

イタリア定期備船契約の実証的研究 (三・完)

栗 田 和 彦

目次

- 一 序論
- 二 イタリア定期備船契約書の分析
 - 二〇一 序文
 - 二〇二 契約当事者
 - 二〇三 船舶表示
 - 二〇四 不実表示
 - 二〇五 船舶特定からの離脱・代船条項
 - 二〇六 船舶の提供(引渡)
 - 二〇七 提供状態
 - 二〇八 提供場所
 - 二〇九 提供時期
 - 二一〇 航海の実行
 - 二一〇一 運送品
 - 二一〇二 運送品用のスペース
 - 二一〇三 就航区域
 - 二一〇四 備船者の航海の指示と船長・乗組員の協力
 - 二一四 船舶の商事使用に関する船舶提供者の免責

- 二〇四〇一 船舶使用条項
- 二〇四〇二 補償条項
- 二〇四〇三 船長・乗組員の商業上の過失に関する船舶提供者の責任
- 二〇四〇四 船長・乗組員の商業上の過失に関する船舶提供者の責任の排除(以上、前号)
- 二〇五 船舶提供者責任(免責)条項
 - 二〇五〇一 免責事由列挙
 - 二〇五〇二 有責事由列挙
 - 二〇五〇三 パラマウントクローズ
 - 二〇六 費用等の分担・分配
 - 二〇六〇一 費用分担
 - 二〇六〇二 残存油・罐水
 - 二〇六〇三 救援・救助・引揚の報酬
 - 二〇七 備船料の支払
 - 二〇七〇一 備船料支払・支払遅滞
 - 二〇七〇二 オフ・ハイヤー
 - 二〇七〇三 船舶の喪失
 - 二〇八 再備船
 - 二〇九 返船
- 三 結 章(以上、本号)

二〇五 船舶提供者責任(免責)条項

二〇四でみた船舶使用・補償条項とならんで、運送品の滅失・毀損に関する船舶提供者の責任(免責)条項も、定期備船契約の本質を理解するうえで、重要である、と思われる。⁽¹⁾ なお、本所でみる運送品の滅失・毀損に関する責任条項は、(定期)備船契約書に規定されている船舶提供者の備船者に対する責任に関するものであり、船荷証券が発

行されている場合の船荷証券所持人に対する責任に関するものではない。

通常われわれの目にふれる備船契約書であれば、おそらく総てのものが、定期備船契約、航海備船契約を問わず、運送品の滅失・毀損に関する船舶提供者の責任（免責）条項を有している。

定期備船契約書中に運送品の滅失・毀損に関する船舶提供者の責任規定が存在する理由は、定期備船契約においても、船長は備船者から引き渡された運送品の所持をしているからである。そして、船長は、船舶提供者または備船者のいずれのために所持しているのか、という議論は、少なくとも、通常みられる定期備船契約書に基づいてなされる定期備船契約においては、すでに「解決済み」の域に達している。すなわち、船長は、船舶提供者のために所持しているのである。何度となくふれているように、船舶使用条項は、船長と備船者とのあいだに、何らかの委託関係を作出するものではない。船荷証券が船長により船舶提供者の名において発行された場合、船荷証券所持人は、備船者のために運送品を所持する船舶提供者に対し直接訴求しうる。また、船荷証券が船長によって備船者の名において発行された場合であっても、船長を介して運送品の所持をしている船舶提供者に対する所有権に基づく返還請求の訴が認められることもありえよう。さらには、いわゆる戦争条項も船長が船舶提供者のために運送品を所持している、ということを示唆する例に属するかもしれない。

そういった運送品の所持に関する法的関係により、定期備船契約書にも、運送品の滅失・毀損に関する船舶提供者の責任が規定されているのである。⁽³⁾

ただ、その規定の態様が異なるだけである。すなわち、基本的には（あくまでも、基本的には）、免責事由を列挙するか、有責事由を列挙するか、あるいは、いわゆるパラマウントクローズを挿入する、という方法で、運送品の滅

失・毀損に関する船舶提供者の責任は、一定の範囲に限定されるよう、試みられているのである。

結論を先にのべれば、航海備船契約にみられる船舶提供者の責任規定と定期備船契約にみられるそれとのあいだに、本質的な差異を見出すことは、困難である。航海備船契約、定期備船契約を問わず、つねに免責の対象となっているのは、船舶提供者の使用人の航海上の過失に関する責任である。そして、つねに有責とされるのは船舶提供者の故意・過失である⁽⁴⁾。

(1) 萩原・前掲二五七、二六一頁。

(2) Tullio: *op. cit.*, pag. 143 によると、船舶提供者の責任に関する一般規定を有しない契約書式としては、リベリアのローン・ブキャナン港からの鉱石運送のために利用される航海備船契約書 (Iron Ore Charter Party: ノードネイム・Lancon) がある、という。同書式は、第二条で堪航能力担保義務について規定するに留まる。しかし、第二六条で船長は備船者に対し船荷証券 (Lancombil) を発行しなければならず、船舶提供者の責任は、ヘーグ・ルールズを導入したその船荷証券によって規律されることになる。したがって、備船契約書自体に船舶提供者の責任について長々と規定することはないのである。

(3) Tullio: *op. cit.*, pag. 157 e seg.

(4) Tullio: *op. cit.*, pag. 166.

二〇五〇一 免責事由列挙

船舶提供者の責任について規定するにあたり、まず、免責事由を長々と列挙する方法は、備船契約書成立の全体を通覧した場合、古いタイプのもの、ということができよう。免責事由の列挙は、コモンロー上の運送人の絶対責任を回避するための工夫から生じたのであるが、最近は、すたれる傾向にある、といえよう。

しかし、まだ、最近の書式でも、航海備船契約書では、日本海運集会所の手になる *Nipponvoy 1963* 第一二条や

や Beizai 1964 第一条をはじめ⁽¹⁾、なお、多く、免責事由列挙の方法が採用されている。

定期傭船契約書では、Texacoime 2 第四条を挙げることができ⁽²⁾。これは、実に多くの免責事由を列挙して、究極のところ、船舶提供者の責任を自己の過失による運送品の滅失・毀損に限定する趣旨のもの、といえよう。

Shelltime 3 第二八条は、免責事由列挙の方法を採用してはいるものの、運送品の滅失・毀損に関する責任については明示的な言及をせず、ただ、列挙された事由による滅失・毀損一般について責を負わない旨を規定する⁽³⁾。ただ、列挙された事由から生じる滅失・毀損には、当然、運送品の滅失・毀損も含まれるので、Texacoime 2 第四条と本質的には変わらない。

列挙されなかった事由については、船舶提供者の責任は法律の規定によることを意味する。そして、Supplytime 第一条 a のように不堪航による運送品の滅失・毀損の場合を除いて、船舶提供者の責任を免除してしまう、といった試みは、イタリア民法第一二二九条一項に抵触するかぎり⁽⁴⁾で、功を奏しない⁽⁵⁾。

- (1) 同様の例：Nanyozai 1967 第一〇条。
- (2) 同様の例：STBTime 第二二条 a。
- (3) 同様の例：Beepettime 2 第三三条。
- (4) 「悪意または重大な過失に基づく債務者の責任をあらかじめ免除または制限する合意は、総て、無効である。」
- (5) Tullio; op. cit., pag. 165.

二〇五〇二 有責事由列挙

船舶提供者の責任規定には、船舶提供者の有責事由を列挙する方法もある。これは、免責事由の列挙の逆であるが、

古典的な方法であることに変わりはない。航海備船契約書では、Gencon 第二条や Itaviaggio 1961 第二三、二四条が好例である。

定期備船契約書では、Baltimé 第三条（および、九条）を挙げうる。しかし、これは、免責事由と有責事由を並列的に列挙しているので、構造が複雑化する。すなわち、第一条一項第一文で、船舶提供者が責を負う場合を規定する。不堪航に基づく運送品の滅失・毀損および船舶提供の遅延、備船期間中の遅延につき有責とされているが、不堪航が船舶提供者（または、船舶管理人）の相当の注意の欠如、作為、不作為または懈怠から生じることが条件づけられている。そして、第二文は、使用人の不注意、懈怠に基づく損害・遅延についての免責を規定し、第三文は、ストライキ、ロックアウトまたは労働の停止・抑止に基づく損害についての免責規定である。さらに、第九条一項第四文は、周知のとおり、船舶使用・補償条項に後続して、荷不足や混合などによる運送品に関する損害についての船舶提供者を免責する規定である。

Baltimé のように、船舶提供者の免責事由を列挙すると同時に、一方で、有責事由と免責事由を並列的に列挙する方式は、Italempo においても採用されている、といえるかもしれない。

すでにみたように、Italempo 第二〇条一項が船舶使用条項、二項第一、二文が補償条項、三、四文が船舶提供者（運航者）の免責条項である。さらに条項番号を下ってゆくと、第二九条で不可抗力の規定に出会い、第三一条で密輸の規定を見出すことができる。⁽¹⁾

第二九条 不可抗力の場合 「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、水先人・船長・乗組員その他運航者に奉仕する

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、本契約の効果に関しては、不可抗力の場合とみなされる。」

第三条 密輸 「船長・乗組員による密輸またはその他の地方的法律違反に基づく税関当局その他による船舶拘留のための時間の喪失の場合、備船料の支払は中断し、そして、上記の従属状態にある船舶を自由にするために必要なあらゆる出捐は運航者の配慮と費用である。

ただし、密輸または法律違反が備船者のための商事作業の実行中に船長・乗組員によってなされたのであれば、備船料は計算が継続し、そして、船舶を自由にするための費用のほか偶然的な罰金は備船者自身の負担に帰する。」

すでにのべたように、*Baltime* や *Italcampo* のような規定の方式は、構造が複雑化し、解釈に困難をもたらす可能性を含む。たとえば、*Baltime* 第九条一項第四文と第一三条一項第二文は類似した表現のようにも思われる。すなわち、前者に列挙されている行為は、ことの性質上（船舶提供者自身がそこに列挙されている行為を自ら行うことは、通常、ありえない）、あるいは、規定の文脈上（船長の義務規定、船舶使用・補償条項のつきに置かれている）、船舶提供者の行為ではなく、船長・乗組員の行為であろう。ただそこに列挙された船長・乗組員の行為に関して船舶提供者を免責する、というだけであれば、この規定は、船長・乗組員の不注意・懈怠に関する船舶提供者の免責を規定した第一三条一項第二文と重複するはずである。⁽²⁾ しかし、すでにみたように（二一四三、二一四四）、船舶使用条項は、船長・乗組員と備船者の直接的関係を作るものではなく、船長が船舶使用条項に基づく備船者の指示に正しくしたがわなかった場合、船長ではなく船舶提供者が備船者に対し責を負わなければならない、とされていた。換言すれば、第九条一項第四文は、船舶使用条項に基づく備船者の指示を船長が正しく実行しえなかった場合における船

船提供者の責任を免除する機能のみを有する。一方、第一三条一項第二文は、上記のような場合には適用されず、備船者の指示とは無関係になされる行為（たとえば、航行に関する行為）について適用がある、と解される。³⁾

よまみた *Baltimo* の二つの規定の関係についての分析は、*Italempo* 第二〇条二項第三、四文と第二九条についても妥当する部分があるはずである。すなわち、*Italempo* 第二〇条二項三、四文が規定する船舶提供者の免責範囲は、*Baltimo* 第九條一項四文のそれより広いもの、と思われるが、基本的には同一の構造・趣旨である。そして、*Italempo* 第二九條には第二〇條一項に基づく備船者の指示とは無関係になされる行為（船長・乗組員の悪行、いわゆる航海上の過失）が明示されている。

(1) *Papagno* ; op. cit., pag. 84 が船舶提供者の免責規定として *Italempo* 第二九條および第三一條を引用している。

(2) *Tullio* ; op. cit., pag. 163.

(3) *Tullio* ; op. cit., loco cit. したがって、*Tullio* によると、ある港へ向かうようにとの備船者の指示に船長がしたがわなかった結果生じた時間の喪失・費用についての損害は、*Baltimo* 第一三條によっても第九條によってもカバーされない (op. cit., loco cit. e seg.)。

二〇五〇三 パラマウントクローズ

二〇五〇一および二〇五〇二でみたような免責・有責事由を列挙して最終的に船舶提供者の有責範囲を浮彫りにしてゆくという伝統的方法に対して、新しい傾向ともいべき方法は、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ものである。

もちろん、定期備船契約書の多くにもパラマウントクローズを発見しうる。パラマウントクローズによりヘーグル

ールズが適用される最大の利点は、いうまでもなく、備船者に対する船舶提供者の責任が統一されることにある。しかし、うえてみたように、つねに、ヘーグルールズのみが適用されるべきことを規定しているわけではない。⁽¹⁾ヘーグルールズを受け入れた国内法の適用が規定されることがある。また、備船契約書中の他の条項との抵触を避けるためヘーグルールズの一部のみの適用が規定されることがある。さらには、パラマウントクローズを印刷していない契約書には、それをタイプライターで付加挿入することもある。とりわけ、パラマウントクローズの付加挿入を予定していない契約書にそれが挿入されると、それと他の船舶提供者の責任規定との抵触が生じることがあり、契約条項の解触上の問題をひきおこすことがありうる。⁽²⁾

矛盾しあう条項のうちのひとつが手書きあるいはタイプ打ちの方法により、すでに印刷されていたフォームに付加されたものであり、他の条項が印刷済みのフォームのなかにすでに発見しうる場合、問題は全く生じない。イタリア民法第一三四二条一項によればよい。手書きが優先する旨が明示されている。⁽⁴⁾

逆に、矛盾しあう条項がともに手書きあるいは印刷済みであって、何らの留保もしていない場合、問題が生じうる。もし、問題が生じれば、イタリア民法第一三七〇条が解釈の手掛りを与えてくれる。

「契約当事者の一方によりあらかじめ定められた普通取引約款または定形書式・標準書式に挿入された条項は、疑問のある場合、他方の有利に解釈される。」

しかし、たとえば、パラマウントクローズによりヘーグルールズが備船契約に導入され他の条項と矛盾する場合、おそらく、イタリア民法第一三七〇条をわずらわせることはないように思われる。すなわち、ヘーグルールズ第三条(8)によればよい。同条は、ヘーグルールズと船舶提供者の責任を規律した契約条項が対立するとき、前者が優先

することを表現している」といっているであらう。(5)

(1) *Coastline* 第一四条は米国海上物品運送法 (COGSA) の一部を *Mobitime* 第一五条 b-1 などはハーグルールズと COGSA を導入している。周知のごとく、COGSA 第五条は、同法が備船契約に適用されない旨を定めているが、備船契約書中にハーグルールズあるいはそれを取り入れた国内法を導入することは可能である。

(2) パラマウントクローズがハーグルールズを取り入れた場合、他の契約条項との関連を考量して総合的に解釈されなければならぬ (イタリヤ民法第一三六三条)。ナポリ地裁一九六二年六月二三日判決・*Dritto marittimo*, 1965, pag. 169 は、備船契約書の責任規定とハーグルールズがパラマウントクローズにより船荷証券に導入されている場合、前者は、後者と矛盾すれば、無効」と判示されている。いわく、「同条約第四条に定められた運送人の責任のシステムは、公序(国内の)に関するものであり、そして、それ故、契約当事者の意思によって排除しえない。」と。

(3) 「特定の契約関係を統一的に規律するためあらかじめ定められた定形書式または標準書式に署名することにより約定される契約において、定形書式または標準書式に付加された条項は、定形書式または標準書式の条項と矛盾するとき、たとえ後者が抹消されていなくとも、後者に優先する。」

(4) 同様の結論は英米の判例中にみられる。*Yarnish v. Kheiri* [1949] 82 Ll. L. Rep. 525, *The Westmoreland* 1936 A. M. C. 1680 (2d Cir. 1936).

(5) *Tullio*; *op. cit.*, pag. 154 e seg. *パラマウントクローズの至上性を認定するため paramount の語義について論及がな*
わねるじやがねるじや *Tullio*; *op. cit.*, pag. 155 *が* 真剣に考察すべき議論ではない」と断っている。

二六 費用等の分担・分配

二六〇一 費用分担

航海を実行するには、実に多くの種類の費用を必要とする。それらの費用は、通常、船舶費用 (*costa nave*) と称

される航海の如何にかかわらず出費が予定される固定的費用と航海の如何によって出費・数量が変動する可变的費用に大別される。⁽¹⁾

前者の代表的なものは、船舶の償却・維持費用、船長・乗組員の給与などであり、後者の代表的なものは、燃料、港湾使用税などである。固定的費用(何をもって、それとするのか、細目において、見解が異なるかもしれないが)は、船舶提供者の負担である。可变的費用については、これといった明確なきまりはなく、契約類型により異なる。航海備船契約においては、通常、船舶提供者の負担、定期備船契約においては、通常、備船者の負担とされる。定期備船契約において、可变的費用が備船者の負担とされるのは、契約締結当時に船舶のなすべき航海が(通常)予定されてい⁽²⁾ないため、可变的費用の予測がつかないことによる。

Italtempo は、費用等の分担・分配について、いくつかの規定を置いている。

第七条 運航者の費用 「乗組員に関する費用(給料、食事、洗濯用水など)および食料に関する費用の総ては、運航者の負担とする。運航者は、さらに、その費用で、船体および機関を完全に機能する状態に維持し、通常の給付のための用法にしたがい使用される船舶に備え付けられた起重機の限界までで通常の貨物を取り扱うための滑車・ロープを供給する義務を負う。

船体および乗組員の保険は、運航者の配慮と負担とする。運航者は、艙口ごとに通常時間の勤務にあたる一名のウィンチマンを、備船者の負担で定員外の臨時雇いのウィンチマンを配置しなければならない。荷役人夫が乗組員の使用を拒否するか港湾の特別の規則により陸上ウィンチマンの使用が義務づけられる場合、陸上ウィンチマンは、運航者によって配置され支払われる。」

第八条 備船者の費用 「主要機関・補助機械の良好な作動に適する燃料ならびに潤滑油、機動起重機の燃料ならびにそれに関する潤滑油および汽罐用水の供給、港税、水先料、代理店料、手数料、船積・すくいとり・積付積卸・検量・検数・貨物の引渡費用、積付・艙口検査の専門家の証明書の場合の偶然料金、海損・推定的海損の申告に関する費用およびその他の貨物・備船料に関するあらゆる費用・租税または税金は、備船者の負担とする。

貨物を仕切り・積付けるためおよび甲板上に積まれた梱包を積上げておくために必要な材料の供給および商品の取り扱ひのためのスリングの供給は、備船者の負担と費用とする。運航者は、船舶上に偶然に存在する仕切り用の材料を、無償で、備船者の使用に委ねなければならない。」

これらの規定のほか、第九条では定期的なねずみ駆除費用を運航者の負担とし、第一〇条では水先人など部外者への食事支給を備船者の負担とし、第一条では備船期間超過後の投錨税などを備船者の負担としている。

これらの規定のなかで、われわれがもっとも注目を要するのは、船積・陸揚費用である。これらの費用の負担者に関して、航海備船契約においては、統一性を欠いている。すなわち、航海備船契約の多くにみられるパターンは、FIO条項⁽³⁾によって、備船者に船積・陸揚費用（と危険まで）を負担させる方法である。航海備船契約書には、船積費用（と危険）を備船者の負担、陸揚費用（と危険）を船舶提供者の負担とするものがあつたり、その逆があつたり、まさに種々である⁽⁴⁾。

しかし、定期備船契約書においては、（おそらく）例外なく、船積・陸揚費用は備船者の負担とされている⁽⁵⁾。もっとも典型的なのは、Baltime 第四条や Italempo 第八条にみられるような規定であろう。

Produce-Form 第八条第二文は、備船者は船長の監督のもと自己の費用をもって船積・荷役作業（船積・積付・

荷繰り)を行う、としている。荷役作業により船舶に損害が発生しないよう船長が監督する、という意味である。^(c) あらうは、Fonssbarime 第一二条においては、費用を備船者の負担、危険を船舶提供者の負担としている。

(1) Papagno; op. cit., pag. 54, 萩原・前掲一九八頁。

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

(3) イタリアにおける FIO 条項に関する判例の分析・窪田「海上運送契約における FIO 約款について」・海法会誌 復刊 一
二号三頁。

(4) Tullio; op. cit., pag. 134 e segg.

(5) Tullio; op. cit., pag. 136 e seg.

(6) Tullio; op. cit., pag. 137, 船長の指示によつたため積荷に損害が生じた場合、その損害につき船舶提供者は責を負う
(Court Line v. Canadian Transport [1940] 67 Ll. L. Rep. 161)。

二六六〇二 残存油・罐水

船舶提供者は、船舶提供のとき、備船者は、返船のとき、船舶を充分な運航可能状態で、提供・返船しなければならぬ。(Italtempo 第一条、第一五条三項)。船舶は、単に、堅牢であるだけでなく、燃料、潤滑油および水の適当な備蓄も必要である。そこで、通常、定期備船契約書には、船舶提供・返船時における船舶が備蓄すべき燃料の最大限・最小限のほか、船内の残存燃料・油・水の買取について、規定している。⁽¹⁾

Italtempo 第一二条は、他の定期備船契約書にみられる同種の規定より若干詳細であるが、本質的には差異はない。^{5。}

残存燃料・潤滑油・罐水 「備船者は、船舶提供港において、船舶提供者は、返船港において、船内に残存する総

ての燃料、クランク室用およびシリンダー用潤滑油、汽罐用水および機動起重機用燃料を、それぞれ、提供港および返船港における時価で買取らなければならない。

船舶は、……トン以上……トン以下の燃料を残して提供されなければならない、そして、……トン以上……トン以下の燃料を残して返却されなければならない。

残存量の確認は、争いのあるとき、なされ、そして、当事者双方が署名した適当な調書によって解決されなければならない。」

燃料の品質は、いうまでもなく、前文に表示されている機関の良好な作動のため適当な品質のものである。買取価格は、船舶提供港または返船港における時価（その地・日時における最低入手価格）である。すなわち、備船者・船舶提供者自身がその地・日時に燃料の補給を試みたなら、必ずや、時価、それも、最低価格での入手を欲したはずである。この規定により、双方のあいだでの公平が保たれている。⁽²⁾

この規定も、定期備船契約においては、航海の指示が備船者によってなされることから船舶提供者にはあらかじめ燃料・潤滑油・罐水の消費量の予想が立てられないことに由来するのであろう。その意味では、二六〇一でみた備船者負担費用の規定と同一趣旨のもの、といえる。

(1) Papagno; op. cit., pag. 45.

(2) Papagno; op. cit., pag. 46.

二六〇三 救援・救助・引揚の報酬

イタリア定期備船契約の実証的研究

二〇三〇四注2でみたように、Italienpo 第三二条をはじめ、多くの定期傭船契約書は、人命・財産の救援・救助のためであれば離路しうる権限を船舶提供者に認めている。

通常、救援・救助のための離路は、オフ・ハイヤーとされることなく、その間もなお、傭船者は、契約に基づき負担すべき費用・危険を負担しつづける⁽¹⁾なければならない、とされている。しかし、通常、このような場合についても、定期傭船契約書は、特別規定を設け、当事者間の利害の調整(費用などの分担・分配)を計っている。たとえば、Italienpo 第三三条は、つぎのように規定している。

海難救援・救助・引揚料 「本契約中に船舶によってなされた引揚、曳船、海難救助およびあらゆる救援・救助に対する純報酬は、運航者および傭船者のあいだで、均等に分配される。

分配されるべき報酬は、以下のものを控除して決定される。

- ・ 船長・乗組員に帰する割当分
- ・ 傭船者に帰する傭船料相当分のほか作業開始から航海再開までの期間に消費された燃料・傭船者所有の材料の費用
- ・ 船舶の材料の消費に関して、および、救援の結果船舶・機関・補助機械のこうむった損害の修繕に関して運航者が負担した費用

救助者に帰する報酬を担保するためおよび徴収するために必要な法律上および裁判上の偶然的な費用を含め、救援および引揚に関連する総ての費用および出捐も控除されなければならない。」

右にみたように、Italienpo 第三三条は、一項で、引揚、曳船、海難救助に対する純報酬を船舶提供者と傭船者のあいだで均等に分配すべきことを定めている。そして、同二項および三項で、分配されるべき純報酬の計算方法を詳

細に規定している。⁽²⁾

航行法第四九六条によると、海難救援・救助料は、救助船が救助目的をもって艦装・運航されているものでなければ、その三分の一が運送人に三分の二が船長・乗組員に帰するものとされている。荷送人に救助料の割当はなされない。これに対し、賃借された船舶が救助行為をした場合、救助料は本来借主に帰属するもの⁽³⁾、と考えられているが、*Italcasco* 第二三条は、船舶所有者（貸主）と借主とのあいだで均等分配がなされるべきことを規定している⁽⁴⁾。

それでは、*Italtempo* 第三三条は、何故、*Italcasco* 第二三条に似たような規定をしているのであろう。上述のように、海難救助などによる離路は、オフ・ハイヤーとみなされていない。したがって、その間も備船者は、契約に基づき負担すべき費用・危険を負担しつづければならない。そのことや救助行為を行うことよって船舶がこうむる危険・損害などが考量され、均等分配が計られているのである⁽⁵⁾。救助料などの分配について定めた定期備船契約書の⁽⁶⁾多くは、均等分配（owners' and charterers' equal benefit）を原則としてゐる。

筆者がみた定期備船契約書のなかで、*Coasthire* 第一七条第一文が「All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' benefit. . .」と規定している。すなわち、*Coasthire* においては、備船者が負担しつづければならない費用・危険は一切かえりみられていない。*Coasthire* 第一七条第一文は、定期備船契約における救助料などの帰属関係の本来の姿を表しているようにも思われる⁽⁷⁾。

もしそうである、とすれば、同じように均等分配が行われるにしても、借主に帰属すべき救助料（charterers' benefit）が貸主（船舶所有者のことが多い）にも分配されると、船舶提供者（船舶所有者のことが多い）に帰属すべき救助料（owners' benefit）が備船者にも分配されるのでは、意味合いが異なっている。*Italtempo* 第三三条および

Italscalfo 第二三条にみられるような表面的な類似性によって、定期傭船契約と船舶貸借契約の法的性質の同一性を求めるのは性急であらう。

- (1) Papano; op. cit., pag. 75.
- (2) Italempo 第三三条は、*Baltimo* 第一九条よりも詳細である。一方、*Produce-Form* 第一九条一文で簡略な規定を掲げている。
- (3) 拙稿「イタリヤ法における船舶貸借(一)」(関大法学三三卷六号一六二頁)。
- (4) *Italscalfo* 第二三条一項は、*Italempo* 第三三条一項の規定のなかの「*Armatore*」[*Noleggiatore*]を、それぞれ「*Proprietario*」[*Conduttore*]に置き換えただけの表現になっている。定期傭船契約と船舶貸借契約の法的性質の類似性を認める論者は、そこをひとつの論拠を挙げるかもしれない。
- (5) *Papano*; op. cit., loco cit.
- (6) 救助分配について定めていない稀な例・*STBTime*。
- (7) 「例外がよく本質を表す」ひとつの例かもしれない。前注(6)でみた *STBTime* も「*owners' benefit*」を当然のこととして、救助料分配の規定を置かなかったのかもしれない。

二二七 傭船料の支払

傭船料支払・計算方法の差異が航海傭船契約と定期傭船契約の明白な認識基準となっている。航海傭船契約の場合、通常、傭船料は、全額一括払いされ、そして、確定的に取得されるので、傭船料に関する規定は、それほど多くみられない。これに反し、定期傭船契約の場合、傭船料は、一定期間ごとに分割的に支払われ、必ずしも、確定的に取得されたもの、とされるわけではない。したがって、傭船期間中、傭船料支払・計算をめぐる紛争が多発する可能性を

含んでいる。通常、定期傭船契約書は、傭船料に関して、航海傭船契約書より能弁になっている。

二七七一 傭船料支払・支払遅滞

定期傭船契約の傭船料は、「夏期における、燃料および船舶用品を含む、本船の積載重量屯数一屯」⁽¹⁾を計算基準として、一ヶ月単位で現金前払いされることが多い。

傭船料計算の始期は、通常、船舶が傭船者の使用に委ねられた日であり、終期は、返船の日である。しかし、返船の日が一ヶ月単位でなされる傭船料支払の満期日と一致しないことが多くあるため、一ヶ月未満の傭船料支払方法についても定めておく必要が生じる。

Itaipopo 第一三条は、つぎのように規定している。

傭船料 「傭船者は、毎三〇日……の傭船料を支払う。その傭船料は、船舶が使用に委ねられた日から返船がなされる日まで、現金前払いで三〇日ごとに、支払われなければならない。船舶が月極傭船料の満期日に返船港への航海途上にある場合、当事者双方は、航海完了に必要な予測期間について合意をしなければならず、そして、船舶が傭船者のサービスを続けると予測される日数に傭船料の三〇分の一を乗じた額が前払いされなければならない。当事者双方が合意しない場合、傭船者は、彼が必要と考える日数分の額を支払い、そして、争いのある差額について連名で銀行の口座に預金するか銀行の保証を得なければならない。

もし、振込およびまたは預金された額が航海完了に必要なとされる期間をカバーしない場合、傭船料は、一日づつ支払われる。」

右のように詳細な支払方法が定められているにせよ、備船者が定時的な支払を怠ることがありうる。そのとき、船提供者にとっても有効な対抗手段は、船舶を備船者のサービスから引き揚げてしまうことである。いずれの定期備船契約書も定めるところである。さがいは、引揚権行使の条件である。

たとえ⁽⁴⁾ Baltime 第六条三項が「In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel...」と規定し、Produce-Form 第五条一項第一文が「... failing the punctual and regular payment of the hire... the Owners shall be at the liberty to withdraw the vessel...」と規定し⁽⁵⁾。

前者の規定のような場合、備船者がたとえ備船料支払を遅滞していても、払うべき備船料を支払いさえすれば、船提供者はもはや引揚権を行使しえなくなる。とすれば、「In default of payment」の文言が「and so long as default continues」の付加文言があるもの、として解釈されなければならぬ。⁽⁴⁾ところが、Produce-Form 第五条一項第一文には、Baltime 第六条三項にみられない表現がある。すなわち、「punctual and regular payment of hire」となっている。この表現は、支払がなされなかった場合、たとえその後、備船者が支払をなしたにしても、引揚権を維持する効果がある。⁽⁵⁾

Italtempo 第一四条一項も、Produce-Form 第五条一項第一文と実質的に同一のものを引揚権の成立要件として、⁽⁶⁾るように思われる。

Italtempo 第一四条 備船料の不払 「もし、備船料が適時に支払われなにかあるいは前条に規定のとおりに保証されない場合、運航者は、たとえ航海中であれ何時でも、備船者に通知をして、船舶を備船者のサービスから引き揚げる権利を有する。

もし、船舶が航海中に引き揚げられる場合、運航者は、船舶上に存在する運送品を備船者の費用と危険で目的港まで運搬する権限を有し、備船者は、運送終了から第一六条に規定された港への船舶の到着まで、備船料を支払わなければならない。」

Italempo が他の定期備船契約書と異なるところは、引揚権が行使された時点に船舶上に存在する運送品の措置をおよびそれに関連する費用についても規定していることである。用意周到、というべきであろう。

- (1) たとえは、Produce-Form 第四条、Asbatime 第四条。
- (2) Produce-Form 第五条一項は、半月単位としてらぬ。
- (3) 引揚権行使の要件として備船料支払遅滞には備船者の過失を要しない、と思われる (Tullio; op. cit., pag. 128 nota 192)。
- (4) Papagno; op. cit., pag. 60.
- (5) Tullio; op. cit., pag. 128 e seg., Papagno; cit., loco cit. The Brimnes [1972] 2 Lloyd's Rep. 465.
- (6) Produce-Form 第五条一項第一文を Italempo 第一四條一項の *per punctual and regular payment* を規定する定期備船契約書は数多い。
- (7) 引揚権が行使された場合、たとえ船舶が航海中であっても、その後の備船料の支払はなされない、と解するのが論理にかたしてらぬ (Tullio; op. cit., pag. 129)。

二〇七〇二 オフ・ハイヤー

定期備船契約書であるかぎり、総ての書式は、いわゆるオフ・ハイヤー条項を備えている。すなわち、備船期間中、一定の事由により船舶の稼働が停止した場合に備船料支払の停止を認めるものである。

もちろん、数多い定期備船契約書が総て同一の規定をしてはいるわけではなく、むしろ、細目においては区々に分か

れている。たとえば、*Batime* 第一条 a は、船舶の稼働停止が連続二四時間を超えた場合にオフ・ハイヤーとし、わが国の書式は、稼働停止が一回一二時間を超えた場合にオフ・ハイヤーとしている（第一条）が、*Produce-Form* 第五条は、オフ・ハイヤーとされる事由に該当すればただちにオフ・ハイヤーがはじまる、としている。

このような小さな差異は、他にも多くありうるが、一定の事由により船舶の稼働が停止した場合に備船料支払の停止を認める、という大筋では一致している。そして、オフ・ハイヤーとされる事由は大同小異というべき状況にある。⁽¹⁾
Italempo におけるオフ・ハイヤーに関する条項を以下にみてみよう。

第二条 船舶の使用不能 「艤装およびまたは備品の不足、機械およびその一部の損傷、船体の損害またはその他の事故により、または、維持作業により、船舶が連続二四時間（または、汽罐の掃除の場合あるいは機関船ならばピストンの検査の場合は連続四八時間）を超える期間について、その時点で求められた給付をなさない状況にある場合、中断がはじまったときから船舶がサービス中断の時点に存在した航路上の同一の地点または同様の地点でサービスを再開する状況になるまで、備船料は、支払停止される。

備船料支払停止期間中の燃料・油および水の消費は、備船提供者の負担とする。

もし、備船の使用不能が連続……………日を超える場合、備船者は、本契約から退く権利を有する。

備船料支払停止期間が如何であれ、契約満了時期は確定している。」

第四条 寄港 「海の事故、積荷に関する事由または内国・外国官憲の措置による寄港の場合は、妨害期間中、船舶が修繕をうける場合を除いて、船舶の使用不能について運航者が支払を要しなかった費用を控除した備船料が支払われなければならない。」

すなわち、第二三条がオフ・ハイヤーの原則規定、というべきものである。一項において、一定の事由により船舶の不稼働が生じ、それが連続二四時間（または、ボイラーの掃除の場合あるいは機関船ならばピストンの検査の場合⁽²⁾は連続四八時間）以上続けば、オフ・ハイヤーとみなされ、船舶がオフ・ハイヤーが生じた時点に存在した場所でサービスを再開しうるまでオフ・ハイヤーが続く、と規定されている。オフ・ハイヤー期間中、傭船者は、船舶を使用しえないので、燃料・油および水の消費は、船舶提供者の負担とされるのである（二項）。オフ・ハイヤーが生じても、契約そのものが停止するわけではなく、傭船料の支払が停止されるだけであるから、契約満了時には何らの影響も及ばない（四項）。ただ、それが余りにも長期に及べば、傭船者の船舶利用計画に狂いが生じるので、あらかじめ日数を定めておきオフ・ハイヤーがその日数を超えれば、傭船者に契約から退く権利を与えておく（三項）、という配慮⁽³⁾は、傭船者にとっては望ましいものである。

二〇一〇二で若干の検討を試みた第三七条においても、船底掃除および塗装のためのドック入りが連続二四時間を超えるとき、オフ・ハイヤーとされる旨が規定されている。そして、第二四条は、オフ・ハイヤーに関する例外的規定というべきもので、そこに列挙された三つの事由による場合、妨害期間中も傭船料（船舶提供者が船舶不稼働により消費しなかった費用を控除して）は支払われる。

Italempo のオフ・ハイヤーに関する規定を一覧すれば、それらが大筋において航行法第三九一条と類似していることは明白であろう。ここで、われわれは、海上物品運送契約に関する航行法のなから第四二九条一項をピックアップして、定期傭船契約書のオフ・ハイヤー条項および航行法第三九一条と対比してみることにしよう。

航行法第四二九条一項 「もし、出帆後、船長が不可抗力の事由により修繕を余儀なくされた場合、契約は効力を

維持し、そして、荷送人は備船料の割引請求権を有しない。」

細目にとらわれず、航行法第三九一条一項にみられるオフ・ハイヤーの原則と航行法第四二九条一項にみられる海上物品運送契約（航海備船契約）における遅延のケースの備船料支払の原則とを対比してみよう。

備船者の責に帰しえない船舶の不稼働期間については備船料の支払を要しない、とするオフ・ハイヤー条項・航行法第三九一条一項と不可抗力による修繕期間中の遅滞について（備船者の責に帰しえない船舶の不稼働期間中という）備船料の割引すら認めない航行法第四二九条一項、明白な対照をみせているように思われる。

この二つの一見相反する原則について、Tullioは、定期備船契約においてのみ備船料の支払停止がなされ航海備船契約においては備船料の支払がなされる、という明白な対照は、異なった備船料支払システムに由来する単に形式的な意味しか有しない⁽⁴⁾、という。以下に、彼の主張を追ってみよう。

「実質的には、よくみると、双方の場合とも、遅延の危険、すなわち、作業の困難さの危険を *locatio operis* の原則にしたがって負担しているのは、つねに、船主である。危険負担の様式が異なっている。備船料が確定している航海備船契約においては、危険は、長びいた期間について延長してしかも備船料割増による報酬をうけることなく船舶維持の負担をすることに求められる。備船料が可変的な定期備船契約においては、危険は、備船料減額の子測によつてのみ引き受けられる。もし、実際に、備船料が妨害期間中も支払われるべきであるならば、船主は、船舶維持費用は期間建備船料によってまかなわれるのであるから、何らの危険も負担しないことになる。

備船者は、備船料が可変的でなく確定的な額で定められていれば支払うはずの額と同額を支払わなければならないのであるから、結局、オフ・ハイヤー条項は、単にみせかけの備船料減額を認めているのである⁽⁵⁾。」

同条項は、要するに、予測不能の妨害が発生しなければ支払うべき備船料と同額を支払うよう求めている。原則よりも、むしろ、定期備船契約においては、特定の場合（明示されている。たとえば、航行法第三九一条二項）に備船者が遅滞の危険を負担しなければならない、という事実が、航海備船契約における備船料支払との差異として残るのかもしれない。

(1) 萩原・前掲二二七頁。

(2) 最近、ボストンの抜取検査などについて規定する契約書が増える傾向にあるようであるが、*Italempo* は、すでに、一九五五年制定当時から、この規定を有している。

(3) *STBTime* 第一条cは、オフ・ハイヤーが連続三〇日を超えたら備船者に解約権を与える、としている。これに対し、*Italempo* 第二三条三項は、当事者が日数を合意しうるようになっていて、いづれにせよ、オフ・ハイヤーが一定日数を超えると契約を解約する（契約から退く）権利を備船者に認める、という配慮をしている例は、小数に属するようである。

(4) *Tullio*; *op. cit.*, *pag.* 126.

(5) *Tullio*; *op. cit.*, *loco cit. e seg.*

二七〇三 船舶の喪失

備船料は、船舶が備船者の使用に委ねられた日から返船の日まで支払われるべきであるが、備船者の備船料支払の意思にもかかわらず、船舶が喪失した場合、その時点で、備船料支払は終了する。*Italempo* 第二八条は、船舶の喪失の場合について、つぎのように規定している。

船舶の喪失 「もし、船舶が喪失し、または、音信不通により喪失したとみなされた場合、備船は、喪失の生じた日の二四時から、または、最後の音信のあった日から、失効する…先払いされたあらゆる報酬は、その時期を超える

期間については、備船者に返還されなければならない。」

後段の規定（船舶喪失のあった日の翌日からの備船料の返還）は、航行法第三九二条と一致するところであるし、他の定期備船契約書も採用するところである。

しかし、われわれは、ここで、何故、船舶喪失時期をもって備船料支払が確定的に終了してしまうのかを考えるべきであろう。たとえば、航行法第四二九条二項は、船舶が修繕不能・長期の修繕を要する場合または航海がその他の不可抗力の事由により打切・長期遅延した場合、有効に通過した行程に応じて備船料の支払をなすべし⁽¹⁾、とするものである。規定の詳細については多くの批判があるかもしれないが、有効にえられた結果に応じて対価を支払う、という大筋においては、作業の賃貸借 (Locatio operis) の原則に一致するもの⁽³⁾、と解せられる。

ところが、筆者のみた総ての定期備船契約書は、Ita tempore 第二八条に類似の規定を設けている。すでにみたように、航行法第三九二条がそれらの契約書の規定と軌を一にしている。すなわち、これらの規定は、備船者がえた有効な結果を全く捨象しているように思われる。備船者によって指示された目的港に向かっていて途中に船舶が喪失した場合、その喪失時点が備船料計算の終了時点とされ、その時点で船舶が何処まで到達していたか（有効な結果）は考慮されていない。そのような意味では、船舶喪失の場合の備船料計算方法は、物の賃貸借 (Locatio rei) における原則に一致するよう⁽⁴⁾に思われる。

(1) 航行法第四二九条二項「もし、船舶が修繕することができないか長期間を要する場合または航海がその他の不可抗力の事由により打切りあるいは長期的に遅延する場合、船長が荷送人のため他の船舶によって運送品を目的地に送付するためできるだけのことをつくしたならば、有効に通過した行程に応じて、備船料は支払われなければならない。」

(2) ここにみる割合運送賃がわが国の商法第七六〇条二項、第七六一條二項にみられるそれと異なり、航海の難易など諸般の事情を考量せず、単に、到達距離の全行程に対する割合に応じて計算されるものである、とするならば、その点については批判の余地があるかもしれない。しかし、わが国の商法の割合運送賃の計算方法についても、明確性・統一性を欠く、といった批判もありえよう。

通常、航海備船契約においては、備船料（運送賃）は、全額確定取得の合意がなされるので、割合運送賃の計算が実際になされることはほとんどない。イタリアにおいても、確定取得の合意の有効性は確認されている（カターニア控訴院一九五七年一月八日判決・Rivista del diritto della navigazione, 1957 II, pag. 326）。

(3) Tullio; op. cit., pag. 122.

(4) Tullio; op. cit., pag. 123 *「ふじりょうび」*、定期備船契約を *locatio rei* と考えていたことなごりがそこにみられるのかもしれない。ある *544* Mackrell v. Simond [1776] 2 Chit. 666（萩原・前掲三二六頁に紹介あり）あたりにすでにみられる備船者に好都合な結論を避けるため、船舶喪失の日まで備船料を取得しうるように規定しているのであろうか。

二〇八 再備船

通常、定期備船契約書には、再備船を原則的に許容する明示的規定が設けられている⁽¹⁾。そして、そのいずれもが、簡略な規定である。たとえば、*Italtempo* 第四一條は、つぎのようになっている。

再備船 「備船者は、運航者に通知をして、船舶を再備船に供する権限を有するが、本契約によって負担した総ての義務の履行につき、運行者に対してつねに責を負いつづける。」

備船者としては、備船料市場が騰貴した場合、船舶提供者に支払うべき備船料に自己の利益を加算した額の（再）備船料を得て第三者に再備船することができれば、これほどに都合のよいことはない。

Italtempo 第四一條によると（他の多くの定期備船契約書によってもそうであるが）、備船者は、当初の義務を履行

する、という条件さえ負担すれば、あとは、船舶提供者に再備船の通知をするだけで、再備船をなしうる。⁽²⁾ 船舶提供者の同意を要しないのである。すなわち、本条の規定は、定期備船契約においては、船舶提供者としても、備船者と契約を締結した時点で自己の満足すべき利益は備船料にあり込んであるから、備船者が契約上の義務・負担さえ守ってくれさえすれば、現実には誰の運送品が積み込まれようとも、無関心でいられることを意味している。

Produce-Form 前文は、Italempo 第四条が要求している通知を要求していない(少なくとも、明示的に⁽³⁾)。また、Mobiltime 第二四条bによると、再備船者がモービルオイルの関連会社か子会社であれば、備船者は当初の契約の義務の履行の責を任じる必要はない。むしろ、Oil Tank Vessel 第二〇条は、「Charterers to have the liberty of sub-letting this Vessel on Admiralty or other service.」とのみ規定するにすぎない。船舶提供者が再備船にこれほどに無関心でいられるのは、船舶の運航を司る者が備船者や再備船者ではなく自分自身だからである。これに反し、船舶賃貸借契約においては、転貸借はいうまでもなく、契約から生じる権利の譲渡さえ、原則として、禁止されている。⁽⁴⁾ ここに、定期備船契約と船舶賃貸借契約の本質の差を表す要素のひとつをみる思いがする。

なお、英文の定期備船契約書および船舶賃貸借契約書では、ともに「sublet」ということが用いられている。そのため、この文言も定期備船契約の本質を理解するうえであらぬ誤解を招く可能性があるもののひとつ、⁽⁵⁾ といううるであろう。しかし、Italscavo 第二三条では「sublocare (転貸借)」、Italtempo 第四条では「subnoleggiare (再備船)」とことが使われており、このことが本質の理解の妨げになる心配はない。

(1) 例外は Coashire。

(2) *Baltime* 第二〇条と実質的には同一の規定である、⁽⁶⁾ という。このタイプの規定は、多くの定期備船契約書によって採

用されている。

(3) *Sheltime 3* 第一六条も、通知を要求していない。

(4) 借主・転借主が船舶の運航を司るため、借主・転借主によっては船舶に予測もつかない物理的・法律的損害(物的損傷・海事先取特権の発生)が生じることがあるからである(拙稿「イタリア法における船舶賃貸借(三)」・関大法学論集三四巻二号二九四頁)。

二〇九 返船

定期傭船契約においては、傭船開始時の船舶提供者の船舶提供義務の対極にあるものとして、傭船終了時の傭船者の返船義務がある。「返船」ということばが定期傭船契約の本質を理解するうえで、何らかの誤解を生じさせるものであれば、委ねられていた船舶の使用を全面的に船舶提供者に戻す行為⁽²⁾、といってもよい。

航海傭船契約においては、運送品が全部陸揚されてしまえば、船舶提供者は、船舶の使用が全面的に可能になるので、「返船」の問題は生じない。ところが、定期傭船契約においては、傭船者に一定期間の船舶の使用が認められる関係から、当然、その傭船期間満了時が定められなければならない(二〇二〇二は *Italtampo* 第一条をみてみる)。そして、傭船期間中、傭船者によって航海の指示がなされるにせよ、傭船期間満了時の船舶の動静をあらかじめ定めておかなければ、船舶提供者にきわめて不利な状況がもたらされることになる。すなわち、つぎの傭船契約締結に適しない場所で返船されることがありうるからである。そこで、通常、定期傭船契約書には、返船場所・日時、船舶提供者になすべき返船の通知、必要であるならば傭船者のなすべき修繕義務などを規定した条項が設けられている。もし、これらが定められていなければ、当事者間に度々紛争をもたらす原因となるので、上記の規定は重要な意味を有

するのである。⁽³⁾

Itakempoo 第二五条は、つぎのように定めている。

返船港 「契約満了時に、備船は、………港において、八時から一八時のあいだに、土曜日の場合八時から一四時のあいだに、返却されなければならない。返船日は、反対の合意がないかぎり、日曜日または法定の休日であつてはならない。

備船者は、書面でもって、少なくとも一〇日前に、返船予定日を運航者に通知しなければならない。

船舶は、通常の消耗を除き、引渡時と同様の良好な状態で返却されなければならない。備船者の費用で修繕が必要な場合、備船者は、返船前に修繕をしなければならない。」

たとえ、返船場所・日時が定められたにせよ、船舶にとつて、長期間の航海ののち、定められた場所に寸分の狂いもなく定められた日時に到着することは、きわめて困難である。備船者がその日時に返船できないケース（とりわけ、返船遅滞）がよく生じる。そこで、定期備船契約書の多くには、返船遅滞が生じた場合の遅滞期間の備船料の支払（計算）について規定がなされている。

Produce-Form などには、返船遅滞期間の備船料支払について規定がない。それは、備船期間の定めに「約」がついているためである。すなわち、特定の期日に返船することの困難さを考量して、備船期間に伸縮性をもたせているのである。そして、たとえ、明示されていないとも、伸縮は、備船者の任意である（通常、伸縮の最大限が合意される）。したがって、そのかぎり、返船遅滞は生じないので、⁽⁴⁾遅滞期間の備船料支払に関する規定がないのである。

返船遅滞期間の備船料支払に関する規定を有する定期備船契約書に戻ろう。たとえば、Oil Tank Vessel 第二四

する。もし、この期間を超過した場合、その超過期間についての備船料は二倍の額になる。」

第一文は、契約期間満了時からさらに一定期間については、航海が契約期間満了時に終了することが予想されていた (*semprechè il medesimo sia stato calcolato in modo da ultimarsi all' incirca entro la scadenza del contratto*)⁶⁾ という条件が付されてはいるものの、備船料は約定のものと同額である。そのかぎりでは、*Transtime 1946* 第七条三項と同様の規定、⁷⁾ という。しかし、第二文は、その一定期間をさらに超過すると、その超過期間については、約定の備船料の二倍の額の支払が要求される。その間に備船料市場が二倍に騰貴することがあればであるが、そのような例外的な場合を除き、船舶提供者に有利な規定、⁸⁾ というであろう。

それでは、*Balime* 第七条三項と *Italtempo* 第一六条の本質的差異はどこにあるのであろう。前者が契約期間満了後には約定の備船料より高くなっていれば市場値での備船料支払を求め、後者が契約期間満了後のさらに一定期間後に約定備船料の二倍の額の支払を求めている、という点に差異を求めうる。しかし、われわれは、ここで、挿入句に注目しなければならない。provided...にはじまる前者の (*Transtime 1946* 第七条三項のそれと同一) 挿入句 (条件) と *semprechè...* にはじまる後者のそれである。

Balime 第七条三項の解釈に手掛かりを与えてくれるのは、*Hector v. Sovfracht*⁹⁾ であろう。本件においては、上記の挿入句は当事者によって抹消されているので、第七条三項の解釈にどれほどの拘束力を有するのか、筆者には判断が困難であるが、有力な手掛かりであることには間違いない、と思われる。同事件では、契約期間満了時が尊重されることなく最終航海が指示された場合のみ、市場相場での備船料の支払が求められる旨の判示がなされた。逆に、船舶が契約期間満了時に間に合うことが合理的に予知されていた場合には、たとえ、返船遅滞が生じても、約定の備船

料の支払で足りる。⁽⁷⁾もし、provided 以下の挿入句が抹消されていなければ、疑問の余地のない判断であろう。

返船遅滞が予見不能の場合には適用が困難（不能）な *Balime* 第七条三項に対して、*Italempo* 第一六条は、予見不能の遅滞の場合にも適用がありうる⁽⁸⁾と解される。すなわち、前者の挿入句のなかにある“*reasonably*”に相当する“*ragionevolmente*”が、*Italempo* 第一六条の挿入句においては意図的に外されている。*Italempo* 第一六条は、少なくともその文言上は、航海終了に関する予測の「合理性」を問題にしていない。

返船時期・遅滞期間中の備船料に関する規定の解釈の重要性もさることながら、そのような規定が航海備船契約書にはみられない（船舶賃貸借契約書にはみられる）という事実が、定期備船契約の本質（法的性質）とどう結びつくのかを見定めておく必要がある。これについては、本所の初頭で若干論及しているが、この重要性に鑑みて、確認しておく。

航海備船契約においては、船舶のなすべき航海は契約締結時に定められており、合意された航海の終了時以外に契約満了はありえない、という事実が、返船遅滞に関する規定を必要としないのである。定期備船契約においては、船舶のなすべき航海は（通常）予定されておらず、契約開始後、備船者によって指示がなされるので、契約期間は自ずから概算的にならざるをえない⁽⁹⁾。それ故、返船（場所・時期および遅滞期間中の備船料）規定を必要とする。

このちがいは、航海備船契約と定期備船契約の本質的差異にまで達するのであろうか。たとえば、*Coastline* をみてみよう。これは、*Balime* に範をとったもの⁽¹⁰⁾といわれている。ここにおいては、航海があらかじめ特定されており（第一条）、さらに、一日あたりで計算される備船料の週先払いが約定されている（第八条）。人によっては、これを航海備船契約の範疇に入れるかもしれない⁽¹¹⁾。しかし、多くの定期備船契約書にみられるものに類似する規定を多く

見出しうる。多分、定期備船契約の範疇に入れるのが妥当であらう。⁽¹²⁾ *Cashire* においては、船舶がなすべき航海があらかじめ予定されており（航海備船契約におけると同様、契約満了時が定められているに等しい）、返船遅滞は生じない。定期備船契約と定期備船契約の差異を強調するあまり、返船遅滞に関する規定に多くを求めるべきではない、と主張すべきであらう。

- (1) 萩原・前掲一六一頁。
- (2) Tullio; op. cit., pag. 102. 英文の定期備船契約書式の多くみられる *redelivery, let and hire* などについては、*5 冊の locatio navis 契約に由来する」というのは広く知られた事実 (Sea and Land Securities v. William Dickinson [1942] 72 Ll. L. Rep. 159)*。
- (3) Papagno; op. cit., pag. 43.
- (4) Papagno; op. cit., pag. 44.
- (5) Tullio; op. cit., pag. 104.
- (6) [1945] 78 Ll. L. Rep. 275. 萩原・前掲一七〇頁に若干の紹介がある。
- (7) *おそらへ、* 上のような判断がなされる背景には、返船遅滞に関して当事者の合意がない場合、合理的理由のある遅滞については契約に定められた備船料の支払に足りぬ、と主張する (London and Overseas Freighters v. Timber Shipping [1971] 1 Lloyd's Rep. 523) が横たわっている点である。
- (8) Tullio; op. cit., pag. 106.
- (9) Tullio; op. cit., loco cit.
- (10) Papagno; op. cit., pag. 24. イギリスとヨーロッパ大陸間の航海に供される中小型船用の備船契約書である。
- (11) Spasiano; op. cit., pag. 259.
- (12) Tullio; op. cit., loco cit.

三 結 章

まがりなりに、定期傭船契約書の主要な条項の分析を終えることができた。われわれは、つぎの段階として、定期傭船契約の法的性質の問題解決へと進むもの、と思われる。

各条項を分析しても何もえられない、という（悲観的）見解⁽¹⁾に対しては、筆者自身のものとしては、反論のことは持ちあわせていない。しかし、定期傭船契約という社会的・経済的経験をあえてすでに立法された枠組のいずれかにおし込めようとすれば、まず、その契約書全体（あるいは、主要部分）の分析が不可欠な作業であることだけは確かである。⁽²⁾

その不可欠な作業を終えた段階で、定期傭船契約の特徴が明らかになったのであれば、定期傭船契約を如何に位置づけるか、それは解決可能な問題ではなからうか。⁽³⁾

イタリア法の場合であれば、周知のとおり、契約類型を特色づける要素は、つねに、カウザ（*causa*）のなかに求められてきた。⁽⁴⁾あるいは、少し見方を変えれば、契約上の主要な給付のもつ性質に求めうる、といってもよいであろう（ここで、非才な筆者にカウザの本質論への立入を要求するのは無益なことである。また、窪田・定期傭船契約法序説・一三七頁以下に詳細な研究がなされている）。単なる類語反覆にすぎないかもしれないが、カウザとは経済的・社会的機能である、⁽⁵⁾とすると、定期傭船契約のそれは一体何であろう。大雑把ないい方をすれば、適当な船舶で物品を運送することではなからうか。もしそうであるとすれば、定期傭船契約の経済的・社会的機能は、航海傭船契約のそれと何ら変わるところはない。⁽⁶⁾当事者の主要な給付も、定期傭船契約と航海傭船契約で変わるところがない。

すなわち、船舶提供者のなすべき主要な給付は、まず、適当な船舶を提供し、それで航海（あらかじめ定められているか、傭船者によって指示されるかの差はあるにせよ）を完遂し、そして、目的港へ物品を運送することにある。これに対し、傭船者の主要な給付は、契約で定められた傭船料・費用（あらかじめ確定されているか、期間建になっているので契約終了まで確定しない——計算方法は確定している——かの差はある）の支払をなすことにある。⁽⁷⁾

- (1) 窪田「定期傭船契約法序説」一八一頁。
- (2) 谷川久「定期傭船契約の法的構成(二)」法学協会雑誌七二巻六号六二四頁。
- (3) とりわけ、わが国のように、定期傭船契約に類似する可能性のあるものとして、船舶賃貸借契約と運送契約しか立法されていない場合（イタリアであれば、それに傭船契約が加わる）、定期傭船契約はいづれかに組み込まれるしかない。
- (4) 通説判例（破棄院一九七一年四月七日判決・一〇二五番・Foro italiano 1971, col. 2574）。
- (5) 窪田・前掲一四八頁、Tullio; op. cit., pag. 191.
- (6) Tullio; op. cit., loco cit.
- (7) Tullio; op. cit., pag. 192.

定期傭船契約と航海傭船契約が同一の性質を有することが明らかになれば、もはや、定期傭船契約と船舶賃貸借契約の異同について論じる必要はない、といいうる。しかし、定期傭船契約を船舶賃貸借契約と船長・乗組員の労務供給契約の混合契約である、とする根強い見解に対して、あえて、再度の説得を試みておく。

イタリアにおいても、航行法施行前、当時学界に君臨した Graziani は、定期傭船契約は船舶賃貸借契約の性質を有する⁽⁸⁾、と強く主張していた。そして、航行法施行後も、Cobianchi は、「傭船者は、運送に関する総ての作業をその責任においてそしてその指示に基づき実行するため彼によって任務を与えられた船長を介して、当該船舶を占有し

てゐるもの、とみなされるべきである⁽²⁾」というように、定期備船契約に船舶賃貸借契約の法的性質を認めた稀な例外として知られてゐる。しかし、その後、Graziani が実際に用いられてゐる定期備船契約書が運送契約の規定と似かよつたものになつてゐることを認めて以来、定期備船契約に船舶賃貸借契約の法的性質を認める見解は、イタリアにおいて⁽³⁾は、すでに克服された議論になつてしまつてゐる、といえよう。⁽⁴⁾

(1) Alessandro Graziani; Studi di diritto commerciale e marittimo, Napoli 1963 (Il time charter, Napoli 1923), pag. 401 e segg.

(2) C. A. Cobianchi; Sulla natura giuridica dei noleggi a tempo ed in particolare della imposta sulle entrate relativamente ai noleggi con le amministrazioni dello Stato, Diritto marittimo 1946, pag. 116.

(3) Graziani; Locazione di nave e noleggio, Rivista trimestrale di diritto e procedura civile 1950, pag. 159 e segg.

(4) Maria Luisa Corbino; I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile, Padova 1978 年、船舶賃貸借契約、備船契約および運送契約の三種の契約は異なるタイプのものではなく、同一の法的類型である、とす。異端ともいふべき主張である。

それでは、何故、定期備船契約は船舶賃貸借契約の性質を有するものではない、と解されるのか、その理由を整理してみよう。

船舶賃貸借契約（あるいは、賃貸借契約）の本質的特性は、航行法第三七六条（あるいは、イタリア民法第一五七一条）に語られてゐる。すなわち、「貸主は、借主に船舶（物）を利用させる義務を負う」ことにある。そこから、いくつかの貸主の義務が演繹されるが、航行法第三七九条は、(1)良好な状態での船舶の引渡、および、(2)船舶を合意された用法に供しうる状態に維持することの二つを貸主の義務として明示的に規定してゐる。⁽¹⁾ とりわけ、(1)の船舶の

引渡は、借主に船舶を利用させるための前提となる義務、といいうる。もし、船舶の物理的な引渡が船舶賃貸借契約の本質的要素である、とすれば、イタリアにおいては、少なくとも現在、航海備船舶契約においてはもちろん、定期備船舶契約においても、そのような引渡はなされていない、という認識が定着している。⁽³⁾

しかし、船舶の引渡は、あくまでも、「借主に船舶を利用させる義務」を履行するためになされるだけであり不可欠・本質的要素ではない、とも考えられるし、あるいは、必ずしも物理的な引渡のあることを要しない、と考えた場合、若干の疑問が生じうる。すなわち、船舶使用条項は、船長に指示・命令することにより一定の範囲での船舶の使用を備船者に認めるものであるから、備船者は船舶の間接占有(所持)をしているのではないか、という疑問である。船舶使用条項の内容をすでに検討している(二〇四一)ので、疑問の余地はないようにも思われるが、わが国の通説・判例に受け入れられやすいものでもある。疑問を解いておく必要があるであろう。

解決は、二つの契約の本質的特性を明示する貸主の義務と船舶提供者の義務を対比することによってできることが可能であろう。船舶賃貸借契約においては、貸主は、借主に船舶を利用させる義務を負っている。この義務は、借主に船舶を利用させておく(Lasciare godere)という消極的な行為——大きな比重を占めている——と一定の場合に修繕をする(航行法第三七九条)とか、あるい、使用を妨害するものがあればそれを排除する(イタリア民法第一五七五条三号)というような積極的行為——非常に限定されている——によって支えられている。ところが、定期備船舶契約において船舶提供者が備船者により要求される給付は非常に複雑なものである。備船者は、船舶自体を利用する、とはいえない。すなわち、備船者は、主として、指示した航海の実行および引き渡した物品の運送をするうえで具体化される船長・乗組員の雑多な作業活動を享受するのである。⁽⁵⁾

以上にもし付加する、とすれば、私法的色彩が薄いかもされないが、船舶賃貸借契約においては、貸主は、船舶を借主に引き渡してしまうため、運航者としての資格を失うが、備船契約においては、定期備船契約、航海備船契約を問わず、つねに、運航者の資格は船舶提供者が保有していることをあげることができる。⁽⁶⁾

(1) 拙稿「イタリア法における船舶賃貸借(二)」関大法学論集三四卷二号一五二頁以下。

(2) Brecon A 第八条 a 第一文は、契約条項として契約書中に挿入する必要があるか、といえは、疑問が残る(ごく当然のことだから、わが国の裸備船契約書や *Italcario* にはそのような表現はみあたらない)が、船舶賃貸借契約の本質をよく表現していることだけは確かである。

(3) Tullio; *op. cit.*, pag. 197.

(4) Mario Iannuzzi; *Trasporto*, 2 ed., Bologna 1970, pag. 11. *注* Romanelli; *Locazione di nave e di aeromobile*, Milano 1965, pag. 209 e *seg.* は、船舶の引渡義務を排除した船舶賃貸借契約の例として、貸主の債権者が留置している船舶を借主自身がその留置を解除して利用する場合をあげている。

(5) Tullio; *op. cit.*, pag. 198 e *seg.*

(6) Tullio; *op. cit.*, pag. 199. 前掲拙稿「イタリア法における船舶賃貸借(一)」一五一頁以下。ただし、運航者の申告制度は、公法的性質を帯びるものであるから、定期備船契約の(私)法的性質を論じる場合、これに全面的に依拠する態度が正しいか否か疑問が残らないでもない。

(7) Tullio; *op. cit.*, *loco cit.* は、さらに、船舶賃貸借契約において、目的物たる船舶の特定・特定可能性が本質的要素であれば、備船契約(定期備船契約を含む)においては、契約締結時には必ずしも船舶は特定されていないことを付言している。しかし、通常の定期備船契約においては、船舶を特定する利益が大きく、契約書には船舶を特定する条項が設けられている。例外的に、*Supplytime* が代船条項をもつ定期備船契約書として知られるのみである。

備船契約は船舶賃貸借契約の性質を帯びるものではない、ということ論証しえたところで、われわれは、最後の

確認をしておこう。まさしく、定期傭船契約の法的性質についてである。

航行法にいう傭船契約(航海傭船契約および定期傭船契約とも)は、Tullioによると、運送契約の下位類型ではなく、立法者の想定するとおり、独立した類型を形成する、と解されているが、実務界にいう定期傭船契約もそうなのであろうか。

おそらく、航海傭船契約については、それを物品運送契約とすることについて異論はないもの⁽¹⁾、と思われる。たとえば、Gencon 書式第一条のように、船積港への廻船、傭船者(荷送人)が供給する物品の船積、陸揚港への航海、および、その地での引渡を明示していれば、その運送契約たることは明白であらう。また、Italiavaggio は、Gencon 書式第一条のように、運送契約の要素を列挙していないが、正式名(Contratto di Trasporto Marittimo di Carico Totale)、当事者の呼称(Vettore, Caricatore)、碇泊料、定額の傭船料・確定取得の合意などの多くの規定から、運送契約の性質を有することは明白である。したがって、実務界にいう航海傭船契約の法的性質については、本稿の直接の研究対象ではないし、確認済みのこととして、これ以上の論及をしない。

それでは、(実務界にいう)定期傭船契約は運送契約の性質を帯びるのであろうか。

たとえば、Batime 第二条一項は、「The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandises...」の規定⁽²⁾、Italempe 第五条は、「La nave deve essere impiegata in traffici legali per il trasporto di merci legali...」⁽²⁾、Batime 第二条一項と同趣旨の規定を設け、物品運送が行われることを明示している。しかし、このタイプの規定だけでは、船舶提供者の物品運送義務を証明することは困難である。船舶が合法的運送に供されるべきことは、船舶利用契約であるかぎり合意されうるからである。たとえば、Italscifo 第五条は、Ita-

Tempo 第五条と同一文である。⁽³⁾

したがって、実務界にいう定期備船契約は、運送の要素を含むことは明白であるが、運送が船舶提供者の義務とされているか否かを検証しなければならない。もし、それを検証しえれば、定期備船契約の運送契約性を認定できる。しかし、この検証は、比較的容易になしうるであろう。

まず、第一に、通常の定期備船契約書式は、船長・乗組員の商業上の過失についての船舶提供者の責任規定を設けている。何度か言及してきたように、航行法第三九三条と通常の定期備船契約書式の船長・乗組員の商業上の過失に関する責任規定は、全く異なる。すなわち、定期備船契約書式によると、船舶使用条項により、備船者の指示に関連する船長・乗組員の行為について船舶提供者が責を負わされている。そこから、船長が運送品を船舶提供者のために所持していることを読みとることは容易である。⁽⁴⁾それは、たとえ、*Taltempo* 第二〇条にみられる広範囲の船舶提供者の免責が設けられている場合にも、肯定しうる。たしかに、同条は、疑いもなく、比類ないほどの広範囲の免責規定となっているが、一項において、船長は船舶提供者（運航者）に服従することが明示されている。さらに、第四〇条には、船舶提供者によって運送品の所持がなされることを前提とした備船料などの支払を担保するための運送品の留置権の規定が設けられている。

実務界にいう定期備船契約において物品の移転が船舶提供者に義務づけられていることを実証するために、他にも種々の視点を求めうるであろうが、第二のものとして、運送品の保管に関する船舶提供者の責任（たとえ、その範囲が合意により限定されているにしても）の規定の存在を指摘することができる。船舶提供者免責条項については、二〇五でみたように、その規定の態様は区々に分かれる。すなわち、大別すれば、免責事由列挙、有責事由列挙、パラ

マウントクローズの挿入の三つの態様がみられた。そのなかで、パラマウントクローズを挿入している定期備船契約書式(たとえは、Produce-Form)が運送契約性を有することに疑いの余地はないであろう。⁽⁶⁾ ついで、有責事由を列挙するタイプ、たとえは、Baltime についても、検証は容易である。第一三条一項第一文を一覧すればよい。それは、(第二文により、責任の範囲が限定されているにしても) 船舶提供者の有責事由を明示している。Baltime (Iraltempo もこのタイプに属する) を運送契約と認定することは容易である。⁽⁷⁾ 最後に、免責事由を列挙する定期備船契約書式は如何であろう。免責事由の列挙は、すなわち、運送品の滅失に関する船舶提供者の責任を黙示的(しかし、明白な)前提とするものである。⁽⁸⁾⁽⁹⁾

- (1) Lefebvre D'Ovidio e Pescatore; op. cit., pag. 490 e seg. 破棄院一九七六年六月二日判決・二一八二番・Dritto maritimo, 1977, pag. 195 など多数の判例がある。
- (2) Tullio; op. cit., pag. 231.
- (3) 備船契約に関する航行法の規定においても、船舶が物品運送に供されることは排除されていない(言及されていないだけ)。
- (4) Romanelli; Profilo del noleggio, pag. 166, Tullio; op. cit., pag. 232.
- (5) たとえは、船荷証券が船舶提供者の名で備船者に対して発行される場合、運送契約がなされていることは明白である。船荷証券が備船者の名でそしてそのために発行される場合も、船舶提供者と備船者のあいだで運送契約がなされており、備船者と荷主のあいだで再運送(備船)契約がなされている関係が生じる(Tullio; op. cit., pag. 233 e seg., Romanelli; op. cit., pag. 169)。
- (6) Spasiano; Noleggio e trasporto: Il significato dei formulari, 14 Trasporti 1978, pag. 164, Tullio; op. cit., pag. 235. すなわち、マウントクローズが何を契約中に取り込むためのものかを知ればよい。このタイプの書式のなかでは、一九二四年米國海上物品運送法の一部のみを引用している Cashire (第一四條) の場合、若干の疑問を残すかもしれない。

かし、同第四条(2)は、自己の「actual fault」または「privity」についての船舶提供者の責任を明示している。

(7) *Italempo* 第二〇条二項第三、四文、第二九条、第三二条もこのタイプ。

(8) *Berlingieri*; *Il trasporto marittimo*, pag. 50 は、つぎのようについて。「運送品に関する船舶提供者の責任の明示規定は、たとえ、一部の責任を排除するためであっても、つぎのことを意味する。すなわち、運送の目的が考量されているだけではなく、それに関連する給付が船舶提供者によって引き受けられていることを。」

(9) *Tullio*; *op. cit.*, pag. 236.

(10) *Shellime 3* 第二八条や *Beepetime 2* 第三三条などは、運送品の滅失・毀損について船舶提供者の責任を明示的に規定してゐる。しかし、二〇五〇一でみたように、他の規定からそれらの書式においても船舶提供者によって運送の引受がなされてゐることを容易に立証しうる (*Shellime 3* 第一三条、第三六条、第三九条、*Beepetime 2* 第二〇条、第四〇条、第四五条)。