

判例評釈
〔海事判例研究〕

早稲田大学海法研究所・判例研究会〔第15回〕

運送契約上の責任減免規定の対抗を受ける 「荷受人」の意義が問題となった事例 ——ジャイアントステップ号事件の再検討——

(東京地裁平成22年2月16日判決 判タ1327号232頁)

伊 藤 洋 平

判示事項

(改正前) 国際海上物品運送法20条の2第1項にいう「荷受人」は、(改正前) 商法583条により荷送人の権利を取得した荷受人に限定されない。

I 事実の概要

1. 売買契約および運送契約の成立

訴外 A は、平成18年9月、訴外 B から鉄鉱石約19万トン(本件貨物)を購入し、同売買契約において、本件貨物の所有権は船積時に A に移転することとされた(本件売買契約)。

被告 Y₂は、貨物船ジャイアントステップ号(本船)の船舶所有者であるが、平成7年11月、被告 Y₁との間で、本船について、被告 Y₂を船舶所有者とし、被告 Y₁を定期傭船者とする定期傭船契約を締結した。

被告 Y₁は、平成16年10月28日ころ、A との間で、平成17年3月以降、太平洋水域積出港から日本国内の安全港まで、本船を使用して、鉄鉱石を運送することを保証する旨の輸送契約を締結した(本件輸送契約)。

被告 Y₁は、本件輸送契約に基づき、本件貨物をオーストラリア・ポートウォルコット港から鹿島港まで海上運送するため、本船を手配し、本件貨物を積載し

た本船は、平成18年9月11日、ポートウォルコット港を出港した。なお、本件貨物の運送を具体的に実行するため、Bの代理店と被告Y₂との間で、本件貨物をポートウォルコット港から鹿島港まで海上運送する旨の運送契約が締結された(個別運送契約)。

2. 座礁事故の発生

平成18年9月25日、本船は鹿島港港外の錨地に到着し、錨泊を開始して、着岸予定日の10月1日まで待機することとした。その後本船の着岸予定日は9月27日には10月6日に延期され、さらに、10月3日には同月10日に延期された。10月5日、本船船長が揚錨機の作動テスト、ハッチカバーの開閉テストを実施したところ、油圧ポンプ、油圧モーターが正常に作動し、作動油タンクに油が低レベルの上まで入っていることが確認された。同日午後4時には風力6、午後6時には風力6から7の北東寄りの風を観測し、同日の天気図から風力がさらに強まることが予測されたが、本船は錨泊を続けた。

翌10月6日午前7時30分ころ、本船船長は沖合に避難することを決めたが、同時48分ころ、強風・波浪により本船は走錨した。本船船長は、揚錨を命じたが、油圧パイプの漏洩、ブローバイ、油圧パイプ及び油圧モーターの圧力低下といった不具合が相次いで発生し、揚錨機は作動しなかった。最終的に本船船長は左舷錨鎖を切断し、風上に向けて右舵一杯、全速力前進としたが、舵効は得られず、本船は北北東の暴風と高い波浪によって圧流され、鹿島港外の浅所に乗り上げて座礁・沈没し、本件貨物はすべて海中に没して全損となった。

3. 保険代位および被告らに対する損害賠償請求

Aは、Xとの間で、本件航海における本件貨物の運送中の危険を担保するため、貨物海上保険契約(本件保険契約)を締結した。Xは、Aに対し、本件保険契約に基づき、本件貨物損害をてん補するため保険金を支払った。Xは、上記の損害は本船が堪航性を欠いていたことなどによって発生したものであるとして、被告Y₁に対しては債務不履行に基づき、被告Y₂に対しては商法690条の規定する不法行為に基づいて、保険代位に基づく損害賠償金の支払を求めた。

4. 争点

本訴訟では、本船の発航時における堪航性の有無が争われたが、裁判所は、本件事故の原因は本船船長の荒天避難措置の遅れにあったと認定し、本船の堪航性を認めた(堪航性の有無はもっぱら事実認定の問題でもあり、本評釈では取り上げない)。

被告 Y₁に対する債務不履行に基づく損害賠償請求について裁判所は、船長の荒天避難の措置が船長の航行に関する行為に当たることは明らかであるとして、改正前国際海上物品運送法3条2項の規定により損害賠償責任を免れるとした（航海過失免責）。

他方、被告 Y₂の責任に関しては、改正前国際海上物品運送法20条の2により被告 Y₁と同様に航海過失免責が適用されるか否かが問題となる所、X から、同法20条の2第1項の規定は不法行為責任と運送人の契約責任が競合する場合に適用される条項であり、同項にいう「荷受人」は、改正前商法583条により荷送人の権利を取得した荷受人に限定されるとの主張がなされた。

II 判決要旨

請求棄却

「前記の前提事実に照らすと、本船の船舶所有者である被告 Y₂が国際海上物品運送法にいう『運送人』（法2条2項参照）に当たり、また、A が法20条の2〔現16条〕第1項の「荷受人」に当たることは明らかである。そうすると、法20条の2第1項の規定により、運送品に関する被告 Y₂の A に対する不法行為による損害賠償の責任には、船長の航行に関する行為等により生じた損害についての免責を定めた法3条2項の規定が準用されることになる所、前記2で認定し、説示したとおり、本件貨物損害は、本船船長の荒天避難措置というその航行に関する行為により生じた損害に当たるといふべきであるから、被告 Y₂は、法20条の2第1項の規定により準用される法3条2項の規定により、A に対する不法行為による損害賠償責任を免れるものといわなければならない。」

「X は、法20条の2第1項の規定は、不法行為責任と運送人の契約責任が競合する場合に適用される条項であり、同項にいう『荷受人』は、商法583条により荷送人の権利を取得した荷受人に限定されると解すべきであると主張するが、荷受人とは、一般に、到達地において運送人から運送品の引渡しを受けるべき者をいうものと解されている所、同項の文言上、荷受人について何らの限定もされていないことからして、原告の上記主張は、独自の見解をいうものであり、到底採用することはできない。」

III 評釈

判旨には賛成であるが、前提となる法律関係の認定には疑問がある。

1. はじめに

本件は、荒天による走錨によって船舶が座礁・沈没し、積載貨物が全損となったため、貨物保険金を支払った保険者が保険代位に基づき、定期傭船者および船舶所有者に対して、それぞれ債務不履行、不法行為に基づく損害賠償を請求した事案である。事案の概要に記載のとおり、訴訟では本船の発航時における堪航性の有無も争われたが、本稿では検討しない。本判決は、本件貨物の買主である A と定期傭船者である被告 Y₁との運送契約の成立を認定し、被告 Y₁に対する債務不履行責任に基づく損害賠償請求について判断するとともに、本件貨物の売主である B と船舶所有者である被告 Y₂との運送契約をも認定し、被保険者である A をこの B・被告 Y₂間の運送契約における「荷受人」と解した上で、A を代位した X の被告 Y₂に対する不法行為に基づく損害賠償請求において、A が運送契約上の責任減免規定の対抗を受けるべき「荷受人」（改正前国際海上物品運送法20条の2第1項）に当たるか否かについて判断を示したものである。後記のとおり、「荷受人」の意義に関する本判決の判旨は正当と考えるが、そもそもかかる争点は、二つの前提の上に初めて問題となりうるものである。一つ目の前提とは、A と被告 Y₁との間に運送契約が成立している一方で、同一船舶による同一貨物の運送について B と被告 Y₂との間にもこれと併存する別の運送契約が成立しており、A が（被告 Y₁との関係において運送契約の当事者たる荷送人であるにもかかわらず）被告 Y₂との関係においては、運送契約の当事者ではない「荷受人」として扱われるということである。二つ目の前提とは、本件において、本件貨物の滅失が改正前商法583条1項にいう「運送品の到達」前に生じたということである。しかしながら、判決から窺われる事実関係に照らすと、本判決の上記前提の認定には疑問が残ると言わざるを得ない。本判決については、すでに笹岡准教授による詳細な判例研究がなされているが⁽¹⁾、前提となる法律関係の認定に関する検討はなされていない⁽²⁾。

そこで、本稿では、まず本判決が前提とした法律関係の認定について考察し、その上で本判決の争点である運送契約上の責任減免規定の対抗を受けるべき「荷受人」の意義について検討する。

1. 前提となる法律関係の認定について

(1) 運送契約における荷受人の地位

荷受人とは、到達地において運送品の引渡しを受けるべき者をいう（商法570条参照）。運送契約は荷送人と運送人との間で締結される契約であり、荷受人は運送契約の当事者ではないが、運送品の到達後は荷送人の権利を取得する（改正前商法583条）。このような「荷受人」の特殊な地位については、第三者のために

する契約により説明する見解もあるが、法律の特別な規定に基づくものとする見解が通説である。

運送品について船荷証券が発行される場合は船荷証券の正当所持人が荷受人となるが、船荷証券が発行されない場合には、運送の委託⁽⁴⁾に際して、または運送の委託の後に、荷送人により指定された者が荷受人となる。荷送人と荷受人との間には、通常は売買契約など一定の法律関係があると思われるが、そのような関係の存在は、荷受人の地位を取得するための要件ではない⁽⁵⁾。

運送人の債務は、委託を受けた運送品を運送し、目的地においてこれを受け取るべき者に引き渡すまでは完了しないため、荷受人は運送契約において必要不可欠な存在であるといえるが、荷送人以外の第三者であることは必要でなく、荷送人自身が運送品を受け取る（荷受人となる）ことも差し支えない。なお、船荷証券が発行されない場合は、荷送人は荷受人が引渡しを請求するまでは運送品処分権を有しており（改正前商法582条）、運送途中においても、一旦指名した荷受人を自らの一方的意思表示により変更することが可能である。

（2）本件運送品に関する運送契約

海上輸送を伴う国際売買においては ICC（国際商業会議所）の定めるインコタームズに準拠して売買契約を締結するのが通例である。このうち、FOB 条件においては買主が、CFR 条件または CIF 条件においては売主が運送契約を締結（または調達）する義務を負っている⁽⁷⁾。そのため、FOB 条件であれば、運送賃を考慮せず⁽⁸⁾に売買価格が決定されるのに対し、CFR 条件であれば運送賃をも考慮して売買価格が決められることとなる（CIF 条件であればさらに貨物保険料も考慮される⁽⁸⁾）。このように、売主・買主間においては、通常はいずれか一方当事者のみが運送契約を締結し、他方当事者が別途運送契約を締結することはない⁽⁹⁾。

本件では、A・B 間の売買契約がいずれの条件によって締結されたかは判決文に明示されていないが、本件売買契約に先立って A が被告 Y₁との間で本件輸送契約（連続航海備船契約ないし COA 契約と推察される）を締結し、予め船腹を確保していることから、FOB 条件であったとみられる。そうだとすれば、本件運送品に関する運送契約は、A と被告 Y₁との間においてなされた本件輸送契約とみるのが妥当であろう⁽¹⁰⁾。実際に X は被告 Y₁に対して債務不履行責任を追及しており、A と被告 Y₁との間に運送契約が存在することは明らかである（ここにおいて A は運送契約の当事者たる荷送人⁽¹¹⁾である）。

（3）本判決の認定に対する疑問

では、なぜ本件では併存する二つの運送契約が認定されたのであろうか。この

点については、確証はないものの、ポートウォルコット港で発行された船荷証券が“*For the Master*”（船長のために）の署名により発行された（かつ裏面にいわゆるデマイズ条項がある）船荷証券であり、これをもって船舶所有者である被告 Y₂ との運送契約が認定されたのではないかと推察される。

“*For the Master*” の署名により発行される船荷証券について、定期傭船者ではなく、船舶所有者が「証券上の運送人」と認定されうことは、ジャスミン号事件最高裁判決（最判平成10年3月27日民集52巻2号527頁）の判示するとおりである。しかし、同判決は、定期傭船された船舶に積載された貨物につき、“*For the Master*” の署名により発行された船荷証券に関して、「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」とした上で、当該事件の事実関係の下では、「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被上告人（筆者注：定期傭船者）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」としたものである。すなわち、同判決は、定期傭船契約の下で「船長のために」発行された船荷証券に表彰される運送契約上の債務を負う者は船荷証券の記載に基づいて確定すべきであり、定期傭船契約の法的性質から演繹的に決定されるものではないとの立場を明らかにしたにすぎず、いわゆる“*For the Master*”B/Lにつき常に船舶所有者が「証券上の運送人」となることを認めたものでもなければ、船舶所有者と船荷証券上の荷送人との間で、当該船荷証券発行の基礎となった運送契約とは別に新たな運送契約が成立すると判示した⁽¹³⁾ものでもない。

したがって、前述のとおり推測の域を出ないが、仮に本判決が“*For the Master*”B/Lの発行という事実をもって、船舶所有者たる被告 Y₂ と船荷証券上の荷送人（Shipper）欄に記載された B（売主）との運送契約を認定したとすれば、ジャスミン号事件最高裁判決の射程を逸脱したものといわなければならないであろう。

本判決の認定に違和感を覚えるさらなる理由は、本件において X は被告 Y₂ に対して船荷証券に基づく請求を行っていないという点である。仮に X が被告 Y₂ に対して船荷証券に基づく請求を行ったのであれば、まさに船荷証券「所持人」（正確には「所持人」を代位した保険者）による請求であるから、本判決が判断を示した「A が改正前国際海上物品運送法20条の2の『荷受人』に該当するか否か」という問題が生ずる余地はない。したがって、本件訴訟において X が船荷証券

所持人として請求を行っていないことは明らかであるが、そうだとすれば、いかなる記載の船荷証券が発行されようと、それが A と被告 Y₂との法律関係に何らかの影響を及ぼすものとは解されず、何をもって個別運送契約の締結が認定されたのかなおさら疑問である。

（４）まとめ

以上検討したとおり、本判決が二つの運送契約を認定したことには大いに疑問である。本件では荷送人 A が被告 Y₁と運送契約を締結し、被告 Y₁は定期傭船契約の Employment（使用）条項に基づき被告 Y₂に実際の運送を行わせたとみるのが妥当であろう。そして、このような整理によれば、X と被告 Y₁との関係においては改正前国際海上物品運送法20条の2 第1項の適用の可否が、X と被告 Y₂との関係においては、改正前国際海上物品運送法20条の2 第2項（法定ヒマラヤ条項）または約定のヒマラヤ条項の適用の可否が問題とされるべき事案であったと解される。本事案の法律関係はこのように非常に単純であり、本件ではそもそも改正前国際海上物品運送法20条の2の「荷受人」の意義について裁判所が判断を示す必要性はなかったと考える。

3. 「運送品の到達」の有無について

本件貨物が「運送品の到達」前に全部滅失したということについては、当事者間に争いがなかったようである。しかし、本船は座礁事故が発生した10月6日より10日以上前の9月25日には荷揚港に到着したが、港内混雑のため着岸予定日まで港外錨地で待機を余儀なくされ、その後着岸予定日が二度にわたって延期されたために本件事故前に入港、着岸することはできなかったという事情がある。Xの主張は運送品到達前の全部滅失であるということをも前提とするものであるから、当事者間に争いがなかったとしても、どの段階で運送品の「到達」があったといえるのか、「到達」の意義を明らかにすべきであったように思う。

わが国においては、「運送品の到達」の意義について詳細に検討した文献はほとんどなく、保久教授が、ドイツ法上の学説として、「多数説は、運送品の『引渡場所』とは、運送品の到達地内にあり、運送契約上、運送人が運送品を荷受人に引き渡すべき具体的な場所すなわち荷受人が運送人から運送品を受け取るべき具体的な場所をいう、と定義する。運送品の具体的な引渡場所は、例えば、『第二建物、四番入口』、『第二建物、接着剤の引渡、貨物専用の三番ホーム』または引渡場所の住所『X市Y通りZ番地』のように具体的に示されなければならない」と紹介するにとどまる。⁽¹⁴⁾

また、「運送品の到達」の意義が争われた裁判例も見当たらない。その理由に

については、国際的な海上物品運送契約ではイギリスなど日本以外の国の裁判管轄が合意されることが多いということもあるが、そもそも貨物損害賠償請求（カーゴクレーム）が船荷証券に基づいてなされる限り、正当な請求権者であるか否かは船荷証券所持人であるか否かにより判断され、「運送品の到達」の有無は問題となり得ないこと、船荷証券が発行されない運送においても、受荷主である買主が「荷送人」（運送契約の締結当事者）となる FOB 取引の場合には、やはり「運送品の到達」の有無は問題となり得ないことなどが指摘できよう。要するに、「運送品の到達」が問題となりうるのは、基本的には CFR 条件または CIF 条件の取引かつ船荷証券が発行されない場合で、貨物損害に関する損害賠償請求権の帰属について荷主間に争いがあるときに限られることになるが、そのような事案は滅多にないということであろう。

いずれにせよ、わが国には「運送品の到達」の意義について参照すべき学説・判例はほとんどないが、仮に保久教授が引用したドイツの学説のような考え方に従うならば、本件における「引渡場所」は着岸予定のバースであり、「到達地」は鹿島港というべきであろう。本件では、座礁事故の10日以上前に鹿島港に到着（着岸予定日まで港外錨地で待機）していることから、少なくとも本件輸送契約上有効に NOR（Notice of Readiness）を発することができる状態になったのではないかと推察される。もちろん、航海備船契約上有効に NOR を発することのできる時期と、荷受人が運送契約上の権利を取得する「運送品の到達」の時期とが完全に一致するとは限らないが、NOR は運送人（航海備船契約の船主）が荷主（備船者）に対して、「本船は契約上合意された港に到着し（arrived ship）、いつでも荷揚げ（または船積み）できる状態（readiness）なので、荷揚げ（または船積み）してください」という趣旨の通知であるから、少なくともかかる通知が発せられた時点においては、「運送品の到達」があったと解して差し支えないのではないだろうか（本件では、前記のとおり FOB 条件による売買であったと思われ、受荷主である買主（A）自身が「荷送人」であったと解されるため、本来は、そもそも改正前商法583条の検討を要する事案ではなかったというべきであろう）。

4. 運送品の到達による荷受人の権利取得（改正前商法583条）と改正前国際海上物品運送法20条の2の「荷受人」

（1）運送契約上の責任減免規定と不法行為責任

国際海上物品運送法は、運送品の滅失、損傷、延着に関する運送人の責任について運送人の過失推定責任を規定する一方（同法4条1項）、航海過失免責・火災免責（同法3条2項）などの免責事由や、定額賠償（改正前国際海上物品運送法12条の2、現8条）、責任限度に関する規定（改正前国際海上物品運送13条、現9条）

などの運送人の責任制限に関する規定を設けている。しかしながら、これらの運送人の責任の減免規定が債務不履行責任に基づく損害賠償請求にしか適用されないとする、運送品所有者が運送人に対して不法行為に基づく損害賠償請求を行うことにより、上記責任減免規定の適用を排除できることになってしまう。そこで、かかる不都合を回避するため、請求原因が不法行為に基づく損害賠償請求であっても、契約責任と同様の減免を認めるとする規定が設けられている（改正前国際海上物品運送法20の2第1項、現16条）。

上記の規定は、1924年船荷証券統一条約の1968年ヴィスビー改正議定書3条に由来するものである。同条は、条約上の抗弁・責任制限が適用される請求について“in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods...”（物品の滅失または損害に関する運送人に対するいかなる請求においても）と規定しており、請求権者については何ら限定を加えていない。船荷証券統一条約は船荷証券または類似の海上物品運送に関する証券によって証明される運送契約にのみ適用されるところ（条約1条）、これらの証券に基づき運送人に損害賠償を請求する証券所持人は、運送契約上の規律に服することについて当然に同意しているとみなすことができるため、請求権者について限定を付す必要性がなかったものと思われる。しかしながら、わが国の国際海上物品運送法は広く船舶による外航運送を規律し、船荷証券が発行されない場合をもその適用対象としているため、荷送人により一方的に指定される荷受人が無条件に運送契約上の責任減免規定の対抗を受けると解すべきかという問題が生ずる。

（2）判旨の検討

2.（1）で述べたとおり、荷受人は荷送人から「荷受人」として指定されることにより荷受人としての地位を取得する。商法改正前の本件当時においては、荷受人は運送品が到達するまで運送契約上の権利を取得しないこととされていたが、それでも荷送人から「荷受人」として指定されている限り荷受人であることには相違ない。改正前国際海上物品運送法20条の2第1項の適用を受けるべき「荷受人」、すなわち、運送契約上の規律を及ぼすべき第三者の範囲について、仮に解釈上何らかの限定を付すべきであるとしても、それはその者に運送契約上の規律を及ぼすことが相当であるか否かという観点から検討されるべきであって⁽¹⁵⁾、荷受人の権利の取得時期と直接に関係するものではない。

Xの主張は、荷受人の権利取得時期と改正前国際海上物品運送法20条の2の「荷受人」の範囲とを混同した議論であるというべきであり、同法20条の2の「荷受人」は改正前商法583条により荷送人の権利を取得した荷受人に限定されないとする判旨は、正当であると考える。

また、本件の事実関係の下においては、A は運送契約と全く関係のない第三者とは到底いえないというべきであり（むしろ A は運送契約の当事者そのものであることについては、前述のとおりである）、A に対して運送契約上の規律を及ぼすことを認めた本判決は、その結論においても支持されるべきものと考えられる。

（3）平成30年商法改正

船舶の沈没等により運送途中に運送品が全部滅失し、目的地に到達しなかった場合、改正前商法583条1項の下においては、荷受人は荷送人の権利、すなわち、運送契約に基づく損害賠償請求権を取得することはできないと解されていたことから、荷受人（買主）が自ら運送契約を締結しないC類型（CFR条件、CIF条件）の売買において、荷受人または貨物保険者の運送人に対する損害賠償請求に不都合を来していた。そこで、このような荷受人の不都合を解消するため、平成30年の商法改正により、荷受人は、運送品が目的地に到達した場合だけでなく、到達前に全部滅失した場合にも荷送人の権利を取得することとされた（商法581条1項）。本件（ジャイアントステップ号事件）当時においては、荷受人は運送品の到達前は運送契約上の権利を取得できないのに、運送契約上の規律を受けるという不均衡があったこともあり、改正前国際海上物品運送法20条の2の「荷受人」は運送品の到達によって荷送人の権利を取得した荷受人に限定されるという主張がXからなされたが、本改正によって、今後はこのような主張の余地はなくなったといえる。

また、改正前の国際海上物品運送法20条の2は、運送契約上の責任減免規定の対抗を受ける「荷受人」について特段の限定を付していなかったが、商法改正により、「荷受人があらかじめ荷送人の委託による運送を拒んでいたにもかかわらず荷送人から運送を引き受けた運送人の荷受人に対する責任」については、責任減免規定は適用されないものとされた⁽¹⁶⁾（商法587条ただし書、国際海上物品運送法16条2項）。

- (1) 笹岡愛美「判批」法学研究（慶應義塾大学）84巻8号103頁（2011）。
- (2) 笹岡・前掲注（1）117頁も「基本運送契約（数量契約）の枠内で実施される個別の発送を、基本運送契約とは別の主体間の運送契約として構成することには疑問の余地がありうるだろう（実際、両者に契約を締結する意思があったのかも疑わしい）」と問題点を指摘する。
- (3) 荷受人の権利取得の可否が「運送品の到達」という基準によって画されることとなった経緯および当該基準の機能の変遷については、笹岡愛美「物品運送契約における『運送品の到達』の機能」法学政治学論究第76号321頁（2008）参照。
- (4) 運送人の請求により交付を義務付けられる送り状には、荷受人の氏名または商号を記載しなければならないとされる（改正前商法573条、現571条）。

- (5) 村田治美「荷送人および荷受人の観念」甲南法学10巻第1・2号7頁、9頁。
- (6) 村田・前掲注（5）44頁。
- (7) C条件（CFR条件またはCIF条件）において売主が締結（または調達）すべき運送契約は「通常の条件」（on usual terms）かつ「通常の航路による」（by the usual route）運送契約（本稿においては、以下「通常の運送契約」という。）でなければならないが、FOB条件において買主が締結する運送契約については、売主にとっては何の利害関係もないため、このような要件は付されていない。
- (8) CIF価格が貨物の出荷価額（FOB価額）に保険料、運送賃を加算したものであることにつき、東京地判平成20年10月27日判タ1305号223頁参照。
- (9) FOB条件であっても、特約により売主が買主の計算において運送契約を締結する場合もあるが（江頭憲治郎「商取引法（第7版）」（弘文堂、2013）63頁参照）、その場合も売買の一方当事者のみが運送契約を締結することには変わらない。
- (10) 判決からは明らかでないが、本件の船積港（ポートウォルコット港）におけるデマレージ（滞船料）・デスパッチ（早出料）の精算が誰と誰の間でなされたのか、また、裁判所が認定した個別運送契約について実際に運賃が支払われたのか否かも気になるところである。被告Y₂が被告Y₁との定期備船契約に基づき定期備船料（charter hire）を受受しつつ、個別運送契約の運賃（freight）をも受受したとすれば、本船の稼働の対価を二重に受け取ったと評価せざるを得ないが、そのようなことは定期備船者である被告Y₂が認めるはずもないため、個別運送契約の対価を被告Y₂が受受したという事実はおそらくないと思われる。
- (11) 「荷送人」とは運送契約の当事者をいうから、船積港において運送人に運送品を引き渡す（または船積を行う）者であるか否かを問わない。一般にFOB条件の売買においては、荷揚港で目的物を受け取るべき買主が「荷送人」となる。
- (12) 三村量一・最高裁判所判例解説民事篇（平成10年度）343頁、358頁。
- (13) 本判決の評釈については、重田晴生・ジュリ臨増1157号114頁（平10重判解）、櫻井玲二・リマークス18号100頁等参照。
- (14) 保久行弘「荷受人の運送品引渡請求権と運送品の滅失—ドイツ商法典第四編運送営業の章の改正を踏まえて—」奈良法学会雑誌第14巻1号1頁（2001）、5頁。
- (15) 笹岡・前掲注（1）122頁。
- (16) CFR条件、CIF条件の売買契約では売主側で「通常の運送契約」を締結または調達することが予定され、本船への船積をもって売買契約上の引渡しとすることが合意されているのであるから、そのような条件で売買契約を締結している時点で、売主が手配した運送契約が「通常の運送契約」である限りは、買主としても当然にこれを受け入れていると解するほかなく、国際的な売買における海上運送契約について、荷受人があらかじめ拒んでいた場合はおよそ想定しがたいといえよう。