

資料

英文一般貨物船用船荷証券書式改定趣旨書

(コードネーム：“SHUBIL-1994(A)”及び“SHUBIL-1994(B)”)

社団法人 日本海運集会所
書式制定委員会
船荷証券書式改定審議小委員会

1. はじめに

社団法人日本海運集会所書式制定委員会(委員長 水谷豊)は、先にわが国が「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則の統一のための国際条約を改正する議定書」(1979年議定書)を批准し、それを受けて国際海上物品運送法が改正(以下「改正法」という)され平成5年6月1日より施行となったことから、それに対応するために平成5年5月に当所制定の3B/L書式(一般貨物船用、リーファーボート用および複合運送用)について、“Clause Paramount”、“Limitation of Liability”条項の改定を行った。

ところが、一般貨物船用船荷証券書式(コードネーム：“SHUBIL-1958”)については、昭和33年の制定以来部分的な改定は行っているものの、全体的な見直しは一度も行われておらず、その間に条項が実務の現状にそぐわない部分も出てきたことから、引続き全体的な見直しを行うこととした。そこで、書式制定委員会の下に実務者を中心とした船荷証券書式改定審議小委員会を発足させ、平成5年11月10日から本年4月7日まで計8回の審議を経て改定案を作成した。この改定案が、本年9月7日の平成6・7年度第1回書式制定委員会において承認されたので、ここに発表する。(わが国の国際海上物品運送法の改正については、菊地洋一「改正国際海上物品運送法」(商事法務研究会、1992年)、あるいは同「改正国際海上物品運送法の成立」(「海事法研究会誌」109号(1992年8月号))や津留崎裕「改正国際海上物品運送法は早急に改正を」(「海運」785号(1993年2月号))など参照)

2. 船荷証券書式改定審議小委員会

(◎印は議長、○印は副議長。役職名は委嘱時のもの。敬称略、氏名アルファベット順)

小委員会委員

遠藤 健 二	三井物産(株)	運輸・物流総括部 業務管理室課長代理
飯田 勝 人	(株)東京銀行	システム部事務指導室 審議役
今井 章 介	マルハ(株)	海運事業部 参事
○鎌田 敦	三井倉庫(株)	港運部 顧問
松澤 英彦	三井海上火災保険(株)	海上業務部副部長
大久保 隆 史	住友商事(株)	海外運輸部課長
◎新谷 顕 一	日本郵船(株)	法務保険部長
津田 昌 明	大阪商船三井船舶(株)	総務部法務・保険チーム課長代理

事務局

鳥取 壯 宇	書 式 仲 裁 部 長
田 中 宏 治	書 式 仲 裁 部 係 長
上 田 修 太 郎	書 式 仲 裁 部 員

3. 一般貨物船用船荷証券改定書式(“SHUBIL-1994(A)”及び“SHUBIL-1994(B)”)の特徴

本書式は至上約款としてヘーグ・ウィスビー規則の採用と準拠法として日本法を採用しているが、形式上、従来の書式と大きく異なる特徴として、次の3点がある。

- (1) Owner's B/L(コードネーム：“SHUBIL-1994(A)”)とCarrier's B/L(コードネーム：“SHUBIL-1994(B)”)の2書式としたこと。

これは、従来より運送の責任主体が船荷証券の発行者である運送人ではなく船主である旨を表示した(表面の署名欄に“for the Master”と表示した上で署名し、運送に関する責任は船荷証券発行者ではなく船主が負うとする条項——いわゆる“DEMISE CLAUSE”——を裏面約款に挿入する)船荷証券——いわゆる“Owner's B/L”——が発行されるケースが度々あり、わが国でもその船荷証券の効力が問題となっていたが、このような船荷証券が有効とされる判決——「ジャスミン号事件」(東京高判平5.2.24.)「海事法研究会誌」114号(1993年6月号)掲載——が出されたことから、従来に比してこの様な船荷証券が発行される機会が増えることが予想される。一方、従来の“SHUBIL”——表面の署名欄に“as Carrier”とし、裏面約款に“DEMISE CLAUSE”がない——の利用者も継続して利用できるようにする必要があることを考慮し、今回2書式としたものである。

なおこれに伴い、コードネームもこの2書式の区別の必要から、Owner's B/Lを“SHUBIL-1994(A)”, Carrier's B/Lを“SHUBIL-1994(B)”とした。

- (2) 定義条項(DEFINITION CLAUSE)を設けたこと。

従来の“SHUBIL”には定義条項は設けられていなかったが、現在使用されている書式(各船社の船荷証券書式や集会所の“JSE-Reefer B/L”、“JSE-CT B/L”など)には大抵定義条項が設けられていること、また、責任の主体、範囲等を確定するために“Carrier”、“Merchant”、“Goods”、“Vessels”、“Sub-Contractor”等の定義について書式の中で表記することはそれなりの意義があると思料されることから、今回新設条項として設けることとした。

- (3) 海運集会所の仲裁条項を設けたこと。

従来の“SHUBIL”には準拠法約款はあったものの仲裁条項は設けられていなかったが、その後制定された“JSE Reefer B/L”、“JSE-CT B/L”には仲裁条項が設けられていることから、今回新たに仲裁条項を設けることとした。

4. レイアウト

- (1) 表面

基本的には従来の“SHUBIL”のレイアウトを基調とした。変更点は以下の通りである。

- ① 2色刷りとした点

従来の“SHUBIL”は単色刷りであったが、記載欄のうち、特に注意を喚起する必要がある部分については赤色刷りとして特に強調することとした(コードネーム、Final Destination欄：荷揚港での積替に際して最終目的地は荷主等の参考の為に記載するに過ぎない旨の表示、責任制限額に關して運送物品の価格表示欄、運送人の運賃取得に關連して後払運賃、支払地の表示欄、など)。

- ② 2書式で用紙の色を区別した点

今回より“SHUBIL”が2書式となったために、便宜上用紙の色でも区別ができるようにした。“SHUBIL-1994(A)”が白、“SHUBIL-1994(B)”が若草色となる。

- ③ いわゆる“VALUE DECLARED BOX”を設けた点

貨物明細記載欄と運賃表示欄との間に設けた。

- ④ 署名欄にそれぞれ“for the Master” (“SHUBIL-1994 (A)”)、“as Carrier” (“SHUBIL-1994 (B)”)の文言を印刷した点

従来の“SHUBIL”には署名欄にこれらの文言は印刷されていなかったため、利用者は船荷証券発行の度にこれらの文言をスタンプ等で押すことを余儀なくされた。今回これらの文言を印刷したことによりその手間を省いた。

また、この文言によって“Owner's B/L”と“Carrier's B/L”とを区別する一助ともなる。

(2) 裏面

従来通り。ただし2書式の区別の利便を考慮し、裏面上部余白にコードネームを印刷した。

以上の変更点については、末尾に新書式の見本を添付する。(訳文については後日掲載予定)。

5. 裏面約款の逐条解説

[DEFINITIONS]

SHUBIL-1994 (A) : 第1条 / SHUBIL-1994 (B) : 第1条

(新設条項)

解説

改定前の“SHUBIL”には定義条項は設けられていなかったが、集会所の他のB/L書式、船社その他のB/L書式には定義条項が設けられていることから、今回新設することとした。

まず“Goods”については、広い意味を持たせるため、コンテナのみならずパレットやその他類似の運送用具で運送人の提供したものではないものはこれに含まれるとした。

また、“Sub-Contractor”については、その中に“independent contractor”を入れるか否かにつき、“independent contractor”といえども、実際的にみて運送人の指揮監督が及んでいる場合には、“Sub-Contractor”の範囲に入れてもよいのではないかとの意見もあった(実際に船社B/Lの中には入れているものもある)が、ヘーグ・ウィスビー規則においては“independent contractor”は除外されているので、本条に敢えて入れなかった。

[CLAUSE PARAMOUNT]

SHUBIL-1994 (A) : 第2条 / SHUBIL-1994 (B) : 第2条

(→旧“SHUBIL” : 第1条)

解説

従来通りである。ヘーグ・ウィスビー規則(1979年議定書)を採用している。

[GOVERNING LAW / ARBITRATION]

SHUBIL-1994 (A) : 第3条 / SHUBIL-1994 (B) : 第3条

(→旧“SHUBIL” : 第2条 [Governing Law])

解説

準拠法が日本法である点は従来と同じである。今回新たに海運集会所の仲裁条項を設けた。

[VALIDITY]

SHUBIL-1994 (A) : 第4条 / SHUBIL-1994 (B) : 第4条

(新設条項)

解説

B/Lの条項が強行法規に抵触する場合、その抵触する部分に限って無効とするものである。これは米国で一部が無効の場合本条の規定がないと全部が無効とされる場合があるのでこれを考慮して新設した。

[DEMISE CLAUSE]

SHUBIL-1994 (A) : 第 5 条

(新設条項)

解説

定期傭船した船舶によってオペレートする船主にとってはDEMISE CLAUSEの存否は大きな関心事となる。そこで本B/Lユーザーの立場を考慮してDEMISE CLAUSEを設けて表面の記載欄には“for the Master”として署名する、いわゆるOwner's B/Lを新設した(コードネーム: “SHUBIL-1994(A)”)。

本条の第1文は、本B/Lは船主(又はDemise Charterer)と荷主との間の契約であって、定期傭船者は船主(又はDemise Charterer)の代理人に過ぎないこと、第2文はもし第1文が該当しないと判断された場合にも、船主責任制限や免責規定をその定期傭船者は享受できることを定めた。

なお、運送人として自ら船荷証券所持人に対して責任を負う場合(as Carrierとして署名する)の、いわゆる“Carrier's B/L”として、別に本条項を除外したB/L(コードネーム: “SHUBIL-1994(B)”)を制定した。

[DEFENCE AND LIMITS]

SHUBIL-1994 (A) : 第 6 条 / SHUBIL-1994 (B) : 第 5 条

(→旧“SHUBIL” : 第21条 [Defences and Limits for the Carrier])

解説

ヘグ・ウィスピー規則は、運送人及びその使用する者の不法行為責任についても、運送人の契約責任における免除及び軽減と同様の減免を認めた。本条はこれに従ったものである。本条には運送人の使用する者の中に、前述したような“independent contractor”を規定するか否かが問題になったが、ヘグ・ウィスピー規則にならいこれは含めなかった(改正法第20条の2第2項)。

[PERIOD OF RESPONSIBILITY]

SHUBIL-1994 (A) : 第 7 条 / SHUBIL-1994 (B) : 第 6 条

(→旧“SHUBIL” : 表面約款)

解説

内容については変わらず。ただし、従来表面約款に規定されていたものを独立条項とした。

本B/Lが主として在来船輸送に使われるところから、運送人の責任区間を船積から荷揚までに限るとした。

[SCOPE OF VOYAGE]

SHUBIL-1994 (A) : 第 8 条 / SHUBIL-1994 (B) : 第 7 条

(→旧“SHUBIL” : 第 6 条)

解説

従来DEVIAIONの規定に加え、一部新設した。すなわち、従来、運送人の行った離路が契約上の航海の範囲にあるか否かについて規定がなく、もし範囲外の離路の途中において事故が発生したとき運送人は免責を主張できるかにつき明白でなかったので、今回その規定を設けた。

[DELAY, CONSEQUENTIAL LOSS]

SHUBIL-1994 (A) : 第 9 条 / SHUBIL-1994 (B) : 第 8 条

(新設条項 / なお“JSE-CT B/L”第9条を参照)

解説

運送人はいかなる場合においても得べかりし利益の喪失や間接損害について責任を負わないとするもの

である。また到着時間について運送人は保証しない旨定めた。

[UNKNOWN CLAUSE]

SHUBIL-1994(A)：第10条／SHUBIL-1994(B)：第9条
(→旧“SHUBIL”：第3条 [Unknown])

解説

ヘーグ・ウィスビー規則では、船荷証券の不実記載につき、善意の船荷証券所持人に対して運送人に無過失責任を課している（改正法も同様）。そこで、貨物の中身は運送人にとり不知であることから、荷送人にその通告が正確であることを担保すること、運送人が船荷証券の不実記載により船荷証券所持人に責任を負担したときは、不実記載をした荷送人に担保責任を追求することができるとした。

また、貨物がコンテナやパレットなどに入っている場合、そのB/Lは一応の証拠にすぎず、中に取められた貨物の箇数や種類等については運送人は不知、無責とした。

[MARKS AND DESCRIPTION]

SHUBIL-1994(A)：第11条／SHUBIL-1994(B)：第10条
(→旧“SHUBIL”：第12条)

解説

貨物の引渡しや区分けは専ら leading mark だけを見て行われるので、その記載は極めて重要である。したがって、その不鮮明さなどによって損害を生じさせた場合は運送人は免責されるとした。

また、mark や箇数により特定できない貨物、荷粉、残液および分別できない未引取運送品について、同種類の荷受人への引渡方法についても規定した。

なお、mark の表記について、メートル法を採用し、従来の“2 inches high”を“5 centimeters high”とすることとした。

[INSPECTION OF GOODS]

SHUBIL-1994(A)：第12条／SHUBIL-1994(B)：第11条
(新設条項)

解説

運送人に貨物の中身を検査する権利を認めた規定である。中身を検査することは滅多にないとは思われるものの、荷送人の通告が余程疑わしい場合に運送人が貨物を検査することや、Dangerous Cargo の疑いのため Port Authority が貨物を検査することもありうるので、このような場合に備え規定した。

[DECK CARGO]

SHUBIL-1994(A)：第13条／SHUBIL-1994(B)：第12条
(→旧“SHUBIL”：第4条 [General Immunities])

解説

在来船でもまとまった数のコンテナ詰貨物を on deck 積するケースが多いため、コンテナ詰貨物についての規定を置くこととした。

第1項は、運送人がコンテナ詰貨物を甲板上・下を問わず船積みする権利を有すること。第2項は、コンテナを甲板積みした場合でもB/Lの表面に“on deck stowage”と記載する必要のないこと、その場合には under deck と解釈されること、第3項は、甲板積でかつその旨B/Lの表面上に記載されている場合は、運送人の過失によると本船の不堪航によるとを問わず運送人は貨物に関する損害については免責される（従来通り）こと、をそれぞれ規定した。

[LIVE ANIMALS]

SHUBIL-1994(A)：第14条／SHUBIL-1994(B)：第13条

(→旧“SHUBIL”：第4条 [General Immunities])

解説

生動物の運送中の死亡等の事故については原因の如何を問わず運送人は免責されるとした。

[DANGEROUS GOODS]

SHUBIL-1994(A)：第15条／SHUBIL-1994(B)：第14条

(→旧“SHUBIL”：第9条 [Dangerous Goods ; Contraband Goods])

解説

- 1) 運送人は荷送人の書面による事前の通告を受けた場合にのみ運送を引受けること、
 - 2) 貨物が危険品であることの通告なしに船積みされた場合、あるいは禁制品であることがわかったとき、運送人は自由に処分できる、
 - 3) 危険品であることが通告されて船積された貨物が運送人、船舶、他の貨物に危険を及ぼす懸念のある場合にも運送人は貨物の自由処分権を有すること、
- 以上を規定した。

[VALUABLE GOODS]

SHUBIL-1994(A)：第16条／SHUBIL-1994(B)：第15条

(→旧“SHUBIL”：第10条 [Valuable Goods, False Declaration and Heavy Lift])

解説

海運集会所の複合運送用船荷証券(“JSE-CT B/L”)より採用した。物品の性質、価格が運送人の受取り以前に文書により通告され、かつB/Lに記載され従価運賃が支払われていない限り、運送人はその損失、損傷については責任を負わない。

[HEAVY LIFT]

SHUBIL-1994(A)：第17条／SHUBIL-1994(B)：第16条

(→旧“SHUBIL”：第10条 [Valuable Goods, False Declaration and Heavy Lift])

解説

海運集会所の複合運送用船荷証券(“JSE-CT B/L”)より採用した。

重量の基準については1個当たり1 metric ton gross を超えるものとした(従来2トン)。1 metric ton gross を超える場合は、荷送人は文書による事前通告を必要とし、これを怠った場合には困って生じた損害について責任を負うと同時に運送人に対して補償するとした。

[IRON AND STEEL]

SHUBIL-1994(A)：第18条／SHUBIL-1994(B)：第17条

(新設条項)

解説

鋼材の錆について問題になる場合が多い。そこで鋼材運送の場合に、外観上良好な状態(in apparent good order and condition -表面約款)なる旨の記載は錆や湿気が全く無いということの意味するものではない。もし、荷送人の要求があれば、そのような文言を削除して実際に基づき錆や湿気について記載したB/Lを別途発行する旨定めた。

[DISCHARGE/DELIVERY]

SHUBIL-1994(A)：第19条／SHUBIL-1994(B)：第18条

(→旧“SHUBIL”：第13条 [Delivery]、第14条 [Optional Delivery]、第15条 [Discharge of Goods])

解説

- 1) 貨物は、本船の準備ができ次第、昼夜、日曜・祭日を問わず荷揚げできること、
- 2) 荷受人が直ちに引取らない場合、運送人は荷受人の危険と費用負担で貨物を倉入れすること、
- 3) 荷受人に荷揚港選択権を認める。この選択権を行使した場合の荷揚港の宣言は、従来最初の荷揚港到着の24時間前としていたのを48時間前とした。
- 4) 荷受人より相当な期間内に貨物の引渡請求がなかったり、貨物の性質上腐敗等の恐れのある場合に運送人は荷受人の危険と費用負担により処分できること、以上を定めた。

[TRANSHIPMENT]

SHUBIL-1994(A)：第20条／SHUBIL-1994(B)：第19条

(→旧“SHUBIL”：第16条)

解説

運送人の接続運送の権利を留保した条項である。第1項は予め接続運送が予定されB/Lにその旨記載されている場合、第3項は予め予定されず、したがってB/Lにその旨記載されていない場合である。ともに本船から揚荷された後（又は本船積込み前）は責任を負わないとしている。なお、第3項の裁量権については、相当の理由がある時以外は認められにくだろう。

第2項は表面の Final Destination の欄等の記載の場合のその意味を注意的に述べたものである。

[MATTER AFFECTING PERFORMANCE]

SHUBIL-1994(A)：第21条／SHUBIL-1994(B)：第20条

(→旧“SHUBIL”：第5条 [Quarantine]、第7条 [Port Restriction]、第8条 [Labour Restriction])

解説

本条は従来の“Quarantine”、“Port Restriction”、“Labour Restriction”を1つにまとめたもので、契約締結の段階で予測できなかったような事態で航海を中止ないし変更せざるを得ない場合の運送人の裁量権について規定した。なお、本条第1項に運送人は契約の履行に当たり“reasonable endeavour”を尽くす旨の原則規定を置いた。

[LIMITATION OF LIABILITY]

SHUBIL-1994(A)：第22条／SHUBIL-1994(B)：第21条

(→旧“SHUBIL”：第11条 [Limit of Liability])

解説

損害賠償額の算定と運送人の責任の限度（改正法第13条1項）を定める。賠償額は荷揚地の荷揚時における価格となっているが、この価格は必ずしも明らかでないので、新たに実務ではC. I. F. 価格を損害額と推定することが多いことから、この旨を定めた。

第2項の後段には、コンテナ又はこれに類似する運送具は、船荷証券にその中身の個数が記載されていない限り、責任制限を適用するに当たってはそのコンテナやこれに類似する運送具を責任制限の基準単位として計算するものとしている（改正法第13条3項）。

[NOTICE OF CLAIM AND TIME BAR]

SHUBIL-1994(A)：第23条／SHUBIL-1994(B)：第22条

(→旧“SHUBIL”：第19条)

解説

貨物に損害があったときの荷受人の通知義務と運送人の責任の消滅について定めた。第2項は、運送人の悪意があった場合でも適用される(改正法第14号)。なお、ヘーグ・ウィスビー規則上認められた第三者に対する求償の期間である3ヶ月の出訴期限の延長については、B/L約款の問題ではないので、実務に委ねることとした。

[FREIGHT AND CHARGES]

SHUBIL-1994(A)：第24条／SHUBIL-1994(B)：第23条

(→旧“SHUBIL”：表面約款)

解説

- 1) 運賃確定取得約款、
 - 2) 相殺の禁止、支払通貨の種類、
 - 3) 運賃算出根拠について運送人の中身検査権、
 - 4) 荷受人は運送品に関する税金、運送人が被る罰金等を負担すること、
 - 5) 荷送人、荷受人等は運賃等の支払については運送人に連帯責任を負うものであること、
- 以上を定めた。なお上記2)の「相殺の禁止、支払通貨の種類」についての文言が新たに設けられた。

[LIEN]

SHUBIL-1994(A)：第25条／SHUBIL-1994(B)：第24条

(→旧“SHUBIL”：第18条)

解説

Lienの対象となる債権として、従来の規定にGeneral AverageとSalvageを追加規定した。なお、Lienは貨物を引渡して運送人の占有を離れた後も存続する旨を規定した。

[GENERAL AVERAGE]

SHUBIL-1994(A)：第26条／SHUBIL-1994(B)：第25条

(→旧“SHUBIL”：第24条)

解説

共同海損の精算は1994年改正のヨーク・アントワープ・ルール1974、又はその修正規則によることのみか、精算地、通貨は運送人の選択に委ねることを定める。荷受人は共同海損の分担を保証するため、貨物の引取に際し運送人が相当と認める担保を提供する旨を定めた。

[NEW JASON CLAUSE／BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE]

SHUBIL-1994(A)：第27条／SHUBIL-1994(B)：第26条

(→旧“SHUBIL”：第25条)

解説

従来と同じである。

New Jason Clause及びBoth to Blame Collision Clauseについては、日本海運集会所書式制定委員会が採択した両条項を本B/Lに撰取する旨の規定である。

[U. S. A. CLAUSE PARAMOUNT]

SHUBIL-1994(A)：第28条／SHUBIL-1994(B)：第27条

(新設条項)

解説

アメリカが自国の COGSA を米港輸出入に強制適用するところから、米航についてはUS COGSAによるべきこと (第1項)、及びその場合には責任制限額は500米ドルが適用になること (第2項) を定める。 ■

— SHUBIL-1994 (A) 及びSHUBIL-1994 (B) の頒布について —

販売価格：ORIGINAL 50枚綴り 1,500円 (会員価格 1,200円)
COPY 100枚綴り 1,500円 (会員価格 1,200円)

郵送をご希望の場合は、「商品名」、「部数」、「会社名」、「送り先住所」、「電話番号」、「担当者名」を記載の上、ファクシミリでお申し込み下さい。請求書は商品とは別に送付致します。[FAX No. 03-3279-2785]

※ ご希望に応じて社名入り B/L を作成致します。ただし、料金は上記とは異なります。詳細は業務部 中村までお問い合わせ下さい。(TEL 03-3279-1657)