

論文

# 海上運送における運送品の陸揚義務・受取義務についての検討

弁護士法人阿部・阪田法律事務所  
弁護士 深町 聡

## 目次

- 第1 はじめに
- 第2 運送品の陸揚げと受取
- 第3 航海備船における運送品の陸揚義務・受取義務
  - 1 備船者の陸揚義務・受取義務
  - 2 荷受人の陸揚義務・受取義務
  - 3 裁判例・仲裁例
- 第4 個品運送における運送品の陸揚義務・受取義務
  - 1 序説
  - 2 荷送人の受取義務
  - 3 荷受人の受取義務
  - 4 裁判例・仲裁例
- 第5 荷主側の受領遅滞（民法413条）に基づく責任の検討
- 第6 荷受人に運送品を受け取らせることに関する荷送人（航海備船者）の責任
  - 1 担保責任
  - 2 信義則上の責任
- 第7 国際条約、英国法における荷受人の運送品の受取義務等
  - 1 国際条約（ロッテルダム・ルール）
  - 2 英国法
- 第8 運送品の受取が拒まれた場合の運送人の対応
  - 1 供託
  - 2 競売
  - 3 倉庫・タンク等での保管
  - 4 任意処分
- 第9 おわりに

## 第1. はじめに

筆者は、2020年4月から2021年9月までの1年半の間、日本船主責任相互保険組合へ出向する機会をいただき、いわゆるクレームハンドラーとして積荷損傷事故、衝突事故から密航者の事件まで様々な事件に接した。この経験をきっかけに、運送品の損傷事故が発生した場合の、荷主側（荷送人（航海備船者）及び荷受人をいう。以下同じ。）による損傷した運送品の陸揚拒否・受取拒否の論点に関心を持った。具体的な陸揚げ・受取拒否の場面として、たとえば、液体貨物の運送において、当該運送品の品質が酸化や前荷の混入によって著しく低下している

こと等を理由に荷主側が運送品の陸揚げ・受取を拒む場合がある。また、液体貨物ではなくとも、たとえば、セメントをバルク輸送している途中で海水が入り、ホールド内に固まってしまった事例や、小麦などが大量に腐ったり固まったりしてしまった事例では、荷主側が受取拒否をすることがあるようだ<sup>1</sup>。個品運送契約を前提とするコンテナ貨物の輸送においても、貨物が受け取られないことに端を発した紛争は生じる。このような運送品の陸揚拒否・受取拒否の場面の対応を考える際には、そもそも、誰に陸揚義務・受取義務があるのか否かを検討する必要があると考える。そこで、代表的な海上物品運送契約である航海傭船契約及び個品運送契約に分けて、荷主側の陸揚義務・受取義務を中心に検討を行いたい。まず、日本法を前提として検討を行い（第2～第6）、その後ご参考までに条約や英国法について言及し（第7）、最後に、受取が拒まれた場合の運送人の対応について検討したい（第8）。

用語法について、商法では、物品運送契約において、運送人に対する委託者を個品運送の場合には「荷送人」（商法737条1項参照）、航海傭船契約の場合には「傭船者」（商法748条参照）と用語を使い分けている。一方で、国際海上物品運送法（以下、「COGSA」という。）においては、国際運送を委託するものを「荷送人」と定義している（COGSA2条3項）、ここに航海傭船契約における傭船者も含まれる<sup>2</sup>。本稿においては、航海傭船の場合の運送人に対する委託者を「航海傭船者」と記載する。また、個品運送の場合の運送人に対する委託者のみを指す場合は「荷送人」と記載するが、航海傭船者も含む場合には、「荷送人（航海傭船者）」と記載する。

## 第2. 運送品の陸揚げと受取

航海傭船契約と個品運送契約における陸揚義務・受取義務をそれぞれ検討する前に、まず運送品の陸揚げと受取の位置付けについて検討する。運送品の積荷が完了した後、船舶は発航し、その運送品が陸揚港に到着した後、陸揚げされ、荷受人に引き渡されることにより運送契約が最終的に履行される。

航海傭船においては、陸揚げと引渡しは別概念であるものの、基本的に運送品の引渡しはその陸揚げと一致するものと考え、本稿ではそれを前提とする<sup>3</sup>。

一方で、定期船によることが多い個品運送契約に基づく運送の場合には、大量の運送品を陸揚げする必要があるため、まず一括して本船から陸揚げをしたのち（総揚げ）、代理店・埠頭経営者・倉庫業者又は運送取扱人などによって荷受人に引き渡されるため<sup>4</sup>、通常、運送品の陸揚げと引渡しの時期は一致しない。本稿では、個品運送においては、運送品の陸揚げと引渡しの時期が一致しない通常の場合を前提とする。

## 第3. 航海傭船における運送品の陸揚義務・受取義務

航海傭船契約において、航海傭船者に陸揚義務・受取義務が認められるか否か、また、荷受

<sup>1</sup> 運送法制研究会第5回議事要旨3頁（[https://www.shojihomu.or.jp/documents/10448/126839/20121026unsou03\\_summary.pdf/117a5021-79c5-4c6c-9b9b-3676b5626878](https://www.shojihomu.or.jp/documents/10448/126839/20121026unsou03_summary.pdf/117a5021-79c5-4c6c-9b9b-3676b5626878) 最終閲覧日：2022年7月12日）参照

<sup>2</sup> 箱井崇史『基本講義 現代海商法〔第4版〕』83頁（成文堂、2021）

<sup>3</sup> 少なくとも、改正前の商法・国際海上物品運送法（旧商法752条）においては、引渡が積荷の陸揚げと一致するという通常の場合に着眼して陸揚げに関する規定を設けていると解されている（田中誠二『新版 海商法（全訂版）』160、161頁（千倉書房、1988）参照）。筆者は、現行法においても同様であると考え。

<sup>4</sup> 戸田修三＝中村眞澄『注解 国際海上物品運送法』61頁、62頁〔中村眞澄〕（青林書院、1997）参照

人に運送品の陸揚義務・受取義務が認められるか否かについて検討する。なお、航海傭船契約において、荷受人は、航海傭船者を兼ねない場合が一般的と思われるため、本稿ではそれを前提とする。

## 1. 傭船者の陸揚義務・受取義務

### (1) 陸揚義務

運送品の陸揚げのために必要な準備を完了したときは、船長は遅滞なく荷受人に対してその旨の通知(いわゆる、荷役準備完了通知)を発しななければならないと定められ(商法752条1項、COGSA 15条)、陸揚期間経過後の陸揚げに対しては、特約がなくても相当な滞船料を請求することができる(商法752条3項、COGSA 15条)と定められるが、傭船者が陸揚げを行わなければならないと明示的に定める規定はない。一方で、運送人は、自己(又はその使用する者)が運送品の受取・運送・保管・引渡し(・船積み・積付け・陸揚げ)について注意を怠ったことにより生じた運送品の滅失・損傷・延着について賠償責任を負う(商法575条本文、COGSA 3条1項)と定められている<sup>5</sup>。

したがって、傭船者が陸揚義務を負うとする定めが運送契約上になれば、原則として、運送人が陸揚げを行う義務を負うと考えられる<sup>6</sup>。

もっとも、現代の航海傭船契約書の多くは、「貨物は、傭船者が船艙に持ち込み、船積み、積付け及び／又は荷均し、検量、固縛及び／又は固定をし、船艙から取り出し、陸揚げをし、船主はいかなる危険、責任及び費用をも負担させない」とする条項、いわゆる FIO 条項 (Free in and out) が設けられている<sup>7</sup>。たとえば、以下の GENCON 1994 年書式 5 条 (a) の第 1 文がこれに該当する。

#### < GENCON 1994 年書式 5 条 (a) 第 1 文 >

The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterer, free of any risk, liability, and expense whatsoever to the Owners.

また、FIO 条項の他にも、FIOST 条項 (FIO Stowed and Trimmed) が定められている場合もある。ただし、一概に FIO 条項、FIOST 条項といっても一様ではないため<sup>8</sup>、条項の内容を十分に検討した上で、傭船者が陸揚義務を負っているのかどうか判断する必要がある。

なお、航海傭船契約は、個品運送契約と異なりあらかじめ当事者間で傭船契約書が作成されるのが通常であり、商法の規定は補充的な意味を持つにすぎず<sup>9</sup>、また、傭船契約はもっぱら

<sup>5</sup> 箱井・前掲注 (2) 151 頁 参照

<sup>6</sup> 黒澤謙一郎「設問 25 FIOST 条項」松井孝之＝黒澤謙一郎編『設問式 船荷証券の実務的解説』212 頁 (信山社、2016) も結論は同旨であると思われる。

<sup>7</sup> 中村真澄＝箱井崇史『海商法 [第 2 版]』293 頁 (成文堂、2013) 参照

<sup>8</sup> たとえば、SYNACOMEX 2000 第 5 条では、「貨物は、荷送人／傭船者の費用とリスクで船積み・荷均・積付され、陸揚げされる。積付は、船長の指揮と責任で行う。」と定められているものの、積込・陸揚作業を行う主体は書かれていない。英国の判例では、この文言であっても荷主が積込・陸揚げの責任を負うと判断した事案 ([2015] 2 Lloyd's Rep.395) があるが、日本法でも同様に解されるどうかは定かではない。

<sup>9</sup> 箱井・前掲注 (2) 136 頁 参照

船舶に対する需要と供給の原則に従い、対等の経済的交渉力を有する独立した当事者によって締結される契約であるから、海上物品（個品）運送契約と異なり原則として強行法の適用を受けることはない<sup>10</sup>。COGSAにおける特約禁止の対象からも外れている（COGSA 12条）。また、荷受人と運送人の関係では、FIO条項等の特約が有効かどうかの議論があるが、傭船者と運送人との間ではこのような議論はないと理解する。

## (2) 受取義務

少なくとも運送法の明文規定においては、運送品の引渡しを受ける者は、もっぱら荷受人に限られている（商法第三編第三章第二節、COGSA15条参照）。

しかし、私見ではあるが、第2で述べたように、運送品の陸揚げと引渡の時期が一致すると前提を置いた場合で、かつ、航海傭船者に陸揚義務が認められた場合には、陸揚げと引渡しの時期が同一である以上、実質的には、航海傭船者の受取義務が認められる余地は残っていると思われる<sup>11</sup>。また、実際に、後記第3.3.で後述するように、荷送人が航海傭船者である場合において、結論として一定の場合に航海傭船者の運送品の受取義務が認められると判断された事例もある。

## 2. 荷受人の陸揚義務・受取義務

荷受人は、運送人から運送品の引渡しを受けるべき資格を有する者であり、誰が荷受人であるかは、その運送品について船荷証券が発行されているかによって区別されるため<sup>12</sup>、船荷証券が発行されている場合とそうでない場合に分けて検討する。

### (1) 船荷証券が発行されていない場合

船荷証券が発行されていない場合（商法768条参照）には、荷受人は、海上運送人と荷送人との間の運送契約において荷受人と指定された者である<sup>13</sup>。荷受人は、運送品を受け取ったときは、運賃等や滞船料の支払い義務を負うこととなる（商法756条1項、商法741条1項、COGSA 15条）と定められているが、荷受人が運送品の陸揚義務や受取義務を負う旨の定めは存在しない。

また、船荷証券が発行されていない場合、荷受人は、運送品が到着地（陸揚港）に到着したとき、運送契約によって生じた荷送人の権利を取得する（商法581条1項、COGSA 15条）<sup>14</sup>が、運送品の引渡請求権を行使し運送品を受け取ることは権利であっても義務ではなく、原則とし

<sup>10</sup> 中村＝箱井・前掲注(7) 287頁 参照

<sup>11</sup> 谷本裕範＝宮脇亮次『傭船契約の実務的解説(2訂版)』213、214頁(成山堂書店、2018)において、貨物の揚荷が船主・運送人の責任で行われている定期船と異なり、不定期船・タンカーではFIOSSTが原則で、傭船者のリスクと責任で行われ、貨物が損傷していても、荷揚が可能である限り、傭船者が(受荷主をして)荷揚し(させ)、その貨物を受取る(受取らせる)義務があると述べられている。

<sup>12</sup> 戸田＝中村・前掲注(4) 63頁〔中村眞澄〕参照

<sup>13</sup> 箱井・前掲注(2) 142頁

<sup>14</sup> この規定をどのように説明するかについて諸説ある。中でも、特に、荷受人の地位を説明するために運送契約を第三者のためにする契約(民法537条)と構成する立場と荷受人は法が特別に認めた特別な地位を有するものと構成する立場が有力であると考えられている(小林登『新海商法』199頁(信山社、2021)参照)。荷受人は、契約上の利益を享受する意思表示をせずとも権利を取得し、また、権利だけでなく義務をも負担することから、後者の立場が妥当と思われる(箱井・前掲注(2) 143頁、小林・前掲(14) 199頁 参照)。

ては、荷受人が、運送品が到着地に到着したときに運送品引渡請求権を取得したとしても、運送品を受け取る義務を負わないものと考えられている<sup>15, 16, 17, 18, 19</sup>。同様に、原則として、運送品を陸揚げする義務も負わないと考える。

もっとも、例外として、一定の場合に、取引の特殊性その他の事情を考慮し、信義則を媒介させることにより、受取義務を負う余地はあるのではなからうか。何故なら、民法 413 条（受領遅滞）の議論を参考にすると、受領遅滞の法的性質に関し、改正前民法の最高裁判所判例は、一般的には債権者の受領義務を認めず、受領遅滞を理由とする契約解除も否定していたが、特約がある場合はともかく、そうでなくても、一定の場合に、取引の特殊性その他の事情を考慮し、信義則を媒介させることにより、受領義務を認める可能性を示唆していたからであり<sup>20, 21</sup>、また、現民法においても、債権者には、一般的には受領義務は課されないが、改正前民法下の最高裁判所判例と同様、信義則により債権者に受領義務が課される場合があることを否定するものではないと解されているからである。

ただし、試見ではあるものの、そもそも民法 413 条が荷受人に適用されず、同条の議論を参考に出来ない場合が存在する可能性があるかもしれない。例えば、ある荷送人がある商品を運送品として見知らぬ第三者を荷受人に指定した上で発送し、また、船荷証券は発行されなかった場合、当該荷受人は、運送品が到達地に到着したとき物品運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利を取得することになるが（商法 581 条 1 項）、仮に、荷受人に対して 413 条の適用があるとすれば、当該荷受人が当該運送品の受取を拒んだ場合、運送人は当該荷受人に対する増加費用償還請求権を有することになり（民法 413 条 2 項）、何ら帰責の無い荷受人に債務を負わせる結論となってしまう。民法 413 条を適用出来る場合と出来ない場合の区別としては、荷受人が自らの意思で債権者となったといえるかどうかで区別するということもあり得るかもしれない。具体的には、自らの意思で債権者となっていない者を民法 413 条は想定していないとして民法 413 条の適用が無いとし、他方で、荷受人であっても、船荷証券を取得した（一方的に手渡された場合を除く）場合や荷受人が運送契約の背景となる売買契約の当事者と

<sup>15</sup> 村田治美『運送法の研究』271 頁（有斐閣、1972）参照

<sup>16</sup> 小町谷操三『海商法要義中巻二』537 頁（岩波書店、1941）においては、「荷受人は、当然には運送品を受取る義務を負担しないけれども、運送品を受取った場合には、既に発生した碇泊料の支払義務を負担すると同時に、運送品の陸揚が未だ完了しないときは、陸揚義務並に超過碇泊期間に対する碇泊料の支払義務を負担するのであって、いづれも損害賠償たる性質を有する」とされている。

<sup>17</sup> 宮崎裕士「設問 29 船荷証券 (B/L) における荷受人の責任」松井＝黒澤・前掲注 (6) 245 頁参照

<sup>18</sup> 民法において、債権者であることから当然に受領（受取）義務を負うとは考えられていない（磯村保編『新注釈民法（8）債権（1）』301、302 頁〔潮見佳男〕（有斐閣、2022）参照）。

<sup>19</sup> 2018 年商法改正に関し予備的検討作業を行った社団法人商事法務研究会主催の運送法研究会においては、「荷受人が運送品を受け取る義務を負う旨の規律を設けることについて、どのように考えるか。」という問いが提起され、荷受人は、運送契約に基づき引渡しを請求したときは、運送品の受取義務を負う旨の規律（ロッテルダム・ルール第 43 条参照）を設け、これを怠ったときは、以後、運送人は運送品の保管又は滅失に係る責任を負わず、荷受人は受取義務を怠ったことにより運送人に生じた損害について責任を負うとすることも考えられる」と説明がなされた（運送法研究会資料 3 第 1・3 (2) ([https://www.shojihomu.or.jp/documents/10448/126841/20121129unsou04\\_material.pdf/5cc8e22f-f874-43fa-a319-4f19a29490a4](https://www.shojihomu.or.jp/documents/10448/126841/20121129unsou04_material.pdf/5cc8e22f-f874-43fa-a319-4f19a29490a4) 最終閲覧日：2022 年 7 月 12 日) 参照)。しかし、これに対しては消極的な意見が多く（増田史子「海上物品運送 荷送人の責任、運送品の引渡し、運送品処分権、運送書類等（平成二五年度日本海法学会シンポジウム 運送法・海商法の現代化に向けて：運送法制研究会における検討状況）」海法会誌 57 号 21 頁以下（2013）参照）、商法改正において荷受人の受取義務に関する規定が設けられるには至っていない。

<sup>20</sup> 最判昭 46 年 12 月 16 日民集 25 卷 9 号 1472 頁

<sup>21</sup> 潮見佳男・前掲 (18) 301、302 頁 参照

なっているなど、自らの意思で債権・債務関係に入ったと評価しうる場合については、民法413条を適用するという区別である。

仮に、このような区別が出来るのであれば、自らの意思で債権者になっていないものは民法413条が適用されず、民法413条の議論を参考にすることが出来ないため受取義務を負う余地はなく、他方で、自らの意思で債権者となった荷受人について、取引の特殊性その他の事情を考慮し、信義則を媒介させることにより、受取義務・陸揚義務を負う余地が残ることになるのではなかろうか。

また、信義則上の受取義務を認めるかどうかの検討においては、運送人の履行の提供の内容（履行提供が可能か否かも含む）が1つの要素足り得るのではなかろうか。何故なら、信義則上の受取義務の有無の検討の際に、上述のとおり、民法413条の受領遅滞の議論を参考にしていくところ、第5. で後述するように、債務の本旨に従っていない履行の提供（弁済の提供）がなされた場合には、債権者はこれを受領しなかったからといって、受領遅滞に陥る訳ではなく、履行の提供の内容は受領遅滞の成否を左右する事情といえそうだからである。

上記の他、荷受人が運送品の陸揚義務や受取義務を負う原因として、運送契約の当事者たる傭船者から当該債務を引き受けること（民法470条以下）が考えられる<sup>22</sup>。どの種類の債務引き受けであったとしても、債務引き受けは引受人との間の「契約によって」なされることを要件としており（民法470条第1項、472条第1項）、単に荷受人となったことのみを理由として債務引き受けの要件となる契約が成立したと考えるのは困難と思われる。もっとも、単に荷受人になるだけという場合はあまり考えられず、荷受人の運送契約への関与の程度、当該運送契約の内容を知っているか否か、運送契約の前提となる売買契約の有無、運送人との事実上のやり取り等々様々な事情から判断されるのではないかと思われる。なお、債務引受によって陸揚義務、受取義務を負う前提として、傭船者が陸揚義務、受取義務を負っている必要がある。

## (2) 船荷証券が発行されている場合

船荷証券が発行されている場合、荷受人、すなわち、運送人に対して運送品の引渡しを求めることが出来る者は、船荷証券の正当な所持人である。船荷証券が記名証券であるときは証券に荷受人として記載された者、指図証券であるときは連続した裏書きの最終被裏書人（民法520条の4参照）、選択無記名証券又は無記名証券のときはその所持人がいずれも荷受人である（民法520条の20、520条の14参照）。また、船荷証券が発行されていないときと同様、荷受人は、運送品を受け取ったときは、運賃等や滞船料の支払い義務を負うこととなり（商法756条1項、商法741条1項、COGSA 15条）、荷受人が運送品の陸揚義務や受取義務を負う旨の定めは存在しない。加えて、船荷証券とは運送品の引渡請求権を表彰する有価証券であり、船荷証券によって移転されるのは、運送契約から生じる荷送人の権利のみであると思われる<sup>23</sup>。

したがって、受取義務を負う場合についての議論は、上記(1)と同様のことがいえると考えられる。更に、船荷証券が発行されている場合には、その裏面約款に記載されている内容につい

<sup>22</sup> このほか、荷受人が運送人に対し運送給付を受け取る旨の表示（明示又は黙示の表示）をした以上、遅滞なく運送給付を受領する義務を負担すべく、もしその受領を遅滞したり不完全な受領行為をしたりした荷受人は、それによって運送人に与えた損害を賠償しなければならないという見解がある（村田・前掲注（15）278頁参照）。

<sup>23</sup> 池山明義「船荷証券の電子化に伴う若干の法的問題」海商法研究会誌164号1頁以下・17頁（2001）参照

て承諾して譲渡を受けるに至ったと言える場合も多く、これが債務引受を基礎付ける事情の1つとなり得ると考える。

以下、備船契約船荷証券が発行されている場合において、荷受人に陸揚義務が認められるのかという点について検討する。具体的には、備船契約船荷証券が発行されている場合で、かつ、航海備船契約を船荷証券へ撰取する条項が存在する場合と船荷証券に陸揚義務乃至受取義務が直接記載されている場合を検討したい。

#### ア 航海備船契約を船荷証券へ撰取する条項が存在する場合

航海運送契約に基づいて運送品が船積みされたとき、当該航海備船契約のもとで船荷証券(いわゆる、備船契約船荷証券/Charter Party B/L)が発行される場合が少なくない<sup>24</sup>。備船契約船荷証券には航海備船契約の内容を撰取する旨の条項が船荷証券に定められている。例えば、GENCON 書式の下で作成された CONGENBILL などがその一例である。CONGENBILL 2007 においては、裏面約款(1)に All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause /Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated と定められている。そして、前述のとおり、現代の航海備船契約書の多くには、FIO 条項 (Free in and out) や FIOST (FIO Stowed and Trimmed) 条項が設けられている。

もっとも、仮に、船荷証券には航海備船契約の条項を全て撰取する旨の文言が記載されていたとしても、当該撰取が必ずしも常に有効であるとは限らず、撰取の有効性については議論がある。

船荷証券の所持人が航海備船契約の当事者ではない場合、すなわち、荷受人の立場と航海備船契約の備船者の立場が併存していない場合には、航海備船契約が船荷証券に撰取される場合であってもその内容を知らないということが通常である<sup>25</sup>。したがって、内容について関知しない航海備船契約が船荷証券に撰取されることにより船荷証券の所持人の利益が不当に害されることがないように船荷証券の所持人を保護する必要性が生じる。この観点から、少なくとも英法下においては、船荷証券に航海備船契約を撰取する旨の条項が挿入されていたとしても、当然に航海備船契約が撰取される訳ではない<sup>26</sup>。日本においては、撰取の要件について明確に述べた裁判例は存在せず、解釈については明らかではないように思われる。トライビーム号事件<sup>27</sup>においては、船荷証券中の「右備船契約書中の一切の条項、条件および免責約款は全て本証券に合体されたものとする」という一般的な指示文句に基づき、備船契約中の仲裁条項を運送人が荷受人に対抗できると判断されている。しかし、これは荷受人が運送品を受け取った後の損害賠償請求権行使の制約にかかる問題、すなわち、何等かの義務を負うという性質の問題ではないといえ、船荷証券の譲渡を受けたことにより運送品の引渡請求権を有することとなった荷受人が荷揚義務や受取義務まで負うのかという問題とは場面が異なり射程は及ばないものと筆

<sup>24</sup> 箱井・前掲注(2) 141頁 参照

<sup>25</sup> 榎本啓一郎「国際商取引と用船契約 用船を伴う売買契約における海事条件の意義」福岡大学法学論叢 49 巻 3 = 4号 4頁以下 (2005) 参照

<sup>26</sup> See Julian Cooke et al., *Voyage Charters* 4th edition 18.51 (2014)

<sup>27</sup> トライビーム号事件(大阪地判昭和34年5月11日 民集10巻5号970号)においては、船荷証券中の「右備船契約書中の一切の条項、条件および免責約款は全て本証券に合体されたものとする」という一般的な指示文句に基づき、船荷証券に対する備船契約条項(仲裁条項)を運送人が荷受人(航海備船者ではない)に対抗できると判断したが、撰取の要件については言及されていない。

者は考える。

既述のとおり、船荷証券によって移転されるのは、運送契約から生じる荷送人の権利のみであるため、仮に、航海備船契約に FIO 条項や FIOST 条項等により、荷主が荷揚げ義務や受取義務を負う旨が定められており、かつ、これらを撰取する文言が船荷証券に書かれていたとしても、荷受人は、その船荷証券の譲渡のみを理由としては、陸揚義務又は受取義務を負うことはないであろうと考える。

もっとも、一定の場合に、取引の特殊性その他の事情を考慮し、信義則を媒介させることにより、受取義務が認められる余地があるのではなかろうか。また、荷受人に受取義務や陸揚義務の引き受け行為があったことを基礎付ける事情が存在する場合には、当該義務が認められる余地があると考ええる。

#### イ 船荷証券に陸揚義務又は受取義務が直接記載されている場合

上記アと同様、船荷証券に受取義務又は陸揚義務が課されていたとしても、上記(2)のとおり、船荷証券とは「運送品の引渡請求権を表彰する有価証券」であり、船荷証券によって移転されるのは、運送契約から生じる荷送人の権利のみである上、船荷証券の移転を理由として荷受人が陸揚義務又は受取義務を負うと定めた法令はない。したがって、結論は上記アと同様と考える。

### 3. 裁判例・仲裁例

運送品が損傷していない場合については、荷主側が運送品の引き取りを拒むことにより紛争が生じることは倒産が絡むなどの例外的事由が関わらない限りは通常想定されず、実際この点について争われた裁判例・仲裁例はないように思われる。

一方、運送品が損傷した場合における荷主側が引き取りを拒んだ場合の陸揚義務や受取義務については問題が生じることはあると考えるが、これについて争われた裁判例はないようである。

しかし、荷主側が損傷した運送品を受け取ることを拒否し船主がその運送品を処分した後に船主・備船者の間でその処理費用について日本海運集会所の仲裁で争われた事例が存在する(TOMAC-2002009 (2006年8月26日仲裁判断書作成)、機船S航海備船契約紛議仲裁判断(日本海事仲裁判断全集 第6巻)209頁以下)<sup>28</sup>。事案及び仲裁判断の内容は、以下のとおりである。

#### (1) 事案の概要

船主は、2001年10月から11月にかけて、備船者(荷送人)とのGENCON書式の航海備船契約に基づき撒積のセメント約4万トン(タイ)を船積み港(タイ)から陸揚港(米国)まで運送したが、陸揚港で運送品の一部が固化し、大きな塊になっているのが発見された。荷受人は、荷役機器のベルトコンベアを損傷させる危険があるため、塊を排除しつつ、グラブにスクリーンを設置して、慎重に揚荷作業を継続したが最終段階で、その荷役機器での陸揚作業は不可能と判断し、

<sup>28</sup> 宮脇亮次「損傷貨物の受取拒否について一心は熱く、頭はクールにー」海事法研究会誌205号14頁以下(2009)において、当該仲裁例が取り上げられている。

また、残存の塊状化したセメントは商品価値がないとして、約 1,700 トンの塊状のセメントを残して、揚げ荷役を打ち切り、その残存運送品の受取を拒否した。これに対して、船主は、荷受人には積荷の陸揚義務・受取義務があるとして、陸揚げの継続を訴えたが、荷受人を説得できず、業者を雇って、残存運送品の処理とホールドの清掃を行った。その後、船主は、この処理・清掃費用とそれに要した時間は、傭船者が傭船契約の規定に反して陸揚げ・受取を拒否したために発生したとして、計約 90 万米ドルを傭船者に損害賠償の請求をした。

上記傭船契約には以下の定めがあった。

“Clause 5. Loading, Discharging Costs:

(a) -deleted-

(b) FIO and free spout trimmed:

The cargo shall be brought into the hold loaded stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability, and expense whatsoever to the Owners. The Owners shall provide winches, motive power and the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any.

(以下省略 [筆者記載]).

Clause 21 Cargo to be loaded, stowed, trimmed, and discharged by Charterer with free of expense to the vessel.”

## (2) 仲裁判断の概要

仲裁人は、本件は日本海運集会所の仲裁であり、日本法に基づいて判断されるべきと考えるとして判断した。

荷受人の義務については、仲裁人は、荷受人が全損となった運送品の引渡しを受ける義務を負うかという点について、日本にはこの問題について直接判断できる海商法は存在していないとした。

もっとも、旧商法 760 条<sup>29</sup> 及び旧商法 812 条<sup>30</sup> の規定は、運送品の所有者 (cargo owner) は、運送品の価格が除去費用を超えない限りは、当該貨物を船舶から取り除く費用を負担する責任を負わないことを定めたと解釈することが出来るとした上で、このことから、仲裁人は、荷受人の運送品の受取義務は運送品の残存価値が運送品を受け取るための費用を上回る場合にのみ認められるものであり、本船から運送品を取り除くための費用が残存価値を上回る場合には受け取る義務を負わない旨の判断をした。もっとも、このルールは、最終の船荷証券所持人である荷受人に対して適用されるものであって、航海傭船契約の直接の当事者である荷受人に適用されるものではないとした。当該事件では、被申立人は、船荷証券所持人という立場で申立人

<sup>29</sup> 旧商法 760 条 船舶ノ全部ヲ以テ運送契約ノ目的ト為シタル場合ニ於テハ其契約ハ左ノ自由ニ因リテ終了ス

一 船舶ガ沈没シタルコト

二 船舶ガ修繕スルコト能ハザルニ至リタルコト

三 船舶ガ捕獲セラレタルコト

四 運送品カ不可抗力ニ因リテ滅失シタルコト

② 前項第一号乃至第三号ニ掲ケタル事由カ航海中ニ生シタルトキハ傭船者ハ運送ノ割合ニ応シ運送品ノ価格ヲ超エサル限度ニ於テ運送貨ヲ支払フコトヲ要ス

<sup>30</sup> 旧商法 812 条 積荷ノ所有者ハ救助セラレタル物ヲ以テ救助料ヲ支払フ義務ヲ負フ

より損害賠償を請求されているのではなく、航海傭船契約における傭船者という立場で損害賠償の請求を受けていたので、上記ルールは適用されなかった。

航海傭船者の義務については、仲裁人は、当該問題は、信義則（民法1条2項）を根拠に、どのように運送品の損傷が生じたのか、誰が運送品の損傷発生を防ぐことができたのか等によって決せられるとした。その上で、運送品損傷の原因が船主のコントロール下にある状況と関連している場合には、船主は運送品を陸揚げし、処分する責任を負うと判断した。一方で、運送品損傷の原因が傭船者のコントロール下にある状況と関連している場合、傭船者はたとえ運送品が全損となっていたとしても、運送品を受け取る義務があるとした。

本件においては、運送品の損傷がみられた複数のホールドのうち、一部のホールドの損傷運送品については船主に原因があるとし、その他のホールド内の損傷運送品については原因が傭船者側にあると認定した。そして、各々の責任にかかる運送品の量がほぼ同じであること等を勘案して、運送品の除去・処分費用等の認定総額を折半し、傭船者には船主に対して請求額の約半分に相当する額を支払うように命じた。

### (3) 若干の考察

結論の妥当性の観点からは首肯出来なくはないし、傾聴すべき見解であると考えられる。

もっとも、仲裁人は、運送品の受取義務は運送品の残存価値が運送品を受け取るための費用を上回る場合に認めているところ、その理由に関しては、旧商法760条及び旧商法812条の規定は、運送品の所有者は、貨物の価格が除去費用を超えない限りは、当該貨物を船舶から取り除く費用を負担する責任を負わないことを定めたものと解釈することが出来ることにあると思われるが、理論的根拠は明らかにされていないように思われる。

## 第4. 個品運送における運送品の陸揚義務・受取義務

### 1. 序説

個品運送契約を前提とする場合、荷送人が荷受人を兼ねないことが一般的であると考え、本稿ではそれを前提とする。

また、改正前の商法では、個品運送契約について、船積みに関しては荷送人が、陸揚げに関しては荷受人が、それぞれ船長の指示に従ってこれを行わなければならないと定められていたが（旧商法749条1項、752条4項及び旧COGSA20条）、現代の個品運送の実務では、荷送人又は荷受人ではなく、運送人が船積み及び陸揚げを行うことが一般的である。また、運送人が陸揚義務を負うことは、特段の規定がなくても、運送人が物品を運送して荷受人に引き渡すことを約していること（商法570条の冒頭規定）から当然であることから、旧商法752条4項が削除されることになった<sup>31,32</sup>。したがって、荷送人・荷受人が陸揚義務を負うことは多くはないと思われるため、以下、荷送人、荷受人が運送品の受取義務を負うのかどうかに焦点を絞って検討する。

<sup>31</sup> 松井信憲＝大野晃宏『一問一答 平成30年商法改正』93頁（商事法務、2018）参照

<sup>32</sup> なお、船積みに関しては、運送人が荷送人から運送品を受け取ったときは運送人が、船積みの義務を負うことを明示している（商法737条1項、COGSA15条）

## 2. 荷送人の受取義務

少なくとも運送法の明文規定においては、運送品の引渡しを受ける者は、もっぱら荷受人に限られている（商法第三編第三章第二節、COGSA 15条参照）。加えて、通常、運送品の陸揚げと引渡の時期は一致しないと考えるため（第2. で既述）、個品運送契約においては、通常は、受取義務が認められるような場合は想定しがたいとも思える。もっとも、船荷証券の裏面約款上に、荷主（荷送人も含まれるよう定義が設けられていることもある）の運送品の受取義務が記載されていることもある。

また、荷受人に運送品を受け取らせることに関する荷送人（航海傭船者）が担保責任や信義則上の責任を負う余地を否定は出来ない。この点は、第6. で後述する。

## 3. 荷受人の受取義務

上記第3.2. で述べたとおり、誰が荷受人であるかは、その運送品について船荷証券が発行されているかによって区別されるため、荷受人の義務の検討においても、船荷証券が発行されている場合とそうでない場合に分けて検討する。

### (1) 船荷証券が発行されていない場合

第3.2. (1) で述べた内容と同様のことがいえる。したがって、荷受人が運送品引渡請求権を取得したとしても、原則として、当該権利を取得したことを理由として荷受人は受取義務を負わず、一定の場合に、取引の特殊性その他の事情を考慮し、信義則を媒介させることにより、受取義務が認められる余地があるのではなからうか。また、荷受人に受取義務や陸揚義務の引き受け行為があったことを基礎付ける事情が存在する場合には、当該義務が認められる余地があると考えられる。

### (2) 船荷証券が発行されている場合

船荷証券が発行されている場合、荷受人、すなわち、運送人に対して運送品の引渡しを求めることが出来る者は、船荷証券の正当な所持人である。船荷証券の譲渡を受けることにより、荷送人の運送品引渡請求権を取得することになるが、第3.2. (2) で述べたとおり、荷受人が運送品の陸揚義務や受取義務を負う旨の定めは存在しない。加えて、船荷証券とは「運送品の引渡請求権を表彰する有価証券」であり、船荷証券によって移転されるのは、運送契約から生じる荷送人の権利のみであると考えられている。したがって、荷受人は、その船荷証券の譲渡のみを理由としては、陸揚義務又は受取義務を負うことはないであろうと考える。

もっとも、これも第3.2. (2) で述べたとおり、第一一定の場合に、取引の特殊性その他の事情を考慮し、信義則を媒介させることにより、受取義務が認められる余地があるのではなからうか。また、荷受人に受取義務や陸揚義務の引き受け行為があったことを基礎付ける事情が存在する場合には、当該義務が認められる余地があると思われる。

## 4. 裁判例・仲裁例

裁判例について、冷凍肉の米国から日本までの海上運送の荷受人である原告が、運送人である被告に対し、被告はコンテナの温度を適切に設定する義務を怠ったため積荷が損傷したなどとして損害賠償を請求し（第1事件）、一方、被告が原告に対し、コンテナの設定温度の誤り

については原告に責任があるにもかかわらず、正当な理由なく運送品である冷凍肉の受取を拒絶し、被告に保管料及び処分費用を負担させたと主張して、原告の受取義務の債務不履行に基づきコンテナの保管料等について損害賠償を請求した(第2事件)裁判例<sup>33,34</sup>がある。裁判所は、個品運送契約において発行された船荷証券の裏面約款19条(2)項の「荷主<sup>35</sup>は、タリフ(標準運賃)に規定されている期間内に物品の引渡しを受けなければならない」との記載に関し、当該規定が受領遅滞に陥る時期を規定したにすぎず受取義務を定めたものではないという原告の主張を退け、荷受人の運送品の受取義務を肯定した。もっとも、裁判所は受取義務を肯定する理由として、タリフには無料保管期間のみならず、期間が過ぎた場合の保管料まで規定されていることを挙げるのみである。

しかし、私見としては上記2.(2)で述べたとおり、船荷証券とは「運送品の引渡請求権を表彰する有価証券」であり、船荷証券によって移転されるのは、運送契約から生じる荷送人の権利のみであるはずである。したがって、仮に、船荷証券に荷受人の義務が規定されていたとしても、当該船荷証券を取得するだけでは、当該義務が荷受人に移転することはないはずである。したがって、船荷証券に荷受人の受取義務が定められていると評価するとして、何故その義務に荷受人が拘束されるのかについての言及があっても良かったのではないかと考える。

なお、同裁判例において、原告(荷受人)は、仮に運送品(冷凍肉)の受取義務があったとしてもコンテナ内の温度設定を誤り本件冷凍肉の商品価値を失わせたという運送契約上の債務不履行が認められるため、商品価値を失っていることが明らかな運送品を受け取るという負担を負わせるのは信義則に反するという主張をしたものの、裁判所は、そもそも運送契約上の債務不履行は認められないため前提を欠くとして、主張を退けている。

仲裁例に関しては、個品運送契約における荷受人の受取義務について判断された例はないように思われる。

## 第5. 荷主側の受領遅滞(民法413条)に基づく責任の検討

民法413条(受領遅滞)については、信義則上、受取義務が認められるかどうかの検討の際に言及したが、受取義務の存否に関わらず、荷主側は、民法413条に基づく受領遅滞責任を負いうる余地があるため、受領遅滞に基づく責任についても触れることとしたい。

受領遅滞とは、債務の履行につきその受領その他債権者の協力を必要とする場合において、債務者が履行の提供(弁済の提供)をしたにもかかわらず、債権者が受領しないために、履行を完了することができないことをいい、その効果は、①目的物の保存義務の軽減、②増加費用償還請求権の発生、③危険の移転である(①・②は民法413条、③は民法413条の2第2項)。

荷受人については、第3.2(1)で既に述べた通り、民法413条が適用されない場合があるかもしれない。荷送人(「航海傭船者」)については、運送品引渡請求権を有している場合にお

<sup>33</sup> 東京地判令和2年9月9日 LLI/DB L07531937。同裁判例の紹介として、海事法研究会誌251号71頁以下(2021)参照。

<sup>34</sup> なお、準拠法に関しては判決文の中で一切触れられていないので、日本法準拠であることが前提となっていると考える。

<sup>35</sup> 判決文には「荷主」は何という英語の和訳なのかという点には言及されていない、また、当該船荷証券における「荷主」の定義の有無及びその内容については、言及されていない。もっとも、現状流通している主要な裏面約款の内容を考慮すると、恐らく、「荷主」は Merchant の和訳であり、また、荷受人が含まれている旨定義がなされているだろうと思われる。

いて特段適用を否定する場合は思いつかない。

仮に、民法413条2項に基づき、荷受人が、倉庫・タンク等での保管費用等の増加費用を負担する義務を負うことが認められるのであれば、運送品を受け取る権利を行使せずとも結局は発生する費用等を負担させることが可能となり、これは荷受人に義務があるということと機能的には同じことと評価できる。

なお、受領遅滞が認められるためには、債務者が債務の本旨に従った履行の提供をしたのでなければならない（また、履行が可能なことは履行の提供をするための前提となっている<sup>36</sup>）。債務の本旨に従っていない履行の提供がされた場合は、これを受領しないからといって、受領遅滞に陥る訳ではない<sup>37</sup>。したがって、例えば、運送人の帰責により運送品が大きく損傷しているときには、債務の本旨に従った履行の提供をしていないとして、受領遅滞が成立しない場合が生じ得ると考える。

## 第6. 荷受人に運送品を受け取らせることに関する荷送人（航海傭船者）の責任

### 1. 担保責任

運送契約の委託当事者たる荷送人（航海傭船者）は、荷受人に受取義務が認められるかどうかは別として、荷受人が信義に従い誠実に運送給付を受領することについて担保責任を負うべく、従ってもし荷受人が故意又は過失により受領遅滞におちいったとか不完全な受領行為をしたとかいう場合には、それによって生じた運送人の損害について、それとは別に荷送人（航海傭船者）は運送人に対し賠償債務を負担すべきであるという見解が存在する<sup>38</sup>。

同担保責任の法的根拠は、荷受人の指名は貨物引換証の発行の有無にかかわらず常に運送契約の委託当事者である荷送人によってなされ、その指名が法的に許容されるものであるかぎり運送人はそれについて一切異議をさしはさむことができず、荷受人がいかなる人物であろうと、信義誠実に従い、ただ指名されたとおりの荷受人に宛てて運送品を引き渡さなければならないことにある。

### 2. 信義則上の責任

また、裁判例で、海上運送契約に基づき、コンテナを海上運送（日本からタイ）したところ、荷受人が受取を拒否し、タイの港で放置されたため倉庫保管料が発生したという事実の下、荷送人は信義則上荷受人に貨物を引取りさせるなどして運送人に不測の損害を被らせない義務を負うとしたうえで、荷送人はコンテナが引き取られない状況を漫然と放置したため当該義務に違反したとして、当該荷受人が運送人に対して、コンテナが引き取られないため発生した倉庫保管料等の損害を賠償するよう命じた事例<sup>39</sup>がある。もっとも、当該裁判例では、信義則上の義務が認められる理論的根拠を示されていないように思われる。

<sup>36</sup> 潮見佳男・前掲(18)304頁 参照

<sup>37</sup> 我妻栄『新訂債権総論(民法講義Ⅳ)』239頁(岩波書店、1964)参照

<sup>38</sup> 村田・前掲注(15)278頁 参照

<sup>39</sup> 東京地判平成21年9月25日 LLI/DB L06430528

## 第7. 国際条約、英国法における荷受人の運送品の受取義務等

### 1. 国際条約（ロッテルダム・ルール）

国際海上物品運送にかかる国際条約について、ヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルグ・ルールには、荷受人の貨物の受取義務についての明文規定はないが、ロッテルダム・ルールには、荷受人の運送品の受取義務についての定めがある。具体的には、ロッテルダム・ルール 43 条は以下のとおり定め、運送契約<sup>40</sup>に基づき引渡しを請求した荷受人<sup>41</sup>が運送品の受取義務を負うとしている。

同条が作成される過程で、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）は、荷受人に無条件の引渡しを受ける義務を課すという提案を明確に拒絶した。その中で、引渡しを受ける義務が無条件にあるとすると、廃棄物を他人宛てに発送するだけで処分できるという馬鹿げた結果をもたらしかねないという指摘もあったようである。他方で、荷受人は一切義務を負わないという規律も機能し得ないという認識から、荷受人は運送品の運送に一定の関与をした場合に引渡しを受ける義務を負わされるべきであると考えられたようである<sup>42</sup>。

そして、結論としては、UNCITRAL は、「引渡しの請求」のみが引渡しを受ける義務を生じさせるものとするとして決定した。これは、サンプル調査に基づいて運送品の受取を売買契約上拒絶した買主兼荷受人は、運送品の引渡しを請求せずに、運送品を運送人の下に残すことが出来るということの意味している<sup>43</sup>。

#### Article 43 Obligation to accept delivery

When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

#### 【和訳】<sup>44</sup>

##### 第 43 条 引渡しを受ける義務

物品が仕向地に到着したときは、運送契約に基づき引渡しを請求した荷受人は、運送契約において合意された時又は期間内及び場所において、又は、当該合意がない場合は、契約条項、取引慣習、慣行及び実務、並びに運送に関する状況を考慮して引渡しが合理的に期待される時及び場所において、物品の引渡しを受けなければならない。

<sup>40</sup> 「運送契約」はロッテルダム・ルール 1 条 1 項では「運送人が、運賃と引き換えに、ある場所から他の場所まで物品を運送することを引き受ける契約をいう。当該契約は、海上運送を規定していなければならないが、海上運送に加え他の運送手段による運送を規定していてもよい。」と定義されている（和訳につき、藤田友敬編『アジア太平洋地域におけるロッテルダム・ルールズ』352 頁（商事法務、2014）参照）。

<sup>41</sup> 「荷受人」はロッテルダム・ルール 1 条 11 項では「運送契約又は運送書類若しくは電子的運送記録に基づいて、物品の引渡しを受ける権利を有するものをいう。」と定義されている（和訳につき、藤田・前掲注（40）355 頁参照）。

<sup>42</sup> ヘルトヤン・ファン・デル・ツィール（後藤元 訳）「運送品の引渡し」藤田友敬編『アジア太平洋地域におけるロッテルダム・ルールズ』172 頁（商事法務、2014）参照

<sup>43</sup> ヘルトヤン・ファン・デル・ツィール（後藤元 訳）・前掲注（42）172 頁参照

<sup>44</sup> 藤田・前掲注（40）393 頁 参照

## 2. 英国法

英国法については、The Carriage of Goods by Sea Act 1924（以下、「COGSA 1924」という。）において、明示的には、荷受人は運送品を引き取ることを義務付けられてはいない。もっとも、一定の状況下において、（運送品の引き取り義務を課す明示的な条項が入っているであろう）運送契約上の責任を荷受人に課している<sup>45</sup>。具体的には、COGSA1924 第3条<sup>46</sup>第1項は、COGSA1924 第2条第1項の規定により権利を取得した者が、(a) 運送人から船積書類記載の物品の引渡しを受け又は引渡しを請求したとき、(b) 運送人に対して物品につき運送契約に基づく請求を行ったとき、又は (c) 権利を取得する前に運送人に対し物品の引渡しを受け又は引渡しを請求した者であるときは、その者はあたかも当該運送契約の当事者であったかの如く運送契約上の同一の義務を負う旨を規定している。

したがって、B/L上に明示された運送品の引き取り義務の不履行から生じた損害について、運送人が荷受人に賠償を請求できるかどうかは、荷受人がCOGSA1924 第3条第1項に定められた手段を行うかどうかによる<sup>47</sup>。

ロッテルダム・ルール43条とCOGSA1924の第3条との違いは、第1に、後者は、COGSA1924に適用される書類に対して適用されるもので、B/L、Sea Waybill、Delivery Orderが発行された場合にのみ適用されることになるという違いがある。第2に、後者は、効果がより広いという違いがある。すなわち、後者は、契約上の義務を契約当事者であるかのように責任を負うことになるが、前者は、運送品の受取義務を課すだけである<sup>48</sup>。

なお、航海備船契約において適切に荷後準備を整えた場合、荷受人に運送品の受取義務があると解していると読める文献もある<sup>49</sup>。

## 第8. 運送品の受取が拒まれた場合の運送人の対応

一度運送品の受取を拒まれたとしても、運送人としてはあきらめず、粘り強く受け取るよう交渉することが多いであろうと考えるが、それでも運送品の受取を拒まれ、運送品を引き渡すことが出来ない場合には、以下のような対応が考えられる。

<sup>45</sup> Yvonne Baatz, *The Rotterdam Rules A Practical Annotation* (1<sup>st</sup> ed) 2009, [43-01] ~ [43-05]

<sup>46</sup> 3 Liabilities under shipping documents.

- (1) Where subsection (1) of section 2 of this Act operates in relation to any document to which this Act applies and the person in whom rights are vested by virtue of that subsection –
  - (a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates;
  - (b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods; or
  - (c) is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods,
 that person shall (by virtue of taking or demanding delivery or making the claim or, in a case falling within paragraph (c) above, of having the rights vested in him) become subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract.
- (2) Where the goods to which a ship's delivery order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, the liabilities to which any person is subject by virtue of the operation of this section in relation to that order shall exclude liabilities in respect of any goods to which the order does not relate.
- (3) This section, so far as it imposes liabilities under any contract on any person, shall be without prejudice to the liabilities under the contract of any person as an original party to the contract.

<sup>47</sup> See, Baatz, *Supra* note 45, at 43-05

<sup>48</sup> See, Baatz, *Supra* note 45, at 43-06

<sup>49</sup> See, Cooke et al., *Supra* note 26, at 10.19

## 1. 供託

運送人は、荷受人が運送品の受取を拒み、もしくは運送品を受け取ることができないときは、運送人は、運送品を供託することができる（商法 583 条前段、COGSA 15 条）。

しかし、運送人は、金銭、有価証券又は振替国債以外の物品である運送品を、法務大臣が指定する倉庫業者にしか供託することはできない（供託法 5 条 1 項）。法務大臣が指定する倉庫業者は全国でも非常に少なく、法務大臣が指定する倉庫事業者であっても供託を受け付けていない倉庫業者もある。また、揚げ地の近くにあるかは分からない。

また、倉庫業者は、供託物の保管料を荷受人に対して請求できる余地があるが（供託法 7 条）、運送品の受取を拒絶している荷受人が、保管料を払ってまで保管されている運送品を取りに来る可能性は低いと考える。したがって、供託は、現実的な手段といえない。運送法制研究会においても、「海上運送の場合には、荷受人が運送品を受取に来ない事例や、受取に来るべき荷受人が倒産状態になり、事実上受取が出来ない事例はあるが、陸上運送と同様に、供託や倉庫業者への寄託はしていない」という旨の発言があったようだ<sup>50</sup>。

## 2. 競売

荷受人が運送品の受取を拒み、又は運送品を受け取ることができない場合、運送人が、荷受人に対し相当の期間を定めて運送品の受取を催告し、かつ、その期間の経過後に、運送人が荷受人に対し相当な期間を定めて運送品の処分につき指図をすべき旨を催告したにもかかわらず、荷送人がその指図をしないときは、運送人は、その運送品を競売に付することができる（商法 583 条前段、COGSA 15 条）。ただし、損傷などにより価格低落のおそれのある運送品については、この催告を要しない（商法 582 条 3 項、COGSA 15 条）。

なお、商法改正前には、競売権行使の前提条件として、裁判所の許可を得ることが要求されていたが、商法改正により競売権行使の前提要件として、裁判所の許可を得ることを不要としている。運送人が自ら最低限の落札価格で運送品を落札し、それまでかかった費用などと落札価格を相殺して運送品の所有権を取得した後、これを自ら処分・廃棄することがよく行われているようである<sup>51</sup>。

## 3. 倉庫・タンク等での保管

自ら手配した倉庫やタンクに運送品を一時的に保管するという考えられる。しかし、液体貨物であればその性質によって保管することが出来るタンクも限られてしまう。撒積貨物であっても、保管可能な倉庫を見つけることは容易ではないと思われる。

日本の民法 413 条 2 項は、「債権者が債務の履行を受けることを拒み、又は受けることができないことによって、その履行の費用が増加したときは、その増加額は、債権者の負担とする」と定めるものの、民法 413 条が適用されないような場合が存在する余地も残るかもしれない（第 3. 2 (1) で既述。）。

また、たとえ、荷受人に対してタンクや倉庫の保管料を請求することが出来るとしても、運

<sup>50</sup> 運送法研究会第 5 回議事要旨 3 頁 ([https://www.shojihomu.or.jp/documents/10448/126843/20130131unsou05\\_summary.pdf/81ca2786-7015-42f1-aada-bae4a7fde269](https://www.shojihomu.or.jp/documents/10448/126843/20130131unsou05_summary.pdf/81ca2786-7015-42f1-aada-bae4a7fde269) 最終閲覧日：2022 年 7 月 12 日)

<sup>51</sup> 宮崎裕士「設問 29 船荷証券 (B/L) における荷受人の責任」松井 = 黒澤・前掲注 (6) 248 頁参照

送品の受取を拒否していた荷受人が、運送品が揚げられた後に運送品を受け取り、かつ、倉庫の保管料を支払うという可能性は高いとはいえない。したがって、仮に自ら手配した場所で保管したとしても、運送品が受け取られないばかりか保管費用も自ら負担せざるを得ない状況となりかねない。したがって、あまり現実的な手段とはいえないと考える。

#### 4. 任意処分

運送人は、運送品の所有者ではないので、所有者の同意なしに運送品を処分することはできない。運送品が損傷して、運送品の価値が低下していた場合には、運送品の所有者より所有権を放棄する旨の一筆及び（状況に応じて）権利を主張出来る可能性がある者からの権利を放棄する旨の一筆を得た上で、運送品を処分するということが考えられる。しかし、運送契約の当事者が運送品の所有者であるとは限らないため、所有者を確定することにはリスクが伴うという意味で容易ではない。このことは、運送法制研究会における、「船荷証券の裏面約款や標準貨物運送約款にある任意売却は、売却権限の有無の問題や、売却価格についての第三者からのクレームのリスクがあることから、行っていない。」という旨の発言<sup>52</sup>にも現れているのではないだろうか考える。

仮に、運送人が所有者及び権利を主張できる可能性のある者から一筆を得ることが出来たとしても、損傷した運送品を買い取る業者を探し出すことは容易ではないと思われる。

#### 第9. おわりに

荷受人は、荷受人であることのみを理由として無条件に受取義務を負うという考えは、日本法において認められておらず、ロッテルダム・ルールや英国法においても同様に認められていないようである。また、日本法は、ロッテルダム・ルールと違い、運送品の引渡しを請求したこと等の一定の要件を満たせば、荷受人は受取義務を負うという旨の明文規定はなく、英国法と違い、一定の要件を満たした場合に運送契約の当事者であったかの如く運送契約上の責任を負う旨の規定もない。たしかに、このような明文規定はなくとも、債務引受や信義則を理由に荷受人に陸揚義務や受取義務が認められる余地は残るのではなかろうかと考えるが、この点に関する学説における通説又は最高裁判所判例は存在しておらず、どのような要件を満たした場合に認められるかについては明らかではないように思われる。

他方、荷送人（航海傭船者）は、荷受人が故意又は過失により受領遅滞に陥ったとか不完全な受領行為をしたとかいう場合には、それによって生じた運送人の損害について運送人に対し賠償債務を負担しなければならないという見解があり、また、裁判例においても、荷送人が、信義則上、荷受人に貨物を引取りさせるなどして、運送人に不測の損害を被らせない義務を負うと判示した例がある。また、航海傭船契約においては、傭船者は、これに加え、用いられる書式の内容によっては、陸揚義務が認められる。

荷送人（航海傭船者）、荷受人のいずれかが運送品を受け取る責任を負うとしても、運送人が単に運送を受託したことのみによって、運送品の陸揚げや受取を拒まれた際の責任を負うという不合理な結果は回避されるべきものと考え。もっとも、運送人の責任により運送品が損

<sup>52</sup> 運送法研究会第5回議事要旨3頁

([https://www.shojihomu.or.jp/documents/10448/126843/20130131lunsou05\\_summary.pdf/81ca2786-7015-42f1-aada-bae4a7fde269](https://www.shojihomu.or.jp/documents/10448/126843/20130131lunsou05_summary.pdf/81ca2786-7015-42f1-aada-bae4a7fde269) 最終閲覧日：2022年7月12日)

傷した場合においては、運送人にその運送品を受け取る責任や処分する責任が生じる可能性は否定できず、その場合について規律する明文の規定はないことから、仲裁例で示されたように、信義則等により調整が図られるのではないであろうか。

【ここに示された意見は筆者の個人的意見であり筆者が属する（又は所属した）法人や組織の意見ではない。】