

内航用の新「運航委託契約書」について

— 現行書式との対比を中心に —

こく りょう ひで お
国 領 英 雄

(日本海運集会所神戸事務所長)

1 はじめに

内航海運業法の全面的施行の期を前にして、昭和44年8月に「内航定期備船契約書」が制定されたが、そのご引き続き、日本海運集会所書式制定委員会（委員長岡英三氏）では、日本内航海運組合総連合会からの要望もあり、内航海運業法の下において、内航海運業界で用いられる諸契約書式の整備・充実に意を用い、業界各位の参加を得て、「内航タンカー定期備船契約書」、「運送契約書（内航用）」、「成約覚書（内航用）」（いずれも昭和46年2月制定）をつぎつぎに制定してきた。その作業も、今回の「運航委託契約書（内航用）」の制定をもって一応終熄することになった⁽¹⁾。これら一連の作業は、もとより、契約書式を通じて業界における正常な取引関係を樹立せんという書式制定委員会の目的に立脚し、業界における取引の実情をできるだけ書式に反映させるという意図のもとに行なわれたものである。

(1) 「運航委託契約書（内航用）」と同時に中小型船用の「造船契約書」現金払用および延払用の2書式が制定され、すでに昭和36年に制定されている「内航タンカー航海備船契約書」と合せ、内航関係書式としては、都合8書式が出来上ったことになる。

2 新書式制定の経緯

運航委託契約については、これまで内外航とも、昭和27年10月改訂の「運航委託契約書」（ここで現行書式と称するもの）が使用されてきたが、前述のごとく、内航海運業法の下における内航海運取引に使用される諸契約書式の制定とあいまって、運航委託契約書についても、内航専用のものを制定する必要を生じたのである。書式制定委員会では、昭和46年7月13日開催の昭和45・46年度第3回委員会においてこの件を附議可決し、審議機関として「運航委託契約書（内航用）制定審議小委員会」を設置した。そして書式制定委員長よりつぎの19氏が小委員会委員に委嘱された。

榎本 彰氏（広畑海運）	神原 誉氏（千年海運）	熊野晴幸氏（熊野汽船）
小浜忠雄氏（徳山原石輸送）	佐藤国吉氏（佐藤国汽船）	須浪民之助氏（スナミ商船）
高橋八郎氏（関西運油）	種子島洋二氏（豊福海運）	力石秀雄氏（日進海運）
千賀恒一氏（兵機海運）	塚本 博氏（摂津海運）	寺沢可明氏（新和海運）
中野泉生氏（野田真武氏）	（住金海運）	野田量三氏（野田海運）
藤原利夫氏（扶桑海運）	真木克朗氏（明福汽船）	三浦須恵蔵氏（嶋谷汽船）
三木友輔氏（三洋海運）	三輪成歳男氏（岩崎精二氏）	（共和産業海運）

（五十音順カッコ内代理）

かくて、昭和46年10月22日神戸において第1回小委員会を開催し、正副委員長に三木友輔氏、佐藤国吉氏をそれぞれ互選し、現行書式を基本とし、これに各方面で実際使用されている特約を勘案して作成した事務局案にもとづき審議に着手した。本審議は、集中的に行ない、できるだけ短時日のうちに検討を了えることに努力した結果、昭和47年2月17日開催の第6回小委員会において最終的な結論を得、去る4月11日書式制定委員会を通過、4月27日日本海運集会所常任理事会に報告され、ここに一切の審理および事務手続きを終了したのである。

3 内航海運業法と運航委託契約——基本的な視点——

内航海運業法は、「この法律において『内航船舶貸渡業』とは、内航運送の用に供される船舶の貸渡（期間よう船を含み……）をなす事業をいう」（第2条第5項）と規定し、同旨の海上運送法が、「この法律において『船舶貸渡業』とは、船舶の貸渡（期間よう船を含む。……）又は運航の委託をする事業をいう」（第2条第7項）と規定しているのに対比して、なぜか「運航の委託」を明示しなかった。このことから、内航海運業法では、船舶の貸渡とは、裸備船および期間備船のみを意味し、運航委託はこれを除外したものと解釈したのであろうかとの疑問を生ずる。しかし、現実には、いわゆるオーナーが委託者として行なっている多数の運航委託を無視したものは到底考えられない。むしろ積極的にかかる運航委託を船舶の貸渡の範疇におさめていると解するむきが強いようである⁽¹⁾。

内航海運業法では、周知のように、内航運送の直接の担い手である内航運送業の適正企業規模の確保を図ることに重点をおき、内航運送業は法の定める一定以上の支配船腹量を保有しなければならないとし、運送業を営み得る者を内航運送業者に限定し、その結果、いわゆるオーナーはすべて内航船舶貸渡業者となし、貸渡業者には運送業類似の行為をなすことを防止しようとしているので、上述のような解釈が必然的に導かれるに至ったものと考えてよいのではなからうか。

しかるに、運航委託（契約）に対する業界における意識ないし思考には、かなりこれと異なるものがある。すなわち、いわゆるオーナー業を目して法律が「貸渡業」として把握することに対する反駁があることはさておくとしても、もともと運航委託について、「委託自営」という表現が端的に示すように⁽²⁾、いわゆるオーナー自身に自営の場合に比すべき立場をみとめていたといつてよいのである。現に、内航海運界においても、貸渡業の資格しかない者が、運航委託契約により荷主の貨物を連トリししている事実が指摘されている⁽³⁾。

そもそも運航委託とは、船主が船舶の運航を自己の計算において（運航損益を自己負担にて）他人に委託することをいうのであるが、その性質に関しては、いま瞥見したごとき見解の相違があることにかんがみ、小委員会においても、当然、運航委託契約を、内航海運業法上、どのように把握するかということが、小委員会の一つの課題ともなったのである。内航海運業法上、貸渡業の範疇に包含することに多少の問題はあるとしても、業界において、特異な、便宜な契約形態として、これを残しておきたいという意向が強い以上、ことの当否は別として、内航海運業法の立法趣旨に副うよう解釈を試み、これを生かすことが当面の採るべき方途であったといえるのである。

内航海運業法の下における内航海運業の現状をみると、いわゆるオーナーは、内航運送業者に原則として1年以上の定期備船、裸備船または運航委託を行なうべきものとされ、みずからは運送業類似の行為をなさないよう規制を受けており、船舶の運航稼行率が向上した際における利益の増大を図るための手段として運航委託を利用することはきわめて限定せられ⁽⁴⁾、何よりも運送業者との安定的な取引関係を維持するよう要請されている。このような内航海運業法の規制の下においては、船主＝貸渡業者は、運送業の資格を取得しない限り、他人の需要に応じてなす物品の内航運送を自己の業務としてなすことはできないのであるから、かかる運送業を営み得る内航運送業者に運航業務を委託するほかはない。そしてこのような目的に資する契約が運航委託契約である、というように小委員会では解するに至った。これは、もちろん、厳密な性質論ではなく、一応の把握を示したものにすぎない

が⁽⁵⁾、⁽⁶⁾、けだし、業界の知恵と必要の生みだした運航委託契約の特異な性格の所以を物語るものであるといえないであろうか。

- (1) 運輸省内航法規研究会編「内航海運業法の解説」(以下解説という)によると、船舶の貸借契約またはこれに類するものの中に、運航委託契約を分類し、海上運送法や海運業の再建整備に関する臨時措置法が、運航の委託を船舶の貸渡に類するものとして扱っているのと同様、内航海運業法ではその旨明示していないが、解釈上、委託者たる船主は貸渡業者とみるべきであると述べている(同書76頁および79—80頁)。
- (2) 「海運」230号91頁以下。
- (3) 「解説」80頁。
- (4) かかる利用形態こそ、本来的には「委託自営」の觀念にもとづくものというべきであろう。
- (5) 高橋正彦氏「運航委託契約と裸傭船契約」では、現行書式の性質論議につき、委員会の模様が次のように述べられている。「なお運航委託契約については法律上別段の規定がなく、また海外にも何等抛るべきものがないのでその法的性格については委員会でも種々の意見が出た。しかし委員会の任務は標準的な書式を制定することで、学問的研究にある訳ではないから、法律上の性質については学界に一任すればよいのであるが、一応委員会の立場を明らかにするために、運航委託契約は委任と寄託との中間にあるもの、大体「準委任」に近いものと解したらよからうということに落ち着いた。」(海運302号、40頁)。
- (6) 運航委託契約の性質について、竹井廉教授は、特殊の委任契約。「海運統制の商法問題」海法会誌第26号所収、174-177頁)であるとされ、布藤豊路・米田謙次郎両教授もこの説に依拠して、委任と寄託との混在する特殊の委任契約であるといわれる(「海運実務指針」7版、348頁)。

4 新書式の内容

新書式は、他の内航用諸契約書式と同様、表面に記入事項を集め、裏面に諸約款を配列するという表裏二面刷の横書き単葉書式となっている。これは、外観上、現行書式と異なる点である。

つぎに新書式の内容をみてゆこう。

(1) 表面の記入事項欄については、現行書式と大差ない。現行書式の⑦航行区域を新書式では⑦就航区域とし、「航行区域」は①船舶表示の一項目とし、船舶安全法にいう航行区域(本書式の対象船舶については平水区域また沿海区域となる)を船舶自体の属性として表示することとした。したがって、「就航区域」には取引上要求または指定される本船の就航区域を記載することとしたのである。

その他の新規事項は、①船舶表示欄の船名に付すべき「ふりがな」(判読の便宜のためである)、「内航許可番号」(本船が内航海運事業の用に供し得る船舶であることを示すことになるわけであるが、内航海運業法第21条、同法施行規則第10条による)、「航路/貨物限定」(特殊な限定のある船舶を限定された航路に就航させたり、貨物輸送に使用したりしないように、そのような限定船についてはその旨を明示する必要ありとの趣旨による)、「荷役装置」(内航船舶にはデリック、ウインチ等の荷役装置を有しないものが多いので、その有無を明示することが望ましいとの意見による)である。

委託者、受託者には、当然のことながら、内航船舶貸渡業、内航運送業としての許可番号を明記することにしているが、このことは同時に委託者、受託者の内航海運業法における立場を表わしていることになる。

(2) 「堪航能力」をもってはじまる両書式の諸約款を対照し、その異なる点についてのみ説明しておこうと思う。

新書式	現行書式
第1条(堪航能力) 本船の堪航能力欠如より生ずる一切の責任は、委託者に帰属する。	第2条(堪航能力) 本文左に同じ。
第2条(配船運営) 委託者は、積荷の選択、配船、運賃取極、燃料契約ならびに積揚地および寄港地	第3条(配船運営) 受託者は積荷の選択、配船、運賃取極、燃料契約並びに積揚地及び寄港地に於け

における代理店、船内人夫その他本船運航に関連する一切の手配を受託者に一任し、受託者は、委託者の危険と費用により善良な管理者の注意をもって有利運航に当るものとする。

2 受託者は、委託者の依頼により、船員雇用、船舶保険、P・I保険、船舶修理、船用品等に関する事務の全部または一部を代行することができる。

第1項は、前文、後文における主体を明確にするため、それぞれ「委託者は」「受託者は」としたにすぎず、条文自体に変わりはない。第2項の「P・I保険」は、今日における実務の必要上新たに挿入されたものである。

第3条（運送契約）受託者は、委託者のために自己の名において本船の運送契約を締結する。この場合、受託者は事前に積荷、航路、運賃条件その他必要な事項を委託者に通知し、その承認を得るものとする。

る代理店、船内人夫その他本船運航に関連する一切の手配を受託し、委託者の危険と費用により善良な管理者の注意を以て有利運航に当るものとする

2 受託者は委託者の依頼により船員雇用、船舶保険、船舶修理、船用品等に関する事務の全部又は一部を代行することができる

第4条（運送契約）受託者は委託者のために自己の名に於て本船の運送契約を締結する、この場合受託者は各航海毎にその運送契約書の写を委託者に送付しなければならない

本条前文は、現行書式と同文であるが、この規定は、第三者に対してなんびとが権利義務主体となるかを明確に示すものといつてよいのではないと思われる。

現行書式後文は、内航海運界では文字どおり実行されておらず、多くの契約例ではこの規定が削除されていた。しかし、全然このような規定を欠くことは、無条件委託でない限り、委託者の経済的立場をきわめて不安定にするものであり、また事実、委託者は収支計算にもとづく精算を受けてはじめて当該運送契約における運賃がいくばくであるかを知るといふ場合も稀ではなかった。内航海運業法の下における船舶貸渡業者は、みずからはトリップ・チャーターのごとき業務をなし得ず、運送業者との一定の安定した関係を要請されているので、貸渡業者の立場からすれば、不況期においても安定した収入の得られることが望ましく、小委員会においても、この点にかんがみ、運航委託契約書に「最低運賃収入保証条項」を挿入されたいとの強い希望が出たほどである。しかし、この希望は、運航委託契約を運航委託契約として存置する立場上、結局容れられなかったのであるが、さりとて無条件委託でもないから、委託者の立場をできるだけ考慮することが必要であるとして、新書式の後文の規定が出来上がった次第である。

この規定は、一見すると、受託者の運送契約締結機能に大幅な制限を加えているようであるが、第2条による委託の越旨にかんがみれば、さまで委託者に強力な承諾権限を与えたものとは解されず、もし字義どおりに解し運用するならば、みすみす商機を逸し、意外の損失を被ることにもなるであろう。したがって、この規定の解釈・適用は、取引の実情にそくしてできるだけ弾力的になされることが望ましい。

第4条（航行および貨物に関する制限）受託者は、あらかじめ委託者の承諾を得なければ、本船を表面⑦所定の就航区域外または変乱、封鎖その他一般航海者が危険と認める区域に使用し、もしくは危険品を積載することはできない。

第5条（航行および貨物に関する制限）受託者は予め委託者の承諾を得なければ本船を第1条所定の航行区域外又は戦争擾乱その他一般航海者が危険と認める区域に使用し若しくは戦時禁制品その他の危険品（3月1日より6月30日迄の期間

に於ける印度石炭を含む)及び特に定める貨物を積載することはできない、但し割増保険料を要しない範囲に於ける危険品の積載は受託者任意に決定することができる、この場合受託者は遅滞なくその旨を委託者に通知しなければならない。

内航用ということ、および危険品に関する現在の保険上の取扱いにかんがみ、規定を若干改めたものにすぎない。

第5条(検査および入渠)本契約期間中の本船法定検査ならびに合船渠に関する場所および時期については、当事者において協議するものとする。

第6条(検査および入渠)本文左に同じ。

第6条(運賃および費用の精算)受託者は、本船運航による運賃、滞船料等を遅滞なく收受し、燃料代、港費、早出料その他本船運航に関する費用を支払い、その収支計算は毎月末日にその当月分につき委託者に対して精算するものとする。

第7条(費用並びに精算)委託者は本船運航に関する費用及び運航委託手数料を負担する

2 受託者は本船運航による運賃、滞船料等を遅滞なく收受し燃料代、港費、早出料その他の運航費を支払い、その収支計算は各一航海終了毎に委託者に対して精算するものとする

現行書式第1項は独立して規定するほどの必要性がないとして、新書式では第2項の規定のみとした。そこで、第1項中の「本船運航に関する費用」との表現を本文に取入れ、「運航委託手数料」は第7条に委ねた。見出しもこれに応じて改めた。

現行書式では収支計算の精算時期を各航海終了時としているが、これは、内航の実情に合わないもので、多くの場合、毎月月末に当月分につき運賃等の収入と概算費用とを計算し精算を行なっているという実践にかんがみ、精算時期を「月末」としたのである。

第7条(手数料)委託者は、受託者に対して表面⑧所定の委託手数料を支払うものとする。

第8条(手数料)委託者は受託者に対して第1条所定の委託手数料を支払うものとする、但し仲介、集貨及び荷捌手数料は委託手数料と関係なく委託者に於て負担するものとする

現行書式但書に規定する仲介、集貨および荷捌手数料は、前条の本船運航に関する費用に含まれるものであるところより、新書式では規定しなかった。

第8条(保険)本船に関する運賃および希望利益保険等は、委託者の依頼により、受託者が、これを附保することができる。

第8条(保険)本船に関する運賃、燃料及び希望利益保険等は委託者に代り受託者がこれを附保することができる

燃料保険を独立してかけることはないので、これを規定しなかった。これらの保険については受託者に附保義務はなく、委託者から依頼があった場合、はじめて受託者として附保するものであるから、その趣旨から「委託者の依頼により」と規定したものである。

第9条(クレームおよび訴訟)本船ならびに積荷に関するクレームおよび訴訟の解決については、受託者は、委託者のため最善の努力をなすものとする。

第10条(クレームおよび訴訟)本文に同じ

第10条(本船の売却譲渡)委託者が本契約期間中本船

第13条(本船の売却譲渡)委託者が本契約期間中本船

を売却譲渡しようとする場合には、あらかじめ
1カ月前に受託者に通知しなければならない。

を第三者に売却譲渡しようとする場合には予め
受託者に通知しなければならない

従来、契約期間中の本船売却譲渡については、受託者に対する通知のみでよいのか、あるいはその承諾を要するものかについて異論があった。そこで新書式では、1カ月の予告期間を定め、予告期間が満了すれば、船主は本船を任意に売却譲渡できることとし、その解決をはかったのである¹¹⁾。内航海運業法の下では、受託者としては、ただに配船の都合だけでなく、本船が離脱することによる自己の支配下船腹量の減少についての措置を講じなければならない場合もあるわけである。

(1) 現行書式第13条の規定については、「一応船主の処分権を認めると共に能る限り受託者の立場を傷つけないよう」との配慮のもとに本条を採用したとし、必ずしも受託者の同意を要するとまではされていない（高橋正彦氏・前掲40頁）。

第11条（契約違反）当事者の一方が本契約に違反したときは、相手方は、直ちに契約を解除することができる。この場合、違約者は、因って生ずる一切の損害金を相手方に支払わなければならない。

第14条（契約違反）本文と同じ。

第12条（仲裁）本契約に関し当事者間に争いを生じたときは、各当事者は、社団法人日本海運集会所（東京／神戸）に仲裁判断を依頼し、その選定に係る仲裁人の判断を最終のものとしてこれに従う。

第15条（仲裁）本文省略。

2 仲裁人の選定、仲裁手続その他仲裁に関する一切の事項は、社団法人日本海運集会所の海事仲裁規則による。

仲裁約款については、先年、書式制定委員会において諸契約書式に規定すべき約款を統一されたので、新書式の規定はそれによるものである。

なお、現行書式には、第11条（船荷証券）、第12条（強制使用）の2約款があるが、前者については、内航においては船荷証券の発行がきわめて稀であることにより、また後者については、当面、強制使用の生ずる事態は考えられないとして、それぞれ新書式では採用されなかった。