

1984年米国海運法の解説

—— 米国海運規制政策の沿革と変遷 ——

財団法人 海事産業研究所 編

株 式 会 社

成 山 堂 書 店

1984年米国海運法の解説

——米国海運規制政策の沿革と変遷——

財団法人 海事産業研究所 編

株式会社

成山堂書店

〈筆者略歴〉

野 口 邦 輝

大正15年埼玉県生まれ。昭和25年東京大学法学部卒業。同年三菱海運(株)入社。昭和39年合併により日本郵船(株)に転じ、文書課、調査室(次長)を経て、現在同社嘱託。

1984年米国海運法の解説

—米国海運規制政策の沿革と変遷—

定価はケースに表示
してあります。

昭和59年7月25日 初版印刷

©1984

昭和59年7月28日 初版発行

編 者 (財)海事産業研究所

発行者 (株)成山堂書店

代表者 小 川 寛

東京都新宿区南元町4番地51

(郵便番号160)

成山堂ビル

発行所 (株)成山堂書店 電 話 03 (357) 5861 (代)

振替口座 東京7-78174番

Printed in Japan

ISBN4-425-31151-5

は し が き

制定以来今日に至る迄、略々四分の三世紀の長きにわたり、其の間改正による幾多の変遷をみたものの、米国海運政策の根幹であった1916年海運法が、今般全面的に改正されるに至った。

新海運法は、1983年の米国議会で審議されて来たが、本1984年2月23日に上院、又3月6日に下院を夫々通過して、3月20日レーガン大統領の署名を経て成立をみた。1984年海運法と呼ばれるものである。

かくて90日を経た去る6月18日に施行された事は記憶に新たな所であろう。

19世紀の最終四半期から今世紀の初頭にかけて、略々完成したと思われる世界定期船海運の近代的産業組織である海運同盟に於て、その主流をなしたものは、申す迄も無く英国によって主導されたクローズド・コンファレンス型のそれであり、海運自由の原則の名の下政府不介入、民間自治を旗印に、対内的、対外的競争制限を正面に据えつつ、其の後の世界定期船海運をリードした事は衆知の通りである。

此の様ないわば政府が一切関与せぬ定期船産業組織に基く世界的定期航路運営の場に、一国の政府が自国の法律をひっさげて初めて介入して来たのが1916年の米国海運法であり、爾来四分の三世紀にわたり、世界定期航路運営に様々な波紋をえがきつつ今日に至った。特に第二次大戦後、欧州、日本の定期船業界は、米国に出入する各航路同盟運営に於て、筆舌につくせぬ難行苦行を強いられる事となった。

1916年米国海運法は、当初は同盟に批判的ではあったが、同盟の持つ種々の利点を十分に尊重し、寧ろ其の弊害を是正すると言う申すならば控えめな態度で臨んだために、さしたる問題を生じなかったが、第二次大戦の勝利を経て米国の国際的地位が高まると共に、反トラスト法なる鎧の袖があらわとなり、特にボナー法の名で通って居る1961年の改正後は、海運同盟に対し独禁法を背景に極めて厳格な態度を以て規制に乗り出し、関係各国から厳しい批判を浴びる様になった。

一方、世界定期船業には1960年代の後半以来歴史的とも申す可き一大構造変化が起り進展しつつあった。

それは先ず先進各国間のみならず、所謂中進国、産油国更には社会主義諸国家をもまき込んだグローバル・ベースに立った製品貿易の急速な拡大とこれに伴う定期船需要の多角的な飛躍である。

同時に、かかる市場の急成長を背景に、コンテナリゼーションなる技術的革新が導入され定期船市場の様相を一変する事になるが、これ等は当然の事ながら相伴って産業組織や法制面に於ける構造変化をももたらすに至った。

定期船市場のこのような構造変化に対し、1916年海運法に基く海運規制強化は、現実と遊離し漸次硬直化して来るのは不可避であって、加うるに近年米政府のとって居る航空、鉄道、トラック業等一連の事業に対する政府規制緩和と自由競争促進による再活性化に照しても、此の辺で1916年海運法の全面的見直しを行わざるを得なくなった事は理の当然と申せよう。

詳細は本文に譲るとして、新たに施行された1984年米国海運法に於ける主要改正点は次の様に要約出来る。

即ち、

- 1) 反トラスト法適用除外の明確化
- 2) 船社間協定の範囲の明確化と手続きの簡素化
- 3) 運賃設定に関連する諸規程の設定、即ち、インディペンデント・アクション、サービス・コントラクト、タイム・ポリュウム・レート、一手積契約及び運賃設定に関連する禁止行為等を具体的内容とするが、これ等は何れも運賃安定機能を弱めるものとしてその将来が懸念されて居る。
- 4) 船社と荷主その他との関係
荷主協議会、荷主団体、NVOCC、航洋貨物フォワーダー、海貨ターミナル運営業者、港湾、不定期船バルク・キャリア等
- 5) 苦情、審理、賠償、執行、罰則
- 6) 海事委員会の報告と諮問委員会の勧告
- 7) 米国船の保護

等である。

主要点は以上の通りであるが、1984年海運法は1916年海運法のうち、外航海運規制に関する条項のみを分離独立させ施行する事になったものである。

旧法は必要な削除修正を施した上で、1916年海運法と言う従前名称のもとに主として米国州際間海運規制に関する法律として存続する事になる。このように海運規制法を外航と内航に分けたのは、後者について今後一層規制解除を進める上での法改正上の便宜を考慮した事が一因と言われて居る。

今般、海事産業研究所は、1984年海運法制定を機に今後世界定期船海運に重大な影響を及ぼす同法の翻訳と逐条解説を、日本郵船株式会社、調査室、野口邦輝氏をわずらわせて行うと共に、併せて同法制定の経緯及び要旨についても野口氏に執筆をお願いし出版致す事となった。

尚、翻訳に際し、法文対訳の部分に関しては、訳文用語の適切性をはじめ全般にわたって、運輸省海運局外航課に特にお願ひして監修していただいた。寺嶋潔外航課長、酒田武昌海運渉外官はじめ関係の皆様に変更して厚く御礼申し上げる次第である。但し監修は、法文対訳の部分に限定されて居り、その他の部分は運輸省の公けにされた見解とは全く無関係に当海事産業研究所の編集責任のもとになされたものである事をおことわりして置く。

付属資料については、1916年法をそのオリジナル、1961年ボナー法改正直前の法文ならびに1984年法直前の三つのテキスト、及び1916年法関連の歴史的判例7件を何れも原文のまま所載し御参考に供する事とした。

以上を、

第一部 1984年海運法制定の経緯

第二部 1984年海運法の要旨

第三部 1984年海運法の英和对訳と逐条解説

第四部 付属関連資料

の4部にとりまとめた次第である。

当初は、1984年海運法の英和对訳併記を志してスタートしたものであるが、1916年海運法制定の経緯に迄さかのぼり、爾後1961年ボナー法改正から1984年の今回の新法に至る迄改正ならびに制定の経緯が詳細に論述され、ひとつの世界定期船経済発展史に迄まとめあげられた事は、野口氏の日常の研鑽とその結果である該博な知識に負う所が大きく、望外のよろこびであり、厚く感謝申しあげる。

その意味で、本書は実務の参考として御活用いただくと共に、諸学校に於て海運経済史の教科書としてもひろく御活用いただけるものと期待致す次第である。

昭和59年6月

財団法人 海事産業研究所
所 長 後 藤 茂 也

筆者まえがき

本書は、海事産業研究所後藤茂也所長のご懇篤なご指導および米国議会関係の各種貴重な資料のご提供の下に作成したものである。

本書の主眼は、第3部の米国1984年海運法の英和対訳にある。1916年海運法は晦渋な法典で知られていたが、手軽な邦訳が公刊されておらず（頻繁に改正されたためでもあるが）、不便に感じていた。そこで1984年海運法制定を機会に邦訳を手掛けたものである。

新法は旧法に比べ遙かに簡明化されており、その意味では邦訳公刊の必要が薄れたとも言えるが、わが国海運貿易界にとって関係するところの多い法典ゆえ、何等かの参考にして頂ければ幸いである。この部分については、ご多忙中にもかかわらず、運輸省海運局外航課のご監修を受け、数々の適訳の指摘、誤訳の修正を頂いた。厚く感謝申しあげたい。

第3部中の逐条解説は、米国両院協議会の最終法案に関する説明書、同協議会の職員が作成した覚書および上下両院の原法案提出時の提案理由説明書等を参考にしてまとめた。法文の解釈については疑問の個所もあり、今後海事委員会の規則類の発表を待たねば仔細に判明しない個所もあって、この逐条解説は未だ極めて不十分なものである。忽々の間、不本意な解説のまま印刷に付せざるを得なかった。

従って、第2部で、新海運法を逐条でなく、体系的に要点を把握することを試みたが、それも現段階における個人的な主観的認識にとどまるものである。

序章と第1部は蛇足であり、門外漢の俄か勉強の下調べのメモにすぎないものである。新海運法の前史を、原点から洗い直してみようと試みたが、徴した先例記録、典籍も少なく、関係当事者には周知の、未熟な拾遺に終った。

これを補うため、第4部で米国海運法法典の変遷および米国海運規制史上重要とされているいくつかの裁判所判決を参考資料として添付した。

前に進むためには、後を十分に踏み固めることも必要であろうとの微意から本書をまとめた。

米国の海運同盟規制政策に転機を画する新海運法の真の問題は、それが今後の北米航路の運営に如何なる影響を及ぼすかにあることは言うまでもなく、各船社北米航路担当各位、荷主各位および運輸省ご当局その他関係各位のご研鑽と賢明な対処を期待したい。

追記

なお、本稿は5月中旬脱稿したが、4月下旬から新海運法の暫定施行規則が海事委員会から逐次発表され、5月下旬には当面必要な規則の制定が一応終わった模様である。しかし、これら施行規則は、本稿にとり入れる時間的余裕がなかった。

新海運法によって米国議会が意図している定期船海運産業組織の新たな枠組みが、現実の市場に定着するまでには、これら施行規則と海事委員会の具体的案件処理および裁判所による判決などの積み重ねが必要であり、今後もこれらの動向に注目していくこととしたい。

昭和59年6月

野 口 邦 輝

目 次

序 章	1
第 1 部 1984年海運法制定の経緯	9
第 1 章 1916年海運法の制定と1961年改正までの経緯	11
第 1 節 海運同盟の発祥と英国の同盟政策	11
第 2 節 アレキサンダー委員会報告	14
第 3 節 1916年海運法制定とその概要	16
第 4 節 1916年海運法の運用	23
(1) 規制管轄権の問題	23
(2) 同盟加入拒否問題	24
(3) 契約運賃制の問題	28
第 2 章 1961年ボナー法による海運法改正とその後の運用	32
第 1 節 議会各種委員会調査	32
第 2 節 1961年ボナー法による海運法改正	32
(1) 契約運賃制の許容	33
(2) 同盟協定に対する規制強化	35
(3) 運賃率表に対する規制の開始	36
(4) その他	37
第 3 節 1961年改正後の海運法の運用	38
(1) Carnation 事件	40
(2) Svenska 事件	41
(3) Sabre 事件	44
(4) 大西洋 Grand Jury 事件	46
第 3 章 1984年海運法制定の経緯	48
第 1 節 海運法改正の背景	48

(1) 米国の国際的地位の変化	48
(2) 海運規制政策に対する批判	48
(3) 国際海運市場の構造変化	49
(4) コンテナ化の影響	50
(5) 米国政府の一般経済政策の影響	50
第2節 カーター政権時代の海運法改正	51
第3節 1984年海運法の制定	55
第2部 1984年海運法の要旨	59
第1章 米国流新同盟制度の発足	60
第2章 1984年海運法の主要改正点	63
第1節 反トラスト法適用除外	63
第2節 船社間協定の範囲および手続	64
(1) 協定の範囲	64
(2) 協定の手続	65
(3) 協定審査基準	66
第3節 運賃設定	67
(1) 運賃率表	67
(2) 複合一貫輸送運賃率	67
(3) インディペンデント・アクション(独自行動権)	67
(4) サービス・コントラクト	68
(5) タイム・ボリュウム・レート	69
(6) 一手積契約	69
(7) 運賃設定に関連する禁止行為	69
第4節 船社と荷主その他との関係	69
(1) 船社と荷主との関係	69
(2) 荷主協議会	70
(3) 荷主団体	70
(4) NVOCC	70

(5) 航洋貨物フォワーダー	70
(6) 海貨ターミナル運業者	70
(7) 港 湾	70
(8) 不定期船、バルク・キャリア	71
第5節 苦情、審理、賠償、執行、罰則	71
第6節 海事委員会の報告と諮問委員会の勧告	71
第7節 米国船の保護	71

第3部 1984年海運法の英和対訳と逐条解説 73

第4部 付属関連資料 177

I 海運法の推移	178
(1) 1916年制定当時の海運法原文	178
(2) 1961年改正直前の海運法とボナー法原文 (付貨物フォワーダーに関する海運法改正法)	191
(3) 今回改正直前(1981年)の海運法原文 (今回改正箇所も付記)	216
II 1916年海運法関係歴史的判例原文	252
(1) Cunard社事件最高裁判決(1932年)	252
(2) FEC事件最高裁判決(1952年)	269
(3) Isbrandtsen社事件最高裁判決(1958年)	281
(4) Carnation社事件最高裁判決(1966年)	331
(5) Svenska社事件最高裁判決(1968年)	343
(6) Sabre社事件ニューヨーク南部地裁判決(1968年)	361
(7) Sabre社事件第2巡回控訴裁判決(1969年)	370

序 章

1960年代後半以来、国際定期船海運産業において、歴史的な構造変化が進展しつつある。

それは、①世界経済の進展に伴う定期船船腹需給の構造変化であり、②技術的進歩が生んだ定期船市場の構造変化であり、③以上に伴う、またはこれに対応するための産業組織・法制面での構造変化でもあるという三つの要素に分解することができ、この三つの経済的、技術的、政治・法律的要因が相互に関連し合っており、様々の複雑な現実の事象を生んでいる。

国際定期船海運の濫觴は1818年米国 Black Ball Line の帆船によるニューヨーク／リバプール間定期航海開始といわれ、1830年代末には郵便補助金を受けた英国船社の蒸汽船による北大西洋定期航路が開設された。その後約1世紀半にわたって、英国船主主導の下に、市場の発展、技術の進歩に支えられて徐々に国際定期船海運独特の産業組織が築き上げられてきた。1875年英国／カルカッタ同盟創設に始まる海運同盟を主体とする国際定期船産業組織である。

しかし、1960年代後半以来、この業界をとりまく環境と業界内部における構造変化の進展は極めて急速かつ多面的であった。

第一に、先進資本主義国の経済産業の発展とブレトンウッズ体制にもとづく自由貿易政策に支えられたこれら諸国間における製品水平貿易の急速な拡大に加えて、1970年代中葉以後中進国および産油国と先進国との間の製品貿易の飛躍的伸長、更に社会主義国の経済発展に伴う東西貿易の進展もあって、定期船需要が多角的に増大したことであり、その成長のペースは1世紀半の国際定期船海運の歴史において比を見ないものであった。同時に定期船の供給においても、欧米日の伝統的船主に加えて、中進国をはじめとする発展途上諸国の国営・民営船主およびソ連をはじめとする社会主義国国営船主が輩出し、この業界の古典的な産業組織、秩序をもってこれら新興船主を包摂することが困難となってきた。

第二に、このような市場の成長拡大を背景とする技術的進歩、すなわちコンテナ化の進展である。コンテナ化は、港湾荷役のコストと能率の壁を打破することによって定期船海運に規模の経済への道を開くとともに、コンテナを媒体とする内陸輸送との連結により戸口から戸口までの輸送効率向上の道を開いた。同時にコンテナ化は、船舶の多様化、コンテナ在庫管理、寄港地少数化とフィーダーサービスおよびランドブリッジ、ミニランドブリッジなど輸送経路面での

構造変化,更に投資額および固定費の増大とこれに伴うコンソーシアム,ジョイント・サービス,スペース・チャーターなど定期船経営形態や資本構造の変化等々,様々の定期船産業構造の変化をもたらし,また複合輸送の本格化に伴って,従来の定期船海運市場をこえた多様かつ柔軟な複合輸送市場が形成されることになり,この市場には船舶を運航しない複合運送業者も参入するに至った。また海上輸送と内陸輸送との競合のほか,航空輸送との競合も軽視し得ない段階に達した。

第三に,以上の二つの要因を背景とした産業秩序,組織,法制面での構造変化であり,本書の主題たる米国1984年海運法はその一つの表われである。

前世紀最終四半期以降,国際定期船海運の産業組織の主流を形成してきたのは英国流の閉鎖型同盟組織であり,政府不介入,民間自治を原則とし,対内的,対外的競争制限能力が強い国際カルテル組織であった。それは譬喩的に言えば,ギルドであり,クラブであり,サロンでもあったと言えよう。

これに対する最初の挑戦として生まれたのが米国1916年海運法であり,同盟組織に対して一国の政府が法律をもって始めて介入したものであるが,同法にもとづく米国政府の海運同盟規制は,当初は同盟の利点を尊重し,その弊害のみを是正するという控え目の姿勢に終始した。しかし,米国の国威の高揚と相まって,1961年同法改正後は,同盟に対して同国独得の厳格な反トラスト法にもとづく規制を強めるようになり,国際的な批判が高まるとともに,前述した1970年代以降の国際定期船市場の構造変化に伴って,同国の海運規制は現実と遊離した硬直化の様相を呈し始めた。かくて,今回1916年海運法を全面的に改正し,新たに1984年海運法を制定したものである。

新法は,一言で要約すれば同盟からカルテルとしての機能を殆んど奪うものである。同盟の対内的競争制限能力は価格,サービスに関する独自行動権の強制により不具化し,対外的競争制限手段としては既に禁止されている運賃延べ戻し制に加えて二重運賃制も禁止され,殆んど無きに等しくなった。同盟のカルテル機能が皆無になったとは言えないが,事業者団体的性格を要求されていると言えよう。新法は,反トラスト法適用除外を拡大明確化し,規制手続を簡明化しているが,これは同盟のカルテル機能を弱めたからであるとも言え,また数量割引とサービスコントラクトの許容,合理化協定の規制緩和,開放型同盟の維持もこの方向に沿うものである。

米国議会は,新法によって古典的同盟組織の革新を図っているように見えるが,その成否は今後の米国政府機関および司法機関の同法運用方針および同盟船社の行動にかかっていると言えよう。

英国流同盟組織に対する挑戦は、米国ばかりでなく、1960年代以後国連貿易開発会議 (UNCTAD) に拠った発展途上国グループからも生まれ、その妥協の結果として1974年国連定期船同盟行動憲章条約が採択され、1983年10月発効した。同条約の英国流同盟制度との主要な差異は次のとおりである。

- ① 同盟への加入申請に関して、英国流同盟では、その許諾を既存同盟員の意思に委ねるのに対して、国連条約では、航路両端国の当事国船社は、能力と意思を証明しさえすれば当然に加入の権利を有し、第三国船社は船腹需給の状況その他閉鎖型同盟が加入許諾を決定する際に通常勘案する条件にはば従い、かつ次項②の範囲内で加入の権利を有する。
- ② 二国間貿易の積取量および運賃収入に関しては、両端国の当事国船社が対等の権利を有し、第三国船社は相当な部分、例えば20%程度を取得する権利を有する。この実施はプール協定、寄港協定、航海数協定その他の貨物割当協定によることとし、条約発効後2年以内に実施されねばならない。
- ③ 二国間の貿易に関する同盟協定事項については当事国海運会社は拒否権を有する。
- ④ 一括運賃率の引上げは、同盟／荷主間で別段の合意がない限り10か月プラス150日の間隔を置かなければならない。
- ⑤ 発展途上国の非伝統的輸出品に対して、促進運賃率を設定する。
- ⑥ 関係者間の紛争は、一国内の関係者間の紛争の場合を除き、国際強制調停に付する。

以上のほか、政府不介入原則や一手積契約許容、同盟と荷主代表機関との協議などは、英国流同盟の慣行を条約の形で成文化したものとと言える。

同条約は発展途上諸国の定期船市場参入の熱意により生まれたものである。近代的商業海運より1世紀以上遅れて発祥した航空輸送においては、市場の秩序ある発展を図るため、ICAO, IATA という公的、私的な国際機関が設置され、政府間協定によって便数や路線権が決定されている。新興海運国としての発展途上国が、定期船市場参入にあたって、航空と同様の国際的秩序規制を求めたのも理解し得ることである。その結果成立した条約は、航空と異なり、国際機関は設けず、政府は当事国海運会社の認定を除いて関与せず(条約履行の担保責任の所在については説が分れている)、一方積取権については、航路両端国間対等という航空の場合を上回る理想的秩序を条約上の権利として一挙に実現しようとするものであった。

17世紀初めにグロチウスが公海航行の自由を唱えて以来、海運自由の原則は様々の意味内容の変遷を伴いながら、永く国際海運秩序規範として掲げられて

きた。海運自由の原則を、20世紀初頭英国の海運同盟王立委員会が勧告した海運同盟に対する政府不介入原則という狭義に解するならば、国連条約はこの原則に本質的に背馳するものとは言えず、むしろ米国の同盟規制政策が、この原則に反するものである。しかし、「見えざる貿易 (invisible trade)」を構成する海運に対する自由貿易理論の適用という広義に海運自由原則を解するならば、国連条約の上記②項はこの原則に本質的に背馳する保護貿易理論の条約化と言わなければならない。自由貿易を奉ずる多くの先進自由主義諸国が本条約をそのままの形で批准することを困難に感じた所以であった。米国、カナダ、豪州が本条約に加入せず、ECを中心とする欧州諸国がブラッセル協定により発展途上国との間の航路にのみ本条約を適用するとの留保条件付きで条約批准の方針を固めているのも、それぞれの国の自国船社の三国間航路における航権の確保という内実の理由もさることながら、少なくとも表面上はこの理由によるものである。

自由貿易原則そのものが、第二次大戦後の国際的自由貿易体制の長足の発展の結果として、ブレトンウッズ体制の一部崩壊、保護貿易気運の増大に見られるように、ある限界に達し、昔日の栄光を失いつつあるのは事実である。また、本条約②項条項の弾力的適用の余地を評価し、海運と商品貿易との差異を強調し、新興海運国続出に伴う船腹需給不均衡や各国の無制限な一方的海運保護政策強行による市場の混乱を避けるためには、市場経済法則を少なくとも一時的に捨象し、本条約のような航権配分による国際定期船秩序の確立を図るのが現実的に有益との見方もあり得るであろう。このような立場に立つか、あるいは前述した多くの先進自由主義国の立場に立つかは、結局は自由貿易理論の基礎をなす市場経済機構とその法則への信念の差によると思われる。同盟制度を市場経済法則の否定の上に立つ存在と見るか、同法則の枠内における存在と見るかの基本的経済観の差によるものとも言える。

この点に関連して重要なのは、国連条約が付則において、商業的基盤に立つ盟外船の存在を認め、その運営を妨げてはならないと規定しているにもかかわらず、一部の発展途上国にこの規定を留保し、あるいは無視して自国航路から盟外船を政府の政策によって排除しようとする動きが見られることである。それが実行された場合は、同航路においては市場経済法則が働く余地は全く失われ、定期船海運の非効率化と運賃上昇を防ぐ手段は、荷主団体との協議というそれ自体効果の薄い手段のみに限られてしまうことになる。盟外船排除政策をとる国は、自国貿易貨物海上輸送の非効率化、運賃上昇の危険よりも、自国商船隊維持拡大の利益を優先する政策をとることになるが、その場合国連条約の運賃率の可及的低水準設定およびサービスの適正効率化という規定は、経済的保障のな

い単なる精神的規定に堕してしまうことになる。

いずれにせよ、国連条約は発効したとは言え、先進国の大部分および一部の発展途上国も未だ加入しておらず、当初における国連貿易開発会議 (UNCTAD) 事務局および一部発展途上国の、これをもって全世界的な定期船海運秩序規範とするという意図はもはや潰えたと言うよりほかない。

しかし、それは別として、多くの発展途上国は貨物留保政策をはじめとする自国海運保護政策を実行しており、先進国の多くはこれに対して対抗措置立法を講じているが、その法律の発動よりも当該途上国と政府または民間ベースで二国間海運協定を結び、自国船に対等の積取量を確保する道を選ぶ傾向が強い。とりわけ米国はかかる政府間二国間協定の先駆を切ったばかりでなく、政府の一部および民間船主には、これを米国にとっての最良の政策的選択とする意見が極めて根強く存在している。かかる二国間協定が全世界的に張りめぐらされた事態を想定すれば、国連条約は第三国船主の参加を一部認め、盟外船の活動も許容している点で、まだましであるという意味で、換言すれば二つの必要悪の中でより悪の少ない方を選択するという意味で、同条約を支持する意見の一つの有力な根拠となっている。米国が二国間海運協定方式に関して今後如何なる政策を展開するかは、国際定期船海運秩序に対して極めて重大な影響を及ぼすと言わなければならない。

国連条約を留保付きとは言え批准する方針を固めた欧州諸国と、同条約を拒否する米国との対立が、米国をして孤立感から二国間海運協定の全面的採用という極端な逆方向へ走らせる危険は充分警戒しなければならず、この問題をめぐって日本を含む欧州諸国と米国との間で昨年来続けられている政府間協議の成行は注目を要する。

以上のとおり、同盟を主体とする定期船産業組織に関しては、今世紀初頭以来英国を中心とする欧州諸国と米国との政策上の対立があった上に、1970年代に発展途上国の保護政策とその止揚としての国連条約の採択に伴って南北の対立が加わり、これが更に米欧の対立に反射投影するという複雑な図式が展開されてきた。

これらは、国際カルテル組織たる同盟に対する一国の独禁法の適用の可否および海運における自由主義と保護主義という経済上の理念をめぐる対立であると同時に、定期船海運の現実の商業的勢力をめぐる対立、すなわち先発定期船海運国と後発定期船海運国、あるいは海運国と荷主国との経済上の利害に根ざした対立でもあった。それだけに、理念の上での統合を図るだけでは容易に解決し得ない根深さをもった対立であると言える。

数年来 EC 委員会は、同盟への独禁法の適用について、米国と共通の基盤を構築すべく、EC 海運競争規則の制定の作業を進めている。しかし、国連条約の発効と米国海運法改正に伴って、これらの運用状況を確かめた上、これらと調和のとれた規則を制定すべきであるとの声が強く、制定作業は捗っていない。

国連条約は発効後 5 年目に見直しのための会議を開催することになっているが、米国新海運法も発効後 5 年半目までに連邦海事委員会が新法の運用結果報告をとりまとめ、更に新設される特別委員会が同報告にもとづきその後 1 年以内に定期船海運産業組織に関する抜本的勧告(同盟の禁止または閉鎖同盟、開放同盟いずれかの選択)を作成することになっている。その意味では国連条約、米国新海運法ともに過渡的、試行的性格を帯びた法制であると言えるし、EC 海運競争規則も今後如何なる時点で制定の運びとなるか予測し難い。

これら三者が何時の日か統合されて、商品貿易における GATT 規約のように、共通の国際定期船海運産業組織規範が制定されることが望まれるが、それが実現するとしても多年の日子を要し、また紆余曲折が避け難いであろうし、所詮机上の夢想に終ることかも知れない。

それはともかくとして、今後世界定期船海運産業は、欧州中心航路における伝統的閉鎖型同盟(内部革新が続けられている)、米国中心航路における新海運法にもとづく開放型競争促進型同盟、国連条約に加入した発展途上国との間の航路における硬直的な積取シェア固定型同盟、国連条約に加入しない発展途上国との間の航路における二国間協定を主体とする同盟という四種類の産業組織への多面的な対応を迫られることになる。

更に今一つ、中央計画統制経済型社会主義国とそれ以外の国との間の航路の問題がある。これらの国は経済体制、価格制度、貿易原則において自由主義国と全く異質の存在であるだけに、両体制間の航路においては共通の基盤にもとづく定期船産業組織を築くことは不可能であり、政府間協定によって積取量、運賃その他航路運営方式を決定するよりほかないであろう。また、これら社会主義国の船舶の自由諸国間の三国間航路進出に対しては、それ以外の国の船舶の場合とは異なる対応が必要であろう。

このように、国際定期船海運の産業組織秩序は今や四分五裂の状況にあると言って過言でないが、それはそれぞれの国の歴史にもとづく経済体制や経済政策の差異を反映したものであり、これを克服して世界的な統一秩序規範を築くことは極めて困難と言わなければならない。とすれば、定期船運営にあたっては、これら多様な秩序規範に柔軟かつ適確な対応を図って行くよりほかないであろう。