

商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案のたたき台

目次

第1部 運送法制全般について	4
第1 総則	4
第2 物品運送についての総則的規律	6
1 総論	6
2 物品運送契約	6
3 荷送人の義務	6
(1) 契約に関する事項を記載した書面の交付義務	6
(2) 危険物に関する通知義務	7
4 運送賃及び留置権	8
5 運送人の損害賠償責任	8
(1) 運送人の責任原則	8
(2) 高価品に関する特則の適用除外	9
(3) 運送品の延着	9
(4) 相次運送	9
6 荷受人の権利	9
7 運送品の供託及び競売	10
8 運送人の損害賠償責任の消滅	10
(1) 運送品の受取による責任の消滅	10
(2) 期間の経過による責任の消滅	11
9 不法行為責任との関係	11
10 複合運送	12
11 貨物引換証	13
第3 旅客運送についての総則的規律	13
第2部 海商法制について	13
第1 船舶	13
1 船舶の所有	13
(1) 総則	13
(2) 船舶の共有	13

2	船舶賃貸借	14
3	定期傭船【P】	14
第2	船長	14
1	船長の責任	14
2	船長の職務	14
3	船長の権限	14
第3	海上物品運送に関する特則	15
1	海上物品運送契約の当事者	15
2	航海傭船	15
(1)	運送契約書の交付義務	15
(2)	堪航能力担保義務	15
(3)	免責特約の禁止	15
(4)	船積み，陸揚げ，運送賃等に関する規律【P】	16
(5)	再運送契約における船舶所有者の責任	16
(6)	契約の終了等に関する規律【P】	16
3	個品運送	16
(1)	堪航能力担保義務及び免責特約の禁止	16
(2)	船積み，陸揚げ，運送賃等に関する規律【P】	16
(3)	契約の終了等に関する規律【P】	16
4	船荷証券等	16
(1)	船荷証券の交付義務	16
(2)	船荷証券の作成	16
(3)	船荷証券の謄本の交付義務	17
(4)	船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等	17
(5)	船荷証券の文言証券性	18
(6)	船荷証券を数通発行した場合の取扱い	18
(7)	複合運送証券	18
5	海上運送状	19
第4	海上旅客運送	19
第5	共同海損	19
1	共同海損の成立等	19
(1)	共同海損の成立及び共同海損に係る損害又は費用	19
(2)	特別な場合の取扱い	20
2	共同海損の分担	20
(1)	共同海損の分担額	20
(2)	特別な場合の取扱い	21

3	その他	22
第6	船舶の衝突	22
1	船舶所有者間の責任の分担	22
2	積荷等の財産の損害賠償責任	22
3	消滅時効	23
4	規律の適用範囲	23
第7	海難救助	23
1	任意救助及び契約救助	23
2	救助料の額	24
3	救助料の分配割合	24
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	27
第8	海上保険	27
1	保険者が填補すべき損害	27
2	告知義務	27
3	希望利益保険	27
4	保険期間	28
5	海上保険証券	28
6	危険の変更	28
7	予定保険	28
8	保険者の免責	28
9	填補の範囲等	29
10	委付	30
第9	船舶先取特権及び船舶抵当権等	30
1	船舶先取特権を生ずる債権の範囲	30
2	船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣	32
3	船舶先取特権の目的	33
4	船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力	33
第3部 その他		34
第1	国際海上物品運送法の一部改正	34
1	運送人の責任の限度額	34
2	高価品に関する特則	35
第2	その他	35

商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案のたたき台

（前注）本部会資料においては、中間試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補足説明を記載している。

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 陸上運送及び海上運送

【甲案】

(1) 陸上運送 陸上又は湖、川、港湾その他の平水区域における物品又は旅客の運送をいう。

(2) 海上運送 商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（陸上運送に該当するものを除く。）をいう。

【乙案】

(1) 陸上運送 陸上における物品又は旅客の運送をいう。

(2) 海上運送 商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（湖、川、港湾その他の平水区域におけるこれに相当する運送を含む。）をいう。

3 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。

（補足説明）

1 湖、川、港湾その他の平水区域のみにおける運送が陸上運送に含まれるとする現行法の規律を維持するかどうかについては、そのような運送につき堪航能力担保義務等の海上運送の特則に服させるのが相当かどうか問題である。

そして、平水区域を航行区域とする船舶は多様であって、例えば、東京湾や瀬戸内海における貨物船、平水タンカー、相当数の旅客及び車両を運送し得るフェリーのほか、湖川における渡し船、港湾のはしけなど、様々な形態の運送が行われている実情にあり、これを踏まえて検討を行う必要がある。

2 この点につき、船舶安全法第1条の堪航性保持義務は、湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶にも課され、はしけについても同様であるとされている（同法第29条ノ7も参照）。また、内航海運業法は、輸送の安全の確保等の観点

から、内航海運業のほか、もっぱら湖、沼又は河川において営む内航海運業に相当する事業にも、事業の登録制、約款の届出制等の規律を及ぼしている（同法第27条）。このような観点や、水上を航行する運送形態について航行区域を問わずに同一の取扱いをすることの便宜を強調すると、乙案のような考え方もあり得る。

（注）ただし、港湾運送では、悪意重過失により損害が生じた場合に限り運送人が賠償責任を負う旨の約款が広く用いられている。乙案による場合には、このような約款のうち、軽過失による堪航能力担保義務違反に基づく賠償責任を免除する部分は、商法第739条の強行法規性に違反して無効とされる余地がある。

なお、港湾運送は、原則として港則法上の港の区域内で行われるが、はしけ運送については、指定区間である千葉港と京浜港の間というように、平水区域でも行われることがある（港湾運送事業法第2条第4項、第1項第3号）。

- 3 これに対し、船舶安全法上、平水区域は地形・面積、気象・海象等を踏まえて定められ、平水区域を航行区域とする船舶について特別な規制がされていること（部会資料7の第1）等を強調し、また、上記2の注のように、平水区域のはしけ運送等における現在の取扱いを変更させないという観点からは、甲案のように、現行法を維持する考え方もあり得る。

（注）平水区域を航行区域とする船舶については、例えば、次のような点で、他の船舶と法令上の規律を異にする。

- ・ 遠洋船及び近海船に比べ、外板の板厚が10%薄くてもよい。
- ・ 満載喫水線に関する規制がない（満載喫水線から上甲板上部までの垂直距離を自由に設定することができる。）。

- 4 以上を踏まえ、中間試案に本文の二つの案を掲げることとしてはどうか。

（注1）陸上運送と海上運送の区別の問題とは別に、一般に、商法第3編（海商）の規律の適用範囲に関連して、商法第684条第1項は、同法上の船舶について、商行為をする目的で航海の用に供する船舶と定義する。この「航海」の意義については、平水区域を除外した海洋を指すとの伝統的な見解と、海の範囲は社会通念により定まるとの近時の見解とが対立している。本文の案は、この点に関して特定の見解を採る趣旨ではない。

（注2）このほか、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律第2条第1項第1号の「航海の用に供する船舶」の意義も、解釈に委ねられており、本文の案は、この点に関して従来の解釈を変更する趣旨ではない。例えば、東京高裁平成7年10月17日決定・判例タイムズ907号269頁は、東京湾平水区域を航行区域とする船舶につき、商法第569条の規律を踏まえつつ、その航行は「航海」に当たらないとして、責任制限手続の適用を否定しているが、これは、事例判断として、海難事故の被害者の権利保護を重視する考え方といえることができる。このような解釈の手がかりを残すためにも、本文では、商法の規律から平水区域という概念を削除しないこととしている。

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、荷送人がこれ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。

（補足説明）

第2回会議では、荷受人が運送賃を支払うという着払の事例にも適用し得る規律とすべきであるとの指摘があったが、着払の事例でも、約款上は、荷送人が運賃支払義務を負わないとはされておらず、単に、荷受人に対して荷物を引き渡す時に運賃等を収受することを認めているにすぎない。また、典型契約の冒頭規定において、債務の帰属主体を明らかにしない規律を設けることも、法制上困難である。そこで、部会資料2の第2の1の規律を維持することとしている。

3 荷送人の義務

(1) 契約に関する事項を記載した書面の交付義務

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、運送人の請求があったときは、次に掲げる事項を記載した書面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) 荷受人の氏名又は名称

(オ) 到達地

イ 荷送人は、アの書面の交付に代えて、運送人の承諾を得て、アの書面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。

（補足説明）

部会資料2の第2の2(1)アでは、荷送人が運送人に対し運送に適する状態で運送品を引き渡さなければならない旨の規律の新設を提案していたが、「運送に適する状態」の意義が明確でなく、運送品引渡義務の履行の有無をめぐる争いが生ずるおそれがあるとの指摘が少なくなかったことから、この提案は、取り上げないこととした。

(2) 危険物に関する通知義務

危険物に関する通知義務について、次のような規律を設けるものとする。

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（以下「危険物」という。）であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該危険物の品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を通知しなければならない。

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。

(補足説明)

1 総則的規律としての危険物に関する賠償責任

(1) 危険物に関する荷送人の通知義務に関しては、部会資料2の第2の2(2)では、判例（最高裁平成5年3月25日第一小法廷判決・民集47巻4号3079頁）や英米の海上運送に関する判例法理を踏まえ、運送人が危険物の安全な運送に必要な情報を知り又は知ることができるときは荷送人が通知義務を負わないとの考え方を掲げていた。

この考え方に対しては、運送人の主観的態様を問わずに荷送人は通知義務を負うとした上で、賠償責任の判断に際し、相当因果関係や過失相殺という枠組みで運送人の主観を考慮し、個別に柔軟な解決を図るべきであるとの指摘があった。

(2) これを踏まえ、部会資料7の第2では、荷送人の多様性に配慮してその主観的態様を考慮して責任の在り方を定める考え方と、荷送人の通知義務違反による責任を無過失責任とする考え方とを掲げたところ、前者に関しては、荷送人の無過失につき荷送人が主張立証責任を負うべきであるとの指摘があった。

本文の案は、これらの考え方を踏まえたものである。

2 国際海上物品運送における危険物に関する賠償責任

ハーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項を背景として、国際海上物品運送法第11条第2項では、「前項の規定（危険物に関する運送人の処分権）は、運送人の荷送人に対する損害賠償の請求を妨げない。」と規定されている。この点につき、同法の制定当時は、危険物の運送を委託するにつき荷送人に故意又は過失があった場合に賠償責任があるのは当然であるとして、過失責任主義による旨の説明がされている。国際的には、この点の解釈は分かれているが、近時は、イギリスやアメリカでは厳格責任（無過失責任）の考え方が採られているという。

本文で甲案による場合には、国際海上物品運送法第11条第2項についても、解

積の余地はあるものの、物品運送についての総則的規律に従って過失推定責任と見ることが考えられる。他方、本文で乙案による場合には、同項について、制定当時の説明を実質的に変更し、無過失責任と見ることになると考えられる。

このほか、本文で甲案による場合に、国際海上物品運送法第11条第2項について明示的に無過失責任である旨を規定する改正を行うという考え方もあり得るが、この点については、本文のいずれの案によるべきかの検討と並行して、利害関係人の意見を聴取しつつ、引き続き検討されるべき問題であると考えられる。

3 国内海上物品運送における危険物に関する賠償責任

部会資料8の第6では、国内海上運送における危険物の取扱いに関し、国際海上物品運送法第11条を参考にした規律を設けることを掲げていた。

しかし、荷送人の賠償責任に関する国際海上物品運送法第11条第2項と同様の規定を設けることが相当かどうかは、上記2の検討を踏まえる必要があり、引き続き検討することとした。

4 運送賃及び留置権

(1) 運送人は、到達地における運送品の引渡しと同時に、運送賃を請求することができるものとする。

(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、運送品に関して受け取るべき運送賃、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。

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当該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、又はその引渡しが行われるべき時までその引渡しをしないときは、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。

(補足説明)

部会資料7の第3の2では、運送品の滅失又は損傷による運送人の責任の限度額に関する規律を新設すべきか否かについて掲げていたが、運送人の責任に関する商法の規定が基本的に任意規定とされることとの関係で、この規律を新設すべき合理性の説

明が容易でなく、また、この規律を新設すると、中小の荷主が個別に貨物に保険を付する必要が生じ、経済全体から見て非効率となるおそれがあること等から、取り上げないこととした。

また、部会資料9の第1では、実行運送人の責任に関する規律を新設すべきか否かについて掲げていたが、この規律の新設に積極的な意見は見られず、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズとの整合性につき慎重な検討が必要であるとの指摘などがされるにとどまったこと等から、取り上げないこととした。

(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【甲案】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。

【乙案】運送人の故意又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為によって運送品の滅失等が生じたとき。

（注）乙案による場合には、商法第581条及び9(2)の規律における重大な過失という要件についても、検討するものとする。

(3) 運送品の延着

運送品の延着（運送品の損傷又は一部の滅失を伴うものを除く。）の場合における損害賠償の額について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】当該場合における損害賠償の額は、その引渡ししがされるべき地及び時における運送品の価額を超えることができないものとする。

(4) 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。

6 荷受人の権利

貨物引換証が発行されない場合における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）について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】これらの規律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、運送品が到達地に到着した後に荷受人がその引渡し若しくは損害賠償の請求をし、又は運送品の全部が滅失した後に荷受人が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。

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、又はその受取を怠ったとき。
 - (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いときは、運送人は、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本文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)までに従って運送品を供託し、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項本文の規律に関し、運送賃その他の費用の支払という要件を削り、次のように改めるものとする。

運送品の損傷又は一部の滅失（直ちに発見することができるものに限る。）についての運送人の責任は、荷受人が異議をとどめないで運送品を受け取ったときは、消滅するものとする。

イ 下請運送人の責任に係る商法第588条第1項ただし書の適用に関して、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の損傷又は一部の滅失（直ちに発見することができないものに限る。）についての下請運送人の責任は、荷受人が所定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。

（補足説明）

部会資料7の第5の1では、運送品の延着による運送人の責任に関し、荷受人がその受取の日から2週間以内に運送人に対して当該責任を追及する意思がある旨の通知を発しないときは消滅する旨の規律を新設すべきか否かについて掲げていたが、短期間のうちに通知を発しないと損害賠償請求権が消滅するという点は、一般的な民事法制に見られない規律であって、新たに当該規律を設けることは、権利者の権利保護の見地からなお躊躇されること等から、取り上げないこととした。

（2）期間の経過による責任の消滅

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日（運送品の全部の滅失の場合にあっては、その引渡しが行われるべき日）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。

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）運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定は、運送品の滅失等についての運送人の荷送人又は荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る。（2）において同じ。）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。

- (2) (1)により運送人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、当該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。

(補足説明)

本文(1)のように、運送品の滅失等について運送人が契約責任と不法行為責任の双方を負う場合に、一方では、契約責任の減免に係る商法の規定の効果が不法行為責任の減免にも及ぶとしつつ、他方では、当該運送契約による運送を容認していない荷受人に対する責任には及ばないとするについては、荷主側及び運送人側においてそれぞれの意見があるところである。

我が国の私法上は、一般に、債務不履行に基づく賠償請求権と不法行為に基づく賠償請求権との競合を認め、契約責任の減免に係る規定は不法行為責任には及ばないとされている（最高裁昭和44年10月17日第二小法廷判決・集民97号35頁）。しかし、運送人の責任については、特に損害賠償額の定額化（商法第580条）を始めとして、多数の法律上の責任減免事由の規定があり、画一的に責任の額を定め、あるいは早期かつ画一的に運送人の責任を消滅させる必要性が高いところ、上記の責任減免事由の規定を不法行為責任にも及ぼすこととしないと、その立法趣旨を全うすることができない。他方で、運送契約による運送を容認していない荷受人については、過失により運送品の滅失等を引き起こした運送人との関係で、上記の責任減免事由の規定を及ぼすことには躊躇される。

部会資料7の第6で示した本文の規律は、これらの利害関係の調整を図ろうとするものである。

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は、運送人は、当該二以上の運送のうち当該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（(2)において「法令等」という。）の規定に従い、損害賠償の責任を負う。
- (2) (1)の規律の適用については、陸上運送、海上運送又は航空運送のうち商法以外の法令等の規定により運送人が運送品の滅失等についての損害

賠償の責任を負うものごとに、それぞれ別の運送とみなす。

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

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。

(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、船舶の利用に係る損益の計算をして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ものとする。

(補足説明)

第7回会議では、本文のような改正を行った場合に、賃貸借契約に基づく引渡しの時から賃貸物に欠陥があるときの法律関係につき疑問が呈された。

この点について、現行法の下では、賃借人が瑕疵担保責任(民法第559条、第570条)及び修繕義務(同法第606条第1項)の双方を負うとして、欠陥の生じた時期を問わず賃借人の修繕義務を肯定する見解が一般的である(瑕疵担保責任については、民法改正要綱仮案では、債務不履行責任として構成される。)

船舶賃貸借について本文のような特則を設けた場合には、引渡しの中から船舶に欠陥があるときは、賃借人に契約の内容に適合した船舶を引き渡す債務の不履行があるのであって、本文のような船舶賃借人の修繕義務の範囲は、引渡し後に船舶に生じた破損等に限られると整理することが相当であると考えられる。

3 定期傭船【P】

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ない等の規律(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。

(2) 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。

（補足説明）

この点に関連して、第3回会議では、運送人が堪航能力担保義務を負う時点について、発航時のみではなく、航海中まで拡張すべきであるとの意見があったが、我が国がヘーグ・ヴィスビー・ルールズを批准している現状を前提とすると、国内海上運送についてのみ、同条約よりも重い堪航能力担保義務を運送人に課すことは、内航・外航の均衡を欠くこととなり、相当でないものと考えられる。

(3) 免責特約の禁止

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。

（補足説明）

この点に関連して、第3回会議では、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、国内海上運送にも妥当させるべきであるとの意見もあったが、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相当であり、新たに法律上の規律を設けることは相当でないと考えられる。

- (4) 船積み，陸揚げ，運送賃等に関する規律【P】
- (5) 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。
- (6) 契約の終了等に関する規律【P】

3 個品運送

- (1) 堪航能力担保義務及び免責特約の禁止
個品運送についても，2(2)及び(3)の改正を行うものとする。
- (2) 船積み，陸揚げ，運送賃等に関する規律【P】
- (3) 契約の終了等に関する規律【P】

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。

（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
- (サ) 数通の船荷証券を作成したときは、その数
- (シ) 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。

(補足説明)

本文については、基本的に国際海上物品運送法第7条の規律を維持しているが、本文ア(キ)については、船舶の国籍(同条第1項第7号)は、実務上船荷証券に記載されていないのが通例であり、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズでも特段の規定がないため、これを船荷証券の法定記載事項から削除することとした。

(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告等

船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等に関し、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。

(補足説明)

本文アについては、国際海上物品運送法第8条第1項の規律を維持するとともに、実務上、運送品の種類・数などに関する荷送人等から運送人に対する通知が電子メール等によってされる事例も少なくないことを踏まえ、電磁的方法による通知の規律を追加することとした。

(注1) ヘーグ・ルールズ又はヘーグ・ヴィスビー・ルールズの加盟国においても、当該通知につき、書面に限定せず、電子メール等による場合を含むことを明文の規律により認めている例がある（ドイツ、オーストラリア等）。

(注2) 第4回会議では、荷送人の通知が正確でないと運送人が信ずべき正当な理由がある場合等について、国際海上物品運送法第8条第2項のように、単に同条第1項の記載義務を免除するだけでなく、ロッテルダム・ルールズ第40条第1項のように、運送人が留保文言を付す義務を負う旨を明示すべきであるなどの指摘があった。

国際海上物品運送法の制定当時は、このような場合にどのような記載をすべきかについては、法律上は規定がないが、信義則によって決せられると説明されている。この点については、基本的に同法第8条第2項の規定振りはヘーグ・ヴィスビー・ルールズ（公定訳）第3条第3項ただし書に沿うものであること、現行法の規律が実務上不都合であるなどの指摘がされてはいないこと等を踏まえ、現時点では取り上げないこととしている。

(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。

（補足説明）

船荷証券の法律上当然の指図証券性については、第4回会議において、英国法等に合わせてこれを廃止すべきとの意見もあったものの、他方で、この規律は我が国の実務上定着しており、改正により取引の混乱のおそれがあるとの意見があり、また、記名式船荷証券に定型的に「non-negotiable unless consigned to order」等という文言をあらかじめ印刷して、運送人の意思に反して裏書譲渡がされることを回避することも実務上可能であることから、現行法の規律を維持することとした。

(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、運送品の受取後遅滞なく、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「次に掲げる事項」とあるのは、「発送地及び到達地並びに次に掲げる事項」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があるときは、運送品の受取後又は船積み後遅滞なく、船荷証券に代えて、受取又は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。
- (2) 海上運送状には、船荷証券の記載事項（4(2)ア）と同様の事項を記載しなければならない。
- (3) 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。

第4 海上旅客運送

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に係る損害又は費用

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上の財産（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の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、特約があるときを除き、商法の定めるところにより、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。）により生じた損害及び費用は、共同海損とする。

ウ 共同海損に係る損害の額は、次に掲げる区分に応じ、それぞれに定める価額によって算定するものとする。ただし、積荷及び運送賃については、本文の規定により算定される額から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を控除しなければならない。

(ア) 船舶 到達の地及び時における船舶の価額

(イ) 積荷 陸揚げの地及び時における積荷の価額

(ウ) 積荷以外の船舶上の財産 到達の地及び時における当該財産の価額

(I) 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) (I)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。

(1)にかかわらず、船荷証券その他価額の算定に必要な書類(以下「価額算定書類」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、価額算定書類に記載された価額によって定める。積荷の価額に影響を及ぼす事項につき価額算定書類に虚偽の記載をした場合も、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。

(1)にかかわらず、次に掲げる損害及び費用は、利害関係人が負担することを要しない。

(ア) 次に掲げる物に加えた損害

- 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 甲板積みの積荷。ただし、商慣習に従って甲板積みがされた場合を除く。
- 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る特別補償に係る費用

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船舶の価額

- (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積荷の価額
 - b 共同危険回避処分の時に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
- (ウ) 積荷以外の船舶上の財産（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財産の価額
- (I) 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請求することができる額
 - b 航海の費用その他の費用（共同海損に係る費用に該当するものを除く。）のうち、共同危険回避処分の時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修繕費その他の費用を支出した場合にあっては、当該費用（共同海損に係る費用に該当するものを除く。）を控除しなければならない。
- ウ アに掲げる者が受けた損害が共同海損となるときは、アに定める額に当該損害の額を加算しなければならない。

(補足説明)

本文ウについては、部会資料5の第3の2(1)オの規律と実質的に異なるものではないが、実務上は、船舶・積荷・その他の船舶上の財産・運送賃の各利害関係人と並列的に「共同海損に係る損害を受けた者」を考慮するのではなく、当該各利害関係人の財産の価額にその者が受けた損害の額を加算するとの計算方法が採られている旨の意見があったこと等を踏まえ、これに沿う表現としている。

(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。

(1)にかかわらず、価額算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、当該価額算定書類に記載された価額に応じて共同海損を分担する。積荷の価額に影響を及ぼす事項につき価額算定書類に虚偽の記載をした場合も、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。

(1)にかかわらず、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。

(補足説明)

第5回会議では、本文アについて、共同海損の精算の局面を期待して価額算定書類に虚偽の記載をする事例は稀であるので、虚偽の記載があった場合に積荷の損害額を強行的に定める必要性があるか疑問であり、推定規定で足りるのではないかとの意見があった。

本文アの規律は、商法第795条第2項及び第3項の表現の整理にとどまるところ、その趣旨については、不正の記載に対する制裁という目的に加えて、このような積荷に加えられた共同海損に係る損害については時に高い分担金の支払を受けることがあるため均衡をとる必要があるとの目的もあるといわれる。このような趣旨にはなお合理性があると考えられるほか、価額算定書類に記載された価額によって共同海損の精算をすることは、迅速な精算事務の遂行にも資するものであることから、現行法の規律を維持することとした。

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。

二以上の船舶が衝突した場合において、当該二以上の船舶につきその船舶所有者又は船員に過失があるときは、裁判所は、これらの過失の軽重を考慮して、その衝突により生じた損害についての責任の分担を定める。この場合において、当該二以上の船舶につき過失の軽重を定めることができないときは、各船舶所有者が等しい割合でこれを負担する。

2 積荷等の財産の損害賠償責任

二以上の船舶が過失により衝突した場合における積荷等の財産の損害賠償責任に関し、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】1の前段に規定する場合において、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ものとする。

3 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の請求権（財産権の侵害によるものに限る。）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。

4 規律の適用範囲

船舶の衝突に関する規定は、次に掲げる場合について準用するものとする。

- (1) 船舶の準衝突の場合（船舶の衝突が発生しなかった場合において、航行若しくは船舶の取扱いに関する行為又は法令に違反する行為により他の船舶又はその船舶内に在る者若しくは財産に損害を加えたとき）
- (2) 商法第684条に規定する船舶と湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶（商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り、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。）とが衝突し、又は準衝突を生じさせた場合

（補足説明）

第5回会議では、平水区域を航行区域とする船舶同士の衝突の場合にも、船舶の衝突に関する商法の規定を適用すべきであるとの意見があった。

この点について、平水区域を航行区域とする船舶は多様であり、例えば、はしけなどの雑種船（港則法第3条第1項）については、特定港への出入り等に際して一定の航路によることを要するとの規制や、港内の移動につき港長の許可を要するとの規制を受けることがなく、一般的な船舶と比較して、異なる航行ルールに服している（同法第7条、第12条等）。

商法第3編（海商）の規定は、一般的に、海上企業に関する法といわれることが多いところ、商法第684条に規定する船舶と平水区域を航行区域とする船舶との衝突については、衝突条約第1条を踏まえ、これを明示的に商法の適用範囲とすることが相当であるが、他方、平水区域を航行区域とする船舶同士の衝突については、上記のように様々な船舶があることを念頭に、これを解釈に委ねることが相当であると考えられる。

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

の全部又は一部が損傷し、又は損傷するおそれが生じた場合において、これを救助した者があるときは、その者は、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 義務なく救助した場合（任意救助） 相当の救助料

イ 契約に基づき救助した場合（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(1)イの契約を締結する権限を有する。

2 救助料の額

(1)ア 任意救助の場合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。

イ 契約救助の場合において、救助料の額につき争いがあるときは、特約がない限り、商法第801条の規定を準用するものとする。

(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。）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 救助料の分配割合

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) (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) (1)に反する特約で、船員に不利なものは、無効とする。

(4) (1)により船員に支払うべき金額の分配割合の決定は、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) (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) (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。

(補足説明)

本文(1)ウについては、任意救助の場合に、救助に従事した船舶の船長に救助料債権者についての代理権及び当事者適格を認めることにより、救助料の支払に関する法律関係を簡易・迅速に処理するという観点から、判例（大審院昭和8年1月24日判決・法学2巻9号104頁）の考え方を明文化することとしている。

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防止し又は軽減しようとした場合について、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損傷し、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、当該船舶又は積荷等の救助を行う者が当該障害を防止し、又は軽減しようとしたときは、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て得た額の支払を請求することができる。

ア 当該障害の防止又は軽減のための措置に要した費用（合理的に必要と認められるものに限る。）に相当する額

イ 1(1)の救助料の額

- (2) (1)アの措置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つては、200）を乗じて得た額の範囲内で裁判所が定める額」とする。
- (3) 救助を行う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。

(補足説明)

- 1 本文(1)の規律の地理的適用範囲について、第5回会議において、89年救助条約第1条(d)と均衡をとるべきとの意見があつたこと等を踏まえ、部会資料5でブラケットを付していた「本邦又は外国の沿岸海域において」という部分を取り入れることとしている。
- 2 本文の規律に関連して、第5回会議では、海洋汚染の防止又は軽減のための措置によって運送品の滅失又は損傷が生じた場合について、国際海上物品運送法の免責事由として定めるべきであるとの指摘もあつた。この点については、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズに存しない規律であつて見直しが困難であり（条約第8条は、既存の国内法に基づく運送人の責任の制限の余地を許容するにすぎない。）、国際海上物品運送法第3条第1項の注意義務を尽くしたか否かの解釈によらざるを得ないものと考えられる。

(注) 特別補償の請求権の計算方法について

救助作業により現に船舶又は積荷等が救助された場合には、救助料請求権が発生するところ、船舶又は積荷等の救助に要した費用と海洋汚染の防止又は軽減に要した費用とを明確に区別することが困難であること等から、本文2(1)のとおり、救助料の額の決定に際して、裁判所は、海洋汚染の防止又は軽減のための措置の内容等をも考慮するものとしている。そして、海洋汚染を防止し又は軽減しようとした救助者に対しては、合理的に必要となる実費相当額に至るまでの金額を補償するため、「海洋汚染の防止又は軽減のための措置に要した費用（合理的に必要と認められるものに限る。）に相当する額」から「救助料の額」を控除した額につき、特別補償の請求権が生ずるものと整理されている。

他方、救助作業により船舶又は積荷等が救助されない場合には、救助料請求権は発生しないが、この場合も、海洋汚染の防止又は軽減に要した費用のうち合理的に必要となる実費相当額を救助者に補償するため、その額につき特別補償の請求権が生ずることとなる。

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。

(補足説明)

特別補償請求権の消滅時効期間について、89年救助条約第23条第1項と同様の規律を設けることとしている。

7 規律の適用範囲

海難救助に関する規定は、湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶（商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り、端舟その他の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。）又は積荷等の救助について準用するものとする。

(補足説明)

端舟やろかい舟についても救護されるべきことは当然である（水難救護法等）が、商法第3編（海商）の規定は、一般的に海上企業に関する法といわれ、これらの舟をその規律の対象としていないため、これを維持することとしている。

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，そ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（責任保険契約にあつては、故意に限る。）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 船舶保険契約にあつては、堪航能力担保義務に反したことによって生じた損害

オ 貨物保険契約にあつては、貨物の荷造りの不完全によって生じた損害

（補足説明）

第8回会議では、貨物保険契約の免責事由の一つとして、「運送の遅延」を規定すべきであるとの意見があつた一方で、法定免責事由の位置付けを検討すべきであるとの意見もあつた。

この点について、海上保険の規律は、「保険ノ目的ニ付キ」航海に関する事故によって生じた損害を填補するものである（商法第816条）ところ、第8回会議で指摘されたとおり、実務上、運送の遅延による免責が主張されるのは、当該貨物について物理的な損傷はないものの遅延に伴って代船の手配費用等が生ずる場合等であることを前提とすると、そのような損害は、そもそも、貨物保険における「保険ノ目的ニ付キ」生じた損害ではないと考えられる。そうすると、現在の保険実務において主に「運送の遅延」による免責として取り扱っている事例は、デフォルト・ルールとしては、填補範囲に含まれていないために保険者において填補を要しないものであつて、商法第829条による免責の問題ではないと整理されることとなる。

なお、運送の遅延によって運送品の腐敗等が生じた場合に関し、その損害がどのような場合に填補され、どのような場合に免責されるかにつき明確な規定を設けることが困難なことは、部会資料9のとおりである。

(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。

（補足説明）

第6回会議では、商法第842条第1号に関し、船舶先取特権の実行手続において手続費用につき最優先で配当を受ける根拠となっているのではないかとの指摘があった。

執行実務上、手続費用が最優先で配当を受ける根拠については、総債権者の共通の利益のために支出された費用として、他に先立って償還することが衡平にかなない、また、民事執行法第63条第1項の規定も手続費用の最優先性を前提とするものと解されるなどと説明されている。このように、手続費用は、本文のような改正をしても最優先の配当を受けることができ、他方、手続費用に該当しないものは、条約や諸外国の法制でも基本的に船舶先取特権が認められていないこと等から、商法第842条第1号を削除し、民法第306条第1号の共益費用の先取特権の範囲で保護することが考えられる。

- (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について、次のいずれかの案によるものとする。

【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って、当該船舶への乗組みに関して生じたもの

（補足説明）

第8回会議では、本文に掲げた案のほか、乙案を更に限定する考え方として、過去1年以内に雇止めとなった乗組みに基づいて生じた債権に限るといった時間的限定を加えることや、退職金債権を除くといった労働債権の種類による限定を加えることも考えられるとの意見もあった。しかし、前者については、その時間的限定の根拠につき合理的な説明が容易でなく、後者については、退職金は一般的に賃金の後払的性格を有するものと指摘されていることや、民事執行法、破産法等における退職金債権の取扱いに照らしても、これを一律に除くことは相当でないと考えられる。

なお、第8回会議で指摘されたとおり、民法第308条により、「給料その他債務者と使用人との間の雇用関係に基づいて生じた債権」について一般先取特権が認められるため、商法第842条第7号の船舶先取特権の被担保債権の範囲は、主として、船員の船舶所有者に対する雇用契約債権が船舶抵当権者の貸金債権に優先することのできる範囲をどのように考えるかという問題であると整理される。

(注) 船舶賃貸借の場合には、船員は、船舶賃借人に対して雇用契約債権を有するところ、これに加えて、本文のいずれの案による場合でも、船舶所有者との関係で商法第704条第2項の範囲（当該船舶の利用に関する雇用契約債権の範囲）の船舶先取特権を有する。

(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艙装によって生じた債権並びに最後の航海のための艙装、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。

(補足説明)

- 1 未発航船舶の売買・製造・艙装の船舶先取特権については、その債権者が船舶を占有していることが通常であり、同時履行の抗弁権や留置権による保護があり得るところ、このような場合にも先取特権を認める意義は、民法第321条の動産売買の先取特権と同様に、目的物（船舶）の引渡し後も債権者を保護する点にあると考えられる。しかし、実務上、代金支払が未了のまま船舶の引渡しが行われる例は多くはなく、また、上記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、債権保全の実効性に乏しい。
- 2 最後の航海のための艙装・食料・燃料の船舶先取特権については、船舶先取特権の目的から未収運送賃を除くこととすると、そもそも現在の立法趣旨が妥当しない（部会資料9の第5の1(1)参照）上、船舶の発航により消滅するため債権保全の実効性に乏しいことは、上記1と同様である。
- 3 以上によれば、商法第842条第8号を削除することが考えられる。

(注) 商法第842条第8号の船舶先取特権を削除した場合でも、船舶の売買について、動産売買の先取特権（民法第321条）は成立する。

(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。

2 船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣

(1) 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)）

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）

(注) 商法第842条第7号の船舶先取特権の順位については、1(3)の被担保債権の範囲に関する改正の方向性が定まった後に、引き続き検討するものとする。

(補足説明)

第6回会議では、人命の保護という観点から、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の順位を引き上げるべきとの意見があった。このほか、海難救助を促進するという観点や、93年条約が定めている船舶先取特権相互間の順位等を踏まえると、本文に掲げる順位とすることが考えられる。

(2) 船舶先取特権と船舶抵当権との優劣（商法第849条、船主責任制限法第95条第3項）について、次のいずれかの案によるものとする。

船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には、船舶先取特権は、船舶抵当権に優先する。

【甲案】ただし、(1)の第5順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合す

る場合には、船舶抵当権は、当該船舶先取特権に優先する。

【乙案】ただし、(1)の第4順位又は第5順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には、船舶抵当権は、これらの船舶先取特権に優先する。

(補足説明)

第8回会議では、商法第842条第6号の船舶先取特権に関し、これを制限的に解し、船舶抵当権に劣後させるべきとの意見があった一方で、燃料油供給業者の立場から、現行法の規律を維持すべきであるとの参考資料23の意見書も提出された。

この点に関して、燃料油供給業者等の保護については、船舶先取特権に基づく差押えが可能であればこれにより弁済を十分に強制することができるとの指摘もあるが、他方で、船舶所有者につき破産手続が開始され、破産法第2条第9号の別除権の行使による当該船舶の換価が行われた事例で、仮にこの船舶先取特権を船舶抵当権に劣後させることとするとその配当額が大きく減少するような場合がある程度見られるなどといった事情があれば、現行法の規律を維持することも考えられる。

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 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力

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）について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】民法上の先取特権は、船舶所有者に対しては効力を生じないものとする。

(注) いずれの案による場合も、4の規律は、定期傭船について準用するものとする。

(補足説明)

第8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、これを前提とする現在の実務において、相当の長期間にわたり多額の修繕費が累積する事態が現に生じているとの事例が紹介さ

れた。同項の規律については、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ため、中間試案には、本文の二つの案を掲げることが相当であると考えられる。

なお、第8回会議では、民法上の先取特権のうち、具体的に問題となるものを限定して検討すべきとの指摘があった。この点について、船舶賃借人を債務者として船舶について成立し得る動産先取特権（民法第311条各号）は、一般には動産保存の先取特権以外には想定し難いところ、航海継続の必要によって生じた債権であれば商法第842条第6号の船舶先取特権が成立することから、正に平成14年判例の事案のように、航海継続には必要のない修繕費等（法定検査に伴うもの等）の動産保存の先取特権を念頭に置いて検討すべき問題であると考えられる。

（注）第8回会議では、船主責任制限法第95条の船舶先取特権を念頭に、商法第704条第2項の規定がなくとも、債務者以外の所有する船舶について船舶先取特権が成立する余地があり得るのかにつき、疑問が呈された。

この点について、一般的には、船舶先取特権も、民法上の動産先取特権と同様に、別段の規定のない限り、債務者の所有物についてしか成立しないのが原則であり、その例外として、船舶賃貸借に関する商法第704条第2項、再運送契約の荷送人の賠償請求権に関する国際海上物品運送法第19条、制限債権に関する船主責任制限法第95条があるものと解されているようである。

そして、現行法の下では、定期傭船者が債務者となる燃料油債権等については、商法第704条第2項の類推適用により、債務者以外の所有する船舶に船舶先取特権が成立する余地があると解されているようであるが、この点については、①船舶賃借人と取引をする船舶債権者の保護（必要性）と、②当該船舶を船舶賃貸借に供した船舶所有者は、船舶先取特権の負担を予期すべきこと（許容性）から説明することができるように思われる。したがって、例えば、船舶を盗取した者が商行為をする目的で当該船舶を航海の用に供したとしても、その航海の継続に必要な燃料油債権について、それが商法第842条第6号の債権に該当することを理由に、当該船舶に船舶先取特権が成立するとは考え難い。

第3部 その他

第1 国際海上物品運送法の一部改正

1 運送人の責任の限度額

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

2 高価品に関する特則

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（国際海上物品運送法第20条第2項，第578条）について，次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】国際海上物品運送法第20条第2項のうち，商法第578条を準用する旨の規律を削除するものとする。

第2 その他

その他所要の規定を整備するものとする。