Title	国内航空運送法制化に際しての諸論点
Sub Title	Issues on legislation of domestic aviation 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	2014
Jtitle	慶應法学 (Keio law journal). No.30 (2014. 10) ,p.71- 102
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-20141006-0071

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.

国内航空運送法制化に際しての諸論点

菅 原 貴与志

- I はじめに
- II 総論
- III 各論
- IV むすびにかえて

I はじめに

わが国の商法第2編第8章(運送)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ない。したがって、航空運送実務を踏まえた商法の現代化が望まれている^{1) 2)}。

そこで、運送・海商に関する商法規定の現代化についての論点抽出や整理等を目的として、平成24(2012)年8月から同25(2013)年11月までの間、「運送法制研究会」が開催され(座長・山下友信東京大学大学院法学政治学研究科教授)、平成25(2013)年12月に報告書が公表されている³⁾。ちなみに、同研究

1) 本稿は航空運送立法に向けての取組みについて、松岡誠之助「航空運送の立法問題」空法17号53頁、落合誠一「わが国の航空運送人責任立法のあり方」NBL1006号19頁。

2) 反復継続的な運送が認められれば、たとえ無償運送であっても、運送上の「運送」ないし「運送人」の概念に含まれるのか、という問題がある。無償運送は本来商法の規制対象ではないと解するが、運送契約の定義に「運送賃の支払」を明記するならば、この点は一応の整理ができるであろう。ただし、無償運送の取扱いに関し、何らかの規制が必要かについては、なお検討すべき論点かもしれない。

会は、運送・海商法制の立法に向けた基礎的研究として欧米運送法制の調査を行った「商事法（運送関係）勉強会」（平成23（2011）年10月から同24（2012）年2月）の成果を踏まえたものである。

その後、平成26（2014）年2月7日、法制審議会総会第171回会議において、「商法制定以来の社会・経済情勢の変化への対応、荷主、運送人その他の運送関係者間の合理的な利害の調整、海商法制に関する世界的な動向への対応等の観点から、商法等のうち運送・海商関係を中心とした規定の見直しを行う必要があると思われるので、その要綱を示されたい」との諮問がなされ（諮問第99号）、同年4月、「法制審議会商法（運送・海商関係）部会」が設置された（部会長・山下友信教授）。同部会での調査・審議の成果は、平成27（2015）年2月ないし3月ころを目標に中間試案として取りまとめる予定とされている。

本稿は、かかる商法現代化の動向を背景に、国内航空運送の法制化に際し、特に問題となるべき諸点について検討を試みるものである。

なお、本検討にあたっては、現代の国際航空運送を規律する1999年「国際航空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、単に「条約」という。）の条文、代表的な運送約款として、全日本空輸株式会社の国内貨物運送約款（以下、「内貨」という。）、国際運送約款貨物（以下、「際貨」という。）、国内旅客運送約款（以下、「内旅」という。）および国際運送約款〈旅客及び手荷物〉（以下、「際旅」という。）の各規定を参照するとともに、航空貨物運送の実務については、引用文献のほか、主にANA ロジスティクスサービス株式会社（現 ANA カーゴ株式会社）物流本部からの聴取内容を参考とした。

3) 運送法制研究会の議事要旨と報告書は、公益社団法人商事法務研究会の web サイトに掲載されている。<http://www.shojihomu.or.jp/unsosohosei.html>

II 総論

1 国内法制化の要否

国際航空運送については、前記Ⅰのとおり、条約等の適用がある。しかし、国内航空運送には、私法規制が存在しないため、専ら運送人の約款に基づいて対処されているのが現状である。もっとも、航空運送人の国内旅客運送約款および国内貨物運送約款は、条約の前身となる1929年ワルソー条約の諸規定を取り込んで作成された経緯があり⁴⁾、条約ないしそれに準拠した国際航空運送約款の内容と著しい乖離があるものではない。

また、運送約款は、作成および改訂に際し、国土交通大臣の認可を受けているが（航空法106条1項）、その認可に際しては、①公衆の正当な利益を害するおそれがないものであり、②運賃・料金の収受や運送に関する責任事項について法の要請を充足することが要求される（同条2項）。このことから、現行の運送約款の諸規定は、公衆の正当な利益に関し、行政による一定の配慮が施されているものと考えられる。

国内航空運送に関しては、運送人の約款および一般法理に基づき、ほぼ対処できているのが実務の現状であり、国内運送法の不存在が具体的な不具合・支障を招来しているといった深刻な状況も認められない。加えて、約款による規律は、取り巻く環境の変化に応じて、実務に即した変更を適宜行うことができるという柔軟性にも優れている面がある。

しかし、各約款の規定は、最終的に裁判所の判断によって無効となる可能性もないわけではなく⁵⁾、運送実務が約款のみに依拠することは、法的に不安定な要素を含むことも否定できない⁶⁾。したがって、商法の現代化にあわせて、国内航空運送の規律を法制化することには、実務的にも大きな意義が認められ

4) 名古屋高判平成13年2月8日（判例集未登載・平成12年(ネ)第779号）。

5) 東京高判平成元年5月9日判時1308号28頁。

6) 法制審議会民法（債権関係）部会で現在検討中の債権法改正の動向によっては、約款による規律に何らかの影響が及ぶ可能性もあり、これにも注視していく必要がある。

ると思う。

2 陸上運送・海上運送との関係

商法に規律されるべき国内の各運送手段については、その規律内容をあわせるべきであるという議論がある。

確かに現代においては、陸上・海上・航空の複数の運送形態にまたがる運送を一つの契約で引き受ける複合運送が発達している。こうした複合運送にも適用可能な規律とするためには、陸・海・空に共通な部分について、統一的な総則規定を設けることが考えられよう。

しかし、こうした統一的な総則の規定には、いくつかの解決すべき問題点もある。

第一は、各運送手段に特有の事象のほうが、むしろ多いと思われる点である⁷⁾。だとすれば、運送手段ごとに各論的な特例規定を検討することになろう。その結果、総則で規律できる部分は相当限定的にならざるを得ない。また、特例規定の分量が過大となり、総則としての存在意義が希釈化される懸念もないわけではない。

第二に、特に航空と海上に関しては、国際性の視点も重要である。この点、条約や国際海上物品運送法を商法の特則として位置づけるとしても、国内運送法制が、かかる国際的な規律と無縁ではいられない。総則規定を設けるとしても、国内運送実務の集積と国際的な規律との調和が求められるところである。

したがって、複合運送の規律の必要性のほかにも、各運送手段の特殊性、総則と各則の均衡、国内実務と国際的規律の調和等々の諸点を総合的に勘案したうえで、総則規定の枠組みを検討・構築すべきであろう。

3 運送人の責任原則と内際統一の可否

商法は、物品運送に関する運送人の責任について、運送品の受取・引渡し・

7) たとえば、航空運送を他の運送手段と比較した場合、旅客運送が主体であり、また、空中運送における安全性確保という絶対命題があるなど、その特殊性は顕著である。

保管・運送に関し注意を怠らなかったことを証明しなければ、運送品の滅失・損傷・延着につき責任を免れないとし、過失推定責任の原則を定めている（商法577条・766条）。この点、国内航空運送においても、約款上は、商法と同様の過失推定責任と規律するのが一般的である。

その一方で、国際航空運送を規律する条約では、無過失責任（strict liability）となっているため（条約18条1項・3項）、国内航空運送法の立法化に際し、過失推定責任と定めた場合には、国際（無過失責任）と国内（過失推定責任）で責任原則に差異が生じることとなる。このことは、航空旅客運送においても同様である（商法590条1項、条約21条参照）。

しかし、欧米の航空各社では、特に貨物運送につき、国際運送と国内運送で責任原則を異にする例が多く⁸⁾、他の運送手段の過失推定責任との統一を犠牲にしてまで、わが国の航空運送のみに異なる責任原則を採用する合理性は乏しいように思われる。したがって、航空運送の責任原則を無過失責任に統一することについては、消極的に解すべきであろう^{9) 10)}。

4 請求権競合の可否

運送人の債務不履行責任に関する規律について、運送人の一定の者に対する

8) ただし、EUでは、旅客・手荷物運送に関しては、加盟国の国内運送にも条約の適用があるものとし、条約の法規制とEUの法規制の一致を図っている。Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents. しかし、貨物運送については、EU規則889/2002に類似するものはない。よって、EUにおいても、国内貨物運送については、専ら各国の国内法制によることとなる（もともとフランスなど、条約を踏襲した国内法が存在する国もある）。

9) 落合・前掲1) 20頁は、国際航空運送と国内航空運送で規制を異にすべき合理的根拠が見出せないため、条約の法規制を国内にも及ぼすべきであるとされる。藤田勝利「1999年モントリオール条約体制における航空運送人の責任規制について」空法53号33頁も同旨。

10) 責任原則の内際統一の可否に関しては、後記Ⅲ第1-1(1)1-2)（貨物）および第2-1(1)（旅客）にて具体的に検討する。

不法行為責任にも及ぼす旨を規定すべきか否かという問題がある¹¹⁾。商法上、かかる請求権の競合に関する規律は存在しない。しかし、軽々に請求権の競合を認めると、運送人に対して債務不履行責任ではなく、不法行為責任を追及することにより、容易に運送人の債務不履行責任に関する抗弁事由や責任制限事由を回避できることになってしまう。

この点、宅配便の責任制限条項は、運送人の荷送人に対する債務不履行責任のみならず、不法行為責任にも適用され、また、荷受人が少なくとも宅配便により荷物が運送されることを容認していたなどの事情があるときは、信義則上、荷受人も責任限度額を超えて運送人に対して損害賠償請求できないとした判例がある¹²⁾。ただし、本判決の射程は必ずしも明確とはいえないため、やはり商法に一定の規律を設けるべきであろう。

国際航空運送では、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にのみ提訴することができるとする（条約の排他的強行性。条約 29 条）。これと条約 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¹³⁾。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¹⁴⁾。

国内運送法制においても、運送人の責任の統一という視点は重要である。また、安易な債務不履行責任に関する抗弁事由・責任制限事由の回避は、運送契約の当事者間の公平の観点からも問題であろう。現行商法においても、荷受人

11) なぜ運送契約の場合に限って請求権競合に関する法制化をなすべきなのかは、その可否についての議論を一応整理する必要がある。なお、場屋営業においても同様の問題がある（商法 595 条・596 条参照）。

12) 最判平成 10 年 4 月 30 日集民 188 号 385 号。

13) 国際海上物品運送法には、請求権の競合を否定する規定がある（同法 20 条の 2 第 1 項）。

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

は、運送品が到着地に到達した後、荷送人と同一の権利を取得するわけであるから（商法 583 条）、運送人は荷受人に対しても契約上の責任制限事由を主張できるとの解釈が可能である。

したがって、商法上、運送人の債務不履行責任に関する規律について、一定の者に対しては不法行為責任にも及ぼす旨の規律を設けるべきものとする¹⁵⁾。

Ⅲ 各論

第 1 航空貨物運送¹⁶⁾

一 運送人の責任

1 責任の在り方

(1) 国内貨物航空の責任原則と責任限度額の規律について

1-1) 責任原則

航空運送中および運送人の管理下において生じた国際貨物の破壊 (destruction)・滅失 (loss)・毀損 (damage) の損害について、条約では、1975 年 モントリオール第四議定書 (Montreal Protocol No.4) と同様、無過失責任となっており (条約 18 条 1 項・3 項)¹⁷⁾ ¹⁸⁾、この場合の免責は、条約 18 条 2 項各号所定の事由に限定されている。また、1kg あたり 19 特別引出権¹⁹⁾ (Special Drawing Right: SDR) の範囲で賠償責任を負うという責任限度額の規律も存在する (条約 22 条 3 項)。

なお、条約が適用される運送において、この責任限度額 19SDR/kg は、運送

15) なお、運送人の債務不履行責任に関する規律を、いかなる範囲の者に対する不法行為責任に及ぼすべきかについては、現実の利害関係のみならず、様々な角度・視野からの検討が必要であろう。

16) 法制審議会商法部会や、それに先立つ運送法制研究会の資料等では、航空「物品」運送と表現されているが、本稿では、航空運送法の通例に従い、航空「貨物」運送の語を用いることとする。

17) 1929 年ワルソー条約および 1955 年ヘーグ改正議定書ワルソー条約では、過失推定責任である (同 18 条)。

人の故意・重過失によるときでも破られることがない（いわゆる“unbreakable”。条約22条3項・4項・5項参照）。貨物の場合には、保険付保が一般であり、従価料金（valuation charge）制度の利用によって責任限度額の制約を受けないことなどから（条約22条3項）、かかる定めにも合理性が認められる。

この点、国内航空運送では、貨物の滅失・破損等の事故があった場合は、運送約款上、これによって生じた損害について運送人が賠償責任を負い、運送人が自らの故意・過失がなかったことを証明した場合には免責されると規律するのが一般的である（過失推定責任²⁰⁾。また、価額申告がない貨物の損害について、1口3万円を限度として責任を負うとするものが多い²¹⁾。

国内航空運送法の立法化に際し、他の運送手段と同様に（商法577条・766条）、貨物の破壊・滅失・毀損について過失推定責任と定めることは、現行約款の責任原則と整合するばかりでなく、また、その法的根拠も一層明確となる。運送人の立場からしても、これにより、約款内容の法制化による説得力の向上が図られるため、約款の有効性について無用に争うといった事例も減少する利点があるものと考えられる。

1-2) 責任原則の内際統一の可否

前記Ⅱ3でも指摘したとおり、国内航空運送法の立法化に際して過失推定責任と定めた場合には、国際（無過失責任）と国内（過失推定責任）で責任原則に差異が生じることとなる²²⁾。このため、その統一の可否が問題となり得る。

18) 貨物について運送人が責任を負うのは、条約上、貨物損害の原因となった事故が「航空運送中（during the carriage by air）」に生じた場合である（航空運送中の意義につき、条約18条2項・3項）。すなわち、貨物が運送人の管理下にあるか否かが問題なのであり、荷送人との契約により指定の場所から空港まで航空運送人が陸上運送中に損害が生じた場合は、反証のない限り、航空運送中の事故による損害として、運送人は条約上の責任を負う。藤田勝利『新航空法講義』（信山社・2007）176頁。近時の米国裁判例として、Zyds Pharmaceuticals, Inc. v. British Airways PLC, 2013 WL 3092828 (M.D. Tenn. Jun. 18, 2013)。

19) 特別引出権（SDR）とは、国際通貨基金による特別引出権に相当する金額のことである。

20) 内貨42条。

21) 内貨43条2項。

しかし、他国の航空各社においても、条約が適用される国際運送とそれ以外の運送で責任原則や責任限度額を異にする例が多い²³⁾。したがって、陸上運送や海上運送の過失推定責任（商法 577 条・766 条）との統一を犠牲にしてまで、わが国の航空運送のみに異なる責任原則を採用する合理性は乏しい。また、国内航空貨物の過失推定責任は、わが国の航空運送実務に定着している。このため、あえて無過失責任を導入することにより、その費用増²⁴⁾に関し、運送人による荷送人への負担転嫁（たとえば、運賃値上げ）等の混乱を招く危険性もある。

以上にかんがみれば、国内航空貨物運送に無過失責任の原則を導入することについては、消極的に解すべきである。

1 - 3) 責任限度額

国内貨物運送約款上は、価額申告がない貨物の損害について、前記 1 - 1) のとおり、1 口 3 万円を限度として責任を負うとされている。この場合の「1 口」とは 1 航空運送状あたりと同義である。また、荷送人は、従価料金制度を利用し、荷物を預ける際に申告価額の 3 万円を超える部分について 1 万円ごとに 21 円を支払うことにより、個別に限度額を引き上げることできる²⁵⁾。しかし、実務上、荷送人が発行する運送状の所定欄（“Declared Value for Carriage”）には「無申告（No Value Declared: N.V.D.）」と記載されるのが通例であり²⁶⁾、貨物の価額が申告されることはほとんどない。なぜなら、貨物保険または荷主保険を付保していれば、特に価額を申告しなくとも相当の保険金が補償されるか

22) 運送人による無過失の立証は、現実の裁判においては、認められるのが一般的に困難になっており、実質は無過失責任に近いという面はある。落合・前掲 14) 148 頁。しかし、多くの裁判例が、判決ではなく和解で終了する現実にかんがみれば、無過失の抗弁権の有無が和解内容に大きな影響を与えているという実務も決して見過ごすことはできない。

23) 特に欧米各社の貨物運送約款では、この傾向が顕著に認められる。たとえば、UPS（米）約款 9 条 1 項・2 項、DHL（独）約款 6 条・11 条。

24) 端的には、損害賠償費用や航空保険料の増加の可能性がある。

25) 内貨 15 条。

26) 木下達雄『国際航空貨物運送の理論と実際』（同文館・1999）198 頁。

らである²⁷⁾。

また、運送完了後に貨物の損傷等について、荷主側から運送人が苦情の申立てを受ける場合、その請求額は、貨物の到着地価額（一例として、航空運送状に通常添付されている INVOICE 記載の売買価額。保険による代位の場合には、支払保険金額）であることが少なくないものの、原則として約款・適用条約に定める限度額を超えて支払われることはない²⁸⁾。

したがって、商法に1口3万円程度の責任限度額が定められたとしても、特段に実務的な問題は認められないであろう。しかし、現状の責任限度額の定めは、各運送手段によって様々な現状であり、社会的コンセンサスが得られるような金額を一律に確定することは難しい。したがって、海上運送の一部に片面的強行規定を残すことは検討すべきものの（商法739条）、その余は当事者間の契約に委ねるべきではないかと考える。

1-4) 高価品免責の規律の維持について

運送品が高価品に該当する場合、現行商法では、運送委託時にその種類および価額が明告されない限り、運送人は一切の責任を負わない（商法578条・766条）。かかる高価品免責の規律は、陸上運送において任意規定とされているが、これを国内航空運送に及ぼすべきか否かは一つの問題である。

この点、航空運送約款上、1口の貨物の申告価額、および1航空機で運送する貨物の申告価額合計額の限度については、以下のとおり規定するのが一般的である。

- ① 国内貨物運送 1口：1000万円、1機：2億円（内貨20条・21条）
- ② 国際貨物運送 1口：10万米ドル相当額、1機：200万米ドル相当額（際貨5条A項(1)(2)）

したがって、運送人としては、自ら貨物を引き受ける限り、単に高価品であることのみを理由として免責を主張することは適当ではない。すなわち、航空

27) 大野和雄『航空貨物損害賠償の実務』（成山堂書店・1991）35頁。

28) 筆者が調べた限り、特に国内航空貨物に関し、約款に基づく限度額の有効性を訴訟で争った例は見当たらなかった。

運送に関しては、商法上の高価品免責規定を直接的な根拠として免責主張しにくいものと考えられる。

ちなみに、国内航空貨物運送の実務では、貨物が約款規定の「貴重品」²⁹⁾に該当する場合、割増運賃を収受のうえ、貴重品保管庫にて保管し、貴重品専用のバッグに収納・封印し、取扱いに関して記録をとるなどして、特別に対処されている。

(2) 延着時の損害賠償額について

現行商法では、延着の場合にも賠償額の定額化が及ぶ旨を定めている（商法580条2項但書）。しかし、運送品の価額を基準に損害賠償額を定めることは適切ではなく、実務的には、商法580条のような定額化が困難であるとの指摘もある。このことから、延着時の賠償額については、商法に特段の規律を設けず、当事者間の契約に委ねるべきではないかという点が問題となる。

この点、国際航空貨物では、条約上、延着（delay）に伴う運送人の責任を過失推定とし、また、貨物損傷の場合と同じ19SDR/kgの責任制限をしている（条約19条）。また、約款においても、文言上は延着責任の可能性を否定しないのが一般である³⁰⁾。

しかし、航空貨物運送の実務では、特約がある場合を除き、「貨物運送の順位及び方法は、引き受けの順位に従います。但し、必要ある場合は、会社は引受貨物の運送月日、搭載航空機、積卸順位又は運送の方法を決定することができます」と定めるなど、貨物の運送開始・完了・引渡日時を確約するものではないという取扱いが定着している³¹⁾。たとえば、航空運送状には便名・出発日が記載されるものの、特に国際運送における運送状では、これが荷送人の要望（“Requested Flight/Date”）に過ぎないことが明示されている。また、国際貨物運送では相次運送も少なくないことから、他の航空運送人から引き継ぐ日時とも相俟って、実態としては記載内容と異なる便名・出発日にて運送すること

29) 内貨23条。

30) 内貨42条、際貨13条B項(1)。

31) 内貨27条、際貨6条D項。

もしばしば発生している。

このように、到着日時に関する特約がない荷送人ないし荷受人に対しては、明らかに運送人の故意・過失にのみ起因し、かつ合理的な期間を超えて到着する場合でない限り、実務上、スケジュール不保証を理由として賠償に応じることは稀であり、賠償額について争うことも少ないのが航空貨物の現況である³²⁾。

したがって、国内航空貨物の延着時の賠償額は、当事者間の契約に委ねるべきであって、商法に特段の規律を設ける必要性は低いであろう。

2 責任消滅の要件

(1) 貨物の毀損等について通知しない場合の取扱い

現行商法では、荷受人が留保しないで運送品を受け取ったときは、原則として損傷等に関する運送人の責任が消滅する（商法 588 条 1 項³³⁾）。そこで、これと同様の規律を国内航空貨物運送に及ぼすことができるかが問題となる。

国際航空運送においては、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、運送人の責任が消滅すると定めている（条約 31 条 2 項・3 項・4 項³⁴⁾）。また、国内運送の約款では、貨物の毀損等に関する請求を受取の日から 7 日以内と制限するものが一般的である³⁵⁾。こうした書面による苦情の申立て（Notice of Claim）は、実務上、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^{36) 37)}。

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

32) 特に航空機のスケジュール変更等が日常茶飯事となっている欧米では、貨物運送の開始日と完了日時を確約しておらず、したがって、遅延という事態はあり得ないとの認識が一般である。木下・前掲 26) 420 頁、大野・前掲 27) 28 頁。

33) 商法 588 条 1 項では、運送賃の支払を責任消滅の一要件としているが、国内海上運送においては、かかる要件が実態に合致していないとの指摘がある。

34) 条約 31 条をめぐる近時の米国裁判例として、Samsung Austin Semiconductor v. Integrated Airline Services, 2013 WL 105380 (N.D. Tex. Jan. 9, 2013)。

35) 内貨 45 条。

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³⁸⁾。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定着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のが通例であって、現行の7日ないし14日は、請求に十分な期間であるものと評価できる。

したがって、国内航空貨物に一部滅失または毀損があった場合、荷受人が留保しないで貨物を受け取ったときは運送人の責任が消滅し、また、直ちに発見することができない毀損等がある場合には、受取日から14日以内に運送人にその事実を通知すべきといった規律を新設したとしても、荷受人側の請求処理のタイミングが大きく変わることは想定されにくい。

なお、かかる規律を国内航空貨物運送に及ぼすとしても、事業者間取引については任意規定にすべきとの考え方もあり得る。しかし、個人の荷送人が必ずしも航空貨物運送に不慣れであるとも限らず、事業者と個人とを区別して取り扱う合理的な理由は認められない。また、通関手続を要する国際貨物運送と異なり、国内貨物に関しては、個人の荷送人も少なくないため、荷送人が事業者であるか個人であるかによって請求期間を異にすることは、むしろ実務に混乱を来たすことが懸念されよう。

(2) 延着の場合

国際航空貨物が延着した場合は、到着後21日以内に損害賠償請求しなければ

36) 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.”などと明記するのが通例である。

37) 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がある。大野・前掲27) 154頁。

38) 貨物の委託・受託の実務について、大野・前掲27) 89頁。

ば、運送人の責任が消滅する（条約31条2項後段）³⁹⁾。また、国内貨物延着の場合も、約款上、その損害賠償請求が到着日から7日以内と制限されるのが一般的である⁴⁰⁾。このように、延着の場合も、損害賠償のための請求・通知の期間に国際と国内とで差異がある。

ただし、前記のとおり、航空貨物運送の実務では、貨物の運送開始・完了・引渡日時を確約するものではないとの取扱いが定着しているため、延着と評価されるような具体的事例は稀である。また、運送人に対する責任追及の有無を早期に確定すべきとの要請は認められるものの、荷受人側による貨物の到着（延着）確認および苦情申立ての多くが到着予定日の翌日ないし翌々日になされている。

かかる実態にかんがみれば、現行7日以内という制限を、あえて国際運送に係る請求期間の14日に統一させることの必要性は大きくないと思われる⁴¹⁾。

3 運送人の責任の消滅

運送人の責任は、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年を経過したときに消滅する（商法589条・566条1項・766条）。この期間は、短期消滅時効と解されている⁴²⁾。そこで、これと同様の規律を、国内航空貨物運送に設けることの可否が問題となる。

国際航空運送では、提訴期限を2年としており（条約35条1項）、また、合意による延長を認めていない。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（条約35条2項）。当該期間の法的性質については、これを除斥期間とするのが多数説である⁴³⁾⁴⁴⁾。実務にお

39) 欧州における国際道路貨物輸送に関する運送契約についての協定（CMR）30条3項、ドイツ商法438条3項も同様。

40) 内貨45条1項。

41) このことは、貨物の毀損等に関する請求期間についても同様と考える。

42) この1年間という時効期間については、関係者が国内にいる国内運送では十分な期間であり、また、運送人側の文書の保存期間の関係からしても、これを除斥期間に改めるべきではあるまいか。

いては、前記2(1)の期間内に貨物の毀損等に関する苦情の申立てがなされ(条約31条)、これにより損害賠償請求権が留保され、その後に荷受人側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⁴⁵⁾。かかる交渉が成立しない場合には、提訴期限の2年を迎える直前期に荷送人側が(多くは保険金を支払った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。

これに対して、国内貨物の約款では、①一部滅失または毀損の場合は、貨物受取の日から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⁴⁶⁾。

このように、国内航空貨物運送においても、国際運送における苦情の申立て、すなわち損害賠償請求権を留保するための通知に関する約款規定は存在する(条約31条参照)。しかし、提訴期限を制限する除斥期間または消滅時効の定めはない。

実務では、苦情の申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おり、また、現実に訴訟となる事例もきわめて稀である。このことから、約款上、かかる提訴期限の規定がなくても特段の支障は認められない。したがって、仮に商法589条と同様の規律を国内航空運送にも及ぼし、その請求期間を1年間に延長したとしても、実務への影響は小さいのではないかと思われる。

43) 小町谷操三『空中運送法論〔再版〕』(有斐閣・1954)199頁、江頭憲治郎『商取引法〔第6版〕』(弘文堂・2010)327頁。なお、条約35条1項の解釈に関しては、藤田勝利「1999年モントリオール条約第35条1項の提訴期限と法的性質」近畿大学法科大学院論集9号35頁が詳しい。

44) 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。

45) 木下・前掲26)405頁。

46) 内貨45条1項。

二 荷送人・荷受人の地位

1 荷送人の申告義務

(1) 運送状の記載事項

運送状とは、商法上、運送人からの請求により荷送人が作成・発行しなければならない証券であり（商法 570 条 1 項）、荷送人としては、運送状に法定事項を記載することにより、運送人に対する当該事項の申告義務を負う（同条 2 項）。

航空貨物運送の受託においては、航空運送状（航空運送人の用意する“Master Air Waybill: MAW”⁴⁷⁾）の交付を要し、荷送人が航空運送状の作成義務を負う（条約 7 条 1 項）⁴⁸⁾。

国際運送における航空運送状は、国際航空運送協会（IATA）の決議によって様式が統一されており（IATA 決議 600a 号）、条約 5 条で要求する記載事項（出発地・到達地、予定寄港地、荷の重量）に加えて、相当詳細な事項が付加されている⁴⁹⁾。また、国内運送における航空運送状も、これに類似する事項の記載を求める仕様である⁵⁰⁾。これら航空運送状の記載事項は、商法 570 条 2 項規定の事項と相反するものではなく、荷送人の申告義務として法定することには異論がなからう。

(2) 運送状の正確性と申告義務違反の効果

現行商法には、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い⁵¹⁾。

47) これに対し、貨物利用運送事業者（freight forwarder）が荷送人に対して発行するのが“House Air Waybill”である。

48) 国内航空貨物についても、「荷送人が貨物の運送を委託するときは、貨物 1 口毎に貨物運送状を作成し」なければならない（内貨 8 条 1 条）。

49) 航空運送状の書式実例については、澤田壽夫＝柏木昇＝杉浦保友＝高杉直＝森下哲朗＝増田史子編著『マテリアルズ国際取引法〔第 3 版〕』（有斐閣・2014）188 頁参照。

50) 具体的には、品名、品質、重量、荷姿、荷卸、荷印、個数、価額、荷送人および荷受人、発着地、運賃の支払方法等の明記が求められており、商法 570 条 2 項の事項よりも相対的に詳細である。

これに対して、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（条約 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⁵²⁾。これらは、航空機運航の安全性確保の観点から、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。

この点、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⁵³⁾）。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⁵⁴⁾。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。

かような航空の特殊性にかんがみれば、荷送人による危険物の申告の正確性・完全性は絶対的なものと規定しなければならず、危険物による事故が発生した場合の荷送人の責任は、無過失責任とすべきである。したがって、航空運送人としては、申告の正確性・完全性に反した荷送人のいかなる抗弁も遮断しておく必要があろう（条約 10 条 2 項）。

2 運送品の供託権・競売権

商法上、運送人には供託権と競売権が認められている（商法 585 条・586 条・

51) 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）。

52) 内貨 9 条・44 条 6 号。

53) 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。

54) 内貨 24 条・25 条、際貨 5 条 C 項参照。

587条)。運送行為は荷受人への引渡しによって完了するが、荷受人が運送品を受領しない場合や荷受人を確知できない場合、運送人はその引渡義務を履行することができないからである。

航空運送の約款でも、基本的に同様の供託権または競売権に関する規律を定めるものが多い⁵⁵⁾。実務上、荷受人による受取拒絶の場合には、荷送人の指示を得て荷送人に返却するか、または航空運送人において処分することが多く、約款では運送人の供託権・競売権を認めているものの、それら権利を現実に行使することはない⁵⁶⁾。一方、荷受人不確知といった事例は、国内・国際ともにほとんど認められない。

もっとも、他の運送手段との統一性という観点から、仮に国内航空貨物運送に供託・競売に関する規律を及ぼしたとしても、実務上は特段の問題を生じないであろう。

3 運送品の処分権等

(1) 到着地に貨物未到達の場合

現行商法は、貨物引換証が発行されていない場合の荷受人の地位に関し、運送の進行に伴い複雑に規定する⁵⁷⁾。

すなわち、運送品が到着地に未だ到着していない時点では、荷送人だけが運送契約上の権利・義務を有し、処分権を持つ（商法582条1項）。そして、到着地に運送品が現実に到着するとともに、荷受人は荷送人の権利を取得する（商法583条1項）。ただし、この時点では、荷送人の有していた権利・義務が消滅するわけではなく、両者の間では荷送人の権利が優先する。また、運送品は到

55) 内貨35条。際貨8条C項では、供託権の定めはないものの、荷受人による受領拒絶の場合の競売・任意売却による処分を認めている。

56) 具体的な受取拒絶の事由としては、生鮮品について、分割輸送や相次運送の乗継ぎにより到達地への到着に時間を要した結果、品質が劣化したとして引取りを拒否した事例や、展示会用品につき、展示会終了を理由として引取りを拒否した事例などが認められる。

57) 現行法の構造の矛盾点について、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』（商事法務・2013）314頁。

達したが、荷送人の指図がないままに、荷受人が引渡請求をした場合、荷受人の権利が優先することとなる（商法 582 条 2 項）。要するに、荷送人のいかなる処分権も、荷受人による引渡請求権行使のときまでは有効としているのである。

この点、国内航空貨物運送では、約款上、荷送人の指図に関し、運送取消、荷受人変更および到着地変更については、貨物の航空機搭載前になされなければならないが、発送地返送の指図についてのみ荷受人への引渡し前まで認めるというものが多い⁵⁸⁾。したがって、発送地への返送については、荷受人への貨物引渡し前に限り、荷送人がその貨物処分権を行使できる。

このように、商法は、荷送人の運送品（貨物）処分権の消滅時期について、荷受人の引渡請求権行使時とする。これに対して、国内航空貨物運送の場合は、発送地への返送につき現実に貨物を引き渡した時点とし、また、運送取消・荷受人変更・到着地変更は当該貨物を航空機に搭載した時点としており、商法の規律とは差異がある⁵⁹⁾。仮に商法の規律を維持し、国内航空貨物運送にもこれを及ぼすとした場合には、実務への影響を考慮しておく必要があろう。

たとえば、出発地において貨物を受託した後に荷送人から荷受人の変更依頼を受ける事例は多くない。しかし、運送人がこのような依頼を受けた場合には、航空運送状の修正、システム登録の訂正、および宛名ラベル（貨物貼付ラベル）の訂正等の作業が発生する。仮に航空機搭載後で、かつ荷受人による引渡請求権の行使前に、こうした依頼を受け付けるとするならば、これらの作業を到達地空港で処理しなければならないが、貨物到着直後の煩雑な業務と相俟って、当初の荷受人に誤って引き渡すなど、多少の混乱が生じるおそれがある。また、これを任意規定とする場合でも、商法と異なる定めを置く約款規定の効力について問われる可能性も否定できないから、運送人にとって望ましいとはいえないであろう。

58) 内貨 30 条。

59) 荷送人の運送品処分権の消滅時期を運送品の引渡し時と改める考え方については、諸条約（CMR12 条等）と異なるなど、慎重な意見が多いという。

(2) 貨物が到達地に到達、または全部滅失の場合

現行商法では、運送品が到着地に現実に到着した時点で、荷受人は荷送人の権利を取得する（商法 583 条 1 項）。

この点、国内航空貨物運送の場合、荷受人の引渡請求権の発生について直接的に定めた約款規定はないのが一般的である。しかし、貨物が到達地に達すると、運送人は荷受人に到着通知を発するのが実務の通例であり⁶⁰⁾、到着通知を受けた荷受人は、引渡請求権を有するものと一応推定されると考えてよい。

仮に商法 583 条 1 項の規律を国内航空貨物に及ぼし、貨物の到達地到達時に荷受人の引渡請求権を生ぜしめるとするならば、運送人が発する到着通知の時期にかかわらず、荷受人の権利を認めることとなるであろう。ただし、これによって実務に具体的な影響があるとは思えない。

ちなみに、国際貨物航空運送において、荷受人は、貨物が到着地に到着したとき、運送人に対し、貨物の引渡しを要求する権利を有する（条約 13 条 1 項）。そして、貨物滅失の場合および到着予定日から 7 日経過した場合は、荷受人は運送人に対する運送契約上の権利を行使できるとし（条約 13 条 3 項）、また、荷受人による受取拒否、荷受人不確知の場合には、荷送人の権利が回復することとなっているため（条約 12 条 4 項但書）、その権利関係は明瞭かつ合理的である。

荷送人の処分権は、約款上、貨物が到達地に到着後、荷受人が貨物・航空運送状を受け取り、もしくは引渡しを請求し、または貨物受取の意思表示をしたときに消滅すると定めるのが一般的である⁶¹⁾。この規定は、貨物の到達後に、運送人が荷受人に対して貨物引渡指示書（Delivery Order）⁶²⁾を発行し、これら書類をもって輸入手続を経てから、荷受人が当該指示書を呈示して引渡しを請求するという貨物ハンドリングの流れを踏まえたものである⁶³⁾。また、かか

60) 内貨 32 条。

61) 際貨 7 条 E 項。

62) 貨物引渡指示書とは、航空運送状の写用片に運送人が“DELIVERY ORDER”と捺印したものである。

63) 木下・前掲 26) 395 頁。

る取扱いは、「料金を精算し及び運送の条件に従うこと」を荷受人の引渡請求権の発生要件とする条約 13 条 1 項の文理にも整合すると実務では考えられている。

現実には、荷送人が仕向地や荷受人等の変更を指示することが稀にあるが、この場合には、航空運送状に明示されている荷受人に対して到着通知を行い⁶⁴⁾、または荷受人から引渡請求を受ける前であれば、こうした変更指示に従うようである。

いずれにせよ、航空貨物運送の実務においては、荷送人と荷受人の権利が競合するような事例は見受けられない。また、貨物の処分権が移転されるといった例も認められない⁶⁵⁾。

三 航空運送状

国際航空貨物運送では、条約上、航空運送状の規定がある（条約 5～16 条）。これは、反証のない限り、運送契約の締結およびその内容・条件に関し、証明力のある証拠証券である（条約 8 条）⁶⁶⁾。航空運送状の記載事項については、前記二 1 (1) のとおり、条約 5 条の定めに加えて、IATA の運送会議で決定されている様式に従っている。また、国内における航空運送状の仕様も、これに類似する。

航空運送状の作成および発行は、国内・国際ともに荷送人の責任である（条約 7 条）⁶⁷⁾。航空運送状は証拠証券に過ぎないため、運送状の不存在・不備・滅失は、運送契約の存在や効力に影響せず、契約そのものは条約の規定を受けるとされている（条約 4 条 2 項参照）。その一方で、運送人は、航空運送状の記載内容に基づいて貨物運送を実施するため、荷送人による申告（記載内

64) 際貨 8 条 B 項。

65) 海上運送では、運送品処分権の移転の実務がある（海上運送状に関する CMI 統一規則 6 条参照）。

66) 航空運送状の有価証券化の問題に関し、藤田・前掲 18) 182 頁。

67) 国内貨物運送については、内貨 8 条。

容)の正確性・完全性を絶対的なものとすべきであり、このことが安全運航にとってきわめて重要であることは前述した(前記二1(2))。

なお、国際航空運送の実務では、IATA 主導により、情報伝達のスピード向上およびペーパーレス化に伴う業務効率・コスト削減を目指して、電子航空運送状 (Electronic Air Waybill: e-AWB) への移行が推進されている⁶⁸⁾。e-AWB を用いた場合、現行の紙媒体の航空運送状表面記載事項は電子データで伝送処理される。なお、裏面の記載事項 (IATA 決議 600b 号) は、IATA との e-AWB 契約を締結することにより、必要な規律を及ぼすのみであるため、航空運送状に係る責任関係の規律に特段の影響はないものと考えられる。

ちなみに、商法は、陸上運送の貨物引換証について規定する (商法 571 条)。しかし、航空運送の実務では、貨物引換証の利用実態はなく、かかる規律を航空運送に及ぼす必要性は認められない。

第 2 航空旅客運送

一 旅客に関する運送人の責任

1 旅客の死傷

(1) 責任の在り方

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⁶⁹⁾、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

68) 電子航空運送状に関する IATA の web サイトは、<https://www.iata.org/whatwedo/cargo/eawb/Pages/multilateral.aspx>。平成 26 (2014) 年 6 月末日現在、IATA との当該契約締結済みの航空会社は 74 社、フォワーダーは 989 社である。

69) 乗降のための作業中 (the operations of embarking and disembarking) について、旅客のいた場所を基準にするのか、あるいは、搭乗手続き中の行動を基準にするのが必ずしも明らかでない。東京高判昭和 40 年 3 月 24 日判時 408 号 11 頁は、「旅客を航空機に搭乗させるため諸種の作業によって、航空運送に特殊な危険発生の可能性の存する期間、すなわち旅客が改札を受けた飛行場に入った時から、着陸後飛行場を去る時までをいう」と判示する。

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⁷⁰⁾。

したがって、国内航空運送法の立法化に際し、現行商法の旅客に対する責任と同様に（商法 590 条 1 項・786 条 1 項⁷¹⁾、過失推定責任を維持することは、従来の実務にも適っているものと解する。

これに対して、国際旅客運送では、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、いわゆる二層制責任制度（two tier system）を採用している（条約 17 条・21 条⁷²⁾ 73)。そこで、航空旅客運送における国内と国際の責任原則を統一するという観点から、国内旅客運送についても、この二層制と同様の規律に改めるべきとの考え方もあり得る。しかしながら、かかる見解に軽々には賛成できない。

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（条約 17 条⁷⁴⁾、または、②旅客側に寄与過

70) 内旅 42 条 1 項・3 項。

71) 商法 590 条 1 項は、旅客運送人の責任について、債務不履行責任の一般原則を定めたものに過ぎず（具体的注意規定。民法 415 条参照）、同項と民法上の原則には相違がない。大判明治 38 年 5 月 8 日民録 11 輯 629 頁、大判大正 5 年 1 月 20 日民録 22 輯 7 頁。したがって、同項の「注意ヲ怠ラサリシコト」は、善良なる管理者の注意を払うことと解釈される。西原寛一『商行為法』（有斐閣・1960）325 頁、田中誠二＝喜多了祐＝堀口亘＝原茂太一『コンメンタール商行為法』（勁草書房・1973）494 頁、服部榮三編『基本法コンメンタール／商法総則・商行為法〔第 4 版〕』（大原栄一）（日本評論社・1997）190 頁。

72) 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』（八千代出版・2005）305 頁。

73) 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。その経緯については、坂本昭雄＝三好晋『新国際航空法』（有信堂・1999）259 頁。

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

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。かかる文理解釈を厳格に貫く実務において、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⁷⁵⁾。

しかし、現実には発生する旅客傷害の大部分は、いわゆる航空機事故によるものではなく、機内のお茶こぼしやカートによる打撲など、航空の特殊性という色彩の薄い事例である。こうした現実にかんがみれば、仮に危険責任ないし報償責任の考え方に立脚してもなお、運送人にとっては厳格な責任原則が過大な負担となっているといえよう。ちなみに、他国の航空各社の旅客・手荷物の運送約款では、条約が適用される国際運送とそれ以外の運送で責任原則や責任限度額を異にする例も少なくない⁷⁶⁾。

かかる現実を踏まえれば、他の運送手段の過失推定責任（商法590条1項）との統一を犠牲にしてまで、国内旅客運送を二層制と同様の規律とすべき合理性は乏しいものと解する⁷⁷⁾。

（2）精神的損害に対する賠償責任

国際航空運送においては、身体の傷害（bodily injury）に、純粋な精神的損害（pure mental injury）を含まないというのが、実務で定着した取扱いとなっている（条約17条1項⁷⁸⁾ ⁷⁹⁾）。この点、国内法においては、民法710条が非財産的損害に対する賠償を認めていることから、純粋な精神的損害に対する賠償も認められる余地がなくはない⁸⁰⁾。

75) 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、グアテマラ・シティで外交会議が招集され、ここで採択されたグアテマラ議定書（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された。ただし、同議定書は現在も発効していない。矢沢惇「グアテマラ議定書について」空法16号1頁。

76) たとえば、デルタ航空では、国内・国際・カナダ路線で適用される旅客・手荷物の運送約款が異なっている。また、ユナイテッド航空は、国内と国際で運送約款が共通であるものの、同社約款28条により、適用される責任原則は別異である。

77) 落合・前掲1) 21頁は、条約の二層制を国内旅客運送にも導入すべきであるとされる。

しかし、純粋な精神的苦痛が損害賠償の対象たり得るのは、判例上、運送人に故意・重過失による注意義務違反があり、それが信義則に著しく違反する行為態様であった場合や⁸¹⁾ 旅客の生命・身体に危険が迫るような過酷な状態に長時間おかれた場合（「健康の毀損（impairment of health）」レベル⁸²⁾ など、人格的利益が侵害された事例に限られている⁸³⁾。

したがって、商法規定を新設する場合には、国際的に共通な解釈という観点からも、身体の傷害に純粋な精神的損害を含まない旨を明確化することが望ましい。

(3) 航空機製造物責任との関係

旅客の死傷と航空機製造物責任との関係について、ここで付言しておきたい。航空機部品等の欠陥、機体整備不良に起因して事故が発生し、旅客に損害が生じた場合には、航空運送人として無過失を主張しないのが通例である⁸⁴⁾。

この場合、運送人が製造者に求償するとしても、航空機・航空機部品の売買契約には免責条項（disclaimer clause）が規定されているのが一般的であるから、運送人の求償が奏功しないことが多い⁸⁵⁾。また、大企業間には不法行為上の厳格責任の法理も適用されないことがあり⁸⁶⁾、運送人としては十分な補償を得られないのが実情である。

78) Eastern Airlines v. Floyd, 499 U.S. 530 (1991)。藤田勝利「1999年モントリオール条約について」空法42号15頁、小林登「1999年モントリオール条約における国際航空運送人の責任—旅客運送責任に関する規定を中心に—」空法42号28頁。

79) “bodily injury”の日本語公式訳は、従前の「障害」から「傷害」に変更されたため、わが国では純粋な精神的損害を除外する趣旨と解することができる。藤田・前掲18) 205頁。

80) 東京地判昭和61年9月16日判時1206号7頁。

81) 最判平成16年11月18日民集58巻8号2225頁。

82) 東京地判昭和61年4月30日判時1231号117頁、東京地判昭和61年9月16日判時1206号7頁。

83) 奥田昌道『債権総論〔増補版〕』（悠々社・1992）209頁。

84) 航空機製造物責任と航空運送人の責任について、菅原貴与志「小論・航空機製造物責任の研究」慶應法学4号1頁以下。

85) Philippine Airlines v. MacDonnell Douglas, 180 Cal.App.3d 234 (Cal.ct.app.,1987)。

86) Tokyo Marine v. McDonnell Douglas v. Japan Air Lines, 617F.2d 936 (2nd Cir.,1980)。

2 延着責任

(1) 旅客延着の問題性

前記第1—1(2)のとおり、航空貨物運送の実務では、延着が問題となる事例は多くない。すなわち、貨物運送の場合は、運送開始・完了・引渡日時を確約しないとの取扱いが定着しており、運送人が賠償に応じることも稀である。航空運送において実務的に問題となるのは、むしろ旅客および手荷物が延着した場合である。

国際航空運送では、条約上、延着に伴って生じた損害に対する運送人の賠償責任の規定は存在するものの（条約19条）、そもそも「延着（delay）」に関する定義はなく、その解釈や損害賠償の範囲などは法廷地により判断されることとなる⁸⁷⁾。また、旅客に対する延着損害は、1旅客あたり4,694SDRの責任制限がある（条約22条1項）。

これに対して、国内旅客運送約款上は、延着責任を認めた明文規定がなく⁸⁸⁾、大幅な出発遅延・延着、欠航等の運航イレギュラーが生じる場合、運送人は、自社便・他社便その他交通機関への振替による輸送、または未使用航空券の払戻しなどの措置を講じることとするのが一般的である⁸⁹⁾。

(2) 航空運送契約における定時性

確かに、国内航空運送における定時性・定刻性は、航空運送契約の重要な内容である。しかし、それが運送契約の本質的な要素であるのか否かについては、さらなる考察が必要であろう。

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を内容とする役務提供を引き受け、そ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る⁹⁰⁾。すなわち、運送人が人の「場所的移動」

87) 藤田・前掲18) 177頁。

88) 内旅42条は、旅客の死傷および手荷物の破壊等の責任を定めるが、同条5項では、運送人が「運航時刻の変更（中略）その他の必要な措置をとること」があり、「当該措置をとったことにより生じた損害については」賠償責任がないとしている。

89) 内旅24条・25条。

という仕事の完成を引き受ける請負契約の性質を有している⁹¹⁾。そして、この所定の場所的な移動と運賃の支払いは、いずれの要素が欠けても旅客運送契約が成立しないという意味において、運送契約の本質的な要素である。

これに対して、航空運送人が時刻表等に表示された予定時刻どおりに場所的移動を行うという意味での「定時性の確保」は、航空旅客運送契約の内容に含まれる一つの重要な要素ではあるが、かかる定時性が欠ければ運送契約も成立しないというわけではない。航空運送の場合は、空中という特別な区域を航行することから、①天候等の自然的要因に強く左右されるほか、②高度な技術の集積を必要とするために、航空交通管制システムその他の技術的・人為的な影響を受けやすく、③安全への高度な配慮および慎重な対応も講じる必要があるからである⁹²⁾。特に航空機事故により発生する損害の深刻性を考えれば、運航の安全性の確保が第一義であり、これは定時性に優先せざるを得ない⁹³⁾。

したがって、運送人の支配できないリスクの顕在化等により、定時性に優先する事情が生じた場合には、債務不履行責任を否定すべきものと解する⁹⁴⁾。

(3) 延着損害の定額化について

実務において、延着から生じた損害（damage occasioned delay）とは、本件延着が発生しなかったならば得られたであろう利益（得べかりし利益）の喪失を

90) 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』（有斐閣・1984）42頁、江頭・前掲43）246頁。

91) 田中ほか・前掲71）486頁。

92) 山口真弘『全訂版 航空法規解説』（航空振興財団・1993）7頁。

93) 航空運送の黎明期に比較すれば、現在、航空機は万人が利用する公共交通機関となり、もはや大衆の移動または輸送手段として欠くべからざる存在となっている。このような時代の変化に応じて、航空機自体の性能、整備技術および整備施設等は格段に進歩したとはいえ、複雑な技術の集積体である航空機の機材故障をゼロにすることは、現在の最も進んだ技術水準をもってしても難しいであろう。

94) 東京高判平成22年3月25日（判例集未登載・平成21年（ネ）第2761号）。なお、原審の千葉地裁松戸支判平成21年2月25日（判例集未登載・平成15年（ワ）第1131号）は、航空運送の定時性は手段債務であると判示している。松嶋隆弘「国内旅客航空運送契約における『延着』責任について」日本法学77巻2号83頁。

意味することが大半である。そして、得べかりし利益の算定は、種々の証拠資料に基づき相当程度の蓋然性をもって評価せざるを得ない。すなわち、かかる損害の算定・評価は、あるべき状態への回復という観点からして、旅客個人々の具体的事情を考慮して行うこととなる⁹⁵⁾。

このように、延着損害については、その性質上、画一的に賠償額を定額化することが困難なのが通例である。したがって、国内法制化に際しては、延着損害の賠償額に係る規律を当事者間の契約に委ねるべきである⁹⁶⁾。

なお、近年、航空利用者の権利保護を強化する動きが目立っており、欧米を中心に、オーバーセールスによる搭乗拒否、ゲートおよび滑走路・駐機場（tarmac）における大幅な遅延や欠航発生時等における旅客の権利および運送人の義務が詳細に規律される状況にある⁹⁷⁾。

二 手荷物に関する運送人の責任

1 責任の在り方

(1) 託送手荷物

1 - 1) 責任原則

託送手荷物⁹⁸⁾に関する運送人の責任は、国内運送約款上、運送人が注意を

95) 最判平成9年1月28日民集51巻1号78頁。

96) 延着責任と直接関係はないが、国内旅客運送の実務では、いわゆるオーバーセール（搭乗手続を行った予約旅客数が提供座席数を上回る結果、座席を提供できない状況が発生すること）につき、予め旅客の同意を得て、迅速・柔軟な解決を図る制度が設けられている（フレックストラベラー制度。内旅24条2項）。

97) EUにおける航空便の搭乗拒否・遅延・欠航に関する規則として、Regulation (EC) 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004, establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91。同規則に基づき、3時間以上の延着に対して金銭補償義務を認めたECJ判決が、Judgment of the Court (Forth Chamber, Joined Cases C-402/07 Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH and C-432/07 Böck and Lepuschitz v. Air France SA), 19 November 2009。福村麻希子「EUにおける欠航・遅延に対する航空運送人の責任について」空法54号81頁。

怠らなかつたことを証明しなければ責任を免れない（過失推定責任⁹⁹⁾。かかる規律は、陸上運送や海上運送と同様であり（商法 577 条）、また、従来の実務にも適っているため、国内航空運送法の立法化に際し、これを商法に明文化することに問題はない。

ちなみに、国際航空運送の託送手荷物（checked baggage）は、貨物の場合と同じく（前記第 1－1(1)参照）、無過失責任となっている（条約 17 条 2 項¹⁰⁰⁾。ただし、その損害が手荷物の固有の欠陥または性質から生じたものである場合、運送人はその範囲内で免責される。この部分では、国際と国内で責任原則に差異が生じることとなるが、他の運送手段との整合性や従来実務との適合性、さらには各国の旅客・手荷物運送約款との比較¹⁰¹⁾の観点からは、これを許容することにも一応の理由が認められるものと解する。

1－2) 易損品と高価品の取扱い

託送手荷物の易損性の申告および取扱いに関し、約款上は、そもそも易損品を手荷物として引き受けないのが一般的である¹⁰²⁾。仮に受託・運送した易損品に破損が生じたことが確認された場合にも、運送人の過失が認められない限り、運送人が賠償責任を負うことはない¹⁰³⁾¹⁰⁴⁾。これに対して、無過失責任が適用される国際旅客運送の場合、運送人としては、かかる手荷物の固有の欠

98) 約款では「受託手荷物」の語を用いるのが一般的である。

99) 内旅 42 条 2 項・3 項。

100) ただし、託送手荷物の延着については、過失推定責任である（条約 19 条）。託送手荷物の遅延の目安として、1 日遅れは許容範囲だが、5 日の延着は客観的に相当な範囲を超えていると判示した下級審裁判例がある（仙台地判平成 15 年 2 月 25 日判タ 1157 号 157 頁）。

101) 前掲 76) 参照。

102) 内旅 33 条 1 項 9 号、際旅 11 条 A 項 (3)。

103) 内旅 42 条 3 項。当該手荷物による拡大損害については、内旅 45 条・33 条 1 項 9 号。

104) もっとも実務では、受託時に易損性の申告を受け、旅客の要望により運送を引き受けることもある。その場合には、当該手荷物を特別な扱いとすることはできないこと、および運送の過程において破損が生じ得ることにつき、旅客の同意を得ているようである。

陥・性質を主張するか（条約 17 条 2 項但書）、または、受託制限品を預けた旅客の寄与過失を主張することとなる（同 20 条）。

高価品についても、一般に託送手荷物として認めていない¹⁰⁵⁾。ただし、到達地にて受託手荷物を返還した後に、受託手荷物に含めていた高価品が紛失したと旅客から申告を受ける事例はあり得る。この場合、旅客による損害の立証に応じ、運送人として必要な賠償を行うこととなろう。

（2）機内持込みの手荷物

機内持込みの携束手荷物（unchecked baggage）は、原則として旅客の管理下にあるから、過失責任の原則による（条約 17 条 2 項¹⁰⁶⁾。これは従来国内旅客航空運送の実務にも適っているため、商法に明文化することに何ら問題は無い。

2 責任限度額

条約は、手荷物に関して、責任限度額を 1,131SDR としている（条約 22 条 2 項）。また、国内航空運送約款では、各旅客につき 15 万円とするものが多い¹⁰⁷⁾。また、旅客は、従価料金制度を利用し、荷物を預ける際に申告価額の 15 万円を超える部分について 1 万円ごとに 10 円を支払うことにより、個別に限度額を引き上げることもできる¹⁰⁸⁾。

この点、陸上運送や国内海上運送の約款に責任限度額の定めがないことなどを踏まえると¹⁰⁹⁾、商法に責任限度額に関する規律を定めるのではなく、当事者間の契約に委ねるべきであろう。しかし、手荷物に関する苦情処理の実務では、約款のみに依拠する責任限度額の有効性を問われることも少なくないため、

105) 内旅 34 条、際旅 11 条 A 項 (3)。

106) 内旅 42 条 4 項、際旅 18 条 B 項 (1)。なお、実務では、狭義の手荷物のみならず、着用の衣類等の汚損についても同様な処理がなされている。

107) 内旅 40 条。

108) 国際航空運送についても、同様の制度がある（条約 22 条 3 項）。

109) 国際海上運送の約款では、責任限度額を各旅客につき 5,000 円ないし 1 万円とするなど、その内容は様々である。

運送人の立場からすれば、商法の規定を根拠とできることがより望ましいと思われる。

IV むすびにかえて

いまや航空運送は、高速遠距離輸送手段として、物流においても旅客移動においても、現代社会に欠かせない存在となっている。したがって、国内航空運送に関する法制化は、複合運送に関する規律の新設と相俟って、わが国にとって重要かつ喫緊の課題である。わが国においても LCC (Low Cost Carrier) 時代が到来し、ますます一般国民・消費者にとって航空が身近な交通手段となっている現状を踏まえれば、陸上運送・海上運送とならんで何らかの法規制を設けるべきであろう。

本稿でも検討したように、国内航空運送の法制化に際しては、海上運送と同様に、国際性の視点が求められる。この点、航空分野では、国際運送（条約）と国内運送（各社約款）との規律に異なる点もあるが、コードシェア（code sharing）が広く行われる現状下、同一便の旅客に異なる約款が適用されるケースは珍しくない。特に運送人の責任原則については、他の運送手段との統一の視点や、国内運送実務の集積と国際的な規律との調和等を総合的に検討したうえで、その統一の可否を慎重に判断すべきである。

また、見直しに際しては、現代の取引実務に即して、運送関係者の利害関係を合理的に調整できる規律とする必要がある。運送人の責任の在り方のみならず、利用者利便の視点も重要であるし、また、危険物の運送を委託する場合の荷送人の責任の在り方などについても¹¹⁰⁾十分に検討しなければならない。

運送法制の全体的な在り方という観点からは¹¹¹⁾、運送法制研究会で検討された実体法部分のみならず、紛争解決に関する手続法の見直しの要否も視野に入ってくる可能性がある¹¹²⁾。たとえば、条約では、人身事故に限って、一定

110) 前記Ⅲ第1二1(2)参照。

の条件の下、旅客の住所地を管轄する裁判所に提訴できる道を開いた（第5の裁判管轄。条約33条2項）。仮にこれを国内法制化しようとするならば、わが国の民事訴訟法との関係が問題となろう。また、貨物運送契約の当事者は、仲裁によって紛争解決できる旨を定めることができるが（条約34条）、こうした規律を国内法にどう取り込むかといった問題もある。

今般の法制審議会商法部会の審議を契機として、こうした航空運送法制全般に関する議論がさらに深化していくことを期待するものである。

以 上

（平成26年6月30日）

111) なお、旅客運送については、航空運送契約をパーツとして取り込む企画旅行契約との整合性の問題もある。旅行業者は、旅行者との間に企画旅行契約を締結するが、特に国内航空運送を含む場合、国際航空運送とは異なり、個々の旅行者に対して航空運送契約成立の証拠証券たる航空券は発行されることなく、搭乗日当日に運送人により搭乗券が交付されるのみである。この場合、実務上は、運送人と旅行業者および旅客・旅行者個人との契約関係について明確かつ統一的な解釈がなされておらず、相互の調整および理解が整理されていない。

112) さらに、地上第三者損害等の不法行為法制や航空保険法制等も問題になり得る。落合・前掲1) 18頁。