

JASTPRO 460

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2017-03

今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(27) 1
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事2. 全国中小貿易業兵庫連盟及び大阪連盟主催の時局・時事講演会での講演内容
= 特惠原産地規則における累積制度 = 9
- 記事3. 国連CEFACTからのお知らせ 10

＝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。

◇連載◇

記事1. 貿易の実務と理論(27)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに

前号に引き続き、実務上のB/L約款を瞥見しながら、貿易実務(Buy/Sell)と物流上の取り扱い(Ship)の関連を検討することとしたい。ただし、本稿では、決済(payment)上の取扱いは、若干の言及に留めたい。

実務上のB/L約款は、国際海上貨物運送に関する国際条約の規定に準拠し、それを遵守するものでなければならない。したがって、例えば、日本の国際海上物品運送法(以下、日本のCOGSAという)第15条(特約禁止)に定めるところに反する条項は無効になる。この点は、専門の運送事業者が慎重に起草した約款がB/Lに盛り込まれているので、貿易実務家が懸念することは少ない。むしろ、約款が貿易実務に与えている効果を吟味することが必要である。

「自社が実際に発行した船荷証券、あるいはそれを作成している現場を、新人研修以外で、日常的に目にしている人など、意外なくらいいないはずだ」と言われるほど¹、普段は注目されることがないのが、運送書類の裏表に印刷の約款である。貿易実務、とりわけ定期貨物の国際物流についての基本的仕組みを理解するために、一度は、約款の概要を理解しておくことが必須だろう。その上で、B/Lから海上運送状(Sea Waybill)への移行、複合運送証券あるいは複合運送書類の必要性などを考えるのが良いと思う。今回は、貿易実務の観点から、重要と思われる事項を取り上げて、B/L約款を基に検討していきたい。受取式(received)B/Lと無故障(clean)B/L、荷主詰めコンテナと不知約款(Unknown Clause)、複合一貫運送におけるVOC(船舶運航者である一般公衆運送人)、NVOCC(非船一般公衆運送人)、OFF(Ocean Freight Forwarder)の相互の関係、Himalaya約款と運送責任制度などを順次取り上げたい²。

1. 受取式発行のCombined Transport B/L, 海上運送状と貿易実務

国際複合一貫運送に使用されるCombined Transport B/L(以下、CT B/Lという)、海上運送状(Sea Waybill、以下SWBと略す)は、ともに受取式で発行される。すなわち、ターミナルその他荷受け場所で、運送人が外観上良好な状態(in apparent good order and condition)で、記載の運送のために運送品を受け取ったことを証する文言構成になっている。同時に、その時から運送人の責任が開始し、指定の仕向地における荷受人への運送品の引渡が行われた時に終了する(JIFFA B/Lの裏面約款第22条(1)項、NYK B/L裏面約款第8条(1)(i)参照)。前者はfrom -untilと区切り、後者はbefore -afterで責任期間を定義している。後者の表現は、「tackle -to- tackle」(積地の船側から揚地の船側まで)原則の名残であろう。いずれも趣旨は、コンテナ運送においてはCY-to-CY(コンテナヤード間)が責任区間である点で同様である。したがって、実務上は、コンテナ・ヤードでの搬出入時のコンテナの外観の点検が重要になる。これと平仄を合わせるためには、コンテナ貨物に関する売買条件の責任の仕切りも、CY-to-CYに合わせる

1 土博士「鹿島立ち」『海運』2016年12月号、p.5. 実務においては、近未来とともに、沿革の理解も重要である。

2 参照している3種のB/L約款のうち、高価品などについて、6か条ほどを割いて、より具体的に規定している点で、JIFFA国際複合一貫輸送約款(以下、JIFFA B/Lという)に注目したい。それは、日本のCOGSAに基づく「標準外航利用運送約款」(平成2年11月29日、運輸省告示第568号)をモデルにしている点でも、日本からの定期船貨物の輸出実務の参考にすべきだろう。

のが妥当であり、FCA, CPT, CIPがそれに該当する。元来、コンテナによる複合一貫運送の定期貨物の取引の場合、FCA, CPT, CIPの各規則のうちいずれかを売買条件とすべきである。しかし、売買契約で信用状付き決済条件を定め、信用状条件で「船積式 (shipped)」B/Lの提供を求められることがしばしばみられ、売買条件も伝統的なFOB, CFR, CIFなどが選択されることがある。港湾荷役の安全性も考慮して、担保確保の観点からは、「船積式」B/Lの提供に輸入者側は固執したいのであろう。日本の港湾の場合、コンテナ貨物の提供とその本船積込みの間の時間差が短いこと、積込みの確実性が高いので、発行時にすでに積込み確認裏書 (on board endorsement) をして手間を省くことも少なくないようである。

国際複合一貫運送の窓口に立つ運送人が、いわゆるNVOCC (外航利用運送事業者) であるかVOC (船舶を運航する定期貨物海運事業者) であるかにより、外観上良好な状態が、個品 (break bulk 貨物) を対象にしているときと、個品を積み込んだ (loaded or packed) いわゆる実入りコンテナを対象にしているときとで、自ずと関心が異なる。VOCは、荷役作業の円滑を狙いとし、実入りコンテナ (Container Load Lot=CL 貨物) のみを受付けたい。したがって、VOCはコンテナの外観状態を注視する³。個品を対象にしている場合とは、標準規格の海上コンテナを自社運送品のみで満杯にできない小口荷主 (LCL=Less Than Container Load Lot, shipper) との間での運送取引にみられる。その場合でも、荷姿が箱詰めで、内部を見ることができないときは、あくまでも荷姿の外観上の異常 (個数の過不足を含む) が無いという意味で、「外観上良好な状態」であると表示するのである。荷為替決済条件の場合はもちろん、売買契約上も正品 (sound goods) の引渡提供の義務が売主に課されているので、この表示に留保 (remarks) が付されると、売買契約違反の責任を追及され、荷為替の取り組みに支障をきたすことは周知のとおりである。

運送契約上は、そのような留保がついていなかったにもかかわらず、仕向け地において損傷が認められたことを証して、運送人に対してクレームを荷主は申し立てることができる。このため、いわゆる無故障の運送証券の提供が、売買契約、運送契約、したがって保険求償の面からも重視される。

2. 荷主詰めコンテナ (Container Packed by Merchant) と不知約款 (Content Unknown Clause)

荷主によりコンテナ詰めされた運送品の場合 (shipper's packed container, or Container Packed by Merchant) には、運送人は実入りコンテナの外観状態を表示したに過ぎず、ただそのようなコンテナの受取証として、運送書類を発行する建前になっている。すなわち、運送人は容器としてのコンテナの運送を引き受けたのであって、中身の運送品の状態・数量などについては、運送人には不知事項 (content unknown) で、運送品の種類、包装の個数、重量または容積、荷姿、記号などの記載事項 (日本のCOGSA第7条参照) については、運送人は荷主の通告に従って記載しているに過ぎないと約款上宣せられている。このため、Said to Contain (STC), Shipper's Load and Countと断って、それらの事項を記載している⁴ (NYK B/L裏面約款第13条 (2) 項、JIFFA B/L裏面約款第3条第1項参照)。社会の安全、安心に係る公法の規則の遵守ならびに積荷情報の提供は、正確、迅速、合法性が担保されなければならない。それらの情報の提供について、内容不知約款を理由に、運送人が公法上の責任を全く免責されることには

3 しかし、小口のLCL貨物をVOCが全く受け付けないというのではなく、VOCの子会社や関連のNVOCCを通じて運送サービスに応じる。

4 貿易の安全管理 (security clearance) である積荷情報の事前通告制度上は、VOCが主として通告義務を負担しているため、荷主 (Merchant) に対して、日本のCOGSA第8条3項に規定する通り、通告の正確性を担保する責任を負担させている。

ならない。したがって、それに備えて、運送人はshipperなどのmerchant（このmerchantについては、後述4.参照）に日本のCOGSA第7条及び第8条に定める積荷情報、H/Sコード、危険品コードの付番に基づく情報の提供を求め、正確性の保証を求める。また、積荷情報の事前通告義務に関して、船積地において、その違反・法令に抵触のために、船積停止（do not load, holdの処分）が通知され、出港遅延が生じれば、NYK B/L第13条（2）に定めるように、その原因となった運送品の荷主は、運送人から損害賠償を請求されることがある⁵。

運送人に積荷に関する情報を提供する義務を負うのは、B/LによりMerchantに定義される当事者のうち、shipperあるいはconsignorである。この間の事情を、イ.およびロ.の二つに分けて説明しておきたい。

イ. 売買契約上の売主が自社の工場または倉庫などでコンテナ詰めを行い、直接、実運送人（actual carrier）と運送契約を結ぶ場合（例えば、コンテナ数個分以上のFCL貨物の場合、数量契約（volume contract）を結び大量、定期、反復的な運送を行う場合など）、フォワーダーは、売主の側の代理人（agent and broker）として業務を行う。すなわち、工場、倉庫から船積みターミナルまでの運送を、フォワーダーは取り次ぎ、売主がshipperになり、売主のためにフォワーダーが積荷情報を実運送人に提供する。実運送人は、コンテナの外観の状態とともに、Said to Containと注記して、Content Unknownと付記し、中身の明細に関する文言責任を負担しない。

ロ. 売買契約上の売主が、混載業者、フォワーダーに依頼して、それらの業者の施設（物流倉庫、流通センターなど）でコンテナ詰めを任せ、その後、フォワーダーがshipperとして、実運送人と運送契約を結び積荷情報を提供し、他方、売主には自社のB/L（House B/L）を発行するときは、フォワーダーは、NVOCCとして契約運送人になるが、実運送人に対しては荷送人（shipper）となる。この場合、契約運送人としてNVOCCがContent Unknownという対象は通常の梱包貨物の中身であり、コンテナそのものの中身について、Said to Containと表記できないと思われる。実運送人は、契約運送の下請運送人になるが、積荷情報の事前通告を引き受けるときは、NVOCCが積荷情報の正確性を担保しなければならない。

前述のように、VOCである実運送人は、経営効率上、船積港で運送品のコンテナ詰め（vanning）あるいは仕向地におけるコンテナからの運送品の取出し、仕分けを自ら行わず、船積・フォワーディング業務を担当する指定の企業を設け、そこに、荷受、荷渡し、B/L発行などを実運送人の代理人として担当させることがある。この場合は、イ.と同様になる。しかし、この指定の企業が独自のB/L（House B/L）を発行するときは、ロ.と同じ関係になる。すなわち、VOCは下請運送人となるので、コンテナの外観状態を示し、said to containの留保を付してB/Lをその指定の企業に交付する（NYK B/L第11条および第13条参照）。

5 2017年1月31日付けのCyber Shipping Guideによれば、欧州向け輸出B/Lの記載ルール順守の呼びかけが、NYKによりなされた。それによれば、貨物明細の記載に不備が増えており、その改善を欧州税関から求められているとのことである。B/L一枚に、複数の品目を記載する場合、品目ごとに、H/S Code、荷数、荷印、重量、容積を記載し、危険品コードに該当する場合には、分割記載をするよう注意喚起している。また、NYK B/L裏面約款第15条によれば、荷主からの文書による事前の申し出があり、それに同意する場合にのみ危険品の運送が引き受けられる。2011年1月より、EUでは電子情報による「欧州24時間前積荷情報申告ルール」が適用されているから、この注意喚起は主として積荷情報の事前通告に関する問題であるが、運送契約上の「責任制限」や「B/Lの記載」の効力との関係にも注目すべきであろう。

3. Container Packed by MerchantとEIR-In/Out

荷主である製造業者などは、概ね自社専用の国際海上コンテナを保有しておらず、運送人などからコンテナを借り受けて、輸出品のコンテナ詰めを行うために自社の工場倉庫や物流センターを利用する。多くの場合、出荷指図書(shipping instructions; S/I)により、荷主はこの一連の作業をフォワーダーに委託している。すなわち、コンテナの借受け、点検、運送品のコンテナ詰め、VOCに対する実入りコンテナの引渡しは、概ねフォワーダーの業務となっている。荷主がフォワーダーに対し、借り受ける空のコンテナの良好な状態の点検、コンテナ詰め報告書(vanning report)、実入りコンテナの無故障の受取証(具体的には、運送人発行の無故障の運送書類)の取得・提供を指示する仕組みで、荷主から運送人への運送品の引渡・提供が、この指図書に基づいて行なわれる。

運送人からのコンテナの借受けについては、機器受渡証(Equipment Interchange Receipt In/Out; EIR-In、EIR-Out)が使用され、コンテナの状態の点検・確認が行われる。B/Lにおいて、借受人の保管責任などが規定されている(NYK B/L 裏面約款第12条、JIFFA B/L 第29条(荷主のコンテナ保管・管理責任))。このようにして、運送品に適した船倉の状態に関する伝統的な湛貨性(cargo worthiness)は、運送人が荷主に貸し出すコンテナの湛貨性に依存している(NYK B/L 裏面約款第13条(3)項参照)。これに関して、運送品の種類・性質に応じたコンテナの使用については、売買契約を基に、運送人との間で特約が必要になる(同、第14条(Special Container)参照)。したがって、在来定期船が運航されていた時の「湛貨性」は、運送人の湛航能力担保義務の一部を構成していたが、荷主が空コンテナの借受けに際して立ち会って点検しているため、この担保義務性は薄いと思われる。

前述の仕向地における運送品の状態も、コンテナの封印シールに異常がなく、コンテナ自体に異常が認められないと、受取時と同様の状態で引き渡されたと一応推定され、運送人は免責される(NYK B/L 裏面約款第13条(4)項、JIFFA B/L 裏面約款第28条(3)項参照)。運送品を詰め込んだコンテナの外観状態が重視され、それに異常が認められなければ、積荷の運送および受渡・保管に過失がなかったと推定され、運送人の免責が認められる。

運送品がバラの状態(cargo in bulk)で積地で受け取られたときは、コンテナの種類の選択は運送人の裁量に任されている(NYK B/L 裏面約款第11条参照)。一般的には、使用するコンテナの種類の選択は、荷主に委ねられる。したがって、コンテナの種類の選択は、売買契約上の売主の義務として、国際貨物運送に適した包装を契約品に施すべき義務の一部を構成するものと考えらるべきであろう。他方、運送品の種類、性質に通じているのは荷主であるから、特殊なコンテナの借受けと実入りコンテナの運送人への提供に際して、運送人に必要な指示を与える義務が荷主(sender, shipper)に課される。そのような指示がなければ、運送品のコンテナ詰めおよび保管、並びに運送に通常の注意を尽くせば、運送人は免責される。この点については、NYK B/Lの裏面約款第14条(Special Container)、JIFFA B/Lの裏面約款第17条(温度調節を要する運送品)に規定されている。荷主が、運送品をコンテナ内に適切に積み付け、空調装置を正確にセットしていることを前提に、運送人は、実入りコンテナの保管・運送中、そのような装置の正常な稼働に注意を尽くすが、その隠れた欠陥や故障による運送品の滅失・損傷に対する責任を負担しない旨、文書により取り決められる。特に、荷主が運送人以外の者から手配したコンテナについて、この原則が特に妥当する。生鮮食品、肉製品その他腐敗性、易損性の運送品(perishable goods)の取引では、この点につき注意を要することは明らかである。

4. VOC、NVOCC、およびOTIとアメリカからの輸入契約における国際複合一貫運送

定期貨物の国際複合一貫運送サービスの提供者は、VOC、NVOCCである。合意した定型取引条件に従い、売主または買主が、いずれかの運送業者 (carrier) と外航貨物運送契約を結ぶ⁶。日本では、「標準外航利用運送約款」(平成2年11月29日、運輸省告示第568号)に具体的に定めるものが、VOC、NVOCCと呼ばれる一般公衆運送人の使用する運送約款に具体化されている (NYK B/Lは、実運送人としてのVOC発行のB/Lを代表するものであり、JIFFA B/LはNVOCCのB/Lを代表するものとみることができる)。

コンテナによる国際複合一貫運送は、その一部に陸上区間を含むときといえども、日本の場合、運送約款により日本のCOGSAの適用を受ける⁷。アメリカのような大陸国において、同様の扱いができるか否かに関して、肯定と否定の両論があったが、アメリカでは、James N. Kirby 事件⁸において最高裁判所が肯定的に解すべきものと判断して決着したことは、周知のとおりである。

これを受けて、アメリカの海運法(46 App. 46 USCA §1710a以下)も修正され、現行の法律、46 U.S.C.A. §41301以下が、2006年10月から施行されている。さらに、これに念を押した形の最高裁判例、Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. v. Regal-Beloit Corp., 130 S. Ct. 2433, 2010 AMC 1521 (2010) が出ている。この判例においては、鉄道運送約款の適用を招かないための前提が明らかにされ、B/L約款によるUniform Liability Systemの適用可能性が明示された。

そこで、日本の標準外航利用運送約款ならびにアメリカの海上運送法 (46 U.S.C.A. §42301以下) および連邦海事委員会 (Federal Maritime Commission=FMC) に関する連邦行政規則 (46 CFR Part 515) も参照しつつ、アメリカの業者との輸出入について、国際複合一貫運送サービスの当事者間の関係を整理しておきたい。

国際複合一貫運送サービスの主宰者は、一般公衆運送人 (common carrier) である。それは、日本のCOGSAに定める国際海上貨物運送を行うことを業とし、運送品の受取港もしくは受取地 (port or point of receipt) から仕向港もしくは仕向地 (port or point of destination) 間の運送責任を負担し、外航海運の全区間または複合一貫運送の一部区間に船舶を用いて運送する者をいう。これに該当する者は、外航船を運航して国際海上貨物運送サービスを提供するVOCと、その者に対し荷送人の地位に立つNVOCCに二分されることは、前述のとおり、常識の範囲内のことである。これらの業者と業務を分担する者は多様であり、アメリカ海運法上はOTI (Ocean Transportation Intermediary) と呼ばれ、NVOとともこの範疇に入る者に、Ocean Freight Forwarder (OFF) がある。その他に、複合一貫運送の履行補助者あるいは下請業者 (sub-contractor、NYK B/L約款第1条e項参照) には、港湾ターミナル業者 (marine terminal operator)、鉄道業者、トラック運送事業者、船舶運航業者、荷役業者、倉庫業者などが含まれる。また、B/L約款においてMerchant (荷主) と一括りにされ、荷主の他に荷送人、発送依頼人、荷受人、運送品の受取人、B/L所持人などがこの範疇にふくまれ、その約款の射程に入れられている⁹。

これらの各種の業者との関係は、運送人 (carrier) と荷送人の間で締結される「国際複合一貫運送契約」

6 アメリカの海上運送法、46USCA §42301(定義)(b)(5)によれば、日本のCOGSA第1条に定める「適用範囲」と同旨の船積港または陸揚港のいずれかが外国にあるものを外航貨物運送と言う。

7 内陸が浅いので、これをもって、日本は、国際複合一貫運送の責任体制としてUniform Liability System (全運送区間同一責任原則)を採用していると言うことには慎重でありたい。

8 Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd., 543 U.S. 14, 2004 AMC 2705 (2004).

9 港湾ターミナル業者が、最近、maritime performing partyとしての業態が変容していることについて、Susan Niessen, *A new era for terminal operators*, 2014 Eur. T. Law 25を参照されたい。

で統一的に規律され、B/L約款がその契約の主要な条件 (terms and conditions) になる。この契約の趣旨に抵触する契約条件を、鉄道運送人を含む陸上運送業者が運送証券を用いて提示するならば、国際複合一貫運送の統合性が損なわれ、アメリカの場合、陸運局 (the Surface Transportation Board=STB) の管轄に服し、連邦の鉄道運送法、49 USCA§10501 以下に準拠することになる。そして、CT B/L約款に定める運送人の責任制限は認められず、実損害額賠償の原則が適用される。これを回避するためには、陸上運送事業者 (とりわけ、鉄道運送事業者) が独立に運送証券を発行してはならず、あくまでも単一の通し運送賃 (the single amount, through rate for through transportation) による国際複合一貫運送の下請運送人として、国際複合一貫運送約款を遵守することが求められる。それが、前述の指導的な二件の先例の原則から導かれるアメリカにおける国際複合一貫運送人の責任原則である¹⁰。

以上の事情からすれば、陸上売買的なアメリカ型 FOB, さらに FCA, CPT, CIP の各規則のいずれかによりアメリカから輸入するとすれば、国際複合一貫運送が OTI と VOC のネットワーク型の連携により整えられて、出荷地から仕向地まで CT B/L約款 (あるいは国際複合一貫運送約款) に基づく統一的責任原則で規律されていることを重視すべきだろう。

国際複合一貫運送では、その主宰者により、多種の業者が B/L約款に基づき、業務のネットワーク化を図っている。運送契約上は、主宰者の運送人と荷送人 (shipper)、荷受人 (consignee) および運送証券所持人 (holder of a B/L) が契約関係に立つことになる。なお、連邦海上運送法、46 U.S.C.A. §40102(22) に定義する shipper には、荷主 (a cargo owner)、海運サービスの提供者を受ける者、運送品の引渡が行なわれる者、荷主団体 (a shippers' association)、NVO が列記されている。

これに対し、FCA 売主は、運送契約手配義務を負っていないから、運送人との関係では、運送品の提供者 (sender, actual shipper) であって、運送手配義務を負担する買主が運送契約当事者 (contracting shipper) になる。売買契約に基づく危険の移転以前に、荷主が提供する運送品に関して運送人の過失により事故が生じて、売主が運送人に直接、契約上の請求をすることは理論上できず、不法行為法 (tort law) 上の請求によるとされた (特に、船積み直前の作業中の事故により運送品に損傷が生じたとき、FOB 売主の運送人に対する請求の性質問題として、かつて議論された)¹¹。

売買契約上の決済条件により、信用状付き、あるいは D/P, D/A であるとき、売主は金融担保書類として、売主は B/L を取得しなければならない。売主が、B/L の発行を求めてきたとき、運送契約の当事者である買主に、運送人はその可否を問い合わせるべきかどうか? 実務上、荷送人の請求により B/L が発行され、運送賃が前払いされるのが確立した実務で、売主の運送人に対する請求は、B/L 約款に従った荷送人による請求にならざるを得ない。The Rotterdam Rules における “documentary shipper” の意義も、この趣旨に沿うものと思われる¹²。

10 Dennis A. Cammarano, *Impact of the Supreme Court Decision in Regal-Beloit: Exporting Import Litigation*, 85 Tul. L. Rev.1207(2011)参照。

11 Lauri Railas, *The Identity of the shipper and Incoterms 2010*, 2016 Eur.Trans. Law 239, 242は、shipper=actual shipper, contracting shipper=senderと定義することを提案する。この提案によれば、運送契約上の運送品に関する通告義務(日本の COGSA 第8条参照)と内容の正確性の保証は、actual shipperである売主に課されることがあるだろう。なぜならば、運送品を提供し、その受取・船積みを運送人にしてもらい、その後には B/L の発行を請求するのは、FCA あるいは FOB 売主であり、FCA あるいは FOB 売主が B/L の shipper 記載欄に記入されるからである。にもかかわらず、日本の COGSA は荷送人 (shipper) を定義していない。

12 M. Sturley et al., *The Rotterdam Rules :The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet & Maxwell, 2010, paras.6.062-065.

前述したように、伝統的な海上運送を前提にするFOB条件の売主の運送人に対する不法行為上の請求の可否が注目されていた。しかし、取引の慣習もしくは事実上の慣行、買主手配の運送契約に基づき、後日発行されるB/L約款により、運送品の提供者も拘束されるとの先例の原則が確立された¹³。これにより、積荷情報の提供も、運送品のsenderであるFCAあるいはFOB売主の義務に含まれると解するのが妥当である。そして、B/L約款によりMerchant(荷主)の定義を広く取り、荷送人、荷受人、B/L所持人のほかに、運送品の所有者、運送委託者(consignor)を含めて約款の適用対象者に行っていることは、この意味でも重要なことである(NYK B/L裏面約款第1条(定義)(b)、JIFFA B/L約款第1条(6)、K Line B/L裏面約款第1条参照)。

さらに、運送人が引き受けた運送サービスの一部を下請業者(履行補助者)に委託する自由裁量権を運送人が保持し、各種の履行補助者を列挙しB/L約款の対象者に含めるいわゆるHimalaya Clauseの挿入により、運送人と同様の責任制限をそれらの業者が享受できると定めることで、運送責任の統一を図っていることに注目すべきである。とりわけ、Sub-contractorおよびMerchantを定義して、複合一貫運送に関与する業者の範囲を広げ、その責任を運送人(VOC, NVOCC)の責任と同じ基準にそろえようとしている点に注目すべきである。

他方、marine terminal operatorsについて、先に挙げた論文(注9参照)でも明らかなように、物流関連の業務の変容は著しく、アメリカの法典にも類似と思われる現象が見られる。それは、前出のOTIを構成する二種の業者、すなわち、NVOとOFFの業務や資格の仕切りが、やや明確性を欠いていると思われるところにも認められる。それは、連邦行政規則46 CFR Part 515(2014)、Ocean Transportation Intermediary Licensing and Financial Responsibility Requirements, and General Dutiesに関する背景説明である。そして、OFFのサービスとして、同上のPart §515.2(h)において、次のような事項を挙げられている。

- 1) 運送品を港湾まで差し向けること(ordering cargo to port)
- 2) 輸出関係書類を作成し、処理すること
- 3) 船腹の予約、取り決め、確認
- 4) 荷渡し指図書もしくは埠頭受取証を作成もしくは処理すること
- 5) 運送書類または船積書類を準備/処理すること
- 6) 領事関係書類の作成、領事証明の手配
- 7) 倉庫保管の取り決め
- 8) 積荷保険の手配
- 9) 運送品の輸出通関を補助すること
- 10) 銀行、荷送人、荷受人などに宛てて必要に応じて、事前の出荷案内書を作成し送付すること
- 11) 荷送人から前受した運送賃その他の経費を関係者に渡すこと
- 12) 出荷地(origin)から港湾までの運送品の移動を調整すること
- 13) 輸出者に、貿易実務上の信用状、その他の書類、許可、検査など出荷に伴う問題に対して専門家として助言すること

13 M. Bridge (ed. by), Benjamin's Sale of Goods, 8th ed., Sweet & Maxwell, 2010, para.18-072参照。

運送責任の点を除いて、実運送人（VOC）に対するOFFとNVOCCの業務上の機能と地位は大差がないように見え、荷主がOTIとの取引に関して相手方をどう認識しているかを明確にすることにかかっているように思われる。今日、国際物流専門サービスに果たすフレート・フォワーダーの役割は大きく、業務の局面ごとに異なる帽子をかぶっているように思われる¹⁴。

それが、誰が荷送人かをわかりづらくし、FOB条件に多様な形のものが見られることも加わって、Incoterms[®] 2010における運送契約の手配義務者の特定がやや不明確になっている要因かもしれない¹⁵。

終わりに

輸出企業は、競争力を磨いているとしても、海外への販売に伴う貿易業務に精通している人材を十分抱えているかどうかは、必ずしも、確かでも明確でもない。ちなみに、吉田友之「トレード・タームズの使用動向に関する時系列的考察—在阪貿易業者を対象とした2012年アンケート調査より—」『日本貿易学会誌』第51号(2014年)、pp.3-13をはじめ、前号2ページ下段に紹介の資料でこの点を改めて確認されたい。

運送責任の始時点と売買契約上の危険負担の境界とがずれることがある。Tackle-to-tackle原則、on board notation, receipt-to-delivery at port, door-to-door原則、loading on board the vesselの仕切りなど、この境界の表現の仕方は一様ではない。国際商業会議所（ICC）のIncoterms[®] 2010の起案者は、引渡（Delivery）の意義を危険の移転（passing of the risks of loss or damage to the goods）に限定しているが、それは売買契約上の引渡を意味し、運送取引の実態と整合させる取決めが、売買当事者に求められる。

さらに、費用負担（the allocation of costs）の分岐点という意味で、Incoterms[®] 2010は引渡の時点（the point of delivery）を捉えている（Incoterms[®] 2020の各規則における A5 and B5参照）。

国際複合一貫運送サービスの設計が、国際的なハブとフィーダー・ポイント間の運送を含み、それをカバーする多様な業種の企業が十分な連携を行い、運送責任の始時点を確認し、それに合わせて売買当事者がFCA, CPT, CIPの各規則を適正に選択することが重要であろう。

（なお、次回は5月号に執筆予定です）

以上

14 J. ANKER MIKKELSEN and LLUNDSBY WESSEL, *From Chameleon to Carrier—A Freight Forwarder's Journey over 50 Years from a Nordic Perspective*, 2015 Eur. T. L. 415. 日本におけるフォワーディング業務の事情については、JIFFA 編『フォワーディング業務の入門手引書』JIFFA刊、第4版、2016年を参照されたい。

15 L. RAILAS, *The Identity of the shipper and Incoterms[®] 2010*, 2016 Eur. T. Law 239参照。

記事2. 全国中小貿易業兵庫連盟及び大阪連盟主催の 時局・時事講演会での講演内容 ＝ 特惠原産地規則における累積制度 ＝

(一社)全国中小貿易業兵庫連盟及び同大阪連盟主催による時局・時事講演会が、本年2月17(金)に神戸市産業振興センターにおいて、2月28日(火)に大阪商工会議所において、それぞれ開催された。JASTPROからは今川業務二部長が出席し、「特惠原産地規則における累積制度」について講演を行った。



(神戸会場での講演の様様)



(大阪会場での講演開始前の様様)

JETROが実施した「2015年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」(2016年3月)によると、EPAを活用した特惠貿易の利用率(対象国と貿易を行っている企業のうち、当該FTAを利用している企業の割合)について、輸出利用率を企業規模別に見ると、大企業が52.2%であったのに対し、中小企業は33.2%となった。中小規模の事業者によるEPAの活用の余地は未だ大きく残されており、着実なEPA制度の普及、周知が望まれるところである。

EPA 特惠実務において、技術的で、理解に時間を要すると言われる原産地規則にあつて、最も技術性の高い累積制度の理解は、中小規模の輸出入者の更なる利用拡大にとって必要不可欠なものとなっている。これまで各政府機関をはじめ、諸団体がEPA原産地規則の説明会を実施してきたところであるが、累積制度は技術性、複雑な内容等による理由から、簡単な説明に終始することが多かった。今回の講演においては、持ち時間の半分を累積制度の説明に充て、累積制度の理解促進を目的とした内容とし、まず、EPA全般及びEPA原産地規則の概要を説明した上で、累積制度が輸出国限りでは原産性を満たさない場合の救済手段であること、累積規定の適用は義務ではないことを強調し、累積制度を実際に使用することによるメリット、実務上の証明方法等を平易な言葉で説明した。

以上

記事3. 国連CEFACTからのお知らせ

国連CEFACT 公式 Website (<http://www.unece.org/cefact.html>) に以下の2件の記事があらたに公表されておりますのでお知らせします。

3-1 13 March 2017:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation in the new project entitled "Code Management Project". The project's purpose is to define the procedures and methodologies for code list creation, management and maintenance. The resulting rules and guidelines will primarily be mandated for the use of code lists within all UN/CEFACT deliverables. External organizations could use what is developed for their codes and codes lists. To register interest in participating or for more information please contact the project leader, Mr. Rolf Wessel. The development of this Project can be followed on the UN/CEFACT Collaboration Environment Project Page.

2017年3月13日

国連CEFACTは「コード管理プロジェクト」と題するあらたなプロジェクトを立ち上げましたのでお知らせします。本プロジェクトの目的は、コードリストの生成、管理、保守のための手続きと手法を定義することです。開発されるルールとガイドラインは基本的には全ての国連CEFACTの成果物に関するコードリスト利用の際の要件となります。国連CEFACTではない外部組織においても今回開発されるものは、彼らのコードやコードリストに利用することが可能です。

更に詳しい情報は、プロジェクトリーダーのRolf Wessel氏にコンタクト願います。プロジェクトの開発作業はUN/CEFACT Collaboration Environment Project Pageにてご確認いただけます。

3-2 24 February 2017:

This is to announce a 60-day public review until 26 April 2017 concerning the Purchase Order Financing Request project Business Requirement Specification. All eventual comments can be addressed to Fabio Sorrentino by using the provided Comment Template.

2017年2月24日

「パーチェスオーダーリクエストプロジェクト ビジネス要求仕様」について2017年4月26日を期限とした60日の公開レビューを実施します。ご検討いただいた上でのコメントはコメント記載用のテンプレートを利用し、Fabio Sorrentino氏に送付ください。

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する国際機関
- ▶ 日本財団、公益財団法人JKA

JASTPRO 第42巻 第11号 通巻第460号

・禁無断転載

平成29年3月29日発行 JASTPRO刊16-11

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

【申込み宛先】

(一財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務部 業務一部長 石垣 充

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

Japan
Association for
Simplification of
Trade
PROcedures