

## 運送法制研究会 第10回 議事要旨

- 1 日 時 平成25年6月20日(木) 自 18時15分  
至 21時05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

研究会資料6「海上運送に関する問題点の検討(3)」の検討(承前)

- (1) まず、第1の4(4)(海上運送状)について、利用の実態や、規律の要否及び内容に関する問題を中心に議論がされた。

補足説明には、確定的証拠力は証拠法の問題であるから実体法に規定するのは適切でない旨の記載があるが、そもそもそういう話ではない。CMI統一規則第5条第2項(b)等という確定的証拠 (conclusive evidence) とは、日本法でいう文言性のことであり、日本法に取り入れるとしても実体法に規定し得るし、また、規定すべき内容である。現に、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第3条第4項では“proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith”と証拠法のような書き振りとなっているところを、国際海上物品運送法第9条は、「善意の船荷証券所持人に対抗することができない」と、いわば実体法に翻訳して規定している。これは、あくまでも規定の仕方という技術的な問題にすぎないのであって、問題は、海上運送状への記載に運送人を拘束する効力を与えること、日本法でいえば、文言性を認めることが、実質的に妥当かどうかであり、その点について論ずれば足りる。有価証券として流通性があることから文言性が導かれるというのであれば、海上運送状にそのような効力を与えるべきではないかもしれないが、文言性は、一種の禁反言に由来するものと考えられるとすれば、海上運送状に広げることは可能であると思う。CMI統一規則はそのような考え方で作られていると思うし、ロッテルダム・ルールズが、船荷証券と完全に同じではないものの海上運送状の文言性を認めているのも、やはりそのような前提なのだと思う。

現在の外航実務では、CMI統一規則がほぼ例外なく摂取され、これに従って動いており、現状、特に困っている点はない。もっとも、現在では、

定期船運送の大半が海上運送状によって行われており、これだけ使われているものについては、任意規定にせよ、法律に規定があってもよいのではないか。記載事項を例にとっても、通常は船荷証券と同一ではあるが、全く規制がないため、記載事項が極めて不十分な場合であっても許されてしまう。運送契約の内容としてこれだけは特定して記載せよというルールがあってもよいのではないか。

海上運送状については相当数の発行があり、規定を設けるのが望ましい。特に、文言性について国際海上物品運送法第9条と同様の規定が必要ではないか。また、現行法では、貨物が着地に到着して初めて荷受人が荷送人の権利を取得することとされているが、途中で貨物が滅失した場合であっても、荷受人が何らかの権利を取得し得るような手当てをしてほしい。

海上運送状の発行主体や署名又は記名押印の実務は、印紙税の取扱いを除き、船荷証券の場合と同様である。

最近の動向として、海上運送状の原本が交付されない場合が多いことが特筆される。これは、海上運送状には流通性がないことから、特定の顧客との間では、約定に基づき、海上運送状の写しをPDFデータやファックスで送信することにより、原本の交付に代えるというものである。したがって、海上運送状につき受戻証券性、処分証券性等の規定が設けられると、逆に非常に困る。また、海上運送状についてはショート・フォームの裏面約款によって発行することが多く、約款の拘束力が問題となるが、特に重要な事項については、海上運送状の表面に特記することもある。

数年前に、**BOLERO** の枠組みを利用して海上運送状が発行されたことがある。この場合には、原本の存在自体が想定されない。これに対し、先ほどの海上運送状の原本が交付されない場合では、原本の作成はあり、原本上の署名又は記名押印がPDFやファックスの画像として送信される。

現在は全て契約ベースでやっているからよいが、仮に法律で定めた場合には、条文の書き方にもよるが、例えば、記載事項を減らしたり、文言性を弱めたりする特約が有効とされるかどうかは明らかでないし、署名についても、署名又は記名押印がされた紙そのものでなければならず、いくらパスワードによる保護がされていたとしても、写しを画像として送信するのでは足りないと言われる可能性もある。

証拠証券について文言性を認めることに問題はないか。特に、航空運送状には文言性が認められていないこととの関係も考慮する必要がある。

文言性は、有価証券の本質的要素というわけでもなく、有価証券以外のものに認めてはならないという制約はないのではないか。むしろ問題は、全ての事項について、文言性（確定的証拠力）を与えるかどうかである。

海上運送状と航空運送状とで効力が異なるとすれば、それは、発行者が異なるためではないか。航空運送状は、条文上は荷送人が作成することとされているのに対し、海上運送状は、船荷証券とほぼ同様のものとして運送人が発行するものであるために、確定的証拠力を有することが求められているのではないか。

- (2) 続いて、第1の4(5)（元地回収船荷証券（Surrendered B/L））について、利用の実態や法律上の問題点を中心に議論がされた。

以前にもお話ししたとおり、サレンダーB/Lには2種類あり、基本型は、船荷証券が発行されて荷送人がこれを受け取った後、積地において、運送人に対し、裏書をした上で交付するものであるが、簡略型は、スタンプで「Surrendered」と押捺した船荷証券を最初から作成し、その写しをPDFやファックスで荷送人に送信するものであり、現在では、後者の方が多いものと思われる。また、実態として、船荷証券の裏面が送信されないことが多いが、裏面が白紙であると保険金請求の際に支障が生ずることもあり、可能な限りサレンダーB/Lを使用したくないのが本音である。しかし、荷受人等の求めがあれば応ぜざるを得ず、近時では、中国、韓国、東南アジア等の近距離の航海だけでなく、アメリカ等の遠距離の航海でも利用されるようになってきている。記名式船荷証券であることから具体的な問題はあまり生じていないが、何らかの形で禁止なり制限なりをしていただきたいと考えている。

フォワーダーとしても、法律上問題の多いサレンダーB/Lの発行を抑制し、むしろ、海上運送状の利用を推奨していきたいと考えている。裏面約款の効力については、各国で判断が分かれており、法制化には親しまない。

海上運送状については、裏面約款がショート・フォームの場合が多く、特に中国では4、5か条程度しかないことも多いため、外観上、船荷証券と実質的に同じであることが理解されにくい。そこで、JIFFAでは、現在、

海上運送状の裏面約款をフル・フォームにする作業を進めており、これにより、中国でも海上運送状を普及させていきたい。

また、欧米では、船荷証券しか持たない NVOCC を中心に、エクスプレス B/L（記名式船荷証券の表面上部に「Express B/L」と記載し、海上運送状と同様の機能を有するものとして利用するもの）が普及しており、海上運送状の代わりに用いられることが多いが、これも海上運送状に集約することができると思われる。

なお、サレンダーB/L については、荷送人が元地回収について荷受人の了解を得ていないことが多く、紛争の元であることから、荷送人が荷受人の了解を得た上、「for the consignee」と記載して、荷受人に代わって署名する形にしてもらうよう指導している。したがって、厳密に言えば、サレンダーB/L には、①署名のない簡略型、②荷送人の裏書の署名がある基本型に加えて、③荷送人が荷受人に代わって署名するものの3種類があることになる。

- (3) 続いて、第1の5(1)（船長の権限）について、船舶差押え、船舶先取特権等の行使に関する実務や、船員の雇入れ等の実情を踏まえて議論がされた。（裁判上の代理権について）

裁判上の代理権が例外的に与えられる場合もあるのではないかと。通常訴訟の代理権を与えることはまずないが、船舶の差押え及び仮差押えに際し、債務者の本店所在地ではなく本船にいる船長宛に送達をする場合が考えられる。また、外国船の場合には、船舶の競売開始決定に対して執行異議等を申し立てる際に、その都度会社から弁護士に委任するのは迂遠であり、船長が会社を代理して委任することもあり得る。商法の規定は、日本籍船を前提とするが、パナマ法等でも船長に裁判上の代理権が与えられているところ、海外で日本籍船に対する差押えがされる際に、日本籍船については船長に代理権がないということでのよいのか疑問がある。

外航についていえば、船長が権限を濫用したということは聞かないので、代理権があってもよいのではないかと。

差押えをする側の立場としては、パナマの船主に外国送達をすることは実際上あり得ず、現場で船長に執行官送達をするのが通常であるため、この規定は絶対に必要である。この規定がなければ、差押えそのものが機能

しなくなるのではないか。差押えを受ける側としても、外国船で本国から代表者の署名を取り寄せる時間がないときには、船長の代理権により弁護士に委任して直ちに執行抗告等を申し立て、その場でボンドを積んで船舶執行手続の取消しを求めている。委任状の原本を本国から取り寄せるとどうしても1、2日を要するため、船長の権限がなくなると困る。

外国法を全て調べたわけではないが、船長にこのような権限が与えられていることは、一般的に認識されている。實際上、日本法やパナマ法で認められているからこれが国際標準であるという説明で通用することも多い。

ドイツでは、今回の海商法改正により、船舶のアレストに際し、船長に対する送達で足りるとする規定が新設されたようである。裁判上の代理権を一般的に認めるものではない。

内航の船長は、単なる履行補助者であることも多く、外航とは事情が異なる。他の運送手段とは別に、商法に船長の権限に関する規律をあえて置く必要があるのか、疑問である。

(裁判外の代理権について)

外航では、裁判外の行為についても、船長が、船主の代理人として、寄港地で水、食料、燃料油等を購入することがある。これは、会社内での日用品購入につき部課長名で行うのとあまり異ならないが、会社内の組織権限分配と異なり、船舶は、1つの組織体として確立した内容を有しているので、当該船舶に関する事項については、船長が支配人のような法定代理権を有していてもよいのではないか。

食料及び燃料油に関する債権や航海の継続に必要な債権については先取特権が認められているところ、契約の際に船長の署名をもらうことにより、船舶先取特権を行使する際に、船長が船主又は船舶賃借人の代理人として権限を有していたことの裏付けとして重要な効果を持つ。したがって、船舶債権者としては、船長を信頼するためにも必要な規定であると考えられる。

外航船社として、一切の裁判外の権限を与えることによりこれが悪用されたという話を聞いたことがない。

(船籍港における権限について)

船員の雇入れ及び雇止めに関する船長の権限については、外航では、実態として、本船に誰を乗せるのかという人事を船長の一存で決めることは

まずないが、規定をなくすことには躊躇を覚える。規定があることによる濫用等の弊害は聞いたことがない反面、念のために船長名でも雇入れ等を可能にしておくという意味で、規定があってもよいのかもしれない。

なお、船員の雇入れ及び雇止めについては、船員法上、一次的には船長による届出が求められている。船員法は、航海ごとに雇入れ及び雇止めを行うことを前提にしているのに対し、少なくとも日本人船員については、船会社の従業員として雇用契約を締結していることが多く、両者は別の概念として併存しているようであるが、その位置付けがよく分からない。規定を削除するかどうかを検討するに当たっては、船員法の枠組みについても十分検討されたい。

内航では、雇入れ及び雇止めの届出は、船員を雇用する会社が一括して行い、船長は関与しない。また、船員の日雇いは行われていない。もっとも、船長には、現認するという意味での役割はあると思う。

(商法第717条について)

船舶が修繕不能の場合に船長によって船舶が競売された例は聞かない。

会社代表者ではなく船長から委任状をもらえば足りる点で利便性に優れる面はあるが、修繕不能の場合の競売は緊急性を要しない反面、船舶の処分という重大な決断であることから、この場合にはむしろ船長ではなく会社代表者の決定が必要であるように思う。

(4) 続いて、第1の5(2)(船長の責任)について、現在における船長及び船員の雇用実態等を踏まえて議論がされた。

内航では、基本的に船長も従業員にすぎず、商法の規定が作られた時代とは全く立場が異なる。船員派遣会社との間で業務委託契約を締結することもあるが、直接雇用形態の方が多くと思われる。船舶管理会社を利用する場合には、基本的には船舶管理会社と船長及び船員との契約となるが、内航では船舶管理会社を利用しないことも多く、船会社自身が雇用する場合の方が実態としては多いと聞いている。

外航では、一般的には、船舶管理会社がマンニング会社に船長を手配してもらい、雇用契約を締結するが、外国船については、船舶所有者がペーパーカンパニーであることが多く、船舶所有者自らが定期雇用をすることはまず考えられない。実際には、船員の配乗業務を受託した船舶管理会社

が、船長及び船員を選定し、雇用条件を決めた上で、自らが使用者として、又は使用者である船舶所有者の代理人として、雇用契約を締結している。

内航では、船長個人は、基本的に責任を負わない前提で動いている。もっとも、船長は、行政上の処罰を受けることとなる。

外航でも、船長に責任を問うという実務は聞かない。外航では、外国人であることの多い船長個人を訴えるのは實際上極めて困難であることから、むしろ内航の方が問題となるのかもしれないが、現在において、従業員として運送契約を履行する立場にあるにすぎない船長について、立証責任を転換し、通常の従業員より重い責任を負わせる合理性はないのではないか。

荷主としては、通常は運送契約にヒマラヤ条項が付いており、これが有効である限り、ほとんどの場合には船長の責任を問うことができない。

フォワードラーとしても、基本的には荷主と同じで、ヒマラヤ条項があり、資力の問題等もあるので、船長個人を訴えることはない。現在の雇用形態からすると、船長に特に重い責任を負わせる合理性はないのではないか。

- (5) 続いて、第1の5(3)（その他の規律）について、現在における船長の職務の実態を踏まえて議論がされた。

外航では、運送契約に関する書類について、船内への備置きはしていない。特に、個品契約においては、船荷証券を備え置いていない。

航海ごとの計算については、航海に関する収支の報告という意味であるとする、外航では、船長がこれを行うことはない。船長は、運送契約の内容を知らないのであり、収支計算を行う前提を欠く。もっとも、燃料消費やオフハイヤーに関するデータについては、数航海ごとにタイミングのよい時点で報告しているが、これは、船舶所有者又は傭船者による収支計算のための資料を提供するものにすぎない。

内航では、収支計算を期間ごとに行うことはあるが、航海ごとに行うことはない。商法第697条や第701条第2項についても同様である。なお、積荷に関する書類の備置義務（船員法第18条第1項第5号）は、内航船については免除されている（同法施行規則第13条第2項）。

- (6) 続いて、第1の6(1)（船舶の差押え等の執行制限）について、諸外国を含む船舶差押えの実務を踏まえて議論がされた。

この規定は、趣旨も不明であり、全く不要であると考えられる。むしろ、こ

の規定があることにより、船舶の差押えの際に、裁判官から発航の準備が終わっていないことの立証を求められることがあるが、発航準備が終わったかどうかは、外部からは全く分からない。そもそも、現在では、コンテナ船などは、発航しようと思えばいつでも発航することができる状態であるから、船舶の差押えを全く行うことができないことにもなりかねない。

また、航海中の船舶については事実上差押えが不可能なのであるから、航海中であるか停泊中であるかに応じた船舶の差押えの可否に関する明文の規定を置く必要はないのではないか。

補足説明の提案について、船舶所有者側としても特に異論はない。もっとも、停泊中のものを除く旨の規定を設けた場合には、「停泊」とは岸壁に停泊することを要するのか、港内で錨泊していれば足りるのか、その場合に通船を用いて執行官に送達してもらえるのかといった新たな解釈問題を惹起しかねず、やや中途半端な印象がある。

補足説明の提案は、商法上、差押えが可能な範囲を拡大しつつ、執行手続上困難な点にも配慮したものであるが、実態として、停泊中の場合には差押えができた方がよいのか。

世界的には、泊まっている限りは差押え等が可能である。発航準備の有無という不明確な規律によっている国は聞いたことがなく、この規律はなくすべきである。

海外では、債権者側でヘリコプターを用意し、執行官に乗ってもらって、対象船舶が港域に入った瞬間に差押えを行うという例を見たことがある。

ドイツの海商法では、航海中であるが港にない場合には、強制執行をすることができないという規定振りとなっている。1972年にこのような規定振りに改めているので、その際に何らかの政策的な配慮があったことが考えられる。

- (6) 続いて、第1の6(2)(船舶共有)について、現在における船舶共有制度の利用実態を踏まえて議論がされた。

(船舶共有の利用実態について)

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)で運用している船舶共有建造制度は、昭和30年代に、旅客船を中心に、船舶所有者に零細事業者が多いために代替船の建造が進まず、木船による事故

が多発したことを契機に設けられたものであり、現在では、貨物船にも対象を広げている。具体的には、船舶については初期投資が非常に大きいことから、機構が財政投融资等によって資金を調達して初期投資の例えば8割を負担し、これにより事業者の資金調達の負担を残りの2割に軽減し、調達割合に応じた共有持分を取得する。その後、機構は、共有持分を事業者に賃貸し、十数年の共有期間を通じて、減価償却費相当額に金利を乗せた額を持分使用料の形で事業者に返済してもらい、最終的に船舶の残存価格が1割程度となった時点で、機構の共有持分を買い取ってもらい、事業者の単独所有にするというものである。機構と事業者との共有契約に基づき、全期間を通じて事業者が船舶の運用を行い、これによる収支も全て事業者に帰属することとしている。事業者が共有建造する船舶については、環境面、安全面で優れた船に代替されるように、技術面も含めたサポートを行っている。

外航船社における船舶共有については、①同一グループ内の会社同士で共有する場合、②異なるグループの船社間で共有する場合、③船社と荷主とで共有する場合がある。日本法人間で直接共有する場合も、各海外子会社を通じて共有する場合もある。損益分配は、共有契約の定めに従うこととなるが、必ずしも共有持分比率によるのではなく、共有船社のうち1社が他の共有船社の持分を一定の賃借料により賃借した上で、船舶管理人を経由して定期傭船をして運航し、損益は全て船舶管理人に帰属する形態もある。その場合を共有持分の裸傭船と表現することもある。

単独所有船と共有船との比率は、船種によってまちまちであるが、LNG船など高価で積荷の危険性も大きい船については、船主としてのリスクを分担するため、共有形態とするのが通常であることもある。

船舶共有については、鉄道・運輸機構の例のように、持分の賃貸借を行うことにより、共有持分割合にかかわらず、一部の共有者が、他の共有者に対して使用料を支払った上で自らのリスクにより使用収益を行う形態も少なくない。

(内部関係に関する規定について)

「新ニ航海ヲ為」すことや「船舶ノ大修繕ヲ為スヘキコト」を決議したときに持分の買取請求に応じなければならないというのは、現状と合って

いないのではないかと思う。

これらの規定が実情に合っていないと言うのは簡単であるが、実情に即したデフォルト・ルールを作る際に基礎となるべき現在の通常の実情が何なのかというと、一義的な答えはない。他方、船舶の共有者の全員が船舶共有に係る事業に従事するという商法の考え方を全て廃し、通常のもの共有と同じ状態にまで戻してよいかというと、業界の人もそこまで詰めて考えてはいないであろう。船舶共有の対内関係に関する規定については、古臭いといわれながらも、現時点で有害と思われるものは把握していない。

「航海」の概念をとっても、船籍港から船籍港までの一航海を指すとしか解し得ないのであれば、それはおかしいかもしれないが、当事者間で航海の区分について合意した場合には、その合意内容を前提に船舶共有に関する規定を適用するという解釈も考えられ、その場合にはあまり不都合はない。「大修繕」の概念についても、分かりにくいので本来特約で補充すべきことなのかもしれないが、デフォルト・ルールがなくてもよいかというと、不要ともいい難いし、より適切な実務慣行もない。

(商法第702条第2項について)

商法第702条第2項に基づく会社持分の買取請求が利用された事例の有無は、把握していない。

規定の存在に積極的な有害性は認められない反面、規定があることにより、嫌がらせ目的の売却に対する事実上の抑止効果があるのではないか。

(商法第700条について)

船舶管理人は、通常、共有持分を有しているが、他の共有者の権利を害してはならないから、船舶の所有に関する事項は権限から除外することでよいと思う。例えば、商法第700条第1項第2号については、基本的に保険は船舶の資産保全のために付すものであり、所有者の了解を得るべきである。同項第3号についても、航海の意義が難しいところであるが、船舶を動かすことについては所有者の了解を得るべきである。

商法第700条第1項各号のような例外が設けられていることにより、船舶管理人の権限は実は小さいことになるが、対内関係で規律を決めておけば、船舶管理人はそれに従って行動するため、権限が小さいことによる実害は生じていない。逆に、例えば保険一つをとっても共有者の了解を得

るのが筋であり，なるべく全員の合意を得ることが望ましいという感覚がある。したがって，例外を削って船舶管理人の権限を拡大する必要性はなく，実務的にも望まれていないのではないか。

逆に列举事項を増やして更に権限を狭くする必要性も感じられないか。

船長の場合と同様に，船舶管理人による権限濫用の事例も聞かない。むしろ，鉄道・運輸機構の方で管理人の権限に関する要望がないか。

機構の共有契約では，営業行為については一切制約を設けていないが，船舶の価値を減少させるなど共有持分に影響を及ぼす行為のほか，貨物船の場合には傭船先や，旅客船の場合には就航航路を変更する行為については，制約を設けている。事業者が重大な契約違反をしたときは，機構は，事業者に対し，事業者の共有持分の機構若しくは第三者への譲渡又は機構の共有持分の買取りを請求することができることとしており，このような規定によって，事業者に一定の抑止力を与えているものと思われる。このような共有契約の規定により，実務上問題を生じておらず，第三者との関係で船舶管理人の権限が争われたこともないので，特に要望はない。

(商法第696条について)

船舶共有に関する商法の規定は，自ら商行為を行う狭義の船舶共有者を想定しているように思われ，鉄道・運輸機構のように，自らは商行為を行わず，収益の分配も受けない船舶共有者を全く想定していないのではないか。そこで，改正について検討する際には，機構のように船舶の利用に関与していない船舶共有者については適用除外とすること等も含め，船舶共有に関する商法の規定の適用範囲を明らかにしてほしい。

機構としては，事故が発生した場合において，事業者側で付すこととされている保険が切れていたようなときに，共有持分につき責任を問われなにかとの懸念を抱いている。共有者の責任については，慎重に検討していただきたい。

機構が共有持分を事業者に賃貸しているということであれば，その賃貸部分の利用に関する事項については，機構は，所有者として責任を負わないのではないか（商法第704条第1項参照）。

先ほどの機構の懸念は，事業者間の共有にとっても示唆に富むものであり，同様の問題状況があると思う。もっとも，契約債務と不法行為債務と

で分けて考える必要があり、不法行為の場合には、被害者保護の要請が前面に出て、共有者間の内部的な取決めは分からないという問題が生ずる。

これに対し、契約債務の場合に、船舶共有者の1人が持分賃貸借により船舶全部の利用権を確保した上で、単独名義で定期傭船契約を締結したことによる債務であっても、他の共有者が責任を負う余地があるというのは問題であり、実務上、そのような場合に、連帯であれ分割であれ全ての共有者が責任を負うと考えている人はいないと思う。

不法行為の場合には、相手方船舶からすれば、船舶管理人である船舶共有者に対してしか差押えをすることができないのでは困るから、分割債務の規定を活用する余地もあるが、契約債務については、実務上は、船舶管理人のみが責任を負うことを前提に契約がされており、他の共有者にも債務が及ぶというのはやや行き過ぎの感がある。

- (7) 続いて、第2の1（旅客運送に共通する規律）について、運送人の責任原則に関するこれまでの議論の経緯を踏まえて、補充的な議論がされた。

補足説明3項で引用されている内航旅客の標準運送約款の規律は、事業者が免責を受けるためには、船舶に構造上の欠陥や機能の障害がなかったことと、運送人が損害を防止するために必要な措置をとったか、不可抗力などの理由によりその措置をとることができなかったことの立証が必要であるとするものであって、バスやタクシーの標準運送約款に類似しており、自動車損害賠償保障法第3条に由来するものと思われるが、構造上の欠陥につき無過失責任を負うのだとすると、商法第590条の規律とはかなり異なるのではないか。また、船舶の構造上の欠陥という点では、堪航能力担保義務に近い話にもなるが、約款の規定はこれに合わせようとしたものか。堪航能力担保義務の内容が変わったときにどうなるのかが気になる。

バスやタクシーについては、自動車損害賠償保障法の適用があるので、そこに揃えたという説明が可能であるが、内航については、どのような発想に基づくものであるのかが明らかでない。また、鉄道や航空機については、同旨の規律がないようであるが、構造上の欠陥による事故は、航空機等でも起こり得る話であり、この場合の規律についても考慮を要する。

鉄道会社では、商法第590条の規定もあるので、通常よりも厳格な責任を負っているという意識があり、車両メーカーとも話し合っ

に何らかの問題があるために事故が発生したと判断する場合には、まずは鉄道会社において旅客に賠償した上で、車両メーカーとの間で求償の協議をする。保険については、責任保険の免責額が大きいので、大事故でない限り使えない。

- (8) 続いて、第2の2(1)（堪航能力担保義務）について、旅客の安全性に関する規律の在り方等を考慮に入れつつ議論がされた。

船舶の安全性に関する注意義務は間違いなくあると思うが、堪航能力担保義務の規定を準用する必要があるのは、一般的にはその程度にとどまるのではないか。貨物の堪航能力担保義務を航海中まで広げる場合には、旅客の方も広げて差し支えないであろうが、貨物の場合に不堪航により事故が起きたので損害賠償をするという話と、旅客の場合に客室に不具合があるから直してくれという話は、異なる話であり、後者の場合の義務まで規定する必要はないように思う。義務を負う時期、堪航能力の内容、過失か無過失かといった項目ごとに、旅客についてどうあるべきかという観点から、別途考えるべきではないか。

国際海上物品運送において、堪航能力担保義務の一環として堪荷能力に関する規定が設けられている趣旨は、貨物を受け入れる場所が安全に損傷なく運送することのできる場所でなければならないということであり、旅客についてパラレルな規定を設ける場合には、利用に適する場所という規律ではなく、旅客の生命・身体が害されないような場所でなければならないという規律になると思われる。もっとも、旅客は船内を自由に動き回るので、規定の仕方は非常に難しいであろう。

ここは、パラレルな規定を作った方がよいのか、それとも、航空機のように通常の債務不履行の中で読み込む方がよいのか。

アテネ条約は、堪航能力担保義務のような規定は設けていない。旅客については航海上の過失免責の規定を設けているところもないと思うので、航海上の過失免責を否定するために堪航能力担保義務違反を使うということもない。その意味では、規定を設けずに一般法理に委ねることでよいのかもしれないが、いずれにせよ、いろいろと検討していただきたい。

航空機の場合は、耐空性証明という公法上の規律だけである。旅客の利用に適する空間を確保するということには2つの意味があって、1つは、

私法上の運送サービスの問題として、商品としての快適性を提供するということであり、もう1つは、公法である航空法の問題として、座席の耐火性等の広義の耐空性を確保するということである。旅客主体の航空運送においては、国内も、国際も、堪航能力担保義務のような規定は、公法上の安全性の規定によってカバーされているという理解なのではないか。

モントリオール条約や現在のアテネ条約は旅客については厳格責任であって、運送手段に何らかの欠陥があった結果、損害が発生した場合であっても、運送人は当然に責任を負うのであり、そこに堪航能力担保義務の規定がないとしても、あまり参考にはならない。先ほどから問題となっている堪荷能力について、仮に、物品運送の場合とパラレルな規定を作るとしたら、薬を常備するといったことを含め、船内（機内）の安全性に相当するような規律ではないかと思われる。また、公法上の安全性の規定によってカバーされているという話については、船舶や機内の安全性に関しては、それが十分に確保されていないことによって損害が生じた場合には、公法上の義務違反として制裁を受けるだけでなく、旅客との関係でも損害賠償責任に結びつくような規律があった方がよいかという問題は別途存在し、公法上の安全性の規定によってカバーされているから別途の規律は不要という関係になるわけでもない。運送人の安全配慮義務に読み込むことも可能であり、あえて別立てで規定を設ける必要はないのかもしれないが、海上旅客運送について、現在の規定を削除してよいかについては、よく分からない点がある。安全配慮義務による場合とは、おそらく証明責任が変わってくるし、船舶等の製造者の過失がどのように評価されるか、整備業務を外部委託している場合をどのように考えるか等も含め、実質に遡って慎重に考える必要がある。ひとまず結論は保留にした上で、複数の考え方を並列的に検討した方がよいかもしい。

伝統的に、堪航能力担保義務があることを前提に考えてきた経緯があり、これを航海中の規律にするか、過失責任に改めるか等の点についてはともかく、安易に義務自体を外してしまうのはいかがなものか。船舶所有者の船舶に対する安全義務の基礎を構成するものであり、旅客特有の問題もあることからすると、あまり責任を軽くしない方がよいのではないか。

(9) 最後に、第2の2(2)（その他の規律）については、残すべき規律について、

運送賃請求権等の権利に関する規定を残してほしいといった意見があった。

### 3 日程について

新たに第13回会議以降の日程を調整した。調整の結果、次回以降の日程は、次のとおりとされた。

第11回	平成25年	7月25日(木)	18:00～
第12回		9月12日(木)	18:00～
第13回		9月24日(火)	18:00～
第14回		10月17日(木)	18:00～
第15回		11月12日(火)	18:00～
第16回		11月26日(火)	18:00～(予備日)

### 4 次回予定

日時	平成25年7月25日(木)	18:00～
場所	公益社団法人商事法務研究会会議室(予定)	
内容	航空運送に関する問題点の検討, 複合運送等に関する問題点の検討	

以上