

運送法制研究会 第1回 議事要旨

1. 日 時 平成24年 8月 2日 (木) 自 16時00分
至 18時45分
2. 場 所 エンパイヤビル11階会議室 (中央区八丁堀)
3. 議事概要

- (1) 研究会の趣旨等について

法務省から、この研究会の趣旨として、司法制度改革の要請を踏まえた商法の規定の現代語化及び規律内容の現代化が必要なこと、そのための論点の洗い出しを目的とし、国内運送と国際運送の規律の整合性、運送手段間の規律の整合性、諸外国の動向等を念頭に検討していくことなどについての説明がされた。

- (2) 議事要旨の作成等について

非頭名の議事要旨を作成し、これを、参加者名簿及び研究会資料とともに、公益社団法人商事法務研究会のウェブサイトに掲載して公表するものとされた。

- (3) 商事法（運送関係）勉強会の研究内容についての報告

※ 商事法（運送関係）勉強会は、平成23年10月から平成24年2月まで公益社団法人商事法務研究会において行った商法学者による外国法制についての勉強会のことを指す。

ア まず、商事法（運送関係）勉強会の概要について、ドイツ、フランス、イギリス及びアメリカの運送形態に関する法制を総合的に紹介したものであるとの説明がされた。

そして、我が国の運送法制については、これまで条約の批准に伴って部分的な整備がされるにとどまっているところ、今回のように運送法制全体の在り方を検討するに先立ち、各国における規律の枠組み（何を法律で規律し、何を規律していないか）や運送法制の全体像（国内・国際間の規律の整合性を重視するか、運送手段間の規律の整合性を重視するか）という視点から諸外国の法制を比較することは有意義であるとの説明がされた。

イ 次に、ドイツにおける運送法制についての報告が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記報告及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。

- ドイツの国内運送において、陸上、水上、航空運送についての規律は、統一されている。これは、ドイツでは、運送手段間における競争条件の統一化・平準化

が求められたことによる。なお、上記の国内運送は、CMRにならいつつ国内法の体系に合わせたものとなっている。

これに対し、海上運送については、条約を国内法に取り込んでいるので、国内運送の規律を国際運送の規律に合わせているといえる。

- 運送契約の法的性質に関して、ドイツでは、運送契約は、請負契約の一類型ととらえられている。
- ドイツ商法には強行法規性を定める規定があるが、日本でも消費者契約法があり、消費者契約である限り、運送契約にも適用があることから、規制の仕方のポリシーが違うだけと言えなくもないとの指摘があった。もっとも、ドイツの場合は、既にある約款規制法の考え方を応用するという形で定められていることから、そのままでは参考にしにくい面があるとの指摘があった。
- 実行運送人について、履行補助者として既にヒマラヤ条項に関する規律があるが、より進めて、運送人側の人として、運送人と同じような責任原則に服し、同じような責任を負うとするのが良いと考えられているのかということについて質問があった。

これに対しては、運送人「側」として一体のものとしているかは別として、ドイツでは個別のアクターを個別に規定しているとの回答がされた。

- 運送人の責任制限の阻却事由について、CMRとドイツ法で条文の文言が異なっているところ、適用範囲の違いについて質問があった。これに対しては、一概にどちらが広く、どちらが狭いとはいえないとの回答がされた。なお、CMR 29条については、**wilful misconduct** に加えて、法廷地においてそれと同視すべき **default** と規定されているので、各国でその解釈が分かれる要因となっている。

また、**wilful misconduct** という表現は古いものとなっており、最近の条約における標準的な表現は、「故意又は損害を引き起こすであろうことを認識して行った無謀な (**reckless**) 行為」というものであり、ドイツの条文は比較的それに近いとの指摘もされた。

ウ 続いて、フランスにおける運送法制についての報告が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記報告及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。

- フランスでは、国際運送か国内運送かを問わず、条約が直接適用される。法律は、条約の適用のない部分に適用されるものである。なお、道路運送、河川運送、

航空運送については同一の条文（L. 1432-1 条）で商法の規定が適用される旨を規定しているところ、鉄道運送に関してはそのような規定がないため、鉄道運送に商法の規定が類推適用されるかが明らかでない点や、航空貨物運送について、現在でもワルソー条約が適用される点については、フランス国内でも批判がある。

- フランスは、運送人の債務を結果債務としており、不可抗力によることを証明しない限り、責任を負うこととなる。なお、延着責任に関し、フランスでは、付遅滞の制度（履行期を過ぎれば当然に遅滞になるのではなく、権利者からの催告を必要とする制度）が特徴的である。
- フランスでは、運送人が運賃を回収できないことによるストライキなどを避けるといった政策的判断から、運送契約において荷受人とされた者は、運送契約の当事者として運賃の支払義務を負うこととなる。
- 鉄道運送について、フランスでは、学者は、鉄道運送の規定を欠く現行法は法の欠缺であり、他の陸上運送と同様の規律を設けるべきであるとしていることから、陸上運送の一環としてとらえているようにも思われるが、実務で使用されている約款はCOTIFに近いことから、実務では、鉄道運送は他の陸上運送とは異なる運送形態ととらえていると思われる。

エ 続いて、イギリスにおける運送法制についての報告が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記報告及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。

- イギリスにおいて、物品運送についての法律関係は、**bailment** の一類型とされている。
- イギリスでは、条約の規定が国内運送にもほぼそのまま適用される（**schedule** という形で条約を引用し、国内法化している。）ので、国内運送の規律を国際運送の規律に合わせているといえる。なお、国内陸上運送については、条約による規律がなく、イギリス固有の規律に服することから、**コモン・ロー**の適用がある。
- 高価品免責に関して、**コモン・キャリア**による運送取引については、その旨を定める規律があるが、現在、**コモン・キャリア**はほとんど存在しないことから、高価品免責の規定が適用されることはほとんどない。
- イギリスでは、**ヒマラヤ条項**を履行補助者が主張できるかという論点のほか、**sub-bailment** における免責条項を運送の委託者である荷送人に主張できるかという形でも議論されているのが特徴的である。そして、この場合は、委託者が

sub-bailment に同意していたかどうかで免責条項の主張の可否が決められることになる。

- イギリスには、運送契約の対象となっている運送品について、売買契約の売主による運送品処分権がある。

これに対して、参加者からは、このような制度の下では、運送人は、荷送人が売主かどうかを確認しなければならなくなり、運送人の負担が大きくなると思われるところ、このような法制を取る背景事情は何かとの質問があった。

背景事情については明らかではないもの、この問題については、日本法では売買契約を解除するなどして運送品を取り戻す際に、運送契約上の運送品処分権を用いることが考えられ、売主と荷送人が同一人の場合は整合的に説明できるものの、同一人でない場合には問題が残るとの指摘があった。

また、破産法には、買主が破産した場合における売主の運送品の取戻権に関する規定（破産法63条等）があるが、買主が破産した場合以外については規定を欠いている。他方、ウィーン売買条約71条2項では、破産のときに限らず、売主の運送品処分権が認められていることから、既に日本の国内法とは不整合を生じており、運送法制の問題か民法の問題かは別として、検討を要する問題であるとの指摘もあった。

オ 続いて、アメリカにおける運送法制についての報告が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記報告及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。

- 陸上運送については、Carmack Amendment の適用があり、運送人の責任は厳格責任とされ、天災などの5つの免責事由に該当しない限り、運送人は運送品の滅失・毀損から生ずる損害について免責されない。さらに、実務上は、運送人は、上記の免責事由に加えて、無過失であることを立証する必要があるとされている。
- 陸上運送において相次運送が行われた場合には、どの運送区間で滅失・毀損が生じたかについて不明のときでも、最初の運送人及び最後の運送人は当該損害について責任を負うこととなる。
- 運送人の責任制限の阻却事由については、運送人自身が横領した場合等に限られている。日本法とは異なり、重過失要件がないだけでなく、使用人の主観的認識も考慮されない。
- 旅客運送については、コモン・ローの適用があり過失責任であるが、最大限の

注意を払う必要があるとされている上、契約での免責条項を定めることも認められない。

カ 最後に、各国法制の比較についての報告が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記報告及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。

- ドイツでは、国内での運送手段間の規律を合わせつつ、国際条約にも合わせているといえるのに対して、フランス・イギリスは、国内の運送手段間で規律を統一するというよりは、例えば、航空運送については、国内運送と国際運送の規律を合わせているといえる。他方、海上運送については、英米独仏とも国内運送と国際運送を通じて独自の規律を設けているといえる。
- 国内陸上運送についてみると、ドイツ、イギリス（ただし、プライベート・キャリアによる運送に限る。）については過失責任とされているのに対し、フランスは無過失責任、アメリカは天災など5つの抗弁事由がない限り運送人は責任を負うとする厳格責任とされている。責任限度額について明文で規定を置いているのは、ドイツのみであり、その他は契約上これを定めることが認められているが、フランスでは免責条項は無効とされているほか、イギリスやアメリカでも、一定の制限がある。また、その適用が排除される場面についても、各国ごとに違いがある。ヒマラヤ条項については、各国ごとの位置付けが異なるものの、何らかの手当てがされている点で共通しているといえる。

(4) 今後の研究会の進め方について

法務省から、研究会資料1（検討事項の一例）に関して、資料1記載の検討事項を積極的に改正したいという趣旨ではなく、商法の改正を検討するに際して論点となり得るものを列挙したものである旨の説明がされた。

また、次回に予定している各業界からのヒアリングに関して、法務省から、研究会資料1に掲げた項目を参考に、①現行法が取引の障害となっているものはあるのか、②国内運送の規律と国際運送の規律を合わせるのと、陸上、海上、航空の各運送形態の規律を合わせるのとどちらが望ましいのか、③法律の改正を要すべきものなのか、契約ベースでもよいものの法律があった方がよいというものなのかといった点に留意して、整理して欲しい旨の説明があった。

なお、海上保険についても、研究会の検討対象とする旨の確認がされた。

(5) 日程調整について

- ・ 第4回 平成24年11月29日(木) 18:00～21:00
- ・ 第5回 平成25年 1月17日(木) 同上
- ・ 第6回 2月21日(木) 同上
- ・ 第7回 3月14日(木) 同上

※ その後、第5回は、平成25年1月31日(木) 18:00～21:00に変更された。

4. 次回予定

日 時：平成24年9月27日(木) 18:00～
場 所：商事法務研究会会議室(予定)
内 容：各業界からのヒアリング

以 上