

JASTPRO 472

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2018-04

今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(37) 1
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事2. 国連CEFACTからのお知らせ 8

=JASTPRO広報誌電子版のご案内=

裏表紙にJASTPRO広報誌電子版のご案内を掲載しておりますので、ご参照下さい。

◇連載◇

記事1. 貿易の実務と理論(37)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに: 国際運送ターミナル(前号の補足)

国際複合一貫運送は、運送品の受取から引渡しまでを契約区間とし、国際標準運送コンテナを用いる運送サービスである。このサービスは、貿易実務の重要な基盤であり、信頼のおける物流のため、運送品の受渡し場所となる運送ターミナルに関して、その施設の運営者の責任の国際的統一性が求められる。国連国際商取引法委員会(UNCITRAL)が条約案を取りまとめ、それが採択されたことを前号で説明した。これに関し、日本では関税法上の保税地域として、保税蔵置場(関税法第42条)、指定保税地域(関税法第37条)があり、指定された場所において輸出入品の荷役・取扱いを行える制度となっている。輸出入品の保税搬入原則が緩和されたので、多少その重要性は低くなったかもしれない。しかし、貿易貨物の輸出入管理(特に、輸入管理、コンテナ貨物の安全確認など)の面では大きな変化はないと思われる。その意味で、とりわけ指定保税地域の役割は、国際運送ターミナル業者が果たしている機能に近いものがある。ただし、空港もしくは港湾の施設を建設もしくは管理する法人という縛りがあるので、財務大臣の指定を受けるためには公共性が重視されるだろう。また、安全性の確保の面では、自然災害などに対する備えが整っていることも重要である¹。前記の国際ターミナル事業者の責任に関する条約案は貿易管理上の保税制度と密接な関連があることを指摘しておきたい。そして、CFSなどの国際定期運送サービスのための物流センターが、指定保税地域として機能し、コンテナ貨物の安全確認の起点になり、NACCSとリンクするためには、AEO通関事業者、AEO保税運送事業者がそのような法人に参画もしくは協力することが重要である。開港から遠くない場所に、公共的施設としてそうした物流センターが設置されることが望ましい。それにより、国際標準コンテナで、工業製品の概ねと原材料・農産物であっても箱や袋・容器に詰めたり、束ねることができれば、定期運送サービスの対象になりうるし、安定した一定規模の貨物量を周辺地域から集めることが一層可能性を増すと思われる²。その様なターミナルは、自ずと、UN/LOCODEにいう拠点(focal point)の地位を占めると思われる。

したがって、それ以外の大型、大量、バラ物の運送品は、従来通り、専ら備船契約により運送(不定期運送サービス)される。本稿以下では、海上および内水路の運送を伴う売買条件、すなわちIncoterms® 2010におけるFAS以下の4条件(互換的に規則ともいう)とともに航海備船契約を取り上げ、国際売買(貿易)と運送(物流)の相互関係について、検討を進めたい。既に、本誌 Nos.436-438において、4条件を大まかな商品分類に基づいて説明しているので、本稿以下では、航海備船契約に焦点を当てて説明したい。

1. FASなど4規則の背景と概説

4規則のいずれも、port-to-portの運送で、FASを除き、本船積込みから仕向港における荷揚げまでを契約区間とする海上運送契約の手配について定めている(CFRおよびCIF売主の義務A3 a)。ただし、FOB買主

1 暴風雨に伴う高潮などによる損害の予防対応と不可抗力の関連が問われ、ターミナル運営者の責任が争われた例が、アメリカのニューヨーク州の連邦地裁で最近審理された(Lord & Taylor LLC v. Zim Integrated Shipping Services, Ltd. and New York Container Terminal, 108 F. Supp. 3d 197 (SDNY, 2015))。台風の多い日本においても参考になる事例である。

2 石原伸志・合田浩之『コンテナ物流運送の理論と実際—日本のコンテナ輸送の史的展開』成山堂書店、2010年、p.6以下の国際海上コンテナの種類をみれば、ほとんどの工業製品はコンテナ化でき、一貫運送の利点を享受できることが解る。

の義務B3 a)において、買主の海上運送契約の手配義務を定めるが、仕向港について言及がないので、国際海上運送の仕向港以遠の目的地を、FOB買主は選択できると解釈できる余地は残っている。しかし、備船契約における海上運送人が、内陸区間を含む運送を引き受けることは通常はないと思われるので、この目的地は内水路（例、外洋航路に後続する河川港、運河港など）に限定されると解すべきだろう。同じことは、FAS買主の義務B3 a)の場合にも妥当する。

これら4規則における運送契約の条件に関する代表的規定は、CFR 売主の義務A3 a)である。同じくCFR 売主の義務A4は、「引渡し」に関して、FAS条件を除き、売主による契約品の本船積込みを定めている。FAS条件の場合は、指定船積港における買主により手配された本船の船側が「引渡し場所」とされる。なお、4規則とも積地渡し（送付売買）契約であり、洋上転売を想定していることにも留意する必要がある（それぞれの規則の売主の義務A4参照）。

また、備船契約の当事者である荷主（荷送人、備船者）は、FAS, FOBの二条件では買主であり、CFR, CIFの二条件では売主である。この点に関する企業経営の背景の違いを理解することが重要である。すなわち、備船船主（備船運送人）と売買当事者である売主もしくは買主の企業間関係を理解しておかなければならない。また、運送契約の当事者ではない売主の運送人に対する運送品の提供とその時期に関する責任も、FAS, FOBの二条件では検討を要する。

航海備船契約の対象になる商品は、概ね国際商品（international commodity）であり、国際商品取引所（commodity exchange, mercantile exchange）における建値ベース（quotation）は、FOBが主流を占め、主として重量単位が基準にとられている³。これは、国際商品の売主（供給者）が、航海備船契約の交渉に関与したからないのが普通であることを示している。国際商品取引所が会員制を敷いて、会員以外の者による売買への直接参加は認めていないのが通例である。したがって、売主、買主共に取引所会員を通じて売買に参加することになる。日本では総合商社が取引所会員となるかその者と親密な関係を持ち、実需者である日本の製造業者のために輸入契約の間に立ち、さらには航海備船契約の仲介を引き受けたことが少なくなかった。それは商社経由の間接輸入と呼ばれた。取引市場外での取引は、原油の場合、Direct Deal=DD取引と呼ばれるが、取引所会員を通じる売買が、国際商品の取引の場合には普通である。原油、LNG、鉄鉱石、石炭、穀物などの供給者が、売買で利益を挙げることに関心が集中し、併せて物流（国際運送サービス）による収益の稼得を試みることは、備船市況の変動が激しく危険も大きいので、少ないものと思われる。アラブの産油国が、不定期海運会社を経営しようとする例は、寡聞にして知らない。後者の経営が容易でないことを、供給者たちは良く理解しているものと思われる（ShellやExxonのような石油メジャーは例外かもしれない。このような場合には、供給品の売り込みに当たり、CFRおよびCIFのいずれかが選択されよう⁴。したがって、この種の商品売買の条件は、国際商品である物資の売主が、不定期海運業者との間で確立している企業取引関係に左右され、それが薄い場合には、初発の売買の場合、通常、FOB条件になるものと思われる。洋上転売（sale of cargo

3 The Financial Times, 日本経済新聞、The Wall Street Journalなどの市況欄で、この点を確認されたい。CIFの建値は、一定規格の袋詰め商品、小口取引などに例外的に見られる。4条件以外では、取引所指定の保管倉庫における現場渡し（例、金属類の取引におけるloco Tokyo）が見られ、commercial lot（取引荷口）として小口転売単位が基準にされる場合もあるが、本稿では大口取引を専ら対象とする。

4 タンカー研究会『石油と液化ガスの海上輸送』成山堂書店、1992年、pp.44以下、48以下参照。日本の場合、需要家が中核になり総合商社なども加わって、原油タンカーや液化ガス・タンカーを建造し、海運会社が運航を担当する例が多いように思われる。前掲書、pp.42以下および51以下参照。

afloat) の場合には、書類売買性の強いCFR, CIF 条件が選択されることは、稀ではないだろう。しかしながら、初発(original=元の)の売買におけるFOB買主が、後続の転買主(sub-purchaser)に洋上転売する場合に、CFR, CIF 条件での転売になることは十分あり得る。

日本の原材料輸入におけるFOB選好を、歴史的に一瞥しておきたい。日本の海運業を支援する海運造船政策において、日本籍船による積取り比率が、国際収支面、経済の安全面などから注目され、とりわけ第二次世界大戦後にしばしば議論された。その比率を上げるために一般貨物船のみならず原油タンカー、鉄鉱石、石炭などの鉱石専用船、穀物専用船などが、海運造船助成政策により建造された。その際、積荷保証(言い換えれば、荷主企業による船腹の使用確約としての傭船契約の裏付け)を荷主から得ていることが、財政・金融上重視された時代があった。この結果、輸入する日本側で本船指定権がとれるFOB条件での原材料の輸入が、傭船契約の交渉が日本でできる点からも好まれた。今日では、日本籍船の人件費、船費などの高さから、これが便宜置籍船による原材料の輸入にかなり置き換わっていることは周知のところである。この歴史的な経緯が、FOB条件による原材料の輸入に反映されている。大手製造企業などは、不定期海運の子会社を持つか、資本参加して一定の経営的な支配権が行使できるよう、海運関連会社に投資する例が見られた。自動車輸出における完成車輸送会社の例が典型的で、FAS条件が選好されているものと思われる。石油精製会社が、原油タンカーを所有するか、それを運航する子会社を持つこともあった。同様に、製鉄原料の円滑な輸入のために、高炉メーカーが石炭・鉄石輸送船を傭船手配しやすい仕組みが、系列の海運会社であった。これらは、日本企業のグループ志向の表れでもあろう。

また、郵便物や包装品であるいわゆる一般雑貨(general cargo)を対象に、定期海運サービスが盛んになる以前には、商館(trading house)による物資の海外取引が(商館の主導権が強いという意味で)「自船自貨」の不定期運送で行われ、商館所在の貿易港でその国内から仕入れられた商品が、埠頭上または本船上で仕切られ、商館の代理人が上乗り人(supercargo)となって航海していた時代があった。FOBの原点の一つであろう⁵。

このような歴史的背景を承けて、本船上で仕切る取引条件としてのFOBは、Incotermsの輸出FOBと区別して、「固有のFOB」、「仕入れFOB」あるいは「古典的FOB」と呼ばれ、今も一般に通用している⁶。埠頭上で仕切る場合には、FAS条件になる。したがって、FAS, FOB条件は、永い歴史的背景の上に存続していると見るのが、この種条件の理解に必要である。特に、FOB条件の買主は、国際物流と国際商品取引の接点において、いわゆる関係の契約当事者を両睨みで交渉にあたる者である。すなわち、傭船料の市況変動を注視しながら船腹確保に努め、他方で輸入売買契約の交渉を、輸入者は輸出者に対し平行的に行わなければならない。すなわち、傭船契約と売買契約の相互のすり合わせ(典型的には、売買取引数量と傭船する船舶の載荷重量能力の整合性)が重要になる。

5 FOBに関するイギリスの判例が判例集に掲載されたのは19世紀の極く初めて、当時は、商館が傭船し本船の回航を指示して集荷していた取引実務にFOBの起源があるとされる。F.Lorenzo and Y. Baatz (ed. by), *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 5th ed., Sweet & Maxwell, 2012, p.250 参照。上乗り人については、田中誠二『海商法詳論』勁草書房、増補版、1985年、p.201 参照。その役割は荷主の商業上の利益の保護に主眼があつて、海技に影響を与えるものではなかったとされる。J.Bes, *Chartering and Shipping Terms*, Barker & Howard Ltd. 8th ed., 1972, pp.68-69 も参照。

6 朝岡良平『貿易売買と商慣習』東京布井出版、第3版、1981年、第7章、p.250 以下、C. Murray et al, *Schmitthoff The Law and Practice of International Trade*, 12th ed., Sweet & Maxwell, 2012, para.2-007, 新堀 聡『現代貿易売買』同文館出版、2001年、p.112 以下。

2. 航海傭船契約について

国際売買におけるこの種の契約は、運送本船の船腹を借り切るもので、貨物の運送を目的とする「個品運送契約」と区別される⁷。また、船腹を借り切るため、本船の設備能力、船速、船型、船級などの個性(特徴)が重要視される。借り切る期間は、航海を単位に期間の仕切りがなされるので、航海を巡る時間に関する条件が重要になる。それは、コモン・ロー上の「契約における時間に関する取り決めは、基本的条件(condition)であって、その違反は契約解除権を相手方に与える」との原則(確定期売買に類似)が適用されることになる⁸。

貿易取引上は、航海単位で船腹を借り切る「航海傭船契約」(voyage charter, VCと略する)が主たる対象になるが、現物単航(spot charter,あるいはtrip charter)と呼んで、一航海限りを対象とする場合の他に、連続して数航海を対象とする連続航海傭船(consecutive voyage charter)がある。これが、特定の船舶を用いて、長期にわたり特定の航路において特定の貨物を運送する場合には、専用船契約と呼ばれる⁹。これとは別に、同型の船舶を用いて一定期間に一定量の貨物を、協定する運賃率で運送する契約として、数量契約(volume contracts, contracts of affreightment, COAs)がある¹⁰。これは、海外事業プロジェクトにより産出・採掘される貨物(例、LNG、原油など)を数社がほぼ同型の船舶を用いて、所定の運送を共同引き受けする場に見られる(例、カタールにおけるLNG開発輸入事業がそれに近いものだったと思われる。その事業では、年間600万トン、日本の海運会社5社が運航する計10隻のLNG船の定期用船契約であったが、特定の船舶に限定せず、運送数量、航海数、航海区間が主たる対象とされる場合に、本文の数量契約に該当しよう。雑誌『海運』日本海運集会所、1995年9月号、p.50参照)。

なお、航海傭船の背後に定期傭船契約があることは珍しくないが、定期傭船は主として航海事業者が、支配船腹の調整のために行うのが主たる目的である。このため、定期傭船契約は運送人傭船と呼ばれ、荷主傭船と称される航海傭船とは対照的であり、本稿では取り上げない。なお、不定期海運事業は、市況変動に左右されるのが通常で、このため、航海傭船を投機的に結び、仕入れた船腹を再傭船(sublet)に出して運送賃率の鞘取りを狙う取引が、船舶所有者でない傭船運送事業者(一種の利用運送事業者でもあろう)により行われることは珍しくない。このため、航海傭船契約の交渉においては、本船の船籍、元請けの傭船契約の有無や本船の所有関係などに注意しなければならない。

航海傭船契約の基本的な経済性は、一荷主による満船積み(full and down)により達成されやすい。しかし、大型の専用貨物船を一社で傭船することは、相当大規模な事業者でない限り、容易でないのが普通である。このため、同業の荷主が共同仕入れ契約(共同輸入)を結び、主導的役割を引き受ける荷主が傭船者となって、運送人と交渉することも珍しくない。この主導的役割を担う企業は「旗振り商社」と呼ばれた¹¹。この場合、荷主の内部では共同傭船の関係(space charter)として契約責任の配分ならびに運送品の引取について調整される。国際商品取引所は指定倉庫や貯蔵タンクを設けて、荷主の大口取引の商品を保管し、B/Lの分割(通常、荷渡し指図書; Delivery Orderにより行われる)による小口転売を行うこともある。それが洋上転売の結果とし

7 江頭憲治郎『商取引法』弘文堂、第7版、2013年、特に第5章運送営業第3節貸切り形態の物品運送契約、p.335以下。

8 J. Beatson (ed.by), *Anson's Law of Contract*, 28th ed., Oxford U.P., 2002, p.500, United Scientific Holdings, Ltd. v. Burnley B.C., [1978] A.C. 904.

9 谷本裕範・宮脇亮次『傭船契約の実務的解説』成山堂書店、二訂版、2018年、p.10。

10 S.Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, 2d ed., Oxford U.P., 2011, para.149.

11 主たる荷主企業を代表して貿易商社が内部調整の役割を担当していたため生まれた呼称である。浜谷源蔵『最新貿易実務』同文館出版、2008年、p.382以下参照。

て実行されることも例外的ではない¹²。

運送区間は、船積港と荷揚港の間のport-to-portの単一運送モード(single mode)になる。また、港湾は貨物の荷役に適した埠頭設備を整えている専用ふ頭を擁する工業港である。この点は、安全港の担保、積み揚げの荷役条件と密接に関連する。工業港、工場・発電所に付設の専用ふ頭などを使用しないし利用することもあり、航海傭船が私運送(private carriage)の範疇に入る所以の一つでもある。

航海傭船契約は伝統的な運送契約形態であり、また、コンテナ化されない運送品における主流の運送契約形態である。前述のとおり、国際的な航洋運送においては、大型船、専用船、バラ物貨物という3つの要素が重要である。運賃率競争に伴う規模の経済性は、船型の大型化を促し、数万トンから数十万トンの載貨重量を誇る船舶が運航されている。このため、取引当事者は大企業が多く、運送人と対等ないし優位に交渉できる業者である。このため、「契約自由の原則」の適用が妥当と見なされ、船荷証券条約のように契約条件の国際的統一を目的とした条約は、この分野には存在しない。それに代わって、標準契約書式が、運送対象商品ごとに業界団体などにより制定され公表されていて、荷主関係者はその中から選択して、運送人と交渉することになる。前述のとおり、いわゆる国際商品が主たる対象貨物であり、国際商品取引所を介して売買契約が交渉されることが多いことから、業者間転売取引(洋上転売を含む)が盛んであり、業界団体(trade association)などが制定する標準売買契約書式と運送業者などが制定する標準航海傭船契約書式は、密接な関係を有している。このこともあって、専門性が強く、一般の関心を惹きにくい分野でもある。加えて、こうした取引の源流の一つが、バルト海貿易、北大西洋交易¹³および国際商品取引におけるロンドン市場に在り、イギリスのコモン・ローに準拠する取引実務が発展し、傭船契約に関する解釈、紛議の解決が、依然としてイギリス法とロンドン仲裁に依拠する歴史的背景になっている¹⁴。とりわけ、BIMCO (the Baltic and International Maritime Council) の Uniform General Charter (as revised 1922, 1976, 1994, code name “GENCON”) などの標準航海傭船契約書式が航海傭船契約実務に及ぼしている影響力は大きい。

貿易立国を国是として発展してきた日本の場合、この種の契約の重要性は決して低いものではない。現在では、日本人船員の人件費の相対的な高さもあって、日本籍船の運賃の国際競争力が弱くなって、外国人船員が多数配乗している船舶で、かつ、船籍も外国におかれている船舶の傭船が相当の比率に上る状況にある。いわゆる、便宜置籍船(FOC=flag of convenience 船)による不定期海運サービスが主流を占める状況にある¹⁵。

船種は、概ねは、液体貨物(例、原油、LNG、石油製品などの化学品)、バラ物の素材貨物(例、石炭、穀物、木材、鉱石など)、非コンテナ化の大型完成品(例、自動車専用船(PCC)、重量物、工場設備いわゆるプラント)などの運送に特化し(ただし、鉱炭兼用船は別にして)、それに合わせて標準契約書式が制定されている¹⁶。この点は、CIFおよびCFRのA3 a)に定める「通常の条件」による「売買される種類の物品の運送に通常使用される船種」に係る重要な事項である。FASおよびFOBのA3 a)は、「通常の条件による運送契約」と

12 コンテナ運送において相互に船腹を融通し合うため、consortium or alliance (提携関係)を結んで、メンバーの運送人が船腹の一部を借り入れ、それを荷主に提供する契約は、船腹の一部を借り切るものとしてslot charter, space charterと呼ばれ、船主責任制限の文脈から見れば、一種の航海傭船契約と解されるが、通常の商取引の荷主から見れば、B/Lベースの定期運送契約であろう。江頭、前掲書、p.336参照。

13 この歴史的事情は、D.カービー & M-L・ヒンカネン(玉木俊明ほか訳)『ヨーロッパの北の海---北海・バルト海の歴史』刀水書房、2011年が詳しい。

14 谷本裕範「傭船契約」江頭憲治郎・落合誠一編著『海法大系』商事法務、2003年所収、pp.281-312。

15 谷本・宮脇、前掲書、p.6。

16 船種については、(公財)日本海事広報協会編『日本の海運 Shipping Now 2016-2017』同協会刊を参照されたい。

しか規定していないが、適船 (a suitable vessel) か否かについては前記のCFRおよびCIFのA3 a) が適用される。なお、備船契約の対象になる商品の初発の売買条件は、前述のとおり、洋上転売の場合を除いて、FOB条件が主流になる。CFR, CIF条件は、(石油メジャー、鉱山会社などの)資源採掘会社が不定期海運の子会社を持ち、自社船を運航する場合などに限られるだろう。

3. 航海備船契約の締結

契約の専門性が高く、大きくかつ急激な運賃市況の変動にさらされることもあり、船舶の運行情報に詳しい備船ブローカーを介して、一般には契約の交渉が行われる。ただし、電力事業者、鉄鋼メーカーなどは、船主と直接交渉することがある。交渉事項は、標準約款として一定している不変条項と個々の契約ごとに特定される可変条項に分類される。後者については、ボックス・レイアウトになっていて、備船仲立人 (Chartering Broker) が作成する成約確認書 (Fixture Note) が、備船契約書の第一部に特約として採録され、第二部は不変条項 (一般約款) である標準航海備船契約約款が添付されるのが、契約実務上の慣行 (practice) になっている¹⁷。これの作成・交換は契約の成立要件とされるわけではなく、一定の内容と書式でなければならないとする要式性は求められない。すなわち、備船契約は、諾成、不要式の契約である。言い換えれば、電子メールや口頭でも契約を成立させることは可能だが、実務上は、subject to contract or subject to confirmation (契約書もしくは確認書の作成を前提とする) の注記を付すことが、慎重を期すためにも必要である。イギリスの実務では、subject to contractよりもsubject to detailsのほうがしばしば成約覚書に使用され、契約の効力発生的前提条件とされるようである¹⁸。

定期国際貨物海運におけるヘグ・ルールズ (船荷証券統一条約) に匹敵するものは、備船契約による国際貨物運送にはなく、各国の運送法制に委ねられている¹⁹。このため、準拠法が何かの問題にされることがあるだろうけれども、現実には、前述の標準契約書式が網羅的に内容を規定しており、イギリスの判例と仲裁判断によりそれらの約款の解釈もほぼ定まっており、紛議などを解決できる体系になっている²⁰。

標準契約書式は、日本では、日本海運集会所が『新訂 対訳航海備船契約書式集 I』2000年を発行し、同所編纂『新訂 対訳航海備船契約書式集 II』財団法人近藤記念海事財団発行、2011年が出版されている。前者はいわゆる乾貨物 (dry cargo) 用、後者は液体貨物 (タンカー) 用のそれぞれの書式が収載され、制定者とコード・ネームも示されて、航海備船契約の標準約款の文言の確認と理解にとっても参考になることを付言しておきたい。前者には、穀物、木材に関し、日本海運集会所制定の標準書式が見られ、後者には石油メジャー名がコード・ネームに見られることに注目したい。

国際売買契約との関連で言えば、引渡書類 (Delivery Document) として、売主は「通常の運送書類 (the usual transport document) を、自己の費用負担で取得し、買主に遅滞なく提供しなければならない (各規則のA8)。この引渡書類は、運送状 (waybill), 本船受取証 (mate's receipt), 荷渡指図書 (delivery order) でも良いかもしれないが、しばしば、船荷証券が用いられ、それに含まれる至上約款 (clause paramount) によ

17 Fixture Note (備船ブローカー作成の成約覚書) および備船契約書の第一部は、電子化して paperless とすることができる。第一部のボックス・レイアウトのひな型は、浜谷、前掲書、p.364、谷本・宮脇、前掲書・巻末資料、p.342 参照。

18 J.Cooke et al, *Voyage Charters*, LLP, 1993, pp.6-7.

19 日本の場合、商法第三編海商、第三章運送、第一節運送がこれに該当するが、現時点では、その改正法案の国会による承認が遅れている。

20 谷本・宮脇、前掲書、pp.191-192。

りハーグ・ルールズに基づく船荷証券約款が適用されることになる。そうすれば、備船契約と船荷証券の抵触問題も生じる。しかし、この場合に船荷証券を用いるのは、船積日時、運送数量、運送品の状態など船荷証券の証拠力に対する信頼の表れであり、洋上転売の便や代金の荷為替決済条件になるためでもある。当事者関係を仕分けして、調整すべき問題に適用される責任原則や紛議の解決方法を決めなければならない。

CFR, CIF条件のA3 a)に定める通常条件による適船の選択は、標準契約約款の選択と密接な関係を持つ。売買契約に定める航海・航路、契約品の引渡し数量・納期、荷役経費の負担などと、航海備船契約書の可変事項(すなわち特約)は、適切に調整されるべきである。

以上のような課題は、次号において航海備船契約の当事者の義務や責任として、標準契約約款について、主としてGENCON1994(統一一般備船契約書=Uniform General Charter)を例に取り上げて、イギリスの判例および著名な文献も参考にしながら検討したい。

おわりに

貿易取引における個品運送契約に比して、航海備船契約は専門性がやや強く、また関係者の幅も限定されている。前述したように、海外貿易と呼ばれた初期の蒸気船による航海の時代からの伝統を継承していることも加わって、一般的な関心からはやや距離があるのが、航海備船契約に依存する貿易取引である。日本の輸出入商品構造から見れば、輸入の場合、主として原材料物資や工業用素材が数量的に大半を占め、航海備船契約は依然として重要な役割を引き受けており、広く理解されるべきトピックである。しかし、それを学習するときに必要な文献、資料が日本では少なくなっており、それら文献や資料も、イギリスの判例と実務を大いに参照せずして著すことが難しいのが現実である。そのことを了として、本誌を読んで頂ければと願っている。

補足：本稿の校正中に、気付いた点を補足します。それは、国際商品市況の点検中に、石炭、鉄鉱石は、主としてDD取引になっていることです。また、『荷主と輸送』オーシャンコマース社、2018年3月号、No.521、p.11以下には、「はじめに」で言及した貿易の促進を図る国際運送ターミナルの実現を目指して、その整備が日本でも推進されていることが紹介されている。前号の拙稿で取り上げたトピックの理解のためにも参照されたい。

以上

記事2. 国連CEFACTからのお知らせ

2-1 18 April 2018:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the new project entitled "IMO FAL Electronic Compendium Mapping" Project. The International Maritime Organization have published since 1965 the Convention of Facilitation of International Maritime Traffic (FAL). This convention contains standards and recommended practices on formalities, documentary requirements and procedures which should be applied on arrival, stay and departure of ships and ports. Standard forms were developed for these declarations. Over time, UN/EDIFACT messages were developed to correspond to each of these forms and integrated into the IMO FAL Compendium. This Compendium has developed the business processes associated with the flow of information relative to these forms. In recent years, IMO has approved a project to update the FAL Compendium and align it with their Single Window project. To this aim, they have developed an independent reference data model of the requirements from these forms which will be published in the new compendium. IMO has agreed to add annexes within the new Compendium which will provide mappings from this independent reference data model to international standards including the UN Core Component Library, UN/EDIFACT and the UN/CEFACT Multi-Modal Transport Reference Data Model (MMT-RDM). The current project aims to create the mappings and updated guides to satisfy the request to complete the UN/CEFACT annexe to the IMO FAL Compendium. If you are interested in joining this project, please contact the project lead, Mr. Nico De Cauwer.

2-2 5 April 2018:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the project "Revision of Recommendation 16-UN/LOCODE. This cornerstone recommendation has helped many industries to facilitate international trade and transport, as well as extended to other areas, such as maritime safety and environmental protection. The current recommendation was issued as the third edition in 1998, which applies for the scenario of several decades ago, but not for today's business needs. Therefore, the recommendation does require updating to today's context and addressing new business needs. The project team will meet during the UN/CEFACT Forum on Friday 27 April 2018. If you would like more information, please read and be aware of Project Leader's email below and contact with Muhammet Alper Keçeli

2-3 5 April 2018:

UN/CEFACT would like to remind users that the cut-off date for submissions of UN/LOCODE requests for release 2018-1 is the 15 April 2018. For more information please see the UN/LOCODE webpage.

以上

— 協会ホームページのリンク集のご案内 —

<http://www.jastpro.org/link/index.html>

当協会のホームページのリンク集には、当協会の活動にご興味を持たれる方や日本輸出入者コードの利用者の方々のご参考として関係諸組織・団体ホームページへのリンクを下記の分類で掲載しておりますのでご活用下さい。

- ▶ 当協会に関係する我国の官公庁・公的機関(独立行政法人を含む)
- ▶ 輸出入関係手続きに関係する業界団体等
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(国内)
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(海外)
- ▶ 貿易振興・簡易化や電子商取引の標準化に関係する国際機関
- ▶ 日本財団、公益財団法人JKA

JASTPRO 第44巻 第1号 通巻第472号

・禁無断転載

平成30年4月26日発行 JASTPRO刊18-01

発行所 (一財)日本貿易関係手続簡易化協会
東京都中央区八丁堀2丁目29番11号
八重洲第五長岡ビル4階
電 話 03-3555-6031(代)
ファクシミリ 03-3555-6032
<http://www.jastpro.org>

編集人 菊川正博

本誌は再生紙を使用しております。

— JASTPRO広報誌電子版のご案内 —

電子版は、当協会ウェブページのお知らせ欄にてご覧いただけます。

<http://www.jastpro.org/topics/index.html>

掲載通知をご希望の皆様には、メールにてその旨ご案内申し上げますので、ご希望の方は毎月20日までに次の内容を下記のE-mailアドレスにお知らせくださいますようお願いいたします。

- ▶ ご所属の組織名称
- ▶ 所属されている部署
- ▶ 申込者氏名
- ▶ 連絡先電話番号
- ▶ 送達をご希望のメールアドレス

【ご連絡窓口】

(一財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務部 業務一部長 祁答院(けどういん) 包則

E-mail address: gyomu_dept@jastpro.or.jp

Japan
Association for
Simplification of
Trade
PROcedures