

るに当たり、荷送人の損害賠償請求権との関係につき、検討を行った。

【網掛け部分は、第15回研究会における検討事項である。以下同じ。】

ア 上記については、次のような考え方があり得るが、どのように考えるか。

【甲案】 荷受人は、運送品が到達地に達した場合のほか、運送品が到達地に達する前であっても、運送品の全部が滅失した場合には、運送契約上の荷送人の権利を取得するものとする。

これらの場合に、運送品の到着後に荷受人が引渡し若しくは損害賠償の請求をし、又は運送品の全部滅失後に荷受人が損害賠償の請求をしたときは、荷送人の権利は、荷受人が取得する権利に後れるものとする。

【乙案】 甲案の第1文と同様に、荷受人は、運送契約上の荷送人の権利を取得するものとする。

荷送人の有する運送契約上の損害賠償請求権と、荷受人の取得した運送契約上の損害賠償請求権とは、運送品の滅失・損傷・延着を問わず、連帯債権とするものとする。

イ 甲案は、荷送人の権利と荷受人の権利が競合する期間があることを前提に、デフォルト・ルールとしてその優劣を定めるものであり、荷受人が一定の行為（引渡し又は損害賠償の請求）をすると、荷受人の権利が優先するという制度である。現行法の理解として、運送品の一部滅失による損害賠償請求権の帰属は、運送品処分権の帰属と一致し、運送品の引渡請求後は荷受人が優先すると解するのが通説といわれている（最高裁判所判例解説民事篇昭和53年度202頁）が、運送品の全部滅失の場合も、これと区別せず同様に扱うものである。

乙案は、ドイツ商法第421条を参考にして、損害賠償請求権と運送品処分権の帰属を別異に取り扱う制度であり、上記の現行法の理解によれば、運送品の一部滅失・損傷・延着の場合の損害賠償請求権の帰属についても併せて改正を行うものである。

ウ 甲案は、現行制度に近い制度設計であるのに対し、乙案は、新たな考え方を導入するものであるところ、従前の議論では、次のような指摘があった。

- ・ 運送品の所有権移転時期は契約により異なるため、荷送人・荷受人の双方が連帯債権を有する方が柔軟であるし、運送人にとっても、いずれか一方に弁済すれば免責されるため、便利である。

- ・ 乙案によると、損害賠償請求については、運送品の全部滅失の場合と一部滅失とを区別する必要がないので、便利である。

- ・ 連帯債権という制度は、民法上明文で認められておらず、実務上の例も少ないように思うが、債権者間で早い者勝ちになるという不安定さを考慮すべきではないか。

- ・ 乙案によると、例えば、運送人・荷送人間で馴れ合いで和解した場合には、荷受人が損害を受けるのではないか。逆に、運送人・荷送人間の和解の効力

が荷受人に及ばないとすると、運送人にとって、荷送人及び荷受人の双方を相手方とせざるを得ず、解決にも時間を要し、負担が大きいのではないか。

(注) 法制審議会民法(債権関係)部会における中間試案では、連帯債権につき、履行請求及び弁済の効果は他の連帯債権者に及ぶが、連帯債権者の一人について生じた事由(免除を含む。)は他の連帯債権者には及ばないとする規律を設けることを提案している。

これらを踏まえると、今後の法制審議会の審議の動向によるが、乙案による場合には、和解の実務において、運送人の負担が大きく、困難な点が多いのではないか。

エ 上記の点につき甲案を採るとしても、これにより弊害が生じないかどうかについては、従前、あまり議論がされていない。甲案も、C I F 契約等による輸入取引に係る指摘には応えているものであり、運送人にとっても一義的に債権者が定まるために便宜であると考えられるが、これにより、荷送人にとって何らかの不都合が生じないか。売買契約上、運送品の損傷等の危険が買主に移転していないにもかかわらず、荷受人である買主が濫用的に損害賠償請求をするようなケースは、実務上それほど想定されないと考えてよいか。また、想定され得る荷送人の不都合と、現行法による場合の荷受人の不都合(荷送人から損害賠償請求権の譲渡を受けなければ、自ら権利を行使し得ないこと)とを比較して、立法の必要性和弊害の有無についてどのように考えるか。

### 3 その他

(1) 本研究会においては、船荷証券が発行されていない場合に運送品処分権を譲渡することの可否及びその立法化の当否についても、検討を行った。

この点について、ロッテルダム・ルールズ第51条は規定を設けているが、我が国の実務では、運送品処分権を譲渡することができることを論理的な前提として、その譲渡及び行使の具体的な在り方を定める海上運送状に関するC M I 統一規則第6条に則った運用を行っている。また、実務上、運送品処分権を複数回譲渡するような運用は見られないとの指摘もあった。

以上によれば、運送品処分権の譲渡可能性自体については、立法する必要性が高いとはいえないし、民法の解釈により認められる事項であって、商法に設けるべき特則はないと考えられる(海上運送状の規律の在り方については、後記5(3)参照)。

(2) 本研究会においては、荷受人が運送品の受取義務を負うこととすべきか否かについても、検討を行った。

この点について、ロッテルダム・ルールズ第43条は、荷受人は、運送品の到着後、運送契約に基づき引渡しを請求したときは、一定の時又は期間内に引渡しを受ける義務を負う旨を定めているが、これについては、荷受人に受取義務を課すには、荷受人が運送品の状態を認識している必要があるところ、船荷証券所持人が証券を提示して引渡しを請求する場合に、受取義務が発生する具体的時期を想定することが困難である等の指摘があり、荷送人の受取義務に関する規律を設

けることに消極的な意見が大勢であった。

### (3) 運送品の供託権・競売権

ア 陸上運送について、運送品の供託権及び競売権を定める商法第585条及び第586条に、荷受人の受取拒否及び受取懈怠の場合に関する規律を加えることとしてはどうか。

イ 海上運送について、運送品の供託権及び供託義務を定める商法第754条に関し、供託義務を廃止し、競売権を認めることにより、上記アの規律を及ぼすこととしてはどうか。

ウ 国内航空運送について、上記アの規律を及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

1 現行法上、陸上運送については、次の①②の場合に運送人に供託権及び競売権が認められ、次の③④の場合についての規定はない(商法第585条、第586条)。

- ① 運送人が荷受人を確知することができない場合
- ② 数量不足、性質・品質の違い等の運送品の引渡しに関する争いにより、荷受人が受取を拒絶した場合
- ③ 荷受人が無条件に受取を拒絶した場合
- ④ 荷受人が受取を怠った場合

海上運送については、上記①③の場合に運送人に供託義務が課され、上記④の場合に供託権が認められている(商法第754条、国際海上物品運送法第20条第1項。なお、海上運送に特有の規律である商法第757条の競売権については、後記3(7)参照)。

(注1) 標準貨物自動車運送約款第23条から第26条までによると、運送人は、上記①～④の場合につき供託又は競売をなし得るほか、荷受人の費用により運送品を倉庫営業者に寄託したり、運送品が腐敗等しやすいものであり、荷送人等に対する催告手続をとる時間がないときは、公正な第三者を立ち合わせて、運送品を任意売却したりすることができる。

(注2) 国内航空運送についても、約款により、上記①～④の場合に、運送人に供託権及び競売権を認めるものが多い。

2 本研究会において、受取拒絶等の場合における運送品の供託権及び競売権の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 事例としては、荷受人が事実上倒産して受取に来ない場合や、貨物に損害があるため受取が拒絶される場合があり、例えば、セメント輸送中に海水が入り、ホールド内に固まってしまったケースや、小麦が濡れて腐ったり固まったりしたケースがある。このような場合には、やむを得ず、船主側が廃棄処分をすることもある。
- ・ 約款により、荷受人が行方不明になる等の場合には荷送人に請求する権利を留保しているが、事後処理は容易ではなく、運送人を保護する何らかの規定が必要である。

- ・ 陸上運送については、荷送人の指図を求めたり、自らの保管スペースを利用したりするため、実務上、運送品の供託、競売又は倉庫業者への寄託をすることは、ほとんどない。
  - ・ 海上運送についても、供託や倉庫業者への寄託をすることは、ほとんどない。受取に來ない運送品は、裁判所の競売手続により換価し、これと保管料とを相殺するのが通常である。
  - ・ 海上運送については、運送品をコンテナヤードで保管するのが通常であり、船内で保管することはない。商法第754条第2項の趣旨につき、海上は陸上と異なり運送品を船中に留め置くことは危険なため、供託義務を課したといわれるが、そのような義務を課す必要はない。
  - ・ 運送品の物品供託は、指定を受けた倉庫業者が供託所となり、供託者と寄託契約を締結することになるので、供託に費用を要するという難点を解消することは、困難である。
- 3 以上によれば、実務上、物品供託制度は有効に機能していないものの、約款により荷送人に請求する権利を留保することを越えて、荷受人が受取をしない運送品について運送人に何らかの有益な手段を見出すことは、容易ではない。少なくとも商法上の供託・競売制度については、各種約款の定めにあるように、運送手段を問わず、本文のとおり、上記1の①～④の場合に運送人に供託権及び競売権を認め、供託義務を廃止することが相当であると考えられる。
- 4 このほか、本研究会においては、標準貨物自動車運送約款のように、荷受人の費用による倉庫業者への寄託や運送品の任意売却について立法することの当否についても、検討を行った。

しかし、倉庫業者への寄託については、運送契約当事者ではない荷受人に、運送品の受取をしていないような中で保管費用を負担させることができるか疑問であり（商法第583条第2項参照）、また、運送品の任意売却については、所有者以外の者が荷送人となる場合もあり、所有権からの授權がないにもかかわらず、運送人が任意売却をする権限を有するのか疑問であるところ、これについて異論はなかった。

### 3 海上運送に特有の規律

#### (1) 海上運送の主体

海上運送の主体として、船舶所有者ではなく、運送人を中心とした規律に改めることとしてはどうか。

(注) あわせて、国際海上運送に関し、国際海上物品運送法において商法の規定を準用する法形式について、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 商法第3編第3章（運送）においては、海上運送は、船舶所有者が行うものとして規律されている（これらの規律は、同法第704条第1項により船舶賃借人について準用される。）。

これに対し、国際海上物品運送法では、海上運送は、運送人が行うものとして規律し、この運送人について、同法第1条の運送をする船舶所有者、船舶賃借人及び傭船者をいうと定義している（同法第2条第2項）。

現代では、船舶所有者や船舶賃借人以外の者も運送契約を締結しており、海上運送の主体についての商法の規律を国際海上物品運送法に合わせる事が考えられるが、どうか。

- 2 現行制度では、船積港及び陸揚港の双方が本邦内にあるときは商法の適用があり、船積港又は陸揚港の一方が本邦外にあるときは国際海上物品運送法の適用があるところ、国際海上物品運送法第10条や第20条において商法の多くの規定が準用されており、体裁として分かりにくいとの指摘もある。

この点について、どのように考えるか。

## (2) 航海過失免責・火災免責

国内海上運送に関し、航海過失免責及び火災免責の規律については、当事者間の契約に委ね、商法に規定を設けないこととしてはどうか。

(補足説明)

- 1 商法には存しない規律であるが、国際海上物品運送法第3条第2項では、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズに従い、①運送人の被用者の航行又は船舶の取扱いに関する行為、②船舶における火災（運送人の故意又は過失に基づくものを除く。）により生じた損害について、運送人は、賠償責任を負わないとされている。

日本海運集会所作成の内航運送基本契約書第18条第2項は、上記①の航海過失免責を定めているが、同契約書第17条の「火災その他の天災不可抗力により生じた損害について、当事者は、互いにその責めを負わない」という規定の趣旨については、運送人の被用者の過失による火災が上記「不可抗力」といえるか否かに関連して、上記②の火災免責と同趣旨か否か、判然としないとの指摘があった。

(注) 航海過失免責は、その後の条約（ハンブルク・ルールズ、ロッテルダム・ルールズ）では採用されていない。そもそも、航海過失免責の規律は、歴史的に見て、19世紀に、契約自由の原則の下、多くの極端な免責約款が使用されたことに対し、米国のハーター法において、運送品に関する注意義務についての免責約款を強行法的に無効とする代償として認められたといわれている。

火災免責について、ロッテルダム・ルールズ第17条では、運送人は、船舶上の火災が運送品の損傷等の原因となったこと等を証明した場合には、責任を免れるが、運送人又はその履行補助者の過失が船舶上の火災の原因となったこと等の証明がされたときは、責任を免れないとされており、運送人の履行補助者に過失がある場合に運送人の責任が肯定されている。

- 2 本研究会において、航海過失免責及び火災免責の規律を商法に設けるべきか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 国内海上運送の運送人側としては、商法に航海過失免責の規律を設けることが望ましい。

- ・ 航行又は船舶の取扱いに関する過失と、堪航能力担保義務（人的不堪航）との境界は微妙であり、よく争われる。
  - ・ 国際条約の潮流が航海過失免責の規律を採用しない方向にある中で、現時点で、商法にこの規律を設けるのは適当でないのではないか。
  - ・ 当面、ロッテルダム・ルールズが世界的な広がりになるかどうかを見極める必要がある中で、現時点で、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズに則った火災免責の規律を設けるのは適当でないのではないか。
  - ・ 火災免責については、コンテナ内の貨物から発火する場合とエンジンルームから発火する場合があるが、後者の場合は、火災免責のほかに、堪航能力担保義務違反か否かも、よく争われる。
  - ・ 上記1の内航運送基本契約書第17条を文字どおり解すると、現在の内航実務においても、運送人の被用者の過失による火災については、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズと異なり、免責事由とされていないのではないか。
  - ・ 本研究会においては、商法第739条のうち「自己ノ過失、船員其他ノ使用人ノ悪意若シクハ重大ナル過失」による損害についての免責約款を無効としない方向で検討されており（後記(4)参照）、航海過失免責の規律を望む者は、その旨の約定をすれば足りるのではないか。
- 3 以上によれば、航海過失免責及び火災免責の規律については、基本的には、当事者間の契約に委ねることが相当であると考えられる。

### (3) 堪航能力担保義務

国内海上運送に関し、商法上の堪航能力担保義務を過失責任に改めるとともに、その義務の内容として、国際海上物品運送法第5条第1項各号所定の事由を明示してはどうか。

(補足説明)

- 1 国内海上運送について、船舶所有者は、発航の当時船舶が安全に航海をするのに堪えることを担保するものとされ（堪航能力担保義務、商法第738条）、この義務は、無過失責任であるとされている（最高裁昭和49年3月15日第二小法廷判決・民集28巻2号222頁参照）。
 

国際海上運送についても、運送人は、発航の当時航海に堪える能力に関する同様の注意義務を負うが、この義務は、過失責任とされている（国際海上物品運送法第5条）。

(注1) 日本海運集会所作成の内航運送基本契約書第3条は、「運送人は・・・発航の当時、本船が堪航能力を保持するように相当の注意を払わなければならない。」と規定している。

(注2) ロッテルダム・ルールズ第14条は、堪航能力を保持すべき時期につき、「航海の開始前、開始時及びその期間中」と規定するが、本研究会では、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズを前提として検討を行った。
- 2 本研究会において、商法上の堪航能力担保義務が無過失責任であることの当否につき検討を行ったところ、これを過失責任とする世界の立法の潮流と異なり、内航

船と外航船の責任が不均衡であるため、過失責任に改めるべきであるとの意見で一致した。また、堪航能力の具体的内容について、堪荷能力を含むものとして、国際海上物品運送法第5条第1項各号所定の事由を商法に明示することについて、異論はなかった。

- 3 以上によれば、本文のとおり、堪航能力担保義務を過失責任に改める等の改正をすることが相当であると考えられる。

#### (4) 国内海上運送の運送人の責任の強行法規性

国内海上運送の運送人の責任について、商法第739条の規律のうち、船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失があった場合の免責約款を無効とする部分を削除することとしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、国内海上運送については、①船舶所有者の過失若しくは船員その他の使用人の悪意重過失又は②堪航能力担保義務違反によって生じた損害につき、免責約款は無効とされている(商法第739条)。
- 2 本研究会において、上記1の①の規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 国内海上運送において見られる航海過失免責約款(重過失の場合を含め、船員の航海上の過失による損害について免責する旨の定め)は、国際海上物品運送法第3条第2項と同趣旨であり合理性を有するところ、これと抵触しかねない上記1の①の規律は、相当でない。
  - ・ 国際海上物品運送法第15条の片面的強行法規性は、歴史的に見て、19世紀に、契約自由の原則の下、多くの極端な免責約款が使用され、荷主の利益を不当に害するようになり、また、船荷証券所持人の証券上の権利の内容を不明確にしたため、船荷証券所持人を保護して船荷証券の流通を円滑にするために設けられたとされる。これに対し、我が国の国内海上運送では、運送人と荷主との間で、上記のような極端な免責約款が使用されてきた経緯はなく、社会的背景を異にする。
  - ・ 基本的に、内航と外航とで同様の規律とすべきであり、国際海上物品運送法の規律を国内海上運送に及ぼすというアプローチを採るべきではないか。
  - ・ 国内海上運送について、運送品を積載した貨物自動車やRORO船により運ぶという実態を踏まえると、国内の陸上・海上運送の運送人の責任の規律は、可能な限りバランスを取った方が望ましいのではないか。
  - ・ 国際海上物品運送法第15条の片面的強行法規性をそのまま国内海上運送にも適用すると、保険の利益享受約款が無効とされていることとの関係で、国内海上運送の貨物保険における求償権放棄特約も、実質的には、荷主の不利益の下に運送人の責任を免除するものといえ、問題が生ずるおそれはないか。
- 3 また、本研究会において、上記1の②の規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 商法上の堪航能力担保義務を過失責任に改めた後も、船舶の安全性に関わる責任につき免責約款を認めることは相当でない。
  - ・ 国際海上物品運送法第16条本文では、傭船契約の場合に、堪航能力担保義務は強行規定とされていないようにみえるが、実務上は、船舶の堪航性を担保するのが通例である。
- 4 以上によれば、国内海上運送の運送人の責任につき、陸上運送とのバランスを重視するアプローチと、国際海上運送とのバランスを重視するアプローチがあり得るが、基本的には、上記1の①に関する強行法規性を削除すべきであり、上記1の②に関する強行法規性は維持すべきであるとの意見が大勢であった。

#### (5) 個品運送に関する規律

国内・国際海上運送の個品運送に関し、次に掲げる規定その他の現在の実務に適合しない規定を削除することとしてはどうか。

ア 荷送人が運送品の船積みをし、荷受人が運送品の陸揚げをしなければならぬとする規定（商法第749条、第752条第4項）

イ 荷送人の発航前の任意解除権に関する規定（商法第750条）

（補足説明）

##### 1 本文アについて

現行法上、国内・国際海上運送の個品運送については、デフォルト・ルールとして、荷送人は、船長の指図に従って運送品を船積みしなければならず、荷受人も、船長の指図に従って運送品を陸揚げしなければならないとされている（商法第749条、第752条第4項、国際海上物品運送法第20条第1項）。

本研究会において、上記の規律につき検討を行ったところ、フェリーの場合等は別として、一般に、個品運送を行う定期船の実務では、荷送人や荷受人が船積み又は荷揚げをしているものではないとの指摘があった。

##### 2 本文イについて

現行法上、国内・国際海上運送の個品運送については、荷送人の発航前の任意解除権に関し、デフォルト・ルールとして、次の規律があるとされている。

- ① 荷送人は、発航前において、他の荷送人及び傭船者の同意を得た場合には、運送賃の半額（往復航海の場合における復路の発航前にあっては、3分の2）を支払って、契約の解除をすることができる（商法第750条、第748条第3項、第745条第1項、第2項、国際海上物品運送法第20条第1項）。
- ② 荷送人は、発航前において、他の荷送人及び傭船者の同意がない場合には、運送賃の全額を支払って、契約の解除をすることができる（商法第750条、第748条第1項、国際海上物品運送法第20条第1項）。

本研究会において、上記の規律につき検討を行ったところ、この場合の実務の取扱いは個別事案によるものであり、法律に金額を定めなくても、契約に委ねることでも足りるのではないか、運送人に全く損害がないにもかかわらず荷送人が運送賃の半額を支払わなければならないとするのでは、合理的でない場面が多々あるのでは



ないか等の指摘があった。

3 以上によれば、本文ア及びイの規定を削除することが相当であると考えられる。

(注1) 本研究会においては、商法第751条(船長に対する運送に必要な書類の交付義務)についても検討を行ったところ、同条は、送り状、荷役協定書、通関手続書類等に関する規定として、なお有益であるとの指摘があった。

なお、送り状や荷役協定書について、同条所定の船積み期間内ではなく、船積み前に交付されることが望ましいとの指摘があったが、他方で、通関手続書類を念頭に、同条の規律を維持すべきであるとの指摘もあった。

(注2) 本研究会においては、商法第755条及び第756条(運送賃を重量・容積・期間によって定めた場合の取扱い)が個品運送及び航海傭船の双方に適用される余地があることを前提として、個品運送における運送賃の定め方につき検討を行ったところ、運送賃は、コンテナ又はトラックの長さにより定まるのが通常であり、重量・容積・期間により定められることはほとんどないとの指摘があった。

(注3) 本研究会においては、不可抗力による契約終了又は法定解除権に関する規律(商法第763条、第760条第1項第4号、第761条及び第762条)についても、実務上例を見ない条項であるとの指摘があった。

#### (6) 航海傭船に関する規律

ア 国内・国際海上運送の航海傭船に関し、傭船者の発航前の任意解除権に関する規定その他の現在の実務に適合しない規定を削除することとしてはどうか。

イ 国内海上運送の航海傭船に関し、傭船者が再運送契約を締結した場合における船舶所有者の責任に関する商法第759条の規律は、削除することとしてはどうか。

(補足説明)

1 本文アについて

現行法上、国内・国際海上運送の航海傭船についても、個品運送と同様に、傭船者の発航前の任意解除権に関する規律がある(商法第745条、第748条、国際海上物品運送法第20条第1項)が、前記本文(4)の補足説明2と同様の理由から、これを削除することが相当であると考えられる。

(注) 本研究会においては、他の規律についても、次のとおり、検討を行った。

商法第737条(傭船契約書の交付義務)については、実務上、内航の個品運送では契約書は作成されず、外航では契約書に代えて船荷証券が発行され、傭船契約では契約書が作成されるとの指摘があった。ただし、傭船契約書の交付義務を法律に規定する必要があるか否かについては、なお疑問であるとされた。

商法第741条(船積み準備完了通知)については、実務上、通知主体は船長であり、また、船積み期間の起算点は、通知の日の翌日ではなく通知の日であるとの指摘があった。

商法第744条(船積み期間経過後の船長の発航権)については、基本的には、傭船

者による船積み完了前に、船長が発航することはないとの指摘があった。

商法第751条（船長に対する運送に必要な書類の交付義務）については、個品運送についてと同様の指摘があった。

商法第755条及び第756条（運送賃を重量・容積・期間によって定めた場合の取扱い）については、内航では、貨物の重量に運賃率を乗じて運送賃を定めたり、船舶に占めるスペースを基準に運送賃を定めたりするとの指摘があった。また、傭船者同士で相互に船舶を融通するようなトリップ契約では、運送品の種類によっては、日建てで運送賃を定めることもあるとの指摘があった。

## 2 本文イについて

- (1) 現行法上、内航において、船舶所有者Aから航海傭船をした傭船者Bが荷主Cと運送契約を締結した場合に、Aのみが、Cに対して船長の職務に属する範囲内で契約責任を負うとされている（商法第759条）。これは、AとCとの間に直接の法律関係を認めて、求償関係の簡略化を図ったものといわれる。

これに対し、国際海上運送においては、荷主Cから見て、Aは運送契約の相手方であるBの履行補助者であって、BがCに対する契約責任を負うものとして、商法第759条の適用を除外している（国際海上物品運送法第20条第1項）。

- (2) 本研究会において、商法第759条の規律を維持するか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があり、同条を削除すべきとの意見が大勢であった。

- ・ 同条は、傭船者よりも船主の方が賠償責任保険を付することが多く、船主に責任を負わせた方が荷主の保護に資するため設けられたものと考えられるが、責任の原因は様々であるのに、船長の職務に属する範囲内である限り、一律に運送契約の当事者が免責されるという理由はなく、不合理な規定である。
- ・ 定期傭船の場合には、荷主は、定期傭船者に対して契約責任を追及し、船主に対して商法第690条により不法行為責任を追及することが一般的であるのに、航海傭船の場合に、同法第759条により航海傭船者が免責されるというのは、不合理である。

（注）ロッテルダム・ルールズ第19条では、海事履行者は、一定の要件を満たす場合には、運送人に課される義務を負うとされている。

商法第759条を削除した場合には、荷主は、船主に対し、契約責任ではなく、不法行為責任を追及することとなり、荷主に対する船主の責任の内容が異なるものとなる可能性があるが、これは、ロッテルダム・ルールズのように、実運送人と利用運送人の責任の内容を合わせる必要があるかという問題の一環である。これについては、現在でも、実運送人の責任と利用運送人の責任が異なり得るように、責任の内容が異なることに問題があるかどうか自体が自明ではないが、注意をする必要はあるとの指摘があった。

- (3) 以上によれば、商法第759条を削除することが相当であると考えられる。

## (7) 運送賃等の支払を受けるための競売権

国内・国際海上運送に関し、運送賃等の支払を受けるための運送品の

競売権に関する規律のうち、引渡しの日から2週間を経過すると競売権を行使し得ないとの規律（商法第757条第3項ただし書）及び運送人が競売権を行使しないときは荷送人に対する請求権を失う等の規律（同法第758条）を削除することとしてはどうか。

（補足説明）

- 1 現行法上、国内・国際海上運送に関し、船舶所有者は、運送賃等の支払を受けるため、裁判所の許可を得て、荷受人への引渡し後2週間以内等に限り、競売の申立てをすることができ、競売をしなかった場合には、荷送人に対する請求権が消滅する（利得償還請求は可能である。）とされている（商法第757条、第758条、国際海上物品運送法第20条第1項）。これは、運送品の留置に伴う不便の除去という船主の利益と、海上危険の延長の防止という積荷関係人の利益を考慮したものといわれる。
- 2 本研究会において、国内海上運送では運送賃を掛けの後払いとするケースが多いとの指摘があったことから、上記の競売権の規律の在り方につき検討を行ったところ、運送品の引渡し後2週間の経過により運送賃等の請求権が消滅するという現行法の規律は、掛けの後払いという実務と整合していないとの指摘があった。  
また、上記の競売権については、単に形式的競売の権限を定めたものか、又は民法第318条の特則となる先取特権を定めたものが判然としないが、いずれにせよ、換価手続又は担保物権の実行手続をとらないことにより、実体法上の運送賃等の請求権が消滅すること（商法第758条）は、積荷関係人の利益を考慮したとしても、運送人の権利を過度に害するものであり、相当でないと考えられる。
- 3 以上によれば、本文のとおり、運送賃等の支払を受けるための競売権に関する規律を改めることが相当であると考えられる。

（注）商法第757条第1項は、競売開始決定に先立ち裁判所の許可を得ることが必要であるとするが、申立人にとって裁判所の許可及び競売開始決定の双方を得る負担があり、この点については、端的に、競売開始決定をする裁判所が同条の要件の具備を審査することもできるから、事前の裁判所の許可を要しないこととすることも考えられる。

## （8）船舶賃貸借に関する規律

内航・外航ともに、船舶賃借人が船舶の修繕義務を負う旨の規律を設けることとしてはどうか。

（補足説明）

- 1 現行法上、内航・外航ともに、船舶賃貸借（裸傭船）については、商法第703条及び第704条並びに民法中の賃貸借に関する規定の適用がある（国際海上物品運送法第20条第1項）。
- 2 本研究会において、上記の規定のうち実務の取扱いと異なる点があるか否かにつき、検討を行ったところ、民法第606条（賃貸人の修繕義務）について、船舶賃貸借に関しては、内航・外航ともに、現に船舶賃借人が修繕しているとの指摘があった。

(注) 日本海運集会所作成の内航裸傭船契約書第8条第1項には、傭船者が契約期間中の本船の法定検査、修繕、運航並びに船員に関する諸費用その他本船の使用及び保守保全に必要な一切の費用を負担しなければならない旨の規定がある。

3 以上によれば、本文のとおり、商法に民法第606条の特則を設けることが相当であると考えられる。

(注) 本研究会においては、民法第612条（賃借権の譲渡・転貸の場合に賃貸人の承諾）に関連して、船舶賃借人が定期傭船契約を締結する場合にも賃貸人の承諾が必要か否かにつき検討を行ったが、実務上は、賃貸人の承諾を要しないようであった。

## (9) 定期傭船に関する規律

### ア 定期傭船契約に関する規律を設けることとした場合に、規定すべき内容としては、どのようなものが考えられるか。

(補足説明)

1 商法上、定期傭船契約に関する規定は存しない。

しかし、実務上、ニューヨーク・プロデュース書式、ポールタイム書式、日本海運集会所作成の書式等を利用した定期傭船契約は一般的になっており、諸外国の法制においても、定期傭船に関する規律が設けられている。

定期傭船契約については、従前から、法的性質（賃貸借か運送か）につき議論がされてきたが、新たな典型契約として規律を設けるに際しては、法的性質を離れて、まず、どのような規律が適切かを明らかにする必要がある。

(注1) ドイツ商法では、「第5編第2章 運送契約」とは別に「第3章 船舶使用契約」を設け、第3章の中に船舶賃貸借及び定期傭船の節を設け、定期傭船については、次のような規律を定めている（商法第557条から第569条まで）。

- ・ 船舶を定期傭船に供する者は、一定の期間、船員を乗船させた特定の船舶を、その利用のために定期傭船者に委ね、この船舶により物品又は旅客を運送することその他約定の給付を提供することを義務付けられること。
- ・ 定期傭船者は、約定の傭船料の支払義務を負うこと。
- ・ 定期傭船者のためにする船舶の準備義務
- ・ 定期傭船期間中に船舶の状態を維持する義務
- ・ 定期傭船者の船舶の利用権
- ・ 定期傭船者の船積み等の義務、定期傭船に供する者の堪航性への配慮義務
- ・ 定期傭船に供する者と定期傭船者の費用分担（船員、保険、燃料等）
- ・ 定期傭船料の支払時期とオフハイヤー
- ・ 定期傭船者の船内所有物及び荷主への運送賃請求権に対する定期傭船に供する者の優先弁済権（法定質権）
- ・ 傭船料不払の場合の積荷の受取等の拒絶権
- ・ 船舶の返還義務

(注2) 韓国商法では、「第5編第2章 運送及び傭船」の中に個品運送、旅客運送、航海傭船、定期傭船、船体傭船及び運送証書の節を設け、定期傭船については、次のような

規律を定めている（商法第842条から第846条まで）。

- ・ 定期傭船契約は、船舶所有者が傭船者に船員が乗務し航海装備を備えた船舶を一定の期間について航海に使用させることを約し、これに対して傭船者が期間で定めた傭船料の支払を約することにより、その効力を生ずること。
- ・ 定期傭船者の船長指揮権
- ・ 傭船料の確保のための運送品の留置権、競売権・優先弁済権
- ・ 傭船料不払の場合の法定解除権、解除後に船主が運送を継続した場合における定期傭船者の荷主に対する運送賃請求権に対する船主の優先弁済権（法定質権）
- ・ 定期傭船契約上の債権についての2年の除斥期間

2 上記1の各書式や諸外国の法制を参考にして、定期傭船契約の基本的な規律として、次のようなものを定めることについては、本研究会において、大きな反対意見はなかった。

- ・ 定期傭船契約には、傭船期間の定め、傭船料の定め、船舶に船員を乗り込ませて傭船者の用に供する旨の定めがあること。
- ・ 傭船者は、船長に対し、必要な指示（航路の決定その他航海上の指示を含む。）をすることができること。
- ・ 傭船者は、燃料、水先案内料、入港料その他航海のために支出した通常を負担し、相手方は、その他の費用（船員の給料、修繕費、保険料等）を負担すること。

ただし、定期傭船契約は、典型契約でないことに利便性・柔軟性があるし、実務上は、典型的な定期傭船のほかに、トリップ・チャーター、スロット・チャーター、運行委託契約等もあり、これらが法律上の定期傭船契約に該当するか否かが明らかでないこと等を理由として、その立法化に消極的な意見もあった。

3 上記のほか、我が国では、かつて、定期傭船契約が船舶賃貸借契約と労務供給契約との混合契約であるとする判例があり、他方、イギリスでは、定期傭船契約は運送契約の一つであるとされていること等を踏まえつつ、船舶賃貸借契約又は運送契約に関する個別の規律につき、定期傭船契約に及ぼすべきか否かを検討する必要がある。

定期傭船契約の実態は、長期間傭船するものから、具体的な運送品や運送区間を想定したトリップ・チャーターまで様々である（定期傭船者が自己所有の貨物を運ぶ場合もあり得る。）といわれるが、例えば、次の規律を定期傭船契約に及ぼすべきか否かについて、どのように考えるべきか。

- ① 運送人の運送品に関する注意義務、高価品免責、損害賠償額の定額化（前記1(1)(4)(5)参照）
- ② 除斥期間及び責任の特別消滅事由（前記1(7)～(9)参照）  
実務上、消滅時効又は除斥期間のいずれの制度が適切であると考えられているか。また、責任が消滅する期間は、どの程度が適切であると考えられているか。
- ③ 請求権の競合及びヒマラヤ条項（前記1(10)(11)参照）
- ④ 危険物等に関する申告義務（前記2(1)参照）

⑤ 運送品の供託権・競売権（前記2(3)参照）

⑥ 堪航能力担保義務及び強行法規性（前記3(3)(4)参照）

この点について、法律上、傭船期間中の各航海の発航の当時の義務として規定することにつき、問題はないか。

⑦ 運輸の先取特権（民法第318条）、傭船者の留置権（商法第753条）、傭船料の支払を受けるための競売権（前記3(7)参照）

⑧ 複合運送に関する規律（後記4）

⑨ 海上運送に特有の規律（違法な船積品等の処分に関する商法第740条、船長に対する必要書類の交付に関する同法第751条等）

⑩ 船舶賃借人による船舶の利用について生じた先取特権が、船舶所有者に対しても効力を生ずること（商法第704条第2項）。

4 上記の点などについての検討結果を踏まえ、新たな典型契約として適切な定期傭船契約の定義や海商編の中における規定の配置等を更に検討する必要がある。

（注）昭和10年の法制審議会の改正要綱では、「定期傭船ニ関シ一般ノ慣行ヲ参酌シテ適当ナル規定ヲ設クルコト」とされている。

#### イ 定期傭船者の第三者に対する責任

定期傭船者については、商法第704条（船舶賃借人が商行為をする目的で船舶を航海の用に供したときは、その利用に関する事項につき、第三者に対して船舶所有者と同一の権利義務を有する旨の規定）は、準用しないこととしてはどうか。

（補足説明）

1 定期傭船に供された船舶が衝突した場合等において、船舶賃借人が商法第704条第1項により責任を負うか否かについて、判例上、一定の要件を満たすときは、同項を類推適用するものがある（最高裁平成4年4月28日第三小法廷判決・集民164号339頁参照）。

（注）上記判例は、代表的な契約書式を利用せず、極めて簡略な契約書が作成された事案において、「上告人（注：定期傭船者）としては、各船舶を企業組織の一部として、右契約の期間中日常的に指揮監督しながら、継続的かつ排他的、独占的に使用して、上告人の事業に従事させていたというも、また、原審の確定した事実である。原審は、これらの事実関係の下において、上告人は、船舶所有者と同様の企業主体としての経済的実体を有していたものであるから、右各船舶の航行の過失によって被上告人所有の掃海艇に与えた損害について、商法704条1項の類推適用により、同法690条による船舶所有者と同一の損害賠償義務を負担すべきであるとしたが、この判断は、正当として是認することができる。（略）」と判示した。

2 本研究会において、一般的に、定期傭船者について商法第704条第1項の規律を及ぼすべきか、そして、例えば、上記判例を参考にして、同項につき、船舶賃借人のほかに、「自己の事業の遂行のため、他人の所有する船舶及びその船員を継続的かつ独占的に使用する者」を加え、一定の場合の定期傭船者の対第三者責任を明文

化するか否かについて、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 外航においては、一般に、定期傭船に係る船舶が衝突したような海技事項についての責任は、船長を選任監督している船舶所有者にあると考えられており、船主が船舶保険を付することにより対処している。実務上、定期傭船者が船舶保険を付することはほとんどない（定期傭船者は、荷主との間の運送契約上貨物に係る責任を負うことはあるので、賠償責任保険を付することはある。）。
  - ・ 上記判例の事案は、内航において、船舶建造時から長期間、定期傭船者が船舶をコントロールしていたという特殊なものであるが、外航においては、そのようなケースは見られない。上記判例の後も、実務では、船舶保険を付している船舶所有者が責任を負うという前提で、事故処理がされている。
  - ・ 内航においても、海技事項についての責任は、船舶所有者にあると考えるのが一般的である。
  - ・ ペーパーカンパニーと定期傭船契約を締結した場合に船舶賃貸借に近い実態があるとの指摘は、適切でない。現在の外航では、船舶管理会社が船主に代わってその業務を行っているところ、船舶管理会社が船舶保険を付することも多い。
  - ・ 上記判例の時代と異なり、現在では、船舶管理業という業態が確立しており、仮に船舶所有者が単なる登録上の所有者にすぎないとしても、その者の契約上の義務を定期傭船者が代わりに引き受けることはない。
  - ・ 船舶所有者は、船舶という高額な資産を有しているのので、定期傭船者に責任を負わせることが被害者保護になるとは限らない。
  - ・ 我が国の法制では、イギリスやアメリカと異なり、船舶のアレストが困難であるため、大手船会社であることが多い定期傭船者に責任を負わせるべきという議論が出てきたのではないか。
  - ・ 主要海運国であるイギリス、アメリカ、ノルウェー、オランダ、ギリシャ、フランス、ドイツでは、船主が海技事項についての責任を負い、定期傭船者はその責任を負わないとされている。
- 3 以上によれば、一般的に、定期傭船者について商法第704条の規律を及ぼすことは相当でなく、これを準用しないものの、事案によっては船舶賃貸借の規定を類推適用する余地もあると整理することが相当であると考えられる。

#### 4 複合運送等

##### (1) 複合運送

ア 上記1から3までのとおり、多くの規律が陸上運送・国内海上運送・国内航空運送に共通し、運送契約の総則的規定を設けることが可能になることを前提として、複合運送に関し、損害発生区間が不明な場合には当該損害は最も距離の長い運送区間で生じたものと推定する旨の規律を商法に設ける方向で、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

- 1 陸上・海上・航空という複数の運送手段を利用する運送を単一の契約によって引

き受ける複合運送に関する規律は、現行法上、必ずしも明らかでない。

(注1) J I F F A作成の国際複合一貫輸送約款第22条では、国際海上運送を含む複合運送について、①実運送人の陸上運送中に損害が生じたときは、複合運送人は、実運送契約の内容に沿った責任を負い、②損害発生区間の証明がないときは、海上区間において損害が発生したものとみなし、国際海上物品運送法等に規定する範囲で責任を負うと定めている。

(注2) ドイツでは、複合運送にも運送契約の総則的規律が適用されることを原則としつつ、損害発生区間が判明した場合には、複合運送人の責任は、当該区間に適用される規律によるとされる。

オランダでは、複合運送について、損害が生じた運送区間に適用される規律によることを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には、運送人は、いずれの区間においても責任を負わないことを証明しない限り、最も賠償額が高額な区間に適用される規律により責任を負うとされる。

韓国では、海上運送を含む複合運送について、損害が生じた運送区間に適用される規律によることを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には、①最も距離が長い区間に適用される規律により、②その区間を定めることができないときは、最も運賃が高い区間に適用される規律によるとされる。

中国では、海上運送を含む複合運送について、損害が生じた運送区間に適用される規律によることを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には、海上運送に関する規律によるとされる。

2 本研究会において、複合運送に関する規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 複合運送に関する規律について、従前から、ユニフォーム・システム（複合運送独自の統一的な規律を設けるべきとの考え方）によるか、ネットワーク・システム（運送区間ごとにその運送手段に応じた規律に服するとの考え方）によるかという議論がされてきたが、これは、運送法制が強行規定とされ、運送手段ごとに異なる規律が適用される局面で生じたものである。
- ・ ドイツにおいて複合運送に関する立法がされたのは、複合運送に係る約款の有効性が争われた際に、その判断の前提として商法上のデフォルト・ルールは何かの問題となっており、議論が高まったことによるものであり、我が国でも、同様の形で問題が提起される可能性はある。
- ・ 航空会社の複合運送の実例としては、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形態もある。この場合には、裏面約款に記載した通し運送状が発行され、モントリオール条約に近い責任限度額が設定されている。
- ・ ユニフォーム・システムのような考え方に立ち、複合運送人の責任について、実運送人の責任と同様としない場合には、複合運送人が求償し得ない負担を強いられることも考えられ、競争力の低下が懸念される。
- ・ トラックの貸切による複合運送の場合は、荷主において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は、これらを把握していない



のが通常である。

(注) 標準貨物自動車運送約款第16条では、運送人は、荷送人の利益を害しない限り、他の貨物自動車運送事業者の行う運送又は他の運送機関を利用して運送することがあり得る旨を定めている。

- ・ 海上運送についても、約款により運送手段の変更が許されているが、発着地、本船名等を特定して個別の運送契約を締結しており、自由な変更が可能であるとの認識はそれほどないのではないか。
- ・ 運送手段の変更の余地がある実務の在り方や、荷主は貨物保険を付することができること等を考慮すると、運送品の損傷等による損害賠償額についての荷主の予見可能性は、それほど重視されておらず、運送手段ごとに異なる規律が適用されるとしてもやむを得ないのではないか。
- ・ モントリオール条約第38条第1項では、一部が航空機により行われる複合運送の場合に、同条約が航空運送の部分についてのみ適用されると規定しており、これは、基本的に、損害が生じた運送区間に適用される規律によることに沿うものではないか。
- ・ 複合運送に関する規律を設ける場合には、運送契約の総則的規定が適用されることを前提として、請求原因や抗弁の関係を含め、具体的な規律を想定しながら議論をする必要がある。

- 3 上記2の指摘に加え、諸外国の法制の在り方等を踏まえると、複合運送に関する整理としては、運送契約の総則的規定が適用されることを前提として、①複合運送人の注意義務違反による責任を追及する荷主が、請求原因として、複合運送に係る運送期間中に損害が生じたことを主張し、次に、例えば、②運送人が航海過失免責等の海上運送の特則の適用を主張する場合には、抗弁として、事故発生区間が海上区間であったこと（損害が生じた運送区間において適用される規律によること）を主張することができると考えられる。

また、荷主が、請求原因として、堪航能力担保義務違反という海上運送の特則の適用を主張する場合には、自ら、事故発生区間が海上区間であったことを主張することになると考えられる。

(注) モントリオール条約との調整に関し、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定を設けることもあり得るが、一般に、条約は、法律に優先すると解されているため、特段の規定がなくてもそのような結論になると考えられる。

- 4 本研究会においては、損害発生区間が不明な場合の取扱いに関し、例えば、主たる運送区間、すなわち、最も距離の長い運送区間で損害が生じたものと推定することについても、検討を行ったところ、次のような指摘があった。
- ・ 実務上、損害発生区間が不明なケースとしては、コンテナの荷崩れ、冷凍貨物の解凍、積付け不良による破損、汗濡れ等がある。ただし、積付け不良による破損や汗濡れについては、荷造りの問題なのか、運送上の取扱いの問題なのか等、判別し難いことがあり、責任追及が困難なことが少なくない。
  - ・ J I F F A作成の国際複合一貫輸送約款と同様に、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な場合には、海上区間において損害が発生したものとみなすべきである。同約款は、我が国が海に囲まれた島国であり、海上運送の占める割合が高いという事情を考慮したものであり、合理的である。なお、同約款を利用した複合運送において、損害発生区間が不明な事案では、荷主は、複合運送人に対し、海上区間において損害が生じたとみなした場合の責任限度額に従い損害賠償請求が可能であるが、複合運送人は、海上運送をした実運送人に対し、求償することはできない。

- ・ 陸上・海上の複合運送の場合だけでなく、陸上・航空や海上・航空の複合運送にも適用され得る規律を検討する必要がある。
  - ・ 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、約款による対処もされているため、損害発生区間が不明な場合の規律がなくても、大きな問題は生じないのではないか。
- 5 以上によれば、多くの規律が陸上運送・国内海上運送・国内航空運送に共通し、かつ、商法の規定のほとんどが任意規定であることから、複合運送に関する規律の要否につきなお留意が必要ではあるが、基本的には、任意規定として本文のような規律を設ける方向で、他に具体的に適切な規律があり得るか等も踏まえつつ、引き続き検討すべきである。

**イ 運送品に損傷等がある場合の荷受人の通知期間（上記1(7)、(8)イ）や、運送人の責任の消滅期間（上記1(9)）に関する起算点等の規律に関し、複合運送に係る最後の運送区間に適用される規律によるとする考え方については、上記アの結論も踏まえ、引き続き検討してはどうか。**

(補足説明)

- 1 例えば、複合運送人Aが、航空運送人Bを利用した後、着地の陸上運送を自ら行い、荷受人がAの契約責任を追及する場合において、航空運送中の事故であることが判明したときは、Aの抗弁において、荷受人の通知期間や複合運送人の責任の消滅期間をいつから起算するかが問題となる。上記本文アの補足説明3の基本的な考え方（損害が生じた運送区間において適用される規律によることができること）を貫徹すると、BからAへの引渡し時を通知期間等の起算点と主張することができることになるが、本文の考え方によると、Aから荷受人への引渡し時がその起算点となる。前者の考え方によると、荷受人が事実上Aの責任を追及し得ない場合があり、他方、後者の考え方によると、Aが事実上Bに求償し得ない場合がある。

この点に関する規律は、現行法上、必ずしも明らかでない。

(注) ドイツでは、荷受人の通知の方式及び期間について、最後の運送区間に適用される規律によれば足りるとされているため、通知期間の起算点は、荷受人に対する引渡し時が基準となる。また、消滅時効の起算点が引渡し時である場合には、荷受人に対する引渡し時を基準とし、運送法通則の消滅時効に関する規律よりも早く時効消滅することはないとされる。

韓国及び中国には、この点に関する規定は存しない。

2 本研究会において、ドイツを参考にした本文のような考え方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 航空機から運送品を降ろしてトラック等に積み替える際は、複合運送人は、若干の損傷でも全て航空運送人に通知をしているため、その段階で発見されなかった損傷が荷受人の段階で発見された場合には、トラック等の運送中に損傷が生じたものとして取り扱うことが多い。
- ・ 航空利用運送については、複合運送と実運送とでは通知期間の起算点が異なると考えられており、複合運送人が求償し得ないリスクを負うことも、やむを得ない。
- ・ J I F F A作成の国際複合一貫輸送約款第26条第2項では、複合運送人は、荷受人への引渡し後9か月以内に訴訟が提起されないときは、一切の責任を免れる（国際条約や強行的に適用される国内法に抵触するときは、国際条約や当該国内法が適用される。）旨を定めている。同約款は、損害発生区間が陸上区間又は国際海上区間のいずれか判明すれば、商法所定の消滅時効又は国際海上物品運送法所定の除斥期間の規律（いずれも1年）が適用されることを前提としつつ、損害発生区間が不明な場合につき、荷受人への引渡し後9か月以内に荷主から複合運送人に対する訴えが提起されるようにすることにより、残り3か月で、複合運送人から実運送人に対する求償請求を行うためのものである。
- ・ 商法に本文のような考え方を規定すると、上記約款のような実務が困難になるのではないか。
- ・ 上記1のような問題は、複合運送の場合だけでなく、実運送として同一の運送手段を用いる利用運送の場合にも生じ得る。
- ・ モントリオール条約第38条第1項では、一部が航空機により行われる複合運送の場合に、同条約が航空運送の部分についてのみ適用されると規定しているため、強行法的にBからAへの引渡し時が起算点とされる可能性があり、その場合には、本文のような考え方とは異なる結論になるのではないか。

3 以上によれば、我が国の実務上、基本的には本文のような考え方に基づく運用がされていると思われるものの、複合運送自体の特則と位置付けることは困難であり、実務に与える影響等に留意しつつ、上記本文アの結論も踏まえ、引き続き検討すべきである。

## (2) 相次運送

### ア 同一運送手段の相次運送

陸上運送の相次運送人に関する現行法の規律（商法第579条等）を国内海上運送及び国内航空運送に及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

- 1 相次運送人とは、ある運送人が荷送人から引き受けた運送につき、他の運送人が荷送人のためにする意思をもって相次いで運送を引き受ける場合をいい、全部の運送を引き受けた利用運送人が実運送人を下請として用いる場合は、これに含まれな

いとされる（大審院明治45年2月8日判決・民録18輯93頁）。

陸上運送の相次運送人については、任意規定として、次のような規律がある。

- ① 相次運送に係る各運送人は、運送品の滅失等につき、連帯して損害賠償責任を負う（商法第579条）。
- ② 相次運送に係る後の運送人は、前の運送人に代わり権利を行使する義務を負い、後の運送人が前の運送人に対して弁済したときは、前の運送人の権利を取得する（商法第589条、第563条）。

国内海上運送については、上記①の規律はある（商法第766条）が、上記②の規律はない。国際海上運送についても、同様である（国際海上物品運送法第20条第2項）。

国際航空運送については、二以上の運送人が相次いで行う運送であって当事者が単一の取扱いとしたもの場合には、最初の運送人は荷送人に対し、最後の運送人は荷受人に対し、損害発生区間の運送人は荷送人及び荷受人に対し、それぞれ責任を負い、これらの相次運送人の責任は連帯責任とされている（モンテリオール条約第36条）。

（注）標準貨物自動車運送約款第55条では、連絡運輸の場合に、運送品の滅失等につき、他の運送事業者と連帯して損害賠償責任を負うとされている。

- 2 本研究会において、同一運送手段の相次運送に関する規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 陸上運送については、路線混載貨物や鉄道通運に関し、集荷側の運送業者と配達側の運送業者が異なることがあり、この場合は、通しの利用運送契約は締結されておらず、連絡運輸に当たると考えられる。
  - ・ トラックについては、かつて営業区域が制約されており、例えば、東京から大阪までの運送を一つの会社で引き受けることができなかつたため、連絡運輸協定の締結により対応していた。現在では、規制緩和により、連絡運輸協定の必要もなくなり、連絡運輸が利用されなくなったのではないか。
  - ・ 海上運送については、利用運送の形態を採っており、相次運送の実例を聞いたことはない。
  - ・ 航空運送については、現在は、アライアンスの発達等により、二つの航空運送区間を通じて一つの運送契約を締結することが多く、相次運送の形態をとることはあまりない。
- 3 以上によれば、海上運送及び航空運送については、相次運送の実例はほとんどないようであるが、海上運送につき既に上記1の①の規律があり、国際航空運送につき相次運送の規律があることに照らすと、少なくとも国内海上運送・国内航空運送について、上記1の①②の規律を補完することが考えられる。

## イ 異なる運送手段の相次運送人

異なる運送手段の相次運送については、商法に規定を設けないこととしてはどうか。

(補足説明)

陸上・海上・航空にまたがる相次運送については、商法に規律がないと解されている（海陸相次運送につき商法第579条の準用を否定した大審院明治44年9月28日判決・民録17輯535頁）。

本研究会において、このような相次運送に関する規律を設けることの当否につき検討を行ったところ、上記アのとおり、相次運送の実例が少ないこともあり、上記本文(1)の複合運送に関する規律を検討すれば足りるとの意見が大勢であった。

以上によれば、異なる運送手段の相次運送について、商法に規定を設けないことが相当であると考えられる。

## 5 運送証券及び海上運送状

### (1) 船荷証券

ア 国内海上運送に関する商法上の船荷証券の規律に関し、これを国際海上物品運送法上の船荷証券に合わせて整備するか、又はこれを削除する（国際海上物品運送法に端的に船荷証券の規定を設ける）かについて、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(補足説明)

- 1 商法は、国内海上運送の船荷証券について規定しているが、国際海上物品運送法上の船荷証券とは規律の異なる点（下記イからエまで参照）がある。
- 2 本研究会において、商法上の船荷証券に関する規定の要否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 国内海上運送の船荷証券は、1970年代に沖縄航路で利用していた記憶があるが、現在では、利用していない。
  - ・ 国内海上運送の船荷証券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る。
  - ・ 船荷証券は、国際海上運送についてしか利用されないのに、国際海上物品運送法第10条において、実務上全く利用のない陸上運送の貨物引換証や国内海上運送の船荷証券に関する規定を準用するのは、分かりにくい。
  - ・ 船荷証券については、荷主が運送中の運送品を譲渡した場合に、運送人に対して指図による占有移転をしなくても、船荷証券の交付により、運送品の引渡しと同視されて対抗要件を具備する（物権的効力。商法第776条、第575条）ところ、商法上の船荷証券の規定を削除すると、このような効力が否定される。
  - ・ 諸外国の法制においても、国内・国際海上運送を区別せず、船荷証券の規律を定めるものが多い。
- 3 上記のとおり、本文のいずれの方針を採用すべきかについては、両論があり、法律の分かりやすさや、将来的に、国内海上運送中に運送品の譲渡がされるか否か等を踏まえる必要があるため、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(注) 本文イ以下では、商法上の船荷証券の規律を整備する方針を採用した場合の規律の

在り方について、記述する。

## イ 船荷証券の発行者

(ア) 商法上の船荷証券について、現行法の規律（商法第767条から第769条まで）に代えて、運送人（代理人を含む。）又は船長をその発行者及び署名者としてはどうか。

(イ) 船長等の請求により荷送人が船荷証券の謄本を交付しなければならない旨の規律（商法第770条）は、削除することとしてはどうか。

（補足説明）

### 1 本文(ア)について

(1) 商法は、船主船荷証券の立場を採っているといわれ、同法上の船荷証券の発行者は、船舶所有者（代理人を含む。）又は船長であり、その署名者は、船長（代理人を含む。）である（同法第767条から第769条まで）。

これに対し、国際海上物品運送法は、基本的には運送人船荷証券の立場を採っているといわれ、同法上の船荷証券の発行者及び署名者は、運送人（代理人を含む。）又は船長である（同法第6条、第7条）。

（注1）国際海上物品運送法では、船長は、運送人から権限を与えられなくても、当然に船荷証券の発行権限を有しており、例えば、運送人が船舶所有者を下請運送人として利用する場合であっても、荷送人は、船長に対し、船荷証券の発行を請求することができるかと解されている。

（注2）ロッテルダム・ルールズ第38条では、運送書類は運送人又はその代理人により署名されなければならないとされ、署名者として明示的に船長を掲げていない。

(2) 本研究会において、基本的に運送人船荷証券の立場に改めることにつき検討を行ったところ、実務上は、海上運送人や海運代理店が出航後に船荷証券を発行するのが一般的であり、海運代理店等の担当者が海上運送人の代理人として署名をしているとの指摘があり、さらに、航海傭船者が再傭船契約を締結した際に船荷証券を発行することを可能にするためにも、これを改めることにつき異論はなかった。

（注）船長に独自の発行権限及び署名権限を認めるべきかにつき疑問もあるが、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズを前提とした検討を行うのであれば、やむを得ないとの指摘があった。

(3) 以上によれば、本文(ア)のとおり、船荷証券の発行者及び署名者につき、国際海上物品運送法の規律と合わせることが相当であると考えられる。

### 2 本文(イ)について

商法上も、国際海上物品運送法上も、荷送人は、船長等の請求により船荷証券の謄本を交付しなければならない（商法第770条、国際海上物品運送法第20条第1項）。

本研究会において、この規律を維持すべきか否かにつき検討を行ったところ、実

務上、謄本の交付は求めておらず、船積みに関する情報につき、事前にデータ送信したり、船積船荷証券の元データとなるもののコピーを事後的に提供したりして、船長等に提供しているとの指摘があった。

以上によれば、本文(イ)の規律を削除することが相当であると考えられる。

### 3 船荷証券の電子化

本研究会においては、BOLERO等の民間のシステムを利用した船荷証券の電子化についても検討を行ったところ、①かつては、インボイスやパッキングリスト等の船積書類に紙媒体のものが多く、船荷証券のみを電子化しても実益に乏しいため普及が進まなかったが、近時は、再び船荷証券の電子化の要望を受けることがある、②電子化のためにはBOLEROの会員になる必要があり、どこまで普及が進むかは不明であるとの指摘があった。

なお、BOLEROを利用する際には、当事者（荷送人、荷受人、運送人）の同意が前提となるところ、船荷証券交付義務に関する商法第767条は、荷送人からの請求があった場合に運送人が証券を交付することとしているだけであり、BOLEROの利用の妨げにはならないと考えられる。

以上によれば、現時点で、商法に船荷証券の電子化に関する規律を設ける必要性は、高いとはいえないと考えられる。

## ウ 船荷証券の記載事項

商法上の船荷証券の記載事項について、国際海上物品運送法上の船荷証券に合わせて整備してはどうか。

(補足説明)

- 1 船荷証券の記載事項について、商法第769条と国際海上物品運送法第7条第1項を比較すると、次の表のとおり、相違点がある（相違点は、下線部のとおり）。

本研究会において、船積船荷証券と受取船荷証券の区別を含め、商法の規定を国際海上物品運送法に合わせて整備することにつき検討を行ったところ、これにつき異論はなかった。

以上によれば、本文のとおり、船荷証券の記載事項を整備することが相当であると考えられる。

国際海上物品運送法第7条第1項	商法第769条
① 運送品の種類	③ 運送品ノ種類、重量若クハ容積及ヒ其荷造ノ種類、箇數並ニ記号
② 運送品の容積若しくは重量又は包若しくは個品の数及び運送品の記号	
③ 外部から認められる運送品の状態	
④ 荷送人の氏名又は商号	④ 傭船者又ハ荷送人ノ氏名又ハ商号
⑤ 荷受人の氏名又は商号	⑤ 荷受人ノ氏名若クハ商号
⑥ 運送人の氏名又は商号	
⑦ 船舶の名称及び国籍（※）	① 船舶ノ名称及ヒ国籍 ② 船長カ船荷証券ヲ作ラサルトキハ船長ノ

	氏名
⑧ 船積港及び船積の年月日 (※)	⑥ 船積港
⑨ 陸揚港	⑦ 陸揚港但発航後傭船者又ハ荷送人カ陸揚港ヲ指定スヘキトキハ其之ヲ指定スヘキ港
⑩ 運送賃	⑧ 運送賃
⑪ 数通の船荷証券を作つたときは、その数	⑨ 数通ノ船荷証券ヲ作りタルトキハ其員数
⑫ 作成地及び作成の年月日	⑩ 船荷証券ノ作成地及ヒ其作成ノ年月日

\* (※) は、受取船荷証券には適用されない項目である。

## 2 船荷証券に運送人の氏名・商号の記載がない場合の取扱い

(1) 船荷証券の記載事項のうち運送人の氏名又は商号に関しては、実務上、「for the Master (船長のために)」等の記載と共に傭船者の署名がされる場合のように、運送人の氏名又は商号が証券上に明確に記載されないことも少なくないといわれる。

この点につき、最高裁平成10年3月27日第二小法廷判決・民集52巻2号527頁は、ニューヨーク・プロデュース書式に基づく定期傭船契約（船長が傭船者代理店に対して船長のために船荷証券に署名する権限を与える約定がある。）によって傭船されている船舶の積荷につき、代理店が「船長のために」という表示を付して署名をして船荷証券を発行した事案に関して、常に定期傭船者のみが船荷証券に表章された運送契約上の請求権についての債務者となるものではなく、船舶所有者も当該債務者となり得るのであって、船荷証券所持人との関係で運送人が誰であるかは、船荷証券の記載に基づいて確定することを要する旨判示し、当該事案において、船舶所有者を当該債務者と認定した原審の判断を是認している。

(注1) ドイツ商法第518条では、船長によって発行された船荷証券に運送人が記載されていない場合には、船主が運送人の代わりに船荷証券に基づき権利を有し義務を負うとされている。

(注2) ロッテルダム・ルールズ第37条第2項では、運送書類の契約明細が運送人を特定していない場合には、船舶の登録船主を運送人と推定するとされている。

(2) 本研究会において、例えば、定期傭船契約の目的とされた船舶の船長が第三者との間の運送契約に係る船荷証券を交付した場合において、当該船荷証券に運送人の氏名又は商号の記載がないときは、船舶所有者を運送人と推定する旨の規律を設けるべきか否かについても、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 「for the Master」の記載のある船荷証券は、傭船されている不定期船の運送品につき発行されることが多い。国際商業会議所（ICC）の荷為替信用状統一規則では、原則として運送人を明示しなければならないとされたが、傭船契約を摂取した船荷証券については例外があるため、問題状況はあまり変わっていない。
- ・ 船舶所有者は本船という資産を有しているため、船舶所有者を運送人と推



定してその資産の差押えを可能とする方が、荷主の保護に資する。

- ・ イギリスの判例では、「for the Master」の記載のある船荷証券について、船主が責任主体であるとされており、海運業界の関係者は熟知しているが、船荷証券上大きな記載のある傭船者に対してではなく、その記載のない船舶所有者を特定してその責任を追及することは、必ずしも容易ではない。
  - ・ 事案によっては、カムフェア号事件（東京地裁平成9年9月30日判決・判例タイムズ959号262頁参照）のように、定期傭船者を運送人と認めるべき場合もあるため、推定規定を設けることにより船舶所有者が運送人であると一律に判断されることにならないよう、留意する必要がある。なお、同判決において定期傭船者を運送人と認めた理由としては、運送賃請求権及び先取特権・留置権が定期傭船者に帰属すること、当該船荷証券に具体的な船主の名称がなく、具体的な頭名がされていないこと等が挙げられている。
  - ・ 商法第504条は、商行為の代理人が頭名しないで商行為をした場合につき、本人又は当該代理人のいずれにも履行の請求をする余地を認めているのであり、船舶所有者を運送人と推定することが適当かどうか、疑問もある。
- (3) 以上のとおり、我が国の裁判例やこれと異なるイギリスの判例等を踏まえると、商法に上記(2)のような規律を設けることには困難が多いと考えられる。

## エ 文言証券性

(ア) 商法上の船荷証券の文言証券性に関する規律（同法第776条、第572条）について、国際海上物品運送法第9条所定の船荷証券の規律に合わせて文言を整備してはどうか。

(イ) 商法上の船荷証券の記載事項のうち運送品の種類、数量及び記号について、原則として荷送人の通告に従って運送人が記載し、荷送人が通告内容の正確性を担保することとしてはどうか。

(補足説明)

### 1 本文(ア)について

- (1) 商法上の船荷証券について、運送に関する事項は、運送人と所持人との間においては船荷証券の定めるところによる（文言証券性。商法第776条、第572条）。これは、平成4年改正後の国際海上物品運送法第9条と同様の規律であると解する見解が一般的である。

本研究会において、本文(ア)のとおり文言を整備することにつき検討を行ったところ、これにつき異論はなかった。

以上によれば、基本的には、本文(ア)のとおり改めることが相当であると考えられる。

(注) 文言性の認められる記載の範囲について、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第3条第3項及び第4項は、①物品の識別のため必要な主要記号、②個品の数・容積・重量、③外部から認められる物品の状態の3事項に限定している。

これに対し、国際海上物品運送法上の船荷証券は、記載事項により異なる効力を

有すると複雑であること等から、上記の規律より広く、記載内容一般に文言性が認められるとしている。

- (2) 本研究会において、空券や品違いにより船荷証券の記載に沿った運送品を引き渡すことができない場合に、船荷証券の文言性にに基づき債務不履行に基づく損害賠償責任を負うのか、又はその要因証券性から債務不履行に基づく損害賠償責任を負わないのかについても検討を行ったところ、現在は、ブッキングから船荷証券の発行まで一貫して管理するシステムであり、空券の事案はまれであり、詐欺事案においてコンテナ内に運送品がなかったケースでは、不知文言により対処しているとの指摘があった。このように、立法の必要性が高いとはいえない中で、貨物引換証に関する空券についての大審院大正2年7月28日判決・民録19輯668頁や、倉荷証券に関する品違いについての大審院昭和11年2月12日判決・民集15巻357頁の判例の射程も不明であるから、現在の取扱いを維持し、引き続き解釈に委ねることが考えられる。

## 2 本文(イ)について

- (1) 国際海上物品運送法上の船荷証券については、船荷証券の記載事項のうち運送品の種類、数量及び記号について、①運送人は、荷送人の書面による通告があったときは、原則としてその通告に従って記載しなければならず、②荷送人は、運送人に対し、その通告が正確であることを担保するとされている（同法第8条）。

商法には、このような規律は存しない。

上記①の趣旨は、運送人としては運送品に関する情報は荷送人の通告に頼らざるを得ないところ、運送人が所持人に対する損害賠償責任を避けるために無制限に不知文言を記載し得るとすれば、荷送人の利益が害されることを踏まえ、両者の利益の調整を図ったものとされる。また、上記②の趣旨は、船荷証券の記載内容に誤りがあった場合に、その文言証券性により運送人は所持人に対し損害賠償責任を負うことから、誤った通告をした荷送人への求償を可能とするものとされる。

- (2) 本研究会において、商法に上記(1)の①②の規律を設けることにつき検討を行ったところ、これにつき異論はなかった。

なお、上記(1)の①に関し、運送品の種類につき荷送人から申告された情報の全てを記載する必要があるのか等の細かな問題があるとの指摘があった。この点については、運送人は、運送の目的物としての運送品を表示する義務を負うにとどまること、申告された情報の全てを記載するときは、運送人に過大な負担を強いることもあり得ること等から、運送人は、運送の目的物として同一性を認識し得る範囲において船荷証券に記載すれば足りると解する見解が有力である（戸田修三・中村眞澄編「注解国際海上物品運送法」170頁）。

- (3) 以上によれば、商法に本文(イ)の規律を設けることが相当であると考えられる。

## オ 法律上当然の指図証券性

商法及び国際海上物品運送法上の船荷証券に関する法律上当然の指図証券性に関する規律を削除するか否かについては、より広く実務の在り方を踏まえ、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

- 1 船荷証券については、現行法上、法律上当然の指図証券とされ、記名式であるときでも、裏書を禁ずる旨の記載（「裏書禁止」、「Non-negotiable」等）がない限り、裏書によって譲渡することができる（商法第776条、第574条、国際海上物品運送法第10条）。
- 2 本研究会において、この規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 諸外国の法制では、記名式の船荷証券（Straight B/L）は裏書によって譲渡することができないとされており、我が国の法制には違和感がある。
  - ・ 現在の世界海運で圧倒的な影響力のあるイギリスはもとより、アメリカ、ドイツ、フランス、中国等でも、記名式の船荷証券につき法律上当然の指図証券性は採用されておらず、仮にこのような法制に改めたとしても、裏書譲渡を許容する場合には、発行者が指図文句を記載すれば足りる。
  - ・ アメリカの連邦船荷証券法によれば、common carrier が Non-negotiable B/L を発行する場合には、「Non-negotiable」と記載しなければならないとされるが、実務上は、船荷証券の書式において、「to order」との記載がない限りは Non-negotiable であるとの注記があるので、積極的に「Non-negotiable」と記載しているわけではない。
  - ・ 我が国の法制においても、裏書譲渡を望まない場合には、海上運送状を発行したり、船荷証券に裏書禁止と記載したりすれば足りる。しかし、実務では、裏書禁止の記載をしていないために、記名式の船荷証券の紛失リスクがある。
  - ・ 法律上当然の指図証券性により生じた具体的なトラブルは、あまり聞いたことがない。
  - ・ 我が国の法制が比較的少数派に属するとしても、北欧諸国やスペインは、我が国と同様の法制を採っていたはずであり、特異な法制とまではいえない。
  - ・ 改正直後を中心に、新旧の証券が流通して混乱が生ずるおそれもある。
- 3 以上によれば、改正の必要性、アメリカのような実務上の工夫の余地がないのかどうか、倉荷証券とのバランス（商法第603条）等、より広く実務の在り方等を踏まえ、引き続き検討すべきである。

## カ 受戻証券性

商法及び国際海上物品運送法上の船荷証券に関する受戻証券性に関する規定については、これを維持してはどうか。

(補足説明)

- 1 受戻証券性
  - (1) 船荷証券については、現行法上、受戻証券性が認められ、船荷証券と引換えて

なければ運送品の引渡しを請求することができないとの規定がある（商法第776条、第584条、国際海上物品運送法第10条）。

船荷証券の到着が運送品の到着より遅れた場合等に、証券の交付と引換えでなく運送品の引渡しをしたこと（仮渡し）に関連して、かつては、商法第584条の文言上、証券の交付と引換えでない運送品引渡しの拒絶義務を運送人に課すべきか否かについて学説上争いがあり、議論がされていた。もっとも、近時は、運送人が、船荷証券所持人から損害賠償請求を受けるリスクを承知の上で、自己の責任において証券の交付と引換えでなく運送品を引き渡すこと自体は、広く許容されているようである。

- (2) 本研究会において、かつての議論に基づく混乱を避ける観点から、手形法第39条第1項の受戻証券性の表現を参考にして、「運送人は、運送品の引渡しに際し、船荷証券所持人に対し、当該船荷証券を交付すべきことを請求することができる。」旨の表現に形式的に改めることにつき検討を行ったところ、現在では、そのような誤解はないのであるから、表現を改める必要はないとの指摘があった。
- (3) 以上によれば、商法の受戻証券性に関する規定を維持することが相当であると考えられる。

## 2 保証渡し及び誤渡し

- (1) 本研究会においては、保証渡し（仮渡しの際に銀行の保証状が差し入れられるもの）や誤渡しの場合における運送人の船荷証券所持人に対する責任に関し、特に次の規律の適用があるか否かについても検討を行った。

- ① 損害額の定額化に関する規律（国際海上物品運送法第12条の2、第13条の2参照）
- ② 責任限度額に関する規律（同法第13条、第13条の2参照）
- ③ 除斥期間に関する規律（同法第14条参照）

(注) 中国では、司法の規範（原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡した事件の審理に際する法律の適用における若干の問題に関する最高人民法院の規定）により、船荷証券の交付と引換えでなく運送品の引渡しをした運送人の責任につき、次のように定められている。

- ・ 上記①の規律に関し、損害賠償の額は、船積み時における運送品の価額に運送賃及び保険料を加えて算出する。
- ・ 上記②の規律の適用はなく、上記③の規律の適用はある。

- (2) 上記の点については、次のような指摘があった。
  - ・ 上記(1)の①②について、誰が証券所持人であるかを確認せずに保証渡しを行った場合は、国際海上物品運送法第13条の2所定の故意又は無謀な行為に当たり、これらの規律の適用はないのではないか。
  - ・ 保証渡しの相手方が最終的に証券を取得すべき者であり、単に証券の到達遅延のために証券を所持していないにすぎないことを認識していた場合には、必ずしも無謀な行為に当たるとはいえないのではないか。
  - ・ 従来、上記(1)の②については、運送品の物理的滅失とは別に、保証渡しの場

合にまで責任限度額に関する規律が及ぶのかという観点から、議論がされてきたものである。

- ・ 上記(1)の①②の問題は、国際海上物品運送法第13条の2所定の故意又は無謀な行為に当たるか否かの解釈により解決すべき問題ではないか。
  - ・ 保証渡しにつき、上記(1)の③の規律(除斥期間)の適用があるとした判例(最高裁平成9年10月14日第三小法廷判決・海事法研究会誌145号59頁)の結論に、特に異論はない。
- (3) 以上によれば、この点については、議論が熟しているともいい難く、世界的な解釈の動向等も勘案する必要があるから、現在の取扱いを維持し、引き続き解釈に委ねることが相当であると考えられる。

#### キ 船荷証券を数通発行した場合の取扱い

複数の船荷証券所持人から運送品の引渡しを請求された場合には運送品を供託しなければならない旨の規律について、運送品を供託することができる旨の規律に改めることとしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、船荷証券を数通発行した場合において、複数の船荷証券所持人から運送品の引渡しを請求されたときは、運送人は、遅滞なく、運送品を供託し、各所持人に対してその通知を発しなければならない(商法第773条、国際海上物品運送法第10条)。  
この義務供託の趣旨については、複数の船荷証券所持人があるために引渡しが遅れると、運送人が損害を被るためといわれている。
- 2 本研究会において、この規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 実務上、紛失に備え、船荷証券は3通発行し、海外への輸出の場合には、1通と他の2通とを別々に送付している。
  - ・ 上記1のような運送人を保護する趣旨からは、義務供託ではなく、債権者不確知(民法第494条後段)に準じて権利供託を認めれば足り、商法第773条の規律は適切でない。
- 3 以上によれば、本文のとおり、運送人に供託を義務付ける規律を廃止することが相当であると考えられる。

#### (2) 貨物引換証

陸上運送に関する貨物引換証の規律を削除するか否かについて、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(補足説明)

- 1 商法は、陸上運送の貨物引換証について規定しているが、その利用実態はないといわれる。航空運送に係る運送証券についての規律は存しない。
- 2 本研究会において、貨物引換証に関する規定の要否につき検討を行ったところ、

次のような指摘があった。

- ・ 実務上、貨物引換証は利用されていない。
  - ・ 貨物引換証の交付を請求されても、対応に苦慮することとなる。
  - ・ 貨物引換証には、船荷証券と同様に、物権的効力（商法第575条）等の効力が認められているところ、このような効力がなくなってもよいのか。
  - ・ 倉荷証券についての見直しの方向性も踏まえて、検討すべきである。
  - ・ 陸上運送・海上運送・航空運送の別により、それぞれ証券の記載事項が異なるため、単に、運送証券として統一的抽象的な規定を置けば足りるというものではない。貨物引換証の規律を航空運送に及ぼす必要はあるのか。
- 3 この点については、国内海上運送に関する商法上の船荷証券に関する規律と同様に、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

### (3) 海上運送状等

ア 運送人は、荷送人又は傭船者の請求がある場合には、船荷証券の交付に代えて、運送品の船積み後遅滞なく、船荷証券と同様の事項を記載した海上運送状の交付（荷送人又は傭船者の承諾がある場合にあっては、当該事項の電磁的方法による提供）をしなければならないとの規律を設けることとしてはどうか。

イ 運送人は、海上運送状の運送品に関する記載内容が事実と異なることをもって善意の荷受人に対抗することができないとすること（文言性）について、どのように考えるべきか。

ウ その他、海上運送状に関し、商法に設けるべき規律はあるか。

(補足説明)

#### 1 本文アについて

(1) 我が国では、法令上、海上運送状に関する規定は存しない。

しかし、実務上、船荷証券を利用しない海上物品運送は北米航路等でも一般的になっており、その際に利用される海上運送状（Sea Waybill）は、船荷証券と並ぶ重要な運送書類の一つである。ロッテルダム・ルールズ及び海上運送状に関するCMI統一規則（以下この項目において、単に「CMI統一規則」という。）においても、海上運送状を前提とした規律が設けられている。

(注1) ドイツでは、商法第526条に海上運送状に関する規定を設け、①運送人は、船荷証券が発行されていないときは、海上運送状を発行することができる（電子的方法により発行することもできる）こと、②海上運送状は、契約の締結・内容及び運送品の受取の証拠となることが規定されている。

このほか、ドイツ商法には、③荷送人は、その旨の記載があるときは、自らが指名された海上運送状の写しを提示しなければ、運送品処分権を行使することができないこと（商法第491条第3項）、④荷受人は、海上運送状に記載された額を上限として、未払運送賃を支払わなければならないこと（同法第494条第2項）も規定されている。

ドイツ商法には、本文イに関連して、海上運送状の文言性及び荷送人の明細の正確性担保義務に関する規定はない。

(注2) フランスには、荷送人の発行する一般的な運送状に関する規定はあるが、海上運送状の特別な私法上の効力に関する規律はないようである。

(注3) 韓国では、商法第863条及び第864条の2箇条に海上運送状に関する規律を設け、①運送人は、傭船者又は荷送人の請求により、船荷証券の発行に代えて、海上運送状を発行することができる(当事者間の合意により、電子的な方法により発行することもできる)こと、②海上運送状の記載事項のうち重量・個数等の記載が正確でないことを疑うべき相当の理由があるとき等には、記載を省略することができること、③海上運送状が発行されたときは、その記載のとおり運送品の受取又は船積みがあったものと推定されること、④運送人において、海上運送状に記載された荷受人を運送契約上の荷受人であると信ずるべき正当な理由があるときは、運送人は、責任を免れることが規定されている。

韓国では、本文イに関連して、海上運送状には、船荷証券の文言証券性及び荷送人の明細の正確性担保義務に関する規定(商法第853条第3項、第854条第2項)を準用していない。

(注4) 中国では、海商法第80条に海上運送状に関する規律を設け、韓国商法における上記注3の③と同様の事項のほか、海上運送状は譲渡することができないことが規定されている。

(2) 本研究会において、海上運送状に関する規律を設けるべきか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 外航海運における船舶の高速化やコンテナ化により、船舶が目的地に到着したにもかかわらず、船荷証券が荷受人に届いていないケースが現れた(船荷証券の危機)。そのため、実務上、船荷証券と引換えでなく、保証状を差し入れて運送品の引渡し(保証渡し)を受けたり、船荷証券を利用せずに、受戻証券性のない海上運送状を利用したりするようになったものである。
- ・ 現在では、定期船運送の大半が海上運送状により行われているから、任意規定にせよ、商法に規定を設けることが望ましい。海上運送状の記載事項が法定されておらず、実務上、不十分な記載のものも見られる。
- ・ 現在の外航実務では、CMI統一規則がほとんど摂取されている。
- ・ 海上運送状の発行主体や署名・記名押印の実務は、印紙税の取扱いを除き、船荷証券と同様である。
- ・ 最近では、荷送人に海上運送状の原本を交付せず、そのPDFデータ等を送信したり、ファクシミリ送信したりすることもある。したがって、海上運送状には、受戻証券性や処分証券性の規律は、認められるべきでない。
- ・ 数年前には、BOLEROの枠組みを利用して、電子的に海上運送状が発行されたことがある。この場合には、紙の原本は、想定されない。
- ・ 法律で海上運送状の規律を定める場合には、文言性を弱める特約が可能であるか否かや、電子的な海上運送状における署名の意義、海上運送状のPDFデ

ータを送付することの効力等についても、検討する必要がある。

・ CMI 統一規則第 5 条第 2 項 b の「確定的な証拠」とは、日本法にいう文言性のことであり、我が国の実体法にも規律し得る事項である。現に、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第 3 条第 4 項の証拠法的な表現を、国際海上物品運送法第 9 条では、「善意の船荷証券所持人に対抗することができない」というような実体法的な規律として規定している。

・ 文言性という性質につき、有価証券の流通性に由来するという考え方でなく、一種の禁反言に由来するという考え方に立てば、海上運送状にこれを認めることも可能であり、ロッテルダム・ルールズ第 4 1 条(c)において海上運送状の文言性を認めているのも、後者の考え方に立っていると思う。

(3) 以上によれば、商法に海上運送状に関する規律を設けることとし、諸外国の法制を参考にして、本文アのとおり、運送人は、荷送人等の請求により、船荷証券の交付に代えて、海上運送状の交付（荷送人等の承諾があるときは、電磁的方法による提供）をする義務があるものとするのが考えられるが、どうか。

この点について、法令上、署名（電磁的記録にあつては、電子署名）を要求するか否かが問題となるところ、本文イの効力を認めないのであれば、法令上はこれを要求しないこともあり得る（単なる PDF データの送信も許容される。）が、本文イの効力を認めるのであれば、運送人の文言責任を根拠付けるため、法令上もこれを要求することが考えられる（単なる PDF データの送信は、海上運送状の交付に当たらない。この場合は、荷送人等が海上運送状の交付を請求しなかったものと評価する。）。

(注) 海上運送状に関する規律を設ける場合に、内航においても、当該規律の適用があり得ると整理するべきか。

仮に、内航において、海上運送状及び船荷証券の発行の実務が一切ないのであれば、これらについて、①国際海上物品運送法の規律の問題であると整理する考え方で、②商法に海上運送状に関する規定を設けるが、商慣習により利用されない場合は除く（ロッテルダム・ルールズ第 3 5 条参照）などとした上で、国際海上物品運送法においてこれを準用する考え方等があり得る。

## 2 本文イについて

(1) CMI 統一規則第 5 条は、①運送人と誠実な荷受人との間では、海上運送状は、これに記載された数量及び状態の運送品を受け取ったことの確定的な証拠となり、反証が許されないこと、②荷送人は、運送品に関して自己が提供した明細が正確であることを担保することを規定している。

これについては、上記 1 (2) のとおり、海上運送状が有価証券でないとしても、文言性を認めることは可能であるとの指摘があった。

(2) この点について、CMI 統一規則は、荷送人と運送人との契約（海上運送状）において採用された場合に限り適用される自主ルールであり、運送人としては、同規則の採用を望まないときは、その方向で自ら対処することも可能である。

これに対し、ロッテルダム・ルールズ第 3 5 条及び第 4 1 条(c)では、荷送人が