

国際商取引と用船契約

用船を伴う売買契約における海事条件の意義

榎 本 啓 一 郎

目 次

はしがき

1. 論点の整理
 2. 用船契約に関わるリスク
 - 2.1. 用船契約の形態
 - 2.2. 本船の収益性を損なうリスク
 - 2.3. 滞船料と空運賃
 - 2.4. 支払責任の所在
 3. 用船契約
 - 3.1. ASBATANKVOY 概観
 - 3.2. 用船者の権利と義務
 - 3.3. 個別契約条項
 4. 撰取の有効性
 - 4.1. ふたつの判断基準
 - 4.2. 記載要件
 - 4.3. 整合性要件
 - 4.4. 船主の選択肢
 5. 用船契約船荷証券の秘守機能
 - 5.1. 用船契約の開示と秘守
 - 5.2. 市況の透明性
 - 5.3. 市況と採算性への影響
 6. リスク・ヘッジと海事条件
 - 6.1. リスク分担の合理的必然性
 - 6.2. FOB 契約の海事条件
 - 6.3. CIF 契約の海事条件
- むすび

は し が き

1970年の世界の国際海上輸送量は約26億トンであった。これが34年を経た今日、2.3倍強の年間59億トンになろうとしている。この約70%は経済活動の源となる原油・石油製品などのエネルギー資源、肥料、小麦・とうもろこしなどの食糧、そして鉄鉱石・化学品などの工業用原材料で占められている¹⁾。これらの商品をバラ積貨物（Bulk Cargo）として取り扱い、一回の航海で大量に輸送することを可能にしているのが専用船である。専用船はある特定の商品あるいは商品群を包装あるいは梱包などされないままの状態で輸送する能力を持ち、商品の特性に応じて航海中の品質維持を可能とする設備を備えた貨物船である。その役割は世界の経済活動を支える大動脈であるといっても過言ではない。

バラ積貨物として輸送される商品の国際商取引の担い手には、取引先との商品売買の交渉に加え、船主（Owners）と運賃・荷役条件などを交渉し、合意に基づく用船契約（Charter Party）を締結することにより専用船の船腹（Space）を確保すること、あるいはそれに関わる実務知識を有していることが求められる。これはコンテナ船などの定期船による個品輸送の船腹予約（Space Booking）とは一線を画す船腹成約（Space Fixture）という専門性が要求される取引であり、条件次第では売買契約そのものの内容を大きく左右する。用船者（Charterer）はその条件に厳格に拘束され、用船者の一方的な解約に対しては違約金が課せられる。このため売買契約当事者である売主（Seller）と買主（Buyer）は、売買契約に関わるさまざまなリスクに加え、用船契約の締結とその履行に伴うリスクをも負担することになる。

用船契約に関わるリスクの範囲は、運送中の商品の滅失・破損あるいは共同海損に対する補償問題などにとどまらない。用船契約においては、運送中

1) UNCTAD, *Review of Maritime Transport, 2003*, United Nations 参照。

の貨物に対する船主の責任だけではなく、荷役に関わる荷送人と荷受人の責任も問われる。船積港での積荷役と陸揚港での揚荷役が、荷送人と荷受人の作為あるいは不作為により用船契約で用船者に与えられた権利の範囲内で実行されなかった場合、本船²⁾に機会費用が追加的に発生し、その収益性が損なわれる。船主はこの収益性低下に対する補償を求める権利を有する。これに売主と買主とがどのように対応しているかという典型的な仕組みを「バラ積液体化学品」(Liquid Bulk Chemical：以下「LBC」と呼ぶ)の国際商取引における「海事条件」(Maritime Terms and Conditions)の中に見出すことができる。

本稿の目的は、LBCの国際商取引契約に見られる海事条件が機能している背景を探り、その意義を明らかにすることにある。内容に具体性を持たせるため、LBCはじめバラ積液体貨物(Liquid Bulk Products)の用船契約に今日もっとも広く使用されているASBATANKVOY(アスバ・タンク・ヴォイ)と称されるタンカー航海用船契約(Tanker Voyage Charter Party)の書式をもとに考察を進める。

尚、混乱を避けるため、考察の範囲は、売主は同時に「荷送人」(Shipper)、買主は同時に「荷受人」(Consignee)であり、そのいずれかが用船者である場合に限定する。そして、原則として売主と買主と呼ぶことにするが、議論が用船契約に限定されている時は、それぞれ荷送人と荷受人と呼ぶ方が適切なので適宜呼び方を変えることにする。「用船者側」という表現は荷送人(売主)と荷受人(買主)の総称として使用する。また、ASBATANKVOYの解説そのものは本稿の目的とするところではないので、必要な条項以外には敢えて触れない。引用する判例は全て英国法に基づく。

2) 本稿では国際商取引契約の商品運送に供される外航船舶のことを一貫して「本船」と呼ぶことにする。これは外航船舶を、駁などの補助的な運送手段と区別するために業界用語として定着したものである。

1. 論点の整理

船荷証券 (Bill of Lading) の表面に、その船荷証券が用船契約に基づいている旨が記載されているものを用船契約船荷証券 (Charter Party Bill of Lading) という。これは、用船契約船荷証券には運送約款の記載がないため、用船契約の条件による支配を示すことを目的として記載されるものである。これによって得られる効果を、用船契約の「参照指示による撰取」 (Referential Incorporation あるいは Incorporation by Reference) という。撰取の対象となる用船契約はその契約締結日のみで特定される。運賃・荷役条件など撰取された条件の権利・義務は証券面上 (裏面も含む) には表示されぬまま全てが用船契約船荷証券の一部となる。

用船契約船荷証券は、船主あるいは用船者以外の人の手に渡ると、それまでは単なる貨物の受領証に過ぎなかったものが権原証券となり、用船契約とは分離され、次のふたつの問題を抱えたまま運送人と用船契約船荷証券所持人 (以下「証券所持人」と呼ぶ) を律する運送契約の証として「独り歩き」³⁾ を始める。

第一の問題は、この証券所持人が用船者ではない場合、用船契約上のいかなる義務が撰取されたのかを用船契約船荷証券そのものから知ることができないということである。用船契約が事前に開示されていればこのような問題は発生しないが、船主も用船者も用船契約の開示の義務はなく、実際の LBC の取引においても特殊な事情がない限り開示されることはない。

ICC (International Chamber of Commerce : 国際商業会議所) が定める *Incoterms 1990* が2000年に改訂された際、CIF および CFR 契約において売主が買主に引渡すべき「運送書類の中に用船契約に関わる参照指示がある場合は、その用船契約の写も提供されなければならない」⁴⁾、としていた売主の義

3) 大崎正瑠『詳説船荷証券研究』47頁 (白桃書房, 2003)

務条項は削除された。それまでの間この義務条項は無視されていたに等しく、これが削除されたことをもって、用船契約の開示は不要であるとの認識が確認・強化されている。

この結果、売主が用船者となる CIF あるいは CFR 契約において、売主（荷送人）裏書済みの証券所持人となる買主（荷受人）は、揚荷役に関わる自らの権利・義務に無知のまま作業を手配・実行しなければならない；買主が用船者となる FOB 契約では、売主の責任となる何らかのリスクが積荷役時に発生しても、売主はそれを認識しないまま、船積完了後に用船契約船荷証券を船主から受け取り、責任を裏書きして買主に引き渡さなければならない、というような状況を招く。

第二の問題は、参照指示により攝取された用船契約の条件はどこまで証券所持人を拘束する力があるのか必ずしも明確ではないということである。これは、参照指示ならびに攝取の対象となる用船契約あるいはその条件個々の有効性（以下「攝取の有効性」と呼ぶ）の有無という観点から、その判断基準をどこに求めるか、ということが英国法廷で永く争われてきた。判断基準が定着しない限り、船主が権利保全のための対策を立てることは困難である。

用船契約船荷証券がこのような問題を内包しているにも拘らず広く使用され続けているのはなぜであろうか。

海事条件は、用船者となる売買契約当事者の一方が、積揚両方の荷役に関わる用船契約上の責任を一手に引受ける際、自らが管理できないリスクを、交渉を通じてもう一方の当事者にヘッジすることにより成立する売買契約条件のひとつである。その結果、用船者ではない売買契約当事者は、用船契約に関わる自らの責任の範囲を特定する事が可能となるため、責任管理の実行性が強化される。海事条件がこのようなかたちで成立する背景には、船主が

4) *Incoterms 1990*, CIF および CFR の A8 項 “.....If the transport document contains a reference to a charter party, the seller must also provide a copy of this latter document.”

摂取の有効性の問題への対応策として、収益性の低下に対する補償の支払責任を証券所持人ではなく、用船者に求めることを選択するという事情がある。用船者である売買契約当事者の支払責任能力は海事条件で補強されるため、船主のこの選択は、権利の実行性を結果的により高いものに行っていることになる。このことから、海事条件の意義は用船契約船荷証券が抱えるふたつの問題点への対応機能にあり、このような仕組みが用船契約船荷証券の普及を支えて来たといえよう。

2. 用船契約に関わるリスク

2.1. 用船契約の形態

まず、本稿で考察の対象となる用船契約の形態を特定し、その用船契約に関わるリスクとは何かを具体的に明らかにする。

用船契約（Charter Party）は大きく分けて次の三つの形態に分類することができる。

- (1) 航海用船契約（Voyage Charter Party）
- (2) 定期用船契約（Time Charter Party）
- (3) 船舶貸借契約（Demise Charter Party あるいは Bareboat Charter Party）

航海用船契約は、ある一定の区間を一航海毎に締結する用船契約を指している。この特徴は、船主が用船者に堪航性（Seaworthiness）⁵⁾のある本船（Vessel）の船腹（Space）を提供（Tender）・運航（Operate）し、委託された商品を定められた積地から揚地まで運ぶ役務を船主が請負い、用船者はそれに対して積荷の量に応じた運賃（Freight）を船主に対価（Consideration）と

5) 堪航性とは単に物理的、機械的、人間的に本船が航行可能な状態であるだけでなく、航海の目的と船腹の利用に適した状態にあることを含めていう。

して支払う点にある。

定期用船契約は、ある一定の期間、ある特定の本船を船員も含めてまるごと借り切る用船契約を指している。この特徴は、船主が用船者に堪航性のある本船を提供し、用船者の指示に従って運航する点にある。契約期間中の本船の堪航性の維持は船主の義務である。これに対し、用船者は定められた月極の用船料（Charterage あるいは Hire）を対価として支払わなければならない。

船舶賃貸借契約は、ある一定の期間、ある特定の本船の所有者の名義と船員を除いた本船をまるごと用船者に引き渡す用船契約をいう。船舶賃貸借契約においては本船の運航に関わる船員一切を用船者が手配し、給料を支払い、彼らをその指揮命令下に置くことにより、本船の運航をその目的に沿って指示する。船員を除く堪航性を完備した本船の引渡し完了後、用船者は船員を雇用し、契約期間中の堪航性を維持し、その費用を全て負担しなければならない。用船料の支払い方法は月極、一括前払い、本船収益の一定割合などさまざままで必ずしも一定していない。

多くの LBC は航海用船契約により運送されている。但し、この表現の仕方には注釈を要する。用船契約の形態は見方によって異なるからである。本船の所有権を有する船主が、売主あるいは買主と航海用船契約を締結し、本船を主体的に運航し LBC の運送にあたっている場合、この表現の仕方は当を得ている。しかし、所有権を有する船主が用船者[A]に船舶賃貸用船契約に基づき本船を貸与し、[A]はその堪航性を維持しながら、さらにそれを定期用船契約により用船者[B]に運航を委ね、[B]は用船者[C]と航海用船契約をして収入を得ている場合が考えられる。船主と[A]の用船契約は Head Charter、[A]と[B]、[B]と[C]の間で結ばれている用船契約はそれぞれ Sub Charter と呼ばれ、[A]から[C]に到る関係は Sublet と呼ばれている。用船者[A]と[B]は[C]との関係において Chartered Owners と呼ばれることもある。

このような関係が成立している時、一回の航海に対し三つの用船形態と用船契約が共存していることになる⁶⁾。

本稿で議論の対象とする用船者（CIF 契約の場合は売主，FOB 契約の場合は買主）は[C]であるが，Sublet が存在する場合，[C]を本船の所有権を有する船主との関係で捉えると，先の表現の仕方は必ずしも正しくはなくなる。[C]と[B]との間では関係は航海用船契約であっても，本船の所有権を有する船主の立場からすると[C]は Sublet 契約者であり，直接的な関係にはないからである。本稿では Sublet は存在しないものとして，用船者[C]と船主との間で航海用船契約が成立していることを前提に考察を進める。

2.2. 本船の収益性を損なうリスク

航海用船契約においては，本船の荷役時に用船者側の作為あるいは不作為が原因で船主が損害を被った場合，船主はその補償を求める権利を有する。

船主にとっての利益の元となるのは本船である。船主は自らが運航する本船を市場に提供することにより，貨物の運送役務を用船者から受託し，その対価として運賃を得ているからである。この関係から用船契約において船主が被る損害とは本船の収益性が損なわれることにより発生するものであるといえることができる。

本船の収益性が損なわれる原因は，製造業における工場の収益性を損なう原因と類似している。製造業における工場の収益性は，工場設備の稼働率とその製品販売力に左右される。この両者の成果がうまく絡み合っただけでは望ましい結果が得られる。高い稼働率を維持し，いかに多くの製品が製造されても，それが売れなければ収益は上がらずに費用ばかりが累積し赤字に転落してしまう。逆に，いかに販売力があっても，設備の不調などで売れるだ

6) [B]が同一航海で複数の貨物につき，同数の異なった用船者と用船契約を締結する場合はこれ以上になる。

けのものが製造できない場合は短期的な機会収益が失われるだけに止まらない。一時的な設備の稼働率低下といえども、供給力に不安がある、というレベルが貼られると顧客の信頼を失い、将来の販売力にまで影響が及ぶ。製造業の経営者には販売力と工場設備の稼働率をバランスよく管理し、収益性を最適化することが求められる。

船主にとっての本船は製造業者にとっての工場である。但し、船主が販売するのは製品ではなく船腹である。本船の収益性は本船の稼働率と船腹の利用率に依存する。本船の稼働率は、たとえば港での貨物の船積と陸場の期間をできるだけ短縮することにより高めることができる。なぜなら、その分だけ航海に費やせる時間が増加し、船腹が求められている港から港へ速やかに航行することが可能となるからである。さらに、これにより多くの貨物の運送役務を受託し、船腹の利用率を高める機会を得る。但し、ひとつの港から次の港にいかにも早く到着しようとも、到着するのが早すぎて、貨物が間に合わないために集荷不能に陥ることもある。船主にはこのような状況も勘案して本船の航路選択と集荷のタイミングを最適化することにより本船の収益性を維持・向上させることが求められる。船主が多数の本船を運航している場合には代替船（Owner's Option Substitute）を提供することにより船団（Fleet）全体としての収益性を高めることが可能となる⁷⁾。以上のことから、本船の収益性を損なう要因は、時間の損失（Time Loss）と貨物の積載量の減少（Volume Loss）であるといえる。

時間の損失は、用船者側には全く関係のない要因により発生するものと、用船者側の作為あるいは不作為が原因で発生するものとに分けて考えられる。前者の例として航行中のエンジンの故障、悪天候、その他人命救助のための離路（Deviation）など；後者の例として荷送人による貨物の準備が本船着岸

7) 需要量の山と谷を埋めるため、船主は他の船主の本船を定期用船し、それを航海用船契約に sublet して船腹の供給量を臨時的に増加させることがよくある。

までに間に合わずに、船積作業開始までに本船を長時間待たせる結果となってしまうことなどがあげられる。貨物の積載量についても同様である。集荷量が計画以下となるのが船主の営業努力の不足の結果である場合、損失は船主自らの責任であり用船者側は全く関係がない。しかし、貨物が船積時に用意できておらず、何も積込まずに出航せざるを得なかった場合は荷送人が損失の原因を作っていることになる。本船の収益性が荷役により損なわれ、その原因が用船者側にある場合、補償金の支払のリスクが発生する。

2.3. 滞船料と空運賃

時間の損失に対して船主が請求できる補償金が滞船料（Demurrage）である⁸⁾。滞船料の対象となる時間の損失とは、荷役に費やされた時間のうち、Laytime を超過した部分である。Laytime とは、用船者側がその責任において実行すべき荷役に必要とする時間として用船者側に割り当てられた船積港および陸揚港における本船の滞船時間である。すなわち用船者側が荷役に関わる責任を果たすのに必要な時間の許容限度である。Laytime は船主と用船者間の交渉と合意により決定される。Laytime の継続中、本船は稼動を中止しているため、船主には機会費用が発生する。Laytime として定められた機会費用は運賃の中に含まれているとみなされる。それ故に Laytime を超過する時間のみが損失の対象とされ、滞船料が用船者側に課せられる。すると用船者側としてはできる限り長い Laytime を確保したいところであるが、Laytime と運賃とは比例関係にあるため、一方が増えれば他方も増えるのが原則である⁹⁾。これにより船主に対する Laytime の要求は、用船者側として滞船料のリスクを極小化できる適正な範囲に収束する。

滞船料はさまざまな原因で発生する。積荷役と揚荷役に共通する代表的な

8) ASBATANKVOY, Part II, 8. “DEMURRAGE.” 参照。

9) 実態としては下方硬直的である。

例がバース¹⁰⁾待ちである。これは港の混雑のみならず、用船者側の手配の不備によっても生じる。その他、陸上と本船のパイプラインを結ぶホースの不備、稀に検定人¹¹⁾の延着などによる荷役開始遅延の例があげられる。積荷役固有の原因には陸上ポンプの性能を事前にチェックをせぬまま短い Laytime に合意したことのほか、故障など不測の事故の例が後を絶たない¹²⁾。揚荷役においては、受入タンクの準備不足¹³⁾、陸上パイプラインの受入れ能力不足¹⁴⁾などに実例の多くをみることができる。

滞船料は一日当たりの金額で取決められ、時間割で算出されることが一般的である。たとえば航海用船契約において、滞船料が一日当たり30,000ドルと決められていて、時間の損失が10時間であったとすると、滞船料は12,500ドルとなる（30,000ドル×10/24時間）。

積載量の減少が用船者側の責任に帰せられる場合、その損失に対し船主は空（カラ）運賃（Dead Freight）を請求できる。これにより用船契約で取決められた貨物の契約数量に対し実際に船積された数量が少なかった場合においても船主は運賃収入が保証される。利用されなかった船腹部分をデッド・スペース（Dead Space）といい、これにはふたつの発生状況が考えられる。

ひとつは、本船が受入れた貨物が契約数量未達となる場合である。主たる原因は予定していた数量を荷送人が用意できなかったことによる。それ以外にも荷役中に陸上ポンプが短時間では修復不能な状態にまで破損し、船積作業の継続が不可能になったため、船積が完了した部分だけで本船が出航せざ

-
- 10) Berth（停泊場所）：荷役を行うために本船を停泊させる埠頭あるいは投錨場所。
11) 数量・品質クレームに備え荷役の前と後の数量測定と商品サンプルの採取などが重要な任務となる。
12) バラ積液体貨物の荷役条件は Free In（FI）を前提としている。
13) 予約した受入タンクが予定通り空かない；前荷の洗浄が不十分；受入タンクの手配を失念するなど。
14) 本船ポンプの押し出し圧力を下げ、流量を減少させる結果、荷役完了までに予定以上の時間がかかる。

るを得ぬ状況などの事故が原因となることも多い。荷送人が故意に商品を積込まない場合もある。船積前に荷受人が破産状態に陥ったことを知り荷送人が自らの損害の拡大を防ごうとする時などがこれに当る。信用状取引においては、船積開始時までに信用状が到着していない場合、荷送人としては大きなリスクの絡んだ決断を迫られることになる：船積すれば代金の回収困難に陥るリスクがある；不積みの方決断と行き違いに信用状が延着することも考えられ、空運賃分の損失ばかりでなく取引先との相互信頼関係崩壊のリスクが発生する。

もうひとつは、本船が指定荷役場所に接近不能で積荷役ができず、不積みのまま出航せざるを得なかった場合である。原因はバースの水深不足（本船の喫水が深すぎる）、埠頭・棧橋の強度不足（本船の重量が重すぎる）などによる。用船契約において、船積場所が用船者指定（Charterer's Option）となっている時、用船者はその責任において本船が安全且つ常に浮揚状態で到達可能なバースを用意あるいは指定しなければならない。用船契約に本船の仕様として積貨重量トン（Deadweight）¹⁵⁾と喫水（Draft）が必ず記載されているのはこのためである。

タンク割契約となる500トンから数千トンの小口貨物（Parcel Cargo）の場合、空運賃は、通常合意された運賃率に Dead Space に積載可能な数量を掛け合わせて算定される。満載貨物の場合の算定基準はこれと異なるが、基本的な考え方は同じである。

通常、船主は本船の寄港日程を保証しない。しかしながら、荷送人の立場からすると、これではいつ本船が到着するか分からぬまま船積用の陸上タンクを占有せざるを得ず、これが長期に及んだ場合費用がかさむというような

15) 満載排水量から軽荷排水量（貨物・人・燃料・潤滑油・バラスト水・タンク内の清水およびボイラ水・消耗貯藏品・乗員の手回品を掲載しない状態における排水量）を差引いた排水量をトンで表したもの。

経済的な問題が発生する。逆に貨物の用意が遅れてしまうこともある。この不都合を緩和するため、船主が本船の航行予定を勘案して用船者に提示するのが停泊期間（Laytime）である。停泊期間に指定される日数は通常7日から14日間である。この期間内のいかなる時点においても本船は準備整頓通知（Notice of Readiness：以下「N/R」と呼ぶ）を提示することができ、荷送人にはこれを受領する義務が生じ、一定のルールのもとで Laytime の計算が開始される。換言すると船主側は停泊期間内に積荷役ができる態勢で本船を用船者に提供する義務があり、荷送人はこの期間内にいつでも船積できるような貨物を用意しておく義務が発生する。本船の船積港到着が遅延し停泊期間をはずした場合、用船者は用船契約を解約する権利を得る。停泊期間の最終日が「解約日」（Cancelling Date）と呼ばれているのはこのためである。荷送人が船期間内に N/R を受領したにも拘らず荷役を実行できなかった、あるいはしなかった場合、船主は滞船料と空運賃の支払いを請求することができる。荷送人が停泊期間内に貨物の用意ができず、Laytime 経過後本船が船主の判断で出航した場合も同様である。

以下、滞船料・空運賃およびこれらに関係する用船契約上の全ての条件を「荷役条件」、これに伴うリスクをまとめて「荷役リスク」と呼ぶこととする。

2.4. 支払責任の所在

用船者側の作為あるいは不作為により荷役リスクが発生した場合、船主は誰に対して請求権を有し、誰が支払いの責任を負わねばならないのであろうか。

基本的には用船契約において船主と用船者双方の合意により取決められる。しかしここで、船積後に発行される用船契約船荷証券が船主あるいは用船者の手から離れることにより新たな権利・義務関係が発生し、これに基づく運送に関わる別の契約が存在することになる点に注意しなければならない。先

に述べた通り、用船契約船荷証券は船主あるいは用船者の手を離れると、その証券所持人と運送人との関係を規律する運送契約（以下「B/L 契約」と呼ぶ）が存在する証となり、これはハーグ/ハーグ・ヴィスビー・ルールあるいはこれに基づく国際海上物品運送法（Carriage of Goods by Sea Act）の適用を受ける。このことにより、一件の運送役務は用船契約と B/L 契約のふたつの契約により支配されることになる。そして、他の権原証券が存在しない限り、B/L 契約が用船契約に優先する。この B/L 契約は書面で表されていることを必要としない。船主が用船契約を参照指示により摂取させようとする最大の理由はここにある。B/L 契約の存在が用船契約で定められた船主の権利を侵食し、義務の拡大を招かぬようにするためである¹⁶⁾。

摂取とは、摂取される条件の権利・義務が用船者・船主から証券所持人・運送人に転嫁されることを意味する。船荷証券には貨物の引渡請求権のみならずそれに対応する責任（Liability）も付随しているため、その権利の行使に対し、運送人は証券所持人に摂取された責任の履行を請求する権利を有することになる。この限りにおいて、船主は船積港における空運賃と積荷役時ならびに揚荷役時に発生した滞船料を、船荷証券を呈示してきた荷受人（買主）に請求ができ、荷受人にはその支払責任が発生する。

しかし、用船契約は契約自由の原則に基づいて締結されるものであり、拘束力の有無を度外視すれば荷役リスクの支払責任の所在を自由に設定することができる。留置権（Lien）の設定についても同じである。すると、用船契約において支払責任が証券所持人以外の人にあるとしている場合でも参照指示による摂取の結果、船主は証券所持人に対して請求権を有することになるのであろうか。ここで摂取の有効性が問われることになる。

さらに、誰が最終的に支払責任を負うことになるにせよ、用船契約が開示

16) 逆に、権利を縮小し義務を拡大することについてハーグ/ハーグ・ヴィスビー・ルール第5条は運送人の自由であるとしている。

されていないがために支払責任があることに無知である善意の第三者に船主の請求権が及ぶと考えることには無理があることも考慮に入れなければならない¹⁷⁾。

以上の通り，一件の運送役務にふたつの契約が存在する場合，参照指示により攝取された荷役条件の支払責任について，用船者ではない証券所持人を拘束するには，次の二つの要件が同時に満たされていることが必要となる。

要件(1) 用船契約の全容が開示されていること。

要件(2) 攝取の有効性を有すること。

そこで次に，ASBATANKVOY の概要と荷役条件が実際どのように設定されているかを具体的に見た上で，攝取の有効性の判断基準につき，英国法廷の判例を拠りどころに考察し，船主としての請求権の保全に関わる実務的な対応策のあり方とその結果について探ってみる。

3. 用船契約

3.1. ASBATANKVOY 概観

ASBATANKVOY は石油並びにバラ積液体貨物用¹⁸⁾に Association of Ship Brokers and Agents (ASBA：米国海運仲介人および船舶代理協会) が1977年に作成した航海用船契約の定型書式である。これは LBC・石油製品・油脂製品などの専用船を利用した運送の標準的な航海用船契約書式として1980年代に入り急速にその使用が広がり¹⁹⁾，今日ではこのような商品群の用船契約の国際的な規範となっている。

17) 中村秀雄『国際商取引契約』124～131頁（有斐閣，2004）参照。

18) ASBATANKVOY, Part I, 1. “WARRANTY-.....The vessel.....shall load.....petroleum and/or products in bulk....”

19) それまでは WARSHIPILVOY 書式が一般的に使用されていた。

ASBATANKVOY は、表裏 2 ページが四つの部分により構成されている。一番目と二番目の部分が書式の表に、三番目と四番目の部分が書式の裏にそれぞれ上下に配置、印刷されている。

一番目の部分の表題は『Preamble』（前文）である。ここは契約日、契約当事者名（用船者と船主）、使用本船名を記入する部分であり、それらの記入箇所が空欄となっている。

二番目の部分の表題は『Part I』である。ここには配船される本船の主要な仕様と、船腹の成約条件が記入される。詳細は3.3. に示す通りであり、ここには契約当事者の交渉の対象となる条件の項目のみが印刷されていて、それぞれの合意内容を記入する箇所が空欄となっている。これは用船契約の中核を成す個別契約の部分であり、ここに記載された合意内容はその他の部分に記載された全ての条件に優先する。この部分の最後には『Preamble』、『Part I』の執行者としての契約当事者、すなわち用船者と船主（あるいはその代理人）の署名欄が設けられている。

三番目の部分の表題は『Part II』である。これは裏面約款として全てが印刷済みであり、筆を入れる余地はない。ここに記述されている内容は Part I で合意された個別契約の諸条件の権利・義務の所在と、その諸条件を実行するためのさまざまな運用規定であり、あらゆる航海に共通する一般条項である。LBC・石油製品・油脂製の取引に携わる者はこれを熟知していることが求められる重要な部分である。

四番目の部分は付録としての『Bill of Lading』（船荷証券）である。ここには通常の船荷証券と同様の内容を記入できるよう空欄が設けられている。この部分の最後には船長の署名欄が設けられている。しかし、通常この船荷証券が利用されることはなく、荷送人からの船荷証券の発行請求に対し、船長あるいはその代理人は用船契約船荷証券の発行をもってこれに応じることが商慣習となっている²⁰⁾。

3.2. 用船者の権利と義務

Part II の約款の重要な点は、荷役条件の権利・義務関係が全て船主と用船者の二者間に限定されるように定められていて、証券所持人の権利・義務には一切触れていないことである。但し、空運賃および滞船料に対する留置権は証券所持人にも及ぶ規定がある点には注意を要する。

Part II で規定されている荷役条件の権利・義務関係は概略次のようになっている。

- (1) 船積港・陸揚港は用船者が指定する²¹⁾。
- (2) 両港での N/R は全て用船者に対してなされる²²⁾。
- (3) Laytime は用船者に与えられる²³⁾。
- (4) 運賃は用船者が支払わなければならない²⁴⁾。
- (5) 貨物の供給責任は用船者にあり、空運賃を負担しなければならない²⁵⁾。

20) このように、書式そのものは用船契約書としての利用に限定されている。安定した取引関係にある用船者と船主の間での契約書式は更に簡略化され、Part I の条件のみを記載した [Fixture Note]（成約メモ）で代用することが多くなってきている。

21) ASBATANKVOY, Part II, 4. "NAMING LOADING AND DISCHARGING PORTS. (a) The Charterer shall name the loading port or ports.... (b) If lawful and consistent with Part I and with the Bill of Lading, the Charterer shall have the option of nominating a discharging port or ports..."

22) ASBATANKVOY, Part II, 6. "NOTICE OF READINESS. Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give Charterer or his agent notice....that the Vessel is ready to load or discharge cargo..."

23) ASBATANKVOY, Part II, 7. "HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING. The number of running hours specified as laytime in Part I shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging cargo..."

24) ASBATANKVOY, Part II, 2. "FREIGHT... Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination..."

25) ASBATANKVOY, Part II, 3. "DEADFREIGHT. Should the Charterer fail to supply a full cargo, the Vessel mayproceed on her voyage..... In that event deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I hereof..."

- (6) 船積・陸揚両港での滞船料は用船者が支払わなければならない²⁶⁾。
- (7) 積揚両荷役に必要な陸上パイプと本船パイプをつなぐホースは用船者が手配しなければならない²⁷⁾。

これらの条項が定める限りにおいては、荷役条件の支払責任が用船者ではない証券所持人に及ぶことはない。しかし、留置権の条項では、貨物の受渡し後においても船主は用船者、全ての証券所持人ならびに倉庫業者に対して留置権が継続する旨を定めている²⁸⁾。ASBATANKVOYに責任中断条項(Cessar Clause)²⁹⁾は設けられていないので、船主が即座にこの権利を行使して証券所持人に滞船料の支払いを求めることはできない。しかし、たとえば用船者が船積港で発生した滞船料を未納のまま倒産してしまった場合、この条項の発動により、荷受人となる最後の証券所持人・倉庫業者が、滞船料に対する船主の請求を拒否し、これを支払わないと留置権を解除できないことになる可能性がある。実務的な効力の有無はともかく、この条項は証券所持人にも滞船料支払いの責任が及ぶ可能性があることを表している。

Part IIに記載されている内容は一般条件と運用規定に限られていて、

26) ASBATANKVOY, Part II, 8. “DEMURRAGE. Charterer shall pay demurrage for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified.”

27) ASBATANKVOY, Part II, 11. “HOSES: Hoses for loading and discharging shall be furnished by the Charterer...”

28) ASBATANKVOY, Part II, 21. “LIEN. The Owners shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs....., which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bill of Lading covering the same or of any storageman.”

29) パラ積固形貨物の航海用船契約の多くには、貨物が船積された時、用船者の責任 (Liability) は終了し、以後、本船は運賃、空運賃、滞船料、共同海損に対する留置権を有する旨を定めた責任中断約款が含まれている。Gaskell, Nicholas, *et al.*, *et al.*, *Bills of Lading*, LLP Professional Publishing, 2000, pg.686

Laytime が具体的にどのように設定されているかなど、個々の航海用船契約に関わる固有の条件はすべて Part I に記載される。船主と用船者は、その時々状況に応じて交渉をし、特別の合意事項をこの Part I に加筆することより、自由に契約内容を形作ることができる。次に、この点について ASBATANKVOY の Part I の個別契約条項と Part II の荷役条件との構造的な関係とあわせて考察する。

3.3. 個別契約条項

ASBATANKVOY の Part I に記載される個別契約条件は次の A 項から M 項までの13条項により構成されている。(A～K と M の訳語および J～L の説明文は著者)

- A. Description and Position of Vessel (本船の明細と動静) :
- B. Laydays (停泊期間) :
- C. Loading Port (s) (船積港) :
- D. Discharging Port (s) (陸揚港) :
- E. Cargo (積荷) :
- F. Freight Rate (運賃率) :
- G. Freight Payable to (運賃支払先) :
- H. Total Laytime in Running Hours (連続時間で測った Laytime の合計) :
- I. Demurrage per day (一日当りの滞船料) :
- J. Commission of ____ % payable by Owners to _____
____ on the actual amount freight, when and as freight is paid. (ブローカー手数料の支払いに関する条項)
- K. The place of General Average and arbitration proceedings to be

London/New York (strike out one). (共同海損の裁定と仲裁手続きの場所に関する条項)

L. Tovalop³⁰: Owner warrants vessel to be a member of TOVALOP scheme and will be maintained throughout duration of this charter. (原油流出事故対策に関する条項)

M. Special Provisions³¹ (特別条項):

以上13条項のうち、Part IIで規定された荷役条件に直接関係するものは、EとGならびにJからMの6条項を除く7条項である。これらは滞船料と空運賃を発生させる原因の構成要素として捉えることができる。

Description and Position of Vesselの条項にはPreambleで特定された使用本船の積載重量と喫水を記入する空欄が設けられている。本船の長さを表すLOA (Length Overall) が加筆されることもある。この条項はLoading Port (s) および Discharging Port (s) の条項とひと括りにして考えることができる。本船の仕様が明示されることにより、Part IIに規定された船積港・陸揚港を指定する用船者の権利を行使できる港は、本船が安全且つ常に浮揚した状態で到達できる先に限定されるからである。この条項と、Freight RateならびにLaydaysの条項に、Part IIに規定された用船者の貨物の供給責任、ホースの手配の義務が組み合わされて空運賃負担に対する用船者責任が構成されている。尚、Freight Rateは貨物1メトリック・トン当たりの運賃率で表示されるように印刷されていて、運賃額はこの運賃率を、本船が受け入れた貨物

30) TOVALOPは原油流出事故の船主責任に関する任意の取決めであるが1997年2月に失効している。これに代わり、今日はITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation) が発効している。

31) M項 Special Provisionには保温温度など商品の品質維持に関する本船に対する指示事項、共同海損に関する規定などのほか、環境保全に関わる用船者の義務など、付随的ではあるが重要な特約が記載されるが、本稿で考察の対象としている本船の収益性の低下との直接的な関係は希薄なのでここでは言及しない。

の重量に掛け合わせて算定される。

Laytime の条項には、用船者に与えられた積揚時間が記載される。通常これは1時間トン当りの貨物の流量（重量）で示される。従って、たとえば、2,000トンの貨物に対して、積揚それぞれ1時間100トンであれば（100 MT per hour or pro-rata for loading and discharging）、積荷役の Laytime は20時間、揚荷役の Laytime も20時間となる。積荷役が20時間以内に完了しても残り時間を揚荷役に追加的に振り向けることはできない。Demurrage の条項には、Laytime を超過する荷役時間に対する課徴金が一日当たりの金額で表示される（例：US \$30,000 per day or pro-rata）。これは、本船の運航コスト・機会費用・船腹市況を反映した金額とされているが、実際は交渉により決まる。Laydays の条項は Laytime の開始時間を特定する N/R の発信期間を区切るものでもあり、これと Laytime ならびに Demurrage の条項とが組み合わされて Part II で規定された Laytime に対する用船者の権利と、N/R ならびに滞船料の支払いに対する用船者責任が構成されている。

これら各条項固有の条件を記入する空欄には必要以上のスペースが用意されている。そのため、たとえば、船積港での滞船料は荷送人負担、陸揚港での滞船料は荷受人負担とする（例：Demurrage at the Loading Port (s) and the Discharging Port (s) shall be paid by the shipper and the consignee respectively）、などの条件を加筆する余地は充分にある。このような条件が加筆されていると、Part II の条項は無効となり、用船者による滞船料の単独負担は解消される。

この一般的な事例は運賃の支払条件の中に見出すことができる。LBC の場合、運賃は前払いが慣例である。しかし、Part II における規定は後払いであり³²⁾、これを置き換えるため、Part I には、船荷証券と運賃は引換え条件

32) ASBATANKVOY, Part II, 2. "FREIGHT: Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination..."

(例：Freight payable against signing of the Bill of Lading) であることが加筆される³³⁾。その他、タンク洗浄の廃液処理に関わる環境保護関連条項、パナマ運河・ズエズ運河などの閉鎖時の迂回条項なども Part I 追加されることがある。

ASBATANKVOY の空白書式は誰でも入手可能である。それゆえ ASBATANKVOY に基づく用船契約上のリスクが主にどのような要素により構成されていて、その運用規定がどのようになっているかは周知の事実となっている。しかし、Part I には Part II の規定に優先する用船者と船主との間の自由な取決めが潜んでいる可能性があり、空白書式の Part II のみでは荷役条件に対する支払責任の有無は確認できない。また個別契約条件記入済みの Part I が開示されない限り荷役リスクの範囲を用船契約の当事者以外は知り得ない。このことから、2.5. で示した要件(1)の「用船契約の全容」とは、「個別契約条件記入済みの用船契約」を意味しているのである。

4. 撰取の有効性

4.1. ふたつの判断基準

次に、撰取の有効性の判断基準について考察する。

用船契約船荷証券そのものの歴史は一世紀以上に及ぶが、銀行筋がこれを「用船契約に従う旨の表示を含んでいるもの」³⁴⁾、すなわち、参照指示による撰取が明示されている船荷証券、と定義し、その要式証券性を具体的に定めたのは『荷為替信用状に関する統一規則および慣例』の1993年の改訂³⁵⁾においてである。その間広汎に利用されていたにも拘らず、単に「用船契約

33) 但し、この場合、船荷証券は“Freight Prepaid”と記載された上で荷送人に引渡されるので、証券所持人は、運賃支払義務からは解放されていることを知り得る。

34) 国際商業会議所日本委員会『荷為替信用状に関する統一規則および慣例 1993年改訂版 No.500』71頁（日本商業会議所日本国内委員会、1998）

35) International Chamber of Commerce, *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1993 Revision* ; 略称 UCP 500

（Charter-party）にもとづいて発行されかつその条件にしたがっている船荷証券」として例外扱いをされて来た。その理由は定かではないが、それだけ用船契約船荷証券はその扱いが厄介であったということなのであろう。英国法廷での判例の歴史がそのことを如実に示している。

英国法廷では、撰取の有効性に関し、用船契約のどの条項が撰取の対象となり得るのか、ということに続き、どのような条件が整えば撰取の対象となる用船契約の権利・義務が運送人・証券所持人に転嫁され拘束力を持ち得るのか、ということが一世紀近く争われて来た。判例は、相互に矛盾するものを含め数多く、これらを総合的に分析し、すべての問題に一定の解釈を下すことは極めて困難であるとされている³⁶⁾。今日ある一般的な考え方は、主要な判例をもとに、前者は参照指示の「記載」（Description）内容を、後者は撰取される条件の権利・義務を有する当事者の「整合性」（Consistency）を判断基準とし（以下それぞれ「記載要件」、「整合性要件」と呼ぶ）、この両要件が満たされてはじめて撰取の有効性が認められるとするものである。

4.2. 記載要件

記載要件は、1912年の *Thomas* 対 *Portsea* 事件³⁷⁾に対して下された判決を前例とし、その後1984年の *Varena* 事件³⁸⁾でより幅の広い解釈が加えられたものである。これは、一般的な参照指示の記述によって用船契約の撰取がうたわれている場合、その全条項が撰取の対象となるのではなく、船積

36) Gaskell, Nicholas, *op. cit.* 693 参照。

37) *T. W. Thomas & Co., Ltd.* 対 *Portsea Steamship Co., Ltd.* [1912] AC 1 (HL)：船主 (Portsea Steamship Co., Ltd.) が滞船料の支払いを求めて用船者 (T. W. Thomas & Co., Ltd.) に起こした訴訟において、用船者は用船契約の仲裁条項に従い、仲裁により解決すべきであるとして裁判の中断を主張したが却下された。Hughes, A.D. *Casebook on Carriage of Goods by Sea*, Blackstone Press Limited, 1999, 163

38) *Skips A/S Nordheim vs. Syrian Petroleum, The Varena* [1984] QB 599. Dockray, Martin. *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, Third Edition, Cavendish Publishing Limited, 2004, 84

(Shipment), 運送 (Carriage), 受渡 (Delivery) の三点に直接的且つ「密接に関連した」(Germane) 条項 (以下「運送関連条項」と呼ぶ) に限定され、それ以外の条項については個別に明示されていない限り撰取の対象にはならないとするものである³⁹⁾。

一般的な参照指示の記述とは次のように、条項を特定しない形で表されたものである。

All terms and conditions as per charter party dated

この記載要件の解釈をめぐり過去多くの訴訟で問題となったのが仲裁条項 (Arbitration Clause) の取扱いである。仲裁条項は付带的 (Collateral) な条項であり、Term (要件) でもなければ Condition (与件) でもないという語義 (Semantics) 論争を経て、結局のところ、用船契約にはさまざまな性格 (Nature) の条項が数多く含まれている中で、仲裁条項は運送関連条項の性格は備えていないとされ、Thomas 対 Portsea 事件では撰取が認められなかった。Varenna 事件においてこの判例は支持され、さらに運送関連条項以外の条項の撰取は個別に明示されることを要する、という見解が示された。

このことから一般的な文章で表現された参照指示は、運送関連条項しか撰取しないという意味で非網羅的 (Narrow) であるとされている。これに対し、一般的な文章に加え、個別の条項を明示している参照指示文はより網羅的 (Wide) であるとされている。

このような判例を反映して最近の用船契約船荷証券にはできる限り網羅的となる表現が用いられている。具体的にどのような記述となっているかを次の例文(1)と例文(2)に示した⁴⁰⁾。

39) Todd, Paul. *Cases and Materials on Bills of Lading*, BSP Professional Books, 1987, 36; Dockray, *op.cit.* 84 参照。

例文(1) This shipment is carried under and pursuant to the terms of the Charter dated (日付) at (署名地) between (船主) and (用船者名) as Charterer, and all the terms whatsoever of the said Charter except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment.

(この船積は 付で において締結された と用船者としての との用船契約の条件に基づきまたそれらに従って実行されるものであり、この用船契約に明示された運賃とその支払いを除く全ての条件は、いかなる性格のものであれこの船積に適用され、この船積に関係する当事者の権利を支配する。)

例文(2) This shipment is carried under and pursuant to the terms of the Contract of Affreightment/Charter Party dated (日付) at (署名地) between : (船主名) and (用船者名) as charterers (the “Charterers”), and all the terms, conditions, liberties and exceptions whatsoever of the said Contract of Affreightment/Charter Party, including the Arbitration clause, Cargo Lien clause, and the conditions appearing on both sides of the Bill of Lading to apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment. A copy of the said Contract of Affreightment/Charter Party may be obtained from the Shipper or the Charterers upon request.

(この船積は 付で において締結された と用船者としての との数量契約/用船契約の条件に基づきまたそれらに従って実行されるものであり、仲裁

40) 協力：三井物産株式会社

条項、留保権条項ならびにこの船荷証券の表裏に示された全ての条件を含むこの数量契約⁴¹⁾/用船契約の全ての条件、裁量規定、免責規定は、いかなる性格のものであれこの船積に適用され、この船積に関係する当事者の権利を支配する。斯かる数量契約/用船契約の写は、荷送人あるいは用船者に要求することにより入手することができる。)

例文(1)に網羅的な効果を与えているのが [whatsoever] という単語である。この意味するところは、「船積・運送・受渡に付随した性格の条項のみならず、いかなる性格の条項も撰取の対象とする」ということであり、用船契約の全条項が撰取の対象となる効果を狙ったものである。撰取される用船契約の条項が適用される相手を [parties concerned in this shipment] として、船主と用船者に限定せず、運送人と証券所持人、そしてその他のいかなる関係者にも範囲を広げる可能性を残す工夫もなされている。

問題は、法廷論争において [whatsoever] の表現が網羅的であると判断されるか否かにある。これに対し、例文(2)は基本的には例文(1)と同じ内容に加え、具体的に仲裁条項 (Arbitration clause) と留置権 (Lien clause) が明示されている点、明らかに網羅性が強化されている。

尚、例文(2)の最後に用船契約の写の入手経路を指示しているが、これは船主が一方的に挿入した一文であり、運送人も用船者もこれに従う義務がないことはいうまでもない。目的は、用船契約の権利・義務の内容確認は証券所持人自身の責任であることを一方的に黙示することにある。

41) ハーヴェイ・ウイリアムズ著、木村宏監修『傭船契約と船荷証券の解説』第5章（海文堂、2002）参照。Contract of Affreightment は「数量引受契約」、「長期積荷契約」とも訳されている；宮本榮編『図解船舶・荷役の基礎用語』137頁（成山堂、1998）参照。

4.3. 整合性要件

整合性要件は、記載要件が満たされた運送関連条項といえども、その内容が証券所持人の権利・義務と矛盾（Repugnant）あるいは対立（Conflict）する場合、証券所持人に対する拘束力を認めないとするものである。

これでしばしば引合いに出されるのが1984年に最高裁の判決が下った *The Miramar* 事件⁴²⁾である。これは滞船料の請求に関し船主（Miramar Maritime Corp.）が荷受人（Holborn Oil Trading Ltd.）に対して起こした訴訟である。用船者が滞船料未納のまま倒産してしまったことに対応して、船主は貨物（石油製品）に留置権を設定し、証券所持人である荷受人に滞船料の支払いを求めたが、荷受人がその責任はないとして拒否したため提訴に及んだものである。

判決の中で、滞船料の条項は運送関連条項であると認められ記載要件は満たされたが、整合性要件を満たさないとして船主の主張は結果的に却下された。用船契約⁴³⁾の個別契約条項に滞船料が証券所持人あるいは荷受人負担とする加筆がなかったため、一般条項の適用により、用船契約上の滞船料の支払責任は用船者にある；このことが証券所持者の義務と対立するため、撰取の有効性が否定されたのである。

この訴訟の争点は、船主側が、別件⁴⁴⁾の付随的意見（*obiter dicta*）を論拠に、運送関連条項に関するこのような矛盾は、用船契約書記載の用船者 [Charterer] を、証券所持人 [Bill of Lading Holder] ないしは荷受人 [Consignee] に読み替えることによって解決可能であることを主張したこ

42) *Miramar Maritime Corp. vs. Holborn Oil Trading Ltd.* [1984] 1AC676 (HL). Hughes, *op. cit.* 167

43) ASBATANKVOY のベースとなった EXXONVOY 1969 書式による。

44) *The Merak* [1965] P223, 260 および *Annefield* [1971] P168, 184；ここでの問題は仲裁条項の撰取の有効性であったが、付随的意見として、仲裁条項と運送関連条項には明確な一線が引かれるべきで、運送関連条項は文言上の操作が必要である場合でも撰取が許されるべきであるという趣旨のことが述べられていた。

とにある。これは記載要件が満たされれば、文言の「操作」(Manipulation)により整合性要件が満たされるとする考え方である。しかし、このような操作の容認がすべての条項に適用されると証券所持人は無限のリスクを負担させられる恐れがあるとして最高裁はこの主張を認めなかった。

この判決が注目される理由は、それまで是認されていた文言の操作による撰取の有効性が否定されたことにある⁴⁵⁾。但し、この判決はその後の訴訟に決定的な権威を及ぼすことはなく、撰取の対象となる条項の性格と状況判断によりこれを支持する判決と支持をしない判決が入り混じり、文言の操作に関わる判断基準は一定していない⁴⁶⁾。

4.4. 船主の選択肢

整合性要件に対する法的見解は文言の操作を巡り不安定である。記載要件にしてもいつどのように基準が変わるかわからない。この不安定な法環境に置かれた船主の立場で請求権の保全という観点から、2.5.で示したふたつの要件への対応策を考えてみる。

次の議論は、船主がより確実に安全な対応をしようとする、参照指示の意図に反し、荷役条件が撰取されない可能性が高い方法を選択してしまうという逆説的な結果がもたらされることを示している。

整合性要件を満足させ、撰取の有効性を実現させるためには、誰を支払責任者として用船契約に明記したらよいかという選択に船主は迫られる。選択肢はふたつに分かれる。

第一の選択肢は、証券所持人とすることである。これは文言の操作が認め

45) 文言の操作が否定されたことにより有効性を失うケースは他の条項でも起こり得る。たとえば、用船契約における仲裁条項の記述上の適用範囲が「この用船契約に関する紛議」に限定されている場合、仮に記載要件が満たされていても有効性を失う。整合性要件を満たすには「この用船契約および船荷証券に関する紛議」と適用範囲を拡大した記述がなされていなければならないからである。

46) Gaskell, *op. cit.* 703~706 参照。

られない場合を想定した対応策であり、ASBATANKVOYではPart Iへの支払責任の加筆で可能となる。しかし、これには要件(1)の不備により証券所持人への請求権を失った場合、用船者への請求権をも失ってしまうというリスクが伴う。尚、この加筆には用船者の合意を必要とするが、用船者にとっては責任の軽減あるいは分散となるため、基本的に反対されることはないと考えられる。

第二の選択肢は、Part Iにいかなる加筆もせずに、Part IIの規定通り用船者としておくことである。これは要件(1)の不備により摂取そのものが認められない場合でも、用船者への請求権を温存しておく効果はあるが、要件(1)が満足され、文言の操作が認められなかった場合の対応力を欠く。この場合、Part Iへの加筆は不要であるため用船者との特別な合意は必要としない。

両選択肢とも要件(1)満足の可否がカギを握っていることになる。これが満足されている場合、第一の選択肢はそのままで摂取の有効性を得るが、第二の選択肢は文言の操作の可否の判断を待たねばならない。要件(1)が満足されない場合、第二の選択肢には用船者へ請求する可能性が開けているが、第一の選択肢はこの可能性を自ら封じている。すると船主は、要件(1)の状況、すなわち用船契約の開示の実情を見て選択をすることになる。

用船契約の開示は売買契約当事者間の問題であり、その判断は用船者である売買契約の一方の当事者に委ねられている。しかし、余程の事情がない限り、用船者が用船契約の全容を開示することはないのが実情である。このことを知っている船主にとっては、用船者への請求権が温存される第二の選択肢の方がより現実的な対応策となる。事実、Part Iに用船者以外の第三者の支払責任を加筆した用船契約船荷証券は通常見当たらない。

これは、B/L契約と用船契約のいずれを請求権の根拠にするのかという選択の問題として捉えることができる。そして以上が示唆していることは、用船契約に依拠する方がより現実的であり、こと荷役条件に関する限り、参

照指示による撮取は、用船契約の存在を示すこと以外、実効的な効果は期待されていないということである。

さて、この船主の選択に対する用船者の対応が海事条件の成立につながるわけであるが、そこに進む前に、なぜ用船契約は開示されないのか、その理由を明らかにしておく。

5. 用船契約船荷証券の秘守機能

5.1. 用船契約の開示と秘守

用船契約と船荷証券が分離された理由は、用船契約は内容的に長く、書式によっては数ページに及ぶことがあり、物理的にも内容的にも船荷証券に馴染まないからとするのが一般的である。用船契約の書式の統一化が進む以前の段階においては、確かにこのようなことが事実であったことは想像に難くない。しかしこの理屈は ASBATANKVOY のように付録として船荷証券が一体となった表裏 2 ページの契約書式には通用しない。この一体化された船荷証券が利用されていないのはなぜであろうか。単なる慣習であるとするには説得力がない。用船契約船荷証券にそれなりの利点があるはずである。

それは用船契約船荷証券が第三者の手に渡っても、用船契約の内容が知られることはないという秘守機能に求めることができる。秘匿の対象となるのは、ASBATANKVOY に即していうと、Part I の内容である。Part II は LBC の国際商取引に携わる者にとっては常識となっているので秘匿の意味が全くない。特に問題となるのは運賃の具体的な適用率、Laytime の具体的な時間数などである。権利・義務に関連し、Part II に優先する特別な条件があればそれも秘匿の対象となることもある。

用船契約は船主と用船者の力関係を如実に示すものであり、それが第三者に知られることは決して好ましいことではないのみならず、具体的な条件が知られることにより船主と用船者はさまざまな不利益を被る可能性がある。

とりわけ重要なのが運賃率である。

5.2. 市況の透明性

国際商取引の対象となる商品の価格に占める海上運賃の平均的割合は5%前後⁴⁷⁾である。これに対し、LBCは取り扱いが簡単な商品でも10%から30%と高く、航海中に冷却または加圧などを必要とする商品に到っては100%に及ぶものもある。従って、LBCの国際商取引においては有利な運賃を確保できるかどうか売主・買主双方にとっての競争力の有力な決め手となり、取引継続の要となる。しかし、用船者である売主あるいは買主にとってはこの運賃の実額があからさまになると利益幅が圧迫され、競争力を殺がれることになる。なぜなら国際商品価格の透明度が高い場合、それに運賃を照らし合わせることにより利益幅あるいは調達コストが取引相手あるいは競合他社の知るところとなり継続取引の価格交渉時に不利に作用するからである。商品毎に見ると競合他社と顧客の殆どが相互に認識し合えるほどに狭い化学品業界においては、このような情報は関係者間で常時取り交わされているため、わずかな油断が手の内を明かしてしまう結果となる。

バラ積貨物として扱われる商品は、商品先物取引市場で取引されているものが多く、国際市況の透明性が高い。LBCに属する商品は先物取引の対象とはなっていないものの、1970年代の欧米にはLBCを投機の対象とするケミカル・トレーダー（Chemical Trader）が実物市場で常時ポジション（買越・売越）を張っていたため、業界関係者は彼らとの取引を通じ市場動向をかなりの確に把握することが可能であった。欧州の石油化学品メーカーの一部はトレーダー筋との定期的な取引を通じ、市況形成と四半期ごとの実需筋との価格交渉に利用もしていた。その後1980年代の中ごろからは確度の高い情報を業界コンサルタント（最近ではChemical Information Providerと称して

47) 大貫伊佐夫「国際貿易と輸送コスト」海運2003年10月号参照。

いる) から有料で入手することができるようになった。化学品業界に精通し、信用が確立されている者にとっては情報収集が比較的容易であることがコンサルタント業を盛んにした。コンサルタントは定期的に主要な企業の販売担当者および購買担当者に電話で状況を問い合わせることにより情報の収集を図る。受けた側に答える義務はないが、彼らにとっても自らの成果を判断したり、市況を有利に動かすよう仕向けたりするために、顧客或いは自社に対する守秘義務を犯さないギリギリのところまで数量を含めた成約の有無と成約価格をある幅なり、前市況に対する変動割合で応答するのがひとつの慣習となっている。すなわち、情報提供者は同時に情報購入者であり、情報を提供することにより業界全体での自らの位置付けを判断し、短期の販売・価格政策の策定に役立てることができるのである。業界コンサルタントは同一商品に関する複数の企業からこのようにして得た情報を分析した上で市況に対する判断を下し、それをレポートにして販売するのである。

化学品の市況は米国産品であれば FOB Houston, 欧州産品であれば FOB Rotterdam の 1 トン (Metric Ton) 当りの価格が表示される。最近では東南アジアの貿易量が上昇していることを反映し、FOB Singapore, CFR Southeast Asian Ports などの価格も表示されるようになってきた。このような情報をベースに売主、買主ともに先ずは CIF あるいは CFR 換算の価格が仕向地での一般市況と比べて高くもなく安くもない水準で決めようとする。これにより売主側は値崩れを防止する一方で競合他社の価格を牽制し、買主側は競合他社の購入価格を上回らない水準あるいはそれ以下を確保しようと努める。用船契約の運賃交渉はこのような環境の中で進められるため、運賃水準の露呈は微妙に取引の採算性を圧迫する。

5.3. 市況と採算性への影響

化学品は通常 1 トン当たりの米ドルで単価が決められる。売主と買主の交

渉が数次にわたる場合の最終段階においては50セントまたは1ドル刻みで双方がカウンターを出し合いながらあるひとつの価格水準に収束し合意に到ることが珍しくない。仮に3,000トンのLBC商品の取引交渉で、単価が1ドル上がろうと下がろうと、得失総額は3,000ドルである。これがメーカーにとってもユーザーにとっても経済性を大きく損なう金額とはいえない。それにも拘らず1ドル刻みの攻防が繰り返される理由は、取引毎の商品単価の上下は当該商品全体の国際市況を動かすのみならず、その誘導体の価格にも影響を及ぼし、何十万トン、何百万トンあるいはそれ以上の数量を掛け合わせた規模でメーカーの採算とユーザーの原料調達コストに影響して来るからである。ここでこの1ドルの勘定帰属先が商品コストの部分になるのか、運賃部分になるのかにより売主と買主にとっての採算構造が大きく変わってくる。売主・買主間の価格交渉では、双方とも可能な限り運賃部分にそのしわ寄せを持って行こうとするなかで、両天秤を掛けた交渉が売主・買主間と用船者・船主間で行われることになるのである。

このような緊迫した関係において、運賃が具体的な数字として他の用船者ならびに第三者に露呈することは船主にとっても運賃実額の露呈は好ましいものではない。特に同一の航海で複数の用船者/荷送人の貨物輸送を受託する場合、同一商品、同一数量であっても、個々の用船者とのその時々との力関係が反映され運賃水準が異なるからである。このように、用船契約船荷証券の活用による運賃の秘守は船主、用船者両者の利害が一致するところとなる。

時には売主となり、時には買主となる業界関係者はこれを理解し、お互いの立場を尊重し用船契約の開示を敢えて求めることはしない。これが、用船契約が一体となった船荷証券の使用が敬遠され、用船契約の写の運送書類への添付が拒まれ続け来た理由である。また、このような商取引環境にあって用船契約船荷証券が有する守秘機能は高く評価され、その使い勝手の良さが

幅広い利用を支えているものと考えられる。

6. リスク・ヘッジと海事条件

6.1. リスク分担の合理的必然性

議論を、船主の選択（4.4.）の結果に対する用船者の対応の考察に戻す。

船主がよりリスクの少ない選択をする結果、ASBATANKVOYに基づく用船契約交渉は Part II の一般条項に記された権利・義務関係を規範として進められることになる。これにより、荷役に関わる損失は、発生源が荷送人、受取人のいずれであるかに拘わらず、用船者となる売買契約当事者の一方が全ての支払責任を負わなければならない。船主にとっては極めて好都合な条件であるが、用船者は自ら管理できない荷役リスクをも負担することになる。ここで自らが管理できないリスクをもう一方の売買契約の当事者へヘッジする結果、海事条件が成立する。自らが管理できないリスクとは、取引相手先が船積あるいは陸揚のために指定する港の港湾環境・荷役環境の適否およびそこでの荷役の管理・運営責任である。

リスクの分担割合は、売主と買主との力関係が、どちらか一方の高い寡占度などで偏っている場合、大きく歪められることがある。しかし、両者の力関係が拮抗している場合には、船腹の希少性とリスクの管理というふたつの要素が売主と買主に相乗的に作用し、合理的な必然性をもってバランスのよい分担関係を成立せしめる。

専用船は運航が不定期である上に、利益が見込める方角にのみその舳先を向ける基本的な行動特性を有する。また、運賃は為替相場・燃料油の市況だけでなく、船腹に対する需要と供給を反映して変動する。船腹の供給はどのように流動的であるため、売買契約当事者は、採算上の運賃と受渡条件とを満足させる船腹は希少であり、これを確保するためにはタイミングよく且つ迅速に行動し決断を下さなければならないということをお互いに認識して

いる。ここに売主と買主の間に協力関係が生まれる。

FOB の商取引交渉において、船腹確保に向けた協力の必要性を認識している売主は、用船者である買主が負担する荷役リスクのうち、船積港におけるリスクの分担につき、その条件交渉に応じることになる。ここで、たとえば売主が、買主が提示した Laytime を上回る要求したとすると、買主は船主と Laytime の改善交渉をする。しかし、船主側の力が勝り、これに充分応じない場合、買主は、船主から得られる Laytime と売主が要求する Laytime との差から発生予想滞船料を算出し、売主にその分だけ商品価格の値下げ要求で応じるという選択肢を持つ。この方法により交渉が決着した場合、船積港で実際に発生した滞船料は、価格が引き下げられた差額から買主が捻出し、船主に支払うことになる。売主と買主との力関係が拮抗している場合、このような調整交渉を通じて海事条件は売買契約条件の一部としてバランスの取れた内容に収斂することが期待できる。

CFR および CIF 取引の場合は、FOB 取引の裏返しである。用船者である売主の買主に対すリスク分担の求めに応じ、陸揚港における売買契約者間の荷役条件の交渉が進められる。売主の提示した条件と買主の要求との間に隔たりがあると、一方では売主・船主間の改善交渉、もう一方では売主・買主間の商品価格、決済条件、船積時期など、他の売買契約条件を絡めた調整交渉が進められることになる。

海事条件がこのような調整過程を経て成立することにより用船者ではない売主あるいは買主は、自分が負担しなければならない荷役リスクの範囲を特定することができ、荷役を然るべく管理・運営する事が可能となる。この結果、用船契約の開示はもはや必要なくなるのである。

次にこの論拠をより具体的に見ることにする。

6.2. FOB 契約の海事条件

次に示す海事条件の例⁴⁸⁾は、日本の商社 M 社の東京本社が、日本向けにドイツの石油化学メーカー B 社より、あるバラ積液体化学品3,000トンで FOB Rotterdam の条件で購入に合意した際、自社の購入契約書 (Purchasing Contract) に記載したものである。M 社はこの売買契約の交渉と並行して、米国の船会社 S 社とその日本代理店経由、ASBATANKVOY による航海用船契約を交渉し合意に到っている。

船積に関し B 社は内陸の工場で製造された製品を、本船のロッテルダム到着に合わせてライン川を舢舨でロッテルダムまで運送し、舢舨をそのまま本船に横付けして瀬遣り⁴⁹⁾する選択肢があった。しかし、ライン川の水位低下による舢舨の航行不能の危険性があったため、専用埠頭を有するロッテルダムの営業倉庫会社 P 社の陸上タンクを、停泊期間 (Laydays) をはさむ30日間賃借し、停泊期間開始前に船積数量全量をそこに移送した。

売買契約当事者のそれぞれの立場は次の通りである。

M 社：輸入者 (Importer), 買主 (Buyer), 荷受人 (Consignee), 用船者 (Charterer)

B 社：輸出者 (Exporter), 売主 (Seller), 荷送人 (Shipper)

Maritime Terms and Conditions

- (1) Name of Vessel : “S-Concept” or Owners’ option substitute
- (2) Size of Vessel : LOA 177m, Draft 12m, DWT 37,236 MT
- (3) Loading Port/Berth : Rotterdam, Seller’s berth (Paktank)

48) 協力：三井物産株式会社

49) 「瀬遣り」(せやり)は舢舨を本船に横付けして貨物を輸出するために本船に移すこと。本船から貨物を輸入するために舢舨に受け入れることは「瀬取り」(せどり)という。

- (4) Laydays and Cancelling Dates : June 5~June 13, 2004 Sundays and Holidays included
- (5) Night Time Operation : As per Charter Party
- (6) Laytime for Loading : 100MT per hour or pro-rata
- (7) Demurrage : US\$30,000/day or pro rata
- (8) Charter Party : ASBATANKVOY

以上の条件を3.3.で示した用船契約の個別契約条項と重ね合わせてみると、標記の仕方を変えたりした部分があるため完全には一致しないが、個別契約条項のうちの積荷役に関わる項目を全て抽出し、その条件が網羅されていることがわかる。これらの条件は、売買契約条件にその一部が転嫁されているものを除き⁵⁰⁾、基本的には用船者・船主間で取決められた内容と同じである。Freight Rate は省略されている。その理由は「5. 用船契約船荷証券の秘守機能」で説明した通りである。

海事条件が成立することにより用船契約の開示が不必要になるとする論拠は、以上のような形で用船契約の荷役条件が海事条件の中で明らかにされるためである。

但し、これは買主としての M 社が、船主の S 社に対して負う荷役リスクのうち、船積に関わるリスクを売主である B 社にヘッジすることを目的として交渉・合意した結果を表したものであるため、用船契約の個別契約条件とは異なった読み方をしなければならない。

この海事条件を文章によって表すと次のようなものとなる。

50) FOB 契約において売主が要求する Laytime と引換えに、その分だけ価格を安く設定するなど。その他、FOB 契約において船主が指定する Laydays が 1 日違いで売主の要求と合わない場合、売買契約条件に転嫁せずに用船者である買主がそのリスクをとり、売主の要求に応じるなどの例もある。

『売主は、日曜・祭日にかかわらず2004年6月5日から6月13日の停泊期間に、契約した商品の全数量を本船“S-Concept”あるいは船主が用意する代替船に船積せねばならない。売主の事情で停泊期間に契約数量の一部なりともその供給が不可能となり、本船への船積数量が契約数量以下となった場合⁵¹⁾、売主は買主に空運賃を支払わねばならない。

『売主が指定する船積港の Rotterdam における船積場所 Paktank は、LOA 177m、喫水12m、貨載重量37,236トンの本船“S-Concept”あるいはその代替船が安全且つ常に浮揚状態で到達可能なバースであることを売主は保証し、本船が安全且つ常に浮揚状態で船積場所に到達することが不可能となり、契約商品が不積みとなった場合、売主は買主に空運賃を支払わねばならない。

『本船が遅延し、停泊期間内の船積港到着が困難であることが確定した場合、売主と買主は協議し、解約日（停泊期間終了日の現地時間午後4時⁵²⁾）から24時間以内に用船契約解約の是非につき結論を出すこととする。

『船積のための Laytime は1時間当たり100トンである。夜荷役の条件は用船契約約款通りとする。Laytime を超過する時間が船積に費やされた場合、売主は買主に一日当たり30,000米ドルの滞船料を時間割りで支払わなければならない。

『陸揚港での用船契約に関わるリスクは用船者としての買主が船主に対して直接に負担するので海事条件への記載は省略する。

『以上の条件ならびにその他の海事条件は全て ASBATANVOY の約款に従うものとする。』

51) 契約数量は売買契約書の数量条件の欄に記載されているので、海事条件においては省略される。

52) ASBATANKVOY, Part II, LAYDAYS. “... Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the canceling date the Charterer shall have the option of canceling this Charter by giving Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancellation date ; otherwise this Charter to remain in full force and effect.”

上記(8)は ASBATANKVOY の裏面約款（Part II）の攝取条項である。M 社が商取引交渉の過程で B 社に上記(1)から(8)の海事条件を提示すると、B 社は ASBATANKVOY の裏面約款に照らしそのリスクの範囲を充分チェックした上で承諾の可否を M 社に回答することになる。

B 社は製品在庫の存在を確認した上で、先ず艀の船腹の有無、ライン川の水位と天候、そして P 社の陸上タンクの空き状態を調べ、買主から提示されている停泊期間開始前に製品の契約数量を全量ロッテルダムの P 社陸上タンクに輸送可能かどうかを判断する。P 社にはパイプラインの口径と陸上ポンプの押出し能力と、仕様通りの本船が着岸可能であるかどうかの確認を求める。以上の作業⁵³⁾の結果、用船契約に関わる船積時のリスクは管理可能であることを確認した上で、B 社は M 社が提示した海事条件に回答をする。仮にここで製品の在庫繰りであるとか、艀の船腹の有無に問題があれば、B 社は M 社に対し停泊期間の調整を要求することになる。M 社はそれを受け、M 社自体の受入れポジションも勘案して S 社と再交渉するか、別の船主との船腹交渉を行い、B 社の合意が得られるまで船主との交渉を繰り返すことになる。合意が得られなければ、売買契約自体を [Subject to a suitable space available on terms and conditions acceptable to both Buyer and Seller] の条件付きとし、海事条件のみを仕切り直しして再交渉するか、取引そのものを破談とするしかない。バラ積貨物の売買交渉における海事条件はそれだけの重みを持っている。

6.3. CIF 契約の海事条件

仮にこれが売主の B 社が本船の手配に責任を有する CIF 契約となる場合、

53) 実際には、ライン川を主要な輸送経路とし、長期契約をベースに P 社に多数の陸上タンクを常時賃借している B 社には、ロジスティックス専門の部門があり、営業担当者はそこに状況を問い合わせるだけで用船契約に関わるリスクに対する判断が即座にできるようになっている。

M社の購入契約書に記載される海事条件はどのようになるであろうか。その例を次に示した。

売買契約当事者のそれぞれの立場は次の通りとなる。FOB 契約の場合と異なる点是用船者の立場が M 社から B 社に移ったことのみである。

M社：輸入者 (Importer), 買主 (Buyer), 荷受人 (Consignee)

B社：輸出者 (Exporter), 売主 (Seller), 荷送人 (Shipper), 用船者 (Charterer)

Maritime Terms and Conditions

- (1) Name of Vessel : “S-Concept” or Owners’ option substitute
- (2) Size of Vessel : LOA 177m, Draft 12m, DWT 37,236MT
- (3) Discharging Port/Berth : Owners’ anchorage at Kobe
- (4) Laydays and Cancelling Dates at the Loading Port (Rotterdam) :
June 5～June 13, 2004 Sundays and Holidays included
- (5) Night Time Operation : As per Charter Party
- (6) Laytime for Discharging : 100MT per hour or pro-rata
- (7) Demurrage : US\$30,000/day or pro rata
- (8) Charterparty : ASBATANKVOY

FOB 契約での海事条件と異なる点は、(3)の船積港が陸揚港に変わったことと、(6)を船積用の Laytime が陸揚用の Laytime になった 2 点である。(4)には [at the Loading Port (Rotterdam)] が加筆されている。この海事条件は次のように読むことができる。

『売主は、日曜・祭日にかかわらず2004年6月5日から6月13日の停泊

期間に、契約した商品の全数量を本船“S-Concept”あるいは船主が用意する代替船に船積せねばならない。

『本船が遅延し、停泊期間内の船積港到着が困難であることが確定した場合、売主と買主は協議し、解約日から24時間以内に用船契約解約の是非につき結論を出すこととする。』

『買主が指定する陸揚港の神戸港には、LOA177m、喫水12m、貨載重量37,236トンの本船“S-Concept”あるいはその代替船が安全且つ常に浮揚状態で到達可能であることを買主は保証する。買主は舢を手配し、本船が神戸の港湾当局より船主が投錨許可を得た場所に停泊を開始する時に合わせて舢を横付けし貨物を瀬取り⁵⁴⁾する。』

『陸揚（瀬取り）のための Laytime は1時間当たり100トンである。夜荷役の条件は用船契約約款通りとする。陸揚に Laytime を超過する時間が費やされた場合、買主は売主に一日当たり30,000米ドルの滞船料を時間割りで支払う。』

『船積港での用船契約に関わるリスクは用船者としての売主が船主に対して直接に負担するので海事条件への記載は省略する。』

『以上の条件ならびにその他の海事条件は全て ASBATANVOY の約款に従うものとする。』

む す び

最後に海事条件の限界について触れておく。

海事条件は、売買契約当事者間のリスク・ヘッジ交渉の結果として成立するものであり、船主の意思を反映するものではない。従って、海事条件は船主の請求権を担保する機能は持ち合わせていない。換言すると、海事条件は用船者が破産状態に陥るなどの信用危険発生時に、船主の権利の保護に関し

54) 用船契約上の [Discharge] であり、用船契約上は陸揚と同じ効果を得る。

ては何の役割も果たさない。海事条件は売買契約条件のひとつであり、売買契約と用船契約はそれぞれに独立した契約だからである。海事条件から期待される効果は、あくまでも平常時の荷役が円滑に実行されることにある。

船主が用船者の信用危険対策として請求権を証券所持人に向けることが得策であると判断するなら、4.4.で述べた船主の選択肢のうち、第一の方法を選択することができる。しかし、これにより用船者への請求権を失うばかりでなく、証券所持人がどこまで用船契約上の責任を了解しているのか不明の場合は平常時の請求権行使にも支障をきたす危険性が高い。

第三の方法として、たとえば [Demurrage shall be paid by the Charterer and/or the holder of the Bill of Lading] として用船者と証券所持人を連名で Part I に加筆しておくことも考えられよう。しかし、このようなどっちつかずの方法は、用船者にも証券所持人にも支払責任回避の口実を与えることになるので、平常時においても債権回収不能となるリスクが伴う。

いずれにせよ、Part I は用船契約の実行要件を記載する箇所であり、これを信用危険対策に同時に利用することは本質的に無理があると言えよう。信用危険対策は別の方法に求めなければならない。

参考文献一覧

- 大木一男『用船契約の実務的解説』（成山堂，1993）
大崎正瑠『詳説船荷証券研究』（白桃書房，2003）
大貫伊佐夫「国際貿易と輸送コスト」海運 913 号（2003 年 10 月号）
戸田修三・中村眞澄『国際海上物品運送法』（青林書院，1997）
中村秀雄『国際商取引契約』（有斐閣，2004）
中村眞澄監訳『傭船契約の法理』（成文堂，1986）
新堀聰『現代貿易売買』（同文館，2001）
ハーヴェイ・ウイリアムズ著、木村宏監修『傭船契約と船荷証券の解説』（海文堂，2002）
宮本榮編『図解船舶・荷役の基礎用語』（成山堂，1998）
Cooke, Julian *et al.* *Voyage Charters*, Informa Professional, 2001
Cufley, C.F.H. *Ocean Freights and Chartering*, Staple Press, 1966

- Dockray, Martin. *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 3rd edition, Cavendish Publishing Limited, 2004
- Gaskell, Nicholas *et al.* *Bills of Lading : Laws and Contracts*, LLP Professional Publishing, 2000
- Hughes, A. D. *Casebook on Carriage of Goods by Sea*, Blackstone Press Limited, 1999
- Ramberg, Jan. *International Commercial Transactions*, 2nd Edition, ICC Publishing, 2002
- Todd, Paul. *Cases and Materials on Bill of Lading*, BSP Professional Books, 1987
- UNCTAD *Review of Maritime Transport, 2003*, United Nations
- Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*, 4th Edition, Pearson Education Limited, 2001