

海上運送に関する問題点の検討(1)

(前注)

本研究会では、基本的に、国際海上物品運送法がハーグ・ヴィスビー・ルールズを採用していることを前提とした上で、国内海上物品運送に関する規律の在り方を検討する。なお、陸・海・空に共通する議論については、可能な限り共通の規律とする方向で検討する。

第1 海上物品運送

1 個品運送及び航海傭船

(1) 運送人の責任

ア 過失推定責任と特別の免責事由

(ア) 免責事由のリスト化について、どのように考えるか。

(イ) 航海過失免責及び火災免責に関する規律について、どのように考えるか。

(補足説明)

1(1) 陸上運送に関する議論では、過失推定責任（通常の債務不履行責任と同様）の維持を前提として、免責事由のリスト化について、次のような指摘があった。

- ・ 運送人が免責を主張するのは、台風、地震等の不可抗力の場合であり、輸送期間が長くないため、運送品が劣化する事例も少ない。
- ・ 荷造りの不完全の場合には、運送人は必要な荷造り等を要求することができるので、免責を主張することは、事実上困難である。
- ・ 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く、この点において、海上運送とは異なる。
- ・ 運送品の盗難の事例は少ないが、この場合に、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。

(2) 国内海上運送において、標準内航運送約款第20条には、「運送人は、内乱、テロ、暴動、ストライキ、荒天遭遇その他の不可抗力によって生じた損害については、賠償の責めに任じない。」旨の規定があるが、実際にこの規定が援用されることはあるか、陸上運送の場合と比較し、主張されることが多い事由はあるか、それは、運送形態によって異なるのか。商法には、免責事由はリスト化されていないが、現在の紛争解決において、不都合が生じた事例はあるか。

2(1) 国際海上物品運送法第3条第2項所定の航海過失免責の規律は、歴史的にみて、19世紀に、契約自由の原則の下、多くの極端な免責約款が使用されたことに対し、米国のハーター法において、運送品に関する注意義務についての免責約款を強行法的に無効とする代償として認められたといわれている。この規

律は、ハーグ・ヴィスビー・ルールズでは採用されたが、商法には規定がなく、ハンブルク・ルールズやロッテルダム・ルールズでは採用されていない。この点につき、日本海運集会所作成の内航運送契約書第17条第2項には、「運送人は、船長その他の船員の航海上の過失による貨物の損害について、賠償の責めを負わない。」旨の規定がある。

国内海上運送の実務において、免責が主張された航海上の過失には、どのようなものがあるか。

- (2) 国際海上物品運送法第3条第2項所定の船舶における火災の場合の免責の規律は、ハーグ・ヴィスビー・ルールズに由来するが、商法には規定がなく、前記の内航運送契約書にも規定がない。実務において、船舶における火災が生じた場合の賠償責任の在り方（保険の加入状況等を含む。）は、どのようになっており、何らかの問題が生じているか。

(注) ロッテルダム・ルールズ第17条第3項(f)は、運送人の免責事由の1つとして船舶上の火災を規定しており、当該火災が運送人又は履行補助者の過失による場合は免責されないことや、運送人側の過失の立証責任が請求者（荷主）側にあることが明示されている（同条第4項(a)）。

イ 堪航能力担保義務（商法第738条、第739条）

堪航能力担保義務に関し、運送人の無過失責任を定めつつ、免責特約の効力を認めない現行法の規律について、過失責任に改めてはどうか。

(補足説明)

堪航能力担保義務に関する現行法の規律（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頁参照）については、世界の立法の潮流と異なり、内航船と外航船の責任が不均衡である等の批判が強いほか、前記の内航運送契約書第2条にも、「運送人は、本契約を履行するため、発航の当時、本船が堪航能力を保持するように相当の注意を払わなければならない。」旨の規定がある。以上を踏まえ、堪航能力担保義務を過失責任に改めた上で、免責約款の効力を認めないということについて、どのように考えるか。

(注1) 堪航能力の具体的内容について、堪荷能力を含むものとして、国際海上物品運送法第5条第1項各号所定の事由を商法に明示してはどうか。

(注2) 堪航能力担保義務の時期につき、ロッテルダム・ルールズ第14条は「航海の開始前、開始時及びその期間中」と規定するが、本研究会では、当面、ハーグ・ヴィスビー・ルールズを前提とする。

(注3) 本文に関連して、不堪航の事実等の立証責任の在り方が問題となるところ、国際海上物品運送法第5条の規定振りからは、必ずしも明らかでない。

一般に、紛争としては、①荷主が、運送期間中における運送品の滅失等を主張して、その損害賠償を求め、②これに対し、運送人が、運送品の滅失等について故意又は過失がないことや、航海上の過失に該当すること等を主張し、③さらに、航海過失免責の主

張に対し、荷主が、別途、堪航能力担保義務違反を主張するという局面が想定されるのであり、堪航能力担保義務に関しては、荷主が不堪航の事実、損害の発生及び因果関係を主張し、運送人が注意を怠らなかったことを主張することとなると考えられるが、どうか。

ウ 責任限度額

責任限度額に関する規律について、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 陸上運送に関する議論では、次のような指摘があった。
 - ・ 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はない。
 - ・ 責任限度額の適切な定め方が困難である。
 - ・ 責任限度額が低額であるときは、特に中小の荷主において、新たに貨物保険契約を締結すべき負担が生ずる。
 - ・ 責任限度額に関する規律は、高価品の運送リスクにより廉価品の運送賃が高くなることを防ぐところに、その機能がある。この点について、現在、陸上運送の大手の荷主は、求償権放棄条項を含む貨物保険契約を締結して、物流子会社に運送を委託するなどして、自ら保険料の支払により運送リスクを負担しているという実情がある。もっとも、中小の運送人は、高価品であることを知らないまま運送している事案もある。
 - ・ 国際的には、高価品の明告がない場合に運送人が免責されるのではなく、責任限度額内の責任を負う例が多い。
 - ・ 責任限度額の規定がない現状では、高価品免責の規定の適用の可否が争点となり、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ないため、深刻な紛争になりがちである。
- 2 国内海上運送において、仮に責任限度額に関する規律を設ける場合には、例えば、この額を2 SDR/kg とすることが考えられるが、荷主側の保険の加入状況、高額貨物に関する紛争実態等を踏まえ、責任限度額に関する規律の必要性につき、陸上運送の場合と比較して別途考慮すべき事情があるか。

(注) 責任限度額に関する規律を設けず、高価品免責に関する規律を維持する場合には、申告額が実価と異なる場合に関する規律を設けるべきか検討する必要があるところ(研究会資料2の第1の1(3)参照)、申告額が実価と異なると考えられるときは、どのような対応をしているのか、また、この場合に争いになった事例はあるか。

エ 運送品の滅失・損傷・延着による責任(商法第766条、第580条)

国内海上運送における運送品の滅失・損傷・延着による損害賠償責任とその額について、どのように考えるか。

(補足説明)

1 研究会資料2の第1の1(2)について、陸上運送に関する議論では、次のような指摘があった。

(1) 一定期間の引渡しの遅滞による運送品の滅失の擬制について

- ・ 陸上運送では、特積み（特別積合せ）の場合に運送品の紛失の可能性があるが、海上運送や航空運送では、運送品の紛失は、ほとんどない。
- ・ 紛失した運送品が発見される時期は、事案によって異なる。
- ・ 貨物保険の実務では、一定期間内に運送品が届かない場合は、不着として取り扱い、全損処理をしている。

(2) 賠償額の定額化について

- ・ 実務上、商法第580条の規定は、賠償額の算定基準とされ、国際海上物品運送法等の規定と合致するという意味でも、重要である。

(3) 単なる延着の場合の損害賠償の額について

- ・ 標準貨物自動車運送約款では、配達期間に余裕があるので、延着になることはほとんどなく、また、延着の場合の責任は、運送賃の範囲内とされる。
- ・ 自動車業界やコンビニ業界等では、厳格に到達日時を定めることを求める場合もあるが、それ以外の場合は、事前に具体的な約定をしているわけではない。国際航空貨物運送においても、特約をしない限り、air waybillに記載したフライトナンバーは、その便に搭載する義務を負う趣旨ではない。
- ・ 延着の場合に民法第416条によるとすると、運送品の価値を超えて損害賠償責任を負うことがあり、滅失の場合と比べ、均衡を失する。

2 国内海上運送について

(1) 上記1(1)の規律は、基本的に運送品の所在が明らかな海上運送では、新設する必要性は高くはないと考えてよいか。国内海上運送に係る貨物保険の実務において、運送品が届かずに全損処理をする事例は、どの程度あるか。

(2) 上記1(2)の規律（商法第766条、第580条）は、維持することでよいか（標準内航運送約款第18条第7項も同様）。

(3) 上記1(3)の規律に関し、国内海上運送において、運送品の到達時期についてはどのような約定がされているか、運送品の延着による損害賠償責任が問題となることはあるか、延着による損害には、どのようなものがあり、それは、通常生ずべき損害ないし運送人に予見可能な損害といえるものか。

運送品の単なる延着の場合（運送人の故意・重過失により延着が生じた場合を除く。）の損害賠償の額については、①滅失・損傷と同様に、引渡しとされるべき時における到達地の価格を基準とし、実際に引渡しとされた時における価格との差額とみる考え方や、②民法第416条の一般原則によるとする考え方があり。上記①については、運送品の価格が変動せず又は上昇した場合には、損害賠償請求をすることができないという問題点があり、上記②については、賠償額が運送品の価値を超え得るという問題点がある。

そこで、例えば、一定額（運送品の価格を超えないものとする。）の範囲内

において、相当因果関係の範囲内の損害について責任を負うとする考え方があり得るが、どのように考えるか、また、この一定額としては、どのような金額が相当か。

オ 運送品の損傷等について通知しない場合の取扱い（商法第766条，第588条）

(7) 運送人の責任（損傷又は一部滅失の事実を知って運送品を引き渡した場合を除く。）は，荷受人が留保しないで運送品を受け取ったときは消滅するが，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おいて，受取の日から〔2週間〕以内に運送人にその事実を通知したときは消滅しない旨の規律に改めることについて，どのように考えるか。

さらに，荷送人がコンテナに運送品を詰めた場合における上記規律の適用について，荷受人がコンテナの封印を破った日を受取の日とみなす旨の規律を設けることについて，どのように考えるか。

(イ) 延着の場合に，受取の日から一定期間内に運送人にその事実を通知しないときは運送人の責任が消滅する旨の規律について，どのように考えるか。

（補足説明）

1 陸上運送に関する議論では，次のような指摘があった。

(1) 運送品の損傷等につき通知がない場合の責任の消滅について

- ・ 現行法の規定は，2週間以内に損傷等の通知がなく，運送中に損傷等が生じたのではないと思われる事案で，荷主の請求を拒絶するために，その適用を主張する例が多い。
- ・ 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条第2項の推定規定（荷主からの通知がないときは，損傷なく引渡しされたと推定される。）は，法的に意味がない。
- ・ 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。
- ・ 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が多く，また，事故品であるとの前提の下に受け取ることもある。
- ・ 陸上運送では，商業貨物と引越貨物とを問わず，多くの場合1週間以内に損傷等の通知があるが，倉庫に納入した運送品等では，損傷等の発見が遅れることもある。
- ・ 内航運送では，掛けの後払いが多く，まれに，バラ積み貨物につき，引渡しから2週間経過後に損傷等の通知があることもある。外航運送では，ほぼ全ての貨物に保険が付されており，荷揚げ時の検数人のリマークがな

いと、保険金の支払は困難である。

- ・ 国際航空運送では、14日以内の苦情申立てを要するとの規律が厳格に守られている。

(2) 延着につき通知がない場合の責任の消滅について

- ・ 本文(イ)の規律は、不着の場合に関するものではなく、荷受人が延着の事実を認識した場合に一定期間内に申し出なければならないとする趣旨である。

2 国内海上運送について

- (1) 上記1(1)の指摘によれば、商法第588条第1項の規律は、運送賃の支払後という限られた適用場面しかなく、運送の実態に即していないため、運送賃の支払という要件を削ることが考えられ、標準内航運送約款第18条第2項も、そのような考え方に立っている。その場合には、本文(ア)のとおり、直ちに発見することができる損傷等がある運送品につき、荷受人が留保しないで受け取ったときは、運送人の責任は消滅することとなるが、荷受人の実務の在り方からみて、問題はあるか。また、荷揚げ時における運送品の状態の確認は、どのようにされているか、実際に上記約款の規定が援用されることはあるのか。

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の通知期間について、国内海上運送の実務（保険の実務を含む。）を踏まえ、どのように考えるか。

さらに、クローズド・コンテナに詰められた運送品については、コンテナの受取後でも封印を破るまでの間は、荷受人がその損傷等を認識することが困難であること等から、本文(ア)の第2段落のような特則を設け、コンテナの封印を破った日を起算日とすることが考えられるが、他方で、運送人に対する損傷等の通知の時期が遅くなること、国内海上運送におけるコンテナ内の損傷等の確認の在り方等を踏まえ、実務への影響を検討する必要がある。

(注) 他に、コンテナに詰められた運送品についての特則の必要性は、あるか。例えば、標準貨物自動車運送約款第40条には、①荷送人が貨物を詰めた場合で、②コンテナの封印に異常がない状態で到着したときは、荷送人は、運送人の故意・過失を立証しなければ賠償請求をすることができない旨の規定があるが、実際にこの規定が援用されることはあるか。

- (2) 上記1(2)の規律について、国内海上運送の実務において、延着の事実を認識した荷受人が速やかに運送人に申出をしないことにより、後日荷受人から損害賠償請求を受けて運送人が対応に苦慮したという事案は、あるか。

カ 運送人の責任の消滅（商法第766条、第566条）

運送人の責任は、運送品の引渡しの日（全部滅失の場合には、引渡しが行われるべき日）から〔1年〕が経過したときは消滅する旨の規律（除斥期間に

改めること)について、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 陸上運送に関する議論では、次のような指摘があった。
 - ・ 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リスクは高いので、通常は、1年以内に提訴することになる。
 - ・ 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、期間として短い。合意による期間の延長制度が望ましい。
 - ・ 陸上運送では、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。
 - ・ 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。
 - ・ 出訴期間を2年とするモントリオール条約の下では、合意による期間の延長制度がなくても、概ね不都合はない。
 - ・ 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。
 - ・ 国際海上物品運送法では、求償の場合に出訴期間を3か月間延長する規定があり、フォワーダーにとって有益と考えられる。
- 2 国内海上運送について

上記の指摘によれば、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ことに、実務上大きな意味合いがあるとはいえ、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ところ、国際海上物品運送法やモントリオール条約における法的効果等を勘案すると、本文のとおり、除斥期間の制度に改めた上で、合意による期間の延長を可能とする制度を整備することが考えられるが、どのように考えるか。

また、国内海上運送における文書の保存期間、損害賠償をめぐる和解協議の在り方等について、陸上運送の場合と比較し、別途考慮すべき事情があるか。

(2) 再運送契約に関する規律（商法第759条）

商法第759条の規律（船舶所有者Aから航海傭船をした傭船者Bが第三者Cと運送契約を締結した場合に、Aのみが、Cに対して船長の職務に属する範囲内で契約を履行する責任を負うとする規律）を削ることについて、どのように考えるか。

(補足説明)

本文の規律は、AとCとの間に直接の法律関係を認めて、求償関係の簡略化を図ったものとされるが、BC間の再運送契約の関係では、AはBの履行補助者にすぎないとして、商法第759条を廃止すべきとの見解が多く、国際海上物品運送法も、同条

を適用除外としている。

そこで、商法第759条の規律を削ることが考えられるが、国内海上運送の実務において、傭船した船舶を用いて運送を行う（再運送契約）のは、どのような場合か、その場合に、Cは、A・Bのいずれの責任を追及することが多いか。本文のような改正をした場合には、Cは、Bに対する契約上の請求権とAに対する不法行為に基づく請求権（商法第690条）を有することになることについて、どのように考えるか。

（注1）仮に、商法第759条の規律を削る場合には、国際海上物品運送法第19条第1項のように、船長の職務に属する範囲内において生じた運送品に関する損害について、Cがその債権につき船舶先取特権を有する旨の規定を設けることも考えられるが、他方で、商法第759条の適用がないといわれる定期傭船の傭船者が再運送契約をした場合におけるBの無資力についての危険負担の在り方や、また、船舶先取特権の対象を拡大することによる船舶金融への影響等についても、国内海上運送の実務を踏まえ、検討する必要がある。

（注2）モントリオール条約第45条では、実行運送人が行う運送について、損害賠償を求める訴えは、原告の請求により、契約運送人若しくは実行運送人の一方に対して、又はこれらの双方に対して提訴することができる」とされている。