

JASTPRO 476

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2018-08/09

今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(41) 1
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事2. JASTPRO/日立ソリューションズ共催セミナーにおける講演の実施 9
- 記事3. 国連CEFACTからのお知らせ 10

＝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(41)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに:前号における着船(arrived ship)の概念の再考

着船について、前号で港の商業区域 (the commercial area of the port) に入り投錨することを基準にする Leonis Steamship Co., Ltd. v. Rank Ltd. 事件 ([1908]1 K.B.499(C.A.)) における Kennedy 判事の判旨に基づき説明したが、1970年代を前後して、「港域」(the limits of the port) が着船にとり地理的に重要な事項になっているとの指摘を受けた。傭船契約に及ぼすイギリス判例や約款の影響が強いので、調べたところを叙述して、前号の説明を訂正し、港域と着船の関連を改めて説明しておきたい。

周知のとおり、第二次世界大戦後に、大幅に汽船 (steamship, S/S) から機船 (motor vessel, M/V) に転換し、国際経済の成長に並行して不定期船が大型化し、数万トンから10数万トンにならんとする大型の専用船が登場してきた。他方、港湾の整備拡充と荷役の機械化・自動化が進み、人工衛星による船舶の位置情報の電信サービス、電子通信も進められた。その結果、伝統的な商港に加え、工業港の整備・拡充、港湾管理ならびに海上保安などが一層重視され、国際物流の効率化、競争力の強化が図られた。このため、港湾の行政上の管轄、港税や公課の体系、港湾使用料などの負担も絡んで、港域という管理概念が重視されるようになり、積み揚げの荷役中心の商業区域以上に、より広い港湾の管理と安全が強調され、本船の動静の把握が重視されてきた。それが、着船の概念に影響し、「港域」と沿岸警備・海上保安ならびに本船の動静管理を結び付ける思考に移行してきた。これを典型的に示す指導的判例が、E.L.Oldendorff & Co. v. Tradax Export (*The Johanna Oldendorff*) 事件¹である²。

1. 港域概念の導入と着船との関係

傭船者は、本船の動静に関する情報を相当前に受けて、港の船混みの状況、バースの使用状態などを把握し、port charterの場合、本船入港に合わせて待機碇泊場所 (anchorage) を確保して本船に入港数日前に通知しなければならない (例えば、Baltimore Form C Berth Grain Charter Party (1976)、第3条 Loading Port Ordersによれば、船長は予定の最初の船積港入港4日前に傭船者の代理店に入港順序を通知しなければならない。Genconの場合には、第I部 Box Layoutの第13および14欄に記載の特約で対応される)。その場合における定義上の港域と傭船契約上の着船との関連が重要になる。なぜならば、航海傭船契約においては、約定の港において、本船の船腹が傭船者の使用に有効かつ速やかに提供されたか否か重要だからである。そして、実際に荷役が行われるバースへの移動時間が、碇泊期間 (laytime) に算入される port charter における特約 (着埠の如何を問わないと言う WIBON=Whether in berth or not) により傭船者の費用負担が増える可能性が高いから、着船の時間的および港湾規則上の手続き的決定は、微妙な判断を要することになる。速やかに傭船者が本船へ接近し、荷役作業の準備が可能になるよう、また港湾施設利用に伴う諸手続きが円滑に進むよう船主が傭船者に協働できるためにも、着船の判断基準

1 [1974] A.C. 479; [1973] 2 Lloyd's Rep.285 (HL).

2 本件を含め、滞船料を巡る港の範囲に関して、混船のリスクの配分を論じられた榎本啓一郎先生(前福岡大学教授)より、懇切な指摘を受けた。記して、謝意を表す。併せて、同教授のご論稿「航海傭船契約における混戦リスク(1)および(2)」『海事法研究会誌』2010年5月号、No.207 (pp.2-17)、2010年8月号、No.208 (pp.12-25)を参照されたい。

は重要である。また、航行が着船により終了し、その後の本船の動静は傭船者の指示によることになり、傭船者の責任も重くなる。

しかるに、港域の定義は、*The Johanna Oldendorff*事件（注1参照）における「港域」の定義以来、厳格な定義はなされていない。

行政上のthe limits of the portが曖昧な場合もあり³、それが、確固たる基準になっていないとの指摘をし、「港の法的管轄=jurisdiction of the port」は「commercial area of the port」と同様に不確定である、と貴族院のReid, LJは述べる⁴。

それ自体は、諸港の事情が様々であり、理解できる。しかし、「航海の終了」は、投錨=碇泊であり、その時点で傭船者と船主の関係が本船の動静を大きく左右する。そのように考えれば、主として公法的管理の下に置かれ、検疫、碇泊、納税、海上保安などの手続きが進行中は、傭船者の速やかかつ有効な用(immediate and effective disposition of the charterer)に委ねられている状況にない。航海傭船の趣旨からすれば、そのような管理から離れて、傭船者の使用・指示に委ねられて「着船」と見なされる。それが、N/Rに求められる性格の一面であり、「碇泊期間」の開始にとり重要な通知となるものである。したがって、*The Johanna Oldendorff*事件においてReid, LJが指摘する、碇泊場所は二次的重要性であるとの見解⁵を参考にすれば、本船が傭船者の指示、使用に委ねられた時点の方に「着船」の要件の商業上の重要性が大きいと思われる。本船が傭船者の指示、使用に委ねられたことの立証は、船主の責任である。ここで、Laytimeの定義に触れておきたい。

航海傭船契約の世界では、Laytime Definitions for Charter Parties 2013が知られている。前身は1980年版Charterparty Laytime DefinitionsおよびVoyage Charter Party Laytime Interpretation Rules (Voylayrules) 1993である。これには、The Baltic and International Maritime Council=BIMCOをはじめ、主要な国際海事機関・団体が起草に参加している。このため、いわゆる、International Soft Law(国際的統一規則)としての地位が高い。

これを、航海傭船契約に摂取(incorporation)すれば、用語の解釈などに適用される。その規則の第一に、「Port」が定義され、*The Johanna Oldendorff*事件を反映して、港域は、港湾当局などの管轄より広い場所を意味すると規定されている。ただし、港域は、荷扱いの場所であることを示唆している。すなわち、港域に含まれるものとして、「海上の施設(offshore facilities)」が荷扱い場所として例示されている。したがって、伝統的な港の商業区域(the commercial area of the port)は、運送品の荷役に密接に関係している点を強調していると思われる。これに対し、港域(the limits of the port)は、傭船の船型の大型化、船種の専用化を反映してより広い碇泊錨地を含む領域をカバーする。

この統一定義は、当然のことながら、The Baltic Exchangeが公表している*The Baltic Code 2014*に反映されている。港域とは、本船が積み揚げの作業を行う場所で、そのために本船が待機する通常の場所が含まれる、と同CodeのCharter-Party and Laytime Terminology and Abbreviationsの第1項において明らかにしている。両者ともに、待機碇泊場所と実際の荷役予定場所との距離の長短を問わない、と宣明している。

3 Rolande-Linie Schiffahrt G.m.b.H. v. Spillers[1957] 1 Q.B.109.

4 [1974] A.C. 479, 526.なお、LJはLord Justiceの略で、法官貴族を意味する。

5 [1973] 2 Lloyd's Rep.285, 291.

そして、碇泊期間は、航海傭船契約の当事者間で取り決められる時間 (the period of time) であって、船主が、追加の費用の支払いを傭船者に求めることなく、本船を積み揚げの荷役のために利用可能にしておくべき期間 (時間) をいう (すなわち、「許容碇泊期間」と訳される) とし、前記の定義集は、碇泊期間について1980年版以来、その内容を変えていない。これから明らかなおと、「着船」と密接に関連する碇泊・待機の場所的範囲より、碇泊期間は本船の使用としての荷役作業の進行により濃く関連している。

最近の *Navalmar UK Ltd. v. Kale Maden Hammaddeler Sanayive Ticart (The MV Arundel Castle)* 事件⁶は、前述したところを示すものとして、注目したい。

本件では、船主が the port limits 外から N/R を提達 (tender) できないと定められている場合における、航海傭船契約に定める the port limits の意義を巡って争われた。The commercial area of the port ではなく、the limits of the port 内に入ることが port charterparty における着船になるとの先例 (*The Johanna Oldendorff* 事件) を踏襲しつつ、具体的にその意義を問うたのである。電信などで傭船契約につき交渉された内容を取りまとめ、成約覚書とすることは the fixture recap と呼ばれる。本件のその成約覚書第15条は、

「N/Rは、積み揚げ共に、本船が積み揚げそれぞれの港の港域 (the limits of the port) 内に着船となったときに提達されるべきものとする。その後、碇泊期間を起算するものとする」

と定めていた。

同じく、第35条は、その成約覚書に反しない範囲で Gencon 94 の書式に準拠すると規定していた。その Gencon 書式第6条(c)は、「碇泊期間の起算」に関して、

「積み揚げのバースが、それぞれの港の内外 (at or off the port of loading/discharging) に本船が着船となったとき、空がない場合においても、船主は、着船時に、通常の営業時間内に N/R を通知することができる。---」

と規定している。これは、着船地点が、港域内に限定されない趣旨と思われる。

したがって、*The Johanna Oldendorff* 事件で示された「実務上便宜的な基準」と評価された「本船は港域内に (an usual waiting place within the port) に入っていなければならない」とする Reid 基準⁷に抵触するように思われる。ただし、本船が港域内の通常の待機場所に碇泊していなくとも、本船が傭船者による速やかでかつ有効な使用 (immediate and effective disposition) に十分に供されていることの立証に船主が成功すれば (言い換えれば、船長が、本船はあらゆる点において事実上荷役準備整頓の状態にあることの立証責任を果たせば)、荷役のバース近辺に本船が碇泊していることに準じると Reid, LJ が判示し、本船の碇泊場所は重要性において二次的であると指摘している⁸ 点に留意すべきである。したがって、港域の内外という地理的位置の問題であるより、船舶の動静および作業 (conduct) を規制する港湾管理当局 (port authority) の権限の行使により定まる場所が、通常の待機碇泊場所ということになり、日本で言えば、港内交通の安全を主たる目的として規定する港則法⁹ 及び港湾の施設、水域の開発、整備、運営を主として規律する港湾法¹⁰ に基づき港湾当局が指示して定まる場所が、「港域」ということになろう。そのような港域に碇

6 [2017] EWHC 116 (Comm) ; [2017] WLR (D) 69.

7 [1973] 2 Lloyd's Rep. 285, 291 参照。

8 *Ibid.*

9 昭和23年7月15日、法律第174号。同法「別表第一」は、各港の区域を定めている。

10 昭和25年5月31日、法律第218号。

泊して、本船の運送航海が終了し「着船」となり、本船が傭船者の使用(積み揚げの荷役)に速やかにかつ有効に提供されること(すなわちN/Rの提達可能な状態を意味する)が傭船者にとっての「着船」の重要な条件であると言える¹¹。

また、「着船」に関して*The Johanna Oldendorff*事件で示されたReid基準は、固定的な港域内という場所よりも、N/R提達の条件の充足に力点があり、バース待ちのための碇泊場所に関して、港湾当局の相当な裁量に依存することを指摘した事案と思われる¹²。この裁量には、船型、曳船サービス、水路・水深、気象条件などの事情が影響するだろう。傭船契約の当事者にとっては、積み揚げの場所に関する港の事情を考慮して、「着船」の一つの決め手になる碇泊・滞泊場所に関する特約に十分注意を払うことが、碇泊期間の計算に伴う自己の立場を明確にする。傭船者としては、利用する港湾の状況ならびに事情に留意して、the commercial area of the portを重視するならば、自ずとberth charterを選択すべきである(これに対して、船主側では、常時着埠可能(always accessible)であることの保証を傭船者に求める。この文言は、指定された港への入出港に関する常套文言の“always safely afloat”とも関連し、とりわけ、berth charterの場合の入港に適用があり、“always safely afloat”より特定のである¹³。そのような事情が優れていて、the limits of the portが港湾の管轄面(jurisdiction)で明確である場合には、port charterであっても、入港数日前から本船の動静を電子情報などを介して緊密に把握すれば、着船から荷役作業終了までの時間を確かに予測でき、負担する滞船料(あるいは早出料)の額を想定できるであろう。積み揚げの港湾における船混みの事情、港湾管理・管轄の事情(とりわけ、最寄りの複数の港間の距離および管轄調整の事情)、港を巡る気象条件などに留意して、具体的に取り決めることが先決であろう。そのような先例は、Federal Commerce and Navigation Co., Ltd. v. Tradax Export S.A. (*The Maratha Envoy*) 事件¹⁴に見られる。その事案では、Baltimore berth grain form Cによる航海傭船契約が結ばれ、荷揚港に関しては、傭船者指定の港に着船を条件とするport charterであった。所定の範囲内の港の中から、傭船者により指定された港は、ドイツのブレーメン港近くのWeser河に面した4港の一つであるBrake港であった。本船と同型の喫水の船舶の通常の待機場所は、the River Weiser Lightshipであった。本船はそこに到着し、バース待ちとなった。この待機場所は、Brake港の(規制、税務、行政の観点からして)港域外であり、Weser河沿岸の諸港の管轄の外側にあり、河口から25マイルも離れていた。しかしながら、the Weser Lightship anchorageに関する特約があり、指定港の港域外であっても、その特約による碇泊場所に本船が到着して「着船」になると判示された。すなわち、港域外のバース待ちの碇泊場所に関して、当事者が特約して明示することが、曖昧さの回避に有効であると指摘された。判例上の原則も重要であるが、それ以上に当事者が、事情に応じた特約を明確に定めることが紛議の発生の防止に有効であることを、この事案は強く示唆している。

しかしながら、港域は法定されていることが多いので、港域と言い、港の商業区域と言い、必ずしも明確ではないという主張に対し、Diplock, LJは、バース待ちの待機場所が、港域の内外のいずれにあるかを明

11 *The Johanna Oldendorff*[1973] 2 Lloyd's Rep.285, 307 (Diplock, LJによる)。さらに、<http://hanseatic-chartering.com/the-meaning-of-port-limits-in-a-fixture-recap>. 1st July 2017, 2018年9月10日閲覧参照。

12 この点について、港湾当局の着船に関する見解と傭船契約における「港」の定義が、一致するとは限らない点に、この問題に曖昧さが残る要因がある(*The Arundel Castle* [2017] EWHC 116 (comm), para. 24におけるKnowles判事の指摘)。通常の待機場所が、港域内にあるとは限らない(*The M/V Arundel Castle*, paras.15,16)。それは、水先法やその他の事情を勘案して、管理当局が拡大することがあり(para.16)。港湾局(港務局)が、それを規定することもある(para.17)と同事件で指摘されている。

13 *Seatrade Group N.V. v. Hakan Agro D.M.C.C. (The Aconcagua Bay)* [2018] EWHC 654 (Comm)参照。

14 [1977] 2 Lloyd's Rep.301 (H.L.)。

らかにする (discover) ことは難しいとは思わないと応え、Reid, LJも、通常の待機場所が港域の内外であるかの判断をくだすことに現実的な難しさが伴うと思わないと、*The Johanna Oldendorff* 事件において述べ、「port charterにおける着船 通常の待機碇泊場所でなくとも、港湾当局の指示またはその他の理由により、港内の別の場所に碇泊するときは、同様に、着船になるとのDilhorne, LJの意見に同調し、重要な指標は、港湾当局の本船の動静、行動に関する規制であると指摘している¹⁵。

しかしながら、判事たちは、港域の網羅的な定義を下すことは、実務的には望ましいかもしれないが、それをしていない。これに対し、本船の移動や作業 (movements and conduct) を規制する港湾当局の権限の及ぶ範囲を傭船契約において当事者が取り上げることはないと思われる (*The Arundel Castle*, para.21 参照)。要するに、Laytime Definitions for Charter Party 2013などに留意するとしても、過度に依存せず、水路、水深、操船、港湾局の規則など具体的事情に注意を払い、それに適した特約を結び、船主ならびに傭船者のみならず、荷主関係者の了解をえることも、航海傭船契約の円滑な履行に必要であろう。

2. 許容碇泊期間の開始と遅延リスクの負担

碇泊期間は、本船の荷役作業のための期間である。航海開始前ならびに航海終了後において、傭船者が本船を荷役のために留め置く (碇泊) ことができる時間・期間に関する権利である。船主から見れば、別途に費用を課すことなく、傭船者が荷役のために本船を留め置くことを船主が許容する期間である。

着船後にN/Rが提達され、傭船者に受理されると碇泊期間の計算が開始する。しかしながら、berth charterの場合には、傭船者指定のバースに到達するまでは碇泊期間は開始しない。ただし、航海傭船契約に定めるバースは約定の荷役作業場所を示すものであって、一般的に言う陸接の埠頭 (dock, wharf, pier, quayなどと称される) 施設の外に、沿岸の水面に設置された荷役設備付きの錨地 (例、液体貨物用の offshore facilities, sea berth) がこれに含まれる。洋上荷役 (舁荷役、瀬取 = ship-to-ship transfer など) のための錨地もふくまれる。しかし、現在の大型の不定期船では、そのような荷役は少なく、一般に前者を意味するものと解して支障はないだろう。

許容碇泊期間は、船主と荷主の間の荷役作業時間に関する取り決めである。この荷主は、荷受人と荷送人の二者を意味し、売買契約の条件の選択により、それらの者の一方が、傭船者になる。船主に対しては、傭船契約上、FOB買主が傭船者、CFR及びCIF売主が同様に傭船者になる。前者の場合は、仮に船積港において滞船料 (demurrage) が発生しても、その支払いは傭船契約上買主が負担し、後者の場合には、売主がそれを負担するのが原則である。これに対し、荷揚港において生じる滞船料は、FOB買主が傭船契約上で負担し、CFRおよびCIFの場合には、傭船契約に基づき傭船者である売主が負担する。言い換えれば、滞船料は傭船者に対し、船主が請求するのが原則である。したがって、これらの場合、売買契約上の運送賃負担の取り決めと一致しない。傭船契約と売買契約は、互いに独立した契約であり、滞船料は傭船契約上の請求であるから、船主が傭船契約の当事者でないFOB売主に対し、船積港において発生した滞船料を、直接、請求できない。FOB買主が、傭船者として船積港において生じた滞船料の支払義務を負担するが、FOB売主に補償請求 (indemnity or recovery) を求める根拠は、売買契約に求めなければならない。同様の事情が、CFRもしくはCIF条件の売主が荷揚港において発生した滞船料の負担

15 [1973] 2 Lloyd's Rep.285, 291, 299, 306-307. Federal Commerce and Navigation Co., Ltd.v. Tradax Export SA (*the Maratha Envoy*) [1977] 2 Lloyd's Rep301, at p.306も参照。

を船主により求められる場合にも生じる。

Incoterms® 2010における、関連の規定について、この点を確認しておきたい。まず、FOB売主の義務A6項によれば、契約品の本船積み込みまでの費用を負担すると定め、滞船料については何ら触れられていない。そして、船積港において発生する備船契約上の滞船料は、本船の碇泊期間を超える本船の留め置き(detention)に対する賠償請求であり、備船契約における滞船料額の取り決めは損害賠償の予定額と解される。このため、売買契約上の納期の違反に当たらないかぎり、売買契約上、船主の請求をそっくり備船者であるFOB買主がFOB売主に請求することはできない。備船貨物の船積期間は、月単位、旬日単位などにより約定されるが、この期間内に備船契約における碇泊期間が取り、その間に荷役完了となることが望ましい。次いで、CFRもしくはCIFの買主の義務B4は、売主が船積港において契約品を船積みし引き渡した契約品を、荷揚港において運送人から物理的に引き取る(receive)ことを定めていても、荷揚港における滞船料の負担については定めをおいていない。したがって、売買契約がIncoterms® 2010を援用する旨定めていても、ここで取り上げる滞船料の負担問題の解決の手掛かりには充分になり難い。

参考までに穀物および飼料用穀物取引協会(the Grain and Feed Trade Association=GAFTA)の約款を覗いて見ると、タイ米のFOB契約書式(GAFTA Contract No.120, 2017)によれば、滞船料・早出料は、備船契約に準拠し、その料率は本船指定時に通告し、滞船料率の50%を早出料率とする旨、簡潔に定め、不可抗力の事由による喪失時間を碇泊期間に算入しないと明示している程度である。同じGAFTA, Contract No.41(2016)のCIF系の売買契約書式では、滞船料・早出料を対象とする約款は見当たらないが、納期の延長約款は含まれている。序でに、付言すれば、GAFTAの諸契約書式は、Incoterms® 2010の援用を拒んでいる。

このように、備船契約における滞船料の発生とその負担の詳細は、航海備船契約において定められていても、売買契約書式などには詳細な規定は概して見られない。このため、滞船料の負担を巡り、売買当事者間で少なくない争いが生じている。争いを防ぐためには、個々の契約において、売買契約と航海備船契約の相互の関係を、それぞれの契約において明らかにしておく必要があるだろう¹⁶。当面、せめて、Incoterms® 2010のFAS、FOB、CFR、CIFにおいて、F系の場合の船積港側で生じる滞船料の負担についての原則的規定を設け、また、C系の場合の荷揚港側で発生する滞船料の負担について、C系買主の契約品の速やかな物理的引き取り(receipt, or taking delivery of the goods)を規定し、売買契約上その荷役作業条件を少なくともCustomary Quick Dispatch=CQDとし、船主の立場からすれば、WWDなどの荷役作業条件を規定して、備船契約により定まる滞船料の負担の原則を売買契約にも援用すべきものと思われる。

3. 荷役時間の計算に関する条件と滞船料

航海備船契約における碇泊期間との関係で密接な関係を有する規定は、荷役を行う作業に関する条件である。前述のとおり、BIMCO, CMI, FONASBAなどの国際的機関が、航海備船契約へ援用を進める規則として、1980年版以後、改版を重ね、Laytime Definitions for Charter Parties 2013を公表している。そのような定義から、それらの条件を抜き出し、概説しておきたい。ただし、この定義は必ずしも個別具体的

16 既に、C.Debattista教授が、*Laytime and demurrage clauses in contracts of sale---links and connections* [2003]LMCLQ508以下でこの問題を論じられている。これを参考に、判例、標準契約書式などを追って検討したい。

な事情に必ず合致するとは限らないので、個々の契約約款の取引における文脈上の一応の意義や意味を、援用(incorporation)により明らかにせんとするものであることに注意する必要がある。なぜならば、それは国際条約ではなく、解釈規則であって、それらを巡って、今も多くの事案が法廷や仲裁審判廷で議論されているからである。一応、以下の条件について簡単に説明しておきたい。

- (a) 「作業日(working day)」は、国内法もしくは慣行により、通常、作業が行われる日をいう。
国民の祝日に限定されないことに注意。特定の曜日が休日になる慣行が確立していれば、作業日から除かれる。
- (b) 「好天作業日(weather working day)」は、天候による中断なく、荷役作業が可能な作業日の全部もしくはその一部をいうが、休祭日を除く(SHEXと略す)。例外的にそれを含めるときは、W.W.D., SHINCと略す。
作業中に天候による中断が生じるときは、作業時間に対する中断時間を按分して計算される時間は碇泊期間に算入しない。
- (c) 「許容碇泊期間開始より連続24時間を1日として計算し、日曜、祭日を除外しないが、好天作業日とする(weather working day of 24 consecutive hours)」条件は、Weather permittingに同じである。consecutiveが落ちて、day of 24 hoursとなるときは、作業可能時間を合算して24時間となれば1日と計算する。
- (d) 「連続日(running days or consecutive days)」は、休日、祭日などによる中断なしとの意である。
- (e) 許容碇泊時間(Laytime)
(per hatch per dayの場合):ハッチごとの1日当たりの責任荷役量 x ハッチ数(分母)で積み荷量(分子)を除して得られる日数
(per working or workable hatch per dayの場合):ハッチ毎の1日当たり責任荷役量 x 船倉に設置されたハッチの数(分母)とし、船倉内の最大積み荷量(分子)を除して得られる日数

航海備船の荷役作業につき、船主は関係の港の港湾関連の荷役作業の関係者間での分担、費用負担、労働慣行などに詳しいとは限らず、船内荷役費用の負担については、概ねFIO(船内荷役費用船主無関係)条件であり、さらにFIOST(積み付け荷均しを含め荷役費用船主無関係)も珍しくない。これ等の作業の手配と準備にも時間がかかるので、これも荷役準備作業の長短に影響する。このことも預かって、船主はport charterを選好したいであろう。荷主は、逆にberth charterを選択し、積み揚げの荷役作業については海上運送人の一手負担のliner termsを選択したいかもしれない。不定期海運の運送人には、この責任は重く、多額の費用も掛かるので、その負担に堪えるとは思えないから荷主の申し出を受けないだろう。

これに加え、発生すれば、滞船料は船型の大型化、港湾諸経費の騰貴もあり、相当高額に上る¹⁷。このためもあって、許容碇泊期間の計算は、厳密に行われる。すなわち、荷主側(dock side)と船主側(ship side)の代理人が、日々の作業、気象条件、荷役器具・装置の状況などを記録し、両者立ち合いの上で互いの記録を突き合せて確認し、事実記載書(time sheet, statement of facts, laytime statementなど)を作成する。その記載事実に関して当事者の意見に相違がないとき、許容碇泊期間が確定する。その結果、滞船料、早出料の計算と確定に時間を要することが少なくない。

17 港や船型、船種にもよるが、滞船料が1日当たり数十万円から百万円にも上ることは稀ではない。

これだけでも、船主も傭船者も、傭船者を介して荷送人や荷受人とも、船積港・荷揚港ごとに貨物運送事情に詳しい、それぞれの代理人において、物流と商流の円滑な履行を図ることの必要性は理解されるだろう。

おわりに

航海傭船を伴う売買契約の場合、航海傭船契約と売買契約に可能な限り齟齬が生じないよう慎重に両者の契約の交渉を進めることが肝心である。しかしながら、両者の交渉をまとめるタイミングを首尾よく決めることは容易でなく、売買契約上の納期とFOB買主手配の傭船の「着船予定日」が多少齟齬することは甘受しなければならないのかもしれない。FOB仕入れ・調達を想定した傭船契約は予約できたが、肝心の商品の海外買い付けが難航していることもあろう。このように、運送と売買のいずれかの契約が先行し、その後に結ばれる契約内容と食い違うことが、売買数量、納期において、別の観点では、碇泊期間、載荷重量、着船の時期において、生じやすい。船積港における滞船料の負担を、FOB買主に求める根拠、あるいはCIF、CFRの売主が、荷揚港における滞船料の支払を相手方の買主に求める理屈も、契約品の引き渡しと引取は両当事者の協力義務であるとの一般的な原則¹⁸の域にとどまっているようである。この点にも関連して、信用状付き荷為替決済が取り決められる場合における買主側の信用状開設遅延と契約品の出荷留保が、傭船契約に及ぼす影響も明らかにする必要があるだろう。傭船契約取引は、市況変動の影響を受けやすく、商業上の迅速性が問われるからである。

また、荷為替決済には、船荷証券が用いられるので、航海傭船契約との間の調整にも、売買ならびに運送の関係者は留意しなければならない。これも残された課題である。

以上

18 隔地者間売買における引渡しについて定めるイギリス動産売買法第32条に黙示されている売買当事者の協力の原則は、普遍的であろう。しかし、その具体化は、当事者の努力と配慮いかに依存するだろう。

記事2. JASTPRO/日立ソリューションズ共催セミナーにおける講演の実施

平成30年9月7日、株式会社日立ソリューションズとの共催セミナー（「メガFTA（TPP11、日EU）の発効を見据えたグローバル通商戦略とは」）において、今川業務二部長が、「グローバル競争時代におけるEPA/FTAの活用指南-原産地自己申告・事後確認への対応」と題した基調講演を行った。会場のハーモニアス・コンピテンス・センター（品川）がほぼ満席（約70名）となる中で、盛況裏にセミナーを終えた。

今回の講演では、署名・批准を終え、残り3カ国の批准・通報を待つばかりのTPP11（包括的かつ先進的な環太平洋パートナーシップ協定）に加え、7月に署名を終え、今後国会承認を得る手順となっている日EU・EPA（日EU経済連携協定）の両メガEPAについて、完全な自己申告（証明）制度の下で実施される特惠貿易の実務を中心に、メガEPA締結の意義とグローバル・バリューチェーンへの影響、原産地規則が必要とされる理由及びその機能を含め、メガEPAを活用するための準備としての基本情報の提供を行った。

以上

記事3. 国連CEFACTからのお知らせ

3-1 12 September 2018:

UN/CEFACT is pleased to announce a 60-day public review of the Single Submission Portal Recommendation. If you would like to submit comments, please use the appropriate template provided on the Public Review page and send to the Project Editor on or before 12 November 2018.

(編集部注)

内容は以下のWeb-siteでご覧いただけます。

<https://uncefact.unece.org/display/uncefactpublicreview/Public+Review%3A+Single+Submission+Portal>

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5号 通巻第476号

・禁無断転載

平成30年9月28日発行 JASTPRO刊18-05

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