
研究ノート

自動車運送人の責任限度額の引上げに関する ドイツ連邦通常最高裁判所 2020 年 12 月 17 日判決¹⁾

— わが国における高価品の通知に対する責任限度額の
引き上げの在り方を探る

清 水 耕 一

目次

1. はじめに
2. CMR24 条及び同 26 条の法律・学説状況
3. 判決の内容
4. まとめ

1. はじめに

わが国の陸上運送法には運送人の定額賠償に関する任意規定（商 576 条）はあるが、責任制限の規定はない²⁾。陸上運送人の責任制限を認めることは、安全かつ低運賃による大量輸送を可能にするという意味で理論的には合理性を有するとされるが、陸上運送の荷主が責任限度額を超える損害について保険を手配することが一般的でない中で、新たな手間とコストを生じさせることになるという理由から、平成 30 年商法（運送・海商関係）改正後においても、運送人の責任制限の規定を置かない規律の枠組みが維持されている³⁾。しかし、とくに自動車運送における運送人は、荷主

1) BGH, Urteil vom 17. Dezember 2020-I ZR 130/19. NZG 2021, 346; BeckRS 2020, 39963 [26-41].

2) 後述するように国際道路貨物運送条約には、責任制限の規定がある。また、国際海上物品運送 9 条と国際航空運送（モントリオール条約）22 条は、責任制限を定める。

に対して圧倒的に経済的立場が弱い状況にあり⁴⁾、法政策的に配慮すべきは運送人ではないかと思われる。

実務における運送人の責任制限については、例えば、個人荷主を対象とするヤマト運輸の宅急便の補償金額（責任限度額）では、宅急便1個につき30万円（税込み）までとされている⁵⁾。30万円（税込み）を超える運送品は、ヤマト便という別枠の運送サービスによって、荷送人の運送保険加入を組み合わせ、引き受けられている。実務上、約款上の責任限度額を超える運送品の賠償は、保険によって賄われている⁶⁾。いずれにせよ、宅急便の場合、責任制限額の算定根拠が不明であるが、30万円の責任制限のハードルを越えると、全損の場合には貨物の市場価値の全額（当事者間の約定によっては、間接損害も含む）にまで賠償責任額が跳ね上がってしまう可能性がある。

法人荷主が宅配便に関して約款上の責任限度額を超える賠償責任を求める場合においては、運送人は、宅配便として当該貨物を受託せず、特別積合せとして受託し、平成30年商法改正後の標準貨物運送約款47条1項により「貨物に全部滅失があった場合の損害賠償の額は、その引渡しが行われるべき地及び時における貨物の価額によって、これを定めます。」という「定額賠償」の規定に基づいて、貨物の「市場価格」を上限として賠償責任

3) 山下友信・ジュリスト1524号18頁。

4) サービス役務（手待ち、荷役等）の是正やドライバーの長時間労働と低賃金化を背景として、平成29年11月には標準貨物自動車運送約款が改定されているが、運送人の生産性の低さは常態化しており、待遇などの改善につながっているのかは不明である。

5) 宅急便の荷物の紛失・破損に対する補償（責任限度額）は、いくらですか？ | 宅急便 | ヤマト運輸 (kuronekoyamato.co.jp) もっとも、そこで示されている標準宅配運送約款に基づく宅急便約款25条1項では、「荷物の滅失による損害については、荷物の価格（発送地における荷物の価格をいう。）を送り状に記載された責任限度額の範囲内で賠償します。」としか定められておらず、間接損害については、責任の対象外としている定額賠償の規定であることは示しているが、「30万円に責任制限している」旨については約款には明記されずにHP条においてよくある質問のQ&Aの中で記載しているに過ぎない。

6) 一定額の保険価額の運送保険について運送人に義務づけることを通じて、運送品の価値等の通知によって有効に責任限度額の引き上げがなされたかという観点で捉えることができるかもしれない。参考、Ramming, RdTW 2021, 139.

を負う。間接損害は負担しないが、運送品の市場価格まで制限なしに賠償する責任が発生する枠組みとなっている。

全損の場合において、責任制限なしに、貨物の市場価値の全額という責任限度額の負担枠組みは、とくに法人荷主との関係において経済的な立場の弱い運送人にとって大きな負担になっている⁷⁾。

運送人の責任限度額の引き上げについて、法定の要件がほんらい必要とされるであろう場合として、高価品の運送の場合が考えられる。わが国の規定（商 577 条）では、荷送人に通知義務があり、通知がなければその滅失、損傷または延着について運送人免責とされると定められている⁸⁾。ただし、運送人が高価品であることを知っていた場合、あるいは滅失等に故意・重過失があった場合には、責任制限は排除される。荷送人からの高価品の通知があれば、運送人は免責されず、運送品滅失・損傷等の損害賠償責任を負担することになる。その背景には、高価品の通知があれば、運送人は、注意深く運送するとともに、それに応じた割増運賃を請求し、かつまた保険などを利用して、高額な賠償責任に備えるといった対応をとるであろうということが、想定されている⁹⁾。しかし、運送人の通知承諾義務の有無、運送状への記入、運送品の価値に対応した割増運賃の請求、かつまた責任限度額の引き上げの要件・効果は明文には規定はされていない。高価品の通知という一方的な行為だけで、運送人の免責を排除し、運送契約当事者間には経済的な立場に大きな格差があるにもかかわらず自由な取り決めに委ねられ、非常に高額な賠償責任の可能性が生じることは、適切

7) 田阪幹雄「どうなる日本の物流? ～第3回 厳しすぎる日本の自動車運送事業者の運送責任」(日通総研ろじたん HbF 2019. 1. 22 / 3, 213 VIEWS) では、トラック運送人の責任制限の必要性として、例えば、荷主が得ている売上高の 20 分の 1 しか対価を得ていない物流事業者、40 分の 1 しか対価を得ていない自動車運送事業者が損害賠償額として貨物価額の全部金額を負担することは不公平であるという考え方が背景にある。

8) 法制審議会 商法(運送・海商関係)部会第2回会議議事録。諸外国で一般的なように、運送人の責任制限を設ける運送法では、一定の免責を認めることとセットで運送人の責任を強行法規として定めることが多い。わが国は、運送人の責任は原則任意規定としており、枠組みが異なる。

9) 法制審議会 商法(運送・海商関係)部会第2回会議議事録。

ではないと思われる¹⁰⁾。

そこで、わが国の陸上運送法、特に自動車（トラック）運送において、責任制限の規定が存在しないことに対するわが国の法的インフラの欠如という法律状況の認識及び非常に高額になりうる責任限度額引き上げの要件の在り方を探るうえで、ドイツの最高裁判決が示した、CMR 条約における自動車運送人の責任制限の強行規定性とそれをブレイクスルーする責任限度額引き上げの規定に関する裁判例を紹介する。

2. CMR24 条、同 26 条の法律・学説状況

2.1. CMR における運送人の責任制限

CMR とは、道路による貨物の国際運送に関する条約（CMR = Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route）であり、欧州、北アフリカ、中近東周辺で適用されている主にトラック運送に関わる国際条約である。

そこでの運送人の責任は、CMR23 条 1 項による定額賠償（引渡しが行われるべき地及び時における貨物の価額の賠償責任）に加えて、同 3 項により「賠償額は運送品の損傷総重量について 1 キログラムにつき 8,33 計算単位（SDR）を乗じた金額を超えてはならない」と制限されている。わが国の商法には、CMR23 条 3 項に対応する規定がない。

2.2. CMR24 条及び 26 条の意義¹¹⁾

CMR24 条：荷送人は、合意された割増運賃の支払いに対して、CMR23 条

10) 姜恩英「荷送人の価額通告による海上物品運送人の責任制限排除について — 国際海上物品運送法および船荷証券統一条約の比較を中心として—」（早稲田法学会誌第 69 巻 2 号（2019）147 頁以下、189 頁）では、国際海上運送人を対象にして、イギリス、フランスの学説・判例及び我が国の学説を詳細に検討したうえで、運送人が当該高価品の運送に適した設備を有していない場合に責任限度額の引き上げを拒否できなければ、運送人の地位が不安定になると指摘している。

11) Thume / Riemer, Karl-Heinz Thume CMR 3. neu Aufl., § 24 und § 26; Reuschle, SRAUB HGB 5. Aufl., Band 14 (CMR) § 24 und § 26.

3 項に定められた運送人の責任限度額を引き上げる運送品の価値を運送状に通知することができる。この場合、通知された金額が最高限度額に代わって適用される。

CMR26 条 1 項：荷送人は、合意された割増運賃の支払いに対して、運送品の滅失もしくは損傷したとき、または延着したときには、運送状の記載により運送につき特別な利益¹²⁾の金額を定めることができる。

2 項：運送につき特別な利益が通知されたとき、CMR23 条、24 条及び 25 条による賠償とは異なり、利益として通知された金額までの証明された損害額が請求されることができる。

CMR24 条により、CMR23 条 3 項（運送品の損傷総重量について 1 キログラムにつき 8,33 計算単位 (SDR) を乗じた金額）の責任限度額が高められうる。しかし、本条は、間接損害を補償しない。これについては、追加的に逸失利益の賠償につながる CMR26 条が定めている。CMR26 条は、同 23 条 1 項の定額賠償の原則を（対価でもって）¹³⁾排除するときに限って意味を持つ。

もっとも、CMR24 条及び同 26 条に関して、引き上げられた責任限度額の有効な合意についての判例はほとんどない¹⁴⁾。ドイツでは、CMR24 条及び同 26 条について、実務上の意味が失われていると指摘されている¹⁵⁾。むしろ、引き上げられた価値の填補は、通常、運送保険の締結によって行われる。一般的な CMR 保険証券は、CMR 26 条の責任を、同 23 条、同 24 条により算出されるべき損害填補の 10 パーセントを超えない限

12) 逸失利益などの間接損害。

13) 実際に対価の支払いを要するののかについて学説上議論がある。

14) 運送人が下請運送人に署名等につき過失で白紙の運送状を渡した場合、下請運送人は、荷送人に白紙の運送状に CMR26 条の特別な利益を定めることに同意して記入する権限が付与された表見代理が成立すると判示した OLG Düsseldorf vom 28.10.1982, VersR 1983, 749 のみである。

15) Oeynbausen, TranspR 1982, 113.

りでのみ填補する。

なお、運送人の故意・重過失の場合には、すべての責任が負わされる。

荷送人は、運送状¹⁶⁾の中に「貨物の引き上げられた価値¹⁷⁾の通知を運送人と合意しなければならない」とされる¹⁸⁾。運送人は価値の引き上げの申込みの承諾によって、CMRの通例の責任制限を超える追加的なりスクを引き受けるので、明確で誤解のない意思の合致が重要だからである。

また、引き上げられた価値の通知について、有効になるために、「運送状に記入されなければならない」¹⁹⁾。なぜなら、それによってのみ運送人の責任拡張に関して運送人の警戒機能が作動するからである。従って、運送状への通知された価値の記入は、創設的効果（運送状への記入がなければ、責任限度額の合意された引き上げが無効になる）である。同時にCMR9条1項（運送状の証拠力：運送契約の締結と内容及び運送人による運送品の受取の証明）により対応する合意の推定が根拠づけられる²⁰⁾。

割増運賃の合意がなされた場合に限り、運送品の滅失や損傷の際、CMR23条3項及び同25条2項（貨物の全損・分損により支払わなければならない金額）に定められた金額よりも高い賠償額が当然与えられるべきである。規定の明確な文言と明白な運送人保護目的は、税関申告書などで足りるとするよう他の目的論的解釈を排除する。運送状に記載しない場合及び価値・利益の記入の欠如の場合にも、CMR23条3項及び同25条2項の責任制限が維持される。

2.3. 割増運賃の合意

CMR24条1項前段の文言によれば、運送状の中に引き上げられた価値

16) Frachtbrief. わが国では、商法改正により、「送り状」と称することにしたが、本稿では「運送状」と呼称する。

17) 「高価品の通知」といえるが、必ずしも高価品に当たらない場合もあるので、引き上げられた価値といった表現を使う。

18) Thume / Riemer, a. a. O., § 24 Rn. 3.

19) Thume / Riemer, a. a. O., § 24 Rn. 11.

20) Reuschle, a. a. O., § 9 Rn. 3.

の有効な通知は、割増運賃の合意も割増運賃の支払いも要件とする。しかし、割増運賃の支払い合意やその履行が、責任限度額の引き上げに必要な要件であるのかについては、CMR24 条にも同 26 条にも明確には定められていない。この問題は、判例学説において議論がある²¹⁾。

多数説によれば、条文の文言に反して、割増運賃の合意も割増運賃の支払いも、引き上げられた価値の合意の有効性とその合意の運送状への記入にとって不要である。むしろ、この見解によれば、特別な支払い義務に関する不確実さは、つねに有効な価値・利益の通知の妨げになったという²²⁾。責任限度額の引き上げのための特別な報酬（割増運賃）を確定することは、通常困難である²³⁾。追加的な責任リスクに関する保険の困難さも、別々の費目が実務では確定されることができないということを示す。本条には、割増運賃の合意が CMR24 条及び同 26 条の有効要件ではなく、価値通知の結果に過ぎないという解釈によって実務上意義づけられるとする。すなわち、運送人が引き上げられた価値に対応する割増運賃に合意するという場合に限り受け入れる必要があるということを明らかにしたに過ぎない。運送人は、割増運賃の合意がなくても価値の引き上げに巻き込まれる。

これに対して、反対説は、条文の文言に従う。Thume / Riemer は、多数説に対して、どのような根拠から、疑問の余地なく、強行的に適用される CMR24 条とは異なることができると主張するのか、説明なしに議論しようとするについて奇妙であるとする²⁴⁾。そして、CMR51 条 3 項によりすべての拘束された英国仏国の文言により、割増料金の合意をしなければならぬことが明らかであるとする。しかし、その一方で、CMR の規

21) Thume / Riemer, a. a. O., § 24 Rn. 6ff.

22) Reuschle, a. a. O., § 24 Rn. 5.

23) ヨーロッパでかつて使用されていたが、タリフシステムの利用中止合意でもって、割増金の特別な合意の可能性はあるかもしれない。それは長く慣習となった定額費用の合意のもとでは、統一的な価格形成の中でのとても特別な場合である。なお、米国海事法では、定価運賃であるタリフの使用が原則である。

24) Thume / Riemer, a. a. O., § 24 Rn. 9.

定の文言には、その解釈によって特別な意味が与えられる。これは、CMRの統一機能、および欧州の領域で**経済的に弱い運送人がそのような条項から保護されるべき**であるということから生じる。つまり、競争からも荷主の圧力からも保護されるべきであるという。さらに、割増の合意により契約当事者は価値引き上げの特別な意味をそれに結びついた運送人の責任の拡張という点を認識することになる。それにより割増運賃の合意は、運送状の中に価値引き上げの追加的に必要な記入と同様に運送人の保護に資する。割増料金の支払われない価値の引き上げに関する合意は、認められないCMR24条違反であり、同41条により無効となる。1セントの理論上の割増運賃の合意も同様の理由から規程の間接な回避として価値通知の合意の無効につながる。なお、これに対して、事後的に総運賃を定める際に当該割増合意を特に定めることは不要である²⁵⁾。むしろ、契約当事者が割増運賃に合意することが重要であり、それが接続して合意された運送人の総運賃に流れ込むかもしれない。しかし、証明を確実にする理由から、運送書類の中に独自の項目として特別な記入が推奨される。

以上のように、割増運賃の支払い合意やその履行が、責任限度額の引き上げに必要な要件であるのかという点について、議論がある。少なくとも6つの異なる考え方を以下に整理する²⁶⁾。

- ①割増運賃の合意がなくても、価値の通知が有効に行われることができる。法は、運送人が詳細に定められた追加の報酬なしに責任の引き上げを受け入れる必要がないということしか明確にしない。
- ②合意は必要であるが、運送状の外で合意されることができる。運賃の中での特別な報酬の立証責任は、荷送人が負う。
- ③詳細に定められた割増運賃は、運送状に記入されなければならない。
- ④報酬の支払いは、要件である。いつこの支払いがなされなければならないのかも問題である。

25) Thume / Riemer, a. a. O., § 24 Rn. 10.

26) Reuschle, a. a. O., § 24 Rn. 6.

⑤追加的な報酬義務の機能は、通知を含む運送状の署名の効果である。本条の形式は、実務上でもそのように解釈される。追加的な報酬を放棄することは、CMR41 条にも反しないであろう。この解釈から、割増の支払いは有効性に必要ではなく、運送状への記入で足りる。

⑥条文中の言及は、引き上げられた価値の承諾義務が、運送状の中で割増運賃の支払いの場合に限り存在するということが明らかにしていない。

3. 判決の内容

上述のように、CMR24 条及び同 26 条による運送人の責任限度額の有効な引き上げのためには、どのような請求がなされなければならないかは、運送法実務における大きな問題である²⁷⁾。この問題について、連邦通常裁判所 (BGH) 2020 年 12 月 17 日判決は、明確に判断を下した。

3. 1. 概要²⁸⁾

BGH2020 年 12 月 17 日判決は、CMR の適用範囲において、CMR 23 条 3 項あるいは同 25 条 2 項による運送人の責任範囲を拡張する合意について厳しい要件を課すと判示した。CMR24 条も同 26 条も、価値の通知と運送の特別利益の通知が運送状に記入されなければならないと定める。そこから、BGH は、CMR24 条及び同 26 条に定められた運送状への記入に創設的效果が認められると結論付けた²⁹⁾。このことは、「運送状の発行がなされなかった場合、価値の通知が不可能である」³⁰⁾ということになる。同じく、CMR26 条 1 項による「運送の特別利益の確定」についても適用される。運送状が発行されなかった、あるいは発行された運送状の中に引き上げら

27) Pokrant, RdTW 2021, 123.

28) 参考、Pokrant, a. a. O., 123.

29) もっとも、BGH はこの関連において CMR 41 条 1 項の強行法規性については述べなかった。

30) BGH Rn. 32.

れた責任金額の記載がなされなかった限り、損害発生の場合には、CMR23条3項及び同25条2項により責任制限された賠償額にとどまる。運送を委託する中での合意は、同23条3項の責任限度額の引き上げの要件を満たさない³¹⁾。

さらにBGHは、CMR24条あるいは同26条1項による責任限度額の引き上げが荷送人と運送人との対応する合意を要件とすることを判示した。運送状への価値の通知と運送の特別利益の通知は、それだけでは十分ではない。CMR24条あるいは同26条1項の文言は、当事者が割増運賃に合意したであろうことと荷送人が割増を支払った場合に限り、価値の引き上げが有効なることを示している。ただし、上記学説の対立している、**割増運賃の支払い合意やその履行が、責任限度額の引き上げに必要な要件であるのか**という点について、本件では明確にする必要がないとしている。いずれにせよ、CMR24条及び同26条1項による価値や利益の通知は、一方的行為ではない³²⁾。

3.2. 事実の概要³³⁾

原告の運送人は、「美術品に関する普通保険約款」(Allgemeinen Vertragsbedingungen Kunst -AVK)に基づいて³⁴⁾、美術作品—205センチメートル掛け195センチメートルの大きさのアクリルガラスの裏にデジタルなインクジェットプリント作品—を荷送人の住まいであるロンドンからベルリンへ運送すること及び200.000ユーロの保険価額での運送保険を締結することを引き受けた。運送の際、その美術品には修復不可能な約5ミリメートルの大きさの損傷が指摘される。保険者に委託された専門家の査定により、美術品の価値は250.000ユーロであった。損傷により、そのおよそ8パーセント、20.000ユーロの価値に下落してしまった。保険者は運送人に保険価額の8パーセントの割合に対応した16.000ユーロの保険給付を行

31) BGH Rn. 26.

32) BGH Rn. 37-40.

33) 参考、Ramming, a. a. O., 139.

った。運送人は、この金額から運賃（684,25 ユーロ）及び運送保険の保険料（156,18 ユーロ）、合計 840,43 ユーロを差し引き、15.159,57 ユーロを荷送人に支払った。

①ベルリン地方裁判所（LG Berlin）2017 年 10 月 17 日判決（Urt. v. 17. 10. 2017 – 14 O 328/16, BeckRS 2017, 163830）

荷送人の保険者（以下では、「荷送人」という）は、運送人に保険の請求権代位に基づいてベルリン地方裁判所に 284.840,43 ユーロの損害賠償額を請求し、遅滞なく運送人に対して損傷した美術品の譲渡を請求した。この金額は、荷送人の主張した作品の価値 300.000 ユーロから保険給付額 16.000 ユーロと運賃・保険料の 840,43 ユーロの金額を差し引いた額である。ベルリン地方裁判所は、運送人に 5.524,68 ユーロの損害賠償額の支払いを命じ、その他の訴えを棄却した。この金額は、20.000 ユーロの価値下落から、15.159,57 ユーロの保険給付と 684,25 ユーロの運賃を差し引いた額である。

②ベルリン高等裁判所（Kammergericht）2019 年 6 月 7 日判決（Urt. v. 27. 6. 2019 – 12 U 139/17, BeckRS 2019, 52722）

荷送人は、地裁判決に異議を申し立て、運送人にさらに 279.315,75 ユー

34) AVK Nr.5 責任制限：

5. 1. 物品の損害に対する責任は、損傷または滅失した美術品の 1 キログラム当たり 8,33SDR または滅失損傷した美術品の 1 立方メートル当たり 1,100 ユーロ（のいずれか高い方）に制限されます。…

5. 5. いずれの場合も、法的根拠に関係なく、責任は、損害の対象となる委託者・荷送人が通知した美術品の価値に限定されます。

5. 6. お客様は、特別な料金で物品の損害、物品への結果的損害及び純粋な金銭的損失の両方について、本利用規約の 5.1-5.5 で規定された限度額よりも高い金額を契約に書面で同意することができます。

保険者は、保険に加入する金額と補償されるリスクを記載した書面による合意に基づいてのみ、運送保険や保管保険などの美術品の保険を提供します。別段の取決めをしていない場合には、保険者は保険の種類と範囲に関する忠実な裁量で決定し、慣習的な市場条件でそれを締結します。保険者は、保険契約締結に際して、特別な報酬とその費用の支払を受ける権利があります。

口の支払いを求めて提訴した。この金額は、本来求めた金額である 284.840,43 ユーロから 5.524,68 ユーロを差し引いた額であり、遅滞なく美術品の譲渡を請求した。

ベルリン高等裁判所は、控訴を一部認容し、運送人に美術品の損傷を理由に CMR17 条、同 23 条及び同 25 条により 106.840,43 ユーロの支払いを命じた。責任限度額は、CMR23 条 3 項により制限されない。200.000 ユーロの保険価額の合意により、AVK5.6 に基づいて責任限度額は CMR24 条及び同 26 条により対応して引き上げられた。最終的な請求はこの金額にはもはや及ばない。損傷を受けていない美術品の価値は、250.000 ユーロになった。CMR25 条により補償されるべき相違（損傷を受けているか受けていないかで生じる 128.000 ユーロ —譲渡の際に得られた販売価格）は、既に支払われた 15.159,57 ユーロを差し引いて 106.840,43 ユーロになる。

3.3. 連邦通常裁判所 (BGH) 2020 年 12 月 17 日判決の要旨

運送人は BGH に訴えの完全な棄却を要求した。申立ては認められ、そして、控訴審に本件を破棄差戻した。BGH によれば、運送人は、CMR17 条 1 項により美術品の損傷に責任があった。運送人は、CMR17 条 4 項 b 号による不十分な梱包という原因を排除することができない。なぜなら、運送人自身が美術品を梱包したからである³⁵⁾。

ただし、運送人が AVK5.1 に接続する CMR 23 条 3 項による責任限度額を主張できないというベルリン高等裁判所の判断は、法律上の誤りの責任がある。ベルリン高等裁判所は、CMR 24 条あるいは同 26 条による責任限度額の引き上げの要件が満たされたのかについて未解決のままにしてはならなかった。このような取り決めについて、CMR の適用領域では、厳格な要式を求めなければならない³⁶⁾。

35) BGH Rn. 16-21.

36) BGH Rn. 26.

① 運送状へ記入されていない

CMR 26 条 1 項は、とくに滅失もしくは損傷の場合に特別な運送利益の確定を認める。これは、条文の文言により、運送状へのそれに応じて記入される。BGH は、それについて従来判例を示し、規定の目的に対応することを確認した。運送状への記入は、警告・保護機能である。なぜなら、運送人にはそれに応じた責任の拡張が明確に突きつけられたからである³⁷⁾。

それと並んで、CMR 24 条により、物の滅失もしくは損傷に関して、価値の通知の方法で、CMR 23 条 3 項に定められた責任限度額より高く定められることができる。これも、運送状への記入を要する。BGH によれば CMR26 条 1 項及び同 24 条の形式の違いには、特段の意味はない。BGH はその限りにおいても、同 24 条により運送状への価値の通知記入が創設的効果（運送状への記入がなければ、責任限度額の約定の引き上げが無効になる）を持つことを確認した。これは、運送人と荷送人との間の関係に適用される³⁸⁾。

200.000 ユーロの金額への責任限度額の引き上げが運送状から生じたであろう場合に限り、ベルリン高等裁判所は、CMR23 条 3 項及び同 25 条 2 項による責任限度額の有効な引き上げがなされたであろうと結論付けるべきであった。

② 責任限度額引き上げの合意がなされていない

上記の運送状への価値の通知・運送利益の運送状への記入とは別に、BGH は運送契約の当事者の対応する合意もさらに必要とする³⁹⁾。荷送人の一方的な行為ではないということが重要である。CMR24 条及び同 26 条 1 項の文言から、「合意された割増運賃」と定められている。割増運賃も

37) BGH Rn. 27.

38) BGH Rn. 28-34.

39) BGH Rn. 37-40. 判決文では、運送状への記入は、責任限度額の引き上げの合意を推定するという関係ではなく、別個独立の関係にある。

支払われなければならなかったか否かは、残された問題である。いずれにせよ、割増運賃に関する合意は、荷送人と運送人は運送利益もしくは通知された価値にも合意したということを要件とする。

本件の場合、そのような合意が欠けている。AVK5.6に関連付けられた156,18ユーロの保険料の支払いと200,000ユーロの保険価額の支払いに対する運送保険の締結に関する合意から、そのような責任限度額引き上げの合意は生じない⁴⁰⁾。

AVK5.1は、HGB431条1項及びCMR23条3項と同様に、損傷あるいは滅失した美術品の1キログラムにつき8,33SDRに運送人の責任を制限する。それに接続して、AVK5.6は、2つの特別な条項の中で、2つの異なる事実関係を規律する。一つ目の条項は、AVK5.1でも同様に、責任限度額の引き上げを規律している。割増運賃に対するそのような引き上げは、契約の中で書面で合意されなければならない。AVK5.6の2つ目の条項は、運送人による運送保険の手配に関するものである一方、書面での合意に基づいて保険金額の提示及び補填されるべきリスクの下で行われ、運送人に特別な報酬（割増運賃）が帰属する⁴¹⁾。

AVK5.6は、荷送人に物の滅失もしくは損傷から損害が完全な範囲で補償されるように保護するための2つの可能性を定める。一つは、当事者間で責任限度額の引き上げとそのための割増運賃が合意である。二つ目として、運送人は荷送人のために物の保険を掛けることを提示する。その結果、損害はすべて保険者によって負担される⁴²⁾。しかし、本件では、運送契約の中で運送保険は保険価額と156,18ユーロの保険料が記されているだけである。この3つの通知（運送保険、保険価額、156,18ユーロの保険料）に基づいて、運送保険の締結は、AVK5.6第2項により合意されたが、

40) BGH Rn. 42. なお、156,18ユーロの保険料で200,000ユーロもの価値のものを保険で填補するということが、高価品対応の保険としての合理的な保険数理に基づいているのかは、不明である。

41) BGH Rn. 46.

42) BGH Rn. 47.

AVK5.6 第 1 項による責任限度額の引き上げは、合意されなかった⁴³⁾。

さらに、BGH は、運送保険が運送中の損害を運送人の責任とは独立して填補すること及び運送人が損害に帰責事由がなかったとしても填補することを示した。そこから、運送保険締結の合意から同時に保険金額に基づく運送人の責任限度額の引き上げられたであろうという合意にはならない⁴⁴⁾。

運送人の責任は、CMR25 条 2 項、同 23 条 3 項及び AVK5.1 に基づいて、1 キログラム 8,33SDR に制限されたままであることに変わりはない⁴⁵⁾。

4. まとめ

BGH は、責任限度額が、有効な方法でそれに応じた合意によって引き上げられたか、特に 200.000 ユーロの保険価額に引き上げられたか、という問題に取り組み、これを否定した。原則的には CMR の規定は、CMR41 条 1 項 1 文により強行規定である。それと異なる取り決めは、有効にはならない。その例外規定として、BGH は、CMR24 条の運送品の価値の通知及び同 26 条の運送利益の通知を解釈し、運送契約における責任限度額引き上げの合意も運送状への記入も必要であると確認する。本件では、この 2 つの要件が欠けている。いずれにせよ、運送品の価値や運送利益は、運送保険の締結についての荷送人の委託との関連において、かつ保険価額の通知によって、合意されなかった。

Koller は、CMR は運送状の強制をしていないので (CMR4 条)、例外的に要式契約上の要素が運送状への記入を有効性の要件と指摘するが、荷送人からも作成できる運送状について警告効果の弱さや不完全性を指摘して

43) BGH Rn. 4.

44) BGH Rn. 51.

45) BGH Rn. 55. なお、重過失に相当するであろう特定過失 (ein qualifiziertes Verschulden) (Art.29 CMR, § 435 HGB) はない。

いる⁴⁶⁾。Ramming は、運送状への記入について、当事者がすでに価値の通知もしくは運送利益の通知に同意していたにもかかわらず、要式としてさらに求めるのは、厳格に過ぎるのではないかとの疑問を呈する⁴⁷⁾。

このように、運送状の記入という要件については、疑問はあるものの、本判決は、従来実務上機能していなかった自動車運送人の責任限度額引き上げに関する規定について、明確な解釈を示した。

私見では、運送人自身が記入したものではない（荷送人作成）運送状もあることから、それをもって、責任限度額の引き上げの合意を推定することはできない。それゆえ、責任限度額の引き上げの合意を前提とした自動車運送の運送状への記入義務の発生という枠組みを採ることはできず、運送人が作成することを前提とする海上運送における船荷証券とは異なる法的な扱いが必要となる⁴⁸⁾。また、運送状への記入漏れといった場合、責任限度額引き上げの合意について割増運賃の支払いなどの事実などから立証されれば認められるという考えもあるが⁴⁹⁾、運送人に不利益変更となる事項については、厳格な要件のもとに例外的に認められるということを踏まえるならば、運送人と荷送人との明確な合意が必要であり、実運送人への警告機能等も鑑み、責任限度額の引き上げの要件を満たさないと考えるべきであろう。いくらの割増運賃があれば合理的な運送引受けといえるのかが明らかではない中で、割増運賃の支払いという事実を立証の要素に取り込まなければならないような、合意に疑問がある場合であっても責任限度額の引き上げを認めるということにつながりかねないからである。なお、国際海上運送では船荷証券の発行の有無の場合を分けて検討されているが、船荷証券の危機から有価証券ではない運送書類である海上運送状も活用されており、自動車運送の運送状を含め、当該運送契約を証する運送書類⁵⁰⁾を軸に運送法制のあり方を議論したほうがよいのではないか。

46) Koller, TransR 2021, 141.

47) Ramming, a. a. O., S. 142.

48) 参考、姜恩英 前掲論文 189 頁。

49) 参考、姜恩英 前掲論文 189 頁。

わが国の陸上運送法にはそもそも責任制限規定がない中で、高価品に関する規定では、荷送人からの高価品の通知という一方的な行為しか明文では規定されていない。運送人の通知承諾義務の有無、運送状への記入、かつまた、どのような要件で責任限度額が引き上げられるのか明らかではなく、—BGH では要件とはされなかったが—割増運賃の支払いが要件になるのかも明らかではない。高価品の運送について高額な賠償責任の負担に対応する責任限度額の引き上げには、割増運賃は当然に組み込まれているということが前提なのであろうが、経済的立場の弱い、法的保護の必要な自動車運送において、契約当事者間の合意に委ねることで運送事業の合理性が保障されるのかは検証が必要であろう。また、実務上、高価品の運送に際しては運送保険とセットで引き受けられるが、運送保険における保険価額の設定が責任限度額の引き上げの合意とはならないという判断は、検討の余地があるように思われる。

いずれにせよ、本判決は、わが国の高価品の規定に欠けている部分を補う考え方の一つの参考になるのではないかと思われる。

本稿は、科学研究費助成事業・課題番号 24530109 の研究成果の一部である。

50) ドイツの議論では、税関申告書や保険証券は認められていない。