーグ・ルールの責任のレベルと同じということになる。

それに対して運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約の方は、むしろハンブルク・ルールに近い内容であるということになり、現在、船荷証券でカバーしているようなステベ業者みたいなものは運送ターミナル・オペレーターというふうに、条約上はそちらのほうに取り込まれてしまうことになります。したがって今のような形のものとは違う条約が発効し、かつ条約が適用されることになりますと、そこで違いが出てくることになります。そうなってくると、現在の実務のやり方に対しても大きな影響が出てくるでしょう。

つまりヒマラヤ・クローズによってステベ等をカバーしようというのは、換言すれば、ヒマラヤ・クローズによって条約の適用を排

除しようというのは、否定されることになります。条約ができ、かつ条約が適用される範囲内ではそういことは認めないということになりますから、運送人とターミナル・オペレーターとの間の契約の内容にも当然影響を及ぼしてくるでしょう。したがってその限度ではヒマラヤ・クローズによってカバーしようと思っている相当部分が運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約で取り除かれてしまうことにはなるわけです。

これは実は会議の中でも非常に問題になった一つです。ただ、たとえばステベ業者みたいなものを条約から外すかということになりますと、ターミナルで保管をする、いわば倉庫業者的な役割をやったところは条約でカバーされるけれど、船積みとか荷下ろしとかの作業をやった部分が落ちてしまうことになると、運送関係諸条約のギャップを埋める目的からして、まだギャップが残るのではないか。その部分は運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約の中に取り込まないとそのギャップは埋まらないという考え方のほうが主流になりました。

したがってステベ等も含む、今ヒマラヤ・クローズでカバーされている相当部分は、ターミナル・オペレーターという形で引っこ抜かれて、ターミナル・オペレーターに関する責任の条約によって規律されることになり、したがって運送人として行動している部分は、これは運送に関する条約として残されますが、運送人ではないのだけれども、ヒマラヤ・クローズによって運送人に非常に近いような責任内容になっているとしても、これは運送人ではないのだから運送条約のシステムの中に残ろうといってもだめです。これはターミナルの条約の方に行きなさい、こういう仕分けで出来上がった。

アメリカはそういう仕分けに対して非常に反対であって、これは運送人の仲間の方に残しておいたほうがいいのだという意見を主張したのですが、大勢は、そこを除いてしまったらギャップは埋まらない形で残ってしまうので、統一の目的は実現できないのだという

ことで、結局アメリカの主張は取り入れられず、今の実務のやり方とは異なり得る結果になりました。

[質問]

条約の正式名称を教えて下さい。

[回答]

条約の正式のタイトルは、これは国連が主催してつくりましたので、最初に United Nations Convention on the liability of operaters of transport terminals in international trade. 「国際取引における運送ターミナル・オペレーターの責任に関する国連条約」邦訳はおそらくそういうことになるのだと思うのですが、それがフル・タイトルです。

ハンブルク・ルールのほうも United Nations Conventionというのがついていまして、国連が中心になってつくった条約にはみんなそういうタイトルがつくことになります。

[質問]

この条約は、ＵＮＣＴＡＤですか。

[回答]

これは、ＵＮＣＩＴＲＡＬです。

－了－

［ 安田火災記念財団叢書NO.38 ］

国際海上物品運送法制の改革と将来　著者　落合誠一

発行　財団法人安田火災記念財団
東京都新宿区西新宿1-26-1
電話（03)3349-3550