

陸上運送に関する問題点の検討(1)

(前注) 本研究会では、まず、概ね、任意規定としてどのような規律が適当であるかについて検討し、おって、それを踏まえ、強行規定とすべきものがあるかについて検討する。

第1 陸上物品運送

1 運送人の責任

(1) 過失推定責任(商法第577条)

ア 陸上物品運送の責任原則について、過失推定責任を維持すべきか。

イ 責任限度額に関する規律の新設の当否について、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 過失推定責任という現行法の規律に問題が生じているかどうか、今後検討される陸上旅客運送・国内海上運送・国内航空運送の責任原則とのバランスを考慮しつつ、検討する必要がある。
あわせて、国際海上物品運送及び国際航空物品運送では、責任限度額に関する規律を設けており(国際海上物品運送法第13条、モントリオール条約第22条第3項)、諸外国でも、このような規律を設ける例(CMR第23条、ドイツ商法第433条等)が相当数あるところ、陸上物品運送において、かかる規律の新設の当否を検討するに際しては、他の運送手段とのバランス、実務上のニーズの有無など、どのような考慮要素があり、また、仮に、新設する場合には、運送制度の利用者(国民)の視点を踏まえ、どのような説明が可能か。
- 2 過失推定責任を維持する場合の規律の在り方として、主張・立証責任を考慮し、まず、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た場合等には運送人は損害賠償責任を負うとしつつ、滅失等の原因につき運送人等に故意又は過失がないときはその責任を免れる旨を定めることについて、どのように考えるか(ロッテルダム・ルールズ第17条参照)。
- 3 運送人の注意義務の程度につき、諸外国には、最大の注意を要する旨の規律(ドイツ商法第426条)や、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限り免責されるとするもの(CMR第17条等)があるが、我が国の法制上、どのように考えるか。
- 4 陸上物品運送について、運送人の免責事由に関するリスト(国際海上物品運送法第4条第2項参照)を新たに設ける必要があるか。天災、内乱、裁判上の差押え、争議行為、運送品の特殊な性質又は隠れた欠陥等について、どのように考えるか。
- 5 責任限度額に関する規律を設ける場合には、諸外国の例によると、滅失・損傷の場合には8.33SDR=約1000円/kgなど(ドイツ商法第431条等)と、延

着の場合には運賃相当額（CMR第23条第5項）又はその3倍（ドイツ商法第431条第3項）などと限度額を定めているが、その限度額について、どのように考えるか。

(2) 運送品の滅失・損傷・延着による責任（商法第580条）

ア 運送品の滅失に関し、例えば、運送品の引渡しができるべき日から一定期間〔1か月〕を経過してもなおその引渡しがないうちに、荷送人及び荷受人は運送品の全部が滅失したものとみなすことができる旨の規律を設けることについて、どのように考えるか。

イ 運送品の滅失及び損傷の場合の損害賠償の額について、到達地の価格を基準とするいわゆる賠償額の定額化に係る規律は、維持すべきか。

ウ 運送品の単なる延着の場合の損害賠償の額について、延着により生じた相当因果関係の範囲内の損害額とすべきか、又は引渡しができるべき時における到達地の価格によって定めるとすべきか。

（補足説明）

1 運送品の滅失に関し、諸外国には、引渡日から一定期間が経過しても運送品の引渡しがないうちに、運送品が滅失したものとみなすことができる旨の規律があり、その一定期間として、20日（ドイツ商法第424条。国際運送の場合は、30日）、30日（フランスにおける一般定型契約20条）、30日（CMR第20条第1項。引渡期間の合意がない場合は、60日）とする例があるが、どのように考えるか。

2 上記イに関する規定（商法第580条第1項）については、その実効性を疑問視する意見もあるが、これを維持すべきか。また、維持すべき場合には、CMR第23条やドイツ商法第429条等では運送品を引き受けた地の価格を基準としているが、現行法の規律に問題が生じているか。

（注）運送人の悪意又は重過失による運送品の滅失等の場合には、賠償額の定額化が適用されない旨の規律（商法第581条）があるところ、特に「悪意又は重過失」の要件の明確化を求める意見もあるが、どのように考えるか。

3 単なる延着の場合（一部滅失や損傷を伴わないもの）の損害賠償の額については、陸上物品運送に関する商法第580条第2項の解釈として、①同項ただし書の適用はなく、民法第416条の一般原則によるとの見解と、②同項ただし書の適用があり、引渡しができるべき日における到達地の価格によって定めるとの見解がある。他方、国際海上物品運送法第12条の2第1項では、上記②に沿う規律がされている。

この点について、実務の在り方も踏まえつつ、どのように考えるか。

(3) 高価品の明告制度（商法第578条）

高価品について、荷送人がその種類及び価額を申告した場合を除き、運送人は損害賠償の責任を負わない旨の規律を維持すべきか。

この規律を維持する場合には、例えば、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が賠償額となること、荷送人が実価を著しく超える価額又は実価より著しく低い価額を故意に申告した場合（運送人が悪意の場合を含む。）の取扱いについても、規律を設けるべきか。

（補足説明）

- 1 高価品（その容積又は重量に比して著しく高額な物品をいう。）の申告制度（商法第578条。同条は、国内海上運送及び国際海上運送に準用されている。）については、イギリス法（Carriers Act 1830 第1条）では我が国と同様の規律が存するが、CMR、ドイツ法、フランス法等では同様の規律は存しない。

他方で、各種約款では、1kg当たりの金額が一定額を超える場合を高価品とする旨の規定があり、基準となる一定額が約款ごとに異なるので、規律としては分かりにくいところ、高価品についての申告がない場合に、現行法のように一律に免責するよりも、重量当たりの責任限度額に関する規律を新設する方が分かりやすいとの意見もある。

そこで、このような各種約款等の実務の在り方も踏まえつつ、任意規定としてこの制度を維持することについて、どのように考えるか。

- 2 高価品の申告制度に関する規律を維持する場合には、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、本文第2パラグラフのような規律を設けることが考えられるが、どうか。

（4）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588条）

ア 荷受人が留保をしないで運送品を受け取り、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が消滅する旨の規律は、維持すべきか。

また、運送品に直ちに発見することのできない損傷等がある場合において、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は、維持すべきか。その場合、その一定期間について、どのように考えるか。

イ 延着の場合にも、運送品の受取後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を設けることについて、どのように考えるか。

（補足説明）

- 1 本文アの規律については、国内海上運送にも準用されている（商法第766条）が、他方、国際海上物品運送法では、運送品の受取の際（直ちに発見することができない場合には3日以内）に運送人に対しその旨を通知しなかったときは、損傷等がなく引き渡されたものと推定するとされている（同法第12条第1項、第2項）。

そこで、①一定の場合に運送人の責任が消滅するという現行法の規律を維持すべきか、又は推定規定とすべきか、②運送人の責任が消滅するための要件として、留保のない受取のほか、運送人に対する運送賃や費用の支払という要件を維持すべきか、③直ちに発見することができない一部滅失又は損傷があった場合の責任消滅期間について、引渡しから3日、7日、14日等とする立法例があるところ、いず

れが適当か等について、運送品の引渡し及び代金支払の実務、紛争の実態、取引の迅速決済の要請、他の運送手段とのバランス等を踏まえ、検討する必要がある。

- 2 さらに、諸外国には、延着の場合にも、一定期間内に運送人にその事実を通知しない限り、運送人の責任が消滅する旨の規律があるところ（CMR第30条第3項、ドイツ商法第438条第3項参照）、我が国でも同様の規律を置くべきかについて、上記1と異なり当事者間において延着の事実は明らかであることを前提としつつ、実務上のニーズ等を踏まえて検討する必要がある。

（注）運送人が悪意の場合に責任の特別消滅事由の適用がないとの規律（商法第588条第2項）の内容について、「運送人が運送品に毀損又は一部滅失のあることを知って引き渡した場合をいう」との判例（最高裁判所昭和41年12月20日第三小法廷判決。以下「昭和41年判例」という。）を踏まえ、明確化することが考えられるが、どうか。

（5）運送人の責任の消滅（商法第589条、第566条）

運送人の責任は、荷受人が運送品を受け取った日から1年を経過したときは時効によって消滅する旨の規律は、維持すべきか。

（補足説明）

- 1 本文の規律は、国内海上運送にも適用がある（商法第766条、第566条）が、他方、国際海上物品運送法第14条第1項では、運送品が引き渡された日から1年以内に裁判上の請求がされないときは運送人の責任は消滅するとされ、この期間は除斥期間と解されている。そこで、このような運送人の責任の消滅事由の法的性質について、消滅時効と除斥期間のいずれとすべきか、諸外国の法律や各条約で取られている制度の内容、両制度における荷受人や運送人等の地位の相違、除斥期間とする場合の取引実務への影響、他の運送手段とのバランス等を踏まえて、検討する必要がある。

また、消滅時効か除斥期間かにかかわらず、その期間を1年とするもの（ドイツ商法第439条等）と2年（モンテリオール条約第35条第1項）とするものがあるところ、どのような期間が相当か、契約書類等の保管の在り方、運送手段間の差異がもたらす影響の有無等にも配慮して検討する必要がある。

- 2 消滅時効を前提とする商法第589条・第566条第3項では、運送人が悪意の場合に同条第1項の適用はないとされているが、除斥期間を前提とする国際海上物品運送法では、運送人の善意悪意は問われていない（同法第14条第1項参照）ところ、この点について、上記1の考え方に応じて、どのように考えられるか。

仮に、現行法の規律を維持する場合には、「悪意」の意義について、「運送品に毀損又は一部滅失のあることを知って引き渡した場合をいう」との昭和41年判例がある一方で、全部滅失の場合に運送人が上記の短期消滅時効を主張し得ないのは相当でないとして、「運送人が故意に損害を生じさせたか、又は故意に隠蔽した場合をいう」と解すべきであるとの見解があるので、この点についても検討する必要がある。

- 3 さらに、国際海上物品運送法第14条第2項では、上記1の期間について合意により

延長することができるとする旨の、同条第3項では、下請運送人の責任について、一定の場合には、元請運送人による賠償の日等から3か月を経過するまでは消滅しない旨の規律があるが、このような規律を導入することについて、どのように考えるか。

(6) 請求権の競合等

ア 上記(1)から(5)までなどの運送人の契約上の責任に関する規律は、運送品に関する運送人の荷送人、荷受人又は運送証券の所持人に対する不法行為責任にも及ぶものとすべきか。

さらに、運送人の第三者（運送品の所有者等）に対する不法行為責任については、どのように考えるか。

イ 上記アにより運送人の不法行為責任が限定される場合には、その責任が限定される限度において、当該運送品に関する運送人の被用者の荷送人等に対する不法行為責任も、原則として限定されるものとすべきか。

(補足説明)

1 契約責任と不法行為責任の競合に関しては、国際海上物品運送法第20条の2第1項において本文アの第1パラグラフのような規律が設けられており、陸上物品運送についても同様の規律とすることが考えられるが、どうか。

加えて、運送品の所有者に対する運送人の不法行為責任についても、例えば、当該所有者が不法行為の時にその運送の事実を知っていた場合等には、本文アの第1パラグラフの規律を及ぼすことが考えられる。この点に関し、最高裁判所平成10年4月30日第一小法廷判決は、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、また、ドイツ法には次のような規律があるが、どのように考えるか。

ドイツ商法第434条第2項 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は、この限りでない。

一 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、又は過失によって知らなかったとき。

二 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 運送人の被用者の不法行為責任に関しては、国際海上物品運送法第20条の2第2項及び第5項において本文イのような規律が設けられており、陸上物品運送についても同様の規律とすることが考えられるが、どうか。なお、上記の規定は、被用者以外の履行補助者（独立契約者）には適用されないと解されている。