

KANSAI GAIDAI UNIVERSITY

国際航空貨物運送事業における絶対的賠償限度額の合理性

| | |
|-------|--|
| メタデータ | 言語: ja 出版者: 関西外国語大学・関西外国語大学短期大学部 公開日: 2023-10-20 キーワード (Ja): 国際航空貨物, 1975 年第四議定書, 絶対的賠償限度額, 厳格責任, 荷主保険 キーワード (En): 作成者: 小林, 貴之 メールアドレス: 所属: 関西外国語大学 |
| URL | https://doi.org/10.18956/0002000027 |

国際航空貨物運送事業における絶対的賠償限度額の合理性

小林 貴之

要 旨

1975年モントリオール第四議定書は、運送人が故意または故意に相当する過失によって貨物を滅失・毀損させても条約上の賠償限度額を援用できるという絶対的賠償限度額を採用した。この絶対的賠償限度額は我が国を含む大陸法系の国にとっては国内法秩序に反することから批准が困難であったが、その後多くの国々に支持され、現行の1999年モントリオール条約にも採用された。

本稿は、旅客運送事業と貨物運送事業の事業構造の違いに着目し、航空保険と荷主保険によって損失が補填される貨物運送事業においては、損失負担の分水嶺が不安定となる破られる賠償限度額よりも、絶対的賠償限度額がもたらす安定性こそが、国際航空貨物運送に関わるすべての当事者によって望まれ、我が国を含む各国の支持につながっていったと論じるものである。

キーワード：国際航空貨物、1975年第四議定書、絶対的賠償限度額、厳格責任、荷主保険

1. はじめに

国際航空貨物運送事業における航空運送人の責任原則を定める1975年モントリオール第四議定書（以下、1975年第四議定書）が外交会議において採択されてから、半世紀が経ようとしている。航空運送中に生じた貨物の滅失・毀損等による損害の原因が、航空運送人またはその履行補助者（以下総称して、運送人）の故意または故意に相当する過失、すなわち運送人自らが貨物を盗んだ場合や損害発生の蓋然性を認識しつつ貨物を無謀に取り扱った場合であったとしても、運送人は条約上の賠償限度額の援用が認められるという新たな責任原則を1975年第四議定書は採用した。貨物に損害を生じさせた原因の如何にかかわらず、運送人の賠償限度額は絶対に破られることがないことから、絶対的賠償限度額と呼ばれている。

この絶対的賠償限度額は、我が国の国内法秩序に抵触するものであり、1975年第四議定書の批准については否定的な見解が大勢を占めていた。たしかに運送人の故意または故意に相当する過失によって損害を生じさせても運送人の賠償限度額が破られないものとするのは、法の究極の目的である正義や倫理という国内法秩序そのものに抵触するものであり、条約であってもこの例外ではないからである。この点については、同議定書が外交会議で採択された後に関口雅夫教授が示した見解のように「運送人の側に故意に行った行為又は無謀かつ損害発生の

可能性を知らながら行った行為が存在する場合にも法定の最高限度額を破りえないとして、完全賠償の可能性を否定する考え方は、前述のごとく当該限度額が極めて低額に設定されている場合は特に、我が国を含む大陸法系の民事責任理論からみると基本的に受け入れ難いものと考えられる。我が国には、意図的な作為又は不作為が存在する場合にも破り得ない有限責任の原則を正当化する法理論は存在しない。」¹⁾ という考え方が我が国においては支配的であった。

しかしながら、この破られない賠償限度額を有する 1975 年第四議定書は、その後徐々に各国の支持を集め、30 カ国の批准との発効要件を満たし、1998 年 6 月 14 日に発効に至った²⁾。2023 年 4 月現在において批准国数は我が国を含む 61 カ国に達している³⁾。さらに、運送人の責任原則を定める新たな統合条約たる 1999 年モントリオール条約においても、絶対的賠償限度額を含む 1975 年第四議定書の内容は、ほとんどそのまま承継されていくこととなった。

国際航空貨物運送における絶対的賠償限度額の合理性に関する先行研究は少なく、我が国の国内法制に抵触するものであることを指摘するものがほとんどである。本稿は、国際貨物運送事業においては何故国内法制に抵触する絶対的賠償限度額が我が国を含む各国に支持されていくこととなったのかを明らかにしようと試みるものである。そのためには、航空契約責任条約史上初めて運送人に絶対的賠償限度額の援用を認めた 1971 年グアテマラ議定書との比較検討を行なう必要がある。

2. 国際旅客運送における絶対的賠償限度額の採用

国際航空運送において、航空機は必然的に他国の領空上を通過することとなるため、運送人の旅客および貨物に対する賠償責任につき、各国の国内法を排除し、統一的な運送人の賠償責任を定める 1929 年ワルソー条約が採択された。この条約において旅客運送と貨物運送における運送人の責任原則は同一のものであった。すなわち、どちらの運送においても、運送人は過失推定責任の下で旅客または荷送人の損害に対する賠償限度額の援用が認められるものの、その損害の発生が運送人の故意または故意に相当する過失により生じたものであることが証明された場合には、運送人の責任制限は破られ、被害者のすべての損害を賠償しなくてはならないというものであった。この 1929 年ワルソー条約の一部を改正する 1955 年ヘーグ議定書においても同様の責任原則が維持された。

その後、米国議会が 1955 年ヘーグ議定書の批准を拒否し、1929 年ワルソー条約からの脱退通告をも行ったことから、国際航空運送協会加盟航空会社が 1966 年モントリオール航空会社間協定を締結し、旅客運送約款の改定により米国発着路線のみ旅客の人身損害に対する賠償限度額を 7 万 5 千ドルに増額したことが、国際旅客運送の責任原則の現代化を目指した 1971 年グアテマラ議定書の採択へとつながっていった。

この1971年グアテマラ議定書は、旅客の人身損害に対する賠償限度額を10万SDRに増額し⁴⁾、賠償限度額までの運送人の責任を過失推定責任から無過失の立証を許さない無過失責任へと変更した。これにより妥当な補償が行なえる環境が整ったとして、運送人の故意または故意に相当する過失によるものであっても、運送人に破られない賠償限度額を認めることとした。

しかし、同議定書採択後、金の公定価格廃止により、賠償限度額の金フラン表示をSDR表示に変更する新たな議定書案の策定に追われるうちに、この人身損害に対する絶対的賠償限度額の存在が、しだいに各国において国内法秩序に抵触するおそれのあるものとして捉えられ、批准は遅々として進まなくなり、2023年4月現在でも8カ国が批准したのみで、今後も発効の見込みは立っていない。この旅客の人身損害に対する賠償限度額の問題の解決は、1999年モントリオール条約が賠償限度額そのものを廃止するまで待たなければならなかった。

3. 国際貨物運送における絶対的賠償限度額の採用

1971年グアテマラ議定書の採択から4年後に国際貨物運送の責任原則の現代化を目指した1975年第四議定書が外交会議において採択された。この1975年第四議定書の最大の特徴は、航空運送中の貨物の滅失・毀損等の損害に対する免責事由を4つに限定した厳格責任を運送人に課す一方、貨物重量1キログラム当たり17SDR（以下、17SDR/kg）の絶対的賠償限度額の援用を認めた点である。すなわち、それまでの1929年ワルソー条約および1955年ヘーグ議定書においては、運送人は賠償限度額までは過失推定責任を負うものの、荷送人により貨物の滅失・毀損等の原因が運送人の故意または故意に相当する過失によるものであったことが立証されれば、運送人の賠償限度額は破られ、運送人は損害のすべてを補償しなくてはならなかったが、1975年第四議定書は、1971年グアテマラ議定書と同様に、運送人に破られることのない賠償限度額を認めたのである。

しかしながら、ここに両議定書の大きな違いが存在する。1971年グアテマラ議定書は、旅客の人身損害に対する賠償限度額を当時としては先進国一般の補償水準を勘案しても妥当な程度にまで引き上げたことから、これを絶対的なものとするにより、旅客と運送人との双方の保護を実現しようとしたものであった。1960年代から始まる先進国の急速な経済発展に伴う人身損害に対する補償金額の上昇に見合った賠償限度額を設定することにより、旅客と運送人との負担の衡平を実現しようとしたのである。ところが、1975年第四議定書は、賠償限度額を1929年ワルソー条約以来の金額に維持したまま、運送人に絶対的賠償限度額を認めたのである。我が国における1975年第四議定書に対する評価は、1971年グアテマラ議定書採択時のものと大きく異なり、その賠償限度額の低さも相まって絶対的賠償限度額を採用した1975年第四議定書の批准は困難であるとするものであった。各国の経済発展に伴い、国際航空貨物

も高額化していくなかで、海上運送・陸上運送と比較して高額な航空運賃を支払ってまでも運送を委託する必要がある高価な貨物に対して、賠償限度額もそれに応じて引き上げられたならばともかく、40年以上も前の金額に据え置かれ、しかも破られないものとするのは、荷送人に対して不当な負担を強いることになると考えられたからである⁵⁾。

4. 旅客運送と貨物運送で二極化する賠償限度額

旅客と貨物の賠償限度額は、1971年グアテマラ議定書および1975年第四議定書の四半世紀後に採択された統合条約である1999年モントリオール条約において決定的な違いが生じることとなる。すなわち、旅客の人身損害に対しては賠償限度額そのものが廃止されたのに対して、貨物の損害に対しては17SDR/kgの絶対的賠償限度額が維持されたのである。

1929年ワルソー条約から1999年モントリオール条約に至るまでの旅客運送と貨物運送における賠償限度額の推移について纏めたものが以下の一覧表である。

表1 一条約・議定書における賠償限度額一覧表

| 条約・議定書 | 旅客人身損害 | 貨物損害 |
|--------------------|---------------------------------|-------------------------|
| 1929年 ワルソー条約 | 8,300 SDR (125,000 金フラン) | 17 SDR/kg (250 金フラン) |
| 1955年 ヘーグ議定書 | 16,600 SDR (250,000 金フラン) | 17 SDR/kg (250 金フラン) |
| 1971年 グアテマラ議定書 | 100,000 SDR (1,500,000 金フラン) | 17 SDR/kg (250 金フラン) |
| 1975年 第四議定書 | N/A | 17 SDR/kg |
| 1999年 モントリオール条約 | 無制限 | 17 SDR/kg |

註：1971年グアテマラ議定書までの賠償限度額は金フラン表示であったため、比較しやすいようにSDR表示に統一した上で、表中の括弧内に金フラン表示も併記した。なお、SDR表示はすべて、1975年モントリオール第一追加議定書、第二追加議定書および第三追加議定書によるものである。

このように、1971年グアテマラ議定書は、1960年代から始まった先進国における急速な経済発展を反映して、旅客の人的損害に対して航空会社の賠償限度額を大幅に引き上げる一方、貨物の賠償限度額は半世紀近く前に採択された1929年ワルソー条約と同額に維持したのである。そこで、1971年グアテマラ議定書以降の議定書および条約が、どのように各国に批准されてきたのかについて年代別に纏めたものが、以下の一覧表である。なお、国際貨物運送は旅客運送と異なり片道運送が通常であることから、出発国と到達国の双方の批准が必要となるため、1999年モントリオール条約発効後も1975年第四議定書の批准国数は増加している⁶⁾。

表 2－議定書・条約の批准国数の年代別推移

| 年代 | グアテマラ 議定書 | 第四議定書 | モントリオール 条約 |
|-----------|--------------|-------|---------------|
| 1971～1980 | 2 | 2 | |
| 1981～1990 | 4 | 18 | |
| 1991～2000 | 1 | 30 | 7 |
| 2001～2010 | 1 | 7 | 91 |
| 2011～2020 | 0 | 4 | 38 |
| 2021～ | 0 | 0 | 2 |
| 合計 | 8 | 61 | 138 |

註：国際民間航空機関統計資料⁷⁾を基に筆者が編集・作表。なお、European Union も 2004年4月4日に1999年モントリオール条約に参加したが、同条約が適用される主権国家ではないため批准国数には加えていない。

5. 絶対的賠償限度額を受け容れるための議論

我が国において1999年モントリオール条約を批准すべきか否かの検討を始めた際に、国内法秩序と基本的に抵触する貨物の賠償限度額の絶対性が当然問題となり、様々な議論が行われた。旅客の人身損害に対しては運送人に賠償限度額の援用を認めず、しかも10万SDRまでの無過失責任を課す1999年モントリオール条約の責任原則は旅客に手厚い保護を与えるものであることから、たとえ貨物において賠償限度額の絶対性を認めたとしても、旅客への手厚い保護が得られることとのパッケージとして了承することは、やむを得ないのではないかとの見解が大勢を占めていた。このパッケージ以外の理由によって、貨物運送における賠償限度額の絶対性を、たとえ消極的であろうとも受け容れようとする見解がいくつか存在していたので、その各々を紹介するとともに、それらの妥当性についても検討を行なってみる。

(1) 厳格責任とのパッケージ

1975年第四議定書は貨物損害に対して17SDR/kgの絶対的賠償限度額の援用を認めつつも、運送人の責任については、4つの免責事由のみを認める厳格責任を課している⁸⁾。その運送人の免責事由とは、①貨物の固有の欠陥または性質、②運送人またはその使用人若しくは代理人以外の者によって行われた貨物の荷造りの欠陥、③戦争行為または武力紛争、④貨物の輸入、輸出または通過に関してとられた公的機関の措置である。過失推定責任の下では一般に不可抗力として認められている自然災害やストライキなどについても運送人に賠償責任を課していることから厳格責任と呼ばれている⁹⁾。

このような厳格責任を運送人に課したからといって、賠償限度額を絶対的なものとするのが妥当かと言えば、17SDR/kg という賠償限度額の低さも考慮すると、これを支持するのは困難と考える。たとえば貨物と同様の物的損害である旅客の託送手荷物損害に対して、1999年モントリオール条約は運送人の免責事由を託送手荷物の固有の欠陥または性質のみに限定しており、貨物よりも重い厳格責任を課しているにも関わらず、運送人の賠償限度額は故意または故意に相当する過失の立証により破られるとしている。したがって、厳格責任とのパッケージとして絶対的賠償限度額を受け容れるほどの必要性は考えにくい。

(2) 電子航空運送状とのパッケージ

1929年ワルソー条約および1955年ヘーグ議定書は一定の事項（たとえば、条約上の賠償限度額が適用となる旨等）を記載した航空運送状を荷送人に交付しなくては、運送人は責任制限を援用できないと定めていた¹⁰⁾。条約上の賠償限度額が存在することを知らせることによって、損害保険の付保などによりリスクを回避する機会を荷送人に与えるためである。この航空運送状は紙の媒体を指していたが、1975年第四議定書は、この紙媒体の航空運送状に代えて、電子媒体の航空運送状（以下、電子航空運送状）の使用を認め、この電子航空運送状を用いても運送人は責任制限を援用できるとしたことに大きな特色がある。これにより、紙媒体を使用する費用や事務処理に要する費用の削減など、その経済的効果は非常に大きなものであることから、そのために破られない賠償限度額をパッケージとして受け容れてもやむなしとする見解がある。

しかしながら、国際航空運送協会が主導した電子航空運送状が世界規模で広がり、我が国を発着する国際貨物においても本格的に用いられるようになったのは2020年代からである¹¹⁾。国際貨物は旅客と異なり、自ら仕向地等を伝えてくれるわけではないので、航空運送状を貨物と常に一体にして運送する必要があったことや、1975年第四議定書においては、荷送人の同意がなければ電子航空運送状を用いることができず、また運送人は途中経由地または到着地において電子航空運送状を用いることができないことを理由に貨物の引受けを拒否することはできないとの制約もあったことから、電子航空運送状の採用に運送人が慎重にならざるを得なかったことも実施の遅れにつながっていった¹²⁾。このように1975年第四議定書および1999年モントリオール条約の採択時には、未だその実現可能性は不確かなものであったことから、賠償限度額に絶対性を持たせることとのパッケージとして受け容れるほどの必要性は考えにくかった。

(3) 自動調整条項の存在

1975年第四議定書には存在しなかったが、1999年モントリオール条約には新たに賠償限度額を見直す条項¹³⁾（以下、自動調整条項）が加えられている。すなわち同条約が発効後5年ごとにSDR構成国の消費者物価指数の累積変動率が10%を超過した場合には、賠償限度額を改

定するための外交会議を招集することなく、国際民間航空機関からの各国への通知をもって賠償限度額を上方修正できるとする自動調整条項が加えられた¹⁴⁾。実際にこの自動調整条項の発動によって、2009年12月に貨物の賠償限度額は19SDR/kgに増額修正され、さらに2019年12月には22SDR/kgへと増額修正された。このように消費者物価指数の上昇に応じて自動的に賠償限度額が増額修正される仕組みを有していることから、賠償限度額を絶対的なものとしても大きな問題とはならないのではないかとの見解があった。しかしながら、本質的な問題は17SDR/kgという賠償限度額が現代における航空貨物の高額化を考慮すると、妥当性を欠くほどの低さであり、消費者物価指数に賠償限度額を連動させてみても、上昇する貨物の価額に対して賠償限度額の補償比率が上回っていくわけではないので、賠償限度額の絶対性を支持しうる根拠とはならないと考えられる。

(4) 従価料金制度の存在

運送人の賠償限度額では貨物の滅失・毀損等の損害に対する補償として不十分であると考えられる荷送人は、到着地における貨物の価額を申告し、運送人が定める一定の従価料金を支払うことによって、運送人から申告価額を限度とする補償金を受け取ることができる¹⁵⁾。この従価料金制度は1929年ワルソー条約の時代から荷送人へ追加的補償を行う制度として存在しており、現行の1999年モントリオール条約に至るまで承継されている¹⁶⁾。たとえ運送人の賠償限度額を絶対的なものとしても、このように高額な貨物の運送を委託する荷送人が従価料金を支払うことにより、到着地における貨物の価額の補償を運送人から受けることができるのであるから、たとえ賠償限度額を絶対的なものとしても、その弊害は少ないであろうとの見解がある。

しかしながら、この従価料金制度とは運送人による自家保険であり、荷送人が自らの貨物に通常付保している外航貨物海上保険（以下、荷主保険）よりも高い保険料率であることから、ほとんど利用されておらず、航空運送状に記載されている荷送人の貨物の申告価額はほとんどすべてN.V.D. (No Value Declared) である。また、この従価料金の支払いによって補償が受けられる範囲は航空運送中に生じた損害に限られる。この航空運送中とは、航空機の出発空港において運送人に貨物を引き渡してから、到着空港において貨物の引き渡しを受けるまでの間であり、その前後の地上運送等において貨物に滅失・毀損等が生じた場合には、この従価料金制度の補償の対象とはならない。実際に荷送人は航空運送中だけでなく、地上運送中の損害発生もふくめた荷主保険を購入していることから、この従価料金の支払いは荷送人にとって二重保険となるため、利用するものはないわけである。したがって、従価料金制度があるからといって、賠償限度額に絶対性を持たせてもよいということにはならないと考える。

(5) 荷主保険の存在

荷主保険は国際海上運送の発達とともに普及し、国際航空運送においても荷送人である企業は運送中の自らの貨物に滅失・毀損等による損害が生じた場合に備えて荷主保険を損害保険会社から購入している。なお、荷主保険において、荷送人は損害保険会社に対して到着地における貨物の価額に10%分の期待利益を加えて付保し、万一貨物に損害が生じた場合には、この期待利益を含めた保険金を損害保険会社から受領することとなる。したがって荷送人としては、この観点からも運送人の従価料金ではなく、損害保険会社の荷主保険を選択するわけである。

損害保険会社が運送中のどの部分までリスクを引受けるかによって、荷主保険の保険料率も異なってくるのであるが、少なくとも運送の経路において無保険の状態が生じることは基本的に避けられている。この保険料は荷送人が事業の費用として計上でき、また商品価額などに転嫁できる立場にあることなども、旅客における旅行傷害保険などと異なる点である。

損害保険会社は荷送人に期待利益も含めた保険金を支払うとともに、荷送人から代位求償権を取得し、運送人に対して賠償請求を行う¹⁷⁾。この場合の損害保険会社の代位請求権は荷送人の賠償請求権を譲り受けたものであることから、条約上の17SDR/kgの賠償限度額の制限に服することとなる。これにより、損害保険会社は荷送人に支払った保険金の一部を回収し、荷送人にとっても保険料算定の際の事故金額の低減を図ることができるわけである。

荷主保険の存在によって荷送人の損害は補填されることから、たしかに絶対的賠償限度額の弊害は緩和されているものの、それは荷送人の保険料の負担により実現されているものであり、絶対的賠償限度額の存在を積極的に支持する理由とはならないものとする¹⁸⁾。

6. 旅客運送と貨物運送の事業構造の違い

国際航空貨物運送事業における絶対的賠償限度額の合理性は、その特殊な事業構造のなかにこそ求められるべきであるとする。そこで、旅客運送と貨物運送の事業構造の違いから検討を始めてみよう。

(1) 旅客運送の事業構造

旅客運送契約の当事者は運送人たる企業と旅客である消費者である。たしかに運送契約の成立の過程で、運送人の代理人たる旅行代理店が介在することが多々あるが、これは運送人の代理人としての役割を果たしているに過ぎず、運賃の收受や航空券の発券交付を行ってはいるが、運送契約は運送人と旅客との間に直接成立している。旅客が旅行代理店の企画募集型旅行商品を購入した場合においても、運送契約は運送人と旅客との間に直接成立している¹⁹⁾。すなわち、旅客運送事業とは企業対消費者の間の取引の典型と言える。

この旅客運送事業の大きな特徴は、一消費者に過ぎない旅客は運送人の定める運送約款と運賃に対して交渉力を持たず、契約条件を受け入れることしかできないことである。したがって、1929年ワルソー条約以来、強行法規たる航空契約責任条約の改定のたびに旅客の賠償限度額は常に増額され、今日に至っては賠償限度額そのものが廃止されるとともに一部無過失責任まで運送人に課す1999年モントリオール条約のような旅客保護法制が整えられていったしだいである。

(2) 貨物運送の事業構造

国際貨物運送事業は大きく2つのカテゴリーに分けることができる。ひとつは、運送人である航空企業と荷送人である荷主企業の間で直接運送契約が締結される場合であり、このような当事者間の貨物は直送貨物（ストレート）と呼ばれている。運送人と荷送人との間に、荷送人のために航空運送状や通関書類の作成等を行う航空貨物代理店が介在することがあるが、この航空貨物代理店は運送人の代理人として、荷送人の依頼により航空運送状の作成や通関の代行を行っているに過ぎないことから、運送契約は依然として運送人と荷送人との間に直接成立している。

もうひとつのカテゴリーは、混載貨物の利用運送事業者（以下、航空フォワーダー）が運送人と荷送人との間に介在し、自らが荷送人と運送契約を締結するものである。航空運送状の作成や通関業務を代行していた地上運送人²⁰⁾が航空貨物の運賃は基本的に重量逓減制であることから、複数の荷送人から同じ仕向地宛ての貨物の集配を伴う運送契約を引受け、その混載貨物のボリュームを背景に航空会社と運賃減額交渉を行い、荷送人に低廉な運賃を提供したことにより貨物の取扱量を増やし、現在の航空貨物運送市場において大きな地位を占めるようになった。この航空フォワーダーは荷送人である荷主のために貨物の引き取りから引き渡しまで一貫して地上運送を引受けることが可能であるが、空港間の輸送については航空会社を運送契約の下請けとして用いる利用運送事業を行うものである。

この航空会社、航空フォワーダーおよび荷主のほとんどすべてが企業であることが国際航空貨物運送事業の大きな特徴である²¹⁾。国際航空貨物運送事業が企業間の取引を基本としていることを端的に表しているのが、1929年ワルソー条約から1999年モントリオール条約まで連綿と条約中に設けられている仲裁条項である²²⁾。

1929年ワルソー条約以来、損害を被った旅客や荷送人が法的救済を求めることのできるのは裁判所であり、その裁判管轄地も条約上4つに限定されている²³⁾。すなわち、運送人の住所地（運送人が自然人の場合）または本店所在地（運送人が法人の場合）、運送契約が締結された運送人の営業所所在地または旅客・貨物の到達地の4つの裁判管轄地しか認められていない²⁴⁾。運送契約に付随する運送約款についても、契約当事者間で条約以外の法の適用を認めることによ

り条約の強行法規性を逸脱することや、条約が定める4つの裁判管轄地と異なる裁判管轄地を設けることは禁じられている。このように、条約による旅客や荷送人の救済は管轄裁判所における訴訟が基本となっている。

ただし、条約上ひとつの例外が定められている。貨物の損害に関する仲裁合意である。訴訟ではなく仲裁によって損害賠償を処理することについて、4つの裁判管轄地において仲裁が行われることを条件として、損害発生前の仲裁合意を認めるというものである。

裁判所における訴訟手続きは国民の税金によってその運営費用が賄われている。たしかに訴訟を提起するためには訴因や訴額に応じた印紙代を納付しなくてはならないが、それは裁判所の運営費用の一部を賄うものに過ぎない。裁判所による救済は国民の権利を保障する基本的な法制度であり、救済を受けようとするものは、その費用の一部を負担するのみである。

これに対して私的自治に基づく仲裁は争いの当事者が選任する仲裁人によって非公開で審理が進められ、仲裁契約に基づき仲裁人の判断は最終的なものとなる。企業間の争いにおける営業上または技術上の秘密が外部に漏れることなく紛争を解決できることや、裁判所のような控訴等がないため紛争を早期に解決できることなどのメリットが存在するため、企業間の紛争に利用されることがある²⁵⁾。ただし、裁判所における訴訟と異なり、仲裁人の費用や会議室等の弁論手続きに要する費用も当事者の負担となり、仲裁判断において主張が認められなかった者は相手方の費用も含めて最終的に負担することとなる。

企業間の争いにおいては、この仲裁における費用負担のシステムは妥当するものと考えますが、個人が企業に対して賠償請求を行い損害の回復を図ろうとする場合に、この仲裁の費用負担システムが妥当するかは大いに疑問である。このような背景があるために、1929年ワルソー条約は貨物運送にのみ損害発生前の仲裁合意を行うことを認める一方、旅客運送においてはそのような仲裁合意を認めておらず、この考え方は現行の1999年モンリオール条約まで連綿と承継されている²⁶⁾。

7. 事業構造の違いが賠償限度額の役割に与える影響

旅客運送事業においては、旅客は輸送機関を利用する単なる一消費者に過ぎない。したがって、運送人の賠償限度額が国民の所得水準の上昇により命の値段に対する補償としての妥当性を失うのであれば、その賠償限度額を条約の改正により引き上げていくべきである。1929年ワルソー条約から始まり、1955年ヘーグ議定書、1966年モンリオール航空会社間協定、1971年グアテマラ議定書および1999年モンリオール条約に至るまでの賠償限度額を引き上げようとする試みは、このような事業構造の下で必要だったのである。

この対極にあるのが貨物運送事業である。国際航空貨物運送契約の当事者はすべて企業であ

り、そこには自らの取引上のリスクを知らない消費者は介在してこない。このような事業環境において、賠償限度額の果たすべき役割は、保険を含めたすべての補償システムを効率的に機能させることである。だからこそ、1929年ワルソー条約から1999年モントリオール条約に至るまで、貨物については過失推定責任から厳格責任へとの変遷はあったものの、賠償限度額は17SDR/kgが維持され続けたわけである。すなわち、たとえ航空で輸送される貨物の価額が上昇しても、それに応じて賠償限度額を改定するのではなく、むしろ運送人の免責事由を限定的なものとするにより、責任に関する紛争の減少や解決の早期化を選択してきたのであり、それが航空貨物運送実務の要請と合致したわけである。すなわち、航空貨物の価額の上昇に伴い賠償限度額を増額改定するよりも、損害保険会社を含めた航空貨物運送の当事者間の損失の負担の衡平化が選択された結果が、貨物における17SDR/kgの維持に表れており、さらには絶対的賠償限度額が支持された所以であると考え²⁷⁾。

では、何故絶対的賠償限度額は我が国において多くの批判を浴びつつも、実務界においては急速に浸透し支持されることとなったのであろうか。その理由を精査してみよう。

8. 絶対的賠償限度額を積極的に支持する理由

すでに述べてきたように、国際航空貨物運送事業は企業間の取引である。すなわち、荷送人と運送人という専門家集団のなかにおいて損失の分担が行われている取引であり、企業は損失のリスクを損害保険によって回避している。このような事業構造のなかで、破られる賠償限度額を持つ制度では、つねに賠償限度額を破ろうとする動機が働くこととなる。すなわち、荷主保険を引受けている損害保険会社にとっては、荷送人への保険金の支払いと同時に代位求償権を取得し、運送人への求償により賠償限度額を破ることができれば、自らの損失の負担を減少させることができる。これにより、損害保険会社の負担のみならず、荷送人が負担する保険料の増加をも抑える効果も期待することができる。

運送人も荷送人や損害保険会社からの賠償請求に対して、自らの事業上の損失のリスクを回避するために航空保険を購入しており、先進国の航空会社は1事故当たり20億米ドル程度の保険を購入しているのが実態である。この航空保険はHull and Liabilityと一般に称されているように、航空機の機体保険と旅客、手荷物、貨物および地上第三者等への損害に対する賠償責任保険から構成されている。貨物損害に対しては、この貨物賠償責任保険の部分から運送人への補填のための保険金が支払われる²⁸⁾。代位求償を受けた運送人は、すみやかに保険条項に従い、自らの損害保険会社に対して事故の発生と求償を受けた事実を通知し、条約上または運送約款上運送人が有責であると損害保険会社が認めれば、保険金の支払が行われ、運送人の損失が補填されることとなる。

したがって、運送人にとっての破られる賠償限度額とは、航空保険を引受けている損害保険会社の損失の可能性を増大させるものであり、訴訟ともなれば、その費用も損害保険会社の負担を増加させることとなる。

このように見てみると、破られる賠償限度額は、荷主保険と航空保険における損害保険会社の保険料の算出において不安定要素を持ち込むこととなる。それは荷主保険においては支払保険金の減少の方向に働き、航空保険においては支払保険金の増加の方向に働くこととなるため、損害保険会社はその不安定要素も保険料の算定に見込んでおかなければならないこととなる。

実際には、多くの損害保険会社がこの荷主保険と航空保険の双方を引受けている。特に運送人の航空保険を我が国で引き受けているのは、本邦損害保険会社15社から構成される日本航空保険プールであり、その構成損害保険会社は荷主保険も引受けている。そして互いに、また場合によっては自らの社内において、この荷送人からの代位求償権の取得と運送人への求償とともに、運送人から引受けた航空保険に基づく保険金の支払いを行っているのである。すなわち、国際貨物運送においては損害保険会社という損失のリスクを算定するプロの企業同士が最終的には損害賠償金のやり取りをしており、一消費者に過ぎない旅客を対象としている国際旅客運送とはまったく異なるのである。

1929年ワルソー条約および1955年ヘーグ議定書では、運送人に故意または故意に相当する過失が存在することを立証した場合には、賠償限度額は破られるものとされていた。この故意に相当する過失の概念は、各国の管轄裁判所において解釈の振れ幅が大きく、たとえば我が国の最高裁判所の判例においては、我が国の法概念である重過失に相当すると判断された²⁹⁾。このような判例の下において、たとえば故意に相当する過失の立証が困難な場合であっても、運送人に対する提訴がしばしば行われた。長期にわたり費用のかかる訴訟の途中で和解の交渉を行うことにより、運送人から賠償限度額以上の賠償を得ようとするためである。運送人にとっても、航空保険により訴訟費用を含めて補填を受けられるからといって長期にわたる訴訟を継続することは、訴訟経済の観点から損害保険会社の支持を得ることが困難となるおそれがあるため、損害保険会社の同意の下で賠償限度額以上の金額で和解し、支払いに応じることも少なからず行われてきた。このような訴訟は、社会経済的に見れば、国民の税金と企業の費用の無駄遣いに他ならない。

第四議定書は絶対的賠償限度額を採用したことにより、上記のような無益な訴訟を駆逐する効果を生じさせた。運送人の賠償責任を厳格化させるとともに、破られない賠償限度額の援用を認めたことにより、早期の補償を行わせる環境を生み出したのである。

先に述べたように、国際貨物運送事業における賠償請求とは、荷送人と運送人、荷主保険を引受けた損害保険会社と航空保険を引受けた損害保険会社との間の金銭の移動にすぎない。その金額が、故意に相当する過失の認定如何による不安定なものであるならば、その影響は荷主保

険と航空保険の保険料率の不安定さに連鎖していくこととなる。企業間の取引において大切なのは、このような事業上のリスクの排除である。例外のない厳格なルールこそ取引の安全をもたらすのである。

国際航空貨物運送事業は、荷送人と運送人の企業間の取引であること、損害が生じた貨物には常に荷主保険と航空保険が付保されていること、保険を引受ける損害保険会社はリスクを引受けることによって収益を得る専門家であること、さらには荷送人も運送人も支払保険料を事業上の費用として処理でき、また商品価額や運賃に転嫁することもできる立場にあることなどの事業環境が、この絶対的賠償限度額を受け入れるための必要条件であり、このような事業環境においてのみ、絶対的賠償限度額の合理性は存在しうるのである。

9. むすびに代えて

これまで述べてきたように、第四議定書は現代の国際航空貨物運送の事業特性に合致した責任原則を採用していたために多くの国によって支持された。国際航空貨物運送事業は企業間の取引であり、そこには旅客運送事業におけるような一般消費者が介在してくる余地はほとんどない。したがって旅客運送におけるような保護法制は発達してこなかった一方、企業間の紛争が迅速に解決できる制度設計が選択されていったのであり、その典型が厳格責任と絶対的賠償限度額の組み合わせであると考えられる。

一方、昨今の空港では貨物損害に関する新たな紛争が増え始めている。それは1975年第四議定書および1999年モントリオール条約において規定された運送人の4つの免責事由のうちの2番目の「運送人またはその使用人若しくは代理人以外の者によって行われた貨物の荷造りの欠陥」による貨物の毀損である。貨物運送において運送に耐えうるように貨物を梱包する義務は荷送人に課されているが、価格競争の激化のなかで貨物の梱包にかかる費用を荷送人自身が削減せざるを得ないような状況にあることから、運送中に貨物が毀損した場合に、その原因が荷造りの欠陥によるものであるのか、不適切な運送によるものであるのかについて争われる件数が増えてきている³⁰⁾。運送人にしてみれば、予想し得る運送中の揺れや衝撃に十分耐えるだけの梱包をするのが荷送人の義務であるとのことであろうが、荷送人にしてみれば、頑丈な梱包に頼るのではなく、注意深い運送により貨物の毀損を回避しようとするのが運送人としての当然の義務であろうとの見解になる。新たな梱包技術の開発が日々進められていくなかで、このような問題に対しては航空会社と航空フォワーダーの協力の下で問題解決の糸口を探っていくことが今後とも必要となるであろう。

註

- ¹⁾ 関口雅夫「国際航空運送人の民事責任制度についての今日の問題(3) -特に、1975年モントリオール第三議定書及び第四議定書の批准の是非を中心として-」駒澤大学『法學部研究紀要』第54号、1996年、20頁。なお、関口雅夫教授は1975年第四議定書の絶対的賠償限度額の採否の外交会議において、フランス、日本および西ドイツ等の大陸法系の各国が国内法秩序と相容れないことをもって反対したが、賛成35、反対15および棄権2により可決された外交会議の詳細について報告している(関口雅夫「1975年モントリオール議定書」日本空法学会『空法』第25号、1984年、66頁-67頁)。
- ²⁾ 条約への同意を表明する方式として批准以外にも受諾・承認・加入などがあるが、本稿では煩雑さを避けるため批准に統一している。
- ³⁾ 国際民間航空機関の条約批准国リストによる。
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf] (最終検索日:2023年4月28日)
- ⁴⁾ 1971年グアテマラ議定書に定められた賠償限度額は150万金フランであったが、金の公定価格が廃止されたため、新たに1975年モントリオール第三追加議定書を採用し、150万金フランは10万SDRと換算された。本稿では賠償限度額の比較を容易にするために、金フラン表示の条約・議定書についても1975年モントリオール第一追加議定書、第二追加議定書および第三追加議定書によるSDR表示を本文中で採用している。
- ⁵⁾ 関口雅夫「ヘグ改正ワルソー条約を改正する1975年モントリオール条約」駒澤大学『法學部研究紀要』第41号、1983年、35頁)。関口教授は賠償限度額を破られないとしたことだけではなく、不当に低い金額の賠償限度額と組み合わされたことを特に問題として指摘している。
- ⁶⁾ 1929年ワルソー条約および1999年モントリオール条約の第1条2項「international carriage」の定義から、旅客運送においては往復運送が主であることから、途中経由地が他国に存在すれば出発国が批准した条約が旅客のすべての旅程に対して適用となる一方、貨物は片道運送であることから、出発国および到達国の双方の批准が条約適用のために必要となる。
- ⁷⁾ 国際民間航空機関による各議定書・条約の批准国一覧表は以下の通り。(最終検索日:2023年4月28日)
- 1971年グアテマラ議定書批准国一覧表
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf]
- 1975年第四議定書批准国一覧表
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf]
- 1999年モントリオール条約批准国一覧表
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf]
- ⁸⁾ ただし、貨物の延着損害に対しては運送人の不可抗力の抗弁を認める過失推定責任を採用していることに留意する必要がある(1975年第四議定書改正第20条および1999年モントリオール条約第19条)。運送人の安全運航に対して経済的圧迫を加えないためである。

- ⁹⁾ 4つの免責事由といっても、①と②は荷送人に直接の帰責事由がある場合であることから、実質的には無過失責任とそれほど大きな違いはないものとする。
- ¹⁰⁾ 1929年ワルソー条約第9条および1955年ヘグ議定書改正第9条により、航空運送状の記載事項に一定の不備等があれば、運送人は責任制限を援用できなくなる。
- ¹¹⁾ 各国により電子航空運送状の受入体制は異なるものであり、たとえば2023年4月現在においてもインド向け貨物の運送には電子航空運送状を用いることはできない。我が国発着の貨物については数年前から電子航空運送状を用い始めているが、税関当局に対する通関のための申告書類等については未だPDFを送信する範疇に留まっている。
- ¹²⁾ 1971年グアテマラ議定書も旅客運送における電子航空券の採用を認めていたが（同議定書改正第3条2項）、途中経由地または到着地で電子航空券を用いることのできなかった場合に関する条項は設けられていなかった。1999年モンテリオール条約においては、1975年第四議定書の改正第5条2項および3項は採用されず、削除されている。
- ¹³⁾ 1999年モンテリオール条約第24条。この自動調整条項は、1971年グアテマラ議定書において初めて旅客の人身損害と手荷物損害に対しては設けられていたが、貨物については設けられていなかった。
- ¹⁴⁾ 5年間の物価の累積変動率がマイナス方向に10%を超えた場合は、本条に従い、賠償限度額は減額方向に自動修正されることとなるが、現実的にはそのような状況は想定しにくい。現在のSDR構成国は、米国、EU、日本、英国および中国の5カ国である。
- ¹⁵⁾ 国際貨物の申告価額に対する従価料金の算定基準は、IATA決議302によって条約上の賠償限度額を超える部分の申告価額に対する0.75%となっている。なお、申告価額が到着地における貨物の価値を超える場合には、到着地における貨物の価値を上限として補償を行う。運送人が賠償責任を負うのは、申告価額ではなく、到着地における貨物の価値であるからである（1975年第4議定書改正第22条2項b）
- ¹⁶⁾ 1999年モンテリオール条約第22条3項「In the carriage of cargo, the liability of the carrier in case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires.」。なお、本項後段において、運送人が到着地における貨物の価額が申告額に達していないことを証明しないかぎり、運送人は申告額の支払いを免れることはできないと定めている。
- ¹⁷⁾ 代位求償権であることから、損害保険会社は期待利益部分については運送人に対して求償を行うことはできない。
- ¹⁸⁾ 荷主保険の存在をもって絶対的賠償限度額を認める根拠とする見解もあるが（小林貴之「1999年モンテリオール条約における貨物損害賠償責任」空法学会『空法』第42号、2001年、54頁-56頁）、むしろ荷主保険と航空保険を含めた国際航空貨物運送の事業構造そのものに絶対的賠償限度額の合理性を見出すべきであるとする。
- ¹⁹⁾ 西澤修英「モンテリオール条約における契約運送人の解釈について-旅行業界実態の分析を通して-」日本空法学会『空法』第50号、2009年、97頁-126頁。

- ²⁰⁾ このような地上運送人は航空会社の航空貨物代理店を兼ねていることが多々ある。
- ²¹⁾ 海外から犬などを輸入して販売する小規模の個人事業主も存在するが、これも消費者ではなく、輸入販売事業を行う事業者の一種である。
- ²²⁾ 1929年ワルソー条約第32条後段の仲裁条項は、その後の1955年ヘーグ議定書および1975年第四議定書においても同一文言で維持され、1999年ワルソー条約第34条も実質的に同じ内容を規定している。
- ²³⁾ 1929年ワルソー条約第32条前段。
- ²⁴⁾ 1999年モンリオール条約においては、米国の強い要望により、旅客の人身損害に関する訴訟については、旅客の住所地が第5の追加的裁判管轄地として、第33条2項により認められることとなったが、貨物運送においては第33条1項の4つの裁判管轄地に限定されている。
- ²⁵⁾ 外国仲裁判断の承認及び執行に関する1958年ニューヨーク条約の批准国は2023年4月現在172カ国にも達している。我が国の常設仲裁機関である国際商事仲介協会においても、最近5年間に於いて毎年15～18件の企業間の仲裁事件を扱っている。
- ²⁶⁾ 1999年モンリオール条約第32条が禁止している旅客運送の仲裁合意とは、運送契約に付随して自動的に適用となる運送約款または損害発生前の段階における契約当事者間の特約である。損害発生後の仲裁合意については、同条約32条が禁止しているのは損害発生前の仲裁合意であることから旅客も貨物も文理解釈上有効と解されるのが相当と考える。損害発生後に当事者間で仲裁合意を行うことについては、現実問題としても被害者は訴訟代理人を雇い、請求が認められなかったときの費用負担のリスクも含めて、その専門的知見を得た上で裁判よりも仲裁を選択したのであるから、国内法に抵触しない限り、あえて旅客や荷送人の選択を否定するほどの理由はないものとする。
- ²⁷⁾ 坂本昭雄・三好晋『新国際航空法』有信堂、1999年、284頁においても、「貨物については保険制度が発達しており、責任限度額に絶対性を与える方が実務に適している」ことから絶対的賠償限度額が採用された旨が述べられている。
- ²⁸⁾ 保険料低減のため貨物賠償責任保険については1万ドル程度の免責をつけている運送人が多く存在する。
- ²⁹⁾ 最高裁判所昭和51年3月19日判決「鈴木真珠店事件」判例時報807号3頁。
- ³⁰⁾ 関口雅夫教授も「近時、航空貨物の荷造りは、極めて簡単なものとなって居り、無梱包のものも少なくない。この抗弁は、運送人に極めて効果的に働き得る可能性を秘めている。この抗弁の存在は、紛争処理の長期化とその経費の増大を結果するものと考えられる。」と指摘している（関口雅夫、前掲「1975年モンリオール条約」64頁）。

参照条約

(最終検索日：2023年4月28日)

1. 1929年ワルソー条約：Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air done at Montreal on 28 May 1999。[<https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>]
2. 1955年ヘーグ議定書：Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, done at the Hague on 28 September 1955.
[<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1955.pdf>]
3. 1971年グアテマラ議定書：Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Protocol done at the Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala City, on 8 March 1971.
[<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/guatemala1971.pdf>]
4. 1975年モンリオール第四議定書：Montreal Protocol No.4 to amend Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Protocol done at the Hague on 28 September 1955, signed at Montreal on 25 September 1975.
[<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1975d.pdf>]
5. 1999年モンリオール条約：Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air done at Montreal on 28 May 1999。[<https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>]

(こばやし・たかゆき 外国語学部教授)

