

## 商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討（2）

## 目次

第1	船舶	2
1	船舶の所有	2
(1)	総則	2
(2)	船舶の共有	3
2	船舶賃貸借	4
3	定期傭船	5
4	船舶の利用に関するその他の契約	9
第2	船長	9
1	船長の権限	9
2	船長の責任	11
3	船長の職務	12
第3	海上物品運送の特則	12
1	海上運送の主体	12
(1)	海上運送契約の当事者	12
(2)	再運送契約上の債務を履行する責任を負う者	12
2	運送人の責任	13
(1)	堪航能力担保義務	13
(2)	免責特約の禁止	14
3	運送人の権限	15
(1)	危険物の処分権	15
(2)	運送品の競売権	15
4	船積み及び陸揚げ	16
5	運送賃	17
6	運送契約の解除等	18

## 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、発航の準備を終えた停泊中の船舶に対する差押え等を許容することとしてはどうか。

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。

（説明）

商法第689条は、発航の準備を終えた船舶に対しては原則として差押え等を行うことができないと定めているところ、この規律は、帆船の不定期船による運送が中心であった時代に、発航の準備を終えた船舶に対して差押え等がされると、他の便船を確保することが困難であったことを踏まえたものといわれる。

この点につき、①差押え等の禁止は債権者の権利行使の制限となるが、現在では定期船による運送が広く普及し、上記の立法趣旨が妥当しないこと、②イギリス、アメリカ、フランス、ドイツなど、国際的にも、発航の準備を終えた船舶に対する差押え等が可能とされていること、③停泊中の船舶に対しては、執行官において船舶国籍証書等を取り上げることが現実的に可能であること（民事執行法第114条）等を考慮すると、本文のように規律を改めることが考えられるが、どうか。

（注）フランスでは、1967年の商法改正により、発航の準備を終えた船舶に対する差押えの禁止が廃止された。また、ドイツでも、1974年の商法改正により、船舶が航海中であり、かつ、港に停泊していないときは、強制執行等を行うことができないこととされた。

##### 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項の規律を改め、全ての種類の持分会社について、業務執行社員の持分の移転又は国籍の喪失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、その持分を相当な代価で売り渡すことを請求することができることとしてはどうか。

（説明）

1 船舶法第1条は、日本船舶の要件について、我が国の法令により設立した会社の所有する船舶にあつては、その代表者の全員及び業務執行役員が3分の2以上が日本国民であることと定めている（同条第3号）。

この点に関し、商法第702条第2項は、合名会社又は合資会社の社員の持分の移転により会社所有の船舶が日本の国籍を喪失することとなる場合について、日本

船籍の維持のために、当該合名会社の他の社員又は当該合資会社の他の無限責任社員が当該持分の買取りを請求することができる」と定めている。

- 2 しかし、商法第702条第2項については、①合同会社に関する規律を欠いているほか、②広く社員の持分の移転があった場合を適用対象とする点で、所定の業務執行役員の数日本船舶の要件とする船舶法の規律と整合的でなく、さらに、③業務執行社員が日本国籍を喪失した場合も同項と同様に解されているにもかかわらず、同条第1項と異なり、明文の規律を欠いている。

商法第702条第2項の実際の適用事例は少ないといわれるものの、複数の業務執行社員が共同して事業を行う持分会社において日本船籍を維持するという立法趣旨には一定の合理性が認められるため、本文のように規律を改めることが考えられるが、どうか。

## (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)は、削除することとしてはどうか。

イ 商法第698条の規律に加え、船舶管理人である船舶共有者は、他の船舶共有者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こととしてはどうか。

ウ 毎航海の終わりに船舶管理人が航海に関する計算をして船舶共有者の承認を求める旨の規律(商法第701条第2項)を改め、一定の期間ごとに船舶管理人がこれらの職務を行うこととしてはどうか。

エ 船舶の共有に関し、上記のほかに見直すべき規律はあるか。

(説明)

- 1 本文ア及びウについて

船舶の共有に関しては、現行法上、本文ア及びウのように、毎航海の終わりに損益の分配や航海に関する計算をする旨の規定があるが、1回の航海が大きな危険を伴う冒険としての性質を有していた時代とは異なり、現在では、航海の都度、損益の分配や航海に関する計算をするという実態はないと指摘されている。

そこで、商法第697条を削除する(本文ア)とともに、船舶管理人の重要な職務に関する同法第701条第2項については、本文ウのように規律を改めることが考えられる。

- 2 本文イについて

商法第698条は、船舶共有者間に組合関係があるときであっても、船舶管理人でない船舶共有者は、他の船舶共有者の承諾を得ないで、その持分の全部又は一部を他人に譲渡することができる」と定めている。

これに対し、船舶管理人である船舶共有者がどのような要件の下にその持分を譲

渡することができるかについては、組合関係の有無を問わず、本文イのように解されているが、明文の規律を欠いているため、その規律を設けることが考えられる。

### 3 本文エについて

船舶の共有は、その建造時から共有である場合のほか、その共有持分を譲渡した場合や共同相続があった場合等にも生ずるが、これを踏まえ、船舶の共有に関し、上記のほかに見直すべき規律はあるか。

## 2 船舶賃貸借

- (1) 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ときは、その船舶の利用に必要な修繕をする義務を負うこととしてはどうか。
- (2) 船舶賃貸借に関し、上記のほか、民法の特則として設けるべき規律又は見直すべき規律はあるか。

(説明)

### 1 本文(1)について

現行法上、船舶賃貸借については、商法第703条及び第704条のほか、基本的には、民法中の賃貸借に関する規定の適用がある。

民法第606条第1項は、賃借人は賃借物の使用及び収益に必要な修繕をする義務を負うと定めているが、これに対し、例えば、日本海運集会所作成の内航裸傭船契約書には、傭船者（船舶賃借人）が契約期間中における船舶の法定検査、修繕、運航並びに船員に関する諸費用その他船舶の使用及び保守保全に必要な一切の費用を負担しなければならない旨の約定がある。このような取扱いは、内航・外航の双方の実務において一般的である上、賃借した船舶により海上企業を営営するといわれる船舶賃借人の特徴に照らし合理的であるから、船舶賃貸借に関する任意規定として、本文(1)のような民法の特則を設けることが考えられる。

### 2 本文(2)について

船舶賃貸借について民法の規定を適用することにより不都合が生じ、特則を設ける合理性があるときは、必要な規律を設けることが考えられるが、他に民法の特則として設けるべき規律はあるか。

また、船舶賃借人がその船舶の利用に関する事項について第三者に対し船舶所有者と同一の権利義務を有する旨の規律（商法第704条第1項）については、例えば、船長その他の船員がその職務を行うについて故意又は過失によって他人に損害を加えた場合（同法第690条）や、船長が船籍港外において第三者との間で船舶の修繕契約を締結した場合（同法第713条第1項）等に、船舶賃借人が船舶所有者と同一の権利義務を有することを明らかにするために必要な規律であり、基本的にこれを維持することが考えられるが、どうか。

(注) 民法中の賃貸借に関する規律については、現在、法制審議会民法（債権関係）部会に

において調査審議がされていることから、その改正の方向性が固まった後に、改めて検討するものとする。また、先取特権に関する商法第704条第2項の規律の見直しの要否については、別途検討するものとする。

### 3 定期傭船

#### (1) 定期傭船に係る典型契約の新設

ア 定期傭船について、船舶の利用に関する契約の一つとして、新たに商法に規律を設けることとしてはどうか。

イ 定期傭船契約に関し、次のような規律を設けることについて、どのように考えるか。

(ア) 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相手方の指示に従いこれを航海の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。

(イ) 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。

(ウ) 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コストを負担する。

(エ) 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。

ウ 定期傭船契約に係る船舶により物品又は旅客を運送する場合に関し、定期傭船者と船舶の提供者との間の規律として、必要に応じて運送契約に関する規律と同様の規律を設けることについて、どのように考えるか。

エ 定期傭船契約に関し、上記のほか新たに設けるべき規律はあるか。

#### (2) 定期傭船者の第三者に対する責任

定期傭船者の第三者に対する責任に関する規定を設けない（商法第704条第1項及び第690条の規定を準用しない）ことについて、どのように考えるか。

(説明)

##### 1 本文(1)アについて

商法上、定期傭船に関する規定は存しないが、実務上、ニューヨーク・プロデュース書式、ボールドタイム書式、日本海運集会所作成の書式等を利用した定期傭船契約は一般的になっていること、諸外国の法制においても、定期傭船に関する規律を設けるものが増えていること等に照らすと、新たな典型契約として商法に規律を設

けることが考えられる。

定期傭船の実態は様々であり、船舶の提供者がペーパーカンパニーであることもあるとの指摘もあるが、諸外国の法制等を参考に、本文のような規律を商法に設けることについて、どのように考えるか。

定期傭船の法体系上の位置付けについては、①これを船舶賃貸借契約と労務供給契約との混合契約とみるべきか、運送契約の一つとみるべきかにつき、諸外国の法制においても、我が国の学説においても、多様な考え方が示されていること、②定期傭船契約に係る船舶は運送の目的で利用されることが多いものの、それに限定されるものではなく、また、貨物船及び旅客船の双方を念頭に置く必要があること等を踏まえると、定期傭船を物品運送の一類型としてのみ規律することは相当でなく、むしろ、船舶の利用に関する契約の一つとして、船舶賃貸借とは別に新たに商法に規律を設け、内航・外航の双方に適用することとした上で、定期傭船契約に係る船舶により物品又は旅客を運送する場合につき、必要に応じて運送契約に関する規律を準用すること等が考えられるが、どうか。

(注1) 昭和10年の法制審議会の改正要綱では、「定期傭船ニ関シ一般ノ慣行ヲ参酌シテ 適當ナル規定ヲ設クルコト」とされている。

(注2) 英米法においては、定期傭船契約は、船舶賃貸借ではなく、航海傭船契約と同様に運送契約の一つと解されている。

(注3) 2013年改正後のドイツ商法第5編では、「第2章 運送契約」において航海傭船を含む物品運送及び旅客運送を規定し、「第3章 船舶を使用させる契約」において船舶賃貸借及び定期傭船を規定している。また、1992年改正後の中国海商法でも、「第4章 海上物品運送契約」において航海傭船を含む物品運送を規定し、「第6章 傭船契約」において船舶賃貸借及び定期傭船を規定している。

(注4) 2007年改正後の韓国商法第5編では、「第2章 運送及び傭船」において運送と傭船に関する規定を区分し、個品運送、旅客運送、航海傭船、定期傭船、船体傭船(裸傭船)等を規定している。また、フランスの運送法典第5部第4編でも、「第2章 船舶の利用に関する契約」において運送と傭船に関する規定を区分し、「第3節 傭船」において航海傭船、定期傭船及び裸傭船を規定している。

## 2 本文(1)イについて

(1) 典型契約としての定期傭船契約の本質的要素(航海傭船や船舶賃貸借との区別の在り方)については、特に、定期傭船者の第三者に対する責任に関する規律(本文(2))にふさわしいものとすべき観点をも踏まえると、①船舶の提供者が船舶に船員を乗り組ませた上で、これを定期傭船者のために航海の用に供する義務を負い、定期傭船者がその利用の対価として傭船料を支払う義務を負うこと、②船舶の提供者及び船長は、船舶の利用に関する定期傭船者の指示に従う義務を負うが、定期傭船者の指揮監督(民法第715条参照)に服するものではないことが重要

であると考えられる。

また、定期傭船契約について、期間の定めのない契約（解約申入れにより終了するもの）を想定することは現実的ではなく、典型契約としては、期間の定めのある契約として規律することが相当であり、「定期傭船」という実務上定着した用語にもふさわしい。

そこで、定期傭船契約の冒頭規定として、本文(1)イ(ア)のような規律を設けることが考えられるが、どうか。

(注) 諸外国における定期傭船の意義に関する規定は、次のとおりである。

フランス	船舶の提供者は、定期傭船契約により、一定の期間、艀装をした船舶を傭船者の利用に供する義務を負う。(運送法典L 5 4 2 3 - 1 0 条)
中国	定期傭船契約とは、船舶所有者が船員を配備した約定の船舶を傭船者に提供し、傭船者が約定の期間内に約定の用途に従ってこれを使用し、かつ、傭船料を支払うことを約する契約をいう。(海商法第1 2 9 条)
韓国	定期傭船契約は、船舶所有者が傭船者に対し船員が乗務し航海装備を備えた船舶を一定の期間について航海に使用させることを約し、傭船者がこれに対して期間で定めた傭船料の支払を約することによって、その効力を生ずる。(商法第8 4 2 条)
ドイツ	定期傭船契約により船舶を定期傭船に供する者は、特定の航海船を乗組員と共に期限付きで定期傭船者の利用に委ね、かつ、当該船舶により物若しくは人を運送し、又は合意によって定められた他の給付を提供しなければならない。(商法第5 5 7 条第1 項) 定期傭船者は、合意によって定められた定期傭船料を支払う義務を負う。(同条第2 項)

(2) 定期傭船契約に関する規律のうち契約当事者間の法律関係については、各当事者が専門的な事業者であることが多いこと、民商法の制定された明治時代と異なり、現在では、海運分野において標準契約書式が相当に整備されていること、商法に詳細な任意規定が設けられると、逐一その適用除外に係る約定をするかどうかを検討する負担が増加しかねないこと等の事情に照らすと、基本的な規律に限り商法に規定を設け、その余は契約に委ねることが相当であると考えられる。

例えば、定期傭船者の指示の内容及びその限界（本文(1)イ(イ)）、定期傭船契約により船舶所有者等が免れることとなる船舶の燃料その他通常のコストの負担（本文(1)イ(ウ)）、契約終了時のいわゆる返船（本文(1)イ(エ)）について、任意規定として規律を設けることが考えられるが、どうか。なお、いわゆる返船に関しては、契約期間中も定期傭船者が船舶の占有を有しているわけではないため、「船舶の返還」という表現ではなく、本文(1)イ(エ)のような表現としている。

(注1) 定期傭船に関する強行規定について

傭船料債権の時効について、我が国の実務上は、5年の商事消滅時効（商法第5 2

2条)に服するとの考え方が有力なようであるところ、反復継続的に大量の運送品を取り扱うことから認められた運送関係債権の1年の短期消滅時効(商法第765条、第766条、第566条)とは前提が異なるものとして、特段の短期消滅時効の規律を設けないことが考えられるが、どうか。

また、備船料債権を被担保債権として、定期備船契約に係る船舶により運送される物品に対し先取特権や留置権を行使し得るかどうか(民法第318条、商法第753条参照)については、備船料債権と当該物品との間に牽連性があるわけではなく、これらの規律と同様の規律を設けないことが考えられるが、どうか。

(注2) 定期備船に関するその他の任意規定について

定期備船の各標準契約書式には、通常、支払停止事由(オフハイヤー)に関する約定があり、例えば、天候不良のために船舶が避難した場合には、当事者双方に帰責事由がなくても備船料請求権を失わないとされるなど、民法第536条(危険負担の債務者主義)とは一部異なる約定がされているが、これについては、約定の詳細さに鑑みると、当事者間の契約に委ねることが考えられる。

### 3 本文(1)ウについて

本文に示した定期備船契約は、特定の物品又は旅客の運送を契約の要素とするものではないが、その船舶により現に物品又は旅客が運送される場合には、定期備船者と船舶の提供者との間においても、①定期備船者は船舶の提供者に対して危険物に関する通知義務を負うこと、②船長は違法な船積品や危険物を処分し得ること、③船舶の提供者は定期備船者に対して堪航能力担保義務を負うこと等の規律を及ぼすことが適切であると考えられる。そこで、本文(1)ウのように、このような場合に付き運送契約に関する規律と同様の規律を設けることが考えられるが、どうか。

### 4 本文(2)について

(1) 定期備船契約に係る船舶が衝突した場合に、定期備船者が商法第704条第1項により同法第690条の賠償責任を負うかどうかについて、判例上、一定の要件を満たすときは、同項を類推適用するものがある(最高裁平成4年4月28日第三小法廷判決・集民164号339頁)。

しかし、①上記判例は、極めて簡略な契約書を作成した上で、定期備船者が船舶を企業組織の一部として日常的に指揮監督しながら、継続的かつ排他的、独占的に使用したという事案に関するものであり、本文に示すような定期備船契約には妥当しないこと、②衝突のような海技事項についての責任は、船舶の提供者にあると考えるのが一般的であること、③主要海運国であるイギリス、アメリカ、フランス、ドイツ等でも、定期備船者は衝突についての賠償責任を負わないとされていること等に照らすと、上記判例を一般化して立法するのではなく、本文(2)のような考え方に立ち、基本的に、定期備船者は船長その他の船員がその職務を行うについて故意又は過失によって他人に与えた損害を賠償する責任を負わない



という解釈を採ることが考えられるが、どうか。

(注) ただし、上記判例のような事案においては、商法第704条第1項の類推適用により、又は同法第690条や民法第715条に相当する指揮監督関係の実質があるとして、定期傭船者に衝突についての賠償責任を認めることが考えられる。

- (2) なお、定期傭船者は、いわゆる商事事項に関して船長に指示をすることができる。この指示についての過失により他人に損害を与えた場合は、その損害を賠償する責任を負う。そこで、上記(1)の考え方を明示的に示す観点をも含め、民法第716条を参考に、「定期傭船者は、船長その他の船員がその職務を行うについて故意又は過失によって他人に加えた損害を賠償する責任を負わない。ただし、その指示について定期傭船者に過失があったときは、この限りでない。」との規律を設けることも考えられるが、どうか。

#### 4 船舶の利用に関するその他の契約

船舶の利用に関する契約として、他に商法に設けるべき規律はあるか。

(説明)

- 1 船舶の利用に関しては、実務上、船舶運航委託契約が締結されることがある。船舶運航委託契約は、おおむね、①船舶所有者等がオペレーターと呼ばれる受託者に船舶の運航を委託し、受託者は、委託者の危険と費用において、自己の名で善良な管理者の注意をもって船舶の運航を行い、②委託者は、受託者に対し委託手数料を支払うものといわれ、海上運送法では、船舶の運航を委託する事業につき船舶貸渡業として一定の届出制度を設けているが、その私法的ルールは明らかでない。

船舶の運航委託については、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律第98条の立法時において、条約所定の「船舶の運航者 (operator)」という概念が諸外国において明確でないとされた経緯があるが、日本海運集会所作成の書式のほか、内航・外航の双方の実務において、その内容を明らかにする一定の標準契約書式や慣行はあるか。これについては、契約関係には商法第558条の準問屋の規律の適用があり、衝突のような不法行為の関係では船員の指揮監督関係の所在が重要になると考えられるが、特に商法に設けるべき規律はあるか。

- 2 また、船舶の利用に関する契約として、他に商法に設けるべき規律はあるか。

### 第2 船長

#### 1 船長の権限

##### (1) 船舶所有者を代理する権限

ア 船籍港外において船長は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旨の規律(商法第713条第1項)を維持することの当否について、どのように考えるか。

イ 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（同条第2項）は、削除することとしてはどうか。

ウ 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）は、削除することとしてはどうか。

（説明）

1 本文アについて

商法第713条第1項の規律については、船長が寄港地で食料や燃料油等を購入する場合や、船長が船舶の差押え等に関する送達を受けたり、不服申立てをしたりする場合等に有意義であるとして、これを維持すべきであるとの考え方がある一方で、情報通信技術の発達した現在では、船長は船舶所有者の意思を確認すべきであり、特に船舶が日本国内に在るときなどは、船長に同項のような包括的代理権を認める必要はないとの考え方もある。

これらの考え方については、運送法制研究会報告書（参考資料1）76頁のような指摘があるところ、船長に一定の権限があるものと信じた第三者の保護の観点も含め、どのように考えるか。

2 本文イについて

商法第713条第2項の規律については、船籍港では、船舶所有者が船舶の利用に関する行為をすることができるのであり、法律上、海員の雇入れ及び雇止めについて船長に代理権を認めることは、実態に適合しないとの指摘がある。そこで、本文イのように、船籍港では、船長に法律上の代理権を認めないこととし、必要に応じて船舶所有者が代理権を授与すれば足りると考えられるが、どうか。

3 本文ウについて

商法第717条の規律については、船籍港外で船舶が修繕不能に至った場合にこれを競売に付するかどうかの判断は、特に緊急性を要するものではないし、船舶の処分という重大な判断であり、船長は船舶所有者の意思を確認すべきであること等を踏まえると、本文ウのように、船長に法律上の代理権を認めないこととすることが考えられるが、どうか。

**(2) 積荷の処分権限**

船長の積荷の処分権限に関する商法第712条、第715条第1項第3号及び第719条の規律を存置することの当否について、どのように考えるか。

（説明）

1 商法第712条は、積荷の利害関係人のための積荷の処分権限に関する規定であり、船長は、航海中に必要があるときは、積荷の利害関係人に代わって積荷の処分

をする権利を有し、その場合には、最もその利益に適合する方法によるべき義務を負うこと、積荷の利害関係人は、当該処分によりその積荷について債務を負担したときは、債権者に対して当該積荷の所有権を移転することにより、当該債務についてその責任を免れることができることを定めている。例えば、積荷に腐敗のおそれがあるときにこれを売却するケースが該当する。

商法第715条第1項第3号及び第2項は、船舶所有者のために船長に積荷の売却権限等を認めた規定であり、船長は、航海を継続するのに必要な費用を支弁するために積荷の売却又は質入れをする権利を有し、その場合には、船舶所有者は、当該積荷に係る損害を受けた者に対して損害を賠償する義務を負い、その損害賠償額は、積荷の陸揚げがされるべき地及び時における価格によるべきことを定めている。例えば、船舶の修繕費を支弁するために積荷を売却するケースが該当する。

商法第719条は、船舶所有者のために船長に事実行為としての積荷の処分を認めた規定であり、船長は、航海を継続するために必要な場合には、積荷を航海の用に供することができることを定めている。例えば、船舶内の食料や燃料が不足する場合に、積荷である食料や燃料を利用するケースが該当する。

- 2 これらの規律は、限定的な場合に、関係者の利益を保護するために船長に認められた権限であり、基本的にこれを存置することが考えられるが、特に、商法第719条の規律については、現在においてその必要性がどこまで認められるか。なお、これらの権限が認められる限定的なケースに該当するかどうかは、現場に臨場する船長が判断せざるを得ず、船長の権限として維持することが相当と考えられる。

## 2 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つたことを証明しない限り、荷送人等の利害関係人に対して損害賠償の責任を負うとの規律（商法第705条）は、削除することとしてはどうか。

（説明）

商法第705条は、民法の不法行為の規律と異なり、船長は、自らその無過失を立証しない限り、荷送人等の利害関係人に対する不法行為責任を負うと定めているところ、これは、かつて船長に絶対的な権限があったことを背景に、船長に厳格な責任を課したものであるといわれる。

しかし、現在では、船長は、船舶所有者の被用者の一人であつて、絶対的な権限を有している実態にはないといわれ、民法における一般原則より厳格な責任を船長に課すべき合理性に乏しいこと等から、商法第705条を削除し、民法の規律に委ねることが考えられるが、どうか。

### 3 船長の職務

船長の職務に関し、次の規律を削除することとしてはどうか。

- (1) 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（商法第709条第1項）
- (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ない等の規律（商法第720条第2項）

（説明）

商法第709条第1項のうち本文(1)の規律については、「運送契約に関する書類」の意義が明らかでない上、少なくとも内航の実務ではこのような書類を船内に備え置いていないようであること、運送契約に関する証拠資料の保管の在り方を法律によって一律に定める必要性が高いとまではいえないこと等を踏まえると、これを削除することが考えられる。

また、商法第720条第2項の規律についても、実務上、船舶所有者が航海に関する収支計算を行うのが一般的であり、船長が自ら収支計算を行うことはないようであること等から、これを削除することが考えられる。

## 第3 海上物品運送の特則

### 1 海上運送の主体

#### (1) 海上運送契約の当事者

海上運送契約の一方当事者を示す用語につき、船舶所有者ではなく、運送人に改めることとしてはどうか。

（説明）

商法第3編第3章（運送）においては、海上運送は、船舶所有者が行うものとして規律されている（これらの規律は、同法第704条第1項により船舶賃借人についても妥当する。）。

この点について、定期傭船者のような他人の船舶を利用する者や、利用運送人のような船舶の運航に直接関わらない者も、海上運送契約の当事者となり得ることを明らかにするため、商法第3編第3章の規律を本文のように改めることが考えられる。

#### (2) 再運送契約上の債務を履行する責任を負う者

国内海上運送の航海傭船に関し、傭船者が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上の債務を履行する責任を負う旨の規律（商法第759条）は、削除することとしてはどうか。

（説明）

- 1 商法第759条は、船舶の全部又は一部をもって運送契約の目的とした場合にお

いて、傭船者がその船腹を用いて運送を行うために更に第三者と運送契約を締結したときは、その契約の履行が船長の職務に属する範囲内である限り、傭船者ではなく船舶所有者だけが再運送契約上の債務を履行する責任を負うと定めている。これは、船舶所有者と再運送契約の荷主との間に直接の法律関係を認めることにより、求償関係の簡略化を図った規定であるといわれる。

これに対し、外航については、商法第759条の適用はなく（国際海上物品運送法第20条第1項）、再運送契約上の運送人としての債務は、傭船者が負うとされている（船舶所有者はその履行補助者となる。）。なお、再運送契約の荷主は、船長の職務に属する範囲内で生じた運送品に関する損害の賠償請求権について、船舶先取特権を有するものとされる（同法第19条）。

- 2 商法第759条の規律については、再運送契約の荷主は、契約の相手方である傭船者を信頼して契約を締結したにもかかわらず、一定の範囲で傭船者が当然に責任を免れることは適当でないこと、同様の規律を有していたドイツでも、1937年の商法改正によりその規律が削除されたこと等を踏まえると、これを削除し、再運送契約の荷主は、傭船者に対しては契約責任を追及し、船舶所有者に対しては商法第690条により不法行為責任を追及することができることとすることが考えられるが、どうか。

（注）国際海上物品運送法第19条の船舶先取特権に関しては、これを削除することの当否について、別途検討するものとする（運送法制研究会報告書115頁参照）。

## 2 運送人の責任

### (1) 堪航能力担保義務

**国内海上運送に関し、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項各号所定の事由を明示することとしてはどうか。**

（説明）

国内海上運送について、船舶所有者は、発航の当時船舶が安全に航海をするのに堪えることを担保するものとされ（堪航能力担保義務、商法第738条）、この義務違反による運送人の責任は、無過失責任であるとされている（最高裁昭和49年3月15日第二小法廷判決・民集28巻2号222頁）。

堪航能力担保義務については、人命や財産を保護して海上航行の安全を図るという公益的な意義が認められるものの、①一般に、民法では過失責任主義が原則とされている上、船舶の構造が複雑化・大型化した現在では、相当の注意を尽くしても船舶の設備等の瑕疵を発見し得ないケースがあることを否定することはできず、無過失の運送人に結果責任を負わせることは酷であること、②外航では、堪航能力担保義務違反による運送人の責任は過失責任とされており（国際海上物品運送法第5条）、内航船と

外航船の責任が不均衡であること等から、本文のように、商法上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ことが考えられるが、どうか。

なお、商法第738条の堪航能力には、船体能力、運航能力及び堪荷能力を含むと解されており、その内容として、国際海上物品運送法第5条第1項各号所定の事由を明示することが考えられる。

## (2) 免責特約の禁止

ア 国内海上運送に関し、商法第739条の規律のうち、船舶所有者の堪航能力担保義務違反による損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする部分は、基本的に維持することとしてはどうか。

イ 国内海上運送に関し、商法第739条の規律のうち、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部分は、削除することとしてはどうか。

(説明)

### 1 本文アについて

堪航能力担保義務は、海上航行の安全を図るという公益的な意義を有しており、これに違反した場合の船舶所有者の損害賠償責任について、当事者の合意による免責特約を認めることは相当でないから、本文アの規律は、基本的に維持することが考えられる。

### 2 本文イについて

商法第739条は、国内海上運送に関し、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を定めている。これは、明治31年の商法修正案理由書によれば、船荷証券中に船舶所有者が損害賠償の責任を負わないという広汎な免責特約をするものがあることや、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ものであるとされている。

しかし、その後、1924年の船荷証券統一条約では、運送人は、その使用する者の航行又は船舶の取扱いに関する行為により生じた損害について、当然に賠償責任を負わない（航海上の過失免責）とされ、これと比べると、商法第739条の規律は、運送人に著しく不利益となっている。また、現在では、標準内航運送約款や標準契約書式が相当に整備されているほか、内航海運業法第8条において、不特定多数の荷主に係る物品の運送に従事する一定の船舶により内航運送業を行うときは、国土交通大臣に内航運送約款を届け出る必要があり、国土交通大臣は、内航運送約款が荷主の正当な利益を害するおそれがあると認めるときは、これを変更すべきことを命ずることができるとされている。さらに、海上運送契約の当事者は事業者であることが多いことや、このような免責特約の禁止が定められていない陸上運送の

実務の現状に照らすと、本文イのような改正を行うこととしても、荷主の利益を一方的に害する免責特約がされる危険性が高いとはいえない。

そこで、契約当事者の合意を尊重する観点から、本文イの規律を削除することが考えられるが、どうか。

(注) 国際海上物品運送法第3条第2項の免責事由（航海上の過失免責、火災免責）を商法に設けるかどうかについては、運送法制研究会報告書32頁のような指摘があるが、近時の国際条約の潮流や本文の改正方針を踏まえると、当事者間の契約に委ねることが考えられる。

### 3 運送人の権限

#### (1) 危険物の処分権

国内海上運送に関し、危険物の処分に関する国際海上物品運送法第11条と同様の規律を設けることとしてはどうか。

#### (2) 運送品の競売権

ア 商法第757条第1項及び第2項の規律を改め、運送人は、運送賃等の支払を受けるため、事前に裁判所の許可を得ることなく、運送品を競売に付することができることとしてはどうか。

イ 商法第757条第3項ただし書の規律のうち、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とする部分は、削除することとしてはどうか。

ウ 運送人が上記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）は、削除することとしてはどうか。

(説明)

#### 1 本文(1)について

商法には、海上運送に関し、法令に違反して又は契約によらないで船積みをした運送品の陸揚げ・放棄に関する規律（同法第740条）はあるが、国際海上物品運送法第11条のような危険物の陸揚げ・破壊・無害化及びその場合に運送人が賠償責任を負わない旨の規律は存しない。

しかし、内航においても、危険物の陸揚げ等が必要になる状況は生じ得るため、商法に国際海上物品運送法第11条と同様の規律を設けることが考えられる。

(注) 陸上運送や航空運送については、運送品の放棄を明文で認めることが土地の管理者との関係で適切かどうか疑問であること、そもそも、爆発物等は航空機で輸送してはならないとされていること（航空法第86条）等に照らし、明文の規定を設けるべき必要性が高いとはいえないと考えられる。

#### 2 本文(2)について

(1) 商法第757条は、船舶所有者は、運送賃及び共同海損・海難救助のため負担

すべき金額等の支払を受けるため、事前に裁判所の許可を得て、運送品を競売することができる」と定めている。この競売権は、船長が荷受人に運送品を引き渡した後であっても、引渡しの日から2週間以内又は第三者がその占有を取得するまでの間は行使することができるが、船舶所有者が競売権を行使しないときは、荷主に対する運送賃等の請求権を失うとされる（同法第758条）。

運送人は、その占有する運送品について運輸の先取特権（民法第318条）を有するが、運送賃等の支払を受けるため運送品を船舶内に留置し続けなければならないのでは海上の危険が及ぶおそれがあるため、商法の上記規定により、運送品の引渡し後にも競売権を認めて運送人の不都合を回避するとともに、競売権の行使期間を制限して荷主や第三者の利益を考慮したものといわれる。

- (2) 商法第757条第1項の規律については、運送人にとって裁判所の許可の手續及び競売開始の手續（民事執行法第195条、第190条第2項）を重ねて行う負担があり、他方で、陸上運送に係る商法第585条第2項の場合と同様に、必要な要件の具備については競売手續の中で審査の機会を保障することもできることから、本文(2)アのように、事前に裁判所の許可を得ることを要しないこととすることが考えられる。
- (3) 商法第757条第3項及び第758条の規律については、運送賃を掛けの後払いとすることが多い実務に照らすと、引渡しの日から2週間の経過により競売権及び運送賃等の請求権を失うこととなる点で合理的でなく、また、競売権を行使しないことにより実体法上の運送賃等の請求権が消滅することは、積荷の利害関係人の利益を考慮したとしても、運送人の権利を過度に制約するものといえることができるから、本文(2)イ及びウのように規律を削除することが考えられるが、どうか。

#### 4 船積み及び陸揚げ

##### (1) 個品運送における船積み及び陸揚げ

荷送人が運送品の船積みをし、荷受人が運送品の陸揚げをしなければならぬ旨の規律（商法第749条、第752条第4項）は、削除することとしてはどうか。

##### (2) 航海傭船における船積み及び陸揚げ

航海傭船における船積み又は陸揚げに関する規律（商法第741条から第744条まで、第752条第1項から第3項まで）のうち、見直すべきものはあるか。

(説明)

##### 1 本文(1)について

個品運送においては、内航・外航の双方の実務上、運送人が船積み及び陸揚げを



行っており、国際海上物品運送法第3条でも、船積み及び荷揚げは運送人の義務であるとされているため、商法第749条及び第752条第4項は、削除することが考えられる。

## 2 本文(2)について

- (1) 海上運送契約の当事者間の法律関係について、商法は詳細に規定しているが、各当事者が専門的な事業者であることが多いこと、民商法の制定された明治時代と異なり、現在では、海運分野において標準契約書式が相当に整備されていること等の事情を踏まえると、現在の実務に照らして適切でない規律を削除するなどして、規律の合理化を図ることが考えられる。
- (2) 例えば、船積期間及び陸揚期間の起算日を準備完了通知の翌日とする旨の規律（商法第741条第2項、第752条第2項）について、標準契約書式の中には、これと異なり、①通知を発した時から起算するもの（日本海運集会所作成の航海備船契約書）や、②正午以前に通知があった場合にはその日の午後1時から起算し、正午より後の執務時間内に通知があった場合には翌営業日の午前6時から起算するもの（GENCON書式）など、様々な約定がみられるが、商法に任意規定として規律を存置することの当否について、どのように考えるか。
- (3) また、不可抗力によって荷役ができなかった期間は船積期間又は陸揚期間に算入されない旨の規律（商法第741条第3項、第752条第3項）について、標準契約書式の中には、①悪天候等によるものも含め、荷役の中断を一切考慮しないで期間を計算する約定（Running Days）や、②悪天候等により荷役が中断したであろう時間及び実際に荷役が中断した時間をいずれも期間に算入しない約定（Weather Working Days）など、様々なものがみられるが、商法に任意規定として規律を存置することの当否について、どのように考えるか。
- (4) 上記のほか、航海備船における船積み又は陸揚げに関する規律のうち、見直すべきものはあるか。

（注）このほか、航海備船において、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）についても、契約の成立過程における証拠資料の作成の在り方を法律によって一律に定める必要性が高いとまではいえないことから、これを削除することが考えられる。

## 5 運送賃

**運送賃の定め方に関する規律（商法第755条、第756条）を存置することの当否について、どのように考えるか。**

（説明）

商法第755条は、運送品の重量又は容積により運送賃を定めた場合には、その額は運送品の引渡し当時の重量又は容積により定まる旨を規定し、同法第756条は、

期間により運送賃を定めた場合につき、期間の計算の在り方を詳細に定めている。

この点につき、個品運送においては、実務上、運送賃は、コンテナ又はトラックの長さにより定まるのが通常であり、これらの規定の適用があるケースはほとんどないようである。他方、航海傭船においては、運送品の重量やスペースにより、又は期間により運送賃を定めることもあるようである。

運送賃は、運送契約において合意されるものであるが、商法に任意規定として規律を存置することの当否について、どのように考えるか。

## 6 運送契約の解除等

荷送人又は傭船者による任意解除に関する規律（商法第745条から第748条まで、第750条）並びに運送契約の法定原因による終了及び解除に関する規律（同法第760条から第763条まで）のうち、見直すべきものはあるか。

（説明）

- 1 商法では、発航前において、全部航海傭船の傭船者は、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とする（同法第745条第1項）など、荷送人又は傭船者による任意解除を認めているが、例えば、個品運送の荷送人や一部航海傭船の傭船者が全ての傭船者及び荷送人と共同して任意解除をすることが現実的であるかどうかなど、規律を見直すべき余地もある。任意解除に関し、商法に任意規定として規律を存置することの当否及びその要件の見直しの要否について、どのように考えるか。

（注）商法における任意解除の要件は、次のとおりである。

	発航前の任意解除	発航後の任意解除
全部傭船 一部傭船又は個品運送 （全ての傭船者及び荷送人が共同して任意解除をする場合に限る。）	運送賃の半額の支払 ただし、往復航海をすべき場合において、復路の発航前に解除をするときは、運送賃の3分の2の支払（他の港から船積港まで航行すべき場合において、船積港の発航前に解除をするときも、同様） ※船積み後に解除をした場合は、船積み及び陸揚げの費用も負担する。	運送賃・共同海損費用等の全額及び陸揚げに要する費用の支払又は相当の担保の提供

一部傭船又は個品運送 (単独で任意解除をする 場合に限る。)	運送賃の全額の支払 ※船舶所有者がその運送品 に代わる他の運送品につい て得た運送賃の額を控除 することができる。 ※なお、船積み後に解除をす るには、他の傭船者及び荷 送人の同意が必要となる。	任意解除をすることはできな い。
--------------------------------------	--	---------------------

2 商法では、当事者双方の責めに帰することができない事由により運送債務を履行することができなくなった場合につき、運送契約の終了事由及び解除事由として定めた上で、反対給付となる割合運送賃の請求の可否を定めているが、これらの規律のうち見直すべきものはあるか。

(注) 運送契約の法定原因による終了事由及び解除事由は、次のとおりである。

終了事由	割合 運送賃	解除事由	割合 運送賃
船舶の沈没、修繕不能、捕獲	請求可能	航海又は運送の法令違反そ の他不可抗力による契約目 的の不達成	請求可能
運送品の不可抗力による全部 滅失	不可	運送品の不可抗力による一 部滅失（追加船積み又は解 除が可能であるが、解除の 場合は運送賃の全額の支払 が必要）	請求可能