

備船契約の任意告知に伴う空荷運賃制度

村 田 治 美

一、は し が き

海運運賃市場の景況は諸種の事情に依りて変動する。最近でも世界の海運市況は一九五三年朝鮮事変の終末以来下落を続けたが、一九五四年夏場以降反撥に転じ逐次、好調を回復しつつある。雜誌ダイヤモンド⁽¹⁾によれば、運賃市況好転の原因は一九五四年に歐洲の經濟復興が進んだことを主とし、また同年歐洲大陸・英國・印度等の穀物不作及び石炭不足を従として荷動が活潑になつたことに基くとされている。ところで運賃市況の変動・騰落の際に既約の備船契約（一般には運送契約と云うべきであるが、主題の關係で備船契約だけについて考へる。以下同じ）に定める運賃（備船料のこと。以下同じ）で備船契約を履行したのでは備船者又は運送人の何れかにとつて不利益である。そこで何れかの側の当事者は自己に不利な備船契約を破棄して有利な別口の備船契約を締結することを望み、逆に相手方たる当事者は自己に有利な既約の備船契約を維持・履行することを欲するものが実情である。備船契約を終了せしめる一般的な方法としては、民法上の原則に従い無能力または意思表示の瑕疵を原因とする取消や無効の主張とか、債務不履行に基く契約告知の方法があるが、これらの方法は、その要件から云うて運賃市況の変動の際に利用できない。市況の変動に依りて契約を終了せしめ、もつて市況変動に対処しうる方法としては商法第七四五条に規定する発航前の任意告知の制度がある。すなわち備船者（全部備船者のこと。以下同じ）は運賃市況が下落期にあるときは既約の高値の備船契約を告知して別に安値の備船契約を締結することが可能である。同条によれば、備船者が既約の備船契約を告知するには約定運賃の半額（但し往復航海及び結合航海の場合は約定運賃の三分の二。以下同じ）に當る空荷運

貨（空船運賃・空積運賃・空運賃・Faufracht, Fehlfracht, Mangelfracht, faux fret, demi-fret, faute de fret）、の支払義務を負うから、備船者は損益を計算し、その結果備船契約を履行するか或は告知するかを決定しなければならぬ。従つてこの限りに於ては備船者の投機行為は抑制されるけれども、尙且つ、より大きい利益を追求する自由があると云ふ意味に於て投機行為の余地が存在する。しかるに運送人に対しては任意告知権は与えられていないから、運送人は運賃市況の上昇期に際し既約の備船契約を告知して別に高値の備船契約を締結する自由は許されていないのである。かくして備船者は空荷運賃によつて抑制を受けつゝも、運賃市況の下落期には既約の備船契約を告知して他に安い契約を求め、逆に上昇期には既約の契約に便乗して日月の経過を待つだけで運賃率の上昇分につき利得することが可能である。これに反して運送人は、市況下落期には備船契約の告知されることを危惧し、逆に上昇期には約定の運賃が、上昇の一途を辿る相場とかけはなれることを焦慮しつゝも、これに対処すべき極め手を持ち合せてない。筆者が冒頭に一九五四年夏場以降運賃市況が好調を続けている旨を指摘した所以は、荷主側が市況好調の波に乗つて利得する反面、運送人側はこれに対する方策に苦慮している現今の事実を申し述べたいためであつた。勿論海上運送業の性格からみて運送人に任意告知権を与えることは妥当でないから、おのづから備船者だけに任意告知権を与える結果になつたのであるし、更に然らば備船者が与えられた任意告知権を行使して相当程度の投機を行うことは資本制經濟の下に於て許されるべきであらう。たゞ備船者が任意告知権を行使するに際しては信義則に従つて行使しなければならず、運送人の損失に於て利得するが如き權利濫用的な任意告知権の行使は許されない。この事理は現行の空荷運賃制度の趣旨を理解するならば自ら明白なことである。

このような次第であるから、筆者は本稿に於て現行商法第七四五条「任意告知に伴う空荷運賃制度」の趣旨を吟味し、序でに本制度を将来に亘り存続すべきものであるか否かを考察してみたいと思う。尙、本制度につゞいての我國の従來の文獻としては、小町谷博士の「海上物品運送契約の解除を論ずる」⁽²⁾がある。

註(1) ダイヤモンド 一九五四年十二月十一日号 九〇―九一頁

註(2) 小町谷博士 海商法研究第一卷二八九頁以下

二、大陸法系に於ける空荷運賃制度の本旨

大陸法系の國々の中で、任意告知に伴う空荷運賃制度に關し、詳細な規定を持つのはドイツであり、日本及びフランスはドイツ商法に類似した規定を持つ。一九三一年のイタリヤ海商法草案第二六六条も、はじめフランス海商法第二八八条三項と同様の規定を用意していたが、現行法は英米法に接近している、こゝではドイツ法に限定して考察を進めよう。

ドイツでは恰もナチス治下の一九三八年ハンザ高等裁判所は *Hanseatische Rechts- und Gerichts-Zeitschrift* (以下 *HansRGZ* と略す) の 1938 B. Nr. 17/18 S. 131 ff. に掲載の判決に於て空荷運賃制度につき見解を表明した。今その判決を紹介しつゝこれに対する批評を手がかりとして独乙商法の空荷運賃制度の趣旨を解明してみよう。

(事実) 被控訴人(被告)は一九三七年七月二〇日訴外船舶仲介業者 A に対し *Libau* より *Bremen* 及び *Vege sack* へ木材を運送するため船舶のチャーター方を依頼した。船舶仲介業者 A は二日の後、被控訴人に対し *Lubeck* に停泊中の控訴人(原告)所有の機帆船 *アンナ* 号を電話で提供し運賃(正確には備船料のことである。筆者註)二千ライヒマルクで備船契約を結んだ。ところが締結後一時間半乃至二時間足らずのうちに被控訴人は A に対し右備船契約の告知を通知した。被控訴人は七百ライヒマルク安い運賃で、別口の備船契約を結んだからである。そこで控訴人は被控訴人に対し独商第五八〇条により約定運賃の半額千ライヒマルクの空荷運賃を請求した。地方裁判所は控訴人に対し五百ライヒマルクの支払請求を認容したが、これに対し控訴人が控訴した。

(判旨) 控訴人(原告)は契約告知により何らの損害も蒙っていない。蓋し事實に徴すれば機帆船 *アンナ* 号は本件備船契約の締結当時、他の契約の積荷を荷揚中であつて未だ本件契約の履行々為にでないかつたし、更に *アンナ* 号は別に、より有利な備船契約を締結して碇泊港を出港したことが知れるからである。現在の法律観の下では経済生活に於ける利得は相当なる給付がなされた場合その給付に対してのみ是認せられ、その利得だけが法的保護に値する。依つて独商第五八〇条に云う運賃の半額の空荷運賃は不当であり、第一審通り五百ライヒマルクの空荷運

賃の支払請求を認容する、と云うのが本件判決である。

ハンザ高等裁判所の判決によれば、本件の場合には運送人は告知による損害を蒙っていないから、独商第五八〇条通りに約定運賃の半額の空荷運賃を運送人に対し認容することはできない。信義誠実の原則に従つて双方の利益を衡平に較量してみると五百ライヒマルクの空荷運賃が妥当だ、と云うのである。本件判決に付てはウーレ及ヴュステン・ド・ルンゾー、両者の判例批評があるので先づこれらを夫々参照してみよう。

(一) エドガー・ウーレ (Edger Uhe) の批評

先ずウーレは独商第五八〇条の空荷運賃の法的性質は判例及び通説に従つて法定賠償金 (Gesetzlich festgelegte Abfindungssumme) 即ち傭船者による傭船契約の任意告知に結付けられた法定違約金 (Gesetzliches Reuegeld) である、とする。ヴュステン・ド・ルンゾー⁽²⁾・バッケンハイム⁽³⁾・シャップス⁽⁴⁾等によつても同様である。空荷運賃請求権は傭船者のなす告知によつて法律の規定、具体的には独商五八〇条の規定に基いて発生する謂はば法定請求権であり、運送行為の履行に関する契約に基いて発生するものでない。また独商五八〇条以下の規定に基いて傭船契約を告知する傭船者は法律によつて与えられた任意告知権を行使するのであつて、傭船者の告知は契約違反とはならない。尙また空荷運賃請求権は法律所定の損害賠償請求権、就中独商五八一条二項、五八二条二項、五八七条二号の各要件の下に夫々運送人に対し認められる損害賠償請求権とも、異なるものである。

ウーレは斯様に空荷運賃乃至その請求権の法的性質を説明したる後、それ故にハンザ高等裁判所の判決で云ふところの空荷運賃請求権の根拠及び額について法解釈上賛成し難いと云う。すなわち、運送人は一旦有効に締結された傭船契約を維持、履行することに利益を有し、傭船者により契約が任意に告知されるときは不利益を蒙ることになるから、告知があつた場合には傭船者が運送人の不利益を賠償の方法で填補するのが衡平の觀念に合する。ところで傭船契約の維持履行についての運送人の利益の額、従つて契約告知があつた場合に運送人が蒙る損害額を各傭船契約毎に裁判により算定する方法は煩雑且つ不便である。法律の規定で以て平均的にその損害額を法定しておけば、具体的妥当性の点ではともかく損害額算定方法として便宜であり、且つ法的安定性の点で優れる。それ故に独商五八〇条一項は「発

航前傭船者は單一航海であると結合航海であるとを問はず、空荷運賃として約定運賃の半額を支払つて契約の告知をなすことを得る」と、規定するのである。だからウーレは云う「運送人が具体的に蒙つた損害額が法定の空荷運賃額を超過する旨を主張することも、反対に傭船者が右損害額が空荷運賃額により少額である旨を主張することも許されない。本件の場合の如く運送人に全然損害がないばかりか、却つて別口の傭船契約で利得があつた場合でも運送人は約定運賃の半額を空荷運賃として請求することができる⁽⁵⁾。勿論、本件の如き利得は、稀有の場合に属し通常は告知により運送人は損害を蒙るものである。本件は時あたかも一九三七年の夏場に当りたまたま船腹需要の最も多かつた時であつて、契約告知がなされても運送人は程なく別に同率または高率の運賃で傭船契約を締結し運送行為を続行することが可能であつた。しかし海運市場の实情よりすれば、通常はこの様なことは不可能であり船舶の運航を休止するの止むなきに至るのである」と説明し、尙纒けて「本件の場合傭船者に対して独商五八〇条の規定通りに空荷運賃の支払を命じたところで、それは決して不衡平なことではない。惟うに、傭船者は任意告知権を与えられているが、その告知権は運送人に対してなす法定額の損失填補と結び付いているから、傭船者が締約後別に安値の傭船契約を締結する機会を得たならば、彼は既約の傭船契約を維持、履行すべきか、或は空荷運賃を支払つてこれを告知すべきかを決定しなければならぬ。そして傭船者が自由な決定に基づき既約の傭船契約を告知する行為に出たのであるならば、もはや、傭船者が法定賠償金の全額を負担することに何の不衡平があり得ようか」と論ずる。

この様にしてウーレは法解釈上ハンザ高等裁判所の判決を非難するが、なほ同判決は法律政策的にも好ましくないと云う。すなわち「一旦有効に締結された契約は両当事者に依りこれを維持、履行することが権利保護のため望ましい。この意味では傭船契約の告知はなるべく制限すべきである。ハンザ高等裁判所の判決の如く傭船者に、契約告知は運送人に対し損害を与へたものでない旨の抗弁を許すならば、それは傭船者の契約告知を頻発せしめる結果となり惹いては空荷運賃請求訴訟を増加せしめることになるであろう。商法は空荷運賃の額を予め法定することに、運送人に対しては損害額の立証の困難を救済し、傭船者に対しては空荷運賃の請求に対する、可能な総ての、彼のもつべき抗弁を封殺する政策をとつているものである。従つて本件判決は法律政策上も妥当でない」と、説明する。

註(1) Edger Uhle, *Frachtzahlung bei Rücktritt des Befrachters vor Antritt der Reise* (§580 HGB), *HansRGZ* 1938 A 8/9 327 Sp.

註(2) Wüstendorfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, S.361 ff.

註(3) Pappenheim, *Handbuch des Seerechts* III (1918), S.177.

註(4) Schaps, *Das Deutsche Seerecht I* (1921), S.360.

註(5) Wüstendorfer, a. a. O., *HansRGZ*; Pappenheim, a. a. O., S.611; Schaps, a. a. O.

ウーレが述べる空荷運賃乃至その請求権の法的性質についてはドイツに於ても日本⁽¹⁾に於ても通説・判例の立場と同一であり、筆者もこれを正当と考ふる。たゞその理由につき言及することは本稿の埒外に属するから省略する。とりわけウーレが、①、空荷運賃額が具体的各場合に運送人の蒙る夫々の損害の法定平均額であること、及び②、従つて空荷運賃制度が運送人の蒙つた具体的損害についての界限なき紛争を防止する予防的機能を持つこと、の二点を指摘したのは、後でヴァン・デル・ブルグの判例批評の箇所述べるように正鵠を得ている。ハンザ高等裁判所が、①、空荷運賃額が法定平均損害額である点、及び②、空荷運賃制度が紛争の予防的機能をもつ点、を看過したことについては、ウーレの批評に同感である。この点については後でも触れるので、この程度に止める。

しかし筆者をして云わしめるならばウーレも亦重大なポイントを看過した。それは本件の備船契約の告知が独商五八〇条に定める任意告知に該当せず、法規的根拠を欠くので無効である点の看過である。海運界の実際を見るに備船契約の締結は運送行為（履行行為）が行われるべき若干月以前になされ、即時に運送行為を必要とするような備船契約は稀にしか締結されないのが通常である。それ故、運賃の算定は契約時より若干月後の、運送行為の予定時に於ける運賃市況を予測して行われる。しかるに運賃約定後、運賃市況の変動や備船者自身の商品の買手又は売手としての事情の変化等のために、約定運賃は備船者にとつて不利になることが屢々である。備船者が蒙るべき右のような利益を防止するために、備船者に任意告知権が与えられたのである。だから本件の告知が独商五八〇条の告知に該当するためには、備船契約締結後相当に時日が経過したか、或は運賃市況の危激な変動があつたか、の事情が存在しなけ

ればならない。本件の告知を見るに、締約後一時間半乃至二時間後になされた告知であり、若し船舶仲介業者Aが相
当な注意をもつて調査したならば本件の如き高値の契約は締結されなかつたであらう。この過失は傭船者に帰せらる
べきである。しかるに傭船者は締約後二時間も経過しないうちに、別口の安値の傭船契約を締結したがため既約の契
約を告知したものである。従つて傭船者のなした告知は独商五八〇条の任意告知に該当するものでない。ウーレはこ
の点を看過した。ハンザ高等裁判所が意識してかどうかは疑わしいが、本件告知を独商五八〇条の告知として取扱は
なかつたことは正当である。しかし独商五八〇条の告知でないが故に、本件告知は法規的根拠を欠き無効であると判
示すべきところ、ハンザ高等裁判所は本件告知を有効とみなし、傭船者に対し五百ライヒマルクの支払を命じたこと
は不当である。而して、私見の如く本件告知を無効と解すれば、既約の傭船契約は依然有効だとして取扱うか、さも
なくば運送人の提訴行為或はそれ以前の何らかの行為を解約契約の承諾とみなし、解約契約によつて既約の傭船契約
が解約されたとして取扱うか、何れかに決すべきことになる。そしてこの両者の取扱の何れに決するかは、事実の認
定の問題であつて、本稿のよくなじうるところでない。

最後に、ウーレが正当にも指摘しているように、空荷運賃制度は紛争乃至訴訟の予防的機能をもつものであるが、
それは飽くまで独商五八〇条の告知に該当する告知の場合に肯定されるのである。空荷運賃制度の予防的機能は、独
商五八〇条の告知に該当しない告知に於ける損害賠償の紛争とか、或は具体的な告知が独商五八〇条のそれに該当す
るか否かの紛争までも、予防せんとするものでない。だからハンザ高等裁判所が本件告知を独商五八〇条の告知とし
て取扱つてはおらず、またそれが正当であるにもかゝらず、ウーレはこの点を看過して、同裁判所が空荷運賃制度
の予防的機能を無視していると論評するのは、正しくない。

註(1) 小町谷博士・研究一卷三〇一—三〇二頁、田中(誠)博士・海商法提要三四〇頁
(二) ヴュステンドェルファアの批評(2)

ウーレの判例批評に遅れること約一年、ヴュステンドェルファアが同じく本件判決について批評を行ひ乍ら、同時
にドイツ海商法に於ける空荷運賃制度の将来について意見を發表した。こゝでは彼の判例批評を考察してみよう。彼

が本件判決に反対であることはウーレと異らないから、ウーレの批評との重複部分を避けて見て行かう。ヴュステンドエルフアーはハンザ高等裁判所の本件判決を論難する手がかりとして、独商五八〇条「任意告知に伴う空荷運賃制度」の趣旨を説明する。三つに分けて説いている。

(a) 商人は契約に忠実でなければならぬ。契約を信義誠実に履行することは取引乃至は健全なる經濟の基礎をなす。たとえばこゝにXと云う商人がいて船舶を二〇万ライヒマルクで買ひ二時間後に右船舶と同じ価値ある別の船舶を一三万ライヒマルクで買入れる機会を持つたとしよう。この場合Xには第一の船舶売買契約を利己的に解除する権利は法律によつても、また裁判官によつても与えられない。然るに例えばXが船舶を二千ライヒマルクで備船したが、その後二時間に於てXは千三百ライヒマルクで別の船舶を備船しうる機会をもつた場合に、Xは独商五八〇条によつて第一の備船契約を告知する権利が与えられている。こうして独商五八〇条は備船者の利益を手厚く保護するものと云うことができるが、然らば何故に、備船者にだけ斯る法的保護を与えるのであろうか？

独乙商法案理由書二一八頁はその理由として、「備船者には備船契約を一方的に告知し運賃の一定率を支払つて契約から脱退する自由を許す必要がある。何故ならば商人が行う投機を制限することは好ましくないからである。また告知に際し運賃の全額の支払を備船者に要求することは、彼に余りにも大きな損失を強いることになる」と述べる。独商法案理由書の理由付けは、何人も認めるであらう如く、約定運賃の一定率の支払を代償としてはいるけれども運送人に対して認めない投機を備船者にだけ認める点に於て、不当な考え方である。惟うに備船契約は請負契約であるから、独商五八〇条の任意告知権制度の立法理由については、その平行規定である独民法六四九条「注文者の任意告知権」のそれを参酌する必要がある。ところで独民法草案理由書は第二部五〇三頁で、「注文者の利益殊に人的關係の変更に由る利益の保護を考慮することを要する」と云い、この理由で注文者に任意告知権が附与されると説く。独民法草案理由書の如き考慮は備船者に対しても全面的に妥当する。海運の實際を見るに、即時に履行すべき備船契約が締結されるのは稀であり、履行すべき時から若干月以前に締結されるのが通常である。例えば三月現在で備船契約を結ぶ場合には運賃は五月に運送するものとして計算されるのが実情である。ところが三月から五月の間に

は備船者側の商品の事情や、海運市場及び商品市場に於ける取引関係者としての彼の地位、更には世界状勢までも相当に変化することである。また全部備船契約は一部備船契約や商品運送契約に較べ、積荷の集荷・引渡を他の備船者乃至荷送人と協調して規整する必要はなく、彼独自の都合で備船契約を告知しても運送人以外の者に対しては告知の影響は及ばない。結局するに、①、備船契約は契約後履行までに相当長い期間を持ち、その間に諸種の事情の変動があること、及び②、全部備船者には積荷の集荷・引渡乃至は告知の点で他人と関連がないこと、の故に備船者に任意告知権を附与し、彼の損失を防止せしめる考慮が必要であるのみならず、その考慮が行はれて差支えない。これが独商五八〇条の趣旨の第一点と云えよう。

ヴェムテンドルフアーの、右の説明を筆者流に約言するならば、独商五八〇条（従つて日本商法七四五条）の趣旨の第一は、備船者に対し積極的・利己的な投機を許すことにあるのではなく、むしろ備船者の損失を消極的に防止しすること、すなわち備船者の利益を消極的に保護することにあると云えよう。

(b) さて (a) の理由によつて、備船者が任意告知権を与えられたこと及びその行使に際してこれを濫用してはならないことを知ることができる。純粹に投機のためにではなく、正当な事由が存する場合に限つてその行使が許される。そこで独商五八〇条は、正当な事由が存する場合に限つて任意告知が行われるように、行わらるべき任意告知を抑制・制御する手段に於た。備船者に違約金 (Bausgeld) として空荷運賃の支払義務を課したのがそれである。

(c) ところで備船者が告知につき心理的抑制を受ける必要があると云ふ要請の故に、備船者が空荷運賃の支払義務を負うのであれば、空荷運賃は必ずしも告知を受けた運送人に対し支払われるべき理由はない。何故、運送人に対して支払われなければならないか、換言すれば、何故、運送人が空荷運賃請求権を持つのか。それは告知によつて發生する損害を蒙る者は運送人であるからである。

運送人の蒙る損害の賠償として空荷運賃を支払うのであれば、具体的事件の都度毎にその具体的損害額が算定され算定額だけの空荷運賃が支払われるべきものとなるが、それにも拘らず独商五八〇条は約定運賃の半額をもつて空荷運賃の額として法定している。空荷運賃の額を法定するのは何故であらうか？。

備船契約の告知がなされた夫々の場合、運送人が蒙る具体的損害額は、或は約定運賃の半額より少額なこと或は多額なこと或は全然損害がないこと等々である。そこで具体的損害はケース・バイ・ケースに算定されることになるが、その損害の有無及び額については立証が困難であり、往々にして運送人・備船者間の紛争となり、それは迅速解決を主義とする商取引にとつては好ましいことでない。このため空荷運賃による賠償は諸々の具体的損害を平均した平均的損害の賠償であることで甘んずる外はない。一八五七年のブライメン商法草案理由書二六一頁は空荷運賃額を法定した理由として「運送人が蒙つた損害について際限のない紛争を避けるため」と記しているが独乙商法草案理由書は二一九頁にこの理由を補充して「煩雑な清算を回避し、事件の簡易迅速な解決をはかることを趣旨とする」と述べている。だから空荷運賃額法定の趣旨は紛争乃至訴訟を予防することにある（予防的機能の附与）。

ハンザ高等裁判所の本件判決は独商五八〇条の予防的機能を無視している。ウーレも述べている様に、本件判決は備船者の任意告知権の行使を不当に容易ならしめるばかりでなく、備船者をして事件を裁判所に持込んだならば或は損害賠償額が減額されるかも知れないと云う野心をいだかしめることとなり、徒らに訴訟への途を開く結果をもたらしている。凡そ紛争の解決には具体的妥当性もさること乍ら一般的安定性をも考慮し、むしろ両者の対立を調整して権利の恒常性を招来せしめることが肝要である。本判決は具体的妥当性のみ奉仕している憾がある。

註(1) *Wissendöfer, Die Zukunft der Fautrecht, HansRGZ 1939, A 5 Sp. 169 ff.*

註(2) 独立民法第六四九条 註文者は仕事の完成まで何時でも契約を告知することが出来る。註文者の告知があつた時は請負人は約定の報酬を請求することが出来る。但し請負人は契約の消滅により費用を節約し又は自己の労働力を他に用ひたことによつて、取得若くは故意に取得を怠りたるものを差引くことを要する。

以上、(a)、(b)、(c) に於て紹介した様にヴュステンドエルフアーは、当時の（現在でも変りはないが）ドイツの法体系の下で、直接には請負契約法、独商五八〇条及び独商法草案理由書に基いて、独商五八〇条の立法趣旨を説明しているが、それはそれ自体正当である。筆者は何らの異論を持たない。しかし、ヴュステンドエルフアーが独商五八〇条の立法趣旨に基いて本件判決を非難しているのには賛成できない。何故ならばウーレがそうであつたやう

に、ヴェヌステンデルフアーも、本件の告知を独商五八〇条の告知だと考えていることである。ヴェヌステンデルフアーの独商五八〇条の立法趣旨に関する説明はまことに見事であるが、彼の本件判決批評はビントを外している。以上本項ではウーレ及ヴェヌステンデルフアーの説明を紹介しつゝ独乙商法第五八〇条の空荷運賃制度の趣旨を説明したが、それはそのまま、日本商法及びフランス商法に於ける空荷運賃制度の趣旨として適中する⁽¹⁾。筆者は、はしがき、に於て「備船者が任意告知権を行使するには信義則に従つて行使しなければならず、運送人の損失に於て利得するが如き任意告知権の行使に出ては、ならない」と記しておいたが、空荷運賃制度の趣旨として説明した(a)及び(b)を理解するならば、事理は自ら明白になつて来ることが知れよう。

註(1) 日本商法第七四五条第一項、フランス商法第二八八条第三項参照

三、空荷運賃制度の将来

前項に於て大陸法系の空荷運賃制度の趣旨を把握することができたが、次には更に前掲事件の如き場合に於て将来の日本海商法はいかにあるべきか？、従来の大陸法系の空荷運賃制度で事件を解決して果して妥当であろうか？、の問題が登場する。

先づ英米海法を見るに、こゝでは大陸法系の空荷運賃制度とは対照的に異つた制度を採用している。その意味で英米海法は注目し得るものを持つ。英米海法では、備船者による任意告知を認めない。マクラクランによれば、備船者は適法に且つ備船の目的に適合するやうに備船契約を履行する義務⁽²⁾を負うのであつて、備船者及び運送人の合意による解約ならば格別、備船者が一方的に解約することはできない⁽³⁾、とされている。そこで前掲事件に於ける備船者の告知は、英米法に於ては契約違反として取扱われ備船者に運送人が蒙つた具体的損害を賠償すべき義務を課している⁽⁴⁾。これを要するに英米法では、備船者の任意告知権を認めず、備船契約が履行せられない時は契約違反として運送人の蒙つた具体的損害額を賠償せしめる建前をとる。英米法上 *dead freight* と呼ばれるものは右の賠償金を意味する⁽⁴⁾。

註(1) *Maclachlan, A Treatise of the Law of Merchant Shipping*; p. 491.

註(2) *Maclachlan, ibid.*, p. 662~663.

註(3) *Scrutton, The Contract of Affreightment as expressed in Charterparties and Bill of Lading* (13th ed.), Art. 159.

註(4) *Maclachlan, ibid.*, p. 568; *Leggett, Charter Parties*, p. 431~436

次にスカンデナヴィヤ諸国の海法(*Schweden 1936, Dänemark:1937, Norweigen 1938, Finland 1939*)は備船契約の告知毎に運送人の蒙つた損害額を算定し、具体的損害額を備船者に賠償せしめる。スカンデナヴィヤ諸国は現行海法前の旧海法に於て、大陸法流の賠償額法定主義の空荷運賃制度を採用していた⁽¹⁾。では何故スカンデナヴィヤ諸国が具体的損害賠償制度へと転換したか。この理由について、ノールウェー代表の海法改正委員の報告書⁽²⁾は次の如く説明する。

「現行制度(賠償額法定主義の空荷運賃制度—旧海法)は充分なものでない。⁽¹⁾、現行制度では運賃市況の上・下変動にかゝらず運送人は備船契約に拘束せられ、これを履行しなければならぬのに反し、備船者は法定額の空荷運賃の支払の下に備船契約を任意に告知することができる。備船者は運送人の損失に於て利己的な投機を行うことが許されると云えよう。現行制度は明かに不衡平な制度であり、公益の観点からも弁護されえない。また⁽²⁾、英米法、及びオランダ法に於ても承認されているように備船者は備船契約に基き運送人をして運送行為を履行させ運賃を獲得させるために運送品を運送人に引渡す義務を負うている。備船者の運送品引渡義務は、運賃支払義務とは性質を異にし、強制可能な履行義務ではなく、協同義務の性質を持つ。備船者が運送品引渡義務を任意に履行しないときは運送人は運送行為を遂行するをえず、従つて代償たる運賃を獲得するをえない。この故に、備船者がその運送品引渡義務を任意に履行しない時、備船者は運送人の蒙つた損害を賠償する責任を負うことが必要となる。更に⁽³⁾、現行の空荷運賃に関する規定は任意規定であるから、実際に於ては備船契約書に特別条項を挿入して右の規定を排除することが多い。その特別条項とは、備船者は立証せられた損害についてだけ損害賠償の責任を負う」と云う条項である。」

ノールウェー代表の委員は海法改正委員会に於て、このような発言を行つて、備船者の任意告知権及び空荷運賃制

度を廢止し契約違反に基く損害賠償制度を採用すべきことを提案したが、ハカンヂナビヤの他の国々の代表がこの提案に難色を示し、遂に現行海法第一三一条の如く、備船者に任意告知権を与へつゝ、而かも備船者に運送人が蒙つた具体的損害の實際額を賠償せしめる立場を採用するに至つた。

註(1) Skandinavische Seerechte (1891~1893). Art. 126

註(2) Wislendorfer, a. a. O. HansRGZ., Sp. 175.

以上のところでは、現在各国に於ては、大陸法系の任意告知に伴う空荷運賃制度の外に、英米法系の任意告知なき具体的損害賠償制度及びスカンヂナビヤ諸国の任意告知権を認めつゝ、而かも具体的損害賠償を認める制度の三種類が行われていることを知ることができた。では我日本は従前通り大陸法系の制度を存続すべきであるか、それとも他の兩者の何れかを採用すべきであるか？。

第一に何れの制度が備船者の投機心を抑制するかと云う点を見よう。大陸法系では発航前の任意告知には約定運賃の半額を支払うと云う負担が伴つてゐるから、その限りに於て備船者の投機心を抑制す作用を持つ。それ故ノールウエー代表委員が述べた「大陸法系の任意告知制度は運送人の損失に於て備船者に投機を許す」ものだと云う非難は、そつくりそのまゝ、スカンヂナビヤ法や英米法の制度に対し返上されなければならない。この理由を詳言すれば、賠償額を法定せず具体的損害を賠償せしめる立場では、却つて賠償支払の意思のない備船者をして「訴訟を起したならば、或は僅少額の賠償にまで漕ぎつけるかも知れない」とか或は「運送人の側が訴訟を嫌つて少額の賠償で示談に応募するかも知れない」とか云う野心を懐かしめ、従つて投機行為にいでしめるからである。こうして投機心の抑制と云ふ点に於て大陸法系の制度が優れている。

第二に英米法及びスカンヂナビヤ法の制度では具体的事件に於て必要且つ充分な損害賠償額を裁判によつて確定することができるので具体的妥当性の点で優れることは事實であるが、具体的妥当性とて、しかく強調することは出来ない。蓋し損害賠償訴訟に於て損害の有無及び額を争う場合何れの当事者がより練達な弁護士に依頼したか、或はたまたま極め手の証拠を獲得したか等の偶然の事由によつて勝敗や賠償額がきまつてくるからである。また具体的妥

当性は強調し過ぎてはならないのであつて一般的安定性との按配、調整を必要とする。大陸法系の空荷運賃制度は前述のように紛争の予防的機能を有するので、具体的妥当性及び一般的安定性の対立をよく調整するものと云えよう。筆者は第二点に於ても大陸法系の制度が優れていると考へる。

第一及び第二点の説明から、日本海商法は依然として従前通り任意告知に伴う空荷運賃制度を存続すべきことが判明した。翻つて惟うに我國でも近時、備船者の運送品引渡を義務と見る説が有力になつて来たこと周知の如くであるが、この運送品引渡義務は運送品引渡請求権に向する義務であるから、運送品引渡義務を認める法理論乃至は法制の下に於て備船者に権利たる任意告知権が許されるかどうか、いさゝか疑問なきを得ない。独乙の通説⁽¹⁾や日本の判例⁽²⁾の如く運送人の運送品引渡請求権を否定し、運送品引渡を備船者の権利行為と見る立場では任意告知権を認めたとしても任意告知権の行使により備船者が債権者遅滞に陥るとして取扱へば足りる。債権者遅滞の効果としては、信義則に基き契約の本旨に従つて運送品を引渡さなかつたことについて備船者に責任を問ひ、従つて備船者に空荷運賃の支払義務を附課すれば問題は解決する。しかし運送品引渡請求権に向した運送品引渡義務を附課する立場では、しかく簡単に備船者に任意告知権を附与するわけに行かないように見える。何故ならば運送品引渡義務を負う備船者が任意告知権を持つと云ふことは一見矛盾のように考へられるからである。ところが、運送品引渡義務と雖も運送品の船積についての協力義務 (Mitwirkungspflicht) であり直接且つ強制可能な履行義務ではない。すなわち契約内容をそのまゝ実現すべき義務ではなくて、窮極のところ契約内容を履行したと同一の効果を實現せしめるべき義務である。だから運送品引渡義務とは云うても、必ず運送品を引渡さなくては運送人の契約上の利益が實現されないと云うのではない。運送品の引渡自体は行われなくても運送人に既約の契約の利益を實現せしめるならば、その目的は達成されるのである。この考へ方は、「運送行為は運送業の目的ではなく營利目的のための手段である」と考へる商人の觀念とも一致する。備船者の運送品引渡義務を右のように考へるならば、備船者に任意告知権を与えても、既約の備船契約上の利益を空荷運賃で保証する限り差支えないと云う論理が推理されよう。たゞこの場合空荷運賃の額は、一般に紛争を予防する目的のために、法定額としたまでのことである。

註(1) Wüstendörfer, a. a. O. Sp. 176 ff; Schaps, Das deutsche Seerecht (1921), §501 S. 371; Pappenheim, Handbuch des Seerechts III (1918) S.496.

註(2) 東京高判(昭五・五・三〇)

四、む す び

以上述べて来たところを約言するならば、我商法に於ては、①、立法政策的に「備船契約の任意告知に伴う法定額主義の空荷運賃制度」を将来も存続することが妥当であり、また、②、その制度は我法体系乃至は新しく擡頭した法理論とも矛盾しないから存続して差支えない、と云う結論となる。

會つて国際海法委員会によつて準備されたロンドン運賃法案は、第一次世界大戦の前後に色々と問題になつたが、ロンドン運賃法案では大陸法系の制度が採諾されていたし、英国代表の委員も亦当時この法案に賛成していた⁽¹⁾。このことは大陸法系の「任意告知に伴う空荷運賃制度」が英米法やスカンジナビヤ法に優つてゐることを事実を以つて証明するものとみて間違なからう。

註(1) Wüstendörfer, a. a. O. HansRGZ., Sp.178.