

商法（運送・海商関係）部会 旅客運送分科会資料	2
----------------------------	---

商法（旅客運送関係）の改正に関する論点の補充的な検討

目次

第1 旅客に関する運送人の責任.....	2
第2 堪航能力担保義務.....	3

第1 旅客に関する運送人の責任

旅客の生命又は身体を侵害した場合の運送人の責任に関し、一定の片面的強行規定を設けることの当否について、どのように考えるか。

○分科会資料1，第2，1「旅客に関する責任」

(1) 旅客に関する運送人の責任について、商法第590条第1項の規律を維持しつつ、旅客の生命又は身体を侵害した場合に関し、次のような規律を設けることの当否について、どのように考えるか。

商法第590条第1項の規定に反する特約（旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任に関するものに限る。）で旅客に不利なものは、無効とする。

（注）この規律を設ける場合には、商法第786条第1項の規律（同法第739条の規律のうち、船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする部分を準用する部分に限る。）は、削除するものとする。

（説明）

1 旅客に関する運送人の責任についての片面的強行規定

(1) 第1回会議では、分科会資料1の規律を設けることにつき、次のような意見があった。

- ・ 飲食や宿泊に関するサービス業など、消費者の生命・身体を害するおそれがある事業は多数存するところ、旅客運送に限り、国土交通省による様々な行政的規制に加えて私法上の片面的強行規定を設ける必要性はあるのか。
- ・ 各標準運送約款には、人身損害について運送人の責任を制限する旨の条項は存在せず、また、消費者契約法による不当条項規制がある現状において、特に旅客の保護に問題があるとは思われない。
- ・ 分科会資料1の規律を設けると、大規模な地震や火山の噴火等のような緊急時に記者やボランティアの方々を輸送するような事例で、運送事業者が運送の引受けを躊躇するおそれがある。
- ・ 実務上、運送サービスと共に、食堂車における食事の提供等のサービスを行うこともあるところ、例えば、その際の食中毒により旅客に人身損害が生じた場合に、商法第590条の「旅客カ運送ノ為メニ受ケタル損害」に該当するかが明らかでなく、片面的強行規定の適用範囲が曖昧である。
- ・ 重篤な病気の方を運送する場合に、運送人が責任を負わない旨の誓約書を交わす取扱いもあるようであるが、これは、運送人が必要な注意義務に違反しない限り責任を負わないという局面の問題であって、分科会資料1の規律のように、注意義務違反により生ずる賠償責任を制限することを許容するかという局面の問題とは異なるのではないか。

(2) 第1回会議では、分科会資料1の規律について消極的な意見が多く見受けられたが、当該規律の具体的な必要性等について、どのように考えるか。

2 海上運送人の責任についての免責特約を無効とする規律

(1) 現行法では、旅客運送のうち、海上運送人の責任に限り、自己の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責特約が無効になるとされている（商法第786条第1項、第739条。なお、堪航能力担保義務については、後記第2参照）。

(2) 仮に、上記1(1)のような意見を踏まえ、分科会資料1の提案を取り上げないこととする場合には、基本的に、これらの意見にあるように、消費者契約法第8条及び第10条等を通じて旅客の保護が図られるべきであり、陸上運送・海上運送・航空運送の規律間の均衡をとる観点からも、上記(1)のような免責特約の無効の規律を削除することが考えられるが、どうか。

(注) 国内海上物品運送については、歴史的な経緯や契約当事者の合意を尊重する観点等を理由として、商法第739条の規律のうち、船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする部分を削除することが提案されている（部会資料3の14頁）。

第2 堪航能力担保義務

海上旅客運送における堪航能力担保義務に関する規律（商法第786条第1項、第738条、第739条）を削除することの当否等について、どのように考えるか。

○分科会資料1、第4、1「堪航能力担保義務」

海上旅客運送に関し、堪航能力担保義務に関する規律（商法第786条第1項、第738条、第739条）を削除し、債務不履行の一般原則によることとするについて、どのように考えるか。

(説明)

- 1 第1回会議では、分科会資料1の提案につき、次のような意見があった。
 - ・ 商法制定当時と異なり、現在では、船舶安全法や国際条約等により船舶についての安全基準が確立し、また、陸上運送・海上運送・航空運送の別を問わず、所定の定期検査が義務付けられるなど、国土交通省により高度な安全規制がされている。そのため、海上旅客運送の運送人についてのみ商法上堪航能力担保義務を課すことは、その合理性に疑問があり、均衡を欠くし、仮に、このような義務を存置する場合には、全ての運送手段につき一律の取扱いをすべきである。
 - ・ 民法上の安全配慮義務と堪航能力担保義務とは、必ずしも同一視し得ないのではないか。また、安全配慮義務は、その具体的内容が法文上明記されていないた

め、商法第786条第1項において準用する同法第738条の規定を存置した方が、旅客が運送人に対して損害賠償請求をする際の条文上の根拠となり、適切ではないか。

- ・ 海上旅客運送に関する堪航能力担保義務の内容につき、これまでの積み重ねがあればその規律の明確化を検討すべきであるし、また、堪航能力担保義務が航海のどの段階で要求されるかを考え直すという対応もあり得るのではないか。
- ・ 陸上運送、海上運送及び航空運送に共通して、厳格責任として、構造上の安全性担保義務を課すことも考えられるが、モンテリオール条約の規律を見ても、運送人が無制限に厳格責任を負うこととするのは難しいかもしれない。
- ・ 旅客の生命・身体に対する安全配慮義務といっても、商法第590条所定の旅客運送契約上の主たる給付義務と、駅のホームに柵がないというような主たる給付義務とはいい難い義務とでは、性格が異なるのではないか。
- ・ 例えば、駅の設備に瑕疵がある場合には、一般的には、運送契約上の安全配慮義務違反又は民法第717条の土地工作物責任が追及され、その場合に、運送事業者は、無過失を証明できれば責任を負わないものと認識している。

2 分科会資料1の提案は、現在の行政的な安全規制の在り方をも踏まえ、陸上運送、海上運送及び航空運送のいずれに関しても、その安全性の違反による損害賠償責任につき、商法第590条を根拠とする統一的な説明をするものである。

そもそも、商法第590条によれば、旅客側は運送のために損害を受けたことを主張立証すれば足り、これに対し、運送人が十分な安全性を確保したことなど運送に関し注意を怠らなかつたことの主張立証責任を負う（過失推定責任）とされ、このような主張立証の構造からみて、旅客側が同条とは別にあって堪航能力担保義務違反を根拠とする賠償請求をすることは、一般的には想定し難く、そのような裁判例も見当たらない。

分科会資料1では、商法第590条における運送人の債務の内容として、当然に旅客の安全な運送が含まれることを前提に、堪航能力担保義務に相当する各運送手段の安全性担保義務を別個独立の義務として観念し難いことから、上記のような提案をしたものである。

（注1）大審院大正5年1月20日判決・民録22輯4頁は、商法第590条に関し、旅客運送契約は、運送人が旅客を安全に目的地に運送することをその内容の一つとしており、運送人にはそのような契約上の義務がある旨判示した。

なお、上記1の意見のように、旅客運送契約上の主たる給付義務（旅客を安全に運送する義務）と付随的義務としての安全配慮義務とは性格が異なると考える場合であっても、少なくとも堪航能力担保義務は、旅客を安全に運送することを目的とする船舶の安全性に関する義務であり、これを前提とすれば、上記2のとおり、旅客側が商法第590条とは別にあって堪航能力担保義務違反を根拠とする賠償請求をする実益は乏しいも

のと考えられる。

(注2) 海上物品運送の裁判実務では、運送品に関する注意義務違反(国際海上物品運送法第3条第1項参照)を根拠とする賠償請求に対し、航海上の過失免責の抗弁(同条第2項参照)等が主張された場合に、別の原因として、堪航能力担保義務違反(同法第5条参照)を根拠とする賠償請求がされることがある。

(注3) 海上旅客運送に関するアテネ条約でも、航空運送に関するモントリオール条約でも、堪航能力に関する特別な責任は定められていない。

(注4) 分科会資料1の提案のように、海上旅客運送について、堪航能力担保義務違反による損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする規律を削除する場合であっても、旅客の保護は、消費者契約法第8条及び第10条等を通じて図られることとなる。

3 他方で、陸上運送、海上運送及び航空運送に共通して、堪航能力担保義務に相当する安全性担保義務を課すとの考え方もあり得る。

しかし、旅客運送において、商法第590条における運送人の債務の内容と上記の安全性担保義務との関係をどのように考えるか、また、国際海上物品運送法第5条第1項各号を参考にした規律の新設を考えるに当たり、同項第3号(堪荷能力)に相当するものの対象範囲が曖昧となり、上記の安全性担保義務の範囲が過度に広くなりはしないか等の問題点もある。そして、この考え方による場合には、その義務が運送のどの段階で要求されるか、その義務を厳格責任とするか否か、その義務違反の賠償責任につき免責約款を禁止するか否か等を検討する必要がある。

(注) 国際海上物品運送法第5条第1項の規定振りは、次のとおりである。

運送人は、自己又はその使用する者が発航の当時次の事項につき注意を怠つたことにより生じた運送品の滅失、損傷又は延着について、損害賠償の責を負う。

- 一 船舶を航海に堪える状態におくこと。
- 二 船員を乗り組ませ、船舶を艀装し、及び需品を補給すること。
- 三 船倉、冷蔵室その他運送品を積み込む場所を運送品の受入、運送及び保存に適する状態におくこと。

4 以上を踏まえ、海上旅客運送における堪航能力担保義務に関する規律を削除することの当否等について、どのように考えるか。

(注) 外国法制の在り方は、次のとおりである。フランスでは、堪航能力担保義務に関する規律がある一方、ドイツ及び中国では、アテネ条約と同様の規定を定め、堪航能力に関する特別な責任を定めていない。

フランス (運送法)	1966年法旧第33条 この章の規定は、旅客の不利益において排除することはできない。 1966年デクレ第61条 第66条から第71条までの規定を除き、この章の規定はこれを強行法
---------------	---

	<p>規とする。</p> <p>L 5 4 2 1 - 2 条</p> <p>(1) 運送人は、約定の航海のために、堪航能力を有し、適切に艤装され、船員を乗り組ませ、需品を補給された船舶を提供し、維持し、かつ、旅客の安全を確保するために一切の注意を尽くさなければならない。</p> <p>L 5 4 2 1 - 3 条</p> <p>航海中又は発航港、目的港、寄港地を問わず、乗船時若しくは下船時に人身事故が発生した場合において、運送人が前条に定める義務に違反し、又は運送人若しくはその使用人に過失のあったことが証明されたときは、運送人は、その損害を賠償しなければならない。</p> <p>L 5 4 2 1 - 4 条</p> <p>運送人は、海難事故、船舶衝突、座礁、爆発、火災その他一切の重大な災害による旅客の死亡又は傷害につき責任を負う。ただし、事故が運送人又はその使用人の過失によるものでないことを運送人が証明したときは、この限りでない。</p>
中国 (海商法)	<p>第 1 1 4 条</p> <p>(1) 第 1 1 1 条に定める旅客及びその手荷物の運送期間中、運送人又はその使用人若しくは代理人がその雇用又は委託を受けた職務の範囲内の過失によって事故を起こし、旅客の死傷又は手荷物の滅失若しくは損傷を惹起したときは、運送人は、損害賠償の責任を負う。</p> <p>(3) 旅客の死傷又は手荷物の滅失若しくは損傷が船舶の沈没、衝突、座礁、爆発、火災によって惹起され、又は船舶の欠陥によって惹起された場合には、運送人又はその使用人若しくは代理人が反証を提出しない限り、これらの者に過失があったものとみなす。</p> <p>第 1 2 6 条</p> <p>(1) 海上旅客運送契約中に次の各号に定める内容の条項が含まれているときは、その条項は、無効とする。</p> <p>一 旅客に対して運送人が負担すべき法定の責任を免除すること。</p> <p>二 この章に規定する運送人の責任限度額を下げること。</p> <p>三 この章に定める立証責任に反する約定をすること。</p> <p>四 旅客の損害賠償請求権の行使を制限すること。</p>
ドイツ (商法)	<p>第 5 3 7 条 この節において、次の用語の意義は、当該各号に定めるところによる。</p> <p>五 海運事故とは、船舶の難破、転覆、衝突若しくは座礁、船舶内での爆発若しくは火災又は船舶の瑕疵をいう。</p>

	<p>六 船舶の瑕疵とは、船舶の一部分又は装備が次に掲げる事項に用いられる場合において、これに機能の障害、故障又は適用される安全性規制の違反があることをいう。</p> <p>a) 船舶からの離脱、避難又は旅客の乗船及び下船</p> <p>b) 船舶の動力、操舵設備、安全な船舶の運航、停泊、投錨、停泊地若しくは錨地への回航若しくは離脱又は浸水時の防水</p> <p>c) 救助手段の取出し</p> <p>第538条</p> <p>(1) 運送人は、旅客の死亡又は身体の損傷により生じた損害について、その原因となった事故が運送中に生じたものであって、かつ、運送人の過失に起因するものである場合に、責任を負う。損害を生じさせた事故が海運事故である場合には、過失があるものと推定する。</p> <p>第551条</p> <p>第542条第4項における別段の定め〔注：手荷物の損害の一部を賠償しない約定〕がない限り、旅客の死亡若しくは身体の傷害又はその手荷物の滅失、損傷若しくは引渡しの遅延を生じさせた事故の発生前に締結された、旅客の死亡若しくは身体の傷害又はその手荷物の滅失、損傷若しくは引渡しの遅延による責任を排除又は減額する合意は、無効とする。</p>
--	---