

商法（運送・海商関係）等の改正のあり方に関する意見：その2

公益財団法人日本海法会商法（運送法・海商法）改正小委員会

2014年9月2日

はじめに

法務大臣から出された「商法（運送・海商関係）等の改正に関する諮問第99号」を検討するため、平成26年2月7日開催の法制審議会171回会議で、「商法（運送・海商関係）部会」が設置され、平成26年4月から商法中の運送・海商にかかる規定が審議されることとなった。公益財団法人日本海法会においても、法制審議会に対して適切に意見を表明するために、商法（運送法・海商法）改正小委員会を設けることとした。

同小委員会は、『運送法制研究会報告書』（平成25年12月）（以下、「報告書」という）の内容を中心に検討を行い、2014年6月、物品運送に関する意見を公表したが、報告書の残りの部分について検討を続けた。以下はその検討結果である。

I 船舶及び船舶所有者

報告書第2部・第1・2船舶共有について

【報告書】

(1) 船舶共有者間の法律関係

ア 次に掲げる規定は、現在の実務に適合しないものとして、削除することとしてはどうか。

(7) 損益の分配は、各航海終了時に行う旨の規定（商法第697条）

(イ) 船舶管理人は、各航海終了時に遅滞なく航海に関する計算をして各船舶共有者の承認を求める義務を負う旨の規定（商法第701条第2項）

イ 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、その所有に属する船舶が社員の持分移転により日本国籍を喪失すべき場合には、他の業務執行社員は当該持分を買い取ることができることとしてはどうか。

(2) 船舶共有者と第三者との間の法律関係

船舶共有者は、持分の価格に応じ船舶の利用について生じた債務を弁済する責任を負うとの規律（商法第696条）は、基本的には維持することとしてはどうか。

【提言】

1 報告書(1)アについては、単純に削除するのではなく、適切な内容のデフォルト・ルールを作成することを検討すべきである。報告書(1)イについては、提案の通りで問題ない。

2 報告書(2)については、提案の通りでよい。なお報告書75頁に指摘されている共有持分の賃貸借のあった場合の法律関係についてどう考えるか整理することが望ましい。

3 700条に規定する船舶管理人の権限について、見直すべき点がないか(たとえば付保権限等)について再検討すべきである。

【補足説明】

1 報告書の述べる通り、各航海終了時に損益の分配を行ったり、各航海終了時に遅滞なく航海に関する計算をして、船舶共有者の承認を求めたりすることは、現在の実務とは乖離しており、これらの義務をそのまま残すことは適切ではない。報告書はこれらの規定を単純に削除することを提案するが、損益の分配や計算の承認に関するルールが商法上およそなくなってしまうことが望ましいとは言えない面もある。たとえば、各航海終了時に損益の分配を行うことを原則とすることは、現在の実務とは異なるにせよ、損益の分配が行われる際には持分の価格に応じて行われるべきことや、損益の分配がなされる場合には、その前提として船舶管理人が航海に関する計算の承認を求めべきこと等は、実質的な内容として十分考え得るものであって、その旨の規定があってもよいように思われる。

なお現行法は、さまざまな規律の適用について各航海単位で考えているという面もある(たとえば695条は新たな航海に決議を要求する)。仮に697条、701条2項から、「各航海終了時」という要件を外す形でデフォルト・ルールを作成するとすれば、それ以外のルールについて各航海単位としていることについても、どう考えるか検討する必要があるのではないかと指摘があった。

2 船舶共有者の対外責任について、持分の価格に応じ船舶の利用について生じた債務を弁済するという提案は支持することができるが、共有持分の賃貸借があった場合の考え方については、運送法制研究会において問題提起がなされたが、はっきり結論がだされないままになっている。共有持分についての賃貸借があった場合に、持分の賃借人が、船舶賃借人のように対外関係について責任を負うのかといった点については、明示的な議論がなされることが望まれる。

II 船長

1. 報告書第2部・第2・2船長の権限について

【報告書】

次に掲げる船長の権限に関し、見直しの必要があるかどうかについて、引き続き検討してはどうか。

- (1) 船舶所有者を代理する権限（商法第713条、第715条第1項、第717条）
- (2) 積荷の処分権限（商法第712条、第715条第1項第3号、第719条）

【提言】

1 713条1項（船籍港外における権限）については維持すべきである。713条2項（船籍港における権限）については、原則として削除の方向で検討すべきである。

2 715条は、基本的に維持すべきである。717条については、船舶を競売する権限を船長に与えるべきではない。

3 船長の積荷処分権に関する現行法の規律は、基本的に維持してよい。

4 危険物の処分権、航海の安全のために必要な積荷の処分権等についても、規定を置くことを検討すべきである。

【補足説明】

1 船長の船籍港外における包括代理権に関して、船籍港を離れると、船舶所有者が船長と連絡をとることが困難であるといった事情は今日ではそのままは妥当しない面もある。しかし、運送法制研究会においては、船舶の差押え等に際して送達を受ける権限等は不可欠のものといわざるを得ず、不用意に代理権を制限することは望ましくないとの指摘があり、船長の船籍港外における包括代理権は基本的に維持することでよいと考える。

他方、船籍港においては船舶所有者が指図をすることができるので、基本的には船長の代理権を認める必要はないと思われる。ただし航海のために必要な船員の雇入れ雇い止めについては、船舶の安全な航行を確保するために法はあえて船長に権限を与えた可能性があり、削除してよいかどうか、今一度現行法の趣旨を検討すべきであるとの慎重論もあった。

2 なお現行法は船籍港の内外で規律を分けているが、内国港・船舶所有者の代理店の存する外国港においては船長の代理権を限定する法制もあり、現行法の解釈としても、船舶法上の船籍港ではなく営業本拠地港と解する見解もある。このように規律の適用を分ける基準については、検討の余地があるかもしれない。

3 積荷処分権に関する船長の権限は維持して差し支えないが、あわせて危険物の処分権や共同海損の成立するような状況の下で積荷を処分する権限についても与えるべきである。なおこれらは、船長の権限であると同時に、運送契約に基づく運送人の権限としても与える必要があると考えられる。

なお海難救助との関係では、船舶所有者及び船長に対し、船舶及び積荷のみならず、船舶上のすべて財貨の所有者のために、救助契約を締結する権限を与える必要がある（1989

年海難救助条約第 6 条第 2 項参照)。この場合の救助契約の締結権限は、積荷の処分権とは別なので、明示的に規定することが望ましい。その主体は船舶所有者あるいは船長であり、規定の位置としては、海難救助に関する箇所に置くことも考えられる。

2. 運送人の積荷等の処分権

【提言】

危険物の処分に関して、国際海上物品運送法第 11 条と同様の規律を設けるべきである。ただし規定文言についてはさらに検討すべきである。

また危険物の処分以外に、共同の安全のために等に運送品を処分する権限についても、同様に検討すべきである（ロッテルダム・ルールズ 16 条参照）。

【補足説明】

船長の権限ではないが、運送人の運送契約上の処分権限として、危険物の処分権限を与える必要がある（「商法（運送・海商関係）等の改正のあり方に関する意見」（2014 年 6 月 9 日）Ⅱ・1【提言】2 参照）。ただし国際海上物品運送法 11 条の文言でよいかどうかは検討の余地がある（たとえば 11 条 3 項は船舶・積荷の危険だけに言及し、船員その他の生命・身体の危険への配慮がない等）。

また共同海損の成立するような状況のもとでの積荷を処分する権限についても、可能であれば規定することが望ましい。

Ⅲ 船舶の衝突

報告書第 2 部・第 4・3 消滅時効について

【報告書】

(1) 商法第 798 条第 1 項の規律を改め、船舶の衝突によって生じた債権は、財産上の損害に関するものであるかどうかを問わず、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こととしてはどうか。

(2) 双方の過失により船舶が衝突し、船舶内に在る者の生命又は身体を侵害した場合において、民法第 719 条第 1 項の規定により責任を負う船舶所有者の一人が自己の負担部分を超えて損害を賠償したことにより取得する求償権は、1 年間行使しないときは、時効によって消滅することとしてはどうか。

【提言】

基本的には1910年条約にあわせて事故の日から2年間の消滅時効期間を定めるという報告書の提案でよい。ただし、生命身体にかかる賠償請求権の時効の規律のあり方についてはさらに検討する余地がある。

【補足説明】

1 基本的な方針として、1910年条約にあわせて、事故の日から2年間の消滅時効期間を定めるという方向で改正することには賛成である。ただし次の点については、さらに検討の余地がある。

2 人の生命身体に関する賠償責任については、とりわけ後遺障害の場合等を想定すると、事故を起算点として2年の時効期間とすることの合理性には疑問の余地がないわけではない。条約が採択された1910年と現在では、人の生命身体に関する賠償に関する考え方がかなり異なっている可能性があることも考慮すべきである。もともと、条約と同じ文言で起算点を定めた上で、それが特に不適切な結果をもたらす場合には、例外的に起算点を柔軟に解する等といった手法で対処するといった手法によるべきであるという意見もあった。

IV 海難救助

1. 報告書第2部・第5・2 任意救助及び契約救助

【報告書】

商法第800条の規律に代えて、海難を救助した者は、その結果に対し、義務なく救助した場合にあっては相当の救助料を、契約に基づき救助した場合にあっては契約に定める救助料を、請求することができることとしてはどうか。

【提言】

1 海難救助に関する商法の規律について、基本的に任意救助および契約救助の双方に適用があるものとして、その適用関係を整理することを支持する。

2 商法第800条の規定振りについては、分かり易さおよび網羅性の観点からさらに検討するのが適当である。

【補足説明】

1 任意救助を行う曳船業者が海難救助制度を悪用しているケース(アレジド・サルベージ)の可能性を指摘し、海難救助に関する商法の規定を見直すのであれば、契約救助を中心とした規律と

すべきであるとする見解がある。しかしながら、救助を行うことを業とする者以外の曳船業者等が任意救助に従事する可能性は否定できないため、任意救助に適用される商法の規定を廃止することは適当ではない。任意救助に上記のような懸念すべき事態については、商法 809 条の「正当な事由に因って救助を拒まれたにも拘わらず強いて救助に従事したとき…」という要件の解釈によって対処が可能である。

2 現行法の規律は、任意救助にかかる規定か、契約救助にかかる規定かが不明確な部分がある。双方について規律するとすれば、各々いずれの類型にかかる規制か条文を整理し、適用関係を明確にすることが望まれる。この場合、海難救助の冒頭に、契約救助・任意救助の場合の救助料の決定の仕方に関する規定を置くことは支持できる。

3 ただし商法第 800 条の具体的な文言に関しては、留意すべき点がいろいろある。たとえば同条は、「義務なくして」という文言を用いている。これは民法 697 条 1 項の事務管理の規定に倣った表現だと思われるが、その意味について争いの余地があり、同様の文言を用いることの是非について、さらに検討を行う必要がある。また契約救助における救助料は契約に定める額とするという規定についても、具体的な契約救助においては救助料ではなく、救助料決定の基準のみが定められている場合が多く、また、救助料あるいは救助料決定の基準が一切定められていない場合も論理的には考えられる。そのような場合のデフォルト・ルールとして適切な規律を置くべきか再検討を要するようと思われる。

2. 報告書第 2 部・第 5・3 救助の目的

【報告書】

救助料請求権の発生に係る救助の目的（商法第800条、第803条第1項）について、船舶及び積荷のほか、船舶上の物及び積荷の運送賃を加えることとしてはどうか。

【提言】

- 1 報告書の提案を支持する。
- 2 あわせて、第 810 条第 1 項についても、船舶及び積荷のほか、船舶上の物及び積荷の運送賃を先取特権の目的として加えるのが適当である。
- 3 1910 年条約第 5 条および 1989 年条約第 12 条第 3 項にあわせて、同一の船主に属する船舶（姉妹船）間においても海難救助が成立し、救助料請求権（救助料債務）が発生することを明確に規定するのが適当である。

【補足説明】

救助料請求権発生のかかる救助の目的として、海難救助に関する国際条約に倣い、船舶及び積荷のほか、船舶上の物及び積荷の運送賃を加えることとすることが望ましい。この場合、救助者の先取特権の目的の範囲も同様に拡張することが必要である。

船主が同一の船舶(姉妹船)間において海難救助が成立するかについては、現行法上必ずしも明らかではないこともあるため、国際条約に倣って、この点も明確にすることが望ましい。

3. 報告書第2部・第5・4 救助料の分配

【報告書】

(1)救助船所有者・船長・海員間の救助料の分配に関する規律(商法第805条)は、任意救助及び契約救助の双方につき適用されるが、救助を行うことを業とする者については適用されないこととしてはどうか。

(2)商法第805条第1項の規律を改め、救助料の分配につき汽船と帆船とを区別する規律を廃止し、救助料の[3分の2]を救助船所有者に、[各6分の1ずつ]を船長及び海員に支払うべきこととするが、その割合が著しく不相当であるときは、当事者は、その増減を請求することができることとしてはどうか。

(3)商法第805条第2項及び第806条から第808条までの規律を改め、海員に支払うべき救助料の分配手続は、船長ではなく、救助船所有者が行うこととしてはどうか。

【提言】

- 1 報告書の提案(1)には、特に異論はない。
- 2 報告書の提案(2)については、[3分の1]を船長および海員に支払うべきこととするのが適当である。
- 3 報告書の提案(3)を支持する。

【補足説明】

救助を業とする者については、救助料の分配についてわざわざ法で規律する必要はないと考えられる。救助を業としない者が救助を行った場合の分配については、汽船と帆船を区別する古い規律を撤廃することは賛成できるが、現在の船舶内における船長の役割の大きさ等を考慮すれば、この割合については適切とは考えられないこと、そもそも船長・海員間の分配について一律に規定することはかえって望ましくない結果をもたらしかねないことから、船長・海員合わせて3分の1を支払うべきこととすれば足りると考えられる。

また現行805条2項は、海員に対する分配は船長が行うとしているが、救助料の分配は船舶所有者に行わせるとすることで足りるように思われる。特に、船長・海員に対する救助料の分配額を分けて規定しない場合、救助料の分配手続は船舶所有者が行うこととせざるを得ない。

4. 報告書第2部・第5・5 救助料の支払に関する船長の権限

【報告書】

(1) 被救助船の船長が、救助料の債務者のために、救助料の支払に関する代理権等を有することについては、基本的に任意救助の規律として、維持してはどうか。

(2) 救助船の船長が、救助料の債権者（船舶所有者及び海員）のために訴訟の当事者となることができるか否かについては、引き続き検討してはどうか。

【提言】

- 1 報告書の提案(1)は、支持する。
- 2 報告書の提案(2)については、任意救助の場合には救助船の船長が債権者（船舶所有者および海員）のための代理権を有することとし、契約救助の場合には契約当事者が代理権を有するとすべきである。

【補足説明】

契約救助について、救助者が救助を行うことを業とする者でない場合には、海員も救助料の分配を受ける権利を有することになる（3参照）。この場合、被救助財産の利害関係人の利益を守り、救助料の支払の迅速・簡素化を実現するために、救助船の船長ではなく契約当事者が代理権を有すると規定するのが適当である。

5. 報告書第2部・第5・8 環境損害に関する規律

【報告書】

環境損害に関する規律として、商法に次に掲げる規律を設けることとしてはどうか。

(1) 救助料決定時の裁判所の考慮事由（商法第801条）として、環境損害の軽減又は防止のための措置の内容等を追加すること。

(2) ア 海難の発生に際し、船舶から排出された物により環境損害を及ぼすおそれがある場合において、救助者が環境損害の軽減又は防止をしようとしたときは、救助者は、特約があるときを除き、船舶所有者に対し、①環境損害の軽減・防止措置に要した費用（合理的に必要と認められるものに限る。）から②救助料の額を控除した額の支払（特別補償）を請求することができること。

イ 上記アにおいて環境損害を軽減・防止した場合には、上記ア①の額は、その30%（特別の事情がある場合にあつては、100%）に相当する額の範囲内で増額することができること。

【提言】

- 1 環境損害に関する規律を導入するという報告書の提案を支持するが、次の諸点に留意する必要がある。

- 2 特別補償の支払対象となる環境損害の地理的範囲を明確に規定するのが適当である。
- 3 ①特別補償は、商法第 800 条および第 801 条で規律される救助料とは異なる性質の債権(債務)であるため、第 802 条以下の規定について、その適用関係を明確にするのが適当である。②特別補償の債務者を船舶所有者と規定した上で、1989 年条約第 14 条第 6 項と同趣旨の規定を設け、さらに、いかなる場合も、共同海損(費用)として認容され得ないことを明確にするのが適当である。また、特別補償は共同海損負担価額から控除すべき費用でないことを明確にするのが適当である。

【補足説明】

1 現代における海難救助を考える場合、環境の汚染の防止という観点を無視することはできず、1989 年条約に倣った制度を導入すること自体は賛成である。

2 報告書の提案(2)の地理的範囲を規定するにあたっては、以下の 2 点を踏まえ、環境損害の地理的範囲を明確に規定する方向で検討するのが適当と考えられる。

(i)1989 年条約第 1 条(d)は、「沿岸、内水またはその隣接水域における・・・」と規定しているが、2012 年の CMI 北京国際会議における当該条約の改正に関する国際小委員会でもこの点の改正の要否が議論され、地理的範囲を拡大して、「領海および排他的経済水域」あるいは「地理的限定廃止」とする見解が多数であった。

(ii)一方、代表的な救助契約書式であるロイズ・オープン・フォームおよび日本海運集会所書式の場合、SCOPIC 条項および特別補償に関する特約条項が付帯、発動された場合には、環境損害に関する地理的範囲の限定はないものの、これらの条項が付帯、発動されない場合には、1989 年条約同様、地理的範囲は、「沿岸、内水またはその隣接水域における・・・」に限定される。商法の規定が直接的に適用されるのは、任意救助あるいは特別補償についての特約のない契約救助の場合に限定されるが、これらの場合に、特別補償についての規定を有する代表的な救助契約書式による場合を超えて、特別補償を認容することは合理性を欠くとも考えられる。

3 報告書提案のとおり、1989 年条約第 14 条第 1 項同様、特別補償の債務者は船舶所有者と規定すべきであるが、同時に、同条第 6 項と同様、船舶所有者の償還請求権(right of recourse)の権利を否定するものでないこと、さらにその一方で、YAR1994 の VI 条(b)と同様に、特別補償は財産救助の性質を有する費用ではないため、如何なる場合も共同海損に認容されないことを明確にするのが適当である。さらに、YAR1994 の XVII 条と同様に、特別補償は船舶の共同海損負担価額から控除すべき費用ではないことも明確にするのが適当である。

4 なお特別補償の制度を導入する場合には、「第 4 章 海損(共同海損)」において、特別補償および実質的に同様の船舶所有者が支払うべき費用は共同海損に認容されないことおよび負担価額から控除されないことを規定するのが適当である。

以下は、報告書では触れられていない新たな提案である。

6. 救助料額の決定

【提言】

任意救助について各被救助財産の救助料支払義務は、被救助財産の価額に応じた割合で支払うべきことを明確に規定するのが適当である。また、契約救助についても、特約のないかぎり、救助料支払義務は被救助財産の価額に応じた割合で支払うべきことを規定してはどうか。

【補足説明】

救助料を利害関係人すべての中で、被救助財産の価額に応じて支払うというのが、伝統的な任意救助料の考え方であり、1989 年条約第 13 条第 2 項はこのことを明文で定める（「・・・報酬は、船舶その他の財産の利害関係人すべてによって、それぞれの被救助価額の割合で支払うものとする」）。改正法においても同趣旨を明文で定めることが望ましい。契約救助の場合のデフォルト・ルールも同様に考えてよいと考えられる。

7. 救助料額の制限

【提言】

商法第 803 条第 2 項（先順位の先取特権あるときは救助料の額は先取特権者の債権額を控除したる残額に超ゆることを得ず）を削除する方向で検討を行うのが適当である。

【補足説明】

上記内容の規定は、1910 年条約および 1989 年条約に存在しない（ロイズ・オープン・フォームおよび日本海運集会所書式の救助契約書にも存在しない）ものであり、被救助価額を「市場正体価額から損傷修繕費を控除した金額」として把握する一般的な（少なくともイギリスにおける一般的な）考え方とは異なるものである¹。1910 年条約および 1989 年条約の文言や被救助価額に関する一般的な考え方に合わせることを前提としつつ、被救助者側の合理的意思と救助者側の合理的な期待とを踏まえ改定の可否を検討するのが適当である。

¹ KENNEDY & ROSE, LAW OF SALVAGE, 8TH ED., ¶15-036(P.610), BRICE ON MARITIME LAW OF SALVAGE, 5TH ED., ¶3-131 (P.255)

V 海上保険

1. 報告書第2部・第6・2 海上保険の目的

【報告書】

航海に関する事故による損害を填補する旨の現行法の規律（商法第815条第1項）に関し、その適用範囲の明確化が可能か否かについて、引き続き検討してはどうか。

【提言】

海上区間を含む運送貨物については、航海に付随する陸上危険又は航空危険による損害についても海上保険契約の目的となることを明示すべきである。

なお、表題については、保険の目的（物）との混同を避けるべく、「海上保険契約の目的」が相応しいと思われる。

【補足説明】

1 本規定は、商法第3編第6章の冒頭規定として、①保険法に対する海上保険の特則が適用となる範囲および②保険法第36条に定める、同法における片面的強行規定の適用除外となる「海上保険契約」の範囲を定めている。

2 複合運送貨物を対象とする貨物保険契約については、現行の「航海に関する事故」との規定の下でも、全運送区間を通じて海上保険であると解釈されており、そのような扱いは改正後も継続されるべきである。今回の運送法改正において複合運送契約の規律の新設が検討されていることから、海上保険の規定においてもこれに対応する規律に変更する必要がある。特に陸上運送部分は、保険法の制定により、その片面的強行規定適用除外の対象となっている海上保険と、適用除外の対象に含まれていない運送保険のいずれに属するかを当事者の合意により決められるのかという指摘があることから、英国やフランスの立法例も参考に、海上区間を含む運送貨物上からかかる保険契約は、海上保険契約とすることを明示することで、法的安定性を確実にすることが適当と考える。

2. 報告書第2部・第6・4 保険期間

【報告書】

船舶航海保険及び貨物保険の保険期間に関する規律（商法第821条及び第822条）については、これを削除することにつき、実務に及ぼす影響にも留意しつつ、引き続き検討してはどうか。

【提言】

航海保険に関する規律を置くことが適当と考える。

【補足説明】

保険価額（商法第 818 条及び第 819 条）、海上保険証券（同第 823 条）における航路の記載、危険の変更又は増加（同第 824 条及び第 825 条）、遅延免責（新設を検討中）といった海上保険に係る特則は、航海保険を前提としたものと考えられる。また、海上保険の契約法において航海保険が認知されていなければ、航海完遂担保や保険料不可分原則維持等の海上保険実務の説明も容易ではなく、何らかの形で法定されることが適当である。

3. 報告書第 2 部・第 6 ・ 5 海上保険証券

【報告書】

保険証券の記載事項（商法第 823 条）について、基本的に、次のように改めることとしてはどうか。

(1)船舶保険にあつては、船舶の名称、種類、材質、建造年、総トン数及び国籍、船舶所有者の氏名、商号又は名称並びに船舶の航行の範囲

(2)貨物保険にあつては、積載船舶の名称並びに貨物の発送地、船積港、陸揚港及び到着地

【提言】

報告書の提案を支持する。ただし (2) については、保険法第 6 条（損害保険契約の締結時の書面交付）の特則として位置付けるのであれば、予定保険を例外とする旨を記すのが適当と考える。

【補足説明】

報告書提案の方向性には異論はないが、本規定が現行どおり保険法第 6 条の特則として位置付けられるとすれば、貨物保険における追加記載事項が、実務で一般的な包括予定保険証券（保険法第 6 条に基づき契約締結時に交付される書面）においては未定・未詳事項として具体的名称を欠いていることに照らして、違和感が指摘される場所である。

4. 報告書第 2 部・第 6 ・ 6 告知義務

【報告書】

海上保険契約における告知義務について、保険法第 4 条の特則として、保険契約者又は被保険者が自発的申告義務を負うこととしてはどうか。

【補足説明】

海上保険における告知義務が、自発的申告義務であることは、世界的にも確立した実務慣行である。保険法により、海上保険についても保険契約者または被保険者は告知を求められた事項についてのみ応えればよい質問応答義務と変更されたことは、たとえ任意法規であるとしても、関係者の予想を裏切る結果になる場合もあり、望ましくない。海上保険に関する限り、保険法の特則を設け、自発的申告義務を定めるべきである。

【提言】

報告書の提案を支持する。

5. 報告書第2部・第6・9 保険者の免責

【報告書】

(1) 保険者の免責に関する規律について、次のように改めることとしてはどうか。

ア 責任保険については、保険契約者又は被保険者が故意の場合に限り免責事由とすること（商法第829条第1号）。

イ 商法第829条第3号及び第4号の免責事由を削除すること。

ウ 戦争その他の変乱を免責事由に追加すること（保険法第17条）。

エ 小損害免責の規律を削除すること（商法第830条）。

(2) 遅延による損害を免責事由に追加するかどうかについては、引き続き検討してはどうか。

【提言】

1 提案(1)について報告書を支持する。

2 提案(2)については、遅延を法定免責事由として明示するのが適当と考える。

【補足説明】

海上保険法が現行商法第816条の包括責任主義の規定を存続させる前提においては、担保危険との競合があつて明確化が望まれること、航海保険では想定外の時間の経過を考慮すべきであることなどから、保険責任上のグレーゾーンに係る紛争コストの縮減を図るべく、遅延免責を明示することが適当である。

6. 報告書第2部・第6・10 委付

【報告書】

保険委付に関する規定（商法第833条から第841条まで）は、削除することとしてはどうか。

【提言】

報告書の提案を支持するが、推定全損の規定を設ける方向で検討するのが適当と考える。

【補足説明】

委付の廃止については異論がないが、委付の問題とされている付随的な義務（船骸撤去等）を保険者が負う点を避けることさえできれば、委付規定が利得禁止原則に照らして保険会社が全損を認定しえない時点での保険金支払いを是認する考え方を示している意義は小さくない。単に委付の規定を削除するだけでなく、推定全損の規定を設けることが適当である。

VI 船舶先取特権

1. 報告書第2部・第7・2 船舶先取特権を生ずる債権の範囲

【報告書】

(1) 商法第842条各号の船舶先取特権

ア 「航海継続ノ必要ニ因リテ生シタル債権」（同条第6号）及び「船舶カ其売買又ハ製造ノ後未タ航海ヲ為ササル場合ニ於テ其売買又ハ製造並ニ艀装ニ因リテ生シタル債権及ヒ最後ノ航海ノ為メニスル船舶ノ艀装、食料並ニ燃料ニ関スル債権」（同条第8号）について、次のいずれかの考え方とする方向で、引き続き検討してはどうか。

【甲案】現行法の規律を維持する。

【乙案】船舶先取特権を生ずる債権として認めつつも、その順位については、船舶抵当権に劣後するものとする。

イ 「雇傭契約ニ因リテ生シタル船長其他ノ船員ノ債権」について（商法第842条第7号及び第847条）

雇用関係の船舶先取特権を生ずる債権の範囲、その順位及び除斥期間の起算点については、近時の具体的な問題状況等に留意しつつ、引き続き検討してはどうか。

ウ その他の商法上の船舶先取特権について
商法第842条第1号、第2号、第4号（曳船料に係る部分に限る。）及び第5号（共同海損に係る部分に限る。）は、削除することとしてはどうか。

(2) 船主責任制限法第95条の船舶先取特権

ア 人身損害に基づく債権

船舶の運航に直接関連して生ずる人身損害に基づく債権について、制限債権か否かを問わず、船舶先取特権を認めることとしてはどうか。

イ 財産上の損害に基づく債権

船主責任制限法において船舶先取特権が認められる債権について、次のいずれかの考え方とする方向で、引き続き検討してはどうか。

【甲案】現行法の規律を維持する（制限債権について船舶先取特権を認める。）。

【乙案】船舶の運航に直接関連して生ずる物の滅失又は損傷による損害に基づく債権（同法第3条第1項第1号）に限り、船舶先取特権を認めることとする。

(3) 国際海上物品運送法第19条の船舶先取特権

再運送契約において一定の場合に荷送人等に船舶先取特権を認める規律（国際海上物品運送法第19条）は、削除することとしてはどうか。

【提言】

1 提案(1)アの「航海継続ノ必要ニ因リテ生シタル債権」、「船舶カ其売買又ハ製造ノ後未タ航海ヲ為ササル場合ニ於テ其売買又ハ製造並ニ艤装ニ因リテ生シタル債権及ヒ最後ノ航海ノ為メニスル船舶ノ艤装、食料並ニ燃料ニ関スル債権」については、乙案（船舶先取特権を生ずる債権として認めつつも、その順位については、船舶抵当権に劣後するものとする）を支持する。

2 提案(1)イ「雇傭契約ニ因リテ生シタル船長其他ノ船員ノ債権」については、乗船中の船員による（先取特権の目的である）船舶に関連した労務の提供にかかる債権であることを明確化すべきである。除斥期間の起算点は、当該船舶からの下船時からとてはどうか。

3 提案(1)ウ（「商法第842条第1号、第2号、第4号（曳船料に係る部分に限る。）及び第5号（共同海損に係る部分に限る。）を削除）は支持する。

4 提案(2)ア（船舶の運航に直接関連して生ずる人身損害に基づく債権について、制限債権か否かを問わず、船舶先取特権を認める）は支持する。

5 提案(2)イについては、甲案（現行法を維持する）を支持する。

6 提案(3)（国際海上物品運送法第19条の削除）は支持する。

【補足説明】

1 「航海継続ノ必要ニ因リテ生シタル債権」（842条6号）及び「船舶カ其売買又ハ製造ノ後未タ航海ヲ為ササル場合ニ於テ其売買又ハ製造並ニ艤装ニ因リテ生シタル債権及ヒ最後ノ航海ノ為メニスル船舶ノ艤装、食料並ニ燃料ニ関スル債権」（同条第8号）については、かつての冒険貸借の名残であり、現代においてはもはや正当性がないと批判があり、実務的にもさまざまな濫用が指摘されている。もともと1993年条約の審議過程において、わが

国は信用力に乏しい船舶運航会社の状況に照らし、船舶先取特権を認めるべきと主張した経緯があることを考慮すると、直ちに削除するのではなく、船舶抵当権に劣後する順位とするのが妥当である。

なお定期傭船契約において燃料代は定期傭船者が負担しているところ、定期傭船者が破綻すると、返船後、相当期間が経過した後に、燃料供給業者が船舶先取特権を主張してることが船主にとって不当な負担となっているとの意見が出された。

2 「雇傭契約ニ因リテ生シタル船長其他ノ船員ノ債権」について（商法第 842 条 7 号及び 847 条）については、現行法の文言では、船員等が陸上勤務を経て退職した場合等にも、退職金全額について先取特権を主張できるかのように解されるおそれがあり、現にそのような裁判例もある。船員の雇用契約にかかる債権について、船舶先取特権によって保護するのは政策的考慮によるものとされるが、船舶の運航等とは直接かかわらない業務によって生じた給与債権や退職金債権についてまで、船舶抵当権者に優先するとされることは正当化されない。1993 年条約に倣い、①当該船舶への雇入れに関して受領すべき船員の賃金その他の債権について生じ、②債権者が船舶から下船した時から 1 年の経過により消滅するという規律にすることが妥当であろう。

3 船主責任制限法上の債権については、人損に関しては、政策的な保護のために、制限債権か否かを問わず対象とすることとし、それ以外は特に改正する必要はないと思われる。

4 運送契約において一定の場合に荷送人等に船舶先取特権を認める規律（国際海上物品運送法第 19 条）については、船主責任制限法の改正により、船舶所有者のみならず船舶賃借人及び傭船者も、責任を制限できるようになったため、その存在意義を失ったとの指摘がある。また国際海上物品運送法 19 条の船舶先取特権は、同法が商法 759 条を準用しないために設けられたという経緯があるところ、今回の改正で 759 条は削除される可能性が高い。そうすると国際海上物品運送法 19 条を設けた立法事実がなくなることになり、これを維持する正当性は失われる。したがって同条は削除されるべきである。

2. 報告書第 2 部・第 7・5 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力

【報告書】

船舶賃貸借の場合において、船舶の利用について生じた民法上の先取特権が船舶所有者に及ぶか否か（商法第 704 条第 2 項）については、燃料の供給や修繕工事の際の与信の在り方等を踏まえつつ、次のいずれかの考え方とする方向で、引き続き検討してはどうか。

【甲案】判例のとおり、民法上の先取特権も船舶所有者に及ぶとする現行法の規律を維持する。

【乙案】同項の先取特権を船舶先取特権に限定し、民法上の先取特権は船舶所有者には及ばないこととする。

【提言】

乙案を支持する。

【補足説明】

船舶の利用について生じた民法上の先取特権（たとえば船舶賃借人を債務者とする修繕費が被担保債権である動産保存の先取特権）も船舶所有者に及ぶとするのが判例である（平成14年2月5日判時1787号157頁）であるが、債務者以外の所有物に対して先取特権が成立するのは、海商法特有の慣行に基づく特殊な法理であるというべきであり、立法論としては規律を改め、船舶賃貸借の場合において、船舶の利用について生じた民法上の先取特権は船舶所有者には及ばないこととするのが妥当である。

VII その他

【提言】

報告書の取り扱っていない項目のうち、たとえば曳航中の衝突にかかる法律問題についてさらに検討されたい。

【補足説明】

曳船の法律関係については、現行法上十分整理がなされているとは言えず、はっきりしない面がある（箱井崇史編著『船舶衝突法』（成文堂、2012年）108頁以下参照）。たとえば、自航可能な船舶Aが他の船舶Bによって曳航されている状態で衝突した場合、船舶Aの所有者は衝突責任を負い、商法の衝突の規定の適用があるか、あるいは船舶Cによって曳航中のバージに船舶Dが衝突した場合、商法の衝突の規定の適用があるかといった問題がある。曳船契約・曳航契約の内部関係は契約自治に委ねるとしても、衝突との関係で何らかの整理が可能か、また可能であるとすればどのような内容とすることが望ましいかについて、実務で行われる曳船契約の実情を踏まえ、必要ならば外国法制等も参照しつつ、検討することが望ましい。