

## 運送法制研究会 第16回 議事要旨

- 1 日 時 平成25年11月26日(火) 自 18時15分  
至 19時20分
- 2 場 所 公益社団法人商事法務研究会会議室
- 3 議事概要

運送法制研究会報告書について、別紙のとおり取りまとめられた。

以 上

# 運送法制研究会報告書

## 目次

第1部 運送	1
第1 物品運送	1
1 運送人の責任	1
(1) 責任原則	1
(2) 免責事由	2
(3) 責任限度額	2
(4) 高価品免責	5
(5) 損害賠償額の定額化	7
(6) 延着責任	7
(7) 運送品に損傷・一部滅失がある場合の荷受人の通知期間	9
(8) 運送品の到達が遅れた場合の取扱い	12
(9) 運送人の責任の消滅	14
(10) 運送人の契約責任と不法行為責任との関係（請求権の競合）	16
(11) 運送人の責任と運送人の使用する者の責任との関係	18
(12) 運送人の責任の強行法規性	19
2 荷送人・荷受人の地位等	20
(1) 荷送人の注意義務	20
(2) 荷送人の権利と荷受人の権利との関係	25
(3) 運送品の供託権・競売権	30
3 海上運送に特有の規律	32
(1) 海上運送の主体	32
(2) 航海過失免責・火災免責	32
(3) 堪航能力担保義務	34
(4) 国内海上運送の運送人の責任の強行法規性	34
(5) 個品運送に関する規律	35
(6) 航海傭船に関する規律	36
(7) 運送賃等の支払を受けるための競売権	38
(8) 船舶賃貸借に関する規律	39
(9) 定期傭船に関する規律	39
4 複合運送等	43
(1) 複合運送	43
(2) 相次運送	47
5 運送証券及び海上運送状	49

(1) 船荷証券 .....	49
(2) 貨物引換証 .....	57
(3) 海上運送状等 .....	58
第2 運送取扱営業 .....	62
第3 旅客運送 .....	63
1 運送人の責任 .....	63
(1) 旅客に関する責任 .....	63
(2) 手荷物に関する責任.....	67
2 海上旅客運送に特有の規律.....	69
(1) 堪航能力担保義務 .....	69
(2) 海上旅客運送の運送人の責任の強行法規性.....	70
(3) その他 .....	70
<b>第2部 海商.....</b>	<b>72</b>
第1 船舶及び船舶所有者 .....	72
1 船舶の差押え等の執行制限.....	72
2 船舶共有 .....	72
(1) 船舶共有者間の法律関係.....	72
(2) 船舶共有者と第三者との間の法律関係.....	74
第2 船長 .....	75
1 船長の責任 .....	75
2 船長の権限 .....	76
3 その他 .....	78
第3 共同海損 .....	79
1 ヨーク・アントワープ規則との関係.....	79
2 共同海損の成立 .....	79
3 共同海損の分担（分担義務者側） .....	80
(1) 分担者及び分担割合.....	80
(2) 共同海損を分担しない財産.....	81
4 共同海損となる損害（分担請求者側） .....	81
(1) 共同海損となる損害.....	81
(2) 分担されない損害 .....	82
5 期間制限 .....	83
6 準共同海損 .....	83
第4 船舶の衝突 .....	84
1 条約との関係 .....	84
2 双方の過失による衝突の場合における財産上の損害の取扱い.....	84
3 消滅時効 .....	86
4 船舶の衝突に関する規律の適用範囲.....	87

第5	海難救助	88
1	条約との関係	88
2	任意救助及び契約救助	89
3	救助の目的	90
4	救助料の分配	91
5	救助料の支払に関する船長の権限	92
6	救助料を請求することができない事由	93
7	消滅時効	94
8	環境損害に関する規律	94
9	被救助者の担保提供義務	95
10	海難救助に関する規律の適用範囲	96
第6	海上保険	97
1	海上保険に関する規律	97
2	海上保険の目的	98
3	海上保険の種類	99
4	保険期間	99
5	海上保険証券	100
6	告知義務	102
7	危険の変更又は増加	103
8	予定保険	104
9	保険者の免責	105
10	保険者による填補等	107
11	委付	108
第7	船舶先取特権	109
1	条約との関係	109
2	船舶先取特権を生ずる債権の範囲	110
	(1) 商法第842条各号の船舶先取特権	110
	(2) 船主責任制限法第95条の船舶先取特権	114
	(3) 国際海上物品運送法第19条の船舶先取特権	115
3	船舶先取特権の目的	116
4	船舶先取特権の消滅事由	117
5	船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力	118

## はじめに

### 1 本研究会開催の経緯等

我が国の商法が明治32年（1899年）に制定されてから、既に1世紀が経過した。

商法のうち、第2編第8章及び第3編（運送・海商）については、片仮名文語体のままである上、実質的な改正もなく、時代遅れであるとの指摘があり、国内航空運送に関する規定もない。数十年前からの物流の発展には、目を見張るものがあるが、商法においても、陸上・海上・航空の各運送やこれらの複合運送について、規律の現代化がされなければならない。

古く昭和10年（1935年）には、法制審議会において、「商法商行為編及海商編中ノ改正ノ要綱」が取りまとめられたが、その後の大戦の影響もあり、立法作業は行われなかった。国際的な運送の分野では様々な国際条約が成立しているが、我が国も、昭和30年頃以後、国際海上・航空運送に関する条約に加盟することとなり、現在では、国際海上運送については、1979年議定書による改正後の1924年船荷証券統一条約（以下「ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ」という。）の国内法である国際海上物品運送法の適用を、国際航空運送については、国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約（以下「モントリオール条約」という。）等の適用を受けるに至っている。

さらに、この十数年は、民法、会社法等を始め、社会・経済情勢の変化に対応すべく、民事基本法の改正が相次いでいる。折しも、平成13年（2001年）の司法制度改革審議会意見書において、「基本的な法令は、可能な限り分かりやすく、一般にも参照が容易で、予測可能性が高く、内外の社会・経済情勢に即した適切なものとすべきである」旨の指摘がされている。

このような観点から、運送・海商法制の将来の立法に向けた基礎的研究として、平成23年10月から平成24年2月にかけて、藤田友敬東京大学大学院法学政治学研究科教授を中心に、研究者による諸外国の法制調査を目的とした「商事法（運送関係）勉強会」が開催され、ドイツ、フランス、イギリス及びアメリカの運送法制等の調査が行われたところであるが、その成果を踏まえ、運送・海商に関する商法の規定の現代化について論点の洗い出しや整理等を行うことを目的として、本研究会が開催された。

本研究会は、山下友信東京大学大学院法学政治学研究科教授を座長として、平成24年8月から平成25年11月まで合計16回開催され、研究者、陸上・海上・航空の各運送人、荷主側の団体、フレイト・フォワーダー、保険会社等の関係者を委員として検討が行われた。このほかにも、参加者名簿のとおり、関係する団体等から多数のオブザーバーが参加され、近時の実務の紹介や意見の発表があり、さらに、法務省からの調査委託研究として実施された「運送取引の実態についての調査研究業務報告書」の作成に関与された研究者から、その紹介も行われた（[http://www.moj.go.jp/MINJI/minji07\\_00126.html](http://www.moj.go.jp/MINJI/minji07_00126.html)）。

本報告書は、これらの検討の結果をまとめたものである。

## 2 検討に際しての基本的な視点

- (1) 本研究会においては、主に国内の運送手段を規律する商法の規定の現代化に向けて、論点の洗い出し等を中心とした検討を行っているが、これは、上記1に述べた経緯に加え、特に国際海上物品運送については、平成20年（2008年）に、全部又は一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国際連合条約（以下「ロッテルダム・ルールズ」という。）が成立し、主要海運国を中心とした今後の動向が不透明であるという事情にもよるものである。ただし、商法の規定は、多く国際海上物品運送法において準用されており、その見直しの影響が大きく及び得ることに注意する必要がある。本研究会では、基本的に、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズによる現行の実務を前提とした上で、商法の規律の見直しの要否を検討しており、ロッテルダム・ルールズの批准の当否を論じているものではないが、その成立過程でされた多くの重要な議論については、これを参考にしつつ検討を行っている。
- (2) また、商法に規律されるべき国内の運送手段について、その規律内容を合わせるべきであるという議論や、むしろ、海上運送及び航空運送のそれぞれにつき国内運送と国際運送の規律内容を合わせるべきであるという議論がされることがある。

しかし、例えば、運送と密接に関連する保険実務を見ると、①陸上運送では、大規模の荷主は自ら貨物保険を付するが、運送を自己の子会社や取引先に委託することが多く、貨物保険において保険会社からの求償権の放棄条項が約定されるのが通常であり、他方、中小規模の荷主は貨物保険を付さずに、運送人に損害賠償責任を追及し、運送人の賠償責任保険により損害が補填されるため、結果として、貨物の損害のうち半分程度しか貨物保険により填補されていないという。これに対し、②国際海上運送では、ほぼ全ての貨物につき貨物保険が付される一方で、運送人の責任について免責事由や責任限度額の規律があるため、運送人が貨物の損害に対して責任を負う部分は数%であるといわれ、実務上は、まず、貨物の損害のほぼ全てを貨物保険により補填した後、保険代位により運送人やそのP&I保険に係る保険者に求償することになる。さらに、③国内海上運送では、ロール紙や鋼板のような製品に近い貨物については貨物保険が付されるが、重量に比べて価格の低廉なもの（石炭、砂利、石油化学品等）を運送する場合や、フェリーのように、トラックごと輸送するために海上運送という意識が低い場合には、貨物保険が付されていないケースも相当にあるという。

目を転じて、航空運送の実務を見ると、現状のように国内運送と国際運送の規律が異なることは、国際的には珍しいものの、現在では、コードシェアが広く行われているため、同一便の搭乗者の中に異なる約款が適用されるケースは珍しくないといわれる。そして、航空運送についても、LCC（low cost carrier）の利用の拡大等を踏まえ、様々な事業者の取引の在り方に配慮する必要がある。

確かに、国内の運送手段は、経済的な競争関係にはあるものの、現実には、目的地までの距離、迅速性の要否、運送賃の多寡、大量輸送か否か等の観点から役割が異なっているといわれ、必ずしも、国内の運送手段における運送人の責任の在り方

を統一する必要はない。しかし、他方で、国際条約の規律の内容は複雑な変遷を経て発展してきたものであるところ、現実の姿として、国際運送及び国内運送における運送人の責任の在り方を統一すべき実態があるかどうか、また十分に議論されるべきである。

本研究会では、このように、必ずしもいずれかの立場に立つものではなく、実態を直視し、それぞれの運送手段の特色を踏まえながら、論点ごとにどのような規律の在り方が適当であるかを検討するものである。

商法の規律には任意規定が多いことから、結果として、陸上運送、国内海上運送及び国内航空運送に共通の総則的な規律を設けることを提案する箇所が多くなってはいるが、必要に応じ、運送手段の特色を踏まえた特例を設けるべき局面もあると考えられるのであり、今後も、そのような検討がされるべきである。

- (3) 商法の運送・海商分野の見直しに当たっては、まずは、現在の実務の正確な把握の上で、時代遅れと批判されている規律の現代化を図るという視点が必要である。規律の現代化の際には、ある規律について、法律に当該規律を設けるべき必要性があるか、又は当事者間の契約に委ねることが相当かという視点も必要となる。さらに、運送契約の国際性に照らすと、諸外国の法制との関係にも十分留意する必要があるし、運送契約には多数の利害関係人が関与することに照らすと、関係者の利害調整という視点も必要となる。その際には、運送に関する保険実務に与える影響も、忘れてはならない。

本研究会は、先に述べたとおり、多くの方々に御参加いただいている。しかしながら、運送・海商をめぐる問題は多岐にわたり、複雑かつ専門的である。今後の商法の運送・海商分野の見直しに当たっては、更に多くの方々の御意見を踏まえつつ、多角的な視点から検討が進められるべきものと考えられる。

## 運送法制研究会参加者名簿

(敬称略)

### (座長)

山下 友信 東京大学大学院法学政治学研究科教授

### (委員)

後藤 元 東京大学大学院法学政治学研究科准教授

笹岡 愛美 流通経済大学法学部准教授

清水真希子 東北大学大学院法学研究科准教授

田中 亘 東京大学社会科学研究所准教授

藤田 友敬 東京大学大学院法学政治学研究科教授

増田 史子 京都大学大学院法学研究科准教授

松井 秀征 立教大学法学部・法務研究科教授

小島 訓 日本通運株式会社総務・労働部（法務）次長

塚越 亮一 東日本旅客鉄道株式会社法務部課長

鈴木 俊司 川崎近海汽船株式会社経営企画部業務室室長

遠藤 健二 一般社団法人日本貿易会（物流委員会ワーキンググループ委員）

細田 裕一 一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会（法務委員会委員）

菅原貴与志 ANAホールディングス株式会社法務部長・弁護士

福村麻希子 ANAホールディングス株式会社法務部

石井 優 一橋綜合法律事務所顧問兼東京海洋大学大学院非常勤講師

松井 信憲 法務省民事局参事官

本條 裕 法務省民事局付

高橋 玄 法務省民事局付

### (オブザーバー)

秋吉 昭 日本通運株式会社海運事業部（複合運送）次長

石井 一樹 日本通運株式会社航空事業部（国内貨物）課長

小山 敦 日本通運株式会社航空事業部（国際貨物）課長

小林 隆之 日本通運株式会社総務・労働部（法務）係長

枝廣 敏男 一般社団法人日本貿易会企画グループシニアマネージャー

鈴木 靖之 一般社団法人日本貿易会企画グループ主任

山口 修司 一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会（法務委員会・弁護士）

浅田 敏夫 一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会（法務委員会）業務部長

平田 大器 東京海上日動火災保険株式会社委嘱（弁護士）

久保 治郎 東京海上日動火災保険株式会社コマーシャル損害部担当次長



高野 浩司	東京海上日動火災保険株式会社海上業務部貨物業務グループ参事
青戸照太郎	一般社団法人日本海運集会所仲裁グループ長
池山 明義	一般社団法人日本船主協会委嘱（弁護士）
大森 一司	一般社団法人日本船主協会企画部課長代理
新井 真	川崎汽船株式会社法務グループ長兼総務グループCS・コンプライアンス推進室
入来院隆昭	日本郵船株式会社法務グループ調査役
源田 暢子	日本郵船株式会社法務グループグループ長代理
税所 篤行	日本郵船株式会社法務グループ法規チーム長
吉田秀一郎	株式会社商船三井総務部法務・保険グループリーダー
三輪 恒平	株式会社商船三井総務部法務・保険グループマネージャー
川勝 敏弘	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構審議役
田中 照久	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構審議役
福島 俊男	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構共有船舶企画管理部参与
板場淳一郎	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構共有船舶企画管理部経営企画課総括課長補佐
松井 真一	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構委嘱（弁護士）
森田 謙一	日本サルベージ協会

国土交通省担当官（総合政策局，鉄道局，自動車局，海事局，航空局）

（注）出席回数を問わず，本研究会に出席された方を記載している。

（注）役職名は，最終の出席時点のものによる。

## 第1部 運送

### 第1 物品運送

#### 1 運送人の責任

##### (1) 責任原則

過失推定責任（運送人は、運送品の受取から引渡しまでの間に生じた当該運送品の滅失、損傷及び延着につき責任を負うが、自己に過失がないことを証明したときは、その責任を免れるというもの）による現行法の規律（商法第577条、第766条）を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

（補足説明）

- 1 運送品の滅失、損傷及び延着に関する責任原則については、現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、本文のような過失推定責任を採用している（商法第577条、第766条、国際海上物品運送法第3条、第4条第1項）。
- 2 本研究会において、運送人の責任原則の在り方につき検討を行ったところ、実務では、我が国の航空会社の国内運送に関する約款を含め、いずれの運送手段でも過失推定責任によっていた。

この点について、例えば、欧州における国際道路貨物輸送に関する運送契約についての協定（以下「CMR」という。）第17条は、運送人にとって回避することのできない事情による場合など一定の事由が存する場合に運送人が免責されると規定し、また、ドイツ商法第426条は、最大限の注意によっても避けられず、かつ、結果を防止することができない場合に運送人が免責されると規定しているが、現状では、本文のような商法上の過失推定責任を変更する必要はないとの意見が大勢であった。

（注1）国際航空運送における責任原則を規定するモントリオール条約第18条では、過失の有無を問うことなく、同条第2項に掲げる事由以外に運送人を免責することができないとして、運送人により厳格な責任を定めている。

（注2）なお、国内航空運送全般に関して、商法には規律がなく、航空法第106条の認可を受けた運送約款によって規律されているところ、現在の状況においても実務上の支障はないが、トラブルが生じたときに約款の正当性が争われることがあり得るとの指摘があった。

- 3 以上によれば、商法上の責任原則については、過失推定責任の規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

（注）本研究会においては、運送契約に基づく債務は、運送人が荷送人からある物を受け取りこれを運送して荷受人に引き渡すことをその内容とする結果債務であるため、商法第577条の責任は、民法第415条の債務不履行責任の要件事実と変わりがなく、これを「過失推定責任」と呼ぶのは適切でないとの指摘があった。ただし、運送法の領域では、従来から、運送人が無過失の立証をすることにより責任を免れるという原則を過失推定責任と呼んできたようであるので、本報告書では、この表現を用いることとする。

## (2) 免責事由

運送人の免責事由（天災その他の事由）については、運送人の無過失の有無の評価に委ね、商法には多様な免責事由を列挙する規定を設けないこととしてはどうか。

（注）航海過失免責及び火災免責については、後記3(2)参照

（補足説明）

- 1 商法は、過失推定責任を定めるだけであり、免責事由を列挙していない。  
これに対し、国際海上物品運送法第4条第2項各号は、海上等に特有の危険、天災、戦争、海賊行為、裁判上の差押え、荷送人の行為、同盟罷業、海上における人命救助行為、運送品の特殊な性質、運送品の荷造りの不完全、起重機の隠れた欠陥等の免責事由をリスト化して列挙し、運送人は、運送品に関する損害がこれらの事由により通常生ずべきものであることを証明したときは、責任を免れるとして、無過失の立証の負担を軽減している。
- 2 本研究会において、商法上、上記1の意義を有する免責事由の規律がないことにより不都合が生じているかどうかにつき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 実際に運送人から主張される免責事由としては、荒天遭遇の主張が多く、運送品の盗難の主張もみられるが、その他の主張は少ない。
  - ・ 陸上運送について、荒天遭遇の主張はあり得るものの、輸送期間が長くないため運送品が劣化するケースは少ない。また、運送品の盗難の主張もあり得るものの、完全な盗難防止措置を講じていたことを立証するのは事実上困難である。
  - ・ 標準貨物自動車運送約款第11条では、荷造りの不完全は、必要な荷造りの要求や運送の引受拒否によって対応すべき事項とされ、免責事由とされていない上、運送人にとって、荷造りの状況に関する立証は困難である。
  - ・ 陸上運送において、コンテナに運送品を詰めるのは運送人であることが多い。
  - ・ 国内海上運送について、例えば、荒天時にハッチカバーから海水が浸入した事案につき、荒天遭遇が原因なのか、堪航能力の欠如や航海を強行したことが原因なのか争点となるが、輸送期間が長くないため、荒天にもかかわらず航海を強行したことが運送人の過失とされる可能性も高く、強く荒天遭遇の主張をすることは困難である。
- 3 以上のとおり、①国内運送では輸送期間が長くないこと、②仮に、荒天遭遇等の事由を免責事由として立法化しても、実務上、上記2のとおり、運送品に関する損害が当該免責事由により通常生ずべきものであることを証明することが容易になるわけではないこと等を踏まえると、免責事由をリスト化して立法する必要性が高いとはいえないから、現在の取扱いを維持し、無過失の評価に委ねることが考えられる。

## (3) 責任限度額

運送品の滅失・損傷の場合の責任限度額に関する規律については、当事者間の契約に委ね、商法に規定を設けない方向で、引き続き検討して

はどうか。

ただし、国内海上運送について、国際海上物品運送法を参考にして責任限度額に関する規律を設けるべきであるとの意見があるほか、陸上運送について同様の意見もあり、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(補足説明)

- 1 商法には、責任限度額に関する規定はなく、標準貨物自動車運送約款や日本海運集会所作成の内航運送基本契約書にも、責任限度額の定めはない（なお、標準貨物自動車運送約款第9条及び第45条では、1kg当たり2万円を超える運送品を高価品とし、明告がなければ賠償責任を負わないとしている。）。

これに対し、国際海上運送については国際海上物品運送法第13条に、国際航空運送についてはモンテリオール条約第22条に、それぞれ責任限度額に関する規定があり、国内航空運送については約款に責任限度額の定めがあるものが多い。

(注) 鉄道運輸規程第73条第2号には、高価品につき、1kgまでごとに4万円（1口400万円）を最高額とする責任限度額に関する規定がある。

- 2 現行商法においても、約款により責任限度額の定めを設けることは可能であるが、本研究会においては、法律上の規定を設けるべきかにつき、検討を行った。

(1) まず、実務の現状については、次のような指摘があった。

ア 運送品が高価な場合には、荷送人は自ら貨物保険を付しているため、運送人に運送品の価額を申告することはなく、他方、運送人も特に高額な運送賃を受領してはいない。そのため、基本的に、運送品の価額によって、運送賃に差異が生じているわけではない。

(注) ただし、国内航空運送では、一定の貴重品の運送につき超過料金を受領しているとの指摘があった。

イ 陸上運送について、約款上の高価品に該当する1kg当たり2万円を超える損害が生ずる事例はそれほどない（運送人と荷主との関係により、これをを超える支払をすることはある。）。

国際海上運送については、受渡し時のリマークの有無の確認等により、責任の有無から争われることが多い。

国内航空運送については、1口3万円を責任限度額とする実務が定着しており、問題が生ずることは少ない。

ウ 貨物保険については、陸上運送や国内海上運送では、運送品の種類によって付保の有無が分かれるが、国際海上運送では、ほぼ全ての運送品につき荷主が貨物保険を付している。また、陸上運送や国内海上運送では、伝統的に、特定の荷主・運送人間の関係が継続的で密接な場合が多く、荷主が貨物保険を付すときは、運送人に対する求償権放棄条項が付されることが多い。

賠償責任保険については、トラックによる個品運送では、そのまま自走して船舶に乗り込むことが多く、このようなRORO船等による国内海上運送部分を含めて、陸上運送保険で付保されていることが多い。

(2)ア 責任限度額に関する規律を設けるべきか否かについては、これに肯定的な立場から、約款における責任限度額の定めについて法的根拠が明確になり望ましいとの意見があったが、他方、これに否定的な立場から、次のような指摘があった。

- ・ 運送人の責任を任意規定とする商法の規律を維持するときは、責任限度額に関する規律を設ける必要はない。
- ・ 現在の標準貨物自動車運送約款では、1 kg当たり2万円を超える運送品を高価品としており、相当高額な貨物まで運送人が責任を負っているところ、新たに設ける責任限度額が低額であるときは、特に中小規模の荷主において、新たに貨物保険を付する負担が生ずる。
- ・ 絵画のように、重量を基準にしては適切な責任限度額を導くことができない場合があり、法律上適切な責任限度額を規定することが困難である。
- ・ そもそも責任限度額に関する規律を設けたとしても、取引関係上の観点等から、運送人がそれを主張することになるのか疑問である。
- ・ 本研究会においては、商法第739条のうち「自己ノ過失、船員其他ノ使用人ノ悪意若クハ重大ナル過失」による損害についての免責約款を無効としない方向で検討されており（後記本文3(4)参照）、責任限度額に関する規律を望む者は、その旨の約定をすれば足りる。
- ・ 仮に、責任限度額に関する規律を強行規定とするのであれば、法律上適切な責任限度額を規定することが困難であるとの問題が一層顕在化する。

イ もっとも、特に、国内海上運送により個品運送を行う場合について、次のような指摘があった。

- ・ RORO船やフェリー船が大型化し、重量に応じた運賃設定から車両1台当たりの運賃設定に移行する中で、産業構造の変化に伴い、光ファイバー等の高価品が申告なしに積載されることもあり、運送人のリスクは拡大している。
- ・ 個品運送について、近時は、上記(1)ウの求償権放棄条項の付されない貨物保険が増加し、運送人のリスクが増加傾向にある。
- ・ これらの事情や、内航船においても外航船と同等以上の危険があること等を背景にすると、①国内海上運送に係る個品運送についても、国際海上運送と同様に、責任限度額に関する規律を設けるべきであるし、そのような法律がないまま約款に責任限度額の定めを置くことは、免責約款を制限する商法第739条との関係で無効となる危険がある、②具体的な責任限度額としては、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ又は我が国が批准していないハンブルク・ルールズ（1978年の海上物品運送に関する国際連合条約をいう。以下同じ。）による責任限度額と、1車両当たり800万円～1000万円程度のいずれか高い額とすべきである。

このほか、陸上運送についても、様々な運送事業者が存することを踏まえると、法律上、責任限度額に関する規律を設ける必要はないとはいい難いとの指摘があった。

なお、国内航空運送については、1口3万円を責任限度額とする実務が定着し

ており、国際航空運送における責任限度額と同額の責任限度額の規律を商法に設けるべきであるとの要望はなかった。

ウ さらに、運送手段間の責任限度額に関する規律の在り方については、陸上運送、国内海上運送及び国内航空運送との間で差異を設けることはバランスが悪く、特にトラックをRORO船で運送する場合を念頭に置くと、これらの規律を統一すべきであるとの指摘や、国内海上運送と国際海上運送とで差異を設けたとしても、事業者が異なることもあり違和感はないとの指摘があった。

エ 責任制限制度の正当化根拠については、これは、運送人保護のための制度というより、むしろ荷主間の公平の問題であるとの指摘があった。すなわち、運送人の責任に限度がないとすると、高価な運送品の運送に伴う危険によって他の高価ではない運送品の運送賃が高くなる。仮に、運送人の責任が任意規定であり、運送人が適切な額に責任を限定し得るのであれば、問題は生じないが、運送人の責任が強行規定であり、運送人が自由に責任を限定し得ないのであれば、運送人の責任制限制度が存在しないと、高価な運送品以外の荷主の負担で、高価な運送品の荷主が賠償を受ける現象が生ずるというのである。このような立場からは、運送人の責任制限制度は、運送人の責任の強行法規性と論理的な関係を有することになるとの指摘があった。

3 以上によれば、上記2(2)アの指摘等を踏まえると、基本的には、責任限度額に関する規律については、当事者間の契約に委ねることが考えられるが、他方で、国内海上運送や陸上運送について、上記2(2)イのような指摘もあり、今後、保険料の負担や運送賃への影響も踏まえた適切な責任限度額について社会的なコンセンサスが得られるかどうかには留意しつつ、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

#### (4) 高価品免責

高価品免責に関する現行法の規律（商法第578条、第766条）を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(注) あわせて、荷送人が運送品の価額を申告した場合につき、モンテリオール条約第22条第3項後段及び国際海上物品運送法第13条第6項から第8項までと同様に、運送人は、申告された価額が実価を超えることを証明しない限り、申告された価額を限度とする責任を負うこと等の規律を設けるべきかどうか、検討すべきである。

(補足説明)

1 現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、運送品が高価品である場合に、荷送人がその種類及び価額を申告しないときは、運送人は損害賠償責任を免れる（商法第578条、第766条、国際海上物品運送法第20条第2項）。

国際条約や諸外国の法制では、高価品免責の規律がないものがほとんどである。

2 本研究会において、任意規定として、商法上の高価品免責の規律を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼしてもよいか否かにつき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 商法上の「高価品」という概念は一義的でなく、実際にこれに該当するか否かの判断の際に、困難を伴うケースがある。
  - ・ 陸上運送については、標準貨物自動車運送約款第9条において1kg当たり2万円を超える運送品を高価品としており、運送人は、実務上、しばしば同約款第45条の高価品免責の規律の適用を主張している。高価品につき明告がない事案では、原告となる荷主は、契約責任ではなく不法行為責任に基づき損害賠償請求を行うが、訴訟上、過失相殺によって妥当な解決が図られている。
  - ・ 本研究会においては、運送人の荷主に対する契約責任に関する規律を不法行為責任にも及ぼす方向で検討されている（後記本文(10)参照）ところ、訴訟上、高価品免責の規律の適用の可否が争点になると、判決において両当事者の主張の中間的な賠償額を命ずることができず、深刻な紛争になりがちであるが、和解による解決の余地はある。
  - ・ 国内航空運送については、約款により1口3万円の責任限度額を定めているものが多いところ、商法上、任意規定として高価品免責の規律が及ぶこととなったとしても、問題は生じない。
  - ・ 法律上責任限度額に関する規律がある国際海上運送では、高価品免責は、ほとんど主張されない。
- 3 以上によれば、法律上責任限度額に関する規律がある場合には、高価品免責の規律は、実務上大きな意義を有しないようであるが、責任限度額に関する規律を当事者間の契約に委ねる場合には、高価品の明告がない場合についての商法上の高価品免責の規律を削るべき積極的な理由まではなく、当該規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

(注1) 高価品の明告がない場合について高価品免責の規律を維持するときは、運送品の価額の申告があった場合についても、本文の注のとおり、モントリオール条約第22条第3項後段及び国際海上物品運送法第13条第6項から第8項までと同様に、商法に次の規律を設けることが考えられる。

- ・ 運送人は、申告された価額が実価を超えることを証明しない限り、申告された価額を限度とする額を支払う責任を負うこと。
- ・ 荷送人が実価を著しく超える価額を故意に申告したときは、運送人は、損害賠償の責任を負わないこと（運送人が悪意であった場合を除く。）。
- ・ 荷送人が実価より著しく低い価額を故意に申告したときは、その価額は、運送品に関する損害については、運送品の価額とみなされること（運送人が悪意であった場合を除く。）。

なお、上記の点については、①運送人に対して損害賠償請求をする荷主の主張立証責任との関係を十分に考慮すべきであるとの指摘、②高価品の明告がない場合と、高価品について著しく低い価額を故意に申告した場合とを区別することが相当かなどの観点も踏まえ、検討すべきであるとの指摘、③ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第5項(h)では、荷送人が物品の性質又は価額に関し故意に虚偽の通告をしたときは、当該物品に関する滅失又は損害について責任を負わない旨が規定されているだけであり、国際海上

物品運送法第13条第7項の規律は、同条約の規律とは別の趣旨によるものであるとの指摘があった。

(注2) 国際海上物品運送法のように、法律上責任限度額に関する規律がある場合に高価品免責の規律を併存させることについては、その整合性が問題であり、免責事由に関して詳細な定めのあるヘーグ・ヴィスビー・ルールズにおいて、国内法により高価品免責の規律を設けることが許容されているか否かは、相当に疑わしいし、外航の実務上も、高価品免責の規律は意義に乏しく、もはやこの規律を併存させる必要はないのではないかと指摘があった。

(注3) 高価品免責の規律は、運送人が高価品であることを知っていたときは適用されないと解すべきであり、この運送人の主観的態様は、商法第580条による賠償額の定額化が適用されない場合(同法第581条)の「悪意」の意味(運送人の故意により損害が生じたこと)とは異なるとの指摘があった。なお、運送人が高価品であることを知っていた場合に高価品免責の規律の適用があるか否かについては、学説上争いがあるようである(田中誠二ほか「コンメンタール商行為法」435頁)。

#### (5) 損害賠償額の定額化

運送品の滅失・損傷の場合の損害賠償額の定額化については、現行法の規律(商法第580条、第766条)を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

1 損害賠償額の定額化については、現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、運送品の滅失・損傷の場合に、引渡しができるべき地及び時における運送品の価格により、損害賠償の額が定められる(商法第580条第1項、第2項、第766条、国際海上物品運送法第12条の2第1項)。

国内航空運送については、約款により、価額の申告のない運送品について、到着地の価格(1口3万円以上の場合には、3万円)をもって損害賠償の額と定めるものが多い。

2 本研究会において、運送品の滅失・損傷の場合の損害賠償額の定額化につき検討を行ったところ、実務では、この規律により賠償額を算定しており、これを維持すべきであるとの意見で一致した。

また、国内航空運送についても、上記のような約款の定めがあるところ、商法上、任意規定として損害賠償額の定額化の規律が及ぶこととなったとしても、問題は生じないとの指摘があった。

3 以上によれば、運送品の滅失・損傷の場合の損害賠償額の定額化に関する商法の規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

#### (6) 延着責任

運送品の延着(一部滅失又は損傷を伴う場合を除く。)の場合の損害賠償額の定額化及び責任限度額については、当事者間の契約に委ね、商法



## に規定を設けないこととしてはどうか。

(補足説明)

- 1 議論の前提として、運送品の延着により運送人が損害賠償責任を負うのは、どのような場合かにつき、検討を行った。

この点に関し、陸上運送では、混載の路線貨物の運送につき、到達日時を保証するサービスを提供しないことが通常であるが、貸切形態の運送のうち自動車製造業やコンビニエンスストア等定時配送を必須とする業界が荷主となるものの中には、特約により到達日時を保証するものもあり、また、宅配便については、到達日時を保証しない場合が多いものの、送り状に荷物の使用目的及び引渡日時を記載して運送を引き受けることにより、到達日時を保証する場合もしばしば見られるとの指摘があった。

契約上到達日時を保証した場合に、運送人が延着責任を負い得ることは、異論がなかった。

これに対し、契約上到達日時を保証することが明らかでない場合は、運送契約の際に到達予定日が示されても、具体的な到達日時の合意とは考えていないのが通常であるといわれる。もっとも、そのような場合でも、合理的期間を超えて運送品が到達しないときは、運送人は延着責任を負っているのではないかとの意見が大勢であった。

- 2 次に、運送品の延着の場合の損害賠償の額及びその定額化又は責任限度額に関する規律の要否について、検討を行った。

(1) 商法上、運送品の延着（一部滅失又は損傷を伴う場合を除く。）の場合の損害賠償の額については、①同法第580条第2項ただし書による賠償額の定額化の規律の適用があるとして、滅失・損傷の場合と同様に、引渡しとされるべき地及び時における価格を基準とし、実際の引渡しの時における価格との差額に定額化されることとする見解と、②同項ただし書の適用はないとして、民法第416条の一般原則により相当因果関係が認められる損害の額とする見解があり、学説上も争いがある。

国際海上物品運送法第12条の2では、上記①に沿う規律がされている。

(注) 標準貨物自動車運送約款第47条第5項では、運送品の延着の場合の損害賠償の額は、運賃、料金等の総額を限度とするとされている。

宅配便については、30万円を超える荷物は引受けが拒絶されることを前提に、明示的に運送品の引渡日時を定めた場合に延着が生じたときは、当該運送品をその日時に使用できなかったことにより生じた財産上の損害を、送り状に記載された責任限度額の範囲内で賠償するとされている。

この点について、国際条約や諸外国の法制には、延着の場合につき損害賠償額の定額化の規律を設けるものは見当たらないが、責任限度額に関する規律を設け、その額を運送賃相当額（CMR第23条第5項）、運送賃の3倍（ドイツ商法第431条第3項）、運送品の滅失・損傷の場合と同額の1kg当たり19SDR（モントリオール条約第22条第3項）とするものがある。

(注) SDRとは、国際通貨基金協定による1特別引出権に相当する金額をいい、平成25年11月現在、1SDRは、約150円である。

- (2) 上記(1)に記載した①②の各見解については、次のような指摘があった。

ア 上記①の見解は、延着による損害の額につき、それと無関係の運送品の価格を基準とする点で説明が困難である。この見解によると、到達予定日後に運送品の価格が変動せず又は上昇した場合に、延着により不利益を受けたにもかかわらず、損害が認められないことになり、不合理ではないか。

上記①の見解に沿う国際海上物品運送法第12条の2については、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズにおいて延着につき言及する規定がなく、国際的にも解釈が分かれている箇所である。

イ 上記②の見解によると、相当因果関係の一般原則によるため、損害額が運送品の価値を超えることもあるところ、運送人にとって、運送品の全部滅失の場合（商法第580条第1項）より重い責任を負うのは、不合理ではないか。

例えば、欧米の大口顧客は、延着の場合に、直接損害のみならず間接損害も運送人に負担させる傾向があり、一定額の責任限度額の規律があることが望ましい。

(3) そこで、本研究会では、上記(2)アの指摘を踏まえ、基本的には、延着による損害賠償額を運送品の価格を基準に定額化するのではなく、運送人は、延着の事実と相当因果関係の範囲内にある損害について責任を負うが、上記(2)イの指摘を踏まえ、一定額（運送品の価格を超えないものとする。）の責任限度額に関する規律を設けるという考え方につき、検討を行った。

この考え方については、延着損害には保険の適用がないため、何らかの基準を設けることが望ましいとの意見もあったが、適切な責任限度額の定め方が困難であり、運送賃相当額としては低額に過ぎる場合もあるのではないかと指摘、高額な運送品を念頭に置くと、運送品の価格相当額としては高額に過ぎるとの指摘、ロッテルダム・ルールズにおいて運送賃の2.5倍とされたのは、政治的な妥協によるとの指摘、責任限度額については、約款で定めることが可能であるとの指摘があった。

もっとも、適切な責任限度額の設定が困難であるとしても、民法第416条第2項は、予見可能性を債務不履行時点で判断するため、損害の範囲が拡大する危険がなお懸念されるとの指摘もあった。この点に関連して、法制審議会民法（債権関係）部会では、契約締結後に予見した損害を全て賠償の対象としては賠償範囲が広くなり過ぎて妥当でないとの見地から、債務不履行による損害賠償の範囲に関する改正の要否につき、審議がされているところである。

(4) 以上によれば、今後の法制審議会の審議の動向や、実務上、延着により広汎に過ぎる損害賠償責任を負うこととなった事例等の状況にもよるが、基本的には、運送品の延着の場合の損害賠償額の定額化及び責任限度額については、商法に規定を設けることは困難であり、当事者間の契約に委ねることが相当であると考えられる。

#### (7) 運送品に損傷・一部滅失がある場合の荷受人の通知期間

ア 商法第588条第1項本文の規律から運送賃等の支払という要件を削除し、運送品に直ちに発見し得る損傷等がある場合に、荷受人が留保しないでこれを受け取ったときは、運送人の責任は消滅することとし、この規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

イ 運送品に直ちに発見し得ない損傷等がある場合に、荷受人が受取後 2 週間以内に通知をしないときは、運送人の責任は消滅する旨の現行法の規律（同項ただし書）を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

（補足説明）

#### 1 本文アについて

- (1) 現行法上、陸上運送・国内海上運送のいずれも、運送品に直ちに発見し得る損傷等がある場合に、荷受人が留保しないでこれを受け取り、かつ、運送賃その他の費用を支払ったときは、運送人の責任は消滅する（商法第 588 条第 1 項本文、第 766 条）。

（注）標準貨物自動車運送約款第 46 条第 1 項本文や標準内航運送約款第 18 条第 2 項には、上記のうち、運送賃その他の費用の支払という要件は、付されていない。

国内航空運送については、約款により、直ちに発見し得る損傷等であるか否かを問わず、受取後 7 日以内に書面による請求をしない場合には、運送人の責任は消滅するとするものが多い。

- (2) 本研究会において、運送賃その他の費用の支払という要件を維持すべきか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があり、本文アの考え方について特段の異論はなかった。

- ・ 運送品に外観上明らかな異常がある場合には、倉庫業者である荷受人は、受取を拒否することも多いところ、これを受け取る際は、事故品であるとの留保をすることになる。
- ・ 商業貨物の陸上運送における運送賃の支払時期は、各月分につき、翌月又は翌々月の支払が多い。
- ・ 国内海上運送においても、運送賃を掛けの後払いとするケースが多く、商法第 588 条のように運送賃等の受取を運送人の責任消滅のための要件とすることは、実態に即していない。
- ・ 国内航空運送については、上記(1)のような約款の定めがあるところ、商法上、任意規定として本文アの規律が及ぶこととなったとしても、問題は生じない。

- (3) 以上によれば、商法第 588 条第 1 項本文を本文アのように改め、この規律を国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

#### 2 本文イについて

- (1) 現行法上、陸上運送・国内海上運送のいずれも、運送品に直ちに発見し得ない損傷等がある場合に、荷受人が受取後 2 週間以内に通知をしないときは、運送人の責任は消滅する（商法第 588 条第 1 項ただし書、第 766 条）。

他方、国際海上運送については、受取後 3 日以内に損傷等の通知がされなかったときは、運送品が滅失及び損傷がなく引き渡されたものと推定される（国際海上物品運送法第 12 条）。

国内航空運送については、約款により、直ちに発見し得る損傷等であるか否かを問わず、受取後 7 日以内に書面による請求をしない場合には、運送人の責任は消滅

するものが多い（国際航空運送については、モンリオール条約第31条により14日以内とされている。）。

これらを踏まえ、運送品に損傷等がある場合の荷受人の通知期間及び通知懈怠の効果につき、検討を行った。

- (2) 荷受人の通知懈怠の効果については、次のような指摘があった。
  - ・ 原告である荷主が運送期間中の運送品の損傷等につき主張立証責任を負う以上、国際海上物品運送法第12条の推定規定は、法的に意味がない。
  - ・ 運送品に損傷等がないと思ってこれを引き渡した場合には、運送人のもとに証拠がないケースがあるので、推定規定よりも責任消滅規定の方が適切である。
- (3) 荷受人の通知期間については、次のような指摘があった。
  - ・ 運送手段を問わず、受取後2週間という期間があれば、荷主の立場から見て大きな支障が生ずるとは思われない。
  - ・ 陸上運送において、荷受人が受取時にする検査は、外観の確認や異音がないことなど、その場で判明する事項に限られるものの、荷受人からの損傷等の通知は、一兩日中ないし遅くても1～2週間以内には行われる。しかし、倉庫に入れられる運送品や引越運送における季節家電については、受取から相当期間経過後に、損傷等のクレームを受けることがある。
  - ・ 国際海上運送では、運送人が我が国の会社に限られず、事故後の対応も難しくなるため、一般の運送品については、荷揚げ時に検数人がリマークを行い、損傷等があれば、貨物保険の保険会社に連絡がされ、損害額が一定額以上であれば、検査員が報告書（サーベイ・レポート）を作成する。引渡しの時点で損傷等が確認されない限り、1～2週間経過後に運送中に生じた損傷等であることを立証することは困難である。
  - ・ 航空運送では、運送品の引渡しの際に、荷受人との間で外観の破損状況を確認し、書面で記録している。コンシールド・ダメージの場合でも、通常、受取日の翌日又は翌々日には、損傷等の通知がされる。
  - ・ 国内航空運送については、本文イの通知期間は約款上の通知期間より長い場合、荷受人からの通知件数の増加や受付体制整備の必要性が生じかねない。
  - ・ 利用運送人にとっては、荷受人の通知期間が短期間に設定されると、荷主からクレームの通知を受けた時点で、既に、実運送人への通知期間を満了しているケースが生ずることもあり得るが、何らかの基準はあった方がよい。
- (4) 以上によれば、国内航空運送について上記のような懸念はあるものの、商法第588条第1項ただし書（本文イ）の規律が任意規定であることを踏まえると、当該規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが考えられ、大きな反対はなかった。

(注) 本文アイの規律は、運送人が悪意であった場合には適用されない（商法第588条第2項）ところ、運送人による詐欺があった場合の適用除外を定めるモンリオール条約第31条第4項とは異なっていると指摘があった。国際航空運送において、運送人による詐欺があったと主張するケースは、ほとんどないようである。

商法第588条第2項の「悪意」の意味については、①運送品の引渡し時に損傷等を知っていたこととする見解（最高裁昭和41年12月20日第三小法廷判決・民集20巻10号2106頁）や、②運送人が故意に損傷等を生じさせ、又は故意に損傷等を隠蔽することとする見解があり、争いがある。同条の趣旨は、証拠の保全にあるといわれるが、運送人が運送品の損傷等を知りつつこれを引き渡した場合で、荷受人が法定期間中に損傷等の通知をしないときに、運送人が証拠の保全措置をとらなくてもやむを得ないと見るかどうかにつき、評価が異なるものといえる。モントリオール条約は、上記②の規律に沿うものと見ることができる。

### 3 コンテナによる運送の場合の取扱い

- (1) 本研究会においては、運送品に損傷等がある場合の荷受人の通知期間について、荷送人がコンテナに運送品を詰めるときは、荷受人がコンテナの封印を破った時を起算点とするという考え方の当否についても、検討を行った。
- (2) 上記の考え方の根拠は、クローズド・コンテナに詰められた運送品については、受取後でも封印を破るまでの間は、荷受人が損傷等を認識することが困難であることにあるが、この考え方に対しては、①コンテナヤードにおける無料の蔵置期間等を考慮すると、実務上、開封せずに運送品を長期間留め置くことは少ない、②運送人にとってコンテナの開封日は反証ができず、法律上、受取時以外の時点时起算点とするのは困難である、③コンテナの封印を維持したまま、コンテナの扉ごと不正に交換するケースもあり、上記の考え方では十分に対処することができないとの指摘があった。

これに関連して、複合運送において最後の受取時を起算点とする考え方についても検討を行ったが、この考え方に対しては、例えば、海上運送に引き続き陸上運送を行う複合運送において、海上運送人には、運送品の引渡し後の陸上運送の事情は不明であるとの指摘があった。

- (3) 以上によれば、これらの考え方に沿った規律を設けることは相当でないと考えられる。

#### (8) 運送品の到達が遅れた場合の取扱い

ア 運送品が一定期間を超えても到達しない場合に運送品が滅失したものとみなすことができる旨の規律は、設けないこととしてはどうか。

イ 運送品が遅れて到達した場合（延着）に、荷受人が運送品の受取後〔2週間以内〕に損害賠償を請求する旨の通知をしないときは、運送人の責任は消滅する旨の規律を設けることとしてはどうか。

（補足説明）

#### 1 本文アについて

- (1) 国際条約や諸外国の法制には、運送品の引渡しができるべき日から一定期間内に引渡しが無い場合には、荷主は、運送品が滅失したものとみなすことができる旨の規定を置くものがあり、その一定期間としては、20日（国際運送にあつては30日）とするもの（ドイツ商法第424条）、30日（到達日時の場合に

あつては60日)とするもの(CMR第20条)等がある。

商法には、このような規律は存しない。

(注) モントリオール条約第13条第3項では、貨物が到達すべきであった日の後7日が経過しても到達しなかった場合には、荷受人は、運送契約から生ずる権利を行使し得るとされるが、これも、上記の規律に近いものといえる。

(2) 本研究会において、商法にこのような規律を設けることの当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があつたが、積極的にこのような規律を求める意見はなかつた。

- ・ 陸上運送について、貸切運送をする場合には、運送品が到達しないこと(紛失)はほとんどなく、運送品が紛失する可能性があるのは、特別積合せ貨物運送(特積み)のケースである。なお、特積み業者の数は少ないが、その運送契約数は多い。
- ・ 実務上、運送品が行方不明になると、運送人は、自社の営業所に誤着の有無を確認し、該当するものがなければ紛失事案として賠償に依っている。誤配の場合に、配達先から誤配の旨の連絡を受けるまでの期間は、事案による。
- ・ 海上運送については、気体である積荷の飛散や船舶の沈没というケースは別として、貨物が到達しないこと(紛失)はほとんどない。
- ・ 航空運送についても、受託手荷物は別として、貨物の紛失はほとんどない。
- ・ 保険実務上、一定期間内に運送品が到達しない場合には、不着として全損処理をしている。後日、運送品が発見されたときは、価値があれば、保険者が代位して取得している。

(3) 以上のとおり、運送品の紛失の事案が少ないこと、紛失した運送品の発見に至るまでの期間が事案によって異なり、運送品が滅失したものとみなすことができる適切な期間を設定することが困難であること、現状の保険実務の対応等を踏まえると、本文アの規律を設ける必要性が高いとはいえないと考えられる。

## 2 本文イについて

(1) 国際条約や諸外国の法制には、運送品の延着の場合に、荷受人が運送品の受取後一定期間内に損害賠償を請求する旨の通知をしないときは、運送人の責任は消滅する旨の規定を置くものがあり、その一定期間としては、21日とするものが多い(CMR第30条第3項、モントリオール条約第31条第2項、ドイツ商法第438条第3項)。

商法には、このような規律は存しないが、国内航空運送については、約款により、上記の一定期間を7日とするものが多い。

(2) 本研究会において、商法にこのような規律を設けることの当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があつた。

- ・ 運送品が遅れて到達した事実(延着)は運送人及び荷受人に明らかであり、本文イの趣旨は、遅延が比較的軽微な場合等について、荷受人が延着と認識して損害賠償を請求する意思があるか否かを早期に明らかにする点にある。その意味で、本文イの趣旨は、運送品の滅失・損傷の場合に、早期の通知により滅失等に関する

る証拠の保全を促すという商法第588条とは異なる。

- ・ 法律上の通知期間があると、これを前提として当事者双方が対応するため、期間制限を受ける荷受人にとっても相応の意義がある。
  - ・ 航空運送では、延着の翌日又は翌々日には、延着による損害賠償請求権を行使する旨の通知がされることが慣習化している。
  - ・ 通知期間は、モントリオール条約等と同様に21日とすることもあり得るが、少なくとも国内運送を規律する商法においては、運送品の損傷等の場合と同様に2週間とする方が簡明である。
  - ・ ダイレクトメールのように荷送人が一方的に運送品を送付する場合は、荷受人において延着の認識すらなく、一定期間内に損害賠償を請求する旨の通知をすることは困難である。
- (3) 以上によれば、基本的に、商法に本文イの規律を設けることが相当であると考えられるが、その通知期間については、実務の在り方を踏まえつつ、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(注) 本文イの規律を設ける場合には、運送人が一定の主観的態様を有するときに、その規律を適用除外とすることも考えられるが、上記(2)の指摘のような規律の趣旨や、運送品の延着の事実は運送人及び荷受人に明らかであること等を踏まえると、特に、そのような悪意による適用除外規定を設ける必要性が高いとはいえないとも考えられる。

## (9) 運送人の責任の消滅

運送人の責任につき、消滅時効に関する規律（商法第589条、第766条）に代えて、1年の経過により消滅する除斥期間の制度に改め、当事者の合意によりこの期間を延長することができることとし、この規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、陸上運送・国内海上運送のいずれも、運送人の責任は、1年の経過により時効消滅する（商法第589条、第566条、第766条）。

これに対し、国際海上運送については、運送人の責任は、1年の除斥期間の経過により消滅するが、当事者の合意によりこの期間を延長することができる（国際海上物品運送法第14条）。

国際航空運送については、運送人の責任は、2年の期間内に訴えが提起されないときは、消滅する（モントリオール条約第35条）。

- 2 本研究会においては、①運送人の責任の消滅期間として、どの程度が適当か、②当事者の合意による期間の延長制度を設けるべきか、③責任の消滅の法的性質について時効と除斥期間のいずれが適当かを中心に、検討を行ったところ、次のような指摘があり、本文のような規律に改めるべきとの意見が大勢であった。

### (1) 運送人の責任の消滅期間について

- ・ 大量に不特定多数の貨物を運送する運送人にとっては、リスクの予見可能性を確保する観点から、責任の消滅に関する規定の有する意義は大きい。

- ・ 消滅時効期間を1年としつつ、運送人が悪意の場合は3年とする制度（CMR第32条）においても、請求者にとって悪意の立証に関する危険は高いので、通常は、1年以内に提訴することになる。
  - ・ 消滅時効を除斥期間の制度に改める代わりに、期間を2年とすることも考えられるのではないか。
  - ・ 陸上運送について、運送人の責任消滅時期を1年から2年に伸長すると、文書の保存期間との関係で、運送人に相当の負担となる。
  - ・ 国際航空運送では、モンリオール条約所定の2年の期間内で紛争がおおむね解決しており、国内航空運送では、おおむね1年以内に何らかの妥協がされている。
  - ・ 相手方が国内にいる場合には、運送人の責任の消滅期間を1年としても短過ぎるとはいえないのではないか。
- (2) 合意による期間の延長制度について
- ・ 催告による時効の中断をしても、その後6か月以内に裁判上の請求をする必要があり、延長期間として短い。
  - ・ 陸上運送については、現行法の下で、和解協議を継続する必要から、消滅時効に係る経過期間の利益を放棄する旨の同意をする取扱いである。
  - ・ 国際海上運送については、実務上、合意による期間の延長制度を利用して、円滑な和解を行っている。
- (注) モンリオール条約は、合意による期間の延長制度が明文で認められているわけではないが、これを認めない趣旨ではないのではないかと指摘があった。
- (3) 責任の消滅の法的性質について
- ・ 上記のとおり、請求者にとって悪意の立証に関する危険は高く、運送人が悪意でないことを前提として早期に提訴せざるを得ないという実情を踏まえると、運送人の主観的態様を区別して責任の消滅時期を定める意味は乏しい。
  - ・ 合意による期間の延長制度が設けられる場合には、中断という制度を存続させる必要性も高いとはいえない。
  - ・ 運送人の責任は、大量の運送品を取り扱うことから画一的に定めるべき要請が高く、荷送人の責任（荷送人の申告義務違反に基づく危険物の爆発等により生じた損害の賠償責任等）の在り方と異なっても、やむを得ない。
  - ・ ただし、消滅時効を除斥期間に改めると、慣れていない一般人にトラブルが生ずるおそれがある。
- 3 以上によれば、制度の改正に際しての周知等につき留意する必要があるが、運送人の責任の消滅につき、本文のような1年の除斥期間の制度に改めることが相当であると考えられる。
- (注) このような改正を行う場合には、国際海上物品運送法第14条第3項と同様に、下請運送人の責任について、元請運送人が裁判上の請求をされた日等から3か月を経過するまでは消滅しない旨の規律を、商法に設けることが考えられ、この点について異論はなかった。



## (10) 運送人の契約責任と不法行為責任との関係（請求権の競合）

運送人の契約責任に関する規律を、運送人の一定の者に対する不法行為責任にも及ぼす旨の規律を設けることとするが、当該一定の者の範囲については、判例や関係者間の利害関係を考慮しつつ、引き続き検討してはどうか。

（補足説明）

1 本文に関する規律は、商法には存しないが、国際海上物品運送法第20条の2第1項では、運送人の契約責任に関する規律は、運送品に関する運送人の荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に対する不法行為責任にも及ぶとされている。

また、最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・集民188号385頁は、運送品の所有者の地位を代位した荷受人に対する不法行為責任について、当該荷受人は、少なくとも宅配便によって荷物が運送されることを容認していたなどの事情が存するときは、信義則上、標準宅配便約款により定まる責任限度額を超えて損害賠償請求をすることはできない旨判示している。

（注1）この点に関し、モンリオール条約第29条は、「損害賠償についての訴えは……契約、不法行為その他の事由を理由とするものであるかを問わず、この条約に定める条件及び責任の限度に従うことによるのみ……提起することができる。」と規定しており、同条約第14条と併せ考えると、運送人の契約責任に関する規律を、荷送人・荷受人に対する不法行為責任にも及ぼすとする考え方に近いものと見ることもできる。

（注2）この点に関し、ドイツ商法第434条は、次のように規定する（同条は、1998年に新設され、2013年改正により下線部分のとおり追加された。改正前の条文は、研究会資料2参照）。

第434条（略）

2 運送人は、運送品の滅失又は損傷による第三者の契約外の請求に対しても、前項の規定による異議〔契約上の責任制限〕を主張することができる。ただし、次のいずれかに掲げる場合には、その異議は適用されない。

一 それが、荷送人の負担においてされた第449条第1項第1文の規定と異なる約定に基づくものであるとき。

二 当該第三者が運送に同意していない場合であって、運送人が、荷送人が運送品の発送権限を有しないことを知り、又は重大な過失によって知らなかったとき。

三 運送の引受け前に、運送品が当該第三者又はその者から占有権原を付与された者の占有を離れていたとき。

2 本研究会においては、運送人の契約責任に関する規律を不法行為責任にも及ぼす旨の規律を商法に設けるべきか否か等につき、検討を行った。

(1) まず、運送人の不法行為責任が追及されるケースにつき、次のような指摘があった。

- ・ 運送品の所有者が商社であり、その物流子会社等が荷主となる場合には、商社が運送人に直接不法行為責任を追及することはなく、運送契約当事者である物流

子会社等を通じて交渉がされる。

- ・ 現行法の下で不法行為責任が追及されるケースとしては、契約責任を追及すると高価品免責の規律の適用を受けるような場合や、下請運送において、荷主が契約運送人に対しては契約責任を、実運送人に対しては不法行為責任を追及するような場合がある。なお、高価品を運送する場合には、運送人から荷主に対し、求償権放棄条項のある貨物保険を付する場合の運賃額と運送人において賠償責任保険を付する場合の運賃額とを提示し、荷主に選択を求めることも多い。
- (2) そして、商法に一定の規律を設けることの当否については、宅配便に関する上記平成10年判決の射程が明らかでなく、また、運送人の不法行為責任を軽減する方向の約款が認可されるか否かも明らかでないとして、商法上、一定の規律を設けるべきであるとの指摘があった。
- (3) そこで、第一に、運送人の契約責任に関する規律を荷送人に対する不法行為責任に及ぼす旨の規律につき、検討を行ったところ、特段の異論はなかったが、運送契約の場合にのみ請求権競合の問題を法律で規定する理由については、整理する必要があるとの指摘があった。
- (4) 第二に、運送人の契約責任に関する規律を荷受人に対する不法行為責任に及ぼす旨の規律につき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。国際海上物品運送法第20条の2第1項は、このような規律を定めているところ、ア～ウのようにこれに疑問を呈する考え方もあったが、エ～キのように同法に則った現在の実務を重視する考え方が強く主張された。

ア 上記平成10年判決は、運送人の荷送人に対する契約責任に関する規律（宅配便の責任制限約款）が、運送人の荷送人に対する不法行為責任にも及ぶことを前提として、「荷受人も、少なくとも宅配便によって荷物が運送されることを容認していたなどの事情が存するときは、信義則上、責任限度額を超えて運送人に対して損害の賠償を求めることは許されない」と判示しており、上記の規律が荷受人一般に対する不法行為責任に及ぶとしたものではないのではないかと。

イ 契約責任に関する規律を荷受人に対する不法行為責任に及ぼすとすると、他人に預けていた物の返還を受ける際に、意に反して宅配便等の手段により運送され、その物が運送中に滅失した場合に、不法行為責任を追及しても契約上の責任限度額の規律の適用を主張されてしまう。

ウ ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条の2第1項では、運送人は、不法行為に基づく請求に対しても、同条約に定める抗弁及び責任の限度を主張し得るとされているが、同条約は、船荷証券が発行されていることを前提とする。船荷証券所持人は、証券に表章された運送契約の条件を受け入れて取得したといえるのであり、不法行為に基づく請求に対しても抗弁及び責任の限度を主張し得ることは、当然である。これに対し、国際海上物品運送法は、船荷証券の発行の有無にかかわらず、荷受人に対する不法行為責任に対しても当然に抗弁及び責任の限度を主張し得るとする点で、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズよりも広く請求権競合の問題を規律している。しかも、同条約より広く規律された部分については、実質的

に妥当であったのかどうか、検討を要する。

エ 商法の規律を国際海上物品運送法第20条の2第1項と合わせることが簡明であり、モントリオール条約第14条及び第29条とも比較的近い立場となる。

オ 上記アの判示については、当該事案において、荷受人が所有者の地位を代位していたことを踏まえて検討する必要がある。

カ 荷受人は、商法第583条により荷送人と同一の権利を取得するのであるから、運送人は、荷受人に対しても契約上の責任軽減事由を主張することができるべきである。

キ 荷受人が運送を容認した場合に限り、運送人が荷受人の不法行為請求に対して契約上の責任軽減事由を主張し得るとすると、荷送人と荷受人が結託して、荷受人が運送を容認していないと主張すれば、運送人の犠牲により損害を回収することができ、保険金詐欺に近いことが可能となる。

(5) 第三に、上記平成10年判決を参考に、運送人の契約責任に関する規律を、運送品の所有者（不法行為の時に於いてその運送の事実を知っていた者に限る。）に及ぼす旨の規律につき、検討を行ったところ、次のような指摘があり、なお慎重な検討を要するとされた。

- ・ 上記のような規律は、上記平成10年判決の事案において、荷受人が所有者の地位を代位していたことを踏まえ、その法理を限定的な範囲ながらも一般化したものといえる。
- ・ 一般に、運送人の契約責任に関する規律が所有者に対する不法行為責任に及ぶものとする、例えば、生動物を運搬する際に定めた様々な特約が当然に所有者に及ぶことになり、適切ではない。

(6) なお、ドイツ商法は、上記1のとおり、更に運送人を保護する側面があり、運送人は、所有者が運送に同意しておらず、かつ、運送人において荷送人が運送品の発送権限を有しないことを知り、又は重大な過失によって知らなかったという場合に、契約上の責任軽減事由を主張し得なくなるにすぎない。

この規律に対しては、運送契約と関係のない所有者等による不法行為責任の追及を制限することになるので、実態を踏まえた慎重な検討が必要であるとの指摘があった。

(7) 以上によれば、運送人の契約責任に関する規律を、荷送人、荷受人、運送品の所有者等のどの範囲の者に対する不法行為責任に及ぼすべきかについては、様々な場面における関係者間の利害関係を考慮しつつ、引き続き検討すべきである。

#### (11) 運送人の責任と運送人の使用する者の責任との関係

上記(10)により運送人の不法行為責任が軽減される場合には、その責任が軽減される限度において、運送人の使用する者の荷送人等に対する不法行為責任も、原則として軽減されることとしてはどうか。

(補足説明)

1 本文のような規律は、商法には存しないが、国際海上物品運送法第20条の2第2

項及び第5項では、運送人の不法行為責任が軽減される場合には、運送人の使用する者の荷送人等に対する不法行為責任も原則として軽減するものとされている。

日本海運集会所作成の内航運送基本契約書第19条では、運送人の使用する者の責任に限らず、運送人側関係者（水先人、荷役業者、備船者、下請人等）の責任を含めて、本文と同様に責任が軽減される旨の規律を定めている（いわゆるヒマラヤ条項）。

モントリオール条約第30条第1項では、運送人の使用人又は代理人は、職務を遂行中であつたことを証明するときは、運送人が援用することのできる条件及び責任の限度を援用することができることとされている。

- 2 本研究会において、商法に本文のような規律を設けることの当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があり、本文の考え方について異論はなかった。
  - ・ 海上運送については、一般に、契約上又は船荷証券上ヒマラヤ条項が定められており、少なくとも本文のような規律を商法に設けるべきである。
  - ・ 本文の趣旨（運送人の使用する者に対して損害全額を請求し得るとすると、運送人の責任軽減事由が無意味なものになりかねないこと）は、陸上運送及び国内航空運送についても妥当するのではないか。
  - ・ なお、海上運送の実務上は、ヘグ・ヴィスビー・ルールズ第4条の2第2項に定める運送人の使用人（独立の契約者を除く。）に限らず、下請運送人等の独立の契約者を含めて、運送人側関係者の不法行為責任について、ヒマラヤ条項を定めている。
- 3 以上によれば、運送手段を問わず、少なくとも、国際海上物品運送法第20条の2第2項と同様に、商法に本文のような規律を設けることが相当であると考えられる。

## (12) 運送人の責任の強行法規性

陸上運送の運送人の責任については、基本的に、任意規定とする現行法の規律を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

（注）国内海上運送については、後記3(4)参照

（補足説明）

- 1 商法上、陸上運送人の責任については、性質上強行規定とされるもの（消滅時効、貨物引換証の効力等に関する規定）を除き、任意規定とされている。
- 2 本研究会において、基本的に陸上運送人の責任を任意規定とする現行法の規律の当否につき検討を行ったところ、これを維持すべきであるとの意見で一致した。

さらに、引越運送・宅配便等において消費者保護の観点から強行規定とすべき規律があるか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

  - ・ 引越運送や宅配便については、消費者だけでなく事業者の利用もあるところ、運送形態に着目して約款において特別の定めをするほかに、消費者性の有無に着目した規律を設けることには疑問がある。新たに消費者性の有無が争点となる懸念もある。
  - ・ 商法においても、端的に消費者性の有無に着目した規律を設けることの是非を議

論してよいのではないか。

- ・ 消費者契約法第10条により、商法上の任意規定の適用による場合に比し、消費者の権利を制限する等の条項であって、民法第1条第2項の信義誠実の原則に反して消費者の利益を一方的に害するものは無効となるが、そのほかに、商法に必要な規律はあるのか。
  - ・ 宅配便については、30万円を超える荷物は引受けが拒絶されることを前提に、運送品の滅失があったときは、当該運送品の価格を、送り状に記載された責任限度額の範囲内で賠償するとされ、商法第580条第1項の損害賠償額の定額化の規律より、荷主に不利益な約定となっている。この責任限度額の定めについては、前記最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決において、低額な運賃により大量の小口の荷物を迅速に配送するという宅配便が有する特質に照らすと、利用者がその利用について一定の制約を受けることもやむを得ないところであり、運賃を可能な限り低い額にとどめて宅配便を運営していく上で合理的である旨判示されている。
  - ・ 引越運送・宅配便のいずれも、延着の場合の運送人の責任について、基本的に運送賃の範囲内に限定するものが多い。
  - ・ 標準引越運送約款第25条では、運送品の引渡し後にすべき損傷等の通知期間について、商法第588条第1項ただし書所定の2週間を3か月に延長している。
  - ・ 引越運送や宅配便という運送形態を的確に定義することは、難しいのではないか。  
(注) 引越運送に関し、ドイツ商法第451条以下は、危険物の申告事項の簡略化、運送品の引渡し後にすべき損傷等の通知期間の延長、運送人及び荷送人の責任の片面的強行法規性等の規律を定めている。
- 3 以上によれば、強行規定とすべき規律の有無につきなお留意が必要ではあるが、運送人の責任の中核となる損害賠償責任の額に関する規律を念頭に置くと、基本的には、現行法の規律を維持することが相当であると考えられる。

## 2 荷送人・荷受人の地位等

### (1) 荷送人の注意義務

#### ア 荷送人の申告義務（危険物に関するものを除く。）

運送状に関する規律（商法第570条）に代えて、荷送人は、運送人に対し、同条第2項各号の事項を申告しなければならないと、運送人の請求があるときは、これを記載した書面を交付し又はこれを記録した電磁的記録を提供しなければならないこととし、この規律を海上運送及び国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、陸上運送については、荷送人は、運送人の請求により、商法第570条第2項各号の事項を記載した運送状を交付しなければならないとされている。  
海上運送について、このような規律は、商法及び国際海上物品運送法のいずれにも存しない。  
国内航空運送については、約款により、荷送人は、運送を委託するときは、品名、

品質、重量、荷姿、荷印、個数、価額、荷送人、発送地、到着地、荷受人、運賃等の支払方法、作成年月日その他必要な事項を記載した運送状を作成しなければならないと定めるものが多い。

2 本研究会において、商法第570条の運送状に関する規律につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 同条の趣旨は、運送人に対し運送品に関する情報を提供することにあるが、荷送人の提供する情報には、運送品の特定に必要なもの、船荷証券等の文言責任を生じさせる前提として荷送人が正確性を担保すべきもの、危険物に関するものなど、実質を異にするものがあるため、整理する必要がある。
- ・ 運送品に関する情報の申告義務に関する問題と、その申告の方法として運送状という書面を要するかという問題は、区別して議論すべきである。
- ・ 実務上は、送り状、荷札等が商法第570条の運送状に当たると考えられているが、近時は、荷送人から提供された電子データに基づき運送人が発行を代行することもある。
- ・ 国内海上運送については、全部備船の場合には荷送人が送り状を作成するが、個品運送の場合には特段の書面はないのではないかと。なお、工場の出荷担当者が手書きする程度の荷役協定書を作成することもあり、これには、運送品の商品名、本船名、数量、積み地、積み日時、揚げ地、揚げ日時等が記載されている。
- ・ 国内航空運送について、運送状の記載事項は、商法所定の記載事項を包含しているため、本文の規律を国内航空運送に及ぼしても、問題は生じない。
- ・ 本研究会においては、海上運送状に関する規律を設ける方向で検討されているところ（後記本文5(3)参照）、商法第570条第2項各号の事項を記載した書面について、「運送状」という用語を重複して用いないようにすることが望ましい。

(注) 運送人に対して申告を要する事項（商法第570条第2項）について、現行法の規律に問題があるとの指摘はなかった。

3 以上によれば、運送状に関する規律に代えて、本文のとおり、荷送人の申告義務に関する規律と申告の方法（書面又は電磁的記録）に関する規律として整理し、これを海上運送及び国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

4 なお、本研究会においては、荷送人が上記の申告義務に違反した場合に過失責任又は無過失責任のいずれを負うかについても、検討を行った。

この点については、荷送人の申告内容に起因して運送人が行政当局等から無過失責任を負わされる事例が見られるのであれば、荷送人の申告義務違反の効果についても考慮すべきであるとの指摘があり、過去にイランとの関係でそのような事例があったようでもあるが、一般的にそのような事例が見られるわけではなかった。

したがって、当事者間に約定がない場合のデフォルト・ルールとしては、民法の一般原則に従い、荷送人が上記の申告義務に違反した場合の責任は、過失責任と見るのが相当であると考えられる。

(注1) 国内航空運送については、約款により、荷送人に故意又は過失がある場合のほか、運送約款及びこれに基づいて定められる規定を守らない場合にも、荷送人が損害賠償義

務を負うとするものが多く、荷送人の申告義務違反につき無過失責任を負わせているとの指摘があった。

(注2) 昭和10年の法制審議会の改正要綱では、「荷送人が運送状ニ不実又ハ不正確ナル記載ヲ為シタル場合其他之ニ類似スル場合ニ於テ運送人が損害ヲ被リタルトキハ荷送人ニ対シテ其賠償ヲ請求スルコトヲ得ルモノトスルコト」とされている。

## イ 荷送人の危険物に関する申告義務

(ア) 運送品が危険物であるときは、荷送人は、運送人に対し、当該危険物の性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を申告する義務を負うこととしてはどうか。

(イ) 上記の申告義務の違反により生じた相当因果関係の範囲内の損害に関し、荷送人が責任を負うか否かについては、次の案のいずれが適切であるか、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

【甲案】荷送人は、無過失責任を負う。

【乙案】荷送人は、運送品が危険物であることを知らず、かつ、相当の注意をしても知り得なかったときは、責任を免れる。

【丙案】運送人が荷送人の申告義務違反につき過失があったことを証明したときは、荷送人は責任を負う。

(補足説明)

### 1 本文(ア)について

(1) 商法には、運送品が危険物である場合の荷送人の申告義務に関する規定は存しない。

もっとも、海上運送については、危険物の荷送人は、船舶所有者等に対し、危険物の国連番号（UNナンバー）、品名、等級、隔離区分、副次危険性等級、容器等級等を記載した危険物明細書を提出しなければならないとされている（危険物船舶運送及び貯蔵規則第17条）。

(注) 標準貨物自動車運送約款第15条では、荷送人は、爆発、発火その他運送上の危険を生ずるおそれのある貨物について、あらかじめ、運送人にその旨を申告し、かつ、これらの事項を貨物の外部の見やすい箇所に明記しなければならないとされている。

また、航空運送については、例外的に輸送することが許される危険物（航空法施行規則第194条）に関し、約款により、荷送人が適切な措置を講じ、運送人が承諾しない限り、引受けが拒絶されるとするものが多い。

(2) 本研究会においては、特に、荷送人が危険物に関する情報を正確に提供することが重要であること、科学の進歩やIMDGコードの更新等に伴い、危険物の範囲が変わり得ること、危険性の周知の程度等に応じて、化学品名の申告で足りるケースやその性質を詳細に申告すべきケースがあり得ること等を踏まえ、危険物に関する申告義務を私法上の義務としても位置付けることとし、商法に本文(ア)のような規律を設けることにつき検討を行ったところ、これについて特段の異論はなかった。

- (3) 以上によれば、運送手段を問わず、商法に本文(ア)のような規律を設けることが相当であると考えられる。

(注1) IMDGコード(国際海上危険物規則)とは、国際的な危険物の輸送における安全性を確保するために国際連合に設置された国際連合危険物輸送専門家委員会により2年ごとに発出されている勧告をいう。

(注2) どのような運送品が危険物に当たるかについて、物自体の性質又は特性が危険な場合のほか、運送方法により危険になる場合(運送品の流動性が高く、船舶が傾くと転覆の危険が生ずる場合等)も含むか否か問題となるが、ロッテルダム・ルールズ第32条(危険物の申告義務違反の場合の無過失責任)では、危険物という概念はIMDGコード所定の物などを念頭に置いており、運送方法により危険になる物については同条の適用はないと整理されたとの指摘があった。

## 2 本文(イ)について

- (1) 危険物の申告義務違反により危険物が爆発等をした場合の荷送人の責任について、商法には規定がなく、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項を国内法化した国際海上物品運送法第11条第2項でも、「運送人の荷送人に対する損害賠償の請求を妨げない」と規定するだけで、過失責任又は無過失責任のいずれであるかは、明らかでない。

この点に関しては、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項の解釈にも、争いがあったようである。イギリスの判例は、伝統的には厳格責任(無過失責任)としており、100年以上も論争が続いていたが、1998年に貴族院において厳格責任の立場が確認されたという。他方、アメリカの判例は、過失責任としてきたが、2002年にイギリスの判例の考え方を踏襲する姿勢を明らかにしたという。なお、運送人が運送品の危険性を知り、又は知るべきであったときは、荷送人は、厳格責任から解放されるとのことである(海事法研究会誌221号16頁参照)。

- (2) 本研究会においては、この点について、次のような指摘があった。ア～オのように荷送人の責任を無過失責任とすべき方向の考え方がある一方で、カ～ケのようにこれを過失責任とすべきとの考え方もあり、意見の一致を見なかった。

ア MARPOL条約を前提に、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律では、船舶から大量の油等の排出があったときに、当該船舶の船長は、排出油等の防除のための応急措置を講ずる必要があり、海上保安庁長官は、海洋汚染を防止するために講じた措置に要した費用を船舶所有者に負担させることができるとされている。このように、運送人は、第一次的に重い負担を負っている。

イ 運送人にとって荷送人の過失の立証が困難であることも踏まえると、第一次的に負担を負う運送人は、無過失の荷送人に対しても責任を追及し得るようにすべきである。

ウ 運送人は、過失責任主義の下に荷送人の責任を追及し得ない場合には、原荷主に損害賠償請求をせざるを得ないが、そもそも原荷主を知らないのであり、請求には困難が多い。

エ 国際フレイトフォワードーズ協会(以下「JIFFA」という。)作成の国際



複合一貫輸送約款第12条第4項では、荷主は、運送品の性質を承知しているか否かを問わず、運送の結果発生する全ての損害賠償について、運送人に補償するものとされている。

オ 航空運送については、危険物による事故が生じた場合の損害が特に大きく、荷送人の責任は、無過失責任とすべきである。

(注) 前記本文アの補足説明末尾の注1のとおり、国内航空運送については、約款により、荷送人の申告義務違反につき無過失責任を負わせているとの指摘があった。

カ 製造業者から提供されたSDS(安全データシート)の内容について、荷送人が全て確認しなければならないとするのは、負担が重過ぎる。

キ 危険物の爆発等によって生ずる損害額は極めて高額となることが多く、荷送人が無過失責任を負う場合には、荷送人が破綻してしまう。なお、荷送人は、貨物保険を付することにより損害を補填し得るが、そのような保険を付するのは大企業のみであろうし、保険によっても全損害を補填し得ないことがある。

ク 荷送人の責任を無過失責任とする場合には、法律上、責任限度額に関する規律を設ける必要があるが、適切な責任限度額を規定することが困難である。

ケ 裁判実務では、債務不履行の一般原則(過失責任)を判断枠組としつつ、本文の【乙案】のような考え方に立ち、実質的に無過失責任に近い結論を導いているのではないか。

(3) 以上のとおり、本研究会において、この点に関する一定の方向性に立つ提案をすることは困難であり、どのような規律が適切かにつき、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(注1) 仮に、荷送人の上記の責任を無過失責任とする場合でも、消費者が荷送人となるときは、専門的事業者である運送人が消費者から必要な情報を引き出すべきであるとして、消費者に過酷な責任を負わせないよう考慮する必要があるとの指摘があった。

(注2) 運送人の責任を強行規定に改める場合(前記本文1(12)参照)には、荷主の責任についても、任意規定に反する特約で荷主に不利益なものを無効とすべきか否かを検討する必要があるとの指摘があったが、危険物か否かを問わず、荷主の申告義務違反につき無過失責任を負わせるような実務もあり、これを不合理ともいえない以上、その強行法規化には困難が多いものと考えられる。

## ウ 荷送人の責任の消滅

荷送人の責任の消滅時効に関する現行法の規律(商法第589条、第567条、第765条)を維持し、当該規律を国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、運送人の荷送人又は荷受人に対する債権(運送賃請求権、損害賠償請求権等)は、1年の経過により時効消滅する(商法第589条、第567条、第765条、国際海上物品運送法第20条第1項)。
- 2 本研究会においては、特に、危険物の爆発その他の運送中の事故に起因して荷送人

の責任を追及する場合に、事故原因の究明に要する期間等を考慮して、1年の消滅時効期間で足りるか否かにつき、検討を行った。

この点について、事故原因の究明に要する期間は事案によるが、海上運送については半年や1年以上要するケースも見られるとの指摘があり、事故時から1年間では短過ぎるとの意見が大勢であった。もっとも、消滅時効の起算点について、柔軟に対応している裁判実務（特段の事情がある場合に権利行使が現実に期待できるようになった時を起算点とした最高裁平成15年12月11日第一小法廷判決・民集57巻11号2196頁等）を踏まえても、なお現行法の規律を変更すべき要請が高いか否かについては、判然としなかった。

- 3 以上によれば、現行法の定める消滅時効期間が短過ぎるために運送人の荷送人等に対する権利行使が困難になった事例等の状況にもよるが、基本的には、現行法の規律を変更する必要性が高いとはいえ、当該規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが考えられる。

（注1）ロッテルダム・ルールズ第62条では、荷送人の責任に係る出訴期間は引渡し後2年となっているが、これは、荷送人の責任に関する規律と運送人の責任に関する規律を可能な限り合わせるという考え方から導かれたものであるとの指摘があった。

（注2）海上運送については、1年の消滅時効制度の下では、契約が連鎖している場合等につき運送人の権利の行使に係る対応に苦慮することがあるとして、6年とするイギリスを参考に、5年の商事消滅時効に委ねるべきである（ただし、運送人の責任については、1年の除斥期間によるべきである。）とする意見があった。

## （2）荷送人の権利と荷受人の権利との関係

運送品処分権及び荷受人の権利取得に関する現行法の規律（商法第582条、第583条）を維持するとともに、運送品が到達地に達しない場合（全部滅失の場合）にも荷受人が荷送人と同一の権利を取得する旨の規律を設け、この規律を海上運送及び国内航空運送に及ぼすこととする方向で、詳細な制度の在り方につき引き続き検討してはどうか。

（補足説明）

- 1 運送品処分権及び荷受人の権利取得に関する規律について

（1）現行法上、陸上運送については、荷送人は、運送品が到達地に達し、荷受人がその引渡しを請求するまでの間は、運送の中止、運送品の返還その他の処分をする権利（運送品処分権）を有しており（商法第582条）、他方、荷受人は、運送品が到達地に達した後は、荷送人と同一の権利を取得する（同法第583条第1項）。したがって、運送品が到達地に達した後、荷受人が引渡しを請求するまでの間は、荷送人の権利と荷受人の権利が競合するが、その間は荷送人の権利が優先すると解されている。

これらの規律は、国内海上運送については明文では存しないが、立法の過誤との指摘もあり、国際海上運送については明文で定められている（国際海上物品運送法第20条第2項）。

国際航空運送については、荷送人の運送品処分権は、原則として、運送品が到達地に達した時に消滅する（モンリオール条約第12条第4項）ため、荷送人の権利と荷受人の権利が競合する期間は存しない。

（注1）国内航空運送については、荷送人の運送品処分権に関し、約款により、運送取消し、荷受人変更及び到着地変更の指図は航空機搭載前に限り可能であり、発送地返送の指図は荷受人への引渡し前に限り可能である旨を定めるものが多い。

（注2）ロッテルダム・ルールズ第50条第2項では、荷送人の運送品処分権は、荷受人への運送品の引渡し時に消滅するとされている（なお、荷送人は、運送品処分権を譲渡することができる。）。

(2) 本研究会において、運送品処分権が競合することの当否（荷受人の権利取得の時期）につき、検討を行ったところ、まず、運送品処分権の行使状況について、次のような指摘があった。

- ・ 荷送人による運送品処分権の行使は、例えば、誤配送や運送品の瑕疵により荷受人が受取を拒否した場合の返送指示、荷受人が倒産した場合の返送指示、農産物につき競り地が有利な到達地への変更指示等のケースがある。
- ・ 荷送人と荷受人の指図の競合については、法人が荷主となる運送契約ではほとんど見られないが、個人が荷主となる場合に、例えば、引越運送において、離婚した夫婦の一方が他方に家具等を合意なく送付するようなケースで、見られることがある。
- ・ 実務上は、商法の規律とは異なり、荷受人に引き渡す直前まで、荷送人の指図に依っているのではないか。
- ・ 航空運送については、運送期間が短いため、運送品処分権が行使されるケースは少ない。

(3) これを受けて、本研究会では、運送品処分権が競合しない制度として、まず、ロッテルダム・ルールズを参考に、荷送人の運送品処分権は、荷受人への運送品の引渡し時に消滅するという考え方につき、検討を行った。

この考え方によるときは、運送品の現実の引渡しまでの間は、荷送人のみが運送品処分権を有し、荷受人は荷送人と同一の権利（一部滅失による損害賠償請求権等）を取得しないとするのが自然であるが、これに対しては、①運送人が運送品を任意に引き渡さない場合に、荷受人に運送品の引渡請求権が発生しないこととなり不合理である、②従来の条約（CMR第12条）や実務（海上運送状に関するCMI統一規則第6条）等と異なる等の指摘があり、慎重な検討を要するとの意見が大勢であった。

本研究会では、さらに、モンリオール条約を参考に、荷送人の運送品処分権は、運送品が到達地に達した時に消滅するという考え方についても、検討を行ったが、到達地に達した後、引渡し前に荷受人が倒産した場合であっても、荷送人が運送品処分権を行使し得ないのは不都合である等の指摘があった。

(4) 以上の経緯のほか、荷送人と荷受人の指図が競合するケースがそれほど多くはないこと、国内航空運送の約款の定めは、運送品処分権及び荷受人の権利取得に関す

る商法の規律と若干異なるが、商法の規律は任意規定であり、異なる程度も大きくはないこと等を踏まえると、本文のとおり、少なくとも運送品の処分に関しては、同法第582条及び第583条の規律を維持し、これを国内海上運送及び国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

(注) 国際物品売買契約に関する国際連合条約（ウィーン売買条約）第71条では、買主の信用力の著しい不足等の事情が明らかになった場合に、売主は、物品の発送の前後を問わず、自己の義務の履行を停止することができることとされ、破産法第63条では、運送中に買主につき破産手続開始の決定があった場合に、売主は、運送品の取戻請求権を有するとされるが、これらは売買契約上の権利であり、運送品処分権とは別に議論されるべきであるとの指摘があった。

## 2 運送品が到達地に達しない場合（全部滅失の場合）を中心とする荷受人の地位の在り方（損害賠償請求権）について

(1) 現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、運送品の全部滅失の場合に、荷受人が運送契約上の権利を取得する旨の明文の規定はない（商法第583条参照）。

モントリオール条約第13条第3項では、運送人が運送品の滅失を認める場合等に、荷受人は、運送契約から生ずる権利を行使することができることとされている。

(2) 本研究会においては、特に、国際海上運送を中心に、C I F 契約等による輸入取引において、運送品が本船の船上に置かれた時にその損傷等の危険が買主に移転することを前提として、運送品の全部が滅失しても荷送人である売主の関心が低く、荷受人である買主の損害の補填のために一定の権利を与えるべきであるとの指摘があった。

(3) そこで、この場合にも荷受人に運送契約上の損害賠償請求権を認めることとすべく、具体的には、荷受人は、運送品が到達地に達した場合のほか、運送品が到達地に達する前であっても、運送品の全部が滅失した場合には、運送契約上の荷送人の権利を取得することとした上で、荷送人の権利と荷受人の権利の関係につき、次の二つの案を検討した。

【甲案】 運送品の到着後に荷受人が引渡し若しくは損害賠償の請求をし、又は運送品の全部滅失後に荷受人が損害賠償の請求をしたときは、荷送人の権利は、荷受人が取得する権利に後れるものとする。

【乙案】 荷送人の有する運送契約上の損害賠償請求権と、荷受人の取得した運送契約上の損害賠償請求権とは、運送品の滅失・損傷・延着を問わず、連帯債権とするものとする。

上記の【甲案】は、荷送人の権利と荷受人の権利が競合する期間があることを前提に、デフォルト・ルールとしてその優劣を定めるものであり、荷受人が一定の行為（引渡し又は損害賠償の請求）をすると、荷受人の権利が優先するという制度である。現行法の理解として、運送品の一部滅失による損害賠償請求権の帰属は、運送品処分権の帰属と一致し、運送品の引渡請求後は荷受人が優先すると解するのが通説とされる（最高裁判所判例解説民事篇昭和53年度202頁）が、運送品の全部滅失の場合も、これと同様に取り扱うものである。

これに対し、【乙案】は、ドイツ商法第421条を参考にして、損害賠償請求権と運送品処分権の帰属を別異に取り扱う制度であり、上記の現行法の理解によれば、運送品の一部滅失・損傷・延着の場合の損害賠償請求権の帰属についても併せて改正を行うものである。

- (4) 本研究会においては、上記の両案について、次のような指摘があった。
- ・ 運送品の所有権移転時期は契約により異なるため、荷送人・荷受人の双方が連帯債権を有する方が柔軟であるし、運送人にとっても、いずれか一方に弁済すれば免責されるため、便利である。
  - ・ 【乙案】によると、損害賠償請求については、運送品の全部滅失の場合と一部滅失の場合とを区別する必要がないので、便利である。
  - ・ 連帯債権という制度は、民法上明文で認められておらず、実務上の例も少ないように思うが、債権者間で早い者勝ちになるという不安定さを考慮すべきではないか。
  - ・ 【乙案】によると、例えば、運送人・荷送人間で馴れ合いで和解した場合には、荷受人が損害を受けるのではないか。逆に、運送人・荷送人間の和解の効力が荷受人に及ばないとすると、運送人にとって、荷送人及び荷受人の双方を相手方とせざるを得ず、解決にも時間を要し、負担が大きいのではないか。  
(注) 法制審議会民法（債権関係）部会における中間試案では、連帯債権につき、履行請求及び弁済の効果は他の連帯債権者に及ぶが、連帯債権者の一人について生じた事由（免除を含む。）は他の連帯債権者には及ばないとする規律を設けることを提案している。
  - ・ 我が国の輸入取引では、9割以上の貨物につき、運送品の船積み時又は運送人への引渡し時にその損傷等の危険が買主に移転すると売買契約が締結されており（インコタームズのF類型、C類型）、仕向地における荷卸し時等に危険が買主に移転すると契約（インコタームズのD類型）は、LNG（液化天然ガス）の取引のケースなど、一部に限られている。これによれば、現行法の在り方よりも、【甲案】のように、荷受人に運送契約上の損害賠償請求権を認めることが相当である。
  - ・ 運送契約上の損害賠償請求の濫用事例としては、輸入取引において、荷受人の保険金請求に応じた保険会社が、運送人に対して保険代位により求償しようとした際に、既に運送人が荷送人の損害賠償請求に応じて支払をしていたケース等があるが、頻繁にあるわけではない。
  - ・ 【甲案】によるときは、インコタームズのD類型において、危険が買主に移転する前に運送品の全部が滅失した場合に、荷受人（買主）は、運送人に対し、何を損害として賠償請求権を行使し得るのか、整理する必要があり、これは、債務不履行における「損害」をどのように把握するか（差額説やこれを批判する説がある。）と関係する。
  - ・ 最高裁昭和53年4月20日第一小法廷判決・民集32巻3号670頁は、運送人が誤って荷受人ではなく運送品の所有者に運送品を引き渡した事案について、

荷送人又は荷受人に全く損害が生じない場合には、商法第580条第1項の規定の適用はなく、運送人は損害賠償責任を負わないと判示するところ、【甲案】によるときは、この判例法理との整合性を考慮する必要がある。

- ・ ドイツ商法では、損害が発生した場合には、荷送人及び荷受人は、他人の損害であっても賠償請求権を行使し得るが、誰にも損害がない場合には、賠償請求権を行使し得ないと整理されている。日本は、その部分の理論を輸入していないので、問題が生じているのではないか。
  - ・ 【甲案】による場合でも、荷受人に実損害が生じていないにもかかわらず、荷受人に運送契約上の損害賠償請求権を認めるとするならば、それは【乙案】の考え方に近くなるのではないか。
  - ・ イギリス法では、コモンロー上、荷送人が運送契約の当事者であるときは、荷送人が運送契約上の権利（荷受人を変更する権利や損害賠償請求権を含む。）を有するところ、海上運送状による運送における荷受人の地位が不安定であったことから、1992年の海上物品運送法により、荷送人の運送契約上の権利は維持しつつ（同法第2条第5項）、契約において運送品の引渡しが行われるべき者とされたものに、運送契約上の権利の取得を認めている（同条第1項(b)）。これは、実際には損失を負担することが多い荷受人に運送契約上の権利を認めて、荷受人による運送契約上の損害賠償請求を可能にするとともに、運送契約上の条件に服せしめることで運送人の利益にも配慮したものとされる。同法の解釈上、海上運送状に記載され運送人が署名した時点で、荷受人は運送契約上の権利を取得することになるが、この権利取得は、荷送人の運送契約上の権利（荷受人を変更する権利を含む。）の存在を前提としたものである。
  - ・ 現行法の下では、運送品の一部損傷の場合には、荷受人は、運送品の到達後は、商法第583条第1項により、自己固有の損害の有無を問わず、運送契約上の損害賠償請求権を行使し得ると解されているのではないか（上記昭和53年判例は、誰にも損害が生じない事案についての判示であり、その射程は及ばない）。判例・学説上、荷受人の損害の内容を分析することは一切されておらず、荷受人の損害賠償請求につき荷受人固有の損害を要求することは、現行法の理解と異なるのではないか。
- (5) 以上によれば、連帯債権に関する今後の法制審議会の審議の動向や、荷受人の損害賠償請求権について固有の実損害があることを必要とするか否か等を踏まえつつ、上記の両案を基礎としながら、引き続き検討すべきである。

### 3 その他

- (1) 本研究会においては、船荷証券が発行されていない場合に運送品処分権を譲渡することの可否及びその立法化の当否についても、検討を行った。

この点について、ロッテルダム・ルールズ第51条は規定を設けているが、我が国の実務では、運送品処分権を譲渡することができることを論理的な前提として、その譲渡及び行使の具体的な在り方を定める海上運送状に関するCMI統一規則第6条に則った運用を行っている。また、実務上、運送品処分権を複数回譲渡するよ

うな運用は見られないとの指摘もあった。

以上によれば、運送品処分権の譲渡可能性自体については、立法する必要性が高いとはいえないし、民法の解釈により認められる事項であって、商法に設けるべき特則はないと考えられる（海上運送状の規律の在り方については、後記本文5(3)参照）。

(2) 本研究会においては、荷受人が運送品の受取義務を負うこととすべきか否かについても、検討を行った。

この点について、ロッテルダム・ルールズ第43条は、荷受人は、運送品の到着後、運送契約に基づき引渡しを請求したときは、一定の時又は期間内に引渡しを受け取る義務を負う旨を定めているが、これについては、荷受人に受取義務を課すには、荷受人が運送品の状態を認識している必要があるところ、船荷証券所持人が証券を提示して引渡しを請求する場合に、受取義務が発生する具体的時期を想定することが困難である等の指摘があり、荷受人の受取義務に関する規律を設けることに消極的な意見が大勢であった。

### (3) 運送品の供託権・競売権

ア 陸上運送について、運送品の供託権及び競売権を定める商法第585条及び第586条に、荷受人の受取拒否及び受取懈怠の場合に関する規律を加えることとしてはどうか。

イ 海上運送について、運送品の供託権及び供託義務を定める商法第754条に関し、供託義務を廃止し、競売権を認めることにより、上記アの規律を及ぼすこととしてはどうか。

ウ 国内航空運送について、上記アの規律を及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

1 現行法上、陸上運送については、次の①②の場合に運送人に供託権及び競売権が認められ、次の③④の場合についての規定はない（商法第585条、第586条）。

- ① 運送人が荷受人を確知することができない場合
- ② 数量不足、性質・品質の違い等の運送品の引渡しに関する争いにより、荷受人が受取を拒絶した場合
- ③ 荷受人が無条件に受取を拒絶した場合
- ④ 荷受人が受取を怠った場合

海上運送については、上記①③の場合に運送人に供託義務が課され、上記④の場合に供託権が認められている（商法第754条、国際海上物品運送法第20条第1項。なお、海上運送に特有の規律である商法第757条の競売権については、後記本文3(7)参照）。

(注1) 標準貨物自動車運送約款第23条から第26条までによると、運送人は、上記①～④の場合につき供託又は競売をなし得るほか、荷受人の費用により運送品を倉庫営業者に寄託したり、運送品が腐敗等しやすいものであり、荷送人等に対する催告手続をとる時間がないときは、公正な第三者を立ち合わせて、運送品を任意売却したりすることが

できる。

(注2) 国内航空運送についても、約款により、上記①～④の場合に、運送人に供託権及び競売権を認めるものが多い。

2 本研究会において、受取拒絶等の場合における運送品の供託権及び競売権の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 事例としては、荷受人が事実上倒産して受取に来ない場合や、貨物に損害があるため受取が拒絶される場合があり、例えば、セメント輸送中に海水が入り、ホールド内に固まってしまったケースや、小麦が濡れて腐ったり固まったりしたケースがある。このような場合には、やむを得ず、船舶所有者が廃棄処分をすることもある。
- ・ 約款により、荷受人が行方不明になる等の場合には荷送人に請求する権利を留保しているが、事後処理は容易ではなく、運送人を保護する何らかの規定が必要である。
- ・ 陸上運送については、荷送人の指図を求めたり、自らの保管スペースを利用したりするため、実務上、運送品の供託、競売又は倉庫業者への寄託をすることは、ほとんどない。
- ・ 海上運送についても、供託や倉庫業者への寄託をすることは、ほとんどない。受取に来ない運送品は、裁判所の競売手続により換価し、これと保管料とを相殺するのが通常である。
- ・ 海上運送については、運送品をコンテナヤードで保管するのが通常であり、船内で保管することはない。商法第754条第2項の趣旨につき、海上は陸上と異なり運送品を船中に留め置くことは危険なため、供託義務を課したといわれるが、そのような義務を課す必要はない。
- ・ 運送品の物品供託は、指定を受けた倉庫業者が供託所となり、供託者と寄託契約を締結することになるので、供託に費用を要するという難点を解消することは、困難である。

3 以上によれば、実務上、物品供託制度は有効に機能していないものの、約款により荷送人に請求する権利を留保することを超えて、荷受人が受取をしない運送品について運送人に何らかの有益な手段を見出すことは、容易ではない。少なくとも商法上の供託・競売制度については、各種約款の定めにあるように、運送手段を問わず、本文のとおり、上記1の①～④の場合に運送人に供託権及び競売権を認め、供託義務を廃止することが相当であると考えられる。

4 このほか、本研究会においては、標準貨物自動車運送約款のように、荷受人の費用による倉庫業者への寄託や運送品の任意売却に関して立法することの可否についても、検討を行った。

しかし、倉庫業者への寄託については、運送契約当事者ではない荷受人に、運送品の受取をしていないような中で保管費用を負担させることができるか疑問であり(商法第583条第2項参照)、また、運送品の任意売却については、所有者以外の者が荷送人となる場合もあり、所有者からの授権がないにもかかわらず、運送人が任意売却をする権限を有するのか疑問であることから、明文の規定を設けないことにつ



き異論はなかった。

### 3 海上運送に特有の規律

#### (1) 海上運送の主体

海上運送の主体として、船舶所有者ではなく、運送人を中心とした規律に改めることとしてはどうか。

(注) あわせて、国際海上運送に関し、国際海上物品運送法において商法の規定を準用する法形式について、分かりやすいものとなるよう留意すべきである。

(補足説明)

#### 1 海上運送の主体について

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

これに対し、国際海上物品運送法では、海上運送は、運送人が行うものとして規律され、この運送人については、同法第1条の運送をする船舶所有者、船舶賃借人及び傭船者をいうと定義されている(同法第2条第2項)。

現代では、船舶所有者や船舶賃借人以外の者も運送契約を締結しており、海上運送の主体についての商法の規律を国際海上物品運送法に合わせる事が考えられるところ、本研究会において、特段の異論はなかったが、さらに、同法第2条第2項は運送人を例示列挙する規定にすぎず、NVOCC(自ら運送手段を有しない利用運送事業者)なども運送人になり得るとの指摘があった。

#### 2 法形式について

現行制度では、船積港及び陸揚港の双方が本邦内にあるときは商法の適用があり、船積港又は陸揚港の一方が本邦外にあるときは国際海上物品運送法の適用があるところ、国際海上物品運送法第10条や第20条において商法の多くの規定が準用され、中には、陸上運送における貨物引換証の規定等を準用する箇所もある。

このような法形式については、本研究会において、可能な限り分かりやすいものとなるよう留意すべきであるとの指摘があった。

#### (2) 航海過失免責・火災免責

国内海上運送に関し、航海過失免責及び火災免責の規律については、当事者間の契約に委ね、商法に規定を設けないこととしてはどうか。

(補足説明)

1 商法には存しない規律であるが、国際海上物品運送法第3条第2項では、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズに従い、①運送人の被用者の航行又は船舶の取扱いに関する行為、②船舶における火災(運送人の故意又は過失に基づくものを除く。)により生じた損害について、運送人は、賠償責任を負わないとされている。

日本海運集会所作成の内航運送基本契約書第18条第2項は、上記①の航海過失免

責を定めているが、同契約書第17条の「火災その他の天災不可抗力により生じた損害について、当事者は、互いにその責めを負わない」という規定の趣旨については、運送人の被用者の過失による火災が上記「不可抗力」といえるか否かに関連して、上記②の火災免責と同趣旨か否か、判然としないとの指摘があった。

(注) 航海過失免責は、その後の条約（ハンブルク・ルールズ，ロッテルダム・ルールズ）では採用されていない。そもそも、航海過失免責の規律は、歴史的に見て、19世紀に、契約自由の原則の下、多くの極端な免責約款が使用されたことに対し、米国のハーター法において、運送品に関する注意義務についての免責約款を強行法的に無効とする代償として認められたといわれている。

火災免責について、ロッテルダム・ルールズ第17条では、運送人は、船舶上の火災が運送品の損傷等の原因となったこと等を証明した場合には、責任を免れるが、運送人又はその履行補助者の過失が船舶上の火災の原因となったこと等の証明がされたときは、責任を免れないとされており、運送人の履行補助者に過失がある場合に運送人の責任が肯定されている。

2 本研究会において、航海過失免責及び火災免責の規律を商法に設けるべきか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 国内海上運送の運送人側としては、商法に航海過失免責の規律を設けることが望ましい。
- ・ 航行又は船舶の取扱いに関する過失と、堪航能力担保義務（人的不堪航）との境界は微妙であり、よく争われる。
- ・ 国際条約の潮流が航海過失免責の規律を採用しない方向にある中で、現時点で、商法にこの規律を設けるのは適当でないのではないか。
- ・ 当面、ロッテルダム・ルールズが世界的な広がりになるかどうかを見極める必要がある中で、現時点で、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズに則った火災免責の規律を設けるのは適当でないのではないか。
- ・ 火災免責については、コンテナ内の貨物から発火する場合とエンジンルームから発火する場合があるが、後者の場合は、火災免責のほかに、堪航能力担保義務違反か否かも、よく争われる。
- ・ 上記1の内航運送基本契約書第17条を文字どおり解すると、現在の内航実務においても、運送人の被用者の過失による火災については、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズと異なり、免責事由とされていないのではないか。
- ・ 本研究会においては、商法第739条のうち「自己ノ過失，船員其他ノ使用人ノ悪意若クハ重大ナル過失」による損害についての免責約款を無効としない方向で検討されており（後記本文(4)参照）、航海過失免責の規律を望む者は、その旨の約定をすれば足りるのではないか。

3 以上によれば、航海過失免責及び火災免責の規律については、基本的には、当事者間の契約に委ねることが相当であると考えられる。

### (3) 堪航能力担保義務

国内海上運送に関し、商法上の堪航能力担保義務を過失責任に改めるとともに、その義務の内容として、国際海上物品運送法第5条第1項各号所定の事由を明示してはどうか。

(補足説明)

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

国際海上運送についても、運送人は、発航の当時航海に堪える能力に関する注意義務を負うが、この義務は、過失責任とされている（国際海上物品運送法第5条）。

（注1）日本海運集会所作成の内航運送基本契約書第3条は、「運送人は……発航の当時、本船が堪航能力を保持するように相当の注意を払わなければならない。」と規定している。

（注2）ロッテルダム・ルールズ第14条は、堪航能力を保持すべき時期につき、「航海の開始前、開始時及びその期間中」と規定するが、本研究会では、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズを前提として検討を行った。

- 2 本研究会において、商法上の堪航能力担保義務が無過失責任であることの当否につき検討を行ったところ、これを過失責任とする世界の立法の潮流と異なり、内航船と外航船の責任が不均衡であるため、過失責任に改めるべきであるとの意見で一致した。また、堪航能力の具体的内容について、堪荷能力を含むものとして、国際海上物品運送法第5条第1項各号所定の事由を商法に明示することについて、異論はなかった。
- 3 以上によれば、本文のとおり、堪航能力担保義務を過失責任に改める等の改正をすることが相当であると考えられる。

### (4) 国内海上運送の運送人の責任の強行法規性

国内海上運送の運送人の責任について、商法第739条の規律のうち、船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失があった場合の免責約款を無効とする部分を削除することとしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、国内海上運送については、①船舶所有者の過失若しくは船員その他の使用人の悪意重過失又は②堪航能力担保義務違反によって生じた損害につき、免責約款は無効とされている（商法第739条）。
- 2 本研究会において、上記1の①の規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 国内海上運送において見られる航海過失免責約款（重過失の場合を含め、船員の航海上の過失による損害について免責する旨の定め）は、国際海上物品運送法第3条第2項と同趣旨であり合理性を有するところ、これと抵触しかねない上記1の①の規律は、相当でない。
  - ・ 国際海上物品運送法第15条の片面的強行法規性は、歴史的に見て、19世紀に、

契約自由の原則の下、多くの極端な免責約款が使用され、荷主の利益を不当に害するようになり、また、船荷証券所持人の証券上の権利の内容を不明確にしたため、船荷証券所持人を保護して船荷証券の流通を円滑にするために設けられたとされる。これに対し、我が国の国内海上運送では、運送人と荷主との間で、上記のような極端な免責約款が使用されてきた経緯はなく、社会的背景を異にする。

- ・ 基本的に、内航と外航とで同様の規律とすべきであり、国際海上物品運送法の規律を国内海上運送に及ぼすというアプローチを採るべきではないか。
  - ・ 国内海上運送について、運送品を積載した貨物自動車をRORO船により運ぶという実態を踏まえると、国内の陸上・海上運送の運送人の責任の規律は、可能な限りバランスを取った方が望ましいのではないか。
  - ・ 国際海上物品運送法第15条の片面的強行法規性をそのまま国内海上運送にも適用すると、保険の利益享受約款が無効とされていることとの関係で、国内海上運送の貨物保険における求償権放棄条項も、実質的には、荷主の不利益の下に運送人の責任を免除するものといえ、問題が生ずるおそれはないか。
- 3 また、本研究会において、上記1の②の規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
- ・ 商法上の堪航能力担保義務を過失責任に改めた後も、船舶の安全性に関わる責任につき免責約款を認めることは相当でない。
  - ・ 国際海上物品運送法第16条本文では、傭船契約の場合に、堪航能力担保義務は強行規定とされていないようにみえるが、実務上は、船舶の堪航性を担保するのが通例である。
- 4 以上によれば、国内海上運送の運送人の責任につき、陸上運送とのバランスを重視するアプローチと、国際海上運送とのバランスを重視するアプローチがあり得るが、基本的には、上記1の①に関する強行法規性を削除すべきであり、上記1の②に関する強行法規性は維持すべきであるとの意見が大勢であった。

#### (5) 個品運送に関する規律

国内・国際海上運送の個品運送に関し、次に掲げる規定その他の現在の実務に適合しない規定を削除することとしてはどうか。

ア 荷送人が運送品の船積みをし、荷受人が運送品の陸揚げをしなければならないとする規定（商法第749条、第752条第4項）

イ 荷送人の発航前の任意解除権に関する規定（商法第750条）

（補足説明）

##### 1 本文アについて

現行法上、国内・国際海上運送の個品運送については、デフォルト・ルールとして、荷送人は、船長の指図に従って運送品を船積みしなければならないが、荷受人も、船長の指図に従って運送品を陸揚げしなければならないとされている（商法第749条、第752条第4項、国際海上物品運送法第20条第1項）。

本研究会において、上記の規律につき検討を行ったところ、フェリーの場合等は別

として、一般に、個品運送を行う定期船の実務では、荷送人や荷受人が船積み又は荷揚げをしているものではないとの指摘があった。

## 2 本文イについて

現行法上、国内・国際海上運送の個品運送については、荷送人の発航前の任意解除権に関し、デフォルト・ルールとして、次の規律がある。

① 荷送人は、発航前において、他の荷送人及び傭船者の同意を得た場合には、運送賃の半額（往復航海の場合における復路の発航前にあつては、3分の2）を支払って、契約の解除をすることができる（商法第750条、第748条第3項、第745条第1項、第2項、国際海上物品運送法第20条第1項）。

② 荷送人は、発航前において、他の荷送人及び傭船者の同意がない場合には、運送賃の全額を支払って、契約の解除をすることができる（商法第750条、第748条第1項、国際海上物品運送法第20条第1項）。

本研究会において、上記の規律につき検討を行ったところ、この場合の実務の取扱いが個別事案によるものであり、法律に金額を定めなくても、契約に委ねることで足りるのではないか、運送人に全く損害がないにもかかわらず荷送人が運送賃の半額を支払わなければならないとするのでは、合理的でない場面が多々あるのではないかなどの指摘があった。

## 3 以上によれば、本文ア及びイの規定を削除することが相当であると考えられる。

（注1）本研究会においては、商法第751条（船長に対する運送に必要な書類の交付義務）についても検討を行ったところ、同条は、送り状、荷役協定書、通関手続書類等に関する規定として、なお有益であるとの指摘があった。

なお、送り状や荷役協定書について、同条所定の船積み期間内ではなく、船積み前に交付されることが望ましいとの指摘があったが、他方で、通関手続書類を念頭に、同条の規律を維持すべきであるとの指摘もあった。

（注2）本研究会においては、商法第755条及び第756条（運送賃を重量・容積・期間によって定めた場合の取扱い）が個品運送及び航海傭船の双方に適用される余地があることを前提として、個品運送における運送賃の定め方につき検討を行ったところ、運送賃は、コンテナ又はトラックの長さにより定まるのが通常であり、重量・容積・期間により定められることはほとんどないとの指摘があった。

（注3）本研究会においては、不可抗力による契約終了又は法定解除権に関する規律（商法第763条、第760条第1項第4号、第761条及び第762条）についても、実務上例を見ない条項であるとの指摘があった。

## (6) 航海傭船に関する規律

ア 国内・国際海上運送の航海傭船に関し、傭船者の発航前の任意解除権に関する規定その他の現在の実務に適合しない規定を削除することとしてはどうか。

イ 国内海上運送の航海傭船に関し、傭船者が再運送契約を締結した場合における船舶所有者の責任に関する商法第759条の規律は、削除

## することとしてはどうか。

(補足説明)

### 1 本文アについて

現行法上、国内・国際海上運送の航海傭船についても、個品運送と同様に、傭船者の発航前の任意解除権に関する規律がある（商法第745条、第748条、国際海上物品運送法第20条第1項）が、前記本文(5)の補足説明2と同様の理由から、これを削除することが相当であると考えられる。

(注) 本研究会においては、他の規律についても、次のとおり、検討を行った。

商法第737条（傭船契約書の交付義務）については、実務上、内航の個品運送では契約書は作成されず、外航の個品運送では契約書に代えて船荷証券が発行され、傭船契約では契約書が作成されるとの指摘があった。ただし、傭船契約書の交付義務を法律に規定する必要があるか否かについては、なお疑問であるとされた。

商法第741条（船積み準備完了通知）については、実務上、通知主体は船長であり、また、船積み期間の起算点は、通知の日の翌日ではなく通知の日であるとの指摘があった。

商法第744条（船積み期間経過後の船長の発航権）については、基本的には、傭船者による船積み完了前に、船長が発航することはないとの指摘があった。

商法第751条（船長に対する運送に必要な書類の交付義務）については、個品運送についてと同様の指摘があった。

商法第755条及び第756条（運送賃を重量・容積・期間によって定めた場合の取扱い）については、内航では、貨物の重量に運賃率を乗じて運送賃を定めたり、船舶に占めるスペースを基準に運送賃を定めたりするとの指摘があった。また、傭船者同士で相互に船舶を融通するようなトリップ契約では、運送品の種類によっては、日建てで運送賃を定めることもあるとの指摘があった。

### 2 本文イについて

(1) 現行法上、内航において、船舶所有者Aから航海傭船をした傭船者Bが荷主Cと運送契約を締結した場合に、Aのみが、Cに対して船長の職務に属する範囲内で契約責任を負うとされている（商法第759条）。これは、AとCとの間に直接の法律関係を認めて、求償関係の簡略化を図ったものといわれる。

これに対し、国際海上運送においては、荷主Cから見て、Aは運送契約の相手方であるBの履行補助者であって、BがCに対する契約責任を負うものとして、商法第759条の適用を除外している（国際海上物品運送法第20条第1項）。

(2) 本研究会において、商法第759条の規律を維持するか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があり、同条を削除すべきとの意見が大勢であった。

- ・ 同条は、傭船者よりも船舶所有者の方が賠償責任保険を付することが多く、船舶所有者に責任を負わせた方が荷主の保護に資するため設けられたものと考えられるが、責任の原因は様々であるのに、船長の職務に属する範囲内である限り、一律に運送契約の当事者が免責されるという理由はなく、不合理な規定である。
- ・ 定期傭船の場合には、荷主は、定期傭船者に対して契約責任を追及し、船舶所

有者に対して商法第690条により不法行為責任を追及することが一般的であるのに、航海傭船の場合に、同法第759条により航海傭船者が免責されるというのは、不合理である。

(注) ロッテルダム・ルールズ第19条では、海事履行者は、一定の要件を満たす場合には、運送人に課される義務を負うとされている。

商法第759条を削除した場合には、荷主は、船舶所有者に対し、契約責任ではなく、不法行為責任を追及することとなり、荷主に対する船舶所有者の責任の内容が異なるものとなる可能性があるが、これは、ロッテルダム・ルールズのように、実運送人と利用運送人の責任の内容を合わせる必要があるかという問題の一環である。これについては、現在でも、実運送人の責任と利用運送人の責任が異なり得るように、責任の内容が異なることに問題があるかどうか自体が自明ではないが、注意をする必要はあるとの指摘があった。

(3) 以上によれば、商法第759条を削除することが相当であると考えられる。

#### (7) 運送賃等の支払を受けるための競売権

国内・国際海上運送に関し、運送賃等の支払を受けるための運送品の競売権に関する規律のうち、引渡しの日から2週間を経過すると競売権を行使し得ないとの規律（商法第757条第3項ただし書の前半部分）及び運送人が競売権を行使しないときは荷送人に対する請求権を失う等の規律（同法第758条）を削除することとしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、国内・国際海上運送に関し、船舶所有者は、運送賃等の支払を受けるため、裁判所の許可を得て、荷受人への引渡し後2週間以内等に限り、競売の申立てをすることができ、競売をしなかった場合には、荷送人に対する請求権が消滅する（利得償還請求は可能である。）とされている（商法第757条、第758条、国際海上物品運送法第20条第1項）。これは、運送品の留置に伴う不便の除去という船舶所有者の利益と、海上危険の延長の防止という積荷関係人の利益を考慮したものといわれる。
- 2 本研究会において、国内海上運送では運送賃を掛けの後払いとするケースが多いとの指摘があったことから、上記の競売権の規律の在り方につき検討を行ったところ、運送品の引渡し後2週間の経過により運送賃等の請求権が消滅するという現行法の規律は、掛けの後払いという実務と整合していないとの指摘があった。  
また、上記の競売権については、単に形式的競売の権限を定めたものか、又は民法第318条の特則となる先取特権を定めたものかが判然としないが、いずれにせよ、換価手続又は担保物権の実行手続をとらないことにより、実体法上の運送賃等の請求権が消滅すること（商法第758条）は、積荷関係人の利益を考慮したとしても、運送人の権利を過度に害するものであり、相当でないと考えられる。
- 3 以上によれば、本文のとおり、運送賃等の支払を受けるための競売権に関する規律を改めることが相当であると考えられる。

(注) 商法第757条第1項は、競売開始決定に先立ち裁判所の許可を得ることが必要であるとするが、申立人にとって裁判所の許可及び競売開始決定の双方を得る負担があり、この点については、端的に、競売開始決定をする裁判所が同条の要件の具備を審査することもできるから、事前の裁判所の許可を要しないこととすることも考えられる。

## (8) 船舶賃貸借に関する規律

内航・外航ともに、船舶賃借人が船舶の修繕義務を負う旨の規律を設けることとしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、内航・外航ともに、船舶賃貸借（裸傭船）については、商法第703条及び第704条並びに民法中の賃貸借に関する規定の適用がある（国際海上物品運送法第20条第1項）。
- 2 本研究会において、上記の規定のうち実務の取扱いと異なる点があるか否かにつき、検討を行ったところ、民法第606条（賃貸人の修繕義務）について、船舶賃貸借に関しては、内航・外航ともに、現に船舶賃借人が修繕しているとの指摘があった。  
(注) 日本海運集会所作成の内航裸傭船契約書第8条第1項には、傭船者が契約期間中の本船の法定検査、修繕、運航並びに船員に関する諸費用その他本船の使用及び保守保全に必要な一切の費用を負担しなければならない旨の規定がある。
- 3 以上によれば、本文のとおり、商法に民法第606条の特則を設けることが相当であると考えられる。

(注) 本研究会においては、民法第612条（賃借権の譲渡・転貸の場合に賃貸人の承諾）に関連して、船舶賃借人が定期傭船契約を締結する場合にも賃貸人の承諾が必要か否かにつき検討を行ったが、実務上は、賃貸人の承諾を要しないようであった。

## (9) 定期傭船に関する規律

ア 定期傭船契約に関する規律を商法に設ける方向で、典型契約として規定すべき内容につき、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

- 1 商法上、定期傭船契約に関する規定は存しない。  
しかし、実務上、ニューヨーク・プロデュース書式、ポールタイム書式、日本海運集会所作成の書式等を利用した定期傭船契約は一般的になっており、諸外国の法制においても、定期傭船に関する規律が設けられている。  
定期傭船契約については、従前から、法的性質（賃貸借か運送か）につき議論がされてきたが、本研究会において、新たな典型契約として規律を設けるべきか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があり、基本的には、肯定的な意見が大勢であった。
  - ・ 新たな典型契約として規律を設ける一方で、定期傭船に供された船舶が衝突した場合の定期傭船者の第三者に対する責任（後記本文イ参照）について商法第704条第1項を準用しないことにより、基本的な考え方を示すことができる。



- ・ 商法においては、典型的な定期傭船を念頭に置き、基本的な規律に限り規定を設けるにとどめ、その余は広く当事者間の約定に委ねれば足りるのではないか。

ただし、定期傭船契約は、典型契約でないことに利便性・柔軟性があるし、実務上は、典型的な定期傭船のほかに、トリップ・チャーター、スロット・チャーター、運航委託契約等もあり、これらが法律上の定期傭船契約に該当するか否かが明らかでないこと等を理由として、その立法化に消極的な意見も紹介された。

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

(注2) ドイツ商法では、「第5編第2章 運送契約」とは別に「第3章 船舶使用契約」を設け、第3章の中に船舶賃貸借及び定期傭船の節を設け、定期傭船については、次のような規律を定めている（商法第557条から第569条まで）。

- ・ 船舶を定期傭船に供する者は、一定の期間、船員を乗船させた特定の船舶を、その利用のために定期傭船者に委ね、この船舶により物品又は旅客を運送することその他約定の給付を提供することを義務付けられること。
- ・ 定期傭船者は、約定の傭船料の支払義務を負うこと。
- ・ 定期傭船者のためにする船舶の準備義務
- ・ 定期傭船期間中に船舶の状態を維持する義務
- ・ 定期傭船者の船舶の利用権
- ・ 定期傭船者の船積み等の義務、定期傭船に供する者の堪航性への配慮義務
- ・ 定期傭船に供する者と定期傭船者の費用分担（船員、保険、燃料等）
- ・ 定期傭船料の支払時期とオフハイヤー
- ・ 定期傭船者の船内所有物及び荷主への運送賃請求権に対する定期傭船に供する者の優先弁済権（法定質権）
- ・ 傭船料不払の場合の積荷の受取等の拒絶権
- ・ 船舶の返還義務

(注3) 韓国商法では、「第5編第2章 運送及び傭船」の中に個品運送、旅客運送、航海傭船、定期傭船、船体傭船及び運送証書の節を設け、定期傭船については、次のような規律を定めている（商法第842条から第846条まで）。

- ・ 定期傭船契約は、船舶所有者が傭船者に船員が乗務し航海装備を備えた船舶を一定の期間について航海に使用させることを約し、これに対して傭船者が期間で定めた傭船料の支払を約することにより、その効力を生ずること。
- ・ 定期傭船者の船長指揮権
- ・ 傭船料の確保のための運送品の留置権、競売権・優先弁済権
- ・ 傭船料不払の場合の法定解除権、解除後に船舶所有者が運送を継続した場合における定期傭船者の荷主に対する運送賃請求権に対する船舶所有者の優先弁済権（法定質権）
- ・ 定期傭船契約上の債権についての2年の除斥期間

2(1) 上記1の各書式や諸外国の法制を参考にして、定期傭船契約の基本的な規律として、次のようなものを定めることについては、本研究会において、特段の異論はな

かった。

- ・ 定期傭船契約には、傭船期間の定め、傭船料の定め、船舶に船員を乗り込ませて傭船者の用に供する旨の定めがあること。
- ・ 傭船者は、船長に対し、必要な指示（航路の決定その他航海上の指示を含む。）をすることができること。
- ・ 傭船者は、燃料、水先案内料、入港料その他航海のために支出した通常のコストを負担し、相手方は、その他の費用（船員の給料、修繕費、保険料等）を負担すること。

(2) 上記のほか、我が国では、かつて、定期傭船契約が船舶賃貸借契約と労務供給契約との混合契約であるとする判例があり、他方、イギリスでは、定期傭船契約は運送契約の一つであるとされていること等を踏まえつつ、本研究会においては、次のような船舶賃貸借契約又は運送契約に関する個別の規律につき、典型的な定期傭船契約に及ぼすべきか否かにつき、検討を行った。

- ① 運送人の運送品に関する注意義務、高価品免責、損害賠償額の定額化（前記本文1(1)(4)(5)参照）
- ② 除斥期間及び責任の特別消滅事由（前記本文1(7)～(9)参照）
- ③ 請求権の競合及びヒマラヤ条項（前記本文1(10)(11)参照）
- ④ 危険物等に関する申告義務（前記本文2(1)参照）
- ⑤ 運送品の供託権・競売権（前記本文2(3)参照）
- ⑥ 堪航能力担保義務及び強行法規性（前記本文3(3)(4)参照）
- ⑦ 運輸の先取特権（民法第318条）、留置権（商法第753条）、傭船料の支払を受けるための競売権（前記本文3(7)参照）
- ⑧ 複合運送に関する規律（後記本文4参照）
- ⑨ 海上運送に特有の規律（違法な船積品等の処分に関する商法第740条、船長に対する必要書類の交付に関する同法第751条等）
- ⑩ 船舶賃借人による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こと（商法第704条第2項）。

この点については、次のような指摘があった。

- ・ 上記②については、傭船料債権は、イギリス法において6年の出訴期限に服することとの関係で、我が国の実務上、5年の商事消滅時効に服するとの考え方が有力であるが、商法第765条所定の1年の消滅時効に服するとの考え方もあり得る。日本海運集会所の仲裁例でも、双方の考え方があるところ、立法に当たり明確にすることが望ましい。

なお、運送品に関する運送人の責任に係る除斥期間等については、定期傭船契約上、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ等の規律が撰取されるのが通常である。

- ・ 上記⑥については、定期傭船契約の書式によって異なり、デフォルト・ルールを設けることは難しいが、基本的には、各貨物について発航時における堪航能力担保義務が要求されるのではないかと考えられる。
- ・ 上記⑦について、船舶所有者が、傭船料債権を被担保債権として、定期傭船者

の所有物でない貨物につき当然に留置権を有することには、懸念がある。

- ・ 上記⑩については、商法第704条第2項の先取特権が船舶先取特権に限られるか否かという点（後記本文第2部の第7の5参照）にも関係するが、定期傭船についても、この規律が一定の範囲で及ぶことを明確にすべきである。
- 3 以上によれば、典型的な定期傭船を念頭に置き、基本的な規律や強行法規性を有する規律としてどのようなものが適当か、引き続き検討すべきである。

## イ 定期傭船者の第三者に対する責任

定期傭船者については、商法第704条第1項（船舶賃借人が商行為をする目的で船舶を航海の用に供したときは、その利用に関する事項につき、第三者に対して船舶所有者と同一の権利義務を有する旨の規定）は、準用しないこととしてはどうか。

（補足説明）

- 1 定期傭船に供された船舶が衝突した場合に、定期傭船者が商法第704条第1項により責任を負うか否かについて、判例上、一定の要件を満たすときは、同項を類推適用するものがある（最高裁平成4年4月28日第三小法廷判決・集民164号339頁）。

（注）上記判例は、代表的な契約書式を利用せず、極めて簡略な契約書が作成された事案において、「上告人（注：定期傭船者）としては、各船舶を企業組織の一部として、右契約の期間中日常的に指揮監督しながら、継続的かつ排他的、独占的に使用して、上告人の事業に従事させていたというも、また、原審の確定した事実である。原審は、これらの事実関係の下において、上告人は、船舶所有者と同様の企業主体としての経済的実体を有していたものであるから、右各船舶の航行の過失によって被上告人所有の掃海艇に与えた損害について、商法704条1項の類推適用により、同法690条による船舶所有者と同一の損害賠償義務を負担すべきであるとしたが、この判断は、正当として是認することができる。（略）」と判示した。

- 2 本研究会において、一般的に、定期傭船者について商法第704条第1項の規律を及ぼすべきか、そして、例えば、上記平成4年判例を参考にして、同項につき、船舶賃借人のほかに、「自己の事業の遂行のため、他人の所有する船舶及びその船員を継続的かつ独占的に使用する者」を加え、一定の場合の定期傭船者の対第三者責任を明文化するか否かについて、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 外航においては、一般に、定期傭船に係る船舶が衝突したような海技事項についての責任は、船長を選任監督している船舶所有者にあると考えられており、船舶所有者が船舶保険を付することにより対処している。実務上、定期傭船者が船舶保険を付することはほとんどない（定期傭船者は、荷主との間の運送契約上貨物に係る責任を負うことはあるので、賠償責任保険を付することはある。）。
- ・ 上記平成4年判例の事案は、内航において、船舶建造時から長期間、定期傭船者が船舶をコントロールしていたという特殊なものであるが、外航においては、そのようなケースは見られない。上記の判決後も、実務では、船舶保険を付している船

舶所有者が責任を負うという前提で、事故処理がされている。

- ・ 内航においても、海技事項についての責任は、船舶所有者にあると考えるのが一般的である。
  - ・ ペーパーカンパニーと定期傭船契約を締結した場合に船舶賃貸借に近い実態があるとの指摘は、適切でない。現在の外航では、船舶管理会社が船舶所有者に代わってその業務を行っているところ、船舶管理会社が船舶保険を付することも多い。
  - ・ 上記平成4年判例の時代と異なり、現在では、船舶管理業という業態が確立しており、仮に船舶所有者が単なる登録上の所有者にすぎないとしても、その者の契約上の義務を定期傭船者が代わりに引き受けることはない。
  - ・ 船舶所有者は、船舶という高額な資産を有しているため、定期傭船者に責任を負わせることが被害者保護になるとは限らない。
  - ・ 我が国の法制では、イギリスやアメリカにおけるアレストと異なり、船舶の差押えが困難であるため、大手船会社であることが多い定期傭船者に責任を負わせるべきという議論が出てきたのではないかと考えられる。
  - ・ 主要海運国であるイギリス、アメリカ、ノルウェー、オランダ、ギリシャ、フランス、ドイツでは、船舶所有者が海技事項についての責任を負い、定期傭船者はその責任を負わないとされている。
- 3 以上によれば、一般的に、定期傭船者について商法第704条第1項の規律を及ぼすことは相当でなく、これを準用しないものの、事案によっては船舶賃貸借の規定を類推適用する余地もあると整理することが相当であると考えられる。

## 4 複合運送等

### (1) 複合運送

ア 上記1から3までのとおり、多くの規律が陸上運送・国内海上運送・国内航空運送に共通し、運送契約の総則的規定を設けることが可能になることを前提として、複合運送に関し、損害発生区間が不明な場合には当該損害は最も距離の長い運送区間で生じたものと推定する旨の規律を商法に設ける方向で、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

- 1 陸上・海上・航空という複数の運送手段を利用する運送を単一の契約によって引き受ける複合運送に関する規律は、現行法上、必ずしも明らかでない。

(注1) J I F F A作成の国際複合一貫輸送約款第22条では、国際海上運送を含む複合運送について、①実運送人の陸上運送中に損害が生じたときは、複合運送人は、実運送契約の内容に沿った責任を負い、②損害発生区間の証明がないときは、海上区間において損害が発生したものとみなし、国際海上物品運送法等に規定する範囲で責任を負うと定めている。

(注2) ドイツでは、複合運送にも運送契約の総則的規律が適用されることを原則としつつ、損害発生区間が判明した場合には、複合運送人の責任は、当該区間に適用される規律によるとされる。

オランダでは、複合運送について、損害が生じた運送区間に適用される規律によることを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には、運送人は、いずれの区間においても責任を負わないことを証明しない限り、最も賠償額が高額な区間に適用される規律により責任を負うとされる。

韓国では、海上運送を含む複合運送について、損害が生じた運送区間に適用される規律によることを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には、①最も距離が長い区間に適用される規律により、②その区間を定めることができないときは、最も運賃が高い区間に適用される規律によるとされる。

中国では、海上運送を含む複合運送について、損害が生じた運送区間に適用される規律によることを原則としつつ、損害発生区間が不明な場合には、海上運送に関する規律によるとされる。

2 本研究会において、複合運送に関する規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 複合運送に関する規律について、従前から、ユニフォーム・システム（複合運送独自の統一的な規律を設けるべきとの考え方）によるか、ネットワーク・システム（運送区間ごとにその運送手段に応じた規律に服するとの考え方）によるかという議論がされてきたが、これは、運送法制が強行規定とされ、運送手段ごとに異なる規律が適用される局面で生じたものである。
- ・ ドイツにおいて複合運送に関する立法がされたのは、複合運送に係る約款の有効性が争われた際に、その判断の前提として商法上のデフォルト・ルールは何かの問題となって、議論が高まったことによるものであり、我が国でも、同様の形で問題が提起される可能性はある。
- ・ 航空会社の複合運送の実例としては、最初に海上運送を行い、途中で積み替えて航空運送を行う形態もある。この場合には、裏面約款に記載した通し運送状が発行され、モントリオール条約に近い責任限度額が設定されている。
- ・ ユニフォーム・システムのような考え方に立ち、複合運送人の責任について、実運送人の責任と同様としない場合には、複合運送人が求償し得ない負担を強いられることも考えられ、競争力の低下が懸念される。
- ・ トラックの貸切りによる複合運送の場合は、荷主において運送手段や経路を把握していると思われるが、路線貨物や宅急便等の場合は、これらを把握していないのが通常である。

（注）標準貨物自動車運送約款第16条では、運送人は、荷送人の利益を害しない限り、他の貨物自動車運送事業者の行う運送又は他の運送機関を利用して運送することがあり得る旨を定めている。

- ・ 海上運送についても、約款により運送手段の変更が許されているが、発着地、本船名等を特定して個別の運送契約を締結しており、自由な変更が可能であるとの認識はそれほどないのではないか。
- ・ 運送手段の変更の余地がある実務の在り方や、荷主は貨物保険を付することができること等を考慮すると、運送品の損傷等による損害賠償額についての荷主の予見

可能性は、それほど重視されておらず、運送手段ごとに異なる規律が適用されるとしてもやむを得ないのではないか。

- ・ モントリオール条約第38条第1項では、一部が航空機により行われる複合運送の場合に、同条約が航空運送の部分についてのみ適用されると規定しており、これは、基本的に、損害が生じた運送区間に適用される規律によることに沿うものではないか。
- ・ 複合運送に関する規律を設ける場合には、運送契約の総則的規定が適用されることを前提として、請求原因や抗弁の関係を含め、具体的な規律を想定しながら議論をする必要がある。

3 上記2の指摘に加え、諸外国の法制の在り方等を踏まえると、複合運送に関する整理としては、運送契約の総則的規定が適用されることを前提として、①複合運送人の注意義務違反による責任を追及する荷主が、請求原因として、複合運送に係る運送期間中に損害が生じたことを主張し、次に、例えば、②運送人が航海過失免責等の海上運送の特則の適用を主張する場合には、抗弁として、事故発生区間が海上区間であったこと（損害が生じた運送区間において適用される規律によること）を主張することができると考えられる。

また、荷主が、請求原因として、堪航能力担保義務違反という海上運送の特則の適用を主張する場合には、自ら、事故発生区間が海上区間であったことを主張することになると考えられる。

(注) モントリオール条約との調整に関し、強行法的な条約の適用は妨げないというような包括的な規定を設けることもあり得るが、一般に、条約は、法律に優先すると解されているため、特段の規定がなくてもそのような結論になると考えられる。

4 本研究会においては、損害発生区間が不明な場合の取扱いに関し、例えば、主たる運送区間、すなわち、最も距離の長い運送区間で損害が生じたものと推定することについても、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 実務上、損害発生区間が不明なケースとしては、コンテナの荷崩れ、冷凍貨物の解凍、積付け不良による破損、汗濡れ等がある。ただし、積付け不良による破損や汗濡れについては、荷造りの問題なのか、運送上の取扱いの問題なのか等、判別し難いことがあり、責任追及が困難なことが少なくない。
- ・ J I F F A作成の国際複合一貫輸送約款と同様に、少なくとも海上区間を含む複合運送については、損害発生区間が不明な場合には、海上区間において損害が発生したものとみなすべきである。同約款は、我が国が海に囲まれた島国であり、海上運送の占める割合が高いという事情を考慮したものであり、合理的である。なお、同約款を利用した複合運送において、損害発生区間が不明な事案では、荷主は、複合運送人に対し、海上区間において損害が生じたとみなした場合の責任限度額に従い損害賠償請求が可能であるが、複合運送人は、海上運送をした実運送人に対し、求償することはできない。
- ・ 陸上・海上の複合運送の場合だけでなく、陸上・航空や海上・航空の複合運送にも適用され得る規律を検討する必要がある。

- ・ 国内の複合運送については、運送手段ごとの規律の差異が少なく、約款による対処もされているため、損害発生区間が不明な場合の規律がなくても、大きな問題は生じないのではないか。
- 5 以上によれば、多くの規律が陸上運送・国内海上運送・国内航空運送に共通し、かつ、商法の規定のほとんどが任意規定であることから、複合運送に関する規律の要否につきなお留意が必要ではあるが、基本的には、任意規定として本文のような規律を設ける方向で、他に具体的に適切な規律があり得るか等も踏まえつつ、引き続き検討すべきである。

イ 運送品に損傷等がある場合の荷受人の通知期間（前記1(7)、(8)イ）や、運送人の責任の消滅期間（前記1(9)）に関する起算点等の規律に関し、複合運送に係る最後の運送区間に適用される規律によるとする考え方については、上記アの結論も踏まえ、引き続き検討してはどうか。

（補足説明）

- 1 例えば、複合運送人Aが、航空運送人Bを利用した後、着地の陸上運送を自ら行い、荷受人がAの契約責任を追及する場合において、航空運送中の事故であることが判明したときは、Aの抗弁において、荷受人の通知期間や複合運送人の責任の消滅期間をいつから起算するかが問題となる。上記本文アの補足説明3の基本的な考え方（損害が生じた運送区間において適用される規律によることができること）を貫徹すると、BからAへの引渡し時を通知期間等の起算点と主張することができることになるが、本文イの考え方によると、Aから荷受人への引渡し時がその起算点となる。前者の考え方によると、荷受人が事実上Aの責任を追及し得ない場合があり、他方、後者の考え方によると、Aが事実上Bに求償し得ない場合がある。

この点に関する規律は、現行法上、必ずしも明らかでない。

（注）ドイツでは、荷受人の通知の方式及び期間について、最後の運送区間に適用される規律によれば足りるとされているため、通知期間の起算点は、荷受人に対する引渡し時が基準となる。また、消滅時効の起算点が引渡し時である場合には、荷受人に対する引渡し時を基準とし、運送法通則の消滅時効に関する規律よりも早く時効消滅することはないとされる。

韓国及び中国には、この点に関する規定は存しない。

- 2 本研究会において、ドイツを参考にした本文のような考え方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
- ・ 航空機から運送品を降ろしてトラック等に積み替える際は、複合運送人は、若干の損傷でも全て航空運送人に通知をしているため、その段階で発見されなかった損傷が荷受人の段階で発見された場合には、トラック等の運送中に損傷が生じたものとして取り扱うことが多い。
  - ・ 航空利用運送については、複合運送と実運送とでは通知期間の起算点が異なると考えられており、複合運送人が求償し得ないリスクを負うことも、やむを得ない。

- ・ J I F F A作成の国際複合一貫輸送約款第26条第2項では、複合運送人は、荷受人への引渡し後9か月以内に訴訟が提起されないときは、一切の責任を免れる（国際条約や強行的に適用される国内法に抵触するときは、国際条約や当該国内法が適用される。）旨を定めている。同約款は、損害発生区間が陸上区間又は国際海上区間のいずれか判明すれば、商法所定の消滅時効又は国際海上物品運送法所定の除斥期間の規律（いずれも1年）が適用されることを前提としつつ、損害発生区間が不明な場合につき、荷受人への引渡し後9か月以内に荷主から複合運送人に対する訴えが提起されるようにすることにより、残り3か月で、複合運送人から実運送人に対する求償請求を行うためのものである。
  - ・ 商法に本文のような考え方を規定すると、上記約款のような実務が困難になるのではないか。
  - ・ 上記1のような問題は、複合運送の場合だけでなく、実運送として同一の運送手段を用いる利用運送の場合にも生じ得る。
  - ・ モントリオール条約第38条第1項では、一部が航空機により行われる複合運送の場合に、同条約が航空運送の部分についてのみ適用されると規定しているため、強行法的にBからAへの引渡し時が起算点とされる可能性があり、その場合には、本文のような考え方とは異なる結論になるのではないか。
- 3 以上によれば、我が国の実務上、基本的には本文イのような考え方に基づく運用がされていると思われるものの、複合運送自体の特則と位置付けることの当否や、実務に与える影響等に留意しつつ、上記本文アの結論も踏まえ、引き続き検討すべきである。

## (2) 相次運送

### ア 同一運送手段の相次運送

陸上運送の相次運送人に関する現行法の規律（商法第579条等）を国内海上運送〔及び国内航空運送〕に及ぼすこととしてはどうか。

（補足説明）

- 1 相次運送人とは、ある運送人が荷送人から引き受けた運送につき、他の運送人が荷送人のためにする意思をもって相次いで運送を引き受ける場合をいい、全部の運送を引き受けた利用運送人が実運送人を下請として用いる場合は、これに含まれないとされる（大審院明治45年2月8日判決・民録18輯93頁）。

陸上運送の相次運送人については、任意規定として、次のような規律がある。

- ① 相次運送に係る各運送人は、運送品の滅失等につき、連帯して損害賠償責任を負う（商法第579条）。
- ② 相次運送に係る後の運送人は、前の運送人に代わり権利を行使する義務を負い、後の運送人が前の運送人に対して弁済したときは、前の運送人の権利を取得する（商法第589条、第563条）。

国内海上運送については、上記①の規律はある（商法第766条）が、上記②の規律はない。国際海上運送についても、同様である（国際海上物品運送法第20条第2



項)。

国際航空運送については、二以上の運送人が相次いで行う運送であって当事者が単一の取扱いとしたもの場合には、最初の運送人は荷送人に対し、最後の運送人は荷受人に対し、損害発生区間の運送人は荷送人及び荷受人に対し、それぞれ責任を負い、これらの相次運送人の責任は連帯責任とされている（モントリオール条約第36条）。

（注）標準貨物自動車運送約款第55条では、連絡運輸の場合に、運送品の滅失等につき、他の運送事業者と連帯して損害賠償責任を負うとされている。

2 本研究会において、同一運送手段の相次運送に関する規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 陸上運送については、路線混載貨物や鉄道通運に関し、集荷側の運送業者と配達側の運送業者が異なることがあり、この場合は、通しの利用運送契約は締結されておらず、連絡運輸に当たると考えられる。
- ・ トラックについては、かつて営業区域が制約されており、例えば、東京から大阪までの運送を一つの会社で引き受けることができなかつたため、連絡運輸協定の締結により対応していた。現在では、規制緩和により、連絡運輸協定の必要もなくなり、連絡運輸が利用されなくなったのではないか。
- ・ 海上運送については、利用運送の形態を採っており、相次運送の実例を聞いたことはない。
- ・ 国内航空運送については、自社便が運航していない路線などにおいて相次運送の取扱いがされているかもしれないが、約款上、連帯責任を負う旨の規定はなく、商法第579条の規律が及ぶことには違和感がある。

3 以上によれば、海上運送につき既に上記1の①の規律があり、国際航空運送につき相次運送の規律があることに照らすと、少なくとも国内海上運送・国内航空運送について、任意規定として上記1の①②の規律を補完することが考えられるが、海上運送及び航空運送について相次運送の実例に乏しいようでもあり、その規律の当否につき引き続き検討すべきである。

## イ 異なる運送手段の相次運送人

異なる運送手段の相次運送については、商法に規定を設けないこととしてはどうか。

（補足説明）

陸上・海上・航空にまたがる相次運送については、商法に規律がないと解されている（海陸相次運送につき商法第579条の準用を否定した大審院明治44年9月28日判決・民録17輯535頁）。

本研究会において、このような相次運送に関する規律を設けることの当否につき検討を行ったところ、上記本文アのとおり、相次運送の実例が少ないこともあり、上記本文(1)の複合運送に関する規律を検討すれば足りるとの意見が大勢であった。

以上によれば、異なる運送手段の相次運送について、商法に規定を設けないことが相当であると考えられる。

## 5 運送証券及び海上運送状

### (1) 船荷証券

ア 国内海上運送に関する商法上の船荷証券の規律に関し、これを国際海上物品運送法上の船荷証券に合わせて整備するか、又はこれを削除する（国際海上物品運送法に端的に船荷証券の規定を設ける）かについて、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(補足説明)

- 1 商法は、国内海上運送の船荷証券について規定しているが、国際海上物品運送法上の船荷証券とは規律の異なる点（下記本文イからエまで参照）がある。
- 2 本研究会において、商法上の船荷証券に関する規定の要否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 国内海上運送の船荷証券は、1970年代に沖縄航路で利用していた記憶があるが、現在では、利用していない。
  - ・ 国内海上運送の船荷証券の発行を求められた場合には、実務上拒むことになると考えられる。
  - ・ 船荷証券は、国際海上運送についてしか利用されないのに、国際海上物品運送法第10条において、実務上全く利用のない陸上運送の貨物引換証や国内海上運送の船荷証券に関する規定を準用するのは、分かりにくい。
  - ・ 船荷証券については、荷主が運送中の運送品を譲渡した場合に、運送人に対して指図による占有移転をしなくても、船荷証券の交付により、運送品の引渡しと同視されて対抗要件を具備する（物権的効力。商法第776条、第575条）ところ、商法上の船荷証券の規定を削除すると、このような効力が否定される。
  - ・ 諸外国の法制においても、国内・国際海上運送を区別せず、船荷証券の規律を定めるものが多い。
- 3 以上のとおり、本文のいずれの方針を採用すべきかについては、両論があり、法律の分かりやすさや、将来的に、国内海上運送中に運送品の譲渡がされるか否か等を踏まえる必要があるため、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(注) 本文イ以下では、商法上の船荷証券の規律を整備する方針を採用した場合の規律の在り方について、記述する。

### イ 船荷証券の発行者

(ア) 商法上の船荷証券について、現行法の規律（商法第767条から第769条まで）に代えて、運送人（代理人を含む。）[又は船長]をその発行者及び署名者としてはどうか。

(イ) 船長等の請求により荷送人が船荷証券の謄本を交付しなければならない旨の規律（商法第770条）は、削除することとしてはどうか。

(補足説明)

- 1 本文(ア)について

- (1) 商法は、船主船荷証券の立場を採っているといわれ、同法上の船荷証券の発行者は、船舶所有者（代理人を含む。）又は船長であり、その署名者は、船長（代理人を含む。）である（同法第767条から第769条まで）。

これに対し、国際海上物品運送法は、基本的には運送人船荷証券の立場を採っているといわれ、同法上の船荷証券の発行者及び署名者は、運送人（代理人を含む。）又は船長である（同法第6条、第7条）。

（注1）国際海上物品運送法では、船長は、運送人から権限を与えられなくても、当然に船荷証券の発行権限を有しており、例えば、運送人が船舶所有者を下請運送人として利用する場合であっても、荷送人は、船長に対し、船荷証券の発行を請求することができるかと解されている。

（注2）ロッテルダム・ルールズ第38条では、運送書類は運送人又はその代理人により署名されなければならないとされ、署名者として明示的に船長を掲げていない。

- (2) 本研究会において、基本的に運送人船荷証券の立場に改めることにつき検討を行ったところ、実務上は、海上運送人や海運代理店が出航後に船荷証券を発行するのが一般的であり、海運代理店等の担当者が海上運送人の代理人として署名をしているとの指摘があり、さらに、航海傭船者が再傭船契約を締結した際に船荷証券を発行することを可能にするためにも、運送人船荷証券の立場に改めることにつき異論はなかった。

（注）ただし、運送人船荷証券の基本的な考え方に加え、上記のとおり、船長自ら船荷証券の発行行為をしているわけでもないこと等から、船長に独自の発行権限を認めるべきかについては疑問があるとの指摘があった。

- (3) 以上によれば、基本的には、船荷証券の発行者及び署名者につき、運送人船荷証券の立場に改めることが相当であると考えられる。

## 2 本文(イ)について

商法上も、国際海上物品運送法上も、荷送人は、船長等の請求により船荷証券の謄本を交付しなければならない（商法第770条、国際海上物品運送法第20条第1項）。

本研究会において、この規律を維持すべきか否かにつき検討を行ったところ、実務上、謄本の交付は求めておらず、船積みに関する情報につき、事前にデータ送信したり、船積船荷証券の元データとなるもののコピーを事後的に提供したりして、船長等に提供しているとの指摘があった。

以上によれば、本文(イ)の規律を削除することが相当であると考えられる。

## 3 船荷証券の電子化

本研究会においては、BOLERO等の民間のシステムを利用した船荷証券の電子化についても検討を行ったところ、①かつては、インボイスやパッキングリスト等の船積書類に紙媒体のものが多く、船荷証券のみを電子化しても実益に乏しいため普及が進まなかったが、近時は、再び船荷証券の電子化の要望を受けることがある、②電子化のためにはBOLEROの会員になる必要があり、どこまで普及が進むかは不明であるとの指摘があった。

なお、BOLEROを利用する際には、当事者（荷送人、荷受人、運送人）の同意が前提となるところ、船荷証券交付義務に関する商法第767条は、荷送人からの請求があった場合に運送人が証券を交付することとしているだけであり、BOLEROの利用の妨げにはならないと考えられる。

以上によれば、現時点で、商法に船荷証券の電子化に関する規律を設ける必要性は、高いとはいえないと考えられる。

## ウ 船荷証券の記載事項

商法上の船荷証券の記載事項について、国際海上物品運送法上の船荷証券に合わせて整備してはどうか。

(補足説明)

- 1 船荷証券の記載事項について、商法第769条と国際海上物品運送法第7条第1項を比較すると、次の表のとおり、相違点がある（相違点は、下線部のとおり）。

本研究会において、船積船荷証券と受取船荷証券の区別を含め、商法の規定を国際海上物品運送法に合わせて整備することにつき検討を行ったところ、これにつき異論はなかった。

以上によれば、本文のとおり、船荷証券の記載事項を整備することが相当であると考えられる。

国際海上物品運送法第7条第1項	商法第769条
① 運送品の種類	③ 運送品ノ種類、重量若クハ容積及ヒ其荷造ノ種類、箇数並ニ記号
② 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	
③ 外部から認められる運送品の状態	
④ 荷送人の氏名又は商号	④ 傭船者又ハ荷送人ノ氏名又ハ商号
⑤ 荷受人の氏名又は商号	⑤ 荷受人ノ氏名若クハ商号
⑥ 運送人の氏名又は商号	
⑦ 船舶の名称及び国籍（※）	① 船舶ノ名称及ヒ国籍 ② 船長カ船荷証券ヲ作ラサルトキハ船長ノ氏名
⑧ 船積港及び船積の年月日（※）	⑥ 船積港
⑨ 陸揚港	⑦ 陸揚港但発航後傭船者又ハ荷送人カ陸揚港ヲ指定スヘキトキハ其之ヲ指定スヘキ港
⑩ 運送賃	⑧ 運送賃
⑪ 数通の船荷証券を作ったときは、その数	⑨ 数通ノ船荷証券ヲ作りタルトキハ其員数
⑫ 作成地及び作成の年月日	⑩ 船荷証券ノ作成地及ヒ其作成ノ年月日

\* （※）は、受取船荷証券には適用されない項目である。

- 2 船荷証券に運送人の氏名・商号の記載がない場合の取扱い

(1) 船荷証券の記載事項のうち運送人の氏名又は商号に関しては、実務上、「for the

Master（船長のために）」等の記載と共に傭船者の署名がされる場合のように、運送人の氏名又は商号が証券上に明確に記載されないことも少なくないといわれる。

この点につき、最高裁平成10年3月27日第二小法廷判決・民集52巻2号527頁は、ニューヨーク・プロデュース書式に基づく定期傭船契約（船長が傭船者代理店に対して船長のために船荷証券に署名する権限を与える約定がある。）によって傭船されている船舶の積荷につき、代理店が「船長のために」という表示を付して署名をして船荷証券を発行した事案に関して、常に定期傭船者のみが船荷証券に表章された運送契約上の請求権についての債務者となるものではなく、船舶所有者も当該債務者となり得るのであって、船荷証券所持人との関係で運送人が誰であるかは、船荷証券の記載に基づいて確定することを要する旨判示し、当該事案において、船舶所有者を当該債務者と認定した原審の判断を是認している。

（注1）ドイツ商法第518条では、船長によって発行された船荷証券に運送人が記載されていない場合には、船舶所有者が運送人の代わりに船荷証券に基づき権利を有し義務を負うとされている。

（注2）ロッテルダム・ルールズ第37条第2項では、運送書類の契約明細が運送人を特定していない場合には、船舶の登録船主を運送人と推定するとされている。

(2) 本研究会において、例えば、定期傭船契約の目的とされた船舶の船長が第三者との間の運送契約に係る船荷証券を交付した場合において、当該船荷証券に運送人の氏名又は商号の記載がないときは、船舶所有者を運送人と推定する旨の規律を設けるべきか否かについても、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 「for the Master」の記載のある船荷証券は、傭船されている不定期船の運送品につき発行されることが多い。国際商業会議所（ICC）の荷為替信用状に関する統一規則及び慣例（以下「信用状統一規則」という。）では、原則として運送人を明示しなければならないとされたが、傭船契約を撰取した船荷証券については例外があるため、問題状況はあまり変わっていない。
- ・ 船舶所有者は本船という資産を有しているため、船舶所有者を運送人と推定してその資産の差押えを可能とする方が、荷主の保護に資する。
- ・ イギリスの判例では、「for the Master」の記載のある船荷証券について、船舶所有者が責任主体であるとされており、海運業界の関係者は熟知しているが、船荷証券上大きな記載のある傭船者に対してではなく、その記載のない船舶所有者を特定してその責任を追及することは、必ずしも容易ではない。
- ・ 事案によっては、カムフェア号事件（東京地裁平成9年9月30日判決・判例タイムズ959号262頁）のように、定期傭船者を運送人と認めるべき場合もあるため、推定規定を設けることにより船舶所有者が運送人であると一律に判断されることにならないよう、留意する必要がある。なお、同判決において定期傭船者を運送人と認めた理由としては、運送賃請求権及び先取特権・留置権が定期傭船者に帰属すること、当該船荷証券に具体的な船舶所有者の名称がなく、具体的な頭名がされていないこと等が挙げられている。
- ・ 商法第504条は、商行為の代理人が頭名しないで商行為をした場合につき、

- 本人又は当該代理人のいずれにも履行の請求をする余地を認めているのであり、船舶所有者を運送人と推定することが適当かどうか、疑問もある。
- (3) 以上のとおり、我が国の裁判例やこれと異なるイギリスの判例等を踏まえると、商法に上記(2)のような規律を設けることには困難が多いと考えられる。

## エ 文言証券性

(7) 商法上の船荷証券の文言証券性に関する規律（同法第776条、第572条）について、国際海上物品運送法第9条所定の船荷証券の規律に合わせて文言を整備してはどうか。

(イ) 商法上の船荷証券の記載事項のうち運送品の種類、数量及び記号について、原則として荷送人の通告に従って運送人が記載し、荷送人が通告内容の正確性を担保することとしてはどうか。

(補足説明)

### 1 本文(ア)について

- (1) 商法上の船荷証券について、運送に関する事項は、運送人と所持人との間においては船荷証券の定めるところによる（文言証券性。商法第776条、第572条）。これは、平成4年改正後の国際海上物品運送法第9条と同様の規律であると解する見解が一般的である。

本研究会において、本文(ア)のとおり文言を整備することにつき検討を行ったところ、これにつき異論はなかった。

以上によれば、基本的には、本文(ア)のとおり改めることが相当であると考えられる。

(注) 文言性の認められる記載の範囲について、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第3条第3項及び第4項は、①物品の識別のため必要な主要記号、②個品の数・容積・重量、③外部から認められる物品の状態の3事項に限定している。

これに対し、国際海上物品運送法上の船荷証券は、記載事項により異なる効力を有すると複雑であること等から、上記の規律より広く、記載内容一般に文言性が認められるとしている。

この点に関し、海上運送状について運送品に関する記載に限り文言性を認めることとする場合（後記本文(3)参照）には、船荷証券の文言性の認められる記載の範囲も見直すべきではないかとの指摘があった。

- (2) 本研究会において、空券や品違いにより船荷証券の記載に沿った運送品を引き渡すことができない場合に、船荷証券の文言性に基づき債務不履行に基づく損害賠償責任を負うのか、又はその要因証券性から債務不履行に基づく損害賠償責任を負わないのかについても検討を行ったところ、現在は、ブッキングから船荷証券の発行まで一貫して管理するシステムであり、空券の事案はまれであり、詐欺事案においてコンテナ内に運送品がなかったケースでは、不知文言により対処しているとの指摘があった。このように、立法の必要性が高いとはいえない中で、貨物引換証に関する空券についての大審院大正2年7月28日判決・民録19輯668頁や、倉荷

証券に関する品違いについての大審院昭和11年2月12日判決・民集15巻357頁の判例の射程も不明であるから、現在の取扱いを維持し、引き続き解釈に委ねることが考えられる。

## 2 本文(イ)について

- (1) 国際海上物品運送法上の船荷証券については、船荷証券の記載事項のうち運送品の種類、数量及び記号について、①運送人は、荷送人の書面による通告があったときは、原則としてその通告に従って記載しなければならない、②荷送人は、運送人に対し、その通告が正確であることを担保するとされている（同法第8条）。

商法には、このような規律は存しない。

上記①の趣旨は、運送人としては運送品に関する情報は荷送人の通告に頼らざるを得ないところ、運送人が所持人に対する損害賠償責任を避けるために無制限に不知文言を記載し得るとすれば、荷送人の利益が害されることを踏まえ、両者の利益の調整を図ったものとされる。また、上記②の趣旨は、船荷証券の記載内容に誤りがあった場合に、その文言証券性により運送人は所持人に対し損害賠償責任を負うことから、誤った通告をした荷送人への求償を可能とするものとされる。

- (2) 本研究会において、商法に上記(1)の①②の規律を設けることにつき検討を行ったところ、これにつき異論はなかった。

なお、上記(1)の①に関し、運送品の種類につき荷送人から申告された情報の全てを記載する必要があるのか等の細かな問題があるとの指摘があった。この点については、運送人は、運送の目的物としての運送品を表示する義務を負うにとどまること、申告された情報の全てを記載するときは、運送人に過大な負担を強いることもあり得ること等から、運送人は、運送の目的物として同一性を認識し得る範囲において船荷証券に記載すれば足りると解する見解が有力である（戸田修三・中村眞澄編「注解国際海上物品運送法」170頁）。

- (3) 以上によれば、商法に本文(イ)の規律を設けることが相当であると考えられる。

## オ 法律上当然の指図証券性

商法及び国際海上物品運送法上の船荷証券に関する法律上当然の指図証券性に関する規律を削除するか否かについては、より広く実務の在り方を踏まえ、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

- 1 船荷証券については、現行法上、法律上当然の指図証券とされ、記名式であるときでも、裏書を禁ずる旨の記載（「裏書禁止」、「Non-negotiable」等）がない限り、裏書によって譲渡することができる（商法第776条、第574条、国際海上物品運送法第10条）。
- 2 本研究会において、この規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 諸外国の法制では、記名式の船荷証券（Straight B/L）は裏書によって譲渡することができないとされており、我が国の法制には違和感がある。

- ・ 現在の世界海運で圧倒的な影響力のあるイギリスはもとより、アメリカ、ドイツ、フランス、中国等でも、記名式の船荷証券につき法律上当然の指図証券性は採用されておらず、仮にこのような法制に改めたとしても、裏書譲渡を許容する場合には、発行者が指図文句を記載すれば足りる。
  - ・ アメリカの連邦船荷証券法によれば、common carrier が Non-negotiable B/L を発行する場合には、「Non-negotiable」と記載しなければならないとされるが、実務上は、船荷証券の書式において、「to order」との記載がない限りは Non-negotiable であるとの注記があるので、積極的に「Non-negotiable」と記載しているわけではない。
  - ・ 我が国の法制においても、裏書譲渡を望まない場合には、海上運送状を発行したり、船荷証券に裏書禁止と記載したりすれば足りる。しかし、実務では、裏書禁止の記載をしていないために、記名式の船荷証券の紛失リスクがある。
  - ・ 法律上当然の指図証券性により生じた具体的なトラブルは、あまり聞いたことがない。
  - ・ 我が国の法制が比較的少数派に属するとしても、北欧諸国やスペインは、我が国と同様の法制を採っていたはずであり、特異な法制とまではいえない。
  - ・ 改正直後を中心に、新旧の証券が流通して混乱が生ずるおそれもある。
- 3 以上によれば、改正の必要性、アメリカのような実務上の工夫の余地がないのかどうか、倉荷証券とのバランス（商法第603条）等、より広く実務の在り方等を踏まえ、引き続き検討すべきである。

## カ 受戻証券性

商法及び国際海上物品運送法上の船荷証券に関する受戻証券性に関する規定については、これを維持してはどうか。

(補足説明)

### 1 受戻証券性

- (1) 船荷証券については、現行法上、受戻証券性が認められ、船荷証券と引換えでなければ運送品の引渡しを請求することができないとの規定がある（商法第776条、第584条、国際海上物品運送法第10条）。

船荷証券の到着が運送品の到着より遅れた場合等に、証券の交付と引換えでなく運送品の引渡しをしたこと（仮渡し）に関連して、かつては、商法第584条の文言上、証券の交付と引換えでない運送品引渡しの拒絶義務を運送人に課すべきか否かについて学説上争いがあり、議論がされていた。もっとも、近時は、運送人が、船荷証券所持人から損害賠償請求を受けるリスクを承知の上で、自己の責任において証券の交付と引換えでなく運送品を引き渡すこと自体は、広く許容されているようである。

- (2) 本研究会において、かつての議論に基づく混乱を避ける観点から、手形法第39条第1項の受戻証券性の表現を参考にして、「運送人は、運送品の引渡しに際し、船荷証券所持人に対し、当該船荷証券を交付すべきことを請求することができ



る。」旨の表現に形式的に改めることにつき検討を行ったところ、現在では、そのような誤解はないのであるから、表現を改める必要はないとの指摘があった。

(3) 以上によれば、商法の受戻証券性に関する規定を維持することが相当であると考えられる。

## 2 保証渡し及び誤渡し

(1) 本研究会においては、保証渡し（仮渡しの際に銀行や荷受人等の保証状が差し入れられるもの）や誤渡しの場合における運送人の船荷証券所持人に対する責任に関し、特に次の規律の適用があるか否かについても検討を行った。

① 損害額の定額化に関する規律（国際海上物品運送法第12条の2、第13条の2参照）

② 責任限度額に関する規律（同法第13条、第13条の2参照）

③ 除斥期間に関する規律（同法第14条参照）

(注) 中国では、司法の規範（原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡した事件の審理に際する法律の適用における若干の問題に関する最高人民法院の規定）により、船荷証券の交付と引換えでなく運送品の引渡しをした運送人の責任につき、次のように定められている。

・ 上記①の規律に関し、損害賠償の額は、船積み時における運送品の価額に運送賃及び保険料を加えて算出する。

・ 上記②の規律の適用はなく、上記③の規律の適用はある。

(2) 上記の点については、次のような指摘があった。

・ 上記(1)の①②について、誰が証券所持人であるかを確認せずに保証渡しを行った場合は、国際海上物品運送法第13条の2所定の故意又は無謀な行為に当たり、これらの規律の適用はないのではないか。

・ 保証渡しの相手方が最終的に証券を取得すべき者であり、単に証券の到達遅延のために証券を所持していないにすぎないことを認識していた場合には、必ずしも無謀な行為に当たるとはいえないのではないか。

・ 従来、上記(1)の②については、運送品の物理的滅失とは別に、保証渡しの場合にまで責任限度額に関する規律が及ぶのかという観点から、議論がされてきたものである。

・ 上記(1)の①②の問題は、国際海上物品運送法第13条の2所定の故意又は無謀な行為に当たるか否かの解釈により解決すべき問題ではないか。

・ 保証渡しにつき、上記(1)の③の規律（除斥期間）の適用があったとした判例（最高裁平成9年10月14日第三小法廷判決・海事法研究会誌145号59頁）の結論に、特に異論はない。

(3) 以上によれば、この点については、議論が熟しているともいえず、世界的な解釈の動向等も勘案する必要があるから、現在の取扱いを維持し、引き続き解釈に委ねることが相当であると考えられる。

## キ 船荷証券を数通発行した場合の取扱い

複数の船荷証券所持人から運送品の引渡しを請求された場合には運送品を供託しなければならない旨の規律について、運送品を供託することができる旨の規律に改めることとしてはどうか。

(補足説明)

- 1 現行法上、船荷証券を数通発行した場合において、複数の船荷証券所持人から運送品の引渡しを請求されたときは、運送人は、遅滞なく、運送品を供託し、各所持人に対してその通知を発しなければならない（商法第773条、国際海上物品運送法第10条）。

この義務供託の趣旨については、複数の船荷証券所持人があるために引渡しが遅れると、運送人が損害を被るためといわれている。

- 2 本研究会において、この規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 実務上、紛失に備え、船荷証券は3通発行し、海外への輸出の場合には、1通と他の2通とを別々に送付している。
  - ・ 上記1のような運送人を保護する趣旨からは、義務供託ではなく、債権者不確知（民法第494条後段）に準じて権利供託を認めれば足り、商法第773条の規律は適切でない。
- 3 以上によれば、本文のとおり、運送人に供託を義務付ける規律を廃止することが相当であると考えられる。

## (2) 貨物引換証

陸上運送に関する貨物引換証の規律を削除するか否かについて、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(補足説明)

- 1 商法は、陸上運送の貨物引換証について規定しているが、その利用実態はないといわれる。航空運送に係る運送証券についての規律は存しない。
- 2 本研究会において、貨物引換証に関する規定の要否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 実務上、貨物引換証は利用されていない。
  - ・ 貨物引換証の交付を請求されても、対応に苦慮することとなる。
  - ・ 貨物引換証には、船荷証券と同様に、物権的効力（商法第575条）等の効力が認められているところ、このような効力がなくなってもよいのか。
  - ・ 倉荷証券についての見直しの方向性も踏まえて、検討すべきである。
  - ・ 陸上運送・海上運送・航空運送の別により、それぞれ証券の記載事項が異なるため、単に、運送証券として統一的抽象的な規定を置けば足りるというものではない。貨物引換証の規律を航空運送に及ぼす必要はあるのか。
- 3 この点については、国内海上運送に関する商法上の船荷証券に関する規律と同様に、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

### (3) 海上運送状等

ア 運送人は、荷送人又は傭船者の請求がある場合には、船荷証券の交付に代えて、運送品の船積み後遅滞なく、船荷証券と同様の事項を記載した海上運送状を交付しなければならない（荷送人又は傭船者の承諾がある場合には、当該事項を電磁的方法により提供することもできる。）との規律を設けることとしてはどうか。

イ 運送人は、海上運送状の運送品に関する記載内容が事実と異なることをもって善意の荷受人に対抗することができないとする（文言性）とともに、荷送人は、自己が提供した明細の正確性を担保することとしてはどうか。

(補足説明)

#### 1 海上運送状について

(1) 我が国では、法令上、海上運送状に関する規定は存しない。

しかし、実務上、船荷証券を利用しない海上物品運送は北米航路等でも一般的になっており、その際に利用される海上運送状（Sea Waybill）は、船荷証券と並ぶ重要な運送書類の一つである。ロッテルダム・ルールズ及び海上運送状に関するCMI統一規則（以下この項目において、単に「CMI統一規則」という。）においても、海上運送状を前提とした規律が設けられている。

(注1) ドイツでは、商法第526条に海上運送状に関する規定を設け、①運送人は、船荷証券が発行されていないときは、海上運送状を発行することができる（電子的方法により発行することもできる）こと、②海上運送状は、契約の締結・内容及び運送品の受取の証拠となることが規定されている。

このほか、ドイツ商法には、③荷送人は、その旨の記載があるときは、自らが指名された海上運送状の写しを提示しなければ、運送品処分権を行使することができないこと（商法第491条第3項）、④荷受人は、海上運送状に記載された額を上限として、未払運送賃を支払わなければならないこと（同法第494条第2項）も規定されている。

ドイツ商法には、本文イに関連して、海上運送状の文言性及び荷送人の明細の正確性担保義務に関する規定はない。

(注2) フランスには、荷送人の発行する一般的な運送状に関する規定はあるが、海上運送状の特別な私法上の効力に関する規律はないようである。

(注3) 韓国では、商法第863条及び第864条の2か条に海上運送状に関する規律を設け、①運送人は、傭船者又は荷送人の請求により、船荷証券の発行に代えて、海上運送状を発行することができる（当事者間の合意により、電子的な方法により発行することもできる）こと、②海上運送状の記載事項のうち重量・個数等の記載が正確でないことを疑うべき相当の理由があるとき等には、記載を省略することができること、③海上運送状が発行されたときは、その記載のとおり運送品の受取又は船積みがあったものと推定されること、④運送人において、海上運送状に記載された荷受人を運送契約上の荷受人であると信ずるべき正当な理由があるときは、運送人は、責任を免

れることが規定されている。

韓国では、本文イに関連して、海上運送状には、船荷証券の文言証券性及び荷送人の明細の正確性担保義務に関する規定（商法第853条第3項、第854条第2項）を準用していない。

（注4）中国では、海商法第80条に海上運送状に関する規律を設け、韓国商法における上記注3の③と同様の事項のほか、海上運送状は譲渡することができないことが規定されている。

(2) 本研究会において、海上運送状に関する規律を設けるべきか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があり、本文アのような規律を設けるべきであるとの意見が大勢であった。

- ・ 外航海運における船舶の高速化やコンテナ化により、船舶が目的地に到着したにもかかわらず、船荷証券が荷受人に届いていないケースが現れた（船荷証券の危機）。そのため、実務上、船荷証券と引換えでなく、保証状を差し入れて運送品の引渡し（保証渡し）を受けたり、船荷証券を利用せずに、受戻証券性のない海上運送状を利用したりするようになったものである。
- ・ 現在では、定期船運送の大半が海上運送状により行われているから、商法に規定を設けることが望ましい。海上運送状の記載事項が法定されておらず、実務上、不十分な記載のものも見られる。
- ・ 現在の外航実務では、CMI統一規則がほとんど撰取されている。
- ・ 海上運送状の発行主体や署名・記名押印の実務は、印紙税の取扱いを除き、船荷証券と同様である。
- ・ 最近では、荷送人に海上運送状の原本を交付せず、そのPDFデータ等を送信したり、ファクシミリ送信したりすることもある。したがって、海上運送状には、受戻証券性や処分証券性の規律は、認められるべきでない。
- ・ 数年前には、BOLEROの枠組みを利用して、電子的に海上運送状が発行されたことがある。この場合には、紙の原本は、想定されない。
- ・ 法律で海上運送状の規律を定める場合には、文言性を弱める特約が可能であるか否かや、電子的な海上運送状における署名の意義、海上運送状のPDFデータを送付することの効力等についても、検討する必要がある。

(3) 次に、本研究会においては、海上運送状に関する規律の内容につき検討を行った。

CMI統一規則は、荷送人と運送人との契約（海上運送状）において撰取した場合に限り適用される自主ルールであるところ、同規則第5条においては、①運送人と誠実な荷受人との間では、海上運送状は、これに記載された数量及び状態の運送品を受け取ったことの確定的な証拠となり、反証が許されないこと（文言性）、②荷送人は、運送品に関して自己が提供した明細が正確であることを担保することを規定している。

（注）ロッテルダム・ルールズ第35条及び第41条(c)では、荷送人が選択すれば、運送人は、譲渡不能運送書類を発行する義務を負い、これを発行すると当然に、善意の荷受人に対して当該運送書類の文言に従った責任を負うとされる。

そこで、本研究会において、海上運送状に関連して上記①②の効果を認めるべきかどうか、また、商法上、海上運送状につき署名（電磁的記録にあっては、電子署名）を要求するかどうか等につき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ CMI 統一規則第5条第2項(b)の「確定的な証拠」とは、日本法にいう文言性のことであり、我が国の実体法にも規律し得る事項である。現に、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第3条第4項の証拠法的な表現を、国際海上物品運送法第9条では、「善意の船荷証券所持人に対抗することができない」というような実体法的な規律として規定している。
- ・ 文言性という性質につき、有価証券の流通性に由来するという考え方でなく、一種の禁反言に由来するという考え方に立てば、海上運送状にこれを認めることも可能であり、ロッテルダム・ルールズ第41条(c)において海上運送状の文言性を認めているのも、後者の考え方に立っていると思う。
- ・ 荷主の立場から見ると、船荷証券と海上運送状とは、同様の事項を申告した後に運送人から交付され、同様の事項の記載があるから、その効果（文言性）も同様にすべきである。
- ・ NVOCCの中には、海上運送状においてCMI 統一規則を摂取しないものもあるが、これにより文言責任を負わないという利益が正当なものとは想定し難い。
- ・ 海上運送状を他の書面と区別する必要があるが、海上運送状の要素としては、運送契約の締結及び運送人による物品の受取を証する書面であって、船荷証券に該当しないもの（受戻証券性のないもの）ということが考えられる。
- ・ 海上運送状の文言性が認められる記載の範囲は、CMI 統一規則第5条第2項と同様に、物品の数量又は状態の記載とすべきである。
- ・ 海上運送状については、基本的には、信用状統一規則（UCP600）に従い、署名を要求すべきである。ただし、実務上は、PDFデータ等の送信や、ファクシミリ送信によることもあり、海外からの輸入のケースを考えると、全ての場合に署名を要求することは困難かもしれない。
- ・ ファクシミリ送信による場合でも、原本に署名があるならば、海上運送状を発行したということができるとはならないか。
- ・ 署名又は電子署名のない単なるPDFデータを送信した場合には、海上運送状の発行とはいえないが、そのような場合でも、運送人がデータを作成・送信したものと認められれば、その内容に反する主張は、一般的な禁反言の法理により許されないと解する余地がある。したがって、署名の有無により規律が大きく異なることにはならず、厳密に考える必要はないのではないか。

以上によれば、基本的には、本文イのような規律を設けることが相当であると考えられる。

（注1）海上運送状については、例えば、CMI 統一規則第6条第2項の規律（荷送人が荷受人に対して運送品処分権を移転する選択権を有するとした上で、その選択権行使の時期を運送人が物品を受け取る以前に限定し、その選択権行使の事実を海上運送状に記載すべきこと等）を商法に規定すべきかどうか、問題となる。

上記の規律は、もともと、荷送人が運送品処分権を有したままであると、荷受人の地位が不安定であり、信用状取引等で受け入れられなかったことに関係するといわれるが、信用状取引等における関係上、当事者間の契約により運送品処分権の移転可能時期を制限することはともかく、海上運送状が発行された場合に、荷受人の引渡請求時までの間有すべき荷送人の運送品処分権（商法第582条第2項）の譲渡可能性を法律により一律に制限することは、説明が困難なように思われる。

（注2）海上運送状に関する規律を設ける場合には、運送品がコンテナ等を用いて運送される場合に関する国際海上物品運送法第13条第3項の規定も整備すべきであるとの指摘があった。

(4) さらに、本研究会において、海上運送状に関する規律を国内・国際海上運送の双方に設けるべきかどうかにつき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 国内海上運送の海上運送状の発行を求められた場合には、実務上拒むことになると考えられ、国際海上運送についてのみ規律を設ければ足りる。
- ・ 国際海上運送についても、LNG船（液化天然ガス運搬船）のように船荷証券及び海上運送状が発行されないケースはあるが、荷送人がこれらの交付を請求しないため、実務上の問題は生じていない。ロッテルダム・ルールズ第35条を参考にして、運送書類を発行しない旨の商慣習がある場合にはその発行義務を課さないとするこも、考えられる。

以上によれば、上記の点については、商法上の船荷証券の規律の在り方も踏まえ、引き続き検討すべきである。

## 2 航空運送状

航空運送状については、荷送人が作成すること（モントリオール条約第7条第1項）や、記載された契約の締結、貨物の引受け等について証明力を有するが、文言性の効力は認められていないこと（同条約第11条）など、海上運送状に係る本文アイとは異なる規律となっている。

そうすると、商法に航空運送状に関する規律を設ける必要性が高いともいえず、商法第570条所定の荷送人が発行する一般的な運送状の問題（前記本文2(1)ア参照）としてとらえれば足りるとも考えられるところ、本研究会において、特段の異論はなかった。

## 3 元地回収船荷証券

(1) 元地回収船荷証券（Surrendered B/L）とは、「回収済み（Surrendered）」の旨を記載した記名式船荷証券の写し（表面のみであることが多い。）であり、証券原本が元地で運送人に回収された後に、当該写しのみが荷送人に交付されて荷受人にファクシミリ等により転送され、荷受人は、当該写しの記載に基づき、証券を提示することなく、運送品の引渡しを受けることができる。

元地回収船荷証券は、実務上、アジア近海航路で利用されることも多いが、我が国の法令上、これに関する規定はない。

(2) 本研究会において、商法に設けるべき規律の有無につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 元地回収船荷証券には、おおむね2種類あり、基本型は、運送人がいったん船荷証券を荷送人に交付した後、積み地において荷送人が運送人に対し裏書交付するものであるが、簡略型は、運送人がスタンプで「Surrendered」と押捺した船荷証券を最初から作成した上、荷送人にPDFデータを送信したり、ファクシミリ送信したりするものである。現在では、簡略型の利用が多い。
  - ・ 元地回収船荷証券は、その裏面約款が荷受人に送付されないことが多く、約款の効力が荷受人に及ぶかが争われるなど、問題の多い慣行である。
  - ・ 積極的に利用したくはないが、荷主の求めがあれば元地回収船荷証券を利用せざるを得ず、近時では、中国、韓国、東南アジア等の近距離の航海だけでなく、アメリカ等の遠距離の航海でも利用されている。
  - ・ 元地回収船荷証券の利用を抑制するためにも、海上運送状に関する規律を設けることが望ましい。
- (3) 以上によれば、商法に元地回収船荷証券に関する規律を設けることは相当でないと考えられる。

## 第2 運送取扱営業

運送取扱営業に関する規律を商法に存置するかどうかについては、実務上の利用実態等を踏まえ、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

- 1 商法上の運送取扱営業とは、自己の名をもって物品運送の取次をすることを業とする者をいう（商法第559条第1項）。運送取扱人は、荷主との間で運送取扱契約を締結した上、運送人を選択し、荷主のために自己の名で運送人との間に運送契約を締結することになる。
- 2 本研究会において、運送取扱営業に関する規律を商法に存置するかどうかにつき検討を行ったところ、次のような意見があった。
  - ・ J I F F Aにおいては、運送取扱営業又は利用運送に関して発行する貨物受領証につき、標準取引条件を裏面約款として組み込んだ標準フォームを作成し、事業者の利用に供している。ただし、その利用実態は、明らかでない。
  - ・ バイヤーズ・コンソリデーションの実務では、例えば、日本の輸入者から海外における複数の調達先からの貨物の受領・船積み依頼を受けた者が、各調達先から貨物を受領した上で、その貨物全体につき運送取扱人の立場で運送人と運送契約を締結し、輸入者に輸送されるというケースもあるが、それほど多くはないものと思われる。
  - ・ 日本海運集会所においては、内航運送取次契約書の書式を作成しているが、その利用実態もあるのではないか。
  - ・ 利用運送でなく、運送取次の形態を採ることによって、運送人の責任を免れる口実に利用される懸念があり、典型契約として存置する必要はないのではないか。
  - ・ 商法から運送取扱営業の規律を削除すると、同法第558条所定の準問屋として構成されることになろうが、利用実態があるのであれば、責任の短期消滅時効（同

法第566条)等の規律がなくなってしまう、問題が生じかねない。

- ・ 旧貨物運送取扱事業法上の運送取扱事業は、運送取次だけでなく利用運送も範囲に含めており、商法上の「運送取扱営業」という用語は実務的に違和感があるため、名称を「運送取次営業」に改めてはどうか。
- ・ 本研究会においては、運送人の責任について除斥期間の制度に改める方向で検討されている(前記本文第1の1(9)参照)が、運送取扱営業に関する規律を商法に存置する場合には、運送取扱人の責任についても同様の見直しをすべきか否かを検討する必要がある。

3 以上によれば、運送取扱営業に関する規律を商法に存置するかどうか等については、実務上の利用実態等を踏まえ、引き続き検討すべきである。

(注1) 商法上の運送取扱営業は、旧貨物運送取扱事業法上の運送取次事業のうち、「自己の名をもってする運送事業者の行う貨物の運送の取次……を行う事業」を意味するとされてきたが、平成15年改正において、運送取次事業に対する規制は撤廃された。

従前、運送取次事業に対する規制は、主たる事務所や営業の種類等のみを登録内容とする登録制にすぎず、運賃等について事前届出制とするだけの必要最小限の規制であったところ、運送取次事業に関する問題事例も少なく、規制緩和の流れの中で、当該規制が撤廃されたものである。

(注2) 運送取扱人の「損害」については、例えば、所有者から委託を受けて運送取次をした運送取扱人が運送人に対して運送品の滅失による損害賠償請求をする場合に、運送取扱人に損害があるか否かが問題となるが、これは、債務不履行における「損害」をどのように把握するか(差額説やこれを批判する説がある。)という一般的な問題として検討すべきであるとの指摘があった。なお、ロッテルダム・ルールズでは、この問題が解決しないため、原告適格の規定を設けることができなかつたとの指摘があった。

### 第3 旅客運送

#### 1 運送人の責任

##### (1) 旅客に関する責任

ア 旅客に関する運送人の責任について、過失推定責任による現行法の規律(商法第590条第1項、第786条第1項)を維持し、責任限度額に関する規律を設けず、これを国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

イ 旅客の生命又は身体を侵害した場合の運送人の責任に関し、運送手段を問わず、上記アよりも旅客に不利な特約は無効とする規律(片面的強行規定)を設けるか否かについては、引き続き検討してはどうか。

ウ 損害賠償額を定める際に被害者及びその家族の状況を斟酌しなければならない旨の規律(商法第590条第2項、第786条第1項)は、削除することとしてはどうか。

(補足説明)

#### 1 本文アについて



- (1) 旅客に関する運送人の責任原則については、現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、過失推定責任を採用している（商法第590条第1項、第786条第1項）。

商法には、責任限度額に関する規定はない。

国際航空運送については、運送人は、旅客の死亡又は身体傷害に対して11万3100SDR（約1700万円）までは無過失責任を、これを超える損害については過失推定責任を負い、延着責任に対して旅客一人につき4694SDR（約70万円）を責任限度額として過失推定責任を負う（モントリオール条約第17条第1項、第19条、第21条及び第22条第1項）。

（注1）標準運送約款（一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業）

第54条は、バス等について、運送人の自動車の運行によって車内で又は旅客の乗降中にその生命・身体を害したときは、運送人が損害賠償責任を負うと定める一方で、①自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと、②第三者の故意又は過失の存在及び③自動車の構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことを証明したときは免責される旨を定めており、この規律は、自動車損害賠償保障法に由来するものと思われる。

また、同約款第55条は、運送人は、運送に関し旅客が受けた損害の賠償責任（延着責任等）を負うと定める一方で、運送人又はその使用人が運送に関し注意を怠らなかったことを証明したときは、賠償責任を負わない旨を定めている。

（注2）一般乗用旅客自動車運送事業標準運送約款第7条及び第8条（タクシー等）にも、注1と同様の定めがある。

（注3）海上運送については、標準運送約款（旅客運送の部）第20条に、注1の標準運送約款第54条とおおむね同様の定めがある。

（注4）国内航空運送については、約款により、運送人は、航空機内で生じ又は乗降のための作業中に生じた旅客の死亡・負傷その他の身体の障害について、賠償責任を負うが、運送人又はその使用人が損害防止のために必要な措置をとったこと又はその措置をとることができなかったことを証明した場合には、賠償責任を負わない（過失推定責任）とするものが多い。

また、約款により、やむを得ない事由による航空機の運航時刻の変更、欠航等について、原則として損害賠償責任を負わないとするものが多い。

（注5）注1から注4までの約款には、旅客に関する責任に係る責任限度額の定めは存しない。

- (2) 本研究会において、運送人の責任原則及び責任限度額に関する規律につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 少なくとも陸上運送については、通常の債務不履行責任と異なるという意識はなく、事業者の規模も様々であるから、運送人の責任を一部無過失責任としたり、責任限度額に関する規律を設けたりすることには、違和感がある。
- ・ 鉄道運送については、過失推定責任によっており、自然災害の場合や第三者又は旅客自身の行為に起因する場合には、運送人から無過失を主張することがある。なお、車両の設計上の瑕疵に起因する場合には、一次的には運送人が責任を負い、

必要に応じ、車両メーカーに求償する。

- ・ 鉄道についての賠償責任保険は、相当な額以上の損害が生じないと保険金が支払われないため、適用件数は少ない。
- ・ 航空運送について、国内航空運送と国際航空運送の規律を合わせることも考えられるが、実際に、一定額まで無過失責任を負うとの規律を国内法に取り込むことができるかという問題がある。国内航空運送の約款において、過失推定責任を採用し、責任限度額を設けていないことからすれば、本文アのような規律が相当である。
- ・ 航空運送については、生命・身体の侵害による損害と、純粹な精神的損害とは、明確に区別されている。
- ・ 延着責任について、時刻表に表示された時刻は予定時刻にすぎず、到着時刻を保証するものではないため、目的地に到達する限り運送賃の払戻しには応じていない。ただし、一般論としては、合理的な期間内に到達しない場合に、延着責任を負うことを否定するものではない。
- ・ 遅延が生じた場合に、直ちに運送人の過失が推定されるという整理は適切でない。
- ・ 延着責任については、運送契約上の債務内容として、運送人がどのような債務を引き受けたかが問題であり、引き受けた債務内容を超えた延着の事実がある場合には、運送人は過失推定責任を負うという整理になるのではないか。
- ・ なお、航空運送に関し、EUでは、2005年2月から「フライトの搭乗拒否、欠航又は長時間遅延の場合における旅客に対する金銭補償及び支援に関する共通規則」(Regulation 261/2004)が施行されている。同規則では、欠航の場合には、航空会社は、あらゆる合理的手段を講じても避けることができない異常な状況があったときを除き、旅客に対して金銭補償を行う義務を負うほか、最終目的地に到達するための再ルート設定の支援や、食事や宿泊場所の提供等の支援を行うものとされる。
- ・ 我が国の航空運送の実務では、やむを得ない事由により運送契約の履行ができなくなったときでも、約款により、旅客の選択に応じ、①座席に余裕がある当該航空会社の別の便で目的地までの運送をすること、②運賃の払戻しをすること、③未搭乗区間について有効期間の延長を行うことのいずれかの措置を講ずることとするものが多く、旅客に対する相当の保護を行っている。
- ・ 2010年4月、アイスランド火山の噴火によりEU域内空港を離着陸するフライトの欠航等が相次いだ際に、代表的なLCCが責任の有無を争ったように、欧州では、Regulation 261/2004への対処に苦慮している実態がある。
- ・ 2012年10月23日の欧州司法裁判所の判決では、旅客が目的地に3時間以上延着する場合にも、当該延着が異常な状況によって生じたことが証明されない限り、欠航の場合と同等の不便があり、Regulation 261/2004所定の金銭補償を行うべきであるとされたが、欧州では、延着問題に関する論争がある状況であり、現在、同規則の改正が検討されている。

- (3) 以上によれば、旅客運送における生命・身体への侵害については、過失推定責任の原則を維持し、責任限度額に関する規律を設けず、これを国内航空運送にも及ぼすことが相当であり、延着については、運送人がどのような債務を引き受けているかに留意する必要があると考えられる。

## 2 本文イについて

- (1) 商法上、旅客の生命又は身体を侵害した場合の運送人の責任に関し、これを強行規定とする旨の規定はない。

ただし、旅客運送については、その性質上、消費者契約法が適用され、同法第10条により、民法、商法等の任意規定の適用による場合に比し、消費者の権利を制限する等の条項であって、民法第1条第2項の信義誠実の原則に反して消費者の利益を一方的に害するものは無効となる。

- (2) 本研究会において、旅客の生命・身体への保護を重視する観点から、消費者契約法のように個別の条項につき信義誠実の原則に適合するか否かを判断するのではなく、一律に片面的強行規定とする考え方の当否につき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 標準約款には旅客に関する責任について責任限度額の定めはないし、業法上の規制によるべき場面ではないか。
- ・ 我が国の現在の実務や、裁判所が事案に応じて適切にコントロールしてきた歴史を見ると、基本的には消費者契約法による保護で足り、商法に新たな規律を設ける必要はない。
- ・ 現在一般的に利用されている約款と同様の規律とするのであれば、片面的強行規定を設けることにより、異常な業者が現れるリスクを防ぐ意味はある。
- ・ 外国では、相当に低額の責任限度額の定めが設けられることもあり得るところ、その定めの有効性が我が国の裁判所で争われた場合に、商法に一定の強行規定があれば、単に準拠法が外国法であるとの一事により有効性が認められることを避けることができるのではないか。
- ・ 現行法上、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って生じた損害につき、免責約款は無効とされている（商法第786条第1項、第739条）。本研究会においては、国内海上物品運送についての上記の規律を削除する方向で検討されている（前記本文第1の3(4)参照）が、海上旅客運送における現在の商法第739条の規律に代わるものとして、広く運送手段を問わず、本文イのような規律を考えることはできないか。
- ・ ヘリコプターの遊覧飛行では、死亡につき責任限度額を定める例があると聞いている。新たな運送形態の出現の余地があるので、産業を阻害するような強行規定はあまり設けない方がよい。

- (3) 以上によれば、本文イのような片面的強行規定を設ける必要性や、規律を設けた場合の弊害の有無等について、より広く実務の在り方等を踏まえ、引き続き検討すべきである。

## 3 本文ウについて

- (1) 現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、裁判所は、旅客に関して損害賠償額を定める際に、被害者及びその家族の状況を斟酌しなければならない（商法第590条第2項、第786条第1項）。

上記の規律は、特別損害に対する予見可能性を問わないという意味で、民法第416条第2項の特則であり、旅客の生命・身体に係る損害についてのみ適用されると解されている。

- (2) 本研究会においては、上記の規律がなくても、人身損害の損害賠償に関する裁判実務では、治療費等の実費、休業損害等の逸失利益、慰謝料等の算定に当たり、被害者及びその家族の状況が斟酌されているところ、上記の規律の存在意義は認められるのか、旅客運送に限り上記の規律があることに合理性はあるのかについて、検討を行った。

この点については、上記の規律が民法第710条に相当するものとして債務不履行に基づく慰謝料請求を基礎付ける根拠となるのであれば存在意義が認められるとの指摘や、債務不履行による損害額の算定に当たり、特に被害者の家族の事情を考慮し得る根拠となるのであれば存在意義が認められるとの指摘もあった。しかし、一般に、債務不履行に基づく損害賠償請求においても慰謝料の請求を認めるのが判例・通説であり、慰謝料額算定の弾力性から、被害者の家族の事情を被害者本人の慰謝料額の算定において考慮することは可能とされているため、現在の裁判実務から見て、上記の規律の存在意義は明らかでないし、また、旅客運送に限り上記の規律があることにつき、合理的な説明は見られなかった。

- (3) 以上によれば、商法第590条第2項を削除することが相当であると考えられる。

## (2) 手荷物に関する責任

ア 手荷物に関する運送人の責任について、旅客から引渡しを受けた手荷物（受託手荷物）については運送人が注意を怠らなかったことを証明しなければ責任を免れないとし、引渡しを受けない手荷物（携帯手荷物）については運送人に過失がある場合を除き責任を負わないとする現行法の規律（商法第591条第1項、第592条、第786条第1項）を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

イ 手荷物に関する責任に係る責任限度額に関する規律については、商法に規定を設けないこととしてはどうか。

ウ 受託手荷物の到達後1週間以内に旅客が引渡しを請求しないときは供託又は競売をすることができる旨の規律（商法第591条第2項）を、海上運送及び国内航空運送にも及ぼすこととしてはどうか。

(補足説明)

### 1 本文アについて

- (1) 現行法上、陸上運送・海上運送のいずれも、受託手荷物と携帯手荷物とで運送人の責任原則が区別され、前者については、物品運送と同様の過失推定責任である（商法第591条第1項）が、後者については、運送人は過失がある場合を除き責

任を負わないとされ（同法第592条）、旅客が運送人の過失についての主張立証責任を負う。

（注1）陸上運送については標準運送約款（一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業）第56条及び第57条が、海上運送については標準運送約款（旅客運送の部）第20条第3項及び同約款（受託手荷物及び小荷物運送の部）第12条が、本文アと同様の規律を定めている。

（注2）国内航空運送については、約款により本文アと同様の規律を定めるものが多い。

国際航空運送については、受託手荷物と携帯手荷物とを区別した上で、前者については、損害が受託手荷物の固有の欠陥又は性質から生じた場合に限り運送人が免責されるとして、運送人により厳格な責任を定め、後者については、本文アと同様の規律を定めている（モントリオール条約第17条第2項）。

(2) 本研究会において、運送人の責任原則の在り方につき検討を行ったところ、国内航空運送に関する約款を含め、いずれの運送手段でも本文アの規律によっており、これを変更する必要はないとの意見で一致した。

(3) 以上によれば、運送人の責任原則については、商法第591条第1項及び第592条の規律を維持し、これを国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。

（注）本研究会においては、航空運送について、法律上、易損性の手荷物につき旅客にその旨の申告をさせる必要があるか否かについても検討を行ったが、実務上、このような手荷物については、申告があれば、原則として運送の引受けに応じておらず、申告がないときは、手荷物の固有の性質により生じた損害については責任を負わないため、特段の問題は生じていないとの指摘があった。

## 2 本文イについて

(1) 商法には、手荷物に関する責任につき、責任限度額に関する規定はない。

国際海上運送については、責任限度額に関する約款の定めの有無及び内容は様々であり、1旅客1航行当たり3000円という例、5000円という例、1旅客当たり合計1万円という例などが見られるようである。

国際航空運送については、責任限度額は1旅客当たり1131SDR（約17万円）であり（モントリオール条約第22条第2項）、国内航空運送については、責任限度額を1旅客当たり15万円とする約款が多い。

(2) 本研究会において、商法に責任限度額に関する規定を設けるべきかにつき検討を行ったところ、航空運送について規定を設ける方が望ましいが、規定を設けずに約款に委ねても問題は生じないとの意見もあった。

(3) 以上によれば、物品運送と同様に、基本的には、責任限度額に関する規律については、当事者間の契約に委ねることが相当であると考えられる。

## 3 本文ウについて

陸上運送について、受託手荷物の到達後1週間以内に旅客が引渡しを請求しないときは、運送人は、供託又は競売をすることができる（商法第591条第2項）。

海上運送・国内航空運送についてこのような規律はないが、規律を異にする合理的

な理由もなく、この規律を適用しても問題は生じないため、これを及ぼすことが相当であると考えられる。

## 2 海上旅客運送に特有の規律

### (1) 堪航能力担保義務

海上旅客運送に関する堪航能力担保義務について、次の案のいずれが適切であるか、引き続き検討してはどうか。

【甲案】運送人の堪航能力担保義務を過失責任に改めるとともに、運送人は、航海中を通じて堪航能力担保義務を負うこととする。

【乙案】堪航能力担保義務に関する規定を削除し、運送人は、運送契約の債務不履行があった場合に民法第415条の損害賠償責任を負うものと整理する。

(補足説明)

- 1 現行法上、海上旅客運送についても、船舶所有者は、発航の当時船舶が安全に航海をするのに堪えることを担保するものとされ(堪航能力担保義務、商法第786条第1項、第738条)、同法第738条の義務は無過失責任とされている。

(注) 標準運送約款(旅客運送の部)には、直接的に堪航能力担保義務に触れた規定はないが、同約款第20条は、乗船港の乗降施設に達した時から下船港の乗降施設を離れた時までの間に旅客の生命・身体を害したときは、運送人が損害賠償責任を負うと定める一方で、船舶に構造上の欠陥及び機能の障害がなかったこと及び運送人が損害防止のために必要な措置をとったこと等を証明したときは免責される旨を定めている。

- 2 本研究会においては、国内海上物品運送における堪航能力担保義務を過失責任に改める方向で検討されているが、これに関連して、海上旅客運送における堪航能力担保義務の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 旅客運送における堪航能力担保義務の規律は、物品運送における堪航能力担保義務(ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ)の規律と合わせてもよいが、全て合わせる必要はない。特に、堪航能力に相当するような船内の安全性に関する規律は、公法上の義務や一般的な安全配慮義務によって達成されるべきであり、船舶自体の安全性に関する注意義務を規律すれば足りる。
- ・ 堪航能力担保義務は、船舶所有者の船舶に対する安全義務の基礎を構成するものであり、安易に義務自体を削ったり、責任を軽くしたりすることについては、慎重であるべきである。
- ・ 生命・身体の安全の重要性はいうまでもなく、堪航能力担保義務を負うべき時期を発航時に限ることには、理解が得られないのではないか。
- ・ 航空運送については、航空機の安全性は、耐空性という公法上の規律によって担保されており、それ以外の旅客サービスの提供は、一般的な契約上の義務の問題として処理されている。

- 3 以上によれば、本文の【甲案】や【乙案】のような規律が考えられるが、旅客運送について私法上の堪航能力担保義務を存置するか否か等を中心として、後記本文(2)の

強行法規性の議論をも踏まえつつ、引き続き検討すべきである。

## (2) 海上旅客運送の運送人の責任の強行法規性

商法第786条第1項において準用する同法第739条の規律のうち、船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失があった場合の免責約款を無効とする部分を削除するか否かについては、前記1(1)イの議論を踏まえ、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

現行法上、海上旅客運送については、①船舶所有者の過失若しくは船員その他の使用人の悪意重過失又は②堪航能力担保義務違反によって生じた損害につき、免責約款は無効とされている(商法第786条第1項、第739条)。

本研究会において、上記①の規律の当否につき検討を行ったが、物品運送において航海過失免責約款が一般的であること等と異なり、海上旅客運送についてはこれによる免責約款はないようであり、必ずしも当該規律を削除する必要性が認められないところ、他方で、前記本文1(1)イのように、運送手段の特性ではなく、被侵害利益に着目して強行法規性を認めるべきか否かも検討すべきであって、これらと併せて、引き続き検討すべきものと考えられる。

また、上記②の規律の当否については、物品運送における議論と同様に、船舶の安全性に関わる責任につき免責約款を認めることは相当でないとの意見が大勢であった。

## (3) その他

海上旅客運送に特有の規定(商法第777条から第787条まで)のうち、実務の取扱いと異なり、又は当事者間の契約に委ねることで足りるものについては、これを削除する方向で、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

現行法上、海上旅客運送については、記名乗船切符(商法第777条)、旅客に対する食料無償提供義務(同法第778条、第783条)、契約の解除・終了及びその場合の運賃(同法第781条、第782条、第784条)等のように、実務の取扱いと異なる規律や、手荷物無賃運送(同法第779条)、船長の発航権(同法第780条)等のように、当事者間の契約に委ねることで足りると考えられる規律がある。

商法の現代化に当たっては、存在意義に乏しい特則を削除する方向で、引き続き検討することが考えられる。

(注1) 本研究会においては、次のような指摘があった。

商法第777条(記名乗船切符の非譲渡性)については、実務上、クルーズ船の場合を除き、無記名式の乗船切符であるのが通常である。

商法第778条(食料無償提供義務)については、実務上、クルーズ船の場合を除き、食料の提供は有償であるのが通常である。

商法第780条(発航及び航海継続の権利)については、実務上、出航予定時刻に遅れた旅客に対し、ほぼ全額の払戻しに応ずるのが通常である。

商法第781条（旅客による任意解除）については、実務上、発航の前後を問わず、ほぼ全額の払戻しに応ずるのが通常である。

商法第782条（法定原因による解除）については、実務上、発航の前後を問わず、支払済みの場合には全額を返金し、未払の場合には請求しないのが通常である。

商法第783条（船舶修繕中の住居・食料無償提供義務等）については、実務上、船舶の修繕が必要となった場合に、他の運送を手配することなく旅客をその場にとどめ置くことは想定することができない。

商法第784条（法定原因による終了）については、実務上、航海中に船舶の沈没等が生じたときは、支払済みの運送賃は全額返還せざるを得ず、割合運送賃を請求することはできない。

商法第785条（旅客死亡の場合の手荷物処分義務）については、実務上、旅客が死亡したときは、船員法第16条に従って手続をとることになる。

（注2）上記のほか、本研究会においては、貨物について定期傭船という新たな典型契約を設ける方向で検討されているが、旅客についても同様の規律を設けるべきかとの指摘があり（ドイツ商法では、定期傭船は、船舶が貨物又は旅客の運送のために用いられることを予定している。）、これに肯定的な意見があった。



## 第2部 海商

### 第1 船舶及び船舶所有者

#### 1 船舶の差押え等の執行制限

商法第689条の規律を改め、船舶の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こととしてはどうか。

（補足説明）

1 現行法上、本文のような船舶の差押え等は、発航の準備が終わった船舶に対してはすることができない（商法第689条）。

同条の規律は、帆船の不定期船による運送が中心であった時代に、発航準備を終えた船舶が差し押さえられると他の便船を容易には得られないことを踏まえたものといわれるが、現在では、定期船による運送が増大していること、差押えの禁止は債権者の権利行使の制限となるため、船舶所有者が船舶金融を得るには不利であること等を理由に、規律の合理性を疑問視する見解がある。

2 本研究会において、この規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 商法第689条の規律は世界的に見て特異であるし、発航の準備が終わったか否かは外部から全く分からないこと、コンテナ船等はいつでも発航し得るので、船舶の差押え等が不可能になりかねないこと等から、この規律は、不合理である。
- ・ 世界的には、停泊中の船舶は差押えが可能であるとするのが一般的であるが、停泊の意義や送達の可否等に関して新たな問題を生ずる懸念がある。
- ・ 航海中の船舶については事実上差押えをすることができないから、航海中か停泊中かに応じて差押えの可否を明示する必要はないのではないか。
- ・ 現行法について、停泊中の船舶に対して差押え等を行うことができない点が不合理であると考えるのであれば、その立法理由に応じた限度で改正をすべきである。停泊の意義については、現実には、執行官が船舶に乗り込み船舶国籍証書等を取り上げることができるか否かにより判断されるので、困難な問題とはならないのではないか。

3 以上によれば、本文のように改めることが相当であると考えられる。

（注）ドイツでは、1974年の商法改正により、船舶が航海中であり、かつ、港に停泊していないときは、強制執行等を行うことができない旨に改正された経緯がある。

#### 2 船舶共有

##### (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。

（補足説明）

1 本文アについて

- (1) 現行法では、船舶共有に関し、本文ア(ア)(イ)のように、航海ごとに損益等の計算をする旨の規定が設けられている。これらの規定については、航海技術の進歩した現在では、新たな航海は常務に属する事項であり、実態に沿わないとの見解もある。
- (2) 本研究会において、船舶共有の現状や実務上の損益等の計算の在り方につき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 外航船社における共有の形態には、同一グループの会社による共有、異なるグループの会社による共有、船社と荷主による共有などがあり、日本法人間で共有する場合や海外子会社を通じて共有する場合もある。LNG船（液化天然ガス運搬船）のように高価で積荷の危険性が大きい船舶については、共有形態とするのが通常である。
  - ・ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）では、昭和30年代以後、船舶共有建造制度を実施している。この制度は、鉄道・運輸機構が内航事業者と共同で船舶を建造した上で、その共有持分を当該内航事業者に賃貸して、その使用料を収受し（鉄道・運輸機構は、当該船舶の運航管理に係る営業行為を一切行わない。）、共有期間満了後に当該内航事業者に当該共有持分を買い取ってもらうことにより、当該内航事業者の単独所有にするというスキームであるが、これにより、内航事業者が船舶の建造に際して必要となる自己資金の額を極力引き下げることが可能になり、国内物流の約4割を占める内航海運において老朽船の代替建造が促進され、輸送力の確保が図られてきている。なお、鉄道・運輸機構は、環境面・安全面で優れた船舶の建造を促進すべく、事業者に対し、技術面を含めた支援をしている。
  - ・ 損益分配や収支計算は、共有契約の定めに従うところ、内航では、これらを期間ごとに行う例はあるが、航海ごとに行うことはない。
  - ・ 「航海」の概念が不明であるが、当事者間で航海の範囲を合意した場合にその合意内容に従うというならば、現行法の規律でも、不都合はない。
- (3) 以上によれば、本文ア(ア)(イ)の規定は、基本的には、現在の実務に適合していないというべきであり、これを削除することが相当であると考えられる。

2 本文イについて

- (1) 商法第702条第2項は、合名会社又は合資会社の社員の持分の移転によりその所有船舶が日本国籍を喪失する場合について、日本船籍の維持のため、他の社員（無限責任社員）が当該持分の買取りをすることができる旨を定めている。これは、

平成11年改正前の船舶法第1条第3号において、合名会社の社員（合資会社にあつては無限責任社員）の全員が日本国民であることを日本船舶の要件としていたことに対応していた。

しかし、同年改正後の船舶法では、会社が船舶を所有する場合には、代表者の全員及び業務を執行する役員<sup>3</sup>の2以上が日本国民であることが日本船舶の要件とされ、そのため、商法第702条第2項により確実に日本船籍を維持することができなくなった。

さらに、平成17年の会社法制定後は、合同会社に関する規律を欠く状態となっている。

（注）例えば、①合名会社の社員が日本人2名であり、うち1名の死亡により外国人が持分を相続したときは、商法第702条第2項により日本船籍を維持することができるが、②合名会社の業務執行社員が日本人A及びBと外国人Cの3名（代表社員はA及びB）であり、Bの死亡により外国人Dが持分を相続したときは、同項により日本船籍を維持することはできない。

(2) 本研究会において、商法第702条第2項の規律の在り方につき検討を行ったところ、同項による社員の持分買取請求の実例の紹介はなかったが、当該規律を削除する積極的な理由はなく、日本船籍を喪失させるような嫌がらせ目的の持分移転に対する事実上の抑止効果があるのではないかとの指摘があった。

また、規律の対象に合同会社を加えることや、無限責任社員ではなく業務執行社員に持分買取請求権を認めることについて、特段の異論はなかった。

(3) 以上によれば、本文イのように改めることが相当であると考えられる。

### 3 商法第695条について

本研究会においては、商法第695条の規律（船舶共有者が新たな航海又は船舶の大修繕をすることを決議した場合に、異議のある者に共有持分買取請求権を与える旨の規律）の在り方についても、検討を行った。

この点については、現状に合わないとの指摘もあったが、船舶共有については、デフォルト・ルールとなるべき一般的な実務が明らかでなく、規律の削除については慎重に検討すべきであるとの指摘があった。

そうすると、本文アのような共有契約において約定を設けることが困難でない事項とは異なり、商法第695条の規律については、任意規定として維持することが相当であると考えられる。

#### (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。

（補足説明）

1(1) 本文の規律は、各船舶共有者の持分割合に応じた分割責任を定めたものであり、強行規定とされる。

本来、商行為によって生じた債務は連帯債務（商法第511条第1項）であるが、それでは危険分担の主義に反し、航海業の進歩を害するおそれがあるため、その例外として商法第696条が設けられたといわれるところ、この点につき、契約責任に限らず、不法行為責任にも適用があるとする裁判例がある（大阪高裁昭和54年2月28日判決・判例時報938号108頁）。

(2) 本研究会において、この規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 鉄道・運輸機構のように、自ら商行為を行わず、収益の分配も受けないような船舶共有者についてこの規律を適用するのは、不合理である。
- ・ 鉄道・運輸機構は共有持分を賃貸しているから、賃貸部分の利用に関する事項について、機構は、所有者としての責任を負わないはずであり（商法第704条第1項）、同法第696条の適用はないと考えられる。
- ・ 不法行為責任については、被害者保護の観点から、分割債権となるのは不都合ではないか。

(3) 以上によれば、不法行為の被害者保護の観点から一定の懸念もあるが、他方で上記裁判例における判断もあり、特にこの規律の不合理性を示すような事情がない限りは、基本的にはこの規律を維持することが考えられる。

## 2 船舶管理人の権限（商法第700条）について

船舶管理人は、船舶の譲渡、保険の付保その他の同条第1項各号に掲げる事項を除き、船舶共有者に代わって、船舶の利用に関する一切の裁判上又は裁判外の権限を有するところ、本研究会においては、この権限の在り方についても検討を行った。

この点については、同項各号に掲げる事項は、いずれも船舶共有者の了解を得るべき重要な事項であり、適切な規律であること、この規律により船舶管理人の権限はそれほど大きいものではないが、船舶管理人は内部的に定められた規律に従って権限を行使するので、権限がそれほど大きくないことによる弊害は生じていないこと、さらに、船舶管理人による権限の濫用事例も見られず、法律上その権限を一層小さくする必要もないこと等の指摘があった。

以上によれば、同条の規律を維持することが相当であると考えられる。

## 第2 船長

### 1 船長の責任

船長は、職務を行うについて注意を怠らなかつたことを証明しない限り、荷送人等の利害関係人に対して損害賠償の責任を負うとする規律（商法第705条）を削除し、民法の不法行為の規律に委ねることとしてはどうか。

(補足説明)

1 商法第705条の規律は、かつて船長に絶対的な権限があったことを背景に、船長に厳格な責任を課したものであって、民法の不法行為の規律と異なり、船長は、自らその無過失を立証しない限り、荷送人、傭船者その他の利害関係人に対する不法行為責任を負う。

この点について、現代では、船長は運送契約の履行補助者にすぎず、厳格な責任を課すことは相当でないとの見解がある。

2 本研究会において、この規律の当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 内航では、船舶管理会社を利用せず、船会社が船長を雇用する形態が多いが、船会社と業務委託契約を締結した船員派遣会社から派遣されることもある。
- ・ 外航では、外国船については、船舶所有者がペーパーカンパニーであることが多いところ、船舶所有者から船員の配乗業務を受託した船舶管理会社が、マンニング会社に船長を手配してもらい、自ら又は船舶所有者の代理人として雇用契約を締結するのが通常である。
- ・ 船長は、行政上の義務を負い、処罰を受けることはあっても、現在の雇用形態から見て、従業員より重い民事責任を負わせる合理性はないのではないか。
- ・ 荷主としては、船舶所有者に対する運送契約上の条項の効力がヒマラヤ条項により船長にも及ぶことから、船長に対し直接訴えを提起することは困難である。
- ・ フォワードターとしても、基本的には荷主と同様であり、船長は海上に多いことや、個人として有する資力等に照らしても、船長に対し直接訴えを提起することはしない。

3 以上によれば、船長の積荷処分権（下記本文2）との関係を考慮する必要はあるものの、基本的には商法第705条を削除し、船長の対第三者責任について、民法の不法行為の規律に委ねることが考えられる。

## 2 船長の権限

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）

（補足説明）

1 船舶所有者を代理する権限について

(1) 船長は、船籍港外においては、航海のために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する（商法第713条第1項）。船長にこのような包括的代理権が認められるのは、船籍港を離れると、船舶所有者は船長に命令を伝え難いためとされている。

また、船長は、船籍港においては、特別の委任がない限り、海員の雇入れ及び雇止めをする権限のみを有する（同条第2項）。これは、船籍港では、船舶所有者が船舶の利用に関する行為をなし得るためとされている。

（注）船籍港外における船長の有する代理権の特則として、次のようなものがある。

- ① 船長が船舶に抵当権を設定し又は借財をすることについては、航海を継続する

のに必要な費用を支弁するためである場合に限り、代理権を有すること（商法第715条第1項第1号、第2号）。

② 船長は、航海を継続するのに必要な費用を支弁するためである場合には、積荷の売却又は質入れをすることができること（同項第3号）。

③ 船長は、船籍港外において船舶が修繕不能に至った場合には、管海官庁の認可を得て、船舶を競売することができること（同法第717条）。

(2) 本研究会において、これらの規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 内航の船長は、単なる履行補助者であることが多く、船長に包括的な代理権を認めることは、疑問である。
- ・ 内航について、船長の代理権が濫用された事例があるかどうかは明らかでないが、船長の代理権が強過ぎると、船舶所有者に不利益が及ぶこともあり得るのではないか。
- ・ 裁判上の代理権に関し、船長が訴訟を進行することはほとんどないが、船舶の差押えや仮差押えのように急を要する場合には代理権が必要であり、パナマ法を始めとして、世界的にも同様の法制が一般的である。特に、船舶差押えの際に船長が送達を受ける権限を有することは、不可欠の規律であるし、また、外国において、船長に対して競売開始決定が送達された後、直ちに執行抗告等を申し立てるために、船長の裁判上の代理権が必要となることもある。
- ・ ドイツでは、今般の改正により、船舶のアレストに際し、船長に対する送達で足りるとする規定が新設されたようである。
- ・ 裁判外の代理権に関しても、特に外航では、寄港地における食料や燃料油等の購入に際し、船長の代理権を裏付ける規律として重要である。
- ・ 海員の雇入れ等について、船長の一存で決めることはほとんどない。
- ・ 外航について、船長の代理権が濫用された事例は聞かないし、上記のとおり、船長に包括的な代理権を認める必要性は高い。内航についても、船舶の所在場所において裁判上の送達をすることを欲する場合があります。船長に代理権を認めないと、これを行うことができなくなる。
- ・ 商法第717条所定の船舶の競売権については、実務上、この規律の利用例を聞いたことはないが、修繕不能の場合の競売は緊急性を要しない反面、船舶の処分という重大な決断であるから、現在の通信技術に照らしても、船長ではなく、船舶所有者の判断によるのが相当である。

## 2 積荷の処分権について

(1) 船長は、積荷の利害関係人の法定代理人として積荷の処分権限を有すると解されているところ、これを前提として、船長は、航海中最も利害関係人の利益に適する方法によって処分をする義務を負い、積荷の利害関係人は、これにより債務を負担した場合には、当該積荷を債権者に委付することにより当該債務を免れることができる（当該積荷の限度で物的有限責任を負う）とされている（商法第712条）。

同条の処分の具体例としては、積荷について、腐敗のおそれがある場合に売却す

ること、滅失のおそれがある場合に陸揚げすること、濡れた場合に陸揚げして乾燥すること、海難に遭遇した場合に救助契約を締結すること等が挙げられることが多い。

(注) 上記のほか、船長は、航海を継続するために必要がある場合には、積荷を売却し、質入れし、又はこれを航海の用に供することができ、その場合には、船舶所有者は、積荷の利害関係人に対し、損害賠償責任を負うとされている（商法第715条第1項第3号、第719条）。

(2) 本研究会において、これらの規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 船長が船舶所有者に無断で積荷を処分することは想定し難く、積荷の処分権は、船長ではなく、船舶所有者又は運送人の権限とすべきではないか。
- ・ 現在の通信技術に照らすと、緊急時を除き、商法に定める広汎な権限を認める必要はないのではないか。
- ・ 例えば、積荷である冷凍肉が腐ったので処分したケースでは、処分自体は適切かもしれないが、そのような事態を招いた運送人に対する責任追及をするための証拠が残らないという問題はある。
- ・ 実務上、海難に遭遇した場合の救助契約の締結権限は重要であるところ、商法第712条の規定振りは、分かりにくい。
- ・ 1989年の海難救助に関する国際条約第6条第2項は、船長及び船舶所有者に救助契約の締結権限を認めており、同様の規律とすることが適切である。規定の位置は、商法第712条でなく、海難救助に関する箇所とすることも考えられる。

3 以上によれば、船長の権限に関する見直しの必要性については、内航及び外航における実務、保全・執行手続や各種契約手続に及ぼす影響、どのような場合に船長に積荷処分権を認めるべきか等の観点を踏まえつつ、引き続き検討すべきである。

### 3 その他

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。

(1) 船長は、運送契約に関する書類を船舶内に備え置く義務を負う旨の規定（商法第709条第1項）

(2) 船長は、各航海の終了時に遅滞なく航海に関する計算をして、船舶所有者の承認を求める義務を負う旨の規定（商法第720条第2項）

(補足説明)

1 本研究会において、本文(1)(2)の規律につき検討を行ったところ、本文(1)については、内航では運送契約に関する書類を備え置いていないとの指摘や、船員法において規律すれば足り、商法の規律として維持する必要はないのではないかと指摘があった。また、本文(2)については、内航では、収支計算を期間ごとに行う例はあるが、航海ごとに行うことはないとの指摘があり、外航では、船長は運送契約の内容を知らず、収

支報告をする前提を欠くため、船舶所有者や傭船者による収支計算のための資料を提供する場合があるにとどまるとの指摘があった。

(注) 書類備置義務に関し、原則として、船長は、船舶国籍証書、海員名簿、航海日誌、旅客名簿、積荷目録等を船舶内に備え置かなければならない(船員法第18条)が、内航船では、積荷目録の備置きを要しない(同法施行規則第13条第2項)。

2 以上によれば、本文(1)(2)の規定は、基本的に現在の実務に適合しておらず、これを削除することが相当であると考えられる。

### 第3 共同海損

#### 1 ヨーク・アントワープ規則との関係

共同海損に関する商法の規律について、1994年ヨーク・アントワープ規則の規律と整合しない点を改めることとしてはどうか。

(補足説明)

1 商法は、任意規定として共同海損に関する規律を定めているが、実務上は、ヨーク・アントワープ規則(以下「YAR」という。)に則った処理がされるのが通常であり、商法の規定が適用されることはほとんどないとされる。

2 本研究会において、本文の基本方針につき検討を行ったところ、基本的に、本文のような意見で一致した。なお、YARには、1990年修正YAR1974、YAR1994、YAR2004等の複数の種類があるが、実務上は、YAR1994が用いられることが比較的多く、YAR2004が用いられることはほとんどないと指摘があった。

(注1) 昭和10年の法制審議会の改正要綱では、「共同海損ニ関スル規定ハヨークアントワープ規則ヲ参酌シテ適當ニ之ヲ改正スルコト」とされている。

(注2) 以下では、特記のない限り、YARの条文は、YAR1994のものを指す。

#### 2 共同海損の成立

共同海損の成立要件(商法第788条)について、船舶及び積荷その他の船舶上の財産に共同の危険があることに改めるとともに、船長に限って共同海損行為をすることができる旨の規律を削除することとしてはどうか。

(補足説明)

1 現行法上、共同海損が成立するためには、船舶及び積荷に共同の危険があることや、船長の処分があることが要件とされている(商法第788条第1項)。

これに対し、YAR第A条では、「海上冒険を共にする財産」に共同の危険があることを要件とし、コンテナの空箱や、定期傭船中の空船における燃料についても共同海損の成立を認めているほか、船長が共同海損行為をすることを要件とせず、危険の種類や状況に応じた様々な処分を許容している。

2 本研究会において、上記のとおり、商法第788条第1項をYARの規律に合わせることにつき検討を行ったところ、特段の異論はなかった。



### 3 共同海損の分担（分担義務者側）

#### (1) 分担者及び分担割合

共同海損の分担者の範囲及び分担割合については、次に掲げる者がそれぞれに定める額の割合によって分担するものと整理してはどうか。

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 次の(ア)から(イ)を控除した額

(ア) 陸揚げの地及び時における積荷の価額

(イ) 共同海損行為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物の利害関係人 到達の地及び時における当該物の価額

エ 運送人 次の(ア)から(イ)を控除した額

(ア) 共同海損行為の後において有している運送賃（上記イ(イ)に掲げる運送賃に限る。）

(イ) 共同海損行為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航海の費用その他の費用

オ 共同海損である損害を受けた者 当該損害の額

(注) 上記オの額については、独立の項目を設けずに、上記アからエまでの額にそれぞれ加算するとの考え方もある。

(補足説明)

1 現行法上、共同海損の分担者及び分担割合については、①保存された船舶又は積荷の価額、運送賃の半額、②共同海損である損害額の割合に応じて、各利害関係人が分担するとされる（商法第789条）。上記①については、共同海損行為と保存の結果との間に因果関係を要する（因果主義）との見解が多い。なお、具体的な分担額の算定方法については、同法第790条に規律がある。

これに対し、YAR第G条第1項及び第17条では、本文エを明示するなどして、おおむね、本文のような規律を定めている（ただし、本文オについては、注のような考え方を採っている。）。YARは、共同海損行為と保存の結果との間に因果関係を必要とせず、共同海損行為の後に船舶、積荷等が残存していれば足りる（残存主義）とする。

2 本研究会において、共同海損の分担者及び分担割合に関して商法に設けるべき基本的な規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 規律の見直しに当たっては、YARと同様に、残存主義を採ることによい。
- ・ 本文イ(イ)（商法第790条ただし書参照）について、YAR第17条第1項に同旨の規律があるが、原則として積荷の価額には運送賃を含むとしつつ、仕向地における積荷の引渡しを支払条件とする運送賃は含まない（運送賃が積荷の所有者以外の者の危険負担に属するときは含まない）としており、商法のような規定振りよりも分かりやすいのではないか。

- ・ 本文ウについては、コンテナの空箱や燃料につき、それぞれいつの時点の価額が基準となるかに注意する必要がある。
  - ・ 本文エについては、商法第789条のように画一的に運送賃の半額に応じた割合によらずとするよりも、YAR第17条第2項を参考にした規律にすることが適切であるが、この運送賃が仕向地における積荷の引渡しを支払条件とする運送賃であることを明確にするのがよい。
  - ・ 本文オについては、注のような考え方の方が計算のためには便宜である。
  - ・ 本文オについては、基本的な考え方を示す観点からは、商法第789条のように、本文オを独立の項目として掲げた方が、共同海損行為により滅失した（残価が零となった）財産の利害関係人も共同海損を分担することが明確となり、分かりやすいのではないか。
  - ・ 本文オは、共同海損である損害に限られ、共同海損である費用を含まないことに注意する必要がある。
- 3 以上によれば、規定振りの詳細については検討する必要があるものの、基本的には本文のように改めることが相当であると考えられる。

## (2) 共同海損を分担しない財産

共同海損を分担しない財産（商法第792条本文）として、旅客の手荷物（自家用自動車を含む。）を加えてはどうか。

（補足説明）

- 1 商法第792条本文は、共同海損を分担しない財産を規律しているが、旅客の手荷物（自家用自動車を含む。）を掲げていない。  
これに対し、YAR第17条第5項は、旅客の手荷物（自家用自動車を含む。）につき共同海損を分担しないとしている。
- 2 本研究会において、本文のように改めることにつき検討を行ったところ、異論はなかった。

## 4 共同海損となる損害（分担請求者側）

### (1) 共同海損となる損害

ア 共同海損となる損害の範囲及び額について、次の区分に応じ、それぞれに定める額によって算定すると整理してはどうか。

- (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物の所有者 到達の地及び時における当該物の価額
- (エ) 運送賃 共同海損行為により請求することができなくなった運送賃の額

（注）上記(イ)(エ)については、積荷の滅失等のために支払うことを要しなくなった費用を控除することとする。

イ 共同海損行為により積荷が処分された場合でも運送賃請求権は消滅しない旨の規律（商法第764条第3号）は、削除することとしてはどうか。

（補足説明）

1 現行法上、共同海損行為により積荷が処分された場合でも運送賃請求権は消滅しないとされ（商法第764条第3号）、これを前提として、船舶又は積荷が共同海損となる損害である旨の規律が定められている（同法第794条第1項）。

これに対し、YAR第A条では、積荷以外の船舶上の物に生じた損失も共同海損となり得ることが明示され、YAR第15条では、積荷の滅失又は損傷により生じた運送賃の損失も共同海損となり得ることが明示されている。

2 本研究会において、共同海損となる損害に関して商法に設けるべき基本的な規律の在り方につき検討を行ったところ、本文のように改めることにつき特段の異論はなかった。

このほか、本研究会においては、YAR第C条第3項（滞船料、商機の逸失及び遅延による一切の損害並びに一切の間接損害は共同海損として認容しないとするもの）についても検討を行ったところ、実務の観点からは、特に遅延損害等を中心に同項を国内法化することが望ましいが、商法上は共同海損の基本的な考え方を示すにとどめるというのであれば、商法に規律を設けないとしてもやむを得ないとの指摘があった。この点については、共同海損の範囲に関するYARの複雑な規律を法律上の確に明文化することには、相当の困難を伴うものと考えられる。

さらに、共同海損として認められる損害等の範囲について、共同安全主義、共同利益主義及び犠牲主義の立法例があるところ、商法は、共同安全主義又は犠牲主義といわれることが多い。他方、YARは、避難港費用等につき共同利益主義に基づく例外を設けているものの、原則としては共同安全主義（第A条）を採っているところであり、商法において基本的な考え方を示す観点からは、現行法の規律を維持することが考えられる。

3 以上によれば、本文のように改めることが相当であると考えられる。

## （2） 分担されない損害

ア 商法第793条第1項のうち「積荷ノ価格ヲ評定スルニ足ルヘキ書類ナクシテ船積シタル荷物」の表現振りについて、YAR所定の「船舶所有者に無断で船積みがされた積荷又は船積みに際し故意に不正の表示がされた積荷」のように改めることとしてはどうか。

イ 甲板積みの積荷に生じた損害は共同海損として分担されない旨の規律（同条第2項）について、運送契約により甲板積みが認められている場合には適用がないこととしてはどうか。

（補足説明）

1 本文アについて

現行法上、「積荷ノ価格ヲ評定スルニ足ルヘキ書類ナクシテ船積シタル荷物」に加

えた損害は、共同海損として認容されない（商法第793条第1項）。

これに対し、YAR第19条第1項は、同様の趣旨に立ちつつ、本文アの後半部分のような表現をしている。

本研究会において、分かりやすさの観点から、YARのような表現振りに改めることにつき検討を行ったところ、異論はなかった。

## 2 本文イについて

現行法上、甲板積みの積荷に生じた損害は、共同海損として認容されない（商法第793条第2項）。

これに対し、YARでは、YAR1924以後は、甲板積みの積荷についても、それが商慣習となっている場合には共同海損として認められており、この場合には、運送契約上も甲板積みの運送が許容されているものと考えられる。

本研究会において、本文イのように改めることにつき検討を行ったところ、ロッテルダム・ルールズ第25条でも、運送契約上甲板積みが認められる場合について詳細な規律を設けているとの指摘があり、特段の異論はなかった。

## 5 期間制限

**共同海損によって生じた債権の消滅時効に関する規律（商法第798条）を維持し、YAR2004第23条(a)のような期間制限の規律は、設けないこととしてはどうか。**

（補足説明）

- 1 現行法上、共同海損によって生じた債権は、その計算終了の時から1年の経過により時効消滅する（商法第798条）。

これに対し、YAR2004第23条(a)は、期間の制限に関する国内法上の強行規定が適用される場合を除き、共同海損精算書の発行時から1年、航海が終了した時から6年という2つの期間制限を設けている。

- 2 本研究会において、YAR2004第23条(a)のような規律を設けるべきか否かにつき検討を行ったところ、YAR2004がほとんど普及していないこともあり、商法第798条を維持することで問題ないとの指摘があった。

## 6 準共同海損

**船舶が不可抗力により発航港等において停泊をするために要する費用について共同海損に関する規定を準用する商法第799条は、削除することとしてはどうか。**

（補足説明）

- 1 商法第799条は、船舶が不可抗力（検疫、公的処分等）により停泊を余儀なくされた場合について、当該不可抗力が船舶及び積荷に対する共同の危険に当たるとはいない（単独海損に当たる）ものの、その停泊費用を船舶所有者だけが負担することは酷であるとして、共同海損に関する規定を準用している。

この規律については、一般法理によれば、不可抗力によって支出した費用はその者

の負担となるのが原則であること、船舶所有者は、不可抗力の発生を想定して運賃を定め、特約し、保険に付すれば足りること等から適当でない旨の見解があり、ドイツでも、2013年の商法改正において、準共同海損は実務上の意義に乏しいとして同旨の規定を削除している。

- 2 本研究会において、商法第799条を削除することにつき検討を行ったところ、特段の異論はなかった。

## 第4 船舶の衝突

### 1 条約との関係

船舶の衝突については、基本的に、船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約と同様の規律を商法に設けることとしてはどうか。

(補足説明)

- 1 船舶の衝突について、商法は、2か条（第797条及び第798条）を設けるのみであり、その他の規律は、不法行為一般の規律に委ねている。他方、我が国は、船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約（大正3年条約第1号。以下「衝突条約」という。）を批准しており、我が国の裁判所において、全ての利害関係人が我が国に属する場合には、民商法が適用されるが、日本船舶と他の締約国に属する船舶とが衝突した場合には、衝突条約が直接適用される。

民商法の規律と衝突条約の規律には、消滅時効の期間を始め、少なくない差異があるところ、現行制度では、衝突船舶の船籍という偶然の事情によって適用される規律が異なり得ることとなっている。

- 2 本研究会において、現行制度の当否につき検討を行ったところ、基本的に、商法に衝突条約と同様の規律を設けるべきであるとの意見で一致した。

(注) 昭和10年の法制審議会の改正要綱では、「船舶衝突ニ関スル規定ハ船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約ニ基キ適当ニ之ヲ改正スルコト」とされている。

### 2 双方の過失による衝突の場合における財産上の損害の取扱い

双方の過失により船舶が衝突した場合において、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。

- (1) 民法第719条第1項の特則として、各船舶所有者は、その負担部分についてのみ損害賠償責任を負うこと。
- (2) 民法第722条第2項の特則として、裁判所は、被害者の過失を考慮して、損害賠償の額を定めるべきこと。

(補足説明)

- 1 双方過失による衝突の場合における財産上の損害の取扱い
  - (1) 双方過失の場合における各衝突船舶の損害賠償債務については、民法第719条第1項によれば、不真正連帯債務の関係に立つ（大審院明治44年11月6日判決・民録17輯627頁）が、衝突条約第4条第2項では、船舶、積荷又は船舶内

に在る者の財産に生じた損害に限っては分割債務とされている。

また、この場合の過失相殺については、民法第722条第2項によれば、裁判所は被害者の過失を考慮することができるとするが、衝突条約第4条第1項では、必要的に双方の過失の軽重によって判断するものとされている。

(2) 本研究会において、現行制度の当否につき検討を行ったところ、本文(1)について次のような指摘があり、本文(2)については異論がなかった。

- ・ 実務上は、衝突条約と同様に、分割責任として処理している。
- ・ 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5条においても、船舶所有者等が制限債権者に対して同一の事故から生じた債権を有する場合には、その債権額を差し引いた残余の制限債権について同法の適用があるとされており、ある船舶に係る責任制限手続に衝突の相手船が参加する場合には、実質的に本文(1)と同様の規律となっている。
- ・ 運送契約上航海過失免責の対抗を受ける積荷の所有者が、衝突の相手船に対してその負担部分を超える額を請求すると、相手船がその全額の賠償を余儀なくされ、そうすると、当該負担部分を超える額の求償を本船に対して請求し、本船の上記運送契約に係る航海過失免責が無意味なものになるという問題があるが、本文(1)の規律は、これを回避し得る点で意味がある。

(3) 以上によれば、本文のように改めることが相当であると考えられる。

## 2 双方過失による衝突の場合における人身損害の取扱い

(1) 衝突船舶の双方過失により船舶内に在る者の生命又は身体を侵害したときは、各船舶所有者は、不真正連帯債務を負う（民法第719条第1項、衝突条約第4条第3項）。

この場合について、衝突条約第4条第4項は、「船舶内ニ在ル人ニ対スル船舶所有者ノ責任ヲ制限スル契約上又ハ法律上ノ条項カ如何ナル範囲ニ於テ如何ナル効力ヲ有スルカハ内国法ノ定ムル所ニ依ル」と規定しており、このような条項（以下この項目において「責任制限条項」という。）が、被害者と他の船舶所有者との間や、損害を賠償した他の船舶所有者とその者から求償を受ける船舶所有者との間でどのような効力を有するかについては、内国法に委ねられている。

この点について、特段の規定のない現行法の下では、契約上の責任制限条項の存在をもって、被害者が契約外の他の船舶所有者の責任をも追及しない意思を有していると認めることは困難であること（最高裁平成10年9月10日第一小法廷判決・民集52巻6号1494頁参照）等を踏まえると、被害者は、他の船舶所有者に対し、上記の不真正連帯債務の全額を請求することができ、また、損害を賠償した他の船舶所有者は、負担部分を超える賠償額につき求償することができる（求償を受けた船舶所有者は、契約上の責任制限条項を抗弁として主張し得ない）ものと解される。

(2) 本研究会においては、上記(1)の規律の在り方に関し、①人身損害については全額の賠償の確保が優先されるべきであること、②他の船舶所有者は、契約上の責任制限条項の存在及び内容を予見し得ないこと、③実務上、人身損害について契約上の

責任制限条項が設けられることが多いとはいえないこと、④ドイツやフランスにおいても特段の規定は設けられていないこと等に照らすと、上記(1)の規律を変更するような特段の規定を設けるべきではないのではないかという観点から検討を行ったところ、これについて、特段の異論はなかった。

- (3) 以上によれば、衝突条約第4条第4項所定の何らかの規律については、基本的にこれを設けないことが相当であると考えられる。

### 3 消滅時効

- (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。

(補足説明)

#### 1 本文(1)について

- (1) 商法第798条第1項は、船舶の衝突によって生じた債権につき、1年の短期消滅時効を定めているが、判例は、同項は財産上の損害に関する債権について定めた規定であると解している（大審院大正4年4月20日判決・民録21輯530頁）。また、同項は時効の起算点を明示していないが、判例は、民法第724条前段の原則に従い、被害者が損害及び加害者を知った時が起算点となると解している（最高裁平成17年11月21日第二小法廷判決・民集59巻9号2558頁）。

これに対し、衝突条約第7条第1項は、多数の利害関係人との間で権利関係を早期に画一的に確定させる等の趣旨から、損害の種類を限定することなく、事故発生の日から2年の経過による時効消滅を定めている。

- (2) 本研究会においては、上記(1)の規律の在り方に関し、消滅時効期間を1年から2年に伸長する場合には、被害者が損害賠償請求に及ぶことを期待し得ない間に時効期間が満了するおそれは軽減するところ、衝突条約の上記趣旨を重視して、民法第724条前段の特則として、商法に本文(1)のような規律を設けてもよいのではないかという観点から、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 昨今の技術革新に照らせば事故原因の究明等に要する期間も短縮化されていると思われるため、単純に時効期間を1年から2年に延長することは、反対である。
- ・ 判例のように、損害及び加害者を知った時から1年の消滅時効制度とするより、衝突条約のように、事故発生時から2年の消滅時効制度とする方が、船社側にとっては債権管理が容易である。
- ・ 上記平成17年判例の事案では、平成11年6月に衝突事故が発生し、平成1

2年5月頃、海難審判庁の呼出手続において被害者は衝突相手船を察知することができ（的確な把握はできていなかった。）、同年10月頃、業務上過失往来妨害被疑事件の取調べが行われ、被害者は衝突相手船についてほぼ間違いないという認識を有するに至り、平成13年8月、被害者は損害賠償の支払を催告し、その後6か月以内に訴えを提起したという時系列である。

- ・ 被害者にとっても、事故から2年の期間があれば、何らかの措置をとることが可能なのではないか。

(3) 以上によれば、時効の起算点及び時効期間に関する民法第724条前段の特則として、商法に本文(1)のような規律を設けることが相当であると考えられる。

(注) 本研究会においては、2年の時効期間につき、合意による期間の延長制度を設けることが望ましいとの指摘もあったが、これに対しては、国際条約の規定のない箇所、消滅時効についてそのような制度を導入するためには、民事法全体との関係も考慮する必要があり、法制審議会民法（債権関係）部会の審議の動向を踏まえることが相当であるとの指摘があった。

## 2 本文(2)について

衝突船舶の双方過失により船舶内に在る者の生命又は身体を侵害し、複数の船舶所有者が不真正連帯債務を負う場合に、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の消滅時効期間については、商法には規定がなく、民法第167条によれば10年とされているが、衝突条約第7条第2項では1年とされている。

本研究会において、上記1(1)の衝突条約の趣旨を踏まえて、商法にこれと同様の規律を設けることにつき検討を行ったところ、異論はなかった。

以上によれば、商法に本文(2)の規律を設けることが相当であると考えられる。

## 3 衝突条約第7条第4項について

衝突条約第7条第4項は、原告所在国の領海内で被告船舶に対する差押えをすることができない場合につき、内国法によって同条第1項及び第2項の期間の伸長事由とすることを留保事項としている。この規定は、時効の制度を有せず、中断や停止に関する規律を備えていない英米法系の国に配慮したものとされる。

本研究会において、このような内国法の規律の必要性につき検討を行ったところ、現在は、衝突の相手船が見つからないケースはあまりなく、相手方の寄港地を調査して差押えをしているので、期間の伸長制度を設ける必要性は高くないとの指摘があった。

以上によれば、衝突条約第7条第4項所定の時効期間の伸長事由について、これを設ける必要性が高いとはいえないと考えられる。

## 4 船舶の衝突に関する規律の適用範囲

船舶の衝突に関する商法の規律を、次に掲げる場合にも及ぼすこととしてはどうか。

(1) 船舶の準衝突の場合（船舶の衝突が発生しなくても、船舶がその運用



上の作為・不作為又は規則の違反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生じさせた場合)

## (2) 船舶と内水航行船（端舟，ろかい舟及び公用船を除く。）との間の衝突又は準衝突の場合

(補足説明)

### 1 本文(1)について

商法には，船舶の準衝突の場合に関する規律はないが，衝突条約第13条では，船舶の準衝突の場合も，船舶の衝突に関する規律が及ぶとされている。

本研究会において，商法に衝突条約と同様の規律を設けることにつき検討を行ったところ，異論はなかった。

### 2 本文(2)について

(1) 現行法において，商法上の船舶の衝突に関する規律は，商行為をする目的で航海の用に供するもの（端舟及びろかい舟を除く。同法第684条）に適用され，この規律は，商行為をする目的のない航海の用に供する船舶（公用船を除く。）に準用されている（船舶法第35条）。

これに対し，衝突条約第1条，第11条及び第13条では，航海船及び内水航行船（公用船を除く。）の衝突及び準衝突の場合にも，船舶の衝突に関する規律が及ぶとされている。

(2) 上記の衝突条約の趣旨に照らすと，例えば，商法の規律としては，一方当事者を同法第684条所定の船舶とし，相手船を内水航行船（端舟，ろかい舟及び公用船を除く。）とする場合にも適用範囲を拡大し，この規律を船舶法第35条において準用することが考えられる。

（注1）端舟及びろかい舟の取扱いにつき，衝突条約に明示的な規定はないが，これらの小舟が被害船である場合にまで消滅時効等の特則の適用があるとすると，被害船の保護に欠けることから，これらの小舟を除外することが考えられる。

（注2）内水航行船同士の衝突の取扱いについては，陸上の場合に近いと取り扱われてきた（商法第569条参照）ところ，規律を及ぼす必要性が高いとはいえないと考えられる。

(3) 本研究会において，上記(2)の考え方につき検討を行ったところ，特段の異論はなかった。

## 第5 海難救助

### 1 条約との関係

海難救助については，基本的に，1910年の海難ニ於ケル救援救助ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約及び1989年の海難救助に関する国際条約を参考にして，同様の規律を商法に設けることとしてはどうか。

(補足説明)

1 海難救助については，商法第3編第5章に規定がある。

他方，我が国は，1910年の海難ニ於ケル救援救助ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル

条約（大正3年条約第2号。以下「10年救助条約」という。）を批准しており、我が国の裁判所において、全ての利害関係人が我が国に属する場合には、商法が適用されるが、日本船舶が他の締約国に属する船舶に救助された場合には、10年救助条約が直接適用される。さらに、1989年には、10年救助条約に環境保護等の観点を加え、IMOにおいて海難救助に関する国際条約（以下「89年救助条約」という。）が成立している（我が国は未批准）。

商法の規律とこれらの条約の規律には、消滅時効の期間を始め、少なくない差異があるところ、現行制度では、救助船舶の船籍という偶然の事情によって適用される規律が異なり得ることとなっている。

- 2 本研究会において、現行制度の当否につき検討を行ったところ、実務上利用されるLOF（ロイズ・オープン・フォーム）2011や日本海運集会所作成の救助契約書等も、89年救助条約に則った規律とされているとの指摘があり、基本的に、これらの条約を参考にして、同様の規律を商法に設けるべきであるとの意見が大勢であった。

（注）昭和10年の法制審議会の改正要綱では、「海難救助ニ関スル規定ハ海難ニ於ケル救援救助ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約ニ基キ適当ニ之ヲ改正スルコト」とされている。

## 2 任意救助及び契約救助

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。

（注）あわせて、海難救助に関する商法の規律について、基本的に、任意救助及び契約救助の双方に適用があるものとする方向で、その適用関係を検討すべきである。

（補足説明）

- 1 海難救助に関する商法の規律は、基本的には、義務なく任意に救助した場合（同法第800条）を念頭に置くとされるが、海難の発生後に遭難船と締結した救助契約に基づき救助した場合も同条の適用があるとする裁判例があることや、さらに、同法第802条において契約で救助料を定めた場合につき明示的な規律があることとも相まって、同法の規律が任意救助又は契約救助のいずれに適用されるかは、必ずしも明らかでない。

この点について、10年救助条約は、任意救助を規律するとされる（最高裁昭和49年9月26日第一小法廷判決・民集28巻6号1331頁参照）が、89年救助条約第6条及び第7条は、契約救助についても同条約の規律が適用されることを前提としている。

実務上は、保険会社が手配した職業的な救助業者との間で救助契約を締結し、当該救助業者が救助行為を行うことが通常であるといわれている。

- 2 本研究会においては、任意救助のみならず、契約救助についても商法の規律を及ぼすという観点から、同法第3編第5章（海難救助）の規定につき、次に掲げる規定を

除き、任意救助及び契約救助の双方に適用があるものとするにつき、検討を行った。

- ① 商法第802条（契約で定めた救助料が不相当である場合の増減請求） その性質上、任意救助には適用されない。
- ② 商法第805条から第808条まで（船舶所有者・船長・海員間の救助料の分配手続） 後記本文4のとおり、職業的な救助業者のする救助には適用しないものとする。
- ③ 商法第811条（船長の救助料に関する代理権等） 後記本文5のとおり、契約救助には適用しないものとする。

上記の点に関し、契約救助についても商法の規律を及ぼすことについては、特段の異論はなかったが、さらに、次のような指摘があった。

- ・ 実際には、一般の商船が救助作業を行うことは不可能であり、任意救助が行われることも想定し難い。
  - ・ 世界的には、曳船業者が救助契約を締結しないで任意救助を行う場合もある。
  - ・ 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）もあるのではないか。制度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。
- 3 以上によれば、契約救助についても商法の規律を及ぼすことが相当であると考えられ、規定の適用関係について引き続き検討すべきである。

（注）救助料の額の決定に関し、10年救助条約第8条第1項は、救助の目的の価額を副次的な考慮事由としているのに対し、89年救助条約第13条第1項は、列挙された各事由を順序にかかわらず考慮することとしているところ、本研究会においては、89年救助条約を前提とするLOFの実務では、救助の目的の価額が事実上重視されることが多く、救助料の額が高額化する傾向にあるため、船舶所有者側としては危惧を抱いているとの指摘があった。

### 3 救助の目的

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。

（補足説明）

- 1 救助料請求権の発生に係る救助の目的について、商法第800条は、船舶又は積荷を掲げているが、10年救助条約第1条は、危難に在る船舶、船舶内の物、積荷の運送賃及び旅客の運送賃を掲げている（ただし、89年救助条約では、旅客の運送賃は除外された。）。

救助料の額は、原則として救助の目的の価額を超えることができない（商法第803条第1項、10年救助条約第2条第3項、89年救助条約第13条第3項）ところ、船舶等の救助に際し、燃料、貯蔵品その他の船舶上の物や積荷の運送賃が救助された場合には、その価額をも考慮して救助料の額の上限を定めることが合理的であること

から、これらの条約を踏まえ、商法に本文のような規律を設けることが相当と考えられる。

- 2 本研究会において、上記1の考え方につき検討を行ったところ、LOF2011及び日本海運集会所書式のいずれによる場合も、積荷以外の財貨や積荷の運送賃を救助の目的として取り扱っており、この考え方に問題はないとの指摘があった。
- 3 以上によれば、本文のように改めることが相当であると考えられる。

#### 4 救助料の分配

- (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。

（補足説明）

- 1 (1) 現行法上、救助料の分配については、船舶所有者が、汽船にあつては3分の2を、帆船にあつては2分の1を取得し、船長及び海員がその残額を折半するとされる（商法第805条第1項）。この点につき、10年救助条約第6条第3項は、船舶の本国法によると規定する。
- (2) また、海員に支払うべき救助料の分配手続は、船長が行うものとされる（商法第805条第2項、第806条から第808条まで）。
- (3) 上記(1)(2)に反する契約は、無効とされる（商法第805条第3項）。

（注）イギリスでは、画一的な割合を定めずに具体的な事情に基づき割合を定めることとされている。

ドイツ商法第581条第1項では、帆船・汽船の別を問わず、船舶所有者が、救助により救助船に生じた損害及び一定の費用の補填を受けるほか、救助料からこれらを控除した残額の3分の2を取得し、船長及び海員がその残額を折半すると規定するとともに、同条第3項では、同条第1項に反する特約で船長及び海員に不利なものは、無効とするとされ、同条第4項では、これらの規定は、救助行為がサルベージ船又は曳航船により行われた場合には適用しないとされている。

- 2 本研究会において、救助船が汽船か帆船かで区別するような上記の規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ サルベージ会社が行う通常の契約救助について、法律で船員に対する救助料の分配を規定することは、適切でない。

- ・ 我が国では任意救助の事例がほとんどなく、デフォルト・ルールを定めることが難しいので、具体的な割合を規定しない方がよい。
  - ・ デフォルト・ルールを定めずに、当初から一切の判断を裁判所に委ねるというのでは、裁判所の裁量が広過ぎる。
  - ・ 船長と海員の分配割合が平等というのでは、理解が得られないのではないか。
  - ・ 船長は現場対応に追われており、船長が分配案を作成するというのは、現実に対応していない。現在の通信技術に照らすと、救助船の所有者が分配手続を行えば足りるのではないか。
- 3(1) 以上によれば、商法上、何らかのデフォルト・ルールがあることが望ましいものの、現時点において、現行法の分配割合を変更する具体的な提案をすることも困難であり、適切な分配割合については、今後、諸外国の仲裁や実務処理の在り方を含めて、引き続き調査・検討すべきである。そして、一定の割合のデフォルト・ルールを定めたとしても、具体的な事案において著しく不相当となる余地があるから、柔軟な判断の余地を残すべく、当事者にその増減請求権を認めることが相当であると考えられる。
- (2) 海員に支払うべき救助料の分配手続については、航海を終了するまでの間に分配案を作成し海員に告示するなど、船長の協力が不可欠ではあるが、法的主体としては、船長ではなく、救助船の所有者が行うとすることが考えられる。
- (3) 上記(1)(2)の規律を前提とすると、これらの規律は、船員保護の観点から、任意救助にも、職業的救助業者以外の者がする契約救助にも、片面的強行規定として適用すべきであるが、職業的救助業者については、会社の事業として救助行為を行うという性質上、その適用がないものと整理することが考えられる。

## 5 救助料の支払に関する船長の権限

- (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。

(補足説明)

- 1(1) 現行法上、被救助船の船長は、救助料の債務者（被救助船の積荷所有者等）のために、救助料の支払に関する一切の裁判上又は裁判外の代理権を有し、救助料に関する訴えについて、法定訴訟担当として自ら当事者適格を有している（商法第81条）。
- (2) これに対し、救助船の船長が救助料の債権者（救助船所有者及び海員）のために同条第2項の権限を有するかは、文言上必ずしも明らかでないところ、判例（大審院昭和8年1月24日判決・法学2巻9号104頁）は、これを肯定する。この点については、船長に当事者適格を認めて救助料の支払に関する法律関係を簡易・迅

速に処理する観点から、救助料の債権者のためにする場合と救助料の債務者のためにする場合とを別異に考えるべきでないという考え方がある一方で、権利者の意思によらずに船長に権利行使を許すことが適当かどうか懸念があること、選定当事者の制度によって対処することも比較的容易であること等から、判例に反対する考え方もあり得る。

2 本研究会において、上記の規律の在り方につき検討を行ったところ、特に契約救助の場合について、次のような指摘があった。

- ・ そもそも、被救助船の船長が、その判断によって、積荷所有者のために、その負担すべき救助料の額に関する和解をすることができるというのは、積荷所有者から見ると違和感があるのではないか。コンテナの数が多い場合でも、船長は、内部的には全ての荷主から同意を得なければならず、船長の負担は大きい。
- ・ 契約救助の場合は、貨物保険者から保証状を入手し、荷主からもアベレージ・ボンド（荷主が一連の共同海損行為に関わる当事者として必要な負担を船会社に約束するもの）を入手するのが通常であり、これらと引換えでなければ、貨物の引渡しをしない。大きな事故の場合には、貨物の引渡しまで数か月を要するケースもある。
- ・ LOFに基づき貨物保険者が保証状を出すということは、その貨物に係る救助報酬額の支払を保証することに加え、ロンドンで手続を行い、和解ができなければ仲裁を行うことや、貨物保険者が仲裁申立てを受け、これに応ずる権限を引き受けることをも意味している。
- ・ 外航における契約救助の実務では、積荷所有者から見て、救助料の支払に関する法律上の代理権を船長に認める必要はない。
- ・ 任意救助において、船長に積荷所有者のための法律上の代理権等を認めないこととすると、救助料の回収が事実上困難になり、救助をしようとする者が躊躇するのではないか。

3 以上によれば、上記1(1)のような被救助船の船長の権限については、内航における契約救助の在り方につき留意する必要があるものの、外航における契約救助に適用する必要はなく、もっぱら任意救助の規律とすることが考えられる。

また、上記1(2)のような救助船の船長の権限については、任意救助と契約救助（職業的な救助業者による救助を除く。）とを問わず、権利者の個別の同意なくして船長において救助料を請求することが当事者の意思に沿うかどうかや、個別の同意を得るための手続の煩雑さ等を踏まえつつ、引き続き検討すべきである。

## 6 救助料を請求することができない事由

救助料を請求することができない事由（商法第809条）から、①過失によって海難を発生させた場合、②救助した物品を隠匿し又はみだりに処分した場合を削除し、これらを救助料決定の際の事情（同法第801条等）として考慮することとしてはどうか。

（補足説明）

1 商法第809条は、本文①②の場合には、救助者が救助料を請求することができな

いと定めているが、10年救助条約第8条第3項は、過失によって救助を必要とするに至らせ、又は盗取、隠匿その他不正の行為をしたときは、裁判所が報酬額を減額し、又はその請求を許さないことができると定めており、事案に応じた柔軟な処理を可能としている（89年救助条約第18条も同旨）。

2 本研究会において、これらの条約を踏まえ、商法の規律を本文のように改めることにつき検討を行ったところ、異論はなかった。

## 7 消滅時効

救助料の請求権は、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こととしてはどうか。

(補足説明)

1 商法第814条は、救助料の請求権につき、「救助ヲ為シタル時」から1年の短期消滅時効を定めているが、10年救助条約第10条第1項は、「救援救助ノ仕事ノ終リタル日」から2年の経過による時効消滅を定めている（89年救助条約第23条第1項も同旨）。

2 本研究会において、これらの条約を踏まえ、商法の規律を本文のように改めることにつき検討を行ったところ、コンテナ船の場合には荷主が数百社に及ぶことがあり、解決に時間を要するケースが増えているとの指摘があり、特段の異論はなかった。

## 8 環境損害に関する規律

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っては、100%）に相当する額の範囲内で増額することができること。

(補足説明)

1 89年救助条約第13条第1項(b)は、救助料決定の際の考慮事由として環境損害を軽減・防止するための救助者の技能及び努力を掲げ、また、同条約第14条は、本文(2)のとおり、救助料とは別に、特別補償の規律を定めている。

これは、海難に伴う油その他の化学製品の流出による環境破壊の増加を背景に、環境損害の軽減・防止のために多大な費用を支出した救助者において、救助行為が奏功

せずとも特別補償による填補を受けられるようにすることにより、環境損害の軽減・防止措置を促進する趣旨で設けられた規律とされる。

商法には、このような規律は存しない。

2 本研究会において、89年救助条約の締約国となるか否かにかかわらず、商法に上記の規律を設けることとすべきかどうかにつき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 先進国を始めとする多くの諸外国は89年救助条約を批准しており、本年7月末現在で、締約国は63か国に達している。同条約は、高まる環境意識に配慮した特別補償の規律を設けているが、これは、環境損害が生じ得るケースで救助対象物の価値が低い場合に、困難な救助活動を躊躇するのではないかと心配から生まれた救助者への補償制度であって、重要である。
- ・ 海難救助と深い関わりがある国際条約としては、2008年に発効したバンカー条約があり、本年7月末現在で、締約国は72か国に達している。このほか、未発効のものとして、危険物質・有害物質に関するHNS条約や、海難残骸物の除去に関するナイロビ条約がある。これらの条約においても、環境損害の防止等のために合理的な措置がとられたときは、船舶所有者がその費用を負担することとされており、このような私法ルールは、現在の国際標準であるというべきである。
- ・ 日本海運集会所書式やLOFにおいても89年救助条約と同様の条項が設けられており、世界標準として定着していることから、現在において商法の規律を見直すのであれば、環境損害に関する規律を導入すべきである。
- ・ この点に関する議論をする際には、契約救助又は任意救助のいずれを前提にするかを明らかにする必要がある。実務上一般的な専門的救助業者による契約救助では、当事者が特約をするので、特段の問題は生じていない。議論の中心は、任意救助に関する規律をどのようにするかである。
- ・ 内航の任意救助に与える影響等を踏まえて慎重に検討すべきである。
- ・ 船舶所有者としては、費用の負担等の関係もあり、全てが賛成しているわけではないと思う。

3 以上によれば、より広い関係者間において議論を継続する必要があるが、基本的には、本文(1)(2)のような環境損害に関する規律を設けることが相当であると考えられる。

## 9 被救助者の担保提供義務

救助料の債務者は、救助者の請求があるときは、利息と訴訟費用を含む十分な担保を提供しなければならない旨の規律を設けるか否かについては、立法の必要性に留意しつつ、引き続き検討してはどうか。

(補足説明)

1 89年救助条約第21条第1項は、本文のような規律を定めている。

これは、救助者が被救助財産に対して先取特権（海事リーエン）を有することを前提としつつ（同条約第20条）、これを行行使する手続に時間や費用を要することから、実務上、LOFにおいても、救助者は、被救助財産側に担保を提供させて、それと交



換に被救助財産を引き渡す方法が採られているところ、このような方法を条約上定めたものである。さらに、同条約第21条第3項では、被救助船舶等は、救助者の請求に対して十分な担保が提供されるまでは、救助作業完了後最初に到着した港から、救助者の同意なくして移動してはならないとされている。

商法には、このような規律は存しない。

2 本研究会において、商法に上記のような規律を設けることの当否につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 現状では、船舶所有者の協力を得ながら、荷主から担保の提供を受けているが、商法上も、89年救助条約第21条のような規律を設けることが望ましい。
- ・ 契約救助では、主要な定型契約書式において89年救助条約と同様の規律が既に設けられているため、商法の規律が実際に適用される場面としては任意救助が想定されるが、任意救助において、船舶先取特権による保護に加えて担保提供義務等を設ける必要性はあるのか。
- ・ 救助者が被救助財産の占有を有しているのであれば、留置権を行使することができる。
- ・ 89年救助条約第21条第1項は、「十分な担保」の提供義務を定めるが、このように金額の不明確な権利義務関係を創設することは、法律上は困難ではないか。

3 以上によれば、任意救助のケースで、更に救助者が被救助財産の占有を有していない場合を念頭に置き、担保提供義務に関する規律を設けるべきか否かについては、その必要性に留意しつつ、引き続き検討すべきである。

## 10 海難救助に関する規律の適用範囲

海難救助に関する商法の規律を内水航行船（〔端舟等を含み、〕公用船を除く。）の救助の場合に及ぼすこととしてはどうか。

（補足説明）

1(1) 商法には、内水航行船の海難救助に関する規律はない。

これに対し、10年救助条約第1条及び第14条は、船舶及び内水航行船（公用船を除く。）の間の救助の場合についても規律が及ぶ旨を定め、89年救助条約第1条(c)は、救助の目的である船舶（vessel）には、全ての船舶（ship）、舟艇（craft）又は航行可能な構造物を含むと定めている。

(2) 商法は、基本的に、商行為をする目的で航行の用に供する船舶につき規律を定めるものであり、一定の制約はあるものの、これらの条約の趣旨に照らすと、例えば、商法の規律として、内水航行船（端舟等を含み、公用船を除く。）の救助の場合にも適用範囲を拡大することが考えられる。

2 本研究会において、上記1(2)の考え方につき検討を行ったところ、これに反対する意見はなかったが、海難救助制度を悪用するケースを念頭に、端舟等についてまで規律を及ぼす必要はないのではないかとの指摘もあった。

## 第6 海上保険

### 1 海上保険に関する規律

海上保険に関する商法の規律は、存置することとしてはどうか。

(補足説明)

1 保険に関する規律は、かつて、商法第3編第10章（損害保険・生命保険）及び第4編第6章（海上保険）に規定されていたが、平成20年の保険法の制定により、商法においては、第3編第10章が削除され、保険法の特則としての海上保険に関する規律だけが残っている。商法第3編第10章には、損害保険の一つとして運送保険に関する特則も定められていたが、運送保険は企業保険であることが多く、保険契約の内容等は当事者間の合意に委ねることで足りることなどから、保険法において、運送保険に関する特則の規律は設けられていない。

この点について、諸外国の法制を見ると、英国では、1906年海上保険法によって規律されているのに対し、ドイツでは、2007年の保険契約法制定の際に商法から規定が削除されている。

2 本研究会において、商法に海上保険に関する規律を存置する必要があるか否かにつき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 海上保険は、英国法を中心とした長年の判例と実務の蓄積により、国際的な標準が確立している領域であるところ、海上保険以外の運送保険も、海上保険の考え方と実務を基礎として運用されている。海上保険に関する商法の規定は、これらの企業保険の一般法に近い意義を有しており、契約当事者や裁判実務にとって参照すべきものとして、任意規定として、標準的な海上保険の規律内容を明らかにしておくことが有益である。
- ・ 海上保険に関する取引は、国際的な市場において行われるが、我が国に実定法が存しない場合には、海上保険に関する日本法の内容を対外的に予測可能性のある形で示すことができず、準拠法や裁判管轄地の選択に際し、取引相手の理解を得ることが困難になる。
- ・ イギリス、カナダ、オーストラリア、フランスやアジア諸国（インド、シンガポール、中国、韓国）などの主要な海運国では、基本的に、海上保険に関する実定法を整備している。
- ・ ドイツでは、海上保険に関する実定法が廃止されたが、広汎に利用されている標準約款が古くから整備されている。これに対し、我が国では、独占禁止法等との関係もあり、ドイツのような拘束力の強い標準約款を設けることは困難であり、その規律を法律で示す必要性は大きい。
- ・ 保険法の規律は、消費者保護に重点を置いており、国際的な海上保険の規律と異なる部分が多い。

3 以上によれば、商法に海上保険に関する規律を存置することが相当であると考えられる。

(注) 昭和10年の法制審議会の改正要綱では、「保険ニ関スル規定ハ海上保険業者ノ現ニ使用スル約款ヲ参酌シテ適當ニ之ヲ改正スルコト」とされている。

## 2 海上保険の目的

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。

（補足説明）

1 海上保険に関する商法の規律は、航海に関する事故（商法第815条第1項）をその適用範囲としている。

「航海に関する事故」の意味について、損害保険法制研究会作成の「海上保険契約法改正試案理由書1995年確定版」（以下「改正試案」という。）では、海上危険（maritime perils）と同義であり、広く航海に付随する危険をいうものとされている。

2 本研究会において、海上保険に関する商法の規律の適用範囲につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 実務上、海上保険に係る保険種目は、海上や国際的な財産の移動という危険事情におけるリスクを対象としており、具体的には、船舶や海洋石油掘削構築物等の海上財産に関わる各種保険や、国際的に海上輸送・航空輸送・陸上輸送がされる貨物の保険等がある。
- ・ 船舶保険については、基本的に、外航船舶・内航船舶とも同じ約款によっているが、外航船舶につきイギリスの協会期間（保険）約款を利用するものもある。船舶の責任保険は、主として日本船主責任相互保険組合の相互保険（P&I保険）によっているが、民間の保険会社が引き受けるものもある。
- ・ 貨物保険については、外航海運の貨物は、市場の国際性に鑑み、イギリスの協会貨物（保険）約款（ICC約款）等を参照した契約条件に基づく貨物海上保険によっているが、内航海運の貨物は、国内陸上運送の運送保険と同一内容の貨物海上保険によっている。なお、国際的な海上運送区間を含む複合運送の場合には、全運送区間を通じて、外航貨物海上保険により引き受けられている。
- ・ 実務の状況を踏まえ、海上保険に関する規律の適用範囲を明確化すべきである。
- ・ 上記の実態によれば、海上保険に関する規律の適用対象について、「海上に所在する財産又は海上運送を利用した売買目的物に関する危険その他の海上企業活動から生ずる危険についての損害保険」などとするのが考えられるし、国際的な航空運送や陸上運送をも対象とするために、更に「これらに関連した危険」という文言を付加することも考えられる。
- ・ 航空運送に関する保険についても、同様の規律とするのが望ましい。
- ・ 改正試案では、航海に付随する危険か、又は純粋な陸上危険・航空危険かは、境界が曖昧であり、その点を法律の規定により完全に除去することはそもそも困難であるとされている。
- ・ 国際的な航空運送や陸上運送に係る貨物保険は、企業保険として保険法の片面的強行規定の適用が除外されており（保険法第36条第4号）、約款により海上保険と同様の規律を設けることが可能である。このような貨物保険について、諸外国の法制では、明文で海上保険に関する規律の適用対象とされているのか。

- ・ 海上保険に関する商法の規定は、国内の運送保険その他の企業保険の一般法に近い意義を有しているのであるから、その適用範囲を無理に広げる必要はないのではないか。現行法の規律を改める場合には、適用範囲を相当に明確化することが求められるが、そのような明確化には成功していないように思われる。
- 3 以上によれば、航海に関する事故（商法第815条第1項）という適用範囲について、保険実務に応じた見直しを求める意見が多かったが、具体的な適用範囲の明確化が可能か否かについて、引き続き検討すべきであると考えられる。

### 3 海上保険の種類

積荷の到達によって得られる利益又は報酬の保険に関する規律（商法第820条）は、削除することとしてはどうか。

（補足説明）

#### 1 希望利益保険

- (1) 現行法上、海上保険の種類としては、船舶保険及び貨物保険のほか、積荷の到達によって得られる利益又は報酬の保険（希望利益保険）が掲げられている（商法第820条）。

改正試案では、実務上、希望利益につき、貨物保険の一部として付保されるのが通例であること等から、商法第820条の削除が提案されている。

- (2) 本研究会において、この規律の在り方につき検討を行ったところ、希望利益や報酬について独立の保険として付保されることは極めてまれであるし、仮に付保されるとしても、目的物の評価額が変動したために差額を追加付保するものと考えられるから、貨物保険の一部として個別の約款の規律に委ねることが相当であり、独自の類型として法律に規定する必要はないとの指摘があった。

- (3) 以上によれば、商法第820条を削除することが相当であると考えられる。

#### 2 貨物保険の保険価額

本研究会においては、商法第819条の規律の在り方についても検討を行った。

この点について、改正試案は、貨物の価額、運送賃及び保険料の額の合計額（C I F 価格）の10%に相当する金額を希望利益相当分として加算すべきであるとするところ、外航ではそのように加算するのが一般的ではあるが、内航貨物海上保険をも考慮すると、必ずしも統一的な実務があるわけではなく、法律上10%の加算を規定する必要はないとの指摘があった。

以上によれば、商法第819条の規律については、上記のC I F 価格を保険価額とすることが考えられるが、その10%に相当する金額を加算する規律を設けることは相当でないと考えられる。

### 4 保険期間

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。

(補足説明)

- 1 現行法上、船舶航海保険については、保険者の責任は荷物等の船積みに着手した時に開始し、到達港において荷物等の陸揚げが終了した時に終わるとされ（商法第821条）、積荷保険については、保険者の責任は積荷が陸地を離れた時に開始し、陸揚港において陸揚げが終了した時に終わるとされている（同法第822条）。

改正試案では、実務上多く見られる船舶期間保険について規律を設けることや、船舶航海保険及び貨物保険について実務に即した詳細な規律に改めることが提案されている。

なお、実務上は、船舶保険及びP & I 保険は期間保険が多く、貨物保険は航海保険が一般的である。

- 2 この点に関連して、改正前商法第649条第2項第6号では、保険証券の記載事項として、「保険期間ヲ定メタルトキハ其始期及ヒ終期」と規定され、保険期間の定めがない場合があり得ることが前提とされていたが、保険法第6条第1項第5号では、保険期間の約定があることを前提とする規定振りとされた。

そうすると、商法に保険期間に関するデフォルト・ルールを定める必要はないものと考えられる。なお、保険期間は、保険料算定の基礎となり、保険契約に不可欠の要素であって、実務上も約款の定めが設けられているところ、商法第821条及び第822条を削除したとしても、このような約款の定めをすることは、当然に可能である。

- 3 本研究会において、商法第821条及び第822条を削除することの当否につき検討を行ったところ、海上保険の独自性を示す観点からは、出航から到達までの1航海を単位として保険期間や保険料を設定することができるという概念が重要であり、この概念をデフォルト・ルールとして法律で示すことにより、これを前提としている他の海上保険の規定の説明が容易になるとの指摘があった。

- 4 以上によれば、海上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、削除することが考えられるが、なお実務に及ぼす具体的な影響にも留意しつつ、引き続き検討すべきである。

## 5 海上保険証券

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

(補足説明)

- 1 保険証券の記載事項

(1) 現行法上、船舶保険及び貨物保険の保険証券には、保険法第6条第1項各号に掲げる事項のほか、商法第823条各号に掲げる事項を記載しなければならない。

改正試案では、保険証券の記載事項について、実務を参考にして追加や削除をす

べきであるとして、おおむね、本文のように改めることが提案されている。

(2) 本研究会において、商法第823条の規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 現在の実務の取扱いでも、本文(1)(2)の事項は、保険証券の記載事項とされている。
- ・ 船舶保険に関し、商法第823条第1号所定の船長の氏名については、船長が誰であるかにより航行の安全性が左右されるおそれは少ないため、これを削除してもよい。
- ・ 貨物保険に関し、同条第2号及び改正試案では、積載船舶の国籍及び種類（鋼鉄船、木造船等の別）を記載事項としているが、保険契約者にとってアクセスが困難な情報であり、むしろ、積載船舶の名称さえ特定することができれば、保険者において情報を取得することは可能であるため、これらを削除すべきである。

(3) 以上によれば、保険証券の記載事項について、基本的に本文のように改めることが相当であると考えられる。

なお、改正試案では、「填補の範囲」も法定記載事項とすべきであると提案されているが、この点については、現在の保険法及び商法に規定がなく、海上保険にのみ特有なものといえるか否かを踏まえる必要があると考えられる。

## 2 予定保険についての商法第823条の適用の在り方

(1) 本研究会においては、本文の検討に際し、包括予定保険における保険証券につき、次のような指摘があった。

- ・ 実務上は、包括予定保険の形で保険契約を締結することが多く、保険契約締結時に包括予定保険証券（open policy）を交付し、予定事項が確定した際にも個別の保険証券を交付しているところ、保険法第6条により契約締結後遅滞なく保険契約者に交付すべき書面に該当するのは、前者の保険証券である。しかし、包括予定保険証券には、概括的な記載しかされないため、船舶の名称や船積港等の名称を法定記載事項とする商法第823条を保険法第6条の特則と位置付けることに意味があるのか、疑問がある。
- ・ いずれの証券も保険法第6条に基づくものと整理する考え方については、一つの保険引受けにおいて、契約締結時の法定書面を2通発行するというのは、違和感がある。
- ・ 予定事項が確定した際に交付すべき個別の保険証券は、契約締結の証拠というより、保険契約者に保険内容を了知させる書面を交付することに主眼がある。

(2) 予定保険についての商法第823条の適用の在り方について、引き続き検討する必要がある。

## 3 有価証券としての保険証券に関する規律

(1) 本研究会において、指図式又は無記名式の保険証券に関する規律を設けるべきであるとする見解についても検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 判例（大審院昭和10年5月22日判決・民集14巻923頁）は、保険証券を指図式により発行することができるとする明文の規定がないこと等を理由とし

て、指図式の保険証券につき裏書によって譲渡することができないとしているため、指図式の保険証券の有効性に懸念があり、規律が設けられることが望ましい。

- ・ 貨物保険であっても、保険証券を被保険利益と無関係に移転することは困難であり、権利の行使及び移転のいずれか又は双方に証券を要とする有価証券性を否定する見解が多いのではないか。
- (2) 上記の点については、学説上も、保険証券は有価証券に当たらないとする見解が多いようであり（江頭憲治郎「商取引法（第7版）」445頁参照）、規律の新設には困難が多いと考えられる。

## 6 告知義務

**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）

- 1 (1) 現行法上、海上保険については、商法のほか、保険法の適用もあるため、告知義務に関するデフォルト・ルールとしては、保険契約者又は被保険者になる者は、保険契約の締結に際し、危険に関する重要な事項のうち保険者になる者が告知を求めたものについて、事実の告知をしなければならないとされている（同法第4条。質問応答義務）が、海上保険については、片面的強行法規性を定める同法第7条の適用が除外され（同法第36条第1号）、必要な約款の定めを設けることが可能になっている。

（注）そもそも、保険法制定前の商法第644条第1項では、保険契約の締結に当たり、保険契約者が悪意重過失により重大な事実を告げず、又は重要な事項につき不実を告げたときは、保険者は、契約の解除をすることができることとされ（自発的申告義務）、海上保険についても、この点に関する特則がないために、同項の適用があった。

保険法の制定により、同法上のデフォルト・ルールが自発的申告義務から質問応答義務に改められたが、商法中に海上保険に関する特則がないために、上記のとおり、保険法の規律が及ぶこととなっている。

- (2) この点について、内航で用いられる貨物海上保険普通保険約款（和文）には、告知義務に関し質問応答義務の定めがある。外航で用いられる貨物海上保険証券（英文）には、保険金請求に対する責任及びその決済に関してのみ、英国の法律及び慣習に準拠する旨の定めはあるが、告知義務に関する直接の定めはない。

他方、船舶保険普通保険約款（和文）には、保険者の保険引受けの諾否又は保険契約内容の決定に影響を及ぼすべき重要な事項につき告知義務を課す旨の定めがある。

- 2 本研究会において、上記1の規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 海上保険は、他の損害保険と異なり、対象となる危険が主として国外の事情に係り、個別性が強く、危険の内容及び程度を一般的に推定することが困難であるため、質問応答義務の規律によることはできない。海上保険は、同種のケースが大量

に存在する消費者保険や、一定の想定が可能な国内分野の保険と異なり、引受けの前提となる危険事情が多様であり、迅速かつ低廉な合理的取引を進める上で、自己責任原則に基づく自発的申告義務の規律による必要がある。

- ・ イギリスでは、海上保険において自発的申告義務の規律によることは当然であると考えられており、フランスも、同様である。
  - ・ 我が国は、世界の貨物保険のシェアの1割程度を占めているが、我が国の規律が世界中の規律と異なることは不合理であり、国際的な再保険の関係で支障が生じないよう、自発的申告義務の規律とすべきである。
  - ・ 現行法の規律の下で、約款により自発的申告義務を定めることも可能ではあるが、外航では、国際的な定型約款が用いられており、我が国のみが独自の特約を設けて定型約款の規律を修正するというのでは、過誤の危険性が高まり、そのために日本法の利用が避けられ、保険料率が割高となりかねない。
  - ・ 現状では、外航の貨物海上保険証券には、保険金請求に対する責任及びその決済に関してのみ、英国の法律及び慣習に準拠する旨の定めを設けているところ、告知義務違反は保険者の責任の問題であるとする英国の考え方によれば、我が国の保険法の質問応答義務の規律の適用はないことになるが、他方で、告知義務違反は契約成立の問題であるとする我が国の裁判例もあり、この考え方によれば、現在の規律は、実務に混乱をもたらしかねない。このような混乱が生ずる前に、速やかに、海上保険について自発的申告義務の規律をデフォルト・ルールとすべきである。
- 3 以上によれば、海上保険契約における告知義務について、商法に自発的申告義務の規律を定めることが相当であると考えられる。

## 7 危険の変更又は増加

海上保険において危険の変更又は増加があった場合に関する規律（商法第824条から第827条まで）については、基本的に現行法の規律を維持しつつ、船長の変更があった場合に関する規律（同法第826条）は削除することとしてはどうか。

（補足説明）

- 1 現行法上、海上保険における危険の変更又は増加に関しては、航海の変更（商法第824条）、発航・航海継続の懈怠、航路の変更その他著しい危険の変更・増加（同法第825条）、積荷保険における船舶の変更（同法第827条）等の規律があり、契約の失効や以後免責という効果が定められ、保険法第29条の特則となっている。

（注）危険の増加について、保険法第29条では、告知事項に係る危険の増加の客観的程度により規律が整理され、①引受範囲内の危険増加の場合には、保険者は原則として保険契約を解除し得ないものの、契約で定めた通知義務違反等の要件があれば解除は可能であり、②引受範囲外の危険増加の場合には、契約の定めに従い解除し得るとされた（危険の変更に関する規律は設けられていない。）。

なお、保険法制定前は、商法において、危険の著しい変更又は増加があった場合について、保険契約者又は被保険者に帰責事由があるときは保険契約が失効し、帰責事由が



ないときは保険者は保険契約を解除し得るとされていた。

- 2 本研究会において、上記1の規律の在り方に関し、一般法である保険法第29条の規律に従うように改めるべきか、それとも、基本的に現行法の規律を維持し、規定の整理をするにとどめるべきかにつき、検討を行ったところ、次のような指摘があった。
- ・ 実務では、危険の変更や増加について、約款上、契約の失効、以後免責、免責事由、約定解除権等を組み合わせて詳細な規律を設けているところ、現行法の規律で問題は生じておらず、イギリス法の規律とも平仄が合っていることから、基本的に現行法の規律を維持することでよい。
  - ・ 商法第824条第1項では、責任開始前の航海の変更の場合に、保険契約が失効する旨を定めており、改正試案では、責任開始の前後で規律を異にする理由はなく、以後免責の規律に改めるべきであると提案されているが、実務上は、この点を含め、あえて契約を継続させる規定とする必要はなく、現行法の規律を維持することでよい。
  - ・ 商法第825条ただし書及び第827条ただし書の規律（危険の変更と事故との因果関係がない場合の取扱い、危険の変更につき保険契約者の帰責事由がない場合の取扱い）についても、基本的には、現行法の規律を維持することでよい。
  - ・ 船長の変更が契約の効力に影響しないこと（商法第826条）は、現在においては当然であり、これを削除しても問題はない。
- 3 以上によれば、海上保険における危険の変更等について、基本的に現行法の規律を維持し、規定の整理をするにとどめつつ、商法第826条は削除することが相当であると考えられる。

## 8 予定保険

- (1) 貨物保険の予定保険（商法第828条第1項）について、積載船舶が未定の場合の規律に加え、貨物の数量、保険期間の始期その他の事項が未定の場合の規律を設けてはどうか。
- (2) 予定保険に係る未確定事項が確定した場合に保険契約者が通知を懈怠すると保険契約が失効する旨の規律（同条第2項）の適用については、通知の懈怠が故意又は重大な過失による場合に限ることとしてはどうか。

（補足説明）

### 1 本文(1)について

- (1) 商法第828条第1項は、予定保険として、積載船舶未定の場合に限り規律を定めている。

改正試案では、貨物の数量を確定しない場合についても、予定保険に関する規律を設けることが提案されている。

- (2) 本研究会において、上記の規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。
  - ・ 実務上は包括予定保険が多く利用されており、積載船舶のほか、貨物の数量、保険期間の始期、船積み時の金額、航路等の様々な事項の全部又は一部を確定し

ないまま、保険の引受けがされる例が多い。

- ・ 包括予定保険は、それ自体で集散的な保険契約が成立しているものであり、個々の目的物についての保険契約の予約がされているわけではない。
  - ・ 予定保険では、C I F 価格の 1 1 0 % という保険金額の定め方や、どのような事故の場合にどのような範囲で補填するかという保険条件及び保険料率等の保険契約当事者間で決められる事項については、事前に定めているが、保険契約者と取引相手のビジネスの関係で決定する事項については、未確定のままであることが多い。
  - ・ 商法第 8 2 8 条第 1 項は、積載船舶未定の場合の予定保険における通知事項として、船舶の名称のほか、その国籍を掲げているが、国籍の通知は実務上行われていないから、通知事項から削除すべきである。
- (3) 以上によれば、予定保険の未確定事項について、本文(1)のように改めることが相当であると考えられる。

## 2 本文(2)について

- (1) 現行法上、保険契約者等が予定保険に係る未確定事項が確定したことを知ったときは、遅滞なく、保険者に対して通知をする必要があり、保険契約者がこの通知を懈怠すると、保険契約は失効するとされている（商法第 8 2 8 条第 2 項）。
- 改正試案では、通知義務違反の規律について、故意又は重大な過失によって通知をしなかったときに限定することが提案されている。
- (2) 本研究会において、改正試案の提案につき検討を行ったところ、そのように改めることにつき異論はなかった。
- (3) 以上によれば、本文(2)のように改めることが相当であると考えられる。

## 9 保険者の免責

- (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 8 2 9 条第 1 号）。
  - イ 商法第 8 2 9 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 1 7 条）。
  - エ 小損害免責の規律を削除すること（商法第 8 3 0 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。

(補足説明)

### 1 本文(1)について

- (1) 海上保険における保険者の免責については、保険法第 1 7 条第 1 項に代えて、商法第 8 2 9 条及び第 8 3 0 条の規律の適用があり、様々な免責事由が掲げられている。
- 改正試案では、約款の定め方や諸外国の法制等を参考にして、詳細な免責事由の

規律を置くことが提案されている。

(2) 本研究会においては、現在の約款の定めを踏まえて商法に基本的な規律を設けるという観点から、検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 保険契約者又は被保険者の故意又は重過失によって生じた損害（商法第829条第1号）については、保険法第17条第2項と同様に、責任保険につき故意に限ることとすべきである。
- ・ 保険の目的の性質若しくは瑕疵又はその自然の損耗によって生じた損害（商法第829条第1号）については、保険法第17条には掲げられていないが、海上保険に典型的な免責事由であり、規律を維持すべきである。
- ・ 貨物保険における傭船者、荷送人又は荷受人の悪意又は重過失によって生じた損害（商法第829条第3号）については、外航の約款やイギリス法には見られない規律であり、保険法第30条の重大事由解除の規律によっても対処することができるから、商法第829条第1号とは別に規律を残す意義や必要性に乏しい。
- ・ 水先案内料、入港料、灯台料、検疫料等（商法第829条第4号）については、事故による損害ではないから、規定を削除すべきである。
- ・ 商法第829条は、戦争その他の変乱によって生じた損害を掲げていないが、保険法第17条第1項や約款の定め方を踏まえ、これを明示的に規定しても問題は生じない。
- ・ 保険価額の2%以下の小損害につき保険者が責任を負わない旨の規律（商法第830条）については、実務上一般的でないから、規定を削除しても問題は生じない。

(3) 以上によれば、本文(1)のように改めることが相当であると考えられる。

## 2 本文(2)について

(1) 本研究会においては、上記のほか、遅延による損害を法定免責事由とすることにつき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 貨物保険で利用される保険約款では、遅延による損害を免責事由とするのが一般的であり、航海遅延による逸失利益や拡大損害を排除することにより、紛争コストの削減と適切な保険料率の設定に役立っていることから、これをデフォルト・ルールとして規定することが望ましい。
- ・ イギリスの協会貨物（保険）約款（I C C約款）では、被保険者の故意の違法行為、保険の目的物の通常漏損・減少・自然の消耗、梱包・コンテナの不完全、保険の目的物の性質又は固有の瑕疵、遅延、船会社の経済的破綻、原子力を使用した兵器・装置の使用、船舶が貨物の安全輸送に適しないことを免責事由として規定している。
- ・ 遅延による損害は、填補の範囲の問題ではないのか。例えば、遅延による拡大損害の発生及びその額は、保険金請求における請求原因に当たるべき事実であり（契約に定めがなければ、請求原因事実の主張立証ができない。）、保険契約者又は被保険者が抗弁として主張する事実ではないのではないのか。
- ・ 運送は、一般に時間を保証するものではないので、到着時にダメージがあった

事案では、それを請求原因として主張し、保険者が抗弁として当該ダメージは遅延によるものであると主張することになる。

- 例えば、食料品のように、消費期限の設定された貨物が到着遅延により無価値になった場合に、その損害に係る保険金請求が排除されるケースや、カビやさびのように、運送中の事故により生じた貨物の損傷が到着遅延により拡大した場合に、拡大部分に係る保険金請求が排除されるケースがある。
  - 海上保険では、商法第816条で包括責任主義が採用されており、実務上も、一般的にオールリスク担保条件の下で、「全ての偶然な事故によって生じた損害」を対象に保険金を支払う旨の表現が用いられている。そのため、遅延による免責の規律は、重要である。
  - 延着による損害については、填補の範囲に含まれていないとの主張や、保険の目的の性質による損害であって他の免責事由に該当するとの主張もあり得るが、伝統的には、遅延免責による説明がされることが多い。
  - 担保危険の範囲外の保険事故と免責事由に該当する保険事故との区別は、実際には判別し難い場合も多く、両者を免責事由として契約に定めることも少なくない。
- (2) 以上によれば、基本的には、遅延による損害を免責事由に追加することが相当であると考えられるが、填補の範囲との関係や、諸外国の法制等にも留意しつつ、引き続き検討すべきである。

## 10 保険者による填補等

- (1) 保険の目的である貨物に損傷等があった場合における保険者の填補額の計算方法（商法第831条）につき、正確な規定振りに改めることとしてどうか。
- (2) 航海の途中に不可抗力により保険の目的である貨物を売却し、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）は、削除することとしてどうか。

(補足説明)

### 1 本文(1)について

貨物保険の分損計算方法について、商法第831条の規定は、次のように解されるおそれがある。

$$\text{保険価額} \times \frac{A}{B}$$

A：損傷等がある状態の価額  
B：損傷等がない場合に有したであろう価額

改正試案では、この点につき、AとBの差額が損害であるから、次のように改めることが提案されている。

$$\text{保険価額} \times \frac{B - A}{B}$$

本研究会において、改正試案の提案につき検討を行ったところ、そのように改める

ことにつき異論はなかった。

以上によれば、本文(1)のように改めることが相当であると考えられる。

## 2 本文(2)について

本文(2)の規律について、このような処理の実例は見られないことから、改正試案では、この規律を削除することが提案されているところ、本研究会においても、異論はなかった。

## 3 船主責任相互保険における損害の填補

本研究会においては、P & I 保険は、被保険者である組員が賠償義務を先履行して初めて保険金請求権が発生するという方式を採っており、国際P & Iクラブによる再保険スキーム等の関係もあり、世界標準であるところ、保険法第22条の規律（被害者が加害者の保険金請求権について先取特権を有するというもの）の適用除外規定を設けるべきであるという意見についても、検討を行った。

この意見に対しては、保険法第22条は、被害者保護の観点から必要とされるものであり、海上保険のうち特にP & I 保険についてのみ例外を認めるのは困難ではないかとの指摘があった。

## 11 委付

**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。**

（補足説明）

### 1 現行法上、海上保険については、保険委付の制度が定められており、被保険者は、全損又はこれに準ずる損害が発生した場合に、保険の目的物について有する一切の権利を保険者に移転することにより、保険金額の全部を請求することができるとされている。

しかし、このような場合には、船骸撤去等の付随的な義務の履行のために多大な費用を要することがあるため、実務上、この制度は用いられず、保険者は、保険の目的についての権利を取得せずに全損として保険金を支払ってきた。この実情を受けて、我が国の実務上も、平成初期以降、約款において、委付することができない旨が明記されている。

改正試案では、保険委付の制度を廃止し、現実全損及び解釈全損（船舶が60日間存否不明の場合等に全損として解釈するもの）の規定を設けることが提案されている。

本研究会において、保険委付の制度の廃止につき検討を行ったところ、異論はなかった。

### 2 解釈全損

解釈全損の規律については、次のような指摘があった。

- ・ 保険会社は約款で対応することができると思われるが、委付の規定が削除されることを前提とすると、法律上の規定があった方がよい。
- ・ 解釈全損につき法律上の規定がないときは、厳密には、全損を認定し得ない時点で全損処理をすることが利得禁止原則の観点から許容されるかが問題となる。

- ・ 法律で約款の定めのような基準を規定することは困難ではないか。  
この点については、約款により全損の取扱いをすることについて具体的な問題が生じているか等を踏まえつつ、引き続き検討すべきであると考えられる。

### 3 残存物代位

改正試案では、全損の場合に、被保険者に保険の目的物につき負担する債務の内容等に係る通知義務を課すとともに、保険者に残存物代位に係る代位権を放棄するかどうかの選択権を与えることが提案されているが、特約により放棄を原則とする実務が定着しており、上記と同様の内容を定める約款による実務の取扱いに問題を生じていないことから、規律を設ける必要はないとの指摘があった。

## 第7 船舶先取特権

(注) 以下では、船舶の先取特権及び抵当権に関する1926年、1967年又は1993年の国際条約をそれぞれ「26年条約」、「67年条約」又は「93年条約」という。

### 1 条約との関係

**商法に93年条約の規律の一部を取り入れることとしてはどうか。ただし、その範囲については、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。**

(補足説明)

- 1 船舶先取特権を生ずる債権については、商法制定当初は、現行商法が規定するもののほか、委付が許された債権（船員の職務執行に起因する損害賠償請求権）も対象とされていた（改正前の商法第842条第9号）。その後、昭和32年には、国際海上物品運送法の制定に際し、傭船者が第三者と再運送契約を締結した場合における運送品に関する損害に基づく一定の債権について船舶先取特権が認められた（同法第19条。これは、再運送契約の履行責任を船舶所有者に負わせる商法第759条を準用しない代わりにの措置とされる。）。昭和50年には、船主責任制限法の制定に際し、委付主義から金額責任主義に移行し、商法第842条第9号の規定は削除されたが、責任制限の対象となる債権につき船舶先取特権が認められた（船主責任制限法第95条。船舶油濁損害賠償保障法第40条も同様）。

これに対し、93年条約は、商法第842条第6号及び第8号に相当する債権（船用品供給による債権等）には船舶先取特権を認めていない。これは、船舶先取特権が公示されない権利であるのに、船舶抵当権に優先するという強力な効果が与えられており、船舶金融の妨げになるためその範囲を狭めるべきであること、契約債権については保険により損失を補填し得ること等を理由とするといわれる。

(注) 国際条約及び諸外国の法制の比較については、末尾の「【船舶先取特権】条約及び各国法制（日、独、仏、英、米、韓、中）比較表」のとおりである。

- 2 本研究会において、船舶先取特権の見直しの基本方針として、多様な諸外国の法制（船舶先取特権を認めるものの抵当権に劣後とする法制、船舶先取特権を認めないものの留置権を認めるとする法制等）も念頭にしつつ、現行法の規律を維持すべきか、又は基本的に93年条約に合わせるべきかを中心に、検討を行った。

この点については、商法の規律を一切見直すべきではないとの意見はなかったが、次のような指摘があった。

- ・ 93年条約は、貨物損害については、保険により損害を補填し得るとして船舶先取特権を認めないとしているが、貨物保険に入っていないこともあるし、保険者が保険代位により求償するに当たり、船舶先取特権が認められないこととなると、保険料に影響が生ずるおそれもある。
  - ・ イギリスやアメリカでは、船舶先取特権がなくても船舶のアレストが容易であるが、我が国では、そのような法制ではなく、貨物損害に対しても船舶先取特権を認める必要がある。
  - ・ 船舶先取特権については、国際私法上、どのような場合に我が国の規律の適用があるのか見解が分かれており、立法により解決すべきである。
  - ・ 国際私法については、近時全面的な見直しがされ、平成18年に法の適用に関する通則法が制定されたが、その際の法制審議会国際私法（現代化関係）部会においては、諸外国においても法定担保物権の準拠法について明文の規定を設けている国は見当たらないこと等を理由として、これに関する特段の規定を設けないこととされたようである。
- 3 以上によれば、貨物損害に関する船舶先取特権などの点において、93年条約の規律を商法に取り入れることには慎重に検討する必要があるが、本研究会においては、船舶抵当権者や船用品供給業者等の意見を聴取することができなかつたため、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。

(注) 昭和10年の法制審議会の改正要綱では、「船舶債権ニ関スル規定ハ海上先取特権及ビ抵当権ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約ヲ参酌シテ適當ニ之ヲ改正スルコト」とされている。

## 2 船舶先取特権を生ずる債権の範囲

### (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「船舶力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。

(補足説明)

- 1 現行法上、本文所定の債権を有する者は、船舶先取特権を有する(商法第842条第6号及び第8号)。

これは、かつて、船舶所有者が船舶を担保に資金を借り入れ、船舶が目的地に到着した場合には通常より高い利率の利息を付して借入金を返済するが、到達しなかつた

場合には元本・利息の支払義務を免れるという契約（冒険貸借）が行われ、貸主には船舶に対する優先権が認められていたようであり、その名残といわれている。

これに対し、93年条約は、これらの債権を有する者に船舶先取特権を認めていない。

これらの船舶先取特権については、現在では、金融業等の発達や通信技術の発展に伴い冒険貸借が利用されなくなったこと、67年条約以後の条約は、契約債権につき、抵当権に優先する船舶先取特権を認めていないこと等から、これを認める必要はないのではないかと指摘されている。

2 本研究会において、本文所定の船舶先取特権について、抵当権に劣後するものとすることや、船舶先取特権を認めない（留置権の限度で保護する）こととするものの当否を中心に検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 少なくとも内航の場合は、燃料の供給業者は、船舶所有者（又はオペレーター）との関係が密接で、その経営状態をある程度は把握し得るのであり、掛けで燃料を供給し続け、未払の燃料代金債権が多額となってから船舶先取特権を主張するような濫用的なケースもみられる。
- ・ 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、燃料の供給業者が船舶所有者に対して船舶先取特権を主張するケースがある。
- ・ 裁判例では、商法第842条第6号の要件を狭く解し、新たな航海の開始のために必要なものを含まず、既に開始された航海を継続するために必要なものに限りとされている。
- ・ 外航の場合は、内航と異なり、特定の業者からではなく、立ち寄った寄港地で燃料を供給するのが通常である。
- ・ 燃料代金債権の金額は大きいのが、通常の運航費用というべきであり、燃料の供給業者に対してしかるべき保護を与える必要がある。
- ・ 世界的に見た場合には、本文所定の船舶先取特権は、必ずしも船舶抵当権に優先していないのであり、このような考え方については妥協の余地があるのではないか。
- ・ 93年条約の審議過程では、北欧諸国は、船用品の供給業者に船舶先取特権を与えるべきでないと主張し、これに対し、アメリカ・日本・イタリアは、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。

3 以上によれば、本文所定の船舶先取特権については、濫用的なケースへの懸念を重視してこれを削除する考え方もあり得るが、濫用的な個別事案については司法の判断により対処することも考えられ、燃料等の供給業者に対する相応の保護という観点や従前の経緯等に照らすと、現時点では、本文の【甲案】又は【乙案】によることが現実的であると考えられる。

この点については、船舶抵当権と船舶先取特権との優先関係等を中心に、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきである。



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。

（補足説明）

1 現行法上、雇用関係の船舶先取特権については、雇用契約によって生じた船員の債権について生じ、船舶先取特権中第7順位とされ、その発生後1年の経過により消滅する（商法第842条第7号、第847条）。これは、労働債権の保護という社会政策的考慮や、船舶の保存・維持が船長その他の船員の労務に負うところが大きいこと等を踏まえる一方で、除斥期間を設けて船舶先取特権の被担保債権が累積することを回避するものといわれている。

これに対し、93年条約では、この船舶先取特権は、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、船舶先取特権中第1順位とされ、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（同条約第4条第1項、第5条第2項及び第9条）。

2 本研究会において、雇用関係の船舶先取特権の規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 船舶先取特権を生ずる債権の範囲について、商法第842条第7号の規定振りでは退職金債権が含まれると解釈されるおそれがあるが、船員が1日しか乗船していないにもかかわらず多額の退職金債権につき船舶先取特権が認められることは、不当である。なお、同号の雇用契約は、沿革的には船員法所定の雇入契約を指すものと考えられるし、93年条約第4条第1項(a)において船舶先取特権を認める範囲も、「employment on the vessel」と規定されているところ、これらは、特定の船舶との牽連性を有する賃金債権を念頭に置くものである。
- ・ 上記債権の範囲について下級審の裁判例は分かれており、福岡高裁昭和52年7月7日判決・判例時報875号106頁は、給料のほか、各種手当及び退職金も、当該船舶への乗組期間の割合に応じた限度で含まれるとした上で、算出基礎となる乗組期間は、過去1年以内に雇止めとなった乗組に限られると判示している。これに対し、大阪高裁昭和52年10月28日判決・判例時報885号160頁は、商法第842条第7号の被担保債権には発生上の限定がないから、退職金債権を含め、船員らにつき雇用契約によって生じた全ての債権が同号の保護の対象となると判示している。
- ・ 明治32年の商法制定時には、船員の雇入れ期間は1年に制限されていた。また、当時、退職金制度は普及しておらず、退職金債権が船舶先取特権の被担保債権になるとの認識はなかったのではないか。
- ・ 今日では、船員の雇用契約は、一航海単位ではなく、継続して船舶所有者等に雇用されており、陸上労働者の雇用形態と異なるところはない。船員の労働債権に限って特別の保護を与える必要はないのではないか。

- ・ 我が国においては、退職金債権の額が比較的大きいことに留意する必要がある。例えば、竣工後7年の船舶に対して、勤続年数30年の船員がこれに対応する退職金請求をしたケースもある。
  - ・ 船舶の建造に際しては、建造資金の8割程度を銀行から借入れ、残余の2割程度は船舶所有者の自己資金で支出する例が多いようであるが、実務上、船舶先取特権の被担保債権となる退職金等の額は、船価の何割程度にまで達するのか。
  - ・ この規定の趣旨につき、労働政策の側面だけを強調すれば、全ての退職金債権に船舶先取特権を認めることとなるが、船舶所有者の債権者の共同の利益のために生じた債権という側面をも考慮すると、乗船期間に見合った期間に生じた債権に限るとの結論を導くこともできる。最終的には、政策判断の問題である。
  - ・ 船舶先取特権の順位や除斥期間の起算点については、上記のような債権の範囲と合わせて議論すべきではないか。
  - ・ 平成15年改正前の民法第306条第2号及び第308条では、「雇人が受クベキ最後ノ六ヶ月間ノ給料」につき一般の先取特権を認めていたところ、最高裁昭和44年9月2日第三小法廷判決・民集23巻9号1641頁は、給料の後払いとしての性格を有する退職金債権について、その最後の6か月間の給料相当額について一般の先取特権があると解している。
- 3 以上によれば、特に、雇用関係の船舶先取特権を生ずる債権の範囲について考え方の対立があるようであるが、その一方で、近時の裁判例は見られないところであり、今後の検討に当たっては、現状においてどのような事案がどの程度発生し、具体的な問題が生じているのかどうかや、退職金の保全措置その他の政策等に十分に留意しつつ、より広い関係者間において議論を継続すべきであると考えられる。

#### 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。

（補足説明）

- 1 現行法上、次に掲げる債権についても、船舶先取特権が認められている。
  - ① 船舶及びその属具の競売に関する費用並びに競売手続開始後の保存費（第842条第1号）
  - ② 最後の港における船舶及びその属具の保存費（同条第2号）
  - ③ 水先案内料及び曳船料（同条第4号）
  - ④ 救助料及び船舶の負担に属する共同海損（同条第5号）
 これに対し、93年条約では、上記①②のほか、上記③のうち曳船料に係る部分及び上記④のうち共同海損に係る部分については、船舶先取特権が認められていない。
- 2 本研究会において、93年条約の規律に合わせるという観点や、上記①②については、競売の手続費用等として優先弁済を受け得る範囲で保護すれば足りるとも考えられること等を踏まえ、本文のように削除することにつき検討を行ったところ、特段の

異論はなかった。

## (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。

（補足説明）

#### 1 本文アについて

(1) 船主責任制限法は、船舶上で又は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を制限債権としつつ、船舶先取特権を認めている（同法第95条、第3条第1項第1号）が、自船の旅客及び被用者の人身損害に基づく債権については、制限債権から除外し、船舶先取特権を認めていない（同法第3条第4項、第4条）。この船舶先取特権の順位は、商法上の船舶先取特権に次ぐ第9順位とされている。

これに対し、93年条約は、船舶の運航に直接関連して生じた人の死亡又は身体傷害に関する債権について、制限債権か否かを問わず、船舶先取特権を認めており、その船舶先取特権の順位は、第2順位とされている。

(2) 本研究会において、人身損害に関する船舶先取特権の規律の在り方につき検討を行ったところ、93年条約の規律と同様に、自船の旅客等を含めた保護という観点から、本文アのように改めることについては、特段の異論はなく、その順位につき、財産権侵害に関する船舶先取特権と差異を設けることもあり得るのではないかとの指摘があった。

(3) 以上によれば、本文アのように改めることが相当であると考えられ、引き続きその船舶先取特権の順位をより高い順位とすることを検討すべきである。

#### 2 本文イについて

(1) 船主責任制限法は、財産権侵害に基づく債権について、①船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生ずる当該船舶以外の物の滅失又は損傷による損害に基づく債権、②延着損害に基づく債権、③船舶の運航に直接関連して生ずる権利侵害に基づく債権に船舶先取特権を認めている（同法第95条第1項、第3条第1項第1号から第3号まで）。

これらの船舶先取特権の順位は、商法上の船舶先取特権に次ぐ第9順位とされている。

(注) 船主責任制限法は、制限債権を生ずべき損害の防止措置により生ずる損害に基づく債権等で海難救助の要件に該当しないものについても、船舶先取特権を認めている(同法第3条第1項第4号、第5号、第4条)。

これに対し、93年条約は、財産権侵害に基づく債権について、船舶の運航により生じた物理的な滅失損傷に関する不法行為に基づく債権(運送品・コンテナ・手荷物の滅失損傷を除く。)に船舶先取特権を認めている。これは、契約債権(不法行為債権であっても、下請運送の場合における荷主の実運送人に対する債権は、同様に扱う。)や、延着損害又は権利侵害に基づく債権については、船舶先取特権を認めない趣旨である。

この船舶先取特権の順位は、第5順位とされている。

(2) 本研究会において、財産上の損害に関する船舶先取特権の規律の在り方につき、93年条約と同様の規律を設けることの可否を中心に検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ イギリスやアメリカでは、積荷損害がある場合の船舶のアレストが容易であり、船舶先取特権による保護がなくても問題は生じないが、そのような前提のない我が国では、船舶先取特権による保護が必要である。
- ・ 貨物損害について、保険により損害を補填し得るので船舶先取特権を認める必要はないといわれることがあるが、実際には、P&I保険の保険者が保証状を発行して、後日争うのが実務であるし、保険者が保険代位により求償するに当たり、船舶先取特権が認められないこととなると、保険料に影響が生ずるおそれがあるから、上記のような主張は適切でない。
- ・ 船主責任制限法第95条の船舶先取特権は不法行為に基づく請求権も含まれるため、実務上は同条による主張が多く、国際海上物品運送法第19条の船舶先取特権を主張することはあまりない。
- ・ 運送品の遅延やその他の権利侵害による損害(船主責任制限法第3条第1項第2号、第3号)について、船舶先取特権を認める必要はあるのか。

(3) 以上によれば、財産上の損害に関する船舶先取特権については、本文イの【甲案】のように、現行法の規律を維持する考え方と、【乙案】のように、積荷の滅失損傷に関する部分は現行法の規律を維持するものの、遅延やその他の権利侵害に関する船舶先取特権を削除し、93年条約の規律に近付ける考え方とがあるところ、どのような規律が適切かにつき、引き続き検討すべきである。

なお、【乙案】による場合には、93年条約と同様に、制限債権を生ずべき損害の防止措置により生ずる損害に基づく債権等で海難救助の要件に該当しないもの(同法第3条第1項第4号、第5号)については、船舶先取特権を認めないことになると考えられる。

### (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。

(補足説明)

1 現行法上、再運送契約の場合に、運送品に関する損害で船長の職務に属する範囲内で生じたものに係る賠償請求権については、船舶先取特権が認められている（国際海上物品運送法第19条）。

これは、国際海上物品運送法の制定に当たり、商法第759条を準用せず、再運送契約の荷送人等は船舶所有者に対し直接の履行請求権を有しないとされたところ、①船舶所有者による通常の運送の場合に荷送人等が船舶先取特権を有することとの均衡を取るべきこと、②船荷証券統一条約では対物訴訟制度がある国を前提に、船舶に対する権利行使を認めており、同様の効果をもたらすことが同条約の趣旨に沿うこと等を踏まえたものといわれている。

93年条約では、一般的に、契約債権については船舶先取特権を認めていない。

2 本研究会において、国際海上物品運送法第19条を削除することにつき検討を行ったところ、次のような指摘があり、特段の異論はなかった。

- ・ 実務上、契約責任と不法行為責任の双方を含む船主責任制限法第95条の船舶先取特権による主張が多く、国際海上物品運送法第19条の船舶先取特権を主張することはあまりない。
- ・ 国際海上物品運送法第19条の船舶先取特権は、同法が商法第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、本研究会において同条の削除が検討されていることに照らすと、その存在意義を説明することが困難になる。

3 以上によれば、国際海上物品運送法第19条を削除することが相当であると考えられる。

### 3 船舶先取特権の目的

(1) 船舶先取特権の目的（商法第842条）について、未収運送賃を削除することとしてはどうか。

(2) 数回の航海について生じた船舶先取特権間の順位について、後の航海によって生じたものが優先するとの規律（商法第844条第3項）を削除するとともに、救助料の船舶先取特権は、救助の作業前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こととしてはどうか。

(補足説明)

1 本文(1)について

(1) 現行法上、船舶先取特権の目的は、船舶、その属具及び未収運送賃であるとされる（商法第842条。ただし、国際海上物品運送法第19条の船舶先取特権にあつては、未収運送賃は目的とされていない。）。

未収運送賃に対する船舶先取特権は、67年条約以後の条約では、定められていない。

この点について、一般に、債権に対する船舶先取特権には追及効がないという見解が有力であるところ、現行法の制度には、運送賃請求権の譲渡によって、容易に船舶先取特権による追及を免れるという問題があるし、これを避けるために運送賃

請求権の譲渡制限を法定すること（保険法第22条第3項参照）は、過剰な規制と考えられる。

- (2) 本研究会において、船舶先取特権の目的から未収運送賃を削除することにつき検討を行ったところ、実務では、未収運送賃の特定ができないため、これに対して船舶先取特権を行使する事例はないとの指摘があり、本文(1)のように改めることにつき異論はなかった。

## 2 本文(2)について

- (1) 現行法上、船舶先取特権が数回の航海について生じたときは、船舶先取特権間の順位は、後の航海によって生じたものが優先するとされる（商法第844条第3項）。これは、船舶先取特権の目的に運送賃が含まれ、順位が航海単位で決定されることと関係があるといわれている。

この点につき、26年条約は、現行法と同様の規律であったが、67年条約以後の条約では、船舶先取特権の目的に運送賃を含めず、商法第844条第3項に相当する規律を廃止した（基本的には、航海の順序を問わず、船舶先取特権のリストに従った順位に従うこととなった。）。そして、これに伴い、新たに、救助料の船舶先取特権については、救助を促進する等の目的から、救助の作業前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ている。

（注）ドイツにおいても、1974年の商法改正により、67年条約と同様の改正が行われている。

- (2) 本研究会において、本文(2)のように改めることにつき検討を行ったところ、実務では、船舶先取特権が認められるか否かは極めて重要であるが、実際に船舶の競売・配当にまで至ることは少なく、船舶先取特権間の順位が問題になることはあまりないとの指摘があり、特段の異論はなかった。

## 3 保険金請求権に対する物上代位

- (1) 本研究会においては、船舶先取特権の保険金請求権に対する物上代位の可否についても、検討を行った。

この点について、93年条約は、保険金請求権に対する物上代位を否定しているが、我が国では、民法第304条の解釈として、これを肯定する見解が有力であり（大審院大正2年7月5日判決・民録19輯609頁）、実務上も、船主責任制限法第95条の船舶先取特権に関して保険金請求権に対する物上代位を認めた裁判例（東京地裁平成4年12月15日判決・判例タイムズ811号229頁）を前提としているとの指摘があった。

- (2) 以上によれば、我が国においては、民法第304条による現在の実務を変更しないことが相当であると考えられる。

## 4 船舶先取特権の消滅事由

一定の場合に船舶先取特権の追及効を制限する規律（商法第846条）を維持することとしてはどうか。

（補足説明）

- 1 現行法上、船舶が譲渡された場合において、譲受人が登記をした後に船舶先取特権者に対して公告をし、一定期間内に申出がないときは、船舶先取特権が消滅するとされる（商法第846条）。

各条約には、同旨の規定はなく、船舶先取特権は追及効を有するものとされる。

- 2 本研究会において、商法第846条の規律の在り方につき検討を行ったところ、船舶の売買の際に、この規定により公告をし、船舶先取特権を消滅させるための手続をとったことがある旨の指摘があった。
- 3 以上によれば、商法第846条の規律を維持することが相当であると考えられる。

## 5 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（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。

（補足説明）

- 1 商法第704条第2項は、船舶賃借人が商行為をする目的で船舶を航海の用に供したときは、船舶の利用につき生じた先取特権は船舶所有者に対しても効力を生ずる旨を定めているところ、判例によれば、この先取特権には、商法所定の船舶先取特権のほか、民法上の先取特権も含まれるとされる（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）。

この判例は、船舶安全法上の法定検査に伴い必要となった修繕費に関する事案であるが、商法第842条第6号の「航海継続ノ必要ニ因リテ生シタル債権」には該当せず船舶先取特権は成立しないものの、民法第320条の動産保存の先取特権が成立することを前提として、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、上記の判断を示したものである。

この判例に対しては、①商法第704条第2項の先取特権は、債務者以外の所有物に対して成立する点で、海商法に特有な法理であること、②船舶先取特権は1年の経過により消滅するのに、民法上の先取特権はより長期の消滅時効に服するため、長期間先取特権が付着した状態が継続し、差押え等を受ける船舶所有者の負担が重過ぎること、③現在は、融資者が形式上船舶の共有持分を取得するような船舶金融の形態もあるところ、商法第704条第2項の先取特権の範囲を広く解すると、上記の船舶金融に悪影響を及ぼすこと等の理由から、その結論に反対する考え方がある。

- 2 本研究会において、上記の規律の在り方につき検討を行ったところ、次のような指摘があった。

- ・ 船舶所有者以外の者の債務につき先取特権が生ずるとするのは、例外的な規律であるので、限定的に解釈すべきである。
  - ・ 動産保存の先取特権は、商事消滅時効の適用があるときは5年間存続するところ、登記による公示機能を有しない動産保存の先取特権がこのように長期にわたり存続することは、債権者保護に偏り、船舶所有者の負担が重過ぎる。
  - ・ 仮に、本文の【乙案】による場合には、修繕業者は、注文者が船舶の賃借人か否かを調査し、賃借人であるときは、修繕費の支払を担保する措置を講ずる必要に迫られるのではないか。発航前の燃料の供給についても、同様ではないか。
  - ・ 少なくとも内航の場合は、燃料費や修繕費につきその都度の現金払になるのではなく、船舶所有者が破綻するまで未払金が累積するのではないか。また、修繕費に関する留置権も、船舶所有者が事業の継続を諦めるような段階にならないと行使されないのではないか。
  - ・ この論点は、転用物訴権に関する判例（最高裁平成7年9月19日第三小法廷判決・民集49巻8号2805頁）と密接な関係にある。判例では、賃借人から請け負って修繕工事をした者が所有者に対して不当利得の返還を請求することができる場合を狭く解している。商法第704条第2項の規律の在り方との関係では、船舶賃借人の債務について、船舶所有者が責任を負うべき範囲を広げる根拠は何かの問題となるのではないか。
  - ・ 本文の【乙案】の前提として、船舶について民法上の先取特権が成立するか否かも問題となる。
- 3 以上によれば、本文の【乙案】によるべきとする意見もあつたが、上記平成14年判決後に具体的な問題が生じているのかどうかや、燃料の供給業者や修繕業者等の債権の保全措置に関する実務上の取扱い等に十分に留意しつつ、今後、より広い関係者間において議論を継続すべきであると考えられる。



【船舶先取特権】条約及び各国法制（日，独，仏，英，米，韓，中）比較表

	日本（1899年法）	1993年条約	1967年条約	1926年条約	独（2013年法）	仏（2010年法）	イギリス	アメリカ	韓国（2007年法）	中国（1992年法）
船舶先取特権の効力（抵当権との優劣）	船舶先取特権は、抵当権に優先する（商849）。	船舶先取特権は、登記された抵当権及びモーゲージ等に優先する。  締約国は、国内法により、下記①～⑤以外の先取特権を認め得るが、これは登記された抵当権及びモーゲージに劣後し、かつ、被担保債権の発生後6月の経過又は誠実な買受人への譲渡後60日の経過により消滅するものである必要がある。 （留置権の取扱いは、欄外※2参照）	船舶先取特権は、登記された抵当権及びモーゲージに優先する。  締約国は、国内法により、下記①～⑤以外の先取特権又は留置権を認め得るが、これらは登記された抵当権及びモーゲージに劣後する（造船者・船舶修繕者の留置権の例外は、欄外※1参照）。	船舶先取特権は、抵当権、モーゲージ及び質権に優先する。  締約国は、国内法により、下記①～⑤以外の先取特権を認め得るが、これらは抵当権、モーゲージ及び質権に劣後する。	船舶債権者権に基づく法定質権は、他の担保権に優先する。	船舶先取特権は、抵当権に優先する。	船舶担保権等には次のものがある。 ① maritime liens ② statutory right in rem ③ 海事裁判所の固有の管轄権上の right in rem ④ possessory liens（留置権） ⑤モーゲージ  上記①は、原則として最優位 上記②③（被担保債権は欄外※3参照）は、モーゲージ及び留置権に劣後する。 上記④については欄外※3参照	船舶担保権等には次のものがある。 ① maritime liens ②優先的モーゲージ ③一般のモーゲージ ④ possessory liens（留置権）  maritime liens は、一般のモーゲージ及び留置権に優先する。 maritime liens のうち一定のもの（優先的モーゲージの登録前に生じたもののほか、下記①～④の債権及び共同海損分額）は、優先的モーゲージに優先する。	船舶先取特権は、質権及び抵当権に優先する。	船舶先取特権は、船舶の建造・修繕に関する債権についての留置権に優先し、当該留置権は、抵当権に優先する。
船舶先取特権が生ずる債権	下記①～⑨のとおり	下記①～⑤のとおり	下記①～⑤のとおり	下記①～⑤のとおり	下記①～⑤のとおり（1974年商法改正により、1967年条約の実質摂取）	下記①～⑥のとおり（1926年条約を1935年に批准し、1949年に商法改正）	maritime liens が生ずる債権は少なく、下記①～⑥のとおり	maritime liens が生ずる債権は、次のとおり多種多様である。	下記①～④のとおり	下記①～⑤のとおり
①船舶等の競売費用・競売手続開始後の保存費		船舶先取特権が生ずる債権ではないが、差押え・売却に要する費用（差押え後の船舶・船員維持費用を含む。）は、最優先に支払われる。	船舶先取特権が生ずる債権ではないが、差押え・売却に要する費用は、最優先に支払われる。	①国に支払うべき訴訟費用 ①船舶の保存・売却・配当のための債権者の共益費用	船舶先取特権が生ずる債権ではないが、執行費用は、最優先に支払われる。	①船舶の競売・配当のための費用	不明	①裁判費用	①訴訟費用	船舶先取特権が生ずる債権ではないが、訴訟費用、競売費用、船舶保存費等の共益費用は、最優先に支払われる。
②最後の港における船舶等の保存費				①最後の入港後の船舶の管理保存費	（削除の経緯につき※4参照）	②最後の入港後の船舶の管理保存費			①最後の入港後の船舶の保存費・検査費	
③航海に関し船舶に課された諸税	④港、運河その他の水路の料金	④港、運河その他の水路の料金	②港、運河その他の水路の料金	①トン税、灯台税、港税その他同種の租税公課	②船舶税、航海税及び港税	②トン税、港税その他の租税公課	不明	○トン税その他の公租公課（順位不明） ⑤埠頭使用料	①航海について船舶に課された諸税	③トン税、港務費その他の港湾料金
④水先案内料及び曳船料	④水先案内料	②水先案内料	②水先案内料	①水先案内料	②水先案内料	②水先案内料	（欄外※3参照）	⑤水先案内料及び曳船料	①水先案内料及び曳船料	③水先案内料
⑤救助料及び船舶の負担に属する共同海損	③救助の報酬に関する債権（環境保全に関する特別補償を含まない。） なお、船舶先取特権は生ずる債権ではないが、国内法により、公的機関	③救助の報酬、難破物除去費、共同海損分担に関する債権	⑤救助の報酬、難破物除去費、共同海損分担に関する債権	③救援・救助の報酬、共同海損における船舶の分担額  なお、国内法により、官庁による難破物除去費につき留置権を認め、売	④救助料・特別補償等、船舶及び運送の負担に属する共同海損、難破物除去費に関する債権	④救援・救助の報酬、共同海損における船舶の分担額	③救助料債権 ⑥制定法上のもの（難破船管理者の支出費用等）  なお、船舶の負担に属する共同海損について、担保権	②救助料債権 ⑤共同海損分額	①水先案内料及び曳船料 ③救助料及び共同海損に関する債権	④救助料債権

		による難破物除去費を最優先に支払う旨を定め得る。 (審議過程につき欄外※5参照)		却代金からの優先弁済権を定め得る。			は認めていない。			
	⑥航海継続の必要により生じた債権 (文言の解釈につき欄外※6参照)			⑤船舶の保存・航海継続のため船長が船籍港外で権限に基づき締結した契約等により生ずる債権	(削除の経緯につき※4参照)	⑥船舶の保存・航海継続のため船長が船籍港外で権限に基づき締結した契約等により生ずる債権	⑤冒険貸借債権 なお、航海必需品や修繕・造船等に係る債権には、statutory right in remが生ずる(欄外※3参照)。	④ステバドアの報酬 ⑤航海必需品や修繕に係る債権(債権発生地を問わない)。 ⑦船長の立替金債権 ⑧冒険貸借債権		船舶の建造・修繕に関する債権には、留置権(船舶先取特権に劣後し、抵当権に優先するもの)が生ずる。
	⑦雇用契約により生じた船員の債権	①船舶への雇入れに関して乗組員が受け取るべき賃金その他の債権(送還費用・乗組員に代わって支払われるべき社会保険料を含む。)	①船舶への雇入れに関して乗組員が受け取るべき賃金その他の債権	②船長、海員その他船舶上で使用される者の雇用契約から生ずる債権	①船長その他の乗組員の給料債権 ⑤社会保険の保険者の船舶所有者に対する債権	③船長、海員その他船舶上で使用される者の雇用契約から生ずる債権	①海員の給料債権 ④船長の給料及び立替金債権	②海員の給料債権	②船員の雇用契約から生ずる債権	①雇用契約から生ずる賃金、送還費用及び社会保険費用
	⑧船舶の売買・製造の後、未航海の場合において、売買・製造・艤装により生じた債権 最後の航海のための艤装・食料・燃料に関する債権						⑤冒険貸借債権 なお、航海必需品や艤装等の債権には、statutory right in remが生ずる(欄外※3参照)。	⑧冒険貸借債権		
	⑨船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命・身体侵害による損害に基づく債権(船主責任制限法95)	②船舶の運航に直接関連して生じた人の死亡又は身体傷害に関する債権	③船舶の利用に直接関連して生じた人の死亡又は身体傷害に関する債権	④旅客・船員に対する身体上の傷害についての賠償請求権	③船舶の利用から生じた人の死亡又は身体傷害による損害賠償請求権	⑤船客・船員に対する身体上の傷害についての賠償請求権	②衝突その他これに類する事故に基づく賠償請求権	③不法行為又は船舶衝突に基づく賠償請求権	④船員及び旅客の生命身体に対する損害の賠償請求権	②船舶運航中に生じた人の死亡又は身体傷害による賠償請求権
	⑨船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生ずる物の滅失損傷・運送遅延等に基づく債権(船主責任制限法95, 3I)	⑤船舶の運航により生じた物理的な滅失損傷に関する不法行為に基づく債権(運送品・コンテナ・手荷物の滅失損傷を除く。)	④船舶の利用に直接関連して生じた財産の滅失損傷に関する債権で、契約に基づく請求はできないが、不法行為に基づく請求は可能なもの	④衝突その他の海上事故、港の築造物・船渠・航路に対して生じた損害、積荷・手荷物の滅失損傷についての賠償請求権	③船舶の利用から生じた物の滅失損傷による損害賠償請求権(契約に基づくものや基づき得るものを除く。)(改正経緯につき※4参照)	⑤衝突その他の海上事故、港の築造物等に生じた損害、積荷・手荷物の滅失損傷についての賠償請求権	②衝突その他これに類する事故に基づく賠償請求権	③不法行為又は船舶衝突に基づく賠償請求権 ⑥運送契約上の賠償請求権	④衝突その他の航海事故による損害、港湾施設等に関する賠償請求権	⑤船舶運航中に不法行為により生じた財産損害の賠償請求権
適用除外	タンカー油濁損害については、先取特権あり(油賠40)	原油又は有害危険物質の運送に係る損害に関する債権のうち一定のものや、放射性物質等により生ずる債権は、適用除外	放射線物質等により生ずる債権は、適用除外		放射性物質等により生ずる債権は、適用除外					油濁損害に関する債権のうち一定のものは、適用除外
先取特権の客 体	船舶、属具、未収運送賃(商842)	船舶 なお、保険金請求権への物上代位はできない。	船舶 (審議過程につき欄外※7参照)	船舶、運送賃、これらの附属物 なお、保険金請求権への物上代位はできない。	船舶、属具(船主の所有しないものを除く)。 なお、保険金請求権への物上代位はできない。	船舶、運送賃、これらの附帯財産 なお、保険金請求権への物上代位はできない。	船舶、属具、未収運送賃	船舶、属具、未収運送賃 なお、船舶の沈没等を除き、原則として保険金請求権への物上代位はできない。	船舶、属具、運送賃、これらに付随する債権 なお、保険金請求権への物上代位はできない。	船舶

先取特権の順位	先取特権が数回の航海について生じた場合は、後の航海について生じたものが優先する。 上記枠組の中で、上記①→⑨の順 上記④～⑥（水先案内料・救助・航海継続等）は、後に生じたものが優先する。	上記①→⑤の順 上記③（救助）は、その先取特権を生じさせた作業前に生じていた他の先取特権に優先する。 上記③相互間では、後に生じたものが優先する。	上記①→⑤の順 上記⑤（救助等）は、その先取特権を生じさせた作業前に生じていた他の先取特権に優先する。 上記⑤相互間では、後に生じたものが優先する。	後の航海に関する先取特権は、前の航海に関するものに優先する。 上記枠組の中で、上記①→⑤の順 上記③（救助等）相互間又は⑤（船用品供給）相互間では、後に生じたものが優先する。	上記①→⑤の順 上記④（救助等）は、それ以前に生じていた他の担保権に優先する。 上記④相互間では、後に生じたものが優先する。 上記③（船舶利用から生じた賠償請求）相互間では、人損が物損に優先する。	後の航海に関する先取特権は、前の航海に関するものに優先する。 上記枠組の中で、上記①→⑥の順 上記④（救助等）相互間又は⑥（船用品供給）相互間では、後に生じたものが優先する。	不明な点が多いが、次のとおり。 上記②（衝突）は、原則として契約関係に基づくものに優先する。 契約関係に基づくもの相互間では、後に生じたものが優先する。	不明な点が多いが、次のとおり。 後の航海に関する先取特権は、前の航海に関するものに優先する。 上記枠組の中で、上記①→⑧の順 上記②（海員給料・救助）相互間では、後に生じたものが優先する。	先取特権が数回の航海について生じた場合は、後の航海について生じたものが優先する。 上記枠組の中で、上記①→④の順 上記③（救助等）相互間では、後に生じたものが優先する。	上記①→⑤の順 上記④（救助）は、それ以前に生じていた上記①～③に優先する。 上記④相互間では、後に生じたものが優先する。
消滅事由 （譲受人への追及効）	船舶の譲渡後も追及可能 ただし、譲受人が譲渡の登記後一定の期間（1月以上）内に債権の申出をすべき旨を公告し、先取特権者が申出をしないときは、その先取特権は消滅する。	船舶所有者が変更しても、追及可能	船舶所有者が変更しても、追及可能	船舶所有者が変更しても、追及可能 ただし、国内法により、先取特権を消滅させる旨の予告等をした場合には先取特権が消滅する旨を定め得る。	船舶所有者が変更しても、追及可能	船舶所有者が変更しても、追及可能 ただし、所有権移転の公示後2月の経過により、その先取特権は消滅する。	船舶所有者が変更しても、追及可能	船舶所有者が変更しても、追及可能	船舶の譲渡後も追及可能 ただし、譲受人の請求による裁判所の公告後60日以内に行使されないときは、その先取特権は消滅する。	
(除斥期間等)	先取特権の発生後1年の経過により消滅する（除斥期間）。 ただし、上記⑧（未航海船舶の製造等）は、船舶の発航により消滅する。	被担保債権の発生後1年の経過により消滅する（中止・中断はない）。 ただし、上記①（賃金）は、下船の時から起算する。	被担保債権の発生後1年の経過により消滅する（中止・中断はない）。	弁済期から1年の経過により消滅する。 ただし、上記⑤（船用品供給）については6月の経過により消滅する。 （起算日については、欄外※8参照）	被担保債権の発生後1年の経過により消滅する（中止・中断はない）。	1年の経過により消滅する。 ただし、上記⑥（船用品供給）については6月の経過により消滅する。 （起算日は、1926年条約と同様）	maritime liens は、実行の遅滞・懈怠により消滅する。	不明	被担保債権の発生後1年の経過により消滅する。	先取特権の発生後1年の経過により消滅する（中止・中断はない）。

※1 1967年条約において、締約国が特に定める先取特権等は登記された抵当権等に劣後するのが原則であるが、例外的に、船舶の建造・修繕に関する債権についての留置権は、表中の①～⑤の債権には劣後するものの、登記された抵当権等には優先する。

※2 1993年条約においても、1967年条約と同様に、締約国が特に定める船舶の建造・修繕に関する債権についての留置権は、表中の①～⑤の債権には劣後するが、登記された抵当権等には優先する。

※3 イギリスにおいて、statutory right in remが生ずる債権は、①曳船料債権、②船籍港外で供給された航海必需品の提供者の債権、修繕・造船・艀装に関する債権、③運送契約違反に基づく積荷の滅失等に係る損害賠償請求権、④人の死傷損害についての賠償請求権、⑤特殊契約上の海員の給料債権等である。statutory right in remは、先取特権に類似するが、追及効がなく、対物訴訟の提起に基づく差押えによって担保権の効力を生ずるという特殊性があり、差押え前に生じていた maritime liens、登記されたモーゲージ、possessory liens等に劣後する。

海事裁判所の固有の管轄権上の right in remは、水先料債権がほぼ唯一の実例といわれ、その効力及び順位は、statutory right in remに準ずる。

possessory liensは、海難救助者が有する被救助物上の lienや、船舶の建造・修繕・艀装につき債権者が有する船舶上の lien等をいい、我が国の留置権に相当する。possessory liensは、留置前に生じた maritime liensには劣後するが、留置後に生じた maritime liensや、モーゲージには優先する。

- ※4 ドイツでは、従来、最後の港における船舶等の保存費、船長が船籍港外で権限に基づき締結した契約等により生ずる債権、積荷等の引渡債務の不履行による債権等につき船舶債権者権を認めていたが、船主責任制限条約の批准と共に行った1974年商法改正により、これらにつき船舶債権者権を否定した。
- ※5 1993年条約の審議過程では、船用品供給業者に船舶先取特権を与えるべきかどうかにつき、1967年条約の方針（契約債権には原則として先取特権を与えないとの方針）を重視する北欧諸国と、信用力に乏しい船舶運行会社の状況に照らし（劣後的にせよ）先取特権を与えるべきと主張する米国・日本・イタリア等の意見が対立したが、規定は設けられなかった。
- ※6 我が国において、商法第842条第6号の「航海継続ノ必要ニ因リテ生シタル債権」とは、新たな航海の開始のために必要なものを含まず、既に開始された航海を継続するために必要なもの（燃料等の代金債権、立替金債権等）に限ると解するのが通説であり、最判平成14年2月5日も、同旨の原審の判断（法定検査に伴う修繕工事代金につき、船舶先取特権は成立せず、民法第320条の動産保存の先取特権が成立するとしたもの）を是認した。
- ※7 1967年条約の起草段階では、質問状に回答した16国のうち10国（英、独等）の海法会が、船舶先取特権の客体から運送賃を削除すべきと主張した。
- ※8 1926年条約において、船舶先取特権が消滅すべき期間の起算日は、救援・救助については行為終了日と、衝突等の事変及び身体上の損害については損害発生日と、積荷等の損害についてはその引渡日（引渡予定日）と、修繕・船用品供給は債権発生日とされている。