

運送法制研究会報告書（案）

目次

第1部 運送

第1 物品運送

1 運送人の責任

- (1) 責任原則
- (2) 免責事由
- (3) 責任限度額
- (4) 高価品免責
- (5) 損害賠償額の定額化
- (6) 延着責任
- (7) 運送品に損傷・一部滅失がある場合の荷受人の通知期間
- (8) 運送品の到達が遅れた場合の取扱い
- (9) 運送人の責任の消滅
- (10) 運送人の契約責任と不法行為責任との関係
- (11) 運送人の責任と運送人の使用する者の責任との関係
- (12) 運送人の責任の強行法規性

2 荷送人・荷受人の地位等

- (1) 荷送人の注意義務
- (2) 荷送人の権利と荷受人の権利との関係
- (3) 運送品の供託権・競売権

3 海上運送に特有の規律

- (1) 海上運送の主体
- (2) 航海過失免責・火災免責
- (3) 堪航能力担保義務
- (4) 国内海上運送の運送人の責任の強行法規性
- (5) 個品運送に関する規律
- (6) 航海備船に関する規律
- (7) 運送賃等の支払を受けるための競売権
- (8) 船舶賃貸借に関する規律
- (9) 定期備船に関する規律

4 複合運送等

- (1) 複合運送
- (2) 相次運送

5 運送証券及び海上運送状

- (1) 船荷証券
- (2) 貨物引換証
- (3) 海上運送状等
- 第2 運送取扱営業
- 第3 旅客運送
 - 1 運送人の責任
 - (1) 旅客に関する責任
 - (2) 手荷物に関する責任
 - 2 海上旅客運送に特有の規律
 - (1) 堪航能力担保義務
 - (2) 海上旅客運送の運送人の責任の強行法規性
 - (3) その他
- 第2部 海商
 - 第1 船舶及び船舶所有者
 - 1 船舶の差押え等の執行制限
 - 2 船舶共有
 - (1) 船舶共有者間の法律関係
 - (2) 船舶共有者と第三者との間の法律関係
 - 第2 船長
 - 1 船長の責任
 - 2 船長の権限
 - 3 その他
 - 第3 共同海損
 - 1 ヨーク・アントワープ規則との関係
 - 2 共同海損の成立
 - 3 共同海損の分担（分担義務者）
 - (1) 分担者及び分担割合
 - (2) 共同海損を分担しない財産
 - 4 共同海損となる損害（分担請求者）
 - (1) 共同海損となる損害
 - (2) 分担されない損害
 - 5 期間制限
 - 6 準共同海損
 - 第4 船舶の衝突
 - 1 条約との関係
 - 2 双方の過失による衝突の場合における財産上の損害の取扱い
 - 3 消滅時効
 - 4 船舶の衝突に関する規律の適用範囲
 - 第5 海難救助

- 1 条約との関係
 - 2 任意救助及び契約救助
 - 3 救助の目的
 - 4 救助料の分配
 - 5 救助料の支払に関する船長の権限
 - 6 救助料を請求することができない事由
 - 7 消滅時効
 - 8 環境損害に関する規律
 - 9 被救助者の担保提供義務
 - 10 海難救助に関する規律の適用範囲
- 第6 海上保険
- 1 海上保険に関する規律
 - 2 海上保険の目的
 - 3 海上保険の種類
 - 4 保険期間
 - 5 海上保険証券
 - 6 告知義務
 - 7 危険の変更又は増加
 - 8 予定保険
 - 9 保険者の免責
 - 10 保険者による填補等
 - 11 委付
- 第7 船舶先取特権
- 1 条約との関係
 - 2 船舶先取特権を生ずる債権の範囲
 - (1) 商法第842条各号の船舶先取特権
 - (2) 船主責任制限法第95条の船舶先取特権
 - (3) 国際海上物品運送法第19条の船舶先取特権
 - 3 船舶先取特権の目的
 - 4 船舶先取特権の消滅事由
 - 5 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力

はじめに

1 本研究会開催の経緯等

我が国の商法が明治32年（1899年）に制定されてから、既に1世紀が経過した。

商法のうち、第2編第8章及び第3編（運送・海商）については、片仮名文語体のままである上、実質的な改正もなく、時代遅れであるとの指摘があり、国内航空運送に関する規定もない。数十年前からの物流の発展には、目を見張るものがあるが、商法においても、陸上・海上・航空の各運送やこれらの複合運送について、規律の現代化がされなければならない。

古く昭和10年（1935年）には、法制審議会において、「商法商行為編及海商編中ノ改正ノ要綱」が取りまとめられたが、その後の大戦の影響もあり、立法作業は行われなかった。国際的な運送の分野では様々な国際条約が成立しているが、我が国も、昭和30年頃以後、国際海上・航空運送に関する条約に加盟することとなり、現在では、国際海上運送については、1979年議定書による改正後の1924年船荷証券統一条約（以下「ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ」という。）の国内法である国際海上物品運送法の適用を、国際航空運送については、国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約（以下「モントリオール条約」という。）等の適用を受けるに至っている。

さらに、この十数年は、民法、会社法等を始め、社会・経済情勢の変化に対応すべく、民事基本法の改正が相次いでいる。折しも、平成13年（2001年）の司法制度改革審議会意見書において、「基本的な法令は、可能な限り分かりやすく、一般にも参照が容易で、予測可能性が高く、内外の社会・経済情勢に即した適切なものとすべきである」旨の指摘がされている。

このような観点から、運送・海商法制の将来の立法に向けた基礎的研究として、平成23年10月から平成24年2月にかけて、藤田友敬東京大学大学院法学政治学研究科教授を中心に、研究者による諸外国の法制調査を目的とした「商事法（運送関係）勉強会」が開催され、ドイツ、フランス、イギリス及びアメリカの運送法制等の調査が行われたところであるが、その成果を踏まえ、運送・海商に関する商法の規定の現代化について論点の洗い出しや整理等を行うことを目的として、本研究会が開催された。

本研究会は、山下友信東京大学大学院法学政治学研究科教授を座長として、平成24年8月から平成25年11月まで合計16回開催され、研究者、陸上・海上・航空の各運送人、荷主側の団体、フレイト・フォワードナー、保険会社等の関係者を委員として検討が行われた。このほかにも、参加者名簿のとおり、関係する団体等から多数のオブザーバーが参加され、近時の実務の紹介や意見の発表があり、さらに、法務省からの調査委託研究として実施された「運送取引の実態についての調査研究業務報告書」の作成に関与された研究者から、その紹介も行われた（http://www.moj.go.jp/MINJI/minji07_00126.html）。

本報告書は、これらの検討の結果をまとめたものである。

2 検討に際しての基本的な視点

- (1) 本研究会においては、商法の規定の現代化に関する論点の洗い出し等を中心として検討を行っているが、これは、上記1に述べた経緯に加え、特に国際海上物品運送については、平成20年（2008年）に、全部又は一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国際連合条約（以下「ロッテルダム・ルールズ」という。）が成立し、主要海運国を中心とした今後の動向が不透明であるという事情にもよるものである。ただし、商法の規定は、多く国際海上物品運送法において準用されており、その見直しの影響が大きく及び得ることに注意する必要がある。本研究会では、基本的に、ハーグ・ヴィスビー・ルールズによる現行の実務を前提とした上で、商法の規律の見直しの要否を検討しており、ロッテルダム・ルールズの批准の可否を論じているものではないが、その成立過程でされた多くの重要な議論については、これを参考にしつつ検討を行っている。
- (2) また、商法に規律されるべき国内の運送手段について、その規律内容を合わせるべきであるという議論や、むしろ、海上運送及び航空運送のそれぞれにつき国内運送と国際運送の規律内容を合わせるべきであるという議論がされることがある。

しかし、例えば、運送と密接に関連する保険実務を見ると、①陸上運送では、大規模の荷主は自ら貨物保険を付するが、運送を自己の子会社や取引先に委託することが多く、貨物保険において保険会社からの求償権の放棄条項が約定されるのが通常であり、他方、中小規模の荷主は貨物保険を付さずに、運送人に損害賠償責任を追及し、運送人の賠償責任保険により損害が補填されるため、結果として、貨物の損害のうち半分程度しか貨物保険により填補されていないという。これに対し、②国際海上運送では、全ての貨物につき貨物保険が付される一方で、運送人の責任について免責事由や責任限度額の規律があるため、船舶所有者が貨物の損害に対して責任を負う部分は数%であるといわれ、実務上は、まず、貨物の損害のほぼ全てを貨物保険により補填した後に、保険代位により船舶所有者のP&I保険に求償することになる。さらに、③国内海上運送では、ロール紙や鋼板のような製品に近い貨物については貨物保険が付されるが、重量に比べて価格の低廉なもの（石炭、砂利、石油化学品等）を運送する場合や、フェリーのようにより、トラックごと輸送するために海上運送という意識が低い場合には、貨物保険が付されていないケースも相当にあるという。

目を転じて、航空運送の実務を見ると、現状のように国内運送と国際運送の規律が異なることは、国際的には珍しいものの、現在では、コードシェアが広く行われているため、同一便の搭乗者の中に異なる約款が適用されるケースは珍しくないといわれる。そして、国内運送については、LCC（low cost carrier）の利用の拡大にも配慮する必要があるが、国際運送の規律と合わせる事が相当かどうかは、自明ではない。

確かに、国内の運送手段は、経済的な競争関係にはあるものの、現実には、目

的地までの距離，迅速性の要否，運送賃の多寡，大量輸送か否か等の観点から役割が異なっているといわれ，必ずしも，国内の運送手段における運送人の責任の在り方を統一する必要はない。しかし，先に述べたとおり，現実の姿として，国際運送及び国内運送における運送人の責任の在り方を統一すべき実態があるかどうか，また十分に議論されるべきである。

本研究会では，このように，必ずしもいずれかの立場に立つものではなく，実態を直視し，それぞれの運送手段の特色を踏まえながら，論点ごとにどのような規律の在り方が適当であるかを検討するものである。

商法の規律には任意規定が多いことから，結果として，陸上運送，国内海上運送及び国内航空運送に共通の総則的な規律を設けることを提案する箇所が多くなってはいるが，必要に応じ，運送手段の特色を踏まえた特例を設けるべき局面もあると考えられるのであり，今後も，そのような検討がされるべきである。

- (3) 商法の運送・海商分野の見直しに当たっては，まずは，現在の実務の正確な把握の上で，時代遅れと批判されている規律の現代化を図るという視点が必要である。規律の現代化の際には，ある規律について，法律に当該規律を設けるべき必要性があるか，又は当事者間の契約に委ねることが相当かという視点も必要となる。さらに，運送契約の国際性に照らすと，諸外国の法制との関係にも十分留意する必要があるし，運送契約には多数の利害関係人が関与することに照らすと，関係者の利害調整という視点も必要となる。その際には，運送に関する保険実務に与える影響も，忘れてはならない。

本研究会は，先に述べたとおり，多くの方々に御参加いただいている。しかしながら，運送・海商をめぐる問題は多岐にわたり，複雑かつ専門的である。今後の商法の運送・海商分野の見直しに当たっては，更に多くの方々の御意見を踏まえつつ，多角的な視点から検討が進められるべきものと考えられる。

[第1部] 運送

第1 物品運送

1 運送人の責任

(1) 責任原則

過失推定責任（運送人は、運送品の受取から引渡しまでの間に生じた当該運送品の滅失、損傷及び延着につき責任を負うが、自己に過失がないことを証明したときは、その責任を免れるというもの）による現行法の規律（商法第577条、第766条）を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

（補足説明）

- 1 運送品の滅失、損傷及び延着に関する責任原則については、現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、本文のような過失推定責任を採用している（商法第577条、第766条、国際海上物品運送法第3条、第4条第1項）。
- 2 本研究会において、運送人の責任原則の在り方につき検討を行ったところ、実務では、我が国の航空会社の国内運送に関する約款を含め、いずれの運送手段でも過失推定責任によっていた。

この点について、例えば、欧州における国際道路貨物輸送に関する運送契約についての協定（以下「CMR」という。）第17条は、運送人にとって回避することのできない事情による場合など一定の事由が存する場合に運送人が免責されると規定し、また、ドイツ商法第426条は、最大限の注意によっても避けられず、かつ、結果を防止することができない場合に運送人が免責されると規定しているが、現状では、本文のような商法上の過失推定責任を変更する必要はないとの意見が大勢であった。

（注1）国際航空運送における責任原則を規定するモントリオール条約第18条では、過失の有無を問うことなく、同条第2項に掲げる事由以外に運送人を免責することができないとして、運送人により厳格な責任を定めている。

（注2）なお、国内航空運送全般に関して、商法には規律がなく、航空法第106条の認可を受けた運送約款によって規律されているところ、現在の状況においても実務上の支障はないが、トラブルが生じたときに約款の正当性が争われることがあり得るとの指摘があった。

- 3 以上によれば、商法上の責任原則については、過失推定責任の規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

（注）本研究会においては、運送契約に基づく債務は、運送人が荷送人からある物を受け取りこれを運送して荷受人に引き渡すことをその内容とする結果債務であるため、商法第577条の責任は、民法第415条の債務不履行責任の要件事実と変わりがなく、これを「過失推定責任」と呼ぶのは適切でないとの指摘があった。ただし、運送法の領域では、従来から、運送人が無過失の立証をすることにより責任を免れるという原則を過失推定責任と呼んできたようであるので、本報告書では、この表現を用いることとする。

(2) 免責事由（航海過失免責及び火災免責については、後記3(2)参照）

運送人の免責事由（天災その他の事由）については、運送人の無過失の有無の評価に委ね、商法には多様な免責事由を列挙する規定を設けないこととしてはどうか。

（補足説明）

- 1 商法は、過失推定責任を定めるだけであり、免責事由を列挙していない。

これに対し、国際海上物品運送法第4条第2項各号は、海上等に特有の危険、天災、戦争、海賊行為、裁判上の差押え、荷送人の行為、同盟罷業、海上における人命救助行為、運送品の特殊な性質、運送品の荷造りの不完全、起重機の隠れた欠陥等の免責事由をリスト化して列挙し、運送人は、運送品に関する損害がこれらの事由により通常生ずべきものであることを証明したときは、責任を免れるとして、無過失の立証の負担を軽減している。
- 2 本研究会において、商法上、上記1の意義を有する免責事由の規律がないことにより不都合が生じているかどうかにつき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。
 - ・ 実際に運送人から主張される免責事由としては、荒天遭遇の主張が多く、運送品の盗難の主張もみられるが、その他の主張は少ない。
 - ・ 陸上運送について、荒天遭遇の主張はあり得るものの、輸送期間が長くないため運送品が劣化するケースは少ない。また、運送品の盗難の主張もあり得るものの、完全な盗難防止措置を講じていたことを立証するのは事実上困難である。
 - ・ 標準貨物自動車運送約款第11条では、荷造りの不完全は、必要な荷造りの要求や運送の引受拒否によって対応すべき事項とされ、免責事由とされていない上、運送人にとって、荷造りの状況に関する立証は困難である。
 - ・ 陸上運送において、コンテナに運送品を詰めるのは運送人であることが多い。
 - ・ 国内海上運送について、例えば、荒天時にハッチカバーから海水が浸入した事案につき、荒天遭遇が原因なのか、堪航能力の欠如や航海を強行したことが原因なのかが争点となるが、輸送期間が長くないため、荒天にもかかわらず航海を強行したことが運送人の過失とされる可能性も高く、強く荒天遭遇の主張をすることは困難である。
- 3 以上のとおり、①国内運送では輸送期間が長くないこと、②仮に、荒天遭遇等の事由を免責事由として立法化しても、実務上、上記2のとおり、運送品に関する損害が当該免責事由により通常生ずべきものであることを証明することが容易になるわけではないこと等を踏まえると、免責事由をリスト化して立法する必要性が高いとはいえないから、現在の取扱いを維持し、無過失の評価に委ねることが考えられる。

(3) 責任限度額

運送品の滅失・損傷の場合の責任限度額に関する規律については、当

事者間の契約に委ね、商法に規定を設けないこととしてはどうか。

ただし、国内海上運送については、国際海上物品運送法を参考にして責任限度額に関する規律を設けるべきであるとの意見もあり、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(補足説明)

- 1 商法には、責任限度額に関する規定はなく、標準貨物自動車運送約款や日本海運集会所作成の内航運送基本契約書にも、責任限度額の定めはない（なお、標準貨物自動車運送約款第9条及び第45条では、1kg 当たり2万円を超える運送品を高価品とし、明告がなければ賠償責任を負わないとしている。）。

これに対し、国際海上運送については国際海上物品運送法第13条に、国際航空運送についてはモントリオール条約第22条に、それぞれ責任限度額に関する規定があり、国内航空運送については約款に責任限度額の定めがあるものが多い。

(注) 鉄道運輸規程第73条第2号には、高価品につき、1kg までごとに4万円（1口400万円）を最高額とする責任限度額に関する規定がある。

- 2 現行商法においても、約款により責任限度額の定めを設けることは可能であるが、本研究会においては、法律上の規定を設けるべきかにつき、検討を行った。

(1) まず、実務の現状については、次のような指摘があった。

ア 運送品が高価な場合には、荷送人は自ら貨物保険を付しているため、運送人に運送品の価額を申告することはなく、他方、運送人も特に高額な運送賃を受領してはいない。そのため、基本的に、運送品の価額によって、運送賃に差異が生じているわけではない。

(注) ただし、国内航空運送では、一定の貴重品の運送につき超過料金を受領しているとの指摘があった。

イ 陸上運送について、約款上の高価品に該当する1kg 当たり2万円を超える損害が生ずる事例はそれほどない（運送人と荷主との関係により、これを越える支払をすることはある。）。

国際海上運送については、受渡し時のリマークの有無の確認等により、責任の有無から争われることが多い。

国内航空運送については、1口3万円を責任限度額とする実務が定着しており、問題が生ずることは少ない。

ウ 貨物保険については、陸上運送や国内海上運送では、運送品の種類によって付保の有無が分かれるが、国際海上運送では、全ての運送品につき荷主が貨物保険を付している。また、陸上運送や国内海上運送では、伝統的に、特定の荷主・運送人間の関係が継続的で密接な場合が多く、荷主が貨物保険を付すときは、運送人に対する求償権放棄条項が付されることが多い。

賠償責任保険については、トラックによる個品運送では、そのまま自走して船舶に乗り込むことが多く、このようなRORO船等による国内海上運送部分を含めて、陸上運送保険で付保されていることが多い。

- (2) 責任限度額に関する規律を設けるべきか否かについては、これに肯定的な立場

から、約款における責任限度額の定めについて法的根拠が明確になり望ましいとの意見があったが、他方、これに否定的な立場から、①運送人の責任を任意規定とする商法の規律を維持するときは、責任限度額に関する規律を設ける必要がない、②現在の標準貨物自動車運送約款では、1kg 当たり2万円を超える運送品を高価品としており、相当高額な貨物まで運送人が責任を負っているところ、新たに設ける責任限度額が低額であるときは、特に中小規模の荷主において、新たに貨物保険を付する負担が生ずる、③絵画のように、重量を基準にしては適切な責任限度額を導くことができない場合があり、法律上適切な責任限度額を規定することが困難である、④そもそも責任限度額に関する規律を設けたとしても、取引関係上の観点等から、運送人がそれを主張することになるのか疑問である、⑤本研究会においては、商法第739条のうち「自己ノ過失、船員其他ノ使用人ノ悪意若シクハ重大ナル過失」による損害についての免責約款を無効としない方向で検討されており（後記3(4)参照）、責任限度額に関する規律を望む者は、その旨の約定をすれば足りる、⑥仮に、責任限度額に関する規律を強行規定とするのであれば、上記③の問題が一層顕在化するとの指摘があった。

もっとも、特に、国内海上運送により個品運送を行う場合については、RORO船やフェリー船が大型化し、重量に応じた運賃設定から車両1台当たりの運賃設定に移行する中で、産業構造の変化に伴い、光ファイバー等の高価品が申告なしに積載されることもあり、運送人のリスクが拡大しているとの指摘があった。また、個品運送について、近時は、上記(1)ウの求償権放棄条項の付されない貨物保険が増加し、運送人のリスクが増加傾向にあるとの指摘もあった。これらの事情や、内航船においても外航船と同等以上の危険があること等を背景にして、①国内海上運送に係る個品運送についても、国際海上運送と同様に、責任限度額に関する規律を設けるべきであるし、そのような法律がないまま約款に責任限度額の定めを置くことは、免責約款を制限する商法第739条との関係で無効となる危険がある、②具体的な責任限度額としては、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ又は我が国が批准していないハンブルク・ルールズ（1978年の海上物品運送に関する国際連合条約をいう。以下同じ。）による責任限度額と、1車両当たり800万円～1000万円程度のいずれか高い額とすべきであるとの意見があった。

さらに、運送手段間の責任限度額に関する規律の在り方については、陸上運送、国内海上運送及び国内航空運送との間で差異を設けることはバランスが悪く、特にトラックをRORO船で運送する場合を念頭に置くと、これらの規律を統一すべきであるとの指摘や、国内海上運送と国際海上運送とで差異を設けたとしても、事業者が異なることもあり違和感はないとの指摘があった。

責任制限制度の正当化根拠については、これは、運送人保護のための制度というより、むしろ荷主間の公平の問題であるとの指摘があった。すなわち、運送人の責任に限度がないとすると、高価な運送品の運送に伴う危険によって他の高価ではない運送品の運送賃が高くなる。仮に、運送人の責任が任意規定であり、運送人が適切な額に責任を限定し得るのであれば、問題は生じないが、運送人の責

任が強行規定であり、運送人が自由に責任を限定し得ないのであれば、運送人の責任制限制度が存在しないと、高価な運送品以外の荷主の負担で、高価な運送品の荷主が賠償を受ける現象が生ずるというのである。このような立場からは、運送人の責任制限制度は、運送人の責任の強行法規性と論理的な関係を有することになるとの指摘があった。

- 3 以上によれば、特に、当事者間の契約では足りず、商法に責任限度額に関する規律を設ける必要性が高いとはいえないこと、適切な責任限度額の設定が困難であること、中小規模の荷主において貨物保険を付する負担が生ずること等を踏まえると、基本的には、責任限度額に関する規律については、当事者間の契約に委ねることが相当であると考えられる。

もっとも、国内海上運送については、上記2(2)のような意見もあり、今後、保険料の負担や運送賃への影響も踏まえた適切な責任限度額について社会的なコンセンサスが得られるかどうかには留意しつつ、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(4) 高価品免責

高価品免責に関する現行法の規律（商法第578条、第766条）を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(注) あわせて、荷送人が運送品の価額を申告した場合につき、モントリオール条約第22条第3項後段及び国際海上物品運送法第13条第6項から第8項までと同様に、運送人は、申告された価額が実価を超えることを証明しない限り、申告された価額を限度とする責任を負うこと等の規律を設けるべきかどうか、検討すべきである。

(補足説明)

- 1 現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、運送品が高価品である場合に、荷送人がその種類及び価額を申告しないときは、運送人は損害賠償責任を免れる（商法第578条、第766条、国際海上物品運送法第20条第2項）。

国際条約や諸外国の法制では、高価品免責の規律がないものがほとんどである。

(注) 国際的には、高価品免責に関する規定を置かない傾向にあるとの指摘があった。

- 2 本研究会において、任意規定として、商法上の高価品免責の規律を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼしてもよいか否かにつき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 陸上運送については、標準貨物自動車運送約款第9条において1kg当たり2万円を超える運送品を高価品としており、運送人は、実務上、しばしば同約款第45条の高価品免責の規律の適用を主張している。高価品につき申告がない事案では、原告となる荷主は、契約責任ではなく不法行為責任に基づき損害賠償請求を行うが、訴訟上、過失相殺によって妥当な解決が図られている。
- ・ 本研究会においては、運送人の荷主に対する契約責任に関する規律を不法行為責任にも及ぼす方向で検討されている（後記(10)参照）ところ、訴訟上、高価品

免責の規律の適用の可否が争点になると、判決において両当事者の主張の中間的な賠償額を命ずることができず、深刻な紛争になりがちであるが、和解による解決の余地はある。

- ・ 国内航空運送については、約款により1口3万円の責任限度額を定めているものが多いところ、商法上、任意規定として高価品免責の規律が及ぶこととなったとしても、問題は生じない。
- ・ 法律上責任限度額に関する規律がある国際海上運送では、高価品免責は、ほとんど主張されない。

3 以上によれば、法律上責任限度額に関する規律がある場合には、高価品免責の規律は、実務上大きな意義を有しないようであるが、責任限度額に関する規律を当事者間の契約に委ねる場合には、高価品の申告がない場合についての商法上の高価品免責の規律を削るべき積極的な理由はなく、当該規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

(注1) 高価品の申告がない場合について高価品免責の規律を維持するときは、運送品の価額の申告があった場合についても、本文の注のとおり、モントリオール条約第22条第3項後段及び国際海上物品運送法第13条第6項から第8項までと同様に、商法に次の規律を設けることが考えられる。

- ・ 運送人は、申告された価額が実価を超えることを証明しない限り、申告された価額を限度とする額を支払う責任を負うこと。
- ・ 荷送人が実価を著しく超える価額を故意に申告したときは、運送人は、損害賠償の責任を負わないこと（運送人が悪意であった場合を除く。）。
- ・ 荷送人が実価より著しく低い価額を故意に申告したときは、その価額は、運送品に関する損害については、運送品の価額とみなされること（運送人が悪意であった場合を除く。）。

(注2) 高価品免責の規律は、運送人が高価品であることを知っていたときは適用されないと解すべきであり、この運送人の主観的態様は、商法第580条による賠償額の定額化が適用されない場合（同法第581条）の「悪意」の意味（運送人の故意により損害が生じたこと）とは異なるとの指摘があった。なお、運送人が高価品であることを知っていた場合に高価品免責の規律の適用があるか否かについては、学説上争いがあるようである（田中誠二ほか「コンメンタール商行為法」435頁）。

(5) 損害賠償額の定額化

運送品の滅失・損傷の場合の損害賠償額の定額化については、現行法の規律（商法第580条、第766条）を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

1 損害賠償額の定額化については、現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、運送品の滅失・損傷の場合に、引渡し及ばれるべき地及び時における運送品の価格により、損害賠償の額が定められる（商法第580条第1項、第2項、第766条、

国際海上物品運送法第12条の2第1項)。

国内航空運送については、約款により、価額の申告のない運送品について、到着地の価格（1口3万円以上の場合には、3万円）をもって損害賠償の額と定めるものが多い。

- 2 本研究会において、運送品の滅失・損傷の場合の損害賠償額の定額化につき検討を行ったところ、実務では、この規律により賠償額を算定しており、これを維持すべきであるとの意見で一致した。

また、国内航空運送についても、上記のような約款の定めがあるところ、商法上、任意規定として損害賠償額の定額化の規律が及ぶこととなったとしても、問題は生じないとの指摘があった。

- 3 以上によれば、運送品の滅失・損傷の場合の損害賠償額の定額化に関する商法の規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

(6) 延着責任

運送品の延着（一部滅失又は損傷を伴う場合を除く。）の場合の損害賠償額の定額化及び責任限度額については、当事者間の契約に委ね、商法に規定を設けないこととしてはどうか。

(補足説明)

- 1 議論の前提として、運送品の延着により運送人が損害賠償責任を負うのは、どのような場合かにつき、検討を行った。

この点については、運送手段によって到達日時の約定の在り方が異なり、混載輸送で運送賃が安価な宅配便については厳格な約定をしていないが、航空運送については厳格な約定をすることがしばしばあり、また、運送手段とは別に、自動車業界やコンビニエンスストア業界が荷主となる場合のように、厳格な約定をするものもあるとの指摘があった。

厳格に到達日時を定めた場合に、運送人が延着責任を負い得ることは、異論がなかった。

これに対し、厳格な約定をしない場合は、運送契約の際に到達予定日が示されても、具体的な到達日時の合意とは考えていないのが通常であるといわれる。もっとも、そのような場合でも、合理的期間を超えて運送品が到達しないときは、運送人は延着責任を負っているのではないかとの意見が大勢であった。

- 2 次に、運送品の延着の場合の損害賠償の額及びその定額化又は責任限度額に関する規律の要否について、検討を行った。

(1) 商法上、運送品の延着（一部滅失又は損傷を伴う場合を除く。）の場合の損害賠償の額については、①同法第580条第2項ただし書による賠償額の定額化の規律の適用があるとして、滅失・損傷の場合と同様に、引渡しとされるべき地及び時における価格を基準とし、実際の引渡しの時における価格との差額に定額化されるとする見解と、②同項ただし書の適用はないとして、民法第416条の一般原則により相当因果関係が認められる損害の額とする見解があり、学説上も争い

がある。

国際海上物品運送法第12条の2では、上記①に沿う規律がされている。

(注) 標準貨物自動車運送約款第47条第5項では、運送品の延着の場合の損害賠償の額は、運賃、料金等の総額を限度とするとされている。

宅配便については、30万円を超える荷物は引受けが拒絶されることを前提に、明示的に運送品の引渡日時を定めた場合に延着が生じたときは、当該運送品をその日時に使用できなかったことにより生じた財産上の損害を、送り状に記載された責任限度額の範囲内で賠償するとされている。

この点について、国際条約や諸外国の法制には、延着の場合につき損害賠償額の定額化の規律を設けるものは見当たらないが、責任限度額に関する規律を設け、その額を運送賃相当額（CMR第23条第5項）、運送賃の3倍（ドイツ商法第431条第3項）、運送品の滅失・損傷の場合と同額の1kg当たり19SDR（モントリオール条約第22条第3項）とするものがある。

(注) SDRとは、国際通貨基金協定による1特別引出権に相当する金額をいい、平成25年10月現在、1SDRは、約150円である。

(2) 上記(1)に記載した①②の各見解については、次のような指摘があった。

ア 上記①の見解は、延着による損害の額につき、それと無関係の運送品の価格を基準とする点で説明が困難である。この見解によると、到達予定日後に運送品の価格が変動せず又は上昇した場合に、延着により不利益を受けたにもかかわらず、損害が認められないことになり、不合理ではないか。

上記①の見解に沿う国際海上物品運送法第12条の2については、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズにおいて延着につき言及する規定がなく、国際的にも解釈が分かれている箇所である。

イ 上記②の見解によると、相当因果関係の一般原則によるため、損害額が運送品の価値を超えることもあるところ、運送人にとって、運送品の全部滅失の場合（商法第580条第1項）より重い責任を負うのは、不合理ではないか。

例えば、欧米の大口顧客は、延着の場合に、直接損害のみならず間接損害も運送人に負担させる傾向があり、一定額の責任限度額の規律があることが望ましい。

(3) そこで、本研究会では、上記(2)アの指摘を踏まえ、基本的には、延着による損害賠償額を運送品の価格を基準に定額化するのではなく、運送人は、延着の事実と相当因果関係の範囲内にある損害について責任を負うが、上記(2)イの指摘を踏まえ、一定額（運送品の価格を超えないものとする。）の責任限度額に関する規律を設けるといふ考え方につき、検討を行った。

この考え方については、延着損害には保険の適用がないため、何らかの基準を設けることが望ましいとの意見もあったが、適切な責任限度額の定め方が困難であり、運送賃相当額としては低額に過ぎる場合もあるのではないかと指摘、高額な運送品を念頭に置くと、運送品の価格相当額としては高額に過ぎるとの指摘、ロッテルダム・ルールズにおいて運送賃の2.5倍とされたのは、政治的な妥協

によるとの指摘，責任限度額については，約款で定めることが可能であるとの指摘があった。

もともと，適切な責任限度額の設定が困難であるとしても，民法第416条第2項は，予見可能性を債務不履行時点で判断するため，損害の範囲が拡大する危険がなお懸念されるとの指摘もあった。この点に関連して，法制審議会民法（債権関係）部会では，契約締結後に予見した損害を全て賠償の対象としては賠償範囲が広くなり過ぎて妥当でないとの見地から，債務不履行による損害賠償の範囲に関する改正の要否につき，審議がされているところである。

(4) 以上によれば，今後の法制審議会の審議の動向や，実務上，延着により広汎に過ぎる損害賠償責任を負うこととなった事例等の状況にもよるが，基本的には，運送品の延着の場合の損害賠償額の定額化及び責任限度額については，商法に規定を設けることは困難であり，当事者間の契約に委ねることが相当であると考えられる。

(7) 運送品に損傷・一部滅失がある場合の荷受人の通知期間

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，運送品に直ちに発見し得る損傷等がある場合に，荷受人が留保しないでこれを受け取ったときは，運送人の責任は消滅することとし，この規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

イ 運送品に直ちに発見し得ない損傷等がある場合に，荷受人が受取後2週間以内に通知をしないときは，運送人の責任は消滅する旨の現行法の規律（同項ただし書）を維持し，当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

1 本文アについて

(1) 現行法上，陸上運送・国内海上運送のいずれも，運送品に直ちに発見し得る損傷等がある場合に，荷受人が留保しないでこれを受け取り，かつ，運送賃その他の費用を支払ったときは，運送人の責任は消滅する（商法第588条第1項本文，第766条）。

（注）標準貨物自動車運送約款第46条第1項本文や標準内航運送約款第18条第2項には，上記のうち，運送賃その他の費用の支払という要件は，付されていない。

国内航空運送については，約款により，直ちに発見し得る損傷等であるか否かを問わず，受取後7日以内に書面による請求をしない場合には，運送人の責任は消滅するとするものが多い。

(2) 本研究会において，運送賃その他の費用の支払という要件を維持すべきか否かにつき検討を行ったところ，次のような指摘があり，本文アの考え方について特段の異論はなかった。

・ 運送品に外観上明らかな異常がある場合には，倉庫業者である荷受人は，受取を拒否することも多いところ，これを受け取る際は，事故品であるとの留保

をすることになる。

- ・ 商業貨物の陸上運送における運送賃の支払時期は、各月分につき、翌月又は翌々月の支払が多い。
 - ・ 国内海上運送においても、運送賃を掛けの後払いとするケースが多く、商法第588条のように運送賃等の受取を運送人の責任消滅のための要件とすることは、実態に即していない。
 - ・ 国内航空運送については、上記(1)のような約款の定めがあるところ、商法上、任意規定として本文アの規律が及ぶこととなったとしても、問題は生じない
- (3) 以上によれば、商法第588条第1項本文を本文アのように改め、この規律を国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

2 本文イについて

- (1) 現行法上、陸上運送・国内海上運送のいずれも、運送品に直ちに発見し得ない損傷等がある場合に、荷受人が受取後2週間以内に通知をしないときは、運送人の責任は消滅する（商法第588条第1項ただし書、第766条）。

他方、国際海上運送については、受取後3日以内に損傷等の通知がされなかったときは、運送品が滅失及び損傷がなく引き渡されたものと推定される（国際海上物品運送法第12条）。

国内航空運送については、約款により、直ちに発見し得る損傷等であるか否かを問わず、受取後7日以内に書面による請求をしない場合には、運送人の責任は消滅するとするものが多い（国際航空運送については、モントリオール条約第31条により14日以内とされている。）。

これらを踏まえ、運送品に損傷等がある場合の荷受人の通知期間及び通知懈怠の効果につき、検討を行った。

- (2) 荷受人の通知懈怠の効果については、次のような指摘があった。
- ・ 原告である荷主が運送期間中の運送品の損傷等につき主張立証責任を負う以上、国際海上物品運送法第12条の推定規定は、法的に意味がない。
 - ・ 運送品に損傷等がないと思ってこれを引き渡した場合には、運送人のもとに証拠がないケースがあるので、推定規定よりも責任消滅規定の方が適切である。
- (3) 荷受人の通知期間については、次のような指摘があった。
- ・ 運送手段を問わず、受取後2週間という期間があれば、荷主の立場から見て大きな支障が生ずると思われない。
 - ・ 陸上運送において、荷受人が受取時にする検査は、外観の確認や異音がないことなど、その場で判明する事項に限られるものの、荷受人からの損傷等の通知は、一両日中ないし遅くとも1～2週間以内には行われる。しかし、倉庫に入れられる運送品や引越運送における季節家電については、受取から相当期間経過後に、損傷等のクレームを受けることがある。
 - ・ 国際海上運送では、運送人が我が国の会社に限られず、事故後の対応も難しくなるため、一般の運送品については、荷揚げ時に検数人がリマークを行い、損傷等があれば、貨物保険の保険会社に連絡がされ、損害額が一定額以上であ

れば、検査員が報告書（サーベイ・レポート）を作成する。引渡しの時点で損傷等が確認されない限り、1～2週間経過後に運送中に生じた損傷等であることを立証することは困難である。

- ・ 航空運送では、運送品の引渡しの際に、荷受人との間で外観の破損状況を確認し、書面で記録している。コンシールド・ダメージの場合でも、通常、受取日の翌日又は翌々日には、損傷等の通知がされる。
 - ・ 国内航空運送については、本文イの通知期間は約款上の通知期間より長いいため、荷受人からの通知件数の増加や受付体制整備の必要性が生じかねない。
 - ・ 利用運送人にとっては、荷受人の通知期間が短期間に設定されると、荷主からクレームの通知を受けた時点で、既に、実運送人への通知期間を満了しているケースが生ずることもあり得るが、何らかの基準はあった方がよい。
- (4) 以上によれば、国内航空運送について上記のような懸念はあるものの、商法第588条第1項ただし書（本文イ）の規律が任意規定であることを踏まえると、当該規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが考えられ、大きな反対はなかった。

(注) 本文アイの規律は、運送人が悪意であった場合には適用されない（商法第588条第2項）ところ、運送人による詐欺があった場合の適用除外を定めるモントリオール条約第31条第4項とは異なっているとの指摘があった。国際航空運送において、運送人による詐欺があったと主張するケースは、ほとんどないようである。

商法第588条第2項の「悪意」の意味については、①運送品の引渡し時に損傷等を知っていたこととする見解（最高裁昭和41年12月20日第三小法廷判決・民集20巻10号2106頁）や、②運送人が故意に損傷等を生じさせ、又は故意に損傷等を隠蔽することとする見解があり、争いがある。同条の趣旨は、証拠の保全にあるといわれるが、運送人が運送品の損傷等を知りつつこれを引き渡した場合で、荷受人が法定期間中に損傷等の通知をしないときに、運送人が証拠の保全措置をとらなくてもやむを得ないとみるかどうかにつき、評価が異なるものといえる。モントリオール条約は、上記②の規律に沿うものとみることができる。

3 コンテナによる運送の場合の取扱い

- (1) 本研究会においては、運送品に損傷等がある場合の荷受人の通知期間について、荷送人がコンテナに運送品を詰めたときは、荷受人がコンテナの封印を破った時を起算点とするという考え方の当否についても、検討を行った。
- (2) 上記の考え方の根拠は、クローズド・コンテナに詰められた運送品については、受取後でも封印を破るまでの間は、荷受人が損傷等を認識することが困難であることにあるが、この考え方に対しては、①コンテナヤードにおける無料の蔵置期間等を考慮すると、実務上、開封せずに運送品を長期間留め置くことは少ない、②運送人にとってコンテナの開封日は反証ができず、法律上、受取時以外の時点而起算点とするのは困難である、③コンテナの封印を維持したまま、コンテナの扉ごと不正に交換するケースもあり、上記の考え方では十分に対処することができないとの指摘があった。

これに関連して、複合運送において最後の受取時を起算点とする考え方についても検討を行ったが、この考え方に対しては、例えば、海上運送に引き続き陸上運送を行う複合運送において、海上運送人には、運送品の引渡し後の陸上運送の事情は不明であるとの指摘があった。

(3) 以上によれば、これらの考え方に沿った規律を設けることは相当でないと考えられる。

(8) 運送品の到達が遅れた場合の取扱い

ア 運送品が一定期間を超えても到達しない場合に運送品が滅失したものとみなすことができる旨の規律は、設けないこととしてはどうか。

イ 運送品が遅れて到達した場合（延着）に、荷受人が運送品の受取後〔2週間以内〕に損害賠償を請求する旨の通知をしないときは、運送人の責任は消滅する旨の規律を設けることとしてはどうか。

(補足説明)

1 本文アについて

(1) 国際条約や諸外国の法制には、運送品の引渡しができるべき日から一定期間内に引渡しがないう場合には、荷主は、運送品が滅失したものとみなすことができる旨の規定を置くものがあり、その一定期間としては、20日（国際運送にあつては30日）とするもの（ドイツ商法第424条）、30日（到達日時の場合がない場合にあつては60日）とするもの（CMR第20条）等がある。

商法には、このような規律は存しない。

(注) モントリオール条約第13条第3項では、貨物が到達すべきであった日の後7日が経過しても到達しなかった場合には、荷受人は、運送契約から生ずる権利を行使し得るとされるが、これも、上記の規律に近いものといえる。

(2) 本研究会において、商法にこのような規律を設けることの可否につき検討を行ったところ、次のような指摘があったが、積極的にこのような規律を求める意見はなかった。

- ・ 陸上運送について、貸切運送をする場合には、運送品が到達しないこと（紛失）はほとんどなく、運送品が紛失する可能性があるのは、特別積合せ貨物運送（特積み）のケースである。なお、特積み業者の数は少ないが、その運送契約数は多い。
- ・ 実務上、運送品が行方不明になると、運送人は、自社の営業所に誤着の有無を確認し、該当するものがなければ紛失事案として賠償に応じている。誤配の場合に、配達先から誤配の旨の連絡を受けるまでの期間は、事案による。
- ・ 海上運送については、気体である積荷の飛散や船舶の沈没というケースは別として、貨物が到達しないこと（紛失）はほとんどない。
- ・ 航空運送についても、受託手荷物とは別として、貨物の紛失はほとんどない。
- ・ 保険実務上、一定期間内に運送品が到達しない場合には、不着として全損処理をしている。後日、運送品が発見されたときは、価値があれば、保険者が代

位して取得している。

- (3) 以上のとおり、運送品の紛失の事案が少ないこと、紛失した運送品の発見に至るまでの期間が事案によって異なり、運送品が滅失したものとみなすことができる適切な期間を設定することが困難であること、現状の保険実務の対応等を踏まえると、本文アの規律を設ける必要性が高いとはいえないと考えられる。

2 本文イについて

- (1) 国際条約や諸外国の法制には、運送品の延着の場合に、荷受人が運送品の受取後一定期間内に損害賠償を請求する旨の通知をしないときは、運送人の責任は消滅する旨の規定を置くものがあり、その一定期間としては、21日とするものが多い（CMR第30条第3項、モントリオール条約第31条第2項、ドイツ商法第438条第3項）。

商法には、このような規律は存しないが、国内航空運送については、約款により、上記の一定期間を7日とするものが多い。

- (2) 本研究会において、商法にこのような規律を設けることの当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 運送品が遅れて到達した事実（延着）は運送人及び荷受人に明らかであり、本文イの趣旨は、遅延が比較的軽微な場合等について、荷受人が延着と認識して損害賠償を請求する意思があるか否かを早期に明らかにする点にある。その意味で、本文イの趣旨は、運送品の滅失・損傷の場合に、早期の通知により滅失等に関する証拠の保全を促すという商法第588条とは異なる。
- ・ 法律上の通知期間があると、これを前提として当事者双方が対応するため、期間制限を受ける荷受人にとっても相応の意義がある。
- ・ 航空運送では、延着の翌日又は翌々日には、延着による損害賠償請求権を行使する旨の通知がされることが慣習化している。
- ・ 通知期間は、モントリオール条約等と同様に21日とすることもあり得るが、少なくとも国内運送を規律する商法においては、運送品の損傷等の場合と同様に2週間とする方が簡明である。
- ・ ダイレクトメールのように荷送人が一方的に運送品を送付する場合は、荷受人において延着の認識すらなく、一定期間内に損害賠償を請求する旨の通知をすることは困難である。

- (3) 以上によれば、基本的に、商法に本文イの規律を設けることが相当であると考えられるが、その通知期間については、実務の在り方を踏まえつつ、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

（注）本文イの規律を設ける場合には、運送人が一定の主観的態様を有するときに、その規律を適用除外とすることも考えられるが、上記(2)の指摘のような規律の趣旨や、運送品の延着の事実は運送人及び荷受人に明らかであること等を踏まえると、特に、そのような悪意による適用除外規定を設ける必要性が高いとはいえないとも考えられる。

(9) 運送人の責任の消滅

運送人の責任につき、消滅時効に関する規律（商法第589条、第766条）に代えて、1年の経過により消滅する除斥期間の制度に改め、当事者の合意によりこの期間を延長することができることとし、この規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

（補足説明）

1 現行法上、陸上運送・国内海上運送のいずれも、運送人の責任は、1年の経過により時効消滅する（商法第589条、第566条、第766条）。

これに対し、国際海上運送については、運送人の責任は、1年の除斥期間の経過により消滅するが、当事者の合意によりこの期間を延長することができる（国際海上物品運送法第14条）。

国際航空運送については、運送人の責任は、2年の期間内に訴えが提起されないときは、消滅する（モンテリオール条約第35条）。

2 本研究会においては、①運送人の責任の消滅期間として、どの程度が適当か、②当事者の合意による期間の延長制度を設けるべきか、③責任の消滅の法的性質について時効と除斥期間のいずれが適当かを中心に、検討を行ったところ、次のような指摘があり、本文のような規律に改めるべきとの意見が大勢であった。

(1) 運送人の責任の消滅期間について

- ・ 大量に不特定多数の貨物を運送する運送人にとっては、リスクの予見可能性を確保する観点から、責任の消滅に関する規定の有する意義は大きい。
- ・ 消滅時効期間を1年としつつ、運送人が悪意の場合は3年とする制度（CMR第32条）においても、請求者にとって悪意の立証に関する危険は高いので、通常は、1年以内に提訴することになる。
- ・ 消滅時効を除斥期間の制度に改める代わりに、期間を2年とすることも考えられるのではないか。
- ・ 陸上運送について、運送人の責任消滅時期を1年から2年に伸長すると、文書の保存期間との関係で、運送人に相当の負担となる。
- ・ 国際航空運送では、モンテリオール条約所定の2年の期間内で紛争がおおむね解決しており、国内航空運送では、おおむね1年以内に何らかの妥協がされている。
- ・ 相手方が国内にいる場合には、運送人の責任の消滅期間を1年としても短過ぎるとはいえないのではないか。

(2) 合意による期間の延長制度について

- ・ 催告による時効の中断をしても、その後6か月以内に裁判上の請求をする必要があり、延長期間として短い。
- ・ 陸上運送については、現行法の下で、和解協議を継続する必要から、消滅時効に係る経過期間の利益を放棄する旨の同意をする取扱いである。
- ・ 国際海上運送については、実務上、合意による期間の延長制度を利用して、円滑な和解を行っている。

（注）モンテリオール条約は、合意による期間の延長制度が明文で認められているわけで

はないが、これを認めない趣旨ではないのではないかと指摘があった。

(3) 責任の消滅の法的性質について

- ・ 上記のとおり、請求者にとって悪意の立証に関する危険は高く、運送人が悪意でないことを前提として早期に提訴せざるを得ないという実情を踏まえると、運送人の主観的態様を区別して責任の消滅時期を定める意味は乏しい。
- ・ 合意による期間の延長制度が設けられる場合には、中断という制度を存続させる必要性も高いとはいえない。
- ・ 運送人の責任は、大量の運送品を取り扱うことから画一的に定めるべき要請が高く、荷送人の責任（荷送人の申告義務違反に基づく危険品の爆発等により生じた損害の賠償責任等）の在り方と異なっても、やむを得ない。
- ・ ただし、消滅時効を除斥期間に改めると、慣れていない一般人にトラブルが生ずるおそれがある。

- 3 以上によれば、制度の改正に際しての周知等につき留意する必要があるが、運送人の責任の消滅につき、本文のような1年の除斥期間の制度に改めることが相当であると考えられる。

(注) このような改正を行う場合には、国際海上物品運送法第14条第3項と同様に、下請運送人の責任について、元請運送人が裁判上の請求をされた日等から3か月を経過するまでは消滅しない旨の規律を、商法に設けることが考えられ、この点について異論はなかった。

(10) 運送人の契約責任と不法行為責任との関係（請求権の競合）

運送人の契約責任に関する規律を、運送人の一定の者に対する不法行為責任にも及ぼす旨の規律を設けることとするが、当該一定の者の範囲については、判例や関係者間の利害関係を考慮しつつ、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

- 1 本文に関する規律は、商法には存しないが、国際海上物品運送法第20条の2第1項では、運送人の契約責任に関する規律は、運送品に関する運送人の荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に対する不法行為責任にも及ぶとされている。

また、最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・集民第188号385頁は、運送品の所有者の地位を代位した荷受人に対する不法行為責任について、当該荷受人は、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存するときは、信義則上、標準宅配便約款により定まる責任限度額を超えて損害賠償請求をすることはできない旨判示している。

(注1) この点に関し、モンテリオール条約第29条は、「損害賠償についての訴えは・・・契約、不法行為その他の事由を理由とするものであるかを問わず、この条約に定める条件及び責任の限度に従うことによるのみ・・・提起することができる。」と規定しており、同条約第14条と併せ考えると、運送人の契約責任に関する規律を、荷送人・荷受人に対する不法行為責任にも及ぼすとする考え方に近いものとも見られる。

(注2) この点に関し、ドイツ商法第434条は、次のように規定する(同条は、1998年に新設され、2013年改正により下線部分のとおり追加された。改正前の条文は、研究会資料2参照)。

第434条 (略)

2 運送人は、運送品の滅失又は損傷による第三者の契約外の請求に対しても、前項の規定による異議〔契約上の責任制限〕を主張することができる。ただし、次のいずれかに掲げる場合には、その異議は適用されない。

一 それが、荷送人の負担においてされた第449条第1項第1文の規定と異なる約定に基づくものであるとき。

二 当該第三者が運送に同意していない場合であって、運送人が、荷送人が運送品の発送権限を有しないことを知り、又は重大な過失によって知らなかったとき。

三 運送の引受け前に、運送品が当該第三者又はその者から占有権原を付与された者の占有を離れていたとき。

2 本研究会においては、運送人の契約責任に関する規律を不法行為責任にも及ぼす旨の規律を商法に設けるべきか否か等につき、検討を行った。

(1) まず、運送人の不法行為責任が追及されるケースにつき、次のような指摘があった。

- ・ 運送品の所有者が商社であり、その物流子会社等が荷主となる場合には、商社が運送人に直接不法行為責任を追及することはなく、運送契約当事者である物流子会社等を通じて交渉がされる。
- ・ 現行法の下で不法行為責任が追及されるケースとしては、契約責任を追及すると高価品免責の規律の適用を受けるような場合や、下請運送において、荷主が契約運送人に対しては契約責任を、実運送人に対しては不法行為責任を追及するような場合がある。なお、高価品を運送する場合には、運送人から荷主に対し、求償権放棄特約のある貨物保険を付する場合の運賃額と運送人において賠償責任保険を付する場合の運賃額とを提示し、荷主に選択を求めることも多い。

(2) そして、商法に一定の規律を設けることの当否については、宅配便に関する上記平成10年判決の射程が明らかでなく、また、運送人の不法行為責任を軽減する方向の約款が認可されるか否かも明らかでないとして、商法上、一定の規律を設けるべきであるとの指摘があった。

(3) そこで、第一に、運送人の契約責任に関する規律を荷送人に対する不法行為責任に及ぼす旨の規律につき、検討を行ったところ、特段の異論はなかったが、運送契約の場合にのみ請求権競合の問題を法律で規定する理由については、整理する必要があるとの指摘があった。

(4) 第二に、運送人の契約責任に関する規律を荷受人に対する不法行為責任に及ぼす旨の規律につき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。国際海上物品運送法第20条の2第1項は、このような規律を定めているところ、ア～ウのようにこれに疑問を呈する考え方もあったが、エ～キのように同法に則った現在

の実務を重視する考え方が強く主張された。

- ア 上記平成10年判決は、運送人の荷送人に対する契約責任に関する規律（宅配便の責任制限約款）が、運送人の荷送人に対する不法行為責任にも及ぶことを前提として、「荷受人も、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存するときは、信義則上、責任限度額を超えて運送人に対して損害の賠償を求めることは許されない」と判示しており、上記の規律が荷受人一般に対する不法行為責任に及ぶとしたものではないのではないか。
- イ 契約責任に関する規律を荷受人に対する不法行為責任に及ぼすとすると、他人に預けていた物の返還を受ける際に、意に反して宅配便等の手段により運送され、その物が運送中に滅失した場合に、不法行為責任を追及しても契約上の責任限度額の規律の適用を主張されてしまう。
- ウ ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条の2第1項では、運送人は、不法行為に基づく請求に対しても、同条約に定める抗弁及び責任の限度を主張し得るとされているが、同条約は、船荷証券が発行されていることを前提とする。船荷証券所持人は、証券に表章された運送契約の条件を受け入れて取得したといえるのであり、不法行為に基づく請求に対しても抗弁及び責任の限度を主張し得ることは、当然である。これに対し、国際海上物品運送法は、船荷証券の発行の有無にかかわらず、荷受人に対する不法行為責任に対しても当然に抗弁及び責任の限度を主張し得るとする点で、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズよりも広く請求権競合の問題を規律している。しかも、同条約より広く規律された部分については、実質的に妥当であったのかどうか、検討を要する。
- エ 商法の規律を国際海上物品運送法第20条の2第1項と合わせることが簡明であり、モンテリオール条約第14条及び第29条とも比較的近い立場となる。
- オ 上記アの判示については、当該事案において、荷受人が所有者の地位を代位していたことを踏まえて検討する必要がある。
- カ 荷受人は、商法第583条により荷送人と同一の権利を取得するのであるから、運送人は、荷受人に対しても契約上の責任軽減事由を主張することができるべきである。
- キ 荷受人が運送を容認した場合に限り、運送人が荷受人の不法行為請求に対して契約上の責任軽減事由を主張し得るとすると、荷送人と荷受人が結託して、荷受人が運送を容認していないと主張すれば、運送人の犠牲により損害を回収することができ、保険金詐欺に近いことが可能となる。
- (5) 第三に、上記平成10年判決を参考に、運送人の契約責任に関する規律を、運送品の所有者（不法行為の時に於いてその運送の事実を知っていた者に限る。）に及ぼす旨の規律につき、検討を行ったところ、次のような指摘があり、なお慎重な検討を要するとされた。
- ・ 上記のような規律は、上記平成10年判決の事案において、荷受人が所有者の地位を代位していたことを踏まえ、その法理を限定的な範囲ながらも一般化したものといえる。

- ・ 一般に、運送人の契約責任に関する規律が所有者に対する不法行為責任に及ぶものとする、例えば、生動物を運搬する際に定めた様々な特約が当然に所有者に及ぶことになり、適切ではない。
- (6) なお、ドイツ商法は、上記1のとおり、更に運送人を保護する側面があり、運送人は、所有者が運送に同意しておらず、かつ、運送人において荷送人が運送品の発送権限を有しないことを知り、又は重大な過失によって知らなかったという場合に、契約上の責任軽減事由を主張し得なくなるにすぎない。
- この規律に対しては、運送契約と関係のない所有者等による不法行為責任の追及を制限することになるので、実態を踏まえた慎重な検討が必要であるとの指摘があった。
- (7) 以上によれば、運送人の契約責任に関する規律を、荷送人、荷受人、運送品の所有者等のどの範囲の者に対する不法行為責任に及ぼすべきかについては、様々な場面における関係者間の利害関係を考慮しつつ、引き続き検討すべきである。

(11) 運送人の責任と運送人の使用する者の責任との関係

上記(10)により運送人の不法行為責任が軽減される場合には、その責任が軽減される限度において、運送人の使用する者の荷送人等に対する不法行為責任も、原則として軽減されることとしてはどうか。

(補足説明)

- 1 本文のような規律は、商法には存しないが、国際海上物品運送法第20条の2第2項及び第5項では、運送人の不法行為責任が軽減される場合には、運送人の使用する者の荷送人等に対する不法行為責任も原則として軽減するものとされている。

日本海運集会所の内航運送基本契約書第19条では、運送人の使用する者の責任に限らず、運送人側関係者（水先人、荷役業者、傭船者、下請人等）の責任を含めて、本文と同様に責任が軽減される旨の規律を定めている（いわゆるヒマラヤ条項）。

モンテリオール条約第30条第1項では、運送人の使用人又は代理人は、職務を遂行中であったことを証明するときは、運送人が援用することのできる条件及び責任の限度を援用することができる」とされている。

- 2 本研究会において、商法に本文のような規律を設けることの当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があり、本文の考え方について異論はなかった。

 - ・ 海上運送については、一般に、契約上又は船荷証券上ヒマラヤ条項が定められており、少なくとも本文のような規律を商法に設けるべきである。
 - ・ 本文の趣旨（運送人の使用する者に対して損害全額を請求し得るとすると、運送人の責任軽減事由が無意味なものになりかねないこと）は、陸上運送及び国内航空運送についても妥当するのではないかと。
 - ・ なお、海上運送の実務上は、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条の2第2項に定める運送人の使用人（独立の契約者を除く。）に限らず、下請運送人等の独立の契約者を含めて、運送人側関係者の不法行為責任について、ヒマラヤ条項を定めている。

- 3 以上によれば、運送手段を問わず、少なくとも、国際海上物品運送法第20条の2第2項と同様に、商法に本文のような規律を設けることが相当であると考えられる。

(12) 運送人の責任の強行法規性

陸上運送の運送人の責任については、基本的に、任意規定とする現行法の規律を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか（国内海上運送については、後記3(4)参照）。

(補足説明)

- 1 商法上、陸上運送人の責任については、性質上強行規定とされるもの（消滅時効、貨物引換証の効力等に関する規定）を除き、任意規定とされている。
- 2 本研究会において、基本的に陸上運送人の責任を任意規定とする現行法の規律の当否につき検討を行ったところ、これを維持すべきであるとの意見で一致した。
さらに、引越運送・宅配便等において消費者保護の観点から強行規定とすべき規律があるか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
 - ・ 引越運送や宅配便については、消費者だけでなく事業者の利用もあるところ、運送形態に着目して約款において特別の定めをするほかに、消費者性の有無に着目した規律を設けることには疑問がある。新たに消費者性の有無が争点となる懸念もある。
 - ・ 商法においても、端的に消費者性の有無に着目した規律を設けることの是非を議論してよいのではないか。
 - ・ 消費者契約法第10条により、商法上の任意規定の適用による場合に比し、消費者の権利を制限する等の条項であって、民法第1条第2項の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は無効となるが、そのほかに、商法に必要な規律はあるのか。
 - ・ 宅配便については、30万円を超える荷物は引受けが拒絶されることを前提に、運送品の滅失があったときは、当該運送品の価格を、送り状に記載された責任限度額の範囲内で賠償するとされ、商法第580条第1項の損害賠償額の定額化の規律より、荷主に不利益な約定となっている。この責任限度額の定めについては、前記最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決において、低額な運賃により大量の小口の荷物を迅速に配送するという宅配便が有する特質に照らすと、利用者がその利用について一定の制約を受けることもやむを得ないところであり、運賃を可能な限り低い額にとどめて宅配便を運営していく上で合理的である旨判示されている。
 - ・ 引越運送・宅配便のいずれも、延着の場合の運送人の責任について、基本的に運送賃の範囲内に限定するものが多い。
 - ・ 標準引越運送約款第25条では、運送品の引渡し後にすべき損傷等の通知期間について、商法第588条第1項ただし書所定の2週間を3か月に延長している。
 - ・ 引越運送や宅配便という運送形態を的確に定義することは、難しいのではない

か。

(注) 引越運送に関し、ドイツ商法第451条以下は、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を定めている。

- 3 以上によれば、強行規定とすべき規律の有無につきなお留意が必要ではあるが、運送人の責任の中核となる損害賠償責任の額を念頭に置きつつ、基本的には、現行法の規律を維持することが相当であると考えられる。

2 荷送人・荷受人の地位等

(1) 荷送人の注意義務

ア 荷送人の申告義務（危険物に関するものを除く。）

運送状に関する規律（商法第570条）に代えて、荷送人は、運送人に対し、同条第2項各号の事項を申告しなければならないが、運送人の請求があるときは、これを記載した書面を交付し又はこれを記録した電磁的記録を提供しなければならないこととし、この規律を海上運送及び国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、陸上運送については、荷送人は、運送人の請求により、商法第570条第2項各号の事項を記載した運送状を交付しなければならないとされている。
海上運送について、このような規律は、商法及び国際海上物品運送法のいずれにも存しない。
国内航空運送については、約款により、荷送人は、運送を委託するときは、品名、品質、重量、荷姿、荷印、個数、価額、荷送人、発送地、到着地、荷受人、運賃等の支払方法、作成年月日その他必要な事項を記載した運送状を作成しなければならないと定めるものが多い。
- 2 本研究会において、商法第570条の運送状に関する規律につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
 - ・ 同条の趣旨は、運送人に対し運送品に関する情報を提供することにあるが、荷送人の提供する情報には、運送品の特定に必要なもの、船荷証券等の文言責任を生じさせる前提として荷送人が正確性を担保すべきもの、危険物に関するものなど、実質を異にするものがあるため、整理する必要がある。
 - ・ 運送品に関する情報の申告義務に関する問題と、その申告の方法として運送状という書面を要するかという問題は、区別して議論すべきである。
 - ・ 実務上は、送り状、荷札等が商法第570条の運送状に当たると考えられているが、近時は、荷送人から提供された電子データに基づき運送人が発行を代行することもある。
 - ・ 国内海上運送については、全部備船の場合には荷送人が送り状を作成するが、個品運送の場合には特段の書面はないのではないか。なお、工場の出荷担当者が手書きする程度の荷役協定書を作成することもあり、これには、運送品の商品名、

本船名、数量、積み地、積み日時、揚げ地、揚げ日時等が記載されている。

- ・ 国内航空運送について、運送状の記載事項は、商法所定の記載事項を包含しているため、本文の規律を国内航空運送に及ぼしても、問題は生じない。

(注) 運送状の記載事項(商法第570条第2項)について、現行法の規律に問題があるとの指摘はなかった。

- 3 以上によれば、運送状に関する規律に代えて、本文のとおり、荷送人の申告義務に関する規律と申告の方法(書面又は電磁的記録)に関する規律として整理し、これを海上運送及び国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。
- 4 なお、本研究会においては、荷送人が上記の申告義務に違反した場合に過失責任又は無過失責任のいずれを負うかについても、検討を行った。

この点については、荷送人の申告内容に起因して運送人が行政当局等から無過失責任を負わされる事例が見られるのであれば、荷送人の申告義務違反の効果についても考慮すべきであるとの指摘があり、過去にイランとの関係でそのような事例があったようでもあるが、一般的にそのような事例が見られるわけではなかった。

したがって、一般原則に従い、荷送人が上記の申告義務に違反した場合の責任は、過失責任とみるのが相当であると考えられる。

(注1) 国内航空運送については、約款により、荷送人に故意又は過失がある場合のほか、運送約款及びこれに基づいて定められる規定を守らない場合にも、荷送人が損害賠償義務を負うとするものが多く、荷送人の申告義務違反につき無過失責任を負わせているのではないかとの指摘があった。

(注2) 昭和10年の法制審議会の改正要綱では、「荷送人が運送状ニ不実又ハ不正確ナル記載ヲ為シタル場合其他之ニ類似スル場合ニ於テ運送人が損害ヲ被リタルトキハ荷送人ニ対シテ其賠償ヲ請求スルコトヲ得ルモノトスルコト」とされている。

イ 荷送人の危険物に関する申告義務

(ア) 運送品が危険物であるときは、荷送人は、運送人に対し、当該危険物の性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を申告する義務を負うとすることとしてはどうか。

(イ) 上記の申告義務の違反により生じた相当因果関係の範囲内の損害に関し、荷送人が責任を負うか否かについては、次の案のいずれが適切であるか、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

【甲案】荷送人は、無過失責任を負う。

【乙案】荷送人は、運送品が危険物であることを知らず、かつ、相当の注意をしても知り得なかったときは、責任を免れる。

【丙案】運送人が荷送人の申告義務違反につき過失があったことを証明したときは、荷送人は責任を負う。

(補足説明)

- 1 本文(ア)について

(1) 商法には、運送品が危険物である場合の荷送人の申告義務に関する規定は存しない。

もともと、海上運送については、危険物の荷送人は、船舶所有者等に対し、危険物の国連番号（UNナンバー）、品名、等級、隔離区分、副次危険性等級、容器等級等を記載した危険物明細書を提出しなければならないとされている（危険物船舶運送及び貯蔵規則第17条）。

（注）標準貨物自動車運送約款第15条では、荷送人は、爆発、発火その他運送上の危険を生ずるおそれのある貨物について、あらかじめ、運送人にその旨を申告し、かつ、これらの事項を貨物の外部の見やすい箇所に明記しなければならないとされている。

また、航空運送については、例外的に輸送することが許される危険物（航空法施行規則第194条）に関し、約款により、荷送人が適切な措置を講じ、運送人が承諾しない限り、引受けが拒絶されるとするものが多い。

(2) 本研究会においては、特に、荷送人が危険物に関する情報を正確に提供することが重要であること、科学の進歩やIMDGコードの更新等に伴い、危険物の範囲が変わり得ること、危険性の周知の程度等に応じて、化学品名の申告で足りるケースやその性質を詳細に申告すべきケースがあり得ること等を踏まえ、危険物に関する申告義務を私法上の義務としても位置付けることとし、商法に本文(ア)のような規律を設けることにつき検討を行ったところ、これについて特段の異論はなかった。

(3) 以上によれば、運送手段を問わず、商法に本文(ア)のような規律を設けることが相当であると考えられる。

（注1）IMDGコード（国際海上危険物規則）とは、国際的な危険物の輸送における安全性を確保するために国際連合に設置された国際連合危険物輸送専門家委員会により2年ごと発出されている勧告をいう。

（注2）どのような運送品が危険物に当たるかについて、物自体の性質又は特性が危険な場合のほか、運送方法により危険になる場合（運送品の流動性が高く、船舶が傾くと転覆の危険が生ずる場合等）も含むか否か問題となるが、ロッテルダム・ルールズ第32条（危険物の申告義務違反の場合の無過失責任）では、危険物という概念はIMDGコード所定の物などを念頭に置いており、運送方法により危険になる物については同条の適用はないと整理されたとの指摘があった。

2 本文(イ)について

(1) 危険物の申告義務違反により危険物が爆発等をした場合の荷送人の責任について、商法には規定がなく、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項を国内法化した国際海上物品運送法第11条第2項でも、「運送人の荷送人に対する損害賠償の請求を妨げない」と規定するだけで、過失責任又は無過失責任のいずれであるかは、明らかでない。

この点に関し、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項の解釈も定まっていないようである。イギリスの判例は、伝統的には無過失責任としてきたが、近時は過失責任とするものもあり、他方、アメリカの判例は、過失責任とするとい

われている。

- (2) 本研究会においては、この点について、次のような指摘があった。ア～オのように荷送人の責任を無過失責任とすべき方向の考え方が一方で、カ～ケのようにこれを過失責任とすべきとの考え方もあり、意見の一致を見なかった。

ア MARPOL条約を前提に、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律では、船舶から大量の油等の排出があったときに、当該船舶の船長は、排出油等の防除のための応急措置を講ずる必要があり、海上保安庁長官は、海洋汚染を防止するために講じた措置に要した費用を船舶所有者に負担させることができるとされている。このように、運送人は、第一次的に重い負担を負っている。

イ 運送人にとって荷送人の過失の立証が困難であることも踏まえると、第一次的に負担を負う運送人は、無過失の荷送人に対しても責任を追及し得るようにすべきである。

ウ 運送人は、過失責任主義の下に荷送人の責任を追及し得ない場合には、原荷主に損害賠償請求をせざるを得ないが、そもそも原荷主を知らないのであり、請求には困難が多い。

エ 国際フレイトフォワードーズ協会（以下「JIFFA」という。）作成の国際複合一貫輸送約款第12条第4項では、荷主は、運送品（危険品）の性質を承知しているか否かと問わず、運送の結果発生する全ての損害賠償について、運送人に補償するものとされている。

オ 航空運送については、危険物による事故が生じた場合の損害が特に大きく、荷送人の責任は、無過失責任とすべきである。

（注）前記本文アの補足説明末尾の注のとおり、国内航空運送については、約款により、荷送人の申告義務違反につき無過失責任を負わせているのではないかの指摘があった。

カ 製造業者から提供されたSDS（安全データシート）の内容について、荷送人が全て確認しなければならないとするのは、負担が重過ぎる。

キ 危険物の爆発等によって生ずる損害額は極めて高額となることが多く、荷送人が無過失責任を負う場合には、荷送人が破綻してしまう。なお、荷送人は、貨物保険を付することにより損害を補填し得るが、そのような保険を付するのは大企業のみであろうし、保険によっても全損害を補填し得ないことがある。

ク 荷送人の責任を無過失責任とする場合には、法律上、責任限度額に関する規律を設ける必要があるが、適切な責任限度額を規定することが困難である。

ケ 裁判実務では、債務不履行の一般原則（過失責任）を判断枠組としつつ、本文の【乙案】のような考え方に立ち、実質的に無過失責任に近い結論を導いているのではないか。

- (3) 以上のとおり、本研究会において、この点に関する一定の方向性に立つ提案をすることは困難であり、どのような規律が適切かにつき、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

（注1）仮に、荷送人の責任を無過失責任とする場合でも、消費者が荷送人となるときは、

専門的事業者である運送人が消費者から必要な情報を引き出すべきであるとして、消費者に過酷な責任を負わせないよう考慮する必要があるとの指摘があった。

(注2) 運送人の責任を強行規定に改める場合(前記1(12)参照)には、荷主の責任についても、任意規定に反する特約で荷主に不利益なものを無効とすべきか否か検討する必要があるとの指摘があったが、危険物か否かを問わず、荷主の申告義務違反につき無過失責任を負わせるような実務もあり、これを不合理ともいい難い以上、その強行法規化には困難が多いものと考えられる。

ウ 荷送人の責任の消滅

荷送人の責任の消滅時効に関する現行法の規律(商法第589条、第567条、第765条)を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、運送人の荷送人又は荷受人に対する債権(運送賃請求権等)は、1年の経過により時効消滅する(商法第589条、第567条、第765条、国際海上物品運送法第20条第1項)。
- 2 本研究会においては、特に、危険物の爆発その他の運送中の事故に起因して荷送人の責任を追及する場合に、事故原因の究明に要する期間等を考慮して、1年の消滅時効期間で足りるか否かにつき、検討を行った。

この点について、事故原因の究明に要する期間は事案によるが、海上運送については半年や1年以上要するケースも見られるとの指摘があり、事故時から1年間では短過ぎるとの意見が大勢であった。もっとも、消滅時効の起算点について、柔軟に対応している裁判実務(特段の事情がある場合に権利行使が現実に期待できるようになった時を起算点とした最高裁平成15年12月11日第一小法廷判決・民集57巻11号2196頁等)を踏まえても、なお現行法の規律を変更すべき要請が高いか否かについては、判然としなかった。
- 3 以上によれば、現行法の消滅時効期間のために運送人の荷送人等に対する権利行使が困難になった事例等の状況にもよるが、基本的には、現行法の規律を変更する必要性が高いとはいえず、当該規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが考えられる。

(注1) ロッテルダム・ルールズ第62条では、荷送人の責任に係る出訴期間は引渡し後2年となっているが、これは、荷送人の責任と運送人の責任を可能な限り合わせるという考え方から導かれたものであるとの指摘があった。

(注2) 海上運送については、1年の消滅時効制度の下では、契約が連鎖している場合等につき運送人の権利の行使に係る対応に苦慮することがあるとして、6年とするイギリスを参考に、5年の商事消滅時効に委ねるべきである(ただし、運送人の責任については、1年の除斥期間によるべきである。)とする意見があった。

(2) 荷送人の権利と荷受人の権利との関係

運送品処分権及び荷受人の権利取得に関する現行法の規律（商法第582条、第583条）を維持するとともに、運送品が到達地に達しない場合（全部滅失の場合）にも荷受人が荷送人と同一の権利を取得する旨の規律を設け、この規律を海上運送及び国内航空運送に及ぼすこととしてはどうか。

（補足説明）

1 運送品処分権及び荷受人の権利取得に関する規律について

(1) 現行法上、陸上運送については、荷送人は、運送品が到達地に達し、荷受人がその引渡しを請求するまでの間は、運送の中止、運送品の返還その他の処分をする権利（運送品処分権）を有しており（商法第582条）、他方、荷受人は、運送品が到達地に達した後は、荷送人と同一の権利を取得する（同法第583条第1項）。したがって、運送品が到達地に達した後、荷受人が引渡しを請求するまでの間は、荷送人の権利と荷受人の権利が競合するが、その間は荷送人の権利が優先すると解されている。

これらの規律は、国内海上運送については明文では存しないが、立法の過誤との指摘もあり、国際海上運送については明文で定められている（国際海上物品運送法第20条第2項）。

国際航空運送については、荷送人の運送品処分権は、原則として、運送品が到達地に達した時に消滅する（モントリオール条約第12条第4項）ため、荷送人の権利と荷受人の権利が競合する期間は存しない。

（注1）国内航空運送については、荷送人の運送品処分権に関し、約款により、運送取消し、荷受人変更及び到着地変更の指図は航空機搭載前に限り可能であり、発送地返送の指図は荷受人への引渡し前に限り可能である旨を定めるものが多い。

（注2）ロッテルダム・ルールズ第50条第2項では、荷送人の運送品処分権は、荷受人への運送品の引渡し時に消滅するとされている（なお、荷送人は、運送品処分権を譲渡することができる。）。

(2) 本研究会において、運送品処分権が競合することの当否（荷受人の権利取得の時期）につき、検討を行ったところ、まず、運送品処分権の行使状況について、次のような指摘があった。

- ・ 荷送人による運送品処分権の行使は、例えば、誤配送や運送品の瑕疵により荷受人が受取を拒否した場合の返送指示、荷受人が倒産した場合の返送指示、農産物につき競り地が有利な到達地への変更指示等のケースがある。
- ・ 荷送人と荷受人の指図の競合については、法人が荷主となる運送契約ではほとんど見られないが、個人が荷主となる場合に、例えば、引越運送において、離婚した夫婦の一方が他方に家具等を合意なく送付するようなケースで、見られることがある。
- ・ 実務上は、商法の規律とは異なり、荷受人に引き渡す直前まで、荷送人の指図に応じているのではないか。
- ・ 航空運送については、運送期間が短いため、運送品処分権が行使されるケー

スは少ない。

- (3) これを受けて、本研究会では、運送品処分権が競合しない制度として、まず、ロッテルダム・ルールズを参考に、荷送人の運送品処分権は、荷受人への運送品の引渡し時に消滅するという考え方につき、検討を行った。

この考え方による時は、運送品の現実の引渡しまでの間は、荷送人のみが運送品処分権を有し、荷受人は荷送人と同一の権利（一部滅失による損害賠償請求権等）を取得しないとするのが自然であるが、これに対しては、①運送人が運送品を任意に引き渡さない場合に、荷受人に運送品の引渡請求権が発生しないこととなり不合理である、②従来の条約（CMR第12条）や実務（海上運送状に関するCMI統一規則第6条）等と異なる等の指摘があり、慎重な検討を要するとの意見が大勢であった。

本研究会では、さらに、モンテリオール条約を参考に、荷送人の運送品処分権は、運送品が到達地に達した時に消滅するという考え方についても、検討を行ったが、到達地に達した後、引渡し前に荷受人が倒産した場合であっても、荷送人が運送品処分権を行使し得ないのは不都合である等の指摘があった。

- (4) 以上の経緯のほか、荷送人と荷受人の指図が競合するケースがそれほど多くはないこと、国内航空運送の約款の定めは、運送品処分権及び荷受人の権利取得に関する商法の規律と若干異なるが、商法の規律は任意規定であり、異なる程度も大きくはないこと等を踏まえると、本文のとおり、少なくとも運送品の処分に関しては、同法第582条及び第583条の規律を維持し、これを国内海上運送及び国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

（注）国際物品売買契約に関する国際連合条約（ウィーン売買条約）第71条では、買主の信用力の著しい不足等の事情が明らかになった場合に、売主は、物品の発送の前後を問わず、自己の義務の履行を停止することができることとされ、破産法第63条では、運送中に買主につき破産手続開始の決定があった場合に、売主は、運送品の取戻請求権を有するとされるが、これらは売買契約上の権利であり、運送品処分権とは別に議論されるべきであるとの指摘があった。

2 運送品が到達地に達しない場合（全部滅失の場合）を中心とする荷受人の地位の在り方（損害賠償請求権）について

- (1) 現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、運送品の全部滅失の場合に、荷受人が運送契約上の権利を取得する旨の明文の規定はない（商法第583条参照）。

モンテリオール条約第13条第3項では、運送人が運送品の滅失を認める場合等に、荷受人は、運送契約から生ずる権利を行使することができることとされている。

- (2) 本研究会においては、特に、国際海上運送を中心に、CIF契約等による輸入取引において、運送品が本船の船上に置かれた時にその損傷等の危険が買主に移転することを前提として、運送品の全部が滅失しても荷送人である売主の関心が低く、荷受人である買主の損害の補填のために一定の権利を与えるべきであるとの指摘があった。

そこで、この場合にも荷受人に運送契約上の損害賠償請求権を認めることとす