

用船契約で素人はよく火傷すると言われるが、海運詐欺まがいの事象とは？

今回は Q&A 方式ではなく、回答者が実際に経験した運賃二重払いを余儀なくされた事件についてお話しします。

用船契約の概要

商社の海外支店間で米国からシンガポール向けに造船用の鋼材を売買する商談が成立し、ロサンゼルスからシンガポール向けに商品を輸出することになり、CIF Singapore の契約を締結しました。造船用の厚板は 1 枚当たりの重量も嵩みサイズも大きいので通常の海上コンテナには収容できないため、定期配船のあるコンテナ船には積載出来ず、在来船を起用します。ところがロサンゼルスーシンガポール間には鋼材輸送に適する鋼材専用船や在来船の定期配船は無く、海運マーケットから不定期船をチャーターしなければなりません。不定期船のマーケットは通常チャーターリングと呼ばれ、

用船主と用船者が相対で契約を締結する特殊な世界です。ここには船会社 (Owner) と用船者 (Charterer) の中を取持つブローカー (Ship Broker) も含め限られたプレイヤーが、船のサイズや形状・Derrick の有無等の船の Spec・貨物の種類・船積時期や期間・積出港と仕向地・用船の種類 (Voyage Charter or Time Charter) 等の条件を詰め、最終的に運賃を決定します。従って不定期船の運賃は貨物と船舶との需給関係や燃料油コストや為替レートにより日々刻々と変動し、船積の都度運賃が決定されます。

用船契約を結んで事件に遭遇した事例

今回は CIF 契約のため売り手が海上輸送を手配するわけですが、営業担当者はチャーターリングの経験や知識も乏しいためブローカーを使って納期に間に合う適切な船を手配し、運賃を払って B/L を入手し、船積を完了しました。買い手のシンガポール支店は L/C で代金を決済してオリジナル B/L を入手し、貨物の到着を待ちました。本船到着目前にシンガポールの船会社代理店から連絡があり、船会社が倒産したので、運賃相当額と荷揚げに必要な経費を払わなければ貨物は引渡さないと一方的な通告を受けました。Prepaid B/L を提示して、不当な要求には応じられないとしても埒が開かず双方弁護士を立てて交渉しました。

船会社側の弁護士の言い分は、彼は船の所有者 (Owner) の代理人で、この本船をオペレーター (船を運航して商売を行う会社) に貸し出しているが (Time Charter)、用船料を貰っていない。この航海で得るべき用船料 (運賃) と港湾諸掛りを支払わな

ければ、貨物の留置権を行使して貨物を競売に付して用船料を回収する、というもの。船会社 = 船の所有者と短絡的に理解しがちですが、オペレーターを生業にしている会社もあることに注意が必要でした。

B/L 上の Carrier 欄には運賃を支払った船会社名が記載されてましたが、通常はこれが Owner なのか Operator なのか気にも留めないものの、とんだ落とし穴が存在します。

法廷闘争に持込んだとしても Owner が貨物の留置権を行使すれば経済的損失は計り知れません。泣く泣く船会社側の要求通りの運賃相当額を再度払って、貨物を受領した次第。

それにしても船会社側の悪徳顔したギリシャ人の弁護士。ギリシャの船主と辣腕弁護士、ペーパーカンパニー？ のオペレーターが組めば Maritime Fraud はいとも容易かも知れませんね。