

イタリア航海傭船契約の実証的研究

栗
田
和
彦

目次

一 序論

二 イタリア航海備船契約書の分析

二〇一 前文

二〇二 船舶の提供

二〇二〇一 船舶の特定

二〇二〇二 提供状態

二〇二〇三 提供場所

二〇二〇四 提供時期

二〇三 船積

二〇三〇一 運送品

二〇三〇二 碇泊期間

二〇三〇三 碇泊料

二〇三〇四 船積費用

二〇四 航海

二〇四〇一 直航義務

二〇四〇二 陸揚港

二〇五 運送人の責任

二〇五〇一 免責事由列挙

二〇五〇二 パラマウントクローズ

二〇五〇三 有責事由列挙

二〇六 荷送人による補償（船荷証券の発行）

二〇七 運送賃

二〇七〇一 運送賃の計算基準

二〇七〇二 運送賃の支払場所・時期

二〇七〇三 運送賃の支払債務者

二〇七〇四 確定取得の合意（保証運送賃）

二〇七〇五 留置権条項

三 結 章

われわれは、定期備船契約、とりわけ、その法的性質について考察するために、視座をイタリア法に求め、まず、定期備船契約との共通性をしげしげ論じられる船舶賃貸借契約について分析をなし、つぎに、イタリア航行法上の備船契約の規定を分析し、さらに、イタリアの海運実務界において実際に使用されている定期備船契約書 *Italtempo* (正式名・*Contratto di noleggio a tempo*・*コントラット・イタルテンポ*) の研究をなした。そして、定期備船契約は、船舶賃貸借契約の性質を帯びるものではなく、運送契約の性質を帯びるものである、という(暫定的な)結論に達した。しかし、この結論に対しては、なおも、強い反論がなされることが予想されるので、われわれのえた結論の正しさを吟味するために、航海備船契約を実証的に研究しておく。

本稿においては、イタリアの海運実務界において実際に使用されている航海備船契約書 *Italviaggio 1961* (正式名・*Contratto di Trasporto Marittimo di Carico Totale*・*コントラット・イアルヴィアージョ*) の基本的構造を分析するにとじよう。*Italviaggio* は、イタリアの海運実務界において実際に使用されている船舶賃貸借契約書 *Italscato 1956* (正式名・*Contratto di Locazione a scafo nudo*・*コントラット・イタルスカト*) と *Italtempo* と同じく、*Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Genova* により作成された(一九六一年)。*Italviaggio* の使用状況について論じた文献が筆者の手元がないが、同じ作成者の手になる *Italtempo* がイタリア国籍船舶についてイタリア人業者間でなされるドライカーゴ用の船舶の定期備船契約には排他的に使用されていることから、*Italviaggio* もイタリアの海運実務界において広く使用されていることは容易に想像しうる。

以下、Italviaggio の基本的構造を分析するについては、先に Talempo の分析に際して世界的に著名な定期備船契約書との対比をつねに心がけたように、世界的に著名な航海備船契約書との対比を行いたい。そうすることにより、各書式の共通点、ちがいなどが自ずから明らかになるであろうことは、定期備船契約書の分析の場合と同じである。

- (1) 拙稿「イタリア法における船舶貸借」(一)(二)(三)・関大法学論集三三卷六号二二八頁、同三四卷一号一五一頁、同三四卷二号二九二頁。
- (2) 拙稿「イタリア航行法における備船契約」・関大法学論集三六卷三・四・五号二三七頁、拙稿「イタリア航行法第三九三条における船舶提供者の責任」関西大学創立百周年記念論文集下・二九三頁。
- (3) 拙稿「イタリア定期備船契約の表証的研究」(一)(二)・関大法学論集三六卷六号一三三頁、同三七卷一号一四頁。
- (4) 拙稿「イタリア定期備船契約の表証的研究」(二)一四七頁以下、とりわけ、一五二頁以下。
- (5) 定期備船契約を船舶貸借契約と船長・乗組員の労務供給契約の混合契約とするわが国の多数説・判例からの反論のほか、イタリアにおける Eugenio Spasiano などの反論があげられる (Noleggio e trasporto: Il significato dei formulari, Trasporti, 1978, pag. 162 e segg.)。
- (6) Domenico Papagno: Il noleggio di nave, Genova 1975, pag. 24.
- (7) 拙稿「イタリア定期備船契約の表証的研究」(一)一一五頁。

二 イタリア航海備船契約書の分析

二一 前 文

Italviaggio の形式は、他の航海備船契約書と別段のちがいはない。まず、名称の表示がなされる。コードネーム “Italviaggio 1961” と正式名称 “Contratto di Trasporto Marittimo di Carico Totale” が並記されている。正式

名称から、*Itaviaggio* は、「運送契約 (contratto di trasporto)」を志向していることが明白である。

名称表示について、契約日付の記入欄があり、そして、つぎのような前文がある。すなわち、

「運送人——本所においては以下において〈運送人〉と称される……氏と

荷送人——本所においては以下において〈荷送人〉と称される……氏とのあいだにおいて、以下のごとく合意され規定される。」

両当事者間において、以下、三五ヶ条の条項にしたがい契約が締結(合意)されることが明示される⁽¹⁾。

航行法においては、備船契約の当事者には、船舶提供者、備船者、⁽²⁾そして、物品運送契約の当事者には、運送人、

荷送人なる名称が与えられている。*Itaviaggio* は、契約当事者を運送人、荷送人と称している⁽⁴⁾。この点にも、本契

約を運送契約とする約款作成者の意思をみることができる。また、*Itaviaggio* においては、二二二一でみること

になるが、第一条で運送人の資格、すなわち、船舶に対する法的地位・資格が表示される。書式の下欄外の注(1)に、

「運航者 (Armatore)」、管理運航者 (Armatore / Gerente)⁽⁵⁾、借主 (Conduutore)」、定期備船者 (Noleggiatore a tempo)

または航海備船者 (Noleggiatore a viaggio)」が列挙されており、そのなかから適宜選択され、第一条のブランクに

記入される。

(1) 契約費用は、第三二条が定めている。契約費用「本契約に必要な登録費用およびその他のあらゆる費用は、荷送人の負担とする。契約が公的な媒介人を介して締結され、そして、その媒介人のみによって署名された場合、登録費用は、慣習あるときは、その登録を必要とした当事者負担とする。」

(2) 航行法第三八四条、第三八五条(運航者なる名称が用いられることもある)。

(3) 航行法第四二一条、第四二二条。

(4) 通常みられる航海備船契約書は、契約当事者に、船主、備船者なる用語を用いているが、本所では、他の航海備船契約書式と対比する場合においても、Itaviaggio の用法にならい、運送人、荷送人なる用語を用いていることにする。なお、Italtempo は、契約当事者を船舶提供者(運航者なる名称が用いられることもある)、備船者と称している。

(5) Pagano; op. cit., pag. 33によれば「Armatore/Gerente」は「いわゆる「pro hac vice-owner」のことのようである。pro hac vice-owner は、しばしば、船舶貸借契約の借主にあてられる用語であるが、Italscario は、借主にあてられる用語「Conduttore」を用意している。以上のような事情から、Armatore/Gerente の訳語として管理運航者は、いかにも、こなれていない印象を与えるが、読者諸賢のご了解をえたい。

二二二 船舶の提供

二二二一 船舶の特定

備船者にとって、特定の性質を備えた船舶を備船する利益は、同じく備船契約といっても、一般に、航海備船契約におけるより、定期備船契約におけるほうが大きい⁽¹⁾、といわれている。そのことは、一般に、定期備船契約における船舶の特定に比べて航海備船契約における船舶の特定は簡略である、という事実や、いわゆる代船条項が多くの航海備船契約書にみられるのに反して、定期備船契約書には余りみられない⁽²⁾、という事実からも、推察しうる。

Itaviaggio には、代船条項はみられないが、その船舶の特定の仕方は、多くの航海備船契約書の場合と同様、簡略である。第一条が運送人により提供されるべき船舶の特定をしている。

船舶の性質 「運送人は、船名……………、国籍……………、総トン数……………、純トン数……………、船級……………、有効積載メートルトン数……………(5パーセント内外)なる性質を有する……………(2)を……………(1)の資格において提供することを宣言する。」

(1)の部分には、二二一でみたように、書式の下欄外の(1)にある運送人の資格を表す選択肢より適宜選択され記入される。また、(2)の部分には、同じく、書式の下欄外の(2)にある船舶の種類を表す選択肢「汽船 (piroscafo)」、機船 (motonave)」、タービン船 (turbonave)」、機帆船 (motoveliero) またはその他」から適宜選択され記入される。

(1) Leopoldo Tullio: I contratti di charter party, Padova 1981, pag. 67.

(2) Tullio; op. cit., pag. 70 e segg. が航海備船契約書にみられる代船条項を系統的に分析している。

(3) Supplytime 第二十一条は、定期備船契約書における代船条項の稀有な例外として知られている。

二二二二二 提供状態

船舶の提供状態、とりわけ、堪航能力が本質的重要性を帯びることは航海備船契約においても変わりはない。⁽¹⁾多くの航海備船契約書は不堪航と積荷の損害に関する運送人の責任について、直接関連づけた規定を置いている。⁽²⁾

多くの航海備船契約書は、船舶の提供状態・堪航能力に関する独立した規定を有している。たとえば、Interankvoy 76 第一条や Shellvoy 4 第一条などのような規定である。それらの多くは、船舶に堪航能力を持たせるために、相当の注意 (due diligence) をなすべきことを直接的に明示している。そして、堪航能力担保の時期について、⁽³⁾ コモン・ロー上も、また、航行法第四二一条によっても、航海開始時とされているが、多くの航海備船契約書は、単に、航海開始のときに限定せず、航海開始前、開始時そして航海中に広げている。⁽⁴⁾ さらに、航海備船契約書は、⁽⁵⁾ “tight, staunch, strong and in every way fitted for the voyage” という文言を、一般に、備えている。この文言が「船主は、単に船舶が船積開始の時及び事後の航海の各段階において堪航性を有するのみならず、更に船舶が積地向予備航海を開始する時にも堪航性を有する旨担保すること」⁽⁷⁾を意味することは、周知の事実である。

ひるがえって、*Italiaggio* は、どのように、船舶の提供状態・堪航能力について、規定しているであろうか。多くの航海備船契約書と異なり、独立した規定を設けることなく、第二条(動静)において、船積港と積荷とともに、簡略な言及をしているにすぎない。

動静 「船舶は、現在、……………にあり、

船積港 着手すべき航海のために、良好に配乗され、適切であり、強固であり、かつ、総ての必需品を備えており、……………または、安全に到着しうる付近の場所に赴き、そこで荷送人の指定する地点で、常時浮揚して安全に、積荷……………を積み取らなければならない。」

ここにみられる「着手すべき航海のために、良好に配乗され、適切であり、強固であり、かつ、総ての必需品を備えており (*essendo bene equipaggiata, idonea, stagna, e provvista di tutto il necessario per il viaggio da intraprendere*)」という文言が “*tight, staunch, strong*……………”と同様の意味を有しうるもののかは、断定を許さないように思われる。しかし、イタリヤにおいては、航行法上、運送人の堪航能力の担保は(備船契約における船舶提供者のそれも)、航海開始時のみならず、航海中も続く、と解する立場が有力である。⁽⁸⁾うえにみたような文言を含まうえ、相当の注意をなすべき時期を限定していない以上、堪航能力の担保は航海中も続く、と解される可能性が強い。

(1) 前掲拙稿・一二六頁。

(2) *Italiaggio* 第二四条のその例のひとつである。

(3) *Compagnie Algerienne de Meunerie v. Karana* [1960] 1 *Lloyd's Rep.* 132.

(4) 航行法第三八六条および航行法第四二二条上は、航海開始時ではなく、正確には、「発航前 (prima della partenza)」をさす「航海開始前 (prima dell'inizio del viaggio)」であるから、ロンドン・ロー上と航行法上の堪航能力担保の時期が正確に一致するか議論の余地があるかもしれない。しかし、ここでは、航海中も(発航後あるいは航海開始後も)堪航能力担保義務を負うか否かを問題にしてゐるので、これ以上は立ち入らなうでおく。

(5) Bepevoy 2 第二十条がその例 “Owners shall before, at the commencement of and throughout the voyage exercise due diligence to make and maintain the vessel”

(6) Grainvoy 第三五条一項は、航海開始前と開始時のみに相當な注意をなすことを規定しているが、第一条に “tight, staunch, strong……” の文言を有してゐる。

(7) 高橋 正彦「標準航海備船契約の研究」昭和五一年・一一七頁。

(8) Adriano Fiorentino; I contratti navali, Napoli 1959, pag. 91, Sergio Ferrarini e Giorgio Righetti; Appunti di diritto della navigazione, Pr. speciale (1), Torino 1978, pag. 39. 反校訳・Tullio; op. cit., pag. 81, Gustavo Romanelli; Profilo del noleggio, Milano 1979, pag. 144.

二二二 提供場所

(a) 安全港 航海備船契約においても、船舶の提供場所は、運送人の船舶提供義務の履行場所であるから、その指定は重要である。そして、定期備船契約の場合と同様、提供場所の安全性がつねに問題となる。とりわけ、荷送人が提供場所の指定をなしその安全性を担保した場合の荷送人の責任の問題が重要である⁽¹⁾。

われわれは、すでに、ジェノヴァ地裁一九六六年四月六日判決が、契約上、提供港が明示されていれば、安全性について明示的担保があつても、備船者のあらゆる責任は排除される、としたことについて、検討している⁽²⁾。ジェノヴァ地裁の立場に符合するのが Synacomex 第二条と第三条である、といわれている⁽³⁾が、提供場所の安全性を担保した荷送人の責任に関する約款は、大きく、ふたつの方向を示している。すなわち、「絶対的担保 (absolute warranty)」

というように規定している。いわゆる「near」条項である⁽¹⁾。運送人は、この規定により、船舶の安全が害される場所への進行を拒否し、そして、他の場所に進行する権限を与えられる⁽²⁾。すでにみたように、Italiavaggio 第二条も、通常みられる near 条項と同じように、「最寄りの場所」につき定めている。

near 条項は、運送人に船舶の赴くべき場所を変更する権限を与えることになるが、しかし、その機能する場合は、思いのほか、かざられている、というべきかもしれない⁽³⁾。まず、near 条項が機能する地理的限界についていうと、船積港への入港あるいは船積港のある河川への航行が阻害された場合に near 条項は機能するにしても、公海あるいは船積港から遠い海域における航行が阻害された場合に near 条項は機能しないのであろう⁽⁴⁾。

また、契約締結まえから阻害が発生していた場合、near 条項は機能するか、という議論がある。阻害は後発的なものにかざるべきであり、ある地点に行くことを引き受ける運送人はそこが入港可能かを確認すべきである、という消極的意見もある。しかし、とりわけ、運送人といえども船積港の水深を正確に知っているわけではないので、阻害は後発的なものにかざらない、とする意見も有力である。後者に立てば、当然、near 条項が機能するための時間的制約はなくなる。いずれと解するかで大きな差異が生じるように思われるが、near 条項が実際に機能するのは、船積港が航海備船契約書に特定されている場合のみであって、今日多くみられるように、船積港が一定の区域から選択しうるようになっていた場合には、near 条項はほとんど機能することがない⁽⁵⁾。

さらに、阻害は物理的な性質のものにかざらず、あらゆる性質の阻害が near 条項を機能させるはずであるが、実際には、戦争、ストライキ、結氷、王侯の行為など主な船舶の航行の阻害原因については、別の規定がもうけられている⁽⁶⁾。それらの規定が機能するかぎり、near 条項は機能しないのである⁽⁷⁾。

- (1) Geoffrey Marston; The "Near" Clause in Charterparties, *Journal of Business Law*, 1962, p. 42. 少くも「near」条項に関する問題点を述べた整理が、The Athamas (Owners) v. Dig Vijay Cement Co. Ltd. [1963] 1 Lloyd's Rep. 287 なる当時議論を呼んだ判例の「この論文とその事件を契機に書かれたものである。」
- (2) Tullio; op. cit., pag. 87.
- (3) Berlingieri; op. cit., pag. 151 e seg.
- (4) Berlingieri; op. cit., pag. 148 e seg.
- (5) Berlingieri; op. cit., pag. 149 e seg.
- (6) イギリス判例 Dahl v. Nelson [1881] 6 App. Cas. 38 に「それは確認されているが、おそらく、異論をみなす意見はあつた。」
- (7) Tullio; op. cit., pag. 88, Berlingieri; op. cit., pag. 151 e seg.
- (8) near 条項に関しては、本文で検討した問題点のほか、阻害の継続時間の問題が重要かもしれないが、高橋・前掲書七六頁以下の考察に譲る。

二〇二四 提供時期

(a) 船舶の到着予定日 運送人の船舶提供の履行時期は、備船契約上、重要性を有する。すなわち、定期備船契約の場合、船舶提供の時期が備船料計算の始期にあたり、航海備船契約においては、碇泊期間の始期に一致するからである。航海備船契約においては、解約期日 (b) でみる (1) の指定とともに、通常、船舶の到着予定日が規定される。たとえ「expected ready to load about」⁽¹⁾ というような文言によってである。

もちろん、運送人は、このような文言によって、船舶が船積港に到着予定日に到着することを担保するものではなく、契約締結時点において運送人が持っている情報に基づく予測でしかない。したがって、予見不能のあるいは運送人の責に帰すべからざる事由によって着船が遅れた場合、運送人は履行遅滞に陥らない。⁽²⁾ しかし、上記の文言に

“with all convenient speed” & “with utmost despatch” という文言が、組み合わせると、運送人は、船舶が船積港に到着予定日に到着することが合理的に確実な時点で船舶を出帆することについて、絶対的義務(担保)を負うことになる。⁽³⁾

Italiaggio は、提供時期について “expected ready to load about” というように、契約書で到着予定日を明示する方法を採用しなかった。Centrocon 第一二条にみられるように、第四条で船積のための碇泊期間の始期と解約期日について定め、第三条で運送人に着船予定日の通知義務を課している。ここでふたつの条項をみておこう。

第三条 通知 「運送人または船長は、………における………の船舶の船積港への到着予定日の通知をなす義務を負う。」

第四条 船積の碇泊期間の始期と解約 「船積の碇泊期間は、………以前には開始せず、………までに船舶が船積準備完了しなければ荷送人の契約解約権は存続する。荷送人は、もし、要求されれば、船積するかまたは解約権を行使するかを、書面で、少なくとも、船舶の到着予定時の四八時間前までに、通告しなければならない。」

しかし、Italiaggio は、英文の “with all convenient speed” & “with utmost despatch” に相当する文言がみあたらない。したがって、運送人は、船舶の到着予定日について、絶対的義務を負うことにはならないように思われる。

イタリア(民)法上は、到着予定日における不着船につき、運送人が債務不履行責任を問われるのは、到着予定日を通告した時点で、運送人が通常の注意を払ってその義務を遵守しえないことを知りうる状況にあった場合にかぎり

れる。そして、さらに、荷送人は、運送人の不履行(到着予定日における不着船)が荷送人の利益を考慮して重要性を有しなければ、到着予定日における不着船に基づき契約を解除することはできない。(イタリア民法一四五五条)⁽⁴⁾。そこで、到着予定日のほかに、荷送人の解約権行使期限も約定される。通常、解約権行使期限までには、荷送人の着船に関する利益が重要性を有するようになり、イタリア民法第一四五五条が適用されることになる。⁽⁵⁾

(1) Gencon 第一条の文言。同様の文言は、英文の航海備船契約書に多くみられる。

(2) Berlingieri; op. cit., pag. 141.

(e) Tullio; op. cit., pag. 90. 英国判例上、確立された考えである。(Monroe Brothers Ltd. v. Ryan [1935] 51 Ll. L. R. 179 など。高橋・前掲書・六六頁以下参照)。

(4) イタリア民法第一四五五条 「契約は、当事者の一方の不履行が、他の当事者の利益を考慮して、重要性を有しなければ、解除されえない。」(風間 鶴寿「全訳イタリア民法典・追補版」昭和五二年・二二六頁参照)。

(5) Tullio; op. cit., loco cit. 船舶の到着予定日の約定は、荷送人に解約権行使期限前に契約の解除権を与える機能をはたらく。すなわち、たとえ、船舶が解約権行使期限前に到着することができる場合でも、荷送人の利益が到着予定日には重要性を有していることを立証できれば、荷送人は契約を解除しうる。

(b) 解約期日 解約期日の機能および法的性質に関する議論は、航海備船契約と定期備船契約で異なる、とは考えられない。⁽¹⁾ それらについては、すでに、検討したことがあるので、⁽²⁾ ここで、*Itaviaggio* の解約期日の特徴を確認するに留まっておこう。

Norgrain 第四条や *Baltimore Form C* の前文に代表されるように、碇泊期間開始日と解約期日だけを規定するものと、また、*Gencon* 第一〇条に代表されるように、碇泊期間開始日と解約期日のほか、解約権行使の意思の有無を荷送人に対し問いうる権限を運送人に認めるものがある。*Itaviaggio* 第四条は、^(a)でみているが、*Gencon* 第一〇

条に類似する、といふ⁽³⁾。

(1) *Marson; The Cancelling Clause in Charterparties, The Journal of Business Law, 1969, pp. 187* は、解約条項に関する英米の判例を手際よく分析している。英米の判例法に基づく研究であるから、定期備船契約と航海備船契約の差異をよく意識していない。イタリアでも、同様である (*ad es. Berlingieri; op. cit., pag. 145*)。

(2) 前掲拙稿・一三二頁。

(3) *Italempo* 第四条も、解約権行使の意思の有無を備船者に対し問うる権限を船舶提供者に認めているが、船舶提供者が備船者に解約権行使の意思の有無を問うための要件（船舶の現在の動静と到着予想日を明らかにすること）が付されている。*Italviaggio* 第四条にはこのような要件は付されていない。

(c) 解約権行使期限 *Norgrain* 第四条や *Baltimore Form C* の前文などのように、碇泊期間開始日と解約期日だけを規定するものは、運送人にとって不利益であることはいうまでもない。⁽¹⁾

Gencon 第一〇条は、運送人の利益を保護するため、解約権行使の意思の有無を荷送人に対し問うる権限を運送人に認めている。すでにみたように、*Italviaggio* 第四条は、*Gencon* 第一〇条に類似している。*Gencon* 第一〇条につき、解約日まで船舶が到着しえないことが明白な場合、運送人は、解約日到来前であっても、荷送人に対して解約権行使の意思の有無を問うる、と解されている⁽²⁾。しかし、逆に、荷送人は、解約権行使の意思決定を可能なき⁽³⁾り、延期したいはずである。

Polcoalvoy 第二五条 b は、荷送人と運送人の利益の調和に腐心しているもの、といふ。すなわち、船舶が解約期日に到着しえないと合理的な確かさをもって判断した場合、運送人は、遅滞なく、荷送人に対して、船舶の到着予想日を知らせ、荷送人は、到着予想日の七十二時間前までに、契約を維持するか否かを告知しなければならない、と

してゐる。

(1) 前掲拙稿・一三四頁。

(2) *Maredelantio Compania Naviera S. A. v. Bergbau-Handel G. m. b. H.* [1970] 2 *Lloyd's Rep.* 43. なる。高橋・前掲書・六九四頁に本件の紹介がある。

(3) *Tullio; op. cit.*, pag. 98.

(d) 提供遅滞責任 運送人の船舶提供遅滞によって荷送人がこうむった損害について、運送人はいかなる責任を負うか、という問題について、検討しておこう。⁽¹⁾ いくつかの航海備船契約書は、解約条項のなかで提供遅滞責任について明定している。それらのなかで、*Inter-tankvoy 76* 第六条一項第二文は、荷送人が解約権を行使するか否かを問わず、荷送人が運送人に対して有する請求権は侵害されない、⁽²⁾ としている。荷送人にとりもつとも好都合の例である。つぎに、解約権を行使した場合、荷送人の運送人に対する請求権が制限される例がある。*Biscuilvoy* 第七条である。⁽³⁾ うえにあげたものと異なり、*Italiaggio* は、解約条項(第四条)のなかで提供遅滞責任について明定していない。したがって、運送人は、イタリア民法の債務不履行に関する一般原則にしたがい責任を負うことになる。すなわち、運送人は、船舶の提供遅滞が自己の責に帰しえない原因より生じた給付の不能によって生じたことを立証できなければ、荷送人に対して損害賠償責任を負わなければならない(イタリア民法第一二二八条)。

(1) 前掲拙稿・一三六頁において、定期備船契約におけるこの問題を検討している。

(2) *Biscuilvoy* 第七条 "... charterers shall have the option of cancelling this charter party without prejudice to any claim which they may otherwise have against owners."

(3) 定期備船契約書のなかでは、*Supplytime* 第二条cは、解約権が行使された場合、船舶提供者の全面的免責を認めている。また、*Italtempo* 第四条三項は、船舶提供者の悪意・重過失による提供遅滞の場合のみ、船舶提供者に損害賠償責任を負わ

せている。

二〇三 船 積

二〇三―一 運 送 品

運送品の表示が契約当事者双方の義務に関連する、という事情は、定期傭船契約におけると同様、航海傭船契約においても、存在する。すなわち、運送人は、表示された運送品の運送に適する船舶を提供しなければならぬし、また、荷送人は、表示された運送品を用意しなければならぬからである。⁽¹⁾

しかし、オイルタンカーの航海傭船契約書の中には、運送品の表示を詳細にするものも存在するが、乾燥貨物用船舶の航海傭船契約書の多くは、あらかじめ運送品を詳細に表示するようなことはない。すなわち、石炭や木材などの特定の物品の運送のための航海傭船契約書においては、運送品の種類・性質はあらかじめ印刷文字で表示されるが、⁽³⁾通常、運送品の種類・性質については、言及されることがない。⁽⁴⁾また、運送品の数量については、運送品の種類・性質を問わず、⁽⁵⁾“full and complete cargo”という表示がなされることが多い。

Itaviaggio は、運送品の種類・性質および数量について、あらかじめ何も規定していない。二〇二―二でみたように、第二条において、運送品を表示するためのスペースが設けられている。スペースは三行にわたるので、当事者は、詳細に、運送品を表示しうるであろう。また、Itaviaggio は、“full and complete cargo” というような文言を有していないが、当事者は、第一条（二〇二―一でみた）において表示されている「有効積載メートルトン数」に基づき、運送品の数量について、合意をすることになるのであろう。なお、運送品の船積場所（甲板積貨物）を定めた第六条の規定は運送品の数量に関連する、ともいえるであろうから、ここで、みておくことにしよう。

甲板積貨物 「荷送人は、船長の判断により、船舶の安定性、安全性および操縦性に危険を及ぼさないで、積み取りうるかぎりの運送品を、自己の危険で、甲板上に、船積する権限を有する。」

荷送人が契約書に表示された運送品と異なる種類・性質の物品あるいは表示された数量より少量の運送品を船積した場合の責任についても、Italiaggio は、直接、何も規定していない。この場合の荷送人の責任については、航海備船契約が運送契約である、とする現在のイタリアの通説的見解・判例にしたがえば、航行法第四三一条および第四三四条が適用されることになる。前者は、運送人に契約の解除または更改(当初の契約の運送賃より高額の運送賃での)をなしうる選択権を与えるものである⁽⁸⁾。また、後者は、いわゆる不積運賃 (dead freight) の規定である⁽⁹⁾。

- (1) 前掲拙稿・同所頁、Tullio; op. cit., pag. 107.
- (2) Infortankvoy 76 Pt. I (c).
- (3) たゞは Sovcoal 22 欄、Nanyozai 1967 第一条。
- (4) Shellvoy 4 は、本来、オイルタンカーの航海備船契約書であるが、第二五条で、乾燥貨物についても、荷送人に船積を認めらる。そこでは、"general cargo" というようなをわめて概括的表現が用いられている。
- (5) Gencon 第一条二項、Nippomore 第一条第一文、Beizai 1964 第一条、Asabatankvoy 第一条第一文。その意味については、高橋・前掲書・八九頁以下。
- (6) Antonio Lefebvre D'Ovidio e Gabriele Pescatore; Manuale di diritto della navigazione, 6 ed., Milano 1983, pag. 490 e seg., Tullio; op. cit., pag. 107 e segg.
- (7) 破棄院一九七六年六月一二日判決・二一八二番・Diritto marittimo, 1977, pag. 195, など。
- (8) 航行法第四三一条 「船長は、荷送人によって申告されていないあるいは虚偽に指定された運送品 (cose) を船積場所 (luogo di imbarca) に陸揚げするか、または、損害賠償金のほか同様の運送品についての船積場所 (luogo di caricazione) における現在の最高率の運送賃を請求しうる。」

(9) 航行法第四三四条一項 「もし、荷送人が合意されたより少量の物品 (merci) を引き渡した場合、荷送人は、不積により運送人が節約した費用を、それが運送賃に含まれていれば、控除して、運送賃全額を支払わなければならない。」

二〇三〇二 碇泊期間

船舶は、運送品の船積・陸揚のため、かならず、船積港・陸揚港において、碇泊をしなければならない。一般に、この船積・陸揚のため荷役期間を碇泊期間 (terme di stallia, laytime) と称する。⁽¹⁾

碇泊期間がどれくらい必要かは、港湾設備・運送品の性質・船舶の大きさなどにより異なる。したがって、法律が碇泊期間を一律に定めることは、かならずしも、適切ではない。碇泊期間をどれくらいに設定するかは、当事者の具體的合意に委ねるべきである。現在、多くの立法は、碇泊期間については、当事者の合意を補充するための任意規定を設ける、という態度を採っている。⁽²⁾ イタリア航行法もそうである。

すなわち、航行法第四四四条によると、碇泊期間の始期は、合意、港湾規則または地方的慣習がないかぎり、船舶が船積・陸揚準備完了しその旨の通知が荷送人または荷受人になされたときから、進行する。そして、碇泊期間も、合意、港湾規則または地方的慣習がないかぎり、船積港・陸揚港における利用可能手段のほか船舶の構造および運送品の性質を考慮して、港長が決める。⁽³⁾ また、航行法第四四五条によると、碇泊期間は、作業日 (giorno lavorativo) により計算され、荷送人または荷受人の責に帰しえない事由により作業がなされなかった日は、計算されない。⁽⁴⁾

一方、*Italiaggio* 第一条は、船積港における碇泊期間について、つぎのように規定している。⁽⁵⁾

船積時の碇泊 「船積時の碇泊は、もし、準備完了通知が正午前になされた場合、午後一時(作業日とみなす場所においては、土曜日の午後を含む) から、もし、準備完了通知が午後六時までになされた場合(船舶が自由使用、係

留状態にあるかそうでなくとも)、つぎの作業日の午前八時からはじまるよう計算されるべき(第一〇条はそのまま)………作業日の割合で定められる。ただし、船積がそれ以前に開始された場合、碇泊は、実際の船積作業開始時点より起算される。

場所待ち中に失われた時間は、船舶が港の内または外にあると、碇泊の効果に算入される。待機場所から船積場所への移動に要する時間は、算入されない。」

この規定につき注目すべき点をふたつだけ指摘しておこう。まず、碇泊期間が作業日によって確定的に合意されるようになってきている点である。⁽⁶⁾そして、作業日を基準にして碇泊期間を定める場合に生じうる「土曜日は作業日か」という疑問⁽⁷⁾(現在は、すでに解決済みかもしれないが)に対する配慮(作業日とみなす場所においては、土曜日の午後を含む)がなされている。

(1) 碇泊期間は、碇泊料算定の基礎になるため重要である。イタリヤにおいても、碇泊期間に関する研究は進んでいる。

Beringieri; Stallie e contro stallie, Milano 1970, Righetti; Stallie e contro stallie, Novissimo digesto italiano, vol. 18, Milano 1971, pag. 79.

(2) 船舶の純トン数に応じて碇泊期間を定めたノルウェー海法第八〇条などは稀な例、というべきであろう(高橋・前掲書・二八〇頁参照)。

(3) 航刑法第四四四条 「船積および陸揚のための碇泊期間は、合意、港湾規則または地方的慣習がないかぎり、船舶が船積または陸揚の準備を完了し、物品を引き渡すべきまたは受け取るべき者に準備完了の通知が到着した時点より、起算する。

碇泊期間は、合意、規則または慣習がないかぎり、船積場所または陸揚場所の利用可能手段、船舶の構造および運送品の性質を考慮して、港長が決める。そして、物品を引き渡すべきまたは受け取るべき者に、時機よろしく、通告されなければならぬ。」

(4) 航行法第四四五条 「碇泊期間は、作業日により計算される。法律または地方的慣習に基づく休日、作業日とみなされなす。

期間の進行 (decorso) は、作業が荷送人または荷受人の責に帰しえない事由により阻害された日のあいだは、停止する (sospeso)。」

碇泊期間に関する立法の経緯および現行制度と他国のそれとの対比については、Berlingieri: Il trasporto marittimo, pag. 160 e seg.

(5) Italinggio は、陸揚時の碇泊期間についても、第二条において、別個の規定を設けている。第一条と本質的には変わりない。すなわち、第二条一項は、第一条一項の「船積時の碇泊」を「陸揚時の碇泊」に置き換え、「第一条はそのまま」の文言を削除した形式になっている（ただし、準備完了通知を表すことばとして、第一条一項は "avviso di prontezza" を用い、第二条一項は "lettera di prontezza" を用いる）。第一条二項は、第二条二項と同一文言からなる。なお、第一条が引用している第一〇条の訳は、二〇三〇四の注(10)にある。

(6) 最近では、「作業日」とだけする例は少ないかもしれない。

(7) 高橋・前掲書・三二三頁以下および四二八頁以下参照。

二〇三〇三 碇 泊 料

碇泊期間をすぎてなお、荷役が終了しなければ、船舶不稼働の事態が生じることになり、運送人は、荷送人に対して、碇泊料（滞船料）を請求しうることになる。

碇泊料は、船舶の効率のよい稼働が要求される現代においては、運送賃について、運送人の収益の重要部分を占めるに至っている。その重要性ゆえに、航海備船契約書であるかぎり、総てが碇泊料について規定を置いている。しかし、碇泊料に関する規定は、外見的には、様々なタイプのものが存在している。たとえば、Asbatankvoy 第八条や STB Voy 第八条は、碇泊料が半額に減額される場合と碇泊料が発生しない（碇泊期間が進行しない）場合を詳細に

規定している。また、Gencon 第七条は、碇泊料の支払とともに、船積港・陸揚港で合計十日間の超過碇泊期間が許容されることが、あらかじめ定められている。

Itaviaggio 第五条は、Nipponvoy 1963 第七条第一文と同様に、あるいはそれ以上に、きわめて簡略な規定である。

Itaviggio 第十五条 超過碇泊期間 「船積時または陸揚時の偶然的超過碇泊期間は、一日当たり………の割合で、一日未満は比例按分で計算され、毎日、精算され支払われる。」

碇泊料の法的性質については、イタリアにおいては、学説が分かれており、大略、三つ分類されうる。船積・陸揚行為の債務者である荷送人・荷受人の履行遅滞に基づき運送人に発生する損害の精算 (purgazione di mora) とする伝統的立場⁽²⁾、追加運送賃 (nolo supplementale) とする立場⁽³⁾、および、債権者たる荷送人・荷受人の履行遅滞に基づく損害の予約賠償金とする立場⁽⁴⁾である。荷送人・荷受人の履行遅滞責任を問う、という意味では、第一番目と第三番目の立場は共通している。しかし、現在、船積・陸揚行為を債権者たる荷送人・荷受人の協力行為、とする考えが有力化してきており、第三番目の立場の支持者が多くなってきているようである。⁽⁵⁾

(1) ただし、Nipponvoy 1963 第八条第一文は、船積港における超過碇泊期間を当事者が合意しうるように空欄を設けているので、Gencon 第七条とそれほど変わりがなく、ともいえる。

(2) Alberto Asquini: Gli scioperi portuari ed il corso delle stalle e controstalle, Rivista del diritto commerciale 1921, II, pag. 203 e segg.

(3) 破棄院一九七一年一〇月一八日判決・二九四四番・Diritto marittimo 1973, pag. 255.

(4) Lefebvre D'Ovidio e Pescatore; op. cit., pag. 559.

(5) Tullio: op. cit., pag. 152 e seg. の「早出料 (despatch money) を運送賃の割引」と考えることはできても、碇泊料は運送人の副次的給付である超過碇泊につき支払われるものであり、運送賃は運送人の主たる給付に対する報酬である。そうであれば、碇泊料を追加運送賃、とすることは不可能であろう。債権者遅滞のケースであるなら、超過碇泊期間中、作業の不能・困難性の危険は、たとえ、債権者の責に帰しえない事由によるものであれ、債権者によって負担される（イタリア民法第一二〇六条および第一二〇七条）。

二〇三〇四 船積費用

航海を実行するうえで様々の費用が必要とされる。通常、これらの費用は、固定的費用と可変的費用に分類される⁽¹⁾。これらの費用の負担は、運送契約の当事者にとって、重大な関心事である。

そして、わが国においては、定期傭船契約に関して、定期傭船契約の船舶賃貸借契約性を論証するための論拠のひとつとして、しばしば、傭船者（荷送人）による可変的費用（とりわけ、燃料）の負担があげられるほどである。すなわち、傭船者（荷送人）が海上企業主体たるがゆえに可変的費用を負担する、⁽²⁾ というのである。もし、傭船者（荷送人）による可変的費用の負担が契約の法的性質を決定づける要因であるなら、航海傭船契約の議論の場においても、定期傭船契約の議論の場と同様、可変的費用の負担がとりあげられるべきであろう。⁽³⁾

航海傭船契約書がかならず規定を設けている可変的費用は、船積（陸揚）費用である。船積（陸揚）費用は、燃料とならび、重要な可変的費用である。⁽⁴⁾ しかし、船積（陸揚）費用の負担（危険）に関する航海傭船契約書の規定は、多様である。まず、両極端をみることにしよう。たとえば、Nipponore 第七条および Nanyozai 1967 第五条は、いわゆる FIO 条項であり、船積（陸揚）費用と危険を荷送人の負担としている。⁽⁵⁾⁽⁶⁾ その全く逆が、Austral 第四条や Austwheat 第四条である。すなわち、荷送人は、運送品を船側 (alongside the vessel) で引き渡しそして受け取れ

ばよい。⁽⁷⁾ この両極端のあいだに、いくつかのパターンが存在している。Inertankvoy 76 のように、船積の費用と危険を荷送人の負担とし陸揚の費用と危険を運送人の負担とするもの(第一条)⁽⁸⁾、逆に、Blackseawood のように、船積の費用と危険を運送人の負担とし(第三条)陸揚の費用と危険を荷送人の負担とするもの(第二五条)。Amwelsh 第六条は、船積の費用を運送人の負担とし船積の危険を荷送人の負担とするもの、⁽⁹⁾ といふ。そのほか、Norgrain 第一〇条のように、船積費用の負担者を選択しうるようになったものなど、様々である。⁽⁹⁾ それでは、Italviaggio の積(陸揚)費用の規定をみることにしよう。

第五条 船積および積付 「船積および積付は、………の配慮と危険でそして………の費用でなされなければならない。」

第二〇条 陸揚および荷卸 「陸揚および荷卸は、………の配慮、費用と危険でなされなければならない。」

このふたつの規定を一覧すれば、直ちに、その特徴に気づくはずである。まず、第五条は、船積の費用と危険を別個に、それぞれの負担者を選択しうるようにしている。このような自由な選択を認めた例は、おそらく、稀有のものであろう。そして、第二〇条は、陸揚の費用と危険を一括して、その負担者を選択しうるようにしている。このような規定も、決して、よくみかけるものではない。

以上のように、航海備船契約における(陸揚)費用の負担については、全く、統一性を欠いている、というべきである。⁽¹⁰⁾

(1) Papagno: op. cit., pag. 54, Tullio: op. cit., pag. 110 e seg.

(2) 谷川 久「定期備船契約の法的構成(二)」法学協会雑誌七二卷六号六二四頁。

(3) 航海備船契約においては、船積・陸揚費用を除く可変的費用は、通常、運送人(船舶提供者)の負担である。航海備船契約における可変的費用の負担の問題は、実質的には、船積・陸揚費用に関するものとなる。なお、*Itavaggio* 第一七条は、可変的費用のひとつ港湾使用料および港湾税の負担について定めている。料金および税金「運送品に関する港湾料および港湾税は、荷送人または荷受人の計算とする。船舶に関する港湾料および港湾税は、運送人の計算とする。」

(4) *Tullio*: op. cit., pag. 133.

(5) このような例は、航海備船契約書においては、一般的、と云う。

(6) イタリアの FIO 条項に関する最近の研究・Eugenio Polcari: *Il trasporto marittimo di cose*, Milano 1984, pag. 52 e segg.

(7) “alongside the vessel” の運送品の引渡および受取には、荷送人・荷受人にとって、船積・陸揚費用の負担は伴わないので、FIO 条項がある場合と逆になる。

(8) このパターンは、オイルタンカーの航海備船契約書に多いようである。Shellvoy 4 第七条、STB Voy 第一〇条。

(9) これらのほかにも、いろいろなパターンが存在するが、それらの総てを取り上げる余裕はない。

(10) 船積・陸揚費用に関連する規定として、以下の四ヶ条もみておくべきであろう。ただし、第一〇条(時間外労働)の規定は、二〇三〜二(碇泊期間)でみた第一条(船積時の碇泊)の規定のなかで言及されているように、碇泊期間に関連している。

第七条 荷敷および荷仕切 「荷送人は、荷敷および荷仕切のためおよび甲板積運送品を安全にするために必要な材料を用意しなければならず、そして、運送人は、もし、要求されれば、船上に偶然的に存在する関連備品の使用を同意しなければならぬ。」

第八条 仕切板 「仕切板は、もし、必要ならば、運送人により、その配慮と費用で用意される。」

第九条 ウインチ 「船積時および陸揚時、船長は、もし、要求されれば、ウインチ、その動力エネルギーおよびその運転者を提供しなければならぬ。港湾規則が陸上のウインチマンの使用を義務づけている場合、ウインチマンは、荷送人およびまたは本所において(荷受人)と称される受取権者によって供給され支払われなければならない。」

第一〇条 時間外労働 「荷送人および荷受人は、それぞれ、運送品についておよび船舶および乗組員について、総ての

超過的費用を支払って、時間外、夜間および休暇時間に、船積および陸揚する権利を有する。それらの超過労働に対応する時間は、碇泊期間の効果に算入される。」

二〇四 航 海

二〇四一 直 航 義 務

航海備船契約においては、迅速な航海、すなわち、離路のない航海の遂行について、運送人は、大きな利益を有している。なぜなら、航海備船契約においては、運送賃は、航海建になっているから、航海の遂行のために費やされる時間が短ければ短いほど、単位時間当たりの運送賃は大きくなるからである。⁽¹⁾

しかし、通常、迅速な運送品の流通には利益を伴うから、荷送人も、迅速な航海について、運送人と同様に、大きな利益を有している。航海備船契約においても、いわゆる直航義務は、大きな実際上の意義を有するのである。⁽²⁾したがって、多くの航海備船契約書は、航海が迅速にあるいは最短航路によってなされるべきことを規定している。⁽³⁾ Itaviaggio 第十九条は、⁽⁴⁾ のように規定している。

陸揚港 「船積が終われば、船舶は、天候が許せば、相当の速度で、……………または、安全に到着しうる場所に赴き、そこで、常時浮揚してかつ安全に、指定された場所でそして荷受人の指示にしたがって、運送品を返還しなければならぬ。」

この運送人の直航義務⁽⁴⁾は、絶対的なものではなく、一定の事由がある場合に運送人に離路の権限を認めた条項（離路条項・“liberty clause” または “deviation clause”）によって、緩和されている。たとえば、Nipponvoy 1963 第一四条や STB Voy 第二〇条 (vi) は、海難救助や燃料補給などのかぎられた場合に離路 (reasonable deviation・

相当の理由のある離路)を認める例、といいうる。多くの航海備船契約書が採用するところと一致している。一方、「相当の理由のある離路」だけではなく、運送人のために、広汎な(運送人の排他的利益のための)離路の権限を認める例もある。たとえば、Amwelsch 第八条である⁽⁵⁾。Italiavaggio 第二五条は前者のタイプに属する、といいうる。

旅程からの離路 「船舶は、例外的必要のため旅程に定められていない港に寄港し、水先人なしで航海し、曳航しまたは曳航され、人命および第三者の物を含む財産を救援しまたは救助するため定められた航路から離路する権限を有する。」

いずれにせよ、運送人は、離路する権限を与えられる場合を除き、離路をすることができない。また、うえにのべたように、航海備船契約においては、運送貨が航海建になっており、運送人は可能なかぎりの短い時間での航海の遂行に利益を有しているから、荷送人は、原則として、契約に定めた陸揚港を変更することができない。荷送人に陸揚港の変更権限を認める航海備船契約書も存在するが、Italiavaggio は、そのような権限を認めていない。

(1) Berlingieri: op. cit., pag. 174.

(2) ただし Berlingieri: op. cit., loco cit. は「直航義務の遵守のもつ意義を定期航路による運送契約の場合と比較した場合、航海備船契約におけるそれは小さくなることを指摘している。

(3) "with all convenient speed" (Nipponvoy 1963 第一条)、「with all possible despatch" (Amwelsch 第一条)などの表現が一般的であるが、趣旨は同じ。

(4) 離路に関する研究は、わが国においては、とりわけ、清河 雅孝教授により、精力的になされている。「英米法における離路効果」産大法学一〇巻三三二頁、同一〇巻四号六〇頁。「海上物品運送人責任法における離路法理の位置づけ」産大法学一三巻三号六一頁、同一三巻四号一頁、同一四巻四号二四頁など。

(5) 運送人のために、広汎な(運送人の排他的利益のための)離路の権限を認めるタイプのものは、少数に属するもの、と思

われる。一九七六年改正前(一九七〇年制定)の Interankvoy 第二〇条はこのタイプであったが、一九七六年の改正で「相当の理由ある離路」にかぎるよう態度を改めた(第二〇条)。

(6) その例: STB Voy 第四条¹⁾、Interankvoy 76 第二条三項。

二〇四〇二 陸 揚 港

陸揚港についても、二〇二〇三で検討したのと同様の問題、すなわち、港の安全性や最寄りの場所などの問題が生じる。陸揚港におけるこれらの問題に関しては、基本的には、船積港における場合と同様の解決がなされている。二〇四〇一でみたように、Itaviaggio 第一九条は、直航義務とともに、陸揚港の最寄りの場所について規定している。

しかし、船積港においては、船積の不能・長期的遅延を契約の解除事由となしうるが、陸揚港においては、船舶が運送品を船上に抱えているため、陸揚の不能・長期的遅延を契約の解除事由となしえない。陸揚の不能・長期的遅延は、契約の終了時点・場所の変更をきたすことになる。¹⁾ 航行法第四三〇条は、船舶が不可抗力により指定された港に到着しえない場合の船長のとるべき措置について定めている。

「もし、不可抗力により接岸が阻害されるかまたは長期間遅れる場合、船長は、指示を受け取っていないかまたは受け取った指示が実行不能であれば、他の付近の港に接岸するかまたは出帆港に引き返すかして、船舶および積荷の利益にもっともかなうよう処置をしなければならぬ。」

航行法第四三〇条は、船長にふたつの選択を認めているが、航海が長い場合、出帆港に引き返すのは、船舶および運送品の利益にもっともかなう措置とはいえないので、最寄りの港に向かうしかない。²⁾

Itaviaggio の規定をみる¹⁾にしよう。戦争、ストライキ・ロックアウトおよび結氷の場合につき、特別規定を

設けている。

第二九条 戦争条項 「封鎖体制下にある港向けの船荷証券の発行および署名は認められない。

そのような港の封鎖が船荷証券の署名後しかし船舶の出帆前になされた場合、運送人は、荷送人の危険と費用で、物品を陸揚する権限を有する。

もし、封鎖の宣言が航海中になされた場合、運送人は、あたかも船舶が契約にあらかじめ定められた港において陸揚するかのように、荷送人の指示にしたがって、契約において認められかつ指定された他のあらゆる港において、そして、指示がない場合は、もっとも近くの安全な港において、荷送人の危険と費用でかつ運送賃の支払をえて、物品を陸揚する権限を有する。

船舶は、船舶が属する国家の政府、政府の権限をもって行動しまたは行動することを宣言する他のあらゆる政府・人民・機関または戦争危険に対する船舶保険の条項に基づき指示または命令を発する権限を有する他の何人によってなされた出帆、到着、航路、寄港、停留、目的地、運送品の引渡またはその他に関するあらゆる指示または命令にしたがう権限を有する。

上記の指示または命令の遵守は契約の履行とみなされるべきであり、そして、関連する運送賃は取得されたものとする。」

第三〇条 ストライキおよびロックアウト 「運送人も荷送人およびまたは荷受人も、本契約から生じる義務の履行を阻害しまたは遅延させるストライキおよびロックアウトの結果について、責任を負わない。

船舶の到着前または船積作業開始前の船積港におけるストライキおよびロックアウトの場合、荷送人は、書面でも

って、運送人の要求から………時間内に、船舶がそのような障害によって稼働しないであろう期間中も碇泊を計算するか否かを告知しなければならない。

拒否された場合、運送人は、本契約を解約する権限を有する。

運送品の一部がすでに船積されている場合、運送人は、もし、荷送人が船舶がそのような障害によって稼働しないであろう期間中も碇泊を計算することに同意すれば、完了を待たなければならず、同意しなければ、そのような障害による船舶の不稼働開始から………時間の経過後、船上に存在する運送品と出帆する権限を有する。

その場合、運送賃は、実際に運送された量にしたがい、精算され、運送人は、自己の計算で、他の運送品と航路にそって完了する自由を有する。ストライキおよびロックアウトが陸揚に影響を及ぼしかつ船舶の到着後四八時間内に解決しない場合、荷受人は、陸揚に関する碇泊期間の満了後、約定の超過碇泊料の半額を支払い、そのような障害が終わるまで船舶を待機させるか、または、本契約に定められた条件により、かつ、ふたつの港の距離が百海里を超えなければ運送賃の増額なしに、陸揚作業を自由にかつ危険なく実行しうる安全な港へ赴くよう指示する権限を有する。距離が百海里を超える場合、この港において陸揚された運送品に関連する運送賃は、割合に応じて、増額されなければならない。」

第三一条 結氷の場合に関する条項 船積港 「もし、船舶が最終の港を出帆する準備完了した時点で、航海中のあらゆる時点でまたは到着しようとしている時点で、船積港が結氷により接近不能の場合、船長および運送人は、荷送人に対して直ちにその旨の通知をして、本契約を解約する権限を有する。

もし、到着後、船長が結氷により船積港に閉じ込められることをおそれた場合、目的地における返還義務はそのま

まで、船上に存在する運送品と出帆することができる。

その場合、運送賃は、実際に運送された量にしたがい、精算され、運送人は、自己の計算で、他の運送品と航路にそつて完了する自由を有する。複数の港において船積がなされる場合、いくつかが結氷により閉ざされたとき、船長が自由な港において完全な船積をなすことに同意しなければ、船長または運送人は、前の文に規定された条件で、自由な港において受取可能な運送品のみを船積するか、または、契約を取消す権限を有する。

陸揚港 もし、結氷が船舶の陸揚港への到着を阻害した場合、荷受人は、関連する碇泊料を支払い、その障害が終わるまで船舶を待機させるか、または、危険なく陸揚しうる安全にして直ちに接近可能な港に到着するよう指示する権限を有する。その指示は、船長または運送人が荷受人に陸揚港への到着不能を通知した時点から四八時間内になさなければならない。

もし、陸揚中に、船長が結氷により船舶が閉じ込められることをおそれ、出帆が適当と判断した場合、安全に陸揚しうるもっとも近い接近可能な港に向け、船上に存在する運送品と出帆することができる。その場合、契約および船荷証券の条件はそのままであるが、もし、陸揚のために選択された港と当初に定められたそれとの距離が百海里を超える場合、運送賃は、割合に応じて、増額されなければならない。

この条項は、春には作用しない。

船舶は、砕氷船を使用する義務を負わないし砕氷する義務も負わない。」

これらの規定は、いずれも、陸揚港に船舶が到着不能になった場合について、運送人の利益を保護するために設けられた、といいうるのであろう。とりわけ、第三〇条五項第二文および第三一条五項第二文は、最寄りの港が百海里を

超える場合の運送賃の増額までも規定している。

(1) Berlingieri; op. cit., pag. 178.

(2) Berlingieri; op. cit., loco cit.

二〇五 運送人の責任

運送品の滅失・毀損に関する荷送人に対する運送人の責任（免責）条項は、航海備船契約が運送契約であることを示すひとつの要素である、⁽¹⁾ といいうる。備船契約書のほとんど総てが運送品の滅失・毀損に関する運送人の責任（免責）条項を有している。⁽²⁾ 備船契約書（航海備船契約書および定期備船契約書）が運送品の滅失・毀損に関する運送人の責任（免責）条項を有している理由は、運送人・船舶提供者が荷送人・備船者から引き渡された運送品を船長を介して所持しながらその運送にたずさわっているからである。⁽³⁾ 運送人・船舶提供者が運送にたずさわらないのであれば、運送品の滅失・毀損に関する責任（免責）条項を設ける必要がない。運送人が運送債務を履行しえなかった場合、当然、運送人の債務不履行責任が問題となる。その事態に対処するために、運送品の滅失・毀損に関する責任（免責）条項が設けられている。航海備船契約においても、定期備船契約において⁽⁴⁾ みたのと同様、運送人の責任（免責）条項は、三つのパターンに分類が可能である。

(1) Tullio; op. cit., pag. 215 e segg.

(2) 運送人の責任規定を有しない航海備船契約書の例 (Lamcon) については、拙稿「イタリア定期備船契約の実証的研究 (11) J・117頁注(2) 参照。

(3) Romanelli; op. cit., pag. 166, Tullio; op. cit., pag. 157 e seg.

(4) 前掲拙稿・113頁以下。

二〇五二 免責事由列挙

運送人の責任について免責事由を列挙する方法は、コモン・ロー上の運送人の絶対責任を回避するために採られたものである。運送人の責任の規定としては伝統的なもの、といえるが、定期備船契約書におけると同様、航海備船契約書にも、まだ、数多く、残っている。たとえば、Nanyozai 1967 第一〇条、Nipponvoy 1963 第十二条や Beizai 1964 第一条などをあげよう。⁽¹⁾

オイルタンカー用航海備船契約書でも、Exxonvoy 1969 第十九条⁽²⁾などもこのタイプに属する。前三者は、運送品の滅失・毀損に関する免責であることを明言している。後者は、滅失・毀損および契約の履行遅滞・不履行に関する免責である旨を規定している。しかし、滅失・毀損および契約の履行遅滞・不履行のなかには、当然、運送品の滅失・毀損も含まれるので、前三者と後者は、本質的には、変わりない。⁽³⁾

(1) その他 C (Ore) 7 第二〇条、Sovcoal 第十九条など。

(2) Exxonvoy 1969 は、第二〇条 (b) (1) において、船荷証券が発行された場合、その船荷証券は一九三六年米国海上物品運送法の規定にしたがい効力を有する、と定める。つぎの二〇五二でみることになるが、運送人と荷送人との関係で免責事由の列挙と新しい方法であるパラマウントクローズによるヘーグルールズ（あるいはそれを受け入れた国内法）の撰取と、いう方法を採用するものは、また、異なる。

(3) 前掲拙稿・一一六頁。

二〇五三 パラマウントクローズ

備船契約にもヘーグルールズあるいはそれを受け入れた国内法を適用する旨を定めたパラマウントクローズを契約書に挿入することによって運送人の責任について規定する、という方法は、免責事由を列挙する方法の対極をなす新

しいものである。もし、総ての航海備船契約書がパラマウントクローズによりヘーグルールズ(あるいはそれを受け入れた国内法)を撰取するようなことがあれば、運送人の荷送人に対する責任は統一化されることになる⁽¹⁾。

しかし、現実には、パラマウントクローズを有する航海備船契約書でも、かならずしも、ヘーグルールズ(あるいはそれを受け入れた国内法)の全部を撰取するわけではないし、撰取される法律も多岐にわたる。多くの航海備船契約書は、伝統的方法である免責事由の列举と新しい方法であるパラマウントクローズによるヘーグルールズ(あるいはそれを受け入れた国内法)の一部の撰取という、一見、矛盾したような方法を採用している。たとえば、Nippone 第一四条は、ヘーグルールズの第四条のみを撰取し(一項)、そして、免責事由も列举している(二項)。Interankvoy 76 第二五条は、一九二四年イギリス海上物品運送法第三条(八項を除く)、第四条、第八条および第九条を撰取し、そして、免責事由も列举している。Shellvoy 4 第二八条は、ヘーグ・ウィスビールズの第三条(八項を除く)、第四条、第四条の二および第八条を撰取し、そして、免責事由も列举している。Norgrain 第三五条は、一九三六年米国海上物品運送法または一九三六年カナダ水上物品運送法を撰取し(一項)、そして、免責事由も列举している⁽²⁾。(二項)。うえにみたような状況では、とても、パラマウントクローズを介してのヘーグルールズによる運送人の責任の統一化など、近い将来に、起こりえない、というべきであろう。

(1) その航海備船契約のもとで発行される船荷証券の所持人に対する運送人の責任と運送人の荷送人に対する責任が同一の基準により定まる、という状態を作出するには、パラマウントクローズによりヘーグルールズ(あるいはそれを受け入れた国内法)を航海備船契約書に撰取する方法によるのが望ましい。

(2) ヘーグルールズ(あるいはそれを受け入れた国内法・一九二四年イギリス海上物品運送法)の全部を撰取する例・Scancon 第四条。

(3) 本文でみた四つの規定は、運送人の荷送人に対する責任規定である(二〇五〇一注(1)と対照)。運送人の船荷証券所持人に対する責任については、それぞれ、独自の規定を有している。

二〇五〇三 有責事由列挙

運送品の滅失・毀損および引渡遅滞に関する運送人の有責事由を列挙するタイプも、少数ながら、存在する。たとえば、Gencon 第二条である。この規定は、運送品の積付の不良、堪航能力担保についての相当の注意の欠如および運送人の個人的行為・懈怠に基づく運送品の滅失・毀損および引渡遅滞についてのみ、運送人が責任を負う旨を定めている。しかし、運送人の個人的行為・懈怠が運送品の滅失・毀損および引渡遅滞の原因になることは、現実にはな⁽¹⁾い、Gencon 第二条は、運送品の積付の不良および堪航能力担保についての相当の注意の欠如のみを運送人の責任事由として⁽²⁾いる、とい⁽³⁾う。

Italiavoglio 第二四条も、Gencon 第二条と同じく、運送品の損害に関する運送人の有責事由を列挙するタイプ、とい⁽⁴⁾う。

Italiavoglio 第二四条 運送人の責任 「運送人は、運送品の積付(荷送人の配慮と危険でなされたのでなければ)・保管・管理・返還の不注意・過失・欠陥からおよび船舶の悪しき機装・配乗・補給・状態から生じた海損について責を負う。」

Gencon 第二条に比べて、Italiavoglio 第二四条は、運送人が責任を負う場合を広く設定しているようにみえる。すなわち、運送品の積付の局面に関してだけでなく、保管および返還の局面をも運送人が責任を負うべきものとして⁽³⁾いる。しかし、Italiavoglio 第二三条は、不可抗力とみなされる場合を列挙しているので、これとあわせると、現実

の問題として、*Italiavaggio* 第二四条が *Gencon* 第二条より運送人が責任を負う場合を広く設定している、といいうるか、疑問である。*Italiavaggio* 第二三条を掲げよう。

不可抗力の場合 「本契約の効果に関しては、神の行為、王侯・政府・人民の行為、ストライキ・ロックアウト、海・機械・汽罐の事故・災害、爆発、火災、船長・乗組員の悪行、敵対行為、海賊、機械または船体の隠れた欠陥からまたは水先人・船長・乗組員その他運送人に奉仕する者の不注意・過失・過ちから生じた場合でも、内水・海洋航行に関する事故は、総て、不可抗力の場合またはそれと同等のものと判断される。」

(1) *Gencon* 書式を用いて航海備船契約がなされる場合、運送人(船舶管理人)自身の個人的行為・懈怠が運送品の滅失・毀損および引渡遅滞の原因になる、ということは、通常、考えられない。そのような事態は、小規模の運送の場合にはありえない。しかし、そのような小規模の運送の場合には *Gencon* 書式を用いないであろう。

(2) 運送品の積付の不良についても、無条件に責任を負うのではない。*cf. Tullio; op. cit., pag. 149 e seg.)*
(en) Tullio; op. cit., pag. 150.

二六 荷送人による補償(船荷証券の発行)

多くの定期備船契約書は、船舶使用条項との関連で、補償条項を設けている。すなわち、備船者の指示に則った行動を採った結果、船舶提供者が第三者に対して責任を負わなければならない場合に対処するためである。⁽¹⁾しかし、このような備船者による船舶提供者に対する補償は、定期備船契約に固有の問題ではない。航海備船契約においても、定期備船契約における備船者による補償と同様、荷送人による運送人に対する補償がなされる場合が生じうる。荷送人の要求に基づき船荷証券が発行された場合において、運送人が船荷証券所持人に対して荷送人に対するより重い責任を負うことになったときに、荷送人による運送人に対する補償の問題が生じるのである。⁽²⁾

たとえ、Gencon 第九条、Nipponvoy 1963 第一五条、Nanyozai 1967 第一六条および Nipponore 第一三条などが、この問題について規定している例である。しかし、前三者と後者では、小さな差異が存在している。すなわち、Gencon 第九条では、"The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, . . ." と規定している。一方、Nipponore 第一三条は、"The Master shall to sign Bills of Lading as presented without prejudice to this Charterparty, . . ." と規定している。後者においては、"at such rate of freight" が欠落している。前三者においては、船荷証券の発行に際して、運送貨の指定がみられる。Italiaviggio 第一八条は、明らかに、前三者に類似している。

船荷証券 「本契約を害することなく、運送人または船長は、もし、要求があれば、荷送人によって指定された運送貨の船荷証券を発行しなければならない。船荷証券によって記載された総運送貨が本契約に定められたそれを下まわる場合、差額は、船荷証券の署名時に現金で、支払われなければならない。」

総ての条項に共通な "without prejudice to this Charterparty; senza pregiudizio del presente contratto" という文言は、航海備船契約に抵触する船荷証券の発行を禁止する意味を有している。もし、そのような船荷証券が発行されても、船長は、船荷証券のうえに署名することを拒否しうる。⁽³⁾ 逆に、航海備船契約書が "as presented" として規定していなければ、たとえ、航海備船契約に抵触する船荷証券であっても、船長は、その船荷証券のうえに署名することを拒否しえない。⁽⁴⁾ もし、船長が船荷証券のうえに署名することを拒否すれば、運送人は、荷送人に対して、債務不履行責任を負う。しかし、運送人が船荷証券所持人に対して負った責任と航海備船契約書に基づく責任との差額分についての荷送人の運送人に対する補償義務は、依然として、残る。

- (1) 前掲拙稿・一五〇頁。
- (2) Tullio; op. cit., pag. 174. 船舶がなすべき航海が予定されている通常の航海傭船契約においては、運送人(船長)が荷送人の指示にしたがった結果第三者に対して責任を負うべき唯一の(おそらく)場合が船荷証券の発行である。
- (3) Tullio; op. cit., loco cit.
- (4) Tullio; op. cit., loco cit.

二七 運 送 賃

運送賃は、運送人の主たる給付に対する対価としての性質を有する。荷送人にとっては、運送賃の支払は、契約上の主たる義務である。そして、その支払方法の差異が定期傭船契約と航海傭船契約の認識基準となっており、また、運送賃に関するいくつかの重要問題(たとえば、碇泊料、オフ・ハイヤーなど)の根源となっている。⁽¹⁾

しかし、航海傭船契約の場合、運送賃に関する規定は、定期傭船契約におけるほど、複雑ではない。⁽²⁾ 航海傭船契約の運送賃は、通常、全額一度に支払われ、そして、確定的に取得されたもの、とみなされることすらあるからである。

(1) Tullio; op. cit., pag. 111.

(2) 前掲拙稿・一二八頁。

(3) 分割払がなされる例: Nipponore 第二条一項, Sovcoal 第二条(c) ただし書。

二七 運送賃の計算基準

航海傭船契約においても、いわゆる船腹運送賃 (lump sum freight) の合意がなされるが、通常、運送品の数量⁽¹⁾ または容積にしたがって、運送賃の計算がなされる。

バラ積貨物の場合にしばしば発生することであるが、陸揚時の運送品の数量・容積が船積時のそれを下回ることが

ある(目減り²⁾)。あるいは、現実には、目減りしなくとも、船積時と陸揚時で運送品の計量値に差があることがある。運送品の数量または容積にしたがって、運送賃の計算をするにしても、船積時の運送品の数量・容積を基準にするか陸揚時のそれを基準にするかで、運送賃は異なってくる。船積時の運送品の数量・容積を基準にする場合、目減り分の運送賃は、荷送人の負担であり、陸揚時の運送品の数量・容積を基準にする場合、運送人の負担になる³⁾。

したがって、多くの航海備船契約書は、運送賃の計算が何時の時点の運送品の数量・容積に基づきなされるかを規定している。しかし、統一性はみられない。たとえば、Nanyozai 1967 第二条一項は、船荷証券記載数量に基づく前払を規定しているが、明らかに、船積時の運送品の数量を計算基準とするものである。逆に、(C/Ore)7 第三条第一文は、陸揚時の運送品の数量を計算基準としている。Nipponore 第二条一項は、運送賃の一部を船荷証券記載数量に基づく前払、残部を陸揚時の運送品の数量に基づく後払としている。そして、Soycoal 第二条(c)は、計算基準を船積時の運送品の数量にするかあるいは陸揚時のそれにするかを選択権を荷受人に与えている。

Italviaggio 第二三条は、いずれの時点の運送品の数量を計基基準にするかについて、直接的には、規定していない。つぎのような規定である。

運送賃 「運送賃は、………で………につき………払いで、合意されかつ取り決められ、そして、いかなる場合においても、船荷証券の署名により、運送人のために取得されたものとされる。」

後段でなされている確定取得の合意は、陸揚時の運送品の数量を基準とする運送賃計算とは両立し難いもの、と思われる⁴⁾。すなわち、実際には、船積時の運送品の数量を計算基準とする規定、ということができであろう。

(1) 船復運送賃については、高橋・前掲書二二三頁以下。

(2) 運送品の目減りは、多くの原因から、発生する。たとえ、運送品の取扱という人為的原因による運送品の目減りは回避することができて、運送品の性質による運送品の目減り(揮発など)は避けることは不可能である。

(3) 連続航海備船契約の場合、航海の終わりに船上に存在する残油滓または洗淨水を運送賃計算に加えるか否か、という問題が生じる (Intertankvoy 76 第二二条および第四条を参照)。

(4) Tullio: op. cit., pag. 117 nota 164.

二七二 運送賃の支払場所・時期

運送賃は、運送の対価であれば、航海の終わりに支払われる(着地払)べきが原則であろう。Berlingieri は、航海備船契約書は、ほぼ例外なく(例外として、船積時支払の Gasvoy 第一〇条と支払時期を選択に委ねる Polcoalvoy 第二三条をあげている)、着地払を規定しており、この点において、定期備船契約(前払がなされる)と航海備船契約の明確な差異がみられる、という⁽¹⁾。

はたして、Berlingieri のいうように、航海備船契約書は、ほぼ例外なく、着地払を規定しているであろうか。筆者のみたかぎりでは、航海備船契約書は、運送賃の支払場所・時期については、まぢまぢである。前払とするもの: Nanyozai 1967 第二二条一項、Beizai 1964 第二二条一項など。前払・着地払を当事者の選択とするもの: Norgrain 第九条、Intertankvoy 76 Pt. I (1) など。着地払とするもの: Shellvoy 4 第五条一項、Asbatankvoy 第二二条など。着地払とするものなかでも、支払時期については、別れる。Gencon 第四条一項は、“on delivery of the cargo”、STB Voy 第二二条は、“on unloading and right delivery of the cargo”としよう。Italiavaggio 第一二条は、運送賃の支払場所・時期について、当事者の選択を認めている。

運送賃の支払場所・時期の規定が大きな経済的異議を有することは否定しえない事実であるが、その規定が定期備

船契約と航海備船契約の分別基準となっている、という指摘には同意しえない。運送賃（備船料）を航海建とするか期間建とするかが航海備船契約と定期備船契約の分別基準⁽³⁾、というべきである。

(1) Berlingieri; op. cit., pag. 185.

(2) Berlingieri; op. cit., loco cit. e seg.

(3) Tullio; op. cit., pag. 110.

二七三 運送賃の支払債務者

運送賃の支払債務者は、契約当事者である荷送人である。運送品の返還を求める船荷証券所持人がなす運送賃支払は、イタリア学説によると、義務としてではなく (in obligatione)、条件としてなされる (in conditione)、と説明されているようである⁽¹⁾。

荷送人が他人のために船積をなしている場合や船舶の出帆後に運送品を第三者に売却してしまったような場合、荷送人をいつまでも運送賃の支払債務者としておくことは、必ずしも、適当とはかぎらない。少なくとも、荷送人の立場からすれば、不適當である。そのような荷送人の立場を考慮して、航海備船契約書に責任中断（終了）条項が設けられることがある⁽²⁾。たとえば、C (Ore) 7 第二条は、船積が完了し前払金（あれば）の支払がなされれば、荷送人の一切の責任が終了する旨を定めている。責任終了の条件が緩く、終了する責任の範囲が広いので、荷送人に有利な規定になっている。他方、Norgrain 第三四条二項は、終了する責任の範囲を限定的に規定しており、C (Ore) 7 第二条と異なり、荷送人に有利な規定にはなっていない。

Italiavaggio 第二条²⁾、Gencon 第八条に外見上類似しており、第二文を責任中断条項である、と理解すべきよ

うにみえる。しかし、着地払がなされる Gencon 第四条と異なり、Itaviaggio 第二三条において、確定取得の合意がなされている（しかも、前払が原則・Itaviaggio 第一条）ため、Itaviaggio 第二二条第二文において、船積港において支払が確定している（あるいは、支払済みの）運送賃について繰り返す必要がないのである。Gencon 第八条第二文は、いまだ支払われていない船積港において生じた運送賃について荷送人の責任を中断するが、それ以外の船積港において生じた空積運送賃や陸揚港において生じた運送賃・碇泊料などについては、依然、荷送人に責任を負わせる機能を有するものである。すなわち、列挙された債務については責任が中断しないことを定めることにより、列挙されていない船積港において生じた運送賃について荷送人の責任を中断することを間接的に規定している。Itaviaggio 第二二条第二文は、船積港において支払が確定している運送賃以外の債務についても荷送人の責任が中断しない（当然の）ことを定めているのである。したがって、Itaviaggio においては、荷送人の運送賃の支払債務は、中断しない。

- (1) Berlingieri; *op. cit.*, pag. 187 によると、その説明は、船荷証券所持人が返還請求するまで妥当する、という。その後、返還請求がなされそれが運送人により受け入れられ返還がはじまると、荷受人は、運送契約に加入し関連する義務を受け入れたのであるから、運送賃支払義務を負うことになり、その場合、荷送人と荷受人は、連帯債務者となる、という。荷受人が複数いる場合、返還をうけた運送品の量に応じる分につき、各自はたがいに独立して、しかし、荷送人と連帯債務者となる。

- (2) 責任中断条項については、高橋・前掲書・四九三頁以下。

二七〇四 確定取得の合意（保証運送賃）

運送賃が運送人の主たる給付（運送）に対する対価であるなら、船舶は陸揚港に予定どおり到着したが、運送人の

責に帰しえない事由によらずして運送品全部が滅失した場合、運送賃の支払はなされないとするのが論理にかなっている⁽¹⁾。運送品が毀損して(毀損による品質の変化が運送品の同一性に影響を及ぼさないで)到着した場合、運送賃の支払はなされるべきである⁽²⁾。運送品の一部が返還された場合、返還された運送品の割合に応じて、運送賃の支払はなされるべきである⁽³⁾。また、航海が不可抗力により途中で打切・長期遅延した場合の有効に通過した行程に応じての運送賃(割合運送賃・pro rata freight)の支払は、運送賃そのものの支払ではないにしても、有効にえられた結果に応じて対価を支払う、という作業の賃貸借の原則に一致することになるであろう⁽⁵⁾。運送品が滅失・毀損なく無事に到着したが、離路に至らない程度の遅滞があった場合、運送賃の支払はなされるべきである⁽⁶⁾。遅滞が離路に至る場合、荷送人は、契約を終了させるか存続させるか、二つの選択をなしうるのである。契約終了の場合、荷送人に利益が生じたかぎり(quantum meruit)、運送賃の支払はなされるべきである。契約存続の場合、運送人の運送賃支払請求権は、そのまま存続することになるであろう⁽⁷⁾。

しかし、航海備船契約においては、うえにみた主たる給付に対する対価としての性質から派生する運送賃の危険の負担に関する原則が、しばしば、いとも簡単に、排除される。たとえば、Nipponvoy 1963 第二条二項である。

“Full freight to be considered as earned upon completion of loading, the vessel and/or the cargo lost or not lost.”⁽⁸⁾ 実務界にいう保証運賃の合意である。同様の規定は、二七七一でみた Italiavaggio 第一三条にもみることができぬ。

確定取得の合意(保証運送賃)について、半世紀前、Lefebvre D'Ovidio によって、じぎのような示唆に富む指摘がなされている。

「船積時に支払われるまたは運送の好結果がえられなかった場合にも返還されない運送貨の前払(場合によっては、いかなる場合にも取得される運送貨の部分についても)は、運送人によっては、物品の運送の対価ではなく、単なる物品運送の義務の引受の対価として観念される。そして、それ故、——荷送人の立場からは——運送品の他の費用に類似する。」

確定取得の合意は、少なくとも、経済的には、運送の対価としての性質を喪失している、といいうるとしても、Lefebvre D'Ovidio の指摘は、法的には、Italiaviggio 第一条や Nipponvoy 1963 第二条二項のような規定にあっては、一部しか妥当しない。すなわち、これらの規定は、契約締結の時点からではなく、船積完了の時点または船積券に署名した時点から、運送貨の危険を荷送人に移転しているのである。したがって、船積完了の時点または船積券に署名した時点より以前では、運送貨の危険に関する原則は、依然として、生きて⁽⁹⁾いる。

確定取得の合意は、運送貨の危険を荷送人に移転するものであり、運送人にとって、きわめて有利な合意であるが、前払の合意と結合すれば、さらに、有利なものとなる。そのような例もあるが、Italiaviggio 第一条は、うえにみたように、支払場所・時期を当時者の選択に委ねている。しかし、Italiaviggio 第四条は、着地払の場合にも、運送人に船積港における立替金請求権を与えている。

船長に対する立替金 「着払い運送貨の場合、荷送人は、もし、船長に要求されれば、………を超えない範囲で、船積港において、船舶の通常の需要に必要な額の立替をしなければならない。その額は、運送貨支払時点において、控除され、そして、二パーセントのコミッションに充てられる。」

これは、船積港における立替金請求権を認めた他の航海備船契約書にみられる条項と大きな変わりはない。

- (1) Tullio; op. cit., pag. 113. 本文にあげた例の場合において、運送貨の支払をなすべきである、とすると、運送貨を運送に対する対価」と観念するのは困難である。航行法第四三六条は、つぎのように定めている。「もし、物品が目的地に到着しなければ、不着が荷送人の行為によるとき、または、物品の性質によるとき、物品の性質を運送人または船長が知らなければ、滅失した物品のかわりに運送人によって船積された運送品について運送人がえた運送貨を控除して、運送貨は、支払われなければならない。」
- (2) Alan Abraham Mocatta, Michael J. Mustill and Stewart C. Boyd; *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19 ed., London 1984, p. 341, Tullio; op. cit., pag. 114 e seg.
- (3) 船復運送貨の合意がなされつゝの場合を除く。cf. Mocatta, Mustill and Boyd; op. cit., p. 341, Tullio; op. cit., pag. 115.
- (4) 航行法第四二九条二項の訳は、「前掲拙稿・一三八頁(1)。」
- (5) Tullio; op. cit., loco cit. e seg. e 122.
- (6) 参照・航行法第四二九条一項「もし、出帆後、船長が不可抗力により修繕をしなければならなくなった場合、契約は存続し、そして、荷送人は運送貨の割引を請求する権利を有しなご。」
- (7) Mocatta, Mustill and Boyd; op. cit., p. 260, Tullio; op. cit., pag. 117.
- (8) Nipponore 第二条三項は、Nipponvoy 1963 第二条二項と同一文。Nanyozai 1967 第二条二項と Beizai 1964 第二条一項は、Nipponvoy 1963 第二条二項の文頭の“Full”を削除した文章。
- (9) Lefbvre D'Ovidio; La clausola “nolo acquisito” nelle polizze di carico e la contribuzione alle avarie comuni, Rivista del diritto della navigazione 1937, I, pag. 39.
- (10) Tullio; op. cit., pag. 118.

二七〇五 留置権条項

運送人の運送貨を中心とする債権は、通常、航海備船契約においては、留置権条項によって担保されている。この条項の存在も、航海備船契約が運送契約であることを明示するひとつの論拠である。すなわち、運送人が運送品を運

送のため船長を介して所持(保管)⁽¹⁾していることが留置権の成立・存続要件だからである。

乾燥貨物用船舶の航海備船契約書は、通常、責任中断(終了)条項とともに留置権条項を設けている⁽²⁾。一方、オイルタンカーの航海備船契約書は、通常、責任中断条項を設けず、留置権条項のみ設けている。オイルタンカーの航海備船契約においては、通常、荷送人、運送品の所有者および荷受人が同一人物であるから、責任中断条項を設ける意味がないのである⁽³⁾。

責任中断条項の有無を問わず、航海備船契約書は留置権条項を有しているが、被担保債権の範囲は、個々の航海備船契約書で異なる。たとえば、Nanyozai 1967 第一四条は、広く、運送貨、空積運送貨、碇泊料、碇泊損害金、海損および契約に基づき運送人に支払われるべき一切の金銭としている。これに反し、Gencon 第八条は、狭く、運送貨、空積運送貨、碇泊料および碇泊損害金としている。そして、担保物件についても、差異がみられる。通常は、運送品のうえにだけ、運送人は留置権を有する、と定められている。しかし、Shellvoy 4 第三八条は、運送品および一切の再運送貨のうえに権利を行使しうる、としている。また、Asbatankvoy 第二一条は、荷送人、船荷証券所持人または倉庫業者の占有に移った運送品についても、留置権は存続する、と定め⁽⁴⁾ている。Italyagsgio 第二二条は、標準的なタイプの規定である。

担保 「運送人は、運送貨、空積運送貨、碇泊料および碇泊による損害の担保として、運送品上に留置権を有する。荷送人は、空積運送貨および船積港において生じた碇泊料(碇泊による損害を含む)についておよび運送貨および陸揚港において生じた碇泊料(碇泊による損害を含む)について、責を負うが、後者の場合、運送人が運送品上の留置権の実行により支払を受けることができなかつた部分についてのみ、責を負う。」

イタリア法上、このような留置的効力を運送人に与える合意が有効に成立しうるか、議論が分かれるところである。⁽⁵⁾しかし、この規定から運送人が運送品を所持していることは明白である。

運送人の有する債権を担保するために、航行法第五六一條および第四三七條が特別規定を設けている。⁽⁶⁾すなわち、前者の一項第四号により、運送契約から生じる債権（陸揚費用および陸揚された運送品の倉庫保管料を含む）ついて、運送品のうえに先取特権が発生する。しかし、この先取特権は、債権者が船長に対して異議を申し立てないか、または、運送品の陸揚後一五日以内にかつ運送品が適法に第三者に移転しないまゝに訴がなされなければ、消滅する（航行法第五六四條）。また、航行法第四三七條によると、船長は、運送賃の支払がない場合、荷受人が運送人の債権総額と同額を供託しなければ、運送賃および碇泊料を回収するに必要なだけの運送品の供託または必要ならば売却をなす権限を認めるよう、陸揚港の裁判所に請求しうる。⁽⁷⁾

- (1) Tullio; op. cit., pag. 227. ただし、イタリアでは、近年、運送人による運送の受取・保管・返還を運送の要素とはならず、^①「説き有力の」^② Mario Iannuzzi; *Del Trasporto*, 2 ed., Roma-Bologna 1970, pag. 7 e segg.
- (2) Berlingieri; op. cit., pag. 188.
- (3) Berlingieri; op. cit., pag. 191. 責任中断条項の発生のごまかしについては、Berlingieri; op. cit., pag. 187 e seg. ^③ *いは、高橋・前掲書・四九三頁。*
- (4) 日本商法第七五七条二項、日本民法第三〇二条二項参照。
- (5) Berlingieri; op. cit., pag. 190, Giacomo Auriti; *Contributo allo studio del contratto di noleggio*, Milano 1971, pag. 133.
- (6) イタリア民法第二七五六条および第二七六一條の海上運送への適用の可否については、議論が対立している。肯定説: Adriano Fiorentino; *I contratti navali*, 2 ed., Napoli 1959, pag. 153 e seg. 否定説: Berlingieri; op. cit., pag. 191.

(7) Berlingieri: op. cit., loco cit. によると、航海備船契約においては、通常、運送品の返還は、テークルのしたでなされるから、陸揚と同時に、運送品は適法に第三者に移転してしまう(荷送人が荷受人でもある場合を除く)ので、債権者は、先取権を存続させるための手続を陸揚まえになさなければならぬ、という。

(8) Berlingieri: op. cit., pag. 195 によると、航行法第四三七条による保護が航海備船契約書の留置権条項による保護に比べて必ずしも小さいわけではない。すなわち、留置権条項は、運送人に運送品のうえに留置権を与えるにすぎず、運送品の売却権などを与えない。

三 結 章

われわれは、二においてなした *Italiaggio* の分析から、その基本的構造を知ることができた。この簡潔な分析を終わるに際して、航海備船契約の法的性質についてのイタリア判例の流れを省察しておこう(破棄院判決のみを取り上げる)。

一九六〇年代のなかばまで、判例は、航行法立法理由書第二二三番の考え、航行法第三八四条および第四三九条の文言に忠実にしたが、航海備船契約を運送契約と認定しなかった。一九六〇年から一九六三年にかけて、その立場を維持した一連の破棄院判決がなされている(一九六〇年一月二六日判決・八二番⁽¹⁾、一九六〇年二月一日判決・二〇二番⁽²⁾、一九六〇年一月二二日判決・三一六番⁽³⁾、一九六三年三月二三日判決・七二四番⁽⁴⁾など)。これらの判決は、きわめてよく似た事例に関するものである。すなわち、ソマリアからイタリアへのバナナの運送のためバナナ専売局と船舶の運航者のあいだでなされた航海備船契約に関するものであった。争点は、専売局が自ら運送するため船舶を備船したのか、あるいは、運航者に運送を委託したのであり荷送人・荷受人の地位にすぎないのか、であっ

た。破棄院は、前述のように、これらの航海傭船契約は「傭船」であって「運送」ではない、とした。これらの判決に共通の考えは、一九六〇年一月二六日判決に集約されている。つぎのように判示したのである。

「特定船舶による全部または一部運送契約の特徴的要素は、結局、特定船舶による全部または一部の運送品の目的港における返還義務の運航者・船舶提供者による引受である。

そのような要素は、航海傭船契約または定期傭船契約においては、存在せず、傭船契約においては、船舶提供者は、自己に従属するが傭船者の指示にしたがう人員に船舶の航行をさせる義務のみを負い、航行は、船舶提供者の名において、しかし、傭船者の指示と計算でなされ、傭船者には、航海の目的を達成するために必要な総ての指示を船長・乗組員に発する権限が与えられる。それ故、運送の規定は、運航者が航行義務のほか目的港における返還義務をも引き受けた場合にのみ、適用されるが、(定期または航海)傭船の規定は、運航者が運送とそれともなう義務の引受をせず、運航者の姿と運送人のそれがどのように分離したままである総ての場合に適用されている。」

傭船契約と運送契約を明確に分離する伝統的立場が主張するところに一致している。⁽⁶⁾

しかし、破棄院は、これらの一連の判決をなしてほどなく、態度を改め、航海傭船契約を運送契約と認定するようになる。まず、一九六七年一〇月二六日判決・二六四八番⁽⁷⁾をあげることができる。このなかで、破棄院は、つぎのようになっている。

「航海傭船においては、船舶提供者は、合意された傭船料の対価をえて、義務の目的は傭船者の意図のためそしてその指示にしたがいある地点から他の地点へ航行することである、というように、特定の船舶によって予定された航海を成就する義務を負う(航行法第三八四条)。それに反し、(物品)運送契約により、運送人は、対価をえて、全部

または一部の運送品の特定の船舶による運送および目的地における返還の義務を負う（民法第一六七八条、航行法第四一九条以下）。」

当該事件における航海備船契約を運送契約と認定しているが、運送契約と備船契約の確立された識別基準については、何ら、異議を感じていないのである。この判決以後、破棄院は、一九六八年八月九日判決・二八四二番⁽⁸⁾、一九六八年九月一三日判決・二九三九番⁽⁹⁾、そして、一九七一年一月二五日判決・一五三番⁽¹⁰⁾とつづけて、同様の判決をなしている。

その後の判例の傾向は、一定している、というべきであろうか。あるいは、一九七五年六月九日判決・二二八九番⁽¹¹⁾に注目すべきかもしれない。すなわち、ある論者によると、この判決以降、破棄院は、取引の実態に則して、船舶提供者が陸揚港における運送品返還義務を負う場合、船舶の航行は運送義務の手段的機能を有するにすぎず、それ故、航海備船契約を運送契約と認定するようになった⁽¹²⁾、という。

しかし、そのような評価は、この判決のあとにつづく、一九七六年六月一二日判決・二一八二番⁽¹³⁾により、ふさわしいように思われる。

「運送品返還義務および運送品との関連で船舶の商事運営の引受がある場合に運送人の資格を与えた控訴院の判決理由は批判に耐えない。そのような場合、船舶の航行（真にして固有の備船においては、運航者の義務はこれに尽きる）は、目的港における返還を考慮した場合の運送品の保管の利益と目的のように、後続の利益と目的に関しては、手段的機能を有する。そして、航海備船は、特定の船舶による運送に帰着する。」

この判決のあとには、一九七九年一月一九日判決・六〇三五番⁽¹⁴⁾がつづく。このように、航海備船契約を運送契約

とみる判例は、すでに、確定している⁽¹⁵⁾、というべきであろう。

学説の大勢も、同様の方向を示している⁽¹⁶⁾、といえる。われわれは、航海備船契約(実務界で現実になされている)は運送契約である、と考えても、さしつかえないであろう。イタリアにおいて、今後、定期備船契約と航海備船契約がともに運送契約である、とする説がどれほどの広がりを見せるようになるかを見守ってゆきたい。

- (1) Foro italiano, Massimario, 1960, colo. 21.
- (2) Rivista del diritto della navigazione, 1960 II, pag. 3.
- (3) Rivista del diritto della navigazione, 1961 II, pag. 253.
- (4) Rivista del diritto della navigazione, 1964 II, pag. 254.
- (5) そのほか、一九六二年二月一日判決・一八六番もあるようであるが、掲載されている判例集が手元にない。cf.: Romanelli; op. cit., pag. 10 nota 35.
- (6) Foro italiano, Massimario, 1960, colo. 21には、判決要旨しか報告されていない。しかし、一九六〇年二月一日判決の判決理由中「*non è lo stesso*」の表現がなされている。
- (7) Rivista del diritto della navigazione, 1968 II, pag. 49.
- (8) Rivista del diritto della navigazione, 1969 II, pag. 282.
- (9) Rivista del diritto della navigazione, 1969 II, pag. 274.
- (10) Rivista del diritto della navigazione, 1971 II, pag. 260. 本件にまつは、Centrocon に基づく航海備船契約が運送契約と認定された。本件以外は、どのような書式に基づいて航海備船契約が締結されたか、報告されていない。
- (11) Trasporti, 1978, pag. 157.
- (12) Francesco Campodonico; Sulla natura giuridica del <Voyage Charter Party>, Diritto marittimo, 1984, pag. 914.
- (13) Diritto marittimo, 1977, pag. 195. なお、同所に無記名のコメントがある。

「破棄院は、本判決により、取引の実態に則し、船舶提供者が運送品返還義務を引き受ける場合には船舶の航行は後続の

目的に関して手段的機能を有し、そして、航海備船は物品運送に帰着することを肯定して、学説により支持されている備船・運送の二分法の足かせから解放された。

裁判官がしばしば陥った(当事者によって陥らされた)誤解は、つぎの事実に起因する。すなわち、全世界中で運送契約が備船契約と称されており、備船契約については、備船は運送とは全く異なる契約とする(誤った)前提から出発し、充分な注意をもって契約の合意を考察することなく、備船であれば、備船者は運送人でない、という結論に至った。しかし、現実には、そのような差異は、少なくとも、航海備船契約に関しては、存在しない。なぜなら、総ての航海備船契約書は、備船者が船積した(あるいは船積させた)運送品の運送義務の船舶提供者による引受が規定されている。

それ故、航海備船と物品運送のあいだに、いかなる差異もない。ひとつの契約につき、ふたつの異なった呼び名がある。」

(14) Foro italiano, Repertorio, 1979 voce <Trasporto marittimo> n. 16.

(15) 下級審であれば、枚挙にいとまがない。

(16) Romanelli; op. cit., pag. 11, Tullio; op. cit., pag. 226 など。反対説: Nicola Balestra; Su alcuni criteri distintivi tra noleggio a viaggio e trasporto di carico totale, Diritto marittimo, 1961, pag. 280 e seg.