

たものであるが、将来の喪失利益は、まず被害者の当時の実収入を基礎とし、これから被害者本人の生活費を控除して年純益を出し、同人が将来働きうる稼働年数(有限平均命数)を統計により推定し、これに応じて将来支払うべき金額を算定すべきであるがこれを現在一時に支払うためには、その間の法定利率(年5分)を控除すべきであるから、いわゆるホフマン式計算方法によって、その中間利息を控除して現在支払うべき額を算出するのである。なお、死傷を伴わない損害事故については、事故発生当時の時価によって損害賠償額を定める。

旅客運送人の賠償責任については、物品運送のような特別規定がないから、商行為によって生じた債権の消滅時効により5年で消滅するが(商法第522条)、不法行為による損害賠償請求権は、被害者またはその法定代理人が損害および加害者を知ったときから3年間、不法行為のときから20年間これを行わない

ときは時効によって消滅する(民法第724条)。

以上は陸上運送について述べたものであるが、海上運送は陸上運送と著しく運送形態が異なるので、商法は海上運送の損害賠償について、船舶所有者に対し、陸上運送に関する規定を準用するのほかに(第766・786条)、とくに船舶所有者の委付(第690条)、船長の賠償責任(第705・706条)、船舶の堪航能力担保義務(第738条)、免責約款の制限(第739条)、共同海損(第788・795条)、船舶の衝突(第797条)等の特別規定を設けている。また空中運送の損害賠償については、わが国では別段の法文がないから、民法の規定によるべきか、陸上運送の規定を適用すべきか両説があるが後者が通説である。→運送人の義務。運送人の注意義務。要償額の表示。

参考文献 喜安健次郎著 運送営業。小町谷操三著 運送法の理論と実際。(桂 重臣)