

商法（運送・海商関係）等の見直しにおける検討事項の例

第1 主として運送に関する事項

1 陸上運送・海上運送・航空運送の関係

商法は、「第2編 商行為」において陸上運送に関する規律を、「第3編 海商」において海上運送に関する規律を定めているが、航空運送に関する規律を欠いている。

航空運送に関する規律を新設するに当たり、複合運送（陸・海・空の複数の運送形態にまたがる運送を1つの契約で引き受ける運送）にも適用可能な規律とするため、陸・海・空の各運送に共通する規律につき統一的な総則規定を設けた上で、必要に応じ、海上運送等に特有の規律につき特則を設けることが考えられるが、どうか。

（注）国際海上物品運送法やモンリオール条約（国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約）は、いずれも商法の特則として位置付けられることとなる。なお、国際海上物品運送法については、条約に抵触しない範囲で必要な見直しをすることも考えられる。

2 運送人の責任の基本原則

物品運送に係る運送人の責任について、商法は、運送品の受取、引渡し、保管及び運送に関し注意を怠らなかつたことを証明しなければ、運送品の滅失、損傷又は延着につき損害賠償責任を免れないとし、過失推定責任の原則を定めている（同法第577条、第766条）が、条約上は、所定の免責事由に該当しない限り責任を負うという厳格な責任を定める例（モンリオール条約第18条参照）も見られる。商法の過失推定責任の規律は、民法上の債務不履行責任に関する一般的な解釈と同旨でもあり（同法第415条参照）、陸・海・空の各運送につきこれを採用することについて、どのように考えるか。

（注）旅客運送に係る運送人の責任についても、商法は、運送に関し注意を怠らなかつたことを証明しない限り、旅客が運送のために受けた損害を賠償する責任を免れないと定めている（同法第590条第1項、第786条第1項）のに対し、条約上は、旅客の死傷につき一定額まで無過失責任を負う例（モンリオール条約第21条参照）も見られるが、どのように考えるか。

3 運送人の責任に係る責任限度額

商法には、運送人の運送品に関する損害賠償責任に上限額を設ける旨の規律は存しないが、国際運送では、条約等において責任限度額に関する規律を定める例が多い（国際海上物品運送法第13条、モンテリオール条約第22条）。

国内運送において責任限度額に関する規律を設けることについては、運送人のリスク回避等の観点からこれに積極的な考え方が一方、適切な責任限度額の設定が困難であることや、荷主側において貨物保険を付する必要性が増加すること等から、これに消極的な考え方もあるが、どのように考えるか。

4 運送人の責任の消滅

運送人の責任の消滅に関し、商法は、運送人が悪意である場合を除き、1年の消滅時効に服する旨を定める（同法第566条第1項、第589条、第766条）が、国際海上物品運送法は、運送人の主観的態様を問わず、1年の除斥期間を定めた上で、損害発生後に当事者の合意による期間の延長を認めている（同法第14条）。

国内運送において上記の消滅時効制度を除斥期間の制度に改めることについては、不特定多数の貨物を日常的に運送するという性質上、一定期間の経過により運送人の責任を画一的に消滅させることが合理的であり、荷主が損害賠償請求のために要する準備期間は運送人の主観的態様によっては異なる等として、これに積極的な考え方が一方、上記見直しによる荷主の不利益等の観点からこれに消極的な考え方もあるが、どのように考えるか。

5 運送人の被用者の責任

運送人の被用者が運送品の滅失、損傷等を生じさせた場合には、運送人の契約上の責任については、損害賠償額の定額化や責任の特別消滅事由に関する規律（商法第580条、第588条、第766条）等の責任の軽減に関する規律が適用されるが、運送契約の当事者でない被用者の不法行為責任については、これらの規律は当然には及ばない。しかし、運送人の被用者が運送人の責任の範囲を超えて責任を負うとすれば、事実上、最終的な負担が運送人に転嫁され、上記のような運送人の責任の軽減に関する規律の趣旨が失われる。

そこで、運送人の被用者にも、上記のような運送人の責任の軽減に関する規律を及ぼすことが考えられる（国際海上物品運送法第20条の2第2

項参照)が、どうか。

6 危険物に関する荷送人の申告義務

商法には、荷送人の運送状交付義務に関する規律（同法第570条）はあるが、運送品に危険物が含まれることの申告義務に関する明文の規定はないことから、その重要性に鑑み、これを新設することが考えられる。

危険物に関する申告義務に違反した場合の荷送人の責任については、英米の判例を参考に無過失責任とする考え方や、荷送人において無過失を立証した場合には責任を免れるという過失推定責任の考え方等があり得るが、どのように考えるか。

7 運送品の全部滅失の場合における荷受人の地位

商法では、運送品が到達地に達した時に荷受人が運送契約上の権利を取得するとされる（同法第583条第1項）が、運送品の全部が滅失した場合には、運送品が到達地に達しないため、荷受人は、荷送人から債権譲渡を受けない限り、運送契約上の損害賠償請求権を行使することができないという問題がある。

そこで、運送品が到達地に達しなくても、運送品の全部が滅失した場合には、荷受人は運送契約上の権利を取得し得ることとすることが考えられるが、どうか。

（注）特に、運送契約の背後にある売買契約等において、運送品についての危険負担が船積時等の早い段階で買主（荷受人）に移転している場合（インコタームズのC I F条件等）には、荷送人が損害賠償請求権の行使に積極的でないことが多く、荷受人による権利行使の障害になりやすいとの指摘がある。

8 堪航能力担保義務

商法上の堪航能力担保義務（発航の当時において船舶が安全に航海をするのに堪えることを担保する海上運送人の義務）は、無過失責任と解されている（同法第738条，最高裁昭和49年3月15日第二小法廷判決・民集28巻2号222頁）が、船舶の構造やシステムが複雑化した現代において、運送人に無過失責任を負わせるのは酷であるとの指摘がある。

そこで、国際海上物品運送法に合わせて過失責任主義に改めることが考えられるが、どうか。

（注）商法第786条第1項は、海上旅客運送について、海上物品運送における堪航能力担保義務の規定を準用しているところ、①運送人が発航時の安全性のみを担保することで足りるのか、②債務不履行に関する民法の規律（同法第41

5条参照)のほか特別な規律を存置する必要があるのかについて、どのように考えるか。

9 現代的な取引への対応

定期傭船契約や海上運送状に関する規律など、現代において一般的な取引に関し基本的な規律を新設することの当否及びその具体的内容について、どのように考えるか。

また、複合運送に関し、陸・海・空の各運送に共通する統一的な総則規定を設けた上で、損害が発生した運送区間が不明の場合に適用されるべき規律に関する推定規定を設けることが考えられるが、どのように考えるか。

10 片面的強行規定の在り方

商法は、陸上運送においては契約自由の原則に従う一方で、海上運送においては、運送人に過失がある場合や船員等に悪意又は重大な過失がある場合につき、運送人を免責する特約を無効としている(同法第739条)が、この規律は、船員の航海上の過失を免責する約款(国際海上物品運送法第3条第2項と同内容のもの)と抵触するなど、実務に適合していないとの指摘がある。

そこで、物品運送については、陸・海・空の運送形態を問わず、広く契約自由の原則を及ぼすことが考えられるが、どうか。

(注1) 商法第739条は、堪航能力担保義務についても免責特約の無効を定めているが、この義務については、船舶の安全性に関わることから、片面的強行規定を維持することが考えられる。

(注2) 旅客運送においては、旅客の生命・身体を侵害した場合における運送人の責任について、免責特約を許容するかどうかの問題となり得る。

第2 主として海商に関する事項

1 船長の権限及び責任

商法は、航海に関する事項につき船長に広汎な権限を認めているところ、現在においては、船長は従業員の一に過ぎず、その広汎な権限と過大な責任が実態にそぐわないとの指摘があるが、どのように考えるか。

2 共同海損

共同海損(船舶及び積荷の共同の危険を避けるために犠牲となった財産に生じた損害を利害関係人間で公平に分担するための規律)について、実務上は、商法の任意規定を適用せず、合意に基づきヨーク・アントワープ

規則に則った処理を行っているとの指摘がある。

そこで、例えば、船長以外の者も共同海損行為をすることができるようにし、また、船舶及び積荷のほか、空船の場合における燃料等についても共同海損が成立し得るようにするなど、同規則に沿って基本的な規律を示すことが考えられるが、どうか。

3 船舶の衝突

船舶の衝突について、全ての利害関係人が我が国に属する場合には商法の適用があるが、この規律は、船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約と異なり適切でないとの指摘がある。

そこで、例えば、船舶の衝突によって生じた債権の消滅時効について、被害者が損害及び加害者を知った時から1年とされる商法第798条第1項（最高裁平成17年11月21日第二小法廷判決・民集59巻5号530頁参照）を改め、事故発生の日から2年とするなど、商法の規律を上記条約に合わせることを考えられるが、どうか。

4 海難救助

海難救助（海難に遭遇した船舶又は積荷等を救助した場合の救助料請求権に関する規律）については、船舶の衝突と同様に、商法の規律を1910年の海難ニ於ケル救援救助ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約に合わせるほか、1989年の海難救助に関する国際条約の趣旨を踏まえ、救助者が環境損害の軽減又は防止をしようとした場合に、救助料とは別に、一定額の特別補償を請求することができるとの規律を新設することも考えられるが、どうか。

5 海上保険

平成20年の保険法の制定に際し、海上保険その他の運送に関する保険については、基本的に契約自由の原則が妥当する（保険法第36条第1号、第4号参照）とされたが、海上保険に関する商法の規律を存置する必要があるか。また、仮に存置することとした場合に、保険委付の制度（商法第833条以下）等の実務に適合しない規律を見直すことが考えられるが、どうか。

6 船舶先取特権

船舶先取特権に関する規律は、商法のほか、国際海上物品運送法、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律等にも定められている。

船舶先取特権については、公示がないにもかかわらず船舶抵当権に優先する強力な効果が認められていることから、条約などを参照しつつ、被担保債権の範囲を狭めるべき（船用品供給による債権等を除外し、又は劣後させるべき）であるとの考え方もあり得るが、どのように考えるか。

第3 その他

1 合理性を失った規律

運送・海商を問わず、商法には、既に合理性を失った古い規律が少なくないが、削除することが相当な規定として、どのようなものがあるか。

2 商法の現代語化

今般の改正では、運送・海商に関する実質的な見直しに加え、商法における片仮名文語体の条文を全て現代語化することが見込まれるが、特に留意すべき事項はあるか。

3 その他

商法（運送・海商関係）等の見直しについて、他に検討すべき事項はあるか。