



TOKIO MARINE  
NICHIDO

東京海上日動火災保険株式会社

(2017年5月12日)

# TOKIO MARINE Topics (貨物求償編)

## ～コンテナ貨物に関する海上運送人の責任制限～

2017年3月29日、英国高等法院で、ヘーグ・ヴィスビー・ルール適用下のコンテナ貨物の運送人の責任制限に関する判決(\*)が下されました。この判決には、英国の裁判所として初めて判断を下した点が含まれているため、大変注目すべきものです。以下に、本判決の概要について、ポイントを絞ってご案内します。

(\*) Kyokuyo Co Ltd -v- A.P. Moller – Maersk A/S [2017] EWHC 654 (Comm)

### 1. 事故概要

本件貨物はスペインから日本に向けて輸出された冷凍マグロで、到着時、温度上昇や不適切な荷扱いによる損害(コンテナ3本分、合計約1.21億円)が確認され、荷主が運送人にその賠償を求めて提訴しました。

損害のあった冷凍マグロはコンテナ毎に計3つのWaybillが発行され、例えば、そのうち1つのWaybillには次のように記載されていました。なお、このコンテナに同じく積載されたマグロの部位の袋詰め460バッグ分については、記載されませんでした。

1 Container Said to Contain 206 PCS

FROZEN BLUEFIN TUNA LOINS – 18740.000 KGS

### 2. 争点と判決内容

#### (1) 争点①

上記の通り、本件はWaybillによる輸送でしたが、本件の個別の事情の下で、裁判所は当該Waybillには、船荷証券の場合と同様にヘーグ・ヴィスビー・ルールが強行適用されると判断しました。同ルールは、その第4条5項(c)で、運送人は、1包(‘package’)若しくは1単位(‘unit’)当たり666.67SDRまたは1kg当たり2SDRの何れか高い金額で賠償責任額を制限できるとしています。また、第4条5項(c)では、「コンテナ…が使用される場合には、…これらの輸送用器具(コンテナ)に積み込まれたものとして船荷証券に記載されている包又は単位の数を(責任制限条項を適用するための)包又は単位の数とみなし、その記載のない場合には、その輸送用器具を包又は単位とみなす。」と規定しています。

原告は、Waybill上の記載に基づき、冷凍マグロ206pcsそれぞれが1単位(‘unit’)であるとして、責任制限額は206pcs x 666.67SDR(≒2,040万円)であると主張しました。

これに対し、被告は、同ルールでいう‘unit’とは、自動車や重機のように船積み際に際して更なる梱包・包装を要しない貨物を指すもの(‘shipping unit’)であり、一方で、本件冷凍マグロはコンテナを使用しなければ何らかの更なる梱包・包装が必要な管であるから、‘unit’には当たらないとしました。このため、本件Waybillに‘unit’の記載はないので、第4条5項(c)後段の規定によって、コンテナこそが‘package or unit’であり、責任制限額は1 container x 666.67SDR(≒10万円)となると主張しました。

裁判所は、冷凍マグロがコンテナを使用しない場合に更なる梱包・包装を要するか否かは問題ではなく、その数量が船荷証券上に正確に記載されていれば‘unit’として認められると判示しました。そのうえで、当該コンテナについての責任制限額は、原告の主張通り、206pcs x 666.67SDR(≒2,040万円)であると認定しました。



## (2) 争点②

また、本件では、複数コンテナ内の複数の‘unit’に生じた損害額に対して、責任制限額をどのように適用するかについても争われました。

この点について、裁判官は、責任制限額は package or unit 毎（本件では個々の冷凍マグロ）の損害額に対して適用され、その結果、算出された package or unit 毎の賠償額を積算した額が運送人の賠償額となると判示しました。即ち、ある‘unit’についての損害額が当該責任制限額に満たない場合も、その差額は同一輸送契約の別の‘unit’の責任制限額に繰り越し加算（キャリーオーバー）されないものとししました。例えば、冷凍マグロ 1 unit 当たりの責任制限額が 10 万円で、マグロ A の損害額が 1 万円、B の損害額が 15 万円である場合には、運送人の賠償額は、16 万円（A、B の損害額計 16 万円 < 責任制限額計 20 万円）ではなく、11 万円が限度となります（A: 1 万円 + B: 10 万円）。

## 3. 本判決の意義・影響

本判決は、英国の裁判所が、ヘーグ・ヴィスビー・ルール適用下のコンテナ貨物の‘unit’の意義、また責任制限額の適用方法について初めて明らかにしたものであり、判決が確定すれば、積荷の損害に関する海上運送人の賠償額の算定実務に大きな影響を与える可能性があります。

なお、前述の通り、本件では冷凍マグロ 460 袋の記載が Waybill から漏れていました。この結果、この 460 袋については、各々が‘package or unit’として認められず、同ルール第 4 条 5 項(c)後段の規定にしたがい、コンテナが package or unit であるとされ、運送人の責任は、460bags x 666.67SDR ではなく、1 コンテナ x 666.67SDR（約 10 万円）のみに制限されました。

荷主の立場からは、コンテナ貨物の数量を船荷証券に正確に記載することが、万が一の事故が起こった場合、運送人宛損害賠償請求（貨物保険者による代位請求を含む）の際に、非常に重要であることを改めて思い起こさせる判決といえます。



本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等がございましたら、弊社営業担当までお寄せください。編集にあたっては細心の注意を払っておりますが、本 Topics 情報の正確性を保証するものではなく、これにより生じたいかなる損害に対して弊社は一切の責任を負わないものとします。

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」

[http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine\\_site/index2.html](http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html)