

# 貿易運送の実務

〈船荷証券の解説〉

藤代 和雄 著

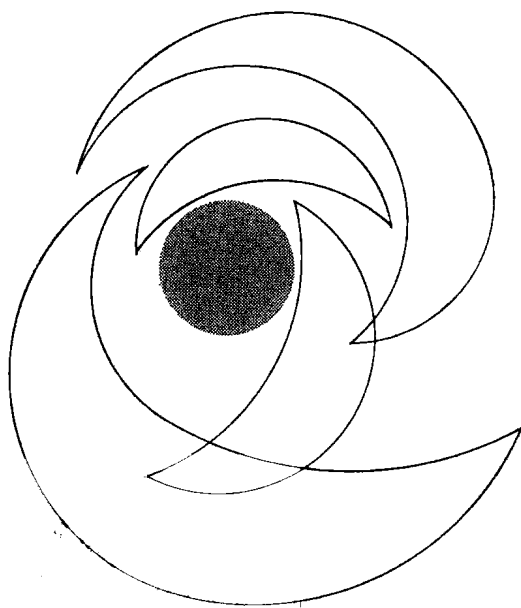


同文館

# 貿易運送の実務

〈船荷証券の解説〉

藤代 和雄 著



同文館

### 〈著者略歴〉

**藤代 和雄**（ふじしろ・かずお）

昭和28年3月 東京大学法学部卒  
同 年4月 日本郵船株式会社に入社  
昭和34年4月 同社営業部査業課に配属され、海事法関係業務に従事  
昭和44年7月 同社企画部審査課長を命ぜられ、法務（海事法）保険業務を管掌  
昭和51年7月 同社企画部調査役を命ぜられ、海事法関係業務に従事  
昭和59年6月 同社退社  
同 年7月 日本船主責任相互保険組合（Japan P. I.）に入社  
現在、同組合理事・損害調査二部長

《検印省略》

昭和60年7月25日 初版発行

略称—貿易運送

---

**貿易運送の実務** 定価 2,800円

〈船荷証券の解説〉

---

著 者 藤 代 和 雄

発行者 中 島 朝 彦

---

発行所 同文館出版株式会社

東京都千代田区神田神保町 1-41 〒101

電話（東京）294-1801～6 振替東京0-42935

---

© K. FUJISHIRO

Printed in Japan 1985

整版：海外印刷

印刷：K M S

製本：K M S

ISBN4-495-67411-0

## は し が き

貿易業務にたずさわる方々のために、貿易運送一般、特に海上運送の実務参考書を書いて欲しいとの同文館のご依頼を受けたのは、昭和58年の晩秋だった。

それまでに、多少の論文や共著の一部を執筆したことはあったものの、その程度では到底一冊の本を世に問う資格なしと固辞し続けたが、浜谷源蔵先生の再三のおすすめもあって、引くに引かれぬ破目に陥った。最初は、傭船契約も取扱う予定であったが、諸般の事情から、時間的余裕もなく、結局、船荷証券の解説が主になった。船荷証券に関する優れた実務書は何冊かあるが、遺憾ながらそれ等の多くのものは現在入手困難になっている。

他方、定期船運送のコンテナ化および国際物品複合運送の進展に伴って、船荷証券の約款も、それを規制する条約も、大きく変貌しつつある。

そうした現況をふまえたうえで、本書においては、第1章で海上物品運送の概要を、第2章では、その中心的役割をになう個品運送について、輸出入実務を中心として貿易業者と船会社との関係に限って概観した。続いて、船荷証券の法理、さらに船荷証券の約款を規制する条約や法制について第3章、第4章で言及した。

船荷証券の統一に関する条約は、本文中に述べたように、現在、既発効のもの二種、未発効分を加えると三種類のものが鼎立している。巻末にそれぞれの英語正文に邦訳を付して収録したが、それに加え、読者の便宜のために、三条約の要旨対照を第4章の末尾に掲載した。

船荷証券の約款については、第5章で大幅にページを割いて解説した。最後に、昨今の国際物品複合運送の実情を第6章で略述した。

執筆にあたっては、数多くの文献を参照させていただいた。巻末に参考文献

献として挙げたものは、その中で現在入手可能と思われ、また、“貿易実務”の参考書として適当と思われるものの中から選んだ代表的な労作であり、純粹の學術文献は原則として割愛させていただいた。

何分にも多忙の月日のあい間を縫って書き上げたもので、あるいは説明の行き届かぬ点もあろう。大方の御批判、御叱声をいただければ幸甚である。

最後に、本書の完成に至るまでの間に種々貴重な御教示を賜った方々、資料の転載を御快諾下さった各位、並びに同文館出版の松元司出版課長および直接の製作担当にあたられた市川良之の両氏に対し、この機会に改めて御礼申上げる。

昭和 60 年 7 月

著 者

# 目 次

|                       |    |
|-----------------------|----|
| は し が き               | i  |
| 第1章 海上物品運送契約          | 1  |
| 1. 海上物品運送             | 1  |
| (1) 海上物品運送の二形態        | 1  |
| (2) 二形態の役割並びに相違点      | 3  |
| 2. 海上物品運送契約           | 5  |
| (1) 個品運送契約            | 5  |
| (2) 傭船契約              | 6  |
| (3) 定期傭船契約            | 7  |
| (4) 再運送契約             | 9  |
| (5) 通し運送契約            | 9  |
| 第2章 個品運送              | 11 |
| 1. 個品運送契約の成立          | 11 |
| (1) 船腹申込みと運送引受け       | 11 |
| (2) 留保条件付き引受け         | 13 |
| (3) 貨物のドロップ           | 13 |
| (4) 積取り不能             | 14 |
| 2. 貨物の輸出実務とドキュメンテーション | 14 |
| (1) 在来船               | 14 |
| (2) コンテナ船             | 17 |
| 3. 貨物の輸入実務とドキュメンテーション | 25 |
| (1) 在来船               | 25 |
| (2) コンテナ船             | 30 |
| 第3章 船荷証券の法理           | 33 |
| 1. 船荷証券の概念            | 33 |

|                       |    |
|-----------------------|----|
| 2. 船荷証券の性質            | 34 |
| (1) 債権証券              | 34 |
| (2) 要式証券              | 35 |
| (3) 文言証券              | 36 |
| (4) 要因証券              | 37 |
| (5) 引渡証券              | 38 |
| (6) 呈示証券              | 39 |
| (7) 受戻証券              | 39 |
| (8) 処分証券              | 39 |
| (9) 免責証券              | 40 |
| (10) 指図証券             | 41 |
| 3. 船荷証券の効力            | 42 |
| (1) 物権的効力             | 42 |
| (2) 債権的効力             | 43 |
| 4. 船荷証券の種類            | 44 |
| (1) 船積船荷証券と受取船荷証券     | 44 |
| (2) ダイレクト B/L と接続船荷証券 | 45 |
| (3) 通し船荷証券と中間船荷証券     | 46 |
| (4) 指図式船荷証券と記名式船荷証券   | 46 |
| (5) 無故障船荷証券と故障付船荷証券   | 47 |
| (6) 外航用船荷証券と内航用船荷証券   | 48 |
| (7) Charter-party B/L | 48 |
| (8) Short-form B/L    | 49 |
| (9) 遅延船荷証券            | 49 |
| (10) 海上貨物運送状          | 49 |
| 5. 船荷証券の譲渡            | 50 |
| (1) 記名式船荷証券           | 51 |
| (2) 指図人式船荷証券          | 51 |
| (3) 無記名式船荷証券          | 52 |
| (4) 選択無記名式船荷証券        | 53 |
| (5) その他               | 53 |

## 第4章 船荷証券統一に関する三条約及び

|                 |    |
|-----------------|----|
| 国際海上物品運送法 ..... | 55 |
|-----------------|----|

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 1. ヘーグ・ルール .....          | 55 |
| (1) ヘーグ・ルールの成立 .....      | 55 |
| (2) ヘーグ・ルールの内容 .....      | 57 |
| (3) 国際海上物品運送法 .....       | 62 |
| 2. ヘーグ・ウィスビー・ルール .....    | 62 |
| (1) 成立の事情 .....           | 62 |
| (2) 主要な改正点 .....          | 64 |
| 3. ハンブルグ・ルール .....        | 68 |
| (1) 成立の事情 .....           | 68 |
| (2) 主要な改正点 .....          | 69 |
| 船荷証券統一に関する三条約の要旨対照表 ..... | 75 |

## 第5章 船荷証券の約款 .....99

|                                        |                     |
|----------------------------------------|---------------------|
| 表面約款 (99)                              | 裏面約款 (104)          |
| 第1条 定義 (104)                           | 第2条 至上約款 (106)      |
| 第3条 準拠法, 裁判管轄 (108)                    | 第4条 責任制限法 (109)     |
| 第5条 下請契約: 使用人, 代理人および下請人の免責および免除 (111) |                     |
| 第6条 運送経路 (115)                         | 第7条 責任 (119)        |
| 第8条 自由 (125)                           | 第9条 不知約款 (128)      |
| 第10条 コンテナの使用 (129)                     | 第11条 運送人のコンテナ (129) |
| 第12条 荷主によって詰められたコンテナ (131)             |                     |
| 第13条 特殊コンテナ (134)                      | 第14条 危険品, 禁制品 (137) |
| 第15条 甲板積貨物 (139)                       | 第16条 生動物および植物 (141) |
| 第17条 高価品 (142)                         | 第18条 重量物 (143)      |
| 第19条 荷印による引渡 (144)                     | 第20条 引渡 (146)       |
| 第21条 持続及び転送 (149)                      | 第22条 火災 (151)       |
| 第23条 留置権・海上先取特権 (152)                  |                     |
| 第24条 運賃および費用 (155)                     |                     |
| 第25条 損害の通知及び提訴期間 (160)                 | 第26条 責任制限 (163)     |

vi 目 次

第27条 共同海損, ニュー・ジェーソン約款 (166)

第28条 双方過失衝突 (169) Local Clause 特殊地域約款 (172)

第6章 国際物品複合運送..... 175

1. 国際物品複合運送の現状 ..... 175

(1) 意 義..... 175

(2) 現 状..... 176

(3) わが国の対応..... 180

2. 国連国際物品複合運送条約 ..... 180

(1) 成立までの事情..... 180

(2) 条約の要旨..... 181

(3) 実務からみた条約の問題点..... 183

資 料

1. 国際海上物品運送法 ..... 190

2. 船荷証券に関する若干の規則の統一のための国際条約  
(1924) 及び同改正条約 (1968) (英和対照) ..... 196

3. 1978年海上物品運送に関する国際連合条約 ..... 224

索 引 ..... 253

## 第1章 海上物品運送契約

### 1. 海上物品運送

海上物品運送とは、船舶を運送の手段（機関）として海上において行われる運送一般をいう。貿易運送としての海上物品運送は、そのなかで、商船によって行われる国際間にわたる物品の運送を意味するが、以下、本書では後者も単に「海上運送」ないし「海上物品運送」ということとし、適用法規が必ずしも一致しないため、内航海運を含まないものとする。わが国のような資源小国が同時に経済大国たりうるのは、申すまでもなく大量の資源・原燃材料を世界各国から輸入し、それ等に各種の加工を施した製品を大量に各国に輸出するという加工貿易に依存するところが極めて大であり、かかる“貿易取引の脚”としての役割をになう海運の重要性は改めて説くまでもない。最近の航空貨物運送の著しい発達によって、四面を海に囲繞されたわが国の場合でも、海上貿易は対外交易の独占的な形態ではなくなったが、次表の示すように、貿易貨物の数量（重量トン）の面をみるかぎり、海上運送貨物は圧倒的な比率に達しており、特に、大量の原燃材料の輸入の局面では、現在でも海運の独壇場といってよい。

#### （1）海上物品運送の二形態

海上物品運送は、定期航路による運送（liner service）と不定期航路による運送（tramp service）とに大別される。前者は、一定の航路に船舶を就航させて一定の日程（sailing schedule）と貨率表（freight tariff）とに従って運航

## 国際貨物輸送の動向

(単位:百万トン)

| 項 目              | 年 | 57 (A)           | 58 (B)           | B/A (%)          |
|------------------|---|------------------|------------------|------------------|
| 海 運              |   | 635.0            | 630.5            | 99.3             |
| 輸 出              |   | 75.9             | 83.2             | 109.6            |
| 輸 入              |   | 559.1            | 547.4            | 97.9             |
| 我が国商船隊による輸送量     |   | 506.7<br>(270.1) | 507.4<br>(287.3) | 100.1<br>(106.4) |
| 輸 出              |   | 41.0<br>( 17.1)  | 42.6<br>( 17.3)  | 104.1<br>(101.3) |
| 輸 入              |   | 387.2<br>(226.0) | 381.9<br>(239.6) | 98.6<br>(106.0)  |
| 三 国 間            |   | 78.5<br>( 27.0)  | 82.9<br>( 30.4)  | 105.6<br>(112.7) |
| 我が国商船隊による積取比率(%) |   |                  |                  |                  |
| 輸 出              |   | 54.0<br>( 22.5)  | 51.2<br>( 20.8)  |                  |
| 輸 入              |   | 69.2<br>( 40.4)  | 69.8<br>( 43.8)  |                  |

注 (1) 運輸省国際運輸・観光局資料による。

(2) ( )は日本船のみの数字である。

(単位:千トン)

| 項 目               | 年 度 | 57 (A) | 58 (B) | B/A (%) |
|-------------------|-----|--------|--------|---------|
| 航 空               |     | 584.9  | 735.1  | 125.7   |
| 輸 出               |     | 313.5  | 409.7  | 130.7   |
| 輸 入               |     | 271.4  | 325.4  | 119.9   |
| 我が国航空企業による輸送量     |     | 254.9  | 300.7  | 117.9   |
| 輸 出               |     | 114.0  | 146.4  | 128.5   |
| 輸 入               |     | 112.3  | 128.7  | 114.6   |
| 三 国 間             |     | 28.7   | 25.6   | 89.2    |
| 我が国航空企業による積取比率(%) |     |        |        |         |
| 輸 出               |     | 36.4   | 35.7   |         |
| 輸 入               |     | 41.4   | 39.5   |         |

注 (1) 運輸省航空局資料による。

(2) 新東京国際、東京国際、大阪国際、名古屋、福岡、新潟、鹿児島及び那覇の8空港における輸出入貨物量で、積み替え貨物、臨時便による貨物を含む。

することを公表して行われる運送サービスである。航路、寄港地、発着日時、一定期間(例えば月間)の就航隻数、船型がほぼ一定しており、貨物は種雑多な製品(general cargo)が中心で、それ等貨物はあらかじめ公表された就航船の動静にあわせてその船積地(loading port)に集積する。これに対し、後者は、そのサービスが不特定で、貨物サイドの引き合いに応じて、都

度その貨物と航路とに応じた適船が積出港に赴くもので、大量の原材料の輸送に従事する。ライナー・サービスに従事する船舶を定期船 (liner)、不定期運送に使用される船舶を不定期船 (tramper) という。油槽船 (tanker) による油の輸送は、液体の輸送であること、大量の輸送が常態であることなどの事情から、例えば統計上などでは一般の不定期船による乾貨 (dry cargo) の輸送とは区別されるのが普通であるが、その性質は不定期運送にはかならない。貿易量の飛躍的増大を招いた世界経済の高度成長期以降は、鉄鉱石、石炭、ニッケル、ボーキサイト、穀物、木材、パルプ等の原材料や自動車、鋼材などの製品を専門に運ぶ各種船種が専用船 (specialized ship) として出現したが、これ等専用船の就航形態も類型としてはすべてトランパー・サービスである。

## (2) 二形態の役割並びに相違点

わが国の場合、典型的にみられるように、不定期船は主として原燃材料の輸入に従事し、定期船は主として製品雑貨の輸出入に従事するというように経済的な機能を異にしているが、両者の間にはそのほかにも幾つかの顕著な相違点がみられる。まず、運送サービスの対価としての運(送)賃についてみれば、定期船の場合、国際的なカルテルの性格をもつ海運同盟 (shipping conference) が特定航路ごとに品目別に運賃率を決定しており、同盟に加入している各国の船会社はその決定を遵守することを義務づけられている。同盟非加入の船会社 (outsider) の場合でも、それぞれのアウトサイダーがあらかじめ割安の運賃率を独自に定めているのが通例である。これに対し、不定期運送の場合には、荷主と船会社との間で都度個別に運賃の交渉が行われ、その時々々のマーケットの動向に応じて双方納得ずくの運賃レートが設定される。次に、運送契約の締結の点で相違がある。後述のように定期船による雑貨輸送の場合には、個々の運送契約書は作成されず、船会社が作成した運送契約条件を印刷した船荷証券 (Bill of Lading, 略して B/L) に船会社が署名して荷送人 (shipper) に交付され、その船荷証券を異議なく受取ることによっ

て荷送人は包括的に印刷約款による運送条件に合意したものとみなされる。この方式の約款は「普通契約條款」といわれるもので、運送の他の分野でも、海上保険や為替銀行との取引の場合などにも利用されている。契約の一方の当事者が一個の企業であるのに対し、相手方が不特定多数にわたる場合、不特定多数の各々の個別的意思に応じた対応をすることは実際問題として不可能である。特に定期船による運送契約の場合には、就航船は単一の特定船であり、就航航路も寄港地も、運送サービスの対価としての運送賃もあらかじめ定められているので、定型的な契約条件の適用になじみやすい反面、個別的条件交渉には甚だなじみにくい側面をもっているといえよう。不定期船による運賃の場合には、原則として傭船契約書(Charter Party, 略してC/P)が交わされる。傭船契約における荷主である傭船者(Charterer)は単一人であるか、複数人である場合でも比較的小人数である。個々の契約条件について船会社とその内容について逐一交渉の上合意に達するという過程を辿ることは容易であり、本船の航海についても単一のまたは小人数の傭船者の意見を反映しやすい。最後に、契約の締結方式に関する前述の相違は、運送契約に対する法規制の面でも際立った相違をもたらず。普通契約條款は、不特定多数の相手方と契約しうる一方の当事者が独自に作成して相手方に一律に承諾させるもので、加除修正を行わない。したがって、これを私的自治のままに委ねれば、ともすれば、相手方にとって不都合な、作成者の一方的利益を図るような約款が挿入されやすく、現に今世紀のはじめ頃の英国海運を頂点とする西欧先進海運国の船会社のB/L約款には、著しく均衡を失した約款がしばしば挿入されたと伝えられている。そのため、荷主と運送人との間の利害の均衡を維持すべく、貿易、海運、銀行、保険など関係業者のほか、学者、法曹も参加して、いわゆる「船荷証券統一条約(Hague Rules)」を成立させ、運送人の一方的な約款を制限、禁止するに至った。この条約、あるいは、この条約の改正条約(Hague-Visby Rules)は、現在ほとんどの海運国に採用されており、条約に反するB/L約款は無効とされることになっている。すなわち、定期船による雑貨の運送契約については、近代法の「契

約自由の原則」が完全には適用されず、条約を採り入れた国内立法（Hague Rules legislation）の規制下に置かれている。これに反し、傭船契約の場合には、このような事情は存在しないから、依然として「契約自由の原則」が支配している。傭船契約についても各種の定型的フォームが世界的に権威のある各種の機関、団体により作成されているが、それ等は契約当事者の便宜のために提供されるもので、法的拘束力をもつものではなく、当事者間の折衝によって条項の加除修正は自由に行われている。

## 2. 海上物品運送契約

海上物品運送契約（contract of carriage of goods by sea または contract of affreightment）は、運送人（carrier）が海上において船舶によって行う物品運送を引受ける契約であり、個品運送契約（carriage in a general ship）と傭船契約（charter party）とがその二大類型である。わが国の商法は、このほかに再運送契約（subcharter）と相次運送契約（successive carriage）とについて特別の規定を設けている。後者は、海上運送の場合現実にはその例がみられない。実務上の観点からは、同じく通し運送（through carriage）の一形態としての下請運送の方がはるかに重要である。

### （1）個品運送契約

個品運送契約は運送人（carrier）である船会社が、荷送人（shipper）に対して個々の運送品（通常「貨物」という）の運送を引受ける契約である。前節で述べた定期船による運送の場合に行われる形で、貨物が何であるかが契約の中心であって船舶の個性はさほど問題にされない。不特定多数の荷送人から種々雑多な雑貨の運送を引受けるので、契約の締結は必然的に定型的方法によらざるをえず、印刷された約款で運送条件を一律に定めた船荷証券が発行される。ただし、定期船の場合でも船脚をつくるために大量のロットの原

材料、半製品などを積荷のベースとして引き受けることが一般的であり、こうした類の底荷 (base cargo) の場合には、通常傭船契約 (一部傭船) の形がとられる。

## (2) 傭船契約

傭船契約とは、当事者の一方が船舶の全部または一部を貸し切って物品を運送することを約し、相手方(傭船者)がその報酬として運(送)賃を支払うことを約する契約をいう。この場合の運賃を通常は傭船料(charterage)という。傭船契約は、傭船の範囲により全部傭船と一部傭船に、傭船の期間により航海傭船 (voyage charter) と定期傭船 (time charter) に区別される。船員が配乗されていない船舶だけの賃貸は裸傭船契約 (bare boat charter) と称されるが、これは船舶の賃貸借契約であって運送契約ではない。航海傭船契約は、特定の航海を契約期間として締結される。約定される航海は一航海とは限らず数次に亘る航海の場合もあり、後者を特に連続航海傭船契約 (consecutive voyage charter) という。油を中東の積出港から特定の輸入地向けに、タンカーでピストン輸送をする様な場合が、その具体例として挙げられる。連続航海傭船契約に類似した形態に貨物の数量契約 (contract of affreightment, C. O. A.) といわれるものがある。これは、一定期間に一定量の特定貨物 (原材料) を特定の積揚地間で運送する契約で、その運送の実態は連続航海傭船契約と同様であるが、使用される本船が特定されず、運送人の任意に委ねられていること、契約上履行の期間 (1年ないし3年が普通) が定められている点に特色がある。すなわち、運送人に帰責できない事由によって本船が契約の途中で沈没したとき、連続航海傭船契約は終了するが、C. O. A. の場合には別の船舶によって未経過の期間中に残数量の貨物を運送し続けなければならない。航海傭船のことをトリップ傭船 (trip charter) と称することもあるが、トリップ傭船の語は正しくは、片航海 (one-way voyage) または往復航海 (round voyage) を航海ベースではなく何か月というように期間ベースで取りきめるケースを指す用語であり、この場合には、傭船者は定期傭船者と同

様に、航海に必要な燃料油 (bunker) の購入、積み込みの手配、代理店の任命、港費の支払い、船長への指示、航海の履行等を果さねばならない (管理船主; disponent owner)。さらに、運送人が引受けた貨物の運送を、マーケットから航海傭船契約によって借入れた船舶によって行う場合の後者の契約 (後述の再運送契約) を単純な航海傭船と区別してトリップチャーターという場合もある。

### (3) 定期傭船契約

定期傭船契約は、当事者の一方 (船主、船舶賃借人も含む。以下同じ) が、相手方 (定期傭船者; time charterer) に対して一定の期間を限って船員を配乗した船舶を利用させることを約する契約である。定期傭船者が雇い入れた船舶を用いて自貨の反復運送にあたらせるような場合は、定期傭船契約は実質的には連続航海傭船に類似しており、運送契約であることは明らかで、この場合を特に「期間傭船」と称して区別しているが、現在では期間傭船契約はほとんど行われていない。英国ではいずれも “time charter” と称している。定期傭船は、船主が本船を貸出す (charter-out) 場合にも、裸傭船と異なって船員を配乗したままであるから、船員を介して自船を支配、管理でき、期間満了後返船された場合にも改めて配乗の手配をせず直ちに自社のフリートとして稼働させうる。定期傭船者にとっては、本船の保全、管理、および船員関係事務 (給料支払い、食料、飲料水の支給等) は船主が行うので、所有船の場合より経営上の負担が少なく、船・貨の需給マーケットに応じた傭船、返船により自社の運航船隊の規模を調節できるという利点があり、前世紀の中頃英国に発生したこの他船利用形態は、世界の海運業界においてあまねく行われるようになった。定期傭船契約の定形的書式としてはバルチック国際海運同盟 (Baltic and International Maritime Conference, BIMCO) の制定になるボールタイム書式 (BALTIME Form)、ニューヨーク生産物取引所 (The New York Produce Exchange) 制定のプロデュース書式 (Produce Form or N. Y. P. E. Form)、これをアメリカ合衆国船舶仲介人および代理店協会 (The Associa-

tion of Ship Brokers and Agents (U.S.A.) Inc.) が改訂したアスパタイム書式 (ASBATIME Form), 日本海運集会所制定の書式 (SHUTIME Form) 等が広く使われている。これ等の標準的定期傭船契約の特徴を示すものとして、次の四種の約款が挙げられる。

**船舶賃貸約款 (let and hire clause) :** 船舶を傭船者に賃貸する旨の約款

**利用約款 (disposal clause) :** 船舶を傭船者の任意の使用に委ねる旨の約款

**船長等使用約款及び不満約款 (employment clause and misconduct clause) :** 船長等が傭船者の指揮に従うことを定め、傭船者が船長等の行為を不満として交替を要求したとき、船主がこれを妥当な要求と認めたときは、直ちに船員の任免を行うことを約する約款

**純傭船約款 (net charter clauses) :** 船舶の保全・管理に関する費用 (保険料、修繕費等) や船員関係費用 (給料、食料、飲料水等) は船主が負担し、燃料、港費、荷役費、出入港関係費用 (水先料、曳船料、諸税金等) の航海費用は、傭船者が負担する旨の一連の約款

こうした約款が挿入される点で、定期傭船は純粹の運送契約である期間傭船と異なり、他方、船長以下の乗組員の任命、罷免権が船主にあり、船主は乗組員を通じて本船の占有を維持しつづける点で裸傭船乃至船舶賃貸借とも異なり、いわば両者の中間に位置する特殊な契約とも考えられる。わが国の海商法には定期傭船契約に関する規定は一条もなく、学説は多岐に分かれて多年に亘ってその性質を廻る論争が展開されてきたが、判例は一貫してこれを船舶賃貸借と船員の労務供給契約との混合契約と解している。他方、わが国海運業界では、英国海運の伝統的な考え方と同じく、定期傭船契約を運送契約として扱っている。諸学説についての詳述は避けるが、貿易業者として実務上留意すべき点は、定期傭船者としての運送人 (傭船船主; chartered owner) と航海傭船契約を締結する場合に、貨物についての賠償責任は誰が負担するのかを、あらかじめ明確にさせておくことである。紛争が日本の裁判所に持ち込まれれば、従来の判例の動向からすれば傭船船主が任責すべきものとされようが、例えば英国の裁判所では必ずしもそうと断言はできない。