

商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案に対する意見書

2015年（平成27年）5月8日

日本弁護士連合会

第1部 運送法制全般について	4
第1 総則	4
第2 物品運送についての総則的規律	5
1 総論	5
2 物品運送契約	5
3 荷送人の義務	6
4 運送賃及び留置権	8
5 運送人の損害賠償責任	8
6 荷受人の権利	11
7 運送品の供託及び競売	12
8 運送人の損害賠償責任の消滅	14
9 不法行為責任との関係	16
10 複合運送	17
11 貨物引換証	18
第3 旅客運送についての総則的規律	19
1 総論	19
2 旅客運送契約	19
3 旅客に関する運送人の責任	19
4 旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任	21
5 運送人の旅客運送契約に基づく債権の消滅時効	22
第2部 海商法制について	22
第1 船舶	22
1 船舶の所有	22
2 船舶賃貸借	24
3 定期傭船	25
第2 船長	27
1 船長の責任	27
2 船長の職務	27

3	船長の権限.....	28
第3	海上物品運送に関する特則.....	29
1	海上物品運送契約の当事者.....	29
2	航海傭船.....	29
3	個品運送.....	36
4	船荷証券等.....	38
5	海上運送状.....	42
第4	海上旅客運送.....	43
第5	共同海損.....	44
1	共同海損の成立等.....	44
2	共同海損の分担.....	47
3	その他.....	49
第6	船舶の衝突.....	49
1	船舶所有者間の責任の分担.....	49
2	積荷等の財産の損害賠償責任.....	50
3	消滅時効.....	52
4	規律の適用範囲.....	53
第7	海難救助.....	54
1	任意救助及び契約救助.....	54
2	救助料の額.....	55
3	債権者間における救助料の割合.....	57
4	船長の法定代理権及び法定訴訟担当.....	59
5	海洋環境の保全に係る特別補償の請求権等.....	60
6	消滅時効.....	62
7	規律の適用範囲.....	62
第8	海上保険.....	63
1	保険者が填補すべき損害.....	63
2	告知義務.....	63
3	希望利益保険.....	64
4	保険期間.....	64
5	海上保険証券.....	65
6	危険の変更.....	66
7	予定保険.....	66

8 保険者の免責	67
9 填補の範囲等	68
10 委付	69
第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等	70
1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲	70
2 船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣.....	73
3 船舶先取特権の目的	75
4 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力	76
第3部 その他	76
第1 国際海上物品運送法の一部改正	76
1 運送人の責任の限度額.....	76
2 高価品に関する特則	77
第2 その他.....	78

第1部 運送法制全般について

第1 総則

商法において、次に掲げる用語の意義は、それぞれ次に定めるところによるものとする。

1 運送人 陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けをすることを業とする者をいう。

2 陸上運送及び海上運送

【甲案】

(1) 陸上運送 陸上又は湖、川、港湾その他の平水区域における物品又は旅客の運送をいう。

(2) 海上運送 商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（陸上運送に該当するものを除く。）をいう。

【乙案】

(1) 陸上運送 陸上における物品又は旅客の運送をいう。

(2) 海上運送 商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（湖、川、港湾その他の平水区域におけるこれに相当する運送を含む。）をいう。

3 航空運送 航空法第2条第1項に規定する航空機による物品又は旅客の運送をいう。

【意見】

乙案に賛成する。

【理由】

甲案と乙案の相違点は、湖、川、港湾その他平水区域における物品又は旅客の運送が陸上運送とされるのか、それとも海上運送とされるのかである。海上物品運送人には堪航能力担保義務を課すことが別途提案されているが、そのとおり改正されると平水区域を航行区域とする船舶に対しても堪航能力担保義務が商法上課せられることになる。

この点、船舶安全法第1条は、平水区域を航行区域とする船舶に対し、他の区域（沿海区域、近海区域、遠洋区域）を航行する船舶とは異なる規制ではあるものの、堪航性の確保を課している。したがって、平水区域を航行する船舶であっても航行に堪える能力を備えているのが通常であり、乙案のとおり改正がなされたとしても、海上

物品運送業者にとって新たに過大な負担を課すものではない。

また、公法上の規制に加え、商法上においても堪航能力担保義務が課されることは荷主にとって有利になることは明白であろう。堪航能力担保義務を強行規定とするか否かについて議論されているところ、強行規定とされれば、一層荷主に有利となる。したがって、被害者保護に資する点から乙案に賛成できる。

なお、港湾運送では、軽過失による運送人の損害賠償責任を免除する旨の約款が利用されており、堪航能力担保義務が強行規定となれば、その違反の責任を免除する部分が一部無効になる可能性が指摘されているが、平水区域を航行する船舶にとっても堪航能力担保義務は基本的な義務であり、その違反責任の免除が一部認められなくなったとしても著しく不利益に当たるとまではいえないであろう。

第2 物品運送についての総則的規律

1 総論

商法第2編第8章第2節（物品運送）の規律について、2から11までのような見直しをした上で、別段の定めがある場合を除き、これらを陸上運送、海上運送及び航空運送のいずれにも適用するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

本提案は、その実質において妥当であるし、また、陸上運送、海上運送及び航空運送に共通して適用されるべき規律を総則的規律としてまとめて規定することは、我が国の法制一般とも整合的であり、妥当である。

2 物品運送契約

物品運送契約は、運送人が荷送人からある物品を受け取りこれを運送して荷受人に引き渡すことを約し、荷送人がこれに対してその運送賃を支払うことを約することによって、その効力を生ずるものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

物品運送契約について冒頭規定を設けることで、契約当事者の基本的義務の内容及びその法的性質（諾成契約・双務契約であること）が明らかになる。これにより物品運送契約の解釈に指針を与えることができる点で、冒頭規定を設けることは望ましい。それゆえ本提案は妥当である。

3 荷送人の義務

(1) 契約に関する事項を記載した書面の交付義務

商法第570条の規律を次のように改めるものとする。

ア 荷送人は、運送人の請求があったときは、次に掲げる事項を記載した書面を交付しなければならない。

(ア) 運送品の種類

(イ) 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

(ウ) 荷造りの種類

(エ) 荷送人及び荷受人の氏名又は名称

(オ) 発送地及び到達地

イ 荷送人は、アの書面の交付に代えて、運送人の承諾を得て、アの書面に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができる。

【意見】

賛成する。

【理由】

商法第570条は、荷送人が、運送人からの請求に応じて、同条第2項各号に列挙する事項を記載した運送状を交付することとしている。アの提案は、基本的には、現行法の規律を維持するものであり、アに列挙された事項が記載された書面が交付されることにより、運送人は運送品等に関する情報を知ることができ、かつ、その証拠を保存することができる。また、実務の利便性を考慮して荷送人の署名を必須としないこととした点についても異論はない。

イは、運送人の同意を得た上でかかる書面の交付に代えて電磁的方法による交付を認めるものであるが、かかる本提案は、近時の実務の要請に応えるものであり妥当である。以上から、本提案は支持することができる。

(2) 危険物に関する通知義務

危険物に関する通知義務について、次のような規律を設けるものとする。

ア 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品（以下「危険物」という。）であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該危険物の品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を通知しなければならない。

イ 荷送人は、アに違反したときは、運送人に対し、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

【甲案】ただし、アに規定する事項を通知しなかったことにつき過失がなかったときは、この限りでない。

【乙案】甲案のような例外を設けない。

【意見】

ア及びイの規律を設けることに賛成する。また、イについては、甲案に賛成する。

【理由】

(1) ア及びイの規律を設けることについて

商法には危険物に関する荷送人の通知義務に関する規定は設けられていないところ、危険物の多様化やその取扱の重要性を踏まえ、運送人が危険物の性質に応じた適切な対処をするためには、公法上の規律に加え、私法上も通知義務を設けることが重要である。したがって、危険物に関する通知義務の規律を設けることは、妥当である。

アの提案は、運送人の主観を問わず、荷送人に通知義務を課すものであるが、通知義務の違反に基づく損害賠償の判断において、運送人の主観を相当因果関係や過失相殺の文脈で考慮することができることから、通知義務については、運送人の主観を問わず、荷送人に対して一律にこれを課すことで不都合はないと考えられる。

(2) イについて

安全な運送の観点を強調するならば、運送品が危険物であることを知らない荷送人についても損害賠償責任を負担させるという整理もあり得る。しかし、危険物についての通知義務の規定は、物品運送の総則的規律として消費者が荷送人となる場合にも適用され、また、荷送人の中には運送品の詳細を知り得ない立場にいる者も想定される。このような荷送人の多様性に鑑みれば、過失責任主義に立脚した規律

を設けることが相当である。その上で、運送品が何かについての情報は、第一義的には荷送人がこれを把握するのが一般的であることを考えると、無過失であることを荷送人が立証することにより免責されるとすることが公平であると考えられる。以上から、イについては、甲案が妥当である。ただし、危険物についての損害賠償責任については、さらに、各種運送に即した特則を設ける必要性があるか否かについて検討を続けることが望ましい。

4 運送賃及び留置権

(1) 運送人は、到達地における運送品の引渡しと同時に、運送賃を請求することができるものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

本提案は、請負契約の性質を有する運送契約について、請負契約の性質に応じて、運送賃の支払いの時期を明記するものであり、妥当である。

(2) 運送人の留置権に関する規律（商法第589条、第562条）を次のように改めるものとする。

運送人は、運送品に関して受け取るべき運送賃、付随の費用及び立替金についてのみ、その弁済を受けるまで、その運送品を留置することができる。

【意見】

賛成する。

【理由】

本提案は、留置権の被担保債権として付随の費用を追加した上、前貸しを削除したものである。取引の実態に適合しており、妥当である。

5 運送人の損害賠償責任

(1) 運送人の責任原則

商法第577条の規律を次のように改めるものとする。

運送人は、運送品の受取から引渡しまでの間に当該運送品が滅失し若しくは損傷し、若しくはその滅失若しくは損傷の原因が生じ、又はその引渡しがされるべき時までその引渡しをしないときは、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。ただし、運送人が運送品の受取、運送、保管及び引渡しについて注意を怠らなかったことを証明したときは、この限りでない。

【意見】

賛成する。

【理由】

本提案は、現行法の規律を維持しつつ、その主張立証責任の所在を明らかにする趣旨のものである。運送人の責任については、所定の免責事由に該当しない限り、責任を負うとする厳格責任主義もあり得るが、民法の債務不履行責任に関する一般的な解釈と整合する過失推定責任の原則に立脚する現行法の規律に特段の不都合はない。また、過失推定責任の原則に基づき運送人が無過失を立証しなければ免責が認められないとして主張立証責任を明らかにすることは、適正かつ迅速な紛争解決の観点からも相当である。以上から本提案は妥当である。

なお、運送人の責任についての商法の規定が基本的には任意規定であることを踏まえると、当事者は、必要に応じて運送人の責任限度額についての特約をすることで具体的事案に対応することができ、あえて運送人の責任限度額についての規定を商法に設ける必要性はない。

(2) 高価品に関する特則の適用除外

明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律（商法第578条）は、次に掲げる場合には適用がないものとする。

ア 運送契約の締結の当時、運送品が高価品であることを運送人が知っていたとき。

イ【甲案】運送人の故意又は重大な過失によって運送品の滅失、損傷又は延着（以下「滅失等」という。）が生じたとき。

【乙案】運送人の故意又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為によって運送品の滅失等が生じたとき。

（注）商法第581条及び9の【乙案】の(2)の規律についても、「重大な過失」という要件を改めるかどうかを検討するものとする。

【意見】

アの規律を含む高価品に関する特則の適用除外を設けることに賛成する。イについては、甲案に賛成する。

【理由】

(1) アの規律を含む高価品に関する特則の適用除外を設けることについて

高価品であることが明告されない場合であっても、運送人が高価品であることを知っていれば、運送人は明告を求めることが可能である。また、運送品の滅失等が、イで論じるような運送人に帰責事由が認められる行為により生じた場合についても、運送人に免責を認める必要性に欠ける。したがって、アの規律を含む高価品に関する特則の適用除外を設けることは妥当である。

(2) イについて

高価品であることの明告があれば、運送人は、従価運送賃を適用したり、保険により損害賠償に備えたりすることができるほか、特別の注意を払うなどして運送品の滅失や損傷を防ぐことができるから、重過失を避けることができたとも言う。そのため、重過失の場合には免責を認める乙案の立場も一定の合理性がないわけではない。しかし、運送人の重過失により運送品の滅失等が生じた場合に、高価品の明告がないことをもって、運送人を常に免責することは公平の観点から相当ではない。明告がない点については過失相殺により考慮されることから、より具体的な利益衡量がはかれる。また、国際海上物品運送法第20条の2第5項にも「損害の発生のおそれがあることを認識しながらしたその者の無謀な行為」と規定されているが、左記は日本法における伝統的な主観に関する概念にはなじまず、あえて「重過失」と区別する実益も大きくない。以上から、甲案によることが妥当である。

なお、商法第581条及び9の【乙案】の(2)の規律についても、実務的な予測可能性を重視する観点から、「重大な過失」の要件を改める必要はないと考える。

(3) 運送品の延着

運送品の延着（運送品の損傷又は一部の滅失を伴うものを除く。）の場合における損害賠償の額について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】当該場合における損害賠償の額は、その引渡しがされるべき地及び時における運送品の価額を超えることができないものとする。

【意見】

甲案に賛成する。

【理由】

延着により生じる損害と運送品の価額との間には直接の関係はなく、延着により発生する損害は様々である。そうすると、一律に運送品の価額を基準として損害賠償額の上限を設けることは相当ではなく、延着の場合における損害賠償の額については、一般原則どおり、相当因果関係の原則に従い、損害額を算定することが相当である。以上から、甲案が相当である。

(4) 相次運送

陸上運送の相次運送人に関する規律（商法第579条，第589条，第563条）は，海上運送及び航空運送について準用するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

特定の運送手段について，他の運送人が相次いで運送の引受をした場合に，現行の陸上運送に関する相次運送人の規律を及ぼし，各相次運送人に連帯責任を負わせることには，一定の合理性があるものと考えられる。これらの規律が任意規定であり，当事者が別段の定めをすることが許容されていることも踏まえれば，総則的規律として，他の運送手段についても同様の規律を及ぼすことに合理性が認められる。

6 荷受人の権利

貨物引換証が発行されない場合における荷受人の権利に関する規律（商法第582条第2項，第583条第1項）について，次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】 現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】 これらの規律を次のように改めるものとする。

(1) 荷受人は，運送品が到達地に到着し，又は運送品の全部が滅失したときは，運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利を取得する。

(2) (1)の場合において，運送品が到達地に到着した後に荷受人がその引渡し若しく

は損害賠償の請求をし、又は運送品の全部が滅失した後に荷受人がその損害賠償の請求をしたときは、荷送人は、その権利を行使することができない。

【意見】

乙案に賛成する。

【理由】

現行法の規律では、運送品の全部が滅失して到達地に到着しない場合は、荷受人は当然には運送契約上の権利を取得せず、荷送人の運送契約上の損害賠償請求につき債権譲渡を受けた上でこれを行使しなければならず、これは荷受人にとって過大な負担であることから、この点を解決する乙案が妥当である。

ただし、乙案の(2)については、例えば荷受人が自らに損害が生じていないにも拘わらず運送人に対して損害賠償請求したような場合、実際に損害を被った荷送人が損害賠償請求できなくなる不都合が想定されるので、かかる不都合が生じないように配慮することが望ましい。この点について、中間試案の補足説明では、「荷送人と荷受人の双方が自己の利益であると他方の利益であるとを問わず損害賠償請求権を行使し得ると解されている」と説明されているが、これは必ずしも支配的な理解ではないと思われる。

7 運送品の供託及び競売

商法第585条から第587条までの規律を次のように改めるものとする。

(1) 次に掲げる場合には、運送人は、運送品を供託することができる。

ア 運送人が荷受人を確知することができないとき。

イ 荷受人が運送品の受取を拒み、又はこれを受け取らないとき。

【意見】

賛成する。

【理由】

現行法においては陸上運送の場合と海上運送の場合で供託に関する規律が異なっているところ、当該区別に合理的な理由はなく、統一的に規律することが望ましい。

なお、現行法第586条第1項では運送品の引渡しに関して争いがあることが供託の要件となっているが、これと受取拒否等との区別は相対的であることから、受取拒

否等に一本化することは妥当である。また、現行法第754条第2項では、海上運送について、運送品を船中に留め置くことが危険なために供託義務が課されているとされるが、運送品を船中に留め置くことは必ずしも危険とは限らず、また、運送人に物品供託に係る費用等の負担を常に強いることも適切とは思われないことから、供託義務を課す必要はない。

(2) (1)の場合において、運送人が荷送人に対し相当の期間を定めて運送品の処分につき指図をすべき旨を催告したにもかかわらず、荷送人がその指図をしないときは、運送人は、運送品を競売に付することができる。ただし、(1)イの場合にあっては、運送人が荷受人に対し相当の期間を定めて運送品の受取を催告し、かつ、その期間の経過後に本文の荷送人に対する催告をしたときに限る。

【意見】

賛成する。

【理由】

運送品を競売する場合には事前に荷送人に催告をすることが荷送人の権利保護に資することになり、これに加えて、荷受人が運送品を受け取る可能性もあることから、(1)イの場合には荷受人にも催告をなすべきといえ、上記は妥当な規定である。

(3) 損傷その他の事由による価格の低落のおそれがある運送品は、(2)の催告をしないで競売に付することができる。

【意見】

賛成する。

【理由】

価格の低落のおそれがある運送品については速やかに競売に付することを可能にしないと運送人の権利が害されることになり、また、商法第524条第2項とも整合的であり、妥当といえる。

(4) (2)及び(3)により運送品を競売に付したときは、運送人は、その代価を供託しなければならない。ただし、その代価の全部又は一部を運送賃、付随の費用又は立

替金に充当することを妨げない。

【意見】

賛成する。

【理由】

上記は商法第524条第3項と同様の規定であり、実際上も、運送人は(1)により本来は運送品を供託すべきものであるところ便宜上競売権を認められるものであるから、競売代金は原則として供託すべきであり、他方、運送賃等は本来運送人が取得できるものであるから、当該運送賃等に充当できるとすることは妥当である。

(5) 運送人は、(1)から(3)までに従って運送品を供託し、又は競売に付したときは、遅滞なく、荷送人（(1)イの場合にあっては、荷送人及び荷受人）に対してその旨の通知を発しなければならない。

(注) この改正に伴い、商法第754条を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

運送品の供託及び競売は、運送契約の規定外の運送人による行為であるため、荷送人及び荷受人の保護のために通知義務を課すことは妥当である。

8 運送人の損害賠償責任の消滅

(1) 運送品の受取による責任の消滅

ア 商法第588条第1項本文の規律に関し、運送賃その他の費用の支払という要件を削り、次のように改めるものとする。

運送品の損傷又は一部の滅失（直ちに発見することができるものに限る。）についての運送人の責任は、荷受人が異議をとどめないで運送品を受け取ったときは、消滅するものとする。

イ 下請運送人の責任に係る商法第588条第1項ただし書の適用に関して、次のような規律を設けるものとする。

運送人が更に下請運送人に対して運送を委託した場合における運送品の損傷又は

一部の滅失（直ちに発見することができないものに限る。）についての下請運送人の責任は、荷受人が所定の通知期間内に運送人に対して通知を発したときは、下請運送人の責任に係る通知期間が満了した後であっても、運送人が当該通知を受けた日から2週間を経過する日までは、消滅しない。

【意見】

賛成する。ただし、商法第588条第1項（ただし書を含む。）の適用範囲を商人間の運送に限定することを検討すべきである。

【理由】

(1) アについて

商人間の運送の実務上運送賃は翌月又は翌々月払いのことが多く、運送賃等の受取りを運送人の責任消滅のための要件とする合理性を欠くことから、運送賃の支払いを要件から削除することは妥当である。

ただし、荷受人が一般消費者等の商人以外の者である場合、必ずしも速やかに運送人に責任追及することが可能であるとは限らず、かかる商人以外の荷受人の権利は運送人保護の要請よりも高いとも考えられるため、商法第588条第1項（ただし書を含む。）の適用範囲を商人間の運送に限定することを検討すべきである。

(2) イについて

元請運送人が複数の下請運送人等を使用した場合に、元請運送人が荷受人から通知を受けた時には、元請運送人が下請運送人に求償のための通知をしようにも2週間の通知期間が経過している事態が想定されることから、かかる不都合を回避するためにイの規定を設けることは妥当である。

(2) 期間の経過による責任の消滅

消滅時効に関する規律（商法第589条、第566条）を次のように改めるものとする。

ア 運送品の滅失等についての運送人の責任は、運送品の引渡しがされた日（運送品の全部の滅失の場合にあっては、その引渡しがされるべき日）から1年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。

イ アの期間は、運送品の滅失等による損害が発生した後に限り、合意により、延長することができる。

ウ ア及びイのほか、国際海上物品運送法第14条第3項と同様の規律を設ける。

【意見】

賛成する。

【理由】

現行法では、1年（運送人に悪意がある場合には5年）の消滅時効が規定されているところ、運送人の法的安定性及び実務的には1年以内に提訴されていることを踏まえて1年の除斥期間を設け、ただし当事者の合意により期間を延長することができるものとするものであり、実務とも合致しており、また、国際海上物品運送法第14条と同趣旨の規定でもあることから妥当である。

9 不法行為責任との関係

運送契約に基づく責任と不法行為に基づく責任との関係について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】 商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】 次のような規律を設けるものとする。

(1) 運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定は、運送品の滅失等についての運送人の荷送人又は荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る。(2)において同じ。）に対する不法行為による損害賠償の責任について準用する。

【意見】

乙案に賛成する。ただし、「当該運送契約による運送を容認」の具体的な要件を明確化すべきである。

【理由】

一般的に債務不履行責任と不法行為責任は請求権競合になるところ、運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定を不法行為による損害賠償責任にも準用しないと、当該責任減免の趣旨が没却される。一方、運送人の責任を減免する旨の商法の規定について容認していない者との関係においてまで当該責任減免を及ぼすのは、利益衡量として妥当とはいえない。両者のバランスを取るものとして乙案に賛成する。

ただし、「当該運送契約による運送を容認」の具体的な内容は不明確であり、その解釈を巡って実務が混乱するおそれが否定できない。例えば「当該運送契約」とは何

れかの運送業者による運送が行われることで足りるのか、それとも目的物や運送人その他の運送契約の内容が特定されている必要があるのか、又は「容認」とは事実上認識していれば足りるのか若しくは積極的な認容の意思表示が必要なのか等、「当該運送契約による運送を容認」の内容を明確化すべきである。この点、中間試案の補足説明では、「運送契約の具体的な約定を問題とするものではなく、荷受人がその具体的な約定を認識する必要がないことを前提としている」と説明されているが、未だ不明確である。

(2) (1)により運送人の責任が減免される場合には、その責任が減免される限度において、当該運送品の滅失等についての運送人の被用者の荷送人又は荷受人に対する不法行為による損害賠償の責任も減免される。ただし、運送人の被用者の故意又は重大な過失によって運送品の滅失等が生じたときは、この限りでない。

【意見】

賛成する。

【理由】

運送人の被用者によって運送品の滅失等が生じたときは、当該被用者は不法行為責任を負うところ、①被用者は運送人の指揮監督を受けて運送人の事業の執行に従事するものであるから、運送人の責任を超える責任を負わせるのは妥当でなく、また、②被用者に重い責任を課すと、事実上その最終的な負担が運送人に転嫁され、運送人の責任を減免する趣旨を没却することから、妥当である。

なお、同趣旨の国際海上物品運送法第20条の2第5項では、ただし書に対応する主観的要件として「損害の発生のおそれがあることを認識しながらしたその者の無謀な行為」と規定されているが、左記は日本法における伝統的な主観に関する概念にはなじまず、あえて「重過失」と区別する実益も大きくないため、上記案に賛成する。

10 複合運送

複合運送契約に関し、物品運送についての総則的規律の適用があることを前提に、次のような規律を設けるものとする。

次に掲げる運送のうち二以上の運送を一の契約で引き受けた場合における運送品の滅失等については、運送人は、当該二以上の運送のうち当該滅失等の原因が生じたもののみを荷送人から引き受けたとしたならばその運送契約について適用されるこ

ととなる我が国の法令又は我が国が締結した条約（(2)において「法令等」という。）の規定に従い、損害賠償の責任を負う。

- (1) 陸上運送（(2)及び(3)を除く。）
- (2) 鉄道運送
- (3) 軌道又は無軌条電車による運送
- (4) 海上運送（(5)を除く。）
- (5) 船舶による運送で船積港又は陸揚港が本邦外にあるもの
- (6) 航空運送（(7)から(10)までを除く。）
- (7) モントリオール条約に規定する国際運送
- (8) 1929年ワルソー条約に規定する国際運送
- (9) 1955年ヘーグ議定書改正ワルソー条約に規定する国際運送
- (10) 1975年モントリオール第四議定書改正ワルソー条約に規定する国際運送

【意見】

賛成する。

【理由】

現在の取引実務において複合運送契約は一般的であり、これに関する法律関係を明確化するために、複合運送契約に関する規律を設けることが望ましい。

上記案は、複合運送契約自体の準拠法が日本法である場合には、原則として、個別の運送形態ごとの運送契約を仮定し、かかる運送形態に適用される法令等を適用するものであって、当事者にとって予測可能性が高く、また、現在の実務とも合致しているため、妥当である。

11 貨物引換証

商法第571条から第575条まで及び第584条を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

近時の実務において貨物引換証は使用されていないところ、使用されていない規定を残しておく必要はなく、削除が妥当である。

第3 旅客運送についての総則的規律

1 総論

商法第2編第8章第3節（旅客運送）の規律について、2から5までのような見直しをした上で、これらを陸上運送、海上運送及び航空運送のいずれにも適用するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

後記2から5までの内容は、いずれも陸上運送、海上運送及び航空運送に統一的に適用されるべき規律であると考えられる。

2 旅客運送契約

旅客運送契約は、運送人が旅客を運送することを約し、相手方がこれに対してその運送賃を支払うことを約することによって、その効力を生ずるものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

物品運送だけではなく旅客運送についても、基本的な契約の内容に関する規定を設けることが望ましい。

3 旅客に関する運送人の責任

(1) 商法第590条第1項の規律に関し、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】商法第590条第1項の規律を維持した上で、次のような規律を設けるものとする。

商法第590条第1項の規定に反する特約（旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任に関するものに限る。）で旅客に不利なものは、無効とする。

（注）商法第786条第1項（同法第739条のうち、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により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする部分を準用する部分に限る。)は、いずれの案による場合でも、削除するものとする。

【意見】

本文は、乙案に賛成する。

ただし、商法第590条が維持されるどころ、「旅客カ運送ノ為メニ受ケタル損害」の範囲が不明額であるので、運送人が強行的に負うべき責任の範囲をまず明確にすべきである。また、緊急の必要性がある場合その他の運送が行われる特殊な事情により、旅客の生命又は身体に関する運送人の責任を免除し、又は軽減することが相当と認められる運送については、乙案の規律の例外とすることが必要である。

(注)に記載の条項は、乙案を採用する場合は、削除することとしてもよい。

【理由】

(1) 旅客の生命及び身体の安全は、旅客運送において最も重要な要請である。

自然人に対し日常的かつ大量に提供される役務において、旅客運送は、その生命及び身体に対する危険の程度が最も高いものの一つとあってよい。

したがって、原則として乙案のような規律を設ける必要性は高い。

(2) 消費者契約法上、旅客は必ずしも消費者（同法第2条第1項）に該当するわけではないので、同法により旅客の生命及び身体の安全を十分に図ることは困難である。そもそも、旅客と運送人との間に旅客運送に係る契約関係がない場合もあり得る。

旅客が同法の消費者に該当する場合であっても、上記のとおり旅客の生命及び身体の安全は旅客運送において最も重要な要請なのであるから、軽過失による責任の一部免除（同法第8条第1項第2号・第4号参照）を許容すべきではない。また、運送人の責任の制限等を内容とする特約が、消費者の利益を一方的に害する条項として無効となる（同法第10条）か否かは、必ずしも明らかではない。

(3) 他方、商法第590条が維持されるどころ、「旅客カ運送ノ為メニ受ケタル損害」の範囲が不明額であるので、運送人が強行的に負うべき責任の範囲をまず明確にすべきである。また、病人搬送や大規模な災害が生じた場合等には、運送人の責任を制限する等の必要が生ずる場合があり得る。

そこで、緊急の必要性がある場合その他の運送が行われる特殊な事情により、旅客の生命又は身体に関する運送人の責任を免除し、又は軽減することが相当と認められる運送については、乙案の規律の例外とすることが必要となる（物品運送に関

する規定であるが、同旨の強行法規の例として、国際海上物品運送法第17条参照)。

(4) 乙案は、(注)に記載の条項の趣旨を拡充し、広く運送手段を問わない規律にするものといえることができるから、乙案を採用する場合は、当該条項を削除することとしてもよい。

(2) 商法第590条第2項を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

現在の裁判実務では、損害額の算定に当たり、被害者及びその家族の状況は斟酌されている。また、商法第590条第2項を存置することとしても、その適用結果は裁判所に一任されることとなり、必ずしも旅客の保護に資するわけではない。

4 旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任

商法第592条の規律を次のように改めるものとする。

(1) 運送人は、旅客から引渡しを受けない手荷物（旅客の身回り品を含む。）の滅失又は損傷については、故意又は過失がある場合を除き、損害賠償の責任を負わない。

【意見】

賛成する。

【理由】

旅客の身回り品についても、携帯手荷物と同様の規律とすることが実態に合致する。

(2) 損害賠償額の定額化（商法第580条）、責任の特別消滅事由（同法第588条）その他の物品運送人の責任の減免に関する規定（同法第578条を除く。）は、(1)の運送人の責任について準用する。

【意見】

賛成する。

【理由】

携帯手荷物についての責任が受託手荷物についての責任より重いのは、不均衡である。

5 運送人の旅客運送契約に基づく債権の消滅時効

運送人の旅客運送契約に基づく債権は、1年を経過したときは、時効によって消滅するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

現行法の規律と同様であり、これを変更する必要はないものと考えられる。

第2部 海商法制について

第1 船舶

1 船舶の所有

(1) 総則

ア 発航の準備を終えた船舶に対する差押え等の許容

商法第689条の規律を次のように改めるものとする。

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。

【意見】

賛成する。

【理由】

発航の準備を終えた船舶であっても、航海中の船舶と異なり、停泊中の船舶に対する差押えは一般に現実的に可能であり、これを禁止する実質的な理由もなく修正すべきである。

イ 船舶の国籍を喪失しないための業務執行社員の持分の売渡しの請求

商法第702条第2項の規律を次のように改めるものとする。

持分会社の業務執行社員の持分の移転又は国籍の喪失により当該持分会社の所有する船舶が日本の国籍を喪失することとなるときは、他の業務執行社員は、その持分を相当な代価で売り渡すことを請求することができる。

【意見】

賛成する。

【理由】

現行商法第702条第2項について、指摘されていた合同会社に関する規定を欠くこと等の、不都合に対処するものであり、妥当な規定の修正である。

(2) 船舶の共有

ア 損益の分配は毎航海の終わりに行う旨の規律（商法第697条）を削除するものとする。

イ 船舶管理人である船舶共有者の持分の譲渡に関する規律（商法第698条ただし書）を次のように改めるものとする。

船舶管理人である船舶共有者は、他の船舶共有者の承諾を得なければ、その持分の全部又は一部を他人に譲渡することができない。

ウ 商法第9条（登記の効力）の規定は、同法第699条第3項の船舶管理人の登記について準用するものとする。

エ 毎航海の終わりに船舶管理人が航海に関する計算を行う旨の規律（商法第701条第2項）を次のように改めるものとする。

船舶管理人は、契約で定める期間ごとに、船舶の利用に係る損益の計算をして各船舶共有者の承認を求めなければならない。

【意見】

アについては、損益の分配が船舶共有者の持分の価格に応じて帰属する旨の規律自体は維持すべきである。

イ及びウについては賛成する。

エについては、「契約で定める期間ごとに」との規律の在り方について、さらに検討すべきである。

【理由】

(1) ア及びエについて

航海単位で損益を計算し、あるいは航海に関する計算を行うことを要求する実質的理由はないから、航海単位で損益を計算し、あるいは航海に関する計算を行う旨の規律を改める点において、上記ア及びエにおける提案内容には賛成できる。

しかし、アについては、民法上、共有による損益が共有者間の持分の価格に応じて帰属する旨の明文規定を欠いているところ、現行商法上の損益分配が船舶共有者の持分の価格に応じて帰属する旨の規定自体を削除する理由はないから、損益の分配が船舶共有者の持分の価格に応じて帰属する旨の規律は維持すべきである。

また、エに関しては、船舶管理人が船舶共有者との間の契約において定められた期間ごとに船舶の利用に係る損益の計算をして各船舶共有者の承認を求める義務を負うのは、あえて法文に規定せずとも、契約上の義務として導かれるものであるから、法文に「契約で定める期間ごとに」と規定する実質的な意義に乏しいと考えられるので、補足説明にあるように、「船舶共有者の請求があるとき」と改めるなど、実質的に意義のある規定となるよう、さらに検討すべきであると考ええる。

(2) イについて

従来明確でなかった船舶管理人による持分譲渡についての要件を明確化するものであり、賛成できる。

(3) ウについて

現行商法において規定を欠いていた船舶管理者の登記の効力を商法第9条の準用によって明らかにするものであり、妥当な規定の修正である。

2 船舶賃貸借

船舶賃借人は、商行為をする目的で船舶を航海の用に供するときは、その船舶の利用に必要な修繕をする義務を負うものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

賃借人が賃貸物の使用及び収益に必要な修繕をする義務を負うとする民法第606条第1項とは異なり、海運実務では裸傭船者が義務を負うとするのが一般的である。

この点、日本海運集会所作成の内航裸傭船契約書やB I M C O標準裸傭船契約書において傭船者が修繕義務を負う旨規定されている。また、外国の立法例でもそのように規定しているものがある（ドイツ海商法等）。

以上の点から、任意規定として、民法の特則を設けることは合理的であり、賛成できる。

3 定期傭船

定期傭船契約について、船舶の利用に関する契約の一つとして、次のような規律を設けるものとする。

(1) 定期傭船契約は、当事者の一方が一定の期間艤装した船舶に船員を乗り組ませてこれを相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。

【意見】

賛成する。

【理由】

定期傭船契約の法的性質としては、運送とは異なる船舶利用契約のひとつと考えるのが一般的であるところ、本提案はそのように位置付けている。

定期傭船契約の定義に当たって、船員が配乗され艤装された船舶の一定期間の提供、定期傭船契約者の当該船舶の使用、その対価としての傭船料の支払いといった諸要素が勘案されており、賛成できる。

(2) 定期傭船者は、船長に対し、船舶の利用に関する必要な指示（航路の決定に関するものを含む。）をすることができる。ただし、船長の職務に属する事項については、この限りでない。

【意見】

賛成する。ただし、船舶の利用に関する船長の職務という規定振りの妥当性について引き続き検討を要する。

【理由】

船舶の使用につき船舶所有者（船舶提供者）及び船長に対し指示する権利は定期傭

船者の基本的権利であるので規律を設けるのが望ましく、これに対し、実務で用いられている標準的な契約書式では、船舶所有者（船舶提供者）が航海の安全等の海技事項について責任を負うとされているので、この点についても規律を設けるのが望ましい。ただし、船舶の利用に関する船長の職務の中には、航海の安全とは無関係の職務も含まれると解されるおそれがあることから、規定振りについては引き続き検討が必要である。

(3) 定期傭船者は、船舶の燃料、水先料、入港料その他船舶の利用のために支出した通常のコストを負担する。

【意見】

賛成する。

【理由】

定期傭船契約の場合、当事者間において標準書式を利用するなどして契約内容を定めることが通常であることから、任意規定としては基本的な事項のみを規律すべきである。定期傭船者が船舶の燃料等を負担するという規定は基本的な規律の一つであり、本提案に賛成できる。

(4) 次の規律は、定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合について準用する。

ア 危険物に関する通知義務（第1部第2の3(2)参照）

イ 船長の違法船積品等の処分権（商法第740条）

ウ 堪航能力担保義務（商法第738条、第739条、第3の2(2)参照）

【意見】

賛成する。

【理由】

定期傭船契約は運送とは異なることから、運送の規定を準用するとしても安全性に関わる規定に限るべきである。

(注) 上記のほか、安全港担保義務に関する規定等を設けるか否かについては、引き

続き検討するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

定期傭船者の安全港担保義務は、本質的な義務として標準的書式に規定されているが、絶対的な義務とする書式や相対的義務とする書式がある。そこで、同義務に関する規定を設けるか否か、設けるとした場合には義務の性質をどのようにすべきか等について引き続き検討することに異論はない。

第2 船長

1 船長の責任

船長はその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利害関係人に対して損害賠償の責任を負う旨の規律（商法第705条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

第705条の規律は、船長は、直接の契約関係のない傭船者、荷送人その他の利害関係人に対しても、職務上の注意を怠らなかつたことを証明しない限り、損害賠償責任を免れないことを規定しているが、一使用人に過ぎない船長にこのような過大な責任を負わせることは妥当でない。利害関係人は、運送人に対し、契約責任あるいは不法行為責任（商法第690条）を追及することが可能であり、本条が削除されても、これらの者の利益が不当に制限されることにはならない。

2 船長の職務

(1) 商法第709条第1項のうち、船長は運送契約に関する書類を船内に備え置かなければならない旨の規律を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

商法第709条第1項のうち、船長は運送契約に関する書類を船内に備え置かなければならない旨の規律は、行政的監督などの必要から要請されるものではなく、船長が船主との間の関係で船内への備え置きが規定されたものにすぎないと考えられることから、運送契約に関する書類を船内に備え置くかどうかは、船長と船主との間の個別的な取り決めに委ねれば足りるため、デフォルトルールとして規律を維持する必要性が乏しい。

(2) 船長は毎航海の終わりに航海に関する計算をして船舶所有者の承認を求めなければならない等の規律（商法第720条第2項）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

船長が毎航海の終わりに航海に関する計算をして船舶所有者の承認を求めなければならない等の規律は、船長の船舶所有者に対する義務を規律するものであるが、船舶所有者において航海に関する計算をするのが一般的であると考えられることから、デフォルトルールとして規律を維持する必要性が乏しい。

3 船長の権限

(1) 船籍港において船長は海員の雇入れ及び雇止めをする権限を有する旨の規律（商法第713条第2項）を削除するものとする。

(2) 船籍港外で船舶が修繕不能に至った場合に船長がこれを競売することができる旨の規律（商法第717条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

(1)について、船籍港では船舶所有者が船舶利用行為を行うことができ、必要に応

じて船舶所有者が代理権を授与すれば足りるから、規律を維持する必要性がない。

(2)について、重要な財産である船舶の処分は船舶所有者の判断に基づいて行われるべきであるから、船籍港外で船舶が修繕不能に至った場合に船長がこれを競売することができる旨の規律を削除することが妥当である。

第3 海上物品運送に関する特則

1 海上物品運送契約の当事者

海上物品運送契約の一方当事者を示す用語について、商法第3編第3章第1節の規定中「船舶所有者」とあるのを「運送人」に改めるものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

海上運送契約の当事者たり得るのは船舶所有者だけではないのが現状であることから、本提案に異論はない。

2 航海傭船

(1) 運送契約書の交付義務

各当事者は相手方の請求により運送契約書を交付しなければならない旨の規律（商法第737条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

航海傭船においては契約書を作成しているのが通常の実務であるものの、航海傭船契約は諾成かつ無方式の契約であり、契約書は契約の成立を確認するための証拠書類の一つに過ぎず、その交付が契約成立の要件とはされていないため、そのような契約書の交付義務を商法に規定する必要性・合理性ともに乏しいと考えられることから、本提案に異論はない。

(2) 堪航能力担保義務

商法第738条の堪航能力担保義務違反による責任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項各号に掲げる事由を明示するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

堪航能力担保義務違反の責任については、現状、世界的に広く受け入れられており我が国も批准しているハーグ・ヴィスビー・ルールズ、及び、これを基に制定された我が国の国際海上物品運送法第5条においても過失責任とされており、また、ロッテルダム・ルールズにおいてもこれを過失責任とする等（同第14条、同第17条）、近時の条約を見てもかかる責任の性質は過失責任とされている。

そこで、かかる現状を踏まえた改正を行い、我が国における内航と外航との不均衡をも是正する必要があるものと思料する。なお、国際海上物品運送法上の堪航能力担保義務違反による責任は過失推定責任とされ、免責のための立証責任を運送人側が負うとされていることから（同法第5条第2項）、堪航能力担保義務違反による責任を過失責任に改め、国際海上物品運送法第5条第1項と同様の義務内容を明示するとの本提案によっても、過度に運送人の責任を過度に軽減し、荷主の権利を不当に害することにはならないものと思料する。よって、本提案に異論はない。

(3) 免責特約の禁止

商法第739条のうち、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により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする旨の規律を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

堪航能力担保義務には、海上航行の安全を図るという公益的な意義も有していることから、運送契約当事者間の合意による免責を認めない規律を維持する本提案に異論はない。

また、本提案における削除対象の規律は、船荷証券における運送人免責約款の激増、乱雑化を背景として、これを制限すべく、1888年のブリュッセル国際商法会議において、堪航能力担保義務違反、運送品の積付け・保管・取扱い・引渡し、船長・船員その他被用者の重過失、及び海上運送人自身の過失に関する免責約款を禁止する立法の採用を各国に勧告する旨の決議がなされたことを受けて定められたものとされている。

しかしながら、現在では標準内航運送約款及び標準契約書式や、内航海運業法第8条による規律等、荷主を保護する規律も相当程度整備され、成熟してきており、運送人を不当に利して荷主の利益を一方的に害する特約が乱用されるような事態になることは想定しがたいといえ、本規律制定当時における立法趣旨は希薄になっているというべきである。

他方、外航の場合に適用される現行の国際海上物品運送法においては、いわゆる航海過失免責（同法第3条第2項）、及び責任制限（同法第13条）等、運送人に対して一定の利益を付与することに対応して、同法の規定に反する特約で荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に不利益なものは無効とするとして（同法第15条）、運送人と荷受人等との適切なリスク配分、利益調整を図ろうとしているのに対し、上記国際海上物品運送法におけるような運送人の利益につき規定していないにもかかわらず、現行商法の本規律を維持することは、国内海上運送契約の当事者たる荷送人等及び運送人のいずれもが事業者であることが多い現状を踏まえてもなお、運送人に過失がある場合には責任制限の合意を無効とするのは運送人にとって著しく不利となり、運送契約当事者間の利益調整という観点からは著しく均衡を失するものと考えられる。

さらに、国内海上運送において、運送品を積載した貨物自動車をRORO船により運ぶということが行われている実態を踏まえれば、国内海上運送と国内陸上運送における規律とは可能な限り均一のものとなることが望ましいところ、国内陸上運送については本規律のような免責約款禁止が定められておらず、これと比較して運送人の利益を大きく制限する本規律を、国内海上運送の場合だけ維持しなければならないとすることに合理性は見出しがたい。

なお、本規律を削除したとしても、運送人やその使用人に故意重過失がある場合には免責特約が無効とされている例が多いこと、陸上運送における現状として特に運送人を不当に利するような特約が乱用され、荷主の権利が不当に害されているというような状況は報告されておらず、かかる現状は、上記行政庁による監督、及び荷主と運送人の商売上の力関係等により適切な抑止力がかかっているためとも考えられること、また、仮に不当に運送人を利し荷主の権利を著しく害する約款が用いられるよう

な場合であっても、民法第90条の公序良俗という観点からの評価が加えられ、無効と判断される等、民法上の一般原則による抑止も考えられる。

したがって、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り生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする旨の規律を削除し、この点につき契約当事者の自治に委ねる旨の本提案に異論はない。

(4) 船積み及び陸揚げ

ア 船積期間

(ア) 船積みの準備が完了した場合の傭船者に対する通知（商法第741条第1項）の主体を船長に改めるものとする。

(イ) 船積期間の起算点及びこれに算入しない期間（商法第741条第2項、第3項）について、日ではなく、時を基準とするものとする。

イ 陸揚期間

陸揚期間の起算点及びこれに算入しない期間（商法第752条第2項、第3項）について、日ではなく、時を基準とするものとする。

【意見】

いずれも賛成する。

【理由】

ア(ア)については、実務上、船舶の具体的な状況の判断を前提としてなされる船積通知及び陸揚通知は船長によりなされており、かかる実態に即してデフォルトルールを規定することは合理的であると考えられるため、本提案に異論はない。

ア(イ)及びイについても、実務上、これらの期間は時間単位で計算されていることから、かかる実態に即したデフォルトルールの定立を内容とする本提案に異論はない。

(5) 運送賃等

ア 運送賃

運送賃の定め方に関する規律（商法第755条、第756条）を削除するものとする。

イ 運送品の競売権

(ア) 商法第757条第1項及び第2項の規律に関し、裁判所の許可という要件を削り、次のように改めるものとする。

運送人は、商法第753条第1項に定める金額の支払を受けるため、運送品を競売に付することができる。

(イ) 商法第757条第3項ただし書のうち、運送品の引渡しの日から2週間を経過したときは競売権を行使することができない旨の規律を削除するものとする。

(ウ) 運送人が(ア)の競売権を行使しないときは運送賃等の請求権を失う旨の規律(商法第758条)を削除するものとする。

【意見】

いずれも賛成する。

【理由】

(1) アについて

商法第755条及び第756条は、運送賃の定め方に関する補充的規定であるが、航海傭船においては運送品の重量やスペース、あるいは期間に基づき当事者間の合意により明確に定められていることが多いようであり、また、運賃の定め方は実務上様々であることから、これらの規定をデフォルトルールとして存置しておくべき必要性は乏しいと考えられるため、本提案に異論はない。

(2) イについて

(ア)については、裁判所の関与による審査の機会の確保という点において、同条に定める競売開始の手続とは別に裁判所の許可手続というものを要する意義に乏しく、また、複数の手続を経なければならない運送人にとっては過度の負担となり得ることから、事前に裁判所の許可を得ることを要しないとする本提案に異論はない。

(イ)及び(ウ)については、運送賃等の回収のため運送品の引渡しから2週間以内に競売権の行使を余儀なくされることは、運送賃を掛けの後払いとすることが多い実務にそぐわず、また、これを行わない場合に実体法上の運送賃等請求権が消滅することは運送人の権利に対する過度の制約となる。他方、荷主としては、運送人による留置権の行使(商法第753条第2項)がなされた場合には運送賃等の支払を事実上強制される立場にあることから、同規律を削除したとしてもその権利の過度な制約ということにはならないと考えられるため、本提案に異論はない。

(6) 再運送契約における船舶所有者の責任

傭船者が更に第三者と再運送契約を締結した場合に船長の職務に属する範囲内では船舶所有者だけが再運送契約における債務を履行する責任を負う旨の規律（商法第759条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

本提案の対象となる規律の趣旨は、再運送契約の履行は、結局船主の履行そのものにより実現されるものであること、また、船長の職務権限に属する事項について傭船者は通常指揮監督権を有しないことから、船主をして直接第三者に対して責任を負わせることとし、もって求償関係の簡易合理化を図ろうとしたことにある等と説明されている。

しかしながら、再運送の荷主との関係では契約当事者たる傭船者を免責することに合理性が見出し難いこと、外航の場合に適用される国際海上物品運送法においては、同規律の適用が除外されていること（第20条第1項）、本規律を削除しても、再運送契約の荷主は傭船者に対しては契約責任を追及しつつ、船舶所有者に対しては不法行為責任を追及することでその保護が図られ得ること等の理由から、本提案に異論はない。

(7) 発航前の任意解除権

ア 商法第745条第1項を次のように改めるものとする。

発航前においては、全部航海傭船契約に係る傭船者は、運送賃及び停泊料を支払って契約の解除をすることができる。ただし、解除によって船舶所有者に生ずる損害がこれを下回るときは、損害を賠償して契約の解除をすることができる。

イ 往復航海等の場合の任意解除に関する規律（商法第745条第2項、第746条第2項）を削除するものとする。

ウ 商法第745条第4項を次のように改めるものとする。

全部航海傭船契約に係る傭船者が船積期間内に運送品の船積みをしなかったときは、運送人は、当該傭船者が契約の解除をしたものとみなすことができる。

（注）一部航海傭船契約についても、所要の規定を整備するものとする。

【意見】

いずれも賛成する。

【理由】

(1) アについて

発航前の段階における任意解除に関するデフォルトルールとしては、いかなる場合であっても運送賃の半額と定めることに合理性は乏しいと考えられ、運送賃及び停泊料が発生した場合には当該停泊料を支払い、又は実損がそれよりも低い場合には当該実損額を支払っての任意解除を認めるのが当事者の公平に資し合理的と考えられることから、本提案に異論はない。

(2) イについて

上記アの場面に加えた独立の場面として往復航海等を観念し、この場合の任意解除の要件として常に運送賃の3分の2を支払わなければならないとすることには合理性は見出し難く、デフォルトルールとして存置する意義はないと考えられるため、本提案に異論はない。

(3) ウについて

柔軟性を欠くみなし規定に代え、デフォルトルールとして運送人に選択権を与える本提案に異論はない。

(8) 航海傭船契約の法定終了及び法定解除権

ア 全部航海傭船契約の法定終了事由及びその場合の割合運送賃に関する規律（商法第760条）を削除するものとする。

イ 不可抗力による契約目的不達成等の場合における法定解除権及びその場合の割合運送賃に関する規律（商法第761条）を削除するものとする。

ウ 全部航海傭船契約に係る運送品の一部について運送の法令違反等の事由が生じた場合に一定の範囲で他の運送品の船積みをすることができる旨の規律（商法第762条）を削除するものとする。

エ 一部航海傭船契約について一定の事由が生じた場合の法定終了及び法定解除権に関する規律（商法第763条）を削除するものとする。

【意見】

いずれも賛成する。

【理由】

(1) アについて

現代は本規律のような条項は実務上例を見ないといわれていることに加え、本条項が規定する事由が生じたとしても、代船手配等の対処が比較的容易となっているとされる現代では契約関係の継続が可能と思われる場面が想定でき、そのような場合にも一律に契約終了とすることは妥当でない。このような場合には、民法の一般原則に則り、契約の解除及び運送賃の支払に関し柔軟な処理を行うことが合理的と考えられるため、本提案に異論はない。

(2) イについて

上記アと同様に、このような場合には、民法の一般原則に則り柔軟な処理を行うことが合理的と考えられるため、本提案に異論はない。

(3) ウについて

上記ア及びイと同様に、本規律のような条項は実務上例を見ないといわれており、また、「船舶所有者ノ負担ヲ重カラシメサル範囲内」とする規律が不明確であること等から、デフォルトルールとして同規律を存置させる必要性は乏しいと考えられるため、本提案に異論はない。

(4) エについて

上記ア及びイと同様、デフォルトルールとして同規律を存置させる必要性は乏しく、このような場合には、民法の一般原則に則り柔軟な処理を行うことが合理的と考えられるため、本提案に異論はない。

3 個品運送

(1) 堪航能力担保義務及び免責特約の禁止

個品運送についても、2(2)及び(3)の改正を行うものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

航海傭船契約と別異に解すべき点はないため、同様に異論はない。

(2) 船積み及び陸揚げ

ア 商法第749条第1項を次のように改めるものとする。

運送人は、荷送人から運送品を受け取ったときは、その船積み及び積付けをしなけ

ればならない。

イ 荷受人が運送品を陸揚げしなければならない旨の規律（商法第752条第4項）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

個品運送契約では、通常、運送人が船積み、積付け、及び陸揚げをおこなっているということである。このような実務に沿ったデフォルトルールを定めることは、合理的と考えられ、賛成できる。

(3) 運送賃等

ア 運送賃等支払義務に関する商法第753条第1項の規定を個品運送契約に適用するに当たっては、停泊料に係る部分を適用しないものとする。

イ 個品運送についても、2(5)の改正を行うものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

(1) アについて

個品運送契約については、停泊料は一般的には妥当しいと考えられるため、本提案に賛成する。

(2) イについて

航海傭船契約と別異に解する点はなく、同様に賛成する。

(4) 発航前の任意解除権

個品運送における発航前の任意解除に関する規律（商法第750条、第748条、第745条第1項）を次のように改めるものとする。

ア 発航前においては、荷送人は、他の荷送人及び傭船者の同意を得たときは、運送賃を支払って、又は損害を賠償して、契約の解除をすることができる。ただし、契約の解除によって運送人に生ずる損害の額がこれを下回るときは、その損害を賠

償すれば足りる。

イ 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であっても、運送品の船積みをしていないときは、荷送人は、運送賃（運送人がその運送品に代わる他の運送品について運送賃を得た場合にあっては、当該運送賃の額を控除した額）を支払って、又は損害を賠償して、契約の解除をすることができる。ただし、契約の解除によって運送人の生ずる損害の額がこれを下回るときは、その損害を賠償すれば足りる。

【意見】

賛成する。

【理由】

現行法上は、他の傭船者及び荷送人と共同して解除する場合か否か等に応じそれぞれ規定の割合の運送賃を支払うと規定されているが、そのような割合等の合理性には疑問があること、請負に関する民法第641条と同様に損害を賠償して任意解除をすることも認めるべきであること等から、上記提案には賛成である。

(5) 個品運送契約の法定終了及び法定解除権

個品運送契約について一定の事由が生じた場合の法定終了及び法定解除権に関する規律（商法第763条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

実務上このような場合に解除がなされることは稀であるということであり、このような特則を設ける必要性・相当性に欠けると考えられるため、削除は妥当である。

4 船荷証券等

(1) 船荷証券の交付義務

商法第767条及び第768条の規律を次のように改めるものとする。

ア 運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求により、運送品の船積み後遅滞なく、船積みがあった旨を記載した船荷証券（以下「船積船荷証券」という。）の一通又

は数通を交付しなければならない。運送品の船積み前においても、その受取後は、荷送人又は傭船者の請求により、受取があった旨を記載した船荷証券（以下「受取船荷証券」という。）の一通又は数通を交付しなければならない。

イ 受取船荷証券が交付された場合には、受取船荷証券の全部と引換えでなければ、船積船荷証券の交付を請求することができない。

（注）(1)から(6)までの改正に伴い、国際海上物品運送法第6条から第10条までを削除し、同法第1条の物品運送に係る船荷証券についても商法中の船荷証券に関する規定を適用するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

船荷証券の交付義務に関して、外航運送と内航運送とで異なる規律とする必要性は乏しく、国際海上物品運送法と同趣旨の規律とすることが望ましい。

(2) 船荷証券の作成

商法第769条の規律を次のように改めるものとする。

ア 船荷証券には、次に掲げる事項（受取船荷証券にあつては、(キ)及び(ク)の事項を除く。）を記載し、運送人又は船長がこれに署名し、又は記名押印しなければならない。

(ア) 運送品の種類

(イ) 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

(ウ) 外部から認められる運送品の状態

(エ) 荷送人又は傭船者の氏名又は名称

(オ) 荷受人の氏名又は名称

(カ) 運送人の氏名又は名称

(キ) 船舶の名称

(ク) 船積港及び船積みの年月日

(ケ) 陸揚港

(コ) 運送賃

(サ) 数通の船荷証券を作成したときは、その数

(シ) 作成地及び作成の年月日

イ 受取船荷証券と引換えに船積船荷証券の交付の請求があったときは，その受取船荷証券に船積みがあった旨を記載し，かつ，署名し，又は記名押印して，船積船荷証券の作成に代えることができる。この場合には，ア(キ)及び(ク)の事項をも記載しなければならない。

【意見】

賛成する。

【理由】

船荷証券の交付義務に関して，外航運送と内航運送とで異なる規律とする必要性は乏しく，国際海上物品運送法と同趣旨の規律とすることが望ましい。なお，船舶の国籍（国際海上物品運送法第7条第1項第7号）については，運送品の特定のために絶対に必要な記載事項ではなく，実際にも記載されない場合が多いため，削除しても問題がない。

(3) 船荷証券の謄本の交付義務

商法第770条を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

商法第770条の方法による証拠保存は実例がなく，規律を維持する必要性が乏しい。

(4) 船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等

船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等に関し，次のような規律を設けるものとする。

ア (2)ア(ア)及び(イ)の事項は，その事項につき荷送人又は傭船者の書面又は電磁的方法による通知があったときは，その通知に従って記載しなければならない。

イ アのほか，国際海上物品運送法第8条第2項及び第3項と同様の規律を設ける。

【意見】

賛成する。

【理由】

ア、イの規律は国際物品運送法第8条と同趣旨の規律であるが、その趣旨は内航運送についても妥当する。つまり、国際海上物品運送法第8条は、運送人は、船荷証券の記載事項中、運送品の種類、容積、重量、包み・個品の数、運送品の記号について、荷送人の書面による通告に従って船荷証券に記載しなければならないとする一方で、運送人が通告に従った記載を拒むことができる場合を規定することによって、運送人と荷送人との間の利益を調整しているが、荷送人と運送人の利益の調整は外航運送特有の問題ではなく、内航運送においても同様の利益調整が必要と考えられる。

(5) 船荷証券の文言証券性

船荷証券の文言証券性に関する規律（商法第776条，第572条）を次のように改めるものとする。

運送人は、船荷証券の記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券所持人に對抗することができない。

【意見】

賛成する。

【理由】

船荷証券の文言証券性に関する規律（商法第776条，第572条）は、運送人が船荷証券の記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券所持人に對抗することができないことを規律するものと解されているが、第572条の文言では、所持人の側からも船荷証券の記載が事実と異なることを主張できないとの誤解が生じる余地があることから、規律内容を明確にするため提案のとおり改正を行うことが妥当である。

(6) 船荷証券を数通発行した場合の取扱い

二人以上の船荷証券所持人が運送品の引渡しを請求した場合等における運送品の義務供託に関する規律（商法第773条）を権利供託に関する規律に改めるものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

運送人の保護のためには，権利供託が認められれば足りる。

(7) 複合運送証券

複合運送証券について，次のような規律を設けるものとする。

ア 運送人は，陸上運送及び海上運送を一の契約で引き受けたときは，荷送人の請求により，運送品の受取後遅滞なく，複合運送証券の一通又は数通を交付しなければならない。

イ 船荷証券に関する規定は，複合運送証券について準用する。この場合において，(2)アの規定中「次に掲げる事項」とあるのは，「発送地及び到達地並びに次に掲げる事項」と読み替えるものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

陸上運送及び海上運送を一つの契約で引き受ける複合運送が実務上一般的に行われているにもかかわらず，現行商法には複合運送証券に関する規律がない。そこで，複合運送証券についての規律を設ける必要がある。複合運送証券には有価証券性を認め，船荷証券に関する規律を準用することが妥当である。

5 海上運送状

海上運送状について，次のような規律を設けるものとする。

(1) 運送人又は船長は，荷送人又は傭船者の請求があるときは，運送品の受取後又は船積み後遅滞なく，船荷証券に代えて，受取又は船積みがあった旨を記載した海上運送状を交付しなければならない。ただし，当該運送品について既に船荷証券を交付しているときは，この限りでない。

(2) 海上運送状には，船荷証券の記載事項（4(2)ア）と同様の事項を記載しなければならない。

(3) 運送人又は船長は、海上運送状の交付に代えて、荷送人又は傭船者の承諾を得て、海上運送状に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができる。

【意見】

賛成する。

【理由】

海上運送状は運送契約を証する書面として、船荷証券の記載事項と同様の事項が記載されていることが望ましいが、他方、海上運送状が利用されるのは、有価証券である船荷証券と異なる取扱いが可能であることが理由のひとつであると考えられることから、交付・提供する海上運送状に文言性の規律を及ぼすかなどの点は、当事者の判断に任せることが相当である。

第4 海上旅客運送

商法第777条から第787条までを削除するものとする。

(注) 過失責任として、自動車、船舶、航空機等について安全性担保義務に関する規律を設けるという考え方がある。

【意見】

本文は、いずれも賛成する。

【理由】

- (1) 当該各規定については、いずれも現代の取引実態に適合しない規律であるか、又は当事者間の契約に委ねることで足りるものと考えられる。
- (2) 海上旅客運送に関し、堪航能力担保義務に関する規律（商法第786条第1項、第738条、第739条）を削除することに賛成する。

ただし、高度の技術化と分業化の進んだ運送業務において、旅客が運送人の責任を明らかにすることは実務上容易ではないことから、過失の有無を問わない厳格責任としての堪航能力担保義務を存続させるべきとする有力な意見もある。

商法第590条における運送人の債務の内容には、当然に旅客の安全な運送が含まれることを理由に（大判大正5年1月20日民録22輯4頁参照）、堪航能力担保義務を削除するにしても、生命及び身体の安全の重要性に鑑みると、旅客運送における総則的規律として安全性担保義務を明文化の上、強行規定化することを議論

すべきである。

第5 共同海損

1 共同海損の成立等

(1) 共同海損の成立及び共同海損となるべき損害又は費用

商法第788条第1項及び第794条第1項の規律を次のように改めるものとする。

ア 船舶及び積荷その他の船舶上の財産（以下「積荷等」という。）に対する共同の危険を避けるために船舶又は積荷等の処分がされた場合において、当該処分後に船舶又は積荷等が残存するときは、特約があるときを除き、商法の定めるところにより、共同海損の分担をしなければならない。

イ アの処分（以下「共同危険回避処分」という。）により生じた損害及び費用は、共同海損とする。

ウ イに規定する損害の額は、共同海損に係る損害の額は、次に掲げる区分に応じ、それぞれに定める価額によって算定するものとする。ただし、積荷及び運送貨については、これらの規定により算定される額から積荷の滅失又は損傷のために支払うことを要しなくなった一切の費用を控除しなければならない。

(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財産 到達の地及び時における当該財産の価額

(エ) 運送貨 共同危険回避処分により請求することができなくなった運送貨の額

(注) (エ)の規律の新設に伴い、商法第764条第3号を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

共同海損に関する規律としてはヨーク・アントワープ規則（以下「YAR」という。）が国際的に広く受け容れられており、実務上も同規則に則って処理がなされるのが通常であって、任意規定たる現行商法の規定が適用されることはほとんどないとされる。

したがって、我が国における規律もこのような国際的規律に整合せしめるのが妥当と考えられること、及び、昭和10年の法制審議会の改正要綱において既に「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之ヲ改正スルコト」とされている

たことをも踏まえ、現在最も広く用いられているYAR1994に沿った規律に改めるという方向性に異論はない。

本提案についても、積荷以外の船舶上の財産についても共同海損の成立を認める点、共同危険回避処分を行うことができる者を船長に限定しないとする点、共同危険回避処分と船舶及び積荷等の保存との間に因果関係を要しないとする点、積荷の損傷又は滅失により運送賃に損失が生じた場合にはそれも共同海損にかかる損害に含めるとする点を含め、現行法の規律をYAR1994に沿ったものに改めることに異論はない。

(2) 特別な場合の取扱い

ア 商法第795条第1項及び第3項の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、船荷証券その他積荷の価額を評定するに足りる書類（以下「価額評定書類」という。）に積荷の実価より低い価額を記載したときは、その積荷に加えた損害の額は、価額評定書類に記載された価額によって定める。積荷の価額に影響を及ぼす事項につき価額算定書類に虚偽の記載をした場合（これにより積荷の実価より低い価額を評定すべき場合に限る。）も、同様とする。

【意見】

賛成する。

【理由】

本提案にかかる規律は、積荷の価額という点に着目し、この点につき実際と異なる記載がなされた場合に関する規律であって、真実の価額より低い価額で不正申告した場合につき規定しているYAR第19条第2項の規定と同趣旨であると思われる。かかる理解を前提とすれば、本提案に異論はない。

イ 商法第793条第1項及び第2項並びに第794条第2項の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、次に掲げる損害及び費用は、利害関係人が分担することを要しない。

(ア) 次に掲げる物に加えた損害

a 船舶所有者に無断で船積みされた積荷

- b 船積みに際して故意に虚偽の申告がされた積荷
- c 高価品である積荷（荷送人又は傭船者が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知していないものに限る。）
- d 甲板積みの積荷。ただし、商慣習に従って甲板積みがされた場合を除く。
- e 属具目録に記載がない属具

(イ) 第7の5により船舶所有者が負担する特別補償に係る費用

ウ 商法第792条ただし書を削除するものとする。

【意見】

賛成する。ただし、高価品である積荷（荷送人又は傭船者が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知していないものに限る。）及び属具目録に記載がない属具を挙げる現行法の規律を維持する点については、その是非につき更に詳細に検討すべきである。

【理由】

本提案は、共同海損にかかる損害とならないものとして、高価品である積荷（荷送人又は傭船者が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知していないものに限る。）及び属具目録に記載がない属具を挙げる現行法の規律を維持しつつ、YARが商慣習に従って甲板積みされた積荷を共同海損にかかる損害として認容していること、及び、船舶所有者に無断で船積みがされた積荷を共同海損にかかる損害として認容していないこと（第19条第1項）等を踏まえてなされたものである。これにつき、YARに沿う形で現行法を改正する部分については全体として異論はない。もっとも、高価品である積荷（荷送人又は傭船者が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知していないものに限る。）及び属具目録に記載がない属具を挙げる現行法の規律を維持するという点については、これらを存置した場合及び削除した場合における実務への影響等を確認しつつ、YAR1994の規律と整合しない点を改めるという本試案第5の趣旨に則り、その是非につき更に詳細に検討すべきである。

なお、「船積みに際して故意に虚偽の申告がされた積荷」に加えた損害は共同海損にかかる損害に含めないとするイ(ア) bについては、積荷の種類、性質、数量等に関して不正表示を行った積荷に生じた損傷又は滅失を共同海損として認容しないとするYARの規律（同第19条第1項）と同様の趣旨と思われ、かかる理解を前提とすれば、この点に関する本提案に異論はない。

2 共同海損の分担

(1) 共同海損の分担額

商法第789条及び第790条の規律を次のように改めるものとする。

ア 共同海損は、次に掲げる者がそれぞれに定める額の割合に応じて分担する。

(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 aに掲げる額からbに掲げる額を控除した額

a 陸揚げの地及び時における積荷の価額

b 共同危険回避処分の際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財産（船舶に備え付けた武器を除く。）の利害関係人 到達の地及び時における当該財産の価額

(エ) 運送人 aに掲げる額からbに掲げる額を控除した額

a (イ) bに規定する運送賃のうち、陸揚げの地及び時において現に存する債権の額

b 航海の費用その他の費用（1(1)イに規定する費用に該当するものを除く。）のうち、共同危険回避処分の際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額

【意見】

賛成する。ただし、共同海損を分担する財産から船舶に備え付けた武器を除いている現行法の規律を維持する点については、その是非につき更に詳細に検討すべきである。

【理由】

現行法をYARに沿ったものに改める内容となっている本提案に全体として異論はない。

ただし、共同海損を分担する財産から船舶に備え付けた武器を除いている点は、現行商法第792条本文の規律を維持するものであるが、YARにない同規律の維持については、その存在意義、存置した場合及び削除した場合における実務への影響等を確認しつつ、YAR1994の規律と整合しない点を改めるという本試案第5の趣旨に則り、その是非につき更に詳細に検討すべきである。

イ ア(ア)から(ウ)までに定める財産の額については、共同危険回避処分の後、到達又

は陸揚げ前に当該財産について修繕費その他の費用を支出した場合にあっては、当該費用（１（１）イに規定する費用に該当するものを除く。）を控除しなければならない。ウ アに掲げる者が共同危険回避処分により損害を受けたときは、アに定める額は、その損害の額を加算した額とする。

【意見】

賛成する。

【理由】

現行法をYARに沿ったものに改める内容となっている本提案に異論はない。

(2) 特別な場合の取扱い

ア 商法第795条第2項及び第3項の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、価額評定書類に積荷の実価を超える価額を記載したときは、その積荷の利害関係人は、当該価額評定書類に記載された価額に応じて共同海損を分担する。積荷の価額に影響を及ぼす事項につき価額評定書類に虚偽の記載をした場合（これにより積荷の実価を越える価額を評定すべき場合に限る。）も、同様とする。

イ 商法第792条本文の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、旅客及び船員は、共同海損を分担しない。

ウ 商法第793条第3項を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

現行法をYARに沿ったものに改める内容となっている本提案に異論はない。

本提案イの「旅客」は共同海損を分担しない、との文言も、旅客の手荷物が共同海損を分担しないとするYAR1994第17条第5項と同様の内容と考えられるが、かかる提案にも異論はない。

なお、商法第793条第3項は、2(1)の規定によって同様の結論となるため、削除することに賛成する。

3 その他

(1) 共同危険回避処分に係る船舶等が回復した場合に関する規律（商法第796条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

本提案は、利害関係人が共同海損を分担した後に共同危険回避処分に係る船舶、属具又は積荷の全部又は一部がその所有者に回復した場合に関する規律を削除するものであるが、YARや現在のドイツ法にもこれに相当する規定が存しないこと、また、かかる規律によっても具体的な計算方法が必ずしも明らかでないことに加え、このような場合には民法上の不当利得の法理によって解決すれば足り、デフォルトルールとしてかかる規律を存置しておくべき必要性も乏しいと考えられること等から、かかる提案に異論はない。

(2) 準共同海損に関する規律（商法第799条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

本提案は、船舶が不可抗力により停泊を余儀なくされた場合の費用につき共同海損の規律を準用する現行法の規律を削除するものであるが、YARや現在のドイツ法にもこれに相当する規定が存しないこと、また、共同海損に関する規律は任意規定であるところ、船舶所有者はそのような事態を想定して必要に応じ特約等により対処すれば足りること等から、かかる提案に異論はない。

第6 船舶の衝突

1 船舶所有者間の責任の分担

商法第797条を次のように改めるものとする。

二以上の船舶が衝突した場合において、当該二以上の船舶につきその船舶所有者又は船員に過失があるときは、裁判所は、これらの過失の軽重を考慮して、その衝突に

より生じた損害についての責任及びその額を定める。この場合において、当該二以上の船舶につき過失の軽重を定めることができないときは、各船舶所有者が等しい割合でこれを負担する。

【意見】

賛成する。

【理由】

わが国は、「船舶衝突についての規定の統一に関する条約」（以下「衝突条約」という）の締約国である。衝突条約は、衝突した船舶すべてが締約国に属する場合に適用されるのが原則であるところ（第12条第1項）、すべての利害関係人が受訴裁判所の所属国に属するときは条約が適用されることなく内国法が適用される（第12条第2項）。したがって、日本籍船同士の衝突の場合には、日本法が適用される。また、外国籍船舶との衝突であっても当事者間で日本法を準拠法として合意する場合もある（法適用第21条）。

商法第797条は、双方の過失の軽重を判定することができないときは、その衝突により生じた損害は各船舶の所有者が平分して負担すると規定しているところ、衝突条約第4条は、共に過失がある場合における各船舶の責任の割合はその各自の過失の軽重により、もし状況によりその割合を定めることができないとき又は過失が同等と認められるときは、責任は平等とすると規定している。

本提案は、商法に明文がない各自の過失の軽重を必要的に考慮する旨の規定を衝突条約第4条と同様にするものである。商法を本提案のように改正しない場合、理論的には民法第722条第2項が適用され過失相殺として裁量的に考慮されることになる。過失割合を必要的に考慮する旨に改正することは衝突条約に合致するものであり、世界的な動向への対応等の観点から合理的である。また、実務の運用とも合致する。

2 積荷等の財産の損害賠償責任

二以上の船舶が過失により衝突した場合における積荷等の財産の損害賠償責任に関し、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】 商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】 1の前段に規定する場合において、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項の規定にかかわらず、各船舶所有者は、その負担部分についてのみ当該損害を賠償する責任を負うものとする。

【意見】

甲案に賛成する。

【理由】

積荷等の財産の損害賠償責任につき、衝突船舶所有者等の負担割合に関する規定は現行商法に存在せず解釈に委ねられているところ、不真性連帯債務と解するのが通説であり、実務でもそのように運用されている。

特段の規定を設けない甲案による場合、積荷等の財産の損害賠償責任は不真性連帯債務とする現行解釈が引き継がれるものと考えられる。この場合、積荷所有者等の被害者は、衝突船舶船主いずれに対しても損害全額を請求できることになる一方、積荷については、運送契約当事者間において、航海過失免責その他の一定の免責に関する規律が及ぶことが多いところ（当事者間の契約や国際海上物品運送法）、積荷利害関係者が積載船舶の衝突の相手方に対してその負担部分を超える額を請求する場合には、当該相手方はその全額の賠償を余儀なくされ、その結果、当該負担部分を超える額の求償を積載船舶の所有者に対して請求することになり、上記免責に関する規律の意義が失われかねないことが問題とされている。

これに対し、衝突条約第4条第2項は、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、これを連帯債務とせず、その負担部分に応じた分割債務とする旨規定する。乙案は、同条項と平仄をあわせるものである。乙案によれば、甲案における上述の問題は生じない。

しかし、乙案による場合、積荷利害関係者が衝突船舶所有者に対して賠償請求する場合、過失割合を判断しなければならなくなるが、衝突の当事者ではないことから、その判断に必要な情報を得ることは必ずしも容易ではないといえる。また、中間試案において航海過失免責の規定を設けない提案がされているところ、商法が適用される内航運送においては契約において航海過失免責規定を定めていないこともあることから、上述の点が常に問題となるわけではない。さらに、上述の点は、現行法上でも存在している問題であるところ、当事者間の契約や法の解釈により不都合が生じないよう対応している。甲案によるとしても新たに対応すべき不都合が生じるものではない以上、被害者保護の観点から衝突船舶船主のいずれに対しても損害全額の請求を認める甲案に賛成する。

3 消滅時効

商法第798条第1項のうち、船舶の衝突によって生じた債権の消滅時効に関する規律を次のように改めるものとする。

船舶の衝突を原因とする不法行為による損害賠償の請求権（財産権の侵害によるものに限る。）は、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。

【意見】

賛成する。

【理由】

商法第798条第1項は、船舶の衝突によって生じた債権は、1年を経過したとき時効によって消滅すると規定している。同条に関する裁判例は、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（大判大正4年4月20日・民録21輯530頁）、また、消滅時効の期間について民法第724条の特則を設けたにすぎないとして、同条前段により、被害者が損害及び加害者を知った時から消滅時効が進行するとしている（最判平成17年11月21日・民集59巻9号2558頁）。すなわち、上記先例によれば、財産的損害については、被害者が損害及び加害者を知った時を起算点、時効期間を1年間とし、人的損害については、民法第724条が適用されることになる。

これに対し、衝突条約第7条第1項は、財産的損害のみならず人身損害を含め損害賠償請求権は事故日から2年をもって時効消滅すると規定している。

財産的損害については、衝突条約と平仄を合わせて、起算日を事故日、時効期間を2年間とすることは合理的と考えられる。しかし、人身損害については、人命尊重・被害者保護の観点からの慎重な検討が必要となる。

上記先例によれば、被害者等が損害及び加害者を知ったときから3年とされるところ、起算日を事故日、時効期間を2年間とすることは現状より被害者にとって不利になってしまう。また、民法改正試案では、人身損害に係る不法行為に基づく損害賠償請求権の消滅時効は、被害者等が損害及び加害者を知ったときから3年間とする現行法の規律を5年に伸張することとされるようである、民法改正では人命尊重の方向で検討されているにもかかわらず、船舶衝突の場合には、それに逆行することになる。海商法における世界的動向に対応することは重要な視点ではあるが、わが国では船主の責任の制限を認める海事債権条約の水準を超えて、船主責任制限法では旅客の人身損害に基づく債権を非制限債権とする扱いをする前例がある。

以上の観点から、財産的損害に限り、起算日を事故日、時効期間を2年間とする本提案に賛成する。

4 規律の適用範囲

船舶の衝突に関する規定は、次に掲げる場合について準用するものとする。

(1) 船舶の準衝突の場合（船舶の衝突が発生しなかった場合において、航行若しくは船舶の取扱いに関する行為又は船舶に関する法令に違反する行為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加えたとき）

【意見】

賛成する。

【理由】

船舶相互間に現実には接触がないにもかかわらず、ある船舶の存在又は当該船舶の航行に関連して他の船舶に損害が生じることがある。衝突条約第13条は、このような準衝突に対しても適用される旨規定している。立法において明文で適用を認めることに不都合はなく、国際的動向に対応するという観点からも提案に賛成できる。

(2) 商法第684条に規定する船舶と湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶（商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り、端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。）とが衝突し、又は準衝突を生じさせた場合

【意見】

賛成する。

【理由】

航海船と内水航船の衝突を航海船同士の衝突と別異に扱う理由は乏しく、現行法上でも学説の通説は類推適用を認めている。また、衝突条約は、航海船と内水航船の衝突についても適用する旨を明文で規定している（第1条）。国際的動向に対応するという観点からも提案に賛成できる。

第7 海難救助

1 任意救助及び契約救助

商法第800条の規律を次のように改めるものとする。

(1) 船舶の衝突，乗揚げ，機関の故障その他の海難により船舶又は積荷等の全部又は一部が損傷し，又は損傷するおそれが生じた場合において，その救助により有益な結果が生じたときは，救助をした者は，次に掲げる区分に応じ，その結果に対してそれぞれに定める救助料を請求することができる。

ア 義務なく救助した場合（任意救助） 相当の救助料

イ 契約に基づき救助した場合（契約救助） 当該契約に定める救助料

【意見】

賛成する。

【理由】

商法第800条は，海難に遭遇している船舶等を義務なくして救助した場合に海難救助の規定が適用される旨規定している。この「義務なくして」との規定振りから商法の海難救助の規定は任意救助にのみ適用されるとも考えられる一方，商法第802条が契約で救助料を定めた場合について規定していることから契約救助の場合に適用されるとも考えられるなど，現行法上，任意救助又は契約救助のいずれか，若しくは双方に適用されるのか必ずしも明らかではない。

この点，救助業者が救助契約に基づき救助することが通常であること，その場合契約書が締結されない場合もあること，また実務上「義務なくして」の義務は救助契約に基づき発生する義務を意味するのではなく，特定の船舶に海難が発生する以前からその船舶に対して既に負っている義務がないという意味と解して契約救助にも商法が適用されると考えられていること（そのように判断した裁判例がある）から，契約救助に商法が適用される旨明文で規定することに賛成できる。さらに，契約救助が大半であるとしても，やはり救助業者以外の曳船業者等が任意救助に従事する可能性も否定できないため，任意救助にも商法の規定を適用すべきである。また，伝統的には，任意救助と契約救助とを問わず，不成功無報酬が原則とされてきているところ，その旨を明示したことにも賛成できる。

さらに，海難救助に関する条約としては，国際海事機関（IMO）が採択する1910年海難救助条約（以下「10年救助条約」という）及び1989年海難救助条約（以下「89年救助条約」という）がある。10年救助条約及び89年救助条約双方とも

契約救助にも適用されている。また、10年救助条約は、伝統的な海難救助の概念を基礎に、不成功無報酬の原則によっており、89年救助条約では、環境保護の観点を取り入れて救助報酬の算定基準を定めているものの、やはり不成功無報酬の原則を維持している。わが国が批准しているのは10年救助条約のみであるが、救助契約の世界的標準書式であるロイズ・オープン・フォームが広く用いられる場合、ロイズ・オープン・フォームには89年救助条約と同内容の英国法（英国は89年救助条約加盟国）が適用されることから、同条約の規律が広く実務に及んでいる。したがって、89年救助条約を参考にすることは国際的動向に一致しており、その点からも支持できる。

(2) 船舶所有者及び船長は、積荷等の所有者に代わって(1)イの契約を締結する権限を有する。

【意見】

賛成する。

【理由】

コンテナ船など積荷等の所有者が多数ある場合、迅速に救助契約を締結するためには、船舶所有者及び船長に積荷等の所有者に代わって救助契約を締結する権限を認める必要がある。89年救助条約第6条第2項も本提案と同様の規定を有しており、国際的動向に一致させる点からも支持できる。

2 救助料の額

(1) 商法第803条第1項の規律を次のように改めるものとする。

救助料の額は、特約がないときは、救助された物の価額（救助された積荷の運送賃の額を含む。）の総額を超えることができない。

【意見】

賛成する。

【理由】

伝統的には、任意救助か契約救助かを問わず、不成功無報酬が原則であることから、現行商法、10年救助条約及び89年救助条約において、救助料の額は救助された物

の価額が上限とされている。さらに、10年救助条約では、積荷の運送賃も救助の目的とされていることから、その額をも考慮して救助料の額の上限を定めることは国際的動向に合致している。

(2) 救助料の額は救助された財産の価額から先順位の先取特権者の債権額を控除した額を超えることができない旨の規律（商法第803条第2項）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

商法第803条第2項と同趣旨の規定は、10年救助条約、89年救助条約、ロイズ・オープン・フォーム、日本海運集会所制定書式のいずれにも存在しない。また、これは被救助価額を「正体市場価額から損傷修繕費を控除した金額」として把握するイギリスを含む諸外国の一般的な考え方とも異なっている。

同項の規律によると、救助者が知り得ない先順位の先取特権がある場合、救助契約締結時には予想できないほど救助料が低くなることが考えられる。これでは救助者を不当に害する可能性があり、その結果として救助者が救助を控えることになり、かえって船舶所有者にとって好まざる事態を引き起こしかねない。

救助によって先順位の先取特権の被担保債権の弁済に充てることのできる財産を保持し得たのであるから、その利益に対して相当の報酬を支払うべきである。

(3) 商法第809条のうち、過失によって海難を発生させた場合及び救助した物品を隠匿し又はみだりに処分した場合に係る規律を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

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規定し、事案に応じた柔軟な処理を可能としている。10年救助

条約にあわせ、救助料を請求できない事由から過失によって海難を発生させた場合及び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、これらにつき、救助料の額の決定に際して裁判所が考慮する一切の事情とする提案は、国際的動向に合致させるという観点から賛成できる。

3 債権者間における救助料の割合

商法第805条の規律を次のように改めるものとする。

(1) 救助に従事した船舶に係る救助料については、その3分の2を船舶所有者に支払い、その3分の1を船員に支払わなければならない。

【意見】

賛成する。

【理由】

救助料の分配の割合を全て裁判所の裁量に委ねることになると当事者の予測可能性が奪われることになる。現行法における救助船が汽船である場合の救助料の分配の割合は、船舶所有者が3分の2、船長が6分の1、その他海員が6分の1としているが、現在の船舶内における船長の役割の大きさ等を考慮すれば、この割合について適切とは考えられず、船長と海員間の分配について一律に規定することはかえって望ましくない結果をもたらしかねないことから、船長・海員合わせて3分の1を支払うべきとすれば足りる。また、実務上、船長と海員との間の分配割合を明確に区分しなくとも、影響はないとされる。

(2) (1)の救助料の割合が著しく不相当であるときは、船舶所有者又は船員の一方は、他の一方に対し、その増減を請求することができる。この場合においては、商法第801条の規定を準用する。

【意見】

賛成する。

【理由】

商法において分配割合を定める場合、事案によっては不相当であることが予想される。例えば、救助の成功が船員の貢献に著しく負っているような場合、船員の分配額

が3分の1では少ないような場合である。したがって、そのような場合に備えて、調整を認める規定を定めることは合理的である。

(3) (1)に反する特約で、船員に不利なものは、無効とする。

【意見】

賛成する。

【理由】

船主に対して、実際に救助にあたる船員を保護する規定を定めることは合理的である。

(4) 各船員に支払うべき救助料の割合の決定は、船舶所有者が行う。この場合においては、商法第804条の規定を準用する。

【意見】

賛成する。

【理由】

船員に支払うべき金額の分配を船長に委ねる場合、船長に有利な比率で分配が行われるおそれがある。そこで、船員間の分配割合については船舶所有者に委ねるのが合理的である。

(5) (1)から(4)までの規定は、救助を行うことを業とする者については、適用しない。(注)(4)の改正に伴い、商法第806条から第808条までの規定中「船長」を「船舶所有者」に、「海員」を「船員」に改めるものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

救助業者は、その事業として救助行為を行うという性質上、救助料を船員に分配することは適切でなく、本規定を適用しないことは合理的である。

4 船長の法定代理権及び法定訴訟担当

(1) 商法第811条第1項及び第2項本文の規律を次のように改めるものとする。

ア 任意救助の場合には，救助された船舶の船長は，救助料の債務者に代わって，その支払に関する一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する。

イ 任意救助の場合には，救助された船舶の船長は，救助料に関し，救助料の債務者のために，原告又は被告となることができる。

ウ ア及びイの規定は，救助に従事した船舶の船長について準用する。この場合において，これらの規定中「債務者」とあるのは，「債権者（当該船舶の船舶所有者及び海員に限る。）」と読み替えるものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

ア及びイの規定は，現行法の規律を維持するものである。仮に，船長にこのような権限を認めない場合，積荷所有者等の救助料債務者から救助料の回収が困難になり，その結果救助が躊躇されるおそれがあることが指摘されている。したがって，任意救助の場合には現行法の規律を維持することは合理的であり賛成できる。

ウの規定については，現行法では条文上明らかではないところ，これを認める裁判例がある（大審院昭和8年1月24日判決・法学2巻9号104頁）。救助料債権についても船長に当事者適格を認めて簡易・迅速な処理を可能とする観点から賛成できる。

(2) 商法第811条第2項ただし書を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

本ただし書きは，民事訴訟法第115条第1項第2号により明らかであるため不要である。削除に賛成できる。

5 海洋環境の保全に係る特別補償の請求権等

救助者が海洋汚染を防止し又は軽減しようとした場合について、次に掲げる規律を設けるものとする。

(1) 船舶の衝突，乗揚げ，機関の故障その他の海難により船舶又は積荷等の全部又は一部が損傷し，又は損傷するおそれが生じ，かつ，本邦又は外国の沿岸海域において，当該船舶からの物の排出により，又はその沈没若しくは乗揚げに起因して海洋が汚染され，又は汚染されるおそれがあり，当該汚染が人の健康を害し，若しくは海洋環境の保全に著しい障害を及ぼし，又はこれらの障害を及ぼすおそれがある場合において，当該船舶の救助をしたときは，その者は，特約があるときを除き，船舶所有者に対し，アに掲げる額からイに掲げる額を控除して得た額の支払を請求することができる。

ア 当該船舶又は積荷等の救助（救助に際して行った当該障害の防止又は軽減のための措置を含む。）に要した費用（合理的に必要と認められるものに限る。）に相当する額

イ 救助料の額

【意見】

賛成する。

【理由】

10年救助条約は，伝統的な海難救助の概念を基礎に，不成功無報酬かつ被救助財貨価額を上限とする原則によっていた。これに対し，89年救助条約では，不成功無報酬の原則を維持しつつも，環境保護の観点を取り入れて救助報酬の算定基準を定め，救助報酬について特別補償条項を設けるなどして，10年救助条約を一新した。

すなわち，89年救助条約では，船舶又は積荷が環境損害（重大事故によって沿岸，内水又は隣接水域における人の健康又は海洋生物若しくは資源に生じた相当規模の物的損害をいうとされており，大洋の真ん中での汚染や，沿岸設備のみに物的損害を与えるような場合は，特別補償の対象にならない）を発生させるおそれがある場合において，当該船舶の救助作業（船舶の救助作業を前提にするので，貨物の救助作業の場合は対象にならない）がなされ，かつ，救助報酬（第13条）が救助に要した実費よりも少ないときは，救助者は，船舶所有者から，当該救助報酬と自己の支出した実費（ただし，適正料金に引き直す）との差額を特別補償として受けることができ，さらに，実際に環境損害が防止又は軽減された場合には，この特別補償を，実費の30%

まで又は裁判所が公正妥当と判断した場合には実費の最大100%まで増額することができる。これにより、船舶の救助作業が環境損害の防止軽減に資する場合には、救助者は少なくとも実費を補償されることになり、現実環境保全を達成すれば、実費+ α の利益が得られることになるのである。

本提案は、環境保護及び国際的動向に合致するという観点から賛成できる。

(2) (1)アの救助により当該障害を防止し、又は軽減した場合における(1)アの適用については、(1)アの規定中「に相当する額」とあるのは、「に100分の130（特別の事情がある場合にあつては、200）を乗じて得た額の範囲内で裁判所が定める額」とする。

【意見】

賛成する。

【理由】

89年救助条約では本提案と同様に規定されている。国際的動向に合致している観点から賛成できる。

(3) 救助をした者の過失によって当該障害を防止し、又は軽減することができなかったときは、裁判所は、これを考慮して、(1)アの額を定めることができる。

【意見】

賛成する。

【理由】

救助者に過失があった場合、救助料の額を定める89年救助条約では本提案と同様に規定されている。国際的動向に合致している観点から賛成できる。

(4) (1)に規定する場合における救助料の額の決定に際しては、裁判所は、(1)アに規定する措置の内容をも斟酌するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

環境保護の観点を取り入れて救助報酬の算定基準を定める89年救助条約では本提案と同様に規定されている。国際的動向に合致している観点から賛成できる。

6 消滅時効

商法第814条の規律を次のように改めるものとする。

救助料及び5の特別補償の請求権は、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。

【意見】

賛成する。

【理由】

現行商法は、救助料債権につき、救助した時から1年の短期消滅時効を定めているが、10年救助条約及び89年救助条約は2年としていること並びにコンテナ船などの場合に実荷主が多数に及び解決に時間を要していることなどから、本提案に賛成できる。

7 規律の適用範囲

海難救助に関する規定は、湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶（商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り、端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。）又は積荷等の救助について準用するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

商法上の船舶であるか否かについて争いのある内水航船も海難に遭遇すれば救助を必要とする。この点、商法上の船舶と異なるものではない。したがって、内水航船に対しても海難救助の規定の適用を認めることに賛成できる。

第8 海上保険

1 保険者が填補すべき損害

商法第817条本文の規律を次のように改めるものとする。
保険者は、海難救助又は共同海損のため被保険者が負担すべき金額を填補する責任を負う。

【意見】

賛成する。

【理由】

現行法には海難救助のため負担すべき金額の填補に関する規律がないことから、保険者の填補責任を明らかにするため、規定を設けることが相当である。

2 告知義務

海上保険の保険契約者になる者等の告知義務について、次のような規律を設けるものとする。
(1) 保険契約者又は被保険者になる者は、保険法第4条の規定にかかわらず、海上保険契約の締結に際し、危険に関する重要な事項について、事実の告知をしなければならない。

【意見】

賛成する。

【理由】

保険法第4条は、保険契約者・被保険者になる者にとって、どのような事項が危険測定にとって重要であるかという点を判断することが困難であることに照らして、その点に関する専門家である保険者側で告知事項を指定することとされているが、海上保険の保険契約者又は被保険者は諸事情を知りうる立場にあるから、多様な危険を担保し、迅速かつ適切な料率で保険契約を締結することが要請される海上保険においては、自発的に保険契約者又は被保険者に対して危険に関する重要事項を告知させるのが相当である。

(2) 保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失により(1)の事実の告知をせず、

又は不実の告知をしたときは、保険者は、海上保険契約を解除することができる。この場合においては、保険法第28条第2項第1号及び第4項並びに第31条第2項第1号の規定を準用する。

【意見】

賛成する。

【理由】

海上保険契約について告知義務の内容を自発的申告義務とした場合でも、保険契約者又は被保険者が故意又は重過失により告知義務を怠った場合には、保険法の規律と同様に、保険者は保険契約を解除することができるとの規律とすることが妥当である。

3 希望利益保険

積荷の到達によって得られる利益又は報酬の保険の保険価額に関する規律（商法第820条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

積荷の到着によって得られる利益又は報酬（希望利益）については、貨物保険契約に付随して締結されることはあるが、独立して保険に付すことはまれであることから、希望利益保険に関する規律を独自の類型として維持する必要性に乏しい。

4 保険期間

海上保険の法定保険期間に関する規律（商法第821条、第822条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

保険契約においては保険期間が特定される必要があるが、保険法は保険期間の約定

があることを前提として保険期間を保険証券の記載事項としており、当事者が保険期間を定めなかった場合を想定する必要がなく、当事者が保険期間を定めなかった場合の解釈規定である海上保険の法定保険期間に関する規律は削除することが妥当である。

5 海上保険証券

商法第823条の規律を次のように改めるものとする。

保険者が海上保険契約を締結した場合には、保険法第6条第1項に規定する書面には、同項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる区分に応じ、それぞれに定める事項を記載しなければならない。

- (1) 船舶保険契約を締結した場合 船舶の名称、国籍、種類、船質、総トン数、建造の年及び航行区域（一の航海について船舶保険契約を締結した場合にあっては、発航港及び到達港（寄航港の定めがあるときは、その港を含む。））並びに船舶所有者の氏名又は名称

【意見】

賛成する。

【理由】

船長は免状をもっており、技能に大差がないことを前提とすることができるから、航行の安全性に関し船長が誰であるかを重視する必要性は低いため、デフォルトルールとして船長の氏名を船舶保険に関する海上保険証券の法定記載事項としない旨の規律をしても問題がない。

- (2) 貨物保険契約を締結した場合 船舶の名称並びに貨物の発送地、船積港、陸揚港及び到達地

【意見】

賛成する。

【理由】

船舶の名称が分かれば船舶に関する事項を取得できるから、貨物保険に関する海上保険証券の法定記載事項から船舶の国籍及び種類を削除しても問題がない。

6 危険の変更

船長の変更は保険契約の効力に影響を及ぼさない旨の規律（商法第826条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

船長は免状を持っており、技能に大差がないことを前提とすることができるから、航行の安全性に関し船長が誰であるかを重視する必要性が低いため、船長の変更は保険契約の効力に影響を及ぼさない旨の規律を削除しても問題がない。

7 予定保険

貨物保険の予定保険に関する商法第828条の規律を次のように改めるものとする。

- (1) 貨物保険契約において、保険期間、保険金額、保険の目的物、約定保険価額、保険料、船舶の名称又は貨物の発送地、船積港、陸揚港若しくは到達地につきその決定の方法を定めた場合には、保険法第6条第1項に規定する書面には、その事項を記載することを要しない。

【意見】

賛成する。

【理由】

予定保険において、保険契約当時に未確定な事項を保険証券に記載することは困難であり、このような事項を保険証券上に記載することは不要であることを明示することが相当である。

- (2) 保険契約者又は被保険者は、(1)の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、当該事項の通知を発しなければならない。

【意見】

賛成する。

【理由】

予定保険の保険者は未確定な事項を積極的に調査することが事実上困難であるから、保険契約者又は被保険者に、未確定であった事実が確定したことを知ったときは、遅滞なく、保険者に対し、その通知を発しなければならないことを義務付ける旨の規律を設けることが相当である。

(3) 保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失によって遅滞なく(2)の通知をしなかったときは、貨物保険契約は、その効力を失う。

【意見】

賛成する。

【理由】

効果の重大性に照らすと、確定した事実の通知をしなかったことによって予定保険契約が失効するのは、保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失によって通知をしなかった場合に限定することが相当である。

8 保険者の免責

(1) 商法第829条の規律を次のように改めるものとする。

保険者は、次に掲げる損害を填補する責任を負わない。

ア 保険の目的物の性質若しくは瑕疵又はその通常の損耗によって生じた損害

イ 保険契約者又は被保険者の故意又は重大な過失（責任保険契約にあっては、故意に限る。）によって生じた損害

ウ 戦争その他の変乱によって生じた損害

エ 船舶保険契約にあっては、堪航能力担保義務に反したことによって生じた損害

オ 貨物保険契約にあっては、貨物の荷造りの不完全によって生じた損害

【意見】

賛成する。

【理由】

海上保険の免責事由は多岐にわたるため、商法にはデフォルトルールとして重要なものについて規律を設ければ足りる。

アについては、偶然性の欠如を理由とするものであり、規律を維持することが妥当である。

イについては、保険事故招致に関するものであるが、責任保険契約は被保険者が賠償責任を負った場合のために締結されるものであり、保険契約者又は被保険者に重過失がある場合に保険給付がなされないと責任保険契約の目的を十分に達成することができないことなどからすれば、責任保険については保険契約者又は被保険者の重過失の場合には免責としないことが相当である。

ウについては、保険法第17条第1項との均衡が考慮されたものであり、妥当である。

エについては、船舶が発航の当時に堪航能力を備えなければ、航海中に船舶に損害が生じる可能性が非常に高いことを理由とする免責規定であり、規律を維持することが妥当である。

オについては、貨物の荷造りの不完全によって生じた損害は、偶然性が欠如すると考えられるから、免責とする規律を設けることが妥当である。

(2) 少額損害等の免責に関する規律（商法第830条）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

実務上、少額の損害等を免責する約定が一般的でないのであれば、少額損害等の免責に関する規律を維持する必要性に乏しい。

9 填補の範囲等

(1) 貨物の損傷の場合における填補額の計算方法に関する規律（商法第831条）を次のように改めるものとする。

保険の目的物である貨物が損傷して陸揚港に到達したときは、保険者は、アに掲げる額のイに掲げる額に対する割合を保険価額（約定保険価額があるときは、当該約定保険価額）に乗じて得た額を填補する責任を負う。

ア 当該貨物に損傷がなかったとした場合の当該貨物の価額から当該損傷した貨物の価額を控除した額
イ 当該貨物に損傷がなかったとした場合の当該貨物の価額

【意見】

賛成する。

【理由】

規律内容を明確にするための条文の文言の変更であり、妥当である。

(2) 航海の途中に不可抗力により保険の目的物である貨物を売却した場合において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）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

買主が代価を支払わないときには、同条第1項の規定に基づいて保険者には保険金支払義務があるとすれば足りるから、商法第832条第2項の規律をデフォルトルールとして維持する必要に乏しい。

10 委付

保険委付に関する規律（商法第833条から第841条まで）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

物保険において、委付により保険目的物に付随する撤去義務等の義務の履行費用を保険者が負担することは均衡を失することから、実務上は、約款において委付を利用しないこととしており、委付制度をデフォルトルールとして維持する必要性に乏しい。

第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等

1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲

(1) 商法第842条第1号（競売費用及び競売手続開始後の保存費の船舶先取特権）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

執行手続における手続費用については、民事執行法第63条第1項の規定からも最優先性を前提とするものと解され、他方手続費用に該当しない競売費用及び競売手続開始後の保存費については、民法第306条第1号の共益の費用に該当する限度において、民法上の一般先取特権による保護を与えれば足りると考えられる。なお、商法第842条第1項を削除することを前提に、執行手続における手続費用の最優先性の根拠を民事執行法に求めた場合、日本の民事執行法が適用されない外国での執行手続においては、手続費用が優先されない可能性が生じる。しかし、そもそも手続費用について優先性が認められるか否かは、その国における執行手続法による規律に委ねれば足りると考えられるので、修正に問題はないと考える。

(2) 商法第842条第2号（最後の港における保存費等の船舶先取特権）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

最後の港における保存費等についても、民法第306条第1号の共益の費用に該当する限度において、民法上の一般先取特権による保護を与えれば足りると考える。

(3) 商法第842条第7号（船員の雇用契約債権の船舶先取特権）の被担保債権の範囲について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権

【乙案】雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権であって、当該船舶への乗組みに関して生じたもの

【意見】

乙案に賛成する。ただし、「当該船舶への乗組みに関して生じたもの」の範囲についてはさらに明確化すべきである。

【理由】

商法第842条第7号の債権について船舶先取特権が付与されているのは、船員及びその家族の保護という社会的理由に加え、ある船舶に乗船した船員の労務によって航海中の当該船舶が保全されるという点にも求められるし、一般に船舶先取特権によって保護される債権は当該船舶と牽連関係が認められる債権とされているから、雇用債権についても、航海中の当該船舶の保全とは直接関わらない債権（例えば、予備船員である期間や他の船舶に乗船していた期間中の給料債権）についてまでも船舶先取特権によって保護すべき実質的理由に欠ける。

特に、明治32年の現行商法制定時とは異なり、船員の雇用環境の変化によって船員が雇用主に対して有する債権は多岐にわたり、かつ、退職金債権のように非常に高額に上るものもあるところ、雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権の全額について船舶先取特権が成立するという規律は必ずしも妥当とはいえないと考えられ、陸上労働者について与えられる民法上の一般の先取特権（民法第308条）や労働法制、倒産法制による保護を超えて船員にのみ与えられる特別の保護は、船員が船舶への乗船という陸上労働者とは異なる特殊な危険にさらされているという点に求められるべきである。

以上の点に加え、1993年の「海上先取特権及び抵当権に関する国際条約」が、船員の雇用契約に基づく債権一般に海上先取特権を認めるのではなく、「employment on the vessel」、すなわち、当該船舶における雇用に限定して海上先取特権の成立させていることを踏まえれば、雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権のうち当該船舶への乗組みに関して生じたものに限って船舶先取特権を成立させる乙案の規律は、基本的には妥当であるといえる。

ただし、「当該船舶への乗組みに関して生じたもの」の内容についてはより明確化すべきである。すなわち、退職金債権や賞与債権のように、雇用関係一般から生じる債権について「船舶への乗組みに関して生じたもの」に全く含まれないのか、あるいは、他の船舶へ乗り組んでいた期間や予備船員であった期間に対応する限度で含まれ

ないとする趣旨なのか、また給与の後払的な性格を有する範囲はどこまでなのかが明確ではないため、さらに「当該船舶への乗組みに関して生じたもの」の範囲を当該船舶への雇入れを基準に明確化することが望ましい。

(4) 商法第842条第8号（船舶がその売買又は製造後に航海をしていない場合におけるその売買又は製造及び艤装によって生じた債権並びに最後の航海のための艤装，食料及び燃料に関する債権の船舶先取特権）を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

同号に基づく船舶先取特権は、そもそも商法第847条第2項により船舶の発航によって消滅する権利とされているため債権保全の実効性に乏しく、実務的に行使されることもほとんどないほか、船舶がその売買又は製造後に航海をしていない場合におけるその売買又は製造及び艤装によって生じた債権については、債権者が同時履行の抗弁権や留置権の行使によって債権保全を図ることも可能であるし、航海中における燃料等の供給確保については同条第6号の規律に委ねることも適当と考えられることから、妥当な修正である。

(5) 商法第842条の船舶先取特権に、船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命又は身体の侵害による損害に基づく債権を加えるものとする。

(注) この改正に伴い、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95条第1項の船舶先取特権の被担保債権の範囲から、同法第2条第5号に規定する人の損害に関する債権を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

人身の尊重の観点から妥当な規律であると考ええる。

(6) 国際海上物品運送法第19条（再運送契約に基づく損害賠償請求権の船舶先取

特権) を削除するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

再運送契約の荷送人等も船主責任制限法上の制限債権者として同法に基づく船舶先取特権を有すると解釈されていることに加え、商法第759条を削除し、再運送契約の荷送人等が契約関係にない船舶所有者に対して不法行為責任を追及する旨の構成を採用するのであれば、国際海上物品運送法第19条の規律を残す必要はないと考える。

2 船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣

(1) 船舶先取特権を生ずる債権の順位に関する規律(商法第842条, 船主責任制限法第95条第2項)を次のように改めるものとする。

第1順位 船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命又は身体の侵害による損害に基づく債権(1(5))

第2順位 救助料に係る債権, 共同海損のため船舶が負担すべき金額に係る債権(商法第842条第5号)

第3順位 航海に関し船舶に課された諸税に係る債権, 水先料又は曳船料に係る債権(商法第842条第3号, 第4号)

第4順位 航海継続の必要によって生じた債権(商法第842条第6号)

第5順位 船主責任制限法第2条[第1項]第6号に規定する物の損害に関する債権(同法第95条第1項)

(注) 商法第842条第7号の船舶先取特権の順位については, 1(3)の被担保債権の範囲に関する改正の方向性が定まった後に, 引き続き検討するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

人身を尊重し, 救助を促進する等の観点からは, 第1号及び第2号の債権を優先的に保護することは妥当であるし, 我が国の法体系上一般に租税債権が手厚く保護され

ていることとの整合性からすれば、租税債権等を第3順位で保護することについても違和感はない。また、物的損害による損害賠償債権よりも、航海の継続を重視し、航海継続の必要によって生じた債権を第4順位としてより厚く保護する規律も合理的である。

(2) 船舶先取特権と船舶抵当権との優劣（商法第849条、船主責任制限法第95条第3項）について、次のいずれかの案によるものとする。

船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には、船舶先取特権は、船舶抵当権に優先する。

【甲案】ただし、(1)の第5順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には、船舶抵当権は、当該船舶先取特権に優先する。

【乙案】ただし、(1)の第4順位又は第5順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には、船舶抵当権は、これらの船舶先取特権に優先する。

【意見】

原則として乙案に賛成するが、船主責任制限法第2条第1項第6号に規定する物の損害に関する債権（同法第95条第1項）のうち不法行為（ただし、契約関係から生じた場合を除く。）によって生じた債権を被担保債権とする船舶先取特権については、船舶抵当権に優先するとすべきである。

【理由】

航海継続の必要によって生じた債権（商法第842条第6号）は、現実的には、商人間の契約に基づいて発生する債権が想定されるところ、これらの債権を有する債権者は、予め船舶所有者との間での合意によって約定担保権を設定し、あるいは民法上の先取特権又は留置権等の行使によって自己の債権を保全することも十分可能と考えられ、登記した船舶抵当権に優先させなければならない理由は必ずしもないと考えられる。したがって、第4順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合に、船舶抵当権がこれらの船舶先取特権に優先するとの規律には賛成する。

一方、船主責任制限法第2条第1項第6号に規定する物の損害に関する債権（同法第95条第1項）のうち、契約関係に基づく債権を被担保債権とする船舶先取特権については上記と同様に考えられるものの、不法行為によって生じた損害賠償請求権を被担保債権とする船舶先取特権に関しては、別途の考慮を要する。すなわち、不法行為に基づく損害賠償請求権に関しては、当事者間の契約関係を前提とする不法行為の

場面を除けば、被害者が加害者に対して有する債権について、予め担保設定などの方法による債権保全を図ることができないのが通例である。また、実務上、船舶衝突の際に被害者が本号に基づく船舶先取特権を行使することではじめて、自己の債権保全を図ることのできる例もある。そのため、このような債権を被担保債権とする船舶先取特権については、船舶抵当権に優先する効力を付与すべきである。なお、請求権競合論を前提とする我が国においては、不法行為に基づく損害賠償請求権全体が保護される旨を規定すると、契約関係から生じた不法行為における被害者も、契約上の請求権を行使せずに、不法行為に基づく損害賠償請求権を選択して船主責任制限法第2条第1項第6号に基づく船舶先取特権を主張する可能性もある。しかし、契約において事前に債権の保全を図り得る場合における不法行為の被害者まで、船舶抵当権に優先する保護を与える必要はないと考えられるから、契約関係から生じた不法行為に基づく債権を被担保債権とする同号に基づく船舶先取特権については、船舶抵当権に劣後させることで足りると考える。

3 船舶先取特権の目的

船舶先取特権の目的（商法第842条）から未収運送賃を削除するものとする。
（注）この改正に伴い、商法第843条及び第844条第3項を削除するとともに、救助料に係る債権の船舶先取特権は、救助の時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ものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

船舶先取特権の実効性を考えれば、一般に、債権に対する船舶先取特権については追及効がないと考えられていることから、未収運送賃に係る債権について船舶先取特権を認める実益に乏しく、比較法的にも削除することが妥当である。

なお、救助を促進する観点からは、救助料に係る債権については、前に生じた債権よりも後に生じた債権を保護すべきと考えられるのに対し、その他の債権については後の航海によって生じた債権を前の航海によって生じた債権に優先させるとすべき必然性はないと考えられるので、（注）の考え方も合理的であり、賛成できる。

4 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旨の規律（商法第704条第2項）について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】民法上の先取特権は、船舶所有者に対しては効力を生じないものとする。

（注）いずれの案による場合も、4の規律は、定期傭船について準用するものとする。

【意見】

乙案に賛成する。

【理由】

商法第704条第2項の規律は、船舶賃貸借の場合に船舶の利用について生じた先取特権が、被担保債権の債務者ではない船舶所有者に対しても効力を生じる旨を規定するものであって、極めて特殊な規定である。なおかつ、最高裁平成14年2月5日決定（判時1787号157頁）は、同項の先取特権には、船舶先取特権のみならず、民法上の先取特権も含まれると判示したことから、現在の規律を維持した場合には、広範な債権が債務者ではない船舶所有者の負担に帰するおそれがある。しかも、船舶先取特権が発生後1年の除斥期間の経過によって消滅するとされているのに対し（商法第847条第1項）、民法上の先取特権は、被担保債権が商事債権であっても少なくとも5年間は存続するため、この点において、海商法によって特に保護されるべきものとされた船舶先取特権よりも厚く保護されることとなっている。

そもそも、商法第704条第2項が、航海という特殊な状況の下において船舶賃借人による航海継続のための必要な物資、労務等の供給を確保させる観点から、賃借人による航海に伴う唯一の高額資産である船舶所有者の船舶についても例外的に先取特権を成立させる必要性があるという価値判断に基づくものである以上、同項によって船舶所有者が最終的な負担を甘受すべき債権は、商法第842条に基づく船舶先取特権により保護される債権に限定されるべきであり、乙案が妥当である。

第3部 その他

第1 国際海上物品運送法の一部改正

1 運送人の責任の限度額

国際海上物品運送法第13条第1項の規律を次のように改めるものとする。

運送品に関する運送人の責任は、次に掲げる金額のうちいずれか多い金額を限度とする。

(1) 滅失等に係る運送品の包又は単位の数に1計算単位の666.67倍を乗じて得た金額

(2) (1)の運送品の総重量について1キログラムにつき1計算単位の2倍を乗じて得た金額

【意見】

賛成する。

【理由】

国際海上物品運送法第13条第1項は、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第5項第(a)号を国内法化したものであるが、同号は、上記国際海上物品運送法13条1項と異なり、1包又は1単位という文言は、限度額を666.67SDRとする規律にのみ及び、運送品の重量を基準とする限度額の規律には及ばないように読める。

この点、現行法は、同条約の成立過程において、重量を基準とする限度額も含めて包又は単位当たりの責任限度額を設定するとされたことを踏まえたものとされるが、諸外国の法制では本提案と同様の規律を設けているようである。

本提案は、同条約の文言、及び諸外国の法制に合致している観点から賛成できる。

2 高価品に関する特則

明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律（国際海上物品運送法第20条第2項、第578条）について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】 現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】 国際海上物品運送法第20条第2項のうち、商法第578条を準用する旨の規律を削除するものとする。

【意見】

甲案に賛成する。

【理由】

本規定については、運送人に有利に責任を減免する規定を禁止する条約との整合性には疑問があるとの指摘があったが、同じく条約加盟国であるイギリス及びアメリカ

でも高価品免責の規律が残されているとのことである。また、本規定の必要性、合理性等についても、本条の趣旨及び実務の現状を踏まえ、さらに検証が必要であると考える。今回の改正は、商法の規律の現代化が中心であり、国際海上物品運送法については、規律の実質が適切でないことが明らかなものにつき、見直しを行うものとされているところ、現状、本規定が実質的にみて明らかに不適切であるとまではいえないと考える。

第2 その他

その他所要の規定を整備するものとする。

【意見】

賛成する。

【理由】

運送取扱営業、及び倉庫営業につき示された検討の方向性に関し、特に異論はなく、実務の状況を踏まえ、さらに引き続き検討すべきと考える。また、商法の規定の改正に伴い、商法以外の法律で準用している商法の条文番号の変更等、必要な調整を加えることに異論はない。