

ロッテルダムルールのフォワーダー業界へのインパクト

—カナダフォワーダー協会の苦渋の決断から窺えるもの—

The Impact of the Rotterdam Rules on the Forwarding Industry

— The Canadian International Freight Forwarders Association seems
to be forced to make no alternative choice —



古田伸一：日本貿易学会・国際商取引学会 会員

略 歴

1960年九州大学法学部卒、元 米国日本通運NY本社執行役員。
元 流通経済大学法学部講師。

〔要約〕 海事法基準で内陸の複合運送契約区間も律するロッテルダムルールでフォワーダーが被る苦難に、カナダのフォワーダー協会が如何に対処しようとするかの同ルールの解釈及び業務運用の考え方と運輸当局等への理解の要請は、我国においても参考になる。

1. はじめに

2008年12月11日に国連総会で条約承認された「ロッテルダム・ルールズ」¹（全部又は一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国際連合条約：United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 以下、RRと略記）は、仮に発効すれば、運送契約の船積港・荷揚港が互いに異なった国にあり、かつ内陸の発・着地も含め、その一つでもが締約国にあれば、その運送契約の海上以外の全複合運送区間にも海事法基本のRRが国内法を無視して強行適用されるので（1条1項、5条.1項、6条、7条）、仮に我国が加盟すれば言うに及ばず、加盟し

ていなくてもその影響は国内運送区間においても、もろに受けることになる。運送人の責任制限額は875SDR/package、3SDR/kgであり我国現行法のそれぞれ31%増、50%増である（RR59条）。

他方、このようなRRの本則に対して80条は数量契約（Volume Contract）による義務・責任の減免特約を認めている。即ち、運送人の義務・責任については、堪貨注意義務を除く堪航注意義務と認識ある無謀行為ないし不作為による損害の責任制限額の利益享受以外は数量契約での減免特約を許している（4項）。これは、荷送人の保険によるカバーコスト増を十分に賄える運賃の低減約定であれば、船社貨物の殆どは数量契約による運送契約貨物となるのは必定であり、これがRRの実質的

な本則となろう。

一方、数量契約に馴染む貨物量がない中小荷主は混載を扱うNVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier：利用海上運送人）ないしフォワーダー（Freight Forwarder：運送取扱業者）と運送契約をすることになり、それらの契約運送人は、船社から運送人の義務・責任を、減免した条件で調達する船腹と、荷主に対して負うRR本則による義務・責任の差を賠償保険でカバーすることになる。

また、これらフォワーダーが、運送人の船積港ないし荷揚港での海事履行当事者（1条7・6項）であれば、4条1項は海事履行当事者にRR本則での運送人の防御と責任制限の自動受益を保障しているが、数量契約での運送人の義務・責任の減免はそれら履行当事者がその数量契約に加盟していなければ及ばない（80条5項）。

RR本則では、4条1項を超える減免の受益を認めるヒマラヤ条項²は許されないので（79条1項）、海事履行当事者は保険代位求償等で狙い撃ちされることになる。更に、内陸運送区間の非海事履行当事者である場合には4条1項の保障から除外されているので、一層狙い撃ちされることになる。

仮に、数量契約による運送契約条項にCircular Indemnity Clause³（循環保障条項）があっても、同条項は運送契約による免責を對抗できない第三者からの請求にも運送人が備えるものであり、荷送人に、運送人の履行補助者等へも損害賠償請求を荷送人を含む利害関係者がしないことを保障させ、運送人が

それら履行当事者等から求償を受けた場合には荷送人が運送人にそれを補填することを約定させるものであるが、それら狙い撃ちされた履行当事者等からの不真正連帯債務者である運送人への求償は、不当利得返還請求であるが、我国では運送人の責任額が運送契約で一定の限度額となっていて、求償者にはそれを対抗できない⁴。従って、運送人が運送契約での責任限度額による責任額を超える求償債務を課せられても、その超える求償分は上記の循環保障条項で荷送人から保障されていることになると解される。

履行当事者がその管理下で起こした事故の殆どの過失は履行当事者側にあるのが一般であるから、その履行当事者に訴求する荷主利害関係者は上記条項での荷送人の負担もしくはそれへの填補を考慮しても、請求者には当該履行当事者を訴求する利益が大きいことになる。従って、履行当事者は、運送人が軽減されていると同一の義務・責任をヒマラヤ条項で受益できない限り、狙い撃ちを免れ得ないことになる。

以上述べただけでもフォワーダー業界へのインパクトは相当なものであるが⁵、次に紹介するカナダ国際フォワーダー協会（CIFFA）はUNCITRAL（国連商取引法委員会：United Nations Commission on International Trade Law）WG.Ⅲ（運送法作業部会）での本件条約草案審議のカナダ代表の一員であり、次項で触れる同国の運輸当局に条約署名を具申した苦渋の決断は、それら業界がどのようにRRに対応しようとしているかの参考になろうと思われる。

2. CIFFA の運輸当局宛の RR 署名方具申書

CIFFAはFIATA（国際輸送代理店業者連盟：CIFFA等各国のフォワーダー協会の多くはその会員）と共に、RRが海事法基準を運送契約の内陸等の区間にも国内法の強行規定すら無視して強行適用されることに反対してきたが⁶、米国が加盟すればカナダは東西のゲートウェイを共にしていることから、カナダも加盟しておかなければ数量契約での運送人の義務・責任の減免やCircular Indemnity Clauseの活用ができず決定的な差を被ることになることから、CIFFAはカナダ運輸当局に2009年3月21日、米国が署名・批准をすればカナダもするように具申書を提出した⁷。

以下本項「2」で、この具申書によりCIFFAが意図していたと解されるRRへの対処を検討する。この具申書（CIFFA Submission to Transport Canada – Commentary on the Rotterdam Rules – March 21, 2009）は、Introduction and Background / A Fundamental Change in Liability Regime / Freedom of Contract / Conclusion の4項目10頁に及んでいる。紙幅の関係上、これら各項目毎に所要部分を要約し、筆者のコメントを付記する。

2-1 Introduction and Background(1～2頁)

- ① 1頁第一文章段落：カナダのフレイト・フォワーディング産業に重大な衝撃となろうと思われる規定のみに限って申し上げます。
- ② 1頁第二文章段落：1924年のヘグ・ルール（以下、HRと略記。）の時代からは、物流と国際取引の本質が劇的に変化してきてい

る。コンテナ化と複合運送の出現による海運業大変革の革命だけでなく、ここ30年来の運送人と位置づけられる者の変化である。運送人は船社のみならずNVOCCも契約運送人としてフレイト・フォワーダーも契約運送人になることがあり、そしてこれら三者も複合運送などでは荷送人となることもある。

[コメントA]：たとえば、フレイト・フォワーダー Aが甲国の内陸で荷送人Bから運送品を受取り、内陸国である乙国の荷受人Cまでの国際海上運送区間を含む運送契約をBと締結し、運送証券をBに交付した。Aは内陸運送人Dに甲国に隣接の丙国の港のAの代理店Eまでの運送を委託し、同代理店は船社への荷渡に必要な作業を行い船社Fと乙国の隣接国丁国の港のAの代理店Gまでのport to portの運送契約をAの代理人として締結した。船社Fから運送品を港で受取った丙国のGは内陸運送人Hに隣国乙国の荷受人Cまでの運送を委託した。

この場合、海上運送は国を異にする丙国・丁国の港間の国際海上運送であるから、甲・乙・丙・丁の履行地の一つでもが締約国であれば、A・B間の運送契約にはRRが強行適用される（5条）。RRでは、D・CはAの非海事履行当事者（1条6項、但し7項には非該当）、E・F・GはAの海事履行当事者（1条6・7項）となり、契約運送人であるフレイト・フォワーダー AはNVOCCでもある。

また、その履行のためのAのDやFとの運送契約では、Aはそれら運送人D・Fとの運送契約の荷送人であることにもなる。

- ③ 1頁第三文章段落：今日の国際交易の実

態は、バルク貨物や複合運送の大荷主による貨物以外では、輸出入の殆どのものは、これらの契約運送人による扱いである。年間なされる運送契約の数は、コンテナでの運送では、それらNVOCCやフォワーダーにより発行されるものが船社によるものより遥かに凌駕している。船社はFCL（Full Container Load Cargo：1荷主貨物のみで充たされたコンテナ）で受けるのでコンテナ数に拘らず運送契約は1件であるが、それらの契約運送人ではLCL（Less-than Container Load Cargo：夫々がコンテナに満たない混載貨物）の運送契約が10件前後はあり、例えば、船社のコンテナ10個で1件のマスターB/Lには、それらの契約運送人による100件前後の運送契約があることになり、それにより殆どのdoor-to-door運送が行われている。

[コメントB]：船社のバルク貨物やコンテナ貨物が如何に数量契約の対象になり易いかということと、フォワーダー等の荷主との運送契約では少量荷毎のdoor-to-door運送契約であり、船社のコンテナ貨物のマスターB/L一件の中にはフォワーダー等の100件前後の荷送人との混載貨物があり、数量契約に依存することを認める80条2・5項の厳しい手続きでは、専らそれは船社でしか可能でない実態を指摘している。

④ 2頁第一文章段落：複合運送条約⁸がないことから、国際フォワーダー業界はFIATAを通じて、UNCAD/ICC規則⁹を組み込んだ複合運送B/Lを1992年以来用いている。この規則の前提はネットワーク責任であり、その基本はハーグ・ウィスビー・ルール（以下、

HVRと略記。）であるが、損害がローカライズされれば、その区間に適用されている国際条約又は国内法の強行規定による。仮にRRが批准されれば、運送条件は劇的に変わることになる。

[コメントC]：たとえば、UNCAD/ICC規則では損害の発生がその様な国際条約又は国内法の適用運送区間に特定されなければ、HVR基準の責任制限額（HVR-4条5項）がその複合運送契約の全運送契約区間に適用される（同規則6条）が、RRでは次の2-2-①で指摘されているように、包基準では33%増、重量基準では50%増となる（59条）。また、運送人に対する訴の提起期間は9カ月であるが（同規則10条）、RRでは2年である。

2-2 A Fundamental Change in Liability Regime（2～5頁）

① 2頁第一文章段落：RRと、現在のHVR及びそれを複合で外したUNCTAD/ICCルールとの、二者間の相異の全てには触れないが、RRの下での責任の問題と数量契約、そしてそのフォワーダー産業における衝撃に限り言及する。新条約の下では、既存の国際条約と抵触しない限り、もはやネットワーク責任体制はなく統一体制である。新責任限度額は、現在の tackle-to-tackle の666SDR（カナダ\$1,200：US\$と大差はない）／pac. 2SDR（カナダ\$3.7）／kgに比して、875SDR（カナダ\$1,620）／pac. 3SDR（カナダ\$5.5）／kgでdoor-to-doorの適用となる。

海上区間の責任限度額の増加はそれぞれ33%、50%プラスとなるし、陸上区間につい

ては米国やカナダでは条約による規制はないので、運送人のこの責任の増加は天文学的である。現在、ネットワーク責任制度の下では、道路運送の州法での規制ではPac.に関係なくカナダ\$4.41 / kgである。

新条約の下で、道路運送中に1,000pac. 10,000kg 内蔵のコンテナが紛失すれば、現行の州法でのハイウェイ運送の責任限度額はカナダ\$44,100であるが、新条約では国内法は認められないので運送人の責任限度額はカナダ\$1,620,000となる。実に36.7倍である。この例においては、契約運送人とその責任保険は、カナダ\$1.6百万と事故を起したトラック業者からの回収可能額との差が必要となることになる。言うまでもなく、新条約は、荷送人、運送人、履行当事者と保険者の両者間の現在の力関係を劇的に変えることになる。

[コメントD]：我国の法制では道路運送貨物に責任制限額の法定はなく、国際海上物品運送法15条3項は、船積前及び荷揚げ後の事実により生じた運送人の責任については、当事者の契約自由に委ねている。しかしRRの適用となれば、運送契約の全区間に強行適用されるので、LCL等の荷送人の混載貨物を専らとするフォワーダーは、荷送人との運送契約ではLCLでの運送品包数が単位になるので、上記CIFFAの設例コンテナ1個中の混載貨物1,000pac. 10,000kgであれば、荷送人との数量契約に馴染まないフォワーダーのRRの59条による責任限度額は、積荷単位基準で875,000SDR（1億279万円as of 2012.1.3）、重量単位で30,000SDR（352万円）であるから、前者の限度額となる。

ところで船社との運送契約の荷送人であるフォワーダーは、コンテナ単位で責任限度額一単位とする運送契約を強いられるのが一般であるから、貨物損害が船社の責任期間であっても、重量単位での30,000SDR（352万円）の限度でしか船社に責任を問えない。しかも、それら船社との運送契約が数量契約で船社の義務・責任を減免したRRの実質的原則で締結されていれば、船社に問える額は更になくなるし、船社との数量契約にはCircular Indemnity Clauseが約定されるのは必定であろうから、貨物損害に仮に船社の履行補助者が加功しておりその者に数量契約での減免が及ばない場合であっても（80条5項）、荷送人であるフォワーダーはその減免を超える損害賠償請求をその補助者に対して行わない義務を課せられていることになる。

CIFFA設例の事故を起こしたトラック業者に弁済能力がない場合にも備え、荷送人とRR本則での運送契約となるフォワーダーは、巨額の賠償保険を付保しておかなければならないことになる。

② 3頁第一文章段落：RRでのもう一つの新たな特徴は、運送人の遅延責任である。現行の条約では遅延に関する規定はなく、法廷地の法が引渡日合意の証拠、遅延が直接もたらす経済的損失の証拠、不条理な遅延の証拠、等々を要求することになる。新条約の下では、引渡が単純に「合意された時以内に」なされていないければ、遅延の責任は遅延物品の運賃の2.5倍と法定されている。これは新たな分野であり、運賃を払わずに小額訴訟を頻発させることになる。そこには最善の努力を

しても避け得ない数多の現実があるにかかわらず、それが免責を証明する事由になっておらず、17条1項では、請求者は遅延に起因する経済的損失があったことを証明する必要がなく、遅延があったこととそれが運送人に責任期間のものであることの証明を要するのみである。常識は、引渡日の合意に拘らず、金銭的又は経済的損失の証明がないところに請求権はないと示している。契約の極めて窮屈な解釈では、合意された引渡日に遅れると自動的に違反と解釈されて規定された違約金を課せられることになる。損失・損害・遅延の請求においては、立証責任が運送人にあることになっているが、立証責任は遅延によると申し立てられている損害も同じく、遅延での事実上の推定ではなく荷主の立証責任であるべきである。

ハンプルク・ルール（以下HBRと略記。）とRRの間には、文言に微妙な差があり、HBRは“resulting from”を要件としているが、RRは、17条1項で遅延は請求者が運送人の責任期間に生じたと立証したときは有責とし、21条で遅延は契約で定められた合意時以内に到達地で引渡されないときに生じると規定している。

③ 4頁第一文章段落：RRでは、遅延があれば損失の有無に拘らず、運送人は単純に有責であると読める。UNCITRAL WG.Ⅲの2007年4月の19会期報告書 para.181 (b) は遅延損害の運送人責任については強い支持があったと記されているが、その内容の記録は見当たらない。条約の起草者の不注意な手落ちであろう。

④ 4頁第二文章段落：運送人が引渡の時にについて運送契約で荷送人と合意するであろうなどとはありそうもないことである。然らば法廷は、運送人の到着予定時刻広告又は船腹確認書ないし到達通知に記載の同予定時刻を到達時刻の合意と解釈するのであろうか。新条約には、「合意された時以内」が如何に契約で合意されるべきかを正確に指示している明確な規定がなく、明示的に合意されていなければ遅延の責任はないというのであろうか。21条はHVRの7条の遅延の規定と比べると漠としたものである。少なくとも、そのような少額事件の頻発に管轄裁判所はどうなるのであろうか。小額の連邦法廷の増設が必要ともなろう。

⑤ 5頁第一文章段落：RRの遅延に関する規定は、条約に運賃支払いとの相殺や留保を禁じる規定がないので、貨物が遅延したら、荷送人ないし荷受人に運賃支払いを単純に拒否するチャンスを与えているように思われる。現実には、その反対に42条は、契約明細に運賃前払の記載があれば、支払いがされていなくても、運送人が引渡を留保することを禁じている。殆どの遅延は運送人の統御できない事由で起こるものであり、条約の規定は甚だ公正でない。運送人は遅延損害を最小限に留めるよう最良の措置を講じたり努力しても、結局は遅延の責任を問われその措置費用や支払を受けられなくなった運賃は責任保険でもカバーされないので、最良の運送措置は望むべくもないことになる。

[コメントE]：2-2-②から⑤まで長々と遅延に関する規定の矛盾を指摘しているが、要は

運送契約ないし約款で「遅延は個別且つ明示の特約がある場合にのみ生じる」旨を定めていれば、その場合以外には生じないことになる。もっともその場合でも責任の判断等には摂取国内法での説明が必要であり、このほかにもCIFAは、(1) RRはコモンローと市民法双方の原則を移入しており異なった法慣習の下での適用に混乱と矛盾を惹き起しかねないこと、(2) RRは適用範囲を運送関係の証拠書類、倉庫保管、その他沿岸での行為等にも拡張しており、それらの分野での国内法との調整がされていないのでそれらとの潜在的な衝突となることも認識している¹⁰。

この遅延の件は、小額訴訟の非効率な膨大な頻発で裁判所の負担となることから、ここではこれについてのみ当局に対して強調しているが、上記指摘の問題も含め、摂取国内法での適切な対応を要請する趣旨に他ならない。

2-3 Freedom of Contract (6～8頁)

① 6頁第一文章段落：新条約の責任制度が運送人には呑み下し難いと感じるときは、RRは数量契約の仕組を通じてその責任を排除できることを定めている。数量契約はRRの高責任に伴う高コストに対する、荷主の求償権放棄ないし制限の貨物保険でのカバーを前提とする経済計算での低コスト・低責任に伴う特約である。即ち、代位権なしの高保険料と低運賃 対 高運賃と代位権ありの通常保険料との経済計算比較である。貨物保険が容易に入手できないか保険料がものすごく高い場合には、荷主は高い運賃率で条約の責任

制度で保護されよりほかにないので、運送人が条約で規定されている範囲で物品の保険者になっていることになる。

② 7頁第一文章段落：最初に述べたように、フォワーダーは実荷送人 (Beneficial Shipper) に対しての圧倒的ウエイトを占める契約運送人である。即ち、中小荷主の圧倒的多数は、NVOCCや船社とよりもフォワーダーと運送契約を締結する。そしてフォワーダーは運送人であるNVOCCや船社に対しては荷送人であり、NVOCCは船社に対しては荷送人になる。故に、数量契約は、(1)「船社」と「NVOCC、フォワーダーないし実荷送人」との間、又は(2)「NVOCC」と「フォワーダーないし実荷送人」との間、又は(3)「フォワーダー」と「実荷送人」との間、に適用できる。

③ 7頁第二文章段落

このように、運送人の連鎖と最終的に荷送人間の数量契約のチェーンがあることになる。船社はNVOCCと数量契約をし、NVOCCはフォワーダーと、そしてフォワーダーは荷送人と数量契約をしていることになる。

20条での連帯債務としての責任に海事履行当事者がさらされていることで、この数量契

<数量契約での組合せ>

CARRIER：運送人	SHIPPER：荷送人
Ocean Carrier	NVOCC
Ocean Carrier	Freight Forwarder
Ocean Carrier	Beneficial Shipper
NVOCC	Freight Forwarder
NVOCC	Beneficial Shipper
Freight Forwarder	Beneficial Shipper

約のチェーンは数量契約に循環免責保障条項（circular indemnity clauses）の承継を必然的に伴うことになる。NVOCCとの数量契約で船社を無責とした特約をする船社は、実荷送人ないし第三者から船社に対してなされた如何なる請求からも船社を防御し及び補償することをそのNVOCCに要求することになり、フォワーダーと数量契約をするそのNVOCCはまた同様な要求をすることになる。即ちそのフォワーダーは荷送人との数量契約を同じ流れですることになる。その結果、貨物利害者からなされた如何なる請求も最終的には荷送人本人に戻されることになる。循環免責保障条項なしには数量契約はこの条約からの逸脱条項が無意味となるのであり、それは「(a)：履行当事者の如何なる者も荷送人又は数量契約とは第三者である貨物利害関係者から訴追され得る」からです。勿論、荷送人と数量契約をするフォワーダーは代位求償なしの貨物保険を締結できるので彼の荷主と履行補助者双方とも守られることになる。

選択的に、フォワーダーは常に荷送人と現在の責任体系であるUNCTAD / ICC規則の適用を合意することができ、それには現行のFIATAのFBL¹¹の条件に基づいている。「(b)しかし、新条約が適用されれば、どのような責任体系になってしまうのか又荷送人とはその規則どおりにならないのかは憶断することができず、後続の運送人には価値がないものとして使われて行かないであろう。」

[コメントF]：上記 (a) でCIFFAは「履行当事者の如何なる者も荷送人又は数量契約とは第三者である貨物利害関係者から訴追さ

れ得る」と述べているが、カナダがRRに加盟した場合にはカナダで海事履行当事者業務に従事すれば、19条1項の海事履行当事者であり、19条1項の柱書は、「海事履行当事者は、次の場合には、本条約の下で運送人に課せられた義務と責任を負い（is subject to the obligations and liabilities imposed on carrier under this Convention）及び本条約で規定された運送人の防御と責任制限の権利がある：」であるから、数量契約の80条4項で本条約の下での運送人の責任が増・減・免されている場合でも、この柱書前段によりその義務・責任が19条海事履行当事者に擬制（subject to）されることになり、80条5項での第三者としての数量契約に拘束される要件とは関係なく運送人の責任の増・減・免がその海事履行当事者にも適用されると筆者は解している。そしてその結果、責任がRRの本則よりも重くなる場合でも、上記柱書後段で本則の限度に保護されると筆者は解している。

これは条文の文言からも当然の帰結であるから、CIFFAも承知のことと思われるが、履行当事者の保護には「循環免責保障条項」が不可欠であることを強調するために、あえてそのことには触れなかったものと思われる。

上記 (b) での指摘については、CIFFAは後の2-4②で、12条1項でdoor to doorが海事ルールでのユニフォーム責任とされているのは、12条3項で運送人と荷送人が運送契約でRRの下での運送人の責任期間を「最初の船積開始（initial loading）より前から且つ最後

の船舶からの荷卸（final unloading）完了後」に定めることが許されるのに、当事者がその約定をしなかった場合のデフォルト・ルールであると解している¹²。

そうであれば、運送契約で特約したRRの下での運送人の責任期間の前後の複合運送契約区間にはFBLの条件に基づくことが可能であるが、12条3項の「initial loading / final unloading」の解釈に関してそれがトラック等をも指すかにWG.Ⅲで争いが残ったままであったから¹³、(b)での指摘は、法廷地により定かでないことになるという問題を残していることを指している。

④ 8頁第一文章段落：最終的に、RRの下での新たな責任制度は保険の問題に帰する。運送人の責任制限額が増えてもあるいは責任期間がtackle-to-tackle から door-to-door になっても、貨物保険を購入する荷送人は概して物品価額の110%でdoor-to-doorの付保をする。問題は、貨物保険者が、数量契約による逸脱や全ての如何なる全RRによるものを填補できるかである。それは、どのような種類の数量契約が商業的に行われるか及びどの程度の逸脱が行われるか、そしてそれが保険料に如何に反映するか結局は帰結する。良かれ悪しかれ、力学が変わることになるという一事だけは確かである。

2-4 Conclusion (8～10頁)

① 8頁第二文章段落：CIFFAは、米国上院に提出された1998年U.S. COGSA法案¹⁴がカナダ国民の通商への片務的な適用や船社とフォワーダー及びNVOCC間に不公平な適用

をもたらすものであるとして強く反対した。同法案は、ユニフォーム責任のdoor-to-doorであったが、その強行規定からの義務・責任の逸脱特約を認めるサービス・コントラクトは米国内・外においてフォワーダーやNVOCCには許されていなかった。更に、運送人のagentとして行為するフォワーダーは本人である運送人と同一の責任に服するものとされていた。

幸いにしてCIFFAのぶち壊しにより法案は上院にペンディングとなってしまったが、その提案の中心人物は本条約に至るCMIそしてUNCITRALの草案作成に携わり、その両者の最初の草案には、CIFFAがU.S. COGSA法案に反対したのと同じ概念¹⁵が再びある。

[コメントG]：前段での指摘は、米国のOcean Shipping Act of 1998 (OSRA)¹⁶のことであり、同法では船社にサービス・コントラクトを許しているが (Sec.3- (19) , (16))、OSRA自体では反トラスト法の適用除外を認めているに過ぎず、現行COGSAの強行規定に反して運送人の義務・責任からの逸脱特約を許しているものではない。ところで米国のNew COGSA法案はOSRAで許されるサービス・コントラクトに。COGSA法案の運送人の義務・責任の強行規定に拘らずそれを減免する特約を許すものである。

なお、その後2005.1.9発効のFMC規則では、NVOCCも荷主とのサービス・コントラクトが許されることになった。米国のCOGSA法案は運送人を契約運送人と定義しており、この時点からは同法案でも契約運送人となる

NVOCCないしフォワーダーがNVOCCである場合にもサービス・コントラクトが許されることになる。しかし、それらNVOCCが他のNVOCCを荷主としてそれをするとは認められていない¹⁷。

② 9頁 第一文章段落：カナダ海法会やカナダ運輸当局のおかげで、CIFFAが最初の草案で深刻な懸念があった二つが、UNCITRAL WG.Ⅲの最終草案では、履行当事者は運送人と同視される本人ではなく運送人と連帯責任とされるべきでないこと、数量契約は運送人のカテゴリーが船社かNVOCCか複合運送人かあるいはフォワーダーかに拘らず契約運送人であれば等しく差別なく且つ国内法に拘らず適用されねばならないことになった。

そしてRRの最終案で、「(a) 海事履行当事者のみが荷送人に対して連帯責任であり他の履行当事者はそうでないことになっていることを知り安堵しています。」CIFFAはまた、数量契約の文言と定義が契約運送人として構成され船社のみに特定されていないことを知り安堵しています。

CIFFAとFIATAは、ネットワーク責任制度を保つよう戦ってきており、カナダ運輸当局がUNCITRAL WG.Ⅲの10会期（2002.9）にオプションの一つとして国内法を含むこととネットワーク・システムを提案されたことに感謝を表明します。我々も、「(b) door-to-doorがユニフォーム責任に持ち上げられたのはデフォルト制度としてであること」

及び「(c) 契約自由が数量契約による逸脱を当事者間に一方的になされたものでないこ

とを条件としている」のも、妥協の結果であることを認識しなければならない。

[コメントH]：(a) は、フォワーダーは運送人の履行当事者となる場合が多いが、第一次草案（2002.1.8のA/CN.9/WG.Ⅲ/WR.21）以降、「履行当事者は、本草案の下で運送人に課された義務と責任に従い（is subject to）、本草案により規定された運送人の権利と免責の資格がある（第一次草案6.3.1 (a)）。」となっており、全ての履行当事者に運送人の義務・責任が擬制（is subject to）される結果、履行当事者は運送契約の当事者でないので荷送人に対する責任は本来、不法行為責任に過ぎないところ、債務不履行責任が擬制され、無過失の立証責任を負わされていた。しかし、第三次草案（2005.9.8 WP.56）からは運送人の義務・責任が擬制（is subject to）されるのはその海事履行当事者としての履行が締約国絡みの海事履行当事者のみとなり、RRでも運送人の義務・責任が擬制され無過失の立証責任が課されるのは履行が締約国絡みの海事履行当事者に限られ（19条1項）、その海事履行当事者のみが荷送人への債務不履行に運送人と連帯責任となる（20条）。

CIFFAはカナダが締約国になった場合の国内での履行当事者について述べているが、非締約国で履行する海事履行当事者にはRRの4条1項が適用され、RR本則での運送人の防御と責任制限の自動享受が保障される。その海事履行当事者の荷送人等に対する責任は不法行為責任であるから、過失の立証責任は請求者が負担する。しかしながら、運送契約が数量契約により運送人の責任が減免され

ている場合には、「1.はじめに」で記したようにCircular Indemnity Clauseがある場合でも、履行当事者のみが損害賠償請求で狙い撃ちされることになる。

なお、RRの4条1項は非海事履行当事者を除外しており、このことは運送契約にヒマラヤ条項を設け非海事履行当事者にそれを享受することをRRが禁じるものではないとの見解が一般の様であるが、筆者は、RRの本則では79条2項に抵触してその様な運送契約の約定は無効であろうと強く懸念している¹⁸。

(b) は、先に「コメントF」の(b)で触れているように、12条1項により運送人の発地での物品受取から着地での物品引渡までが運送人の責任期間となりユニフォーム・ルールとしてRRの海事法基準が運送契約のその責任期間の全部を通じて全複合運送区間にも強行適用されるのは、12条3項に従い運送契約の当事者がRRの下での運送人の責任期間を最初の船積開始の直前から最後の船舶からの荷卸完了後の時点に特約しなかった場合のデフォルト・ルールであるとするCIFAの見解である。12条3項でその様な運送契約をすれば、海上以外の運送契約区間にはFBL等でのネットワーク・ライアビリテイが用いられることになる。しかし、12条3項の「initial loading / final unloading」の解釈が曖昧なままであるから、これは、摂取国内法でそれが船舶を指す旨を明らかにしておく必要があるとの当局への要請に他ならない。

(c) は、数量契約が一方的になされないために、最終草案(2008.1.30 A/CN.9/645-Annex)で挿入されたRRの80条2項の「(c)

荷送人が、本条約の下での如何なる逸脱なしに本条約に従った条件で運送契約を締結する機会の通知と機会が与えられており；且つ」は、当該荷送人がその数量契約に拘束される要件の一つとして追加されたもので、これは数量契約への批判に対する主要な妥協の一つである。しかしながら、数量契約は船腹や運送手段の優先提供の約定でもあるから、この(c)号での数量契約によらない運送契約締結の荷送人への保障は、運送人の船腹が数量契約貨物で占められていれば現実性のない規定に過ぎない。その様な船社からはフォワーダーやNVOCCは荷送人のために数量契約でしか船腹を調達するほかはないことになる。従って、フォワーダー等は荷送人とも数量契約での運送契約をするほかはなく、(c)号の規定は妥協レベルのものであることを認識しておかなければ、厳格な適用は船社との実質的な著しい差別となることを言っているものと解される¹⁹。

③ 9頁第二文章段落：契約自由のコンセプトである数量契約による強行規定からの広範な逸脱は、パブリック・ポリシーからの過激な剩離と思われるであろうが、「(a)：既に米国では鉄道やトラック業界では行われており」、次は海運貨物であった。米国における契約自由の主要な提案者は大荷主と大きな海運関係者で米国COGSA法案の条項を事実上指示していた者であり、成功裏にUNCITRALで世界と協働してNew COGSA 2010として米国が採択したいであろう条約を作り上げた。全ての意図と目的は、米国のために成し遂げるのが使命ということである。

RRは、米国が国際条約を国内法に導入するものとして採択するであろう稀な実例の一つとなろう。CIFFAにはこれを逃せばこれからもチャンスはない。カナダと米国はお互いのゲート・ウェイとして海運港を共にしている地理的現実から、米国がRRを採択するならばどうしてカナダが採択を避け得るのか解らない。2009.9のRR署名式典で米国が署名するならば、カナダも批准を前提に署名するようCIFFAは推奨する。

[コメント]：(a) は、米国の州際 of 鉄道運送や道路運送に関する連邦法を修正した Carmack Amendment の鉄道貨物運送についての USC Title 49, 11706 と道路貨物運送についての同14706は、それら運送人に貨物実損害賠償の責任を課す強行法であるが、前者についてはその (c) 項 (3) で、後者についてもその (c) 項で、荷送人の書面ないし電子的記録での宣明又は運送人と荷送人間の合意書面により定められた責任制限額を許しており、実質的にそれが原則となっていることを指摘している²⁰。

なお、オランダのロッテルダム市でのRRの署名式典 (2009.9.11) の1月前に、カナダの著名な海事法学者 William Tetley 教授等やスエーデン、英国の海事法学者6名の署名で表明された見解は²¹、最後の結びで、RRは、運送人や荷主、米国の人達²²、その様な層の影響で、今後真に完全な複合運送条約に育って行くものにはなっていないので、HVRないしHBRに加盟していない米国には部分的な前進ではあろうが、署名も批准もすべきではないと結論している。

そして、同じメンバーとスペインとオーストラリアの海事法学者等の8名の署名で表明された見解は²³、①：RRの殊に数量契約は、多くの国の政府にとってはRRが困難なペテンの問題を引起すことになるが、仮に米国が批准すれば、多くの国は米国との交易上RRを深刻に考えざるを得なくなると指摘している。そして、②：RRが航海上の過失免責の廃止や電子的記録の導入をした助けを借りて、現代の国際運送にもっと好ましい制度として採用されるものを作るように今からでも取り掛かるべきだとしている。

④ 10頁第一文章段落：米国が、独り我が道を行く、のではなく全世界が採択できる新たな複合運送条約の作成に積極的且つ指導的役割を演じていることは称賛に値する。・・・カナダの関係者への協力と助力の謝意。
RRは全ての人には全部が賛成でないとしても、現実可能な最良の妥協ではある。

政府や司法・法制や産業界の目標が、複合運送法で確実性と調和を持てるようになれば、RRはこれらの方面による絶え間ない努力が10年も続くと、少なくともこの条約の改定までにはこの目標は成遂げられていると信じる。

3. インパクトへの対処

CIFFAの具申書から窺えるように、加・米は国土を広範に接しており両国のフォーワダーは両国発着のRR適用貨物を互いに扱うことになるので、RRから受ける影響は我国以上となる。しかし我が国においても、仮に加盟していなくても本稿の最初で述べている

ように、国内の運送区間も含めてその適用を避け得ない事態が生じることになる。

3-1 非海事履行当事者へのヒマラヤ条項

それらへの対処としては、CIFFAの具申書では触れられていないが、4条1項が運送人のRR本則が規定する運送人の防御と責任制限の享受を海事履行当事者に保障しながら非海事履行当事者を除外している点である。

万国海法会のCMI・Q&Aは²⁴、その[A-11]で同項は運送契約の当事者が非海事履行当事者のためにヒマラヤ条項に合意することをRRは拒んでおらず、RRはヒマラヤ条項の法的有効性を含むその様な者の責任の問題を国内法に残しており、且つこの問題は79条の範囲外であると解説している。またS&M解説書²⁵も150頁のpara.5193で同様に解説している。その理由として、4条1項がその受益権者に海事履行当事者を加えながら非海事履行当事者を除外したのは、前者の義務・責任だけはRRが唯一20条で運送人との連帯債務とした規定に求められている²⁶。

そうであるとすれば、RRの本則では4条1項より有利なヒマラヤ条項享受が禁止されている海事履行当事者とは異なり（79条1項）、非海事履行当事者は運送契約に設けられたヒマラヤ条項での受益が、数量契約で減免された運送人の義務責任も、80条5項に拘束されず受益できることになる。

しかしながら筆者は、RR本則が果して非海事履行当事者へのヒマラヤ条項を許しているかには疑念を感じる。4条は、1項と2項で構成されており、運送人サイドと荷送人サイ

ドに双方化されている。その2項では、荷送人の防御を規定するRRの規定の受益が、33条で荷送人と同一の義務・責任が規定されている書類上の荷送人はのみならず、権利・義務・責任が直接規定されていない荷送人の下請や代理人又は使用人も受益権者として規定されている。従って、20条の存在は4条1項からの非海事履行当事者除外の理由にはならないと解される。

そもそも、19条1項に該当しない4条の海事履行当事者の不法行為責任が運送人と不真正連帯債務であることは20条での規定を待つまでもないことであり、荷送人の下請人等の不法行為責任についても同様である。

非海事履行当事者へのヒマラヤ条項が4条1項違反であるとしても、ヒマラヤ条項受益の有無にかかわらず運送人はRRの下での義務・責任を依然として負っており、同条項受益者からの求償への対応に有利とはなっても、荷送人に対して、79条1項が規定する運送人の義務・責任を「直接・間接に排除し又は制限するもの」には該当しない。しかしながら、荷主は非海事履行当事者に対する不法行為責任の追及を制約されることになり、79条2項に該当して無効ではないかとの強い懸念がある²⁷。

HRやHVRは、その強行適用は海上運送のtackle to tackleに限られるが、その3条8項第一文は運送人の責任を減免する特約を無効と規定しても、RRの79条2項のように荷主の義務を「間接に」加重するだけの特約には3条8項第一文は触れていない。従ってRRではこれが新たに加わっていることになる。

カナダの著名な海事法学者William Tetley教授も、「RRはport-to-portの範囲を超えてはヒマラヤ条項の拡張を許さない (do not permit)」と指摘されている²⁸。

ヒマラヤ条項は、履行補助者や下請なしには行えない殊に海陸一貫の複合運送契約に不可欠なものである以上は、仮にRRの本則では無効であっても、運送人は数量契約ではヒマラヤ条項を約定できるが、それが現実には可能なのは、荷送人と数量契約ができる運送人のみに限られることになる。

これに対処するには、非海事履行当事者の権利・義務はRRの規制外であり且つ79条1項の対象でもないから、国内法により保護するのであれば、約定によるものではないから79条2項に抵触しない。例えば、国内法をもって次のような規定を設けるべきであろう。

「RRが適用される運送には、運送人の防御または責任制限を規定するRRの如何なる規定も、またはRRの下で運送人が有する防御または責任制限に関する如何なる約定も、同条約の海事履行を除く履行当事者は、同運送に関する如何なる義務違反や責任にも、それが如何なる請求原因によるとを問わず、自らのために最も有利なものを当然に自己のために援用することができる。」との規定である。

この規定であれば、4条1項でとは異なり、運送人が数量契約でRRの本則でよりもその義務・責任を減免していても、その減免内容が立証できる限りは、狙い撃ちされることがまずは阻止される。そして、仮に我国がRRに加盟しても、同条約解釈の混迷を防ぐことになる。

3-2 12条3項が不明確なまま条約に成文されていること

CIFFAがFIATAと共にネットワーク責任制度の維持を主張してきていること、CIFFAが12条1項による運送契約の全期間を通じてのRRの海事法基準の強行適用は、運送契約当事者が12条3項でRRの下での運送人の責任期間を海上運送期間に限定する特約をしなかった場合のデフォルト・ルールであると述べていることは2-4②及びそれに対する筆者の[コメントH] - (b) で紹介した。またCIFFAも法廷によってはその様に解されるかに不安を持っていることも[コメントF] - (b) で指摘した。

これは12条3項の「最初の積込 (initial loading)」 「最期の荷揚 (final unloading)」 が船舶のそれであるかということであるが、CMI・Q&Aの[B-2]²⁹やS&M解説書のparas.4.008, 5.027, 5.030³⁰もそれが運送手段であれば船舶に限らないとしている。しかしS&M解説書para.5.030がその解釈の根拠としている43条のそれは内陸運送で終わる到達地にも含まれる規定であり、根拠としての引用にはならない。

13条2項ではFIO (Free in and Out: 積込・積付・荷卸が荷主側の手配・費用・危険負担の特約) を認め、それによる事故であれば17条3項 (i) で運送人の過失不存在の代替立証としてるが、それが船舶であるときは、不堪貨・不堪航ないし運送人の船舶側の不備が原因であることが多分 (probably) レベルでも立証され、これを運送人側が反証で覆せなければ運送人は有責となる (17条5項)。換言

すれば、FIOが是認されても、それがトラックや列車等での場合とは異なり、船舶である場合には運送人の責任期間から除外できないということになる。

しかも、運送契約中の国際海上運送区間は、当該運送契約にRRが適用される不可欠の唯一核心的要件でもある。このことから、12条3項の“initial loading / final unloading”は船舶のそれであると筆者は解している。

しかし争いがあるままであることは前注13で指摘されているとおりであり、仮に我国がRRに加盟した場合には摂取国内法で同項の「最初の積込」「最後の荷卸」は船舶のそれである旨を明記して条約適用の混迷を防ぐべきであろう。当事者が望むのであれば、陸上運送には馴染まないRRの海事法基準が强行適用されるよりも、当事者の合意でそれを海上区間のみに限定できることが望ましい。

3-3 海事履行当事者による運送人の防御と責任制限の受益について

仮に我国がRRに加盟すれば、我国で履行する海事履行当事者は19条1項の海事履行当事者（以下、19条海事履行当事者と略記）となり、CIFFA具申書についての筆者の「コメントF」- (a) で記しているように、運送人の義務・責任が数量契約で減免されていれば、19条海事履行当事者の義務・責任も当然にそれになるものと筆者は解している。

CMI・Q&Aの[A-10]³¹は、運送人の義務・責任を減免した数量契約に基づく運送もあり得ることには触れずに、RR本則が規定している防御と責任制限の享受にしか触れていな

い。また、S&M解説書のpara.12.015も³²、数量契約はその直接の当事者のみを拘束するとのみの解説であり、同解説書では数量契約についても365頁から11頁に亘って30項目の解説があるが、19条海事履行当事者に触れる解説は全く見当たらない。

筆者が聴講した2011年11月21・22日の日本海法会等主催の「アジア太平洋地域におけるロッテルダム・ルールズ」の国際シンポジウムでは、22日の第7セッションでの「設例9 海事履行者の責任」には「(3)数量契約によって運送人の責任を追及できないときに、海事履行者の責任を追及することはできるか、それとも海事履行者も数量契約による責任の軽減を当然に享受し得るか。」がワークショップ議題として提示された。

しかしながら、前日21日の第2セッションでRRの「適用範囲と契約の自由」を講演されたMichael Sturleyテキサス大教授（S&M解説書の共著者の一人）が、「数量契約に関する契約の自由について、運送人がどの程度この条項を利用して条約の責任を軽減するかは疑わしいという見通しである。条文を良く見ると数量契約に関してなされた責任軽減の特約は、第三者に対抗できる場合が非常に限定されている。そもそも船荷証券さえ発行しなければヘーグ・ルールズ等は適用がないのであるが、これまで、それを利用して条約以上に有利な契約条件が導入されることはあまりなかった。RRになったからといって突然そういうことが生じるとは思えない。³³」との見解を同講演で強調された。確かに、RRの80条の5項によりその責任減免を対抗でき

る第三者は限られることになるが、本稿の「1.はじめに」で述べたCircular Indemnity Clauseは当然約定されるであろうから、同教授指摘の80条5項での制約にもかかわらず、全ての第三者からの責任追及にも運送人は減免された責任の限度で荷送人により守られることになる。

次いで、22日の第5セッションでの「アメリカ合衆国」での状況についての同教授の講演でも「数量契約により運送人の義務・責任の減免があるとの懸念は、アメリカのマスコミは取り上げていない。」とその状況を述べられていたことから、上記のワークショップ「設例9-3」は、何らの検討もされずに終わった。

これを承けて司会者は、「設例9-3)」については、19条2項で“specified”が、19条1項柱書後段では“provided for”の語が用いられていることを簡単に指摘されたが、肝心の同柱書前段の“subject to”の意味するところを明らかにされない限り答にはならない。即ち、“provided for under this Convention”の語が用いられていても、80条5項は約定が及ぶ当事者を限定しているので、“subject to”を筆者のように解するのか否かを明らかにしなければ答にはならない。

本3-3項の最初に記した筆者の見解を明確に肯定も否定もする学者の見解は見いだせないが、我国がRRに加盟していなければ我国での海事履行当事者となるフォワーダーや港湾荷役業者は4条1項の海事履行当事者として、RR本則が規定する運送人の防御と責任制限の受益が保障され³⁴、それらの者の荷主

等への責任は不法行為責任であるから帰責事由となる過失の立証責任は請求者側が負っている。他方、我国が加盟すればそれらの者も19条海事履行当事者となり、筆者のように解しなければ、無過失を自ら立証しなければならない不利益だけが課せられるというおかしいことになる。加盟に際してはそのようなおかしい解釈が生じないように摂取国内法で明確にしておくべきであろうし、加盟しない場合でも我国のフォワーダーが国外の加盟国で海事履行当事者業務を行うこともあり、学説でも明確にしておくことが望ましい。

3-4 おわりに

RRでも運送人の責任は過失責任であり(17条1項)、運送人无過失の立証も3項によっては容易になされてしまうので、荷主はいずれにせよ付保せざるを得ない。数量契約で運送人の義務・責任を減免し且つCircular Indemnity Clauseでそれを荷送人に保障させるものであっても、運送賃の減額がその保障のための代位求償放棄の付保による保険料の増額を上回るものであれば、それは、運送人・荷主いずれからも選好されることは、経済計算上から自明である。しかも数量契約は、運送人に優先搭載の義務を課しているものでもある。

万国海法会のCMI・Q&AやCMIサイドの著名な3名の学者によるS&M解説書も、RRでは数量契約による運送契約が主流になるべきことは火を見るよりも明らかであるに拘らず、数量契約に拠らない場合の解説に殆ど終始していることは既に指摘した。重要かつ広

範な経済活動の権利義務関係を規律する法制であれば、いずれが実質的にも本則となるのかの認識に基づいた解説があつてこそしかるべきであろう。

RRの下での運送にかかわる企業は、その主流となる数量契約の下での対処こそが怠ってはならないまさに検討すべき課題である。現在是一般に広く使用されている Circular Indemnity Clauseも、RRでは数量契約でなければ許されない(79条1・2項)、CIFAの対処のポイントもそこにあり、本稿の3-1と3-3もRRの実質的本則となる数量契約との問題である。

- 1 条約正文は、At http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules (as of Jan.9, 2012) . 対訳(試訳)は筆者のH.P. http://www7a.biglobe.ne.jp/~s_furuta のNo.103 参照。本条約は、20 国目の批准(または受託・承認・加盟) 後1 年で発行するが(94 条)、署名国は2012.1.5現在24 国であるが(米国、デンマーク、ギリシャ、ノルウェー、オランダ、ポーランド、スペイン、スイス、フランス、アルメニア、ルクセンブルク、コンゴ共和国、ガボン、ガーナ、ギニア、ナイジェリア、セネガル、トーゴ、カメルーン、マダガスカル、ニジェール、マリ、コンゴ民主共和国、スウェーデン)、批准はスペイン1 国である。
- 2 ヒマラヤ条項：運送契約書や運送約款ないし船荷証券裏面約款には、必ずしもではないが、運送人の履行補助者も運送人の責任減免の約定を、それらの者の不法行為責任に受益できる旨の規定がある。名称の由来は、旅客船ヒマラヤ号の事件に関する英国の裁判所の1954 年の判決である。
- 3 岡部博記「ヒマラヤ条項とIndemnity Circulation」『海運』888 号(2001 年9 月) 109 頁参照。
① 商船三井の複合運送B/L では、裏面約款” 4. Sub-Contracting and Indemnity” の2 項と3 項に循環保障条項がある。At <http://www.mol.co.jp/bl/pdf/bl-ct.pdf> (as of 2012.1.14)
② NVOCC の運送約款にもこれは多くみられるが、ウェブにある裏面約款の和訳文では、ジャパンラゲージエクスプレスのB/L 裏面約款25 条(使用人、代理人その他の者の責任) の第1 項はヒマラヤ条項を規定し、第2 項で「荷主が運送人の使用人、代理人、その他の者の使用人並びに代理人に対して行った損害賠償請求に関してこれらの者が運送人に対して行う一切の損害賠償請求を運送人に補償するものとする。」と循環保障条項を規定している。

- At http://www.jluggage.com/index_j.html → BL 約款和訳文 (as of 2012.1.24)
- 4 不真正連帯債務には民法434 条(連帯債務者の一人に対する免除) の準用がない：最高裁一小昭57.3.4 判・昭56 (オ) 173 号不当利得返還請求事件(集民135-269、判時1042-87)、最高裁三小平13.3.13 判・平10 (受) 168 号損害賠償請求事件(民集55-2-328)。
- 5 各関係業界への想定される影響は、「日刊CARGO (2011.10.21)」の筆者の寄稿「ロッテルダムルール」を参照。前注1 の筆者のHP のNo.221 にも掲載。
- 6 2009年3月26日のFIATA Position Paper Doc. MTI/507 Annex II で、FIATA の各会員は政府に批准しないように助言すべきとしている。At <http://www.uncitral.org> → Library & Research Resources → On-line Resources & Webcasts → Transport Law – Rotterdam Rules: On-line Resources → ” Position Paper of FIATA Working Group on Sea Transport (as of Dec.10, 2011)
- 7 ① CIFA の本件具申書は、Google のウェブに ciffa.com/downloads/2009/03/30 で検索 → [PDF] CIFA Submission to Transport Canada Commentary on the . . . (as of 2012.01.04)
② カナダ運輸当局は、同国の法制との整合性を確認する必要があるため2009 年9 月の署名式典での署名はしない旨を伝えている：Transport Canada のSeptember 15, 2009 “NOTICE TO INDUSTRY”。
← At <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules> (as of 2012.01.04) → ” The Rotterdam Rules Tetley’s maritime & admiralty law – McGill University” の「The Rotterdam Rules」第一章段落末尾の“Notice to Industry – The Rotterdam Rules” をクリック。
- 8 「物品の国際複合運送に関する国際連合条約」は1980 年に成立したが、もはや発効の目途がない。
- 9 国際商業会議所日本国内委員会1994.11 刊「UNCTAD/ICC 複合運送書類に関する規則」。UNCTADは国際連合貿易開発会議、ICC は国際商業会議所。
- 10 CIFA の顧問法律事務所弁護士による見解：FORWARDERLAW.COM → Library → Rotterdam Rules → Part III Commentary and Concerns April 27, 2011 (as of 2012.1.15)。
- 11 FIATA 制定のB/L 書式のことで、その裏面約款 “Standerd Conditions (1992) governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING” は、At <http://www.transportrecht.org/dokumente/FBL.pdf> (as of 2012.1.16)
- 12 本条約の第四次草案 (WP.81) のWG.Ⅲ第19 会期の審議で当時は11 条4 項であった当該規定の「final discharge」が「final unloading」に置換えることが決定されたこと (A/CN.9/621-paras.32&33) を伝えるforwarderlaw.com は、船舶のそれであることが明確になったので、運送契約でのRR の下での運送人の責任期間を次の

- 特約により海上運送区間に限定できることが明確になったと解している。
- “For the purpose of the application it is agreed that places of the receipt and the delivery are upon the vessel onboard at X port and discharge from the vessel at Y port.”
- At <http://www.forwarderlaw.com/library/> (as of 2012.1.19) → 「FORWARDERLAW.COM : LIBRARY」
- Rotterdam Rules → May 29, 2007 Report of Jan Ramberg and Richaed Gluck on the deliberations of UNCITRAL Working Group III New York April 2007 (Part 2)
- 13 藤田友敬「新しい国連国際海上物品運送に関する条約案について」『ソフトロー研究』13号(2009年2月) 66頁末行以下: 12条の条文が不明確であることについて「非常に激しく議論されて、結局サブスタンスについて合意に到達できなかったものですから、現在の条文が曖昧であるということは判っていつつ、これ以上明確化できなかった。ここは条約が発効した場合に各国の裁判所で解釈が分かれそうな一つの論点ではないかと思っています。」at <http://www.fujita.ju-tokyo.ac.jp> → 著作 (as of Dec. 10, 2011)
 - 14 現在もペンディングのままの米国のNew COGSA 法案の邦訳は、国際商事法務Vol.28, No.6 (2000) と同No.7 (2000) に、早大・商船三井海法研究会の「1999年アメリカ合衆国新海上物品運送法案(上)・(下)」がある。
 - 15 「同一の概念」とは、米国New COGSA法案ではその主たる目玉は ①運送人の義務・責任の減免特約を許すService Contract (Sec.7 (j)), Sec.9 (h) - (3) - (C)) と、②米国に関連のある運送契約であれば専属管轄の合意とは関係なく米国の法廷で訴訟または仲裁を開始できる規定 (Sec.7 (i) - (2)) である。
①はRR の80条Volume Contractで具現した。②は、RR14章の裁判管轄と15章の仲裁の両章が加盟国によるopt in / opt out の宣言によることとなった74条・78条・91条である。
 - 16 「98年米国改正海商法の概説」オーシャンコマース (1999.5刊) に、OSRAの対訳がある。
 - 17 2009.1.19発効のFMC 規則のその規則概要は、筆者の「UNCITRAL 物品運送(海上)条約案の方向への若干の意見」国際商取引学会年報2006 (vol.8) 184頁の脚注23参照。本稿の前注1の筆者のHP のNo.206にも掲載。
 - 18 筆者の「ロッテルダムルールでの現実的な懸念」物流問題研究56号 (2011.8) 50頁の5項参照。前注1の筆者のHPのNo.220にも掲載。
 - 19 CIFFA は次の文章段落③での (a) の実態を認識しており、書面での合意がある以上は、それ以上のRRでの制約は妥協の故であると認識している。
 - 20 そこにはRRの80条2項と同趣旨の制約が規定されているが、現実には支障となっていない訳であり、また、同5項のような制約は規定されていないが、仮に規定されていても、運送人はCircular Indemnity Clauseを荷送人と約定することで、何らの支障にもならない。
 - 21 “A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over the Rotterdam Rules Published 5 August 2009” At <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/summationpdf>. (as of Dec.10, 2011)
 - 22 この「米国の人達」については、筆者「UNCITRAL 海上物品運送条約暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点 (二)」『物流問題研究』46号 (2006年1月) 36頁の米国の海事法弁護士の危機感に関する記述を参照。前注1 の筆者のHP のNo.205にも掲載。
 - 23 Google のウェブに、[PDF]Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules. 1 April 2010と入力検索 (as of 2012.1.13)。①はその9頁の「Summary」の趣旨、②は最後の「What Alternative?」の10頁の最後から二つ目の文章段落の要旨。
 - 24 At <http://www.rotterdamrules.com/Questions> (as of Dec. 5, 2011) “Questions and Answers on The Rotterdam Rules (Ver.2009.10.10)” by The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, Tomotaka FUJITA, Chairman (Japan), Jonse’ Tomas GUZMAN (Chile), Stuart BEARE (the U.K.), Gert VAN DER ZIEL (the Netherlands), Philippe DELEBEQUE (France), Kofi MBIAH (Ghana), Hannu HONKA (Finland), Barry OLAND (Canada)
その回答の邦訳と筆者の指摘は、筆者の「ロッテルダムルールズに関するCMIのQ&A (2009.10.10版) について」物流問題研究55号47～74頁。筆者の前注1のHPのNo.219にも掲載。
 - 25 Sturley Michael F., Tomotaka Fujiya, Gertjan van der Ziel “The Rotterdam Rules” (Sweet & Maxwell, 2010)
 - 26 藤田友敬教授のRR 署名式典での講演: <http://www.fujita.ju-tokyo.ac.jp/> (as of Dec.7, 2011) → 著作 → <2009年>Performing Parties and Him-araya Protection 5頁の第一章段落。
 - 27 条約に関するウィーン条約32条は、解釈の補足的な手段としての “the preparatory work of the treaty” を規定している。ところで、RR79条の2項に相当する規定は第三次草案 (WP.56) の94 条にペンディング表示を付されてその2 項に現れたのが最初で、第四次草案 (WP.81) では88 条2 項であったがその審議を記録したA/CN.9/621 では同2 項自体は依然ペンディングで維持するとしながらも、文言自体はほぼRR と同じくした修正が加えられたことを記している (para.160)。そして第五次草案 (WP101) では82条2 項としてペンディングが解除されている。しかしながらこれら以降のWG.IIIの公表されている審議記録には、筆者の懸念を解消するものは見当たらない。
 - 28 At <http://cisdl.org/gonthier/publications.html> (as of Dec.11, 2011) → “The Honourable Charles D.Gonthier” → Publications, 8) Responsibility and Corporations “Transports de cagaison par mer, les regles de Rotterdam, . . .” by Professor William Tetley (as of Dec. 11, 2011) の31頁。
 - 29 その筆者の邦訳と指摘は前注24の筆者の57頁。
 - 30 それらparas の筆者の邦訳は前注18の53頁のそれぞれ注8・同じく注8・注9にある。
 - 31 その筆者の邦訳と指摘は、前注24の物流問題研究55号の53頁以下にある。
 - 32 そのpara.12.051の筆者による邦訳は、筆者の前注18の54頁注14。

- 33 藤田友敬「ロッテルダム・ルールズ」『海法会誌』復刊54号（2010年12月）74頁にも、2010年10月のRR に関するプエノスアイレス・コロキウムで、アメリカ海法会からのMichael Sturley 教授が「契約自由及び管轄・仲裁」の報告で、これと全く同趣旨の指摘をされていることが紹介されている。
なお、Sturley教授の船荷証券を使用しない場合でも責任減免の特約をすることはあまりなかったとの指摘は、US COGSAの責任制限はコンテナ貨物でもUS \$500であるから、ヘーグ・ウィスビーの666.67SDRの半額以下であり（講演当日のSDR値はUS \$1.55）、現US COGSAのような国に限っては当り前のことであり、その他の多くの国には当てはまることではない。RRではそれが875SDRになるのであるから（59条1項）、どれ程の説得性があるのでしょうか。
- 34 運送契約がRRの下でのものであれば、我国が非締約国であっても、日本の法廷は法適用通則法42条により、RR4条での保護を認めるであろう。