

航海傭船の運送賃について
（上）

山 戸 嘉 市

- 目 次
- I 序 説
 - II 運送賃の意義
 - III 運送賃請求権の発生
 - IV 運送賃の計算
 - V 運送賃請求権者と支払義務者
 - A 運送賃請求権者
 - B 運送賃支払義務者
 - VI 運送賃の支払
 - A 運送賃支払の時期
 - B 運送賃支払の場所
 - C 運送賃支払の方法
 - VII 運送賃支払の責任
 - VIII 特殊運送賃
 - A 特約による特殊運送賃
 - a 船腹運送賃

- b 前払運送賃
- c 確定取得の運送賃
- d 返送運送賃
- B 法定による特殊運送賃
 - a 割合運送賃
 - b 解除運送賃
- IX 運送賃の担保
 - A 運送品上の留置権
 - B 船主の先取特権
- X 運送賃請求権の時効

I 序 説

船主が、運送人として、傭船契約により取得する最も重要なものは、運送賃請求権であり、運送賃に代わる碇泊料請求権である。

船主は、運送賃と碇泊料については、海上運送企業の直接の目的としてその一小部分たりとも損わざらんことを念じ、その確保のため最大の注意と努力を払い、相手方たる傭船者（荷送人）の大多數は、商品売買の売主として、国際市場における競争に加わり、常にその優越性を保持するため経常費の節約、運送賃・碇泊料の軽減を図り、商品価格の維持に最善の注意を払っている。それで、いずれの国の商法も、同じ運送という事実を規律の対象としながら、海上運送における運送賃に関する規定は、陸上運送における運送賃に関する規定に比し、遙かに詳細であり複雑化し

ている。なお、飽き足らず、関係当事者は、実践上の必要から備船契約書ないし船荷証券に多くの特約条項を羅列し、さらに各海港には異った商慣習が発生存在している。これらの事実、一面において運送賃問題を迅速かつ円滑に処理せしめているが、他面、海上危険が絡み解釈上難問を投げかけている。

それにしても、運送賃・碇泊料については、法の規定はもちろん、備船契約書ないし船荷証券中の特約条項と地方の商慣習とについては常に特別の注意を払い理解しうる用意が必要である。

備船契約において、備船者(charterers)が、船主(shipowner)に対し支払の基本的報酬(remuneration)には、二つの種類がある。定期備船(time charter)にあつては、普通これを「備船料」(hire)と称し「航海備船」(voyage charter)にあつては、一般にこれを「運送賃」(freight)と称している。イギリスのカーバーの考え方ではこの freight という語は、time charter hire を包含するものといふ(Carver, op. cit., para. 746)。しかし、アメリカの裁判所では、厳格に定期備船の charter money は、freight ではなくといふ(Chesapeake & Co., Coal Agency Co., 115 F. 669, 672 (1st. cir. 1902))。わが国の実践では、航海備船(voyage charter)の場合には、freight の語を使用し、定期備船(time charter)及び裸備船(bare charter)の場合には、hire の語を使用している。freight が当然 hire を包含するものとはみていない。

II 運送賃の意義

貨物の航海備船の運送賃とは、船主が備船契約に基づき貨物の運送に対しまたは法定の場合に請求しうる「報酬」をいう(田中、詳論)。この報酬の中には、運送が全部または一部結果を生じた場合のものもあれば、備船者が契約を解除

説

し運送の結果を生ぜずその損害の賠償たるものもある。

論

わが国の商法は、運送賃 (freight, fret, Fracht) の語を広狭の両義に使用している。狭義では、厳格に傭船契約が、性質上請負契約たることから、運送という仕事の完成に対して支払われる報酬を、広義では、これを拡張して運送という仕事の完了とは無関係に、傭船者に対し請求しうる給付——空積運送賃(商・七四三條Ⅱ、七、四四八條Ⅲ)、解除運送賃(商・七四五五〇條)、割合運送賃(商・七六〇條、七六一條Ⅰ)、想像上の運送賃(商・七六六條、五七六條Ⅰ)——その他(商・七六六條、五七六條Ⅰ)——一定の損害に対する賠償をも含めている。このような特異な給付をも運送賃というべきかは、異論もあることであろうが、衡平その他の理由——船舶に対する果実 (fruits) ——により認められた法定の金額たるに過ぎないものとして除外するならば、狭義のものだけに限定すべきであろう。

わが国の海運業界では、航海傭船契約に基づく運送に対して支払われる報酬を運送賃といわないで、普通「傭船料」 (charter freight, money) といっているが、ここでは商法と同じように運送賃の語を使用する。

運送賃は、経営上これを取得するために要する諸費用を含めて計算する場合には総運送賃 (Bruttofracht) といふそのような諸費用を含めないものを純運送賃 (nettofracht) といふことがあるが、わが国の商法上特別の理由のない限り、運送賃の語は総運送賃の意味に解すべきである。もちろん、総運送賃の中には附属費用、立替金、碇泊料等は含まれていない(商・七、五三條)。

Ⅲ 運送賃請求権の発生

航海傭船契約は、性質が請負契約であるから、原則として、運送という仕事が完了しなければ、対価としての運送

賃の請求権は発生しない。船主が運送賃を取得するには、貨物の運送という仕事の完成すなわち運送品が「市場向きの状態」(merchantable condition)で、契約上指定された荷揚げ地または通常陸揚される場所に到着し、⁽¹⁾ 備船者(荷送人)に対する関係においては、運送品を荷受人に引渡したか、もしくは供託をしたことを要し^(商・七五二条、七五四条)、荷受人に対する関係においては、荷受人が運送品を受取ったことを要する^(商・七五三条)。これだけの要件を充せば、運送賃請求権は、別段に特約がなされていない限り発生する。しかし、航海備船契約が持つ請負契約性からすれば、当然のことであるとはいえ、船主が、運送債務を履行しようとしたが履行することができず、または、不完全な履行しかできなかった場合、なお双務契約の理論から運送賃請求権にどのような効果を齎すことになるかが問題である。そこで、商法は、運送の不完了と運送賃請求権との関係について、一方民法の原則を反覆適用するとともに、他方海上運送上の危険を斟酌して陸上運送の規定を準用し、かつ若干の特別規定を設けている。これらの規定は、いずれも任意規定に属しているから特約によってその適用を排除・制限しうることはいうまでもない。

(1) 備船者が、契約上荷揚すべき目的港またはその港内のワーフ、バースを指定すべきに、それをなさず、また指定した港またはバースが安全でない(unsafe port or unsafe berth)場合には、適当な港またはバースに到着しなければならぬ。

そこで、運送品が、運送の完了しない間に滅失したり毀損したりした場合、その運送賃請求権はどうなるか。この問題に対し、商法は、別段の特約のないことを前提として、船主に「運送賃危険」(freight risk)を負担させ、「運送品の全部又は一部が、不可抗力に因って滅失したるときは、運送人は其の運送賃を請求することをえず、若し運送人が、既に其の運送賃の全部又は一部を受取りたるときは、之を返還するを要する」としている^(商・七五六条、七五七条、七五八条)。

- (2) ① "Shipowner is not entitled to any freight if the Cargo is lost during the voyage: he bears the risk for the freight." の原則は、英・米をはじめ諸外国の立法ならし判例・学説上普く認められている (Scrutton, op. cit., p. 330; Poor, op. cit., pp. 77-80; Ripert, op. cit., no. 1629; Schaps & Abraham, op. cit., S. 504; Smeesters & Winkelmoelen, op. cit., p. 482. 独商・六一七条、スカンジナビア海法一二五条)。英法では、前払運送賃は運送品が滅失した場合でも返還を必要としないところは他と異なっている。

商法は「運送品の全部又は一部が不可抗力によって滅失したときは」といっているが、この「不可抗力」の語は、文字通り嚴格な意義に解する要なく「船主の責に帰すべからざる理由に因る」意に解してよく、また「滅失したとき」とは、運送品が単に物理的に皆無に帰した場合のみではなく、その性質を変じ経済的価値を失ってしまった場合を含めての意に解すべきである。傭船契約が、運送品が完全な物として到着することを目的とし、単に形式的に到着することを目的としないことからみて当然である。ところが、商法は運送品が不可抗力により「滅失」したときとのみいい「毀損」したときのことについては、何もいっていない。その毀損の状態 (damage or deteriorate condition) が、実質的に滅失と同一視しうる場合——運送品が物理的変化により取引の通念上同一性を保っていない(3) なり、ほとんどその「商業上の価値」(commercial value) を失ってしまったような場合には、滅失と同じようにみて差支なく、したがって、毀損しても荷揚港に到着した以上、滅失と同一視しうる程度の毀損状態に至らない限り、運送賃の請求を拒絶することはできないし、そのような毀損が、船主側の責に帰すべき事由による場合は、損害賠償の問題を生じるにしても、その運送賃の全額について請求権を認めるべきである(松本・法学新報三三卷六号一三六頁、小町谷・要義中巻II四五八頁)。また、商法が「運送品の全部又は一部が不可抗力により滅失したときは、その運送賃は請求することはできない」と規定していることから、さらに、航海傭船契約が請負契約たる性質を有するものとされることからみて、その一部たりとも

滅失した以上、当然運送貨の全額を請求することは、許さるべきではないと解する者がある。しかし、この考え方は、第七七六条第一項と運送貨に関する他の多くの規定（商一七六〇条一、七七一七条一、七六二条）との均衡をとることを忘れているばかりでなく、備船契約につき請負の理論に余りに拘泥するものであり、到底賛成することはできない。そもそも、法が「その運送貨」といつているのは「滅失したその部分のみに対する運送貨」を意味するものであり、全部の運送品が完全に運送されたことを確たる条件とする特約をしておかない限り、滅失したその部分のみの運送品に対する運送貨の請求をなしえないものと解さざるをえない。もちろん、運送品が一部滅失した場合でも *lump sum freight* の特約があるときは、全部の運送貨の請求をなしうる。

（3） スカンジナビア海法は多少異なっている。基本的には、取引の通念からすれば、運送品が荷受人に引渡されたときの実質と船積されたときの実質とが、その同一性を保っているかどうかということよりも、果してそれが商業的価値（*commercial value*）を依然保持しているか否かに重点をおくべきであるとしている。それで、運送品が船積されたときと荷揚港で引渡されたときと比較して、その実質的同一性を保つていても、それが商業的にみて最早価値がないとなされる限り、滅失と同一視すべきである（Gram, *op. cit.*, p. 341）。

このように、運送品が、運送中に滅失し荷揚港に到着しないときは、それが船主の責に帰すべき事由によると不可抗力によるとを問わず、備船契約の履行は不能となり、運送貨請求権は発生しない。しかし、この原則は、それほど強行性をもつ不動的なものではなく、特約によって排除することをえ、運送貨前払並びに受取った運送貨不返還の特約は、事実広く行われ、判例もまたその有効性を認めており、さらに、商法は公平の見地から特別の規定を設け、船主が、運送債務を履行しようとしても、全然なすことをえなかった場合、または到底不完全でしかなしえなかったような場合、運送債務は不履行に終ったとしながらも、例外として運送貨の全部または一部の請求をなしうることを認

めている。

(一) 全額運送賃

(1) 運送品の性質・瑕疵により、または傭船者の責に帰すべき事由により滅失・毀損 運送品が、その性質または瑕疵によりまたは傭船者の責に帰すべき事由によって滅失したときは、船主は、運送賃の全額を請求することができ(商・五七六条Ⅱ、七六六条、國際海運(〇条Ⅱ、民・五三六条、獨商・六)。商法は、運送品が不可抗力により滅失したときは、運送賃請求権の発生を認めていない。しかし、運送の不完了が船主の責に帰すべからざる事由による以上、運送品の滅失の直接の原因が傭船者の過失に存する場合はもとより、運送品の性質もしくは瑕疵による場合には、傭船者の事業に附随する危険として、船主に運送賃の全額の請求をなしうることを認めるべきであり、公平の理念に合致する。このように運送賃の全額の請求をなすには、船主において運送品の滅失が、運送品の性質もしくは瑕疵または傭船者の過失による事実を立証しなければならない。

船主、船長その他の被用者の責に帰すべき事由により、運送品の全部が滅失した場合には、傭船契約中にいわゆる「免責約款」(exception clause)が設けられ、それが有効であっても、運送賃の請求はなしえない。免責約款は、船主の損害賠償義務を免除する特約たるに過ぎず、債務不履行の事実を履行があったものとする効果はなく、したがって運送賃請求権を認める積極的根拠を与えるものではない。

(2) 船長の処分による運送品の滅失 船長が(イ)船舶の修繕費、救助料その他航海を継続するに必要な費用を支弁するため運送品の全部または一部を売却または質入した場合(商・七六四条)、(ロ)航海を継続するに必要なため運送品を航海の用に供した場合、例えば航海の途中燃料が欠乏したためやむをえず運送中の石炭・木材その他の物を直接燃料に

供した場合（商・七六四條²、^{号・七一九條}）、（イ）航海中船舶及び積荷に対する共同の危険を免れしめるため運送品の処分——食料、燃料の

欠乏または船舶の応急修理の必要を生じ、そのために直接運送品を使用したり、船舶が海難に遭遇し修繕を要することとなり、運送品を売却してその代金を修繕費に充当した場合（商・七六四條³、^{号・七八八條}）には、船主は、運送貨の全額の請求

をなすことができる（商・七六六條）。このうち前二者の場合は、船主により運送品の損害の賠償をなすを要し、後者の場合

は、共同海損として損害が分担義務者によって填補され、これらいずれの場合にも損害賠償額の算定に関し、法律上一定の標準が設けられてあり、その損害賠償額は積荷の到達すべきしときにおける荷揚港における価格によって定められることになっておりその価格中には常に運送貨に相当するものが加算されている。それで、もし仮に備船者において運送貨の支払を要しないものとすれば、処分された運送品の備船者のような利害関係人は、不当に二重に利得することとなる。当然防止されなければならない。⁽⁴⁾ 商法第七一五條第二項及び第七九四條第二項は、ともに但し書を設け二重利得を防止している。

（４）英法では、これらの場合、船主に対し全然運送貨請求権を認めていない。どこまでも運送の仕事の完成ということに重点をおいているからである。ただし、損害の填補額を計算する際運送貨の額は控除される。

（３）備船者の行為による運送の不完全　　備船者・荷受人が運送品の受取を怠りまたはその受取を拒絶もしくはその受取をなすことができない場合または船主が荷受人を確認することができない場合には、船主は、運送品を契約の本旨に従って荷受人に引渡すことができないのであるが、この場合商法第七三四條により供託をなしうることが認められている。それで、荷受人のため運送品を供託したときは、船主は運送債務を完全に履行したこととなり、備船者に対し運送貨の全額の請求をなしうる。

ところが、傭船契約は、商法の規定を越え、その運送賃条項において“Ship and/or Cargo lost or not lost”運送賃は支払われなければならないとしている。この条項により、船主は運送中に運送品に何が起こきようとも、運送賃請求権を失うことなく、運送賃の危険は、すべて傭船者の負担とする。このような運送賃危険の転換は、運送賃条項で運送賃前払としている場合、一般的な慣行となっている (Gilmore & Black, op. cit., p. 184)。いずれにしても、運送賃の危険負担は、当事者にとっては、大きな負担たるを失わない。それで、このような危険は、契約上その危険を負担することになっている当事者において special insurance を締結し、これによって填補されるのが普通である。果して然らば、實際上運送賃危険に対する経済上の負担が大きいといっても、保険契約上支払われる保険料といった少額に過ぎないことになる (Salvig, op. cit., pp. 229-272)。

(二) 割金運送賃

船主は、運送という仕事を完成しなければならないが、その完成が妨げられたとしても、すでに一部の運送がなされたときは、船主はそれまでにすでに一部の運送を実行し、航海準備のためにも航海そのもののためにも相当の費用を支出しており、また、傭船者にあっても一部の運送がなされたため幾分の利益をうることも少なくない。それで、このような場合、傭船契約が、ただ請負契約たる性質を有することを根拠に船主に対し運送賃の請求を拒否することは、当事者間における経済上、公平を欠くものであり、さりとて、船主に運送賃全額の請求をなしえしめることはまた不当といわざるをえない。それで、すでに一部の運送がなされたときは、その結果に応じて適当な運送賃の支払を認むべきである。これがいわゆる割金運送賃であり、古くから存する制度で、独・仏・伊等の大陸主義は制度上認め、これに反し、英法では、船舶が沈没しまたは不可抗力によって運送の目的を達することが不能となった場合でも、

直ちに備船契約を終了せしめることなく、航海を継続すると否とは、専ら当事者の意思にかからしめ、割合運送賃の制度を認めていない。わが国の商法は、大要大陸主義に倣い、航海中に船舶が沈没したり、修繕が不能となったり、捕獲されたとき及び船舶の発航後において航海または運送が法令に反するに至ったとき、その他不可抗力によって契約をした目的を達することができなくなり契約を解除したとき、備船者に、割合運送賃を請求しうることを認めている。

（三）全部備船における余剰船腹の利用による運送賃の帰属

全部備船契約を締結し、これに附随して備船者以外の者の貨物を積込むことをえ、かつその運送賃を自己のものとなしうべき旨の特約をなすことがある。船主が、経営の合理化により運送賃請求権取得の確保と増加を図るためである。このような特約があるときは、これによって取得しうべき運送賃は、仮令多額になっても、本契約の備船料から控除する必要はない。これがため備船者の全船腹の利用の基本的利益が妨げられてはおらず、依然全部使用の建前に立って船主に余剰の一部利用の便宜を供与し、その結果收受しうべき運送賃たるに過ぎない。余積利用により、船主が備船者に対し負うべき損害賠償責任及び取得運送賃の不当利得返還の不利を阻止する消極的效果あるにとどまらず、進んで余積運送賃の計算関係の帰属をも約したものであり、船主は余積運送賃につき清算義務を負うことはない

（石井・海商法二二八頁参照、大審院・明治四〇・一一・三、
（第一民事部判決（明治四〇年（オ）第四二二号運送賃請求事件））。

IV 運送賃の計算

運送賃は、国家が統制経済を必要とするためまた戦時その他国家事変による臨時必要とするため創定される公法規

説

定によって制限を受けることがあるが、原則として、当事者間において自由にそのときの海運界の状況に基づき折衝して定める。

論

航海傭船契約にあっては、船舶は通常一または数航海における満船貨物 (full cargo) の運送に従事する。このような運送に対する報酬とその運送賃の計算 (calculation of freight) は、往々、運送される貨物の実際の数量とは無関係に on a lump-sum basis でなわれることがあるが、普通航海 (voyage) を中心に、本船が運送する貨物の数量により (on the actual quantity) なされる。この場合、重量トン数で表示される船舶の「積載能力」 (vessels lifting capacity) は、ほとんど貨物のために当てられるが、その一部は、本船の備品、供給水 (船員用、蒸気船のエンジン用)、燃料油—所要燃料の積込量は、航海の長さ及び航海途中の燃料供給利用の可能性による—等の、運送に必要な需品のため保留しておかれる。貨物の「積載能力」は、船積・荷揚港または狹隘な海峡の通路 (intervening waterway) における吃水制限を受ける特定の航海にあっては自ら制限を受けることになろうし、普通、夏期満載吃水線 (full summer (plemol) marks) における本船の排水量との関連において表示されている関係上、ある季節域あるいは気候域 (夏・冬、熱帯・寒帯) から運送可能な貨物に影響するような他の区域へ通航できる能力を要求されることもある。しかし、航海傭船契約ベースの傭船料の計算は、一般にこのような吃水制限や通航区域の影響を顧慮しないで簡単に行われる。それで、航海傭船契約ベースの傭船料計算は、次のように表わされる (吃水制限及び通航区域の影響は無関係)。

仮定名目船型

五〇、〇〇〇重量トン

除外 除外項目、備品・水

五〇〇トン

航海備船の運送賃について（上）

燃料油（非常用のものも含む）

二、〇〇〇トン

載貨量

四七、〇〇〇重量トン

航海備船料（トン当り五ドルと仮定）

二三七、五〇〇ドル

（5） 参考のため定期備船契約の備船料支払計算の例を掲げよう。定期備船契約における備船料は、普通一暦日もしくは三〇日当りというように契約書に表示され一カ月間をベースとして支払われる。船舶載貨能力は、夏期吃水時の公式載貨重量トンである（本船の船型を五〇、〇〇〇重量トン、備船料を三〇日につき重量トン当り三ドルと仮定する）。

仮定名目船型

五〇、〇〇〇重量トン

総日数

三〇・〇日

控除（仮定 off hire）
の日数

一・五日

純備船日数

二八・五日

備船料支払額

一四二、五〇〇ドル

$$(3.00 \text{ ドル} \times 50,000 \times \frac{28.5}{30.0} = 142,500 \text{ ドル})$$

航海備船における運送賃の計算は、普通、船主・備船者間において、本船の載貨能力を基本に航海—運送区域の長短・難易—を基礎に、貨物の種類・個数、重量または容積もしくは価額に従い自らの経験を生かし船腹の需給状況を勘案して、各場合箇別に行うか、または予め公表されている賃率表（tariff rate: tarif du frêt: Frachttarif）に従うか、さらに運送された貨物も数量とは無関係に一定の金額とする。ところが、運送賃の額またはその算出の標準しか定めなかったり、稀にはそれらの定めすら全然しなかったりする場合もありうる。このような場合を慮りドイツ商

説論

法・スカンジナビア商法は極めて簡単に「船積の地及び外における慣習上の運送賃を支払うべきである」とし(一八九条)、このような特別規定を欠く英・仏をはじめわが国においても、理論上同様に解すべきであるとされている(小町谷・要義中 卷Ⅱ七四三頁。) Carver, op. cit., p. 1161; Danjon, op. cit., p. 839; Rodière, op. cit., p. 100) には、やむをえず船積港—荷揚港ではない—における船積時を標準にして、その時の当該貨物の運送賃市場の相場に よるべく、そのような相場さえも存しない場合には、同種貨物の平均運送賃により、それもできないときには、各種の事情を総合し、衡平な裁量により相当な運送賃を定めるよりほかならう(小町谷・研究三卷五九頁。Papenhejm, III, §514。)

(6) 当事者間に運送賃についてなんらの特約がなされていない場合でも、直ちに無賃の運送の特約をしているものとみるべきではない。運送賃について特約しても無賃運送を、また極めて軽少な賃率を約している場合もある。これらの場合、一般的にみて異常な特約とは思えないが、なお特約として尊重し、その効力を生ずるものとみるべきである。

実践上、航海備船契約には、普通運送賃条項 (freight clause) がおかれている。それによると、運送賃の計算方法として、実際に運送される貨物の積高すなわち「貨物量」 (cargo quantity) の「重量」 (weight) もしくは「容積」 (measurement) を単位として既定の運送率に従い計算するものとするか、実際に積み込んだ「貨物量」とは直接の関係なく、船舶の積載能力の範囲で、船舶または船腹を単位にして一定の金額を包括的に決定するか、そのいずれかを採用している。前者は、一般に広く行われ、後者は、偶々行われているに過ぎない。わが国においては *Beizai charterparty* のみ実際上の必要から、その、第二条で、この定額 (船腹) 運送賃 (lump sum freight) を認めている。

普通「航海備船契約」にあつては、運送賃の単位、すなわち「運送賃建」 (freight basis) は、例外の場合を除き、

運送品の容積と重量の二つとし、そのいずれによるも可能とするとともに、計算するに当り「船積量」(intaken quantity)とするか、それとも、「引渡量」(delivered quantity)とするか、特約によりいずれかを基準にしている。そのいずれを基準とするかは、固より当事者の自由ではあるが、「引渡量」によるとした場合、運送品の種類により、重量にしてもまた容積にしても運送中長途の航海において、その性質・状態、その取扱ひ方法のためかなりの変動を生じる。ある種の貨物殊にタンクで運送する液体貨物 (liquid cargo)、穀物・塩類のようなバラ積貨物 (bulk cargo) は、一般にある程度、荷役中及び運送中に増減を生ずるものとされている。このような貨物量の通常生じる変動による運送貨に及ぼす危険は、船主・備船者のいずれが負担するか、また船積時のそれか、それとも荷揚時のそれかを明確にしておかないと、減少をきたす貨物にあっては、計算を「船積量」によるとすると、当然備船者の負担に、「揚荷量」によりなされるものとする船主の負担となり (Gram, op. cit., p. 52)、重量または容積の増大をきたすものにあつては、船主・備船者の負担は、全く相反するいずれかの結果となり、いずれに決するかにより、当事者に大きな影響を及ぼし争を生じ易い。予め適当な解決の途を講じておかなければならない。

すでに述べたように、商法は、揚地計算主義を採っている(商・七五五条)。この規定は、任意規定であるから、特約をもって運送貨額の算定基準を定めることが多い。標準備船契約書から例をとってみよう。

(1) 積地計算主義 貨物の性質上、また近距離運送のため貨物の重量・容積が、船積みるときと荷揚のときで事実上差が少ないといった場合行われる。例えば、Baltcon (art. 2-A), Freight to be paid at the rate of 20 Cwts intaken weight.⁽⁷⁾

(2) 揚地計算主義 貨物の重量・容積が船積の際と陸揚の際とで差が大きい場合、揚荷量 (delivered quantity) に

説

論

の計算に於ては、(c) Austral art. 5, Freight shall be payable at the rate of per ton of 2240 lbs. or 1016 Kilos. net weight delivered. (d) Form C, On being paid freight.....all English weights delivered.

(c) Fosfo art. 4, Freight to be paid in cash on right delivery of the cargo.

(3) 選択計量主義 石炭・鉱石のようなバル積貨物に於ては Baltoon art. 2; Welsh coal charter, art. 1; Polcoalvoy

art. 23; Savorecon art. 2. また小麦その他の穀類に於ては Synacon art. 2 は、備船者に対し、そのうちどれか、選択権を与へる。そのうち例えは (i) Synacomex art. 4 The freight agreed under this charter-party is to be per ton of 1016 Kilos. {net intake weight. net delivery weight. (ii) Genorecon, art. 4 The freight at the

rate of.....per ton of.....outturn weight or, in case of non-weighting at port of discharge, Bill of Lading weight.

(7) また Centrocon art. 2 per ton for wheat and/or maize and/or rye, loaded in River Parona へ、船荷証券記載の数量すなわち船積量に基づき計算すべきものとするものである。

このように、運送賃計算に関する条項は、標準契約書式によって、ある程度異なるところがあるが、備船者の立場からすると、一般的にいつて貨物の性質上通常減量をきたすものについては、引渡した貨物量を基準として計算するか、その基準決定につき選択権を持つことが有利であるとされる。しかし、この「運送賃選択権条項」では、運送賃を備船者(荷受人)が受取った貨物の数量により支払うことを選択した場合、荷揚港での必要な重量検査のために要するあらゆる費用を自ら負担しなければならないことになり、またその時点での重量測定のため貨物の陸揚作業がおくれ碇泊期間が経過して思はず滞船料を負担しなければならない破目に陥ることさえなしとしない。それで、Baltoon

書式の選択権条項は、「荷揚中に重量を測定するための費用並びに不便さにより、備船者（荷受人）は、概して船荷証券上に表示されている重量が多すぎると判断するに相当の理由の存する限り、引渡し重量に基づき運送貨を支払うことを選択するもの」としている。

ところが、ときどき一航海または数航海と共に、特定の期間について運送貨を定めている場合がある。航海と期間とのうちいずれを標準とすべきかの疑問を生じる。このように運送貨につき航海のほかに特に期間を約するのは、その航海が、予想以上に延引した場合における損失を船主が全部負担する危険を回避するために備えたものである。このような特殊な目的を持つ期間をもって運送貨を決める場合は、それを基準にして取扱うべきである（小町谷・要義中
巻II四九七頁）。

商法の規定如何。特に規定して「運送品の重要又は容積をもって運送貨を定めるときは、その額が、荷揚港における運送品引渡当時における重量又は容積によって之を定める」とし（商・七
五五條）、Freight to be payable per net weight delivered によることを明らかにしている。この規定は、航海備船契約が、その性質上民法にいう請負契約であることとを前提としたものであり、運送品の船積における重量または容積が運送中に増減を生じ、荷揚時と相違をきたしていても、すべてその結果を船主のみに負担させて、一応簡潔に法律関係を処理すべきことを期待しているものといえる。したがって、この規定は、任意的であり、反対の特約をなすことを排除するほどのものではないことは明らかである。それで、荷揚港で引渡すに当り、再び計量するための時間と費用とを避けるため「運送貨の計算は、船積地における船積時における重量または容積による」となしうるし、また、このような特約がなくても、備船者（荷受人）の責に帰すべき事由により重量または容積に変動を生ぜしめたときは、却って船積のときにおける重量または容積によって計算しなければならない（小町谷・前掲四七九頁、⁽⁸⁾
Ripert, II, no. 1605）。

(8) 商法は、運送品の重量または容積をもつて運送賃の額を定めるときは、荷揚港における運送品の引渡し当時の重量または容積によるとして、ただであつて、運送賃の額の算定が、重量または容積の両者のうち、いずれによつてなされるべきかについて定めていないし、船主・備船者のうち何人が決定しうるのか、明らかにしていない。多少異論はあるが、この場合における選択権は、特別の事情のない限り運送賃の請求権者にあるものと解すべきであらう。

ところで、運送賃の額は、すでに船荷証券に具体的に明記された運送品の重量または容積によつて計算されている。それに、商法第七五五条のように運送賃の額は、荷揚地における引渡し当時における重量または容積により定めることになる、両者のうちいずれによるべきかが問題となつてくる。ドイツ商法第六五六条の規定のように積極的に船荷証券の記載による旨を明記していないわが国の商法の下では解釈上自ら議論が生じる。ある者は、ドイツ商法の影響を受け、船荷証券上に運送品の重量または容積が、具体的に明記されている以上、船荷証券の「文言証券性」から船主と直接の契約の相手方たる備船者（荷送人）以外の証券所持人との関係においては、その記載によるべきであつて、そのような明文をおいていないわが国の商法の下においても、第七五五条の適用を排除するものとみるべきであるとする（商・六（二九条））。これに反し、ある者は、ドイツ商法の如く積極的に証券の記載による旨の規定のないわが国の商法の下においては、航海中における運送品の容量の変化は、備船者でない証券所持人といえども、海商取引の常識として当然予想しなければならぬ。ただ、船荷証券に容量の記載があるからというだけで直ちに商法第七五五条の適用するものと解することは、できないとして（（小町谷・前掲）（四八四頁参照））。

(9) 船荷証券にしばしば記載されている Quantity or quality unknown なるいわゆる不知約款は、単に船主の免責に関する特約に過ぎないものである。したがつてこれにより商法第七五五条の規定を排除することはできない（（小町谷・前掲）（四八三頁））。イギリスの判例法では、船荷証券に Quantity or quality unknown の文言があるときは、もはや船積数量の立証は許されないものとして

52 (New Chinese Antimony Co. v. Ocean S.S. Co. (1917) 2 K.B. 664.)

しかし、実践上では、備船契約において荷受人に引渡された運送品の数量または船荷証券に記載された数量のうちいずれかによって運送貨の額を定めるものとし、⁽⁹⁾ *At receiver's option on quantity delivered or on bill of lading quantity, less 2 per cent.* のように、その決定上の選択権を荷受人または船荷証券所持人に与えていることが多いが、ときには、船主に与えていることもある。このような特約を設けた根本目的は、荷揚港における運送品の計量に要する貴重な時間と無用の費用を節約しようとするにあって再度計量を行いそれによって知りえた実際量と証券の記載量とを比較して選択権者にその有利と認める方を選ばしめようとするものではない^(小町谷・前掲四八四頁)。それで、荷受人または船荷証券所持人が、この選択権を有する場合、その選択権は、船主からの荷揚準備完了の通知があったとき、それに基づき遅滞なく行使しなければならない。もし、証券記載によって運送貨を支払う旨の意思表示をなし、実際引渡しを受けた運送品の数量が、記載の数量より少なかったような場合であっても、運送貨の額は、当然証券の記載に従って決めなければならない。しかし、記載の数量より少ない不足部分については、選択権の特約が、船主の免責を許すものではなく、船荷証券の証券的効力によって船主の責任を問いうる。⁽¹⁰⁾

(10) 船荷証券所持人の選択権行使により、船主が運送貨につき不利益を受けた場合、その不足額につき、備船者に対し請求なしうるか否かについては、特別の事情のない限り否定すべきである^(小町谷・前掲四八五頁)。

外国における立法及び学説についてみる。先ずドイツ商法第六二〇条は、わが国の商法第七五五条がそのまま模倣したものであり、オランダ商法第四九二条第一項も同趣旨の規定となっている。スカンジナビア法は、別に規定を設けてはいないが、一般に運送貨の額の計算は、*Shipped quality* に基づいてなすべきものとしている^{(Jantzen, op.}

説論

cit., p. 237; 同法・一二五条後段参照⁽¹⁾。次に、英・仏の学者の見解は分れ、フランスのある学者は、船積地における重量または容積によるべきであること (Kipert, op. cit., no. 1605)、他の多くの学者は、反対に陸揚地を主張している (Danton, op. cit., III p. 154; Lyon-Caen, op. cit., no. 756; Valroger, op. cit., no. 758)。また、英国においても判例に対する学者の解釈が分れており、ある学者は *Dakin v. Oxley* 事件の判例を基本的なものととして、船積時の重量または容積を標準とすべきであるとし (Scrutton, op. cit., art. 147)、他の学者は、*Gibson v. Sturge* 事件の判例を基礎にして、船積の時の重量または容積の測定と陸揚時のそれらの測定の結果を比較して少ない方によるべきであるとし、運送品の運送中に減少したような場合、その部分については運送が完成しなかったものであるから、運送賃請求権が発生する理由はなく、したがって、常に最低の数量を標準として運送賃の額を算定すべきこととなる (Carver, op. cit., para. 1158; MacLachlan, op. cit., art. 370)。英法上の解釈としては、後者の方が正当ではなからうか。しかし、このように簡単に船積地における数量と陸揚港におけるそれとを比較して少ない方によるべきであるとする、船積港における計量が必要となり、備船者 (荷受人) は、ことさらに運送賃の支払を遅延せしめるため、故意に船積港における計量の当否を争う口実となすおそれなしとしないであろう。

(11) Freight shall not be payable on the goods not inexistence by the end of the voyage, unless they have been lost as a consequences of their own nature と規定している。

運送賃の額を確定するため、運送品の重量または容積を計量する必要がある場合、その計量のため要する費用が多額に昇ることがあり、何人が負担すべきかが問題になる。別に特約もなく商慣習もなければ、原則として船主において負担すべきである (Carver, op. cit., p. 297; Rodière, op. cit., no. 101; Schaps & Abraham, Ann. 1 zu § 593)。運送賃を取

得する立場にある者は運送人たる船主であり、したがって、運送貨が如何ほどであるかを主張し立証すべき責任ある者は船主自身でなければならないからである。しかも、契約上、運送貨算出のため船積前に備船者（荷送人）において計量すべきことになっていたような場合はもちろん、運送品の性質上船積前に船積地で計量しなければならない場合には、⁽¹²⁾ 備船者（荷送人）において計量すべきものと推定され、したがって計量に要する費用も、備船者（荷送人）の負担に属するものとの推定を受ける（*Merryweather v. Pearson* (1914) 3 K.B. 587）。例えば、木材の運送貨の支払について *Freight is payable 'per intaken piled fathom'* としてある場合には、備船者（荷送人）は、船積前に木材を立法形に積み重ねて計量しなければならない。その計量を懈怠したため、荷揚地において船主が計量しなければならなくなったとしたら、その計量に要した費用は、船主において損害として求償することができる（*Merryweather v. Pearson* (1914)）。

また、備船者（荷送人）は、運送中ないし積・揚作業中に減量する運送品については、荷揚港における *delivered weight* で計算した運送貨で支払うのが、利益であり、荷揚港で計量させたときは、そのため直接要した費用をまた、その時点における計量のため荷揚遅延から生じた滞船料を負担しなければならない。したがって、備船者（荷送人）が計量しなかったため、船主が荷揚港で船積港における測定標準に従って計量した場合、それに要した費用は、備船者（荷受人）の利益のためなされたものであるから、備船者（荷受人）において負担しなければならない（（小町谷・要義 中巻Ⅱ四八一頁、島賀陽・海商法三三八頁、*Peterson v. Ronason & Son* (1926) 42 T.L.R. 608））。

(12) 船主が、船荷証券記載の積荷の数量によって運送貨を請求することとしてある場合、備船者がその数量につき異議があり、反証するために行う運送品の計量に要する費用は、備船者において負うべきである。

V 運送賃請求権者と支払義務者

航海傭船契約における運送賃請求権者は、海上運送人であつて通常の場合は船主である。航海中の船舶を譲渡した場合、特約がないときは、その運送賃請求権は譲受人に帰することになる（商八六条）。しかし、傭船者に対する関係においては、運送賃債権者の変更を生じないで依然旧船主であり運送賃債務者は、傭船契約の相手方である傭船者（荷送人）である。

A 運送賃請求権者

航海傭船契約において運送賃の請求をなしうる者は、契約の当事者たる海上運送人—船舶所有者・船舶賃借人—であり、船舶共有の場合には船舶管理人（ship's husband, managing owner）であり、これらの代理人である。しかし、傭船者により再傭船契約（subcharter）が締結された場合、船舶の所有者により保険委付、船舶または運送賃が他に譲渡された場合もしくは質権、抵当権が設定された場合には、何人が運送賃の請求権を行使しうるかの問題を生じる。

船舶は、各港間を航海し、各船積地または荷揚地において運送賃を取立てる者が必要である。その任に当てられた者が船長である。それで、船籍港外においては、船長は運送賃の取立をなすことができる（商・七五）。しかし、今日では、船舶仲立人、運送取扱人等が船主の代理人として運送賃取立の事務を行っているので、船長のこのような権限は事実上著しく制限されている。それで、船長は、船主の本店または支店の所在地をはじめ運送賃の取立を委任された

代理人の所在地においては、特別の授權がなければ運送貨を取り立てる権限がないとされている（小町谷中巻、正五〇二頁）。

船主が航海中の船舶を譲渡した場合には、航海によって生じる損益は、譲受人に帰属する（商八・六）^{（八八・六）}。しかし、これは譲渡関係の当事者間の計算関係をいつているにとどまり、運送貨の債務者に対する関係においては、依然海上運送人たる船主が請求権者である。運送貨請求権は、船舶所有権と関係なく単独に譲渡することができる。もちろん運送貨債務者に対する対抗の問題を生じるが、それは民法の規定によって決すべきも、船主と譲受人との関係においては、譲渡と同時に移転の効果を生じ、譲受人が運送貨の請求権者となる。

また、被保険者たる船主が、航海中に船舶の保険委付（*abandon*）をした場合には、委付後に運送貨を得たときは、その運送貨は全部保険者に帰属することになる。しかし、船舶が行方不明もしくは官の処分による押収により委付された後に船舶が安全に航海を完成した場合には、海上運送人たる船主は、依然運送貨請求権を有する。船主が委付すれば、保険の目的物につき有した一切の権利が保険者に移転することになるが（商・八）^{（三九・八）}。この一切の権利とは、保険の目的物の上に存する権利——保険の目的物の所有権またはその残存物の所有権——であり、運送貨の如きはそのうちに包含されてはいない。運送貨は、独立した保険の目的物たりえても、船舶保険の目的物ではない。

航海備船契約の備船者により再運送契約が締結された場合には、主たる備船契約に基づく運送貨と再備船契約に基づく運送貨とを生じる。船主が、備船契約の趣旨に従って運送を完了すれば、備船者に対しその備船料を請求なしうることはいうまでもないが、再備船者（荷送人）または荷受人に対し再運送貨はもちろん、備船料の支払を請求することはできない。しかし、船荷証券が船主により、発行された場合は異なり、船主はその船荷証券に記載された再運送貨額——備船料の額の処何を問わず——荷受人たる船荷証券所持人に対して請求することができる。しかし、再運送人

説

―備船者―が、船荷証券を発行したときは、再運送人が、請求権を持つことになる。船主と再運送人―備船者―との間の運送賃の支払は、備船契約に基づいてなされるのであるから、船主が再運送賃を取り立て、その額が運送賃の額より大きいときは、船主は、その差額を再運送人に返還しなければならない。

論

英法上、抵当権者は、船舶につき現実のまたは觀念上の占有をしていないときは、運送賃に対する権利を取得しない。そのような占有があれば、抵当権者は、船舶が取得中の運送賃と、占有を行うようになってから後に取得する運送賃のすべてを請求する権利を有する (cf. *Shillito v. Biggart* (1903) 1 K.B. 683)。わが国においては、船舶に対する質権にしても抵当権にしても、船舶及び属具のみを目的とするから、英法におけるようなことは考える必要はない。

B 運送賃支払義務者

何人が、運送賃の支払義務者であるか。専ら船主と備船者と間の契約または船荷証券上の記載の文言によって定まる。このような契約がまたは記載の文言がなくても、備船者は、契約の当事者として、また第三者たる荷受人は、支払の便宜から通常支払の義務者とされている。

(一) 備船者 (荷送人)

備船者は、備船契約の運送委託の当事者として運送賃支払義務を負う。反対の特約がない限り、備船契約における運送賃支払の義務者は、常に備船者 (charter) である。

備船者は、船主から交付を受けた船荷証券の裏書譲渡により他に運送品の所有権を移転しても、契約上の運送賃支払義務は免れない。運送賃の支払を請求された場合、先ず船荷証券所持人に対してなすべきであるとして自己に対する支払請求を拒絶することは許されない。苟しくも、備船契約において名目上相手方たる備船者となっている以上、

常に運送賃の支払義務を負わねばならず、契約が、運送品の所有者自らにより締結されたか、他人が代って締結されたかは、問うところではない。それで、備船者というものの、うちには契約上の本人 (principal to the contract) ではなく他人のための (for other person) broker として契約を締結したに過ぎない者がある。これらの者は、運送品の船積を終えまたは船荷証券の交付を受けた後は、本人に対する義務を尽してしまつたにもかかわらず船主に対する運送賃支払の義務という矛盾した重圧を受ける。このような重圧からの脱出を希求する備船者の立場を考慮し設けられたのがいわゆる責任中断約款である。それで、約款は当初次のような言句で—"The charter being concluded by N.S.L., the broker, on behalf of another party, it is agreed that all liability of the former shall cease as soon as he has shipped the cargo, the owners and master agreeing to rest solely upon their lien on the cargo for freight and demurrage. —綴られていた (Janzen, op. cit., p. 195)。一九世紀の中葉の頃から cif contract の発成するところも、専ら英国の業界において作り出され多くの判例の解釈により布衍され、予想を越え欧米諸国の業界に普及して行つた。⁽¹³⁾

(13) このように起原的にみると、英国において専ら他人のため行動する特殊な agent または broker の立場を考え、その保護のため設けられたものであったが普及するに伴い、そのように限られた者のみのためでなく、広く一般的標準的条項として備船契約に取り入れられ (See, Gran, Als. p. 570)、その条項についてなされた各国における裁判所の判決は、国際的な魅力 (international appeal) を持つやうになつた。わが国の業界における反応はそれほどでもないやうである。

責任中断約款といつても、種々の形をとっている。その基本的趣旨を知ろうとするには、現状の複雑化したものによるよりも、最初使用された "The liability of the charterer to cease as soon as the cargo shipped, and the master to have a lien on the cargo for freight dead freight, and demurrage. —" といふ簡単なものによ

説 論
 する方が、却つて的確に目的を達しうる。これにより運送品の船積が完了すると同時に、契約上傭船者の負担する運送賃等の支払義務を免除し、その代りに運送賃等の請求権を確保するため、船主が、特別に *possessory lien* を一運送賃請求権には *common law lien* が法的に認められ、滞船料請求権には *contractual lien* が契約上与えられ—持つ—ということが窺われる (*Scrutton, op. cit., art. 54*)。何の制限もなく真に簡單明瞭そのものである。しかし事實はこれに

反し、この約款の性質上自主ないし独立性に乏しく、契約中の他の関連条項の強い影響を受け、多くの疑義を生じ、訴訟上の争を惹起せしめた。⁽¹⁴⁾

(14) 多くの争を経つてきた詳細な約款の例として “Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead freight, demurrage and damages for detention, Charterers shall remain responsible for dead freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at the port of discharge, but only to such extent as the owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo (Uniform General Charter, B & W.S.C. 1922)”。

それでも、責任中断約款について、直接一般的にいふことは、この約款は、船主が運送品上に *possessory lien* を与えられる範囲において効力を有すること、言い換えれば、*lien* の存在乃至設定することは、傭船者の負う人的責任の免除 (*exemption*) の前提条件であり、傭船者の人的責任は、*possessory lien* により取り換えられる範囲において免除される。傭船者は、船主が運送品上に *possessory lien* を取得しうる限度において運送賃その他の支払義務から免脱される (*Carver, op. cit.; Scrutton, op. cit. pp. 174-5*)。このように傭船者の負う人的責任の「免除」(*exemption*) と船主の持つ物的担保の「留置権」(*possessory lien*) と間に緊密な共存の關係—a *coextensive or interdependent relation*—が成立する。すなわち、The cesser of liability is coextensive with the lien and the 「共存の原則」

(coextensive principle) こそ、責任中断約款の根本則である。

責任中断約款を正しく解釈し理解するには英法式の background に立つて考えることが必要であるとすると、今こんな約款が、法体系を異にするわが国に持ち込まれたとしたら、わが国法上どのように取扱うべきか、相当混乱を来すのではなからうか。ところが、今日までほとんど實際問題を生じたこともなく、また学者の説くところも極めて簡単で、わが国においても大体英法と同趣旨であるときよく、解釈上注意を要するといひ、わが国法上、船主の留置権は被担保債権の存在を前提としているのであるから、船主が荷受人に対し運送品を引渡し、運送貨請求権を取得するまでは（商七五、三條一）、その効力を発生しないことにしなければならないとし、そればかりでなく、責任中断約款により運送人が運送品の競売権を行使しないときは、備船者に対する請求権を失うと定めている商法第七五八条の規定は排除されることになるといひ（村田・海商法テ、キスト一六〇頁）、この特約のわが国の商法における趣旨は、運送品の競売代金が備船料その他の運送費用を弁済するに足りない場合でも備船者は責任を負わない趣旨であるとともに、船主は、商法第四五四条に掲げる手続を踏まなくても、備船者に対して損害賠償責任を負わないことをも含むと解せられるといっている（小町谷・要義中巻、田中・詳論、三三六頁）。これらの考え方にも、それぞれ理由はあるが、私はさらに、二、三実際的な問題を捉えて、考えてみることにする。

わが国のように、船主の留置権が、法によって与えられている場合には、わざわざ、留置権設定のため特約として書面に表示する必要はないが、船荷証券には少なくとも、留置権により担保される運送貨等の請求権の存在を明示しておかなければならない。責任中断約款により、運送品の船積を終り船荷証券の交付を受けた備船者は、運送貨等の支払義務を免れることになるにしても、裏書譲渡を受けた証券所持人は、運送品上に一定の権利を取得するが、当然

運送貨等の支払義務を負うものではない。しかし、船主は、運送品上に留置権を有する結果、証券所持人が運送品の引渡を受けようとするならば、運送貨その他の支払をしなければならぬ。もとより、これがために証券所持人を運送貨等の支払義務ある者とみるべきでない。わが国のように、船主の留置権が、法により与えられている場合には、わざわざ留置権の設定の特約をして証券面を表示しておく必要はないが、少なくとも、留置権により担保される運送貨その他の請求権の存在を明示しておかなければならない。言い換えれば備船者自ら、船荷証券に備船契約中の運送貨に関連する条項の引用文句を入れておかねばならない。その引用文句は *This bill of lading is subject to the terms, conditions and exceptions of that charter to which it refers as per charterparty* とするだけでは不十分であり、特殊な性格を持つ責任中断約款については、また特別な引用文句により明示されていない限り、— *Cesser clause* そのものを包含せしめておかない限り— 単なる一般文句によつては、その引用の効果を生じせしめることはできない (Hill S.S. Co., v. Hugo Stinnes, Ltd (1941) S.C. 324) ことに注意しなければならない。

(15) 船積地において備船者が運送貨等の支払をしていなかった場合、それを荷受人たる船荷証券所持人に知らせるための最小限度の方法は、その船荷証券に未払の運送貨等の金額を明記し、さらに *lien clause* の全文を記載しておくことが必要であるとされている。

責任中断約款の成り立つ原則は備船者の運送貨等の支払義務が免除されるときに、船主の債権を担保するに足る留置物の存在である。それで、留置権の留置の目的物たる運送品は、備船者が責任を免除される債務額を満足せしめるに足る十分な価値を持つていなければならない。船主が留置権を行使しようとしても、それができないとか、担保物はあるが十分な担保的価値を持っていないといった事情が存する場合には、責任中断約款があつても、備船者の責

任は残ることになるのだろうかと疑問を生じる。考えてみなければならない。実際問題として運送品が担保物として、船主の運送貨その他の債権を満足せしめるに足る価値を持っていないかも知れない。それで、ある備船契約書に、備船者の責任は、ただ *The cargo is worth for the freight, dead freight and demurrage* を条件としてのみ免除するとしているが、ことさらにこのような特約がなくても、備船者の責任免除は、*Coextensive principle* 上、運送品が、船主の運送貨等の請求権を満足せしめる限度に留っており、したがって足りなければ、その限度において、また、運送品が、政府の行政令により出港を停止されたり、荷揚港向け航行中本船の沈没とともに滅失してしまったりしたとしても、備船者の責任は免除されることなく、復活・残存することになる（Capelle, op. cit., S. 485; Tibergh, op. cit., p. 613）。

（二）荷受人 荷受人（consignee, réceptionnaire, Empfänger）の意義については、ドイツ商法上議論が存し、あるいは、単に運送品を受取るべき者（Destinatar）であるとし、あるいは、実際に自己の名をもって運送品を受取った身分上の証明ある者であると争われているが、わが国の商法上では、単純に広く運送品の引渡を受けるべき者と解して差支ない。ところで、備船契約の直接の当事者でもない荷受人が、どのような法理に基づいて、運送貨を支払わなければならないかについては、かなり異論の存するところである。船主と備船者（荷送人）との間の第三者のためにする契約（民・五
三七条）に基づくとする説が有力であるが、なおかなりの難点があり（加藤・講義
八七頁以下）、結局、わが国の通説の認めるように、運送品を受取ることを条件として運送貨その他の金額を支払う義務を負わしめ「荷受人が運送品を受取ったときは、運送契約又は船荷証券記載の趣旨に従い運送貨、附随費用、立替金、碇泊料、共同海損分担債務、救助料を支払う義務を負う」と定めた商法第七五三条第一項―ドイツ商法第六一四条第一項に基づく―の特別規定によるものと

説 解さざるをえない。⁽¹⁶⁾

(15) 荷受人が、船長に対し運送品の引渡を求めた場合に船長が留置権を行使しないで、運送品の引渡をなした限り運送賃の支払を約したものと推定される (Scrutton, *ibid.*)。

この荷受人の運送賃支払義務は、備船契約そのものの意思効果として発生するのではなくて、荷受人が船主から運送品を受取り、法律の力により発生する法律上の効果であり、荷受人の運送賃支払債務負担の意思いかんの如きは問わない。しかし、荷受人が、運送品を受取る際船主と特約を結び、そのような効力を排除することは可能であるとともに、運送品を受取らないうちに、運送賃支払義務の発生を定めることも一向差支えない。

そこで、このような荷受人が運送賃を支払う義務を負うことによって、備船者の運送賃支払義務が、消滅することになるかどうかについて疑問を生じる。備船者の運送賃支払義務は、消滅するということなく、依然存続し、ただ荷受人がその支払をなしたときは、同一の法律関係から生じた債権・債務の関係であるから、その支払によって目的が達成され、備船者の支払義務が消滅することとなる。このような結論は、英・仏・独等の学説の均しく認めるところである (Danjon, III, no. 842; Abbot, *op. cit.*, p. 683; Pappenheim, *op. cit.*, III, S. 538 ドイツ商法では、第六二五条、第六二二条の規定のため、結果は、反対となる)。備船者、荷受人の両債務の關係は、不真正連帶債務と解すべく^(石井・前掲二四三頁、田中・詳論三三六頁)また、備船者と荷受人との内部關係は、全く備船契約外の両当事者間の売買契約——特に *cui* 売買——等により定まる。

VI 運送賃の支払

運送賃は、どのようにして、何時・何所で支払われるか (how, when and where payable)、その支払の時期・場所及び方法について述べなければならない。

A 運送賃支払の時期

運送賃は、運送という仕事の完成に対する報酬である。その支払は、特約または商慣習がなければ、運送が完成し荷受人に運送品を引渡すと同時に、また、割合運送賃のように運送が完成しないのに請求なしうる場合には、その不完成の確定後運送品が引渡されたものとしてなされる。運送品の引渡と運送賃の支払とは、同時履行 (payment to be made concurrently with delivery) の関係にあるからである。それで、荷受人としては、船主から運送品引渡準備完了の通知後支払えばよいが、運送賃支払の準備ができていなければ、運送品の引渡の請求をなすことはできない (Scrutton, op. cit., p. 350)。大量に運送された運送品を数回にわたり分割して引渡をなす要する場合には、その部分につき引渡の準備が完了し、かつその部分に対する運送賃の算出が可能であるならば、その部分については運送が完了したこととなり、その部分の引渡毎に運送賃の支払を請求なしうべく、荷受人は、特約なき限りこれを拒絶することはできないとともに、運送品の引渡と Paris passu で運送賃を支払えば足りる (Carver, op. cit., p. 925; Scrutton, *ibid.*)。

(17) 荷受人は、運送品の引渡を受ける前—運送賃の支払をなす前—であっても、その準備行為として必要ある限り、船内にある

説

運送品の検査をなすことは、許されなければならない (Serutton, op. cit., p. 349)。

論

しかし、実践上では、運送賃の支払時期については、なんらかの規定を設けているのが普通である。ある備船契約書は、運送賃は荷揚港における運送品の荷揚げと同時にまたは荷渡しと同時に (on unloading or on delivery of the cargo) なすを要すると記載して原則通り運送賃後払の条項 (freight collect clause) を設けている⁽¹⁸⁾。また、ある備船契約書は、反対に船積地において全額の運送賃の前払 (in advance of the entire freight) をなすべく旨の特約を設けている。わが国の日本海運集会所作成の標準契約書式は、普通この種のものの一種 (Nipponevoy, 1963, art. 2; Contra, Intertankvoy, 1976, art. 12)。¹⁹ この場合、前払時期は on completion of loading or signing of bill of lading, 或は on sailing or on final sailing of the vessel from the port の如く定めらる (Cutley, op. cit., p. 90; Puchta, op. cit., S. 101)。²⁰ しかるに、港を sailing したときのみ、final sailing したときのみ、或は、港を去るような海域を去る、時とはどのような時刻をいうのか。明瞭を欠いている⁽²¹⁾。

(20) 例え、Gencon charter, clause 4 payment of freight は、The freight to be paid……in cash without discount on delivery of the Cargo……the receiver of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners. Cash for vessel's ordinary disbursement at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent to cover insurance and other expenses. 今田 Cash for……この場合は、現金で実践をなす (Cutley, op. cit., p. 87; Puchta, op. cit., p. 100)。

(19) このよう港を去るものは、法令や地理学によって定められたものではなく、船主・備船者等によって取引上通常使用されている意味のものと解すべき、発航する (Sailing) とは、船長が予定の航海をなす意思をもって抜錨 (break ground) する、最終的発航 (final sailing) とは、本船が抜錨し、一時的に定まらぬ確定的に港を去る——getting fairly clear of the port for the purpose of proceeding on the voyage となる (Carver, op. cit., p. 951)。

商法第七五三条、第七五五条、第七五六条等の規定自体が、明らかに運送品引渡の時に運送賃の弁済期が到来することを前提としている。

B 運送賃支払の場所

運送賃の支払をなすべき場所は、特約がなければ、船主またはその代理人の営業所であり、営業所のないときはその住所である(商・五、
(一六条))。

当事者は、支払の便宜上船積地、荷揚地以外の関係のない他の地を支払場所とすることもできるが、(イ)日本からの輸出貨物で日本で締結された傭船契約書に Freight to be payable upon completion of loading in Kobe. と記載されてあれば当然積地払であり、また Freight to be payable…… on delivery of bill of lading と記載されているとその船荷証券中に Freight paid in Kobe と記入されているときは、その船荷証券の交付は、運送賃の受取証の働きをなしていることにより (Scrutton, op. cit., p. 350)、船積地の神戸における船主の営業所または住所が支払の場所であり、(商・五、
(一六条)) (ロ)アメリカから日本への輸入貨物について、日本で傭船された契約書に「Charterers to prepay freight in Cash in Tokyo at the rate of yen equivalent to Thirteen Dallrs Fifty Cent u.s. Currency per ton of 2,240 lbs……」とつった特約があれば揚地払であり (ハ)日本の輸入商人が、ニューヨークの輸出商人からカナダ積の穀物を買取り、Shipper が傭船契約を締結し、運送賃はニューヨークで支払われるときは (Freight to be paid in New York) ニューヨーク、カナダの積・揚地外の他所地払である。

傭船契約書に、英法のいわゆる傭船者の「責任終止約款」(cesser clause)が、おかれているときは、傭船者の責

説 任は、船積と同時に免れることになるから、その傭船者の運送賃支払債務も免除される (Carver, op. cit., p. 1204) ことになる。

論 C 運送賃支払の方法

運送賃は、反対の特約のない限り割引することなく現金で (in cash) 内国の貨幣をもって定めると外国の貨幣をもって定めるとを問わず支払われる。しかし、通貨の交換率の変動の甚だしいときは、契約締結時と運送賃支払時との間における通貨変動の危険を負わねばならない。争を避けるため、その支払通貨は、内国通貨かそれとも外国通貨か、明確にしておくべきであり、運送賃が二種以上の内外通貨をもって表示されているときは、当事者のいずれに選択権があるか、さらに決算の方法をどうするかについて定めておくべきである。外国通貨をもって定められている場合における支払方法は、原則として民法第四〇二条及び第四〇三条の規定によって決定される。

運送賃は、現金払が普通であるが、なお相殺、代物弁済が有効になされた場合には、支払があったものといいうる。交換計算への組入れも同じように解して差支ない。約束手形の振出しもしくは為替手形の引受は、厳格な意味では、まだ弁済があったとはいい難く、疑問であり、むしろ例外に属するものとして相手方の同意を要するものと解すべきであらう。⁽²⁰⁾

(20) 手形または小切手によって支払がなされる場合、その弁済が「運送賃の支払に代えて」なされたときは、代物弁済となる。通常の場合、そのような支払は弁済のためになされたものとの推定を受けよう。

VII 運送賃支払の責任

航海備船契約における運送賃支払の責任は、原則として人的無限である。ただ、割合運送賃の場合は、法文上運送品の価額を限度としているので有限責任である。商法は、これ以外例外を認めていない。それで、運送品の価格が下落した場合においても、予定の運送賃の支払をなすを要し、運送品の委付をなすが如きことは許されていないし、運送品が液体であるとき運送中流出した場合に対して例外的に物的有限責任を認めている外国の立法も少なくないようであるが (Rappenheim, III, S. 553) 、わが国の商法は、認めていないし、英・米法もまた認めていない (Abbott, p. 363) 。立法論として、かかる例外を認めざるを可とする。

