

## 航空保険の概略と航空運送人の責任

—ワルソー條約について—

伊 東 克 己

航空保険の發達 商業運送用並びに個人所有の營業用、スポーツ用の航空機の發達にともない、これら航空機の使

用に付隨する各種の危險に對し保險を付けることが問題になつて來るのは當然のことであろう。航空保險 (Aviation

Insurance; Airline Insurance) は一九一二年ロイド (Lloyds) が發行した航空保險證券をもつて嚆矢とするらしい

が第一次世界大戰の開戦にともない、急激にその需要が高まりこれを消化するのに英國に於てはロイドのみならず政

府が保險業務を行うに到つた。大戰終了にあたつて再び政府は航空保險から手を引き、其の發達は私企業の手任せ

られてゐる。米國に於ては第一次大戰後に到る迄、例外的な保險契約を除いては活潑な動きは乏しく、時折發行され

る證券も普通の火災、乃至は自動車保險の書式を流用したものであつた。一九二〇年頃には既に相當数の保險會社が航

空保險に關する營業を行つていたが統計資料の不足と危險評價機關の缺如とから初期の損失は甚大なものであつた。

一九二〇年に全國航空機保險業者會 (the National Aircraft Underwriters) が組織せられ航空保險業務上の諸問題

を研究することになつた。此の業績の主たるものは操縦士と航空機の登録制、航空機の耐航性 (Airworthiness) 證

明書の發行に關する計畫などである。諸産業に於ける航空機の利用が恒久化し、定期航空路が發達し、更に關係諸法

規が制定せられるにおよんで航空運送は一つの安定した企業となりつつある。然しながら航空保険は必ずしも航空運送と同じ足並で發達しつつあるものとはいえない。新型の航空機は絶えず生れ、事故豫防の設備は急速に發達し、諸危険に對する政府の監督の目は絶えずより厳しくなつてゆく。保險業者はこれらの危険評價を變化せしめる要因を絶えず計算に入れていなければならないのである。

## 二

航空保險の理解の爲に必要な一、二の概念につき言及の必要があると思われるが、それは左のようなものである。

航空機の種類 保險契約上使用せられる航空機は次の様に分類せられる。

(A) 自家營業用、自家娛樂用

(B) 商業用  
 (1) 商業用、但し指導用を除く  
 (2) 商業用、但し指導用を含む

卸賣業者等の使用する航空機は、飛行艇、多發動機航空機、製作危険、定期航空、飛行クラブなどともに保險せられる危険の上からは特殊な取扱を受けることになつてゐる。

飛行中の危険と地上の危険 保險契約には飛行中の危険に對するものと、地上に於ける危険に對するものとがあり、また此の兩者を含んだものがある。そこで當然飛行中とは一體どういふ意味であるかということの定義が必要であるが保險の目的の爲には、航空機が實際の離陸の爲の走行を開始した時から其の後着陸の爲の走行を安全に完了する迄の期間を除いては飛行中とは考えられないことになつてゐる。

以上に述べた分類と、米國に於ては商務省の許可證のある航空機のみが保險の對象になるという事實を一般的な條

件として、保険契約そのものは次の二種に分たれる。

機體保險 (Hull Insurance)

責任保險 (Liability Insurance) 但し、従業員保險 (Workmen's Compensation) を含む。

### 三

機體保險 海上保険の用語を借用して Hull Insurance と呼ばれる機體保險は保險證券の付帯條項中に明示せられるところの機體に加えられる直接的な損害又は損失に對する保險をいう。保險證券は危險列擧式に書かれるか或は、全危險擔保式に書かれるかの二種あり、危險列擧式の場合は次の危險のいくつか又は全てをかかけられることになる。即ち

(1) 火災 (Fire)。本質的には地上の危險であるが、特約によつて適用を擴張することが出来る。通常は雷、爆發、自己發火、を含み、墜落後の火災を含まない。

(2) 墜落 (Crash; Accidental Damage)。飛行固有の危險であつて (the perils of the air)、飛行中に地面、水面その他の物體と衝突することによつておこる損失又は損害である。墜落後の火災、ひょう、氷雨、雪、不時着水した後の沈没を含む。

(3) 暴風 (Windstorm)。地上の危險に屬するもので、地震、洪水、ひょう、氷雨、雪、雨、格納庫、工場又は同様の構築物の崩壞による損害も含む。

(4) 地上の損害 (Stationary Land Damage)。他の航空機、その體の物體との衝突、破損、打ち傷、傷、引つかき傷などを含む。

なお水上機、飛行艇、水陸兩用機に對しては繫留中の損害 (Mooring Damage) に對し付保する。或は竊盜 (Theft) の危険に對し付保する場合もある。

#### 四

**責任保險** 責任保險には、(1) 一般責任 (public liability) — 乗客以外の人物に加えられた傷害に對する責任を填補するもの、(2) 乗客に對する責任 (passenger liability) — 付保せられた航空機中に於て或は乗降に際して乗客の身體に加えられた傷害に對する責任をカバーするもの、(3) 財産責任 (Property Liability) — 財産に加えられた損害に對する責任をカバーするもの、(4) 空港責任 (Airport Liability) — 空港の所有者が、その空港に於て發生した損害につき問われる責任をカバーするもの、(5) 格納庫所有者の責任 (Hangar Owners' Liability) — 格納庫の所有者がその預かる航空機の損害に對し責任を負わねばならぬ時にこれをカバーするもの、などが普通であるが、更に追加すべきものは次のものである。(6) 空中シヨウ責任 (Air Meet Liability) — 入場料を取つて競技又はシヨウなどを見せる場合、前記の空港責任の契約の下にはカバーされないから、此の様な特約の必要がある。(7) 貨物責任 (Cargo Liability) — 貨物乃至手荷物に加えられる損害に對する責任をカバーするもの、これは運送人が荷送人に對して負うべきその託送貨物乃至は手荷物に加えられる損害の責任の填補を目的とするものであつて、荷送人が直接自己の貨物に對して付保する航空貨物保險 — その多くは荷送人の委託により航空會社が手續を代行するものであるが — とは明らかに區別されねばならない。(8) に掲げた財産責任に對する保險は付保せられた航空機内の貨物に對してはその損害を填補しないのである。(9) 従業員保險 (Workmens' Compensation) (1) に掲げた一般責任は従業員を對照としないから、災害補償法の適用のない場合に一般法上雇傭者が負うべき従業員の事故に對する責任をカバーすべき保險がある。(9) 雇傭者航

空事故補償 (Employers' Aviation Indemnity) 雇傭者の命令で航空機に乗り旅行をせねばならぬ事務員、などが事故に際して蒙むる損害を雇傭者は填補せねばならぬが、此の様な雇傭者の責任をカバーする爲の保険である。

## 五

運送人の責任とワルソー條約 責任保険の前提となるものは、何らかの事故が起つた場合に運送人の責任は如何と  
いうことである。就中重大な問題は乗客の死亡や傷害に對する運送人の責任の所在である。航空機の場合、此の様な  
責任の所在は必ずしも明らかでない。米英に於て航空運送人を一般法で律し、所謂絶対責任 (absolute liability) を  
負わしめることの可否についての論議は未だ盡きるとも見えないのであるが、國際的には早くより、航空運送人の責  
任に關する統一規則の必要が痛感されていた。

一九二二年、國際聯盟通信技術委員會 (The Advisory and Technical Committee for Communication  
and Transit of the League of Nations) は國際私法に關する會議へのフランス政府の招待を受けることを各國に  
薦め、此の會議によつて航空法規專門家國際技術委員會 (the Comité International Technique d'Experts Jurid-  
ique Aériens; CITEA) が設けられた。一九二九年ワルソーに於て此の委員會主催の下に開かれた第二回國際航空  
私法會議 (the second International Conference on Private Air Law) に於て決定を見た所謂ワルソー條約 (the  
Warsaw Convention) は、國際航空運送に於ける航空運送人の乗客並に貨物に對する責任に關する一つのシステム  
を規定している。此のワルソー條約は、概運送が國際運送の範疇に屬する限りに於ては、其の加盟國に適用されるも  
のである。

先ず同條約第十七條は「運送人は、旅客の死亡又は負傷その他の障害の場合に於ける損害については、その損害の

原因となつた事故が航空機上で生じ、又は乗降のための作業中に生じたものであるときは、責任を負う。」と規定する。手荷物及び貨物に關しては第十八條の(1)に、「運送人は、託送手荷物又は貨物の破壊、滅失又はき損の場合における損害については、その損害の原因となつた事故が航空運送中に生じたものであるときは、責任を負う。」とあり、さらに「航空運送中」なる語を定義して同條の(2)に、「(1)において航空運送中とは、手荷物又は貨物が飛行場若しくは航空機上において又は、飛行場外に着陸した場合には、場所のいかんを問はず運送人の管理の下にある期間をいう。」と言つている。第十九條には「運送人は旅客、手荷物又は貨物の航空運送における延着から生ずる損害につき責任を負う」と遲延の責任を明らかにしている。然しながら運送人の責任は「絶對的」なものではなく、第二十條には「(1)運送人は、運送人及びその使用人が損害を防止するため必要なすべての措置を執つたこと又はその措置を執ることができなかつたことを證明したときは、責任を負わない。(2)貨物及び手荷物の運送に於ては、運送人は、損害が操縦、航空機の取扱又は航行に關する過失から生じたこと並びに運送人及びその使用人がそのすべての點で損害を防止するため必要なすべての措置を執つたことを證明したときは、責任を負わない。」と規定している。もつともこれは何等目新らしい原理ではなく、「運送人が船舶を壙航状態におくために必要な注意をなしていた場合には、運送人は、航海もしくは船舶の取扱いにおける船長その他の過失より生ずる損害の責任を負わない」という海商法上の原則を適用したものである。例えばワルソー條約の成立に先立つ數年ヘーグ・ルールズを骨子として成立した「船荷證券に關する若干の規則統一のための國際條約」(International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading) 第四條の規定の如きに徴してもこれは明らかである。また、二十一條は「被害者の過失が損害の原因となつたこと、又原因の一部となつたことを運送人が證明したときは、裁判所は、自國の法律の規定に従い、運送人の責任を免除し、又は軽減することが出来る。」としてゐる。かくしてワルソー條約は事故の發生にあたり運送

人に責任があるとの推定を下しはするが以上に引用した如き抗辯を爲すことを同時に認めているのである。前記第九條の延着に關する責任の規定は旅客並びに荷送人の權利を著しく増大するものといえよう。又一方に於てワルソー條約は、有限責任の原理を採用し、第二十二條(1)に「旅客運送においては、各旅客に對する運送人の責任は、十二萬五千フランの額を限度とする。云云」また(2)に「託送手荷物及び貨物の運送においては、運送人の責任は、一キログラムについて二百五十フランの額を限度とする。云云」とある。然しながら此の金額は、旅客の場合は「運送人との特約により」、手荷物及び貨物の場合は「價額を特に申告し、且つ必要とされる増料金を支拂つた場合は、この限りでない。」とされている。「旅客が保管する物品については、運送人の責任は、旅客一人について五千フランの額を限度とする。」旨の規定は二十二條(3)である。

ワルソー條約は更に「責任に關する訴」その他の技術的な規定を數條にわたつて設けて居り、其のあるものは相當な重要性を有するものであるが、本質的な責任に關する部分は以上の通りである。

尙一九三三年の矢張り CITEA 主催になるローマ會議に於ては無過失責任の觀念を導入し運送人に擔保を設定し乃至は適當な保險措置を講ずることを要求し、これらの缺如乃至は作意過失のあつた時は、無限責任の生ずるが如き効果を持たしめんとしたのであつたが各國の批准を待たずして、動亂期より第二次世界大戰へと推移し、其の後の發展を見ないでいる。

#### 參考書

Property Insurance, by John H. Magee CHAPTER XXIV. Aviation Insurance.

Air Transportation Management, by Joseph L. Nicholson CHAPTER 15 Airline Insurance

Techniques of International Trade, by Morris S. Rosenthal PART VIII Carriage of Goods by Air.

船荷證券論。西島彌太郎著、

國際航空運送についてのある規則の統一に関する條約。外務省、

Cases on Business Law, by R. A. Anderson.