



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

高村, 忠也

(Citation)

国民経済雑誌, 143(5):1-13

(Issue Date)

1981-05

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/00172602>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00172602>



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—

高 村 忠 也

I 国連国際物品複合運送条約の制定

1980年5月にジュネーブにおい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) の継続会期の最終日24日に、次のような国連国際物品複合運送条約¹ (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) の採択をみた。

(1) 「国際複合運送 (international multimodal transport)」とは、複合運送契約に基づいて、少なくとも二つの異なる運送様式により、その貨物が複合運送運営者により受け取られるある国の1地点から、他の国に位置し、引き渡しのために指定される1地点まで、貨物を運送することをいう。単一運送契約 (unimodal transport contract) の履行にあたって行われる集貨および貨物の配達業務は、国際複合運送とはみられない (第1条第1項)。

(2) 「複合運送運営者 (multimodal transport operator)」とは、みずから、または自己の代りに行動する他の者を通じて、複合運送契約を結び、荷送人もしくは複合運送業務に参加する運送人の代理人または代りとしてではなく、元請業者 (principal) として行動し、また契約の履行に対して責任を負う者をいう (同条第2項)。

(3) 「複合運送契約 (multimodal transport contract)」とは、運賃の支払いを受けて、国際複合運送を履行し、または履行を調達することを引き受ける契約

1 United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Adopted by the United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport on 24 May 1980, United Nations Conference on Trade and Development, TD/MT/CONF./16, 10 June 1980, pp. 3~12.

をいう（同条第3項）。

(4) 「複合運送証券 (multimodal transport document)」とは、複合運送契約、複合運送運営者による貨物の受け取りおよび契約条項に従う同運営者による貨物の配達の見受けを証明する文書をいう（同条第4項）。

(5) この条約の規定は、

(i) 複合運送契約に規定されている貨物が複合運送運営者により受け取られる場所が締約国内に位置しており、または

(ii) 複合運送契約に規定されている貨物が複合運送運営者により引き渡される場所が締約国内に位置している

場合には、2国内の場所相互間におけるすべての複合運送契約に適用する（第2条）。

(6) 貨物が複合運送運営者により受け取られた時には、同運営者は、荷送人の随意で、譲渡可能な形式か譲渡不可能な形式による複合運送証券を発行する（第5条第1項）。

(7) 複合運送証券は複合運送運営者もしくは同運営者から権限を与えられた者により署名される（同条第2項）。

(8) 貨物に対する複合運送運営者の責任は、貨物を受け取った時から貨物を引き渡す時までの期間をカバーする（第14条第1項）。

(9) 複合運送運営者に、次の者 ((i) および (ii)) より貨物を受け取った時から次の方法 ((iii), (iv) および (v)) により貨物を引き渡す時まで、貨物につき責任を負うものとみなされる（同条第2項）。

(i) 荷送人もしくは同人に代って行動する者

(ii) 受け取られる場所で適用される法律もしくは規則に従って、貨物が運送のために引き渡されねばならない当局もしくはその他の第三者

(iii) 荷受人に貨物を引き渡すことにより

(iv) 荷受人が複合運送運営者から貨物を受け取らない場合には、複合運送契約に従い、または引渡地で適用される法律もしくは固有の取引の慣習に従

って、貨物を荷受人に随意にさせることにより

(v) 引き渡される場所で適用される法律もしくは規則に従って、貨物が引き渡されねばならない当局もしくは第三者に貨物を引き渡すことにより

(10) 複合運送運営者は、第14条に定めるように、貨物とその責任の下にある間に、滅失、損傷もしくは引き渡しの遅延を惹起する事件が発生した場合には、貨物の滅失もしくは損傷ならびに引き渡しの遅延に起因する損失に対して責任を負う。ただし、複合運送運営者が事件およびその結果を回避するために妥当に要求されるあらゆる措置を講じたことを証明する場合には、この限りでない（第16条第1項）。

(11) 引き渡しの遅延は、かかる契約に基づいて明白に決められた期間内に、または、かかる契約が存在しない場合には、その場合の事情を考慮して、勤勉な複合運送運営者に要求することが合理的であるような期間内に、貨物が引き渡されなかった場合に、発生する（同条第2項）。

(12) 貨物が本条第2項に従って決められた引き渡し日後90日以内に引き渡されなかった場合には、請求者は貨物を滅失したものとして取り扱うことができる（同条第3項）。

国連国際物品複合運送条約からは、複合運送の特性として次のごとき3点が汲み取られる。

- (1) その運送が行われる際に用いられる運送手段は2種類以上である。
- (2) その運送を行うために結ばれる契約は一つである。
- (3) その運送に対して運送人が負う責任は一貫している。

II 万国海法会の手になる国際複合運送条約案

国連国際物品複合運送条約の成立に先立つこと60余年、早くも国際複合運送条約案作成の胎動がみられ、そのための作業は万国海法会により着手されている。

海事私法の国際統一をはかることを目的として1897年に創立された万国海法会 (International Maritime Committee, Comité Maritime International CMI と略称される) は、1913年にコペンハーゲンで開催した会議において、これより先1911年にロンドンで作成した国際運送契約法典案に抛り、通し運送 (through transportation) をめぐり議論を展開した。²

その際ドイツ海法会はハンブルグ運送契約委員会の報告書を対案として提出したため、ハンブルグ案を推進するドイツ代表とロンドン案を支持する英国代表の間に激しい議論の応酬をみ、またその他の国々の代表の発言も賛否両論に分かれた結果、この問題の審議は次回へ持ち越すことにして、会議の幕を閉じた。

その後国際運送契約法典案は1914年のロンドン委員会で修正されたが、折から第1次世界大戦の勃発をみ、その作業は中断した。

戦後1929年のジェノア会議の開催に備えて、1914年案について各国の意見が求められたものの、同会議では通し運送問題は取り上げられなかった。

1939年に、ハンブルグで会議を開くことを予定して発送した開催通知の中において、万国海法会は、(イ)通し運送、すなわち数人の運送人によってなされる貨物の運送を国際的規制の目的とすべきであるか、(ロ)そのような規制は協定の方式で達すべきか、それとも国際条約の方法で達すべきであるか、(ハ)通し運送が協定の方式で規制されるべきものとすれば、そのような規制は当事者が採用することができる若干数の規則の形式ですか、それとも一つないし数個の標準証券を作成すべきものとするか、(ニ)一切の物品運送に区別なく適用のある単一の規制をすべきか、それとも運送の特質に応じた(鉄道・海上運送・内水運送・航空運送・道路運送・前掲鉄道・海上・内水・空中・道路の諸運送の複合といった)特別の規制をすべきものであるかについて意見を求めたが、しかし、ハンブルグ会議は中止され、翌年に延期された。折から第2次世界大戦が勃発

2 鴻 常夫「通し運送に関する一考察——通し船荷証券に関する準備的研究——」 「小町谷先生古稀記念 商法学論集」407～409ページ。

し、同会議は開催をみるにいたらなかった。

第2次世界大戦後の1949年にアムステルダムで開かれた会議において、万国海法会は、複合運送について、「複合運送証券に関する問題は委員会に送付する。この委員会は、かかる証券が実際に可能であるか否か、また、可能であるとすれば、いかなる条件の下において然るかの点について、関係のある商業界の意見を求めることを勧告する」旨の決議を行った。

2 東京ルール

1965年9月にいたり、万国海法会は、ニューヨークで開催した常任委員会において、コンテナ問題について現在何をなし得るかおよび将来本問題につき議論を深めることの可能性を検討することを決議し、この研究を委嘱されたスウェーデン海法会会長ピネウス (Pineus) 氏はコンテナ国際小委員会を組織し、国際複合運送条約案の作成に取り組んだ。

コンテナ国際小委員会の報告Ⅰ (1966年1月) は、コンテナの使用に関する技術的・法律的問題 ((イ)内陸運送における運送人の責任、(ロ)内陸運送における責任制限、(ハ)内陸運送における責任および求償手続、(ニ)内陸運送と複合運送に使用される運送証券、(ホ)海上運送、1包装当りの責任制限、(ヘ)税関手続、(ト)海上運送および複合運送における運送人の責任とその比較など) を取り上げ、検討するとともに、各国海法会あてに送付した質問状を収録し、報告Ⅱ (1966年6月) はさきの質問状に対する各国海法会の回答を集成し、報告Ⅲ (1966年10月) は、前半においては引き続き各国海法会の回答をまとめ、後半ではこれらの回答を検討・整理した後、三つの国際複合運送条約案を提示している。

第1案は船荷証券約款の原則に基づき、第2案はバグゲ案に拠り、第3案は普通法上の責任に基づいている。

3 日本海上コンテナ協会 「万国海法会報告Ⅰ.Ⅱ.Ⅲ. ——コンテナの複合運送における運送人の責任及び複合運送証券に関する統一条約案審議——」 2～18ページ。

4 日本海上コンテナ協会 前掲書 19～54ページ。

5 日本海上コンテナ協会 前掲書 55～59ページ。

6 日本海上コンテナ協会 前掲書 16～74ページ。

コンテナ国際小委員会は、これら三つの条約案をさらに検討した後、報告IV (1967年5月)で、第1案を基礎にしたジェノア条約案⁷ (Genoa Draft Convention) を発表した。

しかし、各国海法会のジェノア条約案に対する批判が予想外に厳しかったため、これらの意見を収録した報告V (1967年10月)の発表後に開催されたコンテナ国際小委員会において、新たにネットワーク・システム案⁸ (Network Draft System) と称せられる条約案を作業グループ (議長ピネウス氏) に作成させる方針が決定された。ネットワーク・システム案によれば、複合運送運営者は、海上運送については船荷証券統一条約に、道路運送に関しては国際道路物品運送条約に、鉄道運送については国際鉄道物品運送条約に、航空運送に関してはワルソー条約およびヘーグ議定書に基づいてそれぞれ責任を負うことになっている。

作業グループは、1968年2月および4月の会合において、新条約案をまとめ、これは国際複合運送条約第8案 (Draft 8) と呼ばれる。

しかし、第8案についても、若干の点において危惧の念が表明され、とくに1968年6月に開かれたコンテナ国際小委員会において各運送区間に適用する責任原則のあり方について注目すべき転換が行われたのにかんがみ、1968年7月に第9案¹⁰ (Draft 9) が最終案として発表された。

1969年3月末から4月初めにかけて東京で開催された万国海法会第28回総会において東京ルール (Tokyo Rules) と呼ばれる複合運送条約案 (Draft Convention

7 全文 (英文および邦訳) は日本海上コンテナ協会「万国海法会報告4——コンテナの複合運送における運送人の責任及び複合運送証券に関する統一条約案審議——」8～11ページおよび日本海上コンテナ協会「万国海法会報告V——コンテナの複合運送における運送人の責任及び複合運送証券に関する統一条約案審議——」4～8ページにみられる。

8 骨子は日本海上コンテナ協会「万国海法会報告V」1～2ページおよび日本海上コンテナ協会「万国海法会コンテナ条約第8案——コンテナの複合運送における運送人の責任および複合運送証券に関する統一条約書——」4～5ページにみられる。

9 全文 (邦訳) は日本海上コンテナ協会「万国海法会コンテナ条約第8案」9～16ページにみられる。

10 全文 (英文および邦訳) は日本海上コンテナ協会「万国海法会コンテナ条約第9案 (最終案)——コンテナ複合運送における運送人の責任及び複合運送証券に関する統一条約案——」12～31ページにみられる。

on Combined Transports) が採択された。これは第9案が基になっている。

東京ルール¹¹の中には次のような規定がみられる。

- (1) この条約の規定は、すべての複合運送積荷証券 (Combined Transport Bill of Lading) およびそれによって証明される契約に適用する (第1条第1項)。
- (2) この条約において「複合運送積荷証券」とは、少なくとも二つの運送様式 (それらのうち少なくとも一つは海上もしくは内水により、少なくとも一つは内水によらない) による2国間における貨物の運送のための契約を証明し、また東京ルールに従う複合運送積荷証券という頭書を有する文書を意味する (同条第2項)。
- (3) この条約において、次の語は下に定められる意味に使用される (同条第4項)。

「複合運送運営者 (Combined Transport Operator)」とは、複合運送積荷証券を発行する者を意味する。

- (4) 複合運送積荷証券の発行により、複合運送運営者は、
 - (i) 貨物が受け取られる場所から複合運送積荷証券において引き渡しのため指定される場所まで、全運送を履行し、またはその履行を調達することを引き受け、また
 - (ii) かかる運送に対して、この条約に定められている責任を負う (第2条第1項)。
- (5) この条約のために、複合運送運営者は、複合運送積荷証券によって証明される運送契約を履行するため、彼がそのサービスを利用するすべての者の作為および不作為に対して責任を負う (同条第2項)。
- (6) 複合運送運営者は、彼が貨物を受け取る時から引き渡しのため指定される場所で貨物を引き渡す時までの間に生じる貨物の滅失もしくは損傷に対して責任を負う (第6条第1項)。

11 全文 (英文および邦訳) は谷川 久/高田四郎/桜井玲二著「改訂コンテナB/L——国際コンテナ複合運送における運送人の責任——」245~251ページにみられる。

東京ルールの特性は、運送の一部が海上によって行われる複合運送のみが規制される点にある。

また東京ルールより、複合運送の特徴として、(イ)その運送が行われる際に使用される運送手段は2種類以上であり、(ロ)その運送を行うために結ばれる契約は一つであり、(ハ)その運送に対して運送人の負う責任は一貫していることが知られる。

III 私法統一国際協会の国際複合運送条約案——バグゲ案——

1956年国連欧州経済委員会 (United Nations Economic Commission for Europe ECE と略称される) の主宰の下にまとめられた「道路による国際物品運送のための契約に関する条約 国際道路物品運送条約と略称される (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route CMR と略称される)」に調印するにあたり、署名国は、署名議定書 (protocol of signature) の中において、複合運送のための契約を規制する条約について交渉することを約束した。これに基づいて、国連欧州経済委員会は私法統一国際協会 (International Institute for Unification of Private Law, Institut International pour L'Unification du Droit Privé UNIDROIT と略称される) に対しこの問題について研究するよう要請した。私法統一国際協会は1926年に設立され、運送法について特別の経験を有する一団の優秀な法律家によって構成されている。

そこで私法統一国際協会は国際物品複合運送研究委員会を設置し、同委員会は数か年にわたり慎重な研究を重ね、1961年10月に「国際物品複合運送契約に関する条約案 (Projet de Convention sur le contrat de transport international combiné de marchandises)」¹² を作成した。

この条約案は私法統一国際協会の専門委員会において検討・修正され、1965年10月には最終案が¹³まとまり、同案は1966年4月理事会に提出された。

12 鴻 常夫 前掲論文 前掲誌 417~418ページ。

しかし、同理事会は、最終案の承認をしばらく保留し、万国海法会が当時行っている、コンテナによる陸／海／陸の通し運送についてのアンケート調査の結果が判明するのを待つことを決議した。¹⁴

この最終案は、「国際物品複合運送契約に関する条約案」の作成に多大の貢献をしたスウェーデン最高裁判所判事バグゲ (Argot Bagge) 氏の功績を讃えるために、バグゲ案 (Bagge Draft) と呼ばれている。

IV 私法統一国際協会の主宰の下にまとめられた国際複合運送条約案

1 東京・ローマルール

私法統一国際協会がまとめた国際複合運送条約案、すなわちバグゲ案は国際道路物品運送条約の規定を土台にし、同時に「鉄道による物品運送に関する国際条約 国際鉄道物品運送条約と略称される (International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer CIM と略称される)」および「船荷証券に関する規則の統一のための国際条約 (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading) 船荷証券統一条約もしくはハーグ・ルール (Hague Rules) と略称される」の規定を参酌して作成されたものであるのに反し、万国海法会が作成した国際複合運送条約案、すなわち東京ルールは船荷証券統一条約の規定を抛りどころにしてまとめられたものである。

そこで、すべての様式の運送をカバーする条約が締結されることを望んだ国連欧州経済委員会は、私法統一国際協会に対し、討議に参加している関係者を満足させるような条約案を準備するために、関係国際機関を招集するよう要請した。¹⁵

13 全文 (仏文) は Institut International pour L'Unification du Droit Privé, Comité D'Experts sur la Commission de Transport et le Transport Combiné de Marchandises; Projet de convention relative au contrat de transport international combiné de marchandises, U. D. P. 1965-Etudes: XLII Transport combiné — Doc. 32 にみられる。

14 谷川 久／高田四郎／桜井玲二著 前掲書 92ページ。

15 Combined Transport Contract — Note by the Secretariat —, UN / IMCO Conference on International

1969年6月ローマで開催された第1回円卓会議において、種々検討の末、国際物品複合運送条約案 (Draft Convention on the International Combined Transport of Goods) の取りまとめをみ、これは東京・ローマルール (Tokyo Rome Rules) と呼ばれている。¹⁶

この条約案には、次のような規定が含まれている。

- (1) この条約の規定は、すべての複合運送証券およびそれによって証明される契約に適用する (第1条第1項)。
- (2) この条約において「複合運送証券」とは、少なくとも二つの異なる運送様式による2国間における貨物運送のための契約を証明し、また東京・ローマルールに従う複合運送証券という頭書を有する文書を意味する (同条第2項)。
- (3) この条約において、次の語は下に定められる意味に使用される (同条第4項)。

「複合運送運営者 (Combined Transport Operator)」とは、複合運送証券を発行する者を意味する。

- (4) 複合運送証券の発行により、複合運送運営者は、
 - (i) 貨物が受け取られる場所から複合運送証券において引き渡しのため指定される場所まで、全運送を履行し、またはその履行を調達することを引き受け、また
 - (ii) かかる運送に対して、この条約に定められている責任を負う (第2条第1項)。
- (5) この条約のため、またその規定に従い、複合運送運営者は、あたかもかかる作為もしくは不作為が彼自身のものであるように、彼らの仕事の範囲内において行動している彼の代理人もしくは使用人および、複合運送証券によって証明される運送契約の履行のために、彼がそのサービスを利用するすべ

Container Traffic, E/CONF. 59/3, 23 February 1971, p. 2.

16 全文 (英文) はタイプ印刷で、出所不詳。

ての者の作為および不作為に対して責任を負う（同条第2項）。

(6) 複合運送運営者は、彼が貨物を受け取る時から引き渡しのため指定される場所で貨物を引き渡す時までの間に生じる貨物の滅失もしくは損傷に対して責任を負う（第13条第1項）。

東京ルールと同様に、東京・ローマルールからも、複合運送の特性として、(イ)その運送が行われる際に使用される運送手段は2種類以上であり、(ロ)その運送を行うために結ばれる契約は一つであり、(ハ)その運送に対して運送人が負う責任は一貫していることがわかる。

2 TCM 条約案

しかし、東京・ローマルールは、バッグ案と東京ルールの中から適宜規定を選択し、それを並列したにすぎなかったため、各方面から厳しい批判を浴びた。

そこで、私法統一国際協会は、1970年1月第2回円卓会議を招集し、この条約案の見直しを行い、その結果出来上がったのが国際物品複合運送条約案 (Draft Convention on the International Combined Transport of Goods) にほかならない。この条約案は、仏文の条約名、すなわち“*Projet de Convention sur le Transport International Combiné de Marchandises*”の頭文字をとって、TCM 条約案 (TCM Draft Convention) と通称されている。

TCM 条約案¹⁷の中には、次のごとき規定が見出される。

(1) この条約の規定は、本条第2項に定められている複合運送証券によって証明されるすべての複合運送契約に適用する（第1条第1項）。

(2) この条約において、「複合運送証券 (Combined Transport Document)」とは、「複合運送条約によって規制される複合運送証券」という頭書を有し、かつ、少なくとも二つの異なる運送様式による貨物運送（貨物が受け取られる場所および引き渡しのため指定される場所が2カ国にある）のための契約を証明する文書を意味する（同条第2項）。

17 全文（英文および邦訳）は、*Combined Transport Contract—Note by the Secretariat—, UN/IMCO Conference on International Container Traffic, E/CONF. 59/3, Annex pp. 1~8* および谷川 久/高田四郎/桜井玲二著 前掲書252~260ページにみられる。

(3) この条約において、「複合運送運営者 (Combined Transport Operator)」とは、複合運送証券を発行する者を意味する (同条第 4 項)。

(4) 複合運送証券の発行により、複合運送運営者は、

(i) 貨物が受け取られる場所から複合運送証券において引き渡しのため指定される場所まで、全運送を履行し、またはその履行を調達することを引き受け、また

(ii) かかる運送に対して、この条約に定められている責任を負う (第 2 条第 1 項)。

(5) この条約のため、またその規定に従い、複合運送運営者は、複合運送証券によって証明される運送契約の履行のため、彼がそのサービスを利用するすべての者の作為および不作為に対して責任を負う (同条第 2 項)。

(6) 複合運送運営者は、彼が貨物を受け取る時から貨物を引き渡す時までの間に生じる貨物の滅失もしくは損傷に対して責任を負う (第 9 条第 1 項)。

この条約案は、東京ルールの主要規定をほとんど採用し、それに若干の修正を加えたものといえることができる。

TCM条約案においても、複合運送の特徴として、(i)その運送が行われる際に使用される運送手段は 2 種類以上であり、(ii)その運送を行うために結ばれる契約は一つであり、(iii)その運送に対して運送人が負う責任は一貫していることが判然としている。

V 結 び

国連国際物品複合運送条約制定の歩みをたどると、それは万国海法会、私法統一国際協会のごとき国際的研究機関が中心となった第 1 段階と政府間海事協議機関/欧州経済委員会合同会議 (Joint Meeting of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and the United Nations Economic Commission for Europe)、国連/政府間海事協議機関国際コンテナ輸送会議 (UN-IMCO Conference on International Container Traffic)、国際複合運送条約政府間準備グループ (In-

tergovernmental Group on a Convention on International Intermodal Transport), 国連国際複合運送条約会議 (United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport) のような国連機関を舞台とする第2段階に大別されるが、本稿においては第1段階の経緯に限り、第2段階については別の機会に考察したい。