

船舶修繕工事契約基準条項について

昭和42年12月20日

観 日本船主協会

観 日本造船工業会

この船舶修繕工事契約基準条項は、観 日本船主協会と 観 日本造船工業会とが協力して審議・検討を重ねた結果、昭和42年12月13日および同20日、それぞれの理事会において承認され、その合意が確認されたものであります。

本「基準条項」は、統一契約書的なものというより、修繕工事契約を締結する場合の基本的な考え方を示し、個々の船主と造船所間において実際に契約を締結する場合、相互に尊重して実施すべき契約上の最大公約数的ルールであります。

したがって、その円滑・有効な実施が実務面で期待できるよう、成文化の過程で両会の意見が一致した本「基準条項」制定の背景および主要条項についての見解等を下記の通り取りまとめました。

記

1. 「基準条項」制定の背景

従来、日本船舶の修繕工事は、特別な工事を除いて、文書による契約の締結は実施されていません。

その背景には長年にわたつてつちかわれてきた両業界の相互信頼と確立された商慣習とがあり、これに従つて施工される修繕

工事において発生した問題は当事者双方の理解と協調によつてそのほとんどが円満に解決されてきたのが今日までの姿でありました。

しかし、昨今の船腹量の急増と船舶の大型化・特殊化を始めとする客観状勢の著しい変化と修繕工事の合理化・近代化の一環という大局的見地からも、この機会に従来の商慣習を再検討して今後に備え、商取引秩序の基準を条項に取りまとめるべきであるとの見解一致をみて、今回の成文化となつたものであります。

2. 成文化の前提

上記の背景によつて、成文化された「基準条項」の前提は次の通りであります。

- (1) 修繕工事契約の内容は、種々の特殊性を含んでいますが、「基本的には請負契約である」との合意をみました。しかし、具体的には上記特殊性を考慮して商慣習に基づいて、修繕工事の実態を尊重することとしました。
- (2) また、実務面では種々予想し難い問題の発生も考えられますが、これらは、従来からの両業界の相互信頼、すなわち、「基準条項」に記載されている「信義と誠実」によつて解決することとしました。
- (3) 修繕工事における損害賠償請求権（いわゆる“間接損害”）

については、当事者双方にそれぞれ発生の可能性もありますが、修繕工事の実情あるいは国際的商慣習を考慮して、「当面本問題は双方とも提起しない」とし、将来、保険業界その他第三者を交えて慎重審議する必要性ありということとなりました。

3. 主要条項について

両業界で確認した主要条項の見解は次の通りであります。

(イ) (適用対象) …… 前文参照

この「基準条項」は、長い歴史の上に独自の商慣習が確立している日本船舶の修繕工事契約のみに適用され、工事の性格上特に定める内容によつて契約を締結している改造工事等は、この適用から除かれます。

(ロ) (契約の成立) …… 第1条参照

本来契約の締結は文書によることが望ましいのですが、修繕工事の実情に照らして、口頭による発注の申し出、あるいは承諾も契約成立の条件に含めました。

また、施工の円滑化を図るため発注者を一元化しました。具体的には用船関係にある船舶等が第2項の対象となります。

(ハ) (工事の監督) …… 第4条参照

工事施工の円滑化を図るため、甲の選任する監督者は、工

務関係者はもとより、必要に応じて本船の船長・機関長等であつても「修繕工事に関し、甲を代理する」権限の委譲を受けたものは、すべて監督者としての権利の行使ができるとともにそれ相応の義務を有することを明らかにしました。

(⇒) (仕様変更・追加工事) …… 第6条参照

「天災地変その他甲乙両者の責によらない事由」とは、主として不可抗力事由をいい、その「処置」とは、施工時期、方法および所要経費の負担等を意味し、これらはすべて当事者相互の協議対象となつています。

(※) (保全の責任と協力) …… 第11条参照

船員法上の船長の特殊な法的地位からみて、工事中の本船の保全責任は甲にあることを確認しました。

しかし、工事中本船が自力で保全手段を講じ得ない状態もありますので、乙は甲に対し協力義務を負い、明らかに乙の責と認められる事項については乙の責任とします。

(△) (かし担保責任) …… 第12条参照

修繕工事におけるかしは、その発生が工事自体に起因するとの立証の困難性、あるいはその遠因が他にある場合等も多く、このため「修繕工事には、かし担保責任はない」との見解が基本化していました。

しかし、今回「基準条項」制定の趣旨に従つて、両業界で話しあつた結果、明らかに造船所の責に帰すべきものと認められるかしが発見されて、本文第12条の通り60日以内に船主より修補方要請のあつた場合は、かし修補(直接工事のほか必要な付帯工事を含みます)を「船舶修繕者賠償責任保険」約款によつて施工することを確認しました。なお、その修補限度額は、かし1件につき1千万円とし、船主、造船所両者協議の上限度額を増額することもできることとしました。

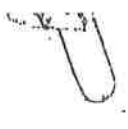
4. 「基準条項」の実施方法

「基準条項」の具体的実施の方法については、個々の船主と造船所が「包括」または「個別」の契約として、

- ①本「基準条項」をそのまま適用する。
- ②特に具体的取り決めを必要とする事項のみ別途覚書を作成、本「基準条項」に添附して使用する。
- ③本「基準条項」記載の内容および精神に準拠して別途独自の表現による契約を締結する。

等があります。

いずれの場合においても、後日の紛争を避けるため、本「基準条項」において「当事者が契約締結に当たりあらかじめ協議決定する」こととなつている事項は、極力明確にして契約する必



要があります。

以 上