

法制審商法（運送・海商関係）部会に対する意見書

一般社団法人日本中小型造船工業会

船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力について

商法第704条第2項により、船舶賃貸借の場合、長期間にわたる多額の修繕費により船舶所有者の負担が過大となっていることに対して、第15回会議において丙案が示されたことについて以下の様に考える。

【丙案】商法第704条第2項の規律は、先取特権の発生後1年を経過したときは、適用しないものとする。

<結論>

現状の船舶修繕業界における取引慣行を考慮すれば、現行法の規律を維持する甲案が望ましい。たとえ除斥期間を設けるとしても、現在の船舶安全法上の定期検査等を考慮すれば、丙案の1年ではなく、最低限3年以上必要であると考えらる。

<理由>

商法第704条第2項は、賃借人が船舶利用したことにより生じた債務を担保する先取特権について、船舶所有者と同様の効力を認めることにより債権者を保護しようとするものであることから、船舶利用に関して生じた債務で先取特権が認められるのであれば商法第842条に定める先取特権等に限定する必要はなく、民法上の動産保存の先取特権も当然に含まれると解されている。これにより、船舶賃借人による運航が日常的に行われている現在の海運業界において、安定的に船舶利用に関する商取引が可能なのであり、最高裁においても同旨にて判示されたものである。

この現行法の規律に対して、「船舶先取特権は海商法独自の法理であり、民法上の先取特権が債務者以外の所有者に対して成立することを認める合理的な理由はない」という反対意見もある。しかし、保存行為による利益は船舶所有者に帰属するのであるから、当該先取特権の負担を負うことには十分に合理性があると言える。また、修繕業者には留置権による保護がある中、更に動産保存の先取特権を認めることへの疑問もあるが、留置権は船舶が出港するまでの間のみの効力であり、工事完了・出港後に代金が確定し支払いを受けることが一般的な取引慣行である船舶修繕業界において、効果は極めて限定的である。更に、1年の経過により消滅する船舶先取特権と異なり民法上の先取特権は長期にわたり存続するため、現行法の規律を維持すると船舶賃借人に対する多額の修繕費が船舶所有者に対する負担にもなり過大である、という意見がある。この事態を重視し、今回丙案が示された。

丙案の1年という期間は、商法第842条に掲げる船舶先取特権を根拠とされているようだが、この船舶先取特権は主として船舶の航海に関して発生した特定の債権を担保するものであり、長くとも数か月で決済がされることが期待できるのに対し、船舶の修繕は長期に船舶の価値を維持又は増加させるものであるから性質が異なるものである。また、船舶修繕業界の実態として、発注者からの要望により、船舶の修繕費用の支払いが工事完了日から1年を経過することが多々見受けられること、更に船舶安全法に定める検査は5年若しくは6年に1度の定期検査と定期検査の間に概ね2年半～3年の間隔で受検する中間検査があり、次回検査までの完済を支払条件とする取引もあるなど、通常の商慣習に従えば、船舶の修繕費用に関する債権は1年以内に決済されるべきという意見はそぐわない。丙案のように動産保存の先取特権が1年のみ有効となると、1年以内に回収できない債権については何等担保権を有しない一般債権となるため、船舶賃借人からの受注に関して厳しい選別を行わざるを得ない他、船舶の修繕費用の支払いが1年経過する恐れがある場合には、直ちに先取特権を行使して船舶の差押え・競売等を行う必要が生じるため、船舶所有者側から見ても安定的な海上輸送に重大な支障を来す恐れがある。また逆に、船舶所有者と船舶修繕業者との取引上の力関係を鑑みれば、1年以内に回収できない恐れのある債権について、都度、先取特権を行使して船舶の差押え・競売等を行うことは現実的には困難であり、船舶修繕業者が先取特権の消滅を飲まざるを得ず、一方的に不利益を被る恐れがある。このことから、海事の一般的な取引慣行の範囲において繰り延べられる債権については、その期間内において、最低限の担保期間が設けられることが合理的であると考えらる。

以上のことから、冒頭の結論に至った。