

山口修司.《日本商法典》的修订[J].中国海商法研究,2016,27(1):33-39

《日本商法典》的修订^①

山口修司

(冈部·山口律师事务所,东京 104-0033)

摘要:日本将要修订《商法典(海商和运输法)》。修正案草案的要点包括“海上运输”和“陆上运输”的定义;托运人因未告知危险货物而承担的责任;收货人享有的对于在运输期间造成的货物全损的索赔权;对合同承运人的侵权索赔;船舶优先权。结合国内外法律以及国际公约的规定,针对修正案草案制订过程中的相关法律问题进行分析并提出意见。

关键词:《日本商法典》;陆上运输;危险货物;托运人的责任;收货人的权利;船舶优先权

中图分类号:DF961.9 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2016)01-0033-07

The amendment of Japanese Commercial Code

Shuji YAMAGUCHI

(OKABE & YAMAGUCHI, Tokyo 104-0033, Japan)

Abstract: Japan will amend *Commercial Code (Maritime and Transport Law)*. The main points of the draft of the new *Commercial Code* are: the definition of “marine transportation” and “land transportation”; the shipper’s liability for undeclared dangerous cargo; the consignee’s right to claim for the cargo totally lost during the transportation; the claim in tort for the contractual carrier; the maritime lien. This paper, by introducing the provisions of domestic law and foreign law as well as international conventions, analyzes the relative legal matters arising while legislating the draft of the new *Commercial Code* and gives some suggestions.

Key words: *Japanese Commercial Code*; land transportation; dangerous cargo; shipper’s liability; consignees’ right; maritime lien

运输营业规定在《日本商法典》第二编商行为的第八章,第569条至第592条。海商法规定在《日本商法典》第三编海商法,第684条至第851条。这部《日本商法典》颁布于1899年。现在日本政府正在修订其中的海商和运输部分,包括海上保险。然而,《日本商法典》仅适用于国内运输。《日本国际海上货物运输法》(相当于《海牙—维斯比规则》)适用于国际海上运输。《蒙特利尔公约》适用于国际航空运输。

令人惊讶的是这部《日本商法典》已经有超过115年的时间未被修订过了。笔者是日本法务省法

制审议会成员,正负责《日本商法典》中海上运输法的修订。修正案的初始草案曾在2015年4月向社会公布征求公众意见。现在,已收到关于该草案的大量意见。在此,笔者想就法制审议会中关于修正案争论的主要部分以及收到的对初始草案的一些公众意见进行阐释。

一、《运输法》“什么是陆上运输”

《日本商法典》第569条规定,陆上承运人是指在陆地、湖泊、河流和港湾中从事货物或人员运输的人。在淡水中的运输也被视为陆上运输。淡水是指

收稿日期:2016-01-08

作者简介:山口修司(1956-),男,日本三木人,冈部·山口律师事务所任事股东,日本法务省《商法典(海商和运输法)》法制审议会成员,东京海事仲裁委员会和日本商事仲裁协会仲裁员, E-mail: s-yamaguchi@olo.gr.jp。

① 该文由大连海事大学法学院本科生吉雪萍翻译,由大连海事大学法学院夏元军副教授审核。该文撰写于《日本商法典》修正案草案审议讨论期间,该修正案草案已经于2016年2月12日完成。

离海岸线若干英里的靠近陆地的海。依照日本法,湖泊、河流、淡水以及港湾中的运输被当作陆上运输,并不是海上运输。《韩国商法典》第125条与《日本商法典》的规定一致。《中华人民共和国海商法》(简称《中国海商法》)第2条规定“本法所称海上运输……包括海江之间、江海之间的直达运输。本法第四章海上货物运输合同的规定,不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”

笔者认为,将水上运输划归为陆上运输以及将陆上运输法律适用于水上运输的做法并不适当。因此,在初始草案中,有两种方案被提出。其一是仍与现行《日本商法典》的规定一致。其二是陆上运输仅指在陆地上的运输。这两种提议之间的主要区别在于适航保证。根据现行《日本商法典》,行驶在港口之间或者淡水中的船舶并不要求适航保证。濑户内海,即介于本州和四国之间的海域几乎全部都属于淡水。从理论上讲,仅在濑户内海航行的船舶并不要求适航,因为它们并不属于法律意义上的船舶。

笔者认为这并不是一个好办法。如果现行《日本商法典》的规定维持不变,笔者想补充以下几点:谨慎处理使船舶在航次开始时适航这一标准,不适用于仅航行于淡水中的船舶。如果仅航行于淡水中的船舶碰撞了其他船舶,这种事故不能被解释为船舶碰撞。共同海损或者海难救助将不适用于仅在淡水中航行的船舶。笔者认为,《日本商法典》应当被修订为陆上运输仅指在陆地上的运输。

二、危险货物

(一) 日本法律的相关规定

《日本商法典》中没有关于危险货物的相关条款。因此,制定有关危险货物的规定是必需的。初始草案中提议如下:“如果装运的货物具有易燃、易爆或者危险性,托运人应当在把货物交付承运人之前,将此种危险、货物名称、性质以及其他安全运输所需要的信息通知承运人。”“如果托运人未能通知上述事项,则托运人应当对由此引起的损害承担责任。”第一种方案认为托运人的责任应当是推定过失责任。第二种方案认为托运人的责任应当是严格责任。《日本海上货物运输法》第11条等同于《海牙—维斯比规则》第4条第6款,是关于危险货物的规定。《日本海上货物运输法》中,托运人对于危险货物的责任被视为传统意义上的“过失责任”。

托运人未履行通知义务被视为违反合同。因此,如果托运人没有过失,则不应当承担责任。承运人违反合同的责任也是过失责任(我们将在新《日本商法典》中增加规定,国内海上承运人的适航责任应当是过失责任,而不是严格责任)。这是有关违约的基本理念。托运人对于危险货物的责任将不受限制。在托运人并无过失的情形下,让其承担无限责任会不公平。如果托运人并无过失,也就没有了承担责任的基础。

(二) 《海牙规则》的相关规定

《海牙规则》第4条第6款规定“承运人、船长或承运人的代理人,对于事先不知其性质而装载的具有易燃、爆炸或危险性的货物,可在卸货前的任何时候将其卸在任何地点,或将其销毁,或使之无害,而不予赔偿;该项货物的托运人,应对由于装载该项货物而直接或间接引起的一切损害或费用负责。”

英国上议院在一件货物被一种危险的昆虫——谷斑皮蠹污染的案件^①中做出了以下判决:(1)法律已经明确,对于下列表述“货物……危险性质”中“危险”一词的含义应当赋予广义的理解:危险货物不仅限于具有易燃、易爆或者其他类似性质的货物,而且还包括会对其他货物造成危险的货物,即使这种货物对船舶并不存在危险。(2)没有理由将“危险”一词限于容易导致其他货物直接物理损害的货物;下列事实可使货物成为有危险性的,即运输该货物至某国后将被强制检疫并被命令全部倾倒。(3)“《海牙规则》第4条第6款是针对专门问题的一个独立规定,这一条款既不明示也不默示地受制于第4条第3款,它对托运危险货物的托运人课予了严格责任,不论其是否有过错或者疏忽。”该案中,上议院对于危险货物给出了明确的定义。危险货物不仅包括易燃、易爆的货物,也包括对于其他货物和船舶具有危险性的货物。这是一个非常宽泛的定义。

美国联邦第二巡回法庭也认为,在托运人和承运人都对所运货物的固有危险性质不知道或者应当知道的情况下,《美国海上货物运输法》第1304(6)条的明确措词,将使托运人对装运此种货物而产生的损失和费用承担严格责任。上议院也在 *Effort Shipping v. Linden Mgmt.* 案^②中得出了相同的结论,并且,调整海上运输的法律的国际统一十分重要。以 *Senator Linie GmbH KG v. Sunway Line Inc.*

① 参见 *Effort Shipping Co. Ltd. v. Linden Management S.A.*, [1998] 1 Lloyd's Rep. 337.

② 参见 1998 [AMC] 1050.

案^①为例,该案的事实背景如下:1994年4月28日,TOKYO SENATOR(东京胜利)号船舶的船头货舱起火。这艘船从釜山起航,在那里装载了300桶最初出口自中国的二氧化硫脲(TDO)。后来发现至少有一桶二氧化硫脲自燃了。而直到1998年二氧化硫脲才在《国际海运危险货物规则》中被明确列为危险物质,到1999年二氧化硫脲才在《美国联邦法规》中被列为危险货物。该案中,由于当时二氧化硫脲未被列为危险货物,托运人未能将其作为危险货物申报。这一结论令人无法接受。

然而,英国和美国的判决是支持第二种方案的充分理由,即支持托运人承担严格责任。

(三)《鹿特丹规则》的相关规定

《鹿特丹规则》第32条规定:

“当货物因本身性质或者特性而已对人身、财产或者环境形成危险,或者适度显现有可能形成此种危险时:

(a) 托运人应当在货物交付给承运人或者履约方之前,及时将货物的危险性质或者特性通知承运人。托运人未履行此项义务,且承运人或者履约方无法以其他方式知道货物危险性质或者特性的,托运人应当就未发通知所导致的灭失或者损坏向承运人负赔偿责任;

(b) 托运人应当根据货物预定运输任何阶段所适用的公共当局的法律、条例或者其他要求,对危险货物加标志或者标签。托运人未履行此项义务的,托运人应当就由此导致的灭失或者损坏向承运人负赔偿责任。”

《鹿特丹规则》第30条第2款规定:

“灭失或者损坏的原因或者原因之一不能归责于托运人本人的过失或者第34条述及的任何人的过失的,免除托运人的全部或者部分赔偿责任,但托运人违反第31条第2款和第32条对其规定的义务所造成的灭失或者损坏,不在此列。”

根据《鹿特丹规则》第30条第2款,托运人对于危险货物的责任应当是严格责任。但是,截至2016年1月,《鹿特丹规则》仅被三个国家批准,其何时生效尚不明确。所以,笔者认为没有必要考虑《鹿特丹规则》。

(四) 承运人对两种方案的态度

第二种方案得到承运人,特别是航空运输承运

人的支持。通知航空运输承运人是否有危险货物存在至关重要。在国际航空运输中,根据《蒙特利尔公约》的规定,托运人因未申报危险货物而应当承担严格责任。

(五) 日本相关判例及笔者的观点

笔者支持过失责任,因为责任基于过失,是日本法的基本规定。笔者认为,日本是大陆法系国家,不当被英国的判决所直接影响。例如法国,一直将托运人的责任人的解释为过失推定责任。《鹿特丹规则》尚未生效,该规则仅仅被三个国家批准,并且近期不会生效。因此不当考虑《鹿特丹规则》。如果托运人的严格责任被采纳,则货运代理人作为船东提单的托运人,即使对货物没有任何了解,也要承担责任。这对他们来说是不能接受的。

东京高等法院在2013年2月28日做出了一个关于托运人责任问题的最新判决(日本邮船会社 ARGUS 号集装箱船案件),案情如下:日本邮船会社 ARGUS 号是一艘建造于2004年、登记在巴拿马、总载重吨为75484的集装箱船舶。这艘船舶于2004年9月28日从神户港起航,之后曾驶进过名古屋、东京和清水的港口。2004年10月8日,该船从新加坡起航后开往南安普顿。10月19日晚上11点55分,该船3号货舱中的火灾警报响起,货舱内的温度不断上升。之后二氧化碳气体被注入到第三货舱,同时海水也被灌入。大约在2004年10月20日早上11点,货舱中不再有烟雾冒出,温度也下降了。经查,造成火灾的原因是装于100个50千克重纤维圆桶中的危险货物 NA-125,以及装于40个10千克重纸板箱中的 PSR。这些货物3至4桶/箱排成一排,装进同一个集装箱中。该集装箱被装在3号货舱的底层第23排第8列,与第三燃油舱相距10至15厘米。

这起案件距今仅仅十余年。货方和船舶所有人基于托运人未申报危险货物的理由对托运人提起了侵权之诉。该托运人接触的是无船承运人,因此他与船舶所有人之间没有合同关系,当然在受损货物货方和危险货物托运人之间也没有合同关系。在日本法中,因故意或者过失造成他人损害时,应对所造成的损害负赔偿责任^②。索赔人有必要证明危险货物托运人的过失。托运人抗辩其没有过失,原因是托运人并不知道该货物是被列入联合国名录中的危

^① 参见2002 [AMC] 1217。

^② 《日本民法典》第709条。

险货物,其制造商并未在材料安全性数据表(简称MSDS)中提及联合国名录。日本法规定,MSDS中应当写明材料的名称、性质、危险或者有毒的物质,在紧急情况下如何应对、处理、存放或处置,而且当该材料被卖给或者赠送任意第三人时,应当将该MSDS提供给第三方。在MSDS中,PSR-80被描述为“此材料容易腐烂或者因起火、震动、摩擦或者任何其他热源而发生爆炸”。这种材料应当背光保存并装在严格密封的集装箱中,放置于阴凉和黑暗的地方。然而,本案中的托运人并未履行上述要求。

东京高等法院判决称托运人对该火灾事故有责任,原因是托运人有条件检查货物是否属于根据联合国规则应当向承运人申报的危险货物。如果托运人要求实验室检验,他本可以了解货物的危险性质。

日本是《国际海上人命安全公约》(简称《SOLAS公约》)的签署国。在《SOLAS公约》2002年修正案中就有要求符合《国际海运危险货物规则》的规定。日本的危险货物条款都以《SOLAS公约》和《国际海运危险货物规则》的规定为基准。

易燃物质是一种危险物质。如果托运人签署了一份国际海上货物运输合同,而合同中的货物可能被认定为易燃物质,即危险物质中的一种,那么托运人应当有责任分类并判断这种物质是否属于《国际海运危险货物规则》中规定的易燃物质,而将该物质列入相应类别是为了避免事故,以免像本案一样造成任何第三方人身或者财产的灭失或损害。如同本案,倘若从货物的名称来看并不明确其是否为危险货物,那么托运人应当针对货物的危险性进行鉴定试验。

在这一特定案件中,托运人手中持有货物制造商发给的MSDS,该表中提到了货物的危险性,已如前述。“MSDS中对PSR-80作出了如下描述‘此材料容易腐烂或者因起火、震动、摩擦或者任何其他热源而发生爆炸。’该材料应当背光保存并装在严格密封的集装箱中,放置于阴凉和黑暗的地方。”很显然,托运人应当已经意识到了此种货物的危险性,原因是此种货物是重氮成分而且该货物可能属于《国际海运危险货物规则》中规定的易燃物质中的一种。本案中的托运人是化学品交易商行。笔者认为,托运人在一定程度上知晓货物的危险性。因此,本案中的托运人原本应当进行鉴定试验并且在签订运输合同时,将货物的性质正确地告知承运人。如果托运人未能履行其义务,即未能正确地分出危险货物并将其通知承运人,那么托运人有过失。

法院对危险货物的判定十分严格,并认为托运人负有十分重大的避免火灾的义务。《日本民法典》第709条规定,托运人负有的是基于过失的侵权责任,但在东京高等法院的判决中,此责任被认定为非常近似于严格责任。在这个判决中,笔者认为,托运人很难去规避其对于未申报危险货物的责任。托运人应当有义务检查货物并且正确地通知承运人货物的性质。如果托运人违反义务,则托运人存在过失。因此,尽管托运人对于未申报危险货物的责任是过失责任,但托运人很难去规避其责任。

(六)《日本商法典》修正案草案的相关规定

《日本商法典》修正案草案将规定托运人对于未申报危险货物的责任为过失责任。笔者认为,《韩国商法典》第801条并未明确规定韩国托运人对于危险货物的责任。《中国海商法》第68条第1款规定,托运人对于危险货物的责任是严格责任,此规定与《汉堡规则》相同。

三、国内海运承运人的适航义务

《海牙规则》中规定了国际海运承运人的责任。

《海牙规则》第3条第1款规定:

“承运人须在开航前和开航时恪尽职责:

(a) 使船舶适于航行;

(b) 适当地配备船员、装备船舶和供应船舶;

(c) 使货舱、冷藏舱和该船其他载货处所能适宜和安全地收受、运送和保管货物。”

日本是《海牙规则》的签署国,在《日本国际海上货物运输法》第5条第1款中也有同样的规定。

提单承运人的适航责任是一种过失责任。免除《海牙—维斯比规则》规定的提单承运人的责任受到禁止。然而,《海牙—维斯比规则》不适用于租船合同,合同双方有可能达成协议让船舶出租人免除因船舶不适航而产生的责任。

国内海运承运人的责任规定在《日本商法典》第738条。船舶所有人应向承租人或托运人保证船舶开航时能够安全航行。1974年3月15日日本最高法院判决称,船舶所有人对不适航船舶应承担严格责任。《日本商法典》第739条规定:“船舶所有人即使有特别约定,也不得免除因自己过失、船员及其他雇员的恶意或重大过失、船舶不适航而开航所引起的损害赔偿。”因此,船舶所有人不能免除船舶不适航的严格责任。

有争论称现行法中,国内海运承运人或者船舶所有人因船舶不适航而负有的责任比《海牙—维斯比规则》的规定严苛太多。因此,承运人因船舶不

适航而承担的责任应当和《海牙—维斯比规则》的规定一样,为基于过失而产生的责任。同时,可订立更有利于租船合同的承租人而非海上货物运输合同承运人的个别协议。

四、收货人的索赔权

《日本商法典》第 583 条第 1 款规定“所运输的货物运达目的地后,收货人取得运输合同中托运人的权利。”修正案初始草案中第一种方案与第 583 条第 1 款规定相同,并无改动。初始草案中第二种方案如下:在货物到达目的地或者货物发生全损之后,收货人应当与托运人享有相同的权利。

如果货物在运输过程中发生损失,现行法律规定,收货人不享有任何针对承运人的合同权利。以 *MOL COMFORT* 案为例,该案的事实背景如下:2013 年 6 月 17 日, *MOL COMFORT* (船旗为巴哈马国拿骚) 轮遭遇了恶劣天气(风力 9 级浪高 6 米),在从新加坡驶往沙特阿拉伯途中,于东经 60 度,北纬 12.30 度的印度洋上,船体被破坏成两部分。6 月 27 日,船体的后半部沉没在东经 66.26 度、北纬 14.26 度海域,而船体的前半部于 7 月 11 日沉没在东经 65.25 度、北纬 19.56 度海域。船上装载的 4 382 个集装箱灭失。全部损失总额可能在 400 亿到 500 亿日元之间。船公司商船三井株式会社向东京地区法院提出吨位赔偿责任限制程序申请,该申请于 2013 年 7 月得到批准。责任限制金额为 4 097 444 566 日元。货主、货物保险人以及船舶所有人基于《产品责任法》向船舶建造人提起了诉讼,称该船存在太多缺陷以至于让船舶和货物发生了灭失损坏。本案中,有超过 4 000 个集装箱灭失在印度洋中。如果依据海运单运输货物,则收货人不能基于合同索赔货物损失,而应当基于侵权向承运人索赔。

在国际销售实践中,大约有超过 70% 的交易合同采用 FOB、CFR 或者 CIF 合同格式,这些合同中,货物风险转移给收货人的时间为货物装船之时。因此,现行的规定对国际运输来讲并不合适。然而,有观点认为,国内销售合同有所不同。

笔者支持第二种方案,原因是该方案适合于国际销售合同。然而,从国内角度看,第一种观点将更合适,因为托运人仍负担国内运输货物的风险。目前,有人提出了以下新规定“当收货人向承运人提出索赔时,承运人应当立即将收货人的索赔通知托运人,除非托运人明知。”这项规定将使承运人承担十分沉重的义务。笔者不赞同这个提议,并认为这项提议不会被通过。

在英国法下,如果承运人签发的是海运单,收货人也应享有索赔权。《英国 1992 年海上货物运输法》第 2 条第 1 款规定:

“依照本条下列规定,成为下列之一者:

(a) 合法的提单持有人;

(b) 承运人按货物运输合同应将有关海运单项下的货物向其交付的人(该人不是货物运输合同的原缔约一方);

(c) 按照船舶交货单所包含的保证,应与该交货单有关的货物向其交付的人;

则应(由于其成为提单持有人,或根据具体情况,成为提取货物者)被视为已成为货物运输合同的缔约一方,从而被转让和赋予该合同项下的一切诉讼权利。”

关于国际航空运输的《蒙特利尔公约》第 14 条规定:

“托运人和收货人在履行运输合同规定的义务的条件下,无论为本人或者他人的利益,可以分别以本人的名义行使第十二条和第十三条赋予的所有权利。”

笔者认为,在没有签发提单的情况下,像《英国 1992 年海上货物运输法》和《蒙特利尔公约》那样,基于一定条件赋予收货人索赔权是必要的。因此,笔者个人的观点是,第二种提议应当仅仅被适用于国际货物运输,特别是像英国法规定的基于海运单的海上货物运输。然而,这种做法会让规则更为复杂。我们认为规则简单是最好的。目前有观点认为第二种方案将被采用。《韩国商法典》第 140 条与上述现行《日本商法典》第 583 条的规定相同。

五、关于贵重物品的特别规定

《日本商法典》第 578 条规定“承运人受托运输货币、有价证券及其他贵重物品时,除托运人于委托时明确告知物品种类及价格以外,承运人不负赔偿责任。”初始草案中提议增加下列例外情形:针对贵重物品的特别规定不适用:(1) 如果承运人于签订合同时知晓货物属于贵重物品;(2) 如果货物的灭失、损坏或迟延是由于承运人的故意或者重大过失造成的(第一种提议)/如果货物的灭失、损坏或迟延是由于承运人故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的(第二种提议)。

第二种提议与《海牙—维斯比规则》中关于打破承运人责任限制的规定相同。在此规定下,几乎不可能打破承运人的责任限制。我们认为第二种提议对承运人太有利。而第一种提议可能达成一个合

理的解决方案,因为日本法院熟悉并且经常使用重大过失这一概念。在征求公众意见之后的讨论中,第一种提议比第二种提议的支持率高。

六、时效期间或者诉讼时效

国内承运人的责任应当在收货人收到货物的一年后因时效而消灭。这个一年的期间被称为诉讼时效期间。该期间可以通过通知方式延缓6个月,但是不能依据双方当事人的协议而延长。《日本海上货物运输法》与《海牙—维斯比规则》的规定相同,该法第14条规定,除自货物交付或本应交付之日起一年内提起诉讼外,在任何情况下,承运人将被免除对于货物的任何责任。但是在诉因发生以后,经当事方同意,这一期限可以延长。这个期间被视为诉讼时效期间,可以因双方的协议延长。

初始草案提出,承运人责任的时效期间应修改为可以依据当事方协议而延长的诉讼时效期间。在公众评论中没有反对意见。因此,笔者认为日本新海商法将具有《海牙—维斯比规则》的诉讼时效制度,并且适用于国内、陆上、海上和航空运输。笔者注意到,《中国海商法》中诉讼期限不能依据双方的协议延长。针对陆上运输承运人的诉讼时效期间为2年,而针对海上货物运输承运人的时效期间为1年^①。韩国对陆上运输的法律规定与现行日本法的规定相同^②。关于海上运输承运人责任的规定与《海牙—维斯比规则》相同^③。

七、侵权索赔

有提议认为,《日本商法典》第578条(贵重物品运输的特殊规定)、第580条(确定损害赔偿额)以及第588条和第589条(通知和诉讼时效)应当适用于托运人或者收货人的侵权索赔。承运人的受雇人应当与托运人或者收货人一样享有侵权索赔的权益。

依据日本法,索赔方可以因对方违约和侵权而享有索赔权,甚至在合同存在的情况下也享有。在因侵权引起的索赔中,合同法不能适用于侵权索赔。因此,合同法中任何有利于承运人的规定都不能适用于侵权索赔。换句话说,如果托运人或者收货人向承运人主张侵权索赔,则可以规避有利于承运人的规定。日本最高法院应用这一政策的理由是,其认为如果索赔方有两种不同的索赔权利,他有选择

的自由。两种分别基于违约和侵权而产生的索赔权是互相独立的。然而,最高法院于1998年4月30日做出判决称,即使对托运人的侵权索赔,陆上运输承运人也应当遵循责任限制的规定,即每件货责任限额300 000日元。如果托运人在订立运输合同时知道承运人的责任限制,托运人仍提起规避责任限制的索赔,将构成对诚实信用原则的违反。

立法应当遵循最高法院的判决。因此就有了上面的提议。另一方面,我们认为,该判决被视为作用有限,并且不应当被普遍适用。经讨论后,大部分人认为侵权索赔在一定程度上应受合同法影响。然而,应当指出的是,任意第三人,例如,一名既不是托运人也不是收货人的货主,可以向承运人提出侵权索赔。在这种情形下,承运人不应当因合同豁免或者限制而获得庇护。

八、保险法

《日本保险法》颁布于2010年。在此之前,所有关于保险的法律条款都规定在《日本商法典》当中。然而,现在有关保险的一般规则,包括人寿保险和人寿保险的规定都被移到《日本保险法》当中了。《日本保险法》规定了有关保险的一般规则,而海上保险中的特殊规则仍然保留在《日本商法典》中。因此,《日本商法典》应当适用于海上保险,而《日本保险法》适用于《日本商法典》没规定的情形。

《日本商法典》对告知义务没有作任何规定。因此,《日本保险法》将适用于被保险人的告知义务。《日本保险法》第4条规定如下:“被保险人应当将可能引起保险合同中包含的损害的事实因素,即保险人要求知道的事实告知给保险人。被保险人可以不用告知所有的事实因素,仅需要告知保险人要求的事实。此原则也适用于海上保险。”

为了避免上述情形,应当修订《日本商法典》中的海上保险法部分,并且增加告知义务条款,而这种告知应当是“主动的”。法务省法制审议委员会制定了修改《日本商法典》的初始草案。该草案中有如下规定:“尽管《日本保险法》第4条另有规定,在签订海上保险合同之时,被保险人或者投保人应当告知保险人对风险发生有重要影响的事实。”因此,“主动告知”已简单重现于草案当中。日本关于告知义务的规定与《英国保险法》相比较显得相对简

① 参见《中国海商法》第257条。

② 参见《韩国商法典》第121条、第147条。

③ 参见《日本商法典》第814条。

略。被保险人可能会说,自己通过向保险人提交成捆的文件已告知了所有事情。但目前,笔者猜测此种情况在日本尚未出现。目前没有收到任何反对上述初始草案的意见。因此,笔者认为海上保险法部分将会依照初始草案中的提议进行修改。即使被保险人未告知重要事实,保险人也不可能总是解除合同。保险人无权使保险单自动失效。保险人在知道被保险人违反告知义务后的一个月内有解除权。日本法中没有像英国法那样规定比例救济,救济措施非常有限。日本新的海上保险法与中国法的规定非常类似^①。

九、船舶优先权

《日本商法典》第 842 条规定了 8 种船舶优先权: (i) 船舶及船具的拍卖费用以及拍卖程序开始后的保管费; (ii) 船舶及船具于最后停泊港口的保管费; (iii) 对船舶征收的各种航海税; (iv) 领航费及拖船费; (v) 救助费及属于船舶应承担的共同海损; (vi) 为继续航海而产生的必要债权; (vii) 基于雇员合同产生的船长及其他船员的债权; (viii) 船舶于买卖、制造后尚未进行航海时,因买卖、制造及配备装备而产生的债权以及因最后一次航行所需装备、食物及燃料而产生的债权。”《日本船舶所有人责任限制法》规定,针对船舶所有人的海事请求的船舶优先权受制于责任限制法。所以,旅客人身伤亡的赔偿请求和第三人的索赔包括渔业索赔、货物索赔等具有船舶优先权。旅客人身伤亡赔偿请求和第三人索赔的优先权被排在第八顺位(最后一位)。(i) 和 (ii) 将被删除,因为它们被认为没有必要。

《日本商法典》修正案初始草案建议,人身伤亡赔偿请求的顺位应当更前一些,几乎应该排在最前。共同海损的赔偿请求排在第二位。税费、领航费和拖船费排在第三位。航海必需品所产生的费用排在第四位。为继续航海而产生的必要债权排在第五位。基于雇员合同产生的船长及其他船员的债权排在第六位。排在第七位也就是最后一位的是第三人对货物或者其他财产的赔偿请求,这种赔偿请求排在抵押权之后。

航运市场批评称现存的船舶优先权太多。《1993 年船舶优先权和抵押权国际公约》对船舶优先权的规定如下: (a) 就船长、高级船员和其他船上在编人员由于在船上任职而应得到工资和其他款

项的索赔,包括遣返费用和应为他们支付的社会保险费; (b) 就直接与船舶营运有关的、无论是在陆地或水上发生的人身伤亡提出的索赔; (c) 就船舶的救助报酬提出的索赔; (d) 就港口、运河和其他水路规费和引航费提出的索赔; (e) 根据侵权行为提出的索赔,该索赔是由于船舶营运直接造成的有形灭失或损坏所引起的,但不包括船舶所载运的货物、集装箱和旅客物品的灭失或损坏。”笔者认为,日本尚未批准该公约,因此没有必要遵循该公约的规定。如果某种船舶优先权在日本是有必要的,就应当被规定在《日本商法典》当中。

有关于船员工资的问题仍存在争论。船舶所有人认为,基于工资产生的船舶优先权仅在船员尚在该船上的时候存在。船员则主张,受雇于船公司而产生的所有工资都应当有船舶优先权,也包括船员未在该船上期间应得的工资。在法制审议会上这个争论未能得到解决。该问题应当遵从法院的判决。

在此笔者将解释一下排在第七位的赔偿请求。船舶所有人和银行业者支持排在第七位优先权的顺位应当在抵押权之后。但是,保险人、货运代理人以及从事渔业的人反对这种做法。如果该优先权排在抵押权之后,那么索赔方将不能扣押当事船舶,原因是该船舶始终处于完全抵押状态。为了保护第三人,给予这些索赔高于抵押权的顺位十分重要。大部分的公众评论支持所有的优先权都应当优先于抵押权,笔者也对此表示赞同。

《日本商法典》第 704 条第 2 款规定“因光船承租人使用船舶而发生的船舶优先权,对船舶所有人亦有效。”在《日本商法典》修正案中,将要规定一些关于定期租船合同的条款。于是,就有观点认为《日本商法典》第 704 条第 2 款也应当适用于定期租船合同。因此,在燃油供应商将燃油销售给了期租承租人并供应给船舶之后,该燃油供应商也应当能够就该船舶行使船舶优先权。

十、结语

我们将对日本海商和运输法的所有条款进行修订,也将针对更多的法律问题进行讨论,笔者仅就其中最为重要的问题在前文展开了论述。希望《日本商法典》的修正案草案在 2016 年或者 2017 年正式成为新的法律。

^① 参见《中华人民共和国保险法》第 16 条以及《中国海商法》第 222 条。