

運送人の民事責任

パリ大学教授 ジャン・エマール
東京大学教授 山本桂一 訳

運送契約は、一の企業者が一定の対価を受けてある人に対してその者またはある物品のある場所から他の場所に到達させる契約である。ここでは、陸上および空中運送のみを検討し、これと異った制度に服する海上運送は、除くことにする。

運送には、陸上運送および旅客運送の区別がある。

I 物品の運送人の民事責任

A 一般的规定がこの種の責任を支配する。

B しかしな

がら特別の規定が若干の運送方法を規律する。

C 他のある

種の規定が国際運送に関するものである。

A 物品の運送人の民事責任の一般的制度 商法典第一〇三条は、運送人は、不可抗力の場合を除き、運送すべき目的物の滅失および物の固有のかしまたは不可抗力から生ずるもの以外の

運送人の民事責任

毀損について担保する者（責任者）であることを定める。

第一〇四条は、不可抗力により運送が約定された期間内に行われなるときは、運送人に対し延着を理由とする損害賠償は、発生しない、と定める。

従って責任の原因は、(1)物品の全部または一部の滅失 (2)

その毀損 (3)その遅延した引渡しである。

1 運送人の法定責任

第一〇三条および第一〇四条から物品を引渡さず、または毀損された状態で、もしくは遅延して引渡した運送人は、その義務を履行しなかったという結果を生ずる。従って請求者は、運送契約の締結および運送人に対する物品の交付以外の何ものも立証する必要がない。運送人自身がその免責原因を立証すべきことになる。原因が知り得ないものであるときは、責任は、運

送人にとどまる。

運送人の免責原因は、次の通りである。

a 荷送人の過失すなわち物品が不良の状態で交付され、または季節外れ（凍結を生ずるような）に発送されたこと。

荷送人による積込みの不備（支持または積載の点で）、途中の配慮の欠如（動物の場合）。荷受人の過失は、これより稀である。引取りの遅延などがこれである。

b 液状物品の固有のかし、

すなわち蒸発する液体、自然爆発または自然発火する物品、物品の性質に従い必要な包装の欠如または不充分、運送手段としての乗物の欠陥（特別貨車）。

c 不可抗力

偶然の事由（運送人の営業の内部的原因すなわち脱線）と不可抗力（外部的事件すなわち気象上のもの）の区別は、判例により支持されず、判例は、事件が予見不能、超克不能である限り、これを認める。(1) 気象上の事件（不意の洪水、厳寒または酷暑）。(2) 戦争ただし発送が絶対的に妨げられたとき、すなわち徴発または物品の掠奪、爆撃。しかしながら特別立法が戦争中に登場することになった。(3) 罷業 単なる遅延ではなく、運送の全面的停止である。しかしながら罷業は、今は告知される（予告）。それは、越え難い障害を構成し、取引が不可

能になるとき（技術家を得られない場合）、不可抗力の原因となる。(4) 公権的行為 *fait du prince* 乗物または物品の徴発がこれである。(5) 第三者の行為 運送人の受託者でないことが必要である。

盗難や武器を手にした者の攻撃がこれに当る。

d 免責原因と運送人の過失の併存

荷送人による積込みが不良または包装が不備であるが、乗物の衝撃が激烈であるとき、運送期間経過後の運送品の凍結または被爆。動物の輸送責任者がいないが、輸送に不適当な乗物を提供したとき、これらすべての場合、荷送人と運送人の間に責任が分割される。

2 運送人の契約責任

運送人は、常にその責任を排除し、または制限する約款を挿入するが、とくに鉄道の運送表 *taarif* の滅失毀損約款が論議を発生させ、免責約款の禁止を導いた。事実判例は、これらの約款の有効性を認めたが—それは民法第一一三四条を根拠とし—ただ請求者が運送人の過失を立証するときを除く。従ってそこには立証責任の転換があり、これは極めて批判が多い。鉄道会社と利用者の間の経済力の不均衡が立法者の関与を導く。

a 無責任約款の禁止

一九〇五年三月一七日法は、商法典第一〇三条に次のように

附加える。「すべての運送状、運送表またはその他の書類に挿入された反対のすべての特約は、無効である。」この法条は、一般的な適用範囲をもつもので、一切の陸上運送の方法における滅失または毀損に関するが、延着には無関係であり、運送取扱いにも関係がない（商法典第九八条）。

b 運送人の責任を制限する約款

これらの約款は、一九〇五年法以来一そう数多くなつたが、しかしながら次の様な若干の条件のもとに於てのみ有効である。(1)約款は、運送人がこれを主張しようとする者により了知され、承諾されたものでなければならぬ。立証は、運送人の負担である。鉄道の運送表に関しては問題にならず（特別の公告があつてそれはすべての者に了知されたものとみなされる公の鉄道に関し）運送証券上の記載が明確であるときも、荷送人が運送人の常客であるときも問題にならない。(2)定められた賠償は、充分な額であること一そうでなければそれは免責約款とならう。判例はこの点に関して極度に不明確である。すなわち嘲弄的な賠償であつてはならない。判例は、賠償額それ自体（五三〇、〇〇〇フランの価格の毛皮の荷物に対する一二、〇〇〇フランの約款は嘲弄的である）運送賃（一〇〇、〇〇〇フランの損害のため一、七七〇フランを認め、荷送人が運送人によって提案された保険を拒否したこと）運送人のための価

額明告の可能性を斟酌する。(3) 運送人の悪意または重過失の場合の不適用約款 運送人またはその受託者の悪意（盗取）或いは伝統的に悪意と同視される重過失（鉄道による運送を除く。何故なら運送表は、公序であるから）、物品を調査せずに第三者に手渡すこと、可燃性のある物品を並べて置くこと (4) 荷送人により物品の価額の明告がないこと、この場合においては、運送人は、可能な損害の金額を告知され、しばしば保険を要求する。

権利者が制限約款しか主張できないときは、損害額を立証することを免除される（それ以下であることがありうる）。裁判官は、定められた金額を変更することができない。ただ一部不履行または別個の損害の場合は別とする（たとえば権利者の請求に対し運送人が悪意で応じないこと）。

3 責任訴権

管轄の特別規定は存せず、運送人は、必然的に商人であるから、常に商事裁判所に呼び出される。運送人は、荷送人、荷受人すべての場合に運送の書類に記載された者によってのみ呼び出される。原告は、こうむつた損害を立証しなければならぬ。賠償の範囲はどのようなものか、すなわち荷送人が運送人に対して物品の価額を明告したときは、運送人に対して物品の価額を越えて責任を負わない。反対の場合は、運送人によるこ

これらの義務の不履行の直接的結果である損害で（一一五一条）、契約締結の際運送人によって予見され得るもののみ填補され得る（一一五〇条）。一機械が毀損されず到着すれば、荷送人は、自己あての注文を知り得なかったであらうというようなとき問題となる損失については（悪意または重過失の場合は除く）、考慮する必要がない。

ただし、賠償の特別の態様として品どめ *laisse pour compte* がある。これは、あたかも全部滅失があつたと同様に取扱うもので、裁判官により命ぜられなければならない（損害は十分に大きなものであることを要する）。荷送人によって保険に付された物品で、保険者がその損害を填補したときは、保険者は、その権利に関して運送人に代位する。しかしながら責任訴権に対する特別の不受理申立てが、一九五九年五月一九日の *décret* の修正した第一〇五条によって定められる。次の三つの場合において理由を付した異議のないこと。物品の受領。裁判外行為または書留郵便による（この受領は、毀損し全部滅失または延着の場合を除く、または一部滅失の場合に行われる）。しかしながら判例は、「承諾された留保」を認める。

時効 運送契約に関する一切の責任訴権は、一九四二年一月一八日法以来一年で時効にかかる（一一〇八条）。ただ保証人間の求償訴権は、本人に対する訴から一月内に行使されなければ

ならない。実現された時効のみが放棄することができる。時効は停止され得ず、それは裁判上の呼出し、または債務者による債権者の権利の承認によつてのみ中断されるに過ぎない。

B ある種の運送方法に対する特別規定

久しい間、特別規定は、鉄道のためにのみ存したが、やがて運送（一九二四年五月三一日法）、最後に一九六一年七月一日以来ある種の道路運送のために定められた。河川の運送に対しては何も定められていない。

1 鉄道による運送

責任の一般的制限は、価額の明告がないときは、各荷物のキロごとに六〇フランである。それは、延着の場合は働かない。特別運送表の制限があり、それは運送賃に対応して減額される。たとえば合同荷物の場合二〇フラン、郵便物の場合五〇フラン、荷物の場合五〇フラン。

2 道路公運送

原則として一五〇キロメートルごとに三トンの運送のために規律された料金決定がある。価額明告がないときは、滅失または毀損ごとに包装のままの重量一キログラムごとに二五フラン、延着の場合には、運送賃に制限される。ただし、利益の明告の場合は、その利益に限定される。

3 航空運送

一九五七年三月二日以来ワルソー条約の規定が国内運送に適用される。これによると賠償額は、物品一キログラムごとに四〇〇フランであるが、ただし価額の明告のある場合または運送人の悪意もしくは許容し得ない過失の場合は、この限りでない。許容し得ない過失とは、損害の蓋然性を意識し、かつこれを承認していることを意味する。しかしながら責任の制度は、他のすべての運送人のそれとは異なる。運送人は、損害を避けるために必要な処置を立証し、その者が操縦士、荷送人または荷受人の過失を立証するときは、責任を負わない。

許容し得ない過失において異議がないときは、不受理の申立てが働く。訴権の時効は、航空機が目的地に到達し、または到達すべきであった日から二年である。これと異った制度が、現在国際競争による航空制度により説明される。

C 国際物品運送

国際物品運送の最初の規律は、鉄道に関して一八九三年ベルヌ条約により、次に国際運送に関して一九二九年ワルソー条約、最後に道路運送に関して一九六一年に実施された一九五六年ジュネーブ条約により行われた。

1 鉄道による国際運送

一九六一年改正ベルヌ条約(CIM)原則によれば、鉄道の責任は、滅失、毀損および延着に関して生ずる。ただ荷送人の過

失もしくは物品の固有の^か、または不可抗力が証明されないことを条件とする。ただ予見不能は要求されない。他方権利者が明白な立証を行わない限り、鉄道が責任を負わない七個の損害の場合が規定される。たとえば無蓋貨車で運送、包装の不存在または不充分、荷送人または荷受人の積み込みまたは積卸しに伴う危険、物品の性質、不正規な名称の下になされた発送、または運送から除外され、もしくはは一定の条件の下に認められた運送、生動物の運送、護衛の必要な場合に、これを欠いた運送。鉄道は、損害がこれらの原因の一つから生じたことを立証すればよい(この場合、損害がこれらの原因から生じたことが推定される)。最後に運送人は、若干の列举された物品(石炭、石油、生果に関して)一%か二%の途中の目減りは責任を負わない。

賠償額につき、責任額は、滅失または毀損の場合は、一キロごとに一〇〇金フラン(一六二フラン)である。ただ引渡における利益の申告があったときは、この限りではない(この利益に限定される)。悪意または重過失の場合は、一〇〇フランまたは申告利益の二倍である。延着の場合、何等の損害が立証されないときは、定額賠償であり、反対の場合は運送賃に、悪意または重大な過失の場合はその二倍に制限される。責任訴権は、利用された鉄道のいずれに対しても提起することができ

る。鉄道との関係の立証および損害の裁判上の確認が必要である。ただし明白でない毀損の請求するため許容し得ない過失の場合を除く。訴権は、一年で時効にかかる。

2 国際航空運送

一九五七年以来国内運送と同一の制度に従う。

3 国際道路運送（二つの異った国で積込みおよび引渡しを行うもの）TIR条約

責任制度は、あらましCIMと同一であるが、無責任の原因は六つのみである。

責任の制限は、包装のままの目方一キロごとに四〇金フランに、運送貨および五%までの利益を加えたものである。ただ価額明告のとき、引渡しに特別利益があるとき、または悪意もしくは重過失のときを除く。延着のときは、運送貨に制限されるが、引渡しの特別利益、悪意または重過失の場合を除く。

引渡しの際なすべき商品の状態毀損が明白でないとき、許容し得ない過失の場合に関する定めがある。訴権の時効は、一年である（悪意または重過失のときは三年）。

II 旅客の運送人の民事責任

フランスの立法者は、かつて旅客運送について関心をもたず、物品運送のみを配慮し、そのため運送人の責任の問題を規

律したものは判例で、判例は、物品運送の場合において認められた解決を準用した。ついで航空運送に関する一九二四年五月三十一日法が登場したが、それ以外の運送方法は、依然として過去の制度のままであった。物品運送の場合同様にわれわれは、
A 旅客の運送人の民事責任一般 B ある種の運送に関する特別の規定 C 最後にある種の国際運送に関する規定を検討する。

A 旅客の運送人の民事責任の一般制度

運送人は、二つの義務を有する。旅客を（一）定められた期間内に（二）目的地に到達させること。延着は、余り多くの困難を発生させない。運送の期間が定められないときは、慣習に依拠し、運送人は、この延着について責任を負う。勿論旅客が責任を立証するときに限り、運送人の責めに帰し得ない事件の場合は除かれる。旅客を目的地に到達させることは、これより複雑である。旅客が無事で *sain et sauf*、そこに到達しなければならぬ。これが安全義務で、この義務は、この運送の事実のみにより運送人の負担になる。

1 法定責任

最も軽微な事故から最も重大な事故（旅客の死亡に至る）までを含め、旅客運送にはしばしば事故が発生する。判例は、特別の規定がないため、故意および過失による不法行為責任の規

定を適用した（民法典一三八二条、一三八三条）。立証責任の負担は、旅客に帰する。この立証は困難であるが、旅客が有効な運送契約を締結したか否かは、重要でない。判例は、事故が一般的なものとして生じたときは（脱線）、過失を推定してこれを容易にする。自己の保管の下にある物の責任に関する一八三四条一項がこれに役立ち得るが、確定的判例の発足はただ一九三二年以来である。また判例は、まず物品に関し（民事部一九一一年一月二一日）、つぎに鉄道に関して（民事部一九一三年二月二七日）、旅客に対して切符を渡すことが、それ自体により何等この点に関する明示の特約を必要とせず、運送人に対し旅客を無事に目的地に導く義務をもたらしものと認める。それが運送契約に内在する安全義務であり、旅客運送を物品運送と論理的に同視するものである。

a 安全義務の適用範囲

義務は一般的には、運送契約があれば存在する。しかしながら契約は存しなければならぬ。このことは、無償運送を排除することを意味する。すなわち無切符の運送とか旅客を扱わない乗物とかの場合である。困難は次の点にある。安全義務の開始については、運送契約の開始は構内が切符の所持人に留保されているか（駅の切符売場、地下鉄の乗車の問題）、または運送の乗物の中で支払いが行われるかによって異なる。終了もこれと

同じことである（乗物と接触をもつこと）。しかしながら判例は、留保された構内を出た後でも認めるようである。この場合切符はもはや存せず（運送契約の立証は難しい）、運送の乗物とでもはや接触はもたない。

b 運送人の免責事由

(1) 不可抗力 物品運送の場合と同じであるが、ただ予見不能（人間的な予見不能、民事部一八九八年三月九日）、かつ抗拒不能であることを条件とする。第三者の行為すなわち荷物が網棚から落ちて怪我したことがこれである。怠業による脱線に基づく重大な困難は、判例は運送人がこれを妨げるためすべての注意をしなかったこと或いは予見可能であったことを、たやすく判断する。事実、判例は、運送人が過失を犯さなかったかを探求する（火薬の包み）。

(2) 旅客の過失 旅客の過失は、それが排他的原因で、証拠が確実である限り免責となる（旅客が進行中の列車を降りるに当って負傷したということを仮定するだけでは足りない）。しかしながら三〇年ほど前から、判例は、旅客が荷物と違つてその行動の独立性を有するものであるから、自分自身の安全を注意すべきであり、かれがそれを行わなければ、運送人は旅客に生じた事故について責任を負わないとする。旅客は、運送の乗物に乘込み、それから降りなければならず、かつ自分自身の責任

の下にこれを行通することができ。その適用としては、乗り込むために扉の蝶つがいに手を入れて、反対の方向に戸を開こうとして、旅客がガラスをこわし、ちゃんと座っていないため乗物の中で転倒したり、よく見ず、よく姿勢を保たないで下車することがこれである。しばしば病弱、老令、または荷物を持ち過ぎた旅客について注意の欠如があげられる。勿論運送人の過失が存してはならない（ホーム外に停車した列車の場合）。物品運送の場合と同様に事故の原因の競合および責任の分割が存し得る。

2 契約責任

一九〇五年法同様免責約款について何等の禁止もないが、それらが旅客の負傷または死亡の場合に関して禁止されることは何等疑いがない。制限約款についても、同様である。これらの約款は、人身に関するものとして公序に反するであろう。ただ航空運送については、これと異なる。これに反して延着の場合の免責約款は、約定することができる。それらは、航空運送に關して約定される。しかし正確な時間表の指示に反対する広告業者は、ほとんどない。

3 責任訴権

責任訴権は、事故の被害者或いは死亡の場合は承継人から提起される。判例は、旅客がその近親のため（配偶者および子）

約定をなしたものと判定する。運送契約を締結したとき、これらの者は、従って運送人に対する訴訟のため何等の立証を提出する必要がない。しかしながら判例は、さらに遠くに進んで、物品において有効である責任制限約款を免れるため民法一三八四條二項を援用することを認めた。―このことは、立法的改正により、人的過失の場合、運送人を免責する約款は禁止される（積載過剰または悪い氣象条件で航空機が発したこと）。免責約款を失効させるため、判例は一三八四條第二項（前述）を援用する。

一九五七年三月二日法以来航空運送人の責任は、ワルソー条約によって支配され、条約が定める条件においてのみ探求され得るもので、その責任を申立てる者が何であるか、その行動しようにする名義が何であるかを問わない。すなわち一三八四條は排除される。運送人の責任が原則であるが、運送人が自身およびその受託者が損害を避けるために必要な一切の処置をとったか、またはこれをとることが不可能であったことを立証する場合、この限りでない。それは不可抗力ではなく、相当な注意である。旅客の過失の場合にもその責任は排除される。他方、賠償の法的天井は旅客ごとに一二五、〇〇〇金フランから四〇〇、〇〇〇フランに定められている。賠償は、負傷または死亡の場合に契約に関するものであっても、一一五〇条および

一一五一条を免れる。延着の場合は、間接にこれを考慮する。不受理の申立ては、何等存しない。時効は三〇年で、ただ職業の行使に当ってこれが開始するときは一〇年である。何等の反対の合意も許されない。

B ある種の運送の特別規定

河川運送は、実際には存在せず、鉄道または道路運送についても何もなく、ただ航空運送についてのみ特則がある。

一九二四年五月三一日法では、責任の法定制限はなく、不可抗力および免責約款があるとき、免責が認められるが、この約款は、空中の危険について許容される。もっともしばしばそれは原因が知られないときであろう。乗組員の過失それは航空機が免許を有し、規則で定められた認証を備えた職員により航空可能であることを条件とする。商業上過失または運送人の個々の悪意又は許容し得ない過失の場合には退けられるが、これは物品運送の場合と同一である。一切の反対の合意は禁止される。

何等の不受理の申立ても存しない。時効は二年で航空機が到着したまたは到着すべきであった日から起算する。

C 旅客の国際運送

河川または道路運送のためには何もない。航空運送のためには、上述のワルソー条約の制度がある。何となれば以後は国内

運送と同一であるからである。

鉄道運送についてはCIVがあり、これは一九二四年に始めて登場し、しばしば改正されたが、最後の改正は一九六一年である。責任としては、肉体的事故・延着・列車の休止または連絡の欠如などから生ずるもので、なおその事実が発生した国の法律または規則に従う。責任訴権についても同様である。このことは、CIVの適用が稀なことを説明するが、責任の統一的规定の援用は困難なように思われる。ただ一九五七年これが検討に上り、一九六六年一月二六日CIV修正に到達した。フランスは、一九六七年一月二五日法で批准したが、まだ実施に至っていない。責任の制度は、次のようである。運送の乗物の中で、その乗車または降車の際に旅客に生じた一切の事故に基づく責任で、ただし旅客もしくは第三者の過失または不可抗力を除く。不可抗力は、事業の外観的状况による事件でその場合において要求される注意にもかかわらず避けなかったものである。賠償は、悪意または重過失を除き、一〇、〇〇〇金フランまたは等価の元金に制限される。責任訴権は、ただ事故が発生した鉄道線に関して運送人に対して提起される。損害の認識から二ヵ月内に運送人に告知する義務があり、これに反する時は、失権する。時効は、被害者または死亡の場合承継人に関しては二年、それ以外の場合には五年である。裁判所がこれを認

めたときは、被害者の状態の悪化または改善により賠償の改訂が可能である。

あとがき

本稿は、フランス、パリ大学教授ジャン・エマール氏が、昭和四三年五月一日、早稲田大学比較法研究所において行った講演の要旨を、読者の便宜のために、当日通訳の労をとられた東京大学教授山本桂一氏に訳していただいたものである。ここにあらためて、両氏の御好意を感謝したいと思う。

(編集者)