

JASTPRO 478

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2018-11

今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(43) 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 7

＝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(43)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに

船荷証券(以下、B/Lという)が発行される場合、国際海上物品運送法(以下、COGSAと言ひ、ヘーグ・ルール(もしくはヘーグ・ヴィスビー・ルール=HVR)に基づく各国の立法を指す)に基づき、積み揚げの索具間(tackle-to-tackle)が個品の海上運送契約区間とされることは、周知のとおりである。航海傭船契約により運送される物品について、種々の事情によりB/Lが発行される。その際、航海傭船契約に基づくB/Lとして、概ね傭船者の書式とロゴ・マークが使用されたB/Lが船長に提示され、傭船契約に基づき、船長はそれに署名する(船長に代わって、傭船者が“for the master”と注記して署名することも少なくない)。その上、as per the charterpartyと摘要書き(remarks)が挿入されると、「傭船契約船荷証券」(charterparty B/L)として扱われる。この場合には、滞船料の負担問題が、傭船者と運送人のおよび売買当事者間に残される。傭船者の手元にB/Lが保持されるときは、略式(short form)で、通常、裏面に詳細な印刷約款は付されないだろう。他方、荷為替決済に使用するとき、あるいは洋上転売をB/Lなどの運送書類の提供により履行するときは、当初の傭船契約の当事者外の第三者にB/Lが裏書譲渡される。前者の場合、通常、当事者の数は少なく、売買、運送及び金融の取引に関与する5~6社程度である。後者の場合には、転売の回数により膨らみ、関係当事者が多数に上ることがある。しかし、それでも国際商品取引の同業者仲間の範囲を超えることは稀であると思われる。それらの場合には、ヘーグ・ルールもしくはHVRがB/Lの約款をカバーし、準拠法であるCOGSAの規定が適用され、流通性が維持されることになる。

他方、B/Lの運送責任区間および運送人の運送品に対する注意義務規定と傭船契約のFIOST条項の間に齟齬が生まれ、HVR Art.III(2)が、“the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried”と定める運送人の注意義務(日本のCOGSA第3条)にFIOST条項が抵触するのではないかという論争がうまれる。これに対し、前号では、イギリスのcommon law上の立場を紹介し、その義務は第三者に転嫁しうる(delegable)のものであると説明した。これに対し、アメリカ法をはじめとして、HVR Art.III(8)に規定する特約禁止(日本のCOGSA第15条が該当)に抵触するとの判例が積み重ねられている¹。

本稿では、まず、義務の転嫁を不可(non-delegable)と解するアメリカ法の解釈を紹介したい。その後、航海傭船契約の下に、B/Lを発行する事情を検討し、さらに、Incoterms® 2010版で、運送手段のいかんを問わない7条件と海上または内水運送を前提にする4条件が定義された意味に照らし、いずれの立場がより説得力があるかを検討してみたい。

1. FIOST条項は、COGSAの規定に抵触し無効であるとのアメリカの判例法の考え方

FIOST条項に関し、イギリスとは反対の立場をとるアメリカの代表的な判例、すなわち、Associated Metals & Minerals Corp. v. M/V Arktis Sky事件²を紹介しておきたい。

1 この点に関する諸国の事情については、東京海上日動火災保険株式会社編『貨物保険の損害対応実務』保険毎日新聞社、2017年、pp.183-184参照。

2 978 F. 2d 47 (2d Cir.1992);1993 AMC 509.

売買契約によりスペインからアメリカに運送されるべき亜鉛鉄板のコイルが、航海備船契約により運送されることが取り決められた。売主は、備船契約上の備船者³であり、スペインでの荷役作業を専門業者に委託した。船積み後、本船の一等航海士は、固縛は自己の指示に基づき、満足のゆくものであると注記した固縛報告書に、本船のスタンプを押捺した。

積荷の一部が船内で荷崩れして移動し、25万ドル弱の貨物損害が生じていたことが、仕向地到着時に判明した。これに対し、買主は船主、運航業者等を相手取って、損害賠償請求の訴えを提起した。訴訟の当事者双方は、アメリカのCOGSAの適用を認めたが、下級審は、法文の解釈に基づき、船主側の免責の主張に沿った判断を下した。

これに対し、買主が控訴し、控訴審は下級審の判断を破棄し、再審のために差し戻した。争点は、COGSA上の積み揚げの荷役、運送・保管に関する運送人の注意義務規定は、航海備船契約のFIOS条項により第三者に義務の転嫁を認められる性質のものであるか否かであった。控訴審は、FIOS条項は積み揚げの荷役および積み付けの費用および危険ともに、荷送人および荷受人に転嫁するものであるとの船主側の主張を斥け、COGSAの特約禁止規定に反して、FIOS条項は無効である、と判示した。これはまた、船内荷役作業および積付けに関して、運送人が指揮・指図した場合に限って、COGSAの規定により船主有責と解すべきとする下級審の先例⁴を否定し、Demsey & Assoc., Inc. v. S.S. Sea Star事件⁵を踏襲することにもなった。後者の判例は、本船が航海備船契約に基づき運航されているという事実は、B/Lに基づく運送人の責任に何ら影響せず、言い換えれば、COGSA上の注意義務は第三者に転嫁できないとするものであった。ただし、B/Lの発行を請求してきた備船者に対する運送人の内部補償の請求を否定するものではないとされた。

この先例に似た判決が、第五巡回区の控訴審でも出されているが、それはTubacex, Inc. v. M/V Risan事件である⁶。これも、積荷は、スペインからアメリカ向けのシームレス鋼管であった。コンテナ船の進化もあり、コイル状の鋼板、短めの鋼管などはコンテナ船により運送される事情も生まれているので、B/Lによる定期海上運送の範疇に収まり、紹介したような事案は減少しているようにも思われる。

本件に対するコメント:B/Lの裏書による譲渡性(流通証券性)を重視すれば、上記のArktis事件の判例は妥当であるように思える。しかし、運送品の性質上、取引当事者が航海備船契約による運送で、その契約の下に発行されるB/Lが、航海備船契約に準拠する(as per the charterparty)とすることを十分了知しているときで、かつ、ヘグ・ルールの対象から備船契約による運送、甲板積み運送品、生動物の運送が除かれていることなどに留意し、さらに、航海備船契約より後に発行されたB/Lが、その契約時に運送条件は運送人の標準B/Lに基づくこととされず、備船者が、自社のロゴ・マーク付きの書式のB/Lに船長を代理して署名して発行し、それが航海備船契約の条項を修正、否定することを異議なく認めることは、B/Lの裏書譲渡による流通性を重視しなければならない事情は別にして、契約自由の原則が大きく作用する航海備船運送契約の解釈ならびに業者間転売の頻繁な取引の事情を参酌すると、イギリスの判例の立場にも一定の

3 したがって、C系の売買条件ないし仕向地渡し条件(Incoterms1990年版に基づくとすれば、DES(着船渡し)またはDEQ(仕向港埠頭渡し)の売買だったと想定される。

4 Sigri Carbon Corp. v. Lykes Bros. S.S. Co., 655 F. Supp. 1435 (W.D. Ky.1987)およびSumitomo Corp. of America v. M/V "Sie Kim", 632 F. Supp. 824 (S.D.N.Y.1985)。

5 461 F.2d 1009 (2d Cir.1972)。

6 45 F.3d 951 (5th Cir.1995)。

相当性が認められるのではなかろうか？ COGSAは、運送人の役務提供の範囲を強行的に決めるものでないとのイギリス法の立場に立てば、航海備船契約におけるFIOST条項はCOGSA上の義務の転嫁を許す条項と解することができる⁷。また、記名式B/Lが発行される場合はどうなのか、B/L発行の場合には、運送人の標準的なB/Lに準拠するものとして契約しながら、現実にはB/Lが発行されなかった、などの場合も想定しなければならない。

しかしながら、NIPPONGRAIN, Baltimore Form C(穀物)、AMWELSH 93(石炭)、ASBATANKVOY(原油)などの標準航海備船契約書には、B/Lが発行される場合、ヘーグ・ルールもしくはHVRを摂取する旨の約款、すなわちClause Paramount(至上約款)が挿入されている。これに倣う他の航海備船契約もある。その場合には、前記の代表的判例に示されているように、B/Lの当事者間において、船内荷役に関する責任などを巡って紛議が生じても、航海備船契約のFIOST条項は適用されないことになる⁸。その結果、船主または運送人に対する備船者による内部補償で、B/L上の責任額と航海備船契約上の責任額の差額を埋め合わせるのが普通である。

2. 航海備船契約の下にB/Lの発行が求められる意義

航海備船契約に運送において、B/Lの発行が備船者または荷送人に請求される事情は、様々である。最も一般的な理由は、売買契約において荷為替決済条件が取り決められ、呈示書類にB/Lが含まれるからである。それに、CFR,CIFなどの運送書類の提供による契約の履行を重視する売買条件が多用され、国際商品の売買においては洋上売買が盛んであることもこれに寄与しているからである。そのことは、B/Lの文言証券性を生かし、船積港、船積日、積込数量、荷姿、運送品の状態などの証拠を重視すること、さらには運送品の引渡請求権および運送人に対する損害賠償請求権をB/Lが代表し、簡便な証券の裏書により権利譲渡ができる流通性を反映するものである。これについては、航海備船契約の場合に発行されるB/Lは、荷為替決済条件もさることながら、既積品の洋上転売(sale of the cargo afloat)や連鎖取引を書類の提供により履行することに力点があることと関連しているようにも思われる⁹。

大量の国際商品の海上運送を担う船舶の大型化、専用船化が進み、他方で運航の経済性から満船積み(full and down)が求められるので、複数の荷主が共同して国際商品を購入する、共同しないまでも、大口の輸入者がやや小口にして再販売するなどがしばしば行われる。その際、B/Lを分割するか、B/Lの受戻しに際し、複数の荷主に対しそれぞれ荷渡指図書(Delivery Order=D/O)が交付され、荷主はそれをもって荷受する実務がある。このためにも、B/Lが使用され、B/LまたはDOと航海備船契約の関係も重要になる。

河川航路、運河が発達している地域では、国際商品のfeeder service(補給支線による集荷、運配送)が盛んで、運送品のship-to-ship transfer(瀬取り、lighterage)も少なくない¹⁰。

このような事情もあるので、イギリスが航海備船契約の伝統を重視し、それに関して判例等で確立している

7 同旨、江頭憲治郎『商取引法』弘文堂、第8版、p.359注(1)、S. Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford U.P., 2d ed., paras.19.08, 19.22.

8 谷本裕範・宮脇亮次『備船契約の実務的解説』成山堂書店、2訂版、2018年、pp.304-305も参照。

9 IncotermsのFOB, CFR, およびCIFの売主の義務A4およびA8参照。

10 そうした例は、北米の河川における穀物のやや小型の船舶による運送、材木のいかだ運送、EU域内の運河による水運が代表的だろう。その場合も、国際運送に連結する場合には、local B/Lが使用され、定期刊行物のEur. Transport Lawを瞥見すると、そのような事案が重要な関心事であることが理解できる。

明確で安定した取引上の秩序を重視したいと考え、ヘグ・ルールを運送サービスの提供範囲を強行的に定めるものではないと解釈するのは、理解できないことではない。

とりわけ、Incoterms® 2010年版に継受された二分法の考え方、すなわち、国際貨物運送を伝統的な航海傭船契約に基づく国際売買、コンテナによる複合一貫運送に基づく国際売買のそれぞれに相応しい取引条件を定義した思考は、B/Lが使用されても生かされるべきではないだろうか。その分岐点をなすのは、前述の至上約款のB/L面上の存否である。

信用状付き荷為替決済では、航海傭船契約に基づくB/Lに基づいて、信用状条件の充足が点検され、運送品の種類、数量、船積港、船積日、荷揚港、荷送人、荷受人などの記載が重視される。その意味では、B/Lの文言性(証拠力)が重視されていることになる。信用状統一規則(UCP)上、銀行は呈示されたB/Lを基に、発行人、運送経路、船積み日などを、「充足した呈示(Complying Presentation)」(UCP Art.15)の観点から点検する。仮に傭船契約書の写しが呈示されても、銀行は書面の詳細を点検せず受理すると規定するに留めている(UCP Art.22)。

したがって、航海傭船契約による運送品の荷役作業の費用、危険の負担に関する運送当事者間の取り決めは、必ずしも信用状付き代金決済の重要事項ではない。むしろ、売買契約の採算条件として、重視されるべきものと言える¹¹。

この場合、代金決済などの都合上、荷送人に対しB/Lが発行されるとしても、その流通性の維持のため、あるいは揚地滞船料額は確定していないこともあり、荷受人が傭船契約の当事者である場合(FOB輸入者の場合がこれに相当する)は別にして、as per the charterpartyの摘要書きがB/Lに挿入されているとしても、傭船契約外の船荷証券の所持人としては、揚地滞船料の負担に応じられないと思われる¹²。

3. 航海傭船契約における運送人の責任区間とヘグ・ルールに定めるB/Lに基づく運送区間

例えば、既に見たように、Gencon(1994) Cl.5は、FIOST条項を定め、危険および費用のいずれも、運送品の積み揚げ、荷均し、積み付けは、傭船者が雇い入れる業者が行うべきもので、運送人は危険および費用ともに積み揚げの荷役責任を負担しない、と定める。したがって、運送人の責任区間は、船積港からの発航準備完了から荷揚港内に着船(arrived ship)となるか(port charter)、指定の埠頭に碇泊する(berth charter)時までとなり、それが航海傭船運送となる。

これは、さらに、under the supervision and responsibility of the master(船長の監督および責任の下)の語句で修飾されていても変わりがないとされる¹³。しかし、船長の指示した方法により積み付けを行ったことに起因して、運送品に損害が発生したときは、運送人に積み付け不良の責任が問われることはあり得る。とりわけ、船長の責任の下に積み付けが行われる、言い換えれば、監視するだけでなく、直接に船長が積み付けの指示・提案を行ったときは、運送人は荷役上の過失責任(すなわち、積み付け不良に対する責任)を問われることもある¹⁴。なお、この点は、前号p.8を敷衍するものであることを諒とされたい。

11 ただし、貨物運送保険における代位請求に関しては、FIOST条項とそのHVR上の取り扱いは重要な意味を持つことに変わりはない。
12 Miramar Maritime Corp. v. Holborn Oil Trading Ltd. (The Miramar) [1984] A.C. 676; [1984] 2 Lloyd's Rep. 129, G. Treitel & B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, 2nd ed., Sweet & Maxwell, 2005, para.3-036.
13 Brys & Gylsen v. Drysdale [1920] 4 L.L.R. 24.
14 J.Cooke et al., *Voyage Charter*, LLP, 1993, p.267 および *The Argonaut* [1985] 2 Lloyd's Rep. 216, *The Alexandros P* [1986] 1 Lloyd's Rep. 421.

これと比較されるべき事案は、運送人が船内荷役費用の負担を引き受ける場合において、運送人が荷役責任を負担すべきことを認めたHarris v. Best事件¹⁵である。

傭船者と運送人のいずれが、船積港や荷揚港における荷役業者との取引関係や、港の慣行 (custom of the port) および労働事情に詳しいかは、それぞれが代理店、営業所などをそこに設けているか否かによって左右される。荷主傭船で、C系売買条件の傭船者 (売主) が、製造業者として専用の荷役施設を荷揚港ターミナル会社から借用し、荷役業者を雇い入れている場合、逆に、売主が専用埠頭を擁し、一貫積み荷役を担当して、FOB輸入者が揚げ荷役を一貫して引き受ける場合には、売買当事者間で価格調整を行えば、FIOST条項に対応できる。C系の輸出の場合には、揚げ荷役の経費を売主が買主に別途請求するか、当初からCIF(or CFR), FIOST条件として揚げ荷役経費を売主が負担して価格採算することになる。費用のみならず、危険もSTの船内作業完了後に買主に移転する旨を売買契約で合意しておく必要がある。また、これに合わせた貨物海上保険約款を売買当事者が手配する。このように、航海傭船契約では、当事者が自由に運送サービスの区間を決めることができる。そして、Gencon第5条に倣い、一般的には、FIO(両船内荷役船主無関係)もしくはFIOST(両船内荷役船主無関係、荷均し・積付け傭船者負担)が、運送人に好まれてきた。さらに、石炭、材木、穀物などの運送品の特性に合わせて、航海傭船運送においては、「航海に耐える荷均し=seaworthy trim」及び積付けが傭船者に課され、FIOSTの内容が具体的に規定されている¹⁶。

航海傭船契約の下に、傭船者が船主 (あるいは本船の運航者) に、B/Lを提示し、船長が署名してB/Lが発行される場合、傭船者が、荷送人の要請に応じて船長に代わってB/Lに署名し、B/Lが発行される実務も稀ではない。その際、as per the charterpartyと摘要書きが挿入されると、B/Lを譲渡される航海傭船契約の第三者であれば、航海傭船契約の詳細を容易に知ることができないことが少なくない。また、その者が国際荷為替決済のために金融機関にそのようなB/Lを呈示することが、担保価値の点から与信者により躊躇される。したがって、HVR準拠のB/Lであることが求められる。

そのようなB/Lにおける運送サービスの区間は、航海傭船契約の下で発行される伝統的な海上運送B/L (ocean B/L) の場合、tackle-to-tackle間になる。これは、国際海上運送に関する統一条約の射程として、便宜的に定められたものである。すなわち、定期海上貨物運送の船積みおよび荷揚げが、港湾ターミナルの整備に伴い、港頭上屋の戸前で、海上運送人が一手に荷受け、荷渡しする総積み、総揚げが一般化したことを反映していると思われる。しかし、港湾運送の実情に各国間で差異が大きかったので、一挙に「船側ターミナルでの受け取り」から「船側ターミナルでの荷渡し」までを運送サービス期間とせず、「本船への積み込み」から「本船からの荷揚げ」をtackle-to-tackleで表現したと思われる。

おわりに

以上のような背景を考慮すると、国際貨物海上運送のサービス実態に合わせた実践的な売買契約の対応が望まれる。Incotermsを援用しつつも、国際的な商品の売買契約の交渉に当たっても、国際複合一貫運送を想定する製品あるいは個品の売買契約の条件および航海傭船契約を想定する原材料の売買契約の

15 [1892] 7 Asp. M.L.C.272; 68 L.T.76, 江頭、前掲書、第5章第3節第3款参照。

16 日本海運集会所編『新訂 対訳航海傭船契約書式集』同所刊、2000年に採録のとりわけ石炭、穀物、木材を対象にする傭船契約書式を参照されたい。

条件を、それぞれ詳細に点検することが、実務上の課題であろう。航海傭船契約を背景にしている標準売買契約書を読み解くことを通じて、その課題を理解する手立てとしたい。売買契約の履行に密接に関わる国際物流に関しては、代金決済上もB/Lや海上運送状などの性質は重要であるので、それらにも焦点を当てながら、引き続き課題を説明してゆきたい。

*前号のNo.477の訂正とお詫び。以下の矢印(→)の通り訂正し、お詫び申し上げます。

p.3 脚注8 注2行目、末尾の判例表示、(Q.B.Com. Ct.) → (Q.B.Comm.Ct.) に訂正

p.5 本文第3パラグラフ、2行目(引渡を留保を) → 引渡を留保すること、に訂正

同 上末尾、(demurrageが課徴される) → demurrageが荷受人に課徴される、に訂正

脚注11 末尾、(E.D.VA.) → (E.D.Va.)、に訂正

p.7 本文3行目、(移転) → 転嫁、に訂正

本文上から9行目末尾、 覆すわけにゆかない → 覆すわけにゆかない、と訂正

本文上から10行目、(とりわけ原の傭船契約) → とりわけ傭船契約、と訂正

以上

記事2. 国連CEFACTからのお知らせ

1 November 2018:

The UN/EDIFACT directory version D.18B has been validated by the Validation Focal Point and approved for publication. It is now available for browsing in the UN/EDIFACT section of the UN/CEFACT website and can be downloaded from the UN/EDIFACT Directories.

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7号 通巻第478号

・禁無断転載

平成30年11月30日発行 JASTPRO刊18-07

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