ロッテルダムルール ―概要と基本的な問題点の整理

Rotterdam Rules
― Outlines & Unfairly Changed Commercial Balance

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］　2008 年 10 月の国連総会で条約採択されたロッテルダムルールの発効には 20 カ国の批准ないし加盟を要するが、批准はスペインとトーゴーの 2 カ国にとどまり、米国政府には批准への動きがみられなかった。そこで今年 2013 年 2 月、米国海運政策問題への対応を目的に米国で結成されている世界海運評議会 (WSC) と大手荷主で結成されている米国荷主団体 (NITL) および米国海法会は、国務省に対して早期批准を要請していた。

そして、6 月 14 日付の Standard Club の Knowledge Centre News は、米国の国務省が同条約の包括批准準備を完了し、同批准案は既に運輸省海運局、連邦海事委員会、司法省へ送られ、7 月末までには検討作業が終わり、批准へ向けての手続が始まろうと伝えている。[1]　米国では、1999 年 New COGSA 法案が上院の委員会での審議が頓挫し、実質的に廃案になっている経緯からも、[2]　今後は、ロッテルダムルールに関する肝心の米国での活発な議論が聞けることになろう。

1. はじめに

ロッテルダムルール（以下、RR と略記）成立後の筆者の論稿では、主要な問題点に絞って検討を加えてきたが、本稿では、次章 2 で予め基本的な問題点の概要を述べて、3 章で同条約の各 Chap. の順に沿って、前記論考で指摘した問題点の要旨を記すとともに、条約案確定に際しての各国政府の最終意見・指摘から、本条約に反映されなかった主要な

1　2013 年 6 月 14 日付の Knowledge Centre News
www.standard-club.com/KnowledgeCentre/news.aspx × ?n=635（as of 2013.7.15）
この Knowledge Centre News を伝える（株）オーシャンコマースの Cyber Shipping Guide（13-07-05）や商船三井ロジステックスの MLG CARGO DIGEST（Aug.01,2013）は、「米国の国務省は『**船荷証券の約款規則に関する新たな国際海上物品運送条約**』通称ロッテルダムルールの包括批准準備を完了した。」と、同 News には記されていない『　』で表示の文章を何故か付加して伝えている。この新条約は B/L の有無にかかわらず強行適用される。

2　石井優「海上運送法統一の現状」・海運 2003 年 8 月号 17 頁には、米国政府、米国海法会、関係団体が New COGSA 法案を諦めるに至った事情が詳しく紹介されている。

ものの要旨も摘記する。

筆者のこれら論考は全て筆者の H.P. にも掲載しているので、本稿への引用は、例えば、

月刊「海運」2009 年 9 月号 48 ～ 52 頁の「新国連国際物品運送条約の基本的なポイント」は H.P. にナンバー 216 で掲載しているので、その 50 頁は［HP-216-50］と記す。

また、2008.4.15 付 UNCITRAL-A/CN.9/658 及びその Add-1 ～ 14 に掲載の各国政府最終意　見：「Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations」は、H.P. にナンバー 212 に「国連国際物品運送条約と条約案確定に際しての各国政府の最終意見・指摘」として、筆者が記した［1］本条約の概要＝ p.2 ～　および［2］各国政府の主要意見・指摘の要約＝ P.14 ～、［3］各国政府の最終意見･指摘（原文）＝ p.28 ～を掲載しているので、その 30 頁は［HP-212-30］と記す。

＊筆者の H.P.「UNCITRAL 物品運送条約の研究」は http://www7a.biglobe.ne.jp/ ～ s_furuta である。運送条約　でクリツクしても出てくる。

なお、RR の邦文対訳（筆者の試訳）は、H.P. の No.103 に載せている。

2. 基本的な問題点

（1）RR は、運送契約に国際海上運送区間があり、かつ、受取地・船積港・引渡地・荷揚港の一つでもが締約国にあれば、運送契約の全区間を通じて強行適用される Maritime-Plus の条約であるから（5 条 1 項、79 条）、仮に RR が発効し我国が条約に加盟していなくても、我国発または着の運送契約にも、そしてその我国内での運送区間にも、RR の適用を避け得ない事態が生じることになる。

（2）RR は、運送人の責任について、「航海上の過失」を免責事由から外し、堪航注意義務も航海中の継続義務に拡張し（14 条）、運送人の責任制限額もハンブルグ･ルール（以下、HBR と略記）を超える額に設定（59 条、60 条）する一方、荷送人の責任も強化し、基本は運送人と同様に過失推定の過失責任としながらも（30 条）、「契約明細編集のために荷送人に要求される提供情報の正確性担保義務（31 条）」や「危険物通知・申告義務違反等の危険物責任（32 条）」を無過失責任とし、膨大な損害負担を課せられることがあり得るにも拘らず上限制限も設けていない（例えば、荷送人がその原因に寄与した場合の運送人や他の荷主に対する不法行為責任は膨大な額になる）。

しかしながら、このように強化されたように見える運送人の責任も、堪航注意義務違反はヘーグ・ウィスビー・ルール（以下、HVR と略記）や HBR（前者は 4 条 1 項、後者は 5 条 1 項）とは逆に RR では荷主側の立証責任とし（17 条 5 項）、責任制限額は HVR や HBR では運送品に関する損害に限られているが（前者は 4 条 5 項、後者は 6 条）、RR では運送契約上の義務違反に関する全ての損害を責任制限の対象にしている（59 条 1 項）。

（3）この様な RR 本則での運送人の義務・責任に関する強行規定も、80 条が規定する Volume Contract では、運送人には、「堪貨

注意義務を除く堪航注意義務（14条a･b号）」と「認識ある無謀行為による場合の責任制限額不適用（61条）」以外の運送人の義務・責任の強行規定に拘束されない運送契約を許している（同条4項）。従って、航海上の過失免責の特約もVolume Contractでは可能となる。

他方、荷送人はVolume Contractによっても、上記32条の危険物と「荷送人の情報･指示及び書類の提出義務（29条）」に規定された権利と義務又はそこでの違反から生じる責任には逸脱特約が許されないので（80条4項）、無過失責任である上記の「契約明細編集のために荷送人に要求される提供情報の正確性担保義務（31条）」にも依然として拘束されることになる。

（4）このようにRRの実態は運送人優位の条約であるが、更に、所謂ヒマラヤ条項を規定する4条1項が運送人の防御又は責任制限を規定するRRの規定の享受権者に海事履行当事者を認めながら内陸運送区間の非海事履行当事者（1条6号の履行当事者から同7号の海事履行当事者を除いた履行当事者）を除外しているのは大きな懸念である。同条2項は、荷送人の防御を規定するRRの規定を享受し得る者に、非海事履行当事者と同じくRRがその権利・義務を規定していない荷送人の下請人を認めているからである。

万国海法会（CMI）系の解説書等では、RRのそれら規定の享受権者から非海事履行当事者が除かれているのはRRがその者の権利・義務を規定していないからであり、運送契約のヒマラヤ条項での享受を禁じるものではないと解説されている。この説明は4条2項で荷送人の下請人にも認められていることと矛盾する。その下請人の権利・義務をRRは規定していないからである。

カナダの著名な海事法学者William Tetley教授は、「RRはport-to-portの範囲を超えてヒマラヤ条項の拡張を許さない」と指摘されている。従って、Volume Contractによらずに非海事履行当事者に運送人が運送契約でヒマラヤ条項を受益させることは79条2項に違反して無効となる（筆者の「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」［HP-222-55 ～ 56］参照）。

RRが如何に海事ないし海運業者優先の条約であるかということであるが、殊に海陸一貫の複合運送にはヒマラヤ条項は不可欠であるから、その対処を考える必要がある。

（5）以上主な点の幾つかだけでも、RRはコマーシャル･バランスを大きく欠いている。英国政府の最終意見では「コマーシャル・バランスについてはコメントしない。」と、この面でのRRの評価を突き放している［前掲HP-212-23の①・-69para.6］。

3. 各Chap.に沿っての指摘

Chap.1　総則

（1）1条2項のVolume Contractの対象貨物の定義”specified quantity”には、法的に格別の意味も制約もなく、あまりにも広範に運送契約がRRが課す責任からの逸脱を可能にすることをRRが保証していることになる：各国政府最終意見：［前掲HP-212：オーストラリア＝-15の⑮&-29para.11 ～ 13／韓

国＝-17 の③ &-46para.10・11 ／ドイツ＝-22 の⑲ &-68para.21］。

Volume Contract による RR の強行責任を逸脱特約した運送契約によるものが船社貨物の殆どとなることは必定であり、その運送条件が RR により強行適用され、仮に荷送人以外の荷受人等がその逸脱に同意（80 条 5 項）していなくても運送人は、Volume Contract で Circular Indemnity Claus（循環保障条項）を約定しておくことで、それらの者からの請求にも備えることができることになる（筆者の「ロッテルダム･ルールズとヒマラヤ条項」［HP-223-180 右欄～ 181 左欄前半］参照）。

即ち、RR における実質的本則は Volume Contract による運送条件の強行適用であることになる。詳しくは、Chap.16 の（3）を参照。

（2）1 条 6 項は「performing party：履行当事者」を規定し、同 7 項はその中での「maritime performing party：海事履行当事者」となる者を規定している。従って、「海事履行当事者」に該当しない「履行当事者」は、「非海事履行当事者」である。

UNCITRAL の本件条約案制定の作業部会 WG. Ⅲの日本政府代表を務められた藤田友啓教授は、WG. Ⅲ /WP.21（2002.1.8）の第一次草案 1 条 17 項に規定の「performing party」を「履行当事者」と邦訳されている（ジュリスト 1209 号（2003.3.15）40 頁）。

その後、第三次草案（WG. Ⅲ /WP.56（2005.9.8）からは、performing party は、maritime performing party と non-maritime performing party に区分され、運送人の義務・責任が擬制されるのは maritime performing party のみとなった。それ以降は、藤田教授の著述では「performing party」に「履行者」の邦語が充てられるようになり（海法会誌復刊 49 号（2005.12）60 頁）、多くの学者の著述でも同様になっている。

しかし、RR が海事履行当事者のみでなく、非海事履行当事者も含む「performing party」の語でその役割ないし権限と運送人への効果ないしその者の行為についての責任を明文で RR が法定しているのであるから（12 条 1 項、15 条、16 条、18 条 a 号、23 条 1・2 項 29 条 1 項 a 号、35 条、36 条、39 条 2・3 項等その他枚挙にいとまがない）、「performing party」・「maritime performing party」は RR が規定する RR 固有の法概念である。

しかも、原文の文言さえ無視して法的に無内容な邦語「履行者」の語をあえて充てる意図は適切でない。

（3）4 条 1 項は、RR が規定する運送人の防御と責任制限の規定を運送人と海事履行当事者に不法行為責任についても援用を認める規定であるが、非海事履行当事者は援用権者から除外されているので、運送人が運送契約にヒマラヤ条項を設けても、それが Volume Contract によるものでなければ、非海事履行当事者の受益は荷主の義務を直接又は間接に加重することになるから、79 条 2 項 a 号で無効とされる懸念が強いことを 2 章の（4）で指摘した。しかし、RR は、非海事履行当事者の権利・義務を直接規定してはおらず、79 条 2 項は約定によるものを無効とする規

定であるから、国内法で受益させる規定を設けることは可能と考える［前掲 HP-223-189］。もっとも、4 条 1 項での受益の限度を超えて、Volume Contract によるものまで受益させる国内法での規定は、我国が RR に加盟すれば、その限りでは 80 条 5 項に抵触して無効となる。

Chap.2　適用範囲

（1）RR 適用の原則的範囲は、5 条・1 条 1 項・6 条・79 条により、物品運送契約が、①物品の受取地と引渡地が国を異にし、且つ②船積港と陸揚港が国を別にする国際海上運送区間が含まれていれば、③受取地／船積港／引渡地／荷揚地　の一つでもが締約国にあれば、それが一個の運送契約で陸・空・海・内水路の運送区間を含むものであっても、その運送契約全体に、契約責任・不法行為責任を問わず、RR が強行適用される。

各国最終意見では、運送契約は上記の三要件を満たすが現実の運送がそれを欠く場合でも RR が適用されるので、RR が恣意的に適用されることになること、また、実際の運送はその三要件を充たしていても運送契約にその一つでも欠いていれば RR の適用はなく、恣意的に RR の適用を免れ得ることになると指摘されている［前掲 HP-212：オーストラリア = -14 の① &-29 ～ 30para.10&16 ／英国 = -23 ～ 24 の④～⑧⑪ &-70 ～ 71para.10 ～ 14・20］。

（2）前記（1）は運送書類・電子的運送記録（以下、「運送書類等」と略記）の発行の有無に拘らず適用されるが（5 条 1 項）、①国際海上運送区間が、定期船・不定期船を問わず傭船契約（船腹の一部傭船を含む）の場合又は②運送書類等が発行されない不定期船の場合には、RR の適用はないが、①については、運送契約の原当事者でない荷受人・運送品処分権者もしくは所持人と運送人間には RR が適用される（6 条・7 条）［前掲 HP-223-3 参照］。

RR が port-to-port を超える運送契約にも適用されることを別としても、RR の適用範囲は HVR や HBR よりも格段に広いことになる。

これらの貨物が Volume Contract のものであれば、運送人は荷送人との運送契約でその義務・責任減免特約と共に Circular Indemnity Clause（循環保障条項）を特約しておけば、運送人はそれを荷受人等に対抗できなくても（80 条 5 項）、荷送人からその実効を得られることになる。

RR の運送人には、その本則によらない Volume Contract による義務・責任減免の機会と実効が如何に広く与えられているかということである。

Chap.3　電子的運送記録

8 条は、電子的運送記録の発行・そのコントロール・譲渡は、紙の運送書類と同一の効果がある旨を明定している。

現在実用に供されている Bolero B/L は、その譲渡に、運送人・現所持人・新所持人となる三者間での債権者の交替による Novation（日本民法の更改に相当）の法理を用いているため、想定される B/L 当事者を

相互に拘束する会員システムを不可欠としているが、RR では紙の B/L と同一の法構成が可能となっている。

Chap.4　運送人の義務

（1）12 条 1 項は運送人の責任期間は、運送のための物品の受取時から引渡時までであると規定し、同条 3 項は、その受取時と引渡時が initial loading より前、final unloading より後であれば、RR 適用の始期と終期とするそれらの時と場所を当事者の約定に委ねている。

RR が Maritime-Plus の条約であることから、この第 3 項は RR の位置付の重要なポイントとなる条項であるが、CMI の Q&A は、この initial loading ／ final unloading はトラックや列車等も含むと解説している：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」［HP-219-49 ～ 51 の A-4&-56 ～ 57 の B-1・B-2］参照。

しかし、RR は Maritime が条約の基本であることと loading ／ unloading が法的に特別な意味を持つのは船舶のそれであることからも、initial loading ／ final unloading は船舶のそれであると解される［前掲 HP-223-184 右欄下～ -186］・筆者の「ロッテルダムルールでの現実的な懸念」［HP-220-48 ～ 49］参照。そして、その前／後の運送契約区間は適用される準拠法で律されることになる。

カナダのフォワーダー協会（CIFFA）も、12 条 1 項は 3 項のデフオルト・ルールであるから、3 項での特約をすればネットワーク・ライアビリティが可能になると解している［前掲 HP-222-52 ～ 53 左欄］。

仮に我国が加盟する場合には、いかに RR の条文が不明確でもこの問題を解明しておくのが学者の責務であろう。

（2）14 条は、堪航注意義務を航海中を通じての継続義務に拡張したが、17 条 5 項で堪航注意義務違反の存在と損害との因果関係の立証責任を荷主側に課しているので、運送人の責任を根本的に軽減したことになる。オーストラリア政府の最終意見も「堪航性の欠如は運送人の内部事情と責任であること、RR では運送人の責任が著しく軽減されていることから、堪航注意義務の due diligence の定義がない」と指摘している［前掲 HP-212-15 の⑥ &-32 ～ 33 の para.33・37］。

（3）16 条は、堪航保持義務に拘らず、運送人や海事履行当事者に、航海での共同の安全のために物品を犠牲に供することを許している。これについて「犠牲に供する物の方が何倍も高価値でもか、また、不堪航の場合も運送人を無責にする。」との指摘がされている：政府最終意見［前掲 HP-212：オーストラリア = -15 の⑤ &-31 ～ 32 の para.28・29・30 ／ヨルダン = -19 の⑮ &-54 の para.29］。

Chap.5　滅失・毀損又は遅延に関する運送人の責任

（1）運送人の責任の原則が過失推定の過失責任であることを規定する 17 条が、堪航注意義務違反の存在と損害との因果関係の立証責任を荷主側に課していることから、運送人が過剰に保護されていることは、前 Chap. の（2）で指摘した。そして更に、17 条 6 項は、損害の原因が運送人に有責なものと無責なも

のとが競合している場合について、運送人は、有責であるものの損害への寄与部分についてのみ有責であるとして、運送人の保護を図っている。

（2）18 条は、全ての履行当事者等により惹起された RR での運送人の義務違反に、運送人は有責である旨規定する。しかし、運送人はそれらの責任を Volume Contract により如何に容易に免れ得ることになるかは、Chap.2 の（2）の後半で指摘した。

（3）19 条 1 項は、海事履行当事者の行う業務が締約国 from or to ないし締約国 port area での範囲では、その海事履行当事者（以下、「締約国絡みの海事履行当事者」と略称）には、その履行責任の範囲で、本条約の下で運送人に課された（imposed on the carrier under this Convention）義務・責任が擬制される旨規定している。“under RR”であるから、運送人の義務・責任が Volume Contract によるものであれば、運送人のその義務・責任が 80 条 5 項とは関係なく、締約国絡みの海事履行当事者に擬制されることになる。

（4）そして、19 条 2 項は、運送人が本条約の本則が規定する義務・責任より高い引受に合意しているときは、上記海事履行当事者はその高い限度の受理には明示的に合意しなければ拘束されないと規定している。79 条 1 項は RR の本則規定の運送人の義務・責任より高い義務・責任を運送人が約定することを禁じていないので、その場合は、当該海事履行当事者が明示の合意をしていない限り、本則規定の運送人の義務・責任が 19 条 1 項により擬制されることになる。しかし例えば、Volume Contract による運送人の責任が航海上の過失を免責する一方責任制限額を高額に約定したものである場合に、当該海事履行当事者の責任事故が当該履行当事者の航海上の過失によるものと免責されない過失によるものも一部生じている場合、Volume Contract による義務・責任は総合的な判断で一体として約定されるものであるから、明示の合意をしていないことによる拒否は、責任制限額の高額約定のみに限定することは許されないと解される（Volume Contract での部分的拒否に関する当否の学説は未だ見いだせない）。

上記（3）（4）については、［前掲 HP-223-181 ～ 183］参照。

（5）21 条は、引渡遅延責任を引渡期限の合意があるときに限っている。その責任制限額は HBR と同じく当該遅延物品に支払われるべき運賃の 2.5 倍であるが（60 条）、各国政府最終意見は、黙示の合意でも可とする合意ができないままの成文であることに懸念を示している［前掲 HP-212：オーストラリア＝ -15 の⑦ &-33 の para.38・39 ／ドイツ＝ -21 の⑧ &-66 の para.10 ／ヨルダン＝ -19 の⑯ &-55 の para.34 ／エジプト＝ -26 の⑯ &-75 の para.26］。

21 条のこれらの問題と実務対応については、筆者の「ロッテルダム・ルールズの評価と問題点」［HP-218-3 の右欄］及び［前掲 HP-219-62 の古田指摘］参照。

（6）23 条 1 項は、物品の滅失・損失の通知が引渡時に、又はその時点で明らかでないときは 7 営業日以内に「通知」が運送人又は

履行当事者に与えられないと、無事故引渡が推定される旨を規定する。しかし、その「通知」提供の不履行は、RRの下での物品の滅失・損失に関する損害賠償請求権に影響しないし、17条に定める立証責任の配分にも影響しない（2項）。

もっとも、1項での「通知」提供義務は、運送人又は海事履行当事者との間による物品の合同検査で確かめられている滅失・損失に関しては要求されない（3項）が、同3項は合同検査は運送人又は海事履行当事者とのものに限っている。RRは運送契約の陸上を含む全区間に強行適用されるものであるに拘らず、それ以外の履行当事者を3項は非条理にも除外しているので、注意を要する。[3]

4項は、引渡遅延による損失の補償は、その損失の「通知」が物品引渡日を含む連続21日以内に運送人に提供されなければ、運送人は免責となる旨規定している。この4項も1項での滅失・損失の「通知」とは異なり、履行当事者を除外しているので注意を要する。

上記23条1～4項の「通知」は書面“in writing”でなければならないが、“in writing”には電子的通信による旨の約定があるときはそれも含まれる（3条）、

Chap.6　運送の特定の場面に関する追加規定　およびChap.17の82条

（1）25条は甲板積運送を、1項で、（a）法で要求されているとき　（b）コンテナ入りで専用に装備された甲板でのとき及び　（c）契約・慣習・慣行又は取引の慣例に従っているとき　に許している。　責任制限を含むRRの規定はこれらの許された甲板積運送に適用されるが、（a）と（b）は、甲板積運送に必然的に伴う固有の危険により生じた損害には無責である（2項）。　しかしながら、（c）の場合には、流通可能運送書類等の善意の所持人には、契約明細に示されていなければ1項（c）への依存が許されない（4項）。

本条で許されていない「上記（a）～（c）でないもの」や「運送人・荷送人間の甲板下積の明示の合意に反してなされた」甲板積運送にはそれによる固有の損害に運送人は有責であり、前者は17条で規定されている防御の援用ができず（3項）、後者は加えて責任制限の利益の援用もできない（5項）。［前掲HP-219-62～63のCMIのB-13の回答及び古田指摘］参照。

（2）RRは、RR適用の運送契約の国際海上運送以外の区間に損害の発生が特定できる場合に限って、当該区間を律している条約がある場合は、　Chap.17の82条は、①航空運送

3　Sweet & Maxwell社2010年刊の「The Rotterdam Rules」のpara.5.203は、「23条3項は、HR・HVR及びHBRの規定に相当の規定を実質的に定めたものであり、滅失・損失が荷主と運送人側との合同調査で確認されているときは、滅失・損失の通知は不要であることを認めている。この様な情況での通知は運送人（又は直接に関連している海事履行当事者）には少なくとも余分なことであり、合同検査に参加していることで既に知らされていることになる。」と解説している。しかしながら、そのHR・HVRの3条6項やHBRの19条3項も、物品受取時の運送人の代理人との立会による確認を除外していない。従って、上記解説は、「実質的に定めたもの」との表現で、同解説の海事履行当事者以外の履行当事者が除外されていることも、間接的に述べているものと解される。

条約はその適用範囲の全てに、②道路・鉄道又は内水での運送条約は、物品がそれらの運送手段から積替なく海上運送が行われる場合には、その条約がその海上運送もカバーするものであれば、①②の条約がある運送区間に、それらの条約での規律を認めている。

しかしながら、それらの条約はRR発効時に存在する条約（但し、その後の改変は含む）に限られている。　82条が認める条約からRR発効後に成立する条約を除外していることについて、ドイツ政府最終意見は、他の輸送モードの将来の発展を阻害することになると指摘しており、最終的に「その後の改変を含む」が規定に追加されたが、82条以外の他の輸送モードの新たな条約を阻害することになるのは変わらない：［前掲HP-212-23の⑳& -68para.22］参照。

本Chap.6の26条は、上記82条の条約でなくても、また、RR発効後の条約であっても、物品滅失・毀損又は遅延が運送契約の期間の内、船舶への船積前／荷揚後に特定され、その区間の運送契約であれば適用となる条約がある場合は、運送人の責任・責任制限・提訴期間に関する規定で、契約による変更が許されず、あるいは荷主に不利に変更できないその条約の規定のみに、RRは優先しない（do not prevail）と規定している。即ち、”do not apply”ではないので、対象である運送人の責任・責任制限・提訴期間に関する規定にも、RRの補充適用があり得ることになる。

この26条についても、オーストラリアとドイツ政府最終意見での厳しい指摘がある：［前掲HP-212：オーストラリア＝-15-⑧&-33para.41・42／ドイツ＝－⑨⑩&-66para.11・12］参照。　実際にも82条や26条が機能し得るのは、CMIサイドでの評価［前掲HP-219-51のA-6参照］にも拘らず、殆ど機能し得ないことは筆者の［前掲HP-223-178右欄］・［前掲HP-220-47右欄］参照。　しかも、26条は国内法の強行規定を排除しているので、それら条約がない場合は、国内運送区間も完全にRRで律されてしまうことになる。

Chap.7　運送人に対する荷送人の義務

30条は、RRの下での荷送人の義務違反から生じた損失・損害は、過失推定の過失責任を基本としているが、運送書類等の契約明細編集のための提供情報の不正確性に起因する運送人の損失・損害には無過失責任であり（31条）、危険品に関する遵守義務違反も結果責任である（32条）。　HVR・HBRの両条約では物品に関する事項の正確性に無過失責任を課しているのはB/Lに限られるが、上記RRの31条は、B/L発行の場合に限らないばかりか、荷受人名等の不正確性による場合にもこの責任を課している。

また、運送人の責任には全て責任制限を規定しているが、荷送人には全く設けていないばかりか、RRの本則規定である79条は、2項で荷主の責任を直接・間接に軽減する運送契約の約定を無効と規定している。筆者の「新国連国際物品運送条約の懸念事項について」：［HP-214-12～14の3-2項］参照。

この様な荷受人の責任を、33条は、運送書類等での書類上の荷受人にも等しく課して

いる。ロジステック業者などはこの「書類上の荷送人」になる場合が多いので、非常に厳しいことになる。

これらRR本則での運送人に比して不公平な荷送人への厳しい責任規制は、2-（2）でも指摘している。そして、RRの実質的本則であるVolume Contractによっても、荷送人は運送人とは異なり、責任の減免が認められない基本的範囲が大きいことを、2-（3）で指摘している。

CMIの解説は、荷送人のRR本則での義務・責任は、既存のいずれかの条約や幾つかの法廷地の判決等で認められてきたものばかりであると指摘している。即ち、そのいずれかで認められており、理論的に妥当であれば、RRの荷送人の責任に全て規定したということである。他方、運送人の責任は、いずれの条約や判決でも認められていない堪航注意義務の荷送人側への挙証責任の転換や（17条5項a号）、明示の甲板下積の合意に反しての甲板積により生じた損害の責任を責任制限の利益の喪失のみとしている（25条5項）。

また、Volume Contractが、しかも運送人と荷送人との不平等なVolume Contractがいずれの条約にもまた、判決例にもないのは周知のことである：［前掲HP-219-64～67のC-1・C-2のCMIの解説と古田指摘］参照。

Chap.8 運送書類及び電子的運送記録 & Chap.9 物品の引渡

（1）運送書類等（1条14・18項）には、流通可能運送書類等（1条15・19項）と、流通不能運送書類等（1条16･20項）がある。そして、流通可能運送書類等には、サレンダーを要するもの（47条1項）と、サレンダーを要しないもの（47条2項）とをRRは設けている。流通不能運送書類等には、サレンダーを要する所謂Straight B/Lに相当するものは運送書類のみである（46条）。

35条は、荷送人の流通可能運送書類等の発行請求権は、その不使用の合意あるいはその様な取引での不使用の慣習・慣行がない場合に限っており、発行請求ができる場合は荷送人の選択権で、（a）流通不能運送書類等又は（b）適切（appropriate）な流通可能運送書類等の発行を受ける権利があるが、（b）については流通可能なものの不使用の合意あるいはその様な取引での不使用の慣習・慣行がない場合に限っている。

この種の慣習・慣行は従来からも運送人サイドで作られていくものであるから、RR発効後は運送人の便宜に即した慣習・慣行が同じく作られていくものと思われる。また、流通不能運送書類にはサレンダーを要しないものと、要するStraight B/Lもあり、荷送人の選択権をもってしても流通不能運送書類についてはそのいずれにするかは運送人の同意を排除しておらず、流通可能運送書類等についてだけは冠されている“appropriate”は、サレンダーの要否の荷送人の選択を制約することとなり、どちらも運送人の同意が事実上の前提になってしまう。更にRR発効後は運送人主導で流通B/Lがサレンダーを要しないものが基本とされて行けばなおさらである。

従って、仮にわが国がRRに加盟するとき

には、サレンダーを要する流通不能運送書類や同じくサレンダーを要する流通可能運送書類等のいずれもが、荷送人の選択に従い運送人には発行義務がある旨を、摂取国内法で明確にしておくべきであろう。

筆者の「国際物品運送契約にかかわる法制や慣行のエァポケット」:［HP-307-138 ～ 140 の上段］参照。

（2）運送人の特定に関する 37 条は、所謂 Waybill にも同列に適用される規定である。

1 項は、運送人が契約明細にある名により特定されているときはこれと矛盾する限りでは如何なるその他の情報も効力を有しない旨を規定して、デマイズ条項の効果を排除している。2 項は、船舶が定期傭船であれば、契約運送人は船主とまず推定される規定である。3 項は、荷送人・荷受人その他の cargo interests が、2 項で特定される以外の者が運送人であると立証することを妨げない旨を規定する。登録船主・傭船者間の通謀で運送人の責任をペーパーカンパニーの登録船主に振られた場合の対処になる。

2 項と 3 項は、定期傭船の船社が for the master で発行した B/L を運送人は船主とのみしか判断しないわが国の最高裁判例[4]よりもはるかにましではあるが、傭船者と登録船主の連帯債務とするか重畳的債務引受を課している米・独・仏・オランダの欧米先進国の判例[5]からは、RR は、最も基本的義務である「運送人の名及び住所（36 条 2 項 b 号））」の契約明細への記載義務をあえて怠っていることに寛容である。

（3）40 条は不知文句を規定し、3 項：封印されていないコンテナの場合と、4 項：封印されたコンテナの場合を分けて規定する。

41 条は、不知文句が記載された事項を除いて、契約明細の証拠力を規定する。流通可能のそれと流通不能の要サレンダー表示のそれの善意の所持人／荷受人には、契約明細事項の運送人による反証を禁止し（b 号）、それ以外の流通不能のそれでは、物品の記載（36 条 1 項。但し不知文句ある事項は除く）、コンテナの数・型及び認識番号、運送人の責任による記載事項（36 条 2 項）については、それに信頼して善意で行為した荷受人に対する反証禁止を規定する（c 号）。

なお、“Freight prepaid”の記載が契約明細にあるときは、流通不能の荷受人に対しても運賃未収受を対抗できない（42 条）。

（4）43 条は、到達地で物品の引渡を要求した荷受人は、物品の引渡を受領する義務がある旨を規定している。しかしながら、運送品処分権者は現実に物品の引渡が行われるまで、運送品処分権の行使が出来ることになっている（50 条 2 項）。

4　ジャスミン号事件：最高裁二小 H.10.3.27 判・H5（オ）1492 号・民集 52-2-527。
なお、同判決の要旨とポイントは、筆者の HP の「物流関係法所要判例要覧 B-1（平成 15 年以前）」の［最高裁二小 H.10.3.27 判］にも載せている。

5　米・独・仏の法制・判例については、中元啓司「海上物品運送契約と運送契約当事者」2003.7 有斐閣刊・海法大系 269 ～ 272 頁参照。オランダの法制については民法第 8 編海商法 461 条（1991 年施行）:藤田友敬・成蹊法学 47 号 114 頁参照。

Chap.10　運送品処分権者の権利

50 条は、運送品処分権の権能とその存続期間を規定する。運送品処分権の存続期間は、運送人又は履行当事者が物品を受託した時点からその物品が引渡されるまでの、物品に関する運送人の責任期間であるが（同条 2 項）、運送途上で運送人が物品の占有を喪失し到達地に達しないときは、荷受人は運送契約に基づく荷受権を取得できず（43 条）、且つ、物品の引渡しは不能となるので、その時点で運送品処分権も消滅することになる[6]。

51 条は、運送品処分権の行使と、処分権を移転する制度を規定する。

54 条は、本来の運送品処分権の権能とは別に、運送品処分権者は運送人と運送契約の変更を合意できる唯一の者である旨を規定し、その変更の手続と効力を規定する。本条は、Volume contract で海運市場を支配することとなる海上運送人が、それ以遠の個々の貨物の最終荷受人まで Volume contract による責任の減免を延長して、内陸運送市場も支配することになるであろうことを導くことができる規定としても機能する。このことは、その運送に関与する内陸運送業者等も予め当該 Volume contract に取り込んでおけば、その実効は確実なものとなる。ヨルダンとエジプト政府の最終意見は「同一契約として運送契約の変更を許せば、密輸や禁制品を荷受人名を偽って発送して変更により目的を達する手段に用いられる。 手違いで返送を要する場合に限ってのものとすること」と指摘している：［前掲 HP-212：ヨルダン = -19 の 22 番 &-56-para.51 ／エジプト = -27 の 34 番 &-79-para.59・60］参照。

55 条は、運送品処分権者を運送人がそれを探し当てることができないときは荷送人、次に書類上の荷送人が、運送人又は履行当事者の請求で、追加情報、指図又は書類を運送人に提供すべき義務を規定する。

56 条は、運送契約の当事者は合意により、運送品処分権の効力を変更し、又は移転可能性を制限／排除できることを規定する。荷送人以外の者が既に運送品処分権者になっているときは、本条の適用はなく 54 条により運送人と運送品処分権者の合意によることになる。

Chap.11　権利の移転

57 条は、流通可能運送書類等が発行されている場合の所持人の権利の移転を規定する。

58 条は 1 項で、所持人が 55 条 1 項により運送人の請求で物品に関する追加情報・指図又は書類の運送人への提供義務を履行した場合でも、所持人が荷送人でなく且つ運送契約に基づく如何なる権利も行使していない場合は、運送契約に基づく如何なる義務も、所持人であることにより負うものでない旨を規定する。2 項は、その様な所持人でも、上記以外に運送契約に基づく何らかの権利を行使すれば、その流通可能運送書類等に組込まれ又はそれから確かめられる責任の限度で、運送

6　筆者の「米国連邦 Bills of Lading Act とその St.B/L」：［HP-305-70 の脚注 21］参照。

契約の下で課される責任を負う旨を規定する。

オーストラリア政府は最終意見で「58 条 1 項文頭の“Without prejudice to Art.55”は削除すべきであり、また、58 条 2 項の規定は処分権者としての些細な義務の行使で責任を引受けることとなり、いずれも銀行にリスクを追加することになる」と指摘している：［前掲 HP-212-15 の⑫ &-35-para.53･54］参照。

Chap.12　責任の限度

59 条 1 項前段は、RR の下での運送人の義務違反による責任の限度は、請求の目的につき 875SDR ／ pac. 又は 3SDR ／ kg のいずれか高い方の額と規定している。そして、遅延により生じた経済的損失は運送契約で引渡すべき時が合意されていたときのみに認められるが（21 条）、60 条は、その責任制限額を遅延した物品に支払われるべき運賃の 2.5 倍の額に制限し、59 条 1 項で確定される額の範囲内であると規定している。

59 条 2 項は、コンテナ等収容物品は、SWB 相当の場合も含む契約明細に計上されている積荷単位がその数と看做され、その様に計上がなければ内品は 1 積荷単位と看做されると規定している。

上記 59 条 1 項前段の責任限度額は、HVR に比しては勿論、HBR に比しても 875SDR は 5% 増であっても、3SDR は 20% 増であるが、HVR や HBR のように「物品に関する損害」に限定されておらず RR の 59 条 1 項は「本条約の下での運送人の義務違反による責任」としているので、運送契約上の義務違反に関する全ての損害が含まれる。　なお、59 条 1 項後段は、合意により更に高い額を設定した場合はそれによると規定しているが、RR の本則である 79 条 1 項は、第五次草　案（2007.11.14 の A/CN.9/WG. Ⅲ / WP.101）以降、運送人の義務・責任を RR の規定より加重する約定をもともと禁じていない。

この様な一見 HBR を超える運送人の責任額も、RR の実質的本則である Volume Contract では、運送人はいか様にもこれを減免し、且つその実効を完全に享受し得ることになる。詳しくは、Chap.16 で述べる。
他方、Volume Contract に馴染まない顧客が少なくない契約運送人であるフォワーダーは、Volume Contract で船社から調達する船腹での減免された船社の責任と RR 本則により荷送人である顧客に負う責任との大きな差カバーする保険料負担が著増することになる。

Chap.13　提訴期間 &
Chap.14・15　裁判管轄・仲裁

(1) 訴又は仲裁の提起期限：　62 条 1 項は、RR の下での義務違反から生じる請求又は争い（荷主に対するものも含まれる）に関する訴又は仲裁の提起期限を 2 年とするが、2 項で、その開始日は、運送人が物品を引渡した日、又は物品が引渡されておらず又は物品の一部だけが引渡されている場合は、物品が引渡されるべきであった最後の日で、開始日は計算期間に不算入とする。3 項は、他方当事者により提起されている請求への抗弁又は相

殺の目的には、その期間満了後も可と規定する。

63 条は、この 2 年の制限期間は進行の停止又は中断に服さないが、請求を提起された者は期間の進行中は請求者に対する宣言で、期間を延長できる旨を規定する。

64 条・65 条は、有責とされた者による補償請求の訴や契約明細が運送人の特定を欠いていた場合の運送人として確認された者（37 条 2 項）に対する訴は、期間満了後でも一定の期間までは提起できることを規定する。

（2）運送人と締約国絡みの海事履行当事者に対する訴の裁判管轄：締約国絡みの海事履行当事者は、実行海上運送人のほかに、port area 限りでの所謂 local の海事履行当事者業務に従事する者もあるわけであり、68 条はそれに即した規定になっており、運送人に対する訴との併合も、68 条の海事履行当事者の管轄裁判所に限られる（71 条 1 項）。

管轄裁判所（competent court）とは、締約国の所轄法廷である（1 条 30 号）。RR は荷主に対する訴の裁判管轄には触れていないが、運送人又は海事履行当事者が責任不存在確認の訴等を提起して荷主の管轄選択の権利を奪うことに規制をかけている（71 条 2 項）。

（3）RR は、Volume Contract の当事者間で専属管轄の合意／仲裁地の指定が運送書類等に含まれておれば、荷受人や所持人等もその通知を時宜に適して的確に与えられていれば、それに拘束される旨を規定している（67 条・75 条 3 ～ 5 項）。

運送品の損害に関する訴や仲裁の殆どは荷受人から提起されているにも拘らず、Volume Contract の当事者でない荷受人をその合意がなくても専属管轄の合意／仲裁地の指定に拘束する不条理が、オーストラリヤ・中国等の政府最終意見で指摘されている［前掲 HP-212：オーストラリア = -15 の⑭ &-36para.63・65 ／中国 = -18 の⑦ &-51para.17・18 ／ヨルダン = -19 の 23&-57para.60 ／エジプト = -27 の 35&-80para.66］。

（4）裁判管轄を規定する Chap.14 と仲裁を規定する Chap.15 は、それぞれ適用を宣言する締約国のみを拘束する（74 条・78 条）。即ち、RR を批准ないし加盟しても、これらの両章に拘束されるには別個に適用宣言を要する（91 条 1 項）。また、その適用宣言は何時でも取下げることが認められている（91 条 5 項）。

Chap.16　契約条項の効力

（1）RR 本則の強行適用を規定する 79 条は、RR に別段の規定がないときは（Unless otherwise provided in this Convention）、①.1 項で、本条約の下での運送人又は海事履行当事者の義務・責任を直接又は間接に排除し又は制限し、あるいは物品の保険の利益を運送人又は履行当事者に譲渡する運送契約の如何なる条件も、その限りでは無効である旨を規定し、②.2 項では、荷送人、運送品委託者、荷受人、運送品処分権者、所持人、又は書類上の荷送人の本契約の下での義務・責任を直接又は間接に排除し、制限し又は加重する運送契約の如何なる条件も、その限りでは無効である旨を規定している。

1 項が運送人の義務・責任の加重特約を許

していることはHR・HVR・HBRでも同じであるが、2項はそれら条約とは異なり荷主サイドの義務・責任の減免特約を無効としている。2項のこの問題への対処には、［前掲HP-218-8～9の「2-3」］参照。

（2）80条と81条は、前記79条がいう「RRに別段の規定」がある顕著な規定である。

80条はVolume Contractに関する特則である。1～3項は、約定の一定期間に一定量の貨物の運送委託と運送の提供を約定し、その運送契約条件に本条約の強行規定からの逸脱を特約する運送人・荷送人間のこの契約は、両者の個別的な交渉で、又は、個別的な交渉によるものでなくても強行規定からの逸脱を含むVolume Contractの条項を条件として顕著に指定しており、荷送人にはVolume Contractによらないことの選択の機会が与えられており、且つその強行規定からの逸脱特約が他の書類の言及又は交渉によらない附合契約に含まれているものでないとき　を要件として規定している。しかしながら、その2項c号が「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いる」ことを条件としているが、Volume Contract貨物が太宗である船社には、それは船腹の優先提供の約定でもあるから、少なくとも船腹繁忙期には、荷送人が適時の船腹に機会を得られるかは空文に等しいであろう。

4項は、Volume Contractによっても、RRの強行規定からの逸脱特約を禁じる事項を定めている。即ち、運送人の責任は、堪航注意義務を除く堪航注意義務（14条a・b号）、認識ある無謀行為／不作為による損害の責任制限額の利益享受禁止（61条）、のみを特約によっても逸脱禁止とするが、荷主の責任については、物品の適正な取扱や当局の規則や要求に応えられる荷送人の情報・指示・書類の提出義務（29条）、危険物に関する荷送人の無過失責任（32条）、を特約によっても逸脱禁止とし、且つ、そこから生じる如何なる責任についても特約による逸脱を禁止している。運送人は、上記堪航注意義務違反による全ての損害についても責任の限度の利益を享受できるが（59条・61条）、荷送人については、荷送人の上記逸脱禁止事項から生じる如何なる責任についてもその責任は青天井のままであり、その他の荷送人の責任についても、例えば遅延等の損害が全船貨物全部に及ぶ場合であっても、他荷主とは運送人とは異なり契約関係にないので、それらの荷主に対する不法行為責任は、依然として青天井のままである。

5項は、運送人と荷送人以外のVolume Contractの契約当事者でない者にも、Volume Contractによる特約を適用する条件を、それらの者がそれを承知しており且つ書面で（3条）それに拘束されることに同意を与えていれば適用されるとしている。

6項は、Volume Contractによる強行規定からの逸脱の利益を請求する当事者は、逸脱の条件が充足されていることの立証責任を負担する旨を規定する。

Volume Contractが太宗貨物の船社には、条約案成立のコンセンサスを得るために行わ

れた航海上の過失免責の廃止やHBRを超える責任制限額も、本条約が早期に発効すれば、Volume Contractでそのような免責を復活させたり責任制限額を減免したり、その他の義務・責任を軽減する特約も可能となるので、内陸までもそれで律することが可能となる。

なお、Volume Contractによる運送契約は、定期船・不定期船を問わず6条でRRの適用除外となっていない運送契約では、運送人対荷送人の間から本条約による保護があるが、同条でRRの適用から除外された運送契約も7条の当事者間からはRRが適用となるので、Volume Contractによる契約条件は、それらの者に対しても80条5項の要件を満たしておけばよいことになる。

(3) ところで80条は、Volume Contractによる運送人の責任減免特約を、同特約の当事者である荷送人以外の荷受人等に及ぼすことに上記のとおり5項と6項で規制をかけているが、運送人は、現在既に広く用いられているCircular Indemnity Clause（循環保障条項）をVolume Contractで約定しておくことで、それらの荷受人等からの請求にも実効を確保できることになる［前掲HP-223-180右欄～181左欄前半&180の脚注10］。

RRでは上記循環保障条項の活用によりVolume Contractによる運送契約がRRの実質的本則となり、その実質的本則がRRにより強行適用されることになるのは火を見るよりも明らかであるが、万国海法会のCMI・Q&A［前掲HP-219］やCMIサイドの著名な3名の学者による前記脚注3のS&M解説書もVolume Contractによらない場合の解説に殆ど終始している［前掲HP-222-57右欄～59］。

(4) 81条も、前記79条がいう「RRに別段の規定」がある場合であり、生動物及び一定の他の物品についての特則を規定する。即ち、81条a号：物品が生動物であるとき、又は同条b号：運送契約がordinary commercial shipmentsに関したものでなく流通可能運送書類等が発行されないものであるとき、には、80条の適用を妨げることなく、Volume Contractによらない場合でも、運送人及び海事履行当事者の義務・責任を、79条にかかわらず、排除又は制限できる旨を規定する。

Chap.17　本条約で規律しない事項

82条は、RR発効時に効力を有する同条所定の国際条約区間に物品の滅失・毀損がローカライズされたときは、それらの条約の規定の適用にRRは影響を与えない旨を規定する。

本条の要旨と問題点は、Chap.6～の(2)及び(2)-2で既に述べた。

83条は、船主責任の包括的な制限を規律しているいずれの国際条約又は国内法の適用に、本条約は影響を与えない旨を規定する。84条は、共同海損の精算に関する運送契約の条件又は国内法の規定にRRは優先しない旨を規定する。　85条は、旅客並びに手荷物運送契約への不適用、86条は、原子力施設運営者が原子力に関する条約で有責であるときは、原子力事故により生じた損害については如何なる責任もRRに基づいては生じな

い旨を規定する。

Chap.18　最終条項

89 条は、RR の批准・加盟には HR・HVR・HBR の各条約の破棄を要する旨を規定する。

90 条は、留保は RR には許されない旨を規定する。しかしながら Chap.14 の裁判管轄と Chap.15 の仲裁については、ことに各国の立場は区々であることから、条約加盟の支障とならないように、前者については 74 条が、後者については 78 条が、当該 Chap に拘束される旨を宣言した加盟国のみを拘束する旨を規定しており、91 条 1 項により何時でもその宣言をすることができる。また、91 条 5 項は､何時でもその宣言の取下を許している。

この両 Chap. の opt-in / opt-out について、RR の条約案作成の UNCITRAL WG. Ⅲの米国政府代表の Senior Adviser を努めた Michael F. Sturley テキサス大学教授は「幾らかの国が非拘束を選択しても、両章を本条約が包含していることは、海商における物品運送を律するルールに国際的統一を回復して行く重要なステップになろう」と述べている［前掲 HP-219-70 左欄］。

前記脚注 1 の 2013.6.14 付の Knowledge Center News も米国国務省が「包括批准」の準備をしている旨伝えているので、仮に米国が批准し上記両章への拘束宣言を伴うものであっても、20 カ国の批准を得て RR が発効した暁には、米国での New COGSA 法案の立案者が最も重視した事柄の一つが米国に訴訟管轄を確保することであったことから見ても、米国は、両章に拘束される旨の宣言を必ずや取下げる（91 条 5 項）であろうと筆者はみている。

94 条は、RR の発効は、第 20 番目の国の批准・加盟後 1 年からとする旨規定する。

4．おわりに

最後に、2011.10.21 の日刊 CARGO に掲載した筆者の寄稿［HP-221］の要旨を記して、本稿の締め括りとする。

RR は 18 章 96 条にも及び、その規制対象は広範であるが、如何に関係者の権利義務関係ないしコマーシャル・バランスを大きく変えることになるかということである。

そして、そのような局面での規定があいまいなままで整文されざるを得なかったものも少なくない。

RR が仮に発効すれば、運送契約の船積港・荷揚港が互いに異なった国にあり、且つ内陸の発・着地も含めその一つでもが締約国であれば、その運送契約の全複合運送区間にも RR が強行適用されるので、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においてももろに受けることになる。

Volume Contract にせよ運送書類等の規定にせよ､船社には便宜な条約であろう。また、損保にも、航海上の過失免責の廃止は運送人の賠責付保を促進するであろうし、RR 本則での 4 条 1 項を超えるヒマラヤ条項での受益の禁止と、RR の実質的本則である Volume Contract による運送人の責任減免は事故責任で狙い撃ちされることになる履行当事者や荷主の付保を飛躍的に増額させるであろう

し、締約国絡みの海事履行等当事者には無過失の立証責任が課せられていることも、保険代位求償による回収率の飛躍的向上となること等、大きな期待があるであろう。

他方、その他の業界にはどうであるかは、予め、自らの業界の立場で把握しておかれる必要があろうと思われる。その際注意すべきことは、参照したり意見を求める学者さんの視点により解釈や評価が分かれていることや（尤も、我国の学者の条約採択されたRRに関する論考で、部分的にでも本質的な批判をしているものは現在のところ見当たらないようであるが、海外では、当り前のことながら、例えば「中国の学界では意見が分かれており、好意的な者、強硬に反対の立場をとる者、中間的な態度をとるものがある：海法会誌復刊56号100頁」）、殊に実務専門家ではその方が代弁しているであろう業界のRRへの見方や評価が、貴方の業界から把握すべきものとは、当然のことながら、必ずしも同じではないことである。

仮にRRの発効が確実となり、業界団体等が不条理なあるいは曖昧な問題点への国内法制での対処を当局に働きかけるにも、RRについて指導や相談に乗ってもらっている実務専門家が、当該問題について利害が対立する業界等の顧問事務所等の人であれば、肝心の当局への働きかけに期待などできないのは理の当然であろう。

以上が要旨であるが、仮に批准ないし加盟国が条約発効所定の20カ国に近づけば、それらの国は言うに及ばず、加盟していない国においても、RRの問題点に対処する国内法制や新たな条約での対処への取組が真剣に検討されることになるのは必定と思われる。

まさにそれがRRに如何に対処すべきかの現実的問題である。

2013.8.10 記　物流問題研究 No.60