

# フランス定期傭船契約法について

中 村 眞 澄

はじめに

一 一九六六年のフランス傭船契約法

(一) 傭船契約と物品運送契約の区別

(二) 傭船契約法の基本構造——航海管理と商事管理

(三) 傭船契約法の補充性

二 定期傭船契約の法的性質

三 定期傭船と第三者との関係

(一) 総 説

(二) 船主責任制限と定期傭船

(三) 定期傭船の外部関係に関する最近の判例

(四) 定期傭船の外部関係に関する学説

おわりに

## はじめに

昭和四五年三月九日未明、門司港に向い航行中のリベリヤ船籍の貨物船フルムーン号が長崎県沖合の海上で操業中の漁船に追突して船員二名を死亡させるにいたったが、そのため生じた損害賠償請求事件につき、東京地裁は昭和四九年六月一七日、フルムーン号の定期傭船者である昭和海運に対して損害賠償の支払を命じた。しかし、この判決に対しては海運界から世界的慣行に反するものであるとの強い非難の声があがり、同船がいわゆる便宜船籍船であったことも関連して大きな反響をよんだことはまだ記憶に新しい。

定期傭船契約は、傭船者が一定の期間、他人の所有する船員付き船舶の提供をうけて、これを自己の海上企業経営に利用する特殊な契約であり、一九三九年のボールドタイム約款(Baltim charter)あるいはニューヨーク・プロデュース・フォームなどの普通契約約款にもとづき広く世界的に普及している船舶の利用契約である。

しかし、船舶所有者を主たる海上企業者として規定するわが商法は、わずかに船舶賃貸借に関する一、二の規定をおくだけで、定期傭船契約については、これをもっぱら海運の慣行に委ねたまま放置しており、そのため定期傭船をめぐる紛議は少なくない。とりわけ定期傭船の外部関係から生じる問題については船主と傭船者のいずれが責任を負うべきかにつき、海運の実際界と判例および学説の間においてまったく結論を異にする見解の相違を生じている。問題の解決は決して容易ではないが、定期傭船の実態を見失うことなく、世界各国の立法と判例の動向に注目しながら、その正しい解決の指針を探究しなければならない。本稿はこのような意味から、一九六六年のフランス傭船契約法のうち、とくに定期傭船の外部関係に重点をおいて若干の考察を試みるものである。

## 一 一九六六年のフランス備船契約法

### (一) 備船契約と物品運送契約の区別

かつて、フランス商法典の第二七三条は、一六八一年のルイ海事勅令の規定を踏襲して、*affrètement* を船舶の賃借のためにする合意 (*convention pour louage d'un vaisseau*) と規定していた。<sup>(1)</sup> 当時の船舶による海上企業経営の方法としては、この *affrètement* のみがフランス商法典の知る唯一の契約であった。これは、一七・八世紀のヨーロッパにおける海運経営の実状に対応するものであって、今日でいう航海備船に相当するものであったが、当時の学説は、右の商法典の規定を手がかりとして物の賃貸借と比較しながら、いわゆる備船契約の法的性質の究明に終始した。

その後、一九世紀から二〇世紀にかけての海運経営の構造的変革は、それまでの不定期船による備船契約の海運に代って、優秀快速を競う定期船による簡品運送を中心とする海運へと発展したが、<sup>(2)</sup> フランス商法典の第二編「海商」(*commerce maritime*) の諸規定は、ほとんど改正をうけることなく、旧態依然たる姿のままに残され、備船契約と物品運送契約との間にも明瞭な区別がなされなかった。学説もまた、たとえば、ボンヌカーズは物品運送および旅客運送を一種の備船契約と解し、逆にリペールは、備船契約を船荷証券による運送と同種の運送契約と解し、<sup>(3)</sup> いずれも備船契約と物品運送契約を混同するという誤ちをおかしていた。<sup>(4)</sup>

さてフランスは、一九二四年ブリュッセルで成立した統一船荷証券条約を批准して、一九三六年四月二日、海上物

品運送法を制定し、その後三〇年経過した一九六六年六月一八日には、右の法律の改正をも併せて行なう「傭船契約および海上運送契約に関する法律」(Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes)を制定し、さらにその後重要な各種の海事特別法があいついで制定されたため、「海商」に関する規定は商法典からほとんどその姿を消すことになった。

一九六六年法は、第一編「傭船」、第二編「物品運送」、第三編「旅客運送」および第四編「荷役業」と題する全文六〇カ条の規定（ただし最後の三カ条は経過規定）およびこの法律を施行するため、法律と同じ編別で制定されている一九六六年一月三十一日の命令の全文八三カ条の規定から成っている。<sup>(5)</sup>

一九六六年法は、まずすべての傭船契約に共通して適用される総則規定の冒頭に、「傭船契約とは、船主が、報酬の支払いをうけて、船舶を傭船者の利用に供することを約する契約をいう」と定義している（一条一項）。これに対し、海上物品運送契約とは、「荷送人は定められた運送賃の支払いを約し、運送人は一定の物品をある港から他の港まで運送することを約する契約をいう」と定義している（一五一条）。一九六六年法における傭船契約と海上物品運送契約の基本観念について、同法の制定に指導的役割を果たしたロディエール教授の説くところをみると、まず、傭船契約と物品運送契約は法律上まったく異なった契約であって、前者は船舶に関係し、後者は積荷に関係する。傭船契約において船主はその船舶を相手方たる傭船者の利用に供する (*mettre un navire à la disposition*) 義務を負うのであって、物品を運送する義務を負うのではない。これに対し、物品運送契約においては、運送人は一定の物品の場所的移転 (*déplacement*) を実現する義務を負う。場所的移転という点に関しては、傭船契約のうち航海傭船は物品運

送契約と類似性を有するが、これは二次的なものにすぎない。というのは、運送契約においては運送人による物品の受取り (prise en charge) を本質的に含むのに対して、傭船契約の船主はこのような受取りをするものではないからである。要するに、契約の性質を決定するについて重要なのは、当事者によって引受けられる義務の性質であって、立証の手段として作成される書面でもなければ、また企業経営の行なわれる経済的条件でもないとのべている。(c)

わが国の商法は、傭船契約を「船舶の全部又は一部をもつてする運送契約」として規定し(商七三七条以下)、一般にも傭船契約は簡品運送契約とともに、海上物品運送契約の種類として理解されているのとくらべ、傭船契約と物品運送契約を法律上明確に区別しているフランス法の立場はきわめて注目すべきものといわなければならない。

## (二) 傭船契約法の基本構造——船舶の航海管理と商事管理

一九六六年法は、右にみたように傭船契約と海上物品運送契約とを明確に分離して規定したが、さらに、傭船契約については、これを、(一)航海傭船 (affrètement au voyage)。(二)定期傭船 (affrètement à temps)。(三)裸傭船 (affrètement coque nue) および(四)再傭船 (sous-affrètement) の四種に分類し、それぞれ標題をつけた各章のものと、定義規定、当事者の義務および責任の範囲を定めている。

右の傭船契約のうち、航海傭船、定期傭船および裸傭船の三種につき、その分類の基準として採用されたのは、傭船者の利用に供される船舶の上の管理 (gestion) である。すなわち、船舶の管理を航海管理 (gestion nautique) と商事管理 (gestion commerciale) に分け、航海傭船においては、航海管理と商事管理の双方とも船主に留保され

(令七条)、定期傭船においては、航海管理は船主に留保されるが(令二〇条)、商事管理は傭船者に帰属し(令二一条)、裸傭船においては航海管理と商事管理の双方とも傭船者に委ねられる。船舶の管理を航海技術上の事項と運送契約上の商事事項に分けることは、世界的に行なわれている定期傭船契約書の典型約款にみられるものであるが、これを傭船契約法の基本構造の要素として採用したのは注目すべき立法といわなければならない。

しかしながら、船舶上の管理を航海管理と商事管理に分けて傭船契約を区別するのは、一九六六年法の創設によるものではなく、実はそれまでのフランスの判例により確立された原則であったのであり、この判例法が一九六六年法に採用されたにすぎないといえる。<sup>(7)</sup>

判例は、傭船契約の当事者の義務および責任に関する重要な結果を船舶上の管理ないし指揮権の移転の有無から導きだしていた。かくして、契約上、商事管理が傭船者に移転しているものと認められるときは、傭船者が契約を締結した荷送人に対して、あるいは船長が船荷証券を交付した荷送人に対しては傭船者が運送人たる資格を有するものと判示され、船主が商業上の活動につき指揮権をもたない傭船契約は運送契約たる性質を否定された。これに対し、商業上の指揮権が傭船者に与えられず、船主が船舶上のすべての管理を自己の手中に保持しているときは、船主が運送人たる地位にあるものと判示された。<sup>(8)</sup>

さて、このようにフランス傭船契約法において船舶上の航海管理と商事管理の区別が傭船契約の種類そのものを区別するメルクマールとされ、契約当事者の義務および責任を左右する結果をもたらすことになることになると、そもそも船舶上にとめられる航海管理および商事管理とは何を指すのか、またこの両者を区別する基準は何か、というきわめて重要

な問題が提起される。航海管理および商事管理の区別は、あたかも統一船荷証券条約上の運送人の免責事由として法定された海技過失 (*fautes nautiques*) と商事過失 (*fautes commerciales*) の区別を想起させるが、備船契約法上の区別はこれに優るとも劣らない重要性をもつであろう。もつとも、航海備船においては航海管理と商事管理の双方が船主に留保されていて備船者に移転せず、逆に裸備船においては双方の管理が船主から備船者に移転するものとされているので、備船契約書の記載その他の情況から当該契約が航海備船か裸備船かのいずれかに属することが明らかであれば、この場合には、航海管理と商事管理を強いて区別する実益は少ないかも知れない。しかし、定期備船においては、船舶の管理が分離し、前者は船主に、後者は備船者に帰属し、各自その管理権の範囲内において義務と責任を負い、さらには後述のように第三者に対する責任の所在をもこの区別にしたがって決定されるというのであれば、定期備船においてこの区別はきわめて重要な問題である。

そこでまず、航海管理と商事管理には具体的にいかなる事項が属するものとされているかをみよう。船舶の経営にあたり必要とされる各種の業務は、航海管理と商事管理に分けるのが慣例とされているが、正確にいうと、航海管理は、さらに固有の意味の航海管理 (*gestion nautique proprement dite*) と技術的管理 (*gestion technique; gestion administrative*) の二つに細分されている。<sup>(9)</sup> 技術的管理の対象となる事項には、一方において船体、機械および属具の維持と、他方において燃料・食糧などの需品の補給 (*approvisionnement*) が挙げられており、固有の意味の航海管理とは、船員の固有の職務に属するもので、船舶の運航および安全ならびに船舶および属具の操作などが挙げられている。これに対し、商事管理の対象となる事項は船舶の経済的用法にしたがって異なるが、物品運送に充てられる

船舶についていえば、運送契約または傭船契約の締結、運送品の受取りおよび引渡し、運送賃の受領、船内における運送品の監視などが含まれ、漁船については、漁場の決定、漁獲物の保存および売却などが挙げられている。もっとも、運送品の積付け (arimage) のように、それが物品の維持に関するときは商事管理に属するが、船舶の安定および航海の安全に関するとき航海管理としての性質を示すように複雑なものもある。<sup>(10)</sup>

### (三) 傭船契約法の補充性

一九六六年法の第一条第二項は、「傭船契約の条件および効果は、契約当事者の合意によって定められ、その定めがないときは、本編の規定および施行令による」と規定し、また一九六六年の命令第一条もほぼ同旨の規定をおいている。これは、傭船契約法があくまで当事者の意思を補充するために制定された任意法としての性格を有することを明らかにするものであって、海上運送法の諸規定、とくに運送人の義務および責任に関する規定が原則として強行規定とされている (たとえば、法二二条、二九条、三三条参照) のに対して注目すべき特徴を示している。実際においても、傭船契約の当事者である船主の相手方は、大手の製造業者または商社 (un industriel ou un négociant important) である場合が多く、ときには海運業者相互の間で傭船契約が締結されることも少なくない。つまり傭船契約の当事者は経済上、まったく対等の地位にあり、運送契約の場合と異なり、法律上とくに船主の相手方を保護する必要をみないのである。<sup>(11)</sup> 實際上、船主は、特定の運送品および特定の航海に適合した普通傭船契約書 (charter-parties types) にしたがって傭船契約の締結を求めるが、この点につき船主責任相互保険組合 (club de protection

et d'indemnisation mutuelle) は、四十五種類の航海備船契約書および三種類の定期備船契約書を用意し、その中から適当なものを選択するよう加入者たる船主に勧告している。しかし、これらのフォームは、船主および備船者の仲立人がテレックスによって合意した手書き条項によって変更が加えられるのが実際である。また、備船契約は国際的に行なわれ、フランスにおいても英国の備船契約書が利用されることが多い。

このように備船契約法は任意法の領域に属し、当事者の意思自治の原則に委ねられているが、これにはつぎに掲げる二つの制限がみとめられている。

第一に、備船契約の当事者は、その契約を締結した目的を失わしめる程にまで自己の義務を軽減することはできない。備船契約は、船主がその船舶を備船者の利用に供することを内容とするものであるから、船主がこの義務の免除をはかることを目的とする合意は、契約の本質を害するとともに、随意条件 (condition potestative) を付した契約を無効とする民法典の規定 (一一七四条) に反する。同様に、船主が備船者の利用に供する船舶を壙航能力を有する状態におくべき義務から免れることを目的とする条項も無効である。

第二に、債務者が自己の契約上の義務に違反した結果生じる損害についての免責約款は有効であるが、債務者の悪意または重大な過失 (le dol ou la faute lourde) の立証があつた場合はこのかぎりではない。損害賠償の最高限度額を約定する責任制限約款についても同様の原則が適用される<sup>(17)</sup>。

(1) 商法典第二七三条第一項は、「Charte-partie, affrètement ou nolisement」とよばれる船舶の賃貸借のためにする合意は、書面の作成をもつてしなければならない」と規定し、第二項にその記載事項を列挙している。右の三つの語は、いずれも同

義語として用いられてゐるが、*noissement* は船舶という意味のギリシヤ語に由来し、かつて地中海地方で用いられたものであるのに対し、*affrètement* は「運送貨を意味するオランダ語の *vrecht* に由つてゐる。また *charter-partie* は「イタリヤ語の *carta-partia* に由来し、二分された契約書を意味する。周知のように英米では備船契約およびこれを証する書面を *charterparty* と総称してゐるが、一九六六年のモントヌス備船契約法は備船契約書を *charter-partie* とよんで（一九六六年命令二条一項、五条、一八条）、備船契約そのものを指す *affrètement* から區別してゐる。

- (2) 田中誠一・海商法上の諸問題。一一三頁以下。
  - (3) Bonnacase, *Traité de droit commercial maritime*, 1923, p. 549 et s.; G. Ripert, *Droit maritime*, tome II, 1952, p. 237 et s.
  - (4) E. du Pontavice, *Droit et pratique des transports maritimes et affrètements*, 1970, S<sup>2</sup>.
  - (5) 一九六六年法の邦訳には、鴻 常夫「モントヌス新海上運送契約法」(一)「法協八四卷一一号」八五卷一号および西島弥太郎「モントヌス新海商法典」近大法学一九卷二号がある。
  - (6) R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, tome I, 1967, p. 23.
  - (7) P. Chauveau, *Traité de droit maritime*, 1958, p. 443.
  - (8) P. Chauveau, *ibid.*
  - (9) P. Chauveau, *op. cit.*, p. 442; E. du Pontavice, *op. cit.*, V<sup>3</sup>.
  - (10) P. Chauveau, *op. cit.*, p. 442 note 7. 拙著「海上物品運送人責任論」一頁以下参照。
  - (11) R. Rodière, *Droit maritime (précis)*, 1974, p. 246.
  - (12) R. Rodière, *Droit maritime (précis)*, 1974, p. 246; E. du Pontavice, *op. cit.*, S<sup>4</sup>.
- ブリティッシュ・ムントロップム(B. P.)・ロンドン・シェルなどの石油会社が備船者として締結する定期備船契約書によると、水先人、曳船業者およびステブドフは、これらの備船者によつて雇傭され、かつ報酬の支払いが行なわれるにもかかわらず、これらの者の行為によつて生じた損害については船主がその責任を負うべきものとされており、船主側からその条項の

嚴格さに対する不満が表明されているとのことである。E. du Pontavice, *ibid.*

## 二 定期傭船契約の法的性質

フランスにおいても定期傭船契約の法的性質 (*nature juridique*) をめぐる議論がなされているが、わが国における場合と異なり、船舶賃貸借（裸傭船）に関する規定を欠くフランス商法典のもとでは、定期傭船契約の性質を船舶賃貸借に準ずるものとしてみるかどうかの問題ではなく、裸傭船とともに物の賃貸借に類似する性質を有し、したがって民法典上の賃貸借に関する規定の適用があるものと解すべきか、それとも運送契約たる性質を有し、商法典に定める運送契約に関する規定の適用があるものと解すべきかにその論議の実益がおかれている。すなわち、定期傭船契約から発生する諸問題につき当事者間に明示の約定がない場合、これを補充するものとして民法典あるいは商法典のいかなる規定が適用されるかにこの問題の実際的意義があり、わが国の場合のように、定期傭船契約の法的性質がただちに定期傭船者の対外的責任を決定するものでないことに注意する必要がある。

フランスにおいても、定期傭船契約が海運の實際に登場した時代に應じて、その法的性質をめぐる論議も比較的新しい。

(1) リペールの所説　リペール教授によると、定期傭船契約は、一定の期間、傭船者に対して船舶全部の利用を委ねる全部傭船 (*affrètement total*) であるとし、そこに、船舶所有者が傭船者の計算において一定数の運送をなすべき義務を負う運送契約が存在するとのべている。しかし他方では、なすべき運送（航海）を選択し、指図する権限を有

するのは定期傭船者であるところから、定期傭船者が船舶の機装者 (*armateur du navire*) であるとのべている。また、定期傭船には、船舶の賃貸借と船員の労務提供が同時に存在するという見解に対して、この二つの契約は別個に切り離されるものではないとし、船舶所有者は、その船舶と船員の労務とを同時に提供すべき義務を負っているのであるから運送契約であるとし、したがって、定期傭船契約には、契約の書証、運送賃債権および船主の先取特権など、海上運送に関するすべての規定を適用すべきであると論じている。このリペールの見解は、窪田教授も指摘されているように、かなり複雑な考え方であり、リペールとしてはめづらしく明瞭性を欠いた叙述であるが、全体としてみるかぎりには、シヨボー教授も指摘するように運送契約説の立場に立つものと解される。

(2) シヨボーの所説 シヨボー教授は運送契約説に反対し、船舶賃貸借と労務供給契約にそれぞれ類似した契約の存在を定期傭船の中にみとめている。これによると、船主は、定期傭船契約の条項にしたがい、(一)船舶賃貸借におけると同様に、約定の時および場所において、堪航能力を有する船舶を傭船者に引渡し、その船舶上の使用または収益の自由を傭船者に与えるものであるから、この契約は賃貸借契約に類似する。なるほど傭船契約上定められた船舶の使用・収益の権限は一般に無制限ではないけれども、民法典上の賃貸借においても、収益権の範囲について契約による制限がみとめられている(民法典一七二八条、一七二九条)。(二)つきに、船主は船員およびその労務を提供し、一定の業務を確保すべき義務を負っており、その点で定期傭船契約は労務供給契約 (*contrat de louage de services ou industrie*) に類似し、かくして定期傭船は複雑な性質を示すことになる。シヨボー教授は、定期傭船契約の中にみとめられるとする船舶の賃貸借と船員の労務供給の二つの契約がいかなる関係にあるかについては言及していな

いが、リペールの説くような運送契約とはまったく無関係であると主張するところからみて、右の二つの契約の混合契約であるとしても、そのうち賃貸借性を重視しているのではないかと考えられる。

(3) エマニエル・デュ・ポンタビスの所説 同教授は、定期傭船契約が民法上の物の賃貸借といかなる点において異なるかを つぎのように考察し、その独自性を明らかにしようと試みている。<sup>(5)</sup> まず、民法典第一七〇九条の規定によると、物の賃貸借とは、当事者の一方が相手方に対して一定期間ある物を使用せしめ、相手方からその対価の支払を受けることを約する契約であるとされているが、この民法上の賃貸借の要素はすべて、傭船契約の中においても見出され、とくに船舶の個性が重視されるという点 (*intuitus navis*) は、航海傭船においてすらみとめられる共通の要素であると説く。しかし、ここで船舶の賃貸借は、船舶による海事経営という究極の目的 (*finalité*) を有するものであることをつけ加えなければならぬ。他方、傭船契約法はつぎの二つの点において現実主義的 (*realiste*) である。第一に、傭船契約は経済的現実を考慮に入れている。当事者の義務は物の上に存する各自の権限に密接に依存する。その結果、傭船者は、裸傭船または定期傭船において、民法上の賃借人よりも常により積極的な役割を演じる。民法典第一七二八条によれば、賃借人は賃貸借により与えられた用途に応じて物を使用する義務を負い、また同第一七四五条によれば、賃借人は少額の保存費 (*menu entretien*) を負担しなければならない。これに対し裸傭船においては、船舶の管理の全面的移転が行なわれ、定期傭船においては、その一部の移転が行なわれる。物に関する傭船者の権利は、船舶上の物権と同様に公示を必要とするほどの強力な権利である (船舶の地位に関する一九六七年一〇月二七日の命令九二条)。第二に、傭船契約法の現実主義は、海という地理的環境に適應せしめられていることにその特徴を示す

として、その適応の内容を、形式的原則としての書面の作成（船舶の地位に関する一九六七年一月三日の法律一〇条）と第三者対抗要件としての公示（前記命令九二条）および実質的原則としての免責約款の有効性ないし航海上の過失の法定免責（一九六六年法八条二項）に求めている。E・デュ・ポンタビス教授のこれらの論述からすると、定期傭船契約は基本的に船舶賃貸借の性質を有することを前提としながら、海上企業経営の必要から生じた独自の契約と解するようにおもわれる。

(4) ロディエールの所説　ロディエール教授は、定期傭船契約の法的性質を決定するものは船主の義務であるとす  
る前提に立って、この契約により船主は、艤装された船舶を一定期間、かつ一定の使用のために傭船者の利用に供する義務を負うものであるから、理論上、この義務の中には物の賃貸人の義務と異なるいかなる相違をも認めがたいとし、英法と同様に運送契約説に拠って定期傭船の賃貸借性を否定する見解に批判を加えている。そして、一九六六年法における定期傭船契約は、リペール教授の学説を顧慮することなく、運送契約とはいかなる関係もないものとして法定された<sup>(c)</sup>とべている。

このように、フランスにおいても定期傭船契約の法的性質をめぐって、運送契約説、賃貸借説、あるいは賃貸借と船員の労務供給との混合契約説、さらには賃貸借性を有する海法独自の契約とみる見解など、諸説に分かれているが、大勢としては船舶の賃貸借性を肯定する傾向にあるようにおもわれる。しかし、これらの性質論は、前記のよう  
にいずれも当事者間に明示の約定がない場合、これを補充するものとして民法ないし商法のいかなる規定の適用があるかという見地から説かれているものであり、もっぱら定期傭船契約の当事者間における内部関係の処理の問題にす

ぎない。したがって、一九六六年の備船契約に関する法律および命令が契約当事者の意思を補充する法として制定されている今日においては、もはやこの契約の法的性質論が有する実際上の重要性はほとんど失われたといつてよいであらう。

- (1) G. Ripert, op. cit., pp. 292, 293.
- (2) 窪田 宏・定期備船契約法序説一七三頁注(五)。
- (3) P. Chauveau, op. cit., p. 448.
- (4) P. Chauveau, op. cit., pp. 448, 449.
- (5) Emmanuel du Pontavice, op. cit., V<sup>o</sup> et VII.
- (6) R. Rodière, op. cit., p. 166 et s.
- (7) A. Boyer, Transports maritimes, 1970, Juris-classeur commercial, Code de com. art. 273-310, p. 3.

### 三 定期備船と第三者との関係

#### (一) 総説

備船契約に関する一九六六年の法律および命令は、いづれも船主と備船者間の権利・義務に関する補充的規定を定めたものであり、備船契約とは直接関係のない第三者に<sup>(1)</sup>関する規定を含んでいない。したがって、定期備船契約においても、その当事者と第三者との関係、とりわけ第三者に対する責任の問題は、従来フランスの判例および学説において論じられてきたものがいぜんとして残されているわけであり、ショボー教授も指摘しているように、海法にお

る最も複雑な問題の一つとなっている。同教授によると、この問題の解決が困難であるのは、問題の様相が多面性を帯びているということ、第三者が定期傭船契約の存在を知らない場合があるという事実および海法における責任と信用に関する特殊な制度によるものであるとされている。<sup>(2)</sup>

一方において、海法の分野においては、世界的統一法を実現するため各種の国際条約が成立し、これらの条約を比較的忠実に国内法化しているフランスにおいては、定期傭船と第三者との問題についても新しい立法がその解決に重要な役割を果していることが看取されるところに、他方においては、定期傭船契約において船舶上の管理権を二分し、航海上の管理を船主に、商業上の管理を傭船者に帰属させるフランス法独自の法律構成は、単に傭船契約の当事者間においてのみならず、第三者に対する関係においても問題解決の重要な基準となっていることができる。以下、主としてフランスの判例および学説を中心に定期傭船契約の外部関係を考察する。

## (二) 船主責任制限と定期傭船

周知のように、船主責任制限の態様として伝統的な委付主義を採用してきたフランス旧商法典第二一六条は、その第一項において、「船舶所有者はすべて、船長の行為につき民事上責任を負い、かつ船長によって約定された債務について、それが船舶および運送に関するものであるときは、支払の義務を負う」と規定し、第二項は、「船舶所有者は、すべての場合において船舶および運送賃を委付して前項に定める義務を免れることができる」と規定していた。そこで、定期傭船に関する規定を欠いているフランス旧商法典のもとで、定期傭船の船長の行為によって第三者に損

害を与えた場合、船主の責任を定めた同条は果してどのような適用を示していたかをみることが、定期傭船と第三者との関係を考察するに当って必要とおもわれる。

フランスの判例は、傭船者 (armateur-affrèteur) に無限責任を負わせる結果となることを避け、また商法典第二一六条は民事責任に関する例外的原則を定めたものであるから、これを傭船者にまで拡張して適用することはできないとする理由から、傭船者はいかなる責任をも負うことなく、すべての責任は船舶所有者に集中される、と判示し、「委付なければ責任なし」(pas d'abandon, pas de responsabilité) とする原則が確立されていた。<sup>(3)</sup>

これに対し、リヨン・カンおよびルノーによって代表される学説によると、船主は自己の有しない運送貨を委付することはできず、傭船者は自己の有しない船舶を委付することができないから、被害者は、船舶については船主を、運送貨については傭船者をそれぞれ被告として訴を提起しなければならぬと説いている。<sup>(4)</sup>しかし、この見解に対してはダンジョンが反対し、まず被害者にとっては、商法典第二一六条の定める責任制限はすでに不利益な制度であるにかかわらず、船主と傭船者を共同被告として訴の提起を強制するのは第三者の地位をいっそう悪化させるものであり、さらに右の見解は、もともと第三者の関知しない傭船契約を第三者の法的地位に反映させる結果となるものであり、合意 (convention) の効果は契約当事者の間においてのみ生じ、第三者を害するものではないと規定する民法典第一一六五条の規定に反すると批判する。<sup>(5)</sup>

しかしながらフランスは、一九六七年一月三日船舶法を制定し、「船舶所有者の責任」と題する同法第七章第五八条以下の規定をもって一九五七年の船主責任制限条約を国内法に導入し、ここにルイ一四世の海事勅令いらいその長

い伝統を誇った委付主義と訣別して金額責任主義を採用することとなったのである。<sup>(6)</sup>この新船主責任制限法は、旧商法典第二一六条と異なり、船主の責任原因を定めるものではないが、金額責任主義を採用した当然の結果として、同法の定める責任制限の利益は独り船舶所有者にかぎらず、「傭船者、船舶機装者、船舶管理人および船長その他その職務の遂行を行なう陸上もしくは海上の使用人」に対しても適用されることになった(一九六七年法六九条一項)。したがって、フランスの判例が商法典第二一六条の適用のもとに、傭船者に無限責任を負担させる結果となるのを回避するため、あえて船主にのみ責任を集中してきた理論的根拠はまったく失われたといってよく、第三者が傭船者の責任を直接追及する上での法的障害が除去されることになった。

しかしながら、第三者が傭船者の責任を追及しうるようになったことは、船主が傭船契約に基因するすべての責任から免れることを意味しない。一九六七年の船舶法は、一方において船主の責任を一定の金額(制限基金)に制限するとともに、他方において、いわば物的責任(*responsabilité réelle*)としての船舶先取特権の制度を定めており、これによると、船舶先取特権に関する第三一条ないし第四一条の規定は、船主自身により経営される船舶に対してのみならず、船主以外の機装者あるいは主たる傭船者(*soit par un armateur non propriétaire, soit par un affrèteur principal*)によって経営される船舶に対しても適用される(同法四二条本文)。したがって、船長の航海技術上の過失によって船舶が衝突した場合の被害者の損害賠償請求権に対してはもちろんのこと、定期傭船者が荷送人に対して負担した運送契約上の債務についても、船主は、あたかも物上保証人(*caution réelle*)としての立場から、その船舶および運送賃等の海産をもってその支払の責任を負わなければならないのである。<sup>(7)</sup>ただ後者の場合、定期傭船者が船舶機

装者として契約の相手方に対して最終的に債務を負担すべきものであるときは、船主から傭船者に対して求償権が行使されるにすぎない。かくして、無資力の定期傭船者に対して債権を有する第三者は、船主が傭船者の利用に供した船舶をもってその弁済を確保されるのであり、この限りにおいては、かつて旧商法典第二一六条のもとで判例によりまとめられていた解決とへだたることは遠くないようにおもわれる。

(三) 定期傭船契約の外部関係に関する最近の判例

かつて、フランスの破産院判決が傭船契約から生じる外部関係について、その責任をすべて船主に集中したのは右にみたとおりであるが、その後、海運の実際においては、他人の所有する船舶を利用する形態として定期傭船契約が世界的に普及することとなり、他方、船荷証券統一条約の成立と、これを国内法に採り入れた一九三六年の海上物品運送法の制定を契機として、それまではフランス商法典の中で混同されていた傭船契約と海上物品運送契約がその性質を異にするものであることが次第に認識されるようになった。このような海法の分野に生じた実際上および法律上の変遷は、定期傭船契約の対外関係の問題についても影響をおよぼさざるを得なかった。以下に、フランスの裁判所が一九五〇年以降に行なった判決の中で、定期傭船契約の外部関係がどのように解決されているかをみることにしよう。

(1) 定期傭船契約における船主に海上物品運送人としての責任を否定するもの（一九五四年五月二一日セーヌ商事裁判所判決、D. M. F., 1955, p. 622） 判決要旨、定期傭船契約は、傭船者を船舶機装者 (armateur du navire) に

変更するものであるから、傭船者のみが航海の諸条件を決定し、かつ傭船者のみがその航海についての責任を負担する。したがって、船舶所有者は、運送品につき生じた損害の賠償を求める訴訟において、被告たる適格を有しない (être mis hors de cause)。

(2) 傭船者に対する船主の求償権の行使を認容するもの (一九五四年八月二〇日ルアン商事裁判所判決、D. M. F., 1955, p. 687) 判決要旨、一九二四年のブリュッセル国際条約によると、海上運送人とは、荷送人と運送契約を締結する当事者たる船舶所有者または傭船者をいう、と定めている。したがって、傭船契約書の条項が、傭船者に対してその責任のもとに船舶の全部または一部の再運送 (sous-affrèter) の権限を与えているときは、船荷証券のもとに運送される物品につき荷送人に対して海上物品運送人とみなされるべき者は傭船者であって、船主ではない。したがって、船荷証券による運送品の損害につき船主が損害賠償をなしたときは、傭船者は船主にこれを保障しなければならない。

(3) 定期傭船契約における船主に対して荷受人の直接訴権を否定したもの (一九五五年一月三日ルアン控訴院判決、D. M. F., 1956, p. 145) 判決要旨、指図式船荷証券にもとづき運送品の引渡を受けた荷受人は、海上運送人に対してのみ運送品の損害賠償を請求することができる。定期傭船の場合において、荷受人は、いかなる法律関係もない船主に対して直接訴権を有しない。ただし、不法行為責任 (responsabilité quasi-délictuelle) に関し、船主の責に帰すべき過失を立証した場合はこのかぎりではない。

(4) 定期傭船の船主につき海上物品運送人の責任を否定したもの (一九五七年一月三十一日パリ控訴院判決、D. M. F.,

1957, p. 335) 判決要旨、定期傭船者は船舶機装者であり、船舶所有者は、定期傭船による船舶により運送された物品につき生じた損害に関しては責任を負わない(本判決は、(1)に掲げたセーヌ商事裁判所の控訴審判決である)。

(5) 船員の過失により仲仕に傷害を与えた場合には船主がその責任を負う(一九五八年一月二十四日仲裁判断、D. M. F., 1959, p. 304) 要旨、一九三九年のポールタイム定期傭船契約書による契約は、船舶の管理権の放棄をともなう傭船契約ではなく、船主は自己の船舶に対する指揮および管理権を維持している。したがって、その船舶の乗組員は船主の被用者たる地位にとどまるのが原則であり、傭船契約書において制限的に定められた場合にかぎり、かつ、いわゆる商業上の行為に関してのみ傭船者の一時的被用者となるにすぎない。したがって、船員が舷梯の操作を誤り、傭船者の雇入れた仲仕に対して傷害を生ぜしめたときは、船主がその責任を負う。この舷梯の操作は、乗組員の職務に属し、航海の不可欠の延長にすぎない。

(6) 船荷証券を発行した定期傭船者は海上運送人として荷送人に対し責任を負うとするもの(一九六〇年一月二八日パリ控訴院判決、D. M. F., 1961, p. 342) 判決要旨、傭船契約が傭船者自身の名において締結され、かつ傭船契約の明細書 (bordereaux d'affrètement) および傭船者によって発行された船荷証券により傭船者が海上運送人たる資格を有することが明らかになされているときは、一方では船主および船長と、他方、荷送人および貨物海上保険者との間にはいかなる法律関係も存在せず、運送品に生じた損害については、一九三六年四月二日の法律第四条の適用により、傭船者のみが責任を負う。傭船者は、自己が荷送人と船長または船主との間における単なる仲介者にすぎないと主張することはできない。

(7) 傭船契約と関係のない船荷証券所持人は、船主に対して不法行為上の過失があったことを立証して損害賠償を請求しうることを認めたもの (一九六二年一月二二日レンヌ控訴院判決、D. M. F., 1963, p. 359) 判決要旨、傭船契約とは関係のない船荷証券所持人 (*tiers porteur du connaissement*) は、海上物品運送人として陸揚港において運送品の引渡につき責を負う傭船者に対してのみ契約上の関係を有するが、船舶所有者に不法行為上の過失 (*faute délictuelle ou quasi-délictuelle*) があったことを立証して、普通法にしたがい船舶所有者に対して訴を提起することができ、物品運送のため傭船者に提供された船舶の冷蔵装置が不調であり、絶縁体が不完全であるときは、荷主たる船荷証券所持人に損害を与える原因となった過失が船主にみとめられ、船主の不法行為責任が発生する。

(8) 定期傭船者は、傭船した船舶の衝突について責任を負わないとするもの (一九六九年三月二二日パリ控訴院判決、D. M. F., 1969, p. 560) 判決要旨、船舶の衝突による損害賠償請求は、事故を惹起した者の過失を唯一の請求原因とするものであって、衝突船の傭船者に過失ありとして非難することはできない。傭船者は、定期傭船契約の履行として船舶の必需品を供給すべき義務があったとしても、船舶の航海上の管理にはまったく無関係である。

(9) 定期傭船契約の船主に運送契約上の責任を否定したもの (一九七三年二月二六日破毀院判決、D. M. F., 1973, p. 342) 判決要旨、船主は、定期傭船契約により船舶の商業上の管理権を傭船者に移転し、傭船者は、その船舶の商事経営を行なうため、航海の実施を決定し、自己の計算において荷送人と運送契約を締結し、船長に対して命令を与える権限を付与されている。しかしして本件船荷証券には、運送契約の締結について船長は傭船者のみを代理する旨の意味を有する「船長のために」という文言の記載があり、定期傭船者はこの船荷証券に署名しているのであるから、

本船の商事経営の範囲内においては、傭船者自身が責任を負い、船主は責任を負うものではない。本件船荷証券の記載からは、運送契約が船主により、もしくは船主のために締結されたものであることを推認させるいかなるものもなく、荷送人および荷受人は、船主が運送契約の当事者であると主張することはできない。<sup>(8)</sup>

(10) 定期傭船契約における船主は、船員による船内工事の過失によって運送品に加えた損害につき不法行為にもとづく損害賠償の義務を負うとするもの（一九七四年一月一日ルアン控訴院判決、D. M. F., 1974, p. 345） 判決要旨、(I) 契約上の義務の不履行が契約外の第三者に対して損害を与えた場合、被害者は加害者に対して、その不法行為

責任を根拠として損害賠償を請求することができる。この原則は、海法において、運送する船舶が定期傭船の目的となっていた場合においても、荷送人が船主の過失によって損害を蒙った場合に適用される。(II) 定期傭船契約において、船主は船長その他の船員を船内に配乗させる義務を負い、船舶の航海技術上の管理権を維持し、傭船者は商業上の管理権を有するにすぎない。(III) 定期傭船の船主は、乗組員による工事の過失によって運送品に生ぜしめた損害の賠償義務を負う。

(11) 運送契約上、運送品に生じた損害につき賠償の責を負うのは定期傭船者であって、船主ではないとするもの（一九七四年一月一六日パリ商事裁判所判決、D. M. F., 1974, p. 418） 判決要旨、(I) 一九六六年六月一八日の法律第八条および一九六六年二月三十一日の命令第二二条の規定により、さらにまた確定した判例によっても、定期傭船契約における船主は、航海技術上の管理権のみを維持し、船舶を堪航状態におくために相当の注意を尽さなかった場合にかぎり責任を負う。(II) 船荷証券中に準拠された傭船契約書に記載のある船主が被告として訴を提起される場合を

のぞき、運送人たる傭船者が運送品につき生じた損害について賠償の責を負う。

以上、定期傭船契約の外部関係に関するフランスの判決を、年代順に判決要旨を中心として掲げてきたが、これらの判決は、まず運送契約上の責任に関するものと、不法行為責任に関する二つに大別することができ、さらに、そのおのおのについて次にのべる点がフランス判例法の特徴として指摘できるのではないかとおもう。

(A) 運送契約上の責任に関するもの 右に掲げた判決のうち、(1)ないし(4)、(6)、(9)、(11)の七つの判決は、いずれも運送契約上発生した損害賠償の請求事件に関するものであり、結論として定期傭船者が責任を負い、船主には責任がないとするものである。その根拠としては、定期傭船者は船舶機装者であるとするもの(1)および(4)、あるいは船主との間にいかなる法律関係も存在しないとされるもの(3)および(6)、あるいは一九二四年の船荷証券条約または一九三六年の海上物品運送法の規定により、船荷証券を発行する傭船者は海上運送人たる資格を有することにもとづくとするもの(2)および(6)など、さまざまである。しかし、これらの理由は、その表現こそ異なっているものの、定期傭船者を海上物品運送契約における責任の主体として把握する点においては共通する。さらに(9)および(11)に掲げた判決は、一九六六年の傭船契約法制定後の判決であり、同法に定める船舶上の二つの管理権の区別を定期傭船の外部関係についても適用して問題の解決をはかっており、これはきわめて注目すべきものといわなければならない。

(B) 不法行為責任に関するもの 定期傭船の外部関係において運送契約上の責任はすべて傭船者がこれを負担すべきものとする判決とは対照的に、不法行為上の責任はすべて船主が負担すべきものとしているのは、これまた比較法上きわめて注目される。このうち、(5)の仲裁判断および(8)に掲げた判決は、被害者が運送契約とは直接または間接に

もまったく関係のない第三者であり、船主はその被用者たる船長その他の船員を介して船舶上の航海管理権を維持していることを根拠とするのに対して、(7)および(8)に掲げた判決は、船荷証券所持人が蒙った積荷の損害につき民法上の不法行為責任を根拠に船主の損害賠償責任をみとめたものである。

#### (四) 定期傭船の外部関係に関する学説

定期傭船契約において、船舶上の管理権を商業上の管理と航海上の管理に区分するのは、ほんらい契約当事者間における権利・義務の範囲を明らかにするためのものであったが、これがフランスの判例上、第三者に対する責任の帰属を決定するための基準として拡張し適用されるようになったのは右にみたとおりである。そこで、つぎにこの点に関するフランスの海法学者の見解をみることにしよう。

まず、E・デュ・ポンタビス教授によると、第三者に対する責任は、外觀法理 (théorie de l'apparence) の原則と公示の原則の適用がある場合をのぞいて、定期傭船契約書の条項と補充的に一九六六年法の規定にしたがい、船主と傭船者との間における業務と責任の配分、つまり航海上の管理と商業上の管理の区別にもとづいて決定されると説き、判例による解決を支持している。なお、同教授によると、傭船契約はこれをもって第三者に対抗することができないのは確かであるが、他方、傭船契約は第三者がこれを考慮に入れるべき事実となっており、結果として裁判所は、第三者に対する関係で船舶を管理しているのは傭船者なのか、それとも船主なのかを調査し、決定することができるのであると付言している。<sup>(9)</sup>

ロディニール教授は、右の見解をさらに詳細に敷衍して、つぎのようにのべている。まず、船長の行為にもとづく船主の民事責任を規定した旧商法典第二一六条第一項により、定期傭船の外部関係についても、いわゆる使用者責任を定めたフランス民法典第一三八四条第五項の規定の適用があるとすれば、その結果として、船長およびその他の船員は、船主と傭船者のそれぞれの被用者 (*préposés*) たる地位にあり、船主の維持する航海上の管理に関する事項については船主の被用者であり、したがって、船舶の航海その他これに関する事項によって生じた損害については船主が責任を負う。これに対し、傭船者は商業上の管理権を有しているから、これに関しては傭船者のみが責任を負う。この解決は簡明であり、フランスの判例も、かならずしも常に明確にのべているわけではないが、この区別を採用している。しかし、この区別に関してはつぎの三つの点について注意しなければならない。

まず、用語上の問題として、ここでは「航海上の過失」(*fautes nautiques*) と「商業上の過失」(*fautes commerciales*) の語を用いてはならない。この語は、海上物品運送契約に関して正確な意味を与えられているが、傭船契約においては、傭船者は商業上の活動 (*opérations commerciales*) につき責を負い、船主は航海上の活動 (*opérations nautiques*) につき責を負うというべきである。

第二に、この航海上の活動と商業上の活動との区別の基準は、かならずしも常に容易であるとはかぎらない。船舶の係留は、なによりもまず航海技術上の操作であるが、たとえば、パイプラインで液体貨物の荷揚げをするタンカーの「弛めた係留」(*amarriage en mou*) の例にみられるように、その態様は商業上の考慮にもとづく場合もありうるのである。

第三に、右の責任原則は、商法典第二一六条が民法典の定める使用者責任の当然の帰結であることを前提としているが、これはすべての者によって承認されているわけではない。この反対の見解によると、商法典第二一六条は海法に独自の原則であって、この規定がなければ船主は船長の行為について責任を負わないと説く<sup>(10)</sup>。しかし、この説を承認するとしても、定期傭船の場合には、だれが責任を負うべきかを決定しなければならぬのであって、論者自身、船舶上の二つの管理権の所在によって問題を解決しているのである。

他方、定期傭船において船舶上の管理を区分する原則そのものに対しても別の立場から異論がとなえられている。この立場は、さきにもたように「委任なければ責任なし」とする理由から船主にすべての責任を集中する立場と軌を一にするものであるが、船主と傭船者間の傭船契約は外部からこれをうかがい知ることができず、第三者が知ることのできる唯一の者である船主のみが責任を負うべきであると主張する。たしかに、傭船契約を公示する制度がない場合には、船主だけが第三者にみとめられるにすぎず、判例の中にも、船主の責任を免除し、傭船者に責任を負わせるために、傭船契約の存在につき第三者が悪意であったことを注意深く摘示しているものもある。しかし、現行法のものにおいては、第三者は船主だけしか知りえないという原則を立てるのはゆきすぎである。傭船契約に関する公示制度の定めがない以上、この契約は事実として課され (*impose comme un fait*)、船長の行為による被害者といえどもこれを無視するわけにはいかないのである。それゆえ、定期傭船者もまた責任を負う場合があることをみとめ、船舶上の管理による責任配分の原則を維持することができる、と説いている<sup>(11)</sup>。

このように、現代の代表的なフランス海法学者の見解によってもまた、船舶上の二つの管理権の所在によって第三

者に対する責任の帰属を決定しており、この点でフランスの判例による解決が学説上も承認されているといつてよいであろう。結局、定期傭船の外部関係において、定期傭船者が商業上の管理権を有することを根拠として責任を負うのは主として運送契約上の債務不履行にもとづく損害賠償の責任であるのに対して、航海上の管理権を根拠として船主が負う責任は例外なく不法行為責任である。そして、この不法行為責任は、船舶の航海上の管理につき船長その他の船員はいぜんとして船主の被用者であるとするフランス民法典第一三八四条第五項の規定にもとづくものであるが、場合により同条第一項に定める船舶の保管者 (*gardien du navire*) としての厳格な責任が認められることもある<sup>(12)</sup>。

- (1) 傭船契約と第三者 (*Traffètement et les tiers*) との語が一般で用いられるが (Rodière, *op. cit.*, tome I, p. 305; E. du Pontavice, *op. cit.*, V<sup>e</sup>; P. Chauveau, *op. cit.*, p. 456) 前者は船主と傭船者間の契約とは法律関係 (*lien de droit*) のない第三者という意味であり、この第三者には、傭船者と再運送 (*sous-affrètement*) の契約を締結した荷送人をよび船長その他の船員の不法行為によつて損害を蒙つた被害者が含まれてゐる。
- (2) P. Chauveau, *op. cit.*, p. 457.
- (3) G. Ripert, *Droit maritime*, tome II, pp. 166 et 167. A. Boyer, *Transports maritime (Juris-Classeur commercial, 1970, p. 23. なるの* 以下開くは、拙著・海上物品運送人責任論一九七頁参照。
- (4) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, p. 123; G. Ripert, *op. cit.*, tome II, p. 167; Bonnease, *Traité élémentaire de droit maritime*, p. 493.
- (5) D. Danjon, *Traité de droit maritime, 1912, tome II, p. 384 et s.*
- (6) 拙著・海上物品運送人責任論一七九頁以下参照。

- (7) G. Ripert, *op. cit.*, tome II, p. 95.
- (8) 本件破毀院判決は一九七一年三月一日のカーン控訴院判決 (D. M. F., 1971, p. 349) に対する上告審判決である。事案は、定期備船者が、船主から備船した船舶により、一九六六年一〇月、荷送人との間でトマトの物品運送契約を締結し、運送中生じた物品の損害につき荷受人から船主に対して損害賠償請求の訴訟が提起されたものである。本件船荷証券には、その頭書に定期備船者の社名が記載され、運送人指定条項 (a clause *identity of carrier*) とし、*for the captain, subject to mate's receipt, the agents* の文言が記載されていた。荷受人は、「船長のために」という文言は、船長が船主を代理して運送契約を締結したことを示すものであると主張して船主の責任を追及したが、原判決は、本文(9)に掲げた破毀院判決とほとんど同旨の判示をもって控訴を棄却した。
- (9) E. du Pontavice, *op. cit.*, V<sup>o</sup>.
- (10) P. Chauveau, *op. cit.*, p. 308 et s.
- (11) R. Rodière, *op. cit.*, tome I, p. 309 et s.
- (12) 拙著・前掲二〇五頁以下参照。

### おわりに

以上、本稿においては、主として一九六六年フランス備船契約法の基本的構造と定期備船の外部関係を中心として考察し、船主と備船者間の内部関係の検討はこれを他日の機会に譲ることとした。しかし、ほんらい定期備船契約法の研究がその内部関係と外部関係を別個に切り離して成立するものでないことは、本稿に考察したフランスの判例および学説からも明らかであって、契約の内部関係を法的にどのように把握するかが外部関係の問題解決に重要な影響

をおよぼすことになるのである。

はじめにもふれたように、わが国においては定期傭船契約の法的性質をめぐり、海運の実際と判例および学説の間において諸説が対立し、その帰するところを知らない状態である。もとよりその精緻な理論構成が必要なことはいうまでもないが、現にフルムーン号事件が提起している問題は新しい角度から従来の判例および学説に対して再検討を促しているようにおもえるのである。昭和三年六月二八日の大審院判決が定期傭船者を海上運送人としてみとめ、その債務不履行にもとづく損害賠償の責任を肯定したのは結論として正当であるが、これと同様に船長等の不法行為にもとづく損害賠償責任についても、単に定期傭船の賃貸借的性質から商法七〇四条の類推適用によって定期傭船者にのみその責任をみとめる解決が果して正当であるか、疑問におもわれる。英国においては、定期傭船の船長の過失にもとづく船舶の衝突についてはもっぱら船舶所有者が責任を負うものとされており、フランスもまた本稿に考察したとおりであるとすれば、この点は比較法上も軽視することのできないところであり、さらにまた被害者保護の政策的理由からしても定期傭船者にのみ責任を負担させるのは妥当でなく、船主と傭船者の連帯責任という解決も考えられるのである。要するに、定期傭船契約は、その外部関係において、これを航海傭船や裸傭船の場合のように、その責任を船主あるいは傭船者の側に一律に帰属せしめて解決しようするような単純なものではなく、航海技術上の事項について船主の支配がおよぶ範囲においては理論上も船主の責任をみとめるべきではないかと考える。