

滞船料に関する一考察(1)

——船積陸揚遅滞と損害賠償——

井上明

一、はじめに

二、我国の判例

三、我国の学説

I 特別報酬説

II 損害賠償説

一、はじめに

航海傭船契約においては、通常、滞船料(demurrage)の支払いが約定されるが、その内容としては、せいぜい、(1)碇泊期間(Laytime)を超えて船積または陸揚した場合に、滞船料が支払われること、(2)碇泊期間を超える

滞船料に関する一考察(1)

滞船料に関する一考察(一)

単位時間にくらの割合で、どのよう⁽¹⁾に支払われるか(=滞船料の額の決定方法、及び支払方法)、及び(3)滞船料を支払って碇泊期間を超えて船積または陸揚を継続しうる期間(滞船期間または超過碇泊期間 days on demurrage)の限度、等が約定されるに過ぎない。例えば、日本海運集会所契約書式集の voyage charter party は、滞船料に「⁽¹⁾」⁽²⁾ 7. Demurrage to be paid to Owners at the rate of …… per day of 24 running hours or pro rate for any part thereof, payable day by day, for all time used in excess of laytime at loading or discharging port(s). 8. ……days of 24 running hours on demurrage for loading to be allowed Charterers at loading port(s). Should Charterers be unable to load within the above period, the vessel to have liberty to sail with the cargo then on board, Charterers paying the dead-freight and demurrage incurred. と規定しているにすぎない。⁽¹⁾要するに、備船契約書の滞船料の規定は割合に簡単であり、それだけでは滞船料の性質がかならずしも明確ではない。少くとも備船契約書の文言を読んだだけでは、滞船料が、船主の給付に対する特別報酬なのか、追加運送賃なのか、あるいは船主の蒙った損害の賠償なのか、⁽²⁾また仮に損害賠償として、備船者に債務不履行がなければならぬのか否か(特に、責に帰すべき事由、損害の発生が必要なのか否か)等々、不明確な点が多いのである。

このような訳で、滞船料に関して紛争が生ずる可能性が大きいのであるが、⁽³⁾紛争を生ずる恐れのある問題の一つに、次のようなものがある。まず

(1)碇泊期間満了までに船積陸揚が完了せず出航が遅れた為に損害が生ずる場合が多々あるが、⁽⁴⁾この場合、1°実損害の方が約定滞船料より大きい場合に、船主は、滞船料の他に、実損害と滞船料との差額又は実損害全額を備

船者に請求できるのか否か、又、²実損害の方が滞船料より小さかった場合に、滞船料は減額されるか否か、の問題が生ずる。次に、

(2) 傭船契約により、傭船者が、碇泊所 (Berth) を用意する義務、荷役人夫を用意する義務等々、種々の義務を負担する場合がある。この場合に、傭船者がこれらの義務の遂行を遅滞し、その為に船積陸揚が遅れ、船舶の出航が (傭船者が義務を遅滞なく遂行しておれば出航し得たであろう時よりは) 遅れてしまったが、それでも碇泊期間 (laytime) 内に出航できたという場合、船主は、傭船者の義務が遅滞なく遂行され出航が遅れなければ得または失わなかったであろう利益を、損害賠償として請求できるであろうか否かの問題が生ずる。即ち、一方では、碇泊期間内は傭船者は船舶を船積又は陸揚の為に碇泊させる権利があるから、碇泊期間満了までに船積または陸揚を完了すれば、傭船者に損害賠償債務が生ずる筈はないと考えられるが、他方では、傭船者に傭船契約上の義務違反があるので、それらの義務遂行を給付の一内容とする傭船契約上の債務の債務不履行が成立する可能性があり、上記問題が生ずるのである。⁽⁵⁾

しかるに、上記二つの型の紛争が法的な形をとるとき、適用さるべき一般的法規範が十分明確に確立されているとは、かならずしもいいきれない現状である。⁽⁶⁾そこで本稿では、上記二つの型の紛争が生じた場合、いかなる一般的法規範が、いかなる法源的関連性をもって、大前提とさるべきかの究明を終局の目的として、我国及び英国の判例学説を検討してみたいと思う。

(1) 64, Recommended Uniform General Charter (as revised 1922, layout 1966) (Code Name Gencon) 44

滞船料 (Demurrage) 5. (7) Ten running days on demurrage at the rate of.....per day or pro rate for any
滞船料に関する一考察 (一)

滞船料に関する一考察 (一)

part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging. 滞船料は一日につき支払ふべき。

Approved Baltimore Berth Grain Charter Party-Steamer (Form C. Adopted 1913) の滞船料は次のように規定してある。Steamer to be loaded according to berth terms, with customary berth despatch, and if detained longer than five weather working days, Sundays and Holidays excepted, Charterers to pay demurrage at the rate of.....per day, or pro rata payable day by day, provided such detention shall occur by default of Charterers or their agents. Cargo to be discharged at the average rate of not less than.....per weather working day, Sundays and Holidays excepted, and, if longer detained, the Receivers are to pay the Owners demurrage at the rate of.....per day or pro rate for part of a day. (浜谷源蔵、貿易実務船荷証券と傭船契約書、同文館 p.66, 69)

また、航海傭船契約書・社団法人日本海運集会所書式制定委員会制定(一九六〇)(一九七一・七改訂)は、次のように規定してゐるにすぎない。第1条、⑩碇泊期間・積地……揚地……⑪滞船料・一日につき……⑫本船が積地において碇泊期間を超えて……日間(C・Q・Dの場合)は相当の期間)滞船したときは、船長は、直ちに本船を発航させることができる。第7条「C・Q・D」本船の積揚荷役作業は、積地又は揚地の慣習に従い得るだけ迅速に行われなければならない。②傭船者の責に帰すべき事由により本船が相当と認められる期間を越えて滞船した場合には、傭船者は、船主(運送人)に対して第1条の滞船料を支払わなければならない。(第7条は、碇泊期間を「……日」と定めず、積地又は揚地の慣習に従い得るだけ迅速に行つた場合に船積又は陸揚に必要と認められる相当の期間を碇泊期間とするものと考えられる。したがって、契約当事者は第1条⑩と第7条とのいずれか一方を選択して合意することになるのであらう。)

40(1) 同海運集会所の Nanyozai Charter Party (Code Name Nanyozai 1967) 45 Demurrage……at loading port(s) to be settled in……and at discharging port(s) to be settled in……と追加規定がある他、本文に述べた Voyage Charter party とほぼ同様の規定があること、また、同海運集会所の Beizai (American Logs/Lumber) Charter Party (Code Name Beizai 1964) 47 上記 Voyage Charter Party とほぼ同様の規定を置くにすぎない。

また、同海運集会所制定のタンカー航海傭船契約書(昭和四十六年七月改訂)は、滞船料に関して次のように規定しているにすぎない。第一条、本契約主要事項は左の通りである。……⑩碇泊期間：ランニングレーデース積揚共通……⑪滞船料：一時間に付……⑫超過碇泊期間：第十一條によつて傭船者が滞船料を支払う場合でも碇泊……日間を超えたときは船長は直ちに本船を発航させることができる。……第十一條「滞船料」船主の責に帰すべき場合を除き本船が第一條の碇泊期間を超えて尚碇泊を要するときは傭船者はその超過碇泊期間に応じて第一條の滞船料を支払わなければならない。2前項の場合と雖もその原因が工場内又はその附近の火災、爆発或は傭船者の荷役用機械類及び設備の破損による場合は傭船者は前項に準じて第一條所定の滞船料の半額を支払うものとする。

(2) 滞船料の性質については説が分かれており、特別報酬説、追加運賃説、損害賠償または違約金説等、がある(田中誠二「海商法詳論」三三六頁、René Rodière, *Traité Général de Droit Maritime* tome 1. (1967) p. 278~280 等参照)。

(3) 英国には、demurrage に関する判例が数多く見られるが (Carver's Carriage by Sea volume 2, Twelfth Edition, p. 1018~1127 参照)、訴訟に至らない紛争もあることを考えると、英国等では、滞船料に関する紛争が多いと考えられる。我国では、海運界に訴訟を好まぬ傾向があるので、滞船料に関する判例も少ないが、訴訟にまでは至らない紛争は多いのではなからうか。

滞船料に関する一考察(1)

滞船料に関する一考察(一)

- (4) 例えば、(a)碇泊期間中に航すれば他の傭船者を得たであろうが、出航が遅れた為にそれを得られなかった場合、(b)碇泊期間中に航しなかつた為に船舶が事故に遭遇した場合、(c)碇泊期間中に航しなかつた為に、法律上傭船契約で定めただけの全貨物を船積することができず、運賃が予定より少なくなつてしまつた場合(英判例 *Aktie-selkrabet Reider v. Arcos, Limited* 事件、*King's Bench Division* [1926] p. 83~88, [1927] I p. 352~368 参照)等々、種々考えられる。

- (5) 例えば、碇泊場所(Berth)を用意すべき義務が傭船契約上傭船者にある場合、それが遅滞なく遂行されればより早く出航でき、したがつて他の傭船者を見つけて大きな利益(傭船料、信用等)を得または失わなかつたであろうにもかかわらず、Berthの用意が遅れた為にその利益を得(又は保持)することが出来なかつたという場合を考えしてみると、この失つた利益は、Berthを遅滞なく用意することを給付の一内容とする傭船契約上の債務の、本旨に従つた給付がなされないことによる損害と考えられる。したがつて、傭船者に責に帰すべき事由があれば、債務不履行たる履行遅滞が存することになり傭船者に損害賠償債務が発生し、また、傭船者に責に帰すべき事由がない場合でも、両当事者の責に帰すべからざる事由により Berth を用意できない場合の危険を傭船者が負担する旨の場合意がある場合には、やはり、傭船者に損害賠償債務が生ずるように一応は思われる。けれども他方、碇泊期間中は船積もしくは陸揚をする権利が傭船者にあり、それに対して運送賃が定められていることを考えると、傭船者に賠償債務を生ぜしめるのが疑問にも思えるのである。

- (6) 滞船料に関する我国の成文法としては、商法七四一条二項及び七五二条二項があるのみであり、しかもこれは特約なき場合に関するものであり、傭船契約により合意された滞船料を直接規定するものではない。したがつて、これらの規定より前記問題を解決すべき一般的な規範を導き出すことは、かならずしも容易でない。また、我国海運界の訴訟を好まぬ傾向の一つの現れとして、滞船料に関する判例も非常に少ないようであり、前記問題に適用される

べき確固たる判例法が形成されているようにも思えず、さらにまた、前記問題に関する慣習法の存在が、学説判例等により十分明確化されているともいえない。また、滞船料に関する我国の学説には対立があり、かつ、前記問題につき十分論じられてると思えない。

(7) 紛争に適用さるべき一般的法規範を、成文法の解釈として導き出すのか、判例法、慣習法等として導き出すのか、又は条理とする他ないのか等々、の問題である。

二 我国の判例

我国海運界には、訴訟による紛争解決を好まない傾向があるようであり、例えば英国等と較べて判例が少ないようであるが、滞船料の性質、碇泊期間に関する判例も非常に少なく、前記問題に関するものとしては次に挙げる大審院判決「損害賠償請求反訴事件」の他にはほとんどみあたらないようである。⁽¹⁾次にこの判例を検討する。

I 損害賠償請求反訴事件(大正十一年(甲)第四一一号、同十二年一月二七日大審院第三民事部判決)

(1) 事實 明治四〇年十一月六日夜、大連埠頭備付の防舷材の設置保存に瑕疵があったため防舷材の鎖が切断し、防舷材の角端が舷頭繫留中の船舶千代田丸の舷側に撞触し破孔を生じ、船舶が沈没したので、防舷材を含む埠頭の占有者が船主に対して不法行為の損害賠償債務を負うことが、中間判決により確定した。⁽²⁾

そこで船主は、船舶の引揚及び修繕費並びに船価減少に因る損害金等と共に、休航による損害金の請求をなしたが、休航による損害金として、備船契約に定める滞船料(これは一トンに付十五銭の割合で一日の滞船料と定めると

滞船料に関する一考察(1)

滞船料に関する一考察(一)

する当時の海運界の慣習に従つて、滞船料一日二百五十円と定めていた。七十九日分に相当する金額を請求した。これに対し、原審は、休航日数は七十三日であるとしながらも、休航による損害を滞船料相当額とする主張を認め、船主の請求中滞船料七十三日分相当額を理由ありとした。⁽³⁾

そこで、埠頭占有者は、1°上記船舶については明治四十年十月から同四十二年十月までの二ケ年間の賃貸借契約が存し、これは諾成契約であるから、たとえ引渡がなくとも有効に成立しており、したがつて船主が船舶を引揚げ修理するまで同船を利用し得ないことによりこうむつた損害は、賃貸契約に定めた賃貸料相当額であり滞船料相当額ではない。⁽⁴⁾ 2°仮りに備船契約が当時存在したとしても、その存続期間如何によつては(1)沈没後数日で終了する場合等は)、船主の損害は備船料を以つて論ずべきでなく賃貸料に依り計算すべきであるから、備船契約の存在のみを確定し其の期間を確定しないで結論を下すのは不当である。⁽⁵⁾ として上告した。

(2)判旨 上告棄却

まず大前提たる一般的法規範として、次のように述べる。「……船舶所有者ニ於テ占有シ航海ノ用ニ供シタル船舶ガ他人ノ不法行為ニ因リ他ノ船舶、浮遊物又ハ埠頭等ニ撞触シテ毀損セラレ修繕等ノ為休航ノ己ムナキニ至リタルトキハ……休航ニ因ル損害ノ賠償ハ特殊ノ事情ナキ限滞船料ヲ標準トシテ之ヲ請求シ得ルモノト認ムルヲ相当トス」⁽⁶⁾。そして、この場合の滞船料とは何かを説明して、次のごとく述べる。「滞船料ハ商法ニ所謂碇泊料ニ該当シ備船者カ船積期間經過後ニ船積ヲ為シ又ハ陸揚期間經過後ニ陸揚ヲ為シタル場合ニ於ケル其ノ經過後ノ碇泊ニ対シ船舶所有者ノ備船者ヨリ受クル報酬ニシテ商法カ船舶所有者ニ滞船料ノ請求権ヲ認メタル所以ハ船舶カ予定ノ碇泊期間ヲ超過シテ碇泊シタル為其ノ間船舶所有者ハ船員ノ給料食料其ノ他ノ費用ヲ要スルニ拘ラス船舶

ノ利用ヲ妨ケラレ、其ノ使用ニ因リテ得ベキ利益ヲ失フニ因ルモノナルコト疑ヲ容レス⁽⁷⁾

そして、右大前提定立の理由として、次のように述べる。1°上記大前提の要件部分に該当する(包摂される)事実の存する場合、「(休航の己むなきに至った)当時該船舶カ傭船契約ノ目的タルト否トヲ問ハス其ノ所有者ハ右休航中船員ノ給料食料等ノ費用ヲ要スルニ拘ラス船舶ノ利用ヲ妨ゲラルルコト……超過碇泊ノ場合ト其ノ趣ヲ異ニセ⁽⁸⁾」ず、かつ、2°「純理ヨリ言ヘハ不法行為ノ被害者タル船舶所有者ハ休航ニ因リテ現ニ受ケタル損害ヲ証明スヘキモノナリト雖船舶ノ不使用ニ因リテ被リタル實際ノ損害ハ確實ニ之ヲ計算スルコト至難ナルト同時ニ滞船料ノ額ハ商慣習ニ依ルモノト雖普通ノ場合ニ於ケル船舶ノ使用ニ因リテ得ベキ利益ヲ標準トスルヲ通常トスルカ故ニ⁽⁹⁾」

次に、小前提として、「……右(船舶の)賃貸借契約存スルモ末タ其ノ履行ナク同船カ(賃借人に)引渡サレサルニ於テハ同船ノ占有ハ(船主)ニ属シ船員ノ給料食料等ノ費用ハ被上告人ニ於テ負担スベキニヨリ同船ノ休航ニ因リ被上告人ノ受クル損害ハ右賃料額ヲ超ヘサルモノト云ウコトヲ得サル筋合」であるので、賃貸借契約があつても、上記大前提にいわゆる「特殊ノ事情ナリト云ウコトヲ得」ず、事案は大前提の要件に包摂されるとし、結論として、滞船料を標準として損害額を定めた原判決は違法の裁判でない⁽⁹⁾と判示した。

- (1) 滞船料及び碇泊期間に関する判例として、その他に、例えば、明治三九年(ワ)七九二号・同四二年十二月二日東地民二判、昭和三年(ネ)一一八号・同二二年三月三日札幌控民判、大審昭和六年(オ)一二五八号・同七年二月二四日民三判、大正十年(ネ)五〇六号・同十三年十二月七日大阪控民三判、大正十三年(ワ)四四三三三号・昭和七年五月三二日東地民十三判、大審昭和十一年(オ)二二一九号・同十二年四月二四日民三判、等が滞船料に関する一考察(1)

滞船料に関する一考察(1)

あるが、いずれも、本稿の問題にあまり関連がないので、省略する。

- (2) 大審院民事判例集第二卷、三〇頁
- (3) 同三〇～三二頁
- (4) 同三二～三四頁
- (5) 同三四頁
- (6) 同三六頁
- (7) 同三五～三六頁
- (8) 同三六頁
- (9) 同三六頁

II 考察

この判決の態度より前記問題にアプローチするとき、どのように解決されることになるであろうか。まず、

(1) 碇泊期間満了までに船積陸揚が完了せず、したがって船舶の出航が碇泊期間を超えて遅延せしめられる場合、それに因る実損害と備船契約書で約定された滞船料に差が存し、1° 実損害の方が滞船料より大きい場合に、船主は、滞船料の他に、実損害と滞船料の差額または実損害全額を備船者に請求できるのか否か、又、2° 実損害の方が滞船料より小さかった場合に、滞船料は減額されるか否か、の問題はどのように解決されることになるであろうか。

上述したところより明らかのように、この判決は、滞船料の性質として、「商法ニ所謂碇泊料ニ該当シ、備船

者カ船積期間經過後ニ船積ヲナシ又ハ陸揚期間經過後ニ陸揚ヲ為シタル場合ニ於ケル其ノ經過後ノ碇泊ニ対シ船舶所有者ノ傭船者ヨリ受クル報酬」であるとしている。そして、この性質（又は概念）構成は、「船舶カ予定ノ碇泊期間ヲ超過シテ碇泊シタル為其ノ間船舶所有者ハ船員ノ給料食料其ノ他ノ費用ヲ要スルニ拘ラズ船舶ノ利用ヲ妨ゲラレ其ノ使用ニ因リテ得クベキ利用ヲ失フ」から、この利益を船主に填補する為のものとされている。即ち、船員の給料食料等、碇泊の為の費用を要する事情のもとに、碇泊期間を超過して滞船しなければ船舶を使用できて得たであろう収益が、保護利益として考慮されている。このような判例の態度よりすれば、まず、

①（船主の失った利益が、傭船料等の、超過碇泊しなければ船舶を使用して得べきであった利益であった場合には、滞船料が問題となるが）、船主の失った利益として、超過碇泊しなければ船舶を使用して得べきであった利益（船舶利用利益）と異なる利益が問題となる場合（例えば船舶が損傷を受けた場合等）には、その損害賠償（例えば修繕費等）は滞船料と無関係に考察すべきであり、債務不履行、不法行為その他、その損害賠償債権を発生させる法律要件が存する限り、滞船料債権の有無にかかわりなく、損害賠償請求ができることになる。

②次に、船主が失った利益が、超過碇泊しなければ船舶を使用して得べきであった利益（船舶利用利益）である場合に、これと傭船契約に定める滞船料との間に差がある場合であるが、まず、

1°得べかりし船舶利用利益の方が滞船料より小さい場合、滞船料全額の請求はできるか否か、が問題となる。思うに、本判例によれば、傭船契約による滞船料は特約された報酬ということになるから、船主の損害にかかわりなく、滞船料全額の請求が許されることになる。この点で、判例の性質（又は概念）構成は、その目的たる「船主の船舶利用により得べかりし利益の填補」より大きい、いわば予定せざる保護を船主に与えることになる。（ま

滞船料に関する一考察（一）

た、滞船料を受領すれば、船主に損害は残らない訳であるから、船主は滞船料の他に損害賠償を請求する余地はない。）次に

2° 得べかりし船舶利用利益が滞船料より大きい場合、船主は、滞船料の他に、船舶利用利益と滞船料との差額、または船舶利用利益全額を、損害賠償として請求できるか、が問題となる。思うに、本判決によれば、滞船料は（損害賠償額の予定ではなくて）特約された報酬であり、またそれは、船主の得べかりし船舶利用利益の填補を目的とする性質（又は概念）構成であるから、滞船料と共にする船舶利用利益と滞船料の差額の請求は、許されることにならう。けれども滞船料を受領する場合はその分だけ船主の損害は減少するから、滞船料の他に得べかりし船舶利用利益全額を請求することは許されないことにならう。なお、差額の請求が許される為には、その賠償請求権を発生させる法律要件（債務不履行、不法行為等）がなければならぬことは当然であろう。しかし、滞船料は報酬であるから、備船者への給付たる性質の滞船の事実さえあれば、常に請求できよう。最後に、

3° 失った船舶利用利益が滞船料と同額るときは、滞船料のみの請求しか許されないことにならう。なぜなら、滞船料の報酬たる性質及びその目的とする保護利益両面から考えて、滞船料を取得できることは当然であるが、他方、滞船料が支払われれば損害は無くなる筈であるから、滞船料以外に損害賠償を請求することはできないからである。

(2) それでは、判例の態度よりするとき、「出航は碇泊期間内でなされたが、しかし、碇泊場所 (berth) を用意する義務等の備船者の備船契約上の義務の遂行に遅滞があり、その為船積陸揚が遅れ、義務遂行に遅滞がなければ出航し得たであろう時よりは出航が遅れたという場合、義務遂行の遅滞がなければ存したであろう利益の損害賠償を請求できるか」、の問題はどのように解されるか、が問題となるが、当判例は、この問題については、何

も述べてないように思われる。(ただこのような事実関係のもとでは、超過碇泊はないのであるから、それに対する報酬としての滞船料が発生する余地はなく、またそれにより保護さるべく予定された、超過碇泊をしなければ船舶を使用して得べきであつた利益を、失つたことにもならないから、滞船料は、その性質、保護利益両面からみて発生する余地はなく、その請求は許されないことにならう。)

三 我国の学説

I 特別報酬説

この説によれば、滞船料とは、船積期間または陸揚期間を経過した後の碇泊及び船積または陸揚に対し海上運送人が備船者に請求することができる報酬であり、⁽¹⁾⁽²⁾また、滞船料の立法理由は、船舶艤装者は船員の給料、食料など種々の費用を支出する必要があるのに、備船料はこれを包含しないから、衡平の觀念上、これに特別の報酬を与える必要が存するからである、と説かれる。⁽³⁾

したがって、この説は、性質(又は概念)構成及び保護利益の両面において、ほぼ前述判例と同様の立場と考えられる。したがって、問題点(1)については、同様の結果となると思われるので再述を省く。また、問題点(2)については、特に論ぜられてないようである。

- (1) 田中誠二、海商法詳論(勁草書房)三三六頁、石井照久、海商法(有斐閣)二二八頁、森清、海商法原論一八七頁
(2) この理由として、(1)商法七四一条一項、七五二条一項が報酬という言葉を使っていること(前掲田中三三六頁)、

(2) 運送貨は契約によつて発生するのに対し、滞船料は、法の規定により当然発生するし、法文の形成上も區別され

滞船料に関する一考察(1)

ている(商七五三条)ので、滞船料は運送賃と異なること(前掲田中三三七頁)、③運送人に損害がない場合にも発生し、またその額も実際の損害にかかわらないこと(前掲田中三三七頁)、及びこの場合の傭船者の船積義務は固有の意味の債務でなく、間意義務にすぎないので、その違反につき債務不履行が存在するとはいい得ないことより(前掲石井二二九頁、前掲田中三三七頁)、損害賠償とはいい得ないこと、を挙げている。したがって、この理由からみて、主に商法七四一条二項、七五二条二項の法定の滞船料について説かれているものと考えられるが、田中説は、「碇泊料は実際界においては滞船料といふことが多い」(前掲田中三三六頁)とか、「碇泊料の額は通常契約で定められ……」(前掲田中三三八頁)とか述べられていること、及び特に約定の滞船料の性質について区別して説かれていないことより、「碇泊料は特別報酬である」と説かれるとき、傭船契約に約定される滞船料も「碇泊料」の中に含めて考えられていると思われる。又、森説は、特約に基づく場合は報酬であり、特約に基づくかぬ場合は損害賠償であるとしておられるので、特約に基づく滞船料が報酬である旨が明確である(一八七頁)。ただ、石井説のいわゆる碇泊料が傭船契約で定める滞船料をも含むのか否かは、必ずしも明確ではない。

(3) 前掲石井二二八頁、前掲田中三三八頁

II 損害賠償説

1 西島説

(1) 概要 1° 滞船料の法的性質

傭船者は船積陸揚の期間を守るべき義務を有し⁽¹⁾、傭船契約書に約定される滞船料は、この船積陸揚期間を守るべき義務を守らなかった為に生じた滞船(傭船所有者の船積、陸揚期間経過後直ちに発航する権利の行使を延期せしめ

たことによる船舶資本——船員給料等を含む——の利用延滞⁽¹⁾に基づき損害につきなされた協定された賠償額 (liquidated damages) と解すべきである、とされる⁽²⁾。

2° 滞船料請求権発生の法律要件

滞船料請求権は、不法行為⁽³⁾、債務不履行⁽⁴⁾、債権者遅滞等⁽⁵⁾に基づき損害賠償請求権ではないとされる。それでは、備船契約に定める滞船料請求権はいかなる法律要件に基づいて発生するかというに、私の理解力不足によるのであろうが、次の二様にとれるのである。即ち、

(イ) まず、備船契約を法律要件とすると、云っておられるように思われる⁽⁶⁾。この場合には、賠償額(滞船料の額)が契約により定まる他に、賠償請求権(滞船料請求権)そのものも契約により発生することになる。

(ロ) しかしまた、次のように説かれているようにも思われる。即ち、商法七四一条二項または商法七五二条二項により、期間経過後の船積陸揚が特別の法律要件と認められ、そこから「相当ノ報酬」請求権(これを損害賠償請求権と解しておられる⁽⁷⁾)が発生するが、備船契約はこの「相当ノ」の金額を決定する合意であり、その意味で滞船料は「協定された賠償額」と言えると、説かれているようにも思える⁽⁸⁾。

3° さらに、備船者に不誠実があった場合につき、次のように説かれる。備船者側に、滞船期間(demurrage time)の船積陸揚について、「商人として殊に迅速を要請される海上運送関係の商人として不誠実及至怠慢の事実ある」ときは、備船契約における船積する権利の行使が、「誠実の法則(民二)に妥当しない」ので、船積する権利の債権者遅滞が成立する⁽⁹⁾。これは、仮りに超過期間の最長限度について定めがあっても同様である⁽¹⁰⁾。

備船者が商人としての誠実を欠くような船積又は陸揚げの遅滞をしたが、それは船積陸揚期間のものであった

滞船料に関する一考察(1)

という場合も、同様に債権者遅滞が生ずる。また、故意に船積遅滞を生ずるときには、権利濫用としての不法行為も成立する。しかし期間内の発航はできない。⁽¹¹⁾

(1) 傭船者が船積陸揚の期間を守るべき義務を負う理由として次のように述べられている。即ち、傭船契約に碇泊期間が定められている場合にこの義務を負うのは当然だが、碇泊期間が定められていない場合でも、「船積・陸揚の一日の数量の各港における大体の標準が商慣習によって定まっているので……少くとも外交船の傭船者はその世界的商慣習法の基準における商人としての誠実(常識というてもよい)(民一条を倭つまでもなく)において履行するなれば、当然に、船積陸揚の期間が予め計算され得ることとなるのである。そうすると、運送品の船積・陸揚は傭船者がなすべきものであるから(七四一、七五二)、この期間は守らるべきことは当然である。即ち傭船者は期間を守る義務を背景に持ちつつ、その船積・陸揚の権利を行使するわけである(権利・義務の相互関連)。」(西島弥太郎、滞船料に関する若干の考察、法と政治七巻二号一九五六年六月、一九一頁)

(2) 前掲西島一九一、一九二、一八七頁

(3) 滞船料請求権が不法行為に基づく損害賠償請求でないことと理由として次のごとく述べられている。「船積・荷卸の期間を延ばして船積・荷卸をすることの事実、は、それ自体が、船舶所有者はこの滞船に同意していることを前提とするから」、傭船者が、船積荷卸期間経過後直ちに発航する船舶所有者の権利を侵害した、と言う理由が成立しないからである。」(前掲西島一九二頁注(一))

(4) 滞船料が債務不履行に因る損害賠償とも異るとされる理由は、次の通りである。「普通に言う債務不履行は……その債務不履行及び損害の事実の立証は債権者がこれをなさねばならぬ。違約金が定められてあっても、債務不履行の事実立証しなくてはならない。然るに滞船料の場合は、……債務不履行及び損害の立証を要しないのである。」

(前掲西島一九二頁注(一))

(5) 滞船料請求権が債権者遅滞によるものでもない理由は、「船積期間経過後の碇泊は船積期間の合意による延長であるからである。」とされる。(前掲西島一九二頁注(一))

(6) 前掲西島一九二～一九二頁

(7) 前掲西島一九二頁

(8) 前掲西島一八七～一八八頁、一九一～一九二頁

(9) この場合には、①船舶所有者は一部不積のまま発航をなし得、発航した場合は、それまでの滞船料(商七四一②)の他に、備船料全額及び運送品の全部を船積せざるに因りて生じたる費用(例バラスト積込みに関する費用)の請求が認められ、かつ相当の担保の請求権もあわせて認められる(商七四四②)。②また、全部不積の事実が不誠実に因る場合は、契約の解除と看做す商法の規定(七四五④)が適用され得る。この場合、船舶所有者のなすその旨の宣言が、備船者に到達したときより、契約解除の効力が生ずる。とされる。(前掲西島一九三～一九四頁)

(10) 前掲西島一九四頁

(11) 前掲西島一九四頁

(2) 考察 西島説より前記問題にアプローチするときどのように解決されることにならうか。まず、

①碇泊期間満了までに船積陸揚が完了せず、船舶の出航が碇泊期間を越えて遅延せしめられ、1°それによる実損害が備船契約で約定された滞船料より大きい場合、船主は、滞船料の他に、実損害と滞船料の差額または実損害全額の賠償を備船者に請求できるか、及び2°実損害の方が滞船料より小さかった場合に、滞船料は減額されるか否か、の問題はどのように解決されることになるであろうか。

西島説によれば、備船契約による滞船料は、「船積・陸揚の期間に完了すべき義務を守らなかった為に生じた

滞船料に関する一考察(一)

滞船、(1)船舶所有者の船積・陸揚期間経過後直ちに発航する権利、の行使を延期せしめたことによる船舶資本……船員給料等を含む……の利用延滞)に基づく損害につきなされた協定賠償額」と解されるのであるから、その法的性質は損害賠償であるが、その目的とする保護利益は、前記判例と同じく、船舶資本の利用により得べかりし利益であると考えられる。従って、

(イ)船主が、超過碇泊により、船舶資本利用利益以外の利益を失った場合(例えば船舶の損傷を生じたような場合)には、その賠償請求権は滞船料請求権と無関係に考察すべきことになる。即ち、その発生を許す法律要件(不法行為、債務不履行、債権者遅滞、合意等)があれば、滞船料の他に請求することができる。

(ロ)次に、船主が、超過碇泊により、船舶資本の利用により得べかりし利益、を失った場合であるが、滞船料は、これに関する協定賠償額なのであるから、(α)失った船舶利用利益が滞船料を越えても、船主は滞船料しか請求できない。この点が、滞船料を特別の報酬とする性質構成との機能的差である。また(β)船舶利用利益が滞船料を下まわる場合でも、船主は滞船料全額を請求できることになる。この場合、損害賠償とする構成は、その目的とする以上の保護を船主に与えてしまう欠点を有することになるが、これは、滞船料を特別報酬とする構成でも同じである。

②次に *Berth* を用意する義務その他の傭船契約上の傭船者の義務の遂行に遅滞があり、その為船積陸揚が遅れ、出航が遅れたが、それでも停泊期間 (*Laytime*) 内に船積陸揚が完了し出航できたという場合、義務が遅滞なく果され出航が遅れなければ得たであろう利益の損害賠償を請求できるか、の問題はどのように解決されることになるであろうか。

西島説によれば、滞船料は、「停泊期間を超えて超過停泊した為に失った船舶資本利用利益の協定賠償」であるから、停泊期間内に通航しておれば、滞船料は請求できない。

しかし、碇泊期間内に通航しても、備船者が商人としての誠実を欠くような船積又は陸揚の遅滞をした場合は、債権者遅滞を生じ、又、故意に船積遅滞を生ずる場合は権利濫用として不法行為が成立するというのであるから、このような場合には、不誠実な船積陸揚により通航が遅れたことによる損害賠償の請求ができることとなる。

2 小町谷説

(1) 概要 1° 滞船料の法的性質

小町谷説によると、滞船料は次のように説明される。すなわち、「船主が船積準備整頓の通知を發し船積期間が正当にその進行を開始した場合に於て、備船者がその期間内に船積を完了しないでその期間を徒過したときには、これ、備船者が、その船積義務の履行を怠ったものであって、履行遅滞の責に任じなければならない。……従つて、碇泊料は、備船者が船積期間を超えて船積をなすこと、即ち遅滞の効果として船主に支払うものであるから、損害賠償たる性質を有すると謂うべく、ただその額が、法律上「相当額」に限定されている点に於て特色あるのみである。而して当事者が、碇泊料の特約をなした場合にも、その性質は原則として、これを損害賠償の予定であると解すべきである。但し、これ普通の場合を前提とするものであるから、当事者が報酬の意味をもって、碇泊料の特約をなしたと認めうる場合には、その特約の効力を認むべきは、勿論である」⁽³⁾。

「碇泊料は、その特約ある場合たると、相当額による場合たるとを問わず、船舶が船積期間を超えて碇泊する

滞船料に関する一考察(1)

こと、換言すれば船舶が固定せしめられる immobilité ことよって生ずる損害に対する賠償である。⁽⁴⁾

2°又、船積期間について、次のように説かれている。船積期間は、備船者のために提供せられた期間であり、その期間に対する費用及び報酬は、予じめ備船料のなかに加算せられている。従って、備船者は、この期間内に船積をなせば足り、敢て、この期間を、出来うる限り、短縮する義務を負うものではない。ただ、船積期間内に船積が終了したに拘らず、正当の理由なくして、船積期間の終了まで船舶の発航を妨げることは、権利の乱用となるものと、解すべきである。⁽⁵⁾

(1) 「運送契約の如く、運送人が、備船者の協力、即ち運送品の船積及びその陸揚を俟って、初めてその債務の履行をなしうるものにあつては、運送契約の相手方たる荷送人に船積及び陸揚をなす義務があると解するのが最もよくこの契約の性質及び当事者の意思に合致する。」と説かれる。(小町谷操三 碇泊料論、海商法研究四巻、一九八〜一九九頁)

(2) 碇泊料が損害の有無及び額の如何を問わず支払はることを理由とする報酬説に対して、「しかし、法定賠償義務を定むることは、法の自由であると解すれば、損害賠償なりと解することは不当でないであろう」と反論されている。

(前掲小町谷二〇二頁)

(3) 前掲小町谷二〇〇頁

(4) 前掲小町谷二二八頁

(5) 前掲小町谷一六九頁

(2) 考察 小町谷説より前記問題にアプローチする時、どのように解決されることになるであろうか。まず、

①碇泊期間満了までに船積陸揚が完了せず、船舶の出航が碇泊期間を越えて遅延せしめられ、1°それによる実

損害が備船契約定の滞船料より大きい場合、船主は、滞船料の他に、実損害と滞船料の差額または実損害全額を備船者に請求できるか、及び、2°実損害の方が滞船料より小さかった場合、滞船料は減額されるべきか、はどのように解決されることになるか。

小町谷説によれば、備船契約に約定される滞船料の法的性質は損害賠償の予定であるとされ、かつ、それは、船舶が固定せしめられる *immobilité* ことよって生ずる損害に対する損害賠償であるとされるのであるから、滞船料の性質（又は概念）構成及びそれによる保護利益に関しは、西島説と同様であり、ただ滞船料請求権発生 の法律要件に関して差があるにすぎない。従って、前記問題に関しては、ほぼ西島説と同様になると思われるので、再述を省く。次に、

②出航は碇泊期間内でなされたが、しかし、碇泊場所 (*berth*) を用意する義務等の備船者の備船契約上の義務の遂行に遅滞があり、その為船積陸揚も遅れ、義務遂行に遅滞がなければ出航し得たであろう時よりは出航が遅れたという場合、義務が遅滞なく遂行されれば存したであろう利益の損害賠償を請求できるか、はどのように解決されることになるであろうか。

小町谷説は、この問題について十分触れられておられないようであるが、碇泊期間に対する費用及び報酬は予め備船料に加算されている為、備船者はこの期間中に船積をなせば足り、敢てこの期間をできうるかぎり短縮する義務を負うものではなく、ただ、船積終了後理由なく船舶の発航を妨げることがは権利の乱用となると、説かれていることからみれば、碇泊期間内の船積完了時点で出航させるかぎり、損害賠償の発生之余地がないという結論になるであろうか。