

運送法制研究会 第7回 議事要旨

- 1 日 時 平成25年3月14日(木) 自 18時15分
至 21時10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

(1) 研究会資料4「海上運送に関する問題点の検討(1)」の検討(承前)

ア まず、第1の1(1)ウ(責任限度額)について、海上物品運送における損害賠償や賠償責任保険の付保の実情等を中心に議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

内航運送では、トラックやトレーラーごと船に乗せて運ぶ形態が多く、この場合には自動車(トラック)の貨物賠償責任保険でカバーされるため、海上運送人の貨物賠償責任保険を付することは余りない。ばら積み貨物についても、荷主側で貨物保険を付することが多い。

内航では、一般の個品運送はRORO船やフェリーの形でされることが多く、荷主には内航で運送されるという意識が少ない。そのため、貨物については陸上の運送保険でカバーしていることが多く、保険が付されていない場合には、荷主はまず陸上運送人に請求し、陸上運送人から内航運送人に求償することになる。

内航のばら積み貨物に占める比重が大きいのは、石炭、鋼材、石油化学製品等の原材料系の積荷であるが、このような積荷については、企業荷主が傭船契約に近い形で恒常的に内航運送を利用していることが多いので、積荷の価額の多寡等を勘案の上、個別の判断により、保険を付すかどうか、誰が保険を付すか等が分かれてくる。例えば、巻取り紙等の紙製品は貨物保険が付されることが多いが、石油化学製品には付保されないものもある。

高価品について、内航では、申告があった場合には運送人側で適切な保険を手配し、荷主に保険料を負担してもらっている。荷主が実際と異なる価額を申告してきたという事例は、聞いたことがない。

内航フィーダー輸送については、コンテナでは最終仕向地まで外航の一部として運送を引き受けているが、石油化学製品等では外航用の大型

ケミカルタンカーから小型の内航船に積み替えることがあり、そのような場合には、外航運送は積替えの時に終了したものとして、内航運送の部分だけ荷主側で別途貨物保険を付すことが多い。

外航コンテナ輸送では、運送人としては、通常、積荷の価額は知らない前提で運送をしている。もっとも、荷主から申告があった場合には、割増運賃を受け取った上で別途賠償責任保険を付すこととなるが、高価品として船荷証券に運送品の価額を記載した例はほとんどない。そもそも、責任制限額を超える支払を余儀なくされることは少なく、実際の価額と申告額が異なったことにより紛争を生じた事例も聞かない。

高価品について、船荷証券の価額申告欄に記載がされることは、まずないのではないか。申告をすれば割増運賃を取られる一方、荷主側で貨物保険を付しているので、申告をする実益がない。

高価品免責については、何が高価品に当たるのかがよく分からないとの意見が寄せられている。

船主責任制限法や国際海上物品運送法にあるような責任限度額について、内航では、商法に規定がなく、契約で合意されていなくても、実務は回っており、新たに規定を設ける必要性は感じられないということか。外航運送との違いは、どのように説明されるのか。

外航運送は、コンテナがメインなので、責任制限により全体の損害を軽減しているということではないか。内航では、重量ベースでは圧倒的にばら積みが多く、コンテナ運送は1割未満である。1包装当たりの責任限度額が必要であるとの強い要望は、今のところない。

外航では、コンテナ船等により不特定多数の荷主の物を運ぶことが多いが、内航では、特定少数の荷主との間で重くて量の多い物の運送を引き受けることが圧倒的に多く、不特定多数の荷主の物を運ぶ手段は、通常、RORO船やフェリーに限られる。

内航では、RORO船による運送の割合は、大型の船舶に限れば2割程度と思われる。

内航では、求償権放棄の貨物保険があることによってうまく回っている現実があり、特に、船主側では、ドライバルク船のP&I保険については貨物に対する賠償責任保険をほとんど付していないため、そこに求

償が及ぶ場合には、現在の状態が崩れることを憂慮する。

求償権放棄が付される理由は、特定少数の荷主が特定の内航のオペレーターと契約していることが多く、非常に密接な関係にあることから、保険金を支払った保険会社からの代位求償が及ぶことになれば、営業上問題があるためである。

フォワーダーの立場からは、外航と内航で共通の責任制限を設けて同じ規律にすべきとの考え方はあり得るが、一方で、船の場合と鉄道の場合とで実運送人の責任が異なると、フォワーダー側が不利益を被るおそれもあることから、海上運送について外航、内航を問わずに一律の責任制限が及ぶとすることには疑問がある。

国内運送については、陸上運送と海上運送で差異を設けると非常にバランスが悪くなるので、責任制限の有無も両方で合わせた方がよい。これに対し、海上運送の規律が国内と国際で異なることについては、業者が全く違うということもあってそれほど大きな違和感はなく、無理に規律を合わせる必要性はない。

航空フォワーダーからは、航空運送部分では責任制限があるのに陸上運送部分では責任制限がないこともあるため、非常に負担となっているとの意見が複数寄せられているが、陸上運送部分について責任制限がないことが付保の際に負担となることがあるのか。

航空運送状の発行形態にもよるが、フォワーダーが house to house の航空運送状を発行した場合には、航空運送部分についてはモントリオール条約の責任制限規定の適用があるが、陸上運送部分については陸上運送に関する規定が適用され、日本で事故が生じた場合には日本の法令が適用され得る。

裁判例には、イタリアからアムステルダム経由で東京まで航空運送をする場合において、アムステルダムまでの陸上運送中にイタリア国内で盗難被害に遭ったという事案で、当時のワルソー条約による責任制限規定の適用がなく、ワルソー条約の2年の出訴期間制限ではなく、イタリア法により、運送契約から生じた諸権利に関する1年又は18か月の短期消滅時効にかかるとしたもの（東京地裁昭和60年7月15日判決・判例時報1211号120頁）があるが、この考え方を前提に、陸上運

送部分で生じた事故については、約款の定めもないため責任制限がかからず、フォワーダーが無限責任を負い得ることが負担に思われているのではないかと。しかし、それは、複合運送である以上やむを得ない負担というべきであり、その負担を理由に陸上運送中に生じた事故についても同様の責任制限が必要というのは、議論の順序が逆であるように思う。

なお、この場合の保険については、物保険としては全体を通して1本の保険であることが多い。フォワーダー側でどのような保険を付しているのかについては、各フォワーダーの実務にもよるのでよく分からないが、一般的には、航空運送状が発行されている部分については、これをカバーする賠償責任保険を付していることが多いのではないかと。

航空運送状の発行形態について、戸口から空港までの部分を含む複合運送を前提とした航空運送状が増加しているのか。空港から空港までという形式のものもあるのか。

増えているかどうかは分からないが、いずれの形式も多い。これは、フォワーダーが発行する場合も同様であり、全体の運送を引き受けている場合であっても、空港から空港までの部分のみ航空運送状を発行し、その前後の部分は別途陸上運送として引き受けている場合もある。その場合、通常は、発行された航空運送状による責任について賠償責任保険を付すイメージであるように思う。

海上運送における複合運送証券は、door to door とすることも port to port とすることもできるが、航空運送状は、マスター・エアウェイビル、ハウス・エアウェイビルとも本来は airport to airport について発行されるものであり、通常、空港以外の受取地等を記入する欄がない。もっとも、前後の door と airport の間の区間も対象に含めるべく、TCN (Through Consignment Note ; 通し航空運送状) を発行するフォワーダーもあり、この場合には、受取地等の記入欄があり、裏面約款に第二種利用運送事業に当たる旨が明記され、保険についても、通常、全体につき1本の契約を締結していると解される。これに対し、TCNを発行していないフォワーダーについては、先ほどの負担が生ずるおそれがある。

イ 続いて、第1の1(1)エ（運送品の滅失・損傷・延着による責任）について、特に運送品の延着を巡る紛争の実情等を中心に議論がされた。上記議

論の主な内容は、以下のとおり。なお、損害賠償額の定額化に関する商法第580条の規律を維持することについては、異論がなかった。

一定期間の遅滞がある場合に滅失を擬制するかという問題であるが、海上運送では、運送品の滅失は、船の沈没や、気体である積荷の飛散という事例では生ずるが、固体物については、ほかには余り想定できない。

到着時期については、内航では、基本的に到着予定時刻を案内するものにすぎず、到着時刻の保証や遅延時の責任は約定していない。

外航でも、本船の到着予定時刻等は公表しているものの、貨物の引渡時刻等を含め、原則として約定しない前提である。荷主から到着時刻等を船荷証券に記載してほしいとの要望を受けることもあるが、断っている。延着という事態はなかなか生じないのが実情であるが、例外的に、工場の稼働に必要な物資を運ぶ必要があるのでいかなる手段を用いてでも一定時刻までに送ってほしいという話があったことはある。

E T A (Estimated Time of Arrival) の記載が到達日の約定でないことは約款上明らかであるが、これは、延着については一切責任を負わないものとする趣旨なのか、それとも、E T Aは目安にすぎないが、余りにひどい延着の場合には責任を負い得ることを前提とするものか。

極端に遅れた場合には延着責任を免れないと考えているが、實際上、延着となった事例がない。

實際上、延着が認められることがほとんどないとしても、法制度を作るに当たっては、延着による責任が、そもそも概念として存在しないものとするか、それとも、理論的には存在することを前提に、判断基準について規定を設ける必要があるかを整理する必要がある。延着の判断基準については、むしろ約款の書き方で決まる話ともいえる。この点は、内航でも同じである。

延着については、明確であることが望ましいとの意見が寄せられている。また、外航フォワーダーも、外航運送人と同様になるべく延着責任を負わないようにしているようであるが、自社の過失により延着が生じた場合には例外的に責任を負う旨の意見が複数寄せられている。

この点に関し、JIFFA の約款では、原則として延着責任を負わないとしつつ、負った場合の責任限度額を運賃額とする旨を規定しているが、

このような規定がない約款もあり、後者の約款については、無限責任を負う趣旨なのか、そもそも責任を負わない趣旨なのかが分からない。

外航であれば、「運送品に関する」責任（国際海上物品運送法13条1項）として、延着にも責任限度額の規定の適用があるとされる。

実務上は、海上運送における積替えの際に積残し等が生じたために後の便での輸送となり、延着が避けられないような場合には、フォワーダーにおいて別途航空運送等を手配し、それによる運賃増額分を自ら負担する形で処理する例が少なくないと聞く。この場合、船会社はETAにすぎないことを主張して責任を否定するので、求償は困難である。

航空運送では、相当な期間を超えた延着の場合には責任を負い得るが、旅客についてはともかく、貨物については事例が見当たらない。

陸上運送における延着による損害について、運賃等の限度額を超えて請求される事例というのは、法人荷主よりも引越運送や宅配便に多い。故意又は重過失の有無を巡って争うよりは、額が大きくなければ話し合いにより解決することが多かった。

航空貨物運送では、国内も国際も、故意等の事情により破られることのない責任限度額を設けていると認識しており、実務上の不都合は生じていない。

海上運送では、売買契約で物品の引渡期日を約定していることがあり、延着の場合には、荷送人が負担した売買契約上の遅滞責任について、運送人に求償する例がまま見られる。上記約定につき運送人が善意の場合と悪意の場合があり、悪意の場合には責任を回避しにくいのが、遅滞に係る違約金等の額まで知らされている場合はまれであるから、そこまでは責任を負わないとして押し切っているのが実情である。

話をうかがうと、航空運送については、条約がある関係上、国内についても約款で責任限度額を定めており、必要があればそれを利用することができる。他の分野でも、責任限度額に関する法律の規定がなくても今のところ回っているし、今後必要が生ずれば、約款で規定を設ければよいということか。

フォワーダーについても、約款で運賃額を延着の責任限度額と定める例が多い。法制化に際しては、延着が生じていないから不要ということ

にはならないが、実際上は、法律で上記責任限度額を定める要請は余りない。もとより、滅失の場合であっても到達時の運送品の価額が限度とされており、延着の場合もこれを超えて責任を負うことはないと解されているが、この解釈が維持される限り、そのままでもよい気もする。

民法416条は、沿革的にはイギリスの *Hadley v. Baxandale*, [1854] EWHC J70 に由来するといわれているが、この事件は、延着による工場の稼働停止に係る経済的損失が請求された事例であった。このような純粋経済損失を請求されるおそれについては、運送品の価額を責任限度額とすることによりある程度は解決可能であるが、高価品の延着の場合には、運送品の価額による責任限度額は余り合理的ではない。現に、国際条約等でも、延着の場合の責任限度額は、運送品の価額や重量又は1包当たりの一定額とするのではなく、運賃額を基準とするものが少なくない。

なお、責任制限について検討する際に留意すべきなのは、そもそも責任制限の制度が何のためにあるのかということである。この制度は、運送人の保護というよりも、むしろ荷主間の不平等、すなわち、高額の運送品を委託した者が高額の賠償を受けることにより他の荷主に負担が及ぶことが問題であるという点に着目するものである。この点については、責任に関する規律が任意法規である限り、宅配便等で現に行われているように、必要があれば一定額の責任限度額を約定することにより解決可能であり、国内では現にそのようになっている。責任に関する規律を任意法規とすることを維持する限り、法律で責任限度額を定めなくともうまく行きそうに思われる。

約款で運賃額を延着の責任限度額と定めても、商法の規定によれば運送品の価額が基準となり、その間に大きな差がある。延着は容易に生じ得るリスクであり、保険でもカバーされないので、このようなリスクに対してはもう少し保護があってもよいのではないか。もっとも、運賃額と運送品の価額との間に何かよい基準があればよいが、ないというのが実情である。

ロッテルダム・ルールズにおける運賃額の2.5倍という基準は、ハンブルク・ルールズが運賃額の2.5倍としていたこと等を参照しつつ、

政治的な妥協により生まれたものであり、論理的な帰結ではない。

ウ 続いて、第1の1(1)オ(ア)（荷受人による運送品の受取に伴う運送人の責任の消滅に関する規律）について、海上運送における運送品の受取に関する実務上の取扱い等を中心に議論がされた。

商法588条1項から運送賃の支払の要件を外すというのは、外航と異なり、内航では掛払いが多いので、このままでは規定の意味がないという趣旨に理解した。2週間であれば、運賃の支払の有無にかかわらず受取時から起算することとしても、荷主の立場からみて余り支障が生ずるとは思われない。

運送品受取時の荷受人における開梱については、すぐに貨物を必要としない場合には、開梱しないまま営業倉庫や工場内で保管することとなり、その場合には、損傷の発見に時間がかかることもある。

標準内航約款18条2項の規定を援用したことはない。通常は、運送品の引渡しの時点か、遅くとも2週間以内に何らかのクレームがある。

外航では、引渡しの時点で損傷が確認されていなければ、1～2週間が経過した後に運送中の損傷であることを立証するのは困難である。これに対し、内航では、付保率が100%ではなく、運送人と荷主との力関係もあることから、様々なクレームがあり、営業上の観点から柔軟な対応がされているものと思われるが、国内運送の貨物保険で代位求償をした際に運送賃の支払との関係で商法588条1項が問題となったことは、経験がない。

荷受人がコンテナの封印を破った時を起算点とすることについては、運送人としてはいつ開けられるのかが全く分からず、立場が不安定になるので、非常に困る。

運送人にとってコンテナが開封された時点は反証不能であり、法律上は、受取時以外の時を起算点とするのは難しいのではないか。

法律で書けるかどうかは別問題であるが、複合運送における最後の受取時を起算点とすることは考えられないか。

趣旨は分かるが、陸上→海上→陸上の複合運送における海上運送人の立場からは、その後の陸上運送のことなど分からないというのが正直なところではないか。国内運送では余り問題とならないかもしれないが、

国際運送では、その後の陸上運送がかなり長期にわたることもある。

日本への輸入を想定すると、フォワーダーを利用した場合であっても、港に到着した時点で運送契約が切れていることが多い。その場合、コンテナ・ヤードに追加料金なしで蔵置することができる期間は3日から1週間、ヤードを出て倉庫に納入し、開封して貨物を引き取り、空コンテナを元のヤードに返却するまでの期間は約5日が一般的であると思われる。このように、コンテナを返却する必要があり、期間を超過すれば追加料金が発生するので、コンテナを開封せずに長期間留め置くことは考えにくい。もっとも、営業倉庫では、コンテナから貨物を取り出してそのまま保管することがあるが、取り出す際に異状が認められなければ、荷主からみても、後から運送人に対するクレームを主張するのは難しいと思われる。

コンテナの荷姿のままでの引渡しにはそれなりの設備（車両から荷下ろしをするための大型フォークリフト等）が必要であり、少なくとも国内陸上運送では、引渡し時にコンテナを開封することなく荷受人方に置いたまま運送業者が帰ってしまうことは、極めて少ないと思われる。

標準貨物自動車運送約款40条については、そもそも、国内運送では荷送人がコンテナに荷物を詰めることが多くないため、この規定が援用されることは余りない。もっとも、荷送人がコンテナを持ち込む場合については、この規定があれば、数量不足による責任を負わないと主張する根拠となるかもしれない。

標準貨物自動車運送約款40条は、①荷送人が貨物を詰めた場合であって、②コンテナの封印に異常がない状態で到着したときは、荷送人は、運送人の故意又は過失を証明しなければ損害賠償の請求をすることができない旨を規定する。しかし、この規定が何を意図するものなのかが分かりにくい。荷送人が貨物を詰めた場合には、そもそもどこで損害が発生したのか、運送人が受け取った時点で滅失又は損傷があったのかを証明するのは困難であるが、運送人は、滅失又は損傷の発生箇所を証明する必要はないはずである。滅失又は損傷が運送中に生じたことを主張立証しなければならないのは荷送人側であり、運送品がどのような状態で運送人に引き渡されたのかを証明することができないということは、荷

送人による損害賠償請求が難しいということになるだけのはずである。それにもかかわらず、上記約款40条は、更に主張立証責任を転換し、荷送人側に運送人の故意又は過失の主張立証を求めているが、それがどのような根拠によるものなのか、また、この規定によって初めて運送人の免責が得られる場合というのがどのような場合なのか、よく理解することができない。

この規定によっても、コンテナに穴が開いていたことによる水漏れ事故まではカバーされないものと思われる。また、国際海上運送では、コンテナの扉自体を取り外して中身を抜いた上、元に戻すという手口もあるのであり、封印だけしていれば免責ということにはならないのではないかと。

エ 続いて、第1の1(1)オ(イ)（延着の場合における運送人の責任の消滅に関する規律）について、海上運送における延着の実態等を中心に議論がされた。

順序としては、まずは運送品が来ないというクレームがあり、その原因を調べた結果、後から延着か滅失かが判明することが多い。荷送人が一方的に運送品を送付するような事案では、荷受人から何らのクレームもないまま経過することも考えられる。この点については、航空運送についてのみ、モントリオール条約で21日後の権利消滅が規定されているが、海上運送では、一定期間内に引き渡す旨の合意をしていないことから、實際上、この問題が表面化することはほぼないと認識している。

もっとも、受取時に遅延であることが明らかであれば、その後、一定期間内に通知しなければならないとすることは、考えられる。

延着か滅失かが判明しないという問題は、仮に規定を設けるとする場合には、延着を滅失とみなす旨の規定（研究会資料4・第1・1(1)エの補足説明1(1)参照）によって解決すべき問題である。

ここでの議論は、現実には運送品を受け取った場合において、その受取日が延着に当たると主張するのであれば、一定期間内にその旨を通知せよとすることの是非である。到達日の約定がない場合には、合理的な期間内の日であるかどうかを巡り争いが生じ得るので、争いの有無を早期に申告させるものであり、それほど非常識な規定とは思われない。

オ 続いて、第1の1(1)カ（運送人の責任の消滅）について、海上運送人の責任追及のために必要な期間やこれによる海上運送人の負担等に関する実情等を中心に議論がされた。

当事者の合意がある場合には、期間を延長しても不都合はないと思われる。逆に、延長が認められないと、交渉が長引く際に提訴を迫られ、和解で解決可能な事案につき無用の提訴を招きかねない。

現行法上、合意による時効期間の延長が認められていないため、実務では、経過期間の利益の放棄という方法で、事実上の延長を図っている。したがって、基本的には合意による延長が望ましいと考えるが、時効であることを前提に内容証明郵便の送付により期間が6か月延長されると考えている実務家も多いと思われるので、このような催告の効果も同時に認める形にできれば、なおよい。

1年という期間については、運送人が海外にいる場合には、なかなか返事をしない運送人も多く、どうしても時間がかかるが、国内の場合であれば、比較的スムーズなのではないか。

運送人が悪意の場合には1年の消滅時効の適用がなく、5年の商事消滅時効が適用されることから、判例（最高裁昭和41年12月20日第三小法廷判決・民集20巻10号2106頁）によれば、1年の消滅時効の適用がある場面は、運送人が事故の発生を知らずに引き渡した場面に限定されていた。これに対し、1年の除斥期間に改めると、運送人が事故を起こして明らかに責任があるのに、合意に応じず、逆に訴訟が増えることもあり得ることから、除斥期間にする代わりに期間を2年にするのも一考である。

引越等の個人の荷物については、1年程度の時効期間が必要十分であると考えますが、商業貨物については、個人的には1年というのは長すぎると思う。特に、延着責任については期間を短縮することも考えられる。

カ 最後に、第1の1(2)（再運送契約に関する規律）について、各種傭船契約の実務等を踏まえた上で議論がされた。

内航では、傭船者はオペレーターと呼ばれ、船舶を傭船して荷送人との間で運送契約を締結し、貨物を運んで運賃をもらう。船主に対しては、傭船料として、ハイヤー代のようなものを支払う。この場合において貨

物に損害が生じたときは、運送契約によって処理されるが、商法759条は、この場合に荷送人が傭船者ではなく船主に直接請求するという規定ではないか。もっとも、荷送人が傭船者に請求した際に、この規定を用いて船主と直接やり取りするよう求めた事例はない。

外航では、船荷証券が発行されるので、直接キャリアーである船主に請求することはあり得るが、内航では、貨物保険に求償権放棄特約が付されている場合も多く、直接求償するということは余り聞かない。

この規定を用いて傭船者と船主の両方に請求をしたことがある。この規定は、運送契約の当事者が免責されて、当事者でない船主が責任を負うとするものであり、おそらく、傭船者よりも船主の方が賠償責任保険等を付すことが多いため、船主が責任を負うこととした方が荷主の保護に資すると考えられたのではないかと思われるが、責任の原因は様々であるのに運送契約の当事者が一律に免責されるとする理由は全くなく、極めて不合理な規定であることから、この規定は削除すべきである。仮に残す場合であっても、ロッテルダム・ルールズのように双方が責任を負う形に改めるべきである。

航海傭船が用いられるのは、ある程度まとまった単一の商品をばら積みで運送する場合が多い。混載をすることはない。

航海傭船者は、運航に関与しない実態があることから、船主が責任を負うのは当然とも思われ、商法759条は実務に適った規定といえる。

国内で、オペレーターが荷主から運送を引き受け、その時点で初めて船主に対して特定の航海について航海傭船をするという実態があるのか。

国内では分からないが、外航ではそのような形態もある。もっとも、定期傭船が介在し、定期傭船者が航海傭船に出すのが一般的と思われる。

商法759条を削除した場合の効果であるが、航海傭船者の当然免責はなくなり、契約責任を負う。また、船主は、同法690条によりなお運航責任（不法行為責任）を負い得る。この場合、不法行為責任の内容が契約責任と異なる可能性があり、削除によって船主の責任の内容が変わり得る。これは、実行運送人と契約運送人とで責任の内容を揃える必要があるかという問題の一環でもあり、現在でも例えばフォワードの責任と実行運送人の責任が異なり得るように、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ともいえるが、規定の削除によって責任の内容が変われば注目されることになるので、注意しておく必要がある。

航海傭船者が荷主と船主の間をつないでいるだけという場合には、荷主と船主の間で直接交渉してもらうことはある。揉めなければこの方が早いですが、どうしても揉める可能性があるため、怖いところがある。なお、ばら積み船のように、1隻の船で1種類の貨物を運ぶ運送契約では、航海傭船契約と運送契約でほぼ同じ内容となっており、荷主と船主との間で直接やり取りをしても問題は生じない。

航海傭船者がばら積み貨物を運送する場合の賠償責任保険については、船主の賠償責任保険と傭船者の賠償責任保険の2種類があるが、実際には、後者の保険が付されることは余りない。内航の定期傭船の場合も同様であり、傭船者側が手配することは少ないのではないかと。いずれにせよ、まずは責任の在り方が先であり、それに対してどのように保険でリスクヘッジをするかという思考順序となる。

現在、傭船者の責任保険が少ないというのは、余りリスクとして感じられていないということか。

国内では、傭船者と船主の関係が緊密であり、最終的には船主の問題であることに間違いはないことから、リスクとして感じられていないのであろう。外航では、船主がペーパーカンパニーであることはむしろ一般的であるが、内航では、そのようなことは余りない。

内航では、船主は日本国籍となる。なお、定期傭船では、傭船者の責任も船主のP&I保険の範囲に含める形で契約していることが多い。

研究会資料の注1に関し、定期傭船の場合において、荷主は、どのようにして定期傭船者の無資力のリスクをヘッジしているのか。

契約上は、荷主と定期傭船者の間で処理するのが前提であり、船主を巻き込むことはできないのではないかと。そのため、船主に対しては不法行為責任を追及することになる。

定期傭船者に対して契約責任を追及し、同時に船主に対して不法行為責任を追及することは、ごく一般的に行われている実務であり、実際にどちらから取れるかは、ケースバイケースである。航海傭船の場合も定

期傭船の場合も基本的に同じであると思うが、航海傭船の場合だけ商法759条により傭船者が免責されるというのはおかしい。

定期傭船者が無資力の場合に、債権者代位により船主に求償することはできないのか。

賠償に十分な資力はないものの倒産状態にはないという場合が多く、無資力の立証が困難なのが実情である。

注1の問題意識は、国際海上物品運送法のように船舶先取特権を認めて特に保護する必要があるかというものであるが、必要性は余り感じられないのか。あるいは、船舶先取特権に関する同法の規定（同法19条）は、外航ではそれなりに意味があるのか。

この規定を用いて船舶差押えの申立てをしたことはないが、交渉上、規定の存在が直接請求を根拠付けている面があるのは事実である。

航海傭船者が傭船料を支払わない場合に、船主が荷主の貨物を留置することができる旨の規定があり（商法753条2項）、商法759条の規定は、これと対で考えられたのではないか。

船舶先取特権については、船舶金融の関係で、銀行等の金融機関の利害も絡んでくる。また、傭船料、船員の給料、港湾作業費等の経費等の不払いなど、様々な場面が考えられる。

4 次回予定

日時 平成25年4月18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 海上運送に関する問題点の検討（承前）

※研究会資料5から。

以上