

「『商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案』に対する意見募集」に対する意見

日本大学法学部商事法研究会

法務省民事局参事官室は、「『商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案』に対する意見募集」を、e-Gov（電子政府の総合窓口）のホームページのパブリック・コメントのページに掲載して意見を募集した（『商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案』については、別冊NBL一五二号（平成二七年）に掲載されているので、参照されたい）。そこで日本大学法学部では、これに応えるべく平成二七年四月二七日および五月九日に商法の研究者等により構成される商事法研究

会を開催して、当該意見を検討した（当研究会の参加者は、次のとおりである。四月二七日が大久保拓也（教授）、清水恵介（教授）、長谷川貞之（教授）、松嶋隆弘（教授）、梅村悠（准教授）、野中貴弘（助教）、金澤大祐（大学院法務研究科助教）、鬼頭俊泰（商学部准教授）、および大学院生。五月九日が大久保拓也（教授）、工藤聡一（教授）、清水恵介（教授）、藤川信夫（教授）、松嶋隆弘（教授）、梅村悠（准教授）、田中夏樹（助教）、野中貴弘（助教）、金澤大祐（大学院法務研究科助教）、

鬼頭俊泰(商学部准教授)、山川一陽(名誉教授)、および大学院生)。その際、運送法分野では、荷受人の権利、航空運送に、海商法分野では、船舶衝突、海難救助、船舶担保にそれぞれ重点を置いて検討を行った。その結果、これらの部分に関する意見が、他の部分に比して詳しいものとなっていることを付言する。

そして、本研究会の意見を取りまとめ、これを意見書として同年五月二二日に法務省民事局参事官室に提出した。以降に掲載するのが、『商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案』に対する意見募集」に対する意見である。

なお、本意見書の取りまとめは、大久保拓也、清水恵介、長谷川貞之、松嶋隆弘、梅村悠が担当した。

第一部 運送法制全般について

第一 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。

一 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。

二 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 商法第六八四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 商法第六八四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。

三 航空運送 航空法第二条第一項に規定する航空機による物品又は旅客の運送をいう。

一 運送人の定義については、賛成する。なお、第二の二を参照されたい。

二 陸上運送及び海上運送の定義については、本研究会においてはどちらかという乙案を支持する者の方が

多かった。

三、航空運送の定義については、賛成する。

第二 物品運送についての総則的規律

一 総論

商法第二編第八章第二節（物品運送）の規律について、二から一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。

この点に関し、本研究会においては、特段の異論はみられなかった（もつとも無人航空機（いわゆるドローン）の商用利用を念頭に、新しい規制がかえって、新たな実務の進展を阻むことがないように注意が必要であるとの懸念も示された。ここに付記する。）。

二 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。

この点に関し、本研究会においては、運送契約について定義を置くにあたっては、運送契約における荷受人の地位について、明らかにする必要があるとの意見が強くみられた一方（第三者のためにする契約であると構成して、荷受人を第三者にあたるとする理解に立つ）、運送人概念を中核に置き、規定を整備すれば足りるとして、中間試案に賛成する立場もみられた。

三 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

商法第五七〇条の規律を次のように改めるものとする。
ア 荷送人は、運送人の請求があつたときは、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。

この点に関し、本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(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。

一・アに関し、本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

二・イに関し、本研究会においては、両論がみられたが、旅客運送でなく物品運送に関する規律ということ、どちらかという【甲案】が有力であった。ただ、仮に甲案を採用する場合においても、少なくとも航空運送については【乙案】を採用すべきとの意見があったことを付記する。

四 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。

(2) 運送人の留置権に関する規律（商法第五八九条、第五六二条）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。

この点に関し、本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、

特段の異論はみられなかった。

五 運送人の損害賠償責任

(1) 運送人の責任原則

商法第五七七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、又はその引渡しがかかるべき時までに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つたことを証明したときは、この限りでない。

この点について、本研究会としては、商法第五七七条の規律を改める必要はないと考える。履行補助者の故意過失についても、民法（債権関係）改正において、明文の規定が置かれないのであれば、せっかくある規定をここで外すのは妥当でないということ意見の一致をみた。

(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（商法第五七八条）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） 商法第五八一条及び九の【乙案】の(2)の規律についても、「重大な過失」の要件を改めるかどうかを検討するものとする。

一・アに関し、本研究会においては、現代化（モダンイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

二・イに関し、本研究会においては、両論がみられた。

【甲案】 支持者は、大陸法をベースとする商法典において「無謀な行為」という要件設定はなじみにくいと
する理由を、【乙案】 支持者は、国際海上物品運送、

航空運送に関する各法規制との調和をそれぞれ根拠としてあげていた。参考までにここに付記する。

(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。

本研究会においては、特段の議論はみられなかった。

【乙案】に対する反対意見がなかったことにつき、ここに付記する。

(4) 相次運送

陸上運送の相次運送人に関する規律（商法第五七九条、第五八九条、第五六三条）は、海上運送及び航空運送について準用するものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）

にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

六 荷受人の権利

荷受人の権利に関する規律（商法第五八二条第二項、第五八三条第一項）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受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は、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は、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。

本研究会においては、【甲案】、【乙案】以前に、前述のとおり、そもそも運送契約における荷受人の地位について、明らかにする必要があるとの意見が強くみられた

(第三者のためにする契約であると構成して、荷受人を第三者にあたるとする理解に立つ)。そのうえで、次の三点を指摘しておきたい。

一・現行法を維持すると、荷送人は、運送品が到着地に達し、荷受人がその引渡しを請求するまでの間は、運送の中止、運送品の返還、その他の処分をする権利(運送品処分権)を有し(商法五八二条)、他方、荷受人は、運送品が到達地に達した後、荷送人と同一の権利を有する(商法五八三条)。このような規律による

と、運送品が到達地に達した後、荷受人が引渡しを請求するまでの間は、荷送人の権利と荷受人の権利が競合することになるが、荷送人の権利が優先するものと解されている。これらの規律は、陸上運送に関するものであり、陸上運送については明文では存在しないが、立法の過誤との指摘もあり、国際海上運送については明文で定められている(国際海上物品運送法二〇条二項)。国際航空運送については、荷送人の運送品処分権は原則として運送品が到達地に達したときに消滅するものとされており(モントリオール条約一二条四項)、荷送人の権利と荷受人の権利が競合することは

ないとの前提に立っているが、実際上は荷受人に引渡すまで荷送人の指図などに応じている(国内航空運送約款。ロッテルダム・ルールズ五〇条二項では、荷送人の運送品処分権は荷受人への運送品の引渡し時に消滅するとされている)。そうであれば、運送品処分権および荷受人の権利取得に関しては、現行法を維持し、これを国内海上運送および国内航空運送にも及ぼすことが相当であると考えられる。その限りでは、中間試案の立場に基本的に賛成である。

二・運送品が到達地に達しない場合、運送品の一部滅失については、荷受人は運送品の到着後、運送契約上の損害賠償請求権を行使しようと解されているが(商法五八三条一項)、運送品の全部滅失における荷受人の損害賠償請求権に関しては、荷受人が運送契約上の権利を取得する明文の規定はない。現行法の理解としては、運送品の滅失による損害賠償請求権は運送品処分権に関わる権利であることから、かかる権利の帰属は運送品処分権の帰属と一致させるのが妥当と考えられる。

運送契約においては、荷送人・運送人が契約の当事

者であり、荷受人は受益者の立場にある（いわゆる第三者のためにする契約の性質を有する）との考え方に立つならば、荷送人が運送契約上の権利（荷受人を変更する権利や損害賠償請求権を含む。）を有するが、實際上損害を負担することが多い荷受人については、荷送人の有する運送契約上の損害賠償請求権を荷受人にも認めて、荷受人による運送契約上の損害賠償請求権を可能とするとともに、運送契約上の条件に服せしめることで、運送人の利益にも配慮したものとなるといえる。一般に、国際売買契約では、運送品の船積み時などに、その滅失の危険が買主である荷受人に移転するとの契約条件（インターコムズのC類型など）が付される場合も多く、売主である荷送人は運送品の滅失について運送人の責任を追及するインセンティブを有していない。その意味では、運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利の取得を直接に定める【乙案】の考え方が妥当といえる。

なお、考え方としては、中間試案では示されていないが、「荷送人の有する運送契約上の損害賠償請求権と、荷受人の取得した運送契約上の損害賠償請求権と

は、運送品の滅失・損傷・延着を問わず、連帯債権とする。」といった規定の仕方（【丙案】）も考えられないわけではない。しかし、連帯債権という制度・概念は現行民法上認められておらず、実際上の例も少ないこと、このような考え方に立つときは、運送人は荷送人および荷受人の双方を相手方とせざるを得ず、解決にも多大の時間を要することのほか、荷受人は何を固有の損害として損害賠償請求権を行使しうるのかなど、解決すべき問題点が多いように思われる。

三、以上のほか、荷受人の権利ないし地位に関わる問題として、船荷証券が発行されていない場合における運送品処分権の譲渡をめぐる問題がある。この点につき、中間試案は触れるところがないが、わが国の実務では、運送品処分権の譲渡および行使の具体的なあり方を定める海上運送状に関するCMI統一規則六条に則った運用が行われており、立法する必要性がないのかどうか、さらに検討を要するように思われる。

また、中間試案には、荷受人の権利ないし地位に関して、荷受人の受散義務に触れるところがない。受取義務が発生する具体的時期を想定することが困難であ

るなどの理由から、荷受人の受取義務に関する規律を設けることに消極的意見があるように感じられるが、さらに検討してもよいのではないのか。規律の仕方としては、「荷受人は、運送品の到着後、運送契約に基づき引渡しを請求したときは、一定の時または期間内に引渡しを受ける義務を負う。」といった規定が考えられる（ロツテルダム・ルールズ四三条参照）。

七 運送品の供託及び競売

商法第五八五条から第五八七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。
- (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)イの場合にあつては、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上記の荷送人に対する催告をしたときに限る。

- (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。

- (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。

- (5) 運送人は、(1)から(3)までに従つて運送品を供託し、又は競売に付したときは、遅滞なく、荷送人(1)イの場合にあつては、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、商法第七五四条を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

八 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 商法第五八八条第一項本文の規律に關し、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ぬものに限る。)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五八八条第一項ただし書の適用に關して、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發したときは、下請運送人の責任に係る通知期間が満了した後であつても、運送人が当該通知を受けた日から二週間を経過する日までは、消滅しない。

(2) 期間の経過による責任の消滅

消滅時効に關する規律(商法第五八九条、第五六六条)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つては、その引渡しがされるべき日)から一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、國際海上物品運送法第一四条第三項と同様の規律を設ける。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

九 不法行為責任との關係

運送契約に基づく責任と不法行為に基づく責任との關係について、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受人又は荷受人(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。

(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つて運送品の滅失等が生じたときは、この限りでない。

本研究会は、【乙案】に賛成する。

一〇 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) 一九二九年ワルソー条約に規定する国際運送
- (9) 一九五五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) 一九七五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

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

一一 貨物引換証

商法第五七一条から第五七五条まで及び第五八四条を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

第三 旅客運送についての総則的規律

一 総論

商法第二編第八章第三節（旅客運送）の規律について、二から五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。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。とりわけこれまで法規制の存在していなかった国内航空運送において規制が設けられることは、歓迎すべきことである（もつとも宇宙の商用利用を念頭に、新しい規制がかえって、新たな実務の進展を阻むことがないように注意が必要であるとの懸念も示された。ここに付記する。）。

二 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。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

三 旅客に関する運送人の責任

(1) 商法第五九〇条第一項の規律に関し、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】 商法第五九〇条第一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。

商法第五九〇条第一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。

(2) 商法第七八六条第一項（同法第七三九条のうち、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。商法第五九〇条第二項を削除するものとする。

一・本研究会は、(1)については、【乙案】を支持する。

ただし、消費者契約法、民法（債権関係）改正で導入される約款規制の実効を阻害しないよう、立案にあたっては注意が必要である。

二・本研究会は、(2)については、中間試案の提案に反対

する。現行の規制は、特に弊害がない以上、これを存置すべきであると考える。

四 旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任

商法第五九二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。

- (2) 損害賠償額の定額化（商法第五八〇条）、責任の特別消滅事由（同法第五八八条）その他の物品運送人の責任の減免に関する規定（同法第五七八条を除く。）は、(1)の運送人の責任について準用する。

本研究会においては、現代化（モダンイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

五 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、一年を経過したときは、時効によって消滅するものとする。

民法の短期消滅時効に関する規定を運送法に移す際に、時効対象の権利の範囲が拡大するのは不当な短期消滅時効の拡大であり、本研究会は、中間試案の提案に強く反対する。

第二部 海商法制について

第一 船舶

一 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六八九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。

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七〇二条第二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。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(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（商法第六九七条）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（商法第六九八条ただし書）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 商法第九条（登記の効力）の規定は、同法第六九九条第三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（商法第七〇一条第二項）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。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

二 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。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

三 定期備船

定期備船契約について、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) 定期備船契約は、当事者の一方が一定の期間艀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備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。

(2) 定期備船者は、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、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。

(3) 定期備船者は、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費用を負担する。

(4) 次の規律は、定期備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（第一部第二の二(2)参照）

イ 船長の違法船積品等の処分権（商法第七四〇条）

ウ 堪航能力担保義務（商法第七三八条、第七三九条、第三の二(2)参照）

(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。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

第二 船長

一 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（商法第七〇五条）を削除するものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかつた。

二 船長の職務

(1) 商法第七〇九条第一項のうち、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。

(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（商法第七二〇条第二項）を削除するものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかつた。

三 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（商法第七一三条第二項）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旨の規律（商法第七一七
条）を削除するものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）
にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論は
みられなかった。

第三 海上物品運送に関する特則

一 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、
商法第三編第三章第一節の規定中「船舶所有者」とある
のを「運送人」に改めるものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

二 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（商法第七二七条）を削除する
ものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）
にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論は
みられなかった。

(2) 堪航能力担保義務

商法第七三八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五条第一項各号に掲げる事由を明示
するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

(3) 免責特約の禁止

商法第七三九条のうち、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。

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改

正であるとして、中間試案の提案に賛成する。

(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備船者に対する通知（商法第七四一条第一項）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（商法第七四一条第二項、第三項）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（商法第七五二条第二項、第三項）について、日ではなく、時を基準とするものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(5) 運送賃等

ア 運送賃

運送賃の定め方に関する規律（商法第七五五条、第七五六条）を削除するものとする。

イ 運送品の競売権

(ア) 商法第七五七条第一項及び第二項の規律に関し、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、商法第七五三条第一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) 商法第七五七条第三項ただし書のうち、運送品の引渡しの日から二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（商法第七五八条）を削除するものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(6) 再運送契約における船舶所有者の責任

備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（商法第七五九条）を削除するものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(7) 発航前の任意解除権

ア 商法第七四五条第一項を次のように改めるものとする。

発航前においては、全部航海備船契約に係る備船者は、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、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 往復航海等の場合の任意解除に関する規律（商法第七四五条第二項、第七四六条第二項）を削除するものとする。

ウ 商法第七四五条第四項を次のように改めるものとする。

全部航海備船契約に係る備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、当該備船者が契約の解除をしたものとみなすことができる。

（注）一部航海備船契約についても、所要の規定を整備するものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(8) 航海備船契約の法定終了及び法定解除権

ア 全部航海備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（商法第七六〇条）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（商法第七六一条）を削除するものとする。

ウ 全部航海備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事ができる旨の規律（商法第七六二条）を削除するものとする。

エ 一部航海備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（商法第七六三条）を削除するものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

三 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、二(2)及び(3)の改正を行うものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(2) 船積み及び陸揚げ

ア 商法第七四九条第一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（商法第七五二条第四項）を削除するものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(3) 運送賃等

ア 運送賃等支払義務に関する商法第七五三条第一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、二(5)の改正を行うものとする。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(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（商法第七五〇条、第七四八条、第七四五条第一項）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、運送賃を支払って契約の解除をすることができる。ただし、契約の解除によつ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)を支払って契約の解除をすることができる。ただし、契約の解除によつ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。

本研究会においては、現代化(モダンイゼーション)にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(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(商法第七六三条)を削除するものとする。

本研究会においては、現代化(モダンイゼーション)にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

四 船荷証券等

(1) 船荷証券の交付義務

商法第七六七条及び第七六八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六條から第一〇條までを削除し、同法第一條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。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(2) 船荷証券の作成

商法第七六九條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ぬ。

(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) 荷送人又は備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つたときは、その受取船荷証券に船積みがあつた旨を記載し、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)及び(ク)の事項をも記載しなければならない。

本研究会においては、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとの声が多く、特段の異論はみられなかった。

(3) 船荷証券の謄本の交付義務

商法第七七〇條を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

(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備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八条第二項及び第三項と同様の規律を設ける。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

(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(商法第七七六条、第五七二条)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対抗することができない。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。但し、貨物引換証・船荷証券の債権的効力に関する解釈上の問題を立法的に解決しようとする試みであるので、他への波及がないか否かにつき慎重に検討されたい。なお、貨物引換証・船荷証券の物権的効力に関する議論について、立

法論的対応が必要ではないのかとの指摘もなされた。ここに付記する次第である。

(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(商法第七七三条)を権利供託に関する規律に改めるものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

(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。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。時代の要請であろう。

五 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、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ぬ。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（四(2)ア参照）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。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。時代の要請であろう。

第四 海上旅客運送

商法第七七七条から第七八七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られる。

本研究会は、現代化（モダンイゼーション）にかかる妥当な改正であるとして、中間試案の提案に賛成する。なお、(注) に関しては、旅客の安全確保の要請上、安全性担保義務の規律が必要との声が多かったので、ここに付記する。

第五 共同海損

一 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七八八条第一項及び第七九四条第一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、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、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、積荷及び運送賃については、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) 運送賃 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賃の額

(注) (エ)の規律の新設に伴い、商法第七六四条第三号を削除するものとする。

(2) 特別な場合の取扱

ア 商法第七九五条第一項及び第三項の規律を次のよ

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より低い価額を評定すべき場合に限る。）も、同様とする。

イ 商法第七九三条第一項及び第二項並びに第七九四条第二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がされた積荷

b 船積みの際して故意に虚偽の申告がされた積荷

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) 第七の五(1)から(3)までにより船舶所有者が負担する特別補償に係る費用

ウ 商法第七九二条ただし書を削除するものとする。

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改正であるとして、中間試案の提案に賛成する。

二 共同海損の分担

(1) 共同海損の分担額

商法第七八九条及び第七九〇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時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)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時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

イ (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つては、当該費用（(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。

(2) 特別な場合の取扱い

ア 商法第七九五条第二項及び第三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依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超える価額を評定すべき場合に限る。）も、同様とする。

イ 商法第七九二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 商法第七九三条第三項を削除するものとする。

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改正であるとして、中間試案の提案に賛成する。

三 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（商法第七九六条）を削除するものとする。

(2) 準共同海損に関する規律（商法第七九九条）を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

第六 船舶の衝突

一 船舶所有者間の責任の分担

商法第七九七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るときは、各船舶所有者が等しい割合でこれを負担する。

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改正であるとして、中間試案の提案（衝突条約四条一項と同様の規定を商法に設けること）に賛成する。

二 一定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一定の財産の損害賠償

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】 一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、民法第七一九条第一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。

本来、免責約款により運送船主に請求ができない荷主が、非運送船主に対して全額の請求をすることが可能になるのは不合理であり、衝突条約四条二項に沿ったハーモナイゼーションが妥当であるから、本研究会は、乙案に賛成する。

三 消滅時効

商法第七九八条第一項のうち、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、事故発生の日から二年間行使しないときは、時効によって消滅する。

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改正である（消滅時効につき、衝突条約（七条一項）との間で齟齬が生じるのは不合理であり、条約に沿った規定を設けるのが合理的である）として、中間試案の提案に賛成する。

四 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）

(2) 商法第六八四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つて運転し、又は主としてろかいをもつ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

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改正である(1) 従来より、解釈論としてこれを含めるべきとする説も唱えられてきたところでもあり、衝突条約一三条の規定に合わせるのが合理的である。(2) 航海船に商法、内水航行船に民法が適用されるのは妥当ではなく、条約一条及び一三条の規定に合わせるのが合理的である。)として、中間試案の提案に賛成する。

第七 海難救助

一 任意救助及び契約救助

商法第八〇〇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 義務なく救助をした場合(任意救助) 相当の救助料

イ 契約に基づき救助をした場合(契約救助) 当該契約に定める救助料

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

現行法で曖昧な部分(「義務ナクシテ」(商法八〇〇条)の意義など)は明確化すべきであり、衝突条約とのハーモナイゼーションの観点からも、中間試案の提案に賛成する。

二 救助料の額

(1) 商法第八〇三条第一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。

(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

い旨の規律（商法第八〇三条第二項）を削除するものとする。

- (3) 商法第八〇九条のうち、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。

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改正であるとして、中間試案の提案に賛成する。

三 債権者間における救助料の割合

- 商法第八〇五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、その三分の二を船舶所有者に支払い、その三分の一を船員に支払わなければならない。
- (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、商法第八〇一条の規定を準用する。
- (3) (1)に反する特約で、船員に不利なものは、無効とする。
- (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、商法第八〇四条の規定を準用する。

- (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、商法第八〇六条から第八〇八条までの規定中「船長」を「船舶所有者」に、「海員」を「船員」に改めるものとする。

本研究会は、現代化（モダナイゼーション）にかかる妥当な改正であるとして、中間試案の提案に賛成する。

四 船長の法定代理権及び法定訴訟担当

- (1) 商法第八一条第一項及び第二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。

(2) 商法第八十一条第二項ただし書を削除するものとする。

八十一条の趣旨は船長が救助料債権者を代理して請求する場合にも妥当するものと解されることから、本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

五 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もたらず船舶の救助をした場合について、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

(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、「に一〇〇分の一三〇（特別の事情がある場合にあつては、二〇〇）を乗じて得た額の範囲内で裁判所が定める額」とする。

(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つたときは、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。

(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)に規定する措置の内容をも斟酌す

るものとする。

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改正である（従来の不成功無報酬の原則を改め、八九年救助条約一四条に相当する規定を商法に設ける（グローバル・スタンダードに合致したデフォルト・ルールを設定する）ことは、基本的に、（環境という「公益」を含めた社会全体の利益の最大化を図ることになるから）環境立国を志向するわが国の国益に合致する）として、基本的に、中間試案の提案に賛成する。

なお、提案と八九年条約一四条とを比較すると、提案には同条約一四条三項と六項に相当する規定が存在しない。これらのうち、一四条三項については規定ぶりをめぐる議論の難航が予想されることから（「救助：に要した費用」の解釈をめぐる *Nagasaki Spirit* 号事件英国貴族院判決があるが、これに反する立法例（南アフリカ法）もある）、あえて規定を設けず、裁判所の解釈に委ねるのも一つの方法と考えられる（当該条項の趣旨に鑑み、海洋環境の保護に資するような解釈論を示すことが今後の課題になろう。なお、（条約一四条二項に関して）補足説明五九頁の「増額する場合の一般的な考慮要素を

例示すべきとの意見」も傾聴に値するが、上記と同様の問題が妥当する）。他方、確認的な規定となるが、六項に相当する規定は設けられてもよいのではないかとする意見もあつた。

六 消滅時効

商法第八一四条の規律を次のように改めるものとする。救助料及び五(1)から(3)までの特別補償の請求権は、救助の作業が終了した日から二年間行使しないときは、時効によって消滅する。

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改正である（消滅時効につき、一〇年救助条約（二三条一項）との間で齟齬が生じるのは不合理であり、条約に沿った規定を設けるのが合理的である）として、中間試案の提案に賛成する。

七 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。

本研究会は、ハーモナイゼーションにかかる妥当な改正である(一〇年救助条約(二条)の規定に合わせて、内水航行船の救助も適用範囲に含めるのが合理的である)として、中間試案の提案に賛成する。

第八 海上保険

一 保険者が填補すべき損害

商法第八一七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。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

二 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、保険法第四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、事実の告知をしななければならない。

(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、保険法第二八条第二項第一号及び第四項並びに第三一条第二項第一号の規定を準用する。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

三 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額額に関する規律(商法第八二〇条)を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

四 保険期間

海上保険の法定保険期間に関する規律(商法第八二一条、第八二二条)を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

五 海上保険証券

商法第八二三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、保険法第六条第一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つては、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
- (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

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

六 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（商法第八二六条）を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

七 予定保険

貨物保険の予定保険に関する商法第八二八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、保険法第六条第一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。
- (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。
- (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。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

八 保険者の免責

- (1) 商法第八二九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つて生じた損害

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

ウ 戦争その他の変乱によつて生じた損害

エ 船舶保険契約にあつては、堪航能力担保義務に反したることによつて生じた損害

オ 貨物保険契約にあつては、貨物の荷造りの不完全によつて生じた損害

(2) 少額損害等の免責に関する規律（商法第八三〇条）を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

九 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（商法第八三一条）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

(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（商法第八三二条第二項）を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

一〇 委付

保険委付に関する規律（商法第八三三条から第八四一条まで）を削除するものとする。

本研究会は、中間試案の提案に賛成する。

第九 船舶先取特権及び船舶抵当権等

中間試案は、主として、船舶の先取特権及び抵当権に

関する一九九三年の条約（以下、「一九九三年条約」という。）との調和を目指しているように見受けられるものの、一九九三年条約は、現在、必ずしも主要海運国とはいい難い一七か国によって締結されるにとどまり、わが国も批准していないのであるから、海法に関してわが国が批准する他の条約との調和が目指される他の試案（船舶衝突に関するものなど）とは異なり、立法事実に乏しい面があるとの意見があった。

このような意見や、個別の試案に対する下記意見中の各理由から、基本的には、中間試案が提示する選択肢の中で、現行法の規律を維持する方向性をもった中間試案を支持するとの結論に至った。

一 船舶先取特権を生ずる債権の範囲

- (1) 商法第八四二条第一号（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。
- (2) 商法第八四二条第二号（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。

下記の条件の下で賛成する。

中間試案は、競売費用については、民事執行法上、最

優先の配当を受け得ること、その他の費用については、一九九三年条約や諸外国の法制が船舶先取特権を認めていないことから、商法八四二条一号・二号を削除するとの提案をするものである。

しかし、その他の費用については、船舶の先取特権及び抵当権に関する一九二六年の条約（以下、「一九二六年条約」）において認められていたこと（一九二六年条約二条一号）、また、仮に船舶先取特権を否定した場合、民法上の動産保存先取特権（民法三三〇条）が成立するにとどまるところ、この点につき、後記第九の四の【乙案】を採用した場合は、船舶賃借人または定期傭船者からの注文による保存行為の費用については、民法上の先取特権の成立すら否定される可能性があること（最決平成一四年二月五日判タ一〇九四号一四頁参照）に鑑みれば、中間試案に対しては、後記第九の四において【乙案】を採用せず、【甲案】を採用することを条件として、賛成したい。

- (3) 商法第八四二条第七号（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】 雇用契約によつて生じた船長その他の船員の債権

【乙案】 雇用契約によつて生じた船長その他の船員の債権であつて、当該船舶への乗組みに關して生じたもの

【甲案】に賛成する。

商法八四二条七号は、従来、労働者としての船員の保護を趣旨とする船舶先取特権と説かれており、本試案の補足説明が【乙案】の根拠として指摘するような、船員の労務による船舶価値の維持という点は強調されてこなかった。

【乙案】のように、「当該船舶への乗組みに關して生じたもの」に成立範囲を限定すると、同じ船員でありながら、雇用契約債権の回収につき、船舶を優先的な引当てとして期待できる者と、引当てにできずに、雇用関係の一般先取特権者（民法三〇八条）として、債務者の総財産の劣後的な引当てしか期待できない者とに分かれ、とりわけ、債務者の財産がほぼ船舶に限られるケースにおいては、船員の平等な保護には達し得ないおそれを生じ

る。

また、「乗組み」との関連性という新たな成立要件を導入すること、いっそうの解釈論争を引き起こすことも懸念される。先取特権規定は、債権者平等原則に対する重大な例外であり、しかも、船舶先取特権は、船舶抵当権よりも常に優先する強力な優先権を付与することとなるのであるから、その成立要件の解釈にあたっては嚴格解釈が妥当するものと解される以上、関連性（「に關して」という評価概念を含んだ成立要件の付加は、商法八四二条六号の航海継続必要性概念が長らく解釈論争を引き起こしてきたのと同様に、無用の解釈論争を引き起こし、かえつて必要以上に成立範囲を狭めるような嚴格解釈が志向される引き金となる可能性がある。

(4) 商法第八四二条第八号（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艀装によつて生じた債権並びに最後の航海のための艀装、食料及び燃料に關する債権の船舶先取特権）を削除するものとする。

(5) 商法第八四二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。）

第九五条第一項の船舶先取特権の被担保債権の範囲から、同法第二条第五号に規定する人の損害に關する債権を削除するものとする。

(6) 国際海上物品運送法第一九条（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。

これらの試案については特に異論なく、賛成する。

二 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（商法第八四二条、船主責任制限法第九五条第二項）を次のように改めるものとする。

第一順位 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（一）
(5) 参照

第二順位 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（商法第八四二条第五号）

第三順位 航海に關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（商法第八四二条第三号、第四号）

第四順位 航海継続の必要によつて生じた債権（商法第八四二条第六号）

第五順位 船主責任制限法第二条第六号に規定する物の損害に關する債権（同法第九五条第一項）

(注) 商法第八四二条第七号の船舶先取特権の順位については、一(3)の被担保債権の範囲に關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。

特に異論なく、賛成する。なお、これらの順位のうち、第一順位から第三順位までは一九九三年条約（四条一項(b)）(d)、五条二項本文）に沿ったものであり、八四二条七号の船舶先取特権についても同条約（四条一項(a)）に準じるならば、これを第一順位として、他の債権の順位を一つずつ繰り下げることとなるように思われる。

(2) 船舶先取特権と船舶抵当権との優劣(商法第八四九条、船主責任制限法第九五条第三項)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)の第五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)の第四順位又は第五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。

(注) 上記のようなただし書を設けない(現行法の規律を維持する)という考え方がある。

【乙案】よりも【甲案】に賛成する。すなわち、航海継続必要債権(第四順位)については従前通り船舶抵当権に優先するものとするが、物の損害に関する制限債権(第五順位)については船舶抵当権に劣後するものとする。

この点、確かに、前者(航海継続必要債権)の優先性については、従前より立法論的批判が繰り返されてきた

ものの、①立法論的批判に依拠する、理念としての厳格解釈(最判昭和五九年三月二七日判タ五二七号九九頁参照)が、実際のところ、裁判例上、具体的な解釈論としてはほとんど結実していないこと、②一九九三年条約の審議段階における日本・アメリカ等からの主張にみられるように、現在は、立法論的に否定的な見方が必ずしも趨勢とはいえない状況にあること、③航海継続必要債権については、解釈論上、発航前の基本契約に基づく債権を除外するなどにより、真に必要な債権だけに成立をとどめることで、船舶抵当権者を不当に圧迫しない運用が可能であることを指摘でき、あえて改正するまでもないと考える。

なお、後者(物の損害に関する制限債権)の劣後性については、現行法の規律を維持するとの本研究会の意見の方向性に照らせば、あえて【甲案】を採るまでもなく、中間試案の(注)にある「ただし書を設けない」との考え方も十分あり得るものと考ええる。

三 船舶先取特権の目的

船舶先取特権の目的(商法第八四二条)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、商法第八四三条及び第八四四条第三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。

慎重な検討を求める。

とりわけ、船舶先取特権上の未収運送賃規定を削除すると、これまで、船舶抵当権については、当該船舶先取特権規定との対比から、逆に未収運送賃には及ばないと解釈されてきたことの根拠が崩れ、むしろ民法規定の準用(商法八四八条三項前段)から、抵当船舶の法定果実として、抵当権の効力が及ぶ(民法三七一条・八八条二項)との解釈に転換する可能性がある。したがって、かつて、平成一五年改正民法において、抵当権の効力を法定果実である賃料債権にも及ぼすことを立法的に解決したのと同様に、この問題は、船舶抵当権につき、未収運送賃への効力を認めるべきかを含めた議論を行った上で判断すべき問題であり、そのような影響を考慮しない拙速な改正は回避すべきものと考える。

四 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(商法第七〇四条第二項)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、四の規律は、定期備船について準用するものとする。

【甲案】に賛成する。

特に、判例(前掲最決平成一四年二月五日)変更の要をみない。中間試案の補足説明にあるように、一年の経過により消滅する船舶先取特権(商法八四七条一項)と異なり、長期にわたり存続することを問題視するのであれば、むしろ端的に、商法中に、民法上の先取特権を含めたすべての船舶上の先取特権が発生後一年の経過により消滅する旨の規定を置けば足りるように思われる。

なお、(注)にある定期備船への準用については、異論なく、賛成する。

五 船舶抵当権

現行法の規律を維持するとの本研究会の意見の方向性に照らせば、中間試案のとおり、船舶抵当権に関しては、特段の改正提案を行わないでよいこととなるが、本研究会では、以下のような意見も出された。

すなわち、中間試案が目指す海法の現代化という点でいえば、現在の船舶抵当権の規定は、明治三二(一八九九)年の商法制定以降、何らの実質改正を経たおらず、旧態依然としている。確かに、商法中の船舶抵当権規定は、不動産を対象とする民法中の抵当権規定(民法三六九条以下)を包括準用する形(商法八四八条三項)をとっているため、民法上の抵当権の現代化(とりわけ、平成一五年改正民法がこれにあたる。)による影響がそのまま船舶抵当権にも及ぶ構造とはなっているものの、民法の現代化において、船舶抵当権への影響が顧みられた形跡はなく、個々の規定の準用の可否や立法論的当否については、いまだ十分な議論が尽くされていない状況にある。

例えば、平成一五年改正民法により新設された規定のうち、抵当不動産の果実への効力に関する民法三七一条

や抵当建物使用者の引渡しに猶予に関する民法三九五条については、船舶抵当権への準用の可否がなお問題となり得る。また、抵当船舶の流通を促進することで、かえって担保価値を害するおそれを高めてしまう抵当権消滅請求制度(民法三七九条以下)は、他の動産抵当制度(農業用動産抵当、自動車抵当、航空機抵当、建設機械抵当)においては忌避されているにもかかわらず、包括準用規定であるがために準用されてしまっており、問題といえる。

それゆえ、他の動産抵当制度のような自律的な規定群を設けることが望ましいものの、仮に準用形式は維持したとしても、準用対象となる個々の規定を吟味し直し、船舶抵当の特殊性を踏まえた明確な準用規定に改めるべきである。

第三部 その他

第一 国際海上物品運送法の一部改正

一 運送人の責任の限度額

国際海上物品運送法第一三条第一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一計算単位の六六六・六七倍を乗じて得た金額
- (2) (1)の運送品の総重量について一キログラムにつき一計算単位の二倍を乗じて得た金額

本研究会では、特段の意見がなかった。

本研究会では、特段の意見がなかった。

二 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二〇条第二項、第五七八条）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二〇条第二項のうち、商法第五七八条を準用する旨の規律を削除するものとする。

本研究会では、特段の意見がなかった。

第二 その他

その他所要の規定を整備するものとする。