

〔実務ノート〕

国際海上物品運送法とモントリオール条約

中 田 明

1. はじめに
2. 主要な論点
 - (1) 国際私法との関係
 - (2) 国際的統一性
 - (3) 責任原則
 - (4) Notice of Claim
 - (5) Limitation
 - (6) Time Bar
 - (7) B/L と AWB
 - (8) 不法行為責任との関係
 - (9) ヒマラヤ・クローズ
 - (10) 契約運送人と実行運送人
 - (11) Jurisdiction
3. おわりに

1. はじめに

- (1) Cargo Claim の実務において最も大切な法律は、国際海上物品運送法とモントリオール条約⁽¹⁾である。筆者は、平成 23 年 7 月 29 日に発行された忽那海事法研究会の「国際取引法および海商法の諸問題 II」という論文集に「国際海上物品運送法とモントリオール条約」と

いう論文を寄稿したことがあるが、最近になって、平成30年に運送法に関する商法改正が行われ、また、2020年（令和2年）11月30日に「注釈モンリオール条約⁽²⁾」が刊行された。そこで、これを機会に、上記論文に加筆・訂正を加えたものが本稿である。

- (2) 運送営業には、陸上運送、海上運送及び航空運送がある（商法569条）。商法2編8章は運送営業の通則法であり、3編3章に海上物品運送に関する特則がある。さらに、外航船⁽³⁾に関する特別法として国際海上物品運送法がある。航空運送のうち国際運送⁽⁴⁾についてはモンリオール条約が適用される。本稿では、国際海上物品運送法とモンリオール条約につき、重要な論点に関する相似点と相違点を比較してみることにしたい⁽⁵⁾⁽⁶⁾。

2. 主要な論点

(1) 国際私法との関係

統一法条約と国際私法との関係については、統一法条約の批准ないし国内的实施がなされている場合、①まず統一法の適用の有無を検討し、その条約の適用がない場合に初めて国際私法により準拠法を決定すべきであるのか、あるいは、②まず国際私法により準拠法を決定し、準拠法所属国が統一法条約の締約国である場合に初めて統一法はその国の法の一部として適用されることになるのかという問題がある。①の考えが一般的であり、モンリオール条約もこの範疇に入るが⁽⁷⁾、国際海上物品運送法は②の範疇に入ると解されており⁽⁸⁾、この解釈はHague Visby Rulesによる1992年（平成4年）改正でも維持されている⁽⁹⁾。したがって、外国の船会社のB/Lには外国法のGoverning Law Clauseがあることが多いので、外国の船会社に対して国際海上物品運送法が適用される場合は少ない⁽¹⁰⁾。

(2) 国際的統一性

海上運送についてはHague Rules、Hague Visby Rules、Hamburg Rulesが並存している。Hague Visby Rulesが主流ではあるが、国際的統一は限定的である⁽¹¹⁾。2008年に国際海上物品運送契約条約（ロツテムダム・ルール）が成立しているが、先行き不透明である。

これに対してワルソー条約はほとんどの国が採用し、国際的統一法の代

表的成功例であった⁽¹²⁾。モンテリオール条約もほとんどの国が採用している。

(3) 責任原則

国際海上物品運送法は 3 条 1 項で債務不履行責任を規定している。注意が尽くされたことの立証責任は運送人にある（同法 4 条 1 項）。3 条 2 項で航海上の過失及び船舶における火災に関する免責を規定し、4 条 1 項に立証責任転換の規定をおいている。3 条 1 項とは別に、5 条 1 項で堪船能力に関する義務を定めている。不堪船であったことの立証責任は荷主にあるが、不堪船であったことが証明できた場合には、注意を尽くしたことの立証責任は運送人にある（同条 2 項）。3 条 1 項とは別に定めているので、不堪船の場合には 3 条 2 項及び 4 条 2 項の適用はない。片面的強行規定であるが（11 条 1 項）、例外規定がある（11 条 3 項、12 条、13 条、14 条）。

モンテリオール条約は 18 条 1 項で貨物の損害に対する運送人の責任を定めている。免責事由は 18 条 2 項に限定されるので無過失責任であると言われているが、モンテリオール条約以前でも航空運送人の抗弁は Insufficient Packing（モンテリオール条約 18 条 2 項（a））の抗弁がほとんどであったので、実質的にはあまり変わらない。片面的強行規定である（25 条、26 条、47 条）。

(4) Notice of Claim

国際海上物品運送法 7 条 1 項では、（直ちに発見することができないものであるときは）受取の日から 3 日以内⁽¹³⁾（書面による発送主義）であるが、責任消滅規定ではなく推定規定にすぎない（同条 2 項）。

モンテリオール条約では、受取の日から 14 日以内（31 条 2 項）（書面による発送主義⁽¹⁴⁾。同条 3 項）で、責任消滅規定である（同条 4 項⁽¹⁵⁾）。日数については、52 条が適用される。したがって、民法 142 条の適用はないものと解される⁽¹⁶⁾。民法 140 条（初日不算入の原則）が適用されるかは、判然としない。

(5) Limitation

- ① 国際海上物品運送法 9 条では、Per Package or Unit につき SDR666.67 か、1 キログラム当たり SDR2 のいずれか多い金額であ

る⁽¹⁷⁾。

モンリオール条約では、貨物に対する責任限度額は SDR17/kg であったが、24 条のインフレーション条項により、2010 年 1 月 1 日から SDR19/kg に引き上げられ、2019 年 12 月 28 日から SDR22/kg に引き上げられている⁽¹⁸⁾。

- ② 国際海上物品運送法には責任制限が適用されない場合の規定があるが（同法 10 条）、モンリオール条約の責任制限は Unbreakable である⁽¹⁹⁾。
- ③ 国際海上物品運送法 9 条 3 項のコンテナ条項では船荷証券記載説を採用しているので、例えば 1 コンテナの中に 100 カートン積載されて各カートンの中に 10 個の小袋があり、10 カートンの中の 1 個の小袋ずつに Damage があった場合、B/L 上の記載が 1Container S.T.C. 100Cartons となっていれば SDR666.67 X 10 Cartons と Damage があった 10 個の小袋の重量 X SDR2 との高い方の金額になるが、モンリオール条約でも同様に AWB の記載を基準に考えるべきであると解される⁽²⁰⁾。

(6) Time Bar

国際海上物品法では引渡日から 1 年であるが、Time Extension が認められる（同法 15 条、商法 585 条 1 項及び 2 項）⁽²¹⁾。

モンリオール条約では 2 年であり（同条約 35 条 1 項）、Time Extension は認められないものと解される⁽²²⁾。

なお、期間計算については、国際海上物品運送法では民法の規定が適用される。したがって、民法 140 条の初日不算入の規定が適用されるし、同法 142 条の適用もある⁽²³⁾。モンリオール条約 35 条 2 項には法定地法に服する旨の明文規定があるので同様の結論となる⁽²⁴⁾。

(7) B/L と AWB

B/L は有価証券であり⁽²⁵⁾、債権的効力も認められる（国際海上物品運送法 15 条、商法 760 条）⁽²⁶⁾⁽²⁷⁾。

AWB は運送証券であり、法律上の推定力があるにすぎない（モンリオール条約 11 条 2 項）。

(8) 不法行為責任との関係

請求権競合論の問題につき、国際海上物品運送法 16 条 1 項は、請求権競合説を前提として不法行為責任についても同法を適用することとし、立法的に解決した。

モントリオール条約 29 条も同様な規定である。

(9) ヒマラヤ・クローズ

ヒマラヤ・クローズの問題につき、国際海上物品運送法 16 条 2 項は立法的解決をした。但し、Hague Visby Rules は独立の契約者 (Independent Contractor) を除いており、国際海上物品運送法についても同様に解されているので⁽²⁸⁾、独立の契約者についてはヒマラヤ・クローズの有効性の問題が残る⁽²⁹⁾。

モントリオール条約 30 条 1 項も同様の規定を置いている⁽³⁰⁾。同条は独立の契約者であるか否かを問わずすべての使用人又は代理人に適用されるものと解される。

(10) 契約運送人と実行運送人

国際海上物品運送法は運送契約の内容を定めた法律であるので、契約運送人に対して適用される⁽³¹⁾。したがって、荷主の実行運送人に対する請求は不法行為責任に基づく請求とならざるを得ないし、実行運送人も責任制限や法定免責条項を主張するためにはヒマラヤ・クローズに頼る他ないことになる。

この点、モントリオール条約第 5 章は立法的に解決している。契約運送人と実行運送人は全く同一の責任を負い⁽³²⁾、Notice of Claim もどちらか一方に出せば良い (同条約 42 条)。

(11) Jurisdiction

モントリオール条約には 33 条に規定があるが⁽³³⁾、国際海上物品運送法には規定がない⁽³⁴⁾⁽³⁵⁾。

3. おわりに

総じて言えば、Limitation が極端に低すぎることを除けばモントリオール条約の方がよく整理されているし、国際的統一も実現されている。海上

運送についても、各国がロッテムダム・ルールを採用し、統一されることが望ましい。

以上

注

- (1) 国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約。
- (2) 藤田勝利、落合誠一及び山下友信編による、わが国初の詳細な注釈書である。
- (3) 国際海上物品運送法1条。
- (4) モントリオール条約1条2項。
- (5) 但し、平成30年商法改正により、商法を適用することになった規定も多い(国際海上物品運送法15条)。また、モンリオール条約については、物品運送に関する部分のみを取り上げる。
- (6) なお、平成30年改正商法は、578条に複合運送人の責任に関する規定を新設した。本条ではネットワーク・システムを採用している。1980年国連国際複合運送条約はユニフォーム・システムを採用しているが、JIFFA標準B/L等現在使用されている約款にはネットワーク・システムを採用しているものが多い。ユニフォーム・システムのほうが良いと言われるが、Hague Visby Rules、モンリオール条約、CMR、CIM等の運送される場所により強制適用される法律がある以上、実際問題としてはネットワーク・システムにならざるを得ないのではないかと思われる。
- (7) ワルソー条約につき最判昭和51・3・19民集30巻2号128頁。
- (8) 恐らく、ワルソー条約やモンリオール条約は条約をそのまま国内法化したのが、Hague Rulesの場合は国際海上物品運送法という国内法を制定したためであろうと思われる。
- (9) 菊池洋一・改正国際海上物品運送法40頁。しかしながら、Hague Visby Rules Article 5と整合性がとれているか疑問である。
- (10) もっとも、主要海運国はHague Visby Rulesを基準とした法制をとっているもので、その限りにおいては準拠法によって結論が異なるということも少ない。また、後述のように、ほとんどのB/LにはExclusive Jurisdiction Clauseがあり、最高裁判所はこれを有効と解している(チサダネ号事件。最判昭和50・11・18判時799号75頁)、そもそも外国の船会社に対する訴訟そのものが少ない。
- (11) 特にアメリカがHague Visby Rulesに加盟していないことが問題である。US COSGAの改正案ができたこともあったが結局成立しなかった。もっとも、ロッテムダム・ルールに署名しているのが、大きく変化するかもしれない。
- (12) 但し、ヘーグ議定書との関係ではワルソー条約に留まる国とヘーグ議定書も採用する国とがあったが、物品運送に関する限り、それほど大きな差異をもたらすものではなかった。
- (13) 短すぎて、実務的にはほとんど守られていない。

- (14) 但し、実務では運送人が受領印を押印してそのコピーを返却しており、この受領印がないと発送したことを証明することは極めて困難であろうと思われる。また、滅失・紛失は除外される。
- (15) 物品運送の通則法である商法 584 条と同様な規定であるが、受取の際の留保に関しては商法が責任消滅規定であるのに対し、モンリオール条約は推定規定に留まっている (31 条 1 項)。また、商法 584 条 2 項のような例外規定はない。
- (16) 前掲注釈モンリオール条約 536 頁。なお、後述の出訴期間については 35 条 2 項に法廷地法に服する旨の明文規定がある。また、国際海上物品運送法・商法の日数計算については民法の規定が適用される。
- (17) ちなみに国際海上物品運送法 8 条も実質的な責任制限規定である。
- (18) Hague Visby Rules においては Package Limitation と Weight Limitation を並用して高い方の金額をとることになったので、海上運送の場合には Hague Rules の低すぎる Limitation の問題が多少緩和されたが (アメリカは Hague Visby Rules を採用していないので、この問題が残っている)、航空運送の Limitation は安すぎる。モンリオール条約の成立に際して大幅に引き上げられることを期待していたが、実現しなかった。もっとも、発展途上国はこの金額でも高すぎると主張したようである。
- (19) 22 条 5 項には 3 項が含まれない。しかしながら、故意の場合でも責任制限されるというのは問題である。同法 22 条 3 項但書の規定があること等を根拠に合理性が主張されるが、場合によっては公序良俗で無効とされる場合も考えられるであろうと思われる (ちなみに、同項但書の申告と Surcharge の支払がなされることはほとんどない)。なお、無過失責任主義をとったこととの関係で Unbreakable にしたとの説明がなされることもあるが、実際には無過失責任と言えるようなものではないことは前述の通りである。
- (20) 前掲注釈モンリオール条約 315 頁
- (21) 1992 年 (平成 4 年) 改正前は除斥期間であると解され Time Extension の有効性について争いがあったが (各国の裁判例もわかれていた。ちなみに中国法では今でも無効である)、同改正で出訴期間とし、かつ、Time Extension の有効性を明文をもって認めることにより立法的に解決した。
- (22) 但し、具体的事案においては合意で Time Extension した後の Time Bar の主張が権利濫用となることも考えられる。
- (23) 但し、Time Extension した期間の末日については適用がないものと解される。
- (24) 前掲注釈モンリオール条約 536 条には民法 140 条の初日不算入の原則に対する言及がないが、適用があるものと解される。但し、実務的には余裕をもって処理しておいた方が無難である。
- (25) したがって、船荷証券所持人以外の者に運送品を引き渡すことはできないので、保証渡しや仮渡しの問題が生じる。
- (26) ちなみに、1992 年 (平成 4 年) 改正までは一応の証拠 (Prima Facie Evi-

dence) にすぎず、債権的効力は認められなかった。

- (27) 有価証券ではない Way Bill が使われることもある。また、最近は、仮渡しの危険を避けるために Surrender B/L が使われることも多いが、Surrender B/L の場合には法的には B/L の発行があったとは解されないものと考えられる。電子 B/L も考案されたが、ほとんど使われていない。航空運送では、旅客運送に関しては最近ではほとんど E-Ticket になっているが、物品運送では相変わらず従来通りの AWB が使用されている。
- (28) 落合誠一・海法会誌復刊第 36 号 71 頁。なお、「独立の契約者を除く」という明文を置かなかつたのは、「運送人の使用する者」の概念がそれ自体として独立の契約者を排除しているからであると説明されているが（落合誠一・同書 71 頁）、この説明は同法第 3 条の文言と整合性がとれないのではないかと思われる（落合誠一・同書 72 頁）。
- (29) アメリカやイギリスでは有効であるとの判例が確立している。むしろ、その射程距離が問題となる。日本にはごく簡単にその有効性を認めた下級審段階の判例しかないが（東京地判平成 6・5・24 金融法務事情 1400 号 104 頁。控訴審は東京高裁平成 7・10・16 金融法務事情 1449 号 52 頁）、第三者のためにする契約という概念のある日本法の下においては、英米法よりも有効性が認められやすいのではないかと考えられる。
- (30) ちなみに、B/L 同様、AWB の約款にも通常ヒマラヤ・クローズの規定がある。
- (31) ワルソー条約につき東京地判平成 11・10・13 判時 1719 号 94 頁。
- (32) 航空会社からは、モンリオール条約の下においても航空会社（実行運送人。MAWB Carrier）の責任範囲は実際の航空運送中に限られるとの主張がなされることがあるが、それでは契約運送人と実行運送人が同一の責任を負うことにしたことの大半の意味が失われる。航空運送のどの段階で損害が生じたかを特定することは困難な場合が多いし、上屋は MAWB Carrier と HAWB Carrier のどちらの履行補助者と考えるべきか判然としないからである。
- (33) 1 項は従来のワルソー条約と同様の規定であり、2 項は、人身事故につき、いわゆる第 5 の裁判管轄を 3 項で相当の絞りをかけて妥協的に規定したものである。
- (34) Hamburg Rules とロッテムダム・ルールには規定がある。但し、ロッテルダム・ルールにおいても専属的合意管轄や仲裁合意が排除されるわけではない。
- (35) したがって、注 (10) 記載の最高裁判決により、外国の船会社には訴訟できないことが多い。ちなみに、ジャスミン号事件（最判平成 10・3・27 民集 52 卷 2 号 527 頁）により、定期傭船者である日本の船会社に訴訟できないことも多い。この 2 つの判例は、日本における海事訴訟事件を大幅に減少させる一因となっているものと考えられる。