

船舶衝突・海難救助に関する問題点の検討

第1 船舶の衝突

1 基本方針

船舶の衝突については、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整備することとしてはどうか。

(補足説明)

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。これに対し、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、第1において単に「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、条約が直接適用される。

民商法の規律と条約の規律には、消滅時効の期間を始め、少なくない差異があるところ、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は、好ましいものとはいえない。そこで、商法において、条約と同様の規律を整備することが考えられるが、どうか。

(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當ニ之ヲ改正スルコト」とされている。

2 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

衝突船舶の双方に過失がある場合において、船舶、積荷又は船舶内に在る者の財産に損害が生じたときは、民法第719条第1項の特則として、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としてはどうか。

(補足説明)

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頁参照）ところ、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り分割債務とされている。このような規律とされたのは、衝突に関する規律が国によって異なっていたことから、その統一がまず優先された経緯によるものである。このような経緯によれば、条約の規律に合わせ、商法に本文のような規律を設けることが考えられるが、どうか。

(注) 双方過失の場合における各衝突船舶の責任割合については、現行法上、裁判所が被

害者の過失を考慮することができるとする民法第722条第2項の適用があるが、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ため、商法に、民法第722条第2項の特則として、条約と同旨の規律（民法第418条参照）を設けてはどうか。

3 双方過失による衝突の場合における生命・身体に生じた損害の取扱い

衝突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おいて、船舶所有者の1人と被害者との間で適用される責任制限に関する規律の効力をどの範囲で主張することができるかについては、特別の規律を設けないこととしてはどうか。

(補足説明)

衝突船舶の双方に過失がある場合において、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、条約第4条第3項）。

この場合に関し、条約第4条第4項では、「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」とされており、このような条項（以下「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。）ものと解されるが、どうか。

そして、①生命又は身体に生じた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、このような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とも考えられるが、どのように考えるか。

4 消滅時効

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。

(補足説明)

商法第798条は、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、同条は財産上の損害に関する債権について定めた規定と解している(大審院大正4年4月20日判決・民録21輯530頁)。また、同条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を起算点と解している(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)。

この点につき、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。そこで、商法第798条所定の時効期間を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、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、商法に本文のような規律を設けることが考えられるが、どうか。

(注1) 衝突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おいて、船舶所有者の1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については、条約第7条第2項は、1年の短期消滅時効を定めているところ、商法には特別の規律がないことから、条約と同旨の規律を設けてはどうか。

(注2) 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、我が国では訴えの提起によって時効を中断することもできるが、実務上、何らかの問題が生じているか。

5 その他

船舶の衝突に関する商法の規律を、①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船舶と内水航行船との間の衝突又は準衝突の場合に及ぼしてはどうか。

(補足説明)

条約第1条及び第13条は、本文①及び②の場合にも規律が及ぶ旨を定めているが、商法には特別の規律がないことから、条約と同旨の規律を設けてはどうか。

そのほか、商法に設けるべき規律はあるか。

(注) 上記の内水航行船に端舟やろかい舟(商法第684条第2項参照)を含むかどうか

かが問題となるが、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、被害船の保護を欠くことから、これらの小舟を含まないこととしてはどうか。

第2 海難救助

1 基本方針

海難救助については、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と同様の規律を商法に整備することとしてはどうか。

(補足説明)

海難救助について、我が国は、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、第2において単に「条約」という。）を批准しているところ、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、条約が直接適用される。商法の規律と条約の規律には、消滅時効の期間を始め、少なくない差異があるため、上記第1と同様に、まず、商法において、条約と同様の規律を整備することが考えられるが、どうか。

さらに、1989年には、IMOにおいて海難救助に関する国際条約（以下「新条約」という。）が成立し、平成25年7月末現在で63か国が締約国となっていることから、特に環境損害の防止等の観点から、新条約と同様の規律を設けることも考えられるが、どうか（後記6参照）。

(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當ニ之ヲ改正スルコト」とされている。

2 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）に関し、船舶及び積荷に限定せず船舶内の物や積荷の運送賃を加えることについて、どのように考えるか。

(補足説明)

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るのに対し、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、新条約では、旅客の運送賃は除外された。）。

救助料の額は、特約がない限り、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、条約第2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内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を定めることが合理的であることから、条約を踏まえ、商法に本文

のような規律を設けることが考えられるが、どうか。

検討の前提として、実務上、どのような契約書式（日本海運集会所書式，LOF 2011等）がよく利用され、救助の目的についてはどのように考えられているか。

3 救助料の分配（商法第805条）

- (1) 船舶所有者と船員との間における救助料の分配について、汽船と帆船とで区別して一定の割合を定める現在の規律を改めてはどうか。その場合の分配方法について、どのように考えるべきか。
- (2) 船舶所有者、船長及び海員の間における救助料の分配に関する規律について、任意規定に改める必要があるか。

（補足説明）

- 1 救助船の船舶所有者と船員との間における救助料の分配については、その船舶の本国法によることとされている（条約第6条第3項）ところ、商法第805条第1項は、船舶所有者が、汽船の場合は3分の2を、帆船の場合は2分の1を取得すると定めている。この点について、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、ドイツでは、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を取得することとされている。

現代において帆船に関する規律を存置する理由は乏しく、規律の現代化を図るべきであるが、諸外国の法制も参照しつつ、どのような分配の在り方が適当か。例えば、船舶所有者が〔3分の2〕を、船長及び海員が〔6分の1ずつ〕を取得するのが原則であるが、その割合が著しく不相当な場合に当事者に増減請求権を認めることも考えられるが、どうか。

- 2 商法第805条第3項は、船舶所有者、船長及び各海員間の救助料の分配割合に関する規律を強行規定とするが、実務上、弊害が生じているか、これを任意規定に改める必要があるか。

（注1）船長は、救助料の債務者（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する（商法第811条参照）が、救助料の債権者のためにも同様の権限を有するかについては、明らかでない。

この点について、船長に代理権等を付与することにより救助料の支払に関する法律関係を簡易・迅速に処理する観点からは、救助料の債権者のためにする場合を債務者のためにする場合と別異に考えるべきではないともいえるが、判例（大審院昭和8年1月24日・法学2巻9号104頁）も、船長の上記権限を肯定するが、他方で、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もあること、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。どのように考えるか。

（注2）商法第805条第2項は、船長と海員との間の救助料の分配を船長が行う旨を

定めているが、船長がそのような権限を有することについて、実務上問題はないか。船舶所有者が分配を行うべきとの考え方もあり得るが、どうか。

また、船長が上記注1の権限を有することについて、実務上、問題はないか。

4 救助料を請求することができない事由

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について、救助料を請求することができない事由（商法第809条）から削除し、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）

商法第809条は、本文①及び②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、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。

そこで、条約を踏まえ、商法の規律を本文のように改めることが考えられるが、どうか。

5 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）

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、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。そこで、条約の規律に合わせ、商法の時効期間を伸長することが考えられるが、どうか。

検討の前提として、実務上、救助料の精算のためにどの程度の期間を要しているか。

6 環境損害に関する規律

新条約の規律を参照しつつ、環境損害に関する規律を商法に設けることについて、どのように考えるか。

（補足説明）

新条約第13条第1項(b)は、救助料決定の際の考慮事由として「環境損害を防止し、又は軽減するための救助者の技能及び努力」を掲げ、また、新条約第14条は、環境損害を生じさせるおそれのある船舶に対する救助行為について、上記救助料の

額が救助者の合理的な支出額に満たない場合には、その差額を特別補償として支払い、当該救助行為により環境損害を防止し、又は軽減したときは、当該支出額の30%（裁判所が相当と判断するときは最大100%）までの範囲で、特別補償の額を増額することができることとしている。

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、環境損害の防止・軽減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、環境損害の防止・軽減措置を促進する趣旨で設けられた規律とされる。

日本海運集会所書式やLOFにおいても新条約と同様の条項が設けられている現状に鑑みると、我が国が新条約の締約国となるかどうかにかかわらず、環境損害に関する規律を商法に設けることが考えられるが、どうか。

（注）環境損害の地理的範囲について、新条約第1条(d)は、沿岸、内水又はその隣接水域における損害に限定しているところ、平成24年の万国海法会北京国際会議では、領海及び排他的経済水域における損害に改めることが適当であるとする意見が多数とされている（我が国は反対）が、どのように考えるか。

7 その他

海難救助に関する商法の規律を内水航行船（端舟等を含む。）の救助の場合に及ぼしてはどうか。

（補足説明）

条約第1条は、船舶と内水航行船との間の救助の場合にも規律が及ぶ旨を定め、さらに、新条約第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。内水航行船の救助について、商法には特別の規律はないが、救助料の請求権や特別補償に関する規律は合理的と考えられることから、商法に本文のような規律を設けてはどうか。

そのほか、商法に設けるべき規律はあるか。