

# JASTPRO 481

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2019-02

## 今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(45) ..... 1  
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事2. 国連CEFACTからのお知らせ ..... 11

＝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(45)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

## はじめに

貿易取引が、その海上貨物の物流をベースに、二種にグループ化されることは、Incoterms® 2010で明確にされている。このため、port-to-portの運送のみを対象にする4種の貿易取引条件に、しばらく焦点を当ててきた。とりわけ、伝統的に代表的なFOB、CFR、CIFについて検討してきた。これらの条件に共通の特色は、「積地渡し」契約であり、CFRおよびCIFは「書類渡し」による契約の履行が特色とされ、積地における現物渡し条件とみなされてきたFOB条件であっても、「荷為替決済特約」付きの売買契約にすれば、C系条件と近似することになる。このため、運送書類 (shipping documents) を買主に提供することが重視され、特に、所定の条件を満たした船荷証券 (B/L) の提供が契約履行の要になっていることは、周知のとおりである。

他方、今日の国際規格のコンテナによる国際複合一貫運送の一般的普及の実情から、これらのFASを含む4条件が売買契約条件として採用される取引は、多くの場合、主として航海備船契約による大量運送を対象にしている。このため、航海備船の下に発行されるB/Lの機能と備船契約の関係が、売買、運送の両契約の面から、明確に理解される必要がある。

航海備船契約は、船舶の運航効率を考えれば、満船積み (full and down) にするのが望ましい。他方、競争力のある運送貨を提供するためには、船舶の大型化は避けられず、原油、鉱石、石炭、穀物などの原料や資材の運送に特化した専用船は、10万トンを超える例は珍しくない。したがって、2港以上での荷揚げ、あるいは2人以上の荷受人が存在することが、しばしば見られる。(A) 大型の事業開発に伴う数量契約 (Contract of Affreightment=COA 契約) の場合に見られる運送品の一手積みかつ包括的引き取りは、大手関係企業間の継続的取引に限られると思われる。そして、海上運送契約の理論上は船荷証券によらず、海上運送状 (Sea Waybill=SWB) でも事足りるであろう。なぜならば、一件ごとの決済と金融担保の仕組みを利用せず、(定期的な精算に基づく) 送金決済が継続的な取引契約の一環として取り決められるのが、日本でも通常だからである<sup>1</sup>。これに対し、(B) 大手引取り業者 (専門商社、国際商品のトレーダーなど) から、港ごとに分割して引取る卸取引、比較的少量の小売り取引の場合や当座の現物手当のspot型の取引 (現物単航) の場合、一航海に複数の独立した荷受人が存在する<sup>2</sup>。その結果、当初の元請けの航海備船運送は一契約であっても、洋上転売により満船積みで運送されてきた国際的商品 (commodity) を、数港に分けて、分割して荷揚げすることもある。Incoterms® 2010に定めるFAS以下の4条件のそれぞれにおける売主の義務A4は、それを前提にして、既積品の調達による買主への物品の提供を定めている<sup>3</sup>。本稿では、(B) を対象にし、積込み式船荷証券 (shipped B/L) が発行されることを想定し、多少の検討を加えておきたい。

- 
- 1 SWIFTを介して精算後に決済する仕組みなどは、中島真志・宿輪純一『決済システムのすべて』東洋経済新報社、第3版、2013年、第1章参照。
  - 2 この点は、北海原油のヨーロッパ域内における取引に顕著で、後述のVoest Alpine Intertrading G.m.b.H. v. Chevron International Oil Co. Ltd.事件, [1987] 2 Lloyd's Rep.574がその典型であろう。
  - 3 専門商社や総合商社が、受け荷主を代表して、それら商社のうちの一家が対外的な購買、運送の代表者=旗振り商社となる日本における取引については、浜谷源蔵『最新貿易実務』同文館、2008年、p.382以下を参照されたい。

航海備船契約とB/Lの関係、B/Lの売買契約上の機能、信用状付き荷為替決済とB/Lの遅着と「仮渡し」の慣行を取り上げたい。それに付言して、コンテナ船のような高速船による運送と港湾情報システムとしてERS (electronic release system)における仮渡しの課題に言及しておきたい。終わりに、「仮渡し」(「保証状」に基づく運送品の荷受人に対する引渡し)における保証状と区別されるべき「補償状」について少し説明し、紙幅を満たしておきたい。

## 1. 備船契約の下で発行されるB/Lと売買契約の原則

航海備船契約に基づいて発行されるB/Lといえども、荷為替決済上、銀行経由で裏書譲渡され流通するときは、B/Lに記載されている内容が事実として重視される。B/Lに仔細が記載されない航海備船契約の事情は、B/Lの流通性を損ないかねないので、B/Lに関する統一条約を適用する旨が宣言されるいわゆる至上約款 (Clause Paramount) の挿入により除外される。このため、B/Lに定める内容が、運送契約の内容となる。すなわち、B/L自体が契約証(あるいは善意の所持人に対しては契約書)として扱われる。その上、(1) B/Lの記載(表示)に高い証拠力を認める文言証券性が確立している。売買契約上は、これにより、納期=船積み日、積込み数量、運送品の状態・荷姿、積付け場所など示す受取証としての機能が重視される。さらに、(2) 運送責任の規定、運送経路、運賃負担条件など運送契約の証拠書類である。荷受に際して、(3) B/Lの受戻しによってのみ、運送人は運送品の引渡義務を履行すべきことが原則とされる。

とりわけ、この(3)が荷為替決済の大前提であり、B/Lの金融担保性そのものである。これは、CFR、CIFの両貿易慣習の形成と並行して、1855年の英国船荷証券法の制定により確立したものである。それは、売買契約上は、契約品の引渡し=B/Lの譲渡と解し、代金決済と同時履行性を帯びるものとみなされた。しかしながら、近距離の運送の場合や高速船の登場によるB/Lの仕向港到着の遅延が、契約品の迅速な引取りを遅らせ、仕向港における滞船、運送品の滞留などによって、保管経費 (carrying charges) の負担が重くなることも顕著になってきた。

近年は、これに対してB/Lを使用しない決済、すなわち、荷為替決済を回避して、送金決済とする。B/Lの代わりに海上運送状を使用する。履行保証のためのStandby L/Cを用い、送金決済の履行保証とする、書類情報を電子化するとともに、電子データの照合の結果に対し銀行が支払い保証を与えるBPOモデル、電子B/Lを採択するなどの方策やモデルが提案されて来た。これらの現象に対し総体的に、「B/Lの危機」と呼ばれることは周知のとおりである<sup>4</sup>。

FOBなどの各売買条件は、積地渡しであり、積込式B/Lの提供によって、契約品の引渡義務が履行されるので、その時点で買主に対する代金支払請求権が成立する。しかし、船積地に決済代理人を買主が置いていないかぎり、代金の積地出荷払い (payment on shipment) は実行できないので、必ずとB/Lと引

4 新堀 聡『現代貿易売買』同文館、第4版、2001年、p.212以下参照。抽象的な理論としての完成度と妥当性は、その後の事情・制度の変化によって弱まり不都合なものになることは、人間社会においては普通に起こりうる。その不都合を抽象的な理論で解決しきれないから、「通常の実務慣行」(usual practice)を共有せざるを得ない。しかし、その慣行にも別の不都合がついて回る。したがって、一貫性を維持する仕組みを、取引当事者は工夫しなければならないが、それが容易でない。受取式B/L (received B/L) が承認されるまでは、B/Lは積込式 (shipped B/L) に限られた。航空郵便が発達するまでは、本船が仕向港に早く着き、運送品の代金決済に必要な荷為替書類が銀行経由で遅れて仕向港に到着すると、仕向港の埠頭に運送品が滞留する、不定期船を仕向港に留め置くために、滞船料が発生するなどの、不都合が深刻であった。これを回避する慣行として、積込式B/Lが本船への運送品の船積み完了前に発行される慣行も生まれた。これも、B/Lの要因証券性に抵触するという問題が伴った。理論と実務的慣行の関係を理解する契機として、留意すべきことと思う。

き換えに買主が取立銀行に支払う荷為替決済を選択せざるを得ない。これを本質的契約条件にしたのが、CFR及びCIF条件である。そして、B/Lの3機能が具体的に充足されていることを定め、そのようなB/Lの受戻しにより買主による契約品の引取りとされ、代金決済との間で同時履行性が原則とされたことは、売買の法理としても実務家に周知のところである。

## 2. (B) タイプの航海傭船契約と伝統的な「仮渡し」あるいは「保証渡し(LOI)」の慣行

国際商品の航海傭船に基づく運送においては、イギリスの判例を見れば、依然として保証渡しが少なくないことが判る。特に、洋上転売 (sales of cargo afloat, high sea sales) の場合、相当程度に信用状付き荷為替決済条件が採用されて、結果的に、保証渡しが少なくないことが、取り上げる事例の検討を通じて明らかになった。

まず、一つの典型例を紹介し、説明を加えておきたい。

北海産Brent Oilの先物売買の方式については、Voest Alpine Intertrading G.m.b.H. v. Chevron International Oil Co. Ltd., [1987] 2 Lloyd's Rep.574に詳しい。やや古い先例だが、契約品の引渡に関して、国際商品先物取引の実務の一環を理解する意味で参考になると思われるので、紹介しておきたい。

本件の連鎖取引(chain or string transactions)における標準契約(Standard Contract)の条件は決まっており、FOB Sullon Voe Oil Terminal, Shetland Island, UKが引渡場所として示され、納期は月決めとし、売主は予定の積込み期日初日からロンドン時間の15日経過前に、買主に3日間の積込み期間(いわゆるcargo readinessに相当)を指定する。決済条件は、B/Lの日付から30日以内とし、信用状付き決済とする<sup>5</sup>。数量は、60万バレル、+/-5%の許容幅とする。これを基に、The Brent Forward Marketに先物として市場に出され、多くの原油取引業者が、同一の積荷の売り買いを交錯させる<sup>6</sup>。信用状付き決済が選択されるのは、取引当事者、とりわけ買主の財務の健全性を重視するからである。航海日数が短いことも多く、荷受人がこの条件で積荷を引き取るためには、信用状付き決済と併せて、いわゆる保証渡しが必要になる<sup>7</sup>。すなわち、保証状を提供する金融機関が運送人及び売主にも予測でき、安心感が伴う。この市場から、1件の実需取引が生まれるとしても、信用状条件の決定には、標準契約の条件の他に、受益者、仕向港、売買(引き取り契約の)条件などが明確になる必要がある。先物市場で、当初のFOB採算からCFRもしくはCIF採算に切り替わることもあると思われる。なぜなら、当初、元売りの石油会社がFOB採算で市場に商品を提供し、その後の取引業者がタンカー船を保有し、第三者にCFRあるいはCIF採算で売却することもありうるからである。

この種の航海傭船による国際商品の売買においては、大手の取扱業者(major commodity traders)は、最初から仕向港を一定の範囲(range)に設定し、その取扱業者がFOB仕入を行い、卸の洋上転売を

5 決済をB/Lの日付から30日以内とするのは、先物の精算に時間を要するためと思われる。

6 この事案では、a daisy chainと呼ばれた。その過程で、同一の会社が売り買いの双方の立場に立つときは、circleやloopが生まれ、いわゆる鞆取り(bookout)が行われる。この鞆取りは、GAFTA(穀物及び飼料用穀物取引協会)の標準約款第100(C系条件用、2016年改定版)第24条にも規定されている。GAFTAのHP、<https://www.gafta.com/All-Contracts>が掲げる契約書のひな型を参照されたい。

7 現在では、保証渡し(LOI)というのが妥当だろう。かつては、保証状(Letter of Guarantee=L/G)が慣用され、運送人に対し荷主側が差しれる確約書である面が強調された。しかし、運送人が、荷主の仮渡し(保証渡し)の要請に応じた結果、B/Lの所持人に対し運送人が負担することのある損害賠償責任に対し、荷主が運送人に補償する(indemnify)ことに主眼がある。このため、中身を反映する呼称は、Letter of Indemnity (LOI)と呼ぶべきだろう。英米の判例でもLOIが使用されている。

CFRもしくはCIF条件でまとめる企図の下に、傭船者として特定の港を選択し、順次寄港し、最終の寄港地で運送品を揚げきる仕組みを、傭船契約に基づく仕向港選択権の確保により織り込んでおくのである。したがって、元請けの傭船者（F系であれば買主、C系であれば売主）は、船積港における積荷の船積の前後を問わず、市場を通じて需要家に積荷の売り込みを図らなければならない。この種の取引は多段階に及ぶ連鎖取引であることも少なくないようである<sup>8</sup>。

下記に注記の事案、*Navig8 Chemicals Pool Inc. v. Glencore Agriculture BV (The "Songa Winds")* [2018] EWCA Civ.1901; [2018] 2 Lloyd's Rep.374(CA)を参考例として、紹介しておきたい。本船は、石油および化学品用のタンカーで、船主はSonga Chemicalである。複数荷主の間のグループ Navig 8(原告)に、本船は、Shelltime 4書式により定期傭船に出された。傭船者(原告)は、Vegeoilvoy 航海傭船書式の改定版により、2016年2月2日に被告のGlencoreに航海傭船に出し、ウクライナの港から19,000トンのヒマワリの種子の粗油(crude sunflower seed oil)を運送し、インドのNew Mangalore港およびKakinada港間(range)の任意の港で、被告が指定する仕向港で荷渡しすることとなった。運送人は、荷揚港における代理人にInteroceanを指名した。これにより、Glencoreは、第三者(Agritrading)との間で2016年1月下旬に結んだ6,000トンの植物油の売買契約に充てることを予定した。引渡条件は、C&F pumped out at New Mangarole or Kakinadaであった。したがって、決済も荷為替によるものと思われる。

2016年3月13日頃、航海傭船契約による積み荷役を終え、同日付で指図式のB/Lが発行され、転売先である下記のRuchiが着荷通知先に指定された。3月16日に、GlencoreとAgritradingの売買契約は、買主としてAvantiに入れ替え、価格の点を除きほぼ先の契約と同内容の売買契約とした。Avantiは、さらに、Ruchiと同じ6,000トンを転売した。

揚げ荷役の開始に際し、B/Lの原本が未着であることが明らかになり、P&Iクラブの標準書式による2件の運送人宛の保証状を用いて仮渡しすることが被告のGlencoreにより要求された。一件は、4,000トンに対する4月6日付けのもの、もう一件は、2,000トンに対する4月13日付けのもので、Avantiもしくはその代理人と思われる者に仮渡しすることをGlencoreが運送人に要請するもので、仕向港は、インドのNew MangaloreまたはKakinadaであった。このGlencoreの保証状を基に、定期傭船者のNavig 8は、船主宛に、別途、保証状を差し入れた。このNavig 8の保証状は、定期傭船契約に基づくものであることは、Glencoreと船主の間で共通の認識だった。New Mangaloreで4,000トン、Kakinadaで2,000トンが、Glencoreの指示により、Interoceanの手で荷揚げされ、陸上のタンクに収容された。

仮渡しによる損害賠償を請求されたと思われる船主が、定期傭船者にその保証状に基づく、補償請求をした。定期傭船者は、航海傭船者のGlencoreの保証状に基づき、内部求償を請求した。Glencoreの保証状には、航海傭船契約の条項に基づき、有効期限がその発行日から3か月に限定されていた。その期限到来前に定期傭船者から請求がなかったことを理由に、Glencoreに対する保証状に基づく補償請求は却下された。

このように、仕向港到着までの間に、売買契約が連鎖し、それぞれに保証状による仮渡しの特約されてい

---

8 石油製品の連鎖取引に関する最近の事案、*Euro-Asian Oil SA v. Abilo (UK) Ltd.*, [2016] EWHC 3340 (Comm); [2017] 1 Lloyd's Rep. 287、および食用油脂のCFR条件の売買で、ウクライナから積出し、インドのNew Mangalore/Kakinada range内の荷揚港指定権を大手商社、Glencoreが航海傭船者として留保する事案、*Navig8 Chemicals Pool Inc. v. Glencore Agriculture BV (The "Songa Winds")* [2018] EWCA Civ.1901; [2018] 2 Lloyd's Rep.374 (CA)などが最近の例である。

る。そして、各々の保証状の条件と有効期限に注意すべきことが、この事案から理解できる。

もう一件の事案、Euro-Asian Oil SA v. Abilo (UK) Ltd., [2016] EWHC 3340 (Comm); [2017] 1 Lloyd's Rep. 287においては、契約品は、低率の硫黄分を含むディーゼル油 (ULSD=ultra-low sulphur diesel) 約 20,000MT, 価格US\$1,600万であった。数量条件は、+/-10% at Seller's optionであり、Delivery Clauseとして、“cif one safe port/berth Constanza in one full cargo lot per m/t tbn--と規定されていた。決済条件については、信用状付き、B/Lの日付から120日以内の手形満期とし、保証状による仮渡しを許容する(すなわち、原文では、“Payment was to be by letter of credit, at 120 days after B/L date against presentation of original documents--in the event that the original shipping documents were not available when payment become due, payment was to be effected against presentation of the commercial invoice and seller's letter of indemnity--in a format acceptable to buyer and countersigned by a first-class international bank acceptable to buyerとされていた)。

このような規定から、国際商品の連鎖取引は、信用状付き決済が稀ではなく、必然的に手形満期の関係で、「仮渡し」が珍しくないことを理解されたい。ただし、下線部に注意されたい。buyer'sとなっていないのは、原油の取引には、B/Lの代わりにfax releaseと呼ばれる荷受人への荷渡し方法が採用され、運送人に対し買主に対する仮渡しを許容する趣旨の売主の保証状と思われる<sup>9</sup>。

また、これらの事案において、決済条件も荷為替決済ないし信用状付き荷為替決済が売買契約条件とされている。同業者仲間間の取引が多い原資材品の取引であるが、当座仕入品の手当てのための国際的な洋上転売の場合には、運送品の引き取り相手(買主)の信用を慎重に査定し、取引の安全・安定を図る必要性が高いものと思われる。また、往々にして、原資材の買主がいわゆる途上国に少なくないことも、これに寄与していると思われる。したがって、B/Lの差し替え(switch B/L)も必要になり、さらに、積荷の速やかな引き取りのために、保証渡しも行われることがある。保証渡しを行う場合、運送人は慎重に対処し、誤渡しの結果、横領の責任を問われ、損害賠償責任を引き受けることのないよう十分注意する。すなわち、保証状を差し入れる者が、「荷受人」の側の一流の取引銀行、あるいは信用状の発行銀行であることを、運送人は要求する<sup>10</sup>。

B/Lの差し替えについては、国際商品市場を介する洋上転売においては通常のことであり、着荷通知先として記載されている荷主が、担保物として銀行に留保されている既発行のB/Lの貸渡しを受けて全通揃えて運送人に戻し、新たな荷受人および仕向港を記載したB/Lの発行を運送人に請求する。これを、転売先の買主のために金融を供与する銀行に戻し、転売者は先に差し入れた保証状を取引銀行から回収する(これは、供給源が相手方に知られるので、売主にはその後取引上不利になる恐れが生じる)。このようにして、

9 [2016] EWHC 3340 (Comm), [38-45]参照。Great Eastern Shipping Co., Ltd. v. Far East Chartering Ltd. and Another (The “Jag Ravi”) [2011] EWHC 1372 (Comm); [2011] 2 Lloyd's Rep. 309 (QBD, (Comm Ct))におけるC/Pの規定(Copy of LOI to be acceptable. Copy of BS/L (筆者注、Bills of Ladingの略) to be attached with LOI)から判断して、同様の実務と推測される。なお、備船貨物の洋上転売において種々の保証状が使用されていることにつき、Oldendorff GMBH & Co. KG v. Sea Powerful II Special Maritime Enterprises (The “Zagora”) [2017] 1 Lloyd's Rep. 194 (QBD, Comm Ct)を参照されたい。

10 前述のEuro-Asian Oil SAの事案では、Credit Suisse AGなどの著名な銀行が保証状を発行していた。そのような銀行は、積荷が既に荷揚げされ倉庫などに保管されているとき、あるいは液体貨物の場合でタンク貯蔵業者の管理下にあるとき、保管証明書(= holding certificate)ないし包装品などの倉受証(warehouse receipt)の提供を荷受人に求め、仮渡品の処分に制限を加えることがある。これは、輸入担保貨物保管証(Trust Receipt, T/R)によるB/Lの貸渡しの実務にも通じる。

荷為替金融に応じる銀行が、自行宛(to order of the bank) B/Lを担保として常に保有する<sup>11</sup>。

伝統的な「保証渡し」は、運送品の仕向港到着の時点で、その運送品に関するB/Lが、銀行の金融経路上にあり、輸入担保貨物保管証(T/R)に基づくB/Lの貸渡しもできない場合に行われる取引慣行である。この慣行の適法性について、日本の学説は積極的に解している<sup>12</sup>。すなわち、B/Lの着荷通知先に記載されている荷主から、未着のB/Lの受戻しは実行不能なので、B/Lの受戻し(presentation)なしに、運送人発行の荷渡指図書(a ship's delivery order; D/O)の発行を求める。その際、着荷通知先側が運送人に差し入れる書類が保証状(Letter of Indemnity=LOI)であり、荷主の他にその取引銀行もしくは荷主のために信用状を発行する銀行がその保証に加わる(いわゆるdouble guaranteeである)のが、運送人から見てより安全とされる。これと交換に、運送人は荷渡指図書を荷主に交付する。その後、荷主がB/Lを入手できたときは、それを運送人に戻し、荷主は先に差し入れた保証状を回収することはもちろんのことである。なお、洋上転売および保証渡しのために、買主に提供される運送書類がB/Lではなく、D/Oに代わっても、CIF契約の書類渡性を変えるものではないとされる<sup>13</sup>。コンテナ・ターミナル(container freight station=CFS, container yard=CY)内での安全管理、荷役の自動化、作業情報などの電子情報化の進展が、仕向港においてB/Lと交換に発行され交付されるD/Oの物権性を高め、上記の解釈につながったものと思われる。しかし、航海備船により運送される積み合わせ貨物を、D/Oにより分割して引渡す場合においては、金融担保の観点から、個別のD/Oに対する担保力はやや弱い。なぜならば、未分割の状態でカバーされているB/Lの受戻しとD/Oの発行の間に所有権の確定問題が残っていると思われるからである。

今日では、この保証渡しを回避するため、海上運送状に切り替えB/Lの発行を求めない、あるいは「B/Lの元地回収」が見られる。後者は、運送人によるD/Oの発行は、船積港においてB/L原本全通が運送人に戻されたことを、Faxまたは電子メールで仕向港の運送人の支店または代理人に伝え、D/Oによる荷受人への荷渡しを指図する場合に行われる。これは、Telex ReleaseまたはFax Releaseとも呼ばれる。これは、法理上の検討は別にして、SWBと引き換えにD/Oを発行するのと同等の効果をもたらす。しかしながら、決済条件が信用状付きであるならば、信用状統一規則(UCP 600)第20条及び第21条の規定から判断して、荷為替決済上はSWBの使用が正統であると思われる。

保証渡しの結果、善意の第三者が運送品を取得すると、B/L所持人は、その者に対し民法上劣位におかれる<sup>14</sup>。このため、保証状を発行する者は、運送品の仮渡し後の処分に関して、運送品の占有を取得する者に対し、(B/Lを借り受ける輸入者が手形の名宛銀行に差し入れるT/R=輸入担保貨物保管証に類する書類を用いて)倉入れ、販売などの報告義務を課す必要があると思われる。荷為替決済により、B/Lを入手する銀行が保証に参加しておらず(single guaranteeのとき)、運送人に対しB/Lと引換えに運送品の引

11 そのような銀行が、B/Lの正当所持人として国際海上物品運送法上の運送品引渡請求権を行使できるとしても、紛議が発生したとき、直接の当事者としてそれに対応することは、信用状付き取引の場合、UCP 600第4条に規定する信用状取引の独立性の原則との関連で、疑問が残るだろう(Sea Master Shipping Inc. v. Arab Bank (Switzerland) Ltd., [2018] EWCH 1902 (Comm); [2018] WLR (D) 493事件参照)。この事件は、switch B/Lの発行の実務と背景に関して参考になるが、主たる争点はB/L約款に含まれる仲裁条項の効力に関するものであるから、本稿ではこれまでに止めたい。

12 『別冊ジュリスト No.121、『商法(保険・海商)判例百選』有斐閣、第2版、1993年、pp.192-193(栗田和彦)。

13 M. Bridge, *The International Sale of Goods*, 4th ed., Oxford U.P., 2017年, para.4.129参照。ただ、Bridgeは、金融機関がB/Lの担保力を重視する姿勢を考慮して、この点につき消極的だった(M. Bridge, *Commercial Sales*, 1993 J.Bus.L. 382-383)が、UK COGSA (1992)の制定の効果もあって、見解を改めたようである。

14 江頭憲治郎『商取引法』弘文堂、第8版(2018年)、p.314。

渡しを請求してきたときには、運送人はこれ応じなければならない。それができないと、B/L所持人である銀行に対し、損害賠償責任を運送人は負担しなければならない。そして、内部的には、運送人は保証状を発行した者に対し補償請求するほかない。結果的に、保証状の一人の発行人の財務に依存することになり、その者が銀行取引停止になったりしていると、運送人の負担のみが残る。信用状付き決済条件の場合、運送人に保証状を差し入れるのは、荷受人である買主と信用状発行銀行が連帯するいわゆるdouble guaranteeによるべきである。信用状なしの荷為替決済の場合には、B/Lに基づき運送品の引渡請求をする銀行が明らかでないこともあり、荷受人である荷主が運送品の流通経路の管理について明確に示さない限り、保証状を発行することは荷受人の取引銀行にとっても危うく、難しいであろう。

この場合の保証状は、冒頭に説明したB/Lの権利証券性に関して、B/L未着に対応するためのものである。序ながら、運送人が、荷送人に対しB/Lを発行するとき、運送品に外観上の異常があれば、故障摘要書き(remarks)が記入される場合の補償状について触れておきたい。Remarks付きのB/Lは呈示書類として不適格になり、荷為替の取組みが銀行に拒否される。そこで、摘要書きが、内容不知文言あるいは慣習上周知で許容される類のもの、例えば、液体貨物の金属容器が中古(used)と表記されていても、錆や漏れの危険を示していないとき、あるいは鋼材の取引に通常見られる錆危険の可能性を示唆するとき=いわゆるrust clauseに過ぎないものは別にして、Remarksを取り除き、無故障(clean)B/Lの発行を求める際にも、荷送人が運送人に保証状を差し入れる実務慣行がある。欺罔の意図がなく文言証券性を害しないときは、この保証状の慣行は有効性を認められる<sup>15</sup>。前者の保証状と区別して、この後者の場合には補償状と称される。なお、売買契約数量が60 casesであるとき、dock receiptに“2 cases missing”と記載されたにもかかわらず、B/Lには補償状により60 casesと表記してもらい、売主(荷送人)が買主(荷受人)に、2 casesを別途空輸するので断って、B/Lの不実記載を運送人と争わないように要請することで、荷為替決済上も円滑にゆき、商業上の解決としては妥当であろう。ただし、当事者間に信頼関係が確立しているときに限る。

ただ、コンテナ化が進んでいる定期国際海上運送あるいは複合一貫運送では、運送品の外観状態(apparent order and conditions)は、FCL貨物の場合には、コンテナ自体に関する摘要書き(remarks)であり、運送責任の開始時点の問題よりも、機器受渡証(EIR=Equipment Interchange Receipt)によるコンテナの提供時点において、荷主またはNVOと実運送人間で処理すべき課題である。この場合は、実運送人発行のB/Lに内容不知約款(contents unknown, said to contain, shipper's load and countなど)が記載されるのが普通である。運送人にとり、荷送人の通告の正確性を判断する材料が必ずしも十分ではなく、また、(実入りコンテナの総重量の証明を除き)それを確認する時間的余裕がないのが実情である。したがって、コンテナ内の運送品の種類、明細、重量などの記載について、運送人に責任を課するのは容易でない(SOLASに基づく実入りコンテナの総重量、VGMは別だろ)。これに対し、LCL貨物の場合には、CFSにおける混載に際し、契約運送人が気づき、梱包の異常などをその受取証に記載するとき、COGSAにいう「外観上の状態」に関する摘要書き(remarks)に該当する。この場合には、保証状が役立つことがあろう。

### 3. B/L未着に対する保証渡しに代わるPIN codeの使用の適否

コンテナ船の運送人による実入りコンテナの引渡しに関する事案で、仕向港における速やかな荷渡しを行うために設けられているERS(=electronic release system)の打ち出したPIN(=personal identification

15 江頭、前掲書、p.312、中村真澄・箱井崇史『海商法』成文堂、第2版(2013年)、pp.203-205参照。



number) codeが、荷渡指図書 (delivery order=D/O) を代替するか否かが争われた。すなわち、Glencore International AG v. MSC Mediterranean Shipping Co. (The MSC “Katrina”), [2015] EWHC 1989(QBD, Comm Ct); [2015] 2 Lloyd’s Rep.508)を紹介しておきたい。仕向港における運送品の迅速な荷渡しのために導入されるB/L情報伝達の電子化を考える上で参考になるとと思われる。

Glencoreは、豆炭状のコバルトを収容した3本のコンテナの運送に関し、運送人のMSCに対し、誤渡し (misappropriation)、寄託契約違反などを理由に、損害賠償を請求した。運送は、オーストラリアのFremantle港とベルギーのAntwerp港間で、MSC発行の指図式B/Lに基づき行われた。

着荷通知先は、荷送人であるGlencoreの仕向港における代理人であった。積荷が仕向港に到着した時、ERSで積荷の荷扱いが行われ、B/Lと引換えに紙の荷渡指図書もしくは荷渡証 (release note) を運送人は発行せず、代わりに、コンピュータが打ち出したPIN codeを運送人に提示して、引き取る仕組みであった。その際、着荷通知先には個別にPIN codeが付された3本のコンテナの引渡しを、運送人は電子メールで荷受人に通知した。着荷通知先の者が、コンテナを引き取ろうと現場に出向いた時には、2本のコンテナは既に不明の第三者により引き取られていた。Glencoreは、運送人のMSCに対し、B/Lの規定に従いD/Oと引換えに積荷を引き渡すべきだった主張した。これに対し、MSCはB/Lの規定に従い、あるいはERSの使用は許容されるとの黙示の条件に従い、積荷の引渡しを行ったと抗弁した。

判決は、Glencoreの主張を認め、B/LもしくはB/Lの受戻しによるD/Oと引換えに積荷が引き渡される以外の荷渡方法に荷送人が同意することはあり得ないとした。この事案以前の過去の度重なる取引経験に照らしても、D/OにERSに基づくPIN codeが含まれると解することはできないと判示された。Glencoreの仕向港における代理人であり、着荷通知先である当事者が、MSCのERSに基づく荷渡方法に同意していないし、また、そうする権限をGlencoreから与えられていなかったとも指摘し、MSCの主張を退けた。要するに、正当に運送品を引き取る権利を有している者に対する運送人のB/L上の義務が、仕向港のERSのPIN codeの使用により免除されるものではなく、PIN codeは、B/Lの受戻しに基づくD/Oに該当しないと判示された。

B/Lが発行されたときは、運送品に関する処分は、B/Lに基づいて行う。B/Lの受戻しを受けて、運送人がD/Oにより運送品の引渡しを確約することはイギリス法でも文書によるべきものとされ (UK COGSA (1992), 第1条4項)、また、そのような文書により引渡請求権を取得する者は、B/Lの所持人と同等に扱われる (同法、第2条1項(1)および(3))。日本法上も、B/Lの受戻しを受けて運送人がB/Lの提示者に荷渡しを約して発行する書類 (D/O) は、運送品の引渡請求権を証するものと解される<sup>16</sup>。したがって、日本法の下でも、電子データ (PIN code) を以てD/Oに代えることはできないと思われる。これを変更して電子データをD/Oと同等に取り扱おうとする取引実務は、その港において統一され安定的に利用されるものとして、関係者に周知されて確立し、その適用に関係者の同意があると十分にみなしうるものが、この事案により示唆されたものと思われる<sup>17</sup>。因みに、アントワープ港では、UN/EDIFACTによるCOREOR (Container Release Order) メッセージが交換され、PIN codeの使用によるFCLコンテナの引渡しが行われているようである<sup>18</sup>。

16 中村・箱井、前掲書、p.234。

17 M. Bridge (ed. by), *Benjamin’s Sale of Goods*, 8<sup>th</sup> ed. 2010, para.18-009も同旨と思われる。

18 A. Skopec, *PIN Chagrin: The Glencore Heist and EDI Through the Lens of Delivery Order*, 42 Tul. Mar. L. J. 221, 233 (fn.75), (2017).

UK COGSA (1992)に基づき海上運送状 (SWB) が発行されている場合には、アントワープ港と同様の実務が十分確立するときには、イギリスでもこの事案における判断とは異なる結論が導かれるかもしれない。なぜならば、SWBは権利証券性が認められていないので、電子情報化 (ERS) になじむからである。ただし、SWBに対する万国海法会 (CMI) 規則は国際統一条約ではなく、その扱いが各国の国内法に委ねられ、国際的統一性に欠けるところがあるので注意が必要であろう。

#### 4. 海上売買契約でB/Lの提供が重視される理由

「はじめに」で多少説明したように、B/Lは商取引上、3つの重要な機能を果たしている。それ以外に、貿易管理の観点から、B/Lそのもの、もしくはB/L情報の提供が求められることがあることは、周知のところである。運送人の積荷目録 (cargo manifest) の作成のために、あるいは貿易の安全管理のために積荷情報の事前登録制も、形式はどうであれ、積荷目録ならびにB/L番号を貿易管理当局に通知することを運送人に求めている (例えば、アメリカのImporter's Security Filing (ISF) では、B/L番号が電子的に提供されるべきデータに含まれている)。依然として、国際売買の荷為替決済が少なくないので、紙のB/Lが必要とされる。そうであるならば、紙のD/Oが使用される。ERSについて、運送関係当事者が理解し、その運用に同意して運送品が受渡され、荷渡しの安全性 (security) が維持されないと、Glencore事件のような事案が繰り返されるかもしれない。また、輸入申告関係の徴憑書類としてB/L重視の傾向は、多くの国で見られる (ただし、日本の関税法第68条は、輸入の許可の判断のために必要ならば、申告内容を確認するためにB/Lの提出を求めると規定し、B/Lを必須の徴憑書類としていない)。輸入関税が完済されるまで、当局が輸入品を留保するため、B/Lの提出を求めた国があったとも仄聞している。

このように、B/L重視の慣習的傾向は、物流の迅速性の要請にも関わらず、依然として強いように思われる。これに、傭船契約による運送品である国際商品の取引条件が、FOB, CFR, CIFなどであり、荷為替決済による書類売買性が固持されれば、B/Lの提供による契約の履行の考え方は根強いのこるだろう。

海上貨物の専用ふ頭=terminal operationを中心にして、NACCSのようないわゆるport community systemと称される国際物流に関する総合的な電子情報システムと施設が整備されることが、コンテナ貨物および傭船貨物ともに、安全かつ迅速な物流の前提になるだろう。AEO認定業者がそこに揃い、輸出入通関、総合的な物流サービス、いわゆる他法令関連の許認可などが一括処理され、交通の安全が確保されれば、国際複合一貫運送も円滑に実現できて、SCMの安全性の達成も期待できるだろう。それまで、B/Lの概念を基にする貿易実務は続くだろう。

国際商品の実需取引は、個品のSCMとやや趣を異にし、それらに相応しい港湾および荷役施設を備えているいわゆる工業港 (industrial port) が、船積港または仕向港となる。電子情報システムに加え、企業間信用に加え物流上の物的施設の充実、自動化が、個品中心の貿易実務とは大きく異なる取引実務につながっている。

#### おわりに

紹介した国際商品の洋上転売による連鎖取引の事案では、概ね、信用状付き荷為替決済が条件とされている。国際商品である原料・資材の先物取引においては、洋上転売も頻繁に行われていることが判る。また、転売先にいわゆる発展途上国の企業が含まれることが珍しくないようで、その際、相手先の財務的信用を確認したいとの売主の思いもあって、銀行信用状付き決済を通常の状態にしたいようである。必然的に、

信用状の法理により、呈示書類の信用状条件の充足が、信用状に基づく信用状発行銀行などの支払い義務の前提になるから、一種の履行保証を買主側は売主に求めていると考えることができる。信用状付き決済条件は、このような国際売買事案においては、依然として重要性を失っていないことが理解できる。

いわゆる、信用状条件の充足に、「厳密一致の原則」を適用するに当たり、銀行の「速やかな決済判断」を損ねることがないように、商品の明細、取引数量の過不足条件などに関する条件の記載が明確かつ柔軟であることが求められるだろう。

他方、国際不定期海上運送の効率を維持するためには、滞船料が発生したり、仕向港における運送品の蔵置保管・管理に経費が掛かり過ぎないように、運送品の速やかな引取りが求められる。しかしながら、B/Lで運送品がカバーされると、その受戻しなくして、荷受人は運送品の引渡を受けることを法理上できない。このため、「保証渡し」、「仮渡し」と呼ばれるB/L呈示なくして本船の仕向港到着次第、運送品を荷受人が引取ることができる慣行が、世界的に行われている。しかしながら、この慣行は便法であって、法的正当性には留保がつくことを、取引当事者は理解しなければならない。

国際海上コンテナ運送の場合には、港湾荷役の自動化に合わせて、電子情報による迅速な運送・荷捌きとして、本稿で触れたアントワープ港に導入されているシステムが、円滑に適用できる条件を、SWBの使用・普及を含めて検討すべきであると思う。ただ、SCMもBSPモデルも、全体最適とシステムの無謬性を強調するが、具体的な状況の中で、当事者が自由に取引を組み立てる判断と決定の重要性は失われていないと思う。

以上

## 記事2. 国連CEFACTからのお知らせ

### 1 18 February 2019:

This is to announce a 60-day public review until 19 April 2019 concerning the Buy-Ship-Pay Reference Data Model - Business Requirement Specification (BRS). Please use the Public Comment Log provided to facilitate the preparation of a Disposition Log by the Project Team.

### 2 7 February 2019:

Elections of UN/CEFACT Regional Rapporteurs, Monday, 8 April 2019.

Elections of Regional Rapporteurs to UN/CEFACT will take place on Monday, 8 April 2019, in Geneva during the 25th UN/CEFACT Plenary. The roles and responsibilities of Regional Rapporteurs are described in the UN/CEFACT Mandate and Terms of Reference, paragraphs 82 to 85. (ECE/TRADE/C/CEFACT/2017/15).

All interested candidates must complete the Candidate Form and provide a current Curriculum Vitae. The candidacies should be sent to the UNECE secretariat by 22 February.

### 3 5 February 2019:

Elections of UN/CEFACT Regional Rapporteurs, Monday, 8 April 2019. Elections of Regional Rapporteurs to UN/CEFACT will take place on Monday, 8 April 2019, in Geneva during the 25th UN/CEFACT Plenary. The Election Procedure is described in the UN/CEFACT Mandate and Terms of Reference paragraphs 52 to 73. The roles and responsibilities of Regional Rapporteurs is described in this same document paragraphs 82 to 85. (ECE/TRADE/C/CEFACT/2017/15). Please note that all candidates must complete the Candidate Form in full and must also provide a current Curriculum Vitae. Following guidelines from the UNECE Executive Committee, candidates have to be nominated by their country Head of Delegation / Government Agency / Permanent Mission. The nominations (including the completed candidacy form and CV) should be sent to the UNECE secretariat by 22 February 2019.

### 4 9 January 2019:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the “Cross Industry Delivery” project. Within the family of “Cross Industry” deliverables developed to support supply chain management, this deliverable aims to add the Receiving Advice to the already existing Despatch Advice and align them to the Supply chain reference Data Model. If you would like more information, please contact the project lead, Rolf Wessel.

**5 8 January 2019:**

UN/CEFACT would like to remind users that the cut-off date for submissions of new DMRs for UN/CCL D.19A and UN/EDIFACT D.19A is the 4 February 2019. For more information, please see the UN/EDIFACT DMR webpage. And that the cut-off date for submissions of UN/LOCODE requests for release 2019-1 is the 31 March 2019. For more information please see the UN/LOCODE webpage.

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10号 通巻第481号

---

・禁無断転載

平成31年2月28日発行 JASTPRO刊18-10

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](mailto:gyomu_dept@jastpro.or.jp)

**J**apan  
**A**ssociation for  
**S**implification of  
**T**rade  
**PRO**cedures