

301 ワルソー ～ モントリオール 四条約対比 (貨物関係分)

古田伸一 2006.7.10

2009.7.8 加盟国追加修正

1929年ワルソー原条約 (日本について発効: 1953.8) 1955年ヘーグ改正条約 (同: 1967.11)

1975年モントリオール第四議定書改正条約 (同: 2000.9) 1999年モントリオール条約 (同: 2003.11)

A. 国際航空運送契約に関する上記のワルソー・システムの四条約は、それぞれ別個の条約であること

これらの四条約は、各別の条約であるから、発着空港所在の各国が、同一の条約加盟国である場合にのみその同一の条約が適用される。

例えば、日・米は四条約ともに加盟しているから、日・米空港間の発着の航空運送には「モントリオール条約」が適用される。

中国はヘーグ改正条約・モントリオール条約に加盟しており、アルゼンティンは原条約・ヘーグ改正条約・モントリオール第四議定書改正条約に加盟しているので、例えば、日・中空港間発着の航空運送契約には「モントリオール条約」が適用され、日・アルゼンティン空港間発着の航空運送契約には「モントリオール第四議定書改正条約」が適用される。

インドネシアは原条約のみの加盟国であるから、日・インドネシア空港間発着の航空運送には「原ワルソー条約」の適用となる。

B. 四条約の主な差異

1929年ワルソー原条約から1999年モントリオール条約に至る条約は、国際航空運送契約を規律するシステムであるが、貨物運送については1975年モントリオール第四議定書改正条約で下記のとおりそのシステムの現代化が図られている。そして、1999年モントリオール条約は主として旅客人身事故に関する運送人責任の現代化、即ち、運送人の責任限度額を撤廃して10万SDRまでは無過失責任とし(10条1項、20・21条)、その旅客の人身事故の損害については事故発生時の旅客の恒常的住所地での裁判を、一定の制約はあるものの認めて旅客の保護を図っている(33条)。同モントリオール条約は、貨物運送についてはモントリオール第四議定書の定めを基本的に承継し、その後四半世紀の経過による現代化に即した手直しを下記摘記のように加えている。

また、同モントリオール条約は、航空運送の契約運送人と実行運送人との関係及びこの条約が及ぶ関係を詳細に規定し(第5章)、損害賠償の訴は原告の選択により、契約運送人か実行運送人の受持区間については実行運送人いずれか一方又はその双方に提起できる旨を定めている(45条)。

[以下、四条約の主な差異を貨物運送に限って指摘する]

モントリオール第四議定書改正条約は「MP4改正条約」と略称する。

- (1) 航空運送人の法定免責事由として「**航空上の過失**」が**原条約では認められている**が(20条2項)、ヘーグ改正条約以降はこれを削除している。
- (2) 貨物の破壊・滅失・毀損・遅延による損害の航空運送人の責任は、原・ヘーグ改正両条約とも過失責任である(18・19・20条)。

他方MP4改正条約とモントリオール条約は、貨物の破壊・滅失・毀損の損害は無過失責任とし、一定の事由が証明された場合にのみ運送人免責を認める(18条2項)。しかしながら、MP4改正条約では、損害のその一定の原因と結果との間に100%の因果関係の存在を運送人が証明できない限り免責を認めない規定であるが、モントリオール条約では、その一定の損害の原因が結果に与えた寄与度を運送人が証明できれば、その割合に応じて免責を認める規定になっている。延着損害は両条約と従前の条約と同じく過失責任である(19・20条。モントリオール条約は19条)。

なお、被害者の相手方の過失・不当な作為・不作為が損害に寄与している範囲内では運送人は責任を免

れることができるのは、いずれの条約も同じである（原・ヘーグ改正条約は21条、MP4改正条約は21条2項、モントリオール条約は20条）。

- (3) 運送人の責任限度額規定：原条約とヘーグ改正条約では、航空運送状のない積込貨物や航空運送状に「条約運送の場合は運送人の責任を通常制限するワルソー条約の適用がある」旨の荷送人に対する注意書のない航空運送状を交付している場合は、航空運送人は責任限度額（22条2項）の適用を受けられない（9条）。

MP4改正条約とモントリオール条約ではその様な注意書は要求されておらず、航空運送状なしの場合でも、航空運送人は責任限度額規定の適用を受ける（9条）。

なお、航空運送状に代わる他の情報手段の使用は、MP4改正条約では荷送人の承諾を要したが（5条2項）、モントリオール条約では荷送人からの記録へのアクセスを可能とすることで、航空運送状に代わる他の情報手段の使用に荷送人の承諾は不要となった（4条2項）。

- (4) 運送人の責任限度額は、貨物の破壊・滅失・毀損による損害について、原・ヘーグ改正両条約とも航空運送状一件の貨物総重量1kgにつき250金フラン（純金14.7353g相当額）であるが（22条2項）、金の公定価格は最終的に1978年に米国がこれを廃止した時点以降は存在しなくなり、自由市場価格のみとなっている。

この廃止時の公定価格は250金フラン相当額はUS\$20.-であった。日・米の裁判所はUS\$20.-を用いている（1984年の米連邦最高裁判決、1999.10.13.東京地裁判決）。

MP4改正条約では1kgにつき17SDRと定められたが、IMF非加盟国には250金フランの基準でその通貨への換算は内国法令で措置できるようにした（22条）。モントリオール条約も同じ（22・23条）。

- (5) 四条約とも、貨物の毀損・延着の場合は、荷受人は、運送証券上に異議を留めた記載をするか、あるいは異議を留めた書面を所定の期間内に運送人に対して発送しなければ、運送人に対する訴は、運送人に詐欺があった場合のほか受理されない（26条。モントリオール条約は31条）。即ち、荷受人が異議の通知を怠ると、荷受人だけでなく荷送人も運送人を訴求できなくなる。この所定の期間は、貨物の毀損は受取の日から14日以内（原条約では7日以内）、延着の場合には毀損あるいは延着損害を含め貨物を処分することができた日から21日以内（原条約では14日以内）である。

なお、貨物が全く到達せずに不着の場合は、運送人が貨物の滅失を認める場合又は到達すべきであった日の後7日が経過しても到達しなかった場合は、荷受人は、運送人に対して運送契約から生ずる権利を行使できることになっており（四条約とも13条3項）、ことさら異議を留めなくとも訴権を失うことはない。

- (6) 訴の提起期間は、いずれの条約も2年の除斥期間である（モントリオール条約は35条、その他は29条）。

なお、モントリオール条約は、従前の各条約の貨物運送の仲裁規定（32条但書）を強化・拡充し（34条）、貨物責任紛争の仲裁に強行的な国際的枠組みを設定している。

C. これら条約の加盟国

1999年モントリオール条約 加盟国 平成20年6月11日外務省告示353号現在	
ア行	エストニア、アラブ首長国、アルバニア、オーストリア、エジプト、アイスランド、アイルランド、イタリア、オランダ、英国、欧州共同体、エンアドル、オーマン、エルサルバドル、
カ行	カメルーン、カナダ、コロンビア、キプロス、ギリシャ、ケニア、クエート、カーボヴェルデ、ガンビア、カタール、キューバ、韓国、
サ行	サウジアラビア、スロバキア、スロベニア、シリア、セントビンセント及びグレナディーン諸島、スペイン、スウェーデン、スイス、シンガポール、
タ行	チェコ、タンザニア、中国、デンマーク、ドイツ、トンガ、ドミニカ、
ナ行	日本、ナミビア、ニュージーランド、ナイジェリア、ノルウェー
ハ行	バーレン、バルバドス、ベリーズ、ボツワナ、ハシエミット、パナマ、パラグアイ、ペルー、ポルトガル、米国、ベルギー、ペナン、ブルガリア、フィンランド、フランス、ハンガリー、ブラジル、パキスタン、ポーランド、バヌアツ、ボスニア・ヘルツェゴビナ、

マ行	マケドニア旧ユーゴスラビア共和国、メキシコ、マルタ、モナコ、モンゴル、マダガスカル、南アフリカ、モルディブ、マレーシア、
ヤ行	ヨルダン、
ラ行	ルーマニア、ラトビア、レバノン、リトアニア、ルクセンブルク、

1975年MP4改正ワルソ一条約 加盟国 平成12.6.30外務省告示307号現在	
ア行	アルゼンティン、オーストラリア、アゼルバイジャン、エクアドル、エジプト、エストニア、エチオピア、アイルランド、イスラエル、イタリア、オランダ、オーマン、アラブ首長国、英国、ウズベキスタン、
カ行	カナダ、コロンビア、クロアチア、ガーナ、ギリシャ、グアテマラ、ギニア、ケニア、クウェイト、
サ行	サイプラス、シンガポール、スロヴェニア、スペイン、スウェーデン、スイス、
タ行	デンマーク、トーゴ、トルコ、
ナ行	ナウル、ニュー・ジーランド、ニジェール、ノールウェー、日本、
ハ行	バハレーン、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ、ブラジル、フィンランド、ホンデュラス、ハンガリー、ポルトガル、米国、
マ行	マケドニア旧ユーゴスラヴィア共和国、モーリシアス、
ヤ行	ヨルダン、ユーゴスラヴィア（現セルビア・モンテネグロ）、

1955年ヘーグ改正ワルソ一条約 加盟国 平成11.3.23外務省告示136号現在	
ア行	アルジェリア、オーストラリア、エル・サルバドル、アイスランド、アイルランド、イスラエル、イタリア、オランダ、ウクライナ、アラブ連合、英国、ウenezuela、アルゼンティン、エクアドル、アフガニスタン、イラク、インド、イラン、ヴァヌアツ、イエメン、ヴィエトナム、オーマン、アラブ首長国、
カ行	カメルーン、カナダ、コロンビア、コンゴ（ブラザヴィル）、キューバ、ギリシャ、韓国、ガボン、クウェイト、コスタ・リカ、カタール、グレナダ、ギニア、
サ行	象牙海岸、セネガル、スペイン、スウェーデン、スイス、シリア、シンガポール、サウディ・アラビア、ガボン、アフガニスタン、ザンビア、サイプラス、スワジランド、グアテマラ、スーダン、セイシェル、ジンバブエ、ソロモン諸島、赤道ギニア、スロヴェニア、
タ行	チェコスロヴァキア、ダホメ、デンマーク、ドイツ、テュニジア、ドミニカ、中国、トンガ、トルコ、チリ、トーゴ、トリニダード・トバゴ、
ナ行	日本、ネパール、ニュー・ジーランド、ニジェール、ノールウェー、ナイジェリア、サイプラス、ナイジェリア、ナウル、西サモア、
ハ行	ベルギー、ブラジル、米国、ブルガリア、ベラルーシ、フランス、ハンガリーパキスタン、フィリピン、ポーランド、ポルトガル、パラグアイ、フィジー、バハマ、パプア・ニューギニア、フィンランド、パングラデシュ、ペルー、
マ行	マダガスカル、マリ、メキシコ、南アフリカ、マウイ、マレーシア、モロッコ、モナコ、
ヤ行	ユーゴスラヴィア（現セルビア・モンテネグロ）、ヨルダン、
ラ行	ラオス、リヒテンシュタイン、ルクセンブルク、ルーマニア、ロシア、リビア、レソト、レバノン、ルワンダ、ラトヴィア、

1929年ワルソ一条約 加盟国 平成11.3.23外務省告示135号現在	
ア行	アルゼンチン、オーストラリア、エチオピア、アイスランド、インド、インドネシア、アイルランド、

	イスラエル、イタリア、オランダ、英国、ヴェトナム、ヴェネズエラ、ヴェトナム、ウクライナ、オーストリア、アフガニスタン、エクアドル、イラク、イラン、オマーン、ヴァヌアツ、イエメン、ヴィエトナム、アラブ首長国、アルメニア、
カ行	カナダ、カンボディア、ギリシャ、ギニア、カメルーン、コンゴ（ブラザヴィル）、コンゴ（レオポルドヴィル）、キューバ、ケニア、コロンビア、ガボン、クウェイト、コスタ・リカ、カタール、
サ行	セイロン、スペイン、スウェーデン、スイス、象牙海岸、サイプラス、シリア、セネガル、シウラ・レオーネ、サウディ・アラビア、ザンビア、シンガポール、スーダン、セイシェル、ジンバブエ、ソロモン諸島、スロヴェニア、
タ行	チェコスロバキア、ダンチッヒ、デンマーク、ドイツ、ダホメ、タンザニア、ドミニカ、トンガ、チリ、ウルグアイ、トーゴ、トリニダード・トバゴ、
ナ行	日本、ニュー・ジーランド、ノルウェー、ナイジェリア、西サモア、ネパール、ナウル、
ハ行	ベルギー、ブラジル、ブルガリア、ビルマ、フィンランド、フランス、ハンガリー、パキスタン、フィリピン、ポーランド、ポルトガル、米国、ベラルシー、ブルキナファソ、パラグアイ、バルバドス、フィジー、パナマ、パプア・ニューギニア、ボツワナ、パングラデシュ、ブルネイ・ダルサラーム、ペルー、
マ行	メキシコ、南アフリカ、モロッコ、マリ、モンゴル、モーリタニア、マダガスカル、マウイ、マルタ、
ヤ行	ヨルダン、ユーゴスラヴィア（現セルビア・モンテネグロ）、
ラ行	ラトヴィア、ラオス、リベリア、リヒテンシュタイン、ルクセンブルグ、ルーマニア、ロシア、レバノン、ルワンダ、リビア、レソト、

- 【参考文献】
- ① 原条約・ヘーグ改正条約については、古田伸一「運送法の実務」・交通日本社刊・200～258頁
 - ② 落合誠一「1999年国際航空運送に関するモントリオール条約の成立」ジュリストNo.1162・99～106頁
 - ③ 藤田勝利「1999年モントリオール条約について」空法42号・1～19頁
 - ④ 小林貴之「1999年モントリオール条約における貨物損害賠償責任」空法42号・43～64頁
 - ⑤ 原茂太一「1999年モントリオール条約における航空運送人の責任構成について」・八千代出版・藤田勝利・工藤聡一編「航空宇宙法の新展開」290～322頁

わが国空港に発着する国際航空運送の契約については、相手空港国により四条約のいずれかの適用となるが、六法全書には最新のモントリオール条約以外の掲載は見られないようであるから、以下三条約を貨物関係に限って条文を対比して載せた。

<p>[ワルソー条約] 「1929.10.12.ワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」 わが国について発効 1953.8.18</p>	<p>[ヘーグ改正ワルソー条約] 「1955年にヘーグで改正されたワルソー条約」 わが国について発効 1967.11.8</p>	<p>[MP4 改正ワルソー条約] 「1955年にヘーグで改正され及び1975年のモントリオール第四議定書により改正されたワルソー条約」 わが国について発効 2000.9.18</p>
<p>第一章 対象・定義 1条 (1) この条約は、航空機により有償で行う旅客、手荷物又は貨物のすべての国際運送に適用する。この条約は、また、航空運送企業が航空機により無償で行う運送にも適用する。 (2) この条約において「国際運送」とは、当事者間の約定によれば、運送の中断又は積替えがあるかどうかを問わず、出発地及び到達地が二の締約国の領域にある運送又は出発地及び到達地が一の締約国の領域にあり、且つ予定寄航地が他の国（この条約の締約国であるかどうかを問わない）の主権、宗主権、委任統治もしくは権力の下にある地域にある運送をいう。同一の締約国の主権、宗主権、委任統治又は権力の下にある地域間の運送で前記の予定寄航地がないものは、この条約においては国際運送とは認めない。 (3) 二以上の運送人が相次いで行う航空運送は、当事者が単一の取扱としたときは、単一の契約の形式によると一連の契約の形式によるとを問わず、この条約の適用上、不可分の運送を構成する者と看做す。その運送は、単一の契約又は一連の契約が同一の締約国の主権、宗主権、委任統治又は権力の下にある地域ですべて履行されるものであるという事実によっては、その国際的性質を失うものではない。</p>	<p>1条 (1) 同左 (2) この条約において「国際運送」とは、当事者間の約定によれば、運送の中断又は積替えがあるかどうかを問わず、出発地及び到達地が二の締約国の領域にある運送又は出発地及び到達地が単一の締約国の領域にあり、かつ、予定寄航地が他の国（この条約の締約国であるかどうかを問わない）の領域にある運送をいう。単一の締約国の領域の二地点間の運送で前記の予定寄航地がないものは、この条約においては国際運送とは認めない。 (3) 二以上の運送人が相次いで行う航空運送は、当事者が単一の取扱としたときは、単一の契約の形式によると一連の契約の形式によるとを問わず、この条約の適用上、不可分の運送を構成するものとみなす。その運送は、単一の契約または一連の契約が同一の国の領域ですべて履行されるものであるという事実によっては、その国際的性質を失うものではない。</p>	<p>1条 同左</p>

<p>2条</p> <p>(1) この条約は、第一条に定める条件に合致する限り、国その他の公法人が行う運送に適用する。</p> <p>(2) この条約は、郵便に関する国際条約に基づいて行う運送には適用しない。</p> <p>第二章 運送証券</p> <p>第一節 旅客切符</p> <p>3条 (省略)</p> <p>第二節 手荷物切符</p> <p>4条 (省略)</p> <p>第三節 航空運送状</p> <p>5条</p> <p>(1) すべての貨物の運送人は、荷送人に対し、「航空運送状」という証券を作成して交付することを請求する権利を有する。すべての荷送人は、運送人に対し、その証券を受取ることを請求する権利を有する。</p> <p>(2) 前記の証券の不存在、不備又は滅失は、運送契約の存在又は効力に影響を及ぼすものではなく、運送契約は、この場合にも、この条約の規定の適用を受けるものとする。但し、第9条の適用を妨げない。</p> <p>6条</p> <p>(1) 航空運送状は、荷送人が原本三通を作成して、貨物とともに交付しなければならない。</p> <p>(2) 第一の原本には、「運送人用」と記載して、荷送人が署名する。第二の原本には「荷受人用」と記載して、荷送人及び運送人が署名し、この原本は、貨物とともに送付する。第三の原本は、運送人が署名し、この原本は、運送人が貨物を引受けた後に荷送人に交付する。</p> <p>(3) 運送人の署名は、貨物を引受けた際に</p>	<p>2条</p> <p>(1) 同左</p> <p>(2) この条約は、郵便物及び小包郵便物の運送には適用しない。</p> <p>3条 (省略)</p> <p>4条 (省略)</p> <p>5条 同左</p> <p>6条</p> <p>(1) 同左</p> <p>(2) 同左</p> <p>(3) 運送人の署名は、貨物を航空機に積込</p>	<p>2条</p> <p>(1) 同左</p> <p>(2) 郵便物の運送については、運送人の責任は、運送人と郵政当局との関係について適用する規則に従って関係する郵政当局に対して負うものとする。</p> <p>(3) この条約は、(2)の規定を除く外、郵便物の運送については適用しない。</p> <p>3条 (省略)</p> <p>4条 (省略)</p> <p>5条</p> <p>(1) 貨物の運送については、航空運送状が交付されるものとする。</p> <p>(2) 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。当該手段を用いる場合において、荷送人が要求するときは、運送人は、送り荷の識別及び当該他の手段によって保存される記録に含まれる情報の入手を可能にする貨物受取証を荷送人に交付するものとする。</p> <p>(3) 運送人は、通過又は到達の地点において(2)に規定する運送についての記録を保存する他の手段を用いることができないことを理由として、運送のための貨物の引受を拒絶することはできない。</p> <p>6条</p> <p>(1) 航空運送状は、荷送人が原本三通を作成する。</p> <p>(2) 第一の原本には、「運送人用」と記載して荷送人が署名する。第二の原本には、「荷受人用」と記載して、荷送人及び運送人が署名する。第三の原本には運送人が署名し、当該第三の原本は、運送人が貨物を引受けた後に荷送人に手交する。</p> <p>(3) 運送人及び荷送人の署名は、印刷又はスタンプをもって代えることができる。</p>
--	--	--

<p>行うものとする。</p> <p>(4) 運送人の署名は、スタンプをもって替えることができる。</p> <p>(5) 運送人は、荷送人の請求により航空運送状を作成したときは、反証がない限り、荷送人に代わってさくせいしたものと認められる。</p> <p>7条 貨物の運送人は、二以上の荷があるときは、荷送人に対し、各別の航空運送状を作成することを請求する権利を有する。</p> <p>8条 航空運送状には、次の事項を記載しなければならない。</p> <p>(a) 作成の地及び日付</p> <p>(b) 出発地及び到達地</p> <p>(c) 予定寄航地。但し、やむを得ない場合に当該予定寄航地を変更することがあることを定める権利は、運送人のために留保されるものとし、その変更は、当該運送の国際的性格を失わせるものではない。</p> <p>(d) 荷送人の氏名及び宛名</p> <p>(e) 最初の運送人の氏名及び宛名</p> <p>(f) 必要があるときは、荷受人の氏名及び宛名</p> <p>(g) 貨物の種類</p> <p>(h) 荷の個数、荷造方法及び特別の記号又は番号</p> <p>(i) 貨物の重量、及び容積又は寸法</p> <p>(j) 貨物及び荷造の外見</p> <p>(k) 運送賃を特約したときはその運送賃、支払の期日及び地並びに支払人</p> <p>(l) 代金引換により発送する場合には、貨物の代金及び必要がある徒記は費用の額</p> <p>(m) 第22条(2)に従い申告された額</p> <p>(n) 航空運送状の通数</p> <p>(o) 航空運送状に添付するために運送人</p>	<p>む前に行うものとする。</p> <p>(4) 同左</p> <p>(5) 同左</p> <p>7条 同左</p> <p>8条 航空運送状には、次の事項を記載しなければならない。</p> <p>(a) 出発地及び到達地</p> <p>(b) 出発地及び到達地が同一の締約国の領域にあり、かつ、一又は二以上の予定寄航地が他の国の領域にあるときは、それらの予定寄航地の一</p> <p>(c) 運送が出国以外の国に最終到達地又は寄航地を有するときは、その運送は、貨物の滅失又は毀損の場合における運送人の責任を通常制限するワルソー条約の適用を受けることがある旨の荷送人に対する注意書</p>	<p>(4) 荷送人の要請により運送人が航空運送状を作成した場合には、反証がない限り、荷送人のためにさくせいしたものと認める。</p> <p>7条 二以上の荷がある場合において、</p> <p>(a) 貨物の運送人は、荷送人に対し個別の航空運送状を作成することを要求する権利を有する。</p> <p>(b) 第5条(2)に規定する他の手段を用いるときは、荷送人は、運送人に対し個別の貨物受取証を交付することを要求する権利を有する。</p> <p>8条 航空運送状又は貨物受取証には、次の事項の記載を含める。</p> <p>(a) 出発地及び到達地</p> <p>(b) 出発地及び到達地が一の締約国の領域内にあり、且つ、一又は二以上の予定寄航地が他の国の領域内にある場合には、当該予定寄航地のうち少なくとも一の予定寄航地</p> <p>(c) 送り荷の重量</p>
---	--	--

<p>に交付した書類</p> <p>(p) 特約があるときは、運送の期間及び経路の概要（経由地）</p> <p>(q) 運送がこの条約で定める責任に関する規定による旨の表示</p> <p>9 条 運送人が航空運送状なしで貨物を引受けたとき、又は航空運送状に第8条(a)から(i)まで及び(q)に掲げる事項の記載がないときは、運送人は、その責任を排除し、又は制限するこの条約の規定を援用する権利を有しない。</p> <p>10 条 (1) 荷送人は、貨物に関し航空運送状に記載する明細及び申告が性格であることにつき責任を負う。 (2) 荷送人は、前記の明細及び申告の不備、不正又は不完全により運送人その他の者が被るすべての損害につき責任を負う。</p> <p>11 条 (1) 運送状は、反証がない限り、貨物の受取及び運送の条件に関し証明力を有する。 (2) 貨物の重量、寸法及び荷造並びに荷の個数に関する航空運送状の記載は、反</p>	<p>9 条 運送人の同意の下に貨物が航空運送状なしで航空機に積み込まれたとき、又は航空運送状に第8条(c)に定める注意書の記載がないときは、運送人は、第22条(2)の規定を援用する権利を有しない。</p> <p>10 条 (1) 同左 (2) 荷送人は、前記の明細及び申告の不備、不正又は不完全に起因する運送人の損害又は運送人が責任を負う他の者の損害につき責任を負う。</p> <p>11 条 同左</p>	<p>9 条 第5条から前条までの規定が遵守されなかった場合においても、運送契約の存在又は効力に影響を及ぼすものではなく、当該運送契約は、責任の制限に関する規定を含むこの条約の適用を受ける。</p> <p>10 条 (1) 荷送人は、航空運送状に自らにより又は自らのために記載された貨物に関する明細及び申告が正確であること並びに貨物受取証又は第5条に規定する他の手段によって保存される記録への記載のため自らにより又は自らのために運送人に対して提示された貨物に関する明細及び申告が正確であることにつき、責任を負う。 (2) 荷送人は、自らにより又は自らのために提出された明細及び申告に不備があること又はこれらが不正確若しくは不完全であることによって生じた運送人の損害又は運送人が責任を負う他の者の損害につき、運送人に対して責任を負う。 (3) 運送人は、(1)及び(2)の規定に従うことを条件として、自らにより又は自らのために貨物受取証又は第5条の(2)に規定する他の手段によって保存される記録に記載された明細及び申告に不備があること又はこれらが不正確若しくは不完全であることによって生じた荷送人の損害又は荷送人が責任を負う他の者の損害につき、荷送人に対して責任を負う。</p> <p>11 条 (1) 航空運送状又は貨物受取証は、反証がない限り、これらに記載された契約の締結、貨物の引受及び運送の条件に関して証明力を有する。 (2) 貨物の重量、寸法及び荷造り並びに荷</p>
---	--	--

<p>証がない限り、証明力を有する。貨物の数量、容積及び状態に関する記載は、運送人が荷送人の立会の下に貨物を点検してその旨が航空運送状に記載された場合、又は貨物の外見に関する記載を除く外、運送人に対して不利益には証明力を有しない。</p> <p>12条</p> <p>(1) 荷送人は、運送から生ずるすべての債務を履行することを条件として、出発飛行場若しくは到着飛行場で貨物を取り戻し、運送の途中で着陸の際に貨物をとめ置き、航空運送状に記載した荷受人以外の者に対して到達地若しくは運送の途中で貨物を引渡させ、又は出発飛行場への貨物の返送を請求することにより貨物を処分する権利を有する。但し、その権利の行使によって運送人又は他の荷送人を害してはならず、またねその行使によって生じた費用を負担しなければならない。</p> <p>(2) 運送人は、荷送人の指図に従うことができないときは、直ちにその旨を荷送人に通知しなければならない。</p> <p>(3) 運送人は、荷送人に交付した運送状の呈示を求めないで貨物の処分に関する荷送人の指図に従ったときは、これにより当該航空運送状の正当な所持人に与えることがある損害につき責任を負う。但し、荷送人に対する運送人の求償を妨げない。</p> <p>(4) 荷送人の権利は、荷受人の権利が第13条により生ずるときに消滅する。但し、荷受人が航空運送状若しくは貨物の受領を拒んだとき、又は荷受人を知ることができなかったときは、荷送人は、処分の権利を回復するものとする。</p>	<p>12条 同左</p>	<p>の数に関する航空運送状又は貨物受取証に記載された申告は、反証のない限り、証明力を有する。貨物の数量、容積及び状態に関する申告は、運送人が荷送人の立会の下にその申告を点検し及びその旨が航空運送状に記載された場合又はその申告が貨物の外見上明らかな点に関するものである場合帆を除くほか、運送人に対する不利な証拠とはならない。</p> <p>12条</p> <p>(1) 荷送人は、運送契約に基づくすべての債務の履行につき責任を負うことを条件として、出発飛行場若しくは到達飛行場で貨物を回収し、運送の途中における着陸の際に貨物を留め置き、当初指定した荷受人以外の者に対する到達地若しくは運送の途中における貨物の引渡しを要求し又は出発飛行場へ貨物を返送させることにより、貨物を処分する権利を有する。当該荷送人は、運送人又は他の荷送人の権利を侵害するような方法でその権利を行使してはならず、また、当該権利の行使によつて生じた費用を償還しなければならない。</p> <p>(2) 運送人は、荷送人の求めに応ずることができない場合には、直ちにその旨を荷送人に通知しなければならない。</p> <p>(3) 運送人は、荷送人用の航空運送状又は荷送人に交付した貨物受取証の提示を要求することなく貨物の処分に関する荷送人の求めに応じた場合には、これにより当該航空運送状又は貨物受取証を合法的に所持する者に与えることがある損害について責任を負う。このことは、荷送人に対する運送人の求償を妨げるものではない。</p> <p>(4) この条に基づき荷送人が有する権利は、荷受人の権利が次条の規定に従って生ずる時に消滅する。但し、荷受人が貨物の受取を拒否する場合又は荷受人と連絡をとることができない場合には、荷送人は、その権利を回復する。</p>
--	---------------	---

<p>13条</p> <p>(1) 荷受人は、前条に掲げる場合を除く外、貨物が到達地に到達したときは、運送人に対し、債務の額を支払い、且つ、航空運送状に記載された運送の条件を満たした上、航空運送状の交付及び貨物の引渡しを請求する権利を有する。</p> <p>(2) 運送人は、反対の特約がある場合を除く外、貨物が到達したときは、その旨を荷受人に通知しなければならない。</p> <p>(3) 運送人が貨物の滅失を認めるとき、又は貨物が到達すべき日の後7日の期間が経過しても到達しなかったときは、荷受人は、運送人に対し、運送契約から生ずる権利を行使することができる。</p> <p>14条</p> <p>荷送人及び荷受人は、契約により負担する債務を履行することを条件として、自己のためにすると他人のためにするとを問わず、各自の名において、第12条及び第13条によりそれぞれ荷送人及び荷受人に与えられるすべての権利を行使することができる。</p> <p>15条</p> <p>(1) 第12条、第13条及び第14条は、荷送人と荷受人との間の関係又は荷送人若しくは荷受人から権利を取得した第三者相互間の関係に影響を及ぼすものではない。</p> <p>(2) 第12条、第13条及び第14条の規定に反する約款は、航空運送状に記載しなければならない。</p> <p>16条</p> <p>(1) 荷送人は、貨物が荷受人に引渡される前に税関、入市税関又は警察の手續を履行するために、必要とされる情報を提供し、及び必要とされる書類を航空運送状に添付しなければならない。荷送人は、運送人に対し、その情報及び書類の不存在、不足又は不備から生ずる損害につき責任を負う。但し、その損害が運送人又はその使用人の過失に</p>	<p>13条 同左</p> <p>14条 同左</p> <p>15条 同左</p> <p>(1) 同左</p> <p>(2) 同左</p> <p>(3) この条約のいかなる規定も、流通性のある航空運送状の作成を妨げるものではない。</p> <p>16条 同左</p>	<p>13条</p> <p>(1) 荷送人が前条に基づく権利を行使した場合を除くほか、荷受人は、貨物が到達地に到達したときは、運送人に対し、料金を精算し及び運送の条件に従うことを条件として、貨物の引渡しを要求する権利を有する。</p> <p>(2) 別段の合意がない限り、運送人は、貨物の到達を速やかに荷受人に通知する。</p> <p>(3) 運送人が貨物の滅失を認める場合又は貨物が到達すべきであった日の後7日が経過しても到達しなかった場合には、荷受人は、運送人に対し、運送契約から生ずる権利を行使することができる。</p> <p>14条</p> <p>荷送人及び荷受人は、運送契約により負うこととなる債務を履行することを条件として、自己の利益のためであるか自己以外の者の利益のためであるかを問わず、自己の名において、前二条の規定により荷送人及び荷受人に与えられるすべての権利をそれぞれ行使することができる。</p> <p>15条</p> <p>(1) 前三条の規定は、荷送人と荷受人との関係又は荷送人若しくは荷受人から権利を取得した第三者の相互の関係に影響を及ぼすものではない。</p> <p>(2) 航空運送状又は貨物受取証における明示の規定によってのみ、前三条の規定と異なる内容をさだめることができる。</p> <p>16条</p> <p>(1) 荷送人は、税関、入市税関又は警察がその手續き上、貨物の荷受人への引渡しに先立ち必要とする情報及び書類を提出しなければならない。荷送人は、運送人に対し、そのような情報若しくは書類がないこと若しくは不足していること又はこれらに不備があることによって生じた損害について責任を負う。但し、その損害が運送人又はその</p>
--	---	--

<p>よる場合は、この限りでない。</p> <p>(2) 運送人は、前記の情報及び書類が正確であるかどうか又は充分であるかどうかを検査することを要しない。</p> <p>第三章 運送人の責任</p> <p>17条 (旅客 省略)</p> <p>18条</p> <p>(1) 運送人は、託送手荷物又は貨物の破壊、滅失又は毀損の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものであるときは、責任を負う。</p> <p>(2) (1)において航空運送中とは、手荷物又は貨物が飛行場若しくは航空機上において、又は飛行場に着陸した場合には、場所のいかんを問わず運送人の管理下にある期間をいう。</p> <p>(3) 航空運送の期間には、飛行場外で行う陸上運送、海上運送又は河川運送の期間を含まない。但し、それらの運送が航空運送契約の履行にあたり積込、引渡または積替のために行われるときは、損害は、反証がない限り、すべての航空運送中における事故から生じたものと推定する。</p>	<p>17条 (旅客 省略)</p> <p>18条 同左</p>	<p>使用人若しくは代理人の過失による場合は、この限りでない。</p> <p>(2) 運送人は、(1)の情報又は書類が正確であるか又は充分であるかを調査する義務を負わない。</p> <p>17条 (旅客 省略)</p> <p>18条</p> <p>(1) 運送人は、託送手荷物の破壊、滅失又は毀損の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものである場合には、責任を負う。</p> <p>(2) 運送人は、貨物の破壊、滅失又は毀損の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空輸送中に生じたものであることのみを条件として、責任を負う。</p> <p>(3) 運送人は、貨物の破壊、滅失又は毀損が次の一又は二以上の原因からのみ生じたものであることを証明する場合には、責任を免れる。</p> <p>(a) 貨物の固有の欠陥又は性質</p> <p>(b) 運送人又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の欠陥</p> <p>(c) 戦争又は武力紛争</p> <p>(d) 貨物の輸入、輸出又は通過に関してとられた公的機関の措置</p> <p>(4) (1)から(3)までの規定の適用上、航空運送とは、手荷物又は貨物が飛行場内若しくは航空機上のいずれにあるかを問わず、又は飛行場外に着陸する場合には場所のいかんを問わず、運送人の管理下にある期間をいう。</p> <p>(5) 航空運送中とする期間には、飛行場外で行う陸上運送、海上運送又は河川運送の期間を含まない。但し、これらの運送が航空運送契約の履行にあたり積込み、引渡又は積替えのために行われる場合には、損害は、反証がない限り、航空運送中における事故から生じたものと推定する。</p>
--	----------------------------------	--

<p>19条 運送人は、旅客、手荷物又は貨物の航空運送における延着から生ずる損害につき責任を負う。</p> <p>20条 (1) 運送人は、運送人及びその使用人が損害を防止するために必要なすべての措置を執ったこと又はその措置を執ることができなかったことを証明したときは、責任を負わない。 (2) 貨物及び手荷物の運送においては、運送人は、損害が操縦、航空機の取扱又は航行に関する過失から生じたこと並びに運送人及びその使用人がその他のすべての点で損害を防止するため必要なすべての措置を執ったことを証明したときは、責任を負わない。</p> <p>21条 被害者の過失が原因となったこと又は原因の一つとなったことを運送人が証明したときは、裁判所は、自国の法律の規定に従い、運送人の責任を免除し、又は軽減することができる。</p> <p>22条 (1) (旅客 省略) (2) 託送手荷物及び貨物の運送においては、運送人の責任は、1キログラムについて250フランの額を限度とする。但し、荷送人が荷を運送人に交付する際に引渡時の価格を特に申告し、且つ必要とされる料金を支払った場合は、この限りでない。この場合には、運送人は、申告された価格が引渡しの時における荷送人にとっての実際の価値を</p>	<p>19条 同左</p> <p>20条 (1) 同左 (2) 削除</p> <p>21条 同左</p> <p>22条 (1) (旅客 省略) (2)(a) 左(2)に同じ (b) 託送手荷物若しくは貨物の一部又はそれらの内容となっている物品の滅失、毀損又は遅延の場合には、運送人の責任の限度を決定するにあたり、当該荷の総重量のみを考慮するものとする。もっとも、託送手荷物若しくは貨物の一部又はそれらの内容となっている物品の滅失、毀損又は延着が同一の手荷物切符又は</p>	<p>19条 同左</p> <p>20条 旅客及び手荷物についての損害並びに貨物の航空運送における延着から生じた損害については、運送人は、運送人並びにその使用人及び代理人が損害を防止するために必要なすべての措置をとったこと又はみのような措置をとることが不可能であったことを証明する場合には、責任を負わない。</p> <p>21条 (1) 旅客及び手荷物の運送については、損害を被った者の過失が損害を生じさせ又は損害に寄与したことを運送人が証明する場合には、裁判所は、その適用する法令に従い、運送人の責任の全部又は一部を免ずることができる。 (2) 貨物の運送については、損害の賠償請求者又は賠償の請求者の権利を生じさせた者の過失又は不当な作為若しくは不作為が損害を生じさせ又は損害に寄与したことを運送人が証明する場合には、運送人は、当該過失又は不当な作為若しくは不作為が損害を生じさせ又は損害に寄与した範囲内で、請求者に対する責任の全部又は一部を免れる。</p> <p>22条 (1) (旅客 省略) (2)(a) 託送手荷物の運送においては、運送人の責任は、1キログラムについて250フランの額を限度とする。但し、荷送人が荷を運送人に交付する際に引渡時の価格を特に申告し、且つ必要とされる料金を支払った場合は、この限りでない。この場合には、運送人は、申告された価格が引渡しの時における荷送人にとっての実際の価値をこえることを証明し</p>
--	--	--

<p>こえることを証明しない限り、申告された価格を限度とする額を支払わなければならない。</p>	<p>航空運送状に記載されている他の荷の価値を害するときは、責任の限度を決定するにあたり、それらの他の荷の総重量をも考慮するものとする。</p>	<p>ない限り、申告された価格を限度とする額を支払わなければならない。</p> <p>(b)貨物の運送については、運送人の責任は、重量一キログラム当たり17特別引出権の額を限度とする。但し、荷送人が荷を運送人に引渡すに当たって到達地における引渡時の価額として特別の価額を申告し、且つ、必要とされる追加の料金を支払った場合は、この限りでない。この場合には、申告された価額が到達地における引渡の時にける荷送人にとっての実際の価額を超えることを証明しない限り、申告された価額を限度とする額を支払う責任を負う。</p> <p>(c)託送手荷物若しくは貨物の一部又はそれらの内容となっている物品の滅失、毀損又は延着の場合には、運送人の責任の限度を決定するにあたり、当該荷の総重量のみを考慮するものとする。もっとも、託送手荷物若しくは貨物の一部又はそれらの内容となっている物品の滅失、毀損又は延着が同一の手荷物切符又は航空運送状に記載されている他の荷の価値を害するときは、責任の限度を決定するにあたり、それら他の荷の総重量をも考慮するものとする。</p>
<p>(3) (旅客 省略)</p> <p>(4) (1)、(2)及び(3)に掲げる額は、純千分の九百の金の65.5ミリグラムからなるフランス・フランによるものとする。その額は、各国の通貨の端数のない額に換算することができる。</p>	<p>(3) (旅客 省略)</p> <p>(4)この条に定める責任の限度は、裁判所が、その国の法律に従い、原告が支出した訴訟費用その他の経費の全部又は一部に相当する額をさらに裁定する権能を奪うものではない。この規定は、裁定された損害賠償の額（訴訟費用その他の経費を含まない）が、損害を生じさせた事故の日から6カ月の期間内に又は訴えの提起がそれより遅いときは訴えが提起される前に運送人が原告に対して書面により申し出た額を超えないときは、適用されない。</p> <p>(5)この条にフランで表示する額は、純千分の九百の金の65.5ミリグラムからなる通貨単位によるものとする。それらの額は、各国の通貨の端数のない額に換算することができる。金貨以外の各国の通貨へのそれらの額の換算は、訴訟の場合には、判決の</p>	<p>(3) (旅客 省略)</p> <p>(4) 同左</p> <p>(5) 同左</p> <p>(6)この条において特別引出権で表示する額は、国際通貨基金が定める特別引出権の額をいう。これらの額の各締約国の通貨への換算は、訴訟手続の場合には、判決の日における当該通貨の特別引出権に対する価値に従って行う。国際通貨基金の加盟国である締約国の通貨の特別引出権に対する価値は、同基金の操作及び取引のために同基金が適用する評価方法であって判決の日に有効であるものによって計算する。国際通貨基金の加盟国でない締約国の通貨の特別引出権に対する価値は、その締約国の定める方法によって計算する。もっとも、国際通貨基金の加盟国でなく、且つ、自国の法令上(2)(b)の規定をてきようする</p>

<p>23条 運送人の責任を免除し、又はこの条約で定める責任の限度よりも低い限度を定める約款は、無効とする。但し、契約は、このような約款の無効によって無効となるのみではなく、引き続きこの条約の適用をうけるものとする。</p> <p>24条 (1) 第18条及び第19条に定める場合には、責任に関する訴は、名義の如何を問わず、この条約で定める条件及び制限の下にのみ提起することができる。 (2) (旅客 省略)</p> <p>25条 (1) 運送人は、損害が運送人の故意により生じたとき、又は訴が係属する裁判所の属する国の法律によれば故意に相当すると認められる過失により生じたとき</p>	<p>日における当該通貨の金による価額に従って行うものとする。</p> <p>23条 (1) 同左 (2) (1)の規定は、運送される貨物の性質又は固有の欠陥から生じた滅失又は損害に関する約款には適用しない。</p> <p>24条 同左</p> <p>25条 第22条に定める責任の限度は、損害が、損害を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人又はその使用人の作為又は</p>	<p>ことのできない締約国は、この条約の批准若しくは加入の時に又はその後いつでも、自国の領域内の訴訟手続においては運送人の責任の限度を重量一キログラム当たり250貨幣単位の額とすることを宣言することができる。この貨幣単位とは、純分千分の九百の金の65.5ミリグラムをいう。これらの額は、関係する各締約国の通貨に概数により換算することができる。これらの額の締約国の通貨への換算は、当該国の法令により行う。</p> <p>23条 同左 24条 (1) 旅客及び手荷物の運送については、損害賠償についての訴えは、その訴えの事由いかんを問わず、この条約に定める条件及び責任の限度に従うことによるのみ、且つ、訴えを提起する権利を有する者がいずれであるか及びこれらの者それぞれがいかなる権利を有するかという問題に影響を及ぼすことなく、提起することができる。 (2) 貨物の運送については、損害賠償についての訴えは、その訴えがこの条約に基づくものであるか、また、契約、不法行為その他の事由を理由とするものであるかを問わず、この条約に定める条件及び責任の限度に従うことによるのみ、且つ、訴えを提起する権利を有する者がいずれであるか及びこれらの者それぞれがいかなる権利を有するかという問題に影響を及ぼすことなく、提起することができる。このような責任の限度は、責任の上限であり、損害賠償の責任を生じさせた事情のいかんを問わず、これを超えることはできない。</p> <p>25条 旅客及び手荷物の運送については、第22に規定する責任の限度は、運送人又はその使用人若しくは代理人が損害をもたらす意図をもって又は無謀にかつ損害が生ずるおそれ</p>
---	---	---

<p>きは、運送人の責任を排除し、又は制限するこの条約の規定を援用する権利を有しない。</p> <p>(2) 運送人は、また、その使用人がその職務を行うにあたり(1)と同様の条件で損害を生じさせたときも、前記の権利を有しない。</p> <p>26条</p> <p>(1) 荷受人が異議を述べないで手荷物又は貨物を受取ったときは、手荷物又は貨物は、反証がない限り、良好な状態で、且つ、運送証券に従って引渡されたものと推定する。</p> <p>(2) 毀損があった場合には、荷受人は、毀損の発見の後直ちに、おそくとも、手荷物についてはその受取の日から3日以内に、貨物についてはその受取の日から7日以内に、運送人に対し異議を述べなければならない。延着の場合には、異議は、荷受人が手荷物又は貨物を処分することができた日から14日以内に述べなければならない。</p> <p>(3) すべての異議は、運送証券に留保を記入することにより、又はその異議につき定められた期間内に別個の書面を發</p>	<p>不法行為から生じたことが証明されたときは、適用されない。もっとも、使用人の作為又は不作為の場合には、さらに、その者が自己の職務を遂行中であつたことが証明されなければならない。</p> <p>25条のA</p> <p>(1) この条約に定める損害につき運送人の使用人に対して訴えが提起された場合においてその使用人が自己の職務を遂行中であつたことを証明したときは、その使用人は第22条の規定により当該運送人が援用することができる責任の限度を援用することができる。</p> <p>(2) 前記の場合において運送人及びその使用人から受けることができる賠償の総額は、前記の責任の限度を超えてはならない。</p> <p>(3) (1)及び(2)の規定は、損害が、損害を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行つた使用人の作為又は不作為から生じたことが証明されたときは、適用されない。</p> <p>26条</p> <p>(1) 同左</p> <p>(2) 毀損があつた場合には、荷受人は、毀損の発見の後直ちに、おそくとも、手荷物についてはその受取の日から7日以内に、貨物についてはその受取の日から14日以内に、運送人に対し異議を述べなければならない。延着の場合には、異議は、荷受人が手荷物又は貨物を処分することができた日から21日以内に述べなければならない。</p> <p>(3) 同左</p>	<p>があることを知りながら行つた行為(不作為を含む)により損害が生じたことが証明される場合には、適用しない。但し、当該使用人又は代理人の行為(不作為を含む)の場合には、当該使用人又は代理人がそれぞれの職務を遂行中であつたことも証明されなければならない。</p> <p>25条のA</p> <p>(1) 同左</p> <p>(2) 同左</p> <p>(3) 旅客及び手荷物の運送については、(1)及び(2)の規定は、損害をもたらす意図をもって又は無謀にかつ損害が生ずるおそれがあることを知りながら行つた使用人又は代理人の行為(不作為を含む)により損害が生じたことが証明される場合には、適用しない。</p> <p>26条 同左</p>
---	--	---

<p>送することにより述べなければならない。</p> <p>(4) 所定の期間内に異議を述べなかったときは、運送人に対する訴は、運送人に詐欺があった場合の外、受理されない。</p> <p>27条 責任に関する訴は、債務者が死亡した場合には、この条約で定める制限内で、債務者の承継人に対し提起することができる。</p> <p>28条 (1) 責任に関する訴は、原告の選択により、いずれかの締約国の領域において、運送人の住所地、運送人の主たる営業所の所在地若しくは運送人が契約を締結した営業所の所在地の裁判所又は到達地の裁判所のいずれかに提起しなければならない。</p> <p>(2) 訴訟手続は、訴が係属する裁判所が属する国の法律による。</p> <p>29条 (1) 責任に関する訴は、到達地への到達の日、航空機が到達すべきであった日又は運送の中止のあった日から起算して2年の期間内に提起しなければならない。その期間の経過後は、提起することができない。</p> <p>(2) 前記の期間の計算方法は、訴が係属する裁判所が属する国の法律により定める。</p> <p>30条 (1) 二以上の運送人が相次いで行う運送で第1条(3)に定義するもの場合には、旅客、手荷物又は貨物を引受ける各運送人は、この条約の規定の適用を受けるものとし、また、その運送人の管理下に行われる部分の運送に運送契約が関連する限度において、運送契約の当事者の一人とみなされる。</p> <p>(2) (旅客 省略)</p> <p>(3) 手荷物又は貨物については、荷送人は最初の運送人に対し、引渡を受ける権利を有する荷受人は最後の運送人に対し、請求することができる。当該荷送人及び荷受人は、また、破壊、滅失、</p>	<p>(4) 同左</p> <p>27条 同左</p> <p>28条 同左</p> <p>29条 同左</p> <p>30条 同左</p>	<p>27条 同左</p> <p>28条 同左</p> <p>29条 同左</p> <p>30条 同左</p> <p>30条のA この条約のいかなる規定も、この条約に従い</p>
--	---	---

<p>毀損又は延着を生じた運送を行った運送人に対し請求することができる。これらの運送人は、当該荷送人及び荷受人に対し連帯して責任を負う。</p> <p>第四章 連絡運送に関する規定</p> <p>31条</p> <p>(1) 一部が航空により行われ、且つ、一部がその他の運送手段により行われる連絡運送の場合には、この条約の規定は、航空運送に対してのみ適用する。但し、その航空運送が第1条の条件に合致するものである場合に限る。</p> <p>(2) この条約の規定は、連絡運送の場合に、当事者が航空運送証券中に他の運送手段に関する証券を記載することを妨げるものではない。但し、航空運送については、この条約の規定を遵守しなければならない。</p> <p>第五章 総則及び最終規定</p> <p>32条</p> <p>運送契約の約款及び損害の発生前の特約は、当事者がその約款又は特約で適用すべき法律を決定し、又は裁判管轄に関する規則を変更することによってこの条約の規定に違反するときは、無効とする。但し、貨物運送においては、仲裁約款は、仲裁が第28条(1)に定める裁判所の管轄区域で行われるものであるときは、この条約の制限内で許容される。</p> <p>33条</p> <p>この条約の規定は、運送人が運送契約の締結を拒み、又はこの条約に抵触しない約款を定めることを妨げるものではない。</p> <p>34条</p> <p>この条約は、航空企業が定期航空路線の開設のため初めに試験として行う国際航空運送及び航空事業の通常の業務の範囲外において例外的な事情の下で行われる運送には適用しない。</p>	<p>31条 同左</p> <p>32条 同左</p> <p>33条 同左</p> <p>34条</p> <p>第3条から第9条までの運送証券に関する規定は、航空事業の通常の業務の範囲外において例外的な事情の下で行われる運送には適用しない。</p>	<p>損害について責任を負う者が他の者に対して求償の権利を有するか有しないかについて影響を及ぼすものではない。</p> <p>31条 同左</p> <p>32条 同左</p> <p>33条</p> <p>第5条(3)に定める場合を除くほか、この条約のいかなる規定も、運送人が運送契約の締結を拒否し又はこの条約に抵触しない規則を定めることを妨げるものではない。</p> <p>34条</p> <p>運送に関する書類についての第3条から第8条までの規定は、運送人としての通常の業務の範囲外において異常な状況の下で行われる運送については、適用しない。</p>
---	--	--

<p>35条 この条約による日数は、取引日によらず、暦日による。</p> <p>36条 この条約は、フランス語により本書1通を作成し、ポーランド外務省の記録に寄託する。その認証謄本は、ポーランド政府が各締約国の政府に送付するものとする。</p> <p>37～41条 (条約手続関係 省略)</p>	<p>35条 同左</p> <p>36条 同左</p> <p>議定書第18条：この議定書により改正された条約は、条約第1条に定める国際運送に適用する。但し、出発地及び到達地が、この議定書の二の当事国の領域にあるか、又はこの議定書の単一の当事国の領域にあり且つ予定寄航地が他の国の領域にあることを条件とする。</p> <p>議定書第19条：条約及びこの議定書は、この議定書当事国において、単一の文書と看做して解するものとし、「1955年にヘーグで改正されたワルソー条約」と称するものとする。</p>	<p>35条 同左</p> <p>36条 同左</p> <p>議定書第14条：1955年にヘーグで改正され及びこの議定書により改正されたワルソー条約は、同条約第1条により定める国際運送について適用する。但し、同条約第1条に規定する出発地及び到達地が、この議定書の二の締約国の領域内にあること又はこの議定書の一の締約国の領域内にあり、且つ予定寄航地が他の国の領域内にあることを条件とする。</p> <p>議定書第15条：この議定書の締約国間においては、1955年にヘーグで改正されたワルソー条約及びこの議定書は、単一の文書とみなして解釈し、「1955年にヘーグで改正され及び1975年のモントリオール第四議定書により改正されたワルソー条約」と称するものとする。</p>
--	--	---