

法制審議会
商法（運送・海商関係）部会
第10回会議 議事録

第1 日 時 平成27年2月25日（水） 自 午後1時32分
至 午後3時03分

第2 場 所 東京地検会議室

第3 議 題 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（その2）

第4 議 事 （次のとおり）

議 事

○山下部会長 それでは、予定した時刻でございますので、法制審議会商法（運送・海商関係）部会の第10回会議を開会いたします。本日は御多忙の中を御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、菅原委員、岡田幹事、清水幹事、谷口関係官が御欠席です。

では、本日の会議の配布資料の確認をさせていただきます。事務局からお願いします。

○松井（信）幹事 お手元の資料について御確認いただきたいと思います。部会資料11として、中間試案のたたき台（その2）を事前に送付させていただいております。お手元にご覧いただけますでしょうか。

部会資料11につきましても、部会資料10と同様に、中間試案としてこの部会における取りまとめの対象となるのは太字ゴシックで書かれている部分であり、補足説明は今回の審議のために特に付したものでございます。

○山下部会長 なお、本日の審議に入る前に、運送・海商法制と関連いたします船主責任制限法の改正法案につきまして、事務局より説明がございました。

○松井（信）幹事 では、船主責任制限法の改正法案について御説明いたします。

この法案につきましては、昨年秋に前臨時国会に提出しましたが、衆議院の解散により廃案になったという経緯がございます。そこで、本年2月17日、閣法第7号として、この通常国会に改めて「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部を改正する法律案」を提出しております。今回の改正法案の内容も、臨時国会に提出したものと同様に、国際条約を受けた責任限度額の改正でございまして、本年6月8日に条約改正の効力が生ずることから、法務当局といたしましては、この通常国会での早期の成立を目指しているところでございます。

○山下部会長 それでは、本日の審議に入りたいと思います。

本日は、部会資料11について御審議いただく予定でございます。基本的には、途中、休憩を入れることなく最後まで御審議いただきたいと思いますが、長時間にわたりような場合には、午後3時30分頃をめぐり、適宜休憩を入れたいと思います。

審議に当たってのお願いですが、本日も、前回に引き続きまして中間試案の取りまとめに向けた会議でございまして、基本的には、どのような形で最終的にパブリック・コメントに付すべきかという観点から御審議いただければと思っております。したがって、個々の論点についての実質的な議論は、本日のところは、前回同様、中間試案の取りまとめ方を考えるに当たり必要な範囲で、適宜お願いできればと思っております。

また、本日の審議事項に関しましては、参考資料24、25として、日本船主協会から2通の意見書が提出されております。前回の部会の際に席上配布したものでありますが、本日の審議事項に関するものでありますから、まず、入来院委員から、2通を一括して概要の御説明をお願いいたします。

○入来院委員 それでは、御説明を申し上げます。

今、部会長より御紹介がありました2通の意見書がございまして、まず、参考資料25の方から御説明いたします。これは、定期傭船契約の規律に関する意見ということで、既に部会において2回議論されていますが、その内容につきまして、私どもで議論いたしまして、

実務的な観点から何点か意見を述べたいということで書いてございます。既に審議された部分について、最初の3ページぐらいで言及し、4ページ目、5ページ目では、3点ばかり新しい提案もさせていただいておりますので、これらについて、今日審議させていただくことになると思っております。

それから、参考資料24ですが、これは、第7回部会で配布された参考資料21で御提案があったものについて、同じように私どもで内容を拝見し、議論させていただきました。体裁としては、条文ごとに、御提案のあったものについて、私どもとしてどう思うのかという形でコメントさせていただいております。

○山下部会長 ありがとうございます。

それでは、まず、部会資料11の「第1 船舶」の「3 定期傭船」について、一括して御審議をお願いいたします。まず、事務局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「第2部 海商法制について」の「第1 船舶」の「3 定期傭船」について御説明いたします。なお、本日も、前回の部会と同様に、従前の提案から内容の変更等があります箇所を中心に、特に御説明を申し上げた方がよいと思われる箇所に絞って御説明を致します。

まず、3のうち、(1)の冒頭規定の点につきましては、実務のご指摘を踏まえ、「艀装した船舶」を提供すべき点を冒頭規定に加えることとしており、また、(3)の費用負担の点につきましては、灯台料、検疫料はやや詳細にすぎるとの御指摘を踏まえ、これを明示しないこととしております。

次に、部会資料3ページの4の点につきまして、従前は返船義務に関する規律を設けることを提案しておりましたが、このような規定は不要であるなどの御指摘を踏まえ、これを設けないこととしております。

また、本文の注は、定期傭船者の安全港担保義務について言及するものでございます。安全港担保義務につきましては、実務上、書式によって絶対的義務か相対的義務かが異なっているとされているところ、船舶所有者は、その港が安全であることを定期傭船者が確認済みであるとの前提の下に寄港を引き受けていると評価すべきであって、相対的義務に減ずる定めは特約と位置付けられるとして、絶対的義務として安全港担保義務に関する規定を設けるべきとの御指摘がありました。

一方で、定期傭船者の指定した港については、船舶所有者もその安全性に関する情報を一定程度入手し得る立場にあります。定期傭船者に無過失の結果責任を負わせることを正当化する根拠は何かなど、部会資料の4ページに記載したような各種の検討事項もございます。加えて、そもそも、「安全な港」について一般的に予見可能性のある形で法律に規定することができるかという問題もありますことから、安全港担保義務に関する規定を設けるか否かについて、引き続き検討するものとしております。

そのほか、定期傭船契約につきましては、部会資料の4ページ(2)アに記載した各規律を設けるべきとの指摘もありましたが、5ページのイに記載したとおりの事情から、いずれもゴシックで取り上げないこととしております。

以上の点のほか、「3 定期傭船」につきまして、御審議いただきたいと思っております。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分につきまして、御自由に御発言をお願いできればと思います。

○道垣内委員 中間試案として、これでパブコメに付するというには別に異存はないのですけれども、先ほどの宇野関係官の説明で、「艀装した船舶」と書くべきだというような意見があったので、それを取り入れた、という説明がされましたもので、一言申し上げます。その意見はなぜ取り入れたのでしょうか。別にそれに反対だというわけではないのですが、例えば、どこに返還するかとか、どのような修理をするかとか、そのようなことは契約によって様々に定まる事項であり、それらについては特に明示しないという方向性が、法制度全体としてあるような気がいたします。民法の賃貸借契約におきましても、本来ならば、きちんと住める家を賃貸し、などと書くべきところを別に書いていなくて、それは契約の当然の趣旨であると考えられているわけですが、船舶を艀装するということについてだけ、なぜ、それを書くのかということにつきまして、意見があったというだけでは説明になっていないと思いますので、御説明いただければと思います。

○宇野関係官 説明が不十分で申し訳ありませんでした。「艀装した船舶」ということを冒頭規定に入れた趣旨でございますけれども、実務的な観点からそのような御指摘があったということもあります。典型契約としての要素といえますか、定期傭船契約という新たな典型契約を法律に設けるときに、その要素について、以前は船員を乗組ませることだけで提案させていただいていたわけですが、実務上、典型的に定期傭船契約といわれるものについては、艀装を行わないことはなかなか考えにくいということで、「艀装」というのも典型的な定期傭船契約の要素ではないかと考えて、これを新たに加えることとしております。

○道垣内委員 要素ということの意味なのですが、任意規定としてそうであるという意味なのか、それとも冒頭規定であるので、定期傭船契約の成立を主張するときには、艀装した船舶を貸すということになっていることまで立証しなければ、その契約の成立を立証したことになるのかということの方が問題なような気がします。艀装するものとする、という義務が2項で任意規定として存在しているということならば、通常そうだよ、という話で済むわけですが、冒頭規定に置くのはそれなりの意味があるわけですので、もう少し、その辺りの説明をいただければと思います。

○宇野関係官 御指摘の点については、艀装した船舶を提供しない場合には、それが定期傭船契約であるのかないのかということに関わる問題ではないかという気がしております。その点について、この案を作成しました意図としては、船員を乗組ませるだけでは定期傭船契約として十分でない、艀装した船舶を、船員を乗組ませて提供して初めてこれを定期傭船契約といい得るということで、艀装というのも本質的な要素の一つではないかと考えて、冒頭規定に入れているというのが現在の提案でございます。

○道垣内委員 別に異存はありませんけれども、それならば、説明の仕方としては、それが多いか、それが実務上は当然であるという理由にはならないはずですよ。そのようなものがある、そしてそれだけをここで規律の対象とするのだという積極的な判断がなされているわけですので、補足説明に際しては、よろしく願いいたします。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○藤田幹事 特に説明していただいたところではなく、多分、当然のこととして提案されていると思われるところで恐縮ですが、一点質問させていただきます。(4)の危険物に関する通知義務について、その趣旨と、実務的にこれがどう受け止められているかということ

です。危険物に関する通知義務について、運送の場合の規律を準用するという点に関して、定期傭船というのは利用方法が様々なので、実際に船主と傭船者の間に運送的な要素があるケースも幾らでもあるでしょうけれども、その場合は別に準用しなくても当然に適用ないし類推適用されるはずなので、この準用は、そういう場合を想定して置けるわけではなくて、運送の要素が全くない場合に準用するという趣旨と理解したのですが、まず、そういう理解でよろしいですね。

○宇野関係官 その船舶において、事実行為としての運送がされる場合について準用するということをございます。

○藤田幹事 そうすると、例えば定期傭船によって船舶を確保して、定期傭船者が荷送人との間で運送契約を結んで他人の荷物を運ぶという場合、定期傭船者は、運送人として危険物の通知を荷送人から受けるわけですがけれども、定期傭船者の立場として、受け取った情報を船主に知らせる義務があるという形になるわけですね。

今の結論が実質的におかしいと思っているわけでも必ずしもないのですが、質問をする理由は、定期傭船書式を幾つも調べたのですけれども、ちょっと違った規定の仕方だからです。定期傭船書式には危険物についての規定があるものと、ないもの——ニューヨーク・プロデュース書式は確かなかったと思います——とがあるようですが、規定がある様式についても、運送の場合の通知義務とはやや違った形で規律されているのが通常です。それはどういうことかといいますと、運送の場合の危険物の通知義務というのは、その危険物を運ぶことは合意した上で、運ぶ上で必要な情報を出してくださいというものです。当該危険物を運ぶ運送契約上の義務があることを前提に、適切に運送行為ができるように、物品に関する必要な情報をくださいという規定です。

これに対して、定期傭船で危険物について規律が置かれる場合は、危険物を運ぶことを前提に情報を通知させる義務ではなくて、そもそも危険ものは運ぶな、なぜかという、私の船が危ない目に遭うから、傷付くおそれがあるからと、そういう趣旨の規律が置かれているのが通常です。また、危険物だけではなくて、違法なものを運ぶな——船舶が捕まえられたら困るから——、あるいは危険物の一種かもしれませんが放射性物質は運ぶなとかいう規定が置かれてることもあります。普通はそういう形の「除外貨物」の規定の一種として危険物は取り扱われています。ですから、運ぶことを前提に必要な情報をくださいという危険物の通知義務とは、かなり性格が違う規定が定期傭船の書式には入っているのが通常です。別に通知義務を課しても間違いというわけではないのですが、準用ということについて若干の違和感を感じないわけではありません。

もちろん、実務の方で、現在の定期傭船書式に置かれている規定とはちょっと違うけれども、運送人に対する通知義務と同様の規定があるに超したことはないというのであれば、強いて入れるなどまでは申し上げません。ただ繰り返しますが、普通の定期傭船の扱いとはちょっと違っているような気がしたものですから、あえて運送と同じような形で危険物の通知義務を準用することに違和感はないのか、特に船会社の方にはそういう違いは理解しつつ、やはりこれはあった方がいいとお考えなのかということをご質問させていただければと思います。

○山下部会長 実務の方で何かお話がありましたらお願いします。

○入来院委員 確かに、おっしゃるように定期傭船契約では運んではいけないものという形で、

エクスクルージョンという形で書いてあることが多いと思いますので、それとは別にあった方がいかなということをお願いしたと理解いただければいいかと思います。

○宇野関係官 (4)について、提案の意図だけ説明させていただきたいと思いますが、典型契約としての定期傭船契約では、船長その他船員の乗組みというのは船舶提供者が行うという形で規律をされておりますので、実際に事実行為としての運送がその船舶によって行われる場合には、危険物をその船を用いて運ぶという事実行為は、船舶提供者の従業員である船長その他船員が行うこととなります。そこで、そのような場合には、危険物の扱い方や運び方に関する情報が、その船長その他船員のところまで行かなければならないのではないかと。船舶賃貸借の場合には、賃借人の方で船長その他船員を乗り組ませることとなりますので、船舶賃借人のところまで情報が行けば足りるのではないかと思いますけれども、定期傭船契約の場合は、定期傭船者ではなく船舶提供者の従業員が現に事実行為としての運送を行うということで、その船まで情報がたどり着かなければいけない、その船によって現に運送品を運ぶ者のところまで情報が行かなければならないのではないかと考えて、このような準用という形で書かせていただいているところでございます。

○山下部会長 いかがでしょうか。先ほどの藤田幹事の説明と若干違っているところも入っているのかなという気もしますけれども。

○藤田幹事 違いは、現行の実務に当たるような種類のことをデフォルト・ルールで書くという話であれば、運送行為の実行者にどうやって情報を与えるかという規定ではなくて、もうちょっと違った書き方になるはずです。ですので、御提案は明らかに今現在定期傭船契約の標準書式に置かれているような趣旨の規定をデフォルト・ルールとして置こうとしているのではないということになります。しかし、そういう規定であっても、ないよりある方が実務的に助かるというのであれば強いて反対まではしません。あっても邪魔になる規定というわけではないし、それで誰かが被害を被るというわけではありませんから。

○山下部会長 この点は以上のようなことでよろしいでしょうか。

○入来院委員 1点だけ質問といたしますか、コメントさせていただきたいんですけども、4ページの「(2) その他」のア②に関して、次のページで「上記ア②については」とありまして、定期傭船の傭船料と船上の第三者の所有物の牽連関係について、「船舶上の個々の物品との間で牽連性を認めることは相当でない」ということで、およそ全く関係がないというようなことで書かれております。しかし、これに関する大審院の判例も見まして、これは運送契約に関する判例だという御指摘もあつたんですけども、事実関係としてはどうも定期傭船であつたように読めまして、実際に定期傭船で物を運ぶ場合に、たまたまその事件の場合でも満船で一つの貨物を運んで、定期傭船で再運送したという事実関係であつたようですけども、そういった場合には、それが定期傭船であつて、運送契約であるという契約の性質を持っていたので、そういう判例になつたのかなと思つておまして、ですから、過去の判例でも定期傭船契約が最初にあつて、そこから運送契約が結ばれた事例であつて、判例の書き方に確かにそうは書いてないんですけども、そうでないとも書いてないので、我々としては、そういう定期傭船に係る船舶上に乗っている貨物についても留置権を認めてほしいと、そういうことを申し上げたわけです。こういう意見もあるのですけれども、この記載ですと、およそ、そもそも全く可能性がないのかなと読めてしまいますので、その辺に関する御説明を頂きたいなと思うんですけども。

○山下部会長 事務局から説明をお願いします。

○宇野関係官 記載の趣旨について説明致しますけれども、日本船主協会様の方から頂きました意見書におきまして、いわゆるサンドビケン号事件の大審院の判例について引用がありましたので、当局としてもその内容について検討させていただいております。この点につきまして、その後の最高裁の調査官解説、具体的にはいわゆるジャスミン号事件の調査官解説ですけれども、などを見ていますと、大審院の判例は、定期傭船契約について、伝統的に船舶賃貸借と労務供給契約の混合契約と理解をしていると説明されております。ただ、一件だけ、これがサンドビケン号事件ですけれども、どうも定期傭船契約を運送契約と性質決定したようだと説明されておりました。翻って、商法に規定をしようとしているデフォルト・ルールとしての定期傭船契約というのは、基本的には、船舶の利用に関する契約の一つということで位置付けており、運送契約の一つとは位置付けていないということもありまして、大審院の判例については、運送契約であるという性質決定を前提に、運送契約であれば当然、現行法でいえば商法753条等の留置権の成立の余地があるわけですから、そういう事実関係を前提にした判断なのかなということもありまして、そうではないデフォルト・ルールとしての定期傭船、船舶の利用契約の一つとしての定期傭船契約について、一般的な形で留置権を認めるのは困難ではないか。「傭船料」と名の付いているものが運送の対価と認められ、そのような対価関係がある場合には運送契約だという性質決定がされて、留置権が認められる余地はあるだろうとは思いますが、飽くまで船舶の利用期間に対する対価という形で傭船料というものが定まっている場合には、一般的な形でこれと牽連性を認めるのは難しからうということで、5ページの記載をさせていただいているところでございます。

○山下部会長 よろしいですか。

○小林委員 (2)の船長に対する指示権のところなのですが、3ページの2のところでは、ただし書で定期傭船者の指示権が及ばない範囲について、結論的には「船長の職務に属する事項」という文言で御提案いただいております。繰り返しになってしまいますが、私の方では「船舶の運航に関する事項」に関しては及ばないという表現の方がいいのではないかと、いうことを以前申し上げております。また、もう一度申し上げることになりますが、結論的には、いわゆる英米法で船長に対して指示権が及ばないという範囲については、いわゆるナビゲーション・オブ・ザ・シップという表現で書いてありますので、それが除外されているということを示すという意味でも、そのような書き方のほうが良いと思います。ここでは、航行速度の問題もあり、特にこれに代わる適切な表現が見当たらないということで、「船長の職務に属する事項」でいいのではないかと、いうことで書かれてはいますが、私自身としては、どうもこういう表現だと、これを御覧になった方は、「船長の職務に属する事項」というのは、いわゆる「船舶の運航に関する事項」よりもっと広く、船長の職務事項全般に及ぶと思うので、こういう表現で書かれると、船舶の運航に関しては定期傭船者の指示権を除外するという意味が出てこないという感じがして、表現としては広すぎるのではないかなと思うのですが、その点はいかがでしょう。

○山下部会長 事務局の方ではいかがでしょうか。

○宇野関係官 私が理解できていないだけなのだろうと思うんですけれども、船長の職務に属する事項というのと、運航に関する事項というのでは、どちらが広くて、どちらが狭いという御指摘になりますか。

- 小林委員 私は、後者の方が狭いと思っています。ですので、御提案いただいたような案で書かれると、定期傭船者は船長に対して指示できるのだけれども、船長の職務に属する事項についてはこの限りでないということになり、一体、定期傭船者は本当に船長に指示できるのかという、そういうような疑問がむしろ湧いてきてしまうのではないかと思います。「船長の職務に属する事項」の方がニュアンスとしては広く、船長の職務全般を言っているような気がするのですが、いかがでしょうか。
- 山下部会長 運航に関する事項と書いてしまうと、また問題が出てくるのでしょうか。
- 小林委員 いろいろ問題が出てくるということなのでしょうけれども。
- 山下部会長 なかなか、いい表現があるかどうかですが、ここら辺はどうなんでしょうね。
- 松井（信）幹事 事務当局としては、船長の職務、正に職務上の義務という形になりますので、運航よりももっと狭い範囲を考えていたところでございます。
- 小林委員 そうですか。
- 松井（信）幹事 船員法の章の名前などで船長の職務と書いてありますが、比較的狭い範囲の事項に読めるようにも思います。小林委員がおっしゃるように広くする趣旨ではなく、そうすると、意図しているところは余り変わらないとは思いますが。
- 小林委員 ほかの一般の方が読まれて、果たしてそうとれるかといいますか、その辺の心配なんですか。
- 松井（信）幹事 法制的な側面もあろうと思いますし、パブリック・コメントの結果、皆さんから寄せていただいたその言葉に対するイメージ、そういうものも踏まえながら考えていく問題だろうと思います。ありがとうございます。
- 山下部会長 この点で何かありますでしょうか。
- 遠藤委員 今のところに関連しまして、最終的に、事務局案では航行速度について明記をしないということにされたようなのですけれども、実務では、定期傭船者の商業指図権として、船長さんに対して指示をしているという実態がございます。3の（2）の「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。）」というところで、航路の決定という1点だけを明示しているのですけれども、例えば、これに航路の決定、航行速度などに関するものを含むというようなことにすれば、航行速度に関する商業指図権が明文化されて明確になると考えます。今、小林委員の方からは、船長の職務と運航管理とどちらが広い範囲を指すのかということをお聞きしたいと思っております。そのことの兼ね合いもあるかと思っておりますが、今のような御提案はいかがでしょう。
- 宇野関係官 提案の意図を説明させていただきますけれども、航行速度についてあえて規定を入れていない趣旨は、航行速度について定期傭船者に指示権があるという場合の具体的な内容ですけれども、基本的には、燃料費が定期傭船者の負担になっているということもあって、例えば、平均何ノット以上で行かなければならないとか、航海全体として何ノットを下回ってはならないとか、そういうような形での指示権であるという気がしております。そして、例えば、具体的に港に入っていくときに何ノット以上で行かなければならないとか、そういう運航の安全性に関わる部分について定期傭船者の方で指示権があるということではなく、そこは恐らく船長の職責なのではないかということがあります。ですので、航行速度、どれくらいのスピードで船を進ませるかということについては、平均何ノット以上と、そのような経済的あるいは商業的な側面もあろうかと思っておりますし、船舶運航の安全性に関わる側

面もあろうかと思しますので、どちらかに決め打ちするのは難しいということで、ここでゴシックには取り上げていないと、こういう趣旨でございます。

○遠藤委員 実務では、定期傭船者がバンカー代（燃料）を負担するものですから、バンカー消費との関係からエコノミカルスピードの指示、例えば、100%のうちの40%で航行してほしいというようなことを指示する場合があります。今、言われた運航の安全性に関わるようなところの指示ではございません。

○田中幹事 本船に乗り組む船員の立場で見ますと、(2)の書きぶりについては全く違和感はないと思います。今、議論のありました特に括弧書きの「航路の決定に関するものを含む」というのは非常によく分かるわけです。当然、定期傭船者が航路を決めるということですが、そこに例えば航行速度等が入れば、非常にややこしい話で、事務当局から御説明がありましたように、海がしければ当然スピードは落ちるわけで、その速度をどうするのかということは、船舶の運航の安全性に非常に関わる部分ですから、ここは船長の職務権限の範ちゅうで、安全を担保しながら決定をしていくというのが一般的でなかろうかと思えます。したがって、(2)の書きぶりについては、この案で船員から見れば違和感はないということ意見を意見として申し上げます。

○箱井幹事 私は、この点は小林委員と同じ感覚を持っております。先ほど事務当局からの御説明では、相当狭いものを予定していたということですが、商法の中に、たとえば商法759条は削除方向ということでもありますけれども、その中に「船長ノ職務ニ属スル範囲内」という文言が出てきますし、船長が職務を行うにあたりという表現も随所に使われていると思われまので、そういったものとの整合性も考える必要があるのではないかと思います。商法759条を考えますと、恐らく先ほど事務当局のおっしゃったような狭い理解は、今までは全くしてきていないのではないかなと思います。

○鈴木委員 細かいところで恐縮なのですが、(3)の定期傭船者の費用負担の文言なのですが、この中で「船舶につき航海のために支出した」という書き方をされておられるのですが、(1)の方は「利用に供する」という言葉なので、「航海」を「利用」と書き換えていただいた方がよろしいかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○宇野関係官 すみません、ここの「航海」という言葉を「利用」という言葉に置き換えるという用語の問題以上に、その実質が広がるという趣旨なのか、狭まるという趣旨なのか、どう御提案になりますでしょうか。

○鈴木委員 前回の部会からもめているのですけれども、航海が平水区域の船舶を対象とすかどうかということにも関わってくると思えますし、あと、もう一つは、今、船に貨物を備蓄するというか、航海はしないのですけれども、要は船を倉庫代わりに使うというような形態もございまして、いろいろな形態が考えられるので、航海に限定しない方がよろしいのではないかなという意見でございます。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○藤田幹事 先ほどの職務の話ですが、とりあえず、中間試案はこれでいいと思うのですが、若干コメントさせていただきます。船長が実際に船の上で行うものが、誰のために、誰を代理してされていることかということ整理しないまま議論すると、何か広くなりすぎる印象を受けるようなところがあるのかなという気がしています。690条は残るのでしょうか、船長その他の者が職務の範囲内でやったものについて船舶所有者が責任を負うことに

なります。これと指図できる範囲も合わせて考えていると思うのですが、これは船舶所有者との関係で与えられている職務だと思います。しかし、例えば、船荷証券を発行するとかいった権限についても、船長の職務には違いないけれども、それは運送人のためにやっているわけで、そして運送人が誰かというのは別の問題で決まり、船主とは限りません。そうになると、職務といっても、このコンテキストの職務とは違うわけですよ。その辺の整理がきちんとつかないまま、職務という言葉が漠然と船長が船の上で業務としてやっていること全部を指すと読むと、確かに広すぎる印象があって、そこら辺を整理した上での説明が必要になってくるのかという印象を持ちました。

○宇野関係官 事務当局の提案の意図ですけれども、基本的には二重に縛りを掛けるということでございまして、(2)については、まず指示権は船舶の利用に関する必要な事項というところで一段目の縛りが掛かっている、その中で、ただし、船長の職務に属する事項はここから除くという形にしておりますので、例えば船荷証券の発行とかですと、なかなか船舶の利用に関する指示には当たりにくいのかなということ、そちらで切れるのではないかとも思っているところではあるのですが、もう少し整理し直した方がよいという御趣旨でしょうか。

○藤田幹事 規定を直せという趣旨ではなくて、考え方として、船長がやる職務というもののの中に、利用うんぬんということであまりきれいに切れていないようなものとか、そういったものもあるかもしれないので、誰のためにどういう形で何をしているかというところの角度からの整理を、補足説明などでしていただいた方がいいのかなというだけです。確かに、船荷証券などは極端すぎるかもしれませんが、雇止めとか、積荷を処分するとか、全部精査していくと、何か変なのが残るような気もするので、それも誰のためにどういう資格でやっているかということ抜きに職務と言ってしまうと、いろいろ要らないものまで入ってくるという危険があるのではないかという、そういう趣旨です。

○道垣内委員 別のところで恐縮であり、かつ、補足説明に対する希望ということですので、ますます恐縮なのですけれども、5ページの最終段落のところの「また」以下についてです。突っ込みどころ満載のような気がいたしまして、「現行法上、債権に対する先取特権を認める例が少ない」というのは、先取特権の物上代位は先取特権ではないという考え方を前提にしているということになりまして、本当にそうだろうかという感じもしますし、「一般に債権に対する先取特権には追及効がなく」という点については、保険法22条の先取特権に追及効がないのは、先取特権の目的債権が譲渡禁止になっているからであって、追及効があるとかないとかの話ではないのだらうと思います。そうすると、ここでいう追及効というのは何なのだろうかという疑問が生じます。一般に、債権に対する先取特権は追及効がないという話はなかなか聞いたことがなくて、大胆な感じがしますので、もう少し理由付けのところを明確にされた方がいいのかなという気がいたしました。

○松井(信)幹事 一般論で言うと、債権に対して先取特権が成立した場合に、それが譲渡されたときでも、その先取特権はずっと付いていくというのが民法的な発想だという御趣旨でしょうか。

○道垣内委員 違います。仮に物上代位は先取特権だといいますと、そこでの解釈問題になるわけですし、そうではなくて、債権に対する先取特権というのは一般先取特権が典型だということになりますと、債権だから追及力がないわけではなくて、一般先取特権だから追及力

がないという話だと思います。さらに、そこで出ている保険法22条というのは、2項において保険金請求権は被害者に対してしか譲渡できないとなっているわけであって、追及効を規定しなくても追及できるといいますか、譲渡は起きないわけですから追及の問題は生じないわけですね。そうすると、補足説明に書いてあることの逆が正しいと言っているのではなくて、こんな一般論は大胆にすぎませんかということで申し上げている次第です。

○松井（信）幹事 現在の商法842条ですと、船舶先取特権がある場合には、船舶自体とその属具のほか、運送賃の上にも先取特権が生ずるとなっています、これは債権に対する先取特権であると一般に言われているところがございます。この運賃債権が譲渡されるということは論理的にはあり得ると思っております、その場合には、事務当局としては、一般的な考えとしては追及効がないのではないかと思っておったので、このような記載になっているところがございますが、記載として特異な事例すぎるというのであれば、御指摘のとおり、余り書かないようにした方がよいのかもしれませんが。

○道垣内委員 一言だけ申しますと、私自身は、譲渡したときには先取特権の効力は及ばないというような結論に賛成することになると思います。しかしながら、それなりに考えて結論を出すべき事柄ではないかと思しますので、明文がないときにそう簡単には言えないのではないかなという気がします。

○山下部会長 補足説明の書き方をなお検討してもらいましょう。

ほかに、この定期傭船全体に関していかがでしょうか。

○遠藤委員 2点ほどございまして、1点目は細かな点ですけれども、3の(3)の定期傭船者は、「船舶の燃料、水先料、入港料」と書かれており、このところは、一般的に入出港料と呼ばれておまして、そういう意味からすると、水先料、入港料、岸壁使用料等も含んだ「港費」というものを定期傭船者が実務でも支払っていますので、「燃料、港費その他の…」として一括すれば、ワーディングとしてはよろしいのではないかなという御提案が一つと、あと、もう一つは、安全港担保義務についてですが、これは非常に難しい問題ではないかなと思っています。

部会資料にも書かれていますように、危険品申告義務とはかなり違って、港に関する情報というのは、船主さんサイドも相当程度持つことができるのではないかと思います。港湾の安全性というのは、一義的に定まるものではないというのが英国法の判例で確立されたルールだと了解をしております。同一の港であっても、当該本船の船型とか、操船能力等のいろいろなファクターによって相対的に定まると考えておまして、そういう性質のものを法律に絶対的義務として設けることについては、慎重な検討が必要ではないかなと思っています。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。今、遠藤委員が第1点目で言われたのは、「港費」というワーディングが良いのではないかということでしょうか。

○遠藤委員 港費、港の費用、ポートチャージズがふさわしいのではないかということです。灯台料とか色々考えられていたようですけれども、船主協会さんの方から冗長にすぎるといようなご指摘もあり、「港費」が一番適当なのではないかなと思った次第です。

○山下部会長 その点については、入来院委員はどんな御感触ですか。

○入来院委員 確かに、「港費」という言葉は日常よく使っておりますので、それが法律の言葉として適当であれば、我々としてはすごくなじみのある言葉ではあります。

○宇野関係官 「港費」の点につきましては、法令上どのような言葉を使うかというところとの兼ね合いもありますので、ほかの例なども見て検討させていただきたいと思います。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。先ほどの船長の職務という用語の辺りで、若干まだ御議論があるのかなと思いますが、現在の提案で基本的にはいいけれども、恐らく補足説明でどういう問題があるのかということを書くといいという処理でよいというのが御意見ではなかったかと思いますが、そこら辺を正確に書いていただくというふうなことで、その他幾つか言葉の点で御議論がありましたが、中間試案の案を次回御提案いただく中で、なお、今日頂いた御意見も慎重に御検討いただいて、次回の案をまとめていただいているかどうかと思います。そういうことでよろしいでしょうか。

それでは、ほかになれば、定期傭船についてはこのぐらいにしてよろしいでしょうか。

○山口委員 傭船料の支払義務あるいは傭船に関するトラブルについての特別な時効を設けるかどうかについては、若干議論があったかと思うんですが、設けないということであれば、通常の商事時効の5年の規定が適用になると、こういう考えでよろしいわけでしょうか。

○宇野関係官 そのように整理しております。

○山下部会長 よろしいですか。ほかによろしいでしょうか。

それでは、次へ進みまして、次は、「第3 海上物品運送に関する特則」のうち、1は略でございますので、2の「航海傭船」のうちの(1)から(3)は略ですが、その次の(4)及び(5)につきまして、御審議を頂きたいと思います。まず、事務当局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「第3 海上物品運送に関する特則」の「2 航海傭船」のうち、「(4) 船積み及び陸揚げ」及び「(5) 運送賃等」について御説明いたします。

「(4) 船積み及び陸揚げ」につきましては、まず、これらの通知の主体に関して、実務上は船長によって通知がされている旨の御指摘があり、船舶上の具体的な状況を前提に判断を要する事項については船長を主体とするものと整理し、船積通知の主体を船長と改めることとしております。なお、これらの通知の相手方に関して、船積通知にあっては傭船者に代わり船積みをする第三者を、陸揚通知にあっては傭船者を追加すべきであるとの指摘もありましたが、通知の相手方を選択的に規定する場合には、その一人に対して通知がされると、他の者が通知を知らないときから期間が進行し、相当でない事態が生ずるおそれがあるため、デフォルト・ルールとしては、現行法の規律を維持しております。

次に、船積み又は陸揚げの期間につきましては、実務上、これらの期間は日単位ではなく時間単位で計算されているとの御指摘がありますため、これらを踏まえ、本文ア(イ)及びイのような見直しをすることとしております。なお、これらの期間に算入しない期間について、運送人の責めに帰すべき事由によって船積み又は陸揚げができなかった期間とすべきであるとの御指摘もありますが、傭船者の利益を考慮すると、デフォルト・ルールとして双方に帰責性がない場合でも期間が進行するとするのは相当でないと考えられますため、この点はゴシックに掲げないこととしております。

そのほか、航海傭船契約につきましては、部会資料の6ページの「3 その他」に記載した各規律を設けるべきとの指摘もありましたが、6ページから7ページに記載したとおりの事情から、安全港担保義務に関して、定期傭船契約における議論を踏まえて引き続き検討するほかは、ゴシックに掲げないこととしております。

以上の点のほか、「(4) 船積み及び陸揚げ」及び「(5) 運送賃等」につきまして、御審議いただきたいと思ひます。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分につきまして、御自由に御発言をお願いいたします。

○箱井幹事 これも前回申し上げたことですが、航海傭船契約という言葉が、それ自体大変気になると思っています。特に、今回定期傭船契約についての規定を設けるということですが、これは船舶の利用に関する契約と整理されていまして、この契約の当事者は、恐らく船舶所有者ないしは船舶提供者と定期傭船者ということになるかと思ひます。そういたしますと、ここで航海傭船契約という用語、これは今は商法にない文言で、これを用いますと、商法上に全く意味の違う「傭船契約」が二つ、要するに商法の中で整理の仕方の違う「傭船契約」が二つ並ぶこととなりますので、この点を非常に懸念しております。

小林委員や松井(秀)幹事でしたか、先生方が前に述べられたような定期傭船契約の整理の仕方、すなわち各類型について並べていくなどして実務に合った形で整理するというのであれば、それはそれで分かるのですけれども、今回は航海傭船契約を運送契約として整理するという前提であり、当事者についても定期傭船契約の場合とは全く違う表現になるわけです。つまり、一方では、運送契約である航海傭船契約が定期傭船契約とともに「傭船契約」ということになり、他方では、定期傭船契約と同じく船舶利用に関する契約である船舶賃貸借については、これは裸傭船契約としないで船舶賃貸借としますので、非常にわかりにくい。航海傭船契約という言葉、今の商法のこの枠組みを前提として用いるというのは、非常に疑問だと思ひます。

更に申し上げますと、ここでいう「航海」という言葉の意味も疑問です。定期傭船契約は一定期間を標準として船舶を利用するというので定期傭船と言っているわけでございまして、航海傭船につきましても、航海単位での船舶の利用ということで「航海」という言葉を使っているのです。したがって、傭船契約であるということと前提としない限りは、すなわち船主と傭船者との間の船舶の利用契約という把握をしない限りは航海という言葉はどこからも出てこないのだからと思ひます。現在、海上の船舶貸切運送ということで、純粹な運送契約として整理しておりますので、「航海傭船契約」という言葉につきまして、果たしてそういう混在を感じさせるものであつてよいのかどうか、もう少し考える必要があるのではないかという意見を持っております。

○宇野関係官 ただいまの御指摘ですけれども、問題点としては二つあり得ようかと思ひます。

1点目は、前回あるいはそれ以前の部会でもありましたように、傭船契約というものを取り出して、裸傭船、定期傭船、航海傭船ということで体系化するというような御指摘でして、法体系の在り方ということについての御指摘が一つと、現行商法のいわゆる講学上の航海傭船契約については、運送契約だと伝統的には言われているわけですが、それを維持する場合に航海傭船という言葉を使い続けるのは、定期傭船を新たに設けることを考えると相当ではないのではないかと、こういう2点の御指摘だということによろしいでしょうか。

まず、後者の用語のほうですけれども、そのような御指摘もありまして、事務当局の方でも検討しているところではあるのですけれども、国際海上物品運送法や船主責任制限法など、別のところで「傭船者」というワードが何か所か出てくる場所がございますので、なかなか、「傭船」という言葉をここから丸々外してしまうというのは難しいのかなと思ひており

ます。また、確かに、現行商法の中で航海傭船という形で四字熟語では出てきておりませんが、学術書などでは、一般的に航海傭船契約と言われておりますので、そのようにこの提案の中では整理をして、名称を付けているというところがございます。

○箱井幹事 今、2点とおっしゃられましたけれども、私は定期傭船契約、航海傭船契約、裸傭船契約を三つ並べて規定すべきだという提案をしているわけではございませんので、今の1点で結構でございます。御承知いただいているのは分かりますけれども、今の商法でいわゆる「傭船者」という用語は、要するに船舶の全部又は一部を運送契約の目的とした場合の荷送人ということですね、傭船契約とは関係なく。それに「傭船者」という用語を使っているのです、今度の改正でいわば本当の傭船契約である定期傭船が入ってくると非常に分かりにくく、説明が大変になるのではないかと、正に国民にとって非常に分かりにくい立法になってしまうのではないかと危惧しています。今でも、確かにその点を授業で説明するのはなかなか難しいのでありますけれども、更に紛らわしくなりそうです。講学上は航海傭船といってもおおむね差し支えなく、普通に使っていますけれども、立法ということであって、商法がわざわざ、傭船契約書という言葉を使っていない、運送契約書という言葉を使っているわけです。そう意識してきて、こだわってきているところについて、もう少し慎重に考える必要があるのではないかなと思っています。

○松井（信）幹事 実務上、航海傭船契約書とよく言われている中で、商法に規定を設けるときに別のいいネーミングがあれば、御指摘いただきたいと思います。なお、今、使われているものと別の名前を、こなれていない名前を用いることによる弊害、この辺りも考えながら進めていく必要があるかと思っています。

○箱井幹事 航海傭船について整理するときには、そのところの認識が実はワーディングの問題だけではなくて、実質的な出発点になるのだらうと考えております。定期傭船については、これはほとんど定型書式を使った契約でございます、デフォルト・ルールが生きてくるということはそれほどないだらうと思うわけです。けれども、現在、船主協会からの意見書などを拝見しておりますと、航海傭船契約についても完全にボヤージチャーター書式を念頭に置いた意見が出てきています。商法の場合には、船主と傭船者という形、——たまたま今の商法が海上運送人について「船舶所有者」という用語を使っているのです、その点は更に紛らわしさに拍車をかけていますが——、こうした傭船契約当事者間の船舶の利用という形では把握しないということが前提であって、それを維持するという目で見ていくなればこれは貸切運送ということになるらうかと思えます。貸切運送でも海上貸切運送だといろいろ複雑な場合が出てきますので、現在、商法に規定がたくさん置かれていて、それをデフォルト・ルールとして基本的に維持していく必要があるのだらうと思えます。というのは、実務を教えてくださいたいのですが、内航の場合、事件にはならないかもしれないけれども、補充的にデフォルト・ルールが生きてくるという場面が結構あるのではないかなと思うからです。そういったことを考えますと、「現在の外航のボヤージチャーターの標準書式ではこうだから」という議論は、出発点からして違うのではないかと思えます。

○山下部会長 今の点について何か御意見はございますか。

○鈴木委員 内航の方で実情を御説明させていただきますけれども、今、箱井幹事さんがおっしゃられたとおり、実態の航海傭船契約等の書式、この書式に基づく運送という形ではなくて、一般的な運送契約の中で、A港からB港まで荷物を運びますよというだけの契約なので

す。それが航海傭船契約みたいな形で使われております。ですので、書式的に航海傭船契約書式、外航で使っているようなボヤージチャーターとは、若干位置付けと異なりますか、意味合いが異なるところはございます。

○宇野関係官 鈴木委員にお伺いしたいのですけれども、若干異なるという内容は、商法でいえば737条以下にある規定の内容や、あるいは今提案させていただいているゴシックの内容と違うところがあるという趣旨でしょうか。それとも、ここには挙げられていないけれども、ボヤージチャーターの標準書式では使われている内容とは少し違いがあると、どちらの趣旨でございましょうか。

○鈴木委員 実態は、現行商法の傭船関係に近い運送契約になっています。要は、書式上の航海傭船契約になりますと、例えば、滞船料、早出料とか、いろいろな規定もあるのですけれども、内航の場合はほとんどそのような契約はなくて、傭船者からはA港からB港まで貨物何トン運んでくださいねと言われて、分かりましたと、それを請け負って運送するというような、もちろん船腹を全部提供しているのですけれども、そのような運送形態が多いということでございます。したがって、商法上の先ほど箱井幹事さんがおっしゃられたように、運送契約という感じで使っております。書式上は何となく外航のボヤージチャーターの書式みたいな形になっているので、そうすると傭船契約っぽいのかなという感じはするのですけれども、実態は運送契約で賃積みで請け負っておるのが実情でございます。

○山下部会長 いかがでしょうか。

○道垣内委員 ほかでもよろしいでしょうか。

○山下部会長 今の点に関してまず何かありますか。箱井幹事にお伺いしますが、現在でも、商法に実質は航海傭船に当たるような規定を置いてあって、内航の運送の実態としては、今、鈴木委員から御説明があったような外航の航海傭船とは大分違うような内容で、それが実務上は無理なく行われているわけですが、箱井幹事の御意見だと、内航のようなものを基本形として規定を置いた方がよいと、そういうことになるのでしょうか。

○箱井幹事 定期傭船契約については、私は、個人的には、規定を設けずに完全に実務に任せるということでもよいだろうと思っておりますが、殊に反対というわけではございません。航海傭船についても、正に外航だけが問題であるのであれば、フランスのように各種傭船契約の形態についてごく基本的なことを数か条だけ置いて、あとは実務に任せるということでよいと思います。事務当局の示される今回の議論の出発点は、今の商法の整理を維持するのだということと、特に立法事実が変化していない限りは今のものについて残していくのだと、そういう認識から出発されていると承知しております。そうだとするならば、内航では今のお話でありましたように、ごく簡単な契約書を使っていて、実際には事件にはなりにくいものの、まだまだデフォルト・ルールが効いてくる場面というのが残されているのだらうと思います。それだからこそ、ある程度のまとまった規定を残しておくことにも意味があるのだらうと理解しております。定期傭船の規定に比べると、恐らく航海傭船については規定が数多く残ってくると思いますが、こちらには多少の実用性はあるのかなと考えております。その際に、外航のボヤージチャーターの実務がこうだからというのは、参考にこそなるかもしれませんが、それに合わせるんだというコンセンサスでの出発点ではないだろうと、その点を確認したいと思った次第でございます。

○山下部会長 では、御意見いただいたところをなお決めて、かなり細かい規定をいろいろ置

こうしていますので、そこら辺を検討していただこうかなと思いますが、よろしいでしょうか。

○道垣内委員 この部会で既に議論があったことなのかもしれませんが、すぐに忘れてしまうので御容赦いただければと思います。陸揚期間等について時間で決めるという話なのですが、これは例えば24時間と書いているときに、実務上は、例えば13時30分から始まっても翌日の14時まででやれば、それでよいというのが慣行なのでしょう。つまり、日にちでやるときに初日不算入というのはよく分かるのですが、24時間以内にやってくれ、72時間以内にやってくれといったときに、30分から始めたのだけれども、初時間不算入といって2時半から3時までの間は不算入になるというのが一般の実務なのでしょう。時を考えると、私は長針が12のところに行くまでは不算入というのがよくぴんとこなくて分からなかったのですが。

○山下部会長 これはどういう趣旨ですか。

○宇野関係官 こちらで考えていたところでは、民法の方では、時によって期間を定めた場合は即時より起算をするということになっていたかと思っておりますので、これであれば船積通知が到達した時から即時に起算されるということで、今の例でいえば、13時30分から24時間なら、翌日の13時30分までということになるのではないかと考えていたところでした。

○道垣内委員 なるほど、初日不算入から引きずられたものですから分かりませんでした。どうもありがとうございました。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○遠藤委員 2の「航海傭船」(4)のAの(ア)の船積準備完了通知の宛先ですが、船主協会さんは船積のときは傭船者に代わり船積をする第三者を加えて、陸揚のときは傭船者を追加することを御提案されているようなのですが、選択的通知になると、片一方に通知が届かず、漏れが出てくるのが懸念されます。実務では恐らく大半が船積時には揚傭船者と荷送人の両者に、陸揚時には揚傭船者と荷受人の両者に、それぞれ連絡がされているのではないかと思いますので、もし加えるのであれば、選択的通知ではなくて、両者に通知をすることでない限り、新たに規定を設けるとするのは問題があるのではないかと考えます。資料に理由は明らかでないかと思いますが、現行法では積地は傭船者のみになっています。一方、陸揚は荷受人です。これは推測ですが、昔は傭船者イコール荷主(荷送人)であったことから、積地の方は傭船者となっているのではないのでしょうか。

○道垣内委員 私が読み間違えたということをごまかせませんが、ということ、先ほどの不算入の話なのですが、算入しない期間というのはなくなるという意味ですか。

○宇野関係官 現行法でいうと商法741条3項の不可抗力によって船積みをなすことのできなかった期間は、依然として算入しないということになると思います。

○道垣内委員 分かりました。もう一つ、民法上は「時間」となっているのですが、なぜ、「時」にするのでしょうか。

○松井(信)幹事 一般に、時間というのは、時刻と時刻の間を指すものだと思っております。ここで提案しているのは、ある時刻から始まるという意味でございますので、その意味で時を基準とすると書いております。

○山下部会長 よろしいのでしょうか。それでは、頂いた御意見も参考にして、次回に向けて話

めていただければと思います。

次へ進んでよろしいでしょうか。それでは、2の(7)及び(8)について御審議をお願いします。まず、事務当局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「(7)発航前の任意解除権」及び「(8)航海傭船契約の法定終了及び法定解除権」について御説明いたします。

まず、「(7)発航前の任意解除権」につきましては、例えば、合意によって船積期間が延長されたが、停泊料に関する特約がない場合において、延長された船積期間内に解除がされたときなど、発航前であっても停泊料が生ずることが論理的には考えられ、このような場合には、傭船者に停泊料を負担させることが相当であると考えられることから、本文アでは、発航前の任意解除についても、傭船者が停泊料を支払うべきことを明確化することとしております。

また、「(8)航海傭船契約の法定終了及び法定解除権」につきましては、本文イの点に関し、実務上、このような解除権の例はなく、法定解除権を認める必要はないとの指摘がありますため、商法の規律を削除し、民法の規律の適用によると整理することを提案しております。

以上の点のほか、「(7)発航前の任意解除権」及び「(8)航海傭船契約の法定終了及び法定解除権」につきましては、御審議いただきたいと思っております。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分について、御自由に御発言をお願いいたします。

○箱井幹事 冒頭に言うような話でもありませんが、(7)の商法745条でございます。現行法では、発航前の解除については運送賃の半額を支払って解除できるということになっておりまして、御案内のように発航前の解除と発航後の解除と、それから往復航海の場合の帰路解除と、きれいに全額、半額、3分の2と定めていて、今回、往復航海については削除という御提案ですけれども、この商法745条について発航前であるにもかかわらず運送賃全額という御提案は、今までの規定と全く違う修正をされることとなります。商法はこの時代、相当美しいといえますか、よくできている部分がございます。商行為の規定でも、例えば商法580条3項の運送賃費用の調整とか、処分権行使の場合の商法582条とか、相当なまで両当事者の利害の調整ということに気を使ってきているという印象を私は持っています。このところで発航前でも全額とあえてされた理由というのは、前回、御説明されていたら大変恐縮ですけれども、もう一度聞かせていただけたらと思っております。

○宇野関係官 提案の趣旨について説明させていただきますけれども、発航前の任意解除について運送賃の全額及び停泊料という形にした趣旨は、例えば、発航の極めて直前の段階で解除がされたような場合であっても、運送賃の半額を払えば足りるとするのが実体的な規律として相当なのかどうかということが一つと、仮に、運送賃の半額、あるいは改めた規律でいえば全額より損害が少ないという場合には、今回の提案ですと損害を賠償して契約の解除をすることができるということで、両当事者のバランスをとってはどうかということが提案の趣旨でございます。

○箱井幹事 実務としては、デッドフレート規定などをもって、恐らくそういう解決になるというのは分かっているのですけれども、任意規定として、特に先ほども内航の話も出ておりますように、デフォルト・ルールが問題となり得るところで、わざわざ今の規定を変更する

必要があるのか。今事務当局は適切かどうかと疑問を呈されたんですけれども、現行法ルールが積極的にまずいという印象を私は持っておりませんので、念押しのように恐縮ですけれども、やはり妥当ではないという御判断ということでございますか。

○宇野関係官 実務の方のお考えもお伺いできればと思いますけれども。

○入来院委員 この規定は全く実務にはリンクしておりませんので、元々今の商法の規定はとても実務に即したものとは思っておりません。発航前に半額でいいとはとても思っておりませんし、運ぶために船を引いてきて、そのために掛かったコストだけでも運賃で賄えない場合も多々あります。任意規定であっても、一律に半額でいいとはとても思っておりませんので、むしろ、こうしていただければ助かるなど思っております。

○鈴木委員 大変有り難い規定だと思っておったのですけれども、実務上、実際にこれを請求するというのはかなり難しいなという印象はしております。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。積極的に現行法を維持すべきだという御意見もないのでしょうか。

○鈴木委員 もちろん、できれば新しい試案で皆様に御意見を伺っていただいた方がいいと思います。

○箱井幹事 デフォルト・ルールですので私は申し上げているわけございまして、実務で全額ということで合意すればよいわけです。ただ、デフォルト・ルールとしての見識というか、美しさといいますか、そもそも発航前解除でございますので、その点が大変気になったということでもあります。今のご発言、内航も船社側の立場でございますよね。荷主の方もよろしいのであれば私は何も申し上げませんが、発航後の場合と基本的に余り変わらなくなってくるということがございますので、確認だけしたいと思いました。

○山下部会長 いかがでしょうか、荷主側の方は何かございますか。

○遠藤委員 我々は運送人さんと全然別の立場なので、デフォルト・ルールであっても現行法が望ましいと考えます。そここのところの意見は、多分平行線のままだと思います。

○柄委員 私どもも、陸上の方の意識としましては、全額という大変反対という意見になってくるんですけれども、船の方についてはまだ商工会議所の方とも意見を聴いておりませんので、今聴いている範囲では、陸上では必ず全額ということは実務的にもないと思います。船の場合はもう少し商工会議所の中で意見を聴いてみたいと思っておりますので、これは保留させていただきたいと思っております。

○山下部会長 それでは、少し御意見あるいは実務の方を更に確認していただいて、次回に向けて検討していただくということでよろしいでしょうか。

ほかの点はいかがでしょう。

○遠藤委員 本文アの停泊料の点ですが、停泊料は、一般に言われる滞船料、つまりデマレッジ（デマとも呼ばれる）のことを指しているのだらうと思われまます。新しい条文案では「停泊」が使われていて、現行の法律は753条第1項で「碇泊」料が使われています。これを変更されるというのは、我々はどちらでもなくて滞船料という呼び方をしているのですけれども、何か意図があつて変更されているのでしょうか。それと、補足説明のところ、「『碇泊料』とは、船積期間経過後の停泊に対して運送人が傭船者に請求し得る報酬又は違約金等をいうと解されているところ」とありますが、これが滞船料であるとすると、前にあります「報酬」は適切ではないのではないのか、早出料、つ

まりディスパッチ・マネー，ということであれば報酬になりますけれども，ここは滞船料だけを指している文章だと思いますので，ここの報酬というのは細かな点ですけれども，違うのではないのと思いますが，いかがでしょうか。

○宇野関係官 提案の意図について説明いたします。「碇泊」を「停泊」に改めたのはごく単純な理由でございまして、「碇」という漢字が常用漢字から外れたということで、「停」の字を使うということになっているだけでございます。もう1点の報酬又は違約金という点についてですけれども，商法でいうところの「碇泊料」，現行法でいうと753条1項に「碇泊料」という言葉がありますけれども，この法的性質については，学説上も諸説があるようでして，特別の報酬をいうという説もありますし，損害賠償，違約金であるというような説もあるということをお踏まえて，このような記載になっているということでございます。

○山下部会長 よろしいでしょうか。ほかはよろしいですか。それでは，先ほどの点をなお検討いただくということにして，この事項については以上にしたいと思えます。

では，続きまして「3 個品運送」の部分，これについては（1）は略になっておりますが，（2）から（5）まで，全体につきまして一括して御審議をお願いいたします。まず，事務当局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは，「3 個品運送」について御説明いたします。

まず，「（2）船積み及び陸揚げ」につきましては，航海傭船契約の船積み及び陸揚げの期間に対応するものとして，個品運送についても運送人が指定する引渡期限及び受取期限の概念を観念し，荷主がその期限を徒過した場合の規律を設けるべきであるとの指摘がありますが，現行法は，個品運送の船積み等の時期は契約等により明瞭となるため，特段の規定を設けないものとしたと説明がされているところ，デフォルト・ルールとして，引渡期限及び受取期限が，当事者間の合意ではなく運送人の指定という一方的な行為によって定められるのでは相当でないと考えられますことから，この点はゴシックに掲げないこととしております。

次に，「（4）発航前の任意解除権」につきましては，現行法は荷送人による発航前の任意解除に関し，運送品の船積み前の時点であれば，運送人が代品の船積みをして発航し得ることを踏まえ，商法第748条第1項及び第2項の規律を定めており，他方で，運送品の船積み後はその積替えにより発航時期を遅らせる危険があることから，任意解除には他の荷送人等の同意を要し，代品の船積みも予定されていないという規律を変更すべき特段の事情が見当たらないことから，これを維持することとしております。

以上の点のほか，「3 個品運送」について，御審議いただきたいと思えます。

○山下部会長 それでは，ただいま説明のありました部分について，御自由に御発言いただければと思えます。

○増田幹事 私自身，必ずしも理解が十分ではないところなので的外れかもしれませんが，749条1項の船積み及び陸揚げのところについて趣旨をお伺いしたいと思います。ここの個品運送のところは，運送人の責任とか義務に関しては，一般運送法の規定がまずは適用されるということが大前提になっているということですね。そうすると，749条1項というのは，一般運送法の規定との関係ではどういった特則性があるのかということをお私に理解できていないので，お教えいただきたいと存じます。

また，749条2項の規定はどうなるのかという点も併せて御教示いただきたいと存じます。

す。

というのも、749条の読み方については、私はよく分かっていないところもあるのですが、船主協会からの意見表明には割と説得的なところがあるといえますか、荷送人の方に義務を課するという要素があって2項の規定が定められていると、船主協会の意見を読んでもみえ、そこは割と説得的に感じたものですから、船主協会の意見に対する評価についても、もう少し詳しく御教示いただきたいと存じます。

○宇野関係官 原案の作成の意図でございますけれども、個品運送についても、運送契約の一類型でございますので、新たに設けようとしている運送総則の規律の適用はここにもあるだろうと思います。したがって、受取から引渡しまでについては運送人が責任を負うというになり、国際海上物品運送法の3条1項ですかね、受取、船積み、積付け、運送、保管、荷揚げ及び引渡しという形で書かれておりますので、デフォルト・ルールとしてはこの時系列で行われるのではないかと考えますと、基本的には、船積みや積付けについては、デフォルト・ルールとしては、運送人の側でやらなければならないことであると考えております。

ただ、現行の749条2項というのは、船積みをした場合に船長に発航権があるということを決めた規定でありますところ、個品運送について船積みを行うのが運送人であるということだけを推していきますと、同条1項はデフォルト・ルールから何も変わりはないということになります。この1項を受けて2項が書かれておりますので、このこととの兼ね合いで、749条1項については提案させていただいたような形で残しております。一方で、陸揚げの方については、752条4項はこれを受けての効果が特段規定されておられませんので、こちらは削除するということを提案させていただいているというのが作成の意図でございます。

○山下部会長 よろしいでしょうか。二つの条文は、書き分けられているので分かりにくいところがあると思うのですが、趣旨はそういうことなんでしょうか。

ほかはいかがでしょうか。もしないようでしたら、この部分はこの案で御異論はなかったということでしょうか。

それでは、先へ進みます。次は、第7の「海難救助」、これは1から4が略ですので、5の「海洋環境の保全に係る特別補償の請求権」の部分について御審議をお願いします。まず、事務局から説明をお願いします。

○山下関係官 次に、「第7 海難救助」の「5 海洋環境の保全に係る特別補償の請求権」について御説明いたします。

まず、本文(1)アについて、論理的には船舶や積荷等の救助作業費用と海洋環境上の障害防止費用等を区別することも可能なことや、また、これは救助作業中にされた合理的な支出を指すとされていることなどを踏まえまして、両者が含まれる趣旨を明らかにすべく、下線部の見直しをすることといたしました。

また、本文(1)の柱書について、救助作業は海洋汚染のおそれを発生させた船舶に対して行われることを要し、例えば船舶から積荷が流出した後に当該積荷のみを救助するのでは足りないこととされ、また、実際に海洋汚染を防止しようとしたか否かは問わないとされていることから、この趣旨に沿って、下線部のような見直しをすることといたしました。

以上の点につきまして御審議いただきたく存じます。

○山下部会長 それでは、ただいま、説明のありました部分につきまして御自由に御発言をお

願いたします。前回、この部分についてどういう適用になるのかという御質問があって、そのあたりが整理されてきたのかと思いますが、よろしいでしょうか。もし、御意見がないということであれば、こういう提案を中間試案の提案とするということによろしゅうございますか。

それでは、一応、本日、予定しておりました審議事項は以上でございますので、もし、全体につきまして御意見がないようございましたら、本日の審議はこの程度とさせていただきます。

最後に、次回の議事日程等につきまして、事務局から説明をお願いします。

○松井（信）幹事 本日はどうもありがとうございました。

次回は3月11日（水）、午後1時半から午後5時半までを予定しております。場所は東京高等検察庁17階の第2会議室となります。

次回は、前回と今日の審議の結果を踏まえて、また、旅客運送分科会の取りまとめの結果も合体致しまして、中間試案（案）を御提示する予定でございます。そして、可能であれば11日に取りまとめ、難しければ、その2週間後の25日に取りまとめということを予定しております。なお、次回の部会資料につきましては、今日の御審議を踏まえて若干、手直しをする部分がございますので、来週早々にお送りするということにさせていただきたいと思っております。

○山下部会長 それでは、よろしいでしょうか。

それでは、本日の議事は以上でございます。どうもありがとうございました。

—了—