

獨逸航空法に於ける損害賠償責任

本 問 喜 一

一、航空技術の進歩發達は航空機をして單に軍用又は氣まぐれな通信運送の用途にのみ止まらしめるものでは無かつた。航空運輸は今や立派な營利的經營の事業として之を行ふ事が出来る様になつた事は歐洲に於ける實績の明瞭に示す處である。(エコノミスト大正十五年七號參照)我國に於ても過般歴々の委員を以て組織した航空運輸會社設立調査會の設置あり定めし近き將來に於て空中運輸實用時代の現出すべき事は疑を入れない。

然し若し斯の如くんば之と同時に現在の航空技術を以てしては航空機の事故による色々の法

律問題の頻出すべき事も乍遺憾豫想し得ない理
 けではない。就中飛行機の事故による旅客其他
 の者の生命身體貨物に及す損害を如何なる條件
 の下に如何なる人に負擔さすべきかの所謂賠償
 責任の問題が最も重要なものであらう。然るに
 我國の航空法は大正十年制定本年六月より施行
 されて居るに拘らず其は航空機の取締其他航空
 行政上の規定だけであつて斯の如き賠償問題に
 觸れて居らない。従つて現在の處では斯の如き
 問題は民商法の一般規定に依らしめる外はない
 のである。民法商法の規定によれば債務不履行
 にしる不法行爲にしる原則としてローマ法來の

所謂過失主義を採つて居るのであるから（過失證明責任の問題は別として）特別な例外の外は過失なき限り賠償義務を負擔させる事が出来ない。使用主が過失なくして責任を負擔する場合でも使用人には過失がなくてはならない（商三三七、六一九）。而して航空機の墜落の如きは通常専門的知識ある者が最大の注意を加へても發生するものであつて所謂善良なる家父の注意を缺いたが爲め、即ち過失により發生すると云ふが如き場合は甚だ稀有としか思はれない。従つて被害者は現在の法規を以てしては苦情の持つて行くべき場所がなく自ら天災と諦める外はないのである。然し斯る危険事業を放任し而も之による損害を天災と同視する事は正しい法律状態であらうか。或は現在を以て航空獎勵時代にして之が責任を規律するが如きは獎勵を妨ぐるものであるから暫く規定を設くべきに非ずと論ずる學者もあり又我國の航空法中責任に關する規定を設けなかつた事は大に此論の影響を受けたものと考へる事が出来る。なる程航空獎勵は大に賛成である。然し其獎勵方法として賠償義務を負擔させない事を以てするのは恰も被害者の損害に於て航空事業を獎勵する結果に陥る。何が故に航空機を衝突せしめられた罪なき可憐の被害者のみが航空獎勵の爲め費用と生命とを犠牲にしなければならぬであらうか？幾多の獎勵方法のある中に好んで斯の如き方法を採用する事の失當なる事は茲に多言を要しない。即ち航空者の責任を規定せざる事を以て航空獎勵の爲めにせんとする思想は全々間違つて居る。或は空中の漠々たる海洋の茫々たるを相類するが故に空中運送業者の責任に付いては海商法の船舶所有者の責任に關する規定を準用すべしと解する者もあらう。然し斯の如き類似は航空技術に關する規定類推の基礎にはなるかも知れないが航空者の責任に關する類推の基礎とする事は理由

なきものと思はれる。船舶所有者の責任制限殊に委付の制度の如きは特殊な沿革的事情によつてのみ理解し得べく現在に於ては甚だ合理性に乏しいものである。之を以て直に航空者の責任に類推すべきものと解する事が出来ない。斯の如く考へる時は我國に於ては航空運輸に關して現時妥當な私法的規定を缺くものと云はねばならぬ。一九一一年航空法學會の航空法私案も亦單に航空取締に關する行政規定にすぎなかつたが一九二〇年の瑞西航空法 (das schweizerische Luftschiffahrtrecht 一九二〇年一月二十七日制定同年四月一日より施行國家及國家學大正十一年一〇號森山武市郎氏論文參照) に至り一段の進歩を加へ其第二十六條以下に賠償規定を設けるに至つた。次いで一九二二年制定された獨逸航空法は流星商用飛行機の最も發達した國の航空法として其第十九條より第三十條に亘り可なり詳細な且つ特色ある賠償規定を設けたのであ

る。今や我國も航空運輸實用時代に入らんとし、適切な責任規定を缺くが如きは誠に遺憾であり、其弊害を嘗める前に之れが準備を試みるのが法律家の任務と思はれる。此點に付き假令五年前の規定ではあるが獨逸法の如きは最も参考に値すべく而も未だ紹介されたるを聞かないが故に次に簡單に之が説明を試み度いと思ふ。

二、獨逸航空法 (Luftverkehrsgesetz) 獨逸航空法は一九二二年八月一日の制定にかゝり其第二節は同年九月一日より其他の部分は翌年十月一日より施行されたものである。此航空法は三節三十四ヶ條より成立して居る。其第一節は空中交通 (Luftverkehr) と題し第一條乃至第十八條に亘り (A) 航空機航空機乗組員 (B) 飛行場、(C) 航空企業航空設備、(D) 交通規定、(E) 公用徵收、(F) 共通規定の五部に分れ同法第三節の罰則と共に航空に關する公法規定を網羅して居る。先づ第一條に於て航空自由の原則を宣言

し且つ航空機の定義を擧げて居る。同法に航空機とは飛行船飛行機氣球其他之に類する空中移動の器具を指し(第一條日本航空法第一條)航空機登録簿(Luftfahrzeugrolle)に登録したる時のみ獨乙國を航空する事が出来る(第二條第一項日本航空法第十條)登録は航空機の認可及其航空機が獨乙の國籍を有する時のみ之を行ふ事が出来る(第二條第二項日本航空法第七條)航空機の認可は航空機が交通安全に關する規定に合する時のみ之を許し認可證(Nuttschein)を附す(第三條日本航空法第五條堪航證明書)航空機が獨乙の國籍を有するや否やは獨乙商船國旗掲揚權に關する法律(一八九九年六月二十六日制定)に於て商船が獨乙國籍を有する場合と同様に規定されて居る(第二條第二項日本航空法第二條)登録した航空機は獨乙の國籍記號を附する事を要する(第二條第三項日本航空法第九條)、航空機乗組員(Luftfahrer)とは

目的に従つて航空機を運航し又は使用する者を指し特別の許可を要し免許狀(Luftfahrerschein)を有する事を要する(第四條日本航空法第十五條)航空機乗組員教授者は教授等の爲めに許可を必要とする(第六條)。飛行場の設置、營業として航空機により人及び物を運送する企業、航空に關する催し設備には許可を必要とする(第七條第十一條日本航空法第二十一、三十六條)着陸の制限に付いては第十二條(日本第二十九條)、塔載物の制限に付いては第十四條(日本第四十四條)、航空事業の爲めの公用徵收に付いては第十五條以下(日本第三十七條)、の規定あり又航空事業に付き政府又は各地方國の諮詢に應ずる爲め顧問部(Berat)の設置がある(同法第十七條)之等行政的規定は勿論小異はあるが大體の原則に於て日本航空法に等しいものと云ふ事が出来る。従つて同法第一節は第三節と共に之を譯出説明を試みない。第二節は責任と題し

(Haftpflicht) 第十九條乃至第二十條に亘り我航空法に規定なき賠償責任の規定故參考の爲め最後に之を全譯し併せて二三其特質を説明し條文の理解に資し度いと思ふ。

三、航空事業に於て發生した損害に關し其賠償義務を如何に定むべきかは航空事業特有の危険を考へ被害者加害者の利益を適當に調和する點に存する。此點に關し獨乙航空法中最も參考とすべき點は一方に於て無過失損害賠償責任を認むると共に他方に於て賠償額の最高限を制限した事と賠償義務者をして將來負擔すべき賠償義務を豫め確保する手段を講ぜしめ賠償義務をして有名無實に終らしめざる制度を設けた二點である。尙同法の責任規定は全體として甚しく獨乙自動車交通法(一九〇九年五月三日制定)に類似して居る事も注意しなければならぬ。

(イ) 先づ賠償義務を負擔する者は航空機のハルター(Halter)である(第十九條)。ハルタ

一の何人なるかは同法に規定がない。私は之を後に經營者と譯したが果して適譯なりや否やを疑ふ。つまり其人の經營に航空機が屬して居る場合の經營者を指すのである。必しも所有者のみを指すものではない。航空機の自己占有者又は航空機を他人より借りて利用する者も包含して居る。然し自ら利用する者に非ず例へば雇はれて航空機の乗組員となつた様な者又は單なる保管者又は一時練習の爲め短時間借りた位の者は茲に云ふ經營者中に含まれるものではない。尤も斯の如き者の行爲によつて生じた損害は本法に云ふ責任がないと云ふ丈けであつて其他民法の規定より生ずる責任まで除外されると云ふ意味ではない。經營者が本法により責任を負擔するのは單に彼自身が航空する場合のみならず、自己の經營の爲め他人を使用して航空せる場合も亦之を含むのである。此事は航空機の乗組員等は通常資力薄弱にして賠償能力に缺く

る事が多いものであるから被害者保護の爲め極めて重要な意義を有するものと云はなければならぬ。其根本思想に於て我民法七百十五條の規定と相通するものがある。尙同法は經營者の意思に基かず又知らざる間に他人が航空機を使用せる場合は其者が經營者と同じ地位に於て責任を負擔する事になつて居る。もし經營者の過失により此事が起きた場合には經營者も同一責任を負擔する(第十九條第二項)。

次に航空機經營者の多數が又は此等の者その他の者とが共同して賠償責任を負擔する場合の存する事は想像し得る處であるが其相互間の負擔部分に付いては主として誰れが損害の原因であつたか否か等の事情を參酌して決定する事になつて居る(第二十七條獨民法八百四十條)。

(□) 本法は瑞西航空法と同様に無過失損害賠償責任を認めて居る。之れ在來リユーマリン、コーラー等學者の通説に従つたものであ

る。航空事業に於ける事故は大約専門技師の相當の注意を以てしても尙惹起すべき性質の危険であるが故に若し一般私法と同様過失主義を採用したならば殆ど賠償すべき必要ある場合の存しない様な現象を呈するであらう。乍去此事業の他人に及す危険は未だ以て此事業を全々禁止すべき程度のものでない事は勿論である。そこで一方に於て無限に航空機の横行を許しながら他方に於て被害者をして其損害を負擔すべきものとする事になるが之は法律政策上誠に當を得ない。是を以て過失なき經營者にも賠償責任を負せさせたものである。此點は獨乙自働車經營者の責任よりも一步も進めたものである。(自働車交通法第七條) 其代り賠償額が一定の範圍に制限され無限の責任を負ふものではないから其點に於て經營者、被害者双方の利害の妥協を試みたものである。尙被害者代理人其補助者又は物の保存者に過失あつた場合には民法二五四條

過失相殺の規定が準用される。其結果經營者に於て賠償責任を負担せざる場合の生ずる事があつたが之れ無過失賠償責任の唯一の例外である（第二十條）。

(ハ) 賠償すべき損害は航空事業に於ける事故に依つて生じた事を要し必しも飛行中に主じた事を要しない。且つ人命の喪失、身體健康の傷害及物の毀損により生ずる財産的損害なる事を要し無形的精神的損害を含むものではない（第二十一條第二十二條）。被害者が旅客なると第三者なると被害物が運送品なると然らざるとを論じない。賠償額は右に述べた損害額であるが而も賠償の最高限度が規定されて居る。蓋し危険事業に付き無過失賠償責任を負担させられた航空機經營者が其賠償範圍が損害の全部であるとすべからばそれは餘りに責任過重であり他の賠償義務者との權衡がとれなく且つ航空經營者をして不安心ならしめ引いて航空事業の健全な

發達を阻害するが故である。最高限は一人を死傷に至した場合と數人を死傷に至した場合とにより異り且つ一時拂の場合と特定の年金拂を以てする場合との二種に分けてある。然し年金並に一時拂双方により賠償すべき場合に於て其双方の割合に付き規定がないのであるからそこに議論の生ずる餘地があるであらう。將來立法に際しては双方の割合を明定する方がよいと思ふ。例へば治療費賠償の爲めの一時金と所得能力減少による損害賠償の爲めの年金とを併せ請求する場合に其合算したる最高限を定める爲めに年金、一時金の比率が必要である。年金の方法による賠償請求權に付いては民法八四三條を準用して差押禁止、擔保供與等の保護がある。（第二十三條第二十四條）尙ほ此等の賠償規定は私法上の其他の賠償規定の適用を妨げるものではない。例へば經營者に過失ある場合には此最高限を越へた損害でも之を賠償しなければならぬ

様なものである。

(二) 本法による損害賠償請求権者は直接の被害者の外被害者の死亡により扶養を受ける権利を失つたものをも之を包含する。尙賠償請求權に付いては短期、長期の消滅時効除斥期間の定がある(第二十五條第二十六條)。注目すべき點は此の請求權の時効に限り損害賠償の交渉中は一方より交渉を拒絶する迄は時効の進行を停止することである。此の事は恐らく凡ての損害賠償請求權に付いて妥當な規定ではあるまいか。

(水) 損害賠償に於て最も重要な事は賠償義務者が實際支拂の資力を有する事である。然らずんば權利者は權利を有せざるに等しい。本法は經營者が一定の金錢又は有價證券を供託する事によつて豫め擔保を提供するか又は一定の責任保險を附した事を證明するに非んば行政官廳は航空機の認可と與へない。飛行場經營者航

空企業者航空の催し設備を試みんとするものも亦其許可を受ける前、斯の如き擔保手段を講ずる必要がある(第二十九條)。(瑞西法にも擔保提出の規定があるが之程嚴格なものではない)。之により航空法の責任規定が空文に終らざる事を得たのである。

四、航空法中責任規定の正條左の如し。

第二節 責任 (Haftpflicht)

第十九條 航空機事業に際し事故に依り人を殺し身體健康を損し又は物に損害を加へたる時は航空機經營者 (Halter des Fahrzeug) は其損害を賠償すべき義務を負擔す。

航空機經營者の意思に基かず且つ同人の知る事なくして航空機を使用したる者は經營者の地位に於て損害賠償義務を負擔す、航空機經營者の過失により航空機の使用を可能ならしめたる場合には經營者も亦使用者と相並て損害賠償義務を負擔す。第二十條 損害の發生に際し被害者に過失ある時は民法第二百五十四條を適用す、物に付き損害の發生したる場合に於て其物に事實上の力を行ふ者に

過失ある時は之を被害者の過失と同様に取扱ふ。

(註一)

第二十一條 人を殺したる場合の損害賠償は治療に用ゐたる費用・死亡者が病中所得能力を廢止又は減少され或は將來の榮達を困難ならしめられ又は彼の需要の増加したる事により被れる財産上の損害を包括す、此外葬式費は之を營むべき義務を負擔する者に賠償する事を要す。

死亡者が事故の時に於て彼が第三者に對し法律の規定により扶養義務を負擔し又は負擔する事あり得べき一定の法律關係に立つ場合に於て且つ死亡の結果其第三者が扶養を受くる權利を失へる場合には賠償義務者は其第三者に對して死亡者が彼の生命の存續すべしと推定し得る期間内に於て扶養義務を負擔すべき限度に於て損害賠償の義務を負擔す、此賠償義務は第三者が事故の當時胎兒なりし場合と雖も亦同じ。

第二十二條 身體又は健康を毀傷したる場合に於ては損害賠償は治療の爲め支出せる費用、並に毀傷により一時又は永續して彼の所得能力を廢止又は減少せしめられ或は彼の榮達を困難ならしめられ或は彼の需要を増加せしめられたる事により受けたる財産上の損害を包括す。

第二十三條 賠償義務者の責任の限度左の如し。

- 1 人を殺し又は毀傷したる場合は百萬マークの一時金又は五萬マークの年金に達する迄。
- 2 多數人を同一事故により殺し又は毀傷したる時は第一號の範圍内に於て總計二百五十萬マークの一時金又は總計二十五萬マークの年金に達する迄。
- 3 物の毀損に付いては總計五十萬マークに達する迄。(註八)

同一事故に基き第一項第一第二號に從つて多數人に給付すべき賠償額又は第二十一條第二項の場合に於て第一項第二號の規定に從つて給付すべき賠償額が總計に於て第二號第三號所定の最高額を越ゆる時は個々の賠償額は其の總額が最高額に對する割合に應じて之を減少す。

貨幣價値の主要なる變更が生ずる場合には獨逸國政府は參議院 (Reichstag) 及獨逸國議會の委員 (第十七條) の承諾を得て第一項第一號乃至第三號の金額を同一比率を保ちつゝ變更する事を得。

第二十四條 被害者の所得能力の廢止減少、榮達を困難ならしめたる事、需要を増加せしめられたる事による損害の賠償及び第二十一條第二項により第三者に支拂ふべき損害賠償は將來の分は金銀年

金を以て給付すべし。

民法第八百四十三條第二項民事訴訟法第七百八條第六號の規定は之を準用す、被害者に支拂ふべき金錢年金に付いては民事訴訟法第八百五十條第三項の規定を又第三者に支拂ふべき金錢年金に付いては同條第一項第二號の規定を各準用す、年金支拂の判決を受けたる場合に於ては權利者はもし義務者の財産が著しく惡化したる時は後日擔保を請求し又は擔保の増加を請求する事を得、此規定は民事訴訟法第七百九十四條第一第二第五號の債務名義を有する場合に之を準用す。(註二乃至註六)

第二十五條 第十九條乃至第二十四條所定の損害賠償請求權は權利者が損害及び損害賠償義務者の何人なるかを知りたる後二年を経過したる時は時效により消滅す、斯る事實を知らざる場合に於ても事故の時より三十年を経過したる場合亦同じ。

賠償權利者義務者間に賠償に關し交渉中は當事者の一方が交渉を拒絶する迄は時效の進行を停止す。

其他は民法時效の規定に依る。

第二十六條 損害賠償權利者が損害並に賠償義務者を知りたる後少くとも三ヶ月内に義務者に事故の

通知をなさざる時は權利者は本法による權利を失ふ、若し此通知が權利者の責に歸すべからざる事情により到達せざる時は權利の消滅を來す事なし又賠償義務者が此期間内に他の方法により事故を知りたる場合亦同じ。

第二十七條 多數の航空機により損害を生じ且つ之等の航空機經營者が法律に従ひ第三者に損害賠償の義務を負擔する場合に於て賠償の義務及び其範圍は航空機經營者相互間に關しては事情殊に損害が何れの當事者に主として原因するかの事情に従つて之を決す、若し損害が航空機經營者の一人に生じたる場合其一人が他人に對してなすべき賠償の責任に付き亦同じ。

航空機經營者と共に他の者が損害賠償の責任を負擔する場合は第一項の規定を準用す。

第二十八條 航空機事業に際し發生したる損害の爲めに航空機經營者又は廣義の利用者(第十九條第二項)又は乗組員其他の者の責任ある事を定めたる他の獨乙國法の規定は本法により其效力を妨げらるゝ事なし。

第二十九條 損害賠償請求權を確保する爲め航空機經營者は其認可前(第三條)飛行場企業者(第七條)航空企業者公開の航空の催し設備の企業者(Unt-

tennehmer einer öffentlichen Flugveranstaltung)

(第十一條)は各許可前に於て彼等に告示すべき額に於て責任保険を締結し或は金銭有價證券を供託したる事を證明すべし、企業者が國家又は地方國家なる場合には此規定を適用せず。(註九)

此擔保は次の場合に於て損害賠償義務履行の爲めに使用する事を得。

1 供託者の財産に破産が開始し又は彼が支拂を停止したる場合

2 供託者が其企業を廢止したる場合

損害賠償の支拂により擔保が減少又は盡きたる場合には催告の後一ヶ月内に始の金額まで再び擔保を提供する事を要す。

企業廢止後四ヶ月を経過したる場合に於て始めて擔保の返還を請求する事を得。返還請求權は損害賠償債權を補償したる殘部に付いてのみ存す、此期間經過前と雖も何等損害賠償債權の存せざる事を證明したる場合には擔保の返還を請求する事を得。

第三十條 此法律に基く請求權が訴又は反訴により主張さるゝ場合の民事訴訟に於ては最終の審理裁判は裁判所構成法施行法第八條の意味に於て獨逸大審院の管轄に屬す。

此法律に基きてなす訴は事故の發生せる地を管轄する裁判所に屬す。

註(一)、獨逸民法第二百五十四條

損害の發生に付き被害者の過失も亦原因する時は賠償の責任及び其範圍は其時の事情殊に損害が主として何れの當事者に原因するかの事情に依つて之を決す。

普通を越ゆる以上の高き損害の發生する危險にして債務者の知らず且つ知らざるべからざりしものに非ざる危險に付き被害者が債務者に注意する事を怠り又は被害者が損害を避け又は減少する事を怠りたる點に付き被害者の過失存する場合も亦同じ、第二百七十八條の規定は之れを準用す。

第二百七十八條は代理人使用人の過失を本人主人の過失と同視する規定である。

註(二)、民法第八百四十三條第二項——第四項年金に付いては第七百六十條を適用す(第七百六十條は年金の辨濟期を規定す)賠償義務者が擔保を供すべきや否や如何なる種類如何なる額の擔保を供すべきかは其時の事情に従つて之を決す。

重大なる事由存するときは被害者は年金に代へて一時金を請求する事を得。

本條の請求權は他人が被害者に養料給付の義務

を負擔する事により除外さるゝ事なし。

註(三)、民訴第七〇八條第六號は職權により假執行の宣言を附せらるゝ場合の一

(註)四、民訴第八五〇條第三項は一定の金額まで差押を禁止する規定。

註(五)、民訴第八五〇條第一項第二號は差押禁止に關する規定。

註(六)、民訴第七九四條第一第二五號は債務名義を列擧したもので執行力ある判決と同様執行力あるものである、第一號は獨乙裁判所に於てなした

る和解、第二號は區裁判所に和解の爲めに呼出の手續をなして爲したる和解、第五號は公證人又は裁判所により作成された證書であつて債務者が之により執行を受けるも異議なき事を承認したものの。

註(八)、此金額は勿論其後貨幣價値の安定後變更を見たであらう。

註(九)、公開の航空の催し設備の企業者とは例へば航空競技場企業者、飛行觀世物興業者の如きものを指す。(昭和二、八、一四)