

# 「内航運送基本契約書」制定趣旨書

社団法人日本海運集会所  
書式制定委員会  
内航運送基本契約書式制定審議小委員会

2007年12月14日開催の平成18・19年度第3回書式制定委員会において、「内航運送基本契約書」の制定が承認されたので、ここに同書式の制定経緯及び審議内容等を公表する。

## 1. 制定経緯

日本海運集会所の書式制定委員会(委員長:フェアフィールドジャパン早瀬幸利氏)は、海事商取引の円滑化を図るため諸種の海事契約書式の制定及び改定を行っており、内航用としては約10書式の標準契約書式が制定されている。これらの内航用書式については、下請法の改正や内航海運業法、船員法、船員職業安定法の改正(いわゆる内航活性化3法)に対応するため、一昨年に全体の見直しを行ったが、その審議の際に、運送契約書の運用実績の報告があった。

今まで、内航用の運送契約書としては、貨物船用に「内航運送契約書」、タンカー用に「内航タンカー航海傭船契約書」があり、更に貨物船用としてほぼ記入欄だけの「成約覚書」があった。利用運送を含め、ある程度まとまった数量に基づく運送契約は「内航運送契約書」を使用し、個々の航海のためには「成約覚書」を使用するというのが書式制定当初の趣旨であった。

しかし、「内航運送契約書」は、主に船舶や航路を特定した個別の運送に使用されることが多く、荷主とオペレータ間、または一次オペと二次オペ間における長期貨物運送契約又は数量契約においては、各社独自に運送基本契約書を作成している事例が多く見られ、標準化が実現できていないのが実情であった。そのため、貨物船において二次オペが複数の一次オペとの間で運送契約を締結する際、それぞれの基本契約書が異なっていると責任関係等を把握するのが困難であるという理由で、書式制定委員会に標準契約書式制定の要望が寄せられてきた。

そこで書式制定委員会においては、内航の業務関係者及び法律の専門家からなる小委員会を設置し、内航運送基本契約書式の制定審議を行うこととした。審議は、既存の「内航運送契約書」をベースとし、関係各社で実際に使用されている契約書の内容を比較検討し、「基本契約書」としての体裁に組み替えると共に、全条文の見直しを行った。また、本契約書式の制定に合わせ、既存の「内航運送契約書」も同様の規定となるよう改定を行った。

## 2. 委員

内航運送基本契約書式制定審議小委員会委員（印は委員長、役職は委嘱時）

### 【船社】

東海運(株)	取締役 矢崎 桂貴
東海運(株)	海運事業部長 井上 敏彦（代理人）
三洋海運(株)	取締役総務部長 齋藤 寛
商船三井内航(株)	不定期船部上席マネージャー 小俣 美佐緒
新和内航海運(株)	営業一部原料・資源チームリーダー 遠山 哲
東都海運(株)	代表取締役専務 須永 光義
日鐵物流(株)	海運事業部海運管理部長 宮崎 敏一
旭タンカー(株)	取締役内航運航部長 辻田 新一
上野トランステック(株)	執行役員 内航化学品本部担当 小松 泰三
鶴見サンマリン(株)	営業本部企画グループ部長 中島 耕一
鶴見サンマリン(株)	同 企画グループ部次長 福井 満（代理人）

### 【保険】

東京海上日動火災保険(株)	コマーシャル損害部貨物・運送グループ専門課長 石井 優
ニッセイ同和損害保険(株)	海上部海上業務グループ業務推進役 依田 道久

### 【学識経験者】

阿部・阪田法律事務所	弁護士 池山 明義
エル・アンド・ジェイ法律事務所	弁護士 田中 庸介

### 【オブザーバー】

日本内航海運組合総連合会	第一事業部長 野口 杉男
日本内航海運組合総連合会	第一事業部副部長 米山 龍雄（代理人）

## 3. 審議内容（逐条解説）

既存の「内航運送契約書」をベースとして制定審議を行ったので、同書式と異なる点及び特に議論となった点を以下説明する。

### レイアウト

他の書式に合わせ、ワープロなどによる記入やファイルへの保管を考慮し、A4の定型とし、記載欄を主とする第一部と、各条項を規定する第二部の2部構成とした。

### 第一部（表面記載欄）の内容

**第 欄：荷主**

運送依頼人名を記載。一次オペと二次オペとの運送契約の場合は、一次オペが荷主に該当する。

**第 欄：運送人**

運送人名を記載。船舶を定期傭船、裸傭船、運航委託等で手配している場合は、そのオペレータがここでの運送人となる。

**第 欄：契約期間**

本基本契約は、個別の運送毎の契約ではなく、通常長期間にわたる取引の基本条件を規定するものであるため、本基本契約の適用期間を一定の期間を単位で取り決めるようにした。

**第 欄：有効期間**

長期の契約であることが多いと思われるため、当事者からの契約終了の意思表示がない場合の自動延長の規定を設けた。

**第 欄：運賃の支払**

運賃の支払は、法的には請求書ベースではなく貨物の引渡しと引換（商法の建前では、特約がない限り運送完了時に貨物と引換 支払がないと留置権あり）が原則であるが、実務上は様々なケースがあるため、支払方法を選択できるようにした。

**第 欄：仲裁地**

争いが発生し集会所の仲裁に付託することとなった場合の仲裁地を選択。どちらも選択されていない場合は、「東京」とみなされる。

**欄外：**

基本契約である関係上、適用範囲を定めた。個々の運送に係わる契約の実態は、本契約と、別途締結される個別の運送契約とを合わせて完結することを明示した。第二部第1条も参照。

船名、船舶の明細、積地及び揚地、貨物の種類と数量その他上記以外の個別事項は、本基本契約の下で締結されるべき個別運送契約で取り決められることとなる。

ただし、その場合、必要な事項を個別契約で遺漏なく定めていなければ、約定すべき事項が約定されていないという場合が起きないとも限らない。個別契約で合意「すべき」事項を明らかにするという意味で、必要な事項を予めすべて列記しておき、契約締結の時点では「別途協定」と記入する方法もあり得るが、その場合は既存の「内航運送契約書」を使用することとなる。

## **第二部の主要条項内容**

### **第1条【本契約の適用範囲】**

本契約自体は基本条件を定めるだけの契約であって、個別契約は別途必要であることを文言上明確にした。

### 第3条【堪航能力】

運送人による船舶の堪航能力保持に関し、本条項では次の規定となっている。

運送人は、本契約を履行するため、発航の当時、本船が堪航能力を保持するように相当の注意を払わなければならない。

これは、外航海運に適用される「国際海上物品運送法」の次の規定に準じている。

(航海に堪える能力に関する注意義務)

第5条 運送人は、自己又はその使用する者が発航の当時次の事項につき注意を怠つたことにより生じた運送品の滅失、損傷又は延着について、損害賠償の責を負う。

船を航海に堪える状態におくこと。

船員を乗り組ませ、船舶を艤装し、及び需品を補給すること。

船倉、冷蔵室その他運送品を積み込む場所を運送品の受入、運送及び保存に適する状態におくこと。

2 運送人は、前項の注意が尽されたことを証明しなければ、同項の責を免かれることができない。

一方、内航海運に適用される「商法」の海商編では次のような規定になっている。

\*第738条:船舶所有者は傭船者又は荷送人に対して発航の当時船舶が安全に航海を為すに堪ふることを担保す

したがって、本書式においては、運送人の堪航能力に対する責任に関し、外航と内航においてできるだけ近いものにするという趣旨の下で、商法による絶対的担保義務を緩和するという立場をとっている。(第18条【運送人の責任】参照)

### 第8条【貨物の満載】

実務上は、常に満載という契約形態しかあり得ないとは限らず、ケースバイケースではあるものの、原則的には、特段の定めがなければ、満載義務及びデッド・フレイトは認めてもよいと思われるため、本条及び第10条【デッド・フレイト】の規定とした。

### 第12条【甲板積み】

本契約書が内航のコンテナ輸送に使用される頻度は少ないとの指摘があったが、少数であってもコンテナによる運送のケースに備えるため、コンテナの場合とそれ以外の場合に分けて規定を設けた。

なお、甲板積みに関する運送人の責任については、第3条【堪航能力】及び第18条【運送人の責任】等の規定に委ねることとし、本条には規定を設けていない。

## 第 18 条【運送人の責任】

運送人の運送品に関する責任に関しては、本条では次の規定となっている。

1. 運送人は、船長その他の船員が適当な注意をしてもなお貨物に損害が生じたときは、賠償の責めを負わない。
2. 運送人は、船長その他の船員の航海上の過失による貨物の損害について、賠償の責めを負わない。

これは、外航海運に適用される「国際海上物品運送法」の次の規定に準じている。

(運送品に関する注意義務)

- 第 3 条 運送人は、自己又はその使用する者が運送品の受取、船積、積付、運送、保管、荷揚及び引渡につき注意を怠ったことにより生じた運送品の滅失、損傷又は延着について、損害賠償の責を負う。
- 2 前項の規定は、船長、海員、水先人その他運送人の使用する者の航行若しくは船舶の取扱に関する行為又は船舶における火災（運送人の故意又は過失に基くものを除く。）により生じた損害には、適用しない。

一方、内航海運に適用される「商法」の海商編では次のような規定になっている。

- \* 第 739 条：船舶所有者は特約を為したるときと雖も自己の過失、船員其他使用人の悪意若しくは重大なる過失又は船舶が航海に堪えざるに因り生じたる損害を賠償する責を免るることを得ず

したがって、本規定は、第 3 条の堪航能力担保義務と同様、商法による責任を緩和する立場をとっている。(第 3 条【堪航能力】参照)

## 第 19 条【ヒマラヤ条項】

運送人の使用人や履行補助者等の責任について、契約上の関係(債務不履行)ではなく、不法行為として訴えられる場合に備え、これらの者が本契約上の免責規定を援用できることを定めた。第 2 項は、ヒマラヤ条項を補完するものである。

運送人から見て、自分の顧客から自分の下請人に対する直接の不法行為請求から自分の下請人を守るのがヒマラヤ条項、逆に、自己の顧客(=契約上「荷主」=実際は元請の利用運送人・一次オペレータ等)の更に上にいる者(=実荷主等)から自分(及び自分の下請人)に対する直接の不法行為請求から自分(及び自分の下請人)を守ろうとするのが第 2 項である。

## 第 23 条【運賃その他の請求権】

「本船の事故その他不可抗力によって」という限定を外すという考え方、すなわち、原則的には、理由のいかんを問わず確定取得され、運送人に責任のある場合は貨物価額計算を通じて損害賠償額の一部になるという考え方もあり得るが、実務上は無理な面もあるという理由で、本規定のとおりとした。

#### 第 24 条 【相殺禁止】

運送人の有する運賃債権につき、荷主から損害賠償その他を理由に一方的に相殺されてしまうことを防止するという趣旨の相殺禁止条項を設けた。ただし、相手方に信用不安が生じた場合において、債権回収の手段としての相殺権を封じることは適切ではないため、ただし書を追加してある。

#### 第 25 条 【貨物の留置】

留置権は、あくまでも弁済期までに支払がないときの担保権であるから、運賃につき請求書ベースである場合は、弁済期が到来していないから留置権は発生しようがないことに留意する必要がある。あくまでも当該貨物に係る運賃につき引渡し前に弁済期が到来するとされる場合に支払があるまで留置できるというだけのことである。支払が請求書ベースの場合は、「留置権を認めない」云々ではなく、単に弁済期が遅らせられているので「留置権は発生しようがない」のである。

また、ある未払があるときに当該未払に係る貨物とは別の貨物の留置ができるか（いわゆる商事留置権）という問題もあるが、法律の建前どおり、貨物が荷主以外の第三者所有である場合は留置できないとするのがやはり自然である。仮に全て留置できるところで規定しても第三者との間では対抗できない可能性が高い。

なお、留置権の効力に関する特約として、手続が面倒な「競売」によらず任意に処分できる旨の特約を入れたほうがよいとの指摘が委員より提出されたが、法的な効果が明確でない、集会所の他の書式でも同様となっているなどの理由により、「競売」と規定しておくこととした。

#### 第 29 条 【契約の解除】

継続的な契約の場合、信用不安発生時等の中途解約条項が必要であるため設けたもので、その場合において、準備開始されて以降の航海の処置に関しても規定している。

第 2 項は、運賃について、契約書ベースの支払であれ、荷揚げ開始と引換であれ、直ちに DUE となるという規定である。特に、前者の場合にも、直ちに開始 = 当然荷揚げ開始以前となって、留置権を発生させるという意味がある。

#### 第 30 条 【契約違反】

本規定につき、そもそも当たり前（民法上の原則）を謳っているゆえ削除するという選択肢もあるものの、運送人から荷主への損害賠償請求をしやすくするという趣旨で設けてある。

一方、第一文のままだと、商法上の特則により運送人が責任制限（いわゆる外航の PACKAGE LIMITATION ではなく貨物価額による賠償額定型化）できる場合も排除すること

になりかねないので、ただし書を挿入した。

**【参考】商法**

第766条 第566条、第576条乃至第581条及び第588条の規定は船舶所有者に之を準用す。

第580条 運送品の全部滅失の場合に於ける損害賠償の額は其引渡あるべかりし日に於ける到達地の価格に依りて之を定む。

2. 運送品の一部滅失又は毀損の場合に於ける損害賠償の額は其引渡ありたる日に於ける到達地の価格に依りて之を定む。但延著の場合に於ては前項の規定を準用す。

3. 運送品の滅失又は毀損の爲め支払うことを要せざる運送賃其他の費用は前二項の賠償額より之を控除す。

第581条 運送品が運送人の悪意又は重大なる過失に因りて滅失、毀損又は延著したるときは運送人は一切の損害を賠償する責に任ず。

## 4 . その他

### 1 ) 守秘義務について

今回の審議において参考にした各社の運送基本契約書の中には「守秘義務」を規定するケースがあり、本委員会においても本契約書にその規定を設けるかどうかについて相対する意見が提出されたが、荷主によって守秘義務の対象となる内容が異なり、標準書式において一律に規定することが困難であり、必要があれば個別に特約として規定すればよいとの理由で、本書式には規定を設けないこととした。

ただし、特約として規定する場合の参考のため、審議された案文を次に示す。

**【守秘義務】(案文)**

本契約及び本契約の適用される個別の運送契約は秘密とし、荷主及び運送人は、相手方の合意を得ることなく、本契約及び本契約の適用される個別の運送契約の内容を第三者に対して開示しない。ただし、次の各号のいずれかに該当するものについては、この限りでない。

- (1) 本契約及び本契約の適用される個別の運送契約上の権利行使又は義務の履行のため必要である場合（保険手配の必要による場合も含む）
- (2) 運送人の使用する船舶が運航受託船であり、その運航委託契約の規定により運送人が委託者に対し開示する必要がある場合（ただし、運送人が委託者に対しても本条と同様の守秘義務を課すことを条件とする）
- (3) 自らの責めに帰すべき事由によらず公知となった場合
- (4) 権限を有する政府機関、取引所等から開示を要請された場合

### 2 ) 運航委託契約との関連

運送人の使用する船舶が運航委託契約により船主から受託した船舶である場合、運送契約と運航委託契約の関連について矛盾が生じないように対応する必要がある。

現行の内航運航委託契約書には次のように規定されている。

**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。**

例えば、運送契約においては、契約から知り得た内容を第三者に開示してはならない旨の「守秘義務」が運送人に課されることがあるが、この義務と運航委託契約上の通知義務とで矛盾が生じないように注意する必要がある。その場合、上記【守秘義務】(案文)第3号のように、運航委託契約との関連を明確に規定しておくことが望ましい。

以上