

中国海商法の実質的変容と改正への課題
—法継受における特異性の視点から—

早稲田大学大学院 法学研究科
民事法学専攻 博士後期課程
張 秀娟

目 次

はじめに	6
第1章 中国における海商法の継受	9
第1節 海商法制定以前の状況	11
1 国内法等	11
2 条約および国際慣習	12
3 海事紛争の解決	14
第2節 海商法の制定	16
1 海商法の制定経緯	16
2 制定過程における議論	17
(1) 航海過失免責 19	
(2) 延着による運送人の責任 20	
(3) 海上物品運送規定の適用範囲 21	
3 海商法の基本的特徴	22
第3節 海商法制定後の展開	26
1 新たな関連立法の整備状況	26
2 司法解釈による実務問題の解決	28
第2章 海商法の継受における特異性	
—船荷証券法を手がかりとして—	30
第1節 船荷証券統一条約の基本的な性質	30
1 運送契約の強行法的規制	31
2 最低限の国際的統一	31
3 英米法的性質	32
第2節 日本における船荷証券統一条約の撰取	33
1 国内法としての立法	33

2	規定形式における相違	34
	(1) 商法規定の準用	35
	(2) 船荷証券の記載事項	35
	(3) 船荷証券の記載の効力	37
3	国際海上物品運送法上の船荷証券の性質	38
4	小 括	40
第3節 中国における船荷証券法の継受		41
1	船荷証券に関するハンブルク・ルールの規定	42
	(1) 船荷証券の定義・発行	42
	(2) 記載事項	42
	(3) 船荷証券の記載の効力	42
	(4) 記載の留保	42
2	中国における船荷証券法と条約との関係	43
	(1) 船荷証券の意義に関する規定	43
	(2) 船荷証券の発行に関する規定	44
	(3) 船荷証券の効力に関する規定	46
	(4) 船荷証券の譲渡	47
	(5) 他の運送証券	48
3	中国における船荷証券の法的性質について	48
4	小 括	51
第4節 小括 — 海商法の「継受」における特色		53
1	制定背景の特色	53
	(1) 国内的状況	53
	(2) 国際的状況	53
2	条約からの継受という方法的特色	54
第3章 海事司法解釈等にみる海商法制定後の展開		55
第1節 主な海事司法解釈による「海商法」の実質的拡充		56

1	司法解釈の仕組み	56
	(1) 司法解釈の法的根拠	56
	(2) 司法解釈の形式	58
	(3) 司法解釈の制定	59
2	海事司法解釈の採択による新たな展開	60
	(1) 船舶の衝突について	61
	1) 船舶の衝突に関する中国法の従来状況	61
	2) 最高人民法院による解釈規定の採択	62
	3) 小括	71
	(2) 仮渡し・保証渡しについて	72
	1) 仮渡し・保証渡しに関する中国法の従来状況	72
	2) 最高人民法院による2009年規定の採択	74
	3) 小括	85
	(3) 海事賠償責任制限法について	86
	1) 海事賠償責任制限に関する中国法の従来状況	86
	2) 最高人民法院による2010年規定の採択	87
	3) 小括	92
3	海事司法解釈の機能とその問題点	92
	(1) 海事司法解釈の機能	92
	(2) 海事司法解釈の問題点	93
第2節 国内法の整備による「海商法」の地位の変化		95
1	関連諸法の整備状況	95
	(1) 契約法	95
	(2) 物権法	97
	(3) 不法行為法	98
2	一般法の適用をめぐる議論	100
	(1) 特別法としての海商法と一般法との適用順序	100
	(2) 海事慣習（法）がある場合の一般法の適用	100

(3) 海商法の規定と相違がある場合	101
3 小 括 — 中国法体系における海商法の定着	103
第4章 海商法の改正に向けた課題と展望	106
1 具体的な改正提案および学説	106
(1) 交通部の諮問に基づく改正提案	106
(2) 学 説	109
2 改正に向けた課題と展望	117
(1) 中国法体系における位置づけ	118
(2) 基礎理論の確立	120
(3) 司法解釈規定の適切な採用	121
おわりに	123
資 料 (翻訳)	125
参 考 文 献 一 覧	150

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）を採り入れた国内法を整備している¹。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際連合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」

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。

したという強い特色ないし特異性を有している。このように、1924年のハーグ・ルールに代表されるかつてのこの分野の条約は、その条文数からも内容からも、最低限の国際的統一を図る目的において制定されたと思われるところ、中国海商法は、母法というものが存在しないか、あるいは明確ではないため、法解釈において依拠すべき基礎理論がいかに形成されているのかという疑問が生じてくる。

中国海商法は、1993年の実施から現在まで一度も改正されていないが、最高人民法院により関連する司法解釈がたびたび示されており、これにより実質的な「改正」がかなりの程度まで進んでいるとみることもできる²。しかし、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、統一的な解決を行おうとする目的をもつ解釈規定を定めるといふ手法がとられると、また新たな矛盾が生じてくる懸念が残される。また、1992年の海商法の制定段階では、中国国内においては、民事法領域におけるもっとも基本的な法律である民法通則を除いて、契約法、物権法、不法行為法をはじ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が、これらは、海商法の制定後に、順次制定されて今日に至っている。多くの場合は、一般法が特別法より先に制定されており、特別法は一般法で定めている原則を特別な目的において限られた範囲で修正するために作られるのであろうが、中国の場合は、むしろ海商法の制定後に海商法に関連する一般法が制定されてきている。これらの新たに立法された一般法は、海商法に定めのない事項について、その空白を補う役割を果たしているものの、既存の海商法とそれとの調和が問われる場面も顕在化してきている。このように、かつては比較的独立していた海商法は、いまや多くの関連する法制度と緊密な関係をもたざるをえない状況になってきている。

そこで、本論文は、このような問題意識から、以上の諸点の分析を通じて中国海商法の改正への課題を探ることを目的とするものである。まず、第1章「中国における海商法の継受」では、検討の焦点を「継受」に当て、中国海商法制定以前の海商法領域の法状況、海商法の制定、海商法制定後の展開の順に、中国における海商法の継受の状況を確認する。ついで、第2章「海商法の継受における特異性—船荷証券法を手がかりとして—」では、

² 海事に関する中国最高人民法院による「規定」という形式の解釈規定の一覧については、箱井崇史監訳・史恒志訳「2012の海上貨物運送代理の紛争事件に関する中国最高人民法院規定<附・海事に関する中国最高人民法院の解釈規定一覧>」海事法研究会誌 217号（2012）57頁以下がある。

特に 1924 年のいわゆる船荷証券統一条約の中心的対象である船荷証券法を手がかりとして、条約の採択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、中国海商法のその「法継受」における特異性の解明を試みる。ここで船荷証券法を手がかりとしたのは、これが 1924 年の船荷証券統一条約の中心的対象であることに加えて、条約は船荷証券の基本的な性質など基礎理論に関わる事項を明らかにしておらず、この点の理解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。続いて、第 3 章「海事司法解釈等に見る海商法制定後の展開」では、第 2 章においての検討を踏まえ、中国海商法の、いわゆる条約からの継受という特色を反映している船舶の衝突、仮渡し・保証渡し、および海事賠償責任制限に関する解釈規定を対象に、その内容に検討を加えることによって、海事司法解釈による中国海商法の実質的拡充ないし実質的な変容を考察するとともに、海商法制定後に立法された関連する一般法の整備による「海商法」の地位の変化について、海商法にもっとも密接に関連している契約法、物権法および不法行為法を取り上げて論じてみたい。最後に、第 4 章「海商法の改正に向けた課題と展望」では、海商法改正の必要性、および改正をめぐる議論の現況を確認したうえで、本稿における以上の検討結果を踏まえ、中国海商法の改正に向けた課題を考察することにした。海商法の制定から 20 年を経過して、その改正について多くの議論が始められているが、これらは個々の制度や各論的な問題提起が中心であるところ、本稿の主題とする 1992 年の海商法制定当時から抱えている問題点に関する認識こそが、来るべき改正の議論の出発点とされるべきであると考えからである。

第1章 中国における海商法の継受

次章以降の中国海商法に関する様々な検討に先立ち、本章では中国海商法の制定経緯とその特徴、さらに海商法制定以降の動きについて、概観しておきたい。ここでは1992年の中国海商法の制定以前の法状況から順にみていくことにするが、そのさらなる前提として、まずはその背景というべき中国における社会主義体制とその変化について簡単に触れておこう。

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³。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「全人大」という）が開催され、「中華人民共和国憲法」⁴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⁵。この憲法のもとでは、「全人大組織法」、「国务院組織法」、「人民法院組織法」、「人民検察院組織法」、「地方各級人民代表大会および各級人民委員会組織法」（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、

³ 木間正道ほか・現代中国法入門（2006）99頁。

⁴ 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。

⁵ 小口彦太・田中信行・現代中国法〔第2版〕（2012）5頁。

統一対外活動の政策が実行された⁶。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⁷。

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発展させるための政策が示された⁸。改革開放政策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⁹。1981年12月には、中国建国後初の契約法として「経済契約法」¹⁰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は存在しなかった。そこで、経済契約法とは別に、「涉外経済契約法」¹¹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」¹²が

⁶ 余勁松・中国国際経済法の理論と実際（1999）92頁を参照。

⁷ 余勁松・前掲書（注6）92頁以下。

⁸ 江涛「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。

⁹ 徐治文・現代中国ビジネス法（2005）12頁を参照。

¹⁰ 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（江涛・前掲（注8）124頁）。

¹¹ 中外合弁による経営、中外合作による経営、中外合弁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。

¹² 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か条からなっている。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

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¹³。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¹⁴。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¹⁵。「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、改革開放政策が強力に進められ、対外貿易も急拡大するという、まさに国内の大転換期ともいうべきこの時期に制定されたことに注目すべきであろう。

第1節 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¹⁶をすでに実施していた。その主要なものを挙げれば、次

の需要に対応するために制定されたものである(江涛・前掲(注8)123頁)。

¹³ 針生誠吉=安田信之編・中国の開発と法(1993)3頁を参照。

¹⁴ 小口=田中・前掲書(注5)24頁。

¹⁵ 同上。

¹⁶ 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、法理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。

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」¹⁷を制定した。この8か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¹⁸、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た¹⁹。1986年には、中国国内の水路物品運送を調整するものとして、「水路物品運送契約実施細則」（同年12月実施）が国務院により採択された²⁰。また、1987年には、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²¹。

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

¹⁷ 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。

¹⁸ 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。

¹⁹ 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。

²⁰ 同細則は、2011年1月8日に、「一部の行政規定の廃止および修正に関する国務院の決定」により、修正が加えられている。

²¹ 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。

船による汚染防止条約（MARPOL 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、国際海上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²²。航海傭船についても、中国の船舶所有者および傭船者は、世界的に広く利用されている航海傭船契約の書式を利用していた。定期傭船については、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²³。

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、第三者の物的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²⁴。海難救助についても、裁判所は事件の審理に際して、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²⁵。

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

²² 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）第 7 期 27 頁。

²³ 高準来・前掲（注 21）4 頁を参照。

²⁴ 傅廷中・海商法論（2007）323 頁、高準来・前掲（注 21）4 頁。

²⁵ 高準来・前掲（注 21）4 頁。

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²⁶。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²⁷。その後、1957年に、国务院の「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、経済審理庭を設置し、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、全人大常務委員会が「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を設置した²⁸。

²⁶ 浅井教「海事専門法院の設置」法律のひろば（1985）38巻4号59頁。

²⁷ 浅井教・前掲（注26）59頁。

²⁸ 中国では、国家の裁判機関である人民法院は、最高人民法院、地方各級人民法院および専門人民法院に大きく分かれる。専門人民法院としては、軍事法院、鉄道運輸法院および海事法院がある。日本の裁判が三審制を採用しているのとは異なり、中国の裁判は、二審終審制を採用している。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の海事事件のみとなっている。

なお、同年の最高人民法院による「海事法院の設置にかかわる若干の問題に関する決定」においては、海事法院の内部構成として、海事審判庭、海商審判庭、執行庭²⁹、研究室および事務室等の部門を設置することを定めている。ここで、「海事審判庭」は、海事法院が管轄する海事事件³⁰の一审裁判の審理、本庁以外に設置されている支部法廷〔派出法廷〕が行う海事事件の審理業務に対する指導、および、海事事件の審理に関連するその他の業務を行うことをその職務としている。「海商審判庭」は、主に海事法院が管轄する海商事件の一审裁判の審理、支部法廷が行う海商事件審理に関する業務に対する指導、海商事件の審理に関連するその他の業務を行う。なお、「研究室」とは、典型的な判例の解説、判例集の編纂、海事・海商事件に関する審判業務の調査・研究等の業務を担当する。この海事法院は、10庁に拡大され現在に至っているが、海商法の制定に先駆けて海商事件を含む海事事件を扱う特別裁判所の制度が整えられていた。

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³¹を正式に成立させ、海事仲裁暫定規則を採択した。

これに対する控訴事件は、海事法院所在地の高級人民法院の民事審判庭が管轄する。現在、中国全国では、広州、上海、青島、天津、大連、武漢、海口（1990）、厦門（1990）、寧波（1992）および北海（1999）に10庁の海事法院が設置されている。なお、中国の海事法院に関する解説として、箱井崇史監修・張秀娟「中国の海事法院について」海事法研究会誌 218号（2013）24頁以下がある。

²⁹ 日本の民事執行法は、執行機関として、執行裁判所（同法3条）と執行官（裁判所法62条）を設けているが、中国の場合は、「執行庭」のみを執行機関とする一元制度を採用している。「執行庭」は法院から独立しておらず、あくまでも法院を構成する内部組織の1つにすぎない。

³⁰ 海事法院の受理する事件を総称するものとして「海事事件」という語が用いられているが、通常、「海事事件」という語には2つの意義がある。狭義の海事事件とは、単なる海事不法行為による紛争事件を指すが、広義の海事事件には、海事不法行為による紛争事件（通常、これらの事件を海事事件と略称する）、海商契約による紛争事件（通常、これらの事件を海商事件と略称する）、その他の海事海商紛争事件（法律の定めにより海事法院が受理する、海事不法行為による紛争事件または海商契約による紛争事件に分類できない事件）、海事執行事件（海事判決書、海事仲裁判断書、海事行政処罰決定書、および船舶または船舶の運営に関する債権公正証書に関わる紛争事件）が含まれる（箱井ほか・前掲（注28）28頁以下を参照）。

³¹ 1988年には中国海事仲裁委員会（CMAC）と改称している。

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³²。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³³。そこで、こうした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、航海船舶の傭船、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³⁴。

第2節 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、建国から間もない1951年のことであった。しかし、この法律は、起草から全人大の審議、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務院に提出された。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

³² 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。

³³ 同上。

³⁴ 陳薇「中国の海事仲裁制度」大学院研究年報第1第7期I-2（1988）14頁、馬強・前掲（注32）405頁を参照。

互惠、国際慣習の参照」という原則³⁵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月に全人大常務委員会の審議に付された。これは、全人大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期全人大常務委員会第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³⁶。

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。

この分野では、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・ルールに対して、これら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のである。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（ハンブルク・ルール）³⁷。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

³⁵ 張曉萍・海商法（1986年）11頁、司玉琢「我国海事立法的里程碑—記念我国『海商法』實施十周年」中国遠洋航務公告第7期（2003）18頁を参照。

³⁶ 海商法の制定経緯に関する詳細な説明として、司玉琢・海商法專論（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6）71頁以下、叶偉騰「回億「海商法」制定過程中的兩個焦點問題」中国遠洋航務公告第7期（2003）23頁以下がある。

³⁷ 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。

る条約体制が併存することになった³⁸。1992年中国海商法の制定作業は、まさにハンブルク・ルールが発効が目前に迫っていた中で、これをにらんで行われたものといえるであろう。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・ルールがなお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³⁹。

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、これら条約摂取に直接に関係するもののほか、条約を摂取して定められた海上物品運送契約に関する規定（海商法第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

³⁸ 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には、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みられ、さらには、前者が英米法的条約であり、また後者が純粋な大陸法的条約であるという基本的な相違も存在している（武知政芳・前掲（注37）228頁を参照）。

³⁹ 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。

したい。

(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・ルールには同様の免責は採用されていない⁴⁰。

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の点から、「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⁴¹。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

⁴⁰ 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。

⁴¹ 胡正良・前掲(注 22) 28 頁以下、叶偉膺・前掲(注 36) 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。

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⁴²。

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・ルール原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、各国の過去の判例をみても、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⁴³。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・ルールの規定する航海過失免責を、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・ルールの損害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⁴⁴。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・ルールの規定を採り入れて、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⁴⁵。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

⁴² 同上。

⁴³ 胡正良・前掲（注22）29頁を参照。

⁴⁴ 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。

⁴⁵ 陳薇薇・前掲（注41）40頁を参照。

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と主張した⁴⁶。

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・ルールを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）を負うものとされていた⁴⁷。また、運送証券についても、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⁴⁸。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

⁴⁶ 胡正良・前掲（注22）28頁以下を参照。

⁴⁷ 余勁松・前掲書（注6）72頁を参照。

⁴⁸ 同上。

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⁴⁹。

3 海商法の基本的特徴

中国海商法は、以上でみた経緯を経て制定され、全15章の計278か条の条文から構成されている。各章の内容はおおむね次の通りである。第1章「総則」(1条～6条)には、海上運送、船舶の概念、海上物品運送契約の適用範囲、および中国国旗掲揚権に関する規定が置かれている。第2章「船舶」(7条～30条)は、船舶所有権、船舶抵当権、および船舶先取特権の規定を定めている。第3章「船員」(31条～40条)には、船員の定義、資格、船長の職務権限および義務に関する規定を設けている。第4章は、「海上物品運送契約」(41条～106条)であり、第1節が「一般規定」、第2節が「運送人の責任」、第3節が「荷送人の責任」、第4節が「運送証券」、第5節が「貨物の引渡し」、第6節が「契約の解除」、第7節が「航海傭船契約に関する特別規定」、第8節が「複合運送に関する特別規定」で構成され、海商法の中心となっている。第5章は「海上旅客運送契約」(107条～126条)、第6章は「傭船契約」(127条～154条)、第7章は「海上曳航契約」(155条～164条)、第8章は「船舶衝突」(165条～170条)、第9章は「海難救助」(171条～192条)、第10章は「共同海損」(193条～203条)である。第11章「海事賠償責任制限(船主等の責任制限)」(127条～154条)には、責任制限の範囲、物損および人損の場合の責任限度額の算定、責任制限基金の形成などについての規定を設けている。第12章「海上保険契約」(216条～256条)には、保険契約の締結、解除、譲渡、被保険者の義務、保険者の責任、保険の目的の

⁴⁹ 宋迪煌(相原隆訳)・前掲(注36)54頁、余勁松・前掲書(注6)72頁を参照。

損失と委任などの規定が置かれている。第 13 章、第 14 章、および最後の第 15 章は、それぞれ「時効」(257 条～267 条)、「涉外関係の法律適用」(268 条～276 条)、附則 (277 条～278 条) の規定を定めている。

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。」であったといわれている⁵⁰。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、条約または慣習を採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⁵¹、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⁵²。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⁵³。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)⁵⁴をはじめ

⁵⁰ 郭日奇「我国『海商法』立法特点簡介」海商法學習必讀 (1992) 29 頁。

⁵¹ 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)。

⁵² 郭瑜・海商法教程 (2002) 69 頁を参照。

⁵³ 陳薇薇・前掲 (注 41) 40 頁。

⁵⁴ 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、自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、国際的水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

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⁵⁵。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・ルールから採り入れたものである。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⁵⁶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⁵⁷。

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）を始め、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）

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41）40頁）。

⁵⁵ 武知政芳・前掲（注37）246頁。

⁵⁶ 船荷証券統一条約は、船荷証券に関する各国の規定の統一を容易にするため、その適用範囲を物品の船積後、荷揚前の区間に限定し、船積前または荷揚後の法律関係はこれを各国内法の自由な規制に委ねている（中村眞澄＝箱井崇史・海商法〔第2版〕（2013）275頁以下）。

⁵⁷ 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36）133頁）。この点につき、日本では、国際海上物品運送の場合の運送人の責任期間を固有の海上運送区間に限定せず、運送品の受取りから引渡しまでの全区間にわたるものとしている。ただし、船荷証券統一条約との整合性を確保するために、船積前・荷揚後の区間については免責特約禁止規定の対象外としている（国際海運15条3項）。

に関する規定は、ハンブルク・ルールの規定を採用している⁵⁸。

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⁵⁹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⁶⁰および国際商業会議所の複合運送証券統一規則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⁶¹。第6章の傭船契約⁶²は、ボータイム書式や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⁶³。第8章の船舶衝突は、

⁵⁸ 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。

⁵⁹ 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「国際鉄道物品連合運送協定」に加入している。

⁶⁰ 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)。

⁶¹ 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)。

⁶² 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。

⁶³ 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

1910年の船舶衝突に関する統一条約の規定を採り入れている。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⁶⁴。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、かなりの程度まで忠実に条約に基づく規定を置いているといえる。

第3節 海商法制定後の展開

1 新たな関連立法の整備状況

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。その主要なものを挙げれば、次のとおりである。

① 海商法と密接な関係にある民事立法

「仲裁法」（1994年8月31日採択・1995年9月1日実施）、「手形法」（1995年5月10日採択・1996年1月1日実施、2004年8月28日改正）⁶⁵、「担保法」（1995年6月30日採択・1995年10月1日実施）⁶⁶、「保険法」（1995年6月30日採択・1995年10月1日実施、

する約定がない場合にかぎり適用される（127条）。

⁶⁴ 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（182条）。

⁶⁵ 一般法である手形法に対して、海商法第4章第4節「運送証券」に定める規定は、同法の特別法になる。

⁶⁶ 海商法と担保法との関係は、担保法が一般法であるのに対して、海商法第2章「船舶」に定める船舶抵当権、および船舶先取特権に関する規定、第4章「海上物品運送契約」に定める運送人の貨物に対する留置権の規定、第6章「傭船契約」に定める船舶賃貸人の船上の傭船者に属する貨物、

2009年2月28日改正)⁶⁷、「競売法」(1996年7月5日採択・1997年1月1日実施)、「契約法」(1999年3月15日採択・1999年10月1日実施)⁶⁸、「海洋環境保護法」(1999年12月25日採択・2000年4月1日実施)、「海事訴訟特別手続法」(1999年12月25日採択・2000年7月1日実施)、「物権法」(2007年3月16日採択・2007年10月1日実施)、「不法行為法」(2009年12月26日採択・2010年7月1日実施)などがある。

② 海商法と密接な関係にある行政法的規定

「国内水路貨物運送規則」(2000年7月17日採択、2001年1月1日実施)、「国際海運条例」(2001年12月11日採択・2002年1月1日実施)、「内水交通安全管理条例」(2002年6月19日採択・2002年8月1日実施)、「船員条例」(2007年3月28日採択・2007年9月14日実施)、「船舶における安全最少定員に関する規則」(2004年6月18日・2004年8月1日実施)、「船舶による海洋環境汚染の予防および対処に関する管理条例」(2009年9月2日採択・2010年3月1日実施)⁶⁹などがある。

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3章において改めて検討する。

および再傭船による傭船料に対する留置権の規定、裸傭船者の船舶に対して抵当権を設定する権利の規定、第7章「海上曳航契約」に定める曳航者の被曳航物に対する留置権の規定、第9章「海難救助」に定める救助者の救助された船舶またはその他の財産に対する留置権の規定は、同法の特別法になる。

⁶⁷ 保険法の実施により、海商法第12章「海上保険契約」に定める規定は、一般法である同法の特別法になる。

⁶⁸ 海商法と契約法との関係は、契約法が一般法であるのに対して、海商法第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12章「海上保険契約」、および第9章「海難救助」に定める海難救助契約に関する規定は、同法の特別法になる。

⁶⁹ 条文の訳として、張秀娟「2009年の中国新海洋汚染予防管理条例の翻訳」海商法研究会誌 207号(2010) 54頁以下がある。

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⁷⁰を示すことが頻繁に行われる⁷¹。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⁷²。

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）⁷³、「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」（2006年11月13日採択・2007年1月1日実施）⁷⁴、「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4月28日・2008年5月23日実施）⁷⁵、「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2月16日・2009年3

⁷⁰ 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。なお、司法解釈の法的根拠については、本稿第3章第1節1(1)を参照。

⁷¹ 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」法制資訊第10期（2008）60頁）。

⁷² 小口＝田中・前掲書（注5）41頁。

⁷³ 条文の訳として、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。なお、本稿の末に資料としてこの規定の日本語訳を掲げている。

⁷⁴ 条文の訳として、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。なお、本稿の末に資料としてこの規定の日本語訳を掲げている。

⁷⁵ 条文の訳として、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（2011）号44頁以下がある。なお、本稿の末に資料としてこの規定の日本語訳を掲げている。

月 5 日実施)⁷⁶、「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 3 月 22 日採択・2010 年 9 月 15 日実施)⁷⁷、「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 1 月 10 日採択・2011 年 7 月 1 日実施)⁷⁸、「海上貨物運送代理 (フレイト・フォワーダーズ) 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 3 月 19 日採択・2012 年 5 月 1 日実施)⁷⁹などがある。

⁷⁶ この規定の解説、および条文の訳として、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。なお、本稿の末に資料としてこの規定の日本語訳を掲げている。

⁷⁷ この規定の解説について、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。なお、本稿の末に資料としてこの規定の日本語訳を掲げている。

⁷⁸ 条文の訳として、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。

⁷⁹ 条文の訳として、箱井ほか・前掲 (注 2) [2012 年の海上貨物運送代理の紛争事件に関する中国最高人民法院規定] 54 頁以下がある。

第2章 海商法の継受における特異性 —船荷証券法を手がかりとして—

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⁸⁰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といえることができる⁸¹。

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ている。また、統一条約を摂取する段階では、すでに主としてドイツ法を母法とする商法海商法編（1899年）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であっても、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きている。これに対して、中国海商法では、こうした直接の母法やそれに基づく国内法が存在しないため、船荷証券の基本的な性質についても、法文上の根拠を欠いたまま学説における議論が継続しているという状況にある。本章では、条約の摂取以前から長く船荷証券法の基本的な規定の解釈をめぐる基礎理論が議論されてきている日本との比較により、中国海商法の法継受における特異性の実質的な内容について解明を試みたい。

第1節 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

⁸⁰ 戸田＝中村・前掲書（注44）3頁〔戸田修三〕を参照。

⁸¹ 中村＝箱井・前掲書（注56）147頁を参照。

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⁸²。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⁸³。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いう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⁸⁴。

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

⁸² 田中誠二・海商法の諸問題 (1928) 167頁を参照。

⁸³ 戸田=中村・前掲書 (注44) [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)。

⁸⁴ 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。

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⁸⁵。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⁸⁶。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⁸⁷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か条、実質的な規定はさらに少なく10か条にすぎない。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ごく基本的な定めは設けておらず、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。

これらの規定に対しては、「ハーター法およびハーグ規則を継受したものであって、英米主義の特徴を示しているが、特に船荷証券の記載事項とその債権的効力との点は、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」⁸⁸との指摘がなされている。す

⁸⁵ 箱井・前掲(注84)124頁。

⁸⁶ 箱井・前掲(注84)125頁。

⁸⁷ 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。

⁸⁸ 田中=吉田・前掲書(注83)18頁。

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。それゆえ、統一条約の解釈にあたっては、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」との指摘⁸⁹も日本の研究者によってなされている。

第2節 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、この条約で採択した規則を自国の国内法令中に採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⁹⁰。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

⁸⁹ 田中＝吉田・前掲書（注83）19頁を参照。

⁹⁰ 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。もともと、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。

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牴触の問題を生じることがないが、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⁹¹。また、ドイツ方式によることは、実質的には従来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⁹²。

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⁹³。

2 規定形式における相違

統一条約の摂取に際して、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。

⁹¹ 谷川久・前掲（注90）7頁、田中＝吉田・前掲書（注83）43頁を参照。

⁹² 同上。

⁹³ 石井照久「運送人の責任—国際海上物品運送法案を中心として」海法会誌復刊5号（1957）5頁を参照。なお、同法の解釈について、田中誠二教授は、国際海上物品運送法は、1924年の船荷証券統一条約を日本で批准公布するに伴い、国際的海上運送につき、これに基いた特別法を定める必要があるために、制定されたものであるから、同法は統一条約を母法とする継受法と解すべきであると述べ、継受法解釈の原則に従って、できるだけ母法に忠実に解することが解釈方法として正当と解されることを理由に、国際海上物品運送法の解釈について、「統一条約の解釈につき明白な定説のある限りは、これに忠実に従う」ことが第一の方針であると指摘する（田中誠二・海商法詳論〔増補3版〕（1985年）243頁を参照）。

(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⁹⁴。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（20条）⁹⁵。

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

⁹⁴ 戸田＝中村・前掲書（注44）195頁〔武知政芳〕。

⁹⁵ 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44）195頁〔武知政芳〕）。

共通している⁹⁶。

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、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

⁹⁶ 船荷証券の記載事項について、商法769条と国際海上物品運送法7条1項を比較すると、次の表のとおり、相違点がある（相違点は下線部のとおり）。

国際海上物品運送法7条1項	商法769条
① 運送品の種類	③ 運送品ノ種類、重量若クハ容積及ヒ其荷造ノ種類、箇数並ニ記号
② 運送品の容積若しくは重量又は包若しくは個品の数及び運送品の記号	
③ <u>外部から認められる運送品の状態</u>	
④ 荷送人の氏名又は商号	④ 傭船者又ハ荷送人ノ氏名又ハ商号
⑤ 荷受人の氏名又は商号	⑤ 荷受人ノ氏名若クハ商号
⑥ <u>運送人の氏名又は商号</u>	
⑦ 船舶の名称及び国籍（※）	① 船舶ノ名称及ヒ国籍 ② <u>船長カ船荷証券ヲ作ラサルトキハ船長ノ氏名</u>
⑧ <u>船積港及び船積の年月日</u> （※）	⑥ 船積港
⑨ 陸揚港	⑦ 陸揚港。 <u>但発航後傭船者又ハ荷送人カ陸揚港ヲ指定スヘキトキハ其之ヲ指定スヘキ港</u>
⑩ 運送賃	⑧ 運送賃
⑪ 数通の船荷証券を作つたときは、その数	⑨ 数通ノ船荷証券ヲ作りタルトキハ其員数
⑫ 作成地及び作成の年月日	⑩ 船荷証券ノ作成地及ヒ其作成ノ年月日

注記：1）（※）は、受取船荷証券には適用されない項目である。2）本図は、商事法務研究会「運送法制研究会報告書」〔<http://www.shojihomu.or.jp/unsohosei/unsohosei.pdf>（最終閲覧：2014年1月30日）〕（2013）51頁に掲げられている表を一部修正したものである。

いる（国際海運 8 条 2 項 2 文）などの相違が認められる⁹⁷。

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⁹⁸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、相当と思われるものを列挙したのであると解される⁹⁹。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されている¹⁰⁰。

（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¹⁰¹。

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

⁹⁷ 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—船荷証券債権的効力論序説—」早稲田法学 78 巻 2 号（2003）7 頁以下を参照。

⁹⁸ 小町谷操三・前掲書（注 83）115 頁、120 頁、343 頁、田中＝吉田・前掲書（注 83）135 頁、戸田＝中村・前掲書（注 44）156 頁〔重田晴生〕、中村＝箱井・前掲書（注 56）183 頁。もっとも、箱井・前掲（注 97）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。

⁹⁹ 箱井・前掲（注 97）13 頁を参照。

¹⁰⁰ 同上。

¹⁰¹ 中村＝箱井・前掲書（注 56）192 頁。

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¹⁰²。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）¹⁰³。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（ヴィスピー・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¹⁰⁴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¹⁰⁵。

3 国際海上物品運送法上の船荷証券の性質

前項において述べたように、国際海上物品運送法は、条約を国内法化するにあたり、条約の定めていない船荷証券の基本的性質に関して、多くの規定が商法から準用されている。これにより、国際海上物品運送法上の船荷証券は、既存の商法上の船荷証券と同様の基本的性質（運送人に対する運送品の引渡請求権を表章した有価証券）を有するものと解されている。本章の第 3 節において、日本で認められている船荷証券の有価証券としての性質

¹⁰² 戸田＝中村・前掲書（注 44）173 頁〔永井和之〕を参照。

¹⁰³ 中村＝箱井・前掲書（注 56）193 頁。

¹⁰⁴ 改正の背景について、菊池洋一「国際海上物品運送法改正の概要」商事法務 1292 号（1992）13 頁を参照。

¹⁰⁵ 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。

(そのほとんどは商法の規定に基づくものである)を中国法における船荷証券の理解と比較して検討してみたいと思うので、以下では、その内容を簡単に確認しておこう¹⁰⁶。

① 非設権証券性 船荷証券に表章される運送品引渡請求権は、運送契約に基づいて運送品が荷送人から運送人に交付されたときに発生する権利であるから、証券の作成によって創設されるものではなく、船荷証券は非設権証券と解されている。

② 要因証券性 船荷証券は運送品の具体的な引渡請求権を表章する証券であるから、現実に運送契約があり、これに基づく運送品の交付があったという原因関係の存否が証券の効力に影響を及ぼすという意味で要因証券と解されている。

③ 要式証券性 船荷証券の記載事項は、商法 769 条および国際海上物品運送法 7 条 1 項に法定されており、このことから船荷証券も要式証券であるといえることができる。もともと、船荷証券の要式証券性については、法定の記載事項の一部が欠けるとただちに証券が無効になるという厳格な要式証券性ではなく、緩やかな要式証券性が認められると解するのが現在の通説である¹⁰⁷。

④ 文言証券性 運送人と船荷証券所持人との間の債権的な関係は証券の記載によって決せられることから、商法上の船荷証券には文言証券性が認められている(商 776 条、572 条)。国際海上物品運送法上の船荷証券の場合、同法が商法 572 条を準用しておらず、独自の規定を定めていたことから議論があったが、ヴィスビー・ルールを摂取した 1992 年の同法改正により、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証券所持人に対抗できないとされたため(9 条)、同法上の船荷証券についても完全な文言証券性が認められたものと解されている¹⁰⁸。

⑤ 処分証券性 船荷証券には物権的効力が認められているところから、船荷証券が発行されているときは、運送品に関する処分はその船荷証券をもってしなければならない

¹⁰⁶ 以下の叙述は、中村=箱井・前掲書(注 56) 169 以下を参考とした。

¹⁰⁷ 小町谷操三=窪田宏・海商法〔上巻〕(1960) 110 頁以下、田中・前掲書(注 93) 379 頁、西島弥太郎・船荷証券論(1930) 16 頁。

¹⁰⁸ 1992 年の改正前の国際海上物品運送法は、「船荷証券に事実と異なる記載がされた場合に、運送人はその記載に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は対抗できない」と規定していた。この規定との関係で、船荷証券には文言性が認められないと一般に解せられていた。

(商 776 条、573 条、国際海運 10 条)。

⑥ 法律上当然の指図証券性 船荷証券は、記名式で発行された場合においても、譲渡を禁止する旨の記載がない限り、これを裏書¹⁰⁹によって譲渡することができる(商 776 条、574 条、国際海運 10 条)。このことから、船荷証券は法律上当然の指図証券といわれる。

⑦ 引渡証券性 船荷証券により運送品を受け取ることができる者に船荷証券を引き渡したときは、その引渡しは、運送品の上に行使する権利の取得について、運送品の引渡しと同一の効力(物権的効力)が認められている(商 776 条、575 条、国際海運 10 条)。このことから、船荷証券は引渡証券といわれる。

⑧ 呈示証券性・受戻証券性 船荷証券の所持人が運送品引渡請求権を行行使するためには、運送人に対して船荷証券を呈示することを要する(商 517 条。呈示証券性)。また、船荷証券が発行されているときは、船荷証券と引換えでなければ運送人に対して運送品の引渡しを請求することができない(商 776 条、584 条、国際海運 10 条。受戻証券性)。

4 小 括

以上でみたように、日本は統一条約を援取するにあたり、国内法としての国際海上物品運送法を制定しているが、実際には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。しかし、あくまで国際海上物品運送法は統一条約を援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¹¹⁰。すなわち、そもそも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援取するにあたり、日本では大陸法たる日本法との調和という観点が強く意識されていて、実際にも条約を日本法に適合させる作業がなされてきたものといえる。

船荷証券法について、特に注目すべきは、条約に基づくいくつかの新たな規定が設けら

¹⁰⁹ 裏書の方式およびその効力については、手形・小切手の場合と同様であって、手形法 12 条ないし 14 条 2 項および小切手法 19 条が準用される(商 519 条)。

¹¹⁰ 田中=吉田・前掲書(注 83) 46 頁。

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¹¹¹。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であろう。

第3節 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・ルールに比べて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。このように、中国における船荷証券法の検討に際してはハンブルク・ルールの船荷証券規定が問題になるため、まずは基本的な事項に限ってこれを概観しておこう。

¹¹¹ 戸田＝中村・前掲書（注44）51頁を参照。

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¹¹²。

(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、もしくは疑うに足りる相当

¹¹² 落合誠一・運送責任の基礎理論(1979)253頁を参照。

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ぬと定めている（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か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証を証する証書であつて、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¹¹³。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されている¹¹⁴。

¹¹³ 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。

¹¹⁴ 司玉琢・前掲書（注36）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

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員数、(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

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、「中国人民共和国海商法 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。

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 つ以上の記載の欠缺があっても、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、およびハンブルク・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、ハンブルク・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、または疑うに足り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¹¹⁵。

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

¹¹⁵ 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。

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¹¹⁶。

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¹¹⁷、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を必要とせずに譲渡することができる¹¹⁷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。

¹¹⁶ 郭瑜・海商法的精神-中国の実践和理論 (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と規定している (商 776 条)。

¹¹⁷ 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 56) 208 頁注 100)。

(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 中国における船荷証券の法的性質について

すでにみたように、日本では、1924 年の船荷証券統一条約に基づき制定された国際海上物品運送法は、同法上の船荷証券について、既存の商法の規定を準用することにより、商法上の船荷証券と同一の有価証券としての性質を有していることを明らかにしている。これに対して、中国では、既存の国内法を欠いたまま条約から船荷証券に関する規定を採り入れたため、船荷証券の基本的性質に関する根拠となるべき規定が存在していない。このことは判例や学説の不統一の原因となり、船荷証券の法的性質に関する議論を混沌とさせる結果を生じさせているように思われる。以下では、本章第 2 節においてみた日本の国際海上物品運送法上の船荷証券の性質に対応して、中国における船荷証券の性質をめぐる理解の状況を概観する。

① 文言証券性 海商法 77 条および 78 条によれば、船荷証券上の記載が絶対的証拠力を持っており、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証券所持人に対抗できないとされていることから、海商法上の船荷証券には文言証券性が認められているといえる¹¹⁸。

② 要式証券性 船荷証券の記載事項について、海商法 73 条 1 項では 11 の項目を定めている。このことから船荷証券は要式証券であるということが出来る。また、同条 2 項は、船荷証券が前述した 11 の記載事項の 1 つまたは 1 つ以上の欠缺があっても、船荷証券としての性質に影響がない旨を定めていることから、船荷証券は、法定の記載事項の一部

¹¹⁸ 司玉琢=李志文編著・中国海商法基本理論專題研究（2009）186 頁を参照。

が欠けるとただちに証券が無効になる厳格な要式証券ではないと解される¹¹⁹。

なお、学説上、欠くことができない記載事項として、①運送品の種類¹²⁰、記号¹²¹、包もしくは個品の数、重量もしくは容積¹²²、また、危険物の運送の場合、危険物の性質に関する説明（73条1項1号）、②運送人の名称および主たる営業所（73条1項2号）、③荷送人の名称（73条1項4号）¹²³、④荷受人の名称（73条1項5号）¹²⁴、⑤船積港および船積港において運送品を受け取った日付（73条1項6号）¹²⁵、⑥陸揚港（73条1項7号）、⑦船

¹¹⁹ 日本では、この点について、商法622条（現769条）に列挙されている事項の中、船舶の名称、運送品の種類、重量もしくは容積、荷送人の表示等、船荷証券の本質上記載しなければならないものを欠く証券は無効であるが、運送貨のようにその本質を害しないものを欠いても、その記載事項その他すべての事情から船荷証券として観察できるものである以上は、その証券は無効でないとする判例がある（大判昭12・12・1民集16巻1793頁）。

¹²⁰ 日本では、運送品の同一性の識別が可能である限り、運送品の種類の記載を欠いた船荷証券を有効としても差し支えないと解される（箱井・前掲（注97）〔船荷証券による運送品の特定と「運送品の種類」の記載—船荷証券債権的効力論序説—〕23頁）。

¹²¹ 運送品の記号については、日本では、たとえ記号そのものの記載を欠いた場合であっても、他の同種の記載（たとえばコンテナ番号やタンク番号）により運送品の特定がなお可能であれば証券を無効とみる必要がないと解される（中村＝箱井・前掲書（注56）179頁）。

¹²² 運送品の個品の数、重量もしくは容積については、日本では、これらのすべてが記載されている必要はなく、運送品の性質に応じて、同一性の識別が可能な記載があれば足りるものと解される（中村＝箱井・前掲書（注56）178頁）。

¹²³ 荷送人の名称について、日本では、この記載は運送契約にとって必ずしも本質的なものではなく、これを欠いても証券の効力は害されないと解される（中村＝箱井・前掲書（注56）180頁）。

¹²⁴ 日本では、荷受人の記載がなくとも船荷証券の効力は妨げられないと解される（中村＝箱井・前掲書（注56）180頁を参照）。

¹²⁵ 船積港の記載について、日本では、これは運送品の産出地を推定させ、また、到着日を予測させる意味のある記載であり、運送契約の同一性が他の資料で明らかにされるならば、船積港の記載の欠缺は必ずしも船荷証券を無効にするものではないと解される（中村＝箱井・前掲書（注56）180頁、田中・前掲書（注93）〔海商法詳論（1985）〕382頁を参照）。また、船積船荷証券のみを対象としている日本商法の場合には、船積日付を法定記載事項とせず、船荷証券の作成地および作成年月日のみが記載すべきとされている（商769条10号）。

荷証券の作成年月日、作成地および作成した数（73条1項9号）¹²⁶、および、⑧運送人またはその代理人の署名（73条1項11号）の各項目が挙げられている¹²⁷。

③ 呈示証券性・受戻証券性 海商法71条によれば、船荷証券と引換えでなければ運送品の引渡しを請求することができないとされていることから、船荷証券には呈示証券性・受戻証券性が認められているといえる。すなわち、船荷証券が発行されているときは、荷受人が運送品を受け取るには、運送人に対して船荷証券を呈示しなければならない。これに対して、運送人が運送品を荷受人に引き渡す際に、船荷証券を回収することを要する。しかし、船荷証券が指図船荷証券または無記名式船荷証券である場合に、このような呈示証券性・受戻証券性が認められ、運送品の引渡しは船荷証券と引換えでなければならないものと解されるが、他方、船荷証券が記名式船荷証券である場合にも呈示証券性・受戻証券性が認められるか否かについては見解が分かれ、肯定説と否定説とが対立している¹²⁸。

④ 設権証券性/証拠証券性 船荷証券は設権証券であるか、それとも証拠証券であるかについては議論がある。船荷証券を設権証券とみる説によれば、船荷証券に表章されている債権は、運送契約の当事者の権利または契約の当事者以外の受益者もしくは契約の譲

¹²⁶ 船荷証券の作成年月日、作成地について、日本においては、船荷証券に船積年月日の記載があれば、作成年月日を欠如しても船荷証券の本質には影響しないと解される（戸田＝中村・前掲書（注44）165頁〔重田晴生〕）。また、船荷証券の作成した員数についても、この記載がなくても船荷証券の効力には影響しないと解される（中村＝箱井・前掲書（注56）181頁）。

¹²⁷ 李守芹「論提單的法律性質」中国海商法年刊第6卷（1995）37頁。

¹²⁸ 肯定説によれば、船荷証券が記名式船荷証券で発行された場合であっても、運送人は荷受人に対して船荷証券の呈示を要求し、船荷証券の原本によって運送品を引き渡さなければならないと説く（傅旭梅編著・中華人民共和國海商法詮釋（1995）143頁、郭瑜・提單法律制度研究（1997）43頁、陳萍萍「記名提單若干法律問題研究」中国海商法年刊第15卷（2004）191頁以下、司玉琢ほか・前掲書（注118）〔中国海商法基本理論專題研究〕249頁以下を参照）。これに対して、否定説の立場においては、運送人の船荷証券との引換えによる運送品の引き渡す義務は、記名式船荷証券に限定されるものではなく、記名式船荷証券が発行されている場合、運送人は、陸揚港で運送品の受取人が記名式船荷証券に記名された荷受人である事実の確認ができれば、船荷証券の呈示を要求せずに運送品を引き渡すことができると説く（何麗新＝付超偉＝康南＝陳悦＝朱明「無單放貨實務問題研究—国内各級法院153個無單放貨案件之分析」中国律師海商法研討會論文集（2005）293頁以下を参照）。

受人の権利ではなく、船荷証券の作成によって創設されるものであり、その内容も性質も運送契約に基づいて発生する権利と異なるとする¹²⁹。これに対して、船荷証券を証拠証券とみる説は、「船荷証券は、運送品の船積が終了後に荷送人の請求により、運送人（船舶所有者）により発行される証書である。そこで、船荷証券に表章される権利が、運送品が船舶に船積されるときにすでに発生しており、船荷証券はこの権利を証明する書証にすぎない。これについて、海商法 71 条は、明文をもって、『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を証する証書であって、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』と規定していることから、船荷証券は設権証券ではなく、証拠証券である」と説いている¹³⁰。

⑤要因証券性/無因証券性 船荷証券は要因証券であるか無因証券であるかについても、学説の対立がみられる。船荷証券を要因証券としてとらえる説は、「海商法 71 条は、船荷証券を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を証する証書と、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としている。したがって、船荷証券は、運送契約、運送人による運送品の受取りまたは船積みの行為と当然に関連していることから、これを要因証券と解すべきである」と主張する¹³¹。これに対して、船荷証券を無因証券としてとらえる説は、「船荷証券が一旦発行されると、運送契約の存否、または有効であるかどうかは、船荷証券に基づいて発生する権利の関係にもうあまり意味がない。証券所持人が運送人に対して船荷証券上の権利を主張する際は、運送契約の存在を証明する必要がない。それに、運送人も運送契約が存在していることをもって証券所持人を対抗することができない」と主張し、船荷証券を無因証券と解している¹³²。

4 小 括

以上でみたように、船荷証券に関する中国海商法の 10 か条の規定は、ごくわずかな例

¹²⁹ 郭瑜・前掲書（注 128）〔提単法律制度研究〕 111 頁、李学蘭「論提単権利証券化」法学論壇第 17 卷第 6 期（2002） 64 頁。

¹³⁰ 李守芹・前掲（注 127） 26 頁。

¹³¹ 李守芹・前掲（注 127） 40 頁。

¹³² 郭瑜・前掲書（注 128）〔提単法律制度研究〕 117 頁。なお、劉昕・提単権利研究（2008） 78 頁以下、李学蘭・前掲（注 129） 63 頁も、船荷証券を無因証券としてとらえる説に賛同している。

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・ルールの規定に倣って設けられたものであり、しかもその規定形式において条約の規定をかなり忠実に（その文言通りに）採り入れているということがわかる。中国海商法の海上物品運送に関する規定が、ハーグ・ヴィスビー・ルールとハンブルク・ルールの 2 つの条約から採り入れられていることはよく知られているが、その継受の実質は、運送人の責任に関する基本的な部分は前者から、そして前者に規定のない事項、とりわけ船荷証券法としての体裁にかかわる形式的な事項は後者から採り入れているということができるであろう。

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部分については相違はみられないが、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。たとえば、船荷証券の記載事項についてみると、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、わずか 3 つの事項を定めるにすぎないが、日本は既存の商法典の規定を斟酌してこれを補完しているところを、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摂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採り入れたことにより、船荷証券の本質に関する規定が十分に整えられているとはいえない状況になっている。特に、日本では船荷証券が有価証券であることは当然の前提として理解されており、船荷証券の有価証券としての性質についてもかなりまで議論が進んでおり、これが船荷証券法の議論の基礎となっている。これに対して、中国では、海商法の立法の特殊的な経緯から、船荷証券が有価証券であるかどうかといった基本的な点についても学説上の争いが残されている。

第4節 小括 — 海商法の「継受」における特色

以上でみたように、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。本論文では、次章以降で、中国海商法の実質的な変容と改正への課題を検討することになっているが、これらは本章で確認した中国海商法の特色と密接な関係を有していると思われ、以下での検討の視座を提供するものと思われるので、ここで再度これを確認しておこう。

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、中国における改革開放政策によって生じた貿易取引の拡大とその進展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えるべき時期にあっていた。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、中国の民事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。それゆえ、海商法の制定当時においては、特に涉外関係を中心的対象とした海商法は、その特殊な性質から（次にみる条約からの継受という点も）、さらには関連する国内法の未整備といった理由から、中国の国内法体系においても独立的ないし異質なものとみられるのがむしろ自然というべき環境にあったとえいる。

(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・ルールの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のかについては、不透明な状況にあった。中国海商法の海上物品運送規定は、これら2つの条約を基礎としている点において特色があるが、運送人の責任に関する実質的規定はハーグ・ヴィスビー・ルールに基づくものといえ、現在も同ルールが国際的に広く採用されていることから、この点においては大きな問題を生じさせてはいないといえる。

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。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といわれるように、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。

この点は肯定的に見れば、まさに国際的に通用する最先端の立法がなされたと評価することもできるであろう。しかし、日本法との比較として確認したように、いずれの条約にも規定のない船荷証券の基本的理解にかかわる規定がなお不十分と思われるし、また国内法の未整備という事情もあって、これとの整合性の確保という視点がほとんどみられなかった。

第3章 海事司法解釈等にみる海商法制定後の展開

中国海商法は、1992年の制定以来、まだ改正を経ないまま今日に至っているが、中国最高人民法院は、海商法に関連する一定の問題について司法解釈を公布している。すなわち、海商法の制定からの20年間に、最高人民法院により公布された「規定」という形式の海事司法解釈がすでに7つ存在していることは本稿第1章で紹介した通りである。これらの司法解釈に定める規定には、日本では政令などで定められる具体的な法の適用に関する細則といえる種類のものばかりでなく、本来であれば海商法の改正により法律に加えられたり、基本的な規定を定めることにより導かれると思われるものも含まれている。このように、中国海商法は、本体の法改正ではなく、最高人民法院による司法解釈の名において実質的な「立法」が進んでいるともいうことができ、これにより海商法は実質的な変容を受けているとみることができる。

そこで、本章では、第1節において、海事司法解釈を理解する前提としての司法解釈の基本的仕組みを概観したうえで、船舶の衝突、仮渡し・保証渡し、および海事賠償責任制限に関する解釈規定を中心に、その内容に検討を加えることによって、海事司法解釈による中国海商法の実質的拡充ないし実質的な変容を考察するとともに、その意義と限界を探ってみたい。ここで船舶の衝突、仮渡し・保証渡し、および海事賠償責任制限に関する3つの解釈規定を対象とするのは、これらの解釈規定が第2章において検討した中国海商法の、いわゆる条約からの継受という特色を反映しているほか、各解釈規定の中には日本において見解が分かれている法律問題が含まれており、日本での学説および議論の状況との比較検討を行うことにより、司法解釈が示した結論がいかなる理論構成によって導かれるものか、また、そもそも司法解釈という手法によることの妥当性について検討してみたいと考えるからである。

また、すでに第1章においても触れたように、1992年の海商法の制定段階では、中国国内においては、民事法領域におけるもっとも基本的な法律である民法通則を除けば、契約法、物権法、不法行為法をはじ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。これらの一般法は、海商法の制定後に順次立法され、今日に至っている。これらの新たに立法された一般法は、海商法に定めのない事項について、その空白を補う役割を果たしているが、一方、国内法の整備が急速に進められる中で、既に存在していた海商法とこれらの新たな立法との調和ないしは整合性が問われる場面も顕在化してきている。本章第2節では、海商法に密接に関連している契約法、物権法、および不法行為法を取り上げて、その整備状況を概観したうえで、これらの一般法と海商法の適用関係をめぐる議論を検討することによって、中国法体系における海商法の地位の変化を考察することにしたい。

第1節 主な海事司法解釈による「海商法」の実質的拡充

1 司法解釈の仕組み

司法解釈とは、法定の解释权をもつ司法機関が法律条文の意味に対して説明を行うことをいう。そもそも、このような法律解釈は、あくまでも法の存在を前提として、そこから付随的に導きだされた法の運用に関わる一定の基準にすぎないため、それ自身が独立して法源となり得るものではないと解される。しかし、最高人民法院による司法解釈は、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、実際の裁判の場で重要な役割を果たしている法源ともいえる¹³³。本章の検討の対象である海事司法解釈を論じるためには、司法解釈の仕組みを明らかにする必要があると思われることから、以下では、まずは司法解釈の法的根拠、形式、および制定の過程について概観しておこう。

(1) 司法解釈の法的根拠

最高人民法院に司法解釈を制定する権限を付与した法的根拠として、次に掲げる全人大

¹³³ 中国において司法解釈が広範な役割を果たしている理由として、中国国内では法制度の全般的な不備は解消されつつあるものの、急速な市場経済化の中で求められているより高いレベルでの法制度の整備に、立法が十分対応しきれていないこと等が挙げられる（小口＝田中・前掲書（注5）41頁を参照）。なお、民法通則を例にしてみると、同法が1986年に全人大により採択された後、最高人民法院により、その2年後の1988年に「民法通則を貫徹執行する若干の問題に関する意見（試行）」が制定された（実施は同年4月2日）。民法通則は合わせて162箇条の条文数があることに対して、最高人民法院がそれに対して作成した司法解釈の試行稿は200箇条にも上る。

が公布した決議および「人民法院組織法」が挙げられる。1981年6月に、全人大常務委員会は、「法律解釈業務の強化に関する決議」を公布し、同決議において、「法院が審判を行う際に生じる法律・法令の具体的な応用に関する問題については、最高人民法院はこれの解釈を行う」と規定し、最高人民法院に法律の解釈を行う権限を授権した。1979年の「人民法院組織法」は、その33条において、「最高人民法院は審判の過程において、具体的にどのように法律・法令を応用するかの問題に関して、解釈を行う」¹³⁴と定め、司法解釈に法律上の根拠を付与した。

司法解釈の法的効力については、法律としての効力を有していると当然視されていたが、1997年6月に、最高人民法院は、「司法解釈業務に関する若干の規定」¹³⁵を公布し、その4

¹³⁴ 人民法院組織法は、1983年と2006年の2回改正を経ているが、司法解釈に関する同条の規定はなお維持されている（2006年の改正に際して、同規定は33条から32条に繰り上がった）。

¹³⁵ 2007年3月に、最高人民法院は「司法解釈業務に関する規定」を公布し、1997年の「司法解釈業務に関する若干の規定」に取って代わり、司法解釈の効力、およびその制定手続についてより詳細な規定を設けた。なお、下に掲げる表は、1997年の「司法解釈業務に関する若干の規定」と2007年の「司法解釈業務に関する規定」の内容を簡潔にまとめたものである。

	司法解釈業務に関する若干の規定	司法解釈業務に関する規定
効力	法律効力（4条）	法律効力（5条）
判決書における引用の可否	裁判の根拠とする場合に引用可 （14条1項）	裁判の根拠とする場合に引用可 （27条1項）
形式	解釈、規定、批復（9条1項）	解釈、規定、批復、決定（9条1項）
発案主体	①最高人民法院各裁判業務庭・室 （5条1項） ②最高人民法院裁判委員会 （5条2項）	①最高人民法院裁判委員会 ②最高人民法院各裁判業務部門 ③各高級法院・軍事法院 ④全人大・全国政治協商會議代表 ⑤国家機関、社会团体・その他の組織、一般市民 ⑥最高人民法院が認めるその他の場合（10条1項）

条において「司法解釈は、法律としての効力を有する」との規定を設け、司法解釈の法的効力を明文化した¹³⁶。さらに、最高人民法院の司法解釈は、下級法院に対して普遍的な拘束力をもっており、必要がある場合には、判決等の根拠として、司法文書への直接引用ができるものとされている¹³⁷。

(2) 司法解釈の形式

最高人民法院による 2007 年の「司法解釈業務に関する規定」では、司法解釈の形式と

作成担当部署	最高法院各裁判業務庭・室 (6 条)	最高法院研究室 (8 条) / 実際の起草作業は最高法院各裁判業務部門が担当 (16 条 1 項)
審議・採択機関	最高法院裁判委員会 (3 条)	最高法院裁判委員会 (4 条)
公表手段	人民法院報 (11 条)	最高人民法院公報/人民法院報 (25 条 2 項)
報告・登録義務	規定なし	公布の 30 日以内に全人大常務委員会に報告・登録 [備案] しなければならない (26 条 1 項)
改正・廃止	最高法院各裁判業務庭・室によって発案 (13 条)、同裁判委員会によって決定 (16 条)	最高法院裁判委員会によって決定、手続は制定手続に関する規定を参照 (30 条)

出所：徐行「現代中国における訴訟と裁判規範のダイナミックス (2) —司法解釈と指導性案例を中心に—」北大法学論集 62 卷 6 号 (2012) 105 頁。

¹³⁶ 栗津光世「中国における『司法解釈』と『案例指導制度』の展開—司法解釈の判例化か、判例の司法解釈か—」産大法学 40 卷 3・4 号 (2007) 136 頁以下。なお、この点について、司法解釈とされるものの中には、法律の補充や細則に属するもののほか、法律行為の意思表示の解釈の準則を示すにすぎないもの、法院の事務処理の内部マニュアルを提供するもの、法政策や理念を宣言するものもあることから、すべての司法解釈に一律に法律としての効力を認める必要があるのかどうかを検討すべきであるとの指摘がなされている (曹士兵「最高人民法院裁判、司法解釈的法律地位」中国法学第 3 期 (2006) 181 頁を参照)。

¹³⁷ 1993 年までの間、司法的判断の根拠となった司法解釈を判決文等の法的文書への直接引用は禁じられていたが、1993 年に最高人民法院は関連する通知を公布し、司法解釈の判決文等の法的文書への直接引用を許可した。その後、1997 年に公布された「司法解釈業務に関する若干の規定」においては、「司法解釈と関連する法律とともに人民法院の判決または裁定の根拠とするときは、司法文書において引用しなければならない」という規定を設けた。

して、「解釈」、「規定」、「返答〔批復〕」、および「決定」の4種類があると定めている（6条1項）。「解釈」とは、裁判実務において、ある法律の具体的な適用問題、またはある種の事件や問題における法律の具体的な適用問題につき解釈を示すものをいう。「規定」は、裁判業務において、立法の精神に基づき、一般的に規範や意見を形成する場合に用いられる形式である。「返答〔批復〕」は、高級人民法院および軍事法院による法律の具体的な適用問題に関する問い合わせに対して、回答として制定される司法解釈の形式である。「決定」は、司法解釈を改正または廃止する場合に用いる形式である¹³⁸。

また、学説によれば、司法解釈はその内容によって、さらにこれを2種類に分けることができる。1つは法の規定が抽象的で、その中身が明確でない場合に、それを具体的化し、中身をはっきりと示すことで適用の問題を解決するものであり、いわゆる「解釈型」の司法解釈といわれる¹³⁹。もう1つは、法に規定がなく、または、法規定が現状に合致しないと思われる場合に、新しいルールを形成し、または法規定を実質的に修正するものであり、いわゆる「ルール形成型」の司法解釈といわれる¹⁴⁰。なお、司法解釈のこの2つの種類については、「解釈型」は司法解釈の本来あるべき姿であり、「ルール形成型」は立法あるいは立法解釈の固有領域を侵害した司法解釈であるとの指摘¹⁴¹もなされている。

（3）司法解釈の制定

司法解釈の制定については、最高人民法院による2007年の「司法解釈業務に関する規

¹³⁸ 既存の司法解釈を廃止する理由として、例えば、最高人民法院が2008年12月に採択した「2007年末以前に公布した司法解釈（第7回）の廃止に関する最高人民法院の決定」には、「状況が既に変化したため」、「物権法の規定と抵触するため」、「民事訴訟法が既に改正されたため」、「既に適用を停止した」などが挙げられている。

¹³⁹ 徐行・前掲（注135）113頁。

¹⁴⁰ 徐行・前掲（注135）113頁以下。

¹⁴¹ 同上。なお、楊立新・中国民法の理論と実際（2001）119頁も、「長年、中国の立法は概括化の路を歩み、簡明な立法を強調し、具体的な問題は司法による解決に委ねてきた。これがうまくいくやり方ではないことは、実践によって証明されている。それは立法の適用不可能性や司法による執行不能という問題をもたらすだけでなく、司法解釈が立法に取って代わり、裁判所が立法をつくるという、体制のルールに合わない現状を引き起こすことにもなる。」と述べ、同様の指摘がなされている。

定」には詳細な規定が置かれている。同規定によると、司法解釈の発案から公布までの流れは、おおむね次の通りである¹⁴²。

1) 司法解釈制定の発案 司法解釈の制定に関する発案は、最高人民法院の裁判委員会や各裁判業務部門などの発案主体により行われる。その中、最高人民法院裁判委員会による発案は決定事項であり、最高人民法院の研究室は直ちに立案しなければならないが、その他の主体による発案については、最高人民法院の研究室の審査を経て、立案するかどうかを決定する（11条）。

2) 司法解釈案の原案作成 司法解釈案の原案の作成は、最高人民法院の各裁判業務部門がこれを担当する（16条1項）。複数の業務部門に係る司法解釈の原案の作成は最高人民法院の研究室が自ら担当するか、該当する業務部門を組織して共同で行う（16条2項）。原案作成部門が草案の作成を完成した後、当該草案を最高人民法院の担当幹部、または常務副院長に提出し、その承認を得て、裁判委員会の審議に付す（22条）。

3) 裁判委員会における審査 司法解釈の草案が裁判委員会に審議に付された後、裁判委員会は草案の提出から3ヵ月以内にそれを審議しなければならない（23条）。当該草案は裁判委員会において採択された場合、司法解釈として院長か常務副院長によって発令される（24条1項）。

4) 司法解釈の公布 上記①から③までの手続きを踏まえて成立した司法解釈の公布に当たっては、「最高人民法院公告」の形をもって「最高人民法院公報」と「人民法院報」に掲載されることによって行われる（25条1項・2項）。また、公布後の30日以内にそれを全人大常務委員会に報告し、登録を行わなければならない（26条1項）。

なお、司法解釈の改正と廃止については、裁判委員会によって決定され、制定手続きに関する規定を参照して行われる（30条）。

2 海事司法解釈の採択による新たな展開

前述したように、中国最高人民法院は、1992年の海商法の改善および整備を図るために、海事に関する一連の解釈規定を公布している。以下では、船舶の衝突、仮渡し・保証渡し、および海事賠償責任制限に関する3つの解釈規定を対象に、その内容を検討することによ

¹⁴² 司法解釈の制定に関する詳細な記述については、徐行・前掲（注135）109頁以下を参照。

り、これらの海事司法解釈による中国海商法の実質的な変容の具体的内容を考察するとともに、前項でみた解釈規定そのものについて指摘される問題点を踏まえながら、海事司法解釈による問題解決という手法に内在する問題点についても検討していきたい。

(1) 船舶の衝突について

1) 船舶の衝突に関する中国法の従来の状況

1992年の海商法が制定される以前、中国国内では、船舶の衝突に関わる紛争事件の審理および処理には、民法通則、行政法規、交通部の規則およびその機能部門の行政的解釈¹⁴³に依拠していた。現行の中国海商法は、その第8章「船舶衝突」（165条～170条）、第11章「時効」（261条）¹⁴⁴において、船舶衝突の定義、衝突責任の確定、損害賠償の原則、および船舶衝突によって生じた債権の消滅時効¹⁴⁵などの実体的規定について定めを設けているが、船舶の衝突事故が生じた際の具体的な損害賠償の範囲および算定の基準などにつ

¹⁴³ 主要なものとして、「揚子江運行航法の暫定規定」（1953年）、「霧中航法」（1957年）、「海損に関するいくつかの規定」（1959年）、「揚子江衝突予防規則」（1960年）、「海損事故の調査および処理に関する規則」（1971年）、「内陸河川衝突予防規則」（1991年）等が挙げられる。

¹⁴⁴ 海商法第8章の船舶の衝突に関する規定は、1910年にブラッセルで締結した「船舶衝突についての規定の統一に関する条約」（以下「1910年条約」という）の規定を参照したうえで、制定されたものである。

¹⁴⁵ 船舶衝突によって生じた損害賠償の請求権について、中国海商法は、その時効期間は衝突事故が発生した日から起算して2年である（261条）と規定し、明確に時効の起算点を「衝突事故が発生した日」としている（これは1910年の船舶衝突統一条約7条に類似する規定である）が、日本では、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効について、商法798条1項は、船舶衝突によって生じた債権は1年の時効によって消滅すると規定する。しかし、同条の規定に対して、まず、同条が1年の短期消滅時効を規定しているのは、海上危険の特異性に由来するものではあるが、その期間が短すぎるとの批判が見られる（森清・海商法原論〔23版〕（1958）305頁）。また、同条は、時効の起算点を明示しておらず、それはどの時点であるかという解釈問題が生じている。この問題について、従来の裁判例は、いずれも時効の起算点を衝突時である（あるいは、そのような解釈を前提としていた）と解されていたが、その後、従来の裁判例と異なる理解を示した最高裁判所の判例が現われ、民法の724条に基づき、消滅時効の起算点を被害者が損害および加害者を知った時であるとした（箱井崇史編著・船舶衝突法（2012）133頁〔松田忠大〕を参照）。

いては規定を設けていなかった。そこで、海商法に定める船舶の衝突に関するこうした規定の不足を補完するために、最高人民法院は、1995年8月に「船舶の衝突および接触事件の審理に際する財産の損害賠償に関する最高人民法院の規定」（以下「1995年規定」という）を採択した。

その後、2000年7月1日に「海事訴訟特別手続法」が実施され、その第8章第1節「船舶衝突事件の審理に関する規定」には、船舶の衝突に関わる紛争事件の審理に際する立証期間、海事事故調査表などの手続的規定が置かれることになった（同法82条～87条）¹⁴⁶。さらに、2003年に、「海事訴訟特別手続法の適用に際する若干の問題に関する最高人民法院の解釈」が公布され、同解釈規定において、船舶の衝突に関する海事事故調査表、および証拠書類について、2か条の新たな規定（57条・58条）が設けられた¹⁴⁷。

しかし、司法実務において、各海事法院、控訴審法院となる高級人民法院ないし最高人民法院は、船舶の衝突に関わる紛争事件の審理に際して、依然として法律の適用、損害賠償責任の主体、損害賠償責任の分担および立証責任などの問題に直面し続けることになった。こうした状況をうけて、実務において存在するこれらの問題の解決および裁判規範の統一を図り、船舶の衝突に関する紛争事件を適正に審理するために、最高人民法院は関係各界の意見および提案を求めた上で、新たに2008年4月に「船舶の衝突に関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」（以下「2008年規定」という）を採択した。以下では、1995年規定、および2008年規定の内容を整理したうえで、順次検討を加えることにより、海商法が制定された後の船舶衝突法の展開を考察する。

2) 最高人民法院による解釈規定の採択

① 1995年規定

(i) 船舶の衝突の定義

1995年規定は、その16条において、「船舶の衝突とは、海上または海に通じた可航水域において、2隻以上の船舶が接触し、または、直接の接触がないにもかかわらず、財産の

¹⁴⁶ 条文の詳細については、「現行中華人民共和國六法（第3巻）」2947.43頁以下を参照。

¹⁴⁷ 条文の詳細については、張秀娟＝劉佳溢「2003年の海事訴訟特別手続法の適用に関する中国最高人民法院の解釈」海事法研究会誌220号（2013）63頁以下がある。

損害を生じさせた事故をいう」と規定した。ここにいう直接の接触がない場合とは、いわゆる「準衝突」の場合であり、これを船舶の衝突に含めたものである。この規定は、モデルとした1987年の万国海法会（CMI）による船舶衝突事件における損害賠償に関するリスボン規則の1条に定める「衝突」の定義（“Collision” means any accident involving two or more vessels which causes loss or damage even if no actual contact has taken place）に倣ったものといわれている¹⁴⁸。

しかし、海商法165条1項は、船舶の衝突を船舶間の接触があった場合に限っており、1910年の船舶衝突条約に倣って、準衝突にも船舶衝突に関する規定が準用されるものとしていた（170条）。そこで、準衝突を船舶衝突に含めることによりその概念を拡張したものといえる1995年規定16条には批判があった¹⁴⁹。

もっとも、後述する別の2008年規定では、その1条において、「本規定において、船舶の衝突とは、海商法165条の船舶衝突事故をいう」と規定しているので、ここでは海商法165条1項と同様に、船舶相互間に直接的な接触がある場合のみを船舶衝突としている¹⁵⁰。

（ii）船舶の衝突または接触による財産損害の範囲と賠償額の算定

1995年規定によれば、船舶の衝突または接触によって生じる財産上の損害に対する賠償は、船舶損害賠償、船舶内にある財産に生じる損害賠償、および船舶の接触によって生じた施設の損害に関する賠償に分けることができる。そこで、以下ではこれに対応して、（a）船舶損害賠償、（b）船舶内にある財産に生じる損害賠償、（c）船舶の接触によって生じた施設に関する損害賠償に分類してその内容を概観することにする。

（a）船舶損害賠償

¹⁴⁸ 王海明「論船舶碰撞的定義、概念、責任」中国海商法年刊第18卷（2007）195頁。

¹⁴⁹ 姚雲飛「中国船舶碰撞之法律概念研究」中国海商法研究第23卷第2期（2012）44頁、王海明・前掲（注148）195以下を参照。

¹⁵⁰ 船舶相互間に現実の接触がないにもかかわらず、ある船舶の存在または当該船舶の航行に関連して他の船舶に損害が生じる場合、いわゆる準衝突の場合も船舶衝突に含めるか否かについては、日本においても見解が分かれている。通説は、立法論として準衝突を船舶の衝突に含めるのは妥当であるとしても、現在の海商法の解釈として準衝突を船舶衝突とみることはできないと解している（箱井・前掲書（注145）35頁以下〔箱井崇史〕を参照）。

船舶が衝突により受けた損害は、一般に、船舶の全損または分損における損害と、全損に関わりなく発生する損害とに分けて論じられているので、その順でみてみよう。

・船舶の全損における損害賠償 船舶の全損における損害賠償には、船価の損失、船価に含まれない船舶内にある燃料、資材、備品、需品等の損失、および船員の給料、帰還費用、その他の合理的費用が含まれる（3条1項）。船価の損失の算定については、衝突地における類似船舶の当時の市場価格を標準とする（8条）¹⁵¹。なお、衝突地に類似船舶の市場価格がない場合は、船籍港における類似船舶の市場価格、または他の地域の類似船舶の市場価格の平均値を標準とするが、市場価格がない場合は、衝突した船舶の建造価格または購入価格から減価償却分（減価償却率は年4%～10%）を控除して算定する。減価償却分を控除して価値がなくなる場合には、残存価値によって算定する。ただし、船骸について残存価値が認められる場合は、船価から船骸の残存価値を控除しなければならない。

・船舶の分損における損害賠償 船舶の分損における損害賠償には、合理的な仮修繕費用および本修繕費用、ならびに、付随費用および維持費用が含まれる（3条2項）。ただし、被害者はこれらの損害賠償を受けるためには、次に掲げる要件を満たさなければならないとされている。i)船舶は、その最寄りの地で修繕を行わなければならない(被害者が、

¹⁵¹ 船価の算定に際して、いかなる場所における船舶の価格を標準とすべきかについては、日本では争いがある。衝突地における価格、衝突後最初に到達した地における価格、船籍港における価格などが考えられるが、通説は、損害賠償は、被害船主を現状に回復させることを目的とするとともに、加害船主に予見可能な損害を賠償させるものであるから、被害船主にとっては、その船籍港における価額の受けるのが最も原状に近い損害の賠償を得たことになるとともに、加害船主にとっても、偶然に衝突事故の発生した地の価額を標準とするよりも合理的であることを理由に、船籍港における価格を標準とすべきであると解している（箱井・前掲書（注145）159頁〔雨宮正啓〕）。また、衝突によって滅失した被害船の価格が衝突事故後に変動する場合、いかなる時点の船価を損害額とすべきかについても争いがある。この点について、騰貴した価格をもって転売などの処分やその他の方法により当該価額に相当する利益を確実に取得したであろう特別の事情があり、その事情が衝突当時予見し、または、予見可能である場合には騰貴した価格を損害額とするが、そうでなければ全損となった当時の船価を損害額とする立場が現在の実務の大勢である。このように、船価の算定については、日本法が船籍港における船舶が全損となった当時の価格を船価の算定の基準としているのに対して、中国法は、衝突地における類似船舶の当時の市場価格をその標準としている点で理解上の相違がみられる。

その地における修繕が、損失および費用を軽減させること、または、その他の合理的な理由が存することを証明できる場合を除く)¹⁵²。船舶が仮修繕によりその運航を継続できる場合、被害者は仮修繕を行う義務を負う。ii)船舶の衝突した部位の修繕を、被害者が行う船舶の堪航性を確保するための修繕、他の事故により生じた損傷の修繕、または、船舶の定期検査および修繕と同時に行う場合、損害賠償額は、当該衝突により損害を受けた部位の修繕費および損失に限る。

・分損または全損に関わりなく発生する損害 分損または全損に関わりなく発生する損害としては、合理的な救助費用、船骸の調査、引揚げおよび除去に要する費用、船骸の標識設置費用、曳航費用、当該航海の傭船料または運送賃の損失および共同海損分担金、合理的な休航損害¹⁵³、およびその他の合理的な費用がある(3条3項)。そのうち、休航損害は、通常、船舶衝突前および船舶衝突後の各2回の航海の平均収益に応じて算定するが、参照し得る船舶衝突前および船舶衝突後の各2回の航海が内場合には、その他の同種の航海の平均収益に応じて算定することとなる(10条2項)。

船舶が全損となった場合の休航損害として、代替船舶を見つけるまでに要する合理的な期間分の損害賠償請求権が認められている。ただし、その期間は2ヵ月を超えてはならない¹⁵⁴。船舶が分損した場合の修繕期間は、実際に修復するまでに要する合理的な期間に限

¹⁵² この点については、日本でも、被害船が修繕を行う際にして、被害船主は、状況に応じて遅滞なく修繕をしなければならず、修繕地または修繕者を選択する場合には、同程度の修繕をなしうるもののうち最も廉価のものを選択することを要すると解されている(山戸嘉一・船舶衝突論(1931)77頁、小町谷操三・船舶衝突法論〔海商法要義下巻2〕(1949)233頁)。

¹⁵³ 船舶が全損となった場合、船価相当額に加え、休航損害も認めるか否かについて、日本では、理解の一致をみるには至っていない。裁判例として、貨物船の全損につき、休航損害を認めなかった裁判例(大判大正15・5・22民集5巻386頁、東京地判昭和49・6・17判時748号77頁)、漁船の全損につき、休航損害を認めた裁判例(最判昭和56・7・17海事法研究会誌46号23頁、宮崎地判平成22・3・12判時2080号111頁)がある。

¹⁵⁴ 学説上は、①衝突が生じた当該航海における正味運賃のみ損害として認める(北澤宥勝・船舶衝突論(1923)66頁、山戸・前掲書(注152)65頁)、②定期傭船契約のような将来にわたる契約の存在を証明できた場合には、これらについての休航損害を認める(高橋義胤「船舶衝突に因る損害に就いて」海運102号(1930)33頁)、③代替船を取得するに要する合理的期間について休航損害を認める(小町谷・前掲書(注152)226頁)といった多様な見解が示されている。

られる。漁船の場合は、上記の期間から休漁期を除いた期間、または、1回の漁期に限るとされている。漁船の漁期の損失については、被害漁船の前3年の同時期の漁期の平均収益、または、同年の同時期における同種類の漁船の平均収益に応じて算定される（10条3項）¹⁵⁵。

なお、傭船料における損害について、船舶の衝突によって定期傭船者が船舶の利用を中止し、または、傭船料の支払いを中止した場合、この利用を中止した期間の傭船料または支払い停止となった傭船料から、衝突により支払うことを要しなかった費用を控除して算定される（11条1項）。

(b) 船舶内にある財産に生じる損害賠償

船舶内にある財産とは、船舶内にある貨物、旅客の荷物、船員の個人の生活必需品、および採捕した漁獲物等を指す。貨物が滅失した場合、その損害賠償額は、貨物の実際の価額（船積時における価額）に運送賃および被害者が支払った貨物保険料を加算して算定されるが、滅失のために支払う必要のなかった費用を控除しなければならない。これに対して、貨物に毀損が生じた場合、修復に要する費用、または、貨物の実際価額から、残存価値および損傷により支払う必要のなかった費用を控除して算定した金額のいずれかを損害賠償の額とする（9条2項）。また、延着の損害については、貨物の実際の価額から、期待利益（貨物の実際の価額の10%を超えてはならない）と到達地の市場価額との差額を差し引いて算定するものとされる（9条3項）。

船舶内にある採捕した漁獲物については、漁獲物の実際の価額（事故発生地における現地の市場価額）によって算定するとしているが、事故のために支払う必要のなかった費用を控除しなければならない（9条4項）。なお、船舶内にある漁具類の種類および数量については、当該漁撈のために必要となる数量から残存する数量を控除して算定することとなる。

また、旅客の荷物、および手荷物などの損失について、これが本船旅客の損失に属す場合には、海商法の規定を適用する（9条6項前段）。その他の船舶の旅客の損失に属する場

¹⁵⁵ 日本では、実務において、被害漁船の喪失利益は、(i) 被害船の過去の収益、または、(ii) 被害船が漁撈に従事できなかった漁期における同類漁船の平均収益に基づいて算定されるとしている（箱井・前掲書（注145）178頁〔雨宮正啓〕）。

合には、旅客運送契約に定める旅客の荷物の滅失または毀損に関する賠償規定を適用する（9条6項後段）。運送人が旅客と書面で約定し、運送人が保管する貨幣、金銀、真珠、宝石、有価証券またはその他の高価品の損失については、海商法の規定が適用される（9条8項）。

なお、船舶内にある財産に関する損害賠償には、以上でみた船内にある財産の滅失または損傷により生じた減価の損失のほか、合理的な修理または処分費用、合理的な財産の救助、引揚げ、除去に要する費用、共同海損分担金、およびその他の合理的費用も含まれるものとされる（4条）。

（c）船舶の接触によって生じた施設の損害に関する賠償

海商法は、船舶の衝突について定義を定めているが、船舶と港湾施設などとの接触に関する規定を設けていない。そこで、1995規定は、船舶と港湾施設などとの接触の場合の法律関係を明らかにするため、「船舶の接触」という概念を新設した。同規定によれば、船舶の接触とは、船舶が施設または障害物と接触し、財産の損害を生じさせた事故をいう（16条）。また、ここでいう「施設」とは、人為的に設置された固定または可動の構造物を指す。船舶の接触事故によって施設が一部毀損または全損した場合、合理的な修復費用または新たに建造するために要する費用から、使用した年数の減価償却分を控除したものをその損害賠償の額としている（12条）。

② 2008年規定

（i）損害賠償義務者

すでに触れたように、海商法第8章に定める船舶の衝突に関する規定の多くは、1910年の船舶衝突に関する統一条約を採り入れて制定されたものである。1910年の衝突条約は、イギリス法上の対物訴訟という原則を採用しており、過失のある船舶が衝突によって生じる損害賠償の責任を負うものとしている。海商法168条は、これに倣って、「船舶が衝突した場合、これが船舶の一方の過失によって生じたときは、過失のある船舶が損害賠償の責任を負う」と、過失のある船舶が損害賠償の責任を負うものと規定した。しかし、中国では、イギリス法上の対物訴訟の訴訟制度を認めていないため、被害者は船舶を対象に訴訟

を提起することができないとされている¹⁵⁶。そこで、海商法 168 条にいう「衝突の責任を負う船舶」を「衝突の責任を負う者」に変更する必要が指摘されてきていた¹⁵⁷。この点、2008 年規定は、その第 4 条において、船舶の衝突により生じた損害の賠償義務者について、改めて「船舶の衝突によって生じた損害賠償責任については、船舶所有者がこれを負担する。衝突した船舶が裸傭船されており、かつ、法律に基づく登記が行われている場合、裸傭船者がその損害賠償責任を負う」と規定した。これは、海商法 168 条の規定に関する疑義の解消を意図したものといえよう。

しかし、この 4 条の規定に関しても、さらに検討の余地が残されているとの指摘がある。第 1 に、裸傭船されて、かつ、登記がなされた船舶が衝突した場合、4 条の規定によれば、裸傭船者がその損害賠償の責任を負うものとされているが、このような場合、船舶所有者も損害賠償の責任を負う必要があるか、それとも船舶所有者は裸傭船者と連帯して損害賠償の責任を負う必要があるかは問題となる¹⁵⁸。第 2 に、衝突した船舶の所有者が過失のある船員を雇用した者でない場合は、過失のある船員を雇用した者は衝突によって生じた損害賠償の責任を負うことになるかという点も問題となる¹⁵⁹。これらの疑問に対しては、船舶が衝突した場合の損害賠償義務者について、「船舶の衝突によって生じた損害賠償の責任については、船舶所有者がこれを負担する。衝突した船舶の所有者が船員を雇用した者でない場合は、船員を雇用した者は船舶所有者と連帯して損害賠償の責任を負う」と規定

¹⁵⁶ 郭瑜・前掲書（注 52）〔海商法教程〕228 頁を参照。

¹⁵⁷ 李海「關於船舶衝突若干問題的思考—評『最高人民法院關於審理船舶碰撞紛争案件若干問題的規定』」中国海商法年刊第 20 卷第 4 期（2009）49 頁。

¹⁵⁸ 李海・前掲（注 157）50 頁。なお、前述した最高人民法院による 2005 年紀要では、船舶の衝突により生じた損害の賠償義務者について、「船舶の衝突によって生じた損害賠償責任については、船舶所有者がこれを負担する。ただし、衝突した船舶が裸傭船されており、かつ、法律に基づいて登記が行われている場合は、この限りでない。船舶の運航者または管理者が船舶の衝突につき過失がある場合は、船舶所有者または裸傭船者と連帯して損害賠償の責任を負う。ただし、これは損害賠償責任を負うべき者に対する求償権の行使を妨げない」（同紀要 130 条第 1 項）という規定を設けていたが、2008 年規定は、船舶の運航者または管理者を船舶の衝突につき過失がある場合、船舶所有者と裸傭船者と連帯して損害賠償の責任を負うことになるかという点に触れていない。

¹⁵⁹ 李海・前掲（注 157）50 頁。

すべきであるとの指摘がなされている¹⁶⁰。この点は、一般法としての不法行為法（使用者責任）との関係において検討すべきであろう。

船舶が衝突した場合の損害賠償義務者については、日本での検討が参考になると考えられる。日本では、商法 704 条 1 項および 690 条によれば、賃貸した船舶が、その船舶賃借人、いわゆる裸傭船者が選任した船長その他の船員の過失によって他船と衝突し、損害が生じた場合、その損害について賠償責任を負うのは、船舶所有者ではなく裸傭船者であるとされているため、裸傭船された船舶が衝突した場合の衝突責任について、裸傭船者が衝突によって生じた損害の賠償責任を負うことに異論はない¹⁶¹。しかし、定期傭船された船舶が衝突した場合の衝突責任について、過失ある船員を提供した船舶所有者の責任となるのか、それとも船舶を自己の船舶のように利用している定期傭船者の責任となるのかについて、見解が分かれている¹⁶²。判例は、船舶が、専属的に定期傭船者の営業の運送に従事し、その煙突には、定期傭船者のマークが表示され、また、その運航については、定期傭船者が日常的に具体的な指示命令を発しており、定期傭船者としては、各船舶を定期傭船者の企業組織の一部として、日常的に指揮監督しながら、継続的かつ排他的、独占的に使用して、定期傭船者の事業に従事させていた場合には、船舶の航行の過失によって他の船舶に与えた損害については、商法 704 条 1 項の類推適用により、商法 690 条による船舶所有者と同一の損害賠償義務を負担すべきであると解している¹⁶³。一方、中国では、この点について、「船舶衝突事故の発生は船員の管理または船舶の操縦上の過失によって生じた場合、船員の管理または船舶の操縦上の過失に対して責任を負う者は、船舶衝突によって生じた損害の賠償義務者である。船舶が定期傭船されている場合には、傭船者は、船員の配乗、管理または船舶の操縦について義務を負わないことから、船員の管理または船舶の操縦に関する行為に対して民事上の責任を負うべきではない。したがって、傭船者は船舶の衝突により生じた損害の賠償義務者ではない」とした裁判例がある¹⁶⁴。

¹⁶⁰ 李海・前掲（注 157）51 頁。

¹⁶¹ 箱井・前掲書（注 145）44 頁を参照〔松田忠大〕。

¹⁶² 箱井・前掲書（注 145）45 頁〔松田忠大〕。

¹⁶³ 最判平 4・4・28 判時 1421 号 122 頁。

¹⁶⁴ 「期租船人对碰撞造成对方船舶所载货物的损失不负责任」中国海事审判年刊第 9 期（1999）465

(ii) 積荷の権利者による損害賠償請求権の競合

海商法 169 条¹⁶⁵は、船舶が双方の船員の過失によって衝突した場合の損害の分担関係について定めを設けている。しかし、実務においては、海商法 169 条の規定に対して多様な見解が示されており、理解の一致をみていない。こうした事態を受けて、2008 年規定は、積荷の権利者の損害賠償請求権、および貨物を積載した本船の負担する損害賠償の責任について明文をもって規定を設けることにした。同規定によれば、船舶の衝突によって船積した貨物が損害を受けた場合、積荷の権利者は、衝突した船舶の一方または双方に対して不法行為に基づく損害賠償請求の訴訟を提起することができる一方、貨物を積載した本船に対しても債務不履行に基づく損害賠償請求の訴訟を提起することができる（6 条）。また、積荷の権利者および損害を受けた第三者の利益を保護するために、同規定 7 条は、衝突した船舶が、正当な理由がなく過失の割合を証明する証拠の提出を拒否する場合は、衝突した船舶の一方が全部の責任を負うか、または、双方が連帯して損害賠償責任を負わなければならないと規定している。

(iii) 船骸または積荷の撤去に関する責任

海事賠償責任制限は、海商法において責任者の賠償責任を一定の限度額に制限する特有の制度である。海商法 207 条は、責任者の責任制限を享受できる海事債権損害賠償請求権の範囲について、列挙式で明文をもって定めを設けている。この規定は、1976 年の海事債権についての責任の制限に関する条約に倣って制定されたものである。ただし、条約と異なり、船骸または積荷の撤去費用に関する損害賠償の請求を制限債権に含まれるものとし

頁以下を参照。

¹⁶⁵ 海商法 169 条（双方の過失による衝突） ①船舶の衝突が双方の船舶の過失によって生じた場合、各船舶はその過失の割合に応じて損害賠償の責任を負う。過失の割合が等しい場合またはその割合を判定することができない場合は、各船舶は平分して賠償する責任を負う。

②双方の船舶に過失ある場合、衝突によって生じた船舶および運送品その他の財産的損害に対しては、前項に定める割合に従って損害賠償の責任を負う。衝突によって第三者の財産に損害が生じた場合、各船舶の賠償責任は、その負担する割合を超えない。

③双方の船舶に過失ある場合、衝突によって生じた第三者の死傷に対しては、各船舶は連帯して損害賠償の責任を負う。一方の船舶が本条 1 項に定める割合を超え連帯して損害賠償金を支払ったときは、他の過失ある船舶に対して求償権を行使することができる。

なかった。裁判の実務において、同規定に関する理解が分かれており、また、責任者のこのような費用についての賠償責任を制限すると、費用の不足によって船骸または積荷の撤去が有効に行われないことが生じるおそれがあることから、2008年規定は、運航の安全や環境保護の立場から、中国の国情を考慮し、海商法の立法趣旨に基づき、船骸または積荷の撤去にかかる費用について、損害賠償が請求された責任を負う者が、海商法第11章の規定に従って海事賠償の責任制限を享受することができないと明らかにした（9条）¹⁶⁶。

（iv）証拠の提示およびその効力

船舶衝突事件が生じた場合の証拠となるものが極端に少なく、しかも改ざんされやすいなどの特徴に鑑み、2008年規定は、海事訴訟特別手続法に規定する船舶衝突事件の証拠に関する供述を翻すことを禁ずる原則（85条）に従い、船舶衝突事件に関連する証拠の提示時機および主管機関が作成した調査資料の証拠の効力について新たな規定を設けることにした。これらの規定は、事故の当事者が外在的な要因を利用して調査事実を任意に改変し、事故責任の認定に悪影響を与えること、および証拠の流出の防止を図ろうとしている。

3) 小 括

以上のように、船舶の衝突に関する2つの解釈規定の内容を概観した。その内容は多岐にわたるが、本論文の主題との関係では、次の2点を指摘しておきたい。

第1に、1995年規定における船舶衝突の定義の問題である。すなわち、同規定がリスボン規則を採用したため、1910年条約を採用した海商法における船舶衝突の定義と齟齬が生じることになった。海商法との整合性を確保するのであれば、1995年規定においても船舶の衝突は直接の接触のある場合に限定しつつ、準衝突にも同規定を準用するという規定方法で足りたのであろう。これは単純な規定の過誤（しかも実害はないであろう）といえようが、いずれも条約や国際規則をそのままの形で採用したための結果でもあって、この海商法の制定時にみられた「直輸入指向」の弊害ともみられよう。

第2に、これは海商法自体の問題ではあるが、イギリスの対物訴訟を前提とした1910年の船舶衝突統一条約の規定を採用した海商法168条の規定が2008年規則により実質的に修正されたとみられる点である。この点についても、条約継受における問題とみることも

¹⁶⁶ 胡方「關於審理船舶碰撞糾紛案件若干問題的規定」人民司法11期（2008）29頁を参照。

できるし、その後の中国法体系との整合性確保のための修正が、過渡的に解釈規定の手法を用いて実現されたといえるだろう。なお、これと関連して、船舶衝突の場合の損害賠償義務者について、過失のある船員の雇用者の責任が議論されていることを指摘したが、これも海商法制定後に立法がなされた不法行為法との関係において検討されるべきものと思われるから、仮に海商法または関連解釈規定に規定を設けるのであれば、不法行為法との整合性の確保を看過することはできないものと思う。

(2) 仮渡し・保証渡しについて

1) 仮渡し・保証渡しに関する中国法の従来状況

本船が陸揚港に入港しているにもかかわらず船荷証券が到着しないような場合に、実務において、船荷証券と引換えでなく運送品を引き渡すこと（仮渡し）が行われている。特に、荷受人自身または銀行（連帯保証人）が保証状（L/G）を差し入れることにより、後日に船荷証券を返還すること、また、仮渡しによって運送人に損害が生じた場合には求償に応じることを約する、いわゆる保証渡しの慣行が広く知られている。中国においても、船舶の高速化により、仮渡し・保証渡しを必要とする場面が増加し、仮渡し・保証渡しにより生じた紛争事件の件数が年々増加している¹⁶⁷。

1992年の海商法制定前から、中国でも保証渡しは慣行として行われていた。港湾の混雑と荷揚げ作業の停滞を避けるために、海商法の制定に先立って、すでに1983年4月には、国務院、交通部および対外経済貿易部が関連する公文書「海上貿易取引における原本船荷証券と引換えによる輸入貨物の引渡しに関する通達」（(83)国港06号）を公表している。この通達では、原本船荷証券と引換えによる運送品の引渡しを当然の前提としながらも、制度として、船荷証券の副本¹⁶⁸と保証状の提出あるいは他の有効な書類¹⁶⁹の提出を受けて

¹⁶⁷ たとえば、上海海事法院が2001年に審理した仮渡し・保証渡しにより生じた紛争事件の件数は25件、損害賠償額は2700万元に及ぶ。2002年に審理した同種事件の件数は30件で、損害賠償額は4500万元に及ぶ。2003年1月から9月までの8ヶ月間に審理した同種事件の件数は46件である（海関総合情報網 <http://www.china-customs.com/customs/data/2005/7559.htm> を参照〔最終閲覧：2014年1月30日〕）。

¹⁶⁸ 実務において、船荷証券のコピーあるいはファックスを船荷証券の副本として使うことが多い。

¹⁶⁹ 有効な書類とは、荷受人が運送品を受取る権利を有することの証明ができるもの（たとえば売

する運送品の引渡しを認めるものであった。この通達によれば、運送人が実際に船荷証券を回収する前に、船荷証券の呈示なくして保証状によって運送品を引き渡した場合、それにより生じた損害を荷受人または保証人に転嫁することを認めながら、運送契約の違反に基づいて、運送人は船荷証券所持人に対して損害賠償責任を負うものとされている。

その後、中国海商法が制定され、その 71 条において、「船荷証券とは、海上物品運送契約および運送人が運送品を受け取り、または船積みしたことを証明し、かつ、運送人がこれによって運送品の引渡しを保証する証券をいう。船荷証券中に、記名された者に運送品を引き渡す旨、または指図人の指図により運送品を引き渡す旨、または証券の所持人に対して運送品を引き渡す旨の条項が記載されているときは、これによって運送人が運送品の引渡しを保証したものとみなす。」という規定を設けた。これは船荷証券の受戻証券性を定める日本商法 584 条に相当する規定である。日本商法 584 条は、運送人に対して船荷証券と引換えでのみ運送品を引き渡すべき義務を課すものではなく、証券と引換えでない引渡請求を運送人が拒絶できることを定めたものに過ぎないと解するのが通説となっている¹⁷⁰。これに対して、海商法 71 条の規定は、運送人は船荷証券と引換えにする運送品の引渡しを保証するものとしており、適法な船荷証券所持人に対して船荷証券と引換えにより運送品を引き渡すことは、運送人の法定の義務であると解されている¹⁷¹。したがって、仮渡し・保証渡しが行われた場合に、運送人は船荷証券所持人に対して、損害賠償責任を負わなければならない。

しかし、海商法に定められている船荷証券に関する規定は、一般的なものに過ぎず、日本におけるのと同様に、仮渡し・保証渡しから生じる具体的な法律問題に直接の解答を与えるものとはなっていない。中国海事裁判所は、毎年数多くの仮渡し・保証渡しに関わる事件を審理しているものの、司法実務においても未だに法的な問題が解決されていないことが指摘されていた¹⁷²。

買契約書、信用状など)と思われる。

¹⁷⁰ 竹田省・商行為法 (1937) [12 版] 199 頁、石井照久・海商法 (1964) 240 頁、大隈健一郎・商行為法 (1967) 159 頁、中村=箱井・前掲書 (注 56) 230 頁。

¹⁷¹ 司玉琢編・海商法 (2008) 123 頁 [蔣躍川]。

¹⁷² 胡正良「論無單放貨損害賠償的責任主体」中国海商法年刊第 16 卷 (2005) 13 頁。

2) 最高人民法院による 2009 年規定の採択

前述した事態を受けて、仮渡し・保証渡しに関する法律問題についての裁判規範の統一を図るために、最高人民法院は、2009 年 2 月に「原本船荷証券との引換えなしに運送品を引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」(以下「2009 年規定」という)を採択した。最高人民法院が新规定の採択に最初に取り組んだのは、2004 年のことであった。2005 年 12 月に、最高人民法院は、仮渡し・保証渡しに関連のある条約、外国法規・判例、および国内判例に関する調査・研究を行ったうえで、「第 2 回全国涉外商事海事審判業務會議紀要」¹⁷³(以下「2005 年紀要」という)において、仮渡し・保証渡しに関する紛争事件の審理に際して当面している諸問題について指導的な意見を示した。その後、2006 年に、最高人民法院は、「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若干の問題の規定について」という新规定の草案を公表し、数次にわたって海事法院、高級人民法院、商務部、交通運輸部、中国海商法協会、中国弁護士協会海事専門委員会、大連海事大学、上海海事大学、および船会社等に修正の意見および提案を求めていた。2009 年 2 月に、最高人民法院審判委員会に提出された新规定の修正稿が、その第 1463 回會議において、新规定として採択された¹⁷⁴。この新规定は、15 か条の条文により、仮渡し・保証渡しによって生じる典型的な法律問題について具体的な解決方法を示しており、2009 年 3 月 5 日から実施されている。

2009 年規定は、最高人民法院に認められた有権的な解釈を示すことにより、仮渡し・保証渡しに関する法律問題を統一的に解決しようとするものであり、とりわけ各地の裁判所はこれに従って個別的な事件を審理すると考えられることから、実務上きわめて重要なものであるといえよう。以下では、①適用範囲、②運送人の責任、③受取人の責任、④実際の荷送人の損害賠償請求権の順で 2009 年規定の内容に検討を加えることにより、仮渡し・保証渡しに関する中国法の新展開を考察することにした。

¹⁷³ 「紀要」とは、最高人民法院が公布する公文書の種類にすぎないものであり、司法解釈の持つような法律としての効力を有しない。

¹⁷⁴ 新规定の制定経緯に関する詳細な記述については、劉寿傑「解説『最高人民法院關於審理無正本提單交付貨物案件適用法律若干問題的規定』」中国海商法年刊第 20 卷第 3 期(2009) 22 頁以下を参照。

①適用範囲

2009年規定は、その名称にある通り、運送人が船荷証券と引換えでなく運送品を引き渡した場合を広く対象としている。ここにいう船荷証券には、記名式船荷証券、指図式船荷証券および無記名式船荷証券のいずれもが含まれる（1条）。また、2009年規定は、船荷証券と引換えずに運送品を引き渡すことが当然に許容されると考えられる場合について、運送人の免責を確認する規定を置いている。これらは実質的には適用除外を定める規定といえよう。

(i) 法律の規定による場合（7条・8条） 2009年規定7条は、港に到着した運送品を当地の税関または港湾当局に引き渡さなければならない場合、これに従った引渡しについては運送人が責任を負わないこととしている。これは、メキシコなど南アメリカの一部の国について知られるように、現地の法律の規定により、港に到着した運送品を税関または港湾当局に引き渡さなければならないような場合に関するものである。こうした場合には、運送人は荷揚港において船荷証券の呈示を受けて荷受人に運送品を引き渡すことはできない。したがって、運送人は運送品を目的港に到着させ、港の所在地の法律に従って運送品を引き渡すことにより、運送契約上の運送品の引渡し義務を履行したものと解される。少なくとも、船荷証券と引換えずに当局に運送品を渡したことによってただちに責任を負うことにはならない。

また、2009年規定8条は、港に到着した運送品が法律に定められた期限内¹⁷⁵に税関に申告されなかったことにより税関が法律に基づく換価処分をなし、または裁判所が運送人の留置した運送品につき競売の決定をした場合¹⁷⁶、船荷証券と引換えずに運送品を処分し、

¹⁷⁵ 税関法 24 条 2 項により、輸入貨物の受取人は、輸送手段が申告した通関日から起算して 14 日以内に税関に申告しなければならないとされている。なお、輸入貨物の受取人が輸送手段の申告した通関日から 3 か月を超えて税関に申告しなかった場合は、当該運送品が税関によって法律に基づき換価処分がなされる（同法 30 条 1 項）。

¹⁷⁶ 海商法 87 条によれば、運送人に支払われるべき運送賃、共同海損分担費用、滞船料、ならびに、運送人が運送品のために立替え払いをした必要な費用およびその他の運送人に支払われるべき費用につき、未払いがある場合、または、適当な担保が提供されていない場合は、運送人は、合理的な限度内においてその運送品を留置することができる。また、海商法 88 条 1 項では、運送人が同法 87 条の規定により運送品を留置した場合、船舶が陸揚港に到着した日の翌日から満 60 日を経過

または、競売にかけたことについて運送人が免責されることを定めている。

(ii) 数通発行の場合 (10 条) 2009 年規定 10 条は、船荷証券を数通発行した場合、船荷証券の最初の呈示者に運送品を引き渡した場合には、船荷証券と引換えなしに運送品を引き渡したことに對して、運送人が損害賠償責任を負わないとする。船荷証券の数通発行とは、原本船荷証券が複数発行されることであり、運送人は荷揚港においては、原本船荷証券 1 通の呈示を受けて、これと引換えに運送品を引き渡すことができる。この場合、他の原本船荷証券を所持する者があつたとしても、この者に対して運送人が船荷証券上の責任を負わされることはない。

(iii) 記名式船荷証券 (9 条) 2009 年規定 9 条は、記名式船荷証券が発行された場合の規定である。日本では、船荷証券が記名式で発行された場合でも、裏書きを禁止する文句が記載されない限り当該証券は裏書きによって譲渡できるとされており (日本商法 574 条)、船荷証券所持人が運送品の処分権を有することになる¹⁷⁷。これに對して、海商法 79 条には、「記名式船荷証券は譲渡することができない」と明文で規定され、また、中国の司法実務では、記名式船荷証券の場合にも、海商法 71 条の適用により、船荷証券と引換えでなければ運送品を引き渡してはならないとされている¹⁷⁸。この 71 条によれば、船荷証券と引換えによる運送品の引渡しを運送人が保証するというのであるから、記名式船荷証券の場合も、運送品の処分権は証券所持人が有していると解するのが素直であろう。しかし、

して運送品の引渡しを受け取る者が現れないときは、運送人は、裁判所に運送品の競売を申立てることができる」と定めている。

¹⁷⁷ 日本では、運送品の処分権を有する者は、船荷証券が発行されていないときは荷送人であり、船荷証券が発行されているときはその正当な所持人に限られるものと解されている (中村=箱井・前掲書 (注 56) [海商法・第 2 版] 223 頁)。

¹⁷⁸ 船荷証券が記名式船荷証券である場合、運送品の引渡しを船荷証券と引換えでなさなければならぬかについては、古くから議論がなされていたが、判例は、海商法 71 条の規定に従って、記名式船荷証券の場合にも、船荷証券と引換えでなければ運送品を引き渡してはならないとした (最高人民法院民事判決書 (2002) 民四提字第 10 号)。さらに、最高人民法院は、その 2005 年紀要において、「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」(97 条)と規定し、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いう原則を確立した。

2009年規定9条は、運送品が荷受人に引き渡されるまで荷送人が処分権を有するとして一般法の規定に従うことを前提としている¹⁷⁹。すなわち、船荷証券が記名式であるときは、荷送人が処分権を有することを前提として、運送人がその指示に従って証券に記載されていない者に運送品を引き渡した場合には、船荷証券所持人は運送人に対して損害賠償を請求することができないものとした。記名式船荷証券が発行された場合の処分権の所在はかねてから議論のあるところであり、この2009年規定がこれを解決することになるのか、今後の司法実務が注目されるところである。

(iv) 船荷証券の偽造(5条) 2009年規定は、船荷証券の偽造の場合についても規定を設けている。これは、仮渡し・保証渡しとは異なるが、真正な船荷証券と引換えでない引渡しの一つといえることから、この機会に解釈上の統一を図るために加えられたものと思われる。2009年規定は、運送人が偽造船荷証券で運送品の引渡しを行った場合、真正な船荷証券所持人は運送人に対して損害賠償の請求ができるものと確認している。船荷証券が偽造された場合、そのリスクを運送人と証券所持人のいずれに負わせるかは問題となりうる。運送人が船荷証券を発行するのであり、その真偽については証券所持人よりも判断が容易であると考えられるが、2009年規定は、このリスクを運送人の負担とすることを明確にした。

②運送人の責任

(i) 責任の内容(2条・3条) 司法実務においては、船荷証券と引換えでなく運送品を引渡したことにより証券所持人に損害が生じた場合、運送人が証券所持人に対して不法行為に基づく損害賠償責任を負うか、それとも債務不履行に基づく責任を負うかについては、長年にわたり議論がなされていた。2009年規定が実施されるまでの議論をまとめると、仮渡し・保証渡しにより生じた運送人の損害賠償責任の性質の認定について、次のような変遷が見られる¹⁸⁰。

(a) 不法行為に基づく損害賠償責任(1984年～1992年) 海商法が実施されるまでの

¹⁷⁹ 契約法308条は、運送人が荷受人に運送品を引き渡すまで、荷送人は運送の中止、運送品の返還、目的地または荷受人の変更を請求することができるものとしている。

¹⁸⁰ 司玉琢ほか「關於無單放貨的理論与实践—兼論提單的物權性問題」中国海商法年刊第11卷(2000)19頁を参照。

この時期においては、「船荷証券は一種の権原証券（document of title）である」という学説、およびイギリスの裁判例の影響を受けて、証券所持人が貨物の所有権を有するものと解され、運送人がその仮渡し・保証渡し行為につき不法行為に基づく損害賠償責任を負うとされていた¹⁸¹。

(b) 不法行為に基づく損害賠償責任と債務不履行に基づく損害賠償責任との併存（1993年～2001年） この時期において、海商法の実施、仮渡し・保証渡しに関する研究の発達、および裁判経験の蓄積により、裁判所は、仮渡し・保証渡しにより生じた運送人の責任について、不法行為に基づく損害賠償責任と債務不履行に基づく損害賠償責任との併存を認めるようになった。

(c) 債務不履行に基づく損害賠償責任（2001年～2009年） 仮渡し・保証渡しに関する事件の裁判規範の統一を図るために、最高人民法院は2001年から2005年までの間、仮渡し・保証渡しにより生じた運送人の責任について、債務不履行に基づく損害賠償責任であるとのガイダンスな意見を示していた（下記に掲げる表を参照）。

2001年「全国海事法院院長座談紀要」	仮渡し・保証渡しにより生じた損害について、船荷証券の正当な所持人が運送人に対して損害賠償を請求する場合、各裁判所はこれを債務不履行に基づく紛争事件として審理を行う。
2002年「全国涉外民事商事海事審判工作座談会」	船荷証券の性質に鑑み、仮渡し・保証渡しによる運送人の責任について、債務不履行責任と不法行為責任との競合を認めうる。裁判実務において、仮渡し・保証渡しにより生じた損害について、船荷証券の正当な所持人が運送人に対して損害賠償を請求する場合は、運送人が債務不履行に基づく損害賠償責任を負う。
2004年「涉外商事海事審判事務問題回答」	裁判実務において、仮渡し・保証渡しにより生じた損害について、船荷証券の正当な所持人が運送人に対して損害賠償を請求する場合は、運送人が債務不履行に基づく損害賠償責任を負う。証券所持人が、船荷証券と引き換えることなく運送品の引渡しを受けた者に対して損害賠償請求権利を主張した場合は、これを不法行為に基づく損害賠償請求とする。
2005年「第二次全国商事海事審判工作會議紀要」	運送人が仮渡し・保証渡しを行ったことにより船荷証券の正当な所持人に損害が生じた場合は、運送人が証券所持人に対して債務不履行に基づく損害賠償責任を負う。船荷証券と引き換えることなく運送品の引渡しを受けた者またはその他の者が運送品を受け取ったことにより証券所持人に損害が生じた場合は、船荷証券

¹⁸¹ 司玉琢・前掲書（注36）286頁、王文軍・提單項下海運貨物索賠之請求權基礎研究（2011）15頁を参照。

	と引き換えることなく運送品の引渡しを受けた者またはその他の者が証券所持人に対して不法行為に基づく損害賠償責任を負う。
--	--

2009年規定2条は、船荷証券と引換えでなく運送品を引き渡したことにより船荷証券上の権利が侵害された証券所持人は、運送人に対する民事責任の追及ができることを確認している。続く2009年規定3条は、2条により運送人が責任を負うべき場合について、責任の性質および法律の適用関係について具体的に定めたものである。まず、運送人が船荷証券と引換えでなく運送品を引き渡したことにより証券所持人に責任を負う場合、この性質が債務不履行または不法行為に基づく責任であることを明らかにした(1項)。次いで、3条2項は、これらの「民事上の責任」について原則として海商法の規定を適用するとしているので、不法行為の場合にも海商法の規定が適用されるものと解される。海商法に適用する規定がないときは、他の法律が適用される(3条2項2文)。したがって、たとえば証券所持人が運送人に対して債務不履行に基づいて損害賠償を請求した場合には、海商法に規定がなければ、「契約法」およびこれに関する司法解釈¹⁸²が適用され、また、不法行為に基づいて損害賠償を請求した場合には、民法通則およびこれに関する司法解釈¹⁸³が適用されるものと思われる。

仮渡し・保証渡しをした運送人の責任については、運送品を取り戻して引き渡すことができない場合、運送人が船荷証券所持人に対して債務不履行に基づいて損害賠償責任を負うことについて日本では争いはないが、運送人が不法行為責任を負うか否かについては見解が分かれている。判例は船荷証券所持人に対して運送人が不法行為責任を負うと認める¹⁸⁴が、学説上は請求権競合の立場から不法行為の成立を認める見解、法条競合の立場から不法行為の成立を否定する見解および折衷説がある¹⁸⁵。この点について、また、1992年に

¹⁸² 契約法が1999年10月1日に施行された後、最高人民法院により、1999年12月29日に「中華人民共和国契約法」の適用における若干の問題に関する最高人民法院の解釈(一)、2009年5月13日に「中華人民共和国契約法」の適用における若干の問題に関する最高人民法院の解釈(二)が実施されている。

¹⁸³ 民法通則が1987年1月1日に施行された後、最高人民法院により、1988年4月2日に「民法通則を貫徹執行する若干の問題に関する意見(試行)」が実施されている。

¹⁸⁴ 大判昭7・3・18民集11巻327頁。

¹⁸⁵ 戸田=中村・前掲書(注44)208頁〔武知政芳〕。

改正された国際海上物品運送法のもとでは、運送人の責任の免除・軽減を定めた規定が運送人の不法行為にも適用される（20条の2第1項）ことから、運送人の責任が契約責任であるか不法行為責任であるかによる本法の適用上の差異は消失し、保証渡しをした運送人が証券所持人に対して不法行為責任を負うか否かの議論もその実益をほとんど喪失しているとの指摘もなされている¹⁸⁶。

（ii）損害賠償の額（6条） 中国では、運送人の責任に関しては、日本と同じく定額賠償を認めているが、その規定方法は異なっている。船荷証券と引換えでなく運送品を引渡した場合の運送人の損害賠償の額について、前述した最高人民法院の2005年紀要および2009年規定の草案では、「運送人は、船荷証券と引換えなしに運送品を引き渡したことにより債務不履行責任を負う場合の損害は、運送人本人が運送契約に違反した場合に生じた損害に相当する。損害賠償の額には、1) 運送品船積時の価額（運送品船積時の価額は売買契約で約定した価格、決済書類または確認書類により確定する。これらの価額が一致しない場合には、実際に支払った運送品の代金によって確定する。）、2) 実際に支払った代金の利息損失、3) 実際に支払った運送賃および保険料を含む。」と規定していた。

これに対して、2009年規定は、損害賠償の額を、「船積時における運送品の価額に運送賃および保険料を加えて算出する」ものとした。この計算の基準は海商法55条¹⁸⁷の規定に基づくものであり、実質的には同条の定める定額賠償によることを明らかにしている¹⁸⁸。

¹⁸⁶ 戸田=中村・前掲書（注44）208頁以下〔武知政芳〕。

¹⁸⁷ 海商法55条（損害賠償の額）①運送品が滅失した場合の損害賠償額は、運送品の実際価値によって算定し、損傷した場合の損害賠償額は、運送品の損害の発生の前後の実際価値の差額または運送品の修繕費によって算定する。②運送品の実際価値は、その船積時の価額に保険料および運送賃を加算して計算する。③前項に規定する運送品の実際価値については、賠償する時に、滅失または損傷によってその支払が減額され、または免れた費用の額を控除しなければならない。

¹⁸⁸ このように、新規定は、船荷証券と引換えでなく運送品を引渡した場合の運送人の損害賠償の額について規定を設けたが、船荷証券を所持していないものの運送品を受け取った者またはその他の責任を負う者が負担する損害賠償の額に言及していない。前述した最高人民法院による2005年紀要では、船荷証券を所持していないものの運送品を受け取った者またはその他の責任を負う者が負担する損害賠償の額には、①運送品船積時の価額（運送品船積時の価額は売買契約で約定した価格、決済書類または確認書類により確定する。これらの価額が一致しない場合には、実際に支払った運

海商法の規定は、荷揚げされるべき地および時における運送品の市場価格を基準とする日本の国際海上物品運送法（12条の2）などと異なり、運送品の「船積時価格」によって算定される点に特徴がある。次項でみるように、2009年規定は、仮渡し・保証渡しの場合に海商法の定める責任制限規定の適用を認めていないが、定額賠償規定の実質的な適用は認めることとしている。なお、2009年規定3条により、運送人が不法行為に基づく損害賠償を請求された場合にも2009年規定6条が適用されるものと解される。

iii) 責任制限（4条） 運送人が仮渡し・保証渡しによって船荷証券所持人に損害賠償責任を負う場合、運送人が責任制限の利益を享受できるかについては問題となる。この点、海商法56条の責任制限に関する規定は、運送品の滅失、損傷または延着により生じた損害の場合に適用が限られ、仮渡し・保証渡しにより生じた船荷証券所持人の損害には適用されないという理解から、運送人は責任制限の利益を享受できない¹⁸⁹とする学説がある。

仮渡し・保証渡しをした運送人の海商法56条に定める責任制限の利益の享受について、前述した最高人民法院の2005年紀要、および2009年規定の草案では、「運送人が原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為につき民事上の責任を負う場合、中国人民共和国海商法56条の責任制限に関する規定を援用することができない。」とされていた。2009年規定4条は、これらの規定を受けて、船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為につき運送人が民事上の責任を負う場合、運送人の責任には海商法56条の責任制限規定が適用されないことを明らかにした。

しかし、前述したように、定額賠償規定の実質的な適用は認めているといえるから、取り扱いを分けた理論的な根拠については検討の余地があるものと思われる。これについては、日本における学説上の検討が参考になると考えられることから、ここでは、日本おいての議論状況に簡単に触れることにしよう。日本では、仮渡し・保証渡しをした運送人は国際海上物品運送法13条の責任制限の利益を享受できるか否かについて、裁判例は見当たらないが、多数説は、仮渡し・保証渡し行為により運送人が船荷証券所持人に運送品を引き渡すことができないことは、運送品の滅失または滅失に準じるものとして国際海上物品

送品の代金によって確定する。）、②実際に支払った運送賃および保険料、③実際に生じたその他の損失を含むものとした（同紀要109条）。

¹⁸⁹ 司玉琢・前掲書（注36）292頁において紹介された学説である。

運送法 3 条 1 項により損害賠償責任を負うものと解し、仮渡し・保証渡しの場合の損害にもこの責任制限規定が適用されるとする¹⁹⁰。一方で、この場合の損害は、国際海上物品運送法 3 条 1 項の「運送品の滅失」に該当せず、運送人の損害賠償責任は原則として国際海上物品運送法によらず、民法の一般原則によって決すべきであるとし、13 条による責任制限を認めないとする有力説がある¹⁹¹。また、定額賠償（国際海運 12 条の 2）については、証券所持人による運送契約に基づく損害賠償請求として、なお運送契約法の範疇で処理しても特に不合理ではないから、仮渡し・保証渡しの場合にも適用があるものと解されている¹⁹²。

iv) 時効（14 条・15 条） 中国では、不法行為に基づく損害賠償請求権の時効については、民法通則により、その期間は 2 年であり、訴えを提起し、当事者の一方が請求をなし、または、義務の履行を承認したときは中断するとされている。しかし、海上物品運送の特別な性質から、海商法は海上物品運送において生じた損害賠償請求の時効期間は 1 年であると規定している（257 条）。また、時効の中断についても海商法に規定を置き、時効は請求権者が訴えを提起し、仲裁を申立て、または請求を受けた者が義務の履行を承認したときは中断すると規定している（267 条）。

船荷証券と引換えでない運送品の引渡しについて、2009 年規定は原則として海商法の規定が適用されることを明らかにしているが、責任制限の場合と異なり、時効については海商法 257 条の規定がそのまま適用される¹⁹³ことを確認している（14 条 1 項）。また、時効の中断についても、海商法 267 条の規定が適用される。さらに、運送人と運送品を受け取った者に対して不法行為に基づく訴訟を提起する場合にも、海商法 257 条および 267 条の規定が適用されることを明らかにしている¹⁹⁴。

¹⁹⁰ 小町谷操三「海上運送人の責任の消滅時効について」民商法雑誌 47 巻（1963）4 号 497 頁。

¹⁹¹ 戸田=中村・前掲書（注 44）209 頁〔武知政芳〕。

¹⁹² 江頭憲治郎・商取引法〔6 版〕（2010）307 頁注 3、中村=箱井・前掲書（注 56）231 頁を参照。

¹⁹³ 日本において、保証渡しの場合にも国際海上物品法の除斥期間の規定が適用されるとした最高裁判例がある（最高裁平成 9 年 10 月 14 日判決、海事法研究会誌 145 号 59 頁）。

¹⁹⁴ 前述した最高人民法院による 2005 年紀要 113 条、114 条 2 項によれば、船荷証券と引換えなしに運送品を引き渡したことについて、船荷証券所持人が、運送品を受け取った者または他の責任を負うべき者に対して不法行為に基づく損害賠償請求をする場合には、時効期間は、民法通則の規定

保証渡しがなされる場合、特にその起算点が問題となる¹⁹⁵。なぜなら、運送品の全部滅失の場合と同じように扱おうとすれば、実際に保証渡しがなされるより前、すなわち運送品が運送人の保管中であって損害が発生していないうちから時効が進行することになり、また、船荷証券所持人が損害の事実を知るのは通常は保証渡しがなされてから何日かが経過していると考えられるからである。この点、2009年規定は、船荷証券所持人の運送人に対する損害賠償請求権の時効について、その期間は引渡しをなすべき日より起算することとしており、画一的な処理を優先させている。

(v) 免責されない場合（13条） 2009年規定は、船荷証券の偽造の場合についても規定を設けている。これは、仮渡し・保証渡しとは異なるが、真正な船荷証券と引換えない引渡しの一つといえることから、この機会に解釈上の統一を図るために加えられたものと思われる。2009年規定は、運送人が偽造船荷証券で運送品の引渡しを行った場合、真正な船荷証券所持人は運送人に対して損害賠償の請求ができるものと確認している。船荷証券が偽造された場合、そのリスクを運送人と証券所持人のいずれに負わせるかは問題となりうる。運送人が船荷証券を発行するのであり、その真偽については証券所持人よりも判断が容易であると考えられるが、2009年規定は、このリスクを運送人の負担とすることを明確にした（5条）。

③受取人の責任

船荷証券によらずに運送品を受け取った者は、それにより権利を侵害された船荷証券所持人に対して不法行為に基づく損害賠償責任を負うことになる。2009年規定11条は、この場合、運送品を受け取った者は運送人と連帯して、船荷証券所持人に対して損害賠償の

に従って、船荷証券所持人が運送品が受取られたことまたは権利が侵害されたことを知った日または知るべきであった日から起算して2年であり、時効の中断については民法通則の規定を適用するものとされている。

¹⁹⁵ 日本において、仮渡しの場合、運送人の責任の除斥期間は、運送人が仮渡しによって運送品を交付した日ではなく、船荷証券所持人に引き渡されるべき日をもって、その起算点とするのが多数説である（小町谷・前掲（注190）497頁）。一方、まだ損害が発生していないときから除斥期間が進行を開始するのは不合理である（平泉貴士「保証渡と運送人の責任制限・再論」法学新報109巻9・10号（2003）571頁）との指摘もある。

責任を負うものとしている¹⁹⁶。この場合、2009年規定11条には明文の規定がないが、14条2項、15条2項の規定からみると、運送品を受け取った者が運送人と連帯して不法行為責任を負う場合にも、原則として海商法の規定が適用されるものと考えられる。

④実際の荷送人の損害賠償請求権

日本の国際海上物品運送法の規定と異なり、海商法42条は、ハンブルク・ルールを取り入れ、FOB条件による売買契約の売主への保護を図るため、荷送人を、運送人と海上物品運送契約を締結する者（契約上の荷送人）、海上物品運送契約と関係のある運送人に運送品を渡す者（実際の荷送人）としている。

FOB条件による売買契約の場合に、買主が運送人と運送契約を締結してから、売主は運送人に運送品を渡し、船荷証券の発行を受け、信用状を開設した銀行に船荷証券などの書類を提出する。買主は、この銀行を経由して到着した船荷証券をもって、目的港で運送品の引渡しを請求するのが一般である。この場合、買主と売主のいずれが荷送人となるかについて、見解が分かれている。まず、インコタームズ2000¹⁹⁷によれば、運送契約を締結するのは買主の義務であるから、実際には売主が運送契約を締結する場合であっても、これは買主の代理人として契約を締結したものとみるべきであるとする説がある¹⁹⁸。これに対して、海商法42条にしたがって、売主は法律上の荷送人であり、運送品が売主によって運送人に引き渡された事実が存在するかぎり、たとえ売主が荷送人として船荷証券上に記載されていなくても、同条により売主を荷送人とみるべきであるとする説もある¹⁹⁹。

2009年規定12条は、実際の荷送人（売主）の権利を保護する意図で、運送品を現実に運送人に引き渡した荷送人が指図式船荷証券を所持する場合、この売主が荷送人として船荷証券に記載されていない場合であっても、仮渡し・保証渡しによる損害について、運送

¹⁹⁶ 仮渡しを受けた者と証券所持人の関係については、日本では、船荷証券と引き換えることなく運送品の受取人は船荷証券所持人の権利を違法に侵害したとして、その証券所持人に対して不法行為に基づく損害賠償責任を負うという判決ある（東京地判平6・10・25判時1546号100頁）。この場合、荷渡しを受けた者が船荷証券所持人に負う損害賠償責任と運送人が船荷証券所持人に対して負う損害賠償責任は不真正連帯責任の関係に立つ（戸田=中村・前掲書（注44）210頁〔武知政芳〕）。

¹⁹⁷ 最新版であるインコタームズ2010は、2011年1月1日から発効している。

¹⁹⁸ 林瑞雲「提単托運人訴権探討」対外経貿実務第4期（2003）20頁を参照。

¹⁹⁹ 何麗新ほか・前掲（注128）286頁以下において紹介されたものである。

人に対して損害賠償の請求ができることを明らかにしたものである。

3) 小 括

以上にみた仮渡し・保証渡しに関する規定は、この問題に関する「立法的解決」を図ろうとする、世界的にも例を見ない規定として注目される。海上物品運送に関する条約は、保証渡し・仮渡しを予定してないので、その場合に生じる種々の問題の解決については、日本をはじめとした各国で大いに議論されており、もっぱら解釈により問題の解決が目指されてきている。これにより、日本において見解が分かれている仮渡し・保証渡しが行われた場合の運送人の責任制限の可否、あるいは時効（日本では除斥期間）の起算点などの法律問題について、具体的な解決方法を明確に示している。すなわち、同規定は、船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為につき生じた運送人の責任には海商法に定める責任制限に関する規定が適用されないものとして、他方で、運送人の損害賠償の額に関する定額賠償規定の実質的な適用を認め、時効についても海商法規定の適用を認めている。このように、これらの問題が「立法的」に解決されたことの意義は大きいといえる。

しかし、なぜこのような解決方法になるのかといった根拠は明確に示されておらず、当面の問題解決という課題については対処しうるものの、解釈上の問題のすべてをこのような解釈規定で解決することは困難であるとともに妥当でもないと思われ、規定いかんによっては、海商法の規定や関連諸法の規定とその解釈などとの整合性という問題が生じてくるおそれも残されるであろう。

実際、2009年規定は記名式船荷証券について、契約法の規定に従うことを前提として、船荷証券が記名式船荷証券で発行された場合、荷送人が運送品の処分権を有するものとしたが、これは同様に最高人民法院が公布した2005年紀要によって確立された「船荷証券が記名式で発行された場合においても、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」と定め、記名式船荷証券の場合であっても運送品の処分権は証券所持人が有すると解する原則との間に不調和が生じており、裁判規範の統一という目的を達しているかについても疑問が残る。そもそも、船荷証券が記名式船荷証券である場合、海商法71条の規定に従い、運送品の引渡しが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、学説上、争いが存在していることから、こうした問題の解決を図るためには、単に

解釈規定を設けるという手法に頼ることなく、基本となるべき理論をいかに構築するかが先決ではないか。

また、2009年規定は、日本での国際海上物品運送法の補完を果たしている商法に相当する規定を設けることにより、中国海商法に定める船荷証券に関する規定の不備を補う役割も果たしている²⁰⁰。

(3) 海事賠償責任制限法について

1) 海事賠償責任制限に関する中国法の従来状況

海商法の分野においては、古くから各国において船舶所有者の有限責任、いわゆる海事賠償責任制限が認められてきた。この制度が、海上活動の特別な危険に鑑みて船主を保護しようとの趣旨で設けられたことは明らかであり、もともと海商法らしい制度の1つである²⁰¹。中国は1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約（以下「1976年海事債権条約」という）を批准していないが、国内法である海商法、および海事訴訟特別手続法において、海事賠償責任制限について、海事賠償責任制限の主体、制限債権、非制限債権、責任制限阻却事由、責任制限額、責任制限基金の形成（海商法204条～215条）²⁰²、および責任制限基金の形成手続（海事訴訟特別手続法101条～110条）に関する具体的な規定を定めている。これらの規定のほかに、最高人民法院は、関連する海事司法解釈および指導的な内規規定においても、海事賠償責任制限に関する規定を相次ぎ設けていた。主要なものとして、「海事訴訟特別手続法の適用に際する若干の問題に関する最高人民法院の解釈」（法釈〔2003〕3号）79条～86条、「第二次全国商事海事審判工作會議紀要」（法發

²⁰⁰ 船荷証券が数通発行された場合の運送品の引渡義務を例にしてみると、日本では、国際海上物品運送法は商法774条を準用して、数通の船荷証券のうちの1通のみを所持する者に運送品の引渡しをなしたときは、運送人は、他の船荷証券所持人に対する運送品の引渡義務を免れる（商774条）ものとしている（国際海運10条）。2009年規定10条は、この日本商法774条に相当する規定であり、船荷証券を数通発行した場合、船荷証券の最初の呈示に運送品を引渡した場合には、船荷証券と引換えなしに運送品を引渡したことに対して、運送人が損害賠償責任を負わないものとした。

²⁰¹ 中村＝箱井・前掲書（注56）90頁。

²⁰² これら中国海商法に定める海事賠償責任制限に関する規定は、主に1976年海事債権条約の内容を参酌して制定されたものである。

[2005] 26号) 138条～140条、前述した最高人民法院による船舶の衝突に関する2008年規定の9条が挙げられる。しかし、これらの規定に対する理解上の相違が存在しているため、司法実務において生じる問題の解決を十分に図れないままとなっていた。

2) 最高人民法院による2010年規定の採択

前述した事態を受けて、海事賠償責任制限に関する法律問題についての裁判規範の統一を図り、具体的な法律問題を解決するために、最高人民法院は、調査・研究および専門家の意見を聴取した上で、2010年3月に「海事賠償責任制限にかかわる紛争事件の審理に際する若干の最高人民法院の規定」(以下「2010年規定」という)を採択した²⁰³。この2010年規定は、23か条の条文により、海事賠償責任制限に関する紛争事件を審理する際の法律の適用、責任制限の主体、責任制限を享受するための要件など典型的な法律問題について具体的な解決方法を示しており、すでに2010年9月15日から実施されている。以下では、2010年規定の内容を整理したうえで、順次検討を加えていきたい。

① 法律の適用

2010年規定にいう海事賠償責任制限に関わる紛争事件には、海事賠償責任制限基金の形成に関する手続的規定に関わる紛争事件、および海事賠償責任制限に関する実体的規定に関わる紛争事件が含まれる。海事訴訟特別手続法は民事訴訟法の特別法として、海事賠償責任制限基金の形成手続などの海事訴訟に関する特別手続を設けている。海事賠償責任制限に関する実体的規定が海商法に置かれている。海事賠償責任制限に関わる紛争事件の審理には、海事訴訟特別手続法および海商法の規定が適用されるが、実務においては、海事賠償責任制限に関わる紛争事件は、通常、海上運送契約により生じる損害賠償請求、船舶の運航または救助作業により生じる損害賠償請求などに関連しているため、2010年規定は、海事賠償責任制限に関わる紛争事件の審理には、海事訴訟手続法または海商法に規定がないときは、その他の法律(民事訴訟法、契約法、民法通則など)または行政法規が適用さ

²⁰³ この規定の制定背景に関する詳細な記述については、「実践難題の解決 裁判尺度の統一—最高人民法院民四庭担当者記者会見の質疑応答」人民法院報 2010年9月1日第2版、万鄂湘編・最高人民法院關於審理海事賠償責任限制相關糾紛案件的若干規定條文理解與適用(2013)はしがき1頁以下を参照。

れるとのことを明らかにした（1条）²⁰⁴。

② 管 轄

訴訟前における海事賠償責任制限基金形成の申立てについて、海事訴訟特別手続法においては、当事者が訴訟前において海事賠償責任制限基金の形成を申し立てる場合、事故の発生地、契約の履行地または船舶が差し押さえられた地を管轄する海事法院にその申立てをしなければならないと定めている（102条）。また、海事訴訟特別手続法においては、海事賠償責任制限基金が形成された後、当事者が関連する紛争事件について訴訟を提起する場合は、海事賠償責任制限基金を形成した海事法院に提起しなければならない（当事者間に有効な訴訟管轄または仲裁に関する合意がある場合を除く）と規定している（109条）。さらに、前述した海事訴訟特別手続法に関する最高人民法院による解釈規定では、訴訟中における海事賠償責任制限基金形成の申立てについて、当事者が、訴訟中において海事賠償責任制限基金の形成を申し立てる場合は、関連する海事紛争事件を受理した海事法院に申し立てなければならない（当事者間に有効な訴訟管轄または仲裁に関する合意がある場合を除く）とされている（81条）。これらの規定によると、同一の海難事故において、二人以上の船舶所有者等が異なる海事法院に基金の形成を請求できるものと解される。しかし、同一の事故から発生した海事賠償責任制限に関する紛争が異なる海事法院において受理され、賠償責任の有無、責任制限の可否について異なる判断が示されるとしたら、「同一の事故においてひとつの責任制限」の原則の適用に一定の影響を与えるおそれが生じることになる²⁰⁵。こうした問題を解決するために、2010年規定は、海事賠償責任制限基金の形成および海難事故によって生じた紛争の審理を1つの海事法院に集中させることにした（2条～4条）。

③ 非制限債権に基づく保全申立て

中国海商法214条では、船舶所有者等により責任制限基金が形成された場合、船舶所有者等に対して請求を行ういかなる者も船舶所有者等のいかなる財産に対しても、いかなる権利をも行使することができないとされているが、同条に定める「いかなる財産に対しても、いかなる権利をも行使できない」との文言から、非責任制限債権に基づくとしても

²⁰⁴ 王淑梅『「關於審理海事賠償責任制限相關糾紛案件的若干規定」的理解与適用』人民司法・応用第19期（2010）21頁を参照。

²⁰⁵ 万鄂湘・前掲書（注203）9頁を参照。

船舶所有者等の財産に対する権利行使が許されないという解釈を導くことも可能であった²⁰⁶ため、2009年規定は、非責任制限債権に基づく場合には、船舶所有者等の財産に対して保全を申し立てることができることを確認した（8条）。

④ 権利確認訴訟における上訴

海事訴訟特別手続法 116 条 1 項によれば、債権者は、海事法院の公告された責任制限の形成を受理する期間内に債権の登記を申し立てるために、判決書、裁定書、調停書、仲裁判断書または債権公証文書以外の証拠を提出する場合、債権登記手続きをなした以後、登記を受理した海事法院に対して権利確認訴訟を提起するか、当事者間に仲裁合意がある場合には仲裁を申立なければならない。なお、当事者は、海事法院が権利確認訴訟についてした判決および裁定に対して、上訴を提起してはならないとされている（同条 2 項）。これについて、2009 年規定は、権利確認訴訟手続きの中で、債権者が書面をもって、責任を負う者が責任を制限する権利を有しないと主張する場合、事件の審理に海事訴訟特別手続法を適用せず、海事法院の判決および裁定について上訴することができるとした（10 条）。また、権利確認訴訟提起後に、衝突した船舶の過失割合の判定が必要とされるときは、事件の審理に海事訴訟特別手続法を適用せず、海事法院の判決および裁定について、同様に、上訴することができるとしている（11 条）。

⑤ 責任制限できる者

海商法 204 条は、船舶所有者（傭船者および船舶運航者を含む）および救助者は責任を制限できると規定しているが、誰が同条にいう船舶運航者にあたるかについては、明確な規定を設けていない。2010 年規定はその 12 条において、船舶運航者とは、登記を行った船舶運航者、または船舶所有者の委託を受けて実際に船舶を使用し、監督し、船舶の責任を負う者をいうとして、ここに NVOCC が含まれないことを明らかにした²⁰⁷。

⑥ 責任制限の抗弁

²⁰⁶ 雨宮・前掲（注 77）80 頁を参照。

²⁰⁷ なお、2009 年規定の草案段階では、傭船者を定期傭船者および裸傭船者とする定義規定を設けていたが、最終的には削除されたため、スロット・チャーターが海商法 204 条に規定する傭船者に含まれるか否かの問題は 2010 年規定によっても解決されていない（雨宮・前掲（注 77）「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」80 頁を参照）。

海商法 213 条は、「責任を負う者が同法に定める損害賠償責任の制限を要求する場合、管轄権のある裁判所に責任制限基金を形成することができる」と規定しているが、制限基金が形成されない場合でも、訴訟において責任を負う者が責任の制限を主張することができるかどうかという問題に触れていない。裁判実務において、同問題の対応に見解の対立がみられる²⁰⁸ため、2010 年規定は、船舶所有者等は制限基金の形成を請求しない場合でも、訴訟において海商法 207 条に定める海事賠償請求に対して、責任制限の抗弁を申し立てることができるとした（13 条）。

また、責任制限は当事者に属する抗弁権であり、中国海商法によって海難事故の責任を負う者に与えられた特別な実体的権利であることから、当事者が自ら主張しなければならないとされている²⁰⁹。そこで、2009 年規定は、責任を負う者が賠償責任を制限する抗弁を申し立てなかったときは、海事法院自らが責任制限に関する法の規定を援用して裁判を行ってはならないとした（14 条）。

⑦ 船骸撤去費用等に関する求償権

1976 年海事債権条約によれば、船骸の撤去、破壊およびその関連費用は制限の対象となっているが、同条約を批准している国において、多くの場合、自国の法律で船骸に関する責任制限の権利を明示的に排除している。中国（香港特別行政特区を除く）は 1976 年海事債権条約を批准していないが、国内法の大部分は条約から採り入れたものである。制限の対象となる債権については、中国海商法 207 条に列挙されているが、船骸撤去費用等に関する債権に言及していないため、実務において、船骸の撤去、破壊等の費用について船舶所有者は責任を制限できるか否かについては、広く議論を呼んでいる。2010 年規定は、こうした問題を解決するために、沈没し、難破し、乗り上げ、または放棄された船舶の引き揚げ、除去、破壊または無害化に基づく賠償請求権もしくは船舶上の貨物の除去、破壊または無害化に基づく賠償請求を海商法 207 条に定める賠償責任を制限することができる海事賠償請求に含めないとした（17 条 1 項）²¹⁰。

²⁰⁸ 万鄂湘・前掲書（注 203）88 頁。

²⁰⁹ 雨宮・前掲（注 77）80 頁を参照。

²¹⁰ 日本においても、船骸等の難破物除去責任に基づく債権を制限債権とすべきかどうかについては、船主責任制限法の立法過程において問題となったが、これを制限債権とすると、かえって難破

また、前述したように、海商法 207 条に対する理解の統一を図るために、最高人民法院は、2008 年の船舶の衝突に関する解釈規定において、船舶の衝突により生じた沈没、遭難、座礁または遺棄された船舶および船舶上の運送品を浮揚、除去、取り除くために、またはこれらのものを無害にするためにかかる費用について、損害賠償が請求された責任を負う者が、中国海商法第 11 章の規定に従って海事賠償の責任制限を享受することができないとした（9 条）。しかし、この 2008 年の解釈規定を受けて、衝突によって沈没した船舶の引揚げ費用等を負担した船舶所有者が、相手船所有者に対して同費用の過失割合分を損害賠償として請求する場合に相手船所有者は責任制限できないとする判決例が出され、実務上責任制限の可否を巡って大いに争われるようになった²¹¹。

こうした事態の収束を図るために、2010 年規定は、「船舶所有者等が船舶の衝突によって沈没し、難破し、乗り上げ、もしくは放棄された船舶の引揚げ、除去、破壊または無害化に基づく賠償請求、あるいは船舶上の貨物の除去、破壊または無害化に基づく賠償請求

物除去義務の履行が円滑に行われなくなるおそれがあること、沈没船の撤去には莫大な費用がかかるため、これを制限債権とすると他の被害者に対する賠償額が少なくなること、日本以外の国においても留保している国がかなりあること等が考慮され、制限債権とはしないものとされた（時岡泰＝谷川久＝相良朋紀・逐条船主責任制限法・油濁損害賠償保障法（1978）46 頁）。

²¹¹ この点については、まず、船舶の沈没等が船舶の双方の過失による衝突により生じた場合、衝突した船舶の双方の船舶所有者が、船舶の引揚げや船舶上の貨物の除去等に対して責任を負うため、両者を区別して取り扱うべきではないこと、船舶の撤去、破壊または船舶上の貨物の除去、およびその関連費用に基づく賠償請求は、海商法 207 条に列挙する制限債権に含まれていないこと、船舶の撤去、破壊または船舶上の貨物の除去、およびその関連費用について、衝突した船舶の片方が責任制限でき、片方ができないものとされると、不公平を引き起こす恐れがあることを理由に、相手船所有者は責任制限できないとする見解がある。一方で、衝突した船舶の相手船にとって、求償された船舶の撤去、破壊または船舶上の貨物の除去、およびその関連費用は、海商法 207 条に定める船舶の運航に直接関連して生じた損害であること、海商法には船骸の撤去費用等に対する求償について責任の制限ができないという排除的な規定がないこと、海事賠償責任制限制度が海上活動の特別な危険に鑑み船主を保護しようとの趣旨で設けられたものであり、船舶の撤去、破壊または船舶上の貨物の除去、およびその関連費用に基づく賠償請求について、公平を図る目的からこれを非制限債権とするのは、海事賠償責任制限制度の本来の立法趣旨に適さないことを理由に、相手船所有者は責任制限できるとする見解もある（王淑梅・前掲（注 204）25 頁以下を参照）。

を受け、これにより生じた損害につき相手船舶に対して損害賠償を請求する場合、請求された者が責任の制限の主張をするときは、人民法院はこの主張を認めなければならない」（17条2項）と規定し、船舶の撤去、破壊およびその関連費用について、衝突の相手船舶が求償された場合、その衝突の相手船舶は責任の制限を享受することができるものとした。

3) 小 括

以上でみたように、2010年規定は「手続的規定」と「実体的規定」から構成されている。主な手続的規定は、海事賠償責任制限についての管轄規定であるが、責任制限手続きの実行の便宜を図るために、海事訴訟特別手続法に定める海事賠償責任制限基金の形成に関する規定を詳細化している。実体的規定は、主に海商法に既存の条文に対する解釈を示すものである。これらの規定は、責任制限に関する紛争事件を審理する際の法律の適用、責任制限の主体、船骸撤去費用等に関する求償権などの問題について、具体的な解決方法を示している。そのうち、とりわけ、関連する立法が存在しない中で、海商法 204 条に定める船舶運航者の概念を明らかにしたことは、司法実務における裁判規範の統一にとって重要な意味をもっているといえよう²¹²。

船骸撤去費用については、ここにみたように、海商法 207 条に対する理解の統一を図る趣旨で設けられた最高人民法院の船舶衝突に関する 2008 年規定によって引き起こされた実務上の問題を、この 2010 年規定が再度規定を設けることにより収束を図るという事態がみられた。1 つの解釈規定が問題を生じさせ、他の解釈規定で解決を図るといいうかにも場当たり的な対応といえ、このあたりにも解釈規定による問題解決の問題点の一端が露呈しているとみることはできるのではないかと。

3 海事司法解釈の機能とその問題点

(1) 海事司法解釈の機能

以上でみたように、最高人民法院による司法解釈は、各法院における海事事件の審理に際してもっとも重要な解釈指針となるべきものであり、現行の海商法を実質的に補完する

²¹² 万鄂湘・前掲書（注 203）5 頁を参照。

という大きな役割を果たしていることは否定できない²¹³。海事司法解釈の実施は、関連の事件件数が増加する中で、中国海運実務と司法実務の切実な要請に応えたものといえる。特に、中国において最初の海商法の運用に際しては、一定の問題点が生じることは避けがたいことと思われ、実際の問題の解決に即して統一的な解釈を示すことは必要であるし、また具体的な細則的規定を臨機応変に定めるという意味でも、中国における統一的な問題解決の指針として、海事司法解釈の意義は大きい。

しかし、他方で、海事司法解釈の規定は、海商法その他の関連法規の有権的な解釈を示すという建前になっているが、とりわけ保証渡し・仮渡しに関する解釈規定で顕著なように、具体的な問題についての解釈の枠を越えた「立法」ともいえる機能を果たしていることも本節における検討で明らかとなった。これは、すでに紹介したように、「ルール形成型」の司法解釈として、全人大の立法権限を侵して実質的に立法を行うものであるとの批判がある²¹⁴。

(2) 海事司法解釈の問題点

海事司法解釈に関する具体的な問題点の頭れは、これまで検討した3つの海事司法解釈について具体的に指摘したところであるが、ここではそれらを総括しながら、海事司法解釈による問題解決という手法に内在する問題点について、さらに検討を進めてみたい。海事司法解釈のうち、損害賠償の範囲などを定める細則的な規定についてはそれほどの問題とはならないとしても、海商法の基本概念や基本的な理解にかかわる部分に関する規定については、重大な問題を生じさせる懸念があると思われるのである。

すなわち、海事司法解釈は実務上で生じた問題や解釈の不統一を解決する目的で定められることから、いうなら場当たりの解決が示されるおそれが強く、目先の問題解決が優先されざるをえないため、他の問題との整合性を欠いたり、また新たな矛盾を生じさせるおそれがある。これは、たとえば仮渡し・保証渡しに関する2009年の解釈規定で処分権の所在の問題について指摘したところである²¹⁵。運送中の運送品に関する荷送人の処分権が

²¹³ 中村紀夫（監訳・コメント）・張永堅（執筆）・史恒志（訳）「中国海商法における最新動向について」季刊・企業と法創造 33号（2012）274頁を参照。

²¹⁴ 本稿第3章第1節1(2)。

²¹⁵ 本稿第3章第2節2(2)。

いつまで存続するか、また船荷証券が発行されているときの処分権をどのように考えるのかという問題は、何も仮渡し・保証渡しの場合に限った問題ではなく、まずは一般的な場合について検討されなければならないことはいうまでもないであろう。たとえ、仮渡し・保証渡しの場合に実務的な問題が多く生じてきたとはいえ、それだけを切り離して解決できる問題でないことは明らかである。

また、司法解釈が具体的な問題解決を目的とするものであり、いうならその結論だけが示されるということ自体も問題となりえよう。同じく仮渡し・保証渡しの場合で、運送人の責任制限規定の適用を否定し、時効などの海商法規定の適用を肯定するという結論は示されても、その根拠ないし理論構成は十分に示されていない。この問題を含めて、船荷証券に関する問題に限っても、日本でなお議論が継続して決着をみていない問題は多く存在しているが、それらを現時点で結論についてのみ立法的に解決することができるか、そのような解決が妥当であるかを考えれば、答えは明確であろう。理論的な検討を十分に経ないまま、結論だけを出し続けていけば、およそあらゆる問題について同じような手法を重ねていくほかないであろうが、最後は收拾のつかない状況に追い込まれることは明らかである。この点は、中国でも、「海事司法解釈は、既存の海商法の規定、および民商法分野の一般法により確立された原則を正確に理解したうえで、海運実務の国際的な変化と結びつけて、明確な規定を設け、実際に生じている問題の解決が図れるものでなければならない。さもないと、実際に生じている問題の適切な解決を図ることができないばかりか、理解や解釈上の新たな混乱を生じさせるおそれもある」²¹⁶と、はっきり指摘されているところである。学説との関係では、海商法の規定の解釈において、解釈規定との矛盾が生じる解釈をとれるかという問題も生じさせかねないであろうし、ひいては学説の発展をも阻害しかねない。また、本稿で指摘してきたように、中国海商法に欠けていると思われる基本的な規定が整備されたときには、それとの整合性が問われることになる解釈規定もすでに少なからず存在しているものと思われる(前述の処分権に関する規定もその1つであろう)。

さらに、いずれにしても、解釈規定による解決という手法にはおのずから限界があることは明らかである。解釈規定の対象となった領域でもまだ積み残しの問題が残されている場合や、解釈規定自体が新たな解釈問題を生じさせた例についても、本稿の検討において

²¹⁶ 李海・前掲(注157)54頁を参照。

すでに指摘した²¹⁷。

このように、解釈規定による解決はその有用性とともによくの問題も含んでいることは明らかである。本稿の検討を踏まえて指摘するとすれば、海商法の基本的な事項については解釈規定による解決には馴染まないものと思われ、これらは海商法に関連の規定を整備することにより、その理論的な解釈によって解決されるべきであろう。

第2節 国内法の整備による「海商法」の地位の変化

1992年の海商法の制定段階では、中国国内においては、民事法領域におけるもっとも基本的な法律である民法通則が制定されていたが、契約法、物権法、不法行為法をはじ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。第1章において触れたように、海商法が制定され後に、中国国内法の整備につれて、1999年に契約法、2007年に物権法、2010年に不法行為法が順次実施されてきている。以下では、海商法にもっとも密接に関連している契約法、物権法、および不法行為法について、その整備状況を概観したうえで、これらの一般法と海商法との関係をめぐる近時の議論をみていくことにしたい。これにより、ここでは中国法の体系における海商法の地位の変化を考察する。

1 関連諸法の整備状況

(1) 契約法

契約法が実施されるまでに存在した物品運送に関わる契約を調整する法律として、主に民法通則、経済契約法、涉外経済契約法および海商法が挙げられる。そのうち、民法通則のみが海商関連の契約に普遍的に適用されるものであが、その第4章「民事法律行為および代理」（第1節「民事法律行為」）、第5章「民事権利」（第2節「債権」）、および第6章「民事責任」（第1節「一般規定」・第2節「債務不履行の民事責任」）に散在する契約に関する23か条の規定は、一般的なものに過ぎず、物品運送契約により生じる多様な問題に直接の解答を与えるものとはなっていない。経済契約法は、涉外関係のない契約をその調整の対象をしていることから、外航運送にはこれを適用することができない。一

²¹⁷ 本稿第3章第1節2(3)頁。

方、涉外経済契約は、涉外関係のある契約を調整の対象としているが、同法 2 条および「涉外経済契約の適用における若干の問題に関する最高人民法院の回答」1 条 1 項により、外航運送および国際複合物品運送がその適用対象から除外されている²¹⁸。また、海商法は、外航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 章に定める海上物品運送契約に関する規定は内航運送には適用されないものとしている。このように、内航運送と外航運送の双方を含む海上物品運送契約を調整する法規は存在していなかった。1999 年に、市場経済体制に依拠して、契約に関する法制度の統一を図るための「契約法」が制定された。1999 年の契約法は、総則および各則の全 428 条より構成されている²¹⁹。契約法の実施により経済契約法および涉外経済契約法が廃止され、内航運送には契約法が適用されるようになった。また、内航運送に限られることなく、外航運送も契約法の適用対象に加えられた。契約法第 17 章に定める運送人の義務に関する規定は、海商法に定める運送人の義務と密接な関係を有しているため、以下ではその要点を確認しておこう。

1) 遅滞なく運送品を引き渡す義務 契約法 290 条では、運送人は約定の期間内または合理的な期間内に、旅客または貨物を約定した目的地まで安全に運び届けなければならないと定めている。これは海商法 50 条 1 項（運送人の延着による責任）に相当するものであるが、運送人が合理的な期間内に運送品を引き渡す義務を負うものとしている点で、海商法の定めるところと相違がみられる。

2) 直航義務 契約法 291 条によれば、運送人は約定または通常路線に従い、旅客または貨物を約定した目的地まで運び届けなければならないとされている。海商法上、運送人の直航義務について、運送人が「海上における人命もしくは財産の救助」などの正当な理由に基づき離路をした場合、運送人の当該行為は直航義務に違反する行為とはならないとしているが、契約法は、運送人が正当な理由に基づき離路をした場合の責任について、

²¹⁸ 邱靖「新『契約法』与中国『契約法』」中国海商法年刊第 10 卷（1999）208 頁を参照。

²¹⁹ 総則は、一般規定、契約の成立、効力、履行、変更および譲渡、権利義務の消滅、債務不履行責任等の内容を規定し、各則は、売買契約、電力・水・ガス・熱エネルギー供給使用契約、贈与契約、金銭消費貸借契約、賃貸借契約、ファイナンスリース契約、請負契約、建設工事契約、運送契約、技術契約、寄託契約、倉庫保管契約、委任契約、取次契約および仲立契約の 15 種類の契約を規定している。

明文な規定を設けていない。

3) 荷受人に対する通知義務 契約法 309 条は、運送品が到達した後、運送人は荷受人を知っている場合は、運送人に遅滞なく荷受人を通知する義務があるものとされている。これに対して、海商法第 4 章「海上物品運送契約」の第 5 節において、物品の引渡しに関する規定を設けているが、運送品が目的港に到着した後に運送人が荷受人に通知する義務を負うか否かについては特に規定を設けていない。

(2) 物権法

物権法は、2007 年に制定され、財産関係を規律する民事の基本的法律であり、物の帰属と利用によって生ずる民事関係を規律し、国家、集団、私人、およびその他の権利者の所有権、用益物権、担保物権、抵当権、留置権の内容と保護を規定するものである。その第 1 編「総則」において、物権の設定、変更、譲渡および消滅について詳細な規定を設けている。物権法の実施は、船舶は動産であるか、それとも不動産であるかという長年の論争に終止符を打つことになった²²⁰。

また、船舶の物権の設定、変更、譲渡および消滅について、海商法 9 条は、船舶所有権の取得、移転および消滅について、登記をしない限り、これをもって「第三者」に対抗することができないと規定しているが、物権法は、その 24 条において、船舶の物権の設定、変更、譲渡および消滅は、登記を行わなければ、「善意の第三者」に対抗することができないものとしている。この点、海商法では、「第三者」の範囲が善意者に限定されておらず、この点で物権法 24 条と齟齬を来している²²¹。すなわち、海商法の 9 条、および後述の 13 条では、船舶の物権の変動について、登記をしない限り、これをもって「第三者」に対抗することができないとしているが、「第三者」の範囲に制限を設けていない。実際には、この「第三者」の範囲について、①船舶の物権変動の当事者以外のいかなる者を指す、②善

²²⁰ 船舶の物権の変動に関する規定は、物権法の第 2 章第 2 節「動産の交付」に設けられたことから、法文上、船舶を動産に分類することができるものと解される（劉番發『『物権法』与『海商法』对船舶物権制度規定之区别』中国海事第 7 期（2008）27 頁を参照）。

²²¹ 劉番發・前掲（注 220）27 頁以下、余妙宏『『物権法』实施对船舶抵当權之影响研究』浙江万里学院学报第 21 卷第 3 期（2008）72 頁を参照。なお、小口＝田中・前掲書（注 5）186 頁においても同様の指摘がなされている。

意の第三者のみに限る、③善意の船舶の物権または法定の手続により船舶に対する支配権を取得した善意の第三者を指すといった多様な見解が示されており²²²、学説の一致をみていない。物権法 24 条により、海商法 9 条および 13 条に定める「第三者」の範囲をめぐる問題が解決されたかは疑問であるとされている²²³。

なお、海商法 13 条は、「船舶抵当権を設定するには、抵当権者と抵当権設定者が共同して、船舶登記機関に抵当権設定の手続をしなければならない。登記をしない限り、これをもって第三者に対抗することができない」と規定しており、船舶抵当権の登記を対抗要件としている。これに対して、海商法の実施後に制定された 1995 年の担保法は、船舶抵当権の設定について、登記をその効力発生の要件であると規定し、船舶抵当権の登記の効力について、海商法と異なる立場を取った。そのため、担保法の実施により、船舶抵当権の登記の効力については学説上の争いを生じさせていた²²⁴。この点については、さらに 2007 年の物権法が、船舶の物権の変動は登記を行わなければ善意の第三者に対抗することができないと規定して、海商法と同様に船舶の物権の登記を対抗要件としている。

(3) 不法行為法

中国では、2009 年に単行法としての「不法行為法」が制定され、2010 年 7 月 1 日から施行されている。この法律は、第 1 章「一般規定」、第 2 章「責任の構成と責任の方式」、第 3 章「免責および責任軽減事由」、第 4 章「責任主体に関する特別規定」、第 5 章「製造物責任」、第 6 章「自動車交通事故責任」、第 7 章「医療損害責任」、第 8 章「環境汚染責任」、第 9 章「高度危険責任」、第 10 章「飼育動物損害責任」、第 11 章「工作物による損害責任」、および第 12 章「附則」の計 92 条により構成されている。そのうち、とりわけ、同法に定める共同不法行為に関する規定（8 条～14 条）が、船舶衝突が生じた場合の船舶所有者

²²² 司玉琢・前掲書（注 36）〔海商法専論〕68 頁を参照。

²²³ 余妙宏・前掲（注 221）72 頁を参照。

²²⁴ 担保法の適用を肯定する説は、「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」という原則に従い、船舶抵当権の登記の効力について、担保法に定める登記を効力発生の要件とする規定を適用すべきであると説くが、海商法の適用を肯定する説は、船舶抵当権の登記の効力に関する担保法の規定が中国国内や諸外国の立法の趨勢に反していることを理由に、担保法の適用を否定している（司玉琢・前掲書（注 36）〔海商法専論〕44 頁を参照）。

の第三者に対する責任²²⁵と密接にしていることから、以下では、これらの規定と海商法に既存の規定との調和という問題についてみることにしたい。

船舶の衝突が双方の船舶の過失によって生じ、第三者の財産に損害を与えた場合には、海商法 169 条 2 項は、各船舶の負う賠償責任は、その負担する割合を超えてはならないと定め、同条 3 項は、双方の船舶に過失がある場合、衝突によって生じた第三者の死傷に対しては、各船舶は連帯して損害賠償の責任を負うものとしている²²⁶。すなわち、海商法は、基本的には 1910 年の船舶衝突統一条約に倣い、損害を財産に生じた損害と人の死傷による損害に分け、前者については各船主の過失の割合に応じた分割責任として、後者については船主の連帯責任としている²²⁷。一方、不法行為法 8 条によれば、2 人以上が共同して権利侵害行為を行い、他人に損害を生じせた場合には、加害者は連帯責任を負わなければならないものとしている。同条の規定は、海商法に定める船舶の衝突が生じた場合の船舶所有者の対三者に対する責任に関する規定と齟齬が生じており、衝突統一条約の適用範囲を超えて海商法が適用されるとすれば、その点では一般法との関係が改めて問題となるであろう。

²²⁵ 双方過失によって船舶衝突が生じた場合、各船主の第三者責任には、通常、船舶衝突によって生じた相手船または過失がない第三者船の船上の積荷、乗客等といった第三者の損害に対するものを含める（清河雅孝「船舶の衝突」海法体系（2003）443 を参照）。

²²⁶ 海商法に定める船舶の衝突に関する規定は、おおむね衝突統一条約 4 条 2 項および 3 項に倣って制定されたものであるが、その適用範囲を条約 1 条に定めるように、船舶または船舶内にある物もしくは人に生じた損害に限定していない。

²²⁷ 日本では、衝突が双方の船舶の過失によって生じ、いずれか一方または双方の船舶または第三者にある積荷・旅客に損害を与えた場合には、商法 797 条は、過失ある船主間の内部関係を定めたものであるから、これら第三者の被った損害については同条の適用はなく、結局、民法 719 条（共同不法行為者の責任）に定める共同不法行為によるものとして、双方の船主は連帯して損害賠償の責任を負うと解されている（中村＝箱井・前掲書（注 56）357 頁を参照）。なお、商法 650 条（昭和 13 法 72 による改正後の本条）は、双方船員の過失による衝突により生じた損害の負担につき、各船主間野関係を規定したものであると解して、被害を受けた荷主に対する関係には適用がなく、各船主は、荷主に対して、民法 719 条 1 項により、各自連帯して賠償の責任を負うものとした判例がある（大判明治 44・11・6 民録 17 輯 627 頁）。

2 一般法の適用をめぐる議論

(1) 特別法としての海商法と一般法との適用順序

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 条は、「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。」と定めている²²⁸。また、同法 85 条によれば、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の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。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については、新たに制定された一般法との関係や、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、なお問題が残されている。それゆえ、この点の解決のためには、海商法の改正に際して、「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すらなされている²²⁹。

(2) 海事慣習（法）がある場合の一般法の適用

海商法 268 条では、「中国が締結または加入している国際条約にこの法律と異なる定めのある場合は、当該国際条約の規定を適用する。ただし、国が留保を付した条項については、この限りでない。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」と定めているが、同条にいう「法律」とは、海商法分野の立法に限られると制限的に解釈すべきか、それとも中国国内のあらゆる制定法が含まれると広く解釈すべきかについては、見解が分かれている²³⁰。さらに、海商法には規定が存在せず、中国国内の契約法またはその他の民商事単行法に規定があるものの、これらの規定と異なる国際慣習が存在する場合は、中国国内の民商事法の規定を適用

²²⁸ 立法法の条文の訳として、現行中華人民共和國六法（第 1 卷）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。

²²⁹ 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。

²³⁰ 郭瑜・前掲書（注 116）〔海商法的精神〕87 頁を参照。

すべきか、それとも国際慣習を優先して適用すべきかが問題となってくる²³¹。

この点については、「海商法 268 条の規定は海商法の中に設けられた海商法の問題に関する法律の適用に関する規定にすぎず、法律の適用に関する全般の規定ではない。したがって、同条にいう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は、海商法分野の法律および国際条約を指しており、国際慣習は海事・海商に関連する国際慣習のことを指している。そこで、海商法に規定のない問題について、国際慣習がある場合は、国際慣習が優先して適用されるものと解すべきである」との見解²³²がみられた。

(3) 海商法の規定と相違がある場合

「延着」を例としてみると、海商法 50 条 1 項では、「貨物が明確に約定された期間内に、約定された陸揚港において引き渡されないときは、延着とする」と定めている。海商法 50 条 1 項に定める延着に関する規定は、ハンブルク・ルール 5 条 2 項²³³から由来したものであるが、条約と異なり、「明示的な合意がないとき」については規定を設けていない²³⁴。一

²³¹ 同上。海上物品運送における運送人の通知義務を例として挙げれば、海商法においては運送品が目的港に到着した後に運送人が荷受人に通知する義務を負うか否かについては特に規定を設けていないが、契約法 309 条は、運送品が到達した後、運送人は荷受人を知っている場合は、運送人に遅滞なく荷受人を通知する義務があるものとされている。一方、海運慣習によれば、運送人は運送品が目的港に到着した後の通知義務を負わないものとされている。このような場合、海上物品運送契約上の運送人は、契約法 309 条によって通知義務を負うか、それとも国際慣習に従って通知義務を負う必要がないかが問題となる。

²³² 郭瑜・前掲書（注 116）〔海商法的精神〕 87 頁。なお、海事慣習法について、日本では、これを商法の重要な法源の 1 つとして掲げ、制定法である民法に対しても優先適用されることを定めている（商法 1 条 2 項）が、さらに商慣習法の進歩性と合理性を考えれば、制定法優先主義（法適用 3 条）の原則にもかかわらず、海事慣習法は海商法中の任意規定にも優先して適用されるものと解されている（中村＝箱井・前掲書（注 56） 36 頁を参照）。

²³³ ハンブルク・ルール 5 条 2 項 引渡し遅延は、物品が、明示的に合意された期間内に、または、このような合意がないときは、当該の状況を考慮して、誠実な運送人につき要求されることが相当であるような期間内に、運送契約中に定められた陸揚港で引き渡されなかったときに生じる。

²³⁴ 海商法の制定にあたって、起草者は、ハンブルク・ルールがまだ発効しておらず、たとえ発効したとしても、しばらくの間、主要な海運国に採用される見込みがないこと、ハンブルク・ルール

方、契約法 290 条では、「運送人は約定の期間内または合理的な期間内に、旅客、貨物を約定した目的地まで安全に運び届けなければならない」と規定しているので、同条の規定によれば、運送品の引渡し期間について明示的な約定がないときは、運送人は合理的な期間内に運送品を引き渡す義務を負うことになる。

しかし、これを国際海上物品運送にも同様に適用できるかについて、学説は一致をみていない。学説を大別すれば、次の通りである。否定説は、海商法上、運送品が明確に約定された期間内に引き渡されない場合のみを延着としていること、また、海商法と民法通則、契約法との関係は、特別法と一般法との関係にあり、海商法には延着について明確な規定が設けられている以上、特別法は一般法に優先するとの原則に従い、民法通則や契約法の規定を適用すべきでないから、運送品を引き渡す期間について約定がない場合には、運送人は延着による責任を負わないものと解している²³⁵。これに対して、肯定説は、海商法には合理的な期間内の引渡しに関する規定ないため、「特別法に規定がない場合は、一般法の規定を適用する」との原則に基づき、運送人は契約法 290 条の規定に従って責任を負うものと主張する²³⁶。肯定説は、また、運送人が契約法 290 条により延着の責任を負うことになった場合、海商法に定める運送人の免責および責任制限に関する規定を援用することができないとしている。他方、司法解釈を制定する手法により、「運送品の引渡し期間について明示的な約定がない場合であっても、海商法の規定に従い延着により生じた運送人の損害賠償責任を決する」という解釈規定を設けるべきであるという立法的解決を説く見解も存在している²³⁷。

また、延着の損害については、海商法 57 条は、「運送品の引渡遅延により運送人が負うべき損害賠償の額は、引渡遅延の運送品の運賃額とする」と定めている。一方、契約法 113

5 条 2 項の後半に定める「誠実な運送人につき要求されることが相当であるような期間内」を判断する基準が容易に確定できないことを理由に、延着の定義に「誠実な運送人につき要求されることが相当であるような期間内」を取り入れなかった（胡正良・「論『海商法』修改的必要性」当代法学第 12 期（2003）145 頁）。

²³⁵ 傅廷中・前掲（注 24）〔海商法論〕176 頁を参照。

²³⁶ 馬瑄ほか「我国『海商法』遅延交付定義的陥及完善建議」中国水運第 9 卷第 5 期（2009）93 頁を参照。

²³⁷ 馬瑄ほか・前掲（注 236）92 頁以下において紹介された学説である。

条は法定損害賠償の範囲について、「当事者の一方が契約義務を履行せず、あるいは契約義務の履行が約定に合致せず、相手方に損害を与えたときは、その損害賠償は違約によって生じた損害に相当するものでなければならず、その中には契約履行後の逸失利益も含まれる。ただし、契約違反の側が契約締結時に予見した、あるいは予見すべきであった、契約違反によって生じるであろう損害額を超えることはできない」と規定して、損害額の算定に予見可能性理論を採用するとともに、逸失利益を含めるとしている²³⁸。そのため、海商法 57 条に定める延着による損害賠償の額は過度に低く荷主の保護に欠けているとみる立場からは、むしろ契約法の規定こそ合理的であるとの見解が示されている²³⁹。

このように、契約法 290 条に定める運送人の合理的な期間内に運送品を引き渡す義務、および 113 条に定める法定損害賠償の範囲が、国際海上物品運送にも適用されるかについては、学説の対立や指摘がみられ、現在でもなお混沌とした状況にある²⁴⁰。

3 小 括 — 中国法体系における海商法の定着

中国の改革開放政策をうけた市場経済体制の進行の結果、近年までに中国の民商法は急

²³⁸ 小口＝田中・前掲書（注 5）286 頁。

²³⁹ 陳憲民・海商法理論与司法実践（2006）171 頁以下。一方、日本において、延着の損害については、商法 580 条の規定によると、一部滅失または毀損があった場合について、延着しての引渡日ではなく、引渡しになされるべきであった日の物品価格によって定めるものとしている。しかし、商法 580 条は運送品に損傷なく単純に延着した場合を含めて、延着損害そのものについての規定を設けていない。多数説は、運送品に損傷なく単純に延着した場合には、民法の一般原則により、運送人は一切の損害を賠償すべきものと解しているが、延着損害のみをこのように区別して取り扱う合理的な理由はなく、賠償額の定額化を定めた商法 580 条の立法趣旨も貫徹されないことから、この場合は、運送品の全部滅失の場合に準じて、引渡しがあるべきであった日の到着地の価額を基準として賠償額を算定すべきものと解するのが有力説である（小町谷操三・商行為法論（1943）370 頁、田中誠二・新版商行為法〔再全訂 27 版〕（1976）231 頁）。すなわち、引渡しがあるべきであった日の到着地の価額と到着地で現実に引き渡された時の価額との差額だけが賠償額とされるべきであるとする。

²⁴⁰ 近時、この点について、海商法の改正を行うに際して、契約法との調和を考慮し、運送品が合理的な時間内に引き渡されない場合も延着とする見解が多い（司玉琢編著・「中華人民共和国海商法」修改建議稿条文、参考立法例、説明（2003）202 頁以下、馬瑄ほか・前掲（注 236）93 頁を参照）。

速に整備されてきているが、第1章でみたように、海商法はその中でももっとも初期の立法の1つである。それゆえ、海商法が制定された1992年当時とは比べると、海商法を取り巻く国内の環境は劇的に変化してきているといえる。

本節では特に密接に関連すると思われるいくつかの法についてのみ検討を試みたが、海商法そのものは改正されていないものの、海商法に関連した重要な法律の制定が相次いだことにより、当時にはほとんど考慮する必要のなかったこれらの諸法との関係という新しい問題が、様々な点において指摘されてきていることをみた。ここで、とりわけ問題となるのは、契約法、物権法、不法行為法といった海商法との関係では一般法に位置づけられる法律が海商法の後に多く制定されてきている点である。この一般法と特別法の適用関係についても問題を生じさせていることは、ここに見たとおりである。また、個々の条文ごとに具体的な問題が指摘されてきていることも本節における検討で明らかにできたものと思う。

また、これらの法整備の進行については、1992年当時の海商法の特殊性、すなわち比較的独立した立法であり、かなりの部分を国際条約から摂取したという特殊性から、海商法そのものを中国法の体系の中で特殊なものとする当時の一般的な認識が大きく変化してきているとみられる点が、特に本稿との関係では重要であろうと思う。海商法を、中国法の体系の中で特別に自律的な地位を認め、その解釈は存在しない関連国内法ではなく、むしろ英米の判例に根拠を求めようとしてきた態度は、大きな変更を迫られてきているといえる。すなわち、海商法に規定がない場合は、関連する一般法の適用の可否が検討されるべきであり、事実、そうした議論が活発に行われてきている。このことは、中国法の体系における海商法の地位そのものが大きく変化したものといえることができるであろう。

中国海商法の改正をめぐる議論については次章において検討するが、本節の検討をみても、来たるべき改正は1992年当時とは異なる海商法の新たな地位を前提として行われるべきことはいままでもないし、この点は実質的にも相当に重要かつ困難な作業を伴うことになるように思われる。なぜなら、すでに船荷証券法について指摘したように、船荷証券の基本的性質に関する規定にもまだ不備が見られ、船荷証券の性質そのものについても議論がなされている状況において、関連する手形法などの有価証券関係諸法や、契約法、物権法などとの整合性を図りつつ、海商法の不備を是正していくといった改正が求められるも

のと思われるからである。

第4章 海商法の改正に向けた課題と展望

中国海商法は、その実施から20年近くを経て、改正はなお一度も行われていない。中国国内では、海商法の改正をめぐって数多くの議論がなされているが、改正の方向等については、まだはっきりと示されていない状況にある。本章では、中国国内における海商法の改正をめぐると具体的な改正提案および学説の現況を確認したうえで、本稿における検討を踏まえ、中国海商法の改正に向けた課題を明らかにし、その将来のあり方を展望することにした。

1 具体的な改正提案および学説

(1) 交通部の諮問に基づく改正提案

海商法の改正について、学界においては、海商法の改正を目的とする研究が続けられており、①計画経済時代の痕跡を除去して、海商法の全面的な改正を行う²⁴¹、②海商法が実施された以降の20年間の司法実務の経験および研究の成果を参酌して一部の条文に対して部分的調整を行う²⁴²といった見解が示されている²⁴³。そのうち、より公的な動きとしては、2000年12月に交通部により立ちあげられた、大連海事大学および上海海事大学が別々に受託した「中国海商法の改正に関する研究」とのプロジェクトがある。このプロジェクトの成果として、2つの改正試案が提出されている²⁴⁴。

²⁴¹ 張永堅「中国『海商法』修改之泛論」海商法研究第3期（2000）117頁。

²⁴² 傅廷中「論我国『海商法』修改的基本原則与思路」現代法学第28卷第5期152頁以下、（2006）朱曾傑「『海商法』的回顧与展望」中国海商法年刊第24卷第3期（2013）5頁。

²⁴³ なお、実務界では、長年をかけて形成してきた安定的な業務の流れおよび取引の慣習の安定性を求め、当面は海商法の改正を見送るべきであると主張する意見がみられる（張永堅＝中村紀夫（監訳・コメント）＝史恒志（訳）「中国海商法における最新動向について」季刊・企業と法創造33号（2012）275頁において紹介されたものである）。

²⁴⁴ 「交通部『關於修改中華人民共和國海商法的研究』軟課題評審結束」海商法研究第8期（2002）328頁を参照。

1) 上海海事大学による改正試案

上海海事大学による改正試案は、現行海商法の構造を維持することを基本として、「修正しなくても構わない箇所は修正を行わず、最小限の修正で足りる箇所は最小限の修正にとどめる」²⁴⁵との原則に従って、127 カ条の条文に対して部分的に修正を加えたものである。そのうち、大きな変更が見られる 35 カ条の条文には、主に新しい国際条約を援取したり、現行海商法の不備を修正したり、法律の体系性および厳密性を高めようとする趣旨からの指摘がなされている²⁴⁶。

2) 大連海事大学による改正試案

大連海事大学による改正試案は、全 17 章 383 カ条により構成されている（下記に掲げる現行海商法との対比表を参照〔相違点は下線部のとおり〕）²⁴⁷。その主な改正点としては、①現行海商法に定める船舶の登記、国籍、国旗の掲揚権などの行政的取締法規を削除する、②現行海商法第 4 章の「海上物品運送契約」の適用範囲を、国内運送および内水運送までに拡大する、③現行海商法においては定められていない「海上人身損害」および「船舶汚染損害賠償」について、それぞれ章を新設するといった 3 つの点を挙げるができる。

現行海商法 (278 カ条)	大連海事大学による改正案 (383 カ条)
第 1 章 総 則 (1 条～6 条)	第 1 章 総 則 (1 条～4 条)
第 2 章 船 舶 (7 条～30 条)	第 2 章 船舶物権 (5 条～37 条)
第 1 節 船舶所有権 第 2 節 船舶抵当権 第 3 節 船舶先取特権	第 1 節 一般規定 第 2 節 船舶所有権 第 3 節 船舶抵当権 第 4 節 船舶先取特権 第 5 節 船舶留置権
第 3 章 船 員 (31 条～40 条)	第 3 章 船 員 (38 条～56 条)
第 1 節 一般規定 第 2 節 船長	第 1 節 一般規定 第 2 節 船長 第 3 節 船員労務契約
第 4 章 海上物品運送契約	第 4 章 海上物品運送契約

²⁴⁵ 「交通部『關於修改中華人民共和國海商法的研究』軟課題評審結束」・前掲（注 244）329 頁を参照。

²⁴⁶ 同上。

²⁴⁷ 司玉琢編著・「中華人民共和國海商法」修改建議稿条文、参考立法例、説明（2003）による。

<p>(41条～106条)</p> <p>第1節 一般規定</p> <p>第2節 運送人の責任</p> <p>第3節 荷送人の責任</p> <p>第4節 運送証券</p> <p>第5節 物品の引渡し</p> <p>第6節 契約の解除</p> <p>第7節 航海傭船契約に関する特別規定</p> <p>第8節 複合運送に関する特別規定</p>	<p>(57条～133条)</p> <p>第1節 一般規定</p> <p>第2節 運送人の責任</p> <p>第3節 荷送人の責任</p> <p>第4節 運送証券</p> <p>第5節 物品の引渡し</p> <p>第6節 契約の<u>変更、および解除</u></p> <p>第7節 航海傭船契約に関する特別規定</p> <p>第8節 複合運送に関する特別規定</p>
<p>第5章 海上旅客運送契約 (107条～126条)</p>	<p>第5章 海上旅客運送契約 (134条～154条)</p>
<p>第6章 傭船契約 (127条～154条)</p> <p>第1節 一般規定</p> <p>第2節 定期傭船契約</p> <p>第3節 裸傭船契約</p>	<p>第6章 傭船契約 (155条～192条)</p> <p>第1節 一般規定</p> <p>第2節 定期傭船契約</p> <p>第3節 裸傭船契約</p> <p>第4節 <u>買取条件を付した裸傭船契約</u></p>
<p>第7章 海上曳航契約(155条～164条)</p>	<p>第7章 海上曳航契約 (193条～202条)</p>
<p>第8章 船舶衝突 (165条～170条)</p>	<p>第8章 船舶衝突 (203条～213条)</p>
<p>第9章 海難救助 (171条～192条)</p>	<p>第9章 海難救助 (214条～237条)</p>
<p>第10章 共同海損 (193条～203条)</p>	<p>第10章 共同海損 (238条～253条)</p>
<p>第11章 海事賠償責任制限 (204条～215条)</p>	<p><u>第11章 海上人身死傷損害賠償</u> (254条～266条)</p> <p>第12章 海事賠償責任制限 (267条～278条)</p> <p><u>第13章 船舶汚染損害賠償</u> (279条～307条)</p> <p>第1節 <u>一般規定</u></p> <p>第2節 <u>船舶油濁損害賠償</u></p> <p>第3節 <u>船舶燃料油汚染損害賠償</u></p> <p>第4節 <u>有害物質による損害賠償</u></p>
<p>第12章 海上保険契約 (216条～256条)</p> <p>第1節 一般規定</p> <p>第2節 契約の締結、解除および譲渡</p> <p>第3節 被保険者の義務</p> <p>第4節 保険者の責任</p> <p>第5節 保険目的の損失および委付</p> <p>第6節 保険賠償の支払い</p>	<p>第14章 海上保険契約 (308条～351条)</p> <p>第1節 一般規定</p> <p>第2節 契約の締結、解除および譲渡</p> <p>第3節 被保険者の義務</p> <p>第4節 保険者の責任</p> <p>第5節 保険目的の損失および委付</p> <p>第6節 保険賠償支払終了後の保険者の権利</p>
<p>第13章 時効 (257条～267条)</p>	<p>第15章 時効 (352条～365条)</p>
<p>第14章 涉外関係の法律適用</p>	<p>第16章 涉外関係の法律適用</p>

(268 条～276 条)	(366 条～381 条)
第 15 章 附 則 (277 条～278 条)	第 17 章 附 則 (382 条～383 条)

(2) 学 説

1) 何麗新教授の所説

アモイ大学の何麗新教授は、278 条にわたる海商法を、契約法、物権法、不法行為法、保険法などの新たに立法された民商法の規定と結びつけて、主に船舶物権、海上契約、海上不法行為、海上保険を中心に、関連する条文を整理したうえで、次のとおり海商法の改正に関する意見を具体的に述べている²⁴⁸。

① 民商法の理論と理解上の相違があるが、海商法に特有の 58 条の制度を維持すべきである。

現行海商法に特有の制度（または規定）		改正提案
海上物品運送契約	49 条 2 項（合理的な離路）、56 条（運送人の責任制限）、57 条（遅延による損害賠償の額）、89 条（船積前の契約の解除）、91 条（不可抗力または運送人および荷送人に帰すことのできない原因による契約の解除）、99 条（再傭船）	維 持
海上旅客運送契約	117 条（海上旅客運送人の責任の限度額）	同 上
傭船契約	143 条（返船期日の超過およびその傭船料）	同 上
海難救助	海難救助に関するすべての規定（ただし、179 条、180 条、182 条、188 条を除く）	同 上
共同海損	193 条～203 条	同 上
海事賠償責任制限	204 条～215 条	同 上
海上保険	222 条（告知義務）、227 条（責任開始後の任意解除の不可）、229 条（裏書等による保険契約の譲渡）、231 条（予定保険）、232 条（予定保険における個別保険証書の発行）、233 条（予定保険における被保険者の通知義務）、235 条（保証条項）、241 条（共同海損分担額）、246 条（推定全損）、249 条（保険委付）、255 条（保険の目的に対す保険者の権利の放棄）	同 上

② 民商法の理論または用いられている文言と相違のある 18 条の規定を、新たに立法された民商法の規定を参酌しながら修正を加えるべきである。

²⁴⁸ 何麗新「論新民商法立法視野下「中華人民共和國海商法」的修訂」中国海商法年刊第 22 卷第 2 期（2011）55 頁を参照。なお、本項に掲げている表は、同論文 56 頁以下を一部修正したものである。

現行海商法	新民商法立法	改正提案
8条（全人民所有制企業が運航している船舶は国有船舶に含まれる）、9条および10条（船舶の所有または共有は、登記を受けていなければ、第三者に対抗することができない）	物権法 55条（国が自ら出資した企業に対して出資者としての権益のみを有する）、物権法 24条（船舶の物権の設定、変更、譲渡および消滅は、登記を受けていなければ、善意の第三者に対抗することができない）	・国が自ら出資した企業に対して出資者としての権益のみを有するが、船舶に対しては、その財産権を直接に有するものでない。 ・船舶所有権の登記をもって対抗できるのは善意の第三者に限る。
11条（船舶抵当権の定義）、13条（船舶抵当権の登記および対抗要件）	担保法 33条（）、物権法 195条（抵当権は、換価、競売または換金の方法によって実行することができる）、物権法 188条（登記を受けていなければ、善意の第三者に対抗することができない）	・船舶の抵当権は、換価、競売または換金の方法によって実行することができる。 ・船舶の抵当権は、登記を受けていなければ、善意の第三者に対抗することができない。
21条～30条（船舶先取特権の性質が明らかでない）		船舶先取特権を担保物権とし、船舶物権に含まれるものとする ²⁴⁹ 。
51条（航海過失免責）、59条（責任制限阻却事由—故意または認識ある無謀行為）	・私的自治、過失責任主義を採用している。 ・民商法上の「故意」と「過失」の概念が対立している。	・航海過失免責を廃止する ²⁵⁰ 。 ・民商法上の故意および過失の概念に照らし合わせて海商法 59条の規定に修正を加える

²⁴⁹ 中国国内において、船舶先取特権の性質について、(i) 一種の担保物権である、(II) 一種の特殊な債権である、および (iii) 担保物権の性質を有しながらも、債権の性質も有しているといった多様な見解が主張されていたため、海商法の制定に際して、明文をもってその性質を明かにしなかった。それゆえ、海商法の制定によって、船舶先取特権の性質に関する論争を収めることができなかったが、現在、船舶先取特権を船舶担保物権としてとらえるのは通説となっている（司玉琢・前掲書（注 36）50 頁）。なお、日本法では、船舶先取特権については、主として船舶の航海に関して発生した特定の債権につき、船舶、属具および未収の運送賃の上に、他の債権者に優先して弁済を受けることが認められた特別の担保物権とされている（中村＝箱井・前掲書（注 56）391 頁）。

²⁵⁰ 航海上の過失免責については、運送人に特に有利な制度であるとして荷主側からの強い批判にさらされてきており、1978 年の国連海上物品運送条約（ハンプルク・ルール）には採用されていない。また、2008 年に成立した新しい国連条約（ロッテルダム・ルール）にも採用されておらず、船主責任制限制度が責任限度額を引き上げながらも維持されているのに対して、航海上の過失免責はやがては廃止される制度とみられている（中村＝箱井・前掲書（注 56）261 頁）。

③ 民商法の理念を貫いていない 34 か条の規定については、新たに立法された民商法の規定を採り入れて修正すべきである。

現行海商法	新民商法理念、制度との抵触	改正提案
2 条、3 条、41 条、42 条 (海上、内水運送が二元化)	「二元的な制度」は民商法上の公平および平等の理念に反している。	水上運送に関する制度を統一し、海上運送の特殊性に鑑み、特別な規定を設けることにより、実質上の公平を図る。
46 条 (運送人の責任期間)	責任期間は時間の視点から運送人の責任を制限しており、運送人が運送品をその管理下に置いているすべての期間とするべきである。	「運送品の受取りから引渡しまで」の「ドア・ツウ・ドア」の責任期間を採用する。
47 条 (発航前および発航当時の運送人の堪航能力に関する注意義務)	堪航能力に関する注意義務を発航前および発航当時に限られるのは、民商法に定める全面的に契約上の義務を履行するとの原則に反している。	運送人は、単に発航の当時のみならず責任期間のすべてにわたって堪航能力を具備すべき注意義務を負う。
51 条 1 項、52 条、53 条 (運送人の免責事由)	免責事由の設定は不合理であり、民商法上の公平、利益均衡の原則に合わない。	火災免責 ²⁵¹ を「船舶における火災」に修正し、海賊、テロ行為、環境損害を回避するための行為を免責事由として新設する。
71 条～80 条 (運送証券)	船荷証券に関する制度が不完全であり、船荷証券による法律関係の主体、権利・義務の内容、および譲渡された場合の効力などは明らかにされていない。	民商法上の権利・義務の譲渡などの基礎理論を出発点として、完全たる有効な船荷証券に関する制度を構築すべきである。
107 条 (海上航路に限られた海上旅客運送)、114 条～116 条 (海上旅客運送人の責任原則および損害賠償責任)、120 条 (責任制限の主体)		海上旅客運送に関する規定を 2 条に照らし合わせて修正する。海上航路のほかに「海に通じたその他の可航水域」を加える。

④ 新たに立法された民商法の規定を踏まえて、不備のある 41 か条の規定に修正を加えるべきである。

²⁵¹ 中国海商法 51 条 1 項 2 号は、免責事由として単に「火災」としか規定していないが、同号の「火災」は「船舶における火災」に限られるかについては、見解が分かれている。

現行海商法	新民商法	改正提案
44 条 (海上物品運送契約が無効となる場合の要件)	契約法 52 条 (契約が無効となる場合の具体的な要件)	契約当事者の私的自治に過度な制約を設けるべきではない。
50 条 1 項 (運送品を約定した期間内に引き渡すことができないときは、これを延着とする)	契約法 290 条 (約定した期間または合理的な期間内における運送品の引渡し)	民法に定める公平および誠実信義原則に従い、運送品の引渡し期間について約定がないときは、運送人が合理的な期間内に運送品を引き渡さなければならない。運送人が合理的な期間内に運送品の引渡しができなかった場合は、これを延着とする。
86 条 (陸揚港において運送品の引渡しを受ける者がいないとき、または、荷受人がその受取を遅滞もしくは拒否したとき、船長は、運送品を倉庫その他の適当な場所に卸すことができる)	契約法 316 条 (荷受人が不明、または、荷受人が正当な理由なくして運送品の受領を拒否した場合は、運送人は運送品を卸し、供託することができる)	<ul style="list-style-type: none"> ・海商法に定める「運送品の引渡を受ける者がいない」と「運送品の受取の遅滞または拒否」とは解釈上重複があり、契約法の規定に従い修正を加えるべきである。 ・運送品を本船から卸し、供託することができるのは、船長に限ることなく、運送人および実際の運送人まで拡大すべきである。
87 条、88 条 (貨物留置権を行使できる要件およびその行使)	物権法、担保法、契約法においては、留置権について完全たる規定を設けている。	民商法上の規定を採り入れて、海上留置権に関する規定の不備を補う。
90 条 (発航前における不可抗力によるリスクの負担)	契約法 314 条 (貨物運送中における不可抗力によるリスクの負担)	契約法の規定を参照しながら、運送賃のリスク分担に関する制度の不備を補う。
96 条、100 条、132 条、140 条、146 条 (傭船契約における契約の解除権)	契約法において法定解除制度について規定が設けられている。	契約法の規定を鑑みながら、傭船契約上の契約の解除に関する規定の不備を補う。
219 条 (保険価額について約定がない場合は、保険者の責任が開始する時の保険目的の実際の価額を基準とする)	保険法 55 条 (保険価額について約定がない場合は、保険事故が発生した時の保険目的の実際の価額を基準とする)	保険価額について約定がない場合は、保険事故が発生した時の保険目的の価額を基準とすべきである。
223 条 (保険契約者が過失により告知義務を履行せず、保険事故の発生に影響を与えた場合は、保険者は保険事故について保険金を支払う責任を負わない)	保険法 16 条 (保険契約者が過失により告知義務を履行せず、保険事故の発生に重大な影響を与えた場合は、保険者は保険事故について保険金を支払う責任を負わない。ただし、保	過失による告知の義務の未履行と保険事故との因果関係を厳格に定めるべきである。かつ、禁反言則を追加する。

	險者は禁反言則に従わなければならない。)	
230 条 (保険目的が譲渡される場合の船舶保険契約の効力)	保険法 49 条 (保険目的が譲渡された場合は、保険目的の譲受人が被保険者の権利および義務を承継する)	保険目的が譲渡された場合の船舶保険契約の譲渡については、「同意主義」ではなく、「通知主義」を採用すべきである。
251 条 (保険金の支払い)	保険法 23 条 (保険金の支払いに関する具体的な手続きおよび期限)	保険法の規定を鑑みながら、海上保険における保険金の支払手続きに関する規定の不備を補う。
253 条 (被保険者が保険者の同意を得ずに権利を放棄した場合は、保険者は保険金を減額することができる)	保険法 61 条 (保険金を支払った後と支払わっていないときの法的効果を区別する)	「保険金が支払われた後、被保険者が、保険者の同意を得ることなく、第三者に対する権利を放棄した場合は、被保険者の当該行為は、無効とする。」との規定を新設する。
257 条 (運送人に対する損害賠償請求の時効は 1 年である)	関連する司法解釈においては、荷送人に対する損害賠償請求の時効も 1 年であると定めている。	関連する司法解釈の規定を採り入れ、新たな規定を設ける。

⑤ 新たに立法された民商法の規定を採り入れて、貨物の処分権、海上人身損害による損害賠償責任を始めとする海商法に定めのない規定または制度の空白を補填する。

現行海商法に定めのない規定または制度	新民商法立法	改正提案
船舶物権 異議登記、予告登記、建造中船舶の抵当権の設定、効力の発生、および登記等	物権法 19 条 (不動産の場合の異議登記)、20 条 (予告登記)、180 条 (建造中の船舶の抵当権の設定)、188 条 (建造中の船舶の抵当権の効力および対抗要件)	民商法立法を採り入れることによって、海商法に定めのない規定または制度の空白を補填する。
海上契約 沿海および内水運送、貨物の処分権、運送人の通知義務、荷受人の貨物の受取義務等	契約法 288 条 (運送契約の定義、適用範囲)、308 条 (貨物の処分権)、309 条 (運送人の荷受人に対する通知義務、および荷受人の遅滞なく運送品を受け取る義務)	同上
海上不法行為 環境汚染、人身損害による賠償責任等	民法通則 124 条 (環境汚染責任)、不法行為法 16 条 (人身損害賠償に関する規定)	同上
海上保険 保険契約者、保険金額が保険価額を超えていた場合の処理等	保険法 10 条 (保険契約者)、55 条 (保険金額が保険価額を超えていた場合は、保険者は保険契約者に対して、超えていた部	同上

	分に相応する分の保険料を返還 しなければならない)	
--	------------------------------	--

2) その他の個別的な問題についての修正意見

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」についての主な修正意見をまとめてみると、以下の通りである。

① 適用範囲 第1章において述べたように、海商法第4章の「海上物品運送契約」の規定が外航運送のみに適用され、中国国内運送には契約法第17章の「運送契約」に定める規定およびその関連規則である交通部による「国内水路貨物運送規則」が適用される。すなわち、中国法のもとでは、外航運送と内航運送には異なる法規が適用されている。近年、中国国内では、内航運送と外航運送に適用される法規を一致にする必要があるか否かについて、大いに議論された。多数説は、内航運送と外航運送に適用する法規を区別するには合理的な理論根拠がないと説き、海商法第4章「海上物品運送契約」の適用範囲を従来の外航運送から沿海物品運送および海に通じた内水物品運送まで拡大すべきであると指摘する²⁵²。

この問題については、日本においても議論がなされているところであり、ここではその議論状況を簡単に確認しておこう。日本商法第3編「海商」は、その第3章を「運送」と題して、物品運送（商737条～776条）および旅客運送（商777条～787条）に関する規定を設けている。しかし、これらの規定は、いずれも1899年の商法典の制定以来、実質的な改正を受けることなく今日に至っている。1957年に制定された国際海上物品運送法は、あくまでも国際海上物品運送を規律するものであり、それに合わせて商法海商編の改正を行わなかったことから、国際海上物品運送に現代化された国際海上物品運送法が適用され、他方、国内海上物品運送に現代化がなされていない商法典海商編の規定が適用されている

²⁵² 司玉琢・前掲書（注247）〔「中華人民共和国海商法」修改建議稿条文、参考立法例、説明〕176頁、胡正良・前掲（注234）〔論『海商法』修改的必要性〕143頁、馮立奇「我国『海商法』的適用和修改」海商法研究第3期（2000）137頁以下、張文俊「对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、朱作賢、朴鑫（訳）「中国法における運送人の艦航能力義務と運送人の責任」季刊・企業と法創造26号（2011）266頁以下、朱涵鈞「國際海事立法發展对我國海商法的影響」法制与社会第9期（2013）39頁を参照。

²⁵³。そこで、現在では国際運送に適用される法規と現代化がなされていない内航船に適用される法規との間にみられる合理的とはいえない相違が問題となっているとの指摘がなされている²⁵⁴。

② 荷送人 海商法 42 条 3 項 2 号に定める「自ら、自己の名においてもしくは自己のために、海上物品運送契約に関係する運送人に対して、現実には物品を引き渡した」荷送人を荷送人の定義を定める同項の規定から切り離し、「実際荷送人」として、実際運送人に関する海商法上の取扱いに倣い、その権利および義務について規定を新設する²⁵⁵。

③ 損害賠償の額 運送品が滅失または毀損した場合の損害賠償の額について、ハーグ・ヴィスビー・ルールに倣って、海商法 55 条に定める CIF 価格によって算定する基準²⁵⁶を、物品が契約に従って船舶から荷揚げされまたは荷揚げされるべきであった時および場所における当該物品の価額に応じて算定する基準に改め、また、物品の価額について、こ

²⁵³ たとえば、船舶が通航能力を欠いたことにより運送品に損害が生じた場合の運送人の責任について、商法と国際海上物品運送法はそれぞれ異なる規定を設けている。商法によれば、船舶所有者は、備船者または荷送人に対して、発航の当時、船舶が安全に航海をなすに堪えることを担保するものとされており、船舶が通航能力を欠いたことにより生じた損害について、船舶所有者は特約をもってその損害賠償責任を免れることができないものとされている（商 738 条、739 条）。これに対して、国際海上物品運送法は、運送人は、自己またはその使用する者が、発航の当時、(i) 船舶を航海に堪える状態におくこと、(ii) 船員を乗り組ませ、船舶を艤装し、および需品を補給すること、(iii) 船倉、冷蔵室その他運送品を積み込む場所を運送品の受入れ、運送品および保存に適した状態におくことの 3 つの事項を掲げ、これらについて注意を怠ったことによって生じた運送品の滅失、損傷または延着について、損害賠償責任を負うものとしている（同法 5 条 1 項）。

²⁵⁴ 中村＝箱井・前掲書（注 56）135 頁、落合誠一「日本における海商法立法の課題と展望」東アジア海法フォーラム 2008 記録集（2009）94 頁を参照。

²⁵⁵ 陳憲民・前掲書（注 239）184 頁、司玉琢・前掲書（注 247）[「中華人民共和國海商法」修改建議稿条文、參考立法例、說明] 176 頁、解冰「海商法“托運人”定義對貿易和司法實踐的不利影響及完善」海事律師業務手冊（2007）94 頁を参照。

²⁵⁶ 運送品が滅失または毀損した場合の損害賠償の額の算定については、海商法では、日本をはじめ多くの国が一般的に採用する揚地価格基準ではなく、積地価格基準によることを定めている（55 条）が、これは制定当時に採用されていた計画経済の下で、いわゆる市場価格というものがないために便宜的に採用された方法である。

れは商品取引所の相場に従って決定し、そのような相場がないときは市場価格に従って決定し、これらのいずれもないときは同種かつ同品質の物品の正常な価額に応じて決定すると規定すべきであるとの指摘がみられる²⁵⁷。

④ 運送証券 運送証券については、海商法第4章4節に定める「運送証書」の範囲を船荷証券から海上運送状（Sea Waybill）²⁵⁸、電子船荷証券²⁵⁹、および運送状（Waybill）まで拡大して、1990年の万国海法会（CMI）による「海上運送状に関するCMI統一規則」、
「電子船荷証券に関するCMI統一規則」、2000年の交通部による「水路貨物運送規則」、および2008年のロテルダム・ルールに倣って、海上運送状、電子船荷証券および運送状に関する詳細な規定を設けるべきであるとの指摘がなされている²⁶⁰。

²⁵⁷ 司玉琢・前掲書（注247）〔「中華人民共和国海商法」修改建議稿条文、参考立法例、説明〕222頁以下。

²⁵⁸ 韓国では、2007年の商法海商編の改正に際して、商法第863条及び第864条の2か条に海上運送状に関する規律を設け、①運送人は、傭船者又は荷送人の請求により、船荷証券の発行に代えて、海上運送状を発行することができる（当事者間の合意により、電子的な方法により発行することもできる）こと、②海上運送状の記載事項のうち重量・個数等の記載が正確でないことを疑うべき相当の理由があるとき等には、記載を省略することができること、③海上運送状が発行されたときは、その記載のとおり運送品の受取又は船積みがあったものと推定されること、④運送人において、海上運送状に記載された荷受人を運送契約上の荷受人であると信ずるべき正当な理由があるときは、運送人は、責任を免れることが規定されている（商事法務研究会・前掲（注96）58頁以下を参照）。

なお、なお、日本では、法令上、海上運送状に関する規定は存しないが、2013年に行われた運送・海商法制の将来の立法に向けた検討を目的とした運送法制研究会では、海上運送状に関する規律を設けるべきか否かにつき検討を行ったところ、外航海運における船舶の高速化やコンテナ化により、実務上、船荷証券と引換えてなく、保証状を差し入れて運送品の引渡し（保証渡し）を受けたり、船荷証券を利用せずに、受戻証券性のない海上運送状を利用したりするようになってきていること、現在では、定期船運送の大半が海上運送状により行われていること、現在の外航実務では、CMI統一規則がほとんど撰取されているなどのことを理由に、商法に規律を設けるべきであるとの意見が多いに主張された（商事法務研究会・前掲（注96）59頁を参照）。

²⁵⁹ 電子船荷証券についても、韓国では、2007年の商法海商編の改正に際して、商法第862条に規定を新設した（郭潤眞「韓国海商法の改正」海事法研究会誌200号（2008）40頁を参照）。なお、条文の訳として、郭潤眞「2007年改正韓国海商法の翻訳」海事法研究会誌198号（2008）70頁がある。

²⁶⁰ 陳憲民・前掲書（注239）184頁、司玉琢・前掲書（注247）〔「中華人民共和国海商法」修改建

⑤ 航海傭船契約 航海傭船契約について、1994年のGENCON書式を参照して、海商法第4章7節の「航海傭船契約に関する特別規定」に修正を加えるとの指摘がなされている²⁶¹。その詳細は、次の通りである。航海傭船契約に基づいて運送される物品に対して運送証券が発行されている場合の、運送証券に摂取される航海傭船契約の条項の効力について明確な定めを設ける。かつ、摂取される航海傭船契約について、これに特定したものでなければならぬという制約を設ける。また、航海傭船契約の条項が運送証券の規定と抵触がある場合、または、海商法第4章7節に定める規定に反する場合は、同条項は荷送人または荷受人に対して拘束力を有しないという規定を新設する。

⑥ 複合運送契約 1980年の「国際連合複合物品運送条約」、国際商業会議所（ICC）による1975年の「複合運送証券統一規則」、および1991年の国連貿易開発会議（UNCTAD）と国際商業会議所の主導による「複合運送書類に関する規則」を参照して、海商法第4章8節の「複合運送契約に関する特別規定」を補完し、運送品の引渡し遅延による複合運送人の責任について規定を新設する²⁶²。

2 改正に向けた課題と展望

以上にみたように、現在の中国海商法について、これを改正すべきであるというのは、すでに海商法学界における共通の認識になっているといえるだろう。その一方で、改正の範囲やその方向性となると、まだ一致にはほど遠いのが現状であると思われる。たとえば、海商法に関連する諸法との整合性を考慮しながら、海商法の構造および章立てなどについて全面的かつ徹底的な改正を主張する見解と、現行海商法に存在する個別的な問題点について修正を行うにとどめることを主張する見解とを両端として、条文単位での改正提言まで含めれば実にさまざまな見解が乱立している状況にある。

しかし、海商法の改正については、部分改正か全面改正かという改正範囲の議論以前に、本稿の検討から確認されたいくつかの重要な視点を欠くことはできないものとする。そ

議稿条文、参考立法例、説明] 177頁。

²⁶¹ 陳憲民・前掲書（注239）184頁以下、司玉琢・前掲書（注247）[「中華人民共和國海商法」修改建議稿条文、参考立法例、説明] 177頁以下、308頁以下。

²⁶² 陳憲民・前掲書（注239）185頁、司玉琢・前掲書（注247）[「中華人民共和國海商法」修改建議稿条文、参考立法例、説明] 178頁、315頁以下。

これは、まず、制定時の特殊性ないし特異性にかかわる視点である。これは、海商法が主として国際条約から摂取され、しかも国内の民商法の先駆けとして立法されたということに関するものである。ここでは、中国の現在の法体系の中にいかに海商法を位置づけるのかの問題であり、これは海商法制定以降に整備された関連諸法との関係をいかにして構築するかの問題でもある。次に、同じく海商法が国際条約を直接に摂取したこととの関係では、条約に定めのない基本的事項に関する理論の構築ないしは関連規定の整備に関する視点である。さらに、海商法の制定から 20 年の間に生じた海商法それ自身の変容であって、すなわち最高人民法院の解釈規定の適切な反映という視点である。換言すれば、現在の海商法が抱える主要な問題としては、法継受における特異性そのものから生じた問題、海商法と中国法の体系および関連規定との関係から生じた問題、および海商法それ自身の変化から生じた問題の 3 つの点から改正の方向性を検討することができ、また検討する必要があるように思われる。

(1) 中国法体系における位置づけ

中国海商法の中国法体系における位置づけについても、中国国内での議論がみられている。一般的に説かれているものとしては、海商法を民(商)法の特別法であるとする理解である。この学説の論者は、海商法は海上運送の関係、船舶の関係を対象とする法律であり、その対象とする法律関係の性質から、海商法を民(商)法の特別法としてとらえるべきであると主張する²⁶³。このほか、海商法を海法の特別法であると理解する見解がある。これによれば、船舶による海上活動と関連する国際法、民商法、行政法などの法規範を含む総体としての「海法」という概念を提唱し、海商法はその海法の一部であると説く²⁶⁴。また、海商法を経済法または国際経済法の特別法である²⁶⁵とみたり、独立した法律部門であると

²⁶³ 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、吳煥寧・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9)3頁)。

²⁶⁴ 司玉琢=李志文・前掲書(注118)15頁において紹介された学説である。

²⁶⁵ 同上。

主張する見解もある。海商法を独立した法律部門と見る後者の見解は、さらに絶対説と相対説との2つの学説がみられている。絶対説は、海商法はすべての海上運送の関係および船舶の関係を規整する民事関係の法律および行政関係の法律の双方を含むべきものであるとの理解から出発し、海商法は民法と異なる特殊な性質をもっており、1つの独立した法律部門であると主張する²⁶⁶。一方、相対説の立場では、海商法という語には、海上運送および船舶に関する生活関係を規整対象とするあらゆる法律規範、民商事関係の法律規範にとどまらず、行政法規も含める広義の海商法と、海上運送の関係および船舶の関係を規整対象とする特定の法律規範を指す狭義の海商法という2つの意義があると指摘し、広義の海商法は1つの独立した法律部門であるが、狭義の海商法は民（商）法の特別法としてとらえるべきであると説いている²⁶⁷。

さて、このように中国海商法の中国法体系における位置づけについて多様な見解が示されている理由としては、これまでも本稿における検討からも、次の2つの視点から分析することができるものと思う。第1に、1992年の海商法の制定時に、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である。これにより、海商法は、国際的な関係を考慮した特殊な法であるとの認識がむしろ自然になされてきたと思われる。実際、その解釈にあつては条約の制定経緯や条約の基礎となった英米の判例が斟酌されるなど、中国の他の法領域とは大きく離れた一分野を形成しているとみられる下地が存在していたのである。この点は、特別の裁判所としての海事法院が存在し、海商法の研究教育が海事大学の法学部（法学院）によってリードされているという現状において、なお完全に払拭されているとは言い難い。しかし、第2に、海商法が制定されて20年を経た今日において、周辺に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。実際、何教授の改正案にもみられるように、新たな関連立法がなされるたびに、海商法との整合性が検証され、問題点が指摘されてきている。

²⁶⁶ 於世成＝楊召南ほか・海商法（1997）6頁。

²⁶⁷ 司玉琢＝李志文・前掲書（注118）16頁。なお、近時、多数説は、狭義の海商法は民（商）法の特別法であると解する（司玉琢＝李志文・前掲書（注118）17頁以下、郭瑜・前掲（注116）〔海商法的精神〕86頁を参照）

このように、海商法の制定時には特に意識することなく済まされた、海商法の位置づけ
ないしは関連諸法との関係の整序は、来るべき改正においては絶対に避けて通ることがで
きない新たな課題であるといえるだろう。

(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。
この点は、本稿の第2章において、特に海上物品運送法ないし船荷証券法について具体的
に検討したところである。

改めて簡単に指摘すると、まず船荷証券に関する中国海商法の10か条の規定は、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、
すでにみたように、条約は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。日
本法であれば商法典の規定の準用により理解の一致する問題であっても、そのような基本
規定を欠く中国では、船荷証券の本質についても議論の対象となっており、船荷証券を条
約が基礎とした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²⁶⁸。そうすると、船荷証券について発展的な議論をしよう
としても、基礎的な理解を異にする見解同士では、議論自体がかみ合わないという問題を生
じさせる。このことは、また船荷証券をめぐる判例の混乱の原因の1つであるとも考え
られる。本稿では、海商法の中心的な問題として、海上運送契約を題材に検討を行ったが、
それによっても運送契約法および船荷証券法について、議論の出発点となるべき基本事項
に関する立法の整備の必要性を示しえたものと思う。この点は、中国においてもあまり指
摘されないところであるが、前項で指摘したように、海商法をまったく独立した法分野と
して理解し、関連諸法との整合性を無視することができないとの認識に立つ限り、海上運
送法と民法の定める一般運送法との関係や、船荷証券法と他の有価証券法との関係につい
ても同様であり、海商法の改正に際しては、この点にも十分な留意が望まれるものと考え
る。

²⁶⁸ 司玉琢・前掲書(注36)286頁以下を参照。

(3) 司法解釈規定の適切な採用

さらに、海商法が最高人民法院の解釈規定により実質的に変容しているとの認識に立てば、これは現在の海商法の問題点を修正しようとするものとして、改正に際する海商法への取り込みが検討されるべきことは当然であろう。この点は、すでに中国国内でも指摘されているところである²⁶⁹。本稿による検討からも、こうした考え方に基本的に賛成すべきものとするが、問題はその採用方法にあるものと思う。すなわち、海商法に採用すべき解釈規定と採用すべきでない解釈規定との区別であり、また採用すべきでないものについては、それに代わる妥当な解決方法の提示が重要になるのではないだろうか。

すでに第3章で指摘した仮渡し・保証渡しに関する2009年規定と海商法の矛盾²⁷⁰という問題も存在するし、ここでも関連諸法との整合性の検証は欠かすことができない。また、前項でみたように、基本事項の理解に関する規定が整備されれば、解釈に委ねることが妥当と考えられる問題もあるだろう。

解釈規定の海商法への採用に際しては、可能な限り全面的に取込むといった前提をたてずに、むしろ現在の海商法への問題提起とみて、個別かつ具体的な慎重な判断により採否を決定するという態度が望ましいものと思う。

このようにみると、1992年海商法の改正は、一般的な法改正とは相当程度まで趣を異にするものであることを認識して着手されるべきであるといえるのではないか。すなわち、個々の規定の是非はともかくとして、海商法全体としては、特殊的事情により特殊な時期に制定された特殊な立法とみるべきであり、それゆえ、来るべき改正は、まさに中国の法体系にしっかりと位置づけられる真の中国海商法の制定ともとらえられるものと思う。そうした視点において十分な検討を加えることが求められるのであって、全面改正か部分改正かの問題は、その結果いかんによるものというべきである。

さらに付言をすれば、中国での海商法の伝統は短いが、海商法そのものは長い伝統を有する法分野であり、歴史の産物である。すでに指摘したように、たとえば何教授の立法提言においても、一般法との整合性を厳格に徹底しようとしたためか、海商法の制度の本質を軽視するような指摘がいくつかみられていた。本稿でも、関係諸法との整合性確保

²⁶⁹ 張永堅・前掲（注243）〔中国海商法における最新動向について〕275頁を参照。

²⁷⁰ 本稿第3章第1節2(2)。

は繰り返し指摘しているところではあるが、これは海商法の特殊性をすべて捨象しようとの主張ではまったくない。海商法の伝統的な制度やそれに基づく現在の実務に対する認識を忘れ、ただ一般法との整合性のみを追求するようなことになってはいけないのであって、中国海商法の改正にとってもっとも重要な作業は、究極においては、中国における海商法研究、とりわけ基礎的な研究の蓄積を図ることであると思われる。

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、中国海商法の継受の状況を確認した。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検討を行うことにより、中国海商法のその「法継受」における特異性の解明を試みた。

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、端的に言えば、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の1つを具体的に示すことができたのではないかと考える。

中国海商法は、その実施から今日まで20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。これらについては、本稿第3章において述べたように、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おうとする目的をもち、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明らかである。したがって、中国の海商法の抱えている問題の解決を図るためには、単に解釈規定を定めるという手法に頼ることなく、基本となるべき理論の構築

が先決されるべきであると思われる。そのためには、本稿で指摘したように、条約からの摂取という手法を徹底したことにより欠落したと思われる船荷証券の基本的性質に関する規定の整備など、やはり改正による対応が必要になるものと思う。

また、中国の改革開放政策をうけた市場経済体制の進行の結果、近年までに中国の民商法は急速に整備されてきており、海商法が制定された1992年当時とは比べると、海商法を取り巻く国内の環境は劇的に変化してきている。これらの海商法周辺の法整備の進行によって、前述した海商法の「特殊性」に関する認識も大きく変化してきているものとみられる。制定当時には、海商法には、中国法の体系の中で特別な自律的な地位を認め、その解釈は存在しない関連国内法ではなく、むしろ英米の判例に根拠を求めようとするなど、異質な法としての扱いがみられていた。しかし、一般法にあたる諸法の整備により、海商法がこうした諸法の規定と関連して議論されることはむしろ当たり前のことになってきている。この点も、やはり1992年当時には問題とならなかった、今後の改正の大きな課題の1つであると考ええる。

なお、現在の中国海商法について、その改正の必要性については、これを肯定するのがすでに海商法学界における共通の認識になっているといえるが、改正の範囲やその方向性については、さまざまな見解がみられ、一致していないのが現状である。今まで主張されてきた多くの議論や学説には、本稿が主題とした海商法の「法継受」における特色に焦点を当てた検討の必要性を説くものは見当たらない。本稿では、とりわけ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の分析から、さしあたり、中国法体系における海商法の明確な位置づけ、国内法との調和を目的とした基礎理論の確立、および海商法に実質的に修正してきている司法解釈規定の適切な採用という3点を、中国海商法の改正に際して慎重に考慮すべきことを課題として提示した。もちろん、これらは相互に密接に関連する問題であって、個々に切り離して考えるべき課題ではない。このいずれも、1992年海商法の継受というキーワードをもって関連づけることが可能であると思われ、改正の方向性やその範囲は、この継受における問題点の認識の下で検討されなければならないものと考ええる。

資 料

(翻訳)

1. 船舶の衝突および接触事件の審理に際する財産の損害賠償に関する最高人民法院の規定 (法発〔1995〕17号)

[海事法研究会誌 213号 (2011) 44頁以下]

2. 海上保険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 (法釈〔2006〕10号)

[海事法研究会誌 215号 (2012) 47頁以下]

3. 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 (法釈〔2008〕7号)

[海事法研究会誌 213号 (2011) 44頁以下]

4. 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 (法釈〔2009〕1号)

[海事法研究会誌 204号 (2009) 43頁以下]

5. 海事賠償責任制限にかかわる紛争事件の審理に際する若干の最高人民法院の規定 (法釈〔2010〕11号)

[海事法研究会誌 209号 (2010) 76頁以下]

船舶の衝突および接触事件の審理に際する財産の損害賠償に関する最高人民法院の規定

(最高人民法院裁判委員会第 735 次会議採択。法発〔1995〕17 号)

「中華人民共和国民法通則」および「中華人民共和國海商法」の規定に基づき、海事裁判実務を踏まえ、国際慣習を参酌して、船舶の衝突および接触の事件の審理に際する財産の損害賠償について、次のとおり規定を定める。

第 1 条 被害者〔請求者〕は、船舶¹の衝突または接触により生じた財産の損失、船舶の衝突または接触の後に生じた関連する費用および損失、損害を防止または軽減するために生じた合理的な費用および損失、ならびに逸失利益の損失について、損害の賠償を請求することができる。

ただし、被害者の過失により生じた損失またはこれにより拡大された損失の部分については、この限りではない。

第 2 条 損害賠償はその原状の回復を基本とする。原状の回復ができないときは、損害を時価に換算して賠償する。

第 3 条 船舶損害賠償は、全損賠償と分損賠償にこれを分ける。

(1) 船舶が全損した場合における賠償すべき損害には、次に掲げるものを含める。

①船価の損失

②船価に含まれない船舶内にある燃料、資材、備品、需品、および、漁船内にある漁撈用品、網漁具、漁具などの損失

③船員の給料、送還料およびその他の合理的な費用

(2) 船舶が分損した場合における賠償すべき損害には、合理的な仮修繕費用および本修繕費用、ならびに、付随費用および維持費用を含む。ただし、次に掲げる条件を満たさなければならない。

①船舶は、その最寄りの地で修繕を行わなければならない。ただし、被害者が、その他における修繕が、損失および費用を軽減させること、または、その他の合理的な理由が存することを証明する場合を除く。船舶が仮修繕によりその運航を継続できる場合、被害者は仮修繕を行う義務を負う。

②船舶の衝突した部位の修繕を、被害者が行う船舶の堪航性を確保するための修繕、他の事故により生じた損傷の修繕、または、船舶の定期検査および修繕と同時に行う場合、損害賠償額は、当該衝突により損害を受けた部位の修繕費および損失に限る。

(3) 船舶損害賠償には、また、次に掲げるものを含める。

①合理的な救助費用、船骸の調査、引揚げおよび除去に要する費用、船骸の標識設置費用

②曳航費用、当該航海の傭船料または運送賃の損失および共同海損分担金

③合理的な休航損害

④その他の合理的な費用

第4条 船舶内にある財産に関する賠償すべき損害には、次に掲げるものを含める。

①船舶内にある財産の滅失または損傷により生じた減価の損失

②合理的な修理または処分費用

③合理的な財産の救助、引揚げおよび除去に要する費用、ならびに、共同海損分担金

④その他の合理的な費用

第5条 船舶の接触により生じた施設の損害には、次に掲げるものを含める。

①施設の全部損傷または一部損傷した場合の修復費用

②施設が修復されるまでに、通常の使用ができないことにより生じた合理的利益の損失

第6条 船舶の衝突または接触によって第三者に財産上の損害が生じた場合、〔加害者は〕その損害を賠償しなければならない。

¹ 本規定16条は、「船舶」、「施設」、「船舶の衝突」、「船舶の接触」、「船舶の全損」、「付随費用」、「維持費用」の定義について定めている。

第7条 損害賠償金に加えて、利息を支払わなければならない。

第8条 ①船価の損失の算定は、衝突地における類似船舶の当時の市場価格によって決定する。衝突地に類似船舶の市場価格がない場合、船舶船籍港における類似船舶の市場価格、または他の地域の類似船舶の市場価格の平均値によって決定する。市場価格がない場合、衝突した船舶の建造価格または購入価格から減価償却分（減価償却率は年4%～10%）を控除して算定する。減価償却分を控除して価値がなくなる場合には、残存価値によって算定する。

②船舶が引揚げられ、これに残存価値があるときは、船価から残存価値を控除しなければならない。

第9条 船舶内にある財産に生じた損害の算定

(1) 貨物が滅失した場合には、貨物の実際の価額、すなわち貨物の船積時における価額に運送賃および被害者が支払った貨物保険料を加算して算定する。ただし、滅失により支払うことを要しなかった費用を控除する。

(2) 貨物が損傷した場合には、修復に要する費用、または、貨物の実際価額から、残存価値および損傷により支払うことを要しなかった費用を控除して算定した金額のいずれかとする。

(3) 船舶の衝突によって約定した時間より貨物の引渡しが遅延したことによって生じた損害賠償額は、貨物の実際の価額に期待利益を加え、到達地の市場価額を差し引いて算定する。ただし、期待利益は貨物の実際価額の10%を超えてはならない。

(4) 船舶内にある採捕した漁獲物については、漁獲物の実際の価額によって算定する。漁獲物の価額は、事故発生時における現地の市場価額によって算定する。ただし、事故により支払うことを要しなかった費用を控除する。

(5) 船舶内にある漁具および網漁具の種類および数量については、当該漁撈のために必要となる数量から残存する数量を控除して算定する。ただし、漁政部門が規定し、または、許可する種類および数量を超える場合には、これを参入しない。漁具および網漁具の価額は、購入価格または製造価格から減価償却分および残存価値を控除してこれを算定す

る。

(6) 旅客の荷物、および物品（手荷物を含む）の損失について、これが本船旅客の損失に属する場合には、海商法の規定に従って処理する。その他の船舶の旅客の損失に属する場合は、旅客運送契約に定める旅客の荷物の滅失または毀損に関する賠償規定を参照して処理する。

(7) 乗組員の個人の生活必需品の損失については、実際の損失に応じた適切な賠償を行う。

(8) 運送人が旅客と書面で約定し、運送人が保管する貨幣、金銀、真珠、宝石、有価証券またはその他の貴重な物品〔高価品〕の損失については、海商法の規定に従って処理する。乗組員、旅客、その他の者が個人で携帯する貨幣、金銀、真珠、宝石、有価証券またはその他の貴重な物品の損害については、この限りではない。

(9) 船舶内にあるその他の財産の損失については、その実際の価額に応じて算定する。

第10条 休航損害の算定

①期間：船舶が全損した場合には、代替の船舶を見つけるまでに要する合理的な期間に限る。ただし、この期間は2ヵ月を超えてはならない。船舶が分損した場合の修繕期間は、実際に修復するまでに要する合理的な期間（連絡、ドック入り、検査等に要する合理的な時間を含む）に限る。漁船については、上の期間から休漁期を除いた期間、または、一回の漁期に限る。

②休航損害は、通常、船舶衝突前および船舶衝突後の各2回の航海の平均純利益に応じて算定する。参照しうる船舶衝突前および船舶衝突後の各2回の航海がない場合には、その他の同種の航海の平均純利益に応じて算定する。

③漁船の漁期の損失については、この漁船の前3年の同時期の漁期の平均純利益、または、同年の同時期における同種類の漁船の平均純利益に応じて算定する。漁期損失を算定するときは、衝突した船舶の、引き網漁または巻き網漁を行う場合における役割等の要素を考慮しなければならない。

第11条 備船料または運送賃の損害の算定

①船舶の衝突によって定期傭船契約の傭船者が船舶の利用を中止し、または、傭船料の支払いを中止した場合、この利用を中止した期間の傭船料または支払われなかった傭船料から、衝突により支払うことを要しなかった費用を控除して算定する。

②貨物の滅失または毀損によって、仕向け地払いの運送賃に損害が生じた場合には、未収運送賃から、滅失または毀損により支払うことを要しなかった費用を控除して算定する。

第12条 施設損害の賠償額の算定

①期間：実際の使用停止期間から、通常の検査および修繕のための期間を除いた期間に限る。

②施設が一部損傷または全部損傷した場合、合理的な修復費用または新たに建造するために要する費用から、使用した年数の減価償却分を控除して計算する。

③施設の使用に関する利益の損失は、実際に減少した純収益、すなわち使用停止前3カ月の平均純利益に応じて算定する。施設の一部使用による収益があるときは、これを控除しなければならない。

第13条 遅延損害金の算定

①船価の損失に関する遅延損害金は、休航損害の計算停止日から起算して判決または調停が指定した〔損害賠償金を〕支払うべき日までとする。

②その他の損失に関する遅延損害金は、損失発生日、または費用発生日から起算して判決または調停が指定した〔損害賠償金を〕支払うべき日までとする。

③遅延損害金は元金の同時期の利率により算定する。

第14条 損害賠償の算定に用いる通貨は、当事者間に約定がある場合は、その約定に従う。約定がない場合は、次に掲げる関連する通貨を用いて算定する。

①船舶の運航、または生産経営に用いる通貨

②船舶が積載する輸出入貨物の価額については、売買契約書または船荷証券もしくは運送書類に記載された通貨

③ 特別引出権を用いて損害を算定するときは、裁判所〔法院〕の判決日または調停日の

為替相場により対応する貨幣に換算する。

第 15 条 本規定には、船舶の衝突または接触の場合における責任の確定に関する規定を含まない。また、船舶所有者または運送人の法律に基づく免責および責任制限の権利享受を妨げない。

第 16 条 本規定に定める用語の定義

「船舶」とは、水上運送の用具として用い、または用いることができる各種の水上構造物（非排水船舶および水上飛行機を含む）をいう。ただし、軍事または政府公務の用に供する船舶を除く。

「施設」とは、人為的に設置された固定または可動の構造物（プラットホーム、航路標識、埠頭、堰、橋梁、敷設または架設したケーブル、パイプ等を含む）をいう。

「船舶の衝突」とは、海上または海に通じた可航水域において、2 隻以上の船舶が接触し、または、直接の接触がないにもかかわらず、財産の損害を生じさせた事故をいう。

「船舶の接触」とは、船舶が施設または障害物と接触し、財産の損害を生じさせた事故をいう。

「船舶の全損」とは、船舶が実際に全部損失し、または、その損傷が相当深刻な程度に達したことにより、救助、引揚げ、または修繕等に要する費用の総額が、衝突または接触が発生する前の船舶の価額に達し、または、これを超える場合をいう。

「付随費用」とは、修繕のために生じた合理的な費用（ドック入りに要する費用、貨物艙の洗浄および排出ガスの放出に要する費用、排出する油・汚水の処理費用、港費、水先案内料、検査費用および船舶の修繕期間中に生じたドックまたは埠頭の使用料等を含む）をいう。ただし、これらの諸費用に限らない。

「維持費用」とは、船舶の修繕期間中における船舶および船員の日常的な経費（燃料、資材、淡水、および供給品の消耗と船員の給料等を含む）をいう。

第 17 条 本規定は、公布された日から施行する。

海上保険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

(2006年11月13日最高人民法院審判委員会第1405回会議採択、2007年1月1日実施
法釈〔2006〕10号)

海上保険に関する紛争事件を適正に審理するため、「中華人民共和国海商法」、「中華人民共和国海事訴訟特別手続法」、「中華人民共和国民事訴訟法」などの法律に基づき、本規定を制定する。

第1条 海上保険に関する契約紛争事件の審理には、海商法の規定を適用する。海商法に規定がないときは、保険法の規定を適用する。海商法または保険法に規定がないときは、契約法などの他の関連する法律の規定を適用する。

第2条 海上事故によらない港の施設または埠頭を保険の目的物とする保険契約に基づく紛争事件の審理については、保険法などの法律の規定を適用する。

第3条 船舶が港の施設または埠頭などに接触したことによって保険事故が生じ、保険者が損害賠償請求権を代位して保険事故を生じさせた第三者に対してする損害賠償請求に基づく紛争事件の審理については、海商法の規定を適用する。

第4条 保険者は、被保険者が海商法222条1項¹に定める重要な事項について不実の告知をしたことを知りながら、保険料の受取りまたは保険給付を行った場合には、人民法院は、保険者による被保険者が不実の告知をしたことを理由とする契約解除の請求を認めない。

¹ 海商法222条1項 保険者が保険利率を算定しまたは保険を引き受けるか否かの判断を為すに際して影響を有する、被保険者が知りまたは業務において通常知るべきであった重要な事実について、被保険者は、契約の締結前に、保険者に対してこれを正確に告知しなければならない。

第5条 被保険者が海商法 234 条²の規定に従い、保険者に約定した保険料を支払わなかったときは、保険者は、保険責任の開始前に保険契約を解除することができる。ただし、保険者が保険証書を交付した場合は、この限りでない。人民法院は、保険責任の開始後は、保険者による被保険者が保険料の支払いを完了していないことを理由とする契約解除の請求を認めてはならない。

第6条 被保険者が契約に約定した保険約款に違反したことを直ちに書面によって保険者に通知しなかったことを理由として、保険者が、保険約款に違反した日に遡及して契約の解除を請求するときは、人民法院はこの請求を認めなければならない。

第7条 保険者が、被保険者から契約で約定した保険約款に違反した旨の書面による通知を受け取ったにもかかわらず、保険給付を行った場合には、人民法院は、保険者による被保険者が契約で約定した保険約款に違反したことを理由とする契約解除の請求を認めてはならない。

第8条 保険者が、被保険者から契約で約定した保険約款に違反した旨の書面による通知を受け取った後に、引受条件の変更、保険料増額等の事項について、被保険者との合意に達しなかった場合は、保険契約は保険約款の違反のあった日より解除する。

第9条 ①航海中に船舶の譲渡が生じた場合において、保険者の同意を得ずに譲渡した船舶の保険契約は、航海終了時に解除されるものとする。船舶が譲渡された時から航海終了の時までの、船舶の保険契約上の権利および義務については、船舶の譲渡人がこれを享受し、かつ、履行することができ、または、船舶の譲受人がこれを承継することができる。

②船舶の譲受人が、前項の規定により保険者に対して損害賠償を請求するときは、有効な保険証券および船舶譲渡契約の証明書類を提出しなければならない。

² 海商法 234 条 契約に別段の定めがない限り、被保険者は契約を締結した後に、直ちに保険料を支払わなければならない。保険者は、被保険者が保険料を支払う前には保険証券の交付を拒むことができる。

第 10 条 保険契約を締結する際に、保険者および被保険者が、保険事故によって保険の目的物に損害が生じていたこと、または、保険事故によって保険の目的物に損害が生じるおそれのないことを知らなかった事実は、保険契約の効力を妨げない。

第 11 条 海上物品運送において、運送人が原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡したことにより生じた損害は、これを保険者の保険責任の範囲には含めない。保険契約の当事者間に約定がある場合は、その約定による。

第 12 条 保険事故が生じた後、被保険者が損害を防止または軽減するために合理的な措置をとり、その効果を得ることができなかつた場合であっても、これらの措置に要する合理的な費用について、被保険者が保険者に対して保険給付を請求するときは、人民法院はこの請求を認めなければならない。

第 13 条 保険者が代位により求償権を行使しようとするときに、海事訴訟特別手続法の規定³に従い、保険者が、被保険者に対して保険給付を現実に行ったことを証明する書類を人民法院に提出しなかつた場合は、人民法院はこれを受理しない。既に受理をした場合には、訴訟を却下する。

第 14 条 保険者の代位により求償権の行使に基づく紛争事件を受理した人民法院は、保険事故を生じさせた第三者と被保険者との間の法律関係に限って審理を行わなければならない。

第 15 条 被保険者が第三者に対して訴訟を提起し、仲裁を申し立て、船舶の差押えを

³ 海事訴訟特別手続法 96 条 保険者は、第 94 条または第 96 条の規定により訴えを提起し、または、訴訟参加を申し立てる場合には、当該事件を受理する海事法院に対して保険者が保険給付を行った旨の証拠および訴訟参加について提出すべきその他の書類を提出しなければならない。

請求し、または、第三者が義務の履行を承認したことを理由として、保険者が代位により求償権を取得した後に時効の中断を主張するときは、人民法院はこれを認めなければならない。

第16条 被保険者が船舶の差押えを請求することによって取得した担保の権利を有することを、保険者が代位により求償権を取得した後に主張するときは、人民法院はこれを認めなければならない。

第17条 本規定は、2007年1月1日から施行する。

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4月28日最高人民法院審判委員会第1446回会議採択。2008年5月23日実施。
法釈〔2008〕7号。)

船舶の衝突に関わる紛争事件を適正に審理するため、「中華人民共和国民法通則」、「中華人民共和国民事訴訟法」、「中華人民共和國海商法」、「中華人民共和國海事訴訟特別手続法」等の法律に基づき、本規定を制定する。

第1条 ①本規定において、船舶の衝突とは、海商法165条¹の船舶衝突をいう。ただし、内水船舶間の衝突を除く。

②商法170条²にいう損害事故には、本規定を適用する。

第2条 船舶の衝突に関する紛争事件の審理においては、海商法第8章〔船舶の衝突〕の規定に従って、衝突した船舶の損害賠償責任を決する。

第3条 ①船舶が衝突した場合における船舶の接触によって生じた、不法行為に基づく紛争は、海商法第8章の規定に従って、接触した船舶の損害賠償責任を決する。

②船舶が衝突した場合における船舶の接触によって生じた、不法行為に基づかない紛争は、民法通則の規定に従って、接触した船舶の賠償責任を決する。ただし、海商法第8章以外のその他の規定の適用を妨げない。

¹ 海商法165条 ①船舶の衝突とは、船舶が海上において、または海に通じた可航水域において発生する接触によって生じる損害の事故をいう。

②前項にいう船舶には、本法3条にいう船舶と衝突する軍専用でないまたは政府公務用でないあらゆる船舶を含む。

² 海商法170条 他船との衝突が実際に生じなかった場合であっても、船舶が操縦の不当または航行規程を遵守しなかったことによって、他船およびその船舶内にある者、貨物その他の財産に損害を生じさせたときは、本章〔第8章〕の規定を適用する。

第4条 船舶の衝突によって生じた損害賠償責任について、船舶所有者はこれを負担する。衝突した船舶が裸傭船されており、かつ、法律に基づく登記が行われている場合、裸傭船者はその損害賠償責任を負う。

第5条 船舶の衝突によって生じた船舶内にある者の死傷は、海商法169条3項³に定める第三者の死傷に含める。

第6条 船舶が衝突し、双方の船舶の過失によって積荷に損害を生じさせた場合、貨物の権利者が貨物を運送する本船に対して債務不履行に基づく損害賠償請求の訴訟を提起したとき、または、衝突した船舶の一方もしくは双方に対して不法行為に基づく損害賠償請求の訴訟を提起したときは、人民法院は法律に従ってこれを受理しなければならない。

第7条 ①積荷の権利者が、船舶の衝突によって生じた貨物の損害について、貨物の運送を引き受けた本船に対して訴訟を提起した場合、運送を引き受けた船舶は、海商法169条2項の規定に従って、過失の割合に応じて損害賠償責任を負うと主張することができる。

②前項の規定は、運送人または実際運送人による、海商法第4章〔海上物品運送契約〕に定める運送人の抗弁事由および責任制限に関する規定の援用を妨げない。

第8条 衝突した船舶の積荷の権利者または第三者が、衝突した船舶の一方または双方に対して、貨物もしくはその他の財産の損失について損害賠償を請求する場合、衝突した船舶は証拠を提出し、その過失の割合を証明しなければならない。衝突した船舶が、正当な理由がなく証拠の提出を拒否する場合は、衝突した船舶の一方が全部の損害賠償責任を負うか、または、双方が連帯して損害賠償責任を負わなければならない。

②前項の証拠とは、法的効力を有する判決書、裁定書、調停調書および仲裁判断をいう。衝突した船舶が提出する外国の判決書、裁定書、調停調書および仲裁判断については、民

³ 海商法169条3項 双方の船舶に過失ある場合、衝突によって生じた第三者の死傷に対しては、各船舶は連帯して損害賠償の責任を負う。一方の船舶が本条1項に定める割合を超え連帯して損害賠償金を支払ったときは、他の過失ある船舶に対して求償権を行使することができる。

民事訴訟法 266 条および 267 条⁴に定める手続きに従って審査する。

第 9 条 船舶の衝突によって沈没し、難破し、乗り上げ、または放棄された船舶および船舶内にある貨物の、引揚げ、除去、破壊または無害化に要する費用に関する損害賠償請求について責任を負う者は、海商法第 11 章〔海事賠償責任制限〕の規定に定める海事賠償責任制限を享受することができない。

第 10 条 船舶の衝突に関する紛争事件を審理する際に、人民法院は、当事者の要請に応じて証拠保全⁵をするために取得した、または、調査を行って関連する部門から収集した証拠の提示を、当事者側の立証が終了し、かつ、当事者が立証終了説明書⁶を提出した後にしなければならない。

第 11 条 船舶衝突事故が生じた後、主管機関が法律に従って調査を行って取得し、かつ、事故の当事者および関連する人員の確認を得た衝突の事実に関する調査書類は、人民

⁴ 人民法院は、承認および執行が申し立てられ、または請求される外国の裁判所による法的効力が生じた判決または裁定について、中国が締結もしくは加入している国際条約により、または互恵の原則に従い審査をした後において、中国の法律の基本原則または国の主権、安全もしくは社会公共利益に違反していないと認めるときは、その効力を承認する旨を裁定し、執行する必要がある場合には、執行命令を発し、この法律の関係規定により執行する。また、中国の法律の基本原則または国の主権、安全もしくは社会公共利益に違反する場合には、承認および執行をしない（民事訴訟法 266 条）。

外国の仲裁機構の判断であって、中国の人民法院の承認および執行を必要とするものは、当事者が直接に被執行人の住所地またはその財産所在地の中級人民法院に対し申し立てなければならない。人民法院は、中国が締結もしくは加入している国際条約により、または互恵の原則に従い処理しなければならない（民事訴訟法 267 条）。

⁵ 証拠が滅失する、または、その後に証拠調べが困難になるおそれがある場合において、訴訟参加人は人民法院に対し証拠保全を申し立てることができ、また、人民法院も自発的に保全措置を講ずることができる（民事訴訟法 74 条）。

⁶ 「立証終了説明書」とは、当事者側の立証がすべて終了した後、当事者が裁判所に提出するものをいう。

法院の事件事実認定の証拠とすることができる。ただし、反対の証拠によって覆すことができる場合はこの限りでない。

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2月16日に最高人民法院審判委員会第1463回会議で採択、2009年3月5日に実施。法釈〔2009〕1号)

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を適正に審理するため、「中華人民共和国海商法」、「中華人民共和国契約法」、「中華人民共和国民法通則」等の法律に基づいて、本規定を制定する。

第1条 この規定において、原本船荷証券には、記名式船荷証券、指図式船荷証券および無記名式船荷証券を含む。

第2条 運送人が、法律の規定に違反して原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡したことにより、原本船荷証券所持人の船荷証券上の権利を侵害した場合、原本船荷証券所持人は、運送人に対してこれにより生じた損害の賠償について民事責任を追及することができる。

第3条 ①運送人が原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡したことにより、原本船荷証券所持人に損害を生じさせた場合、運送人は、原本船荷証券所持人に対して債務不履行または不法行為に基づく損害賠償責任を負う。

②原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為につき原本船荷証券所持人が運送人に対して民事上の損害賠償を請求した場合、これには海商法の規定を適用する。海商法に規定がない場合には、他の法律を適用する。

第4条 運送人が原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為につき民事上の責任を負う場合、海商法56条の責任制限規定はこれを適用しない。

第5条 運送品の受取人が、偽造船荷証券により運送人から運送品を受け取った場合

には、原本船荷証券を所持する荷受人は、運送人に対して民事上の損害賠償を請求することができる。

第6条 運送人が原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為によって原本船荷証券所持人に損害を生じさせた場合の賠償の額は、船積時における運送品の価額に運送賃および保険料を加えて算出する。

第7条 運送人が、船荷証券に明示的に記載された荷揚港所在地における法律の規定に従って、港に到着した運送品を当地の税関または港湾当局に引き渡さなければならない場合には、原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為について民事上の責任を負わない。

第8条 港に到着した運送品が法律に定められた期限内に税関に申告されなかったことにより税関が法律に基づく換価処分をした場合、または裁判所〔法院〕が運送人の留置した運送品につき競売の決定をした場合、裁判所〔人民法院〕は、運送品の引渡責任を免れるための運送人の主張を認めるべきである。

第9条 運送人が、記名式船荷証券上の荷送人の指示に従って、運送の中止、運送品の返還もしくは目的地の変更をした場合、または、船荷証券の記載と異なる受取人に運送品を引き渡した場合、原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為について、裁判所〔人民法院〕は、記名式船荷証券所持人による運送人に対する民事上の損害賠償請求を認めるべきではない。

第10条 運送人が原本船荷証券を数通発行した場合、原本船荷証券の最初の呈示者に運送品を引き渡した後であれば、その他の原本船荷証券所持人が、運送人に対して原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為について民事責任を追求する場合、裁判所〔人民法院〕はこれを認めるべきではない。

第 11 条 原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡した運送人および運送品の受取人は、原本船荷証券所持人に対して連帯して責任を負う。

第 12 条 運送人に現実に運送品を引き渡し、かつ、指図式船荷証券を所持する荷送人が、海上物品運送契約に基づいて、運送人に対して原本船荷証券と引換えでない運送品引渡し行為により生じた民事上の損害賠償を請求する場合、原本船荷証券に荷送人であることの記載がない場合であっても、裁判所〔人民法院〕はこの請求を認めるべきである。

第 13 条 運送人が原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡した後、原本船荷証券所持人と原本船荷証券を所持していない運送品の受取人とが運送品代金の支払いについて合意した場合、この合意した支払額の弁済を受けられないときは、原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為により生じた運送人に対する原本船荷証券所持人の民事上の損害賠償請求に影響を及ぼさない。

第 14 条 ①運送人が原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡したことについて、原本船荷証券所持人が訴訟を提起した場合、海商法第 257 条の規定を適用し、時効期間は運送品の引渡しをなすべき日より起算して 1 年とする。

②原本船荷証券所持人が、運送人と原本船荷証券を所持していない運送品の受取人が共同して原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為をしたことについて、不法行為に基づく訴訟を提起した場合、この訴訟の時効については本条前項の規定を適用する。

第 15 条 ①原本船荷証券所持人が、運送人が原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡したことについて訴訟を提起した場合、時効の中断は海商法第 267 条の規定を適用する。

②原本船荷証券所持人が、運送人と原本船荷証券を所持していない運送品の受取人が共同して原本船荷証券と引換えでない運送品の引渡し行為をしたことについて、不法行為に基づく訴訟を提起した場合、時効の中断は本条前項の規定を適用する。

海事賠償責任制限にかかわる紛争事件の審理に際する若干の最高人民法院の規定

(2010年3月22日最高人民法院審判委員会第1484回会議採択。2010年9月15日実施。法積〔2010〕11号)

海事賠償責任制限にかかわる事件を適正に審理するため、「中華人民共和国海事訴訟特別手続法」、「中華人民共和国海商法」の規定に基づき、裁判の実際を参酌して、本規定を制定する。

第1条 海事賠償責任にかかわる紛争事件の審理には、海事訴訟特別手続法および海商法の規定を適用する。海事訴訟特別手続法または海商法に規定がないときは、その他の法律または行政法規を適用する。

第2条 同一の事故において、異なる〔2人以上の〕責任を負う者が、訴訟を提起する前に、異なる海事法院に海事訴訟特別手続法102条¹に基づく海事賠償責任制限基金の形成を請求した場合、事件を受理した海事法院は、先に事件を受理したのでなければ、民事訴訟法の規定に従って、この事件を先に受理した海事法院に移送しなければならない。

第3条 ①責任を負う者が、訴訟において海事賠償責任制限基金の形成を請求するときは、関連する海事紛争事件を受理した海事法院に申し立てなければならない。

②関連する海事紛争が異なる〔2つ以上の〕海事法院に受理されている場合において、責任を負う者が海事賠償責任制限基金の形成を請求するときは、訴訟管轄の合意に基づいて、そのうち最も先に紛争事件を受理した海事法院に申し立てなければならない。当事者間に訴訟管轄に関する合意がないときは、最も先に紛争事件を受理した海事法院に申し立てるものとする。

¹ 海事訴訟特別手続法102条 当事者は、訴えを提起する前に海事賠償責任制限基金の形成を請求する場合には、事故発生地、契約履行地または船舶差押え執行地の海事法院に対して、これを申し立てなければならない。

第4条 ①海事賠償責任制限基金が形成された後、海事債権者が海事事故にかかわる紛争につき責任を負う者に対して提起した訴訟は、基金の形成を認めた海事法院の管轄に属する。

②海事債権者が他の海事法院に訴訟を提起した場合には、事件を受理した海事法院は民事訴訟法の規定に従って、この事件を海事賠償責任制限基金の形成を認めた海事法院に移送しなければならない。ただし、当事者の間に訴訟管轄の合意がある場合はこの限りでない。

第5条 海事訴訟特別手続法 106条 2項²に定める、海事法院が15日以内に裁定する期間は、海事法院が海事賠償責任制限基金の形成請求を受理した旨の公告につき、その最終回の公表の翌日から第30日目より起算する。

第6条 海事訴訟特別手続法 112条³に定める制限債権の届出期間満了日は、海事法院が海事賠償責任制限基金の形成請求を受理した旨の公告につき、その最終回の公表の翌日より起算して第60日目とする。

第7条 債権者が債権の登録を請求する場合、関連する規定に適合しているときは、海事法院は海事賠償責任制限基金が形成された後、海事訴訟特別手続法 114条⁴の規定に従って裁定しなければならない。海事賠償責任制限基金が法律に従って形成されなかった場

² 海事訴訟特別手続法 106条 2項 海事法院は、利害関係者の提出した書面による異議を受け取った後に、審査を行い、15日以内に裁定をしなければならない。異議が成立する場合には、請求者の請求を却下する旨を裁定する。異議が成立しない場合には、請求者の海事賠償責任制限基金の形成を許可する旨を裁定する。

³ 海事訴訟特別手続法 112条 海事法院が海事賠償責任制限基金の形成を受理する旨を公告した後、債権者は、公告期間内に特定の場合に発生した海事事故に係る債権について登録を申し立てなければならない。公告期間が満了するまでに登録を行わない場合には、債権を放棄したものとみなす。

⁴ 海事訴訟特別手続法 114条 海事法院は、債権者の申立てについて審査をし、債権の証拠を提供した者に対して、登録を許可する旨を裁定する。債権の証拠を提供しない者に対しては、その申立てを却下する旨を裁定する。

合には、海事法院は債権登録手続きの終了を決定しなければならない。債権者が納めた手数料は、海事賠償責任制限基金の形成を請求した者がこれを負担する。

第8条 海事賠償責任制限基金が形成された後、海事債権者は、責任を負う者が法律に従って海事賠償責任制限の抗弁を援用できない海事請求につき、責任を負う者の財産に対して保全を申し立てることができる。

第9条 海事賠償責任制限基金が形成された後、海事債権者が、同一の海事事故から生じた海商法207条⁵に定める損害賠償責任を制限する海事請求〔制限債権〕につき、船舶

² 海事訴訟特別手続法106条2項 海事法院は、利害関係者の提出した書面による異議を受け取った後に、審査を行い、15日以内に裁定をしなければならない。異議が成立する場合には、請求者の請求を却下する旨を裁定する。異議が成立しない場合には、請求者の海事賠償責任制限基金の形成を許可する旨を裁定する。

³ 海事訴訟特別手続法112条 海事法院が海事賠償責任制限基金の形成を受理する旨を公告した後、債権者は、公告期間内に特定の場合に発生した海事事故に係る債権について登録を申し立てなければならない。公告期間が満了するまでに登録を行わない場合には、債権を放棄したものとみなす。

⁴ 海事訴訟特別手続法114条 海事法院は、債権者の申立てについて審査をし、債権の証拠を提供した者に対して、登録を許可する旨を裁定する。債権の証拠を提供しない者に対しては、その申立てを却下する旨を裁定する。

⁵ 海商法第207条（責任を制限できる債権） ①以下に掲げる海事賠償請求権については、本法第208条および第209条の別段の規定の適用がある場合を除き、賠償責任の根拠がいかなるものであるかを問わず、本章の規定に従って責任を制限することができる。

1) 船舶上で、または船舶の運航もしくは救助作業に直接関連して生じた人の死傷または財産の滅失もしくは損傷（港の構築物、停泊施設、可航水路または航行援助施設に生ぜしめた損傷を含む）およびこれによって惹起された損失に関する賠償請求権

2) 海上物品運送の引渡遅延または旅客および荷物の運送の延着によって生じた損失の賠償請求権

3) 船舶の運航または救助作業に直接関連して生じた損失であって、契約によらない不法行為により生じたその他の損失の賠償請求権

4) 本章の規定に従い賠償責任を制限することのできる損失を避け、またはこれを減少するためとられ

先取特権の行使の理由として船舶の差押えを請求するときは、人民法院はこの請求をみとめてはならない。

第 10 条 ①債権者が権利確認訴訟を提起した場合、海商法 209 条⁶の規定に基づいて、責任を負う者が賠償責任を制限する権利を有しないと主張するときは、書面をもってこれを申し立てなければならない。事件の審理には、海事訴訟特別手続法に定める権利確認訴訟の手続き⁷を適用せず、当事者は、海事法院の判決および裁定に対して法律に従って上訴することができる。

②2 人以上の債権者が、責任を負う者が賠償責任を制限する権利を有しないと主張する場合には、海事法院は関連事件を合わせて審理することができる。

第 11 条 債権者が、海事訴訟特別手続法 116 条 1 項⁸の規定に基づいて権利確認訴訟を提起した後、衝突した船舶の過失割合の判定が必要とされるときは、事件の審理には海事訴訟特別手続法に定める権利確認訴訟の手続きを適用せず、当事者は、海事法院の判決、裁定について法律に従って上訴することができる。

る措置に関する賠償請求および当該措置をとることによりさらに生じた損失の賠償請求であって、責任を負う者以外の者が請求するもの

②前項に掲げる賠償請求権は、その主張の方法がいかなるものであるかを問わず、すべて賠償責任を制限することができる。ただし、第 4 号に掲げる請求権が責任を負う者の契約によって支払うべき報酬に関するときは、その責任については、本条の責任制限の規定を援用することはできない。

⁶ 海商法第 209 条（責任を制限することができない場合） 損害賠償請求権を惹起した損害が、責任を負う者の故意により、または損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為または不作為により生じたことが証明されたときは、責任を負う者は、本章（第 11 章）に定める賠償責任を制限することができない。

⁷ 海事訴訟特別手続法 116 条 2 項 海事法院が権利確認訴訟についてした判決および裁定は、法定効力を有し、当事者は上訴を提起してはならない。

⁸ 海事訴訟特別手続法 116 条 1 項 債権者は、その他の海事請求の証拠を提供する場合には、債権登録手続きをした以降、債権登録を受理した海事法院に権利確認訴訟を提起しなければならない。当事者間に仲裁合意のある場合には、遅滞なく仲裁を申し立てなければならない。

第 12 条 海商法 204 条⁹に定める船舶運航者とは、登記を行った船舶運航者、または船舶所有者の委託を受けて実際に船舶を使用し、監督し、船舶の責任を負う者をいう。ただし、非船舶運航業者を含めない。

②前項にいう船舶所有者には、傭船者および船舶運航者を含む。

第 13 条 責任を負う者は、海事賠償責任制限基金の形成を請求しなかったときは、訴訟において海商法 207 条に定める海事請求に対して海事賠償責任制限の抗弁を申し立てることを妨げがない。

第 14 条 責任を負う者が海事賠償責任制限の抗弁を申し立てなかったときは、海事法院は自ら海商法に定める海事賠償責任制限に関する規定を適用して裁判を行ってはならない。

第 15 条 責任を負う者が、第 1 審判決の前に海事賠償責任制限の抗弁を申し立てずに、第 2 審または再審においてこれを申し立てたときは、人民法院はこれを認めてはならない。

第 16 条 責任を負う者が海商法 207 条に定める海事賠償請求に対して海事賠償責任制限の抗弁を申し立てなかった場合で、債権者が、関連する効力が生じた裁判公文書または仲裁判断に基づいて、責任を負う者の海事賠償責任制限基金以外の財産に対して執行を請求するときは、人民法院はこの請求を認めなければならない。ただし、債権者が上記の公文書を債権の証拠として債権の登録を請求し、かつ、海事法院の裁定により認定されたときは、この限りでない。

第 17 条 ①海商法 207 条に定める賠償責任を制限することができる海事賠償請求には、沈没し、難破し、乗り上げ、もしくは放棄された船舶の引揚げ、除去、破壊または無害化に基づく賠償請求、あるいは船舶上の貨物の除去、破壊または無害化に基づく賠償請求を

⁹ 海商法 204 条（船舶所有者・救助者等の責任制限） ①船舶所有者または救助者は、本法第 207 条に掲げる海事賠償の請求権に対して、本章の規定に従い、その責任を制限することができる。

含めない。

②責任を負う者が船舶の衝突によって前項に定める賠償請求を受け、これにより生じた損害につき相手船舶に対して損害賠償を請求する場合、請求された者が海商法 207 条の規定に従って賠償責任の制限を主張するときは、人民法院はこの主張を認めるべきである。

第 18 条 海商法 209 条に定める「責任を負う者」とは、海事事故の責任を負う者その本人をいう。

第 19 条 海事請求者が、海事事故を生じさせた船舶の不堪航を理由として、責任を負う者が賠償責任を制限する権利を有しないと主張する場合、賠償請求の原因となった損害が責任を負う者その本人の故意により、または、損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為もしくは不作為によって生じたことを証明できないときは、人民法院はこの主張を認めるべきではない。

第 20 条 海事賠償責任制限基金は、人民元をもって形成されなければならない。その金額は、法院が基金の形成を許可した旨の裁定の効力が生じた日の特別引出権を人民元に換算する方法により算出する。

第 21 条 ①海商法 213 条¹⁰に定める金利は、海事事故が発生した日から基金が形成される日までの、同時期に中国人民銀行が確定した、金融機関の 1 年貸付金のベンチマーク金利〔基準利率〕により算出したものとする。

②海事賠償責任制限基金が担保方式により形成される場合、その形成期間中の金利は、同時期に中国人民銀行が確定した、金融機関の 1 年貸付金のベンチマーク金利〔基準利率〕により算出する。

¹⁰ 海商法第 213 条（基金の形成） 責任を負う者が本法に定める損害賠償責任の制限を要求する場合、管轄権のある裁判所に責任制限基金を形成することができる。基金の額は、本法第 210 条および 211 条に定める限度額に分け、さらに責任の発生した日から基金形成の日までの金利を付するものとする。

第 22 条 人民法院が、この規定の実施前に審理が終結した事件の再審を行うときは、この規定を適用することができない。

第 23 条 この規定の実施前に公表した司法解釈が、この規定と一致しないときは、この規定による。

参 考 文 献 一 覧

◆和文文献

(単行書)

1. 北澤 宥勝・船舶衝突論 (1923)
2. 田中 誠二・海商法の諸問題 (1928)
3. 西島 弥太郎・船荷証券論 (1930)
4. 山戸 嘉一・船舶衝突論 (1931)
5. 竹田 省・商行為法 (1937)
6. 小町谷操三・商行為法論 (1943)
7. 小町谷 操三・船舶衝突法論 [海商法要義下巻 2] (1949)
8. 小町谷 操三・統一船荷証券法論 (1958)
9. 森 清・海商法原論 [23 版] (1958)
10. 小町谷 操三=窪田 宏・海商法 [上巻] (1960)
11. 有田 喜十郎・倉荷証券法の実証的研究 (1962)
12. 田中 誠二=吉田 昂・コンメンタール国際海上物品運送法 (1964)
13. 大隈 健一郎・商行為法 (1967)
14. 田中誠二・新版商行為法 [再全訂 27 版] (1976)
15. 時岡 泰=谷川 久=相良 朋紀・逐条船主責任制限法・油濁損害賠償保障法 (1978)
16. 落合 誠一・運送責任の基礎理論 (1979)
17. 田中 誠二・海商法詳論 [増補 3 版] (1985 年)
18. 大崎 正瑠・船荷証券の研究 (1989)
19. 菊池 洋一・改正国際海上物品運送法 (1992)
20. 針生 誠吉=安田 信之編・中国の開発と法 (1993)
21. 落合 誠一・運送法の課題と展開 (1994)
22. 重田 晴生・海商法 (1994)
23. 志津田 氏治・現代海商法の諸問題 (1994)
24. 戸田 修三=中村 眞澄・注解国際海上物品運送法 (1997)
25. 余 勁松・中国国際経済法の理論と実際 (1999)

26. 楊 立新・中国民法の理論と実際 (2001)
27. 徐 治文・現代中国ビジネス法 (2005)
28. 木間 正道ほか・現代中国法入門 (2006)
29. 江頭 憲治郎・商取引法 [6 版] (2010)
30. 小口 彦太=田中 信行・現代中国法 [第 2 版] (2012)
31. 箱井 崇史編著・船舶衝突法 (2012)
32. 中村 眞澄=箱井崇史・海商法 [第 2 版] (2013)

(論文・その他)

1. 高橋 義胤「船舶衝突に因る損害に就いて」海運 102 号 (1930) 246 頁以下
2. 谷川 久「国際海上物品運送法について (一)」財經詳報第 102 号 (1957) 751 頁以下
3. 谷川 久「国際海上物品運送法について (三)」財經詳報第 105 号 (1957) 813 頁以下
4. 谷川 久「国際海上物品運送法について (四)」財經詳報第 107 号 (1957) 857 頁以下
5. 谷川 久「国際海上物品運送法について (五・完)」財經詳報第 109 号 (1957) 899 頁以下
6. 谷川 久「船荷証券の物権的効力理論に関する反省」海法会誌 5 号 (1957) 61 頁以下
7. 石井 照久「運送人の責任—国際海上物品運送法案を中心として—」海法会誌復刊 5 号 (1957) 3 頁以下
8. 小町谷操三「海上運送人の責任の消滅時効について」民商法雑誌 47 卷 4 号 (1963) 491 頁以下
9. 浅井 敦「海事専門法院の設置」法律のひろば 38 卷 4 号 (1985) 58 頁以下
10. 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
11. 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
12. 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) 13 頁
13. 山下 友信「船荷証券の記載の効力」海法会誌復刊 36 号 (1992) 33 頁
14. 中村 眞澄 (監訳)・夏 雨 (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
15. 宋 迪煌 (相原隆訳) 「1992 年中華人民共和国海商法の概要」海事法研究会誌 (1993) 114 号 53 頁以下
 16. 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 (1993) 117 号 39 頁以下
 17. 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 卷 1 号 (1994) 115 頁以下
 18. 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) 385 頁以下
 19. 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：船荷証券債権的効力論序説」早稲田法学 78 卷 2 号 (2003) 1 頁以下
 20. 武知 政芳「海上物品運送条約の国際的動向」海法体系 (2003) 228 頁以下
 21. 清河 雅孝「船舶の衝突」海法体系 (2003) 426 頁以下
 22. 平泉 貴士「保証渡と運送人の責任制限・再論」法学新報 109 卷 9・10 (2003) 551 頁以下
 23. 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) 37 頁以下
 24. 粟津 光世「中国における『司法解釈』と『案例指導制度』の展開—司法解釈の判例化か、判例の司法解釈か—」産大法学 40 卷 3・4 号 (2007) 124 頁以下
 25. 江 涛「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) 120 頁以下
 26. 郭 潤眞「2007 年改正韓国海商法の翻訳」海事法研究会誌 198 号 (2008) 52 頁以下
 27. 郭 潤眞「韓国海商法の改正」海事法研究会誌 200 号 (2008) 29 頁以下
 28. 落合 誠一「日本における海商法立法の課題と展望」東アジア海法フォーラム 2008 記録集 (2009) 91 頁以下
 29. 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
 30. 張 秀娟「2009 年の中国新海洋汚染予防管理条例の翻訳」海事法研究会誌 207 号

(2010) 54 頁以下

31. 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
32. 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) 185 頁以下
33. 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
34. 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
35. 朱 作賢 (朴鑫訳)「中国法における運送人の堪航能力義務と運送人の責任」季刊・企業と法創造 26 号 (2011) 263 頁以下
36. 徐 行「現代中国における訴訟と裁判規範のダイナミックス (2) —司法解釈と指導性事例を中心に—」北大法学論集 62 巻 6 号 (2012) 101 頁以下
37. 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
38. 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
39. 張 永堅＝中村 紀夫 (監訳・コメント)＝史 恒志 (訳)「中国海商法における最新動向について」季刊・企業と法創造 33 号 (2012) 273 頁以下
40. 箱井 崇史 (監訳)・史 恒志 (訳)「2012 の海上貨物運送代理の紛争事件に関する中国最高人民法院規定<附・海事に関する中国最高人民法院の解釈規定一覧>」海事法研究会誌 217 号 (2012) 57 頁以下
41. 箱井 崇史 (監修)＝張 秀娟「中国の海事法院について」海事法研究会誌 218 号 (2013) 24 頁以下
42. 張 秀娟＝劉 佳溢「2003 年の海事訴訟特別手続法の適用に関する中国最高人民法院の解釈」海事法研究会誌 220 号 (2013) 56 頁以下
43. 商事法務研究会「運送法制研究会報告書」 (2013)

<http://www.shojihomu.or.jp/unsohosei/unsohosei.pdf>

[最終閱覽：2014年1月30日]

◆中国語文献

(單行書)

1. 張 曉萍·海商法 (1986)
2. 傅旭梅編著·中華人民共和國海商法詮義 (1995)
3. 郭 瑜·提單法律制度研究 (1997)
4. 於 世成=楊 召南ほか·海商法 (1997)
5. 吳 煥寧·海商法學 (1998)
6. 張 立英=邢 寶海·海商法教程 (2002)
7. 郭 瑜·海商法教程 (2002)
8. 司 玉琢·海商法特定課題研究 (2002)
9. 司 玉琢編著·「中華人民共和國海商法」修改建議稿條文、參考立法例、說明 (2003)
10. 王 千華=白 越先編·海商法 (2003)
11. 郭 瑜·海商法的精神—中國的實踐和理論 (2005)
12. 陳 憲民·海商法理論與司法實踐 (2006)
13. 司 玉琢·海商法專論 (2007)
14. 傅 廷中·海商法論 (2007)
15. 王 沐昕=仲 磊·中國海商法操作實務與典型案例解析 (2008)
16. 司 玉琢編著·海商法 (2008)
17. 劉 昕·提單權利研究 (2008)
18. 司 玉琢=李 志文編著·中國海商法基本理論專題研究 (2009)
19. 王 偉·無正本提單交付貨物的法律與實踐—國際海上貨物運送法若干問題的比較研究 (2010)
20. 王 文軍·提單項下海運貨物索賠之請求權基礎研究 (2011)
21. 万鄂湘編·最高人民法院關於審理海事賠償責任限制相關糾紛案件的若干規定條文理解與適用 (2013)

(論文・その他)

1. 高 準来「中国海商法規和实践」中国海商法年刊第 1 卷 (1990) 1 頁以下
2. 李 守芹「論提單的法律性質」中国海商法年刊第 6 卷 (1995) 25 頁以下
3. 邱 婧「新『契約法』与中国『契約法』」中国海商法年刊第 10 卷 (1999) 206 頁以下
4. 司 玉琢=汪 傑=祝 默泉=沈 曉平「關於無單放貨的理論与实践—兼論提單的物權性問題」中国海商法年刊第 11 卷 (2000) 18 頁以下
5. 王 延義=李 守芹「淺析『合同法』与『海商法』有關合同規定的關係及其運用」海商法研究第 3 期 (2000) 1 頁以下
6. 張 永堅「中国『海商法』修改之泛論」海商法研究第 3 期 (2000) 114 頁以下
7. 冯 立奇「我国『海商法』的適用和修改」海商法研究第 3 期 (2000) 122 頁以下
8. 周 琦=林 源民「从承運人遲延交付的幾種常見情况看我国『海商法』相關規定的缺陷」海商法研究第 3 期 (2000) 142 頁以下
9. 司 玉琢=胡 正良「我国『海商法』修改的必要性」中国海商法年刊第 13 卷 (2002) 1 頁以下
10. 「交通部『關於修改中華人民共和國海商法的研究』軟課題評審結束」海商法研究第 8 期 (2002) 328 頁以下
11. 王 玫黎=葛 存軍「提單無因性的法律探討」海商法研究第 1 期 (2002) 35 頁以下
12. 李 学蘭「論提單權利證券化」法学論壇第 17 卷第 6 期 (2002) 61 頁以下
13. 胡 正良「論『海商法』修改的必要性」当代法学第 12 期 (2003) 142 頁以下
14. 司 玉琢「我国海事立法的里程碑—紀念我国『海商法』實施十周年」中国遠洋航務公告第 7 期 (2003) 18 頁以下
15. 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 7 号 (2003) 23 頁以下
16. 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 7 号 (2003) 27 頁以下
17. 林 瑞雲「提單托運人訴權探討」對外經貿實務第 4 期 (2003) 17 頁以下
18. 陳 萍萍「記名提單若干法律問題研究」中国海商法年刊第 15 卷 (2004) 179 頁以下

19. 何麗新=付超偉=康南=陳悅=朱明「無單放貨實務問題研究—國內各級法院 153 個無單放貨案件之分析」中国律師海商法研討會論文集（2005）281 頁以下
20. 胡正良「論無單放貨損害賠償的責任主体」中国海商法年刊第 16 卷（2005）12 頁以下
21. 曹士兵「最高人民法院裁判、司法解釋的法律地位」中国法学第 3 期（2006）175 頁以下
22. 傅廷中「論我國『海商法』修改的基本原則與思路」現代法学第 28 卷第 5 期（2006）150 頁以下
23. 張文俊「對海商法修改的幾點想法及原則建議」海事弁護士業務手冊（2007）139 頁以下
24. 解冰「海商法“托運人”定義對貿易和司法實踐的不利影響及完善」海事律師業務手冊（2007）85 頁以下
25. 王海明「論船舶碰撞的定義、概念、責任」中国海商法年刊第 18 卷（2007）186 頁以下
26. 袁春湘「人民法院工作 30 年」法制資訊第 10 期（2008）56 頁以下
27. 胡方「關於審理船舶碰撞糾紛案件若干問題的規定」人民司法第 11 期（2008）24 頁以下
28. 劉喬發「『物權法』與『海商法』對船舶物權制度規定之區別」中国海事第 7 期（2008）26 頁以下
29. 余妙宏「『物權法』の實施對船舶抵押權之影響研究」浙江万里學院學報第 21 卷第 3 期（2008）71 頁以下
30. 閔正義=劉安寧「船舶衝突法律制度中的幾個問題」人民司法第 1 期（2009）93 頁以下
31. 李海「關於船舶衝突若干問題的思考—評『最高人民法院關於審理船舶碰撞紛爭案件若干問題的規定』」中国海商法年刊第 20 卷第 4 期（2009）49 頁以下
32. 劉壽傑「解讀『最高人民法院關於審理無正本提單交付貨物案件適用法律若干問題的規定』」中国海商法年刊第 20 卷第 3 期（2009）21 頁以下
33. 馬瑄=于國慶「我國『海商法』遲延交付定義的陷及完善建議」中国水運第 9 卷

- 第 5 期 (2009) 92 頁以下
34. 梁 慧星「修改『中華人民共和國海商法』的訴求與時機」中國海商法年刊第 21 卷第 2 期 (2010) 3 頁以下
 35. 「實踐難題の解決 裁判尺度の統一—最高人民法院民四庭担当者記者会見の質疑応答」人民法院報 (2010) 9 月 1 日第 2 版
 36. 王 淑梅「『關於審理海事賠償責任限制相關糾紛案件的若干規定』的理解與適用」人民司法・應用第 19 期 (2010) 20 頁以下
 37. 李 海「關於修訂「海商法」需要厘清的幾個基本理論問題」中國海商法年刊第 22 卷第 1 期 (2011) 20 頁以下
 38. 何 麗新「論新民商法立法視野下『中華人民共和國海商法』的修訂」中國海商法年刊第 22 卷第 2 期 (2011) 51 頁以下
 39. 李 國光「充分發揮海事司法職能作用 推動海商法律體系完善發展」人民法院報・理論周刊第 126 期 (2012) 3 頁以下
 40. 姚 雲飛「中國船舶碰撞之法律概念研究」中國海商法研究第 23 卷第 2 期 (2012) 39 頁以下
 41. 朱 涵鈞「國際海事立法發展對我國海商法的影響」法制與社會第 9 期 (2013) 38 頁以下
 42. 朱 曾傑「『海商法』的回顧與展望」中國海商法年刊第 24 卷第 3 期 (2013) 3 頁以下
 43. 海關綜合信息網
<http://www.china-customs.com/customs/data/2005/7559.htm>
〔最終閱覽：2014 年 1 月 30 日〕