

運送法制研究会 第14回 議事要旨

- 1 日 時 平成25年10月17日(木) 自 18時15分
至 21時00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

船舶衝突・海難救助に関する問題点の検討及び共同海損・船舶先取特権に関する問題点の検討(研究会資料10, 11参照)

- (1) 冒頭, 一般社団法人日本船主協会から, 商法第3編海商に関する要望事項について, 項目を絞って補足説明がされた。

外航と内航の規律は, 基本的に同じ海上危険の中で遂行されている事業であるので, 原則として外航の規律に合わせ, そのまま内航の規律とすることが相当ではないものについて, 特則を設けることが望ましい。

国際海上物品運送法は, 商法海商編の規定, 商行為編の運送営業の規定又は運送取扱営業の規定を適用し, 又は準用しているので, 分かりにくい。例えば, 外航にとっては重要な船荷証券の規定が, 実際には利用されていない貨物引換証の規定を準用している。

至上約款(船積国の国際海上物品運送法又はヘーグ・ルール立法に基づいて効力を生ずるとするもの)が船荷証券にはよく入っているが, 日本の国際海上物品運送法には, 裏書譲渡の方法等ヘーグ・ルールにはないものがあるところ, 準拠法が外国法の場合には, 至上約款によって, 日本法によって判断されるのか, 準拠法による外国法によって判断されるのかが分かりにくい。

船長の代理権は, 現在は, 日本籍船に適用があると思われるが, 外国船が日本に寄港した場合に, 当該船舶の船長に代理権があることを証明することは困難であるから, 日本に寄港する船舶である限り, 船舶の国籍を問わず, 船長の代理権に関する規律が適用されるようにして欲しい。

定期傭船契約については, 研究会ではこれまで何らかの規律を設けることに異論がなかったが, 業界の中には, 千差万別の契約をどのように位置付けるかといった問題が生ずるのではないかと, 立法化すると, 柔軟性が損なわれるのではないかとという観点から, 立法化に消極的な意見もあった。

定期傭船契約に関して、船舶所有者の衝突責任に関する規律等に関する要望を記載していないが、これは、定期傭船契約の法的な性質が明らかとなれば、自ずと出てくる問題であるので、それらの規律の整備を個別に求める必要はないという趣旨である。

(2) 研究会資料10（船舶衝突・海難救助に関する問題点の検討）について

ア まず、環境損害に関する規律（第2の6）の導入の要否について、議論がされた。

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は、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。

船主としては、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。

21世紀の現在において、環境損害と密接に関係のある救助活動について、環境損害に関する規定を何も定めない法制とするわけにはいかないのではないか。ただし、89年条約を批准しない場合に、多数の規律を89年条約に合わせると、10年条約が適用される場合と商法が適用される場合とで規律が2分されてしまうので、時効期間や環境損害に関する規律等2、3の論点についてのみ、10年条約そのものとは異なる規律を整備するという方向性は正しいと思う。もっとも、本来は、商法を100年も前の10年条約に合わせることを前提に一定範囲で89年条約との整合性について検討するのではなく、端的に89年条約を批准することが望ましい。今回の作業の射程外の話かもしれないが、海事関係の条約については、もう少し国際化を図ることを考慮すべきである。

イ 次に、研究会資料に掲げた問題点とは別に、担保の提供に関する船主の協力義務の規律の新設の要否について、議論がされた。

現状では、船主の協力を得ながら、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。なお、中国では、船主に対する担保提供義務を認めている。

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、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。

商法に担保の提供に関する船主の協力義務に関する規定がない場合には、例えば、船主や貨物保険会社が外国人であるときは、貨物保険会社から保証状を得られないこともあるが、荷主から船主に対して貨物の引渡しを請求されると、救助業者としては、担保を失う可能性がある。

同条第2項の協力義務については、法律は権利義務を規定するものであるので、協力義務というものを規定することは困難ではないか。

協力義務が規定できないのであれば、担保を提供する義務を定め、担保が提供されるまでは、救助者の同意なくして被救助物を移動させてはならないとする同条第1項及び第3項の規律の要否について、検討すべきであり、その場合には、船舶先取特権に加えて、さらに当該規律が必

要とされる場面があるか否かが問題となるのではないか。

(3) 研究会資料 1 1 (共同海損・船舶先取特権に関する問題点の検討) について

ア まず、共同海損の基本方針(第1の1)について、以下の指摘があったほか、ヨーク・アントワープ・ルール(以下「YAR」という。)の規律のうち基本的なものを採り入れ、これと整合しない点を改めることとする点については、異論がなかった。

2004年のYARについては、ほぼ使われていない。90年修正の1974年のYARと1994年のYARが使われている。B/Lに印刷されているので、古いB/Lがなくなると、94年のYARの割合が増えることとなる。

内航の共同海損は、減少している。また、日本海運集会所の基本契約に沿って契約を締結したり、そのような契約がない場合には、事後的に74年や94年のYARによる旨を関係者間で合意して精算をしたりしている。そのため、商法の適用場面というのは、ほとんどない。

イ 次に、共同海損の成立(第1の2)について、共同の危険の対象としては、燃料やコンテナもあるので、船舶及び積荷に限定しないことで構わないとの指摘があった。また、共同海損行為者を船長に限定しないことについては、異論がなかった。

ウ 続いて、共同海損の分担(分担義務者)(第1の3)について、規律の在り方を中心に議論がされた。

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りよい。

補足説明1②b(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。

補足説明1④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るとするよりも、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。

補足説明1⑤については、独立の項目を設けずに、補足説明1①からまでの額にそれぞれ加算するとの考え方の方が計算のためには便宜である。

補足説明1⑤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、補足説明1⑤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。

補足説明1⑤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

エ 続いて、共同海損となる損害（第1の4(1)）について、補足説明（注1）及び（注2）を中心に議論がされた。なお、補足説明本文については、特段の異論はなく、同（注3）について、事例はないとのことであった。

補足説明（注1）に関して、YAR第10条、第11条の避難港費用の中には、共同利益主義に基づくものが多いが、商法において基本的な考え方を示すというのであれば、共同安全主義の規定を維持することでもやむを得ない。

補足説明（注2）に関して、YAR第C条第3項の規律（共同海損行為と相当因果関係のある損害又は費用であっても、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）については、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。

オ 続いて、分担されない損害（第1の4(2)）について、商法の規律を改め、運送契約で許容されている甲板積みの積荷に生じた損害を共同海損とするかとの問題点を中心に議論がされた。なお、補足説明（注1）については、異論がなかった。

以前から材木船の材木はデッキ上に積んでいる。また、コンテナ船はコンテナをデッキ上に積んでいることから、商慣習がある場合や運送契

約で許容されている場合には共同海損とすることが適切である。

ロッテルダム・ルールズ第25条では、明文で甲板積みができる場合をいくつか規定している。なお、YARについても、現在見直し作業が行われており、ロッテルダム・ルールズとの整合性の観点から議論される可能性がある。したがって、「運送契約上甲板積みが許される場合」などといった表現にするのが、どのような事態にも対応できるので、無難である。

(注2)に記載されている理解は正しいが、それに即して過失の有無を問題とするというよりは、運送責任を負うような人に求償することができるという趣旨が明確になるような文言を検討することが望ましい。

カ 消滅時効(第1の5)について、消滅時効の起算点を規定する商法第798条第2項の規律を維持することについては、異論はなかった。

キ 準共同海損(第1の6)については、特段の異論がなかった。

ク 続いて、船舶先取特権を生ずる債権の範囲(総論)(第2の1)について、議論がされた。

船舶金融の際に、意識的に船舶先取特権を意識しているわけではないが、抵当権を設定する際の掛け目の中にそのリスクが含まれているともいえるのではないか。また、外航の場合は、船舶先取特権が主張された場合に、船主が自己資金で対応できない場合があり、その場合は差押えがされている。

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、法定担保物権に関する特段の規定を設けないこととされている。立法をするには、関係者のコンセンサスが必要であることに御理解賜りたい。

ケ 続いて、船舶先取特権を生ずる債権の範囲(各論)として、商法第842条第6号及び第8号(第2の2(1)ア)について、これらの規定の削除の要否を中心に議論がされた。

アメリカでは、必要品等に関する債権について、船舶先取特権が生ずるが優先的船舶抵当権には劣後するとされるが、これは原則であり、アメリカ国籍以外の船舶に対しては、優先的船舶抵当権に優先するとの例外がある。

少なくとも内航の場合は、燃料の供給業者は、船主(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るとされている。

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ですが、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、商法第842条第6号及び第8条の債権に相当する債権を被担保債権とする船舶先取特権は、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。

コ 続いて、雇用契約によって生じた債権(第2の2(1)イ)について、船舶先取特権が生ずる債権の範囲に関する問題点を中心に議論がされた。

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。

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。

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。

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、継続して船主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、退職金債権の額が大きく、国際的に見た場合に、我が国のみ船舶先取特権が認められる範囲が多額になることとなる。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。

この規定の趣旨につき、労働者保護という社会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にも繋がるかもしれないが、海上企業活動に寄与した船主の債権者の共同の利益のために生じた債権という側面があるとすると、当該労働者が海上企業活動に寄与した乗船期間に見合った期間に生じた賃金債権に限るとの結論に繋

がる。この規定の趣旨の理解にも関わると思われる。

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。

サ その他の商法上の船舶先取特権（第2の2(1)ウ）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。）の削除については、特段の異論がなかった。

シ 続いて、船主責任制限法第95条（第2の2(2)）について、積荷損害について船舶先取特権を認める現行法を改めるべきかを中心に議論がされた。なお、人身損害に関し、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することについては、特段の異論はなく、その順位について、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。

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。

ス 続いて、国際海上物品運送法第19条第1項（第2の2(3)）を削除することについて議論がされた。

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。

セ 船舶先取特権の目的（第2の3）について、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、これを削除することについては、異論はなかった。また、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についても、特段の異論はなかった。

ソ 船舶先取特権の消滅事由（第2の4）について、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。

タ 最後に、船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力（第2の5）について、船舶所有者側の主張を中心に議論がされた。

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。

商法第704条第2項の先取特権を船舶先取特権に限定する場合には、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が問題となるのではないか。

商法第704条第2項の先取特権を船舶先取特権に限定する前提として、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。

4 次回予定

日 時	平成25年11月12日(火) 18:00～
場 所	商事法務研究会会議室(予定)
内 容	運送法制研究会報告書案についての検討

以 上