

# 船舶共有に関する実務上の留意点

一橋パートナーズ法律事務所  
 弁護士 瀬野 克久  
 弁護士 岡田麻由子

## 目次

- I 意義、検討点
- II 日本法における船舶共有関連規定の紹介
- III パナマ法における船舶共有関連規定の紹介
- IV その他の船籍国における法律
- V 実務の取扱
- VI まとめ

船舶共有とは、「複数の者によって一隻の船舶が所有されている形態」をいう。この分野に関する実務家が解説した文献は少ないため<sup>1</sup>、本稿は、実務上の観点から船舶共有に関する解説を試みるものである。

## I 意義、検討点

1. 「船舶共有」といえば、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構により実施されている船舶共有建造業務<sup>2</sup>、すなわち、「国内旅客船又は国内貨物船の建造について、共有建造業務を通じて低利・長期資金を供給し、また、建造に関する技術的支援を行う」業務に基づくものが連想される。現在も独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造業務は重要な役割を果たしている。

また、高価格船を始めとする船舶投資のリスクをシェアするために本来の意味での船舶共有もなされている。

2. しかしながら、最近、日本法人と海外SPCの間でパナマ、リベリアその他の船籍の船舶を共有する案件が増加してきた。これは、日本法人である親会社がパナマ等の海外子会社と外国籍船舶を共有することにより、その共有持分に応じて日本法人である親会社が資産計上することを目的の1つとするものと考えられる。すなわち、日本法人の支配下にあ

<sup>1</sup> 研究者によるものとしては、小島孝「船舶共有の復活」海法会誌復刊18号129頁以下、小町谷操三「船舶共有の諸問題」民商法雑誌70巻6号913頁以下

<sup>2</sup> 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構のホームページ <http://www.jrtt.go.jp/02Business/Vessel/vessel-gaiyoV.html> を参照のこと

る例えばパナマ子会社が船舶を単独で所有する場合には、パナマ子会社の所得にはタックスヘイブン税制<sup>3</sup>が適用になり日本法人の所得に合算されることになるが、パナマ子会社の損失を日本法人に合算することを認めていないとされる。日本法人と海外SPCの間の共有形態においては、日本法人が保有する例えばパナマ籍船舶の持分については収益や減価償却等の費用を日本法人に直接計上することが可能であるとされる<sup>4</sup>。

3. このような共有案件の増加に鑑み、共有の場合に、単独保有と比較してどのような点について留意しなければならないかについて以下検討する。

単独保有と比較してまず考慮しなければならない点は、当該船舶の船籍国において船舶共有に関する法律の規定があるか否か、法律の規定がある場合当該規定が強行法規であるか任意法規であるかという点である。

法律の規定があり、かつ当該規定が強行法規であれば、共有者間においてその規定と異なる合意をしても無効であるため、当該規定に従って船舶共有に関する事項を取り扱わなければならない。法律の規定がある場合であっても、当該規定が任意法規である場合には、共有者間においてそれと異なる合意をした場合にはかかる合意が優先し、共有者間に合意がない事項についてのみ当該規定が適用されることとなるため、当該規定と異なる取扱いをすることを予定している場合には、当事者間でかかる取扱いについて合意しておく必要がある。

他方、法律の規定がない場合には、船舶共有者の内部関係、対外関係その他船舶共有に関する事項について、当事者間で予めルールを決めて合意しておくことが望ましい。

そこで、以下、日本、パナマ、その他の船籍国における船舶共有に関する法律の規定について簡単に紹介する。

## II 日本法における船舶共有関連規定の紹介

### 1 船舶共有者の内部関係

船舶共有者の間には一種の組合関係が認められ、民法上の組合は組合の業務の執行は、組合員の過半数で決する（民法670条1項）とされているのに対し、船舶共有者の内部関

<sup>3</sup> 外国子会社合算税制（タックス・ヘイブン対策税制）とは、「特定外国子会社等」の所得に相当する金額を内国法人等の所得とみなし、これを合算して課税する（租税特別措置法第66条の6第1項）税制をいう。その目的は、いわゆるタックスヘイブン（租税回避地）といわれる国、地域に所在する子会社等を通じて租税回避を図る行為を規制するためである。

<sup>4</sup> 杉山正義氏「講演「船舶共有化は租税回避行為にあたらぬ」」（「海運」日本海運集会所発行）2011年11月号68頁）参照のこと

係は持分の価格に従い決定するものと定められている（商法 693 条、694 条、697 条）。

船舶共有は、共有者間の合意により創設されるため、「その内部関係については当事者の自治に委ねるのが適切である。したがって、内部関係に関する商法の規定は原則として任意規定であり<sup>5</sup>」、共有者間に合意がない場合に適用されるものと解される。

### (1) 業務執行

船舶共有者の間にあつては、船舶の利用に関する事項は各共有者の持分の価格に従い、その過半数をもって決する（商法 693 条）。「船舶の処分など船舶の利用に関しない事項については、共有者全員の同意を必要とする」とされる<sup>6</sup>。新たな航海をなし、または、船舶の大修繕を行うことを船舶共有者が決議したときは、その決議に反対した少数の共有者に持分買取請求権を認めている（商法 695 条 1 項）。

### (2) 計算

船舶共有者は、その持分の価格に応じて船舶の利用に関する費用を負担しなければならない（商法 694 条）。また、損益の分配は、毎航海の終わりにおいて、船舶共有者の持分の価格に応じて行われる（商法 697 条）。損益分配が営業年度を基準とせず、毎航海の終了時とされているのは、一回一回の航海が大きな危険を伴う冒険であった時代の名残であり<sup>7</sup>、現代においては共有者間で損益分配時期について商法の規定と異なる合意をしておく必要がある。

### (3) 持分の譲渡

船舶共有者は、他の共有者の承諾を得ないで、その持分の全部または一部を他人に譲渡することができる（商法 698 条）。ただし、船舶管理人たる共有者がその持分を譲渡するには、他の共有者全員の承諾を必要とする（商法 698 条但書）。但し、持分譲渡の対抗力に関しては、「他の共有者に対してはその譲渡の通知をしたときから、また、一般の第三者に対しては持分移転の登記および船舶国籍証書の書替を受けたときから、対抗することができる」ものと解される<sup>8</sup>。

## 2 船舶共有者の外部関係

船舶共有の対外関係については、共有者内部の関係と異なり、「取引の相手方の利益を

保護しなければならないので、商法の規定は強行法規の性質を帯びる」ものとされ<sup>9</sup>、共有者間においてこれと異なる合意をしてもかかる合意は無効と解される。

### (1) 第三者に対する責任

船舶共有者は、船舶の利用について生じた債務をその持分の価格に応じて弁済する義務を負う（696 条）。これは、「本来、船舶の利用について生じた債務は、船舶共有者「全員のために商行為となる行為によって」生じた債務であるから、船舶共有者各自が連帯責任を負うこととなるのが原則であるが（商法 511 条 1 項）、商法は海上活動の危険性を考慮し、特別を設けて船舶共有者の責任の軽減を図っている」<sup>10</sup>ものと解される。この商法 696 条の法的性質については、同規定の目的が船舶共有者の責任軽減にあることから、任意規定と解する説と強行規定と解する説の争いがあるが、通説は「強行規定」と解している<sup>11</sup>。また、商法 696 条に基づき船舶共有者が船舶の利用について生じた債務を負担する責任額について、「各共有者は商法 511 条に基づき連帯債務を負うがその持分の価額に応じて債務を弁済すれば足りる」と解する説<sup>12</sup>もあるが、「通説は、商法 696 条は同 511 条を排するものであり、各船舶共有者は持分価額に応じた分割債務を負う」と解している<sup>13</sup>。

### (2) 船舶管理人

船舶共有者は、船舶管理人を選任しなければならない（商法 699 条 2 項）。船舶管理人の選任は、船舶の利用に関する事項に該当することから、「船舶共有者の中から船舶管理人を選任するときは、持分の価格による多数決によるが（商法 693 条）、船舶共有者以外の者から選任する場合には、共有者全員の同意を必要とする（商法 699 条 2 項）」商法 699 条 2 項の船舶管理人の選任の要請は強行規定であり「行政取締上及び取引の便宜上その選任が強制されている」<sup>14</sup>が、船舶管理人の選任方法に関しては船舶共有者内部の問題であることから、任意規定と解されており、船舶共有者の中から選任する場合であっても船舶共有者以外の者から選任する場合であっても、その選任方法について共有者間で商法の規定と異なる合意をしている場合には、かかる合意が優先される。

## 3 船舶共有の解散・清算

「船舶共有の解散・清算について、商法は特段規定を設けていない。」船舶共有の解散につ

<sup>5</sup> 今井薫他著「現代商法 IV 保険・海商法」270 頁

<sup>6</sup> 中村眞澄・箱井崇史著「海商法」70 頁

<sup>7</sup> 今井薫他著「現代商法 IV 保険・海商法」272 頁

<sup>8</sup> 今井薫他著「現代商法 IV 保険・海商法」272 頁、小町谷操三「船舶共有の諸問題」民商法雑誌 70 巻 6 号 928 頁

<sup>9</sup> 今井薫他著「現代商法 IV 保険・海商法」273 頁

<sup>10</sup> 中村眞澄・箱井崇史著「海商法」71 頁

<sup>11</sup> 今井薫他著「現代商法 IV 保険・海商法」273 頁

<sup>12</sup> 小町谷操三「船舶共有の諸問題」民商法雑誌 70 巻 6 号 931 頁

<sup>13</sup> 今井薫他著「現代商法 IV 保険・海商法」273 頁

<sup>14</sup> 今井薫他著「現代商法 IV 保険・海商法」

いて、通説は「民法の組合に関する規定（民法 682 条以下）が適用」されると解しており<sup>15</sup>、各共有者に船舶共有の解散請求権（民法 683 条参照）を認めるか否かについては争いがあるも、かかる解散請求権は持分譲渡ないし脱退の自由を認めない組合において存在意義のある権利であり、持分譲渡の自由が認められている船舶共有については適用がないものと解されている<sup>17</sup>。

### Ⅲ パナマ法における船舶共有関連規定の紹介

#### 1 船舶共有者の内部関係

パナマ法（Law 55 of August 6, 2008 of Maritime Commerce）においては、その他の船籍国と比較して、かなり詳細に船舶共有に関する規定が定められている。

パナマ籍船舶においても、船舶共有は共有者間の合意により創設されるため、その内部関係については日本籍船舶の場合と同様当事者の自治に委ねるのが適切である。したがって、パナマ籍船舶の共有者の内部関係に関するパナマ法の規定はその多くが任意規定とされており、共有者間に合意がない場合に適用されるものと解される。

##### (1) 業務執行

船舶共有者の間にあつては、船舶共有者間の法律関係は、原則として各共有者の持分に従い、その比較多数（relative majority）をもって決定される（同 Article 18）。比較多数（relative majority）とは、過半数である必要はなく、複数の意見の中で相対的に多数であることを意味する。意見の異なる多数共有者の持分が等しいため多数決により意見を決定できない場合には、当該事項については裁判官により決定される（同 Article 18）。

日本法もパナマ法も共有者内部の一定の事項を共有持分に従い多数決により決定する点において共通する側面を有するが、(a) 日本法においては「船舶の利用に関する事項」についてのみ持分の価格に従い多数決により決定されるのに対し、パナマ法においては船舶の利用に限らず「船舶共有者間の全ての法律関係」について原則として持分に従い多数決により決定される点、及び (b) 日本法における持分多数決が持分の価格に従い「過半数」により決定されるのに対し、パナマ法における持分多数決が「比較多数（relative majority）」により決定される点が、日本法と異なるパナマ法の特徴となっている。

共有船舶について修繕の必要が生じた場合、修繕を行うかどうかは、各共有者の持分に従い、その比較多数（relative majority）をもって決定される（同 Article 18）。多数決により修繕を行うことが決定された場合には、その決定に反対した少数共有者は、その決定に従うか、自己の共有持分を放棄するかのいずれかを選択しなければならない。修繕に反対した少数共有者が自己の共有持分を放棄した場合には、修繕に賛成した多数共有者は専門家の鑑定評価額に従い当該持分の対価を反対した少数共有者に支払うか、又は当該船舶の競売を要求するかのいずれかを選択しなければならない（同 Article 22）。他方、多数決により修繕を行うことが否決された場合には、修繕に賛成した少数共有者は、裁判所に対して修繕の承認を要求することができる。少数共有者による修繕承認請求の結果、裁判所が修繕の必要性を承認した場合には、全共有者がその決定に従わなければならない（同 Article 22）。船舶修繕に関して、(a) 共有者内部の意思決定が持分に従い多数決で決定される点、及び (b) 修繕に反対した少数共有者について一定の保護が図られている点において、日本法とパナマ法は共通する側面を有する。しかし、(a) 日本法においては修繕に反対した少数共有者の保護が「大規模修繕」の場合に限定されているのに対して、パナマ法においては大規模修繕に限定されていない点、(b) 日本法においては、修繕に反対した少数共有者のみを保護するのに対して、パナマ法においては、修繕に反対した少数共有者だけでなく、修繕が多数決により否決された場合における「修繕に賛成した少数共有者」についても保護し、修繕に賛成した少数共有者に裁判所に対する修繕承認請求権を付与している点、(c) 日本法においては、修繕に反対した少数共有者に「持分買取請求権」を認めているのに対して、パナマ法においては、修繕に反対した少数共有者に持分放棄の選択権を付与し、持分放棄が選択された場合に多数共有者が当該持分の対価を反対した少数共有者に支払うか、又は当該船舶の競売を要求するかのいずれかの選択権が付与される点において、異なっている。

共有船舶の売却についても、各共有者の持分に従い、その比較多数（relative majority）をもって決定される（同 Article 25）。多数決により当該船舶の売却が決定された場合には、その決定に反対した少数共有者は、売船を public auction により行うことを要求することができる（同 Article 25）。日本法においては船舶の利用に関する事項と区別して、共有船舶の売却は共有者全員の合意により決することとされているのに対して、パナマ法においては船舶の利用と同様に多数決により決定される点が、日本法と異なるパナマ法の特徴である。

なお、船舶共有者間の法律関係に関する合意を変更するには、共有者全員の合意が必要とされる（同 Article 19）。但し、この Article 19 は任意規定であり、船舶共有者間の法律関係に関する合意の変更方法について上記と異なる合意をしている場合には、合意した方法により変更することができる。

<sup>15</sup> 今井薫他著「現代商法Ⅳ 保険・海商法」

<sup>16</sup> 小町谷操三著「海商法要義 上巻」153 頁

<sup>17</sup> 小町谷操三著「海商法要義 上巻」153 頁

## (2) 計算

船舶共有者は、その持分に応じて、共有船舶の航海設備及び船舶の備品に関する費用を負担しなければならない（同 Article 21）。共有船舶利用に関する費用負担については、日本法と共通する。

共有船舶に関する損益の分配は、各船舶共有者の持分に応じて行われる（同 Article 23）。共有船舶に関する損益分配の方法についても、日本法と共通する。

## (3) 持分の譲渡

船舶共有者のいずれか（以下、「持分譲渡者」という）がその共有持分を譲渡しようとする場合には、他の共有者は当該持分の優先購入権を有する。このため、持分譲渡者は、まず他の共有者に対して、(i) 当該持分を譲渡しようとしていること及び (ii) 他の共有者が、この通知から3日以内に当該持分の優先購入権を行使することができること、を書面で通知しなければならない。当該通知にもかかわらず3日以内に他の共有者が優先購入権を行使しない場合には、持分譲渡者は第三者に対して当該持分を譲渡することができる（同 Article 24）。日本法において共有持分譲渡の自由が原則とされているのに対して、パナマ法においては他の共有者に優先購入権が認められ、共有持分の譲渡が制約されている点が日本法と異なるパナマ法の特徴である。

## (4) 共有船舶の備船

共有船舶を備船に出すか否かについても、各共有者の持分に従い、その比較多数 (relative majority) をもって決定される。日本法においても船舶の備船は船舶の利用に関する事項であるから持分の価格に応じて多数決により決定されるため、共有船舶の備船について共有者内部の意思決定が持分に従い多数決で決定される点で日本法と共通する側面を有する。しかし、パナマ法においては、共有船舶を第三者に備船に出そうとする場合、各共有者に、当該第三者に優先して、当該備船と同じ条件にて、自ら当該船舶を備船する権利（以下、「優先備船権」という）が付与されている（同 Article 26）。複数の共有者が優先備船権を主張した場合には、その共有持分の多い方が優先される。このように、共有者に優先備船権が認められている点が日本法と異なるパナマ法の特徴である。

## 2 船舶共有者の外部関係

パナマ法においても、船舶共有の対外関係について若干の規定が定められている。

## (1) 第三者に対する責任

日本法では、共有船舶の利用に関する債務に関する各共有者の外部に対する責任については、共有者各自の持分の限度に制限されているが、パナマ法では、共有船舶の利用に関する債務に関する各共有者の外部に対する責任については特に定めていない。

## (2) 共有者に対する債権者の権利

船舶共有者の1人（以下、「債務者」という）が第三者（以下、「債権者」という）に対して船舶に関する共益費とは無関係の個人的な債務を負っている場合、債権者は、当該債務に関する強制執行として、船舶全体を留置、差押え、担保実行することはできない。その場合には、当該手続は、当該債務者の共有持分の範囲に限定され、当該船舶の航行は妨げられない（同 Article 275）。

## (3) 船舶管理人

日本法と異なり、パナマにおいては、共有船舶について船舶管理人の選任は強制されておらず、船舶管理人を選任するか否かも船舶共有者の任意に任せられている。

船舶管理人を選任する場合の選任に関する共有者内部の意思決定については、船舶共有者の中から船舶管理人を選任する場合には各共有者の持分に従い、その比較多数 (relative majority) をもって決定されるものとされているが、共有者以外から選任する場合には、日本法と同様、共有者全員の同意が必要とされている（同 Article 19）。但し、この規定は任意規定であり、船舶共有者間で船舶管理人の選任方法についてこれと異なる合意をした場合には、当該合意に従って選任されることとなる。

## 3 船舶共有の解散・清算

船舶共有の解散・清算について、パナマ法では規定がない。このため、パナマ籍船舶の共有の場合には、共有者間で船舶共有の解散・清算について予めルールを合意しておく必要がある。

## 4 船舶共有に対する担保設定

共有船舶において、船舶全体にモーゲージを設定する場合には、共有者全員の合意又は各共有者の持分に従い、その比較多数 (relative majority) による決定が必要とされている（同 Article 255）。日本の場合には共有船舶全体に抵当権を設定する場合には共有者全員の合意が必要とされるのに対して、パナマ法では持分に従い多数決で決定することが可能とされている点が、日本法と異なるパナマ法の特徴である。したがって、パナマ籍船舶の共有の場合には、予め当該船舶に対するモーゲージ設定には共有者全員の同意が必要である

旨合意しておくことが望ましい。

船舶共有者は、自己の共有持分について、他の共有者の承諾を得ることなく、他の共有者又はその他の第三者に対してモーゲージを設定することができる。但し、共有者以外の第三者に対してモーゲージを設定する場合には、モーゲージが設定された当該共有持分について担保実行により競売が行われた場合に他の共有者が Article 24 に定める優先購入権を有することをモーゲージの関連契約中において規定しなければならない (同 Article 255)。共有船舶の共有者各自の共有持分に対するモーゲージ設定について他の共有者の承諾が不要である点において日本の場合と共通する側面を有する。しかし、パナマ法においては、前述のとおり船舶の共有持分の譲渡について他の共有者に優先購入権が認められていることとの関係で、共有者以外の第三者に対する共有持分についてのモーゲージ設定に関して、モーゲージの関連契約中に他の共有者の優先購入権に関する規定を置くことが義務づけられる点が、日本法と異なるパナマ法の特徴である。

#### IV その他の船籍国における法律

##### 1 シンガポール

英国をはじめ、多くの英国法系の国においては、船舶の共有持分の最小単位は64分の1とされており (UK Merchant Shipping Act, Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993, reg.2 (5))、シンガポールにおいても同様と解されている (Richard Coles, Edward Watt 著「Ship Registration: Law and Practice Second Edition」)。

シンガポールの Merchant Shipping Act (Chapter 179) においては、共有船舶に特有の制定法上の規定は多くないが、船舶共有者による共有持分の譲渡については、日本やパナマと異なり、各共有者が個別に処分することはできないとされている (Merchant Shipping Act (Chapter 179) Section 9 (2) (c))。

このようにシンガポールにおいては、共有持分の譲渡に関する規定を除いて船舶共有に関する制定法上の規定が多くは存在しないため、シンガポール籍船舶の共有の場合には、船舶共有者間において共有船舶に関する様々な事項についてルールを予め合意しておく必要がある。

##### 2 リベリア

リベリアにおいては、パナマと同様に (Law 55 of August 6, 2008 of Maritime Commerce Article 18)、船舶の共有持分の最小単位に制限はないものとされている (Richard Coles, Edward Watt 著「Ship Registration: Law and Practice Second Edition」)。

リベリアにおいては、共有船舶に特有の制定法上の規定は多くは存在しない。このため、

リベリア籍船舶の共有の場合には、船舶共有者間において共有船舶に関する様々な事項についてルールを予め合意しておく必要がある。

#### V 実務の取扱

上記において紹介したとおり、日本法及びパナマ法では、船舶共有に関して法律上の規定があり、かなり詳細に規定されているが、シンガポール、リベリア等の船籍国においては船舶共有に関する法律上の規定は多くはない。このため、シンガポール、リベリア等の船籍の船舶の共有の場合には、船舶共有者間で共有契約その他の合意を締結して、予め共有船舶に関する様々な事項についてルールを取り決めておくことが望ましい。また、日本、パナマの船籍の船舶の共有の場合であっても、前述のとおり日本法及びパナマ法では、船舶共有者間の内部関係を中心として船舶共有に関する法律上の規定の多くが任意規定であるため、船舶共有者間で共有契約その他の合意を締結して、共有船舶に関する重要事項について予めルールを取り決めておくことが多い。

##### (1) 船舶共有者間で次の合意がなされることが多い

まず、造船所又は売主との間で船舶共有者全員が当事者となって造船契約又は船舶売買契約を締結するケースは多くなく、共有者の1人が自己の名義にて単独で造船契約又は船舶売買契約を締結し、その後船舶の引渡までの間に当該買主が他の共有者に対して共有持分を譲渡するケースが多い。このため、船舶共有者間で共有持分の譲渡及びその譲渡価格について合意することにより、船舶共有の創設を合意することが多い。

また、船舶共有者間において、以下(2)ないし(8)に記載のとおり、船舶に関する保険契約の締結、船舶の備船、船舶の管理、船舶に対する担保設定、共有持分の譲渡、船舶の譲渡ないし処分、船舶の修繕、その他船舶共有に関する重要事項について合意しておくことが多い。

##### (2) 保険契約の締結

一般には、共有船舶に関する保険契約締結については、船舶共有者全員の合意により決定すべきことを合意する。

保険証券あるいは保険会社から発行される Letter of Undertaking における被保険者ないし Assured は船舶共有者とされ、保険金債権を金融機関に対して譲渡したことを通知する Notice of Assignment についても船舶共有者から保険会社宛に発行することになる。

## (3) 船舶の傭船

共有船舶の傭船については、船舶共有者全員の合意により決定すべきことを合意する場合、あるいは船舶共有契約において明記する場合が多い。

共有船舶を傭船に出す手法については、船舶共有者のうちの1名（以下、「代表船主」という）に他の船舶共有者が各自の共有持分を裸傭船に出し、代表船主が自己の名義にて単独で傭船者との間で傭船契約を締結して当該船舶を傭船に出すケースが多く見られる。他方、他の船舶共有者が代表船主を各自の共有持分に関するエージェントに任命して、共有者間の合意により代表船主が共有者全員のために自己の名において傭船契約する権限を付与して当該船舶を傭船に出すケースも見られる。

いずれにしても、傭船者との間で傭船契約を締結するのは、共有者全員ないし共有者全員の代理人としての代表船主ではなく、代表船主が自己の名義にて単独で当事者となるケースが多い。

## (4) 船舶管理契約の締結

日本籍船舶の共有の場合には、船舶管理人を選任しなければならない。しかし、日本籍かパナマ籍かその他の船籍かにかかわらず、また共有船舶か単独所有船舶かにかかわらず、最近では船舶の管理について船舶管理会社に任せるケースが多いことから、共有船舶の管理については、その船籍に関わらず、船舶管理会社の選択方法について予め船舶共有者間で合意しておくことが多い。

## (5) 担保設定の方法

共有船舶に対する担保設定については、一般には船舶共有者全員の合意により決定すべきことを合意する。また、共有持分に対する担保設定についても他の船舶共有者の同意を必要とすることを合意する場合が多い。これは船舶全体に対する担保設定はもちろんのこと、船舶共有者各自の共有持分であっても、これに対して担保設定することは他の船舶共有者にも重大な影響を及ぼすものであるから船舶共有者全員の同意に基づくことが望ましい。

## (6) 共有持分の譲渡

各船舶共有者の共有持分の譲渡についても、各自の自由に任せず、他の共有者の合意を必要とするよう合意することが多い。共有持分に対する担保設定の場合と同様、共有持分の譲渡は他の船舶共有者にも重大な影響を及ぼすものであるから船舶共有者全員の同意に基づくことが望ましいからである。

## (7) 共有船舶の譲渡ないし処分

一般には、共有船舶の譲渡ないし処分については、船舶共有者全員の合意により決定すべきことを合意する。

## (8) 共有船舶の修繕

共有船舶の大修繕については、共有者全員に重大な影響を及ぼすものであるから、船舶共有者全員の合意により決定すべきことを合意する場合が多い。

上記を前提として、実務上「船舶に関して次の行為を行うときは、事前に書面による船舶共有者全員の同意によらなければならない」とする例が多い。

- (a) 船舶の第三者への譲渡、委付または貸付
- (b) 船の船体および属具の改造または大修理または交換
- (c) 船舶の管理その他の重要な事項を第三者に委託すること
- (d) 船舶全体を抵当権の目的とすること
- (e) 船舶に係る保険契約を締結すること
- (f) その他船舶処分、使用、保存に関する重要な行為

また、実務上「船舶共有者のいずれかが自己の持分に関する次の行為を行うときは、他の共有者の同意を得なければならない」とする例が多い。

- (a) 持分を他に譲渡し、賃貸し、使用賃借などに供し、その他持分に用益権を設定し、または、持分に抵当権、仮登記担保権、譲渡担保権、その他の担保権を設定するなど、持分を処分する行為。
- (b) 前号のほか、他の共有者の権利または船舶の運航等に重大な影響を及ぼす行為。

## VI まとめ

今後船舶共有形態の取引に携わる場合には、船舶共有の場合には単独保有と異なる事項も多いことを認識し、船舶共有者間の共有契約書において当事者間の契約関係を比較的詳細に規定することにより法律関係の明確化を図るとともに関連法規に対する理解を深めたい。