

平成 21 年 4 月 28 日現在

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2006～2008

課題番号：18530056

研究課題名(和文) 国際海上物品運送法制の現代的課題

研究課題名(英文) Current Issues on the Legal Regime of International Carriage of Goods by Sea

研究代表者

藤田 友敬 (FUJITA TOMOTAKA)

東京大学・大学院法学政治学研究科・教授

研究者番号：80209064

研究成果の概要：海上物品運送法制の現代化という課題に向けて、伝統的な定期船/傭船契約の二分論では語れない多様な運送契約形態の規律(特に運送法の強行法規性)、海上航行技術の発達を前提とした当事者間のリスク配分、物品運送にかかる電子化に関連する法的インフラの整備を中心に検討を加えた。その際、伝統的な物品運送条約に加え、2008年末に成立した国連国際海上物品運送条約(ロッテルダム・ルールズ)の内容をも検討対象に加えた。

交付額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2006年度	1,400,000	0	1,400,000
2007年度	1,000,000	300,000	1,300,000
2008年度	1,000,000	300,000	1,300,000
年度			
年度			
総計	3,400,000	600,000	4,000,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：法学・民法学

キーワード：商法，国際取引法，運送法，海事法

## 1. 研究開始当初の背景

従来、わが国を含めた主要先進国において採用されてきた国際海上物品法制は、その作成から40年近くを経たハーグ・ヴィスビー・ルールズ体制(1968年議定書によって改定された1924年船荷証券条約)によっている。1978年には、伝統的なルールを現代化すべく、新しい国連海上物品運送条約(ハンブルク・ルールズ)が作成され、これは、その後発効したものの、主要先進国は批准しておらず、従来の体制に取って代わるものとはなり得ていない。その結果、現在の国際海上物品運送法制は、現在の海運実務を

十分に反映したものとはなっていない。たとえば物流契約の電子化の進展への対応がなされていないことはもとより、伝統的法制のもとで十分カバーされていないさまざまな法律問題があり(たとえば、荷受人への物品の引渡及びそこから生じる責任、譲渡性のない運送書類の取り扱い、複合運送的な側面等)、各国の法制に統一がない状態が放置されている。さらに多様化する運送契約形態をめぐって古色蒼然とした傭船契約/定期船の二分論によって規律することへの疑問も提起されている。

そのような中、本研究開始時点において、

より包括的な海上物品運送条約の制定に向けた動きが、国連国際商取引委員会（UNCITRAL）において検討され始めており（その後2008年末に条約は採択された）、まさに海上物品運送法制の現代化のための動きが現実化しつつあった。そのような中で、わが国においても、集中的な調査・検討を行い、さらには新たに作られつつある国際的なレジームにどう対処するかといった立場を固めるための研究に緊急の必要性があった。

## 2. 研究の目的

1. で述べたような事情を背景とする本研究は、海運実務の変化に対応する新しい海上物品運送法制のありかたを探るものである。より具体的には、次の4点について解明することで、その目的を達成することを目指した。

### (1) 運送契約の多様化・強行法的規律と契約の自由

近時、国際的な物品運送契約は従来のような定期船／傭船契約の二分論では語れない多様な運送形態がとられてきており、またそれらにおける運送人・荷主間の力関係もさまざまである。それらの実態を明らかにし、それを法制度としてはどういう形で定式化できるかを検討する。特に、アメリカとの間の取引で大きな割合を占めるサービス・コントラクトについては、業法的規制・競争法的規制の観点からは研究されてきたが、その私法的な取扱いについても、今一度考え直す必要がある。

特に、伝統的な定期船契約における荷主の保護といった単純な命題は、海上物品運送契約の多様化を前提とするともはやそのままは妥当しないことの注意する必要がある。規制緩和がさまざまな領域で進展する中、強行法的規律（運送契約における契約の自由）の必要性や根拠についても検討を加える必要がある。

### (2) 従来の国際条約のカバーしていない法律関係

物品の引渡し、運送品処分権、譲渡性のない運送書類をめぐる法律関係について、各国法を参考にしつつ、わが国の現在の法制及びあるべきルールのあるあり方を研究する。とりわけ近時問題とされている保証渡しの問題や譲渡性のない運送書類（Sea Waybill）の証拠力等について、貿易金融における運送書類の役割・機能と合わせて検討する必要がある。

### (3) 海上物品運送と電子商取引

運送書類の電子化の問題に代表されるような海上物品運送にかかわる電子商取引についての法規制のあり方を検討する。まずはBORLEROシステムのように現に稼働して

いる仕組みを検討することはもちろん、電子商取引に関する諸条約・モデル法との関係・整合性、さらに各国における電子署名制度についても視野に入れ検討する。

### (4) 関係者間での最適ナリスク分配

物品運送契約における効率的なリスク配分という観点から、従来の法制について検討を加える。たとえば以下のような諸点が検討の対象となる。伝統的な運送人の免責事由の存在意義、海上運送人特有の義務（堪航能力担保義務）の存在意義、荷主の責任（とりわけ危険物や物品に関する情報提供の責任）、異なる運送手段間のルールの調整、運送法の領域における強行法規性の存在意義といった問題である。

## 3. 研究の方法

(1) 多様化した現代の海上物品運送について、現実の実務の要請をふまえるための実証的な調査を行う。運送形態に関する各国の業法的な規制や競争政策のありようが、海上物品運送契約の形態の選択に大きく影響を与えている点も、合わせて調査した。

(2) 利害関係人間のリスクの分担のあり方を考えるべく、経済学の分析手法を用いる（いわゆる「法と経済学」）等といった新しい方法論を試みた。

(3) 従来の国際条約のカバーしていない法律関係等に関するルールのあり方については、伝統的な比較法的手法を用い、各国の法制度（制定法・判例のみならず標準約款等も含め）を調査した。

(4) 物品証券の電子化に伴う諸問題といった技術的な側面については、国際的な業界団体や専門技術者の協力を得て調査検討を進めた。

## 4. 研究成果

### (1) 運送契約の多様化と強行法的規制

近時の海上物品運送においては、伝統的な定期船／傭船契約の二分論では語れない多様な運送契約形態が増えてきている。たとえば北米サービスコントラクト等のように、一定期間・一定数量の物品輸送へのコミットメントがある形態の場合、荷主の力が相対的に強くなり、荷主は必ずしも強行法的保護を必要としない。こういう場合には、運送人の義務・責任の軽減を含めた特約の自由を容認することで、より適切なリスク配分が可能になる。

もっとも特約の自由が認められる範囲をどのような形で画していくかは難問である。契約形態によって画する場合、とりわけ期間

や運送品の数量による定量的な基準を用いた規制は、現実的には、採用することが難しいように主割るし、定性的な基準（重要なコミットメントの存在を要求するなど）による規制では、あまりにルール適用が不安定となり、当事者の予見可能性を欠くことになる。もし契約の種類によって規律を異にすることが難しいとすれば、むしろ特約を導入する手続的な要件を厳格にしていくことで濫用を防止することが、一番現実的なものかもしれない。

最新の国連海上物品運送条約（ロッテルダム・ルールズ）では、北米サービスコントラクト等に代表される形態の定期船運送について、「数量契約」についての特則という形で、特約の自由を導入しているが、それは以上のような観点と整合的に思われる。もっとも、そこで置かれている厳重な要件については、果たしてそこまで厳重な規制が必要であったか、検討が必要となる。

### (2) 海上物品運送とリスク分配

ついで、「法と経済学」の観点から、当事者間のリスク配分について検討すると、伝統的な海上物品運送法制では、必ずしも望ましいリスク配分になっていない面が少なくないことが分かった。

たとえば、一部の免責事由（たとえば航海過失免責）に関しては、現在では正当化が困難に思われる。延着責任については、どのような場合にそれが生じるかという点がはっきりしないことが多く、また経済的損失についての賠償範囲も各国でさまざまに分かれる。むしろ延着責任それ自体は原則として容認した上で、適切な責任制限のもとにおくのが合理的なルールではないかと思われる。

物品の滅失・毀損に関して設けられる運送人の責任限度額については、残念ながら十分なデータが集められなかった。ただ一部で説かれているようにほとんどの請求が既存の限度額の範囲内に収まっているとすれば、この点を特に修正する必要はないのかもしれない。もっとも、パッケージと重量の二重の基準による責任限度額の設定は海上物品運送特有の法制であり、その合理性については検討の余地があるかもしれない。

なお責任制限に服する債権の範囲が各国で相当異なっていること（特に荷受人（証券所持人）以外の者への引渡の扱いであるとか、証券上の不実記載に基づく責任等が責任制限の対象となるかに関する考え方が大きく異なる）については、統一する必要がある。新しい国連海上物品運送条約では、この点は手当てされているものの、たとえば保証渡の場合をめぐって責任制限阻却事由があるか否かについては解釈が分かれそうである。

ちなみに本来の研究アジェンダに含まれ

ていたものではないが、わが国の国際物品運送法には条約と内容が異なる疑いのある事項が少なくないことも、当該研究の副産物として分かった。特に仮に新しい国連物品運送条約を批准する場合には、注意する必要がある。これは、より一般的に言うと、統一条約の国内的なインプレメンテーションのあり方として、別途研究対象となりうるテーマである。

### (3) 複合運送的側面と条約間の調整

現在のコンテナ輸送は、海上運送に限定されないドア・トゥ・ドアの複合一貫輸送であることが多い。その場合、一貫輸送について統一的に適用のある運送規制法制が望まれることになる（新しい国連物品運送条約では、海上物品運送を基本とした一貫輸送法制を規定する）。ただ複合運送的な規律を導入した場合には、どうしても既存の陸上運送条約等との調整が必要となる。

現実にとどの範囲で調整が必要かは、個々の条約の解釈にかかわるため、千差万別で、一律には論じることができない。いずれにせよ、いわゆるネットワーク・システム（一定の範囲で、運送手段毎に適用されるルールを尊重する）がある程度対処になるが、それでは対処できないケースも残ることも分かった（たとえば、道路運送条約（CMR）は、トラック等が積み荷を乗せたままフェリーによって海上輸送されるようなケースも、「陸上運送」として規制するが、海上物品運送条約との間での規制の衝突は避けられない）。

新しい国連物品運送条約は、ネットワーク・システムと個別対処との双方を設けるが、それで十分問題が解決できているか疑問もあることに注意する必要がある。

### (4) 物品運送にかかる電子化

物品運送にかかる電子化に関しては、稼働を開始した電子船荷証券については、関連するインフラ（税関で必要な情報等の電子的提供システム）の整備が遅れていることもさることながら、物権的効力等についての法律関係の不安定さの解消が必要となることがわかった。たとえば、いわゆる BOLERO システムに基づく電子船荷証券については、国際 P I グループによって付保の対象とされているが、日本の TEDDY システムが対象とされていない最大の理由が、その法的側面の不安定さにあるのではないかと思われる。

新しい国連物品運送条約においては、電子的な運送書類と伝統的な紙ベースの運送書類についての機能的等価性を認めるが、電子的運送書類、とりわけ譲渡可能な電子的運送書類についてのセキュリティの程度であるとか、具体的な仕組み、さらに電子署名の要件等については、一切触れていない。技術的

進展の激しい領域における具体的な規律の難しさを反映していると言える。

(5)従来の物品運送条約で解決されていない諸問題

伝統的な物品運送条約ではカバーされていない法律問題のうち、特に物品の引渡をめぐめるルールが問題となっている。いわゆる船荷証券の危機と呼ばれる問題である。新しい国連物品運送条約においては、証券上の記載によって受戻証券性を緩和する可能性を認めるが、荷為替実務からの強い抵抗も見られる。本研究においては、受戻証券性を緩和することが実務に与える影響についての検証はできなかったが（実際にそういうルールが実施されていない以上、影響を測ることは困難である）、仮にそういうルールを導入する場合にはどのような規律が必要かについて検討した。結論としては、少なくとも、船荷証券上に明示的な記載（裏面約款ではなく表面の記載）によって受戻証券性を制限する方法は認め、そして金融機関がこれに対応できないのであればそういう船荷証券を荷為替において受け取らないという形で対処していくのが、一番現実的な対応なのではないかと思われた。そして受戻証券性を制限する記載がある場合に、運送人が免責されるために取るべき最低限の確認手続および善意の第三者の保護要件等を別途設けることになる。

新しい国連物品運送条約においてその扱いは二転三転したものの、最終条文においては、基本的にこのような仕組みを採用することとなった。

以上について、万国海法会第39回国際大会（アテネ）のコンファレンスでの報告・司会を行うとともに、国内においても新しい国連海上物品運送条約に関する分析・紹介活動を行い、雑誌論文の形で論稿を発表した（「研究発表」の項目参照）。また海外の雑誌にも論文を投稿しており公表を待つ段階となっている。

#### 5. 主な発表論文等

（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）

〔雑誌論文〕(計 7 件)

FUJITA, Tomotaka, The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications, Texas International Law Journal(査読有), Vol.44, 2009, pp.349-373,

藤田友敬,新しい国連国際海上物品運送に関する条約案について,ソフトロー研究(査読有),第13号,2009年,57-93頁

藤田友敬,全部又は一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国連国際商取引法委員会条約草案,海法会誌(復刊)(査読無)52号,2008年,69-84頁

FUJITA, Tomotaka, Balance of Risk: Introduction, CMI Yearbook 2007-2008 (査読無), 2008, pp. 277-278

藤田友敬,国際商取引における規範形成:万国海法会を例として,ソフトロー研究(査読有),第12号,2008年,107-122頁

藤田友敬,契約法の経済学:契約関係への最適投資のためのインセンティブ・メカニズム,ソフトロー研究(査読有)第11号,2008年,141-168頁

藤田友敬,国連国際商取引法委員会(UNCITRAL):運送法の諸問題,海法会誌(復刊)(査読無),50号,2006年,82-96頁

〔学会発表〕(計 6 件)

藤田友敬,新しい国際海上物品運送の条約(案)について,2008年度海事クレームに関する国際セミナー,2008年12月3日,丸ビル コンファレンススクエア

藤田友敬,運送法における統一法の受容と日本の変容,シンポジウム「ここがヘンだよ日本法」,2008年11月29日,京王プラザホテル

藤田友敬,日本海事法と国際条約:近時の動向と将来の展望(International Conventions and Japanese Maritime Law: Recent Developments and the Future),2008年11月21日,韓国海法会創立30周年記念コンファレンス,Hotel Kukdo(ソウル)

FUJITA, Tomotaka, UNCITRAL Draft Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Comité Maritime International, 39TH CONFERENCE, 2008年10月16日, "The Westin Athens"

FUJITA, Tomotaka, The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications, "Symposium Transport Law for the 21st Century: The New UNCITRAL Convention", 2008年3月28日, テキサス大学ロースクール

藤田友敬, 国際商取引における規範形成,  
シンポジウム「私的秩序の生成メカニズム:  
主体・過程・内容」, 2008年3月3日, 六本木  
アカデミーヒルズ49・オーデトリウム

## 6. 研究組織

### (1) 研究代表者

藤田 友敬 (FUJITA TOMOTAKA)  
東京大学・大学院法学政治学研究科・教授  
研究者番号: 80209064

### (2) 研究分担者

なし

### (3) 連携研究者

なし