

商法改正 中間試案に対する意見書

文書番号	項目	問題の所在	意見と理由
1 第1部 第1 2	陸上運送及び海上運送	湖、川、港湾その他の平水区域の運送基準 甲案:陸上輸送とする。(現行商法どおり) 乙案:海上運送とする。(社会通念上なじまない)	(意見) 乙案に賛成。「平水区域の運送」が海上運送に馴染まないのであれば新たな定義を設けても良いのではないかと。 (理由) ・船舶による運送を陸上運送と評価する甲案は通常の語感にそぐわない。 ・船舶安全法上の湛航性保持義務は、平水区域を航行区域とする船舶にも課されること、また、内航海運業法では、輸送の安全の確保等の観点から、内航海運業に相当する事業についても約款の届出制等の規律が定められていることから、既存法の内容に合わせている乙案にすべきと甲料する
2 第1部 第2 3	荷送人の義務	荷主が運送人に交付する書面の記載項目から作成年月日を削除してもよいか。	(意見) 運送状の記載事項から運送状の作成年月日は契約内容を示すものではない、実務の慣行に委ねるべき、との理由で削除されているが、運送契約の特定のため有用として削除すべきではないとのコメントがあったとされている。運送契約を巡って荷主・運送人間で問題が生じた場合、削除して問題ないものかとの意見があった。
3 第1部 第2 3	荷送人の義務 危険物に関する通知義務	荷送人が運送人への引渡前に貨物情報を通知しなかった場合に生じた荷主の賠償義務。現行法では荷送人の通知義務につき特段の規定なし。 甲案:過失責任(無過失の場合は免責) ⇒危険物の範囲が曖昧で、危険物知識の乏しい消費者が荷送人になることも考えると、告知義務違反で荷送人が無過失責任を負うのは酷 乙案:無過失責任 ⇒ 運送人が危険物と知っていた場合は、自ら適切な注意義務を負うべき。	(意見) 甲案に賛成 (理由) ・危険物による事故が発生した場合には、積載された他の貨物の損害やその後の救助、共同海損等に繋がり、損害額が高額になり得るところ、荷送人の責任につき責任限度額に関する規律がない現状では事故によって荷送人が破綻しかねない。 ・運送事故を防止する観点からは乙案が理想ではあるが、現状では危険物の範囲が曖昧であること、また危険物の周知が全ての荷主に徹底しているわけではない。 このため、通知義務違反により荷送人が特に危険物に関する専門的知識を有しない消費者、中間者である場合には酷である。 ・荷主側には船主責任制限制度のような規律が存在せず、荷主の責任と運送人の責任との均衡を逸する。

文書番号	項目	問題の所在	意見と理由
4 第1部 第2 5	<p>運送人の損害賠償責任</p> <p>高価品に案する特則の適用除外</p>	<p>明告されない高価品について運送人が免責されない滅失をどのように定めるか。</p> <p>甲案： 運送人の故意または重大な過失によって生じた滅失等（運送人のうっかりミスは運送人の責任）</p> <p>乙案： 運送人の故意または損害の恐れを認識しながらした無謀な行為（嵐の接近、能力を欠く船員の乗船等の事情を知らなから出航）による滅失等（運送人のうっかりミスは免責）</p>	<p>(意見) 甲案、乙案に意見が分かれた。それぞれについての理由は以下のとおり。</p> <p>(理由)</p> <p>(1) 甲案に賛成の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 重大な過失という要件を変更すべき特段の事情・理由は見当たらない。 <p>(2) 乙案に賛成の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運送人に高価品であることが明告されておらず、安い運送料で運送を行っている場合についてまで、運送人に「重大な過失」(基本的な作業ミス)に基づき滅失等の責任の負担をも求めるのは、酷である。明告されない高価品については、必要以上に運送人に責任を負わせることには無理がある。
5 第1部 第2 5-(3)	<p>運送人の損害賠償責任</p> <p>運送品の延着</p>	<p>運送品の延着の場合の損害賠償既定の必要性。滅失、損傷は引渡しの際、場所における運送品の価額で定めるとの現行商法の規定は維持する。一方で延着について商法で規定するか。</p> <p>(甲案)：商法には規定しない。⇒必要に応じて当事者間契約で運賃総額の上限などと定める。</p> <p>(乙案)：賠償額は、引渡しされる運送品の価額を超えることができない、と規定する。⇒ 延着が滅失よりも多額の責任を負う可能性が出てくると、滅失、損傷と均衡を欠くため。</p>	<p>(意見)</p> <p>甲案に賛成</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本法である「商法」において、運送人の保護の為損害賠償の範囲を限定する規定を置くことは適当ではない。 ・ 延着により、機会損失が発生した場合の損害賠償については、諸外国の法制にも見当たらない。損害賠償額の上限を設定する必要はなく、商法に特段の規定を設ける必要はない。

文書番号	項目	問題の所在	意見と理由
6 第1部 第2 6	荷受人の権利	<p>運送途中で運送品が全部滅失した場合の荷受人への権利移転について。 現行商法は、貨物引換証が発行されない場合は、運送品到着後、荷受人は荷送人と同一の権利を取得すると定めており、荷受人が引渡権利を行使した場合、荷送人は行使できないと解釈されている。一方で貨物が全部滅失した場合、荷受人は、運送上の権利を取得しないため、荷送人から運送契約上の権利の譲渡を受けた上で、運送人に対し運送契約上の責任を追及することになるのかどうか。(船荷証券は対象外)、</p> <p>(甲案):現行法の規律維持 ⇒運送品が目的地に到達しなければ、荷受人は運送契約上の権利取得せず。</p> <p>(乙案):①荷受人は、運送品の到着に加え運送品の全部が滅失したときも荷送人と同一の権利を取得、 ②荷受人が損害賠償請求した際には、荷送人は権利行使できないことを規定。</p>	<p>(意見) 甲案、乙案に意見が分かれた。それぞれについての理由は以下のとおり。</p> <p>(理由) (1) 甲案に賛成の理由 現行の実務上において支障は認められず、敢えて商法で規定する必要はない。</p> <p>(2) 乙案に賛成の理由 ・現行の商法583条第1項では、「運送品が到達地に達した後は、荷受人は運送契約に因りて生じたる荷送人の権利を取得す」となっており、運送品の全部が滅失したときが規定されていないので、乙案とすべき。 ・売主である荷送人は、運送中の運送品の滅失について運送人の責任を追及するインセンティブを有していない。現行(甲案)のように荷受人が荷送人から運送契約上の損害賠償請求権の譲渡を受けるにも実務上困難が多い。 ・日本から輸出した貨物について、修理/回収を目的に、荷受人が主体となって手配した運送の場合は乙案の方が合理性がある。</p>
7 第1部 第2 6	荷受人の権利	<p>運送品の引渡しについて争いがある場合や、荷受人が貨物引取などの権利を放棄した場合の取扱いについて規定すべき。</p>	<p>(意見) 運送品の引渡しに伴う運送契約上の権利移転において、問題がある場合の対応について記述が必要と思われる。</p> <p>(理由) 商582条(運送品処分権)2項は、「荷送人ノ権利ハ運送品カ到達地ニ達シタルトキハ……消滅ス」としているが、運送品の引渡しについて争いがある場合や荷受人が貨物引取等の権利を放棄したような場合、運送人は荷送人の指示を求めべきである。したがって、荷受人の権利が荷送人のそれに劣後することになるため、実態に合った条文にした方がよい。</p>

文書番号	項目	問題の所在	意見と理由
8 第1部 第2 9	不法行為責任との関係	<p>運送人に対する運送契約上の請求と不法行為に基づく請求にかかる責任の減免について。現行商法では、運送人の責任の減免に関する商法の規定の適用はないとされているが、運送人の運送責任の減免に合わせ、不法行為責任の減免をすることを認めるべきかどうか。</p> <p>(甲案):運送契約に基づく運送人の責任には減免措置が現行商法にはあるが、不法行為については商法では設けない。</p> <p>(乙案):運送契約の損害賠償責任を不法行為の損害賠償に準用し、運送契約の責任の減免を不法行為にも適用する。(故意、重大な過失を除く。)</p>	<p>(意見) 甲案に賛成</p> <p>(理由) ・現行の実務において支障は認められず、あえて商法で規定する必要はない。</p>
9 第2部 第1 3-(4)注	船舶 定期傭船	<p>定期傭船者に安全港担保義務に関する規定等を設けるか否かの検討する、との注記について</p>	<p>(意見) 反対との意見があった。</p> <p>(理由) ・船舶所有者等運送人においても定期傭船者が指定した港の安全性に関する情報を容易に入手しうる立場にあるので、定期傭船者だけに義務を課するのは妥当でない。</p> <p>・港の安全性は、同一の港であっても、本船の船型や季節、気象状況等の諸要素により相対的に定まる概念であり、安全に荷役ができるかどうかは荷役機器、積荷重量等を勘案した船長判断によるところが大きい。波浪・強風で荷役ができないと船長が判断した場合であっても、船社は傭船者(荷主)の安全港担保義務を理由に滞船料を要求してくる場合がある。濫用されるおそれ強い定期傭船者の安全港担保義務を明文化することは、船社側を一方的に利することになり、妥当でない。</p>

文書番号	項目	問題の所在	意見と理由
10 第2部 第6 2	船舶の衝突 一定の財産の損害賠償責任	<p>2以上の船舶が過失により衝突した場合における一定の損害賠償について、民法第719条第1項は、不真正連帯債務(各債務者が全額についての義務を負うが、債務者間に緊密な関係がなく弁済及びこれと同視し得る事由を除いて、一債務者に生じた事由が他の債務者に影響しない)としているが、この考えを商法に適用するかどうか。</p> <p>(甲案):商法には特段の規定を設けない。</p> <p>(乙案):船舶の積荷、または船舶内にある者の財産に損害が生じたときは、民法第719条1項に拘わらず、各船舶所有者、その負担部分についてのみ当該損害を賠償する責任を負うものとする、との規定を入れる。</p>	<p>(意見) 甲案に賛成</p> <p>(理由) ・被害者である積荷所有者(荷主)が衝突船の内部負担割合の立証責任を負うことになる。2以上の船舶の各負担部分は明らかではなく、損害賠償請求をする際に被害者である荷主にこれを強いるのは酷である。</p> <p>・船舶所有者は、運送契約により自己の荷主に対する責任を軽減する余地があるため、それ以上に分割債務として保護する必要はない。</p>
11 第2部 第3 4-(1) イ	船荷証券等	<p>コンテナ貨物で受取船荷証券が交付された後、船積みしたことを証するため船積船荷証券へ交換する際の数量の記載について</p>	<p>(意見)「受取船荷証券の全部と引き換えでなければ」は、「受取船荷証券の全通数と引き換えでなければ」とした方がよい。</p> <p>(理由) 例えば、船荷証券の原本が3通発行されたとき、発行された船荷証券3通全部を引き換えたいのであれば、「全通数」とする方が誤解が生じない。</p>
12 第2部 第3 4-(2) アー(オ)	船荷証券の作成	<p>荷受人の氏名・名称部分の記載内容</p>	<p>(意見) 「荷受人の氏名又は名称」は「荷受人の氏名又は名称等」とした方がよい。</p> <p>(理由) 船荷証券(B/L)のconsignee欄には、「to order」や「to order of shipper」などのようにも記載されるため</p>
13 第2部 第3 4-(2) アー(キ)	船荷証券の作成	<p>船舶名称の記載内容</p>	<p>(意見)「船舶の名称」は、「当初の荷送人が船積みした船舶の名称」とした方がよい。</p> <p>(理由) 複合輸送で「通し船荷証券」が発行され途中で積換えが行われた場合、荷受人の手元にあるB/L上に記載された船舶名と到着した船舶名の名称が異なっているケースがある。発行された船荷証券と荷受人のもとに(仕向先に)到着する船舶の名称は、異なることがあることを明確にしておくため。</p>

文書番号	項目	問題の所在	意見と理由
14 第2部 第3 4-(2) アー(ク)	船荷証券の作成	運送品引渡し場所および時期についての記載内容	<p>(意見) 「船積港及び船積みの年月日」は、「引渡地及び引渡しの年月日若しくは船積港及び船積の年月日」とした方がよい。</p> <p>(理由) コンテナ船を利用した場合、運送人が内陸にあるインランド・デポなどで貨物の引渡しを受け、船荷証券を発行するケースでは、運送人の運送責任は船積港ではなく受取地点から発生するため。荷主(荷送人および荷受人)にとっては、船積港や船積日より受取地や受取日の方が重要な記載である(14頁の上から1行目の(ク)はトル)。運送人の責任の始期を明確にしておくために必要な記載と考える。</p>
15 第2部 第3 4-(2) アー(ケ)	船荷証券の作成	運送品受取地点についての記載記内容	<p>(意見) 「陸揚港」は、「陸揚港若しくは受取地」とした方がよい。</p> <p>(理由) コンテナ船の場合、引渡しは陸揚港だけに限らず、インランド・デポや内陸の地点で引渡しが行われるケースもあるため。</p>
16 第2部 第3 4-(2) アー(サ)	船荷証券の作成	船荷証券の発行数量の記載	<p>(意見) 「作成したときは、その数」は、「作成したときは、その通数」とした方がよい。</p> <p>(理由) 複数の原本を発行した場合、実務では発行されたセットごとの原本の数につき、通常、「通数」という言葉を用いているため。</p>
17 第2部 第3 4-(2) イ	船荷証券の作成	受取船荷証券を船積船荷証券へ交換する際の記載事項	<p>(意見) 「受取船荷証券に船積みがあった旨を記載し」は、「受取船荷証券に船積みがあった旨と当該年月日を記載し」とした方がよい。</p> <p>(理由) 船積付記には当該年月日の表示が必要。実務ではこの記載がないと、受取船荷証券を利用したユーザンス付取引の場合、満期日の計算ができないケースなどの問題が出てくる。</p>

文書番号	項目	問題の所在	意見と理由
18 第2部 第3 4-(5)	船荷証券の文言証券性等	商法574条（指図証券性）の表記について	<p>(意見) 現行商法574条(指図証券性)では、補足説明によると、商法第574条はそのまま維持すると書かれている。同条でいうところの記名船荷証券であっても禁転文言がない限り指図証券性があるという規定の代わりに、欧米諸国のように、記名式であれば当初から譲渡できないような内容に変えた方がよい。</p> <p>(理由) このような重要な規定は、可能な限り、諸外国とも同じような内容であることが分かりやすく、望ましいと考える。</p>
19 第2部 第3 5-(2)	海上運送状	海上運送状訂正にあたっての手続き規定の必要性について	<p>(意見) 海上運送状を訂正する場合、発行された原本全通を発行者に提示させるような規定が欲しい。</p> <p>(理由) 航空運送では、運送書類として海上運送状と同様に有価証券性のない航空運送状(AWB)が利用され、Montreal Protocol No. 4(MP4)などが根拠法規として適用されている。 MP4第12条(3)では、当該AWBの訂正が必要な場合、その原本の提示を必要としている。この規定があるため、訂正されたAWBの提出を受けた銀行は安心してその書類を受理することができることになる。 他方、海上運送状には、海上運送状に関する統一規則(CMI Uniform Rules for Sea Waybills)を撰取しても同ルールにMP4のような規定がない。よって、訂正箇所のあるSWBについてはその法的裏付けがないため、銀行は受理することについて不安を持つかもしれない。 これでは、外観上、訂正のないAWBは銀行に受理されても、訂正箇所のあるSWBは受理されなかったり、アンペイドを引き起こしてしまう可能性がある。</p>

文書番号	項目	問題の所在	意見と理由
20 第2部 第3 5	海上運送状	海上運送状にCMI規則の考え方を取込み、運送品処分権の考えを明確にする。	<p>(意見)</p> <p>以下のような意見があった。</p> <p>補足説明には、荷受人の権利(第1部第2-6関連)で、貨物引換証が発行されない場合の荷受人の権利についてSWBが利用され共同海損や本船の不着の場合、運送品処分権は売主(荷送人)が有していることになる。</p> <p>しかし、これでは、国際取引の場合、荷為替の取組みについて銀行には大きな与信上の不安が残り、スムーズな貿易金融の流れに支障を来すことになる。結果として、わが国の商法が国際取引において属地法として利用しにくくなってしまう。</p> <p>そこで、「海上運送状に関する統一規則」の考え方を商法上に取り込めないか考える。</p> <p>当該規則の欠点とされている①原本の通数規定の記載、②原本の訂正時における全通数の提示義務、③違反者に対する罰則規定なども明確にしておけば、B/LよりSWBの方が多用されている昨今、一般の貿易業者にとってわが国の商法がSWBルール以上に有益な法律となり、商法が国際的に利用され出す可能性を持つことにもなるかもしれないと考える。</p>
21 第2部 第9 2-(2)	船舶先取特権と船舶抵当権の優劣	<p>船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合に、船舶先取特権が船舶抵当権に優先する、との考え方に関する例外条件</p> <p>(甲案) ただし、第5順位「物の損害に関する債権」にかかる船舶先取特権と船舶抵当権が競合する場合には、船舶抵当権は、当該船舶先取特権に優先する。</p> <p>(乙案) ただし、第4順位「航海継続の必要によって生じた債権」または第5順位「物の損害に関する債権」にかかる船舶先取特権と、船舶抵当権とが競合する場合は、船舶抵当権は、船舶先取特権に優先する。</p>	<p>次のような意見があった。</p> <p>(意見)</p> <p>甲案に賛成、若しくは、(注)の「ただし書」を設けない(現行法(つねに船舶先取権が船舶抵当権に優先する)の考え方を踏襲すべき。</p> <p>(理由)</p> <p>船舶先取権を優先することで、契約航海を完了させることを優先すべきと史料する。</p>

文書番号	項目	問題の所在	意見と理由
22 第2部 第9 4	船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力	<p>船舶賃貸借の場合にも民法上の先取特権の効力を生じさせるべきかどうか。</p> <p>(甲案): 現行法の規律を維持する。</p> <p>(乙案): 民法上の先取特権は、船舶所有者に対しては効力を生じないものとする。</p>	<p>次のような意見があった。</p> <p>(意見) 甲案に賛成</p> <p>(理由) 債権者保護の観点から、事案によって民法の先取特権をも含む場合があることが想定される。(現行通り)</p>
23 第3部 第1 2	高価品に関する特則	<p>明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律について次のいずれかによるものとする。</p> <p>(甲案): 現行の規律を維持</p> <p>(乙案): 国際海上物品運送法 第20条第2項(商法の準用)のうち、商法578条(高価品に関する特則として、荷送人が運送人に価額を明告しない場合、運送人は損害賠償しないとする規定)を準用する旨の規律を削除</p>	<p>次のような意見があった。</p> <p>(意見) 乙案に賛成</p> <p>(理由) ・ 国際海上物品運送法では責任限度額が定められており、大半の事例が限度額の規律により処理されていることから、国際海上物品運送法第20条第2項のうち、商法第578条を準用する旨の規律を削除する乙案に賛成である。</p> <p>・ 商法第578条の規定では「高額商品は明告しなければ、運送人は損害賠償の責任に任せず」となっており、All or Nothingである。他の高額商品でない貨物でさえ、責任限度額が規定されているのに、高額商品だから責任限度額を設定できないというのは、均衡を逸する。</p>