慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	民・商法改正と航空運送人の責任
Sub Title	Montreal convention 1999 and the new Japanese transportation and civil law
Author	菅原, 貴与志(Sugawara, Takayoshi)
Publisher	慶應義塾大学大学院法務研究科
Publication year	2018
Jtitle	慶應法学 (Keio law journal). No.41 (2018. 11) ,p.147- 167
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AA1203413X-20181130-0147

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

民・商法改正と航空運送人の責任

菅　原　貴与志

第 1　はじめに
第 2　時効・除斥期間
第 3　その余の改正項目
第 4　むすびにかえて

第 1　はじめに

平成 30（2018）年 5 月 18 日、商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律（平成 30 年法律第 29 号）が、参院本会議で全会一致により可決、成立した（同年 5 月 25 日公布）。わが国の商法のうち、運送・海商関係は、明治 32（1899）年制定以来、実質的な改正がなかったため、時代遅れな部分が多々あり、また、国内航空運送に関する規定も存在していなかった。そこで、社会経済情勢の変化にかんがみ、航空運送および複合運送に関する規定を新設するなど、現代の運送実務に即した見直しを図ったものである。改正商法は、各種運送に関する総則的規律を設けた上で、現行法では規定を欠いている国内航空運送を明文化し（新商法 569 条 4 号）、陸上・海上・航空を組み合わせた複合運送にも、この総則規定を適用することとした[1)]。

また、平成 29（2017）年 5 月 26 日には、民法の一部を改正する法律（平成 29 年法律第 44 号）が成立し（同年 6 月 2 日公布）、同 32（2020）年 4 月 1 日から

1）改正商法の概要については、菅原貴与志「運送法制の変更点と企業実務への影響」Business Law Journal 10 巻 9 号 42 頁以下（2017）。

施行される。本改正は、債権関係の規定を中心に見直しを図るとともに、消滅時効・除斥期間等に関する抜本的な改正も行われた（新民法 724 条等）。

他方、1999 年「国際運送についてのある規則の統一に関する条約」（いわゆるモントリオール条約。以下、「条約」または「MC」という。）では、独自の運送人の責任の消滅に関する規律を設けるなど（MC31 条・35 条）、航空運送人の責任を統一的に規律している。今般の国内法の改正は、これまでの条約の解釈に関する判例・学説の議論の前提を変更することとなろう。

そこで、本稿では、今般の民・商法改正が航空運送実務に与える影響について、時効・除斥期間の論点を中心に検討したい。

第 2　時効・除斥期間

1　航空運送の規律と実務

国際航空運送は条約によって規律される。他方、国内航空運送には、従前、私法規制が存在しなかったため、専ら運送人の約款に基づいて対処されてきたのが現状である[2)]。以下では、国際貨物運送、国際旅客運送、国内運送に分けて、時効・除斥期間に関する条約や運送約款の規律とその実務について概観する。

(1) 国際貨物運送

国際貨物運送においては、条約上、貨物の一部滅失または毀損について、その受取りの日から 14 日以内に書面による苦情の申立てをしないとき、運送人の責任が消滅すると定めている（MC 31 条 2 項 3 項 4 項）。この苦情の申立期間が比較的短期に設定されているのは、原因調査の早期開始や時間経過による状況変化の防止という目的によるものであり[3)]、その法的性質は除斥期間と解すべきである[4)]。

2）菅原貴与志「国内航空運送法制化に際しての諸論点」慶應法学 30 号 73 頁（2014）。

こうした書面による苦情の申立て（Notice of Claim）は、損害の詳細が未確定の間に損害賠償請求権を留保する（reserve the right of file a final claim）ものと考えられている[5)]。この点、実務では、到達地における貨物の引渡し時に外装・外観の破損状況について、荷受人・運送人の双方で確認し、書面にその旨が記録される。また、外装に異常がなく、開梱後に内容品に破損が生じている場合でも（いわゆる“Concealed Damage”）、その多くは、引渡しの翌日ないし翌々日には苦情の申立てがなされており、速やかな請求処理の商習慣が確立しているといえよう。要するに、損傷等があった場合には、荷受人が到着後速やかに通知する取扱いが定着しており、現行の 14 日は、請求に十分な期間であると評価できる。

したがって、実務においては、条約が規定する期間内に貨物の毀損等に関する苦情の申立てがなされ（MC31 条）、これにより損害賠償請求権が留保され、その後に運送人が損害の詳細調査を実施し、当該調査結果に基づいて具体的な損害賠償に関する交渉が開始される、というのが通例である。

ところで、条約では、貨物・旅客ともに出訴期間を 2 年としており（MC 35 条 1 項）、実務上、合意による延長を認めていない[6)]。この期間の計算方法については、訴えが係属する裁判所の属する国の法律により定められる（MC35 条 2 項）。当該期間の法的性質には議論があるが、これを除斥期間とするのが多数説である[7) 8)]。

そこで、前記損害賠償に関する交渉が成立しない場合には、出訴期間の 2 年

3）菅原・前掲注 2）83 頁。この点、小町谷繰三『空中運送法論〔再版〕』206 頁（有斐閣、1954）は、モントリオール条約の前身である 1929 年ワルソー条約 26 条に関し、「運送人は多数の手荷物又は物品を、短時間内に引渡すことを要するから、証拠の保全が頗る困難である点に鑑み、運送人を長く不安定の状態に置くことを救わんとするものである。」とされる。

4）小町谷・前掲注 3）203 頁。

5）苦情の申立てに際して、荷受人から運送人に発せられる書面（“NOTICE OF CLAIM”。請求権留保通知書）には、“We hereby declare that we reserve the right to file a final claim with you for this damage when the details and amount are ascertained.”などと明記される。

6）菅原・前掲注 2）84 頁。

を迎える直前期に荷主側が（多くは保険金を支払った損害保険会社が代位して）運送人を被告として提訴することとなる（MC35 条 2 項）。

現実には、出訴期間の経過が問題となる事例はきわめて少ない。なぜならば、保険会社を代理する弁護士の多くが、運送法の実務経験が豊富で、出訴期間に関する条約上の制限も熟知しているからである。

(2) 国際旅客運送

旅客運送において、貨物のような苦情の申立ての制度はないが、2 年の出訴期間の規律が定められている点は、貨物運送と同じである（MC 35 条 1 項）。

ただし、旅客運送では、旅客本人または代理人弁護士に運送法の理解が進んでいない場合もあるため、条約所定の出訴期間を経過して訴訟提起される事例も少なからず見受けられる。このような訴訟においては、原告側が、出訴期間の法的性質は消滅時効であり、期間の中断（更新）・停止（完成猶予）も認められる旨を主張する場合が多い（後記 3 (2) 参照）。

(3) 国内運送

国内航空貨物運送については、約款上、①一部滅失または毀損の場合は、貨物受取りの日から 7 日、②延着の場合は、貨物到着の日から 7 日、③不着の場合は、その事実を知ることができるはずであった日から 14 日以内に、損害賠償請求をしなければならないと定めるのが一般的である [9]。そして、苦情の申

7）小町谷・前掲注 3）199 頁、江頭憲治郎『商取引法〔第 7 版〕』330・357 頁（弘文堂、2013）、E. Giemulla, R. Schmid, W. Müller-Rostin, D. Dettling-Ott and R. Margo (2009): *Montreal Convention, Article 35 MC*, Suppl. 3, 9-13.。これに対し、消滅時効説を唱えるものとして、坂本昭雄＝三好晉『新国際航空法』236 頁（有信堂高文社、1999）、藤田勝利「航空運送人の責任」藤田編『新航空法講義』183 頁（信山社出版、2007）。

8）条約 35 条 1 項の法的性質に関し、これを除斥期間と判示した近時の判例として、東京高判平成 22 年 5 月 19 日保険毎日新聞平成 26 年 3 月 28 日号 6 頁（平成 21 年（ネ）第 4901 号）がある。同判決は、最高裁が、平成 22 年 10 月 14 日、民訴法 318 条 1 項により、上告棄却・上告不受理を決定し、確定している。

立てが前記約款に規定する 7 日ないし 14 日の期間内に励行されている点は、国際貨物の場合と同様である。

また、国内航空貨物運送では、改正前商法の規定が適用されず（通説）[10]、貨物の滅失等に関する 1 年の消滅時効の適用もない（旧商法 589 条・566 条）。他法令や約款にも、出訴期間を制限する除斥期間または消滅時効の定めはない。しかし、実務では、約款所定の責任限度額が低廉であることなども相俟って[11]、現実に訴訟となる事例はきわめて稀である。

他方、国内航空旅客運送に商法が適用されると解したとしても[12]、旅客の死傷の責任に関する出訴期間には特段の規定がない。また、国内運送約款にも出訴期間を制限する旨の定めはないため、一般法の規律によることとなる。すなわち、債務不履行を理由とする場合には、5 年の時効（旧商法 502 条 4 号・522 条）、不法行為ならば、3 年の時効または 20 年の除斥期間である（旧民法 724 条）。ただし、国内運送においても、出訴期間が問題となった事例は少ない。

2　改正商法と実務対応

(1) 苦情の申立て

改正前の商法では、運送品の損傷・一部滅失に関する運送人の責任は、荷受人が異議をとどめないで運送品を受け取ったとき（かつ、運送賃等の費用を支払ったとき）に消滅するが、荷受人が引渡日から 2 週間以内に運送人にその損傷等を通知したときは消滅しない（旧商法 588 条）。この通知は、いわば損害賠

9）たとえば、全日本空輸株式会社国内貨物運送約款（以下、「国内貨物約款」という。）45 条。

10）田中誠二『コンメンタール 商行為法』373 頁（勁草書房、1973）も、旧商法第 3（商行為）編第 8 章「運送営業」の規定が適用されるのは陸上運送に限るとする。

11）約款上、価額申告がない貨物の損害について、1 口（この場合の「1 口」とは 1 航空運送状あたりと同義）3 万円という低額な責任限度額が定める例が多い（国内貨物約款 43 条 2 項）。かかるコストとの見合いから、あえて訴訟提起することを見送るのが実情ではないかと考えられる。

12）田中・前掲注 10）487 頁は、「航空旅客運送についても本節（商法第 3 編第 8 章第 2 節「旅客運送」）の規定が適用されるというのが通説である。」とする。

償請求権を留保するためのものである（いわゆる留保主義（Vorbehaltssystem））[13]。これが改正法では、ほぼ承継され、航空貨物運送にも適用されることとなる（新商法 584 条・569 条）。

この点、国内貨物の運送約款では、前記 1（3）のとおり、一部滅失または毀損の場合には貨物受取りの日から 7 日以内に損害賠償請求をしなければならないと定めている。改正商法 584 条が任意規定だと解釈する限り[14]、約款による期間短縮が認められないわけではあるまい。しかし、改正商法 584 条が、法律関係を迅速に決済し、運送人を保護する特別規定であるとの性格にかんがみれば、同条に規定された以上に運送人に有利な約款は、民法 90 条により許容されないと解釈される余地もある[15]。すなわち、現行 7 日間と定められている損害賠償請求権を留保するための通知について、改正商法が実質的に 2 週間に延長したものとの主張が可能であるならば、その部分の約款規定の効力を問われるという運送人側の危惧は残るであろう。

（2）除斥期間

運送人の責任は、改正前の商法上、荷受人が運送品を受け取った日（全部滅失の場合は、引渡しがあるべき日）から 1 年を経過した時に消滅する（旧商法 589 条・566 条 1 項）。この期間は、短期消滅時効と規定されていた。

改正商法では、改正前の「時効ニ因リテ」との文言表現が削除され、国内の陸上・海上・航空運送の損害賠償請求権について、一律、現在の国際海上運送と同様の 1 年の除斥期間に変更された（新商法 585 条 1 項）[16]。1 年間という期間は、関係者の多くが国内にいる国内運送では十分であり、また、運送人側の

13）田中・前掲注 10）476 頁、矢崎淳司「運送取引の基本構造、陸運取引」藤田勝利＝工藤聡一編『現代商取引法』173 頁（弘文堂、2011）、笹岡愛美「運送営業」北居功＝高田晴仁『民法とつながる商法総則・商行為法』321 頁（商事法務、2013）。

14）札幌高判昭和 33 年 11 月 12 日時報 174 号 26 頁、小町谷操三『運送法の理論と實際』404 頁（勁草書房、1953）。

15）田中・前掲注 10）476 頁。

16）池山明義「運送人の責任の実務的検討」法律時報 90 巻 3 号 35 頁（2018）。

文書の保存期間の関係からしても、これを時効から除斥期間に改めたことは正当である。

むしろ実務的に問題なのは、合意による期間延長の点であろう（新商法585条2項）。国際航空運送では、前記1（1）のとおり、出訴期間を2年としており（MC 35条1項）、実務では合意による延長を認めていない。かかる国内・国際（内際）の差異を回避するために、改正商法585条2項と異なる内容の約款規定を定めることができるかは一つの検討課題である。

そもそも改正商法585条が強行規定か任意規定かは不明瞭な面もある。また、これを任意規定と解釈した場合でも、改正法と異なる合意が常に有効であると断じられるかは別問題であろう。思うに、改正商法585条の趣旨は、運送人の責任が徒に延長されることを回避し、運送取引にかかる法的関係の明確化を図るところにある。したがって、かかる趣旨を逸脱することなく、信義則にも適うということであるならば、出訴期間の内際の差異を回避するために、期間延長の上限を2年とする旨の約款規定も有効ではないかと考える[17]。

3　改正民法と実務対応

（1）消滅時効に関する改正

民法改正により、債権の消滅時効について、抜本的な改正が行われた。そこで、かかる改正が、運送人の責任、特に出訴期間の制限に対して、いかなる実務的な影響があるのかが問題となる。

消滅時効については、主観的起算点（債権者が権利を行使できることを知った時）から5年間、客観的起算点（権利を行使することができる時）から10年間という二重構成に統一された（新民法166条1項1号2号）。また、生命・身体の侵害による損害賠償請求について、債務不履行に基づく場合は客観的起算点から長期の時効期間を20年に伸長し（新民法167条）、不法行為の場合は主観的起算点から短期の時効期間を5年に伸長した（同法724条の2）。

17）その逆に、信義則に反して荷受人の利益を一方的に害するがごとき約款なのであれば、当該規定も無効と解すべきである（民法90条、新民法548条の2参照）。

さらに、不法行為に基づく損害賠償請求の場合、被害者が損害および加害者を知った時から3年間行使しないとき、また、不法行為の時から20年間行使しないときは、時効によって消滅する（新民法724条）。期間だけを比較すれば、改正前の民法と同じであるが（旧民法724条）、20年間については、除斥期間と解釈されていた法的性質が消滅時効に改められた（新民法724条2号）。時効の場合、中断（更新）や停止（完成猶予）という時効進行を阻止する手段があるのに対し、除斥期間の場合には原則として時間の経過により当然に権利が消滅する。したがって、今般の民法改正は、この点で被害者救済が図られやすい。ただし、除斥期間には当事者の援用が必要ないが、消滅時効では当事者の援用が必要であり、場合によっては時効の援用が正義・公平の観点から認められない可能性もある。

ところで、前記20年を除斥期間と解するのが従前の判例・通説とされてきたが[18]、それが必ずしも確定的な解釈だったわけではない。除斥期間説に立脚した最判平成元年12月21日民集43巻12号2209頁を契機として、民法学界では消滅時効説が台頭した[19]。その後、最判平成10年6月12日民集52巻4号1087頁や最判平成21年4月28日民集63巻4号853頁では、民法158・160条の「法意に照らし」時効停止規定を活用することにより、除斥期間に停止を認めるべきという例外法理を確立している[20]。

(2) 条約の解釈に対する影響

国際航空運送を規律する条約35条は、1項で「損害賠償を請求する権利は、

18）加藤一郎『不法行為〔増補版〕』263頁（有斐閣、1974）、広中俊雄『債権各論講義』489頁（有斐閣、1979）、松坂佐一『民法提要債権各論〔第4版〕』365頁（有斐閣、1982）。消滅時効と解する有力説として、内池慶四郎「不法行為による損害賠償請求権の時効起算点」法学研究44巻3号156頁（1971）。

19）内田貴『民法Ⅱ〔第3版〕』471頁（有斐閣、2011）。

20）最判平成19年2月6日民集61巻1号122頁は、地方自治法によって特に援用不要とされている消滅時効につき、その適用範囲を限定したうえで、そのような消滅時効の援用を措定し、その援用が信義則違反・権利濫用と判断している。

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日から起算して2年の期間内に訴えが提起されない場合には、消滅する（The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.）。」とし、2項で「1に規定する期間の計算の方法は、訴えが係属する裁判所に適用される法令によって決定する（The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.）。」と定める。

条約35条1項の法的性質について、これを除斥期間と解するのが多数説だが（前記1（1）参照）、今般の民法改正により、除斥期間構成に対する批判が強まることも想定される。また、具体的な争訟の場面において、35条2項の「期間の計算方法」に関し、その文理に今般の民法改正の趣旨を織り込み、「わが国の法令によって時効と解釈すべきである」ないし「出訴期間の起算点を、訴えが係属する裁判所に適用される法令によって自由に解釈することができる旨を定めるものである」などといった主張がなされる可能性さえある。

この点に関し、参考となるべき裁判例として、東京地判平成26年12月2日判タ1414号329頁がある[21)]。本件において、原告側は、①条約35条の出訴期間の起算点は、早くとも原告が本件事故によって負った傷害の症状固定日と解すべきであり、②出訴期間の法的性質について、わが国では、時効期間と解釈すべきであって、時効の中断・停止が認められるとし、また、③国際航空運送における消費者の利益の保護と国際航空運送事業の発展との間の均衡を著しく失し、不合理な結論をもたらす「特段の事情」がある場合には、35条1項は適用されない、などと主張した[22)]。

これらの主張に対し、裁判所は、

「条約35条1項は、本件出訴期間の起算点として、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日と明確に規定しているので

21）本件訴訟の被告代理人は、筆者がつとめた。

あって、これを航空機内の事故によって生じた傷害の症状固定日と解釈することは、条文の文言と全く異なる解釈をとるものといわざるを得ない。」

「条約 35 条 2 項は、その文言からしても、同条 1 項が到達地への到達日等の起算点から 2 年間を本件出訴期間と定めていることを前提に、上記 2 年間の期間の計算の方法（民法 138 条ないし 143 条参照）を、訴えが係属する裁判所に適用される法令によって決定する旨を定めるものにすぎないから、本件出訴期間の起算点を、訴えが係属する裁判所に適用される法令によって自由に解釈することができる旨を定めるものではないというべきである。」

「条約においては、本件出訴期間の中断又は停止事由を定める規定はなく、これを時効期間と解釈するのは困難である。」

と判示している。

(3) 除斥期間説の立論再考

かかる状況の下では、条約 35 条の法的性質について、多数説である除斥期間説の論拠を整理・再考すべきであろう。以下には、文理解釈、制定の経緯、趣旨論や比較法的な視点から、若干の検討を試みたい。

第一に、条約 35 条 1 項の英語正文「The right to damages shall be extinguished」という文理からは、除斥期間（exclusion period）を意味することは明らかであると解される[23)]。また、条約 35 条には、出訴期間の中断（更新）や停止（完成猶予）を定める規定がなく、これを消滅時効と解釈するのは困難である。この点は、前掲・東京地判平成 26 年 12 月 2 日においても明言された。ただし、近

22）原告側が自らの主張の参考にしたと思われるのが、大阪地判平成 24 年 12 月 12 日判タ 1398 号 314 頁である。本判決では、国際航空運送における消費者の保護と国際航空運送事業の発展との間の均衡を著しく失し、不合理な結論をもたらす特段の事情がある場合には、条約 35 条 1 項は適用されないと判示した。増田史子「判批」私法リマークス 50 号 105 頁（2015）は、「筋論でいえば、条約 35 条の適用は肯定し、X 代理人の弁護過誤を問題とすべき状況であったようにもみえる。本判決の条約解釈としての妥当性は相当に疑わしく、その先例性は限定的に解すべきである。」とされる。

23）Giemulla=Schmid・前掲注 7）10-11、Shawcross and Beaumont, Ⅶ-443。

年のわが国判例によれば、たとえ除斥期間であっても、信義則違反・権利濫用と判断される場合には、その停止が認められており（前掲の最判平成 10 年 6 月 12 日・最判平成 21 年 4 月 28 日）、講学上の消滅時効と除斥期間の区別も分明でなくなりつつあることには留意しなければならない。

条約 35 条 2 項は、文理上、1 項が到達地への到達日等の起算点から 2 年間を出訴期間と定めていることを前提として、2 年間の期間の計算の方法を、訴えが係属する裁判所に適用される法令によって決定する旨を規定したに過ぎず、消滅時効を定めたものとは解されない[24]。

第二に、条約 35 条の前身であるワルソー条約 29 条制定の沿革にかんがみれば、除斥期間と解するのが正当である。すなわち、草案段階では 1 年の時効と規定していたが、身体傷害の程度を知るには短過ぎ、また、各国法の中断・停止によって運送人の責任が徒に延長されるおそれもあることから、これを除斥期間と改めるとともに、1 年の期間を 2 年としたものである[25]。

第三に、そもそも条約は、航空運送人の責任を国際的に統一する趣旨で成立したものである。出訴期間の法的性質についても、各国法の解釈によって左右されては、かかる条約の趣旨は実現されない。また、航空運送取引における法的関係の明確化と早期安定の観点からは、前記のとおり、各国法の中断・停止によって運送人の責任が徒に延長されることも回避しなければなるまい。ただし、具体的事案において信義則違反・権利濫用と判断されるような例外的な場合には、中断・停止の主張が許容される可能性もあろう。その場合、信義則違反・権利濫用は規範的要件であるから、請求者がその評価根拠事実を主張立証する責任を負うこととなる[26]。

この点、欧米諸国の裁判例をみても、その大半は条約 35 条の出訴期間を除斥期間と判断しており[27]、航空運送の実務においては、除斥期間説が国際的

24）小町谷・前掲注 3）203 頁、前掲・東京地判平成 26 年 12 月 2 日。

25）小町谷・前掲注 3）200 頁、江頭・前掲注 7）330 頁。

26）司法研修所『新問題研究 要件事実』141 頁（法曹会、2011）。運送人は、それに対する評価障害事実を主張立証する。

に定着した解釈であると評価できるであろう[28)]。

（4）運賃債務の消滅時効

民法改正に伴い、5年の商事消滅時効（旧商法522条）も削除され、今後は民法によって規律されることになる。しかし、商法で特別に規定されている消滅時効は依然有効であることに注意しなければならない。たとえば、運送取扱人・運送人の委託者・荷受人に対する債権は1年（旧商法567条・589条）などである。

航空運送人の責任や条約の解釈とは直接関連しないが、運賃債権の消滅時効の変更も運送実務に影響がある。すなわち、改正前民法では、運送賃に関する債権について、1年の短期消滅時効が定められていたが（旧民法174条3号）、職業による区別の不明確性・不合理性から、今般の改正にて短期消滅時効の単純化・統一化が図られ、廃止された。したがって、新民法施行後は、運賃債権も5年の消滅時効に従うこととなり、運送事業者の債権管理・回収実務にも影響を与えることとなる。

27）Giemulla=Schmid・前掲注7）10-11は、ワルソー条約29条を除斥期間と解してきた米国判例に関し、“the majority of courts will probably interpret the limitation period of Article 35 MC as an exclusion period”とする。ただし、フランスにおいては、条約の文理にかかわらず、国内法によって出訴期限の延長を認めるべきとの議論もある（Despite the clear wording Article 29 WC there was a controversy in France for years whether the limitation period of Article 29 could be extended pursuant to national provisions or not.）。

28）条約が法律の上位規範であること（条約優位説）をもって、民法改正は条約の解釈に影響を与えないとの見解もあろう。しかし、自働執行力のある条約（self-executing treaty）であるため、国内法との間に優劣関係はないはずであるし、特別法である条約の規定に不足や疑義があれば、民法（一般法）の解釈で補完される。したがって、条約優位説だけを論拠としても、消滅時効説に対する有力な反論にはなり得ないと思う。

第3　その余の改正項目

1　危険物に関する通知義務

改正前の商法には、運送品が危険物である場合の荷送人の申告義務に関する規定が存在しなかったが、改正商法では、荷送人が、引火性、爆発性その他の危険性を有するもの（危険物）の運送を委託する場合、運送人に対して一定の通知をしなければならない旨を規定した（新商法572条）[29]。これは、危険物が多様化する状況下、荷送人に危険物に関する通知義務を課すことにより、危険物が爆発した際の責任の所在を明確とするなど、運送の安全性確保の趣旨によるものである。

荷送人は、危険物に関する通知義務に違反した場合、これによって生じた損害の賠償責任を負う。ただし、その違反につき荷送人が帰責事由のないことを証明できたときには、荷送人は賠償責任を負わないものとされている（過失推定責任。民法415条参照）。

法制審議会商法部会では、この通知義務に違反した荷送人の損害賠償責任の在り方に関し、荷送人に帰責事由がない場合にも責任を負うか否かについて、意見が大きく分かれた[30]。改正商法は、過失推定責任を採用したが、荷送人の無過失責任を定め、危険物を運送過程に接近させない効果に期待するという考え方もある。

ちなみに、国際航空貨物運送の荷送人は、航空運送状の記載内容の正確性・完全性につき責任を負い、その不適法・不正確・不備による損害に対して責任を負う（MC 10条1項）。国内航空運送においても、約款上、荷送人の申告に虚偽があり、当該虚偽によって生じた損害については、運送人は免責となることが明記されるのが一般的である[31]。これらは、航空機運航の安全性確保の観

29）海上運送では、危険物の荷送人に国連番号（UNナンバー）等を記載した危険物明細書の提出義務を課している（危険物船舶運送及び貯蔵規則17条）。

30）法務省民事局参事官室「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明」6頁。

点から、いずれも申告内容に関する荷送人の過失を要件としていない。また、危険品の航空輸送の禁止および制限については、航空法および国際規則（国際民間航空機関（ICAO）・IATA の規則等）によって、詳細に規律されている（航空法 86 条・同施行規則 194 条 1 項）[32]。運送人としては、こうした関係諸法規に従って、引受条件を充足する適切な手続・措置が講じられた貨物のみを引き受け、厳格な取扱いを実施している[33]。なぜならば、危険物の航空輸送は、ひとたび事故が起これば、地上第三者も含めて甚大な被害が発生する可能性があり、人的・物的・経済的損失のみならず社会的影響も甚大となるからである。

このあたりの議論については、引き続きの検討が望まれるところであろう[34]。

2　片面的強行規定

旅客運送人は、商法上、一般的な債務不履行責任と同様に、自ら過失がなかったことを証明しなければ、旅客が受けた損害を賠償する責任を負う（過失推定責任。旧商法 590 条 1 項・新商法 590 条）。陸上運送には、運送人の責任を片面的強行規定（運送人に有利な特約は無効）とする規定はないが、海上運送については、運送人側の悪意・重過失によって生じた責任に関し、片面的強行規定が定められている（旧商法 786 条 1 項・739 条）。

これらを踏まえて、改正商法は、旅客運送人の責任について、旅客の安全を保護する観点から、旅客の生命または身体の侵害による運送人の責任（ただし、運送の遅延を主たる原因としないものに限る）を軽減する特約を一律に無効とした（片面的強行規定の導入。新商法 591 条 1 項）。ただし、災害地における運送や重病人等の運送については、真に必要性の高い運送を確保しなければならない

31）国内貨物約款 9 条・44 条 6 号。

32）IATA 危険物規則書（IATA Dangerous Goods Regulations）に危険物として分類されている貨物は、同規則書に定められているすべての要件を充足しない限り、運送することが許されない。

33）国内貨物約款 24 条・25 条。

34）法制審議会商法（運送・海商関係）部会第 16 回会議（平成 27 年 11 月 11 日開催）議事録 6 頁〔菅原発言〕。

ため、例外的に免責特約の余地を残している（新商法 591 条 2 項）。

国際航空旅客運送では、旅客の死傷については一定の限度額まで無過失の抗弁権を放棄しており（MC17 条 1 項・21 条・26 条）、国内においても、約款上、過失推定原則を採用しているため[35]、片面的強行規定の導入が定期航空運送事業者の実務に与える影響は大きくない[36][37]。

3　損害賠償の範囲――債務不履行と不法行為

(1) 改正民法の概要

債務不履行による損害賠償についても、今般の民法改正にて、若干の修正がなされた（新民法 415 条・416 条・418 条・422 条の 2）。民法 415 条 1 項但書では、帰責事由概念を残しつつ、これが契約内容により決定できることを示すために、「契約その他の債務の発生原因及び取引法上の社会通念に照らして」という文言が追加されている。

また、損害賠償の範囲の規律に関し、民法 416 条の大幅改正は見送られ、同条をめぐる論点の多くは引き続き解釈に委ねられることとなった。もっとも「予見し、又は予見することができたとき」との文言は「債務者がその事情を予見すべきであったとき」に改められている（新民法 416 条 2 項）。これは、予見可能性があったかどうかの判断時期について、契約時ではなく債務不履行の時を標準としているため[38]、契約締結後に債権者が特別事情を初めて債務者に明らかにして予見可能にした場合などは、予見しうる損害として当然に賠償範囲とされてはならないからである。

35）全日本空輸株式会社国内旅客運送約款（以下、「国内旅客約款」という。）42 条 1 項 3 項。

36）法制審議会商法（運送・海商関係）部会・旅客運送分科会第 2 回会議（平成 26 年 11 月 26 日開催）議事録 14 頁〔菅原発言〕。

37）法務省民事局参事官室・前掲注 30）22 頁には、「一部の国内航空運送において、旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任を旅客一人につき 2300 万円程度に制限する旨の契約条項もみられる」との記載があるが、かかる事業者の約款でも、旅客死傷の責任限度額は現在廃止されている。

38）大判大正 7 年 8 月 27 日民録 24 輯 1658 頁。

(2) 帰責事由概念の解釈

民法 415 条 1 項は、改正後においても、帰責事由概念を維持した。この帰責事由とは、通説によれば、過失責任の原則に結びつけられ、債務者の故意・過失または信義則上これと同視すべき事由と解釈されている[39]。また、過失とは、いわゆる善管注意義務に反した抽象的過失であり、債務者の職業や社会的・経済的地位等からみて、一般に要求される程度の注意を欠いたため、債務不履行になることを認識しないことである。すなわち、通説的見解によれば、「債務者の責めに帰すべき事由（旧民法）」とは、端的には故意・過失のことを意味し、「債務者の責めに帰することができない事由（新民法）」のほうは、無過失と同義と解釈されているようである[40]。

比較法的視点からは、債務不履行について、不法行為と並行して過失責任を導入するようなドイツ民法の例もある（完全賠償主義）[41]。しかし、契約責任では、いかなる行為義務を引き受けたのか、また、いかなる結果について責任を引き受けたのかについて、契約によって自由に決定できるから（「契約の拘束力」の問題）、過失の問題ではなく、むしろ免責事由（＝債務者の責めに帰することができない事由）を問題にするのが一般的な立法例であろう。仮に契約責任（特に結果債務）において、過失ではなく、免責事由を問題とした場合には、どのような事由を免責とするのかについて検討しなければならない[42]。こうした枠組みでは、たとえ予見可能性がなくとも、不可抗力以外を一切免責しないという規律も考えられるからである。

しかるに、改正民法では、前記のとおり、「債務者の責めに帰することのできない事由」との表現を残しつつ、これを債務者が契約により負担したことを

39）奥田昌道編『新版 注釈民法（10）Ⅰ債権（1）債権の目的・効力』160 頁〔北川善太郎・潮見佳男〕（有斐閣、2011）。

40）北川＝潮見・前掲注 39）29 頁。

41）北川＝潮見・前掲注 39）327 頁。

42）これに対して、手段債務の場合ならば、契約によって、過失の注意義務と同様の行為義務が引き受けられるため、過失と免責事由との間に有意な差異は生じないものと解される。

示すために、「契約その他の債務の発生原因及び取引法上の社会通念に照らして」という文言が追加されるにとどまった（新民法 415 条 1 項但書）。

(3) 相当因果関係理論と条約の排他的強行性

損害賠償の範囲を定める民法 416 条は、判例・通説によれば、不法行為にも（類推）適用される[43]。そして、賠償すべき損害の範囲は、債務不履行または不法行為と相当因果関係に立つ（そのような債務不履行・不法行為があれば一般に生ずるであろうと認められる）全損害と解されている（相当因果関係理論）[44]。

この点、国際航空運送においては、運送人の責任に関する訴えについて、請求原因のいかんを問わず（whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise）、条約で定める条件および制限の下でのみ提訴することができると定めている（条約の排他的強行性。MC 29 条）。請求原因のいかんによって条約の適用が左右されては、航空運送人の責任を国際的に統一しようとする条約の趣旨が実現されないからである[45]。そして、条約 29 条および 14 条を併せ読めば、運送人の契約責任を、荷送人・荷受人・旅客に対する不法行為責任にも及ぼしたものと解釈できるから、この部分においては、わが国の民法解釈と軌を一にしている[46]。

(4) 航空運送人の無過失責任

国際航空運送では、旅客の死傷に関し、① 11 万 3,100SDR までの無過失責任（“the carrier shall not be able to exclude or limit its liability”）と、②それを超える部分は運送人が無過失を立証すれば免責される過失推定責任との、いわゆる二層

43）大判大正 15 年 5 月 22 日民集 5 巻 386 頁（富貴丸事件）、最判昭和 48 年 6 月 7 日民集 27 巻 6 号 681 頁。

44）我妻榮『新訂債権総論（民法講義Ⅳ）』120 頁（岩波書店、1964）、於保不二雄『債権総論〔新版〕』138 頁（有斐閣、1972）。

45）*El Al v. Tseng* 525 U.S. 155（1999）、落合誠一『運送法の課題と展開』122 頁（弘文堂、1994）。

46）菅原・前掲注 2）76 頁。

制責任制度（two tier system）を採用する（MC 17 条・21 条）[47) 48) 49)]。そして、国際航空機内で発生した 11 万 3,100SDR 未満の死傷事故の場合には、①「事故（accident）」性がない事例か（MC17 条）[50)]、または、②旅客側に寄与過失（contributory negligence）が認められる事例に限ってのみ（同 20 条）、運送人は免責されるに過ぎない。

かかる条約の文理解釈を厳格に貫く実務において、国際航空運送人は、天災ないし不可抗力の抗弁さえも許されない厳しい立場に置かれている。たとえば 1971 年グァテマラ議定書（The Guatemala City Protocol）では、運送人の責任が減免されるのは、旅客の健康状態（the state of health）に起因する損害と旅客が損害の発生に加担した場合だけであって、自然災害（natural disaster）や国際的武力紛争（armed conflict of an international character）に起因する損害は免責されないとした[51)]。

ところで、航空旅客運送契約は、運送人が旅客に対し、出発地から到着地まで場所的に移動すること（場所的移動）を内容とする役務提供を引き受け、そ

47）条約 21 条の解釈に関し、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」藤田勝利＝工藤聡一編『航空宇宙法の新展開』305 頁（八千代出版、2005）。

48）日本の航空各社は、1992 年 11 月 20 日、国際航空運送約款（旅客・手荷物）の改訂を行い、世界に先駆けて、旅客の死傷に対する責任限度額を撤廃し、10 万 SDR までは無過失の抗弁権を放棄した。わが国の二層制責任制度の採用は、責任制度の国際的統一に大きな影響を与え、“Japanese Initiative”と称されている。藤田・前掲注 7）192 頁。

49）国内旅客運送においては、約款上、旅客の死亡・傷害について、当該損害の原因となる事故・事件が航空機内または乗降のための作業中に生じたものであるときは 、運送人が賠償責任を負い、その損害を防止するために必要な措置をとったこと（または、とることができなかったこと）が証明された場合には免責されると規定するのが一般的である（過失推定責任）。国内旅客約款 42 条 1 項 3 項。菅原・前掲注 2）92 頁。

50）事故とは、予期しない（unexpected）、通常ではない（unusual）、外因的な（external）な出来事と理解されている。*Air France v. Saks*, 470 U.S. 392（1985）。

51）国際航空運送人の責任制度を近代化するために、1971 年 2 月、グァテマラ・シティで外交会議が招集され、ここで採択されたのが、グァテマラ議定書である。ただし、現在も発効していない。矢沢惇「グァテマラ議定書について」空法 16 号 1 頁（1973）。

の対価として旅客が運賃を支払うことを内容とする契約であり[52]、この「場所的移動」に関する責任は、結果債務である[53]。したがって、結果債務である航空運送契約で免責事由を問題とすれば、たとえ運送人に予見可能性がなくとも、不可抗力以外は免責しないとの規律があり得る（前記（2）参照）。この点、国際運送の旅客死傷に関する損害賠償実務では、11 万 3,100SDR までが無過失責任である上に（MC 17 条・21 条）、それよりもさらに踏み込んで、不可抗力の抗弁さえ事実上許容しないという異例の取扱いをしていることに注目すべきである。しかし、航空運送における賠償実務においては、無過失責任と免責事由との異同が十分に意識されているとは言い難いというのが現状ではあるまいか[54]。

（5）条約上の損害賠償の範囲

国際航空運送には、条約上、民法 416 条のような損害賠償の範囲を明確に定めた条項がない[55]。したがって、国内で条約の適用される損害賠償請求事件が発生した場合には、相当因果関係理論に則って賠償範囲を確定するのが一般的な実務の取扱いとなろう。しかし、問題はその内容と分析である。

旅客の死傷に関し、国際航空運送人が 11 万 3,100SDR まで無過失で責任を負うとしても（責任原因。MC 17 条・21 条）、賠償すべき損害の範囲については、運送人の予見可能性によって画定されるとして（責任効果。新民法 416 条 2 項）、責任原因（帰責事由）と責任効果（賠償範囲）の問題を峻別して理解する余地がある[56]。要件事実の観点からすれば、前者が被告の故意・過失の問題であ

52）原茂太一「航空旅客運送契約」遠藤浩＝林良平＝水本浩監修『現代契約法大系 第 7 巻』42 頁（有斐閣、1984）。

53）これに対して、航空運送の定時性・定刻性の確保は、手段債務と解される。菅原・前掲注 2）97 頁。

54）わが国損害賠償実務においては、たとえ無過失責任であっても、運送人は、不可抗力による免責の抗弁を当然に主張し得るものと解する。

55）ただし、懲罰的損害賠償を求めることはできないなどの規定は存在する（MC 29 条）。

56）奥田昌道『債権総論〔増補版〕』173 頁（悠々社、1992）、北川＝潮見・前掲注 39）346 頁。

るのに対し、後者は損害発生とその数額の問題と解し得るからである。

しかるに、航空運送人の責任に関し、実務の現場において、責任原因と責任効果を峻別して吟味・検討されたような例は少ないように思う。

(6) 小括

このように、国内運送はもとより、国際運送の損害賠償実務においても、今般の民法改正に際して議論された賠償範囲をめぐる諸問題が色濃く影響を与えるであろう。これらの諸点は、今後の研究課題としたい。

4 定型約款

改正民法では、取引の安定化・円滑化のため、定型約款を契約内容とする旨の表示があれば[57]、個別の条項に合意したものとみなすが（新民法548条の2第1項）、信義則に反して相手方の利益を一方的に害する条項は無効とすることが明記された（同条2項）。また、定型約款の一方的変更の要件も整備されている（新民法548条の4）。

この定型約款には運送約款も含まれるが、航空法134条の3により、航空運送事業による旅客運送にかかる取引の場合には、民法548条の2第1項2号の「表示していた」を「表示し、又は公表していた」とする特例が定められた。このため、運送約款を公表している現状では、旅客・荷送人が約款の個別条項に合意したものとみなされ、実務上の影響は大きくない。ただし、このような特例の適用対象ではない定型約款、たとえばマイレージ会員規約のようなものについては、改正民法の趣旨に沿った見直しをする必要があろう。

57）ここでいう「表示」とは、政府参考人の答弁によれば、原則として取引を行おうとする際に、顧客である相手方に対して個別に面前で示していなければならないとされている。参議院法務委員会会議録13号31頁。

第4　むすびにかえて

以上、今般の民・商法改正事項が航空運送実務に与える影響を検討した。

航空運送人の責任に関し、特に消滅時効・除斥期間をめぐる問題には議論すべき点が多い。改正商法585条1項の除斥期間は、条約35条の期間と異なる。かかる内際の差異を回避するために、改正商法585条2項と異なる約款をどのように定めるかは、実務的な課題となろう。また、消滅時効に関する民法改正は、条約35条の解釈論にも多大な影響を与えるものと予測される。これを除斥期間と解する多数説においても、法改正を契機にその論拠を整理しておく必要がある。

民法・商法の規定の多くは任意規定であるものの、運送事業者においては、改正内容を踏まえた約款や関連する契約書の見直しを検討する必要があろうし、旅客や荷主の利用者側もこれに注視しなければならない。また、各種運送契約の締結に際しては、改正法と異なる趣旨の契約条項を設ける場合に、当該条項を求める側において、その内容の合理性や相当性を説明しなければならない場面が増えるものと思われる。

航空を含む運送法制は、いわば国の根幹をなすものである。今般の民・商法改正を契機として、あるべき航空運送法の議論を深化させなければならない。