

運送法制研究会 第12回 議事要旨

- 1 日 時 平成25年9月12日（木）自 18時15分
至 21時15分
- 2 場 所 公益社団法人商事法務研究会会議室
- 3 議事概要

(1) 研究会資料8「複合運送等に関する問題点の検討」の検討

ア まず、第1の1（複合運送に関する規律）に関し、諸外国の動向や、実務の実情、規律の在り方等について議論がされた。

（複合運送に関する諸外国の法制等）

運送手段により適用される規律が異なり、しかもそれが強行規定である場合もあることから、複合運送に関する規律をどのように考えるかが問題となる。基本的な考え方としては、損害発生区間にかかわらず一定の規律が適用されるとするもの（ユニフォーム・システム）と損害発生区間に適用される法によることを原則とするもの（ネットワーク・システム）があるが、現実には、いずれかの考え方を貫くのは困難であり、統一規則や立法例では、折衷的な考え方が採られている。約款上は、統一規則等の内容をそのまま撰取することは少なく、複合運送の場合の責任原則を独自に定めることが多いようである。

立法例としては、まず、オランダは、典型的なネットワーク・システムによる規律を設けており、損害発生区間が不明の場合には、損害発生の可能性のある区間について、運送人が責任の不存在を証明しない限り、滅失、損傷、延着による責任を免れないとしている。また、時効に関する規律等の適用については、他の運送契約にも適用される統一的な規律に従うこととしている。

次に、フランスでは、運送取扱いの概念が我が国における利用運送の概念に近いことから、運送取扱契約の問題として説明されている。運送取扱人の責任範囲は、基本的に下請運送人と一致し、自らの無過失を主張して責任を免れることはできないが、運送取扱人自身の行為については、約款により独自の責任限度額を設定することが多い。また、損害発生区間が不明の場合には、下請運送につき強行規定の適用がある場合を

除き、運送取扱人自身の行為についての責任限度額による。

ドイツでは、複合運送の場合の特則として規律されており、損害発生区間が証明された場合には特則が適用され、当該区間に適用される規律によることとなるが、特則の適用がない場合には、運送法通則の規律によることとなる。この特則は、責任についてのものであることから、時効に関する規律等については、なお運送法通則の規律が適用される。なお、近時改正された海商法は、純粋な海上運送にのみ適用され、複合運送には適用されない。

その他、欧州では、2005年に、ユニフォーム・システムによる統一的な責任制度を設ける提案が一部でされているが、このような考え方が広く支持を集めているわけではないようである。

ドイツで複合運送に関する立法がされた背景には、約款の有効性が争われた際に、その前提としてデフォルト・ルールが何か問題となり、1987年の最高裁判決において、損害発生区間が不明の場合には複合運送人は荷主に最も有利な法に従って責任を負うとの判断が示されたことを契機として、デフォルト・ルールを設けるべきとの議論が高まったことがある。我が国では、約款により円滑な実務が行われているものと思われるが、ドイツと同様の形でデフォルト・ルールが何か問題となる可能性は否定できず、複合運送についても原則として運送法通則の規律によることを明示する意義はあるかもしれない。また、損害発生区間が不明の場合の規律については、ドイツでも、条約の適用範囲との関係で様々な議論がされているが、我が国でも、モンテリオール条約の適用関係を中心に様々な解釈があり得るところであり、この点についても立法的な手当てをすることが考えられる。

(複合運送に関する実務実態)

実務上、損害発生区間が不明な場合の例としては、コンテナの荷崩れ、汗濡れ、解凍等が考えられるが、件数は多くない。船会社は、荷主である複合運送人がコンテナを詰めたのだから責任を負わないと主張し、複合運送人は、責任期間中の事故である限り責任を免れないこととなるが、JIFFA の約款によれば、海上運送中に事故が発生したものとみなされ、その範囲で責任を負うこととなる。

海上運送中に事故が発生したものとみなすとしても、航海過失免責や堪航能力担保義務の規律については、損害発生区間が不明の場合には事故原因も不明であり、これらの規律が適用されないことには変わりはない。そうすると、残るのは責任原則と責任制限の規律であり、事故が陸上で発生した可能性があるにもかかわらず海上運送人にもみ与えられている責任制限の利益を享受させてよいかということが問題となる。船会社の立場からは、当然に、海上運送中に事故が発生したものとみなしていただきたいという整理になる。

損害発生区間が不明な事故は、かなりあるという印象を持っている。1つは積付不良等による破損であるが、梱包の問題なのか、乱雑な取扱いによるものなのかが判別し難いこともあり、特段の痕跡が見つかる場合を除き、責任追及は困難であることが少なくない。汗濡れについても、梱包や貨物の性質の問題であることが多く、同様である。

JIFFA の約款では、損害発生区間が不明の場合には、出訴期間を9か月と定めている。また、損害通知期間は7日としているが、商法のようにこの期間内に通知がなければ損害賠償請求権が消滅するのではなく、国際海上物品運送法と同様の推定規定にとどまる。

航空運送の場合には、ネットワーク・システムを前提とするものの、損害発生区間が不明の場合の規律がなく、よく分からない状態にある。

航空が関係する複合運送としては、最初に海上運送を行い、途中で積み替えて航空運送を行うという形態のものもある。この場合には、裏面約款に記載した通し運送状（Through Consignment Note）が発行される。ユニフォーム・システムにより、モンリオール条約に近い責任限度額が設定されており、責任限度額が低いとして問題になったことはない。

国内では、鉄道コンテナ運送が例として掲げられる。両端の運送は通運業者が行うが、大部分はJR貨物が運送するので、コンテナ内の貨物が破損していた場合には、JR貨物に請求する。国内海上運送については、グループ企業が実運送を担うことが多いため、問題は生じていない。また、海上運送においては、まれにコンテナ1本が丸ごとなくなることもあり、その場合には、複合運送人において賠償等の処理をしている。

第1に、荷主が複合運送人に委託する際に、鉄道、トラック、船等の

運送手段や運送経路の選択を複合運送人に一任することが多いのか、荷主側で指定することが多いのか。第2に、JIFFA 約款により海上で損害が生じたと推定された場合に、JIFFA から船社への求償はできているのか。第3に、荷主から請求を受ける期間を9か月とする JIFFA 約款の規定について、国際海上物品運送法との関係で強行法規性に反すると考えられているのか。これらの点をお尋ねしたい。

第1の点は、約款上、複合運送人による他の運送手段の選択が許容されていることが多く、運送経路についても直行せずに経由地において積替えを行うことは普通に行われている。第2の点は、複合運送人自らが海上運送人の責任を立証しない限り、求償できないこととなる。第3の点は、損害発生区間が陸上と判明する場合には商法により1年、海上の場合には国際海上物品運送法により1年となるが、不明の場合には、強行的に適用される規律がなく、約款の規定が適用されると考えている。

第2の点について、JIFFA 約款には、荷主によってコンテナ詰めされた貨物について運送人が責任を負わない旨の規定があり、FCA条件の場合（荷主からの運送品受取時に危険が移転）には、この規定により複合運送人としても荷主からの賠償請求を拒否することが考えられる。

第1の点について、貸切の場合には、荷主も運送手段や経路を把握していると思われるが、路線貨物や宅急便等の場合には、実際にどのような運送手段や経路で運ばれるのかはほとんど分からないのではないかと。

荷主の知らない間に運送手段が変更された場合について、荷主にとってより不利になる規律の適用が認められた例がある（東京地裁昭和60年7月15日判決・判例時報1211号120頁）。

第1の点について、船会社においては、約款上、運送手段の変更も許容されており、この規定に基づき変更する例がないわけではないが、発地、着地、本船名、便名等を特定した形で個別の運送契約を締結しており、それほど自由に変更が可能であるとは考えていないのではないかと。

第3の点について、船会社の約款では1年としているが、これを9か月とした場合の強行法規性との関係については、海上運送中であることが判明している場合と不明の場合とで分けて考えてよいと思う。

船荷証券に「pre-carriage」という欄が設けられていることが多く、例

例えば、シンガポールで積替えを行う場合には、外国の荷主の場合には、日本からシンガポールまでの本船名をこの欄に記載し、シンガポールからヨーロッパまでの本船名を「vessel」欄に記載するが、日系メーカーの場合には、前者の本船名を「vessel」欄に記載し、後者の本船名を記載しないこともある。この場合には、複合運送人が選択権を有しているということができるかもしれない。

(補足説明欄記載の提案について)

JIFFA としては、少なくとも海上区間を含む複合運送については、損害発生区間が不明の場合には海上運送中に発生したものとみなすという現在の約款の規律が維持できるような形にしてほしいと考えている。

ユニフォーム・システム、ネットワーク・システムのいずれを選択すべきかという形での議論の仕方は、問題を十分に捉え切れておらず、余り適切でない。運送法の総則規定が設けられるであろうことを前提とすれば、どの運送手段を用いた運送区間内であっても、物品の滅失・損傷が発生すれば請求原因は立つこととなる。その上で、運送手段ごとにどのような特則が存在しているのかが要件事実にどのような影響を与えるのかについて、もう少し具体的な規律を想定しないまま、ユニフォーム・システムかネットワーク・システムかといった大雑把な括りで議論をすると、かえって混乱を招く。

運送手段ごとの特則の内容によっても問題は大きく変わることに注意されたい。例えば、堪航能力担保義務など、請求原因レベルで特定の運送区間にのみ適用される規律については、特段の手当てをしなければ、海上区間で損害が発生したとの主張立証を要することとなるから、損害発生区間が特定できないと、損害賠償を請求する荷主側の請求が困難となる。抗弁については、逆に、特定の運送区間固有の抗弁がある場合には、損害発生区間が特定できないと、運送人側の主張が困難となる。

複合運送法制が議論される場合には、責任限度額の適用を想定して議論されることが多く、それは一見分かりやすいが不十分である。運送人の責任については、特定の運送区間にのみ適用される規律がある場合に、損害発生区間が特定されればその規律に従うことだけでも明確化ができれば、それでもよいのかもしれない。しかし、荷受人の通知義務等につ

いては、損害発生区間によって適用される規律を決することが適切とは限らず、最終運送区間の規律や、複合運送についての独自の規律によることも考えられる。

なお、実務では、損害発生区間が不明の場合について、責任限度額との関係では特定区間で事故が発生したものとみなしつつ、時効との関係では複合運送の特則によることとしているが、一貫しない上、国際海上物品運送法等の強行法規性との関係で問題がないともいえないのではない。独自の規律によるか、いずれかの運送手段に適用される規律を借用するかはともかく、一貫させるべきではないか。

モントリオール条約との調整については、航空運送に関する特定の場面だけを想定して処理するのでは足りない。強行法的な条約の適用は妨げないというような包括的な規律を設けない限り、本当の解決にはならないのではないか。

ユニフォーム・システムかネットワーク・システムかという議論は、運送法が強行法規とされ、しかも運送手段ごとに異なる規律が用意されているという文脈における問題の立て方であり、仮に、全ての運送手段に共通する運送法総則が設けられ、しかも多くの規定が任意規定とされる法制——現在のところ当研究会の議論の方向性はこのようなものと認識している——においては、状況が異なる。また、下請人が介在する点では、運送契約だけでなく荷役に関する契約等も同様であり、契約条件が異なることによる問題は生じ得る。いずれにせよ、複合運送については、運送法総則とその強行法規性に関する規律が確定した後でなければ、あまり生産的な議論とはなりにくい。

荷受人の通知義務について、最後の引渡しの時を基準とする法制もあるが、実務上、この点についてはどのように考えているか。

JIFFA 約款では7日と規定しているが、国際海上物品運送法と同様の推定規定であるため、あまり大きな意味はない。これに対し、商法やモントリオール条約では、2週間で責任が消滅することから、どの時点から起算するかが大きな問題となる。航空利用運送においては、複合運送と実運送とでは起算点が異なると考えられ、複合運送人が求償不能のリスクを負うこともやむを得ない。

航空利用運送においては、航空機から下ろして鉄道やトラックに積み替える段階で、若干でも傷やへこみがあるときは全て航空運送人に通知している。コンテナのように外装上確認できない場合についても、可能な限り、若干のしわが確認できたという程度でも通知している。したがって、その段階で発見されなかった損傷が配達時に発見された場合には、陸上運送中に発生した損害として扱うことが多い。

国内の複合運送については、運送手段ごとの規律の差異が少なく、契約又は約款レベルのものが主なので、あまり問題は生じないのではないかと。

利用運送の場合において、条約等の規律に基づき、荷主が実運送人に直接苦情の通知等をする場合はあるのか。

条約の適用が正面から問題となった事例は分からないが、米国の海上運送中に事故が発生した事案において、NVOCC に請求するよりも、ハーグ・ルールズの適用を受ける米国の海上運送人に直接請求した方が荷主にとって有利であったことから、実運送人に対し直接請求してもらった例がある。

利用運送人は、荷主と直接対峙しており、実運送人に対する求償不能のリスクを最終的に負担することが多いので、なるべく救済されるようにしていただきたい。

イ 続いて、第1の2（相次運送に関する規律）に関し、利用実態や連絡運輸との関係等について議論がされた。

航空旅客運送については聞いたことがあるが、海上区間を含む物品運送においては全て利用運送とされ、相次運送の形態をとる実例は聞いたことがない。

相次運送と連絡運輸の関係について余り意識したことはないが、路線混載貨物や鉄道通運においては、集荷側の業者と配達側の業者が全く異なることはよくあり、これらは連絡運輸に当たると思われる。この場合には、通しの利用運送契約は締結されておらず、集荷側の業者が通しの運送賃を受領し、これを各実運送業者に分配する形となっている。

標準貨物自動車運送約款第50条に連絡運輸の規定があり、貨物引換証の発行について定めているが、現在においては、連絡運輸というもの

を明確に認識して行っている実務はないのではないか。基本的には、利用運送の形態なのではないか。

トラックの場合には、かつては事業法により営業範囲が制約されていたため、東京から大阪までの運送を1つの会社で引き受けることができず、連絡運輸協定（独禁法の適用除外とされる。）の締結により対応していた。しかし、現在では規制緩和によりそのような協定を結ぶ必要がなくなり、連絡運輸も使われなくなったということではないか。

国際航空運送の後にヨーロッパ域内の国際陸上運送が続く場合において、運送契約が利用運送か相次運送かにより、モンリオール条約が適用されるか、CMRが適用されるかが異なることとなった例がある。

航空運送については、実運送人の異なる2つの航空運送区間がある場合に、1本の利用運送契約とするよりは、2本の運送契約を締結することが多いと聞かすが、この場合、フォワーダーとしては、それぞれ独立の運送契約を締結するのか、それとも連絡運輸の形にするのか。

現在は、アライアンスにより、2つの航空運送区間を通じて1本の運送契約で足りることが多く、2本の運送契約を締結するという実態がない。責任追及については、全ての区間を通じて、最初に運送契約を締結した航空会社に対して行えば足りるが、実際上は、念のため、着地側の航空会社に対しても行っている。

ウ 続いて、第2の1（強行法規性）について、国内海上運送の規律を国内陸上運送、国際海上運送のいずれに合わせるべきか、消費者契約法との関係をどのように捉えるべきかといった点を含め、議論がされた。

（物品運送について）

以前にも議論となったが、内航の運送人としては、航海過失免責の規律を設け、堪航能力担保義務についても外航の規律に合わせてほしい。

航海過失免責はいつも話題となるが、ロッテルダム・ルールズとの関係も避けては通れないことから、その点を踏まえてどちらに決めるかという問題と思われる。また、堪航能力担保義務については、外航の備船契約では強行規定とされていないとの説明があるが、実務上は、備船契約においても船舶の堪航性は担保するのが通例であり、この点を任意規定とするのはいかがなものかと思う。

内航の堪航能力担保義務については、判例上、無過失責任とされているが、この点は過失責任に緩和した上で強行法規性を維持するのがバランスのとれた立法なのではないか。

強行法規性が問題となるのは、運送人側の規律だけでなく、荷送人の責任等の規律も含まれるので、留意されたい。

これまでの議論によると、荷送人の義務については、運送品の明細を正確に告知する義務が考えられ、特に危険品については、過失責任、無過失責任の両方の考え方があり得るが、いずれの考え方によるにせよ、強行規定とすべきかどうかの問題となる。

無過失責任とした場合には、通常の契約における原則と大きくずれてしまうことから、荷送人に通知義務等を課す場合であっても、推定過失責任とすべきではないか。

基本的に、外航と内航とで同じ規律とすべきであると考えており、商法第738条や第739条を改めるのではなく、むしろ外航の規律を内航にも及ぼすというアプローチによるべきである。

仮に国際海上物品運送法の特約禁止を内航にも及ぼす場合には、保険利益享受約款も無効とされるおそれがあり、その関係で、内航の求償権放棄がどのように性質決定されるのかをもう一度議論しないと、現在の内航実務が動かなくなるのではないかという危惧を持っている。

御指摘のとおりであり、全てを外航に合わせた方がよいと考えているわけではない。私の懸念は、議論の結果できあがった規律について、外航と規律を異にすることの合理性が担保されるかということである。

私のイメージとしては、片面的強行法規性の規律も含め、国際海上物品運送法の規律が内航にも適用されるとした上で、内航に入れると妥当でない規律を外していく方が分かりやすいと考えている。具体的には、船荷証券の発行義務や危険品に関する規律のほか、保険利益享受約款に関する規律、内航からは反対されるかもしれないが航海過失免責の規律等を外すかどうかを議論すべきである。

これは、ここで決めるべき話ではなく、業界の人間としては、そのようなアプローチで考え、将来、具体的な案となった際に意見を述べるだろうということと、その方が法律として分かりやすいということである。

これまでは、国内運送においては陸上と海上で大きな差を設けるべきでないという認識のもとで議論がされてきた経緯があり、そのような意見も強いのではないかと考えている。

今回のようなアプローチとなったのは、外航では歴史的に運送人側が強く、運送人側の自由な免責約款を制限する必要があるのに対し、内航では運送人側が強いとはいえず、任意規定がほとんどという現状を踏まえたものである。このような現状を改めて、海上運送にのみ強行法規性に関する規律を新たに設けることに社会的合意が得られるか等についても考える必要があるが、御指摘も踏まえつつ、引き続き検討したい。

(旅客運送について)

陸上旅客運送については、規律が少なく、どのような規定を想定して強行法規とするのかが分かりにくい。また、実務上は、ほとんど民法に則って処理をしており、あえて強行法規とする理由が分からない。

例えば、運送人に有利な責任原則を特約したり、責任限度額に関する特約を新たに設けることが許されるのかどうかということである。

実務的には、約款上そのような規律を設けようとは考えておらず、むしろ、業法上の規制によるべき場面であるように思う。

海上運送についても、現在、責任制限は設けておらず、あえて強行法規とする必要性には疑問がある。

消費者契約法よりも更に旅客を保護する必要があるかという問題であるように思う。我が国の実務からするとそのような印象はないし、裁判所が適宜コントロールしてきた歴史もあるので、基本的には消費者契約法に委ねた方が商法の整理としてはすっきりするのではないかと考えている。

現在一般的に用いられている約款と同じ規律を設けるのであれば、異常な業者が現れるリスクを防ぐ点で、この規律を強行法規とする意味はある。もっとも、消費者契約法よりも厳格な強行法規を設けることについては正当化が必要であり、消費者契約法が最低限のことしか規律していないといえるのかどうかも含め、更に議論してもよいのではないかと考えている。

旅客の場合には、日本の運送業者が責任制限を設けることはないと思われるが、外国ではかなり低額の責任制限が設けられることも想定され、

これが我が国で訴訟となった場合において、単に準拠法が外国法であるからといって容易に責任制限が認められることは避けるべきではないか。一定の強行法規性の規律を設けることも考えられるのではないか。

ヘリコプターの遊覧飛行では、死亡につき責任限度額を定める例がある。ほかには、航空運送の範囲を超えるかもしれないが、宇宙旅行の場合に責任限度額を定めることが考えられる。旅客については、次々と新しい運送形態が出てくるので、産業を阻害するような強行法規は余り設けない方がよいのではないか。

エ 続いて、第2の2（引越運送、宅配便等の特則）について、消費者保護のための特則を商法に設けることの是非等を中心に議論がされた。

宅配便の責任限度額（30万円）は、宅配便の性質等を理由に判例上有効とされているものであり（最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・判例時報1646号162頁）、この考え方には合理性がある。また、標準貨物自動車運送約款のほか、引越運送や宅配便の約款には、遅延による損害賠償責任については運賃額を限度とする旨の規律がある（ただし、宅配便のうち特定の時間に配達する定時配達便については、30万円の責任限度額による。）。強行法規性を設ける場合にはこれらの点が問題となる。

引越にしろ、宅配便にしろ、その業態自体の特殊性があるのであり、消費者であるかどうかに着目することには疑問がある。判例の事案も業者間取引であり、消費者が多く利用するという側面はあるにせよ、消費者保護という観点を入れた場合には、消費者性の有無が争点となり、望ましい結論とはならないのではないか。

引越や宅配便を正確に定義するのは非常に困難であり、消費者という切り口についても商法としては違和感がある。また、旅客運送においては、旅客は常に消費者であるから、特則にはならない。業法との関係も整理する必要があることを考えると、技術的には難しいのではないか。

現在の商法は、消費者であるかどうかということに着目した規律を設けていないが、現在規律がないからといって、消費者固有の規律を考えなくてよいということにはならない。ここで議論しなければ、これらの規律が法律となる可能性はない。責任限度額について具体的な規律を設

けることは難しいかもしれないが、通知期間の伸長や、危険品に関する荷送人の責任等については、消費者であるかどうかによって規律を分けるという解決策はあり得るのではないと思われる。商法にはふさわしくないなどとして最初からタブー視せず、このような考え方も排除しないでほしい。なお、宅配便といった形で、消費者取引が多いと思われる運送類型を括り出すよりも、端的に消費者であるかどうかに着目した規律の方がよいように思われる。

損害通知義務について、標準引越約款では2週間の期間を3か月に延長している。これは、引越の場合は数か月間開梱しないこともあり得ることから、消費者保護のために設けられたものである。

(2) 研究会資料9「海上保険に関する問題点の検討」の検討

ア まず、前提問題として、海上保険に関する特別の規律を維持すべきかどうかについて、意見交換がされた。

海上保険は、最も古くからある種類の保険であり、国際性、専門性を強く有している。諸外国においても、海上保険契約に関する規律を法律で定める例が多く、保険法の制定により保険契約に関する規律の原則が消費者契約にシフトしている中であっては、我が国における海上保険契約に関する規律がどのようなものであるのかを示す必要性は大きい。

ドイツでは、商法から海上保険の規定を削除し、保険法においても海上保険については適用除外としているが、その代わりに標準約款としてソフトローの形で規定が設けられている。これに対し、日本では、業法の規制や独禁法との関係があり、縛りのきつい標準約款を設けるのは難しいと考えており、保険法をベースに約款でこれを修正するよりも、法律において海上保険に関する基本的な考え方を示していただきたい。

保険法はかなり消費者保護に重点を置いており、国際的な海上保険の規律からはずれる部分が多い。そのため、海上保険については別途規律を設けるべき部分があると考えており、その部分がどこであるかを議論する必要がある。

イ 続いて、1（海上保険の目的）について、海上保険の適用範囲をどのように規律すべきか等を中心に議論がされた。

海上保険に限らず、航空運送についても同様の規律とするのが望まし

いのではないか。

航空運送に関する事項を含むこととする場合には、かなり大がかりな改正が必要となるが、航空運送保険は、企業保険として片面的強行法規性の規律が適用除外とされ、約款で自由に規律することができるのであって、改正の必要性が高いといえるのか。諸外国の法制はどうか。

海上保険に航空を含むのは苦しいかもしれないが、海上保険の定義については、実務上は、船舶保険だけでなく、石油掘削のための海洋構造物等の保険もあり、大きな分野の1つとして増加傾向にある。また、貨物保険についても、複合運送に対応する形で、海上区間だけでなく、陸上区間も含めて付保する例が増えている。この点については、海上区間に付随する部分についてはこれも含めて海上保険と解する余地もあるが、ロッテルダム・ルールズがドア・ツー・ドアの規律を設けたのと同様に、海上保険の定義も見直し、海上保険の規律の適用の有無を明確化した方がよいのではないかと意見もある。

ウ 続いて、2（海上保険の種類）に関し、希望利益保険の実務について議論がされた。

希望利益や報酬について独立の保険として付保されることは極めてまれであり、そのような商品を販売しているという認識はない。もっとも、100万円の貨物を既に付保している場合において、当該貨物を売却した際の10万円の利益部分のみを付保することはなくはないが、それが希望利益であるとは限らず、むしろ、保険の目的物の評価が変動したもものとして差額を付保するものとも考えられる。また、その利益の割合についても、内航貨物海上保険では10%といった統一的な実務があるとはいえない。したがって、このような利益や報酬の保険については、貨物保険の一部として個別の約款の規律に委ねることで十分であり、独自の類型として規律する必要性はないのではないか。

外航では、インコタームズ上、CIF条件及びCIP条件では、売主が最低でもCIF価格又はCIP価格の110%で付保することが義務とされていることから、基本的には10%の希望利益を乗せた形で付保するのが通常である。もっとも、商法に10%という数字を明示する必要はないと考える。

エ 続いて、3（保険期間）に関し、航海保険における保険期間の定め方をデフォルト・ルールとして設ける必要があるかについて議論がされた。

海上保険の独自性を示す観点からは、その重要な概念の1つを示すデフォルト・ルールを法律に規定することにより、一般的な損害保険との相違を明確にすることが望ましい。具体的には、日時によって保険期間を定める方法のほかに、時間の長短にかかわらず出航から到達までの期間を保険期間とする方法もあることを示すことにより、基本形として、これを前提とする海上保険の他の規律の説明が可能となる。以上の点を踏まえれば、現在設けられている規定をあえて削除する必要はないのではないか。なお、期間保険と航海保険以外の保険期間の定め方は、考えにくい。

保険料を期間ではなく航海を単位として算定するのが特徴的である。

海上保険の特徴を表すというだけであれば、規律の必要性について疑問もあり得るが、この規定をもとに様々な特約が設けられるという観点から、なお規律が必要かどうかを考えるということではないか。

オ 続いて、4（海上保険証券）について、保険法第6条との関係や、指図式保険証券に関する規律の要否を中心に議論がされた。

船舶保険については、現在の実務は補足説明の記載と同様である。船長の氏名は不要であり、削除すべきであると考えている。

貨物保険については、積載船舶の種類（鋼鉄船、木造船等）及び国籍は削除すべきである。これらの事項は安全性を左右しないわけではないが、被保険者がその情報にアクセスすることは必ずしも容易ではなく、保険の目的の特定のためには積載船舶の名称だけでほぼ十分である。

保険法第6条との関係については、外航貨物海上保険の実務上は、比較的多い形態として、基本契約の形で包括予定保険証券（オープンポリシー）が発行され、これとは別に、荷主の要請に基づき船積みごとに個別の保険証券が発行されるが、このうち保険契約締結時にその証拠として発行されるのは、包括予定保険証券であり、個別の保険証券は、保険法第6条の文書には当たらないこととなる。包括予定保険証券には概括的な記載しかされないことから、船名、地名等の具体的な名称を記載事項とする商法第823条を保険法第6条の特則と位置付けることに意味

があるのか疑問もある。

いずれの書面も保険法第6条に基づくものという整理はできないか。個別の保険証券についても、予定とされていた事項が確定したことの証拠を渡すという意味があるのではないか。

1つの保険引受けで契約締結時の書面を2通発行するというのは違和感がある。

いずれについても保険法第6条の適用があることに無理があるのではないか。個別の保険証券については、同条の規律とは別に勝手に交付しているものと整理できないか。

契約締結の証拠というよりは、実務的には、貨物の売主から買主への証券の譲渡を前提として、被保険者に保険内容が分かるような文書を交付することに主眼があることから、保険法第6条とは考え方が異なるのではないか。商法第823条を残す意味はあると考えるが、これを保険法第6条に紐付ける必要はないのではないか。

指図式の保険証券については、規律がないと困るわけではないが、法律に明文の規定がないこと等を理由として指図式の船舶保険証券の裏書譲渡を第三者に対抗できないとした判例（大審院昭和10年5月22日判決・民集14巻923頁）があることから、このような保険証券の有効性に懸念があるとされてきたのであり、この懸念が払拭されるのであれば、規律の新設にこだわるものではない。

指図式の有価証券を当事者の合意によって作出することができるかどうかについては、商慣習法上認められる場合を除き、法律上は担保されていない。

新しく作れるかという点ではそうであろう。もともと、昔からあるものをどのように考えるかについてはやや異なる。

保険法では、被保険利益を譲渡した場合に保険契約によって生じた権利も移転したものと推定する旨の規律が設けられなかった。海上保険については別途約款で規律すればよいということかもしれないが、2009年に改定される前のICCには規定が設けられていなかったため、改正の前後で規律が変わるという問題が生じた。現在のICCは、商法時代と同様の規律を設けているが、この規律が変わる可能性もあるため、

被保険利益の譲渡に関する従前の規定はなお必要ではないか。

4 次回予定

日 時 平成25年9月24日（火）18：00～

場 所 公益社団法人商事法務研究会会議室（予定）

内 容 海上保険に関する問題点の検討，船舶衝突・海難救助に関する問題点の検討

以 上