

商法（運送・海商関係）等の改正に関する

要綱案の取りまとめに向けた検討(2)

目 次

第1	定期傭船	2
第2	船舶の衝突	4
1	一定の財産の損害賠償責任.....	4
2	消滅時効	5
第3	船舶先取特権及び船舶抵当権等.....	6
1	船舶先取特権を生ずる債権の範囲.....	6
2	船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣.....	8
3	船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力.....	10
第4	国際海上物品運送法の一部改正.....	11

第1 定期傭船

定期傭船契約の各規律について、どのように考えるべきか。

○中間試案第2部、第1、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、入港料その他船舶の利用のために支出した通常のコストを負担する。
- (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（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、第3の2(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。

（説明）

1 議論の経緯等

これまでの審議では、定期傭船契約に関する規律を商法に設けることや、その具体的な内容について、全体的な方向性には賛意が示されていたものの、定期傭船者が安全な港を指定する絶対的義務を負うという内容の安全港担保義務に関する規定等を設けるかなどについては、パブリック・コメントの結果等を踏まえ、引き続き検討することとされている。

2 パブリック・コメントの結果等

- (1) パブリック・コメントの結果を概観すると、安全港担保義務に関しては、実務上一般に課されるものであれば、当事者の予測可能性を確保するために規定を設けることが望ましいという意見があった一方で、船長においても、定期傭船者が指定した港の安全性に関する情報を容易に入手し得る立場にあることや、指定すべき「安全な港」が一義的には決まらないこと等を理由として、規定を設けることに反対する複数の意見もあった。

(2) そのほか、定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合に堪航能力担保義務の規律を準用する点に関して、特に国際海上運送については、世界的に、定期傭船契約及び航海傭船契約には契約自由の原則が妥当するのが一般的であること等を理由として、準用する堪航能力担保義務の規律を強行法規とすべきではないとの日本船主協会の意見書（参考資料 27）が提出された。定期傭船契約に係る船舶が国内又は国外を航行して物品を運送する場合の堪航能力担保義務については、これを任意規定とすべきかどうか、引き続き検討する必要がある。

（注 1）定期傭船契約の標準書式における堪航能力担保義務に関連する規定は、次のとおりである。

ニューヨーク・プロデュース書式第 2 条第 1 項 （前略）本船は、引渡しの際、船艙を清掃して貨物積取りの準備を整え、堅牢、水密、強固で、あらゆる点において通常の貨物運送業務に適するほか、水バラストを有し、かつ、全ての荷役装置を同時に運転するに足る動力を備えていなければならない。

同第 6 条 船主は、他に別段の合意がある場合を除き、本船の保険、一切の食料品、船室、甲板、機関室その他必要な全ての船用品（ボイラー水を含む）を手配し、かつ、その費用を支払い、乗組員の給料、乗組員の雇入れ、雇止めに係る領事館費、乗組員に係る港費を支払うほか、本船の船級を維持し、傭船期間中、船体、機器及び備品を十分な稼働状態に置き、職員及び部員の定員を確保する。

ボールドタイム書式第 3 条 船主は、一切の食料品及び給料、船舶保険料、甲板用及び機関室用の全ての船用品を供給し、かつ、その費用を支払い、傭船期間中、船体及び機関・機器類を十分な稼働状態に維持するものとする。（以下略）

同第 12 条 船主は、本船引渡しの遅延又は傭船期間中の遅延及び貨物の滅失又は損害が、本船を堪航状態に置くにつき船主若しくは船舶管理人に相当の注意が欠けていたために生じた場合、又はそれが船主若しくは船舶管理人の作為、不作為若しくは怠慢から生じた場合に限り、責任を負うものとする。それ以外の場合については、船主は、たとえ自己の使用人の過失又は怠慢からいかなる損害又は遅延を生じても、責任を負わないものとする。（以下略）

海運集会所作成の定期傭船契約書式第 2 条 船主は、本船が船体堅牢強固、機関完全で相当の附属品及び設備と適當の船員とを備え、安全に航海ができることを保証し、本契約期間中第 1 条表示〔注：契約書における船舶表示〕の状態を保持しなければならない。

海運集会所作成の内航定期傭船契約書式第 1 条 船主は、傭船開始の時に、本船について、船体が堅牢強固であり、機関が完全で、相当の付属品と設備を備え、適正な船員を配備し、安全に航海ができるよう相當の注意を尽くさなければならない。

船主は、本傭船期間中に本船の堪航能力及び第一部③欄〔注：契約書における船舶表示〕記載の状態を保持できなくなったときは、速やかにこれを修復しなければ

ならない。

(注2) パブリック・コメントでは、国際海上運送における航海備船契約について、堪航能力担保義務の規律を原則として任意法規としている(国際海上物品運送法第16条)点につき合理的根拠は存しないなどとして、強行法規とすべきであるとの意見もあった。この点について、国際海上運送における航海備船契約に関し広く利用されているGENCON書式では、次のとおり規定し、運送人たる船主の責任を国際海上物品運送法第3条の堪航能力担保義務よりも軽減しているところ、堪航能力担保義務の規律を強行法規とした場合には、我が国の船主のみが上記書式を利用し得ないこととなり、適切でないと考えられる。

GENCON書式第2条 船主は、物品の滅失若しくは損傷又は物品の引渡し遅延については、その滅失、損傷又は遅延が船主又は船舶管理者の側に本船をあらゆる点で航海に堪えるようにし、かつ、適切に本船の配乗を行い、装備をし、需品の供給を確実にすることにつき、船主若しくは船舶管理者自身が相当の注意を欠いたことに原因がある場合、又は船主若しくは船舶管理者自身の行為若しくは義務の不履行に原因がある場合にのみ、責任を負う。

さらに、船主は、上記以外の事由から生じた滅失、損傷又は遅延について、たとえこれらが船長又は乗組員その他本船上又は陸上で船主が雇用した者で、本条がなければ責任を負うことになる者の過失又は義務の不履行から生じた場合であっても、あるいは船積み時、航海の開始時その他全ての時点における本船の不堪航から生じた場合であっても、責任を負わない。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、特に上記2(1)及び(2)の各点について、どのように考えるか。

第2 船舶の衝突

1 一定の財産の損害賠償責任

二以上の船舶が過失により衝突した場合における一定の財産の損害賠償責任について、どのように考えるべきか。

○中間試案第2部、第6、2「一定の財産の損害賠償責任」

二以上の船舶が過失により衝突した場合における一定の財産の損害賠償責任に関し、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】1の前段に規定する場合(※二以上の船舶が衝突した場合において、当該二以上の船舶につきその船舶所有者又は船員に過失があるとき)において、船舶、積荷又は船舶内に在る者の財産に損害が生じたときは、民法

第719条第1項の規定にかかわらず、各船舶所有者は、その負担部分についてのみ当該損害を賠償する責任を負うものとする。

(説明)

1 議論の経緯等

これまでの審議では、意見が分かれ、被害者である積荷所有者からみて、二以上の船舶の各負担部分は明らかでなく、このような被害者が損害賠償請求をするに際し困難を強いるべきでないこと等を理由に甲案を支持する意見と、商法の国際化という観点から衝突条約と整合させるべきであること、日本海運集会所作成の内航運送契約書において、国際海上物品運送法第3条第2項に準じた航海上の過失免責の約定があることから、内航運送においても、積荷所有者から全額の損害賠償請求を受けた衝突の相手方が運送船主に対し自らの負担部分を超える部分を求償することで、上記の免責に関する約定の意義を没却しないようにする必要があること等を理由に乙案を支持する意見とがあった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を概観すると、意見が分かれたが、甲案を支持する意見が比較的多く、弁護士会、大学、荷主団体、保険関係団体等から支持されていた。その理由としては、商法が適用される内航運送においては契約において航海上の過失免責に関する規定を定めていないこともあることから、同規定の趣旨を没却しないためという乙案の理由が常に妥当するわけではないこと、同規定が空文化するという問題は、我が国の学説上見られる解釈努力や、運送船主と積荷所有者との間のいわゆる双方過失衝突約款等によって衝突の相手方からその負担部分を超える部分として求償された運送船主が更にこれを積荷所有者に再求償することを認めることなどによって、解決を図るべきであること、乙案は、積荷のみならず広く船舶上の財産の損害を対象とするところ、このような積荷以外の財産の損害についての船舶所有者の責任を分割債務とすべき合理的理由がないこと等が挙げられていた。

これに対し、乙案は、大学及び運送事業者から支持があり、その理由としては、内航タンカー輸送においても、航海上の過失免責の規定を有する日本海運集会所作成の内航運送契約書がベースとされることがほとんどであること、人損における被害者保護の必要性のように衝突条約と異ならせるべき特段の事情がない限りは、衝突条約の規律と商法の規律との齟齬をできるだけ避けた方が望ましいこと等が挙げられていた。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

2 消滅時効

船舶の衝突を原因とする不法行為による損害賠償の請求権（財産権の侵害によるものに限る。）の消滅時効の起算点について、どのように考える

べきか。

○中間試案第2部、第6、3「消滅時効」

商法第798条第1項のうち、船舶の衝突によって生じた債権の消滅時効に関する規律を次のように改めるものとする。

船舶の衝突を原因とする不法行為による損害賠償の請求権（財産権の侵害によるものに限る。）は、事故発生の日から2年間行使しないときは、時効によって消滅する。

（説明）

1 議論の経緯等

これまでの審議では、中間試案について、特段の異論はなかったものの、韓国、フィリピン等が衝突条約を批准していないため、我が国の近海では、船舶の衝突につき衝突条約の適用がないことも十分にあり得るところ、我が国だけが人身損害の被害者の保護に手厚い規律を採用すると、原告が自己に有利な結果となる法廷地を選んで訴えを提起すること（フォーラム・ショッピング）が懸念されること等の指摘があった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を概観すると、中間試案を支持する意見が多数寄せられたが、中間試案の消滅時効の起算点を「事故発生の日」とすることについて反対する意見が一部見られた。その理由としては、①加害船舶がいわゆる当て逃げをした場合であっても、事故発生の日から2年で消滅時効が完成することになり、当て逃げを助長することになりかねないこと、②衝突条約と同じ規律を採用するドイツやフランスでは、時効の起算点を厳格に規定した上で、その停止事由において柔軟な解釈を示しているのであって、我が国とは同列に論じ得ず、最高裁平成17年11月21日判決の立場と同様、「被害者が損害及び加害者を知った時」を起算点とすべきであること等が挙げられていた。

3 今後、当て逃げの被害の実態や保険給付の在り方等を踏まえた検討も必要であると考えられるが、他にどのような観点からの検討が考えられるか。

第3 船舶先取特権及び船舶抵当権等

1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲

商法第842条第7号（船員の雇用契約債権の船舶先取特権）の被担保債権の範囲について、どのように考えるべきか。

○中間試案第2部、第9、1(3)

商法第842条第7号（船員の雇用契約債権の船舶先取特権）の被担保債権の範囲について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権

【乙案】雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権であって、当該船舶への乗組みに関して生じたもの

（説明）

1 議論の経緯等

これまでの審議では、意見が分かれ、苛酷な長期人身拘束を伴う海上労働により生じた船員の労働債権の回収について、船舶抵当権者の貸金債権の回収等より優先させることが社会正義にかなうこと、商法第842条第7号の船舶先取特権の被担保債権の範囲は、船員と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構との間で争われることがほとんどであり、当該船舶先取特権が一般の金融機関による船舶金融を害している実態にはないこと等を理由に、甲案を支持する意見と、船舶先取特権は、特定の船舶と被担保債権との間に牽連性があるために認められるものであること、商法制定当時は、船員の労働債権の額が少額で、支払も不確実であったとうかがわれるが、現在、被担保債権に退職金債権を含むとすると大きく状況は異なり、船舶抵当権に著しい不利益を及ぼしかねず、国際条約でも「employment on the vessel」として被担保債権の範囲が限定されていること等を理由に、乙案を支持する意見とがあった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を見ると、意見が分かれた。

甲案は、大学、労働関係団体、海事代理士個人から一定の支持があり、その理由としては、上記1に記載したもののほか、商法第842条第7号の船舶先取特権の趣旨は、従来、労働者としての船員を保護する点にあると説かれており、乙案の根拠として指摘される船員の労務による船舶価値の維持という点は強調されてこなかったこと、乙案のように「当該船舶への乗組みに関して生じたもの」という限定を付すと、同じ船員でありながら、船舶を優先的な引当てとして期待できる者と、雇用関係の一般先取特権者として、債務者の総財産の劣後的な引当てしか期待できない者との分かれ、債務者の財産が船舶に限られる事例等では、船員の平等な保護を達し得ないおそれがあること等が挙げられていた。

これに対し、乙案は、弁護士会、大学、金融関係団体から一定の支持があり、その理由としては、上記1に記載したもののほか、商法第842条第7号の船舶先取特権は、諸外国における船員の雇用形態として現在も支配的な特定船舶への雇入れの制度を前提とするものであり、我が国のように特定船舶からの下船後も雇用契約が継続する雇用形態を前提としていないこと、予備船員としての地位に基づく債権

に特別な保護が必要であるとしても、それは船舶先取特権とは別個の問題であること等が挙げられていた。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

2 船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣

船舶先取特権と船舶抵当権との優劣（商法第849条、船主責任制限法第95条第3項）について、どのように考えるべきか。

○中間試案第2部、第9、2(2)

船舶先取特権と船舶抵当権との優劣（商法第849条、船主責任制限法第95条第3項）について、次のいずれかの案によるものとする。

船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には、船舶先取特権は、船舶抵当権に優先する。

【甲案】ただし、(1)の第5順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には、船舶抵当権は、当該船舶先取特権に優先する。

【乙案】ただし、(1)の第4順位又は第5順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には、船舶抵当権は、これらの船舶先取特権に優先する。

(注) 上記のようなただし書を設けない（現行法の規律を維持する）という考え方がある。

(説明)

1 議論の経緯等

(1) これまでの審議では、船主責任制限法第95条第1項の規律のうち、物の損害に関する債権に係る船舶先取特権（中間試案の第5順位の船舶先取特権）と船舶抵当権との優劣については、当該船舶先取特権を有する者は、船舶を差し押えることができる地位にあることを前提に、当該船舶に係る賠償責任保険の保険者から支払保証状を取り付けるのが通常であり、実務上、現実には船舶先取特権を行使して配当を受けるのはまれであること等から、甲案又は乙案のいずれも、船舶抵当権がこれに優先するように改めることを提案することとされた。ただし、第5順位の船舶先取特権が船舶抵当権に劣後すると、船舶の価値が船舶抵当権の被担保債権額に満たないような場合に、船舶の差押えが困難になるおそれがあり、被害者保護の観点から妥当でないなどの意見もあったことから、現行法の規律を維持するという考え方も注で紹介することとされた。

(2) また、商法第842条第6号の航海継続の必要によって生じた債権に係る船舶先取特権（中間試案の第4順位の船舶先取特権）と船舶抵当権との優劣については意見が分かれ、当該船舶先取特権が船舶抵当権に劣後すると、中小企業が多く

を占める燃料油供給業者の企業経営に悪影響を及ぼすこと等を理由に、甲案を支持する意見と、第4順位の船舶先取特権が認められれば、船舶の差押えは依然として可能であり、これによって船舶所有者は事実上弁済を強制されるから、燃料油供給業者等の保護に欠けるところはないこと等を理由として、乙案を支持する意見があった。

2 パブリック・コメントの結果

(1) 第5順位の船舶先取特権と船舶抵当権との優劣について

パブリック・コメントの結果を概観すると、第5順位の船舶先取特権を優先させるべきとする立場（注の考え方）を支持する意見が比較的多く（特に、多数の漁業関係団体から意見が寄せられた。）、その理由としては、上記1(1)に記載したもののほか、漁業関係者は、現状においても、船主責任制限法により十分な補償を受けられないにもかかわらず、第5順位の船舶先取特権を船舶抵当権に劣後することとするのは、被害者の保護に欠けること等が挙げられていた。これに対し、民法上も、財産上の損害に関する債権を登記された抵当権に優先させる規律はないところ、船舶についてのみ財産上の損害に関する債権を手厚く保護する理由はないこと等を理由に、船舶抵当権を優先させるべきとする立場（甲案又は乙案）を支持する意見も複数あった。

このほか、原則として船舶抵当権を優先させるべきであるが、不法行為によって生じた損害賠償請求権については、事前に債権保全を図ることが困難であるため、第5順位の船舶先取特権のうち、不法行為（ただし、契約関係から生じた場合を除く。）によって生じた債権に関するものは、船舶抵当権に優先させるべきであるとする意見もあった。

(2) 第4順位の船舶先取特権と船舶抵当権との優劣について

パブリック・コメントの結果を概観すると、第4順位の船舶先取特権を優先させるべきとする立場（甲案又は注の考え方）を支持する意見が比較的多く（特に、多数の燃料油供給業者から意見が寄せられた。）、その理由としては、上記1(2)に記載したもののほか、船舶の差押え権限が維持されても、中小規模の燃料油供給業者が船舶を差し押さえるのはほぼ不可能であること等が挙げられており、また、実際に第4順位の船舶先取特権を行使して、債権を回収することができた事例も複数紹介されていた。これに対し、そもそも第4順位の船舶先取特権があることを前提に燃料油価格を割安にしているなどの実態があるのか不明であり、仮にそのような実態があるとしても、商人として通常負うべき債権管理・回収のコストやリスクを船舶所有者等に転嫁するのは、正常な商取引慣行として所与の前提とできるものではないこと等を理由に、船舶抵当権を優先させるべきとする立場（乙案）を支持する意見も複数あった。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

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船舶の利用について生じた先取特権が船舶所有者に対しても効力を生ずる旨の規律（商法第704条第2項）について、どのように考えるべきか。

○中間試案第2部、第9、4「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船舶の利用について生じた先取特権が船舶所有者に対しても効力を生ずる旨の規律（商法第704条第2項）について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】民法上の先取特権は、船舶所有者に対しては効力を生じないものとする。

（注）いずれの案による場合も、4の規律は、定期傭船について準用するものとする。

（説明）

1 議論の経緯等

これまでの審議では、意見が分かれ、動産保存の先取特権が成立する場合には、その保存行為による利益が帰属する船舶所有者が当該先取特権の負担を負うことにも相当の理由があること等を理由に、甲案を支持する意見と、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の法理であり、安易に一般化すべきではないし、民法上の先取特権は、1年の経過により消滅する船舶先取特権と異なり、長期にわたり存続するため、船舶所有者の負担が過大であること等を理由に、乙案を支持する意見とがあった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を見ると、意見が分かれた。

甲案は、大学、荷主関係団体、漁業関係団体等から一定の支持があり、その理由としては、上記1に記載したもののほか、民法上の先取特権が長期にわたり存続することが不都合なのであれば、当該先取特権を短期消滅時効に服させるなどの対応も考えられ、船舶所有者に対してその効力を一切認めないのは行きすぎであること等が挙げられていた。

これに対し、乙案は、弁護士会、大学、運送事業者、金融関係団体等から一定の支持があり、その理由としては、上記1に記載したもののほか、船舶賃貸借は、船舶を目的物とする賃貸借契約の一種にすぎず、各種動産のうち、船舶について賃貸借契約が締結された場合にのみ、なぜ賃借人の債権者との関係で賃借人と賃貸人とを同一視するのかについて、説得的な根拠を見出せないこと等が挙げられていた。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

第4 国際海上物品運送法の一部改正

明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律（国際海上物品運送法第20条第2項、第578条）について、どのように考えるべきか。

○中間試案第3部、第1、2「高価品に関する特則」

明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律（国際海上物品運送法第20条第2項、第578条）について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】国際海上物品運送法第20条第2項のうち、商法第578条を準用する旨の規律を削除するものとする。

（説明）

1 議論の経緯等

これまでの審議では、意見が分かれ、普通品の運送と高価品の運送とは本質的に異なる類型であることや、本来割増運送賃を支払って高価品として運送を委託すべきであるにもかかわらず、普通品としての運送賃しか支払わない場合に、責任限度額までの賠償を認めるのは相当でないこと等を理由に、甲案を支持する意見と、国際海上物品運送法では、責任限度額に関する規律が定められ、原則として運送人がその額を超えて賠償責任を負うことはなく、高価品免責の規律を併存させて二重に運送人を保護する必要はないことや、実務上、貨物の価額が申告されることはまれであり、大半の事例が責任限度額の規律により処理されていること等を理由に、乙案を支持する意見とがあった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を概観すると、弁護士会、大学、運送関係団体等、甲案を支持する意見が比較的多く、その理由としては、上記1に記載したもののほか、責任限度額と高価品免責の各規律は、その沿革及び趣旨を異にすることから、前者があることが後者を削除する理由にはならないことや、高価品免責の規律自体にもなお一定の意義があること等が挙げられていた。これに対し、荷主団体等、乙案を支持する意見の理由としては、上記1に記載したもののほか、高価品免責の規定によるとオール・オア・ナッシングの結論になることの不合理性等が挙げられていた。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。