

新しい国連国際海上物品運送に関する条約案について

藤田友敬

東京大学大学院法学政治学研究科

2008年12月

# 新しい国連国際海上物品運送に関する条約案について<sup>1</sup>

藤田友敬

1	はじめに.....	1
2	条約の構成と特徴.....	2
3	条約の適用範囲.....	3
4	電子商取引.....	6
5	運送人の義務と責任期間.....	7
6	運送人等の責任.....	9
7	荷送人の責任.....	16
8	運送書類・電子的運送記録.....	17
9	物品の引渡し.....	20
10	運送品処分権.....	21
11	出訴期間.....	22
12	管轄.....	23
13	仲裁.....	24
14	強行法規性.....	25
15	むすび.....	27
	【資料】 Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.....	29

## 1 はじめに

本年、6月に国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）において、新しい国際海上物品運送条約の草案が採択されました。正式名称は、「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草案(Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)」という長いものです。この条約は2002年からUNCITRALが作業をしてきたものですが、現在（2008年12月3日）、国連総会にかかっており、おそらくもうまもなく採択されることになると思います。

本日の報告は、この条約の内容をご紹介しますものです。報告のスタンスにはいろいろなものがあり得ます。例えばできるだけ網羅的にざっと何が書いてあるのかを見るというものもありますし、特に解釈が分かれそうな問題のありそうな条文について立ち入ってお話をするというのも考えられます。あるいは運送人の責任は結局この条約で重くなったのか、軽くなったのかというような点を重点的に話すということも考えられるわけですが、本日は、多くの方がこの条約についてはまだ見たことがない、あるいはあまり立ち入って見た

---

<sup>1</sup> 本稿は、2008年12月3日に行われた東京海上日動火災保険株式会社主催の「2008年度 海事クレームに関する国際セミナー」における報告内容に最小限の加筆をしたものである。

ことがないということを前提で、できるだけ、条約全体について網羅的に何が書いてあるのかを確認させていただくというスタンスで報告させていただければと思います。ただ一部重要性が乏しい事項については時間の関係で省略させていただくことになろうかと思えます。

## 2 条約の構成と特徴

レジュメに沿って、まずこの条約の構成と特徴というところからお話をしたいと思います。条約案を見て最初に気づくのは、全部で 100 近い条文があるということです。この条文の多さに端的に表れているこの条約の第一の特徴は、その包括性です。つまり伝統的な海上物品運送条約——ヘーグ・ヴィスビー・ルールズやハンブルク・ルールズ——は、運送人の責任について、最低限確保しなければいけないところを、強行法的に定め統一するという性格のものでした。とりわけ 1924 年のヘーグ・ルールズは、その性格が顕著で、実にわずかな条文しかなかったわけです。その結果、これら伝統的な海上物品運送条約は、それ自体としては決して運送契約についての自己完結したルールの体系にはなっていません。それに対して、この条約案は、運送契約について生じる様々な法律問題について、全部とは言わないものの、かなり包括的にルールを提供するという性格を持っているといえます。これが第一の特徴です。

第二の特徴は、ヴィスビー議定書（1968 年）、さらにはハンブルク・ルールズ（1978 年）の作成以後に実務で起きている様々な新しい動きや問題を取り込もうとしているということです。電子商取引についての扱いは、その象徴的な例と言えます。

第三に、条約の扱う法律事項が広がっているのみならず、条約のカバーする運送区間、あるいはカバーする人的な範囲が非常に広がっていることも特徴です。本条約案は、海上物品運送区間に限定されず、物品の受取から引渡まで適用されることになっています。また、契約運送人はもとより下請け運送人である海上運送人、さらには港湾で働く人、そういった人たちについてまで責任を課す非常に包括的な適用範囲をもつものです。

第四の特徴は、伝統的な海上物品運送法制、とりわけヘーグ・ヴィスビー・ルールズと比べますと、運送人・荷主間のリスクの分配をかなり大きく変えるところがあります。例えば、運送人の堪航能力担保義務の内容が変わったこと、運送人の免責事由が減ったり、内容が変わったりしていること等と、責任限度額が増額されていること等が、目に見えて分かることです。

第五に強行法規性の問題があります。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズもハンブルク・ルールズも、運送人の責任を強行法的に規律してきており、それ自体はこの条約案も同じなのですが、たゞ原則である強行法規性に対する非常に重要な例外として、「数量契約の特則」を定めています。これはまたあとでお話をしますが、この条約の審議の過程で最も激しく争われたところです。

以上のような特徴を持つ条約のより具体的な内容について、以下では、基本的には条約



な例外を書かなければならなかったということでもあります。

最後に、条約の適用がない運送契約——例えば備船契約——であっても当事者間ではない関係では条約の適用があります。それが 7 条で規定するところです。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズやハンブルク・ルールズにも似たような規定はあるのですが、一つ大きな違いがあります。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いないということです。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズやハンブルク・ルールズは、第三者である船荷証券所持人との関係で適用されるようになっていますが、こちらでは第三者であればこの条約で規律されるとなっているのです。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ク・ルールズの規制の考え方だったわけですが、そこが若干異なっていることになるわけで、条約による保護を与える論拠自体にもかかわる違いです。

**地理的適用範囲** 条約の適用範囲に関する三つ目のトピックとして、地理的な適用範囲も確認しておきたいと思います。本条約の適用のある運送契約は、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、が要求されています。1 条 1 項の運送契約の定義規定と、5 条 1 項の要件を合わせると、そのようなことになります。

その上で 5 条 1 項 (a)～(d)までに列挙されている四つ要素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います。これだけを見るとただちにピンと来ないかもしれませんが、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズと比べた場合、三点ほど重要な違い——条約の適用区間が広がっているので港の外の物品の受取地や引渡地が言及されているといった点は別として——があることに注意していただければと思います。

第 1 に、運送書類の発行地は無関係だということです。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズは船荷証券の発行地点を適用要件に加えていましたが (10 条(a))、これは本条約では関係ないということです。第 2 に、締約国に向かう運送も含んでいるということです。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズは締約国からの運送に適用がありますが (10 条(b))、逆は含んでいませんでした。第 3 に、契約条項によって条約の規定を適用する、あるいは「条約を実施している国の法を適用する」といったような、そういう条項を契約に入れた場合について、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズは条約を適用すると書いてあるのですが (10 条(c))、その条項が消えてなくなっているということです。これら三つの点が従来の条約と比較した場合、この条約の地理的適用範囲の大きな違いとなります。

**条約の人的適用範囲：履行者の扱い** 次に人的な適用範囲、先ほど拡張したと申し上げたこの点についてもお話しをします。条約は運送人に加えて「履行者 (performing party)」という概念を使っています。履行者というのは 1 条 6 項に規定がありますが、おおざっぱに言いますと、運送人の運送契約上の責任を現実に履行する、あるいは履行することを約束した人のことです。従って下請運送人はもちろんですが、港湾に

において作業をするステベドア、ターミナルオペレーターのようなものも含まれますし、さらには陸上運送区間を含むような運送契約であれば、陸上運送人も履行者になることとなります。

ただ注意して欲しいのは、条約は今申し上げたような意味での「履行者」という概念を使っていますが、「履行者」全てに条約上の責任を課すわけではなくて、履行者を条約は「海事履行者」(maritime performing party)と「非海事履行者」に分けて、後者は例えばトラック業者等がその例ということになりますが、このように二つに分けて、前者についてのみ条約上の責任を課するという形にしています。後者については、条約上は責任を特別に設けていません。もし後者(非海事履行者)まで条約で責任を規定してしまいますと、例えば国際道路運送条約(CMR)のような海上運送ではない運送について規律しているような条約等と、正面から衝突することになりかねない、そうなるとそういう条約の締約国は本条約には加盟できなくなってしまうということが、条約上「非海事履行者」に責任を課していない最大の理由です。

ただ、海事履行者と非海事履行者の両方を含む上位概念としての「履行者」は、条約案で使っています。それはなぜかと言うと、例えばその者の過失を運送人の過失と見なすとか、あるいは物品の受取をその人が物品を受取ったら、そこから運送人の責任が開始するその時点を定めるとか、そういったコンテキストでは、別に海事履行者か非海事履行者かを問わず一律に扱うことが適切ですし、またそうしても他の条約等との抵触も生じないからです。したがって海事履行者と非海事履行者の両方を含めた大きな概念である履行者という言葉は、条約案のいろいろな箇所に出てきているわけです。

最後に、条約上では責任を課している「海事履行者」の意義を確認しましょう。1条7項を見ているとなかなか込み入ってしまっていて、第1文が積極的な定義で、大きく分けて①港湾において船積み、陸揚げを行う者と、②海上運送を現実に下請運送として行うけれども、荷主とは直接契約関係のないような海上運送人とがその典型的なものとして想定されていることが読み取れるかと思います。これに対して第2文が一種の除外規定になっていて、内陸運送人(inland carrier)はもっぱら港で作業に従事する者の場合だけ海事履行者となるとなっております。例えば港湾の外からトラックで物品を運んできて、港湾内で運送人に物品を引渡すということをしている人は、港の中で運んでいる部分に関する限り1条7項第1文の定義は満たします。ところがそういったことをしたとしても、港の中でやっている活動の部分も含め、このトラック業者は海事履行者にはならないというのが1条7項第2文の趣旨です。その結果、例えば港湾内でもっぱら活動をする陸上運送者——港湾のフォークリフト作業員のような者はこれにあたります——は海事履行者として条約で規律するけれども、外から物品を持ち込んできたような陸上運送人は、条約の責任の適用外になっています。

#### 4 電子商取引

次にこの条約の大きな特徴である電子商取引の扱いについて見ることにしましょう。いろいろなことが規定されていますが、たとえば条約案 3 条を見てください。要式行為として書面が要求されているような行為（書面による通知等）について列挙している条文です。そこで書面でやらなければいけないとされている行為については、コミュニケーションの発信者、相手方の同意さえあれば電子的な通信、例えば電子メールによることができると書かれています。

より重要なのは「電子的運送記録」という概念です。この定義は 1 条 18 項にあります。そして、運送人と荷送人の明示・黙示の合意がある場合は、電子的運送記録——電子的船荷証券のようなものがその例ですが——によって、通常の紙の運送書類に代えて電子的運送記録を用いることができると規定されています（8 条(a)）。

8 条 (b) を見ますと、電子的運送記録の発行、支配が、運送書類の発行、占有、移転と同様の効果を持つといった宣言的な規定が置かれています。紙の書類と、電子的な記録との機能的等価性を定めた規定ということになります。もっとも具体的にどのような法的効果が発生するのかということについては、条約では触れていません。紙の運送書類の場合と同じということしか書いていません。もうちょっと具体的に書いた方がいいのではないかと思われるかもしれませんが、こういう書き方をしているのは次のような事情によります。まず、運送書類の記載事項の効力のように、条約で扱っている事項については、条約の該当箇所を見ますと、具体的に運送書類・電子的運送記録共通の規定になっているために、どういう効果があるかは明記されていることになります。ただ条約は運送書類のあらゆる法的効果について網羅しているわけではありません。たとえば日本では船荷証券の物権的効力と呼ばれている効果——証券を持っていれば物品を占有しているのと同じ効果があるという効果です（商法 575 条参照）。もっともその法的な構成についてはいろいろ議論がありますが——といった話は条約では一切触れられていません。8 条は、そういうことまで含めて、締約国は、電子的運送記録と紙の運送書類を同じような効果を持つものとしなさいと宣言しているのです。この条約で触れていない（触れられない）ことまで射程に入れて機能的等価性を宣言したいものですから、間接的、抽象的な書き方になっているわけです。

さて、運送書類もそうですが、電子的運送記録につきまして、条約は譲渡可能 (negotiable) なものと譲渡不能 (non-negotiable) なものに分けています。1 条 19 項と 20 項で各々について定義しているわけですが、その区別を受けまして、譲渡性のある電子的運送記録については、譲渡方法、記録の完全性、所持人（ホルダー）が所持人であることを証明することができる方法、その人へ物品の引渡が行われたこと、あるいは運送記録が有効性を失ったことをどのようにして伝えるかといった方法について定める「手続」に従って利用することができるとされています（第 9 条）。裏返して言いますと、こういった点を事前に定めたルールブックが存在していることが、譲渡可能な電子的運送記録が利用可能となる最低

限の要件だと条約は想定しているわけです。

この規定についても、もうちょっと具体的なことは書けないのか、最低限どのようなセキュリティが備わっている必要があるかとか、システムの基本的なつくりとかを規定できないのかと思われるかもしれませんが、この領域は何を決めてもすぐに時代遅れになる可能性がありますので、こういう包括的な書き方にとどめています。具体的にこんな種類の形で記録をとどめなければいけないとか、どういう機関が記録を保管するか書きますと、あっという間に使い物にならなくなってしまう可能性があります。本条は、意味非常に空疎な規定になっていますが、それは以上のような理由から、あえて空疎に書いたものです。

## 5 運送人の義務と責任期間

### 運送人の責任期間

次に運送人の義務と責任期間に移りたいと思います。

まずそもそも「責任期間」という言葉は、日本法ではあまり馴染みがないかもしれませんが、これはその期間中の物品の滅失、毀損等について運送人が責任を負うという形で使われる概念です。運送人の責任を規定する 17 条 1 項を見ますと、「条約第 4 章に定める運送人の責任期間中に物品の滅失や毀損が起きた場合」に、原則として運送人が責任を負うといった規定の仕方をしており、そういう方で意味を持つてくる概念です。ハンブルク・ルールズにこういう言葉が使われており（4 条）、本条約案でも踏襲されているわけです。

条約案は、運送人の責任期間を、物品の受取から荷受人への引渡までと規定しています（12 条 1 項）。俗に"door to door" の責任期間と呼ばれるところです。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズやハンブルク・ルールズと比べると、カバーされる期間が広がっているということがお分かりだと思います。陸上運送部分も含めて、責任期間に含めていることになるからです。

### 運送期間に関する合意の制約

責任期間は当事者が自由に定めてよいのか？

この点に関する規律として 12 条 3 項があります。12 条 3 項は、責任期間との関係で物品の受取時・受取場所は、基本的に契約で決めればよいとするのですが、ただ受取時あるいは受取場所を最初の積み込み以後にする、あるいは引渡時・引渡場所を最後の荷揚げ終了より前の時点にするというような特約は無効だと書いてあります。抽象的に言うと分かり難いかもしれませんが、例えば海上運送の一部だけを責任期間にするような契約は駄目——アメリカから日本までの海上物品運送の責任期間をハワイからミッドウェーの間だというような特約は駄目——だということになります。いわばミニマムの責任期間を保証している条文です。

ただ 12 条 3 項は、実は条約草案を採択した 6 月の UNCITRAL 総会において、その意味について大変な議論があって、今なおその意味がよく分からないところの残る規定ぶりになっています。こういう難しい話しに深入りするのはどうかと思いますが、せっかくですから論点の所在だけお話をしておきます。問題は、12 条 1 項と 3 項の関係がよく分からないことです。一つの読み方は、12 条 1 項が受取から引渡までが運送責任期間となると規定



していますが、3項を見るとその受取時・受取地、あるいは引渡時・引渡地は契約で定められていると書いている。3項但書で制約はあるのですが、その範囲では好きに契約で書けると規定してある。従って責任期間がどこからどこまでかということは、基本的には自由に契約で定めることができるというのが条約案の立場であり、唯一の制約は12条3項であるという理解です。もう一つの読み方は、12条1項、3項は完全に独立で、1項はそれ自体として自己完結的に責任期間を定めていて、3項はそれと別に契約条項の制約を書いているのという読み方です。こういう抽象的な言い方をすると、違いが分かりにくいかもしれませんが、次のようなところで具体的な違いが出てきます。もともとの運送契約では、10月1日に物品を運送人のところに持ってきて、船積みを開始しますというような約定をしていたとします。ところが実際は荷主が9月20日に持ってきてしまい、運送人は受取ってしまったとします。この場合、責任期間はいつから、どこから始まっているのですかというときに、第一の理解によると、それは10月1日と書いてあるのだから10月1日から始まることとなります（9月20日に受け取った時点で、新しい契約が成立したといったことはここでは考えないとして）。こういう事実認定がされてしまえば両説で違いは出てきませんが、それ以前の何日か運送人が物品を預かっていることとなりますが、これは運送契約外のサービスとして預かっているもので、これは条約上の運送契約の責任期間として規律されている話ではありませんということになります。これに対して1項、3項は独立だという読み方をすると、12条1項を見ると運送人による物品の受取から引渡までが責任期間だと書いてある、9月20日に物品を受取っているじゃないか、したがって条約上の責任期間はもう始まっているということになります。

現在の12条の条文が不明確で両様の解釈が可能であることは多くの国が認めることになった。しかし、それは文言を技術的に明確にすればよいというものではなくて、そもそもあるべきサブスタンスに関する理解が違うわけです。非常に激しく議論されて、結局サブスタンスについて合意に到達できなかったものですから、この現在の条文が曖昧であるということはわかっていつつ、これ以上明確化できなかった。その結果、曖昧な状態が、意図的に残されている状態ということになります。ここは条約が発効した場合に各国の裁判所で解釈が分かれそうな一つの論点ではないかと思っています。

**物品に関する注意義務と FIOS 条項の有効性** 続けてやや細かな話しになります  
りますが、運送人の義務（第4章）について、さらに若干付け加えたいと思います。13条1項は、運送人の「具体的義務」として、物品に関する注意義務を規定しております。この義務自体はヘーグ・ヴィスビー・ルールズにも似た規定がありますし（3条2項）、わが国の国際海上物品運送法にもありますので（3条1項）、その内容それ自体はおなじみで説明しなくてもいいかと思っています。問題はこの物品に関する注意義務——これは強行法規です——が、これは先ほどの12条3項とあいまっていわゆる FIOS (free in and out stowed) 条項との関係で疑念を引き起こす可能性があるということです。FIOS 条項——つまり物品の積み込みなどは荷主の側の責任でやって下さい、運送人は積込まれた後から責任を負

いますといった内容の条項——は、従来備船契約等ではしばしば用いられてきていたのですが（備船契約は適用除外ですが第三者との関係では条約は適用されます）、先ほどの 12 条 3 項を見ますと、そういうことが条約上できるのだろうかという疑問が出てくるわけです。従来、日本で FIOS 条項が国際海上物品運送法の強行法規制に反しないとする学説は、FIOS 条項は運送人の責任を軽減する定めではない、運送契約の期間を定める約束である、運送契約の期間について法はなにも規制していないから問題はないのだと説明をしてきました。有名なイギリスの判例である *Pyrene Co. Ltd v. Scindia Steam Navigation Co. Ltd.*, [1954], 1 Lloyd's Rep. 321, 329 などが、やはりそういう理解をしているのですが、それと同じような説明をしてきたのです。ところがこの条約の 12 条 3 項は、積込みが始まったら責任期間は開始する、それ以後に責任期間が開始するという条項は無効だと書いている訳ですから、そういう説明は認められないこととなります。

そこで条約は、13 条 2 項において物品の積込、積付、荷揚などに関して荷送人が行うと定めることができると規定しまして、そのような約定に基づいてなされる荷送人の行動によって生じた滅失や毀損等については、17 条 3 項の運送人の免責のリストの中で明示的に触れることにしています（17 条 3 項(i)）。つまり FIOS 条項の性格を運送契約の範囲を画するものと位置づけるのではなくて、あくまでこれは運送人の責任期間内で行われている行動であるというような前提で、ただし限定列举されたある種の行動については免責できると明文で規定し FIOS 条項の効力を明確化しているわけです。そういう形で問題を整理し直したということです。複雑ですが、13 条 2 項の存在意義を理解するために必要なことでしたので、付言させていただきました。

**堪航能力担保義務等** 次に 14 条では、いわゆる堪航能力担保義務等について規定しています。これもお馴染みの条文のように思われるかもしれませんが、一点だけ決定的な違いがあることに注意していただきたいと思います。従来のヘーグ・ヴィスビー・ルールズでの堪航能力担保義務はあくまで発航当時において堪航能力が備わっていることを担保するという内容の義務でした。それに対してこの新たな条約案 14 条は、発航の当時における義務ではなくて、航海中も継続する義務と定められていまして、これが決定的な違いであります。これは運送人と荷主の間のリスクバランスの重要な変更のひとつではないかと言われている点です。

## 6 運送人等の責任

**運送人の責任：17 条の構造** それでは、いよいよ本条約の中核である、運送人の責任についてお話をしたいと思います。条約第 5 章の規定するところですが、まず 17 条という包括的な責任原因の規定が最初におかれています。この条文は運送人と荷主の間で立証すべき事柄について、おそらく他の条約でも類を見ないくらい極めて詳細に規定しています。日本の海上物品運送法のような規定が良いかということ、あちらはあちらで問題があるのですが、この条約のように細かく書くのが良いのかというのは、異論もあると



されているということです。もう一つは、——それほど直ぐに分かるものではないのですが、よく見ると違うのが——、火災免責です。火災免責は (f) 号に残っていますが、この意味はヘーグ・ヴィスビー・ルールズと違うのです。(f) 号は、免責事由として「火災」とだけ書いてあるのですが、この 17 条 4 項 (a) を見ますと、3 項の免責事由が運送人あるいはその履行補助者の過失によって引き起こされたのであれば責任を負うとされている。履行補助者と今申し上げましたのは、正確には「18 条に規定する者」ですが、こういった者によって火災が引き起こされた場合であれば、運送人は責任を負わされるという規定になっています。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズのもとでは、火災免責に関して、運送人が引き起こした火災であれば免責を主張できないと書いてあるのですが (4 条 2 項(b))、そこにいう運送人の過失とは被用者の過失を含まないと理解されています。これに対して条約案では今申し上げましたとおり、運送人の被用者が引き起こしたときの火災であれば免責はないと明示的に書いてあります。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズとは違った内容で、ハンブルク・ルールズと同じ考え方です。このように、列挙されている免責事由はヘーグ・ヴィスビー・ルールズを思わせませんが、こういう重要な違いがあるわけです。

**堪航能力担保義務等の違反の扱い** 堪航能力担保義務違反の内容が変わっていることは先ほど説明しましたが、その位置づけも大きく変わっています。つまり堪航能力担保義務違反をあくまでこの 3 項の列挙事由、免責事由が証明された場合のさらなる反証の一つという位置づけにしているところが、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズと異なっていることになります。

**原因競合の扱い** 17 条 6 項は、原因が競合した場合の規定です。運送人が部分的に免責される場合、つまり責めに帰すべき事由とそうではない事由が競合をして、双方が損害に寄与している場合についての規定です。そもそも原因が競合している扱いのような問題を条約で扱うべきものなのかという議論があったのですが、多くの国はルールが欲しいと思ったようです。そこでこのような規定がつくられたのですが、内容としてどのようなルールをつくるかは、論理的にはいろいろなものがあり得るところです。たとえばハンブルク・ルールズを見ますと、運送人のほうで自分に責めに帰すべき事由の寄与した範囲を特定できない限り全部について責任を負うという規定があります (5 条 7 項)。ただこれはさすがに抵抗があったのは、先ほどから見ていますように免責事由が制約されていることに加え、堪航能力担保義務の性格も変わって運送人の責任が強化されているからです。そういう中で、今言ったようなケースについてまで「因果関係が部分的にでも証明されたら、自分の責めに帰すべき事由ではない部分の寄与した部分を明らかにできない限り、運送人は全部の損害の責任を負う」とすると、あまりにもリスクの分配の移転が大きすぎるのではないかということが問題視されました。しかし逆に「荷送人、荷主側で運送人の責めに帰すべき事由が寄与した範囲を特定して証明せよ」となると、そうすると運送人が全然責任を負わなくていいような場合が増えすぎ、これも困るとなって、結局、決着がつかないまま起草されたのが 6 項の規定です。したがって 17 条 6 項は、何を言って

いるのかよく分からない面があります。どことなくもっともらしいことを言っているけれども、厳密には法律的な意味が分かり難いのです。

今申し上げたような経緯からしますと、おそらくハンブルク・ルールズ上の処理は否定していることは確かでしょうし、逆に荷主の方で運送人が責めを負うべき事由に帰すべき割合を特定できなくても全部免責とはしないということくらいまでは言えそうなのですが、この条文のもとでの厳密な立証責任というのは、はなはだ曖昧な状態になっていると言わざるを得ないと言えます。仮に日本がこの条約を批准した場合には、この条文をどう解釈すればいいかというのは頭痛の種なのですが、おそらく因果関係の認定にあたって裁判所に広い裁量を与えるけれども、原因が競合していることまできっちり認定できたとした場合には、適宜減額した責任を認めなければいけませんよというインストラクションを与えた条文とでも説明する以外にない、裁判所の裁量は認めるけれども裁量についての制約を与えた条文という説明になるかと思います。

**延着損害** 21条の延着損害も重要な条文です。条約案は延着損害も運送人の責任原因として規定しています。21条は、契約で合意された時期に物品が到着しなかったら場合に延着があったと規定しているわけです。延着についてはいろいろ議論のあったところなのですが、当初は、到達期日についての合意があった場合に加えて、「勤勉な運送人であれば合理的に期待できる期間内に物品が到着しなかった場合」も延着となるといった定義がされていました。だから、明示的に期日を約束しなくても延着というのがあり得るのだとされていたわけです。ところが最終的な条文は、こうなっております。今申し上げたような部分は削除されたわけです。従って素直に読むと、引渡の合意がないと延着責任はありませんということの条約の立場だということになりそうです。

ただ、実はこの条文の読み方も参加国間で相当温度差があります。一つは21条が黙示の合意は否定していないところから、合理的な期間内に到着しなかった場合には、先ほどのような条文は結局削除されたものの、運送契約の黙示の合意として当然そういう内容を含んでいるはず、だから引渡期日の合意が明示的になされていなくても延着責任は生じるのだというようなことを強く言う国もありました。そういう前提で、先ほど申し上げた削除に賛成したのだ、ということでもあります。そういうこともありますので、多少解釈の違いがあります。ただ、現在のほとんどの船荷証券には、明示的に「到着時期は約束しない。延着に関する責任を負わない」というような条項を入れていますので、そういうふうに明示的に書いておけば、いくら21条が黙示の合意を認めるとされていても、「契約で合意された時期」は存在せず延着責任は排除できると思っています。

なお延着責任の内容としては延着中に遅れている期間内の物品の滅失、毀損はもとより延着、遅れたことそのものに基づく所謂経済的損失も条約はカバーしています。ただ、後者に対しては非常に低い責任限度額が別枠で定められています。

**責任限度** 責任限度についてお話をしたいと思います。運送人の責任限度について、滅失、毀損についてハンブルク・ルールズよりもさらに上乘せした875 SDRと

いう額が定められています (59 条 1 項)。ヘグ・ヴィスビー・ルールズと比べると 3 割以上、ハンブルク・ルールズとくらべると約 5 パーセントの増加ということになります。この数字が高いのか、安いのかについてどう見るかは人によって相当感触が違うようです。ここでは、その場でどのような議論があつて、どのような雰囲気であつたのかということについてだけお話させていただきます。

まず一つはっきりしていることは、ハンブルク・ルールズ以下の金額を条約で書くのは無理だろうと思われていたということです。これはもう UNCITRAL 作業部会のほとんどの参加者の共通認識でした。ハンブルク・ルールズを批准している国からすると、限度額を下げようとする条約に加盟することはもうおよそ政治的に無理だということになりそうですし、30 年前の条約よりも低い限度額を定めた場合には、ハンブルク・ルールズ締約国でなくともこれは説明が相当難しくなるだろうということです。従つてハンブルク・ルールズより低い額は現実的には無理だろうということは、参加国ほとんどが前提として認識していたところでした。問題はそこからどこまで増やすかということなのですが、これは本当のところ実証的なデータがきっちりないといへないところでもあります。問題は運送契約の対象の貨物が、ここ 30 年間でどのくらい価値が増えたか、SDR に換算した場合どのくらい増えたか、ということにして、良く分かりません。低い責任限度額を主張する者は、「現在のカーゴ・クレームの圧倒的多数はヘグ・ヴィスビー・ルールズの定める限度額の範囲内に収まっている」というような主張をしました (A/CN.9/WG.III/WP.34, para.10 (アメリカ), A/CN.9/WG.III/WP.87 (ICS, BIMCO, 国際 PI クラブ))。そういう者は、もちろんハンブルク・ルールズより大きく上げる必要なんか全くありませんよと主張したいわけです。かなりの数の国はそれで納得したのですが、いやそれは足りない、ハンブルク・ルールズと同じ金額というのは論外で、それよりずっと高くすべきだと主張する国も少なからずありました。そこで最終的に政治的な決断になるわけですが、皮肉なことに先ほど申し上げました数字が、そこで責任限度額を何とか低くしようとする側にとっては命取りになってしまいました。

どういうことかと言いますと、最終段階でハンブルク・ルールズより若干値段を上げることで合意ができないか、政治的な妥協ができないかといったことが議論されたときに、「お話によるとカーゴ・クレームのほとんどはヘグ・ヴィスビー・ルールズの範囲内だそうですね。それなら仮にハンブルク・ルールズを数パーセント上げたって、それはごくわずかな貨物について賠償額が上るだけですね。結局、ほんのわずかな責任の過重に過ぎないということをおっしゃっているわけですね」と切り替えられて反論もできなくなってしまうことになつたわけです。結局ハンブルク・ルールズから少しばかり上げるというのは、政治的な妥協としては仕方がないというか、これで妥協することが唯一の方法であるということによって現在の金額に決まりました。

以上が責任限度額についての基本的な発想です。ついでに申し上げますと延着損害につきましては、また別途、限度額が定められておまして、延着中に生じた滅失、毀損につ

いては今申し上げた限度額が適用される。それと別途、全く物品の滅失、毀損に関係なく生じる経済的損失についても、条約では責任を負わせるのですが、それは運賃の 2.5 倍を限度とするということになっています。ただ、物品の価値は超えないということになっています (59 条第 2 文)。物品の到着が遅れそうなときに延着損害の責任が物品の価値を超えることになると、いっそ物を壊してしまった方が責任は軽くなるということになりかねませんので、そういうようなことはさせないという趣旨です。

ところで責任限度額と比べると、気付きにくいかもしれませんが、理論的にはより興味深いのは、責任制限の対象となる債権の範囲です。「本条約の下での義務違反による運送人の責任(the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention)」が、責任制限を受けると書いてあります。「本条約上の責任」とは書かれていないのがおもしろい点です。本条約は、いろいろと運送人の義務を定めていますが、その中には条約上は直接責任が規定されておらず、効果については国内法に委ねられている事項も存在します。そういった国内法上の請求権 (ただし条約上の義務違反を原因とするもの) についても責任制限の対象としているということです。特に注意すべきものとしては、次の 2 つケースがあります。第 1 は、物品を誤った人に引き渡してしまったケース、いわゆる *misdelivery* です。日本では、物品の滅失と同様に考えて責任制限に服する——ただし船荷証券と引き換えではない引き渡しについては学説が分かれます——と考えるのではないかと思います。ヘグ・ヴィスビー・ルールズの締約国間でも扱いが分かれるようです。本条約についても同じ問題はあって、17 条の規定する「物品の滅失」とは物理的な滅失を意味し、物品を誤った人に引き渡してしまったケースは含まれない、それは債務不履行責任の問題として各国法に委ねられているという解釈をとる国もありうるということです。まさにこのようなケースについても責任制限をかけ、ヘグ・ヴィスビー・ルールズのもとで生じている不統一はなくそうというわけです。ただし、47 条のルールに反するような形で船荷証券と引き換えではなく物品を引き渡したようなケースについては、61 条により責任制限を主張できなくなる可能性が高いと思われます。第 2 のケースは、運送書類上の記載が事実と反することを知っているにもかかわらず、なんら留保条項を入れないで発行した場合です。40 条 1 項違反ということになりますが、この種の行為——不実記載のある証券の発行に基づく責任——についても、条約では責任の中身は規定していません。ちなみに空券・品違いの船荷証券を発行した運送人が責任制限をできるかどうかについて、各国では取り扱いが分かれています。40 条 1 項違反の責任も一応責任制限の対象にはなり得ることになります。ただこのケースも 61 条により、最終的には責任制限を主張できなくなる可能性が高いと思われます。

責任制限阻却事由は 61 条を見てください。これは従来どおりのような規定になっています。延着損害については、認識等の対象が異なるためにわざわざ細かく規定しています。ただ、私が疑問に思っていますのは次の点です。責任限度額との関係では 61 条の責任制限阻却事由があるのはいいのですが、それと同時にこの条約はこれまでの条約と同じように

22 条というところで賠償額の定型化の規定もおいています。わざと、あるいは無謀な行為によって物品の滅失、毀損が起きた場合、この定型化の規定は現行法でもヘグ・ヴィスビー・ルールズでも適用がないのですが、条約上はどうやら 61 条は 22 条には適用がないかのように読めるようになっていまして、これはひょっとすると条文の作成上のミスではないかと思われまます。今頃になって気付いてちょっと困ったなと思っています。

**海事履行者の責任** 「運送人の責任」の章の話の残りの一つは海事履行者の責任です。海事履行者というものについて、この条約では契約相手である運送人と並んで、物品の滅失・毀損・延着に関する契約を課しているということは先ほど申し上げました。海事履行者については締約国が関連する海上輸送、あるいは港湾での作業のうち自分が担当したところで起きた事故については、運送人と同じ内容の責任を負うとなっています（19 条 1 項）。その代わり運送人なら言えるような抗弁も全部主張できるし、例えば時効だとか責任制限とか、こういったものも主張できるということでもあります（同条）。だからこの港湾で働く人だとか下請運送人の立場からすると、得なのか損なのかという微妙なところだとは思いますが。条約上訴えられるとなると、何か責任が加重されたように見えるかもしれませんが、当然に運送人の有する抗弁が出せるようになるということは、ヒマラヤ条項でも入っていないければ、それができなかったところが当然できることになるということです。条約でカバーされることはメリットなのかもしれません。

**他の運送条約との抵触の回避** 次にこういった拡張された地理的適用範囲、あるいは責任区間がもたらす問題に対する対処についてお話をしたいと思います。他の条約に基づく責任と、この条約に基づく責任との関係です。この条約が海上運送区間を越えて条約の適用範囲を拡げていることから、陸上運送等に関する国際条約——例えばヨーロッパには CMR と呼ばれる国際道路運送条約がありますが——との関係が難しくなってきました。そこで条約はいわゆるネットワーク原則を限定的な形で部分的に取り入れて調整を図っています。

26 条という条文ですが、これは条文自体を読んでもなかなか分からないと思うので、例を使って説明したいと思います。例えば東京からロッテルダムまで船で運んで、ロッテルダムからブリュッセルまでトラックで運ぶといった運送契約を考えたいと思います。東京からブリュッセルまで全体について運送契約を結んだとすると、条約上は全区間についてカバーされることとなります。そしてロッテルダムとブリュッセルの間でトラックに乗っている間に、物品の滅失、毀損が発生したということが分かったとします。まず仮にロッテルダム～ブリュッセル間の陸上運送契約を別途契約結んだとすれば、それには両国が加入している CMR が適用されるはずで、すなわち 26 条(a) を満たします。また CMR は運送人の責任に関して強行法的な規律をおいている条約の典型ですので、(b)号、(c)号も満たすということになりまして、従ってこの条文の要件は全部満たされていることとなります。そうなりますと、もし裁判所が問題の物品の滅失、毀損について CMR の適用があると考えるとすれば、その CMR の責任限度額、時効期間を適用してもこの条約違反にはなりません。



せん。今、「もし裁判所が問題の物品の滅失、毀損について CMR の適用があると考えれば」と持って回った言い方をしたのは、26 条は、この条約は CMR には優先しませんということを言っているに過ぎないからです。(a)～(c)を満たせば CMR を何が何でも適用しようと言っているのではなく、CMR が適用がある場合にはこの条約はそれに対して優先しません、CMR を適用しても条約違反にはなりませんと言っているわけです。

以上は、26 条がどういう機能を果たすかの説明です。ただ 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あります。他の運送手段による条約、典型的な航空運送に関するモントリオール条約だとか、CMR あるいは COTIF と呼ばれる鉄道運送条約、内水運送に関するブタペスト条約というのがありますが、そういったものを念頭におきつつ、それと明らかに抵触を引き起こしているケースについて、この条約は優先しません、向こうの条約を適用してくださいと調整しているものです。典型例を挙げますと、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こととしています(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す。

## 7 荷送人の責任

本条約案ではわざわざ 1 章において、荷送人の責任についても細かく規定しています。27～29 条あたりに非常にこまごましたことが書いているのですが、そもその前提として、条約案が扱っている問題が何で、何を扱っていないのかということだけは最初に押さえておく必要があると思います。条約案第 7 章が扱っているのは、荷送人の運送人に対する義務と責任です。従って、例えば、パッケージングが不十分であったとか、危険物なのに危険物であるということ言わずに荷物を引渡したとかいった荷送人の義務違反があった結果、何か事故が起きて、他の貨物に迷惑がかかった場合に、他の貨物の荷主が義務違反をした荷主を訴えるような話は、条約では全く触れていないわけです。運送人に何か損害を与えた場合に、運送人が運送契約上の相手方である荷送人を訴える話だけを書いているわけです。

さて条約は荷送人の義務として細かな内容をいろいろと書かれていますが、そういう義務に違反した場合、どういう責任を荷送人に課しているかということが重要です。30 条を見ていただきますと、一般的な責任原則が書かれていまして、それを見ますと基本が過失責任であることが分かるかと思います。ただ 30 条 1 項、2 項を見てもらうと、先ほど見ました運送人の責任に関する 17 条と比べるとえらく手抜きをしているように見えます。まあ手抜きという面もあるのかもしれないのですが、実は証明責任等についてあまりにも合意が難しかったので曖昧にごまかした、手抜きというよりも意図的に不明確にしているとい

うのが実態ではないかと思えます。注意して欲しいのは、運送人の責任の場合と違って、30条に基づいて責任追及をする場合には、運送人の側で、荷送人が条約上の義務違反をしているということ、それと損害との間の因果関係があることを立証しなければいけないということです。ここまでははっきりしていて、その先、過失あるいは無過失について、どちらが立証するかということは、はっきりしないような書き方をしています。荷送人の義務違反が証明された以上は、義務違反についての無過失を荷送人に課してもそれほどおかしくない——特に合理性・相当性あるいは適切に、注意深くといった要件が入っているものについては義務違反と過失はほぼ同義です——と思うのですが、一部の国が非常に強く反対したために、はっきりしない書き方で決着したのです。

ここで規定されている責任が従来の日本法でも課せられていた不法行為に基づく請求とどう違うのかということは、よく分からないところではあります。過失についての証明責任は微妙ではありますが、荷送人の義務違反を立証できる場合であれば不法行為が認められる可能性が高いとすれば、要件についてはあまり大きな差はないことになります。効果については、むしろ後で見るように時効期間が短くなっている分、今までよりも荷主に有利かも知れません。条約上、いろいろと荷主の義務が書かれているものですから、荷送人の責任を不当に強化しているという批判をする人を時々見かけるのですが、本当にそうなのかというのは、具体的な条文に則して、証明責任の内容まで踏まえてよく考える必要があるという感想を持っています。

他方、条約案は一部の事項について無過失責任も課しています。ひとつは、運送書類を作成するために荷送人が提供した情報の正確さに関する担保責任で(31条)、もう一つは、危険物に関する責任です(32条)。この二つについては、30条の原則の例外(30条2項参照)として無過失責任が課せられています。

## 8 運送書類・電子的運送記録

### 条約上の運送書類等の分類

次に運送書類、電子的運送記録という大きなトピックについてお話をしたいと思います。まず概念の整理から始めなければいけないのですが、「運送書類」という言葉をこの条約では、運送人が発行した書類で物品の受取と運送契約の内容を証するものと定義をしています(1条14項)。その上で、この運送書類について分類していきまして、譲渡可能な運送書類(1条15項)——例えば船荷証券のようなもの——と、譲渡不可能な運送書類(1条16項)、——海上運送状のようなもの——そういったものに分けています。さらに譲渡不可能な運送書類の中でも区分していきまして、譲渡不可能な運送書類の特殊な類型として、「それと引換でなければ物品の引渡しを拒絶できるような運送書類」(46条(a)項)、すなわちいわゆる引換証券性あるいは受戻証券性のあるような譲渡不可能な運送書類を特別に規定しています。典型的には譲渡禁止特約のついた船荷証券がそうなりますが、諸外国(ただしアメリカ以外)でもストレート B/L と呼ばれているものです。そういったものも特殊な類型として書いているわけです。従っ

て条約上は、運送書類の中に三種類のカテゴリーがあることを注意していただければと思います。

**譲渡性のある運送書類等の発行義務の緩和** 条約の大きな特徴の一つは 35 条です。運送人は運送書類・電子的運送記録を発行することになるのですが、荷送人とその旨の合意がある場合、あるいは当該取引について慣習、慣行があるような場合には、譲渡性のある運送書類を使用しないことも可能であると正面から認めています。端的に言えば船荷証券を発行しなくても良い、海上運送状しか発行しないという合意をすればそうなるし、それが慣習ならそういうことでも良いというわけです。最近、船荷証券に代えて海上運送状を使用するケースが増えていまして、一部の地域ではむしろ船荷証券を原則出さないということすら起きていると聞きますが、依然、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズやハンブルク・ルールズが適用される限り、法律上は、船荷証券発行義務があるわけです。そういったルールと実態のギャップを埋めようとする条文だと思っていただければと思います。

**記載事項と留保条項** 次に記載事項につきまして、36 条には「契約明細」という耳慣れない言葉が出てきます。原文では“contract particulars”という表現が使われていますが、これは運送契約に関連する情報の総称のことです。1 条 23 号に定義があります。そのうちのいくつかについては運送書類等に必ず含めよということで、36 条に列挙されているわけです。注意していただきたいのは、ここに列挙されている内容もさることながら、次の点です。運送人はこういうような情報を荷主から通告されますと、それをそのまま運送書類・電子的運送記録に記載・記録しなくてはならないとされています。確認ができないからとか、嘘だろうと思ったからとか、そういった理由で運送書類には記載しませんとする選択肢は、運送人にはありません。ただそのままでは大変なことになるので、留保条項を入れて、「この情報は正しいとは思いませんとか」、「情報の内容について確認できませんでした」とか、そういう条項を運送書類等に入れる形で対処せよということになります。そういう方法で対処できる以上、単に記載しませんという形で対処すべきではないというのがこの条約のつくりです。

留保条項の効力やどういう場合に留保条項を入れなければいけないのか、あるいは入れることができるのかということについて 40 条で規定されていますので、細かな条件については同条を確認していただきたいと思います。

**運送人の特定** もう一つ運送書類の記載の中で目新しい点としましては、運送人の特定の問題があります。まず注意してもらいたいのは 37 条です。37 条 1 項は、もし運送人の名前がちゃんと書いてあれば、その人が運送人であって、例えば裏面約款等でその人が運送人ではないということが書いてあってもそれは無視する、表に書いてある運送人の名前が決定的に決め手であって、それと矛盾する記載は無視するということが規定されています。

以上はそれほど驚くことではないのですが、37 条 2 項はさらに新しいルールを加えてい

ます。すなわち、もし運送人の名前や住所が運送書類状に書かれていなければ、その場合には、登録船主が運送人であると推定されるとあります。この場合、もし登録船主が、「私は確かに登録船主だけれど、これはもうこの裸傭船に出しています」ということを示せば今度はその裸傭船者が運送人と推定されます。推定に過ぎませんので、もちろんそこで終わりではなくて、船主や裸傭船者は誰が運送人と特定して、「私は運送人ではありません、船を持っているだけで運送人はあの人です」ということを言って責任を免れるのは可能です。ただその際、注意して欲しいのは「誰が運送人だか知らないが、とにかく私は運送人ではない」というような反証の仕方は、この条文では許されないということです。

なお念のために注意していただきたいのはこの37条の規定は、あくまで荷主サイドで登録船主等を被告として選んで訴えた場合に、この条文の推定規定の助けを借りて、メリットを得られるという性格のものであって、特定の人を運送人とみなしたり推定したりすることで、本当の運送人を免責するといった性格の規定では決してないということです。ここがよく誤解されますので、注意していただければと思います。誰かを相手に契約責任を追及したければ、自分の契約相手を特定し、この人が私の契約相手ですということを証明する責任は、もともと原告が負っているわけです。変な言い方ですが、荷主が誰かの運送契約上の責任を追及する場合には、法律上は、訴えの相手方は運送人ではないと推定されているのと同じ状況なわけです。37条2項はそういう状態を前提としつつ、ただ特定の人を被告にすれば、その荷主側の証明責任——自分の契約相手が誰だったかということ証明する責任——について楽にしてもらえると規定です。その推定の仕方や、推定の実質が適切かどうかということは、それはまた別に議論の余地はあるところですが、このような規定の性格だけはよく理解していただければと思います。したがって荷主の側で登録船主、裸傭船者以外の人を被告として選んで、通常原則通りにこの人が契約相手（運送人）であることを立証し、契約責任を追及することは可能ですし、この条文はそういうことをする際に、法律上の証明責任に関する限り、何ら不利益を与えるものではありません。仮にこの規定がなかったって、被告が運送人＝運送契約の一方当事者であることは、荷主側で証明しなくてはならないのは同じなものですから。以上は当然のことなのですが、どうも誤解に基づいた批判をする人がいることから、37条3項でわざわざ確認的にこのことを示すように規定しております。

**物品に関する記載の証拠的価値** 次は物品の記載に関する運送書類の証拠的価値です。条約案41条が規定しています。この条文を見ますと、(a)項により、どのような種類の運送書類、あるいは電子的運送記録であっても当事者間においては、運送人の受け取った物品に関する一応の証拠である。これは従来からそうでした。これに対しまして第三者との関係につきましては、非常に複雑な記述がおかれています。(b)項、(c)項ですが、まず譲渡性のある運送書類あるいは受戻性のある譲渡不能の運送書類（ストレート B/L）については、善意の第三者との関係で確定的証拠力がある。つまり記載が不実であるという反証は許されないことになっています。これは船荷証券に関する日本法のル

ールと基本的に同じです。これに加えて条約案では、譲渡不可能な運送書類（ただし受戻証券性のないもの）について41条3項におきまして、限定された事項について、やや加重された要件のもとで確定的証拠力を認めています。いわば弱い文言性を認めていると言ってよいでしょう。

なぜ文言性に強い、弱いがあるのかというのは合理的な説明が難しいのですが、端的に申し上げますと、譲渡性のないような運送書類の記載についておよそ文言性を認めるべきではないという国と、譲渡性がないような運送書類であっても荷受人との関係では運送人は記載に拘束されるのだという国が対立した結果、結局、間をとって弱い文言性を与えるという妥協がなされ、その結果、証拠的効力についての規定がこのように複雑になったというわけです。

## 9 物品の引渡し

この条約案の大きな問題のひとつは、物品に引渡しについていろいろ規定をおいていることです。最後の最後までこういう章が本当に必要であるのかということについて議論がなされ、6月のUNCITRAL総会でも異論が出されたところです。

まず43条は、物品の引渡を要求した荷受人は物品を受け取らなければいけないという義務を規定しています。ただ注意して欲しいのは、この規定に義務は書いているのですが、義務違反の効力については条約にはどこにも触れていなくて、それは国内法に任せているということです。

次により重要なポイントは、この条約は物品の引渡しと運送書類との関係について、詳細な規定をおいているところです。時間の関係で45条、46条、つまり譲渡性のない運送書類の場合については説明を省略させていただきたいと思います。一番問題のある、譲渡性のある運送書類が発行されている場合、つまり船荷証券が発行されているような場合の物品の引渡しに関する条約上のルールについて少しお話をしたいと思います。

47条を見てください。1項はあまり違和感がありません。物品の引渡しは譲渡性のある運送書類と引換でなければならないと書かれています。日本法上は、「証券と引換でなければ物品の引渡を請求できない」という形で書かれているのに対して（商法584条）、この条約は運送人の義務として、証券と引換ではなく渡してはいけないという書き方をしている点で、少し違うのですが、船荷証券の受戻証券性自体は、日本でもどこの国でも異論のないところですので、その限りではそれほど違和感はありません。

問題は2項です。47条2項は運送書類上に、書類と引換ではなく物品を引渡すことができると明示的に書いた場合のルールがおかれています。そういう記載のある船荷証券であれば、例えば船荷証券所持人が引渡しの際に現れないような場合、合意的な努力の末その所在が分からなければ、運送人は荷送人の指図を仰いでそれに従って処分をするということが認められています。つまり、証券と引換ではなくて物品を処分することが認められており、その結果について運送人は免責されるとなっています。ただその先にも若干の規定

があります。たとえば善意の第三者との関係の保護等が別途おかれていて、証券所持人から証券を譲り受けた人は多少保護はあるのですが、ここでは立ち入りません。ここでは、さしあたり運送書類と引換ではなく物品を引渡した場合に免責されるという、受戻証券性を部分的に否定したかのような条文について注意をしていただければと思います。

実はこの条文は、6月のUNCITRALの最後の総会で非常に議論があって、揉めた条文であり、また6月の総会における最大の変更点の一つであります。従来この条約について向けられた最大の批判のひとつはこの条文にあったと思いますが、そこが大きく6月の総会で変更されたわけで、重要なことですので申し上げておきたいと思います。

もともとの条文ですと、すべての譲渡性がある運送書類について、今の条文でいうところの第2項のルールが適用されることになっていました。つまり、あらゆる船荷証券について「その所持人が引渡しを受けに現れなければ荷送人に連絡をとって処分をして良いですよ」となっていたわけです。ところが今の最終的な条約では、そういうルールの適用があるのは、船荷証券上に明示的に「物品と引換ではなくて引渡すことができますよ」と書いた場合だけだとなりました。そう明記していないものについては、従来通りの受戻証券性がそのまま適用されるということです。その結果、もともとのこの条文が持っていたインパクトは、相当弱くなったと思っています。一部の方は数年前に「物品と引換ではなくて引渡すことができますよ」ということが書かれた船荷証券がわずかの期間に出たことを憶えておられるかも知れません。大手の船会社がそういうものを出したのですが、荷為替にかかわる金融機関からの圧力で、すぐに消えてしまったようです。もし、そういう船荷証券は受付けない、割引かないというようなことを今後も金融機関が続けるのであれば、そういう文言は船荷証券には記載されないでしょうし、そうなれば従来状況には影響はないというルールに変わったわけです。

引渡しについてはいろいろ議論がありますが、時間の関係で省略させていただきます。つづいて運送品処分権についてお話をしたいと思います。

## 10 運送品処分権

**運送品処分権の意義と存続期間** 運送品処分権については、極めて詳細な規制をおいているのもこの条約案の特色です。運送品処分権とは原文では“right of control”という単語なのですが、それは50条1項に規定されている権限のことです。50条1項は、(a)～(c)号がありますが、(a)号の「物品運送契約に変更にあたらぬ範囲で、物品に関する指図を与え変更をする権利」というのがわかりにくいかも知れません。どういう例をあげるといいのか良く分かりませんが、たとえば冷凍コンテナのもともとの温度設定を若干変更したいといった指図をする権利が、典型的にこの(a)号にあたるような指図なのでしょう。運送契約の内容を変えてしまうようなことは(a)号には含まれていないのですが、今言ったようなことはおそらく運送契約にあたらぬ範囲での新たな指図にあたるということだと思います。

運送品処分権は、運送人の責任期間全部にわたって存続するというのが原則です。従って目的地において現在の日本法のルールですと、運送品処分権は目的地で荷受人が引渡しを請求すれば、そこでもう行使できなくなるのですが（商法 582 条 2 項）、この条約上の運送品処分権は、現実に引渡しが行われるまで行使できるという意味で存続期間が長くなっています。ただ、特約でその存続期間を縮めるというのは自由ですので（56 条参照）、厳密には、特に何も定めなかった場合に現実の引き渡しまで行使できるようになるという点が現行法との違いということになります。

**運送品処分権者** 次に、誰が運送品処分権を持つかですが、譲渡性のある運送書類・電子的運送記録が出ているような場合は、その所持人が運送品処分権者です（50 条 3 項、4 項）。これは現行法と同じです。問題は譲渡性のある運送書類等が発行されていない場合です。この場合運送品処分権を有するのは原則として荷送人（50 条 1 項(a)の本文）で、ここまでは今の日本法と同じです。ただ、それ以外の者を運送品処分権者として指定することが可能であるというのが、(a)号の但し書きで、また (b) 号によっていつでも運送品処分権を第三者に譲渡することができます。

このように譲渡性のある運送書類が出ていない場合、運送品処分権を単体として転々流通させることができるということが、この条約の面白いというかユニークなところですが、ただ、海上運送状等が発行されて信用上取引で受領されている場合、運送品処分権が転々と譲渡され誰のもとにあるのか分からなくなると困ることも出てくるかもしれません。いつでも荷受人を変更されてしまうとなると、荷為替手形と一緒に海上運送状を割引いたりしたときに非常に困るからです。もしそういうことが心配なのであれば 56 条という条文がありまして、運送品処分権の譲渡性を排除したり制限したりできるとあります。従って運送品処分権は、条約上さしあたり自由に譲渡できるのですが、特約によって譲渡できなくすることもできるわけです。これで対処してくださいということです。

しかし、運送品処分権単体の譲渡を可能にするルールを置くのは、そもそも何を考えているのだらうと思われるかもしれません。どうもこの条文提案の前提は、運送品処分権の転々譲渡を通じて、物品に関するコントロールが適宜移転するという形で将来取引がなされるであろうということを想定しているようです。私自身はそういう見通しに対してはかなり懐疑的で、この特約によって譲渡性等は排除し、現状のようなことが続くのではないかと考えていますが、どちらが正しい将来かはよく分かりません。どちらも条約上は可能性があるということになります。

運送品処分権は他にも行使した場合の実行義務とかいろいろあるのですが、細かなことですので省略させていただければと思います。

## 1 1 出訴期間

次に出訴期間についてお話をします。条約上の請求について、出訴期間についての定めとして、62 条が置かれています。条約上の義務違反から生じる請求あるいは紛争に関して

訴訟手続、仲裁手続は 2 年の期間満了後には開始することはできないとあります。運送人の責任か、荷送人の責任かは問わず、どちら側についても 2 年間という期間が定められています。運送人についてヘーグ・ヴィスビー・ルールズですと 1 年ですので、それからすると長くなっています。荷送人については現行法ですと不法行為で訴えるとすれば、損害と加害者を知ったときから 3 年ですので若干短くなっています。もう一つ注意して欲しいのは、起算点で、どのような請求かにかかわらず引渡し時、引渡しがなされるべき日（62 条 2 項）となっています。荷主の責任追及については期間のみならず、起算点も変わっているということになります。その他出訴期間に関するテクニカルな規定がいろいろおかれていますが、これは時間の関係で省略させていただきます。

## 1.2 管轄

**管轄に関する規定の目的** 次は管轄です。ヘーグ・ヴィスビー・ルールズには管轄の規定はありません。そもそもなぜ管轄などを規制するのかということから問題となるわけですが、ひと言で言うと、荷主が適切な場所で訴える権利を保証するためです。そういう目的ですので、運送人あるいは海事履行者に対する訴訟については管轄地の規制がおかれていますが、逆に荷送人を訴える訴訟についてはカバーされていません。それはもっぱら法廷地の一般原則に委ねるわけです。

管轄の章を条約におくべきか否か、非常に対立した争点の一つでした。置くべきかどうかというのは、今申し上げたような理由からですが、反対する国は全く違う理由で反対をしていました。一つには専属管轄合意を基本的に尊重すべきである、すなわち契約の自由をこの領域で認めるべきだという立場から、厳格な管轄についての規制はのめないと国——EU 等が典型です——が一方の極です。他方、荷主にとってもっと有利な管轄の規定を持っている国もあって——自国の荷主が訴えたければ、必ず自国で訴えることができるというのに近いような内容の国内法を有する国もあるよう——、そういう国からすると、現在よりも自国の荷主に不利である以上賛成できないと理由から反対するわけです。両方から叩かれて管轄の規定なんて置くなという声もかなり有力だったのですが最終的に条文は残りました。ただ双方から袋叩きにあった結果、74 条という規定が妥協として置かれていまして、管轄の条文は章をおいていますが、締約国が適用したいと宣言した場合だけこの規定は適用があるとされています。締約国が気に入ったならこの章がついているような条約として批准できるし、そうでなければ宣言をしないでこの条約を批准すれば良いこととなっているわけです。

**運送人等に対する請求の管轄と専属管轄合意** 管轄に関する規定を細かに全部見ることはできませんが、主要な特徴だけ説明します。66 条を見ると運送人に対する請求の管轄が、68 条には海事履行者に対する訴えの管轄が列挙されています。特に重要なのは 67 条で、これが「管轄の合意」について規定しています。原則として専属管轄合意は認められない、つまりこの条約で認めている管轄地は必ず保証しなくてはならないとい



たようなつくりになっています。これが原則です。例外はあるのですが、その例外はあとで強行法規制のところでもふれる数量契約の場合で、数量契約の場合は専属管轄合意において、それが一定の範囲で拘束力を持つという形になっています。その場合も細々した要件がいろいろ書かれています。そういう形で専属管轄合意の許容性について非常に限定的なスタンスをとっているということが、この条約の特徴です。

**判決の承認執行** 締約国における判決の承認、執行等についても手立てをしていますが（73条）、これは締約国が国内ルールとして持つ判決の承認執行の要件はそのまま尊重するというものです。その国から見て受け容れられないような判決まで承認しなければいけないと強制するようにはなっていない、ある意味マイルドな規定になっています。

### 13 仲裁

**仲裁に関する規定の目的** 仲裁も似たような話でして、条約において仲裁を規制するのは、仲裁条項が専属管轄合意の代替機能を果たして管轄に関する条約の規制を無意味にしてしまうことを防止するというところにあります。従いまして、原則として仲裁規制も管轄と同じような形で規制しようということになるのですが、同時に、実際に今用いられている仲裁条項について非常に強いインパクトを与えることのないように、現状維持とでも言うべき規制になっています。

すなわち現在仲裁条項が使われているのは、ほとんどが傭船契約の場合です。それらについては過度な介入はしない、他方定期船について仲裁条項を用いる場合には、条約の管轄規制の潜脱として使われる危険を恐れて、基本的に管轄と同じような規律のもとにおく、これがこの章の基本的な性格ということでもあります。

**仲裁地に関する原則的規制** 今言ったような目で見ますと、75条の仲裁合意の規制もよく分かるわけです。基本的に管轄とパラレルな規制が置かれており（75条2項）、これはハンブルク・ルールズにおける仲裁規制と同じ性格です。仲裁条項を運送契約に入れた場合、75条2項各号の地を仲裁地として入れたのと同じように扱われるようになっているわけです（75条5項）。現実には実効性のある仲裁が可能な地というのは世界でも限られていて、75条2項に列挙したどこでも荷主が仲裁を申し立てられることになるということになります。そんなところで申し立てて本当に意味のある仲裁ができるのですかという場所で仲裁をしなくてはならないという事態が生じる危険すらあります。そうすると当事者は、仲裁条項は危なくて入れられないということになるかもしれません。だからこの規定はおかしいという批判をする方もいらっしゃるのですが、おそらくこの条文は、定期船による運送について仲裁条項を活用して欲しいという前提でできているのではなくて、むしろ逆に定期船では今まで仲裁条項は使っていなかったでしょう、今後も使わなくてもいいでしょう、どうしても使いたい場合には管轄と同じ規制に従ってください、それが嫌なら使わないようにしましょう、というくらいの読み方をした方が、この75条の



船でやっている限りは条約の適用がないのですが、定期船を用いてこういう種類の運送をしますと、この条約は適用されることとなります。そうするとさっき言った強行法規性の規定がかぶることになるはずなのですが、それに対する例外が 80 条です。

「定期船を用いた数量契約」という言い方をするとちょっと馴染みがないかもしれませんが、いわゆる「北米サービスコントラクト」と呼ばれるものが、我が国での典型例になると思います。こういう数量契約について、運送人の責任の軽減を含めた契約の自由が認められていることがこの条約の最大の特徴であり、かつ一部の荷主国から最後の最後まで批判が出されてきたところでもあります。

二つ批判のポイントがありました。ひとつは、数量契約の規定があまりにも広くて何でも含み得るということが問題である、だから最低限の貨物の数なり重量なりを規制しろといった主張が一方ではありました。最終的にはそういう提案は通らずに、非常に広い数量契約の定義が残っています。もう一つは特約が認められる要件を厳格化しろということで、こちらのほうは最終段階で相当加重されることになりました。こちらで弊害に対処するから定義の方は広いままにしておくという妥協がなされたわけです。

数量契約において特約の自由——この特約というのは運送人の義務や責任を軽減するという種類の特約が認められるという意味での自由ですが——のための要件ですが、80 条を見ていただければと思います。2 項が基本的な要件で、条文を見ていただくと、(a)を見てもらうと、まず数量契約がこの条約と異なる条項を含んでいるということを顕著な記載をすることが要求されます。「顕著な」というのはあまり聞き慣れない用語ですが、「明示的 (expressly)」という言葉と区別して書かれていることに注意して下さい。そうすると「黙示的ではなく明示的に」という以上の意味を含んでいるはずで、具体的には「太い字体」(ボールド体)で書けとか、特別に大きな活字を使えとか、そういった意味だと思えますが、そういう形で、条約とは異なった契約内容が含まれている旨の警告を与えろというわけです。それが一つ目の要件です。

二つ目は、2 項(b)に書かれていることで、条約の内容からの逸脱を含む条項について個別に交渉をしているという事情があるか、あるいはそうでなければその条項がどこに含まれているかということ——契約条項の何条と何条は条約と違いますよということ——について「顕著」に特定して示しているということです。さらに他の文章を参照した参照方式であったり、附合契約であったりしてはならないといった要件も 2 項(d)で課されています。この要件は最後の最後で加わったもので、これはほとんど個別交渉をしろということに近い結果になるのですが、非常にこの特約の仕方を制約するものです。実は、私が個人的に一番重要な制約だと思うのは、2 項(c)です。2 項(c)は、運送人はその特約条件付きの契約だけをオファーしては駄目で、必ず同時に条約の条件どおりの契約もオファーして、条約どおりだということですよと、こちらが特約をして値段を安くしておきますから、こっちをとりたければこっちをとっていいですよ、でも嫌だったら条約の条件どおりの契約も当然結べますよ、という機会を保証した交渉をしろという要件です。

以上のように、二重、三重のセーフガードを与えた上で、最後に 4 項で、そういうやり方でも軽減できない義務や責任の規定がおかれています。俗に **super mandatory clause** と呼ばれる一部の条項が列挙されています。第三者との関係では、5 項で特約や拘束力を持つための付加的要件がさらに書かれています。

これが数量契約における例外の要件です。これだけ加重した形であっても特約の自由を認めることが、最終的に荷主の保護に欠けるかどうかは議論が分かれているところですが、この条項について最も批判的であった国のひとつであるフランスは、一応これで荷主の保護が十分だとして、ここまでやってくればのみましようということで賛成に回りました。最終的にアフリカ諸国もこれでのむということになりました。最後まで反対をしていた国がそれでも数カ国ありましたが、議場の雰囲気で行くと、かなり荷主の保護のレベルが上がった、ここまで厳しくすれば契約の自由を認めても構わないであろうと多くの国が認めたということです。

## 15 むすび

最後に結びですが、今後のスケジュールを確認したいと思います。この条約が国連総会で承認された場合には、来年の 9 月にロッテルダムで署名式というのが行われます。最終的に発効するかどうか分かりません。20 カ国が批准しないと発効しないわけですが、いつ批准が 20 カ国に達するかは分かりません。アフリカ諸国は、これを支持しているようで、直ぐにも署名するかのように言っていると聞きました。アメリカは一貫して非常に積極的で、条約に署名をするということを公言してきました。ただ、いつも条約をつくる段階ではそういうことを言っておいて、最終的に批准しなかったりする国ですので、保証があるわけではありませんが、ヨーロッパ諸国は——デンマーク等一部前向きな国はありますが——基本的には様子見でしょう。というのも、アメリカ等は、そもそもヘグ・ヴィスビー・ルールズに加盟していないので、この条約の内容が自分たちにとってよいものかどうかだけ考えればいいのです。それに対してヨーロッパ諸国は、今は曲がりなりにも比較的統一的な状態をつくり出しているヘグ・ヴィスビー・ルールズに入っているわけで、それを捨ててこちらに乗り換えるのですから、他の国も一緒に動いてくれるという見込みがあって、初めて動く気になるわけです。ですから当分様子見でしょう。中国あたりがアメリカと一緒に批准するという事になると、真剣に考える国も増えるのですが、中国は責任限度額が高すぎると批判的でしたから、早々には動かないかもしれません。日本政府はあまり自主的に判断をするつもりはなさそうですので、様子見のヨーロッパ諸国のそのまた様子見といった感じののかなという気がいたします。ともあれ、まずはロッテルダムにいくつの国が来て署名をするのか見ものということが現状ということになります。

私からの報告は以上です。ご静聴ありがとうございました。

【注】本講演後，2008年12月11日の国連総会において，UNCITRALの原案通り，本条約が採択されました。

【資料】 Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

*The States Parties to this Convention,*

*Reaffirming* their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

*Convinced* that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,

*Recognizing* the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea,

*Mindful* of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,

*Noting* that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime carriage involving other modes of transport,

*Believing* that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

*Have agreed as follows:*

## CHAPTER 1. GENERAL PROVISIONS

### *Article 1. Definitions*

For the purposes of this Convention:

1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.

2. “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.

4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.

5. “Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.

6. (a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.

(b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.

7. “Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

8. “Shipper” means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.

9. “Documentary shipper” means a person, other than the shipper, that accepts to be named as “shipper” in the transport document or electronic transport record.

10. “Holder” means:

(a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or

(b) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

11. “Consignee” means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.

12. “Right of control” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

13. “Controlling party” means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

14. “Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:

(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

15. “Negotiable transport document” means a transport document that indicates, by wording such as “to order” or “negotiable” or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”.

16. “Non-negotiable transport document” means a transport document that is not a negotiable transport document.

17. “Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.

18. “Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:

(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

19. “Negotiable electronic transport record” means an electronic transport record:

(a) That indicates, by wording such as “to order”, or “negotiable”, or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”; and

(b) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.

20. “Non-negotiable electronic transport record” means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.

21. The “issuance” of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.

22. The “transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.

23. “Contract particulars” means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.

24. “Goods” means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

25. “Ship” means any vessel used to carry goods by sea.

26. “Container” means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load.

27. “Vehicle” means a road or railroad cargo vehicle.

28. “Freight” means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.

29. “Domicile” means (a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i) statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.

30. “Competent court” means a court in a Contracting State that, according to the rules on the internal allocation of jurisdiction among the courts of that State, may exercise jurisdiction over the dispute.

## *Article 2. Interpretation of this Convention*



In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.

### *Article 3. Form requirements*

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

### *Article 4. Applicability of defences and limits of liability*

1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

- (a) The carrier or a maritime performing party;
- (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
- (c) Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

## CHAPTER 2. SCOPE OF APPLICATION

### *Article 5. General scope of application*

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;
- (c) The place of delivery; or
- (d) The port of discharge.

2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

### *Article 6. Specific exclusions*

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:

- (a) Charterparties; and

(b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:

(a) There is no charterparty or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and

(b) A transport document or an electronic transport record is issued.

*Article 7. Application to certain parties*

Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charterparty or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

CHAPTER 3. ELECTRONIC TRANSPORT RECORDS

*Article 8. Use and effect of electronic transport records*

Subject to the requirements set out in this Convention:

(a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and

(b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

*Article 9. Procedures for use of negotiable electronic transport records*

1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:

(a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;

(b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;

(c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and

(d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a)(ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

*Article 10. Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record*

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:

(a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;

(b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and

(c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.

2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:

(a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and

(b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

#### CHAPTER 4. OBLIGATIONS OF THE CARRIER

##### *Article 11. Carriage and delivery of the goods*

The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

##### *Article 12. Period of responsibility of the carrier*

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.

2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.

(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.

3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:

(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or

(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

##### *Article 13. Specific obligations*

1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the

documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

*Article 14. Specific obligations applicable to the voyage by sea*

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

- (a) Make and keep the ship seaworthy;
- (b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and
- (c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

*Article 15. Goods that may become a danger*

Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.

*Article 16. Sacrifice of the goods during the voyage by sea*

Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.

## CHAPTER 5. LIABILITY OF THE CARRIER FOR LOSS, DAMAGE OR DELAY

*Article 17. Basis of liability*

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.

2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:

- (a) Act of God;
- (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
- (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;
- (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;

- (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
- (f) Fire on the ship;
- (g) Latent defects not discoverable by due diligence;
- (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;
- (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;
- (j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
- (k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;
- (l) Saving or attempting to save life at sea;
- (m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;
- (n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or
- (o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:

- (a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or
- (b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:

- (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and
- (b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) that it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.

6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

*Article 18. Liability of the carrier for other persons*

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) The master or crew of the ship;
- (c) Employees of the carrier or a performing party; or
- (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

#### *Article 19. Liability of maritime performing parties*

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:

(a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and

(b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.

3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

#### *Article 20. Joint and several liability*

1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.

2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

#### *Article 21. Delay*

Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

#### *Article 22. Calculation of compensation*

1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.

2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.

3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

#### *Article 23. Notice in case of loss, damage or delay*

1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.

2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.

3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.

4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.

5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.

6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

### CHAPTER 6. ADDITIONAL PROVISIONS RELATING TO PARTICULAR STAGES OF CARRIAGE

#### *Article 24. Deviation*

When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article 61.

#### *Article 25. Deck cargo on ships*

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:

(a) Such carriage is required by law;

(b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or

(c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.

2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article.

3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.

4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.

5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.

#### *Article 26. Carriage preceding or subsequent to sea carriage*

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:

(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;

(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and

(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

### CHAPTER 7. OBLIGATIONS OF THE SHIPPER TO THE CARRIER

#### *Article 27. Delivery for carriage*

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.

2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.

3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.



*Article 28. Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions*

The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

*Article 29. Shipper's obligation to provide information, instructions and documents*

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:

(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and

(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.

2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

*Article 30. Basis of shipper's liability to the carrier*

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.

2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

*Article 31. Information for compilation of contract particulars*

1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.

2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

*Article 32. Special rules on dangerous goods*

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and

(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

*Article 33. Assumption of shipper's rights and obligations  
by the documentary shipper*

1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.

2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

*Article 34. Liability of the shipper for other persons*

The shipper is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person, including employees, agents and subcontractors, to which it has entrusted the performance of any of its obligations, but the shipper is not liable for acts or omissions of the carrier or a performing party acting on behalf of the carrier, to which the shipper has entrusted the performance of its obligations.

CHAPTER 8. TRANSPORT DOCUMENTS AND ELECTRONIC  
TRANSPORT RECORDS

*Article 35. Issuance of the transport document or the electronic transport record*

Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option:

(a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or

(b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

*Article 36. Contract particulars*

1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the following information, as furnished by the shipper:

(a) A description of the goods as appropriate for the transport;

(b) The leading marks necessary for identification of the goods;

(c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and

(d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.

2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:

(a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;

(b) The name and address of the carrier;

(c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and

(d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.

3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:

(a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;

(b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;

(c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and

(d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.

4. For the purposes of this article, the phrase “apparent order and condition of the goods” in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:

(a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and

(b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.

#### *Article 37. Identity of the carrier*

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.

2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.

3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

#### *Article 38. Signature*

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.

2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

*Article 39. Deficiencies in the contract particulars*

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.

2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:

(a) The date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or

(b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.

3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.

*Article 40. Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars*

1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if:

(a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.

2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.

3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if:

(a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.

4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:

(a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:

(i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and

(ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and

(b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:

(i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or

(ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

#### *Article 41. Evidentiary effect of the contract particulars*

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:

(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;

(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:

(i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or

(ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;

(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record:

(i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;

(ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and

(iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

#### *Article 42. "Freight prepaid"*

If the contract particulars contain the statement "freight prepaid" or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply if the holder or the consignee is also the shipper.

### CHAPTER 9. DELIVERY OF THE GOODS

#### *Article 43. Obligation to accept delivery*

When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the

contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

*Article 44. Obligation to acknowledge receipt*

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.

*Article 45. Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued*

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;

(b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;

(c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

*Article 46. Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued*

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

(b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not

surrender the document, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

*Article 47. Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued*

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder:

(i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a)(i), upon the holder properly identifying itself; or

(ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record;

(b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a)(i) or (a)(ii) of this paragraph are not met;

(c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.

2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rules apply:

(a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a)(i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming

delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;

(c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request;

(d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;

(e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

#### *Article 48. Goods remaining undelivered*

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:

(a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43;

(b) The controlling party, the holder, the shipper or the documentary shipper cannot be found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 45, 46 and 47;

(c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47;

(d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or regulations of the place at which delivery is requested; or

(e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.

2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:

(a) To store the goods at any suitable place;

(b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and

(c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.

3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.



4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.

5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

#### *Article 49. Retention of goods*

Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

### CHAPTER 10. RIGHTS OF THE CONTROLLING PARTY

#### *Article 50. Exercise and extent of right of control*

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:

(a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage;

(b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and

(c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.

2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

#### *Article 51. Identity of the controlling party and transfer of the right of control*

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:

(a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party;

(b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party; and

(c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.

2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and

(b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

3. When a negotiable transport document is issued:

(a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control by transferring the negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall produce the negotiable transport document to the carrier, and if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a)(i), the holder shall properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a) The holder is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.

#### *Article 52. Carrier's execution of instructions*

1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:

(a) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;

(b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and

(c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.

2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.

3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.

4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

#### *Article 53. Deemed delivery*

Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.

*Article 54. Variations to the contract of carriage*

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).

2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

*Article 55. Providing additional information, instructions or documents to carrier*

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.

2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents.

*Article 56. Variation by agreement*

The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).

CHAPTER 11. TRANSFER OF RIGHTS

*Article 57. When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued*

1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:

(a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or

(b) Without endorsement, if: (i) a bearer document or a blank endorsed document; or (ii) a document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.

2. When a negotiable electronic transport record is issued, its holder may transfer the rights incorporated in it, whether it be made out to order or to the order of a named person, by transferring the electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

*Article 58. Liability of holder*

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.

2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.

3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:

(a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable transport document; or

(b) It transfers its rights pursuant to article 57.

## CHAPTER 12. LIMITS OF LIABILITY

### *Article 59. Limits of liability*

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.

2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

### *Article 60. Limits of liability for loss caused by delay*

Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

### *Article 61. Loss of the benefit of limitation of liability*

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

## CHAPTER 13. TIME FOR SUIT

### *Article 62. Period of time for suit*

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.

2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.

3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

### *Article 63. Extension of time for suit*

The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

### *Article 64. Action for indemnity*

An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of:

(a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

### *Article 65. Actions against the person identified as the carrier*

An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of:

(a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

## CHAPTER 14. JURISDICTION

### *Article 66. Actions against the carrier*

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

(a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (i) The domicile of the carrier;
- (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
- (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
- (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or

(b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

### *Article 67. Choice of court agreements*

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, paragraph (b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:

(a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and

(b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.

2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

- (a) The court is in one of the places designated in article 66, paragraph (a);
- (b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;
- (c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and
- (d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

### *Article 68. Actions against the maritime performing party*

The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) The domicile of the maritime performing party; or
- (b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.

*Article 69. No additional bases of jurisdiction*

Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to articles 66 or 68.

*Article 70. Arrest and provisional or protective measures*

Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:

- (a) The requirements of this chapter are fulfilled; or
- (b) An international convention that applies in that State so provides.

*Article 71. Consolidation and removal of actions*

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to articles 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (b), if there is such a court.

2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to articles 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

*Article 72. Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance*

- 1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.
- 2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

*Article 73. Recognition and enforcement*

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.

2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.

3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition

or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

*Article 74. Application of chapter 14*

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

CHAPTER 15. ARBITRATION

*Article 75. Arbitration agreements*

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:

- (a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or
- (b) Any other place situated in a State where any of the following places is

located:

- (i) The domicile of the carrier;
- (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
- (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
- (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.

3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:

- (a) Is individually negotiated; or
- (b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.

4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:

- (a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;
- (b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;
- (c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and
- (d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.

*Article 76. Arbitration agreement in non-liner transportation*



1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:

- (a) The application of article 7; or
- (b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:

- (a) Identifies the parties to and the date of the charterparty or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and
- (b) Incorporates by specific reference the clause in the charterparty or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

*Article 77. Agreement to arbitrate after a dispute has arisen*

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

*Article 78. Application of chapter 15*

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

## CHAPTER 16. VALIDITY OF CONTRACTUAL TERMS

*Article 79. General provisions*

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

- (a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;
- (b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or
- (c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.

2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

- (a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
- (b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

*Article 80. Special rules for volume contracts*

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;

(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;

(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and

(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

#### *Article 81. Special rules for live animals and certain other goods*

Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if:

(a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or

(b) The character or condition of the goods or the circumstances and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial

shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.

## CHAPTER 17. MATTERS NOT GOVERNED BY THIS CONVENTION

### *Article 82. International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport*

Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:

(a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;

(b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;

(c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or

(d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.

### *Article 83. Global limitation of liability*

Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.

### *Article 84. General average*

Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.

### *Article 85. Passengers and luggage*

This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.

### *Article 86. Damage caused by nuclear incident*

No liability arises under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) Under the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 and by the Protocols of 16 November 1982 and 12 February 2004, the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963 as amended by the Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention of 21 September 1988 and as amended by the Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 12 September 1997, or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage of 12 September 1997, including any amendment to these conventions and any future convention in respect of the liability of the operator of a nuclear installation for damage caused by a nuclear incident; or

(b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

## CHAPTER 18. FINAL CLAUSES

### *Article 87. Depositary*

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

### *Article 88. Signature, ratification, acceptance, approval or accession*

1. This Convention is open for signature by all States at [Rotterdam, the Netherlands] from [...] to [...] and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York from [...] to [...].

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

### *Article 89. Denunciation of other conventions*

1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924; to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924; or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979 shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

### *Article 90. Reservations*

No reservation is permitted to this Convention.

*Article 91. Procedure and effect of declarations*

1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.

2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.

4. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.

5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

*Article 92. Effect in domestic territorial units*

1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may amend its declaration by submitting another declaration at any time.

2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.

3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.

4. If a Contracting State makes no declaration pursuant to paragraph 1 of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

*Article 93. Participation by regional economic integration organizations*

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.

2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of

competence, including new transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.

3. Any reference to a “Contracting State” or “Contracting States” in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

*Article 94. Entry into force*

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

*Article 95. Revision and amendment*

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

*Article 96. Denunciation of this Convention*

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. If a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at [Rotterdam, the Netherlands], this [...] day of [...], [...], in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.