



ボナー法とf.o.b./f.a.s.問題

高村, 忠也

(Citation)

国民経済雑誌, 107(6):40-60

(Issue Date)

1963-06

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/00167932>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00167932>



ボナー法と f. o. b. / f. a. s. 問題

高 村 忠 也

I

1958年5月19日、合衆国連邦最高裁判所が、Federal Maritime Board v. Isbrandtsen Company, Inc. 事件において、日本/大西洋・ガルフ運賃同盟 (Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference) がもくろんだ二重運賃制の使用は1916年 Shipping Act 第14条(3)に違反する旨の判決を下したことは、周知の¹ところである。

この判決は最高裁判所に持ち込まれた事件における特定の二重運賃制に関連するにすぎなかったけれども、海運業界は、最高裁判所の見解は、事実上、60に及ぶ海運同盟における現行二重運賃制の使用を違法たらしめるものと思料した。

最高裁判所の判決が二重運賃制の適法性に投じた重大な疑問にかんがみて、現行二重運賃契約の取決めを引き続き1960年6月30日まで有効なることを認めるために、1958年8月12日に一法律が²制定された。

暫定法の成立をみた直後に、下院における商船および漁業委員会の海運同盟特別小委員会 (Special Subcommittee on Steamship Conferences) は、Shipping Act の規定にもとづき、海運同盟の活動ならびに同盟と荷主との関係について

1 これについては、On Writs of Certiorari to the United States Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, Federal Maritime Board v. Isbrandtsen Company, Inc., Supreme Court of the United States または拙稿「契約運賃制の曲り角」『国民経済雑誌』第106巻第2号（昭和37年8月）74-89頁を参照のこと。

2 PL 85-626。なお、本法制定の詳しいいきさつについては、Temporary Extension of Use of Dual Rates by Steamship Conferences, House Representatives, 85th Cong., 2nd Session, Report No. 2055を参照のこと。

徹底的な研究に乗り出し、また同時に司法委員会の反トラスト小委員会 (Anti-trust Subcommittee) も、海運業における独占問題について徹底的な調査を開始し、³ 広範な聴問会を開催した。両小委員会による調査・研究の規模にかんがみて、それを完了し、法改正についての結論に到達するためには、1961年6月30日まで、暫定法をさらに1ヵ年延長する必要があるとして、議会はそのような措置を講じた。

海運同盟特別小委員会による聴問会は1959年2月より開始され、国内ではワシントンのほかニューヨーク、ニューオールリンズおよびサンフランシスコ等で行なわれ、さらに同年秋には、両小委員会の委員は海外に赴いて、海運諸国の政府職員、荷送人、荷受人および海運業者より本問題につき意見を直接に聴取した。

海運同盟特別小委員会は、調査中、海運同盟による二重運賃制の運用に対し、荷主その他の間に大なる不満のあることを知った。たいていの荷主は、海運同盟は望ましいものであり、また二重運賃制のごとき荷主拘束手段は同盟の保全を維持するためには必要であるという見解には別に異議を申し立てなかったものの、多くの弊害が同小委員会に報告され、また荷主につき二重運賃制をもっと公正ならしめるよう、現行制度の改正に関し、少なからざる示唆が受理された。

かくして1961年2月15日、ボナー (Herbert C. Bonner) 委員長は Shipping Act の一部を改正する法案、H. R. 4299 を下院に上程、審議中幾多の修正を経て、同年9月25日上院を通過、ここに法律として成立をみ、そしてこれは法案提出者の名を冠してボナー法と呼ばれている。

ボナー法により Shipping Act に新しく挿入された第14条b には、「連邦海事委員会 (Federal Maritime Commission) は、公示と聴問の後、命令によって、外国貿易に従事する一般運送人もしくは一般運送人の同盟が、すべての荷送人ならびに荷受人にとって、均等な条件で利用でき、かつ、愛顧のすべてもしくはその一定部分を、かかる運送人もしくは運送人の同盟に与えることを約する

3 Congressional Information Bureau newsletter No. 128, June 9, 1961, p. 2.

荷送人もしくは荷受人に対し、より低廉なレートを提供する契約——これこそ二重運賃制にはかならない——を採用することを許可する。ただし、その契約は、合衆国の商業に有害でなく、または公共の利益に反せず、あるいは荷主、輸出商、輸入商もしくは港のそれぞれの間、はたまた合衆国からの輸出商とその外国の競争者との間において、不当に差別的もしくは不公正でない海事委員会が認定すること、それとともに、＜同契約が明瞭に(3)契約荷主の貨物のうち、その運送に関し、彼が船積時に運送人を選定する法的権利 (legal right) を有するようなもののみをカバーする——ただし、もし船積以前に、契約にもとづく義務を回避する意図をもって、契約荷主が運送人を選定する法的権利を放棄し、そして貨物が契約の当事者でない運送人によって運ばれるならば、それは契約違反とみなされる——＞ことを許可条件とする」という規定が含まれている。

本稿で取り上げる f. o. b. / f. a. s. 問題はかかる Shipping Act 第14条 b (3) の規定に関連するものである。

I

ところで、この規定は、原法案の場合と法律として成立をみたときとでは、内容的に若干異なっている。その沿革をたどれば、次のようである。

まず1961年2月15日、下院に上程された H. R. 4299 においては、「一般海上運送人は、いかなる荷主にも、彼がその排他的愛顧を与えることを約しないがゆえに、かかる排他的愛顧を与えることを約する荷主に与えられるよりも高い運賃を課し、あるいは課する協定を締結してはならない。しかし、申請にもとづいて、連邦海事委員会は、その判断で、貿易に従事せるすべての荷主に対し均等の条件で利用することができ、そして排他的愛顧の代償に低いレートを与える規定を含んでいる別の適法なる契約——これはすなわち二重運賃制である——を、外国貿易に従事せる運送人の同盟が使用するのを許可することができる。ただし、かかる契約は、その貿易から他の運送人の締め出しを引き起こすよ

う意図されておらず、また道理上引き起こしそうにないと連邦海事委員会が認定するとともに、＜同契約は、荷主の貨物のうち、その運送に関し、荷主が運送人を選定する権限 (power) を自主的に行使するもののみをカバーする＞ことを要する」とうたわれていた。

次いで、同年3月23日の H. R. 4299 では、これは「＜同契約は、その運送に関し、荷主が運送人を選定する権限を有する貨物をカバーする＞ことを要する」と規定した。

さらに、同年4月13日に公表された H. R. 4299, Draft Revision No. 2 においては、「＜同契約は、契約荷主の貨物のうち、その運送に関し、彼が船積時に運送人を選定する法的権利を有するもののみをカバーする＞ことを要する」というようにうたわれていた。

さらにまた、同年5月3日、下院に提出され、そして6月12日、同院を通過した H. R. 6775, the House subcommittee's "clean bill" においては、Draft Revision No. 2 とまったく同じ文言の規定が含まれていた。

しかるに、同年8月8日の the Senate subcommittee print はこのような規定を全面的に削除していた。

同年8月31日に上院商業委員会 (Committee on Commerce) によって報告されたときには、これに関連する規定が復活され、＜同契約が、明瞭に、(3)契約荷主の貨物のうち、その運送に関し、彼が船積時に運送人を選定する法的権利を有するもののみをカバーする——ただし、もし船積以前に、契約にもとづく義務を回避する意図をもって、契約荷主が運送人を選定する法的権利を放棄し、そして貨物が契約の当事者でない運送人によって運ばれるならば、それは契約違反とみなされる——＞ことを許可条件とする」とうたっている。

II

貿易業界、海運業界、上下両院の委員会、その他は、いったい、かような規定に対してどのような見解をもっていたであろうか。これについて一瞥してみ

よう。

まず、海運業界における海運同盟の意見を徴するに、ウィールダ (Donald F. Wierda) は、「H. R. 4299 における第 1 条の第 3 項は、それについて荷主が運送人を選定する権限を自主的に行使する商品をカバーする二重運賃契約のみを許可する。これは f. o. b. / f. a. s. 問題として周知されている、海運業のきわめて困難な問題をカバーするよう見たところ意図されている」、「海運業における f. o. b. / f. a. s. 問題は、海外販売において、一時的かつ不当な優越を求める打算的な荷主の行動から生ずる——彼らは、それを望むときには、同盟契約の保護を受け、同時に、販売条件が f. o. b. もしくは f. a. s. と主張し、また契約にもとづく彼らの責任を回避して、盟外船によって輸送する。契約署名者の大多数は、海運会社と同様に、その契約に従って行動する立派な会社であるが、しかし契約における f. o. b. / f. a. s. の抜け穴によってもたらされる問題は無責任な少数の会社によって引き起こされる。海運業の全機構を毀損するこの問題を研究した後、われわれは、この問題は立法措置によっては解決しえないとの結論に到達した」、「しかし、第 3 項は、契約荷主に、運送人を選定する権限を自主的に行使するよう要求することによって、契約運賃制をいちだんと弱体化する。それは運送人を選定する権限を有する荷主には適用しない——それは運送人を選定する権限を行使する荷主に適用せず、それは運送人を選定する権限を自主的に行使する荷主に適用する」、「これはいかに作用するかについて具体的な事例を提示しよう。運送人を選定する権限を有し、かつ運送人を選定する権利を行使すべき、同盟と契約せる荷主は、彼はその権限を自主的に行使しなかったとたんに述べることによって、契約の要求から容易に逃避することができよう。彼は荷受人——この運送のためには、盟外運送人を選びたいと考えていた——に相談をした、と主張しうる。たとえこの貨物は当然契約にもとづいて運送さるべきであっても、この条項のもとでは、同運送人は用いられない。その結果、困難な f. o. b. / f. a. s. 問題に加えて、われわれは、その手中にある権限を自主的に行使するのを単純にかつ基本的に拒否することを通じて、契約者

がその契約条件から逃げるのを認めることによって、法的にもう一つの問題を付加しようとしている。われわれの考えでは、これは同盟契約をまったく無益ならしめるであろう⁴」と述べて、これに強く反対している。

次いで商務省は、H. R. 4299 の第 1 条第 3 項の文言を「その運送について荷主が運送人を選定する権限を有する商品をカバーする」というように修正することを勧告するとともに、「法案に述べられているごとく、この条項は二重運賃制の適用範囲を荷主の商品のみに制限するであろう。これは、誰が商品の所有権を有するかについての問題——過去の二重運賃制訴訟において厄介なことが判明した事柄である——を引き出す。署名荷主がその契約のもとに署名運送人によって輸送することを義務づけられるか否かは、取引法のもとにおける、誰が所有権を有するかについての決定によって定まるべきではないとわれわれは信ずる。われわれが示唆する改正は、荷主の義務を、法律上の所有権が、商品が輸送のために引き渡されたとき、彼に帰属しているか否かよりも、むしろ彼が実際運送人を選定する権限を有しているか否かにかからしめるよう意図される」とその趣旨を説明し、併わせて「荷主の定義のなかに、荷送人ならびに荷受人を包含する文言が本条項に付加される⁵」よう勧告している。

また、貿易業界におけるこれについての意向をうかがうに、アーノルド (Grant Arnold) は、「これは、本小委員会で連盟およびその他が繰り返し公にした、きわめて厄介な事態をカバーするよう意図されたものとわれわれは信ずる。輸出商は、商品を合衆国港 f. a. s. で購入し、かつ運賃を支払うことになっている外国の買手に、いかなる方法で彼の貨物が運送さるべきであるかを告げる権利を有し、もしくはそうすることができるとまじめに考える者があるとは

4 “Statement of Donald F. Wierda, on behalf of the American Steamship Committee on Conference Studies,” To Provide for the Operation of Steamship Conferences, Hearings before the Special Subcommittee on Steamship Conferences of the Committee on Merchant Marine and Fisheries, House of Representatives, Eighty-Seventh Congress, First Session, on H. R. 4299, to Amend the Shipping Act, 1916, As Amended, to Provide for the Operation of Steamship Conferences, p. 71.

5 Letter of Edward Gudeman, Undersecretary of Commerce, March 20, 1961, Addressed to Herbert C. Bonner, Chairman, Committee on Merchant Marine and Fisheries, House of Representatives.

信じられない」,「以前の証言において,もし外国の買手により真実の方法でそうするよう指示されるならば,合衆国荷主は,契約に違反することなく,盟外運送人を使用することを許可すべきであるとわれわれは陳述した⁶」と述べて,これに賛意を表している。

さらにまた, H. R. 6775 における第 1 条の第 3 項について,下院商船および漁業委員会 (Committee on Merchant Marine and Fisheries) は下院あて報告のなかで,「委員会が関係した最も困難な問題の一つは契約制が適用される運送の問題であった。運送が行なわれる多様な条件について,重要な証言が委員会に与えられた。契約の適用範囲となっている運送形態に関する現行同盟契約の条件は著しく違っている。契約荷主はその全貨物を同盟にまず渡さねばならないことを意味する,すべてを包含するものがほとんどである。若干の同盟は,たとえ荷主は運送人を選定する法的権利を有しなくても,荷主に同盟船を使用するよう要求して,契約運送へのその要求が極端であるとある荷主は不平を述べた。他方,無節操な荷主は,それが適している場合には,契約レートで同盟船を使用し,はたまた,たんに販売条件を変更することによって,契約の権利を喪失することなく,盟外船で運送すると汽船会社もまた苦情を述べた。運送契約のこの面の相反する要求を調和することはきわめて困難であった」とこの問題の困難性を強調するとともに,「根本的には,委員会が求めたものは当事者の誠実——厳格すぎもしないしまたごまかしもできない——を規定する条項であった。契約荷主が運送を支配する法的地位にある場合は,誠実は彼にそうするよう要求すると委員会は考える。条項は,運送が同盟船によってなされないかぎり,取引を見合わせるよう契約署名人に要求することを同盟もしくは運送人に禁止する⁷」と本条項の趣旨について説明している。

Senate subcommittee print がかような規定を法案より削除したことについて

6 "Statement of Grant Arnold, Traffic Manager, E. J. Lavino & Co., Appearing as Chairman, Special Committee on Study of Shipping Act of 1916, the National Industrial Traffic League," To Provide for the Operation of Steamship Conferences, p. 282.

7 Providing for the Operation of Steamship Conferences, House Representatives, 87th Congress 1st Session, Report No. 498, p. 9.

はさきに言及したところであるが、これに関して、極東同盟 (Far East Conference) の議長ディニアン (James A. Dennean) は、「果てしない紛争を惹起したであろうし、またその効果を破壊したであろうような、二重運賃契約における抜け穴をもたらしたかもしれない文言を除去するよう提案したことにわれわれは感謝する。この条項の削除によって、f. o. b./f. a. s. 貨物をいかに取り扱うべきかの困難な問題は、決定が連邦海事委員会の手におかれるであろうとわれわれは考える⁸」⁸ といつて、これに賛同した。

他方、司法省は、同じ問題について、「この削除の結果は、ある運送、とりわけ、f. o. b. および f. a. s. 条件で売られた商品の運送は許可された二重運賃契約によってカバーされるや否やに関し無限の論争を生み出すであろう。下院意見に含まれている条項がなければ、契約荷主が盟外運送人によって運送することを選ぶ買手に商品を売る場合は、契約荷主に二重運賃契約の違反という非難をあげせる道が同盟に対して開かれる。この条項の削除は、自己の運送契約を行なう権利を譲り渡さないような者と契約荷主が取引するのを禁止することを同盟に認めるものと解釈しうる。議会は、それにもとづいてある商人が他の商人に売らねばならない条件を指図するのを海運同盟に許す意図を有しないことを明らかにせんがために、この条項が法案に復活されることをわれわれは主張する⁹」と述べて、海運同盟とまったく逆の意見を開陳している。

はたまた H. R. 6775 における第1条の第3項につき、上院商業委員会は上院あて報告において、「<ただし (provided, however)>条項にいたるまでのこの条項は下院法案における条項とまったく同じである」、「根本的には、委員会が求めたものは当事者の誠実を規定する条項であった……」という下院報告の一節を拠りどころにして、「委員会は、下院報告に述べられていた誠実を法律に書き入れるために、<ただし>条項を付加した。National Industrial Traffic League の代表者は、<ただし>条項は League にとって満足である旨委員会

8 Congressional Information Bureau newsletter No. 196, August 16, 1961, p. 16.

9 Letter of Byron White, Deputy Attorney General, Department of Justice, August 16, 1961, Addressed

に通知してきている」¹⁰と述べて、＜ただし＞条項を補足したゆえんを明らかにした。

IV

f. o. b. / f. a. s. 問題を取り扱った規定は原法案、修正案および法律のいずれにおいても明確を欠く表現がとられ、また法案の審議中、立場の相違によって関係者の考えがかなりくい違っていることが露呈され、したがってこれは将来実際問題として紛争の種となるおそれが多分にあった。ちなみに、このことはすでにボナー法が成立をみた翌日にはっきりと指摘されており、すなわち、パーリンガム、ハーパーおよびケネディ法律事務所のホワイト (B. H. White) およびニクソン (E. B. Nixon) は、「f. o. b. / f. a. s. 条項の文言は運送業者が示唆した文言ほど満足すべきものでなく、運賃延戻制を是認しもしくは f. o. b. / f. a. s. 基準で取引することを禁止しないかぎり、この困難にして複雑な問題に対する適当なもしくは一般的な解決策は容易には存在しない」、「本条項は、現存問題を悪化するというよりも、むしろそれを目立たしめ、またそれに注目を引くがゆえに、不満である。それは論争と訴訟の根源となりそうにわれわれは思う」¹¹といっている。

そこで、関係者は、後日発表されるボナー法の施行規則のなかで、これについてもっと明確な表現で規定されることをもっぱら期待したのであるが、しかしよいよ公表された同法施行規則案¹²——審査番号第 983 (Docket No. 983) 「合衆国の外国貿易における二重運賃制に関する規則 (Rules Governing Cont-

to Warren G. Magnuson, Chairman, Committee on Commerce, Senate.

10 Steamship Conferences and Dual Rate Contracts, Senate, 87th Congress, 1st Session, Report No. 860, p. 13.

11 Memorandum on Dual Rate Legislation (H. R. 6775), issued by Burlingham, Hupper & Kennedy, pp. 2 and 5. なお、ボナー法により、「委員会は、本法の規定を施行するために必要な規則を作成するものとする」という規定が Shipping Act に第43条として挿入された。

12 「ボナー法施行規則について」『船協月報』Vol. 3 No. 4 (1962. 4) 7-10頁ならびに飯田秀雄著「ボナー法と国際海運カルテル——米国海事法改正法律の研究——」103-108頁は施行規則全般について紹介している。

ract Rate Systems in the Foreign Commerce of the United States)」——をみると、「連邦海事委員会は、1916年 Shipping Act 14条 b と第15条によって、公示と聴問の後、＜c. 契約荷主の貨物のうち、その運送に関し、彼が船積時に運送人を選定する法的権利を有するようなもののみを明確にカバーする——ただし、もし船積以前に、契約にもとづく義務を回避する意図をもって、契約荷主が運送人を選定する法的権利を放棄し、そして貨物が契約の当事者でない運送人によって運ばれるならば、それは契約違反とみなされる——契約＞を合衆国の外国貿易において使用することを運送人もしくは運送人の同盟に許可する権限を与えられる」と法律の文言がそのまま挿入されており、かくて関係者は期待を裏切られたわけである。

とすると、f. o. b./f. a. s. 問題、すなわち二重運賃制は c. i. f., c. & f. のみならず f. o. b., f. a. s. 条件で売られるすべての商品に適用するのか、それとも c. i. f., c. & f. 条件で売られる商品のみに適用し、f. o. b., f. a. s. 条件で売られる商品は適用を除外されるのかをめぐり問題のあり方を求めるうえに、有力な拠りどころとなるのは、これまで出されたこれについての連邦海事委員会 (Federal Maritime Board) の勧告的判定 (recommended decision) ¹³ならびに報告 (report) および連邦裁判所の判決である。ところが、これらの見解は必ずしも一致をみていない。そこで、これらのうち比較的新しくまた重要なものの意見を考察してみよう。

連邦海事委員会は、二重運賃制は f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で売買される商品には適用しないという立場を終始とっている。

まず、Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference v. Isbrandtsen 事件 (Docket No. 730, F. M. B.) に対する、1955年12月12日付 (同月14日に送達) の報告で、連邦海事委員会は、「第6項は第1項¹⁴の修正を構成し、同項を制御しつつあると同盟は説明しているけれども、契約フォームの第1項と第6項は立案されているようには受け取られないとわれわれは考える。二つの項目はいかに解釈しよ

13 これは私的独占禁止法にいわゆる審決に該当する。

うとも反対すべきである。なんとなれば、立案されているごとく、荷受人は、*f. o. b.*, *f. a. s.* 船積のもとでは、同盟を排他的に愛顧するかぎり、契約レートを取得しうるが、しかし、ひとたび盟外船に船積すれば、彼は事後契約レートを受けえないであろうから。かかる荷受人は、他のすべての非署名人は非契約レートを課せられるのに、荷主契約に署名しないで契約レートを受け、したがって異なった取扱が非署名者に与えられるがゆえに、かかる条項は反対すべきである」、「契約フォームが *c. i. f.* および *c. & f.* 取引をカバーするよう意図するかぎり、われわれはこれを許可する。売買契約の条件に関係なく、契約署名者が船荷証券面に荷送人として現われているいかなる場合にも、かかる事実だけで貨物は同盟船で運ばれるよう自動的に要求される。……*c. & f.* もしくは *c. i. f.* 売買においては、契約署名者が実際に荷送人であるから、問題は起こらないけれども、しかし *f. o. b.* もしくは *f. a. s.* 売買においては、この問題に対する解答を、特定の貨物が荷主契約によってカバーされる場合としからざる場合を決めるのに、損失の危険や所有権の移転の時期に関する複雑な法律問題に向けることは望ましくないとわれわれは思う。われわれは簡単な基準が適用されることがきわめて望ましいと思う」、「これがためには、契約は、船荷証券面に荷送人として表示されている者は荷送人とみなされるものとする旨を指示すべきであるとわれわれは考える。しかし、買手の代理人として輸出商が行なう船積——ここでは輸出商は、たんに、このために必要な書類を取得するのに、買手の要求と費用で援助を提供するにすぎない——を妨げることは、われわれは意図

- 14 Notwithstanding any other provision of this Agreement, if the Shipper submits written proof satisfactory to the Secretary of the Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference that a foreign buyer on an *F. O. B.* or *F.A.S.* shipment from Japan has designated a non-Conference vessel for a shipment, then such shipment will be exempt from Agreement. The Carriers shall thereafter deny Contract rates on subsequent cargo consigned to such foreign buyer on an *F.O.B.* or *F.A.S.* basis, in vessels of the Carriers to destinations specified under Paragraph 1 above unless such foreign buyer shall first subscribe to a contract with the Carriers.
- 15 The Shipper agrees to forward or cause to be forwarded by vessels of the Carriers all shipments made directly or indirectly by him, his agents, subsidiaries, associated or parent companies, from Japan, Korea and Okinawa to United States Gulf Ports and Atlantic Coast Ports of North America, whether such shipments are made *C. I. F.*, *C. & F.*, *F. O. B.*, *ex godown* or by any other terms.

¹⁶しない」と述べ、次いで翌1956年1月10日（同月11日に送達）、第1項の＜かかる船積は c. i. f., f. o. b., ex godown で行なわれようと、はたまたその他の条件によって行なわれようとにかかわりなく＞という部分を＜かかる船積は c. i. f. ——荷送人が売手である場合——で行なわれようと、はたまた f. o. b., f. a. s. もしくは ex godown ——荷送人が荷受人である場合——で行なわれようとにかかわりなく＞というふうに改訂し、併わせて＜本契約のすべての目的のために、船荷証券面に荷送人として表示されている者は船荷証券面に記載されている商品の荷送人とみなされるものとする＞¹⁷旨の規定を付加するよう命令した。

また、The Secretary of Agriculture of the United States v. North Atlantic Continental Freight Conference et al. 事件 (Docket No. 725) ならびに Isbrandtsen Company, Inc. v. North Atlantic Continental Freight Conference 事件 (Docket No. 751) に対する、1952年2月29日付（同年3月7日に送達）の報告において、連邦海事委員会は、「第1項¹⁸は、その積荷の全部を同盟運送人の船で運送するよう商人を拘束している。加えて、第3項¹⁹は契約当事者でない商人のために運送が行なわれることを禁止している。第1項は、第3項と合わせて解釈すると、もし買手が盟外運送人による貨物の運送を固執するならば、f. o. b. もしくは f. a. s. 買手にその製品を売のを拒絶するよう署名輸出商に要求しうるように解釈されそうである。この問題に関する議長の証言は明瞭でなかった。したがって、契約条項はあいまいを回避するために明瞭化さるべきである。これらの項目の代りに、排他的に同盟船によって運送するという契約の限界を、契約署名者が実際に荷送人であるような情況に限定し、かつ、船荷証券面に荷

16 Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, Filed under General Order 76, Federal Maritime Board (No. 730) に拠った。

17 Order at a Session of the Federal Maritime Board, held on the 10th day of January, 1956, in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, Filed under General Order 76.

18 これは、商人は除外されないあらゆる商品を同盟運送人の船で運送する旨規定している。

19 The Merchant agrees not to make any shipment hereunder for the benefit of any other Merchant or interest not a party to this contract or a contract substantially in this form with the undersigned Carriers; and agrees also not to ship any commodities covered by this contract by a carrier not a party to this contract, except as hereafter provided.

送人として表示されている者は荷送人とみなされるものとする旨をうたっている条項をわれわれは要求する。改訂条項は、買手の要求と費用で、買手の代理人として輸出商が行なう船積——そこでは輸出商は、たんに、輸出のために必要な書類を取得するのに援助を提供するにすぎない——を妨げてはならない²⁰」とその見解を披瀝し、それと同時に、「ここに期待されている二重運賃制は、船荷証券面に荷送人として記名されている者——売手であれ、はたまた買手であれ——が契約署名者でないかぎり、f.o.b. もしくは f.a.s. 基準で行なわれる船積には適用しないものとする²¹」との命令を出した。

さらにまた、Mitsui Steamship Company v. Anglo Canadian Shipping Co., et al. (Docket No. 764) ならびに American Potash & Chemical Corporation, et al. v. American President Lines, et al. 事件 (Docket No. 773) に対する1956年6月8日付の報告のなかで、連邦海事委員会は、同盟の荷主運賃契約は、c.i.f. および c. & f. 基準で売られる商品の排他的運送はもちろんのこと、f.o.b. もしくは f.a.s. 基準で契約署名者が売の商品の、同盟船による排他的運送をも期待しているか否かを決定するには、条件の付帯事物について論議することが適切であると述べて、アプローチの仕方を確立した後、c.i.f. もしくは c. & f. 契約と f.o.b. もしくは f.a.s. 契約との異同について、「反対意思の証拠がない場合には、商品における収益権とその損失の危険は、c.i.f. 船積でもまた f.o.b. 船積でも、運送人に商品が引き渡されると同時に、買手に移転する。それゆえ、収益権と損失の危険の観点からは、c.i.f. 船積は売手の船積であり、f.o.b. 船積は買手の船積であるというのは、正確ではない。しかし、これらの、取引の他の点における契約的性質の認識によって、われわれは決定的にそれらを区別

20 Report of the Board in the Secretary of Agriculture of the United States v. North Atlantic Continental Freight Conference et al. (No. 725) and in the Matter of the Statement of the Member Lines of the North Atlantic Continental Freight Conference, Filed under General Order 76 (No. 751), Federal Maritime Board に拠った。

21 Order at a Session of the Federal Maritime Board, held on 29th day of February, 1956, in the Secretary of Agriculture of the United States v. North Atlantic Continental Freight Conference et al. and in the Matter of the Statement of the Member Lines of the North Atlantic Continental Freight Conference, Filed under General Order 76, Federal Maritime Board.

することができる」として、「真の c. i. f. 契約においては、必要な書類の提供までは、商品の所有権は買手に移転しないし、また契約によって期待される完全な引渡もない。それゆえ、c. i. f. 売買は商品の売買というよりもむしろ商品に関する書類の取引とみなされている。c. i. f. 契約は書類の引渡によって履行され、そして必要書類を引き渡しえない場合には、売手は不履行になろう。適切な書類の引渡は、商品はすでに失なわれもしくは毀損されていることを当事者が知っていても、受理されねばならない」、「他方、通常の f. o. b. 売買では、反対の意見が存しない場合には、契約によって期待される、引渡は指定船積地における船舶の欄干での商品の引渡である。これらの状況においては、商品に対する所有権ならびに損失の危険は、船荷証券の引渡よりもむしろ運送人への商品の引渡と同時に、買手に移転すると推定される」、「c. i. f. 売買においては、同用語の使用は必然的に、売手は、なかんずく、そして契約の履行として、仕向地までの運送契約を取り決めて、商品を運送しなければならないことを指示する」、「一方において、f. o. b. 売買では、f. o. b. なる用語の一見したところの結果は、買手は運送人を選定しなければならないということであるといわれている。他方において、各ケースは、売買の当事者のいずれが運送を引き受ける義務を負うかを決定するにあたっては、それ自身の事実に依存しなければならない旨が判決されている。しかしながら他の判決は、f. o. b. 売買においては、買手が運送人を提供しもしくは指定する義務を負っていると認定している」、というふうに売買の実際と理論に再検討を加えた。

かかる分析、これらの手続における証人の証言、および改正米国外国貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definitions) に述べられている、用語の定義から、連邦海事委員会は、「c. i. f. 船積は売手の船積である。なんとすれば、(1)契約のもとにおける最終的な引渡は、商品が運送のため海上運送人によって受け取られた後に作成される必要書類の提供までは、生じない、(2)売手は売買契約の一条件として運送契約を打ち合わせ、取得しなければならない、および(3)当事者は、c. i. f. 売買契約においては運送する義務を売手に期待する一般的

な商慣習に従って契約するからである」, 「c. i. f. 売買——そこでは売手による運送契約の取決めが契約の不可欠な一部であり, それがなければ契約上の引渡は不完全である——とは異なり, f. o. b. 売買においては, 運送人の選定は買手と売手との間の変りうる意思の問題である」と認定するとともに, 法律の検討から, 「f. o. b. 船積において運送人を指定する権利は, 商品の受託人を指定する権限をもっているのは彼であるから, 船積時に商品の所有権をもっている者に与えられる」と述べている。

また, 連邦海事委員会は, 「改正米国外国貿易定義で認められている, f. o. b. および c. i. f. 船積がそれぞれ買手および売手の船積であるとみなす商慣習は当事者の権利の分析から出て来る。"Comments on All F. O. B. Terms" においては, 売手が海上スペースと海上保険を入手する場合は, 彼は買手に代って, また買手のために行動したとみなされることに再注目することが重要である。かかる場合に実際の選定が買手によって行なわれようと, はたまた売手によってなされようと, それはかような場合に荷送人であり, そして船荷証券面に荷送人として現われるべき買手に代って行なわれる」といっている。

最後に, 連邦海事委員会は, 「f. o. b. および c. i. f. 売買についてのわれわれの見解によって, 荷主運賃契約の第 1 項にみえる, <その貨物の全部> および <荷送人の全輸出貨物> という文言のなかに f. o. b. 船積が包含されるか否かに関する問題を処置する。f. o. b. 基準で署名荷主によって売られる商品は輸出商が売られる商品に対する担保権を保有しないかぎり, その文言の意味のなかに包含されないとわれわれは認定する²²」と断定を下すとともに, 「太平洋岸 / 欧州同盟 (Pacific Coast European Conference) およびそのメンバーは, 報告で述べられた解釈に矛盾する同盟の荷主運賃契約の解釈を行なうことを止める²³」よう

22 Report of the Board in Mitsui Steamship Company v. Anglo Canadian Shipping Co., et al. (No. 764) and American Potash & Chemical Corporation, et al. v. American President Lines, et al. (No. 773), Federal Maritime Board に拠った。

23 Order at a Session of the Federal Maritime Board, held on the 8th day of June, 1956, in the Mitsui Steamship Company v. Anglo Canadian Co., et al. and American Potash & Chemical Corporation, et al. v. American President Lines, et al., Federal Maritime Board.

に命令した。

これに反して、二重運賃制は f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で売買される商品にも適用するという見解をとっている者もある。

まず、前記の Mitsui Steamship Company v. Anglo Canadian Shipping Co., et al. 事件ならびに American Potash & Chemical Corporation, et al. v. American President Lines, et al. 事件に対する、1955年10月18日に送達された勧告的判定において、審理官 (trial examiner) は、「運賃契約のなかには、署名荷主が、彼および買手にとって満足すべき、運送される商品の売買条件を結ぶことを妨げるなものもない。商品は盟外船によって運送することができるという契約が売買条件に含まれている場合には、それは運賃契約に違反するか否かが問題である。もしそれが違反でなければ、売手は、すべての f. o. b., f. a. s. 売買において、盟外船による運送を認めることに同意しうるのであろう。そしてそれは非署名の買手に二重運賃制の利益を入手することを許し、かくして運賃契約からこの貿易における重要部分を除外する。運賃契約には、それは運送貨物の重要部分に適用しないとか、はたまた適用すべく意図されなかったことを示すなものもない。もし運賃契約からこれらの貨物を除外することが当事者の意思であるならば、かかる意思は運賃契約のなかに表示さるべきであつたろう。そこには表示されていない」、「運賃契約に署名する場合の荷主の目的の一つは、その排他的愛顧に対して、同盟が保証する契約レートを取得することである。もし彼の輸出船積のすべてが同盟船によって行なわれないならば、その結果は確定損害賠償金と非契約レートである。もし彼が運賃契約の効果に不満であるならば、彼はそれを解除し、事後は、選択に従い同盟船もしくは盟外船を自由に使用することができる」、「当事者の権利と義務は運賃契約の条件によって決められている。それは c. & f./c. i. f. 売買と f. o. b./f. a. s. 売買とに関し、なんらの例外もしくは制限を包含していない。審理中の船積は、いかなる売買条件によるにせよ、運賃契約の意味における署名荷主の船積である。なんらかの目的で、買手の名前で運送することにより、買手の代理人として運送することに

よって、盟外会社による商品の運送を指示するのを買手に許すことに彼が同意することは回避の一手段であり、運賃契約に違反する。……ある署名荷主は、買手に低レートを取得せしめるために、三井の船によって貨物を運送したことを認めた。署名荷主が運賃契約に違反したことを認めたならば同盟はかかる場合には契約の罰則を適用したであろう。運賃契約は遵守されるか、もし当事者にとって不満であるならば、適合するように改正されるか、はたまた廃止されるべきである」と述べた後、「審理中の荷主運賃契約の解釈は、それはかかる商品の買手と売手間における売買条件には関係なく、署名荷主がこの貿易において輸出向に売るすべての商品を包含し、カバーするということである²⁴」と結論を下した。

また Mitsui Steamship Company v. Anglo Canadian Shipping Co., et al. 事件の控訴審である Anglo Canadian Shipping Co., et al. v. United States of America and Federal Maritime Board 事件 (No. 15,241) において、すでにふれた、「改正米国外国貿易定義で認められている、f. o. b. および c. i. f. 船積がそれぞれ買手および売手の船積であるとみなす商慣習は当事者の権利の分析から出て来る。“Comments on All F.O.B. Terms” においては、売手が海上スペースと海上保険を入手する場合は、彼は買手に代って、また買手のために行動したとみなされることに再注目することが重要である」、「かかる場合に実際の選定が買手によって行なわれようと、はたまた売手によってなされようと、それはかような場合に荷送人であり、そして船荷証券面に荷送人として現われるべき買手に代って行なわれる」、「f. o. b. および c. i. f. 売買についてのわれわれの見解によって、荷主運賃契約の第1項にみえる、＜その貨物の全部＞および＜荷送人の全輸出貨物＞という文言のなかに、f. o. b. 船積が包含されるか否かに関する問題を処置する。f. o. b. 基準で……意味のなかに包含されないとわれわれは認定する」と「商品は推定的に船舶の欄干で買手に引き渡されるので、受

24 Recommended Decision of A. L. Jordan, Examiner in Mitsui Steamship Company v. Anglo Canadian Shipping Co., et al. and American Potash & Chemical Corporation, et al. v. American President Lines, et al., Federal Maritime Board に拠った。

託人を指定する権利を有するのは推定的に買手である。したがって、たとえ選定権は売手に委任されても、売手が商品に対する担保権を保有しない場合には、f. o. b. 船積における運送人の選定は買手に代って行なわれ、それゆえその船積は買手の船積である」という言葉にみられる、荷主運賃契約に関する連邦海事委員会の解釈に注目して、第9巡回高等裁判所は、「同文書の意味の解釈は厳格すぎ、またそれは法的文書の解釈に普通適用される法的原則を無視しているとわれわれは考える」と述べるとともに、連邦海事委員会が、f. o. b. 売買においては、買手が常に運送人を選定するとは限らないという事実にしばしば言及し、f. o. b. 取決めのもとで、かかる了解が取引の一部であるためか、あるいは買手が選定の権利を要求しようとしなかったために、しばしば売手が実際に運送人を選定するという事実を再参照のめかし、そして改正米国外国貿易定義に大なる信頼をおいて、＜これは買手の側における義務であるにもかかわらず、f. o. b. 条件で、多くの貿易においては、売手は、買手に代って、海上貨物スペースと海上ならびに戦争危険保険を取得し、また運送を用意する＞という部分をそれから引用していることに対して、高等裁判所は、「荷主運賃契約の条件のもとで、署名売手が、たとえ f. o. b. で売ったとしても、実際に選択権を有し、かつ運送人を選定する場合においては、彼は同盟運送人を選定しなければならないことは、われわれにとって明白にみえる²⁵」とその見解を明らかにしている。

V

二重運賃制は f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で売買される商品に適用するか否かをめぐり、このように賛否両論の対立をみたが、以下これらの見解を参酌しながら、この問題について考究してみよう。

ところで荷主運賃契約の当事者は海運同盟の各メンバーと各荷主であるが、これは盟外船の排除手段であるため、荷主運賃契約をめぐる紛争の当事者とな

25 On Petition to Review an Order of the Maritime Board in *Anglo Canadian Shipping Company et al. v. United States of America and Federal Maritime Board* (No. 15, 241), United States Court of Appeals for the Ninth Circuit に拠った。

るのは海運同盟と盟外業者である場合が普通である。

まず、この問題についての海運同盟の意向を付度すれば、荷主運賃契約を通じて、船積が c. i. f. もしくは c. & f. で行なわれる場合はもちろん、f. o. b. もしくは f. a. s. で行なわれる場合にも、同盟船の排他的使用を荷主に義務づけることが、盟外船の進出・跳梁を抑圧するには、必要不可欠であると海運同盟は考えるに相違ない。

とすると、買手が荷主に同盟船積を求めるか、または運送人を選定する権限を荷主に一任する場合は、別に問題はないが、もし買手があくまでも盟外船積を要求するならば、荷主はそのような f. o. b. もしくは f. a. s. 取引を放棄することをよぎなくされるという事態が派生するが、これに関しては、海運同盟は、荷主運賃契約への署名に伴う、低廉な契約レートの享受という利益と同盟船の排他的使用の義務という不利益とを比較考量し、利益が不利益を上回るという判断にもとづいて、荷主運賃契約に署名したはずであるから、荷主は、盟外船の使用を契約条件に含むような取引はこれを差し控えるのが当然であると主張するであろう。かような見解には確かに一理あるが、しかし現行国際取引の実態を考え合わせれば、これをそのまま認めるならば、取引に少なからざる混乱を引き起こすことは必定であり、したがってこれにはいくぶん弾力的な取扱を必要とする。

こんどは、同じくこの問題に関する盟外業者の意見を推測するに、f. o. b. もしくは f. a. s. 取引においては、運送人を選定する権限は買手にあって、荷主にはない、それゆえ f. o. b. もしくは f. a. s. 取引に関するかぎり、二重運賃制の適用範囲外におかるべきであると盟外業者は主張するに違いない。なるほど、このような考え方にもいちおうの理窟は認められるが、しかし荷主運賃契約が設定された目的なり、これにもとづく荷主の享受する利益なりにかんがみると、これはいくぶん一方的な希望であるとの感を免れない。それゆえかような意見にもいくぶんかの譲歩が求められる。

かくして売買が f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で行なわれる場合、二重運賃制

が適用すべき基準はおのずから海運同盟の主張と盟外業者の見解の中間において定まるわけである。つまり、買手が荷主に同盟船積を指令するか、または運送人を選定する権限を荷主に一任する場合には、たとえその売買が f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で行なわれても、荷主は同盟船を使用する義務を負い、他方、取引が f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で行なわれ、かつ買手があくまでも盟外船積を要求する場合は、荷主は同盟船を使用する義務を免除されるというのがこの趣旨である。

このような着想は、改正米国外国貿易定義が、f. o. b. 売買に関し、「買手は、(1)売手に対し船舶の名称、船舶の出帆日、船舶の積込バースおよび船舶への引渡日時について十分な通知を与え、(2)仕向地まで商品のあらゆる事後の運送を取り計い、すなわち (a) 保険を用意して支払い、(b) 海上その他の運送を用意して支払い、(3)商品が船上に積み込まれた後は、損失もしくは毀損、あるいは両者について責任を負わねばならない——f. o. b. 取引については、二重運賃制の適用範囲外におかるべきであるという盟外業者の主張はもっぱらこれを抛りどころとしている——」と解説するとともに、「f. o. b. 条件のもとでは、海上貨物スペースおよび海上ならびに戦争危険保険を取得する義務は買手にある。この義務は買手にあるにもかかわらず、多くの貿易においては、売手が買手に代って海上貨物スペースおよび海上ならびに戦争危険保険を取得し、運送を用意する。したがって売手と買手は、買手が海上貨物スペースおよび海上ならびに戦争危険保険を取得するか、あるいは売手が買手に代ってこれを行なうことを引き受けるかについて、取決めをもたねばならない点に注意を払う」²⁶よう勧告していること、現行国際取引においては、f. o. b. もしくは f. a. s. 売買の場合でも、買手が荷主に同盟船による運送を指令し、はたまた、商慣習によりまたは個々の意思表示によって、運送人を選定する権限を荷主に一任する場合も少なからず看取されることなどによって裏書きされる。

ではいったいここで問題となっている、＜契約は、明瞭に、契約荷主の貨物

26 Alfred Murr: Export / Import Traffic Management and Forwarding, 1957, p. 323.

のうち、その運送に関し、彼が船積時に運送人を選定する法的権利を有するもののみをカバーする」というボナー法の規定とかような試案とはどんな関係になるのであろうか。この試案は、売買が c. i. f. もしくは c. & f. 条件で行なわれる場合にはもちろんのこと、そのほか売買が f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で行なわれても、買手が荷主に同盟船積を指令し、あるいは運送人を選定する権限を荷主に一任する場合には、契約荷主は、その貨物の運送につき、運送人を選定する法的権利を有するとみなさんとするものである。

もしかかる解釈が一般的に承認されて、実行に移された場合でも、なお、海運同盟にとって、その売買は果たして f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で行なわれたか、はたまた買手が盟外船積を指令したかという点において、一抹の疑念が残るに違いない。＜もし船積以前に、契約にもとづく義務を回避する意図をもって、契約荷主が運送人を選定する法的権利を放棄し、そして貨物が契約の当事者でない運送人によって運ばれるならば、それは契約違反とみなされる＞という但し書は、契約荷主の作為を封ずるために挿入されたものと考えられる。だが、実際には、いかなる方法をとれば実効を期しうるかということになると、そこには容易ならざる難問題の伏在が予想されるが、その検討は別の機会に譲りたい。

なお、契約荷主が船荷証券面に荷送人として現われている場合には、たとえ売買は f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で行なわれても、その商品は二重運賃制の適用を受け、したがって同盟船によって運ばねばならないという連邦海事委員会の意見には、賛同しかねる。現行国際取引には、売買が f. o. b. もしくは f. a. s. 条件で行なわれていても、船荷証券面に荷送人として現われているのは買手でなくて荷主である事例がかなりみられることが、そのゆえんである。

また所有権の移転の時期もしくは場所いかんによって、荷主と買手のうちいずれに、運送人を選定する権限があるかを判定せんとする方法も、複雑な法律問題を伴うがゆえに適策とはいえない。