

モントリオール第四議定書

松山 久秋

日本航空(株) 貨物カンパニー部長

1.はじめに

モントリオール第四議定書 (Montreal Protocol No.4, 以下MP4) は航空貨物の国際運送に関する条約である。航空会社は荷送人から運送を引受けた貨物を早く、安全かつ確実に運送しなければならない。そのために航空会社は日夜努力しているが、残念ながら、便が遅延したり、貨物を破損したり、紛失したりということが発生する。このような場合の航空会社の運送責任については運送約款に定めているが、そのベースになっているのはMP4のような条約である。航空便の利用者は、航空会社や利用区間によって基本的なルールが異なると、安心して旅行したり、航空貨物を送ったりすることが出来ない。この点で、基本的ルールが条約で統一されることは利用者にとって好ましいことである。

日本では、昨年5月にMP4が国会で承認された。その後の手続きを経て、MP4は昨年9月から日本と世界のMP4批准国¹⁾の間で適用されることとなった。従来の条約とMP4はどう違うのか、また、その背景等について見ていきたい。

2.MP4はこれまでの条約とどう違うか？

国際航空運送に関するワルソー条約、ヘーグ議定書等には、旅客チケットや航空運送状 (Air Waybill, 以下AWB) の記載事項、航空会社の運送責任に関するルール等が定められている。MP4はヘーグ議定書の貨物に関する部分をモダナイズする内容になっている。何をモダナイズしたかという点、次の2点である。1つは電子AWB (ペーパーレス化) を認めている点。もう1点は新しい賠償責任制度が導入された点。

第1点の電子AWB (ペーパーレス化) に関しては、ワルソー条約およびヘーグ議定書では想定していなかった。ワルソー条約は1929年に、ヘーグ議定書は1955年に成立した。当時は運送契約を結ぶに当たっては契約書を手交する以外は考えられなかったのだろう。MP4は1975年に採択されたが、将来的に紙以外の記録手段が利用されることを想定して、『運送についての記録を保存する他のいかなる手段も、荷送人の同意を得て航空運送状の交付に替えることができる』とした。『荷送人の同意を得て』となっているのは、荷送人によって

は電子化の対応が困難な場合があり得ることを考慮したものと思われる。

変更点のもう1点は、賠償責任の新ルールが導入されたこと。まず、賠償責任額の表示通貨が変更になった。ワルソー条約およびヘーグ議定書ではフランス金フラン表示であったが、MP4では最も価値が安定していると思われるSDR表示になった。具体的な金額としては、ワルソー条約とヘーグ議定書では航空会社の責任限度額は貨物1kgにつき250フランス金フランとされた。しかし、金フランは金本位制時代の通貨であって現存しない。よって、航空会社の運送約款の中では20米ドル/kgと規定されている。MP4では貨物1kgにつき17SDRを限度額として定めた。また、この額はアンブレイカブル（限度額を超えることは不可）であるとした。ワルソー条約とヘーグ議定書では、航空会社に故意・未必の故意がある場合は、荷主は規定の額を超えて賠償請求できることになっている。即ち、場合によってはブレイカブルである。MP4でアンブレイカブルになったことは、荷主にとって不利な形に変更されたように見える。しかし、実際にはそうではない。なぜならば、MP4では航空会社にとってより厳しい責任ルールが導入されたため。即ち、MP4では、航空会社は過失の有無にかかわらず、定められた4つの免責事項²²を除いては責任を取らなければならないことになった。例えば、ハイジャックや台風のような不可抗力による損害の発生であっても、航空会社は免責にならない。一方、この変更によって、争議の速やかな解決が図られるメリットがあるものと思われる。

3.ペーパーレス化

MP4発効に伴い、例えば日米間のようなMP4批准国間では、紙のAWBに代えて電子AWBを使うことが可能になった。しかし、日本が昨年9月にMP4に加盟してから1年が経つが、未だ荷主あるいはフォワーダーから紙のAWBを廃止したいとの要望はない。航空会社は10年以上前から、フォワーダーからAWBの電子データを受取っている。

ただし、正本はあくまで紙のAWBであって、AWBの電子データは参考の位置付けである。ペーパーレス化は、航空会社にとってだけでなく、荷主およびフォワーダーにとっても事務効率化のメリットが大きいはずである。電子化によって、紙のフォームを印刷し、保管し、配送し、といった物理的な取扱いが無くなる。フォワーダーにとっても、紙のハンドリングに伴う煩雑な業務が無くなる。物理的な取扱いの効率化のみならず、情報面でのメリットも大きい。情報の再入力が無くなるので、情報が正確で早くなる。

そのようなメリットが想定されるにもかかわらず、何故ペーパーレス化が促進されないのだろうか？最も大きな理由を1つだけ挙げると、AWBだけペーパーレスになっても余り意味が無いということだと思われる。輸出者が扱う貿易関係の書類は約30種類もあるそうである。その内の数枚がペーパーレスになったとしても、大きな効率化の効果は期待できないだろう。ましてや、宛先国によって、紙のAWBが必要な国と不要な国があるので、一律に無くすわけに行かない。航空会社にとっても、AWBがペーパーレスになっても、混載業者のハウスAWBや混載マニフェスト等が電子化されなければ、依然として紙のハンドリングが残ってしまう。また、ペーパーレス化には荷主の同意が必要となっているので、荷主によって違うことになる。従って、紙ありと紙無しの混在は避けられず、逆にコストアップになる可能性すらある。よって、現状ではペーパーレス化の促進は難しいのが実態である。

4.今後の展望

ワルソー条約の批准国は120カ国余り、ヘーグ議定書の批准国は110カ国余りである。これに比べて、MP4批准国は未だ50カ国程と少ない。MP4が適用されるのは、MP4批准国間の運送に限られる。例えば、成田空港からロンドンのヒースロー空港に貨物を輸送する場合、両国が批准国なのでMP4が適用される。しかし、フランクフルト空港宛の場合、ドイツはMP4を批准していないので適

用条約はヘーグ議定書である。ドイツ以外の主な未批准国を挙げると、中国、韓国、マレーシア、タイ、インドネシア、インド、フランス等がある。従って、ペーパーレス化の可否や、航空会社の責任に関するルールが運送区間によって異なる状況にある。出来るだけ多くの国が早期にMP4を批准することが望まれる。

次に、ペーパーレス化の取組みに関しては、航空会社はIATAでタスクフォースを組んで検討中である。4つの作業部会（オペレーション、収入管理、税関対応、データ）を設けて検討を行っており、来年6月頃に特定区間でパイロットテストを行う予定である。ペーパーレス化推進のためには貿易書類全体の電子化が望ましいが、当タスクフォースでは第1段階として、まずAWBのペーパーレス化を目指している。他方、情報インフラの整備もペーパーレス化の実現には欠かせないと思

われる。貿易金融の電子化に関して、ボレロ^{注3}、TEDI^{注4}等の提案が行われている。各社個別に相対で電子データ交換のルールを決めては、効率的な電子化の推進は期待できない。関係者が安心して使える情報基盤（プラットフォーム）が利用可能になれば、効率的な電子化が進めやすくなると考えられる。

航空会社の運送約款については、既に多くの航空会社がMP4の導入に対応して改定を行っている。しかし、現状では全面的にMP4ベースの運送約款にするわけには行かない。なぜなら、現在はワルソー条約やヘーグ議定書を適用する運送も相当あるため。従って、運送約款では、当該運送区間に有効な条約が適用されるといった言い方にならざるを得ない。いずれMP4の批准国が増えて、大半の輸送がMP4適用となれば、その時点で運送約款を再改定することも考えられる。 ■

注-1 MP4加盟国リスト（2000年7月ICAO資料より）

アルゼンチン、オーストラリア、アゼルバイジャン、バーレーン、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ブラジル、カナダ、コロンビア、クロアチア、キプロス、デンマーク、エクアドル、エジプト、エストニア、エチオピア、ユーゴスラビア、フィンランド、ガーナ、ギリシア、グアテマラ、ギニア、ホンジュラス、ハンガリー、アイルランド、イスラエル、イタリア、日本、ヨルダン、ケニア、クウェート、モーリシャス、ナウル、オランダ、ニュージーランド、ニジェール、ノルウェー、オマーン、ポルトガル、シンガポール、スロベニア、スペイン、スウェーデン、スイス、マケドニア、トーゴ、トルコ、イギリス、アメリカ合衆国、ウズベキスタン

注-2 4つの免責事項：

- 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も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

注-3 ボレロ

世界の銀行が参加する決済機関であるSWIFTと、世界の海運の保険組合であるTT Clubが母体となって設立された貿易金融EDIサービス会社。インターネットを利用して、船荷証券他の貿易書類を電子化すると共に、参加する銀行を通じて代金決済を行うための情報基盤（Core Messaging Platform）を運営している。日本の貿易企業（商社以外）としては、UCC上島珈琲、東洋エンジニアリング、日立製作所、新日鉄、日本たばこ産業等が参加している。

注-4 TEDI

Trade Electronic Data Interchange

経済産業省の支援により、民間企業が合同で開発中の貿易金融EDIシステム。インターネットを利用して貿易手続きを電子化するための、TEDI規約、技術仕様、標準化等に取組んでいる。船荷証券の権利移転、運送契約、保険契約等の電子的処理を目指している。NTTコミュニケーションズ、日立製作所、富士通、主要商社等が参加している。