

商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討（5）

目次

第1	船舶先取特権及び船舶抵当権.....	2
1	船舶先取特権を生ずる債権の範囲及びその順位.....	2
2	船舶先取特権の目的.....	7
3	船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力.....	8
4	その他.....	9
第2	商法改正に伴う国際海上物品運送法の整備等.....	9
1	所要の整備.....	9
2	その他.....	9
第3	その他.....	11

第1 船舶先取特権及び船舶抵当権

(注) 以下では、船舶の先取特権及び抵当権に関する1926年、1967年又は1993年の国際条約をそれぞれ「26年条約」、「67年条約」又は「93年条約」という。

1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲及びその順位

全体として、現行法における船舶先取特権を生ずる債権の範囲及びその順位について、船舶抵当権との優劣も含め、どのように考えるか。

(1) 商法第842条第1号から第5号まで関係

同条第1号及び第2号（船舶の競売費用、最後の港における保存費等の船舶先取特権）は、削除することとしてはどうか。

同条第3号から第5号まで（諸税、水先料、曳船料、救助料、共同海損分担金の船舶先取特権）について、見直すべき点はあるか。

(2) 商法第842条第6号及び第8号関係

同条第6号及び第8号（航海継続必要費用、最後の航海のための燃料等の船舶先取特権）を維持することの当否及び船舶抵当権との優劣について、どのように考えるか。

(3) 商法第842条第7号関係

船員の雇用契約債権の船舶先取特権に係る被担保債権の範囲を適切に明確化することができるか、また、その具体的内容等について、どのように考えるか。

(4) 船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（以下「船主責任制限法」という。）第95条関係

ア 人身損害に基づく債権

船舶の運航に直接関連して生ずる人身損害に基づく債権につき、制限債権か否かを問わず船舶先取特権を認めるとともに、これを比較的上位の順位としてはどうか。

イ 財産上の損害に基づく債権

船舶の運航に直接関連して生ずる物の滅失又は損傷による損害に基づく債権〔(不法行為によって生じたものに限る。)〕につき、制限債権か否かを問わず船舶先取特権を認めることの当否、及びその船舶先取特権の順位について、どのように考えるか。

(5) 国際海上物品運送法第19条(再運送契約に関する船舶先取特権)は、削除することとしてはどうか。

(説明)

1 現行法と条約との差異

我が国では、本文(1)~(5)のような船舶先取特権が認められているが、船舶先取特権を生ずる債権の範囲は、67年条約や93年条約と比較すると広汎である（条約

及び各国法制の比較については、運送法制研究会報告書（参考資料1）120頁以下の表に記載があるが、諸外国の法制は様々である。）。

船舶先取特権は、公示方法なくして船舶抵当権に優先するものであるから（商法第849条）、これを広く認めることは、船舶抵当権者の利益を害し、ひいて船舶所有者が金融を得ることを困難にすると指摘されている（最高裁昭和59年3月27日第三小法廷判決・集民141号435頁）ほか、93年条約は、保険により損失を填補し得る契約債権につき基本的に船舶先取特権を認めないこととするなど、船舶先取特権を生ずる債権の範囲を限定している。

このような中で、全体として、93年条約の理念を商法にどの程度導入することが相当か、すなわち、現行法における船舶先取特権を生ずる債権の範囲及びその順位について、船舶抵当権との優劣も含め、どのように考えるか。

2 本文(1)について

(1) 商法第842条第1号及び第2号（船舶の競売費用、最後の港における保存費等の船舶先取特権）については、これらのうち、船舶先取特権の実行手続における手続費用に該当するものは、民事執行法に基づき最優先の配当を受けることができ、船舶先取特権を認める実益に乏しい一方、上記手続費用に該当しないものは、条約や諸外国の法制でも基本的に船舶先取特権が認められていないこと等から、これらの規定を削除することが考えられる。

(2) 商法第842条第3号から第5号まで（諸税、水先料、曳船料、救助料、共同海損分担金の船舶先取特権）は、基本的に、諸外国において船舶先取特権が認められている債権であるところ、そのうち、曳船料については、条約では船舶先取特権が認められていないが、アメリカでは認められている。また、共同海損分担金については、保険により損失を填補し得るなどとして93年条約において船舶先取特権から除外されたが、アメリカ、ドイツ、フランス等では船舶先取特権が認められている。

これらは、保険により損失を填補し得るような契約債権の取扱いとも関連すると思われるが、上記の船舶先取特権について、見直すべき点はあるか。

3 本文(2)について

商法第842条第6号及び第8号（航海継続必要費用、最後の航海のための燃料等の船舶先取特権）は、かつて冒険貸借において貸主に船舶に対する優先権が認められていたことの名残であるといわれ、67年条約や93年条約では船舶先取特権が認められていないが、フランスでは一部認められている。他方、イギリスでは、航海必需品に係る債権について、登記されたモーゲージに劣後する statutory right in rem が生じ、アメリカでも、同様の債権について、優先的モーゲージに劣後する船舶先取特権が生ずる。

この点について、前記昭和59年判例は、今日のように通信制度、送金制度及び

代理店制度が発達している状況の下では、航海の途中において、船長が外国の商人と直接契約を締結して燃料油や食料等の補給を受けなくても、船長から連絡を受けた船舶所有者が、代金決済の方法を講じた上、外国の商人又は我が国の商人と契約を締結して船舶に燃料油や食料等の補給をすることができる場所、その場合の船舶所有者がする契約は陸上における通常の契約と異なるところはないから、その限度において今日では商法第842条第6号所定の債権に船舶先取特権を認めて債権者の保護を図るべき必要性は減少している旨判示する。

もともと、93年条約の審議過程では、北欧諸国が船用品供給債権につき船舶先取特権を認めるべきでないとして主張したのに対し、我が国は、世界の海運界の傾向として、信用力に乏しい船舶運航会社（management companies）が委託を受けて船舶を運航し、自己の名で船用品の供給を受ける例が増加していたことから、船舶先取特権がなければ船用品供給業者の債権回収の不安が大きく、海上交通の安全に影響するおそれもあるとして、船舶先取特権を認めるべきと主張した経緯もある。そして、この考え方によれば、船用品供給債権の船舶先取特権は、必ずしも船舶抵当権に優先すべき必要はなく、船用品供給業者が船舶先取特権に基づき船舶の差押えをすることさえできれば、船舶所有者が担保を提供するはずであり、船用品供給業者はその目的を達成するともいわれる（93年条約第6条は、各締約国が、船舶抵当権に劣後する船舶先取特権を国内法で定めることを認めている。）。

これらを踏まえ、航海途中における燃料油や食料等の補給に係る契約締結及び代金支払の実務はどのようなものか、また、船舶運航会社の信用力その他の取引実態はどのようなものか。さらに、これらの船舶先取特権を維持することの当否及び船舶抵当権との優劣について、どのように考えるか。

4 本文(3)について

(1) 商法第842条第7号（船員の雇用契約債権の船舶先取特権）の趣旨については、一般に、船員の賃金確保という社会政策的目的や、船員の労務により船舶の価値が維持されるから債権者の共同の利益のために生じた債権といえることによると指摘される。

同号の「雇傭契約ニ因リテ生シタル船長其他ノ船員ノ債権」の範囲については、下級審の裁判例が分かれており、現在も争われることが多い。

（注1）福岡高裁昭和52年7月7日判決・判例時報875号106頁は、おおむね、次のように判示した。

- ① 同号の「船長其他ノ船員」とは、被用者として当該船舶に乗り組み、継続して船舶の航海上の労務に服する者を指し、予備船員を含まない。その被担保債権の範囲は、給料に限られず、乗組労働と対価関係を有する限度において、広く雇用契約上の債権を含み、入社在籍期間を基礎とする退職金等については、入社在籍期間に対する当該船舶への乗組期間（現実の乗船期間だけでなく、船員法により付与される

べき休暇日数を含む。)の割合に応じて、船舶先取特権の保護を受ける。

- ② 上記①の乗組期間については、商法第847条第1項が船舶先取特権につき発生後1年を経過すると消滅すると定めた趣旨や、これを限定しないと、かつて当該船舶に乗り組んだ全ての船員が退職金債権につき船舶先取特権を有することとなり不都合であること等の理由から、過去1年以内に雇止めとなった乗組みに限る。

(注2) 大阪高裁昭和52年10月28日判決・判例時報885号160頁は、条文上被担保債権につき発生上の限定がないこと等を理由に、当該船舶の船員としてその航海上の労務に継続的に服する地位にあった者(予備船員を含まない。)について、その地位にあって取得した債権(給料、有給休暇賃金、退職手当、越年手当及び下船旅費を含み、特別退職手当を含まない。)の全てが被担保債権になるとしつつ、上記注1の②のような乗組期間の限定の主張を排斥した。

(注3) 神戸地裁平成15年2月24日判決・裁判所ウェブサイト参照は、上記注2と同様の理由から、雇用契約によって生じた債権は全て被担保債権になるとして、その債権の範囲を入社在籍期間に対する当該船舶への乗組期間の割合に限定すべきであるとの主張や、上記注1の②のような乗組期間の限定の主張を、いずれも排斥した。

- (2) このような中で、一般論としては、被担保債権の範囲を明確化することが望ましいといえるが、その具体的内容としては、どのようなものが適切か。

この点については、例えば、上記の裁判例や67年条約及び93年条約のように、当該船舶との牽連性が認められる雇用契約債権とする考え方がある。

また、明治32年の商法制定当時、海員の雇入期間は1年を超えることができないとされていたこと(旧商法第585条第1項)や、一時に退職者が多く現れた場合に被担保債権が累積することの不都合さを強調して、当該船舶との牽連性が認められる雇用契約債権のうち、過去一定の時期[1年前]以降に雇止めとなった乗組みに限るとする考え方もあり得る。

他方で、裁判例がなお分かれている事情等を踏まえ、商法第842条第7号の規定を維持すべきとする考え方もあり得る。

- (3) 現在では、船員は、他の陸上労働者と同様に船舶所有者等に雇用され、その命令により乗船・下船するのが通常であるといわれる。また、破産手続における労働債権の保護の在り方や、労働者健康福祉機構による未払賃金立替払制度との関係も、留意する必要がある。さらに、商法第842条第7号の債権の範囲と、その船舶先取特権の順位(67年条約及び93年条約は、第1順位とする。)も、密接な関係にある。

上記(2)の検討に際して考慮すべき事情には、どのようなものがあるか。

(注1) 平成15年の民法改正では、民法上の雇用関係の一般先取特権を商法の規律と合わせ、最後の6か月間の給料という被担保債権の範囲の限定を廃止するなどした。ただし、一般先取特権は登記のある抵当権に劣後するものであり、船舶抵当権に優先す

る船舶先取特権の範囲の議論をこれと同列に論ずることは相当でない。

(注2) 破産法上、破産手続の終了前に退職した破産者の使用人の退職手当の請求権は、基本的に、退職前3か月間の給料の総額に相当する額が財団債権となり(同法第149条第2項)、それ以外の部分で民法上の一般先取特権が認められるものは優先的破産債権となる(同法第98条、民法第306条第2号)。これに対し、抵当権は、別除権として、破産手続によらないで、行使することができる(破産法第65条)。

(注3) 労働者は、事業主が倒産した場合には、労働者健康福祉機構から、退職日の6か月前の日以後の定期賃金及び退職手当のうち未払となっているものにつき、その8割相当額の立替払を受けることができる(ただし、退職時の年齢に応じ、88万円～296万円の範囲で上限がある。)

5 本文(4)について

(1) 人身損害に基づく債権

船主責任制限法は、船舶の運航に直接関連して生ずる人身損害に基づく債権につき、その責任を制限することができる債権(以下「制限債権」という。)としつつ、船舶先取特権を認めている(同法第95条、第3条第1項第1号。その順位は最下位である。)が、自船の旅客及び被用者に関しては、その人身損害に基づく債権を制限債権とせず、船舶先取特権も認めていない(同法第3条第4項、第4条第2号)。

この点について、93年条約では、制限債権か否かを問わず船舶先取特権を認め、かつ、比較的上位の順位として位置付けており、人命尊重という理念から合理的であること等を踏まえると、本文(4)アのように改めることが考えられるが、どうか。

(2) 財産上の損害に基づく債権

船主責任制限法は、①船舶の運航に直接関連して生ずる物の滅失等による損害に基づく債権、②延着損害に基づく債権、③船舶の運航に直接関連して生ずる権利侵害に基づく債権、④制限債権を生ずべき損害の防止措置により生ずる損害に基づく債権等を制限債権とし、船舶先取特権を認めている(同法第95条、第3条第1項。その順位は最下位である。)

この点について、93年条約では、船舶の運航により生じた物理的な滅失損傷に関する不法行為に基づく債権に船舶先取特権を認めており、これは、保険により損失を填補し得るような契約債権や、延着損害又は権利侵害に基づく債権等については、船舶先取特権を認めない趣旨であるとされる。条約では、制限債権か否かにより、取扱いを異にしていない。

もともと、保険により損失を填補し得るような契約債権につき船舶先取特権を認めないこととするについては、保険代位による求償の場面における保険者の地位、ひいては保険料に影響を及ぼすとの指摘や、実務上も、契約上の請求権

に基づき船主責任制限法の船舶先取特権を主張する事例は多いとの指摘があるほか、人身損害に基づく債権ほど見直しの必要性は高くないとの指摘もある。

これらを踏まえ、制限債権か否かを問わず船舶先取特権を認めることの当否、保険により損失を填補し得るような契約債権につき船舶先取特権を維持することの当否、その船舶先取特権の順位等について、どのように考えるか。

6 本文(5)について

現行法上、再運送契約の場合に、運送品に関する損害で船長の職務に属する範囲内で生じたものに係る賠償請求権については、船舶先取特権が認められている（国際海上物品運送法第19条）。これは、同法の制定に当たり、商法第759条を準用せず、再運送契約の荷送人等は船舶所有者に対し直接の履行請求権を有しないとされたことに伴うものといわれる。

しかし、その後制定された船主責任制限法において、傭船者も責任を制限することができるとされたため、再運送契約の荷送人等も制限債権者として同法の船舶先取特権を有することとなり、国際海上物品運送法第19条の意義は乏しくなったといわれていた。そして、部会資料3の第3の1(2)のとおり、そもそも商法第759条を削除し、内航・外航を問わず、再運送契約の荷送人等は、契約関係にない船舶所有者に対しては不法行為責任を追及するという構成に改める場合には、同条を準用しない代わりに認められたという上記立法趣旨の前提を欠くこととなる。

そこで、国際海上物品運送法第19条を削除することが考えられるが、どうか。

7 他に、船舶先取特権を生ずる債権の範囲及びその順位につき見直すべき事項はあるか。

2 船舶先取特権の目的

船舶先取特権の目的（商法第842条）について、未収運送賃を削除することとしてはどうか。

（注）この改正に伴い、商法第844条第3項の規律を削除し、救助料の船舶先取特権は、救助の時に生じていた他の船舶先取特権に優先する旨の規律を設けるものとする。

（説明）

1 本文について

商法第842条の船舶先取特権の目的は、船舶、その属具及び未収運送賃とされている。

この点について、67年条約や93年条約では、未収運送賃は船舶先取特権の目的とされていない上、一般に、債権に対する船舶先取特権には追及効がなく、担保権としての実効性に乏しいこと、実務上、未収運送賃に対して船舶先取特権を実行した事例の報告も見当たらないこと等を踏まえると、本文のとおり改めることが考

えられるが、どうか。

2 注について

現行法上、船舶先取特権が数回の航海について生じたときは、船舶先取特権間の順位は、後の航海によって生じたものが優先するとされる(商法第844条第3項)。これは、船舶先取特権の目的に運送賃が含まれ、順位が航海単位で決定されることと関係があるとされている。

この点につき、26年条約は現行法と同様の規律であったが、67年条約や93年条約では、船舶先取特権の目的に運送賃を含めず、商法第844条第3項に相当する規律を廃止しており、基本的に、航海の先後を問わず、船舶先取特権の規定順に従った順位とされている。同時に、これらの条約では、救助料の船舶先取特権について、救助を促進する等の観点から、救助の作業前に生じていた他の船舶先取特権に優先する旨の規律を設けている(ドイツの1974年商法改正も同様)。

そこで、本文の改正を行う場合には、あわせて、注のような見直しを行うことが相当であると考えられる。

3 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力

船舶賃貸借の場合において、船舶の利用について生じた民法上の先取特権が船舶所有者に及ぶとする現行法の規律(商法第704条第2項に関する判例)を維持することの当否につき、どのように考えるか。

(説明)

- 1 商法第704条第2項は、船舶賃借人が商行為をする目的で船舶を航海の用に供したときは、船舶の利用につき生じた先取特権は船舶所有者に対しても効力を生ずる旨を定めているところ、この先取特権には、船舶先取特権のほか、民法上の先取特権も含まれるとされる(最高裁平成14年2月5日第一小法廷決定・判例時報1787号157頁。以下「平成14年判例」という。)

(注)平成14年判例は、船舶安全法上の法定検査に伴い必要となった修繕費に関する事案であるが、商法第842条第6号の船舶先取特権は成立しないものの、民法第320条の動産保存の先取特権が成立することを前提として、商法第704条第2項の趣旨につき、「賃借人が船舶を所有している場合と同様の効力を認めることによって債権者を保護しようとするもの」と判示して、上記の判断を示した。

- 2 平成14年判例に対しては、①商法第704条第2項の先取特権は、債務者以外の所有物に対して成立する点で、海商法に特有な法理であること、②船舶先取特権は1年の経過により消滅するのに、民法上の先取特権はより長期の消滅時効に服するため、長期間先取特権が付着した状態が継続し、差押え等を受ける船舶所有者の負担が重過ぎること、③現在は、融資者が形式上船舶の共有持分を取得するような船舶金融の形態もあるところ、商法第704条第2項の先取特権の範囲を広く解す

ると、上記の船舶金融に悪影響を及ぼすこと等の理由から、その結論に反対する考え方もある。

- 3 この点について、平成14年判例は、船舶賃借人が船舶の利用に関する事項により負担する債務に係る債権者の利益と、船舶所有者の利益とが対立することを前提に、上記の判断を示しており、現在では、これに従った法適用がされているものと考えられるが、このような利害の調整の在り方に関する政策判断の適否について、どのように考えるか、また、平成14年判例の後、このような判断を覆すべき実務上の事情の変化等は生じているか。

(注) 今般の改正では、定期傭船に関する規律を新設することを検討しているところ、平成14年判例の趣旨は、定期傭船に係る船舶の利用について生じた先取特権にも妥当するように思われるが、どのように考えるか。

4 その他

上記のほか、船舶先取特権及び船舶抵当権に関し、見直すべき事項はあるか。

第2 商法改正に伴う国際海上物品運送法の整備等

1 所要の整備

商法の一部改正に伴い、国際海上物品運送法について所要の整備をするものとする。

(説明)

今般の改正作業は、商法(運送・海商関係)の規律の現代化を中心とし、国際海上物品運送法については、規律の実質が適切でないことが明らかであるものにつき見直しを行うほか、所要の整備をするものとする。

2 その他

国際海上物品運送法第13条第1項の規律を改め、運送品に関する運送人の責任は、次に掲げる金額のうちいずれか多い金額を限度とすることとしてはどうか。

- (1) 滅失、損傷又は延着に係る運送品の包又は単位の数に1計算単位の66.67倍を乗じて得た金額
- (2) 上記(1)の運送品の総重量について1キログラムにつき1計算単位の2倍を乗じて得た金額

(説明)

- 1 国際海上物品運送法第13条第1項は、運送人の責任の限度額に関し、運送品1包又は1単位につき、①66.67SDRと②滅失等に係る運送品の総重量に2

SDR/kg を乗じて得た額のいずれか多い金額を限度とすると定めている。これは、平成4年の改正において、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第5項第(a)号を国内法化したものと説明される。

(注1) ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第5項第(a)号の原文は、次のとおりである。

Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(注2) 上記注1の公定訳は、次のとおりである。

物品の性質及び価額が荷送人により船積み前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合を除くほか、運送人及び船舶は、いかなる場合においても、当該物品の又は当該物品に関する滅失又は損害については、1包若しくは1単位につき666.67計算単位又は滅失若しくは損害に係る物品の総重量の1キログラムにつき2計算単位のいずれか高い方の額を超えて責任を負わない。

2(1) 条約の原文によれば、「per package or unit」という文言は、666.67SDRという確定限度額の規律には及ぶが、滅失等に係る運送品の重量を基準とする限度額の規律には及ばないように見える。この考え方によると、例えば、運送品A（価額15万円、重量100kg）と運送品B（価額20万円、重量1000kg）の全部が滅失した事例における運送人の責任の限度額は、2包×666.67SDRと1100kg×2SDR/kgのうち高い額である2200SDR（約34.8万円）となる。

(2) これに対し、国際海上物品運送法第13条第1項によると、上記事例における運送人が賠償すべき額は、約30.5万円となる。

(注) 運送品Aについては、666.67SDRと100kg×2SDR/kgのうち高い額である666.67SDR（約10.5万円）が限度額となる。

運送品Bについては、666.67SDRと1000kg×2SDR/kgのうち高い額である2000SDR（31.6万円）が限度額となるため、運送人は、損害全額20万円を賠償する必要がある。

(3) この点につき、平成4年の国際海上物品運送法の改正に際しては、条約の成立過程において、重量を基準とする限度額も含めてあくまで包又は単位当たりの責任限度額を設定するとの考え方が採用されたとして、上記(2)の結論を導くべく立案されたようであるが、現在に至るまでの諸外国の法制をみると、イギリス及びフランスが条約の規律を国内法でそのまま引用するほか、条約と同様の内容を実現することを意図した1992年中国海商法、2007年韓国商法及び2013

年ドイツ商法において、いずれも上記(1)の考え方による規律を定めている。

このような世界的な趨勢を見ると、現時点では、国際海上物品運送法第13条第1項の規律は適切でないというべく、上記(1)の考え方に立って、これを本文のように改めることが考えられるが、どうか。

(注) 高価品免責の規律について

国際海上物品運送法第20条は、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズには規定がないものの、商法第578条の高価品免責の規律を準用しており、その趣旨について、制定当時は、高価品は単に高価であるのみならず紛失しやすいものであるから、あらかじめその種類及び価額の明告がない場合に、他の運送品と同様に責任の限度額まで賠償責任を負うのでは運送人の保護に十分でないためであると説明されている。

この点に関しては、国際海上物品運送法のように、法律上責任限度額に関する規律がある場合に高価品免責の規律を併存させることについては、その整合性が問題であり、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズに存しない免責事由として、国内法により高価品免責の規律を設けることが許容されているかどうかは相当に疑わしいとの指摘もあるが、上記立法趣旨についてどのように考えるか。

第3 その他

部会資料2から6までにおいて検討した事項のほか、商法のうち物品運送及び海商に係る規律に関し、見直すべき事項はあるか。