

運送法制研究会 第11回 議事要旨

- 1 日 時 平成25年7月25日(木) 自 18時15分
至 21時05分
- 2 場 所 公益社団法人商事法務研究会会議室
- 3 議事概要

航空運送に関する問題点の検討(研究会資料7参照)

- (1) まず、運送人の責任の在り方(第1の1(1))について、航空運送の実務を中心に議論がされた。なお、物品運送に関し、運送品の滅失、損傷及び延着の責任を過失推定責任とすることに異論はなかった。

(責任限度額の規定の要否について)

- 航空運送の運送品の品目は、重いものや大きいものの運送には適さないという要素を除くと、運賃も他の運送手段と変わらない水準なので、他の運送手段における運送品と変わらない。基本的には迅速性が求められるものを運送することになるが、実際によく運送しているのは、空港からの利便性が高い地点を最終到達地とする生鮮食品や、精密機器など重さと比べ価値の高いものである。また、国際航空運送と国内航空運送で運送品の品目に大きな違いはない。
- 国内航空運送に関しては、責任限度額を1口3万円としているが、この額の根拠は不明である。この責任限度額に基づく実務が定着し、荷主が貨物保険をかけるので、この額が低額であるとして問題となるケースは聞いていない。運送人の立場からは、商法に責任限度額の規定がある方が、法的根拠が明確になることから望ましい。
- 商法上、陸上運送及び国内海上運送については責任限度額の規定がないので、国内航空運送について責任限度額の規定を設けることは、他の運送手段とのバランスを失し、適当ではない。宅配便について、1個30万円とする責任限度額を有効とした判例(最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・判時1646号162頁)があるが、その判例でも、多数の運送品を取り扱っていることや運送賃が低額であることを考慮した上で有効としているのであり、責任限度額の定めに関しては、後に争いが残る形でもやむを得ないと思う。

- 航空運送において、従価料金に基づいて運送品の価額が申告されることは、ほとんどない。個別に従価料金を支払うよりも、荷主の方で保険をかける方がコストがかからないとの判断があると思われる。もっとも、実際に運送品が損傷した場合には、売買価格などの実価で運送人に損害賠償請求をしてくるケースが多い。その場合は、責任限度額を援用し、事案によっては和解により解決しているが、国内航空運送に関して訴訟になったケースは知らない。
- 国内航空運送に高価品免責の規律が及ぶとしても、航空運送人の立場からは、特段の支障はない。もっとも、約款上、国内航空貨物運送の引受けができるのは、1口当たり1000万円まで、1機当たり2億円までとなっており、その範囲内の高価品を引き受ける建前となっていることから、高価品免責の規律があったとしても、事実上、免責を主張し難い。なお、約款には、商法上の高価品とは別に貴重品という概念があり、貴重品の取扱いを求める旨の申告がある場合には、割増運賃を取っている。そのため、申告があった貴重品について、運送人の不注意により滅失又は損傷があった場合には、賠償責任を負うことになる。

(延着の場合の賠償額について)

- 航空運送では、いつの何便に搭載するかについて、荷送人から希望は聞くが（運送状にも requested flight/date 欄があり、実際に、荷送人がリクエストした便名が記載されている。）、前便が遅れたために間に合わないというケースがあり得ることから、確約はしない。もっとも、合理的な期間内に運送品が到達しない場合に延着の責任を負うことを否定するものではない。
- 国際海上運送については、国際海上物品運送法では、第12条の2により、運送品の価格が下落した範囲内しか賠償しない取扱いとなっているが、この規定は、商法の特則として残るという理解でよいか。
- 国際航空運送には賠償額の定型化の規定はないものの、延着も含めて責任制限がある。これに対し、責任制限がない状況において、民法第416条の範囲で運送人に責任が生ずると簡単に割り切ってよいかどうかは分からない。延着の場合であっても、損害額定額化の根拠（大量の運送品の取扱い等）は当てはまるのであるから、外国の法制などを踏まえて、改めて

検討してもよいのではないか。なお、民法第416条第2項もととなったとされるイギリス判例のHadley v. Baxandale事件は、まさに延着損害が問題となった事例であるが、日本の判例は、予見可能性を債務不履行時点で判断するという意味において、契約締結時点での予見可能性を問題とする英米法とは異なり、比較法的には特異である。特別損害についての予見可能性が債務不履行時で判断されるというルールが維持される限り、延着損害について民法第416条により処理すると、賠償の範囲が拡大するリスクがある。

- 延着についても、法律で責任限度額を定めなくとも、約款でこれを定めることは可能である。
- (2) 次に、運送品の損傷等について通知をしない場合の取扱い（第1の1(2)）について、航空運送の実務や適用除外となる運送人の主観的要件を中心に議論がされた。
- 航空運送では、実務上、到達地において貨物を引き渡す際に、運送人と荷受人の間で外観の破損状況を確認し、書面でその旨を記録している。また、梱包を解いた際に内容物の破損が生じているというコンシールド・ダメージの場合でも、引渡しの翌日又は翌々日にダメージについて請求する旨又は留保する旨の連絡があるのが、通常である。したがって、商法第588条第1項の14日以内という通知期間の規律の適用を受けることになったとしても、大きな影響はないように思われるが、一方で運送人としては請求件数の増加、請求を受付体制整備の必要性等が懸念される。なお、航空運送に関しては、個人の荷主が少なくないという実情があり、現場のハンドリング上、事業者と個人とで通知期間に差異を設けるべきではない。
 - 荷主としても、国際航空運送において、運送品の損傷が空港では分からないまま顧客に納入された場合でも、14日以内に損傷の通知をしているので、14日以内という通知期間で支障はない。
 - 延着の場合にも、航空運送では、通知が延着の翌日又は翌々日にはされるのが慣習化しているから、通知期間を約款の期間より長くしても影響は限定的と思われるが、あえて、国際条約でよく規定されている21日間に揃えなければならない積極的理由もない。
 - 延着の場合であっても、具体的な通知期間を規定することにより、それ

が1つのガイドラインとなって双方対応することになるから、運送人だけでなく、荷受人にとってもこの規定はあった方が良く、モントリオール条約にあるように、通知期間は21日で差し支えない。

- 実運送者の立場からは、通知期間は短い方が良いということになるが、そうなると、フォワーダーにとっては、荷主からクレームの通知を利用運送人の立場で受けた時点では、既に、実運送人への通知期間を満了しており実運送人に請求する手段がなくなってしまうケースもあり、悩ましい。ただし、いずれにしても、何らかの基準はあった方が良い。
- 航空運送において、利用運送人に対してクレームがされる時期については、ケース・バイ・ケースであり、滅失、損傷又は延着を問わず、半年後や1年後に請求されることもある。したがって、利用運送人としては、通知期間に関する基準を設けることに意味がある。
- 航空運送における延着の場合は、予定した日に到着しないと荷受人の側から運送品が届いていない旨の連絡が1両日中に来るので、そこから搜索して、運送品は、おおむね1か月以内に発見される。運送品が見つからない場合は、運送品の滅失として損害賠償をするという実務が定着している。
- 商法第588条では、運送人に悪意(又は重過失)があった場合に、き損又は一部滅失の通知期間の規律の適用が除外され、モントリオール条約第31条第4項では、運送人に詐欺があった場合に、き損又は延着の通知期間の規律の適用が除外されるが、国内航空運送の規律としてどのように考えるのか。運送人が運送品の損傷又は延着を知っている場合はかなり多いと思われる反面、詐欺に該当するケースはほとんどないと思われる。
- モントリオール条約第31条第4項を適用した事案は、聞いたことがない。荷受人と運送人の間で頻繁に確認し合っているので、運送人の方で知っていたのに、荷受人から請求がないので賠償に応じないというケースは、実際にはないのではないか。
- 国際航空運送において、運送品の損傷につきフォワーダーから実運送人へ通知があったが、実荷主からフォワーダーへの通知がされず、後に、実荷主からの請求に対し、フォワーダーが実荷主から書面による通知がないと主張した事例があった。モントリオール条約では、この場合は、フォワーダーが詐欺を行った場合に当たらないと思われるので、通知期間に関する

る規定の適用が除外されることにはならないが、国内運送であった場合には、フォワーダーは悪意であったとして、実運送人に対する責任を負うことになるのではないか。

- 商法第588条第2項の「悪意」については、損傷があることを知っていたこととする判例（最高裁昭和41年12月20日第三小法廷判決・民集20巻10号2106頁）がある一方、故意に損傷を生じさせたり、故意に隠蔽工作をしたことと解する見解がある。
 - そもそも延着の場合の「悪意」については、隠蔽工作とか詐欺的なことというより、むしろ延着によって発生する損害についての悪意を問題とすればよいのではないか。
 - 延着による損害についての悪意を要件とするのは、困難ではないか。
 - 滅失等について一定期間内に通知を要する制度の趣旨は、証拠の保全のためと説明されるが、延着については、その時点で証拠保全ができるので、通知がない場合に運送人を免責する旨の規定は必要ないのではないか。延着の場合に通知を要するとする場合には、その趣旨を明らかにすべきである。
- (3) 次に、運送人の責任の消滅（第1の1(3)）について、国際条約の解釈との関係を中心に議論がされた。
- 国内航空運送では、運送品の引渡し後、損害賠償請求やその留保があった場合には、おおむね1年以内に何らかの妥協点が見出せている。
 - モントリオール条約の2年の期間について、期間の延長が認められないというのは、どの程度、確立した解釈なのか。海外では、モントリオール条約の適用がある場合でも、合意による期間の延長をしたことがあり、日本の文献でも時効という説と除斥期間という説があるとされている。
 - 運送人の実務としては、この期間は除斥期間と解釈しているものが多い。裁判例にもそれを前提としたものがある（東京高判平成22年5月19日）。
 - 合意による期間の延長は、従前の実務をヘーグ・ヴィスビー・ルールにおいて追認した形で規定したものであり、このような経緯を踏まえると、モントリオール条約には規定はないものの、合意による期間の延長を認めない趣旨ではないのではないか。実務上も、若干の期間で解決する場合に、法的リスクを負いながらも、合意により期間を延長している。真摯な合意

をしながら、訴訟になった途端に運送人がその合意は無効であると主張することは、信義に反する気がする。

- 国内法で合意による期間の延長ができる旨の規律を設けるとしても、国際条約の解釈に影響を及ぼすものではない。
 - 国際海上物品運送において、具体的な障害が生じているわけではないが、運送業者としては、合意による期間の延長ができる旨の規律が新設されることを望ましいとは思っていない。
 - 実務上、国内海上運送でも合意による期間の延長がされていることから、これまで、その実務の運用を法律上明記すべきという議論がされてきた。ここでの議論は、その規律を国内航空運送に及ぼしてもよいかということではある。
- (4) 次に、荷送人の申告義務（第1の2(1)）について、義務違反があった場合の責任原則を中心に議論がされた。

(危険物を除く荷送人の申告義務について)

- 航空運送状の記載事項は、商法第570条第2項の記載事項に反することはないので、同項の規律を国内航空運送に及ぼしても問題はない。
- 航空運送では、運送人が行政上の義務を遵守するために荷送人から得なければならない情報については、基本的には得られている。
- 申告義務違反があった場合の荷送人の責任については、国内航空運送約款では、荷送人に故意又は過失がある場合のほか、「この運送約款及びこれに基づいて定められた規定を守らないことにより、会社が損害を受けた場合」を規定しているので、運送人に所定の情報を提供しなかったとして無過失責任を負わせている趣旨と考える。

(危険品について)

- 危険品に関する申告義務の内容については、研究会資料の本文の表現で違和感はない。
- 国際海上物品運送で利用される約款を見ると、荷送人の責任は無過失責任とされている。運送人の立場からは、荷送人に責任があることを明記することを要望せざるを得ないと思われる。責任制限がないので、荷送人になるフォワーダーの立場からは非常に厳しいというのは理解できる。
- 危険物明細の製品安全データシート（SDS）には、製品に関する成分

情報、取扱い、保管上の注意等が詳細に記載されており、輸送上の注意についても、IMOの規則に従うとして、UNナンバーの記載がされるなどしている。これはメーカーが作成するものであり、商社は全幅の信頼を置いているところ、メーカーが危険品としての記載をしない場合に、商社である荷送人が危険品であるかを全て調査しなければならないのは、荷送人としての責任は十分認識するも、非常に厳しい。

- 航空の安全に支障がある危険品の場合には、地上の第三者や旅客の損害など大きな損害につながるので、危険品の申告義務については、航空運送人として厳格に解さざるを得ない。
 - 荷送人が無過失の場合に責任を免れるとすると、メーカーに製造物責任を追及することになるが、航海中の船舶上での危険物爆発事故の裁判例には、メーカーに製造物責任はないとするものがある。船舶が沈没した場合に、実際に荷送人に十分な資力があるかという問題は別として、荷送人が責任を免れるとしてよいのか疑問がある。
 - 上記事件の別訴では、荷送人はMSDS（現SDS）の中に危険物である旨の記載がなかったとしても、運送品の内容を調べなかったことに過失があるとして、荷送人の責任を認定している。現在、法律がないために過失責任の原則に立ちながら、無過失責任に近い認定をしている。なお、JIFFAの約款では、荷主は、運送品の性質を承知していると否とを問わず、運送品の運送の結果発生する全ての損害について運送人（フォワーダー）に賠償する旨を規定しており、無過失責任に近い責任を負わせている。ちなみに、国際海上物品運送法第15条では、特約禁止の対象に危険物に関する規定が掲げられていないことから、荷送人の責任を無過失責任とする特約は有効である。
- (5) 運送品の供託権、競売権（第1の2(2)）については、陸上運送と同様の規律を航空運送に及ぼすことについて、特段の問題はないとの意見があった。
- (6) 次に、運送品処分権（第1の2(3)）について、運送品の全部が滅失した場合の損害賠償請求権の帰属を中心に議論がされた。
- 国内航空運送における運送品処分権には、運送の取消し、荷受人や到達地の変更等があり得るが、基本的に貨物の搭載前までしか応じないと定められており、引渡し前まで可能なのは返送の指示だけである。なお、貨物の搭

載後に荷受人の変更の申出がされる事例は、ほとんどない。

- B/Lが発行されていない状況で船舶が沈没するなどして運送品が滅失した場合に、荷受人が保険金請求をして保険会社が損害賠償請求をするのではなく、荷送人が代品を出荷するケースがある。この場合は、荷送人が荷受人の損害賠償請求権を譲り受けるケースもあろうが、実態として、売買契約を変更又はキャンセルして、代品を別個の契約により送ったと構成するケースもあると思われる。このような実態を踏まえると、モンテリオール条約のように、荷送人及び荷受人の双方に損害賠償請求権を認めることは、荷主の側からは使いやすい。
- 売買契約上のリスクの移転時期は契約条件によって様々であるから、一律に荷送人又は荷受人の一方に運送契約上の権利があると規律すると使いにくい制度になる。荷送人及び荷受人の双方に損害賠償請求権を認めても、通常は、実際に損害を受けている方が請求すると思われる。運送人の保護としては、荷送人及び荷受人の一方に賠償すれば、他方の権利が消滅するとすればよいのではないか。
- 売買契約上のリスクの移転時期は明確であり、それに応じて付保もしているが、荷送人及び荷受人の双方に損害賠償請求権を認めると、荷送人と荷受人との間で紛争が増えるのではないか。
- 現行法では、運送品が到達地に到達しない限り、荷送人が損害賠償請求権の権利者となるが、よく使われているFOB、C&F又はCIFの場合は、荷受人にリスクが移転しており、荷受人に損害が生じているにもかかわらず、運送契約上の権利を荷送人が有している点に問題があるので、荷送人及び荷受人の双方に請求権を付与した方が良い。
- この問題は、売買契約上はリスクの移転時期が定まっているが、他方、運送契約上の権利者を売買契約上のリスクの移転に合わせるのは、事情を知らない運送人にとって酷であるという点にある。商法第582条及び第583条は画一的に権利者を定めているが、仮に、全部滅失の場合だけ連帯債権とすると、全部滅失の場合と一部滅失の場合とで運送契約上の権利を行使し得る者が異なるため、全部滅失かどうか争点となる事例が懸念される。そこで、全部滅失を全部不到達といった基準とするなど、上記の点が争われることのないようにすべきである。なお、荷送人及び荷受人の

双方から請求し得るとすることは、運送人にとっても、その一方に賠償をすれば足りるという意味で便利であると思われるが、国際的な立法の動向を承知していないため、国際取引において運送人に不都合がないかは不明である。

- ドイツは、解釈に争いがあるものの、全部滅失の場合と一部滅失の場合とを問わず、荷送人と荷受人の双方に損害賠償請求権があるとされる。これらの請求権は連帯債権であり、運送人は一方に支払えば足りる。訴えが提起されると、訴訟告知により競合が生じないようにしている。フランスは、損害を証明しなければならないので、荷送人と荷受人のうち運送品の所有者が請求することになり、競合が生じないように整理している。
- 損害を証明した場合に支払うというルールについては、訴訟の段階に至れば、裁判所が誰に損害があるかを認定するので問題はないが、訴訟前の交渉段階で、一方当事者から損害を被ったとの主張を受けて賠償をしたものの、実際には、売買契約が解除されたなどとして当事者間に争いが生じた場合に困ることとなる。
- 損害の立証を要するとすると、不法行為の場合における所有権の所在の立証のように複雑になってしまうので、望ましくない。
- 現行法のもとでは、運送品が途中で全部滅失すると、荷送人の有する運送品処分権は消滅し、基本的に荷送人が損害賠償請求権を取得すると考えられるが、研究会資料では、この場合に、荷受人も同様の権利を取得し得るものとする考え方を示している。両者の権利の関係については、①連帯債権とする案、②商法第582条第2項に準じて、荷受人が請求すると荷送人の権利より優先する案があり得る。
- 運送品が滅失した場合の損害賠償請求権について、荷送人と荷受人の双方で連帯するとする可能性と荷受人に段階的に移転する可能性の両方があると整理するとしても、全部滅失か否かで区別をすることに違和感がある。モントリオール条約のように全ての場合について連帯債権とするか、運送品の滅失の場合には荷送人は損害賠償請求権を取得しないとするかのどちらかにした方が分かりやすい。実質論としては、連帯債権として競合的に請求し得るようにした方が良いと思うが、その場合は、例えば、荷受人が運送人と馴れ合いで責任を免除するような和解をしたときに、荷送人が運

送人に主張し得たはずの事由は、どうなるのかといった点については、整理しておく必要がある。

- 例えば、DAPの場合に、売買当事者間では運送品の到達まで責任を負っているのは荷送人であるところ、その場合にも荷受人が損害賠償請求権を持つというのは、どのように整理すればよいのか。
 - 確かに、その問題はあるが、請求権が荷送人と荷受人の両方にあるとした方が、荷主にとっても、運送人から損害賠償請求権の有無について問い合わせを受けないこととなり、カーゴクレーム上便宜な面があり、それとのバランスの問題ではないか。
 - 契約上の損害賠償請求権の整理のほか、契約当事者ではない運送品の所有者が不法行為に基づき損害賠償請求をする場合に契約関係に基づく規律が及ぶかという問題がある。
 - 国内においては、荷送人との契約に基づいて荷送人に賠償するというのが基本的な実務であり、荷受人から損害賠償請求を受けることはほとんどない。
 - 上記の実務的な取扱いは、荷受人が請求した場合には荷受人に権利が移転するとの商法第588条第2項の規定には反しており、むしろ、荷送人及び荷受人の双方が損害賠償請求をし得るとする考え方に近いのではないか。
 - 国内運送の実務において、運送品処分権が荷受人に移るという規定は死文化しているといえ、損害賠償請求権と運送品処分権は無関係であることを示唆している。
 - 国内航空運送では、運送品の到達通知を受けた荷受人が引渡請求権を有し、荷受人から損害賠償請求を受けることがある。
- (7) 次に、航空運送状（第1の3）について、今後の検討の際の問題点の指摘がされた。
- 条約では証拠的価値などという表現で書くが、国内法化する際に実体法的に翻訳して規定を置いており、例えば、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズにおいて、「proof to the contrary shall not be admissible…to a third party acting in good faith」とされている部分につき、国際海上物品運送法第9条では、「善意の船荷証券所持人には対抗することができない」と

規定している。モンテリオール条約第11条の *prima facie evidence*（反証がない限り、証明力を有する）という表現は、ヘーグ・ルールズの表現と同じであるが、平成4年改正前の国際海上物品運送法では、「その記載につき注意が尽されたことを証明しなければ、…善意の船荷証券所持人に対抗することができない」と規定し、実体法上の規定として国内法に取り込んでいた。したがって、条約の表現が手続法的であるから、商法に規定しないという説明は妥当ではなく、あり得る選択肢は、①非常に強い拘束力のある規律として規定するか、②*prima facie evidence* という内容を翻訳して規定するか、③裁判所の自由心証に委ねるかという3つがあると思われる。

前回の議論では、海上運送状は運送人が作成するのに対し、航空運送状は荷送人が作成した上で運送人が署名するという違いが示されたが、大きな違いとまではいい難い。いずれにせよ、実質として荷送人が作成したものに運送人が署名する場合（航空運送状）には、文言性は厳しいので反証を許すというルールを採用することはあり得ると思うが、航空運送状の記載の効力についておよそ規定を設けず、裁判所の心証に委ねるルールが優れているとは思えない。

- 荷送人用の航空運送状に、運送人は、署名（印刷又はスタンプによる場合を含む。以下同じ。）をしないことが多いが、信用状決済の場合など荷送人からの依頼がある場合等には、署名している。その場合には、荷送人の署名もあるが、これは、フォワーダーが代理してすることがある。荷受人用及び運送人用の *house air waybill* については、運送人、荷送人とも、ほぼ署名していない。これに対して、*master air waybill* については、運送人、荷送人の署名があるものもあれば、ないものもある。また、国内貨物航空運送の場合は、*master air waybill* には、荷送人の署名がある。
- 海上運送状も、航空運送状との違いを明確にして、商法に規定して欲しい。CMI 統一規則によると、海上運送状は、運送人と荷送人との間で運送品の引渡しの *prima facie evidence* であるとし、運送人と荷受人との間で運送品の受取の *conclusive evidence* であるとしている。なお、航空運送状では、証明力があるとされている。このような違いや、書面の作成者、署名の問題などについて、可能な範囲で規定を設けると、実務としてはは

つきりしてよい。

(8) 次に、旅客運送人の責任（第2の1）について、延着の場合の旅客保護法制に関する国際的動向にも触れながら議論がされた。

- 航空運送の立場からは、旅客運送人の責任については、過失推定責任とし、約款において責任限度額に関する規定もないので、本文のとおりで問題はない。
- 航空機の部品に欠陥があった場合や外注した機体の整備の不良によって事故が生じた場合は、おおむね航空会社が責任原因に基づいて旅客に対して賠償している。その後、航空機メーカー等に対する求償という問題が生ずるが、航空機メーカーとの契約にディスクレームクローズが入っていることや、航空機メーカーとエアラインとの関係では不法行為法上の厳格責任は適用されないというアメリカの裁判例があることなどから、通常は求償することが難しい。
- 延着の場合の賠償額の定額化や責任限度額に関して、商法に規律を設けるかという議論は、物品運送と同様に考えて問題はない。
- 延着の場合は、約款の規定に従って、他の便に振替をしたり、払戻しをしたりしている。また、欧州のように消費者保護の法制がある場合には、それに従っており、日本の航空会社は、約款及び適用される法に従って、十分な保護をしていると考えている。

なお、欧州司法裁判所（C J E U）の2012年10月の判決で最終目的地に3時間以上延着する場合は、当該延着が異常な状況によって生じたことが証明されない限り、EUレギュレーション261に規定する補償を受ける権利があるとするなど、欧州では、延着問題に関する論争がある状況である。

- 今後、外資系のLCCが参入してくる場合に、従来の日本の航空会社とは異なる対応をすることがあり得ることから、今のところ問題がないからといって、直ちに大丈夫といいきれるかという問題はある。
- 確かに、欧州のLCCがアイスランド火山の噴火の影響により空港を使用し得なかったときに責任の有無を争ったように、ヨーロッパではルールへの対処に苦慮している実態がある。我が国は、国際的にこの問題に巻き込まれてはいないが、IATAの会議では、消費者保護法制と航空会社の

対応が必ず議題になっている。

○ 商法第590条第2項については、陸上運送での議論を踏まえて、海上運送での議論（研究会資料6参照）の際に、債務不履行であっても慰謝料請求は可能であり、被害者の親族の事情も考慮し得る旨の判例の考え方を示したところ、同項の削除については異論がないということになったので、今回の資料では記載していない。

(9) 最後に、手荷物に関する運送人の責任（第2の2）について、航空運送における実務の確認を中心に議論がされた。

○ 手荷物の責任原則を陸上運送及び海上運送に合わせることにについては、現在の航空運送の約款及び実務と合致するので、異論はない。

○ 易損性のものについては、運送を引き受けないという取扱いを原則としている。旅客から懇願される場合に預かることはあるが、その場合でも、特別な取扱いはできないこと、通常取扱いをしてもやむを得ず損傷が生じて賠償責任を負いかねることについて同意を取り付けることとしている。実務では、申告がなく、手荷物の性格上、壊れやすいものが壊れたとしても、航空会社は、過失がない限り、責任を負わない。

○ 責任限度額に関しては約款に委ねることとしても異論はないが、できれば、商法に規定を設けられた方が望ましい。

4 次回予定

日 時 平成25年9月12日（木）18：00～

場 所 商事法務研究会会議室（予定）

内 容 複合運送、強行法規性等に関する問題点の検討及び海上保険に関する問題点の検討

以 上