

滞船料に関する一考察(2)

——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

(以上本誌四十号)

四、英国の判例(その1)

I 判決の概要

滞船料に関する一考察(2)

#### 四 英国の判例(その1)

前稿<sup>(1)</sup>において提示した二つの問題点のうちの一つ、「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船主に損害が生ずる場合、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、2。実損害の方が約定滞船料より小さかった場合に、滞船料は減額されるのか否か」に關し、若干の英判例を検討する。

まずはじめに、上記問題に關連する三つのリーディングケースの概要を述べ、次いで、それぞれの態度よりすると上記問題はいかに解決されることになるか、を検討する。

(1) 「滞船料に関する一考察(1)」成城大学経済学会「経済研究」第四十号一三五頁〜一三七頁。

(2) Carver's Carriage by Sea, Twelfth Edition by Raoul Colinvaux, 1971, Volume 2, p. 1020~1024 参照。

##### I 判決の概要

###### ① *Lilly and Others v. Stevenson & Company* (Saturday, January 19, 1895)

事実 汽船チャールズステイルス (Charles Steels) 号の所有者ジェス・リリー他 (Jesse Lilly and Others) と、備船者ステイブソンン会社 (D. M. Stevenson & Company) 間に次のような備船契約が結ばれた。「上記船舶は……できるだけ早く、バーンティヤスランド (Burntisland) メシル (Methil) ホーネス (Bo'ness) またはグレインシマウス (Grangemouth) に赴ち、請求に基づき、備船者の代理人の指示する碇泊所において、石炭を満載す (receive……at the berth or berths pointed out by charterer's agents, if required, a full cargo of coals)。備船

者は、上記船荷を供給することに合意する。石炭は、日旺、休日を除く好天日六十時間内で船積されねばならない。……もしそれ以上滞船させられた場合には、一時間につき十二シリング六ペンスの割合で、滞船料が支払われる。但し、(石炭等を船積すべく) 船舶が予約されている工場、炭鉱におけるロックアウト、ストライキ、……または、船荷の入手、提供、船積もしくは陸揚を遅延せしめる不可抗的事由から滞船が生じた場合は、このかぎりまでなく (The coals to be loaded in sixty hours……weather permitting, and Sundays and holidays excepted……. If longer detained, demurrage to be paid at 12/6 per hour, unless detention arises from a lockout, strike……at any works, mine, or mines with which vessel may be booked, ……or any cause beyond merchants' control, delaying the obtaining, providing, loading, or discharging of cargo.)。碇泊期間 (lay-days) は、船長が船舶の到着を通知し、碇泊し、船積もしくは陸揚の準備を整え、その旨の書面による通知が傭船者またはその代理人に発せられた (the master has got the ship reported, berthed, and ready to receive or deliver cargo, and given notice of same in writing to……) 時から、開始する。<sup>(1)</sup>

一八九三年十月十九日、傭船者は船舶(チャールス・ステイルス号)に対し、ボーンズ (Bo'ness) に赴きそこで船積するよう命じた。船舶は、十一月十三日午前四時にボーンズに到達し、同日、船長は、船舶が船荷を受けとる準備が完了した旨を、傭船者に書面で通知した。十一月十四日、碇泊所 (berth) は、船積の為に使用できる状態にあった。しかし、般積すべき船荷が無かったので、その港の規則により、碇泊所は他の船舶に与えられた。船荷が到達して船舶に碇泊所に入る資格ができ、船舶が碇泊所に碇泊できたのは、十一月二二日になってからであった。十一月二三日に、炭鉱でストライキが発生し、十二月十一日まで継続した。船積は十二月十五日の午前

滞船料に関する一考察(2)

三時十分にやっと完了した。

そこで、船主は、備船契約によれば、十一月十六日午後六時(十一月十四日午前六時から六十時間経過した時点)から十二月十五日午前三時までの間、即ち船舶燃料積込みの為の四時間を除いて六七七時間の間、の船舶の滞船に対し、滞船料が支払われるべきことになる(The ship was……on demurrage)として、一時間十二シリング六ペンスの割合で計四二三ポンド、二シリング六ペンスの滞船料(demurrage)を、備船者に訴求した。<sup>(2)</sup>

一審は船主の請求をほぼ認めて、備船者に対し、四〇八ポンド二シリング六ペンスの支払いを命じた。<sup>(3)</sup> (Decerned against the defenders for the sum of £ 408, 2s. 6d.)

そこで備船者は控訴し(reclaimed)次のように主張した。「備船契約によれば、被告(＝備船者)は、ロングリッグ炭鉱におけるストライキの期間は滞船料を支払う責任がない。<sup>(4)</sup>」

船主はこれに対し、次のように主張した。「滞船料はストライキの期間に対しても支払わなければならない。

免責条款(The exemption)は、碇泊期間が全然使われなかった本件のような場合には(In a case like this where no use had been made of the lay-days)適用されないものである。もしも碇泊期間が使用されておれば、ストライキが始まる前に船積は完了されていた筈であり、従って、原告(＝船主)は被告(＝備船者)の過失(negligence)によって損害をこうむらされるべきではないのである。この主張が認められなければ、備船契約は、免責条項に基づき一時間あたり十二シリング六ペンスで賃貸する無期限の船舶賃貸借契約(a contract for the lease of the ship for any length of time at 12s. 6d. an hour subject to the exceptions specified)と変りなくなってしまう。<sup>(5)</sup>」

判旨 ロングリッグ炭鉱でストライキが行われていた期間に対して滞船料が備船者より船主に対し支払われるべ

きか否かについて、トレイナー卿 (Lord Trayner) は次のように論じて、傭船者の主張を認めた。

「……傭船契約は、もしも船舶が『より長く滞船せしめられたときは (longer detained)』 (これは、約定の碇泊期間 the stipulated lay-days より長く滞船せしめられたときは、の意味に他ならない) 滞船料が支払われねばならぬが、但し、滞船が『石炭を船積すべく船舶を予約している炭鉱 (mine or mines with which vessel may be booked)』のストライキの為に生じた場合には、そのかぎりでない、と規定している。証拠により、三つの事実が明らかであるように思われる。第一、チャールズ、ステイールズ号が、十月十九日 (即ち、傭船契約書の日付の十日後で、かつ船舶のボーンズ到達の三週間前) には、すでにロングリッグ炭鉱の為に予約されており (had been booked with the Longrigg colliery) 同日にこのことがボーンズの原告 (傭船主) の代理人に通知されていた。第二、十一月二三日、ロングリッグ炭鉱でストライキが生じ、十一月十一日まで継続した。第三、この期間の間、チャールズ・ステイールズ号の船荷として石炭を入手することはできなかった (No coals were or could be got for the cargo of the "Charles Steels"). このような事情のもとにおいては、ストライキを理由とする滞船料の免責条款が働き、ストライキ継続中の期間は滞船料支払い義務は生じないと思われる。原告 (船主) は、碇泊期間が (船積の為に) 使用されなかった場合 (when no use had been made of the lay-days) には、上記免責条款は適用がなく、また、被告 (傭船者) が碇泊期間を使用しておればストライキが始まる前に船積は完了されていた筈である、と主張する。しかし、私はこの見解に同意できない。商人が傭船契約書の約款で滞船料を支払うべく明記した期間は、まさに碇泊期間なのであって、ただそれに対して支払をなさねばならぬ碇泊期間なのである (Days stipulated for by the merchant, on demurrage, are just lay-days, but lay-days that have to be paid for.)。傭船契約書において、傭船

滞船料に関する一考察(2)

者は十日の船積期間及び、さらに、一日につき一定の割合で滞船料を支払うべき十日の滞船料期間を有する(the charterer shall have ten days to load cargo, and ten days further on demurrage at a certain rate per day.)と規定されている場合には、荷受人(the shipper)は二十日間の船積期間(twenty days to load)を有するのであり、ただ後半の十日間に対しては割増し分(something extra)を支払わねばならないにすぎず、二十日の間に船積をなせば、船積義務は履行されたこととなる(is fulfillment of the obligation to load)。本件においても、厳格な意味での碇泊期間(the lay-days proper)は六十時間に限定されているけれども、この期間を超えて船積の為に用いられた時間は、一時間につき十二シリング六ペンスの割合での支払が予定されていたのである。原告(＝船主)は、これでは、規定料を支払えば被告(＝備船者)が望むだけ期間を延長できる船舶の賃貸借(a lease of his (＝pursuer's) vessel for any length of time the defenders were pleased, provided they paid the stipulated rate.)になつてしまふ、と言ふ。……しかし、そうはならない。滞船料を支払つて滞船をせらるる期間(days on demurrage)の最大限が契約により限定されない場合には、法により、諸般の事情を考慮して、合理的な期間に制限されるからである(……"I'll be limited by law to what is reasonable in the circumstances, as circumstances may happen to exist or emerge)。被告は滞船料を支払つて船舶を滞船せしめる権利はある(were entitled to keep the vessel on demurrage)が、滞船(detention)がストライキにより生じた場合には、滞船料を支払う義務はない。……免責条款は、滞船料を支払つて船舶を滞船せしめ得る期間(the period during which the vessel is on demurrage)に適用されるのであり、今(28)ここで考察している(即ち、ストライキ継続中に生じた)滞船(detention)はこの期間に生じたのである。……(ストライキの)期間に対する滞船料を差引いた差額の滞船料に対してのみ、原告(＝船主)は権利を有するのである。」

かくして、裁判所 (The Court) は、<sup>(9)</sup> 原判決を取消し (recalled the interlocutor of the Lord Ordinary) 被告に  
対し一三六ポンド五シリングの支払を命じた。

(1) The Scottish Law Reporter-Vol. XXXII p. 213 L. ~R.

(2) *ibid.* p. 213 R.

(3) *ibid.* p. 213 R.

(4) *ibid.* p. 216 L.

(5) *ibid.* p. 216 L.

(6) *ibid.* p. 217 R.

(7) *ibid.* p. 218 L.

(8) *ibid.* p. 218 L.

(9) *ibid.* p. 218 L.

② **The Moor Line, Limited v. Distillers Company, Limited.** (Thursday, February 8, 1912)

**事実** 一九一一年五月一九日、船舶ヂューリックムーア号の代表船主のウォルター・ランシマン会社 (Walter Runciman & Company, managing owners of the "Zurichmoor") とベルリンのノイフェルト (M. Neufeld) との間  
に備船契約がなされたが、それによれば、船舶はカーソン (Kiherson) 及びニコレイェフ (Nicolaieff) で船荷を船  
積し、ライス及び (または) グラスゴー (Leith and/or Glasgow) に運送することになつて<sup>(1)</sup>いた。

備船契約書の第七条項は次のように規定していた。「日旺日、受苦日、復活際の翌日、聖霊降臨祭後第一の月  
旺日、及びクリスマスデイを除く連続する二十二日間の (Twenty-two running days) 船積陸揚期間、及び一日

滞船料に関する一考察 (2)

滞船料に関する一考察 (2)

(per running days) 二十五ポンドの割合で滞船料を支払う場合には、上記碇泊期間の他に十日の滞船料期間 (ten days on demurrage) が、上記荷主と与えられる。(7. Twenty-two running days, Sundays, Good Friday, Easter Monday, Whit Monday, and Christmas Day excepted, are to be allowed the said freighters…… for loading and unloading, and ten days on demurrage over and above the said lay-days at twenty-five pounds per running day……)。<sup>(8)</sup> また備船契約書第十三条項は、次のように規定していた。「陸揚に欠くことのできないあらゆる階層の労働者のストライキもしくはロックアウトの為に、陸揚ができない場合には、ストライキもしくはロックアウトの継続中は、陸揚期間は計算を停止される。……前記諸理由(=ストライキ又はロックアウト)に基づいて遅滞の場合には、荷受人、船主またはその他の本備船契約の当事者は、損害賠償金の請求をなすことができない。本条項は、船積にも準用される(13. If the cargo cannot be discharged by reason of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the discharge of the cargo, the days for discharging shall not count during the continuance of such strike or lock-out…… in case of any delay by reason of the before-mentioned causes no claim for damages shall be made by the receivers of the cargo, the owners of the ship, or by any other party under this Charter. This clause also to apply to the loading of the steamer.)」。<sup>(9)</sup>

この備船契約の条件により、ノイフェルト会社は、穀物を船積し船荷証券を受けとったが、備船契約書の約款はこの船荷証券の約款の中に移入されていた(……B/L imports into the contract the terms of C/P……)。この船荷証券が被告 (Defenders = Distillers Company, Limited) に裏書された。チャーリックムーア号は、カーソン及びニコレイエフにおける船積に十一日を費し、一九一一年七月四日、ライスに到達した。その当時、ライス港

では港湾労働者 (dock labourers) のストライキが行われていたが、それは七月十二日の正午に終了し、翌七月十三日に陸揚が開始され、七月二十一日金曜日の夕方に終了した。七月十六日は日曜日であったので、結局、ライス港の陸揚に八日かかったことになった。上記船舶は、次いでグラスゴー港に向い、そこでの陸揚に七月二十五日から七月三十一日までの七日間を費した。かくして、船積及び陸揚に使われた日数は、通算して二十六日になり備船者に与えられた二十二日間の碇泊期間を四日超過することになった。<sup>(4)</sup>

そこで、デューリックムーア号の船主である原告 (pursuers) ムーアライン株式会社 (The Moor Line, Limited) は、グラスゴーの執行官裁判所 (Sheriff Court) において、デイスティラーズ株式会社 (Distillers Company Limited) を被告 (defenders) として訴を提起し、被告はデューリックムーア号の船荷に対する船荷証券の被裏書人として同船の陸揚において生じた滞船料支払いの責任ありとして、英貨百ポンド (or 100 sterling) の支払いを求めた。<sup>(5)</sup>

これに対し被告は、二十二日を越える四日の超過は、ライス港の港湾労働者のストライキの結果生じた混雑 (congestion) に因りライス港の陸揚がスムーズに行かず陸揚が遅れたことによるものであるから、備船契約第十三条項の免責条款により免責されると抗弁し、これが認められて原告は敗訴した。<sup>(6)</sup>

そこで、原告 (船主) は控訴し (appealed)、次のように主張した。「……備船契約書第十三条項の最後の部分は損害賠償請求権 (claims of damage) のみに関するものである。滞船料 (demurrage) と滞船に対する損害賠償金 (damages for detention) の間には、明らかな差異がある。損害賠償請求権 (claims for damage) は、不法行為に基づいて (ex delicto) 生ずる。他方、滞船料 (demurrage) は純料に契約上のものである。これは、碇泊期間

## 滞船料に関する一考察 (2)

経過後の一定期間船舶を使用することに對する合意された報酬 (the agreed-on payment or hire for the ship for a fixed period after the lay-days) である。<sup>(7)</sup>……滞船料期間 (days on demurrage) に適用されるべき免責約款は第十三条項の最初の部分にあり、これは『陸揚期間 (the days for discharging)』(いは碇泊期間 laydays と滞船料期間 demurrage days の両者を意味してゐるのであるが) はストライキ継続中は計算を停止される (not count) と規定してゐる。<sup>(8)</sup>……」

これに對して被告 (被控訴人) defendants (respondents) は次のように主張した。「第十三条項によれば、どんな風にあれストライキによつて時間が失われた場合には損害賠償請求権 (claims of damage) は生じない」と規定してゐる。本件の陸揚遅滞はストライキを理由とするものである。……滞船料期間 days on demurrage は明らかに陸揚期間 “days for discharging” ではないのである。……滞船料 “demurrage” という言葉は、最初は、碇泊期間をこえる一定期間に對する合意された報酬 (an agreed-on payment for a specified period beyond the lay-days) を意味したが、この言葉の意味は次第に拡大され、現在では、滞船料 demurrage は、厳密な意味では、当事者の合意によつて課される、一定期間の船舶の滞船に對する額の約定された損害賠償金 (liquidated damages for a fixed period for the detention of the ship, assessed by agreement between parties) を意味する。世間一般に使われている意味においては、それは滞船に對する額の約定されない損害賠償金 (unliquidated damages for detention) も含んでゐるのである。<sup>(9)</sup>……」

判旨 控訴棄却 (The Court dismiss the appeal)

(理由) サルベーンズ卿 (Lord Salvesen) は争点となつてゐる第十三条項の第三の部分、即ち、「前述の理由に

基づく遅滞の場合には、荷受人、船主、又はその他の傭船契約の当事者は、損害賠償金の請求をすることができなく、(……in case of any delay by reason of the before-mentioned causes no claim for damages shall be made by the receivers of the cargo, the owners of the ship, or by any other party under this charter.)」この文章について次のように述べている。「……原告は、滞船料 (demurrage) に対する請求は損害賠償の請求 (a claim for damage) とは異り、従ってこの条項 (＝第十三条項) は滞船料期間 (days on demurrage) 満了後の滞船 (detention) に対する損害賠償金の請求 (a claim of damages) に対しては傭船者を保護するが、厳密に滞船料 (demurrage) と呼ばれるものの請求に対しては何ら傭船者を保護するものではないと、主張している。この見解が正しいとすれば、ストライキ——これは滞船料期間 (days on demurrage) がはじまる前に終了してしまっただけであるが——によって陸揚作業が最も影響を受けやすい期間に傭船者は保護されないということになってしまふ。これは、契約意思の合理的な解釈の仕方ではないであろう。他の解釈の余地がないという場合でないかぎり、容易にこのような解釈をしてはならない。<sup>(97)</sup>

原告の論拠は、厳密な意味での滞船料 (demurrage) は損害賠償の請求 (a claim for damage) ではなく、碇泊期間 (lay-days) 満了後傭船者の都合で継続して船舶を使用しない賃借 (hire) しつづけることに對する報酬という性質をもつものである、という見解にある。これは、一時ある程度の支持を得、また Lilly v. Stevenson 事件において、Trayner 卿により支持された理論である。しかしながら、私見によれば、滞船料 (demurrage) は、『船積、陸揚のために、合意された期間を越えて滞船したことに対して支払われる (予め額の) 合意された損害賠償金 agreed-on damages to be paid for detention of the ship in loading or unloading beyond the

滞船料に関する一考察 (2)

agreed-on period』であると解する方が、より正確な見解であると思われる。換言すれば、滞船料 (demurrage) と滞船に対する損害賠償金 (damages for detention) の差は、前者は額が予め約定された損害賠償金 (liquidated damages) であるのに対し、後者は額が予め約定されていない損害賠償金 (unliquidated) であるという点にある。どちらの請求も滞船 (detention) に関する請求であり、損害賠償金の請求 (a claim of damages) の性質を同じものである。実際、商人の間では、滞船料 (demurrage) という言葉は、厳密な意味で滞船料 (demurrage) と呼ばれるもの、及び滞船に対する額の子め約定されていない損害賠償金 (damages for detention) の両者を含む広い意味でしばしば用いられる。……従って、滞船料 (demurrage) が滞船に対する額の子め約定された損害賠償金 (liquidated damages for detention) であることすれば、これは十三条項の第三の部分から除外されず、『損害賠償金に対する請求 (a claim for damages) (no claim for damages)』という言葉に包摂されると判決すること何らの困難はないと思う。滞船料 (demurrage) という言葉はこの条項に使うことは適当でなかったのである。ところが、この条項は遅滞 (delay) の場合にしかなる請求がなされても、荷受人のみならず船主の責任をも免除するものであるからである。<sup>(11)</sup>」

(11) The Scottish Law Reporter-Vol. XLIX p. 408 L.

(12) ibid. p. 408 L.

(13) ibid. p. 408 L.

(14) ibid. p. 408 L.~R.

(15) ibid. p. 407 R.

- (6) *ibid.* p. 408 R.
- (7) *ibid.* p. 409 L.
- (8) *ibid.* p. 409 R.
- (9) *ibid.* p. 409 R.
- (10) *ibid.* p. 410 R.
- (11) *ibid.* p. 410 R.

③ *Aktieselskab et Reider v. Arcos, Limited* (C. A. 1926 June 29, 30 July 1, 22)

**事実** 備船契約書によれば、備船せられた船舶サガティンド (Sagatind) 号は白海 (White Sea) のある港におもむき、そこで材木八百五十本からなる満船船荷 (a full and complete cargo of 850 standards of sawn timber) を船積し、英国の一港に運送し、単位当りで定まった運賃の支払いと引換えに船荷を引渡すことになっていた。備船契約書第三条項は次のように規定していた。「……船積は、一好天作業日につき松板及び床張り板は八十本、その他の木材は六十本の割合で行われなければならない……。船舶が船積……の為に上記期間を越えて滞船せしめられた場合には、一日二五ポンドの割合で滞船料 (demurrage) が支払われぬ。…… (clause 3.…… the cargo to be loaded at the rate of 80 standards per weather working day for deals and battens and 60 standards for other goods……. Should the steamer be detained beyond the time stipulated as above for loading……demurrage to be paid at 25l. per day, and pro rata for any part thereof.」<sup>(1)</sup>

船舶は十月の始めに船積港に到着した。もし約定の速度で船積がなされておれば、八百五十本の満船船荷 (a

滞船料に関する一考察(2)

full and complete cargo of 850 standards) を船積し、十月三十一日までに合法的に陸揚港まで運送し、船主は満船船荷 (full cargo) の運賃を獲得できたはずであった。しかし、船主の責に帰せない事由で船積が遅れ、五百四十四本 (544 standards) 船積するのに十月十七日までかかってしまい、その為、陸揚港に十月三十一日までに到着できなくなってしまう、従って、これ以上の量の船荷を運送することは Merchant Shipping Act, 1906 の十條に違反するので不可能となり、結局船主は五百四十四本の運賃しか取得できなくなってしまった。そこで船主は、差額三百六本分の空積運賃 (dead freight) を求めて提訴した。<sup>(3)</sup>

一審判決においてグリーン判事 (Greer J.) は船主勝訴の判決を下したが、その大要は次の通りであった。1。備船契約書第三条項により「備船者は合意された速度で船積すべく約束したのであり (Charterers' undertaking is to load at the agreed rate)」、備船者が合意された速度で船積しない場合は契約違反となる (has broken a term of the contract)。ただ、同時に、この契約違反に対して支払われるべき損害賠償金が約定されているのである。<sup>(4)</sup> 2。備船者は、この「合意された速度で船積する義務」の他に、備船契約上、満船船荷 (a full and complete cargo) を船積 (load) <sup>(5)</sup> もしくは提供 (provide) <sup>(6)</sup> すべき義務 (duty 又は obligation) を負うから、船主はこの義務違反 (breach) に対するものとして、滞船料とは別に空積運賃 (dead freight) を請求することができる。<sup>(7)</sup> 3。備船契約書第三条項の滞船料 (demurrage) は、「船舶の滞船に対して……支払われる損害賠償金 (damages…… for the detention of the ship)」にすぎず、<sup>(8)</sup> したがって、満船船荷を船積ないし提供すべき義務の不履行に対する損害賠償金ではない。これに対し、備船者は控訴 (appeal) して次のように主張した。「備船者が碇泊期間 (lay days) 内に船積を完了できず滞船料 (demurrage) を支払う責任を生じた場合は、備船契約違反 (breach of the charterparty) となる」

とする原審は違法 (wrong) である。商人が備船契約書で約定する滞船料期間は、正に碇泊期間なのであって、ただ、報酬が支払れる碇泊期間なのである (Days stipulated for by the merchant, on demurrage, are just lay days, but lay days that have to be paid for)。……厳密な意味での滞船料 (demurrage) は、備船契約違反に対する、額が予め約定された損害賠償金 (liquidated damages for a breach of a charterparty) の性質を有するものではなく、碇泊期間を超える船舶の使用に対する合意された報酬 (an agreed payment for the use of the ship beyond the lay days) なのである。<sup>(10)</sup> ……

……備船者は、少なくとも碇泊期間経過後の合理的期間は船舶を滞船させる権利がある、と考えるべきである。<sup>(11)</sup> ……

しかし、かりに Moore Line v. Distillers Co. 事件<sup>(12)</sup>でサルヴェーヌン卿の言うごとく、滞船料が『船舶の船積遅滞に対する (額の予め) 合意された損害賠償金 agreed damages to be paid for delay of the ship in loading…… beyond an agreed period』であるとしても、船主はこの合意された損害賠償金の他は、何も請求できない。<sup>(13)</sup> ……」

これに対し船主は次のように反論した。即ち、備船者はこの備船契約のもとに二重の義務を負う。一つは、満船船荷を船積すること (to load a full cargo) であり、他は、碇泊期間内即ち十月十七日までにこの船荷を船積完了することである。備船者はこの両義務とも果さなかったのである。第二の義務違反に対しては、損害賠償金が備船契約第三条項により約定されており、約定賠償金 (agreed damages) を支払ねばならない。けれども、これを支払ったとしても、八百五十本の船荷全部を船積すべき第一の義務を免がれることはできない。<sup>(14)</sup>

滞船料に関する一考察 (2)

判旨 棄却 (dismissed with cost)

バンクス判事 (Banks L. J.)、アトキン判事 (Atkin L. J.) 及びサージヤント判事 (Sargant L. J.) がそれぞれ判決理由を述べているので、それらの大要を次に記す。

1 バンクス判事「……問題は二つある。即ち、備船者に備船契約違反 (breach) があるか、及び、もしあれば、約定された割合の滞船料の支払で、契約違反が修復されたか (be satisfied) が問題となる。<sup>(15)</sup>

……彼 (= Cleasby B 判事) は、『滞船料 (demurrage)』という言葉は厳密には、備船契約書に明定され又は備船契約書から推定される一定期間を、越える許された滞船に対する合意された追加報酬 (the agreed additional payment for an allowed detention beyond a period either specified in or to be collected from the instrument) を意味することがあることは疑いない。しかし、広く一般的に用いられる用法として、不当な滞船に対する損害賠償金 (compensation for undue detention) を意味することもある。我々は滞船料に関する条項のみならず備船契約書全体から滞船料の正確な意味を推定 (collect) せねばならぬ。<sup>(16)</sup>』と述べている。<sup>(17)</sup> この博学な判事が、許された滞船 (allowed detention) と不当な滞船 (undue detention) を区別していることを注意すべきである。備船契約が *Francisco v. Massey* 事件<sup>(18)</sup> における如く、一定日数の滞船料期間 (この事件の場合には十日間であったが) (a given number of days (in that case ten days) on demurrage) を規定している場合は、*Lilly & Co. v. Stevenson & Co.* 事件<sup>(19)</sup> における『商人が約定した滞船料期間は、まさに碇泊期間なのであって、ただそれに対して報酬を払わねばならぬ碇泊期間なのである (days stipulated for by the merchant, on demurrage, are just lay days, but lay days that have to be paid for.)』と云ふ Trayner 卿の大いに議論された判決は、十分確立されているかも知れない。しか

し、本件においてはこの点について何らの意見を述べる必要もない。<sup>(20)</sup>

我々が本件において取扱っているのは、Cleaby B. 判事が不当な滞船 (undue detention) と述べているものである。この問題を取扱うにあたって、備船契約の顕著な特色の一つを銘記する必要がある。船積及び陸揚、又は船積もしくは陸揚のための碇泊期間の日数が定まっている場合においても、時間 (time) は契約の本質 (essence) ではない、ということは確立されている。船主は、単に碇泊期間が満了したのに契約は完遂されていないという理由だけでは、契約を終了したものとみなして船舶を出航させることはできない。備船者の船積もしくは陸揚義務の履行を可能にすべく船舶が滞船しなければならぬ場合に備えて、当事者がその滞船に対して支払われるべき額を予め知り得るように滞船料率 (demurrage rate) の規定が契約にしばしばそう入されるのは、この理由のためである。<sup>(21)</sup> ……本件の備船契約に含まれている滞船料の規定を、合理的な期間もしくは一定期間碇泊期間を延長する契約、又は船舶がある期間滞船する (remain) という黙示の契約、と解する合理的理由はない。<sup>(22)</sup> 私は滞船義務 (the necessity for remaining) の根拠を、時間は契約の本質ではないので、例外的な事情の場合を除いて、船主は、契約の履行が拒絶された (the contract has been repudiated) ことを確めるに足る十分の期間滞船 (remain) した後でなければ履行拒絶のあったことを主張できないこと、に置きたい。この見解が正しいとすれば、本件のごとき文言の備船契約のもとにおいて、備船者が合意された碇泊期間内もしくは合意された速度で船積もしくは陸揚を完了しなかった場合には、契約違反 (a breach of contract) となる。<sup>(23)</sup>

……もしも原告の請求 (the plaintiffs' claim) が、形式はともかく実質において、滞船に対する請求 (a claim for detention of the vessel) であった場合は、本件で請求されている特別の損害賠償は取得できない。…… (し

滞船料に関する一考察(2)

かし、本件の特殊事情にかんがみるに、原告の請求は、実質形式の両面において、本質的に船舶の滞船に対するものとは異なっているように思われる。原告の主張の内容は、備船者が約定の速度(at the agreed rate)で船積をしておれば原告は八百五十本分の運賃を取得できた筈であるのに船積の速度が遅れたため原告は五百四十四本分の運賃しか取得できなくなってしまったのであり、したがって、この契約違反(the breach of contract)から直接生じた損害(loss)は原告の得べかりし運賃と現実を得た運賃の差額(difference between the amount of freight which they would have earned and the amount which they in fact earned)であり、*と云ふことである*。この損害(loss)は、私の見解では、本件の事実関係のもとにおいては、合意された速度で船積すべき契約の違反に対する損害賠償金(damages for the breach of contract to load at the agreed rate)の形で賠償されるべき量(recoverable)。<sup>(4)</sup>

セントキン判事 (Atkin L. J.)

「……先例によれば、一定期間の碇泊期間を定め、それに引きつづく滞船料期間を規定している契約(a contract fixing a number of lay days and providing for days at demurrage thereafter)によつては、備船者は碇泊期間内に約定の全船荷を船積する債務(binding obligation to load a complete cargo within the lay days)を負担するに至る……。碇泊期間が全船荷の船積完了前に満了してしまった場合、備船者は契約を破ったことになる(has broken his contract)。滞船料(demurrage)に関する条項は、完全な契約違反(complete breach)に対する損害賠償金の額を決定するのでなく、滞船より生ずる損害賠償金の額を決定するにすぎない(quantity…… only such damages as arise from the detention of the vessel)。合意された額の損害賠償金を受けたる船舶の権利(the

ship's right to receive the agreed damages) に対応して、備船者には、破られた（＝履行遅滞に陥った）契約を履行し損害の拡大を防止する目的で、船舶を滞船させる権利（right to detain the ship for the purpose of enabling him (= charter), if possible, to perform his broken contract and mitigate any further damage) がある。しかしながら、船主の責に帰すべからざる事由によって、備船者の契約履行——すなわち、碇泊期間内に満船船荷を船積すること——が不可能になった場合は、契約違反（the breach）は決して修復（repair）されず、損害の拡大を完全に防止することも不可能となる。したがって船主は、自分の受けた損害の賠償を、額が予め約定された滞船料（liquidated demurrage）又は滞船に対する額を予め約定してない損害賠償金（unliquidated damages for detention）に加えて、請求することができぬ。<sup>(25)</sup>……」

### 3 サージャント判事 (Sargant L.J.)

「……次に備船契約の第三条項の効果を考える必要がある。ここで私は教養ある裁判官の次のような見解に賛成する。即ち、この条項の第二文は、この条項の第一文に規定された碇泊期間に関する明示の（船主の）義務を拡大する（enlarge the express obligation as to time of loading）ものではなく、規定された割合で備船者が船積をしなかった為に生じた滞船（detention of the ship）に対して一日二十五ポンドの損害賠償金を課し、付随的に、この点に関する備船者の義務は契約の本質ではなく、この点に関して他少の期間不厳守（unpunctuality）があっても、船主は契約が履行拒絶されたとみなして船舶を出航させることはできないことを、示しているにすぎない。<sup>(26)</sup>……」

それでは、この備船契約書第三条項が一日につき二五ポンドの割合で滞船に対する損害賠償金（damages for the

滞船料に関する一考察(2)

detention of the vessel) を定めているという立場に立つ場合、この基礎のもとに計算された金額の支払いは、本件の事情において船主がこうむった損害に対する合意された賠償 (agreed compensation) となるのであろうか。私はそうは思わない。船主がこうむるかつ船主が主張している損害は、他の性質の損害、即ち傭船契約書第一条項に規定されている満船船荷を船積するという契約、に関する傭船者の契約違反によって生じた運送賃の損失なのである。……第三条項の第二文の目的は、この第一の義務の履行過程に生ずる滞船に対する損害賠償 (compensation for a detention of the vessel in the course of fulfilling this primary obligation) を規定することによって、この義務そのものの違反に対する損害賠償を規定しているものではない。疑いもなく、滞船に対する損害賠償請求権 (a claim for detention) を生ぜしめたと同じ船積遅滞が原因となって、満船船荷船積義務の違反という結果も生じたのであるが、後の方の義務違反 (breach) は、単なる滞船 (detention) から生じた損害から独立しかつ大きく上まわる一定の別個の損害を生ぜしめたのである。別の言葉でいえば、第三条項の第二文の目的は、第一条項の義務——即ち満船船荷の船積、を履行する目的でかつその履行過程でなされる船積、の遅滞から生ずる損害賠償金 (damages arising from a delay in loading for the purpose and in the course of fulfilling the primary obligation of clause 1—namely, the loading of a full cargo) を決定する為のものであるから、もしそれが、第一条項の義務の違反そのものから生ずる損害賠償金をも決定するということになれば、この(第三条項の) 第二文の範囲を不当に拡大することになる。<sup>(27)</sup>」

(1) King's Bench Division [1927] 1 p. 353, 357.

(2) s. 10 of the Merchant Shipping Act, 1906 1245c 十月三十一日以後 (after October 31) 甲板積の木材

(a deck load of timber) を外国港から英国に運送することを禁じられた。(King's Bench Division [1926])  
II p. 84)

- (e) *ibid.* p. 83~85, King's Bench Division [1927] I p. 352~355
- (4) King's Bench Division [1926] II p. 86
- (5) *ibid.* p. 87
- (6) *ibid.* p. 88
- (7) *ibid.* p. 88
- (8) *ibid.* p. 88
- (9) 拒却の Lilly and Others v. Stevenson & Company 事件の判決の Rayner 卿の言葉の引用
- (10) King's Bench Division [1927] I p. 355
- (11) *ibid.* p. 355
- (12) The Scottish Law Reporter-Vol XLIX. p. 407 以下
- (13) King's Bench Division [1927] I p. 356
- (14) *ibid.* p. 356
- (15) *ibid.* p. 357
- (16) Lockhart v. Falk L. R. 10 Ex. 132, 135 以下の Cleasly B. の意見の引用
- (17) King's Bench Division [1927] I p. 359
- (18) 1873, L. R. 8 Ex. 101
- (19) The Scottish Law Reporter-Vol. XXXII p. 218

滞般料に関する一考察(2)

- (20) King's Bench Division [1927] I p. 359~p. 360
- (21) *ibid.* p. 360
- (22) *ibid.* p. 360 後段
- (23) *ibid.* p. 361
- (24) *ibid.* p. 362
- (25) *ibid.* p. 363
- (26) *ibid.* p. 366
- (27) *ibid.* p. 366~p. 367