

商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の補充的な検討（3）

目次

第1	実行運送人の責任.....	2
第2	船舶の衝突.....	3
1	積荷等の財産上の損害の賠償責任の取扱い.....	3
2	消滅時効.....	3
第3	海難救助.....	6
1	救助料の額の上限.....	6
2	救助料の分配.....	7
第4	貨物保険契約の保険者の免責事由.....	8
第5	船舶先取特権及び船舶抵当権.....	10
1	船舶先取特権を生ずる債権の範囲及びその順位.....	10
2	船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力.....	14
3	船舶抵当権に関する規律.....	16
第6	国際海上物品運送法における高価品免責の規律.....	16

第1 実行運送人の責任

実行運送人の責任について、各種条約を参考に、現行法の規律を見直すべき事情はあるか。

(説明)

- 1 第6回会議では、運送に関する近時の国際条約において、実行運送人の荷主に対する責任が規定され、荷主は、実行運送人（下請運送人）に対し、契約運送人（荷主の直接の契約相手である運送人）に対する請求と同様の要件で請求することができることとされることが多いと紹介され、このような法制の当否につき検討してはどうかとの意見があった。今回の商法の見直しでは、運送人の荷送人に対する抗弁を運送人の被用者が援用することや、これを一定の範囲の荷受人に対して援用することを認めることが検討されているところ、その関係からも、実行運送人の責任の在り方について検討すべきであるとされた。
- 2 この点に関し、我が国の現行法上、荷主は、実行運送人の運送中に生じた運送品の滅失等については、実行運送人に対し、民法第709条に基づき損害賠償請求をすることとなる（最高裁昭和44年10月17日第二小法廷判決・判例時報575号71頁）。これに対し、実行運送人は、荷主と契約運送人との間の運送契約上の抗弁を当然に援用することはできないが、荷主と契約運送人との間の運送契約において同契約上の抗弁を実行運送人も援用し得る旨を定めていた場合（日本海運集会所作成の内航運送基本契約書等）などには、これを援用する余地があり得る。
- 3 第6回会議の指摘のように、航空運送に関する1929年のワルソー条約を補充する1961年のグアダハラ条約以降、国際的には、実行運送人の運送中に生じた運送品の滅失等について、実行運送人は契約運送人と同様の責任を負うとし、実行運送人が運送契約上の抗弁を援用することを認める条約や外国法制が見られる。その詳細は、参考資料22のとおりである。

このような考え方については、歴史的に、条約の範囲外の問題として、実行運送人に対する不法行為責任の追及が可能であり、そのために、各国の法制によって実行運送人が契約運送人の責任制限等の抗弁を援用し得るか否か等が異なる状況が生じており、このような経緯から、実行運送人の概念が導入されたといわれる。そして、近時は、実行運送人が契約運送人と同様の過失推定責任を負うことについて、荷主の立証責任の在り方や様々な運送人の賠償責任の在り方から見て、積極的な評価がされることがある。

(注) 伝統的に、イギリスでは、契約の直接の当事者でなければ当該契約上の権利を主張し得ない（privity of contract）という原則が厳格に適用されてきたといわれる（なお、1999年に契約（第三者の権利）法が制定された。）。

- 4 我が国では、上記2のとおり、実行運送人の運送中に運送品の滅失等が生じた場

合には、荷主は、実行運送人に対し、民法第709条に基づき損害賠償請求をすることとなるが、その立証責任の在り方等に照らし、その請求が不当に困難になっているなどの何らかの問題が生じているか。また、上記3のような規律に改めることとすると、実務的には、実行運送人が、直接取引関係にない荷主に対して過失推定責任を負うことになるが、この点についてどのように考えるか。

さらに、我が国では、上記2のとおり、契約上の工夫により、荷主から実行運送人に対する不法行為責任の追及に際し、実行運送人が契約運送人の有する抗弁を援用する余地があり得るが、上記3のような規律に改めるべき事情はあるか。

この問題は、運送法の領域にとどまらず、契約責任と不法行為責任の関係に関する民法理論と深い関わりを有するが、この観点からも考慮すべき事情はあるか。

第2 船舶の衝突

1 積荷等の財産上の損害の賠償責任の取扱い

船舶が双方の過失により衝突した場合に、積荷等の財産上の損害につき各船舶所有者が負担部分に応じた分割債務を負うこととするものの当否について、どのように考えるか。

2 消滅時効

商法第798条第1項の規律に代えて、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（財産上の損害に係るものに限る。）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こととしてはどうか。

○部会資料5、第1「船舶の衝突」

1 双方の過失による衝突の場合の取扱い

船舶が双方の過失により衝突した場合について、商法に次に掲げる規律を設けることとしてはどうか。

(2) 当該場合において、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。

2 消滅時効

(1) 商法第798条第1項の規律に代えて、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（財産上の損害に係るものかどうかを問わない。）は、当該不法行為の時から2年間行使しないときは、時効によって消滅することとしてはどうか。

(説明)

1 本文1について

- (1) 第5回会議では、部会資料5の1(2)の提案に関し、次のような意見があった。
- ・ 商法の規律を衝突条約の規律に合わせることは、基本的に賛成である。
 - ・ 共同不法行為の場合につき、民法第719条第1項は、被害者保護の観点から不真正連帯債務の関係に立つとしているところ、積荷等の財産上の損害についても、この規律を維持すべきではないか。日本船同士の衝突の事例では、相手方の行方が不明になることもあまりなく、一方の船主が他方に訴訟告知をして対応すれば足りるのではないか。
 - ・ 共同不法行為者の責任につき不真正連帯債務の関係に立つとしつつ、荷主と積載船舶の船主との間の責任制限等の効力については、連帯債務者の一人に対する免除の規定（民法第437条）を類推適用する余地もある。
 - ・ 商法の規定は、リベリア等の衝突条約の非締約国の船舶と日本船とが衝突した場合にも適用されるため、航海上の過失免責の規律の存在を前提として検討する必要がある。
- (2) この点については、積荷等の被害者において、積載船舶の船主に対する関係では、航海上の過失免責等の規律が及ぶ場合（国際海上物品運送法第20条の2第1項参照）があることを前提としつつ、衝突の相手船の船主に対する関係で、①この場合にも損害全額の賠償請求をすることができるか、又は②何らかの理論構成により当該船主の負担部分に応じた額の賠償請求しかすることができないかを検討する必要がある。

そして、特に内航において航海上の過失免責の合意をしない場合等における被害者の保護や、注1による見直し後の民法の規律との整合性を強調する場合には、上記①の考え方に馴染みやすい。

他方で、学説上、衝突の相手船の船主が損害全額の賠償を余儀なくされ、その結果、その負担部分を超える額の求償を積載船舶の船主に対して請求することとなると、航海上の過失免責等の規律の意義が失われると指摘されてきた経緯があり、かねて様々な理論構成が示されてきたが、このような観点からは、上記②の考え方によることとなる。海商法の領域では、運送人の免責事由が法律上又は契約上予定されていることが多いところ、関係者間では求償の循環を回避すべきとの要請も高い上、このような分割債務の取扱いは、船舶を保険に付することが通例である現在の保険実務における衝突損害賠償金の支払の在り方とも整合的であって、このような事情によれば、注1の民法の見直しの趣旨（債務免除の意思表示をする債権者の通常期待）とは異なる問題とみることもできると思われる。

（注1）法制審議会民法（債権関係）部会で決定された「民法（債権関係）の改正に関する要綱仮案」（以下「民法改正要綱仮案」という。）では、民法第437条を削除するとともに、債権者と連帯債務者の一人との間に債務の免除があった場合においても、他の連帯債務者は、免除があった連帯債務者に対し、求償の請求をすることができる

旨の規律を設けることとされている。

民法第437条の免除の絶対効を廃止する理由については、(a)債権者が連帯債務者の一人の債務を免除する際に、他の連帯債務者の債務を免除する意思を常に有しているとはいえず、債権者の意思に反することも少なくないこと、(b)債権者は、そもそも連帯債務者間の負担額を当然に知っているものではなく、仮に免除があった連帯債務者の一人の負担割合が100パーセントであった場合に、それを債権者が知らずに免除をしたとすれば、債権者は債権を行使することができなくなり、不測の損害を被る可能性があること等が挙げられている。

(注2) 学説上、上記②の考え方の理論構成としては、民法第437条の免除の絶対効を類推適用する見解や、免責約款に従う当事者の意思は、積載船舶の船主の負担部分については荷主自身がその賠償の危険を負担する趣旨であり、荷主は衝突の相手船の船主の負担部分に限り賠償請求をすることができるとの見解等がある。

(注3) アメリカは、衝突条約の加盟国ではなく、荷主は、衝突の相手船の船主に対し、損害全額の賠償請求をすることができるとされている。これに対し、イギリス、ドイツ、フランス、韓国及び中国では、荷主は、各船主の負担部分に応じた額の賠償請求しかすることができないとされている。

(3) 上記①又は②の考え方のいずれによるべきか。仮に、上記②の考え方によるとするならば、様々な解釈上の工夫によらざるを得ない現状を改め、部会資料5の1(2)のとおり、その規律を明確化することが考えられるが、どうか。

2 本文2について

(1) 第5回会議では、部会資料5の2(1)の提案のうち、人身損害に基づく債権の消滅時効に関し、次のような意見があった。

- ・ 人身損害については、20世紀後半にかけて国際的にも考え方が変わり、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。）でも、条約の水準を超えて、旅客の人身損害に基づく債権を非制限債権とする取扱いをしている。この点につき、1910年の衝突条約の規律はあまりにも古く、疑問である。
- ・ 民法改正要綱仮案では、人身損害に係る不法行為による損害賠償請求権に係る消滅時効期間について、被害者等が損害及び加害者を知った時から3年間とする現行法の規律を5年間に伸長することとされている。21世紀の立法としては、衝突条約よりも被害者の保護を重視すべきであり、船舶の衝突により人身損害が生じた場合について、民法と異なる規律とする理由はない。
- ・ 人身損害については、権利関係を早期に画一的に確定させることより、個々の問題としてとらえるべきである。
- ・ 陸上における人身損害に関する不法行為責任と船舶内に在る者の人身損害に関する不法行為責任とで、その消滅時効期間を異ならせる合理性はない。

- ・ 取引法の領域において国際的統一や世界的潮流を尊重することは理解することができるが、不法行為法の領域では、その要件自体も各国で異なり、同様に論ずることはできない。
 - ・ 船舶衝突事件の多くは2年以内に解決しており、交渉等が長引く場合には、時効の延長等をした上で事件解決に至る場合もある。もっとも、領海内で日本船同士が衝突した場合などに適用される商法の規律としては、人身保護を優先すべきである。
 - ・ 我が国の近海では、船舶の衝突が衝突条約により規律され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した場合に、一種のフォーラムショッピングを引き起こす懸念はないのか。船舶の衝突に関しては、旅客につき旅客運送契約という契約上の規律が存在し、これらの複数の債権を同時に迅速に処理すべきという商取引上の要請が人身損害について及び得ることをも踏まえつつ、検討する必要がある。
- (2) 上記によれば、船舶の衝突を原因とする不法行為責任の消滅時効については、財産上の損害に関してのみ、本文2の規律を設けることとし、人身損害に関しては、衝突条約と同様の規律ではなく民法の規律に委ねるべきとする意見が多いように思われるが、どうか。

第3 海難救助

1 救助料の額の上限

救助料の額は、特約がないときは、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）を削除することの当否について、どのように考えるか。

（説明）

- 1 第5回会議では、商法第803条第2項に関し、次のような意見があった。
 - ・ 10年救助条約、89年救助条約、LOF及び日本海運集会所作成の救助契約書には、商法第803条第2項のような規定はなく、イギリスの実務でも、救助料の額を定める際に、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することはない。
 - ・ 商法第803条第2項の規律を前提にすると、救助者が知り得ない先順位の先取特権がある可能性があり、予想外に救助料が低くなることもあり得る。
 - ・ 商法第803条第2項の規律の背景には、救助された財産の価値は先順位の先取特権者の債権額を控除した残額にとどまるという考え方があると思われるが、当該先取特権者は、救助された財産以外の債務者の一般財産に対して差押えが可能であるから、このような考え方には疑問がある。
- 2 商法第803条第2項の立法趣旨については、このような規律がないと、救助料

の債務者は、時に、救助された財産以外の財産から支出をする必要に迫られることがないわけではなく、同項のような救助料の上限を定めることにより、その他の財産から救助料を支払う責任がない旨を明らかにする点にあるといわれる。

もっとも、この点については、その後、救助によって先順位の先取特権の被担保債権の弁済に充てることのできる財産を保持し得たのであるから、その利益に対し相当の報酬を支払うべきであるとの学説も現れている。加えて、イギリスの実務及び諸外国の法制の在り方や、商法第803条第2項を削除することは、救助者の保護、ひいては任意救助の促進にもつながり得ること等を踏まえると、本文のように改めることも考えられるが、どうか。

(注) かつて、ドイツ商法には、救助料の上限を救助された財産の価額の3分の1（最高でも2分の1）とする旨の規定があったが、その後、当該規定は削られ、救助料の上限を救助された財産の価額とする規定のみが定められている。フランス及び中国でも、同様の規定のみが定められている。これに対し、韓国商法には、我が国の商法第803条第2項に相当する規定がある。

2 救助料の分配

商法第805条の規律に代えて、次のような規律を設けることとしてはどうか。

- (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) 上記(1)による救助料の分配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。この場合においては、商法第801条の規定を準用する。
- (3) 上記(1)に反する特約で、船員に不利なものは、無効とする。
- (4) 上記(1)により船員に支払うべき金額の分配は、船舶所有者が行う。この場合においては、商法第804条の規定を準用する。
- (5) 上記(1)から(4)までの規定は、救助を行うことを業とする者については、適用しない。

(注) 上記(4)の規律の変更に伴い、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。

○部会資料5、第2、3「救助料の分配等」

- (1) 商法第805条第1項の規律に代えて、次のような規律を設けることとしてはどうか。
 - ア 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6分の1ずつを船長及び海員に支払わなければならない。

イ 上記アによる救助料の分配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。この場合においては、商法第801条の規定を準用する。

ウ 上記アに反する特約で、海員に不利なものは、無効とする。船舶所有者に有利であって船長に不利なものも、同様とする。

エ 上記アからウまでの規定は、救助を行うことを業とする者については、適用しない。

(説明)

- 1 第5回会議では、部会資料5の提案に関し、次のような意見があった。
 - ・ 救助業者でない者が救助を行った場合の救助料の分配に関し、商法第805条第1項のような汽船と帆船との区別を廃止することには賛成するが、船長に対し固定的に救助料の6分の1を分配するのは合理的でなく、船員（船長及び海員）に対し合わせて救助料の3分の1を分配する旨を規定することが相当である。現在では、船長のほかに機関長もいるなど、船員の構成が明治時代とは相当に異なっている。なお、このような見直しをする場合には、船員間の救助料の分配は、船舶所有者が行うべきである。
 - ・ 実務上、救助に際し、船員（船長及び海員）が救助料を取得するような実態はない。商法第805条の規律をそのまま存置すべきという強い理由はないし、船長と海員との間の分配割合を明確に区分しないとしても、影響はないものと考えられる。
- 2 上記によれば、本文のとおり、船長と海員との各分配割合を特に定めなくて、救助料の3分の1を船員（船長及び海員）に支払うこととし、あわせて、船員に支払うべき金額の分配は船舶所有者が行うこととすることが考えられるが、どうか。

第4 貨物保険契約の保険者の免責事由

貨物保険契約の保険者は、運送の遅延によって生じた損害を填補する責任を負わないとの規律を設けることの当否につき、どのように考えるか。

○部会資料5、第4、4(2)「保険者の免責」

ア 商法第829条の規律に代えて、保険者は、次に掲げる損害を填補する責任を負わないこととしてはどうか。

(オ) 貨物保険契約にあっては、貨物の荷造りの不完全〔又は運送の遅延〕によって生じた損害

(説明)

1 第5回会議では、貨物保険契約の保険者の免責事由の一つとして、イギリスの1906年海上保険法（以下「MIA」という。）及び実務上用いられている約款と同様に、商法上「運送の遅延」を規定すべきであるとの意見があった。

2 この点について、保険者が運送の遅延によって生じた損害を填補しないとの規律は、MIAを始めとして、諸外国においても見られるところである。

もっとも、「運送の遅延によって生じた損害」という概念については、荷主と運送人との間の運送契約上の関係では、運送人の履行遅滞中に不可抗力によって生じた損害（例えば、運送人の帰責事由により航海が遅延したため、本来の行程であれば遭遇しなかった台風や流氷に遭遇して貨物が損傷した場合）も債務不履行責任の対象に含まれるが、他方、貨物保険の実務では、このような損害は、保険者の免責としては取り扱わないようである。すなわち、MIAにおいても、遅延に「近因して生じた（proximately caused by）」損害に限り免責の対象とされており、保険実務上も、運送の遅延と因果関係のある損害のうち、遅延（時間の経過）が強い原因となって生じた損害に限り、免責の主張がされるとのことである。

また、海上物品運送の実務では、運送品の引渡時期の合意がされることは稀であるともいわれる。

3 上記の事情を踏まえ、本文のような規律を設けることの当否につき、どのように考えるか。これを設けることとする場合には、「運送の遅延によって生じた損害」という表現ではなく、これを更に限定する必要があると考えられるが、適切な内容の規律を設けることは可能か。

（注）諸外国における遅延免責に関する規律は、次のとおりである。

イギリス	保険証券に別段の定めがない限り、船舶又は貨物の保険者は、遅延が被保険危険によって生じた場合であっても、遅延に近因して生じた一切の損害について責任を負わない。（MIA第55条第2項(b)）
フランス	保険者は、休業、遅延、相場の差額、被保険者の商取引に加えられた妨害など、保険の目的に直接生じた物的な毀損及び滅失に該当しない損害を保障しない。（保険法典L172-18条第4号）
ドイツ	保険者は、運送の遅延から生ずる滅失・損傷に対しては填補責任を負わない。（DTV（ドイツ運送保険連盟）貨物約款2.5.1.1）
中国	契約に別段の定めがある場合を除き、保険者は、航海の遅延、貨物の引渡しの遅延又は市場の変動によって生じた貨物の損害については、これを填補する責任を負わない。（海商法第243条第1号）
韓国	海上保険につき、遅延免責に関する規律はない。（商法第706条）
ノルウェー	この保険は、遅延に起因する損害を填補しない。ただし、遅延により、その他の点ではこの保険で填補される損傷が、運送期間中に更に

	悪化した場合又は特約がある場合は、この限りでない。 (ノルウェー貨物保険約款第18条第5項)
--	---

第5 船舶先取特権及び船舶抵当権

1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲及びその順位

(1) 商法第842条第6号及び第8号関係

ア 同条第6号（航海継続必要費用の船舶先取特権）につき、船舶抵当権に劣後する船舶先取特権として存置することについて、どのように考えるか。

イ 同条第8号（未航海船舶の売買・製造・艀装、最後の航海のための艀装・食料・燃料の船舶先取特権）を削除することについて、どのように考えるか。

<p>○部会資料6，第1，1(2)「商法第842条第6号及び第8号関係」 同条第6号及び第8号（航海継続必要費用、最後の航海のための燃料等の船舶先取特権）を維持することの当否及び船舶抵当権との優劣について、どのように考えるか。</p>

(説明)

- 1 第6回会議では、上記の船舶先取特権に関し、次のような意見があった。
 - ・ 商法第842条第6号及び第8号の先取特権について、その順位を下げることやその範囲を限定することは、検討の余地がある。
 - ・ 我が国の燃料油供給業者は、最終的には船舶が担保になると考えて取引を行っており、その船舶先取特権を否定すると、中小企業の経営に大きな影響を与えることとなる。加えて、93年条約の審議過程で、この種の債権に船舶先取特権を認めない条約に我が国が反対した経緯を踏まえると、船舶先取特権を生ずる債権として維持すべきである。ただし、その順位は、船舶抵当権に劣後してもやむを得ないと思われる。
 - ・ 同条第6号の「航海」は、一般的には、本拠港を出港し本拠港に帰港するまでの間の航海を指すと考えられているが、本拠港が複数ある事例もあり、規定の適用に当たり争われる場合がある。また、同号の適用に当たっては、どの範囲が航海継続の必要によって生じた債権といえるか、不明確な実情にある。
 - ・ 定期傭船の場合に、傭船期間の終了時から相当期間の経過後に、燃料油供給業者が船舶先取特権に基づき船舶の差押えをすることがあるところ、燃料油債権は船舶所有者に対するものではなく、不都合である。
- 2 本文アについて

上記の意見によれば、燃料油債権その他の航海継続必要費用の船舶先取特権（商

法第842条第6号)について、船舶抵当権に劣後する船舶先取特権として存置することが考えられる。このような見直しは、燃料油供給業者等において、船舶先取特権に基づく差押えにより弁済を事実上強制し得る地位を維持することができる一方、船舶抵当権者において、予期しない船舶先取特権の発生之余地を減少させるものであり、利害調整の在り方として合理的とも思われるが、燃料油や船用品等の取引実態をも踏まえ、どのように考えるか。

なお、少なくとも船舶先取特権については、その被担保債権の債務者が船舶賃借人又は定期傭船者であろうと、船舶に対して行使し得ることとすべきであり、航海継続必要費用につきその債権者を保護する観点から船舶先取特権を存置するのであれば、その効力が定期傭船に係る船舶の所有者に及ぶこともやむを得ない。

(注) 商法第842条第6号の「航海」、「必要ニ因リテ生シタル債権」の意義について、様々な取引の態様がある現状では、法律上画一的に明確化することは困難とも思われるが、何らかの具体的な提案はあるか。

3 本文イについて

商法第842条第8号は、①船舶の売買、製造又は艀装によって生じた債権(当該船舶が未航海の場合に限る。)及び②最後の航海のためにする船舶の艀装、食料又は燃料に関する債権について、船舶先取特権を認めている。

しかし、これらの船舶先取特権は、船舶の発航により消滅する(商法第847条第2項)ため、そもそも、債権保全のための実効性には乏しい。そして、①についてみると、船舶の売買にあつては、通常、代金支払と引渡し等が同時履行の関係に立ち、船舶の製造又は艀装にあつては、加えて留置権の行使によって債権の保全を図ることもできる。②についてみると、その趣旨につき、運送賃取得の担保の原因をなすと説明されるところ、船舶先取特権の対象から未収運送賃を除くこととする(部会資料6の第1の2参照)、その趣旨も妥当しないこととなる。

さらに、比較法的に見ても、①及び②の両者につき、商法第842条第6号に相当するものと別の船舶先取特権を認める例は乏しい。

以上によれば、航海途中での燃料油等の供給確保や燃料油供給業者等の保護という目的については、商法第842条第6号の規律に委ねることとしつつ、同条第8号を削除することが考えられるが、同号の船舶先取特権を実行した事例、船舶の売買、製造又は艀装等の取引実態等をも踏まえ、どのように考えるか。

(2) 商法第842条第7号関係

船員の雇用契約債権の船舶先取特権に係る被担保債権の範囲について、中間試案に次の二つの案を掲げることとしてはどうか。

【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つて、当

該船舶への乗組みに関して生じたもの

○部会資料6, 第1, 1(3)「商法第842条第7号関係」

船員の雇用契約債権の船舶先取特権に係る被担保債権の範囲を適切に明確化することができるか、また、その具体的内容等について、どのように考えるか。

(説明)

- 1 第6回会議では、上記の船舶先取特権に関し、参考資料19及び20の各意見書が提出されたほか、次のような意見があった。
 - ・ 例えば、船員は、3週間連続乗船した後に下船し、予備船員として1週間程度の休みを取ったり、6か月間連続乗船した後に下船し、予備船員として2か月程度の休みを取ったりしている。このように、連続乗船中には休日がなく、予備船員の期間は、一般の労働者の休日と同様の性質のものであるから、この期間の賃金について船舶先取特権を認めないことには、合理的理由がない。
 - ・ 海運事業者における退職金制度の歴史的な経緯に照らすと、船員の退職金は、船舶への乗組みによって生じた賃金の一部につき、その支払を事業者が留保し、退職時に一括して支払う性質のものであるから、これについて船舶先取特権を認めないことには、合理的理由がない。
 - ・ 商法において船舶先取特権制度を定めた際に背景にあった法的価値判断は、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は、船舶所有者の投下資本回収や船舶抵当権者の貸付金回収より優先させることが社会正義にかなうというものであり、現時点でも、これを変更する必要はない。
 - ・ 昭和52年の二つの控訴審判決には、判断が異なる部分もあるが、船舶先取特権を有する船員は、特定船舶の航海上の労務に継続的に服する地位にあった者に限られ、予備船員を含まないという判断は共通している。
 - ・ 船員の雇用契約債権につき船舶先取特権が認められる根拠は、船員の労務によって船舶が維持・保存されているという点にあるから、その被担保債権は、当該船舶への雇入契約により生じた債権の範囲に限られるべきであるし、93年条約も同様の理解に基づくものである。なお、この船舶先取特権をより先順位とすることについては、異論はない。
 - ・ 船員の労働債権の額が極めて少額で、支払も不確実であったという商法制定当時の立法事実は、船舶先取特権の被担保債権に退職金を含むとすると大きく変化することとなり、雇用契約債権を広く認めると、船舶抵当権に著しい不利益を及ぼす結果となる。
- 2(1) 商法第842条第7号の趣旨については、船員の賃金確保という社会政策的目的もあると指摘されるところ、現時点で、下級審の裁判例が分かれていること、政策判断の前提となる船員労働及び労働債権に関する立法事実がどこまで変化し

ているかを的確に把握するのは容易でないこと等を踏まえると、現行法の規定振りを維持するという考え方があり得る。

- (2) 他方で、上記1のとおり、昭和52年の二つの控訴審判決は、船舶先取特権を有する船員に予備船員を含まないという判断の点では共通していること、商法第842条第7号の趣旨については、船員の労務により船舶の価値が維持・保存され、債権者の共同の利益のために生じた債権といえることによっても指摘されること、67年条約以降、条約では「employment on the vessel」との限定がされていること等を踏まえると、同号所定の「雇傭契約ニ因リテ生シタル船長其他ノ船員ノ債権」の範囲の明確化においては、「当該船舶への乗組みに関して生じたもの」などと、その範囲が限定されることを示す考え方があり得る。なお、このように範囲を限定した場合においては、賃金の後払い的性格を有する退職金債権について、当該船舶への乗組み期間に対応する部分が被担保債権の範囲に含まれ、その余の部分はその範囲に含まれないと整理することとなると考えられる。
- (3) なお、部会資料6では、商法第842条第7号所定の債権の範囲につき、「過去一定の時期〔1年前〕以降に雇止めとなった乗組みに限る」との考え方も掲げていたが、第6回会議では、これに沿う意見はなかったように思われる。
- 3 以上によれば、中間試案には、本文の【甲案】及び【乙案】という二つの案を掲げることが考えられるが、どうか。

(3) 船主責任制限法第95条関係

同条のうち、財産上の損害に基づく債権について、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。）こと、及びその船舶先取特権の順位について、どのように考えるか。

○部会資料6，第1，1(4)イ「財産上の損害に基づく債権」

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〔(不法行為によって生じたものに限る。)〕につき、制限債権か否かを問わず船舶先取特権を認めることの当否、及びその船舶先取特権の順位について、どのように考えるか。

(説明)

- 1 第6回会議では、上記の船舶先取特権に関し、次のような意見があった。
- ・ イギリスでは、契約上の債権についても、statutory right in remに基づく船舶の差押えが可能であるところ、船主責任制限法第95条の船舶先取特権はこれに代わるものであるから、その被担保債権から契約上の債権を除外することは相当でない。実務では、同条の船舶先取特権を行使し得ることを前提に、当該船舶が加入するP&Iクラブの保証状を取り付け、債権を確保するのが一般的であるが、

その被担保債権から契約上の債権が除外されると、債務不履行に基づく損害賠償請求権の回収が極めて困難になる。

- ・ 特に、不定期船により輸入されるばら積み貨物等の損害の事例で、船主責任制限法第95条の船舶先取特権がよく利用されている。このような事例では、船主が外国籍でその実体が明らかでないことも多いところ、英米のような対物訴訟の制度がない我が国では、同条の船舶先取特権を存置する必要がある。
 - ・ 93年条約の加盟国はまだ18か国にすぎず、我が国と関係の深い取引相手国は、全くこれを批准していない。
 - ・ 船主責任制限法第95条の船舶先取特権は、沿革的には、旧商法第690条により委付が許された債権についての船舶先取特権に相当するものであるが、その趣旨からすると、単純な債務不履行に基づく損害賠償請求権を被担保債権とするのは違和感がある。
 - ・ 人身損害については、旅客の保護という観点から部会資料6の提案を支持することができるが、財産上の損害については、基本的に、制限債権に船舶先取特権を認めるという現行法の枠組みで考えてよい。
 - ・ イギリス法の *statutory right in rem* は、船舶抵当権に劣後するものであり、我が国においても、これと同程度の保護があれば足りるから、財産上の損害に係る上記の船舶先取特権が船舶抵当権に劣後してもやむを得ない。
- 2 上記1の実務上の取扱い等を踏まえると、船主責任制限法第95条のうち、財産上の損害に基づく債権については、現行法の規律を維持し、制限債権について船舶先取特権を認めることが考えられるが、どうか。

また、この船舶先取特権の順位については、イギリス法の *statutory right in rem* の効力や、実務上も、当該船舶先取特権を行使し得ることを前提にP&Iクラブの保証状を取り付けるにとどまり、実際にこれが行使されることは稀であるといわれること等を踏まえると、船舶抵当権に劣後するものとすることが考えられるが、どのように考えるか。

2 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につき、船舶賃借人の債権者（先取特権者）と船舶所有者の具体的な利益状況を踏まえ、どのように考えるか。

○部会資料6、第1、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とする現行法の規律（商法第704条第2項に関する判例）を維持することの当否につき、どのように考えるか。

(説明)

1 第6回会議では、商法第704条第2項の先取特権に民法上の先取特権を含むとする判例（最高裁平成14年2月5日第一小法廷決定・判例時報1787号157頁。以下「平成14年判例」という。）に関し、次のような理由により、反対の意見が多くあった。

- ・ 商法第842条第6号の船舶先取特権が成立せず、民法上の動産保存の先取特権が成立するのは、航海継続に必要な債権であって、このような場合には、債権者は、保存行為に際して確実な担保を求めればよく、船舶の特殊性が妥当しないし、賃貸人の所有財産に賃借人の債権者の先取特権が成立するというのは、転用物訴権に関する判例の考え方と整合しない。
- ・ 平成14年判例のような法定検査に伴う修繕については、債権者は、商事留置権の主張が可能である。債権者に動産保存の先取特権の主張を認めると、5年の商事消滅時効期間にわたり修繕費等に基づく先取特権が累積しかねず、船舶先取特権が1年の除斥期間に服することと比べて問題である。
- ・ 現在の状況として、通常の商慣習では1年程度で決済されるべき修繕費等が、3年や5年より長い期間累積するという経済的合理性のない事態がみられる。
- ・ 法の継受という観点からも、商法第704条第2項の元となったドイツ商法では船舶先取特権に相当する用語が使われており、同様に解釈すべきである。

2 この点につき、理論的な観点からみると、民法における転用物訴権に関する判例は、一般に、極めて限定された場合にのみこのような権利の成立を認めるものと理解されているところ、商法第704条第2項により、船舶賃借人の債権者の動産保存の先取特権が船舶所有者に及ぶとすることは、民法における上記判例の理解とは異なる面がある。

もともと、平成14年判例は、船舶賃借人の債権者（先取特権者）と船舶所有者の利益状況を踏まえた上で、商法第704条第2項の趣旨につき、「賃借人が船舶を所有している場合と同様の効力を認めることによって債権者を保護しようとするもの」と判示しており、上記1のような意見の方向で規律を改めるには、海運事業者と取引を行う債権者を商法上どの程度保護すべきかに関する政策的な観点からの検討も必要である。

第6回会議でも一定の現状が述べられたが、より具体的に、例えば、商法第842条第6号に該当しないような法定検査に伴う修繕費等の債権が、どの程度の期間及び金額につき累積し、そのような状況がどの程度の頻度で生じているのか、動産先取特権の負担を受ける船舶所有者の不利益の実情はどのようなものか、そのような動産先取特権の行使は、不特定多数の者から主張されているのか、仮に特定の立場の者から濫用的に主張されるにすぎないのであれば、船舶所有者において当該不利益を防止する方策はないのか等について、現状はどのようなものか。また、法定

検査に伴う修繕費等の支払時期と船舶引渡しの時期との関係はどのようになっており、債権者は、商事留置権を主張して自己の債権を保全することができないのか、このような債権者の債権管理の実態はどのようなものであり、支払時期から数年経過後に請求をすることもあるのか等について、現状はどのようなものか。

3 上記の事情を踏まえ、商法第704条第2項に関する判例の規律を見直すべきか否かについて、どのように考えるか。

(注1) 第6回会議では、船舶に民法上の動産先取特権は成立しないとの意見もあったが、例えば、船舶所有者との間で法定検査に伴う修繕契約を締結し、修繕義務を履行した債権者について、民法第320条の動産先取特権を認めない理由はないと考えられる。

(注2) 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は、上記2のとおり、債権者(先取特権者)を保護すべき要請の程度によって定まるところ、定期傭船の場合も同様の規律となるものと考えられる。

3 船舶抵当権に関する規律

船舶抵当権に関し、実務における利用状況等を踏まえ、具体的に見直すべき事項はあるか。

○部会資料6, 第1, 4「その他」

上記のほか、船舶先取特権及び船舶抵当権に関し、見直すべき事項はあるか。

(説明)

第6回会議では、船舶抵当権につき、不動産の抵当権に関する民法の規定を一律に準用するのではなく、個別に準用の当否を検討すべきであるとの意見があった。

船舶抵当権については、我が国で実行される例が極めて少ないと指摘されており、現時点において、規律の見直しに関する立法事実が十分に蓄積されていないが、船舶抵当権の利用状況等を踏まえ、具体的に見直すべき事項はあるか。

第6 国際海上物品運送法における高価品免責の規律

国際海上物品運送法における高価品免責の規律を存置することについて、どのように考えるか。

(説明)

1 第6回会議では、上記の規律に関し、次のような意見があった。

- ・ 国際海上物品運送法第20条第2項において商法第578条の高価品免責の規律を準用することは、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズに規定のない免責事由を定めているところ、運送人の責任を強行法的に定める条約に関して国内法で条約にない免責事由を追加することは、一般的には問題がある。

- ・ 高価品免責の規律を定めることが条約に反しないというためには、高価品の性質等を告げないことに伴う法律関係について、条約上、国内法に委ねられた問題であると整理される必要がある。この点につき、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第5項(h)は、荷送人が船荷証券中の物品の性質又は価額に関し故意に虚偽の通告をした場合には運送人は免責される旨の規定であるところ、我が国では、当該規定は過少申告には適用がないとして、国内法として国際海上物品運送法第13条第6項の規定を定めているが、やや不自然である。
 - ・ 責任制限制度のある法制において高価品免責の規律を置くことは、合理性がないといわれる。
- 2 国際海上物品運送法における高価品免責の規律の趣旨について、制定当時は、高価品は単に高価であるのみならず紛失しやすいものであるから、あらかじめその種類及び価額の明告がない場合に、他の運送品と同様に責任の限度額まで賠償責任を負うのでは運送人の保護に十分でないためであると説明されている。

この点につき、条約の加盟国であるイギリス及びアメリカでは、なお高価品免責の規律があるようである。加えて、国内運送に関して商法第578条の規律を存置する方向で検討がされていること、今般の改正作業は、商法(運送・海商関係)の規律の現代化を中心とし、国際海上物品運送法については、規律の実質が適切でないことが明らかであるものにつき見直しを行う方針であること等を踏まえると、本文のとおり、高価品免責の規律を存置することが考えられるが、どうか。

(注1) イギリスでは、1894年商船法第502条において、「船積み時に荷送人等から船舶所有者に対し真の性質及び価額が船荷証券その他書面によって通告されずに船舶に持ち込まれた高価品が滅失した場合等には、船舶所有者は、自らの過失による場合を除き、責任を負わない」旨の規律が定められ、ヘーグ・ルールズを導入した1924年海上物品運送法において、上記商船法の規定の適用には影響を及ぼさないとされた。このような整理は、1995年商船法第186条及び1971年海上物品運送法第6条第4項でも維持されている。

(注2) アメリカでは、合衆国法典第46編第305章第30503条において、「荷送人により高価品が包に納められた状態で船積みされた場合において、その船積み時に、物品を受け取る者に対して当該物品の真の性質及び価額が書面によって通告され、かつ、船荷証券にこれが記載されなかったときは、船舶所有者等は、運送人として責任を負わない。」旨の規律が定められている。

(注3) ドイツでは、高価品に関する旧商法第607条は廃止されたようである。

(注4) 国際海上物品運送法の制定当時の説明によれば、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第5項(h)の趣旨に関しては、過少申告の場合を含むかどうか明らかでないとしても、責任限度額との関連で考えるときは、過少申告により割増運送賃の支払を免れ又は輸出入税を免れる等の不正を防止する趣旨を含むとみることは唐突である上、いた

ずらに荷送人の非をとがめるに急であり，善意の証券所持人の利益を無視するものであることから，過大申告により不当な賠償金を得ることを抑止する趣旨と考えるのが妥当であるとされている。