

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 27 年 6 月 7 日現在

機関番号：14301

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2012～2014

課題番号：24730036

研究課題名(和文)国際海上物品運送契約における管轄条項

研究課題名(英文)Jurisdiction Clauses in Contracts for the International Carriage of Goods by Sea

研究代表者

増田 史子(MASUDA, Fumiko)

京都大学・法学(政治学)研究科(研究院)・准教授

研究者番号：60362547

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 2,000,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では、国際海上物品運送契約における裁判管轄条項に関し、日本法の立場を国際的な状況を踏まえて相対的に把握しようと試みた。2008年に成立した「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際連合条約」(ロッテルダム・ルールズ)の管轄規則、英、米、仏、独などの外国法を検討した結果、次の結論に至った。(1)船荷証券上の管轄条項に専属管轄合意としての効力を原則として認める現行法の立場は、取引慣行に照らせば現在でも一応妥当である、(2)ロッテルダム・ルールズの管轄章のオプト・インは不要と考えられる、(3)運送人と荷主との間の利害の均衡については、より広い観点からの検討を要する。

研究成果の概要(英文)：This research aims at analysing and clarifying Japanese position on validity of jurisdiction clauses in bills of lading or transport documents covering contracts for carriage of goods by sea in international context. In addition to the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the "Rotterdam Rules") adopted in 2008, foreign laws including American, English, French and German laws are examined.

The comparative analysis leads to the conclusion that (1) the current Japanese law in favour of exclusive jurisdiction clauses can be justified in the light of the relevant commercial practice; (2) Japan should not opt-in the Jurisdiction Chapter (Ch.14) of the Rotterdam Rules as these rules substantially differ from the current position and fail to provide clear and certain solution; (3) careful consideration from a wider perspective should be given to the economic balance between cargo interests and carriers.

研究分野：運送法

キーワード：国際海上物品運送 船荷証券 裁判管轄条項 運送契約 国際裁判管轄 合意管轄 法廷地選択 商取引法

1. 研究開始当初の背景

(1) 国内法の安定

船荷証券等の海上運送書類には、例えば運送人の主たる営業所の所在する国の裁判所が、当該船荷証券に関して紛争が生じた場合は専属的に管轄権を有する旨を定める規定が、一般におかれている。船荷証券上のこのような国際裁判管轄条項(以下「管轄条項」)の有効性は、日本では、最高裁判所昭和50年11月28日第三小法廷判決(民集29巻10号1554頁。チサダネ号事件上告審判決)により一定の要件の下で認められ、平成23年民事訴訟法等改正では、同判決を踏まえて、国際的な管轄合意の有効要件に関し明文の規定が設けられた(民事訴訟法3条の7)。日本法上は、一見したところ、船荷証券等の海上運送書類における管轄条項の有効性について、法的な問題はさほど残されていないかのようにも見える。

(2) 国際的な議論の錯綜

しかしながら、国際的にみれば、2008年に成立した「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際連合条約」(以下「ロッテルダム・ルールズ」)の審議過程において、海上物品運送契約における管轄条項に専属的管轄合意としての効力を認めるべきかは大きな対立点となったし()、このことからもうかがわれる通り、この問題についての諸外国の立場は今なお区々に分かれている()。具体的には、次のような対立があった。

ロッテルダム・ルールズ

ロッテルダム・ルールズの審議過程では、通常の商事契約と同様に、海上物品運送契約における管轄条項についても契約自由を尊重すべきであるという立場と、荷主保護の観点から、専属的管轄条項の効力を否定あるいは制限すべきであるという立場が鋭く対立した。結果として、ロッテルダム・ルールズでは、第14章に、運送人に対する訴えについての管轄規則、特に専属的管轄合意の効力を制限する趣旨の規定がおかれたものの、第14章に拘束される旨を宣言した締約国のみを拘束するというオプト・イン方式が採用されている。

諸外国における議論状況

この問題についての古典的な対立図式は、海運国(イギリスに代表される、契約自由の観点から専属管轄条項の有効性を肯定すべきとする立場)対荷主国(実質的に荷主の訴える権利を奪うことになりかねないため、荷主保護のために有効性を否定すべきとする立場)である。海運国と荷主国の別はかつてほど明確ではなくなってきたが、契約自由か荷主保護かという対立は、現在でも解消されていない。さらに、近年はこれに加え、欧州のブリュッセルI規則(民事及び商事事件における裁判管轄及び裁判の承認執行に関する理事会規則(EC)44/2001号。なお、同規

則は2012年に改正され、規則(EU)1215/2012号が2015年1月10日より施行されている)の下で、運送契約の直接の当事者ではない船荷証券所持人や荷受人に対して、このような管轄条項が効力を有するかが大きな議論となっている。

(3) 本研究の想定される意義

船荷証券上の管轄条項に関しては、チサダネ号事件上告審判決の前後に、川又良也「船荷証券における裁判管轄約款」海法会誌復刊9号3頁(1962)をはじめとする優れた研究が現れ、その後も当時の議論の上に積み重ねる形で散発的に検討が行われてきた。他方で、(2)で述べたような国際的な議論状況の紹介やこれを踏まえた分析、さらに、近時の取引実態の変化を踏まえた考察は、研究開始の時点では、十分に行われていなかった。

このため、近時の国際的な状況を踏まえた検討を行うことは、日本法の管轄合意に関する理論にとっても、今後、ロッテルダム・ルールズの管轄規則について態度決定を行う必要が生じた場合に備え理論的基礎を提供するという観点からも、有意義であると予想された。

2. 研究の目的

当初の研究の目的は、海運業を取り巻く法環境の変化や国際的な議論状況を踏まえ、合意の拘束力、法政策、法の国際的な調和という観点から国際海上物品運送契約における管轄条項の効力について検討すること、その検討を通じて、この種の管轄条項の有効性の根拠、ロッテルダム・ルールズ等の近時の立法例における規律の妥当性を総合的に考察し、日本法に対する示唆を得ることであった。また、副次的には、国際私法上の当事者自治を考察する上でも、一つの手がかりが得られるのではないかと考えた。

3. 研究の方法

本研究は、基本的にはオーソドックスな比較法研究である。ロッテルダム・ルールズに関する立法資料及び学術文献、EU、イギリス、アメリカ、ドイツ、フランス等の諸外国法に関する文献を収集し、ロッテルダム・ルールズの関連する規定の成立経緯及びその学説上の評価、各国の判例学説の検討を行った。情報収集には国際会議の場も利用した。検討の過程では、関係分野の研究会で報告を行い、他の研究者や実務家らの指摘を踏まえ、成果をとりまとめた。

なお、本研究課題の開始前後から、現行商法の運送・海商関係の規定の現代化に向けた動きが本格化し、筆者は2014年4月から法制審議会商法(運送・海商関係)部会幹事を拝命している。部会での審議及びその前段階で行われた「運送法制研究会」(公益社団法人

商事法務研究会、2012年8月～2013年12月）法務省委託「運送取引の実態についての調査研究業務」（公益社団法人商事法務研究会、2012年9月～2013年3月）では、実務家からの意見聴取により、取引実態及び運送法制全般について、多くの実務的な情報を得ることができた。また、2013年度より、商学の研究者との共同研究に取り組んでおり（基盤研究(C)「国際取引における実務と法制度の共進化-ソフトローとハードローの観点から-」（課題番号：25380585、代表者：長沼健））、これを通じて、商学的手法により運送書類の使用実態がある程度明らかになった。このような情報や成果は、本研究の成果として公表した論文にも反映させている。

4. 研究成果

ここでは、成果として公表した論文を下記「5. 主な発表論文等」で付した番号により引用しながら、「2. 研究の目的」に即して、研究成果の概要を示す(1)～(3)。さいごに、そのまとめとして、本研究の位置づけ及びインパクトを明らかにし、今後の展望について述べる(4)。なお、本研究は日本法についての研究であり、研究成果もすべて日本語で公表したため、本研究の位置付け及びインパクトは主として日本におけるものである。また、本研究の成果は公表からまだ間もないため、学界や裁判実務における受止めは、現時点では必ずしも明らかではないことは留保しておきたい。

(1) 海運業を取り巻く法環境の変化

海上物品運送契約における運送人責任についての現在の標準的なルールは、1924年の「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」（ヘーグ・ルールズ）、あるいは1968年改正議定書（ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ）、1979年SDR議定書によって改正された同条約である。1924年のヘーグ・ルールズ制定から約90年が経ち、現在では、海運業を取り巻く環境はその制定当時から大きく様変わりしている。例えば、かつては、外航海運では個品運送契約についてほぼ常に船荷証券が発行されていたのではないかと推測されるが、輸送・航海技術の発展により大量の貨物の迅速な輸送が可能となった現在では、海上運送状などの流通性のない運送書類が普及している。また、1960年代のコンテナ革命以降は、船舶による輸送の前後区間まで、一人の運送人が一つの運送契約で引き受けることも一般化した。さらに、1980年代以来、定期船事業への競争促進策の導入が進んだ結果、今では荷主と運送人との間で運送条件について交渉が行われることも珍しくなくなり、海上物品運送契約の自由化、多様化が進んでいるといえる。2008年に成立したロッテルダム・ルールズには、このような変化を前提に、新たに生じてきた法的問題に対応しようと

たという側面がある。このため、同条約の実体法的な規律は、ヘーグ・ルールズ、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズを継受しながらもかなり現代的な内容となっている。

ロッテルダム・ルールズの管轄規則は、このような現代的な規律を前提とするものである。このため、本研究では、まず、ロッテルダム・ルールズ成立の経緯、その背景にある法状況とロッテルダム・ルールズがとった解決策、ロッテルダム・ルールズの内容から観察される政策判断について検討し、私法の統一の意義自体が問われる時代にあって、ロッテルダム・ルールズがどのような意義を有するかを考察した（図書「ロッテルダム・ルールズ 国際海上物品運送法の現在と未来」）。また、この検討と、「運送取引の実態についての調査研究業務」（前述3）を通じて得られた知見とをあわせて、海上物品運送契約の規制構造と私法統一条約の機能について、国内取引と対比して検討を行い、国際海上物品運送に関しては、その取引の特性ゆえに、今なお条約による規律の必要性が一応は認められると論じた（論文「私法統一条約の機能と適用～外航海運と内航海運の比較から～」）。

(2) 管轄条項の有効性の根拠と政策的妥当性

管轄条項の有効性の法的根拠、有効性を認めることの政策的妥当性の分析は、本研究の核となる部分である。研究開始当初、合意の拘束力、法政策、国際的調和という分析の視点を設定した。この分析の視点自体は、概ね妥当であったと考えている。他方で、～は相互に影響しあう要素であるほか、研究の過程で、管轄条項の有効性についての各国の立場の相違に、それぞれの国の法制の違いの影響が強く見てとれたことから、公表論文では、法域ごとに現状分析を行った上で、～の視点を踏まえて管轄条項の合理性を検討する形をとっている（特に、論文「国際海上物品運送契約における裁判管轄条項（一）、（二）・完」、論文「B/L上の管轄条項の効力：フランス破産院2008年12月16日判決とその後の展開について」）。

検討の結果、主要国では管轄条項の有効性を肯定する立場が主流ではあるものの合理性を疑う立場も根強く存在すること、管轄条項の効力を制限する際の理論構成には各法秩序の特性に応じて相違がみられることが分かった。現行日本法の立場に関しては、次のような結論を導いた。まず、海上物品運送契約上の管轄条項の規制手法としては、合意の認定・解釈、約款規制、荷受人・証券所持人の第三者性を理由とする効力制限、法廷地公序の介入等、様々な法的構成を想定しうるが、いずれの法的構成をとるにせよ、結局は、取引実態に照らしてこのような管轄条項に専属的管轄合意としての効力を認めることに合理性が認められるかが、鍵となる。本研究にお

いて筆者が確認できた限りにおいてであるが、現在の取引実態を前提とすれば、原則として有効性を認め、例外的に効力を否定する余地を残す判断枠組み自体は、妥当である。

以下、～の視点に沿って、成果の概要を整理する。

合意の拘束力

管轄合意の成立要件・有効性要件、方式要件につき、(a) 個品運送契約は附合契約であり、(b) 運送契約の直接の当事者ではない荷受人・証券所持人と運送人との間で効力が争われることが多いといった海上物品運送契約の特殊性を踏まえ、検討を行った。得られた結論は、次の通りである。

(a)に関しては、現在の取引慣行の下では、荷受人・証券所持人にとってのみならず荷送人との関係でも、個々の運送書類上の管轄条項について個々の荷主の個別具体的な合意があるとは考えにくい。他方で、海上物品運送契約上の管轄条項は、運送人営業所所在地の裁判所が英国高等法院を指定するものが大半である。取引当事者には一般にはその存在と内容について認識可能性はあると思われる、上記のような内容のものに限れば実質的にも不当とはいいがたい(論文)。

(b)は、特に欧州でブリュッセルI規則に関して大きな論点となっており、これを根拠に一律に荷受人・証券所持人に対する効力を否定する立場、指図式船荷証券以外について船荷証券と区別する立場等がある。運送契約上の権利義務の移転に関する各国実体法上の理解の相違もあいまって、議論状況はかなり錯綜している。本研究では、イギリス、ドイツ、フランスにおける議論を検討した上で、ブリュッセルI規則の規制構造ゆえに生じた論点ともいえ、法的構成としては対第三者効の問題として論じられているものの、結局は、この論点に関する対立は、証券の流通性等の取引安全の要請と荷主保護の要請とのバランスをどう考えるかに帰着すると結論付けた(論文)。

法政策

商取引においては、一般論としては、管轄合意は、紛争解決地を当事者間で予め合意しておくことにより、紛争解決に関する予測可能性や法的安定性を高める機能を有するといえよう。海上物品運送契約上の管轄条項についての法政策的な対立は、つまるところは、(a)このような法廷地選択の自由が海上物品運送契約においても妥当すると考えるべきか、(b)合意が形骸化している等の事情からこの自由を制限又は否定すべきかにある。これは古典的な対立軸であり、現在でも重要な考慮要素となっていることが、 の検討を通じて明らかになった(論文)。

(a)の立場は、管轄条項に専属管轄合意としての効力を認める立場に結びつく。(b)は、条約等の立法によって、管轄条項の効力を制限又は否定する立場につながる。(b)の立場をとる立法では、当事者にとっての予測可能性は、

法定管轄を定めることによってある程度確保される。(b)の立場をとる国際条約は、航空運送の分野には存在するから(1999年の「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」など)全く非現実的とまではいえないかもしれない。しかし、本研究では、海事事件においては、従来から当事者の合意した仲裁廷、当事者の合意した法廷地において紛争を解決する方法がとられており、航空運送とは状況が大きくことなることを指摘した上で、暫定的な結論として、(a)の見方を支持すべきであるとした(論文)。現行日本法の立場は、この見地からは、通常の商慣行から外れる場合の扱いにやや不明確性が残るものの、基本的に妥当であるといえる。

もっとも、上記の結論は、あくまでも暫定的なものである。暫定的なものに留めた理由は、法政策的な観点からの当否を論じるならば、より広い観点から荷主、運送人間の利害状況を検討することが必要不可欠であり、確定的な結論を出すには、現時点では調査研究が不足していると考えられたからである。この問題意識から、最終年度には、荷主及び運送人間の利害状況の一端を明らかにするために、若干の検討を行った。具体的には海事請求権の実現に関して實際上重要な役割を担っている船舶のアレスト(論文 「船舶金融/国際倒産」論文 「違法なアレスト/海賊」)、近年注目が高まっている荷送人の危険物申告義務違反についての責任(論文 「公海航行中のコンテナ船内で危険物により生じた事故についての荷送人の責任」)に関して、問題状況の整理を行った。

国際的調和

現状では、1(2)で示した通り、この問題についての国際的な立場は割れており、各国の法制には管轄条項に否定的なものから寛容なものまで様々なものがある(論文)。このため、日本では裁判例として顕在化してはいないものの、一方では管轄合意に基づく訴訟、他方には法廷地手続法により法定管轄があることを理由とする訴訟が係属するという事態が生じる可能性がある。論文 「B/L上の管轄条項と訴訟競合」では、国際的調和を欠く現状において法秩序間の管轄の調整がどのように行われているのかを、イギリス、カナダ間での訴訟競合の事案を素材として検討し、日本法上この論点が顕在化しにくい理由について若干の考察を行った。

法の国際的調和を実現するための、もっとも徹底した方法は、条約によってルールを統一することであろう。2008年に管轄規則を有するロッテルダム・ルールズが成立したため、この手法による法の調和の実現に関し、現実的な選択肢となりうるのは、ロッテルダム・ルールズの当事国となり管轄章をオプト・インすることである。しかし、ロッテルダム・ルールズの管轄章は、 でみた議論の錯綜を解消しないままに引き継いでおり、 に関しては基本的に(b)の立場をとっていると思わ

れる。このため、本研究では、ロツテルダム・ルールズの管轄章のオプト・インは、適切な解決策にはならないと結論付けた(論文)。

なお、EU は国際裁判管轄及び裁判の承認執行に関し独自の法源(ブリュッセルI規則)を有するから、条約によって法を統一する場合、EU 法との抵触可能性が問題となる。特別の事項を規律する条約に、管轄及び承認執行に関する規定がある場合には常に生じる問題であり、本研究では包括的な検討には踏み込めなかったが、最近の国際道路物品運送条約に関する欧州司法裁判所の事例を検討することで、基本的な問題状況は明らかにできたと考えている(論文「運送取引における訴訟競合～国際道路物品運送条約(CMR)の事案から」)。

(3) 国際私法上の当事者自治

本研究の副次的な目的として、国際私法上の当事者自治について考察の手がかりを得るということ挙げた(前述1(3))。海上物品運送契約における管轄条項の有効性の問題は、管轄合意の許容性、成立、方式、その他例外的処理の可否といった問題が交錯する局面である。このため、本研究を通じて、日本法の管轄合意の有効性の判断枠組みの特徴や、例外的に管轄合意の有効性を否定すべき場面を、あくまでもこの問題に即してではあるが、ある程度明らかにすることができたと考えている(論文)。

他方で、管轄合意に関する一般的な問題について、本研究における検討結果として得られた結論が、どの限りで妥当性を有するかについては、未だ十分な検証はできていない。また、管轄合意の独立性や仲裁条項との関係など、本研究の過程で現われてきた国際私法上の当事者自治に関する基本的な問題の検討も、同様に積み残しとなっている。このような諸問題の検討は、今後の長期的な課題と考えている。

(4) まとめ

本研究の位置付け及びインパクトは、次のようにまとめることができよう。海上物品運送契約における管轄条項の効力に関しては、近年、諸外国においては活発に議論がなされてきたが、日本ではその内容が十分に紹介されてこなかった。この議論を、国際私法、手続法のみならず現在の取引実態や実体的な観点も踏まえて包括的に紹介し、分析を行ったことにより、日本法上のこの問題に関する議論を現代化することができ、また、日本法の立場を、諸外国法との対比で相対的に把握することが可能となった。

本研究における検討は、基本的に国際海上物品運送契約の文脈に限定しており、多様な取引類型を想定する必要がある管轄合意一般に関するものではない。それゆえの限界は自ずと存在する。しかし、取引実態の面で国際的な共通性がある程度みられるこの取引類型

を参照点として検討を行ったことにより、かえって日本法及び各国の法制の特徴を浮き彫りにすることができたと考えている。本研究で得られた成果を国際私法の理論としてどの程度一般化できるかは、今後の検討課題である。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕(計11件)

増田史子、船舶金融/国際倒産、海法会誌、査読無し、復刊58号、2015、99-112

増田史子、違法なアレスト/海賊、海法会誌、査読無し、復刊58号、2015、126-148

増田史子、B/L上の管轄条項と訴訟競合、国際商事法務、査読無し、43巻2号、2015、232-235

増田史子、商事法判例研究No.579〔京大大学商法研究会〕公海航行中のコンテナ船内で危険物により生じた事故についての荷送人の責任[東京高判平25.2.28判時2181・3]、商事法務、査読無し(監修有り)、2045号、2014、133-139

増田史子、運送取引における訴訟競合～国際道路物品運送条約(CMR)の事案から、国際商事法務、査読無し、42巻10号、2014、1563-1566

増田史子、国際海上物品運送契約における裁判管轄条項(一)、法学論叢、査読無し、174巻2号、2013、1-30

増田史子、国際海上物品運送契約における裁判管轄条項(二)・完、法学論叢、査読無し、174巻3号、2013、1-26

増田史子、私法統一条約の機能と適用～外航海運と内航海運の比較から～、国際商事法務、査読無し、41巻11号、2013、1674-1677

増田史子、B/L上の管轄条項の効力：フランス破産院2008年12月16日判決とその後展開について、海事法研究会誌、査読無し、221号、2013、2-13

〔学会発表〕(計0件)

本研究成果について、学会発表は行っていない。

ただし、上記雑誌論文の多くは、公表前に研究会で報告をし、研究会での議論を踏まえて取りまとめたものである。参考までに、下記の通り、本研究課題に関係する研究会発表の一覧を示す。

増田史子、運送取引と訴訟競合、国際取引法研究会・国際取引法フォーラム(共催)、2014年7月19日、中央大学後楽園キャンパス6号館(東京都文京区)
〔 論文 〕

増田史子、地中海航行中に生じたコンテナ火災につき失火責任法を適用した事例(東京地判平成22年7月27日海事法研究会誌22号79頁)、京都大学商法研究会、2013年9月21日、京都大学吉田キャンパス総合研究2号館(京都府京都市左京区)
〔 論文 〕

増田史子、海上物品運送契約における管轄条項—諸外国における問題状況と日本法上の議論について、関西国際私法研究会、2013年7月27日、京都大学吉田キャンパス法経北館(京都府京都市)
〔 論文 〕

増田史子、外航海運と内航海運、国際取引法研究会、2013年5月18日、中央大学後楽園キャンパス6号館(東京都文京区)
〔 論文 〕

増田史子、船荷証券上の管轄条項の効力(フランス破毀院民事第1部及び商事部判決2008年12月16日判決)、商船三井・永井ゼミナル、2013年4月26日、株式会社商船三井(東京都港区)
〔 論文 〕

〔図書〕(計1件)

日本国際経済法学会(編)・柏木昇(編集代表)、法律文化社、国際経済法講座II 取引・財産・手続、2012、342 - 357
〔分担執筆、「ロッテルダム・ルールズ—国際海上物品運送法の現在と未来」担当〕

6. 研究組織

(1)研究代表者

増田 史子 (MASUDA, Fumiko)
京都大学・大学院法学研究科・准教授
研究者番号：60362547

「(2)研究分担者」以下は、該当なし。