

法務省「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」 に関する意見

法務省法制審議会において、商法の中の運送・海商法部分につき改正作業が進められており、同審議会で提示された中間試案についてパブコメが募集された。

当会としては、2012年より法務省所管の商事法務研究会の中に設立された「運送法制研究会」に荷主代表として委員を派遣していたこともあり、商社の立場からパブコメに対して意見を取り纏め、法務省民事局参事官室宛に物流委員会名で提出した。

法務省民事局参事官室御中

「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」 に関する意見

2015年5月22日
一般社団法人日本貿易会
物流委員会

本年4月1日に公表されました掲題中間試案につきまして、本会において検討致しました結果、下記の通り意見を提出させていただきますので、今後のご審議においてよろしくご検討のほどお願い申し上げます。

記

1. 第1部 運送法制全般について

① 第1総則 2 「陸上運送及び海上運送」(P1)

【乙案支持】

平水区域を陸上運送とすることは一般常識との乖離が著しく、社会通念上相当でないと考えらる。

船舶安全法上の堪航性保持義務は、平水区域を航行区域とする船舶にも課されること、又、内航海運業法では、輸送の安全の確保等の観点から、内航海運業に相当する事業についても約款の届出制等の規律が定められていることから、既存法の内容に合わせている乙案にすべきである。

なお、審議会議事録を読むと、船主責任制限と関連させる議論が見られるが、船主責任制限制度自体の合憲性は判例上認められるとはいえ、賠償請求権という私的財産

の法的制限を公定する例外的な制度である。平水区域は瀬戸内海など平穏な「内海」であり、我が国の海運振興のために船主責任制限制度を適用すべき外海とは異なる。したがって、その船主責任制限制度の適用を前提として平水区域を「陸上運送」に含めるか、「海上運送」に含めるかの議論はすべきではない。

②第2「物品運送についての総則的規律」3「荷送人の義務」(1)「契約に関する事項を記載した書面の交付義務」(P1)

【書面の交付義務に荷送人による署名及び発行日を法定化すべきである。また、交付書面には、荷送人及び荷受人氏名又は名称だけでなく住所も記載するべきである。】

契約に関する事項を記載した書面の交付義務は、運送人の請求により荷送人が一方的に作成するものではあるものの、運送契約の証拠書面に他ならない。そうであるとするならば、現行の商法第570条の規定と同様に、荷送人による署名及び発行日を法定すべきである。発行日に関しては、運送契約の特定のためにも必須であり、実務慣行に委ねるのではなく、やはり法定すべきである。

又、ア-(エ)にて荷送人及び荷受人の氏名又は名称とあるが、氏名又は名称だけでなく、住所も記載するべきである。

③第2「物品運送についての総則的規律」3「荷送人の義務」(2)「危険物に関する通知義務イ」(P2)

【甲案支持】

以下の理由により、甲案を支持し、乙案に反対する。

- 過失責任主義は近代法及び民法の大原則の一つであり、乙案（無過失責任）は、その大原則から大幅に乖離する。
- 危険物に関する荷送人の通知義務に関しては、運送人が危険物の安全な運送に必要な情報を知り又は知ることができるときは荷送人が通知義務を負わないとする、判例（最高裁平成5年3月25日）があるが、甲案（過失責任）は、運送人の主観的態様を問わずに荷送人は通知義務を負うとした上で、さらに荷送人の多様性に配慮し、その主観的態様を考慮して責任の在り方を定めており、運送人と荷送人の公平なリスクの分配が図られている。

なお、無過失責任とする場合には、以下の問題点・不都合等が発生する。

- 危険物による事故が発生した場合には、積載された他の貨物の損害やその後の救助、共同海損等に繋がり、損害額が高額になり得るところ、荷送人の責任につき責任限度額に関する規律がない現状では事故によって荷送人が破綻しかねない。
- 法律上、船主責任制限法のような、包括的な責任制限法を設ける必要がある。
- 荷送人が損害賠償責任保険に加入する必要があるが、保険料の負担が大きいことから、賠償責任保険への加入は余り期待できず、又、賠償責任保険へ加入するとなると、社会的コストの増大を招く。
- 荷送人の運送人に対する債務不履行責任が無過失責任である場合に、荷送人の第三者（積み合わせの荷主）に対する責任は不法行為責任に基づく過失責任となる。事故時に貨物は第三者のコントロール下ではなく、物理的に隔絶され、証拠収集がほぼ不可能であり、損害賠償を認める要件において著しく均衡を欠く。
- 無過失責任は、荷送人が特に消費者、中間者である場合に過酷である。

なお、損害賠償責任の具体的な取扱いは危険品個々の特性に応じた特別法制、及び、荷送人と運送人の契約内容と取引環境（運送人の主観的事情等）に委ねるべきである。

④第2「物品運送についての総則的規律」5「運送人の損害賠償責任」(2)「高価品に関する特則の適用除外」(P3)

【甲案支持】

「無謀な行為」の概念は、船主責任制限法第3条第3項や国際海上物品運送法第13条の2等に導入されている。「無謀な」はrecklessの日本語訳であり、いずれも条約の国内法である。「無謀な行為」の概念の導入には、各国の裁判所での過失の判断の幅を調整する、条約に固有な背景がある。そもそも条約の規律のおよばない国内運送（陸上・海上・航空）において、重大な過失という要件を変更すべき特段の事情・理由は見当たらない。条約の概念である「無謀な行為」を商法に導入すれば、却って裁判実務における主観要件の判断に混乱が生じかねない。

⑤第2「物品運送についての総則的規律」5「運送人の損害賠償責任」(3)「運送品の延着」(P3)

【甲案支持】

延着に関しては、その基準が必ずしも明確でないことが少なくないが、運送人が運

送品の到着期日や到着日時を約定した際や合理的な期間を超えて運送品が到着しないときは、運送人は滅失・損傷と同様に運送契約上の責任を負う。但し、滅失・損傷の物損と異なり、延着による損害は、運送品の価額や運送賃と論理的な関連性を有しているわけではない。この点が物損と根本的に異なるところであり、延着による損害が保険の対象とならない所以である。延着による損害は、商法の規定もないことから、民法 416 条の一般原則によることになる。

実務上、「滅失・損傷」の事象発生の判定は速やかにできるが、「延着」の場合は荷主にとって事情が分からず、あるいは「延着」するののかも分明的ならず、運送品が不特定物であれば、売主（荷送人）は買主（荷受人）に迷惑をかけないために代替品を市場調達し、そこでかかった調達コスト（代替品調達費用や代船（航空）運送賃等）と延着品の処分による損失を賠償請求するのが一般的な実務対応であろう。民法の一般原則によると、相当因果関係の認められる損害額が高額になり得るとの懸念があるようであるが、因果関係の立証責任は荷主側にあり、実務的にはむしろ「逸失利益」の賠償請求は困難であるのが現状である。その上に諸外国の法制にも見当たらない損害賠償額の上限を設定する必要はなく、商法に特段の規定を設ける必要はない。

一方で、乙案は、荷送人の特定運送業者に対する運送契約締結の意図と契約遵守の期待を無視して、徒に延着発生時の運送人の損害賠償額を制限保護するものであり、公平性を欠くものである。

⑥第 2 「物品運送についての総則的規律」 6 「荷受人の権利」(P3)

【乙案支持】

商法第 583 条第 1 項において、船荷証券その他の運送証券が発行されていない場合は、運送品が到達地に達して荷受人が運送契約上の荷送人の権利を取得すると定めている。したがって、運送途上で運送品が全部滅失した場合には、荷受人は運送人に対する損害賠償請求権を取得することがない（国際海上物品運送法第 20 条で準用）。一方、我が国の輸入取引においては、9 割以上の取引で危険負担が積地で売主である荷送人から買主である荷受人に移転するインコタームズ（定型貿易取引条件）の F 類型（FOB など）や C 類型（CIF など）が使用されており、海上運送状の利用率の向上とも相俟って、全部滅失の場合には、荷受人は荷送人の運送契約上の損害賠償請求権につき債権譲渡を受けた上でこれを行使しなければならない。ところが、荷送人の売買契約上の危険負担は既に積地で荷受人に移転していることから、荷送人は運送人の責任を追及するインセンティブに欠け、又、債権譲渡に応じない場合も多々あるため、荷受人の運送人に対する損害賠償請求（代位求償含む）に支障が出ている。これを改めるため、新たに「運送品の全部が滅失して到達地に未到着の場合」の荷受人の権利取得及び荷送人との権利優先関係を明確に規定化する乙案を支持する。

乙案については、①国際貿易取引においては該当するかもしれないが、国内取引においては、運送品が到着するまで荷送人が危険を負担する納込条件が多く、状況が異なる、②運送品が全部滅失した場合には、荷送人及び荷受人の双方が運送契約上の損害賠償請求権を有することになり、利益を有しない荷受人が濫用的に権利行使を行うとの2点が懸念点として指摘されている。確かに国内取引においては納込条件が多いとの一般的な認識はあるものの、実態は不明であり、買主（荷送人兼荷受人）がトラックを手配して売主の指定倉庫等に運送品を引き取りに行く、置場渡し条件や庫前渡し条件も相当程度ある。現行法の下でも、運送品の一部滅失や損傷の場合には、運送品が到着していることから、商法第 583 項第 1 項により、乙案と同様に荷送人及び荷受人の双方が損害賠償請求権を有することになる（荷受人の権利が荷送人の権利に優先すると解するのが通説）。然るに、全部滅失より遙かに頻度の高い一部滅失や損傷の場合においてすら、濫用的権利行使の問題は見受けられない。売買契約上、危険を負担していない買主である荷受人がわざわざ運送人に対する損害賠償請求権を行使することは考え難く、売買契約が濫用的権利行使の歯止めになっていると考えられる。万が一、利益の無い荷受人が運送人に対して損害賠償請求を行っていた場合には、荷送人である売主が荷受人である買主に対して不当利得の返還請求を行うことになろう。

なお、乙案が採用されない場合であっても、少なくとも国際海上物品運送法にはこの規律を及ぼして戴きたい。因みに、イギリスの 1992 年海上物品運送法ではさらに広く、海上運送状の荷受人に荷送人と同様の運送契約上の権利取得を認めている。

⑦第 2 「物品運送についての総則的規律」8 「運送人の損害賠償責任の消滅」 (1)「運送品の受取による責任の消滅ア」(P4)

【現行法の運送賃支払要件を維持すべきである。】

商法第 588 条は、運送人の責任の消滅という極めて強力な効果をもたらす、特別消滅事由と呼ばれる特殊・特異な規定である。荷受人が異議をとどめないで運送品を受け取り、運送賃を支払えば、運送人の責任が消滅する。別の言い方をすると、荷受人は運送人に対する損害賠償権を喪失（失権）することになる。改正案は、実務上、運送賃を掛けの後払いとすることが多く、運送賃の受け取りを運送人の責任消滅のための要件とする合理性を欠くとの理由を挙げている。改正案によれば、荷受人が異議をとどめない場合には、運送人の責任が消滅するにもかかわらず、荷受人は運送賃債務を負担し続けることになり、公平性を著しく欠く。運送品に直ちに損傷等を発見できない場合であっても、受取から 2 週間以内にその旨通知しなければ、荷受人は運送

人に対する損害賠償権を喪失する。国際海上物品運送法上の相当する規定は3日間（通知期間）の推定規定であり、それと比べても極めて厳しい。加えて、運送人に対する損害賠償請求権の得喪を、運送契約の締結者ではない荷受人に全て負わせている点でも特異な規定である。現行法の運送賃支払要件を維持すべきである。

⑧第2「物品運送についての総則的規律」8「運送人の損害賠償責任の消滅」(2)「期間の経過による責任の消滅」(P5)

【現行法を維持すべきである。】

商法第588条において、荷受人の運送品の受取により運送人の責任が消滅する特別消滅事由を規定している。さらに、商法第589条では、運送人の責任は荷受人が運送品を受け取ってから1年で消滅する短期消滅時効を定めている。現行法で運送人は既に手厚く保護されている。宅配便など消費者も対象とする商法の総則規定に、何故、事業者を対象者とする、それも条約の国内法である国際海上物品運送法の除斥期間と同様の規律を及ぼすのか。消滅時効を除斥期間に改めると、消滅時効の中断・停止・運送人悪意の場合の例外がなくなり、消費者を含む荷主全般にとり甚だ不利益である。それと同時に、馴れていない消費者や国内運送において保険を付保していない事業者（国内運送では国際海上運送に比し付保率が低く、保険会社等の助力も得られない）が多い中、トラブルの発生は必至である。現行法を維持すべきである。

⑨第2「物品運送についての総則的規律」9「不法行為責任との関係」(P5)

【甲案支持】

不法行為責任制度は民法で認められており、かつ、請求権競合説は判例でも認められている。これを否定するのは権利の根本に関わる大きな問題である。不法行為責任の場合は、荷主側に立証責任があり、そもそも負担が重い。その重い立証責任を果たし、不法行為責任が成立した場面で、債務不履行責任と同様の責任減免に服するのは適当ではない。商法にて運送人の賠償額制限保護がある以上、民法にて不法行為責任を追及する場合、荷送人が契約責任追及の場合よりも不利な立証責任を負担し、過失相殺も勘案される荷送人の保護を図ることで調和と公平性を保つことが重要である。理論的にも契約当事者でない運送人と第三者である荷受人の規律に契約上の規律を及ぼすのは疑義がある。実際、運送品の所有者で契約に関わらない者が自己の関知しない契約に拘束されるのは不当である。例外事由がある場合は、最高裁宅配便判例のように信義則で規律すればよい。

⑩第2 「物品運送についての総則的規律」 10 「複合運送」(P6)

【複合運送に関して規律を導入することには賛成である。ただし、商法（運送・海商関係）部会資料10の条文案で問題ないとする。】

複合運送に関して規律を導入することには賛成である。予測可能性の容易さに照らして「その運送契約について適用されることとなる我が国の法令又は我が国が締結した条約の規定に従い」としたことも賛成できる。但し、国際航空運送のみ具体的な条約を明記しており法文としてアンバランスである。具体的な条約を明記すると、新たな条約を批准した場合に商法を改正しなければならなくなるのではないか。この形式を維持するのであれば、例えば、(5)を「国際海上運送」、(7)「国際航空運送」とすることも一案である。条文として相当でないのであれば、(5)に倣って定義することになる。モントリオール条約の場合であれば、(i) 出発地及び到着地が二つの締約国の領域にある運送、(ii) 出発地及び到着地が単一の締約国の領域にあり、かつ予定寄港地が他の国（条約の締約国であるかどうかを問わない）の領域にある運送、を再定義しなければならなくなり、却って複雑である。商法（運送・海商関係）部会資料10の条文案で問題ないとする。

2. 第2部 海商法制について

①第1「船舶」3「定期傭船」(注)「安全港担保義務」(P9)

【定期傭船者に安全港担保義務を課すことにつき、法制化することには反対である。】

定期傭船者に安全港担保義務を課すことにつき「引き続き検討する」とあるが、これを法制化することには反対である。第一に、そもそも危険品申告義務と異なり、船舶所有者等運送人においても定期傭船者が指定した港の安全性に関する情報を容易に入手しうる立場にあるため、一方的に安全港担保義務を定期傭船者（荷主と同義であることもある）に課するのは公平を欠く。第二に、港の安全性は、一義的に定まるものではないというのが英国法の判例で確立されたルールであって、同一の港であっても、本船の船型や季節、気象状況等の諸要素により相対的に定まる概念であり、安全に荷役ができるかどうかは荷役機器、積荷重量等を勘案した船長判断によるところが大きい。波浪・強風で荷役ができないと船長が判断した場合であっても、船社は傭船者（荷主）の安全港担保義務を理由に滞船料を要求してくる場合がある。濫用されるおそれが高い定期傭船者の安全港担保義務を、定期傭船者の絶対的義務として法律に規定することは道理に合わないとする。

なお、「中間試案の補足説明」(P30)に、「商法に絶対的義務としての安全港担保義務に関する規律を設けるべきであるとの意見があった。」との記載があるがミスリードではないか。審議会議事録によれば、確かに日本船主協会から同趣旨の意見書の提出はあったものの、審議会メンバーからこれを支持する意見・発言は全く無く、むしろ否定的な意見のみが記載されていることから、審議会としては導入に消極的と解されるためである。

②第2「船長」1「船長の責任」(P9)

【商法第705条を存置すべきである。】

船長自身に対しその注意義務違反を理由に損害賠償請求を行うということは、その資力に照らして現代では現実的ではない、という理由は一面合理的に見える。しかし、商法第705条を削除した場合、船長の荷主に対する積荷の善管注意義務はどのような法理論に依拠することになるのか。そもそも船長には船舶の安全を守るために積荷の処分という重大な権限が与えられている。しかし、船主と船長間に雇用契約があるのと違って、隔絶された海上において積荷の絶対的な支配者となる船長であるにもかかわらず、その利害関係者である荷主は何らの直接的な法的保護根拠を得られないのか。船長の積荷の処分に関して船主に使用者責任を問い、賠償を追及するという問題と、船長が積荷処分権を有することからその処分を適正ならしめるための注意義務を荷主に対して直接負担させるという問題は別論ではなからうか。船長に法定の積荷処分権を存置することとの関係において、契約関係のない荷主との関係での法的責任を規定する商法第705条を存置すべきである。

③第3「海上物品運送に関する特則」2「航海傭船」(7)「発航前の任意解除権ア」(P11)

【現行法を維持すべきである。また、用語「停泊料」を「滞船料」に変更すべきである。】

現行法が何故運送賃の半額の支払いにより契約解除を認めているのか、古書（「海商法講義」加藤正治 東京帝国大学法学博士著、有斐閣、昭和4年発行（大正14年初版））によれば、船舶所有者は完全に航海を廃止することができるのであり、運送賃の半額を得れば、発航の準備その他の損害を償うことができると説明している。つまり、船舶所有者は新たな契約を締結し、その航海に着手すればよく、運送賃の半額はあくまで発航準備に要した費用を回収する額であるとしている。国内海上運送においては、商慣習として詳細な書面による運送契約の締結が行われていない実態があることから、デフォルト・ルールとしての条文改正の荷主への影響は甚大である。現行法

を維持すべきである。これは、3 「個品運送」(4) 「発航前の任意解除権ア」についても同様である。

なお、停泊料が新たに加えられており、「中間試案の補足説明」(P36)において「船積期間又は陸揚期間の経過後の停泊に対して運送人が請求し得る額」と説明されている。これは「滞船料」(いわゆるデマレッジ)に他ならない。「停泊料」は停泊している間にかかる総費用を想起させる。実務上、「滞船料」の意味で「停泊料」を用いることは皆無であり、又、「停泊料」なる用語を用いることもない。「停泊料」から「滞船料」を読みとらせることには無理があり、「滞船料」に変更すべきである。

④第3「海上物品運送に関する特則」2「航海傭船」(9)「その他」(中間試案の補足説明 P37)

【「安全港担保義務」の立法化には反対である。】

上記定期傭船(注)「安全港担保義務」参照のこと。立法化には反対。航海傭船の場合は特定の港を指定するのが通常であり、船舶所有者等は定期傭船以上に港の情報を把握することができる。又、定期傭船が船舶の利用を目的とするのと違って、航海傭船はその本質において運送契約であると解される場所であって、安全港か否かの判断をするための操船特性等の船舶情報も定期傭船に比して傭船者側にとって一層限られているのが通常であることに配慮すべきである。

⑤第3「海上物品運送に関する特則」4「船荷証券等」(1)「船荷証券の交付義務ア」(P13)

【船積みがあった旨を記載した船荷証券及び受取があった旨を記載した船荷証券の原本の一通又は複数を交付すると記載すべきである。】

「船荷証券」が原本を示しているとも思われるが、船積みがあった旨を記載した船荷証券及び受取があった旨を記載した船荷証券の原本の一通又は複数を交付すると記載すべきである。

⑥第3「海上物品運送に関する特則」5「海上運送状」(2)(P15)

【運送人による署名を法定すべきである。また、運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求があるときは、海上運送状の原本を交付すべきである。】

海上運送状は、運送人が一方的に作成するものではあるものの、運送契約の証拠書

面に他ならない。又、船荷証券と同様の作成となることから、運送人の署名も法定記載事項とすべきである。近時、国際海上運送で利用される海上運送状には、運送人の署名を欠く書類が多く、どれが原本か不明で実務に支障を来すことがある。海上運送状の真正性の確保及び計上証憑書類としての重要性の観点からも、運送人による署名を法定すべきである。

又、「運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求があるときは、運送品の受取後又は船積み後遅滞なく、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」とあるが、「…海上運送状の原本を交付…」とするべきである。

⑦第6「船舶の衝突」2「一定の財産の損害賠償責任」(P18)

【甲案支持】

民商法の適用がある船舶の衝突について、現行法の規律を維持する甲案を支持する。乙案によれば、荷主が衝突船の内部負担割合の立証責任を負うことになるところ、荷主には内部負担割合は明らかでなく、損害賠償請求をする際に被害者である荷主にこれを強いるのは酷である。又、船舶所有者は、運送契約により自己の荷主に対する責任を軽減する余地があり、それ以上に「分割債務」として保護する必要はない。

船舶衝突においては、荷主との関係で航海過失免責の規律が及ぶ場合があり、衝突の「相手船」が「自船」の航海過失免責規定を援用して、損害を受けた荷主からの全額請求を阻止できる形にしなければ、内部負担部分を「自船」が荷主に求償する「循環」の問題が生じるとするのが乙案を支持する主要な意見である。もっとも、航海過失免責については批判が強く、世界的な潮流もそれを廃止する方向であることもあり、甲案のとおり、商法には特段の規定を設ける必要はない。

⑧第6「船舶先取特権及び船舶抵当権等」2「船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣」(2)船舶先取権と船舶抵当権との優劣(P25)

【甲案を支持、もしくは(注)の「ただし書」を設けない(現行法(常に船舶先取特権が船舶抵当権に優先する)の考え方を踏襲するべきである。】

船舶先取特権を生ずる債権の順位に関する規律に関して、第4順位に航海継続の必要によって生じた債権が規定されているが、荷主の立場からして、契約航海を完了させることが重要であり、船舶抵当権よりも優先されるべきである。

⑨第6「船舶先取特権及び船舶抵当権等」4「船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力」(P25)

【甲案支持】

債権者保護の観点から、事案によって民法上の先取特権をも含む場合があることが想定される。

3.第3部 その他

①第1「国際海上物品運送法の一部改正」2「高価品に関する特則」(P26)

【乙案支持】

実務上、海上コンテナを含む国際海上運送において高価品を運送することは基本的になく（高価品の運送は航空）、又、海上保険を付保していることから、通常、運送品の価額を申告することもない。さらに、国際海上運送の実務は「船荷証券統一条約」に沿って行われており、ヘーグ・ヴィスビー・ルールに準拠する「国際海上物品運送法」では、運送人の責任限度額に関する規定（第13条）が定められており、大半の事例が限度額の規律により処理されていることから、国際海上物品運送法第20条第2項のうち、商法第578条を準用する旨の規律を削除する乙案に賛成である。

商法第578条の規定では「高価品は明告しなければ、運送人は損害賠償の責任に任せず」となっており、All or Nothingである。他の高価品でない貨物でさえ、責任限度額が規定されており、高価品だから責任限度額を設定できないというのは、均衡を失する。

高価品の取扱いは個別の保険や運送当事者間の契約に任せるべきであり、さらに複雑な立法で運送人を二重に保護するべきではない。

以 上