

複合運送，強行法規性等に関する問題点の検討

第1 複合運送等

1 複合運送に関する規律

複合運送に関する規律の要否及びその在り方について、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 陸・海・空の複数の運送手段を利用する運送を単一の契約によって引き受ける複合運送については、現行法上、規定がない（後記2の相次運送は、複合運送には含まない）。今後、運送契約に関する総則的規定が設けられ、運送手段を問わず共通に適用されるのであれば、複合運送について特別の規律を設ける必要はないが、国内運送では、海上運送について一定の特則が残ることが想定され、国際運送でも、条約との関係があるため、なお運送区間によって規律を異にすることは避けられない。

このような複合運送において、実運送人の運送中に運送品が損傷した場合や損害発生区間が不明な場合について、現在の国内運送及び国際運送の実務では、複合運送人の責任に関する契約の定めが設けられているか、デフォルト・ルールの一貫性の必要性につき、どのように考えるか。その前提として、複合運送の実務に関し、損害発生区間が不明なために責任の有無又は内容が争われる事例はどの程度あり、保険を含め、具体的にどのような処理がされているか、損害発生区間が明らかな事例の処理はどうか、また、複合運送人が運送手段や経路につき選択権を留保する事例はどの程度あるか。

(注1) JIFFA が制定する国際複合一貫輸送約款では、国際海上運送を含む複合運送について、①実運送人の陸上運送中に損害が生じたときは、複合運送人は、実運送契約の内容に沿った責任を負い、②損害発生区間の証明がないときは、海上区間において損害が発生したものとみなし、国際海上物品運送法等に規定する範囲で責任を負うとされている。

- 2 複合運送に関する規律としては、運送区間ごとにその運送手段に応じた規律によるとする考え方（ネットワーク・システム）と、複合運送独自の統一的な規律によるとする考え方（ユニフォーム・システム）が議論されてきた。一般に、荷主の予見可能性の点では、損害が生じた運送区間を問わずに統一的な規律による後者の考え方が優れているが、複合運送人にとっては、実運送契約に適用される規律と同一の責任を負う前者の考え方の方が、規律の違いによる責任額の差額を負担するリスクを負わない点で、安定的といえる。そして、ネットワーク・システムを基調とす

る場合でも、複合運送人が実運送契約の規律をどの程度まで援用することができるかについては、荷主と複合運送人双方のリスク、保険による効率的なリスク分散の在り方等を考慮する必要がある。

複合運送については、近時、幾つかの立法例が見られ、ドイツでは、複合運送にも運送法通則の規律が適用されることを原則としつつ、損害発生区間が判明した場合には、運送人の責任は、当該区間に適用される規律によるとされている。また、韓国では、海上運送を含む複合運送について、ネットワーク・システムを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には、①最も距離が長い区間に適用される規律により、②その区間を定めることができないときは、最も運賃が高い区間に適用される規律によるとされている。

(注2) オランダでは、ネットワーク・システムを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には、運送人は、いずれの区間においても責任を負わないことを証明しない限り、最も賠償額が高額な区間に適用される規律により責任を負うとされている。

中国では、海上運送を含む複合運送について、ネットワーク・システムを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には、海上運送に関する規律によるとされている。

(注3) 1980年国連国際複合物品運送条約は、運送人の責任原則について独自の規律を設けつつ、責任限度額について海上運送の有無に応じた差異を設けているが、発効に至っていない。

- 3 仮に、複合運送に関する規律を新設する場合には、純粋なユニフォーム・システムは条約との抵触が避けられないこと、前記注1の国際複合一貫輸送約款による現在の実務を尊重すべきこと等から、例えば、ネットワーク・システムを原則とした上で、損害発生区間が不明な場合につき、主たる運送区間、すなわち、最も距離が長い運送区間に適用される規律によること（韓国法参照）等が考えられるが、どうか。この場合には、荷主が、運送契約に関する総則的規定に基づき、請求原因として、運送品の引渡し後受領までの間に損害が生じたことを主張するのに対し、海上運送に関する規律の適用を求める複合運送人は、抗弁として、その損害が実運送人の海上運送中に生じたこと（その立証が困難な場合に備え、当該海上運送の区間が最も距離が長いこと）を主張することとなる。
- 4 ネットワーク・システムを基調とする場合には、複合運送人の責任に関し、運送品の引渡し後2週間以内に損傷等の通知をしないと運送人の責任を追及し得ない旨の規律（商法第588条、モンリオール条約第31条参照）の適用関係（通知期間の起算点）が問題となる。例えば、荷主と契約をした複合運送人Aが、航空運送人Bを利用した後、着地の陸上運送を自ら行った場合に、荷受人が航空運送中の事故であることを理由にAの責任を追及するためには、①Aから荷受人への引渡し時を通知期間の起算点と解してよいか、又は②国際航空運送区間を含む複合運送について、当該区間に限りモンリオール条約が適用されること（同条約第38条第1項）を踏まえると、BからAへの引渡し時が起算点とされるのか。この点に関する実務の取扱いや、AがBの責任を追及する場合の通知期間の起算点に関する規律、

起算点が異なることによるAの不利益と荷受人の利益とのバランス、この問題は実運送として同一の運送手段を用いる利用運送の場合にも生じ得ること等を踏まえ、規律の在り方及び明文化の当否について、検討する必要がある。

同様の問題は、複合運送人の責任に係る短期消滅時効又は除斥期間の起算点（商法第589条、第566条等参照）についてもあると考えられるが、他に、検討を要する点があるか。

（注4）ドイツでは、原則として運送法通則の損傷等の通知に関する規律が適用され、通知の方式及び期間については、最後の運送区間に適用される規律によれば足りるとされているので、通知期間の起算点は、荷受人に対する引渡し時が基準となる。また、消滅時効の起算点が引渡し時である場合には、荷受人に対する引渡し時を基準とし、運送法通則の消滅時効に関する規律よりも早く時効消滅することはないとされている。

2 相次運送（商法第579条、第766条）

相次運送の場合には各運送人が連帯して損害賠償責任を負うとの現行法の規律に関し、陸・海・空にまたがる相次運送人の責任の在り方をどのように考えるか。

（補足説明）

相次運送人とは、ある運送人が荷送人から引き受けた運送につき、他の運送人が荷送人のためにする意思をもって相次いで運送を引き受ける場合をいい、全部の運送を引き受けた利用運送人が実運送人を下請として用いる場合は、これに含まれない（大審院明治45年2月8日判決・民録18輯93頁）。

相次運送は、実務上、連絡運輸と称することが多いようであり、標準貨物自動車運送約款第55条は、相次運送人の連帯責任を規定し、同約款第56条は、他の相次運送人が行う運送については当該運送人の約款等によることを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には同約款による旨を定めている。陸上運送及び海上運送については、同一運送手段の相次運送人の連帯責任の規律（商法第579条、第766条、国際海上物品運送法第20条第2項）があるが、この規律については、任意規定であることを前提に、国内航空運送にも及ぼすことが考えられる。

これに対し、陸・海・空にまたがる相次運送（連絡運輸）については、現在の実務上、具体的にどのような実例があるか。このような相次運送における運送人の責任は、上記約款等の実務上、連帯責任として扱われているか。海陸相次運送について商法第579条の準用を否定した判例（大審院明治44年9月28日判決・民録17輯535頁）がある一方で、これにつき適当な規定を設けるべきとの法制審議会の改正要綱（昭和10年）もあるが、運送手段によって規律が異なり得ること等を踏まえ、どのように考えるか。

（注1）国際航空物品運送においては、2以上の運送人が相次いで行う運送で単一の取

扱いとされたものについて、最初の運送人は荷送人に対し、最後の運送人は荷受人に対し、損害発生区間の運送人は荷送人及び荷受人に対し、それぞれ責任を負い、これらの運送人の責任は連帯責任とされている（モントリオール条約第36条第3項）。

（注2）数人が相次いで陸上物品運送をする場合には、後の運送人が前の運送人に代わって権利を行使する義務を負い、後の運送人が前の運送人に対して弁済したときは、前の運送人の権利を取得するとされている（商法第589条、第563条）。海上物品運送について同旨の規律はないが、運送手段によって規律を異にする理由はなく、上記の規律を及ぼすことが考えられる。

第2 強行法規性等

1 強行法規性

物品運送及び旅客運送の運送人の責任に関する規律の強行法規性について、どのように考えるか。

（補足説明）

1 物品運送の運送人の責任に関する現行法の規律については、陸上物品運送では任意規定とされるが、国内海上物品運送では、船舶所有者の過失若しくは船員その他の使用人の悪意重過失又は 堪航能力担保義務違反（商法第738条）によって生じた損害について、免責約款の制限（片面的強行法規性）が規定されている（同法第739条）。この点について、内航に見られる航海過失免責約款（重過失の場合を含め、船員の航海上の過失による損害について免責するもの）は、上記①との関係で同条に抵触する旨の指摘もある。

上記①の免責約款について、運送人による過度の免責主張の危険性や、内航と外航の違いの有無、運送手段による違いの有無等を踏まえ、現在の規律を存続させるかどうかにつき、どのように考えるか。また、上記②について、堪航能力担保義務を過失責任に改める方向の検討をしているが、その上で、船舶の航行の安全性の確保という趣旨等を踏まえ、免責約款の制限の規律を維持すべきか、それとも、他の運送手段における規律とのバランスや、外航の傭船契約では強行法規とされていないこと等を踏まえ、免責約款を許容すべきか。

これに対し、陸上物品運送については、任意規定としての現行法の規律を維持し、国内航空物品運送についても同様とすることで問題はないか。

2 旅客運送の運送人の責任に関する現行法の規律についても、陸上旅客運送では任意規定とされるが、海上旅客運送では、国内海上物品運送と同様に、免責約款の制限が規定されており（商法第786条第1項、第739条）、その見直しの要否については上記1と同様に考えられる（なお、旅客運送では、消費者契約法により免責条項が無効とされる余地もある）。

他方、旅客の生命又は身体を侵害した場合については、延着や手荷物の損傷等と異なり、法令の定め（商法第590条第1項）よりも旅客に不利な責任原則や

免責条項を特約することは、適切でないともいい得ることから、運送手段の別を問わず、新たに片面的強行法規性に関する規律を設けることも考えられるが、どうか。その前提として、旅客の生命又は身体を侵害した場合における運送人の責任を制限する約定については、実務上、どのような場合には、信義誠実の原則に反して消費者の利益を一方的に害するもの（消費者契約法第10条）として無効であると考えられているのか。

- 3 運送契約に関する商法の規定は、その性質上強行規定と解される規定（運送証券の効力、消滅時効、供託、競売、留置権等に関する規定）を除き、原則として任意規定とされるが、特に強行法規性に関する規律を設けるべきものがあるか。

2 引越運送、宅配便等の特則

引越運送、宅配便等の消費者が当事者となることの多い運送形態について、特則を設ける必要性があるか。

（補足説明）

一般に、引越運送では、消費者が荷主であることが多く、宅配便でも、事業者が消費者に宛てて発送するケースが多いとはいえ、消費者が荷送人となる場合も少なくない。このように消費者が運送契約の当事者となる場合には、消費者契約法の規律が及ぶが、これに加え、商法において消費者保護の観点から特則を設けるべき事項はあるか。

例えば、ドイツでは、引越運送につき、危険物の申告事項の簡略化、運送品の引渡し後にすべき損傷等の通知期間の伸長、運送人及び荷送人の責任の片面的強行法規性等の規律があり、参考になるが、他方で、我が国の標準引越運送約款では、延着責任につき運送料等の額を責任限度額と定めるなどしており、片面的強行法規性の導入には、検討を要する。

（注）消費者保護の観点ではないが、宅配便に関する約款では、運送人の責任制限に関し、滅失又は損傷の場合には送り状に記載された責任限度額（実務上は、30万円の金額が記載されることが多い。）の範囲内でのみ、延着の場合には原則として運送料の範囲内でのみ、運送人が責任を負う旨が定められることが多い。