

冷蔵運搬船用船荷証券書式制定趣旨書

書式制定委員会 リーファーボート用B/L制定審議小委員会

社団法人日本海運集会所書式制定委員会（委員長水谷豊氏，副委員長小原順氏，以下「書式制定委員会」という）は，日本冷蔵船協会（会長石瀬和正氏）^(注1)より，昭和63年8月10日付けをもって，冷蔵貨物の輸送に使用する船荷証券に適した「Reefer Clause」の検討を要請された。

書式制定委員会は，1988年8月23日に開催された昭和63・平成元年度第1回書式制定委員会においてこれを検討したところ，Reefer Clauseの検討作成に加え，冷蔵船協会の会員の多くが1958年に書式制定委員会が制定した乾貨物用船荷証券 SHUBIL-1958を使用していること，また同協会会員が所有する冷蔵運搬船の船腹量^(注2)より，冷蔵運搬船用船荷証券を制定すれば業界にとって便宜ではないかとの観点より，冷蔵運搬船用船荷証券をも制定することとした。制定作業は，書式制定委員会の下にリーファーボート用B/L制定審議小委員会（以下「制定審議小委員会」という）を設置し，同委員会の下で行うこととした。

制定審議小委員会は，以下の各氏をもって構成され，1988年10月5日に第1回の委員会を開催して以来，1989年4月19日まで9回の委員会と2回の特別委員会をもって成案を得た。

リーファーボート用B/L制定審議小委員会委員

（◎印議長，○印副議長，職名は委嘱時，（ ）内は代理，順不同，敬称略）

（船 社）

◎ 小林 友次 大阪商船三井船舶(株)法務保険部部长

○ 松尾 実 日本郵船(株)法務保険室法規課課長

（商 社）

石崎 廣志 三井物産(株)運輸第2部部长代理

山田 知正 日商岩井(株)運輸部総括課課長

（保 険）

大石 正明 安田火災海上保険(株)海上業務部課長

斉藤 和夫 日本船主責任相互保険組合損害調査二部部长

（協 会：オブザーバー）

今井 章介 大洋漁業(株)船舶事業部課長

西井 健次 (株)極洋船舶部海務課課長

（池田 龍巳）

（事務局）

荒川 太郎 (社)日本海運集会所書式仲裁部第1・2部部长代理

田代 健二 同 書式仲裁部第1・2部

（注1）日本冷蔵船協会 加入会社数 80社（1987. 2. 設立）

（注2）日本冷蔵船協会会員所有船腹量256隻 53,213千cf

対日本船腹シェア（%） 84.8 79.7

対世界船腹シェア（%） 27.2 22.4

（日本冷蔵船協会調べ）

1. 審議方針

- (1) 実態に則したリーファーボート用B/Lの作成のために、冷蔵運搬船による運送形態、損害の発生形態、カーゴクレームの形態等を調べる^(注)。
- (2) Reefer Clause を作成する。
- (3) SHUBIL-1958及びJSE-CT B/L (NEGOTIABLE COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING, 1986年10月に書式制定委員会が制定した複合運送証券)を参考にして他の裏面条項を検討する。B/L所持人が善意の第三者であることを前提にする。

(注)

(1) 冷蔵運搬船で運送される貨物の形態とその運送中の温度。現在の冷蔵運搬船の多くは、15℃からマイナス25℃まで艙内温度をコントロールできるような設備を持っている。「冷蔵貨物」、「冷凍貨物」等の貨物の呼称については、貨物、積地によって細かな分類がされている。以下は大まかな分類である。

冷蔵貨物 (Cooling cargo)	15℃～ 2℃
氷温冷蔵貨物 (Chilled cargo)	1℃～-1℃
凍結貨物 (Freezing cargo)	-17℃以下
超低温貨物 (Deep frozen cargo)	-50℃以下

(2) 貨物損害の種別

低温障害 (温度の下げ過ぎ又は指示温度の不適切) : 果物, 野菜類

解凍障害 : 魚・肉類

乾燥障害 : 果物, 野菜類, 冷凍魚貝類, 冷凍肉類

腐敗 (温度, 湿度, 炭酸ガス, エチレンガスの管理の不十分及び冷凍機器のトラブル又は船体構造の欠陥) : 果物, 野菜類, 冷凍冷蔵貨物

(3) クレーム

損害の生じやすい貨物 : フルーツ類, 野菜類, 冷凍魚貝類, 超低温マグロ

主な争点 : 1) 損害の発生時点 (船積み前, 運送中, 荷揚げ後) の確定につき常に争われる。

2) 市況商品であるため何が損害かをめぐる争い。

(4) 運送の実際

1) 船積みの形態 : 着岸して陸上倉庫よりの船積みが多いが, 洋上で又は港内外で他船と接舷しての船積み (魚類) も多い。

2) 荷揚げの形態 : 着岸

3) 使用B/L : 運送人が日本法人又はそれに関係ある法人の場合は, SHUBIL-1958が使用される場合が多い。

2. 審議方法

- (1) 現在使用されている Reefer Clause の比較検討
- (2) 日本語での Reefer Clause の作成
- (3) 日本語案を基に英語での Reefer Clause の検討・作成
- (4) 裏面条項の検討 (世界各国の判例は, 細かな字での裏面条項は認めなくなった。そこで SHUBIL-1958条項を JSECT-B/L に倣い, 簡潔に読みやすくし, 大きな字で印刷できるようにする。)

3. Reefer Clause の検討

- (1) 現在使用されている各社の Reefer Clause の比較検討

COOL CARRIERS

8. Refrigerated goods.

If before loading goods in any insulated space the Carrier obtains the certificate of the Classification Society's Surveyor or other competent person that such insulated space and the refrigerating machinery are in the opinion of the Surveyor or of the other competent person fit and safe for the conveyance of refrigerated cargo, the existence of the ship's class together with the production of the aforesaid certificate shall be conclusive evidence against the Merchant, that the ship's insulated space and refrigerating Machinery were before and at the beginning of the voyage fit and safe for the reception, carriage and preservation of the goods.

KYOKUYO

8. Refrigeration Clause

If before loading the Goods in the Vessel's refrigeration space, the Carrier obtains the certificate of the Classification Society's Surveyor or other competent person that such refrigeration space and the refrigerating machinery are in the opinion of the Surveyor or of the other competent person fit and safe for the conveyance of refrigerated cargo, the existence of the Vessel's class together with the production of the aforesaid certificate shall be conclusive evidence against the Merchant, that the Vessel's refrigeration space and refrigerating machinery were before and at the beginning of the voyage fit and safe for the reception, carriage and preservation of the Goods. It is also agreed that if the Carrier shall have exercised due diligence to make the Vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped and supplied, said Vessel, or the Carrier shall in no case be responsible for any loss or damage to the Goods shipped in refrigeration chambers whether such loss or damage arise from defect or insufficiency either before or after the shipment, in the hull of the said Vessel or her refrigeration machinery, chambers, spaces or apparatus or any part thereof, or in any material used in the process of refrigeration and whether such loss or damage however arising, be caused by the negligence, fault, error in judgement of the Master, mariner, pilot or the servant of the Carrier, or by unseaworthiness. It is expressly agreed that any negligence, fault or error in the operation of said refrigerating apparatus shall be deemed to be and is hereby expressly agreed to be a fault or error in the management of the Vessel, within the meaning of this Bill of Lading and shall not be considered or held to be a fault or failure in the custody, care or stowage of merchandise shipped in refrigeration space.

Lauritzen

27. Refrigerator clause.

Specially cooled stowage is not to be furnished unless contracted for at increased freight rate. It is hereby agreed that the existence of certificate of loading port survey, held according to the rules of the vessel's classification society, together with the existence of the vessel's class shall be deemed by all parties concerned conclusive evidence that the Carrier has exercised due diligence to make the vessel's insulated space and refrigerating machinery seaworthy. The provisions of this clause are in addition to the other provisions of this Bill of Lading; and the Goods are subject to all of the other provisions of this Bill of Lading.

TAIYO

25. Refrigeration Clause

If, before loading goods in the any refrigerated space, the ship obtains the certificate of the Classification Society's Surveyor or other competent person that such refrigerated space and the refrigerating machinery are, in the opinion of the surveyor or the other competent person, fit and safe for the conveyance of refrigerated goods, the existence of the ship's class together with the production of the aforementioned certificate shall be conclusive evidence against the shippers, and/or consignees and/or owner of goods, that the ship's refrigerated space and refrigerating machinery were, before and at the beginning of the voyage, fit and safe for the reception, carriage and preservation of the goods.

It is also agreed that if the Carrier shall have exercised due diligence to make the ship in all respects seaworthy, the said ship, or the Carrier shall in no case be responsible for any loss and/or damage to the goods shipped in refrigerated space whether such or damage arise from defect or insufficiency either before or after the shipment.

(2) 日本語での Reefer Clause の検討・作成

日本語での Reefer Clause の作成に当たっての検討において、運送人は、船積み時、正確な貨物の質的狀態を全く不明のまま、これを apparent good order and condition で受け取らざるを得ないという実態がある。そこで、貨物の受取りに際して、運送人は相当の注意をしたことの立証を容易にするための規定、次に貨物の運送・保管においても注意義務を果たした旨の規定を設けることとし、以下の3点に基本に置いた。

1. 貨物の受取りに当たって、本船の冷凍艙及び冷凍機器類に何等問題がなかったことを立証する手段として、各社の Reefer Clause を参考に、発航時に船級協会検査員、又は船積地に検査員がいない場合、また洋上での受取りの場合には、検査員に代わる者より検査を受け、検査の結果につき証明書を取得する旨の規定を設ける。
2. 運送中の貨物の保管につき相当の注意をしたことを立証するものとして、荷送人よりの温度指示に従った保管をした旨の規定を設ける。

3. 運送人の貨物温度に対する責任範囲をハッチ閉鎖から合理的な時間が経過してよりハッチの開放までに限定する規定を設ける。

これは、荷役中貨物が外気温にされされ、また積揚地の荷役作業条件との関連で、荷役中の温度を上げざるを得ないことがあるためである。

日本語での Reefer Clause

[発航時の堪航能力担保義務]

運送人が、冷凍貨物を本船の冷凍艙に船積みする前に本船の船級協会検査員若しくはその他の適任者又は荷送人の代表者（仲積みの場合の相手方船長を含む）より、本船冷凍艙及び冷凍機器類が冷凍貨物の運送に適合し、かつ安全である旨の証明書を取得した場合には、右証明書は本船の冷凍艙及び冷凍機器類が航海の開始前及び開始時、冷凍貨物の受入、運送及び保存に適した状態であったことの確定的証拠となる。

[荷送人よりの温度指示]

- 1) 荷送人より運送中の温度につき指示があったときは、当該温度は冷凍艙を閉鎖した後合理的な期間が経過した時から同艙を開放する時までの期間のみに適用あるものとする。
- 2) 運送中の温度の測定場所については、荷送人よりの書面による指示に従う。そのような指示がないときは、運送人が通常測定する場所において測定する。
- 3) 運送中指示された温度が維持されたか否かについては、前項の測定場所において測定された温度に基づいて判定する。

[荷役中の温度変化]

船積み、荷揚げ又は積替え中の温度変化による貨物の損傷については、運送人は責めを負わない。

(3) 上記日本語案に基づき英語での Reefer Clause を検討し以下の条項を作成した。

1. Seaworthiness

If before the loading of the Goods into any refrigerated holds the Carrier obtains the certificate of the Classification Society's Surveyor or other surveyor appointed either by the Merchant or the Carrier or representative of the Merchant (including the master of the other vessel from which the Vessel has received the Goods on the sea, hereinafter referred to "the Representative of the Merchant") that such refrigerated holds and the refrigerating machinery are in the opinion of the Surveyor or the other surveyor or the Representative of the Merchant fit and safe for the carriage of the Goods, the aforesaid certificate shall be conclusive evidence against the Merchant that the Vessel's refrigerated holds and refrigerating machinery were before and at the beginning of the voyage fit and safe for the reception, carriage and preservation of the Goods.

2. Temperature Instruction

- 1) If a written instruction is given by the Merchant regarding the carrying temperature of the Goods during the voyage, such instruction temperature shall apply to the period from the time when a reasonable time has elapsed after the closing of hatches thereof on to the time of the opening of the same hatches.
- 2) The carrying temperature of the Goods shall, unless otherwise instructed in writing by the Merchant, be measured at such place where the Vessel customarily carries out the measurement thereof.

② Code Name "JSE Reefer B L"
 ③ (Issued in May, 1989 by the Documentary Committee of The J.S.E.)
 ⑦ Shipper

④ (Forwarding Agents)

Reefer BILL OF LADING

⑤ B/L No.

⑧ Consigned to order of

⑨ Notify Party

⑥ **SHIPPED** on board the Vessel, the Goods as indicated below, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, to be carried to the port of discharge or so near thereto as she may safely get, and there to be delivered in like good order and condition subject to the conditions and exceptions on the face and back hereof.
 One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or delivery order.
IN WITNESS whereof, the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.

⑩ Local Vessel ⑪ From

⑫ Ocean Vessel ⑬ Voy. No. ⑭ Port of Loading

⑮ Port of Discharge

⑯ For Transhipment to

⑰ Final destination (for the merchant's reference)

⑱ Marks & Numbers	⑳ No. of P'kgs or Units	㉑ Kind of Packages or Units; Description of Goods	㉒ Temperature	㉓ Gross Weight	㉔ Measurement
⑲ Particulars furnished by Shipper					
⑲ Total number of Packages or Units (in words)					
⑲ Merchant's Declared Value (See Clause 10)					

㉗ Note: The Merchant's attention is called to the fact that according to Clause 10 of this Bill of Lading the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to or in connection with the Goods.

㉘ Freight and Charges	㉙ Revenue Tons	㉚ Rate	㉛ Per	㉜ Prepaid	㉝ Collect

④④ ICS B/L	③④ Ex. Rate	③⑥ Prepaid at	③⑧ Payable at	④① Place & Date of issue
	③⑤ in ¥	③⑦ Total Prepaid in Yen	③⑨ Number of Original B(s)/L	④② Signature

④② (TERMS OF BILL OF LADING CONTINUED ON BACK HEREOF)

④③ JSA Standard Form(B)

- 3) The reading of the carrying temperature taken pursuant to the preceding paragraph 2) hereof shall be used in deciding whether the instructed temperature has been maintained or not.

3. Fluctuation of Temperature during Cargo Operation

The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods resulting from fluctuation of the temperature in the refrigerated holds during loading, discharging or transshipping operation of the Goods.

4. 名称, コードネーム, 記載欄訳及び注 (訳は事務局試訳)

① 冷蔵運搬船船荷証券

② コードネーム「ジェイ エス イー・リーファー・ビーエル」

書式制定委員会が1986年に制定した複合運送証券 (JSE-CT B/L) に倣ったもので, JSE は日本海運集会所の英文社名 The Japan Shipping Exchange, Inc. の略称である。

③ 1989年5月日本海運集会所書式制定委員会制定

④ 海貨業者

⑤ 船荷証券番号

⑥ 以下に表示された物品は, 本船荷証券に別段の記載のない限り, 外見上良好な状態で本船に船積みされ, 荷揚港又は本船が安全に到達し得る最寄りの港に運送され, 同港で本船荷証券の券面及び裏面の諸条件に従い, 同様の良好な状態で引き渡される。

物品の引渡し又は荷渡し指図書の交付を受けるに当たっては, 正しく裏書きされた本船荷証券原本の1通が提出されなければならない。

証拠として, 以下に記載の通数の船荷証券原本に署名がなされたが, 同通数のうちの1通が提出されたときは, 他は無効である。

解 説

この表面約款は, JSE-CT B/L に倣い, 簡潔な条項となっている。

1項は, 本船荷証券が原則的に船積み船荷証券であることを明示し, 物品を外見上良好な状態で受け取り, 同様な状態で引き渡す旨を規定する。

2項は, 本船荷証券と引換えに物品を引き渡すか又は荷渡し指図書を交付することを規定する。

3項は, 通常原本が3通発行されるが, そのうちの1通が提出されたときは, 他の原本は無効となることを規定する (注)。

(注) 国際海上物品運送法10条で準用される商法771条は, 以下のとおり規定する。ただし, 荷揚港以外での引渡しにおいては商法772条が適用され全通数の提出が要求される。

771条 [数通発行の場合の引渡し—陸揚港内]

陸揚港ニ於テハ船長ハ数通ノ船荷証券中ノ1通ノ所持人カ運送品ノ引渡ヲ請求シタルトキト雖モ其引渡ヲ拒ムコトヲ得ス

772条 [同前—陸揚港外]

陸揚港外ニ於テハ船長ハ船荷証券ノ各通ノ返還ヲ受クルニ非サレハ運送品ヲ引渡スコトヲ得ス

⑦ 荷送人

⑧ 指図人

解 説

SHUBIL-1958では“Consignee”とあり, 荷受人名を記入する欄である。日本では国際海上物品運送法10条で準用された商法574条^(注1)より, 記名式で船荷証券が発行されても, これに裏書きをすれば譲渡が可能であるが, 米国では Consignee 欄に荷受人の名前が記載されると, 非流通証券 (Straight B/L) とみなさ

れ、裏書きによる譲渡ができなくなる^(注2)。この点を考慮したJSE-CT B/Lに倣った。

(注1) 商法574条 [貨物引換証—法律上当然の指図証券性]
 貨物引換証ハ其記名式ナルトキト雖モ裏書ニ依リテ之ヲ譲渡スコトヲ得・・・

(注2) Pomerene Bs/L Act, 1916, Sec. 2 and 6

Sec. 2 Straight bill of lading: A bill in which it is stated that the goods are consigned or destined to a specified person is a straight bill.

Sec. 6 Indorsement on straight bill: A straight bill shall have placed plainly upon its face by the carrier issuing it "nonnegotiable" or "not negotiable."

- ⑨ 通知先
- ⑩ 船積港までの船舶 (通常は記載の必要なし)
- ⑪ ⑩での船舶が物品を受け取った地 (通常は記載の必要なし)
- ⑫ 本船名
- ⑬ 航海番号
- ⑭ 船積港
- ⑮ 荷揚港
- ⑯ 転送先
- ⑰ 最終仕向地 (商人の便宜のため)

本欄は商人の便宜のためのもので、運送人が本欄記載地までの運送につき責任を負うものではない。

- ⑱ 荷送人より通告された物品の明細
- ⑲ 荷印し及び番号
- ⑳ 梱包数又は単位数
- ㉑ 梱包又は単位の種類, 物品の明細
- ㉒ 温度

荷送人より指示された温度を記載する。指示が複雑なときは "As per the written indication dated _____" というように記載する。

- ㉓ 総重量
- ㉔ 容積
- ㉕ 梱包又は単位の総数 (文字で記載)
- ㉖ 商人の通告価額 (10条参照)

㉗ 注意: 本船荷証券10条により, 物品の滅失又は損害に関する運送人の責任は, ほとんどの場合において制限されることにつき, 商人の注意を喚起します。

解 説

27, 28欄は, 国際海上物品運送法13条^(注1)に対応する欄である。本欄のような欄がないことにより, 米国の裁判所の多くが, 商人に公平な機会を与えていないと判定し, 当該船荷証券又は米国海上物品運送法に規定された, 運送人の免責又は責任制限を一切認めず, 物品の滅失又は損傷に対し運送人に厳格責任を負わせている^(注2)。

(注1) 国際海上物品運送法13条 (責任の限度): ①運送品に関する運送人の責任は, 1包又は1単位につき, 10万円を限度とする。②前項の規定は, 運送品の種類及び価額が, 運送の委託の際荷送人により通告され, かつ, 船荷証券が交付されるときは, 船荷証券に記載されている場合には, 適用しない。

(注2) Railroad Co. v. Nothnagle, 346 U. S. 128, 135 (1953)
 Tessler Brothers (B. C.) Ltd. v. Interpacific Line & Matson Terminals, Inc., 1974 AMC 937
 Pan Am v. California S. & B., 1978 AMC 1839 (海運 636 (S. 55) 104)

Komatsu v. State S. S., 1982 AMC 2152 (海運 663 (S. 57) 79)
 Nemeth v. General S. S., 1983 AMC 885 (海運 986 (S. 59) 101)
 相原 隆「運送人の責任制限と公平な機会」(海事法研究会誌79号(1987. 8月号) 1頁)

- ⑳ 運賃及び諸費用
- ㉑ 運賃トン
- ㉒ 運賃率
- ㉓ 当たり
- ㉔ 前払い
- ㉕ 後払い
- ㉖ 為替換算率
- ㉗ 円貨当たり
- ㉘ 前払い運賃支払地
- ㉙ 円貨での前払い運賃総額
- ㉚ 後払い運賃支払地
- ㉛ 本船荷証券原本の通数
- ㉜ 発行地及び発行日
- ㉝ 署名
- ㉞ 本船荷証券の条項は、裏面に続く。
- ㉟ 日本船主協会統一フォーム (B)
- ㊱ International Chamber of Shipping マーク^(注)

(注)

1960年代よりB/Lのレイアウト統一機運が盛り上がり、ICS主導の下にレイアウトの標準化が進められた。1971年に統一レイアウトが完成した。ICSは各国の船主協会に統一レイアウトの採用を呼びかけた。(注)日本船主協会は、1972年1月1日より同レイアウトをもってメンバーのB/Lを統一した。SHUBIL-1958は、1972年に同レイアウトに改められた。「ICS」は、統一レイアウトであることを示すマークとなった。

5. 裏面条如逐条説明及び訳 (訳は事務局試訳)

1. Definitions (定義)

“Carrier” means the party whose name appears in the head of this Bill of Lading, including the Vessel and/or her owners.

“Merchant” includes the shipper, consignor, consignee, owner and receiver of the Goods and the holder of this Bill of Lading.

“Goods” means the cargo described on the face of this Bill of Lading.

「運送人」とは、本船荷証券の頭部にその名前が現われている者をいい、本船及び・又はその所有者を含む。

「商人」とは、荷送人、出荷人、荷受人、物品の所有者及び本船荷証券の所有者を含む。

「物品」とは、本船荷証券の券面に記載された貨物をいう。

“Carrier”の定義に“Vessel and/or her owner”を加えて“Carrier”の享受し得る免責をこれらのも

のにも適用可能とし、併せて他の条項で“Carrier and/or Vessel……”と表現すべきところを、“Carrier”の一語で済むようにした。

2. Acceptance (受諾)

In accepting this Bill of Lading, the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms, conditions, stipulations and exceptions whether written, typed, stamped or printed, as fully as if signed by him.

本船荷証券の受領に際して、商人は、手書き、タイプ、スタンプ又は印刷されたものであるとを問わず、本船荷証券の諸条件及び除外規定の全てを、同人が署名したと全く同様に、明白に受け入れ、合意する。

フランスは、内航運送において船荷証券に荷送人の署名がないときは、その船荷証券は船積みの証拠及び有価証券としての機能はあるが、裏面条項の拘束はないとしている。(Decree of Dec. 31, 1966 (No. 66-1078), amended by Decree No. 87-922) 本条は、そのような法制に対抗するもので伝統的な条項である。

3. Governing Law and Arbitration (準拠法及び仲裁)

(1) The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by the Japanese law.

(2) Any dispute arising from this Bill of Lading shall be referred to arbitration in Tokyo by the Tokyo Maritime Arbitration Commission (TOMAC) of The Japan Shipping Exchange, Inc., in accordance with the Rules of TOMAC and any amendment thereto, and the award given by the arbitrators shall be final and binding on both parties.

(1) 本船荷証券により証明される、又は本船荷証券に含まれる契約は、日本法に準拠する。

(2) 本船荷証券から生じるいかなる紛争も、東京において、社団法人日本海運集会所東京海事仲裁委員会 (TOMAC) の規則及びその改正規則に基づく TOMAC による仲裁に付託されるものとし、仲裁人により下された判断は最終であり、両当事者を拘束する。

1 項は、本船荷証券に適用される法律が日本法であることを明定する。したがって、運送契約に関してはハーグ・ルーズの国内法である国際海上物品運送法が適用になる。

2 項では、裁判管轄条項に代え仲裁条項を置いた。

近年仲裁に対する国際的な評価は高い^(注1)。裁判管轄条項に対するフォーラム ノン コンヴェニエンスでの対抗措置を考えると、実効性であろう。仲裁条項を置く船荷証券が多くなっている。例えば、Cool Carriers の船荷証券は、3 条 (Jurisdiction) で仲裁地をロンドン、仲裁手続きを1950、1979年英国仲裁法に依ると規定する^(注2)。

(注1) 船荷証券の下で争われた紛争で、その船荷証券が摂取していた傭船契約の仲裁条項により、運送人の主張を認めて仲裁で紛争を解決するように判示した事例がある。

【事例1】 Kurt Orban Company v. S/S Clymenia 事件 (1971 AMC 778)

オーストラリアからニューオーリンズ等に運送されたワイヤーコイルの利害関係者は、貨物損害賠償請求を米国ニューヨーク州南部地区地方裁判所に申し立てた。運送人は、船荷証券に摂取された定期傭船契約中のロンドンを仲裁地とする仲裁条項に基づき、訴訟の停止と事件は仲裁に付託されるべきとの異議申

立てをした。裁判所は、船荷証券の as per charter party dated 4 th May, 1968……freight for same being payable as per aforementioned charter party, all the terms, conditions, clauses and exceptions in which charter party are herewith incorporated. とした船荷証券中の撰取文言を有効として、運送人の異議申立てを認めた。

〔事例2〕 Mill South Feeds, Inc. v. M/V Aqua Marine (1988 AMC 437)

アメリカジョージア州ブランズウィックよりエジプトに運送された大豆粉の貨物の利害関係者は、貨物損害賠償請求を、ジョージア州南部地区裁判所に申し立てたところ、運送人は、船荷証券に撰取された備船契約の仲裁条項により訴訟を停止し、事件は仲裁に付託されるべきとの異議申立てをした。備船契約の仲裁条項はロンドン仲裁を規定していた。また船荷証券中の備船契約書撰取文言は、以下のとおりであった。

All terms, conditions, exceptions and any addenda thereto of the governing charter party dated April 11, 1985, including arbitration clause, to be considered as incorporated herein, anything to the contrary in this Bill of Lading notwithstanding.

原告は、外国仲裁条項は米国 Cogsa 1303 (8) に違反すると主張したのに対し、裁判所は、貨物利害関係者の代理人が当該船荷証券を用意した (prepared) こと、Cogsa 1303 (8) により船荷証券の仲裁条項は運送人の責任を不当に軽減すると解釈するよりも、仲裁振興の国家政策を優先させるべきとした。また原告の、仲裁地は船積地及び荷揚地に関係がなければならぬので、その他の国での仲裁は無効であるとの主張に対し、裁判所は、そのような判例も、また Cogsa 及び連邦仲裁法にもそのような規定はなく、船荷証券に撰取された定期備船契約はロンドンで締結されたので、ロンドンは関連性があるとし、運送人のロンドンの仲裁に付託されるべきとの異議申立てを認めた。裁判所は、The result was consistent with the national policy favoring arbitration. と判示した。

(注2)

Any dispute arising under this Bill of Lading is to be referred to arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Carrier and the other by the Merchant, and in case the Arbitrators shall not agree, then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties. The said arbitration shall be conducted according to the Arbitration Acts 1950 to 1979, and the proper law of this Bill of Lading shall be English law.

4. Description of Goods (物品の明細)

- (1) This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier of the total number of packages or units enumerated overleaf.
- (2) No representation is made by the Carrier as to the weight, measure, quantity, contents, quality, description, condition, marks, numbers or value of the Goods and the Carrier shall not be responsible for the accuracy thereof.
- (3) The shipper warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out overleaf have been checked by the shipper on receipt of this Bill of Lading and that such particulars and any other particulars furnished by or on behalf of the shipper are correct.
- (4) The shipper shall indemnify the Carrier against all loss, damage, delay or expenses arising from inaccuracies in or inadequacy of such particulars.

(1) 本船荷証券は、運送人が券面に記載された梱包又は単位の総数を受け取ったことの一応の証拠で

ある。

(2) 物品の重量、容積、数量、内容、品質、明細、状態、荷印、番号又は価額に関する表示は、運送人によるものではなく、運送人は、それらの正確性につき責任を負わない。

(3) 荷送人は、物品に関する明細が券面に記載されたとおりで、同人は本船荷証券の受取りの際にこれを確認したことを運送人に担保し、かつそのような明細、及び荷送人により又は荷送人に代わって申告されたその他の明細が正確であることを運送人に担保する。

(4) 荷送人は、そのような明細の不正確又は不適當により生じる、又はその結果による一切の滅失、損傷、遅延又は費用に対して運送人に補償する。

本条項は、国際海上物品運送法の条文をベースにした条項といえる。すなわち1項は、同法9条（船荷証券の不実記載）、2項、3項及び4項は8条（荷送人の通告）に基づくものといえよう。

国際海上物品運送法8条〔荷送人の通告〕

① 前条第1項第1号（運送品の種類）及び第2号（運送品の容積若しくは重量又は包若しくは個品の数及び運送品の記号）の事項につき荷送人の書面による通告があったときは、その通告に従って記載しなければならない。

③ 荷送人は、運送人に対し、第1項の通告が正確であることを担保する。

国際海上物品運送法9条〔船荷証券の不実記載〕 船荷証券に事実と異なる記載がされた場合は、運送人は、その記載につき注意が尽くされたことを証明しなければ、その記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券所持人に対抗することはできない。

5. Exemptions（免責）

The Carrier shall not be responsible for loss or damage arising or resulting from;(1) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel;(2) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the Carrier;(3) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;(4) Act of God;(5) Act of war;(6) Act of public enemies;(7) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;(8) Quarantine restrictions;(9) Act or omission of the Merchant, his agent or representative;(10) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labor from whatever cause, whether partial or general;(11) Riots and civil commotions;(12) Saving or attempting to save life or property at sea;(13) Inherent defect, quality, or vice of the Goods;(14) Insufficiency of packing;(15) Insufficiency or inadequacy of marks;(16) Latent defects not discoverable by due diligence;(17) Any other cause arising without the actual fault or privity of the Carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the Carrier.

運送人は、次のことから生じる又はその結果による滅失又は損傷については責任を負わない。

(1) 本船の航行又は取扱いにおける船長、その他の船員、水先人又は運送人の使用人の、作為、過失、不注意;(2) 火災、ただし運送人の故意又は過失によるものを除く;(3) 海上その他の可航水域の災害、危険及び事故;(4) 天災;(5) 戦争;(6) 公敵行為;(7) 主権者の差押え若しくは抑留又は裁判上の差押え;(8) 検疫上の規制;(9) 商人又はその使用人若しくは代理人の作為又は不作為;(10) 事由のいかんを問わず又は部分的又は全体的を問わず、ストライキ又はロックアウト又は労働者の作業停止若しくは就業自制;(11) 暴動及び内乱;(12) 海上における人命又は財産の救助又は救助の試み;(13) 物品の固有の欠陥、性質又は不良;(14) 梱包の不十分;(15) 荷印の不十分又は不適當;(16) 相当な注意によっても発見できない隠れた欠陥;(17) その他運送人の故意若しくは過失によらない又は運送人の代理人若しくは使用人の故意若しくは過失によらないその他の事由

SCHUBIL-1958は、運送人の免責において種々の規定を置いているが、それらは国際海上物品運送法が制定される以前の伝統的な規定である。運送人が免責されるか否かは同法に依ることになるので、同法の基であるヘーグ・ルールズ4条2項を移した。

6. Deck Cargo (甲板積み貨物)

The carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any delay or loss of or damage to the Goods which are carried on deck and specially stated herein to be so carried, whether or not caused by the Carrier's negligence or the Vessel's unseaworthiness.

運送人は、甲板で運送され、かつそのように運送される旨を特に記載された物品の、いかなる遅延又は滅失又は損傷に対しても、運送人の過失又は本船の不堪航に原因があると否とにかかわらず、一切責任を負わない。

台湾よりのタマネギ、メキシコよりのカボチャ等は、冷蔵運搬船の甲板で運送される例がある。

国際海上物品運送法18条②：前項の運送（生動物の運送及び甲板積運送）につき・・・（運送人がそれらの運送につき免責される）特約がなされた場合において、その特約が船荷証券に記載されないときは、運送人は、その特約をもって船荷証券所持人に対抗することはできない。甲板積の運送につきその旨が船荷証券に記載されていないときもまた同様とする。

7. Hindrances, etc. Affecting Performance (履行を妨げる障害)

If at any time the performance of the contract as evidenced by this Bill of Lading is or is likely to be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind and nature, the Carrier (whether or not the carriage is commenced) may elect

- (1) to treat the performance of this contract as terminated and place the Goods at the Merchant's disposal at any place which the Carrier deems safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease : or
- (2) to deliver the Goods at the place designated for delivery.

In any event the Carrier shall be entitled to full freight and charges on the Goods received for transportation, and the Merchant shall pay any additional cost of carriage to and delivery and storage at such place as abovementioned.

本船荷証券によって証されるとおりの契約の履行が、種類及び性質のいかんを問わず、障害、危険、遅延、困難又は不都合によって妨げられ、又は妨げられることが見込まれるときは、いかなるときにも、運送人は、（運送が開始されたか否かを問わず）以下を選択することができる。

- (1) 本契約の履行を終了したものと取り扱い、物品を運送人が安全で便宜であるとみなす地で商人の処理に委ねるものとし、その時点でそのような物品に関しての運送人の責任は終了する。又は
- (2) 物品を引渡しのために指名された地で引き渡す。

いかなる場合にも、運送人は運送のために受け取った物品の運賃及び諸費用全額を受け取る権利を有し、商人は上記のような地への運送及び同地での引渡し及び保管の費用を加えて支払う。

JSE-CT B/L 6条を移した。

一種のアバンドン・クローズといえる。運送人は、不測の事態が生じたとき、又はそのような事態が予測されるときは、(1) 契約の履行を終了させ、運送人の便宜の地で商人に物品を委ねるか、(2) 商人が指定する地で物品を引き渡すかの選択を有する。

また、運送人は、運賃及び諸料金の全額を受け取ることができる旨を規定するとともに、その他契約の履行を終了した地より実際に貨物を引き渡した地までの運賃、引渡し地での保管費用などが生じた場合は、商人が支払う旨を明定した。

8. Reefer Clause (リーファー条項)

(1) Seaworthiness

If before the loading of the Goods into any refrigerated holds the Carrier obtains the certificate of the Classification Society's Surveyor or other surveyor appointed either by the Merchant or the Carrier or representative of the Merchant (including the master of the other vessel from which the Vessel has received the Goods on the sea, hereinafter referred to "the Representative of the Merchant") that such refrigerated holds and the refrigerating machinery are in the opinion of the Surveyor or the other surveyor or the Representative of the Merchant fit and safe for the carriage of the Goods, the aforesaid certificate shall be conclusive evidence against the Merchant that the Vessel's refrigerated holds and refrigerating machinery were before and at the beginning of the voyage fit and safe for the reception, carriage and preservation of the Goods.

(2) Temperature Instruction

- (i) If a written instruction is given by the Merchant regarding the carrying temperature of the Goods during the voyage, such instruction temperature shall apply to the period from the time when a reasonable time has elapsed after the closing of hatches thereof on to the time of the opening of the same hatches.
- (ii) The carrying temperature of the Goods shall, unless otherwise instructed in writing by the Merchant, be measured at such place where the Vessel customarily carries out the measurement thereof.
- (iii) The reading of the carrying temperature taken pursuant to the preceding paragraph (ii) hereof shall be used in deciding whether the instructed temperature has been maintained or not.

(3) Fluctuation of Temperature during Cargo Operation

The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods resulting from the fluctuation of the temperature in the refrigerated holds during loading, discharging or transshipping operation of the Goods.

(1) 堪航能力

運送人が、物品を本船の冷凍艙に船積みする前に、船級協会検査員又は商人若しくは運送人のいずれかによって指名されたその他の検査員又は商人の代表者（本船が洋上で他船から物品を受け取る場合の他船の船長を含む、以下「商人の代表者」という）より、本船冷凍艙及び冷凍機器類が船級協会検査員その他の検査員又は商人の代表者の意見において、物品の運送に適合し、かつ安全である旨の証明書を取得した場合には、そのような証明書は、本船の冷凍艙及び冷凍機器類が航海の開始前及び開始時、物品の受取り、運送及び保管に適合し安全であったことの確定的証拠である。

(2) 温度指示

- (i) 商人より航海中の物品の運送温度につき指示が書面で出されたときは、そのような指示温度は、冷凍艙の閉鎖後合理的な期間が経過した時から、同艙の開放の時までの期間に適用あるものとする。
- (ii) 物品の運送温度は、商人より書面により指示が出されている場合を除き、本船が慣行的にその温度を測定する場所において測定される。
- (iii) 本項前(ii)号により測定された運送温度の測定記録が、指示された温度が維持されたか否かを判定するのに用いられる。

(3) 荷役中の温度変化

運送人は、物品の船積み、荷揚げ又は積替え作業中の冷凍艙の温度変化の結果生じる、物品の滅失又は損傷については、責任を負わない。

9. Defences and Limits for Carrier, Servants, etc. (運送人、使用人等の防禦及び責任制限)

(1) The defences and limits of liability provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier for loss of or damage to or in connection with the Goods, whether the action be founded in contract or in tort.

(2) If an action is brought against a servant, agent or independent contractor of the Carrier, such person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the Carrier is entitled to invoke under this Bill of Lading.

(3) The aggregate of the amounts recoverable from the Carrier and his servants, agents or independent contractors shall in no case exceed the limits provided for in this Bill of Lading.

(1) 本船荷証券に規定された防禦及び責任制限は、物品の又は物品に関する滅失又は損害に対する運送人に対してのいかなる訴訟に対しても、その訴訟が契約に基づく場合であると、不法行為に基づく場合であるとを問わず、適用される。

(2) 訴訟が運送人の使用人、代理人又は独立請負人に対し提起された場合には、同人は、運送人が本船荷証券の下で求めることのできる防禦及び責任制限を利用する権利を有する。

(3) 運送人及びその使用人、代理人又は独立請負人から賠償を得ることのできる額の総額は、いかなる場合においても、本船荷証券に規定された制限額を超えない。

「独立請負人」とは、運送人が運送の履行に当たって運送人が契約を締結する運送人の相手方をいうが、主にはステベが該当しよう。

2項は、船長その他船員及び運送人の履行補助者が本船荷証券の免責、責任制限規定の利益を享受できるようにする規定で、いわゆるヒマラヤ条項である。

ヒマラヤ条項については「海上貨物クレーム」499頁参照。

10. Limitation of Liability (滅失又は損傷に対する責任制限)

The Carrier shall in no event be liable for any loss of or damage to or in connection with the Goods in an amount exceeding One Hundred Thousand Yen in Japanese Currency (¥100,000) per package or

unit, unless the value of the Goods higher than this amount is declared in writing by the shipper before shipment and the nature and the value thereof inserted in this Bill of Lading and extra freight is paid as agreed upon. In such case if the actual value of the Goods per package or unit exceeds such declared value, the value shall nevertheless be deemed to be declared-value. The Carrier's liability shall not exceed such declared-value and any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such value.

運送人は、物品の又は物品に関する滅失又は損害に対して、いかなる場合においても、1梱包又は1単位につき日本国通貨10万円を超える額の責任を負わない。ただし、この額を超える物品の価額が船積み前に荷送人により書面で通告され、かつその性質及び価額が本船荷証券に記載され、また割り増し運賃が約定のとおり支払われるときは、この限りでない。そのような場合において、1梱包、又は1単位当たりの物品の実際の価額がそのような通告された価額を超えるときにあっても、通告された価額が1梱包又は1単位当たりの価額とみなされる。運送人の責任は、そのような通告された価額を超えず、また一部滅失又は損害についてはそのような価額に基づきプロラタで清算される。

SHUBIL-1958では、本規定に重量貨物及び高価品に関する規定を置いているが、本船荷証券の特色より、その必要はないとの判断で削除された。

11. Notice of Claim and Time Bar (請求の通知及び仲裁申立ての期間)

(1) Unless notice of loss of or damage to the Goods, indicating the general nature of such loss or damage shall 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 take delivery thereof under this Bill of Lading or, if the loss or damage is not apparent, within three days of the delivery of the Goods, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the Goods as described in this Bill of Lading.

(2) In any event the Carrier shall be discharged from any liability in respect of the Goods unless arbitration is filed pursuant to Clause 3 within one year after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered.

(1) 物品の滅失又は損傷の通知がそのような滅失又は損傷の概況を示す書面により、物品が本船荷証券の下で引渡しを受ける権利を有する者の手に移される前に若しくはその際に、又は滅失若しくは損傷が明らかでないときは、物品の引渡しより3日以内に、書面により、運送人又は荷揚港における運送人の代理人になされないときは、そのような移動は、本船荷証券に記載されたとおりに運送人が物品を引き渡したことの一応の証拠である。

(2) 物品の引渡し後又は物品が引き渡されることになっていた日から1年以内に、第4条に従って仲裁が申し立てられない場合には、いかなる場合にも、運送人は滅失又は損傷に関して一切の責任から免れる。

本条は、JSE-CT B/L 10条を移したものである。

1項参考

国際海上物品運送法12条 [荷受人等の通知義務]

① 荷受人又は船荷証券所持人は、運送品の一部滅失又は損傷があったときは、受取りの際運送人に対し

その滅失又は損傷の概況につき書面による通知を発しなければならない。ただし、その滅失又は損傷が直ちに発見することができないものであるときは、受取りの日から3日以内にその通知を発すれば足りる。

- ② 前項の通知がなかったときは、運送品は、滅失又は損傷がなく引き渡されたものと推定する。
- ③ 前二項の規定は、運送品の状態が引渡しの際当事者の立合によって確認された場合には、適用しない。
- ④ 運送品につき滅失又は損傷が生じている疑いがあるときは、運送人と荷受人又は船荷証券所持人とは、相互に、運送品の点検のため必要な便宜を与えなければならない。

2項は、4条により、本船荷証券から生じる紛争は、裁判によらず仲裁によって解決されるから、物品の引渡し、又は引き渡されるべきであった日から1年以内に仲裁が申し立てられないときは、国際海上物品運送法第14条（責任の消滅）より運送人の責任を免責する旨を明定した。

2項参考

国際海上物品運送法14条 [責任の消滅]

運送品に関する運送人の責任は、運送品が引き渡された日（全部滅失の場合には、引き渡されるべき日）から1年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。ただし、運送人に悪意があったときは、この限りでない。

12. Freight and Charges（運賃及び諸費用）

- (1) Freight and charges shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier and shall be payable in any event, whether the Vessel and/or the Goods be lost or not, or the voyage be broken up or frustrated or abandoned at any stage of the entire transit.
- (2) If the particulars furnished by the shipper are incorrect, it is agreed that a sum equal to either five times the difference between the correct freight and the freight charged or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Carrier.
- (3) The Merchant shall pay all dues, taxes and charges including consular fees levied on the Goods and all fines and/or losses sustained or incurred by the Carrier in connection with laws and regulations of any government or public authorities in connection with the Goods.
- (4) The shipper, consignor, consignee, owner and receiver of the Goods and holder of this Bill of Lading shall be jointly and severally liable to the Carrier for the payment of all freight and charges and for the performance of the obligation of each of them hereunder.
- (1) 運賃及び諸費用は、運送人の物品受取りの時に全額取得されたものとみなされ、いかなる場合にも、本船及び・又は物品が滅失したとしても、又は航海が全運送区間のどのような段階において中断、履行不能又は任意放棄されたとしても支払われる。
- (2) 荷送人により通告された明細が不正確であるときは、正規の運賃と請求運賃との差額の5倍相当額、又は正規の運賃の2倍より請求運賃を控除した額のいずれか低い額が確定損害賠償額として運送人に支払われることが合意されている。
- (3) 商人は、領事費用を含む、物品に課される賦課金、税金及び諸費用の一切を支払い、及び物品に関する政府又は公的機関の法律及び規則の関連で、運送人が被った又は運送人が負担した物品に関する罰金及び・又は損害を支払う。
- (4) 荷送人、出荷人、荷受人、物品の所有者、物品の受取人及び本船荷証券の所持人は、本船荷証券

の下での一切の運賃及び諸費用の支払につき、並びに本船荷証券の下でのこれら各人の義務の履行につき、連帯して運送人に対し責任を負う。

本条は、いわゆる運賃確定取得約款で国際海上物品運送法20条2項で準用される商法576条に対する特約といえる。大審院は、この約款を有効と認めている。(大判、明39. 11. 5, 民録12輯1425頁)

商法576条 [運送賃請求権]

- ① 運送品ノ全部又ハ一部カ不可抗力ニ因リテ滅失シタルトキハ運送人ハ其運送賃ヲ請求スルコトヲ得ス若シ運送人カ既ニ其運送賃ノ全部又ハ一部ヲ受取りタルトキハ之ヲ返還スルコトヲ要ス
- ② 運送品ノ全部又ハ一部カ其性質若シクハ瑕疵又ハ荷送人ノ過失ニ因リテ滅失シタルトキハ運送人ハ運送賃ノ全額ヲ請求スルコトヲ得

13. Optional Delivery (荷揚港選択による引渡し)

Optional delivery is only granted when arranged prior to the shipment of the Goods and expressed in this Bill of Lading. The Merchant desiring to avail themselves of the option so expressed must give notice to the Carrier's agent at the first port of the Vessel's call named in the option, at least 48 hours prior to the Vessel's arrival there, otherwise the Goods shall be discharged at any of the optional ports at the Carrier's choice and the Carrier's responsibility shall then cease.

荷揚港を選択しての引渡しは、物品の運送前に取り決められ、かつ本船荷証券に明示されている場合にのみ認められる。商人が、そのように明示された権利の行使を望むときは、選択港として挙げられた本船の最初の寄航港にある運送人の代理人に少なくとも本船の同港到着の48時間前に通知しなければならない。その他の場合にあっては、物品は、運送人選択により選択港のいずれかにおいて荷揚げされ、運送人の責任はその時をもって終了する。

船荷証券発行時荷揚港が確定していないときの規定である。

SHUBIL-1958 11条を若干修正した。

14. Discharge of Goods (物品の荷揚げ)

- (1) The Goods may be discharged, without notice, as soon as the Vessel is ready to unload, continuously day and night, Sundays and holidays included.
- (2) If the Merchant fails to take the delivery of the Goods immediately the Vessel is ready to discharge them, the Carrier shall be at liberty to store the Goods at the risk and expense of the Merchant.
- (3) In any case the Carrier's liability shall cease as soon as the Goods are lifted from the Vessel's deck or leave the Vessel's tackle.
- (4) If the Goods are unclaimed during a reasonable time after completion of discharge or whenever, in the Carrier's option, the Goods will become deteriorated, decayed or worthless, the Carrier may, at his discretion and subject to his lien and without any responsibility attaching to him, sell, abandon or otherwise dispose of such Goods solely at the risk and expense of the Merchant.

- (1) 物品は、本船が荷揚げ用意になると直ちに、通知なく、昼夜連続して、日曜日及び休日を含み、

荷揚げされる。

(2) 本船が物品の荷揚げの用意ができた後、直ちに、商人がこれを受け取らないときは、運送人は、商人の危険と費用で、物品を倉入れする権利を有する。

(3) いずれの場合にあっても、運送人の責任は、物品が本船の甲板から持ち上げられたとき、又は本船のテークルを離れたときに終了する。

(4) 物品が荷揚げ完了後より合理的な期間内に、引渡し請求を受けないとき、又は運送人の選択において物品が腐敗、損壊又は無価値となるようなときは、いつでも運送人は、その裁量により、かつ運送人の留置権を条件に、運送人に何らの責任も負わせることなく、専ら商人の危険と費用において、そのような物品を売却、委付その他の処理をすることができる。

本条は、運送人の責任の終了時点を規定するもので、本条の趣旨からは荷主は物品の荷揚げ用事が整うと直ちに荷揚げを行うこと、荷主は荷揚げ用事が整ったときには、物品を直ちに受け取る用意をしなければならないこと、しかし、荷揚げが相当と考えられる期間内に受け取られないときは、物品を倉庫に搬入することができる。物品の商品価値がなくなるようなときは、運送人の裁量で物品を処分することができる。

15. Transhipment (積換え)

The Carrier reserves the right of forwarding the Goods to their discharging port by any other ship or conveyance belonging either to the Carrier or any other carrier or individual.

運送人は、同人が所有する又はその他の運送人若しくはその他の者が所有する本船以外の船舶、又はその他の輸送機関をもって物品を荷揚港まで運送する権利を留保する。

SHUBIL-1958 13条では詳細な規定を置くが、運送人の都合による transhipment は合理的でない離路とされよう。冷蔵運搬船用船荷証券という本証券の特色より、本条項は、海上の危険等何らかの事由で本船をもって荷揚港まで物品を運送することが不可能となった場合で、運送人が物品を荷揚港まで運送する意思を有するときに、運送人にその運送を遂行する権利を与える条項とした。

Stephan Dor は、その著書 BILL OF LADING CLAUSES AND THE BRUSSELS INTERNATIONAL CONVENTION OF 1924 (2nd ed., London, 1960) の66頁—68頁で、積換えは次の5条件を満たさなければならないと述べている。

「(1) 積換えは、その際の四囲の状況に応じた、すなわち船型、航海の種類、トレードの慣行及び貨物の性質を考慮した、合理的かつ適切なものでなければならない。運送人は、運送契約の義務に従って行為したことを立証しなければならない。

(2) 運送人は、荷送人に積換えにつき通知し、原船舶より他船舶に代えることによってもたらされる新たな危険につき、荷送人が付保できるようにする。運送人の荷送人への通知義務は、運送人は物品を「適切かつ慎重に」運送するものとするとのヘーグ・ルールズ3条2項の規定により黙示される。

(3) 運送人は、積換え中物品につき相当の管理をしなければならない。したがって運送人は、物品を倉庫等に搬入して管理する間、条約が、運送人は運送の全期間に渡って物品を管理するものとする規定するので、物品に付保することが要求されよう。

(参照：Court of Appeal of Alexandria, 23 June 1954, DMF1955, p. 313; The Mormacwave, 1951 AMC 808)

(4) 運送人は、物品をできるだけ速やかに継送することに相当の注意をしなければならない。物品を継送

するに当たって高率の運賃を支払いたくないために、積換えを遅らせることは許されない。

- (5) 当然のことながら、船荷証券には物品の直航運送の規定がないこと、契約又は黙示的に仕向港に直航する了解がないこと。(参照：The Ardennes 84 Ll. L. Rep. 340)」

16. Lien (留置権)

The Carrier shall have a lien on the Goods for any amount due under this Bill of Lading and for general average contributions to whomever due and for the cost of recovering the same, and may enforce such lien in any reasonable manner.

運送人は、本船荷証券の下で支払われるべき金員に対して、及び支払を受ける者のいかなを問わず、支払われるべき共同海損分担金に対して、またこれらの金員を回収するための費用に対して、物品の上に留置権を有してそのような留置権を合理的と考えられる方法で行使することができる。

SHUBIL-1958 15条では、dead freight, demurrageをも規定する。これらは、備船契約の下で発生する費目であるので備船契約の下で本船荷証券が発行される時は、本船荷証券券面に当該備船契約を攝取する文言を加えれば、これらにも留置権を行使することができる。

参考：商法753条〔荷受人の義務、船舶所有者の留置権〕(国際海上物品運送法20条により準用)

- ① 荷受人カ運送品ヲ受取りタルトキハ運送契約又ハ船荷証券ノ趣旨ニ従ヒ運送賃、付随ノ費用、立替金、碇泊料及ヒ運送品ノ価格ニ応シ共同海損又ハ救助の為メ負担スヘキ金額ヲ支払フ義務ヲ負フ
- ② 船長ハ前項ニ定メタル金額ノ支払ト引換ニ非サレハ運送品ヲ引渡スコトヲ要セス

17. General Average (共同海損)

General Average shall be adjusted and settled in Tokyo according to York-Antwerp Rules, 1974 and any amendment thereto.

共同海損は、ヨーク・アントワープ規則及びその改正規則に従い、東京において清算事務が行われ、清算される。

18. New Jason Clause and Both to Blame Collision Clause (ニュー・ジェイソン条項及び双方過失衝突条項)

The New Jason Clause and Both to Blame Collision Clause, as adopted by the Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc., which are available from the Carrier upon request, to be considered incorporated herein.

社団法人日本海運集会所書式制定委員会採択のニュー・ジェイソン条項及び双方衝突条項が、本船荷証券に攝取されたものとみなされる。

両条項ともほぼ世界的に共通のものであり、また長文でもあるので、これをこのような形で引用することによって相当なスペースを得ることができる。このような規定は、BIMCO 制定の複合運送証券、また UNCTAD で作成を予定している複合運送証券案にある。

日本海運集会所書式制定委員会が採択した船荷証券に挿入される New Jason Clause 及び Both to Blame Collision Clause

New Jason Clause

In the event of accident, danger, damage, or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever/ whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Goods, shipper, consignee, or owner of the Goods shall jointly and severally contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the Goods. If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if the salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agent may deem sufficient to cover the estimated contribution of the Goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the Goods, shipper, consignee, or owner of the Goods to the Carrier before delivery.

Both to Blame Collision Clause

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship, and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owner of the Goods carried hereunder shall indemnify the Carrier against all loss or liability which might be incurred directly or indirectly to the other or non-carrying ship or her owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to his Goods or any claim whatsoever of the owner of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owner to the owner of the said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owner as part of his claim against the carrying Vessel or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owner, operator or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

19. Local Clause (特殊地域条項)

In case this Bill of Lading covers the Goods moving to or from the U. S. A., and if it shall be adjudged that the Japanese law does not govern this Bill of Lading, then the provisions of the U. S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936 shall govern before the Goods are loaded on and after they are discharged from the Vessel and throughout the entire time during which the Goods are in the actual custody of the Carrier.

本船荷証券が米国へ又は米国から運送する物品をカバーする場合で、日本法が本船荷証券に適用されないと判決されたときは、1936年米国海上物品運送法が、物品が本船に船積みされる前及び荷揚げ後及び物品が運送人の実際の管理下にある間の全期間に適用になる。

本船荷証券は、日本法を準拠法とし、また裁判管轄条項に代え仲裁条項を置いたので、本規定が活用されることはまずないと考えられるが、念のため米国の特殊事情のみを考慮した条項とした。すなわち、米国の裁判所において仲裁も日本法も認められない場合には、船積み前、荷揚げ後についても1936年米国海上物品運送法が適用される旨を規定した。

運送人の責任制限額10万円を500ドルと読み替える規定は置かなかった。これは10万円の方がはるかに高額であり、運送人の責任を軽減することにはならないので、読み替えをせずとも問題ないとしたものである。

その他の特殊地域については、その地域へ配船のつど、券面にスタンプ等により規定を置くことに任せられた。

チリは、1988年7月12日より1978年国際連合海上物品運送条約を摂取した国内法を施行した。日本船主責任相互保険組合は、チリに関係する船荷証券には、次のような文言を挿入するように勧奨している。(参照：藤原昭男「チリ共和国でハンブルク・ルールズを国内法化」海運、昭和63年10月号(第733号)44頁)
Goods to or from Chile : (本船荷証券用に一部修正)

- (1) In all cases where this Bill of Lading covers the Goods moving to or from Chile and it is adjudged that the International Carriage of Goods by Sea Act, 1957 of Japan does not apply to this Bill of Lading, the following provisions (a) and (b) shall be deemed included herein :
- (a) that, pursuant to the Transitory Article No. 1 of Sec. 18,680 and the permanent Articles of the New Book III of the Chilean Code of Commerce, the parties hereby concerned (carrier, shipper, consignee and receiver) mutually agree that the provisions of Articles 3 and 4 of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 shall be substituted for Articles 984 and 987;and
- (b) that, it is hereby agreed that the time for delivery for the Goods shall be 6 months from the date of shipment.
- (2) In all cases where this Bill of Lading covers the Goods moving to or from Chile and it is adjudged that the provision that any dispute arising from this Bill of Lading shall be referred to arbitration in Tokyo by the Tokyo Maritime Arbitration Commission (TOMAC) do not apply to this Bill of Lading, the following provisions shall be deemed included herein :
- (a) that the parties declare that in respect of any proceedings which may be commenced in Chile arising out of this contract, such proceedings shall be referred to the Valparaiso court(s), and
- (b) that arbitrators shall not be competent to deal with any such dispute.

6. 冷凍貨物に関する判例

1. Corporation Argentina de Productores de Carnes v. Royal Mail Lines (64 Lloyd's Law Rep. 188)

事実：冷凍機のゴムのカップリングに亀裂ができ、そこから海水が入って、冷凍肉の一部に損傷が生じた。カップリングの亀裂が潜在瑕疵であったか、また本船を堪航性あらしめたるために相当の注意をしたかにつき争われた。

船主は、航海の開始前及び開始に当り相当の注意をしたとして、ロンドン及び船積港であるブエノスアイレスで定期圧力テスト及び視認によるテストを行ったことを証明した。

判示：船主は、冷凍艙を冷凍肉の運送のために適する良好な状態にするために相当の注意をしたとの立証義務を果たしたので当該損傷につき船主に責任はないとした。

2. Borthwick & Sons v. New Zealand Shipping Company (49 Lloyd's Law Rep. 19)

事実：船積み時良好な状態であったが、暖かい天候での船積みであったため、察知できない程度で肉が柔らかくなり、荷揚港では肉にカビが発生していた。

船主は、本船冷凍艙で保持された温度、及び冷凍肉を保管した冷凍艙の適合性につき、更に冷凍肉の状態につき証拠を提出した。

判示：本船の状態は冷凍肉の運送に完全に満足できるものであり、また貨物の船積み時の検査に関して、船主使用人側に過失若しくは管理上の手落ちはなく、更に貨物にとって安全かつ適切な温度が航海中の全期間にわたって維持されていたとし、船主にヘーグルールズ3条2項に違反するものはなかったと認定した。

損傷は、肉固有の欠陥によるとし、冷凍肉が温度の高い天候の時に船積みされたため、察知できる程ではないが、柔らかくなりカビの発生を助長し、その柔らかくなったところが潰れて、冷気の適切な循環を妨げたことでカビの繁殖を助けた。したがって、船主は、ヘーグルールズ4条2項m号の「運送人又は船舶は物品の固有の欠陥から生じる又はその結果による滅失又は損害につき責任を負わない」との規定より責任を免れる。

3. Foreman & Ellams Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. Ltd. (30 Lloyd's Law Rep. 52)

事実：牛肉がオーストラリアからリバプールに運送された。船荷証券には牛肉は“hard frozen”と記載されていた。牛肉がリバプールで引き渡されたとき、品質が低下していた。原因の一つとして冷凍機が絶えず動いていなかったため、艙内の温度が十分に下がった状態にならなかったことが挙げられた。

貨物の利害関係者は、「運送人は、運送される物品の積込み、積付け、運送、保管及び荷揚げを適切か

つ慎重に行わなければならない・・・」とするハーグルールズ3条2項に違反したと主張した。

運送人は、ハーグルールズ4条2項a号の「運送人・・・は、航行（navigation）又は船舶の取扱い（management）に関する船長、・・・運送人の使用人の作為、不注意又は過失から生じる滅失又は損傷については責任を負わない。」との規定より免責されると主張した。

判示：第2冷凍機を動かしておれば損害を防げたと考えられるとして、そのような予防措置を取らなかった本船のチーフエンジニアに判断の誤りがあると判定し、4条2項より運送人は責任を免れないとした。裁判所は、4条2項は、冷凍機の使用により艙内の温度を下げて冷凍貨物を管理する、当然なすべき義務の履行を怠ったことまでもカバーする程に広くはないとし、4条2項は、船舶それ自体に直接関係する事柄であって、船舶の一部の使用に関することであっても、専ら又は主として貨物に関する事柄とは関係ない。更に、航行とは船舶自体に適用されるべきものであることは明白で、「取扱い」は、同様の事柄に限定して読むべきで、「船舶」は、その言葉がかかるそれぞれの主体と同一の意味合いで解釈すべきで、「取扱い」は、「航行」によって十分に補い得ない船舶に直接関係する行為をいう。4条2項a号は、・・・in the navigation or in the management of the shipであり、「貨物の適切かつ正しい管理に必要な船舶又は船舶の一部の航行又は取扱い（in the navigation or in the management of the ship or any part of the ship necessary for the proper and due care of the cargo）」ではなく、また「船舶の部品又は器具の使用による貨物の取扱い（in the management of the cargo by the use of the ship's parts or appliances）」でもない」と判示した。

