



TOKIO MARINE  
NICHIDO

東京海上日動火災保険株式会社

(2018年5月2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～

先日、英国控訴院で、ヘーグ・ヴィスビー・ルール（以下、HVR）適用下のコンテナ貨物の運送人の責任制限に関する控訴審判決<sup>1</sup>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、第一審<sup>2</sup>の判決内容を振り返りながら、ポイントを絞ってご案内します。

### 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（ツナロイン※）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（第一審）。その後、運送人側が、第一審の判決内容の一部を不服として、控訴していました。

損害のあった冷凍マグロはコンテナ毎に計3つのSea Waybillが発行され、例えば、そのうち1つには、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袋については、記載されませんでした。

1 Container Said to Contain 206 PCS  
FROZEN BLUEFIN TUNA LOINS – 18740.000 KGS

（※）ツナロインは、急速冷凍したマグロの背・腹から切り出した大きな切り身で、包装せずそのままコンテナに積み込まれました。

### 2. 争点と判決内容

#### (1)本件冷凍マグロは、ヘーグ・ルールズ（以下、HR）及び HVR における'package or unit'に当たるか。

本件では個別の事情の下、HVRが適用されるとされたため、HRについての判断は本来不要ですが、第一審、控訴審ともに、この問題をHR、HVR共通のものとして取り扱うこととしました。なお、運送人の責任制限額について、HR、HVRは次の通り定めています。

##### <ヘーグ・ルールズ 第5条>

「運送人及び船舶は、いかなる場合においても、物品の又は物品に関する滅失又は損害については、1包又は1単位（'package or unit'）につき100スターリング・ポンド又は他の通貨によるこれと同等の額をこえて責任を負わない。…」

##### <ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ 第5条(a)>

「…運送人及び船舶は、いかなる場合においても、当該物品に関する滅失又は損害については、1包若しくは1単位（'package or unit'）につき666.67SDR<sup>3</sup>または（中略）1キログラムにつき2SDRのいずれか高い方の額を超えて責任を負わない。」

つまり、1包若しくは1単位（'package or unit'）が何であるかによって、責任制限額が大きく変わり得ることになります。

運送人は、コンテナこそが'package or unit'であると主張しました。この根拠は、'unit'とは、いわゆる'shipping unit（船積単位）」のことであり、例えば自動車や建機のように、海上輸送に際し、梱包せずにそのまま在来船に積み込まれる貨物であれば、これに当たるといえるものです。本件のツナロインは、梱包や包装を施すことなく裸のまま船積みすることはできないものであって、コンテナがその目的で使用されたのであるから、コンテナ自体が'package or unit'に該当し、HVR適用下では、賠償額は約11万円（≒1コンテナ×666.67SDR）に制限されるというわけです。

第一審は、コンテナに積み込まれた物品（本件ではツナロインと、部位が詰められた袋）の数量が、HR及びHVR上の'package or unit'に相当するとしていました。また、当該貨物が在来船にそのまま裸で積み込むことが出来るかどうかの検討は、不要であるとしていました。

<sup>1</sup> "MAERSK TANGIER" [2018] EWGA Giv 778

<sup>2</sup> Kyokuyo Co Ltd v A.P. Moller - Maersk A/S [2017] EWHC 654 (Comm)

<sup>3</sup> Special Drawing Rights（特別引出権）。国際通貨基金（IMF）が創出した単位で、1SDRは約160円、666.67SDRは約11万円です。

控訴院は第一審の判決内容を支持し、HR、HVR の文脈において、'unit'とは、'piece'と同義であり、これらはともに「梱包・包装されていない物品（package ではないもの）」と定義されるとしました。そして、本件のツナロインはこの定義に明らかに含まれるものであり、ツナロインが裸で船積みできないからといって、'unit'に当たらないということとはできないと結論しました。

## **(2) 本件の冷凍マグロは、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たと認められるか。**

HVR 第 4 条 5 項(c)は、更に、コンテナ貨物の責任制限額の適用方法について、次の通り定めています。

### **<ハーグ・ヴィスビー・ルール第 4 条第 5 項(c)>**

「コンテナ、パレット又はこれらに類似の輸送用器具が物品をまとめるために使用される場合には、これらの輸送用器具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(package or unit)の数を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。」

つまり、「積み込まれたものとして船荷証券に記載され」た場合は、個々の冷凍マグロ（ツナロイン）が'package or unit'として責任制限額の算出基礎となり、HVR にしたがって、666.67SDR にツナロインの個数を乗じた金額が責任制限額となります。逆に「その記載のない場合には」、コンテナ自体が責任制限額の算出基礎となります。

この「積み込まれたものとして（'as packed'）」の意味について、本件第一審で検討される以前には、英国裁判所がその判断を下した事例はなく、オーストラリア連邦控訴裁判所においてポスターの損害について争われた事例<sup>4</sup>が唯一参照されていました。この事件で、同裁判所は、実際に梱包された状態での梱包数が記載されて初めて「積み込まれたものとして記載された」と認められるとしたうえで、当該 B/L にはその記載がなかった（ポスターの枚数のみで、ポスターを束ねていたバンドル数の記載がなかった）点に注目し、コンテナ自体が'package or unit'となると判示しました。

本件第一審は、このオーストラリアの判例を踏襲せず、HVR の「積み込まれたものとして」には特別な意味は無く、貨物の数量が正確に記載されていれば、「積み込まれたものとして記載された」と認められると判断しました。この結果、ツナロイン 206pcs については、それぞれが'unit'、460bags は、waybill に記載が無かったことから、コンテナ自体が'package or unit'とされました。

控訴審は、この点についても第一審の判決を支持しました。判決文中で、裁判官は、HVR のフランス語訳において、「積み込まれた（as packed）」に相当する語句に、単に'included（に相当する仏語）」が使われていることから、第一審の判決内容が正当化されると論じました。

## **3. 本判決の意義・影響**

本件の一連の判決は、英国の裁判所が、HR 及び HVR におけるコンテナ貨物の'unit'の意義について初めて明らかにしたものであり、運送人の賠償額算定に関して今後の実務にも影響を与え得る、非常に重要なものです。

なお、上述の通り、例示した Waybill で記載が漏れていた（正確に記載されなかった）460 袋については、コンテナ自体が package or unit であるとされたので、運送人の責任は、460bags x 666.67SDR ではなく、1 コンテナ x 666.67SDR（約 11 万円）のみに制限され、この点は、荷主側にとって厳しい結果となりました。

荷主としては、万が一の事故に備え、貨物明細・数量を B/L に正確に記載することの重要性を改めて認識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、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」URL: [http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine\\_site/index2.html](http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html)

<sup>4</sup> El Greco (Australia) Pty Ltd v Mediterranean Shipping Co S.A. [2004] 2 Lloyd's Rep 537