



船荷証券上のヒマラヤ条項

小川総合法律事務所
弁護士 中村 紀夫

ヒマラヤ条項は、一般的に言えば、運送契約の直接の当事者でない運送人の使用する者等であっても、運送人と同様の責任の減免の利益を受けることができる旨を定めた船荷証券上の条項のことである。本稿では、ヒマラヤ条項に関する英米法の下での議論の詳しい紹介は行わず、実務的な概略を説明するに留める。

一、ヒマラヤ条項とは

船荷証券上のヒマラヤ条項は、下記 (A) (B) の内容で構成され、複合運送証券ではさらに (C) が盛り込まれる¹。

- (A) 荷主が運送人の使用する者、代理人、下請人などに直接求償してきた場合に、これらの者は、船荷証券など運送契約上の責任の減免を援用することができる。
- (B) 運送人は運送人の使用する者等を代理して運送契約を締結し、運送人の使用する者等が運送契約の当事者となる。
- (C) 荷主が運送人の使用する者等に請求し、運送人がこれらの者から求償請求を受けて弁済する場合、荷主は運送人に対し損害を補償する (Circular Indemnity Clause)。

ヒマラヤ条項という名称は、英国裁判所のヒマラヤ号事件²に由来する。旅客船ヒマラヤ

号の停泊中、一旦下船した乗客が、再乗船しようとした際にハシゴが外れて埠頭に落下し負傷したため、船長等の運送人の使用する者に対し損害賠償請求を行った。地中海クルーズに関する船客との契約に「the shipowners are to be exempted from all liability in respect of any ... injury ... to the person of the passenger ... occasioned by the negligence of the company's servants, ... while the passenger is embarked ...」との規定はあったが、裁判では運送人の使用する者が運送人に認められている責任の減免の利益を享受できるかどうか争われた。英国裁判所は、船長等が契約の当事者でないとして、これを認めなかった³。この裁判の後、荷主が運送人以外の運送関係者に対し不法行為を根拠に訴えることが多くなった。

二、ヒマラヤ条項の問題点

ヒマラヤ条項の大きな問題は、契約外の第三者が運送契約中の条項を援用する場合、common lawにおける privity of contract (契約関係の法理) に抵触することにある。

米国では、Robert C. Herd & Co., Inc. v. Krawill Machinery Corp. (1959 A.M.C. 879) において、連邦最高裁は、ステベドアが海上物品運送法又は船荷証券の規定による運送人に与えられた責任制限を援用することはできないと判断した。海上物品運送法や Hague

1 岡部博記「国際運送の法律と実務」海運2001.9 111頁

2 The "Himalaya" Adler v. Dickson [1954] 2 Lloyd's Rep. 267

3 菊池洋一「改正国際海上物品運送法」商事法務研究会131頁

Ruleは荷主と運送人との間の権利義務について規定し、運送人の使用する者やステベドアに言及していないこと、基本的な法律原則により免除されない限り自己の過失に起因する損害に対し責任を負うという common law の原則があること、制定法はステベドアの責任を制限していないこと等が理由である。

一方、英国では、Midland Silicones, Ltd. v. Scrutton, Ltd.⁴において、貴族院は、上記事件と同様、ステベドアは海上物品運送又は船荷証券の規定による運送人に与えられた責任制限の利益を受けられないと判断した。船荷証券や米国海上物品運送法ではステベドアは「運送人」に含まれないこと、当該ステベドアは independent contractor であり、運送人がステベドアの代理人として契約したわけではないこと、ステベドアが契約当事者でないこと等の理由を示した。この事件において、Reid卿は、(1) 船荷証券の責任制限条項によって荷役業者が保護されるとの意図が船荷証券上明らかにされていること、(2) 運送人が自らの利益のために責任制限条項を挿入しただけでなく、これらの規定が荷役業者に適用されるよう荷役業者の代理人として契約したことが船荷証券で明らかにされていること、(3) 運送人が荷役業者から契約締結の代理権が与えられているか、後日追認されることが明確であること、(4) 荷役業者から移転されるべき約因の問題が解決される場合であること、という基準を示唆した。

この意見は後の裁判に大きく影響を与え、船荷証券中に運送人の使用する者やステベドアも運送人と同様の責任の減免を認める条項が挿入されるようになった。しかし、ステベドアは荷主と運送人との契約の外に置かれる

第三者であり、荷主に約因 (consideration) を与えておらず、英国法では荷主に対する不法行為上の責任について契約を根拠として制限することの可否が問題とされた。また、米国法では自己の過失に対して責任の減免を求めることが米国の公序に反するか否かという議論も残された。

三、Hague-Visby Rule 及び国際海上物品運送法による免責

1. 国際海上物品運送法 第20条の2第2項

「運送人の責任が免除され、又は軽減される場合には、その責任が免除され、又は軽減される限度において、当該運送品に関する運送人の使用する者の荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に対する不法行為による損害賠償の責任も免除され、又は軽減される」

この法律の規定は、海運実務において利用されてきたヒマラヤ条項を一定の範囲で法制度化したものであり、ヘーグ・ヴィスビー条約⁵ (Hague-Visby Rule) と同様に、運送人が責任の減免を受けられる場合には、運送人の使用する者も運送人と同様の責任の減免を享受できることを定めている。

2. 「運送人の使用する者」

(1) 国際海上物品運送法第20条2項第2項の「運送人の使用する者」は、民法715条1項の使用者責任の「被用者 (Servant)」と同義と考えられており、条約が明文で「Independent Contractor (独立の契約者)」を排除していることから、このような Independent Contractor を含まない内容の

4 [1961] 2 Lloyd's Rep 374

5 Hague-Visby Rule Article 4-2.2 「If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.」当該訴訟が運送人の使用人又は代理人 (独立の契約者でないものに限る) に対して提起されたときは、その使用人又は代理人は、運送人がこの条約に基づいて援用することができる抗弁及び責任の限度を援用できる。

ものとして理解されている⁶。

(2) 「運送人の使用する者」の範囲

(a) 文献では、運送人と雇用関係にある者又はそれに準ずると評価できる関係にある補助者を「運送人の使用する者」とし、運送人との間に指揮監督関係が存在せず、運送人とは独立の企業として営業活動を行っている事業主体⁷、あるいは運送人の指揮監督を受けず自らの方法と責任で事業を執行する者⁸がIndependent Contractorであると解説されている。

(b) ステベドアやターミナル・オペレーターはIndependent Contractorか？

「運送人の被用者 (Servant)」と「独立の契約者 (Independent Contractor)」の区別は、業務の独立性や運送人の指揮監督権の有無等の事情を個別具体的に判断して行われる⁹。ステベドアやターミナル・オペレーターが常にIndependent Contractorに属することになるわけではなく¹⁰、また、運送人による指揮監督として、一等航海士による本船荷役の一時的な指揮又は監督では不十分と考えられる。

よれば “Independent Contractor” に該当する者は、条約や法律を根拠に運送人の責任の減免を援用することはできないが、船荷証券のヒマラヤ条項を根拠として責任の減免を受けられるのかという議論が生ずる。参考までに、BIMCO Himalaya Clause を記す。

(a) -1¹¹

It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the carrier (including every independent contractor from time to time employed by the carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Shipper, Consignee or Owner of the goods or to any holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the carrier

四、船荷証券のヒマラヤ条項の有効性及び適用

1. Hague-Visby 条約や国際海上物品運送法に

- 6 落合誠一「国際海上物品運送法の改正」海法会誌復刊22号71頁、戸田＝中村「注解国際海上物品運送法」435頁
- 7 落合 同71頁
- 8 戸田＝西島「保険法・海商法」青林書院204頁
- 9 落合誠一「運送責任の基礎理論」40頁以下、「補助者の行為による運送人の責任の再構成」海法会誌復刊22号12-13頁、「国際海上物品運送法の改正」海法会誌復刊36号70-72頁
- 10 郷原資亮 「所謂ステベ業者或いは港湾荷役業者と独立の契約者 (Independent Contractor) の概念について」海事法研究会誌No.116-38頁
- 11 (概要和訳) 以下のことが明示的に合意される。運送人の使用する者又は代理人 (運送人に使用される独立の契約者を含む) は、荷送人、荷受人、荷主、船荷証券の所持人に対し、その使用される過程で又はこれに関連して行動していた際における直接又は間接の行為又は過失に起因するいかなる損害、損失、遅延について一切の責任を負わない。上記の規定を損うことなく、運送人に認められるすべての免責及び防御は、上記のとおり行動するような運送人の使用する者や代理人にも適用される。上記の規定の目的のために、運送人は (独立の契約者を含む) その使用する者や代理人の代理人又は受託者として行動するものとして扱われ、これらの者は船荷証券により表象される契約の当事者とみなされる。

is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Bill of Lading.

(a) -2¹²

The terms of this Bill of Lading constitute the contract of carriage, which is between the shipper and the owner or demise charterer of the ship designated to carry the goods. It is understood and agreed that, other than said shipowner or demise charterer, no person, firm or corporation or other legal entity whatsoever (including the master, officers and crew of the vessel and all agents and independent contractors) is, or shall be deemed to be, liable with respect to the goods as carrier, bailee or otherwise howsoever in contract or in tort. If however, it shall be adjudged that any other than said shipowner or demise charterer is carrier or bailee of the goods or under any responsibility with respect thereto, all limitations of and exonerations from liability provided by law or by the terms hereof shall be available to such other.

(b)¹³

"All limitations of liability and other provisions herein contained shall inure not only to the benefit of the Carrier, his agents, vessels, employees and other representatives but also to the benefit

of any independent contractor performing services to the goods."

2. 日本法の立場

我国では、法により第三者のためにする契約（民法537条）が認められていることから、船荷証券の裏面に規定されるヒマラヤ条項の有効性を承認する立場が有力と思われる。ステベドアやターミナル・オペレーター等は、仮に国際海上物品運送法の「運送人の使用する者」に該当しないと認められる場合であっても、船荷証券のヒマラヤ条項に基づいて、運送人が主張できる責任の減免事由を自己のために援用することができるから、ヒマラヤ条項を存置する意味があると解説されている¹⁴。

ヒマラヤ条項の適用を主要な争点とした本邦の公刊された裁判例はみあたらないが、横浜地方裁判所平成18年1月24日判決（未公刊）は、ステベドアについて国際海上物品運送法による責任の減免を否定したが、船荷証券上のヒマラヤ条項を根拠とする運送人の出訴期限の援用を認めた。

五、その他

1. 米国における複合運送輸送

米国では、しばしば複合運送通し船荷証券のヒマラヤ条項が陸上運送人に適用されるかどうか争われている¹⁵。米国の裁判例は、ヒマラヤ条項を含む船荷証券の条項が陸上運送への適用を言及していない場合には、船荷証券の関係条項の適用を陸上運送

12 (概要和訳) この船荷証券における条件は、貨物の運送についての荷送人と船主又は裸用船者との運送契約を構成する。船主又は裸用船者を除く（本船の船長、乗組員、代理人、独立の契約者を含む）いかなる者も、当該貨物に関し、運送人、受託者又はその他の者として契約又は不法行為の責任を負わないものとする。船主又は裸用船者以外の者が貨物の運送人又は受託者であると判断され、あるいは貨物に対し責任があると判断される場合、法律及び船荷証券条項による全ての責任制限及び免責は、その者にも適用される。

13 (概要和訳) 全ての責任の制限及びその他の規定は、運送人、その代理人、本船、被用者及び他の代表者のみならず、当該貨物のサービスを行う独立契約者のためにも適用される。

14 戸田＝中村 注解436頁、戸田＝西島 前掲204頁

15 ヒマラヤ条項に関する米国判例については、岡部博記「国際複合運送の法律」海運2001年9月号109-111頁、及び安藤誠二氏のweb-Site (<http://www7a.biglobe.ne.jp/~ando/>) を参照。

人に拡張することを否定する傾向にある。また、陸上区間に別個の積荷証券が発行されている場合には、陸上区間は州際鉄道運送業者の厳格責任と損失全額賠償を定める州際通商法（1987）の Carmak 修正（1906）が適用され、ヒマラヤ条項の適用が否定される¹⁶。

陸上区間に別個の積荷証券が発行されていない場合はどうか。2004年、米国連邦最高裁判所は、一般海事法において責任制度を統一することの重要性等を強調して、船荷証券のヒマラヤ条項に基づき陸上の下請運送人が海上運送人に認められた責任制限を援用することを認める判断を示した¹⁷。この事件の控訴審はヒマラヤ条項の適用を認めた第一審の判決を覆したが、連邦最高裁判所は、第一審と同様、内陸鉄道会社がヒマラヤ条項を根拠として海上運送人に認められる責任制限の援用を認めた。しかし、この判決後も同種の複合運送通し船荷証券による COGSA の陸上区間への拡張適用と Carmak 修正の適用の優劣について、下級審の判断は分かれているようである¹⁸。

2. 英国

The “Eurymedon” [1974] 1 Lloyd’s Rep. 534 事件では、1年間の出訴期限の援用をステベドアに認めるか否かについて争われた。裁判所は、ヒマラヤ条項を有効とし、ステベドアは船荷証券上の免責条項を荷送人又は荷受人に主張できるとしたが、privity of contract の点で批判もある。

Charterers’ B/L の専属的裁判管轄合意を船主がヒマラヤ条項を根拠に援用できるか否かが争われた the “Mahkutai” [1996] Lloyd’s Rep. vol 2-2 において、枢密院司法委員会は

船主の主張を認めなかった。裁判管轄合意は当事者の訴権に関わる問題であり、そもそもヒマラヤ条項が適用される場面ではないとも言える。

積付不良を原因とする貨物の損害について船主の責任が争われた “Starsin” 事件¹⁹において、英国貴族院（House of Lords）は、問題となった船荷証券裏面のヒマラヤ条項を援用して免責を求める船主の主張を認めなかった。このケースは、定期傭船者の積地における代理店が as agent として船荷証券を発行したが、後に積付不良を原因とする貨物損害が発生し、荷主側が船主に損害賠償を求めた事案である（定期傭船者は倒産）。問題の船荷証券が Charterers’ B/L であるか否か、また船主は “no servant or agent of the carrier… shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever” とのヒマラヤ条項に基づき免責を享受できるかが争われた。貴族院は、ヒマラヤ条項の援用は条約によって運送人に与えられる責任減免の範囲を超えない限りにおいて認められるところ、運送人が「積付不良」を原因とする貨物損害について免責を受けられない以上、船主もヒマラヤ条項を根拠に当該責任を免れることができないと判断した。もっとも、事案の如何によってはヒマラヤ条項が有効に機能する余地があることを示唆しており、ステベドアによるヒマラヤ条項の援用を一般的に否定したものではない。

英国では、「受益者」としての第三者が契約で明示されるなど、Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 の要求を満たす場合、当該第三者は同法により利益享受や責任減

16 Swift Textiles, Inc. v. Watkins Motor Lines, Inc 1986 等。

17 Norfolk Southern Railway vs. James N. Kirby, Nov 9, 2004

18 Sompo Japan Insurance Co. of America v. Union Pacific Railroad Co., Jul 10, 2006（条項の適用を否定）、Altadis USA Inc v. Sea Star Line, Aug 7, 2006（条項の適用を肯定）。参考 Regal-Beloit Corp v. Kawasaki Kisen, (opinion) Feb 4, 2009。

19 Homburg Houtimport v Agrosin Private Ltd and Ors, House of Lords, 13 March 2003, LMLN611

免を受けられ (s. 1 (1) (6))、privity of contractの懸念から解放される。なお、1999 Actは、contract for the carriage of goods by seaには適用されないが、exclusionやlimitation of liabilityは除外されており (s. 6 (5))、Act 1999の要件を満たす場合にはprivity of contractによらずにHimalaya clauseの利益を

享受できる。

六、英米法における privity of contract 及びヒマラヤ条項の取扱に関する詳細については別の機会に検討したい。

