

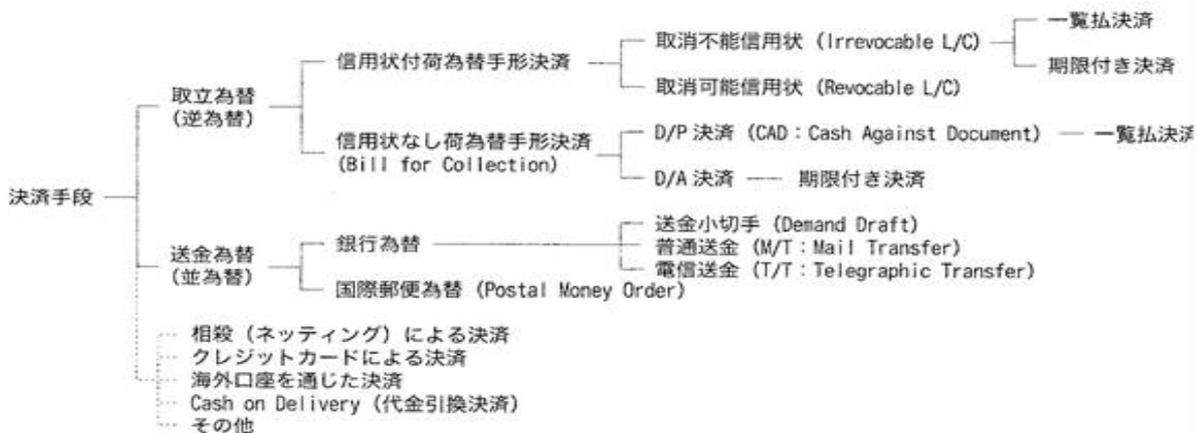
貿易実務に関する個別課題の考察  
 ～信用状、船荷証券、海上保険証券等について～

一般社団法人東京都中小企業診断士協会  
 城西支部顧問・著者 田口研介

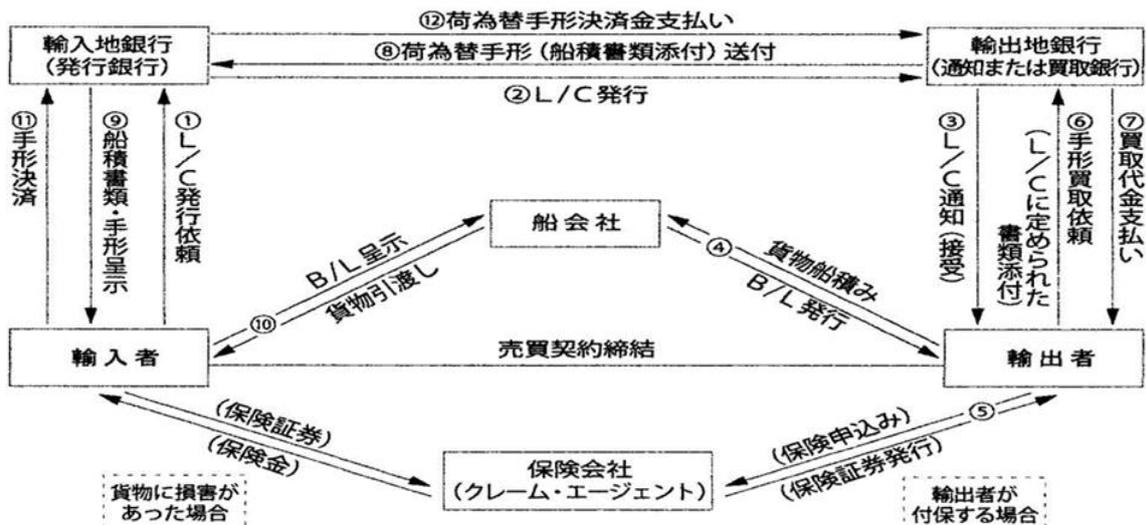
はじめに

貿易実務に関する個別課題の考察に入る前に、貿易取引における決済手段の体系的な理解と信用状付荷為替手形決済を中核とする貿易取引の全体像と船積書類の流れについて把握しておくことが重要である。

決済方法の種類



信用状付荷為替手形決済取引における貿易書類の流れ



(両図はジェトロの貿易ハンドブックより転載)

#### ◇経過報告

メーカーより「約定品の抄紙が完了し工場内側線貨車渡の準備が整った」旨の連絡があったので、海運業者に横浜港保税倉庫までの輸送手配を依頼したところ、後日、保税倉庫の入庫を確認した。上段の流れ図に基づき、主要な貿易実務のポイントを説明したい。

- ①②輸入者の申請に基づき輸入地銀行が信用状を発行、輸出地銀行経由、輸出者に到着する。
- ③輸出者の指示により業者が倉庫から貨物を搬出、通関手続を経て本船への船積を開始する。
- ④CIF 建に限り輸出者は海上保険会社と付保条件を決め、保険料を支払い保険証券を受取る。
- ⑤輸出者は信用状に定めた船積書類に輸入者宛の荷為替手形を添えて銀行に買取を依頼する。
- ⑥外貨建荷為替手形の場合、輸出者は決済日の為替相場を乗じた円建ての輸出代金を受取る。
- ⑦輸出地銀行は輸出者に支払済の荷為替手形を輸入地銀行に送付、銀行間で貸借記入される。
- ⑧輸入地銀行は船荷証券を含む船積書類を輸入者に引渡し荷為替手形の支払か引受を求める。
- ⑨輸入者は荷為替手形の支払か引受により船荷証券を入手し船会社に提出して貨物を引取る。
- ⑩荷為替手形の引受を選択した場合、ユーザンス期日に現金決済を行い貿易取引が終了する。

### Ⅲ. 貿易実務に関する個別課題の考察

#### 1. 信用状に関する事項

##### (1) 信用状の意味、利点、留意点

- 1) 信用状(Letter of Credit)の解釈：信用状は「輸入者の申請に基づき、輸出者が信用状の記載事項を完全に履行するとともに、貨物の引渡請求権を有する船荷証券を含む船積書類を信用状の有効期限までに輸出地銀行に提出することにより、輸入地銀行は輸出者に輸出代金の支払を確約した支払保証状」ということができる。
- 2) 輸出者の利点：信用状記載事項を完全履行する限り、輸出者が振出した荷為替手形を輸出地銀行が買い取ってくれるので、輸出契約履行の確実性と輸出代金の回収が保証されることになる。
- 3) 輸入者の利点：信用状記載事項に合致した船積書類でないと、輸出地銀行は輸出者が振出した荷為替手形の買取に応じないから、輸入契約履行の確実性が担保されることになる。
- 4) 留意点：
  - ①輸入地銀行にとって信用状の発行は輸入者への与信行為になるので、輸入者は輸入□契約を締結する前に信用状の発行について輸入地銀行の承諾を得ておく必要がある。
  - ②信用状の発行手数料は輸入者の負担になるので、発行手数料について銀行に照会しておく方がよい。
  - ③信用状を発行する輸入地銀行の国際金融市場における適格性に問題がある場合、輸出地銀行は輸出者振出の荷為替手形を買取ってくれないので、適格性の有無について調査しておかないといけない。

##### (2) 信用状の種類と仕組み

- 1) 取消不能信用状 (Irrevocable L/C) と取消可能信用状 (Revocable L/C)

信用状統一規則第 2 条に「名称の如何を問わず、信用状は取消不能（撤回不能）である」と規定しているため Irrevocable L/C でなければならず、Revocable L/C は論外である。なお、信用状を受取った段階でその点を見極める必要がある。

- 2) 確認信用状 (Confirmed L/C) と無確認信用状 (Unconfirmed L/C) : 格付の低い銀行が格付の高い銀行の確認 (支払保証) を得て信用度を高めた確認信用状とそうでない無確認信用状とがある。
- 3) 譲渡可能信用状 (Transferable L/C) : 輸出者が一回限り他社に譲渡が可能な信用状のことである。
- 4) 回転可能信用状 (Revolving L/C) : 一定期間内において、同一商品を同一相手と反復的に取引する場合に発行される信用状であり、手間と費用が軽減される利点がある。
- 5) スタンドバイ・クレジット (Stand-by Credit) : 日系現地法人が現地の金融機関から資金調達する場合、親企業が現地法人の借入債務を保証する信用状である。
- 6) 指定信用状 (Restricted L/C) : 荷為替手形の買取銀行が指定されている信用状であり、自社の取引銀行が指定銀行でない場合、指定銀行に手数料を支払って買取ってもらうことになる。

### (3) 信用状の統一規則

信用状の要件に関して各国の法律の相違から発生するトラブルを回避するため、国際商業会議所が統一基準、The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP) を制定している。現在 2007 年に改定された UCP600 が適用されているが、前版の UCP500 も一部適用されているので、どの基準によるかについて、信用状に明記しておく必要がある。

#### ○UCP600 の取り決め

- ・ irrevocable の表示がなくても取消不能信用状として扱われる。
- ・ 郵送中に船積書類が紛失した場合であっても、信用状発行銀行の輸入者の債務保証は免れない。
- ・ 信用状の金額・数量における about, approximately の表示は 10% を超えない範囲とする。
- ・ 信用状条件との不一致 (discrepancies) が原因で発行銀行の買取銀行に対する異議申立は船積書類の受領日の翌日起算 7 営業日から 5 営業日に短縮する。
- ・ 船積時期に関して prompt, immediately, as soon as possible の表示があっても無効である。to, till, until, from の表示があった場合、各記載日を含むとされる。船積期限について from は当日を含むが after は含まない。beginning, middle, end は 1-10, 11-20, 21-月末とし両端日を含む。

#### ○取消不能信用状の例示 (筆者作成)

<b>Bank of America Corporation New York</b> (address)	
Date of issue : April 30, 2015	Credit No.12345
Advising : (通知銀行・買取銀行) Mitsui-Sumitomo Banking Corporation, Tokyo (address)	Applicant : (発行依頼者・輸入者・支払者) A.B.C. Trading Co. Ltd. New York (address)例示
	Amount : US\$960,000( say nine hundred sixty thousand US Dollars only)

Bill of Lading must be dated on or before April 30, 2015 (船積期限)	Expiry date of this Credit : May 15, 2015 (信用状有効期限)
<p>Dear Sirs :</p> <p>We hereby issue in your favor an irrevocable Letter of Credit which is available by negotiation of your Bill of Exchange at sight drawn on us for full amount bearing the name of applicant, the number and the date of Credit to be accompanied by the following documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Signed Commercial Invoice in 2 copies.</li> <li>• Packing List in 2 copies. America</li> <li>• Full set of clean on board ocean Bill of Lading made out to order of shipper, endorsed in blank, marked Freight Prepaid and notify Applicant.</li> <li>• Marine Insurance Policy in 2 copies endorsed in blank for full CIF value plus 10% covering Institute Cargo Clause(All Risks), Institute War Risk Clause and Strike. Riot and Civil War Clauses.</li> </ul>	
<p>Covering 800 M/T of Woodfree Coated Printing Paper、 OK Brand as per Sales Contract No.10 dated March 10. 2015</p> <p>Trade terms : CIF New York, U.S.A.</p>	
<p>Shipment : From Yokohama, Japan to New York, U.S.A.</p> <p>Partial shipment is allowed.</p> <p>Transshipment is not allowed.</p>	
<p>Special Conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bills and Documents must be presented within 10 days after the date of shipment.</li> <li>• Bills drawn under this Credit are negotiable only through New York Bank Co. Ltd. Tokyo Branch.</li> <li>• All banking charges in Japan are for account of the beneficiary.</li> </ul>	
<p>This Credit is subject to Uniform Customs And Practice for Documentary Credit 2007 Revision, International Chamber Of Publication No. 600 And The Uniform Rules for bank to bank Reimbursements Under Documentary Credits Publications No.525.</p> <p style="text-align: right;">Bank of America, New York (信用状発行銀行)</p>	

#### (4) 荷為替手形決済

輸出者は貨物の船積が完了すると、船会社または海運業者が発行した船荷証券を受取り、他の船積書類

(送状、梱包明細書、原産地証明書等)とともに、信用状原本と輸出者振出の荷為替手形を添えて、輸出

地銀行に買取を依頼し輸出代金を受け取る。輸出地銀行は買取った荷為替手形と船積書類を輸入地銀行に送付する。輸入地銀行は輸入者が輸入代金を現金支払か手形引受を行えば船積書類を引渡し、輸入

者は入手した船荷証券と引換えに船会社から貨物を受取ることができる。つまり、荷為替手形は輸出代

金を回収するために、輸出者が輸入者宛に発行する貨物代金の請求書と考えられる。輸入者は現金払か、手形の引受を履行しない限り、船荷証券を入手することができないから、輸出代金の入金が担保されていると考えられなくもない。

○荷為替手形の例示（筆者作成）

Place and Date : Tokyo, June 5, 2015

Bill of Exchange No. 222

For : US\$960,000

At sight of this First Bill of Exchange (Second of the same tenor and date being unpaid)

Pay to Mitsui-Sumitomo Banking Corporation, Tokyo (address) (通知銀行・買取銀行)

The sum of U.S. Dollars Nine Hundred Sixty Thousand Only (インボイス金額・請求金額)

Value received and charge the same to account of A.B.C. Trading Co. NY (輸入者・支払人)

Drawn under Letter of Credit No.12345 of April 30, 2015 opened by Bank of America, NY

To Bank of America, New York(address) (信用状発行銀行)

Taguchi Trading Co. Ltd. Tokyo

(輸出者・受取人)

#### (5) D/P と D/A 決済

荷為替手形による貿易取引は信用状を利用することにより最大効果があるが、輸入者の財政事情によっては、あるいは自社の本支店間決済の場合、信用状決済でなく手形支払即書類渡条件 (Documents against payment、D/P 決済) または手形引受即書類渡条件 (Documents against acceptance、D/A 決済) を利用する方法がある。

D/P 決済は輸入者が銀行に輸入代金を支払うことにより、D/A 決済は輸入者が手形を引受けることにより、船荷証券を含む船積書類を入手することができる。D/P 決済も D/A 決済も銀行保証が付かない信用取引ということになる。

## 2. 貨物輸送に関する事項

### (1) 輸送形態

- 1) 海上輸送：決められた日程と寄港先を決めて運行する定期船 (Liner) と荷主と傭船契約を締結して運航する不定期船 (Tramper) とがある。定期船は梱包貨物を積載、不定期船はバラ積で嵩張る貨物を積載して運行する場合が多い。近年、ドライ・コンテナによる一般雑貨や家電製品等の輸送が急増しており、コンテナ1個に満載される FCL 扱 (Full Container Load) と1個に満たない小口の LCL 扱 (Less than Container Load) があり、Forwarder と称する混載業者が小口貨物の集荷、仕分、保管、通関業務を引受け、仕向港毎に1本のコンテナに纏めてくれる。

- 2) 航空輸送：空輸形態でもバラ積、パレット積、コンテナ積の方法があり、航空会社か代理店に運送を委託する直送貨物と業者が扱う混載貨物がある。



貿易取引には、取引危険（輸出代金の回収不能、為替変動による損失の発生等）、信用危険（相手先の倒産等による損失の発生）、非常危険（為替取引の制限・禁止、戦争・革命・天変地変等により輸出代金が回収不能になる危険）、そして貨物運送危険等が付随して発生する危険もある。これらの危険に対しては回避するための保険制度があるが、ここでは貨物海上保険を中心課題とし考察する。

#### （１）貨物海上保険約款

貨物海上保険約款として、旧協会貨物約款「Institute Cargo Clauses (1963) : ICC(1963)」と新協会貨物約款「Institute Cargo Clauses (1982) : ICC(1982)」が使用されてきたが、2009年に最新の協会貨物約款「Institute Cargo Clauses (2009) : ICC(2009)」が制定され、□この約款が主流になってきている。なお、保険を引受ける保険会社の規定により、使用する約款が異なるので、特定の約款を使用する場合、当該約款を明らかにする必要がある。

輸出者と輸入者のどちらが貨物運送中の危険を負担し、かつ付保するかは、双方で締結する輸出入契約書の中で取決めることになる。主要インコタームズである FOB、CFR、CIF のうち FOB と CFR では輸入者が付保し、CIF では輸出者が付保する義務がある。

#### （２）担保危険の種類

貨物海上保険では協会の約款が使用され、イ．分損不担保条件 (Free from Particular Average、FPA)、ロ．分損担保条件 (With Average、WA)、ハ．オールリスク条件 (All Risk、AR) のいずれかに協会の戦争担保約款及び同盟罷業騒擾暴動担保約款を付帯して契約することになる。

#### （３）担保危険の填補の範囲

- 1) FPA では積載船舶の沈没・座礁・大火災、輸送用具の衝突、共同海損、積込・荷卸・積替中貨物の落下による一個毎の全損、避難港での貨物の荷卸に起因する損害が補填される。
- 2) WA では FPA で補填される上記危険（損害）＋荒天遭遇による潮濡れ損を追加して補填される。
- 3) ALL Risk では WA で補填される上記危険（損害）＋ 盗難・抜荷・紛失、破損・曲損・へこみ損を追加して補填される。

#### （４）保険金が支払われない危険

新旧協会約款の条件では被保険者の故意や違法行為、通常の漏損や自然の消耗、固有の瑕疵または品質、梱包の不十分等による損害について保険金は支払われない。

#### （５）保険期間

保険期間は輸送用具に直接積込む目的で貨物が最初に動かされた時から開始し、貨物が仕向地の最終倉庫または保管場所において輸送用具からの荷卸が完了した時に終了する。なお、いかなる場合も貨物が最終荷卸港（地）において本船または航空機から荷卸完了後、60 日間（航空機の場合は 30 日間）を経過した時に保険期間が終了する。

戦争危険については貨物が陸上にある間は補償されず、貨物を本船に積込んだ時から荷卸される時、または本船到着後 15 日経過した時点のいずれか早い時までとされる。

#### (6) 保険料率の算出

- 1) 海上危険に適用される保険料率は保険填補の内容、貨物の種類・性質、梱包方法、航路、季節港湾施設の状態を参考に算出される。
- 2) 戦争・ストライキ危険については、これらの危険に適用される保険料率は英国における海上保険の市場レートを参考にして算出される。

#### (7) 重要事項の告知

- 1) 告知義務：契約者は保険会社に対し保険契約時に重要事項を申出る義務があり、契約後、契約内容の変更等が生じた場合、それらを申出る義務がある。
- 2) 甲板積等：甲板積等の貨物の場合、保険証券面にその旨を明示しなければならない。また、野積の場合、FPA の条件が適用されることがある。

### 4. クレームに関する事項

#### (1) クレームの種類

- 1) 貨物運送に直接起因する運送クレームと売買契約に反する行為により発生した損害や貨物の欠陥に起因する損害に対する賠償請求がある。
- 2) 具体的には、品質不良・品質相違・不完全包装・破損・着荷数不足・船積相違・船積遅延・その他の契約不履行による損害が挙げられる。

#### (2) クレームの解決方法

- 1) クレーム立証には証拠書類として公正な第三者が作成する鑑定書 (Survey Report) が必要である。
- 2) 直接交渉による和解 (Compromise) には売買契約書の表面・裏面約款、注文書、成約までの通信・書状等を参照し、当事者間で話し合い、合意させる。
- 3) 第三者が介入する方法
  - ① 斡旋 (Mediation)：第三者の専門機関による解決方法であるが、斡旋案に法的強制力はない。
  - ② 調停 (Conciliation)：当事者が選んだ調停人が双方の書類や主張に基づき、調停案を作成、双方に譲歩を求めて解決を図る方法であるが、法的強制力はない。
  - ③ 仲裁 (Arbitration)：斡旋、調停、訴訟に勝る最善の方法であり、費用も安く、法的拘束力がある。また裁定が出るまでの期間が短く非公開の審議になる。
  - ④ 訴訟 (Lawsuit)：民事訴訟として裁判所に提訴する方法である。ただし、国際取引から生じる紛争を訴訟で解決する裁判所が存在しないため、訴訟を提起する側の裁判所か、被告側の裁判所かのいずれかになる。相手国の訴訟は法体系も言語も異なる等、問題が多い。わが国では斡旋、調停、仲裁機関として (社) 日本商事仲裁協会 (<http://www.jcaa.or.jp/>) が体制を整えており、国際間の事案では国際商業会議所の仲裁裁判所として (<http://www.iccwbo.org/>) がある。

○参考書籍等：貿易ハンドブック 2015 年度版 (ジェトロ)、信用状の実務手引き (同文館)

