

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號六第

卷(十三第)

行發日一月六年九和昭

## 論叢

不動産の登録税に就きて……………法學博士 神戸正雄  
新勞銀基金說について……………文學博士 高田保馬

## 時論

現今の思想問題……………經濟學博士 作田莊一  
滿洲問題と國民主義……………經濟學博士 石川興二

## 研究

生産増加と貨幣需要……………經濟學士 中谷實  
北海道鯨定置漁業に於ける漁場動員……………經濟學士 岡本清造  
景氣觀測について……………經濟學士 祭原光太郎

## 說苑

定航海傭船契約に於ける特約條項……………經濟學士 佐波宣平  
百貨店出張販賣の本質……………經濟學士 堀新一

## 附錄

新着外國經濟雜誌主要論題  
本誌第三十八卷總目錄

(禁轉載)

## 説 苑

### 定航海備船契約に於ける

### 特約條項

佐 波 宣 平

定航海備船契約書に於ける契約條項は普通條項と特約條項とから成り立つてゐる。このことは、他の種類の商取引契約書、例へば、定期備船契約書、船荷證券海上保險證券、火災保險證券等に於ても同様である。

普通條項とは、人のよく知るやうに、契約の種類によつて夫々特別な標準型を有し印刷に附せられてゐる條項で、當該種類の普通一般の契約をなすにあたり當然觸れるべき事項について一般的概括的に規定した約條である。従つて、普通條項は、それが一般的な規定にとゞまる限り、すべてが大同小異である。それ故、特別な事項について新しく契約せんとする特別な場合

には、この普通條項のみをもつてしては充分に満足な契約がなされ得ない。そこで、定航海備船に於ても、例へば、滿洲國特産物の運送、濠洲小麥の積取、北洋材の積取等の特別な場合には、普通條項のほかに、各々の場合に夫々適當な特別條項が挿入または附加せられるのである。

いま、こゝでは最近に締結せられた北洋材積取契約に關する特約條項を紹介しこれについて説明したい。従來、備船契約に關する研究は、多くは、ただ普通條項についてのみなされてゐる状態である。けれども普通條項のみの研究にとゞまつてゐては、備船契約の性質は完全に把握され得ない。普通條項に關する研究とともに、個々の運送に於て締結せられる特約條項をも考察しなければならぬ。即ち、特約條項について研究し、その性質を實際に知得することによつて、備船契約全般または普通條項に關する認識を一層正確ならしめることも出来るのである。

北洋材の運送とは、北海道、樺太、沿海州等から積

出される木材を、日本内地、主として、名古屋、京濱、阪神、清水等へ船舶によつて運送することをいふ。この運送は冬季は結氷のために全く行はれず、毎年、三月または四月から開始せられ、十一月、十二月の交に終了せられる。そして、その積取契約は、北洋同盟會を構成する船主側と北海道樺太各地の出材組合との間に於て、毎年の積取開始前、即ち、一、二月の頃に更改締結せられる。

本年度の北洋材積取契約は最近に締結せられ、その報道せられた。いま、その積取契約に附せられた特約條項を掲げ、以下、その説明をすることゝしやう。

一、船腹契約にありては、積荷員數の過不足は船主の責任なきものとす。但し、積地にては備船者の依頼あれば本船々員をして誠意タリトせしむることあるべし。この場合、タリー賃は備船者負擔とす。

一、運賃積契約にありては、員數の過不足を生じたる場合、平均石數の算出に依る運賃の追徴または

#### 定航海備船契約に於ける特約條項

拂戻を爲すと雖も不足木材代金に就ては賠償の責に任せず。但し、備船者所定運賃に毎百石に就き金參圓を割増すといふことにより不足木材代金の賠償を受くるものとす。

一、契約に依るランニング・レー・デーズ期間内に荷役完了せず尙ほ碇泊を要する場合、レー・デーズ滿了後七日を超ゆるときは船長は任意本船を發航せしむることを得。但し、この場合と雖も備船者は運賃全額を支拂ふべきものとす。

(一) 第一の條項について説明する。船腹契約 (Tumpsum charter party) は、船腹貸またはランブサムとも稱せられ、船腹の全部または一部をもつて契約の目的とする場合であつて、備船料は使用に供せられる船腹の大きさにより定められる。即ち、この契約によつて、荷主または備船者は、船腹の大きさに従ひ一定の料金を支拂ふことによつて、當該船腹を當該航海中任意に利用し得るのである。従つて、この種の船腹契約にあつては、通常、次のやうな條項<sup>2)</sup>が挿入せられる。

1) 海運、第四百十二號、資料七、八頁、大阪朝日新聞、昭和九年三月八日、九頁  
2) 矢野剛著、備船契約の研究、三六三、三六四頁

船腹貸切料金 圓也、但、本船全部、甲板共船腹及吃水ノ許ス限リ備船者ハ自由ニ之ヲ使用スルコトヲ得。但、右ノ場合ニ於ケル甲板積貨物數量ハ本船ノ危険ナラザル程度に於テ船長ノ許ス範圍内トス。

かやうに、船腹契約に於ては、船腹の全部または一部を備船者が自由に使用し得るものであるため、且つ、備船料が船腹の大きさによつて定まり積載貨物の數量に或る程度無關係であるため、貨物の積卸は備船者の側によつてなされ、その積込貨物が到達港に於て不足してゐるか否かについても備船者がその危険を負擔し船主は、故意または重大なる過失に基かざる限り、その責に任じないのである。それ故、こゝに示した特約條項に於ても「積荷員數の過不足は船主の責任なきものとす」と規定されてゐる。

そして、この特約條項に言へるやうに、船主側は、備船者よりの依頼があれば、積込貨物の員數を計算する。——この積荷員數の計算をタリー(tally)といふ。

——この場合、タリーは備船者のためになされるもの

故タリー賃は備船者によつて支拂はれる。

併し、北洋材の荷役は、近年、非常に迅速となり碇泊期間も著しく短縮してゐるために、如何に熟練せる船員と雖も完全なタリーをなすことは不可能な状態にある。その上、北洋材の運送に於ては、海難による場合を除けば積荷が途中で滅失するといふことは殆んどない。それ故、これら二つの事情によつて、船主としては、不完全なタリーによる員數を基礎としての積荷の過不足については責を負ひ得ないわけである。

(二) 第二の條項について先づ説明を要するは運賃積契約といふことである。茲にいはれる運賃積契約は謂はゆる定航海備船契約 (trip charter party, voyage charter party) であつて、或る一定の航路區間を限り積荷の數量幾何につき運賃幾何として船腹を荷主または備船者に利用せしめる契約である。さきに述べた船腹契約もこの運賃積契約とともに甲港より乙港までの運送に關する契約ではあるが、前者にあつては備船料は該船腹につき包括的に幾許と定められるに反し、後者にあ

つては積荷の數量幾許につき備船料または運賃幾許と定められる。通常、運賃積契約が普通の意味の定航海備船契約といはれるに對し、船腹契約は變態の定航海備船契約といはれてゐる。<sup>4)</sup>

右の如くであるから、この運賃積契約に於て先づ問題となるは、荷主または備船者の利用に供せられる船腹の大きさ如何といふことではなくして、積荷の數量幾許といふことである。そして、積荷數量が問題となる限り、貨物の積込數量と陸揚數量との相違が重要な問題となるのである。さきに掲げた特約條項に於ても、この場合は、船腹契約に於ける場合と異り、木材の員數の過不足といふことが重大な事項となつてゐる。

さて、特約條項第二項によれば、「員數の過不足を生じたる場合、平均石數の算出に依る運賃の追徴または拂戻を爲す」といふのである。これは、即ち、木材の數量が單に幾許あるとして、または、タリーを経た上で幾許あるとして、船積されたのに、それが實際に陸揚されて見ると、船積の數量と異るといふときに、石當

#### 定航海備船契約に於ける特約條項

りの運賃を算出し、それに基いて適當な額の運賃を追徴または拂戻するといふのである。例へば、小樽積大阪揚運賃參萬圓といふ契約のもとに二萬石の木材が運送されるとき、大阪に實際に陸揚された木材は一萬八千石であつて、二千石不足してゐたといふ場合には、この不足石數二千石に對し百石當り百五拾圓の割にて運賃參千圓が船主より荷主または備船者へ拂戻されるのである。陸揚數量が船積數量に過剩せる場合もこれと同様な算出方法によつて運賃が算出されそれが荷主または備船者より船主に追徴される。

かやうに、木材の船積數量が陸揚數量と相違する場合には夫々適當な額の運賃が追徴または拂戻される。併し、特約條項にいふやうに、この場合と雖も、不足木材の代金については船主は賠償の責に任じない。即ち陸揚數量が船積數量より少いことがあつても、船主はその不足せる數量の木材の代價を荷主または備船者に支拂ふの責を負はないのである。運送契約上の原則からいへば、船積數量と陸揚數量とは同一であるべき

4) 高野進著、船舶業の經營、二八五頁、矢野剛著、備船契約の研究、三六三頁

であつて、もしその數量が不足せる場合には、船主は損害賠償の責を負はなければならない。(商法三三七條)併し、こゝに示した特約條項によれば、陸揚數量が船積數量に不足してゐても、その不足について損害賠償の責に任じない。これは、前にも述べたやうに、北洋材の船積または陸揚の荷役が近年極めて迅速に行はれるため、正確なタリーが殆んど行はれない。従つて、不正確な員數に基いて、不足した木材の代金を荷主または備船者に支拂ふことは船主にとつて餘りにも不利である。運賃積契約である以上、員數の過不足について運賃の追徴または拂戻をなすは當然であるが、不正確なタリーを基礎として計算された不足數量の木材の代價を辨償するは明に餘りに不合理である——かやうな根據のもとに「不足木材代金に就ては賠償の責に任ぜず」との規定を置いたのである。併し、備船者が豫め船積した木材百石について參圓を割増して備船料を拂ふときには、備船者は不足せる數量の木材の代價を船主によつて辨償せられることになつてゐる。

(三) 第三の條項について説明する。特約條項の第三項は、第一項にも第二項にも、即ち、船腹契約にも運賃積契約にも、ともに適用せられる。

ランニング・レー・デーズ (running lay days) とは、定航海備船契約一般に於て、船舶が積荷の船積または陸揚のために要する碇泊期間の算出方法の一種であつて天災、天候不良、其他一切の不可抗力に基く荷役不能の日もすべて碇泊期間のうちに算入することをいふ。<sup>5)</sup>例へば、「ランニング・レー・デーズ 拾五日」といへば、この拾五日のうちに縦ひ如何なる天災があらうとも、備船者は、原則として、船積または陸揚を完了すべきことゝなつてゐる。併し、備船者は、必ずしも常に、かやうに豫定された期間内に荷役を完了するものとは限らない。彼は、何等かの事故のために荷役が豫定通り進捗せず豫定の碇泊期間を超えても、なほ、荷役未了のために船舶の碇泊を必要とする場合がある。かやうな必要に備へるために、ランニング・レー・デーズにも一定の猶豫期間が設けられる。例へば、この條項に

5) 商法五九四條第三項、同六〇五條第三項に於ては、碇泊期間には不可抗力によるが、船積または陸揚を爲すこと能はざる日を算入せず、反對の規定である。即ち、これは、ランニング・レー・デーズ

於ては七日間となつてゐる。而して、この猶豫期間のうち現實に船舶を碇泊せしめた日數に對しては備船者は滞船料 (demurrage) と稱する一種の損害賠償金を船主に支拂ふのが普通である。このことについては普通條項に於ても規定のある筈である。而るに、この七日の猶豫期間を超えても尙ほ備船者に於て荷役を完了しない場合には、船長は荷役未了中にも拘らず任意に本船を發航せしめ得るのである。即ち、これは、備船者に於ける不當の荷役遲滞のために船主の利益を害することなきやうにとの趣旨のもとに規定されたものである。我が商法五九七條に於ても、「船積期間經過ノ後ハ備船者カ運送品ノ全部ヲ船積セサルトキト雖モ船長ハ直チニ發航ヲ爲スコトヲ得」と規定されてゐる。この條文に於ける「船積期間」は、原則としては固有の意味の船積期間をいふのであるが、猶豫船積期間の特約あるときはこの期間を包含するものとして解すべきである。孰れにするも、備船者側に於ける荷役遲滞が船主に損害を及ぼすことなきやうに定められたのである。

#### 定航海備船契約に於ける特約條項

而して、特約條項第三項但書によれば、備船者が荷役を全部完了せざるうちに船舶が發航した場合にも、備船者は約定せる運賃全額を船主に支拂はなければならない。これも船主保護の當然な規定である。我が商法は、これに關してこの特約條項よりも一層嚴重に規定してゐる。「運送賃全額ノ外運送品ノ全部ヲ船積セサルニ因リテ生シタル費用ヲ支拂ヒ尙ホ船舶所有者ノ請求アルトキハ相當ノ擔保ヲ供スルコトヲ要ス」

以上、簡略ながら、北洋材積取契約に於ける特約條項についての説明を了へた。これをもつて、船腹契約及び運賃積契約が實際の場合に如何に行はれつゝあるか、契約當事者の責任は如何にあるか、等について知ることを得た。即ち、吾々は、こゝに一つの例として説明した特約條項を考察することによつて、普通條項のみを通して知る定航海備船契約とは可成り異りたる備船契約が實際の特別な場合に行はれてゐることを知り得たのである。この小稿の目的もかやうな事情を明かにすることにあつた。