

法制審議会商法（運送・海商関係）部会 御中

平成 27 年 1 月 9 日
一般社団法人日本船主協会

商法（運送・海商関係）部会資料3の第1の3、同8の第4 定期傭船契約に関する規律に対する意見

注： 日本船主協会意見における下線部：法務省案に対する変更

【定期傭船契約の意義に関する規定】

《法務省案》

(ア) 定期傭船契約は、当事者の一方が一定の期間船舶に船員を乗り組ませて相手方の指示に従いこれを航海の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。

《日本船主協会意見》

① 定期傭船契約は、当事者の一方が一定の期間艙装され需品が補給された船舶に船員を乗り組ませて相手方の指示に従いこれを物品又は旅客の運送のための航海その他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。

(補足説明)

- ・ 日本海法会が、定期傭船契約の定義にあたっては「船員が配乗され艙装された船舶の一定期間の提供、定期傭船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を勘案した適切な表現を検討すべきである」旨提言している(部会参考資料4のⅢ5の2・下線部引用者)ことを踏まえたものである。
- ・ 実務上も、船主は、単に船舶という物に船員を乗り組ませて提供すればよいのではなく、運航可能な状態の船舶即ち艙装され需品が補給された船舶(国際海上物品運送法5条1項2号参照)を提供する必要がある。
- ・ 「航海の用に供する」とあるが、碇泊状態のみ又はそれを主とする利用もあり得るので「利用に供する」とすべきであり、他方、実際は多くの場合は物品又は旅客の運送のために傭船するものであることに鑑み、「物品又は旅客の運送のための航海」といった文言又はそれに類した例示的な修飾語を加えた方がわかりやすいと考えるので、ご検討願いたい。

【当事者間の権利義務に関する規定】

《法務省案》

(イ) 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。

《日本船主協会意見》

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、航海の安全確保その他船長の職務に属する事項については、この限りでない。

(補足説明)

- ・ 日本海法会が「航海指示の権利・航海の安全等の海技事項に関する責任等」に関する規定を設けることが考えられる旨提言している(部会参考資料4のⅢ5の4④)ことを踏まえたものである。
- ・ 航海の安全確保に関する事項が「船長の職務に属する事項」(でありひいてはその使用者である船主の責務)であることにつき解釈上の疑義が生じないようにするため、この点を明確化すべきであると考えるので、ご検討願いたい。

《日本船主協会意見》

法務省案では対応規定がないが、以下のような規定も設けるべきである。

- ③ 定期傭船者が、船舶を物品の運送のための航海に従事させるときは、船主は、当該物品の船積港の発航の時に、船舶が当該航海に堪える状態であることについて、相当の注意を尽くす義務を負う。

【甲案】

- ④ 定期傭船者は、船主に対し、定期傭船の期間中定期傭船者が指定して寄港させる港(埠頭、バースその他物品の船積み及び荷揚げのため利用する場所を含む)が、傭船者が指定した時に、定期傭船契約に係る船舶にとり安全であることについて、担保する責任を負う。

【乙案】

- ④ 定期傭船の期間中定期傭船者が指定して寄港させる港(埠頭、バースその他運送品の船積み及び荷揚げのため利用する場所を含む。以下本条において同じ。)が、定期傭船者の指定の時に、定期傭船契約に係る船舶にとり安全でなかったときは、船主は、定期傭船者に対し、それらの港が安全でなかったことにより生じた損害の賠償を請求することができる。

前項の港への船舶の寄港前に、前項の事由又はその後前項の港が定期傭船契約に係る船舶にとり安全でなくなったときが判明したときは、船主は、定期傭船者に対し、新たな港の指定を請求することができる。ただし、本項の請求は、前項の損害賠償の請求を妨げない。

(補足説明)

上記③について

- ・ 日本海法会が「堪航能力担保義務・保守義務」に関する規定を設けることが考えられる旨提言している(部会参考資料4のⅢ5の4①)ことを踏まえたものである。
- ・ なお、部会資料3の第1の3(1)ウには「定期傭船契約に係る船舶により物品又は旅客を運送する場合に関し、定期傭船者と船舶の提供者との間の規律として、必要に応じて運送契約に関する規律と同様の規律を設けることについて、どのように考えるか。」とあるが、基本的に賛成であり、例えば上記のような規律を設けるのが適当であると考えます。

上記④について

- ・ 日本海法会が「安全港担保義務」に関する規定を設けることが考えられる旨提言している(部会参考資料4のⅢ5の4⑤)ことを踏まえたものである。
- ・ いわゆる定期傭船者の安全港担保義務は、定期傭船契約における傭船者の基本的な義務であることに鑑み、Default Rule としても規定すべきである。多くの定期傭船契約書式においては、“between safe ports and safe places”、“between safe ports or places”と規定される形(NYPE1993 書式5条、Baltim 2001 書式2条等)で、担保義務があることが規定されている。なお、一部書式では相当注意義務とされているが(Shelltime 4 書式4(c)条等)、寄港地は、本来、定期傭船者がその都合により選択・決定しているものであるから、船主はそれらが安全であることは定期傭船者が確認済という前提の下に寄港を引き受けていると評価すべきであり、これを相当注意義務に減ずる規定は特約と考えるべきである。
- ・ 甲案は、担保義務の規定の仕方として、商法738条等に倣い「担保する」との表

現で規定したものである。乙案は、その意味が不明瞭との批判に備え、担保義務の内容をより明確に規定したものである。

- ・ なお、上記のとおり、安全港担保義務は、傭船者の基本的な義務であることに鑑み Default Rule として規定し、その内容は実務の太宗に従い絶対的担保義務とすべきであり、更に、航海傭船契約及び定期傭船契約双方において規定すべきであるが、万一、Default Rule としては規定するが相当注意義務として規定するとか、定期傭船契約のみ規定して航海傭船契約には規定しないといった、いわば中途半端な立法をすることとなれば、却って現在の実務の太宗と明らかに齟齬ある立法をすることになるので、そのような立法であれば、すべきではない。

《法務省案》

(ウ) 定期傭船者は、船舶の燃料、水先料、入港料、灯台料、検疫料その他船舶につき航海のために支出した通常の費用を負担する。

《日本船主協会意見》

- ⑤ 定期傭船者は、船舶の燃料、水先料、入港料その他船舶につき航海のために支出した通常の費用を負担する。

(補足説明)

- ・ 日本海法会は、これら費用分担関係まで規定すべしとは提言していないが(部会参考資料4のⅢ5参照)、傭船料以外にも傭船者負担の費用がある(いわゆる運航費部分・典型的には燃料費)のが通常であることは、規定する意味があろう。
- ・ しかし、その範囲は契約によって差があり得るところ、灯台料、検疫料はやや詳細に過ぎるので、不要と考える。

《法務省案》

(エ) 定期傭船者は、契約に定めた時期に、契約に定めた場所で船舶の利用を終了しなければならない。

《日本船主協会意見》

規定不要である。

(補足説明)

- ・ 日本海法会は、上記の点につき規定すべしとは提言しておらず(部会参考資料4のⅢ5)、内容的にも、当然すぎることであり不要と考える。
- ・ もしも規定するのであれば、加えて、契約に定めた時期に利用終了(返船)するためのいわゆる最終航海(が返船時期を徒過した場合)に関する権利義務、更には利用開始時における規律も必要となるが、詳細に過ぎよう。

【その他の規定】

《法務省案》

定期傭船者の第三者に対する責任に関する規定を設けない(商法第704条第1項及び第690条の規定を準用しない)ことについて、どのように考えるか。

《日本船主協会意見》

規定を設けない(上記準用をしない)ことに賛成である。

(補足説明)

- ・ 部会資料8の第4(注3)で多数とされた解釈(商法第704条及び第690条の規定を準用せず、基本的に、定期傭船者は船長その他の船員がその職務を行うについて故意又は過失によって他人に与えた損害を賠償する責任を負わないという解釈)に賛成である。

《日本船主協会意見》

法務省案では対応規定がないが、以下のような規定も設けるべきである。

- ⑥ 定期傭船者は、契約に基づく船舶の利用権の範囲内で、更に第三者との間で、当該船舶に係る再定期傭船契約、運送契約、その他の契約を締結することができる。
- ⑦ 船主は、傭船料が弁済期にあるときは、その傭船料の支払いをうけるまで、定期傭船契約によって船積みされて船舶上にある物品を留置することができる。ただし、当該物品について、船主を運送人とする船荷証券が発行され、且つ当該船荷証券上の運送賃が支払われているとき又はその旨が記載されているときは、この限りでない。
- ⑧ 船主は、傭船料について、定期傭船者が契約に基づき船積みした定期傭船者が所有する物品、並びに定期傭船者が第三者との間で締結した当該船舶に係る再定期傭船契約、運送契約、その他の契約に基づき有する再傭船料、運送賃、その他の対価に対して先取特権を有する。

(補足説明)

上記⑥について

- ・ 日本海法会が「再傭船に対しても定期傭船契約の規律が適用されることに疑義が生じないようにすべきである」旨提言している(部会参考資料4のⅢ5の2)ことを踏まえたものである。

上記⑦について

- ・ 日本海法会が「定期傭船契約に関連した担保権として、定期傭船者の所有に属さない運送品に対する留置権について規定を設けるべきか否か検討すべきである」旨提言している(部会参考資料4のⅢ5の5)ことを踏まえたものである。
- ・ 船主は、船舶ひいては船舶上の物品を占有しており、更に船舶上の物品は、定期傭船契約の法的性質が何であれ、現実当該船舶により運送されている対象である以上、物品と傭船料には牽連性があるというべきであり、従って、船主に留置権を認めるべきである。(なお、定期傭船契約の法的性質を一般に船舶の利用契約であるとしても、ここでは、その具体的利用方法は、まさに当該「物品の運送」のための利用である。当該定期傭船契約の履行は、物品が享受した利益という観点からは物品の運送以外の何物でもない。定期傭船契約の法的性質を一般的に運送契約と考えるか否かと、牽連性が認められるか否かは、別次元の問題と考える。)大審院判例もこれを認めている(大判昭和 11 年 9 月 15 日法律新聞 4033 号 16 頁(サンドビケン号事件)。判旨は、運送、再運送との語も用いているが、定期傭船契約に関する事案である。)。これに対しては、一物品の荷主にとっては船舶全体の傭船料は過大であり酷であるとの異説もあるが、実際の問題になる局面の多くは、全部傭船契約において併せて船主から船荷証券も発行されている場合における船荷証券所持人と船主の関係であり、所持人の保護は、船荷証券上の運送賃支払記載の有無で決すべき(運送賃支払済との記載があれば船荷証券に基づく引渡請求に対抗できないという意味で留置権は行使できないと考えるべき)である。

上記⑧について

- ・ 日本海法会が「定期傭船者の所有物・傭船料・運賃債権に対する先取特権に関する規律を設けるべきか否か検討すべきである」旨提言している(部会参考資料4のⅢ5の5)ことを踏まえたものである。
- ・ 理論的に見ても、定期傭船者が有するこれら財産は、定期傭船契約に基づく船舶の利用という便益に依存した財産であり、荷物に対する運輸の先取特権(民法 311 条 3 号、318 条)と同様に、一般財産と区別して船主の有する傭船料債権の引き当てとする実質的根拠があると考えられる。
- ・ 他方、実務的にも、通常定期傭船契約書式は(準拠法が英国法であることが前提ではあるが)これら財産に対する「lien」が規定されており(NYPE1993 書式 23 条、Balttime2001 書式 17 条、Shelltime 4 書式 26 条等)、定期傭船者が倒産した場合には、

船主は、これら財産からの債権回収を図るのが通常であるところ、上記規定は、そのような国際的な実務とも整合性がある。

以 上