

JASTPRO 470

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2018-02

今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(35) 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主催講演会における講演の実施 11
- 記事3. 国連CEFACTからのお知らせ 12

＝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(35)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに

日本経済新聞の2月14日付け朝刊、p.31に、ノーベル賞を受賞された天野 浩名古屋大学教授の意見が掲載されていて、注目した。それは、「0から1の発明はできたが、それだけではだめだ。イノベーション(* 筆者注、具体的な技術革新)にするなら、1から(実用水準の)10にすることにも、しっかりと取り組まないといけない」と言う。それを貿易の実務と理論に適用して、検討してみたい。

国際取引としての貿易には、「国際取引法」という体系的な成文法はどの国においても存在せず、国際取引に関する国内私法(民法および商法など)を援用している。しかしながら、それ等は国内取引を主眼にしているので、国際取引に適用するためには、それにふさわしい創意工夫(具体的な技術革新のために)が必要になる。第一次世界大戦後の貿易の円滑化への取り組みの一つとして、創意工夫であったか否かは別に、0から1に相当する創発的試みとして、貿易取引条件用語の解釈の国際的統一は、重要な出発点であった。貿易取引は、典型的な隔地者間取引として、契約品の引渡しに関する運送(国際貨物運送)、それと表裏の関係にある国際貨物保険、契約品の代金支払いに関する国際決済に関する貿易金融上の諸制度などを参照して、個々の契約による具体的な交渉や慣行による内容(terms and conditions)の補充により、当事者の実用の要求に具体的に対応できることが、その試みを引き受けた国際商業会議所のIncotermsに求められてきた。他方、それに加えて、依拠できる業界の標準約款、国際条約、確立した商慣習法(*lex mercatoria*)が、契約の交渉に際して、参照の枠組みとして探求されたことは、周知のところである¹。しかしながら、国際条約や国際取引に関する国内法は、時間を要する調査、審議、あるいは承認・批准の過程を経なければならない。このため、実用水準の規律と言う点から見れば、経済、技術などの諸事情の変化、発展に合わせて、柔軟に対応できる性質の規律・規範としては、いわゆる「ソフト・ロー」と総称される、国際統一規則、モデル契約(法)、標準約款などが一般の参考と利用に供するために公表されてきている。その代表例が、貿易売買に関しては国際商業会議所(International Chamber of Commerce = ICC)が制定、公表するIncotermsである²。しかしながら、10まで到達することは至難の業で、取引担当者の考案のためまぬ努力にかかっている。

他方、ハード・ローである国連国際動産売買条約(CISG)については、その検討が始まったのは第二次世界大戦以前であり、検討作業が本格的になったのは、その大戦後しばらくしてからである³。そして、1980年にウィーンで開催の国際会議で署名され、1988年に発効要件を満たし、日本では2009年に国内法化された。その条約は、このように、とても長い経過を辿った結果、生まれたものである。この間における、取引や技術の革新は目覚ましく、それを反映すべき役割を期待されたのが、不十分ながらIncotermsであったと思われる。

この間の経緯は、J.Ramberg(新堀 聰邦訳)、*ICC Guide to Incoterms® 2010*(『ICCインコタームズ®

1 この点に関して、絹巻康史・斎藤 彰編『国際契約ルールの誕生』同文館出版、2006年を参照されたい。

2 ICCは、国連の経済社会理事会(ECOSOC)を支援する非政府間組織(NGO)である。

3 注2、絹巻・斎藤、前掲書、p.227以下参照。

2010の手引き』ICC Pub. No.720, 国際商業会議所日本委員会、2012年刊、8ページ以下に概説されている。そして、実用水準に合わせるためには、「ICCモデル国際売買契約」(ICC Pub.No.556)の文脈において理解する必要性が説かれている(後出注11を参照)。

「コンテナ革命」と呼ばれる運送方法の革新と企業の多国籍化・盛んな事業提携を受けた国際貿易決済の実情も顧慮して、現在の状況に近い国際取引環境を意識し、売買取引条件用語が整備・統一されたのは、1990年版のIncotermsであると思われる。

1. Incotermsの各版の留意点と特徴

a. 1990年版、Incotermsの特徴

国際標準コンテナによる運送は、「運送・荷役の単位化 (unit load system)」、「荷役の機械化・自動化」、二種以上の運送手段の組み合わせによる「複合一貫運送化 (combined or multimodal transport)」、換言すれば「発荷主の door から受荷主の door までの区間」の運送をカバーし、その結果、「迅速、より安全、低廉な運送」を実現することであった。これにより、規模の経済性が良く発揮され、また、運送関連サービスのネットワーク化が推進されてきた。1980年版までのIncotermsの再編を促すような取引実務が広がってきた。

その典型は、積込み式船荷証券(以下、B/Lと言う)を基準に、「危険の移転」、「B/Lと引き換えに決済するD/P, D/A方式」、「CIF、CFR慣習における書類の提供による履行」などが定められていたことに対し、見直しが始まったことである。いわゆる「B/Lの危機」と言う表現で、それが代表された。

注目の第一点は、CFR, CIFにおける売主の義務 A8において、従来の流通性 (negotiable) B/Lに加えて、非流通性 (non-negotiable) B/Lあるいは海上運送状 (Sea Waybill = SWB), 電子的取引関係が確立しているときは、それらの電子的等価物 (electronic equivalent) の提供も売主に対し許容したことであった。これは、当事者が特にそのように合意している場合という限定的文言の下で許されるものであろう⁴。B/Lの電子的等価物は、一般的になっていなかったし、今もそうであるので、あるいはICCの時代先取りの姿勢の表れかもしれない。

いずれにしても、荷為替決済方式に拘泥しすぎるのが、コンテナ革命と整合しない結果(例、本船到着時にB/Lが荷受人の手元に未着)をもたらすだろうことを強く示唆している。したがって、この問題は、1990年版以来、複合一貫運送を規則の射程に入れてCIP, CPT条件を定めたことと、国際海上物品運送法の適用におけるB/Lの発行要件を外し、国際定期貨物運送であれば、実務上の至上約款 (Paramount Clause) により複合一貫運送にHague-Visby Rulesを適用する過程で、運送状を含む複合運送書類の提供を当事者たちが明確に合意することで解決されるだろう。

注目の第二点は、「運送人渡し」を危険の移転の基準にとったことである。そして、*Guide to Incoterms 1990* (ICC Pub. No.461/90) により、陸海空の運送手段別に、運送人の管理下に物品を売主が引渡す時点を説明し、FOB Airport (FOB 空港渡し)、鉄道渡し (FOR)、道路運送人渡しを廃止して、「出荷地渡し契約 = shipment contract」として統一したことである。さらに、FCL貨物の場合には、

4 そうでないと、同じIncoterms内でCIP,CPTと重複する恐れがある。また、洋上転売を想定している国際商品の場合には不適切であり、イギリスの判例法は、negotiable B/L以外の書類の提供を承認していない。F.Lorenzon and Y. Baatz, *Sassoon C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 5th ed., Sweet and Maxwell, 2012, para.5-087以下参照。C. Murray et al., *Schmitthoff The Law and Practice of International Trade*, 12th ed. Sweet and Maxwell, 2012, para. 2-035も同様。

運送人のためにターミナル運営者 (terminal operator) が実入りコンテナを受け取ったときに物品の引渡があったと見なすとした。ただし、FAS (本船船側渡し)、FOB (本船積込み渡し) が依然として並列的に定義されていたので、その差異に注目が集まった。すなわち、物品の本船積込み以前のどの時点で、買主指名の運送人に引渡されたとみるべきかについて、曖昧さを取り除く必要があった。FAS の場合には、本船船側における引渡しとし、FCA の場合には、運送人の管理下に運送品が置かれれば、船側より場所的にそれより手前のターミナルでの引渡完了が可能であるとした。具体的には、Container Terminal, CFSなどで、運送人への引渡が完了するとされる⁵。

しかしながら、1990年版のみならず、2000年版においても、内水もしくは海上区間のみを伴うFOB, CFR, CIFが、「運送人渡し」系の条件と並列的に配置されていたので、伝統的な慣用表現としての「本船手摺の通過」をもって航洋本船 (ocean-going vessel) への運送品の積込みとする慣行が残った。国際定期貨物海運のコンテナ化が、製品・個品の取引において一般化し、在来の荷役方式がとられる本船の運航は、不定期海運サービスが中心になっていることを背景とする取引条件の見直しは、Incoterms[®] 2010まで持ち越されたことは、周知のところである。言い換えれば、取引慣行の進化の理解に20年の歳月を要したことを意味している。

b. Incoterms 2000年版の特徴

1990年版を補正・整備し、詳細な手引きが作成されたのが、2000年版であった。頭文字を基準に、E, F, C, Dの4分類化が、この版で一層明確にされた。EXW (工場渡し、製造・在庫の現場を出荷地とする現物渡し、あるいは座売り条件、伝統的な loco 条件)、FCA, FOB, FASの3条件に、CFR, CIF, CPT, CIPの4条件を加え、まとめて出荷地渡し条件 (shipment terms) とし、DES, DEQ, DAF, DDU, DDPの5条件は、仕向地渡し条件 (destination terms) と定義された。そして、F条件とC条件の相違は、現物渡しを原則とするか、運送書類 (shipping documents) の提供による引渡を原則とするかの区別に拠った⁶。さらに、本船積込みではなく、陸上で運送人に契約品を引渡すことを原則とし、複合一貫運送 (multi-modal transport) に基づく売買にも適用できることをもって、FOB, CFR, CIFとFCA, CPT, CIPの使い分けが奨められた。しかし、FASとFCAの相違に曖昧さが残った。そこで、2000年版のIncotermsでは、1990年版の精緻化と、出荷地渡し条件内部において、伝統的な「本船積込み (本船手摺りを越えること) を重視する条件」と「運送人に契約品を陸上で引渡す条件」に二分し、その差異に対する丁寧な注意喚起が行われた⁷。

c. Incoterms[®] 2010と実務上の国際運送書類

この版のIncotermsは、明確に、国際コンテナ運送の一般化をとらえ、従来の航洋本船への運送品の積込み (passing the ship's railという慣用表現がとられる) ではなく、出荷地の運送ターミナル (船側ではない) において、運送品を運送人の管理下に置く (deliver the goods into the custody of the carrier) を起点とし、仕向港の埠頭もしくは運送書類に記載の引渡地において、運送品を買主の処分に

5 J. Ramberg, *Guide to Incoterms 1990*, ICC Pub. No.461/90, pp.53-55.

6 この意味では、C条件は荷為替決済を原則的決済とするものである。

7 J. Ramberg (新堀 聰邦訳)、*Guide to Incoterms 2000* (ICC Pub.No.620)、ICC日本委員会、2000年、p.9参照。このような事情が、取引当事者にどの程度正確に認識され、個々の契約に採択されてきたかの実態については、吉田友之教授の論稿、「国際取引契約とインコタームズ」(JIFFA編『第9版 国際複合輸送業務の手引き』JIFFA刊、2017、p.59以下に収載)を参照されたい。

委ねる (place the goods at the disposal of the buyer) ことを終点とする運送区間を基準にすることにした。これは、実務上の運送書類の規定と一致するものである⁸。

これにより、「運送」を、「本船積込み」と「本船からの荷卸し」(tackle-to-tackle)の本船索具の両端間における移動という概念から、運送手段のいかんを問わず、陸上における「受取」から「荷渡し」までの「物理的支配と管理」(actual possession and custody)に広げることになった。そして、出荷地渡し (shipment contract; 送付売買)と仕向地渡し (destination contract; 持参売買)に大別することは維持された。

また、一層顕著になった企業組織の国際的な展開は、貿易取引の隔地者間取引性を薄め、関係企業間取引を増やし、さらには、電子決済による送金決済も普及し、荷為替決済による信用リスク対応を不要にする状況を生んできた。その結果、海上船荷証券の使用を見直し、海上運送状の利用を促すこととなった⁹。信用状付き荷為替決済比率も、この頃から著しく低下し、送金決済がこれにとって代わり始めた¹⁰。

こうした変遷を通じたIncotermsの基本的な趣旨は、売買一般の原則に従い、売主(輸出者)が「契約に適合した物品を引渡すべき義務とその見返りに買主(輸入者)は代金を支払わなければならないこと」を中心に、当事者の義務を簡潔に定めたことにある。私法的には、取引交渉当事者は、契約の自由と当事者自治の原則の範囲内に留まるので、公法の順守、公法的規制は、当事者はそれを受け入れる他に選択の余地はない。すなわち、輸出入通関、貿易の公法的規制は、当事者の私法上の義務を対象にしているIncotermsの守備範囲の外になる。Incoterms 2000において、FAS条件における輸出通関の義務を買主ではなく売主に課し、DEQ条件の下での輸入通関義務を売主ではなく買主に課すべく改訂されたことの2点は、これを典型的に物語るものである。非居住者が、輸出国あるいは輸入国の納税者番号を持たないで、輸出もしくは輸入の申告手続きを行うことは容易でない。税関事務代理人制度が、期待されるほどに普及していないことは、これを裏付けるものだろう。この点は、関税法第95条参照。したがって、Incotermsに関税支払い済条件=DDPを設けても、一般化は難しいと思われる。また、「外国為替及び外国貿易法」に基づく輸出/輸入貿易管理令は「水際管理(border control)」を重視し、それに基づく「輸出」、「輸入」の定義と時点は、Incoterms上の運送人に対する輸出者による契約品の引渡し、および外国から送付されてきた運送品を仕向地の引渡場所で運送人から輸入者から引き取ることと必ずしも同じではない。

2010年版より、Incotermsは、貿易取引に関するtermsとしてだけでなく、国内取引のtermsとしても、独立した規則(rules)として扱えることを明らかにしている。この点は、EXW, FCAの援用については特に

- 8 K Lineの受取式(received) B/L Art.7 (1) (A)および(4) (A)は、運送責任を、運送品の受取、保管(custody)、運送、引渡を対象とすることを明らかにし、日本の国際海上物品運送法第3条1項における受取と引渡しより場所的に前後に広げている。NYK B/L Art.8, Mitsui OSK B/L Art.5も同趣旨である。ここにいうriskとは、運送品(cargo in transit)に対する滅失・損傷の負担という意味で、契約違反などではない。双務契約において、不可効力等による後発的履行不能の結果を、債務者もしくは債権者(売買契約で言えば、売主もしくは買主)のいずれが負担すべきかという意味に近いが、厳密には異なる。
- 9 日本では、1990年頃に、日本の定期海運サービス会社は海上運送状(SWB=Sea Waybill)の使用を薦める冊子を広く配布した。荷為替決済の要になる運送書類に関して、複合運送書類の金融担保性(bankability)を維持すべく、1991年に「複合運送書類に関する規則」(ICC Pub.No.481)がICCとUNCTADの共同により採択され、翌1992年1月1日より発効した。1990年前後が、国際複合一貫運送の制度的な基盤整備が行われたものとして、1990年版のIncotermsの発表とともに注目したい。
- 10 新堀 聡『現代貿易売買』同文館出版、2002年、p.239によれば、1992年における日本の輸出入決済方法は、輸出で信用状付きが42.2%、送金32.5%で、輸入に関しては、信用状付き25.2%、送金50.0%であった。この数字は当時の通産省の統計によるものだった。その後、この統計は廃止された。最近では、銀行を含む貿易取引関係者によれば、輸出入ともに、信用状付き荷為替は10%と20%の間だろうと推定されている。

注目に値するだろう。

2. Incotermsの主たる守備範囲

取引当事者が交渉において重視することは、一般に基本条件と呼ばれ、価格、納期、決済、品質、数量、仲裁などに関する明確な取り決めに合意することである。なかでも、価格は建値(quotation)として重視され、価格および費用要素の内訳と合計として表現される条件 (terms) の中から選択される。この terms を定義し、基準を契約品の引渡場所および引渡方法を定め、それを基に、危険の負担と費用の分担を定めるのが、Incoterms固有の守備範囲である。当然、私法に限定され、狭い範囲に留まるが、それが出発点になり、決済、納期などの条件が付加されて、交渉のたたき台 (inquiry) になるのが通常の交渉である。貿易取引に通じた当事者は、それらの個別の条件 (terms) の他に、取引の基本方針をまとめて一般約款 (general terms and conditions) として印刷された書式 (Sale Note, Purchase Note などと称される) を用意しているのが普通である¹¹。殊に、3文字で表される略号の意味と定義は、Incotermsの版の特定により定まることが明示されるべきである。前述のように、Incotermsは、100年近い歴史を経て版を重ね、また、時代の取引環境を反映して改訂されているので、最新版に基づくことを明示することが望ましい。例示すれば、Trade terms: the trade terms herein used, such as FCA, CPT, CIP, FOB, CIF, shall be interpreted and understood in accordance with INCOTERMS® 2010 (ICC Pub. No. 715E) であろう。これと抵触する、例えばCIF Airのようなtermsを売買契約条件とすることは矛盾する。具体的には、国際海上コンテナを用いる定期の複合一貫運送の利用を前提にしながら、伝統的な海上もしくは内水路のみの運送を前提にするFAS, FOB, CFR, CIFを売買条件とすれば、Incoterms® 2010の基本的な規律に反することになる(その例が少なくないことは、夙に、新堀博士の指摘されてきたところである)¹²。

なお、Incotermsは、技術、資本、経営組織などが動員されるいわゆるproject型の契約を想定したものというより、短期間の仕切りを予定する現物の国際売買を主たる対象にしているものと思われる。当事者の義務が10項目に要約されていることが、その証左の一つだろう。

第二グループのFAS, FOB, CFR, CIFは、大口・大量の運送品の航海備船契約(これには、特定の期間内に一定数量の運送を引き受けるいわゆる数量契約 (Contract of Affreightment=COA契約) が含まれる) による運送を想定している条件(規則)である。このグループに属する取引条件は、商品、航路などに合わせて、業界団体または主要取引業者が作成している十数ページにも上る航海備船契約の標準約款が手配すべき運送契約として用いられる。それを理解するためには、長文の備船契約に関する相当な専門知識を要し、整った運送・荷役設備を当事者が整えて準備し、荷役作業を管理するための専門的人材を揃えなければならない¹³。また、運送賃(備船料)の市況変動が激しく、運送品の国際商品市況も不安定であり、

11 そのような書式の詳細については、例えば、三井物産(株)法務部他編『新・国際売買契約ハンドブック』有斐閣、2018年を参照されたい。ICCは、前述のように、これに相当する製品用のモデル国際売買契約=ICC Model International Sale Contract(2013年改定版 ICC Pub.No. 738E、旧版はNo.556)を公刊している。Incotermsが取り上げない売買に関する事項が、一種のモデルとして取りまとめられ、Incotermsとセットにして、とりわけ第一グループのtrade termsを念頭に、個々の売買契約の参考にされることをICCは期待しているようである。前掲の『ICCインコタームズ® 2010の手引き』、p.17以下は、旧版について参照。

12 新堀、注10の前掲書、p.87, p.148。最近でも、中矢一虎氏が、『貿易と関税』2017年12月号において言及されているところである(『貿易実務に役立つ通関知識入門・6(完)』、p.56)。

13 日本海運集会所編『航海備船契約書式集』があり、パラもの対象の『新訂 対訳航海備船契約書式集 I』同所刊、2000年およびタンカー対象の『新訂 対訳航海備船契約書式集 II』財団法人 近藤記念海事財団刊、2011年が参照されるべきだろう。

次に言及するように業界標準契約書が網羅的であり、Incoterms以上に重要な内容を含んでいる。このため、航海備船契約書および標準売買契約書の文脈において理解する必要性が高く、これらの4規則を第二グループとして、別途の扱いをしていることには十分な理由がある。

さらに、この取引分野においては、国際商品 (international commodity or produce) の世界的な取引所 (ロンドン、ニューヨーク、シカゴなどにある mercantile exchange あるいは produce exchange など) が、会員の利用に供する詳細な標準売買契約書を採択し、FOB, CIFなどをベースにした個別の書式集も作成している。GAFTA (穀物取引)、FOSFA (油脂類の取引) のそれぞれのwebページにより契約書式を参照できる。本誌第437,438号における原油、砂糖、コーヒーの売買契約も参照されたい。

電子的な運送情報の追跡、小型包装物 (small parcel) の取引の増加、関連企業間取引の一層の普及を背景に、各種の運送業者間連携に基づく「国際的標準コンテナ」を用いた一貫物流による供給連環の管理 (SCM) が見られるわりに、Incoterms® 2010年版の各規則が十分理解されていないように思われる。その典型は、依然として本船積込み確認の記載がある運送書類の売主による提供が重視される点に見られる (特に、UCP 600 Art.19 a.iiが、運送書類の発行日は、船積日と見なすと規定している点参照)。また、第二類型は、製品 (manufactured or packed goods) と対比されるいわゆる商品 (commodity) を主たる取引対象にし、在来の船舶による海上運送をベースにして、定義された規則である¹⁴。

3. Incoterms® 2010の貿易取引における当事者意思の解釈上の地位

周知のとおり、Incotermsは、取引条件用語の解釈に関する国際統一規則として、個々の契約に当事者により援用 (incorporation) され、取引の交渉が促進されることを期待して公表されたものである。初回の取引の交渉に際して、その規則の援用を定める合意または約款が当事者間で承認されれば適用される。CISG Art.9 (2) の要件を満たした事実たる慣習 (usage) に、Incoterms® 2010が匹敵するかどうかは、「いわゆる誤用問題」が云々される事情においては、慎重な検討を要する。さらに、この検討にあたり、UCC§1-303が、具体的な取引の事実関係を、履行の経緯 (Course of Performance)、取引の履歴 (course of dealing)、事実たる慣習 (usage of trade) に分類する考え方は、大いに参考にすべきものとする。CISGおよびUCCともに、取引当事者が了知して、相手方の遵守が期待できるほどに業界内で確立した規律になっていることが、事実たる慣習の要件とされ、仮に契約約款に具体的に援用の文言があるときは、援用される規則は文書の解釈問題として扱われる (UCC §1-303(c) 参照)。援用約款が合意に含まれていれば、当事者が使用した条件用語 (trade terms あるいは規則) が、それにより解釈される。しかし、時間的に近く、実績の積み重ねという点から見れば、明示の文言にはもちろん、取引の履歴および履行の経緯が、事実たる慣習に優位し、当事者意思の確定により大きな影響を与える可能性は大きい。したがって、援用約款の起案に相当留意する必要がある (例えば、相手方が、Subject to Incoterms® 2010, ICC Pub. No.715Eと伝えてきたとき、その規則を読むべき義務 (duty to read) が、同業者としての見積書や発注書の受け手に課されていると考えるべきか否かの問題がある。先に例示の援用文言も、---shall be understood and interpreted, in any context, in accordance with---と明記して、in any contextの一句により、履行の経緯や取引の履歴に、Incotermsが優先することを強調することもIncotermsの適用のために有益かもしれない)。

14 前掲『ICCインコタームズ® 2010の手引き』、p.27。

貿易取引に従事する人々には、FOB慣習からCIF慣習が派生してきた歴史的背景が、十分に理解されていないように思われ、また、やや専門性を要するので理解が容易でないようにも思われる。

国際定期海上運送が発展し、船荷証券制度が整備され、荷為替決済が普及してきたことを背景に、運送品に生じる物理的危険の結果を負担する責任の仕切りと、それと異なる費用負担の仕切り時点が、CIF慣習に存在していることの意義が容易に理解されなかった。運送賃や保険料の変動の負担は、運送品の船積時点で売主から買主に移転するのではなく、荷為替の呈示・引き受け時点まで、売主の負担に属する。すなわち、運送賃、滞船料などの費用変動の負担は、運送品の船積後も売主に残り、運送書類の提供によりB/Lの所持人の地位を買主に譲るまで続く¹⁵。

船荷証券を利用せず、船積地における現物の引渡 (actual delivery) と引き換えに現金払い (payment on shipment) された古典的なFOB (classic FOB) 慣習と大きく異なる要因は、船荷証券制度とそれを利用した荷為替決済にある。そのことが、広く理解されるために相当の時間を要したことは、周知のところである。

銀行から見れば、荷為替決済は、船荷証券を担保とする信用供与 (金融) であるので、担保の安定性・確実性を当然のことながら重視したい。しかしながら、担保の確実性を運送品の本船積込みに求めるかのようにUCP600 Art.19 ii項を解釈するのは、現代の国際コンテナによる物流の現実を信頼していないかのように思われる。前述のとおり、1991年に「複合運送書類に関する規則」(ICC Pub.No.481) がICCとUNCTADの共同により採択され、翌1992年1月1日より発効している。それは、国際コンテナによる複合一貫運送契約を想定し、従来の船荷証券制度を複合運送書類に適用することを目的としている。それは、その序文 (Introduction) および第4条に明白である。また、実務上の受取式B/Lも、責任区間を運送品の受取地から引渡地と定めている。したがって、運送品が無事船積されたことを、信用状に基づき呈示されるべきB/Lの記載要件とするのは、前述のUCP Art.19 ii項に定める解釈としては狭すぎ、文理上もやや無理があるのではないか。すなわち、CT B/Lに「発送日」、「受取日」または「船積みされた日」が記載されているときは、いずれも「船積日 (date of shipment)」と見なされるとの文言は、shipped B/Lでなければならないことを意味せず、received B/Lでも可とするものと正当に解することが可能である。信用状にshipped B/Lに限ると限定していない限り、受取日の記載があれば、received B/Lであっても受理すべきと解することができ、UCP600 Art.19 ii項に基づく扱いになるだろう。信用状に、呈示書類をshipped B/Lに限るとの文言があれば、FCA, CPT, CIPのそれぞれにおいて売主となる受益者は、文言の修正を買主を通じて発行銀行に求めるべきだろう。

B/L発行に伴い生じる運送人の証券責任の見返りに、早期に運送賃などの対価の支払いを運送人は荷送人に要求することになる。それが、海上運送賃の前払い原則につながり、freight prepaid B/Lの呈示を条件とすることになる。さらに、運送中の事故や、運送品の滅失・損傷に備えて、船荷証券による担保価値を補強するためにも、貨物海上保険の手配と保険証券の提供を銀行が売主に求めるのは、当然の成り行きである。CFR, FOBのそれぞれにおいては、貨物海上保険を売主 (=信用状の受益者) は手配する義務を買主に対し負わない。信用状なしの荷為替決済の場合、荷為替取り組み銀行が売主 (=取立依頼人) に、手形不渡りに備える未必利益保険を手配するか、輸出手形保険の手配を求めることがあったことを想起されたい。このようにして、CIF慣習においては、契約品の船積時に、運送品の滅失・損傷の危険を移転させるFOB慣習に倣いつつ、運送賃、保険料を売主負担とし、その負担変動の危険を運送書類の呈示・受理

15 前出、Schmitthoff, p.43 fn158参照。NYK B/L Clause 25 Freight and Chargesのとりわけ、第6項。

までとすることが、荷為替決済方式から要請されてきた。このことは、基本はFOB契約としながら、本船手配を売主が引き受ける慣行(すなわちFOB with additional dutiesの取引慣行)が稀でなかったのも、背景の事情としては、荷為替決済の便に浴したいことが寄与していた¹⁶。このような沿革に照らしても、CIP規則において、信用状との関係から呈示書類はshipped B/Lのみが許容されると解するのにはやや無理があるだろう。

4. 国際コンテナによる複合一貫運送の一般化と伝統的慣習の支配

1980年版Incotermsに、国際コンテナ運送に対応した条件 (terms) が最初に導入され、1990年版のIncotermsにより、前述のようにそれらのtermsが洗練された。その基本的な思考は、運送人に対する契約品の引渡しをもって、買主への引渡と見なす(fiction)ことであった。また、それは、契約品を収容しているコンテナを介した運送契約の実態に合致するものである。すなわち、運送人の責任を運送品の物理的管理の開始(現実的占有の開始)から、その引渡(占有移転)までとする基本原則(運送=保管と移動の結合)と整合性が保てるものである(運送品の積み込み完了=移動の開始に力点を置き、現実的な管理と分離するのが、積地契約としての伝統的なFOB慣習であろう。国際定期貨物海運においては、運送人指定の上屋戸前で運送品を受取り、運送人が一括して船積み作業を行う「総積み」と荷揚港における「総揚げ」が一般的であった。ただ、国際海上運送人の責任の統一という観点からtackle-to-tackle原則がとられたのであって、運送の開始を本船積み込み、運送の終了を本船から埠頭への荷揚げに限定する趣旨ではない¹⁷。

「コンテナ革命」と盛んに注目された割に、この基本の思考が現実に意味するところが、取引関係者に十分に理解されず、また、港湾運送社会(port community)にそれに相応しい慣行が速やかに定着しなかったように感じる。それは、FOB container, CIF containerなどの用語を用いる試みが見られたことに表れている。それ自体、自己矛盾した表示であるとの自覚が弱かったようである。

これを具体的に複合一貫運送を想定する運送書類の約款を基に検討することにしたい。まず、運送責任は、従来のbefore and after tackleと同様の文脈に従い、before receipt of the goods by Carrier at the place of receipt or port of loading, or after delivery by the Carrier at the port of discharge or place of deliveryと規定し、港間(port-to-port)に限定せず、運送書類に記載の受取地から荷渡地における運送品の引渡までと定めている。NYK Received B/L Art.8も、Mitsui OSK Combined Transport Bills of Lading, Art.5, および K Line B/L Art.7も同旨である。

コンテナ物流の実務が、「総積み」、「総揚げ」と「直ないし自家積」、「直ないし自家取り」の先例に倣い、迅速な機械的荷役の便と一定の規格・規模を設計思想とするコンテナ物流の効率に従い、LCL貨物とFCL貨物で扱いを異にし、「荷主詰め」(Merchant-Packed Container)と「運送人詰め」(Carrier-Packed Container)に大別していることが、前述の「危険の移転」に大きく影響を与えていることに、取引当事者の関心が十分に及んでいないことが、「誤用問題」を生む背景の一つであったと思われる。また、いわゆるMaster B/Lを発行する実運送人(Actual Carrier、言い換えれば下請け運送人(Sub-Contractor)は原則としてFCL貨物を主たる運送サービスの対象にし、LCL貨物はNVO(船舶を運航しない公衆運送人)もしくはLCL貨物専門の窓口になる実運送人の関係会社を通じて運送を引き受ける事業体制にしている。した

16 海運同盟が盛んであった時代における盟外船(outsider)による出荷の誘因があったことも、この一因である。

17 谷川 久ほか『改訂コンテナB/L』勁草書房、1974年、p.36以下、R. De Wit, *Multimodal Transport*, 1st ed., LLP, 1995, paras.2.65-2.68, S. Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, 2d ed., Oxford Univ. Pr. 2011, p.260)

がって、実運送人が運送品をコンテナ詰めすることは例外的で、前述のCarrier-Packed ContainerにいうCarrierは実運送人を意味しない場合が通常である。NVOは、荷送人に対しては契約運送人であるが、実運送人に対しては、荷送人の地位に立つので、実運送人から見れば、「荷主詰め」コンテナの運送を引き受けることになる。そして、NVO発行の運送書類は、実運送人の標準運送約款(Hague Rulesとその国内立法の適用を定める至上約款を含む)と、平仄を合わせるのが常である。JIFFA B/Lの裏面約款第2条、Mitsui OSK CT B/L第6条(7)(b) NVOCCも同趣旨の規定である。

他方、FCL貨物の荷送人と海上運送人の取引も、荷送人が指定・選任する大手NVOを介して、実運送(下請け運送)が行われる仕組みになっているのが大勢である。したがって、実運送人である国際定期海運会社を中核に複合一貫運送サービスが提供されるときは、FCL貨物を基本にし、LCL貨物の場合には「混載サービス」を別途取り決めることになる。このサービスが提供される場所がCFS(container freight station)であり、総合物流センターと称される公共的施設やNVOやフォワーダーが設けている貨物の保管・点検、仕分け、コンテナ内積み付けなどを引き受ける倉庫などである。LCL貨物のNVOによる受取は、このCFSなどで行われ、本船積み込みを意味しない筈である。すなわち、コンテナ運送される製品の取引における「運送人への引渡、もしくは運送人による受取」は、LCL貨物に該当する場合にはCFSで、FCL貨物に該当するときは実運送人のCFSもしくはCY(container yard)で、実入りのコンテナの外観の点検を受けて、そこへ搬入するときに「運送人による運送品の受取が行われた」と見なされる。

FCL貨物を収容しているコンテナ単位を運送サービスの対象としていることから検討すべき点は、コンテナの所有者と使用者の間の機器受渡し契約と運送責任の関係、コンテナ単位あるいは荷送人別に作成されるB/Lなど運送書類の記載の効力(不知約款、荷送人が負担すべき記載に関する担保責任など)、責任制限約款の適用対象となる「単位」の解釈など、多岐にわたる。とりわけ、荷主詰めコンテナに関する実務上の運送証券の約款を具体的に検討する必要がある¹⁸。

運送人への運送品の受渡しにとり重要なことは、運送人が所有もしくは管理する「コンテナの受渡確認」と荷送人のコンテナに対する保管責任、返還遅延等に関する取り決めである。それは、「機器受渡証」(Equipment Interchange Receipt: EIR)を用いて行われる。国際海上コンテナは、通常、運送事業者やコンテナ・リース会社が所有・管理しているので、FCL貨物の荷送人は空のコンテナを借り受け、荷受人はコンテナを空にして返却する。それを詳細に定め、コンテナの状態を記録している書類がこのEIRである。運送人は、提供するコンテナの堪貨性(cargo worthiness)と類推される適正な状態を特定のコンテナが整えていないと、貨物クレームに問われる恐れがある。荷送人は、借り受けたコンテナ内に適切に荷詰めして、運送人に適時に返却しなければならない。LCL貨物の場合には、NVO(元々の荷送人との関係においては契約運送人である)などの運送人が別の運送品との混載のために、契約運送人が下請け運送人からコンテナを借り受け、コンテナ詰めを自ら行うか、コンテナ積み付けの専門者に委託する。これが、運送人の管理と保管下に売主が契約品を引渡すことの具体的な意味であり、これに基づき、無故障の運送書類が運送人により発行される¹⁹。

18 これには、コンテナ内に収容の運送品の記載、コンテナの外観状態の理由など、運送人は必要に応じて開扉し、中身を点検することができること、バラの状態で受け取られた運送品のコンテナ詰め(すなわち、Carrier-Packedとする)におけるコンテナの種類の選択に対する運送人による自由裁量権の行使などが含まれる。

19 なお、運送人が荷送人に提供するコンテナが包装用具でないことに関しては、T. Jumelet, "FCL FCL" Container Revolution, 53 Eur.T.L., 281 (2008)を参照。

このような現場の実務を理解すれば、いわゆる「誤用問題」は少なくなるだろう。また、前述の吉田友之教授のアンケート調査などが暗示する、回答者のIncotermsの各版の変遷についての理解の不足と思われることも減少するだろう。

おわりに

今回は紙幅の制約もあり、ここで止めておきたい。残されている現場の実務について検討したいことは、少なくない。コンテナ港湾のTEUベースの今年のコンテナの取扱実績(2018年1月30日付けのCyber Shipping Guideの速報)によれば、20位以内に日本の港湾は入っていない。日本の国内でも、東京、横浜、神戸、大阪、名古屋が上位を占め、地方のコンテナ港湾との間では、コンテナ専用船やRoll-on-Roll-off (RORO) 船による支線サービス(feeder service)でつながっている。この場合でも、日本の戦略的コンテナ港湾が仕向地としてhub港にならず、韓国、中国の大規模コンテナ港が、その機能を一部引き受けているようでもある。すなわち、コンテナ船の大型化による規模の経済性が激しく追及され、日本のコンテナ海運会社も2万TEUを超える大型コンテナ船を運航し始めている。その結果、Jumbo-jetによる航空旅客運送サービスと同様に、hub and spork型の定期運送業務ネットワークが広がっている。そのような場合に使用される運送書類は、どのようなものになっているかをNVOのB/L, 実運送人のB/Lなどの接続方法として点検しなければならないだろう。その上で、Incotermsに定義される売買条件を検討することも課題である。

他方、いわゆる第二グループのFAS, FOB, CFR, CIFと航海備船契約の関係も、コンテナ運送と対比しながら、理解しておく必要がある。

以上

記事2. 全国中小貿易業兵庫連盟主催講演会における講演の実施

平成30年2月16日、全国中小貿易業兵庫連盟主催講演会において、今川業務二部長が「メガEPAの発効で変わる特惠貿易実務 - CPTPP(TPP11) 及び日EU・EPAにおける新たな動き」と題した講演を行った。



(神戸市産業振興センターにおける講演会において、約40名が熱心に聴講した。)

今回の講演では、交渉妥結を経て近い将来に正式な署名が見込まれるCPTPP(包括的かつ先進的な環太平洋パートナーシップ協定: TPP11) 及び日EU・EPA(日EU経済連携協定)の両メガEPAについて、完全な自己申告(証明)制度の下で実施される特惠貿易の実務を中心に、メガEPA締結の意義とグローバル・バリューチェーンへの影響、原産地規則が必要とされる理由及びその機能を含め、メガEPAを活用するための準備としての基本情報の提供を行った。

以上

記事3. 国連CEFACTからのお知らせ

昨年9月より更新が止まっていた国連CEFACTの通知が再開されました。

3-1 15 February 2018:

UN/CEFACT would like to remind users that the cut-off date for submissions of new DMRs for UN/CCL D.18A and UN/EDIFACT D.18A is the 2 March 2018.

3-2 2 January 2018:

UN/CEFACT is pleased to announce the launch of a project on Sustainable Tourism. This project aims to enhance rural tourism as a stand alone activity basing on experience programs for example, which can help to vitalize or revitalize the area. This project shall develop a Green Paper which shall explore how sustainable tourism would function in vitalizing local economies, provide a definition of sustainable tourism, and bring to light some examples of experience programs. If you are interested in joining this project, please contact the project lead, Mr. Sachin A Mehta.

3-3 21 December 2017:

UNECE Secretariat has released the 2017-2 UN/LOCODE directory
編集部 注)追加内容と追加後登録内容はJASRTPROホームページで検索出来ます。

3-4 12 December 2017:

The Core Component Library (CCL) D17B and XML Schema D17B have been validated by the Validation Focal Point and approved for publication. They are now available on the UN/CEFACT website.

3-5 21 November 2017:

UN/CEFACT is pleased to announce the opening of the 60-days Public review of the technical specifications for the electronic road consignment note (e-CMR Project). All eventual comments can be addressed using the prescribed template by 20 January 2018.

3-6 21 November 2017:

Online registration for the 31st UN/CEFACT Forum in Geneva, Switzerland is open now.

3-7 15 November 2017:

The UN/EDIFACT directory version D.17B has been validated by the BPS Validation Team and approved for publication. It is now available in the UN/EDIFACT section of the UN/CEFACT website and can be downloaded from the UN/EDIFACT Directories

3-8 6 October 2017:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the new project entitled "Sustainable Procurement" Project. The purpose of this project is to identify policies, standards and good practices for sustainable public and private procurement, and their impact on trade facilitation. The project also identifies common requirements and provides recommendations as to their use in such a way to minimize administrative burdens and facilitate cross border trade and access of transition and developing economies to procurement opportunities worldwide, in line with both the WTO Government Procurement Agreement and the WTO Trade Facilitation Agreement. For more information, contact the Project Leader: Enrico Camerinelli

3-9 3 October 2017:

UN/CEFACT is please to announce the launch of a project on Single Submission Portals. In the recent terminology technical note, UN/CEFACT developed alternative vocabulary for solutions which can offer similar facilitation measure to a Single Window but that may not cover all the aspects of the Recommendation 33 definition. This project will develop guidance on one such type of solution, setting out the variations that may exist and what governments and trade can do to facilitate their establishment. If you would like more information, please contact the project lead, Ibrahima Diagne or co-lead Kepeng Li.

3-10 October 2017:

UN/CEFACT is pleased to announce the launch of a project on Smart Containers. This project will look at the business processes and potential data to be exchanged between smart containers and the rest of the supply chain actors, notably in view of expediting border clearance. If you are interest in joining this project, please contact the project lead, Hanane Becha.

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43巻 第10号 通巻第470号

・禁無断転載

平成30年2月26日発行 JASTPRO刊17-10

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