

国土交通省による「標準内航利用運送約款」の制定について

要旨

国土交通省は近年、内航海運事業の透明化および健全な発展を図る目的で各種法改正等を行っており、その一環として昨年、RORO 船とコンテナ船による定期航路の内航運送を対象とした「標準内航運送約款」を制定しました。この運送約款は昨年4月から適用されています。

また、今般新たに、船種を問わず全ての内航利用運送を対象とした「標準内航利用運送約款」が制定され、2006年4月1日から適用されることとなりました。

いずれの標準運送約款においても、内航運送人に対して、外航運送の場合よりも加重された責任が課されています。

1. 経緯

- (1) わが国の海上物品運送人の運送に関する責任は、**商法**と**国際海上物品運送法**により二元的に規定されています。船積港と陸揚港の双方が日本国内にある内航運送については、**商法**の規定が適用され、船積港と陸揚港のいずれかが日本国外にある外航運送については、多くの国が採用している国際条約であるヘーグ・ヴィスビー・ルールを国内法化した**国際海上物品運送法**の規定が適用されます。
- (2) 外航運送については**国際海上物品運送法**に準拠した船荷証券(B/L: Bill of Lading)が必ず発行されますが、内航運送については**商法**以外の規定がないため、個々の運送契約の内容が必ずしも明確ではありませんでした。
- (3) こうした中で、国土交通省は昨年、不特定多数の荷主の荷物を運送する RORO 船・コンテナ船による定期航路の内航運送を対象とした「標準内航運送約款」を制定し、今般更に、運送人自身は自ら輸送手段を持たず、他の運送事業者の行う輸送を利用して貨物の運送を行う内航利用運送を対象とした「標準内航利用運送約款」を制定しました。

※ 運送約款とは、多数の荷主との取引を画一的に処理するために、運送人と荷主との間の運送契約の内容を事前に定型的に作成したものを言います。運送人は、運送約款を営業所等において公衆に見やすいように掲示しなければならないとされています。荷主と運送人との間で特段の取決めがない限り、運送契約は運送約款に従うこととなります。
- (4) **貨物利用運送事業法**により、内航利用運送人は利用運送約款を作成して国土交通大臣の認可を受けることになっていますが、**標準内航利用運送約款**を使用するときは認可取得手続きが不要となります。標準約款と異なる内容の利用運送約款を使用するときは認可取得手続きが必要となりますが、当該利用運送約款が「荷主の正当な利益を害するおそれがないものであること」が認可の基準とされています。



2. 標準内航利用運送約款のポイント

標準内航利用運送約款を国際海上物品運送法と比較すると、下記の通りとなります。

		国際海上物品運送法	標準内航利用運送約款※1
対象となる運送		外航運送	内航利用運送
運送人の責任	商業過失※2	過失責任※3 《運送人の証明責任※4》 運送人等が運送品に関する注意義務を尽くしたことを証明できなければ有責	過失責任※3 《運送人の証明責任※4》 運送人等に悪意または過失がないことを証明できなければ有責
	航海過失※2	免責 《運送人の証明責任※4》 航海過失による損害であることを証明できなければ有責	過失責任※3（船員等の軽過失は免責） 《運送人の証明責任※4》 運送人等に悪意もしくは過失または船員等に悪意もしくは重過失がないことを証明できなければ有責
	火 災	免責（運送人自身の故意または過失に基づくものは有責） 《運送人の証明責任※4》 運送人自身の行為については、運送人自身に故意または過失がないことを証明できなければ有責	規定なし（過失責任※3） 《運送人の証明責任※4》 運送人等に悪意または過失がないことを証明できなければ有責
責任限度額		1 梱包あたり 666.67SDR （約 11 万円） または 1Kg あたり 2SDR（約 340 円） のいずれか高い方	規定なし （貨物の引渡し時の価額を賠償）

※1 今般制定された標準内航利用運送約款の内容は、昨年制定された標準内航運送約款に準じており、海上運送部分での両者における運送人の責任は、ほぼ同じものとなっています。

標準内航利用運送約款の本文が国土交通省のホームページに掲載されていますので、こちらもご覧ください (<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/hyoujunnaikou.pdf>)。

※2 商業過失 … 貨物の取扱いに関する過失。

航海過失 … 船舶の航行における過失または船舶の取扱いに関する過失。

※3 過失責任 … 自己の行為に故意または過失があった場合にのみ責任を負うこと。

※4 運送人の証明責任 … 運送人が荷主に対して免責を主張するために証明すべき事由。

3. 内航海運業への影響

- (1) 内航利用運送人のもとで輸送を行う実運送人（船舶運航事業者）と荷主との間には直接の契約関係はありませんが、実運送人が不法行為に基づき荷主から直接損害賠償請求を受けた場合には、この利用運送約款の免責規定を援用することができます。しかし、例えば船員の居眠りが原因で衝突や座礁事故を起こした場合には、船員の重過失に該当するとして実運送人が有責とされる可能性もあると考えられています。
- (2) 内航利用運送人と実運送人との間の運送契約を、標準内航利用運送約款の内容に合わせてようとする動きが出てくる可能性もあると考えられます。この場合は、実運送人に対して、外航運送の場合よりも重い責任が課されることとなります。

以上