

荷主のための

海運運賃同盟

内山 順一 著

成山堂書店

荷主のための

海運運賃同盟

内 山 順 一 著

株式会社

成 山 堂 書 店

荷主の
ための 海 運 運 賃 同 盟

定価 650 円

昭和 44 年 4 月 28 日 初版発行
昭和 44 年 7 月 18 日 再版発行 ©1969

著 者 内 山 順 一
発 行 者 錦 成 山 堂 書 店
代表者 小 川 實
印 刷 所 亜細亜印刷株式会社
製 本 所 三 浦 製 本 所

発 行 所 株式 成 山 堂 書 店
会社
東 京 本 社 東京都 渋谷区 富ヶ谷 1 丁目 13 番地
(便郵番号151)

電話 { 総 務・編 集 (467) 7 4 7 4 ~ 5
営 業・企 画 (467) 7 4 7 6 ~ 8
振 替 口 座 東 京 7 8 1 7 4 番
神 戸 出 張 所 神戸市 生田区 三宮 センター 街 1 丁目
流泉書房内 電 話 神 戸 (33) 7 3 9 0

落丁本、乱丁本はお取り換えいたします。 整理番号6104

まえがき

原料を輸入して加工し、製品を輸出する——これが資源に乏しい日本が発展する唯一の道です。

原料は、満船ベースで輸入するので、運賃は長期契約か、ロンドン市場のなりゆき相場で決めるというのが従来形態であります。製品は、完成しだい、つぎつぎと定期船で輸出します。貿易と海運は一体であるといわれるゆえんです。

しかし、貿易商は安い運賃を求め、一方、船会社は高い方がよいという、利害相反した競争関係があります。そこで、国際間を運営している各国の定期船会社は、安定した配船と統一運賃を維持するために、荷主の協力を求める形を採って、運賃同盟が発足したのです。ところが、運賃同盟は集団結合であるため、どうしても運営面では非公開主義になりがちになり、荷主に薄気味悪い感じを与えています。

この書は、日・英・米三大運賃同盟国の代表的な荷主契約書を解説し、貿易関係用語の解説を添記して荷主のために書いたものです。貿易実務にたずさわる方ばかりでなく、運賃同盟と共存しながらも、実体より遠くはなれた所で働かれる船会社支店、代理店や本船乗組員の方々にも参考になるものと信じております。

筆者は、三井物産株式会社の運輸畑一筋に38年勤務し、一昨年定年退職しました。退職にあたり、青年社員の参考にと書いて書いたものが本書の素稿です。この素稿を見た船会社の各位からの再々にわたるお勧めもあり、このたび成山堂書店から出版することになったわけです。

本書が関係各位に広く読まれ、遠慮のないご叱声が寄せられることを期待しております。

昭和44年3月

内 山 順 一

(現在 米国ユニオン・パンフィット
鉄道株式会社 在日代表)

目 次

§ 1. 総 説	1
§ 2. 運賃同盟の種類	5
1 二重運賃一手積荷主契約制	5
2 運賃延戻制	6
3 運賃協定制	7
4 義務遵守報償制	8
§ 3. 米国, 英国, 日本の運賃同盟の相違	10
§ 4. 米国系, 英国系, 日本系の契約書様式の特徴	11
1 米国の Federal Maritime Commission New Form	11
2 英国の Far East Freight Conference New Form	12
3 日本の契約書	13
§ 5. Tariff book	15
§ 6. Tariff rate	16
1 FOB Shipment	16
2 CIF または C&F Shipment	18
3 Liner Term または Berth Term	19
4 FIO Term	20
5 FO, FD, FI 条件	21
6 Special Rate と Single Rate	21
7 Minimum Rate	22
8 Cargo NOS	23
9 Probational rate	23
10 Rate on Application	23
11 Tariff rate の保証有効期間	24
12 Rate "Open" or Open Rate	25
13 Liquidated Damage と Penalty	27
14 The National Shipper's Council of Europe	29
15 Arbitration in London の裁定	30
§ 7. 盟外船と契約荷主	32
1 Dispensation 申請資料	34
2 盟外船で輸入する場合の契約荷主の立場	35
§ 8. 日本系契約書訳文	37
§ 9. 米国系契約書訳文	46

§ 10.	英国系契約書訳文	70
§ 11.	Fidelity Rebate System 実施公表文（訳文）	85
1	第1回発表文および同実施要領	85
2	第2回発表文および誓約書	95
3	第1回支払に関する新聞広告	99
§ 12.	運賃同盟の変遷	102
§ 13.	ISBRANDTSEN 社提訴問題	110
§ 14.	Closed Conference と Open Conference と日本船	112
§ 15.	Fighting Ship	114
附録 1.	主要運賃同盟一覧	117
2.	用語・略語解説	121
索引		125

§ 1. 総 説

“海運同盟”，“運賃同盟”，“shipping conference”等の呼び方がある。英国では“freight conference”，米国では“shipping conference”という。日本では“運賃同盟”という。

定期船積の貿易に関係している人の中には、運賃同盟とは「うるさい」存在であって、常に違約金（penalty）の脅迫に煩雑さを感じている人が多いものである。

5，6年前の知識で現在の運賃同盟を見るのは適当でない。運賃同盟の性格は、この5，6年間の中に内容が非常に変わってきている。

運賃同盟の結成された目的は、特定の航路に定期船を配船している2つ以上の船会社が、無用の営業競争を避けて、お互いの利益を維持増進するために運賃や配船計画を協定し、新規にその航路へ侵入して定期配船を開始しようとする船会社を“盟外船”として排除しようとするものである。

その組織は一種の契約連合組織（カルテル）であり、経営競争を制限してある程度の独占力を発揮するものである。そのため、新規配船船会社（盟外船）に積荷の商品が流れることを防ぐため、shippersとの間に同盟船一手積の契約を結ぶ方式を採用するまでに発展した。そして定期航路が国際間に配船されているため、国際海運会社の強力なカルテルともなっているのである。また、盟外船排除のために、同盟船一手契約を結んだ contract shippersに対しても厳しい条件をつけ、盟外船積を行なった shipper に対しては契約違約行為として違約金を徴収する組織となったのである。

運賃同盟は contract shippers と双務契約形式をもって契約しているが、契約内容は同盟側にとって一方的に有利なものであった。この同盟側の独占性は第二次大戦前までは米国以外の植民地や海運会社の弱体な後進国において強

力に組織力を発揮していた。

戦後の日本においては、米国の独占禁止法が日本へも導入されたため、運賃同盟の独占性は同法上の第一番目の対象となったわけである。

しかし、運賃同盟は各国の船会社が加盟している国際的組織であり、多年にわたって貿易の振興に寄与してきている功績は偉大なものであるため、これを単純に違法団体として禁止することはできない。もし禁止されて自由競争となれば、船会社間に激しい運賃競争をひきおこし、運賃は不安定となって、かえって貿易に悪影響をおよぼす結果となることは過去の歴史によっても明らかである。

それを考慮に入れて、米国では *Shipping Act of 1916*（大正5年）を制定し、日本では昭和24年に *Shipping Act of 1916* と同文内容といわれる海上運送法を制定した。これは独禁法の一部適用免除事項として、条件付のもとに運賃同盟を許可制として認めたものである。

運賃同盟は英国において起り、特に英国・欧州・極東各国の荷主とそれに配船する盟外船に対し独占力を発揮し発展してきた。英国政府は運賃同盟の独占性に対し不快に思った時代もあったが、政策としては不介入方針が伝統的に守られ現在におよんでいる。

しかし、昭和36年（1961）欧州のある *contract shipper* は、最も強固と信じられていた英国の代表的運賃同盟 *Far Eastern Freight Conference*（FEFC）から、同盟事前諒解なしに盟外船積を行なったとして違約金を請求され、それを *London* の仲裁裁判機関に提訴した。結果は従来常識を破って同盟側の敗訴となり、ようやく契約書だけで *shippers* を一方的に拘束する独占力にも限界の来たことを示したのである。（詳細は P.30 参照）

最近の運賃同盟は、米国では昭和38年（1963）に新様式を制定施行し、英国では前記敗訴以後に条文改正を開始して昭和38年（1963）に FEFC 新様式を採用するにいたっている。そして日本においては、昭和26年（1951）公正取引委員会制定の様式を採用していたが、昭和41年（1966）10月よりさらに *Far Eastern Freight Conference* に属する *Japan Homeward Freight*

Conferenceはfidelity rebate systemを併用した。こうして米英日三大運賃同盟国はそれぞれ異なった改正様式をもって再出発したのである。世界各航路の数百におよぶ運賃同盟は、これら三大運賃同盟国のいずれかの方式に従う方向となっている。

運賃同盟結成の目的と性格に対し、運営面では基本的に次の通りと見ることが出来る。

同盟側の説明によると、“一定の特定航路において、安定した運賃率と、荷動き量に見合う十分な船腹を定期的に配船提供している各国海運会社の協力団体である。”

これを、荷主側から事務的に見ると、“安定した運賃率”とは、tariff rateを長期間変えないということではない。契約書の条項には、

- 1 英国系の同盟では、“随時値上げ可能な”意味を持っており、事前値上げ予告の義務を負っていない。
- 2 米国系は、90日間は値上げしないことを保証して、90日前の予告義務を負っている。
- 3 日本系は、予告月およびその後2か月の予告義務を負っている。

すなわち、同盟側のいう“安定した運賃”とは実際には英国系では1日も保証されず、米国系90日、日本系も90日以内である。

Contract shippersは毎日の輸出入貿易の採算に当っては、常に自己の危険において商売の交渉を行ない、商売が成立して同盟船会社と船積契約を締結した時に(booking noteを取交わし)、初めて安定したtariff rateを確保したことになるのである。

運賃が重要な要素となる商品の場合は、前もって船会社よりoffer noteを取付けてから商売の交渉に入ることが重要である。

次に、“荷動きに見合った船腹量”とは、過去の荷動き実績に基づいて加盟船会社間で毎月の配船隻数、または一隻当りの積取りトン数を協定し、この船腹量を基として1～2か月前より事前配船広告を行なって定期的に配船することである。したがって、市況の動きによって輸出入量が急速にのびた時は、常に

船腹は不足となって、盟外船が出現して来ることは過去にしばしば経験したことである。契約書には“本契約は船腹の保証は契約しない”と明記してある。

運賃同盟は、**contract shippers** に対し、運賃の同盟であって船腹保証の同盟ではない。

ところが一方、**contract shippers** に対し、半永久的に同盟船一手積を契約させ、盟外船船腹利用を禁止する建て前のため、取扱い商品数の多い**contract shippers** との間には常に問題をはらんでいる。

§ 2. 運賃同盟の種類

運賃同盟の種類は、航路の荷動き量、関係国の法律、盟外船の多少などによって、次の4種類がある。

- 1 二重運賃一手積荷主契約制 (dual rate patronage shippers contract system, or shippers contract system)
- 2 運賃延戻制 (deferred rebate system)
- 3 運賃協定制 (owner's freight agreement system)
- 4 義務厳守報償制 (shipper's fidelity commission system, or fidelity rebate system)

種類別の解説は次の通りである。

1 二重運賃一手積荷主契約制

通常“運賃同盟”というのはこの組織をいい、最も荷主を拘束している独占力の強い組織である。

この制度の運賃同盟の運賃率 (tariff rate) は、(p.16 参照)

- (1) contract rate
- (2) non-contract rate

の二重運賃建てとなっており、同盟側で作製した一定の contract agreement form に、shipper と conference chairman または secretary が署名する双務協定の形式を採っている。これは同盟船一手積を契約署名した contract shipper に対しては、conference は contract rate を提供し、その代償として一切の盟外船積を禁止するのを目的とした同盟である。

Contract rate と non-contract rate の差 (spread) は、日本系9.5%、米国系15%、英国系9.5%または10%などである。

元来、同盟は荷動きが恒常的に安定継続している国家間に定期航路を開設しているので、そこで営業している多数の貿易商は、好むと好まざるとにかかわらずすべて **non-contract rate** より10% も安い **contract rate** を確保しなければ、貿易商間の競争に負けてしまうのである。そのため、ほとんど全部の貿易商が **contract shipper** として署名契約しなければならないわけである。

Contract rate は **non-contract rate** より9.5%, 15%, または10%割引かれた **rate** であるので、この同盟を 2 の **deferred rebate system** に対し **cash rebate system** ともいう。

一度 **contract shipper** となった貿易商は、この同盟の存在する限り半永久的に **all shipments** を同盟船に一手積しなければならない。もし同盟の事前諒解なしに盟外船積を行なえば、同盟側は違約行為として、盟外船に積んだ商品品目の **contract rate** にその積荷トン数を掛けた運賃相当額を **liquidated damage** (確定損害賠償金, p.27 参照) として次のような割合で請求し、さらに契約を取り消すというものである。

- A. 英国系 $\frac{2}{3}$ of the contract rate
- B. 日本系 50% of the contract rate
- C. 米国系 100% of the contract rate

(ただし、積卸船内作業賃は差引くこと)

日・米・英各国の **Contract Agreemeent Form** および各条項別解説は、p. 37, 46, 70を参照されたい。

2 運賃延戻制 (Deferred Rebate System)

前記の **cash rebate system** が、米国の **Shipping Act of 1916** によって米国で採用されるまでは、明治20年(1887)にこの **deferred rebate system** 制度が初めて採用されて以来、全世界の **shippers** はこの制度の **contract shippers** として署名していたのである。

ディーゼル・エンジンの舶用化とスピードアップによって同盟加盟船会社の

配船数は増加し、その基となる貿易量も必然的に増加してくると、同盟側にも荷主側にも、事務処理の煩雑不便なこの制度はしだいに嫌われて、**cash rebate system**に代わっていった。現在この制度が残っているのは、インド、パキスタン、ビルマなどであって、その他の地区では **cash rebate system** と併用制となり、いずれか好きな方を自由に荷主を選択させている。

この制度は、**contract shipper** として契約し、最初に同盟船へ船積をした日から数えて6か月間の計算期間 (**account period**) に、同盟の事前諒解なしには盟外船積を1回も行なわなければ、同盟船へ支払った6か月間の運賃総額の10% (**rebate amount**) をさらに6か月間据置で、その翌月に一括して前の6か月分を繰延払戻するという仕組である。

もし、据置期間中に盟外船積を1回でも行なったことが同盟にわかれば、据置中の10% **rebate amount** は全部支払いを取り止められるので、**contract shippers** を半永久的に同盟船一手積に拘束することができたのである。

Deferred rebate system と **cash rebate system** を併用している同盟の **contract shippers** は、1か年目に10%の **deferred rebate** を受取るよりは、船積の時9.5%安い **contract rate** を支払った方が、**buyer** に安い **CIF price** で売ることができるのと、6か月ごとに船積明細書を作って同盟へ一括請求しなければならないという事務の煩雑を嫌って、**cash rebate system** の方を選んでいる。

米国では、1916年(大正5年)、**Shipping Act of 1916** によってこの制度は禁止された。日本では昭和26年(1951)、海上運送法によって禁止されていたが、昭和34年(1959)同法の一部改正によって併用を認められた。

3 運賃協定制 (**Owner's Freight Agreement System**)

この制度は、**shipper** とは契約を結ばないで、協定に加盟している船会社間で、**tariff rate** を **agreement freight rate** として一本建ての **single rate** を協定している同盟である。

荷主とは契約がないので、荷主は自由に盟外船積ができる。この協定の航路

には、法律で **contract system** の採用を禁止している非海運国 (Australia, New Zealand など.) の盟外船の多い航路 (Japan-Great Lakes and Montreal of Canada, Japan-Taiwan etc.) で採用されている。

この同盟は、**conference** と区別して **agreement** と呼び、**tariff rate** が一本建てであるため **single rate system** ともいう。

4 義務厳守報償制 (Fidelity Rebate System, or Shipper's Fidelity Commission System)

同盟船一手積謝礼制とでも邦訳するのが適当かと思われるが、ここでは一応直訳して“義務厳守報償制”とした。

別名を **loyalty bonus system** ともいう。

Contract system では **shippers** に署名契約を求めて、盟外船積を禁止しているのに対し、この制度は署名契約は求めず、あらかじめ同盟側で定めた期間 (**fidelity rebate period**)、たとえば4か月間中に **shipper** が自己の意志で盟外船積を全然行なわない場合、4か月後に同盟に対し“**Loyalty Declarations**”という同盟側で用意した用紙に、義務を厳守した旨の署名をして提出すれば、同盟は盟外船積の事実の有無を確認の上、同盟側であらかじめ作った4か月間中の同盟船一手積運賃総額に対し **fidelity rebate** または **bonus** として同盟船への協力謝礼金を一括して5か月目に何%か支払うというものである。船積明細書は同盟側で作る。

Contract system は双務協定であるのに対し、この制度は **shipper** の意志によるもので、契約ではない。**fidelity rebate** を受け取りたいと希望する **shipper** は盟外船に積まなければよいのである。

日本では、昭和41年10月1日より Japan-Homeward Freight Conference が初めてこの制度を採用した。

しかしこの制度が日本に初めて導入されたのは、これより6年前のことである。昭和33年(1958)日本より北米向けの日本／太平洋運賃同盟および日本／大西洋ガルフ運賃同盟が Isbrandtsen 社による提訴の結果、米国最高裁より

“二重運賃制は非合法なり”と裁定され（p.110参照），**contract system**の実施を取り止めさせられた。そのため，盟外船の出現が活発となり，一方，荷主は同盟船，盟外船の区別なく自由に船積した。そこで，昭和35年（1960），同盟の安定対策の新しい手段として，米国人顧問弁護人の創案によって本制度が提案されたのが最初である。

昭和11年（1936），**US Atlantic/Cuba Freight Conference** 結成の際，当時の **Federal Maritime Board** より許可された **contract form** 中の文言に “**Commission**” という文字のあったのを利用して，契約制のように同盟側の一方的な意志によって一手積を強要する従来の方式を避け，荷主に一定期間自主的に同盟船への一手積を行なわせ，その忠誠，誠意，協力に対し謝礼として **tariff rate** の 9.5 % を報償金またはボーナスとして払戻すという考え方であった。

この方式だと米国法規にも触れず，同盟船には実質的損失がなく，しかも一手積を確保出来るというわけである。この方式採用の申請を，日本運輸省へ提出した結果，日本運輸省では直ちにこれを許可した。そこでさらに，日本外務省を通じて米国 **FMB** に対し許可するように要請したのである。ところが，米国ではボナー法の審議中であったため，実現を見なかったものである。

将来は，各主要航路の同盟で，この **system** を採用するものが現われると思われるが，詳細は **P. 85** を参照されたい。

§ 3. 米国, 英国, 日本の運賃同盟の相違

最近の世界各航路の運賃同盟は、就航国の法律や同盟と対等に交渉できる荷主団体の出現などによって、契約書の内容にかなりの開きが現われている。大約すると、英国系、米国系、日本系の三大運賃同盟国の契約書条項に3分類することが出来る。

これは運賃同盟を結成したいと希望する定期船会社が米、英、日の3か国に多いということでもある。

第二次大戦中は、世界各国の定期船は軍用船に徴用され、運賃同盟は停止状態となっていた。だが、戦後しだいに船隊が整い、貿易も再開されるようになって、最初は戦前の英国式および米国式 (Shipping Act of 1916) で再出発した。しかし、米国では昭和21年(1946)米国の盟外船 Isbrandtsen 社が提訴した北大西洋同盟事件 (P.110参照)で同盟側が敗訴となった。また日本では、昭和24年(1949) Far Eastern Freight Conference の Japan-Homeward Freight Conference が公正取引委員会によって独禁法違反の審判を受けた (P.102 参照)。さらに英国でも昭和34年(1959) Far East Conference Outward Freight Conference が London の仲裁裁判で敗訴となったのである (P.28 参照)。この3大裁判問題の洗礼を受けて、多年の船会社間のみの一方的組織では存立が危うくなり、contract shippersの協力を得なければならなくなるほど激しい変化をきたした。そこで契約書にもそれぞれ3か国の特徴を加味した new form が確立したのである。

§ 4. 米国系, 英国系, 日本系の契約書 様式の特徴

運賃同盟の問題を考えるには、常に関係国名、輸出入の別、盟外船の有無を基準として、その同盟がどんな様式の契約書を使用しているかを確かめ、その契約書の持つ特徴または性格によって、その問題を考えなければ適格な判断は期し得ない。

代表的運賃同盟の契約書をそれぞれ解説するに先き立ち、3か国の異なった特徴と背景を知っておくのが理解するのに役立つと思う。

1 米国の Federal Maritime Commission (FMC) New Form

米国においては、deferred rebate system は Shipping Act of 1916 (大正5年) によって禁じられ (P.102 参照), contract system のみが合法と認められていたのである。

しかし、昭和21年(1946)に起こった北大西洋同盟事件 (P.110 参照) は、ついに昭和33年(1958) 米国最高裁において contract system も非合法と判決がくだったが、アイゼンハワー大統領の命令で、contract system はそのままの状態で昭和35年(1960) 6月までの存続を臨時的に認められた。その間に、Federal Maritime Board という商務省の海運監督機関は、Federal Maritime Commission と改められ、議会の海運漁業委員会の手によって契約書の改正案が報告された (P.102 参照)。それに基づいて FMC が契約書の指針となる new form を発表し、この new form を使用する同盟のみを合法 (P.102 参照) と認めて結成を許可することになったのである。米国への輸入と米国からの輸出において、すべての同盟はこの新様式を採用した。しかも FMC から結成を許可されなければ contract system の conference は開始できなくなったのである。したがって契約書の内容と文言はきわめて