

平成27年5月20日

「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案」に関する意見

一般社団法人 日本損害保険協会

平成27年4月1日付で公表されました「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案」に関しまして、以下のとおり意見等を申し述べさせていただきます。

何卒お取り計らい下さいますようお願い申し上げます。

I. 「第8 海上保険」について

【意見】

公益社団法人商事法務研究会「運送法制研究会報告書」においては、以下の記述によって、いわゆる海上保険法の存在意義が明らかにされている。

- ・ 海上保険は、英国法を中心とした長年の判例と実務の蓄積により、国際的な標準が確立している領域であるところ、海上保険以外の運送保険も、海上保険の考え方と実務を基礎として運用されている。海上保険に関する商法の規定は、これらの企業保険の一般法に近い意義を有しており、契約当事者や裁判実務にとって参照すべきものとして、任意規定として、標準的な海上保険の規律内容を明らかにしておくことが有益である。
- ・ 海上保険に関する取引は、国際的な市場において行われるが、我が国に実定法が存しない場合には、海上保険に関する日本法の内容を対外的に予測可能性のある形で示すことができず、準拠法や裁判管轄地の選択に際し、取引相手の理解を得ることが困難になる。
- ・ イギリス、カナダ、オーストラリア、フランスやアジア諸国(インド、シンガポール、中国、韓国)などの主要な海運国では、基本的に、海上保険に関する実定法を整備している。
- ・ ドイツでは、海上保険に関する実定法が廃止されたが、広汎に利用されている標準約款が古くから整備されている。これに対し、我が国では、独占禁止法等との関係もあり、ドイツのような拘束力の強い標準約款を設けることは困難であり、その規律を法律で示す必要性は大きい。
- ・ 保険法の規律は、消費者保護に重点を置いており、国際的な海上保険の規律と異なる部分が多い。

わが国における海上保険マーケットは、約款規整が有効に機能しており、秩序だった運営がなされていることから、任意規定である海上保険法についてはその要否を問う声もあつたと承知している。この点、今回の法制審議会の部会資料5においても、上記報告書の整理に沿う形で、「海上保険に関する商法の規律は、保険法が主として念頭に置く消費者保険と異なる

類型である企業保険のデフォルト・ルールを示し、また、国際的にも、予測可能性のある形で日本法の内容を示すことが有益である」として規律の存続が提案され、部会審議において異論なく集約された。妥当な判断が示されたものとする。

以下では、中間試案の項目ごとに意見を述べる。中間試案に掲げられていない項目、即ち、現行法第815条、第816条、第818条、第819条、および第841条ノ2については、基本的に維持され、規定の整理にとどまる方向性と理解している。その一部について、第815条については次に、それ以外については、関連する項目において意見を述べることとする。

現行法第815条第1項は、「海上保険契約ハ航海ニ関スル事故に因リテ生スルコトアルベキ損害ノ填補ヲ以テ其目的トス」との文言であり、海上保険契約の定義を定めるとされる。海上保険契約は広く航海に付随する危険を対象とする旨を規定していると解されているが、実務上、海上保険の領域として取り扱われている保険は、これよりもさらに広く、例えば海洋石油掘削事業や国際航空運送に係る保険も含まれるなど、海上保険に関する規律の適用範囲は、本来、さらに拡張されるべきである。但し、この点に関しては、法制審議会の部会審議の過程において、次のような整理がなされている。

即ち、実務上、海上保険として取り扱われるものとして、将来的にどのような保険商品が現れるかが不明な中で、海上運送区間を含む複合運送に関する保険契約を海上保険契約に含めるとするなど、一部についてのみ規律を拡張すると、これ以外の保険契約（例えば、海上運送区間を含まない複合運送又は国際航空運送の場合の貨物保険契約）には商法第3編第6章（海上保険）の規律を類推適用することもできないと解される懸念がある。むしろ、「海上保険に関する商法の規律は、企業保険のデフォルト・ルールを示す意義を有しており、（中略）海上保険契約で一般的に用いられている約款を用いて契約を締結するなどして、任意に海上保険と同様の定めを設ければ足りる。（このような場合には、海上保険に関する商法の規律（例えば、後記2(1)の自発的申告義務の規律）がデフォルト・ルールとして参考になる。）」（部会資料5）国際標準とされる英国法でも、海上保険法（以下、MIA）にいう海上保険に直接は該当しないものについて、海上保険契約で一般的に用いられている約款を用いて保険契約を締結した場合には、当事者の意思を介してMIAの規律が適用されると解釈されているようであり、上記の整理は、現在の国際的な実務の取扱いとも整合的であると考えられる、というものである。

もとよりMIAにおいては、海上保険契約が純粋な海上航行に付随する陸上危険等についても拡張担保しうること、また、航海事業に類似する一切の事業が海上保険証券によって付保された場合もMIAが適用されることがすでに法文上で明示されており、この点でわが国の現行法規定は必ずしも十分なものとは言えない。然るに、立法経緯における上記の整理に鑑みれば、第815条第1項の規律を維持するという中間試案の方向性は、妥当なものとする。

「1 保険者が填補すべき損害」について

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】

本文の規定について賛成する。

海難救助に係る被保険者の費用負担を対象とすることは、現行の実務・約款にフォローするものであり、英国法でも同様である。

「2 告知義務」について

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。
- (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】

本文の規定について賛成する。

「中間試案の補足説明」には、「海上保険については、火災保険等と異なり、危険の個別性が強く、その内容及び程度を一般的に推定することが困難である上、危険開始までの期間が短く、質問応答義務による対応が時間的に困難な場合が少なくない。そのような事情から、英国を始めとして、世界的にも自発的申告義務による実務が一般的であり、国際化が著しい海上保険の分野において、再保険等の関係で支障を生じさせないためにも、実務の在り方に沿って海上保険に関する任意規定を定めることが適当であることを理由としている。」とあるが、ここに正確な理解が示されているものとする。

保険法が単行法として整備される以前、商法に保険に関する規律(旧第2編第10章)が置かれていた際には、告知義務につき本文と同様の規定がなされており、その規整のもとで海上保険マーケットは特段の問題なく運営されていたことから、本文(1)の規定への変更によっても支障は生じないものとする。本文(2)の違反の効果についても、妥当と考える。

「3 希望利益保険」について

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】

妥当と考える。

「中間試案の補足説明」にあるとおり、今日では、実務上、希望利益を独立して保険に付することはまれであり、商法において海上保険の独自の類型として位置づけるまでもない。

「4 保険期間」について

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】

海上保険において保険期間が法定されていることの意義は、期間保険を中心とする陸上保険との対比において特徴的な航海保険について海上保険者の責任の始終に係るデフォルト・ルールを示していることのほか、商法上の海上保険に関する規律として、本則である保険法に対して各種の特則を置く上での前提として航海保険が存在していることを示している点にもあったと考える。即ち、海上保険では航海を不可分な一単位としてリスクを捉えているからこそ、保険法では一律に前提としないとされる「保険料不可分の原則」が海上保険契約には当然に妥当すること、「航海の変更」がまさに「危険の変更」に該当すること、「航海の喪失」が担保危険に含まれることで継搬費用等がてん補の範囲に含まれること、広く航海の一部を構成する陸上運送区間も契約の対象となりうること、さらには運送の遅延を代表的約款免責とするという海上保険実務の正当性が説明されることなど、海上保険契約の標準形を示すその他の規律や、陸上保険と異なる性質に係る一般の理解を深める根幹的規定という性格があると考えている。従って、商法における典型契約の一つとしての海上保険契約の輪郭を定める意味で、保険期間の規律の存続が望ましいと考える。

「5 海上保険証券」について

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
- (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】

本文(1)において、一の航海について海上保険契約を締結する場合があることを示し、「特定の航海中」というように一定の事実の存続期間により保険期間を定める航海保険という類型

があることを明らかにしている点は、望ましい効果を有すると考える。(「4 保険期間」についての意見、参照。)

本文(2)について、貨物保険証券の法定記載事項につき、海上運送の起点・終点となる船積港・陸揚港のほか、貨物の発送地・到達地を含めることは、海上運送に付随する前後の陸上運送区間も海上保険契約の対象となりうることを商法が認知していることを示すものであり、賛同する。なお、いわゆるFOB輸入貨物(輸入本船上で売主から買主に貨物の危険負担が移転する貨物)に係る外航貨物海上保険では、保険証券上に表示されるのは危険開始のポイントとなる船積港からであり、貨物の発送地は、船積港と同一でない限りは記載されないこともあることから、条文作成の際に留意頂きたい。(例えば、「貨物の船積港及び陸揚港(保険期間を示すに必要なときは、発送地、到達地を含む。)」とすることが考えられる。)また、「船舶の名称」については、今日、契約によっては標準規格船のような総括的名称を記載することも多いが、本文規定はそれを妨げるものではないと考える。

「6 危険の変更」について

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】

妥当と考える。

その他の危険の変更に関する規律は、現行法の規律が英国法とおおむね整合的であることもあり、これを維持することに賛成する。海上保険契約をはじめとする企業分野の保険契約にあっては、大幅な危険の変動があった場合に、失効や爾後免責とするなどの取扱いが必要である。家計分野の保険契約者・被保険者保護の視点を特に尊重して改正された保険法に対する特則として、企業分野の保険契約における斯かる取扱いに法的な根拠を維持することは重要と考える。現行法の規律は、危険の変更が危険開始の前後のいずれで生じたか、或いは、保険契約者に責めがあるか否かによって異なる法的効果を定めており、この点も実務に対する重要な視点を与えるものとして維持することが妥当と考える。

「7 予定保険」について

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。
- (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)の通知をしなかつ

たときは、貨物保険契約は、その効力を失う。

【意見】

本文の規定に賛成する。

予定保険契約は、契約内容の一部を確定しないまま保険契約を成立させるという、貨物保険の実務上の必要性から生じた独特の制度であるが、現行法の規律は、積載船舶未定の場合のみの規定となっており、その他の事項についても未詳のまま契約することの多い今日の包括予定保険契約の実務については、その法的根拠は必ずしも明らかではなかった。本文の規定は、単に契約の予約に留まらない予定保険に、確たる契約としての法的安定性を与えるものとして望ましいと考える。

「8 保険者の免責」について

(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(責任保険契約にあつては、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 船舶保険契約にあつては、堪航能力担保義務に反したことによって生じた損害

オ 貨物保険契約にあつては、貨物の荷造りの不完全によって生じた損害

(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】

現行法第816条は「保険者ハ本章又ハ保険契約ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外保険期間中保険ノ目的ニ付キ航海ニ関スル事故ニ因リテ生シタル一切ノ損害ヲ填補スル責ニ任ス」として、海上保険契約における保険者の包括責任主義を定めており、本則である保険法と異なり、保険者が免責となる事由も法律においてデフォルト・ルールを明示しておく必要がある。

(なお、現行法第816条の「航海ニ関スル事故ニ因リテ生シタル一切ノ損害」の文言についても、「航海に関する一切の事故によって生ずる損害」などと改めて、包括責任主義の意義に照らして表現の正確性を期すべきと考える。)

本文(1)の規定は、アからオのいずれも海上保険における典型的な免責事由を示すものであり、妥当と考える。

なお、これも一般的な約款免責事由である「運送の遅延」については、海上保険契約の最大の特徴の一つである航海保険と密接不可分と言えるものでありながら、部会審議においては、条項を新設することに積極的意義が見出せないとされている。即ち、「海上保険については、一般に、保険者がてん補すべき損害は直接損害に限られるという考え方(直接損害てん補の原則)が有力である。(中略)運送の遅延による損害(代船の手配費用等)は、商法上の原則としては、貨物に関する直接損害ではなく、てん補すべき損害に含まれない(免責事由の

問題とは異なるもの)と整理することもできる」(中間試案の補足説明)というものである。然るに、補足説明でも触れられているとおり、海上保険査定実務では、貨物に物理的な損傷が生じた場合の保険者免責の主張も有り得ることから、この整理は必ずしも当てはまらない場合がある。実務が依拠する近因主義とノンマリンで妥当する相当因果関係原則の差異を文言で解決できるかといった問題等、法文化が容易でないことも理解できるが、一方で、保険者としては、英国法その他主要国の海上保険法には運送の遅延を免責とする規律があり、この免責規定が海上保険契約の輪郭を固める上での重要な要素であることから、「運送の遅延」に係る免責を新たに規定すべきであるという考え方もある。

本文(2)は、現行実務に照らして妥当と考える。

「9 填補の範囲等」について

(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

(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】

本文(1)の規定に賛成する。本文(2)についても妥当と考える。いずれも現行の実務にフォローするものである。

「10 委付」について

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】

妥当と考える。

保険委付に代わる規律として「推定全損」の規定が存置されることが望ましいが、立法技術上の困難は理解できるところであり、法制審議会の部会審議においても、今日、「推定全損」を定める約款の有効性に疑義ありとする説は有力ではないとの説明がなされていることを以て、要望は控えることとしたい。

Ⅱ. 「海上保険」以外について

以下では、中間試案において特に重要と考える項目についてのみ意見を申し述べる。(今回の改正の対象には、ここでは取り上げていないものとして、海上保険実務に密接に関連する海商固有の規律である「共同海損」などが含まれる。これらに係る提案の方向性は概ね妥当なものとする。))

「第1部 運送法制全般」

「第2 物品運送についての総合的規律」

「6 荷受人の権利」について

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】

乙案を強く支持する。

現在大型化が進むコンテナ船の沈没・衝突などの大事故により、数千にもものぼるコンテナ積み荷物の全部滅失が生じることがある。これらの貨物は通常貨物保険に付保されており、保険金の支払いにより貨物保険者が荷主の損害賠償請求権を保険代位し、求償権を行使するが、B/Lに代わる Sea Waybill の普及によりその実務に支障が生ずることがある。

輸入契約の大半において航海中の危険負担は、日本国内の荷受人が負い保険契約上も被保険者となっているが、現行法(商法第583条)では保険金支払後保険者の代位すべき運送人に対する荷主の損害賠償請求権について、荷受人が運送契約上の権利を取得する旨の明文の規定はない。その為、海外の荷送人から個別に債権譲渡を受ける必要があるが、既に自己の手を離れた貨物の損害については無関係であるとしてこれを拒否する荷送人もおり、受荷主の権利が保護されず延いては保険引受成績にも影響を与えかねない。

国際航空運送に関するモントリオール条約(第13条第3項)やイギリスの1992年海上物品運送法(第2条第1項)は、運送中の全部滅失の場合にも荷受人に損害賠償請求権を認めることを明らかにしこれに対応している。

我が国もこの現状を踏まえ、受荷主の正当な権利を保護すべく乙案のような規律を設けることが必要である。

「第2部海商法制について」

「第7海難救助」

「5 海洋環境の保全に係る特別補償の請求権等」について

救助者が海洋汚染をもたらす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。

(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)アに規定する措置の内容をも斟酌するものとする。

【意見】

現時点において本邦は1989年海難救助条約に未加入ではあるが、実務的に広範囲に使用されているロイズ海難救助契約標準書式および日本海運集会所書式救助契約書等は同条約に基づき規定されていることを踏まえると、特別補償に関する同条約第14条および救助料の決定基準に関する第13条第1項(特に、(d))に沿って、新たに規律を設ける、あるいは現行規律を修正することは適当である。

1989年海難救助条約の上記規定は、1981年に開催された万国海法会モントリオール国際会議において成立した「特別補償は P&I クラブが負担する。その見返りとして、財産救助に成功したときに、環境損害の防止軽減措置を考慮して救助報酬が増額された場合には、この増額部分は、財物保険者が負担する。」という合意(いわゆるモントリオール・コンプロマイズ)がその基礎となっているものであり、そのため財物保険者が負担する伝統的な不成功無報酬の原則に基づく救助料(第13条)と責任保険者が負担する不成功無報酬の原則の例外であ

る特別補償(第14条)を慎重に書き分けて規律している。新たな商法においても、上記5の全てを新たな条文において規定するのではなく、その特別補償に関する上記5(1)から(3)については新たな条文において、財物救助料の決定基準に関する5(4)については現行第801条において、分けて規定するのが適当である。

「第9船舶先取特権及び船舶抵当権」

「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」について

(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)参照)

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。

(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。

(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。

【意見】

船主責任制限法第2条第6号に規定する物の損害に関する債権について不法行為によって生じたものに限らず、契約上の債権も含め、現行通り(同法95条第1項)先取特権を生ずる債権とすることを支持する。

「日本は未加入であるが、1993年の船舶の先取特権及び抵当権に関する条約に合わせ、積荷である貨物損害については、通常貨物保険によって填補されるので先取特権を認める必

要はない」との議論もあるが保険者の立場としては反対である。

保険で填補された場合、保険金を支払った保険者が、被保険者である荷主の損害賠償請求権を代位し行使しているが、その結果が将来の保険料にも影響している。例えば不定期船による輸入ばら積み貨物に損害が生じた場合、必ずしも実体ははっきりしないことも多い外国籍の船舶の所有者に対する荷主の損害賠償請求権を担保するために、船舶先取特権の存在を前提に、本船が荷揚港に停泊中に船主の加盟するP&Iクラブから保証状をとりつけ事後の交渉や場合によっては訴訟に備えるのが国際的な実務上の慣行であり、各国でもそのような法的手当が行われている。従ってかかる場合の荷主の正当な権利の保護のために、不法行為のみならず契約上の物損害の債権に対しても船舶先取特権を存置すべきである。

なお、本文(2)については、保険者の立場からは、(注)のとおり現行法の規律を維持する方向でよいと考える。

以上