

安田火災記念財団叢書NO. 38

国際海上物品運送法制の 改革と将来

講演

東京大学法学部教授 落合誠一氏

平成3年7月

財団法人 安田火災記念財団

目 次

1. はじめに	1
2. 国際法制の現状	3
(1) ハーグ・ルール・システム	3
(2) ハンブルク・ルール・システム	4
(3) 両システムの相違点	6
3. わが国法制の改革	14
4. 国際法制の将来	20
5. むすび	27
[質疑応答]	28

〔 本書は、当財団が主催して平成3年7月5日、安田火災
本社ビルで開催した、落合教授の講演を収録したものです。 〕

1. はじめに

本日は、国際海上物品運送法制の改革と将来というテーマでお話いたします。

海上物品運送法制といった場合、船腹の全部または一部を対象とする用船契約と、個々の貨物を対象とする個品運送契約という分野の両方を含めるのが一般的な用例であると思いますが、ここで表題に掲げました国際海上物品運送法制とは、個品運送契約の分野を念頭に置き、それに限定をしてお話しをすることをあらかじめお断りしておきたいと思います。

といいますのは、用船契約の分野は基本的に契約自由の原則というものが現在でも妥当しておりますし、用船契約に関しまして国際的な強行法的な枠組み、条約といったものは存在しておりません。それに対して個品運送契約の分野につきましては、これからお話しいたします国際的な条約による強行法的な枠組み、即ちその条約で定めております内容を軽くするような合意をしてもそれは無効であるという形で、ミニマムの運送人責任というものを国際的に統一しようという条約体制ができております。したがって問題は、個品運送分野において、国際的な枠組みがあり、そこがなんらかの変動をきたすことになると、それに反する行為は無効になりますから、与える影響は非常に大きい。用船契約の方はそういうことはございませんので、特に検討を加える必要は現在のところはないという事情になります。それがそのバックグラウンドです。

それに加えて、本日、個品運送に関連しての『国際海上物品運送法制の改革と将来』というテーマを取り上げた具体的な理由は、極めて安定的であるかのように見える現在の個品運送に関する国際海上物品運送法制が、私からみるところ、実は非常に深刻な危機の時代を迎えようとしているのではないかと大変危惧し

ておりまして、早い時点でこういう危機がきそうだという点を認識して適切な対応を打ちませんと、国際的な物流にとって非常に困った事態が起きかねないと考えているからです。本日のテーマを選んだ私自身の意識はそういうところにあります。

2. 国際法制の現状

(1) ハーグ・ルール・システム

まず最初に、世界における現在の時点での国際海上物品運送法制はどうなっているかという点を、念のために簡単にみておきます。現在、わが国で使われている船荷証券等をご覧になれば明らかな通り、この分野はいわゆるハーグ・ルール（あるいはヘグ・ルール）によって支配されています。ハーグ・ルールはより正確には、一連の条約によって成り立つシステムを構成しています。そのもとになるのが1924年の船荷証券統一条約、これが一般にハーグ・ルールあるいはヘグ・ルールと呼ばれるものです。

次いで1924年の船荷証券統一条約、即ちハーグ・ルールを改正する議定書というのが1968年にできております。これは一般にヴィスビー・ルールと呼ばれています。’68年の議定書のあとに、1979年にも改正議定書が成立しています。この基本的内容は、責任限度額の表示を金フラン表示からSDR表示に変えることを狙っています。したがってハーグ・ルール・システムはこの三つの条約によって成り立っていることになります。

世界の国々は、たとえばアメリカなどハーグ・ルールしか取り入れていない国もあります。それから’68年議定書、ヴィスビー・ルールを取り入れている国もあれば’79年の改正議定書を取り入れている国もある、ということで、ハーグ・ルール・システムの取り入れ方は、世界各国、相当バラエティがありますが、いずれにしても90カ国以上の国々がなんらかの形でハーグ・ルールのシステムの中のいずれかを取り入れていることになりますので、世界の国際海上物品運送法制は、現在、ハーグ・ルール・システムによって規律されているとよいのであります。

したがって海上物品運送につきましては、どこの国の法律

が適用になるとしても、いずれにしても現在はハーグ・ルール・システムで問題は解決される。したがって非常に安定した状態にある。だから国際的な法統一が、運送人責任についてハーグ・ルール・システムによって実現されていることになるわけですから、物は国境を越えていろいろなところに輸送されますが、どこに行こうが基本的にはハーグ・ルール・システムのもとで運送人の責任が決められることになっています。これは物流のインフラストラクチャーをなすところの法律制度が極めて安定的な状態にあって、非常に物流の円滑化に貢献をしている、これが現在の状態です。

(2) ハンブルク・ルール・システム

ところが1978年になりまして、ハーグ・ルール・システムに対して極めて強力なライバルが出現しました。即ち1978年の国連海上物品運送条約、いわゆるハンブルク・ルールの出現です。ハンブルク・ルールというものがハーグ・ルール・システムに対して強力なライバルなのはどういうことなのでしょうか。

ハンブルク・ルールは、ハーグ・ルール・システムが不当であるということを前提にして、そのハーグ・ルール・システムを打倒してそれにとって代わることを目的にしてできた海上物品運送条約です。どうしてそういう発想のもとにハンブルク・ルールができたのでしょうか。世界で国際的な法統一が実現されている分野は、実は数えるほどしかありません。商取引は一番そういう統一を要求される場所ですが、商取引の分野でも国際的な法統一が実現されているところは極めて少ないのです。国際海上物品運送は、そういう意味で国際的な法統一が実現できた非常に誇るべき分野なのですが、それを打ち壊そう、あるいは取って代わろうという発想のもとに、'78年にハンブルク・ルールができたとい

うことですから、これは今までせっかく安定的にうまくいっているものをなんで取ってかわる必要があるのかという疑問が当然出てきますが、それはこのような考え方に基づくものです。

現在、世界の国際海上物品運送法制を規制しておりますハーグ・ルール・システムは、先ほど申しあげた通り、1924年船荷証券統一条約ですが、これは1924年というできた年代をみればおわかりの通り、基本的に20世紀始めにおける欧米諸国における運送人と荷主との利害の調整をはかることを目的とした条約としてでき、そしてその後の1968年改正議定書、即ちヴィスビー・ルール、それから'79年の改正議定書、いずれも24年条約、即ちハーグ・ルールを前提としてそれに部分的な改良を加えるという修正であったわけで、それゆえに全体としてハーグ・ルール・システムがあるのだということになるわけです。

これに対してハンブルク・ルールは、第二次世界大戦後に独立した多数の発展途上国、これは非常にたくさんの数が新しく生まれましたが、そういう発展途上国を中心とする世界的な経済的な問題、あるいは法律的な問題、政治的な問題を、発展途上国の観点から見直すという運動が国際的なレベルで、特に国連を舞台にして強力に展開されている、これがいわゆる南北問題ですが、そういう大きな南北問題といううねりの中で、1978年に国連がハンブルクで主催して行われた外交会議で、ハンブルク・ルールというものが成立をしたわけです。

つまり南北問題のうねりの中で生まれてきたのがハンブルク・ルールですが、それは現在、円滑にワークしているハーグ・ルール・システムは、基本的に先進諸国に有利な法制である。これは言い換えると途上国の利益に十分配慮していないのだという認識であります。したがってハーグ・ルールに部分的な修正を加えたヴィスビー・ルールあるいは'79年の改正議定書はその延長ですから、これも部分的な改良にとどまるものであって、自分たちの

要求を満たすものではない。したがって全体的にこれを改めて新しいルールをつくる必要がある。そういう意図のもとに実現されたのがハンブルク・ルールです。

船荷証券統一条約ができた1924年、20世紀の始めに世界の物流の中心になっていたのはヨーロッパ諸国であり、アメリカはようやく新興国的な感じが出てきた頃ですが、そういう情勢の中でこれらの国々の利益の妥協として条約ができたということで、新しくできた途上国に対して配慮がないというとらえ方が基本にあるわけです。そうしますとハンブルク・ルールというのは、今までのハーグ・ルール・システムを否定して、自分たちに適した新しい法制を創出しなければならない、そういう明確な意図をもって実現させた条約ということになります。

このハンブルク・ルールができた1978年の国連主催の外交会議には、私は幸いにも日本政府代表団の法律顧問という資格でその会議自体に参加する機会を得ましたが、その会議に出ておりましても、途上国を中心とするハーグ・ルールに対する非常な敵意を痛感させられることが多々ありました。そういうことで、現在も安定的に機能しているハーグ・ルール・システムに対して'78年に強力なライバルが出現することになった、ということつまりハンブルク・ルールかハーグ・ルール・システムか、国際物流、特に海上運送に携わる分野では否応なしにその選択を迫られることになるわけです。

(3) 両システムの相違点

そこでハーグ・ルール・システムとハンブルク・ルール・システムは、いったい内容的にどういう点が違うのだろうかというのが問題になりますが、それを次に簡単にご説明しようと思います。この場合、比較する対象としては、'68年の改正議定書及び'79

年の改正議定書によってそれぞれ改正されたレベルでのハーグ・ルール・システムを前提にしまして、それとハンブルク・ルールを比較をしてみたいと思います。

まず運送人の責任の原則といえますか、運送人がどういう場合に責任を負うのかという責任の成立の問題を最初にみてみたいと思います。基本的にハーグ・ルール・システムもハンブルク・ルールも、過失責任という原則は同じです。ただ、過失責任といっても、過失の立証責任をどちらが負うかという点、この場合は過失が推定されている過失責任となっております。これは言い換えますと過失が推定されておりますので、運送人は責任を免れるためには自己の無過失を立証しない限りは責任を負う。無過失が立証できれば責任を負わない。そういう意味で無過失の立証責任が運送人の側に課せられている過失責任、これを普通、過失が推定された過失責任といいますが、そういう原則はハーグ・ルール・システムでもハンブルク・ルールでも同じです。

過失責任という点は基本的に同じなのですが、ハンブルク・ルールでは運送人の責任は非常に強化されたものになっています。まず第1に、航海上の過失免責というのがハーグ・ルール・システムでは認められているのですが、この航海上の過失免責という免責の抗弁といえますか、運送人が航海上の過失なのだということを立証して責任を免れるという抗弁を、ハンブルク・ルールでは否定しています。

航海上の過失免責というのは、皆様ご承知の通り、航行または船舶の取り扱いにおいて船員に過失があり、それによって運送品に損害が生じた場合に、運送人は免責されるということを定めている規定です。これは陸上運送でいえば、たとえばトラックの運転手がトラックの運転を間違えてトラックを電柱にぶつけて貨物が損傷した場合に、トラックの運転手の運転に過失があったから、トラックの貨物に生じた損害については責任を負わない、という

のが航海上の過失免責です。

今、挙げましたトラックの例ではそういう抗弁がなされることはありません。これは海上運送に特有の抗弁として認められており、陸上では運転の過失だから責任がないということはおよそ認められておりません。そういう意味で航海上の過失を立証して運送人が免責されるというのは、海上物品運送に特徴的な免責事由です。

これはほかの運送にはみられない特色であるとされていたのですが、ハンブルク・ルールではこの免責事由を否定をする。こういう免責は認めない、ほかの運送手段でも認めていないのだから、海上運送人についてこんな特別な免責事由を認める必要はないのだ、ということで航海上の過失免責を否定したわけです。

第2番目は、ハーグ・ルール・システムでは火災免責という、これもまたユニークな免責事由があります。これは船舶に火災が発生してその結果貨物が損傷するといった場合に、運送人は運送人自身の過失によってその火災が起きたのではない、ということを立てると責任を免れる。これが火災免責といわれているものです。これは言い換えますと、火災の原因が運送人の使用人の過失によることが立証された場合であっても、運送人は責任を免れるということです。

これに対してハンブルク・ルールの方は、運送人の使用人の過失による火災の場合で、運送人自身には過失がないということであっても、これを免責事由としては認めない。即ち火災を理由とする特別な免責事由は、これを否定しています。

これも基本的にはほかの運送手段には認められていないということがベースにあって、海上運送に特有なもう一つの免責事由であるところの火災免責事由も否定をすることになるわけです。

第3番目としては、海上物品運送に特有の責任として、堪航能力に関する責任があります。これは船舶が安全に航海が可能にな

るような能力、あるいは貨物に損傷が生じないような能力を船が備えている、そういう能力が堪航能力といわれているものです。

この堪航能力に関する責任が海上運送では非常に特殊であるというのは、実はそういう能力を備えていなければいけないという義務を海上運送人は負っていますが、義務を負う範囲といえますか期間といえますか、それが限定された期間だけ堪航能力に関しては責任を負うのだ、具体的には船舶の発航の当時に堪航能力を具備させる義務があるのだということになるわけです。つまり運送の全期間にわたって要求される義務ではないということを前提にして、発航の当時に課す義務として定められているわけです。

この点、運送人の運送品に関する注意義務というのが一般的にあります。ハーグ・ルール・システムの場合は、船積みしてから荷揚げされるまでの期間、運送品について損傷が生じないように注意を払わなければいけないことになりますが、堪航能力の方は発航の当時にそれを満たすように注意を働かせればよいとなっています。

こういう堪航能力に関する責任という特別な責任はハンブルク・ルールのもとでは廃止されて、堪航能力に関する責任は運送品に関する責任の方へ実質的には吸収されることになったわけです。

以上の三つが海上運送、特にハーグ・ルール・システムにおいて固有の運送人に関する特別な事由ですが、ハンブルク・ルールではこの特別な部分は全部なしになります。それからそれ以外の点につきましても、次に述べるような運送人の責任の強化がなされております。

それは、まず延着責任という問題があります。これは貨物が予定された時期に到達をしなかった時に、貨物の到着が遅れたために損害が生じた場合に、その損害賠償責任を追及することができるとかどうかという問題、これが延着責任という問題ですが、ハーグ・ルール・システムのどこをみても、明文では海上運送人が延

着責任を負うという規定はないのです。したがってハーグ・ルール・システムのもとでは、海上運送人は延着責任を負うのか負わないのかということについて、各国で学説、判例が分かれております。

そうすると、ハーグ・ルール・システムでは延着責任は含まれないのだという解釈をとると、延着責任の方は民法の債務不履行の責任の一般原則によって処理されることとなります。ところがハンブルク・ルールの方は、延着責任についても、条約上、その運送人は責任を負うのだということを明文で規定を置いて、延着責任も国際的な法統一の対象として取り入れるのだということをはっきりと定めています。したがって延着責任に関しては各国の国内法で自由に解決できるのだという立場は、ハーグ・ルール・システムではあり得る解釈だったのですが、ハンブルク・ルールはそういう解釈の余地を完全に封じています。したがって、運送人は運送品の滅失、損傷、それから延着について責任を負う、ということが極めて明確に定められたこととなります。

さらにハンブルク・ルールで強化された点としては、責任期間が拡張されています。これは船積みから荷揚げまでの期間がハーグ・ルール・システムで規制される責任期間ということで、言い換えますと船積み前、荷揚げ後に関しては、各国国内法に委ねることになる。通常、各国の国内法では、運送人の責任については契約自由を認めている場合が多く、実質的にはハーグ・ルール・システムが及ばない船積み前または荷揚げ後の期間については、免責の特約が自由にできるという結果になっています。

ハンブルク・ルールは、そういうことはおかしいということをお前提にしまして、運送品を運送人が受け取った時から荷受人に引き渡すまでの間、つまり受け取りから引き渡しの期間全部について強行的な責任規制の枠をはめるとというのが、ハンブルク・ルールの責任期間になります。船積みから荷揚げまでという期間ではなく、

運送品の受け取りから引き渡しまでと非常に広がるわけで、したがって皆さんが現在使われている、あるいはご覧になるような船荷証券での船積前、荷揚後の期間についての免責特約は、ハンブルク・ルールのもとでは無効となります。したがって運送人の責任は期間的な問題におきましても非常に強化されることとなります。

さらに責任の除斥期間、つまりある一定の期間がたつと運送人の責任が消滅するのは、ハーグ・ルール・システムでは1年となっています。除斥期間と時効期間の主要な差は、時効の中断が認められるか認められないかということで、除斥期間の場合は時効の中断とはありませんから、1年たてばそこで完全に責任が消滅するというものです。

この1年の除斥期間というのがハーグ・ルール・システムですが、ハンブルク・ルールではこれを2年に延長するとしておりますので、これも今まで1年で責任が消滅していたのが2年になり、さらに1年延びることになるわけで、これも運送人の責任の相当な強化になります。

以上が運送人の責任の成立という局面でのハンブルク・ルールとハーグ・ルール・システムとの違いですが、さらに今度は、責任が発生したことを前提として、その次にその責任を制限する、つまり責任制限という問題が出てきます。これは理論的に運送人に責任が成立しないと、責任を制限することを議論をする必要はないわけですから、論理的にまず運送人の責任の成立の問題があって、その責任の成立が認められて初めて責任の制限が問題になる。したがって責任の成立あるいは消滅という局面に関連して、先ほど申しあげたような運送人の責任の強化がなされている。今度お話しするのは、運送人の責任制限という局面のお話です。

このハーグ・ルール・システムにおいても、運送人は責任制限をすることが認められています。これはパッケージ・リミテーショ

ンというものと重量制による、つまり1kg当たりいくらという責任制限のやり方の2本立て、'68年の改正議定書以降はそういうシステムになっているわけです。こういうパッケージ・リミテーションと重量制によるリミテーション、そういう方式を併用した形の責任制限を認める点はハンブルク・ルールも同じなのですが、ただ違う点は責任限度額がハーグ・ルールの場合の25%増になっています。

これは'68年議定書の'79年議定書で改正されたSDR建ても同じですが、要するにハーグ・ルール・システムのもとでの責任限度額の25%増の限度額がハンブルク・ルールの定めるところになっています。

このようにみてまいりますと、ハンブルク・ルールというのはハーグ・ルール・システムにおける運送人の責任をドラスティックに変更して、その強化をはかるという点に一大特徴があります。そしてそのハーグ・ルール・システムの支持者は、ハンブルク・ルールのような形で運送人の責任を強化すると、これは結局のところ、国際海上物品運送に要するコストの異常な上昇をきたして、運送人にはもちろんのこと、荷主にとってもためにならないという主張をするわけです。

といいますのは、運送人の責任がハンブルク・ルールで強化されますと、当然責任保険による責任リスクのカバーを考えなければいけないことになりますが、これは通常はP&I保険によってカバーしようということになり、当然P&I保険コストは上昇をすることになります。

しかも責任保険のつけ方としては、自分が最悪の責任を負うような場合を考えて、それがカバーできるような形で責任保険を掛けることになりますから、これはマキシマムの責任を前提として掛ける。そうでないと安全でないということがありますから、大体そういう掛け方になる。そうしますと当然保険料は高くなる。

この保険料は、結局のところ、運送賃という形で荷主に転嫁をされる。そうすると荷主は、今よりも高い運送コストの負担をしなければいけない。こういう結果になるから、ハンブルク・ルールは荷主にとってもためにならない。こういうのがハーグ・ルール・システムの支持者の議論です。

それに対してハンブルク・ルールを支持する方は、確かにP&I保険コストは上昇するかもしれないけれども、それはそんなに大したものではないのだという主張をしました。仮に上昇があっても、それは当然に運送賃に転嫁されるわけでもない。いわば保険料コストの上昇分がまるまる運送賃の上昇という形ではね返るものでもあるまいということで、それほどのコストの上昇はないという反論をしているわけです。

ということで、それではどちらの考え方が正しいのかということにつきましては、これはいったいどのくらいのコストの上昇があるとか、それは数字的にどのくらいの上昇になるのか、そういう問題につきましては当然のことながら実証はされていません。したがってこのハンブルク・ルールかハーグ・ルール・システムかという点について、どちらも相手を納得させるに足りるような決定的な材料は、現時点では必ずしも出ていない。そういう意味で、どちらが正しいかその反証を許さない形で明確であるとはいえない状態で、双方ともそれぞれ自己の正当性を主張したまま平行線をたどっている。相撲でいえば両者ががっぷり四つで組み合ったままの状態ということで、いわばそれぞれに正当性を主張する二つの運送人責任システムがお互いに支配権をめぐる争っている、現時点ではそういう状況にあります。

3. わが国法制の改革

今までのお話は世界的な視野でみた時の運送人責任法制の問題ですが、ひるがえって目をわが国に転じてみるとどうということになるかということで、次にわが国の状況及び今後の動向に移ります。

わが国は、1957年に1924年船荷証券統一条約、即ちハーグ・ルールを批准しまして、それを国内法化した国際海上物品運送法というものを制定しています。したがって外航船に関する個品運送につきましては、わが国の場合は、とりもなおさずハーグ・ルールによって規律される状態になっております。

最近では商法も、会社法に関してはわりとひんぱんに改正がなされますが、商取引法の分野に関しては全く商法の改正が行われません。そういう意味では1957年に1924年にできた条約を批准すること、これは遅きに失したような感じもしないわけではないのですが、とにかくそういう商取引法の分野におきましては珍しい大改正がなされて、国際海上物品運送法が制定された。したがって商法典の中の海上運送に関する規定の大半は、国際海上物品運送については適用がなくなることになり、したがって国際海上物品運送法というのは商法の中に取り込んでもいいようなものになっています。そういう意味で非常に重要な法律の改正がなされたわけです。

既に述べた通り、'24年条約を改正する'68年議定書及び'79年議定書がハーグ・ルール・システムでは成立しています。なぜこういう改正がなされたかというそもその理由は、1924年というハーグ・ルールのできた年代からおわかりのように、それが時代の進展、特にコンテナ革命による海上物品運送の大きな変革に十分に対応していない面、それからハーグ・ルールを運用するにあたっていろいろな解釈上の問題等々が出てきて、それに対して明文で解決を与える必要に迫られた、そこでハーグ・ルールを時代の進展に合わせるための改正を'68年と'79年に実施したのですが、わが国はこ

のいずれをも批准しておりませんが、最近、それに対して新しい動きが出てまいりました。

まず1988年5月に実務界では、船主協会が運輸省に対して'68年議定書、'79年議定書を批准して、国際海上物品運送法を改正してもらいたいという要望を出しました。それから同じ年の6月に、今度は荷主協会が同じような要望を通産省に出すということがありました。世界的にみると、わりと船主と荷主は対立する場合が多くて、両方一緒になってこういうものを批准してくださいというのは非常に珍しいことで、法改正を実施するにあたっては、実務界が一致しておるということで、おそらく立法当局にしては非常に心強いことであろうと思われまます。

こういう要望を受ける形で、財団法人日本海法会（理事長は鴻常夫東大名誉教授、事務局長は私一注：落合教授一がしております）におきまして、'68年議定書と'79年議定書の批准に伴って、現行の国際海上物品運送法を改正するとすればどういう問題が起こるかという点を検討し、その改正要綱試案を1990年9月に公表しました。その後、今年になってから日本海法会が作成した改正要綱試案を法務省、外務省、法制審議会の商法部会長あてに出しまして、日本海法会としても国際海上物品運送法の改正を要望しました。

日本海法会を知らない方は、そういう民間団体がどうしてそういうことをするのかという疑問を抱かれるかもしれません。実は1924年船荷証券統一条約、それから'68年の改正議定書、'79年の改正議定書、ハーグ・ルール・システムというもの、これは万国海法会という団体が主導をとって実現をさせた条約です。万国海法会というのは民間団体なのですが、これは海事法曹、海商法の学者、それから船会社とかあるいは保険会社とかの実務界等で構成されています。この万国海法会が国際的な海上運送に関連するルールの案をつくって、その案をもとにベルギー政府が外交会議をベルギーのブラッセルに招請して、そこで条約をつくるというやり方で今までの'68

年議定書及び'79年議定書等は出来上がったのです。

そして日本海法会は万国海法会の日本のブランチに相当するもので、日本海法会自体も、実は1957年に1924年船荷証券統一条約を批准して、わが国が国際海上物品運送法をつくる時にも、基礎的な問題点等の研究などをしまして、その立法に大きく貢献をした。そういうバックグラウンドがあったので、今回も基本的には日本海法会がそういう問題点を検討したものを法制審議会の商法部会長に出して、今後の立法当局の法案の作成の参考に供することをしたわけです。

そうなりますと、先ほど私が申しあげました通り、国際海上物品運送法制に関しては全く思想の異なる二つのシステムが互いに正当性を主張し合って争っている状況にある。そういう中で、今、日本がどうして'68年議定書、'79年議定書を批准をして国際海上物品運送法の改正をするのだろうか。こういうことを日本がしますと、これは世界的なレベルにおける両システムの争いという大きな問題に対して、相当なインパクトを与えることになります。

なぜ日本がハーグ・ルール・システムの改良された部分、'68年議定書、'79年議定書を今、取り入れるのかということですが、これについてはいろいろな理由が考えられます。これは私見ですが、おそらく重要なのは、第1に先進主要諸国、たとえばイギリス、フランス、イタリア、ドイツ、あるいは北欧諸国は、既に'68年議定書や'79年議定書を取り入れて、そのルールでやっている。これらの国々との海上運送はそういうルールによることが望ましいし、主要先進国がそういうルールでやっているのであれば当然に大きな影響を及ぼすわけでして、世界的にもそういうルールが支配力をもつことになりますから、日本だけが1924年条約という古いレベルでとどまっているのはいかがかということになる。そういう意味では主要先進国のルールのレベルに合わせるものが一つの大きな理由であろうと思います。

ちなみに主要先進国で1924年条約のレベルにとどまっているのは、

