



東京海上日動 マリンニュース

ロッテルダム条約の成立

～新たな国際海上物品運送条約について～

要旨

新たな国際海上物品運送条約の条約案につきましては、本ニュースの第184号(2008.9.24)にてご紹介しましたが、その後、国連総会で昨年採択され、本年9月にロッテルダムにおける署名式にて米国など16カ国が署名し「ロッテルダム条約」(「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」)として成立しました。

この条約は20ヶ国が批准してから1年後に発効しますが、署名国は現在21カ国に達していますので、遠くない将来に発効する可能性があります。

本件条約の条項の内、特に強化された運送人の責任関係を中心にその主な点をご案内致します。

1. 新条約の動向

(1)これまでの署名国は次の通りです(批准国はまだありません)。:

欧米:米国、デンマーク、フランス、ギリシャ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、スペイン、スイス(9カ国)

アフリカ:コンゴ、ガボン、ガーナ、ギニア、ナイジェリア、セネガル、トーゴ、マダガスカル、カメルーン、
ニジェール、マリ(11ヶ国)

その他(西アジア):アルメニア

(2)新条約については、現行のヘーグ・ヴィスビー条約に比べ、基本的には運送人に不利で、荷主に有利な内容となっている、という意見が多いようですが、世界的に見ると荷主側のみならず運送人側も受け入れに積極的で、他方一部欧州の荷主団体が反対しているという逆転現象が起きています。

欧州諸国(EU)では運送人の責任が重い道路運送条約(CMR)の責任制限額を複合運送にも適用しようという動きがあり、運送人側はこの動きが本格化する前に、運送人側として多少譲歩した本条約を成立させ、更なる責任強化の動きに歯止めをかけている、との見方もあります。

一方、アジア諸国では運送人の責任の強化に消極的な国もあり、今のところ署名国はゼロとなっています。

(3)仮に新条約が発効しない場合、米国が独自に凍結していたUS COGSA(米国海上物品運送法)の改定に踏み切る可能性もあり、一方EUも別に新たな複合運送規制を行う可能性もありますので、これまでヘーグ・ヴィスビー条約の下で一応の統一がとれてきた国際海上物品運送法制ですが、異なる制度が地域ごとに成立し法制が複雑化するおそれも指摘されています。その意味でも、今後日本、中国を含む各国の対応が注目されます。

2. 条約の概要

【本ニュースの末尾に、<ヘーグ・ヴィスビー条約とロッテルダム条約内容比較表>を掲載しましたのでご参照下さい。】

1 成立の経緯

運送人の責任を定める国際海上物品運送の条約は、1924年のヘーグ条約、1968年及び1979年改定のヘーグ・ヴィスビー条約、1978年のハンブルク条約があり、日本も含む世界の主要国はヘーグ・ヴィスビー条約に加盟しており、日本では国際海上物品運送法として国内立法化されています。

今回のロッテルダム条約は、輸送技術の進歩、IT技術の活用、運送契約の多様化といった変化に対応するために国連の国際商取引法委員会(UNCITRAL)で運送人の責任原則の見直し、責任制限額の引き上げと併せて検討のうえ、作成されました。

2 適用契約

従来は、船荷証券に対し適用されていましたが、本条約では国際海上運送を含む運送契約一般に適用されます(但し用船契約は除外)。したがって、最近利用度が高まっている譲渡性のない海上運送状(Sea Waybill)による運送にも適用されることとなります。

3 地理的適用範囲

これまでの海上運送中に対し、受取から引渡しまで(Door to Door)に拡張されました。このため複合運送の陸上運送部分についての本条約と他の条約や法律との関係が問題となります。

海上運送の条約が陸上に上がってきたもので(砂漠を行く船と言われる)「駱駝」のようだとの批判もなされている模様です。

4 運送人の堪航性能力担保義務

航海開始のとき(発航時)に船の堪航性(航海に耐える能力)を求めてられていたものが、航海中も継続して求められることとなります。

5 責任制限額

1 梱包あたり 875 SDR(約 13 万円)あるいは 1kg あたり 3 SDR(約 440 円)の何れか高い方とされており、ヘーグ・ヴィスビー条約より 30~50%の引き上げとなっています。

6 主な免責事由

これまで運送人に認められていた航海過失(操船等船舶の航行、取扱い上の過失)免責が廃止されました。衝突や座礁等多数の海難事故は、航海過失によって生じることが多いのでこれまで運送人免責であったこれらの事故による損害が運送人の責任となるとその影響は大きく、そこから生じる共同海損や救助にも大きく係ってきます。

また火災は不堪航や運送人自身の故意過失が無い場合は免責とされていましたが、本条約では、船長や乗組員等の海事履行補助者の故意過失による場合は、運送人は責任を負うこととされその責任が強化されました。

7 出訴期限

1年から2年に延長されました。

8 数量契約における例外

米国の強い主張により、数量契約の場合は特約により、運送人の責任を軽減できることとなりました。

数量契約 (Volume Contract) は、米国で広く行われている運送人と荷主の包括契約で、合意された期間内における一連の船積により特定の数量の物品の運送を規定する契約です。

典型例は北米サービスコントラクトと呼ばれる、一定期間内に一定の量以上の貨物の輸送を提供する荷主に対し、運賃、スペースの確保、輸送日数、寄港地等について特別のサービスを提供する制度ですが、これに馴染みの薄い他の諸国からはその採用に批判も出ていました。

これらを考慮し、数量契約の締結にあたっては、本条約通りの運送人の責任とする場合の運賃と、特別な契約を行った場合の運賃の両者を提示し、荷主に選択の機会を与えることが義務付けられています。

運送人の責任についてはこれまで片面的強行規定となっており、条約の規定よりも運送人の責任を緩和する契約は無効でしたが、本条約では数量契約には契約自由が認められていますので、その場合運送人の責任に対する特約があるか、どのように規定されているかを確認することが重要となります。

9 裁判管轄・仲裁

これまで規定がなかったのに対し、運送人の住所、貨物の受取・引渡し地、船積み・荷卸し地等広く規定しましたが、この条項の採用は各国の判断 (Opt-in) に任せられ、全ての締約国で適用されるものではありません。

10 条文数

紙面の関係上ここで取り上げなかった荷送人の責任、運送品処分権、物品の引渡しや電子的運送記録の規定等従来規定されていなかった新たな規定が設けられたために本条約の条文数は 96 条とヘーグ・ヴィスビー条約の17条に比べ大幅に増加しました。

【注】 本条約について、弊社では昨年 12 月に藤田友敬東京大学教授をお招きし、セミナーを開催しておりますが、講演資料、条約文(試訳)をご希望の方は、窓口(コマーシャル損害部企画グループ Tel:03-3285-1933 E-mail:mailmg01@tmnf.jp)までご連絡をお願い致します。

以上。

添付資料(次ページ): <ヘーグ・ヴィスビー条約とロッテルダム条約内容比較表>

＜ヘーグ・ヴィスビー条約とロッテルダム条約内容比較表＞

項目	ヘーグ・ヴィスビー条約	ロッテルダム条約
1. 適用契約	船荷証券又は類似の証券 用船契約は対象外	運送書類等の発行の有無に 関わらず国際海上運送を含 む <u>運送契約一般</u> 用船契約は対象外
2. 地理的適用範囲	“Tackle to Tackle” 船積み～荷揚げ	“Door to Door” 受取り～引渡し
3. 運送人の義務	<u>発航時</u> における堪航能力担 保	発航時のみならず <u>航海中</u> も継 続して堪航能力担保
4. 責任制限	666.67 SDR / 梱包単位 or 2 SDR / kg の高い方 コンテナ条項あり	875 SDR / 梱包単位 or 3 SDR / kg の高い方 コンテナ条項あり 1 SDR=¥146 (2009/10/22rate)
5. 主な免責事由	海固有の危険、 <u>航海過失</u> 、火 災(ただし、 <u>運送人自身</u> の故 意過失、不堪航による場合は 対象外)	海固有の危険、火災(運送人 のみならず <u>履行補助者</u> の故 意過失による場合も対象外)、 <u>航海過失免責は廃止</u>
6. 出訴期限	引渡し後 <u>1年</u>	引渡し後 <u>2年</u>
7. <u>数量契約</u> における例 外規定	なし	新設 一定の条件の下に、運送人の 義務・責任の軽減が認められ る
8. 裁判管轄・仲裁	規定なし	運送人の住所、貨物の受取・ 引渡地等を規定するが、締結 国が宣言して初めて適用され る(<u>Opt-in方式</u>)
9. 条項数	17条	96条