

商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案のたたき台
（その2）

目次

第2部 海商法制について	2
第1 船舶	2
1・2 (略)	2
3 定期傭船	2
第2 (略)	5
第3 海上物品運送に関する特則	5
1 (略)	5
2 航海傭船	5
(1)～(3) (略)	5
(4) 船積み及び陸揚げ	5
(5) 運送賃等	7
(6) 再運送契約における船舶所有者の責任	8
(7) 発航前の任意解除権	8
(8) 航海傭船契約の法定終了及び法定解除権	8
3 個品運送	9
(1) (略)	9
(2) 船積み及び陸揚げ	9
(3) 運送賃等	9
(4) 発航前の任意解除権	10
(5) 個品運送契約の法定終了及び法定解除権	10
4・5 (略)	11
第4～第6 (略)	11
第7 海難救助	11
1～4 (略)	11
5 海洋環境の保全に係る特別補償の請求権	11
6以下 (略)	12

商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案のたたき台 （その2）

（前注）本部会資料においては、部会資料10に引き続き、中間試案のたたき台を太字で示し、そのうち特に必要と思われる事項につき補足説明を記載している。

第2部 海商法制について

第1 船舶

1・2 （略）

3 定期傭船

定期傭船契約について、船舶の利用に関する契約の一つとして、次のような規律を設けるものとする。

- (1) 定期傭船契約は、当事者の一方が一定の期間艀装した船舶に船員を乗り組ませてこれを相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。
- (2) 定期傭船者は、船長に対し、船舶の利用に関する必要な指示（航路の決定に関するものを含む。）をすることができる。ただし、船長の職務に属する事項については、この限りでない。
- (3) 定期傭船者は、船舶の燃料、水先料、入港料その他船舶につき航海のために支出した通常のコ費用を負担する。
- (4) 次の規律は、定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合について準用する。

ア 危険物に関する通知義務（部会資料10第1部第2の3(2)参照）

イ 船長の違法船積品等の処分権（商法第740条）

ウ 堪航能力担保義務（商法第738条、第739条、部会資料10第2部第3の2参照）

（注）上記のほか、安全港担保義務に関する規定等を設けるか否かについては、引き続き検討するものとする。

（補足説明）

1 本文(1)について

部会資料8では、定期傭船契約の冒頭規定について、「定期傭船契約は、当事者の一方が一定の期間船舶に船員を乗り組ませてこれを相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。」との提案をしていた。

この点について、一般社団法人日本船主協会作成の意見書（参考資料25。以下この項目において「意見書」という。）では、船舶所有者は艀装され需品が補給された船舶を提供する必要があることを明示すべきであるとの指摘があるため、この指摘を踏まえ、艀装した船舶を提供すべき点を冒頭規定に加えることとしている（需品の補給に関しては、船舶の燃料等につき本文(3)の規律によっている。）。

2 本文(2)について

第7回会議では、定期傭船者の指示権が「船長の職務に属する事項」に及ばない点について、表現が曖昧である旨の指摘もあったが、実務上、船舶の運航に関する事項であっても、航行速度については定期傭船者の指示権が及ぶとの指摘があり、本文に代わる適切な表現も見当たらないため、現時点では、従前の表現を維持している。

3 本文(3)について

部会資料3では、定期傭船契約における当事者間の費用負担について、「定期傭船者は、船舶の燃料、水先料、入港料、灯台料、検疫料その他船舶につき航海のために支出した通常の費用を負担する。」との提案をしていた。

この点について、意見書では、費用負担の範囲については個別の契約によって差異があり得るところ、灯台料、検疫料はやや詳細に過ぎるとの指摘があるため、この指摘を踏まえ、「灯台料、検疫料」を明示しないこととしている。

4 返船義務について

部会資料3では、定期傭船者の返船義務について、「定期傭船者は、契約に定めた時期に、契約に定めた場所で船舶の利用を終了しなければならない。」との規律を設けることを提案していた。

この点について、意見書では、このような規定は不要であり、仮に規律を設ける場合には最終航海等に関する規律も必要となるが、詳細に過ぎるとの指摘があるため、この指摘を踏まえ、上記の規律を設けないこととしている。

5 注について

(1) 安全港担保義務について

ア 実務上、定期傭船契約に関する一般的な書式では、船舶の就航区域が「between safe ports and safe places」等と規定され（ニューヨーク・プロデュース書式、ポールタイム書式）、定期傭船者に安全な港を指定する義務（安全港担保義務）があるとされる。この義務については、一般的に、ドライ・カーゴに関する書式では絶対的義務とされ、他方、タンカーに関する書式（シェルタイム書式）では相対的義務（相当な注意を尽くすべき義務）とされているようである。

（注1）安全港について、英米の裁判例では、一般的に「安全港とは、特定の船舶が、異常な事態が発生しない場合に、適切な操船と航海技術によっても避けることのできない危険にさらされることなく、当該期間中、入港し、使用し、出港することが

できる港である。」と定義されるようである。

(注2) 諸外国の法制では、安全港担保義務を規定するものとしてドイツ及び中国の例があり（ドイツでは相対的義務）、これを規定しないものとしてフランス及び韓国の例がある。

イ この点について、意見書では、寄港地は、定期傭船者がその都合により指定しており、船舶所有者は、その港が安全であることを定期傭船者が確認済みであるとの前提の下に寄港を引き受けていると評価すべきであって、これを相対的義務に減ずる定めは特約と考えられることを前提として、商法に絶対的義務としての安全港担保義務に関する規定を設けるべきであるとの指摘がある。

他方で、①「安全な港」について一般的に予見可能性のある形で法律に規定することができるか、②運送委託時における荷送人の危険物に関する通知義務の議論と異なり、定期傭船者の指定した港については、船舶所有者もその安全性に関する情報を一定程度入手し得る立場にあるところ（船長の依頼する水先人に過失があることもある。）、定期傭船者に無過失の結果責任を負わせることを正当化する根拠は何か、③英米の見解として、明文の規定がない限り、傭船者は、港の指定に際して安全につき相当な注意を払う義務を負うが、傭船者の指定した港を船長が異議なく受け入れた場合は、以後、リスクが船舶所有者に移転するとの紹介もあるところ、英米の議論の大勢は現在どのようなものか、④傭船者が安全港担保義務違反により負う結果責任につき付保することは困難であるのに対し、船舶所有者がこのような危険から生ずる損害について付保することは困難でないとの考え方についてどのように考えるか等、検討を要する事項も少なくない。

そのため、注では、安全港担保義務に関する規定を設けるか否かについて、引き続き検討するものとしている。

(2) その他

ア 意見書では、このほか、次の規律を設けるべきであるとの指摘があった。

- ① 定期傭船者がその利用権の範囲内で再定期傭船契約、運送契約等を締結することができる旨の規律
- ② 船舶所有者は、弁済期にある傭船料の支払を受けるまで、定期傭船契約に基づいて船積みされて船舶上にある物品を留置することができる（船舶所有者を運送人とする船荷証券が発行され、当該船荷証券上の運送賃が支払われている場合等を除く。）旨の規律
- ③ 船舶所有者は、傭船料債権を被担保債権として、定期傭船者が契約に基づき船積みしたその所有物、及び定期傭船者が第三者との間で締結した当該船舶に係る再定期傭船契約等に基づき有する再傭船料債権等について、先取特権を有する旨の規律

イ 上記ア①については、民商法上、特段の制限規定（例えば、転貸の制限を定める民法第612条）がない限り、利用権の範囲内で契約を自由に締結し得ることは当然であって、規定を設ける必要はないと考えられる。

上記ア②については、定期傭船の傭船料は、船舶の利用期間に対応して発生するものであり、船舶上の個々の物品との間で牽連性を認めることは相当でない。実質的にも、上記物品のうち、定期傭船者の所有物について商法第521条の商事留置権が成立し得ることは別として、第三者の所有物について、個々の所有者との関係で船舶全体の傭船料債権を被担保債権とする留置権の成立を正当化することは困難であると考えられる（意見書によっても、船荷証券が発行されない場合の取扱いやその正当性は明らかでない。）。

上記ア③のうち、定期傭船者が契約に基づき船積みしたその所有物については、上記のとおり商事留置権が成立し得るほか、船舶所有者は、留置権による競売（民事執行法第195条）をして事実上優先弁済を受けることができる。また、第三者に対する再傭船料債権等については、現行法上、債権に対する先取特権を認める例が少ない（例えば、保険事故の被害者保護のための保険法第22条）中で、その正当性の説明は容易でない上、一般に、債権に対する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等を考慮すると、新たに法定担保物権としての先取特権を創設することには困難が多いと考えられる（もとより、合意による債権質の設定は可能である。）。

第2 （略）

第3 海上物品運送に関する特則

1 （略）

2 航海傭船

(1)～(3) （略）

(4) 船積み及び陸揚げ

ア 船積み期間

(7) 船積みの準備が完了した場合の傭船者に対する通知（商法第741条第1項）の主体を船長に改めるものとする。

(イ) 船積み期間の起算点及びこれに算入しない期間（商法第741条第2項、第3項）について、日ではなく、時を基準とするものとする。

イ 陸揚げ期間

陸揚げ期間の起算点及びこれに算入しない期間（商法第752条第2項、第3項）について、日ではなく、時を基準とするものとする。

（補足説明）

1 本文ア(ア)について

現行法上、船積通知は、船舶所有者が傭船者に対して行い、陸揚通知は、船長が荷受人に対して行うとされている（商法第741条第1項、第752条第1項）。

これらの通知の主体が異なっている理由は明らかでないが、第7回会議では、実務上船長によって通知がされている旨の指摘があり、船舶上の具体的な状況を前提に判断を要する事項については、船長を主体とすることが考えられることから、この指摘を踏まえ、通知の主体を船長とすることとしている（第三者が運送品を船積みしない場合に関する商法第742条も、通知の主体は船長である。）。

なお、これらの通知の相手方に関し、一般社団法人日本船主協会作成の意見書（参考資料24。以下「意見書」という。）では、実務上は固定的な関係でないとして、船積通知にあつては傭船者に代わり船積みをする第三者を、陸揚通知にあつては傭船者を追加すべきであるとの指摘があるが、仮に、通知の相手方を選択的に規定する場合には、その一人に対して通知がされると、他の者が通知を知らない時から船積期間又は陸揚期間が進行し、相当でない事態が生ずるおそれがあるため、デフォルト・ルールとしては、現行法の規律が相当であると考えられる（実務上、第三者等に通知がされる時は、その者が通知を代理受領するものと整理し得る。）。

2 本文ア(イ)及びイについて

現行法上、船積み又は陸揚げの期間については、これらの通知があつた日の翌日から進行し、不可抗力によって船積み又は陸揚げができなかった日は、当該期間に算入しないとされている（商法第741条第2項及び第3項、第752条第2項及び第3項）が、意見書では、実務上、これらの期間は日単位ではなく時間単位で計算されているとの指摘があるため、この指摘を踏まえ、本文ア(イ)及びイのような見直しをすることとしている。

なお、意見書では、算入しない期間につき、「運送人の責めに帰すべき事由」によって船積み又は陸揚げができなかった期間とすべきであるとの指摘があるが、傭船者の利益を考慮すると、デフォルト・ルールとして、双方に帰責性がない場合でも期間が進行するとすることは相当でないと考えられる。

3 その他

(1) 意見書では、実務上、いわゆる解約条項（cancelling clause）による無条件の約定解除権が認められていることを理由として、船積通知をすべき期限が定められた場合において、その期限内に船積通知がされなかったときは、傭船者が契約を解除することができる旨の規律を設けるべきであるとの指摘があつた。

この点については、船積通知をすべき期限までに通知をしないことにより契約をした目的を達することができない場合に、民法第542条により無催告解除をすることができることは別として、わずかな遅滞の場合でも一律に解除権が発生する旨のデフォルト・ルールを設けることは困難であり、個別の合意によって対

応すべきものと考えられる（なお、民法改正要綱仮案では、一般的に、解除権の発生につき債務者の帰責事由を要しないこととしている。）。

- (2) 現行法上、傭船者は、船積期間内に運送に必要な書類を船長に交付しなければならないとされている（商法第751条）ところ、意見書では、船積期間の開始以前に、船積み、積付け及び運送に必要な書類を交付しなければならないとすべきとの指摘があった。

この点については、運送に必要な書類には、通関手続書類、警察の許可書など多様なものとされ、デフォルト・ルールとして、船積期間の開始以前に一律にこれを交付すべきとすることは相当でないと考えられる（もとより、船積みや積付けに必要な書類を必要な時期に交付すべきことは、当事者の合理的意思解釈として当然である。）。

- (3) 意見書では、実務上、航海傭船契約において、港及びバースを「1 safe port, 1 safe berth XXX」と定め、書式上も指定港又は「so near thereto as she may safely get」と規定するなどして（Gencon1994 書式）、傭船者が安全港担保義務を負うこととされていることを前提として、定期傭船契約と同様に、商法に絶対的義務としての安全港担保義務に関する規定を設けるべきであるとの指摘があった。

この点については、定期傭船契約における安全港担保義務と同様の検討を要するほか、①中国でも、航海傭船については、定期傭船と異なり、安全港担保義務に関する規定を設けていないこと、②航海傭船と定期傭船とでは、安全港担保義務に係る責任範囲が異なるとの紹介もあること、③港が航海傭船契約で特定されている場合に、傭船者にそのような担保義務を負わせない見解も有力なようであること等を踏まえ、更なる検討を要するものと考えられる。

(5) 運送賃等

ア 運送賃

運送賃の定め方に関する規律（商法第755条、第756条）を削除するものとする。

イ 運送品の競売権

- (7) 商法第757条第1項及び第2項の規律に関し、裁判所の許可という要件を削り、次のように改めるものとする。

運送人は、商法第753条第1項に定める金額の支払を受けるため、運送品を競売に付することができる。

- (イ) 商法第757条第3項ただし書のうち、運送品の引渡しの日から2週間を経過したときは競売権を行使することができない旨の規律を削除するものとする。

- (ウ) 運送人が(7)の競売権を行使しないときは運送賃等の請求権を失

う旨の規律（商法第758条）を削除するものとする。

(6) 再運送契約における船舶所有者の責任

(略)

(7) 発航前の任意解除権

ア 商法第745条第1項を次のように改めるものとする。

発航前においては、全部航海傭船契約に係る傭船者は、運送賃及び停泊料を支払って、又は損害を賠償して、契約の解除をすることができる。

イ 往復航海等の場合の任意解除に関する規律（商法第745条第2項、第746条第2項）を削除するものとする。

ウ 商法第745条第4項を次のように改めるものとする。

全部航海傭船契約に係る傭船者が船積期間内に運送品の船積みをしなかったときは、運送人は、当該傭船者が契約の解除をしたものとみなすことができる。

(注) 一部航海傭船契約についても、所要の規定を整備するものとする。

(補足説明)

本文アに関し、参考資料21では、「発航前においては、全部航海傭船契約に係る傭船者は、運送賃の全額を支払って、又は損害を賠償して、契約の解除をすることができる。」との提案をしていた。

この点について、第7回会議では、発航前の任意解除について、発航後の任意解除（商法第747条）と異なり、停泊料を負担する必要がないのは疑問であるとの指摘があった。同法第753条第1項の「碇泊料」とは、船積期間経過後の停泊に対して運送人が傭船者に請求し得る報酬又は違約金等をいうと解されているところ、例えば、合意によって船積期間が延長されたが、停泊料に関する特約がない場合において、延長された船積期間内に解除がされたときなど、発航前であっても停泊料が生ずることが論理的には考えられ、このような場合には、傭船者に停泊料を負担させることが相当である。そこで、本文アでは、発航前の任意解除についても、傭船者が停泊料を支払うべきことを明確化することとしている。

(8) 航海傭船契約の法定終了及び法定解除権

ア 全部航海傭船契約の法定終了事由及びその場合の割合運送賃に関する規律（商法第760条）を削除するものとする。

イ 不可抗力による契約目的不達成等の場合における法定解除権及びその場合の割合運送賃に関する規律（商法第761条）を削除するもの

とする。

ウ 全部航海傭船契約に係る運送品の一部について運送の法令違反等の事由が生じた場合に一定の範囲で他の運送品の船積みをする事ができる旨の規律（商法第762条）を削除するものとする。

エ 一部航海傭船契約について一定の事由が生じた場合の法定終了及び法定解除権に関する規律（商法第763条）を削除するものとする。

（補足説明）

本文イについて、参考資料21では、実質改正をしない旨の提案をしていた。

この点について、意見書では、実務上このような解除権の例はなく、法定解除権を認める必要はないとの指摘があるため、この指摘を踏まえ、本文イのような見直しをすることとしている（なお、民法改正要綱仮案では、一般的に、債務の一部の履行が不能であり、残存する部分のみでは契約をした目的を達することができない場合に法定解除権を認めており、これによることもできる。）。

3 個品運送

(1) (略)

(2) 船積み及び陸揚げ

ア 商法第749条第1項を次のように改めるものとする。

運送人は、荷送人から運送品を受け取ったときは、その船積み及び積付けをしなければならない。

イ 荷受人が運送品を陸揚げしなければならない旨の規律（商法第752条第4項）を削除するものとする。

（補足説明）

意見書では、航海傭船契約の船積み及び陸揚げの期間に対応するものとして、運送人が指定する引渡期限及び受取期限の概念を観念し、荷主がその期限を徒過した場合の規律を設けるべきであるとの指摘がある。

この点について、現行法は、個品運送の船積み等の時期は、契約等により明瞭となるため特段の規定を設けないものとしたと説明されているところ、上記のように、デフォルト・ルールとして、引渡期限及び受取期限が当事者間の合意でなく、運送人の指定という一方的な行為によって定められるとすることは、相当でないものと考えられる。

(3) 運送賃等

ア 運送賃等支払義務に関する商法第753条第1項の規定を個品運送契約に適用するに当たっては、停泊料に係る部分を適用しないものとする。

イ 個品運送についても、2(5)の改正を行うものとする。

(4) 発航前の任意解除権

個品運送における発航前の任意解除に関する規律（商法第750条、第748条、第745条第1項）を次のように改めるものとする。

ア 発航前においては、荷送人は、他の荷送人及び傭船者の同意を得たときは、運送賃を支払って、又は損害を賠償して、契約の解除をすることができる。

イ 発航前において、他の荷送人及び傭船者の同意がない場合であっても、運送品の船積みをしていないときは、荷送人は、運送賃（運送人がその運送品に代わる他の運送品について運送賃を得た場合にあっては、当該運送賃の額を控除した額）を支払って、又は損害を賠償して、契約の解除をすることができる。

（補足説明）

- 1 本文アは、本文2(7)アと同様に、一定の場合に荷送人が運送賃の半額を支払って契約の解除をすることができる旨の規律（商法第750条、第748条第3項、第745条第1項）を改め、運送賃を支払い、又は損害を賠償して契約の解除をすることができるものとするものである。
- 2 本文イは、現行法の規律（商法第750条、第748条第1項及び第2項）を維持するものである。

なお、これに関連して、第3回会議では、発航前に商法第748条第1項の任意解除権を行使した場合に、運送賃の全額から代品について得られた運送賃を控除した額を支払えば足りるという点について、一般的な解除の規律との整合性に疑問があるとの指摘があった。

この点について、現行法は、荷送人による発航前の任意解除に関し、運送品の船積み前の時点であれば運送人が代品の船積みをして発航し得ることを踏まえ、商法第748条第1項及び第2項の規律を定めているところ（運送品の船積み後は、その積替えにより発航時期を遅らせる危険があることから、類型的に、同法第745条第1項の任意解除には他の荷送人等の同意を要し、代品の船積みも予定されていない。）、このような規律を変更すべき特段の事情が見当たらないことから、これを維持することとしている。

(5) 個品運送契約の法定終了及び法定解除権

個品運送契約について一定の事由が生じた場合の法定終了及び法定解除権に関する規律（商法第763条）を削除するものとする。

4・5 (略)

第4～第6 (略)

第7 海難救助

1～4 (略)

5 海洋環境の保全に係る特別補償の請求権

救助者が海洋汚染をもたらす船舶の救助作業を行った場合について、次に掲げる規律を設けるものとする。

- (1) 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難により船舶又は積荷等の全部又は一部が損傷し、又は損傷するおそれが生じ、かつ、本邦又は外国の沿岸海域において、当該船舶からの物の排出により、又はその沈没若しくは乗揚げに起因して海洋が汚染され、又は汚染されるおそれがあり、当該汚染が人の健康を害し、若しくは海洋環境の保全に著しい障害を及ぼし、又はこれらの障害を及ぼすおそれがある場合において、当該船舶の救助の作業を行った者があるときは、その者は、特約があるときを除き、船舶所有者に対し、アに掲げる額からイに掲げる額を控除して得た額の支払を請求することができる。

ア 当該船舶又は積荷等の救助の作業（当該作業に際して行った当該障害の防止又は軽減のための措置を含む。）に要した費用（合理的に必要なと認められるものに限る。）に相当する額

イ 救助料の額

(2)・(3) (略)

(補足説明)

本文(1)アについて、部会資料10では、「当該障害の防止又は軽減のための措置に要した費用」との提案をしていた。これは、船舶及び積荷等の救助作業費用と海洋環境上の障害防止費用とを截然と区別することが困難なことを前提としていたが、論理的には両者を区別することも可能なこと、89年救助条約に関する英国の文献では、救助作業中にされた合理的な支出を指すとされていること等を踏まえ、第7回会議における指摘のとおり、両者が含まれる趣旨を明らかにすべく、本文の下線部のような見直しをすることとしている。

また、本文(1)の柱書について、部会資料10では、「当該船舶又は積荷等の救助を行う者が当該障害を防止し、又は軽減しようとしたときは」との提案をしていた。この点について、英国の文献によれば、①救助作業は、海洋汚染のおそれを発生させた船舶に対して行われることを要し、例えば、船舶から積荷が流出した後に当該積荷のみを救助するのでは足りないと言われ、②実際に海洋汚染を防止しようとしたか否かを問

わないとされていたことから、この趣旨に沿って、本文の下線部のような見直しをすることとしている。

(注) 海難救助の想定例における計算例は、次のとおりである。

【想定例】

- ・ 船舶が座礁した結果、船体に破孔が生じ、燃料油が流出する危険性があった。
- ・ 救助者が合計4000万円の費用（ア）を支出した。

費用内訳：離礁のための曳航費用；3000万円

燃料油の抜取り及びオイルフェンス設置に係る費用；1000万円

【計算例】

- ① 救助が成功しなかった場合

救助料（イ）：0円

特別補償（アーイ）：4000万円

- ② 救助が成功した場合

- a 救助料（イ）：6000万円（被救助財産の価額が大きい場合等）

特別補償（アーイ）：0円

- b 救助料（イ）：3000万円（被救助財産の価額が小さい場合等）

特別補償（アーイ）：1000万円

6以下 （略）