

〔論 説〕

平成30年商法改正と
ジャスミン号事件判決の再評価

中 田 明

- 第1 はじめに
- 第2 ジャスミン号事件
- 第3 平成30年商法改正
- 第4 考察

第1 はじめに

- 1 ジャスミン号事件の東京地裁平成3年3月19日判決⁽¹⁾は、定期傭船者の船荷証券書式が用いられているがFOR THE MASTERという表示のもとに署名され、裏面にデマイズ・クローズ⁽²⁾がある船荷証券の運送人は定期傭船者ではなく船主であると判示した。東京高裁⁽³⁾も最高裁⁽⁴⁾もこの結論を支持した。
- 2 一方、商法には定期傭船契約に関する規定がなかったが、平成30年改正により第3編海商第1章船舶第4節定期傭船が新設された。
- 3 上記商法改正がジャスミン号事件判決の論旨につきどのような影響を与えるか考察するのが本稿の目的である。

第2 ジャスミン号事件

1 事実

本船ジャスミン号は、パナマ法人であるY₂によって所有され、日本の海運会社であるY₁に定期傭船されていた。Y₁は訴外Aとの間で本件

貨物をインドネシア（シレボン）から韓国まで運送する内容の航海備船契約を締結し、シレボン港の船舶代理店訴外 B は本件貨物についての船荷証券に署名した。上記船荷証券の上部には、Y₁の英文名である KANSAI STEAMSHIP COMPANY, LTD（実際にはそれに加えて（KANKI GAIKO KAISHA）と記載されている）BILL OF LADING の表示があるが、B の署名は、船長のために（FOR THE MASTER）という表示のもとになされている。裏面約款の中には、「本船が Y₁により所有または裸備船されていない場合には……本件船荷証券は、Y₁の代理行為に基づき、本船船主または裸備船者を契約当事者として……の契約としてのみ効力を有し、Y₁は、本船船主ないし裸備船者の代理としてのみ行為し、上記契約に関するいかなる責任も負わない」とのいわゆるデマイズ・クローズがあり、また、日本法が準拠法として指定されている。Y₁Y₂間の定期備船契約（ニューヨーク・プロデュース・フォームが使用されている）には、「船長は、備船者ないしその代理店に対し……船長のために船荷証券に署名する権限を与えることが合意された」との条項があった。陸揚港において本件貨物に損害が発見され、韓国の保険会社である X₁ないし X₄は船荷証券所持人である荷主に保険金を支払い、保険代位により荷主の有する権利を取得したと主張して、Y₁に対しては船荷証券で表章される運送契約上の債務不履行責任に基づき、また Y₂に対しては債務不履行責任又は不法行為責任に基づき、損害賠償の支払いを求めた。

2 東京地裁判決（請求棄却）

- (1) 本件船荷証券の上部の KANSAI STEAMSHIP COMPANY, LTD の表示は……定期備船者を示すものであるにとどまり、本件船荷証券上で運送人として責任を負うべき者として表示されているのは、船主であって、定期備船者ではないものというべきである。そして……定期備船者の社名を付してはいるものの、証券の上で、運送人としての責任を負う者を船主に限定する船荷証券は、海運実務において多数存在する。したがって……いやしくも船荷証券を取得することにより取引に入る者が、船荷証券上の運送人が船主であることを誤認するとは考え難い。そうすると、船荷証券面上に定期備船者が運送人であるのかのような外観が作出されているとみて、表見的な責任の法理を適用する

必要も存在しないものというべきである。また、定期傭船契約においては、定期傭船者は、いわゆる商事事項について船長に対する指示権を持ち、また、船舶をどの航路に配置するかという権限を有するが、このような権限が定期傭船者にあることの故に、当然に定期傭船者が船荷証券上の運送人の責任を負うとの結論が導き出されるのではない。そしてまた、船主には、船体及びその属具という海産が存在し、これは、船主の船荷証券上の運送人としての責任の引き当てになる……したがって船主を船荷証券上の運送人とするの方が、債権者の保護に欠けることになるとはいえない（定期傭船者を運送人とすると、運送人になんらの資産がない場合にも船舶を差し押さえて債権の回収を図ることができず、かえって債権者に不利となる。）。

- (2) 本件のデマイズ・クローズのように、運送人を船主に限定する約款は、船荷証券上の運送人を不明確ならしめるものではなく、運送人の責任に制限を加えて、国際海上物品運送法 15 条 1 項に掲げる同法の規定の効力を妨げるものでもないから、同法 15 条の特約禁止に触れるものではない。したがって……その内容どおりの効力を有するものである。

3 東京高裁判決（控訴棄却）

- (1) 定期傭船契約の法的性質を船舶賃貸借契約と労務供給契約の混合契約であると解したとしても、そのことから当然荷主と傭船契約を締結できるものが定期傭船者に限定されることにはならない……商法 704 条 1 項の規定が報償責任等の観点から定期傭船者の船舶衝突事故等における第三者に対する責任について適用されることがあることは格別、船荷証券で表章される運送人の運送契約上の債務不履行責任についてはこれを適用又は準用すべき基盤そのものがないといわなければならない。
- (2) 本件船荷証券の上部に KANSAI STEAMSHIP COMPANY LTD BILL OF LADING の表示があることは前記のとおりである。しかしながら、後記のとおり本件船荷証券の署名欄には「For the Master」の記載があってそれに署名があることや約款にデマイズ・クローズが記載されていること等本件船荷証券上にはそれで表章される運送人を固有にかつ明確に特定することができる事項があることからすれば、

本件船荷証券上部の右表示は、本件船荷証券の用紙が Y₁の専用用紙であることを示すか、荷主等に対して連絡先を示すか、せいぜい Y₁が定期傭船者として本件船荷証券で表章される運送人との傭船契約に何らかの形で関与していることを示す以上の意味を持つものではないと見るべきである。

4 最高裁判決（上告棄却）

- (1) いわゆるニューヨーク・プロデュース書式等に基づく定期傭船契約によって傭船されている船舶が運送の目的で航海の用に供されている場合において、前記船舶に積載された貨物につき船長により発行された船荷証券については、船舶所有者が船荷証券に表章された運送契約上の請求権についての債務者となり得るのであって、船荷証券を所持する第三者に対して運送契約上の債務を負担する運送人がだれであるかは、船荷証券の記載に基づいてこれを確定することを要するものと解するのが相当である。……定期傭船者を船舶賃借人と同視し……定期傭船契約がされていることから直ちに、商法 704 条 1 項を適用ないし類推適用し、当該船舶に積載された貨物について船長により発行された船荷証券の記載のいかんにかかわらず、常に定期傭船者のみがこれに表章された運送契約上の請求権についての債務者となり、船舶所有者は何らの責めを負わないと解することはできないからである。大審院昭和 9 年（オ）第 2320 号同 10 年 9 月 4 日判決・民集 14 卷 1495 頁は、右と抵触する限度で変更すべきものである。
- (2) 右事実関係の下においては、本件船荷証券に表章された運送契約上の請求権について Y₁が運送人として責めを負うものとは認められないとした原審の判断は、結論において是認することができる。

第 3 平成 30 年商法改正

平成 30 年商法改正により、第 3 編海商第 1 章船舶第 4 節に定期傭船の規定が新設された。その特徴は 3 つある。第 1 に、定期傭船を第 3 編第 1 章第 3 節の船舶賃貸借の次に第 4 節として規定した。第 2 に、703 条第 1 項は準用しなかった。第 3 に、703 条第 2 項を準用した（707 条）。

第4 考察

- 1 運送人に確定の問題は、カーゴクレームの実務における古くからの大問題であったが、ほとんどすべての案件が和解で解決されてきたため、ジャスミン号事件がこの問題を正面から論じた初めての判決例となった。そのため、本判決では運送人の責任が否定されているので、定期傭船者と船舶所有者のどちらが運送人であろうが結論に変わりがないにもかかわらず、本判決は、日本の裁判所が運送人の確定の問題につき英国的解釈論をとった判例として「ジャスミン号事件」の名で広く諸外国にも知られる判決となった。学会でも注目され、多数の判例評釈が発表されている⁽⁵⁾。
- 2 筆者は本判決に反対の立場をとるものであるが、その理由の詳細については、ジュリスト1075号175頁及び海法会誌復刊43号121頁を参照せられたい。
- 3 最高裁判決の(1)は、運送人の確定は商法704条1項(平成30年改正法の703条1項)の適用ないし類推適用によるのではなく、船荷証券の記載に基づいてこれを確定することを要する旨判示したものであり⁽⁶⁾、この点については、ほとんど異論のないところであろうと思われる。しかしながら、具体的な適用に関する(2)では、ほとんど理由を述べることなく、原審の判断を是認している。これは、運送人の責任が認められない以上、この点に関する判断が結論に影響を及ぼさないことが関係したのではないかと思われる。
- 4 そこで、平成30年商法改正がジャスミン号事件判決の論旨にどのような影響を与えるであろうかという問題であるが、上記に挙げた3つの特徴のうち、第1点の持つ意味は大きい。なぜならば、英国的解釈論は、定期傭船契約も通常の運送契約の一種であるという理解がその底流にあるが、平成30年商法改正は、定期傭船を第3章海上物品運送に関する特則第2節の航海傭船と並べて規定するのではなく、第1章船舶第3節船舶賃貸借の次に規定することにより、定期傭船者は海上企業者の一類型であるとする立場⁽⁷⁾を明確にとったからである。

第2点について、703条第1項を準用しなかったことは当然である。同条の下では船舶賃借人のみが責任を負い、船舶所有者は責任を負わないことになるが、定期傭船の場合には船舶所有者が荷送人に直接船荷託

券を発行することもあり得るからである⁽⁸⁾。

第 3 点は、これまで定期傭船契約を船舶賃貸借契約と労務供給契約との混合契約であると解する大審院判決⁽⁹⁾に準拠して解釈論で準用してきたものを、明文をもって準用するに至ったものである。これも平成 30 年改正商法が定期傭船者を船舶賃借人類似的海上企業者としてとらえていることの証左である。

- 5 もちろん、運送人の確定は定期傭船契約の性質論から直接導き出されるものではなく、船荷証券の記載に基づいて確定されるべきものである。しかしながら、英国的解釈論は定期傭船契約も通常の運送契約の一種であるという理解がその底流にあるのであるから、平成 30 年商法改正が定期傭船者は海上企業者であるという立場を明確にした以上、なぜ船荷証券の頭書に書かれた定期傭船者の社名よりも署名欄の下に記載された FOR THE MASTER の表示を優先し、社名が記載されていない船舶所有者⁽¹⁰⁾の船荷証券であると解さなければならないのか、改めて問い直されなければならないものと考ええる。
- 6 運送人の確定の問題については、本件の控訴審の後で、運送人は定期傭船者であるが、船舶所有者も連帯責任を負うべきであるとする、米国的連帯責任の解釈論を取ったカムフェア号事件⁽¹¹⁾があるが、同事件は控訴審で和解している。その後は同種の事件はない。1994 年 1 月に発効した UCP500 の 23 条が運送人の名前を表示した船荷証券を要求していることから、銀行が本件のような船荷証券の買い取りを拒絶する動きがあり、本件のような船荷証券は著しく減少する可能性が高いのではないかと予測されていたが⁽¹²⁾、この予測が当たったようであり、その後実務では FOR THE MASTER の船荷証券はほとんど見かけなくなった。但し、あいかわらずデマイズ・クローズは使用されているので、今後はデマイズ・クローズの有効性が争われる事件が生じる可能性がある⁽¹³⁾。FOR THE MASTER とデマイズ・クローズは理論的には別個の問題であるが、関連した問題でもある。平成 30 年商法改正は、デマイズ・クローズの有効性の解釈に対しても再考を必要としているものと考ええる。

(注)

- (1) 判例時報 1379 号 134 頁。

- (2) 船主又は（裸傭船されている場合には）裸傭船者のみが運送人である旨を定める約款であり、アイデンティティ・オブ・キャリアーと表示されることが多い。
- (3) 東京高裁平成5年2月24日判決・海事法研究会誌114号2頁。
- (4) 最高裁第二小法廷平成10年3月27日判決・民集52巻2号527頁。
- (5) 東京地裁判決につき、(50音順)川又良也・私法判例リマックス1993〈下〉116頁、清河雅孝・ジュリ平成3年度重判解105頁、小林登・判例評論392号44頁(判時1391号222頁)、高桑昭・商事法務1386号33頁、戸田修三・保険・海商百選〈第2版〉158頁、中田明・ジュリ1075号175頁、中村眞澄・海事法研究会誌104号16頁、新里慶一・海運769号111頁・770号107頁、野村修也・西南法学論集24巻3号141頁、箱井崇史・「運送人の特定における船荷証券の記載と証券外の実実」早稲田法学73巻3号51頁、原茂太一・金商878号39頁。

東京高裁判決につき、相原隆・海事法研究会誌119号1頁。

最高裁判決につき、(50音順)神谷宗之介・法律実務研究21号132頁、楠元純一郎・佐賀大学経済論集32巻5号81頁、小林登・損害保険研究61巻4号137頁、櫻井玲二・私法判例リマックス1999〔上〕100頁、重田晴生・平成10年度重要判例解説114頁、野村修也・現代ビジネス判例251頁、増田史子・商法判例百選206頁、三村量一・最高裁判所判例解説民事篇〈平成10年度〉〔上〕343頁、森田果・法学協会雑誌116巻6号1021頁、弥永真生・判例評論478号(判例時報1652号)210頁。

その他この問題に関する参考文献として、海法会誌復刊43号101頁〔日本海法学会シンポジウム報告〕定期傭船契約と船荷証券責任、中元啓司「海上物品運送契約と運送契約当事者」落合誠一・江頭憲治郎編集代表「海法体系」203頁。

- (6) 最高裁が判例変更をした大審院昭和10年9月4日判決は、商法557条1項(現在の703条1項)を適用して、定期傭船者が発行した船荷証券につき船舶所有者は責任を負わないと判断した事例である。
- (7) 石井照久・海商法170頁。
- (8) ちなみに、定期傭船者は衝突責任を負うこともあるが(最高裁第三小法廷平成4年4月28日判決・判例時報1421号122頁)、船舶所有者が一次的に690条の責任を負うべきものであることに変わりはなく、両者の責任は不真正連帯責任となる(箱井崇史・現代海商法〔第3版〕53頁)。したがって、船舶所有者の責任を否定した大阪地裁昭和58年8月12日判決(判例タイムズ519号189頁)は本末転倒の判決である。本来、取引関係については定期傭船者が一次的な責任主体であり、衝突事件については船舶所有者が一次的な責任主体であるべきであるが、ジャスミン号事件と上記大阪地裁判決とで逆転現象が生じている。
- (9) 大判昭和3年6月28日判決・民集7巻519頁。
- (10) 船舶名は記載されているが、船舶名から船舶所有者を特定することは、簡単な作業ではない。また、これはデマイズ・クローズについても言えることであ

平成 30 年商法改正とジャスミン号事件判決の再評価

るが、裸傭船されていた場合には船舶所有者ではなく裸傭船者が運送人となることになるが、裸傭船されているかどうかは当事者以外には全くわからない。

- (11) 東京地裁平成 9 年 9 月 30 日判決・判例タイムズ 959 号 262 頁。
- (12) 中田明・前掲ジュリ 1075 号 178 頁。
- (13) ジャスミン号事件の最高裁判決は、FOR THE MASTER とデマイズ・クローズの双方を総合的に考慮した判決であろうと思われるが、デマイズ・クローズの有効性を明確には判断していない。弥永真生・前掲判例評論 478 号（判例時報 1652）213 頁はこの点を批判する。