

運送法制研究会 第15回 議事要旨

- 1 日 時 平成25年11月12日(火) 自 18時15分
至 21時50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

運送法制研究会報告書(案・たたき台)の検討(研究会資料12参照)

(1) 運送品が到達しない場合の荷受人の地位(33頁以下)について

我が国の輸入取引の大半は、インコタームズの取引条件に従っているものと思われるが、F類型とC類型でほぼ9割を占め、その他の取引条件(D類型等)は1割にも満たない。甲案は、後者の取引条件の場合には、荷送人がなお危険を負担しているにもかかわらず荷受人が損害賠償請求をすることができるようになる点で、問題がないわけではないが、前者の取引条件が9割を占める実情からすれば、荷受人に損害賠償請求権が生じないために荷送人からこれを譲り受けなければならない場面が著しく減少することとなり、相当である。また、F類型及びC類型においては、荷受人に危険が移転しており、荷受人に損害賠償請求権を認めたとしても、濫用ということは考えられない。

濫用の事例としては、輸入取引において、荷受人の保険金請求に応じた保険会社が、運送人に対して保険代位により求償しようとした際に、既に運送人が荷送人の損害賠償請求に応じて支払をしていたケース等があるが、頻繁にあるわけではなく、全体的なメリットを考えると、甲案が望ましい。

和解の場面で問題が生じ得るという乙案の懸念はもつともである。

損害概念をどのように把握するかにより結論を異にする。損害の発生を要件事実とする場合には、差額説によれば、所有者に損害が生ずるところ、損害が生じたにもかかわらず権利を有しない場面が生じ得るのは不都合であるから、乙案のように、連帯債権的に権利を付与すべきこととなる。また、ドイツのように、自己の損害を証明せずとも、荷送人、荷受人のどちらも損害賠償請求をすることができるとする、これも乙案のようになる。これに対し、甲案の場合は、荷受人の権利が優先するとき、荷受人は損害として何を証明すればよいのかが問題となる。

荷受人に損害賠償請求権を広く認める場合には、實際上、間接損害（運送品が到達しないことによる工場の不稼働に伴う派生的損害等）の請求が増えるのではないかとの懸念がある。

損害概念との関係を整理しておかないと、趣旨不明の規定となるおそれがある。

この規律は、危険負担の所在につき荷送人、荷受人間に争いがあったとしても、運送人がそれに巻き込まれずに画一的に処理することができるものでなければならない。甲案によれば、荷受人が請求したときは荷送人に優先するのであるから、運送人は、荷受人に対し、商法第580条第1項所定の損害額を賠償する義務を負い、これを弁済すれば免責されることが明確にされなければならない。その後は、荷送人、荷受人間で求償処理をすればよい。荷受人に全く損害が生じていないときは同項の適用がないとする判例（最高裁昭和53年4月20日第一小法廷判決・民集32巻3号670頁）は、運送人が上記の規律に従って弁済する限りでは、変更されることとなるのではないか。

荷送人が危険を負担しており、荷送人に損害が生じているにもかかわらず、荷受人が自己の損害を主張して運送人に請求したような場合について、損害がある荷送人には権利がなく、荷受人には損害がないとしていずれも請求が棄却されるとすれば、おかしいことになる。

ドイツでは、権利を有する者が他人の損害について賠償請求することが認められているが、判例の事例のように、誰にも損害が生じない場合には、請求することができないとされている。もっとも、日本法は、このような理論を輸入しておらず、商法第580条第1項で何とか読み込んでいるのが現状であるが、全く損害が生じない場合に同項の適用があるかという問題もあり、何らかの手当てが必要である。

今の指摘を踏まえ、甲案を精緻化していくと、所有権の帰属とは無関係に、誰かに損害が生じていれば、これについて荷送人又は荷受人が請求することができるようになり、乙案に近づく印象がある。甲案は、請求権者を1人に絞る代わりに、他人の損害について請求することができることを明示しており、損害がないのに連帯関係を認める乙案の損害概念を取り込んでいるともいえるので、甲案と乙案を対比させることには疑問がある。

甲案の規律によると、荷受人が請求したにもかかわらず、運送人が荷送人に弁済した場合には、優先する権利者に対する弁済でないため、返還を受けた上で改めて弁済しなければならないことにならないか。荷受人が優先するというのは、運送品処分権に関する規律に過ぎず、損害賠償請求権にはうまく妥当しない。むしろ、荷送人又は荷受人のいずれか一方に弁済すれば免責されるという規律があれば足り、和解についても、運送に関する特別の権利関係として商法に特則を設け、一方との和解の効果が他方にも及ぶこととすればよいのではないか。

イギリスでは、海上運送状に荷受人の名称が記載され、運送人がこれに署名した時点で、荷受人が運送契約上の権利を取得すると解されているが、この規律は、荷受人に権利が生じたとしても荷送人の権利は影響を受けず、荷受人を変更する権利をなお有していることを前提としている。

船荷証券が発行されている場合であっても、荷送人に損害賠償請求権が残るかが問題となる。フランスでは、固有の損害がある場合には、荷送人も損害賠償を請求することができるとの判例があるが、運送品の滅失による損害については、船荷証券所持人が権利を行使することとされている。

船荷証券が発行されており、船荷証券に運送品引渡請求権が表章されている場合であっても、潜在的には、所有者でなく自らが損害を受けていない船荷証券所持人が誰の損害に基づいて損害賠償請求権を行使するのかという問題がある。実際に損害を受けた者の賠償請求権を代理的に行使しており、運送人が船荷証券所持人に弁済すれば当然に免責され、その後の処理は船荷証券所持人と真の所有者との間の問題となるということであろうか。ロッテルダム・ルールズでは、初期の草案ではこの点を明確に規定していたが (A/CN.9/WG.III/WP.21, ANNEX 13.2: “In the event that a negotiable transport document or negotiable electronic record is issued, the holder is entitled to assert rights under the contract of carriage against the carrier or a performing party, without having to prove that it itself has suffered loss or damage. If such holder did not suffer the loss or damage itself, it is be deemed to act on behalf of the party that suffered such loss or damage.”), 各国の法制の間で隔たりが大きく、調整が容易でないと思われたことから、削除された。現行法は、船荷証券所持人の「固有の損害」の内容を明らかにしていないが、新たに規

定を設けることにより，この問題が顕在化するおそれがあるため，簡単に結論を出さずに，問題点を更に検討することが望ましい。

33頁のイでは，甲案に関し，「権利が競合する」とあるが，荷送人の権利は，荷受人が損害賠償請求をした時点で荷受人に移転し，併存することはないのではないか。また，商法第582条第2項では，荷送人の権利が「消滅する」とされているのに対し，甲案では，「後れる」とされているのは，どのような趣旨か。

一般に，荷送人の権利が荷受人に移転するのではなく，荷受人は，請求した時点で荷送人と同じ権利を別途取得し，荷送人は従前の権利を持ち続けると解されている。現行法において，荷受人が権利を取得した後は荷送人の権利が「消滅する」というのは，それ以後は荷受人の権利が荷送人の権利に優先することを意味すると解されているので，「消滅する」という用語を「後れる」という形に改めたいと考えている。

(2) 海上運送の主体（36頁以下）について

国際海上物品運送法における商法の準用の在り方も含め，なるべく一般の利用者にとって分かりやすい法律にしていきたい。

国際海上物品運送法は，運送人について，運送をする船舶所有者，船舶賃借人及び傭船者と定義している（同法第2条第2項）が，NVOCC（自ら運送手段を有しない利用運送事業者）が含まれていない。同項は，運送人を例示列挙するものにすぎないと解されているが，現代の実情に合わせて修正することも考えられるのではないか。

海上運送の主体を運送人に改めた場合には，船舶共有について，規定振りが困難にならないか。船舶共有者の対第三者責任の規律などは，船舶所有者が海上企業の主体であることを前提としているのではないか。

(3) 定期傭船に関する規律の内容（44頁以下）について

定期傭船契約については，典型契約として法律上認知してほしいという要望はあるものの，45頁の①から⑩までについて，無理に規定を設ける必要はないのではないか。

定期傭船契約により運送を行う場合には，運送品に関する船主の責任について，ハーグ・ヴィスビー・ルールズ等を撰取する旨の規定が設けられることが多い。その中で問題となるのは，いつの時点で堪航能力担保義務

を負うのか、定期傭船契約における「発航の当時」とはいつかということである。定期傭船契約の書式によって規律が異なり、デフォルト・ルールを設けることは難しいが、基本的には、定期運送契約に基づき現に船積みされた貨物についての航海の発航時とするのが素直ではないか。

傭船料債権や定期傭船者に対する損害賠償請求権の消滅時効については、海運集会所の仲裁例としては、商事消滅時効により5年とするものと、商法第765条により1年とするものがあるが、イギリス法は6年の期間を定めており、5年説が比較的有力なのではないか。もっとも、商法第765条の「傭船者」が航海傭船者に限られるのか、定期傭船者も含まれるのか不明確であり、時効の問題でもあるので、立法により解決することが望ましい。なお、ハーグ・ヴィスビー・ルールズが摂取される場合には、運送品の滅失・損傷に関する船主の責任は、1年の除斥期間となる。

船主の留置権については、定期傭船契約の傭船料は賃料に近いものであることから、定期傭船者の所有に属しない貨物には留置権の効力が及ばないと考えているが、及ぶとする考え方もあり、争いがある。同様に、定期傭船契約の傭船料は運輸に関するものではないとの観点から、運輸の先取特権も生ぜず、特段の手当てをする必要はないと考えている。

先取特権については、商法第704条第2項の先取特権が船舶先取特権に限られるかどうかにも関係するが、定期傭船についても、この規律が一定の範囲で及ぶことを明確にすべきである。

定期傭船契約について規定を設けるとすれば、航海傭船契約とは異なる典型契約となり、航海傭船契約に関する規律の中から都合のよいものだけを援用することはできなくなる。例えば、堪航能力担保義務等の強行規定を類推適用するという解釈論も困難となる。

定期傭船と航海傭船は異なることを明確にするのがよいと思う。

外航では、傭船契約であれば、堪航能力担保義務を含め全て任意規定と理解している。内航においては、これと異なるということか。この点は、今後更に整理する必要がある。

新たな典型契約として定期傭船契約に関する規律を設けることの意義は、外部関係において船舶賃貸借の規律（商法第704条第1項）が適用されないことを明確化することにある。これに対し、内部関係については、必

要最低限の規律を設け、その余は広く当事者間の約定に委ねることが考えられるが、定期傭船に当たるかどうかは、どのような書式を用いているかといった形式ではなく、実態によって判断されることを何らかの形で示す必要がある。

ドイツ商法では、定期傭船は、船舶が貨物又は旅客の運送のために用いられることを予定している。これまでは、貨物について定期傭船という新たな典型契約を設ける方向で検討してきたが、旅客についても同様の規律を設けるべきか。

旅客船の場合は、船主が自ら運航することが多いが、定期傭船の例がないわけではなく、規律を設けることが望ましい。

(4) 海上運送状等（62頁以下）について

現在では、海上運送状の利用が大半を占めており、海上運送状に関する規定を新たに設けてほしい。文言性については、運送人には厳しいかもしれないが、荷主の立場から見ると、船荷証券と海上運送状では、同様の事項を申告した後に運送人から交付され、同様の事項の記載があるものであるから、その効果（文言性）も同様に、善意の荷受人に対しては対抗することができないこととすべきである。

NVOCCの中には、海上運送状においてCMI統一規則を摂取しないものもあるが、これにより文言責任を負わないという利益が正当なものとは想定し難い。

海上運送状については、運送契約の成立と運送品の受取を証する書面として運送人が作成するものであり、基本的には、信用状統一規則（UCP600）と同様に、運送人の署名を要求すべきである。ただし、実務上は、PDFデータ等の送信や、ファクシミリ送信によることもあり、海外からの輸入のケースを考えると、全ての場合に署名を要求することは困難かもしれない。

署名がなければ海上運送状に当たらないとすると、現に署名のない海上運送状が交付された場合に、署名がないから文言責任を負わないという運送人の主張を許すことになりかねない。

手形と比べると要式証券性は緩く考えられており、署名を欠くからといって海上運送状に当たらないというべきではないのではないか。

船荷証券については要式証券性が緩やかに解されているとはいえ、署名がなければ有効な船荷証券ではないのではないか。ロッテルダム・ルールズでは、記載事項の一部を欠く船荷証券であっても当然に無効とはならない旨の明文の規定を設け（第39条第1項）、運送書類の要式証券性が緩やかであることを明確にしているが、他方で、別途、運送書類の譲渡性の有無を問わずに署名を要求している（第38条）。

ファクシミリやPDFデータの送信の場合には、荷受人がこれらの送信しか受けていなくても、送信者の手元にある原本に署名があれば、海上運送状を発行したということではできないのではないか。海上運送状については、権利行使のために所持人が原本を提示することは要求されないので、「発行」さえ認められれば、荷受人に対する文言責任が生ずることとなるのではないか。確かに、有価証券ではない運送書類の「発行」が何であるかについては、あまりはっきりしない面があるが、運送証券と異なり、受取人に対する原本の交付が効力発生要件であると考えざるべきではないか。

また、ファクシミリやPDFデータの送信の場合には、仮に、「発行」が認められず、海上運送状を発行したものとはいい難い場合であっても、運送人がデータを作成・送信し、荷受人がその内容を信じたものと認められれば、運送人が、自ら送信したデータ等の内容に反する主張をすることは、一般的な禁反言の法理により制限されるのではないか。

このように考えると、海上運送状に署名を要求したとしても、ファクシミリやPDFデータの送信の場合に、「署名」がないために規律が全く及ばなくなることにはならず、署名を要求すべきではないとまで考える必要はないのではないか。

仮に、海上運送状について一定の法的効果を与えるとすれば、海上運送状を他の書面と区別する規定が必要ではないかと思われる。海上運送状といえるための必須の要素としては、運送契約の内容及び運送人による物品の受取を証する書面であって、かつ、船荷証券に該当しないもの（受戻証券性のないもの）ということが考えられる。

海上運送状の文言性が認められる記載の範囲について、CMI統一規則第5条第2項は、物品の数量又は状態の記載としており、これに合わせる

べきではないか。CMI 統一規則の規律は、実はハーグ・ヴィスビー・ルールズと同じなのであるが、現行法上、船荷証券については、これと異なり、全ての事項について文言性が認められている。船荷証券についても、条約に合わせて物品に関する事項に限定すべきであるとの意見があるところであるが、仮に、船荷証券については現行法の規律を維持しつつ、海上運送状についてのみCMI 統一規則に合わせるとすると、船荷証券と海上運送状とで文言性が認められる範囲が異なることになり、その説明が求められる。しかし、そのような説明は可能か。それよりも、両者の規律を、ハーグ・ヴィスビー・ルールズのように狭い範囲か、国際海上物品運送法のように広い範囲かのいずれかで統一するかについて、検討する必要があるのではないか。

署名を他の記載事項と同列に扱うと、署名についても文言証券性がかかってきてしまい、全く無関係の者が責任主体とされ得るという問題がある。

海上運送状は、信用状開設銀行を荷受人とすることにより、信用状取引においても用いられている。ただし、荷送人が運送品処分権を持ったままであると、荷送人が勝手に荷受人を変更することができてしまうが、そのことを銀行が認識して **No Disposal Clause**（荷送人が運送期間を通じて荷受人を変更する権利を取消不能の形で放棄する旨の条項）を設けているかどうかは分からない。荷送人が運送品処分権を持ったまま信用状を受け入れてしまっている事例も少なくないのではないか。

与信判断を変えることにより、サレンダーB/L の場合であっても信用状取引を受け入れている例が結構あると聞いている。

海上運送状に関する規律を設ける場合には、国際海上物品運送法第13条第3項について、「船荷証券又は海上運送状」と並べて規定するようにしてほしい。

国内海上運送の海上運送状の発行を求められた場合には、実務上拒むことになると考えられ、国際海上運送についてのみ規律を設ければ足りる。なお、国内海上運送では、荷役協定書等のようなものを除き、署名のある運送状が交付されることもない。

国際海上運送においても、LNG船のように船荷証券及び海上運送状が発行されない例はあるが、荷送人がこれらの交付を請求しないため、実務

上の問題は生じていない。ロッテルダム・ルールズ第35条を参考にして、運送書類を発行しない旨の商慣習がある場合にはその発行義務を課さないとすることも、考えられる。

航空運送状については、航空運送には船荷証券に相当するものがなく、モンリオール条約でも、証明力はあるものの文言性までは認められていないことから、統一的な規律は難しいと思われ、原案の通りの取りまとめでよい。なお、記載事項については、商法第570条第2項所定の事項で国内の航空運送状の内容をカバーしており、この内容を航空運送に及ぼしても差し支えない。

「運送状」の用語について、海上運送状と陸上の運送状、航空運送状とでは性質が相当に異なることから、条文化に際しては、定義の要否や概念の整理について検討が必要ではないか。

(5) 運送取扱営業（66頁以下）について

JIFFAにおいては、運送取扱営業又は利用運送に関して発行する貨物受領証につき、標準取引条件を裏面約款として組み込んだ標準フォームを作成し、事業者の利用に供している。ただし、その利用実態は、明らかでない。

バイヤーズ・コンソリデーションの実務では、例えば、日本の輸入者から海外における複数の調達先からの貨物の受取・船積みの依頼を受けた者が、各調達先から貨物を受領した上で、その貨物全体につき運送取扱人の立場で運送人と運送契約を締結し、輸入者に輸送されるというケースもあるが、それほど多くはないものと思われ、自らが利用運送人となる場合の方が一般的である。

荷主の立場からすると、運送を頼んだつもりで、運送賃も支払っているのに、いざ問題が生ずると、自分は運送取扱人に過ぎないとして運送人の責任を免れる口実に利用される懸念があり、利用実態に乏しいことからすると、典型契約として存置する必要はないのではないか。

運送人として責任を引き受けるのではなく、運送の取次ぎだけを引き受けるに過ぎないことを明示した上で運送の手配を行う業態について、これまで商法が認知してきたものを削除する必要もないのではないか。

商法から運送取扱営業の規律を削除すると、同法第558条所定の準問

屋として構成されることになろうが、責任の短期消滅時効（同法第566条）等の規律がなくなってしまう、困ることもあるのではないか。

旧貨物運送取扱事業法上の運送取扱事業は、運送の取次ぎ又は代弁だけでなく利用運送も含む概念であり、商法の「運送取扱営業」という用語は実務的に違和感があるため、名称を「運送取次営業」に改めてはどうか。

(6) 船長による積荷の処分権限（79頁以下）について

救助契約を締結する場合、共同海損行為をする場合、危険品を処理する場合等には、船長に積荷の処分権限を与える必要があるが、これらの場合については、それぞれ個別の規律によってカバーされており、それ以外に包括的な処分権限を与える必要のある場面を想定し難いことから、商法第712条の権限は広汎に過ぎると考えられる。しかし、船長の権限濫用につき荷主から批判を受けているわけでもないことから、現在既にある規律を変える必要はないとの反対意見もある。

共同海損の場合に船長に権限があるのは当然のことと思われる。これに対し、例えば、積荷である冷凍肉が腐ったので処分したケースでは、処分自体は適切かもしれないが、そのような事態を招いた運送人に対する責任追及をするための証拠が残らないという問題はある。ただし、他の貨物に影響を及ぼす場合にはやむを得ないであろう。

通信手段が発達した現代においては、緊急時を除き、船長に広汎な積荷処分権限を認める必要はないのではないか。ほかに、商法第715条第1項第3号、第717条も不要であると考ええる。

実務上は、船長が船舶所有者に無断で積荷を処分することは不可能である。船主からすると、船長に勝手なことをしてもらっては困るのであり、非常事態が生じたときを含め、全て船主の指示を仰ぐこととなっている。

積荷の処分主体を船長から運送人に変えれば合理的な規律となるのか。これに対し、荷主の指示も仰ぐ必要があるのであれば、規律自体を削った方がよいと思う。

緊急時には、荷主の許可が得られない場合もあるので、船主の判断で一方向的に処分させてもらう必要がある。したがって、積荷の処分主体を船主又は運送人に変えるのが適切である。

救助契約の締結権限は別の話である。89年救助条約第6条第2項は、

「船長は、船舶所有者に代わって」救助契約の締結権限を有するとしており、1989年の時点でも、船長の代理権が国際的に承認されていた。

もっとも、海運集会所の救助契約書式では、船長が救助契約を締結することとされており、商法第712条の中で救助契約の締結権限を認めるか、海難救助の箇所で船主の救助契約締結権限に関する規定を設けるか、いずれの考え方もあり得る。条約に合わせるとすれば、後者とした上で、船長の代理権限を認めることとなるのではないか。

船長には、支配人と同様の包括代理権が与えられているが、現代においては、運航技術者に過ぎないと捉えられており、一般の商業使用人と同様の規律とすべきではないか。少なくとも内航においては、実務上、運航に関する手配は全て船主が代理店を通じて行っており、船長が自ら第三者のために航海上の行為をするということは考えにくい。100年振りに商法を改正するというのであれば、船長の権限についても、ある程度限定的なものに改めるべきではないか。商法第715条第1項第3号、第719条も、基本的に不要と考えている。

外航においては、船長の包括代理権は必要であるとの考えに変わりはない。内航においても、船舶の差押えを想定すると、必要ではないか。

(7) 任意救助及び契約救助（91頁以下）について

この点については特段の異論がなかったが、さらに、次のような指摘があった。

実際には、一般の商船が救助作業を行うことは不可能であり、任意救助が行われることも想定し難い。

世界的には、一般商船が任意救助を行うとは限らず、曳船業者が救助契約を締結しないで任意救助を行い、成功報酬型の救助報酬を請求する場合もある。

救助料の額の決定に関し、10年救助条約第8条第1項は、救助の目的の価額を副次的な考慮事由としているのに対し、89年救助条約第13条第1項は、列挙された各事由を順序にかかわらず考慮することとしているところ、89年救助条約を前提とするLOFの実務では、救助の目的の価額が事実上重視されることが多く、救助料の額が高額化する傾向にあるため、船主側としては危惧を抱いている。

(8) その他の点について

その後、運送法制研究会報告書（案・たたき台）について、修正意見等が述べられた。その中で、次のような指摘があった。

国際海上物品運送法における商法第578条の準用については、国際海上物品運送では実務上高価品免責の規律が使われておらず、必要性に乏しいことが分かったので、単純に準用条文を削除すべきである。

船荷証券については、「運送人又は船長」が「発行者及び署名者」とされているが、署名者はともかく、発行者は運送人ではないか。国際海上物品運送法第6条第1項の規定振りは、条約をそのまま翻訳したことによるものと思われるが、発行者と署名者を混同して規定するのは適切でない。

その場合、運送人が船舶所有者とは限らないことを前提とすると、船長を当然に署名者としてよいかどうかがよく分からない。もっとも、代理店において、運送人ではなく船長との関係にのみ着目して「船長のために」署名する方法をとる実務があるが、船長を署名者から外すことによって、このような署名の方法の有効性に疑義を生じさせる危険がないかどうかについては、一応検討する必要があるかもしれない。

モントリオール条約では、純粋な精神的損害を除く観点から、「身体の傷害」と規定している。

船長の代理権について、船舶が日本国内にある限りは、国籍を問わず、外国籍船にも日本法が適用されるとの規定を設けられないか。これは、国際私法の問題であり、しかも代理の準拠法に関する困難な問題を含むのかもしれないが、要望として申し上げておきたい。

4 次回予定

日 時 平成25年11月26日（火）18：00～
場 所 商事法務研究会会議室（予定）
内 容 運送法制研究会報告書の取りまとめ

以 上