

「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

一般社団法人全国銀行協会

（※以下の項番は「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」参照。）

○ 第2部 第9「船舶先取特権及び船舶抵当権等」について

1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲

(1) 競売費用及び競売手続開始後の保存費の船舶先取特権について

【意見】

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「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」（以下「中間試案」という。）を支持する。

【理由】

競売費用等の手続費用は、民事執行手続においても手続費用として優先回収が可能であるため、敢えて先取特権として規定する必要はないと考えられ、中間試案と同様、当該費用を船舶先取特権の範囲から除外することに賛成する。

(3) 船員の雇用契約債権の船舶先取特権について

【意見】

【乙案】（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、「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」とする）を支持する。

【理由】

差押港まで船舶を円滑に運航するうえでも船員の協力は必要であり、雇用契約債権が船舶先取特権とされることについては必ずしも抵当権者によって不利に働くものではないと考えられる。

一方で、当該船舶の運航に直接関係しない労務の対価としての雇用契約債権等までもが船舶抵当権に優先すべきとすれば、（担保実行時に船員の雇用契約債権額がどのくらいあるかという偶然の事象が被担保債権の過多を決定することとなり、）予測可能性を著しく欠き不合理な事態が生じること

が懸念されることから、雇用契約債権は必要最小限に限定されるべきであり、乙案の「当該船舶への乗組みに関して生じたもの」を支持するものである。

ただし、「乗組みに関して」の文言は含みが残されており、その範囲を巡っては、裁判事例を積み重ねることになろう。

なお、船員に係る債務については、P&I 保険によってカバーされている部分（船員の死亡・傷害などの災害補償）もあるが、この点について船舶先取特権を認めることの必要性は小さいと考えられる。

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

(2) 船舶先取特権と船舶抵当権との優劣について

【意見】

【乙案】（中間試案 24～25 頁の 2 (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）」での第 4 順位（航海継続の必要によって生じた債権）または第 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）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）を支持する。

【理由】

中間試案の第 4 順位の船舶先取特権の具体例としてはドック費用、修繕費、燃料費等が考えられるところ、「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明」（以下「中間試案補足説明」という。）で指摘されているとおり、今日における取引実態を鑑みれば、これらに関する契約を陸上における通常の契約と別異に解する必然性はない。

この点、中間試案補足説明（73 頁）によれば、【乙案】が採用されると、国内の供給業者において燃料価格の引上げや支払猶予期間の短縮化が求められることとなり、大きな影響が及ぶとの意見があるとのことであるが、そもそも船舶先取特権の存在を前提に燃料価格を割安にしたり、支払猶予期間を長期化している実態があるのか不明である。仮にそのような実態が存在するとすれば、商人として通常自らが負うべき債権管理・債権回収のコストやリスクを法律により船舶所有者（又は船舶抵当権者）に転嫁しているものといえ、正常な商取引慣行として所与の前提とすることには問題があると思われる。

3 船舶先取特権の目的

【意見】

先取特権の目的から未収運送賃を削除するものとする中間試案を支持する。

なお、「未収備船料債権」も（「未収運送賃」と同様に）船舶先取特権の対象とならないことにつき、中間試案および中間試案補足説明において特段の言及はないところであるが、「未収備船料債権」についても船舶先取特権の目的とならないことを確認したい。

4 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力

【意見】

【乙案】（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、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）を支持する。

【理由】

中間試案補足説明（75頁）において、6年分の船舶の修繕費として総額約3億円の債権が累積した事例が紹介されているが、公示なく当該債権に先取特権が認められるとすれば、金融機関にとって脅威であり、到底受け入れ難い。

一方、中間試案補足説明（74頁）によれば、①動産の保存行為に係る利益の帰属する船舶所有者が当該先取特権の負担を負うことにも相当の理由がある、また②海運事業者と取引を行う債権者を商法上どの程度保護すべきかに関する政策的な検討も必要である、として【甲案】を支持する意見があったとのことである。

しかしながら、①については、中間試案第2部第1の2において（商行為をする目的で船舶を航海の用に供するときは）、船舶賃借人が船舶賃貸借における修繕義務を負うものとされているところ、修繕費債権を被担保債権として商法第704条第2項の先取特権が認められることになると、結果として（修繕義務を負わない）船舶所有者が修繕義務を負担するのと同等の帰結になるものと解され不合理であると考えられる。船舶賃貸借においてはそこまで船舶所有者が修繕義務を負わねばならないのか疑問である。

また、②については、本意見書項番2(2)の【理由】で述べたのと同様、

修繕業者が商人として通常自らが負うべき債権管理・債権回収のコストやリスクを、本来修繕義務を負わない船舶所有者（又は船舶抵当権者）に転嫁することが（政策的にも）許容されるとは考え難い。

したがって、【甲案】を支持する意見には合理的な意義を見出しにくく、【乙案】が示すように、商法 704 条第 2 項は制限的に解釈し、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べきと考える。

以 上