

「商法（運送、海商関係）等の改正に関する中間試案」に対する意見

日本商工会議所
東京商工会議所

4月1日付の意見募集に対し、荷主、運送人など関係者の適切な役割分担の観点から、以下のとおり「商法（運送、海商関係）等の改正に関する中間試案」に対する意見を申し述べる。

第1部 運送法制全般について

第2-3(2) 危険物に関する通知義務

○通知義務に関する規定を設ける「ア」の趣旨は理解するが、混乱が生じないように、危険物の範囲を明確にすべきである。

- ・例えば、一般的には危険物に該当しなくても、粉末状に加工された物質の場合、取扱によっては爆発の可能性がある。また、単体では危険性が低くても、他の運送品と混載することで危険性が増すこともある。
- ・危険物の範囲が不明確なまま、通知義務に関する規律を置くと何が危険物にあたるかを巡って荷送人・運送人双方に混乱が生じ、その結果、トラブルを避けるために過剰な通知をする実務が定着することになりかねない。そこで、通知の要否が予測可能な程度に明確な規律を置くべきと考える。

○形式的で非効率な実務を強いることのないよう「ア」に「但し、危険物であることを運送人が知っている場合を除く」と追記すべきである。

- ・荷送人に通知義務を課すとしても、継続的な取引で、運送品が危険物であることを運送人が知っている場合にまで、効率性を無視して運送委託の都度に通知をさせるだけの合理性はないと考える。

○「イ」の通知義務に違反した場合の荷送人の責任については、【乙案】に反対し、【甲案】に賛成する。

- ・危険物について予測可能な程度に明確な規律を置いたとしても、個別具体的に危険物の列挙をしない限り、商社、卸売業者、製造業者など、荷送人の性質の違いによって危険物の認識、情報の入手、知識等に差が生じるのはやむを得ない。そのような背景の事情を考慮せずに、荷送人に、我が国の私法上例外的とも言える無過失責任を課す【乙案】は合理性を欠くため反対する。過失の程度など個別の事案に応じた柔軟な解決を可能とする【甲案】を採用すべきである。

第2-5(2) 高価品に関する特則の適用除外

○【甲案】に賛成する。

・運送するときに、運送品が傷つかないよう最低限の注意を払うことは運送の前提である。【乙案】では、通常の運送人であれば当然払うような注意を怠っても運送人は免責される場面が生じることになる(損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為には該当しないため)。これは運送委託をする際の基本的な前提である荷主の期待に反することになり、不合理である。したがって、【乙案】は適当ではなく、従来 of 規律を維持する【甲案】に賛成する。

○運送人が運送品を取り扱う際に傷つかないよう最低限の注意を払うことは、運送品が高価品以外の場合にも当然の前提であるため、(注)の提案に反対する。

第2-8(1) 運送品の受取による責任の消滅

○中間試案に反対する。毀損や滅失が直ちに発見できるものであるか否かに関わらずに期間で区切るなど、実務慣行をより踏まえた規律を検討すべきである。

- ・標準運送約款には運送人の責任消滅要件に「支払」が無いなど、現行の実務では「支払」が要件でないことが通常であることから、「直ちに発見できる」滅失や毀損の場合に責任消滅要件から「支払」を削除すると中間試案の趣旨は理解する。しかし、大量の運送が行われる事業者間取引の場面においては、運送品を受け取る時に全ての検品を行うことは困難な場合が多く、また、運送品の性質や梱包の方法などによっても受け取り時の検品のあり方は多様である。したがって、受け取り時に異議をとどめないことのみをもって、運送人の責任消滅の要件とすることは妥当ではないと考える。
- ・毀損や滅失が直ちに発見できるものであるか否かに関わらず、運送人は荷受人から通知を受ければ、対応を検討することが実務上は多いようである。各種標準約款では「2週間」とする例が多いことなども含め、実態を踏まえた規律とすべきである。

第2-9 不法行為責任との関係

○【甲案】に賛成する。

- ・「債務不履行」についての賠償請求と「不法行為」についての賠償請求は競合が一般に認められており、「債務不履行」責任の減免に係る規定は「不法行為」責任には及ばないのが我が国の私法における原則となっている。
- ・被害者になる荷送人の立場を考慮すると、運送契約について原則を変えるだけの理由があるとは考えにくい。

- ・また、「不法行為」責任を追及する際には、被害者たる荷送人が立証責任を課せられるが、困難な立証が認められた場合においても「債務不履行」と同様に責任を減免することは、不法行為責任の趣旨を著しく減殺し、被害者保護を図りにくくするものである。
- ・したがって、商法に特段の規定を設けずに請求権競合の原則を維持する【甲案】が妥当と考える。

第2部 海商法制について

第9-2 船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣

○（2）（注）記載の現行法の規律維持に賛成する。

- ・船舶衝突等の海難事故により運送品に損害が生じた場合、損害に関わる債権は船舶先取特権と位置づけられ、現在の規律では回収の可能性を担保されている。しかし【甲案】【乙案】によりこの先取特権を船舶抵当権に劣後させると、損害に関わる債権の回収可能性が低下する。運送品損害の回復を図って被害者を保護するためには、現行法の規律の維持が望ましいと考える。
- ・船舶先取特権の立法趣旨の一つは、船舶の経済的な価値を保つために必要な、保存・維持に関わる債権に優先的な弁済を認める点にあると考えられる。「船舶の修繕や燃料供給」（第4順位「航海継続の必要によって生じた債権」）は船舶の保存・維持に不可欠なものであることから、これらの債権は現行法どおり船舶抵当権に優先されるべきである。
- ・また、「船舶の修繕や燃料供給」は中小企業が担っていることも多い。これらの中小企業は、船舶先取特権が存在することを前提にして取引上の与信を行っている実態がある。船舶の修繕や燃料供給による債権額は多額になるため、債権回収に困難を来すと、これらの企業が経営に行き詰まることが懸念される。
- ・【乙案】が採用された場合には、船舶所有者や運送人の信用状況を十分調査の上、取引を行う必要が生じるため、船舶の修繕や燃料供給などの取引を円滑に行う上で障害になるのではないかと、日常の取引を阻害しないとの観点から、【乙案】の採用には反対する。

以上