

平成 25 年 10 月 16 日

運送法制研究会 御中

一般社団法人 日本船主協会  
運送法制ワーキンググループ

### 商法第三編 海商 に関する要望事項

- ※ 第二編からの準用条文を含み、旅客運送関係は含まない。
- ※ 運送法制研究会における従前の議論では十分でない、または海事弁護士が実務の観点から特に重要と思われる点を中心とする。また、ここで掲げられている内容以外は全て現行法を是とする／新たな規律は一切不要とする趣旨ではない。
- ※ 商法の編、章及び条文の番号については番号のみで引用する。

#### 第 1. 規律のあり方一般

##### 1. 外航と内航との規律の差異の原則的解消

現行法では、商法の原則に対して外航では特則たる国際海上物品運送法（以下「COGSA」）が適用されるため外航と内航とで規律が異なっている点が多々ある。

しかし、そもそも両者は、海上危険という特殊な危険に晒されつつ遂行される行為である点において基本的に同一の性格を有する。更に重要な点として、外航が海外との国際競争に晒されつつ基本的に対等商人間の商行為として行われ、Hague-Visby Rules 等の国際条約の規制にも服するのに対し、内航には、荷主側の圧倒的優位、契約文書化の乏しさ、権利義務関係の希薄さ等の実情が今なお存在する。また、現行法では、外航（COGSA）は片面的強行規定、内航（商法）は一応は契約自由という差異があるが、前者はその反面として COGSA 上の保護は実務上まず剥奪されない（COGSA 13 条の 2）のに対し、後者では理論上は例外である特約禁止の適用が実務上は容易に問題になる（739 条）という差異があり、結果として、より零細業者が多い内航がより厳しい規制に服しているという明らかな矛盾を直視すべきである。

以上に鑑みれば、Hague-Visby Rules に依拠した外航の規律を海商法の基本法として内航にも等しく及ぼし、均等適用には問題がある点のみ内航独自の特則を設けるという手法をとるべきである。

##### 2. 陸上運送との関係 等

現行 COGSA 並びに商法第 3 編（海商）では、前者が第 2 編第 8 章（運送営業）及び第 3 編（海商）の規定を一部準用又は一部例外を除いて適用し、後者が第 2 編第 7 章（運送取扱営業）及び第 8 章（運送営業）の規定を一部準用し、且つ準用又は適用を定める条項が各々に複数存在するという複雑な状態であり、それらの関係の理解は、一般国民は言わずもがな法律家にとってもすら困難である。またその結果、実質的にも、外航の重要書類である船荷証券の性質に関して実務で全く使われない陸上運送の貨物引換証及び内航の船荷証券の規定を準用して規律する（COGSA 10 条、573 条等及び 770 条等）という凡そ適切と思われない手法が用いられる、陸上運送における重要規律（運送品処分権に関する 582 条、583 条）が外航でのみ準用され（COGSA 20 条 2 項）内航（第 3 編）では準用なしとの不可解な点が生じる等の状況が生じている。

しかし、1. で述べたとおり、外航と内航は海上運送として同一の危険に晒される運送行為である反面、海上運送（外航及び内航）と陸上運送は、それに伴うリスクに多大な差がある。経済取引としても類似しているとは決して言えない。内航と陸上運送の経済取引としての類似性はそれが認められる場合もあるだろうと言う程度に過ぎない。また海上運送はそのほとんどが

商人間の商取引での利用であるが、陸上運送には一般消費者利用の側面も多分にある。

従って、海商法を現代化する以上、外航・内航を通じた基本法としての海商法を制定すべく、陸上運送からの準用を避け、重複を厭わずに全て別個独立の規定を設けるべきである。

注 COGSA における第 2 編第 8 章（運送営業）及び第 3 編（海商）の規定を準用又は適用する手法は、更に以下のような弊害も生じさせているとの指摘もある。

そもそも、COGSA がこのような手法をとっているのは、Hague-Visby Rules（当初は Hague Rules/以下同じ）の国内法化にあたり、Hague-Visby Rules は元々船荷証券にのみ適用されることを前提としていたが、COGSA を傭船契約等にも適用する外航海運の基本法とすべく（COGSA 1 条、16 条等参照）、そこに本来の Hague-Visby Rules の内容のみならず、それ以外の海上物品運送に係る規律を商法から繰り入れるためであると解されるが、その結果、COGSA は、Hague-Visby Rules の国内立法と言うに留まらず、その他の異物をも含む国内法となっている。そのため、例えばある船荷証券の Clause Paramount により船積地の所在国日本の COGSA が指定された場合（しかし準拠法は必ずしも日本法でない場合）、外国の運送人や貨物関係者は、それは純粋に Hague-Visby Rules だけの単独立法であると認識しているのに、実際はそれ以外の海上運送規範（例えば有価証券法理を前提とした船荷証券の規定）が多数盛り込まれていることに驚くとともに当惑し混乱すると言った事態も生じる。

従って、COGSA は純粋に Hague-Visby Rules に対応する内容だけを規定する法律とし、且つそれを（前記のとおり例外的取扱が妥当と認められる部分を除いて）外航・内航双方に適用し、更にその他の事項も外航・内航を合わせた統一法として制定することが望ましい。

## 第 2. 個別事項

### 3. 船長の代理権

船長の代理権（713 条）が実務上必須であることは、研究会でも既に指摘されているが、本条が日本籍船にのみ適用されるのであれば、その実務上の意味は限定的である。船長が内部関係外部関係と問わず船舶の最高責任者であることは海運の常識であり、本条は、船舶の国籍を問わず（別言すれば日本に寄港する外国籍船にも）適用される旨を明示すべきである。

### 4. 運送契約の当事者及びその意義の明確化

現行法では、運送契約の当事者は、外航（COGSA）では「運送人」と「荷送人」（特約禁止の例外にかかる 16 条でも同様）、内航（商法）では「船舶所有者」と「荷送人」又は「傭船者」とされている。しかし、実際には、外航・内航で区別がある訳ではなく、契約の区別に応じて、簡品運送契約は「運送人」と「荷送人」、傭船契約は「船舶所有者」と「傭船者」が当事者であるから、法と実務で齟齬が生じている。また「船舶所有者」の意義については、第 3 編（海商）第 3 章（運送契約）におけるそれ（契約上運送義務を負う当事者）と、第 3 編の他の章におけるそれ（文字どおりの所有者）の意義は明らかに異なるにもかかわらず、両者が区別されずに規律されているため、実際にも弊害が生じる（757 条の競売権は、明らかに運送契約上運送義務を負う当事者の権利であり、その者が文字どおり船舶の所有者か否かは関係ない筈にもかかわらず、この文言のために所有者であることが必要と誤解される等）。

従って、これらの規律を整理すべきである。特に「船舶所有者」なる概念については、運送契約の当事者としての船舶所有者は別の語（例えば「船主」等）をあてる、第 3 章冒頭で上記の趣旨を明示する条項を置く等の措置を講じるべきである。

### 5. 簡品運送契約及び航海傭船契約

荷送人ないし傭船者の任意解約権（例えば 745 条～748 条、750 条）及び不可抗力時の契約終了乃至解除権（760 条 1 項 4 号、761 条～763 条）の規定は、任意規定とはいえ、実務上まず例を見ない条項であり、他方内容的に個別契約条項（特約）で然るべく変更されているとは必ずし

も言い切れず、結果として、当事者が合理的に予想しない形で援用されてしまう危険がある。従って、これらの規定の整理及び削除をすべきである。

船積及び陸揚準備完了通知並びに碇泊期間及び滞船料（741条、742条、752条）の規定も、任意規定とはいえ、実務と齟齬がある。他方特に内航海運では具体的に決めていない例もあることから、適当な実務を斟酌した改訂が必要である。

## 6. 定期傭船契約

定期傭船契約に関する規律の要否については、当 Working Group にて委嘱した海事弁護士間で積極消極両方の見解がある。事柄の重要性に鑑み、双方を紹介する。

### 【積極説】

現在の海運実務における重要性に鑑みれば、定期傭船契約に関する規律は必須である。法的性質に関する議論の状況や定義の困難さという理由で規律を見送るのは不適當である。

現行法 737 条以下の規定は、いわゆる航海傭船契約または個品運送契約を主眼にして制定したものであると思われるが、各条文に航海傭船契約という文言は無く、これを航海傭船契約等とは全く性質が異なる定期傭船契約に準用され得るとする解釈等により実務に多大かつ不必要な混乱が生じている。加えて、戦前からの判例学説における定期傭船契約の性質論（船舶賃貸契約と労務供給契約の混合契約説その他）の混迷が、混乱に輪をかけていると思われる。

実務では諸外国から定期傭船契約に関する日本法上の解釈や法規定につき意見を聞かれることがあるが、その際に日本法には定期傭船契約に関する明文の法規定が無い、判例や学説の中には特に衝突責任等に関連して 704 条（船舶賃貸人）の規定の類推適用の可否という形で問題設定がされており、更には民法の賃貸借契約の条項の準用や商法 737 条以降の航海傭船契約に関する規定の適用を主張する見解もあるとの意見書を出す、日本法は裸傭船契約や航海傭船契約と定期傭船契約との相違すら認知していない法制かと誤解される体験をすることもある。

従って、定期傭船契約が裸傭船契約や航海傭船契約と別類型として存在することを認知すべく、その定義や基本的な性質程度に関する何らかの規定新設は絶対に必要である。例えば「定期傭船契約とは、当事者の一方（船主）が船舶を艀装し乗組員を配乗しその運航を一定期間相手方（定期傭船者）にさせることを約し、相手方はこれに対してその傭船料を支払いその費用で本船を運航することを約するものをいう。」等と定義し（法的性質論を明らかにすることは敢えて回避している。文言はもとより仮案である。）、他の契約類型についても然るべく定義をすることで差異を明らかにし、そのうえで若干の基本的権利義務関係について適宜の規定を置く程度で足りる。

### 【消極説】

積極説の問題意識は理解するが、定期傭船契約に関する規定を設けることにより、それが本来有している柔軟性が失われる危険があるので、敢えて規定を設ける必要はない。

裸傭船契約及び航海傭船契約は、典型契約である賃貸借契約や請負契約の範疇に属するものとして法的性質が固定的に理解されている。他方定期傭船契約は、いずれの典型契約に属するか明白でない茫洋としたところに特徴があり、それ故に利便性・柔軟性があり、そのことが傭船形態として多く用いられる理由でもあると考える。定期傭船契約に関する規定を設けることにより、そのような利便性や柔軟性が失われてしまうのではないかと危惧する。別言すれば、定期傭船契約は契約自由の原則が最も強く支配する領域であって、そこで生起する事項は当事者の自由に取り決めるところに任せて差し支えないと考える。

また、定期傭船契約を定義すれば、船舶の利用形態を、裸傭船、航海傭船及び定期傭船の 3 類型に分類することになるだろうが、実務上は、典型的な定期傭船契約以外にも、Slot Charter、Trip Charter、更に我国の内航海運で利用頻度の高い所謂運航委託契約等が存在し、これらを上記 3 類型のいずれかに属するものとして分類すべきかといった問題も生じる。

実務で提起されている諸問題は、船舶賃貸借の規定（例えば 704 条 1 項及び 2 項）や、航海傭船契約の規定（737 条以下の物品運送の規定特に 765 条）が定期傭船契約に適用となるかということであり、それらの問題は、むしろ船舶賃貸借や航海傭船契約の概念を明確にし、その適用対象を特定することにより、解決できるのではないかと考える。

#### 7. 記名式船荷証券の当然の指図証券性

現行 COGSA 10 条及び 776 条で各準用される 574 条は、外航及び内航における記名式船荷証券につき当然の指図証券性を定めている。これは現在の世界海運で圧倒的影響力を有する英法の原則に反するものであり、実務上混乱が生じることがあるので（同条但書により裏書禁止文言の記載により譲渡不能となし得るが、実務上は全ての記名式船荷証券にそのような記載がされている訳ではない）、同条を削除して記名式船荷証券は裏書譲渡不能とすべきである。

#### 8. 海上運送状 (Sea Waybill)

現在の海運実務（但し外航）における重要性に鑑みれば、海上運送状に関する規律も設けるべきである。海上運送状の法的性質、発行義務のあり方、記載事項、及び記載の効力等の検討が必要である。研究会で議論された COGSA 9 条に加え、同 13 条 3 項（コンテナ条項）の適用可否も問題となる。

#### 9. 時効及び除斥期間

現行 765 条（COGSA 20 条 1 項）に規定された内航海運及び外航海運における船主乃至運送人の権利の 1 年間の短期消滅時効は、現在の世界海運で圧倒的影響力を有する英法の 6 年とのギャップが余りに大きく短期間に過ぎるので、契約が連鎖している場合等対応に苦慮することがままある。通常の商事時効 5 年の規律に委ねるべきである。（付随的論点であるが、本条が傭船者としてしか規定していないことから、本条が定期傭船契約における船主の権利にも適用があるか否かについて若干の疑義がある。これは前記 6. の定期傭船契約の規律の要否に関連した問題点の一例であるが、消極説にあっても、航海傭船の規定を明確化し且つ本条は航海傭船にのみ適用あることを明確化すべしと考えられる。）

逆に現行 766 条（566 条）による内航海運における船主の責任の 1 年間の短期消滅時効は、外航海運における運送人の除斥期間（COGSA 14 条）との間で不合理な差異となっており、前者を後者に揃えるべきである。（これは上記 1. や 2. の問題の一例でもある。）

以 上