JASTPRO 482
一般財団法人　日本貿易関係手続簡易化協会
2019-03

今月号の内容

記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論（46） …… 1
早稲田大学名誉教授　椿　弘次

記事2. JASTPRO・駐日欧州連合代表部共催セミナー開催 …… 10

記事3. 国連CEFACTからのお知らせ …… 13

＝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（46）

早稲田大学名誉教授　椿　弘次

はじめに

前号までにおいて、海上もしくは水上運送に依存するIncoterms® 2010上の4条件について取り上げ検討した。そこでは、国際商品の洋上転売における貿易書類、とりわけB/Lと保証状による仮渡しの必要性について説明した。その際、世界の主要港で商品の受渡しの高度の機械化・電子情報化が進んでいる一例として、ERS（electronic release system）を紹介し、いわゆる「B/Lの元地回収」の電子情報化と対比できるのではないかと指摘した。その際、荷受人を確認するPIN Codeが、「荷渡指図書」と等価でないとのイギリスの判例を紹介した。そして、港湾運送情報の電子化の推進と国際海上貨物運送法制との間にズレがあることを指摘した。荷渡指図書は、B/Lの受戻性を基にする権利書類に等しいとの法的判断であった。権利書類の電子化が容易でないことを、その判例は示唆している。法的な権利の厳格で方式に則った管理の要求に、電子情報が対応するためには、高度の安全性・確実性が要求されることをその判決は示し、容易ならざるB/Lの電子化に類似の課題があることを明らかにした。

この課題に対処するためには、B/Lの使用を控え、関係会社間、親子会社間、本支店間取引などの組織的基盤を基にした管理へ移行すべきことを示唆しているように思われる。そして、そのような関係を前提に、当事者間での詳細な合意の下に、業務過程の管理手順を協定することが必要とされるだろう。

1．Incoterms® 2010の基本的前提と貿易条件

Incoterms® 2010は、11の取引条件を定義している。これを、前述の視点に基づき再点検すると、次の点に留意しなければならない。

第一に、それらは、独立対等の当事者関係における売買契約を前提としていることである。したがって、水上もしくは海上運送のみを背景にする4条件の内、企業間の組織的連携基盤が主になる長期・継続的売買契約を対象とするときは、Incoterms® 2010との間において、若干のズレ、すなわち荷為替決済を条件とせず、また、荷役責任の独自の仕切りを取り決めることが重視される。その結果、B/Lを基本にする考え方は弱くなり、勘定の精算を基にする当事者間の柔軟な調整（adaptation and coordination）が全面に出ることになる。そして、運送契約の条件については、航海傭船契約で規定される内容が重視される。

第二に、運送手段の種類のいかんを問わず採用できる7条件は、経営上の効率重視の思考、すなわち供給連鎖の管理（supply chain management, 以下、SCMという）から見れば、企業間物流の起点と終点をとらえ、その全体をできるだけ一貫して、当事者の義務を定義している[1]。そして、運送サービスの迅速、安全、廉価などが重視される。このため、個品の定期運送が主流になり、B/Lないし運送状を用いたコンテナによる複合一貫運送が選択されるのが実態である[2]。

1　典型的には、FCA条件とDAT条件がこれに当たるだろう。

2　鉄道運送が中核になる場合には、運送人の責任原則として厳格責任ないし異種責任原則の組み合わせ（Network Liability System）が選択される。例えば、アメリカのInterstate Commerce Actの原則は前者の厳格責任であり、中国・欧州間の鉄道運送には、CIM/SMGS統一運送状が使用され、Network Liability Systemが採用されている。

第三に、それらは貿易取引のみならず、国内取引にも使用可能であると性質決定されている[3]。貿易取引の前後に位置する仕入、販売の各契約の条件も考慮に入れなければならないのである。

このため、Incoterms® 2010の基本の枠組みは、契約品の引渡場所の決定と、それを基準に契約品に生じる売買当事者に帰責理由がない危険（すなわち、契約品の滅失・損傷の危険）を売主もしくは買主のいずれが負担すべきかを定め、契約品の受渡しに関して、経費の分担を決定する義務規定に焦点が当てられていることは、貿易取引当事者間における共通の認識である。これは、営業所を国際間で異にして取引する（隔地者間）売買において、買主指定の運送人を契約品の引き取りのための買主の代理人と解し、運送人に対する契約品の引渡しを対面取引の現物の引渡しと、一応、等価とみなす擬制を反映していると思われる[4]。

これに、貿易管理上、関税線を超えるときに課されるいわゆる他法令による規制の遵守、関税の支払い（輸出入通関）が関わり、原則として居住者に輸出入申告義務が課されているので、取引当事者の営業所の位置が重要な意味を持つ。契約品にかかる危険がいつの時点で売主から買主へ移転するかが、貿易実務上は取引当事者にとり重要であるけれども、各国の関税法等の貿易管理法規の順守も同等に重要である。これらを踏まえながら、具体的な状況に応じて、7条件の国際取引上の使い勝手を点検する必要がある。

一貫してSCMを管理しようとすれば、EXW条件またはDAP条件が適当であろう。しかし、日本を起点にとって、外国の買主との間で、EXW条件で取引するためには、工場や倉庫などの供給源に近いところ（具体的には輸出国）に買主が営業所を設けていることが前提になる。契約品が引き取られる指定場所から開港までの保税運送を可能にし、輸出申告ができるためには、運送品のセキュリティ管理と法令順守に優れていると認められ、AEOの認定を受けた運送業者、通関業者の協力を得る必要がある。そのような業者の数は多くなく、運送業者で10者未満、通関業者で約190者程度である（昨年4月1日現在）。一般的には、契約品の引渡場所の選択は、勢い、主要港湾に近い国際運送ターミナル（埠頭ターミナル）にならざるを得ない。また、契約品を引取る買主が、自らが指名した運送人に対し、工場又は倉庫において、運送品の受取りに当たり契約品の検収を指示することは、運送人は売買当事者でないが故に、あまり実際的ではない。したがって、日本の国内に、買主である外国の企業が営業所などを設け、日本の業者から、直接買い付ける場合に実行可能な国内仕入条件として、EXW条件は適用可能である（もちろん、日本の輸出者がLCL貨物をEXW条件で国内仕入して、海外にFCA条件で輸出することは特別なことではない）。仕入れた契約品が、外航船または外国向け航空機に搭載可能となって、初めて貿易取引につながる。したがって、AEO制度の趣旨を尊重すれば、輸出入申告官署の自由化が行われているとしても、AEOの資格を有する業者の協力を得なければならないので、そのような業者の本支店が立地している国際物流ターミナルを、契約品は経由しなければならないだろう。それが、SCMによる国際的に一貫した物流管理の前提条件である[5]。この条件が満たされないと、通関完了までは契約品は内国貨物（輸入の場合には、外国貨物）である。さらに、通関手続きを非居住者が行うことは、手続き上日本では容易でなく、建値としてEXW条件とするにしても、日本国内で外国の買主が営業していなければ、売主を「輸出者」として通関手続きを行わざるを得ないだろうから、結果的にはFCA条件と大差ないことになるだろう。FCA条件であっても、Incoterms® 2010、FCA売主の

3　Incoterms® 2010　まえがき、2010年版インコタームズの主な特徴　3（ICC日本委員会邦訳版、p.132）。

4　M.Bridge（ed.by）、*Benjamin's Sale of Goods*, 8th ed., Sweet & Maxwell, 2010, para.5-096およびSale of Goods Act, 1979, Sect.18, rule 5（2））。

5　コンテナ貨物の輸出業務もCY通関ないしvanning（コンテナ詰め）が行われるCFS経由の通関が原則とされる。同様の事情は、輸入業務にも妥当し、CYないしCFSでの通関となる。

義務A6に定める通り、実際には輸出通関関係の経費は売主負担になる。このため、後背地が浅い日本の事情では、EXW条件とFCA条件の差異はやや曖昧に見える。EXW条件A4（引渡し）とFCA条件A4（引渡し）を比較すると、指定地における契約品の引渡方法が異なるのみである。すなわち、EXWのA4は、契約品を買主の処分に委ねて、運送手段への積み込みを要しないと定め、FCA条件のA4は、契約品が買主手配の運送手段に積み込まれたとき、あるいは買主に指名された運送人の処分に契約品を委ねたとき、引渡しがあったとされているので、両者の間の相違は指定地における荷役費用の負担と責任の仕切りのわずかな違いに過ぎない。したがって、指定引渡地の選択が特に重要な差異を生むだけである。日本の事情においては、コンテナ貨物のvan詰めが行われる場所の選択がこの相違を左右する。言い換えれば、契約品がFCL（大口貨物）かLCL（小口貨物）かの違いが大きく影響するだろう。

これとは逆に、外国にある指定地を終点とするDDP（関税込持込渡し）条件の場合には、輸出入ともに、Incoterms上、通関手続きは売主の義務である。仕向地到着後、まだ、運送品が運送人の管理下にあるときに、売主が輸入通関手続きを完了し内国貨物にして、仕向地ターミナルで買主による物品の引取りが可能になって売主の引渡義務の完了となる。したがって、輸入地に、売主が営業所を置くか、（輸入通関のために）税関事務管理人を設けている場合にかぎり、DDP条件は選択可能なものになる。したがって、輸入地に営業所を持つ日本の売主（輸出者）が、輸入国内における販売のためにDDP条件を選択することはありうるが、日本では一般的ではない条件であろう。もっとも、日本で営業している輸出者が、外国（輸入国）向けの通信販売を行い、その外国に事務所を設けているクーリエ・サービスの企業に輸入通関を代行してもらう場合に、このDDP条件が採用されることはありえるだろう[6]。

このように貿易の管理は、関税線の出入りを基準にとっているので、国際売買と国際物流サービスの連携が重要になる。例えば、輸入者が現地買付し、国際運送ターミナルで買付仕入れした商品の保管、コンテナ詰めによる混載を国際物流会社に委託して行い、自国に持ち込むいわゆるBuyer's Consolidation Serviceに見られるように、商流と国際物流の連携によりSCMが具体化される。したがって、国際運送ターミナルを始終点として、国際一貫運送をとらえるのが一般的である。このため、Incoterms® 2010に掲げられている7条件は、同等に国際売買条件として機能するのではなく、建値計算のベースとして、企業内で検討するとしても、日本における場合、前述のEXWおよびDDPの2条件は、国内取引条件用語としての色彩が濃いものと考えるべきだろう。前述のように、EXW条件で国内から仕入れて、FCA条件等で海外輸出する、あるいはDAT条件で輸入調達し、DDP条件で国内転売すると想定すれば、この点は理解しやすいだろう。この考えに立てば、FCA以下DAPまでの5条件が、国際売買条件として中核をなし、同時に国内仕入、国内転売条件としても使用可能なものと言えよう。すなわち、貿易取引右左の原則に従い、FCA条件で国内仕入して、外国向けにFCA条件で輸出する例がこれに当たろう。航空貨物の売買条件も、概ね、FCA, CPT, CIP, DATの4条件が大半を占めるが、航空運送状（AWB）は非流通性書類なので、「書類渡し」を決済条件としない点が、海上運送貨物の場合と異なる。そして、国際運送ターミナルが、この5条件における契約品の受渡しの場所として重視される。FCA条件での国内仕入に相応しい国際運送ターミナルにはInland CFSが想定され、FCA条件での輸出に対応する国際運送ターミナルにはOn-Dock CY-CFSが普

6　EXWおよびDDPを契約条件として、契約品の調達または販売を行おうとすれば、その危機管理のためにも、企業がそれぞれの国内に購買ないし販売の統括を担当する部署を設ける必要性については、P. Yeoh, *Risk Issues in Global Supply Chain Management*, 38 Bus.L.Rev.80, p.81参照。これを肯定すれば、Incoterms® 2010の制定の前提、すなわち、独立対等当事者間の国際売買という前提と相容れないことになるだろう。

通であろう。ここで注意すべきは、FCA条件A4(a)であり、それによれば引渡場所は売主の敷地内または指定の場所であり、買主指定の運送人に物品を引き渡すことを意味する(運送人渡し)。したがって、EXW条件との相違は、引渡場所に関して実質的に大きくないこともある。FCA条件の場合は買主指定の運送人に物品を引き渡さなければならないが、EXW条件の場合、売主は物品を運送手段に積み込む義務はなく、買主が売主の施設内または指定の場所で物品を引き取る、言い換えれば、買主の処分に委ねるのみでよい(取立型取引)。この両者の違いは、コンテナ運送の場合においては、コンテナへの詰め込み(vanning)に対する負担の相違に還元されるだろうから、FCA条件の場合、後述のBuyer's Consolidation Serviceが行われるとき、買主指名のフォワーダーによる集荷とCFSや倉庫でのvanningが行われるとみなすべきだろう。

2. 貿易取引条件と国際運送ターミナルの機能

前述の5種の貿易取引条件における引渡場所は、概ね、国際運送ターミナルになる。国際運送ターミナルは、貿易取引において重要な機能を果たしている。国際運送契約の始終点であり、売主の契約品の引渡義務履行の場所であるという意味に加え、売買当事者間での運送危険の負担の境界、取引費用の仕切り、国際運送サービスにおける実運送人と契約運送人や運送取次人の協業の場、通関を介した貿易管理の場、包装、検数、検量、検査の場も兼ねている。国際貿易に関する情報センターの役割も重要で、いわゆるPort Community Center(航空の運送の場合には、Airport Community Center)が貿易取引に関する電子情報を国際運送ターミナルにおいて集約しつつある。換言すれば、国際海上運送と国際陸上運送(あるいは航空運送)の接点にコンテナ・ターミナル(航空貨物場合は、Air Cargo Terminal=ACT)がある。

国際運送ターミナルを主たる事業活動の場としているのは、実運送人の他に、港湾運送事業や運送取次(取扱い)事業、倉庫業などを兼ねるフレート・フォワーダー(freight forwarder)である[7]。国際コンテナ運送が普及するにつれて、フレート・フォワーダーは進化、発展し、運送取次の代理業の他に、契約運送人として荷主と運送契約を結び、海上運送人などの実運送人を下請運送人とする後述の公衆運送人となってきたことは、周知のとおりである。それを促したのは、国際海上運送コンテナ運送の普及である[8]。

そのコンテナの標準規格[9]は、20フィート型と40フィート型が中心であり、実運送契約がロット(大口)を主たる対象にし、運送賃もコンテナ1本当たりで、中身の運送品の種類を問わない(freight all kinds=FAK)前提で採算されてきた。一回の取引で、乾貨物で24-5トン程度の物量を取り扱うことができる国際的な企業の数は限られるので、自ずと、コンテナ貨物の運送契約に基づく取り扱いに差が生まれ、Full Container Load=FCLとLess Than Container Load=LCLの二種に分類されたことが、フレート・フォワーダーが契約運送人に発展・進化する重要な契機となり、非船公衆運送人(NVOCC)とされたことは、革新的な出来事だった[10]。

---

7 国際フレートフォワーダーズ協会(JIFFA)編『国際複合輸送業務の手引』同協会刊、第9版、2017年、第1章参照。JIFFA News, No. 168, 2010 年、p.3以下の「JIFFA標準取引条件(2010)」に基づく事業活動の標準型の説明も参照。

8 W. Leung, *The Dual Role of Freight Forwarder: Vastfame Camera ltd. v. Birkart Globistics Ltd., 2005 HCHK 117;2005 AMC 2864*, 38 J. Mar. & Com. L.97(2007)。この資料では、運送取次と運送業の判別基準を8点にわたって指摘している。なお、J. Anker Nikkelsen and L. Lundsby Wessrderel, *From Chameleon to Carrier: A Freight Forwarder's Journey over 50 Years from a Nordic Perspective*, 2015 Eur.T.L. 415は、ヨーロッパにおけるこの点に関する資料として参考になる。

9 これについて、臼井修一『コンテナ物流の基礎』コスモ・レジェンド、2012、p.93。標準規格の乾貨物用コンテナの載貨重量は、25-30トンである。

10 石原伸志・合田浩之『コンテナ物流の理論と実際』成山堂書店、2010、p.192以下参照。

コンテナ・ターミナルは、立地によりOn-Dock CY, CFSとOff-Dock CFSに分類される。前者は、埠頭地区に立地して、運送用具としてのコンテナの管理･受渡し、大口貨物を収容している実入りコンテナの受渡し、コンテナの積み揚げの荷役・固縛、コンテナの整理、移動、保管などをこのターミナルは担当する。相当広い敷地の中に、大型の荷役施設、コンテナの仮置き場、大型の管理棟などが配された相当大規模な施設である。このCY搬入後に運送品の受取りとなり、運送責任の開始となる。後者は、埠頭の後背の内陸地（inland, hinterland）に設置され、前者における作業に先立って、運送品の受渡し・外観の点検、（混載品の）コンテナ内積み付け・取出し仕訳け、集荷・配送、検量・検才、仕訳け・組み合わせ（kitting）などの流通加工などを担当する。一般に、交通の要衝に位置している[11]。そして、CFSにおける搬出入が、運送人の運送品に対する管理責任=運送責任の始終点とされる。CYおよびCFSにおける運送責任の始終時点を理解すれば、伝統的なFOB, CFR, CIFの各条件とそれらに対比されるFCA, CPT, CIPの各条件における「危険の移転」に関する相違は容易に理解されるだろう。国際複合一貫運送から見ればOff-Dock CFSとOn Dock CY/CFSの連携は、SCMの重要な結び目であり、FCA以下の3条件にとっても重要なポイントであろう[12]。

契約運送人としてのNVOは、FCLのコンテナに仕立てるために、仕向地、出荷時期、貨物の種類の組み合わせ（混載サービス）などに見合う、幅広い集荷能力を維持していなければならない。このため、同業者間の連携・調整も視野に入れ、実運送人との間で船腹予約（space booking）を行い、機器受渡証（equipment interchange receipt=EIR）によりコンテナの借出しを実運送人から受けることも必要になる。このようにして、フレート・フォワーダーがNVOとしてCFSを舞台にして提供するサービスと運送責任の組み合わせは多様である。とりわけ、混載上の過失・不良、コンテナ内における不安定な積み付け（これらを合わせて、積付け不良（bad stowage））は、国際海上物品運送法上の商業過失に該当し、House B/L（自社B/L）が発行されていれば、NVOの運送責任が追及される。

このように、国際運送ターミナルは、運送品の取扱いと国際運送の連結の場として、重要性を増している。未だ発効していないが、The Rotterdam Rules（2009）は、荷送人、荷受人もしくは（実運送人であると契約運送人であるとを問わず）運送人に業務サービスを提供する独立の請負業者（independent contractors）を、Maritime Performing Partyとして、その対象に含めようとしている[13]。

この請負業者のうち代表的な者は、国際運送取扱業者（International Freight Forwarder）である。とりわけ、その者が非船海上貨物利用運送事業者（NVOCC）として、この種ターミナルにおける業務サービスの他に、いわゆるon dock terminal（埠頭ターミナル）前後の荷役や運送サービスに深く関与している。これに注目すれば、Incotermsの各条件を検討するに当たり、その役割や機能を確認しておくことは必要である[14]。

JIFFAは、一般取引条件（2010年制定）の標準約款において、荷主の代理人として行う業務と運送人（NVOCC）として引き受ける業務に二分して、その役割を定義している（同約款、第9条及び第10条）ことを理解しておく必要がある。

11　国際コンテナ戦略港湾政策においては、付加価値の高い製品、良質の組み立て部品に強い日本の製造業にとり、この種のターミナルを整備・支援すべきことが提唱され、産業集積による国際コンテナ貨物の創出が狙いとされている。コンテナ・ターミナル内の作業、特に、Off Dock CFSでの作業については、石原・合田、前掲書、p.131以下も参照。

12　各海運会社の運送責任約款参照。MOL B/Lの場合は、第5条、JIFFA 国際複合一貫輸送約款（2013年）第22条参照。

13　M. Sturley, T. Fujita, and G. Ziel, *The Rotterdam Rules,* Thomson Reuters（Legal）Ltd., 2010, para.5-139（Maritime Performing Party）以下参照。

14　国際コンテナ運送の普及に伴い、運送取次事業に関する規定の廃止、言い換えれば自由化については、江頭憲治郎『商行為法』弘文堂、第8版、p.342-343を参照されたい。

このターミナルにおいて行われる国際複合一貫運送サービスに関連した主要業務は、以下のとおりである[15]。

運送品の準備、整理

運送手段への契約品の積込み(loading)、積付け(stowing)、固定(lashing, securing)

運送品の受取り、保管、運送人への運送品の情報の提供

運送品の到着と荷揚げ、荷受人への引渡し

3. 国際コンテナ運送ターミナルとFCLとLCLの分類の重要性

前述のサービス業務に関連して、運送品がFCL、LCLのいずれに属するかの分類は、運送責任の関係においても重要な事項である。国際コンテナ運送における業務の仕分けには、①FCL/FCL、②FCL/LCL、③LCL/FCL、④LCL/LCLなどのtermsがある。①は大口貨物のshipper's packed containerのCY-CY間の運送責任の仕切りで、荷主と運送人の間で運賃特約が結ばれるService Contract(SC)の対象になりうる。②はCY/CFS受けCFS渡しの仕切りであり、NVOがCFSで混載を行い、運送人にはFCLの扱いを受けるが、荷渡しに当たっては、CFSで仕分け後に荷主に個別に運送品をNVOが引き渡す場合に相当する。NVOは、仕訳け・荷渡しのために仕向け地に営業所を置くか、代理店を設けておく必要がある。③はCFSで主としてLCLの納品を受け、そこで特定の買主宛にFCLに仕立て記名式B/LまたはSWBに基づく出荷をするbuyer's consolidationの場合に相当するだろう。④は、NVOが一貫してLCL運送を条件にして、運送サービスを提供する場合に該当する。いずれにするかは、商流の個々の事情により決まる[16]。例えば、自動車メーカーが、各部品メーカーからfreight forwarderを介してLCLの納品を受け、NVOによるFCL仕立ての後、海外の工場宛にCY経由FCL出荷するときは、③のLCL/FCL termsになるだろう[17]。

海上運送の実運送人は、運送賃を実入り(運送品を満杯にしている)コンテナ一個(FCL)を基本に計算し、自らコンテナ内に運送品を積付けるサービスを提供しない方式を採用している(shipper's packed containerでbox rateの運送賃)。そうしたサービスを大口の荷主に提供するときは、実運送人によるコンテナ詰め、carrier's packed containerとなる[18]。海上運送の実運送人は自社の子会社を指定してコンテナ詰めを担当させ、別途、コンテナ詰め作業経費を荷主に課すのが普通である。

これに対し、小口の運送品(LCL)の場合、コンテナ内へ他の運送品と混載する(consolidate=積み合わせる)作業が伴うので、多くの場合、荷主(荷送人)は、LCL専門の運送業者(すなわち、NVO)に依頼して、国際混載運送の手配を行う。この場合には、実運送人から見ればshipper's packed containerの運送となる。ただし、shipper's packed containerにするか、carrier's packed container にするかは、FCLやLCLという貨物量の他に、運送品の種類もかかわって、特殊コンテナの使用、荷役技術・実務の質も考慮

---

15 なお、P.Bugden, *Freight Forwarding and Goods in Transit*, Sweet & Maxwell, 1999, pp.874-877にも、NVOとしての業務一覧が詳細に分類されているので参照されたい。

16 R. De Wit, *Multimodal Transport*, LLP, 1995, para.1.20.

17 CYでは、税関によるsecurity checkと通関手続きが行われたり，運送人によるコンテナの外観の点検、重量チェックなどが行われる。CYをめぐる「海上コンテナ貨物の輸出の一般的な流れと問題点」については、『貿易と関税』2018年9月号(No.786)，p.25, 資料4及び5を参照されたい。周知のとおり、AEO制度の適用(輸出者AEO、通関業者AEOなど)により、CFSでの通関も認められ、CY搬入時には、既に通関済となる「保税搬入原則の撤廃」も行われている。

18 この場合、コンテナ詰めの個々の包装品に関する不知約款の適用は、梱包の個数、記号、外観状態に関しては、制約をうけると思われる。しかし、外観状態に関する記載で故障摘要書きに該当するものは、保証状(Letter of Indemnity=L/I)により削除されるのが慣行で、梱包の個数、記載された梱包の記号が、この制約の対象になるだろう。ただし、B/Lには梱包の個数記載欄があり、そこにone containerとのみ記載されたときの、運送人の責任制限額につき、法律上争いがあることに留意すべきである。

される。それは、FCA条件における引渡地点の選択にも影響する。荷主（荷送人）としては、貨物の種類に見合い荷役実務・技能に優れたforwarderを選択すべきである。これもFCA条件におけるターミナルの選択に影響がおよぶ。

このように、運送品の運送人に対する提供あるいは受取には2ルートがある。コンテナ内積み付け不良（bad stowage）に伴う賠償責任は、これに合わせて対処する必要がある。運送品の内容不知条項（said to contain, shipper's load and count, contents unknown）の効力についても、FCLでshipper's packed containerであることを理由に、一応、実運送人はB/Lに記載の運送品の重量、数量に関する記載の証拠力の否定を主張できる[19]。

運送品の外観状態についての記載も、FCLの場合は、実入りコンテナの状態と重量および記号が重要になるが、コンテナ内の運送品の状態は、NVOCC発行のいわゆるHouse B/Lの記載に大きく依存することになる。また、国際運送ターミナルにおける業務内容がLCLの小口運送となるときは、CFS受け費用（CFS Receiving Charges、CFS内の積付け、運送品保護の作業経費）ならびにCFS渡し費用（CFS Delivery Charges、CFS内でのコンテナ貨物の荷主別仕分け、取り出し作業経費）が、別途課されるのが実務慣行である。

契約運送における運送品の受取地（place of receipt）がOff-Dock CFSとされ、実運送のFCL運送における運送品の受取地が、On Dock CYとなるときは、inland terminalとCYの間に陸上運送のpre-carriageが入ることになり、場合によりHimalaya Clauseの適用の可否に影響する恐れが生まれるので、注意する必要があるだろう[20]。運送引受けに対し、Port（CY）Receiving Systemとして、運送品引渡しに対し、Electronic Release System（ERS）をそれぞれ電子化システムとして設ける場合、B/Lに定める運送の範囲にinland depotないしhinterland terminalも、SCM上は含めなければならないだろうから、それについても特定的に記載する必要があろう。

他方、『荷主と輸送』2018年11月号　No.529, pp.9-14によれば、「港湾の電子化推進委員会」がスタートしたと報告されている。そのp.11に、「港湾関連データ連携基盤」の図が示され、AIの活用による全体最適を推進することを目的としたいようである。FCL貨物とLCL貨物が混在するので、当面、2ルートの物流への対応の仕方に注目したい。その上で、UN/CEFACT提唱の貿易取引の電子化モデルであるBSPモデルの例に見られるように、私的商流データ（＝受発注データ）が貿易取引の電子化のプラット・フォーム（TSU=Trade Service Utilities, 合致エンジンと呼ばれてきた）であり、そこから物流と決済に関する条件が定まって、物流につながり、物流を受けて決済モデルに接続するので、「物流」だけを取り出して、データ連携を議論するのは、前後関係から容易でないように思われる。データセット（1）がブッキング、データセット（2）がインボイス、データセット（3）が船積指図書とされるが、売買契約条件のデータが決まって初めて、インボイスデータが決まり、物流のブッキングと続き、その後に運送品の移動に伴うshipping instructions が可能になる。並行して、他法令関係の規制遵守があって、積み込み作業が開始できる。したがって、NACCSと円滑な連携が前提になる。しかし、積み込み作業開始とほぼ同時に、積荷目録が完備していないと、24時間前積荷情報申告ルールに抵触する。AIの問題よりも、業務プロセスが円滑につながり履行されることが重要であるように思われる。その際、国際コンテナ貨物の場合、LCLとFCLの組み合わせ方が物流上重要な選択である。また、それは決済・金融の方式の選択に影響を与え、B/Lの他にSWBを利用するときは、運

19　S. Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, 2d. ed. Oxf. U. P., 2011, para.6.04.

20　S. Niessen, *A new era for terminal operators*, 2014 Eur.Trans. L. 25、26参照。なお、国内法によっては、このHimalaya約款に対して否定的な見解があることについて、L. Zhu and L. Ding, *The Dilemma for Terminal Operators under Himalaya Protection in China*, 2016 J. Bus. L. 30参照。

送データならびに書類の性質を反映する運送電子データセットの設計が課題になるだろう。

それに、国際コンテナ運送と国際不定期貨物運送は別の方式を考えるべきあろう。前者は、機械化荷役、電子情報によるコントロールなどにより、情報と物流の同期化が重視されても、後者は港湾施設の物的設備の充実の方が重視されており、そこでは情報の迅速化、電子化は次元が異なる課題であると思われる。また、先物市場の動向に左右される商流活動が後者では主流であるが、前者は物流の迅速、廉価が重視される。この違いを軽視してはいけないだろう。国際貨物運送のコンテナ化は、コンテナ単位で総括的に捉える思考に傾き、個々の貨物の種類に応じた荷扱い（荷役）、積み付けを軽視する傾向が見られ、危険品、運送品の安全性について、注意が十分およばないことも発生している。また、荷主も、B/L, SWB, D/Oなどの運送書類の差異に留意することが忘れられ、それらの書類の紛失も起きやすい。コンピュータ内のデータで済むと思われるかもしれないが、データの法的性格が重視される担保、金融の世界も絡むので、データの性格を十分理解しなければならない。

4. 危険品のコンテナ運送と運送品に関する荷送人の通告

（In re M/V MSC Flaminia, 339 F.Supp.3d 185; 2018 AMC 2113（SDNY, 2018）事件を参照して）

この事件は、アメリカのNew Orleansのターミナル（NOT）での取り扱い及び本船積み付け不良により発生した。化学品を収容していたタンク・コンテナの本船内での爆発とその結果生じた甚大な損害、死亡事故に関する相当込み入ったものである。本稿では、危険品の運送に関して、荷主、荷送人（NVOCC）が実運送人に対して果たすべき警告義務と、それに基づく本船内積付けに至る事情の要点のみをごくかいつまんで紹介することにとどめたい。

化学品の製造業者と荷送人であるタンク･コンテナ会社は、高熱により変質しやすい危険品である化学品を、気温の高いNOTにかなり長い時間、すなわち積み込み以前に10日間仮置きした。その運送はアメリカのルイジアナ州からベルギーの区間であり、船主から定期傭船した海運会社、MSCが実運送人として担当することになっていた。荷送人たちは、貯蔵タンクの状況を日々点検し、週に一度分析にかけて、運送品の状態を点検していた。この化学品と本船内で積み合わされた化学品も爆発危険を引き起こしやすいものであった。荷送人は、事故原因は運送品がNOTなどにおいて高熱にさらされたことであると主張し、実運送人たちはこれに強く抗弁した。荷主側では荷送人の荷役担当者が化学品のタンク詰めを担当し、本船に船積みされた。それは、the Product Transfer Sheetに記録され、温度計測し、化学品の温度（44℉）も書類に記入された。タンク詰め後の点検記録にも異常はなかった。しかしながら、運送品の温度管理に特別の注意が必要であり、それに伴う特別な荷役取り決め（special booking arrangements）を、荷送人側がしていなかった。

裁判所は、積込み作業のために、高温に見舞われやすいNOTを選んだことが決定的に重要な原因であると認定した（運送ターミナル選択の重要性）。すなわち、他の危険品に隣接して、長時間にわたり固定的に炎熱の埠頭ターミナルで運送品を保管し、さらに、本船船倉内で危険品である2種の運送品が積み合わされ、船倉内の高温も寄与して、爆発事故が生じたと判断した。

判決は、運送品の製造者およびNVOCCが、国際海上物品運送法（US COGSA）に基づき、損害賠償責任を負担すべきであるとした。実運送人に対して荷送人であるNVOCCは、運送人及び船舶管理者に対し、運送品の種類、数量、容積などを通告して注意喚起し、正確性を担保しなければならない。本件では、NVOCC側に、この義務違反があったと判断され、危険品の運送に関する規制（アメリカ法、the Hazardous Materials Code（HMR）49 CFR Parts 100-185），および（国際コード及び条約）国際海上危険品コード（IMDG Code），海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）を根拠にした。また、実運送

人の運送品に関する一般的な知識・情報の範囲を超える運送品の特性について、荷送人側が警告しなかったことは、COGSA上の責任を免れるものではない。その結果、NVOCCのみならず運送品の製造者も、連帯して運送人に補償すべきことが命じられた[21]。

一般的には、Incoterms® 2010に定められている通り、国際運送ターミナルでの運送品の受渡しにより運送品に関する責任は仕切られる。しかし、この事例のように、運送品によっては、運送品に対する取扱い上の注意を運送人に喚起して、ターミナルで運送人の管理下に置くだけで済まされず、CYなどでの仮置き中も、運送品に関する専門的知識の保有者である製造者と共同して荷送人（契約運送人）が、実運送人に対し、運送品の安全性に対する注意義務を尽くすこと（危険品の運送の場合には、単なる注意喚起に留まらず、警告に等しいこと）が求められることがある。さらには、本船内の積付けについて、安全配慮の観点から実運送人に注意を喚起すべき義務が、（NVOCCである）荷送人に課されることがあることをこの事例は示唆している。したがって、実運送人、荷役作業者、荷主（製造業者とその者から運送依頼を受けたNVOCC）が安全な国際物流のために協力する場が、国際運送ターミナルである。要するに、一般的な原則を踏まえつつも、取引する商品に見合った具体的な対応を国際物流の関係者と協力して荷送人が取り決めることが、貿易実務には必要である（なお、この種の取り決めは、当然、B/Lなどの運送書類に記載すべき事項には含まれない（2018 AMC 2123）から、運送依頼書などの作業指図書上の課題である）。この事例の場合、NVOCCは運送品の特殊扱いに関する情報を荷主から受け取り、それに対する特殊扱いの諸掛りの負担を求め、実運送人に対する運送品の特性に関する情報提供と特別な荷役取り決めにつき、荷主、NVOCCが連帯して実運送人に対処することが、慎重な実務だったとみなされた。それも、貿易実務における個別、具体的な判断の重要性であろう。

おわりに

貿易実務を、国際荷為替決済を前提とした、売買、金融、物流を4角形で示すモデルから、貿易取引の電子化に基づく、横並びの業務プロセス・モデルへ移行すべきことがUN/CEFACTにより提案されて、BSP（Buy-Ship-Pay）モデルが提唱されていることは、周知のとおりである。起点は、商流の設計であり、それに基づく物流と代金決済の過程を鳥瞰して、売買契約の条件を個別具体的に交渉することにある。

契約条件の交渉に際しては、取引関係者が独立対等の関係にあるか、長期、継続的な取引関係を維持し、その発展を基軸にする関係会社間取引であるかが念頭に置かれるべきである。後者の型に属する場合、BSPモデルがより適合的であると思われる。取引関係の安定と取引の大量性と継続性が、貿易取引の電子化に大きく影響するからである。国際コンテナ運送による定期運送サービスが、この取引の電子化にもっとも適合した取引の基礎になることを、拙稿から読み取って頂き、貿易取引条件として、FCA, CPT, CIP, DAT, DAPの主要5条件を理解され、BSPモデルを適用することができれば、貿易取引の電子化は普及すると期待できる。

長らく拙文にお付き合い頂き、ありがとうございました。貿易金融、国際貨物運送保険などのトピックが残っているが、専門的な論考が多数発表されているので、それらに譲りたいと思います。本号を以て、一応の区切りにしたい。重ねて、ありがとうございました。

以上

21　危険品のコンテナ運送については、臼井、前掲書、Chapter IV（3）を参照されたい。

記事2. JASTPRO・駐日欧州連合代表部共催セミナー開催

2019年2月27日（水）午後、4時間にわたるセミナーを盛況裏に終えることができました。受付事務に手間取り、少し開始時間が遅れましたが、欧州委員会のグラーブ課長、当協会今川業務二部長の講演もテンポよく進み、質疑応答に1時間10分もの時間を充てることができました。セミナー終了後にも、両講師の前に個別の質問を行う参加者の長い列ができました。グラーブ講師のご厚意により、今回セミナーで使用したスピーチテキスト及びパワーポイント資料をJASTPROウェブサイトで公開しています。

共催者挨拶：JASTPRO　菊川専務理事

共催者挨拶：在日欧州連合代表部
シルビア・チェルスカ書記官

定員250名を大幅に上回る応募に配慮し、座席数を増やし、300名弱の参加を得ました。

講師：欧州委員会　グラーブ課長

講師：JASTPRO　今川業務二部長

質疑応答でのグラーブ講師

司会：JASTPRO　古内庶務室長

質疑応答での質問者の方

閉会後も続く質問者の長い列

記事3. 国連CEFACTからのお知らせ

1　26 February 2019:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the project "Accounting and Audit Reference Data Model." The project will develop a high-level semantic Reference Data Model in the area of Accounting and Audit. For this, the project will consider existing standards that are openly accessible and free of charge in the area of audit data representation and accounting in general. If you would like more information, please contact the project lead: Eric Cohen.

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11号 通巻第482号

・禁無断転載

平成31年3月29日発行 JASTPRO刊18-11

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

【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
International
Trade
PROcedures