

1999年モントリオール条約の発効

(Effectuation of Montreal Convention of 1999)

関口雅夫 (Masao Sekiguchi)

駒澤大学 法學部 教授

(Faculty of Law, Komazawa University at Tokyo in Japan)

-
1. はじめに
 2. 1999年モントリオール条約の基本的特徴と問題点
 - (1) 総説
 - (2) 新条約の名称
 - (3) 前文
 - (4) 総則
 - (5) 運送証券
 - (6) 運送人の責任
 - (7) 連結運送、グアダハラ条約の挿入、雑則及び最終規定
 3. おわりに
-

1. はじめに

日本は、1929年ワルソー条約を1953年に批准し、1955年ヘーグ議定書を1967年に批准しました。

これらの条約及び議定書は、時が経つにつれ、多くの国で旅客の死亡又は傷害についての賠償額が低すぎると見られるようになり、全面的な見直しが求められました。結果的に、1999年に至り、近年の損害賠償の実務に適合するモントリオール条約が制定されるにいたりました。

わが国は、2000年6月にモントリオール条約を批准しました。国際民間航空機関（ICAO）が同批准書を受理した日時は、2000年6月20日でした。モントリオール条約は、2003年9月5日に、アメリカ合衆国とカメルーンが30番目・31番目の批准書をICAOに寄託したことにより、批准国が30ヶ国を超えました。そこで、同条約は、2003年11月4日に発効することになりました。

今後の世界各国の批准状況は、アメリカ合衆国が批准したことにより、一層加速するものと思われます。2004年中に、100カ国を超える国が、同条約の批准国になるものと予想されます。

私は、1998年頃より、ICAOが作成した各種の条約案を検討し、その改良へ向けで“Reference Material on the Further Refined Text of the Montreal Convention”と題する条約文検討ペーパーを作成し、ICAO法務部へ送っておりました。結果的には若干の考慮がなされたようです。

2. 1999年モントリオール条約の基本的特徴と問題点

(1) 総説

1999年モントリオール条約は、ICAOにより確立された『条約の準備に関する手続き』から大きく逸脱して作成され、その内容が整理されず、用語も不統一です。

(2) 新条約の名称

新条約の名称は“Convention for the Unification for International Carriage by Air”です。一つの短い語句の中に、for という用語が二度出てくることは、妥当ではありません。二番目の for は、relating to が相当です。

(3) 前文

前文は、運送人を律する三つの基本的原則を掲げています。第一の原則は、「消費者の諸利益の保護」であり、第二の原則は、「原状回復の原則に基づく衡平な賠償」であり、第三の原則は、「諸利益の一つの衡平な均衡」です。

この三つの基本的原則の前文への挿入は、次のような、二元的な特徴を持っています。

第一に、この三つの基本的原則の前文への挿入により、新条約の性格が、これまでのワルソー・システムの単なる統合条約であるという性格を脱皮し、新原則に基づく一つの新しい独立の条約へと変化することに

なりました。第二に、上記の三原則の前文への明示的な挿入により、その性質が法(Rule of Law)としての性質を帯びることになりました。

第一の基本原則の「消費者の諸利益の保護(Protection of the interests of consumers)」は、三つの関連諸原則の中で最上位に位置する基本原則と解されます。これに反し、他の二つの基本原則は、消費者への完全賠償を可能な限り制約しようとする意図の下に挿入されたものと分析されます。

第二の基本原則である「現状回復の原則に基づく衡平な賠償(equitable compensation based on the principle of restitution)」は、二元的な意味において理論的な一貫性を欠く原則となっています。第一の疑問は、equitable という語句が compensation を形容する語句として使用できるかという疑問です。第二の疑問は、principle of restitution が契約を基礎とする私人間の責任に関する賠償原則として最適な用語なのかという疑問です。

本来的に equity という語句は、特殊正義論(the theory of particular justice) の場で使用される語句であると考えられます。わが国の用法に従えば、具体的妥当性を論ずる場で使用される語句です。この理論のもとで equitable という語句は、裁判手続き、仲裁手続き、当事者間の紛争解決手続きなどの特殊手続きに於ける形容詞として使用されるのが一般的です。

この見解を貫徹させると、第二の基本原則の前半は、equitable compensation を equitable procedure に置き換える方が理論的一貫性を保つことが出来ると思います。

第二の基本原則の後半は、賠償責任(compensatory principle)として principle of restitution を採用しております。この原則は、(公的)国際法において、principle of *restitutio in integrum* の現代語訳として使用されています。この原則は、国家責任を含む国際違法行為に対する国家の責任の履行原則の中核的な原則として採用されています。

しかしながら、私人間の契約を律し、その責任主体が私人である場合の多国間条約のようないわゆる私的国際法における私人の責任の履行原則は、第

一義的にそこでは賠償原則 (compensatory principle) として principle of compensation を採るのが妥当です。

英法系の諸国にあつては、運送契約のように当事者間に契約が存在する場合には、基本的に principle of compensation を以って、賠償原則 (compensatory principle) とするのが通常です。それらの諸国にあつては、principle of restitution と principle of compensation は、概念的に、同一のものではないと広く理解されています。そこでは、前者は、期待利益(expectation interest)を含まない概念であり、後者は、それを含む概念なのであります。

私的国際法に属する私人間の運送契約を律するモントリオール条約における国際運送人の責任の履行原則は、意図的に制約的な principle of restitution を採るべきではなく、それに代えて完全賠償を肯定する principle of compensation を採るのが相当と思われます。

以上の分析から、帰納的に得られる第二の基本原則は、equitable procedure based on the principle of compensation であるべきだと思われます。

ここでの equitable procedure の意味内容は、各事件が、第一義的に消費者の諸利益の保護を考慮した上で、訴訟当事者間の最も妥当な(most just)な結果をもたらすような方法において、判決が下されるべきである旨を定めた手続きであるといえます。

第三の基本原則の「諸利益の一つの衡平な均衡(an equitable balance of interests)」は、換言すれば、消費者の諸利益の保護を考慮して当事者間に最適な結果をもたらすことであり、一種の立法手続きの準則と分析されます。仮にこの原則が旅客責任に関する基本原則であるとするならば、この原則の意味内容は、第二の基本原則の意味内容にすでに包含されており、重複を避ける意味で、削除が相当と思われれます。

(4) 総則

適用範囲を定める第1条と第2条には、本質的に変更すべき個所は存在しません。詳細に検討すると問題になる個所がないわけではありません。私は、第2条の表題“Postal Items”を“Carriage of Postal Items”にすべきだと提言しましたが、幸いそれは受け入れられ変更されております。

(5) 運送証券

運送証券を律する第II章は、「Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo」という表題を有しています。

この表題は、第 II 章の内容を正確に表現していない悪文です。私は、「Documentation of Carriage」の採用を提言しましたが受け入れられませんでした。

新条約は、旅客と手荷物の証券要件に関して結合された 1 カ条で処理しています。旅客運送については、個人用又は団体用の運送証券の交付がなお要求されますが、最低の記載事項は、出発地及び到達地の表示とされております。もっとも出発地と到達地が単一の当事国の領域内にあるときは、他の国の領域内の約定寄航地の表示の記載が求められます。

新条約は、さらに、上記の旅客の運送証券の交付に代えて、「出発地、到達地又は約定寄航地に関する情報を保存するいずれかの他の手段」を使用できると定めています。これが意味するものは、電子発券制度です。新条約は、個別の手荷物切符の規定を置かず、運送人に個々の託送手荷物ごとに手荷物識別票を旅客に交付することを義務付けています。

私は、運送証券の案文について多くの修正案文を ICAO に提言いたしましたし

たが、3分の2は採用されませんでした。でも、まあ少しは、案文の改良に貢献出来たものと思っております。

(6) 運送人の責任

私は、第 III 章の表題の Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage を単純に Liability of the Carrier に変更するよう提言しましたが、受け

入れられませんでした。第17条の表題のDeath and Injury of Passengersは、Death or Injury of Passengersに変えられるべきであるという提案を行いました。が、受け入れられませんでした。

法律委員会(LC)の段階では、第17条第1項の「injury」について、「bodily or mental injury」という語句を認めることを全会一致で承認していました。けれどもSGMW(Special Group on the Modernization and Consolidation of the “Warsaw System”)は、「法律委員会(LC)の段階で全会一致をみた案文を除く、全会一致をみない案文のみを再検討するように」との限定された権限を付与されていました。けれども、SGMWは、その権限を越え、法律委員会(LC)が全会一致で承認した「bodily or mental injury」という語句に修正を加え、「bodily injury」と言う語句に書き直してしまいました。1999年の国際会議では、この語句は、修正されることなく、承認されてしまいました。

わが国では、この「bodily injury」と言う語句に「身体の傷害」と言う語句をあてています。フランスでは、この語句に「bodily or mental injury」に相当する「lésion corporelle」を当てています。

新条約は、旅客責任制度について二元的制度を採用しております(第21条)。

10万SDRsまでは絶対責任の原則を採り、その上限を超える第二段階では、無限かつ推定過失責任の原則を採用しています。

新条約は、貨物責任制度については、1975年モントリオール第四議定書に依拠し、絶対責任の原則を採用しています。責任限度額は、1キログラ

ム当たり17特別引出権(SDRs)としています(第22条の第3項)。

新条約は、運送人が当該の損害が損害賠償請求権者等の助成過失が証明されたとき、自己の責任の全部又は一部を免責される(第20条)としています。

通貨の換算を定める第23条は、ロンドンから東京の間にある韓国や日本を含む当事国に無理難題を強いています。韓国や日本の裁判所は、判決の日に、前日のSDRsの国内通貨換算価格を算定できますが、判決の日のSDRsの国内通貨換算価格を算定することは出来ません。

新条約は、責任限度額増額条項を定めています(第24条)。この責任限度額増額条項は、インフレーション率を唯一のファクターとして規定化されています。この考えは、私の言う「国の経済力が相対的に強い国は、インフレーション率とは無関係に特別引出権の国内通貨換算価格が上昇し、それゆえ責任限度額は減額する」と言う公理を無視しています。

わが国の1975年末の一特別引出権(SDRs)は357.23円でしたが、現在は名目価値で157円前後に上昇しています。1975年末の一特別引出権と現在の一特別引出権の国内換算額は、同額ではないのです。それをインフレーション率一元論では是正しようとする考え方は、学理的に無価値と考えられます。

新条約は、若干の特別保護条項を定めています。新条約は、ワルソー条約と同様、運送人の責任を免除し、低額の責任限度額を定めようとする契約条項を無効としています(第26条)。損害賠償訴訟では、懲罰的

損害賠償を求めることは出来ません（第29条）。旅客の死亡・傷害の場合に、仮渡金の支払を求めることが出来ます（第28条）。

新条約は、1929年ワルソー条約の第28条に掲げる四つの裁判管轄を認める（第33条第1項）とともに、アメリカ合衆国の主張を入れて、特に旅客の死亡・傷害の損害に関する訴えは、事故の発生時に旅客が自己の主たる且つ永久の居所を有していた当事国の領域の裁判所に提起することを条件付で認めています（第33条第1項）。

以上に加えて、新条約は、貨物に関する仲裁条項（第34条）、出訴期限条項（第35条）、相次運送条項（第36条）及び第三者に対する求償権条項（第36条）を定めています。

（7） 連絡運送、グアダハラ条約の挿入、雑則及び最終規定

第40条と第47条の agreement を contract に代えるべきであるとする私の提言は採用されています。

追加裁判管轄に関する第46条に掲げる before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business は before the court of domicile of actual carrier or its principal place of business に代えられるべきだとする私の提言は採用されませんでした。

新条約は、ヨーロッパ共同体に代表される地域経済統合機関の署名の為に開放する旨を定めています（第53条第2項）。この規定は、差別的な性格を有しています。

アメリカ合衆国や日本は、1票の投票権を持つにすぎませんが、この地域経済統合機関の加盟国は、1と加盟国数分の1票の投票権を有することになるからです。