

KANSAI GAIDAI UNIVERSITY

航空コードシェアにおける実行運送人の責任制限

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 関西外国語大学・関西外国語大学短期大学部 公開日: 2022-03-16 キーワード (Ja): コードシェア, 1961年グアダラハラ条約, ヒマラヤ条項, 実行運送人, 履行補助者 キーワード (En): 作成者: 小林, 貴之 メールアドレス: 所属: 関西外国語大学
URL	https://doi.org/10.18956/00008032

航空コードシェアにおける実行運送人の責任制限

小林 貴之

要 旨

現在、世界の主要航空会社は自主運航路線の数倍にも及ぶコードシェア路線によって、営業上の国際ネットワークを構築している。このコードシェアにおいて、契約運送人と運送契約を締結した旅客が、実行運送人に対して不法行為責任に基づく損害賠償請求を行った場合に、実行運送人に条約上または運送約款上の責任制限をどのように認めるかが、国際航空運送法上の大きな課題となっていた。本稿は、1929年ワルソー条約、1955年ヘーグ議定書、1961年グアダラハラ条約およびヒマラヤ条項の内容を分析しながら、この課題への解決の道筋を明らかにしようとするものである。さらに、本邦航空会社間の国内線コードシェアおよび共同引受につき、国内法制において実行運送人の責任制限がどのように認められているのかについても、併せて明らかにしようとするものである。

キーワード：コードシェア、1961年グアダラハラ条約、ヒマラヤ条項、実行運送人、履行補助者

1. はじめに

国際航空運送人の賠償責任を規律する1929年ワルソー条約（以下、ワルソー条約）が採択された当時、旅客または荷主と運送契約を締結した運送人（Carrier）が、自らの航空機を用いて運送を行っていた。オットー・リーゼ教授が1962年4月に日本空法学会が主催した講演会において、「私たちがかつてワルソー条約を作り上げたときに、－私はこの条約にドイツを代表して署名したことを誇りとするものでありますが、－私たちは、契約によって運送の義務を負った航空運送人（Luftfrachtführer）が、この運送を自己の航空機を用いて自ら実行するという原則的事例を出発点としました。」と述べていたことから、当時の国際航空運送事業の状況を窺い知ることができる¹⁾。

しかしながら、ワルソー条約が採択されてからしばらくすると、国際旅客運送の分野においては、旅客と運送契約を締結するものの、実際の旅客運送は航空会社に行わせることを事業とする備機者が現れ、また国際貨物運送の分野においても、荷主と運送契約を締結するものの、実際の貨物運送は航空会社に行わせることを事業とするフォワードナーが現れてきた。すなわち、旅客や荷主と運送契約を締結する契約運送人（Contracting Carrier）と、その契約運送人の

依頼により実際に旅客や貨物を航空機で運送する実行運送人(Actual Carrier)が現れ、それが1961年グアダラハラ条約(以下、グアダラハラ条約)の採択へとつながっていくこととなった²⁾。

本稿は、我が国で1980年代後半から始まった国際線コードシェアにおいて、実行運送人がワルソー条約上または自らの国際旅客運送約款上の責任制限を援用できる仕組みが、どのように作り上げられていったのかを明らかにすることを目的としている。さらには、我が国の国内線における本邦航空会社間のコードシェアおよび共同引受についても、実行運送人が責任制限を援用できる国内法制上の仕組みを併せて明らかにしようとするものである。なお、我が国における外国航空会社との初期の頃の共同運航の一例として、1967年に開設された東京＝モスクワ路線における日本航空とエアロフロート国営航空の間のを挙げるができるが、この時代の共同運航の特色は航空会社間の費用や収入のプールを前提としたものであり、共同事業(Joint Venture)と呼ぶべき事業形態であって、非常に短期間に終了している³⁾。したがって、本稿では現在でも世界中の航空会社間で活発に行われているコードシェアについて検討を行なうものである⁴⁾。

2. 我が国における国際線コードシェアの始まりとその発展

我が国において現在行われている国際線コードシェアの始まりは、1986年4月に開設された日本航空とカンタス航空の間の成田＝パース路線および成田＝ケアンズ＝ブリスベン路線である⁵⁾。国際線における航空会社間の運賃競争が激化していくなかで、拡大しつつある路線網のすべてを自主運航路線とすることは、航空機材や乗務員などの生産資源の大幅な費用増へとつながることから、本邦航空会社は我が国に乗り入れた外国航空会社の座席の一部をコードシェア契約で合意した単価で買い取り(以下、スペース・ブロック方式)、これに自社のキャリアコードを付した便名による航空券の販売を行い始めた。これにより、本邦航空会社は新たな航空機材の調達や乗務員の育成を必要とすることなく、外国航空会社の運航を利用した営業上の路線網をコードシェアによって作り上げていった。このコードシェアは、外国航空会社にとっても、自社の営業努力だけでは十分に運賃収入が見込めない路線において、本邦航空会社への座席販売収入により一定の路線利益を見込めるメリットを享受させるものであった。

当初は、外国航空会社の運航を利用するだけのコードシェアであったが、その後の路線網の拡大にともない、外国航空会社も本邦航空会社が運航する路線の航空機の座席の一部を買い取り、彼らのキャリアコードを付した便名による航空券販売を行い始めるようになった。このようにコードシェアが相互主義の時代を迎えつつあるなかで、二つの大きな変化が国際線コードシェアの飛躍的拡大を後押ししていくこととなった。

(1) フリー・フロー方式の導入

コードシェア契約における航空会社間の座席精算方法が、これまでのスペース・ブロック方式からコミッション支払い方式（以下、フリー・フロー方式）へと変更されていった。このフリー・フロー方式においては、まず航空機の運航会社が、コードシェアを行う相手方航空会社に対して、そのキャリアコードと便名を付して航空券を販売することを認める最大座席数を設定する。設定された最大座席数の範囲内であれば相手方航空会社は何席販売してもよい。実際に販売した座席の航空券販売収入は、一旦相手方航空会社が旅客から収受するものの、そこから自らのコミッション部分を控除して、残りの航空券販売収入を航空機の運航会社に渡すという方式である。金銭の流れに着目すると代理販売のように見受けられるが、あくまでも自らのキャリアコードと便名を付した航空券を販売した航空会社が旅客との運送契約の当事者となる点において、代理販売とは本質的に異なるものである。このフリー・フロー方式の導入によって、他の航空会社の運航を利用して自らが旅客との運送契約を締結する航空会社は、販売できなかった座席の費用を負担することがなくなったことから、コードシェアによる路線網の拡大を積極的に図ることができるようになった。

(2) 相手国の国内線へのコードシェアの拡大

このフリー・フロー方式の導入は、それまでは十分な乗り継ぎ需要が見込みにくいとされていたコードシェア契約の相手方航空会社の国の国内線へのコードシェアの拡大を可能としていった。1944年シカゴ条約第7条は外国航空会社に対して国内営業運送（Cabotage）を禁止することを締約国に認めており、各国は自国の航空会社保護のため、国内二地点間の営業運送を外国航空会社に認めていない⁶⁾。ただし、東京を本邦航空会社で出発した旅客が、途中経由地のロサンジェルスで米国航空会社が運航する本邦航空会社のコードシェア便に乗り換えてラスベガスに行くような場合には、本邦航空会社はロサンジェルスとラスベガスの間の国内営業運送を行っているわけではなく、ロサンジェルス経由の東京＝ラスベガス間の国際旅客運送を行っているに過ぎないことから、1944年シカゴ条約第7条が定める国内営業運送の禁止には抵触しないこととなる⁷⁾。

このように、コードシェアを行う相手方外国航空会社のハブ空港に乗り入れ、そこから当該外国航空会社の国内路線網をコードシェアすることにより、ハブ空港を経由する便ではあるが、短期間に相手国の国内線を利用した路線網を構築することができる。たとえハブ空港を経由して国内線に乗り継ぐ旅客数が少なくとも、フリー・フロー方式であれば、座席の売れ残りによる費用負担を気にかけることなく、相手国の国内線へのコードシェア路線網の拡大を図ることができるわけである。

今日の世界の航空会社は、自ら運航する路線よりもはるかに多くのコードシェアによる営業

上の路線網を世界中に構築している。そこで問題となるのは、他の航空会社の運航を利用して、旅客との間で運送契約を締結した航空会社、すなわち契約運送人が、当該旅客（以下、コードシェア旅客）からの債務不履行責任に基づく損害賠償請求において、条約上または運送約款上の責任制限を援用できることについては異論がないものの、コードシェア旅客が航空機による実際の運送を行った航空会社、すなわち実行運送人に対して不法行為責任に基づく損害賠償請求を行った場合に、実行運送人は責任制限を主張できるのか否かである。この点について、ワルソー条約、1955年ヘーグ議定書（以下、ヘーグ議定書）およびグアダラハラ条約において採用された条約上の仕組みを検討してみる。

3. 国際線コードシェアにおける実行運送人の責任制限

(1) 運送人に対する請求権競合

航空運送中に損害を被った旅客が、運送人に対して債務不履行責任を追及した場合に、運送人が責任制限を援用できることについては異論がない。一方、もし旅客が債務不履行責任ではなく、不法行為責任を追求した場合に、運送人が責任制限を援用できるかという結論は異なってくる。たとえば、我が国の判例・通説は請求権競合説を採用していることから、損害を被った旅客は債務不履行責任または不法行為責任のいずれに基づいても請求できることとなる⁸⁾。もし不法行為責任に基づき請求するならば、過失の立証というハードルは理論上負うものの、契約関係に立脚しない請求原因であることから、運送人は自らの旅客運送約款上の責任制限を援用することはできないこととなる⁹⁾。このような請求権競合を認めるか否かは各国の国内法制によって異なるものではあるが、運送人の責任を制限することにより、運送という反復継続する大量取引において、運送人に低廉な運賃を提供させることのできる事業環境を整えようとする政策目的を妨げるおそれがあることは否めない。

そこで、国際航空運送における運送人の賠償責任を定めるワルソー条約は、この請求権競合を認めるか否かについての直接的な規定を設けてはいないが、その第24条において、「責任に関する訴は、名義の如何を問わず、この条約で定める条件及び制限の下にのみ提起することができる。」と規定することにより¹⁰⁾、損害を被った旅客からの請求が債務不履行責任に基づくものであれ、不法行為責任に基づくものであれ、運送人は条約上の責任制限を援用することができる旨を定めた。この条項は、その後の航空契約責任条約にも引き継がれ、現在の1999年モントリオール条約（以下、モントリオール条約）第29条においても、「旅客、手荷物及び貨物の運送については、損害賠償についての訴えは、その訴えがこの条約に基づくものであるか、また、契約、不法行為その他の事由を理由とするものであるかを問わず、この条約に定める条件及び責任の限度に従うことによるのみ（中略）、提起することができる。」と詳細に定

め、運送人は旅客の請求原因の如何を問わず責任制限を援用できることを明確にした。

しかし、この規定をコードシェアに適用しようとする、大きな疑問が生じてくる。それは、旅客の請求原因の如何を問わず責任制限を援用できる運送人とは、旅客と運送契約を締結した契約運送人なのか、それとも旅客を実際に運送した実行運送人なのかという問題である。ワルソー条約が採択された当時は、運送人とは、旅客と運送契約を締結し、実際に自ら運送を行う者であったため、コードシェアにおいては上記のような疑問が生じてくるしだいである。

もし、運送人とは旅客と運送契約を締結した契約運送人を指すというのであれば、実際に旅客を運送した実行運送人にはワルソー条約の適用はなく、また旅客との契約関係も存在しないことから、国内法上の不法行為責任が課されることとなる。すなわち、実行運送人はワルソー条約上の責任制限のみならず、自らの運送約款上の責任制限すら援用できないこととなる。この点について、ヘグ議定書で新たに設けられた履行補助者に関する条項によって、実行運送人も責任制限を援用できるのではないかとの見解もあるかもしれないが、以下に述べる理由により妥当ではないと考える。

(2) 運送人の履行補助者としての実行運送人

ヘグ議定書は、新たな条項である第25条 A を設けて、運送人の履行補助者 (servant or agent) も、運送人と同様に条約上の責任制限を援用できる旨を定めた¹¹⁾。旅客の運送中に実際に損害を生じさせるのは、法人たる運送人よりも、その運送人の雇用する乗務員等の履行補助者だからである。この第25条 A を設け、旅客との契約関係が存在しない履行補助者に対して不法行為責任に基づく損害賠償請求がなされた場合であっても、運送人の援用できる条約上の責任制限を履行補助者も援用できることとした。したがって、コードシェア旅客からの実行運送人への不法行為責任に基づく損害賠償請求がなされても、実行運送人を第25条 A の定める運送人の履行補助者として解することができるのであれば、実行運送人も条約上の責任制限を、契約運送人と同様に援用することができることとなる。

しかしながら、第25条 A は、運送人の履行補助者が責任制限を援用するためには、履行補助者は自己の職務 (scope of employment) を遂行中に損害が生じたことを証明しなければならないとしている。すなわち、履行補助者とは、運送人と雇用関係または少なくとも指揮命令関係のある者でなくてはならないこととなる。これに対して、コードシェアにおける実行運送人は、契約運送人にとって独立した下請運送事業者であるため、この第25条 A の定める履行補助者であると解することは困難である。

そこで、1961年にメキシコで外交会議が招集され、グアダハラ条約が採択された¹²⁾。この条約は当時行われていた備機者やフォワードによる国際航空運送に対応するためのものであったが、同条約採択からおよそ四半世紀後に始まった我が国の国際線コードシェアにおける

実行運送人保護のためにも大きな意味を持つものであった。

(3) 1961年グアダラハラ条約の採択

第二次世界大戦後、自らは航空機を保有せず、航空会社を空港間の貨物運送の下請けとして用いる国際貨物のフォワーダーが世界的規模で事業を拡大していった。このフォワーダーは、航空会社の代理人としてではなく、自らが複数の荷主と運送契約を締結し、まとまった大口貨物の空港間の運送のために航空会社を下請運送事業者として用いるものである。これにより、フォワーダーのように荷主と直接運送契約を締結する契約運送人と、航空会社のように荷主とは契約関係にないものの、実際に貨物の運送を行う実行運送人とが現れてきた。また、国際旅客運送の分野においても、旅客と運送契約を締結した傭機者が、航空会社から乗務員付き航空機のチャーターを行い、これにより旅客の空港間の運送を行わせる事業も拡大してきた。

そこで、もし空港間の航空輸送中に旅客や貨物に損害が生じた場合に、ワルソー条約およびヘーグ議定書において責任制限を援用できる運送人とは、契約運送人たるフォワーダーまたは傭機者を指すのか、実行運送人たる航空会社を指すのかについて、ワルソー条約およびヘーグ議定書は特段の運送人の定義規定を設けていなかったことから各国間に異なる解釈が生じ、これを解消するために、1961年にグアダラハラに外交会議が招集された。

すでに英国と米国の裁判所は、ワルソー条約における運送人とは、旅客や貨物を航空機によって実際に運送する者を条約上の運送人と解していた¹³⁾。したがって、これらの英米法系の国では、傭機者やフォワーダーは、航空会社の代理人との位置付けになることとなる。黎明期の国際線航空会社を保護するために責任制限を認めようとした1929年当時のワルソー条約の立法趣旨に鑑みると、一定の説得力を持つ見解である。

一方、ドイツを含む大陸法系の国では、ワルソー条約における運送人とは、旅客や荷主と運送契約を直接締結する傭機者やフォワーダーであると解していた。その根拠のひとつとして、条約上の責任制限が存在する旨を記載した航空券や航空運送状を運送人が旅客や荷主に交付しなかった場合には、運送人は責任制限を援用できないとするワルソー条約第3条2項および第9条の規定を挙げている¹⁴⁾。なぜならば、このような航空券や航空運送状を旅客や荷主に交付できるのは、これらの者と契約関係を有する契約運送人、すなわち傭機者やフォワーダーのみであり、したがって、彼らこそがワルソー条約上の運送人であると解していたわけである。ただし、この大陸法系の国の考え方によると、ワルソー条約第4条1項の運送人の受託手荷物切符交付義務の説明に窮することとなる¹⁵⁾。なぜならば、空港で旅客から手荷物を預かり、受託手荷物切符を交付できるのは実行運送人だけだからである。こうしてワルソー条約が定める責任制限を援用できる運送人とは誰かについて、各国の見解は対立していった。

そこで、グアダラハラ条約は、この航空会社（実行運送人）と傭機者またはフォワーダー（契

約運送人)の双方にワルソー条約およびヘーグ議定書が適用になると規定し、航空運送中の旅客および貨物の損害に対しては、契約運送人および実行運送人の双方が連帯して賠償責任を負うとともに、どちらも条約上の責任制限を援用できるとの規定を設けることによって、この問題を解決した¹⁶⁾。

このグアダハラ条約は、発効要件たる5カ国の批准によって1964年5月に発効し、順調に批准国数も拡大していった。もし、我が国も批准していたならば、1980年代後半から始まった我が国の国際線コードシェアにおいても、たとえ実行運送人がコードシェア旅客からの不法行為責任に基づく損害賠償請求を受けたとしても、条約上の責任制限を援用できることとなったであろう。しかしながら、このグアダハラ条約は、同条約第13条の規定にあるように、旅客または貨物の出発国と到達国の双方がこの条約を批准して、初めて適用されるものであった¹⁷⁾。我が国において初めて国際線コードシェアが行われた1986年までにこの条約を批准した国は62カ国へと増加していたが、我が国や米国は批准しなかった¹⁸⁾。したがって、我が国を出発する国際線コードシェアにおいては、実行運送人はコードシェア旅客からの損害賠償請求に対しては、未だ条約上の責任制限を援用できない状況に置かれていたわけである。

そこで、国際海上運送の船荷証券で用いられてきたヒマラヤ条項(Himalayan Clause)が、国際航空運送においても非常に重要な意味を持つようになった。

(4) ヒマラヤ条項

ヒマラヤ条項とは、Adler vs. Dickson 事件の英国控訴院判決にその名が由来するものである¹⁹⁾。アドラー夫人は、トーマス・クック旅行代理店からクルーズ船ヒマラヤ号の一等船室の乗船券を188ポンドで購入した。ヒマラヤ号はアドラー夫人をサウス・ハンプトンから乗船させ、1952年7月にトリエステに入港した。一旦下船したアドラー夫人が、ヒマラヤ号に戻ろうとして舷門と岸壁に渡された客船用人道橋を渡っていたときに、ヒマラヤ号が突風により揺れて、客船用人道橋が岸壁から外れ、アドラー夫人は16フィート下に落ち、肋骨および骨盤等を折る重傷を負った。船会社が乗客に交付した乗船券には、会社は乗客の人的損害および物的損害に対して一切責任を負わない旨の免責条項が記載されていた²⁰⁾。そこで、アドラー夫人は、契約関係が存在しないクルーズ船の船長と甲板長を不法行為責任に基づいて訴えた。これに対して、船長と甲板長は船会社の定める免責条項は自分たちにもその効力は及ぶものであるとの反論を行った。控訴院は、その判決の中で、船会社の乗船券の免責条項には船会社を免責する旨が記載されていたのみであったことから、その免責条項の効力は船会社の履行補助者には及ばないと判示した。ただし、もし船会社が乗船券において、船会社のみならず、その被用者たる履行補助者も含めて免責の対象とする規定を明示的に記載していたならば、その効力は否定されないであろうとも示唆していた。

この控訴院判決を契機として、運送約款においても運送人の被用者たる履行補助者を責任制限の援用できる対象に加えるだけでなく、運送のために使用する独立した下請事業者等もこれに加える動きが拡大していった²¹⁾。国際線コードシェアがはじまった際にも、コードシェア旅客からの不法行為責任に基づく損害賠償請求に対して、実行運送人が責任制限を主張できるようにするため、契約運送人の運送約款にヒマラヤ条項を入れていた。ヒマラヤ条項とは、第三者のためにする契約の一類型であって、契約運送人のみならず、その被用者および下請事業者等も契約運送人の責任制限を援用できるように契約上の効力を及ぼそうとするものである。したがって、このヒマラヤ条項は、実行運送人の運送約款に記載してもコードシェア旅客との契約関係が存在しないことから効果を生じないため、かならず契約運送人の運送約款に記載しておく必要がある。そこで、実際に航空会社が国際旅客運送約款において、具体的にどのような文言をヒマラヤ条項として挿入しているのかを調べてみた。

(5) IATA 標準運送約款におけるヒマラヤ条項

国際航空運送協会（International Air Transportation Association, 以下 IATA）は、IATA 加盟国際線航空会社に対して示している標準運送約款（General Conditions of Carriage, 以下 IATA 標準運送約款）の Section 16.3.9 において、「any exclusion or limitation of liability of Carrier shall apply to and be for the benefit of agents, employees and representatives of Carrier and any Person whose aircraft is used by Carrier and such person's agents, employees and representatives.」との規定を設け、運送人の被用者等のみならず、運送人が使用する航空機の所有者およびその被用者等も、運送人の責任制限を援用できる旨を定めている²²⁾。

世界の航空会社は、この IATA 標準運送約款のヒマラヤ条項を自らの運送約款に取り込んでおり、本邦航空会社も、多少の修正を加えて、この条項を運送約款に取り込んでいる。たとえば、IATA 標準運送約款においては「any Person whose aircraft is used by Carrier」とされているが、この Person については自然人を指すものとの誤解を招くおそれもあることから、本邦航空会社は、運送人の使用する航空機の所有者に関して、「any person or entity whose aircraft is used by JAL (or ANA)」との文言、すなわち法人（entity）を追加することによって、実行運送人たる航空会社が責任制限を援用できる旨をより明確にしている²³⁾。

なお、今日では、1999年モンリオール条約がグァダハラ条約の内容を第5章として取り込み、我が国を含めその締約国数は現在137カ国にも達している。そのため、国際線コードシェアにおける実行運送人の責任制限は、これまでの契約運送人の運送約款に設けられたヒマラヤ条項のみならず、このモンリオール条約によっても十分保障されることとなった。

4. 国内線コードシェアにおける実行運送人の責任制限

今日の我が国の国内線においては、本邦航空会社間のコードシェアも多く行われ始めている。たとえば、全日本空輸とエア・ドゥの羽田＝旭川間のコードシェアや日本航空とフジ・ドリーム・エアラインズの伊丹＝松本間のコードシェアなどがその一例である²⁴⁾。

国際線コードシェアにおいては、グアダハラ条約およびモントリオール条約の定めにより、契約運送人と実行運送人の双方が条約上の責任制限を援用することが認められている。しかしながら、国内線コードシェアには、これらの条約の適用がないことから、我が国の商法および本邦航空会社の国内旅客運送約款により判断されることとなる。

航空運送中に損害を被ったコードシェア旅客は、航空券面上にキャリアコードを付した便名をもつ契約運送人に対しては、運送契約上の債務不履行責任を追及する一方、実行運送人に対しては、契約関係が存在しないことから、不法行為責任を追及することとなる。したがって、契約運送人は自らの運送約款における責任制限の主張が認められる一方、実行運送人は、たとえ自らの運送約款に責任制限の定めを設けていても、契約関係の存在しないコードシェア旅客に対しては主張しえないこととなる²⁵⁾。

商法590条は、旅客の人身損害に対して無制限の過失推定責任を運送人に課しており、また本邦航空会社の国内旅客運送約款も同様の定めを設けている²⁶⁾。一方、コードシェア旅客との契約関係の存在しない実行運送人に対しては、民法709条の不法行為責任を追及することとなるわけであるが、実行運送人の国内旅客運送約款も人身損害に対しては無制限の過失推定責任を定めているため影響は限定的である。しかしながら、受託手荷物や機内持込み手荷物（以下、総称して手荷物）に損害が生じた場合には、この請求原因の違いによって大きく責任制限の効果の違いが生じてくることとなる。すなわち、コードシェア旅客が搭乗手続きの際に実行運送人に預けた手荷물에 滅失・毀損が生じた場合には、契約運送人はコードシェア旅客に対して自らの国内旅客運送約款上の手荷物の賠償限度額、すなわち旅客一人当たり15万円を主張することができる。一方、実行運送人はコードシェア旅客との契約関係が存在しないことから、民法709条の不法行為責任を負うこととなり、自らの運送約款に規定する賠償限度額を主張することはできないこととなる。

このように、グアダハラ条約もモントリオール条約も適用されない本邦航空会社間の国内線コードシェアにおいては、手荷物損害における契約運送人と実行運送人の責任制限の援用の可否の違いは非常に大きなものになってしまうわけである。

(1) 平成30年商法改正の規定の適用

実行運送人は契約運送人の履行補助者であるとして、契約運送人の運送約款上の責任制限の

定めは履行補助者もこれを援用できるとの商法の規定があれば、たとえコードシェア旅客から手荷物の滅失・毀損に関わる損害賠償請求がなされても、実行運送人は責任制限を主張できることとなる。

平成30年商法改正において、商法第587条（運送人の不法行為責任）および第588条（運送人の被用者の不法行為責任）が新たに設けられたことにより、運送人に対する不法行為責任に基づく損害賠償請求のみならず、運送人の被用者に対する不法行為責任に基づく損害賠償請求であっても、運送人および被用者は運送約款上の責任制限を援用することができることとなった²⁷⁾。

ただし、ここで留意しなければならないことは、この商法第588条の規定は、あくまでも運送人の被用者を対象としたものであることである。すなわち、その被用者とは、民法第715条（使用者責任）が規定する被用者と同一の範囲の概念であることから、運送人と雇用関係にある、または少なくとも指揮命令関係にある者でなくてはならない。すなわち、国内線コードシェアにおける実行運送人のように、契約運送人に対して独立した下請運送事業者の立場にある者は、この被用者には含まれないこととなる²⁸⁾。

したがって、国内線コードシェアの実行運送人は、コードシェア旅客からの不法行為責任に基づく損害賠償請求に対して責任制限を主張するためには、国際線コードシェアと同様に、契約運送人の国内旅客運送約款にヒマラヤ条項を設けておく必要がある。

（2）国内旅客運送約款におけるヒマラヤ条項

本邦航空会社は国内旅客運送約款において、「会社の使用人が、自己の職務を遂行中であったことを証明したときは、その使用人はこの運送約款及び同約款に基づく規定に定められた会社の責任の排除又は制限に関する一切の規定を援用することができます。」と定めている²⁹⁾。その「使用人」とは、上記運送約款において、「会社は、本条第1項及び第2項の損害については、会社及びその使用人（本章において使用人とは、被用者、代理人、請負人等の履行補助者をいいます。）」（下線は筆者）と定めることにより、「使用人」に独立した請負人等、すなわちコードシェア便における実行運送人も、使用人の範疇に含めているわけである³⁰⁾。これにより、コードシェア旅客からの不法行為責任の追及に対しても、実行運送人が契約運送人の運送約款上の責任制限を援用できるようにしている。

このようなヒマラヤ条項は、我が国においても民法537条の第三者のためにする契約の一類型としてその効力が認められており、また、現在の国内線コードシェアを行う本邦航空会社は、互いに契約運送人と実行運送人としての立場が入れ替わる可能性もあるため、多くの会社がこのヒマラヤ条項を国内旅客運送約款のなかに取り入れている。

5. 国内線における共同引受

今日、我が国の国内線において行われている共同引受とは、コードシェアと外見上多少の類似性はあるものの、本質的に大きく異なる我が国独自の制度である。コードシェアとは、契約運送人と実行運送人が、各々のキャリアコードを維持しつつ、旅客と個別に運送契約を締結するものであるが、共同引受は各々の航空会社がキャリアコードを共有し、連帯して旅客との一本の運送契約を締結するものである。

(1) 共同引受の誕生

2002年10月、日本航空と日本エアシステムは、株式交換手法を用いて持株会社である日本航空システムを設立した。これにより、日本航空と日本エアシステムは持株会社が100%株式を支配する完全子会社となり、その後日本航空は日本航空インターナショナル、日本エアシステムは日本航空ジャパンへと商号変更を行った（以下、日本航空インターナショナルと日本航空ジャパンを総称して両社という）。

世界の航空会社は各々固有のIATA キャリアコードを有しており、このキャリアコードは航空会社が商号変更を行っても変わることはない。したがって我が国の国内線においては、両社の経営統合の後も、日本航空インターナショナルのキャリアコードであるJLが付された便名と、日本航空ジャパンのキャリアコードであるJDが付された便名が並存する状況であった。

しかしこれでは、両社が持株会社の下に経営統合されたにもかかわらず、旅客の目から見れば、依然として別個の航空会社であることは一目瞭然であったことから、持株会社は両社のキャリアコードをJLに統一し、両社にこれを共有させることにより、旅客に対して、あたかも両社が合併し、国内線においては一つの航空会社として航空運送事業を行っているように見える工夫を模索した。

(2) 共同引受における運送約款の共有

そこで両社が行なったのが、運送約款の共有である。両社の国内旅客運送約款の第1条の定義規定のなかに、「会社とは、日本航空インターナショナルと日本航空ジャパンをいいます。」との条項を新たに加えることにより、まず両社が運送約款を共有できる基盤を作り上げた。

さらに、第5条1項として、「会社は、共同して国内航空運送を引受け、会社の指定する航空会社のいずれかがその運送を行います。」との条項を創設することにより、両社が連帯して運送契約を旅客と締結することを定めた。これにより旅客は一本の運送契約を両社と締結したこととなるが、たとえ両社が連帯して運送契約を締結したとしても、実際に航空機で旅客の運送を行えるのはいずれか一社である。どちらの会社によって実際の運送が行われるのかについて

て旅客に選択権を持たせることは、会社の事業運営に大きな支障となることから、その選択権は旅客にあるのではなく、「会社が指定する航空会社のいずれかがその運送を行います」として、選択権は会社に存在することを明確にした。

しかしながら、旅客によっては、どちらか一方の航空会社を選択する可能性もあるため、国際線コードシェアと同様に、運航する会社を時刻表等で開示させることとした。特に小型機を中心に運航する会社と共同引受を行う場合には、旅客が天候の影響を受けやすい小型機を敬遠しようとする傾向があることが、そのような開示を求めた背景にあると考える。もっとも、共同引受が始められた当初は、両社とも大型機から中型機を中心に運航していたことから、この点については特に問題とされることはなかったが、今日では自社グループの小型機を中心としている運航会社との共同引受も多く行われていることから、この運航会社を時刻表等で開示させ、旅客に選択の機会を提供することは妥当な判断であったと考える。

また、旅客にとっては、両社とも機体の塗装や客室乗務員の制服等も統一し、同じキャリアコードを共有したことから、どちらの航空会社が航空運送中に旅客の損害を生じさせたのかを判別することが困難となるおそれがある。そこで、どちらの航空会社が損害を発生させたとしても、第5条2項として、「会社は、そのいずれかが行なった運送につき、賠償責任を負う場合、連帯して賠償の責任を負います。」との条項を創設することにより、旅客は実際に損害を与えた航空会社を特定する必要はなく、たとえどちらの航空会社が運送を行っても両社に連帯責任を負わせることによって、旅客が容易に賠償請求を行うことのできる環境を整えたわけである。

このように、運送契約の成立と賠償責任については、第5条の創設によって手当てがなされたが、実際に航空機に搭乗するまでには、予約便の変更や運賃の支払・払戻など様々な手続きが旅客と航空会社の間で行われることとなる。その場合に、いずれかの会社と行った旅客の予約便の変更や運賃の支払いが、他方の会社にも自動的に効力を有するものとしなければ、旅客は不測の損害を被るおそれがある。そこで、旅客がいずれかの会社と行った変更合意や運賃の支払・払戻の効果は、他方の会社にも効力を有するとし、さらに旅客がいずれかの会社に対して行った請求や通知は、他方の会社に対してもなされたものと看做すとの第6条の規定を創設した³¹⁾。

(3) 共同引受の発展

現在、全日本空輸グループにおいては、全日本空輸とANA ウィングスとの間で共同引受が行われており、前述の共同引受の仕組みが踏襲されている。一方、日本航空グループにおいても、日本航空、ジェイエア、日本エアコミューター、北海道エアシステムおよび日本トランスオーシャン航空などの複数の航空会社間で共同引受が行われている。ただし、日本トランスオーシャン航空だけは、共同引受の便と自主運航の便の2種類を并存させていることから、共

通国内旅客運送約款のみならず、日本トランスオーシャン航空独自の国内旅客運送約款も維持している。すなわち、自らのキャリアコードである NU を付した便名を持つ自主運航便に対しては、この自社独自の国内旅客運送約款を適用する一方、JL のキャリアコードを付した便名を持つ共同引受の便に対しては、先に述べた日本航空グループの複数社が共有する共通国内旅客運送約款を適用するとの少々複雑な約款の適用構造を採用している。

たとえば、日本トランスオーシャン航空の国内旅客運送約款第 1 条の定義規定においては、「会社とは、日本トランスオーシャン航空株式会社をいいます。」とした上で、第 2 条 2 項の運送約款の適用に関わる規定において、「前項の規定にかかわらず、日本航空便名での日本トランスオーシャン航空による運航便については、『日本航空・ジェイエア・日本エアコミューター・北海道エアシステム・日本トランスオーシャン航空共通国内旅客運送約款』を適用し、この運送約款は適用しないものとします。」（下線は筆者）との規定を設ける独特な運送約款の適用を行っている。

このように、日本トランスオーシャン航空は 2 種類の国内旅客運送約款の認可を受け、自らのキャリアコードである NU を付した便については、従来通り自らが単独で旅客との間の運送契約を成立させ、一方自らが運航するものの、JL のキャリアコードを付した便については、共同引受を行うための共通国内旅客運送約款を適用できるようにしているのである。

(4) 共同引受における実行運送人の責任制限

共同引受においては、航空会社が共同で旅客との運送契約を締結し、どちらも同じ運送約款上の権利と義務を負うこととなる。したがって、旅客が損害を被った場合においても、共同引受を行うすべての航空会社は旅客と契約関係にあることから、運送約款上の責任制限を援用できることとなる。この点では、国際線および国内線のコードシェアにおいて問題となった実行運送人の責任制限の援用の可否についての議論は生じない。

ただし、先に述べたように、我が国では請求権競合説を判例・通説とも採用していることから、たとえ共同引受であったとしても、旅客が不法行為責任に基づいて損害賠償請求を行うことは可能であり、その際に航空会社が責任制限を主張できるか否かについては不明であった。

しかし、平成30年商法改正によって商法第587条が創設され、旅客からの不法行為責任に基づく損害賠償請求に対しても責任制限を援用できることとなり、共同引受において旅客を実際に運送した航空会社の法的安定性も確実に担保されることとなった³²⁾。

(5) 共同引受と実質的取引制限

共同引受においては、複数の航空会社が同一の運送約款を共有することとなる。それは必然的にこれらの航空会社間の運送契約における取引条件が完全に同一となることを意味する。ま

た、どの航空会社が実際の運航を行うにせよ、共同引受が行われるすべての便において、各社は同一の運賃および料金によって運送を行うこととなる。したがって、共同引受を行う路線における市場占有率や競争環境によっては、独占禁止法上の実質的取引制限に抵触するおそれも存在する。

我が国で最初に行われた日本航空インターナショナルと日本航空ジャパンの共同引受は、持株会社が100%株式を支配する完全子会社同士のものであったことから、上記の独占禁止法上の問題は生じなかった。また今日行われている全日本空輸と ANA ウィングスの共同引受においても、どちらも持株会社たる ANA ホールディングスが100%株式を支配する完全子会社同士のものであることから、同様に問題は生じない。

一方、日本航空グループにおける共同引受については、日本航空が100%株式を支配しているジェイエアはともかく、日本エアコミューター、北海道エアシステムおよび日本トランスオーシャン航空における日本航空の持株比率は過半数を超えてはいるものの、完全株式支配関係にあるものではないことから、共同引受を行う路線における市場占有率の変化や当該路線における競争環境の変化について、今後も注視していく必要がある³³⁾。

6. むすびに代えて

コードシェアにおいて旅客に損害を与える者は、一般に実際の運送を行った実行運送人であるが、コードシェア旅客は運送契約の相手方である契約運送人に対して損害賠償請求を行うことが多い。このようなコードシェア旅客からの契約運送人に対する損害賠償請求について、航空会社間のコードシェア契約において実行運送人が契約運送人を免責し、補償する (indemnify and hold harmless) 条項を設けている。このようなコードシェア契約における内部の求償関係を定めるものは責任条項 (Liability Clause または Indemnification Clause) と呼ばれるものであるが、航空機事故等により大規模な人身損害が生じた場合に、コードシェア旅客との補償交渉を契約運送人と実行運送人のいずれが行うのか、また契約運送人が補償交渉を行う場合には、補償金額の決定について実行運送人の同意を必要とするのか否かが、国際線コードシェア契約の交渉過程において議論となるものである。

本邦航空会社が国際線コードシェアを始めた頃は、外国航空会社の運航を利用する形態が主であったことから、我が国を出発するコードシェア旅客の損害賠償請求は実行運送人たる外国航空会社ではなく、契約運送人である本邦航空会社に向かうことは当然のこととして予想された。そこでコードシェア契約においても、契約運送人たる本邦航空会社がコードシェア旅客との補償交渉を行い、補償金額を決定し、実行運送人たる外国航空会社に自らが支払った補償金額を求償するという契約上の仕組みを採用していた。

しかし、国際線コードシェアが世界規模で拡大していくなかで、航空保険を引受ける保険事業者団体から、このような仕組みに対して批判が生まれてきた。すなわち、契約運送人は最終的には実行運送人に対して自らが支払った補償金額を契約上求償できることから、被害者たるコードシェア旅客との補償交渉を行う際に、安易に過大な補償金額に合意しやすくなるとの指摘であった。実行運送人の保険会社が、契約運送人の補償交渉プロセスに関与することは困難であったことから、むしろ実行運送人のみがコードシェア旅客に対しても補償交渉を行い、補償金額を決定するとの仕組みにすれば、実際に補償金の最終負担者となる実行運送人の保険会社も、間接的にはあるが補償交渉プロセスに関与することが可能となり、より妥当な補償金額の算定が行なえるというのが、保険事業者団体が提唱した新たな仕組みであった。

この影響は大きく、実行運送人が補償交渉を行い、補償金額を決定するとの仕組みが、本邦航空会社も含めた世界の航空会社のコードシェア契約において主流となっていった。ただし、契約運送人もコードシェア旅客からの賠償請求に直接晒され、実行運送人の陰に隠れていることは事実上不可能なことから、実際の補償交渉の場面においては、互いに協力して行なうことが必要となるであろう。

我が国において、国際線コードシェアが開始されて35年以上が経過するが、幸いにも航空機事故による大規模な人身損害が生じていない。しかしながら、もしそのような事態が生じた場合には、本邦航空会社のように被害者一人一人に社員の世話役を付けて対応する補償交渉体制と、米国の航空会社のように大手弁護士事務所に補償交渉窓口を設け、そこで一律に対応する補償交渉体制とを、どのように融合させていくかについては未だ誰も経験したことがない。国内線コードシェアの場合は、本邦航空会社同士の補償交渉体制によるものであるから、両社の間に大きな齟齬が生じるとは考えにくい。文化も風習も大きく異なる国際線コードシェアにおける契約運送人と実行運送人の被害者への補償交渉体制をどのように構築していくかが、今後の我々の新たな検討課題であると考えられる。

以上

注

- 1) オットー・リーゼ（清水誠訳）「1961年9月18日のグアダラハラ備機条約について」日本空法学会編『空法』第7号、勁草書房、1962年、2頁。
- 2) 国際線コードシェアの実務においては、旅客と運送契約を締結する者をマーケティング・キャリア（Marketing Carrier）、実際に旅客を航空機で運送する者をオペレーティング・キャリア（Operating Carrier）と呼んでいるが、本稿においては、1961年グアダラハラ条約の呼称にしたがい、契約運送人および実行運送人と呼ぶ。

- 3) かつてはソビエト連邦領空の通過が認められなかったことから、日本から欧州への航路は南回りルートと北回りルートを用いざるをえなかったが、この共同運航を契機として、領空通過料の支払いを条件としたソビエト連邦領空の通過が認められるようになり、飛行時間の短縮に大きく貢献することとなった。この共同運航のため、航空機材（ツボレフTu-114型機）と運航乗務員をアエロフロート国営航空が提供し、客室乗務員は日本航空とアエロフロート国営航空が半数ずつ提供した。
- 4) 我が国において国際線コードシェアが開始された際に、国土交通省は航空法の適用の観点から、(1) 外国航空会社が運航し、本邦航空会社が自らの便名を付して座席を販売するものを「共同運送」と呼び、(2) 本邦航空会社が運航し、外国航空会社が自らの便名を付して座席を販売するものを「共同運航」と呼んでいた。たとえば、航空法施行規則第210条2項2号において、「共同運送（本邦航空運送事業者が他の航空運送事業者と共同して行う運送であって、当該他の航空運送事業者の提供する輸送サービスを使用して行なうものをいう。）」と定めている。なお、我が国の航空運送事業者は、実務上呼称を共同運航に統一しているようであるが、本稿では世界的に広く用いられている呼称であるコードシェア（codeshare）に表記を統一している。
- 5) JAL's History 1984 (https://www.jal.com/ja/outline/history/index_1981s.html#cont01)
なお、全日本空輸も1989年4月から成田＝ストックホルム路線を開設し、スカンジナビア航空とのコードシェアを開始した。（<https://www.ana.co.jp/group/company/ana/chronology/>）
- 6) Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, Article 7, 「Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting State to take on in its territory passengers, mail and cargo for remuneration or hire and destined for another point within its territory.」
- 7) このように自国以外から乗り継いで来る旅客、または自国以外へ乗り継いで行く旅客について国内2地点の運送を行ったとしても、その国内2地点間の運送も含めて国際運送として扱われる。これは1929年ワルソー条約以降一貫した国際運送の定義である。たとえば最新の1999年モントリオール条約も第1条2項の定義規定において、「For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or transshipment, are situated either within the territories of two State Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party.」と規定していることから、国際運送の定義から排除されているものは、国内2地点間の運送を行う場合のみということとなる。
- 8) 昭和44年10月17日最高裁判所第二小法廷判決において、運送人に対する債務不履行責任に基づく損害賠償請求権と不法行為責任に基づく損害賠償請求権とは競合することを認めている（最高裁民事判例集97巻35頁）。なお、上記判決は国際海上運送の事案であるが、請求権競合説・法条競合説が対立するなかで、判例が請求権競合説の立場をとることを再確認したものである（判例時報第575号71頁）。
- 9) 平成10年4月30日最高裁判所第一小法廷判決「ペリカン便事件」（最高裁民事判例集188号385頁）は、

ペリカン便を継続的に利用し、荷送人にもペリカン便を利用して返送するよう指示し続けていたにも関わらず、運送人の責任制限の援用を回避するために、荷受人が不法行為責任に基づき賠償請求を行った事案において、信義則に反するとして運送人の責任制限を認めた。妥当な判断と考えるが、非常に限定的な状況でのものであり、その判断の射程距離も議論となるものである。

- 10) Warsaw Convention (1929), Article 24, 「any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention.」
- 11) The Hague Protocol (1955), Article 25A, paragraph 1, 「If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under Article 22.」
- 12) Guadalajara Supplementary Convention 1961と一般に称されるが、正式条約名は「Convention Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air performed by a Person other than the Contracting Carrier」とあるように、ワルソー条約では規定されていなかった実行運送人の責任を補足する条約である。この点は、同条約前文にも「Nothing that the Warsaw Convention does not contain particular rules relating to international carriage by air performed by a person who is not a party to the agreement of carriage」と明確に記載されている。
- 13) リーゼ、前掲、「1961年9月18日のグアダハラハ備機条約について」、3頁。
なお、菅原菊志「いわゆるグアダハラハ条約について」日本空法学会編『空法』第18・19合併号、勁草書房、1976年、31頁も「英米法においては、運送人の責任は大陸法とは異なり、第一義的には不法行為責任として構成され、そのため責任の主体としての運送人は、運送を実際に行う者（運航者）と解されている。」として、英米法系の国の考え方の背景を説明している。
- 14) Warsaw Convention (1929), Article 3, paragraph 2, 「Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered, he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this convention which exclude or limit his liability.」
- 15) Warsaw Convention (1929), Article 4, paragraph 1, 「For the transportation of baggage, other than small personal objects of which the passenger takes charge himself, the carrier must deliver a baggage check.」は、運送人に空港における受託手荷物切符の交付義務を課しており、その不履行に対しては責任制限を認めない制裁規定を設けている。
- 16) Guadalajara Supplementary Convention (1961), Article 2, 「both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Convention, be subject to the rules of the Warsaw Convention.」 なお、本条で言及されているWarsaw Conventionとは、第1条の定義規定において、1929年ワルソー条約と1955年ヘーグ議定書の双方が含まれることに留意する必要がある。
- 17) Guadalajara Supplementary Convention (1961), Article 13, paragraph 1, 「As soon as five of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come

into force between them or the ninetieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.」(下線は筆者によるもの)

- 18) 1961年グアダハラ条約批准国一覧表 (ICAO統計資料) から筆者が集計。
(https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf)
なお、米国が批准しなかった理由としては、フォワードへの条約の適用を懸念したことが考えられるが(菅原、前掲、「いわゆるグアダハラ条約について」32頁)、我が国が批准しなかった理由については不明。
- 19) Adler vs. Dickson [1954] EWCA Civ 3 (29 October 1954), [1955] 1 QB 158.
(英国控訴院判決全文は、<http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/1954/3.html>に掲載)
- 20) アドラー夫人の乗船券に記載されていた免責条項の文言は、「The Company will not be responsible for and shall be exempt from all liability in respect of any damage or injury whatsoever of or to the person of any passenger.」であった。今日では英国のUnfair Contract Terms Act 1977において本件のようなあまりにも無制限な人身損害に対する免責条項は無効とされるが、本件当時は有効なものとされていたことから、アドラー夫人は契約による拘束を受けない船長と甲板長に対する賠償請求を行ったしだいである。
- 21) たとえば我が国が批准している1968年ブリュッセル議定書で改正されたヘーグ条約 (Hague-Visby Rules) 第4条bis 2項において、「If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defence and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.」(下線は筆者)と規定して、運送人の被用者の責任制限を認めているが、独立した下請事業者等は明示的に排除している。したがって、ここにも下請事業者等を含めたヒマラヤ条項を運送約款のなかに挿入しておく必要性が存在する。
(Hague-Visby Rulesは、<https://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/portrait.pdf>に掲載)
- 22) IATAは航空券に記載すべきConditions of Contractについては、Resolution 724としてIATA加盟航空会社共通の記載事項としているが、旅客との運送契約の内容を定めるGeneral Conditions of Carriageについては、Recommended Practice 1724として、IATA加盟航空会社に対して標準的な運送約款の内容を示すのみで、各航空会社の判断による修正を認めており、実際に各社により行われている。これは運送約款に関しては旅客との取引条件を規律するものであることから、各国の独占禁止法上のカルテルに抵触するおそれがないようにとの配慮もある。
- 23) 本邦航空会社の国際旅客運送約款第18条B項3号。
- 24) 我が国の国内線区間において、本邦航空会社が外国航空会社のコードシェア旅客を運送する例は多くみられるが、これらのコードシェア旅客は外国から乗り継いでくる、または外国に乗り継いでいく旅客である。したがって、これらコードシェア旅客は1999年モントリオール条約第1条2項の定義により国際旅客として扱われるため、実行運送人たる本邦航空会社は1999年モントリオール条約第5章お

よび外国航空会社の国際旅客運送約款のヒマラヤ条項により、コードシェア旅客からの不法行為責任に基づく損害賠償請求に対しても、責任制限を援用することができる。

- 25) 旧商法第569条では、運送人とは、「陸上又ハ湖川、港湾ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スヲ業トスル者ヲ謂ウ。」としていたが、改正商法第569条により、「陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けをすることを業とする者をいう。」(下線は筆者)とされ、契約運送人を示すことが明確にされた。
- 26) 旧商法下では運送営業の規定を航空運送にも準用していたが、平成30年商法改正により、陸上運送および海上運送とともに、航空運送も商法の運送営業に明示的に加えられ、商法第590条の無制限の過失推定責任を負う運送人とされる旨が明らかになった。
- 27) 改正商法第588条は、「前条の規定により運送品の滅失等についての運送人の損害賠償の責任が免除され、又は軽減される場合には、その責任が免除され、又は軽減される限度において、その運送品の滅失等についての運送人の被用者の荷送人又は荷受人に対する不法行為による損害賠償の責任も、免除され、又は軽減される。」と定め、運送人の被用者も責任制限を援用できる旨を規定した。
- 28) 元法務省民事局参事官松井信憲・法務省民事局参事官大野晃宏『一問一答 平成30年商法改正』商事法務、2018年、45頁。
- 29) 日本航空国内旅客運送約款第52条。全日本空輸国内旅客運送約款第53条。
- 30) 日本航空国内旅客運送約款第43条3項。全日本空輸国内旅客運送約款第44条3項。
- 31) この第6条の規定は、グアダハラ条約第4条のAddressee of Complaints and Instructionsに記載された仕組みを踏襲したものである。
- 32) 改正商法第587条の「第576条、第577条、第584条及び第585条の規定は、運送品の滅失等についての運送人の荷送人又は荷受人に対する不法行為による損害賠償の責任について準用する。」との定めにより、請求権競合説の下でも、契約運送人は不法行為責任に基づく損害賠償請求に対して賠償限度額を援用できることが明示的に規定された。
- 33) 2021年現在の日本航空の各社に対する持株比率は以下の通り。日本エアコミューター (60%)、北海道エアシステム (51.23%)、日本トランスオーシャン航空 (72.8%)。

参照条約

1961年 Guadalajara Supplementary Convention

(<https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.guadalajara.supplementary.convention.1961/landscape.letter.pdf>)

(こばやし・たかゆき 外国語学部教授)