

航空運送に関する問題点の検討

第1 航空物品運送

1 運送人の責任

(1) 責任の在り方

ア 国内航空物品運送の責任原則を過失推定責任とすることを前提として、責任限度額に関する規律の新設の当否について、どのように考えるか。

イ 運送品の単なる延着の場合の損害賠償額について、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 国内航空運送についての規定の新設を検討するに際しては、他の運送手段と同様に、運送品の滅失、損傷又は延着について過失推定責任（通常の債務不履行責任）とすることが考えられる。

本文アについて、従前の議論では、様々な運送手段がある中、責任限度額の適切な定め方が困難であるし、陸上運送と国内海上運送の責任に関する規律を合わせるべきである等の指摘があった。

国内航空運送の約款では、運送品の滅失、損傷又は延着による責任について、運送品の価額の申告がない場合の責任限度額を1口3万円とするものが多い（モントリオール条約第22条第3項では、責任限度額は19SDR/kg）ところ、商法に片面的強行規定として責任限度額に関する規律を定める必要性はあるか、仮に規律を設ける場合には、その責任限度額はどの程度が適当か。これに関連して、1口3万円という金額の根拠は何か、運送品の価額が申告される事例はどの程度あり、また、荷主から責任限度額を超えて賠償請求される事例は、どの程度あるのか。

(注) 陸上運送において任意規定とされる高価品免責の規律を維持する場合に、国内航空運送にその規律を及ぼすことが考えられるが、実務上の不都合はあるか。

- 2 本文イについて、従前の議論では、延着の場合は、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ない等の指摘があり、商法第580条のような賠償額の定額化が困難なことから、商法に特段の規律を設けず、当事者間の契約に委ねることが考えられるが、どうか。

(注) 航空運送では、上記1のとおり、延着の場合の責任を一定額に限定しているが、実務上、何らかの問題が生じているか。

(2) 運送品の損傷等について通知しない場合の取扱い

運送品に損傷又は一部滅失があった場合の運送人の責任に関し、次の規律を新設することについて、どのように考えるか。

- ① 荷受人が留保しないで運送品を受け取ったときは、運送人の責任が消滅

すること。

- ② ①の例外として、運送品に直ちに発見することができない損傷又は一部滅失がある場合において、受取の日から〔2週間〕以内に運送人にその事実を通知したときは、運送人の責任は消滅しないこと。

(補足説明)

従前の議論では、商法第588条第1項のうち運送賃の支払という要件は、掛けの後払いが多いという国内海上運送の実態に合わず、この要件を削除しても、特段の不都合は生じないとの指摘があった。

国内航空運送の約款では、受取後7日以内に損害賠償請求をしないときは運送人の責任は消滅するとするものが多い(モントリオール条約第31条第2項では、遅くとも14日以内)ところ、本文の規律を国内航空運送に及ぼすことについて、事業者間取引では任意規定であることを前提に、どのように考えるか。

(注) 国内航空運送の約款では、延着の場合も、到着後7日以内に損害賠償請求をしないときは運送人の責任は消滅するとするものが多い(モントリオール条約第31条第2項後段は、遅くとも21日以内とする。CMR第30条第3項、ドイツ商法第438条第3項も同様)。実務上、具体的な到着時刻の約定はなく、延着と評価される事例に乏しいとの指摘がある一方で、このような規律は、運送人に対する責任追及の有無を早期に確定するのに有益であるとの指摘もあるところ、延着の場合に、受取後〔21日〕以内に運送人に通知すべき旨の規律を設けることについて、どのように考えるか。

(3) 運送人の責任の消滅

運送人の責任は、運送品の引渡しの日(全部滅失の場合には、引渡しができるべき日)から〔1年〕を経過したときは消滅するとした上で、合意による期間の延長制度を設けることについて、どのように考えるか。

(補足説明)

従前の議論では、除斥期間に改めるという本文の提案に対し、慣れていない一般人が不利益を被る懸念も示されたが、関係者が国内にいる国内運送では、1年の除斥期間とした上で、合意による期間の延長を認めれば十分であり、文書の保存期間の関係からも相当であるとの指摘があった。

モントリオール条約第35条では、合意による期間の延長を認めず、2年の除斥期間としているところ、本文の規律を国内航空運送に及ぼすことについて、どのように考えるか。これに関連して、航空運送においてどの程度の期間で交渉が進行し、又は提訴に至ることが多いか、国際運送と国内運送とで異なる事情があるか。

2 荷送人・荷受人の地位

(1) 荷送人の申告義務

ア 荷送人は、運送人に対し、商法第570条第2項の事項を申告しなければならない旨の規律を設けてよいか。

イ 運送品が危険物であるときは、荷送人は、運送人に対し、当該危険物の

性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を申告する義務を負うとすること、及び上記申告義務の違反の効果について、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 従前の議論では、運送人から請求があった場合の運送状の作成義務の問題ではなく、運送契約の履行に必要な情報の申告義務の問題としてとらえ、また、危険物については別に議論すべきとの指摘があった。

国内航空運送の約款では、荷送人は、品名、品質、重量、荷姿、荷印、個数、価額、荷送人及び荷受人、発着地、運賃の支払方法等を明記した貨物運送状を作成すべきとするものが多く、商法第570条第2項の事項より詳細であるが、約款で申告を求める事項を定めることができることを前提に、法律上、同項の事項の申告義務を課すこととしてはどうか。

なお、上記申告義務の違反の効果について、海上運送の議論では、荷送人の申告の内容に起因して行政当局等から運送人が無過失責任を負わされる事例の有無が問題となったが、そのような事例は散見されるか、それとも通常の債務不履行の原則によれば足りるか。これに関連して、運送人が行政上の義務を遵守するために必要な情報は、十分に申告されているか。

- 2 海上運送の議論では、危険物運送及び貯蔵規則第17条において、危険物の荷送人に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が、私法上は、IMDGコード等の更新を視野に入れつつ、当事者の責任との関連を検討すべきとの指摘があった。科学の進歩により危険物の範囲が変わり得ること、危険性の周知の程度等により、化学品名の申告で足りる場合からその性質を詳細に申告すべき場合まであり得ることを前提として、本文のような規律が考えられるが、航空運送において考慮すべき事情はあるか。

上記申告義務の違反の効果について、海上運送の議論では、行政法規違反が過失と評価し得るか問題となる上、荷送人の過失の立証の困難さ等を踏まえ、第一次的に責任を負う運送人は無過失の荷送人に対しても責任を追及し得るようにすべきとの指摘があった。他方、危険物の事故による損害額は高額になり得るところ、荷送人の責任につき責任限度額に関する規律がない現状では、その無過失責任化は相当でないし、適切な責任限度額の設定も困難であるとの指摘もあった。この点について、例えば、上記申告義務に違反した荷送人に過失を推定し、運送品が危険物であることを知らず、かつ、相当の注意をしても知り得なかったときは免責されることも考えられるが、どうか。

(注) 荷送人の申告義務につき、イギリスの判例は伝統的には無過失責任としてきたが、近時は過失責任とするものもあり、アメリカの判例は過失責任とする。

(2) 運送品の供託権・競売権

荷受人の不確知、受取拒絶等の場合における運送品の供託権及び競売権について、陸上運送と同様の規律を設けてよいか。

(補足説明)

航空運送の約款では、基本的に、商法第585条と同様の供託及び競売に関する規律があるものが多く、本文のような明文化が考えられるが、どうか。航空運送の実務上、どのような取扱いがされているか。

(3) 運送品処分権等

運送品処分権及び荷受人の権利に関する規律を商法第582条及び第583条と同様としつつ、運送品の全部滅失の場合にも荷受人が運送契約上の荷送人の権利を取得するとすることについて、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 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、従来の条約（CMR第12条，CMNI第14条）等と異なるほか、慎重な検討を要する旨の指摘が多く、基本的に商法の規律を維持し、国内航空運送にもこれを及ぼすことが考えられる。国内航空運送の約款では、発送地への返送につき荷受人に対する運送品の引渡し前（荷受人や到着地の変更は、運送品の搭載前）に限り運送品処分権を行使し得るとするものが多いが、本文の規律が任意規定であることを前提に、実務上、不都合はあるか。

(注1) モントリオール条約第13条第1項では、運送品の到達地への到達前にしか運送品処分権を行使し得ないとされ、本文の規律とわずかに異なるが、到達地への到達後、荷受人の引渡請求前に、荷送人から返送依頼等がされることはあるか、その場合は、どのように対応しているのか。

(注2) 海上運送では、運送品処分権の移転の実務がある（CMI統一規則第6条参照）ところ、航空運送において、運送品処分権が移転される事例はあるか。

- 2 運送品の全部滅失の場合にも、荷受人が当該滅失に係る損害賠償請求権を取得できるようにするため、商法第583条第1項につき、運送品が到達地に達した時（運送品の全部が滅失した場合にあっては、滅失の時）に、荷受人が運送契約上の荷送人の権利を取得するとすることが考えられるが、どうか。

3 航空運送状

航空運送状に関し、商法に設けるべき規律はあるか。

(補足説明)

モントリオール条約第11条は、航空運送状の一定の記載に証明力を認めるものの、反証を許すものであり、このような規律を実体法である商法に設けることは困難にも思われるが、商法に設けるべき規律はあるか。

第2 航空旅客運送

1 旅客に関する運送人の責任

旅客に関する運送人の責任について、過失推定責任を維持し、かつ、責任限度額に関する規律を設けないことについて、どのように考えるか。

(補足説明)

従前の議論では、運送人の責任につき通常の債務不履行責任とみる意識があり、様々な規模の事業者もあることから、これを無過失責任としたり、責任限度額に関する規律を設けることには違和感があるとの指摘があった。

モントリオール条約第21条では、運送人は、旅客の死亡又は傷害に対して11万3100SDRまでは無過失責任を負い、これを超える損害については過失推定責任とされているところ、国内航空運送について、これと同様の規律に改めるべきとする考え方がある一方で、そのような規律とする必要はない(責任原則や責任限度額については、各航空会社が必要に応じて約款で定めれば足りる。)とする考え方もあるが、どのように考えるか。これに関連して、従前の議論では、航空機の製造物責任との関係について、旅客に対しては航空会社が保険により賠償し、その後、航空機メーカーに求償した事例があるとの指摘があったが、航空機の部品等の欠陥や外注した機体の整備不良により事故が生じた場合に、航空会社が無過失を主張する事例はあるか。

なお、具体的な到着時刻の約定はないという実務を前提にしても、到達すべき合理的時期を徒過した場合に延着責任が生ずる余地は残るが、前記第1の1(1)イ(運送品の延着の場合)と同様に、画一的に賠償額の定額化や責任限度額に関する規律を設けることは困難であり、当事者間の契約に委ねることが考えられるが、どうか。これに関連して、遅延、欠航等の場合に、実務上、どのような対応をしているか。

2 手荷物に関する運送人の責任

- (1) 手荷物に関する運送人の責任について、受託手荷物については運送人が注意を怠らなかったことを証明しなければ責任を免れないとし、携帯手荷物については運送人に過失がある場合を除き責任を負わないとする規律について、どのように考えるか。
- (2) 手荷物に関する責任に係る責任限度額に関する規律の新設の当否について、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 国内航空運送の約款では、陸上運送や海上運送と同様に、本文(1)の規律を定めており、これを明文化することが考えられるが、どうか。

(注) 手荷物に関する規律については、特段の規定がない限り、物品運送の規律によるということが考えられるが、他に手荷物に特有の規律を設ける必要はあるか。例えば、荷送人の申告義務に関して、運送品の易損性についての申告を求める声が業界にあり、易損性の有無は必ずしも明確ではないと思われるが、実務上、受託手荷物が易損性のものであるとの申告を旅客から受けることはあるか、申告を受けた場合に特別の取扱いをしているか、また、申告がない受託手荷物が破損した場合に、旅客からの賠償請求にどのように対応しているか。

- 2 手荷物に関する責任について、国内航空運送の約款では、責任限度額を各旅客につき15万円とするものが多い(モントリオール条約第22条第2項では1131

SDR) ところ, 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を踏まえると, 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ことが考えられるが, どうか。

(注) 国際海上運送の約款では, 責任限度額を各旅客につき5000円としたり, 1万円としたりするなど, その内容は様々である。