

部会資料19-1からの変更点等の説明

目次

第1部 運送法制全般について	1
第2 物品運送についての総則的規律	1
10 複合運送	1
第2部 海商法制について	1
第1 船舶	1
3 定期傭船	1
第3 海上物品運送に関する特則	2
3 個品運送	2
第5 共同海損	2
1 共同海損の成立等	2
2 共同海損の分担	3
第7 海難救助	4
3 債権者間における救助料の割合	4
5 海洋環境の保全に係る特別補償料	5
第8 海上保険	5
9 填補の範囲等	5
第3部 その他	6
第1 国際海上物品運送法の一部改正	6

第1部 運送法制全般について

第2 物品運送についての総則的規律

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、それぞれの運送においてその運送品の滅失等の原因が生じた場合にそれぞれの物品運送契約ごとに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) (略)

(説明)

部会資料19-1では、「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」という表現としていたが、法制的な観点から規律の書きぶりを変更したものである。部会資料19-1から規律の実質を変更するものではない。

第2部 海商法制について

第1 船舶

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) (略)
- (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、発航前の検査その他の航海の安全に関する事項については、この限りでない。
- (3) (略)
- (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)

1 本文(2)について

第17回会議では、本文(2)のただし書の「発航前の検査その他の」という例示について、賛否両論があったところ、本文(2)の本文については例示が付されていることとの平仄を考慮し、法制的な観点も踏まえて、従前の規定ぶりを維持することとしている。

2 本文(4)について

部会資料19-1では、本文(4)の柱書に「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。」と記載していたが、船舶の利用契約として位置付けられる定期傭船契約においては、その性質上複数回の「発航」があり得ることは当然であり、読替規定を置かなくとも、準用に伴って当然に読み替えられると考える余地もある。このような読替規定の可否は法制的な側面が強いことから、要綱案(案)にはこれを記載しないこととしている。部会資料19-1から規律の実質を変更するものではない。

第3 海上物品運送に関する特則

3 個品運送

(1) 堪航能力担保義務及び免責特約の禁止

ア (略)

イ 商法第739条のうち、船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする旨の規律を削除するものとする。

(説明)

第17回会議では、内航の個品運送のうち、生動物の運送及び甲板積みの運送に関する堪航能力担保義務について、免責特約を可能とすることも一考に値する旨の意見があった。

その後、この点について関係者から意見を聴取したところ、今回の商法改正により内航海運事業者の一般的な責任につき免責特約が許容されること(本文イ参照)を踏まえると、基本的にこれによって適切な対応が可能となるということであったため、部会資料19-1に特段の変更を加えていない。

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 (略)

イ 共同海損となる損害の額は、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、(イ)及び(エ)に定める額については、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 陸揚げの地及び時において請求することができる運送賃の額

(説明)

部会資料19-1では、「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」という表現としていたが、本文(ア)から(ウ)までの書きぶりとの平仄を合わせるという観点から、本文(エ)のように書きぶりを変更したものである。部会資料19-1から規律の実質を変更するものではない。

2 共同海損の分担

(1) 共同海損の分担額

商法第789条、第790条及び第792条本文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（船員及び旅客を除く。）がそれぞれに定める額の割合に応じて分担する。

(ア) (略)

(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時にaに規定する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) (略)

(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（共同海損となる費用を除く。）のうち、共同危険回避処分の時に船舶及び(イ) aに規定する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（共同海損となる費用を除く。）の額を控除した額とする。

ウ アに規定する者が共同危険回避処分によりその財産につき損害を受けたときは、アに定める額は、その損害の額（当該財産についてイに規定する必要費又は有益費を支出した場合にあっては、その費用（共同海損となる費用に限る。）の額を超える部分の額に限る。）を加算した額とする。

（説明）

本文ア(イ) b 及び(エ) b について、規律の明確化という観点から、下線部をそれぞれ追加している。

本文ウについて、部会資料19-1では、「アに掲げる者（船員及び旅客を除く。）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。」という表現としていたが、第17回会議では、本文イの共同海損となる費用が控除されず、かつ、本文ウの共同海損となる損害として加算される結果、これらが共同海損の分担基礎として二重に計上されてしまう場合がある旨の意見があった。そこで、このような二重計上を回避するために、本文ウのとおり、両者を調整する規律を設けることとした。

第7 海難救助

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)~(4) (略)

(5) 救助者が救助することを業とする者であるときは、救助料の全額をその救助者に支払わなければならない。

（説明）

部会資料19-1では、「(4)の船舶所有者が救助することを業とする者であるときは、救助料の全額をその船舶所有者に支払わなければならない。」という表現としていたが、第17回会議では、救助業者は、元請として、他の船舶所有者から船員が乗船する船舶を借り受けて救助する場合もあり得るところ、そのような場合には、当該他の船舶所有者（下請）に対して直接救助料が支払われるように誤読されるおそれがある旨の意見があった。

この点につき、救助業者がどのような契約によって他人の船舶を利用しているかという実務を確認したところ、救助業者が定期傭船契約、請負契約等により救助に必要な船舶や船員を確保する場合があるようである。

そこで、これらを踏まえ、元請として救助する救助業者に対して救助料の全額が支払われる旨に規律を変更することとした。

5 海洋環境の保全に係る特別補償料

海洋汚染をもたらす船舶の救助に従事した場合について、次に掲げる規律を設けるものとする。

- (1) 海難に遭遇した船舶から排出された油その他の物により海洋が汚染され、当該汚染が広範囲の沿岸海域において海洋環境の保全に著しい障害を及ぼし、若しくは人の健康を害し、又はこれらの障害を及ぼすおそれがある場合において、当該船舶の救助に従事した者が当該障害の防止又は軽減のための措置をとったときは、その者（以下「汚染船舶救助従事者」という。）は、特約がないときは、船舶所有者に対し、当該措置として必要又は有益であった費用（以下「特別補償料」という。）の支払を請求することができる。
- (2) 汚染船舶救助従事者がその措置により(1)に規定する障害を防止し、又は軽減したときは、特別補償料は、当事者の請求により、(1)に規定する費用の額以上当該額に100分の30（当該額が当該障害の防止又は軽減の結果に比して著しく少ないことその他の特別の事情がある場合にあっては、100分の100）を乗じて得た額を加算した額以下の範囲内において、裁判所が定める。この場合においては、商法第801条の規定を準用する。
- (3) 汚染船舶救助従事者が同一の海難につき救助料に係る債権を有するときは、特別補償料の額は、当該救助料の額を控除した額とする。
- (4) 汚染船舶救助従事者の過失によって(1)に規定する障害を防止し、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、特別補償料の額を定めることができる。

（説明）

部会資料19-1では、「環境救助従事者」という表現としていたが、第17回会議において、2012年の万国海法会の会議では環境救助報酬の考え方を否決したことから表現が適切でない旨の意見があったこと等を踏まえ、「汚染船舶救助従事者」という表現に変更したものである。部会資料19-1から規律の実質を変更するものではない。

第8 海上保険

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8

31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、又はその一部が滅失して到達地に到着したときは、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 当該貨物に損傷又は一部滅失がなかったとした場合の当該貨物の価額から損傷又は一部滅失後の当該貨物の価額を控除した額

イ 当該貨物に損傷又は一部滅失がなかったとした場合の当該貨物の価額

(2) (略)

(説明)

第17回会議では、貨物の一部が滅失した場合には、保険実務上、貨物の可分な一部の「全損」として、当該部分の価格が全体の価格に占める割合を保険金額に乗じて填補額を計算しており、本文(1)のような填補額の計算方法を用いていないことから、本文(1)からこの部分を削除すべきである旨の意見があった。

しかし、貨物の一部が滅失した場合の中には、例えば、全10巻揃って一体として高い商品価値を有する古書のうち1巻が海中に没し、全体として大幅に商品価値が下落した場合のように、本文(1)の計算方法に馴染む場合も含まれる。そのため、法制的な観点から一部滅失及び損傷の概念を整理したことに伴い、本文(1)に一部滅失の場合を追加するのは相当であると考えられることから、従前の規定ぶりを維持することとしている。もっとも、上記のとおり、文言の追加は専ら法制的な観点によるものであり、実質的な商法第831条の解釈の変更を意図するものではなく、現行の保険実務の変更を求めるものでもない（上記の古書の事例では、保険実務上も「損傷」として本文(1)の計算方法が用いられていると考えられ、また、貨物の可分な一部の「全損」とされる事例についても、契約で定められる「保険の目的物」が細分化されているときは、保険の目的物の全部滅失に当たるとして、本文(1)の適用がないとみる余地があると考えられる。）。

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

(説明)

1 本文(1)について、第17回会議では、条約の文言を踏まえると、「滅失等に係る」という限定が不要ではないかという意見があった。

もともと、本文(1)の実質としては、「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という理解が一般的であり、また、法制的な観点から、1計算単位の666.67倍を乗ずる対象を明確化する必要があることから、従前の規定ぶりを維持することとしている。

2 国際海上物品運送法第13条第3項について、第17回会議では、「本文(2)の総重量はコンテナを含まない運送品自体(中品)の総重量を指すものと考えられるところ、SOLAS条約(海上における人命の安全のための国際条約)の改正に伴って、船荷証券には、コンテナを含む運送品の総重量のみが記載され、本文(2)で規定される中品の総重量が記載されないようになることが予想されるが、そのような場合における同項の適用の在り方についての疑義をなくすという観点から、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズの文言とも異なる、同項の「重量」という文言を削除すべきである。」などの意見があった。

しかし、そもそも国際海上物品運送法第13条第3項は、条約の国内法化に際し、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第5項(c)の「単位の数」を具体的に表現した規定であり、現に、穀物、石油、石炭等について重量が単位とされる旨の紹介がある。

そして、今般のSOLAS条約の改正は、(注)記載の背景によるものであるところ、趣旨の異なる国際海上物品運送法第13条第3項の適用の在り方に直接影響を及ぼすものではない。

このような中では、国際海上物品運送法第13条第3項の「重量」にコンテナ自体の重量を含むか否かについて解釈論があり得るとしても、同項の規定から「重量」を削ることは相当でないと考えられる。

(注) SOLAS条約に基づき、従前より、荷送人は、コンテナ貨物を船積みする前に、船長等にコンテナ総重量を報告する義務があったが、コンテナ総重量の誤申告に起因する荷崩れ事故の発生等を背景に、コンテナ総重量の誤申告を防ぐことを目的として同条約の一部が改正され、輸出コンテナの総重量の計測・確定方法が規定された。