

## ロッテルダム・ルールズに関する一考察 —「適用範囲の拡大」に伴う「複合輸送的要素」について—

味岡 裕之

### 1. はじめに

物の流れは古代から重要なものであり、現代社会においても不可欠な存在である。国際商取引の物流分野では契約の対象となる貨物を目的地まで輸送手配する場合に、海上輸送が用いられることが多い。1960年代に入ると貨物をコンテナに詰めてコンテナ船で輸送する方法が始まり、従前より行われてきた在来船による海上輸送に替わって、世界の定期船航路は飛躍的に輸送効率が高まり輸送物量が増加した。海上輸送は、国際物流において極めて重要な役割を持っており、そのルールの国際的統一のために20世紀初頭から国際的に様々な努力が続けられてきた<sup>1)</sup>。

1924年の船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約<sup>2)</sup> [いわゆる「ヘーグ・ルールズ」]、1968年および1979年の改正議定書<sup>3)</sup> [いわゆる「ヘー

---

1) 藤田友敬「[万国海法会シンガポール国際会議報告] 運送法の諸問題」海法会誌復刊第45号(2001)4頁。

2) わが国は1957年6月13日に「国際海上物品運送法」として法制化している。

3) わが国は1992年3月13日に1979年の改正議定書に署名し、同年6月1日にヘーグ・ルールズの破棄を通告し、「国際海上物品運送法の一部を改正する法律」が同年6月3日に公

グ・ヴィスビー・ルールズ]] は、そのひとつの成果であり主要先進諸国に受け入れられてきた。これに対して、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ体制とは異なったシステムの確立を目指して、1978年に国連国際海上物品運送条約〔いわゆる「ハンブルグ・ルールズ」〕が発展途上国の支持により発効したが、主要先進諸国は批准しておらず、従来のヘーグ・ヴィスビー・ルールズ体制に取って代わるまでの存在とはなっていない。

また近年では、これまでよりも包括的な海上物品運送条約の制定に向けた動きがあり、2008年12月11日の国連総会は、新たな枠組みである新国連国際海上物品運送条約<sup>4)</sup>〔いわゆる「ロッテルダム・ルールズ」〕を採択した。

これら統一ルールへの様々な試みがなされてきたが、世界における海上物品運送法体制は多様化の様相を呈し、諸外国の法制度に統一性がない状況が継続している。新統一ルールであるロッテルダム・ルールズが世界標準となる可能性があると云われているものの、わが国は未だその署名および加盟に至ってはいない。

新たな枠組みであるロッテルダム・ルールズの立法を機に、その解釈論に関して、これまでも増して一層の充実・深化のための研究を推進する必要がある。本稿では、ロッテルダム・ルールズの特徴である①適用範囲の拡大、②複合輸送の要素（現代的な物流への対応）の2点を中心に、これまでの統一条約（ヘーグ・ルールズ、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ、およびハンブルグ・ルールズなど）との比較をしつつ考察を進める。

---

布された。こうして、国際海上物品運送法の改正法は1993年6月1日に施行となった（菊池洋一『改正国際海上物品運送法』（商事法務研究会、1992）23頁）。1968年議定書による改正部分は「ヴィスビー・ルールズ」、改正された船荷証券統一条約全体は「ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ」と呼ばれる。

- 4) 本条約は「全部又は一部が海上運送である国際物品運送契約に関する国際連合条約（The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea）」と称する。2009年9月23日、オランダのロッテルダムにおいてその署名式典が行われたので、その開催地名（Rotterdam, the Netherlands）を採って、本条約は「ロッテルダム・ルールズ」と称されることとなった。

## 2. ロツテルダム・ルールズにおける適用範囲

ロツテルダム・ルールズの特徴の一つに「適用範囲の拡大」を挙げることができる。ロツテルダム・ルールズは、従前の統一条約の如く、船積から荷揚までという“Tackle-to-Tackle”（ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ）、あるいは港での荷受から引渡までという“Port-to-Port”（ハンブルグ・ルールズ）という期間を限定しての適用ではなく、限定的ではあるが、その責任期間を“Door-to-Door”と定めており<sup>5)</sup>、海上輸送に付随する陸上輸送の範囲も取り込むべきであるという運送実態（複合輸送）に沿った選択がなされたといえる。また、これまでの統一条約や運送約款の下では、多様な国際条約と国家法の適用を想定せざるを得ず、予見可能性という点では非常に困難な状況であることが指摘されてきた<sup>6)</sup>。海上運送区間を含む複合輸送を海上物品運送条約に従うように規律することには、これまで、常に抵抗する勢力の存在があったからである。

### 2-1. 地理的適用範囲

ロツテルダム・ルールズは、国際海上物品運送契約上にある「荷受地」、「船積港」、「引渡地」または「荷揚港」の何れか一つが締約国にあることを条件として強行適用される<sup>7)</sup>。わが国が仮にロツテルダム・ルールズを批准していなくても、国内運送区間も含めてその適用を避けることができない事態とな

5) ロツテルダム・ルールズ 12 条 1 項。

6) 増田史子「条約の適用範囲、責任期間、複合運送的側面」海法会誌復刊第 53 号 (2009) 68 頁。

7) このように統一条約には、条約の適用範囲の規定（適用範囲確定規範）がある。この適用範囲確定規範に「抵触規則性が認められるかが問題」となる。ロツテルダム・ルールズでは「その趣旨（前文）と強行法規性（79 条）に加え、その義務違反に基づく訴訟、仲裁手続において本条約を適用する義務が締約国に課されていることから（4 条）、肯定されよう」と増田史子准教授は述べられている。増田・前掲注（6）82 頁。

る<sup>8)</sup>。ヘーグ・ルールズでは締約国で作成されるすべての船荷証券に適用される<sup>9)</sup>、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズは、①船荷証券が締約国で作成されていること、②運送が締約国にある港からのものであること<sup>10)</sup>、③船荷証券に含まれている契約または船荷証券によって証明されている契約により、この条約の規定またはこの条約の規定を実施する何れかの国の法令が当該契約を規律すべきことを規定していること、の何れかを条件として、異なる2国にある港の間の物品運送に関する船荷証券について適用される<sup>11)</sup>。よって、ロッテルダム・ルールズは、積地のみでなく仕向地が締約国である場合においても条約の適用があり、船荷証券などの運送書類の発行をその適用条件としないなどの点において、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズよりもその適用範囲は拡大されている<sup>12)</sup>。海上輸送部分が国際的なものであるという国際性の要件は、海

---

8) ロッテルダム・ルールズ5条（一般的適用範囲）の規定である。古田伸一「ロッテルダム・ルールズの現実的な懸念」物流問題研究56号（2011）45頁。

9) ヘーグ・ルールズ10条。

10) ロッテルダム・ルールズでは締約国に向かう海上運送も含むこととなる。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズでは、締約国からの海上運送のみ（物品の仕向地が締約国または非締約国かを問わない）に適用されると規定しており、すなわち、締約国からの輸出のみが適用対象となる。わが国の国際海上物品運送法（1条）では「船舶による物品運送で船積港又は陸揚港が本邦外にあるもの」（傍点筆者）に適用されると規定している。なお、「船積港又は陸揚港が本邦外にあるもの」とは、①日本から外国への運送、②外国から日本への運送、または③外国から他の外国への運送を意味しており、両港（船積港および陸揚港）ともに本邦領域内にある場合、すなわち内航船による国内運送を除外する規定である。わが国では、船積港および荷揚港が本邦領域内にある場合には商法の規定が適用される。菊池・前掲注（3）36頁。

11) ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ10条。

12) 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）61頁。ハンブルグ・ルールズ2条においても同様の規定内容である。わが国の国際海上物品運送法は、船荷証券の発行を適用条件にしておらず、物品運送に適用されるという点ではロッテルダム・ルールズと同様であるが、内航船による海上運送には適用されないという点で限定している。

上運送に付随して他の運送手段（トラック輸送または鉄道輸送など）が手配される場合において、ロッテルダム・ルールズの際際複合運送契約への適用を限定するものである<sup>13)</sup>。また、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズでは、契約上にいわゆる至上約款<sup>14)</sup>がある場合にも条約の適用があるとすることが<sup>15)</sup>、ロッテルダム・ルールズでは同様の規定は消えている。

ロッテルダム・ルールズでは、運送人および海事履行者に対する訴えに関して、ハンブルグ・ルールズと類似した裁判管轄を定め<sup>16)</sup>、荷主の訴える権利を保障している。そして、仲裁合意に関しても一定の制限を定めている<sup>17)</sup>。この裁判管轄および仲裁については、その適用の宣言をした締約国のみに適用

13) 増田・前掲注 (6) 69 頁。ロッテルダム・ルールズ 1 条 1 項。

14) 至上約款 (Paramount Clause) は、船荷証券に記載された当該契約がいかなる条約または国の法律にしたがって効力を有するかを明示したものである。至上約款については、奥田安弘「合衆国法および日本法における至上約款の至上性」香川法学 1 巻 1 号 (1982) 177 頁以下；櫻井玲二「ヘーグ・ヴィスビー・ルールと準拠法約款」京都学園法学創刊号 (1990) 151 頁以下参照。

15) ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ 10 条 (c)。

16) ロッテルダム・ルールズ 66 及至 74 条。

17) ロッテルダム・ルールズ 75 及至 78 条。増田・前掲注 (6) 69 頁；高桑昭「海上物品運送条約における裁判管轄条項」海法会誌復刊第 23 号 (1979) 91 頁以下；同「海上物品運送条約における仲裁条項」海法会誌復刊第 24 号 (1980) 63 頁以下参照。ハンブルグ・ルールズでは 21 条に裁判管轄、22 条に仲裁に関する規定を置いているが、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズには、それらの規定はない。ロッテルダム・ルールズでは 67 条で管轄合意について規定され、66 条に運送人に対する訴えの管轄について規定され、そして、68 条で海事履行者に対する訴えの管轄が規定されている。なお、66 条の定めにある「原告」、すなわち、誰が運送人や海事履行者などに対して損害賠償請求を提起しうるのかについての規定が存在しない。中間段階の草案 (A/CN.9/WG. III /WP.56) までは、「訴訟を起こす権利 (Right to Suit)」なる章が存在したのだが、それが最終案で削除されたことに起因するようである (池山明義「UNCITRAL 物品運送条約案試訳 (下)」海事法研究会誌 201 号 (2008) 30 頁)。

されるという、いわゆる Opt-in 方式が採用されている<sup>18)</sup>。運送人に対する訴えの管轄<sup>19)</sup>については、運送人の住所(Domicile)<sup>20)</sup>、運送契約上の受取地・引渡地、または最初の船積港もしくは最後の陸揚港(66条(a))のほか、荷送人と運送人の合意管轄により指定された裁判所(66条(b))が有している<sup>21)</sup>。また、仲裁手続(75条)については、66条(a)で規定されているものと同様の地の所在国(75条(b))、または仲裁合意で指定された場所(75条2項(a))で行われなければならない<sup>22)</sup>。

---

18) ロッテルダム・ルールズ74条、78条、91条。たとえば、ロッテルダム・ルールズ74条は、管轄合意について、契約の自由の観点から専属的管轄合意を尊重するべきという立場から管轄規制には反対とする国(EUが典型)と、荷主の権利を保障するべきという立場から現在よりも荷主にとって不利である以上は賛成できない国(自国の管轄規定が荷主にとって有利である場合)が対立した結果、その妥協の産物として設けられた規定(Opt-in方式)である。藤田・前掲注(12)87頁。Opt-in方式といえども、わが国がその適用の宣言をしない場合、ロッテルダム・ルールズが発効した際に他国がその適用を宣言している場合を考慮するならば、これらの規定を十分に理解しておくことが必要と思われる。池山・前掲注(17)30頁、33頁、35頁、41頁。「Opt-in方式(オプト・イン方式)」とは、条約の締約国が当該条項に拘束される旨の宣言を行った場合にのみ拘束力をもつとされる方式をいう。

19) ロッテルダム・ルールズ66条。

20) ロッテルダム・ルールズ1条29項。池山明義「UNCITRAL物品運送条約案試訳(上)」海事法研究会誌200号(2008)6頁、18頁。

21) ロッテルダム・ルールズ68条は、海事履行者に対する訴えの管轄(海事履行者の住所、海事履行者が物品を受取、引渡または物品に関する行為をした港を管轄地域とする裁判所)を規定する。

22) 増田・前掲注(6)70頁。永らくわが国の国内法の中には、裁判管轄に関する明文の規定はなく、判例に頼らざるを得ない状況であったが、2011年5月2日には「民事訴訟および民事保全法の一部を改正する法律」が公布(2012年4月1日に施行)され、財産法関係事件についてまとまった規定が設置された。合意管轄については最判1975(昭和50)年11月28日民集29巻10号1554頁(チサダネ号事件最高裁判決)、仲裁合意については大阪地裁1959(昭和34)年5月11日下級民集10巻5号790頁参照。

## 2-2. 事項的適用範囲

ヘーグ・ヴィスビー・ルールズでは、「運送契約」を「船荷証券またはこれに類似の海上物品運送に関する証券により証明される運送契約のみ」と限定している<sup>23)</sup>。これに対して、ロツテルダム・ルールズでは、「運送契約」を「運送人が運賃の支払と引換えに、ある場所から他の場所まで物品を運送することを引き受ける契約」であり、「海上運送を規定していなければならないが、海上運送に加え他の運送手段による運送を規定してもよい」と定義している<sup>24)</sup>。ロツテルダム・ルールズはヘーグ・ヴィスビー・ルールズと比較して、①運送書類による限定をしていない点<sup>25)</sup>、②海上物品運送契約に加えて海上運送を含む他の運送手段による運送（複合物品運送契約）もその適用対象にしている点で、適用範囲が拡大されている。かかる②の点は、ロツテルダム・ルールズの特徴の一つとなっている<sup>26)</sup>。

ロツテルダム・ルールズでは適用範囲を「運送契約」一般に広げたので、その適用除外となる運送契約の範囲を定めている<sup>27)</sup>。しかし、傭船契約などが存在せず、かつ運送書類（船荷証券など）が発行される場合は、不定期船輸送でも適用範囲とされる<sup>28)</sup>。また、定期船輸送における運送契約で

23) ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ1条(b)。

24) ロツテルダム・ルールズ1条1項。

25) わが国の国際海上物品運送法は運送契約に適用するとされており、船荷証券の発行を適用の条件としていない点で、ロツテルダム・ルールズと同様である。

26) 増田・前掲注(6)71頁。

27) ロツテルダム・ルールズ6条。同6条2項では、不定期船輸送(1条4項)は原則として適用除外としている。

28) ロツテルダム・ルールズ6条2項。船舶の運航ルートは決まっているものの厳密に運航スケジュールが固定されておらず、一定量の貨物が集まった場合に運航されるようなオン・デマンド型の運送契約は、定期船輸送ではない。しかし、船荷証券の発行があればヘーグ・ヴィスビー・ルールズの適用を受けきた契約であるので、適用対象とされている。増田・前掲注(6)72頁。

あっても、備船契約に基づいてなされるものについては条約の適用はないとされる<sup>29)</sup>。その上で、条約の適用外とされる運送契約（例えば備船契約）であっても、当事者間ではない関係には条約の適用があると定めている<sup>30)</sup>。

### 2-3. 人的適用範囲

ロッテルダム・ルールズが適用されるのは、荷送人と運送契約を締結する「運送人」<sup>31)</sup>、および「海事履行者」<sup>32)</sup>であり、ロッテルダム・ルールズで定める義務および責任を負う。ロッテルダム・ルールズでは、「履行者」を運送人の契約上の義務を実際に履行する者と定義する<sup>33)</sup>。そして、「海事履行者」を「船舶の船積港への物品の到着から船舶の荷揚港からの物品の搬出までの間に、何らかの運送人の義務を履行するまたは履行を引き受ける履行者」と定義し<sup>34)</sup>、「内陸運送人」は港湾地区内のみにおいて作業に従事する者だけを海事履行者としている<sup>35)</sup>。もし、このようなトラック業者（非海事履行者）までも条約

---

29) ロッテルダム・ルールズ6条1項。定期船輸送において備船契約的な形態（例えば、定期航路コンテナ船のスペース・チャーターをする場合）の契約に基づいて運送が行われるのを、適用除外とする趣旨である（増田・前掲注（6）72頁）。定期船輸送の場合、運送書類などの発行の有無は問わない。

30) ロッテルダム・ルールズ7条。藤田・前掲注（12）60-61頁。ロッテルダム・ルールズでは、運送書類または船荷証券の発行などがその要件となっていない。つまり、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズやハンブルグ・ルールズでは、第三者である船荷証券の所持人との関係で適用対象となっているが、ロッテルダム・ルールズでは、第三者であれば適用されることとなる。これに関して、藤田友敬教授は「流通性のある証券所持人を保護するために適用範囲を拡張するというのがヘーグ・ヴィスビー・ルールズやハンブルグ・ルールズの規制の考え方だった」として、この点がロッテルダム・ルールズと若干異なっているとされ、「条約による保護を与える論拠自体にもかかわる違い」であると指摘されている。

31) ロッテルダム・ルールズ1条5項。

32) ロッテルダム・ルールズ1条7項。

33) ロッテルダム・ルールズ1条6項。

34) ロッテルダム・ルールズ1条7項1文。



の適用対象として定めると、海上運送ではない運送を規律している条約（たとえば、国際道路物品運送条約）<sup>36)</sup>と正面から抵触することになりかねないため、この除外規定を置いている。すなわち、国際道路物品運送条約などの締約国がロッテルダム・ルールズに加盟できなくなる要因を除外することが、この規定（1条7項2文）の設定理由である<sup>37)</sup>。

### 3. ロッテルダム・ルールズにおける複合運送<sup>38)</sup>の要素

運送人は海上運送区間を含む複合運送契約<sup>39)</sup>においても海上物品運送契約と同様の義務<sup>40)</sup>を負い、責任期間内で生じた物品の損害に関して責任を負う

---

35) ロッテルダム・ルールズ1条7項2文。これが除外規定となっている。たとえば、港湾地区外から物品を港湾地区内に持ち込んできたトラック業者などの内陸運送人は、ロッテルダム・ルールズの責任の対象外となる（藤田・前掲注（12）63頁）。内陸運送人（陸上運送人）は、たとえば港湾内のフォークリフト作業員など、港湾内のみで活動を行う内陸運送者をいう。

36) 国際道路物品運送条約：Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route [以下、「CMR」と称することがある]。英文名は、Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road。CMRはトラックによる国際貨物の道路運送を規定している。1956年5月19日にスイスのジュネーブで署名され1961年7月2日に発効となっており、締約国はドイツ、フランス、英国など、欧州の国々が多い。増田史子「国際複合運送契約（2）」法学論叢155巻2号（2004）17頁。

37) 藤田・前掲注（12）62頁。

38) 複合運送とは、単一の運送人（複合運送人）がトラック・船舶・鉄道・航空機などの種類の異なる2つ以上の運送手段を組み合わせ、出発地から目的地までの二地点間における一貫した運送を自己の責任として引き受ける物品運送である。これは複合一貫輸送とも呼ばれ、コンテナ定期運航船によるコンテナ貨物輸送の後、船舶から取り降ろされたコンテナ貨物がシャーシ（台車）に積み替えられた後にトレーラーによって陸送され、また、鉄道におけるコンテナ積載専用貨車によって、特定の目的地まで運送する形態が一般化することで急速に発展した輸送形態である。谷川久「複合運送をめぐる」ジュリスト948号（1990）69頁；落合誠一『運送法の課題と展開』（弘文堂、1994）163頁。

39) 複合運送契約とは、単一の運送人が、2つ以上の異なる運送手段を組み合わせ、出発地から目的地までの全運送区間を自己の責任として引き受ける単一の物品運送契約をいう（落合・前掲注（38）165頁）。

こととなる<sup>41)</sup>。しかし、複合運送契約にロッテルダム・ルールズが適用される場合では、海上運送区間の前後の区間に適用される他の条約があれば、ロッテルダム・ルールズと他の条約間で抵触が生じる。こうした点に配慮するために、ロッテルダム・ルールズでは、物品の滅失や損傷などが海上運送区間の前後の陸上運送区間で起こった場合、且つ当該陸上運送につき別に直接契約を結んでいた場合には当該条約の規定が適用されるとし<sup>42)</sup>、限定的にネットワーク・システムを取っている<sup>43)</sup>。つまり、物品の滅失や損傷などがどの運送区間で発生したのかが判明しない場合にはロッテルダム・ルールズが直接規律するものではない<sup>44)</sup>。また、ロッテルダム・ルールズと他の条約(例えば、道

---

40) ロッテルダム・ルールズ11条(ロッテルダム・ルールズと運送契約の既定に従って物品を仕向地まで運送し荷受人に引き渡す義務)、同13条1項(物品の受取から引渡まで適切に且つ注意を尽くす義務)。

41) ロッテルダム・ルールズ17条。増田・前掲注(6)74-75頁。ロッテルダム・ルールズ11条および13条における義務は、その運送手段にかかわらず適用となる。しかし、14条(通航能力担保義務)などの海上運送における特有の義務にかかわる規定の適用は海上運送に限定される(増田・前掲注(6)85頁)。

42) ロッテルダム・ルールズ26条。この当該条約の典型として想定されるのは、欧州における国際道路物品運送条約(CMR)である(池山・前掲注(20)16頁)。『ネットワーク・システム(Network Liability System)』とは「損害発生区間がわかる限り、当該区間につき個別に運送契約を締結していれば適用されたであろう強行法規が適用になる」とする責任システムである。これに対して、「損害発生区間を問わず統一的な規律を適用」する『ユニフォーム・システム(Uniform Liability System)』という責任システムがある(清水真希子「物流サービスプロバイダーの責任について」江頭憲治郎先生還暦記念『企業法の理論(下巻)』(商事法務、2007)286頁)。いずれのシステムも純粋な形態で実態にあてはめることは現実的ではないので、それぞれに修正を加えることで両者の違いは相対化してきている(中村真澄=箱井崇史『海商法』(成文堂、2011)152頁)。

43) The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, *Questions and Answers on the Rotterdam Rules (Ver.2009.10.10)*, pp.7-8 (Q.A-7.8.) (<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Questions%20and%20Answers%20on%20The%20Rotterdam%20Rules.pdf>、最終アクセス:2014年8月12日)。

路運送・鉄道運送などの海上運送以外の手段による運送条約)とが抵触する場合は、他の条約が優先される旨を規定している<sup>45)</sup>。なお、フレイト・フォワードナー(NVOCC)が実荷主と直接行う契約では、物品を最終仕向地まで運送する義務あるいは運送品を手配する義務、その他に物品の梱包・保管・配送・通関などに必要な事務処理作業など様々な義務を含むと理解される<sup>46)</sup>。

ロッテルダム・ルールズは運送契約を定め、その義務の履行について、運送人と海事履行者に責任を課すものである。よって、これ以外の義務および運送人としての責任を引き受けていない者の責任に関しては、これまで通りに国際私法規則によって決定される準拠法により規律される<sup>47)</sup>。また、一部区間において責任を引き受けた運送人が、その運送人が実際に運送をしない区間をも対象とした運送書類(船荷証券)を発行した場合には、その「実際に運送をしない区間」で発生した損害についてどのような責任を負うかについては、当該

- 
- 44) 池山・前掲注(20)16頁。26条において、物品の滅失などが「船舶への船積前又は船舶からの荷揚後においてのみ生じたとき」と明示しているからである。
- 45) ロッテルダム・ルールズ82条。増田・前掲注(6)75頁、86頁。ロッテルダム・ルールズと他の条約との間に抵触が生じることになる場合には、他の条約が優先する趣旨である。増田史子准教授は「ヘーグ・ルールズ、ヘーグ・ウィスビー・ルールズ、ハンブルク・ルールズについては、本条約の締約国となる際に廃棄しなければならないため(八九条)、本条約の締約国では一応はこれらの条約と本条約との抵触の問題は生じない」とし、さらに「少なくとも本条約の締約国では本条により抵触は生じない」と述べられている。
- 46) 増田・前掲注(6)75頁；FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, Art.21参照。
- 47) 増田・前掲注(6)75頁。また、増田史子准教授は「フォワーディング業者とその下請人の契約に本条約が適用されるということには必ずしもならないが、フォワーディング業者が荷役を引き受ける場合『海事履行者』に該当する可能性があり、実荷主に対して運送人責任を引き受ける場合には運送人として本条約の規律に服し、運送の履行を委託する運送人に対しては荷送人としての責任を負う」と述べられている(増田・前掲注(6)86頁)。その他、古田伸一「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 No.55(2011)53-54頁参照。

契約の解釈の問題である<sup>48)</sup>。この点に関して、増田史子准教授は「運送人が荷主の代理人として運送を手配する場合の義務及び責任については規定していない以上は、このような実務を否定する趣旨ではなく、この場合に運送人が自ら運送をしない区間について運送人としての責任を負うかどうかは、運送人が全区間についての責任を引き受けているか否かという契約解釈の問題であることになろう」と述べられている<sup>49)</sup>。

### 3-1. 他の条約との適用関係

複数の運送手段を組み合わせて物品を運送する複合運送において、荷送人は、その複合運送人とのみ契約の締結を行えば、目的地まで一貫した運送が実現されるが、それと同時に法律的には非常に困難な問題が生じることとなる。その中で重要なものの一つが「複合運送人の責任」に関する問題であり<sup>50)</sup>、道路運送、鉄道運送、海上運送、および航空運送など、それぞれの運送手段の独自の事情に応じた責任原則が存在する。荷主の立場からすれば、運送手段にかかわらず画一的な単一の責任原則によるユニフォーム・システムが分かりやすいと考えられるが、ユニフォーム・システムは、各運送手段に適用される強行法規による責任原則が適用されるネットワーク・システムと対比される<sup>51)</sup>。ネットワーク・システムを貫こうとすると、物品に損害などが発生した運送手段（区間）が不明である場合（Concealed Damage）において、複合運送人の責任処理に窮することとなる<sup>52)</sup>。

---

48) 増田・前掲注 (6) 75頁。

49) 増田・前掲注 (6) 86頁。

50) もう一つは「複合運送証券の法律問題」である（落合・前掲注 (235) 165頁）。

51) たとえば、欧州においては国際道路物品運送条約（CMR）、国際鉄道物品運送条約（CIM）が強行法規として機能しており、米国の海上物品運送法（15条）も強行法規である。大坂商船三井船舶編『国際複合輸送の知識』（成山堂、改訂版、1994）126頁。

ロッテルダム・ルールズ 26 条は、ロッテルダム・ルールズが「複合運送」つまり“Door-to-Door”における運送人の責任を規律した国際条約であることに伴った規定であり、同 82 条は、ロッテルダム・ルールズと、道路運送などの海上運送手段以外の運送を規律した国際条約とが抵触しないようにするための規定である。すなわち、26 条および 82 条の両規定は、「相互補完的に条約の抵触を回避するための規定」(傍点筆者)として機能する役割を備えている<sup>53)</sup>。

ロッテルダム・ルールズ 26 条(海上運送の前後の運送)では、「物品の滅失若しくは損傷又はその延着の原因となる事象が運送人の責任期間内に生じた場合であっても、それらが船舶への船積前又は船舶からの荷揚後においてのみ生じたときは、本条約の規定は、当該滅失若しくは損傷又は延着の原因となる事象発生の時点において以下の全てに該当する他の国際条約の規定に優先しない」と規定する。すなわち、船舶への船積前または船積後において損害発生の原因と

---

52) それゆえ、ネットワーク・システムを採り入れる場合には、“Concealed Damage”について別に定めておく必要がある(中村=箱井・前掲注(42)152頁)。

53) 池山・前掲注(20)16-17頁。条約の抵触に関する規定であるとする見解については、T. Fujita, *The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications*, 44 *Texas Int'l L.J.* 349 (2009) pp.356-357 参照。増田・前掲注(6)75-76頁、87頁；藤田・前掲注(12)76-77頁。藤田友敬教授は、26条は「どういう機能を果たすか」という説明であり、「26条だけだと、完全に条約同士の抵触は解消していませんので、82条という条文が別途置かれてい」と指摘し、「他の運送手段による条約」と調整をする役目を82条がになっていると述べられている。たとえば、「国際陸上運送をしているトラックが、荷物を積んだままフェリーに乗って海峡を渡り別の国に行ったとします。フェリーの上で物品に損害が発生した場合、海上運送中の事故なので26条は適用がありません。ところがCMRは、荷物をトラックに積んだままフェリーで輸送するという場合は、陸上運送と扱い適用するとしています(2条1項)。これは26条にもかかわらず条約間の抵触が生じるケースの典型で、そういったものについて82条で調整しているわけで」ある、と藤田友敬教授は言及されている。

なる事象が生じた場合、「(a) 荷送人が、物品の滅失若しくは損傷又はその延着の原因となる事象が発生した運送段階について、運送人と別個に且つ直接の契約を結んでいたとすれば、当該国際条約の規定により、運送人の全部又は一部の行為に対し適用されること」「(b) 運送人の責任、責任制限又は出訴期間について具体的な規定を置いていること」、および「(c) 当該国際条約において、契約によりそれに反する特約が全くできない又は荷送人に不利な特約ができないとされていること」の全てに該当する国際条約の規定に優先しないと規律している。荷主によって、運送人の責任期間中に損害が発生したことが証明されれば、運送人はロッテルダム・ルールズによる責任を負うのが原則となる<sup>54)</sup>。しかし、船舶への船積前または船舶からの荷揚げ後において損害が発生、または損害発生の原因が生じたことを荷主が証明できれば、他の国際条約の運送人の責任に関する規定が適用される。26 条の要件を満たす国際条約としては、欧州における国際道路物品運送条約 (CMR)<sup>55)</sup>、国際鉄道物品運送条約 (OTIF-CIM)<sup>56)</sup>、国際内水物品運送条約 (CMNI)<sup>57)</sup>、および航空運送に関するモントリオール条約

---

54) 損害の発生区間が不明である場合、損害の発生原因が複数の区間にまたがって生じた場合には、ロッテルダム・ルールズの規定が適用され、船積前または荷揚げ後の損害発生証明責任については、その利益を主張する者が負う (増田・前掲注 (6) 76 頁)。なお、この旨の明示的規定は削除されている (第三作業部会第 21 会期報告書 A/CN.9/645(2008), para 204 参照)。増田・前掲注 (6) 87 頁。

55) 正式名称は Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)。1956 年 5 月 19 日署名、1961 年 7 月 2 日発効。増田・前掲注 (36) 17 頁。

56) Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)。鉄道運送に関する原条約は 1890 年に作成された CIM:ベルヌ条約である。その後、数次の改正を経て、COTIF が現在の形になったのは 1980 年の改正で条約の構造が大きく改められてからである。1999 年には大幅な改正が実施された。COTIF にはその基本条約に加えて、附則として鉄道旅客運送に関する規則を定める “RU-CIM” と鉄道貨物運送に関する規則を定める “RU-CIM (COTIF-CIM)” がある。小塚荘一郎「運送法統一の現状と将来 —ユニドロワ七五周年記念シンポジウムにおける議論から—」海法会誌復刊第 46 号 (2002) 30-33 頁; 増田・前掲注 (36) 17-18 頁。

などがある。ただし、26条を通じての適用される他の国際条約の規定は、運送人の責任などについての規定であり、運送書類、荷主の責任、物品処分権などに関する他の国際条約の規定はロッテルダム・ルールズには優先しない<sup>58)</sup>。また、26条は「他の国際条約の規定に優先しない」(傍点筆者)としているので、ロッテルダム・ルールズの締約国が26条を通じて、必ずしも他の国際条約の適用義務を負うものではないと考えられる<sup>59)</sup>。

ロッテルダム・ルールズ82条(他の運送手段による物品運送を規律する国際条約)では、条約の抵触を更に確実に回避しようと試み、「本条約は、物品の滅失又は損傷に対する運送人の責任を規律する、本条の発効時に既に発効している以下の何れかの国際条約(当該条約の将来の改正を含む)の適用には、一切影響を及ぼさない」とし、「(a) 航空物品運送を規律する条約。ただし、当該条約が、その規定により、運送契約の何れかの部分に適用される場合に限る」「(b) 道路物品運送を規律する条約。ただし、当該条約が、その規定により、貨物自動車に積み込まれたまま船舶上で運送される物品の運送に適用される場合に限る」「(c) 鉄道物品運送を規律する条約。ただし、当該条約が、その規定により、鉄道運送の補完としての海上物品運送に適用される場合に限る」、または「(d) 内水物品運送を規律する条約。ただし、当該条約が、その規定により、内水及び海上の両方で積替なしで運送される物品の運送に適用される場合に限る」など、何れかの国際条約に複合運送への適用を規律している場合、ロッテルダム・ルールズは当該条約の適用について一切の影響を及ぼすことはないと規定する<sup>60)</sup>。

---

57) Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI : ブダペスト条約, Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway). 未発効であるが、国連欧州経済委員会(UNECE)等の主導により、2000年10月3日、ブダペストにて採択された。増田・前掲注(36)19頁。

58) 増田・前掲注(6)76頁。

59) 増田・前掲注(6)77頁。

### 3-2. 具体的適用における問題

#### 3-2-1. 海上運送と航空運送を組み合わせた運送契約

たとえば、横浜港(日本)からシアトル(米国西海岸)までを船舶(コンテナ船)により運送し、貨物を積み替え、シアトル(米国西海岸)からロンドン(英国)までを航空機により運送するという行為が単一の運送契約に基づき規定されており<sup>61)</sup>、関係国全てがロッテルダム・ルールズの締約国であると想定する<sup>62)</sup>。この場合における運送契約は、ロッテルダム・ルールズ5条の適用条件を満たし、複合運送について規定するモンテリオール条約38条1項は「一部が航空機により行われ、かつ、一部が他の形態の運送手段により行われる複合運送の場合には、この条約は、第18条4の規定に従うことを条件として、航空運送の部分についてのみ適用する。ただし、当該航空運送が第1条に定めるところに該当するものである場合に限る」<sup>63)</sup>(傍点筆者)としているため、損害の原因となる事実が航空運送中に発生したことが明らかである場合は、ロッテルダム・ルールズ26条およびモンテリオール条約38条1項により、モンテリオール

---

60) 82条(a)号については「1999年モンテリオール条約38条1項」、同(b)号については「1956年国際道路物品運送条約(CMR)2条1項」、同(c)号については「1999年国際鉄道物品運送条約(COTIF-CIM)1条4項」、同(d)号については「2000年国際内水物品運送条約(CMNI)2条2項」をそれぞれ念頭においた規定となっている。増田・前掲注(6)88-89頁；池山・前掲注(17)37-38頁。

61) 海上運送と航空運送を組み合わせた運送形態を“Sea & Air”と称す。Sea & Airは、「海上運送における低コスト」と「航空運送における迅速性」を生かした輸送手段であり、それぞれの運送コストとリード・タイムとを勘案して様々な組み合わせが可能である。Sea & Airは航空運送のみの運送形態に比べて日数はかかるものの運賃は割安となる。しかし、物品の積み替え機会が増すため、貨物損傷事故発生の可能性が大きくなり精密機械品などの運送手段としては不向きである。

62) 増田・前掲注(6)78頁。

63) 早川吉尚ほか『講座 国際ビジネス法』(立教大学出版会、2010)38頁。



ル条約の規律によることになる<sup>64)</sup>。しかし、「損害発生区間が特定されない場合 (Concealed Damage)」や、「航空運送が予定されていたが実際には荷主との合意なしに別の運送手段によって代替された場合」など、ロッテルダム・ルールズ 26 条および 82 条がどのように機能するかは明らかではない<sup>65)</sup>。

### 3-2-2. 海上運送と陸上運送を組み合わせた運送契約

次に、ミュンヘン（ドイツ）からアントワープ（ベルギー）までトラックで道路運送し、貨物を積み替えて、アントワープからニューヨーク（米国東海岸）まで船舶運送し、再度、貨物を積み替えて、ニューヨークからシカゴ（米国）まで鉄道運送するという行為が単一の運送契約に基づき規定されており、これら関係国の全てがロッテルダム・ルールズの締約国であると想定する<sup>66)</sup>。ミュンヘンからアントワープまでの道路運送した区間で貨物に損害が発生した場合には、当該区間における運送を実行した道路運送人の責任には CMR が適用さ

64) モントリオール条約（国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約：Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999)）は、国際線における航空運送人の責任及び損害賠償の範囲などについて規定した国際条約（1999年に成立、2003年に発効）である。日本国、米国および英国は共にモントリオール条約の締約国である。モントリオール条約を含む国際航空運送に関する統一条約については、高桑昭『国際商取引法』（有斐閣、第3版、2011）172頁以下参照。

65) 増田・前掲注 (6) 78頁、87頁。モントリオール条約 18条4項（「航空運送中とする期間には、飛行場外で行う陸上運送、海上運送又は内水運送の期間を含まない。ただし、これらの運送が航空運送契約の履行に当たり積込み、引渡し又は積替えのために行われる場合には、損害は反証がない限り、航空運送中における事故から生じたものと推定する。運送人が、荷送人の同意を得ることなく、当事者間の約定の上では航空運送によることを意図していた運送の全部又は一部を他の形態の輸送手段による運送に替えた場合には、当該地の形態の輸送手段による運送の期間も、航空運送中とみなす」(傍点筆者)) 参照(早川ほか・前掲注 (63) 31頁)。筆者はこの規定にある「航空運送契約の履行に当たり積込み、引渡し又は積替えのために行われる場合」について、当然、想定されるケースであると考えられる。

66) 増田・前掲注 (6) 78頁。

れる。CMR上の荷主の義務が利用運送人<sup>67)</sup>に課され、その利用運送人に対して実行運送人がCMR上の運送人の責任を強行的に負うこととなる<sup>68)</sup>。当該道路運送人はロッテルダム・ルールズの海事履行者ではないので、複合運送契約における荷主からの請求について、ロッテルダム・ルールズに基づく責任を負わされることはない<sup>69)</sup>。また、ニューヨークからシカゴまでの鉄道運送区間で貨物に損害が発生した場合には、適用される国際条約が存在しないので、ロッテルダム・ルールズが適用されることとなる<sup>70)</sup>。

上記の事例において、アントワープにおける船舶への貨物の積み替え作業時

---

67) 利用運送人(NVOCC)は、荷送人より物品(貨物)の運送を引き受け、運送手段を備える実運送人(船会社または航空会社など)を利用して自らの名前で一貫運送を行うフレイト・フォワードャーのこと。

68) 実荷主から陸上運送人に対する請求は、不法行為請求となる場合が多いと思われるが、CMR上の責任制限に服する(CMR28条)。増田・前掲注(6)89頁。

69) 増田・前掲注(6)89-90頁。

70) 増田・前掲注(6)79頁。米国においては内陸鉄道運送人が発行する運送証券を規定する連邦制定法として、カーマック修正法(The Carmack Amendment)がある。米国内の州をまたぐ運送法を規律する連邦法であるカーマック修正法には、鉄道運送につき“49 U.S.C. § 11706”、道路運送につき“49 U.S.C. § 14706”がある。Through B/L(通し船荷証券)の発行の有無に関係なくカーマック修正法が適用されるとの見解が有力であった(Sompo Japan Insurance Co., of America v Pacific Railroad Co., 456 F.3d 54, 2006 AMC 1817 (2d Cir. 2006))。増田・前掲注(6)90頁。しかし、2010年6月21日の米国連邦最高裁判所(Regal-Beloit, 130 S. Ct. at 2444)に於いて、カーマック修正法は「米国以外の国からの輸入貨物で、海上輸送を行なう実行運送人が発行した単一の通し船荷証券に基づいて輸送された貨物の、鉄道輸送期間中に発生した損害については適用されない」、すなわち、カーマック修正法の「文言、制定経緯、そしてその目的により、修正法は単一の通し船荷証券の下で、海外で輸送が開始する場合には適用されない」と判示され(当該事案の詳細は、森明「Carmack v US COGSA (1)」海商法研究会誌210号(2011)32頁以下参照)、通し船荷証券中にある日本を裁判管轄地とした船荷証券約款は有効であると判断された。本判決における反対意見については、森明「Carmack v US COGSA (2)」海商法研究会誌211号(2011)33頁以下参照。この問題は連邦制定法であるUS COGSA・カーマック修正法間の複雑な絡み合いから発生したものである。本判決は、複合運送を主に扱うフォワーディング業界にとって興味深い内容であり、米国における今後の他の判例にも注目したい。

に、貨物損傷事故が発生したケースを想定してみる。どの関係国もロッテルダム・ルールズの締約国であれば、当該事故が発生した責任については、利用運送人と海事履行者が連帯して、荷主に対して責任を負うこととなる。しかし、ベルギーのみがロッテルダム・ルールズの締約国ではなく法廷地がベルギーである場合は、ベルギーの裁判所はロッテルダム・ルールズの適用義務を負わない。よって、両者（利用運送人と海事履行者）の荷主に対する責任は、ベルギーの絶対的強行法規と国際私法規則によって決定される準拠法によって判断されることとなる<sup>71)</sup>。このように、非締約国において、運送人及びその履行補助者の責任が問われることを想定すれば、「適用されるべき法を明確化し、契約上の抗弁及び責任制限の利益を履行補助者に享受させるために、現状と同様に、至上約款及びヒマラヤ条項<sup>72)</sup>を定めておく必要はなくなる」と増田史子准教授は述べられている<sup>73)</sup>。

---

71) 増田・前掲注(6) 79頁。

72) ヒマラヤ条項(The Himalaya Clause)とは、海上運送契約の直接の当事者ではない運送人の使用する者などであっても、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規律した船荷証券上の約款に挿入された条項のこと。ヒマラヤ条項という名称は英国判例「ヒマラヤ号事件」(Adler v. Dickson (The Himaraya) [1954] 2 Lloyd's Rep.267)に由来する(中村紀夫「船荷証券上のヒマラヤ条項」海商法研究会誌 203号(2009)2頁)。ヒマラヤ号事件(Adler v. Dickson)については、川又良也「英法における運送品契約上の免責約款と運送人の履行補助者の責任」法学論叢 82巻2・3・4号(1968)157-167頁参照。ヒマラヤ号事件以降、海運実務においては、運送人に認められた責任の減免に対する抗弁は、運送人の使用する者にも同様に認める旨の約款(ヒマラヤ条項)を船荷証券上に置いて対処してきたが、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ(4条の2、2項)は、かかるヒマラヤ条項の扱いを認め、運送人が責任の減免を受けることができる場合、運送人の使用する者も運送人と同じ責任の減免を享受できると規律した(戸田修三=中村眞澄編『註解国際海上物品運送法』(青林書院、1997)434頁)。改正国際海上物品運送法(20条の2、2項)においても「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」と定め、一定の範囲でヒマラヤ条項を法制度化している(中村紀夫「船荷証券上のヒマラヤ条項」海商法研究会誌 203号(2009)3頁)。

#### 4. 複合運送的要素を取り入れたロッテルダム・ルールズに関する若干の考察

新条約であるロッテルダム・ルールズでは、既存の陸上運送を含む物品の受取から引渡までの全体がその適用範囲とされる“Door-to-Door”の要素が規律されており、現代の実務に最も沿ったルールであると評価する見解が存在するものの<sup>74)</sup>、当然のことながらロッテルダム・ルールズに好意的な見解ばかりではない<sup>75)</sup>。欧州においては、CMRやCIMなどの陸上運送によって規律される運送が重要なポジションにあるため、単距離の海上運送は、それらの補完的なポジションでしかないケースがあり、海上運送の規律を陸上運送に優先させることが必ずしも妥当ではないという見解が存在する<sup>76)</sup>。

ロッテルダム・ルールズの立ち位置としては、複合運送契約を包括的・全体的に規律するものではなく、海上運送を含む国際複合運送に限り規律を行うものである<sup>77)</sup>。これまで、複合運送契約規制についての国際的な統一法の構想

---

73) 増田・前掲注(6)79頁。増田史子准教授は「むろん契約条項の効力はその準拠法、抵触的な意味を持つ条項については法廷地国際私法による」とも述べられている(増田・前掲注(6)90頁)。

74) K. Pontoppidan, *Shipowners' view on the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, CMI Yearbook 2009, pp.282.

75) 増田・前掲注(6)80頁。; FIATA Working Group Sea Transport recommends that Association members should advise their governments not to accept the Rotterdam Rules, *FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules")*. ([http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/FIATApaper.pdf#search=Position+Paper+of+FIATA+Working+Group+on+Sea+Transport](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf#search=Position+Paper+of+FIATA+Working+Group+on+Sea+Transport)、最終アクセス：2014年8月1日)。

76) 増田・前掲注(6)80頁。

は、1980年5月、スイス・ジュネーヴにて開催された国連国際複合運送条約会議（United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport）の最終日24日に国連国際複合物品運送条約（United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods）<sup>78)</sup>が成立するも、若干の発展途上国が採用するに過ぎず、先進国が本条約の受け入れを行っていないので、本条約発効に必要な30ヶ国の批准を為して、その発効に至ることは絶望的な状況下にある<sup>79)</sup>。その後、国際商業会議所〔International Chamber of Commerce：以下「ICC」と称することがある〕により、1991年には「複合運送書類による規則」〔以下「UNCTAD／ICC規則」と称することがある〕が公表され、海上運送約款が発達してきている現実がある<sup>80)</sup>。増田史子准教授は、こうした状況下で、「統一法による規律が必要とされている」のは、「コンテナ

77) 増田・前掲注(6) 80頁。

78) 高村忠也「国連国際物品複合運送条約の制定過程—国際運送契約法典案からTCM条約案まで—」国民経済雑誌143巻5号(1981)1頁。国連国際複合物品運送条約は「国際複合運送を定義し、複合運送人の責任原則・責任制限、複合運送証券等複合運送全般にわたって詳細な定めをしたもの」（落合誠一「運送法の課題」ジュリスト875号(1987)95頁）であり、運送人の責任について統一基準を志向するものである。

79) 2013年12月1日現在、国連国際複合物品運送条約の置かれている状況は、署名国が6ヶ国、批准国が11ヶ国となっており、発効の可能性は極めて低い（[https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en)、最終アクセス：2014年8月1日）。国連国際複合物品運送条約の批准が進捗しない背景には、同条約が複合運送人の責任を物品の損害が生じた運送区間のいかに問わないユニフォーム・システムによって規定していることが原因であるとの見解がある。その詳細に関しては、郷原資亮『海運の法理と実務』（近藤記念海事財団、1999）201頁以下参照。

80) 小塚莊一郎「複合運送契約に関する立法」上智法學論集43巻4号(2000)189-190頁。ICCは1973年に「複合運送証券に関する統一規則（Uniform Rules for a Combined Transport Document: ICC Publication n.273）」を制定し（本統一規則は強制力を持たないルールである）、1975年に同規則を修正した（ICC Publication n.298）。その後、国連国際複合物品運送条約が発効する見込みのない状況下において、ICCはUNCTADと

輸送等の海上運送を核とする国際運送契約」であり、ロッテルダム・ルールズは、その要請に「現実的に対処しようとしたものとして評価できよう」と述べられている<sup>81)</sup>。

ロッテルダム・ルールズが実際の必要性を考慮して“Maritime Plus”アプローチを取り入れたのは当然の帰結である<sup>82)</sup>。ロッテルダム・ルールズは陸

---

共同で、国連国際複合物品運送条約をある程度取り込んだ「複合運送書類による規則 (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents: ICC Publication n.481) ; UNCTAD/ICC 規則」を1991年に制定した(1992年発効)。この統一規則を基礎として、FIATA(国際運送取扱人連合)やBIMCO(ボルティック国際海事協議会)などの業界団体によって標準約款が作成され、欧州を中心に用いられている(小塚荘一郎「複合運送契約に関する立法」上智法学論集43巻4号(2000)193頁)。UNCTAD/ICC規則の概要については、栗田和彦「複合運送契約」落合誠一=江頭憲治郎編『海法大系』(商事法務、2003)317頁以下参照。日本では、JIFFA(一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会)制定の「国際複合一貫輸送約款(2013)」([http://www.jiffa.or.jp/themes/jiffa/documents/image/MTBL\\_manual\\_2013.pdf](http://www.jiffa.or.jp/themes/jiffa/documents/image/MTBL_manual_2013.pdf)、

最終アクセス:2014年8月1日)、JSE(日本海運集会所)制定の「COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING(2004)」([http://www.jseinc.org/document/bl/jsectbl08\\_sample.pdf](http://www.jseinc.org/document/bl/jsectbl08_sample.pdf)、最終アクセス:2014年8月4日)がNVOCC用の標準約款とされ、主に多くの中小規模のNVOCC各社では、これらを取り入れている。特に大手のNVOCC各社が独自に制定する国際複合運送証券約款を含めれば極めて多岐多様である。谷川久教授は、このような「単に任意に採用可能な標準約款を作成する」といった方法は、さらに多様性を増幅するに止まるのではないかと惧れられる」とし、要は「複合運送人の責任のミニマムをどこに設定し如何に確保するかの問題と、国際取引がスムーズに行われるよう、信用状取引・保険取引等に関する国際的制度と如何に調和せしめるかの問題とが的確に解決される方途をさぐることであり」と述べられている(谷川・前掲注(38)73頁)。前者の「複合運送人の責任の水準をどこに置くのかという問題」が重要であると思われる。この問題には様々な選択肢が用意されているが、その中からどの水準を選択することになるのかに関しては、政策的な判断になるとと思われる。

81) 増田・前掲注(6)80頁; Michael F. Sturley, *Transport Law for the Twenty-first Century: an Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules* (2008) 14 JIML 461, p477.

上運送人の責任に影響しないとはいうものの、実際に国内法で独自の責任を陸上運送人に負わせている場合は、ロッテルダム・ルールズの批准に際して、その調整が必要となる。また、ロッテルダム・ルールズが、フォワーディング業界を直接規律するものではないとはいうものの、規律対象が不明確である点、海事履行者にロッテルダム・ルールズによる保護が与えられているとはいえ、海事履行者がその規制下に服することなど、フォワーディング業界への影響を危惧する見解もある。これら以外にもロッテルダム・ルールズの複合運送的な要素を取り入れた側面に対して様々な批判があるものの、増田史子准教授は「法統一の必要性と方法に関する政策的な立場の相違に基づくものが多く、その当否は結局、本条約が実際上の法統一の要請に適うのかによって判断されるべき」とし、「本条約の規定が意図された通りに機能し、運送契約当事者にとっての予測可能性の向上が実現されるためには、本条約が広く受容されることが必要」とであると述べられている<sup>83)</sup>。

## 5. むすびにかえて

2008年12月11日、国連総会において、海上運送の発達に呼応した運送全体をカバーする“Door-to-Door”を規律した新国際物品運送条約、「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（ロッテルダム・ルールズ）」が誕生した。これまでのヘーグ・ルールズ、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ、ハンブルク・ルールズなどの国際海上物品運送条約に替わる新統一

82) J. A. E. Faria, *Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules*, 44 *Texas Int'l L J* 277 (2009), pp313-314.

83) 増田・前掲注(6) 80-81頁。筆者も同見解である。国際運送における複合運送的要素に関しては避けることができない問題である。いつまでもかかる問題に対して背を向け続けることが解決プロセスではなく、まずは本条約が多く国々に受容され、判例形成がなされることがその第一歩であると考えられるからである。

ルールとしての期待が込められたものであることは間違いない。

本稿では、ロッテルダム・ルールズの特徴は何かと考えて、その現実的な柔軟性（①適用範囲の拡大、およびそれに伴う②複合運送的要素）にフォーカスを当てて論じた。ロッテルダム・ルールズは、その正式タイトルにあるように、「その全部が海上輸送である運送契約」の範囲と「その一部が海上輸送である運送契約」の範囲という二重構造を構成するものである。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズにて規定されていた「締約国での船荷証券発行要件」が消滅し、海上物品運送における「荷受地」「船積港」「荷揚港」「引渡地」のいずれか一つでも締約国に所在していれば適用となる。その適用範囲が「荷受地」および「引渡地」に拡大されたことにより、「海上運送の前後の運送」がクローズアップされ、ロッテルダム・ルールズ26条にその見出しが表れている。他方、26条に関連する重要な条文としての82条は、ロッテルダム・ルールズと海上運送以外の運送手段（例えば、道路運送、鉄道運送など）に関する国際条約との抵触を避けるための規定である。

これらの他、ロッテルダム・ルールズにおいて検証しなければならないのは、契約当事者（主に運送人と荷送人）間のリスク・バランスに関する点である。この点については、今後の研究課題とする。