

# 中国海商法の継受における特異性と その理論的課題

——船荷証券法を手がかりとして——

張 秀 娟

はじめに

## 第1章 中国海商法の継受における特異性

### 1 海商法制定以前の状況

- (1) 国内法等
- (2) 条約および国際慣習
- (3) 海事紛争の解決

### 2 海商法の制定

- (1) 海商法の制定経緯
- (2) 制定過程における議論
- (3) 海商法の基本的特徴

### 3 海商法制定後の展開

- (1) 新たな私法の整備状況
- (2) 司法解釈による実務問題の解決

## 第2章 中国海商法の理論的課題

### 1 船荷証券統一条約の基本的な性質

- (1) 運送契約の強行法的規制
- (2) 最低限の国際的統一
- (3) 英米法的性質

### 2 日本における船荷証券統一条約の撰取

- (1) 国内法としての立法
- (2) 規定形式における相違
- (3) 小 括

3 中国における船荷証券法の継受

(1) 船荷証券に関するハンブルク・ルールの規定

(2) 中国における船荷証券法と条約との関係

(3) 小 括

4 中国海商法の継受における特色と課題

(1) 「継受」における特色

(2) 中国海商法の課題

おわりに

はじめに

現行の中国海商法は、1992年に全国人民代表大会常務委員会第28回会議で採択され成立し、1993年7月1日から施行されている「中華人民共和国海商法」(以下「中国海商法」という)である。この中国海商法は、各国のこの分野の法にはみられない特異な立法経緯をたどって制定されている。この分野では古くから国際的統一が目指され、日本、イギリスなどの主要な海運国は、1924年のいわゆる船荷証券統一条約(ハーグ・ルール)を批准し、これを国内法として摂取しており、その後も1924年条約を改正する1968年の改正議定書(ヴィスビー・ルール)<sup>(1)</sup>を採り入れた国内法を整備している。この1924年条約には、当時の先進海運国による、船主に有利な制度であるという批判が高まり、第二次世界大戦後に国連を舞台にして新しい条約制定の作業が行われ、1978年に国際連合海上物品運送条約(ハンブルク・ルール)が制定された。この条約は1992年に発効したものの主要海運国が参加していないため、いまなおハーグ・ルール、ハーグ・ヴィスビー・ルールがこの分野において中心的な役割を果たしているといえる。中国は、これらのいずれの条約も批准せずに、しかしながら海商法の制定に際しては両条約を自主的に採り入れているのであり、さまざまな立法例や複数の条約からいわば「良いところ取り」をしたものと評価することができるであろう。また、日本ではすでに1899年から、主としてドイツ法を母法とする現在の商法海商

編が存在していたように、条約を摂取する段階でこの分野の国内立法が整備されているのが通常であろうが、中国は、主に条約から海商法を「継受」したという強い特色ないし特異性を有している。

本論文は、このような問題意識から、まず、中国海商法の制定過程をたどることにより、特にその「法継受の特異性」を確認する。ついで、こうした特異性から生じる問題点を、特に船荷証券法を対象に絞ることにより明らかにしたい。船荷証券法を対象とするのは、これが統一条約の中心的対象であることに加えて、条約はその基礎理論を明らかにしておらず、これは各国において相当に異なっていると思われることによる。この点は、条約の摂取以前から長く船荷証券法の基礎理論が議論されてきている日本との比較により、中国海商法の問題点を浮き彫りにしていきたい。

## 第1章 中国海商法の継受における特異性

中国海商法の特徴を論じるためには、海商法制定前の海商法領域の法状況を明らかにする必要があるが、そのさらなる前提として、まずは中国における社会主義体制とその変化について概観しておこう。

現代中国法は、1949年10月1日の中国（中華人民共和国）成立に先立つ同年2月22日に中国共産党が発した「国民党の六法全書を廃棄し、解放区の司法原則を確定することに関する指示」によって、国民党政府が制定した「六法全書」を全面的に廃止したことから出発している<sup>(2)</sup>。新中国が1949年に成立した直後、新しい社会関係の創出を目指して、「土地改革法」、「婚姻法」、および「労働組合法」の社会主義の根幹に関わる法律がまず制定された。このほか、建国初期の立法としては、「反革命処罰条例」、「人民法院暫定組織条例」、「最高人民検察署暫定組織条例」、「各級地方人民検察署組織通則」、「国家秘密保持暫定条例」（以上、1951年）、「汚職処罰条例」（1952年）など、治安や司法機関の組織にかかわる法令があるにとどまっている。その後、1954年に最初の全国人民代表大会（以下「全人代」という）が開催され、「中華

人民共和國憲法<sup>(3)</sup>」が採択された。この54年憲法の施行によって、中国の政治体制、すなわち中国共産党による一党体制が確立することになる。この憲法のもとでは、「全人大組織法」、「國務院組織法」、「人民法院組織法」、「人民檢察院組織法」、「地方各級人民代表大會および各級人民委員會組織法」（いずれも1954年）といった統治機構に関する諸法が成立し、国家機構の正規化が図られた。対外貿易の面においては、全国統一の統制政策、すなわち国家の集中的指導と統一管理のもとで、統一計画、統一政策、統一対外活動の政策が実行された。とりわけ、1956年に所有制の社会主義的改造が基本的に完成し、全国の対外貿易は、対外貿易部によって統一的に指導・管理されることになり、この対外貿易部に属する各対外貿易専門総会社によって独占された<sup>(6)</sup>。

1966年からいわゆる文化大革命の時代を迎えるが、これが終結した後の1978年12月に、中国共産党第11期中央委員会第3回全体会議が開催され、ここで改革開放路線が打ち出され、商品の生産と交換を進展させるための政策が示された。改革開放政策<sup>(7)</sup>が実施されてから中国の経済体制は、計画経済体制から社会主義市場経済体制へ移行し、それに伴って商業活動に従事する「商事主体」に関する立法作業は、これまで以上の速さで活発に行われることになった。1981年12月には、中国建国後初の契約法として「経済契約法」<sup>(9)</sup>が制定されている。80年代中期になると、中国の対外経済貿易は急速に発展し、大量に生じる対外経済貿易の契約関係を立法によって調整しなければならなくなったが、1981年に実施された経済契約法には、涉外契約関係についての法律適用に関する規定が存在しなかった。そこで、経済契約法とは別に、「涉外経済契約法」<sup>(10)</sup>を制定して1985年にこれを実施した。その後、1986年には、中国の民法法領域における最も基本的な法律である「民法通則」<sup>(11)</sup>が制定された。

1989年に入り、改革開放政策はしばらく足踏みすることになったが、当時から進行しつつあった東欧社会主義諸国の民主化・資本主義化、さらには

1991年に決定的となったソ連社会主義体制の崩壊を前にして、党の指導部は、中国社会主義体制を維持・延命させるために、改革・開放路線は不可避のものであるとの認識を改めて確認することになった。<sup>(12)</sup> 1992年初頭、鄧小平が中国の南方地域を歴訪し、改革の前進を訴えたいいわゆる「南巡講話」をきっかけに、経済改革は再び息を吹き返した。<sup>(13)</sup> 同年秋に開催された中国共産党第14回会議は、社会主義商品経済という曖昧な表現を捨て、中国経済の性格を社会主義市場経済と明確に定義した。<sup>(14)</sup> 「改革・開放」、「市場経済」の進化を背景とする1980年代末および1990年代のこの時期、1970年代末以降に制定された重要な法令の改正が相次いだ。また、新たな立法も数多くなされた。本稿が検討対象とする1992年海商法が、まさに国内の大転換期ともいふべきこの時期に制定されたことに注目すべきであろう。

## 1 海商法制定以前の状況

### (1) 国内法等

現行の海商法が1992年に制定される前から、中国は、この領域に関連する数多くの法律、行政法規、および部門規則をすでに実施していた。<sup>(15)</sup> その主要なものを挙げれば、次のとおりである。まず、1954年に中国政務院が公布した「港灣管理暫定条例」および1959年に中国交通部が公布した「海上損害賠償に関する若干の規定」がある。1975年には、中国国際貿易促進委員会が、共同海損の精算に関する規則「中国国際貿易促進委員会共同海損精算暫定規則」<sup>(16)</sup>を制定した。この8箇条を定めた同規則は、1974年の「ヨーク・アントワープ規則」を基調として作られたものであり、<sup>(17)</sup>当事者間の合意による「ヨーク・アントワープ規則」の適用も認めていた。1983年には、「海上交通安全法」(1984年実施)が制定され、その内容は、船舶の検査および登録、船舶の航行、信号、海上交通安全、危険品の運送、海難救助などに及んでい<sup>(18)</sup>た。また、1987年に中国交通部が公布した「航海船登記規則」(1988年実施)がある。このほか、海上保険については、中国人民保険会社の保険約款が広

く使われていた。さらに、先取特権については、中国の法律の中にこれに関する特別な規定はないものの、最高人民法院によって公布された船舶の差押えに関する規定により、先取特権を行使するために船舶差押えを請求する権利を認めていた。<sup>(19)</sup>

## (2) 条約および国際慣習

海商法が制定される前にも、中国はすでに多くの重要な国際海事条約を批准し加盟国となっていた。主なものとして、1966年の満載喫水線条約（LL条約：1974年批准）、1969年の船舶のトン数測度条約（TONNAGE条約：1982年批准）、1969年の油濁損害に関する民事責任条約（CLC条約：1990年批准）、1972年の海上衝突予防のための国際規則条約（COLREG条約：1980年批准）、1972年のコンテナ安全条約（CSC条約：1980年批准）、1973年の船舶による汚染防止条約（MAPPOL条約：1983年批准）、1978年の船員の訓練・資格証明・当直基準条約（STCW条約：1984年批准）、および1979年の海難捜索救難条約（SAR条約：1985年批准）などがある。

また、国際物品運送の領域においても、実質的にはおおむね国際的に統一されたルールに準拠していたといえる。まず、簡品運送についてみれば、中国は、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールを批准していないが、実務においては、船荷証券の中にいわゆる至上約款（Paramount clause）を定めることによって、事実上この条約に依拠していた。<sup>(20)</sup> 航海備船についても、中国の船舶所有者および備船者は、世界的に広く利用されている航海備船契約の書式を利用していた。定期備船については、多くの場合、中国の船会社の契約書式が利用されていたが、当事者間の合意による国際市場において慣用されている契約書式の利用も見られたといわれている。<sup>(21)</sup>

他方、船舶衝突については、中国は1910年の衝突統一条約の加盟国ではないが、船舶衝突事件の審理に際して、この条約の基本原則、すなわち、衝突が双方の過失によって生じた場合には、それぞれが負担すべき損害は過失の割合に応じて決するという原則、および、第三者の損害に対して分割責任を

負うという原則（条約4条2項）を採用していた。<sup>(22)</sup>海難救助についても、1910年の海難救助統一条約を批准していないが、条約の定める有益な結果を生じた救援または救助であることを報酬請求権の発生要件とする原則（no cure, no pay）、および、救助料の額は救助された物の価額を超えてはならないとの原則を認めていた。なお、海難救助の契約書式として、中国国際貿易促進会海事仲裁委員会が1960年代に制定した「北京救助契約書式」がある。この「北京救助契約書式」も“no cure, no pay”の原則を採用している。<sup>(23)</sup>

国際条約および国際慣習の中国における法的効力については、民法通則142条によれば、中国が締結または加入している国際条約に中国の民事関係の法律と異なる規定がある場合には国際条約の規定が適用される（ただし、留保を付した条項は除く）。なお、中国の法律および中国が締結または加入している国際条約に規定がない場合は、国際慣習を適用することができる。

### （3）海事紛争の解決

海事紛争を解決する2つの主要な方法として、訴訟と仲裁がある。すでに、1954年の「人民法院〔裁判所〕組織法」に基づいて、天津水上運輸法院、上海水上運輸法院および揚子江水上運輸法院などの専門法院が設置されていた。しかし、当時の中国経済は戦争による疲弊からようやく立ち直りつつあったとはいえ、その後進性は否定できず、さらに西側の封じ込め政策と厳しく対峙していたために、水運産業はなお未発達で、港湾設備の老朽化、遠洋運輸船隊の不存在などの問題を抱え込む中で、わずかに近海および内陸河川の水上運輸が行われていたにとどまった。<sup>(24)</sup>それゆえ、海事事件とりわけ涉外関係の海事事件はきわめてまれであったため、実際、1954年から1957年までの4年間に、これらの運輸法院が受理した海損賠償事件は84件、海商事件は12件にすぎなかった。<sup>(25)</sup>その後、1957年に、國務院の「鉄道、水上運輸法院の廃止に関する決定」により、水上運輸法院が廃止され、地方の人民法院が海事に関する訴訟事件の審理を行うようになった。前述のように、1979年

以降、中国は改革開放政策を実施し、経済体制は市場経済体制へ移行した。こうした需要に応じて、各地の地方人民法院は、経済審理廷を設置し、海事事件を含む各種の経済関連の紛争事件の審理を行うことになった。その後、海事事件の特殊性、涉外性などの特徴から、海事事件の審理を特別かつ専門的に行うべきとの認識が高まり、1984年に、全人代常務委員会が「沿海港湾都市における海事法院の設置に関する決定」を採択し、この決定に従い最高人民法院は、広州、上海、青島、天津、武漢および大連に最初の海事法院<sup>(26)</sup>を設置した。

また、海事仲裁については、1958年の国務院による「中国国際貿易促進委員会に海事仲裁委員会を設置することに関する中華人民共和国国務院の決定」に従い、1959年に中国国際貿易促進委員会が海事仲裁委員会<sup>(27)</sup>を正式に成立させ、海事仲裁暫定規則を採択した。1978年の改革開放政策が実施された後、中国は、社会主義市場経済体制の下で高度な経済成長を成し遂げており、国際経済貿易取引の飛躍的發展は中国の海運産業に従来にない大きな進歩をもたらしてきた。海上運送とりわけ海上貨物運送の取扱量は激増し、これに伴い海事関係者間の紛争も急増することになり、こうした状況は海事紛争を解決する1つの手段である海事仲裁の重要性を高めた。そこで、こうした<sup>(28)</sup>対外経済貿易事情の変化および海運事業の発展に応じるため、1982年に国務院は、「海事仲裁委員会案件受理範囲の拡大および委員人数の増加に関する通知」を公布し、その後、1989年に、新たな海事仲裁規則を実施した。この1989年海事仲裁規則によれば、中国海事仲裁委員会の受理する事件の範囲は、海難救助および航海船と河川航行船舶との相互救助の報酬に関する紛争、船舶衝突、航海船と河川航行船舶との衝突および船舶と港湾設備の衝突による損害に関する紛争、航海船舶の備船、代理、運送契約、船荷証券およびその他の運送書類等に基づく海上運送および海上保険における紛争から、海洋環境汚染損害に関する紛争、および当事者双方の合意によって仲裁に付するすべての海事紛争まで拡大された。<sup>(29)</sup><sup>(30)</sup>



## 2 海商法の制定

### (1) 海商法の制定経緯

中国が海商法の制定に最初に取り組んだのは、1951年のことであった。しかし、この法律は、起草から全人代の審議、採択までに相当の年月を要することになった。当時の起草委員会は25名の代表的な海商法専門家から構成されていた。起草委員会が設置された後、直ちに法案を起草し、そして修正や議論を繰り返した。最初の完全な法案は1963年の第9次草案であり、この法案は審議のために国务院に提出された。しかし、60年代の政治的事情により海商法の制定作業は20年近くにわたって中断されることになった。1981年に、交通部の主導により海商法起草委員会が組織され、「独立、公平および互惠、国際慣習の参照」という原則<sup>(31)</sup>に従って、海商法法案の起草作業が再開された。その後、1989年のはじめ、国务院法制局が海商法審査研究グループを組織し、交通部による主導のもとで作上げられた草案に基づく研究を行い、これを修正したのち、1992年6月に全人代常務委員会の審議に付された。これは、全人代常務委員会によって中国の海商法専門家との検討が行われ、最終的に1992年11月7日に第7期全人代常務委員会第28回会議において、中国海商法として採択された。同法は翌年7月1日より施行されている<sup>(32)</sup>。

### (2) 制定過程における議論

これまでみたように、1992年中国海商法の制定は、改革開放政策による貿易取引の拡大という展望を背景にしており、国際運送契約に対応する立法が目指されることになった。しかし、この時期は、世界的に見ても国際海上物品運送法に関する激動の時期に一致しており、このことが中国海商法の制定にきわめて大きな影響を与えることになった。

すなわち、1924年以来、長きにわたりハーグ・ルールおよびその改正条約であるハーグ・ヴィスビー・ルールがこの分野の国際的な統一法となっていた。しかし、第二次世界大戦後、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー

・ルールが、船主国である先進海運国中心のシステムであり、荷主国の利益が損なわれているとの批判が高まり、これを受けて国連貿易開発会議(UNCTAD)および国際商取引法委員会(UNCITRAL)により新たな海上物品運送条約の制定作業が進められていた。運送人の責任強化を主眼とするこの新条約は、すでに1978年にハンブルクで開催された国連外交会議で成立していた<sup>(33)</sup>(ハンブルク・ルール)。このハンブルク・ルールが発効要件である20か国の批准をえて発効したのは、1992年11月であり、これによって国際海上物品運送の分野では2つの異なる条約体制が併存することになった。<sup>(34)</sup>1992年中国海商法の制定作業は、まさにハンブルク・ルールの発効が目前に迫っていた中で、これをにらんで行われていたといえる。また、この段階では、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールが世界標準であり続けるのか、それともハンブルク・ルールへの移行が進行するののかについても、きわめて不透明な状況にあった。<sup>(35)</sup>

それゆえ、こうした状況は、中国海商法の制定における議論に大きな影響を与えることになった。すなわち、中国海商法の制定にあたっては、ハーグ・ルールおよびその改正条約であるハーグ・ヴィスビー・ルール、さらにまったく異なる視点に立って制定されたハンブルク・ルールのいずれを採用するのかが、まず問題とならざるをえなかったのである。また、大きな2つの条約体制の併存は、先進海運国に有利な条約と、これに反発した荷主国を中心とする発展途上国による新たな条約という対立の構図で理解されていたため、中国国内においても積荷関係者はハンブルク・ルールの採用を支持し、他方、商船隊を代表する関係者はハーグ・ヴィスビー・ルールの採用を支持するという構図とならざるをえなかった。

この点は、中国海商法の基本的特徴を検討する前提的な理解となりうるので、以下では、同法の制定過程における条約の採用を巡る議論を、特に「航海上の過失免責」および「延着による運送人の責任」を例に取り上げて見ていくことにする。前者は、2つの条約体制における運送人責任の相違を象徴

する問題であり、後者はハーグ・ヴィスビー・ルールには存在せず、新たにハンブルク・ルールが取り上げた問題であって、条約採用を巡る議論を見る上での好例であると思われるからである。また、これら条約撰取に直接に関係するもののほか、条約を撰取して定められた海上物品運送契約に関する規定（第4章）を国内運送にも適用するか否かについて大いに議論されたので、あわせて考察することにした。

#### ① 航海過失免責

ハーグ・ルール4条2項(a)によれば、運送品の損害が、船長、船員、水先人または運送人の使用人の航行または船舶の取扱いに関する行為、不注意または過失によって生じたときは、運送人はその損害賠償責任を免れるとされている。すなわち、ハーグ・ルールは航海過失免責を採用している。しかし、ハンブルク・ルールには同様の規定が採用されていない<sup>(36)</sup>。

海商法草案の議論の1つの焦点は、このハーグ・ルールの定める航海過失免責を採用するか否かにあてられたが、議論は次第に、いずれの条約の責任原則を採用するか点から、「船舶の航行上の過失」について免責を認めることを前提として、もう一方の「船舶の取扱いに関する過失」について運送人の損害賠償責任を免除するか否かという方向に転じた。

立法作業の初期においては、荷主側の立場を考慮して、現代運航システムの利用により海上危険は減少していること、発展途上国として発展途上国に有利であるハンブルク・ルールの原則の採用すべきこと、および、運送人と荷主間のより公平なバランスを図ることができることを理由に、船舶の取扱いに関する過失について、運送人の免責を認めないものとされていた<sup>(37)</sup>。これに対して、船主側を代表する関係者は、航海過失免責を採用しないと、中国の運送人には非常に重い責任が課される結果となり、中国商船隊の国際海運市場における競争力に影響を与えるとともに、ひいては海運業の発展に支障を来すほか、この点についてハーグ・ルールを採用する先進海運国とのバランスが取れないこと、また、船舶の取扱いに関する過失と船舶の航行におけ

る過失との区別は明確でなく、船舶の取扱いに関する過失についての免責のみを削除すると、実務に混乱を生じさせるおそれがあるとの意見を述べて、船舶の取扱いに関する過失を含めた航海過失免責の採用を主張した。<sup>(38)</sup>

立法作業ではこの主張が受け容れられ、議論が継続された。その結果、荷主側と船主側を代表する関係者の間において、海運国の多くが加入しているハーグ・ルールの特則を採用するとの合意に達した。この点については、船舶の取扱いに関する過失免責は、各国の過去の判例がきわめて少なく、この免責事由を認めるか否の問題には実質的な意義がさほど認められないとの認識があったとされる。<sup>(39)</sup>そこで、最終的には、船舶の航行における過失免責と船舶の取扱いに関する過失免責の両方を認める、ハーグ・ルールの特則を航海過失免責を、海商法に採り入れることになった(51条1項1号)。

## ② 延着による運送人の責任

ハーグ・ルールは、延着による運送人の責任については明文の規定を設けておらず、1923年の海事法会議によれば、いかなる損害がハーグ・ルールの特則の概念に含まれるかは各国国内法の定めるところに委ねるとしている。<sup>(40)</sup>これに対して、ハンブルク・ルールは、運送品の引渡遅延による損害についても運送人の責任を認め(5条1項)、引渡遅延の定義を定めている(5条2項)。

海商法の制定にあたっては、延着による運送人の責任を、明文をもって定める必要があるか否かについて大いに議論された。荷主側を代表する関係者は、中国の対外貿易の発展や国際的信用を高めるためにも、ハンブルク・ルールの特則を採り入れて、延着の定義を定め、延着による運送人の責任を認めることを主張した。<sup>(41)</sup>一方、船主側を代表する関係者は、海上運送の実情は確定した引渡期日を約定したり、保証したりすることを困難にしていること、ハンブルク・ルールは、延着と延着による運送人の責任について、明文をもって定めているが、発効後のしばらくの間、主要な海運国および中国の貿易相手国に採用される見込みがなく、延着による運送人の責任を定める

と、中国の運送人の責任を加重することになり、中国商船隊の発展や国際海運市場における競争力の向上にとってきわめて不利であるなどのことを理由に、海商法には延着に関する規定を設けるべきでない<sup>(42)</sup>と主張した。

議論の結果、最終の調整において、船長等の船舶の取扱いに関する過失についての免責条項の採用とあわせて、延着の定義、および延着による運送人の責任に関する規定を海商法に織り込んだが（50条）、延着に関する運送人の責任の限度額は、ハンブルク・ルール<sup>(43)</sup>の採用する運送賃の額の2.5倍（6条1項（b）号）を大きく引き下げ、延着した運送品の運送賃の額を超えないもの（57条）と定めることになった。

### ③ 海上物品運送規定の適用範囲

中国海商法は、国際運送にも国内運送にも等しく適用されるのが原則であるが、同法2条2項は、第4章海上物品運送契約の規定が中国の港湾間の海上物品運送には適用されないことを定めている。この点についても、海商法の制定時に激しい議論がみられた。

海商法の制定当時、中国の国内運送は、すべて「水路物品運送」と称されており、経済契約法およびそれに基づいて制定された「水路物品運送契約実施細則」と「水路物品運送規則」によって調整されていた。これらによれば、多くの面において運送は計画的管理のもとで実行され、運送人は、運送品の滅失または損傷等に対して厳格な賠償責任（損害の全額につき賠償責任を負わなければならない）<sup>(43)</sup>を負うものとされていた。また、運送証券<sup>(44)</sup>についても、船荷証券ではなく、譲渡性のない「貨物引換証」が用いられていた。このように、国内運送は、国際運送とは相当程度異なった状況が当時存在していたといえることができる。

ところで、海商法の第4章は、国際運送を視野に入れて、ハーグ・ルール、ハーグ・ヴィスビー・ルールおよびハンブルク・ルールといった条約、それに国際的な慣習に依拠した立法とすることが目指されていたため、国内運送について、これを適用対象とするかの問題はむしろ必然的に生じる問題

であったといえるだろう。このような背景をもつ第4章は、航海過失および船舶火災によって運送品に生じた損害について運送人の責任を免除するほか、運送人の支払うべき損害賠償額について一定の限度を設けている。また、そこで対象とされている運送証券は船荷証券である。

立法関係者の多数は、経済改革の進展を視野に入れて「中国」の海商法を起草しているのであるから、「二元的な制度」を継続する理由はないと主張した。しかし、審議においては、前述のように国内物品運送はまったく異なる制度を採用しており、それが国家の経済計画にそって良好に機能していること、また、今後の改革の進展にともない、国内運送と国際海上物品運送を同一の制度に置く条件が整ったときに、改めて立法手続きにより2条2項の規定を削除することができることから、当面は「二元的な制度」を維持するとの合意に達した。<sup>(45)</sup>

### (3) 海商法の基本的特徴

中国の海商法は、第1章「総則」、第2章「船舶」、第3章「船員」、第4章「海上物品運送契約」、第5章「海上旅客運送契約」、第6章「傭船契約」、第7章「海上曳航契約」、第8章「船舶衝突」、第9章「海難救助」、第10章「共同海損」、第11章「海事賠償責任制限(船主等の責任制限)」、第12章「海上保険契約」、第13章「時効」、第14章「涉外関係の法律適用」、第15章「附則」の、計15章(全278箇条)により構成されている。海商法の制定当時に掲げられた基本原則は、「国際条約がある場合には、国際条約に依拠する。国際条約がない場合には、実際に国際条約と同等の役割を果たしている民間の規則に依拠する。このような規則がない場合には、広範に利用されている普通取引約款を参照する。」<sup>(46)</sup>であったといわれている。実際に、海商法には、国際・国内の実務、判例の傾向を参酌したうえで制定した条文がある一方、現代海運界の時勢に遅れないようにするため、条約または慣習を取り入れた条文も数多く存在している。以下では、海商法の基本的特徴を示していると思われる海商法と条約との関係について、概観してみたい。

条文数が最も多く、海商法の中心となっている第4章の「国際海上物品運送契約」からみていくと、海商法の起草当時、中国は荷主国でありながらも、海運国への成長過程にあったため、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルク・ルールのいずれか1つを採用するのは中国の実情に必ずしも適さないと指摘された<sup>(47)</sup>。議論の結果、いずれかの条約にこだわらずに、それぞれの条約について妥当と思われる内容のみを吸収する方法が採られた<sup>(48)</sup>。免責約款の禁止（44条）、堪航能力に関する注意義務（47条）、運送品に関する注意義務（48条）、免責事由（51条）、および責任の限度額（56条）<sup>(49)</sup>をはじめ、多くの運送人の責任に関する規定の内容がハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールと同様のものであり、その規定の配列にも大きな変更は加えられていない<sup>(50)</sup>。また、実際運送人の定義（42条2項）、甲板積貨物（53条）、および引渡遅延責任（50条）等の規定は、ハンブルク・ルールから由来したものである。さらに、中国海商法では、運送人の責任期間について、コンテナ貨物の場合と非コンテナ貨物の場合に分けて異なる規定を設けている（46条）。すなわち、コンテナ貨物に対する運送人の責任期間は、ハンブルク・ルール4条1項と同様のものであり、船積港において貨物を受け取ったときから荷揚港において貨物を引き渡すときまでとされている。これに対して、非コンテナ貨物に対する運送人の責任期間は、ハーグ・ルール2条と同様に貨物の船積から荷揚げまでの区間に限定されている<sup>(51)</sup>。

中国海商法は、その71条以下に船荷証券に関する規定を設けている。これらの船荷証券に関する規定は、前述した運送人の責任と同じく、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルク・ルールの両条約から採り入れている。船荷証券法と各条約の関係については第2章で詳細に検討するので、ここでは概観にとどめることにする。船荷証券の記載事項（73条）をはじめ、多くの船荷証券に関する規定は、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールから由来したものであるが、ハンブルク・ルールの規定を採り入れることによって一定の補完を行っている。ハーグ・ルールお

よびハーグ・ヴィスビー・ルールに定めのない、船荷証券の定義(71条)、および船荷証券以外の証券(80条)に関する規定は、ハンブルク・ルール<sup>(53)</sup>の規定を採用している。

また、複合運送契約については、海商法が制定されるまで、中国にはこれを規制する独自の法規は存在しなかった。単一の運送の面においては、中国は、いくつかの条約に加入しているが、これらの条約が複合運送の中に現れる問題を解決するのは困難であった。それゆえ、中国海商法は、第4章の第8節において複合運送契約に関する特則を定めている。これらの規定は、おおむね1980年の国際連合複合物品運送条約<sup>(54)</sup>および国際商業会議所の複合運送証券統一規則<sup>(55)</sup>の規定を採り入れたものである。

さらに、第2章は船舶に関する規定であり、船舶所有権の取得、船舶登録、船舶抵当権および登記、船舶先取特権の定義、範囲、優先順位ならびに消滅について規定を設けているが、その中の船舶抵当権および先取特権に関する規定は、主として1967年の海上先取特権および海上抵当権に関する条約に従っている。第5章の海上旅客運送契約に関する規定は、基本的に1974年の海上旅客運送および手荷物運送に関するアテネ条約に則した規定を定めている<sup>(56)</sup>。第6章の傭船契約は、ボールドタイム書式やNYPE書式などの世界的に広く利用されている国際標準約款を参照して起草されたものである<sup>(57)</sup>。第8章の船舶衝突は、1910年の船舶衝突に関する統一条約の規定を取り入れている<sup>(58)</sup>。第9章の海難救助に関する規定は、1989年の海難救助条約に倣ったものといえる<sup>(59)</sup>。第10章の共同海損については、1974年のヨーク・アントワープ規則を参考にしてしている。第11章の海事賠償責任制限では、1976年の海事債権に関する責任制限条約に基づいた金額責任主義による規定が置かれている。第12章の海上保険契約に関する規定は、1906年のイギリス海上保険法の内容とおおむね同一である。

このように、中国海商法には、国際慣習または国際海事条約に倣って作られた規定が数多く存在している。とりわけ、国際海上物品運送契約について



は、中国はハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルク・ルールのいずれの条約の加盟国でもないものの、かなり忠実に条約に基づく規定を置いているといえる。

### 3 海商法制定後の展開

#### (1) 新たな私法の整備状況

中国海商法の実施後、国内法の整備が急速に進められ、海事または海商と関連のある法律が相次ぎ立法された。主要なものとして、「仲裁法」（1995年9月1日実施）、「担保法」（1995年10月1日実施）、「保険法」（1995年10月1日実施、2009年改正）、「競売法」（1997年1月1日実施）、「契約法」（1999年10月1日実施）、「海洋環境保護法」（2000年4月1日実施）、「海事訴訟特別手続法」（2000年7月1日実施）、「物権法」（2007年10月1日実施）等が挙げられる。

海商法は、ある生活関係を調整する特別法として、本来は一般法を前提として、相互に調和する立法がなされなければならないといえるだろう。また、通常は、一般法が特別法より先に制定されているのであろうが、ここに掲げた海商法制定後の法令には特別法としての海商法に対して一般法というべきものも含まれていることから、既存の海商法と新たに立法された一般法との調整という問題が生じてくる。この点については、第2章において改めて検討する。

#### (2) 司法解釈による実務問題の解決

立法機関が制定した法律が実際にいかに適用されるかについて、中国の場合には最高人民法院（日本の最高裁判所に相当する司法機関）が司法解釈を<sup>(60)</sup>示すことが頻繁に行われる。<sup>(61)</sup>最高人民法院による司法解釈の中には、文字通り法解釈を意見の形で明記したものもあるが、条文形式で定められているものも少なくない。それらはあたかも法律の実施細則のように見えるが、内容的には法の不足を補充したり、ときには法を実質的に改正したりするものも

あり、法解釈という枠にはとられない役割を果たしている。<sup>(62)</sup>

最高人民法院による海商法に関する司法解釈は、主なものとして、「船舶の衝突および接触事件における財産の損害賠償の審理に関する最高人民法院の規定」(1995年8月18日実施)<sup>(63)</sup>、「海上保険紛争事件の審理に際する若干の問題に関する最高人民法院の規定」(2007年1月1日実施)<sup>(64)</sup>、「船舶の衝突にかかわる紛争事件の審理に際する若干の問題に関する最高人民法院の規定」(2008年5月23日実施)<sup>(65)</sup>、「原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡した事件の審理に際する法律の適用における若干の問題に関する最高人民法院の規定」(2009年3月5日実施)<sup>(66)</sup>、「海事賠償責任制限にかかわる紛争事件の審理に関する最高人民法院の若干の規定」(2010年9月15日実施)<sup>(67)</sup>、「船舶油濁損害賠償事件の審理に関する最高人民法院による若干の規定」(2011年7月1日実施)<sup>(68)</sup>、「海上貨物運送代理(フレイト・フォワードーズ)にかかわる紛争事件の審理に関する最高人民法院の若干の規定」(2012年5月1日実施)などがある。

## 第2章 中国海商法の理論的課題

国際海上物品運送の分野では、1924年のいわゆる船荷証券統一条約(ハーグ・ルール)およびその改正条約であるハーグ・ヴィスビー・ルールとハンブルク・ルールとが併存している状態にあるが、今日における主要な海運国はいずれも1924年条約を批准し、国内法として採用しており、また、国際的な海上物品運送契約はおおむね同条約および改正条約に基づいて締結されているため、1924年の船荷証券統一条約は実質的には現在の世界的統一ルール<sup>(69)</sup>と<sup>(70)</sup>いう。日本は、1957年にこの統一条約を批准して、国際海上物品運送法を制定した。また、統一条約を撰取する段階では、すでに主としてドイツ法を母法とする商法海商法編が存在しており、統一条約を国内法とした国際海上物品運送法上の船荷証券が、同法に反しない限り商法上の船荷証券と同一の基本的な性質を有するものと理解されている。これに対して、中国海商

法は、こうした母法というものが存在しないため、船荷証券の基本的な性質についても、未だに明らかにされておらず議論が継続しているという状況にある。本章では、条約の撰取以前から長く船荷証券法の基礎理論が議論されてきている日本との比較により、中国海商法の問題点を浮き彫りするとともに、理論的な課題を考察することにしたい。

## 1 船荷証券統一条約の基本的な性質

1924年の船荷証券統一条約の基本的な性質の理解は、中国海商法の問題点を検討する前提であるため、ここでは、まず統一条約の基本的な性質を確認しておきたい。同条約は、1968年の改正（ヴィスビー・ルール）および1979年の改正（SDR 議定書）を経ており、特に前者によって運送人の責任制度にも重要な修正が加えられているが、その基本的な性質ないし特徴はなお維持されている。

### （1）運送契約の強行法的規制

統一条約の基本的な性質として第1に挙げられるのは、特約禁止規定を設けて、運送契約を強行法的に規制している点である。19世紀の後半、イギリスでは、契約自由の名の下に船荷証券上の免責約款が著しく増加して、船主は運送人としての責任をほとんど負わないといわれる程までに達しており、これが船荷証券の流通に支障を来すおそれを生じさせるに至った。<sup>(71)</sup> こうした状況に対して、荷主国であるアメリカは1893年にいわゆるハーター法（Harter Act）を制定して、免責特約を厳しく制限した。こうした強行法的な規制方法は特にイギリスの旧植民地を中心として広まり、1924年の船荷証券統一条約もこの方針を採用することになった。<sup>(72)</sup> なお、船荷証券統一条約にいたる歴史は、長年にわたる運送人と荷主の闘争の歴史であり、この闘争の解決を目指す条約の最大の眼目は、とりわけ運送人によって濫用といえるほどまで一方的かつ広範に利用されていた免責約款を制限すべく世界的な統一を図ることであったといわれている。<sup>(73)</sup>

## (2) 最低限の国際的統一

19世紀にヨーロッパ大陸で始まった法典編纂の動きが広まり、各国が独自の海法を定めるようになると、その国際的統一を求める声が高まることとなり、早くは19世紀の末から具体的な動きがみられるようになった。海法の統一に大きな役割を果たすことになる万国海法会(CMI)が1897年に創設された後、その1911年のロンドンにおける委員会において、運送契約全般にわたる国際統一法典を作成するという壮大な目的のもと、海上物品運送契約については、6部からなる国際運送契約法典(Code international d'affrètement)の準備作業を決議した<sup>(74)</sup>。しかし、この国際運送契約法典の制定準備作業は、直後の第一次大戦の勃発により作業全体が中断されることになった。戦後再開された万国海法会は、運送契約全般にわたる統一法の作成という困難な目的を断念し、国際法協会(ILA)とともに、個別的な問題点についての統一を目指すことに方針を変更した<sup>(75)</sup>。こうした経緯で制定された1924年の船荷証券統一条約は、その名称にあるように、船荷証券に関する若干の問題の統一のための条約であり、条文数もわずか16箇条、実質的な規定はさらに少なく10箇条にすぎない。こうした形式をみても、この条約が、国際海上物品運送に関する最低限の統一を図るものであったと評することができるであろう。

## (3) 英米法的性質

船荷証券統一条約の基礎となる1921年のハーグ規則は、イギリスが自国の制定法として起草した法案に基づくものであった。すでに触れたように、この統一条約は1893年米国ハーター法からも強い影響を受けている。また、統一条約は、船荷証券に関する一定の規則の統一を目的としているが、実は船荷証券の本質などに関する基本的な定めをしておらず、ただその3条3項および4項において、船荷証券の記載事項および債権的効力についてのみ規定しているにすぎない<sup>(77)</sup>。とりわけ、この船荷証券の債権的効力に関する規定は、大陸主義に対立する英米主義の著しい特徴を示すものであると指摘され

<sup>(78)</sup> ている。すなわち、船荷証券の債権的効力について、大陸主義としては“conclusive evidence”（絶対的証拠力）を認めるが、統一条約は、イギリス法における“prima facie evidence”（一応の証拠力）の原則を採用することにとどまっている。よく知られるように、1924年の統一条約は、全体的に強い英米法的性質を有しているといえる。この点について、統一条約は、長い間の実務の先例の上に築かれているから、個々の制度についての英米の実務と判例の探究が条約の解釈について重要であるとして、「大陸法学の抽象的・演繹的・理論的な法学の方法は、そのままでは不十分であって」、「英米法的な、また実務家には合理的と思われるような解釈方法によって補われなければならない」との日本の研究者による指摘もなされている。<sup>(79)</sup>

## 2 日本における船荷証券統一条約の摂取

### (1) 国内法としての立法

1924年の船荷証券統一条約は、1931年に発効していたが、日本は第二次世界大戦をはさんで同条約を批准し、1957年に条約を摂取した国際海上物品運送法を国内法として制定した。この条約の国内法化については、その署名議定書第2文によれば、この条約に対して法令としての効力を与えることにより、またはこの条約で採択した規則を自国の国内法令中に取り入れることにより、この条約を実施することができる旨が規定されており、イギリス、アメリカ等は、たとえば「条約」を「法律」と読み替える等若干の架橋的規定を定めたのみで、ほとんど条約をそのまま国内法化しており、フランスは、この条約の採択に伴い特別法（国際海上物品運送法）を制定し、また、ドイツは、商法典中海商法編を改正することにより、その中に実質的に条約の内容を組み込んでいる。<sup>(80)</sup>このように、条約の摂取の形態は国により異なっており、日本においては、この統一条約の批准に際して、いかなる形式で、国内法として採り入れるべきかが問題となった。

まず、条約をそのまま国内法とする英米方式に従うことは、言語的障害お

よび法体系の調和という面から必ずしも妥当でないと考えられた。この点は、英米においては条約をそのまま国内法とすることが言語的に容易であるばかりでなく、この条約自体が英米の慣習等を基礎としていることから、条約と既存の国内法との概念的抵触の問題を生じることもないが、これに対して、日本にとっては、直訳的な方法によっては、条約の規定の実質的内容がかえって不明確となり、既存の商法その他の国内法との関係で解釈上種々の疑念を残すこととなるからであると指摘されている<sup>(81)</sup>。また、ドイツ方式によることは、実質的には従来<sup>(82)</sup>の法との調和的解釈が可能であるという点で最も望ましい形式であるが、商法典自体の改正はその準備等との関係で早急に実現することは難しく、これは今後の課題として見送られることになった。

そこで、最終的に、ここでいうフランス方式に近いものを採用することとして、国内法としての国際海上物品運送法を制定することによって、可能な限り条約に忠実に、しかも既存の法構造との調整をも考慮しつつ、条約の内容を実施することとされた<sup>(83)</sup>。

## (2) 規定形式における相違

統一条約の撰取に際して、日本が前項でみてきた方針を採用したため、国際海上物品運送法には、もともと英米法系の立法といえる条約と大陸法たる国内法との調和を図るため、さまざまな配慮が加えられている。ここでは、船荷証券法について、この点を確認しておこう。

### ① 商法規定の準用

周知のように、統一条約は、船荷証券に関する規定を網羅的に定めているわけではなく、むしろ若干の重要な事項に関してのみ規定を設けているにすぎない。したがって、条約が規定を設けていない事項に関しては国内法の適用が予定されているものと考えられる<sup>(84)</sup>。そこで、国際海上物品運送法は、商法とは別個の単行法として制定されたが、商法の規定と抵触しないものについては、改めて規定を設けずに、商法の規定を適用ないし準用するという方式を採った<sup>(85)</sup>(20条)。

このように、国際海上物品運送法は、統一条約に倣って、船荷証券の作成、交付、受取船荷証券、荷送人の通告、船荷証券の不実記載の効果などについて規定を設けている（同法6条～9条）ほか、商法に定める船荷証券の基本的な性質に関する多数の条文を準用しており、いわゆる船荷証券の処分証券性（商573条）、法律上当然の指図証券性（商574）、物権的効力（商575条）および受戻証券性（商584条）に関する規定（以上、いずれも商法が船荷証券に準用している貨物引換証に関する規定）がここに含まれている。

## ② 船荷証券の記載事項

船荷証券統一条約は、船荷証券の記載事項として、「物品の識別のため必要な主要記号で物品の積込開始前に荷送人が書面で通告したもの」（3条3項（a））、「荷送人が書面で通告した包み若しくは個品の数、容積又は重量」（同（b））、「外部から認められる物品の状態」（同（c））の3つしか掲げていない。これに対して、国際海上物品運送法は、商法769条の規定を参考にしながら、12の記載事項を掲げており（7条1項）、その多くは商法規定と共通している。

また、国際海上物品運送法と統一条約との法定記載事項を比較してみると、第1に、国際海上物品運送法において記載事項とされる「運送品の種類」は、統一条約では記載事項とされていない。第2に、両者に共通するのは「運送品の（主要）記号」であるが、国際海上物品運送法は、単に「記号」としているに過ぎず、統一条約にある「物品の識別のための必要な主要（記号）」との付加文言が削除されている。第3に、運送品上の記号の表示が航海の終了まで判読に堪えるよう明瞭に表示されるべきことも、国際海上物品運送法は、これを直接に求めるのではなく、このような表示がなされていない場合には運送人が荷送人の通告通りに記載をする義務を負わないという形で、法定記載事項とは別に規定されている（国際海運8条2項2文）などの相違が認められる<sup>(86)</sup>。

統一条約が記載事項を3つしか掲げていないのは、船荷証券に通常記載さ

れる重要なものに限定したに過ぎず、その他は各国の立法に委ねたものであるとの理解を前提に、商法769条に所定の記載事項を基礎として、国際海上物品運送の実務を参酌しつつ、<sup>(87)</sup> 適当と思われるものを列挙したのでであると解される。<sup>(88)</sup> 運送品の種類を記載事項とした点も、これが商法769条に法定記載事項として掲げられており(同条3号)、また、船荷証券にはこれが記載されているのが通常であることから、この記載事項の追加はむしろ当然のことと考えられたのであろうと指摘<sup>(89)</sup>されている。

### ③ 船荷証券の記載の効力

船荷証券の記載の効力について、統一条約は、船荷証券は反証がない限り、その記載通りの物品を運送人が受け取ったことを推定する証拠となるものとして(同条約3条4項)、イギリス法における“Prima facie evidence”(一応の証拠力)の原則を採用した。ハーグ・ルールの審議において、この点は特に問題とされていた。なぜなら、この規定を文字通りに解釈すると、運送人の過失によって船荷証券に事実と異なる記載がなされた場合でも、運送人は善意の船荷証券所持人に対して、反証を挙げてその記載が事実と異なることを主張できることになり、その結果、証券所持人の地位は著しく不安定なものとなるからである。<sup>(90)</sup>

しかし、条約の基礎となったイギリス法では、訴訟法上の原則である禁反言則によって運送人が証券所持人に不利な反証を挙げるのが制限されている。また、イギリスと同様に統一条約をそのまま国内法に採用したアメリカにおいては、船荷証券の記載に文言性を認める1916年のいわゆるポメリーン法が適用されているため、善意・有償の船荷証券取得者に対しては同法22条によって、船荷証券の記載に絶対的証拠力が認められている。<sup>(91)</sup> そこで、国際海上物品運送法の制定に際し、このような事情を考慮に入れて船荷証券記載の効力を定めることが要請され、「船荷証券に事実と異なる記載がなされた場合には、運送人は、その記載につき注意が尽くされたことを証明しなければ、その記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券所持人に対抗する



ことができない」と定めることになった（国際海運旧9条<sup>(92)</sup>）。このように、同法は、船荷証券の債権的効力について文言証券性を定める商法572条を準用することなく、運送人は船荷証券の不実記載につき無過失を立証しなければ免責されえないものとして条約を修正した独自の規定を設けることになった。

その後、1968年の改正議定書（ヴィスビー・ルール）により、ハーグ・ルール3条4項に、「ただし、反対の証明は、船荷証券が善意の第三者に譲渡されたときは認められない」との一文が追加され、これにより船荷証券記載の効力が著しく強化された。そこで、1992年の国際海上物品運送法改正に際して、この1968年の改正議定書に設けられた3条4項の但書きを撰取して旧9条を改め、「運送人は、船荷証券の記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券所持人に対抗することができない。」と規定した。この改正規定は、商法572条と同趣旨であると解されている<sup>(93)</sup>。

### （3）小 括

以上でみたように、日本は統一条約を撰取するにあたり、国内法としての国際海上物品運送法を制定しており、実際に条約の規定形式や文言がかなりの部分について修正されている。また、同法は、統一条約の定めていない事項については、多くの商法規定を準用している。すなわち、最低限の国際的統一にとどまり、また英米法に基礎を置く条約を、大陸法たる日本法に適合させる作業がなされてきたものといえる。しかし、あくまで国際海上物品運送法は統一条約を撰取した国内法であり、条約の実質的内容を忠実にとり入れたものであって、規定形式における相当の相違にもかかわらず、内容においては一般に両者に実質的な差異はないものと解されている<sup>(94)</sup>。船荷証券法についても、特に注目すべきは、条約に基づくいくつかの規定が設けられているものの、条約の定めていない船荷証券の基本的性質に関しては、多くの規定が商法から準用されている点である。これにより、日本では、国際海上物品運送法上の船荷証券は、商法上の船荷証券と同一の基本的性質を有するも

のと理解され、国際海上物品運送法による修正のない限りは船荷証券に関する基礎理論が当然に妥当するものと理解されている。すなわち、国際海上物品運送法上の船荷証券は、運送人に対する運送品の引渡請求権を表章する有価証券であるとみることに異論はない。条約に基づく立法である国際海上物品運送法も、このように既存の国内法との調整という手当がなされたことにより、日本法の体系の中に整合性をもって明確に位置づけられているといえることができるだろう。

### 3 中国における船荷証券法の継受

中国は、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルク・ルールのいずれの条約も批准していないが、海商法の制定に際しては、これらの条約の内容を自主的に採り入れている。ここでは、中国海商法に定める船荷証券に関する各規定と条約との関係を検討することにより、中国海商法の強い特色ないし特異性ともいえる「条約からの継受」という事実を具体的に確認してみたい。すでに指摘したように、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールは、船荷証券について最低限の規定しか定めていないため、日本の国際海上物品運送法は条約の不足を既存の商法規定により補完(準用を含む)している。一方、中国海商法は、ハーグ・ルールより相当程度まで詳細な規定を設けているハンブルク・ルールがこの役割を担い、これを利用することにより船荷証券に関する規定を整えているように思われる。そこで、中国における船荷証券法についてはハンブルク・ルールの船荷証券規定が問題になるため、まずはこれを概観しておこう。

#### (1) 船荷証券に関するハンブルク・ルールの規定

##### ① 船荷証券の定義・発行

ハンブルク・ルールは、その1条7項に船荷証券について、「海上運送契約および運送人による物品の受取りまたは船積み証する証券であって、運送人が、その証券と引換えに、物品を引き渡すものをいう。(以下略)」とす

る定義規定を置いている。また、船荷証券の発行に関して、「物品を運送する船舶の船長によって署名された船荷証券は、運送人のために署名されたものとみなす」と規定している（14条2項後段）。さらに、船荷証券の署名の方法は、船荷証券が発行される国の法律に反しない限り、手書き、ファクシミリ印刷などの機械的または電子的方法のいずれによってもよいとして、運送証券発行実務の現代化に対応する規定を設けている（14条3項）。これらは、ハーグ・ヴィスビー・ルールにみられない規定である。

## ② 記載事項

船荷証券の記載事項に関しては、ハンブルク・ルールは、その15条1項に、(a)号から(o)号までの15の事項を列挙している。これは、3つの記載事項を掲げたにすぎないハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールの規定と比べ、はるかに詳しいものになっている。具体的には、運送品の明細に関して、新たに運送品の種類が記載事項とされているほか、運送人および荷送人の名称や陸揚港、船荷証券の発行地など、船荷証券に通常記載されている事項を積極的に掲げる方針が採られている。さらに、この15条1項で掲げる記載事項を1つ以上欠いた場合でも、船荷証券の定義（1条7項）をみたすものであれば、船荷証券としての効力を失わないことが確認されている（15条3項）。

## ③ 船荷証券の記載の効力

ハンブルク・ルール16条3項によれば、船荷証券が、その物品の記載を信頼した善意の荷受人を含む第三者に譲渡されたときは、運送人は反証を挙げることはできないとされている。すなわち、船荷証券の記載の効力については、ハーグ・ヴィスビー・ルールの規定と同じ趣旨である。<sup>(96)</sup>

## ④ 記載の留保

ハンブルク・ルールは、ハーグ・ルールの規定を修正し、運送人は、船長または運送人の代理人は、運送品の明細が正確でないことを知っているか、もしくは疑うに足る相当な理由がある場合、または、それらの事項を確認

する適当な方法がない場合には、そうした理由、つまり物品の表示が不正確であること、そう疑うべき具体的な理由または通告の正確さを確認するための適当な方法がないことを特記した留保を船荷証券に記載しなければならないと定めている(16条1項)。

また、外部から認められる物品の状態が記載されていない場合には良好な状態であることの記載があるものとみなす規定(16条2項)、運送賃に関する事項が記載されていない場合には、善意の荷受人により支払われる運送賃がないものとみなす規定(16条4項)などを設けている。

## (2) 中国における船荷証券法と条約との関係

第1章において簡単にみたように、中国海商法はその71条以下に10箇条の船荷証券に関する規定を設けている。ここでは、この領域での中国海商法と条約との関係を具体的にみることにしたい。

### ① 船荷証券の意義に関する規定

中国海商法71条は、「船荷証券とは、海上物品運送契約および運送人による運送品の受取りまたは船積み<sup>(97)</sup>を証する証券であって、運送人がその証券と引換えに、物品を引き渡すことを約するものをいう。物品を記名された者に引渡し、または指図人の指図により引き渡し、または証券所持人に引き渡すべき旨の証券上の条項は、運送人が証券と引換えに運送品を引き渡すとの約定にあたる。」と規定している。この71条の船荷証券の定義に関する規定は、ハンブルク・ルール1条7項から由来したものである。ただし、ハンブルク・ルールとは異なり、中国海商法71条の規定は記名式船荷証券にも適用されるものと解<sup>(98)</sup>されている。

また、後述するように、中国海商法80条では、ハンブルク・ルール18条に倣って、船荷証券以外の運送証券についても規定を置いている。

### ② 船荷証券の発行に関する規定

1) 発行権者 中国海商法72条1項は、ハンブルク・ルール(14条1項)と同じく、荷送人の請求により、運送人は船荷証券を発行すべきものと

規定している。また、同条2項前段においては、「運送人の授権を受けた者」も船荷証券発行権者としている。さらに、同条項後段は、「物品を運送する船舶の船長によって発行された船荷証券は、運送人のために発行されたものとみなす」と規定している。これらの規定もハンブルク・ルールに倣って制定されたものである（同条約14条2項）。

2) 記載事項 中国海商法73条は、船荷証券の記載事項を定める規定である。同条1項は、(i) 運送品の種類、記号、包もしくは個品の数、重量もしくは容積、また、危険物の運送の場合、危険物の性質に関する説明、(ii) 運送人の名称および主たる営業所、(iii) 船舶の名称、(iv) 荷送人の名称、(v) 荷受人の名称、(vi) 船積港および船積港において運送品を受け取った日付、(vii) 陸揚港、(viii) 複合運送船荷証券の場合、運送品の受取地および引渡地、(ix) 船荷証券の作成年月日、作成地および作成した数、(x) 運送賃の支払い、および、(xi) 運送人またはその代理人の署名の11の項目を船荷証券の記載事項として定めている。

ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールは、船荷証券に記載すべき事項として、(i) 物品の識別に必要な主要記号、(ii) 物品の包みもしくは個品の数、容積または重量、(iii) 外部から認められる物品の状態のわずか3項目を定めているに過ぎないことはすでにみた（3条3項）。これに対して、ハンブルク・ルールは、その15条1項(a)号～(o)号において、船荷証券の記載事項に関する15の項目にわたる詳細な規定を設けている。中国海商法73条は、その規定形式および内容からみると、基本的にはハンブルク・ルール15条1項の規定を斟酌して制定されたものであるといえる。

また、中国海商法73条2項は、ハンブルク・ルール15条3項と同じく、ここにみた11の記載事項の1つまたは1つ以上の記載の陥欠があっても、船荷証券としての性質に影響がない旨を明文で定めている。

3) 船積船荷証券 中国海商法74条前段は、運送品が船積みされた後、荷送人は受取船荷証券またはその他の運送証券と引換えに運送人に対して船

積船荷証券の交付を請求できるとして、いわゆる船積船荷証券を認めている。これはハーグ・ルール3条7項前段但書き、およびハンプルク・ルール15条2文に従った規定である。また、中国海商法74条後段は、ハーグ・ルール3条7項後段に倣い、受取船荷証券に船積みした船舶の名称および船積みの日付を記入することにより、これを船積船荷証券に転換させる簡易な方法について規定している。

4) 記載の留保 中国海商法75条は、記載の留保について、運送人または運送人に代わって船荷証券を発行する者が、(i) 船荷証券に記載された運送品の種類、記号、荷造りの種類または箇数、重量または容積と、実際に受取った運送品が一致しないことを知り、もしくはこれを疑う合理的な根拠を有するとき、(ii) または、船積船荷証券を発行した状況の下において船積された運送品と一致しないことを疑うとき、(iii) または、船荷証券に記載された事項を確認する適当な方法がないときは、その不正確なこと、疑うべき理由または検査すべき相当の手段のないことを特記した留保を船荷証券に記載することができるものと定めている。

ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールの3条3項(a)・(b)の規定によると、運送人、船長または運送人の代理人が、運送品の記号、運送品の個数、容積または重量については、荷送人の書面通告に従って船荷証券に記載する義務を負うとされている。さらに、その但書きによれば、運送人、船長または運送人の代理人が、(i) これらの記載事項が実際に自己が受け取った物品を正確に表示していないと疑うべき正当な理由があるとき、(ii) またはその正確であることを確認する適当な方法がないときは、これらの事項を船荷証券に記載する必要はないとしている。一方、ハンプルク・ルールは、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールの規定を修正し、運送人、船長または運送人の代理人が、運送品の明細が正確であることを知っているか、または疑うに足る相当な理由がある場合、またはそれらの事項を確認する適当な方法がない場合には、そうした理由を船荷

証券に明確に記載しなければならないと定めている（16条1項）。

この75条の規定形式としては、ハンブルク・ルール16条1項に倣ったものであるといえる。ただし、ハンブルク・ルールが船荷証券に理由を特記することを運送人の義務としているのに対して、中国海商法は、理由を特記した「留保」を船荷証券に記載するかは運送人の選択に委ねている点で若干の相違がみられる。<sup>(99)</sup>

5) 外部から認められる運送品の状態 中国海商法は条約と異なり、外部から認められる運送品の状態を船荷証券の記載事項として掲げていない。しかし、同法76条によると、運送人または運送人に代わって船荷証券を発行する者が、船荷証券に、外部から認められる運送品の状態につき記載しなかったときは、運送品が外観上良好な状態にあったものとみなすと定めている。これはハンブルク・ルール16条2項に類似する規定である。

### ③ 船荷証券の効力に関する規定

1) 証券記載の効力 船荷証券の記載の効力については、中国海商法77条は、「75条の規定に従って付された留保を除き、運送人または運送人に代わって船荷証券を発行する者が発行した船荷証券は、船荷証券に記載されているとおりの運送品を運送人が受取ったこと、または、船積みされたことの一応の証拠である。また、運送人が、船荷証券の譲渡を受けた、荷受人を含む善意の第三者に対して提出する、船荷証券に記載された内容と異なる証拠は、認められない。」と定めている。

ハーグ・ルールは、条約の定める3つの記載事項について、反証がない限り、その記載通りの物品を運送人が受け取ったことを推定する証拠となる（同条約3条4項）としていたが、その後のハーグ・ヴィスビー・ルールにより、同条約3条4項に、「ただし、反対の証明は、船荷証券が善意の第三者に譲渡されたときは認められない」との一文が追加されて、その記載の効力が強化されている。また、ハンブルク・ルール16条3項は、留保が付された事項およびその留保の範囲を除き、船荷証券は、それに記載されていると

おりの物品を運送人が受け取ったこと、または、船積船荷証券が交付されたときは、船積みされたことを推定する証拠となると規定している。さらに、同項(b)によれば、船荷証券が、その物品の記載を信頼した善意の荷受人を含む第三者に譲渡されたときは、運送人は、反証を挙げることはできないとされている。

中国海商法は、ハーグ・ヴィスビー・ルール3条4項およびハンブルク・ルール16条3項に倣って規定されたものであるといえる。

2) 債権的効力 船荷証券の債権的効力とは、船荷証券が海上運送人と証券所持人との間の債権的関係を定める効力である。中国海商法は、船荷証券に認めるこの効力について、同法78条前段において、運送人と荷受人または証券所持人との間において、その権利義務関係は、船荷証券の定めるところによると規定している。これは諸外国の立法を参考にして制定されたものであるといわれている<sup>(100)</sup>。

また、中国海商法78条後段は、「荷受人、証券所持人は、船積港において生ずる滞船料、不積運賃、および船積に関するその他の費用を負担することを要しない。ただし、船荷証券に荷受人または証券所持人がこれらの費用を負担する旨が明確に記載されている場合は、この限りでない。」と定めている。これは、ハンブルク・ルール16条4項の趣旨と同一のものである。

#### ④ 船荷証券の譲渡

中国海商法79条は、船荷証券の譲渡に関する規定であり、同条によると、記名式船荷証券は、譲渡することができず、指図式船荷証券は、記名式裏書または白地式裏書によって譲渡することができ、無記名式船荷証券は裏書が必要とせず譲渡することができるとされている。船荷証券の譲渡について、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルク・ルールにおいては関連する規定がみられない。

#### ⑤ 他の運送証券

中国海商法では、船荷証券以外の運送証券についても、その証拠力および



譲渡に関する規定が置かれている。中国海商法80条1項によると、運送人が、船荷証券以外の、運送されるべき物品の受取りを証する証券を交付した場合には、この証券は、海上物品運送契約の締結および運送人が、それに記載されたとおりの物品を受け取ったことの一応の証拠となるとされている。これはハンブルク・ルール18条に類似する規定である。また、同条2項は、運送人が発行する船荷証券以外のこれらの証券は、譲渡してはならないと定めている。

### （3）小 括

このように、船荷証券に関する中国海商法の10箇条の規定は、ごくわずかな例外（証券の譲渡に関する79条、債権的効力に関する78条など）を除いて、いずれもハーグ・ヴィスビー・ルールおよびハンブルク・ルールの規定に倣うものであり、しかも条約の規定をかなり忠実に採り入れているということがわかる。

船荷証券規定は、ハーグ・ヴィスビー・ルールとハンブルク・ルールとでは海上運送人の責任原則のような根本的な相違というものはみられないが、ハンブルク・ルールはハーグ・ヴィスビー・ルールに比べて相当程度まで詳細な規定を設けている。船荷証券の記載事項についても、ハーグ・ルールは、船荷証券に通常記載される事項を網羅的に定めるという方法を採用しておらず、日本は既存の商法典を斟酌してこれを補完しているが、中国海商法は詳細なハンブルク・ルールの規定をうまく利用する形で船荷証券法の体裁を整えているといえる。

しかし、ここで注目すべきは、日本法とのもう1つの相違であろう。日本は、条約に基づき制定した国際海上物品運送法により既存の商法の船荷証券に関する多くの規定が準用されている（国際海運10条）。これらの規定は、すでにみたように、船荷証券の有価証券としての基本的な性質に関わるものが多い。条約が船荷証券の本質などに関する基本的な定めをしていないことはすでに指摘した通りである。この点、日本法ではドイツ法から継受した有

価証券概念に基礎づけられているように、各国においては条約の撰取以前から船荷証券に関する基礎理論が構築されている。ところが、中国では船荷証券に関する既存の国内法を欠いたまま条約を取り入れたことにより、船荷証券の本質に関する規定が存在しないままになっているのである。

#### 4 中国海商法の継受における特色と課題

##### (1) 「継受」における特色

本稿における検討から明らかなように、中国海商法はその制定の背景および方法において際立った特色を有しているといえる。中国海商法の今日の課題は、これらの特色と密接な関係を有していると思われるので、ここで再度、簡単に確認しておこう。

##### ① 制定背景の特色

1) 国内的状況 1992年の中国海商法の制定は、改革開放政策による貿易取引の拡大という展望を背景にしたものであった。「改革・開放」、「市場経済」の進化を背景とする1980年代末および1990年代のこの時期は、中国国内の大転換期ともいうべき時期にあたる。この時期には、1970年代末以降に制定された重要な法令の改正が相次いだほか、新たな立法も数多くなされていた。このような流れの中で、1986年には、中国の民法法領域における最も基本的な法律である民法通則が制定されたが、1992年の海商法の制定段階では契約法、物権法、不法行為法を始めとした海商法に関連する一般法などが未整備の状況にあった。これらは、むしろ海商法の制定後に、順次制定されて今日に至っている。

2) 国際的状況 この分野では、ハーグ・ルールおよびその改正条約であるハーグ・ヴィスビー・ルールが長く国際的な統一法となっていたが、中国海商法の制定された1992年は、まさにもうひとつの新たな国際条約であるハンブルク・ルールが発効した年にあたる。このハンブルク・ルールが発効によって国際海上物品運送の分野では2つの異なる条約体制が併存すること

になったが、中国海商法の制定段階では、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールが世界標準であり続けるのか、それともハンブルク・ルールへの移行が進行するのかについては、不透明な状況にあった。

## ② 条約からの継受という方法的特色

中国は、海商法が制定される前から、すでに多くの重要な国際海事条約を批准し、その加盟国となっていた。また、国際物品運送の領域においても、実質的にはおおむね国際的に統一されたルールに準拠した実務が行われていたといえる。こうした中で、1992年中国海商法の法案起草作業は、「国際条約がある場合には、国際条約に依拠する。国際条約がない場合には、実際に国際条約と同等の役割を果たしている民間の規則に依拠する。このような規則がない場合には、広範に利用されている普通取引約款を参照する。」という原則に従って行われた。船荷証券法については、ハーグ・ヴィスビー・ルールの原則を基本としながら、これに規定のない一般的な事項などについてはハンブルク・ルールをモデルにするなど、かなり徹底した形で条約を踏襲ないし利用した立法となっている。

## （2）中国海商法の課題

ここにみたこれらの中国海商法の特色は、いずれも現在の中国海商法の課題を浮き彫りにするものであると考えられる。ここでは、本稿における検討から導かれるものとして、中国海商法の中国法体系における位置づけと、基礎理論の確立という喫緊の課題と二点について指摘してみたい。もちろんこれらは相互に密接に関連する問題であって、中国海商法の改正など今後の展望においては、まず念頭に置くべきものといえるであろう。

### ① 中国法体系における位置づけ

中国海商法は、その実施から今日まですでに19年の年月を経ているが、中国法体系における海商法の位置づけは依然として明確でない。これは、2つの視点から分析することができるのではないかと考える。第1に、1992年の海商法の制定時において、海商法が民商法の諸法に先行する形で、しかも条

約を移植する方法で制定されたことにより、海商法は特殊な法であると認識されることがむしろ自然であったように思われることである。そして、第2に、海商法が制定されて19年を経た今日において、周辺の関連立法が進むにつれて、これらとの関連性や整合性が問われる場面が顕在化してきており、単に「特別な法」というだけでは済まされない状況が確実に生じてきていると思われることである。

中国海商法の中国法体系における位置づけについて、中国国内では、(i) 民法の特別法である<sup>(102)</sup>、(ii) 海法の特別法である<sup>(103)</sup>、(iii) 経済法または国際経済法の特別法である<sup>(104)</sup>、(iv) 独立した法律部門である<sup>(105)</sup>といった多様な見解が示されており、まだ理解の一致をみるには至っていない。

特別法とそれに対する一般法の適用順序については、2000年に施行された立法法83条が、「同一機関の制定する法律、行政法規、地方性法規、自治条例および単行条例ならびに規則について、特別規定と一般規定とが一致しない場合には、特別規定を適用する。新たな規定と古い規定とが一致しない場合には、新たな規定を適用する。」<sup>(106)</sup>と定めている。なお、法律相互間において同一の事項に対する新たな一般規定と古い特別規定とが一致せず、どのように適用するかを確定することのできない場合には、全人大常務委員会の裁決が必要とされる(立法法85条)。これらの規定により、海商法とそれに対する一般法との抵触は、形式的ないし表面的には解決されるようにも見えるが、新たに制定された「合理的な一般法」との関係や、海商法に規定のない事項に関する一般法が新たに制定された場合において、なお問題が残る。この点については、海商法の改正を行うに際しては、「同一の事項に対する新たな一般規定と海商法の規定とが一致しない場合は、海商法の規定を適用する」という規定を、第1章「総則」において新設すべきであるとの指摘がなされている<sup>(107)</sup>ほどである。

海商法とそれに対する一般法、さらに他の関連諸法との調和という問題を解決するためには、比較的早期に立法された、また、条約由来の海商法の中

国法体系における位置づけを再検討し、これを明確にしたうえで、必要な法改正を図ることが望ましいものと思われる。

## ② 基礎理論の確立

このように、中国海商法が民商法分野の比較的早期の立法であり、とりわけ条約に由来するものであることは、海商法そのものの解釈にとっても重要な問題を生じさせているように思われる。たとえば、本稿でみたように、船荷証券に関する中国海商法の10箇条の規定は、ごくわずかな例外を除いて、かなりの程度まで忠実に条約の規定を採り入れている。しかし、条約が船荷証券の本質などに関する基本的な定めを設けていない点について、中国海商法は十分な対応を施しているとはいえないからである。この点、日本法ではドイツ法から継受した有価証券概念に基礎づけられているように、各国においては条約の撰取以前から船荷証券に関する基礎理論が構築されており、これらは撰取した条約の解釈の基盤となるとともに、条約が各国法に委ねた部分を補う理論的根拠ともなっている。

しかし、中国では、船荷証券に関する既存の国内法、とりわけ船荷証券に関する基礎理論を欠いたまま条約を採り入れたため、たとえば大前提ともいふべき船荷証券の本質についても議論の対象となり、船荷証券を、条約の基礎となる英米法上の理解に従っていわゆる権原証券（document of title）としてとらえる見解も多く示されている<sup>(108)</sup>。海商法が施行された1993年以来、船荷証券に関する個別問題（たとえば、権原証券としての効力、仮渡し・保証渡し、記名式船荷証券など）について論じる裁判例や学説が多く現れているが、その依拠する基礎理論についてもさまざまであるため、このことが判例や学説の不統一の原因となり、議論を混沌とさせる結果ともなっている状況にある。これは、海商法の国内法体系における位置づけとも密接に関連する問題であるが、こうした問題をしっかりと認識したうえでの、海商法および一般法を含めた関連立法の整備がなされるべきであって、中国海商法が直面する重要な課題の1つであるといえよう。

## おわりに

現行の中国海商法は、1992年に制定されたものであるが、各国のこの分野の法に見られない特異な立法経験を経ている。本稿では、まず、中国海商法の制定過程をたどることにより、その「法継受」における特異性を確認した。そのうえで、特に1924年のいわゆる船荷証券統一条約（ハーグ・ルール）の中心的対象である船荷証券法を手がかりとして、条約の撰取以前から長く船荷証券法の基礎理論が議論されてきている日本との比較検討を行うことにより、中国海商法に内在する理論的な問題点を探ってみた。

その結果、中国海商法の制定に際する背景的な特色と方法的な特色を明らかにしたうえで、それらがいずれも中国海商法の現在直面している大きな課題に密接に関連していることを示した。すなわち、端的にいえば、中国海商法は、中国における民商法立法において比較的早期に制定されたこと、また、立法の方針として国際条約にできうる限り依拠することとされたことから、中国法の体系において「特殊な法」として認識されてきたものといえる。この点は、比較対象とした日本法とはいずれにおいても明確な相違が認められ、日本では問題とされていない問題が中国で問題となっているという点においては、中国海商法の抱える課題を具体的に示すことができたのではないかと考える。そして、結論として提示した、中国国内法体系における海商法の位置づけの確立や、船荷証券理論を始めとする基礎理論の確立といった課題についても、大陸法に属する日本における議論は十分参考になりうるものと思われる。

中国海商法は、その実施から今日まで19年の年月を経ており、司法実務の点から見れば、海上物品運送に関する海商法の立法は大きな成功を収めた立法ともいえるであろう。しかし、一方で、多くの解釈上の問題点も顕在化する結果となっており、海商法改正の必要性も強く指摘されてきているところである。<sup>(109)</sup> これらについては、すでに触れたように、中国最高人民法院は解釈

規定を公布する手法を通して問題の解決を図ってきている。しかし、解釈規定を定めるという手法は、個々の具体的な問題について統一的な解決を行うとす目的をもち、その限りで有効な方法であるとしても、本来は理論に基づき解釈によって解決されるべき問題についてこうした手法がとられると、また新たな矛盾が生じてくる懸念も残るし、すべての問題に対応できるわけでないから、その方法に限界があることも当然であろう。本稿は個々の具体的な問題点を検討対象とはしていないが、今後、本稿における検討を踏まえて、中国における船荷証券法の基礎理論のあり方、そしてこれと密接に関連すると思われる最高人民法院の解釈規定による事実上の補完的立法などの課題について、さらに研究を続けていきたい。

- (1) 日本の国際海上物品運送法は、1924年のハーグ・ルールを摂取して1957年に制定されたものであり、その後、1992年にヴィスビー・ルールを摂取する改正を行っている。もっとも、アメリカは、1936年の海上物品運送法により1924年のハーグ・ルールを国内法化したのが、ヴィスビー・ルールは批准していない。この点、ドイツもハーグ・ルールを批准しながらヴィスビー・ルールを批准していないが、2度の海事法改革により実質的にヴィスビー・ルールの内容を摂取している。さらに、韓国のように、ハーグ・ルール、ヴィスビー・ルールのいずれにも加盟せずに、自主的にこれらの内容を国内法に採り入れている国もある。
- (2) 木間正道ほか・現代中国法入門（2006）99頁。
- (3) 中国の現行憲法は、1982年12月4日に採択されたものである。
- (4) 小口彦太＝田中信行・現代中国法〔第2版〕（2012年）5頁。
- (5) 余勁松・中国国際経済法の理論と実際（1999）92頁を参照。
- (6) 余勁松・前掲書（注5）92頁以下。
- (7) 江濤「中国民法典の制定に関する一考察」千葉大学人文社会科学研究所（2008）16号123頁。
- (8) 徐治文・現代中国ビジネス法（2005）12頁を参照。
- (9) 経済契約とは、旧ソ連から継受された法概念で、主に社会主義公有制組織間で国家計画の実現を目的として締結される契約を指し、国家の経済計画と直接関連しない通常の民事契約とは原理的に区別された。その特徴としては、①計画性（契約

は経済計画具体化の手段、計画＝法律)、②協調原則(当事者、国家、社会への協力義務)、③現実履行原則(計画達成のため、当事者が履行に代えて、損害賠償を選択できない)、④契約に対する行政的管理などが指摘されてきた(江濤・前掲(注7)124頁)。

- (10) 中外合併による経営、中外合作による経営、中外合併による天然資源の開発、技術導入、対外貿易といった場合に生じた経済関係は、いずれも涉外経済契約法の規制対象であるとされた。この涉外経済契約法は、経済契約法とともに、1999年3月に採択された契約法の実施により廃止された。
- (11) 民法通則は、「基本原則」、「公民」、「法人」、「民事法律行為および代理」、「民事権利」、「民事責任」、「訴訟の時効」、「涉外民事関係法律の適用」、および「附則」の計9章156箇条からなっている。この民法通則は、中国の公有制と社会主義商品関係の基盤に立脚するもので、中国の経済体制改革の需要に対応するために制定されたものである(江濤・前掲(注7)123頁)。
- (12) 針生誠吉＝安田信之編・中国の開発と法(1993年)3頁を参照。
- (13) 小口＝田中・前掲書(注4)24頁。
- (14) 同上。
- (15) 全国人民代表大会(日本の国会に相当する国家機構)およびその常務委員会が中国の立法機関である。ここで制定されるものを「法律」という。行政法規は、中央政府である国務院(日本の内閣に相当する行政機関)が憲法および法律により制定する規範性法律文書である。国務院の構成部門である各部、各委員会および直属機構は、法律および国務院の行政法規、決定、命令により、本部門の権限の範囲内で規則を制定することができ、これを部門規則という。また、概念としては「部門規則」と呼ばれるが、実際には規則、規定、実施細則等の名称が付けられることがある。
- (16) この規則の条文の訳としては、日本国際貿易促進協会訳「共同海損精算暫定規則」中国対外経済関係法令集(1985)425頁以下がある。
- (17) 王沐昕＝仲磊・中国海商法操作実務与典型案例解析(2008)303頁を参照。
- (18) この海上交通安全法の全文訳としては、日本国際貿易促進協会訳「海上交通安全法」中国対外経済関係法令集(1985)121頁以下がある。
- (19) 高準来「中国海商法規和实践」中国海商法年刊第1巻(1990)5頁。
- (20) 胡正良『『海商法』海上貨物運送合同起草中焦点問題的回顧』中国遠洋航務公告(2003)7号27頁。



- (21) 高準来・前掲（注19）4頁を参照。
- (22) 傅廷中・海商法論（2007）323頁、高準来・前掲（注19）4頁。
- (23) 高準来・前掲（注19）4頁。
- (24) 浅井敦「海事専門法院の設置」法律のひろば（1985）38巻4号59頁。
- (25) 同上。
- (26) 海事法院は普通中級人民法院と同格とされるが、取り扱うのは第一審事件のみである。これに対する上訴事件は、海事法院所在地の高級人民法院の民事裁判廷が管轄する。現在、中国全国では、広州、上海、青島、天津、大連、武漢、海口、厦門、寧波および北海に10庁の海事法院が設置されている。
- (27) 1988年には中国海事仲裁委員会（CMAC）と改称している。
- (28) 馬強「中国海事仲裁制度の考察（上）」神奈川大学大学院法学研究論集11号（2002）398頁を参照。
- (29) 同上。
- (30) 陳薇薇「中国の海事仲裁制度」大学院研究年報第17号I-2（1988）14頁、馬強・前掲（注28）405頁を参照。
- (31) 張曉萍・海商法（1986年）11頁を参照。
- (32) 海商法の制定経緯に関する詳細な説明として、司玉琢・海商法専論（2007）3頁以下、宋迪煌（相原隆訳）「1992年中華人民共和國海商法の概要」海事法研究会誌114号（1993）53頁以下、余勁松・前掲書（注5）71頁以下、叶偉膺「回憶「海商法」制定過程中的兩個焦点問題」中国遠洋航務公告（2003）7号23頁以下がある。
- (33) ハンブルク・ルールの制定経緯および現状については、武知政芳「海上物品運送条約の国際的動向」海法体系（2003）236頁以下を参照。
- (34) ハーグ・ルールとハンブルク・ルールの2つの異なる条約体制は、運送人と荷主のいずれの利害を尊重するかにおいて大きなポリシーの対立があり、さらには、前者が英米法的な条約であり、また後者が純粋な大陸法的な条約であるという存在形式の相違もある（武知政芳・前掲（注33）228頁を参照）。
- (35) 落合誠一・運送法の課題と展開（1994）37頁以下を参照。なお、結果として世界の主要な海運国がハンブルク・ルールに移行することはなく、この条約が新たな国際統一ルールを定めるという所期の目的を達成できなかったことは明らかである。
- (36) ハンブルク・ルールは、運送人の責任原則を定める5条1項において、「運送人

は、物品の滅失もしくは損傷または引渡し遅延を生ぜしめた事故が、物品が前条の定めるところにより、運送人の管理下にある間に生じたときは、その滅失もしくは損傷又は遅延によって生ずる損害につき責任を負う。ただし、運送人が、自己、その使用人または代理人が、事故およびその結果を避けるために、合理的に要求される一切の措置を採ったことを証明したときはこの限りでない。」と規定する。

(37) 胡正良・前掲(注20)28頁以下、叶偉膺・前掲(注32)23頁以下、陳薇薇「中国海商法の概要及び日本法との比較」海事法研究会誌117号(1993)40頁を参照。

(38) 同上。

(39) 胡正良・前掲(注20)29頁を参照。

(40) 戸田修三＝中村眞澄編著・注解国際海上物品運送法(1997)65頁〔中村眞澄〕を参照。

(41) 陳薇薇・前掲(注37)40頁を参照。

(42) 胡正良・前掲(注20)28頁以下を参照。

(43) 余勁松・前掲書(注5)72頁を参照。

(44) 同上。

(45) 宋迪煌(相原隆訳)・前掲(注32)54頁、余勁松・前掲書(注5)72頁を参照。

(46) 郭日齐「我国『海商法』立法特点簡介」海商法学習必読(1992)29頁。

(47) 中国籍船(香港籍は含まず)の保有船腹量は、100GT以上の商船を対象にしたロイズ統計によれば、1960年、約0.4百万GTで世界合計の約129.8百万GTの約0.3%にすぎなかったが、1990年には約13.9百万GT(約3%)に増加している(長塚誠治「中国の経済動向と海運への影響～中国特需が海上荷動き・船舶需給等に及ぼす影響～」海事交通研究第55集(2006)43頁を参照)。

(48) 郭瑜・海商法教程(2002)69頁を参照。

(49) 陳薇薇・前掲(注37)40頁。

(50) 海商法の制定に際して、中国の経済水準から見れば条約の定める制限額が高すぎる、本国独自の基準を設けるべきだという声があったが、法制全体の整合性から考えて免責と責任制限の部分にハーグ・ルールを採用しながら、責任限度だけを低く設定するのはバランスが取れないこと、海上物品運送契約の相手国の多くがハーグ・ヴィスビー・ルールの批准国であること、国際的基準で運送取引が成立し、運賃を定めている故に、責任限度額も一般的国際水準にあわせるべき等の理由により、ハーグ・ヴィスビー・ルールの規定が採用された(陳薇薇・前掲(注37)40頁)。

- (51) 武知政芳・前掲（注33）246頁。
- (52) 運送人の非コンテナ貨物に対する責任期間と海商法41条に定める海上物品運送契約の期間（港から港まで）との間に整合性が欠けるとの指摘がなされている（司玉琢・前掲書（注32）133頁）。
- (53) 荷送人または荷受人の立場を強化するため、ハンブルク・ルールは、船荷証券に関して、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールより詳細にして厳格な規定を置いている。
- (54) 例えば、国際航空物品運送について、中国は、1958年に1929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」（ワルソー条約）、1975年に「1929年国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約議定書」に加入し、国際鉄道物品運送について、1953年にワルシャワで締結された「国際鉄道物品運送協定」に加入している。
- (55) 条約は複合運送人の責任制度としていわゆるユニフォーム・システムを採用しているが、中国海商法は複合運送人の責任制度としてネットワーク・システムを採用している（105条）。
- (56) 海商法はアテネ条約に従って、旅客の死傷等の損害に対する海上旅客運送人の責任について、損害賠償の限度額を設定した（117条）。すなわち、海上旅客運送人の責任の限度額は、旅客の死傷については46,666SDR、旅客の手荷物の滅失または毀損については833SDR、旅客の車両、および車両に積載された荷物の滅失または毀損については3,333SDRである（117条）。
- (57) 中国海商法では、傭船契約は、定期傭船契約、および裸傭船契約の2種類に分類されている（128条）。航海傭船契約は、海上物品運送契約の1類型とされ、関連する規定が第4章（海上物品運送契約）の第7節「航海傭船契約に関する特別規定」に置かれている。
- (58) 海商法に定める船主と傭船者の権利および義務に関する規定は、傭船契約中に約定または相反する約定がない場合にかぎり適用される（127条）。
- (59) 1989年の海難救助条約は、救助者が海上環境汚染、特に油濁損害を防止するために最善の努力を尽くすことを奨励するために、特別報酬規定（条約14条）を新設している。海商法はこの特別報酬規定を採り入れ、救助者は、救助作業が成功しなくても、実費の償還を100%まで請求することができると定めた（182条）。
- (60) 中国では、法律を有権的に解釈する権限が、各国家機関にそれぞれの機能に応じて与えられている。立法機関による法律解釈を「立法解釈」、行政機関によるそ

れを「行政解釈」、裁判・検察機関によるそれを「司法解釈」と呼んでいる。

- (61) 1983年から2007年までの24年間に、最高人民法院が公布した司法解釈の数は797件にも上った(袁春湘「人民法院工作30年」法制資訊(2008)第10期60頁)。
- (62) 小口=田中・前掲書(注4)41頁。
- (63) 条文の訳としては、張秀娟「船舶の衝突に関する中国最高人民法院規定の翻訳」海事法研究会誌213号(2011)44頁以下がある。
- (64) 条文の訳としては、張秀娟「海上保険に関する中国最高人民法院規定の翻訳」海事法研究会誌215号(2012)47頁以下がある。
- (65) 条文の訳としては、張秀娟「船舶の衝突に関する中国最高人民法院規定の翻訳」海事法研究会誌213号(2011)44頁以下がある。
- (66) この規定の解説、および条文の訳としては、張秀娟「仮渡し・保証渡しに関する中国法の新展開」海事法研究会誌204号(2009)43頁以下がある。
- (67) この規定の解説については、雨宮正啓「中華人民共和国における海事賠償責任制限に関する最高人民法院の解釈規定」海事法研究会誌210号(2011)78頁以下を参照。なお、条文の訳としては、張秀娟「2010年の中国海事賠償責任制限に関する最高人民法院規定の翻訳」海事法研究会誌209号(2010)76頁以下がある。
- (68) 条文の訳としては、史恒志「2011年の中国油濁損害賠償事件に関する最高人民法院規定」海事法研究会誌214号(2012)58頁以下がある。
- (69) 戸田=中村・前掲書(注40)3頁〔戸田修三〕を参照。
- (70) 中村眞澄=箱井崇史・海商法(2011)136頁を参照。
- (71) 田中誠二・海商法の諸問題(1928)167頁を参照。
- (72) 戸田=中村・前掲書(注40)〔戸田修三〕6頁以下を参照。1924年の船荷証券統一条約は、その3条8項において運送人の免責または責任軽減の特約を禁止する規定を置いた。すなわち、「運送人または船舶に対し不注意、過失またはこの条約に定める義務の不履行による物品の滅失または損失についての責任を免除する」条項、および「その責任をこの条約の規定に反して軽減する」条項を無効としたのである。免責特約の禁止を定めるこの強行法的規定は、船荷証券統一条約の最重要の立法目的を表現しており、同条約においての最も重要な規定であるといわれている(小町谷操三・統一船荷証券法論(1958)150頁、田中誠二=吉田昂・コンメンタール国際海上物品運送法(1964)232頁以下)。
- (73) 箱井崇史「無留保船荷証券のための補償状(一)——フランス海上物品運送法を中心として——」早稲田法学70巻1号(1994)151頁。

- (74) 箱井・前掲（注73）124頁。
- (75) 箱井・前掲（注73）125頁。
- (76) 1924年の船荷証券統一条約の正式名称は、「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」（Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissance）という。なお、フランス文が同条約の唯一の正文とされている。
- (77) そもそも条約による国際的統一は容易ではなく、とりわけ船主と荷主との利益を調整して国際的統一を図るという目的をもつ船荷証券統一条約は、その性格上、一貫した主義または理論を犠牲にした妥協の産物としての特徴を有しているとも指摘されている（田中＝吉田・前掲書（注72）19頁）。
- (78) 田中＝吉田・前掲書（注72）18頁。
- (79) 田中＝吉田・前掲書（注72）19頁を参照。
- (80) 谷川久「国際海上物品運送法について（一）」財経詳報（1957）102号7頁を参照。もっとも、フランスは、条約の適用される運送契約には条約をそのまま適用する法律を制定して、これとは別個に条約に基づく国内法を制定したのである。
- (81) 谷川久・前掲（注80）7頁、田中＝吉田・前掲書（注72）43頁を参照。
- (82) 同上。
- (83) 石井照久「運送人の責任」海法会誌復刊⑤号（1957）5頁を参照。
- (84) 戸田＝中村・前掲書（注40）195頁〔武知政芳〕。
- (85) 国際海上物品運送法全体に関するこの点の指摘として、谷川久「国際海上物品運送法について（五・完）」財経詳報第109号17頁を参照。なお、商法上の船荷証券がいわゆる船主船荷証券であるのに対して、国際海上物品運送法上の船荷証券はいわゆる運送人船荷証券であり、後者については受取船荷証券が明文で認められた（6条）ほか、その効力についても異なっていたことから、国際海上物品運送法は、同法による船荷証券は商法の船荷証券とは異なり、商法の船荷証券に関する規定が当然には適用されないものとして、条約の規定の不足を補うために商法の船荷証券に関する規定を準用することにしてきた（戸田＝中村・前掲書（注40）195頁〔武知政芳〕）。
- (86) これらの相違を分析について、箱井崇史「船荷証券による運送品の特定と「運送品の種類」の記載—船荷証券債権の効力論序説—」早稲田法学78巻2号（2003）7頁以下を参照。
- (87) 小町谷操三・前掲書（注72）115頁、120頁、343頁、田中＝吉田・前掲書（注

- 72) 135頁、戸田=中村・前掲書(注40)156頁〔重田晴生〕、中村=箱井・前掲書(注70)171頁。もっとも、箱井・前掲(注86)17頁以下は、条約規定は、船荷証券の記載の国際的統一を図る必要から意味のある選択であることを指摘する。
- (88) 箱井・前掲(注86)13頁を参照。
- (89) 同上。
- (90) 中村=箱井・前掲書(注70)180頁。
- (91) 戸田=中村・前掲書(注40)173頁〔永井和之〕を参照。
- (92) 中村=箱井・前掲書(注70)180頁。
- (93) 山下友信「船荷証券の記載の効力」海法会誌復刊36号(1992)38頁以下を参照。
- (94) 田中=吉田・前掲書(注72)46頁。
- (95) 戸田=中村・前掲書(注40)51頁を参照。
- (96) 落合誠一・運送責任の基礎理論(1979)253頁を参照。
- (97) 中国海商法の条文の訳としては、夏雨訳・中村眞澄監訳「中華人民共和国海商法」海事法研究会誌115号(1993)31頁以下、116号(1993)41頁以下、117号(1993)28頁以下があり、本稿の中国海商法の日本語訳はこれを参考とした。
- (98) 司玉琢・前掲書(注32)159頁。もっとも、この相違は、海商法制定時の検討の不足によるものであるとの指摘がなされている。なお、中国では、船荷証券が記名式船荷証券である場合、海商法71条の規定に従って運送品の引渡しは船荷証券との引換えによらなければならないかについては大いに議論されていた。2005年に最高人民法院により公表された「第二次全国涉外商事海事審判工作會議紀要」97条では、「中華人民共和国海商法71条の規定に従って、運送人は記名式船荷証券を所持している記名された荷受人に運送品を引き渡さなければならない。」と規定し、これにより記名式船荷証券の場合にも、運送品の引渡しは船荷証券との引換えによらなければならないとの原則が確立されたが、学説上は依然として争いが存在している。
- (99) この点に関する詳細な記述については、王欣、張秀娟(訳)「中国における船荷証券の記載の効力」季刊・企業と法創造25号(2011)187頁以下を参照。
- (100) 郭瑜・海商法的精神(2005)163頁。なお、船荷証券の債権的効力について、日本商法は、貨物引換証に関する商法572条の規定を船荷証券に準用し、船荷証券を作成したときは、運送に関する事項は、運送人と証券所持人との間においては船荷証券の定めるところによるものと規定している(商776条)。
- (101) 日本では、船荷証券が「記名式」で発行されても、裏書きを禁止する旨の記載

がなされない限り裏書きにより譲渡することができるので指図証券として扱われ、裏書きが禁止された場合には記名証券として扱われる（商574条）（中村＝箱井・前掲書（注70）196頁）。

- (102) 王千華＝白越先編・海商法（2003）3頁、張立英＝邢宝海・海商法教程（2002）4頁、呉煥寧・海商法学〔第2版〕（1996）15頁以下。なお、現行の中国の商事立法体系のもとで民商二法統一の原則が採用され、形式的意義の商法、すなわち商法典は存在しない。民商二法統一論においては、商事法は、中国の法律体系における独立な法領域ではなく、民法の一部分であり、民法の特別法と強調されている（徐治文・前掲（注8）3頁）。
- (103) 司玉琢ほか「試論海法独立科学体系」航海教育研究第1期（1997）68頁。
- (104) この学説については、司玉琢＝李志文編著・中国海商法基本理論專題研究（2009）16頁において紹介されている。
- (105) 於世成＝楊召南ほか・海商法（1997）6頁。
- (106) 立法法の条文の訳としては、現行中華人民共和国六法（第1巻）139.2頁以下がある。なお、本稿の立法法の日本語訳はこれを参考とした。
- (107) 李海「關於修訂「海商法」需要厘清的幾個基本理論問題」中国海商法年刊第22卷第1期（2011）26頁。
- (108) 司玉琢・前掲書（注32）286頁以下を参照。
- (109) 張文俊「対海商法修改的几点想法及原則建議」海事弁護士業務手冊（2007）139頁以下、司玉琢編著・海商法（2008）23頁以下、李海・前掲（注107）20頁以下、何麗新「論新民商法立法視野下「中華人民共和国海商法」的修訂」中国海商法年刊第22卷第2期（2011）51頁以下を参照。

