

## 貿易売買契約書におけるコンテナ・トレード・タームズ約款に関する一考察：同業者組合標準約款より

その他のタイトル	A Study on the Clauses for the Container Trade Terms in the International Sales Contract : On the Container Trade Rules Agreement in a Certain Trade Association
著者	吉田 友之
雑誌名	関西大学商學論集
巻	42
号	6
ページ	1131-1154
発行年	1998-02-25
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10112/00019184">http://hdl.handle.net/10112/00019184</a>

# 貿易売買契約書におけるコンテナ・トレード・タームズ約款に関する一考察

—同業者組合標準約款より—

吉 田 友 之

は し が き

1960年代後半にコンテナ船化がはじまり、70年代には早くも世界の主要航路でのコンテナリゼーションはほぼ完了した。このような貿易運送形態の変化に対応して、インコタームズは、1980年には新たにコンテナ・トレード・タームズと称される3条件を加えた。さらに1990年には、1980年インコタームズと称される1953年から1980年までに制定された14条件を整理・統廃合する形で改訂がおこなわれている。

しかし、コンテナリゼーションによる運送手段の変化とは対照的に、貿易業者が貿易取引で実際に使用するトレード・タームズはコンテナリゼーション以前とあまり変わっていない状況にある。つまり貿易業者はインコタームズを援用する場合であっても利用運送手段に適合したトレード・タームズを使用しておらず、従来からの伝統的なトレード・タームズであるFOB, C&F, CIFを旧態依然として使用している<sup>1)</sup>。また筆者の知る限り、同業者組合(Trade Association)が作成する標準的な取引約款において

---

1) 詳しくは、小林晃、平田義章、吉田友之、横山研治『我国で使用されるトレード・タームズ(貿易定型取引条件)の動向調査』〈産業経営動向調査研究報告書第21号〉日本大学経済学部産業経営研究所、1997年4月、を参照のこと。

も、コンテナ・トレード・タームズについて売主・買主の義務に関する規定がおこなわれているものはなく、貿易業者と同じく旧来の在来船用のトレード・タームズが標準取引約款の中にとりあげられているにすぎなかった。しかし、海外の有名な同業者組合が制定した標準取引約款(以下、LCA 約款と略す)の中に、コンテナ・トレード・タームズに関する規定を見いだした<sup>2)</sup>。

この LCA 約款中のコンテナ取引約款では、House to House, House to Pier, Pier to Pier, Pier to House の 4 通りの輸送区間別にそれぞれ FOB, FAS, CIF, C&F のトレード・タームズがあげられ、費用の分担面を中心に規定されている。

本稿では、紙幅の関係から House to House 間運送でのトレード・タームズに的を絞り、1 標準約款における House to House 間トレード・タームズにおいて、FOB, FAS, CIF, C&F のトレード・タームズごとに売買当事者の義務について諸規定として整理し、2 House to House 間トレード・タームズの注釈において、売買当事者の義務の規定に関する検討をおこない、あわせてこれらの考察をインコタームズなどにおけるコンテナ・トレード・タームズの規定方法や内容を考察するうえでの一助としたい。

本論にはいる前に、本稿の対象とする House to House の意味を明らかにしておかなければならない。House To とは、荷送人により決められた

---

2) By-Laws and Rules of Liverpool Cotton Association, Limited.

なお、同標準取引約款では、売買当事者の他に異なる合意なき限り、同アソシエーションの諸約款のもとにおこなわれる契約に対して1967年国際売買統一法に関する法律 (Uniform Law on International Sales Act 1967) および1980年国際物品売買契約に関するウィーン条約 (the 1980 Vienna Convention on Contracts for the International Sale of Goods) は適用しないと規定されている (Liverpool Cotton Association, Limited, *By-Laws and Rules of Liverpool Cotton Association, Limited*, 1997, Section 2 : International Trading on Cost Insurance and Freight (CIF), Cost and Freight (CFR), Free on Board (FOB) and other similar terms, Bylaws, Part 1 : General Bylaw 202.)。

場所で彼の管理下におかれた積載をいうと規定されている<sup>3)</sup>。To House とは、仕向港に到着次第荷受人が所在する場所で引き渡すことをいうと規定されている<sup>4)</sup>。すなわち House to House (以下、HTH と略す) とは、コンテナ貨物の移動範囲からみると、荷送人の倉庫または工場などでの運送手段への当該貨物の積み込みから荷受人の倉庫または工場などの施設での当該貨物の引き渡しまでの間を示し、いわゆるドア・ツウ・ドア運送を意味しているものと考えられる。

## 1 標準約款における HTH 間トレード・タームズ

### 1) HTH FOB および FAS

#### (1) 売主の義務

##### A 承認、許認可および諸手続き

売主は、約定品の輸出のために必要とされるあらゆる輸出承認 (Export Licence) を入手しなければならない<sup>5)</sup>。

##### B 運送契約および保険契約

###### a 運送契約

売主は運送契約の締結などについての義務はない。

###### b 保険契約

売主は原則的に保険契約の締結などについての義務はない。

##### C 約定品の引き渡し

売主は、約定品の運送手段への積み込みにより、または海上運送人の管理下に引き渡さなければならない<sup>6)</sup>。

##### D 危険の移転

---

3) *Ibid.*, Section 1 : Definitions and General Bylaws, Part 1 : Definitions, By-Law 100, Special terms associated with container operations 76. & Appendix B : Container Trade Rules Agreement, Section A : Definitions, 3.

4) *Ibid.*, 81. & *Ibid.*, 5.

5) *Ibid.*, Appendix A : Contract Form, Contract Conditions : 4. Shipment.

6) *Ibid.*, Appendix B, Section B : Trade Rules, 4.

売主は、約定品の運送手段への積み込み、または海上運送人の管理下におかれる時点まで、当該物品の滅失または損傷に関する一切の危険を負担しなければならない<sup>7)</sup>。

#### E 費用の分担

売主は、「(2) 買主の義務 E」にもとづいて、約定品がコンテナ詰めをおこなった場所で運送人に引き渡されるまで、当該物品に関する一切の費用を支払わなければならない<sup>8)</sup>。

#### F 買主への通知

売主は、買主が保険の手配をおこなえるように、各積み込みに関する必要な詳細事項を買主に提供しなければならない<sup>9)</sup>。また売主は、約定品が本船甲板上に積み込まれる場合には当該船名を知った時点で直ちに買主に通知しなければならないし、約定品が船会社（海上運送人）またはその代理人に引き渡される場合にはその引き渡しを知った時点で引き渡し日を買主に通知しなければならない<sup>10)</sup>。

#### G バニング、検量、検数など

売主は、自己の危険と費用をもって、売主の指定場所においてコンテナ詰めをおこなわなければならない<sup>11)</sup>。

### (2) 買主の義務

#### A 承認、許認可および諸手続き

買主は、約定品の輸入のために必要とされるあらゆる輸入承認 (Import Licence) を入手し、売主が当該物品（綿花）を積み出す前にこの承認を入手したことを売主に通知しなければならない<sup>12)</sup>。

また買主は、輸入通関手続きをおこなわなければならない<sup>13)</sup>。

---

7) *Ibid.*

8) *Ibid.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

9) *Ibid.*, Section 2, Rules, Part 2 : Insurance Rule 207b.

10) *Ibid.*, Appendix A, Contract Conditions : 5. Insurance.

11) *Ibid.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

12) *Ibid.*, Appendix A, Contract Conditions : 4. Shipment.

13) *Ibid.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

## B 運送契約および保険契約

### a 運送契約

買主は、自己の費用をもって、売主の倉庫または工場などコンテナ詰めをおこなう場所から最終仕向地点に至るまで約定品を運送するための一貫契約を締結しなければならない<sup>14)</sup>。

### b 保険契約

買主は、自己の費用をもって、約定品に対して貨物保険を付保しなければならない<sup>15)</sup>。その保険は全危険を担保するものでなければならない<sup>16)</sup>。

その保険は、ロイズまたは信頼のおける保険会社をつうじて、元地損害 (Country Damage) <sup>17)</sup>危険に対する担保を含む協会貨物約款 (A) または同様の保険約款のある貨物保険、協会戦争約款または同様の保険約款のある戦争約款および協会ストライキ約款または同様の保険約款のあるストライキ約款を包含していなければならない<sup>18)</sup>。

保険期間は、約定品 (綿花) が運送手段に積み込まれる時点から開始しなければならない<sup>19)</sup>。

保険金額について、買主は、送り状価格に10%を加算した額を担保しなければならない<sup>20)</sup>。

## C 約定品の受取

買主は、「(1) 売主の義務 C」に従った約定品の引き渡しを受取しなければならない。

---

14) *Ibid.*

15) *Ibid.*

16) *Ibid.*, Appendix B, Section B, 4.

17) 綿花は生産地・集散地で集荷してから船積みまでの間野積みされることが多く、その間に風雨などによりこうむる綿花損害をいう。現行では、この損害を各国の保険業者とも担保している。

18) Liverpool Cotton Association, Limited, *op. cit.*, Section 2, Rules, Part 2 : Insurance Rule 205.

19) *Ibid.*, Appendix B, Section B, 4.

20) *Ibid.*, Section 2, Rules, Part 2 : Insurance Rule 205.

#### D 危険の移転

買主は、約定品の運送手段への積み込み、または海上運送人の管理下におかれる時点から、当該物品の滅失または損傷に関する一切の危険を負担しなければならない<sup>21)</sup>。

#### E 費用の分担

買主は、指定場所におけるコンテナ詰めに係わる費用を除いて、コンテナの詰め込み場所への空コンテナの搬入費用およびコンテナ詰めされた場所で実入りコンテナが引き渡されたときから最終仕向地点に到着するまでの一切の費用を支払わなければならない<sup>22)</sup>。さらに買主は、最終仕向地到着後、コンテナからの貨物の取り出しに係わる費用についても負担しなければならない<sup>23)</sup>。

買主は、約定品の輸入のために必要とされる輸入承認などに要するあらゆる費用<sup>24)</sup>および輸入通関手続きに係わる費用を支払わなければならない<sup>25)</sup>。

#### F 売主への通知

特に規定なし。

#### G デバニング、検量、検数など

買主は、自己の危険と費用をもって、最終仕向地点において約定品をコンテナから取り出さなければならない<sup>26)</sup>。

### 2) HTH CIF

#### (1) 売主の義務

##### A 承認、許認可および諸手続き

上記 1) HTH FOB および FAS (1)A と同じ。

---

21) *Ibid.*

22) *Ibid.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

23) *Ibid.*

24) *Ibid.*, Appendix A, Contract Conditions : 4. Shipment.

25) *Ibid.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

26) *Ibid.*

B 運送契約および保険契約

a 運送契約

売主は、自己の費用をもって、売主の倉庫または工場などコンテナ詰めをおこなう場所から仕向港での本船欄干までの荷下ろしに至るまで約定品を運送するための契約、および買主の費用をもって、本船欄干通過以降最終仕向地点に至るまで当該物品を運送するための一貫契約を締結しなければならない<sup>27)</sup>。

b 保険契約

特に規定なし。

C 約定品の引き渡し

特に規定なし。

D 危険の移転

特に規定なし。

E 費用の分担

売主は、指定場所におけるコンテナ詰めに係わる費用を含めて、コンテナの詰め込み場所への空コンテナの搬入費用およびコンテナ詰めされた場所で実入りコンテナが引き渡されたときから仕向港において約定品が本船欄干まで荷下ろしされるまでの一切の費用を支払わなければならない<sup>28)</sup>。

F 買主への通知

売主は、約定品が本船甲板上に積み込まれる場合には当該船名を知った時点で直ちに買主に通知しなければならないし、約定品が船会社（海上運送人）またはその代理人に引き渡される場合にはその引き渡しを知った時点で引き渡し日を買主に通知しなければならない<sup>29)</sup>。

G バニング、検量、検数など

上記 1) HTH FOB および FAS (1)G と同じ。

---

27) *Ibid.*

28) *Ibid.*

29) *Ibid.*, Appendix A, Contract Conditions : 5. Insurance.



## (2) 買主の義務

## A 承認, 許認可および諸手続き

上記 1) HTH FOB および FAS (2)A と同じ。

## B 運送契約および保険契約

## a 運送契約

買主は運送契約の締結などについて義務はない。

## b 保険契約

特に規定なし。

## C 約定品の受理

特に規定なし。

## D 危険の移転

特に規定なし。

## E 費用の分担

買主は、「(1) 売主の義務 E」にもとづいて、約定品が本船欄干通過以降、最終仕向地点に到着するまでの一切の費用を支払わなければならない<sup>30)</sup>。さらに買主は、最終仕向地点への到着後、コンテナからの貨物の取り出しに係わる費用についても負担しなければならない<sup>31)</sup>。

買主は、約定品の輸入のために必要とされる輸入承認などに要するあらゆる費用<sup>32)</sup>および輸入通関手続きに係わる費用を支払わなければならない<sup>33)</sup>。

## F 売主への通知

特に規定なし。

## G テバニング, 検量, 検数など

上記 1) HTH FOB および FAS (2)G と同じ。

---

30) *Ibid.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

31) *Ibid.*

32) *Ibid.*, Appendix A, Contract Conditions : 4. Shipment.

33) *Ibid.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

3) HTH C & F

(1) 売主の義務

A 承認, 許認可および諸手続き

上記1) HTH FOB および FAS(1)Aと同じ。

B 運送契約および保険契約

a 運送契約

上記2) HTH CIF(1)Baと同じ。

b 保険契約

上記1) HTH FOB および FAS(1)Bbと同じ。

C 約定品の引き渡し

上記1) HTH FOB および FAS(1)Cと同じ。

D 危険の移転

上記1) HTH FOB および FAS(1)Dと同じ。

E 費用の分担

上記2) HTH CIF(1)Eと同じ。

F 買主への通知

上記1) HTH FOB および FAS(1)Fと同じ。

G バニング, 検量, 検数など

上記1) HTH FOB および FAS(1)Gと同じ。

(2) 買主の義務

A 承認, 許認可および諸手続き

上記1) HTH FOB および FAS(2)Aと同じ。

B 運送契約および保険契約

a 運送契約

上記2) HTH CIF(2)Baと同じ。

b 保険契約

上記1) HTH FOB および FAS(2)Bbと同じ。

C 約定品の受理

上記 1) HTH FOB および FAS (2)C と同じ。

D 危険の移転

上記 1) HTH FOB および FAS (2)D と同じ。

E 費用の分担

上記 2) HTH CIF (2)E と同じ。

F 売主への通知

特に規定なし。

G デバニング、検量、検数など

上記 1) HTH FOB および FAS (2)G と同じ。

## 2 HTH 間トレード・タームズの注釈

### 1) 承認、許認可および諸手続き

HTH FOB, FAS, CIF および C & F においては、輸出通関手続きを誰がおこなうのかについての特別の規定がない。この場合、輸出通関手続きをおこなう当事者についてどのように解釈すべきであるのか。

売主は約定品の輸出のために必要とされるあらゆる輸出承認を入手しなければならないと規定され、通常輸出通関手続きは遠隔地にいる買主がおこなうより輸出地にいる売主がおこなう方が容易であること、および費用分担の責任などを考え合わせると、HTH FOB および FAS では、売主が買主の費用をもって、HTH CIF および C & F では、売主が自己の費用をもって、輸出通関手続きをおこなうとするのが無理のない解釈であるように考えられる。

ただし、買主が輸出地に本支店などを有し、輸出地の出荷地から輸入地の自己の倉庫などに至る一切の手続きや手配などを自己の管理下におきたい場合には、買主が輸出通関手続きをおこなうことにはなんら無理がなく、買主が自己の費用をもって輸出通関手続きをおこなう場合もあり得る。

このように輸出通関手続きをおこなう当事者および当該手続き費用の負担者について明記されておらず、黙示的にも決定的な手がかりがない以上

は、それらについて明示しておかなければならないと考える。

## 2) 運送契約および保険契約

### (1) 運送契約

HTH FOB, FAS, CIF および C & F では、運送契約について特に海上運送部分では在来船による場合を念頭においているようである。しかし、HTH では、シッパーズ・パックによる FCL 貨物 (Full Container Load Cargo) をドア・ツウ・ドアで一貫運送することを前提としている。そのため、運送契約の手配に責任のある者は、海上運送を含んだ陸・海・陸にわたる一貫運送を引き受ける複合運送人 (Combined Transport Operator ; CTO) と複合一貫運送契約を締結するだけでよい。複合運送人は、複合一貫運送契約を締結した後、彼自身が荷主の立場で下請の実際運送人 (Common Carrier) と各区間に対する運送契約を締結することになるが、それは複合運送契約の申込者の関知しないことである。

したがって、HTH FOB および FAS では、買主は、自己の費用をもって、複合運送人と複合一貫運送契約を締結することになる。HTH CIF および C & F では、売主は、自己の費用をもって、複合一貫運送契約を締結するものの、仕向地における約定品の本船欄干通過以降については買主に代わって売主が費用を立て替えていることになり、売主と買主の費用負担の分岐点についての問題は残るが、それは後で述べる費用の分担でとりあげる。

### (2) 保険契約

LCA 約款では、インコタームズとは異なり<sup>34)</sup>、運送契約と同様、売買当事者の一方が相手方に対する義務ではなくとも、HTH FOB, FAS および C & F では、「(2) 買主の義務 Bb」で、買主は自己の費用をもって約定品に対して保険を付保することが規定されている。

---

34) インコタームズでは、売買当事者の一方が相手方に対して義務を負っているのかどうかを規定しているのみで、自己の利益のためにどのような行為をすべきかについては規定していない (国際商業会議所日本国内委員会『1990年インコタームズの手引き』1993年, 11頁)。

しかし、HTH CIF では、保険契約の締結について特に規定されていない。この場合には、HTH FOB、FAS および C & F の売買当事者の義務規定、インコタームズ規定、貿易慣習の解釈などを参考にして推察せざるを得ない。

HTH FOB、FAS および C & F では、買主は保険契約を締結することが規定されており、これはインコタームズでは規定されていないものの、買主は自己に移転した危険に対して自己の費用で保険を締結することは商慣行である。インコタームズの CIF では売主が保険契約を締結することが規定され、貿易慣習上でも CIF はそのように解釈されている。HTH CIF では、HTH FOB、FAS および C & F の規定との整合性、インコタームズおよび貿易慣習から考えると、やはり売主が保険契約を締結すべきであると解釈するのが合理的であると考えられる。

また HTH CIF では、保険契約の条件についても HTH FOB、FAS および C & F に準ずることになるであろう<sup>35)</sup>。

保険期間については、売主と買主の危険負担の分岐点と密接に関係してくる。つまり危険負担に責任のない者はその期間中に保険事故が生じてもその損害を補填してもらえないが、危険負担に責任を有する者はその損害を補填してもらえる。したがって、「危険の移転」規定、すなわち売主から買主に約定品に対する危険はいつ移転するのかという問題は、売買当事者にとって重要となる。FOB 輸出または C & F 輸出では、売主は船積港で約定品が本船に積み込まれるまでの危険と費用を負担することになっている。このため、約定品を船積みするまでの期間の危険について売主は自己の責任のもとにあるため、当該期間に対して別途に保険で担保するなどの方法を講じることにより無保険状態を回避できるようになる<sup>36)</sup>。それゆえ、

35) Liverpool Cotton Association, Limited, *op. cit.*, Section 2, Rules, Part 2 : Insurance Rule 205.

36) 売主は、輸出 FOB 保険をつけるか、買主に本船積み込み前のシッパーズ・リスク部分まで合わせてカバーすること (Before Loading Clause という特別約款の利用) を依頼できる (林忠昭『輸出入貨物保険の実務事典』日本実業出版社、1996年、120～21頁)。

この保険期間の開始時点は、運送中の約定品の滅失または損傷の状態が比較的判別しやすい在来船による運送では、船積み時期や危険の移転時期に一致するので合理的であると考えられる。

しかし、本稿で対象となる HTH では、シッパーズ・パックによりコンテナにシールドされたまま運送されるので、売主は自己の施設でコンテナ詰めをおこなうとコンテナ内貨物の滅失または損傷の有無は船積み時などの運送途中では判明しないまま最終仕向場所でコンテナを開けてはじめて発見されることが常である。さらに、このようなコンシールド・ダメージ (Concealed Damage) は保険期間内に発生したのかどうか判明しない場合が多いし、それが判明したとしても滅失または損傷が生じた運送区間を特定することは難しい<sup>37)</sup>。

それゆえ、売主は、約定品が船積み前の区間の無保険状態をなくすため、当該区間に対して別途保険で担保するなどの在来船での運送でとられた方法を講じたとしても、保険金請求者が滅失または損傷区間自体の立証が困難であるのでこのような保険担保は結局のところ無意味であるといわざるを得ない。

このため、HTH FOB, FAS, CIF および C & F の場合にはこれらの問題を解決するためには後で述べる約定品の引き渡し時期や危険の移転時期にもとづいて、保険期間は、売主が自己の倉庫または工場などの施設で実入りコンテナを第一運送人へ引き渡したときからはじまるように取り決めるべきで、LCA 約款ではそのような解釈をとると考えられる。

### 3) 約定品の引き渡しまたは受理および危険の移転

HTH FOB, FAS および C & F では、約定品の引き渡しおよび危険の移転を知る手がかりとして以下のような規定がおこなわれている<sup>38)</sup>。

“In case of FOB/FAS/C&F or “Free Carrier-(Named Point)” sales,

---

37) 同上, 279頁。

38) Liverpool Cotton Association, Limited, *op. cit.*, Appendix B, Section B : Trade Rules, 4.

Buyer's insurance to cover all risks from the time the cotton is shipped or on board or is accepted into the custody and control of the water carrier, . . .”.

直訳すると、「FOB, FAS および C & F もしくは Free Carrier (指定地点) 売買では、買主は、綿花が船積みまたは本船甲板上に積み込まれる時点から、もしくは海上運送人の保管および管理下におかれる時点から、全危険を担保する保険をつけるべきこと」となる。つまり、HTH FOB, FAS および C & F 売買では、約定品の引き渡しおよび危険の移転時期は船積港での約定品の本船への積み込みのとき、Free Carrier (指定地点) 売買では、それらの時期は約定品の海上運送人による管理下におかれるときとなる。確かに英文法上、HTH FOB, FAS および C & F の語句ならびに Free Carrier の語句の両者が the time the cotton is shipped or on board と the time the cotton is accepted into the custody and control of the water carrier の両方の節にかかっていると考えられなくもないが、かりにその解釈をとったとしても後で述べるように結果的に意識上たいした相違が生じることはないのでここでは文法上の究明はあえておこなわないでおきたい。

“ . . . from the time the cotton is shipped or on board . . . ” という節の和訳は、「綿花が船積みまたは本船甲板上に積み込まれる時点から」とされて誤りではない。しかし、LCA 約款には、当該約款中で用いられる単語の意味を定義する規定がある。それによると“Shipped”とは「Shipment のための積み込みを意味する」と規定されている<sup>39)</sup>。“Shipment”とは「売主またはその代理人から、買主または船荷証券 (Bill of Lading ; B/L) または複合運送証券 (Combined Transport Document ; CTD) を提供できる運送人 (Carrier) へ引き渡しのためにどんな運送手段にでも綿花を積み込むことを意味する」と規定されている<sup>40)</sup>。したがって、“Shipped”と

39) *Ibid.*, Section 1, Part 1, By-Law 100, General Trading Terms 48.

40) *Ibid.*, Section 1, Part 1, By-Law 100, General Trading Terms 47.

は、必ずしも約定品を船舶に積み込むことだけに限定しているのではなく、船舶を含めた他のあらゆる運送手段に積み込むことを意味していることが明らかとなる。

“On Board”とは専門用語上、通常“On Board (the vessel or ship)”の意味で使用されているが、一般的には“On board (the truck)”のようにOn Boardの後に船舶以外の運送手段が省略されているという解釈もないではない<sup>41)</sup>。また、“or”という接続詞は、その後の語句がその接続詞の前にある語句の同意語や説明語を導く等位接続詞の場合がある<sup>42)</sup>。この場合には、“On Board”は“Shipped”の同意語として、あらゆる運送手段に積み込むことを表しているとも解釈できる。

“On Board”に関するこのような解釈には無理があり、この“On Board”は“On Board (the vessel)”の省略形であると考えたと“or”は選択接続詞とされ<sup>43)</sup>、「・・・どんな運送手段にでも積まれたり、または本船甲板上に積み込まれる時点から・・・」という和訳になる。しかし、この訳をとった場合でも、後段の「本船甲板上に積み込まれる」は前段の「どんな運送手段にでも積まれたり」の範囲内の語句であるので意識上問題は生じないと考えられる。

しかし、HTH CIFでは、約定品の引き渡しおよび危険の移転について特に規定されていない。この場合には、HTH FOB, FASおよびC & Fの売買当事者の義務規定、インコタームズ規定、貿易慣習の解釈などを参考にして推察せざるを得ない。

この結果、HTH CIFでは、約定品の引き渡しおよび危険の移転について、つぎの2つの解釈が可能となるのではないかと考えられる。

第1に、それらの分岐点は、約定品の指定引渡地点(出荷地点)であるという解釈である。第2に、それらの分岐点は、約定品の仕向港または仕

41) 松田徳一郎監修『リーダーズ英和辞典』研究社、1985年、242頁。

42) 松本安弘他『あなたの英語診断辞書』北星堂、1993年、527頁。

43) *Oxford Advanced Learner's Dictionary*, 1992, p.120.



向地であるという解釈である。

前者は、本稿の対象となっているトレード・タームズは HTH CIF であり、シッパーズ・バックによるドア・ツウ・ドアの一貫運送の場合に使用されるべく作成されていることや、HTH C & F の売買当事者の義務規定との整合性の観点から考えると、売主が自己の倉庫または工場などの施設で自己でコンテナ詰めした実入りコンテナを運送人に引き渡し、その時点で危険も移転するように定めることは、売主と買主の約定品に対する滅失および損傷についての責任が一層明確となる。

後者は、インコタームズでとられている「約定品の滅失または損傷の危険の移転の場合と同じく、費用の分担は、引渡地点で生ずる」の原則からの解釈に依っているが、インコタームズでも CPT および CIP はこの原則に則ってはいない。この原則に依った場合、HTH CIF は揚げ地渡し条件となってしまふ。

結局、前者の方がより現実的で無理のない解釈であると考えられ、本稿の HTH CIF の売買当事者の義務 C 引き渡しおよび D 危険の移転は、この解釈をとった。しかし、本来は HTH CIF についても引き渡しおよび危険の移転に関する何らかの規定がなされるべきであるが、それがない以上現行では契約時にこれらの規定を明記しておく必要があろう。

#### 4) 費用の分担

LCA 約款では、船積港での約定品の積み込み費用 (Lift on Charges) および仕向港での本船欄干までの荷下ろし費用 (Lift off Charges) は、海上運賃に含まれるとの規定がおこなわれている<sup>44)</sup>。しかし、コンテナ船化により生じた、船積港にあるコンテナ・ターミナルでの実入りコンテナの受け取りから本船への積み込みまでのコンテナ取扱費用および仕向港にあるコンテナ・ターミナルでの本船からの実入りコンテナの荷下ろしから接続運送人への引き渡しまでのコンテナ取扱費用、すなわちターミナル・レシ

44) Liverpool Cotton Association, Limited, *op. cit.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

ーピング・チャージ (Terminal Receiving Charge ; TRC), ターミナル・ハンドリング・チャージ (Terminal Handling Charge ; THC) またはコンテナ・ヤード・チャージ (Container Yard Charge ; CYC) とよばれる諸掛かりは、本来は当然海上運賃の中に入れられるべきである性質の費用であろうが、近年の同盟船の収益性の低下などの理由から基本海上運賃とは別建てで徴収されるようになってきた<sup>45)</sup>。

出荷地点での約定品の引き渡し場所から運送手段に積み込むまでに要する費用についてはオリジン・レシーピング・チャージ (Origin Receiving Charge ; ORC) として基本運賃とは別途徴収される場合がある<sup>46)</sup>。

費用の分担上、HTH FOB および FAS では、売主がコンテナ詰めされた場所で実入りコンテナを運送人に引き渡してから後、買主は一切の費用を負担することになっている。TRC, THC または CYC が生じる区間は買主が一切の費用を負担すべき範囲内にあり、昨今の海運実務慣習上それらの諸掛かりは基本運賃に含まれない別の費用で恒常的性質をもつことなどを考え合わせると、一応それらの諸掛かりは買主が支払うべきであると考えられる。

出荷地点での約定品の引き渡しは厳密に分けると、出荷地点で運送人に引き渡す場合と出荷地点で運送手段に積み込む場合とが考えられる。前者では、約定品を受け取った運送人は当該物品を運送手段に積み込むことになるので、そのための費用である ORC は、売主がこの諸掛かりだけを別途負担すべきであると解釈するより「鉄道貨車または船舶への積み込み地点までのコンテナ運送に要する費用」<sup>47)</sup>に付随する費用としてとらえる方がより現実的であり、ORC についてもまた、買主が一切の費用を負担すべき範囲内にあると考える方が合理的であろう。後者では、ORC は生じず、積み込み費用は売主が負担すべきことになると考えられる。

---

45) *Ibid.*, Appendix B, Section A, 15.

46) *Ibid.*, Appendix B, Section A, 16.

47) *Ibid.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

一方、HTH CIF および C & F では、売主はコンテナ詰めされた場所で実入りコンテナを運送人に引き渡してから仕向港において約定品が本船欄干まで荷下ろしされるまでの費用を負担することになっている。「仕向港での本船欄干までの荷下ろし費用」との規定は、在来船により貨物を運送することを想定したものであったとしても、荷下ろし費用の分岐点を空中においているのはいかにも現実的な取り決めとは考えられず問題がある。さらにシッパーズ・パックの場合、現行の LCA 約款では TRC, THC または CYC の負担者について明確にされていないが、船積港で生じる TRC, THC または CYC ならびに ORC については売主が費用を負担すべき範囲内にあることから、一応それらの諸掛かりは売主が支払うべきであると考えられる。しかし、仕向港でのそれらの諸掛かりについては基本運賃に含まれないことが多くなってきている現在、それらの諸掛かりの負担をめぐって売買当事者間で問題が生じることが予想される。

TRC, THC または CYC および ORC について負担すべき当事者が明記されておらず、慣習上の取り扱い方も定まっていない状況を考慮すると、これらの諸掛かりの負担責任について特約しておく必要があろう。

また、運送人の関知できない燃料費の臨時的な高騰を補填するための費用についてはバンカー・アジャストメント・ファクター (Bunker Adjustment Factor), BAF, フューエル・アジャストメント・ファクター (Fuel Adjustment Factor) または FAF として<sup>48)</sup>、運賃建て通貨である米ドルの異常な変動が生じたとき船会社の収益の目減りを補填するための費用についてはカレンシー・アジャストメント・ファクター (Currency Adjustment Factor) または CAF として<sup>49)</sup>、基本海上運賃とは別途に徴収される場合がある<sup>50)</sup>。これらの諸掛かりは、本来基本海上運賃を計算した時点では予想し

---

48) Bunker Surcharge ともよばれる。

49) Currency Surcharge ともよばれる。

50) Liverpool Cotton Association, Limited, *op. cit.*, Appendix B, Section A, 13 ~14.

なかった事態が生じた結果課される臨時的な意味合いの濃い費用であった。しかし現行ではこれらの諸掛かりは恒常的費用のようにして基本海上運賃とは別途徴収されている。

これらの諸掛かりは、負担すべき当事者が明記されていないが、基本海上運賃の支払い義務のない当事者が支払うより、支払い義務のある当事者が負担する方が合理的であると考えられる。すなわち、HTH FOB および FAS では、買主がこれらの諸掛かりを支払い、HTH CIF および C & F では、売主がこれらの諸掛かりを支払わなければならないと考えられる。

以上のすべての諸掛かりは、基本運賃に追加される費用であり、それを負担する当事者について個別的に明確な規定がなされていない。しかし、各諸掛かりについて個別的に負担者を明記した規定はないが、包括的規定として「運送予約に責任を負う当事者は、運送人により課されるすべての諸掛かりを支払わなければならない」<sup>51)</sup>との約款がある。したがって、HTH FOB および FAS では、買主は、基本運賃の支払いだけで彼の義務は一応履行したことになるが、それに付随する諸掛かりが生じる場合には基本運賃とは別にそれらの支払いに応じる義務が残っている。HTH CIF および C & F では、売主は基本運賃およびそれに付随する諸掛かりを支払わなければならないと考えられる。

結局、実際には、HTH FOB および FAS では、買主が複合運送契約を締結するため前述べた諸掛かりは買主が負担することになり、HTH CIF および C & F では、売主が複合運送契約を締結するため諸掛かりは売主が負担することになる。

##### 5) 通知

HTH FOB および FAS では、売主への通知に関して特に規定されていない。

インコタームズの FCA では、原則として買主が運送契約を締結し、売主

---

51) *Ibid.*, Appendix B, Section B, 1.

が約定品を運送人の管理下におこななければならない<sup>52)</sup>。このため、買主が売主に対して運送人の名称について通知し、必要に応じて輸送形態ならびに運送人に約定品を引き渡す期日などを通知する義務がある<sup>53)</sup>。

HTH FOB および FAS においても、買主が複合運送契約を締結し、売主は倉庫または工場などの施設で運送人に約定品を引き渡すことになっているため、買主は売主に対して運送人の名称や約定品を引き渡す期日などを通知する必要があると考えられる。

#### 6) バニングまたはデバニング、検定および検数など

売主は、自己の危険と費用をもって、バニング (Vanning) すなわちコンテナ詰めをおこなうことについては規定されているが<sup>54)</sup>、バニングに関連した約定品に対する検量および検定業務ならびにその証明に関する規定はおこなわれていない。

シッパーズ・パックによりドア・ツウ・ドアの一貫運送をおこなう場合には、通常バニング後コンテナのドアにシールドをおこない、そのシールドに異状がないまま仕向場所に到着したなら、売主はコンテナの中身に対して責任を負わなければならないとされている<sup>55)</sup>。

売主は、通関手続き、運送ならびに賠償請求のために、バニング終了後、コンテナ内に積み込まれた貨物の明細を示すコンテナ詰報告書 (Vanning Report) またはコンテナ内積付表 (Container Load Plan ; CLP) を入手しなければならない。この書類は、売主が求償手続きをおこなう際の立証資料となりうることから考えると、この書類は売主自身がバニングをおこない作成するより、売主は中立的な第三者である検定・検数業者の立ち会のもとにバニングをおこない、当該業者に作成を依頼する方が賢明である。

---

52) 1990年インコタームズ FCA, A 4 (約定品の引き渡し)。

53) 同上, B 7 (売主に対する通知)。

54) Liverpool Cotton Association, Limited, *op. cit.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

55) *Ibid.*, Appendix B, Section A, 11. & Section B, 9.

費用の分担上、HTH FOB および FAS では、買主は、バニングに係わる費用を除いて、実入りコンテナの引き渡しを受けたときから一切の費用を支払うことになっているので<sup>56)</sup>、実入りコンテナの引き渡し前の段階にあるバニングに関連する諸々の業務については依然売主の責任と費用のもとにあると解釈するのが現実的である。HTH CIF および C & F では、売主は約定品が仕向港における本船欄干まで荷下ろしされるまでの費用を負担することになっているので、バニングに関連する諸掛かりについては当然売主が支払わなければならないと考えられる。

一方、買主は、自己の危険と費用をもって、デバニング(Devanning)すなわちコンテナから貨物を取り出すことについては規定されているが<sup>57)</sup>、賠償請求のために買主が運送人より実入りコンテナを受理する際におこなわなければならない業務に関しての規定はない。

シッパーズ・パックでは、買主が運送人より実入りコンテナを受理する際に、運送人側と買主(荷受人)側の立ち会いのもとにコンテナ貨物の外観上の状態を点検し、その結果をもとにデリバリー・レコード(Delivery Record)を作成する。コンテナ貨物の外観上に異状が見つかったら、買主は検定業者の立ち会いのもとにデバニングをおこない、貨物の状態を点検のうえこの結果をもとにデバニング・リポート(Devanning Report)の発行を依頼しなければならない。買主は、賠償請求の際には、このデリバリー・レコードもしくはデバニング・リポートを(コンテナ)貨物の自己への引き渡しの証拠書類として利用できる。

費用の分担上、HTH FOB, FAS, CIF および C & F では、買主は仕向地点におけるデバニング費用を負担することになっており<sup>58)</sup>、これに関連する諸掛かりについても買主が負担すべきであると考えるのが現実的である。

---

56) *Ibid.*, Appendix B, Annex 1 B-7.

57) *Ibid.*

58) *Ibid.*

## 7) HTH FOBとHTH FASの相違

LCA約款では、HTH FOBとHTH FASの相違点についての明示的規定がおこなわれていない。両者に相違がないのであれば、HTH FOBとHTH FASという2つのトレード・タームズを併記している意味がないので、両者には何らかの相違があるものと考えられる。

貿易慣習上、FOBとFASのおもな相違点は、契約の履行場所が約定品を積み込む船舶の内か外かだけで、危険負担および費用負担にはわずかな相違があるにすぎない<sup>59)</sup>。LCA約款では、HTH FOBおよびHTH FASは、売主の工場または倉庫などの施設が契約の履行場所であると考えられる。これに貿易慣習上の解釈を当てはめると、HTH FOBでは、売主の施設で約定品を運送人に引き渡すことをもって、危険が売主から買主に移転し、それ以降の費用は買主が負担しなければならず、HTH FASでは、売主の施設で約定品を買主の自由に委ねることにより、危険が売主から買主に移転し、それ以降の費用は買主が負担しなければならないということになる。

換言すると、HTH FOBとHTH FASの相違は、売主が自己の費用をもって、自己の施設で約定品を運送人に引き渡すのか、買主が自己の費用をもって、売主の施設で約定品を引き取るのか、であると考えられる。

したがって、このような相違がHTH FOBとHTH FASの間にあるとすれば、前に述べたHTH FOBおよびFASの売買当事者の義務に関して、特にHTH FASでは売主・買主の義務のC 約定品の引き渡しおよび受領、D 危険の移転およびE 費用の分担について若干の修正が必要となろう。しかし、HTH FOBとHTH FASの相違を明示した規定がない以上、契約の中に他に異なる取り決めがある場合を除いて、原則的にHTH FOBとHTH FASは同一の義務からなっているトレード・タームズであると考えざるを得ない。

---

59) 上坂西三『貿易慣習』東洋経済、1973年、143頁。

## むすびにかえて

本稿では、コンテナ・トレード・タームズについて規定された同業者組合のLCA約款をとりあげ、同約款におけるコンテナ・トレード・タームズに対する売買当事者の義務について整理し、その内容について考察を加えた。

本来、売買契約書を作成する際には、原則として明示規定が黙示的および慣習的な解釈に対し優先権を有しているので、トレード・タームズを使用する売買当事者は、その内容を契約書の中で明確にしておかなければならない。換言すれば、売買当事者は貿易慣習上使用されてきたトレード・タームズといえども、慣習上の解釈とまったく相反する売買当事者の義務内容を契約書で取り決めることができるのである。

LCA約款では、その意味において従来のトレード・タームズを使用しているものの、その義務内容は、基本的には貿易慣習を尊重しながらも貿易慣習およびインコタームズの解釈と相違する部分が多く、コンテナ・トレード・タームズに関してユニークな規定がおこなわれていることが明らかとなった。また、トレード・タームズの分類方法をみると、インコタームズでは、各トレード・タームズを売主の費用負担や危険負担などが軽いものから重い順に、トレード・タームズを4類型に分類している<sup>60)</sup>。それに対し、LCA約款では、トレード・タームズを輸送区間別に House to House (HTH と略した)、House to Pier, Pier to Pier, Pier to House に分類し、各輸送区間ごとに FOB, FAS, CIF, C & F のトレード・タームズを規定する方法がとられている。これは、インコタームズを含めた他の規則・規定では見当たらないユニークな分類による規定方法である。

このようにLCA約款でコンテナ・トレード・タームズに関する規定がお

---

60) 国際商業会議所日本国内委員会『インコタームズ1990』1990年、104頁。



こなわれていることは、コンテナ船化が完了し複合一貫運送が確立している現状から考えると当然の流れであるとはいうものの、他の多くの同業者組合の標準取引約款ではコンテナ・トレード・タームズに関する規定がおこなわれていない状況に比べると進歩的かつ意欲的であり評価に値するものと考ええる。

しかし本論中で指摘したように、LCA 約款では契約の履行上大切な部分の規定が抜けているということもある<sup>61)</sup>。規定されていない部分については、他のトレード・タームズの規定、それとの整合性、貿易慣習などを参考にして、黙示されている内容を推察せざるを得ない。この場合、売買当事者は、それぞれが自己に有利な解釈をおこないがちであり、両者が同様の解釈をとることは稀であると考えられる。このため、LCA 約款では、今後コンテナ・トレード・タームズの規定上曖昧な部分および明示されていない部分を明確にする努力がはらわれる必要性があろう。しかし、現行では売買当事者は、規定の不十分な箇所について契約書の中で明確に取り決めておくことが肝要となろう。

なお、本稿では、紙幅の都合上、HTH 間におけるトレード・タームズの考察に終始したが、他の輸送区間に関する考察は別の機会に譲りたい。

[付記] この度、来住哲二先生には古稀をお迎えになりますこと、慎んでお祝いを申し上げます。また、私が学部ゼミ、大学院をつうじて現在に至るまで公私にわたり賜ったご厚情のほど心より感謝いたします。今後ますますご健勝にて、末永く私どもをお導きくださいますようお願いしております。

---

61) 本稿はあくまでも筆者自身の考察にもとづく見解である。したがって LCA 約款における解釈違いや見落としなどがある場合、ならびに LCA 約款の本稿における引用について、その一切の責任は筆者にあることをお断りしておきたい。