

## 運送法制研究会 第8回 議事要旨

1 日 時 平成25年4月18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(3) (研究会資料5参照)

(1) まず、荷送人の義務(研究会資料5の第1の1(3)ア)について、危険品に関する論点を中心に議論がされた。

(荷送人の申告義務について)

- 国内海上運送では、荷送人から得るべき情報としては、商法第570条第2項各号の事項のほか、運送品の性質(可燃性、自然発火性等)がある。
- 国際海上運送では、実務上、運送品の受取の段階で、危険物の性質に関する情報(UNナンバー、IMOのクラス、発火・引火の生ずる温度等)の提供を依頼している。
- 陸上運送においても、運送品の性質に合わせた運送をするために最も知りたい情報は、運送品の危険の有無である。
- 運送品の危険性について、UNナンバー等の情報提供で足りるものもあるが、例えば、ケミカル関係の場合は、運送品の取扱方法等も情報提供して欲しい。また、運送品がバルクかパッケージかを知るために、荷造りの種類も必要な情報である。
- 危険物の海上運送の場合には、危険品については、IMDGコードを採用するSOLAS条約を取り込んだ危険物船舶運送及び貯蔵規則(船舶安全法第28条の委任に基づくもの)によって、荷送人は、運送を委託する貨物が危険品か否かを判断した上で、船籍地を管轄する地方運輸局長等の検査を受け(第112条等)、船舶所有者等に対する申告義務(第17条)を負っており、運送人は、その内容に応じて規則で定められた積付けをしなければならないとされている(第20条等)。危険品を示すIMDGコードは常に更新されているところ、このような規定と商法における危険品に関する規律との関係をどのように整理するかという問題がある。
- この問題は、危険物に関する規律をIMDGコード等の更新と連動でき

るようにするとともに、運送人の責任と結び付けて機能するようにしておく必要があるという指摘であると思う。ロッテルダム・ルールズでは、危険物の nature or character を申告させると同時に、法令等を遵守して危険物にラベルを貼付しなければならないとしている。危険物について何も知らずに取り扱った運送人が結果的に法令違反となったため無過失責任を負わされ、他方、荷送人への求償の場合に過失責任とされたために求償できないことがあり得ることは違和感があり、荷送人に対して規制の遵守に必要な情報を提供する義務を課し、運送人が一義的にはその不遵守の責任を負った上で荷送人に求償するということができるという発想でそういうルールになっているようだ。

- 情報提供義務には、運送品の特定のために必要なもの、船荷証券のように文言責任を生じさせることとの関連で必要なもの、危険物に関するものなど、根拠を異にするものがあるので、整理した上でそれぞれの規律を規定することが必要である。

(危険物に関する荷送人の責任の性質について)

- 荷送人が危険物に関して無過失責任を負わされると困る事情、例えば、荷送人が製造者でない場合は運送品の性質を知らないとか、運送品の性質を知っていても運送による危険については分からないとかいった事情はあるのか。
- 国際海上運送については、荷主は、船積みに際して、危険物のクラスに応じた容器やラベルを規定する I M D G の規則（航空運送については、I M D G より厳格な I A T A D G R の規則）に従う必要があり、船積みを依頼する際にも危険物明細書を提出する義務があることから、運送品が危険物であることを十分認識している。また、メーカーからも S D S の提供を受けている。もっとも、荷送人の立場からすると、注意を尽くしても漏れがないわけではないことから、無過失責任化については消極である。
- 荷送人の危険物に関する責任を過失責任とする場合には、危険物の爆発や火災の際の責任追及が難しいという問題がある。また、条約や規則に基づく検査義務や申告義務に反した場合に、行政法規の違反が過失と評価できるか、メーカーと荷送人のいずれが責任を負うのかが問題となる。
- 荷送人としても、例えば、責任制限制度の導入等とトレードオフの関係

であれば、無過失責任化を受け入れやすいであろう。ロッテルダム・ルールズは、運送人の責任を加重したものの、数量契約では運送人の責任を軽減できる余地を残しており、荷送人には新たな義務を課すのみなので、不公平な印象を受ける。

- 危険物の事故の場合は、一緒に積載された貨物の損害やその後の救助、共同海損等につながり損害額も相当大きくなることもあるので、荷送人につき責任制限制度のない現状で荷送人の責任を無過失責任化すると、経済的基盤の弱い荷送人が破綻することもあり得る。荷送人が賠償責任保険に加入していればよいが、実際に事故が生ずるのは、零細な荷送人が混載貨物の中に危険物を紛れ込ませるような場合も多く、賠償責任保険への加入も期待できない。
- 大手の荷送人は、輸送中の賠償責任保険を付けている場合もあるが、それでも大きな事故はカバーできない。無過失責任となると、荷送人は内航等も含めて賠償責任保険に加入する必要性が生ずるが、中小の荷送人の負担が問題である。
- ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項には、荷送人が危険物によって生ずる全ての損害について責任を負う旨の規定があるが、我が国が条約を批准し、国内法化する際に、この規定を単なる不法行為責任と解して、特段の条文を設けず、国際海上物品運送法第11条において、荷送人に対する損害賠償の請求を妨げないという条文に書き換えてしまった。この規律について、少なくない国で無過失責任であると解釈されている。一部の国では危険物に関する荷送人の無過失責任というのは、1924年の条約の時代からあるルールであり、ハンブルク・ルールズでも採用されている比較的好く見られる規律である。
- 研究会資料5の1頁目の注2の事例では、まずは船舶保険から保険金が支払われる。Bに対する責任追及の場面では、例えば、混載貨物のフォワードが条約や規則にいう荷送人に当たるかがポイントになると思う。
- 上記注2の事例で貨物所有者Aが損害賠償保険を付保している例は限られ、大手の荷主が包括的な賠償責任保険に入っている場合くらいである。
- 物自体の性質が危険な場合のほかに、運び方によって危険になる場合もある。例えば、高温で発火する場合や、流動性が高いため船が傾くと転覆

する場合等が考えられる。

- ロッテルダム・ルールズの起草過程では、当初は、いかなる物でも運び方次第で危険となることから危険物の規定を設けないとされていたが、その後、危険物という定型的な概念があった方がよいとされた。想定しているのは、IMDGコードに載るような危険物について無過失責任とすることであり、他方、通常は危険ではないが、運び方によって危険になるような場合は、一般的な情報提供義務による過失責任とするという整理であった。
- 消費者が荷主になる場合には、荷送人が危険物であることを知っていることが原則といえるかの問題であり、消費者運送の検討に当たり留意する必要がある。
- 消費者運送については、消費者が直接運送人と取引することを想定すべきか、それとも、プロが関与することを前提に、プロが消費者から必要な情報を引き出すべきであり、そこは普通の過失責任とするか。
- 無過失責任は荷送人にとって厳しいが、そうしないと、運送品の中身を知らなかった直接の荷送人は責任を負わず、運送人は原荷主に請求せざるを得なくなり、不合理ではないか。運送人は原荷主が誰であるかは知らないことも多い。問題は、損害が非常に大きくなることであり、運送人の責任は運送品の価値に依存するが、小さな荷物でも大きな損害を生じさせ得る荷送人の責任については責任限度額を導く適当な基準がない。
- 荷送人は、船荷証券の発行のために提供した情報の正確性を担保する義務があり、CMI統一規則にも同様の規律があるが、これらは無過失責任とされている。荷主として、このような無過失責任主義について、どのように考えているか。
- 荷送人の情報提供の在り方については、内航では、運送品の数等につき荷役協定書（商品名、本船名、数量、積み地、積み日時、揚げ地、揚げ日時程度が記載されたもの。通常は、工場の出荷担当者が手書きする。）を交わしている。
- CMI統一規則の海上運送状は、運送人が荷受人に対して記載された運送品引渡義務についての責任を負うという文言性の関係で、荷送人の情報提供が無過失責任とされる。だから、CMI規則については、船荷証券と

同じく、運送人が文言責任を負う以上、荷主にも情報の正確性を担保させるという趣旨であろう。なお、運送書類作成のために提供された情報について、文言性との関係がない局面で荷送人の申告の真実性の担保義務違反が問題となることがある。例えば、荷送人の申告では運送品の重量が5トンと記載されていたが、実際には5トンよりも重く、クレーンが壊れた場合に、無過失責任とするかは、文言性とは別の議論である。このような場合についてまで、無過失責任にしてよいかどうかは別のポリシーとして議論すべきである。ロッテルダム・ルールズでは、こういう場合にも無過失責任としているが、問題はある。

(荷送人の適切な積付けをする義務について)

- トラックやコンテナの場合は、運送人は積付け状況が分からないので、船が傾くなどしたときに積付けが不十分のために運送品が損傷することがある。このため、荷送人に船が揺れることを前提に積付けするように依頼している。
- 荷送人に適切に積付けをして欲しいのは当然であるが、コンテナの場合は、運送人の側で積付け状況をどのようにチェックするのかという問題がある。

(荷送人の責任の消滅時効期間について)

- 事故原因の究明に要する期間は、ケース・バイ・ケースである。混載コンテナでコンテナの周囲だけに損害が出たような場合は、コンテナを開けてみればどこから爆発があったかが分かるが、大きな事故で船が沈没した場合などで、海上保安庁などによる事故調査が行われる場合は、1年程度かかる。また、公権力による調査がない場合には、訴訟を提起するなどして証拠を収集することになり、事故原因の究明には相当期間を要する。

(2) 次に、運送品の供託権、競売権（研究会資料5の第1の1(3)イ）について、荷受人不確知等の場合の実務上の処理方法を中心に議論がされた。

- 海上運送では、外航、内航ともに供託することはないと思われる。荷受人不確知の場合には、コンテナヤード等で保管し、船内で保管することはない。
- NVOCCの立場からすると、荷受人が分からない場合に、船会社から受け取った貨物をコンテナヤードに置いておくとデマレージが発生するの

- で、通常は、自己の倉庫に搬入して保管する。
- 実際の受取拒否は、貨物に大きな損害があつて引き取ると処分費用がかかる場合や物を揚げられない場合が多い。このような場合には、運送人にとっては、供託をするか否かというより、損害品をどのように処分するか、その費用を誰が負担するかが問題となり、滞船料の問題も含めて争いになるケースは結構あると思われる。
  - 運送品の受取拒否については、運送中の事故のほかに、売買契約の問題で荷受人が受取を拒否する場合もある。その他、運送品を受取に来ることができない場合もある。
  - この論点については、引取り手のない貨物について、船荷証券所定の任意売却に関する費用の負担等を明確にすることや、適宜の保管に関する費用の負担等を規律することを考えた方がよいのではないか。
  - 物品を輸入する場合は、保税地域に搬入しなければならないところ、保税蔵置場に蔵置できる期間は原則として3か月（指定保税地域であるコンテナヤードは1か月）であり、この期間を超えて引取人が現れない場合は、関税法第80条により、税関長が収容できるとなっている。もっとも、この規定に基づく収容は、現実にはほとんど行われていないと理解している。
  - 荷受人不確知の事例として、荷受人が倒産して行方不明となった事案がある。結局、荷受人が誰かが分からなかったので、税関に収容を依頼したが、所有者が分からない貨物の収容については消極的であったので、運送人の倉庫に保管し、最終的には競売することになった。
  - フォワードラーとしては、自ら保管している運送品を競売することはあるが、自ら競落せざるを得ず、運賃や料金等の回収ができないことから、競売以外の手段について、何か規律を設けて欲しい。
  - 第三者が競落しないような価値の乏しい運送品から運賃等を回収することは無理であり、契約相手（荷主）との間で何らかの約定をするしかないのではないか。
  - 運送品の引渡後、2週間を経過すると荷送人に運送賃の請求ができなくなるとの商法第758条の規律は、基本的には掛の後払いで荷送人から運送賃を回収している実務と整合していない。
  - 任意売却については、運送人は運送品の所有者ではないことから、売却

権限があるのかという問題があり、解決策を見出すのが難しい。そこで、最低限の措置として、供託義務をなくすことや、競売に関する規律で実務と整合しない点をなくすことを検討しているものである。

- 研究会資料5の3頁2行目の(注)にある荷送人の指図義務については、船荷証券を指図式で発行している場合には、荷送人は最後の被指図者が誰かが分からないのであるから、荷受人不確知の場合に荷送人に指図義務を課し、その違反にペナルティーがあるというのは受け入れ難い。
  - ロッテルダム・ルールズには荷送人に対して指示を求めることができる旨の規律があるが、これは荷送人に義務を課すことにポイントがあるのではなく、最終的に運送人が免責されるために何をすべきかというところにポイントがある規定と理解した方がよい。物品の引き取り手が現れない場合に、運送人がどの順序で指図を求めなくてはならないかということが書かれていて、その反面、指図を求められた者が指図するという規定になっているだけである。
- (3) 次に、運送品処分権（研究会資料5の第1の1(3)ウ）について、荷送人の処分権行使可能期間及び荷受人の権利取得時期に関する論点を中心に議論がされた。
- バルク船の場合は、当初の引渡地と異なる地への変更を求められることはある。これに対し、フェリーや定期航路の場合は、引渡地を変更するには、まずは約定の地で引き渡した上で、新たな契約をして変更後の引渡地まで運送している。
  - 荷送人の運送品処分権の行使可能期間について、商法の規律（荷受人が運送品の引渡しを請求するまで）と、研究会資料5の本文の規律（荷受人に引き渡すまで）とは、余り差がないように思われる。
  - C I F等では運送品に関するリスクは積み地で移転しているので、運送中に運送品が全部滅失したような場合に、注2の括弧書きのように、荷受人が損害賠償請求権を取得できることが望ましい。
  - 注2のような規律にすると、運送人が運送品を引き渡さない場合に、荷受人が運送品を請求することができないことになってしまう。運送品処分権の帰属ルールと損害賠償請求権の帰属ルールについては、別途の規律があってもおかしくはない。

- 引渡請求権については、民法のルールとして、運送品を引き渡せという受益の意思表示をすれば請求できると解することもあり得るが、確かに分かりにくい。
  - 運送品処分権については、荷送人にどの時点で移転するかを選択権を与えることが考えられ、その延長線上に損害賠償請求権の所在の話がくると思う。荷受人の権利取得時期については、荷送人の運送品処分権の選択時に合わせるのがよいと思う。
  - ドイツは日本の商法と基本的には同じ規律であり、物流の国際性を踏まえると、本文や注2のように変更してよいのか疑問もある。
  - ドイツにおいて、荷受人の権利が運送品の到達時に発生するとされた理由は、19世紀当時は、荷送人が運送中に運送品を取り返すことが困難であったため、到達地に達した後は、交渉コストの安い荷受人との間で解決させようというものである。その結果、理論上権利の競合の問題が生じてくるので、商法第582条第2項のような規律が設けられたものである。
  - モントリオール条約は運送品が到達した時を基準に荷送人と荷受人の権利の切り分けはできているが、商法と比べ、その時期が早くなっているため、例えば、相手方が破産した場合でも、仕向地に到達した途端に荷送人は運送品を取り戻せないことになる。
  - アメリカにおいて運送品処分権は、運送人が誰の指示に従えば免責されるかという形でルールができています。一般的に、複数の権利者がいても誰の指図に従えば免責されるかが決まっていれば問題はなく、荷受人に引渡請求権を認めないと問題が生ずるかもしれないので、注2の提案は慎重に検討した方がよい。
- (4) 次に、個品運送（研究会資料5の第1の1(4)）について、商法の規律と実務との乖離の有無を中心に議論がされた。
- 一般に、個品運送では、船積みは、運送人がする。また、陸揚げも同様に運送人が行っている。ただし、フェリーの場合は、荷送人が船に自動車を運び込み、船から運び出している。
  - 荷送人が発航前に任意解除をした場合の取扱いは、ケース・バイ・ケースである。ばら積み船で荷主のオーダーで船積港まで行った場合はそれ相応の補償を請求しているし、普通の定期航路で、トラックを積むのを止め

たような場合はほとんどキャンセル料を取っていない。もっとも、一度船積みしてから発航前にキャンセルするような場合は、積卸しの費用などを請求している。

- 個別に相手方と交渉するよりは、法律に任意解除があった場合のキャンセル料の基準があった方がやりやすい面もあるが、契約ごとにキャンセル料を取り決めることも可能であるので、それに委ねた方がよいのではないか。全く損害がないのに、運送賃の半額を渡すというのがおかしい場合もあるのではないか。
  - 商法第751条の「運送に必要な書類」としては、バルク貨物の送り状や荷役協定書等が該当すると思われる。なお、これらの書類は、船積み期間中ではなく、船積み前に交付されることが望ましい。
  - 同条の書類として、例えば、外航船でバルク貨物を輸入し、通関手続後に内航船で地方に運送する場合は、その手続を経た旨の証明書を内航の船長に渡している。また、本船が通関手続をすることなく運送品を内航船に移して地方の到達地でその手続をする場合は、税関に対して保税運送の申告をすることになるが、この申告をした旨の証明書を、内航の船長に渡している。なお、通関の種類などは、船積み前に手交できているのか疑問があるので、船積み期間内という商法の規律の方が望ましい。
  - 個品運送では、運送品の重量、容積や期間で運送賃を定めることはほとんどない。定期船の場合は、船内のスペースによって運送賃が決まる。具体的には、RORO船やフェリーの場合はトラックの長さにより、コンテナの場合はコンテナの長さにより、運送賃が決まる。
- (5) 次に、航海傭船（研究会資料5の第1の1(5)）について、商法の規律と実務の乖離との有無を中心に議論がされた。
- 航海傭船では、内航も外航も契約書を作成している。定期傭船でも、契約書を作成している。これに対して、個品運送では、契約書を作成していない。外航では、契約書がB/L等に置き換わっている。なお、一部の荷主とは、年間当たりコンテナ何本というサービスコントラクトを締結していて、アメリカでは、それを配付している。
  - 第741条の船積み準備完了通知は、船舶所有者からではなく、船長から通知を受けている。また、内航の実務では、商法と異なり、通知の日を

船積み期間の起算点としている。外航については、契約書に起算日の定めがあり、それに従っている。なお、同条第2項に「報酬」とあるが、そもそも契約違反の場面であるので、「報酬」という表現は疑問である。

- 傭船者が荷物を積んでいない状態で、船長が発航することは基本的にはない。
  - 発航前の任意解除権及び書類の交付義務については、個品運送における議論と異なるところはない。
  - 内航の場合は、貨物の重量に運賃率を掛けて運送賃を計算したり、船舶に占める運送品のスペースを基準に運送賃を計算する。もっとも、オペレーター同士で互いの船舶を融通し合う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がある。外航の場合は、発航するときに、ドラフトサーベイを入れて、それをB/Lに記入し、それに運賃率を掛けて運送賃を計算している。
  - 航海傭船の場合に、安全な港やバースでの作業を担保するような規律があると良い。
- (6) 次に、定期傭船（研究会資料5の第1の2）について、その実態の確認を中心に議論がされた。
- 内航における定期傭船は、船舶所有者であるオーナーからオペレーターが船を借りる形態であり、オーナーの中には一杯船主といわれる家族経営のオーナーがいる。船舶所有者は船を持ち、船員を供給するだけで、どのような荷物を運ぶかについては、オペレーターに任せている。
  - 外航における定期傭船は、単純に船主から船を定期傭船で引いてくるものや、外国人船員を乗船させるために、海外に貸し出した船を定期傭船で引いてきたり、海外のペーパーカンパニーに本船を持たせた上で定期傭船で引いてきたりするもの（いわゆる仕組み船）など、様々な形態がある。
  - 船舶所有者以外に、傭船者や船舶賃借人から定期傭船するものも含めた表現振りとすべきである。
  - 定義の中に、「船舶の全部を運送の目的とする契約」とあるが、運送と書くと、その性質決定に引きずられる危険があるので、運送という表記はしない方がよい。
  - 定期傭船に運送という要素があるとしても、それは、定期傭船された船

によって物品が運ばれるという意味にすぎないのではないか。定期傭船は、むしろ運送人が船腹を確保する手段というのが通常の実務の意識ではないか。イギリスで、定期傭船契約を運送契約とされているようであるが、その意味は必ずしもよく分からない。なお、特定の航海について定期傭船ベースで契約するトリップ・チャーターといったタイプはあり、これは確かに傭船者と船主の間の運送契約という形になるが、実質航海傭船に近いことを定期傭船の法形式を仮りて行っているというもので、こういうものがあるからといって、これに合わせて定期傭船を運送契約の一種として定義するのはおかしくないか。

- 定期傭船契約の中には、上記のようにペーパーカンパニーから引いてくるような船舶賃貸借に近いものから、内航のように、船舶所有者がいて、オペレーターが運航管理しているものまである。保険の関係でいえば、共同海損、海難救助というのは、船舶自身の救助とか費用を負担するものであるから船舶保険でカバーされるどころ、実体のある船主であれば、船主が船舶保険を付保している。他方、実体が船舶賃貸借に近いものであれば、定期傭船者が船舶保険の手配をしている。
- 定期傭船契約における堪航能力は、契約期間中の各航海の開始時において担保する必要があると理解されている。
- 契約で定めた性能を保持する義務と堪航能力とは異なる。性能を保持する義務でよく問題となるのは、予定された速度が出ないというものである。
- 定期傭船の流れとしては、レイデイズ・キャンセリング・デイト（レイキャン）が設定されており、レイキャンの期間内に船を実際に指定された地域に持っていき、そこで、傭船ができる旨の通知をして傭船開始ということになる。その地点に着く10日前とか1週間前くらいに、船が着く日を定期傭船者に連絡する。定期傭船者の方では、その連絡を受けて、諸々の準備をする。
- 定期傭船者は、船長に対し、船積み港から陸揚げ港まで、ある貨物を最短最速の航路で運ぶ航海をすべきとの指示を出す。研究会資料5の第1の6の「必要な指示（航路の決定その他航海上の指示を含む。）」との記載については、違和感はない。なお、航路指示に従わないために揉めた事例があり、カナダから日本に行くには、アリューシャン列島に沿っていくの

が最短距離であるところ、非常に時化に遭遇する地域であったため、船長が嫌がり、ハワイ寄りの南側を經由し、非常に大回りをされたことがあった。

- その他の指示として、スピードと油の消費など、パフォーマンスに関する指示を出すことがある。

#### 4 次回予定

日 時 平成25年5月16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④

以 上