

平成27年7月22日

## 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  
専務理事 井上 四郎

## 第4順位の船舶先取特権について

○甲案又は現行法上の規律を維持する案に賛成。

修繕では、ドック入り後に当初予定されていなかった修繕を追加で行うことも多々あり、一般的な取引慣行としては、工事を終えた後に交渉を行って金額を確定する形式をとることが多く、構造として債権を持ち越す事態が発生し易い状況にある。

造船所は、船舶先取特権により最終的には船舶から費用を回収できることを前提として修繕を行っており、修繕を主として行っている造船所の殆どが中小企業であるため経営基盤が脆弱であることを考えると、航海継続費の先取特権が存置されるとしても、船舶抵当権への劣後となることになれば、修繕工事の円滑な実施に多大な影響を及ぼすこととなる。

## 商法704条第2項について

○甲案に賛成。

平成14年の最高裁判例は、法定検査目的でのドック入渠のための航行のように、船舶本来の目的である商行為を行うことを目的としない航行は商法第842条第6号にいう航海にはあたらないが、船舶も民法上は動産であることから、船舶についても各種修繕費については民法上の動産保存の先取特権が成立するとし、更に商法第704条第2項の先取特権には民法上の先取特権も含まれるとして、造船所の主張を認めたものであり、当会の会員造船所が原告となった事例である。この解釈に反し、同条項には民法上の先取特権が含まれないことを明確化するとすると、商法第842条第6号にあたらない法定検査のような修繕工事等の受注は、以下の理由により慎重にならざるを得ず、社会的な影響が生じてくる恐れがある。

- ① 船舶所有者以外が修繕発注者である場合は、修繕により船舶の価値を長期間にわたり高められたにもかかわらず、5年の消滅時効である商事債権が船舶所有者には及ばないこととなる。内航船は資本力の弱い一般の船主や管理会社が多く、その信用力のみを頼らざるを得ないこととなれば、債権の回収懸念が大きくなる。
- ② 共有船舶において、例えば持分1%の船舶所有者が発注した修繕工事等は、残り99%の持分の船舶所有者に対しては先取特権を行使することができなくなり、債権回収が困難となる。