

## 商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（1）

## 目次

第1部 運送法制全般について	1
第1 総則	1
第2 物品運送についての総則的規律	1
1 総論	1
2 物品運送契約	1
3 荷送人の義務	2
4 運送賃及び留置権	3
5 運送人の損害賠償責任	4
6 荷受人の権利	4
7 運送品の供託及び競売	5
8 運送人の損害賠償責任の消滅	6
9 不法行為責任との関係	7
10 複合運送	9
11 貨物引換証	10
第3 旅客運送についての総則的規律	10
第2部 海商法制について	10
第1 船舶	10
1 船舶の所有	10
2 船舶賃貸借	11
3 定期傭船	11
第2 船長	12
1 船長の責任	12
2 船長の職務	12
3 船長の権限	12
第3 海上物品運送に関する特則	12
1 海上物品運送契約の当事者	12
2 航海傭船	13
3 個品運送	16
4 船荷証券等	18

5	海上運送状	20
第4	海上旅客運送	20
第5	共同海損	20
1	共同海損の成立等	20
2	共同海損の分担	22
3	その他	23
第6	船舶の衝突	23
1	船舶所有者間の責任の分担	23
2	消滅時効	23
3	規律の適用範囲	23
第7	海難救助	24
1	任意救助及び契約救助	24
2	救助料の額	24
3	債権者間における救助料の割合	25
4	船長の法定代理権及び法定訴訟担当	25
5	海洋環境の保全に係る特別補償の請求権	25
6	消滅時効	26
7	規律の適用範囲	26
第8	海上保険	26
1	保険者が填補すべき損害	26
2	告知義務	27
3	希望利益保険	27
4	保険期間	27
5	海上保険証券	27
6	危険の変更	27
7	予定保険	28
8	保険者の免責	28
9	填補の範囲等	28
10	委付	29
第9	船舶先取特権及び船舶抵当権等	29
1	船舶先取特権を生ずる債権の範囲	29
2	船舶先取特権を生ずる債権の順位	29
3	船舶先取特権の目的	30
4	船舶賃貸借等における先取特権の効力	30
第3部	その他	31
第1	国際海上物品運送法の一部改正	31
第2	その他	31

(前注) 本部会資料では、要綱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説明を記載した。更なる議論を要する事項については、【P】と記載している。

## 第1部 運送法制全般について

### 第1 総則

商法において、次に掲げる用語の意義は、それぞれ次に定めるところによるものとする。

- 1 運送人 陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けをすることを業とする者をいう。
- 2 陸上運送 【P】
- 3 海上運送 【P】
- 4 航空運送 航空法第2条第1項に規定する航空機による物品又は旅客の運送をいう。

(説明)

陸上運送及び海上運送の規律の適用範囲については、海上運送について設けられる特則の内容(特に堪航能力担保義務及び免責特約の禁止)を踏まえつつ、検討する必要がある。

なお、これまでの審議では、瀬戸内海の大部分や湖、川など、平水区域を航行する船舶についても、その船舶に応じた堪航能力担保義務を負うべきとの意見が多く、このような観点からは、海上運送について、「商法第684条に規定する船舶(第2部の第6の3(2)の非航海船を含む。)による物品又は旅客の運送をいう。」とすることなどが考えられる。港湾運送事業法第2条第4項所定の「港湾」、具体的には「政令で指定する港湾(その水域は、政令で定めるものを除くほか、港則法に基づく港の区域をいう。)」を基準とすることは、複雑に過ぎ、適切でないと考えられる。

### 第2 物品運送についての総則的規律

#### 1 総論

商法第2編第8章第2節(物品運送)の規律について、2から11までのような見直しをした上で、別段の定めがある場合を除き、これらを陸上運送、海上運送及び航空運送のいずれにも適用するものとする。

#### 2 物品運送契約

物品運送契約は、運送人が荷送人からある物品を受け取りこれを運送して荷受人に引き渡すことを約し、荷送人がその結果に対してその運送賃を支払うことを約することによって、その効力を生ずるものとする。

### 3 荷送人の義務

#### (1) 送り状の交付義務

商法第570条の規律を次のように改めるものとする。

ア 荷送人は、運送人の請求により、次に掲げる事項を記載した書面（以下「送り状」という。）を交付しなければならない。

(ア) 運送品の種類

(イ) 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

(ウ) 荷造りの種類

(エ) 荷送人及び荷受人の氏名又は名称

(オ) 発送地及び到達地

イ 荷送人は、送り状の交付に代えて、運送人の承諾を得て、送り状に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができる。この場合において、当該荷送人は、送り状を交付したものとみなす。

#### (2) 危険物に関する通知義務

ア 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品であるときは、その引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該物品の品名、性質その他の当該物品の安全な運送に必要な情報を通知しなければならないものとする。

イ 荷送人がアに違反した場合の効果については、【P】

○中間試案第1部、第2、3(2)「危険物に関する通知義務」

イ 荷送人は、アに違反したときは、運送人に対し、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

【甲案】ただし、アに規定する事項を通知しなかったことにつき過失がなかったときは、この限りでない。

【乙案】甲案のような例外を設けない。

(説明)

#### 1 送り状の交付義務

実務上、本文(1)アの書面は「送り状」と呼ばれているため、そのような名称を付している。また、他の法制との均衡から、本文(1)イに後段を付すこととしている。

#### 2 危険物に関する通知義務

これまでの審議の内容及び中間試案の甲案・乙案のそれぞれの理由は、部会資料16のとおりである。

どのような任意規定を設けるかは困難な問題であるが、パブリック・コメントの

結果では、甲案が荷主団体、利用運送事業者、弁護士会、商法学者等の比較的幅広い支持を得ており、これは、①商法における危険物の定義について、その適用上一切の疑義を残さない完全な明確化は困難であること、②物流においては、製造業者・商社・利用運送事業者など様々な事業者が危険物の荷送人となること、各自の帰責事由の有無に応じた弾力的な判断が可能となること、③様々な荷主に高額な賠償責任保険を付すことを求めることは、社会全体のコストの観点から適当でなく、利用運送事業者が危険品の運送を引き受けないことになりかねないこと、④我が国では、被害者救済の必要が高い場合には、製造物責任法や自動車損害賠償保障法など、請求原因から主観的要素を捨象する法制が多く見られること等を踏まえたものと考えられる。

また、危険物を通知しない荷送人の損害賠償責任について、現行法の下では、原告（運送人）は、信義則上の通知義務の発生（運送品が危険物であること）及び義務違反（予見可能性を前提とした結果回避義務）に該当する事実の主張立証責任を負うと解されるが、甲案による場合は、原告（運送人）は、客観的に運送品が危険物であることと、荷送人から通知がないことにより損害が発生したことを主張立証すれば足り（荷送人の主観的要素の主張立証が不要となり）、現行法よりも運送人の被害の救済に資することとなる。そして、このような過失責任主義の下でも、裁判実務では、危険物の荷送人が無過失とされるには相当の立証を要するという現状がある。

加えて、今回の改正項目の全般を見ると、運送人の消滅時効制度の除斥期間制度への変更、堪航能力担保義務の過失責任化、海上運送人の免責特約の許容など、運送人に有利なものが一定程度見られる中で、全体として均衡の取れた見直しを図る必要もある。

この点については、確かに、運送の安全性が極めて重要であり、乙案の採用によって危険物を運送過程に接近させないとの効果が期待し得るとの配慮も傾聴に値するが、上記のような諸事情を併せ考えると、直ちに乙案を採用するには躊躇せざるを得ず、今般の商法の見直しとしては、運送人の被害の救済を一步進めるものとして、甲案を採用することが有力な選択肢の一つと考えられるが、どうか。

#### 4 運送賃及び留置権

(1) 運送賃は、到達地における運送品の引渡しと同時に、支払わなければならないものとする。

(2) 運送人の留置権に関する規律（商法第589条、第562条）を次のように改めるものとする。

運送人は、運送賃、付随の費用及び立替金についてのみ、その弁済を受けるまで、その運送品を留置することができる。

(説明)

本文(1)につき、請負の報酬の支払時期に関する民法第633条本文の表現との均衡を取ることにしている。

## 5 運送人の損害賠償責任

### (1) 運送人の責任原則

商法第577条の規律を次のように改めるものとする。

運送人は、運送品の受取から引渡しまでの間にその運送品が滅失し若しくは損傷し、若しくはその滅失若しくは損傷の原因が生じ、又は運送品が延着したときは、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。ただし、運送人がその運送品の受取、運送、保管及び引渡しについて注意を怠らなかつたことを証明したときは、この限りでない。

### (2) 高価品に関する特則の適用除外

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（商法第578条）は、次に掲げる場合には適用がないものとする。

ア 運送契約の締結の当時、運送品が高価品であることを運送人が知っていたとき。

イ 運送人の故意又は重大な過失によって運送品の滅失、損傷又は延着（以下「滅失等」という。）が生じたとき。

### (3) 相次運送

陸上運送の相次運送人に関する規律（商法第579条、第589条、第563条）は、海上運送及び航空運送について準用するものとする。

(説明)

本文(2)イにつき、これまでの審議では、ライトバンの後部扉を施錠せずに絵画の紛失を生じさせた運送人に対して不法行為に基づく請求がされた事案において、運送人に重大な過失があるとしつつ、荷送人が高価品の申告をしなかつたことにより4割の過失相殺をして約1088万円の賠償を認めたという判断（最高裁昭和55年3月25日第三小法廷判決・集民129号339頁）等を参考に、「故意又は重大な過失」という要件に基づく規律を明示することを求める意見が多数見られた。

高価品に関する特則（商法第578条）の適用除外の要件については、明文の規定がなく、争いがあるところ、これまでの審議を踏まえた上で本文(2)の規律を商法上明確化することが望ましいと考えるが、どうか。

## 6 荷受人の権利

荷受人の権利に関する規律（商法第582条第2項、第583条第1項）を次のように改めるものとする。

- (1) 荷受人は、運送品が到達地に到着し、又は運送品の全部が滅失したときは、運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利を取得する。
- (2) (1)の場合において、荷受人が運送品の引渡し又はその損害賠償の請求をしたときは、荷送人は、その権利を行使することができない。
- (3) 発送地及び到達地が国内にある運送契約について、荷受人が(2)の損害賠償の請求をしたときは、運送人は、遅滞なくその旨を荷送人に通知しなければならない。ただし、荷送人が既にこれを知っているときは、この限りでない。【P】

(説明)

これまでの審議では、特に、国際海上運送及びこれを含む複合運送について、本文(1)及び(2)の規律とするニーズが高く、当事者の権利関係の錯綜を避けるため、運送契約一般に妥当する規律として検討すべきものとされた。

本文(1)及び(2)の規律に対しては、正当な利益を有しない荷受人による権利濫用の危険があるとの指摘もあるが、他方で、現行法の下でも、運送品の一部が滅失して到達地に到着した場合に同様の問題が生ずるところ、濫用的な権利行使等の実態は見受けられないとの反論がある。この点について、どのように考えるか。

仮に、このような危険があると考えられる場合には、その弊害を防ぐべく、部会資料16で修正乙案を示したところである。もっとも、①国内における売買は持参債務が多いのに対し、国際的な売買では、危険は、物品を最初の運送人に交付した時に買主に移転するということが基本的な考え方であり(国際物品売買契約に関する国際連合条約第67条)、②国際的な売買に伴う国際運送に関しては、世界各地の陸揚港における運送人の外国代理店が荷受人から損害賠償請求を受けることが想定されるが、適時の荷送人への通知が容易でないことも十分に考えられる。そうすると、商法上の通知義務としては、本文(3)のとおり、国内運送に限り修正乙案の規律を設けることが考えられるが、どうか。

## 7 運送品の供託及び競売

商法第585条から第587条までの規律を次のように改めるものとする。

- (1) 次に掲げる場合には、運送人は、運送品を供託することができる。
  - ア 運送人が荷受人を確知することができないとき。
  - イ 荷受人が運送品の受取を拒み、又はこれを受け取らないとき。
- (2) (1)の場合において、運送人が荷送人に対し相当の期間を定めて運送品の処分につき指図をすべき旨を催告したにもかかわらず、荷送人がその指図をしなないときは、運送人は、その運送品を競売に付することができる。ただし、(1)イの場合にあっては、運送人が荷受人に対し相当の期間

を定めて運送品の受取を催告し、かつ、その期間の経過後に上記の荷送人に対する催告をしたときに限る。

- (3) 損傷その他の事由による価格の低落のおそれがある運送品は、(2)の催告をしないうで競売に付することができる。
  - (4) (2)及び(3)により運送品を競売に付したときは、運送人は、その代価を供託しなければならない。ただし、その代価の全部又は一部を運送賃、付随の費用又は立替金に充当することを妨げない。
  - (5) 運送人は、(1)から(3)までの規定により運送品を供託し、又は競売に付したときは、遅滞なく、荷送人（(1)イの場合にあっては、荷送人及び荷受人）に対してその旨の通知を発しなければならない。
- (注) この改正に伴い、商法第754条を削除するものとする。

## 8 運送人の損害賠償責任の消滅

### (1) 運送品の受取による責任の消滅

ア 商法第588条第1項の規律を次のように改めるものとする。

運送品の損傷又は一部滅失についての運送人の責任は、荷受人が異議をとどめないうで運送品を受け取ったときは、消滅する。ただし、運送品に直ちに発見することができない損傷又は一部滅失があった場合において、荷受人が引渡しの日から2週間以内に運送人に対してその旨の通知を発したときは、この限りでない。

イ 下請運送人の責任について、次のような規律を設けるものとする。

運送人が更に下請運送人に対して運送を委託した場合における運送品に関する下請運送人の責任は、荷受人がアのただし書の通知期間内に運送人に対して通知を発したときは、下請運送人の責任に係る通知期間が満了した後であっても、運送人が当該通知を受けた日から2週間を経過する日までは、消滅しない。

### (2) 裁判上の請求がない場合の責任の消滅

消滅時効に関する規律（商法第589条、第566条）を次のように改めるものとする。

ア 運送品の滅失等についての運送人の責任は、運送品の引渡しが行われた時（運送品の全部滅失の場合にあっては、その引渡しが行われるべき時）から1年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。

イ アの期間は、運送品の滅失等による損害が発生した後に限り、合意により、延長することができる。

ウ ア及びイのほか、国際海上物品運送法第14条第3項と同様の規律を設ける。



(説明)

#### 1 運送品の受取による責任の消滅

本文(1)アにつき、改正後の商法第588条第1項の規律を理解しやすいよう、表現を修正している(本文(1)アのただし書は、現行法と同じ規律である。)

なお、商人以外の者についてこの規律を適用することに反対する指摘もあるが、この規律は、商人間の売買の買主のような目的物の検査義務を荷受人に課すものではない。また、本文(1)アの本文により運送人の責任が消滅するのは、運送品に直ちに発見し得る損傷等があるにもかかわらず、荷受人がその事実を伝えないという極めて限られたケースであるし、直ちに発見し得る損傷等がある場合には運送人に商法第588条第2項所定の悪意があることが多いともいえ、その意味でも、規律の適用場面は限定的である。

これらに加え、中間試案に賛成する意見が比較的多かったこと、現状における具体的な弊害の指摘までは見受けられないこと等を踏まえ、将来の紛争を可能な限り防止する等の観点から、中間試案の実質を維持することとしている。

#### 2 裁判上の請求がない場合の責任の消滅

本文(2)について、消滅時効の中断及び停止並びに運送人が悪意の場合の適用除外の余地がなくなると、荷主に不利益になるとの指摘もあるが、上記1のとおり、損害賠償を請求する荷主は、運送品の受取時から2週間以内に運送人に通知をしていることが前提となっており(運送品の全部滅失の場合も、運送人との間で交渉が遅滞なく行われているのが通常である。)、その不利益の程度は大きいとはいえない。

中間試案は、運送品の引渡し後1年が経過してから運送人の主観的態様が争われることが適当でないこと等を踏まえ、運送人のリスクの予見可能性を高めるものであるところ、これを維持することとしている。

### 9 不法行為責任との関係

運送契約に基づく責任と不法行為に基づく責任との関係について、次のような規律を設けるものとする。

- (1) 商法第578条(高価品)及び第580条(損害賠償額の定額化)並びに8(運送人の損害賠償責任の消滅)の規定は、運送品の滅失等についての運送人の荷送人又は荷受人に対する不法行為による損害賠償の責任について準用する。ただし、荷受人があらかじめ荷送人の委託による運送を拒んでいたにもかかわらず荷送人から運送を引き受けた運送人の荷受人に対する責任については、この限りでない。
- (2) (1)により運送品の滅失等についての運送人の損害賠償の責任が減免される場合には、その責任が減免される限度において、その運送品の滅失等についての運送人の被用者の荷送人又は荷受人に対する不法行為によ

る損害賠償の責任も減免される。ただし、運送人の被用者の故意又は重大な過失によって運送品の滅失等が生じたときは、この限りでない。

(説明)

- 1 本文(1)につき、中間試案における「運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定」の内容を具体的に示すこととしている。

また、部会資料16の修正乙案における「荷送人の委託により当該運送品が運送されることを容認していない者」の表現を、より法律にふさわしい表現に修正している。そもそも、この規律の趣旨は、荷受人が運送品に係る実質的な利益を有する場合に、荷受人の意に反して当該運送品が運送されたのに、運送人から責任の減免に係る抗弁の対抗を受けて、当該運送品の滅失等に係る損害の賠償を十分に得られないのは酷であるという点にある。そして、一般に、運送品に係る実質的な利益を有する荷受人は、当該運送品の送付を受けるときは、あらかじめ荷送人と何らかの交渉があるのが通常であって、明示又は黙示に「あらかじめ荷送人の委託による運送を拒んでいた」という状況にあれば、運送人からの責任の減免に係る抗弁を認めるべきではないため、本文(1)のような表現を用いることとしている。

- 2 この点について、荷主が不法行為責任に係る困難な立証に成功する場合にまで契約責任と同様の責任の減免を認めるべきではないなどの指摘もある。しかし、実務上、運送品の滅失等による損害賠償請求をする局面で、契約責任の追及と不法行為責任の追及とで荷主の立証の負担が大きく異なるとまではいえないように思われ、また、運送契約については本文(1)に掲げた商法の諸規定が設けられているという特殊性を踏まえると、その趣旨を不法行為責任にも及ぼすことが、将来の紛争の予防ないし定型化等の観点からも有益であると考えられる。

なお、荷主の請求可能額を左右する商法第578条(高価品)及び第580条(損害賠償額の定額化)について、運送人の故意又は重大な過失によって運送品の滅失等が生じた場合には、運送人の責任の減免の余地はない。したがって、この点につき本文の規律が適用になるのは、前記本文5の説明で記載した重過失に関する判例(最高裁昭和55年3月25日第三小法廷判決)等を踏まえても運送人に重過失がないと判断されるようなケースに限られる。

- 3 また、例えば、荷受人がトラックによる運送(商法上、運送人の責任限度額の定めはない。)のみを許容していたにもかかわらず、荷送人が鉄道運送(法令上、運送人の責任限度額の定めがある。)を委託した場合について、運送人による責任減免の主張を荷受人に対しても認めることは、荷受人に酷ではないかという趣旨の指摘もある。しかし、運送人はこのような荷主内部の事情を知り得ないのが通常であり、他方で、荷受人においても、荷送人に対して運送手段の選択に関する合意違反の責任を追及することができる(そもそも、インコタームズのF類型のように、貨物を受領すべき者が自ら運送を委託する選択肢もある。)。そして、実務上、売買契約に

において運送人の名称、到達地までの経路、複合運送の内容等が明示されることは稀であるところ、このような場合を念頭に置いて、特定の運送手段のみを容認した荷受人に対しては他の運送手段に係る運送人による責任減免の主張を認めないとの規律を設けることは、紛争を誘発する要因ともなりかねない。このような観点から、修正乙案の実質を維持することとしている。

なお、契約（宅配便約款等）における責任限度額の定めを荷受人に主張することができるかという問題は、法令の規定に比べて予測可能性の低い契約条項に関するものであるため、最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・集民188号385頁のように、商法の任意規定と異なる契約条項についての関係者の意思表示によって判断されるべきものであり、本文の問題とは異なる。

## 10 複合運送

複合運送契約に関し、物品運送についての総則的規律の適用があることを前提に、次のような規律を設けるものとする。

- (1) 陸上運送、海上運送又は航空運送のうち二以上の運送を一の契約で引き受けた場合における運送品の滅失等についての運送人の損害賠償の責任は、当該二以上の運送のうちその運送品の滅失等の原因が生じたもののみを荷送人から引き受けたとしたならばその物品運送契約について適用されることとなる我が国の法令又は我が国が締結した条約の規定に従う。
- (2) (1)の規定は、陸上運送であってその区間ごとに異なる二以上の法令が適用されるものを一の契約で引き受けた場合について準用する。

(説明)

中間試案の実質を維持し、より法律にふさわしい表現に修正している。

なお、様々な複合運送のうち、陸上運送、海上運送又は航空運送のいずれか二つ以上を含むものについては、全て本文(1)の規律に服すると整理した上で、陸上におけるトラック運送と鉄道運送、軌道運送等を組み合わせた複合運送を念頭に、本文(2)の規律を設けている。

海上運送であって国内部分と国際部分があるものについては、全体として一の国際海上運送契約と整理され、航空運送であって国内部分と国際部分があるものについても、出発地及び到達地がモンリオール条約その他の条約の締約国であるかどうかに応じ、商法又はいずれか一の条約の適用がある航空運送契約と整理されるため、これらについて、本文(2)のような規律は設けていない。

表現振りについては、引き続き法制的な検討を行うこととしている。

(注) 例えば、A国及びB国がモンリオール条約の締約国であり、C国が航空運送に係る条約の非締約国である場合に、A国（出発地）→B国（経由地）→C国（到達地）という物

品運送に係る契約が成立したときは、この契約には、条約の適用はなく、商法の適用のみがある（A国とB国の間の区間についても、モンテリオール条約の適用は予定されておらず、複合運送にはならない。）。

## 11 貨物引換証

商法第571条から第575条まで及び第584条を削除するものとする。

## 第3 旅客運送についての総則的規律

(略)

## 第2部 海商法制について

### 第1 船舶

#### 1 船舶の所有

##### (1) 総則

##### ア 発航の準備を終えた船舶に対する差押え等の許容

商法第689条の規律を次のように改めるものとする。

差押え及び仮差押えの執行（仮差押えの登記をする方法によるものを除く。）は、航海中の船舶（停泊中のものを除く。）に対してはすることができない。

##### イ 船舶の国籍を喪失しないための業務執行社員の持分の売渡しの請求 商法第702条第2項の規律を次のように改めるものとする。

持分会社の業務執行社員の持分の移転により当該持分会社の所有する船舶が日本の国籍を喪失することとなるときは、他の業務執行社員は、相当の対価でその持分を売り渡すことを請求することができる。

##### (2) 船舶の共有

##### ア 損益の分配は毎航海の終わりに行う旨の規律（商法第697条）を削除するものとする。

##### イ 船舶管理人である船舶共有者の持分の譲渡に関する規律（商法第698条ただし書）を次のように改めるものとする。

船舶管理人である船舶共有者は、他の船舶共有者の全員の承諾を得なければ、その持分の全部又は一部を他人に譲渡することができない。

##### ウ 商法第9条（登記の効力）の規定は、同法第699条第3項の船舶

管理人の登記について準用するものとする。

エ 毎航海の終わりに船舶管理人が航海に関する計算を行う旨の規律（商法第701条第2項）を次のように改めるものとする。

船舶管理人は、一定の期間ごとに、船舶の利用に関する計算を行い、各船舶共有者の承認を求めなければならない。

## 2 船舶賃貸借

船舶賃貸借について、次のような規律を設けるものとする。

船舶賃借人は、商行為をする目的で船舶を航海の用に供する場合において、その船舶を受け取った後にこれに生じた損傷があるときは、その利用に必要な修繕をする義務を負う。ただし、その損傷が賃借人の責めに帰すべき事由によるものであるときは、この限りでない。

## 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、当事者の一方が艤装した船舶に船員を乗り組ませてこれを一定の期間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、航路の決定その他の船舶の利用に関し必要な事項を指示することができる。ただし、航海の安全に関する事項については、この限りでない。

(3) 船舶の燃料、水先料、入港料その他船舶の利用に関する通常のコ費用は、定期傭船者の負担とする。

(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。この場合において、商法第738条中「発航ノ当時」とあるのは、「各航海に係る発航の当時」と読み替えるものとする。

ア 危険物に関する通知義務（第1部の第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3の2(2)参照）

（説明）

本文(4)に関し、定期傭船契約に係る船舶についても、船舶の安全性は重要であり、船長は、発航前に船舶が航海に支障ないかどうかその他航海に必要な準備が整っているかないかを検査する義務を負うこと（船員法第8条）等を踏まえ、商法上も、堪航能力担保義務を負う時期を明示することとしている。

なお、これまでの審議では、定期傭船における堪航能力担保義務について、内航・

外航を問わず、任意規定として規律を設けるべきであるとされているが、これと、航海備船及び個品運送における同義務の強行法規性（商法第739条）との整合性については、後記本文第3の2(3)で検討することとする。

## 第2 船長

### 1 船長の責任

船長はその職務を行うについて注意を怠らなかったことを証明しない限り利害関係人に対して損害賠償の責任を負う旨の規律（商法第705条）を削除するものとする。

### 2 船長の職務

- (1) 商法第709条第1項のうち、船長は運送契約に関する書類を船内に備え置かなければならない旨の規律を削除するものとする。
- (2) 船長は毎航海の終わりに航海に関する計算をして船舶所有者の承認を求めなければならぬ等の規律（商法第720条第2項）を削除するものとする。

### 3 船長の権限

- (1) 船籍港外における船長の代理権に関する規律（商法第713条第1項、第715条第1項）を次のように改めるものとする。

船長は、船籍港外においては、次に掲げる行為を除き、船舶所有者に代わって航海のために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する。

  - ア 船舶について抵当権を設定すること。
  - イ 借財をすること。
- (2) 船籍港において船長は海員の雇入れ及び雇止めをする権限を有する旨の規律（商法第713条第2項）を削除するものとする。
- (3) 船籍港外で船舶が修繕不能に至った場合に船長がこれを競売することができる旨の規律（商法第717条）を削除するものとする。

## 第3 海上物品運送に関する特則

### 1 海上物品運送契約の当事者

海上物品運送契約の一方当事者を示す用語について、商法第3編第3章第1節の規定中「船舶所有者」とあるのを「運送人」に改めるものとする。

## 2 航海傭船

### (1) 運送契約書の交付義務

各当事者は相手方の請求により運送契約書を交付しなければならない旨の規律（商法第737条）を削除するものとする。

### (2) 堪航能力担保義務

商法第738条の堪航能力担保義務違反による責任を過失責任に改めるとともに、その義務の内容として、国際海上物品運送法第5条第1項各号に掲げる事由を明示するものとする。

### (3) 免責特約の禁止

#### 【P】

(説明)

#### 1 現行法上、内航における堪航能力担保義務が強行法規とされている理由等

商法第739条は、航海傭船と個品運送とを問わず、堪航能力担保義務違反に係る免責特約は無効であると定めている。これは、商法制定当時の資料によれば、船舶所有者の過失等により生じた損害の賠償責任に係る免責特約の無効と同じく、船舶所有者の損害賠償責任を広く免除する船荷証券中の約款が存在することや、海上運送業は資力に富む大会社が営んでいること、1888年のブリュッセル国際商法会議で同様の議決がされたこと等によるとされている。

この点につき、大正8年に刊行された松波仁一郎著「日本海商法」によれば、船舶所有者に免責特約を許す範囲に関し、世界的に、①当事者自治に一任してよとする放任主義と、②当事者自治に委ねると船舶所有者が自己に有利な特約をして無責任となるため、免責特約の範囲を制限する干涉主義とがあるところ、英国、フランス、ドイツ、イタリア、オランダ、ベルギーは前者を採用するが、我が国は、干涉主義が勢力を得てきた中で、上記ブリュッセル国際商法会議の議決を踏まえ、後者を採用したとされている（参考資料34）。そして、大正12年に刊行された加藤正治著「海法研究第二巻」によれば、英国では最も広く船主の自由特約を許しているのに、我が国のみが商法第739条の制限に従わざるを得ないのは大いに不利益であるとされている。

その後、上記ブリュッセル国際商法会議の議決の趣旨が統一条約として実現したのは、1924年（大正13年）の船荷証券統一条約によってであるが、同条約では、堪航能力担保義務違反に係る免責特約を無効としつつ、この規定は傭船契約には適用しないとされており、これを受けて、昭和32年に制定された国際海上物品運送法第16条では、航海傭船に関し、堪航能力担保義務は強行法規とはされていない（一連の経緯につき、参考資料35）。これは、航海傭船の当事者は、海上企業

取引に関する知識を十分に有し、いずれも企業者であるから、法の後見的監督を及ぼす必要がなく、当事者自治に委ねる趣旨であると説明されている。

(注) ドイツでは、定期傭船及び航海傭船については、堪航能力担保義務に関する規定も任意規定とされ、また、個品運送については、個別に交渉された合意によってのみ、堪航能力担保義務に関する規定の適用を排除することができるかとされている(2013年改正後の商法第512条)。

ロッテルダム・ルールズ第80条では、数量契約において同条約から逸脱する余地を広く認めるが、堪航能力担保義務に関しては、そのうち堪貨能力についてしか、その余地を認めていない。

## 2 商法上の堪航能力担保義務の強行法規性に関する見直しの要否等

(1) 前記本文第1の3の説明のとおり、定期傭船における堪航能力担保義務については、パブリック・コメントを踏まえた審議において、内航・外航を問わず、任意規定として規律を設けるべきとの意見があり、これと、内航の航海傭船(バルク船等)及び個品運送(RORO船、フェリー等)における同義務の強行法規性(商法第739条)との関係につき、改めて検討する必要があるところ、次の三つの考え方があり得る。

【甲案】 航海傭船及び個品運送のいずれも、堪航能力担保義務を任意規定に改める。

【乙案】 航海傭船については堪航能力担保義務を任意規定に改めるが、個品運送については現行法の強行法規性を維持する。

【丙案】 航海傭船及び個品運送のいずれも、現行法の強行法規性を維持する。

(注) 甲案又は乙案において任意規定とする場合も、運送人と船荷証券所持人との関係については、免責特約を無効とすることが考えられる(国際海上物品運送法第16条ただし書参照)。

(2) 甲案は、①参考資料35における「内航船の船主の責任は、外航船の船主や陸上の運送人などの責任に比し不当に重く、その間に均衡を失っている」旨の意見や、②国際海上物品運送法第16条によれば、現在では、堪航能力担保義務は逸脱を許さない絶対的な公序とまではいい難いものとなっていること等を踏まえ、商法上、陸上・海上・航空運送を問わず、物品運送について当事者自治に委ねることとし、運送人の責任を任意規定として構成するものである。もとより、この考え方においても、不堪航の船舶の航行を是認する趣旨ではなく、同資料のとおり、当事者間の約定が公序良俗に反して無効とされることは十分にあり得る。

乙案は、基本的には甲案と同様の考え方によりつつも、政策的に、内航船の船主の責任を外航船の船主より軽減させることは、従前からの経緯に照らして行き過ぎた見直しになるとして、荷主と運送人との間の個別の交渉が現実的に想定し難い個品運送(RORO船、フェリー等)に限り、なお現行法の強行法規性を維



持する考え方である。

丙案は、特に船舶の安全性を重視する立場から、堪航能力担保義務の強行法規性を維持する考え方である。しかし、甲案及び乙案と異なり、航海傭船における堪航能力担保義務を強行法規として存置しつつ、定期傭船における各航海に係る発航の時点の堪航能力担保義務を任意規定として構成することについて、どのような理論的な説明が可能か。また、実務で頻繁に行われている一航海単位の定期傭船（ワントリップ・タイムチャーター）について、その性質決定次第で、大きく結論が異なり得るが、どのように考えるか。

- (3) 上記のとおり、商法第739条が1888年のブリュッセル国際商法会議に従ったことにより、また、商法の規律と国際海上物品運送法の規律が大きく異なっていることにより、諸外国に見られない困難な問題を生じているが、これらの考え方について、どのように考えるか。

#### (4) 船積み及び陸揚げ

##### ア 船積期間

- (ア) 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 陸揚期間

陸揚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。

#### (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

- (ア) 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(ア)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

傭船者が更に第三者と再運送契約を締結した場合に船長の職務に属する範囲内では船舶所有者だけが再運送契約における債務を履行する責任を負う旨の規律（商法第759条）を削除するものとする。

(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、全部航海傭船契約の傭船者は、運送賃及び滞船料を支払って契約の解除をすることができる。ただし、契約の解除によって運送人に生ずる損害の額がこれを下回るときは、その損害を賠償すれば足りる。

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。

全部航海傭船契約の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。

(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ことができる旨の規律（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。

3 個品運送

(1) 堪航能力担保義務及び免責特約の禁止

- ア 個品運送についても、2(2)の改正を行うものとする。
- イ 免責特約の禁止（商法第739条）の見直しについては、【P】

(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。

(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、滞船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、運送賃を支払って契約の解除をすることができる。ただし、契約の解除によって運送人に生ずる損害の額がこれを下回るときは、その損害を賠償すれば足りる。
  - イ アの規定は、運送品の全部又は一部の船積みがされたときは、適用しない。
  - ウ イに規定する場合であっても、発航前においては、荷送人は、他の荷送人及び傭船者の全員の同意を得たときは、運送賃を支払って契約の解除をすることができる。この場合においては、アのただし書の規定を準用する。

（説明）

中間試案の実質を維持しつつ、中間試案のイの規律を本文ア及びイに、中間試案のアの規律を本文ウに修正したものである。

あわせて、中間試案のイでは、任意解除をする荷送人が支払うべき額につき、「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」とする旨を示していたが、本文アのただし書の規律により対処し得ることから、これを削ることとしている。

(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 船荷証券等

(1) 船荷証券の交付義務

商法第767条及び第768条の規律を次のように改めるものとする。

ア 運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求により、運送品の船積み後遅滞なく、船積みがあった旨を記載した船荷証券（以下「船積船荷証券」という。）の一通又は数通を交付しなければならない。運送品の船積み前においても、その受取後は、荷送人又は傭船者の請求により、受取があった旨を記載した船荷証券（以下「受取船荷証券」という。）の一通又は数通を交付しなければならない。

イ 受取船荷証券が交付された場合には、受取船荷証券の全部と引換えでなければ、船積船荷証券の交付を請求することができない。

ウ ア及びイの規定は、運送品について既に海上運送状が交付されているときは、適用しない。

（注）(1)から(6)までの改正に伴い、国際海上物品運送法第6条から第10条までを削除し、同法第1条の物品運送に係る船荷証券についても商法中の船荷証券に関する規定を適用するものとする。

(2) 船荷証券の作成

商法第769条の規律を次のように改めるものとする。

ア 船荷証券には、次に掲げる事項（受取船荷証券にあっては、(キ)及び(ク)の事項を除く。）を記載し、運送人又は船長がこれに署名し、又は記名押印しなければならない。

(ア) 運送品の種類

(イ) 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

(ウ) 外部から認められる運送品の状態

(エ) 荷送人又は傭船者の氏名又は名称

(オ) 荷受人の氏名又は名称

(カ) 運送人の氏名又は名称

(キ) 船舶の名称

(ク) 船積港及び船積みの年月日

(ケ) 陸揚港

(コ) 運送賃

(カ) 数通の船荷証券を作成したときは、その数

(ク) 作成地及び作成の年月日

イ 受取船荷証券と引換えに船積船荷証券の交付の請求があったときは、その受取船荷証券に船積みがあった旨を記載し、かつ、署名し、又は記名押印して、船積船荷証券の作成に代えることができる。この場合には、ア(キ)及び(ク)の事項をも記載しなければならない。

(3) 船荷証券の謄本の交付義務

商法第770条を削除するものとする。

(4) 船荷証券を発行する場合の荷送人の通知等

船荷証券を発行する場合の荷送人の通知等に関し、次のような規律を設けるものとする。

ア (2)ア(ア)及び(イ)の事項は、その事項につき荷送人又は傭船者の書面又は電磁的方法による通知があったときは、その通知に従って記載しなければならない。

イ アのほか、国際海上物品運送法第8条第2項及び第3項と同様の規律を設ける。

(5) 船荷証券の文言証券性

船荷証券の文言証券性に関する規律（商法第776条，第572条）を次のように改めるものとする。

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。

(6) 船荷証券を数通発行した場合の取扱い

二人以上の船荷証券所持人が運送品の引渡しを請求した場合等における運送品の義務供託に関する規律（商法第773条）を権利供託に関する規律に改めるものとする。

(7) 複合運送証券

複合運送証券について、次のような規律を設けるものとする。

ア 運送人又は船長は、陸上運送及び海上運送を一の契約で引き受けたときは、荷送人の請求により、運送品の船積み後遅滞なく、船積みがあった旨を記載した複合運送証券の一通又は数通を交付しなければな

らない。運送品の船積み前においても、その受取後は、荷送人の請求により、受取があった旨を記載した複合運送証券の一通又は数通を交付しなければならない。

イ 船荷証券に関する規定は、複合運送証券について準用する。この場合において、(2)アの規定中「除く。）」とあるのは、「除く。）」並びに発送地及び到達地」と読み替えるものとする。

## 5 海上運送状

海上運送状について、次のような規律を設けるものとする。

(1) 運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求により、運送品の船積み後遅滞なく、船積みがあった旨を記載した海上運送状を交付しなければならない。運送品の船積み前においても、その受取後は、荷送人又は傭船者の請求により、受取があった旨を記載した海上運送状を交付しなければならない。

(2) 海上運送状の記載事項については、船荷証券の規定（4(2)ア参照）を準用する。

(3) (1)の請求を受けた運送人又は船長は、海上運送状の交付に代えて、荷送人又は傭船者の承諾を得て、海上運送状に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができる。この場合において、当該運送人又は船長は、海上運送状を交付したものとみなす。

(4) (1)から(3)までの規定は、運送品について既に船荷証券が交付されているときは、適用しない。

(注) 5の規律の新設に伴い、国際海上物品運送法第13条第3項の規律を次のように改めるものとする。

運送品がコンテナ等を用いて運送される場合における運送人の責任の限度額に関する規定の適用については、その運送品の包若しくは個品の数又は容積若しくは重量が船荷証券又は海上運送状に記載されているときを除き、コンテナ等の数を包又は単位の数とみなす。

## 第4 海上旅客運送

(略)

## 第5 共同海損

### 1 共同海損の成立等

(1) 共同海損の成立及び共同海損となるべき損害又は費用

商法第788条第1項及び第794条第1項の規律を次のように改め

るものとする。

ア 船舶及び積荷その他の船舶内にある物（以下「積荷等」という。）に対する共同の危険を避けるために船舶又は積荷等について処分がされた場合において、当該処分後に船舶又は積荷等が残存するときは、共同海損の分担をしなければならない。

イ アの処分（以下「共同危険回避処分」という。）によって生じた損害及び費用は、共同海損とする。

ウ 共同海損とすべき損害の額は、次に掲げる区分に応じ、それぞれに定める額によって算定する。ただし、積荷及び運送賃については、積荷の滅失又は損傷のために支払うことを要しなくなった一切の費用の額を控除するものとする。

(ア) 船舶 到達の地及び時における当該船舶の価格

(イ) 積荷 陸揚げの地及び時における当該積荷の価格

(ウ) 積荷以外の船舶内にある物 到達の地及び時における当該物の価格

(エ) 運送賃 共同危険回避処分により請求することができなくなった運送賃の額

(注) (エ)の規律の新設に伴い、商法第764条第3号を削除するものとする。

## (2) 特別な場合の取扱い

ア 商法第795条第1項及び第3項の規律を次のように改めるものとする。

船荷証券その他積荷の価格を評定するに足りる書類（以下「価格評定書類」という。）に積荷の実価より低い価額を記載したときは、その積荷に加えた損害の額は、当該価格評定書類に記載された価額によって定める。積荷の価格に影響を及ぼす事項につき価格評定書類に虚偽の記載をした場合（これにより積荷の実価より低い価格を評定すべき場合に限る。）も、同様とする。

イ 商法第793条第1項及び第2項並びに第794条第2項の規律を次のように改めるものとする。

次に掲げる額は、利害関係人が分担することを要しない。

(ア) 次に掲げる物に加えた損害の額

a 船舶所有者に無断で船積みがされた積荷

b 船積みの際して故意に虚偽の申告がされた積荷

c 高価品である積荷（荷送人又は傭船者が運送を委託するに当た

りその種類及び価額を通知していないものに限る。)

d 甲板上の積荷。ただし、甲板積みをする商慣習がある場合を除く。

e 属具目録に記載がない属具

(イ) 第7の5により船舶所有者が負担すべき特別補償に係る費用の額

ウ 商法第792条ただし書を削除するものとする。

## 2 共同海損の分担

### (1) 共同海損の分担額

商法第789条及び第790条の規律を次のように改めるものとする。

ア 共同海損は、次に掲げる者がそれぞれに定める額の割合に応じて分担する。

(ア) 船舶の利害関係人 到達の地及び時における当該船舶の価格

(イ) 積荷の利害関係人 aに掲げる額からbに掲げる額を控除した額

a 陸揚げの地及び時における当該積荷の価格

b 共同危険回避処分の際に当該積荷の全部が滅失したとした場合に当該積荷の利害関係人が支払うことを要しないこととなる運送賃その他の費用の額

(ウ) 積荷以外の船舶内にある物（船舶に備え付けた武器を除く。）の利害関係人 到達の地及び時における当該物の価格

(エ) 運送人 aに掲げる額からbに掲げる額を控除した額

a (イ) bに規定する運送賃のうち、陸揚げの地及び時において現に存する債権の額

b 船員の給料その他の航海に必要な費用（共同海損とすべき費用を除く。）のうち、共同危険回避処分の際に船舶及び積荷の全部が滅失したとした場合に運送人が支払うことを要しないこととなる額

イ ア(ア)から(ウ)までに定める財産の額については、共同危険回避処分の後、到達又は陸揚げ前に当該財産について必要費又は有益費を支出したときは、その費用（共同海損とすべき費用を除く。）の額を控除した額とする。

ウ アに掲げる者が共同危険回避処分により損害を受けたときは、アに定める額は、その損害の額を加算した額とする。

### (2) 特別な場合の取扱い

ア 商法第795条第2項及び第3項の規律を次のように改めるものと



する。

価格評定書類に積荷の実価を超える価額を記載したときは、その積荷の利害関係人は、当該価格評定書類に記載された価額に応じて共同海損を分担する。積荷の価格に影響を及ぼす事項につき価格評定書類に虚偽の記載をした場合（これにより積荷の実価を超える価格を評定すべき場合に限る。）も、同様とする。

イ 商法第792条本文の規律を次のように改めるものとする。

旅客及び船員は、共同海損を分担しない。

ウ 商法第793条第3項を削除するものとする。

### 3 その他

(1) 共同危険回避処分に係る船舶等が回復した場合に関する規律（商法第796条）を削除するものとする。

(2) 準共同海損に関する規律（商法第799条）を削除するものとする。

## 第6 船舶の衝突

### 1 船舶所有者間の責任の分担

商法第797条を次のように改めるものとする。

船舶と他の船舶との衝突が生じた場合において、衝突した船舶のいずれについてもその船舶所有者又は船員に過失があったときは、裁判所は、これらの過失の軽重を考慮して、その衝突による損害賠償の責任及びその額を定める。この場合において、過失の軽重を定めることができないときは、損害賠償の責任及びその額は、各船舶所有者が等しい割合で負担する。

### 2 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請求権（財産権が侵害されたことによるものに限る。）は、不法行為の時から2年間行使しないときは、時効によって消滅する。

### 3 規律の適用範囲

#### (1) 船舶の準衝突

船舶の衝突に関する規定は、船舶の準衝突の場合（船舶がその航行若しくは船舶の取扱いに関する行為又は船舶に関する法令に違反する行為により他の船舶に著しく接近し、当該他の船舶又はその船舶内にある者

若しくは物に損害を加えた場合)について準用するものとする。

## (2) 非航海船との衝突及び準衝突

船舶の衝突及び準衝突に関する規定は、非航海船（商行為をする目的で専ら湖川、港湾その他の海以外の水域において航行の用に供する船舶（端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。）をいう。以下同じ。）について準用する。ただし、それらが非航海船のみによるものであるときは、この限りでない。

(説明)

本文(1)及び(2)につき、中間試案の実質を維持し、より法律にふさわしい表現に修正している。

## 第7 海難救助

### 1 任意救助及び契約救助

商法第800条の規律を次のように改めるものとする。

(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滅失し、又は損傷するおそれが生じた場合において、その救助により有益な結果が生じたときは、救助をした者は、次に掲げる区分に応じ、その結果に対してそれぞれに定める救助料を請求することができる。

ア 義務なく救助をした場合（任意救助） 相当の救助料

イ 契約に基づき救助をした場合（契約救助） 当該契約に定める救助料

(2) 船舶所有者及び船長は、積荷等の所有者に代わってその救助に係る契約を締結する権限を有する。

### 2 救助料の額

(1) 救助料につき特約がない場合において、その額につき争いがあるときにおける救助料の額の決定に際して裁判所が考慮すべき事情（商法第801条）に、海洋の汚染の防止又は軽減のための措置の内容を加えるものとする。

(2) 商法第803条第1項の規律を次のように改めるものとする。

救助料の額は、特約がないときは、救助された物の価額（救助された積荷の運送賃の額を含む。）の合計額を超えることができない。

(3) 救助料の額は救助された財産の価額から先順位の先取特権者の債権額を控除した額を超えることができない旨の規律（商法第803条第2項）を削除するものとする。

- (4) 商法第809条のうち、過失によって海難を発生させた場合及び救助した物品を隠匿し又はみだりに処分した場合に係る規律を削除するものとする。

### 3 債権者間における救助料の割合

商法第805条の規律を次のように改めるものとする。

- (1) 救助に従事した船舶に係る救助料については、その3分の2を船舶所有者に支払い、その3分の1を船員に支払わなければならない。
- (2) 救助料の割合が著しく不相当であるときは、船舶所有者又は船員の一方は、他の一方に対し、その増減を請求することができる。この場合においては、商法第801条の規定を準用する。
- (3) (1)に反する特約で船員に不利なものは、無効とする。
- (4) 各船員に支払うべき救助料の割合は、船舶所有者が決定する。この場合においては、商法第804条の規定を準用する。
- (5) 船舶所有者が救助することを業とする者であるときは、救助料の全額を船舶所有者に支払わなければならない。
- (注) (4)の改正に伴い、商法第806条から第808条までの規定中「船長」を「船舶所有者」に、「海員」を「船員」に改めるものとする。

### 4 船長の法定代理権及び法定訴訟担当

- (1) 商法第811条第1項及び第2項本文の規律を次のように改めるものとする。
- ア 任意救助の場合には、救助された船舶の船長は、救助料の債務者に代わって、その支払に関する一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する。
- イ 任意救助の場合には、救助された船舶の船長は、救助料に関し、救助料の債務者のために、原告又は被告となることができる。
- ウ ア及びイの規定は、救助に従事した船舶の船長について準用する。この場合において、これらの規定中「債務者」とあるのは、「債権者（当該船舶の船舶所有者及び海員に限る。）」と読み替えるものとする。
- (2) 商法第811条第2項ただし書を削除するものとする。

### 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をした場合について、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

の全部又は一部が滅失し、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、当該船舶の救助をしたときは、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（救助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（合理的に必要と認められるものに限る。）に相当する額

イ 救助料の額

(2) (1)アの救助により当該障害を防止し、又は軽減した場合における(1)アの適用については、(1)アの規定中「に相当する額」とあるのは、「に100分の130（特別の事情がある場合にあっては、200）を乗じて得た額の範囲内で裁判所が定める額」とする。この場合においては、商法第801条の規定を準用する。

(3) 救助をした者の過失によって当該障害を防止し、又は軽減することができなかつたときは、裁判所は、これを考慮して、(1)アの額を定めることができる。

## 6 消滅時効

商法第814条の規律を次のように改めるものとする。

救助料及び5の特別補償の請求権は、救助の作業が終了した日から2年間行使しないときは、時効によって消滅する。

## 7 規律の適用範囲

海難救助に関する規定は、非航海船又はその積荷等の救助について準用するものとする。

## 第8 海上保険

### 1 保険者が填補すべき損害

商法第817条本文の規律を次のように改めるものとする。

保険者は、海難救助又は共同海損のため被保険者が負担すべき金額を填補する責任を負う。

## 2 告知義務

海上保険の保険契約者になる者等の告知義務について、次のような規律を設けるものとする。

- (1) 保険契約者又は被保険者になる者は、保険法第4条の規定にかかわらず、海上保険契約の締結に際し、危険に関する重要な事項について、事実の告知をしなければならない。
- (2) 保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失により(1)の事実の告知をせず、又は不実の告知をしたときは、保険者は、海上保険契約を解除することができる。この場合においては、保険法第28条第2項第1号及び第4項並びに第31条第2項第1号の規定を準用する。

## 3 希望利益保険

積荷の到達によって得られる利益又は報酬の保険の保険価額に関する規律（商法第820条）を削除するものとする。

## 4 保険期間

海上保険の法定保険期間に関する規律（商法第821条、第822条）を削除するものとする。

## 5 海上保険証券

商法第823条の規律を次のように改めるものとする。

保険者が海上保険契約を締結した場合には、保険法第6条第1項に規定する書面には、同項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる区分に応じ、それぞれに定める事項を記載しなければならない。

- (1) 船舶保険契約を締結した場合 船舶の名称、国籍、種類、船質、総トン数、建造の年及び航行区域（一の航海について船舶保険契約を締結した場合にあっては、発航港及び到達港（寄航港の定めがあるときは、その港を含む。））並びに船舶所有者の氏名又は名称
- (2) 貨物保険契約を締結した場合 船舶の名称並びに貨物の発送地、船積港、陸揚港及び到達地

## 6 危険の変更

船長の変更は保険契約の効力に影響を及ぼさない旨の規律（商法第826条）を削除するものとする。

## 7 予定保険

貨物保険の予定保険に関する商法第828条の規律を次のように改めるものとする。

- (1) 貨物保険契約において、保険期間、保険金額、保険の目的物、約定保険価額、保険料、船舶の名称又は貨物の発送地、船積港、陸揚港若しくは到達地につきその決定の方法を定めた場合には、保険法第6条第1項に規定する書面には、その事項を記載することを要しない。
- (2) 保険契約者又は被保険者は、(1)の事項が確定したことを知ったときは、遅滞なく、保険者に対し、当該事項の通知を発しなければならない。
- (3) 保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失によって遅滞なく(2)の通知をしなかったときは、貨物保険契約は、その効力を失う。

## 8 保険者の免責

- (1) 商法第829条の規律を次のように改めるものとする。

保険者は、次に掲げる損害を填補する責任を負わない。

- ア 保険の目的物の性質若しくは瑕疵又はその通常の損耗によって生じた損害
- イ 保険契約者又は被保険者の故意又は重大な過失（責任保険契約にあっては、故意）によって生じた損害
- ウ 戦争その他の変乱によって生じた損害
- エ 船舶保険契約にあっては、堪航能力担保義務に反したことによって生じた損害
- オ 貨物保険契約にあっては、貨物の荷造りの不完全によって生じた損害

- (2) 少額損害等の免責に関する規律（商法第830条）を削除するものとする。

## 9 填補の範囲等

- (1) 貨物の損傷の場合における填補額の計算方法に関する規律（商法第831条）を次のように改めるものとする。

保険の目的物である貨物が損傷して陸揚港に到達したときは、保険者は、アに掲げる額のイに掲げる額に対する割合を保険価額（約定保険価額があるときは、当該約定保険価額）に乗じて得た額を填補する責任を負う。

- ア 当該貨物に損傷がなかったとした場合の当該貨物の価額から当該損傷した貨物の価額を控除した額

- イ 当該貨物に損傷がなかったとした場合の当該貨物の価額
- (2) 航海の途中に不可抗力により保険の目的物である貨物を売却した場合において買主が代価を支払わないときは保険者がその支払義務を負う旨の規律（商法第832条第2項）を削除するものとする。

## 10 委付

保険委付に関する規律（商法第833条から第841条まで）を削除するものとする。

## 第9 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

- (1) 商法第842条第1号（競売費用及び競売手続開始後の保存費の船舶先取特権）を削除するものとする。
- (2) 商法第842条第2号（最後の港における保存費等の船舶先取特権）を削除するものとする。
- (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

#### 【P】

- (4) 商法第842条第8号（船舶がその売買又は製造後に航海をしていない場合におけるその売買又は製造及び艀装によって生じた債権並びに最後の航海のための艀装，食料及び燃料に関する債権の船舶先取特権）を削除するものとする。
- (5) 商法第842条の船舶先取特権に，船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命又は身体の侵害による損害に基づく債権を加えるものとする。  
（注）この改正に伴い，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条第1項の船舶先取特権の被担保債権の範囲から，同法第2条第5号に規定する人の損害に関する債権を削除するものとする
- (6) 国際海上物品運送法第19条（再運送契約に基づく損害賠償請求権の船舶先取特権）を削除するものとする。

（説明）

上記(3)の船舶先取特権の被担保債権の範囲及びその順位（下記2）については，引き続き検討することとしている。

### 2 船舶先取特権を生ずる債権の順位

船舶先取特権を生ずる債権の順位に関する規律（商法第842条，船主

責任制限法第95条第2項)を次のように改めるものとする。

第1順位 船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命又は身体の侵害による損害に基づく債権(1(5)参照)

第2順位 救助料に係る債権,共同海損のため船舶が負担すべき金額に係る債権(商法第842条第5号)

第3順位 航海に関し船舶に課された諸税に係る債権,水先料又は曳船料に係る債権(商法第842条第3号,第4号)

第4順位 航海継続の必要によって生じた債権(商法第842条第6号)

第5順位 船主責任制限法第2条第6号に規定する物の損害に関する債権(同法第95条第1項)

### 3 船舶先取特権の目的

船舶先取特権の目的(商法第842条)から未収運送賃を削除するものとする。

(注)この改正に伴い,商法第843条及び第844条第3項を削除するとともに,救助料に係る債権の船舶先取特権は,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。

### 4 船舶賃貸借等における先取特権の効力

(1) 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)は,先取特権の発生後1年を経過したときは,適用しないものとする。【P】

(2) 商法第704条第2項及び(1)の規律は,定期傭船について準用するものとする。

(説明)

本文(1)につき,これまでの審議では,動産保存の先取特権が成立する場合に,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自体は,一定の合理性があると評価する余地があり,学説の反対は多いものの,なお,商法において,債務者の所有物に成立するという民法上の動産先取特権の特則を存置する理由がないとはいえない。一般的に,修繕工事が終了し出航した後に,最終的に代金が確定されることが取引慣行のようであり,商事留置権による保護だけでは足りないとの意見がある。しかし,他方で,長期間にわたる多額の修繕費の累積によって,債務者でない船舶所有者の負担が過大となっている状況も紹介されている。

これらの状況を踏まえると,修繕費に係る債権者と,その債務者でない船舶所有者が民法の例外として先取特権の負担を負うことの利害の調整として,部会資料17における丙案を採用することが考えられる。



なお、定期検査の際の修繕費に係る債権について、その支払期日が工事完了後1年を経過することがあるとの意見もあるようである。しかし、他方で、航海継続のために必要な修理費に係る船舶先取特権については、1年の除斥期間に服し、長くとも数か月で決済されていると考えられるところ、定期検査の際の修繕費について同様の取扱いが困難であることの理由については、必ずしも明らかでない。また、仮に、定期検査の際の修繕費の支払猶予が最長でも1年以内になるとすると、これによる不利益を受けるのは修繕を依頼した船舶賃借人であるが、船舶のオペレーターとなり得る立場の関係者からは、現時点では、特段の反対意見は提出されていない。

これらを踏まえ、本文(1)の規律について、どのように考えるか。

### **第3部 その他**

#### **第1 国際海上物品運送法の一部改正**

国際海上物品運送法第13条第1項の規律を次のように改めるものとする。

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。

- (1) 滅失等に係る運送品の包又は単位の数に1計算単位の666.67倍を乗じて得た金額
- (2) (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

#### **第2 その他**

その他所要の規定を整備するものとする。