

運送法制研究会 第9回 議事要旨

1 日 時 平成25年5月16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

海上運送に関する問題点の検討④(研究会資料5, 6参照)

(1) まず, 定期傭船(研究会資料5の第1の2補足説明2以下)について, 衝突責任の主体に関する論点を中心に議論がされた。

- 外航では, 一般的に衝突のような海技事項についての責任は, 船長を選任, 監督している船主にあると考えられており, 船主が船舶保険をかける。船舶賃貸借の場合は船舶賃借人が船舶保険をかけるが, 定期傭船契約の場合に定期傭船者が船舶保険をかけることはほぼない。なお, 定期傭船者は, 運送契約上貨物について責任を負う場合があるので, 賠償責任保険(カーゴインデムニティー保険)をかけることはある。
- 内航の場合も, 海技事項についての責任は船舶所有者にあると考えられている。
- ペーパーカンパニーから船舶を定期傭船で引いてくる形態の中に船舶賃貸借に近いものがあるのでないかとの認識は, 正しくない。現在の外航において, 船主としての業務は, 船舶管理会社が船主の代理人として行っている。保険についても, 船舶管理会社が, 船主の代理人として付保するケースが多く, レジスタードオーナーと定期傭船者がグループ会社の場合は, 共同被保険者としていることが多い。
- 海外の定期傭船者の衝突責任に関する文献では, 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, ギリシア, フランス, ドイツでは, 船舶所有者が責任を負い, 定期傭船者は責任を負っていないとされている。
- 補足説明2で問題としているのは, 海上事故における対第三者責任の主体一般であることから, それに関する規定を設けるのであれば, 船舶賃貸借に関する商法第704条ではなく, 衝突などの責任主体のところで規定することになるのではないか。もっとも, そのような規定を置く必要があ

- るかはよく分からない。
- 平成4年の判例は内航の事例であり、内航の場合は、船舶を建造する時から長期間の契約をして、定期傭船者が船舶をコントロールするといえる場合があるが、外航の場合は、このような支配関係があることはほとんどなく、上記判例の要件に該当するケースはほとんどない。上記判例が出た後も、実務においては、賠償保険を付保している船舶所有者が責任を負う前提で事故処理が行われている。
 - かつて、便宜置籍船が衝突し、その船員が被害者となったフルムーン号事件において、船舶所有者を不法行為の責任主体とすると被害者の救済が困難であるとのことで定期傭船者が責任を負うことになったが、上記判例にもその名残があるのかも知れない。実務上は、船舶所有者が賠償責任保険をかけていて、船舶所有者が責任を負うことになっているときに、日本が補足説明2のような規律としたときに、外国に対して、どのように説明するかが問題となる。
 - 船舶所有者は、船舶という高額な資産を持っているので、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。
 - 定期傭船契約では、ニューヨーク・プロデュース・フォームなどの契約書式に権利義務の内部的分担が行われており、現在は、船舶管理業という業種が確立されていることから、オーナーがレジスタードオーナーであったとしても、オーナーが契約上なすべき義務を定期傭船者が引き受けることはない。フルムーン号事件の時代は、まだ船舶管理業が確立していない時期であり、オーナーが契約上なすべき義務を定期傭船者が事実上引き受けるケースがあったかも知れないので、定期傭船者に責任を負わせることもあり得た。また、内航の場合は、現在でも同様のケースがあるかもしれないが、いずれも例外的な場合である。なお、フルムーン号事件判決で、定期傭船者がレジスタードオーナーについて知っていないとあるが、そのようなことはあり得ない。
 - 補足説明2では、平成4年の判例と比べたときに、「指揮監督」という文言が落ちているが、判例よりも定期傭船者が責任を負う場合を拡張しているように見える。
 - 補足説明2は、そのような趣旨ではなく、民法第715条の使用者責任

の規定振りと平仄を合わせただけである。

- 定期傭船契約の法的性質について、最近では、具体的な運送区間、運送品を想定した上で、定期傭船契約を締結するトリップ傭船という形態が非常に多い。これは、航海が天候不順などで延びた場合のリスクを傭船者側に負わせる趣旨で用いられるものであり、経済取引としては運送契約である。
- (2) 次に、船舶賃貸借（研究会資料5の第1の3）について、実務の実情を中心に議論がされた。
- 船舶賃借人が賃借した船舶を目的とする定期傭船契約を締結する場合であっても、船舶賃貸人からの事前の承諾は得ていない。修繕については、船舶賃借人が修繕するが、大きな修繕は別扱いになると思われる。
 - 外航において、衝突事故が生じた場合の損害は、船舶を修繕した船舶賃借人が請求している。したがって、世界的には、船舶賃借人側に修繕義務があると理解されている。
 - 内航の場合も、オペレーター（船舶賃借人）が修繕している。
- (3) 次に、運送書類の総論（研究会資料6の第1の4(1)）について、運送書類の利用状況の確認を中心に議論がされた。
- 貨物引換証が使用されているのを見たこともない。また、内航において、船荷証券が使用されているのも、現在、見たこともない。
 - 1970年代に、神戸と沖縄との間の航路では、外航の名残で船荷証券を利用していたように記憶している。
- (4) 次に、船荷証券の発行（研究会資料6の第1の4(2)ア）について、実務における証券発行の実情の確認を中心に議論がされた。
- 「海上運送人又は海運代理店がコンテナヤードで受取船荷証券を発行した後、船積みを確認して船積証明を追記することが多い」とあるが、実務上は、船荷証券に記載する内容が記載された紙かデータを荷送人から受取り、出航後に発行する。発行は、代理店や業務委託先が行っている。コンテナ船の場合は、船社名が入ったもので、代理店などが代理人として署名している。この署名ができる権限は、人単位で管理している。ケミカルやバルクの場合は、オーナーが運送人であるという船荷証券が多い。これも代理店で発行しているが、当社のひな型では、下部に for the master と記載しており、後方にデマイズ・クローズを入れて、定期傭船をした船社

が運送人ではない旨が記載されている。

- 船荷証券の発行は、海上運送人の営業所があるところ以外では、海運代理店業を行っている代理店会社に委託する。不定期船の場合は、海上運送人が明記される場合では、海上運送人自身や代理店が発行することもあるが、マスター（船長）本人が署名することもある。

その発行プロセスとフォームの体裁とは別の問題であり、コンテナ船の場合は、信用状の条件上、誰が運送人であるか明記されている。定期傭船の場合は、定期傭船者が引き受けていることが多い。不定期船の場合は、①for the master とだけ記載されたもの、②傭船者が明記されているもの、③オーナーが運送人である旨明記されているものなど、いろいろなフォームがあり得る。CONGENB/Lのフォームでは、傭船者の名前は出てこない。実際は、代理店が作成して、それにマスター及び代理店がサインをするが、代理店がサインする場合には、誰の代理であるかという問題が生じ得る。

- 国際海上コンテナ輸送において、受取船荷証券が発行されているが、我が国の場合は、ターミナルでの受取日と船積日の間隔が短いため、受取船荷証券にも船積日を記載する慣行となっている。これは、Incoterms 上問題となる。例えば、F C Aで契約をした場合は、運送品の危険負担はコンテナヤードで運送品を受け取ったときに買主に移転するが、信用状による場合は、船積日が記載された船荷証券が求められる。そのため、コンテナヤード内で事故が起こり、コンテナが壊れてしまうと、そのような船荷証券が発行されず、売主は買取銀行に証券を持ち込めないし、他方、F C A契約なのでリスクは買主に移転しているものの、売主は、保険をかけていないため、損失を被ることになる。

- 証券の法的発行主体として、船長に言及する必要があるのか。国際海上物品運送法も船長に言及しているが、これは1924年の船荷証券条約の規定（第3条第3項）を直訳したものである。最近の条約では、法的発行主体は運送人であることから、船長には言及していない。もっとも、国際海上物品運送法と商法をまとめて運送書類に関する規定を一本化する場合に、国際海上物品運送法を改正する際には、条約文言の制約があるため船長の語を残さざるを得ず、その結果、商法にも船長の語が残らざるを得な

いという立法技術の問題があるのであれば、仕方がないかもしれない。

- sea waybill 等ではなく船荷証券を利用する場合としては、洋上で転売する可能性がある場合や、信用状取引、sea waybill で支障はないものの、慣習的に船荷証券が利用されている場合がある。また、中国、韓国や東南アジアの近海航路では、sea waybill がほとんど用いられないために、サレンダーB/Lが用いられている。
 - 内航の場合は、通常は船荷証券を発行していないので、その発行を要求されると、拒むことになる。
 - 外航の場合は、請求がある場合には船荷証券を基本的には発行しているが、LNG船など、通常、船荷証券を発行していない場合には、内航と同様に、その発行を要求されても発行できない。
 - なお、sea waybill の裏面には、船荷証券の裏面約款と同様の内容が記載されることや、そのうち、ごく一部を記載した上で、船荷証券が発行されれば適用されたであろう約款を適用する等の記載がされている。
 - 船荷証券の謄本への署名及び交付については、商法第709条の運送書類備置義務の規定に基づくものではないが、現在、実務では求めている。もっとも、船積みの情報として、コンテナ船であれば、ストレージプランなど、データの形で船舶に提供している。また、船積船荷証券のように、事前にデータ送信ができない場合は、 SHIPPING ORDER という船荷証券の元データとなるもののコピーを船舶に提供している。
 - 外国船の船長から、結果的にどのような船荷証券が発行されたのか確認したいとの要望を受けて、スキャンしたものをメールで送信したことがある。
- (5) 次に、船荷証券の記載事項（研究会資料6の第1の4(2)イ）について、for the master の記載の取扱い及び申告内容の正確性を中心に議論がされた。

(運送人の氏名及び商号の記載について)

- 現在、国際海上物品運送法によれば運送人の氏名又は商号を記載しないといけないところ、for the master と記載されるなど、形式的に法律に反した実務となっているが、世界的な慣行でもある。もっとも、ロッテルダム・ルールズのように、運送人の氏名等の記載がない場合について推定

規定を設けることも考えられる。

- for the master の記載は、イギリスの判例でもその内容が海運業界の関係者間にとっては自明であり、船主が運送人で責任主体であるとされている。実際の実務では、船荷証券には荷主が運送賃を支払った相手である傭船者のロゴが大きく記載されているのに、争いが生ずると、船荷証券の下の方に for the master とあり、さらにデマイズ・クローズを始め運送人の特定に関する文言があり、それに従って、運送人をたどろうとしてもたどり着けない。さらに、運送人がペーパーカンパニーの場合には、実体がないために責任追及をすると逃げられてしまうこともある。そこで、運送人の責任を追求する側としては、最終的には本船に対するアレストや先取特権などを使って貨物損害賠償金の回収を図らざるを得ないが、それに要する費用や時間等から実行はなかなか難しいのが実状である。
- 船荷証券は、誰が運送人であるかよく分からないため、I C C の荷為替信用状統一規則（U C P）において、運送人は誰かを明示しなければならないとしている。
- もっとも、信用状統一規則では、傭船契約を撮取した船荷証券については、例外規定が置かれているところ、for the master と記載される船荷証券が発行されるのは、不定期船における上記の傭船契約を撮取した船荷証券であることから、同規則で問題が解決されたのは、一部でしかない。
- 荷主の保護のためには、船主ではなく傭船者が運送人になるべきであるとの価値判断は、傭船者に実態があつて逃げも隠れもしないということはないので、必ずしも正しくはない。むしろ、船主は必ず本船という資産を持っているため、運送人が判然としない場合には船主であると推定とするとした方がその資産を差し押さえることができ荷主の保護になるという発想で、ロッテルダム・ルールズはできている。
- for the master と記載する慣行は、もともとは船主に与えられた権利を運送人として享受する目的で船主が契約したことを示すために記載されたものと説明されている。
- 上記の「船主に与えられた様々な権利」というのは、責任制限が想定されていたようである。デマイズ・クローズは、もともと第二次世界大戦中に英国政府が徴用した船舶について、当時の法制では、定期傭船者の責任

制限が認められていなかったことから、船舶所有者を運送人として、その責任制限の抗弁を利用するために、英国政府によって作成された条項であったと言われる。1957年条約、さらに1976年条約、同条約の1996年議定書のもとでは、傭船者も責任制限を受けることができることとなっているため、この条項は存在意義がなくなるとされる。

- 事案によっては、定期傭船者を責任主体とすべきこともあるので、推定規定を定めることにより、定期傭船者を訴える際の妨げになってはならない。もし推定規定をおくとしても、本来誰が責任主体であるべきか判断する指針として機能してしまうような条文にならないようにすべきである。ロッテルダム・ルールズは、その点を考慮して、原告にとって、運送人である証明責任を軽減する規定にすぎないことを明らかにしている（第37条第3項）。
- 商法の場合は、顕名をしていない代理人に対しては、相手方は代理人か本人かを選択して訴えることができるというものもあるので、証券上に記載のない船舶所有者のみを訴えることができるとするのが適当ではないとも考えられるし、様々な選択肢を検討すべきである。
- ジャスミン号事件の判例（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）とは異なり、定期傭船者に責任を負わせた事例として、カムフェア号事件（東京地裁平成9年9月30日判決・判タ959号262頁）がある。定期傭船者に責任を負わせた理由としては、傭船者が運賃を受け取っていること、運送人の名称らしきものは傭船者しかないこと、及び顕名の相手方の記載がなく、非顕名になることを挙げている。同判決では、デマイズ・クローズについても、船舶所有者が責任を負う部分は有効であるが、船舶所有者のみが責任を負う部分は無効であるとしている。

(申告内容の正確性について)

- 航空運送に関して、荷送人の申告の正確性が問題で訴訟となったような例は記憶にない。
- もっとも、航空運送の場合は、基本的にはエア・フレイト・フォワードナーが間に入り、master waybill と house waybill を作成するので、荷送人の申告の正確性が問題となるような事案の有無については、エア・フレ

イト・フォワーダーからも確認した方がよい。

- 利用運送事業者が、キャリアとシッパーの両方から訴えられることを避けることが必要である。その意味で、荷送人側も利用運送事業者に責任を負うことを明示すべきである。
- 荷送人の申告どおりに船荷証券に記載したところ、行政当局から運送人の過失の有無を問わずに運送人が責任を問われるような場合に、求償の際に過失責任となって、結果的に運送人がリスクを負うことになることによいかという問題がある。
- かつてのイラン規制法のように、正確な申告がなければ、運送に関わるものの経営上の責任などが生じ、事実上、大きな経済的損失を被ることはあり得ると思われる。
- 今言われたような例のように、荷送人の提供した情報が誤っていたことに起因して、運送人が、その過失の有無を問わず責任を問われるケースがあるとすれば、文言責任を負うこととなる情報以外は、全て一般的な過失責任としてよいか、船荷証券作成のための情報と限定することがよいかについても、慎重に検討する必要がある。

なお、やや細かな問題ではあるが、荷送人からの申告があったものの、疑わしいと思ったため、申告された情報を記載しないことができるか等、関連した法律関係について細かな検討が必要である。また、「運送品の種類」の記載について、申告として荷送人から詳細な仕様書等が添付された場合に、すべて記載しなくてはならないのか等も検討する必要がある。

- (6) 次に、船荷証券の文言証券性（研究会資料6の第1の4(2)ウ）について、取引の実情を中心に議論がされた。
- 現在は、ブッキングから船荷証券，sea waybill の発行まで一貫して管理するシステムとなっているので、空券というのは経験したことがない。
 - 詐欺事案で、コンテナを開けてみたら、中身がないという事案はあるが、その場合は不知文言によって処理されている。
- (7) 次に、船荷証券の法律上当然の指図文言性（研究会資料6の第1の4(2)エ）について、諸外国の法制にも着目して議論がされた。
- フランスでは、指図文句がないものを記名式船荷証券と定義しているので、指図文句のないものは裏書によって譲渡することができないことにな

- と思われる。
- 記名式であっても、裏書を禁止しない限り、譲渡できることになるが、記名式で船荷証券を発行する場合は、売り先は決定されているので、sea waybill で足りるし、船荷証券を発行した場合は、紛失のリスクだけが残る。確かに、譲渡禁止と書けばよいのであるが、実務ではやっていない。
 - 日本の straight B / L だけが裏書譲渡できることに違和感はあり、日本で単に記名式で発行された船荷証券を裏書により譲り受けた権利者が外国で提示をしたときに、トラブルが生じ得るのではないかと考えたが、そのような実例を聞いたことはない。
 - 原則として裏書による譲渡を可能とする日本の法制については、北欧諸国なども同様の法制である。おそらくスペインも同様だったのではないかと思う。このように記名式船荷証券につき原則についても、裏書によって譲渡できるという日本のルールが、国際的に例を見ない特異なものと言えぬわけではない。もっとも、相対的には少数派であることは確かであろう。
 - なお、アメリカの連邦船荷証券法では、non-negotiable B / L を発行する際は non-negotiable と記載しなければならず、negotiable の定義には negotiable を書いてあることと定義されているが、実務上は、船荷証券の書式に、to order と書いていない限りはノンネゴシヤブルであるとの注記があるので、指図禁止文言が入っていると見える。
- (8) 次に、船荷証券の受戻証券性（研究会資料6の第1の4(2)オ）について、保証渡しに関する論点を中心に議論がされた。
- 手形法第39条は支払を受けるために手形の提示を必要とすること（同法第38条）を前提としたものであるから、その前提なしに同条の規定ぶりに合わせた場合には、船荷証券と交換することなく引き渡した際の責任を上手く説明できるのか。現在は、補足説明1記載のような誤解はないのであるから、規定振りを変更する必要性はないのではないか。
 - 保証渡しの際に、運送人としては、連帯保証や担保を取るなどのリスクヘッジをしているのが実態である。
 - フランスの規定振りは、船荷証券の原本を受け戻したときは、反証がない限り、運送品を引き渡したものと推定するとなっている（1966年の

命令)。

- 保証渡しの場合は、船荷証券と交換することなく運送品を引き渡している
るので、フォワーダーから見ると、まさに国際海上物品運送法第13条の
2の故意又は損害の発生を認識しながらした無謀な行為に該当すると思わ
れる。除斥期間については、同法第14条の適用があるとする判例の結論
に異論はない。
- 「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした」について、運送
品の引渡しを請求する相手方が、事務的な都合で証券の流通が遅れている
だけで、最終的に同人が証券を運送人に提出する者であると認識して運送
品を渡している場合には、必ずしも損害の発生のおそれを認識しながらし
たとまではいえないとの解釈もあり得る。他方、運送品の引渡しは、証券
所持人にとっての担保物がなくなることを認識しているはずであるとすれ
ば、損害の発生のおそれを認識しているともいえる。
- 最終の荷受人以外に複数のプレイヤーが存在し得るときに、誰が証券所
持人であるかを確認せずに、運送品を引き渡すこと自体が問題である。
- 保証渡しと責任制限について、いろいろな意見があるとは思いますが、立法
論も含めて考える場合、まずは、国際海上物品運送法の責任制限阻却事由
に関する一般的なルールの適用の問題（同法第13条の2の「自己の故意
により、又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無
謀な行為」の解釈の問題）であると考えていいのか、それとも、そもそもその
一般的なルールとは異なるルールで解決する（例えば、保証渡しにはおよそ
責任制限や定額化の規定は適用されない等）かということが、最初に決定
しなくてはならない問題である。個人的には、規定の新設について否定的
であるが、仮に、何らかの規定を設けるとしても、後者のような前提でル
ールをつくるべきか、その場合、一般ルールをどういう形で修正するのか
ということはよく考えるべきであろう。これに対して、前者のように問題
を捉えているのであれば、新たな規定は必要ないであろう。
- 問題設定の仕方として、誤渡しということもあるのではないか。保証渡
しのように証券所持人以外に運送品を引き渡していることが明らかな場合
以外にも、偽造した船荷証券の提示を受けて引き渡した場合や、本人確認
が不十分である場合もあることから、そういう場合との連続した問題とし

て捉えるべきとの考え方もあり得る。

(9) 次に、船荷証券の数通発行（研究会資料6の第1の4(2)カ）について、実務の取扱いを中心に議論がされた。

- 実務では、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、オリジナルの1通と残りの2通を別々に送付している。なお、船荷証券が紛失するケースというのは、相応にある。
- 数通発行したとしても、基本的には複数人から提示を受けることはない。また、誰かに運送品を引き渡した後に、別の証券所持人から引渡しを請求された経験もない。
- 商法は陸揚港の内外で規律を異にするが、コンテナ輸送の場合は、陸揚港は通過点にすぎず、最終的な引渡義務の履行地は船荷証券上の引渡地とされたコンテナヤードである。実務上は、船荷証券の引渡地での引渡ししか否かによって、船荷証券の1通の所持人に対して、引き渡してもよいか否かを判断している。なお、船荷証券が回収される場所と運送品が引き渡される場所は、別の場所であり、別の国であることもある。

(10) 次に、船荷証券の電子化（研究会資料6の第1の4(2)キ）について、実務の対応状況の確認を中心に議論がされた。

- かつてはB O L E R Oの実証実験を行ったこともあったが、船荷証券のみを電子化しても、インボイスやパッキングリスト等は紙ベースで送付しなければならないため、実用性が乏しいとの結論であった。
- 最近、荷主が銀行等に送付する書類を電子化するにあたり、船荷証券も電子化できないかとの要望があった。もっとも、そのためにはB O L E R Oの会員になる必要があるので、どこまで広がるのかについては、よく分からない。

(11) 次に、貨物引換証（研究会資料6の第1の4(3)）については、今後の検討事項ではあるものの、条約にはない物権的効力、処分証券性などをどうするのか、倉庫証券をどうするのかという問題があるとの指摘があった。

4 次回予定

日 時 平成25年6月20日（木）18：00～

場 所 商事法務研究会会議室（予定）

内 容 海上運送に関する問題点の検討⑤、航空運送に関する問題点の検

討①

以 上