

ロッテルダムルールでの現実的な懸念

Some Anxieties Resulted from the Rotterdam Rules



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] ロッテルダムルールでは、運送人の義務・責任を減免した数量契約貨物が大半となり、その運送契約条件での同ルールによる強行適用が実質的な本則となる。運送人の履行補助者や下請は、19条1項で本条約の下での運送人の義務・責任が擬制される海事履行当事者でさえ運送人のその数量契約に参加していない限りはその減免を受益できないとすれば、それらの履行補助者のみが保険代位請求で狙い撃ちされることになる。

1. はじめに

ロッテルダムルール（以下、RRと略記）と称される本件条約は¹、万国海法会が2001年12月10日に最終決定したCMI草案²を基に国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）が審議を重ね、2008年7月3日に同委員会が「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」案として決定、同年12月11日に国連総会で条約採択されたものである。

本条約は、運送契約に国際海上運送区間があり、且つ、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、国際海上運送以外の運送契約区間をも通じて強行適用される Maritime-Plusの条約である（Art.5 (1), Art.79）から、仮にわが国が条約加盟してなくても、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。

条約発効は20カ国の批准後1年してからであるが、2009年9月の署名式典から今日までの署名国は24国³に達しているものの批准国はスペイン1国に止まっている。各国の動向は、米国が果たして批准するかにかかっているとされている。

ところで本条約の本則は、航海上の過失免責を廃止し、ハンブルクルールを超える責任制限額を強行適用するが、Art.80の数量契約で運送人のそれらの義務・責任を減免した運送契約が船社貨物の殆どとなるのは必定であり、その運送契約の条件が本条約により強行適用される以上は（Art.79・80）、それが本条約の実質的本則となる。

欧州荷主協議会（ESC）や欧州物流貨物協会（CLECAT）はこれを理由に本条約に反対しているが、わが国の荷主協会は国連総会

が本条約を採択した数ヵ月後（2009年5月）に解散を決議してしまっている。

それでも、船社を海上輸送手段としている利用運送人（NVOCC）は、荷主には契約運送人であっても船社には荷主であるが、NVOCCが船社から調達する船腹は船社の義務・責任が本条約の本則から減免された数量契約によるものであっても、数量契約に馴染む貨物量のない荷主に対しては条約の本則に従った義務・責任を負うこととなる。荷主同様もろに影響を受けることになるが、わが国ではNVOCC業界からもそのような問題認識は、いまだ寡聞にして漏れてこない。

また、履行補助者の使用を想定する運送契約においては、現在既に、ヒマラヤ条項が広く認められ用いられているが、本条約は4条1項で海事履行当事者に、本条約の規定で直接規定されている運送人の防御と責任制限の利益を請求原因の如何に拘らず受益できることを保障し、非海事履行当事者をその受益の対象者から除外している。

しかしながら、船社貨物の殆どが本条約で規定された運送人の義務・責任を減免特約した数量契約でのものとなれば、損害の発生が海事履行当事者の履行区間であれば、4条1項での保障は同時にそれを越える受益を運送契約のヒマラヤ条項で約定してもRRに別段の規定がない限り無効とするものでもあるから（79条）、現在広く行われているヒマラヤ条項での場合と異なり海事履行当事者のみが荷主や保険代位請求で狙い撃ちされることになる。しかも、Art.19（1）は履行が条約加盟国からみの海事履行当事者に対する荷主

や保険代位請求には直接訴権を与えているので、仮にわが国が条約加盟すれば、わが国での港湾荷役業者等の海事履行当事者は、更に、無過失の立証責任までも負わされることになる。

以上は、本条約が発効した場合の主な一例であるが、大きな利益を得ることになる船社や損保以外の業界は、そのことを認識しているのであろうか。

2. 数量契約でのRR強行適用貨物が殆どとなり、RRの本則適用は例外となる

現在、北米航路コンテナ貨物の殆どが賄われている米国1998年米国改正海事法（OSRA）のService Contract は、反トラスト法の適用を除外するもので、米国COGSAの強行規定からの逸脱を一切認めるものではない。

一方、本条約の数量契約は、条約の強行規定からの逸脱特約の自由を認め且つその特約の強行適用を保障するものであるから、一層、船社貨物の殆どは数量契約になることは火をみるより明らかであろう。

本条約は、数量契約の有効要件として「荷送人が、本条約に基づく如何なる逸脱なしに本条に従った条件で運送契約を締結する機会と機会が与えられており」と規定しているが（Art.80（2）-（c））、荷送人との運送契約に本条約が適用される船社貨物の殆どが数量契約貨物となるのは必定であろうから、船腹に余裕がある場合に機能する規定に過ぎない。

そして、数量契約に応ずる運送人は、本条約による数量契約での責任減免特約の対荷主実効性を確保するために、想定される荷受人

や荷送人以外の運送品処分権者が数量契約に拘束されることのArt.80 (5) を充たす同意の取得と、流通可能運送書類／電子的運送記録の不発行を条件とするようになるものと思われる⁴。

ところで、数量契約の当事者でない荷受人等をそれに拘束する要件である上記Art.80 (5) は、その絶対要件の一つである「そのような者が、その数量契約が本条約から逸脱していることを顕著に陳述している情報を受領しており、且つそのような逸脱により拘束されることに同人が明確な同意を与えており;」の____部分は、口頭ではなく書面によらねばならない (Art.3)。しかし、情報受領の時期については規定がなく、例えば、当該運送品の買主である荷受人は、売買契約確定前であれば、もはや契約をしない選択を失うことになる。Art.80 (5) はその様な買主・荷受人が数量契約に拘束されない要件を規定しているが、実際には、荷送人の運賃負担の軽減と運送人の義務・責任を減免した低質な輸送での引渡を受忍させられることになる。

上記のようにArt.80 (2) は運送人・荷送人両当事者の交渉力の対等を形式的にでも保障しているが、実際には、荷受人等の第三当事者とは無関係な保障である⁵。売買契約確定後のこの設例では、売主である荷送人が、買主の感知しないところで一方的に買主である荷受人に不利益を強いることになる。

RRは、多様化と細分化が進んでいる国際海上物品運送法制を国際的に統一する使命を託されているといわれているが、RRで広範且つ詳細に規定されている本則どおりの全面

強行適用は、皮肉なことに、Art.80の数量契約によらない運送契約ないしその運送契約の部分に限定された例外的なものとなる。

3. 国際海上運送部分が僅少でも Maritime-Plusとして強行適用か

RRの規定はもともと海事ベースであるが、船舶運送に固有の規定であるArt.14 (堪航注意義務)・Art.16 (航海中の物品の犠牲)・Art.25 (甲板積貨物) 等の若干の規定を除いた全規定が、運送契約の海上区間以外の部分にも強行適用される。

それでも例えば、Art.82 (a) は「航空運送を規律するどの条約も、その様な条約がその規定に従い運送契約のどんな部分にも適用される限度までRRはその適用に影響を与えない」と規定しているが、航空運送がワルソーないしモントリオール条約の場合、貨物の滅失・損傷の原因が航空運送中に特定されなければ⁶、RRの強行適用となる。

Art.82に規定以外の条約については、それらの条約が船積前又は船舶からの荷卸後の運送契約区間を分離して運送契約をしていたのであれば適用されていたであろう場合は、その区間に物品の滅失・毀損又は遅延の発生が特定されれば、その条約の荷受人不利に変更できない運送人の責任、責任制限、訴提起期間の規定に、RRは優先しない旨をArt.26で規定している。

しかしながら、外見から直ちに明らかな貨物損害以外は、荷受人に引渡されてから判明するものであるから、それをそれらの条約区間に特定することは困難であり、殆どの場合RRが強行適用されることになる。

即ち、航空や陸上区間が中心の運送であっても運送契約区間に僅かでも国際海上部分があれば、本質は海事法であるRRが運送契約の全区間に強行適用され、それらの条約や準拠法により享受が可能であった事柄をいずれの当事者も享受できなくなる。

Art.12 (3) は、RRが国際海上運送部分のみを不可欠な要件としていることから (Art.1 (1) 第二文、Art.5 (1) 柱記)、最初の船積開始前・最後の船舶からの荷卸後であれば、RRの下での物品に関する運送人の責任期間を決定する目的で、運送契約当事者に物品の受取と引渡の時と場所の合意を許す規定と解されるが、RRに関するCMIのQ&A (2009.10.10版) (以下、CMI-Q&Aと略記) はそのB-2項で、何らの根拠も示さずに Art.12 (3) の“initial loading”は最初の運送手段への搭載を意味し、船舶に限らずトラック、列車又は航空機などもその対象であると解説している⁷。そして昨年 (2010) SWEET & MAXWELLから出版された解説書「The Rotterdam Rules」(以下、S&W解説書と略記) は共同執筆者3名中2名は上記CMI-Q&Aの執筆委員であるが、そのpara.4.008も、運送契約が multimodal であれば initial loading / final unloading は船舶のそれとは限らないと解説し、同para.5.027で内陸運送人のトラックや列車も含まれるとしている⁸。

このS&W解説書のその様な見解は、Art.43が仕向地での引渡と時と場所を運送契約での合意に委ねていることから、Art.12 (3) の“unloading”も内陸運送人のトラックや列車も含まれると解釈する根拠としているが (同

para.5.030⁹)、Art.43のそれは内陸運送で終わる到達地も含まれる規定である。

他方、同じArt.12の第2項では運送契約が内陸運送で終わる場合でも、荷揚港の税関引渡でRRの下での運送人の責任期間が終了することを規定している以上は、Art.12 (3) での約定の範囲がその様に狭く限定されると解する根拠にはならない。

S&W解説書の上記見解は、CMI草案以来初めてUNCITRAL第三次草案に国際海上運送部分を不可欠な要件とする規定が設けられたことからArt.12 (3) がそれに対応して併せて新設された規定であること¹⁰を無視してのCMIの当初からの願望に即した強引な解釈ないし解説である¹¹。運送契約がmultimodalであっても、その契約当事者が国際海上運送区間以外へのRRの適用を望まない場合にまで、何故にそれを禁じる必要があるのだろうか。

Art.12 (3) での initial loadingを船舶のそれ、final unloadingも船舶のそれ解すれば、multimodal のその余の運送契約部分は適用される準拠法により律せられることになり、損害が特定の運送区間にローカライズされずRRが主たる運送区間でない限りは、その損害は当該運送契約の準拠法によることになる。当事者の意図にも沿うことになる。

William Tetley教授等6名の共著論文では¹²、その12頁に、RRのmaritime plusの強引さと海事優先および規定の整合性が不十分であることから、条約としては再考すべきとして、これへの署名・批准はすべきでないとの見解を表明され、Art.12については、その第1項

と本件第3項の関係の不明確さは、1項の頭に「第3項に従い」を挿入するよう示唆されている。Maritime plus でありながら“plus”への強引な規制への痛烈な皮肉である。仮にわが国がRRに加盟する場合には、摂取国内法で、Art.12 (3) の頭に「第1項にかかわらず」の文言と、同項のloading / unloadingがonto / from vesselである旨の解明文言を加えて法運用の混乱を回避すべきであろう¹³。

4. 海事履行当事者は運送人の責任減免の数量契約の事故で狙い撃ちされる

4-1 その履行地が締約国絡みの海事履行当事者

Art.4 (1) は、RRが規定している運送人の防御又は責任を制限する規定の受益を海事履行当事者に保障しているが、その履行地が締約国絡みの海事履行当事者 [B] にはArt.4 (1) に加えて、Art.19が適用され、その第1項により、①RRの下で運送人に課された義務と責任を擬制し、②RRが規定している運送人の防御と責任制限の権利がある。

条文の文言の②は「RRが規定している運送人の防御と責任制限」であるから、「RRの下で」数量契約により運送人が減免された義務・責任の受益は無いが如くであるが、これは同条第2項と相まってそれ以下の保護にはしない旨の規定である。

即ち、①はRRの下で運送人に課された義務と責任の擬制であるから、Art.79の許容内での運送契約により加重された義務・責任を含み、且つ、Art.80の数量契約により加重ないし減免された義務・責任もArt.80 (5) を待たずに含むと解すべきであり、②の権利すなわちArt.4 (1) での保障と同じ保障をする

とともに、併せて第2項で次の通り保障していることになる。

即ちArt.19 (2) で、③RRの規制対象でない義務はもとより、④RRが規制する運送人の義務・責任はArt.79 (1) - (a) (b) ではその増加特約を許すので、また、⑤数量契約により増加された運送人の義務・責任限度の増加も、これら③～⑤は①によりその運送人の義務・責任が [B] の海事履行当事者に擬制されるので、この第2項により、その様な義務やより高い責任の限度は [B] の海事履行当事者がその受理を明示的に合意していなければ拘束されないとして [B] の海事履行当事者の保護を図っていると解される。

ところで、S&W解説書は数量契約での受益には否定的なように見受けられ¹⁴、CMI-Q&AもそのA-10の解説で [B] の海事履行当事者に対する運送人の義務・責任に数量契約による減免が含まれているかに触れず現在の不法行為責任での訴求より自動享受保障なので [B] に有利であるとのみ解説している¹⁵。

数量契約で運送人の義務・責任制限額が減免されていれば、direct cause of actionによる [B] の海事履行当事者への訴求は、請求者を容易にするだけで、[B] が運送人との特別な関係にない限り数量契約での運送人の義務・責任制限額の減免を立証することができず、海事履行当事者だけが狙い打ちされることになる。

なお、Art.19 (3) は [B] の海事履行当事者の第1項で擬制された運送人の責任についてのRRの下での責任規定であるが、次の第4項で、船長、乗組員、運送人の被用者や [B]

の海事履行当事者の被用者（この者も [B] の海事履行当事者であるが）には、本条約は責任を課さないとしている。

しかしながら、海事履行当事者 [B] の被用者が Art.19 (5) で RR の下での責任が課されなくても、不法行為責任の訴求により、上記 CMI-Q&A や S&W 解説書の認識では、その損害について運送人が数量契約で義務・責任が軽減されていれば、やはり狙い打ちされることになる。

他方、筆者のように、[B] の海事履行当事者やその被用者は数量契約による運送人の義務・責任の減免も当然に受益できると解しても、数量契約による義務・責任制限の軽減を立証できる立場になれば、その様な減免があるときには狙い撃ちされることになり、損害がもたらその者の作為・不作為で生じたものであれば、訴訟告知（例えば日本民訴法53条）や RR の Art.20 も助けにならない。

4.2 その履行地が締約国絡みでない海事履行当事者

その履行が解約国絡みでない海事履行当事者 [A] には、19条1項での RR の下で運送人に課せられた義務と責任の擬制がなく、[A] と運送人との関係は、その下請契約の準拠法での義務であり、[A] の荷主に対する責任は不法行為責任の準拠法に基づく責任である。そして、[A] の被用者である海事履行当事者 [A] のそれらの者に対する責任も不法行為責任の準拠法に基づく責任であり、使用者である海事履行当事者 [A] が使用者責任を負う関係である。

これら海事履行当事者 [A] にも、Art.4 (1)

が請求原因の如何を問わず、RR の下での訴でなくても、本条約が規定する運送人の防御と責任制限を規定する規定の受益を保障している。このことは S&W 解説書も para.5.191-5.192 で述べている¹⁶。

従って荷主からの訴求は、direct cause of action でないという差はあるが、運送人の義務・責任が数量契約で減免されているときは、同じく狙い撃ちされることになる。

もつとも、海事履行当事者 [A] の本拠地が締約国になれば訴を提起できる締約国の管轄裁判所がないわけであり（Art.68, Art.1(30)）、その請求原因の準拠法に提起しても締約国ではなく、RR 自体も海事履行当事者 [A] の義務・責任を規定しているものではないから、RR を適用するとの保障はないことになる（S&W 解説書 para.12.065 参照¹⁷）。

なお、上記狙い撃ちされることを防止するには、次項5の後段で示したような国内立法をすることであるが、わが国が RR に加盟した場合は条約遵守義務があるから、非海事履行当事者の場合とは異なり海事履行当事者 [A] は Art.4 (1) でにならざるを得ないが、その時は、わが国内での履行の海事履行当事者は、全て海事履行当事者 [B] になっている。

5. 非海事履行当事者にヒマラヤ条項が可能か

Art.4 (1) は、RR が規定する運送人の防御や責任制限規定を、海事履行当事者が責任の防御に請求原因の如何を問わず受益できることを、海事履行当事者の [A] [B] いずれにも保障し、非海事履行当事者を除外している（前注16の S&W 解説書 para.5.192 参照）。

そして同S&W解説書はpara.5.193で「非海事履行当事者が運送人の義務に従属しない限りは、…運送書類は将来ともヒマラヤ条項を含むであろうし、また、法廷も内陸運送人がそれらの条項から受益するかを判決し続けるであろう。」と述べている。

しかしながら、その履行が締約国からみでない海事履行当事者〔A〕が運送人の義務に従属しないものであることは前記4-2項で検証したとおりであり、同じく運送人の義務に従属しない履行当事者のうち非海事履行当事者だけをヒマラヤ条項享受からあえて排除した規定と解される余地を残している。

また、Art.4 (1) が海事履行当事者〔A〕を加えながら非海事履行当事者を享受権者から除外した理論的根拠を、海事履行当事者〔A〕がArt.20 (1) によりその責任が運送人と連帯であることに求めているものもあるが¹⁸、Art.20の海事履行当事者は本条約の下で運送人に課せられた義務と責任が擬制されるArt.19 (1) の海事履行当事者〔B〕を指すものであり、海事履行当事者〔A〕を含まないと解すべきである¹⁹。荷主の海事履行当事者〔A〕に対する請求は、direct cause of actionではなく、RRとは別の不法行為の準拠法の下における不法行為責任である。RRはその責任を直接規律するものではないし、日本法で言えば〔A〕の不法行為責任が運送人の契約責任との不真連帯債務となり得る場合があるに過ぎず、運送人が数量契約でその義務・責任を免じられていれば、不真連帯も生じない。

Art.4 (1) が、海事履行当事者〔A〕と同

じ条件の非海事履行当事者だけをヒマラヤ条項の享受権者から除外しているとの懸念は消えない。

CMI-Q&AはA-11の回答で²⁰、また、CMI-Q&AとS&W解説書いずれもの共同執筆者である藤田教授は、2009年9月21日のロッテルダムでの署名式典での講演の中で、非海事履行当事者は自動的なヒマラヤ条項の享受権はないだけで、RRは運送契約でのヒマラヤ条項の享受約定を禁じるものではないと述べられている²¹。

ところで、上記懸念が消えない限りは、非海事履行当事者へのヒマラヤ条項享受特約は、運送人の履行補助者である非海事履行当事者への損害賠償請求が新たに制約される受忍義務を荷主に課すことであるから、その様な運送契約の特約はArt.79 (2) で無効とされる。

しかしながら、仮に本条約が発効すれば、わが国が加盟しなくてもRRで律されることが避けられない以上は、Art.79 (2) で無効とされないためには、運送契約ではなく国内立法を以って次の規定を設けるべきであろう。

「RRが適用される運送には、運送人の防御又は責任制限を規定するRRの如何なる規定も、又はRRの下で運送人が有する防御又は責任制限に関する如何なる約定も、非海事履行当事者は、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拠るとを問わず、自ら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。」

この規定であれば、Art.4 (1) の場合とは

異なり、運送人が数量契約で条約の規定よりもその義務・責任を減免していても、運送人との関係次第で数量契約による義務・責任の減免内容が立証できるときは、狙い撃ちされることがなくなる。

そして、仮にわが国が条約加盟するときは、これを撰取国内法に置いて締約国として上記懸念を払拭し、内陸運送人への狙い撃ちを防ぐべきであろう。

6. 数量契約がRRのメインとなる運送市場

RRは現行の法秩序の下における関係当事者のコマーシャル・バランスを大きく変更するものであるが、筆者は、主要荷主国が加盟して条約発効すれば、早晚、数量契約貨物が中心となり、その数量契約の運送条件がRRにより強行適用され、それがRRの実質的な本則となるであろうことを指摘してきた。

これにより運送市場がどのように変容するであろうかを述べて、本稿の締め括りとする。

数量契約ではArt.80 (4) に抵触しない限りは運送人の義務・責任の減免が許されるので、責任限度額の引下・堪貨注意義務の軽減・運送人の過失責任の対象の縮減や注意義務の程度の軽減、殊にRRの本則で廃止された航海上の過失免責の復活等、その対象にし得るものは枚挙に暇がない程である。

その数量契約に拘束される荷送人やArt.80 (5) の適用がある荷受人等からの請求ないしは保険代位請求は、[A] の海事履行当事者に対してはもとよりCMI-Q&AやS&W解説書によれば、[B] の海事履行当事者に対しても数量契約とは無関係に責任を請求でき

ることになり、海事履行当事者の事故では海事履行当事者のみが狙い打ちされることになる。

また、[B] の海事履行当事者はArt.80 (5) に依らずとも数量契約による運送人の義務・責任の減免を当然に受益できるとの筆者の見解でも、その減免の立証責任は訴求された海事履行当事者にあるので、彼が運送人の専属的下請か運送人のグループ企業でなければ、その立証には運送人の協力が得られず無理であろうと思われる。

それは、数量契約による運送人の義務・責任の減免は、貨物保険付保の高額化と必要性を大きく増大させることから、当該運送人貨物に関わる支払保険金に対する保険代位回収率の大幅な向上は保険料率のそれに応じた低下を結果し、当該運送人の競争力を増大させるからである。

他方、非海事履行当事者のArt.4 (1) の保障からの除外がCMI-Q&AやS&W解説書が言うようなものではなく、運送契約でのヒマラヤ条項がArt.79 (2) で無効とされると解すれば、本稿の5項で例示したような国内立法で措置するか、あるいは数量契約での運送契約でそれを設けるしかないことになる。

その結果は、数量契約に馴染む顧客が少ないNVOCCの内陸複合運送区間の運送手段調達のコスト上昇となり、市場は数量契約を専らとする船社のものになって行くのは必定であろう。

また、荷主についても数量契約は、船腹や運送手段の優先提供の約定でもあるから、Art.80 (2) - (c) が規定する数量契約によ

らない運送契約締結の荷送人への保障は、運送人の貨物が数量契約でのもので占められていけば現実性のない規定に過ぎず、運送手段に余裕がある場合限りに機能する規定に過ぎないことは、本稿の2で指摘した。

本条約は、数量契約による運送条件での強行適用が実質的に本則となることから、それに期待する大手の船社や荷主および損保業界と、数量契約に馴染み得ない層との利害は当然のことながら異なる。従って、何にも増して肝要なことは、自社あるいはその業界での観点から本条約を検討して対応を考えることである²²。

- 1 筆者のHP「UNCITRAL物品運送条約の研究」のNo.103に対訳（試訳）を載せている。http://www7a.biglobe.ne.jp/~s_furuta
- 2 同上HPのNo.103に対訳（試訳）を載せている。
- 3 署名国は、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、スウェーデンの計24カ国。
- 4 藤田教授「ロッテルダム・ルールズ」・海法会誌復刊54号74頁は、後注8のS&W解説書の共著者の一人Michael Sturley教授（アメリカ海法会）の、「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。」との指摘を紹介されている。しかしながら、米国主導による数量契約は、最終的にWG.Ⅲの最終草案で責任制限額が突如としてハンブルク・ルールを超える額になったこととの妥協であることから見ても、その程度の期待でないことは明らかであろう。
- 5 Cecilia Fresnedo de Aguirre “The Rotterdam Rules from the Prespective of Country that is a Consumer of Shipping Service”・UNIDROIT Uniform Law Review NS-vol.X IV 2009-4 881頁参照。
- 6 ワルソー条約・ヘーグ改正ワルソー条約各18条1項、モントリオール第四議定書改正ワルソー

条約18条2項、モントリオール条約18条1項。モントリオール条約以外の条文は筆者のHPのNo.301にも掲載。

- 7 <http://www.rotterdamrules.com/Questions> また、Googleのサイトに Questions and Answers on the Rotterdam Rules by CMI と入力してもPDFで出てくる。
- 8 S&W解説書（以下、邦訳は筆者）para.4.008：12条1項は、CMI草案の先導に従い、運送人の責任の期間は物品が運送の為に受領された時に始まり、且つその引渡で終わると規定している。本条約のdoor to door取組の採用は本質的な根本的な革新ではあるが、door to door適用はRRの下で必ず適用されるものではない。運送人の実際の責任期間は、それよりも契約の条件に基づく。本条約は、当事者が伝統的な“tackle to tackle”又は“port to port”の運送契約をすることを禁じていない。12条3項は、物品の受取と引渡の時及び場所について合意することを明白に当事者に許している。唯一の制約は、物品受取の時は物品の最初のloadingの開始より後ではならず、且つ、引渡の時は最終のunloadingの完了より前であってはならないとする12条3項の但書である。12条3項但書は、運送人と荷送人にtackle to tackleより短い責任期間に合意することを禁じているが、12条は運送人に複合運送を引受けるべきことを強いていない。このように当事者には伝統的なport to port契約を結び得ることが残されている。荷送人が物品を船積港のコンテナヤードに納入し且つ運送人が陸揚港のコンテナヤードに物品を荷卸しすれば、運送人は二つのコンテナヤード間の運送のみに責任がある。12条3項但書の下で、コンテナヤードでの運送人の物品の受取が最初の積込前であり、且つ引渡が物品の最後の荷卸後であるから、その契約は可能となる。複合運送の場合は、“initial loading”と“final unloading”の語は、運送契約の下でのそれになる。運送は複合でも、契約はそうでなければ、“initial loading”と“final unloading”は船舶のそれである。同para.5.027：当事者は契約による不明瞭な局面を解決するためにいくらかの自由を持っていることである。運送人の責任期間を決定する目的で、当事者は物品の受取と・・・の時と場所に合意することができる（12条3項）。しかしこの契約自由は制限されている。当事者は、運送契約の下での物品の最初の“loading”の開始以後を「受領の時」に合意することはできない。例えば“port-to-port”の積荷では当事者は、運送人の責任期間は船舶のtackleが船積のための物品に接した時に開始を始めると有効に合意でき、それはHRやHVRの下でtackle-to-tackleの責任期間が開始するのと同じであるが、当事者はより後の責任期間を約束できない。同じ様に、door-to-doorの積荷では、当事者は運送人の責任期間が最初の内陸運送人が最初のトラックないし列車への積込を始める時に開始すると合意できるが、その責任期間はそれより後には開始し得ない。
- 9 S&W解説書para.5.030：なお、二つの特別な場合には更に解明を要する。まず第一は、当事者が曖昧な状態を解決するために契約による可なりの自由を持っていることである。43条（引渡の章の最初の規定）は、引渡の時と場所は運

送契約で合意され得ると、既に是認している。更に、12条3項は受取についても認めているように、引渡についても同じ契約自由を認めている。同項柱記の前半。しかしこの契約自由は再度制限されている。即ち、当事者は「運送契約の下での物品の最終荷卸 (final unloading) の完了前である」「引渡の時」に合意できない。かくして、当事者は、運送人の責任期間は、船舶のtackleが物品を離した荷卸後に終了すると、有効に合意することができ、それはHRやHVRの下でtackle-to-tackle責任期間が終わるのと同じ時であるが、当事者はより早く終わる責任期間を約定することはできない。

- 10 16会期 (2005年) からの第三次草案 (WP.56) の6条 (RRの5条) に国際海上運送区間があることが本条約適用の不可欠の要件として初めて規定されたことに対応して、同草案11条6項にRR12条3項の前身となる規定が同じく新設された。
当初から条約の適用を“port to port”に限ることを志向していたFIATAの上記11条6項の新設についての見解を伝える forwarderlaw.com → Library → UNCITRAL convention → 2007.5.29 は、海上運送区間以外への条約の適用阻止は、次の特約を運送契約に挿入することにより可能となると指摘している。
これが素直な解釈であることを示している当時の一例でもある。
“For the purpose of the applicability of the Convention it is agreed that the place of the receipt and the delivery are upon loading of the vessel on board at X port and discharge from the vessel at Y port.”
- 11 古田・RRに関するCMIのQ&Aについて・本誌No.55の50頁の古田指摘参照。
前注1のHPのNo.219にも掲載。
- 12 <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules> → The Rotterdam Rules → 3. A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over the Rotterdam Rules Published 5 August 2009
- 13 この場合でも、運送契約に複数の国際海上運送区間があれば、その間に含まれるそれ以外の複合運送区間は12条3項の合意によってもRRの責任期間から除外できない。
- 14 S&W解説書para.12.051が次のとおり「数量契約の直接の当事者 (immediate parties) のみを拘束する」と解しているのは、運送契約での数量契約による運送人の義務・責任の減免を19条によっては受益させない趣旨とも解される。
para.12.051：原則として、80条の下での許される逸脱は、逸脱の適切な通知を受けた第三者がそれに拘束されることの明示の同意をしていない限り、数量契約の直接の当事者 (immediate parties) のみを拘束する。67条2項の下で、同意なしの第三者も同項の四要件が充足されれば専属管轄の合意に拘束され得る。これら四つの要件は各それぞれ規定の作用域を限定しており異議を保証するので、第三者は拘束されないであろう。
- 15 前注11の53～54頁参照。
- 16 S&W解説書para.5.191：まさしく18条 (a)～(d) は運送人の代位責任がUNCITRALが意図したように広く保証する二重の安全対策アプローチ

を採用しているもので、4条1項 (a)～(b) は意図された享受者の全てが自動的ヒマラヤ条項保護を受けることを保証するために、幾らかの重複を含みながらもその様に広く起草されている。4条1項 (a) は海事履行当事者を含んでおり、それは殆どどのどの事案でも十分であろう。船長、乗組員ないし乗船して役務を履行する如何なるその他の者及び運送人又は海事履行当事者の従業員は、殆ど海事履行当事者となろうが、しかしUNCITRALはそれにも拘らず彼らが幾らかの例外的な場合に偶然に保護されないままにならないことを保証するため、4条1項にリストアップして彼らを加えた。

- 同para.5.192：4条1項は全ての海事履行当事者と海事履行当事者として限界ぎりぎりに評価し得るであろうさまざまな者を広く含んではいるが、最も意図的に非海事履行当事者を含んでいない。UNCITRALは、本条約の下での運送人の義務に従属しているそれらの者 (及び彼等の個々の被用者) は、運送人の防御と責任制限の利益を同様に受けるべきであると決定した。運送人と海事履行当事者のみが運送人の責任に従属するので、自動的ヒマラヤ条項保護は彼らだけに限られる。
- 17 S&W解説書para.12.065：海事履行当事者が、本拠と履行地が締約国でない国内であれば、「管轄裁判所」の基準を充足しないので是認し得る法廷の要件を充たさない。その様な場合に、68条は荷主請求権者に、海事履行当事者に対する訴 (あるいは運送人と海事履行当事者への併合請求) についての法廷選択を保障していない。実際問題として、荷主請求権者は、RR適用を拘束されていない国 (あるいは少なくとも裁判管轄の章の適用に拘束されない国) で海事履行当事者からの損害填補を求めねばならない。更に言えば、その訴自体RRに基づき判決されるものではない。そのような状況の下では、その様な結果は、海事履行当事者 (及びその履行) は条約との結び付を持たないので、それは良しとすべきであろう。
- 18 藤田教授は、2009.9.21のロッテルダムでの署名式典での講演の中で、このことを [A] の海事履行当事者にもRRがその受益権を保障している理論的根拠とされている。 <http://www.tfujita.ju-tokyo.ac.jp/> → 著作 → <2009年> “Performing Parties and Himaraya Protection” 5頁の第一文章段落。
- 19 S&W解説書para.5.170：19条の下での海事履行当事者の責任は、運送人の責任に代置するものではなく補強である。荷主は、RRの下で運送人及び一又は複数の海事履行当事者から損害回復できる。本条約の下で、その責任は、本条約の限度まで連帯責任である。
勿論、請求者は重複して得ることはできない。更に、全被告の責任累計は、本条約の限度を超えることはできない。
- 20 前注11の54～56頁参照。
- 21 前注18の藤田教授著作5頁第四文章段落参照。前注11の74頁注6にも同文章段落を紹介している。
- 22 河村寛治教授「新国連国際海上物品運送条約の発効に向けた一考察」・明治学院大学法科大学院ローレビュー第14号53頁も、関係業界一体となつての検討の必要性を指摘されている。

[付表] : ロッテルダム・ルールと現行二条約との主要事項対比

初出の海運2009.9号50～52頁所掲を本稿に沿って補筆・修正

項目	[HVR] ヘーグ・ウィスビー・ルール	[HBR] ハンブルク・ルール
(1) 適用契約	<p>[RR] 本条約 (ロッテルダム・ルール)</p> <p>[HVR] 船荷証券又は類似の証券による海上物品運送契約のみに適用され、備船契約に基づいてそれらの証券が発行されるときは、証券の運送人と所持人以降に適用される: Art.1 (b)。 生動物及び運送契約で甲板積とされ且つ実際に甲板積で運送される積荷は対象外: Art.1 (c)。</p>	<p>[HBR] 運送書類発行の有無にかかわらず有償の運送契約の海上運送部分: Art.1 (6)。 備船契約は対象外であるが、船荷証券がそれに基づいて交付されたときは、備船者でない所持人と運送人との間に適用される: Art.2 (3)。 対象物品には生動物や甲板積貨物も含まれるが、規制に反した甲板積にはペナルティがある: Art.1 (5)・9。</p>
	<p>[RR] 運送書類等の発行の有無にかかわらず、船積港と荷揚港が互いに国を異にする約定の国際海上運送区間を含む有償の運送契約: Art.1 (1)・5。 但し、①国際海上運送区間が、定期船・不定期船を問わず備船契約 (船腹の一部備船を含む) 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本条約は適用されないが、①については運送契約の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適用: Art.6・7。 生動物や流通可能の運送書類等が発行されないnon-ordinary commercial shipmentsも除外されないが、運送人側の義務・責任の減免特約が許される: Art.81。 甲板積の物品運送にも適用されるが、不適法な甲板積にはペナルティがある: Art.25。</p>	
(2) 適用要件	<p>[HVR] 異なる二国にある港間の海上物品運送に関する次のいずれもの船荷証券に適用する。即ち、(a) 船荷証券が締約国で作成されているとき、又は (b) 海上運送が締約国の港からのとき、又は (c) 船荷証券が本条約の規定又は締約国の法令が運送契約を規律すべき旨を定めているとき: Art.10。 これらに該当しない船荷証券にも締約国がこの条約の規定を適用することを妨げない: Art.10。</p>	<p>[HBR] 異なる二国にある港間の次のいずれもの海上物品運送契約に適用する。即ち、(a) 約定船積港が締約国にあるとき、又は (b) 約定陸揚港が締約国にあるとき、又は (c) 約定の選択的陸揚港が実際の陸揚港であり締約国にあるとき、又は (d) 船荷証券もしくはWaybillが締約国で交付されたとき、又は (e) 運送契約を証する船荷証券ないしWaybillが本条約の規定又は本条約の規定を実施している国の法令が適用されるべきことを定めているとき: Art.2 (1)。</p>
	<p>[RR] 運送契約において、物品の受取地、船積港、引渡地又は荷揚港の一つでもが締約国にあれば、受取地と引渡地が国を異にし、且つ国際海上運送区間が含まれていれば、それが一つの運送契約で陸・空・海・内水路の運送区間を含むものであっても全区間に本条約の強行適用がある: Art.1 (1)・5・79。</p>	
(3) 責任主体	<p>[HVR] 運送人とは、荷送人との契約運送人である船舶所有者又は備船者を含む: Art.1 (a)。</p>	<p>[HBR] 荷送人との契約運送人であるが: Art.1 (1) (3)・5・12、port to portの責任期間での実際運送人 (船積・卸も含まれる) にも履行部分について荷送人との契約責任が擬制され、運送人との連帯債務となる: Art.10。</p>
	<p>[RR] 責任主体は、運送人と荷送人並びに運送書類/電子的運送記録の書類上の荷送人である: Art.1 (5) (8) (-9)・33。 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、その履行責任の範囲で、運送人の本条約の下での義務・責任がその海事履行当事者に擬制される: Art.19。 なお、海事履行当事者は、履行が締約国からみでないため運送人の契約責任が擬制されない場合の荷主に対する責任は不法行為の準拠法での不法行為責任に止まる。</p>	
(4) 責任期間	<p>[HVR] 「tackle to tackle」まで: Art.2・1 (e)。</p>	<p>[HBR] 運送人が物品を船積港、運送中及び荷揚港においてその管理下においている期間「port to port」: Art.4。</p>
	<p>[RR] 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が: Art.12 (1)、受取と引渡の時が initial loadingより前、unloadingより後であれば、それらの時と場所を当事者の約定に任せている: Art.12 (3)。 国際海上運送区間が基本の条約であることから、それは船舶のそれであると解される (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)。 この3項はRRの位置付けの重要なポイントとなる条項であるが、CMIサイドからはトラックや列車等も含むとの解釈が主張されている。</p>	

<p>(5) 通し運送</p>	<p>[HVR] 規定なし。Ocean B/Lでは、通し運送のための積替えは代理人として行い、実際に請負った部分でないその積替え運送部分には無責である旨の約款設定が例である。</p>	<p>[HBR] 海上運送契約が特定区間が運送人以外の者によって履行されることを明確に定めているときは、その実際運送人の管理下の期間の損害は運送人には無責であることを約定できる：Art.11。</p>
<p>(6) 責任原則</p>	<p>[HVR] ①堪航注意義務は、航海の前及び航海の開始時点での当該航海への堪航注意義務であるが：Art.3 (1)、不堪航による物品の滅失・損傷は運送人が相当の注意を尽くしたことを立証すれば免責：Art.4 (1)。②不堪航ないし堪航注意義務違反による損害でない場合もArt.4 (2) に、(a) 航海上の過失免責、(b) 被用者による船舶火災、等～ (p) までのぼる免責事由を設けて、故意・過失の立証責任を荷送人に転嫁している：(q) 但書の反対解釈。③上記以外は過失推定の過失責任：(q)。</p>	<p>[HBR] 運送人の責任は、過失推定の過失責任主義で：Art.5 (7) 但書、責任期間中の滅失・毀損又は遅延によって生じる損害を避けるために合理的に要求される一切の措置をとったことが証明できないときは有責：Art.5 (1)。不堪航や航海上の過失は免責事由でなく、船舶火災による損害も運送人自身によるものも含め請求者に過失の立証責任が課せられた責任となっている：Art5 (4)。その他の左 [HVR] ②の (a) ～ (p) の免責事由も「人命・財産の救助」以外は免責事由ではなく、不可抗力ないし帰責事由無しが立証されなければ免責されないことになる。</p>
<p>(7) 責任対象損害と責任制限</p>	<p>[HVR] 物品に関する滅失・損傷責任の責任制限は、物品の物理的損害に限られ、666.67SDR / pac.又は2SDR / 損害物品の総kg のいずれか高い方の額である：Art.4 (5) - (a)。コンテナ条項：コンテナ等収容物品は、B/L数記載の内品 / 包を積荷単位と看做し、記載なければコンテナ等の数を積荷単位の数と看做すArt.4 (5) - (c)。運送人の義務違反の上記責任を減免する特約は無効であるが：Art.3 (8)、義務・責任の加重は許される：Art.5。</p>	<p>[HBR] 物品の滅失・損傷又は引渡遅延（明示的な期間の合意がなくても誠実な運送人に要求されることが相当な期間内に引渡しがないうとき：Art.5 (2)）から生じる損害を責任対象：Art.5 (1)。責任制限額は、滅失・損傷が835SDR / pac.又は2.5SDR / 損害物品の総kg のいずれか高い方の額、遅延は遅延した物品分の運賃額の2.5倍で当該運送契約の運送賃総額を超えず、且つ両責任の合計額は滅失・損傷の責任制限額を限度：Art.6 (1)。コンテナ条項は、SWBも左 [HVR] と同一で且つコンテナ等が運送人非提供であれば、それも1船積単位と看做す：Art.6 (2)。運送人の責任・義務を加重する特約は許される：Art.23 (2)。</p>
	<p>[RR] ①本条約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：Art.59 (1)、②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認められるが：Art.21、その額も遅延した物品に支払われるべき運賃の2.5倍の額に制限され、上記①により確定される額の範囲内である：Art.60。 ③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：Art.59 (2)。上記①の責任の限度は、[HVR] [HBR] 両条約での「物品に関する損害」に限らず「本条約の下での運送人の義務違反による責任」についてであるから、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、合意により①よりも高い額を設定した場合はそれによる：Art.59 (1) 後段。</p>	

<p>(8) 荷送人の責任</p>	<p>[HVR] 過失推定の過失責任であるが：Art.4-3、船荷証券記載のために通告した物品に関する事項の船舶積込時の正確性については運送人に対して無過失責任を負う：Art.3 (5)。</p>	<p>[HBR] 過失推定の過失責任であるが：Art.12、船荷証券記載のために自ら通告した物品に関する事項の正確性について運送人に対して無過失責任を負う：Art.17 (1)。 危険物の運送人側への引渡の際に、物品の危険な性質及び、必要があれば、執るべき予防措置について通告を怠り、運送人側がその危険な性質について特に知らない場合には、その船積から生ずる全ての損害について運送人側に対して有責：Art.13 (2)。</p>
<p>[RR] 本条約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：Art.30、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：Art.31、危険品に関する遵守義務違反には結果責任である：Art.32。 [HVR]・[HBR] 両条約では船荷証券の物品に関する事項の正確性に無過失責任を課しているに過ぎないが、上記Art.31は船荷証券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もこの責任を課している。 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。</p>		
<p>(9) 運送証券</p>	<p>[HVR] 荷送人の請求により運送人に船荷証券の発行・交付義務：Art.3 (3)。</p>	<p>[HBR] 荷送人の請求により運送人に船荷証券の発行・交付義務及びそれが引換証券であること：Art.14 (1)・1 (7)。船荷証券でなく運送人が交付した運送されるべき物品の受取を証する証券は、海上物品運送契約の締結と記載されたとおりの物品を運送人が受取ったことを、それぞれ推定する証拠：Art.18。</p>
<p>[RR] 発行される運送証券等には、流通可能な運送書類／電子的運送記録：Art.1 (15) (19) と、物品の引渡にサレンダーを要する流通不能運送書類：Art.46、Waybillに相当する流通不能運送書類／電子的運送記録：Art.1 (16) (20) とがある。流通可能なそれにはサレンダーを要しない運送書類／電子的運送記録も設けられている：Art.47 (2)。 運送書類等を用いない合意があるかその様な慣行がない限り、荷送人は流通不能の運送書類等を得る権利があるが、流通可能なそれは運送人には必ずしも発行義務がない：Art.35。 荷送人の請求により運送人に発行義務がある流通不能なそれには、Waybillに相当するものとサレンダーを要する流通不能運送書類があっても、荷送人に選択権を与えた規定はないので、加盟国が国内法で特に規定しない限り、いずれを発行するかは運送人の同意を要すると解される。</p>		
<p>(10) ヒマラヤ条項</p>	<p>[HVR] 独立契約者である履行代行者には、tackle to tackleの間の責任について、運送人の抗弁と責任制限の利益享受が禁じられている：Art.4 bis. (2)・7。</p>	<p>[HBR] port to portでの実際運送人（本表の項目3- [HBR] 参照）には、その範囲内で運送人の抗弁と責任制限の利益援用：Art.7 (2) (3)・8 (2) が認められている：Art.10 (1) 第二文。</p>
<p>[RR] Art.4 (1) は、履行当事者のうち海事履行当事者のみにしか運送人の防御と責任制限の利益享受権を付与していないし、それは本条約が規定している運送人の防御と責任制限に限られている。しかし、その履行が締約国からみの海事履行当事者にはArt.19 (1) が運送人の本条約の下での義務・責任を擬制しているので、運送人の義務・責任が数量契約で減免されるときは、Art.80 (5) でとは関係なくそれも享受できると解されるが、CMIサイドではそのように解していないように見受けられる。これもRRの適用に関する重要なポイントである。 Art.4 (1) が非海事履行当事者をその享受の保障から除外しているので、運送契約で内陸の履行当事者にこれを与える特約が許されるかは、下記 (12) の [RR] に摘記したArt.79 (2) に抵触しないかの問題がある。仮に抵触するとしても、数量契約で特約すれば可能となる。</p>		

<p>(11) 損害通知期間と提訴期限</p>	<p>[HVR] 物品の滅失・損傷は、引渡時に、外部からは認められないときは引渡後三日以内に、損害の概況を書面で通告しなければ、無事故引渡が推定される：Art.3 (6)。 運送人への訴提起期限は、物品引渡後又は引渡されるべきであった日から一年、運送人の求償の訴はその後一定の期限まで許される：Art.3 (6) (6 bis.)。</p>	<p>[HBR] 物品の滅失・損傷は、引渡日の翌引日以前に、外部からは認められないときは引渡日の翌日から15連続日以内に、損害の概況を書面で通告しなければ、無事故引渡が推定される：Art.19 (1) (2)。遅延損害は、引渡日の翌日から60連続日以内に書面通告がなければ損害賠償はされない：Art.19 (5)。 出訴期限 (対荷主も含む) は、物品もしくはその一部を引渡した日、又は引渡しがないときは引渡されるべき最終の日から2年、求償の訴はその後一定の期限まで許される：Art.20。</p>
	<p>[RR] 物品の滅失・損傷の通知が引渡時に、又は明らかでないときは7営業日以内に書面で運送人に通知が与えられないと無事故引渡の推定となり、引渡遅延による損失は引渡日を含む連続21日以内に通知が「書面」で運送人に与えられないと支払われない：Art.23, 3。訴又は仲裁の提訴期限は、2年で荷主に対するものも含む：Art.62。請求を提起された者の宣言で提訴期間の延長は可能であり、また求償の訴や運送人として特定された者への訴提起はその後一定の期限まで許される：Art.63～65。</p>	
<p>(12) 契約条項の効力</p>	<p>[HVR] 運送人の不注意・過失又は運送人の責任を条約に反し減免する約定は無効：Art.3 (8)。条約で定める運送人の、権利及び免責の全部又は一部を放棄し又は責任・義務を加重する船荷証券記載の特約は有効：Art.5第一文。</p> <p>[RR] Art.79は、本条約に別段の規定がないときは、運送契約の如何なる条件も次の限りでは無効としている。即ち、①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減免するとき：para.1、②荷主の本条約の下での義務又は義務違反に関する責任を、直接又は間接に、排除し、制限し又は加重するとき：para.2。 Art.80 (数量契約に関する特則) は本条約に別段の規定がある顕著な場合であるが、数量契約による運送契約は本条約の適用に維持されるので (Art.6に該当しない)、堪貨注意義務を除く堪航注意義務と認識ある無謀行為／不作為による損害の責任制限額の利益享受禁止以外は、免責事項から除外された「航海上の過失」やハンプルク・ルールを超える責任制限額は勿論、その他の義務・責任の減免約定が荷主との数量契約で許されるので、それによる運送契約は、カバーする海・陸の全運送契約区間を通じて強行適用されることになる。 Art.1 (2) の数量契約の定義からも、その対象となり得る貨物は、規制が外される運送条件は互いに異なるカテゴリーではあっても、対象貨物は、現在、北米航路貨物の殆どを占めている米国OSRAのサービス・コントラクトの対象貨物の条件と全く同じであるから、本条約適用貨物の殆どは数量契約で賄われるようになるのは必定であろう。なお、数量契約の対象に約定された貨物であれば、個々の運送契約での貨物がいかに少量であっても、条約の規定の限りではその数量契約の運送条件で賄われ得る。</p>	<p>[HBR] 海上運送契約の、本条約の規定を荷主に不利益に変更する条項、その他本条約の規定と直接又は間接に抵触する規定は無効であるが、運送人の責任・義務の加重は許される：Art.23。</p>
<p>(13) 国際海上運送に先行又は後続する運送</p>	<p>[HVR] Tackle to tackle前後の運送人の義務・責任の免責特約を条約は妨げない：Art.7。</p> <p>[RR] ①損害が他の条約区間に特定できるときは、航空運送条約はその適用範囲の全てに、道路又は鉄道又は内水路での運送条約は物品が運送手段から積替なく海上運送が行われそれらの条約が海上運送もカバーするものであればその条約区間に、それらの条約での規律を認めている (RR発効時にある条約に限るが、その後の改変を含む)：Art.82。 ②損害が船舶への船積前／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ったであろう条約がある場合は、運送人の責任・責任制限・提訴期間に関する規定で荷主に不利に変更できないその条約の規定のみが、RRの規定にかかわらず適用される (RR発効後の条約でも可)：Art.26。</p>	<p>[HBR] Port to portに前後する非海上運送区間は、本条約の規制外：Art.2 (1)・4 (1)。</p>
<p>(14) 専属管轄の合意・仲裁地の指定</p>	<p>[HVR] 規定なし。</p> <p>[RR] 専属管轄の合意と仲裁地の指定の合意は、数量契約の場合のみに認める：Art.67・75 (3)～(5)。不定期船運送での仲裁合意はArt.75の規制に関係なく効力を認めている：Art.76。これら各条文が含まれる14章裁判管轄と15章仲裁の両章は、適用を宣言する締約国のみを拘束する：Art.74, 78。</p>	<p>[HBR] 専属管轄や仲裁地指定の合意は不可：Art.21・22。</p>