

商法(運送法・海商法)の改正 その2
-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章及び第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。

前号につづき、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定の新設及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	前号にて記載
--	--------

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	前号にて記載
---	--------

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	本号にて記載
---	--------

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	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

(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

現行商法第577条については、荷送人は運送品の滅失・損傷または延着により損害が発生したことを立証すれば運送人に対する損害賠償請求が可能であり、これに対し運送人は運送品の受取、引渡し、保管及び運送について無過失であることを立証した場合には責任を免れることができると解釈されています(大審院大正2年11月15日判決・民録19輯956頁)。要綱でもこの過失推定責任の原則を維持し、明確化することが提案されています。

国際海上運送については国際海上物品運送法に、国際航空運送についてはモントリオール条約にそれぞれ運送人の責任の限度額に関する規定があります。一方、現行商法には運送人の責任の限度額に関する規定はありませんが、実務上、標準貨物自動車運送約款や国内航空運送の約款では責任限度額の定めがあるものが多く、宅配便についても一般的となっています。しかし、国内海上運送については、社会的コンセンサスを得られるような責任限度額を設定することが困難であること、商法の規定は任意規定であるため運送人は運送契約で限度額を定めれば足りること、責任限度額を超える額について貨物保険を付保する必要が生じ、経済全体の見地からは非効率となることなどの理由で、法制審における審議では、責任限度額に関する規定を導入する案は見送られています。

(7) 高価品に関する特則

現行商法では、高価品について荷送人がその種類・価額を申告しない場合、運送人は損害賠償責任を負わないと定めており(第578条)、要綱でもこの規定を維持することが提案されています。また実務では、運送契約締結時に運送品が高価であることを運送人が知っていた場合や運送人の故意または重過失により運送品の滅失・損傷・延着が生じた場合にはこの特則は適用されず、運送人が損害賠償責任を負うものと解釈されてきました(東京地裁平成2年3月28日判決・判例時報1353号111頁)。これに対して、法制審における審議では、運送人は低廉な運送賃で高価品を運送しているため、この特則の適用除外の範囲は限定されるべきであるとして、適用除外を「運送人の故意または損害の発生のおそれがあることを認識しながら無謀な行為によって損害が発生した場合」とする意見も示されましたが、最終的に要綱では従来の解釈を規定として明示することが提案されています。

(8) 運送品の延着に関する運送人の責任

現行商法では、運送品の滅失または損傷の場合の損害賠償額は、引渡し地及び引渡し時における運送品の価額によって定めることが規定されています(第580条)。一方、運送品の延着の場合(運送品の損傷または一部の滅失を伴うものを除く。)の損害賠償額に関しては規定がありません。法制審における審議では、この点について運送品の価額を上限とする案も示されましたが、諸外国にそのような規定は見当たらないこと、また、こうした上限額の設定が運送人に不利に働くおそれがあることから規定の新設は見送られました。

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(堪航能力担保義務)

① 無過失責任か、過失責任か

現行商法では、国内海上運送に関して、船舶所有者は、発航時に船舶が安全に航海をするのに堪えることを担保する、いわゆる堪航能力担保義務を定めています(第738条)。国内海上運送には、航海傭船(特定の港から港までの航海について、船舶を傭船者に貸す形での契約)と個品運送(個々の運送品を目的とする運送契約)という2つの形態がありますが、そのいずれにおいても堪航

能力担保義務に違反した場合、船舶所有者は無過失責任を負うと解釈されています。しかし、堪航能力担保義務については、人命や財産を保護して海上航行の安全を図るという公益的意義は認められる一方、民法上過失責任が原則であること、船舶が複雑化・大型化した今日では相当の注意を尽くしたとしても船舶の構造や機関・機器等の瑕疵を発見することが不可能な事例があること、さらに無過失の運送人に結果責任を負わせることは酷であることなどの指摘がありました。また、国際海上運送については、当該義務違反による運送人の責任は過失責任とされており(国際海上物品運送法第5条)、国内海上運送と国際海上運送での乖離が生じていました。そこで要綱では、国内海上運送の2つの形態について、いずれも過失責任へ改めることが提案されています。

②強行規定か、任意規定か

現行商法では、国内海上輸送については航海備船、個品運送いずれも堪航能力担保義務は強行規定とされています(第739条)。ところが航海備船では、備船者の積み付け作業が不十分であったために航行不能となる事例等が想定されること、また外航の航海備船の一般的な書式においては当該義務が任意規定とされていることを踏まえ、改正商法では任意規定とすることが要綱で提案されています。一方、個品運送についても同様の検討が行われましたが、そもそも外航の個品運送を規定する国際海上物品運送法で同義務が強行規定となっていること、内航の個品運送における堪航能力担保義務を任意規定とすべき具体的な必要性が明らかでないことなどから、現行通り強行規定とすることが提案されています。

(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

船舶衝突に関する損害賠償請求権の消滅時効に関する現行商法の規定(第798条第1項)は、対象とする損害の種類と時効の起算日が必ずしも明確でないという問題がありました。商法は、船舶の衝突によって生じた債権の消滅時効を1年と規定していますが、判例では、この規定は財産権の侵害に関する債権について定めているものとの解釈が示されています(大審院大正4年4月20日判決・民録21輯530頁参照)。また、この規定は消滅時効の期間について民法第724条前段の特則を設けたにすぎないとして、被害者が損害及び加害者を知った時から消滅時効が進行すると解されています(高裁平成17年11月21日第二小法廷判決・民集59巻9号2558頁参照)。一方、1910年船舶衝突条約では、多数の利害関係人との間で権利関係を早期に画一的に確定させる等の趣旨から、損害の種類を限定せず、事故発生日から2年の経過による時効消滅を定めています(第7条第1項)。

こうした判例の立場及び1910年船舶衝突条約の規定の双方を考慮した上で、要綱では、改正商法においては物損に関する損害賠償請求権は不法行為時から2年間の消滅時効とすることのみを規定することが提案されています。人身損害に関する損害賠償請求権には、商法の規定の適用はなく、民法(不法行為法)の一般原則が適用され、時効期間は加害者等を知ったときから3年間(民法(債権法)改正後は5年間)となります。

(3)海難救助者の権利の見直し

現行商法は、救助料について特約がない場合において、その額について争いがあるときは、裁判所は、危険の程度、救助の結果、救助のために要した労力及び費用その他の一切の事情を考慮してこれを定めると規定しています(第801条)。一方、1989年海難救助条約第13条1項(b)は、海洋汚染をもたらす船舶の救助について、救助料の額の決定に関する考慮基準として「環境損害を防止しまたは軽減するための救助者の技能及び努力」を規定し、伝統的な財産救助より多額の救助料を認める可能性を明確にしています。この点を踏まえて、要綱では、裁判所は、救助料の額の決定に関する考慮基準の一つである「救助のために要した労力及び費用」として、海洋汚染の防止・軽減の

措置内容を斟酌することが提案されています。

さらに、1989年救助条約の第14条は、救助者が環境損害を生じさせるおそれのある船舶の救助を行った場合に、伝統的な財産救助における不成功無報酬の原則が妥当する救助料とは別に環境保全の促進の観点から、船舶または貨物等の財産救助の成否を問わない、いわゆる「特別補償」の請求権を認めています。要綱でも、この1989年条約の趣旨を踏まえ、「特別補償料」に関する規定の新設が提案されています。

また、現行商法が救助料の請求権の消滅時効を「救助を行ったときから1年」と定めているところ（第814条）、1910年及び1989年海難救助条約では2年となっていること、実務上はコンテナ船などで荷主が多数となる場合には解決に時間を要する事案があることを踏まえ、要綱では消滅時効を2年とすることが提案されています。

(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

商法から独立して2008年に成立した保険法では、損害保険契約全般において、「保険契約者(または被保険者になる者)は、危険に関する重要な事項のうち保険者が求めたものについて、事実の告知をしなければならない」と定めています(いわゆる質問応答義務)。同法が質問応答義務を原則とした趣旨は、発展著しい消費者保険契約を念頭に、大量の保険契約を締結する保険者の方が高い情報収集・処理能力を有していることを前提とし、適正な保険契約にあたり何が必要な情報かは、事業者である保険者が判断すべきという点にあるとされています。ただし、商人間(事業者間)の契約となる企業保険分野においてはそのような情報力の偏在は生じにくいこと、むしろ保険契約者側に情報が偏在する場合も多い中では保険者が情報の不足・不確実性のリスクを負担すると保険料が高額になる等の不合理・不経済が生ずることから、海上保険契約と併せて企業保険契約について契約による変更が認められています。

要綱では、海上保険契約について、典型的な企業保険契約であることを念頭に、「保険契約者(または被保険者になる者)は、危険に関する重要な事項について事実の告知をしなければならない」とする、保険法の特則を設け、告知義務にかかわるデフォルト・ルールを転換することを提案しています(いわゆる自発的申告義務)。海上保険については、企業保険契約であることに加えて、火災保険等よりも危険の個別性が強いこと、危険開始までの期間が短く、質問応答義務による対応が困難な場合が少なくないこと、英国をはじめとして世界的にも自発的申告義務による実務が一般的であること、国際化が著しい再保険等の関係で支障を生じさせない必要があることから、実務の在り方に沿った規定を設けることが相当であることがこの提案の理由です。

以上