

商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の補充的な検討（1）

目 次

第1	平水区域のみを航行する船舶の取扱い.....	2
第2	危険物に関する荷送人の通知義務.....	4
第3	運送人の責任	5
1	運送人の責任原則	5
2	運送品の滅失又は損傷の場合の責任の限度額.....	7
3	運送品の延着の場合の責任の限度額.....	8
4	運送人に故意・重過失がある場合の取扱い.....	9
第4	荷受人の権利	10
第5	運送人の責任の消滅.....	12
1	受取による責任の消滅.....	12
2	期間の経過による責任の消滅.....	14
第6	不法行為責任との関係（請求権の競合）.....	14

第1 平水区域のみを航行する船舶の取扱い

平水区域のみを航行する船舶の取扱い（陸上運送と海上運送の別，船主責任制限の可否等）について，どのように考えるか。

○部会資料2，第1「総論」

商法において，次のような用語の意義の下に，第2のとおり，物品運送についての総則的規律を設けることを検討してはどうか。

- 2 陸上運送 陸上又は湖，川，港湾その他の平水区域における物品又は旅客の運送をいう。
- 3 海上運送 商法第684条所定の船舶による物品又は旅客の運送（陸上運送に該当するものを除く。）をいう。

（説明）

- 1 現行法では，陸上運送を規律する商法第569条の「湖川，港湾」の範囲は「平水航路ノ区域ニ依ル」と定められ，これは，湖，川及び港内の水域並びに船舶安全法施行規則第1条第6項各号に掲げる水域を意味するとされる（商法施行法第122条，明治32年逓信省令第20号，船舶安全法第37条）。

（注1）平水区域は，地形及び面積としては，陸岸により囲まれ，又は外海から波の直接侵入が妨げられていること等を，気象及び海象としては，年間を通じて静穏であり，海面の状態につき最悪の状態でも一定の風力以下であること等を，さらに，航路から海岸までの最大距離が小さく，非常の際における乗船者の安全を期待し得る場所への避難が容易であること等を基準として，定められているようである（その具体的な区域及び変遷については，参考資料16及び17参照）。

なお，平水航路は，商法制定前から，湖川及び静穏の海上を含むとされていた（西洋形船舶検査細則（明治19年逓信省令第4号）第6条参照）。

（注2）平水区域を航行区域とする船舶については，船舶検査証書の有効期間が延長され，船舶職員の乗組み基準が異なるなど，他の区域（沿海区域，近海区域，遠洋区域）を航行する船舶とは異なる規制に服する。また，航行区域を超えて船舶を航行の用に供した場合につき，罰則が設けられている。

- 2 平水区域のみを航行する船舶による運送について，陸上運送と同様の規律に服させることについては，前回までの会議において，湖及び川を除けば，平水区域の外形は海上と変わらないとの意見や，海上運送について設けられる特則の内容及び趣旨を踏まえて検討すべきであるとの意見等があった。

今回の改正において海上物品運送につき設けられる特則に関し，部会資料3の第3のような検討がされているところ，実務上特に重要なのは，運送人の堪航能力担保義務及び免責特約の禁止（商法第738条，第739条）であり，その余は，船積み・陸揚げ・運送賃・解除権等のデフォルト・ルールであり，基本的に，当事者

の合意によるものといえる。

そこで、平水区域の定め方その他の事情を踏まえ、平水区域のみを航行する船舶による運送につき、運送人に堪航能力担保義務を課し、免責特約の禁止の規律等を及ぼすことの当否について、どのように考えるか。また、これを肯定する場合に、湖、川又は港内の水域についても、船舶安全法施行規則第1条第6項各号に掲げる水域と同列に論じてよいかどうか。

- 3 これに関連して、第2回会議では、平水区域のみを航行する船舶についても、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（以下「船主責任制限法」という。）の適用があることを明らかにすべきであるとの意見があった。

船主責任制限法は、海上航行船舶（seagoing ship）を対象とする海事債権責任制限条約の国内法であるところ、同法第2条第1項第1号所定の「航海の用に供する船舶」の意義は、解釈に委ねられている。そして、同条約によれば、締約国は、内水航路を航行する船舶についての責任制限制度を自国の法令により定めることができるとされている。

（注）東京高裁平成7年10月17日決定・判例タイムズ907号269頁は、東京湾平水区域を航行区域とする船舶につき、その航行は「航海」に当たらないとして、船主責任制限法の適用を否定した。

船主責任制限法に関しては、その合憲性が争われた事案において、①船主責任制限制度は、海運業が多額の資本を投下した船舶の運航という危険性の大きい企業であることに鑑み、その適正な運営と発展のために必要であるとして、古くから各国において採用されてきたものであること、②同法は条約の規定に即して定められ、国際的性格の強い海運業について、我が国だけが船主責任制限制度を採用しないことは實際上困難であること等を理由として、憲法第29条に違反しないとされている（最高裁昭和55年11月5日大法廷決定・民集34巻6号765頁）。

船主責任制限法の合憲性については、その沿革や海運業の国際的性格を理由とする説明がされるにとどまり、さらに、このような責任制限制度の存続についても根本的な批判がある現状においては、現行法の規律を維持すべきであって、条約により最低限要請される範囲を超えて内水航路を航行する船舶にまで同法の適用があることについては、海難事故の被害者の権利保護の観点から問題が大きく、そのような見直しは困難であると考えられるが、どうか。

（注）商法第684条第1項は、同法上の船舶について、商行為をする目的で航海の用に供する船舶と定義する。この「航海」の意義については、同法第569条を参考にして平水区域を除外した海洋を指すとの見解と、海の範囲は社会通念により定まるとの見解とが対立している。

このように学説上の対立が大きい中で、特定の見解を採用することは困難である（後者の見解を法律として表現することも容易でない）上、我が国の法令上「航海」の意義

は解釈に委ねられていること等も踏まえると、商法第684条第1項の規律を維持せざるを得ないが、船舶の衝突及び海難救助に関する規律のほかに、湖、川その他の平水区域のみを航行する船舶について商法の適用を認めるべきものはあるか。

第2 危険物に関する荷送人の通知義務

- 1 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品（以下「危険物」という。）であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、当該危険物の品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報〔（荷送人が知り、又は知ることができたものに限る。）〕を通知しなければならないこととするについて、どのように考えるか。
- 2 上記1の通知義務違反の効果について、どのように考えるか。

○部会資料2、第2、2(2)「危険物に関する通知義務」

ア(ア) 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品（以下「危険物」という。）であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、次に掲げる事項を通知しなければならないこととしてはどうか。

① 当該危険物の品名

② 当該危険物の性質その他当該危険物の安全な運送に必要な情報

(イ) 上記(ア)②の事項については、運送人がこれを知り又は知ることができるときは、荷送人は通知義務を負わないことについて、どのように考えるか。

イ 荷送人が上記アに違反した場合に、これにより生じた相当因果関係内の損害の賠償責任の在り方について、どのように考えるか。

(説明)

- 1 部会資料2の提案に対しては、特にア(イ)の規律につき、このような場合でも荷送人は通知義務を負うべきであって、通知義務違反に基づく賠償責任の判断に際し、相当因果関係や過失相殺という枠組みで運送人の主観を考慮し、個別に柔軟な解決を行うことが望ましいとの意見があった。

このような考え方に立ち、部会資料2のア(イ)の規律を設けず、運送人の主観的事情にかかわらず荷送人に通知義務を課したものが、本文1の提案である。例えば、運送品が危険物であることを運送人が知っていた場合には、荷送人の通知義務違反と損害発生との間の相当因果関係が認められないとみることとなる（荷送人に賠償責任が認められない点は、部会資料2と同様の結果となる。）。ただし、運送品が危険物であることにつき運送人が善意有過失であった場合には、本文1の提案によると、荷送人の義務違反と運送人の過失とが競合するため、過失相殺の処理がされるのに対し、部会資料2によると、荷送人に通知義務が認められないこととなる。

部会資料2は、英米の判例を踏まえた我が国の判例（最高裁平成5年3月25日第一小法廷判決・民集47巻4号3079頁）を参考にして、危険物の品名については常に荷送人が通知義務を負い、それ以外の情報（危険物の性質、取扱方法等）については、運送人において調査等を行えば容易に知り得ることもあることから、常に荷送人に通知義務を負わせる必要性はないとしたものであったが、上記判例の考え方を変更すべき理由及び本文1の提案について、どのように考えるか。

- 2 また、部会資料2の提案に対しては、消費者や運送品の詳細を知り得ない利用運送人が荷送人となる場合の通知義務としては酷ではないか、危険物の範囲が曖昧ではないか等の意見もあった。

そこで、荷送人が負うべき注意義務の程度に応じて、荷送人の通知義務の内容が定まるという考え方に立つものが、本文1のうちブラケットを付する別案である。例えば、消費者が荷送人となる場合には、「化粧品」という程度の通知でも足りるが、製造業者が荷送人となり大量の運送を委託する場合には、当該化粧品に含まれる危険物質の名称やその取扱方法等の通知義務を負うことがあり得る。このような別案によるときは、荷送人の主観的事情を考慮することとなり、荷送人の通知義務違反による責任は、実質的には過失責任主義に馴染むものとなる。

荷送人の主観とその通知義務の在り方との関係について、どのように考えるか。

(注) 危険物の範囲について個別に規定する法令には、消防法、毒物及び劇物取締法、危険物船舶運送及び貯蔵規則、航空法施行規則等があるが、基本法である商法の規律としては、国際海上物品運送法第11条第1項を参考に、本文1のような規定振りにせざるを得ないと考えられる。ここでいう危険性とは、物理的な危険性を指し、法律的に船舶又は他の積荷に障害を与え得ること（禁制品等）を含まないとされる。

- 3 通知義務に違反した荷送人の責任については、部会資料2の甲案、乙案、丙案の考え方があり得るところ、第2回会議の結果を踏まえると、中間試案には複数の案を併記することも考えられるが、どうか。同会議で示された意見のほか、考慮すべき事情はあるか。

(注) 運送状に関する規律

部会資料2の第2の2(1)では、運送状に関する商法第570条の規律を荷送人の通知義務の規律に改めることを提案していたが、第2回会議の結果を踏まえ、運送人から請求があった場合の書面の交付に関する規律として、同条の規律を基本的に維持しつつ、荷送人の署名を不要とし、電磁的方法による提供を認めることが考えられる。

第3 運送人の責任

1 運送人の責任原則

運送人の損害賠償責任に関する商法第577条の規定の在り方について、民法との整合性等を踏まえ、どのように考えるか。

○部会資料2，第2，4(1)「運送人の責任原則」

運送人の損害賠償責任に関する商法第577条の規律を次のように改めることとしてはどうか。

運送人は，運送品の受取から引渡しまでの間に当該運送品が滅失し若しくは損傷し，又はその引渡しができるべき時までその引渡しをしないときは，これによって生じた損害を賠償する責任を負う。ただし，運送人が運送品の受取，運送，保管及び引渡しについて注意を怠らなかったことを証明したときは，この限りでない。

(説明)

- 1 商法第577条の立法趣旨は，債務不履行による損害賠償請求に係る民法第415条に関し，債権者が債務者の故意又は過失の存在を主張立証することを要するとの当時の見解を前提としつつ，運送契約の債務不履行については，契約当事者が他人を使用して運送を遂行させることが多いため，その主張立証責任を転換し，運送品の滅失，損傷又は延着により損害が生じたことを主張立証すれば運送人に対して損害賠償を請求することができるのと同時に，運送人は，その使用人等が運送品の受取，引渡し，保管及び運送に関し注意を怠らなかったことを証明すれば，債務不履行責任を免れるとしたものとされる（大審院大正2年11月15日判決・民録19輯956頁）。

この点については，その後，民法の解釈上，債務者の責めに帰すべき事由の不存在につき債務者が主張立証責任を負うとされるに至り，現在では，商法第577条の規律は，民法上の債務不履行責任に比べて特に重い責任を課すものではないとする見解が有力であるが，なお，同条は，請求原因として，運送品の受取から引渡しまでの間に滅失等が生じたという外形的な事実を主張立証すれば足りることを示し，運送人が責任を負う範囲を画する機能を有しているともいい得る。

- 2 部会資料2の提案は，このような主張立証責任の在り方を示すことを意図するものであるが，これに対しては，「注意を怠らなかった」という表現ではなく，民法との整合性を踏まえ，「債務者の責めに帰すべき事由」という概念によるべきとの意見があった。また，請求原因としては，運送品の受取から引渡しまでの間に滅失等が生じたことのほか，滅失等の原因が生じたことでも足りるのではないかとの意見が寄せられた（ロッテルダム・ルールズ第17条第1項も同様）。

これらを踏まえると，商法第577条について，「運送人は，運送品の受取から引渡しまでの間に当該運送品が滅失し若しくは損傷し [，若しくはその滅失若しくは損傷の原因が生じ]，又はその引渡しができるべき時までその引渡しをしないときは，これによって生じた損害を賠償する責任を負う。ただし，運送品の受取，運送，保管及び引渡しに関しその債務の不履行が運送人の責めに帰することができない事

由によるものであるときは、この限りでない。」などと改めることも考えられる。

他方、このような考え方に対しては、商法第577条が運送品の滅失、損傷及び延着のみを規律した規定であり、運送契約に関する債務不履行全般についての規律ではない（貨物引換証の交付の遅滞、誤記等については、同条や損害賠償額の定額化等の規律は及ばない。）こと等から、「運送品の受取、運送、保管及び引渡しについて注意を怠らなかったことを証明した」という現行法の規定振りを維持すべきであるとの考え方もあり得る。

以上を踏まえ、商法第577条の現代化の在り方について、どのように考えるか。

2 運送品の滅失又は損傷の場合の責任の限度額

運送品の滅失又は損傷による運送人の損害賠償責任に関し、商法上、責任の限度額に関する規律を新設することの当否について、どのように考えるか。

○部会資料2、第2、4(2)「運送人の責任に係る責任限度額」

運送品の滅失又は損傷による運送人の損害賠償責任に関し、商法上、責任限度額に関する規律を新設することの当否について、どのように考えるか。

(説明)

- 1 運送人の責任の限度額については、第1回会議及び第2回会議において、次のような意見等があった。
 - ・ 適切な金額を示すことができるのであれば、商法上、責任の限度額に関する規律を設けることも考えられる。
 - ・ 運送人は、荷主よりも交渉力に劣っていることが少なくないから、具体的な責任の限度額が法律上規定されていれば、交渉上有利となり、望ましい。
 - ・ 責任の限度額に関する規律が新設されると、中小の荷主が個別に貨物に保険を付する必要が生じ、経済全体から見て非効率となるおそれがある。
 - ・ 責任の限度額に関する規律は、歴史的には、運送人が過度に荷主に不利な免責約款を作成することを制限し、もって荷主を保護するために、運送人が負うべき最低限の責任を強行法的に定めることに意義があった。現在では、運送人がそのように権利を濫用する実態はないのではないか。
 - ・ 責任の限度額に関する規律は、運送人の責任が強行法規であることと論理的な関連がある。運送人の責任が強行法規とされる場合に、免責約款を認めないときは、荷送人が貨物の価額を申告するインセンティブがなく、貨物の価額に応じて運賃が定まる関係とならない。そこで、運送人の責任の限度額を設けることにより、それを超える価額の貨物につき荷送人が申告するよう制度設計されている。
- 2 これらの意見を踏まえ、どのように中間試案を取りまとめることが適切か。商法

上、責任の限度額に関する規律を新設する案を掲げるのであれば、その具体的な金額についての提案も不可欠であるが、どのような考え方があり得るか。

3 運送品の延着の場合の責任の限度額

運送品の延着（一部滅失又は損傷を伴うものを除く。）の場合における損害賠償の額は、その引渡しができるべき地及び時における運送品の価額を限度とすることについて、どのように考えるか。

○部会資料2，第2，4(4)イ「運送品の延着の場合」

運送品の延着（一部滅失又は損傷を伴うものを除く。）の場合における損害賠償の額に関して、商法に〔運送品の価額／運送賃の○倍の額〕を限度とする旨の規律を設けず、一定の限度額を設定するには当事者間の契約によるものとするについて、どのように考えるか。

(説明)

1 部会資料2の提案は、運送品の延着による損害が運送品の価額や運送賃と論理的な関連性がないことを踏まえたものであったが、これに対しては、第2回会議において、次のような意見等があった。

- ・ 運送品の全部滅失の場合でも損害賠償の額は運送品の価額に定額化される（商法第580条第1項）ところ、これとの均衡を図るべきである。
- ・ 一定の時期までに確実に運送品が到着する必要がある運送において延着が生じた場合には、延着による運送品の価額の減少分を損害とすべきではない。この場合には、代替品の調達費用等が損害となるが、その額は、通常、運送品の価額を超えることはないと考えられる。

2 本文の提案は、このような考え方に立ち、諸外国の法制には見当たらないものの、任意規定として、運送品の価額をその延着の場合における損害賠償額の上限とするものであるが、どのように考えるか。あわせて、本文の規律を新設することとした場合に、消費者契約法第10条との関係で、注1のような約款の有効性の判断に対する影響はないといえることができるかにつき、どのように考えるか。

(注1) 標準宅配便運送約款では、運送品の延着の場合につき、送り状に使用目的及び引渡日時の記載があるときは送り状に記載された責任限度額（30万円。これを超える高価品は運送の引受けをしないとされる。）を、それ以外のときは運送賃等の額を損害賠償額の上限としている。

(注2) 本文の規律を新設することとする場合でも、商法第581条と同様に、運送人の故意等によって運送品の延着が生じたときは、この規律は及ばないものとする。

4 運送人に故意・重過失がある場合の取扱い

商法第581条の要件のうち「重大な過失」を「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為」に改めることの当否について、どのように考えるか。

○部会資料2，第2，4(4)ウ「適用除外」

商法第581条の規律を基本的に維持し，上記ア〔及びイ〕は，運送人の故意又は重大な過失〔損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為〕によって運送品の滅失等が生じたときは，適用しないこととしてはどうか。

(説明)

- 1 損害賠償額の定額化に関する規律の適用除外を定める商法第581条の要件のうち、「重大な過失」については，第2回会議において，運送人の重過失が推認されるなどとして容易にこれを認定する裁判例があることや，我が国でも，条約の国内法である船主責任制限法第3条第3項や国際海上物品運送法第13条の2等において，「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為」という概念が導入されていること，国内海上運送について商法第739条の一部を削除して契約自由の範囲を拡大するとしても，契約の前提として，このような概念を商法に規定する意義は大きいこと等を理由に，要件を改めるべきとの意見等があった。
- 2 上記の「無謀な行為」の概念は，一般に，損害発生のおそれを認識した上で，その認識の下では通常人なら行わない無謀な行為をいい，無謀かどうかは，通常人の判断力を基準として，損害発生の蓋然性の程度，生ずべき損害の重大性，損害発生回避の難易度，損害発生に優越する他の法益の存否等を総合して，客観的に判断されるといわれる。その例には，ひどい嵐の接近，船舶の全くの老朽化，能力を欠くことが明らかな船員の乗組み等の事情を知りながら，あえて船舶を出航させる行為などが挙げられる。
なお，上記の「無謀な行為」の概念は，条約の審議過程において，各国の裁判所で過失の判断に幅があることを背景とし，運送人の責任限度額を引き上げる議論の際に，責任限度額を超える賠償を余儀なくされる事例をできる限り減らすことが前提になるとして導入された経緯もある。この概念を導入した1929年ワルソー条約を改正する1955年議定書，1924年船荷証券統一条約を改正する1968年議定書及び1976年海事債権責任制限条約は，いずれも責任限度額の引上げを伴うものである。
- 3 この点については，損害賠償額の定額化に関する規律の適用除外を定める商法第581条の要件を実質的に限定すべきか否かという観点から検討すべきところ，例えば，船員の運送品についての「重大な過失」に関して，相当の注意をするまでも

なく、容易に違法有害の結果を予見し回避することができた場合に漫然とこれを看過して回避，防止をしなかったような，ほとんど故意に近似する注意欠如の状態を指すとの判決がある（大審院大正2年12月20日判決・民録19輯1036頁）。

上記の「無謀な行為」の概念は，運送人がわずかな注意すら怠ったという「うっかり事例」において，重大な過失の要件による場合と異なる結論になるともいわれるが，そのような事例で損害賠償額の定額化等を認めるべきか否かについて，どのように考えるか。具体的には，参考資料18は，主に物品運送における重大な過失に関する裁判例を掲げたものであるが，商法第581条等の適用に際し，上記の「無謀な行為」の概念によって判断すべきであった事例はあるか。

このほか，条約の規律の及ばない国内の陸上・海上・航空運送を念頭に，重大な過失という要件を変更すべき事情ないし理由はあるか。

（注1）仮に，商法第581条につき上記の「無謀な行為」の概念を導入することとする場合には，高価品に関する規律や運送人の被用者の不法行為責任に関する規律においても，同条と同様の規定を設けることが考えられる。

（注2）国際海上物品運送法における損害賠償の額及び責任の限度の特例（同法第13条の2）は，運送人自身が上記の「無謀な行為」をした場合に限り適用され，運送人の履行補助者が無謀な行為をした場合でも，損害賠償額の定額化や責任限度額の規律が及ぶものとされている。

この点について，物品運送についての総則的規律としては，運送人の履行補助者に故意等があるときは，運送人に故意等があるものとして商法第581条を適用することが相当である（大審院大正8年3月21日判決・民録25輯486頁）と考えられるが，どうか。

第4 荷受人の権利

運送品の全部滅失の場合における荷受人の権利について，どのように考えるか。

○部会資料2，第2，5「荷受人の権利」

船荷証券その他の運送証券が発行されない場合における荷受人の権利に関する商法第582条第2項及び第583条第1項の規律を次のように改めることについて，どのように考えるか。

- (1) 荷受人は，運送品が到達地に到着し，又は運送品の全部が滅失したときは，運送契約により生じた荷送人の権利と同一の権利を取得する。
- (2) 上記(1)の場合において，運送品が到達地に到着した後に荷受人がその引渡し若しくは損害賠償の請求をし，又は運送品の全部が滅失した後に荷受人がその損害賠償の請求をしたときは，荷送人は，その権利を行使することがで

きない。

(説明)

1 部会資料2の提案は、運送品の全部が滅失して到達地に到着しない場合に、荷受人が運送契約上の権利を取得することがなく、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いう状況（商法第583条第1項参照）を改め、直裁に、荷受人が運送契約上の権利を取得することとするとともに、運送人にとって相手方が画一的に定まるよう、荷送人の権利と荷受人の権利の優先関係を定めたものであったが、これに対しては、第2回会議において、次のような意見等があった。

- ・ 荷送人と荷受人の双方が運送契約上の権利を有する場合でも、実務上は、売買契約において危険負担の在り方が明確になっており、利益を有しない当事者が運送人に対して権利を行使することは考え難い。
- ・ 部会資料2の提案は、インコタームズのC類型などで売買契約が締結され、目的物が海上運送される場合には適切であると考えられるが、国内の陸上運送においては、運送品の到着まで荷送人が危険を負担していることが多く、規律を改める必要性に疑問がある。
- ・ 運送品に関する利害関係人には、荷送人及び荷受人のほか、契約外の第三者として所有者があることもあり、様々な態様がある。

2 上記のとおり、運送品の全部が滅失した場合に、現行法の規律によれば、荷送人だけが運送契約上の権利を有するのに対し、部会資料2によれば、荷送人及び荷受人が運送契約上の権利を有することとなる（荷受人も権利を行使することができるが、その反面、利益を有しない荷受人が権利を濫用するおそれもある。）。)

利益を有しない荷受人が権利を濫用しないよう、その権利行使に当たり、運送品に関する損害が荷送人でなく自己に生じたことを証明する必要があるとする考え方が適切でないことは、部会資料2に述べたとおりであり、特に、荷受人の立証が十分にされたかどうかを判断する負担を運送人に負わせることは、適当でない。

このような中で、中間試案の取りまとめに向けて、まずは、陸上・海上・航空運送を利用する様々な荷主の間にどのような取引形態があるのか、また、どのような危険負担の在り方が約定されることが多いのかにつき、広く情報を収集する必要がある。そして、特に荷主の立場を中心として、荷受人が運送契約上の権利を行使し得るようになることの利点と、その濫用による弊害のおそれを比較衡量して、部会資料2についてどのように考えるか。

(注) 国際海上運送及びこれを含む複合運送に限り部会資料2の規律を及ぼすとの考え方については、①商法第583条第1項は、運送契約という三者間の法律関係についての中心的な規律であり、運送手段によって規律を異ならせることは複雑に過ぎること、②特

に、利用運送契約と実運送契約とでこの点の規律が異なると、当事者の権利関係が錯綜すること等から、困難な点が多い。

第5 運送人の責任の消滅

1 受取による責任の消滅

商法第588条第1項ただし書の規律を維持すること、及び運送品の延着についての運送人の責任は、荷受人がその受取の日から2週間以内に運送人に対して当該責任を追及する意思がある旨の通知を発しないときは消滅する旨の規律を設けることについて、どのように考えるか。

○部会資料2，第2，7(1)「受取による責任の消滅」

ア 商法第588条第1項本文の規律から運送賃等の支払という要件を削除し、運送品の損傷又は一部の滅失（直ちに発見することができるものに限る。）についての運送人の責任は、荷受人が異議をとどめないで運送品を受け取ったときは、消滅することとしてはどうか。

イ 運送品の延着についての運送人の責任は、荷受人がその受取の日から〔2週間〕以内に運送人に対して当該責任を追及する意思がある旨の通知を発しないときは消滅する旨の規律を設けることについて、どのように考えるか。

(説明)

- 1 部会資料2における商法第588条第1項ただし書の規律（直ちに発見することができない運送品の損傷又は一部の滅失について、荷受人がその受取の日から2週間以内に運送人に通知を発しないときは、運送人の責任が消滅するというもの）を維持する旨の説明に対しては、第2回会議において、売買の瑕疵担保責任との整合性に関し、非商人である買主に目的物の検査義務が課されておらず、その除斥期間も買主が事実を知った時から1年であること（民法第570条，商法第526条参照）と比べ、荷受人に不利益に過ぎるのではないかとの意見があった。
- 2 この点について、旧商法は、商法第588条第1項本文に相当する規律のみを設けていたところ、商法の制定に当たり、運送品に直ちに発見することができない損傷等がある場合には、荷受人は受取の際に留保をすることができず、これにより運送人の責任が直ちに消滅するのでは極めて不都合であるとして、同項ただし書が新設された経緯がある。その立案過程では、当初、受取の日から1週間という提案がされたのに対し、荷受人はいつでも損害賠償を請求することができるべきであるとの修正案や、期間を1年間にすべきであるとの修正案が出された後、1年では長きに失するとされ、後日の事実認定の困難を避けて争訟を減ずる等の理由から、受取の日から2週間以内に通知をすべき旨の現行法が定められたようである。

商法第588条第1項ただし書の趣旨につき、学説上は、運送人は反復継続して

大量の運送品を短期間内に引き渡すことを要するところ、自らは運送品の詳細を知らず、証拠の散逸も生じやすいため、荷受人に異議があれば速やかに通知をさせ、自ら注意を怠らなかつたことの主張立証責任を負う運送人に証拠の保全の機会を与えるとともに、運送人を長く不安定な状態に置くことから救済したものとされる。

現行法につき、民法との整合性が問題となり得る一方で、なお、後日の事実認定の困難を避けて争訟を減ずる等の理由も理解し得るところであるが、商法第588条第1項ただし書の規律を維持することについて、理論的・実務的観点から、どのように考えるか。

(注1) フランスでは、受取の日から3日以内に荷受人が所定の方式による異議を通知しない限り、運送人に対する訴権が消滅するとされている(商法典L133-3条)が、判例上、荷受人の留保及び運送人の承諾があれば異議があったと認めるなど、要件が緩和されてきた。事業者・消費者間の引越運送では、異議の期間が10日(消費者に留保の手続が通知されていないときは3か月)に伸長される(消費法典L121-95条)。

(注2) ドイツでは、1998年商法改正後は、運送手段ごとの規律を統一すべく、CMR第30条に従い、運送品の損傷等が外観上明らかでない場合には、受取の日から7日以内に荷受人又は荷送人が通知しなければ、契約に適合した状態で運送品の引渡しがあったものと推定される(商法第438条)。

(注3) 条約には、注1のように運送人の責任の消滅を定めるもの(貨物の損傷につき14日以内の通知を必要とするモントリオール条約等)と、注2のように損傷等がなく引き渡されたものと推定するもの(ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ等)とがある。

3 次に、部会資料2のイの提案は、延着が評価的要素を含むことなどから、長期間にわたり運送人を不安定な地位に置かないようにするための規律であったが、これに対しては、第2回会議において、次のような意見等があった。

- ・ 合理的な期間内に運送品が到達しなかった場合に、荷受人が延着による運送人の責任を追及する意思を有するかが必ずしも明らかでないことがあり、一定の期間内にこれを主張させることにより、権利関係の早期確定を図る実益はある。
- ・ そもそも、商法第588条の規律は、運送人の責任を消滅させるという強い効果を有しており、これを拡大して部会資料2のイのような規律を新設することには、慎重であるべきである。

4 仮に、商法第588条第1項ただし書の規律を維持することとした場合には、部会資料2のイの規律を新設する余地もあると考えられるが、どのように中間試案を取りまとめることが適切か。この規律は、モントリオール条約に特則がある国際航空運送を除き、任意規定として、陸上運送・海上運送・国内航空運送に適用されることとなるが、通知期間として、商法第588条を参考に2週間とすることにつき、どのように考えるか。

2 期間の経過による責任の消滅

運送人の責任につき、消滅時効に関する規律を改め、国際海上物品運送法第14条のような除斥期間等の規律を設けることについて、どのように考えるか。

○部会資料2, 第2, 7(2)「期間の経過による責任の消滅」

運送品の滅失等についての運送人の責任につき、消滅時効に関する現行法の規律（商法第589条, 第566条）に代えて、国際海上物品運送法第14条のような除斥期間等の規律を設けることとしてはどうか。

(説明)

- 1 部会資料2の提案に対しては、第2回会議において、これに賛成する意見がある一方、国内の物品運送では、荷主が保険を付していないことが多く、消費者や専門的知識を有しない事業者が荷主となることも少なくないため、除斥期間の制度は厳しいのではないかと意見等があった。
- 2 除斥期間の制度は、基本的に中断が認められず、一定の期間の経過により権利が消滅する制度であって、権利関係の画一的処理に馴染むものである。これに対し、商法第589条において準用する同法第566条の消滅時効の制度は、時効期間を1年としつつ、運送人に悪意がある場合には、その適用がない（5年の商事消滅時効に服する。）という制度である。

この点については、現行法上、運送品の損傷又は一部の滅失の場合に、損害賠償を請求する荷主は、商法第588条第1項の規定により受取の日から2週間以内に運送人に対して通知をしていることが前提となる（運送品の全部の滅失の場合も、その後遅滞なく、運送人との間で責任追及に関する交渉がされることが通常であると考えられる。）。加えて、部会資料2に述べたとおり、運送品の引渡し後1年が経過してから運送人の主観的態様が争われることは適当でない上、荷主においても、賠償請求に要する準備期間は運送人の主観的態様によって異なること等を踏まえると、権利関係の早期確定を図るべく、本文のような見直しをすることが考えられるが、どうか。

第6 不法行為責任との関係（請求権の競合）

運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定は、運送品の滅失等についての運送人の荷送人又は荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る。）に対する不法行為による損害賠償の責任についても準用されることとするについて、どのように考えるか。

○部会資料2, 第2, 8「不法行為責任との関係」(1)

運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定（前記本文4(2)～(4)及び7）は、運送品の滅失等についての運送人の荷送人〔又は荷受人〕に対する不法行為による損害賠償の責任についても準用されることとする事について、どのように考えるか。

(説明)

1 部会資料2は、運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規律（損害賠償額の定額化、高価品免責、責任の消滅等）に関し、荷送人、荷受人又は第三者（運送品の所有者）が運送人に対し不法行為責任を追及した場合にも、運送人がこれを援用して責任の減免を主張することができることとするか否かにつき議論するものであったが、第1回会議及び第2回会議において、次のような意見等があった。

- ・ 他人に貸していた高価品の返還を受けるに際し、当該他人が運送人に高価品の明告をしていなかった場合に、運送契約上の高価品免責の規律が荷受人からの不法行為請求に及ぶとすると、そのような送り方を容認していなかった荷受人にとって酷ではないか。
- ・ 商法第588条第1項の規律（受取による運送契約上の責任の消滅）の実質が荷受人にとって過酷ではないかという問題も、運送人が、契約責任とは別に、なお不法行為責任を負担しているのであれば、ある程度は解消される。
- ・ 現在の実務では、荷送人が高価品の明告をしなかった場合には、荷送人は運送人に対し不法行為責任を追及し、両者の過失の程度に応じて中間的な解決がされることが多いが、運送契約上の高価品免責の規律が運送人の不法行為責任に及ぶとすると、当該規律の適用の有無をめぐり運送人の重過失の有無が争われ、運送人に重過失がない限り、荷送人は運送人の責任を問うことができなくなる。
- ・ 運送人にとって、荷送人、荷受人及び所有者の間の運送品をめぐる法律関係は不明であり、そのような立場であることに配慮する必要がある。
- ・ 平成10年判例は、原告が運送品の所有者の地位を代位して運送人に対し不法行為責任を追及した事案について、信義則に基づき、運送契約の約定が不法行為責任に及ぶとしたものであり、一律に当該所有者に対する不法行為責任を免責させるものではない。

(注1) 最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・集民188号385頁は、運送品の所有者の地位を代位した荷受人が運送人に対して不法行為責任を追及した事案（宅配便約款における責任の限度額を超える額の損害賠償を請求したもの）につき、荷受人が少なくとも宅配便によって荷物が運送されることを容認していたなどの事情があるときは、信義則上、そのような請求は許されないと判示した。

(注2) 東京地裁平成22年2月16日判決・判例タイムズ1327号232頁は、荷送人の地位を代位した原告が、運送人である定期備船者に対して運送契約上の責任を追及す

るとともに、その船舶所有者に対して商法第690条の不法行為責任を追及した事案につき、国際海上物品運送法第3条第2項の航海上の過失免責の主張を認めた上で、船舶所有者の不法行為責任も、同法第20条の2第1項により免責されると判示した（原告による①荷送人と船舶所有者との間には契約関係がなく、同項は適用されないとの主張や、②同項の荷受人は、商法第583条により荷送人の権利を取得した荷受人に限定すべきであるとの主張を排斥した。）。

- 2 本文の提案は、部会資料2に述べたとおり、運送人の契約責任について多数の法律上の責任減免事由の規定があること等に鑑み、その立法趣旨を没却しないよう、これを一定の範囲で運送人の不法行為責任にも準用するものであるところ、その範囲について、平成10年判例や上記の意見等を踏まえ、運送人の荷送人又は荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る。）に対する不法行為責任としたものである。運送を容認しない荷受人は、商法上の運送契約に関する規律に拘束される理由に乏しい（商法第583条第2項も同様の理念に基づく。）と思われるが、どのように考えるか。

このように、運送人の不法行為責任のうち、運送契約を締結した荷送人及びこれを容認した荷受人に対するものに限り、本文の規律を設けることとする場合には、商法第588条第1項の規律（受取による運送契約上の責任の消滅）が過酷であるとの問題も緩和されると考えられるが、どうか。

（注）運送契約上の高価品免責の規律が運送人の不法行為責任に及ぶとすると、過失の程度に応じた中間的な紛争解決が困難になるとの指摘があるが、これは、運送契約上の規律そのものの問題であり、高価品の明告をせずに運送契約を締結した荷送人等の立場としてやむを得ない（中間的な解決は和解によることとなる）とも考えられるが、どうか。

- 3 これに対し、運送契約外の第三者（運送品の所有者）の運送人に対する不法行為に基づく請求権について、本文のような責任の減免の効果を及ぼしてよいかに関しては、当該第三者が運送されることを容認していたとの事情だけで結論を導くことは躊躇され、事案に応じて信義則により判断するという平成10年判例に従うことが穏当であると思われるが、どのように考えるか。

（注）仮に、本文の規律を新設することとする場合には、国際海上物品運送法第20条の2所定の「荷受人」についても、同様に整備することが考えられる。