

商法(運送、海商関係)改正－法制審議会商法部会に参加して－

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201603

日本海事センター企画研究部

次長 鈴木 俊司

はじめに

我が国の基本法である商法の運送に関する部分は、今から 117 年前の明治 32 年（1889）に制定されてから大きな改正がなされていない。ただし、海上運送のうち外航については、大正 13 年（1924）に国際的に成立した「船荷証券統一条約（ヘーグ・ルール）」の採用が外航海運業界等から要請され、我が国は昭和 32 年（1957）に同条約を批准し、特別法として国際海上物品運送法を制定している。なお、同法は昭和 43 年（1968）の「ヘーグ・ルールの改正議定書（ヘーグ・ヴィスビー・ルール）」が採択されたのを受け、平成 4 年（1992）に改正が行われている。

今般、商法の運送に関する部分の改正の要綱が法制審議会で決定されたので、法制審議会商法（運送・海商関係）部会に参加した者として、内航海運業者への影響の観点から主要な改正点について解説をする。

今回の改正作業は、法務省が長年の課題に対して積極的に改正を図ったことが評価されている。

なお、審議会で決定された要綱に基づく法律改正案は今期国会に提出される予定である。

「第一部運送法制全般について」

1. 海上運送の適用範囲の拡大

改正案においては、総則として陸上運送、海上運送、航空運送それぞれの用語の定義を新設する。

現行の条文は、「運送人とは陸上又は湖川、港湾において物品または旅客の運送を為すを業とする者をいう」としており、陸上、水上や海上の区別なく運送人を定義している。

さらに、「湖川、港湾の範囲は平水航路の区域とする」と省令で定められていることから、平水区域の運送は商法第三編海商第三章運送に規律する海上運送ではなく、陸上運送と同じ規律が適用されている。

つまり、瀬戸内海や湾内、港内の平水区域における船舶による運送は、現在、商法上海上運送とはみなされていない。

今回の改正案においては、海上を航行する船舶（航海船）による運送は元より水上を航行する船舶（非航海船）による運送も海上運送と同じ規律を適用し、陸上運送と区別する。その理由は、海上を航行する船舶による運送が平水区域を境に海上運送とみなされないこ

とは社会通念上不合理であり、海上（港湾を含む）を航行する船舶による運送については海上運送の規律を適用することが合理的であると考えられているからである。

2. 荷送人の義務(危険品の通知義務)

改正案においては、新たに危険物に関する通知義務を設け、荷送人に通知義務違反があった場合には、運送人はその損害賠償請求をすることができるものとする。

ただし、荷送人に帰責事由がないことが立証された場合は、荷送人はその損害賠償責任を免れる。

英米においては、荷送人の危険品の通知義務違反に対する責任は無過失（厳格）責任とする見解もあり、運送人は危険品による損害の大きさから、通知義務違反に対しては、荷送人に無過失責任を課すことを要求したが、荷送人に結果責任を無条件に負わせることに強い抵抗もあり、また実務では、危険品の運送は運送人の承諾を絶対条件としていることから、通知義務違反に関しては商法においては特段の規定を設けず、民法第 415 条【債務不履行による損害賠償責任】の規律に従うことが相当としている。

3. 運送人の損害賠償責任(高価品の特則)

現行商法第 578 条【高価品についての損害賠償責任】に関して、荷送人から高価品の種類と価額の明告がなかった場合には、運送人がその損害賠償責任を負わないことになっているが、これを改正し、運送人が高価品であることを知っていたときや運送人の故意又は重過失によって損害が生じた場合には、免責されないものと明示する。

4. 荷受人の権利(運送品が到達しない場合)

現行商法第 583 条【荷受人の権利義務】に関して、運送品が到達地に達したときから荷受人は運送契約上の荷送人の権利を取得するが、運送品が到達しない場合（全部滅失）には、荷受人は運送人に対しては契約責任を追及できず、荷送人による権利行使に頼らざるを得ない。

荷送人が運送品の到達まで責任を負わない商取引も有ることから不都合が生じており、改正案では運送品が全部滅失した場合には荷受人を保護するため、荷送人と同一の権利義務を取得させるものとする。

そして、荷受人が運送人に対して権利を行使したときには、荷送人の権利濫用を防止するため、荷送人の権利行使を制限する。

「第二部海商法制について」

1. 船舶

現行商法第 689 条【船舶の差押、仮差押の制限】にある「発航の準備が終わった船舶」に対する差押えの制限を「航海中の船舶」に改め、港に停泊中の船舶に対しては発航の準備如

何に関わらず差押えの制限をしない。

また、船舶賃貸借については、船舶の修繕義務が賃借人にあることを新たに明示する。一般に修繕義務は民法第 606 条【賃貸物の修繕等】において賃貸人にあるが、実務に合わせて改める。つまり、裸傭船主（船舶所有者等）＝賃貸人に修繕義務はないことになる。

2. 定期傭船

定期傭船については、船舶の利用に関する契約のひとつとして新たに次のような規律を設ける。

(1) 定期傭船者は、船長に対し、航路の決定その他の指示をできること。

(2) 船舶の燃料、水先料、入港料等は定期傭船者の負担とすること。

我が国の判例では、定期傭船契約は船舶賃貸借と船員労務供給の混合契約と見なしており、運送契約という見解を取っていない。そこで、現在の定期傭船契約の実態から、新たに船舶の利用に関する契約として相応しい規律を設ける。

定期傭船契約の法的性質については種々議論がある（運送契約であるとする伝統的な主張もあるし、準賃貸借契約とする主張もあり）ので、詳細は契約自由の原則に委ねるとして基本的な規律を設けるに止めている。

3. 船長

商法制定当時の船長の権限は絶大であり、その義務と責任も重いものが課せられている。現行商法第 705 条【船長の注意責任】は、船長に個人賠償責任を負わせるものであり、今日では現実的ではなく、改正案においては削除する。

ただし、同法第 706 条【船長の海員監督責任】は船長側の意向もあり、そのまま維持する。

また、改正案では船長の権限から、船舶の競売、船舶を担保とする借財及び船籍港内における海員の雇入れ、雇止めを行うことを除くこととする。

これらは実務上船主（船舶所有者等）が行っており、実務に沿った改正といえる。

4. 海上物品運送に関する特則

4. ー(1) 堪航能力担保義務

商法第 738 条【堪航海能力担保義務】に違反した場合の責任を無過失責任から過失責任に緩和する。

現行船舶所有者（改正により海上運送人となる）は発航時に船舶が安全に航海できることを担保する義務を傭船者又は荷送人に対して負っている。この場合の義務違反は無過失責任と解されており、注意を尽くしたことを立証しても免責されず、結果責任を負わされる。外航の海上運送人は、国際海上物品運送法第 5 条【航海に堪える能力に関する注意義務】により過失責任とされているが、現行商法の規定は、内航の海上運送人に対して、外航の海上

運送人より重く厳しい義務を負わせている。

これを改めて、内航の海上運送人も外航と同様の過失責任に統一するものである。

具体的には、船舶の堪航性に関する担保義務は注意義務に改め、国際海上物品運送法第 5 条に規定する三つの要件（船体、船員、船倉の各堪航性）と同じ内容とする。

現行の商法第 739 条【免責特約の制限】では船舶が航海に堪えられないことによって生じた損害を賠償する責任は、特約をしても免れられない、と定められている。

これに対して、改正案では、航海備船については無効とする範囲を一部に限定化するものの、個品運送については、堪航能力担保義務に関わる現行の規律をそのまま維持する。

この規律については、立法事実の問題や、引き続き強行規定として維持すべきであるとの意見（現行に比べて運送人の責任が軽減され過ぎるという）が強かったために、残されたものであり、少し異なることとなる。

外航の海上運送人については、国際海上物品運送法第 15 条【特約禁止】では、堪航性に関する注意義務を免れるような荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に不利益な特約は、【特約禁止の特例】である同法第 16 条（航海備船については特約禁止が適用されない）、第 17 条（運送品の特殊な性質・状態もしくは運送における特殊な事情がある場合）及び第 18 条（生動物あるいは甲板積の運送）を除くという緩和規定がある。

これに対して、内航の海上運送人については個品運送における第 17 条及び第 18 条に相当する緩和規定はなく、堪航性に関する注意義務を免れるような特約は無効のままとなる（航海備船の場合は、特約は有効となる）。

従って、内航の個品運送においては、運送品が生動物や特殊な性質・状態のもの及び甲板積や災害時などの特殊な事情により行われる場合でも、運送人は注意義務を怠らなかったことを立証しなければ堪航性に起因する損害を賠償する責任を免れることはできない。

ただし、上記に該当する運送を引き受けるかどうかは運送人の自由である。

4. ー(2)航海過失免責

現行商法第 739 条【免責特約の制限】は、「運送人自身の過失もしくは船員その他の使用人の悪意もしくは重大なる過失により生じた損害賠償責任は、特約をもって免れられない」として、船員その他の使用人の軽過失以外の責任を免じる特約を禁止している。

この規律も、国際海上物品運送法に比べ、船員その他の使用人の航海過失に基づく運送人の免責を厳しく制限している（軽過失以外免責をされない）。そこで、これを削除して航海過失免責に関する特約を禁止しないこととする。

ただし、外航同様の免責を特別に約定することは、国内荷主の承認を得る上で、相当困難である。

4. ー(3)船積み及び陸揚げ期間

現行、商法第 741 条【全部備船の場合の船積準備整頓の通知、船積期間】及び同法第 752

条【運送品の陸揚げ】では日単位の期間計算となっているが、これを時間単位に変更する。実務では日単位、時間単位のいずれも採用されているが、契約書に定めがない時は法律に基づくことから、時間単位で計算されることになる。

既に、外航においては時間単位の計算が定着していることもあり、内航においても同様の扱いとする。

おわりに

法制審議会商法（運送・海商関係）部会においては、内航に対する規律が外航の規律と同様になされることに特に関心を持って参加をして来た。外航の個品運送においては、国際海上物品運送法第13条【責任の限度】として、所謂パッケージ・リミテーションの定めがあるが、商法には規定がない。内航においても外航と同様にパッケージ・リミテーションの導入（法定化）が検討されたが、その限度額の設定（価額をいくりにするか）や荷主に対する補償の問題（貨物保険が付保されていない場合が多い）等の課題が多々あり、さらに、社会的、経済的な影響も事前に調査する必要もあって、法定することは残念ながら見送られた。なお、約定・約款として海上運送人の責任の限度額を定めることは禁止されておらず、法的に有効である。

今回の法改正作業は、法務省民事局の方々、有識者（大学教授、弁護士）の先生方、運送業界及び荷主業界からの代表者の方々を中心に、関係官庁や関係団体の多くの方々の参加があった。

今回の改正案は、荷主側に著しい不利益を与えるものとはなっていないし、内航海運にとって外航海運と平仄をあわせる立場から、その権利義務及び責任体制を規定するなど、その改正は好ましいものとする。

百年以上の時間を経た文語調の規定を現実の実務を反映させて改正を行うものであり、この改正が歴史に残る重要なものであるといえよう。改正法案が国会で一日でも早く承認可決されることを願っている。

それには、海運業界の要望、支援が重要である。改正案が成立した暁には、日本海運集会所作成の内航関係の標準契約書式も新たなものになるであろう。内航海運の発展に資するものが出来上がることを期待している。

以上