

## 商法（運送・海商関係）等の改正のあり方に関する意見

公益財団法人日本海法会商法（運送法・海商法）改正小委員会  
2014年6月9日

### はじめに

法務大臣から出された「商法（運送・海商関係）等の改正に関する諮問第99号」<sup>1</sup>を検討するため、平成26年2月7日開催の法制審議会171回会議で、「商法（運送・海商関係）部会」が設置され、平成26年4月から商法中の運送・海商にかかる規定が審議されることとなった。公益財団法人日本海法会（以下、「日本海法会」という）においても、法制審議会に対して適切に意見を表明するために、商法（運送法・海商法）改正小委員会を設けることとした。

同小委員会は、まず物品運送に関わる改正案について、『運送法制研究会報告書』（平成25年12月）（以下、「報告書」という）の内容を中心に、特に海上物品運送を念頭に置きつつ検討を行った。以下はその検討結果である。I～Vは、報告書第1部第1の内容のうち、日本海法会として特に意見のあるものについて、VIではそれ以外の論点について提言を行っている。

## I 運送人の責任

### 1. 報告書第1部・第1・1（6）延着責任について

#### 【報告書】

運送品の延着（一部滅失又は損傷を伴う場合を除く。）の場合の損害賠償額の定額化及び責任限度額については、当事者間の契約に委ね、商法に規定を設けないこととしてはどうか。

#### 【提言】

延着の場合の損害賠償額に関して国内海上物品運送についても国際海上物品運送法12条の2と同様の規律を導入する、あるいは延着の場合の損害賠償額は物品が滅失（全損）し

---

<sup>1</sup> 諮問の内容は、「商法制定以来の社会・経済情勢の変化への対応、荷主、運送人その他の運送関係者間の合理的な利害の調整、海商法制に関する世界的な動向への対応等の観点から、商法等のうち運送・海商関係を中心とした規定の見直しを行う必要があると思われるので、その要綱を示されたい。」である。

た場合であれば適用されることとなる定型化された損害賠償額を超えないとする規定を置くことを考慮すべきである。また、それと合わせて、「延着」のとらえ方についても、規定を置く必要がないか検討すべきである。

#### 【補足説明】

物品の延着について損害賠償額の定額化の規定は適用を置かないとする報告書の提案は、①現行法について争いのある点について特定の解釈をとるものであり、②国際海上物品運送法 12 条の 2（延着損害にも適用がある）とも異なる。そこには次のような問題がある。

報告書では、物品の滅失・損傷については物品それ自体の価値の喪失・下落だけを賠償の対象とし、間接損害（たとえば機械の滅失により工場の操業が停止したことによる経済的損失等）は一律に賠償の対象から排除するという形で、民法 416 条の特則を定めることとしている（報告書第 1 部・第 1・1（5））。他方、延着について、報告書は、民法 416 条に従って認められる範囲で間接損害も賠償の対象とされることとしている。そこで物品の滅失・毀損と延着で間接損害をめぐるこのように違いがあるのは整合性を欠くのではないかと疑問が生じる。ただし、引渡時期について明確な合意がある運送契約を想定すると、延着があっても物品の価値の下落がない限り損害賠償はしなくてよいという結果が、当事者の意思に合致するのかが疑問がないわけではない。

第 2 に、物品の全損であれば物品の価値を賠償すればよく、延着すれば間接損害まで賠償対象となるというルールのもとでは、遅れそうな場合には物品を故意に滅失させる誘因が運送人に生じるおそれがある（もとより運送人が故意に物品を滅失・損傷させた場合には、すべての損害を賠償する責任があるものの、運送人の故意の立証は難しいため、この種の行為に対する十分な抑止力にならない可能性がある）。損害賠償の定型化の規定ではないが、ハンブルク・ルールズ 6 条 1 項(c)は、滅失・損傷・延着の場合の責任限度額の合計が、物品の全部滅失の場合に適用される責任限度額を超えることはないと規定し、またロッテルダム・ルールズ 60 条は、物品の延着の場合の損害賠償額は物品の全損の場合の責任限度額を超えることはないと規定しており、このような懸念に対処している。

このように、延着の場合の責任について、国際海上物品運送法 12 条の 2 のように物品の全損に準じた扱いにする、あるいは物品の全損を上限とした賠償責任を課すといった考え方は、理論的・政策的に十分考えられるものである。

なお上記の通り、延着の場合の賠償額の特則に関する考え方は、「延着」をどうとらえるかに依存する面もある。具体的には、「合意された引渡日に運送品の引渡がなされなかった場合」と考えるか、「明示的に合意された期間内に、または合意のないときは、事案の状況を考慮して、誠実な運送人に要求することが合理的とされるような期間内に、物品の引渡が行われなかった場合」（ハンブルク・ルールズ 5 条 2 項）と考えるかによって、損害賠償の特則を置くことの是非も変わりうる。「延着」の定義を置く必要はないかも検討の余地がある。

## 2. 報告書第1部・第1・1（8）運送品の到達が遅れた場合の取扱いについて

### 【報告書】

ア 運送品が一定期間を超えても到達しない場合に運送品が滅失したものとみなすことができる旨の規律は、設けないこととしてはどうか。

イ 運送品が遅れて到達した場合（延着）に、荷受人が運送品の受取後〔2週間以内〕に損害賠償を請求する旨の通知をしないときは、運送人の責任は消滅する旨の規律を設けることとしてはどうか。

### 【提言】

1 海上物品運送については、運送品が一定期間を超えても到達しない場合に運送品が滅失したものとみなすことができる旨の規律についても導入の可否を検討すべきである。その際、期間の起算点をどうするか、期間の経過以外の要素（たとえば一定期間が経過し、かつ運送人が物品の所在を示すことができない場合とする等）を要求すべきかといった点もあわせて検討すべきである。

2 運送品が遅れて到達した場合に、一定期間内に延着責任を問う意思を告げないときは運送人の責任が消滅する旨の規定を設けることは、海上物品運送については賛成できるが、適切な期間についてはさらに検討が必要である。

### 【補足説明】

延着がある程度以上になると物品の滅失とみなす規律は、現行法には存在しないが、一部の国際条約、外国法制に見られる（報告書に挙がっていない例として、ハンブルク・ルールズ5条3項（60日）がある）。報告書は、このようなルールの導入は不要であるとするが、そこで掲げられている紛失が少ないことや、通常発見される期間がまちまちであるといったことは、それ自体としては、この種のルールを設けない積極的な理由とはならないように思われる。もっとも国際海上物品運送以外の運送について、この種の規定に現実的にどの程度有用性があるか検討する必要があるだろう。なお滅失とみなす規定を置く場合にも、たとえば何らかの事情で引渡が遅延しているが、運送人が物品の所在・到着予定を通知しているといった事情があるときに、一定の期間の経過と同時に荷主側が運送品は滅失したとみなすことができるという扱いにすることでよいか、さらに検討する必要があるだろう。

延着の場合の運送人の責任の特別消滅事由は現行法には存在しないものの、国際条約・外国法制には例のある規定である（報告書に挙がっていない例としては、ハンブルク・ルールズ19条5項（60日）、ロッテルダム・ルールズ23条4項（21日））。ただし期間として例示されている2週間は、国際条約・外国法制と比べるとやや短い印象を与える。もっ

とも国内運送に限定すれば、このぐらいの日数で足りるのかもしれない。このように期間の適切さについてはさらに検討する余地がある。

### 3. 報告書第1部・第1・1(10) 運送人の契約責任と不法行為責任との関係(請求権の競合)について

#### 【報告書】

運送人の契約責任に関する規律を、運送人の一定の者に対する不法行為責任にも及ぼす旨の規律を設けることとするが、当該一定の者の範囲については、判例や関係者間の利害関係を考慮しつつ、引き続き検討してはどうか。

#### 【提言】

運送契約をめぐる契約責任と不法行為責任の関係を調整する規定を導入することを支持する。内容としては、基本的には国際海上物品運送法の内容に合わせることでよいが、荷送人・荷受人以外の者との関係については、外国法制等を参考にさらに検討するべきである。

#### 【補足説明】

1 総説 報告書においては、「引き続き検討」となっている事項である。運送人の責任については、請求のための期間制限、特別の責任消滅原因、一部の運送については責任制限制度といった政策的な規律が多く置かれているため、通常の契約関係のように請求権競合を認めると考えるべきではないというのが多くの学説の説くところである。物品運送にかかる国際条約においても、請求原因を問わず条約の規律が適用される旨の規定が置かれることが多い。もっとも問題状況は、荷送人による請求、荷受人による請求、それ以外の第三者による請求で異なりうるので、以下分けて述べる。

2 荷送人との関係 契約当事者間では不法行為によって訴えた場合も、契約責任に関する規律を適用するという解決でよいと思われる。最判平成10年4月30日集民188号385頁は、低額な運賃によって大量の小口の荷物を迅速に配送することを目的とした貨物運送であるという宅配便の特質を考慮した上ではあるが、標準宅配便約款の「責任限度額の定めは、運送人の荷送人に対する債務不履行に基づく責任についてだけでなく、荷送人に対する不法行為に基づく責任についても適用されるものと解するのが当事者の合理的な意思に合致する」と判示している。

3 荷受人との関係 前掲最判平成10年4月30日は、所有者に対する損害賠償を行った荷受人による代位の事案ではあるが、「荷受人も、少なくとも宅配便によって荷物が運送されることを容認していたなどの事情が存するときは、信義則上、責任限度額を超

えて運送人に対して損害の賠償を求めることは許されない」として、標準宅配便約款の責任限度額を適用した。これに対して、国際海上物品運送法は、荷受人が不法行為に基づき訴えた場合にも、同法上の規律を無条件で適用する（20条の2第1項）。報告書では、国際海上物品運送法は、ヘーグ・ヴィスビー・ルールの国内法化の際に、不当に適用範囲を拡げてしまったのではないかという疑念もあるとの指摘もあるが、荷送人・荷受人間には通常何らかの関係があり、その意図に反して荷受人に指定されることは例外的だと考えてよいとすれば、国際海上物品運送法の規律に合わせる事が考えられる。

4 荷送人・荷受人以外の所有者との関係 荷送人でも荷受人でもない第三者が、たとえばその者が受けた所有権に対する侵害について不法行為に基づく損害賠償請求をした場合、これを制約するのは理論的には難しい面がある。前掲最判平成10年4月30日もこの点は直接扱っていない。しかしドイツ法のような運送人保護のための政策的な規定を置くかどうかは一応検討に値する。ただその場合も理論的に説明できるだけの内容でなくてはならないため、そのような規定を置くことができるか、置く場合にはどのような内容とすべきかについては、さらに検討する必要がある。

#### 4. 報告書第1部・第1・1（11）運送人の責任と運送人の使用する者の責任との関係について

##### 【報告書】

上記(10)により運送人の不法行為責任が軽減される場合には、その責任が軽減される限度において、運送人の使用する者の荷送人等に対する不法行為責任も、原則として軽減されることとしてはどうか。

##### 【提言】

運送人の責任と運送人の使用する者の責任との関係を調整する規定を置くことを支持する。規定の形式についてはさらに検討すべきである。

##### 【補足説明】

運送人の使用する者が負う責任（不法行為責任）について、運送人の享受する抗弁等を認める趣旨の規律は、国際条約等でも広く見られるものであり、その導入自体は、国内法においても合理性があると思われる。

なお報告書は、国際海上物品運送法20条の2第2項・5項にならった形式での導入を想定しているが、これが適切な形式なのかは検討する必要がある。この種の規律の基本的な考え方は、運送人と経済的一体性がある者（被用者・代理人等）に対して訴えることで、運送人を保護する規定が潜脱されることを防止することであり、このためヘーグ・ヴィス

ビー・ルールズは「独立の契約者を除く」とされている。国際海上物品運送法は、使用者責任の「使用する者」という法律関係によってヘーグ・ヴィスビー・ルールズと同様の限定をしようとしているようであるが、果たしてこれらに対応しているのかどうかははっきりしない。たとえば、利用運送人が船会社を下請運送人として用いている場合、当該船会社は、もちろん契約によって独立の契約者を対象とするヒマラヤ条項を導入するのは自由であるとしても（またそれが実務的慣行であるとしても）、法律上の規定として当然にそこまで対象とするべきかどうかは別問題である。

## II 荷送人・荷受人の地位等

### 1. 報告書第1部・第1・2（1）荷送人の注意義務について

#### 【報告書】

#### イ 荷送人の危険物に関する申告義務

（ア）運送品が危険物であるときは、荷送人は、運送人に対し、当該危険物の性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を申告する義務を負うこととしてはどうか。

（イ）上記の申告義務違反により生じた相当因果関係の範囲内の損害に関し、荷送人が責任を負うか否かについては、次の案のいずれが適切であるか、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

【甲案】荷送人は、無過失責任を負う。

【乙案】荷送人は、運送品が危険物であることを知らず、かつ、相当の注意をしても知り得なかったときは、責任を免れる。

【丙案】運送人が荷送人の申告義務違反につき過失があったことを証明したときは、荷送人は責任を負う。

#### 【提言】

1 荷送人が危険物に関する申告義務を負うべき旨を規定することについて支持する。義務違反の効果としては、少なくとも海上物品運送については、荷送人に無過失責任を課す【甲案】をも選択肢に含めて検討すべきである。

2 危険物に関する荷送人の義務とあわせて、危険物の処分に関する権限（国際海上物品運送法11条参照）を運送人に与えることも検討すべきである。

### 【補足説明】

危険物に関する申告義務違反があり、危険物について適切な措置を執っていない場合、運送人はしばしば公法上の安全規制等に基づく責任を問われることがあり、しかもその責任は過失の有無を問わない場合も少なくない。運送人が荷送人に求償する場合、荷送人の責任が過失責任であるとすれば、事実上この種の規制違反による損害について運送人の負担とならざるを得ない可能性がある。むしろ運送人は荷送人に当然に求償でき、過失のない荷送人はさらに真の原因者に求償するとした方が、危険物に関するリスク分担としては公平にかなうという主張もあり得る。海上物品運送に関する国際条約においては、実際にそのような規制になっている例がある（ハンブルク・ルールズ 13 条 2 項、ロッテルダム・ルールズ 32 条。なおヘーグ・ヴィスビー・ルールズのもとでの扱いについては、解釈が分かれている）。

なお危険物に関する申告義務違反に関する荷送人の責任を定めるほか、国際海上物品運送法 11 条に定めるような危険物に関して運送人が措置を講ずる権限を与える必要があるように思われる。

## 2. 報告書第 1 部・第 1・2（2） 荷送人の権利と荷受人の権利との関係について

### 【報告書】

運送品処分権及び荷受人の権利取得に関する現行法の規律（商法 582 条、583 条）を維持するとともに、運送品が到達地に達しない場合（全部滅失の場合）にも荷受人が荷送人と同一の権利を取得する旨の規律を設け、この規律を海上運送及び国内航空運送に及ぼすこととする方向で、詳細な制度の在り方につき引き続き検討してはどうか。

### 【提言】

少なくとも海上物品運送については、運送品が到達地に達しない場合（全部滅失の場合）に荷受人が荷送人と同一の権利を取得する旨の規律を設けることについて検討する余地がある。この場合、荷送人・荷受人のいずれが損害賠償請求権を行使できるか（いずれの行使が優先するか）については、運送人の地位が不当に不安定にならないよう、慎重に検討すべきである。

なお以上の規律により荷受人が取得する権利と、荷受人が所有者の地位に基づき行う請求（不法行為責任の追及）との関係については、I. 3 参照。

### 【補足説明】

1 総説 荷送人の権利がどの時点で荷送人に移転するかという点については、国際条約・外国法でもさまざまに分かれている。荷送人の利益を重視するなら、荷受人に

現実に運送品が引き渡されるまで荷送人の権利を残存させることが望ましいが（荷受人倒産時等に処分権を行使する）、荷受人の権利も運送品の引渡前の一定時点で発生させないとその権利が保護されない場合が出てくることになる（運送人による引渡しが行なれない場合があるほか、前提となる売買契約で危険が荷受人に移転している場合がある）。荷送人と荷受人との間で、運送品の引渡しを求める権利の競合が一定期間生ずることを前提として、荷送人の権利、荷受人の権利の間の優劣関係を明確にするという現行法の運送品処分権及び荷受人の権利取得に関する規律は、基本的には妥当なものと思われる。

2 運送品滅失時の処理                      しかし、現行法のように運送品の到着によってはじめて荷受人が権利を取得するという形をとると、売買契約上荷受人が運送品に関する危険を負担しているにもかかわらず、荷受人は運送品の滅失時には権利を取得しないということが生じてしまう危険がある。これに対処するために、荷受人に全部滅失時でも荷送人と同一の権利を認めることも考えられなくはない。他方、以上の前提がない場合、つまり荷受人において運送品に関する危険を負担していない場合は、荷受人に損害がないのであり、この場合には荷受人の権利を認めるべき理由はない。

陸上運送による商品の発送等を想定すると、多くのケースは後者ではないかと思われる。これに対して、海上物品運送（とりわけ国際海上物品運送）においては、前者のようなケースも少なからず存在する可能性がある。したがって、少なくとも海上物品運送については、運送品の滅失時には、荷受人が損害賠償請求権を取得しうるようにすることが望ましい。

運送品の滅失時に荷受人が損害賠償請求権を取得しうるとすれば、荷送人の権利と荷受人の損害賠償請求権が、一定の期間競合することになる。運送品の引渡請求権については、荷送人、荷受人のいずれが行使する場合でも、自らのリスクにおいてこれを行使するのであり、運送人としては先に行使した側に従うことで原則としてリスクを負わないこととすればよいことから、先に行使した方を優先させればよいのに対して、損害賠償請求権については、荷受人に損害が発生していることを要件とすることで権利の競合の問題を解決することになる。物品についての危険が移転したあとであれば、荷受人に損害が発生している以上、原則として荷受人が当該権利を行使すべきであり、荷送人において荷受人に代品を送付した等の特段の事情がない限り、荷送人に権利行使をさせるべきではない。ただし、荷送人・荷受人間でいつ危険が移転するか、いずれに損害が発生しているかという点は、運送人からは容易には分からない面もあり、一方からの損害賠償請求に応じた運送人が後に二重払いを強いられるリスクがある点にも留意して、制度設計する必要がある。

### 3. 報告書第1部・第1・2（3）運送品の供託権・競売権について



## 【報告書】

ア 陸上運送について、運送品の供託権及び競売権を定める商法第 585 条及び第 586 条に、荷受人の受取拒否及び受取懈怠の場合に関する規律を加えることとしてはどうか。

イ 海上運送について、運送品の供託権及び供託義務を定める商法第 754 条に関し、供託義務を廃止し、競売権を認めることにより、上記アの規律を及ぼすこととしてはどうか。

ウ 国内航空運送について、上記アの規律を及ぼすこととしてはどうか。

## 【提言】

荷受人の受取拒否及び受取懈怠の場合に運送品の供託権・競売権を認めることには賛成である。しかし、競売は運送人の救済としては十分ではなく、任意売却の必要性が少なからずあるほか、荷受人の受取拒否及び受取懈怠の場合の運送人の負担軽減のため何らかの規定を置くことについて、なお検討の余地がある。

## 【補足説明】

受取拒否や受取懈怠のある場合に、最低限のレベルの救済として、すべての運送手段に対して商法に供託権と競売権を認めるということは合理的である。供託義務が實際上機能しにくいことを考えると、これを廃止するのも合理的である。

しかし実務上生じ得る困難を考えた場合、一定の場合（荷送人及び所有者に対し受取拒否等の事実を通知し、荷送人も所有者も受取りの意思を示さないような場合、あるいは通知後一定期間を経過した場合）、競売・供託以外に、任意売却その他の適切な措置をとることを認めることも検討の余地がある（ロッテルダム・ルールズ 48 条 2 項参照）。

さらに受取拒否や受取懈怠のある場合、注意義務の軽減その他の運送人の負担軽減も考えられるのではないかと（ロッテルダム・ルールズ 48 条 5 項参照）。

## Ⅲ 海上運送に特有の規律

### 1. 報告書第 1 部・第 1・3（5）個品運送に関する規律について

#### 【報告書】

国内・国際海上運送の個品運送に関し、次に掲げる規定その他の現在の実務に適合しない規定を削除することとしてはどうか。

ア 荷送人が運送品の船積みをし、荷受人が運送品の陸揚げをしなければならないとする規定（商法第 749 条、第 752 条第 4 項）

イ 荷送人の発航前の任意解除権に関する規定（商法第 750 条）

## 【提言】

1 荷送人の船積義務、荷受人の陸揚義務の規定については、単純に削除するのではなく、規定の内容をより現代的かつ合理的な内容に改正のうえ存置する可能性もあわせて検討すべきである。

2 荷送人の発航前の任意解除権に関する規定についても、単純に削除するのではなく、規定の内容をより現代的かつ合理的な内容に改正のうえ存置する可能性もあわせて検討すべきである。

3 その他の現在の実務に適合しない規定についても、単純に削除する以外に、規定の内容をより現代的かつ合理的な内容に改正のうえ存置する可能性について、条項毎に時間をかけて個別に検討すべきである。

## 【補足説明】

1 荷送人の船積義務 商法749条1項は、荷送人に船長の指図に従った船積義務を課しているが、報告書の指摘にもあるように、個品運送の実務では、一部例外を除き原則は運送人（商法上の呼称は船舶所有者であるが国際海上物品運送法及び実務での呼称に従う）に船積義務があり、このままの存置は妥当ではない。

しかし、傭船契約における船積期間の規定との対比や「船長の指図に従い」との規定の趣旨からすれば、単純に削除するのは妥当とは言えず、むしろ、運送人の指定する時まで運送人に引渡す又は船積可能な状態に置く義務を課すべきではないかとも考えられる。また、内航運送の場合、運送人の義務としては、商法766条で準用される商法577条により、運送品の「受取、引渡、保管及び運送」に関する注意義務が定められるのみであって、国際海上物品運送法3条1項のような「船積、積付」「荷揚」に関する注意義務についての明示的言及を欠いているので、両者の整合性を図る必要があるとの指摘がある。

2 荷受人の陸揚義務 商法752条4項の、荷受人の陸揚義務についても、上記と同様に考えられる。加えて、同条同項は、文言上は受取前の段階で荷受人に陸揚の義務を課しているように読める（傭船契約に関する商法752条1項～3項ではそのような文言は回避されている）ところ、契約当事者でない荷受人に貨物受取前の段階で義務を課するのは少なくとも現行法の原則（商法753条参照）からは無理がある。荷受人に受け取らせるべき荷送人の義務と構成するのが論理的ではないかとの指摘もある。

3 発航前の任意解除権 荷送人の発航前の任意単独解除権（商法750条で準用される商法748条1項及び2項）については、後述する航海傭船契約における荷送人の発航前の任意解除権と同様、このままの存置は相当ではない。しかし、荷送人の立場をも勘案すると、運送人に対し、運送賃か、あるいはこれと選択的に、船舶所有者が支出した費用ないし被った損害の合理的補償がなされる限り、解約権自体を廃止する理由はないのではないかとも考えられる。

4 その他の条項についても、条項毎に、削除か存置かのみではなく、存置してより現代的かつ合理的な内容への改正することの要否をも個別に検討する必要がある。

## 2. 報告書第1部・第1・3（6）航海傭船に関する規律について

### 【報告書】

ア 国内・国際海上運送の航海傭船に関し、傭船者の発航前の任意解除権に関する規定その他の現在の実務に適合しない規定を削除することとしてはどうか。

イ 国内海上運送の航海傭船に関し、傭船者が再運送契約を締結した場合における船舶所

有者の責任に関する商法第759条の規律は、削除することとしてはどうか。

#### 【提言】

- 1 航海傭船の体系的位置付及び定義についてはさらに検討する必要がある。
- 2 傭船者の発航前の任意解除権に関する規定も、単純に削除するのではなく、規定の内容をより現代的かつ合理的な内容に改正のうえ存置することもあわせて検討すべきである。
- 3 その他の「現在の実務に適合しない規定」（たとえば、当然終了に関する商法760条及び法定解除権に関する商法761条等があるが、それらに限定されない。）についても、削除すること以外に、規定の内容をより現代的かつ合理的な内容に改正のうえ存置する可能性について、規定毎に個別に検討すべきである。
- 4 商法759条については削除すべきである。

#### 【補足説明】

1 総説 現行法は、「航海傭船」なる名称の典型契約を明文で規定しておらず、あくまで「船舶ノ全部又ハ一部ヲ以テ運送契約ノ目的ト為シタルトキ」を「箇箇ノ運送品ヲ以テ運送契約ノ目的ト為シタルトキ」と対比して規定しているに過ぎず、前者が実務でいうところの「航海傭船」であると読み替える解釈をしている。しかし、仮に「定期傭船」についても規定を設けるとすれば、「航海傭船」について現在のような規定の仕方では規律してよいか、実務で「傭船」と呼ばれるものの体系的区分及び位置付けはいかにあるべきか検討すべきである。

2 発航前の任意解除権 報告書で削除が提案されている傭船者の発航前の任意解除権に関する規定（商法745条及び746条）も、必ずしも削除が相当ではなく、規定の内容をより現代的かつ合理的な内容に改正のうえ存置することも考えられる。

すなわち、商法745条は、任意解除の場合の補償（空積運賃）として一律に運送賃の1/2ないし2/3相当額の請求権を船舶所有者に認め、発航前且つ運送品船積前であれば（商法746条の附随費用及び立替金を別にすれば）それら補償のみによる任意解除を認めているが、①運送賃の1/2ないし2/3相当額は、補償として十分である必然性がない、②実務における航海傭船契約の多くは、他の場所から船積港に回航することを前提として締結されているが（いわゆる **Cancelling Date** の規定はこのことを前提としている）、この場合1/2と2/3のいずれが適用されるか不明瞭である、③条文の文言上「支払ヒテ契約ノ解除ヲ為ス」場合と「契約ノ解除ヲ為シタルトキハ支払フコトヲ要ス」場合が規定されていて、解除にあたっての支払提供の要否につき両方あり得るように読める（解釈上は必要と解されているようである）、④実務における航海傭船契約には、類似の規定はないのが一般的であるが、本条による法定の解約権を積極的に禁止する規定もなく、特約で排除されていると言い切れるか曖昧である、⑤4項のみなし解除は柔軟性を欠いている等の問題が指摘され、そのままの存置は相当ではない。

しかし、傭船者の立場をも勘案すると、船舶所有者に対し、現行法にあるような運送賃の一部割合か、あるいはこれと選択的に、船舶所有者が支出した費用ないし被った損害の合理的補償がされる限りは（現行法では、3項で運送品船積後の船積・陸揚費用の傭船者負担を、商法746条で附随費用及び立替金並びに往復航海又は船積港回航を要する場合における共同海損分担金及び救助料の傭船者負担のみを規定しているが、その他の費用ないし損害も考え得るであろうし、発航前且つ運送品船積前の段階でも費用ないし損害は発生しうる）、解約権自体を廃止する理由はないのではないかと考えられる。

3 その他 (1)商法760条は、契約の当然終了事由として、船舶の沈没、修繕不能及び捕獲（1項1号～3号）、並びに運送品の不可抗力滅失（1項4号）を定め、1～3号では船舶所有者に割合運送賃の請求権を認め、4号の場合は商法766条で準用される商

法576条により船舶所有者に運送賃の請求権を認めていないが、①4号の場合に割合運送賃すらないことは船舶所有者には首肯し難い（滅失時までの運送という役務の部分的提供はやはりされているし、実務上は運送賃確定取得約款があることに鑑みても、割合運送賃を認めることが不当とはいえない）、②2号及び3号の場合運送品はなお本船上にあり、4号の場合も運送品滅失といっても物理的に亡失していない（「残骸」が本船上にある）場合もあり、何れも、単純に契約終了でよいとはいえず、当該運送品の処理に関する規定が必要である（現行法の解釈上は商法712条の船長の積荷処分義務の適用場面とされているが不十分である）、③1号～4号を通じ、発航前にこれらの事象が生じた場合には割合運送賃すら発生しないが、船舶所有者には回航及び船積期間に係る費用が既に発生しており、特に4号の場合には不合理である、といった問題が指摘され、そのままの存置は適当でない。

しかし、単純に本条を削除して民法の規律に委ねるのは曖昧な処理であり、何らかの規定はあってよいのではないかと思われる。たとえば、前記①②の事情に鑑み、契約終了後の船舶所有者に合理的に可能な場合に可能な場所での引渡義務、荷送人に受取義務を課したうえ、船舶所有者に、割合運送賃プラス上記引渡のための費用（不可能な場合は運送品の処分費用）の請求権を認めることや、前記③の事情に鑑み、4号の場合には回航及び船積期間に係る費用の補償を認めること等も検討すべしとの指摘がある。

(2)商法761条は、「航海又ハ運送カ法令ニ反スルニ至リタルトキ」「其他不可抗力ニ因リテ契約ヲ為シタル目的ヲ達スルコト能ハサルニ至リタルトキ」に双方に法定解除権を与え、発航後の場合は船舶所有者に割合運送賃の請求権を認めているが、これら事情が貨物に関してのみ生じた場合（たとえば、貨物が禁制品指定された場合や、不可抗力で貨物が出荷不能・船積不能の場合）に、傭船者の解除を認め、解除による損害を船舶所有者が一方的に負担するのは妥当ではないのではないかと指摘があり、そのままの存置は適当でない。

しかし、商法760条と同様、単純に本条を削除して民法の規律に委ねるのは曖昧な処理であり、何らかの規定はあってよいのではないかと思われる。解除を認めるべき場合については、割合運送賃のみでは不十分であり、760条で述べた内容と同様の処理についても検討すべしとの指摘がある。

(3)その他の規定についても、規定毎に、相当な時間をかけて、削除か存置かのみではなく、存置してより現代的かつ合理的な内容への改正することの要否をも個別に検討する必要がある。この点現在の報告書の検討は不十分であると考ええる。

(4)商法759条については、運送法制研究会では削除すべしとの意見が大勢であったとされるところ、当作業部会においても特に異論がなく、削除が相当である。

### 3. 報告書第1部・第1・3（7）運送賃等の支払を受けるための競売権について

#### 【報告書】

国内・国際海上運送に関し、運送賃等の支払を受けるための運送品の競売権に関する規律のうち、引渡しの日から2週間を経過すると競売権を行使し得ないとの規律（商法第757条第3項ただし書の前半部分）及び運送人が競売権を行使しないときは荷送人に対する請求権を失う等の規律（同法第758条）を削除することとしてはどうか。

#### 【提言】

- 1 報告書において提案されている船舶所有者の運送品競売権に関する規定の一部を削

除することは賛成する。

2 報告書では、航海傭船及び個品運送の双方に適用される規律のうち、競売権に関する規定の一部の削除のみが提案されているが、その他の条項（たとえば、運送賃に関する商法755条及び756条等があるが、それらに限定されない。）についても、削除か存置かのみではなく、存置してより現代的かつ合理的な内容への改正することの可否を、個別に検討すべきである。

#### 【補足説明】

1 船舶所有者の運送品競売権 報告書では、商法757条及び758条の船舶所有者の運送品競売権に関する規律のうち、引渡の日から2週間を経過すると競売権を行使し得ないとの規律（商法757条3項但書の前半部分）及び運送人が競売権を行使しないときは荷送人に対する請求権を失う等の規律（商法758条）の削除が提案されているところ、当作業部会でも特に異論がなく、削除が相当である。

2 その他の規定 報告書では、航海傭船及び個品運送の双方に適用される規定のうちでは、前記の、競売権に関する規定の一部の削除のみが提案されているが、その他の規定として、たとえば、商法755条及び756条は、重量・容量による運送賃及び期間による運送賃に関する規律を定めているところ、前者については、基準時はあえて残すなら船積時ではないか（運送中の不可抗力的数量減少のリスクを運送人がとるべき理由はない）との指摘があり、後者については、そもそもこれが何を意味するかは不透明であり（少なくとも、実務では期間傭船と定期傭船といった区別はなく、あるのは航海傭船と定期傭船であって、但し定期傭船が一定の航海を前提にたとえば“one trip from A to B about \* \* days without guarantee”といった決め方になるだけである）、そのままの存置は適当ではない。

運送賃以外の条項についても、条項毎に、相当な時間をかけて、削除か存置かのみではなく、存置してより現代的かつ合理的な内容への改正することの要否を個別に検討する必要がある。

#### 4. 報告書第1部・第1・3（8）船舶賃貸借に関する規律について

##### 【報告書】

内航・外航ともに、船舶賃借人が船舶の修繕義務を負う旨の規律を設けることとしてはどうか。

##### 【提言】

1 内航・外航ともに、民法606条の特則として船舶賃借人が船舶の修繕義務を負う旨の規律を設けることを支持する。

2 賃借権の無断譲渡及び無断転貸を禁止する民法612条1項が定期傭船に適用されないことを明らかにする規定を置くべきか引き続き検討すべきである。

##### 【補足説明】

報告書では、内航・外航ともに、船舶賃借人が船舶の修繕義務を負う旨の規律を設ける、

すなわち民法 606 条の特則を設けることが相当であると報告しているが、標準的な船舶賃貸借契約(裸傭船契約)では、賃借人(裸傭船者)が修繕義務を負っている実務の現状に鑑みるなら、そのような規律を設けることは支持できる。

また報告書では、「本研究会においては、民法第 612 条(賃借権の譲渡・転貸の場合に賃貸人の承諾)に関連して、船舶賃借人が定期傭船契約を締結する場合にも賃貸人の承諾が必要か否かにつき検討を行ったが、実務上は、賃貸人の承諾を要しないようであった。」との指摘がある。民法 612 条 1 項は、賃借権の無断譲渡及び無断転貸を禁止しているところ、標準的な船舶賃貸借契約(裸傭船契約)では、賃借権の無断譲渡及び転貸を禁止しており、同条と一致している。他方、定期傭船契約が船舶賃貸借とは異なることが改正法によって明確になれば、賃借人が定期傭船を締結する場合には同条が直ちに適用されないものと思料される。ただし、類推適用の余地も想定されることなどから、引き続き検討するのが相当である。

その他、船舶賃貸借の意義・定義、賃料支払時期、船舶所有権が譲渡された場合の賃借権などその他規律の必要はないか、商法 704 条を存置すべきかについて、実務や外国法なども参照のうえ、検討するのが相当である。

## 5. 報告書第 1 部・第 1・3 (9) 定期傭船に関する規律について

### 【報告書】

ア 定期傭船契約に関する規律を商法に設ける方向で、典型契約として規定すべき内容につき、引き続き検討してはどうか。

イ 定期傭船者の第三者に対する責任

定期傭船者については、商法第 704 条第 1 項(船舶賃借人が商行為をする目的で船舶を航海の用に供したときは、その利用に関する事項につき、第三者に対して船舶所有者と同一の権利義務を有する旨の規定)は、準用しないこととしてはどうか。

### 【提言】

1 定期傭船契約に関する規律を新設することを検討すべきである。

2 定期傭船契約に関する規律を設ける場合には、定期傭船契約の意義・定義を明らかにする規定を置く必要がある。標準的な定期傭船契約を構成する要素としては、船員が配乗され艙装された船舶の一定期間の提供、定期傭船者の当該船舶の使用、その対価としての傭船料の支払いといった諸要素を勘案した適切な表現を検討すべきである。再傭船に対しても定期傭船契約の規律が適用されることに疑義が生じないようにすべきである。

3 定期傭船契約に関する規定を設ける場合には、定期傭船契約の法的性質につき争いあることから、その位置付けについて検討する。

4 定期傭船契約に関する規定を設ける場合には、契約当事者間の関係について、たと

例えば、①堪航能力担保義務・保守義務、②傭船料支払、③オフ・ハイヤー（傭船料支払い停止事由）、④航海指示の権利・航海の安全等の海技事項に関する責任等、⑤安全港担保義務、⑥解除、⑦船舶所有者（船舶提供者）及び定期傭船者の相手方に対する債権の消滅時効に関する規定を設けることが考えられる。

5 定期傭船契約に関する規定を設ける場合には、定期傭船契約に関連した担保権として、定期傭船者の所有に属さない運送品に対する留置権について規定を設けるべきか否か検討すべきである。また定期傭船者の所有物・傭船料・運賃債権に対する先取特権に関する規律を設けるべきか否か検討すべきである。

6 定期傭船契約に関する規定を設ける場合の、船舶賃貸借契約又は運送契約に関する規律の準用のあり方については引き続き検討すべきである。

7 定期傭船契約に関する規定を設ける場合には、商法 704 条 1 項を準用しないことで、定期傭船者についての同項の規律を及ばないことを明らかにすることについて支持する。

#### 【補足説明】

1 定期傭船契約に関する規律の新設 定期傭船契約は、典型契約でないことに利便性・柔軟性があるし、実務上は、典型的な定期傭船のほか、トリップ・チャーター、スロット・チャーター、運航委託契約等もあり、これらが法律上の定期傭船に該当するか否かが明らかでないこと等を理由として、その立法化に消極的な意見もあるところ、定期傭船契約に関する規律を設ける方向とし、典型契約として規定すべき内容を検討することを報告書は提案している。定期傭船者の第三者に対する責任について、改正にあたっては法的手当が相当であるところ、そうであるならば、それにとどまらず、定期傭船契約当事者間の権利義務についても、デフォルト・ルールとして規律を設けるのが相当である。

2 定期傭船契約の位置付け 定期傭船契約の法的性質につき争いがあるところ、たとえば海上運送の章とは別の章に「定期傭船」の章を設ける場合には、定期傭船契約が運送とは異なることを示すことになる。そこで、定期傭船契約に関する規律を設ける場合、その位置付けについて検討するのが相当である。

3 意義・定義 定期傭船契約に関する規律を設ける場合には、冒頭規定として定期傭船契約の意義・定義を明らかにすべきである。

標準的な定期傭船契約を構成する要素としては、船員が配乗され偽装された船舶の一定期間の提供、定期傭船者の当該船舶の使用、その対価としての傭船料の支払いがあげられる。上記要素を勘案して、意義・定義を検討すべきである。

また、再傭船（定期傭船者が定期傭船に出す場合及び船舶賃借人が定期傭船に出す場合を含む）に対しても定期傭船契約の規律が適用されることに疑義が生じないようにすべきである。

その場合、以下の選択肢が考えられる。

①意義・定義規定で明示する。

②再傭船に対しても定期傭船に関する規定が適用される旨の規定を設ける。

4 内容 当事者間においては、上記要素に関する基本的・典型的な権利義務のみを規定するのが相当である。

ア 堪航能力担保義務・保守義務

船舶引渡し時の堪航能力担保義務及び傭船期間中の保守義務は、定期傭船契約における船舶所有者(船舶提供者)の基本的な義務であり、実務で用いられている標準的な契約書式では明定されるのが通常であることから、規律を設けることが望ましい。

イ 傭船料支払

実務で用いられている標準的な契約書式では、定期傭船料の支払時期は前払いとされている。そこで、傭船料の支払時期に関する規律を設けることが望ましい。

ウ オフ・ハイヤー(傭船料支払停止事由)

傭船料の支払い停止事由は、定期傭船契約における基本的事項であるので、実務や外国法を参考に、規律を設けることが望ましい。

エ 航海指示の権利・航海の安全等の海技事項に関する責任等

船舶の使用につき船舶所有者(船舶提供者)及び船長に対し指示する権利は定期傭船者の基本的権利であるので、規律を設けるのが望ましい。これに対し、実務で用いられている標準的な契約書式では、船舶所有者(船舶提供者)が航海の安全等の海技事項について責任を負うとされているので、この点についても規律を設けるのが望ましい。定期傭船者に対して船舶所有者が海技事項の責任を負うことは、第三者に対しても海技事項に関する責任を負うのは船舶所有者(船舶提供者)であるという実務処理における原則の背景となっていると考えられるので、この観点からも、この点の規律を明示することが望ましいと考えられる。

オ 安全港担保義務

安全港担保義務は、定期傭船契約における定期傭船者の基本的な義務であり、実務で用いられている標準的な契約書式では明定されるのが通常であることから、規律を設けることが望ましい。

カ 解除

外航実務では、傭船料の支払いを怠る場合、直ちに本船を引き揚げる旨規定している定期傭船契約書式がある(ただし、猶予期間条項)。内航実務で使用されている標準的な契約書式では、相当期間の催告を要するとしているものがある。解除の要件につき、民法541条の例外規定を設ける必要があるか検討すべきである。

さらに、定期傭船者が第三者と運送契約を締結し運送品を船積みしたのち、船舶の航海中に船舶所有者(船舶提供者)が契約を解除したときには、船舶所有者(船舶提供者)が目的港まで輸送義務を負うかが実務上争われることがある。したがって、この点について規律を設けるべきか検討すべきである。

キ 消滅時効/出訴期限

報告書では、「傭船料債権は、イギリス法において6年の出訴期限に服することとの関係で、我が国の実務上、5年の商事消滅時効に服するとの考え方が有力であるが、商法765条所定の1年



の消滅時効に服するとの考え方もあり得る。日本海運集会所の仲裁例でも、双方の考え方があるところ、立法に当たり明確にすることが望ましい」との指摘がある。

船舶所有者(船舶提供者)及び定期傭船者の相手方に対する債権の消滅時効に関する規律を設けるのが相当であるが、年数を含めて引き続き検討すべきである。

#### ク 定期傭船者の所有に属さない運送品に対する留置権

定期傭船者が船舶所有者(船舶提供者)に対して傭船料、共同海損分担金及び立替金の支払いその他債務を履行しない場合、定期傭船者の所有に属さない運送品に対する留置権を認めるべきか実務上争われる場合がある。したがって、この点について規律を設けるべきか、留置権を認めるとして荷主の保護との調整をどのように図るかを検討するのが相当である。

#### ケ 定期傭船者の所有物・傭船料・運賃債権に対する先取特権

当該船舶上に存在する定期傭船者の所有物及び再傭船の傭船料・運賃債権に対する先取特権を認める規律を設けることの可否も検討すべきである。

#### コ その他

標準的な定期傭船契約では、上記の他にキャンセルングデット/レイキャン、航路定限、費用の分担、荷役の責任分担、船荷証券の署名、本船の返船などが規定されている。

#### 5 船舶賃貸借契約または運送契約に関する規律の準用

報告書では、船舶賃貸借契約または運送契約に関する個別の規律につき、定期傭船契約に及ぼすべきか検討を行ったとある。定期傭船契約に関する新たな規律で対応できないものについては、準用すべきかを引き続き検討すべきである。

#### 6 定期傭船者の第三者に対する責任

一般的に、定期傭船者について、商法 704 条 1 項の規律を及ぼすことは相当でなく、準用しないとするという報告に問題はないと考えられる。報告書を支持するのが相当である。

## IV 複合運送等

### 1. 報告書第 1 部・第 1・4 (1) 複合運送について

#### 【報告書】

ア 上記 1 から 3 までのとおり、多くの規律が陸上運送・国内海上運送・国内航空運送に共通し、運送契約の総則的規定を設けることが可能になることを前提として、複合運送に関し、損害発生区間が不明な場合には当該損害は最も距離の長い運送区間で生じたものと推定する旨の規律を商法に設ける方向で、引き続き検討してはどうか。

イ 運送品に損傷等がある場合の荷受人の通知期間(前記 1(7)、(8)イ)や、運送人の責任の消滅期間(前記 1(9))に関する起算点等の規律に関し、複合運送に係る最後の運送区間に適用される規律によるとする考え方については、上記アの結論も踏まえ、引き続き検討

してはどうか。

#### 【提言】

1 (国際海上物品運送区間があるものも含め) 複合運送契約について適用される規律を明らかにする規定を置くことが望ましい。

2 運送品の滅失・損傷・延着をめぐる複合運送人の責任に関しては、①複合運送契約にも原則として運送法総則が適用される旨、②損害発生区間が判明した場合にはその区間に適用される規律が適用される旨を規定すれば足り、損害発生区間が不明の場合について、距離の長さを基準に損害発生地を推定する規定を置く必要はない。

3 国際海上物品運送、国際航空運送を含む複合運送については、国際海上物品運送法、モントリオール条約の適用について、適切な調整をする必要がある。

#### 【補足説明】

1 総説 運送法総則及び各運送手段固有の規律の内容が決まらない限り、複合運送についてのあるべき規律について確定的な意見を述べることは難しい。ただ一般論としては、複合運送契約については運送法総則が適用されることを前提に、運送法総則の個々の規定の検討を行うと同時に、各運送手段について置かれた特則の適用のあり方を定める規律(複合運送固有の規律)を置くのが適当と思われる。

2 損害発生地不明の場合の運送人の責任 このように複合運送に総則が適用されるとすれば、損害発生地不明の場合に適用される規範が明らかではないという事態はなくなる(運送法総則の規定が適用される)。報告書が提案するような損害発生地を推定する規定は、運送法総則が適用されることにより損害発生地が不明の場合によるべき規範が明確となるのであれば、あえて置く必要はないのではないかと思われる。

さらに、このような推定規定を置くことで、モントリオール条約 18 条 4 項との抵触が生じるおそれがある。また国際海上物品運送を含む複合運送については、国際海上物品運送法との調整の仕方次第では、現在とは大きくルール適用のあり方が変わる可能性があることには注意を要する。このように国際海上物品運送、国際航空運送との調整については、別途慎重に考慮する必要がある(4及び5参照)。

3 損害発生地が特定された場合の運送人の責任 他方、損害発生地が特定された場合の運送人の責任については、報告書は、当該損害発生地の運送手段に適用される規律が適用されることを当然の前提としているようである。実務上は、複合運送人の責任は実運送人の責任と **back-to-back** となるようにしておくのが一般的であるといわれており、複合運送人の責任について、損害地が判明する場合に複合運送人に固有の責任を課すことには、十分な理由がないと思われる。また国際複合運送に関しては、条約との整合性を保つため、損害発生区間が判明した場合にはその区間に適用される法によることは避けがたい。このように考えると、損害発生地が特定された場合には、当該損害発生地の運送手段

に適用される規律が適用されるとする報告書の立場には十分な理由があると思われる。もっともこの点は決して自明なことではないため、その趣旨の明文の規定を置く必要がある。規定する場合の文言については、検討を要する。

4 国際海上物品運送法との調整 国際海上物品運送法は、国際海上物品運送を含む複合運送全体に適用され（1条、3条1項。なお、「運送人」の解釈につき後述 VI4 参照）、船積前荷揚後については免責特約が可能となる（15条3項）というのが現在の解釈である。同法は国際条約（ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ）に基づくものなので、条約との抵触を避ける形で複合運送を規制しなくてはならない。しかし、そもそも国際海上運送区間を含む複合運送契約について条約の適用義務があるか否かについて理解が分かれている。たとえば、複合運送について明文の規定を有するドイツ法は、ヘーグ・ルールズについて複合運送契約そのものには適用義務はないという理解を前提に規律している<sup>2</sup>。この場合、複合運送の規制と条約との抵触は問題とする必要はない。もっとも、条約との抵触を引き起こすことはないとしても、国際海上運送を含む複合運送には国際海上物品運送法は適用されず、もっぱら運送法総則の規定が適用されるとすることは、3で述べたこととは相容れない。

これに対して、国際海上運送を含む複合運送の海上運送期間にヘーグ・ヴィスビー・ルールズを適用する義務があると考えれば、損害発生地が特定された場合の運送人の責任に関しては、①ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ 1条(e)に即して国際海上物品運送法の適用を船積から荷揚までに限定し、船積前荷揚後は運送法総則の規定を適用する<sup>3</sup>、②現在と同じく、複合運送全体に国際海上物品運送法を適用し、船積前・陸揚後については特約可とする、という2つの可能性が考えられる。前者を選ぶと現在とは異なった扱いとなる（運送法総則を任意法規とするのであれば、運送契約で現在と同様の規律が適用されるような定めを置くことは可能である）。

5 モントリオール条約との調整 国際航空運送を含む複合運送について、モントリオール条約は航空運送部分についてのみ適用される（38条1項）と規定するが、飛行場外で行う陸上、海上又は内水運送が航空運送契約の履行に当たり積込み、引渡し又は積替えのために行われる場合には、反証がない限り、損害が航空運送中における事故から生じたものと推定する（18条4項第2文）。また、契約上は航空運送が予定されていたのに別の運送手段が用いられる場合について航空運送中とみなす規定もある（18条4項第3文）。38条により、複合運送の航空運送区間には同条約が適用される。モントリオール条約との関係では、地理的適用範囲の規定などで関係を調整するのは難しく、同条約の適用のある限りにおいて商法の規定は適用されないといった規定にならざるを得ないのではなからう

<sup>2</sup>ドイツ法はヘーグ・ルールズの適用義務を負うのは船荷証券についてであり、複合運送契約ではないと解している。なお、複合運送書類には、国際条約で特段の定めがない限り、一般運送法の運送状（408条、409条）、貨物引換証（443-445条）についての規定が適用されることとなる（452条第1文）。

<sup>3</sup>ただし、損害の通知、出訴期限については物品の「引渡し」が基準時とされているため（ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ3条6項）、条約との整合性が問題になりうる点がないわけではない。

か。もっとも一般に条約は法律に優先すると解されているため、その趣旨の特段の規定を置く必要はないかもしれない。

6 運送人の責任以外の規律 運送人の責任のほか、荷送人の義務、運送品処分権等については、そもそも運送品に関する損害発生地に着目して適用の有無を考えることでよいか疑問のある規律もあり、さらに検討する必要がある。

## 2. 報告書第1部・第1・3 運送取扱営業について

### 【報告書】

運送取扱営業に関する規律を商法に存置するかどうかについては、実務上の利用実態等を踏まえ、引き続き検討してはどうか。

### 【提言】

1 商法の意義における「運送取扱」を業とする者は、現在ほとんど存在しないといわれているが、取次形態が存在しないわけではないこと、比較法的にも、大陸法系諸国の立法には、典型契約として運送取扱についての規定が置かれていることが多いことを考慮すると、安易に削除しない方向で検討すべきである。

2 「運送取扱」を存置する場合、運送契約の取次を業とする者という現在の定義を見直し、フォワーダー業の実務を踏まえた現代的な意味での「運送取扱」営業に即した規定を置くことも検討すべきである。

### 【補足説明】

従前の判例に現れていたような運送取扱契約は、現在ではほとんど存在しないといわれているが、自社代理店がない仕向地への輸送等、フォワーダーが運送責任を引き受けないケースが、現在でもないわけではない。これが法的には代理なのか取次なのかは明らかではないが、このような場合の運送取扱人の責任について規律する規定を置くことには、意味がある。むしろ単純に撤廃すると、短期消滅時効の適用がなくなってしまうなど、不都合が生じるおそれもある。

もっとも「運送取扱」という用語について、現行の実務とのずれが指摘されている。このため仮に運送取扱営業に関する規定を残す場合には、現行法の定義をそのまま維持するのではなく、実務上、運送取扱業と称される取引について、取引実態に即した規定を設けることが可能か、その場合その内容はどうすべきかを検討する必要がある。なお、ドイツ法は、1998年運送法改正法によって、運送取扱営業について、問屋の特則という位置付けを変更し、運送営業の規定との関連性をより重視した規定に改めている。運送取扱人が運送責任を引き受けることを前提とするフランス法は、運送取扱人の責任を、代行者の行為

についての責任（運送責任）と運送取扱人固有の責任との二本立てで規律している。

## V 運送書類及び運送状

### 報告書第1部・第1・5 運送証券及び海上運送状について

#### 【報告書】

##### (1) 船荷証券

ア 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に合わせて整備するか、又はこれを削除する（国際海上物品運送法に端的に船荷証券の規定を設ける）かについて、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

##### (3) 海上運送状等

ア 運送人は、荷送人又は傭船者の請求がある場合には、船荷証券の交付に代えて、運送品の船積み後遅滞なく、船荷証券と同様の事項を記載した海上運送状を交付しなければならない（荷送人又は傭船者の承諾がある場合には、当該事項を電磁的方法により提供することもできる。）との規律を設けることとしてはどうか。

イ 運送人は、海上運送状の運送品に関する記載内容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とする（文言性）とともに、荷送人は、自己が提供した明細の正確性を担保することとしてはどうか。

#### 【提言】

1 商法の船荷証券の規定を国際海上物品運送法上の船荷証券の規定に合わせて整備することを支持する。その船荷証券の規定は、海上運送状の規定と並んで、海上運送に特有の規律として置くことが考えられる。なお商法の規定と国際海上物品運送法の規定とが同一になる場合には、国際海上物品運送法の規定を削除することも考えられる。

2 海上運送状に関する規定に関して、現在の実務における運用に応じた内容の規定（海上運送状の定義、記載事項、及び法的効力等）を置くことを支持する。

#### 【補足説明】

船荷証券について、国内海上運送において全く利用実態がないことを考えると、削除することも有力な選択肢である。ただし、利用実態がないことを理由に削除すると、貨物引換証も削除の対象となり、商法の国内運送の規定から運送証券に関する規定が全く存在しないことになる可能性がある。国内運送について、物権的効力ある有価証券の発行根拠規

定がおよそ存在しないこととなってよいか、検討の余地はある。

なお仮に船荷証券に関する規定を存置する場合、荷送人の請求に従い運送人が船荷証券を発行する義務を負うことになるとする、これは実務的に堪えない可能性があることに注意する必要がある。

海上運送状については、実務的に一般に用いられ、そのことについて相応の合理性があると考えられることから、このような運送書類については、わが国の法律上、その位置づけを明確にすることが好ましい。特に、当該書類が用いられた場合に一定の法的効果（たとえば文言性）を導こうという場合、当事者の合意（CMI 規則の摂取）を越えて、法律上の規定があることにより安定性が高まるということがあろう。規定を設ける場合には、海上運送状の定義、海上運送状の記載事項、海上運送状の記載の法的効力といった点が問題となる。実務的にはその文書の形式が船荷証券に準じた形式となっている点を前提としつつ、CMI 規則の内容等を参照しながらこの点を決するのが合理的ではないかと思われる。

## VI その他

### 【提言】

商法の運送・海商の規定を改正すると同時に、国際海上物品運送法の規定のうち、船荷証券条約との整合性に疑義が呈されている規定（たとえば国際海上物品運送法 13 条 1 項、3 項）についても見直しを行うべきである。また条約との齟齬以外にも、かねてから指摘のある技術的な問題について手当てすべきかも検討すべきである。

### 【補足説明】

1 国際海上物品運送法は、1979 年の議定書によって改正された 1924 年の船荷証券条約の内容を国内法化したものであるとされているが、同法には、明らかに条約の規律とは異なる定め方をしている規定が含まれており、これまでも条約との整合性が問題とされてきた。網羅的ではないが、以下若干の例を挙げておく。

2 いわゆるパッケージ・リミテーションにかかる定め 条約 4 条 5 項(a)は、「物品の性質及び価額が荷送人により船積み前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合を除くほか、運送人及び船舶は、いかなる場合においても、当該物品の又は当該物品に関する滅失又は損害については、一包若しくは一単位につき六百六十六・六七計算単位又は滅失若しくは損害に係る物品の総重量の一キログラムにつき二計算単位のいずれか高い方の額を超過して責任を負わない」と定める。これを受け、国際海上物品運送法 13 条 1 項では、

「運送品に関する運送人の責任は、一包又は一単位につき、次に掲げる金額のうちいずれか多い金額を限度とする

一 一計算単位の六百六十六・六七倍の金額

二 滅失、損傷又は延着に係る運送品の総重量について一キログラムにつき一計算単位の二倍を乗じて得た金額

と規定されている。条約では、「一計算単位の六百六十六・六七倍の金額」にしかかかっていないのに対して、国際海上物品運送法では、「損害に係る物品の総重量の一キログラム」にもかかっている（立案担当者の説明として、菊池洋一『改正国際海上物品運送法』（商事法務研究会、1992）78-79頁、81頁注12参照）。これは明らかなミスであると理解されており、条約と同じ意味に読み替えて適用すべきであるとされる<sup>4</sup>。

3 いわゆるコンテナ条項 条約4条5項(c)は「コンテナ、パレット又はこれらに類似の輸送用器具が物品をまとめるために使用される場合には、この号の規定の適用については、これらの輸送用器具に積み込まれたものとして船荷証券に記載されている包又は単位の数をこれらの包又は単位の数とみなし、その記載のない場合には、その輸送用器具を包又は単位とみなす」と規定する。「運送品の包又は単位の数」が船荷証券に記載されている場合はその数を、それ以外の場合にはコンテナ等の数を「包又は単位」の数とみなすわけである。

国際海上物品運送法13条3項は、「運送品の包若しくは個品の数又は容積若しくは重量が船荷証券に記載されているときを除き、コンテナ等の数を包又は単位の数とみなす」と規定する。条約との違いは二点である。第1に、船荷証券上に「運送品の包若しくは個品の数又は容積若しくは重量」に関する記載がある場合には、1包・1単位をどのように考えるかが示されていない<sup>5</sup>。次に、コンテナ貨物について船荷証券上に個品の数、容積、重量の記載がある場合にも、この例外を適用するとしている点である。条約の用いている「単位(unit)」という単語を、個品の数、容積、重量と理解し、このような文言を採用したと説明されている（菊池・前掲88頁）。確かに、条約の用いる「単位」という語には曖昧なところがあり、それが船積単位 (shipping unit) のことか、運賃計算単位 (freight unit) のことかという議論はある。しかし個品の数、容積、重量が常に「単位」となるという解釈は特異なものであり、日本法の内容を独自のものとしている<sup>6</sup>。

実質的にも、本項は、条約では生じない面倒な問題を引き起こす<sup>7</sup>。たとえば、コンテナ貨物について船荷証券上に物品の重量だけが記載されている場合（重量が運賃計算単位と

<sup>4</sup> 鴻常夫「国際海上物品運送法の改正について」海法会誌復刊36号(1992)5頁、11-12頁、谷川久「海上運送人の責任制限」海法会誌復刊37号(1993)63頁65-66頁。実務家からも批判が強い。津留崎裕「改正国際海上物品運送法は早急に再改正を一条約からの離路 (Deviation) へ」海運785号94頁(1993)。

<sup>5</sup> 「コンテナ等の数を包又は単位の数とみなす」というルールを適用しないとされているだけである。条約上は、船荷証券に記載されている包又は単位の数が1包・1単位とみなされると明記されている。

<sup>6</sup> 記載が運送品の単位数の記載と認められる場合のみを指すという限定解釈（江頭憲治郎『商取引法（第7版）』（弘文堂、2013）323頁注21）が主張される所以である。なおアメリカは、ヘーグ・ルールズを批准し国内法化する際に、「一包あるは包によって船積みされない物品については慣行的な運賃計算単位ごと (per customary freight unit)」と規定した（1936年海上物品運送法4条5項）。

<sup>7</sup> 現行法の規定のもたらす種々の問題については、谷川久「海上運送人の責任制限」海法会誌復刊37号(1993)79-81頁、落合誠一「国際海上物品運送法の改正」ジュリスト1008号(1992)103-104、109頁、戸田修三＝中村真澄編『注解 国際海上物品運送法』（青林書院、1997）281-282頁（佐野彰）を参照。

もされていない場合)、どのように責任限度額を決定するのであろうか。コンテナの中身の運送品の個数について記載がない以上コンテナの数をもって包・単位の数と見るほかないと思われるが(条約を適用すれば当然そのような結論となろう)、国際海上物品運送法はそれを禁じるかのように読める<sup>8</sup>。仮にこのケースで重量による責任限度額一本で判断するとすれば、条約を適用した結果と異なる<sup>9</sup>。

4 その他 2、3で述べたのはあくまで例示であり、国際海上物品運送法と条約との間の不整合の可能性が指摘されている事項は、他にもさまざまあるので、各々について立ち入った検討を行うべきである。

また国際海上物品運送法の適用をめぐる、現在の文言が必ずしも明確ではない面があることについて、手当てをすべきかどうかも検討すべきである。そのような例として、運送人の定義があげられる。同法2条2項は、「この法律において『運送人』とは、前条の運送をする船舶所有者、船舶賃借人及び傭船者をいう」と規定するが、このような規定は、素直に読むと、国際海上物品運送を引き受けた利用運送業者(船舶所有者、船舶賃借人、傭船者のいずれにも該当しない)は含まないかのように読める。もちろんそのような結論が不当であることはいうまでもないが(利用運送業者が船荷証券を発行していれば、これに同法を適用しないことは明白な条約違反である)、それを回避するためには、2条2項に掲げられているのは例示と解釈し、かつ「前条の運送をする」というのは、「下請運送人をして前条の運送をさせる」ことも含むと読む必要がある。この際、同法は、「運送」ではなく「運送契約」に適用されるとし、運送人とは荷送人との間で運送を行うことを約した者といった形で定義し直す等、より明確に適用範囲が画される規定とすべきではないかと思われる。

---

<sup>8</sup> 国際海上物品運送法13条3項は、「運送品の包若しくは個品の数又は容積若しくは重量が船荷証券に記載されているとき」には「コンテナ1等の数を包又は単位の数とみなす」というルールは適用しないと規定しているからである。

<sup>9</sup> 条約上は、この場合には重量に基づく責任限度額に併せて、コンテナの数を「一包・一単位」とする責任限度額が適用されるはずである。