

JASTPRO 474

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2018-06

今月号の内容

- 記事1. 平成29年度 事業報告書 1
- 記事2. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(39) 7
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事3. 国連CEFACTフォーラムとAFACTの旅行関連部会報告 13
NPO観光情報流通機構(JTREC) 専務理事 鈴木 耀夫
- 5月号の記事訂正 17

＝JASTPRO広報誌電子版のご案内＝

裏表紙にJASTPRO広報誌電子版のご案内を掲載しておりますので、ご参照下さい。

記事1. 平成29年度 事業報告書

平成29年度事業報告は、平成30年6月1日(金)に開催されました第17回理事会において決議され、その後平成30年6月18日(月)に開催されました第12回評議員会において承認されましたので、その主要な事業報告の概要をご紹介します。

なお、事業報告書と決算報告書は弊JASTPROホームページに掲載する予定です。

1. 概況

近年、経済のグローバル化は着実な進展を見せている。昨年7月には日・EU経済連携協定が大枠合意、12月には交渉が妥結され、またTPPについても、米国を除いた11か国によるいわゆるTPP11が昨年11月に大筋合意に至った。この他、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)、アセアン経済共同体(AEC)など、メガFTAの創設や経済連携深化に向けた動きが、今後とも活発化していくことが予想される。

また、2014年11月に採択されたWTO貿易円滑化協定は、昨年2月、同協定を批准したWTO加盟国・地域がWTO全加盟国・地域の3分の2に達し、発効した。同協定には、貿易規則の透明性向上に関する措置や輸出入手続の簡素化・迅速化に関する規則の整備等が含まれており、我が国企業の経済活動を後押しすることが期待される。

これらのメガFTA創設やWTO貿易円滑化措置からより大きなメリットを享受するためにも、国際貿易取引等に係る各種手続の簡素化、電子化の推進は重要であり、ASEANシングル・ウィンドウをはじめ国境を越えた電子データ交換のためのインフラ整備が進んでいるところである。経済のボーダーレス化の進展に伴う国際貿易の安全性と円滑化のためにも、国際貿易取引等にかかる各種手続の簡素化、電子化の推進がますます肝要となっている。

当協会は、昭和49年の創設以来、国連CEFACT¹の我が国唯一の窓口機関として、また、AFACT²の創設メンバーとして、国内外における貿易関係手続に関する国際標準化活動へ積極的に参画するとともに、我が国をはじめとする世界各国の貿易取引を巡る新たな制度等にかかる調査研究活動及び「日本輸出入者標準コード³」にかかる維持・管理業務を行ってきているところであるが、平成29年度に計画した各種事業についても、関係団体等のご協力を得て実施することができた。

2. 事業計画等の承認

平成29年度事業計画及び収支予算については、平成29年2月28日(火)に開催された第13回理事会において決議され、その後平成29年3月27日(月)に開催された第9回評議員会において承認された。

-
- 1 国連CEFACTは、国連ECE/WP.4(貿易手続簡素化作業部会)が平成9年3月に発展的に改組されたもので、現在の正式名称は、The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business(貿易円滑化と電子ビジネスのための国連センター)という。改組当初は、『行政、商業、運輸に関する手続及び実務簡素化センター』(Centre for the Facilitation of Procedures and Practices in Administration, Commerce and Transport)と呼んでいたが、平成12年3月、略号のUN/CEFACTはそのまま、その名称のみが変更されている。
 - 2 AFACTは、Asia Pacific Council for Trade Facilitation and Electronic Business(貿易円滑化と電子ビジネスのためのアジア太平洋協議会)といい、従来の「アジアEDIFACTボード(ASEB)」が、平成11年9月の第17回ソウル会議において発展的に改組され、AFACTの略称はそのまま太平洋地域を加え、非政府組織として活動している。
 - 3 日本輸出入者標準コードは、昭和43年、日本船主協会がコンテナ化に対応するため開発した輸出入者符号表(いわゆる「船協コード」)が前身であり、昭和58年から当協会が保守・管理を行っている。

3. 事業別活動

(1) 広報等普及事業

平成29年度の広報等普及事業については、その具体的事業を イ 広報普及事業、ロ 制度・電子化調査研究事業、及び ハ 国際機関との連携推進事業に区分し、それぞれの事業を以下のとおり実施した。

イ 広報普及事業

- ① 国連CEFACTが推進する貿易関係手続の電子化及び電子商取引のための国際標準化の動向、各種勧告、我が国及び諸外国の法令、手続き、政策の動向等の情報を収集し、当協会が発行する広報誌（「月刊JASTPRO」、月1回発行）及びホームページ上に編集・掲載するとともに、当協会の賛助会員及びこれらの動向等に関心を有する関係団体・機関、企業等に幅広く配布した。また、当協会の窓口での閲覧等を可能とするとともに、希望者に対して無償で配布した。
- ② (一社)全国中小貿易業連盟が兵庫・大阪において開催する時局講演会（2地区で134名が参加）、その他関係団体が主催する会合等に、それぞれの要請に基づき講師を派遣し、メガEPAの発効と特惠貿易実務（原産地規則）、貿易関係手続の簡素化・電子化等に関する説明を行った。
- ③ また、これまでの調査研究活動を通じ、貿易取引に関する「国際売買」、「物流（運送関連の保険を含む一連のサービス）」、「金融（決済と信用）」、そして「貿易管理（通関、貿易に関する規制など）」の4分野から構成される相互の関連性等について、これを分かり易く解説していくことが必要であるとの認識に立ち、早稲田大学の名誉教授で当協会調査委員会の委員長を長年務めている「椿弘次氏」にお願いし、「貿易の実務と理論」とのテーマにて、当協会の広報誌に連載（平成26年9月以降）した。

ロ 制度・電子化調査研究事業

平成29年度においては、制度・電子化調査研究事業として以下の3事業について、それぞれ実施した。

① 中南米における貿易取引等の電子化に関する調査

当協会は、これまで我が国との関係の深いアジア地域を中心に貿易取引等の電子化に関する調査を行ってきたが、平成27年度、28年度においては、アフリカに焦点を当て、平成27年度はアフリカでの貿易取引に関する電子化の状況等、平成28年度はアフリカ各国が多重的に参加している「地域経済共同体」での貿易手続と電子化の実態等について調査を実施し、報告書にまとめ、関係業界等へ情報提供を行った。

平成29年度においては、さらにその調査対象地域を拡げ、我が国との間で経済連携協定を締結しているメキシコ、チリ、ペルー、さらには我が国を含め49か国がオブザーバーとして参加している「太平洋同盟」など、日本企業の進出が増加している中南米に焦点をあて、同地域での主要な貿易取引等に関する電子化の状況等を調査した。

具体的には、中南米カリブ地域の人口が100万人以上の22か国及びプエルトリコ自治区について、シングル・ウィンドウあるいはこれに類するシステム及びその使用環境について調査するとともに、同地域の地域経済共同体及びこれらの共同体における参加各国のシングル・ウィンドウなどの貿易関連システムの相互連携の現況について調査を行い、報告書にまとめ、関係業界等に情報発信を行った。

② TPP協定の利活用促進のための調査とその情報提供(原産地手続等)

我が国はすでに15の経済連携協定を締結しており、平成29年度においては、平成29年12月に日・EU経済連携協定の交渉が妥結され、TPPについても、米国を除いた11か国によるいわゆるTPP11が平成30年3月に署名に至った。貿易に関して経済連携協定のメリットを最大限享受するためには、協定ごとに定められている原産品として認められるための要件及び特惠待遇を受けられるための手続き等についての理解が求められ、専門家等による輸出入者への丁寧な説明が必要となる。そのため、原産地規則に関し、当協会のホームページへの論文、エッセイの掲載、業界団体への講演等を実施し、関係業界等へ情報発信を行った。

また、平成30年2月、「メガEPAの動向-TPP11と日EU EPA」をテーマに、外務省元経済連携協定交渉官を講師としてセミナーを開催した。

③ 国連CEFACT日本委員会の活動に対する支援

国連CEFACT日本委員会(JEC⁴)は、我が国において国連CEFACTが開発する勧告や標準の普及・促進活動を支援するための組織として平成2年に関係業界団体、企業等により設立された(当協会が事務局)。

国連CEFACT日本委員会は、総会を平成29年7月に、運営委員会を平成29年6月及び30年3月にそれぞれ開催し、また、JECの下部組織である「国連CEFACT標準促進委員会」を平成29年5月及び平成30年2月に開催した。当協会はその事務局として、国連CEFACT総会への対応の協議、国連CEFACTが進める国際標準化に向けたプロジェクトや勧告(勧告第16号「国連LOCODE」改定案)等に関する我が国関係業界の意見の集約等を実施するなど、所要の支援を行った。

なお、JECの下には、当協会と関連が強い他の団体が事務局を務める「AFACT旅行関連日本部会」及び「サプライチェーン情報基盤研究会」が設置されており、それぞれの活動が有効に機能するよう、各部会等が開催する委員会に可能な限り参画した。

ハ 国際機関との連携推進事業

平成29年度においては、国連CEFACTはもとより、我が国の貿易相手国としてのウエイトが高いアジア太平洋地域の各国が加盟するAFACT会合等、以下の会合へ参加し、その概要を要約の上、当協会の広報誌やホームページに掲載するとともに、賛助会員をはじめ、関係団体・機関、企業等に幅広く情報提供に努めた。

① 国連CEFACT総会等への参加

国連CEFACTの総会は、年一回、ジュネーブにて開催され、また同フォーラム会議は、春季と秋季の年2回開催(ジュネーブ等)されている。

平成29年度の総会及びフォーラムは、以下のとおり開催され、それぞれの会合に専門家等を派遣し、国際標準の策定に向けた各種プロジェクトの進捗状況等に関する情報を収集した。

4 JEC(UN/CEFACT Japan Committee)：平成19年6月25日開催のEDIFACT日本委員会(JEC)総会において、JECの略称はそのままし、フルネームを国連CEFACT日本委員会に改称するとともに規約の一部改正を行い現在に至っている。

【第23回国連CEFACT総会(ジュネーブ・スイス)】:平成29年4月3日(月)～4日(火)

《トピック》

- 国連CEFACTビューロ副議長の改選(6名から8名に増加)
- 国連CEFACT規約改訂の承認
- 国連CEFACT2017-2018活動計画案の承認
- 新アジア・太平洋地区ラポータの選出

【第30回国連CEFACTフォーラム(ローマ・イタリア)】:平成29年10月2日(月)～6日(金)

《トピック》

- ブロックチェーンに関するミニ・コンファランスの開催
- サプライチェーン参照データモデル
- IoTやWEBでキャプチャリングされるデータのプライバシーの扱い
- UN/EDIFACT30周年記念イベント(UN/EDIFACT普及に貢献した世界各国の団体、個人が表彰され、日本からはJEC委員の日本自動車工業会、国連CEFACT標準促進委員会(JUS)委員の遠城秀和氏、元JEC委員、JUS委員の鬼頭吉雄氏、及び当協会に感謝状が贈られた。)

② AFACT会議への参加

当協会は、AFACTの創設メンバーとしてこれまでもAFACTの諸活動に積極的に参画してきた。

AFACTは、毎年度メンバー各国がホスト役を交替により担当し、年2回、中間会合(春季)と総会(秋季)を開催している。平成29年度は台湾がホストとなり、中間会合及び総会が台湾で開催された。

それぞれの会合の概要については、全体の概要はもとより、原産地証明書の電子化や旅行・観光等を検討内容とする「ビジネスドメイン委員会(BDC)」、サプライチェーン関連標準の開発や最新技術動向への対応を検討内容とする「基礎技術・手法委員会(TMC)」及び普及啓蒙活動への対応を検討内容とする「コミュニティ支援委員会(CSC)」での活動概要等を当協会の広報誌へ掲載するとともに、ホームページにも公表し、当協会賛助会員をはじめ関係団体・機関、企業等に幅広く広報した。

【第35回AFACT中間会議(淡水・台湾)】:平成29年4月19日(水)～21日(金)

《トピック》

- AFACT/国連ECE間の相互協力のための覚書(MoU)の締結
- サプライチェーンマネジメントEDIを拡張した新技術への対応

【第35回AFACT総会(台北・台湾)】:平成29年9月11日(月)～13日(水)

《トピック》

- 平成30年度HOSTをバングラデッシュとすることに決定
- 一年おきに発行のAFACT年間(Year Book)の発行準備
- eASIA賞の表彰(貿易円滑化と電子商取引、オープンデジタル政府、データドリブン価値創造、デジタル機械の創造的拡大の4分野について応募のあったプロジェクトの中から優秀なプロジェクトを審査して表彰した。また、当協会前業務第一部長の石垣充がAFACTの運営に功績があったとして表彰された。)

③ APTFF への参加

国連ESCAPは、アジア開発銀行の協賛により、アジア太平洋地域の貿易円滑化と電子化を促進するため、平成21年以降、APTFF (Asia-Pacific Trade Facilitation Forum: アジア・太平洋貿易円滑化フォーラム) を開催している。平成29年度は平成29年9月5日(火)～6日(水)の2日間ジョグジャカルタ(インドネシア)で2年ぶりに開催された。当協会からの専門家の派遣は行わなかったが、会合に出席した参加者のアジア太平洋地域における貿易関係手続の電子化の進捗状況等についての参加報告をJASTPRO広報誌に掲載した。

(2) 日本輸出入者標準コード事業

日本輸出入者標準コード(以下、「JASTPROコード」という。)は、我が国において輸出入業務を行う当事者を特定する最も基本的なコードであり、NACCSの利用者(税関、通関業者、船会社、航空会社、倉庫業者、運送業者、銀行等)は、このJASTPROコードを入力することにより、貿易業者名等を識別して入出力や検索が可能となっている。

財務省・関税局は、平成29年10月のNACCS第6次更改に併せ、それ以降の税関長に提出する輸出入申告等においては、国税庁が通知する「法人番号」に一本化する旨公表した。第6次更改以降についても、NACCSセンターと連携を図りつつ、法人番号を補完するコードとしてJASTPROコードの運用が継続されることとなり、JASTPROではこれまでJASTPROコードと法人番号の紐付け作業を行ってきた⁵。

平成28年3月以降、NACCSセンターはもとより関係3団体(日本通関業連合会、航空貨物運送協会、国際フレイトフォワードーズ協会)の協力を得て、JASTPROコードを取得している輸出入者等(約9万3千社)に対し案内を送付し、「法人番号登録申請書」の提出を受けて、紐付け作業を実施してきた。さらに、平成29年1月から3月にかけて案内に対し回答のない者(案内が届かず返送されてしまった者を除く)約3万社に対し再度案内を送付した。その後、9月に一般社団法人日本通関業連合会を通じ、通関業者に対し、取引のある輸出入者で紐付けの登録が行われていない法人への紐付けの登録の懇請を依頼した。その結果、平成29年9月末までに72,647社(全法人登録社数の約8割)の紐付けが完了し、第6次更改後のNACCSの業務には特段の支障もなく、スムーズに移行することができた。

なお、平成30年4月末の段階で、77,649社(全法人登録者数の約85%)について紐付けが完了している。

(3) その他の事業

イ セミナー等開催事業

平成28年2月にTPP協定が署名に至ったことから、TPP協定の利活用促進のため、政府施策を念頭に原産地規則等に関する輸出入者への啓蒙・普及に向けた調査研究と関係企業等に対する情報提供を展開することを計画していた。しかしながら、TPP協定の発効が当面見込めない状況となったため、TPP協定の利活用促進のための情報提供(原産地手続等)については、時期を待つこととした。

平成29年12月に日・EU経済連携協定の交渉が妥結され、平成29年11月に米国を除いた11か国によるいわゆるTPP11が大筋合意(平成30年3月に署名)されたことから、「メガEPAの動向-

5 法人番号は、当該企業名等の表記方法が「和文表記」であり、一方、輸出入申告手続を受付けるNACCSは、「英文表記」であることを要件とするため、NACCSで法人番号を使用するためには「和文表記」を「英文表記」に変換する必要がある。このため当協会は、NACCSセンターからの要請を受け、利用者が従来どおりJASTPROコードを入力すれば、NACCSが英文表記と法人番号が対応した形で受理できるようJASTPROコード(英文表記)と法人番号とを紐付けした。

TPP11と日 EU EPA」をテーマに、平成30年2月22日(木)、中央区八重洲に所在するTKP東京駅日本橋カンファレンスセンターにおいて「平成29年度JASTPROセミナー」を開催した。

今次セミナーにおいては、TPP11及び日EU EPAの交渉に最後まで携わった外務省元経済連携協定交渉官による、二つのメガEPAの概要について講演が行われ、関係機関及び団体、商社、荷主、船会社、フォワーダー、IT事業者等から約150名が参加した。日・EU経済連携協定の交渉の妥結、TPP11の大筋合意から間を置かず情報提供することで、時宜を得たセミナーの開催となった。

ロ 技術協力への支援事業

経済のグローバル化が進展し種々の経済連携協定が結ばれる中で、国際貿易関係手続の効率化、簡素化及び電子化は、一国だけで達成することは不可能であり、緊密な国際協力が必要不可欠である。このような状況下において、JASTPROに対し、WCO(世界税関機構)が実施している技術協力事業(受入研修)・国際啓蒙活動(講師派遣)、JICAが実施している途上国税関職員に対する研修等への協力(講師派遣)要請等があった。これらの技術協力事業への支援・協力は、国際的に貿易関係手続の簡易化を推進し、ひいては途上国における日系企業の貿易活動の促進にも裨益するものであることから、積極的に当協会業務二部長を派遣し、以下の支援・協力をを行った。

○WCO主催 世界原産地会議での講演(アジアペバ・エチオピア)

平成29年5月3日(水)～4日(木)

《トピック》原産地規則の将来について

○ベトナム産業貿易省及びアセアン事務局共催 中小企業者の輸出能力創出及び強化のためのアセアン・トレーニング・コースでの講演(ホーチミンシティ・ベトナム)

平成29年12月13日(水)～15日(金)

《トピック》①日アセアン包括的経済連携協定の概要及び中小企業者のグローバル・バリュー・チェーンにおける役割

②日本への輸出及び日本における最近の貿易関連政策アップデート

○JICA技術協力受入研修での講演(渋谷区幡ヶ谷)

平成30年2月5日(月)

《トピック》特恵原産地規則における世界的傾向

○税関研修所主催関税技術協力研修での講演(千葉県柏市)

平成30年3月1日(木)

《トピック》原産地規則における世界的傾向及び原産地規則の専門家として

ハ 受託調査事業

平成29年度については、当協会が実施可能なテーマでの調査事業のオファーがなかったため、受託調査事業は実施しなかった。

以上

◇連載◇

記事2. 貿易の実務と理論(39)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに

前号以来、FOB条件の輸入取引と航海傭船契約の関連について、種々、情報を集め、それを基に、売買当事者が航海傭船契約の交渉、契約の履行のために、引き受ける義務について若干の言及を行ってきた。FOB輸入者は、「適船」(a suitable ship)を選び、売買契約の履行に相応しい航海傭船契約を運送人と交渉し、手配しなければならない。FOB輸出者は、輸入者が手配した本船とその明細を基に、契約品の出荷準備を整え、本船到着時には、速やかに積込みできる状態(cargo ready)にして、本船の入港を待たなければならない。この両者の時間的な調整が首尾よく行われることが、取引の経済性を高める。このため、輸入者が航海傭船契約の交渉当事者であるが、輸入者は荷揚港の事情のみならず、船積港の事情にも通じていなければならないので、まず、この点に関する売買当事者間における情報共有の協力が求められる。傭船者は、FOB売買契約上、買主である。船積港は、輸出港として売主に近い地理的な場所に位置している。まして、売主が、専用埠頭を擁していて、積荷役が機械化されている場合、safe port or berthは、FOB売主が関与し、知りうることが多い事項である。したがって、売買契約上、航海傭船契約上の運送人に対する傭船者の義務履行に、売買当事者間の協力は不可欠である。

売買契約は、双務契約の一種として、売主の義務と買主の義務は左右対称的であり、別の表現をすれば、売買当事者は契約の履行に当たり、協力義務を相互に負担しているといえる¹。Incoterms[®] 2010は、それをより端的に、売主と買主の義務を対にして示している。本稿に密接な関連があるFOB規則においては、買主が運送契約の手配義務を負担し(B3)速やかに本船名などを売主に通知し、売主は指定の本船に契約品を遅滞なく積み込んで引き渡し(A4)、買主宛に出荷案内を通知すべきである(A8)。買主は引渡された契約品を速やかに引き取る(B4)義務を負担する。

買主が適船(a suitable vessel)を手配すべき義務についても、前号p.5において言及したが、納期との関連で、船積港への本船到着予定日(ETA=the expected time of arrival)に焦点を絞って説明した。すなわち、売主による契約品の引渡提供義務(Incoterms[®] 2010、FOB A4)に係る前述のcargo ready(readiness)と契約品の引き取り義務(Incoterms[®] 2010、FOB B4)に密接に関連する事項として、「本船」の船積港到着予定日の順守と予備ないし準備航海(approach voyage or preliminary voyage)の慣習的に相当迅速な遂行を検討した(ただし、GENCON 第3条は、船主に離路自由を認める約款であることに注意)。その際、傭船者が船積港、荷揚港として指定する港の安全性の保証("one safe port" warranty)にも言及した。この点は、碇泊期間の開始とも関係がある重要な事項である。このため、前号との間で若干の重複があることを厭わず、やや詳細に検討を加えたい。本号では「安全港」に焦点を当てて、より具体的

1 イギリス動産売買法(Sale of Goods Act (1979)) Sect. 27は、Seller is to deliver the goods, and Buyer to accept the goods and pay for themを規定している。これ自体、当事者間の協力義務を表している(Chalmer's Sale of Goods, 18th ed. by M. Mark, Butterworth, 1981, p.175。Benjamin's Sale of Goods, 8th ed. by M. Bridge et al., Sweet & Maxwell, 2010, para.8-040 (fn. 215,216)。

に売買契約との相関を指摘しておきたい²。

1. 港の安全性に対する傭船者による責任の負担

航海傭船契約は、船積港と荷揚港の間の航海を対象にし、船腹の利用を目的とする契約である。それらの港 (loading or discharging port or place) の選択について、傭船者が指名権を留保している (下線は筆者)。その港または場所に関して、通常、次のように規定される。

--loading port(s) or place(s) --or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo--proceed to the discharging port (s) or place (s) -- as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the goods (GENCON, Part II, Art.1 から引用。他の航海傭船契約の標準書式も“safe”の語を欠いていない)。

この規定の性質は、イギリス法では、港の安全性の傭船者による担保 (express safe port warranty) と解され、重視される³。ただし、“port or so near thereto as she may safely get, stay afloat--” “safely get”, “one safe port” のような、safe や safely の語句により修飾されていないときは、担保性が弱められ、implied terms (黙示の付随的約束) と解される⁴。Safe の文言の有無が、傭船者の責任の軽重を左右することに注意すべきである。特に、荷揚港が一定の区域をもって示される場合、例えば、port (s) or place (s) as nominated among ports or places in the Kobe-Chiba range (神戸 / 千葉間にある港または場所のうちから選択され指定された港または場所) と記載されるときは、傭船者の責任は軽減される可能性はあるだろう。

ここで、港と並んで place (s) すなわち「場所」が記載されているのは、航海傭船における「着船ないし到着 (arrived ship)」が、港 (港域一般、港の commercial zone) を基準にするいわゆる port charter と特定の錨地や埠頭を基準にする berth charter と呼ばれるものがあるからである。後者の場合で、berth が上述のような安全性に係る語句により修飾されると、safe berth warranty となろう⁵。港湾内には、荷役錨地が設けられて、loading or discharging berth があるのが普通である。したがって、safe port が包括的概念で、そこに safe berth は含まれると思われるので、unsafe berth となるのは、少ないだろう。ただし、船積・荷揚に関して特定のバースの使用が明示されると、safe port と同じ要件を満たさなければならないだろう。Safe berth への水路の安全性と水深、荷役施設・設備の欠陥などが、unsafe berth を生む原因になるかもしれない⁶。

2 FOB 売買でも、売買当事者の連絡、協力義務は必須である (M. Bridge, *The International Sale of Goods*, Oxford U.P., 2d ed., 2007, para.3.02) において、FOB 売買の特徴は、the co-operative performance required of buyer and seller. In the modern commodities trade, a major concern is that of timetabling with a view to ensuring the smooth operation of the interlocking obligations of seller and buyer であると説き、とりわけ国際商品の売買においては売買当事者の協力による契約履行の必要性を指摘している)。

3 例えば、Sir B. Edler et al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 125th Anniversary ed. (22nd ed.), Sweet & Maxwell, 2011, para. 9-009 (以下、Scrutton と略す)。

4 Scrutton, paras.9-010, 011。

5 *Ullises Shipping v. Fal Shipping (The Greek Fighter)* [2006] EWHC 1729 (Comm.) paras.320-323。

6 *Frescati Shipping Co., Ltd. v. Citgo Asphalt Refining Co.*, 2013 AMC 1521 (3rd Cir., 2013)。

これにつき、約款として、液体貨物（タンカー用）のための航海備船契約書、ASBATANKVOY（1977）には、「安全な碇泊一転錨=Safe Berthing-Shifting」約款が挿入され、備船者の担保責任と経費負担が規定されている⁷。

安全港、安全なバースの判例法上確立した定義は、The Eastern City事件におけるSellers判事の以下の説示に見られる⁸。

“当該期間中に、何らの異常な出来事も発生せず、優れた航海、操船によって回避できない危険に曝されることなく、特定の船舶が、入港し、使用し、出港することができる港が安全港である”⁹

これに平仄を合わせる約款例は、GENCON（1994）第II部第1条、C（ore）7（1976）（鉱石用備船契約）第2条、NIPPONGRAIN（1998）第1条前文などに見られ、前述の定義は、世界的基準であると見られる。因みに、GENCON第II部第1条の一部の文言は、以下のとおりである。

“--proceed to the loading port (s) or place (s) ---or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo---being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s)--- as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.”

このように、船積港ならびに荷揚港に等しく安全性を求め、満船積みを原則とすることを規定している。後述することがあるが、バースの水深不足、荷役設備の不具合、運送品の準備不足などで、満船積みとならないときは、不積み運賃の支払いを備船者は請求されることになろう。それらが原因となれば、約定の碇泊期間を超えたときには滞船料の支払いを備船者は請求されることもあろう。したがって、安全港の担保義務は、高額な資産である船舶の保全の課題も加わって、航海備船契約の当事者にとり最も重要な事項である。

前述のように、Safe port, safely get, のような文言が、指定の港または場所（place）に使用されると、safe port, safe berthなどのwarrantyが成立する¹⁰。その具体的な意義は、自然的、政治的、経済的事情により定まる。それらの事情を総括して、港に固有の特徴（characteristics of the port）と呼び、本船の指定された港への入港、碇泊から、荷役完了により出港するときまでの特定の期間に本船の安全性が損なわれたか否かにより、安全港ないし非安全港と判断される。場所的には、港やバースにつながる水路の安全性、埠頭に近接し、埠頭設置者が管理する場所の安全性もこれに含まれる。

不十分な水深、河川港における橋桁の低さ（通航障害として）、突発的な悪天候、氷結、潮の著しい干満、曳船の不足、港湾設備・施設（ブイ、標識の欠陥）、戦闘行為、暴動などの政治的不安、疫病の流行などが、それらの事情に含まれる¹¹。

7 その解説は、J. Cooke et al., *Voyage Charter*, LLP, 1993, p.611以下を参照されたい。

8 Leeds Shipping Co., Ltd. v. Société Française Bunge (The Eastern City) [1958] 2 Lloyd's Rep. 127 (CA), 131)。S. Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, 2d ed., Oxford. U. P., 2011, paras.21.23, Carver, para.4-012 fn. 21も、本判例は踏襲され、先例としての権威が承認されていると言う。

9 前号、p.4において、このwarrantyは、契約の不可欠の要素としての条件（condition）に等しいように述べたが、コモン・ロー上、両者は異なり、warrantyの違反に対する救済は、損害賠償の請求に留まる。この場合、warrantyが意味するのは厳格責任で、implied warrantyとの性質決定は過失責任（due diligenceの成否）につながる。訂正してお詫びします。なお、条件（conditions）と担保（warranties）の意義と簡略な説明については、E. R. Hardy Ivamy（日本海運集会所訳）『実用海上運送契約』日本海運集会所、1987、pp.61-66参照。

10 AIC Ltd. v. Marine Pilot Ltd. (The Archimidis) [2008] EWCA Civ.175; [2008] 1 Lloyd's Rep.597 (CA)。

11 チューレーン大学海法研究所編（中村眞澄監訳）『備船契約の法理』成文堂、1986、p.103以下参照。

航海備船の場合、政治的な危険は船積港・荷揚港の指定後、事後的に発生する確率は低いと思われる(例、船積港の指定後に、暴動、テロ行為、クーデター、政変による禁輸、出港停止(embargo)などが生じれば、安全港でなくなるだろう。これ等は、戦争・戦闘行為などとともに、abnormal occurrence(異常あるいは非常事態の発生)と性質付けされ、それに基づく損害や危険に対し、備船者は免責される¹²。検査上、伝染病によりfree pratique(陸上との往来許可)が検査当局により出されない港は、原則的に非安全港である。しかし、自動化荷役、防疫措置や予防接種などが講じられ、事実上、重大な遅延を伴って非安全港になることは例外的であると思われる。保険業者が、港の施設、気候などの事情により、港別の割増し保険料を課すこと自体は、指定港を非安全港とするものではない¹³。

この担保の時間的な始点は、船積・荷揚の指定時点ないしarrived ship(着船)、終点は積込みを完了し、抜錨・出帆開始の時(前記判例のThe Eastern City事件の“return from it”の文言から明らかである)までとなる。したがって、船積完了後出帆までの見込みの安全性(prospective safety)が含まれる¹⁴。

しかし、船積港(地)の指定の時から到着までの間に、一時的な安全性の障害が取り除かれなければ(例、浚渫未了、海難残存物の除去未了など)、非安全港になることもある¹⁵。その場合、船主には、最寄りの代替港を選択する権利が留保され、それに伴う追加費用の負担を備船者に請求できる。それは、約款中の“or so near thereto as she may safely get and lie always afloat”の文言の効果として認められることが、判例により承認されている¹⁶。さらに、例えば、その代替港の水深が十分でないときは、瀬取りの選択権の行使が認められ、それに伴う追加費用が発生する場合、備船者がその費用を負担すべきである¹⁷。船型の大型化により、最初から選択された備船船舶に対し指定港の水深不足が認められる場合には、荷揚港である指定港に最寄りのバースで、積荷の一部を瀬取して、船脚を軽くすることが取り決められる(積み揚げとともに同様の手配がされる)。水深不足が一時的な場合(河川港の上流の降水不足、浚渫作業の遅れなど)、当事者間で時間調整することが経済的に妥当(a matter of business)であれば、当然、待機することもある。

2. 港の安全性は、担保(warranty)か黙示の条件(implied terms)か

優れた航海(navigation)、操船の技術と判断(seamanship)により、例えば、瀬取、曳船による移動(shifting)、などの事前の対応措置により、非安全港とならないこともあり得る。このため、safe port warrantyを相当な注意義務(due diligence)に基づく、黙示の保証(implied warranty)と解する考え方も、一部に見られる。この考え方は、航海備船契約の場合、交渉開始当時から、船積港または場所、および荷揚港または場所は、ほぼ特定されているのが一般的であり、それらの場所または港の安全性は、備船者も運送人(船主、定期備船者など)も、情報通信が発達し、具体的に等しくそれらに関する情報やデータを収集し評価でき、事前の予防措置(reasonable precaution)を講じることができることにより、裏付けられているように思われる。

これに対し、イギリス法では、“one safe port”と明示されたときは、安全港担保の成立が認められる(前

12 H.Bunnett, et al. (ed. by), *Carver on Charterparties*, 1st ed., Sweet & Maxwell, 2017, para.4-028, fns.64, 68。
以下、Carverと略す。

13 Carver, para.4-020, fn. 47。

14 Leeds Shipping Co., Ltd. v. Société Français Bunge (The Eastern City) [1958] 2 Lloyd's Rep.127, at 130-131, Kodros Shipping Corp. v. Empresa Cubana de Fletes (The Evia No.2) [1983] 1 A.C. 736。

15 Maintop Shipping Co. Ltd v. Bulkindo Lines Pte., Ltd. (The Marinicki) [2003] 2 Lloyd's Rep.655 (Admlty)。

16 Norden (Owners) v. Marshall (1928) 32 L.L.Rep.153。

17 Carver, para.4-087; Hall Bros. Steamship Co. v. R & W Paul Ltd. (The Peerless) (1914) 19 Com.Cas.384。

述のThe Archimidis事件、すなわちAIC Ltd. v. Marine Pilot Ltd.,[2008] 1 Lloyd's Rep.597(CA) 参照)。アメリカ法も、ほぼこれに倣い、とりわけ、ニューヨーク州などを管轄する連邦高裁第二巡回区(2d Circuit)は、イギリス法の考え方を踏襲している。これに対し、ルイジアナ、ミシシッピ、テキサスの各州を管轄する連邦高裁第五巡回区(5th Circuit)は、安全港担保は厳格な担保責任ではなく、相当の注意義務を前提にする黙示の保証に過ぎないと判断している¹⁸。日本は、穀物類をこの地域から大量に輸入していることと、サイロやグレイン・エレベーターを備えた河川港がミシシッピ河にあることを考えると、この少数派の先例が持つ意味は小さくない。もちろん、航海傭船契約の準拠法ならびに仲裁約款に基づく仲裁地の選択により、この二つの傾向のいずれになるかが決まるだろう。A. Paré, Jr., *The Safe Port/Safe Berth Warranty and Comparative Fault*, 45 J. Mar. L. & Com. 141(2014) およびP. Hartman, *Safe Port/Berth Clauses: Warranty or Due Diligence?*, 21 Tul.Mar.L.J.537(1997) は、この課題を詳細に論じている。碇泊期間の計算、予防・防御措置に対する経費負担など、いずれの考え方に立つかは航海傭船契約に大きな影響を与えるので、この先例の今後に注目したい。なお、中村眞澄監訳、前掲書、「4. 定期傭船契約および航海傭船契約における安全港・安全バース」に関するJ. Smith, Jr.の論稿も参照されたい。

One safe port, or safe berthが契約に明示的に定められると、イギリス法上の通説によれば傭船者(FOB輸入者)は、船積港の安全性を運送人である船主に担保することになる。これに対し、輸出者は輸入者に協力して、荷揚港の安全性に関する情報提供を積極的に行わなければならない。しかしながら、安全性を損ねる状況、事実が、一時的なものか、恒常的なものかの仕訳も必要であり、当事者のそれに対応する取り決めも左右されるだろう。船長が、それに堪航性や安定性の始点から、判断を示すことは当然あるだろう。港の安全性に対する傭船者の担保責任の問題だからと、手をこまねくことはないだろう。

船積港の指定(nominate)あるいは指図(order)のタイミングと、「安全性」の事実との間にも注意を要する。安全性の点で、船積港の指定の事後的な変更が航海傭船契約においては認められるか。おそらく、or so near there toの文言の適用対象になる港または場所に限定されるだろう。その場合でも、何時までに変更を申し出るべきかの問題も、解約日(cancelling date)との関連が問われるだろう。

少数説の背景には、名著(*The Law of Admiralty*, Foundation Press, 2d ed.1975)を著わした著名な二人の学者、G. GilmoreとC. Blackの存在がある。著者たちは、航海傭船契約の当事者のうち、傭船者は商取引の専門家であり、(特に、大陸国のアメリカでは)港などから離れた場所で営業し、航海や港湾の事情に詳しいとは限らないと主張する。これに対し、船長は、航海の専門家であり、本船の堪航性、安定性などに精通しているので、港の安全性の判断が適切にできる立場にある操船の専門家でもあるから、航海傭船における港の選択は、商業上の問題かもしれないが、港の安全性は航海・海技上の課題であると両者はその意見を述べている(Gilmore and Black、前掲書、pp.204-206)。

さらに、安全港担保義務やその約款上の基礎は、船長に非安全港への入港を強いるものではないし、その義務があることによって、船舶や運送品に対する危険が大きく低下するほどのものではなく、無過失責任を構成するに足るほどの評価はこの担保責任を巡る議論には不相当である。言い換えれば、傭船者の安全港担保義務は、過失責任主義で対応でき、船長の海技、操船の技術をより重視すべきである、と主張される(前掲のJ. Smith, Jr.の論稿邦訳、pp.111-112)。

航海傭船は、本船運航(voyage, operation)の商業上の管理(commercial management)と航海・海

18 Orduna S.A. v. Zen-Noh Grain Corp., 913 F. 2d 1149 (5th Cir.1990); 1991AMC 346が、代表的な先例である。

技上の管理 (navigational management) の合作ないし合弁であると思われる。高額の資産である船舶の保全を重視し、非安全港であることに伴って生じる紛議の迅速な解決のために、「安全港の明示担保義務」に与したい。非安全港となる事情に対する主たる対応が、航海 (voyage) すなわち港やバースの選択、瀬取り、転錨、荷役作業の調整などであり、約款上 (例えば、GENCON 第 II 部第 2 条船主責任約款)、その費用は主として傭船者によって負担されるべきものだろうから、この点でも、「安全港の明示担保義務」の伝統的思考の方が分かりやすいと思われる。そして、船長の航海の商業管理に対する拒否権が、海技・操船の技術的裏付け (navigational skills and seamanship) により堪航担保責任に基づき行使できるし、行使すべきだから、伝統的思考に大きな不都合は生まれないとと思われる¹⁹。

相当な経験を積んだ船長の操船技術 (seamanship) は、安全港の概念に重要な関係を有する。外航船の価額が莫大であるから、船長が慎重に港の安全性を判断することは当然である。しかし、運賃収入の確保の観点からは、荷主の商業上の要求に可能な限り対処しなければならない。このジレンマに船長は常に悩まされているのが、貿易取引の歴史上の現実で、航海を marine adventure と呼ぶことがそれを象徴している。したがって、相当な経験を積み、指定の港における事例の積み重ねに照らし、慎重な判断を下す船主又は船長が、指定された港への入港を拒否するか否かが、取引契約の目的とともに安全港か非安全港かの認定に影響すると思われる²⁰。

気候急変に伴う移動とそれに必要な碇泊錨地の有無、曳船の支援も安全港担保にとり、重要な考慮事項である。河川港における定期的浚渫の必要性が、港を危険なものにするとは限らない。日本の場合の台風、厳寒帯に位置する港の結氷などに対する妥当な対処措置なども同様である。一般的には、船主は留保条件を付して当該航海を遂行することは、想定していない。航海に伴う危険について、最初から港の安全性をある程度、船主は承認して、契約を引き受けている (allocation of risks to the shipowner) ものと解釈 (interpretation) される²¹。この文脈において、日本の鹿島港の台風シーズンにおける安全性が、The Ocean Victory 号事件²²においてイギリスの最高裁で解釈され、季節的な気象変動と気象当局による外海への避難指示が、いわゆる reasonable precautions と評価され、その後の座礁による船舶の全損と港の安全性の間に強い因果関係が認められなかったものと思われる。

おわりに

安全港への入出港の次に、傭船契約の履行においては、碇泊期間の計算と荷役作業が、貿易取引上重要な事項になるので、着船から荷役準備整頓通知 (N/R)、船内作業の分業、碇泊期間の計算と滞船料負担などを順次取り上げ、傭船契約による運送業務を検討したい。安全港担保と同様、法と実務の交錯がある課題でもあるので、慎重に検討を進めたい。売買契約における運送品の危険の移転と荷役作業、到着通知 (arrival notice) と N/R の提示、荷役作業計画の作成と滞船など、具体的課題は少なくない。引き続き、ご叱正をお願いしたい。

以上

19 Carver, para.4-014 参照。

20 Carver, paras.4-031, 032。

21 (Carver, para.4-052)。

22 [2015]EWCA Civ 16。

記事3. 国連CEFACTフォーラムとAFACTの旅行関連部会報告

NPO観光情報流通機構(JTREC) 専務理事 鈴木 耀夫

第31回国連CEFACTフォーラムジュネーブ会議(4月23日～27日)(以下フォーラムと略し、国連でのこれまでのDomain活動も示す)及び、第36回AFACT Plenaryダッカ会議(5月8日～11日)(以下AFACT会議と略し、AFACTでのこれまでのWG活動も示す)の旅行関連部会に参加をしたので以下のように報告をする。

1. 始めに

旅行関連部会はフォーラムでは(Travel/Tourism Domain Meeting)と呼ばれ、Domain Coordinatorは日本が担当している。この中で関連のProjectsの検討と標準化作業が推進されている。AFACT会議では(Travel, Tourism & Leisure WG)と呼ばれ、そのWG Chairは日本が担当している。前者は主として標準化開発を意識した活動であり、後者は主として開発された標準化の成果物の活用を図ることを主たる活動内容としている。しかしAFACT会議では標準化開発に不慣れなExpertsが多いために、フォーラムでの標準化活動の理解を深めながら、各国の旅行関連業界の課題や動きの報告を基に意見交換を行うこともしている。このような中で色々な意見が出され標準化開発の参考になる点も多くある。

以下にProject別にその活動状況を述べる。

2. Green Paper Project

地域創生を意図して多くの国々が地域へと国内外の幅広い旅行客を呼び込むために、多くの地域の事業関係者により開発される新たな旅行観光商品を対象とするProjectである。それらは体験型の旅行プログラム(仮称: Experience Program)というものであるが、そのとらえ方は各国で或いはExperts間でも異なるものであることから、まずは第1段階の標準化活動として、この体験プログラムが如何なるものであるのかの枠組みの整理から開始することとした。今までのフォーラムの標準化工程にはない初期の段階として、Bureauの示唆を得てGreen Paperと命名した段階を持つことになった。このProjectの開始にもProject Proposalの提出が必要(但し3か国の賛同は不要)とのことで、昨年10月にこれをBureauに提出して、11月に承認された(Projectリーダはインド、サブリーダは日本)。これを受けて、フォーラムとしての今回の会合になった。フォーラムの検討ではGreen Paperに記述すべき内容の整理と分担を決めた。また懸案であった体験プログラムの名称も種々議論の末に、新たにSustainable Experience Programとする案が提案されたことで、これに決めることとした。この名称は新たに開始される今後の標準化開発のProjectに適用されることになる。その他にはこれまで空席であったEditorの担当も台湾のExpertsが引き受けることで決まり体制が整った。

AFACT会議ではこの説明をして了解された。参加したBangladeshのExpertsからこの取組みは今後の旅行会社が生きていくための重要な商品になるもので、この活動に積極的に協力していきたいとのことであった。Bangladeshからは彼らが取組んでいるいくつかの商品の開示もあり、これらはフォーラムのGreen Paperの中にも取込まれる予定である。

3. 国連Blockchain White Paper Project

国連CEFACTフォーラムで昨年4月から開始されたBlockchain White Paper ProjectにTravel/

Tourism Domainとしても参画することとした。当 Domain では、この間各国のBlockchainの取組み状況と利用局面の調査検討を行ってWhite Paperの中の1つの章を分担して中間報告書として本年の3月末の期限までに提出した。今回のフォーラムでは特別にBlockchain Conference/Workshopが開催され、100人を越えるExpertsが集まって、このWhite Paperの中間報告を基にした報告と検討が行われた。利用時の技術上の検討課題と、各Domainでの取組み状況の調査結果が報告され、1日かけた熱心な検討が行われた(参照: JASTPRO 473号)。当Domainの報告では当日参加のExpertsから色々な関心が示された。



写真1. Blockchain Conference 風景

なお、昨年11月に開催されたISOTC307の東京会議の参加の機会を得て、Blockchain技術の標準化活動の進め方を体験することができ(参照JASTPRO第468号)、これらの上で機能するDomainの標準化開発というフォーラムの進め方を認識して今回の報告書の作成にも生かすことができた。

また今後のDomainでの進め方では、当Domainの成果物をこの技術に基づいて標準化工程にのせて進めるべく検討を深めることとなり、このための下準備作業を台湾が中心となって行うこととなった。

AFACT会議ではフォーラムの活動を報告した。参加したExpertsから本テーマは当該WGでも検討テーマとしていきたいとのことであった。特に旅行事業者の立場から、今後の新たな技術としてSNSの活用と合わせて、本技術が大事であることが指摘され、今後の重要な取組みテーマとしたいという事になった。

4. SLHとDTI Project

SLH(Small scaled Lodging House) Projectは、フォーラムではMaintenance段階であるが、AFACTでは実務を意識した実証実験の推進を進めている。特に台湾とは最初に取り組む予定で個別の検討が推進されている。SLH Projectは、地域の歴史的文化的な宿泊施設を対象にしていくことで、アジア諸国は長い歴史の中でこの種の宿泊施設を大事にしていきたいという国の意向がある。AFACTの参加国は国が直接に或いは間接に関与している割合が多いため、それぞれの国の意向をふまえてこの取組みの実現には大きな関心がある。特に国連のSDG(Sustainable Development Goal)の設定を受けて、このための役割があることから各国の関心が大きい。また地域的な性格をふまえたSLHの特徴から、既存の大手のホテルサイトの中には取込みにくい状況にあり、実務的には新たな事業化が望まれている。標準化過程の完了を受けて実証実験の実施を経て、その実用性を見せていくことの意義は大きく存在している。

BangladeshのExpertsからは、SLHという名称をもっと前向きにとらえた名称に変更する提案があり、その具体的な案が提案された。これは今後フォーラムの場でも検討を行い将来に向かっての名称として決めていくこととしたい。なお、同国にはSLHに相当する宿泊施設があり、Boithak Khana, Kachario Gharと呼ばれる宿泊施設があるとの紹介をえた。同時に宿泊事業者としては、これらの国際的な利用提供を進めていきたいとのことであった。

DTI (Destination Travel Information) Projectは、韓国から提案され、日本、インドの賛同を得て国連CEFACTの正式なProjectとなったが、途中で韓国の推進者が退任したことで具体的な活動が止まっていた。フォーラムでは新たなProjectリーダー(インド)とサブリーダー(台湾)及びEditor(台湾)を決定した。今後のDTI Projectの推進では、SLH Projectで開発した標準成果物を基本として、これらを再活用しながら追加作業等を行うこととなった。



写真2. AFACT WG風景

5. AFACT 会議に参加をして

AFACT 会議を開催されたBangladeshのダッカは、約2年前に発生したISによるダッカ事件の記憶が生々しいところであったために、私自身としては大変腰の重い出席であった。またフォーラムに極めて接近した開催であったことから、Travel, Tourism & Leisure WGにはフォーラムの参加者は日本を除いて参加が無かった。Bangladeshは今回の会議開催に備えて前回の台北会議に代表者の何人かの参加があった他は、これまでAFACT 会議には出席者を送ってきていなかったことと、旅行観光事業には国を挙げて取組む姿勢のある国であることから、敢えて参加をすることとして日本から2名で参加をした。そしてこれまでのフォーラムとAFACTの活動を同国の関係者に理解をしてもらい、同時に私達も同国の旅行観光事情を理解することとした。今回当WGへのBangladeshの旅行関係業界から参加したExpertsは6人であり、彼らは大変熱心に対応してくれたことから、AFACT 会議の重要性を認識してもらえたと思う。

日本の国土の4割の中に人口では3割も多くの人が住み、しかも若い人が多いのが特徴で、彼らはIT技術の取組みにはとても熱心であった。ダッカでは道路交通がマヒしていて、会議が定時に開催できないという環境にある。このため都市内鉄道の改善と充実に期待が大きいことが理解された。今回の会議では出席メンバーの案内で夕方ダッカ空港駅へ行くことができ、その混雑ぶりを見ることができた。あふれる程の人が鉄道に乗り、しかも屋根にまで乗らざるを得ない状況を見たが、駅に集まった人たちには殺気立った様子がなく、少し慣れてくると人なつこい感じまでしてきた。



写真3. 空港駅での風景

ダッカには日本からの協力もあって都市内鉄道の近代化工事が始まってきていたが、先に述べたダッカ事件では、その犠牲者には日本からこの鉄道建設の調査に来ていた人たち7人が含まれていたのである。心からご冥福を祈りたい。我々を案内してくれたAFACT 会議のメンバーの中にも、この種の鉄道事業にも関係していく予定とのことであった。

Travel, Tourism & Leisure WGの中で、将来鉄道をテーマとした新たなProjectが立ち上がることもありえると思われる。

(編集部 注)

国連CEFACT日本委員会運営委員会の作業部会である「AFACT旅行関連日本部会」は2018年4月から、より活動実態に即した名称の「国連CEFACT観光部会」となります。

以上

5月号の記事訂正

JASTPRO広報誌(473)2018-05号 記事2では国連CEFACTフォーラムを第32回とお伝えしましたが、第31回の誤りでした。
お詫びして訂正致します。

以上

— 協会ホームページのリンク集のご案内 —

<http://www.jastpro.org/link/index.html>

当協会のホームページのリンク集には、当協会の活動にご興味を持たれる方や日本輸出入者コードの利用者の方々のご参考として関係諸組織・団体ホームページへのリンクを下記の分類で掲載しておりますのでご活用下さい。

- ▶ 当協会に関係する我国の官公庁・公的機関(独立行政法人を含む)
- ▶ 輸出入関係手続きに関係する業界団体等
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(国内)
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(海外)
- ▶ 貿易振興・簡易化や電子商取引の標準化に関係する国際機関
- ▶ 日本財団、公益財団法人JKA

JASTPRO 第44巻 第3号 通巻第474号

・禁無断転載

平成30年6月29日発行 JASTPRO刊18-03

発行所 (一財)日本貿易関係手続簡易化協会
東京都中央区八丁堀2丁目29番11号
八重洲第五長岡ビル4階
電 話 03-3555-6031(代)
ファクシミリ 03-3555-6032
<http://www.jastpro.org>

編集人 菊川 正博

本誌は再生紙を使用しております。

— JASTPRO広報誌電子版のご案内 —

電子版は、当協会ウェブページのお知らせ欄にてご覧いただけます。

<http://www.jastpro.org/topics/index.html>

掲載通知をご希望の皆様には、メールにてその旨ご案内申し上げますので、ご希望の方は毎月20日までに次の内容を下記のE-mailアドレスにお知らせくださいますようお願いいたします。

- ▶ ご所属の組織名称
- ▶ 所属されている部署
- ▶ 申込者氏名
- ▶ 連絡先電話番号
- ▶ 送達をご希望のメールアドレス

【ご連絡窓口】

(一財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務部 業務一部長 祁答院(けどういん) 包則

E-mail address: gyomu_dept@jastpro.or.jp

Japan
Association for
Simplification of
Trade
PROcedures