

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)のような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一条約があり、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。

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)及び(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。

なお、本文(1)は、任意救助及び契約救助の双方に適用され、強行規定であり、本文(2)は、任意救助及び契約救助の双方に適用され、任意規定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）、これを行わせ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、上記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。

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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取得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、異論はなかった。

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（I C C 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（CIF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CIF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)及び(2)の事項は、保険証券の記載事項とされている。
- ・ 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。
- ・ 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、被保険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、改正試案で言及された「填補の範囲」については、現在の保険法及び商法に規定がないところ、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する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（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関係し、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に、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によい。
- ・ 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によい。
- ・ 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によい。
- ・ 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、それ自体で集合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、CIF価格の110%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828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828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829条第1号）。
 - イ 商法第829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17条）。
 - エ 小損害免責の規律を削除すること（商法第830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17条第1項に代えて、商法第829条及び第830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の漏損・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はどうか。
- (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はどうか。

(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、被保険者である組合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。

この点については、世界的なP & I 保険の在り方を踏まえつつ、問題点の所在を明らかにする等、引き続き検討することが考えられる。

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、商法の全て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「船舶カ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

艙装、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、船主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、到達しなかった場合には元本・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、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と。
- ・ 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行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、雇用に関する船長及び海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。
- ・ 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、退職金という概念はなく、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。
 - ・ 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割程度は船主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条では、「雇人が受クべき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 船舶並びにその属具の競売に関する費用及び競売手続開始後の保存費（第84

2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、競売の手續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を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劣後する。

(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、財産権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、実務上は同項による主張が多く、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、財産権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っては、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日第一小法廷判決・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ったが、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，英，米，韓，中）比較表

	日本 (1899年法)	1993年条約	1967年条約	1976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（抵当権との優先）	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、先取特権を認め得るが、これを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日経過するまでである（留置権の取扱いは、欄外※2参照）。	締約国は、国内法により、先取特権を認め得るが、これを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）。	締約国は、国内法により、先取特権を認め得るが、これを登記された抵当権及びモーゲージに劣後する。	船舶先取特権は、抵当権、モーゲージ及び質権に優先する。	船舶先取特権は、抵当権に優先する。	船舶先取特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 ⑤ モーゲージ	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)	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①～③のとおり ① 船舶等の競売費用・競売手続開始後の保存費 ② 最後の港における船舶等の保存費 ③ 航海に関する諸税に課された諸税 ④ 水先案内料及び船舶料 ⑤ 救助料及び船舶の負担に属する共同海損	下記①～⑤のとおり ① 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・船舶維持費用を含む。）は、最優先に支払われる。 ② 港、運河その他の水路の料金 ③ 救助の報酬に關する債権（環境保護に關する特別補償を含まない。） ④ 船舶先取特権が生ずる債権ではないが、国内法により、公的機関	下記①～⑤のとおり ① 国に支払うべき訴訟費用 ② 船舶の保存・売却・配当のための費用 ③ 船舶の競売・配当のための費用 ④ 船舶の競売・配当のための費用 ⑤ 船舶の競売・配当のための費用	下記①～⑥のとおり ① 船舶の競売・配当のための費用 ② 船舶の競売・配当のための費用 ③ 船舶の競売・配当のための費用 ④ 船舶の競売・配当のための費用 ⑤ 船舶の競売・配当のための費用 ⑥ 船舶の競売・配当のための費用	下記①～⑤のとおり ① 船舶の競売・配当のための費用 ② 船舶の競売・配当のための費用 ③ 船舶の競売・配当のための費用 ④ 船舶の競売・配当のための費用 ⑤ 船舶の競売・配当のための費用	下記①～⑥のとおり ① 船舶の競売・配当のための費用 ② 船舶の競売・配当のための費用 ③ 船舶の競売・配当のための費用 ④ 船舶の競売・配当のための費用 ⑤ 船舶の競売・配当のための費用 ⑥ 船舶の競売・配当のための費用	maritime liens が生ずる債権は、次のとおり ① 裁判費用 ② トン税その他の公租公課（順位不明） ③ 埠頭使用料 ④ 水先案内料及び曳船料 ⑤ 救助料債権 ⑥ 共同海損分担額	maritime liens が生ずる債権は、次のとおり ① 裁判費用 ② トン税その他の公租公課（順位不明） ③ 埠頭使用料 ④ 水先案内料及び曳船料 ⑤ 救助料債権 ⑥ 共同海損分担額	下記①～④のとおり ① 訴訟費用 ② 最後の入港後の船舶の保存費・曳船費 ③ 航海に関する諸税に課された諸税 ④ 水先案内料及び船舶料 ⑤ 救助料債権	下記①～⑤のとおり 船舶先取特権が生ずる債権はないが、訴訟費用、競売費用、船舶保存費用、共益費用は、最優先に支払われる。 ③ トン税、港務費その他の港湾料金 ④ 水先案内料 ⑤ 救助料債権

先取特権の順位	先取特権が救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た他の先取特権に優先する。 上記④→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た他の先取特権に優先する。 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①→⑤の順 上記④相互間で、後に生じたものが優先する。 上記⑤相互間で、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。 後の航海に関するものは、前の航海に優先する。 上記②(衝突)は、原則として契約関係に基づき優先する。 上記③(救助)は、上記④相互間で、後に生じたものが優先する。 上記⑤(救助等)は、上記④相互間で、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。 後の航海に関するものは、前の航海に優先する。 上記②(衝突)は、原則として契約関係に基づき優先する。 上記③(救助)は、上記④相互間で、後に生じたものが優先する。 上記⑤(救助等)は、上記④相互間で、後に生じたものが優先する。	先取特権が救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④相互間で、後に生じたものが優先する。	上記①→⑤(救助)は、それ以前に生じた他の担保権に優先する。 上記①→⑤の順 上記④相互間で、後に生じたものが優先する。 上記⑤相互間で、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)内に債権の申出を公告し、先取特権者がその先取特権は消滅する旨を申しないときは、先取特権の発生後1年の経過(除斥期間)により消滅する(中止・中断はない)。 ただし、上記⑧(未航海船舶の製造等)は、船舶の航行により消滅する。	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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。 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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。	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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。 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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。	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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。 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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。	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)	被担保債権の発生後1年の経過(中止・中断はない)。 ただし、上記①(貨金)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(中止・中断はない)。 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)	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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。 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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。	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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。 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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。	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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。 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た場合予告等をした旨を記載する旨を定め得る。	被担保債権の発生後1年の経過(中止・中断はない)。 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)

※ 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ものが原則であるが、例外的に、船舶の建造・修繕に関する債権については劣後する債権に優先する。

※ 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は劣後する債権に優先するが、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・機装に関する債権、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特殊契約上の船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ふ特殊性があり、差押え前に生じた 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・機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伴う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（劣後的にせよ）先取特権を与えるべきと主張する米・日・イタリヤ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（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。