

## 定期傭船契約の法的性質論の現状と課題 ～判例・学説の整理と実務上の問題点

平成 19 年 10 月 8 日(日本海法学会)

弁護士・宮崎産業経営大学法律経済総合研究所客員教授 松井孝之  
(メール: matsui@marinelaw.jp WEB: www.marinelaw.jp)

### 第 1 定期傭船契約の実務

#### 内航における定期傭船契約

1. 実務で使用されている書式の 90%以上は、社団法人日本海運集会所の内航定期傭船契約書もしくは内航タンカー定期傭船契約書。内航定期傭船契約書 27 条および内航タンカー定期傭船契約書では、契約の本質として、「本契約は、条文及び用語の如何にかかわらず賃貸借契約ではない」と規定する。
2. 内航海運業法 9 条では、「内航海運業者は、安全管理規定を作成し、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なくてはならない」と定め、内航海運業法施行規則第 13 条に細かな規則を定めている。通常は、定期傭船者が安全管理規定を作成し、国土交通省令に提出。
3. 海難審判の実務としては、定期傭船者が運航管理責任を問われる事例が、フェリーあるいはタンカーを中心に続出して、問題となっている(一例として、平成 14 年 7 月 16 日、ケミカルタンカー鹿川丸乗組員死亡事件の横浜海難審判庁の裁決)。

#### 外航における定期傭船契約

1. 実務上使用されている書式、バルカーに関しては、ニューヨークプロデュースフォームが 70%以上、タンカーに関しては、シェルタイムフォームが過半数。社団法人日本海運集会所の定期傭船契約書が使用されることもある。
2. 外航の場合は、英国法が準拠法に指定されることが多く、英国法上は、定期傭船契約を賃貸借契約とする考え方はない。社団法人日本海運集会所の定期傭船契約書では、31 条で、「本契約は、条文及び用語の如何にかかわらず賃貸借契約ではない」と規定。
3. 世界各国に代理店網を持つ信用力のある定期傭船者(いわゆるオペレーター)が、(資産力のある)船主から船舶を定期傭船し、荷主の貨物を運送するというのが典型的な定期傭船契約の使われ方である。昔は、リース会社などファイナンス会社が船舶を所有し、船会社に定期用船に出す「ファイナンス目的の定期傭船契約」も存在していたが、環境問題の高まりにより皆無となる。船会社が海外子会社を利用して、海外子会社に船舶を所有させて親会社に定期傭船をするいわゆるフルムーン号事件型定期傭船は減少。
4. ISM コードにより、船舶の管理責任を、船主(もしくは船舶管理会社)に一元化。

#### 航海傭船契約との境界の接近

1. 内航・外航ともに、ワントリップの定期傭船契約が極めて頻繁に使用されている。1航海

(もしくは数航海)だけの貨物の運送のために、定期傭船者が船舶を船主から定期傭船する形態である。契約書は、上記紹介した(期間)定期傭船契約と同じものを使用し、傭船期間のところだけを、「XX 港から YY 港まで」という形にする。実務上、航海傭船契約とワントリップの定期傭船契約とは、ほとんど差がなくなっている。

## **第 2 判例の整理**

### **第 5 神山丸・第 3 泉丸事件・ジャスミン号事件以前～海祥丸事件**

1. 大判昭和 3 年 6 月 28 日・民集 7 卷 8 号 519 頁「海祥丸事件」が実務を支配。
2. 海祥丸事件では、定期傭船者が締結した運送契約上の積荷損害に関して商法 759 条が適用されるかどうかの問題となったが、大審院は、「定期傭船契約は船舶賃貸借と労務契約の混合契約」とし、商法 759 条を否定した。
3. 以後の判例は、若干の例外を除き、本判決の立場に従う。
  - ・ 大判昭和 10 年 9 月 4 日判決民集 14 卷 1495 頁(第 13 共同丸事件)
  - ・ 大判昭和 12 年 11 月 4 日判決大判全集 4 卷 1086 頁(香洋丸事件)
  - ・ 東京地判昭和 49 年 6 月 17 日判例時報 748 号 77 頁(フルムーン号事件)
  - ・ 大阪地裁昭和 58 年 8 月 12 日海事法研究会誌 57 号 22 頁(進宏丸事件)
  - ・ 高松高決昭和 60 年 4 月 30 日金融商事判例 730 号 28 頁(スカン・トリオアロー号事件)
  - ・ 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)
  - ・ 最一小判平成 2 年 11 月 8 日判例時報 1370 号 52 頁(第 1 栄勢丸号事件)

### **第 5 神山丸・第 3 泉丸事件・ジャスミン号事件以降**

1. 最一小判平成 4 年 4 月 28 日裁判集民事 164 号 339 頁(第 5 神山丸・第 3 泉丸事件)において、最高裁判所は、定期傭船の契約の実態に着目して、定期傭船者の衝突責任を認めた。本件は、内航船の事例である。
2. ジャスミン号事件において最高裁判所(最二小判平成 10 年 3 月 27 日)は、「船荷証券上の請求権について運送人として責任を負うものは誰かという点は、船荷証券の記載に基づいて確定すべきであり、定期傭船契約の法的性質から当然に運送人が確定できるものではない」と判断した。そして、大判昭和 10 年 9 月 4 日判決民集 14 卷 1495 頁(第 13 共同丸事件)を判例変更。本件は、外航船の事例である。
3. その後の関係判例は以下の通りである。
  - ・ 東京地裁平成 9 年 9 月 30 日判決(カムフェア号事件) 外航船の事例
  - ・ 東京地裁平成 7 年 3 月 17 日判決(パセシア号事件) 外航船の事例

## **第 3 検討点**

1. ジャスミン号事件などにより、定期傭船契約の法的性質の検討は不要になったのか?
2. 定期傭船契約の法的性質に依拠しないで、B/L の当事者など様々な論点をどうやって解決していくべきか? 「実態に即して」という考え方の問題点。

以上