

運送法制研究会 第13回 議事要旨

- 1 日 時 平成25年9月24日(火) 自 18時15分
至 21時05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

海上保険，船舶衝突・海難救助に関する問題点の検討（研究会資料9，10参照）

(1) まず，これまで取り扱った論点のうち，国内海上運送に責任限度額の規律を設けることについて，保険の実務を踏まえつつ，改めて議論がされた。

○ 運送品が高価なものが増え，船舶も大型化しているため，海難等により運送品に損傷等が生ずる場合の損害額が大きくなっているため，内航海運業界から国内海上運送に責任限度額の規律を設けてほしいとの要望が出されている。

○ 国内海上運送に責任限度額の規律を定めるのであれば，陸上運送に合わせるのではなく，国際海上運送に合わせる方が親和性がある。現状では，契約で責任限度額を定めても，商法第739条により船員の重過失等の場合には免責特約が無効とされるため，簡単に責任限度額の規律が無効とされるが，国際海上運送では，故意又は無謀な行為でない限り，責任限度額の規律が無効とされないという違いがあり，その点に業界の不満があると思われる。

○ 陸上運送の一部分をフェリーやRORO船で運送している場合に，海上運送部分だけ責任制限の規律がかかってしまうことになるが，そのような規律でよいのか考慮する必要がある。

○ 陸上運送において，荷主が求償権放棄条項を付けないケースや，仮に付けていても，陸上運送の一部分を引き受けた内航運送人に対しては，その条項を発動しないケースが増えている。また，内航運送人は，賠償責任保険を付けているが，一事故あたりの限度額があるため，大型事故が生ずると，保険で補填できないこととなる。

○ 商法第739条に関しては，堪航能力担保義務に関する規律を除き，削除することが検討されていることから，その場合であれば，当事者間で責

任限度額の約定をすることができるのではないか。国内海上運送に責任限度額の規律を設けたいのであれば、陸上運送と異なり、損害額や損害率が異なる等の客観的なデータ及び社会的合意が必要と思われる。責任限度額の規律を設けた場合には、荷主が保険を付ける必要が生ずるが、その保険料に見合う額だけ運送賃を下げるができるかといった幅広い考慮が必要となると思われる。

(2) 次に、海上保険の告知義務（研究会資料9の5）について、自発的申告義務とすべき根拠となる事情を中心に議論がされた。

- 海上保険には、国際性、専門性、企業間取引であるといった特徴があり、国際的に告知義務は自発的申告義務とされているので、原則としてこれに合わせるべきである。
- 保険法改正時には海上保険固有の問題については、海商法改正の際に改めて検討するとされたとの認識である。海上保険に関する固有の規定を設けるのであれば、海上保険の原理原則である最大善意の契約に由来する自発的申告義務の規律を規定すべきである。海上保険に関しては、填補責任や告知義務を巡って世界各地で訴訟となる可能性があるところ、世界で貨物保険のシェアの1割程度と大きな地位を占める我が国の規律が、国際的な規律（自発的申告義務）と反し、質問応答義務をデフォルト・ルールとして、個々の約款で変更を加える必要があるということが、海上保険の規律としてよいのか疑問がある。
- 現在の外航貨物保険の約款（I C Cの約款が使われている。）は、責任と支払についてはイギリス法に準拠する規定となっており、告知義務が責任に関する規定としてイギリス法に準拠することとなれば、保険法で質問応答義務を定めても実務上問題がないが、裁判例には、告知義務は契約の成立に関する規定であって、責任に関する規定に該当しないとするものもある。日本の保険証券が世界中に流通することを考えると、そこに他国に例の無い告知義務に関する特別な約款を付加せざるをえないことには、疑問を感じる。
- 保険者は、告知義務については、填補責任に関する問題であり、イギリス法準拠と考えているが、判例上、告知義務違反が問題となったのは2件あり、東京地裁昭和52年5月30日判決（判例時報880号79頁）で

は、告知義務はイギリス法準拠とされた。これに対し、東京地裁平成14年2月26日判決では、告知義務は日本法準拠とされた。

中国でも、保険法と海上保険に分けて規定しており、前者では質問応答義務、後者では自発的申告義務とされていることから、日本法の規定に違和感があるとの指摘もある。

- 保険法の改正により企業保険についても質問応答義務とされた関係で、国内の企業が対象となる運送保険の約款も、ノンマリンの他の企業保険と同様、質問応答義務に改められた。内航の約款は運送の約款とほぼ同一であり、対象も国内の企業であることから、それに合わせて、質問応答義務とされている。
- 船舶保険は、通常船主との間での保険契約となり、基本的には船舶ごとに年に1回、保険契約を締結・更改するが、その数は限られており年間の契約件数は、全社で1万件くらいである。これに対して、外航貨物保険の輸出で見ると、100万件から200万件という件数の証券・引受証が発行されており、保険金請求者も世界中に散在する受荷主であることから、約款に自発的申告義務を規定して個々に対応するよりも、商法に海上保険に関する規律として自発的申告義務を規定する方が分かりやすい。また、質問応答義務とすると、質問状を作成する必要があるが、運送品の多様性に照らし、実務上、対応することができない。約款に特約がない場合は、保険者としては、保険契約者の詐欺による取消しなどを主張せざるを得ないこととなる。
- 海上保険（特に、貨物海上保険）については、世界的にI C Cの約款が用いられているところ、告知義務に関して、日本だけが質問応答義務とすると、保険証券が発行される国によって、保険者の責任の有無が変わり得ることとなり、外航貨物海上保険の安定性を欠くことになってしまう。
- 貨物の海上保険は、基本的には企業間取引であるから、被保険者や保険契約者の保護規定の適用を除外しても、不都合は少ない。
- 荷主の立場からも、質問応答義務とすると悪質な荷主の対応のために、その他の荷主に悪影響が出るのではないかが懸念される。また、外航貨物の国際性に照らすと、変なジャパン・プレミアムが付いて、保険料率が高くなる可能性があるため、自発的申告義務とすることが望ましい。

- 告知義務違反は伝家の宝刀であり、抜かないことで牽制の効果がある。
- (3) 次に、危険の変更又は増加（研究会資料9の6）について、商法の規律を維持すべきかを中心に議論がされた。
- 現行法を維持する方向でよい。現行の実務が許容されればよく、法律に様々な組合せを規定すると、細かな規律になり過ぎる。危険の変更が量的（変革）なのか質的（変動）なのか（量的であれば、基本的に保険料で対応できるかの問題となるが、質的な場合は、そもそも保険契約を維持できないこともある。）、変更が生じたのが危険開始の前か後か、事故との因果関係の有無、被保険者側の帰責事由の有無などの組合せで、今の約款の規定ができていますが、これらの規定も変わり得るものであるから、商法を改正する必要はなく、商法には、結論を導く糸口となる規律があれば十分である。少し古い法律ではあるが、グローバル・スタンダードであるイギリス法とも合っているので、そのままよい。
- (4) 次に、予定保険（研究会資料9の7）について、どのような事項が未確定であるのかを中心に議論がされた。
- 現行規定は船積みごとの個別予定保険が念頭にあると思われるが、現在は、包括予定保険がよく使われている。これは、積載船舶、貨物の数量、危険開始日、船積みの金額、航路など様々な項目をそれぞれ概括的に定めて包括的に引き受けるというものである。現在の商法は、積載船舶のみが未確定の場合の規律となっているが、イギリス法における船名及びその他の明細等という規定振りを参考に、未確定の事項を広く認める規律を設けて欲しい。
 - 保険会社としては、包括予定保険契約の締結時に、保険契約は成立していると理解している。契約者の個々の船積みについて、それが包括予定保険の対象であることが分かるような取決めをしている。船積みの通知の遅延や通知漏れがあったとしても、保険会社は損害を填補する義務を負っていることから、それに伴い、保険料も領収することとなる。
 - ある確定申込書では、本船名、出航日、数量及び容量を記載事項としていることから、これらの事項が当該予定保険においては未定の事項であり、確定申込みの段階では、確定しているものである。
 - 個別予定保険や包括予定保険においては、C I Fの110%とするとい

った保険金額の定め方、どのような事故の場合にどの範囲で補填するかといった保険条件及び保険料率など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、保険契約者とその先のビジネスの関係で決まる部分については、未確定事項となる。

- 実務では、本船の国籍については通知していないので、この要件は不要である。また、商法第828条第2項の「通知ヲ怠リタルトキ」について、故意又は重大な過失により通知をしなかった場合に限定することについても、それでよい。なお、船齢については、船名の通知があると、保険会社の方で調べるので、保険契約者から通知してもらう必要はない。
- (5) 次に、保険者の免責（研究会資料9の8）については、遅延による損害に関する論点を中心に議論がされた。
 - いわゆる性質損害（商法第829条第1号）については、規律を維持すべきである。
 - 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（同号）について、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旨の規律を設けても構わない。
 - 保険法第17条第1項や約款にある戦争その他の変乱によって生じた損害を明示的に規定することも構わない。
 - 貨物保険で用いられる保険約款では、遅延による損害も免責事由とするのが一般的であり、デフォルト・ルールとして規定することでよい。
 - 遅延による損害が約款で除外されているとすると、請求原因レベルの問題であって、保険者側の抗弁にならないのではないか。
 - 運送というのは、時間を保証するものではないので、到達した時点でダメージがあった場合に、それを請求原因とし、それに対して、その損害は遅延による損害であると主張する場合は、抗弁となり得るのではないか。保険事故は発生しているが、物理的損傷がない場合に、マーケットロスやダメージの進行による損害を除外する意味があると思われる。
 - 遅延というのは、他に原因があって遅延が生ずるのに対し、その他の事由は、その原因に当たるものであることから、免責規定として遅延を規定するのが適切かという問題があるのではないか。
 - 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

生じた損害について免責する規律（商法第829条第3号）は、保険の目的物の管理従事者の事故招致免責とされるものであるが、外航の協会貨物約款やイギリス法にはないものであり、国内運送貨物の約款も必ずしも統一的な規定となっていない。荷主と貨物の管理をしている者の共謀によって事故が発生することを懸念した規定と思われるが、保険法の重大事由解除の規律が新設されていることもあり、この規律を残す意義や必要性は乏しい。

- 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，規定を削除することによりよい。
 - 小損害免責の規定は，実務上，一般的ではないことから，削除することによりよい。
- (6) 次に，保険者の填補額等（研究会資料9の9）について，分損の計算方法等に関する論点を議論された。
- 分損については，損傷がある状態の価額の損傷がなかった場合に有したであろう価額の割合とあるが，損傷がある状態の価額は，正確には，損傷がなかった場合に有していたであろう価額から損傷がある状態の価額を引いた価額とするのが正しいので，そのように改めることによりよい。
 - 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，実務ではないことから，規定を維持する必要はない。
- (7) 次に，委付（研究会資料9の10）について，解釈全損に関する論点を中心に議論がされた。
- 保険会社の約款では，委付は行わないとされている。実際にも，使われていないので，委付の規定は必要ない。
 - 解釈全損の規定については，保険会社は，約款で対応できると思われるが，委付の規定を削除することを前提とすると，被保険者にとって，保険金を請求できる場合として，法律上の規定としてあった方がよい。
 - 法律で，解釈を規定するというのは，そもそも難しいのではないか。
 - 全損の場合に，保険者側に残存物に対する代位権を放棄するかを選択権を与えることについては，残存物代位を受けない実務が定着していること，委付を受けない旨の規定が有効と考えられていることから，法律に規定を

設けなくとも支障は生じない。

(8) 研究会資料9で取り上げていない論点として、海上保険の賠償責任保険には、被害者の先取特権を認めないこととするかについて議論がされた。

○ この規定は、被害者保護の観点から必要とされるものであり、保険会社としても海上保険においても被害者保護が必要な場面はあることから、先取特権を認めないとするのは難しい。

○ 保険会社としても他の企業保険と同様先取特権を認めざるを得ないと考えている。

○ 一方、世界的に見ると、海上保険にも直接請求を認める北欧やフランスのような法制とこれを排除する国とで法制が分かれている。イギリスでは、第三者法（Third Party Act）が近年改正されたが、P & I 保険では、人身損害を除き被害者の直接請求を認めない方向で、過去の判例を再確認している。P & I 保険者の立場からは、これを背景にイギリス系でのP & I 保険の扱いのように、先取特権に関しては適用除外として欲しいとの要望がある。

(9) 次に、船舶衝突に関する基本方針（研究会資料10第1の1）については、今の状況では、条約が適用となると、商法が適用となると、規律が異なるところがあることから、商法の規律を1910年条約に合わせることにについては、異論はなかった。

(10) 次に、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（研究会資料10第1の2）について、分割責任とすることの適否を中心に議論がされた。なお、過失相殺について、条約と同様に、必要的に双方の過失の軽重を考慮して判断することに異論はなかった。

○ 実務上は、条約と同様に分割責任として処理しているので、条約に合わせることで問題ない。この点は、船主責任制限法でも、相手方船舶に対して、過失割合に応じた損害を制限債権として主張することになっている。

○ 航海過失免責の規定がある場合に、相手船に対して過失割合を超えて請求すると、再求償の問題が生じるので、それを防ぐという意味がこの規定にはあり、ロッテルダム・ルールズを採用していない現状では、分割責任とすることでよい。

(11) 次に、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（研究会資料10第1の3）について、補足説明の趣旨の確認を中心に議論がされ、異論はなかった。

○ 補足説明の趣旨は、契約上責任制限をしている船舶とこれをしていない船舶が衝突した場合において、責任制限をしている船舶に請求したときには、全額の賠償が受けられない場合であっても、責任制限をしていない船舶に請求したときは全額の賠償を受けることができ、全額の賠償をした船舶は、責任制限をしている船舶に対して、全額求償できるとすることが、日本の維持すべき秩序であるという理解を前提に、その達成のために特段の規律を設けないという趣旨か。

○ 責任制限をしていない船舶に対して全額の請求をする場合は、不真正連帯の一般論として、第三者である船舶には責任制限の効力は及ばないということか。

(12) 次に、消滅時効（研究会資料10第1の4）について、適切な時効期間について起算点の問題を含めて議論がされた。なお、求償権に関し、1年の時効期間を設けることについて異論はなかった。

○ 条約は、なぜ、消滅時効期間を2年としているのか。通信の発達等に照らせば、事故原因の究明等も早くできるようになっているとも思われ、1年の消滅時効とする商法の規律を維持すべきである。

○ 条約の規律は交渉の結果であると思われるが、この研究会でも事故原因の究明には1年では若干短いとの指摘もあったことから、2年とすることもあり得ると思われる。

○ 時効期間については、起算点をどう考えるかが問題であり、1年の時効期間とすると、加害者を知った時から進行するということになるので、事故から2年とする方が、船社側にとっては債権の管理がしやすいと思われる。もっとも、そうすると、被害者保護に欠けるのではないかという問題が生ずるが、船社の立場からは、2年あれば、何らかの措置はできるのではないかと主張することになる。

○ 実務上は、1年の時効期間を事実上合意で延長しているが、2年とする場合にも、運送品に関する責任について合意による期間の延長制度を認めるのであれば、それと同様の規律を設けることが望ましい。

○ 条約と離れて、消滅時効について合意による期間の延長制度を認め得る

かについては、法体系全体にかかわる部分であり、債権法改正の動向も見据えて、検討する必要がある。

- 条約第7条第4項の期間の留保事項について、現在は、相手方が見つからないという場合はあまりなく、相手方の寄港地を調べて、そこで差押え等をしているので、期間の伸長制度を新設するニーズは少ない。なお、我が国のように、債務名義を取るか、先取特権で差し押さえることが必要な国もあるが、衝突事件の場合に容易に差押えができる規定を置いている国も多く、全般的にいうと、イギリス法系の国の方が差押えが容易である。
- (13) 適用範囲（研究会資料10第1の5）については、準衝突の場合及び船舶と内水航行船（端舟やろかい舟を除く。）との間の衝突又は準衝突の場合にも適用があるとすることについては、異論がなかった。
- (14) 次に、海難救助の基本方針（研究会資料第10第2の1）について、1910年条約に規律を合わせることの適否について議論がされた。
 - 現実には、任意救助はほとんどなく、契約条件としては、1989年条約をベースとしているロイズ・オープン・フォーム（LOF。2011によく使われる。）か海運集会所の書式によっていることから、89年条約に合わせるべきである。
 - 10年条約をベースとして規律するとしても、10年条約に加え、船長の救助契約の締結権と環境損害防止規定という要素があれば、89年条約と一緒にする。
- (15) 次に、救助の目的（研究会資料第10第2の2）について、船長の救助契約締結権に関する論点を中心に議論がされた。
 - LOFでも、救助の目的物にfreightが含まれている。海運集会所書式は、財貨となっているが、趣旨としては、LOFと同じと考えられる。実務では運送賃の後払いのケースは少ないが、規律として、運送賃を含めることに問題はない。
 - 商法は、海難救助を義務なくして救助をした場合を前提としているが、10年条約や89年条約は契約救助も含むとされている。そもそも、商法において船長が船舶のみならず積荷等のために救助契約を締結することができる根拠は何か。
 - 争いはあるが、船自体については、船長自身の航海継続のための権限に

- より、積荷については、商法第712条の権限により、救助契約を締結することができるとの学説がある。
- 商法第712条は、荷主側からすると、およそ積荷を処分することができるのであるのは、時代遅れの規定と思われる。救助契約による場合の処分権限や危険物に関する処分権限といった整理が必要なのではないか。
 - 荷主から船長がした救助契約に拘束される理由を問われることがあるので、商法第712条について検討する際には、船長の救助契約締結権について、明文化して欲しい。
 - 89年条約は、第6条で契約救助についても適用されることが明らかにされており、船長及び船主に積荷等についても救助契約の締結権限があることを明確に規定しているので、このような規定があることが望ましい。商法の規定が全て任意救助に関する規定だとすると、契約救助の先取特権や救助報酬債権の短期消滅時効の根拠がなくなるし、第803条に規定されている救助料の特約が救助前にされた場合は契約救助になるのではないかなど、よく分からない規定となる。
- (16) 救助料の分配（研究会資料第10第2の3）について、船長の権限に関する問題点を中心に議論がされた。
- 船長と海員の割合が平等となると、海員の納得は得られないと思われる。
 - 救助料の分配が問題となる事例に当たったことはあまりない。職業的救助船による救助の場合は、それにより給料をもらっているのであるから、さらに救助報酬を分配する必要はなく、本規定が任意救助に関する規定であることを明示すべきである。
 - 日本の場合は、任意救助によって救助報酬を得ていることは多くないと思われるが、海外では、救助契約を締結することなく、不成功無報酬型の高額な救助報酬を得ることを目的とする業者がある。また、任意救助で報酬が支払われた例としては、サルベージボートが来るまでに、その場を通りがかった船舶が曳航するケースや、特殊な例としては、ミサイルを打ち込まれた船舶の船長と機関長が、一度、退避した後に、戻ってきて救助活動に協力した場合に、当該活動が任意救助であるとして、高額な救助料が認められたケースがある。
 - 日本ではほとんど任意救助はなく、デフォルト・ルールを決めることが

難しいので、具体的なルールを決めない方がよいのではないか。

- その場合には、誰が決めるのかが問題となり、何の基準もなく、裁判所が判断するとなると、裁判所も困るのではないか。
- 船長は現場対応に追われていると思われるので、船長が救助料の分配を行う等の規定は、現実に即していないと思われる。
- 船長が債務者のために救助料支払に関する一切の代理権を有するとして、貨物が分担すべき救助料の額について、船長の判断で和解ができるというのは、貨物の所有者からす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あっても、救助した以上は、一人を被告とすればよいとする規定だとしても、船長は、内部的には全ての荷主に対して同意を得なければならず、船長の負担が大きいのではないか。
- この規定は、任意救助の促進という意味があり、この規定がないと救助を躊躇してしまうこととなるのではないか。
- 契約救助の場合は、貨物保険者から保証状を入手し、また、荷主からアベレージボンドを入手し、それらと引換えでなければ、貨物の引渡しをしないとされている。現場から避難港に向かう途中で共同海損の宣言がされ、アジャスターがサルバーからの依頼で、上記書類と引換えに貨物の引渡しをしているが、大きな事故の場合は、引渡しまで数か月を要するものもある。受取に來ない荷主の貨物は、先取特権を行使し、競売して換価している。
- サルベージの保証状の金額の上限は、C I F 価格プラス10%であったと思う。もっとも、最終的に支払う救助報酬の額を決めているものではなく、保証状を出した後に交渉し、保証額よりもかなり低額になるのが普通である。ロンドンの salvage arbitration で和解ができない場合は、仲裁判断が出されることになる。salved value の10%、20%、30%という金額になると思われる。
- L O F に基づいて、貨物保険者が保証状を出すということは、当該貨物に係る救助報酬額の支払について保証するという保証行為に加えて、ロンドンの salvage arbitration で手続を行い、和解できない場合は、仲裁を行うことについて、当該貨物についての仲裁申立てを受け、応訴する権限まで引き受けるということの意味する。実際に、アベレージボンドも保証

状も、ロンドンの salvage arbitration で出た金額について、支払う又は保証するとの文言になっている。また、保証状を出した人に送達すれば、本人に送達したこととなるとされている。

送達に関しては、ロンドンにはカーゴ側のソリシターが事故直後から活動しているので、荷主がその者に依頼をした場合は、その者が送達を受けている。その他の者には個別に送達している。日本の海運集会所の仲裁も個別送達を行っている。

これらを踏まえると、契約救助に関しては、実務上、救助会社からすると、船長に代理権を与える必要はないのではないか。

- (17) 最後に、救助料を請求することができない事由（研究会資料第10第2の4）について、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及び消滅時効（研究会資料第10第2の5）について、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とすることについては、異論がなかった。

4 次回予定

日 時	平成25年10月17日（木）18：00～
場 所	商事法務研究会会議室（予定）
内 容	報告書案についての検討

以 上