

4.4 商法（運送・海商関係）改正

商法の一部である運送・海商分野(注 1)は、特別法は適宜制定・改正されてきたが、商法本則は明治 32(1899)年の制定以降実質的な見直しが行われていないことから、現代語化に加え、現在の取引実態を踏まえた規律の在り方について、「運送法制研究会」(注 2)での議論を経て、平成 26(2014)年 4 月から法務省の「法制審議会商法(運送・海商関係)部会」で公式な審議が開始された。

(1) 法制審議会商法(運送・海商関係)部会他

同部会では約 2 年間、18 回にわたる審議が行われたほか、その間、平成 27(2015)年 3 月には 1 年間の審議を取り纏めた中間試案の公表とパブリックコメント、同年 7 月には意見の相違が大きかった船舶先取特権に関するヒアリング、また部会以外でも平成 28(2016)年 1 月には自民党法務部会によるヒアリングなどが実施された。同部会には、当協会関係者が委員として参画した他、当協会は法務保険幹事会の下に設置した運送法制 WG を中心に都度対応を検討するとともに、定期傭船契約に関する規定の新設、危険物の通知義務に関する規定の新設など関心事項について意見反映に努め、改正が船社実務に沿ったものとなるよう対応した。

(2) 商法(運送・海商関係)等の改正に関する要綱案

同部会での審議を経て、平成 28(2016)年 1 月に商法(運送・海商関係)等の改正に関する要綱案が全会一致で了承取りまとめられ、同年 2 月の法制審議会総会において要綱が決定され、即日法務大臣に答申された。これを受け法務省で要綱を基に改正法案の作成作業を進め、国会へ改正法案が提出されることとなっている。(要綱の概要は別紙ご参照)

(3) その他

当協会は部会審議が終了したことを受け、平成 28(2016)年 2 月 22 日、同部会に委員として参画していた池山明義弁護士(阿部・阪田法律事務所)を講師に迎え、本改正が海運業界の実務にどのような影響を及ぼすかを観点とした説明会を実施し、当協会会員会社を中心に約 60 名が参加した。

注 1) 海上運送業等に関する特殊な規律として商法第三編(684 条から 851 条)に定めるもの

注 2) 平成 24(2012)年 8 月から平成 25(2013)年 11 月までに 16 回開催

(公社)商事法務研究会に設置され、法務省が運営を主導

《主な改正事項》

○陸上運送と海上運送

現行商法上、陸上運送とみなされていた平水区域での運送が海上輸送に変更された。これにより、瀬戸内海での平水区域内の運送や、はしけ運送等の港湾運送は海上輸送となる。

○危険物の通知義務

荷送人に対し運送品が危険物(引火性、爆発性その他危険性を有する物品)である場合、引き渡し前に運送人にその旨(品名、性質その他安全運送に必要な情報)を通知する義務が新設された。その法的性質は過失推定責任として、荷送人が通知義務違反が荷送人の責めに帰することができない事由によるものであるときは損害賠償責任を免れる。

○高価品に関する特則

荷送人から高価品である旨の明告がなかった場合、運送人は損害賠償責任を負わないという現行規定が維持されたほか、運送契約締結時に運送人が高価品であることを知っていた時や故意または重過失により運送品の滅失等が生じた場合は特則の適用除外となることが明記された。

○運送人の損害賠償責任の消滅

現行商法では、運送品の滅失時などの運送人の責任は、荷受人が運送品を受け取った日から1年(運送人に悪意のある場合は5年の消滅時効)と規定されているが、国際海上物品運送に揃え、運送品の引き渡し日(滅失時は引き渡しができるべき日)を起算日とする1年間の除斥期間に変更された。

○複合運送契約と海上運送状

現行商法では規定がない複合運送(陸上、海上、航空運送のうち二以上の運送を一つの契約で引き受けた場合)の総則的な規律が新設された。複合運送における運送人の責任については、運送品の滅失等が生じた区間に適用される規律に従うこととなる。また、複合運送証券に関する規律と、近年利用が多くなっている海上運送状の規律が新設された。

○定期傭船に関する規律

現行商法では定期傭船に関する規定はないが、標準書式を利用する定期傭船契約が一般的に利用されており、諸外国でも定期傭船契約に関する規律を設ける例が増えている。これらを踏まえ、定期傭船を船舶賃貸借および航海傭船とは異なる船舶利用に関する新たな典型契約と位置付け、「当事者の一方が艀装した船舶に船員を乗り組ませて当該船舶を一定期間相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって効力を生ずる」とする規律が新設された。

○堪航能力担保義務

現行商法では国内海上輸送に関して船舶所有者の堪航能力担保義務を定めているが、民法では過失責任が原則であること、また国際海上運送では国際海上物品運送法で過失責任とされ、責任原則等に乖離が生じていた。このため国内海上輸送も過失責任に改められるとともに、堪航能力担保義務違反等による損害賠償責任に係る免責特約を無効とする規定が削除されることとなった。但し、船荷証券所持人との関係では免責特約は依然として無効のままとされた。

○運送人の不法行為責任

現行商法では運送人の責任について、債務不履行に基づく損賠賠償請求権と、不法行為に基づく損害賠償請求権が競合すると解釈されていることから、この関係を整理し、運送人の契約責任を減免する規定が不法行為責任にも適用することとされた。