

商法(運送法・海商法)の改正 その1
-法制審議会による改正要綱の概要-

商法のうち貨物や旅客の運送、海運に関わる規定(第2編第7・8章および第3編(運送・海商))は1899年に制定されて以降、実質的な改正は実施されておらず、時代遅れの規定も見られました。そのような中、2014年2月に法務大臣から、「(1)商法制定以来の社会・経済情勢の変化への対応、(2)荷主、運送人その他の運送関係者間の合理的な利害の調整、(3)海商法制に関する世界的な動向への対応等の観点から、商法等のうち運送・海商関係を中心とした規定の見直しを行う必要があると思われるので、その要綱を示されたい」との諮問が、法制審議会(以下、法制審)に対してなされました。

これを受けて2014年4月以降、法制審・商法(運送・海商関係)部会において審議が続けられてきましたが、2016年2月12日に法制審総会において「改正要綱」(以下、要綱)が承認され、直ちに法務大臣に答申がなされました。

以下、法務大臣の諮問で法制審に示された見直しの観点毎に改正要綱で示された主要な改正ポイント等についてご紹介します。

目次

1. 商法制定以来の社会・経済情勢の変化への対応

(1) 陸上運送と海上運送の定義 (2) 航空運送を含めた陸・海・空を通じた各種運送の総則的規律の新設および複合運送に関する規定の新設 (3) 定期傭船契約に関する典型契約としての規定の新設 (4) 海上運送状に関する規定の新設	本号にて記載
---	--------

2. 荷主、運送人その他の運送関係者間の合理的な利害の調整

(1) 危険物についての通知義務に関する規定の新設 (2) 運送人の不法行為責任の見直し(債務不履行責任における責任軽減規定の準用) (3) 運送品の全部滅失の場合の荷受人の権利の見直し (4) 運送品の損傷による運送人の責任に関する期間制限の合理化 (5) 旅客運送人の責任に関する規定の新設	本号にて記載
---	--------

議論されたが改正されなかった項目

(6) 運送人の責任原則と責任限度額 (7) 高価品に関する特則 (8) 運送品の延着に関する運送人の責任	次号にて記載
---	--------

3. 海商法制に関する世界的な動向への対応

(1) 国内海上運送人の責任の軽減 (2) 船舶衝突による物損に関する不法行為責任の期間制限の変更 (3) 海難救助者の権利の見直し (4) 企業保険である海上保険における保険契約時の告知義務(自発的申告義務)の明確化	次号にて記載
--	--------

1. 商法制定以来の社会・経済情勢の変化への対応

(1) 陸上運送と海上運送の定義

現行商法上、陸上運送とは、陸上または湖川、港湾における物品または旅客の運送をいい、その「湖川、港湾」の範囲は平水区域によるとされているが、例えば瀬戸内海のような広範囲の海域において、平水区域内の船舶による運送を陸上輸送と評価することは社会通念上相当でないという指摘があり、これを踏まえ要綱では、平水区域における運送を含め船舶における運送を海上運送とすることが提案されている。

(2) 航空運送と複合輸送

現在、各運送形態における適用法および条約は下表の通りである。

	国内運送	国際運送
陸上運送	商法 569条～592条	—
海上運送	商法 737条～787条	国際海上物品運送法
航空運送	規定を欠く	モントリオール条約

現行商法が制定された当時は、コンテナ輸送および航空運送はない時代であった。今日では陸上運送、海上運送、航空運送のうち全部または一部を組み合わせた、いわゆる「複合運送」という運送形態が増えている。これらを踏まえ要綱では、陸・海・空の総則的規律を新設し、さらに複合運送に関する規定を新設すること、複合運送における運送人の責任は、「運送品の滅失等が生じた区間に適用される規律(日本法や日本が締結した条約)に従う」(いわゆるネットワーク・システム)と規定することが提案されている。具体的には、陸上運送・国内海上運送・国内航空運送中に生じた滅失等については商法、国際海上運送中には国際海上物品運送法、国際航空運送にはモントリオール条約がそれぞれ適用されることになる。また、事故発生区間が不明の場合の運送人の責任に関する規定を商法に置くことは見送られており、この点については、各運送人の定める国際複合運送約款の規定に委ねられる。

(3) 定期傭船

現行商法上、定期傭船に関する規定は存在しないが、法制審における審議では、標準書式を利用する定期傭船契約が一般的になっていること、諸外国の法制においても、定期傭船に関する規律を設けるものが増えていること等に照らして、商法に規律を設けることが提言されていた。定期傭船の法的性質については、判例には「船舶賃貸借契約と労務供給契約との混合契約」と解するもの(大審院昭和3年6月28日判決・民集7巻8号519頁)がある一方で、「運送契約の一種」と解する考え方がある等、多様な考え方が示されている。また、定期傭船契約に係る船舶は運送の目的で利用されることが多いものの、必ずしもそれに限定されるものではない。こうした状況を踏まえて要綱では、定期傭船を船舶賃貸借(いわゆる裸傭船)および航海傭船(運送契約)と異なる、船舶の利用に関する新たな典型契約として認知し商法に規律を設けることが提案されている。具体的には、「定期傭船契約は、当事者の一方が艀装した船舶に船員を乗り組ませてこれを一定の期間相手側の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって、その効力を生ずる」とするとの規定を新設することが提案されている。

定期傭船者の権限としては、船長に対して、航路の決定その他の船舶の利用に関して必要な事項を指示することはできるものの、航海の安全に関する事項については指示できないことを規定することが提案されている。定期傭船に関わる一般的な契約書式では、定期傭船者にいわゆる安全港担

保養義務が規定されているが、現代では港に関する情報は容易に入手し得ること、「安全な港」という概念が明確でないことなどから、商法における規律の新設は見送られている。また、定期傭船者の第三者に対する責任に関する規定（「定期傭船者は船長等がその職務を行うについて故意または過失によって他人に加えた損害を賠償する責任を原則として負わない」）を設けることも議論されたが、定期傭船契約の書式にも様々なものがあることから、こうした規定の新設は見送られている。

(4)海上運送状

現代では船舶の高速化等により、船舶が目的地に到着した時に船荷証券が荷受人に届かないケースが現れている（いわゆる「船荷証券の危機」）。この場合は船荷証券ではなく、受戻証券性を有しない海上運送状（Sea Waybill）が利用されることも多いが、現行商法には海上運送状に関する規律は存在しない。そのため要綱では、船荷証券の規定を補完し実務に即したルールの設定が提案されている。具体的には、①運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求により、既に船荷証券を交付している場合を除き、受取又は船積みがあった旨を記載した海上運送状を交付しなければならないこと、②海上運送状の記載事項は、船荷証券の記載事項と同様とすること、③書面による交付に代えて、相手方の承諾があるときは、電磁的方法による提供（電子メール・ファクシミリ等）を認めることが提案されている。

2. 荷主、運送人その他の運送関係者間の合理的な利害の調整

(1)危険物に関する荷送人の通知義務

荷送人が貨物が危険物であることを通知せず、運送人が通常の貨物と同様に運送した結果、危険物が火災・爆発・化学反応等を起こし、運送人及び合積みの貨物に大きな被害が発生する事例が度々発生している。しかし現行商法では、荷送人が危険物の運送を委託する場合、運送人に対して貨物が危険物であることを通知すべき義務は定められていない。一方、判例では、運送人は、運送品が危険物であることを知っているときは、「信義則上の義務」として事故の発生を未然に防止すべき注意義務を負うとされている（最高裁平成5年3月25日）が、この注意義務は一般的な過失責任であると解されている。

要綱では危険物についての運送人に対する荷主の通知義務に関する明文規定の新設が提案され、さらにその法的性質については、荷送人が危険物の通知を怠ったことに過失がなかったことを立証できない場合には賠償責任を負うこと（過失推定責任）が提案されている。なお、この過失推定責任は、運送契約の当事者間、すなわち、荷送人と運送人の直接の関係に限られ、積合わせ貨物の所有者が危険物の荷送人に損害賠償請求を行う場合には、荷送人の過失を立証する必要がある。

(2)運送人の不法行為責任の見直し（債務不履行責任における責任軽減規定の準用）

現行商法では、運送人が過失によって運送品を滅失・毀損した場合、その運送人の責任について、債務不履行に基づく損害賠償請求権と、不法行為に基づく損害賠償請求権の双方が存在し、競合すると解釈されている（最高裁昭和44年10月17日第二小法廷判決・民集97号35頁）。一方、現行商法には運送人の契約責任を減免する旨の様々な規定（高価品に関する特則、損害賠償額の定額化、責任の消滅等）が定められているが、これらの規定は通常、不法行為責任には直接には及ばないと解釈されている。一方、判例では、運送中の荷物の紛失を理由として、宅配便の荷受人が運送契約上の責任限度額を超える損害賠償を運送会社に請求したものの、信義則に反し許されないとされた事案（最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・民衆188号385頁）も存在する。

要綱では、大量の貨物を扱う運送人の責任は画一的かつ早期に確定させる必要があることを踏まえ、運送人の責任を減免する商法の規定を運送人の不法行為責任にも準用することが提案されて

いる。ただし、運送人に故意あるいは重過失が認められる場合、あるいは、予め荷受人が荷送人の委託による運送を拒否していた場合、この荷受人には適用されないとすることが提案されている。

(3) 運送品の全部滅失の場合の荷受人の権利

現行商法では、船荷証券(B/L)が発行されず運送品が全部滅失し到達地に到着しなかった場合、荷受人は運送契約上の権利、すなわち債務不履行に基づく損害賠償請求権を取得しないため、荷送人からその権利の譲渡を受ける必要がある。ところが一般的な国際海上運送は、運送品の船積み時に危険が荷受人に移転するという貿易条件による売買で行われることが多く、この場合、荷送人は運送人の責任を追及するインセンティブを有さないため、荷受人が荷送人から損害賠償請求権の譲渡を受けることに困難を伴う事例が実務では発生している。要綱では、運送品の全部が滅失した場合にも荷受人は荷送人の権利と同一の権利を取得するとした上で、荷受人が損害賠償の請求を行った際には荷送人はその権利を行使出来なくなり、荷受人の負担を軽減することが提案されている。

(4) 運送品の損傷による運送人の責任に関する期間制限の合理化

現行商法では、国内運送における運送品の滅失等について、運送人の責任の消滅時効は「荷受人が運送品を受け取った日(全部滅失にあつては、引渡しがされるべき日)から1年」と規定されている(運送人に悪意がある場合には、5年の商事消滅時効)。一方、国際海上運送では、①運送人の責任の消滅時効は運送品の受取の日から1年以内、②この期間は、損害発生後に限り合意により延長可能、③下請運送人に対する求償を可能にするため、求償権に係る除斥期間を延長する、などの規律が国際海上物品運送法に定められている。不特定多数の貨物を反復継続的に運送する運送人のリスクの予見可能性を高めるべきであること、荷主が賠償請求に要する準備期間は運送人の主観的な態様によって異なること等から、現行商法の消滅時効の規定を、「運送品の引渡しを起算日とする1年間の除斥期間」に変更し、国際海上物品運送に関わるルールに揃えることが提案されている。

(5) 旅客運送人の責任に関する規定の新設

現行商法590条1項は、旅客に関する運送人の責任について、一般的な債務不履行責任と同様に、自らに過失がなかったことを証明しなければ旅客が受けた損害を賠償する責任を負うと定めており(過失推定責任)、旅客の生命・身体への侵害及び延着について適用される。陸上運送については運送人の責任を片面的強行規定とする旨の規定はないが、海上運送については、運送人側の悪意重過失により生じた損害に関し、片面的強行規定が定められている。これらも踏まえて、要綱では旅客の人命尊重の観点から、大規模な火災、震災その他の災害時および運送に伴い通常生じる振動等事情によって生命または身体に重大な危険が及ぶおそれがある者の運送の場合を除いて、旅客の生命・身体への侵害に係る運送人の責任は、590条1項に比して旅客に不利なものを無効とする片面的強行規定(ただし、運送の遅延を原因としないものに限る)とすることが提案されている。

以上

(第201号に続く)