



December 2013
Issue 38

Japan P&I Newsletter

ジャパン P&I ニュースレター

編集:日本船主責任相互保険組合 広報委員会 〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号 Tel:03-3662-7210 Fax:03-3662-7207

目次/CONTENTS

1. シンガポール支部開設のお知らせ
Launching of JPI's Singapore Branch 1
2. シリーズ「海の法律」第5回
B/Lの法理 国際海上物品運送法の下における運送人の責任の構造
中村法律事務所 弁護士 中村誠一
The Carrier's Liability under a Bill of Lading and the Carriage of Goods by Sea Act of Japan
Seiichi Nakamura Attorney at Law, Nakamura Law office 4
3. 人事のお知らせ/ Staff News 23

1 シンガポール支部 開設のお知らせ Launching of JPI's Singapore Branch

当組合は、シンガポール及びその周辺地域に進出または進出予定の組合員の皆様に対するサービスの強化、並びに同地域での新たな契約の獲得を目指して、シンガポール金融管理庁(MAS)よりライセンスを取得のうえシンガポール支部を設立し、本年10月28日より業務を開始しました。今号ではシンガポール支部開設のお知らせとして、シンガポール支部からのメッセージを皆様にお届けいたします。

We are pleased to announce that our Singapore Branch was established on 28 October, 2013, and commenced operations on the same date upon receipt of the license of The Monetary Authority of Singapore(MAS). In our Singapore Branch we aim to improve our service to existing members who have moved or will move to Singapore and its neighbouring region, and to welcome new entries to the Club there. In this newsletter, we introduce a message from our Singapore branch to you.



シンガポール支部からのご挨拶 Greetings from our Singapore Branch

シンガポール支部 支部長 中村康之
Singapore Branch Chief Executive Yasuyuki Nakamura

はじめまして。

ご存知の方も多くいらっしゃると思いますが、ここシンガポールは「海運業界のハブ」となるべく国を挙げて取り組んでいます。その結果、船会社・船舶管理会社・オペレーターなど船の運航に携わる会社を中心に、荷主、保険会社、金融機関、弁護士など海運業界を取り巻くあらゆる業種がここシンガポールに拠点を構えています。今やロンドンと並ぶ一大拠点となっています。

ジャパン P&I では昨年度より「JPI's CHANGE」と名付けた中期運営計画に取り組んでいます。この「CHANGE」には「Credible, Highly-Acknowledged Networking & Glocalized Experts」という意味を込めています。この中の「Glocalized」の要として、世界の海運業界の中心地に初めての在外「支部」を10月28日に開設しました。支部として、日本国内の神戸・福岡・今治支部と同様に、契約業務と損害調査（クレームハンドリング）業務を行っていきます。

当初は2名体制でスタートしますが、まずは既存の組合員の皆さまに対して、各種サービスを提供し、今まで以上に身近な存在となるべく努めて参ります。それと同時に、シンガポールを始めとする東南アジア諸国でジャパン P&I の存在を広く知っていただけるよう力を注いでいくつもりです。アジア船社の皆様との交流をこれまで以上に深めながら、我々自身の契約量の拡大と diversification を図ることがこのシンガポール支部の重要な役割です。ここシンガポールでの活動を通じて、国際 P&I グループにおいてアジアを代表するクラブとしての地位を確かなものとしていきたいと考えています。

また、11月18日にはシンガポールで長い歴史を持つシンガポール・クリケット・クラブにて、開設パーティーを開催いたしました。在シンガポールの組合員の皆さまをはじめとして200名を超える多くの方にご出席いただき、盛大な船出となりました。不慣れな地ではありますが、多くの方々にご支援をいただきながら業務をスタートできることを大変心強く思っております。また、いただきましたご支援は皆さまに「倍返し」できるように取り組んで参ります。

Nice to meet you.

As it may be well known, the Singapore government has been working aggressively to make this country “the hub of the shipping industry”. In the result, there are a lot of shipping companies, ship management companies and operators in Singapore. Also cargo owners, insurance companies, bankers and lawyers surrounding the shipping business are located in Singapore. Nowadays, Singapore keeps abreast of London as a shipping hub.

Last year Japan P&I Club embarked on a three-year operation plan called “JPI's CHANGE”. “CHANGE” stands for “Credible, Highly-Acknowledged Networking & Glocalized Experts”. As a keystone of the “G” for Glocalized, we launched our first overseas “Branch” in the centre of the world shipping business on 28 October. Singapore branch will provide both underwriting and claim handling services as well as other Japanese branches in Kobe, Fukuoka and Imabari.

While the branch office started with two staff, we will make best effort to provide good services to our members so that they could feel JPI is closer to them. At the same time, we will devote our energy to make our presence known and popular in Singapore and other South-East Asian countries. It is an important role of the Singapore branch to deepen business exchanges with ship owners located here and in other Asian countries, to expand our entered tonnage and promote our diversification. Through such efforts, we would like to ensure our position as a leading P&I Club in Asia.

On 18 November, 2013, we held the launching party at a fine old venue in Singapore, Singapore Cricket Club. It was our great departure celebrated by more than 200 guests including our members. While Singapore is a new place for us, we feel very encouraged by the warmest support from all of them. We will make sure to “take double the payback” for their help.



- ①③ パーティー会場風景 (at the party)
- ② 米谷理事長ご挨拶 (Director General Mr. Yonetani's speech)
- ④ MPA Mr. Lam Yi Young からの祝辞 (MPA Mr. Lam Yi Young's speech)
- ⑤ 祝杯を挙げる "K" Line Pte Ltd. Managing Director 皆川善一様 ("K" Line Pte Ltd. Managing Director Mr. Y. Minagawa's toasting)
- ⑥ 中村支部長、水島 AM (Mr. Y. Nakamura and Mr. K. Mizushima)
- ⑦ お祝の花束 (flower bouquet)
- ⑧ 事務所風景 (at the office)

・シンガポール支部へのご連絡先

住所：80 Robinson Road #14-01B Singapore 068898
 電話：+65-6224-6451
 FAX：+65-6224-1476
 e-mail：singapore@piclub.or.jp
 支部長 中村康之
 アシスタントマネージャー 水島敬一

・Contact Details of Singapore Branch

Yasuyuki Nakamura, Chief Executive
 Keiichi Mizushima, Assistant Manager
 Address：80 Robinson Road #14-01B Singapore 068898
 TEL：+65-6224-6451
 FAX：+65-6224-1476
 e-mail：singapore@piclub.or.jp

Singapore Branch



Access

- North South Line, ● East West Line
 5-minute walk from Exit F, Raffles Place MRT Sta. (NS26/EW14)
- East West Line
 5-minute walk from Exit F, Tanjong Pagar MRT Sta. (EW15)

B/Lの法理

国際海上物品運送法の下における運送人の責任の構造

The Carrier's Liability under a Bill of Lading and the Carriage of Goods by Sea Act of Japan



中村法律事務所 弁護士 中村誠一

Seiichi Nakamura Attorney at Law, Nakamura Law Office

I 序論

現行国際海上物品運送法（以下、「国際海上物品運送法」という）の下でのB/L上の運送人の責任は国際海上物品運送法の規定（同法により準用されている商法の規定を含む）及びB/Lの約款により定まることがとなりますが、両者は密接に関連して国際海上物品運送法の理解なくしてB/Lの条項及び運送人の責任の構造を理解することは困難です。

国際海上物品運送法は、御存知のとおり1979年議定書により改正されたヘグ・ヴィスビー・ルールを1992年に国内法化したものでありますから、この改正されたヘグ・ヴィスビー・ルールとの関連の理解なくしては同条約の国内法である国際海上物品運送法の正確な理解は困難であるという関係にあります。日本はヘグ・ルール（「1924年8月25日ブラッセルで署名された船荷証券に関するある規則のための国際条約」）（以下、「旧条約」という）を昭和32年に批准し、これに伴いその国内法となる旧国際海上物品運送法を昭和32年6月13日に制定しました。更に、日本は、1979年12月21日に作成された「1968年2月23日の議定書によって改正された1924年8月25日の船荷証券に関するある規制の統一のための国際条約（ヘグ・ルール）を改正する議定書」（「1979年議定書」）を批准したのですが、同議定書の改定規定が旧条約ヘグ・ルールの中に溶け込み、旧条約と一体となっています。1968年2月23日の議定書により改正されたヘグ・ルールがヘグ・ヴィスビー・ルールと呼ばれているものです。

ヘグ・ヴィスビー・ルールにおいては、ヘグ・ルールにおける運送人の責任の基本的構造はそのまま踏襲されてヘグ・ヴィスビー・ルールの改訂規定がヘグ・ルールに溶け込む形で一体とされています。1979年議定書による改正においても、この点に関する変更はな

I Introduction

The Carriers' liability under the Bill of Lading shall be determined by the terms of the Bill of Lading and the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of Japan currently in force (hereinafter called "Japan COGSA"). The two are closely related so it is necessary to have a profound understanding of Japan COGSA in order to understand the carrier's liability under the contract of carriage as evidenced by the Bill of Lading. Japan COGSA is an enactment of the Hague-Visby Rules as amended by Protocol of 1979, and, therefore, a profound understanding thereof is needed for a clear understanding of Japan COGSA.

In 1957, Japan ratified the "International Convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924" (the "Hague Rules"). Consequent to the ratification of the Hague Rules, Japan enacted the Carriage of Goods by Sea Act of Japan on June 13, 1957. Thereafter, on March 13, 1992, Japan ratified the "Protocol amending the International Convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of lading, 25 August 1924, as amended by the Protocol of 23 February 1968 done on December 21, 1979" (the "Protocol of 1979"). The Hague Rules were amended by the Protocol of 23 February, 1968 (the "Protocol of 1968"). The Hague Rules thus amended by the Protocol of 1968 are called the "Hague-Visby Rules". The Hague-Visby Rules were further amended by the Protocol of 1979. As stated above, the Japan COGSA currently in force is an enactment of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 and it came into force amending the Carriage of Goods by Sea Act of Japan of 1957 on June 1, 1993.

く承継されています。従って、日本の国際海上物品運送法の下における運送人の責任の基本的構造は、ヘーグ・ルール（旧条約）の下における運送人の責任の基本的構造と同一であります。このことから、ヘーグ・ルール（旧条約）の下における運送人の責任の構造を理解することが、即ち、現行国際海上物品運送法の基礎となっている1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルールの下における運送人の責任の構造を理解することとなり、現行国際海上物品運送法の下における運送人の責任の構造を理解することに直結することになります。

また、米国際海上物品運送法（United States Carriage of Goods by Sea Act）（US COGSA）は、ヘーグ・ルールを国内法化したものでありますから、同法の下における運送人の責任に関する判例の集積がヘーグ・ルールの下における運送人の責任の構造を明確にするものであり、そして、それは国際海上物品運送法の下における運送人責任の構造の理解に役立つものでありますから、「ヘーグ・ルール」、「US COGSA」及び「国際海上物品運送法」の下における運送人の責任と三段階に分けて説明申し上げます。

II

1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルールの下における運送人の責任の構造

先に述べましたとおり、ヘーグ・ルールの下における運送人の責任の基本的な構造は、ヘーグ・ヴィスビー・ルールに合体され1979年議定書による改正後も変更なく引き継がれておりますが、この運送人の責任の構造に関連して、1979年議定書による変更後のヘーグ・ヴィスビー・ルール第3条3項及び4項のB/L記載事項の効力について申し上げたいと思います。

日本の国際海上物品運送法が判りにくい原因の一つは、ヘーグ・ルール及び1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルールの根底にある英米法の下における“prima facie evidence”及び“prima facie case”の理論がストレートに国際海上物品運送法に移すことが困難であったことに原因があるのではないかと考えます。

1979年議定書による改正後のヘーグ・ヴィスビー・ルール第3条3項本文及び4項は、以下のとおり規定しています。

Despite the amendment of the Hague-Visby Rules by the Protocol of 1979, the basic regime of the carrier's liability under the Hague Rules remained unchanged. Accordingly, the basic regime of the carrier's liability under Japan COGSA currently in force is the same as that under the Hague Rules. In the circumstances, a study of the basic regime of the carrier's liability under the Hague Rules or its amendment will help to gain an understanding of the carrier's liability under Japan COGSA. In this connection, the United States Carriage of Goods by Sea Act (hereinafter called "US COGSA") is an enactment of the Hague Rules. Therefore, the judgments issued and accumulated by the U.S. Federal Courts on the issue of the carrier's liability under US COGSA are useful to clarify the basic regime of the carrier's liability under the Hague Rules. Thus, the analyses of these U.S. Federal Courts judgments will assist in understanding the basic regime of the carrier's liability under Japan COGSA. For these reasons, the issue of the carrier's liability under the Hague Rules, US COGSA and Japan COGSA will be hereinafter discussed respectively.

II

The Carrier's Liability under the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979

The basic regime of the carrier's liability under the bill of lading established by the Hague Rules has remained unchanged since the amendment of the Hague Rules by the Protocols of 1968 and 1979.

In discussing the issue of the carrier's liability under the Hague Rules as amended by the Protocol of 1968 and the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979, it is necessary to discuss the effect of Articles III r.3 and 4 of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979, which provides as follows:

Article III

3. After receiving the goods into his charge, the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a

3. 運送人、船長又は運送人の代理人は、物品を受け取った後は、荷送人の請求により、特に次の事項を記載した船荷証券を荷送人に交付しなければならない。

- (a) 物品の識別のため必要な主要記号で物品の船積開始前に荷送人が書面で通告したもの。この記号は、包装していない物品の上に、又は物品の容器若しくは包装の上に、通常航海の終了の時まで読みうるように、押印され、又は他の方法により判然と表示されていなければならない。
- (b) 荷送人が書面で通告した梱包若しくは個数の数又は容積若しくは重量。
- (c) 外部から認められる物品の状態

4 このような船荷証券は、反証がない限り、3 (a)、(b) 及び (c) の規定に従って当該証券に記載されているとありの物品を運送人が受け取ったことを推定する証拠 (prima facie evidence) となる。

ただし、船荷証券が善意の第三者に譲渡された場合には、反証は、認められない。 (下線部分は 1979 年議定書による改正：第 3 項及び第 4 項本文はヘグ・ルールの規定と同一である。)

即ち、1979 年議定書により改正されたヘグ・ヴィスピー・ルール第 3 条 (3) 項は、運送人は運送品の受取後 (a) 運送品の主要記号 (国際海上物品運送法 7 条 1 項 1 号では「運送品の種類」と規定されています)、(b) 運送品の梱包もしくは個品の数・容積又は重量、(c) 外部から認められる運送品の状態等 3 つの事項を記載した B/L を発行する義務を負うと規定しております。

これをうけて 1979 年議定書により改正されたヘグ・ヴィスピー・ルール第 3 条 (4) 項本文は、そのようにして発行された B/L は運送人による同条 (3) 項 (a) (b) (c) に記載された運送品の受取りを証する “prima facie evidence” であると規定しています。“Prima facie evidence” とは、「一応の証拠」——「相手が反証によって覆さない限り、ある事実の証明のために一応充分であるとされる証拠」という説明がされています。これを B/L の記載についてみると、(a) 運送品の識別のための主要記号、(b) 運送品の数量、(c) 外部から認められる運送品の状態等については、反証を挙げてそれは事実と異なるということを証明できないときは B/L 記載の種類の貨物、数量及び運送品の状態で運送人に貨物が引渡されたと認定されるという効果を持つこととなります。

日本法には “prima facie” 又は “prima facie evidence” という概念はありません。“Prima facie” と類似のものとして「推定する」という規定・概念があります。これは “prima facie” と同じく反証を挙げて反対する事

bill of lading showing among other things:

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

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

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c).

“However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.”

As shown above, Article III r.3 provides in sum that after receiving the goods into his charge, the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things; (a) the leading marks of the goods, (b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight of the goods, (c) the apparent order and condition of the goods.

Article III r.4 provides further that such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraphs 3 (a), (b) and (c), but that proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

“Prima facie evidence” means evidence that, until its effect is overcome by other evidence, will suffice as proof of a fact in issue. In the case of a bill of lading, the description of the goods as to (a) the leading marks

実を立証しない限り、「推定」どおり認定がなされ確定してしまうことを意味します。

しかし、日本法の下では上記条約3条3項(a)(b)(c)についての船荷証券の記載は“prima facie evidence”としての効力、あるいは「推定的効力」を有するとの規定は国際海上物品運送法に明文の規定により採り入れられることなく上記1979年議定書により改正されたヘグ・ヴィスビー・ルール第3条4項但書のみを国際海上物品運送法9条に取り入れ、「運送人は、船荷証券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ができない」という規定にしたとのことであります。

しかし、国際海上物品運送法には先程のヘグ・ヴィスビー・ルール第3条4項の運送品の(a)主要記号、(b)数量及び(c)運送品の外部から認められる状態についてのB/L上の記載はprima facie evidenceとしての効力を有するという規定は制定法化されていないが、背景にヘグ・ヴィスビー・ルール第3条4項の「これらの事項についてのB/Lの記載は貨物の種類、数量及び状態についてprima facie evidenceとしての効力を有する。」という推定規定があるということを前提とすると理解されており、その理解は正しいと考えます。そして、国際海上物品運送法第9条については、規定のとおり「運送人は、船荷証券の記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券の所持人に対抗することができない。」ことを規定しているものであると理解することのほうが実務に則した考え方と考えます。

なお、条約ではprima facie evidenceとしての効力を有するのは、(a)運送品の主要記号(b)運送品の数量及び(c)運送品の外部から認められる状態の3点に限定されるのですが、日本の国際海上物品運送法では船荷証券の記載が事実と異なっている場合に善意の船荷証券所持人に対抗できない事項はこの3点に限定されないという相違があります。

ヘグ・ルールの下における運送人の責任の基本的構造は、1968年議定書及び1979年議定書による改正によるヘグ・ルールの改正にも拘らず変更されることなく維持されて来たことは上述の通りであります。従って、現行の日本の国際海上物品運送法の下における運送人の責任の基本的構造はヘグ・ルールの下における運送人の責任と同一であります。従って、ヘグ・ルールの下における運送人の責任の基本的構造についてお話し申し上げることが必要であり、そのためにはヘグ・ルールの下における運送人の責任の基本的構造の要点をまずお話し申し上げることが適切かと考えます。

ヘグ・ルールにおいては、船荷証券の下における

of the goods, (b) number of packages or pieces, or the quantity, or weight of the goods and (c) the apparent order and condition of the goods are all evidence that will suffice as proof of receipt by the carrier of the goods as described in the bill of lading in accordance with above (a), (b) and (c) unless its effect is overcome by other evidence.

There is no legal concept of “prima facie” or “prima facie evidence” under Japanese law. However, Japanese law has an analogous legal principle of “presumption” where, for example, a fact may be presumed to be true unless disproved by evidence to the contrary.

The provision which provides that “such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c)” set forth in Article III r.4 of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 was not enacted in the Japan COGSA. Only the amendment made by the Protocol of 1979 providing that “proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith” was enacted in Japan, by way of Article 9 of Japan COGSA.

In the construction of Article 9 of Japan COGSA and the bill of lading issued thereunder, it is generally accepted that information set out in the bill of lading may be presumed to be true unless disproved by evidence to the contrary. This would be a proper approach for construction of Article 9 of Japan COGSA.

It should be noted that under the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979, a bill of lading is prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described as to the (a) the leading marks of the goods, (b) either of the number of packages or pieces, or the quantity, and (c) the apparent order and condition of the goods, and that evidence to the contrary shall not be permissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith. Under Japan COGSA, there is no such restriction as to the scope of the matters for which the proof to the contrary shall not be permissible. Also, proof to the contrary shall not be permissible on all the matters described in the bill of lading when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

As stated above, the basic regime of the carrier’s li-

運送人の責任の基本的構造について運送人側の過失を「商業上の過失＝貨物の適切な積込、積付、保管、注意又は適切な引渡に関する過失」と「航海上の過失＝船舶の取扱いは又は航海に関する過失」に分け、商業上の過失及び堪航担保義務についてのみ運送人に責を負わせ（ヘーグ・ルール第2条、第3条1項・2項、第4条1項）、航海上の過失については運送人に責を負わせないとしています（ヘーグ・ルール第4条2項）。そして、運送人が主張し得る免責事由についても「航海上及び船舶取扱いに関する過失の外、海上その他可航水域に特有の危険、天災、戦争等」に限定し、それ以外の事由になる免責は認めないとする構造となっています（ヘーグ・ルール第4条2項）。これらの点についての1979年議定書による改正後のヘーグ・ヴィズビー・ルールの規定は、以下のとおりヘーグ・ルールの規定と同一です。

第2条

運送人は、全ての海上運送契約において、物品の積込、取扱、積付、運送、保管及び荷揚げに関し責任及び義務を負い、かつ、以下に定める権利及び免責を享受するものとする。ただし、第6条（免責特約の特例）の規定の適用を妨げない

第3条

- 1 運送人は、航海の前に及び航海の開始に際し、次のことについて相当の注意をしなければならない。
 - (a) 船舶を航海に堪える状態におくこと。
 - (b) 船員の乗組、船舶の機装及び需品の補給を適切に行なうこと。
 - (c) 船倉、冷気室、冷蔵室その他物品を積み込むすべての場所を物品の受入、運送及び保存に敵する良好な状態におくこと。
- 2 運送人は、運送される物品の積込、取扱、積付、運送、保管及び荷揚げを適切かつ慎重に行なわなければならない。ただし、第4条（免責規定・責任制限）の規定の適用を妨げない。

第4条

- 1 運送人が、前条1項の規定に従い、船舶を航海に堪える状態におき、船員の乗組、船舶の機装及び需品の補給を適切に行ない、並びに船倉、冷気室、冷蔵室その他物品を積み込むすべての場所を物品の受入、運送及び保存に適する良好な状態におくことについて相当の注意をしなかったことにより航海に堪えない状態を生じた場合を除き、運送人及び船舶は、航海に堪えない状態から生ずる滅失又は損害については、責任を負わない。航海に堪えない状態から滅失又は損害を生じたときは、この条に定める免責を主張する運送人その他の者は、相当の注意をしたことを立証しなければならない。

ability under the bill of lading established by the Hague-Rules has remained unchanged since the amendments of the Hague-Rules by the Protocols of 1968 and of 1979. Consequently, the basic regime of the carrier's liability under Japan COGSA is the same as that under the Hague Rules. Hence, it would be useful to explain the basic structure of the carrier's liability under the Hague Rules for a understanding thereof under Japan COGSA.

Under the Hague Rules, the carrier shall be responsible for loss or damage arising from commercial faults ("fautes commerciales" in the original French) which shall mean negligence, fault or failure in proper loading, stowage, custody, care, or proper delivery and also failure to exercise due diligence to make the ship seaworthy (Article II, Article III, 1 and 2 and Article IV, 1 of the Hague Rules) but the carrier shall not be responsible for damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in the management of the vessel (Article IV, 2 of the Hague Rules). Further, causes of exemption from responsibility of the carrier for loss or damage to the goods are limited to those set forth in Article IV, 2 of the Hague Rules. As stated above, the basic structure of the carrier's liability under the Hague Rules has remained unchanged since the amendment of the Hague Rules by the Protocols of 1968 and 1979.

Article II, Article III, 1 and 2, and Article IV, 1 and 2 of the Hague Rules provide as follows:

Article II

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article III

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:
 - (a) Make the ship seaworthy;
 - (b) Properly man, equip and supply the ship;
 - (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their re-

また、ハーグ・ルール（及び1979年議定書により改正されたハーグ・ヴィスビー・ルールにおいても同じ）は、第4条2項に航海過失を含め一定の場合を列挙してその場合には運送人は原則として免責されるとしています。ハーグ・ルール（及び1979年議定書により改正されたハーグ・ヴィスビー・ルール）第4条2項は以下のとおり規定しています。

第4条

2 運送人及び船舶は、次のことから生じる滅失又は損害については、責任を負わない。

- (a) 航行又は船舶の取扱に関する船長、海員、水先人又は運送人の使用人の行為、不注意又は過失
- (b) 火災（運送人の故意又は過失に基くものを除く。）
- (c) 海上その他の可航水域の災害、危険又は事故
- (d) 天災
- (e) 戦争
- (f) 公敵行為
- (g) 行政権による抑留若しくは強制又は裁判上の差押
- (h) 検疫上の制限
- (i) 荷送人若しくは物品の所有者又はこれらの者の代理人若しくは代表者の行為又は不作為
- (j) 原因のいかんを問わず、部分的又は全体の同盟罷業、作業所閉鎖又は作業の停止若しくは妨害
- (k) 暴動又は内乱
- (l) 海上における人命又は財産の救助又は救助の企図
- (m) 物品の隠れた欠陥、特殊な性質又は固有の欠陥から生じる容積又は重量の減少その他すべての滅失又は損傷
- (n) 荷造の不十分
- (o) 記号の不十分又は不完全
- (p) 相当の注意をしても発見することのできない隠れた欠陥
- (q) その他運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失によらない原因。ただし、この例外の利益を主張する者は、運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失が滅失又は損害に関係のなかったことを立証しなければならない。

上記の免責事項については、1979年議定書により改正されたハーグ・ヴィスビー・ルール第4条2項(a)「航行又は船舶の取扱に関する船長、海員、水先人又は運送人の使用人の行為、不注意又は過失及び火災」の免責事項は日本の国際海上物品運送法第3条2項に、その他1979年議定書により改正されたハーグ・ヴィスビー・ルール第4条2項(c)乃至(q)の免責事項については国際海上物品運送法第4条2項に列挙されているところであります。

ception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier, shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep care for, and discharge the goods carried.

Article IV

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

Article IV r.2 of the Hague Rules (and Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979) provides for the exemption of a carrier's liability for errors of navigation, fire, dangers of the sea and Acts of God and other causes of exemption from responsibility as follows:

Article IV

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:
 - (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;
 - (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;
 - (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
 - (d) Act of God,
 - (e) Act of war;
 - (f) Act of public enemies;
 - (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
 - (h) Quarantine restrictions;
 - (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;

ヘーグ・ルール（及び1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルール）第3条8項は、それ以外の事項に関してはたとえ責任を減免する約款を挿入しても運送人はその責を免れることはできないとし、かつ保険の利益を運送人に譲渡する条項又はこれに類似のすべての条項は免責約款と同様に無効であると規定しています。

この免責約款禁止及び保険の利益の譲渡禁止の規定は国際海上物品運送法第15条に規定が置かれています。

また、1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルール第4条5項(a)は、運送人の責任制限額を定めており、「物品の性質及び価額が荷送人により船積前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合を除いては、運送人及び船舶は物品の滅失又は損害については、1包又は1単位につき666.67計算単位(SDR)又は滅失若しくは損害に係る物品の総重量の1キログラムにつき2計算単位(SDR)のいずれか高い方の額を超えて責任を負わない。」旨規定しています。

この規定は、国際海上物品運送法第13条1項に同一内容で制定法化されていることは御存知のとおりであります。

1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルール第4条5項(b)は、賠償額を定型化し、「(b)賠償を受けることができる総額は、物品が契約に従って船舶から荷揚げされ又は荷揚げされるべきであった時及び場所における当該物品の価額に応じて算定する。物品の価額は、商品取引所の相場に従って決定し、そのような相場がないときは市場価格に従って決定し、これらのいずれもないときは同種かつ同品質の物品の正常な価額に応じて決定する。」と規定しています。

この規定は、国際海上物品運送法第12条の2、1項に同一内容で制定法化されています。

Ⅲ

US COGSA の下における 運送人の責任の構造

ヘーグ・ルールの下での運送人の責任の構造については、大枠について御説明申し上げました。また、これらのヘーグ・ルールの下での運送人の責任の構造はヘーグ・ヴィスビー・ルール及び1979年議定書によって変更されることはなく、日本が批准した1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルールの条

- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- (k) Riots and civil commotions;
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea;
- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;
- (n) Insufficiency of packing;
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks;
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence;
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exemption to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

The rules for exemption of liability for errors in navigation or in the management of the vessel and fire are set forth in Article IV r.2 of the Hague Rules (and the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979) and other causes of exemption set forth in Article IV r.2 thereof have been enacted in Article 3, (2) and Article 4, (2) of Japan COGSA respectively.

Article III r.8 of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 provides that “Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance clause in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.”

This clause has been enacted in Article 15 of Japan COGSA.

Further, Article IV r.5, (a) of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 provides that “(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in

項を構成していることは御説明申し上げたとおりです。

しかし、これをもって国際海上物品運送法の下における運送人の責任の法理・構造を理解するに十分とは言えません。真に日本の国際海上物品運送法を理解するためのステップとして、同じくヘーグ・ルールを国内法化した Carriage of Goods by Sea Act of The United States of America——いわゆる U.S. COGSA とその下において集積された判例を検討することが更に必要だと考えます。

U.S. COGSA は、U.S. CODE Title 46, Chapter 28 の § 1300 から § 1315 ままでがそれであります。条項自体は、ヘーグ・ルールと大体において一致しています。例えば、US COGSA § 1303、I の堪航性担保義務の規定、同 § 1303、IV の B/L の記載事項（貨物の識別のための主要記号、数量、外部から認められる貨物の状態等）については“prima facie” evidence としての効力を有すること、同 § 1304 の航海過失等に関する免責規定等大略ヘーグ・ルールと同一であり、重複して各規定について検討することは必要ないと考えます。

重要なことは、ヘーグ・ルールの国内法である U.S. COGSA の下で集積された判例が、ヘーグ・ルールの下における運送人の責任の法理・構造を明らかにさせている部分が多々あり、これらの判例が、ひいては日本の国際海上物品運送法の下における運送人の責任の法理・構造を理解する上で重要な指針となりうると考えられるのです。以下に参考となる 10 の判例を引用して、これらについて検討して行くことと致します。

(1) 第一の判例は、Horn v. Cia de Navegacion Fruco S.A. です。

- ① Once it has been established that cargo of bananas was loaded in good condition and unloaded in damaged condition, carrier could avoid liability only by proving that damage resulted from a cause for which it was statutorily not responsible or that it exercised due diligence to prevent the harm. Horn v. Cia de Navegacion Fruco, S.A. C.A. Ala. 1960, 404 F.2d 422, certiorari denied 89 S. Ct. 1272, 394 U.S. 943, 22 L. Ed. 2d 477.

積荷のバナナが良好な状態で船積され、損傷した状態で荷揚げされたことが立証された場合には、運送人は制定法上免責される事由から損害が発生したことを証明するか、又は、損害の発生を防ぐために相当の注意（due diligence）を尽くした場合のみ責任を免れることができる。

the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.”

This clause has been also enacted in Article 13, (1) of Japan COGSA.

Article IV r.5 (b) of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 also provides that “(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.”

This clause has been also enacted in Article 12-2, (1) of Japan COGSA.

III

Carrier's Liability under U.S. COGSA

The basic structure of the carrier's liability under the Hague Rules has been fully explained in the foregoing section II . However, this is not sufficient for a clear understanding of the carrier's liability under the Japan COGSA. As stated above, the basic structure of the carrier's liability under Japan COGSA is the same as those under the Hague Rules.

U.S. COGSA is an enactment of the Hague Rules. Thus, a great number of the judgments issued by the U.S. Federal Courts under U.S. COGSA will help provide a clear understanding of the basic structure of the carrier's liability under Japan COGSA where the basic structure of the carrier's liability is the same as that under the Hague Rules.

(2) Lekas & Drivas Inc. v. Goulandris

- ② Under this chapter, shipper makes out prima facie case by proving that goods were delivered to carrier in good condition and were outturned damaged or not at all, and burden then falls upon carrier to bring itself within excepted cause. *Lekas & Drivas, Inc. v. Goulandris*, C.A. N.Y. 1962, 306 F.2d 426.

この章では (Chapter 28 が U.S. COGSA である)、荷送人は貨物が良好な状態で運送人に引渡され、損傷された状態で引渡されたか、又は全く引渡されなかったことを証明することによって “prima facie case” を作出したこととなる。そうすると、運送人は免責事由の適用を受けることにより免責されることの立証責任を負担する。

この判例においては、荷送人は、貨物が良好な状態で運送人に引き渡され、損傷されたか、又は全く荷揚げされなかったことを証明することにより—— Prima Facie Case [一応有利なケース] ——を作出したことになると判示しています。

訴訟当事者の一方が、その主張する訴訟原因又は抗弁を一応十分に証明して、相手方がこれに反する証明をしない限り勝訴となる状態にある場合に、その当事者が prima facie case を作出したといえます。即ち、運送人は免責事由を証明しないと敗訴判決を受けることとなる訳であります。

(3) Marine Sulphur Transport Corp.

- ③ Once it is prima facie shown that a cargo delivered on board, as attested to in bill of lading, is lost, carrier is required to prove that it exercised due diligence to make ship seaworthy or that loss was result of cause excepted from liability by this chapter. In the *Marine Sulphur Transport Corp.*, D.C.N.Y. 1970, 312 F. Supp. 1081, affirmed in part, reversed in part on other grounds 460 F.2d 89, certiorari denied 93 S. Ct. 318, 326, 409 U.S. 34 L. Ed. 2d 246.

B/L に記載された通り船上で受取られた貨物が滅失したことが一応 (prima facie) 証明された場合、運送人は本船の堪航性維持につき相当の注意を尽くしたこと、または本章の規定 (U.S. COGSA 第 28 章) により免責となる事由により当該貨物が滅失したことを証明しなくてはならない。

For these reasons, ten (10) U.S. Federal Court judgments are cited below to show the basic structure of the carrier’s liability under U.S. COGSA which is the Hague Rules enactment:

(1) Horn v. Cia de Navegacion Fruco S.A.

Once it has been established that a cargo of bananas was loaded in good condition and unloaded in damaged condition, the carrier could avoid liability only by proving that damage resulted from a cause for which he was statutorily not responsible or that he exercised due diligence to prevent the harm. *Horn v. Cia de Navegacion Fruco, S.A.* C.A. Ala. 1960, 404 F.2d 422, certiorari denied 89 S. Ct. 1272, 394 U.S. 943, 22 L. Ed. 2d 477.

(2) Lekas & Drivas Inc. v. Goulandris

Where a shipper makes out a prima facie case by proving that goods were delivered to the carrier in good condition and were outturned damaged or not at all, the burden falls on the carrier to bring himself within excepted cause. *Lekas & Drivas, Inc. v. Goulandris*, C.A. N.Y. 1962, 306 F.2d 426.

*Note: “prima facie case” is one that will entitle party to recover if no evidence to the contrary is offered by the opposite party, or means inference or presumption of law, affirmative or negative of a fact, in the absence of proof, or until proof can be obtained or produced to overcome the inference.

(3) Marine Sulphur Transport Corp.

Once it is prima facie shown that a cargo delivered on board, as attested to in a bill of lading, is lost, the carrier is required to prove that he exercised due diligence to make the ship seaworthy or that the loss was the result of cause exempted from liability by this chapter. Decision of the Court in the *Marine Sulphur Transport Corp.* case, D.C.N.Y. 1970, 312 F. Supp. 1081, affirmed in part, reversed in part on other grounds 460 F.2d 89, certiorari denied 93 S. Ct. 318, 326, 409 U.S. 34 L. Ed. 2d 246.

(4) India Supply Mission v. S.S. Valiant Effort

- ④ Once ocean carrier has brought forth evidence establishing defence of error in management, burden is on shipper to show that vessel was unseaworthy and that damage to cargo was caused by such unseaworthiness. *India Supply Mission v. S.S. Valiant Effort*, D.C.N.Y. 1967, 283 F. Supp. 1011.

海上運送人が証拠により船舶取扱に関する過失を立証した場合には、荷送人は本船に堪航性がなかったこと及び当該貨物の損傷がその不堪航により発生したことを立証する責任がある。これは、運送人が船舶の取扱に関する過失を立証した場合、更に荷送人は本船の不堪航を証明して運送人の責任を問えるとした判例です。

(5) Daido Line v. Thomas P. Gonzales Corp.

- ⑤ Under this chapter, a shipper makes out a prima facie case by proving receipt of goods by carrier in good order, and delivery at destination in bad condition. *Daido Line v. P. Gonzalez Corp.*

U.S. COGSA の下では、荷送人は運送人による運送前の良好な状態での受取り及び到着地での損傷した状態での引渡しを証明することにより「prima facie case」を作出することができる。

(6) Schroeder Bros., Inc. v. The Saturnia

- ⑥ A carrier of goods by sea is prima facie liable for damage to cargo which, although in good condition when received by carrier is outturned damaged at end of voyage, unless the carrier can affirmatively show that immediate cause of damage was an excepted cause for which law does not hold him responsible. *Schroeder Bros., Inc. v. The Saturnia*, C.A. N.Y. 1955, 226 F.2d 147. See, also, *Etalissements Edouard Materne, S.A. The Leerdam*, D.C.N.Y. 1956, 143 F.Supp. 367.

良好な状態で運送人が受取ったにも拘わらず、損傷した状態で荷揚げされた貨物損害については、運送人は損害の直接の原因は法律が彼を免責する事由によるものであることを証明しない限り、“prima facie”責任がある。(即ち、運送人は US COGSA に規定する免責事由を立証しない限り、敗訴判決を受けることとなる。)

(4) India Supply Mission v. S.S. Valiant Effort

Once the ocean carrier has brought forth evidence establishing defence of error in management, the burden is on the shipper to show that the vessel was unseaworthy and that damage to cargo was caused by such unseaworthiness. *India Supply Mission v. S.S. Valiant Effort*, D.C.N.Y. 1967, 283 F. Supp. 1011.

(5) Daido Line v. Thomas P. Gonzales Corp.

Where a shipper makes out a prima facie case by proving receipt of goods by carrier in good order, and delivery at destination in bad condition. *Daido Line v. P. Gonzalez Corp.*

(6) Schroeder Bros., Inc. v. The Saturnia

A carrier of goods by sea is prima facie liable for damage to cargo which, although in good condition when received by carrier is outturned damaged at end of voyage, unless the carrier can affirmatively show that the immediate cause of damage was an exempted cause for which law does not hold him responsible. *Schroeder Bros., Inc. v. The Saturnia*, C.A. N.Y. 1955, 226 F.2d 147. See, also, *Etalissements Edouard Materne, S.A. The Leerdam*, D.C.N.Y. 1956, 143 F.Supp. 367.

(7) Evans Products Co. v. M.S. Nardo

Liability was established on showing that vessel received cargo in good order and discharged it in bad order, nothing more appearing. *Evans Products Co. v. M/S Nardo*, D.C.Va. 1969, 307 F.Supp. 5

(8) Federazione Italiana Dei Consorzi Agrari

Prima facie case for shipper to recover for goods lost when ship sank was made on showing of delivery of cargo in good order as well as loss due to sinking. *Federazione Italiana Dei Consorzi Agrari v. Mandask Compagnia De Vapores, S.A.*, D.C.N.Y. 1966, 284 F.Supp. 356, affirmed in part, reversed in part on other grounds

(7) Evans Products Co. v. M.S. Nardo

- ⑦ Liability was established on showing that vessel received cargo in good order and discharged it in bad order, nothing more appearing. *Evans Products Co. v. M/S Nardo*, D.C.Va. 1969, 307 F.Supp. 5

本船が貨物を良好な状態で受取り、損傷された状態で荷揚げされることによって、運送人の責任は証明される。それ以上は必要でない。

(8) Federazione Italiana Dei Consorzi Agrari

- ⑧ Prima facie case for shipper to recover for goods lost when ship sank was made on showing of delivery of cargo in good order as well as loss due to sinking. *Federazione Italiana Dei Consorzi Agrari v. Mandask Compania De Vapores, S.A.*, D.C.N.Y. 1966, 284 F.Supp. 356, affirmed in part, reversed in part on other grounds 388 F.2d 434, certiorari denied 89 S. Ct. 92, 393 U.S. 828, 21 L. Ed. 2d 99.

船舶の沈没により貨物が滅失した場合の荷送人は、貨物が良好な状態で引渡されたことと、沈没の結果貨物が滅失したことを証明することで“prima facie case”を作出することができる。

(9) GREAT ATLANTIC & PACIFIC TEA CO. V. LLOYD BRASILEIRO

- ⑨ “Clean” bills of lading were prima facie evidence of good order and condition of cargoes at time of delivery to carrier. *Great Atlantic & Pacific Tea Co. v. Lloyd Brasileiro (Patrimonia Nacional)*, 1962, 237 N.Y.S.2d 764, 37 Misc.2d 1058.

クリーン B/L は、貨物が良好な状態で運送人に引渡されたことの“prima facie evidence”である。(即ち、クリーン B/L が発行されている場合、運送人は反対の証拠により貨物が良好な状態でなく運送人に引き渡されたことを証明しない限り、良好な状態で [in good order and condition] で運送人に貨物が引渡されたという判決 [認定] がなされる。)

(10) Plata Am. Trading Inc. v. Lancaishire

- ⑩ Bill of lading establishes prima facie case against vessel and for shipper for shortage in goods shipped, but prima facie case is overcome by proof that amount of goods recited in bill of lading was not

388 F.2d 434, certiorari denied 89 S. Ct. 92, 393 U.S. 828, 21 L. Ed. 2d 99.

(9) GREAT ATLANTIC & PACIFIC TEA CO. V. LLOYD BRASILEIRO

“Clean” bills of lading were prima facie evidence of good order and condition of cargoes at time of delivery to carrier. *Great Atlantic & Pacific Tea Co. v. Lloyd Brasileiro (Patrimonia Nacional)*, 1962, 237 N.Y.S.2d 764, 37 Misc.2d 1058.

(10) Plata Am. Trading Inc. v. Lancaishire

A Bill of lading establishes prima facie case against vessel and for shipper for shortage in goods shipped, but prima facie case is overcome by proof that amount of goods stated in the bill of lading was not in fact received by vessel. *Plata Am. Trading, Inc. v. Lancashire*, 1961. 214 N.Y.S. 2d 43, 29 Misc. 2d 246.

The above judgments by the U.S. Federal Courts show that under U.S. COGSA, once a cargo claimant makes out a prima facie case by proving that goods were delivered to the carrier in good condition and were outturned damaged or not at all, the burden then falls upon the carrier to bring himself within exempted cause. In order for the carrier to be exempted from liability for the loss of or damage to the cargo, he must establish that he has exercised due diligence to make the ship sea worthy, or carried out proper loading, stowage, custody, care or proper delivery; and must show that the loss of or damage to the cargo was caused by the act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servant of the carrier in the navigation or in the management of the ship; or fire;



in fact received by vessel. Plata Am. Trading, Inc. v. Lancashire, 1961. 214 N.Y.S. 2d 43, 29 Misc. 2d 246.

B/L は船積された貨物の shortage を証明する荷送人に有利な、そして運送人に不利な prima facie case を作るけれども、その prima facie case は B/L 記載の数量は実際には本船が受け取っていなかったことを証明する証拠により覆される。

以上、U.S. COGSA の下に集積された判例のうち 10 例を御説明申し上げました。要約すれば、荷送人は貨物を良好な状態で引渡したと、損傷された状態で引渡されたことを証明したならば、運送人は U.S. COGSA の免責事項、即ち、貨物の積込、積付、運送等の貨物の取扱い及び船舶の堪航性維持に due diligence を尽くしたと、航海上又は船舶取扱上の過失・火災、Peril of the Sea（海上その他可航水域の危険）、Inherent Vice（貨物の特殊な性質又は固有の瑕疵）等 U.S. COGSA 規定の免責事由を立証しない限り責任を免れない。クリーン B/L は貨物の状態が良好であったことの、また、B/L 記載の貨物の種類及び数量はいずれもそれら事項についての prima facie evidence となることとされていることがお判り頂けたことと存じます。

そして B/L は、B/L 記載の種類及び数量の貨物が B/L 記載の状態に運送人に受け取られたことの prima facie evidence であり、貨物が損傷された状態で荷揚げされるか、又は滅失したことを荷送人が証明することにより、荷送人は “prima facie case” を作出したとされます。上記のとおり、荷送人により提出された clean B/L は、B/L 記載の種類及び数量の貨物が良好な状態で運送人により受け取られたことの “prima facie evidence” であり、貨物が損傷された状態で荷揚げされるか、又は滅失したことを荷送人が Survey Report により証明すると荷送人は “prima facie case” を作出したこととなり、運送人は US COGSA に規定する免責事由を立証しないと責任を免れないという構造となっていることが以上の判例から読み取ることができると考えます。

こうしてみますと、U.S. COGSA の下における運送人の責任の法理・構造は、極めて理解しやすいと言えると思います。

or Peril of the sea, act of God or other exempted causes set forth in Section 1304, (2) of U.S. COGSA. Leading marks, number of packages or pieces, or the quantity or weight and apparent order and condition of the cargo described in the bill of lading are prima facie evidence thereof at time of delivery of the cargo to the carrier. (Section 1303, (3) and (4) of U.S. COGSA)

Thus, the basic structure of the carrier’s liability under U.S. COGSA is clearly understandable.

IV

The Carrier’s liability under Japan COGSA

1 Introduction

The basic structure of the carrier’s liability under the Hague Rules and Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 and analysis of the judgments issued by U.S. Federal Courts under U.S. COGSA have been fully discussed above. It can be said that the basic regime of the carrier’s liability under Japan COGSA is the same as that of the Hague Rules, the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 and U.S. COGSA.

2 Scope of Application

Article 1 of Japan COGSA provides that Japan COGSA shall be applied to the carriage of goods by oceangoing vessels where the port of loading or port of discharge is outside Japan. Japan COGSA shall be applicable to such carriage of goods by oceangoing vessels irrespective of whether or not such carriage of goods is covered by an ocean bill of lading or similar document of title.

3 The Carrier’s Liability for loss or damage arising from commercial faults (“fautes commerciales”)

Article 3, 1 of Japan COGSA provides that “The Carrier shall be responsible for loss or damage to the goods or delay arising from fault or negligence of the carrier or its servant in proper reception, loading, stowage, carriage,

IV

国際海上物品運送法の下における 運送人の責任の構造

1 序論

これまでの1979年議定書により改正されたヘグ・ヴィスビー・ルールの下におけるB/Lの法理／運送人の責任の基本的構造及びヘグ・ルールを国内法化したUS COGSAの下における主要な判例を検討致しましたが、1979年議定書により改正されたヘグ・ヴィスビー・ルールを国内法化した日本の国際海上物品運送法の下におけるB/L上の運送人の責任も基本的にこれと同一の構造となっているといえることができます。B/Lの法理あるいはB/Lの下における運送人の責任の法理・責任の構造というのは、国際海上物品運送法の下における運送人の責任の法理・責任の構造に外ならないものなのでありますから、これまでに説明申し上げた1979年議定書により改正されたヘグ・ヴィスビー・ルール、U.S. COGSAに関するB/Lの法理・運送人の責任の構造を基礎として以下に日本の国際海上物品運送法の下におけるB/Lの法理・運送人の責任の構造をみてゆきたいと思えます。

2 適用範囲

まず、第1条をご覧ください。

「この法律は船舶による物品運送で、船積港又は陸揚港が本邦外にあるものに適用する」としています。即ち、日本の国際海上物品運送法は船荷証券の作成の有無に係わらず貨物の国際海上運送契約に適用があります。

3 商業上の過失（国際海上物品運送法3条1項） による運送人の貨物の損害賠償責任

先程ヘグ・ルールはHarter Actに近い内容を有しており、同法と同じく運送人側の過失を商業上の過失と航海上の過失に分け、商業上の過失及び堪航担保義務についてのみ運送人に責任を負わせ、航海上の過失については運送人に責任を負わせないと申し上げました。国際海上物品運送法第3条1項が商業上の過失に関する規定であり、第5条が堪航性義務に関す

custody, discharge or proper delivery of the goods. Article 4, 1 of Japan COGSA further provides that Carrier shall not be exempted from the responsibility set forth in the Article 3 unless the carrier proves that he has exercised due care set forth in Article 3.

4 The Carrier's Liability for loss or damage arising from his negligence in failing to make the Vessel seaworthy.

Article 5 of Japan COGSA provides as follows:

1. The carrier shall be responsible for loss or damage to the goods or delay caused by failure to exercise due diligence by the carrier or his servant, before and at the beginning of the voyage.
 - (1) To make the ship seaworthy.
 - (2) To properly man, equip and supply the ship.
 - (3) To make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.
2. The carrier may not be exempted from the responsibility set forth in the preceding paragraph unless the carrier proves that he has exercised due diligence to fulfill the duties set forth in the preceding paragraph.

5 Exemption of liability for errors of navigation and fire

Article 3, 2 of Japan COGSA provides that “Provisions of the preceding paragraph shall not be applied to the loss or damage arising from act of the master, mariner, pilot or the servant of the carrier (excluding the intentional act or negligence [actual fault or privity] of the carrier) in the navigation or in the management of the ship or fire. As set forth above, the carrier shall not be exempted from liability if loss or damage to the cargo has been caused by the intentional act or negligence (actual fault or privity) of the carrier. For example, the carrier would not be exempted from responsibility if an error of navigation has been committed by an alcoholic and incompetent master negligently employed by the carrier, or if the carrier has ordered the master not to employ a pilot where the employment of a pilot is compulsory, or instructed the vessel to take a wrong course.

る規定です。

国際海上物品運送法第3条1項は「運送人は、自己又はその使用する者が運送品の受取船積、積付、運送、保管、荷揚及び引渡につき注意を怠ったことにより生じた運送品の滅失、損傷又は延着について損害賠償の責を負う」と規定しています。即ち、商業上の過失について運送人に責任を負わせる規定です。そして、同法第4条1項は同法第3条の注意が尽くされたことを証明しなければ運送人は同条の責を免れることができないとし、商業上の過失についての無過失の立証責任を運送人に負わせています。

4 堪航性保持義務違反による運送人の 貨物損害賠償責任

もう1つ運送人が運送貨物の損傷・滅失に関して責任を負う場合は、堪航性保持義務に違反した場合です。国際海上物品運送法第5条1項は以下のとおり規定しています。

第5条

- ① 運送人は、自己又はその使用する者が発航の当時次の事項につき注意を怠ったことにより生じた運送品の滅失、損傷又は延着について、損害賠償の責を負う。
 - 一 船舶を航海に堪える状態におくこと。
 - 二 船員を乗り組ませ、船舶を艀装し、及び需品を補給すること。
 - 三 船倉、冷蔵室その他運送品を積み込む場所を運送品の受入、運送及び保存に適する状態におくこと。

とし、第5条第2項は「運送人は、前項の注意が尽くされたことを証明しなければ、同項の責を免れることができない。」として、堪航担保についての注意義務を尽くしたこと——無過失の立証責任を運送人に負わせています。堪航能力に関する注意義務を尽くすべき時期は発航の当時であります。

5 航海過失及び火災免責

国際海上物品運送法第3条2項は「前項の規定は、船長、海員、水先人その他運送人の使用する者の航行若しくは船舶の取扱に関する行為又は船舶における火災（運送人の故意又は過失に基くものを除く。）により生じた損害には、適用しない。」と規定しています。この国際海上物品運送法第3条2項は航海上の過失、即ち、船長、海員、水先人その他運送人の使用する者の航行

The carrier shall not be exempt from liability for loss or damage to the goods if the fire was caused by his own intentional act or negligence.

6 Exemption of liability for danger of the sea, acts of God and other causes of exemption of liability

Article 4, 2 of Japan COGSA provides other causes which exempts the carrier from liability for loss or damage to the goods. Article 4, 2 of Japan COGSA is, in substance, an enactment of Article III r.2 of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 and corresponds largely to Section 1304, (2) of U.S. COGSA.

Article 4,2 of Japan COGSA provides as follows:

2. The carrier shall be exempted from responsibility for loss or damage to the goods if the carrier proves that the loss or damage has arisen or resulted from the causes set forth below and that there exists reasonable causation between such causes and loss or damage to the goods; provided, however, that the foregoing provision shall not be applicable to the case where it is proved that such loss or damage to the goods could have been avoided by exercise of due diligence set forth in the Article 3 (due care for the cargo) but that the carrier has failed to exercise such due diligence:
 - (1) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
 - (2) Act of God;
 - (3) Act of war, act of public enemies and riot and civil commotions;
 - (4) Act of piracy and act similar thereto;
 - (5) Seizure under legal process, quarantine restrictions and arrest or restraint of princes;
 - (6) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;
 - (7) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
 - (8) Saving or attempting to save life or property at sea and deviation of the ship therefor or other justifiable cause;
 - (9) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent or latent defect, quality or vice of the goods;
 - (10) Insufficiency of packing and insufficiency or

もしくは船舶の取扱に関する過失は運送人は免責とする規定です。運送人自身の過失の場合は、航海過失は免責となりません。例えば、過失により大酒癖の又は無能の船長を任命した場合、水先人を使用すべきときに水先人を使用してはならない旨命じた場合、運送人が航路を誤って指図した場合には、そのため航海上の過失を生じた場合においても運送人は免責されません。

本条には火災免責も規定されております。火災免責の場合、運送人自身の故意又は過失に基づくものは除かれています。

6 国際海上物品運送法上の免責事由

国際海上物品運送法第4条2項は、更に運送人が主張できる免責事項を限定的に列挙して法定しております。これは、ヘーグ・ルール(ヘーグ・ヴィスビー・ルール)第4条2項に対応するものであり、また、U.S. COGSA 1304条2項と同趣旨の規定であります。国際海上物品運送法第4条2項の規定は以下のとおりです。

2 運送人は、次の事実があったこと及び運送品に関する損害がその事実により通常生ずべきものであることを証明したときは、前項の規定にかかわらず、前条の責を免かれる。ただし、同条の注意が尽くされたならばその損害を避けることができたにかかわらず、その注意がなされなかったことの証明があったときは、この限りではない。

- 一 海上その他可航水域に特有の危険
- 二 天災
- 三 戦争、暴動又は内乱
- 四 海賊行為その他これに準ずる行為
- 五 裁判上の差押、検疫上の制限その他公権力による処分
- 六 荷送人若しくは運送品の所有者又はその使用者の行為
- 七 同盟罷業、怠業、作業所閉鎖その他の争議行為
- 八 海上における人命もしくは財産の救助行為又はそのためにする離路もしくはその他の正統な理由に基く離路
- 九 運送品の特殊な性質又は隠れた欠陥
- 十 運送品の荷造又は記号の表示の不完全
- 十一 起重機その他これに準ずる施設の隠れた欠陥

この規定は、事故の発生の原因が国際海上物品運送法4条2項の規定する免責事由により発生したことを証明すれば、運送人は責任を免れるということであり、

しかし、これで運送人・荷主間の責任関係が final になったということではありませんで、荷主側に更にチャ

inadequacy of marks;

- (11) Defects in cranes or other similar equipment or facilities.

Under Article 4, 2 of Japan COGSA, the carrier would be exempt from responsibility for loss or damage to the goods if the loss or damage has arisen out of the causes set forth therein. However, Article 4, 2 of Japan COGSA provides further that the foregoing provision shall not be applicable if it is proved that such loss or damage could have been avoided if due care had been exercised in the proper reception, loading, stowage, carriage, custody, discharge and delivery of the goods but that the carrier failed to exercise due diligence with respect thereto. For example, the carrier would not be exempted from responsibility where it had been proved that the carrier could have foreseen the occurrence of the perils or dangers of the sea with the exercise of reasonable care but the carrier failed to foresee such perils or damages due to a failure to exercise reasonable care, and loss or damage has been caused to the goods. Neither would there be any exemption from liability where the vessel encountered the perils or dangers of the sea but the loss or damage to the goods occurred due to a failure by the carrier to exercise due diligence in the custody of the goods.

7 The exercise of due diligence to maintain the seaworthiness of the vessel is a condition precedent for application of provisions for exemption of liability provided for in Article 4, 2 of Japan COGSA.

If the carrier fails to exercise due diligence to make the vessel seaworthy at the commencement of a voyage, he would not be exempted from liability for loss of or damage to the goods by the exemption of liability for errors of navigation and in the management of the vessel, and fire under Article 3, (2) or dangers of the sea, acts of God and other causes of exemption set forth in Article 4, (2) of Japan COGSA.

First, the exemption of liability for errors of navigation and in the management of the vessel requires the carrier to have exercised due diligence to maintain the seaworthiness of the vessel as a condition precedent for the application of these exemptions of liability.

Secondly, the same condition precedent needs to be satisfied for the application of the fire exemption unless the cause of fire has nothing to do with the seaworthiness of

レンジする機会が与えられているのであります。それが第4条2項の但書の部分であります。但書は、「ただし、前条（第3条）の注意、即ち、「運送品の受取、船積、積付、運送、保管、荷揚げ及び引渡し」につき注意が尽くされたならば、その損害（Peril of the Sea 等による損害）を避けることができたにもかかわらず、その注意が尽くされなかったことの証明があったときはこの限りでない」と規定し、荷主側で運送人側に商業上の過失があったことを証明すれば4条2項の免責事由の存在にも拘わらず運送人に責任を負わしめることができるとしたのであります。例えば、相当の注意をもってすれば、事前に災害を予知し、その災害を避け得られたにもかかわらず、その注意を怠ったこと、又は、災害に遭遇したとしても、積荷の保管につき相当の注意をしたならば、損害（損害の増大を含む）を避け得られたにもかかわらず、その注意を怠ったことを証明したような場合です。

7 堪航能力に関する注意義務と免責特例との関係

堪航性維持に関する過失が存在する場合でも、航海過失免責（3条2項）、火災免責（3条2項）及び4条2項に列挙の「海上その他可航水域に特有の危険」等の免責を主張できるのかという問題があります。5条の堪航能力維持義務は、3条1項の義務とは別個の義務であるから、堪航性維持に関し過失が存在する場合には3条2項（航海過失・火災免責）及び4条2項による免責は認められないとされています。具体的に申し上げますと、

第一に、航海上の過失による免責は、堪航能力に関する注意義務を尽くしたことを前提として認められるとされています。

第二に、火災免責についても右と同様であります。失火の原因が不堪航に関係ないならば、堪航能力に関する注意義務の証明を要しないと考えられます。しかし、原因不明の場合には、その証明の必要があるとされています。

第三に、4条2項列挙の免責を主張する場合にも、堪航能力に関係ある限り、これに関する注意義務を尽くしたことを証明する必要があるとされています。例えば、1号の海上その他可航水域に特有の危険、2号の天災を主張する場合にも、堪航能力に関係ある限り、これに関する注意義務を尽くしたことを証明する必要があります。

the vessel.

If the cause of the fire is unaccounted for, the carrier is required to prove that he has exercised due diligence to maintain the vessel in a seaworthy condition.

Thirdly, in order for the carrier to be exempted from liability under the exemptions set forth in Article 4, 2 of Japan COGSA such as the perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters or acts of God or other causes of exemption, and if the cause of the accident relates to the seaworthiness of the vessel, the carrier must prove that he has exercised due diligence to maintain the seaworthiness of the vessel.

8 The amount of damages recoverable; limitation of liability; and damages caused by delay

Article 3, 1 of Japan COGSA provides that “The carrier shall be responsible for loss of or damage to the goods or delay arising from the fault or negligence of the carrier or his servant in the proper reception, loading, stowage, carriage, custody, discharge or proper delivery of the goods.” As shown above, the carrier shall be responsible for damage caused by delay under Japan COGSA. The recoverable amount of damage caused by the delay shall be the difference between the market value of the cargo at the port of discharge at the time of actual arrival of the vessel and that at the time the vessel should have arrived at the port of discharge.

As to the amount of damages recoverable, Article 12-2, (1) of Japan COGSA provides that “The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged, or accord-



8 損害賠償の額、責任の限度及び遅延損害

先程の国際海上物品運送法第3条1項の運送人の過失の場合の賠償の範囲については、「運送品の滅失、損害又は延着について」運送人は損害賠償の責を負うとなっており、「延着」についても運送人は責任を負うこととなるものであります。遅延の場合の損害の範囲は、原則として到着すべかりし時における到達地における market value と現実に遅延して到着した時点の到達地の market value の差額になるとされています。

損害賠償の額については、国際海上物品運送法第12条の2、①項は「運送品に関する損害賠償の額は、荷揚げされるべき地及び時における運送品の市場価格（商品取引所の相場のある物品については、その相場）によって定める。」と規定して運送人の損害賠償の額を定型化しています。これは1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルール第4条5項(b)の規定を制定法化したものであります。この規定により、間接損害は運送人の責任から除外されています。東京地方裁判所平成20年10月27日民事第42部の判決は、この規定の解釈につき、損害貨物の処分・廃棄の費用は運送人の賠償すべき損害と認められないと判示しています。

また、責任の限度額については国際海上物品運送法第13条は、「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、船荷証券が発行され交付されて船荷証券に記載されている場合を除き、運送品に関する運送人の責任は、1包又は1単位につき、①1計算単位の666.67倍の金額、又は、②滅失、損傷又は延着に係る運送品の総重量について1キログラムにつき1計算単位の2倍を乗じて得た金額」のうちいずれか多い金額を限度とする。」と規定しています。これは1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルール第4条5項(a)の規定に従うものであります。

そして、国際海上物品運送法第13条の2は、「運送人は、運送品に関する損害が、自己の故意により、又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行為により生じたものであるときは、第12条の2及び前条第1項から第4項までの規定にかかわらず、一切の損害を賠償する責めを負う。」と規定し、運送人による故意または無謀な行為により生じた一切の損害について運送人は賠償責任を負わせています。これは1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルール第4条5項(e)の規定に従うものです。なお、国際海上物品運送法第13条の2に規定する「運

ing to the commodity exchange price if such exchange price is available.” This provision is an enactment of Article IV r.6 (b) of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979. Thus, the carrier shall not be responsible for consequential damages. The Tokyo District Court held on October 27, 2008 that the costs for disposal of damaged goods are not recoverable under Article 12-2, (1) of Japan COGSA.

Article 13 of Japan COGSA provides that “Unless the nature and value of the goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, the carrier shall not become liable for any loss or damage to the goods in an amount exceeding 666.67 units of account (“Special Drawing Rights”) per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher. This is an enactment of Article IV r.5 (a) of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979.

Further, Article 13-2 of Japan COGSA provides that “The carrier shall not be entitled to limitation of liability under Article 12-1 and Article 13, (1) through (4) and shall be responsible for all the loss or damage if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result. Article 13-2 of Japan COGSA is an enactment of Article IV r.5 (e) of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979. However, “an act or omission of the carrier” does not include “an act or omission of the servant of the carrier” under Japan COGSA.

9 Bill of Lading issued under Japan COGSA

Under Article III r.3 of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979, the carrier is required to issue to the shipper the bill of lading showing among other things – (a) the leading marks necessary for identification of the goods as furnished by the shipper, (b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or the weight, as furnished in writing by the shipper, and (c) the apparent order and condition of the goods. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c) above under the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979.

Article 7 of Japan COGSA requires the carrier to issue to the shipper a bill of lading showing, including but not

送人の故意または無謀な行為」とは運送人自身の故意又は無謀な行為をいい、運送人の使用する者（履行補助者）の故意又は無謀な行為を含みません。

9 船荷証券に関する国際海上物品運送法の規定について

第7条は船荷証券の記載事項を規定するものであります。ヘーグ・ルール及び1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルールについての説明の通り、同ルールではamong other things – (a) 運送品の記号、(b) 運送品の容積もしくは重量、包又は個品の数及び外部から認められる運送品の状態の3つについて記載を要求し、これらについて prima facie evidence の効力を認めましたが、日本の国際海上物品運送法は上記 (a)、(b) 及び (c) を含めて B/L の記載事項につき “prima facie evidence” の効力（推定的効力）を認める規定を置かず、同法第9条は、B/L の記載が事実と異なる場合には、運送人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ができないという規定のみを置いているものであります。

国際海上物品運送法第9条の規定は以下の通りです。

（船荷証券の不実記載）

第9条 船荷証券に事実と異なる記載がされた場合には、運送人は、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ができない。

1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルール第3条4項本文は、(a) 運送品識別のための記号 (b) 数量及び (c) 外部から認められる運送品の状態についての B/L 記載は prima facie evidence としての効力を認めるという規定であることは既に申し上げました。そして、現行国際海上物品運送法においては1979年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルール3条4項の本文についてはこれを制定法化せず、同項但書のみを上記のとおり制定法化したものであります。立法論としては、B/L 記載の運送品の種類・外観、数量等に関する事項に関しては運送人により記載通りの運送品が受取られたものと推定するといった1979年議定書により改正されたヘーグ・ルール第3条4項本文と同一の規定を置いた方が国際海上物品運送法をより判り易くすることができたのではないかと考えます。

limited to, – (a) leading marks necessary for identification of the goods as furnished by the shipper, (b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or the weight, and (c) apparent order and condition of the goods. However, Japan COGSA does not have a provision which provides to the effect that such bill of lading is prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with above paragraph (a), (b) and (c).

Instead, Article 9 of Japan COGSA enacts the provisions of Article III r.3 of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979, which provides that proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith. If the entire provision of Article III, 3 of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 had been enacted in Japan COGSA, it would have more clearly shown the basic structures of the carrier's liability under Japan COGSA.

10 Conclusion

Under U.S. COGSA, which is the Hague Rules enactment by the United States of America, a shipper makes a prima facie case by proving receipt of goods by carrier in good order, and delivery at destination in bad condition. (Daido Line v. P. Gonzales Corp.) Thus, the carrier is prima facie liable for damage to the cargo unless the carrier can affirmatively show that the immediate cause of damage was an exempted cause for which the law does not hold him responsible. In order for the carrier to be exempted from responsibility for loss of or damage to the goods carried, the carrier has to prove that there was no negligence, fault or failure in the duties and obligations to properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried; that he has exercised due diligence, before and at the beginning of the voyage, to (a) make the ship seaworthy, (b) properly man, equip and supply the ship, and (c) make the holds and all the parts of the ship in which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage, and preservation; or that the immediate cause of damage or loss to the goods was an exempted cause set forth in § 1304, 2, (a) through (q) of U.S. COGSA, for which the law does not hold him responsible.

§ 1303, (3) of U.S. COGSA provides that after receiving the goods into his charge the carrier, or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper,

10 結論

以上、国際海上物品運送法の主要な規定について御説明申し上げたことで、運送人の責任の法理はかなり明白になったと思います。ヘーグ・ルールを制定法化した U.S. COGSA の下では、荷主は荷積港で運送品が良好な状態で運送人に引渡されたこと及び荷揚港で損傷された状態で引渡されたことを証明すれば、荷主は prima facie case を有することになり、今度は運送人側で COGSA に規定する免責事項を立証しなければ責任を免れない構造となっていることは前述のとおりであります。具体的には、貨物の受取、船積、積付、運送、保管、荷揚及び引渡しにつき注意を怠っていないこと、堪航性維持については due diligence を尽くしており無過失であること又は航海・船舶取扱上の過失・火災、Peril of the Sea 等の U.S. COGSA § 1304、(2) に列挙された免責事由を証明しない限り責任を免れないとするものでありました。また、運送品の種類、数量についての B/L の記載は運送品の種類及び数量について、及び運送品の外観についての B/L の記載は、運送品の外観についての “prima facie evidence” であり、立証の面から言うと運送品の種類、数量及び外観について “Remark” のない clean B/L と揚地の damage survey report で荷主は “prima facie case” を establish できたとされてしまうことになっています。

日本の国際海上物品運送法は、1979 年議定書により改正されたヘーグ・ヴィスビー・ルールを制定法化したものでありますが、運送人の責任の構造はヘーグ・ルールの下におけるものと同一であります。従って、日本の国際海上物品運送法の下での運送人の責任の構造、法理はヘーグ・ルールを制定法化した U.S. COGSA の下における運送人の責任の構造と同一と理解されます。また、運送品の種類、数量、及び外観等に関する B/L の記載については、法律上明文の規定はないけれども B/L の記載は推定的効力が認められるとされています（田中誠二・吉田 昂「国際海上物品運送法」コンメンタール 173 頁）。このことは “Remark” の付されていない clean B/L は B/L 記載の運送品の種類、数量・外観で運送人が貨物を受け取ったことの prima facie evidence としての効力を有し、これらについては prima facie 証明されたと推定することができると考えられます。更に、荷主が貨物の滅失・損傷を証明した場合には、荷主は “prima facie case” を作出したと推定され、運送人が責任を免れるためには第 3 条 1 項の商業上の過失についての無過失及び第 5 条の堪航能力に関する過失のなかったこと、又は第 3 条 2 項の航海過失及び船舶取扱上の過失免責及び火災免責

issue to the shipper a bill of lading showing among other things – (a) the leading marks necessary for identification of the goods, (b) either the number of packages or pieces or the quantity or weight, and (c) the apparent order and condition of the goods. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods therein described in accordance with above (a), (b) and (c). A prima facie case would be established by the cargo claimant by presentation of such bill of lading and the proof of damage or loss to the goods.

As stated above, Japan COGSA is an enactment of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979 but the basic structure of the carrier’s liability under the Hague Rules has remained unchanged by the amendment by the Protocols of 1968 and 1979. Thus, it can be said that the basic structures of the carrier’s liability under Japan COGSA are same as those under U.S. COGSA which is an enactment of the Hague Rules.

It is generally accepted under Japan COGSA that a bill of lading issued by the carrier to the shipper showing among other things, (a) the leading marks necessary for identification of the goods, (b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or the weight and (c) the apparent order and conditions of the goods would have an effect of presumption of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with above (a), (b) and (c). This can be considered to mean that a bill of lading showing among other things (a) the leading marks necessary for identification of the goods, (b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or the weight, and (c) apparent order and conditions of the goods shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with above (a), (b) and (c). It can be said under Japan COGSA that once such a bill of lading and proof of loss or damage to the goods are presented, a prima facie case would be deemed to have been made out by the cargo claimant. Then, the carrier would not be able to escape from the responsibility for loss or damage to the goods unless the carrier can affirmatively show that the immediate cause of loss or damage was an exempted cause for which law does not hold him responsible.

Comparative studies of U.S. COGSA and Japan COGSA seem to show that there is no difference in the basic structure of the carrier’s liability for the loss of or damage to the goods carried under U.S. COGSA and Japan COGSA.

又は第4条2項に列挙の海上その他可航水域に特有の危険、天災等の免責事項を証明しなければ責任を免れないこととなります。国際海上物品運送法の下における運送人の責任の構造と U.S. COGSA の下における運送人の責任の構造を比較してみると、両者の構造に差異がないと考えることが可能と考えます。また、これにより国際海上物品運送法の下における運送人の責任の構造は理解が容易になると考えられます。

国際海上物品運送法の下における運送人の責任は、以上の基本的な責任の構造の上に、損害賠償の額の定額化（第12条の2）、責任制限額の設定（第13条1項）、運送品に関する損害が運送人の自己の故意により、又は、損害のおそれがあることと認識しながらした自己の無謀な行為により生じた損害についての無限責任（第13条の2）等の規定により構成されるという構造になっています。そして、同法が規定する運送人の抗弁及び責任の限度は訴訟が契約に基づく場合であるか、不法行為に基づくものであるかを問わず適用されることとなっています（国際海上物品運送法第20条の2、1979年議定書により改正されたヘグ・ヴィスビー・ルール第4条の2、(1)項）。

また、国際海上物品運送法第3条から第5条まで、第8条、第9条は第12条から第14条までの規定に反する特約で、荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に不利益なものは無効とされ、運送品の保険契約によって生ずる権利を運送人に譲渡する契約その他これに類似する契約も同様とされています（国際海上物品運送法第15条1項、1979年議定書により改正されたヘグ・ヴィスビー・ルール第3条8項）。



On the basis of the basic structure of the carrier's liability stated above, Japan COGSA further provides the maximum amount of damages recoverable (Article 12-2, (1)); limitation of liability (Article 13); unlimited liability for damage resulting from an act or omission of the carrier with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result (Article 13-2); applicability of defences and limits of liability under Japan COGSA to any action, whether the action is founded on contract or tort (Article 20-1, Article IV bis, 1 of the Hague-Visby Rules as amended by the Protocol of 1979); and the nullification of any clause, covenant or agreement which relieves the carrier from liability or lessens the carrier's liability otherwise than as provided for in Japan COGSA, as well as a benefit of insurance in favor of the carrier or similar clause (Article 15,1).

人事のお知らせ / Staff News

◎人事異動 / Personnel Changes:

2013.10.28 / On 28 October 2013

シンガポール支部長

中村 康之

Yasuyuki Nakamura has been moved to Singapore Branch and has been appointed Chief Executive of the branch office.



◎よろしくお願ひします (新職員紹介) Recent Arrivals:

2013.10.1 / On 1 October 2013

損害調査部・アシスタントマネージャー

西田 信尋

Nobuhiro Nishida - Assistant Manager, Claims Department



2013.11.1 / On 1 November 2013

損害調査部第4グループ・主任

大澤 綾

Aya Osawa - Senior Staff, Group IV, Claims Department



2013.12.1 / On 1 December 2013

損害調査部・アシスタントマネージャー

永吉 慎介

Shin-suke Nagayoshi - Assistant Manager, Claims Department





JAPAN P&I CLUB
日本船主責任相互保険組合

ホームページ <https://www.piclub.or.jp>

- 東京本部 〒 103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号 Tel : 03-3662-7229 Fax : 03-3662-7400
Principal Office (Tokyo) 2-15-14, Nihonbashi-Ningyocho Chuoh-ku, Tokyo 103-0013, Japan
- 神戸支部 〒 650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通5番地 商船三井ビル6階 Tel : 078-321-6886 Fax : 078-332-6519
Kobe Branch 6th Floor Shosen-Mitsui Bldg. 5, Kaigandori Chuoh-ku, Kobe, Hyogo 650-0024, Japan
- 福岡支部 〒 812-0027 福岡県福岡市博多区下川端町1番1号 明治通りビジネスセンター6階 Tel : 092-272-1215 Fax : 092-281-3317
Fukuoka Branch 6th Floor Meiji-Dori Business Center 1-1, Shimokawabata-machi, Hakata-ku, Fukuoka 812-0027, Japan
- 今治支部 〒 794-0028 愛媛県今治市北宝来町2丁目2番地1 Tel : 0898-33-1117 Fax : 0898-33-1251
Imabari Branch 2-2-1, Kitahorai-cho, Imabari, Ehime 794-0028, Japan
- シンガポール支部 80 Robinson Road #14-01B Singapore 068898 Tel : 65-6224-6451 Fax : 65-6224-1476
Singapore Branch
- JPI 英国サービス株式会社 38 Lombard Street, London EC3V 9BS U.K. Tel : 44-20-7929-3633 Fax : 44-20-7929-7557
Japan P&I Club (UK) Services Ltd