

商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討（3）

目次

第1	航空物品運送の特則.....	2
第2	複合運送及び相次運送.....	2
1	複合運送	2
2	相次運送	6
第3	運送証券及び海上運送状.....	7
1	船荷証券	7
(1)	総論	7
(2)	船荷証券の交付.....	8
(3)	文言証券性	10
(4)	法律上当然の指図証券性.....	12
(5)	受戻証券性	13
(6)	船荷証券を数通発行した場合の取扱い.....	14
2	貨物引換証	14
3	海上運送状	14
第4	運送取扱営業	16

第1 航空物品運送の特則

航空物品運送に関し、物品運送についての総則的規律の適用があることを前提としつつ、特則として商法に設けるべき規律はあるか。

(説明)

物品運送についての総則的規律(部会資料2・第2参照)を商法に設け、国内航空物品運送についてもその適用があるものと整理する場合に、その規律の内容と実務上利用される国内航空運送約款例との異同は、参考資料5のとおりである。

参考資料5によれば、基本的に、国内航空運送約款例における各種約定は、任意規定としての物品運送についての総則的規律に関し別段の合意をするものと整理すれば足りるようにも思われるが、特則として商法に設けるべき規律はあるか。

なお、国際航空運送のうち、二の締約国の領域内にある運送などの所定の要件を満たすものについては、モントルオール条約の適用を受け、この場合には、同条約によって自足的に当事者間の法律関係が規律されることとなる。

第2 複合運送及び相次運送

1 複合運送

複合運送契約に関し、物品運送についての総則的規律の適用があることを前提としつつ、商法に次のような規律を設けることについて、どのように考えるか。

- (1) 陸上運送、海上運送又は航空運送のうち二以上の運送を一の契約で引き受けた場合における運送品の滅失、損傷又は延着(以下「滅失等」という。)については、運送人は、当該二以上の運送のうち当該滅失等の原因が生じたものに係る法令又は条約の規定に従い、損害賠償の責任を負う。
- (2) 上記(1)に規定する場合において、いずれの運送の期間中に運送品の滅失等の原因が生じたかが明らかでないときは、当該滅失等の原因は、当該二以上の運送のうちその運送距離が最も長いものの期間中に生じたものと推定する。
- (3) 上記(1)及び(2)の規律の適用については、陸上運送、海上運送又は航空運送のうち商法以外の法令又は条約の規定により運送人が運送品の滅失等についての損害賠償の責任を負うものごとに、それぞれ別の運送とみなす。

(説明)

1 本文(1)及び(3)について

- (1) 商法には、陸上運送及び海上運送に関する規律が別々に設けられており、陸上運送、海上運送又は航空運送のうち二以上の運送を一の契約で引き受ける物品運

送契約（複合運送契約）に関する規律は存在しない。

しかし、現在の取引実務では、このような複合運送契約は一般的であり、諸外国の法制においても、複合運送契約に関する規律を設けるものがみられること等に照らすと、複合運送契約をめぐる法律関係を明らかにするため、新たに商法に規律を設けることが考えられる。

- (2) 規律の在り方としては、まず、物品運送についての総則的規律を商法に設け、複合運送契約についてもその適用があるものと整理することが考えられる。

その上で、本文(1)においては、いずれの運送の期間中に運送品の滅失等の原因が生じたかが主張・立証される場合に、運送人は、当該滅失等の原因が生じた運送に係る法令又は条約の規定に従い、損害賠償の責任を負うこととしている。これは、①例えば、モンリオール条約第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、同条約は航空運送の部分についてのみ適用すると規定されているところ、このように、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は、オランダ、中国、韓国、ドイツなど諸外国の法制でも採用され、一般的であること、②複合運送のうち国際海上運送の部分についてヘーグ・ヴィスビー・ルールズの適用があるかどうかは、各国において争いがあるが、その片面的強行法規の内容と整合的な法適用をすることが相当であること、③利用運送人が荷主との間で複合運送契約を締結し、特定の運送区間の運送を実運送人に委託した事案について、複合運送契約上の利用運送人の責任の規律を、当該運送区間における実運送人の責任の規律と同様にしないときは、実運送人の故意又は過失により生じた損害につき、荷主にこれを賠償した利用運送人が実運送人に対して求償することができない可能性が生ずること等によるものである。

なお、陸上運送、海上運送又は航空運送のうち、運送人の損害賠償責任について商法と異なる法令又は条約の規律があるもの（鉄道営業法、軌道運輸規程、国際海上物品運送法、モンリオール条約等）については、本文(3)のとおり、それぞれ別の運送とみなして本文(1)の規律を適用する必要があると考えられる。本文(3)によると、例えば、いずれも陸上運送に該当するトラック運送（商法が適用される。）と鉄道運送（商法に加えて鉄道営業法が適用される。）を一の契約で引き受けた場合の複合運送契約については、本文(1)の規律が適用されることとなる。

本文(1)及び(3)のような規律を商法に設けることについて、どのように考えるか。

- (注1) 本文の考え方による場合には、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、物品運送についての総則的規律に基づき、運送期間中に損害の原因が生じたことを主張し、次に、例えば、②運送人が国際海上物品運送法第3条第2項の航海上の過失免責を主張するときは、抗弁として、本文(1)の規律に基づき、契約が複合運送契約であること及び当該損害の原因が国際海上運送区間で生じたこと（同法に従い運送人は損害賠償の責任を負うべきこと）を主張することとなる。

また、荷主が、請求原因として、商法第738条の堪航能力担保義務違反という国内海上運送の特則の適用を主張する場合には、本文(1)の規律に基づき、自ら、損害の原因が国内海上運送区間で生じたことを主張することとなる。

(注2) 本文(1)の「陸上運送、海上運送又は航空運送」とは、付随的なものを含まない。すなわち、現行法上、船積港付近の受取地から本邦外の陸揚港付近の引渡地までの船舶による運送は、国際海上物品運送法第1条所定の船舶による物品運送(国際海上物品運送)に該当すると解され、港付近で車両による若干の運送があったとしても、本文(1)の複合運送には該当しない。モンテリオール条約第18条第4項ただし書所定の運送も、付随的な運送と解されており、本文(1)の複合運送には該当しないものと整理している(韓国の複合運送法草案第150条の2第2項も同様)。

(注3) 条約に複合運送に関する規定が設けられ(モンテリオール条約第38条等)、その規定によるべきときは、一般に条約は法律に優先するため、本文(1)に優先して適用される。

(注4) 本文(3)は、当事者間の特約によって、運送区間の一部につき運送人の損害賠償責任を異ならせる場合を含まない。利用運送人が荷主との間で複合運送契約を締結し、特定の運送区間の運送を実運送人に委託した事案において、実運送契約に法令又は条約の規定と異なる特約がされた場合に、荷主の利用運送人に対する損害賠償請求が当然に当該運送区間に係る当該特約に従うとみるのは相当でなく、複合運送契約における約定の在り方によることになるからである。

(注5) 当事者間の約定では特定の形態の輸送手段によることを意図していた場合において、運送人が、荷送人の同意を得ることなく、その全部又は一部を他の形態の輸送手段による運送に替えたときの取扱いについては、明文の規定のあるモンテリオール条約第18条第4項の適用がある場合は別として、一般的な解釈が明らかでないため、世界的な動向を注視しつつ、なお解釈に委ねざるを得ないと考えられる。

2 本文(2)及び(3)について

いずれの運送の期間中に運送品の滅失等の原因が生じたかが明らかでない場合(いわゆる *concealed damage*) については、原則として、物品運送についての総則的規律を適用し、異なる取扱いを望む当事者は特約をすれば足りるとする考え方もあり得るが、①必ずしも特約がされずとも限らないこと、②上記の総則的規律は、規律内容が比較的単純な陸上運送の規律を中心として構成されることになるが、我が国の現状における複合運送は、国際海上運送や国際航空運送に伴って多く利用されているといわれること、③諸外国の法制においても、このような場合につき運送品の滅失等の原因が生じた運送区間を推定する規定を設けるものがみられること等から、任意規定として、商法に一定の推定規定を設けることが考えられる。

具体的には、陸上運送、海上運送又は航空運送のうち様々な組合せの複合運送契約に適用することを念頭に置き、明確かつ公正な基準とするため、例えば、韓国の

複合運送法草案第150条の5第2項（参考資料6）を参考に、本文(2)のような規律を商法に設けることが考えられるところ、他方で、運送法制研究会報告書（参考資料1）45頁のような指摘もあるが、どのように考えるか。

なお、陸上運送、海上運送又は航空運送のうち運送人の損害賠償責任について商法と異なる規律があるものについて、本文(3)のとおり、それぞれ別の運送とみなして本文(2)の規律を適用することは、上記1と同様である。

（注1）JIFFA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、運送品の滅失又は損傷が発生した区間の証明がないときは、滅失又は損傷は海上運送中に発生したものとみなし、運送人は、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。これは、我が国が海に囲まれた島国であり、海上運送に依存する度合いが極めて大きいこと等の事情を考慮したものとされる。

（注2）諸外国における複合運送に関する規定は、次のとおりである。

オランダ	<p>複合運送契約においては、運送の各部分は、当該部分に適用される法規により規律される。（民法典第8編第41条）</p> <p>複合運送人が毀損、全部滅失又は一部滅失、遅延その他の損害の原因となった事実から生じた損害について責任を負う場合において、その原因となる事実が生じた場所が確定されなかったときは、複合運送人の責任は、その事実が生じた可能性のある区間に適用される法規で最も高い損害賠償額を定めるものによって決定する。これと異なる定めは、無効とする。（同編第43条）</p>
中国	<p>運送品の滅失又は損傷が複合運送の一区間において発生した場合には、複合運送人の損害賠償責任及び責任制限の額については、当該区間の運送方式に関係のある法律の規定を適用する。（海商法第105条）</p> <p>運送品の滅失又は損傷が発生した運送区間を確定することができない場合には、複合運送人は、この章（※海上物品運送契約の章）に関する運送人の賠償責任及び責任制限の規定に従って損害賠償の責任を負う。（同法第106条）</p>
韓国	<p>運送人が引き受けた運送に海上以外の運送区間が含まれている場合には、運送人は、損害が生じた運送区間に適用される法に従い責任を負う。（商法第816条第1項）</p> <p>いかなる運送区間において損害が発生したかが不明な場合又は損害の発生が性質上特定の地域に限定されない場合には、運送人は、運送距離が最も長い区間に適用される法に従い責任を負う。ただし、運送距離が等しいとき、又は最も長い区間を決することができないときは、運送賃の金額が最も多い区間に適用される法に従い責任を負う。（同条第2項）</p>

ドイツ	滅失, 毀損又は引渡期限の徒過の原因となった事由が特定の区間で生じたことが確定された場合には, 運送人の責任は, 第1節(※運送営業の総則の節)の規定ではなく, この区間についての契約に適用されるであろう法規定に従い, 判断される。滅失, 毀損又は引渡期限の徒過の原因となった事由が特定の区間で生じたことの証明は, これを主張する者がしなければならない。(商法第452条a)
-----	---

(注3) 運送品に損傷等がある場合の荷受人の通知期間等に関する規律(運送法制研究会報告書46頁)については, 商法における利用運送一般の問題として, 部会資料2・17頁において議論したところである。なお, 例えば, モントリオール条約の適用がある実運送の区間中に運送品の損傷等の原因が生じたという複合運送の事例において, 荷受人が発すべき通知の通知期間をいつから起算するかについては, 複合運送契約における受取の日(同条約第31条第2項)は最終的な荷受人の受取の日を指すようにも思われるが, この点は, 条約の解釈に委ねざるを得ない。

2 相次運送

陸上運送の相次運送に関する現行法の規律(商法第589条, 第563条, 第579条)を存置しつつ, これを海上運送及び航空運送について準用することとしてはどうか。

(説明)

- 1 陸上運送の相次運送については, 任意規定として, 次のような規律がある。
 - ① 数人の運送人が相次いで陸上運送をした場合には, 後の運送人は, 前の運送人に代わってその権利を行使する義務を負い, この場合に, 後の運送人が前の運送人に弁済をしたときは, 当該運送人の権利を取得する(商法第589条, 第563条)。
 - ② 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)。

上記②の解釈に関し, 大審院明治45年2月8日判決・民録18輯93頁及びその後の学説においては, 相次運送とは, ある運送人が引き受けた運送についてその荷送人のために他の運送人が相次いで運送の引受けをすることといわれ, 例えば, 路線混載貨物における集荷側と配達側の運送業者が異なる場合の連絡運輸の取扱いがこれに当たるといわれることがある。

海上運送については, 上記②の規律はあるが, 上記①の規律はない(商法第766条, 国際海上物品運送法第20条第2項)。

(注1) 標準貨物自動車運送約款では, 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。

(注2) 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、これらの運送人の責任は連帯責任とされている（モントリオール条約第36条）。

2 上記1の①②の規律の適用があるケースは、海上運送及び航空運送では実例に乏しいようではあるが、特定の運送手段に関して他の運送人が相次いで運送の引受けをした場合に、当該運送手段の規律に従いつつ各運送人の責任を連帯責任とすることには一定の合理性が認められること、これらの規律は任意規定であり、当事者間で別段の定めをすることが許容されること等を踏まえると、同一運送手段の相次運送として、上記1の①②の規律を海上運送や航空運送に及ぼすことが考えられる。

他方、海陸相次運送のような異なる運送手段の相次運送については、いずれの運送手段に適用される規律に従うこととすべきか明らかでなく、大審院明治44年9月28日判決・民録17輯535頁が商法第579条の準用を否定したこと等を併せ考えると、上記1の①②の規律を及ぼすことには困難が多い。

そこで、陸上運送・海上運送・航空運送の別を問わずに相次運送人の連帯責任等を定めるのではなく、本文のように、陸上運送の相次運送に関する規律を海上運送及び航空運送にそれぞれ準用することが考えられるが、どうか。

（注）鉄道営業法第18条ノ2は、鉄道と通し運送をする場合における船舶・自動車等による運送について、鉄道運送に関する同法の規定を準用しており、これにより、異なる運送手段の相次運送について適用されるべき規律が定まることとなっている。

第3 運送証券及び海上運送状

1 船荷証券

(1) 総論

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の規律に合わせて整備することについて、どのように考えるか。

（説明）

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、その後昭和32年に制定された国際海上物品運送法上の船荷証券とは規律の異なる部分（後記本文(2)(3)）がある。

この点について、近時の国内海上運送実務では、船荷証券の利用例は紹介されていないものの、①将来的に、国内海上運送中に船荷証券を利用した運送品の譲渡がされる余地を否定し得ないこと、②イギリス、フランス、ドイツ、韓国など諸外国の法制においても、国内・国際海上運送を実質的に区別せず船荷証券の規律を定めるものが多いこと等を踏まえると、商法上の船荷証券の規律を現代的な国際海上物品運送法上の船荷証券の規律に合わせて整備し、同法第6条から第10条までの規定を削除する

(国際海上運送の船荷証券についても商法の規定を適用する) ことが考えられるが、どうか。

(注) 現在、法制審議会民法(債権関係)部会では、有価証券に関し、譲渡の効力要件、善意取得、抗弁の制限等について、商法第519条の規律を基本的に維持しつつこれを民法に規定する方向で審議がされており、船荷証券の善意取得等についても、これらの規定により規律されることとなる。

(2) 船荷証券の交付

ア 商法上の船荷証券について、同法第767条及び第768条の規律に代えて、運送人又は船長がこれを交付することとしてはどうか。

イ 商法上の船荷証券の記載事項(同法第769条)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することとしてはどうか。

ウ 船長等の請求により傭船者又は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。

(説明)

1 本文アについて

商法においては、海上運送は船舶所有者が行うものとして規律され、船舶所有者若しくはその代理人又は船長が船荷証券を交付することとされている(同法第767条、第768条)。

船荷証券は運送契約上の債権を表章するものであるから、海上運送契約の一方当事者を示す用語につき、船舶所有者ではなく、運送人に改める場合(部会資料3・12頁)には、これに伴い、本文アのとおり、運送人又は船長が船荷証券を交付することとすることが相当であると考えられ、これにより、国際海上物品運送法第6条と同様の規律となる。

(注) 現行法上、船長は、船籍港の内外を問わず、船荷証券を発行する代理権を有する(商法第767条、国際海上物品運送法第6条)ところ、これを前提として、例えば、NYPE1993による定期傭船契約第30条において、傭船者は船長に代わって船荷証券に署名をする権限が付与されるなどの実務が形成されており、上記の船長の権限は維持することが相当であると考えられる。

2 本文イについて

(1) 船荷証券の記載事項について、国際海上物品運送法第7条第1項と商法第769条を比較すると、次の表の下線部のとおり相違点があることから、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が考えられる。

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，箇数並ニ記号
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 備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 陸揚港但発航後備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

(注) 上記のうち（※）は，受取船荷証券には適用されない項目である。

(2) 運送人の氏名又は商号が船荷証券上に明確に記載されない場合の取扱い

上記(1)のとおり，商法上，運送人の氏名又は商号を船荷証券の記載事項にするとしても，実務上は，「for the Master（船長のために）」等の記載と共に備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船荷証券上に明確に記載されないことが少なくない。

このような場合について，ドイツ法などを参考に，船舶所有者を運送人と推定する旨の規律を設けることが考えられる一方で，いわゆるカムフェア号事件（東京地裁平成9年9月30日判決・判例タイムズ959号262頁）のような考え方や，運送法制研究会報告書52頁のような様々な指摘もあるところ，この点について，どのように考えるか。

(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，船舶所有者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。また，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。

(注2) 上記東京地裁判決では，船荷証券に具体的な船舶所有者の名称の記載がなく，具体的な顕名がされていないこと，船荷証券上，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等を理由として、定期傭船者を運送人と認めた。

(注3) いわゆるジャスミン号事件(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)では、ニューヨーク・プロデュース書式に基づく定期傭船契約(船長が定期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。)によって定期傭船が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た。

3 本文ウについて

現行法上、国内・国際海上運送のいずれも、傭船者又は荷送人は、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)。

しかし、実務上は、傭船者又は荷送人は、船積みに際して運送品に関する情報を事前にデータ送信したり、船荷証券の記載事項に係る情報を事後的に提供したりしており、船長等から船荷証券の謄本の交付請求がされることはないようであることから、本文ウのとおり、商法第770条の規律を削除することが考えられる。

(3) 文言証券性

ア 商法上の船荷証券の記載事項のうち運送品の種類、容積・重量又は個数及び記号については、荷送人又は傭船者の通知が正確でないと信ずべき正当な理由がある場合等を除き、その通知に従ってこれを記載しなければならず、荷送人又は傭船者は、運送人に対しその通知が正確であることを担保することとしてはどうか。

イ 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条の規律に合わせて文言を整備することとしてはどうか。

(説明)

1 本文アについて

(1) 国際海上物品運送法上の船荷証券については、その記載事項のうち運送品の種類、容積・重量又は個数及び記号につき、次のような規律がある(同法第8条)が、商法上の船荷証券について、これらの規律は存しない。

- ① 運送人又は船長は、荷送人の書面による通告があった場合には、(a)当該通告が正確でないと信ずべき正当な理由があるとき、(b)当該通告が正確であることを確認する適当な方法がないとき、(c)運送品の記号にあっては、運送品又はそ

の容器等に航海の終了の時まで判読に堪える表示がされていないときを除き、当該通告に従って記載しなければならない。

② 荷送人は、運送人に対し、上記①の通告が正確であることを担保する。

(2) 上記(1)①の規律の趣旨は、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、運送人が船荷証券所持人に対する損害賠償責任を避けるために無制限に船荷証券への記載を拒み又は不知文言を記載することができるとすれば、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(1)②の規律の趣旨は、船荷証券の記載に誤りがあった場合に、その文言証券性により運送人は船荷証券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。

これらの趣旨は、商法上の船荷証券についても妥当することから、本文アのような規律を商法に設けることが考えられる。

2 本文イについて

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。同法第776条、第572条）ところ、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のが一般的であることから、本文イのように文言を整備することが考えられる。

この点に関し、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第3条第3項及び第4項は、船荷証券の文言性の認められる記載事項として、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事項を列挙しているが、国際海上物品運送法においては、記載事項によって効力に差を設けることには合理性がなく、法律関係を複雑にしてしまうこと等から、船荷証券の記載事項につき一律に文言性を認めている。これについては、諸外国の法制も多様なようであるが、国際海上物品運送法第9条の規律を見直すべき事情はあるか。

(注1) イギリスの1971年海上物品運送法附則第3条は、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズと同様の規律を有している。

ドイツ商法第517条及び第522条では、上記①～③の事項のほか、運送品の種類の記載についても、船荷証券の文言性を認めている。

これに対し、フランス運送法典L5422-3条では、文言性の認められる記載事項を限定していない。中国海商法第78条及び韓国商法第854条も、同様である。

(注2) 国際海上物品運送法第9条の規律については、大量の運送品を処理するために抜取り検査しかできないのが通常である運送人に、特に、運送品の種類の不实記載に関する無過失の抗弁を許さず、文言責任を負わせることの当否は疑わしいとの批判がある。ただし、運送人は、所定の要件の下に不知文言を記載して対応し得るともいわれる。

(4) 法律上当然の指図証券性

船荷証券の法律上当然の指図証券性に関する規律を維持することの当否について、どのように考えるか。

(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 この点については、運送法制研究会報告書54頁のような指摘があるところ、諸外国の法制をみると、次のとおり、韓国及びフィンランドは法律上当然の指図証券性を認めているが、イギリス、フランス、ドイツ及び中国はこれを認めておらず、各国が独自の特色を有している。

現行法の規律を前提としても、当事者が船荷証券の裏書譲渡の可能性を望まないときは、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、法律上当然の指図証券性を認めないよう改める必要性に乏しいとも思われるが、現行法の規律を見直すべき事情はあるか。

韓国	船荷証券は、記名式であるときでも、裏書により譲渡することができる。ただし、船荷証券に裏書を禁止する旨を記載したときは、この限りでない。（商法第861条、第130条）
フィンランド	船荷証券は、特定の者に対し、特定の者若しくはその指図人に対し、又は持参人に対し、作成することができる。特定の者に対して作成された船荷証券は、「指図禁止」又は類似の文言により譲渡を制限する場合を除き、指図式の船荷証券とみなす。（海商法第13章第42条第2項）
イギリス	記名式船荷証券は、裏書譲渡をすることができないと解されている。（Chitral[2000]1 Lloyd's Rep 529 参照）
フランス	船長又は船舶代理人は、荷受人又はその代理人に運送品を引き渡さなければならない。 荷受人とは、記名式船荷証券にあつては証券上にその氏名が記載されている者であり、無記名式船荷証券にあつては到着時に船荷証券を提示した者であり、指図式船荷証券にあつては最後の被裏書人である。（備船契約及び海上運送契約に関する1966年12月31日のデクレ66-1078号第49条） ※ 記名式船荷証券が裏書譲渡されたとしても、被裏書人は、運送品引渡請求権を有する「荷受人」には当たらないと解されている。
ドイツ	船荷証券に記載される海上運送契約上の請求権は、船荷証券に基づく権利

	<p>者のみが行使することができる。船荷証券の適法な所持人の利益となる限り、当該所持人を船荷証券に基づく権利者と推定する。船荷証券の適法な所持人とは、次の船荷証券の所持人をいう。</p> <p>1 持参人式船荷証券</p> <p>2 指図式であり、かつ、当該所持人が荷受人として指定されているか、裏書の連続によって指図を受けている船荷証券</p> <p>3 当該所持人の名称が記載された船荷証券（商法第519条）</p> <p>※ 記名式船荷証券が裏書譲渡されたとしても、被裏書人は、「適法な所持人」には当たらないと解されている。</p>
中国	記名式船荷証券は、譲渡することができない。（海商法第79条第1号）
アメリカ	<p>(b) 流通不能証券</p> <p>(1) 証券上に物品が荷受人に交付されるべき旨の記載があるときは、船荷証券は、流通不能である。流通不能証券への裏書は、次のいずれの効力も有しない。</p> <p>(A) 証券を流通可能なものとする事。</p> <p>(B) 被裏書人に何らかの権利を付与すること。</p> <p>(2) 流通不能船荷証券を発行するコモン・キャリアーは、証券上に、「流通不能 (non-negotiable)」又は「流通不可 (not negotiable)」と記載しなければならない。本号は、非定型のメモ及び覚書には適用しない。（合衆国法典49編80103条）</p> <p>※ ただし、上記(2)につき、実務上は、船荷証券に注記として、「to order」との記載がない限りは「non-negotiable」であるとの記載があるので、当事者が積極的に「non-negotiable」と記載しているわけではない。</p>

(5) 受戻証券性

船荷証券の受戻証券性に関する規律を維持することとしてはどうか。

(説明)

船荷証券については、現行法上、受戻証券性が認められ、船荷証券と引換えでなければ運送品の引渡しを請求することができない（商法第776条、第584条、国際海上物品運送法第10条）。

この点に関し、船荷証券の到着が運送品の到着より遅れた際に、銀行や荷受人等の保証状を得た上で、船荷証券と引換えでなく運送品の引渡しをした場合（保証渡し）についても、①損害額の定額化に関する規律の適用はあるのか（国際海上物品運送法第12条の2、第13条の2）、②責任限度額に関する規律の適用はあるのか（同法第13条、第13条の2）等が議論されており、運送法制研究会報告書56頁のような指摘がされているが、条約の解釈の問題でもあるため、世界的な動向を注視しつつ、

なお解釈に委ねざるを得ないと考えられる。

(6) 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。

(説明)

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は、複数の船荷証券所持人があるために引渡しが遅れて損害を被ることになる運送人を保護することにあるとされている。

しかし、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）と同様に権利供託を認めれば足りること等から、本文のように規律を改めることが考えられる。

2 貨物引換証

陸上運送における貨物引換証の規律を存置することの当否について、どのように考えるか。

(説明)

商法は、陸上運送における貨物引換証について規定しているが、船荷証券とは異なり、近時の陸上・航空運送実務においてその利用例は紹介されていない。

この点につき、諸外国の法制をみると、アメリカ、ドイツ及び韓国には陸上運送における運送証券の規定がある一方で、イギリス及びフランスにはその規定がないようであるが、さらに、我が国の陸上運送及び航空運送の輸送期間の程度、将来的な貨物引換証の利用可能性等を踏まえ、貨物引換証の規律を存置することの当否について、どのように考えるか。

3 海上運送状

(1) 海上運送状に関し、次のような規律を設けることについて、どのように考えるか。

ア 運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求があるときは、運送品の受取後又は船積み後遅滞なく、船荷証券に代えて、受取又は船積みがあった旨を記載した海上運送状を交付しなければならない。

イ 海上運送状には、船荷証券の記載事項と同様の事項を記載し、運送人又は船長がこれに署名し、又は記名押印しなければならない。

ウ 運送人又は船長は、海上運送状の交付に代えて、荷送人又は傭船者の承諾を得て、上記イに規定する事項を電磁的方法により提供することができる。この場合において、運送人は、海上運送状を交付したものとみなす。

エ 海上運送状の記載事項のうち運送品の種類、容積・重量又は個数及び記号については、荷送人又は傭船者の通知が正確でないと信ずべき正当な理由がある場合等を除き、その通知に従ってこれを記載しなければならない。荷送人又は傭船者は、運送人に対しその通知が正確であることを担保する。

オ 運送人は、海上運送状の記載（運送品の容積・重量又は個数及び外部から認められる運送品の状態に係るものに限る。）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。

(2) 海上運送状に関し、上記のほか新たに設けるべき規律はあるか。

(説明)

1 海上運送状に関する規律の新設

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、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時に船荷証券が荷受人に届いていないケースが現れ（船荷証券の危機）、近時の実務では、特にグループ企業間の取引や北米航路の取引等において、船荷証券に代えて、受戻証券性を有しない海上運送状（Sea Waybill）が利用されることも多い。1990年には海上運送状に関するCMI統一規則（以下「CMI統一規則」という。）が採択され、イギリス、中国、韓国、ドイツなど諸外国の法制においても海上運送状に関する規律を設けるものが増えていること等に照らすと、商法にその規律を設けることが考えられる。

2 本文(1)アからウまでについて

海上運送状は、運送品の受取又は船積みがあった旨及び運送契約の内容を証する機能を有する書面であるが、有価証券ではなく、呈示証券性や受戻証券性を有しない（運送品の引渡しに際し、海上運送状の回収を要しない。）。

荷送人又は傭船者は、船荷証券の交付請求権を有している（商法第767条、国際海上物品運送法第6条第1項）ところ、その選択により、船荷証券に代えて海上運送状の交付を請求することができるとするのが相当であること、実務上、海上運送状の記載事項は船荷証券と同様であること、昨今の高度情報化社会では、海上運送状の記載事項を電磁的方法により送受信することも許容すべきであること等から、韓国商法第863条やドイツ商法第526条を参考に、本文アからウまでのような規律を設けることが考えられるが、どうか。

3 本文(1)エ及びオについて

- (1) CMI 統一規則は、荷送人と運送人との間の契約において摂取した場合に限り適用される自主ルールであり、同規則第5条においては、①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、②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を規定している。その趣旨は、船荷証券における同旨の規律の趣旨（前記本文1(3)）と同様である。

この点については、実務上、海上運送状においてCMI 統一規則を摂取しないことにより運送人が文言責任を負わないという利益は正当なものではないとの指摘がされており、運送人が船荷証券に代えて海上運送状を発行する場合には、常に本文エ及びオのような法律関係により規律されるとすることも考えられるが、どうか。これらの規律は、海上運送状の効力を画一化することに資するものの、他方で、諸外国の法制には、荷送人の明細の正確性担保義務及び海上運送状の文言性について規定するものは見当たらないが、どのように考えるか。

(注) ただし、ロッテルダム・ルールズ第35条及び第41条(c)では、荷送人の選択により、運送人は、譲渡不能運送書類を発行する義務を負い、これを発行すると当然に、善意の荷受人に対して当該運送書類の文言に従った責任を負うとされる。

- (2) 本文エ及びオの規律を設けることとする場合に、海上運送状の記載事項のうち文言性が認められる範囲については、①CMI 統一規則第5条第2項を参考にした本文オのような考え方と、②船荷証券を参考にして記載事項につき一律に文言性を認める考え方があり得るが、どのように考えるか。

4 海上運送状に関し、他に商法に設けるべき規律はあるか。

(注) 元地回収船荷証券 (Surrendered B/L)

元地回収船荷証券の実務では、例えば、運送人が船積地で荷送人に船荷証券を交付した後、直ちにこれを回収し、「回収済み (Surrendered)」の旨を記載した上で荷送人に対してファクシミリ送信などをし、荷受人は、証券の原本を呈示することなく、運送品の引渡しを受けるといった取引の実態があるとされる。また、近時においては、船荷証券の交付及び回収が省略されることもあるようである。

このような元地回収船荷証券は、近時、アジア近海航路の取引などにおいて利用されているが、その裏面約款が荷受人に送付されないことが多く、約款の効力が荷受人に及ぶかどうか争われるなど、問題の多い慣行ともいわれているようであり、商法にこれに関する規律を設けることは相当でないと考えられる。

第4 運送取扱営業

運送取扱営業に関する規律を存置することの当否について、どのように考えるか。

(説明)

商法上の運送取扱営業とは、自己の名をもって物品運送の取次ぎをすることを業とする者をいう（商法第559条第1項）。運送取扱人は、荷主（委託者）との間で運送取扱契約を締結した上、運送人を選択し、荷主のために自己の名をもって運送人との間で運送契約を締結する。

近時の運送取扱営業の利用実態は明らかでないが、日本海運集会所において内航運送取次契約書の書式を用意していること、JIFFAにおいて、運送取扱営業又は利用運送に関して発行する貨物受領証につき、標準取引条件を裏面約款として組み込んだ標準フォームを作成し、事業者の利用に供していること等を踏まえると、その利用実態がないともいい難い。この点については、運送法制研究会報告書62頁のような指摘があるところ、運送取扱営業に関する規律を存置することの当否について、どのように考えるか。

また、運送取扱営業に関する規律について見直すべき点はあるか。