

新国連国際海上物品運送条約（ロッテルダム・ルール）の 発効に向けた一考察

河村 寛 治

はじめに

国際海上物品運送に関する国際的統一ルールの整備が永年の課題となっていたが、今般、国連国際商取引法委員会（United Nations Commission on International Trade Law : UNCITRAL）により「ロッテルダム・ルール」と称される新国連国際海上物品運送条約（Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea; 「その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条約」）⁽¹⁾ が採択され、2009年9月23日にロッテルダムで署名式が行われ、16カ国が署名し、2010年12月現在、署名国は、23カ国となっている⁽²⁾。

ただ、この条約の発効には、20カ国以上の批准（または、受諾、承認、加盟）が必要であるとされており、いまだ批准をした国はないが、署名済である米国や、未署名ではあるが中国が参加することが予想されており、英国やベルギーなども非常に高い関心を示しているので、そうなるとこのロッテルダム・ルールが、事実上国際海上物品運送契約の世界標準となる可能性があると言われていいる。なお、わが国は、まだ署名や加盟等参加表明をしていない。

このロッテルダム・ルールは、最新の海上運送に合致するためコンテナ物品の取扱いや電子船荷証券等の規定を含んでいるほか、従来の船荷証券を利用した貿易取引の枠組みの変更を含んでいるため、従来の国際条約に則ったわが国の「国際海

上物品運送法」と比較しても、運送人の責任をめぐる荷主・船会社・通関業者・保険会社の実務を大きく変える可能性があるなど種々の問題点が指摘されていることから、本稿では、今後のわが国での批准の可能性も含め、ロッテルダム・ルールの主な特徴や予想される影響などについて紹介することとする。

1. 国際海上物品運送に関する国際ルールの歴史と現状

主要な海運取引上の諸問題を解決するための国際ルールとしては、現在、三つの国際条約が併存しているところである。この併存の理由としては、「契約自由」の考え方が海運取引に関しても採用される中で、物品の運送人としては、物品の損害について自己の責任制限を図ろうとし、船荷証券のなかに数多くの免責条項を規定する傾向が強まったこと、またこうした傾向への対抗措置として、米国を始めとする各国で無制限な免責条項の挿入を禁止する立法措置が相次いだことをきっかけとして、運送人および荷主の双方から国際的なルールを整備する必要性が認識されたことによるものである。

その最初が「1924年船荷証券統一条約（いわゆるヘグ・ルール）⁽³⁾」の制定であり、その後のコンテナ化への対応と責任限度額の引上げを求め荷主国側の問題提起を契機として制定されたヘグ・ルールを改定する「1968年ヘグ規則改定議定書（いわゆるヘグ・ヴィスビー・ルール）⁽⁴⁾」

である。現在、ヘーグ・ルールに依っている米国以外の主要な海運国では、ヘーグ・ルールの改訂版であるヘーグ・ヴィスビー・ルールにも加盟している。わが国も1992年3月13日にヘーグ・ヴィスビー・ルールに署名し、同年6月1日に旧条約を破棄し、加盟手続を行い、同年6月3日に「国際海上物品運送法」の改定を公布し、1993年6月1日から「改正国際海上物品運送法」が施行されている。この改正国際海上物品運送法は、船積港か荷揚港のいずれかが国外にある海上物品運送取引に適用され、商法の海商編の特別法の位置づけとなっている。

このヘーグ・ヴィスビー・ルールは、先進国の海運会社に有利であるとして発展途上国からの問題提起を受け、1978年「国連海上物品運送条約（いわゆるハンブルグ・ルール）⁽⁵⁾」が制定され、北欧諸国や、中国、オーストラリア、カナダなどが批准し、1992年に発効しているものの、運送人側の責任を大幅に拡大する内容となったため主要海運国の支持を得られず、加盟国は少数に留まっている。ちなみにわが国も批准をしていない。

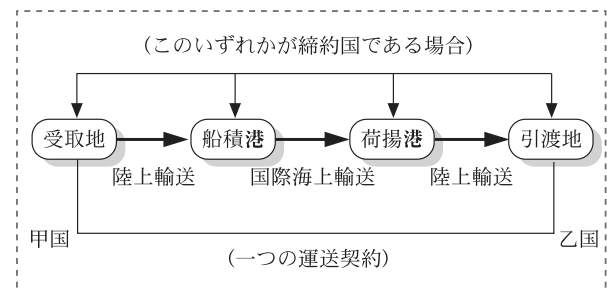
現在、海上物品運送契約に関しては、以上のように三つ国際条約が並存し、さらに国によっては条約の内容を部分的に取り込んだ独自の海上物品運送に関する国内法が存在するという実態になっている。このような国際的な商取引の中でどのルールが適用されるか、あるいは特定の国内法によって、運送人の責任の範囲や賠償額が大きく変動するという複雑な状態が続いているため、また国際的な海上物品運送法制度の多様化および細分化の現状や電子的取引の発達を踏まえ、海上物品運送に関するルールの国際的統一を図るべく、国連国際商取引委員会（UNCITRAL）にて10年以上の検討の末まとめられたのが、今回のロッテルダム・ルールである。

2. ロッテルダム・ルールの適用範囲

(1) 条約の適用対象：国際運送契約

本条約が適用されるのは、第一に、国際的な運送であること、つまり物品の受取地と引渡地が異

なる国にあること、第二に、海上運送が含まれていること、第三に、その海上運送部分が国際的なものであることが要求されている。まず条約の適用範囲として「運送契約に適用がある」と規定しているが（第5条）、これはヘーグ・ヴィスビー・ルールが原則船荷証券に適用するとされていたものを、船荷証券が発行されない運送取引についても適用しようとし、またハンブルグ・ルールにおける異なる二国にある港間の海上物品運送契約に適用すると規定し、船荷証券が発行されたもの以外にも適用される運送契約をカバーしようとして変更したものである。ちなみに日本の国際海上物品運送法では、船荷証券の発行を適用要件とはしていない運送契約にも適用されることとなっているので、その意味では同じである。



さらに、上記の図からも明らかなように、第5条1項(a)～(d)までに列挙されている四つ要素（つまり、物品の受取地、船積港、引渡地、荷揚港）のいずれかが締約国内にあることが適用の要件となっており、その場合、受取地と引渡地の国が別であり、国際海上輸送区間があれば、それが一つの運送契約で陸上輸送や航空輸送を含むものであっても全運送契約区間に強行適用される旨の規定となっている。つまり、国際間での海上輸送が含まれていれば、別に陸上輸送や航空輸送等が含まれていても、最近のような複合輸送を一体で行う運送契約であれば、適用対象となる旨を明らかにしたものである。これにより、従来は運送形態ごとにルールが異なっていたものが、物品の製造場所から最終仕向地までの運送を一つの国際ルールでカバーすることができることになった。

従前のヘーグ・ヴィスビー・ルールでは、海上

輸送が条約の締約国の港からの場合に適用され、締約国の港向けの海上輸送に適用される旨は明記されていなかったが、ロッテルダム・ルールでは、双方向となっており、これもカバーしており、また第5条2項では、船舶、運送人など関係当事者の国籍も関係しないと規定している。ちなみに、日本の国際海上物品運送法では、第1条で、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に適用されることとなっており、また海外輸送を伴うケースが多いので、前述のとおり、ロッテルダム・ルールに近いものとなっている。

(2) 条約の適用除外

ロッテルダム・ルール第6条では、適用除外を定めており、運送契約であっても条約が適用されないものが列挙されている。まず第6条1項では、「定期船を用いた傭船契約」には適用されないと規定している。また、第6条2項では、不定期船を用いた運送については、傭船契約が締結されず、かつ船荷証券等が発行されている場合を除き原則として適用除外となっている。

さらに条約の適用がない運送契約であっても、例えば傭船契約上当事者となっていなかったものとの関係では条約の適用があることとなっている（第7条）。ヘーグ・ヴィスビー・ルールやハンブルク・ルールズでは、第三者である船荷証券所持人との関係において適用されることとなっているが、ロッテルダム・ルールでは第三者であればこの条約で規律されるとされている。ここでは運送書類の発行、船荷証券の発行等が要件となっており、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・ルールやハンブルク・ルールズの規制の考え方だったわけであるが、ロッテルダム・ルールでは、条約による保護を確保する対象を拡大しているものであるといえる。

3. ロッテルダム・ルールの主な特徴

ロッテルダム・ルールでは、起草の段階から懸案であった荷主と運送人間の権利義務について

様々な調整が図られ、更に新しい運送手段となっているコンテナライゼーションや電子商取引の拡大等に対応する新たな規定が盛り込まれることとなり、また、荷主側にとっては運送人の責任範囲の拡大（責任期間の拡大、責任限度額の引上げ、免責条項の縮小等）等の有利な変更が行われたが、一方、運送人にとっても過去から荷主側との間で争点とされてきた諸問題（FIOS条項⁽⁶⁾やヒマラヤ条項⁽⁷⁾の有効性等）の解決が図られ、更に問題となっていた「数量契約（いわゆるVolume Contract）に関する特則」の新設によりバランスが図られることとなった。

以下、主要な特徴点につき、説明をすることとする。

① 運送人の責任期間

これまで説明してきたことから理解できるように、ヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルールでは、荷積地での船積みから荷揚地での荷卸しまで（ハンブルグ・ルールでは船積港から荷揚港まで）が適用対象となっていたものが、ロッテルダム・ルールでは、物品に対する運送人の責任期間は、運送人あるいは履行者が物品を受取った時点で始まり、物品が納品された時点で終了するとし（第12条1項）、物品の受取地から引渡地まで（door to door）が適用対象となったことで、運送人の責任範囲が拡大することとなる。当事者は受取りと引渡しについて特定の時間と場所を合意することで、確実な責任期間を当事者間で自由に設定することができることとなっているが、時間も場所も運送契約下での最初の荷積み開始後及び最終荷揚げ完了以前には設定できないこととなっている（第12条3項）。

この運送人の義務は、第26条に基づき、物品を適切かつ注意して受取り、積込み、荷扱し、保管し、運送し、保持し、注意を払い、荷卸しかつ引渡すこととされている（第13条1項）。この注意義務に関連するものとして、運送手段である船舶の堪航性に対する適切な注意義務、適切に乗組員を配備し、備品を供給する義務、情報、指示、書類などを提供する荷送り人の義務、その他船倉などの堪航義務（航海に耐え、維持する義務）が課

されているが、ロッテルダム・ルールでは、それが航海の開始時だけでなく、航海期間を通して継続的に義務を負うこととされた（第14条）。

② 数量契約の特約

数量契約（Volume Contract）は、特定量の貨物を合意された期間に一連の積荷として運送する契約であると定義されている。この数量契約が利用される場合は、当事者はロッテルダム・ルールの一部規約を契約から除外して、運送人と荷送人が権利、義務、責任を加重したり減免したりすることができる特約を認めている（第80条）。しかし当事者は、前述のような本船の堪航性に対する適切な注意義務、適切に乗組員を配備し、備品を供給する義務、情報、指示、書類などを提供する荷送り人の義務、あるいは人為ミス、無謀な意図による不法行為などから生じる運送人の最終的な責任を排除して契約することは認めていない。

ただし、契約には条約の部分修正がある旨の明瞭な表明が必要であり、契約ごとに交渉すること（あるいは数量契約の、修正部分に言及した箇所を明瞭に特定すること）、そして荷送人は、数量契約に当たって、修正なしに条約に沿った条項で契約を締結する選択肢があることが条件となっている。この修正部分の条項は運送人/荷送人以外の者にも適用されるが、この者が修正部分を十分承知し、それが拘束力を持つ旨に明確な同意をしていることが要件となる。したがって、一般的に運送契約が定型的な標準契約書式によることが多いので、これを実務的に実現することは非常に困難であろう。

③ 責任の基準

ロッテルダム・ルールは、物品の滅失・毀損による損害あるいは遅延による（純粹に金銭的損失を含む）損失あるいは損害に対する責任を運送人に問うことができるとしている（第17条）。その損害賠償請求に関しては、請求人は運送人の責任期間中に損失、損害、あるいは遅延が発生したことを立証しなければならない。責任を免れるためには運送人は過失がなかったこと、あるいは責任除外であることを立証しなければならない。その後、請求人は損失、損害、あるいは遅延が「相当に」

不堪航性によって生じたと立証し、運送人は適切な注意を払ったことを立証しなければならないとされており、この「相当に」（due diligence）という言葉は管轄裁判所によっては解釈が異なるであろうと考えられるので、後述のとおり裁判管轄の問題は重要となる。

なお、運送人が不可抗力等いわゆる責に帰すことができない事由によること（有責でないこと）を立証した場合は免責となる（第17条3項）。

④ 履行者及び海運履行者の責任

ロッテルダム・ルールは、履行者について新しい概念を導入し、運送契約下で物品の受取り、積み込み、取扱い、積みつけなどを行いまたは請負う、運送人とは別の当事者を意味すると定義している。すべての履行当事者、船長または当該物品運送船舶の船員、運送人または履行当事者の使用人または代理人、または運送人の義務を履行し、または履行を引受けるその他の者で、運送人の監督ないし管理下にある者が履行者とされている。第18条では、条約下での運送人の義務違反となる履行者の行為または不作為は運送人の責任であるとされている。

海事履行者とは、物品の荷積港への到着時にはじまり荷揚港を後にするまで（ターミナル、荷役、下請け海上輸送）の期間における、運送人のあらゆる義務を行う履行者と定義されている。第19条では、海事履行者が契約国で物品を受取り、そして契約国の港で引渡し、あるいは契約国の港で活動を行ない、その物品の取扱い中に損失、損害あるいは遅延が発生した場合、その履行者は条約下で運送人に課せられたと同様の義務と責任を負うこととされている。

第20条では、運送人と海事履行者は各自連帯した責任を負担することが規定されている。結果として、運送人は海事履行者の行為に対しても責任を問われうるということにある。それゆえ運送人は履行者に対する償還請求権の十分な保護を確保しておく必要がある。

⑤ 責任限度の増大

ロッテルダム・ルールでは、従来のルールと同様、重量の限度概念を継承しており、貨物損害に

関して、一包装につき875計算単位（SDR⁽⁸⁾；約1,346米ドル）と1キロにつき3SDR（約4.62米ドル）のいずれか高い方となっている（第59条）。ヘーグ・ヴィスビー・ルールでは、一包装につき666.67SDRまたは1キロにつき2SDRのいずれか高い方とされていたので、責任限度額が増大しており、ハンブルグ・ルールは、この間の限度額が設定されている。

遅延による純粹の経済的損失についてはさらに運送料の2.5倍という限度がある（第60条）。第60条および第59条により支払われる合計額は、対象となった物品の全損を基にして一包/重量限度に相応する最高限度である。

⑥ 提訴期限

ヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルールにおいては1年であった提訴期限が、ロッテルダム・ルールでは、ハンブルグ・ルールと同様、2年間へと延長されている（第62条）。したがって、ロッテルダム・ルールに基づく義務違反から生じる請求または争いに関する裁判上および仲裁の手続きは、2年の期間経過後は提起することができないこととなる。

この期間は、運送人が物品を引渡した日、または物品が引渡されておらず、あるいは物品の一部のみ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に開始するとされ、開始日は期間の計算に含めないこととされている（第62条2項）。

⑦ 裁判管轄（運送人に対する訴訟）

ロッテルダム・ルールでは、運送人に対して、以下の何れかの裁判所において訴訟手続きを開始できると規定している（第66条）。

- (a) 運送人の本拠地（法人の設立地・登録地・本店・主たる営業所も含む）
- (b) 運送契約で合意された受取地
- (c) 運送契約で合意された引渡地、または
- (d) 物品が最初に本船に積込まれた港もしくは物品が最後に本船から荷揚げ

また、管轄裁判所もしくは本条約に基づき提起することができる運送人に対する請求の判定のため、荷送人との間の取決めにより指定された裁判

所においても提訴ができるとして、専属的管轄の合意を認めている。

⑧ 裁判管轄（海事履行当事者に対する訴え）

ロッテルダム・ルールでは、海事履行当事者に対する本条約に基づく訴訟手続きを次の所在地の区域内の管轄裁判所に提起することができるとしている（第68条）。

- (a) 海事履行当事者の本拠地 または
- (b) 海事履行当事者により物品が受取られた港、物品が海事履行当事者により引渡された港、もしくは海事履行当事者が物品に関してその業務を履行した港

⑨ 専属的裁判管轄の合意

上記のとおり、第66条に従って選択された裁判所の裁判管轄は、契約当事者が合意し、かつ裁判管轄権を付与する合意が次の要件を満たしている場合のみ、当事者間の紛争にとって専属的であるとされている（第67条1項）。

- (a) 数量契約において、当事者の氏名と住所が明記され、個々に協議されたか、専属的裁判所選択の合意があることが明らかである場合、かつ当該合意を含む数量契約の条項が特定されていること、ならびに
- (b) ある締約国の裁判所もしくは他の締約国の一または二以上の特定の裁判所を明確に指定していること

なお、数量契約の当事者でない者は、次の場合には、第67条1項で合意された専属的裁判管轄に拘束されることとされている（第67条2項）

- (a) 裁判所が、第66条(a)で指定された地の一つにあり、
- (b) 当該合意が、運送証券または電子的運送記録に含まれており、
- (c) 当該当事者が、提訴されるべき地の裁判所の適時適切な通知を受け当該裁判管轄が専属的であり、かつ
- (d) 受訴裁判所の法が、当該当事者が専属的管轄裁判所選択の合意により拘束されるべきことを容認していると

き。

以上の裁判管轄条項に関する各規定は、第91条に基づき、拘束される旨を宣言する条約の締約国のみを拘束することとなっているため、この宣言をしない締約国を拘束しないということになる点は留意が必要である。

4. 条約発効により予想される影響

(1) 国際貿易への影響

主要海運国である米国はヘーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルグ・ルールとも批准しておらず、現在米国の港を発着する海上輸送については、基本的にヘーグ・ルールをベースとする米国海上物品運送法（U.S. The Carriage of Goods by Sea Act；COGSA⁽⁹⁾）が適用されているが、条約発効後は新条約の規定に基づくこととなり、また、現段階で署名を見送っている中国も加盟に前向きとされており、国際貿易の中で大きなポジションを占める両国が加盟した場合、各国の加盟が一気に進み同条約が世界標準となる可能性があるとして危惧されている。

日本は現時点で方針を明確にしていないが、仮に加盟を見送ったとしても、ロッテルダム・ルールが発効すれば、ロッテルダム・ルールが適用されることになる運送契約に基づき締約国を発着する運送（たとえば、米国や中国からわが国への輸入や、米国や中国向輸出）については、新条約の適用を受ける可能性も高くなることから、ロッテルダム・ルールの影響を大いに受けることになり、わが国の海運会社である運送人としても、当然、ロッテルダム・ルールの影響を判断しながら、輸送ルートを検討することも含め必要に応じ、船荷証券に代表される運送契約の見直しや検討をすることが必要となる。国際貿易取引に依って立ち国際海上物品運送を避けて通ることができないわが国としては、その意味では、ロッテルダム・ルールの影響は少なくないと言わざるをえない。

ちなみに今回の新条約では、従前のヘーグ・ヴィスビー・ルールなどは、運送契約として利用されている船荷証券のみに適用されることとされて

いたものが、それ以外のWaybill（荷送り状とされている）に相当する流通不能の運送書類や電子的運送記録による運送契約にも適用されることとなるために、従前のような船荷証券の裏面約款に依ることができなくなるというリスクも存在する。また例えば当事者間で適用除外に合意ができたとしても、ロッテルダム・ルールでは、提訴期限が2年となっており、それを短縮することができないなど、その適用除外が認められる範囲が限定されているために、やはり様々な影響を受けることとなる。

さらには、物品の受取地から引渡までの一貫輸送を対象とする運送契約が対象となるため、途中で航空輸送などがかわるときには、国際航空運送における航空運送人の責任や損害賠償の範囲等を規律するモンリオール条約⁽¹⁰⁾が強制的に適用されることとなるため、航空輸送中に発生した貨物の損害事故に関しては、ロッテルダム・ルールではなく、モンリオール条約が適用され、当該条約に基づく損害賠償責任の規定が適用されることとなる。つまり、ロッテルダム・ルールが発効した時点で存在する国際条約は強制的に適用されることとなる点に留意が必要である。

(2) 数量契約（Volume Contract）の影響

ヘーグ・ルール以降、海上物品運送条約には強行法規性が認められ、条約が適用される運送契約においては、船荷証券上に運送人の責任を減じる条項が盛り込まれていても無効とされてきたという歴史がある。これに対し、すでに説明したとおり、ロッテルダム・ルールでは荷送人・運送人間の「数量契約」の中で双方の義務や責任を増減する契約の自由を認めている。この「数量契約」は、「合意された期間内における一連の船積みにより特定の数量の物品の運送を規定する契約」と定義付けられているが、実務上どのような場合に有効と解釈され、どのように運用されていくか等、不透明な点もあるので、この運用如何によっては、これまで条約の強行法規性によって支えられてきた運送人の責任原則が有名無実化してしまう懸念も指摘されている。しかしながら、今回の新条約

で、一定の強行法規性を維持しながら、当事者間の契約自由の原則を認めるという方式は、最近のように運送形態が多様化してきた状況を考えると適切な措置であるともいえる。

(3) 電子商取引に関する規定

今回のロッテルダム・ルールによりはじめて、書面による運送書類に代えて電子的な運送記録の使用を規定するための条文が用意されている⁽¹¹⁾。これにより海上運送取引において電子商取引を進展させるための国際的な共通ルールができ、従来の船荷証券に代表される流通書類を含むすべての運送書類の役割を減じるという結果をもたらすことになる。これはロッテルダム・ルールの検討が始められたのが、UNCITRALの電子商取引に関する作業部会（Working Group on Electronic Data Interchange（EDI）であり、その作業部会で提案されたコンピュータベースの環境下で、物品の権利の流通性の問題であったことに大いに因ることになるといえるであろう。これまで貿易取引の電子化については様々な実験プロジェクトなどが進んでいたわけであるが、このロッテルダム・ルールによりそれが促進されることになることが期待される。

(4) 紛争解決

今回のロッテルダム・ルールの特徴として、提訴期限が2年と延長されたこと、および「運送人の特定」条項の新設により船荷証券上に運送人が明記されていない場合でも、船主を運送人と推定して賠償請求を行うことが可能になったことにより、これまで以上に和解による解決が促進されることが期待されるとされている。また、裁判管轄についての規定が盛り込まれ、専属的な裁判管轄の合意に加え、裁判管轄の合意がなかった場合でも、様々な場所に裁判管轄を認める旨が規定されたことにより、和解による解決が困難な場合に、損害賠償請求を行う請求者（原告）側として利便性の高い場所を選択して損害賠償請求訴訟を提起し易くなったのではないかとと思われる。その意味では、運送人あるいは船主としても、裁判管轄を

あらかじめ決めておくというインセンティブが働くのではないかと、結果として裁判管轄問題をまず争うというケースが少なくなるのではないかと期待される。

以上、本稿では、ロッテルダム・ルールのすべてを紹介することはできなかったが、ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルールさらにはハンブルグ・ルールといった、これまで国際海上輸送に関する諸問題をカバーする国際ルールと比較しながら、主要な改正点を中心に紹介してきた。国際海上物品運送に関しては、コンテナによる複合輸送がその中心を占めるようになり、かつ海上運送契約についても船荷証券により代表される流通証券だけでなく、Waybill（荷送り状）の利用や電子的な運送書類の利用などが進むという状況になってきたことから、従来の国際ルールだけでは対応できなくなってきた状況をカバーするという意味で、このロッテルダム・ルールの採択は歓迎すべきところである。

ただ、新条約の署名式後、一年を経過した現段階で23カ国が署名をするにとどまっている状況、また世界貿易の中核となっている米国や中国がいつ批准するかという点がまだ明確でないという点には、やや不安を感じるわけであるが、貿易立国として生き残りをかけざるをえない日本（および日本企業）としては、このロッテルダム・ルールが発効した場合には、わが国が批准しない場合であっても影響を受けることは確実であることから、このロッテルダム・ルールに対し、より関心を持ち、運送人である海運会社だけでなく、荷送人や保険会社等も一体となって影響度や対応策を検討しておくべきではないかと思う。その意味で、本稿が少しでも役に立つことを期待したい。

注

- (1) http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html
- (2) アメリカ合衆国、フランス、スペイン、オランダ、スイス、ギリシャ、ポーランド、デンマーク、ノルウェー、ルクセンブルグ、アルメニア、

- ナイジェリア, トーゴ, ガボン, ガーナ, コンゴ, コンゴ民主共和国, ギニア, セネガル, マリ, マダガスカル, カメルーン, ニジェール
- (3) The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Brussels, 25 August 1924)
- (4) The “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading” (Brussels 1968); 1979年に最終改定がなされている。
- (5) The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 31 March 1978)
- (6) FIOSとは、船積港での船積条件のFree In/Out Stowed (ステベ荷主負担積込み)による積み荷の概念を認め、積込み、取扱い、積みつけ、あるいは荷下ろしなどを荷送人あるいは荷受人が行うとする当事者間の合意を認めるというものである。
- (7) 運送人の使用人に対して、不法行為による損害賠償請求をすることによって契約上の責任制限を越える賠償を得るのに成功したヒマラヤ号事件をきっかけとした条項を意味する。
- (8) 国際通貨基金により定められた特別引出権であり、1米ドル=0.649336SDRが本稿執筆時のレートである。
- (9) Title 46, Chapter 28
- (10) 1999年採択。日本は2003年11月に批准し、日本発着の国際航空便による損害賠償金額の制限が撤廃されることとなった。
- (11) Chapter 3.