

平成27年6月10日  
一般社団法人 日本船主協会

**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**  
**【補遺】**

**第2部 海商法制について**

**第1 船舶**

**3 定期傭船**

(4) 次の規律は、定期傭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。

ウ 堪航能力担保義務（商法第738条、第739条、第3の2(2)参照）

**【意見】**

- ・ 定期傭船に係る船舶により物品を運送する場合であってその船積港又は陸揚港が本邦外にあるとき（外航運送に従事するとき）については、準用すべき規定は、商法第738条及び第739条ではなく、国際海上物品運送法第5条であり、且つ、同法第15条第1項及び第16条の趣旨に鑑み、同法第5条と異なる特約を妨げない旨も明記すべきである。

**【理由】**

- ・ 中間試案は、定期傭船に係る船舶の利用の内容として、当該船舶により物品を運送する場合については、船舶所有者・定期傭船者間の関係は、当該物品の運送という局面に関する限り運送契約（航海傭船契約）の当事者間の関係と類似する面があることに鑑み、運送契約における運送人の権利義務の一部を、船舶所有者にも課そうとする趣旨と考えられ、このこと自体は首肯できる。
- ・ しかし、商法第738条及び第739条に定める運送人の義務は、あくまで内航運送（船積港及び陸揚港が本邦内にある場合）における規律であり、外航運送（船積港又は陸揚港が本邦外にある場合）における規律でそれに相当するのは、国際海上物品運送法第5条、第15条第1項及び第16条であるから、その点を明確に規定すべきである。
- ・ 内航運送に関する商法第738条及び第739条の規律（中間試案による改正後）と外航運送に関する国際海上物品運送法第5条、第15条第1項及び第16条の規律との実質的差異は、前者では、発航時の堪航能力に関する相当注意義務が運送契約一般に強行法的に課され、それは個品運送契約・航海傭船契約の別を問わないところ、後者では、当該注意義務は、個品運送契約でこそ強行法的に課されるが（むしろそれが主目的であるが）、航海傭船契約の場合は、船荷証券所持人との関係を除き特約自由（契約自由）である点にある。そして、外航運送に係る定期傭船契約についても、現在は、契約自由の原則が妥当している。

- そして、現に、外航運送に係る航海傭船契約における船舶所有者（中間試案の用語法では運送人）の責任原則の実情は、必ずしも国際海上物品運送法第5条第1項の規律と同一ではない（Gencon 1994 書式第2条等）。外航運送に係る定期傭船契約における船舶所有者の責任原則の実情も同様である（NYPE 1993 書式第2条、第6条等）。そして、このことについて、不都合があるとか、何らかの強行法的な規制をすべしとの議論は全然なされていない。むしろ、少なくとも外航運送に関する限り、航海傭船契約及び定期傭船契約には契約自由が妥当するのは、世界海運及び各種国際条約の前提である。
- ところが、上記中間試案をそのまま採用すると、外航運送に係る定期傭船契約についても、突如、商法第738条及び第739条による強行法的規律が契約自由への制約として課せられることになり、契約当事者の法律関係を不安定にし、適切ではない。
- なお、現在で提案されている商法第738条及び第739条の改正案（第2部 第3の2（2）及び（3））は、あくまで当該各法条の改正案であるから、内航運送を前提するものであり、これら法条の適用が排除される外航運送（国際海上物品運送法第20条第1項参照）に関する同法第5条、第15条第1項及び第16条の規律の改正を意図するものではなく、従って、外航運送に係る航海傭船契約については、今後も契約自由の原則が堅持されるものと了解しているので、この点も念のため申し添える。