

為替手形と船積書類

来 住 哲 二

は し が き

外国為替の決済手段としては為替手形 (Bill of Exchange; Draft) のほか、銀行小切手 (Bank Cheque)、郵便付替 (Mail Transfer) および電信為替 (Telegraphic Transfer; T. T.) などが用いられているが、なお為替手形による決済がその大半を占めている。特に現行の貿易決済はほとんど為替手形に船積書類 (Shipping Documents) を添付して行なういわゆる荷為替手形によって行なわれている。しかしここでは荷為替手形による決済の仕組みを述べるのではなく、為替手形と船積書類 (Shipping Documents) に焦点を絞って述べてみたい。

そこで現行の貿易取引において使用されているこれらの雛型をもかかげ、為替手形および主要船積書類である船荷証券 (Bill of Lading; B/L)、保険証券 (Insurance Policy)、商業送り状 (Commercial Invoice) を中心に、それらの意義、機能、記載事項および問題点を述べることによって、貿易関係者が是非知っておかなければならない点を明らかにしてみよう。

第一 為 替 手 形

(I) 為替手形の意義

為替手形 (Bill of Exchange) とは債権者が債務者に対し、その支払期日にその手形金額を自己または第三者に支払うよう委託した証券であり、一種の支払指図書である。

英国手形法では「為替手形とはある人によって他の人にあてられ、それを与えた人によって署名され、それがあてられている人に対し、要求日にまた

は確定日にあるいは将来の一定期日に、一定額を、特定人またはその指図人もしくは持参人に支払うことを要求している書面での無条件指図書である⁽¹⁾と規定している。さらに第4条で「内国手形とは (a) 英国諸島内において振り出されかつ同島内において支払われるべき手形または (b) 英国諸島に居住している人あてに同島内において振り出された手形もしくは手形の表面上⁽²⁾であるものをいう。その他の手形はすべて内国手形である⁽³⁾」としている。米国においてもこれと同趣旨の区別がなされているが、わが国手形法では外国為替手形と内国為替手形を区別していない。要するに、手形の振出地と支払地が同一国内である手形が内国為替手形であり、そのいずれか一方が外国である手形が外国為替手形である。

(II) 為替手形の記載事項

為替手形は要式証券であるから、手形が有効に成立するためには、一定の形式を必ず具備しておらなければならない。これには必ず記載しなければならない法定記載事項と、記載しなくても手形の効力に影響を及ぼさない任意記載事項がある。

(1) 法定記載事項 (必要記載事項)

英文為替手形の法定記載事項としては、①手形金額 (Amount of Bill) ②支払期日 (Date of Maturity) ③支払委託 (Order to Pay) 文句 ④受取人 (Payee) ⑤名宛人 (Drawee) ⑥振出人 (Drawer) であるが⁽⁴⁾、わが国の為替手形ではこのほか後述の手形文句、振出日、振出地および支払地を必要記載事項⁽⁵⁾としている。

(1) The Bills of Exchange Act, 1882, Section 3 A Bill of Exchange is an unconditional order in writing, addressed by one person to another, signed by the person giving it, requiring the person to whom it is addressed to pay on demand or at a fixed or determinable future time a sum certain in money to or to the order of a specified person, or to bearer.

(2) The Bills of Exchange Act, 1882, Section 4 (以下英4と表示する)

(3) Uniform Negotiable Instruments Law, Section 129 (以下米129と表示する)

(4) 英3

(5) 手形法第1条 (以下日1と表示する)

(2) 任意記載事項

英文為替手形の任意記載事項としては、①手形文句 (Phrase of “Bill of Exchange”) ②振出日 (Date of Issue or Drawing) ③振出地 (Place of Issue or Drawing) ④支払地 (Place of Payment) ⑤破棄文言 (Unavailability Clause) ⑥対価文句 (Value Received) ⑦償還請求権拋棄文言 (Without Recourse Clause) ⑧手形番号 (Bill Number) ⑨利息文言 (Interest clause) ⑩為替文言 (Exchange Clause) ⑪拒絶証書作成免除文句 (Protest Waived) ⑫予備支払人 (Referee in case of need) ⑬手形代金振込先指図文句 ⑭手形の条件すなわち D/P または D/A の表示 (D/P or D/A Clause) ⑮信用状に関する文言 (L/C Clause) ⑯印紙 (Stamp) などがある。これらの主たるものについては為替手形の雛型を示して後述することにしてしよう。

(Ⅲ) 為替手形の流通

(1) 裏書

裏書 (Endorsement) は手形を流通させる代表的な手段であって、それは単純であることを要し、条件をつけることは許されない。裏書をすることによって、手形上の権利すなわち手形代金の受取人としての権利が第三者に譲渡されると同時に、裏書人は反対の文言がないかぎり第三者に引受け支払を担保することになる (日15 I, 英55 II, 米66)。

わが国では記名式手形と指図式手形を認め、記名式手形であっても裏書によって譲渡できるが、英国では裏書による譲渡は認めていない。また米国では記名式手形を認めていないから、英米では指図式手形が裏書によって流通する。なお英米で認められる持参人式手形の場合は引渡し (Delivery) によって流通する。またわが国でいわれる指図禁止手形の場合は指名債権譲渡の方法によって譲渡することができる。

裏書の方式としては、①記名式裏書 (Special Endorsement) ……被裏書人 (Endorsee) の氏名または商号を記入し、裏書人がその下に署名するもので、裏書の連続が必要である。②白地式裏書 (Blank Endorsement; Endorsement in Blank) ……これには被裏書人については何も記載しないで、裏書文言のみ

を書いてその下に裏書人 (Endorser) が署名するか、または単に裏書人が署名だけするものがあり、それは必ず手形またはこれと結合した補箋にしなければならない。

さらに裏書につけられる一切の条件は無益的記載事項で、一部裏書 (Partial Endorsement) のような条件付裏書は無効とみなされている (日12, 英32Ⅱ, 米32)。しかし次の場合は有益的記載事項として、その有効性を認めている。すなわち①代金取立を依頼する場合に用いられる「取立のため (for Collection)」という文言を付して行なり取立委任裏書 (日18, 英35, 米36) ②手形が支払期日に支払人によって支払われなかった場合でも、裏書人は手形の正当所持人に対して、支払をしないために用いられる「償還義務を負わない (Without Recourse)」という文言を付して行なり無担保裏書 (日15Ⅰ, 英16, 米65) ③裏書人が爾後の裏書譲渡を禁止するという文書を付して行なり裏書禁止裏書 (日15Ⅱ, 英35, 米36) で、これは振出人が裏書譲渡することを禁止した指図禁止の場合とは異なる。

最後に組手形 (Set Bill) の裏書については複本全通に同一裏書をし、同一人に譲渡すべきもので、もし複本を別々に2者以上の者に裏書譲渡した場合には、裏書人は各通に対して責任を負わなければならない (日65Ⅱ, 英71Ⅱ, 米180)。

(2) 引受け

手形の名宛人⁽⁶⁾ (Drawee) が支払期日に手形代金の支払をすることを手形面に意思表示することを引受け (Acceptance) といい、これによって手形引受人 (Acceptor) は手形所持人に対して支払義務を負うことになる。引受けは通常手形面に名宛人が“Accepted”と記載し、その下に署名することによってなされているが、単に署名をするだけでも引受けとみなされる。一覽後定

(6) 外国為替では一般に名宛人という語が用いられているが、わが国手形法では名宛人といわず、支払人または引受人とっている。しかし、名宛人が支払期日に手形代金を支払うことを引受けたということで引受人 (Acceptor) また手形代金の支払を現実に行なったということで支払人 (Payer) と呼び、手形代金の支払義務が確定しておらない名宛人と区別するのが妥当ではないだろうか。詳細は安東盛人「外国為替概論」7版、昭和42年、67頁を参照されたい。

期払条件の手形に対しては必ず引受日を記載しておかなければならない。

引受けは単純であることを要し、条件をつけることは許されない。わが国の手形法では手形金額の一部のみを引受けるいわゆる「一部引受け」を除いて一切の条件付引受けを認めていない（日26 I）が、英米では次のような数種の「不単純引受け」(Qualified Acceptance) を認めている（英19, 米141）。すなわち①引受人の支払義務に条件をつける「条件付引受け」(Conditional Acceptance) ②「一部引受け」(Partial Acceptance) ③特定場所でのみ支払うことを約した「局地的引受け」(Local Acceptance) ④支払日に変更を加える「支払時期変更引受け」(Qualified Acceptance as to time) ⑤数人の支払人の全員でなく、一部のみがなす引受けなどである。

(3) 支 払

手形に定められた支払期日に、支払のために手形の呈示が行なわれ、手形代金が支払われると、手形は消滅する。一覧後定期払手形、日付後定期払手形および確定日払手形では規定された日が支払期日であるから〔後述〕、その日に支払をすればよいが、支払期日が休祭日であるときは、次の最初の営業日に支払えばよい。ただ、一覧払手形 (Sight Bill) の場合は呈示されたときに支払わなければならない。しかし英国の場合は一覧払手形以外の手形には恩恵日 (Date of Grace) を認めているから、特別な規定がないかぎり、手形上の支払期日に3日の恩恵日を加算して、その恩恵日の末日を支払期日としている。恩恵日の末日が休祭日であるときは前日に繰上げられる場合と次の最初の営業日まで繰延べられることがある（英14）。わが国手形法および米法はこれを認めていない（日74, 米85）。

支払場所については指定があればその場所、指定がなければ支払地の支払人の営業所、営業所がなければ住所である。

(4) 遡 及 (償還請求)

手形引受けや支払がなされた場合、手形の正当所持人は当該手形の裏書人、振出人またはその他の債務者に対して手形債権の償還請求を行なうことができる（日43, 英43(2), 47(2), 米149, 151）。そのためには特記のないかぎり拒絶証書による証明を要し（日44, 英51 II, 米152）、かつ拒絶の事実を裏書

人および振出人に通知することが必要である (日45, 英48, 米89)。しかし振出人が償還請求義務を負わない (Without Recourse) 旨の文言を手形面に表示した場合はこの限りでない。わが国手形法では流通証券の本質にもとるので、この文言を認めていない (日9) が、英米ではこれを認め、有効としている (英16, 米61)。

(IV) 為替手形の解説

為替手形はもちろん並為替にも逆為替にも用いられるが、ここでは信用状に基づく輸出為替手形の雛型〔書式1〕を示し、それを解説しながら、荷為替取引上注意すべき点を触れてみよう。

〔解説〕 ①手形文句で、為替手形であることが示されている。わが国手形法では必要記載事項となっているが、英米法では手形の要件となっていない。なお、外国為替手形は同一内容のものが通常2通または3通振り出されるのが慣行である。これらの手形を組手形 (Set Bill) といい、1通のみしか振り出されない単一手形 (Sola Bill) と区別される。これは外国へ為替手形を郵送する場合、途中で紛失したり、延着したりして迷惑をかけるのを防ぐために、第1券 (First of Exchange) および第2券 (Second of Exchange) をそれぞれ別送することが必要とされるからである。したがって為替手形には第1券というように番号を付することが必要であり、この番号を複本番号という。複本番号がないと、複本で発行されていても、各手形は各個の手形とみなされ、独立して流通する (日64Ⅱ, 英71Ⅰ, 米178)。②手形番号 ③銀行認証番号 ④輸出承認番号 ⑤手形の振出地および振出日で、わが国手形法では必要記載事項であるが、英米法では手形の要件となっていない。⑥手形金額で、幣種は1種のみ記載し、2種の幣種を記載してはならない。また単にドル (Dollar) とかポンド (Pound) と表示しないで、米ドル (U. S. Dollar) とか英ポンド (Sterling Pound) のように表示する。なぜならば、ドルには米ドル以外にカナダ・ドル (Canadian Dollar), メキシコ・ドル (Mexican Dollar), ホンコン・ドル (Hongkong Dollar), オーストラリア・ドル (Australian Dollar) やマレー・ドル (Malayan Dollar) があり、ポンドにも英ポンド以外にエジプト・ポンド (Egyptian Pound) があるからである。⑦支払期日で、これには ①一覧払 (at sight or on demand)……一覧日すなわち手形を呈示した日をもって支払期日とするもの ②一覧後定期払 (at days after sight)……一覧のために手形を呈示した日から手形

[書式 1] 為替手形 (Bill of Exchange)

Stamp

BILL OF EXCHANGE

No. 853 ^② RC-D(16)-69-5543 ^④ Export Licence No. LRBO-69-32767

For ~~£57-8-9 stg.~~ ^④ Osaka, 29th August, 1969.

At sight of this ^① FIRST of Exchange (Second of the same tenor) ^④ or order the sum of and date being unpaid) Pay to

POUNDS FIVE HUNDRED AND FIFTY SEVEN SHILLINGS EIGHT PENCE NINE ONLY
IN STERLING CURRENCY

^⑥ Value received and charge the same to account of ^③ Messrs. George & Sons, Gracechurch House, Gracechurch Street, London E.C.3.

Drawn under ^③ The ABC Bank Ltd., London Irrevocable L/C No. 93/69 dated 16th June, 1969.

To ^④ The ABC Bank Ltd., London. ^④ KISMI TRADING CO., LTD. (Signed)

DIRECTOR

に記載されている日を経過した日を支払期日とするもの ㉔日付後定期払 (at days after date)手形の振出日から手形に記載されている期間を経過した日をもって支払期日とするもの ㉕確定日払 (at a fixed future time).....特定の日を支払期日とするものの4種があるが、通常、一覧払または一覧後定期払が用いられている。この例では一覧払であるから、所定場所に……が記入されているが、もし一覧後定期払であれば 60 days after のように記入すればよい。㉖破棄文言で、組手形が振り出される場合は、各通の効力は同一であるから、二重払を防ぐために、このような同日付・同条件の第2券未払の場合にかぎりという条件付の文言をつけるのである。したがって手形に複本番号が記載されているかぎり、複本1通が使用されれば他の複本は自動的に無効となる（日65 I, 英71 VI, 米183）。破棄文言がない場合でも効力は同じである。もちろん、第2券には同日付・同条件の第1券未払の場合にかぎり (first of the same tenor and date being unpaid) という破棄文言が記載される。㉗支払委託文言で、何某もしくはその指図人に支払って頂きたい (Pay to or order) という意味である。しかし英米法では支払委託というよりはむしろ支払命令または指図もしくは要求とされており、したがって支払命令文句または支払要求文句という方が当を得ていると思われる。そしてこの命令または要求は単純であることを要求するものであって、支払に条件をつけたり、また支払方法を限定するような記載をしてはならない。㉘受取人で、この表示方法には記名式、指図式および持参人式があるが、わが国手形法では記名式と指図式しか認めていない。また米法では記名式を認めていない。わが国では記名式手形でも裏書によって譲渡できるが、英国では裏書による譲渡は認めていない。したがって英米では手形の流通性に問題があるため、指図式を用いるのが通例である。信用状取引では通常指図式手形を振り出し、受取人として手形買取銀行が記入されるが、現行では振出人は手形買取銀行が指定されている場合を除いては、受取人を空白のままにして取引銀行に差し出し、銀行で記入してもらうことが多い。なぜならば、もし取引銀行が何らかの事情で買取りを他行に依頼したような場合には訂正の必要が生ずるからである。㉙対価文言で、対価受領済といわれ、振出人が手形金額に相当する対価を正に受領しましたという意味をあらわす文言である。英米では手形にこの文言を記載するのが一般であるが、これは単に融通手形でないということを示すものにすぎない。わが国の手形にはこのような記載はない。㉚手形名宛銀行に対して、対価受領済につき、同額を……氏から御請求下さいという意味であるから、手形の名宛人

が銀行である場合には輸入者名が記入され、手形の名宛人が輸入者である場合は空白にしておく。⑭信用状に関する文言で、手形の効力には全く関係なく、信用状発行銀行が書類操作における安全、確実かつ迅速化に役立つとともに、信用状付の手形として流通を助長するのに効果がある。通常、信用状によって、信用状に基づいて振り出された手形にはこのような特別条項を記載することが求められている。⑮名宛人 (Drawee) で、当該手形の支払を委託または命令された人である。それは個人であっても、法人であっても差し支えない。しかし名宛人だからといって手形の支払義務を法的に負うものではなく、この委託または命令に応ずるかどうかは本人の意志に委ねられている。これはまた引受人 (Acceptor) とも、支払人 (Payer) と呼ばれている。⑯支払地で、わが国では必要記載事項であるが、英米法では任意記載事項である。支払地の記入がない場合は支払人 (名宛人) の肩書地をもって支払地と認められる (日 2 Ⅲ)。前述の振出地の場合も同様である。⑰振出人 (Drawer) で、通常輸出者がこれになる。なお手形には振出人の署名を必要とし (日 1)、わが国では自署または記名・捺印のいずれでも署名とみなすが、英米法では自署のみを署名とみなしている。為替手形では振出人、名宛人および受取人を必要とし、これは通常、別人であるが、わが国手形法では振出人と支払人、また振出人と受取人を兼ねることを認めている。⑱印紙で、組手形の場合は第 1 券にのみ貼付すればよい。

なお、前掲の雛型に表示されていなかった記載事項のうち、必要と思われるものを簡単に説明しておこう。

①為替文言……手形面に為替換算率またはそれを確定できるような方法を記載した文言で、日英米の各手形法もこれを認めている (日 41 Ⅱ, 英 72 Ⅳ, 米 2 Ⅲ)。

②利息文言……手形の振出日または振出日後の一定日から支払日までの期間、手形金額に対して一定の利率に基づいて算出された利息を支払人が支払うことを記載した文言である。わが国では一覽払または定期払の手形についてのみ利息文言を記載することを認めているが、英米法にはこのような制限はなく、確定日払の手形に利息文言が記載されていても有効とみなされる (日 5, 英 9 Ⅰ, 米 2)。

③償還請求権拋棄文言……手形が不渡りになった場合に、手形振出人に償還請求しないことを記載した文言である。わが国手形法ではこの文言の効力を認めない (日 9) が、英米法ではこれを認めている (英 16, 米 61)。

④拒絶証書不要文言……振出人が手形面に “Protest Waived” または “Waived

Protest”と記載し、署名した場合には所持人は拒絶証書なしに償還請求をすることができる。

⑤手形条件に関する文言……D/P または D/A の表示で、これらは荷為替取引における貨物引渡しの一条件である。D/P（支払渡し）は荷為替手形の送付を受けた取立銀行が手形の支払人である輸入者に為替手形を呈示した場合に、輸入者が手形代金の支払と引換えに船積書類を入手するものである。これに対し、D/A（引受渡し）は手形代金を直ちに支払う必要はなく、単に手形の引受けをすれば、船積書類の入手を受けることができるものである。この表示は手形の効力についてなんら影響はないが、手形関係者にとっては重要な意味をもっている。この表示がない場合は、通常 D/P とみなされている。最後に手形の準拠法は行為地法すなわちそれぞれの手形行為は行為地の手形法によってきまる（日88～94，英72）ということ述べておこう。

以上のことからわかるように、この為替手形は適正かつ有効である。すなわち、この為替手形は法定の形式を具備しており、信用状条件に合致しており、手形金額と送り状金額が同一であり（特約のある場合を除く）、かつ文字と数字で記入した金額が合致しているからである。⁽⁷⁾

第二 船 積 書 類

貿易取引における契約の履行は通常、船積書類の授受を条件として行なわれており、また代金決済もほとんど船積書類を担保とする荷為替手形によって行なわれているから、船積書類を考察しないで、貿易取引や貿易決済を論ずることはできない。一口に船積書類といっても、その種類は多種多様であるが、一般に船荷証券、保険証券および商業送り状をもって主要船積書類とされており、その他の船積書類をもって付属船積書類もしくは補完的船積書類とされている。それでは主要船積書類の最たる船荷証券から順を追って説

(7) 為替手形の詳細については安東盛人「外国為替概論」昭和42年、61～85頁；高山勝秀「外国為替」昭和33年、101～125頁；D. P. Whiting, *Finance of Foreign Trade and Foreign Exchange*, 1968, pp. 130～159 & 181～185; Maurice Megrah, *The Bills of Exchange Act, 1882*, 4 ed., 1954; 伊沢孝平「米国商業証券法」昭和30年；中川正「流通証券法」昭和17年を参照されたい。

明していこう。ただ船荷証券については既に述べたことがあるが、⁽¹⁾重要であるから若干重複をいとわず述べることにしたい。

1. 船荷証券 (Bill of Lading; B/L)

(I) 船荷証券の意義……船荷証券とは運送品の受取りもしくは船積みを確認し、揚地においてそれと引換えに運送品を引渡すことを約束した受取証であり、そしてそれを裏書および引渡しすることによって運送品の所有権を移⁽²⁾転することができる有価証券すなわち権利証券 (Document of Title) である。

(II) 船荷証券の記載事項

(1) 法定記載事項

船荷証券については商法上、一定の事項を記載することが必要であるとされておられ、また国際海上物品運送法においても同様の規定がなされている。これを法定記載事項といい、わが国商法では次の事項が掲げられている。⁽³⁾

①船船の名称および国籍 ②船長が船荷証券を作らざるときは船長の氏名 ③運送品の種類、重量もしくは容積およびその荷造りの種類、箇数ならびに記号 ④傭船者または荷送人の氏名もしくは商号 ⑤荷受人の氏名もしくは商号 ⑥船積港 ⑦陸揚港ただし発航後傭船者または荷送人が陸揚港を指定すべきときはそのこれを指定すべき港 ⑧運送賃 ⑨数通の船荷証券を作りたるときはその員数 ⑩船荷証券の作成地およびその作成年月日 ⑪発行者の署名

これらの記載事項は国際海上物品運送法が適用されない場合であるが、国際海上物品運送法が適用される場合の法定記載事項は次のものである。⁽⁴⁾

(1) 拙稿「船荷証券についての一考察」関西大学商学論集第14巻第2号

(2) 拙稿「前掲論文」を参照されたい。

(3) 商法第769条。なお各項目の内容については西島弥太郎「船荷証券論」昭和29年、16～27頁；田中誠二「海商法」239～242頁を参照されたい。

(4) 国際海上物品運送法第7条第1項。なお、各項目の内容については小町谷操三「統一船荷証券法論」昭和33年、343～350頁、山戸嘉一「国際海上物品運送法」昭和33年、112～118頁を参照されたい。

①運送品の種類 ②運送品の容積もしくは重量または包もしくは個品の数および運送品の記号 ③外部から認められる運送品の状態 ④荷送人の氏名または商号 ⑤荷受人の氏名または商号 ⑥運送人の氏名または商号 ⑦船舶の名称および国籍 ⑧船積港および船積みの年月日 ⑨陸揚港 ⑩運送貨 ⑪数通の船荷証券を作ったときは、その員数 ⑫作成地および作成年月日

ただし、受取船荷証券の場合は⑦および⑧は除かれる。また、法定記載事項のうち、運送品の種類、運送品の容積もしくは重量または包もしくは個品の数および運送品の記号については荷送人の書面による通告があれば、それに従って記載しなければならないが、この通告が正当でない⁽⁵⁾と信ずべき正当な理由がある場合、また正確であることを確認する適当な方法がない場合や運送品またはその容器や包装に表示されている記号が航海の終了時まで判断に堪えない場合にはこのような記載を拒絶することや不知約款 (Unknown Clause) を記載することが認められている⁽⁶⁾。このように船荷証券の流通性の増大をはかるために、運送人がむやみに不知約款を船荷証券に挿入しないようにはかかれているが、一方、荷送人は運送人に対して通告が正確であることを担保することが要求されており、もしそれが虚偽のものであるならば、荷送人は無過失賠償責任を負わなければならない⁽⁷⁾。

国際海上物品運送法上の船荷証券も、商法上の船荷証券と同じく、その記載事項を不可欠のものとしていない。これは傭船者または荷送人が通常記載を請求することができる事項を定めたもので、その1・2の記載を欠いても、船荷証券の本質を害しないかぎり、それは無効とならない。これに対し、船荷証券を厳格な要式証券と解し、法定記載事項の一つを欠いても無効とする説もあるが、一般には有効説が採られている。

(2) 任意記載事項

船荷証券には前述の法定記載事項のほかに、①本船航海番号 ②着荷通知

(5) 国際海上物品運送法第8条第1項

(6) 国際海上物品運送法第8条第2項

(7) 無過失責任ともいわれ、損害の発生について故意や過失がなくてもその賠償責任を負うことをいう。

先 ③運賃 ④運賃支払地および為替換算率 ⑤船荷証券番号 ⑥普通約款 (General Clause) または免責約款 (Exception Clause; Negligence Clause) ⑦特別約款 (Special Clause) などの種々の任意事項が記載されているが、その多くは貨物の船積みより陸揚、荷渡しまでの船主の権利義務に関する諸条項を列挙的に印刷している普通約款である。これは大部分、船主の責任を免除または軽減するための条項であるので免責約款ともいわれている。普通約款は船荷証券の表面および裏面に印刷されている約款で、すべての積載貨物に共通のものがあるが、特別約款は特殊の貨物に生じやすい損害に対する免責や事故摘要など船主の免責事項かまたは権利拡張事項のみを規定している約款で、船荷証券の余白に記入したり、またはゴム印で押印したりして、普通約款を変更、補充、排除するために用いられるものである。特別約款が挿入されれば、特別約款が当然普通約款よりも優先する。

免責約款の内容や逐条解説は専門書に譲るが、⁽⁸⁾ 運送人は自己または使用人が運送品の受取、船積み、積付、保管、荷揚げおよび引渡しならびに船舶の堪航能力について注意を怠ったことによって生じた運送品の滅失、損傷または延着いわゆる商業過失については若干の例外を除いて、⁽⁹⁾ 損害賠償の責任を免れることはできない。これに対し、船長、船員、水先人または運送人の使用者の航行もしくは船舶の取扱いに関する行為または船舶における火災（運送人の故意または過失に基づくものを除く）いわゆる航海過失または海技過失⁽¹⁰⁾によって生じた損害に対しては免責される。なお、運送人が免責の特約を行なっても、⁽¹¹⁾ 荷送人、荷受人または船荷証券所持人に不利なものは無効とされている。

(Ⅲ) 船荷証券の種類

(8) 浜谷源蔵「船荷証券と傭船契約書（改訂増補版）」昭和37年、17～64頁；津田昇「船荷証券」昭和33年、135～214頁；布藤豊路、米田謹次郎「海運実務指針」昭和33年、35～42頁；安達博吉「英文船荷証券約款の研究」Business English, Vol. XVIII No. 1～XX No. 9 を参照されたい。

(9) 拙稿「前掲論文」8～11頁を参照されたい。

(10) 国際海上物品運送法第3条第2項

(11) 同上第15条

(1) 船積船荷証券 (Shipped [On Board] B/L) と受取船荷証券 (Received [for Shipment] B/L)

船積船荷証券 (Shipped [on Board] Bill of Lading) とは、貨物が特定船舶に現実に積み込まれた時に発行されるもので、現行ではほとんどこの証券が用いられており、荷為替信用状統一規則もこの船荷証券をもって基本原則⁽¹²⁾としている。この証券には貨物船積条項として次のような文言、すなわち Shipped in apparent good order and condition by (荷送人名) on Board the Vessel ……のように船舶甲板上に荷送人によって外観上良好な状態で貨物が積み込まれたことが明記されている。このように、船積船荷証券は貨物の船積後、本船受取証 (Mate's Receipt; M/R) に基づいて発行されるものであるから、積換えされなにかぎり、荷受人は貨物を確実に受け取ることができるので、荷受人にとっては有利である。

これに対し、受取船荷証券 (Received [for Shipment] Bill of Lading) とは荷為替取引組の関係で、船荷証券を早期に獲得したい場合、碇泊中または未着の船舶への積込みを予想し、運送業者の指定場所への引渡しによって発行されるもので、換言すれば本船以外の場所で船積以前に運送業者によって貨物が受け取られたときに発行されるものである。したがって、本船受取証はなく、単なる貨物受取証 (Cargo Receipt) によって発行される。この証券には貨物受取条項として次のような文言、すなわち Received in apparent good order and condition from (荷送人名) for shipment on the steamer ……のように、船舶への積込みのために荷送人から外観上良好な状態で受け取ったことが明記されている。しかし、この証券でも、実際に貨物が本船に積み込まれた後、この証券に船積みの事実ならびに船積年月日を裏書した場合は、これを船積裏書付き船荷証券 (On Board Notation [or Endorsement] Bill of Lading) といい、実質的には船積船荷証券と全く同一⁽¹³⁾である。

受取船荷証券は現実に貨物が積み込まれなかった場合に面倒な問題がおこるし、銀行もこれを担保とすることはできないので、その受入れを拒否して

(12) 荷為替信用状統一規則第18条

(13) 国際海上物品運送法第7条第2項、荷為替信用状統一規則第18条

いる。荷為替信用状統一規則もこの取扱いは個々のケースにまかすとし、信用状に特に明記がないかぎり、銀行はこれを受理しないことになった。わが国も法律上この証券を認めているが、実際には用いていない。

しかし受取船荷証券の一種である米国からの綿花の積出しに用いられる“Port” or “Custody” B/L は信用状に異なる明示がないかぎり、従来通り受理されることになっているし、コンテナ船による運送が盛んになってくれば実際取引上においても受取船荷証券を認めるようになるか、あるいはコンテナ船による運送の場合にのみ、この証券を認めることになるのではなかろうか。

(2) 指図式船荷証券 (Order B/L) と記名式船荷証券 (Straight B/L)

指図式船荷証券とは流通船荷証券であって、荷受人またはその指図人に荷渡しすべきことを記載している船荷証券をいい、最も一般的に用いられている。この証券は転々と流通することができ、またその所有権は白地裏書や記名裏書によって移転される。したがって、裏書された船荷証券を善意に取得した者は当該証券上の所有権を取得すると同時に、貨物の所有権を取得することができる。さらに重要なことは、運送人は指定された荷受人による正式裏書の船荷証券あるいは銀行連帯の保証状 (Letter of Guarantee) を受け取らないかぎり貨物を引渡さず、中間業者をも保護することになる。したがってこの証券は通常、担保証券として扱われる。

記名式船荷証券とは荷受人にのみ荷渡しすべきことを記載している船荷証券をいい、現在稀にしか用いられていない。この証券が運送人またはその代理人によって発行されたならば、荷送人はもはや貨物に関する所有権はもっていない。わが国では裏書禁止の文言がないかぎり、裏書によって譲渡できるが、英米独仏では裏書による移転を認めず、非流通証券として扱われている。

この証券では運送人または代理人はエヴィデンスがあれば、船荷証券なしに荷受人の保証状によって貨物の引渡しを行なうので、通常担保として扱われない。さらにこの証券が売却されたとしても、指定荷受人に貨物を引渡す前に、船荷証券の本来の荷受人がその売却について運送人に注意を喚起した

のでなければ、また貨物の引渡しを受けるところの購入者の名前を通知したのでなければ運送人は購入者に対し責任がないから、非流通証券の有償善意の所持人にはなれない。

(3) 無故障船荷証券 (Clean B/L) と故障付船荷証券 (Foul B/L)

この区別は船荷証券面に事故摘要 (Remark) が記載されているか否かによってなされる。すなわち、船荷証券面に船積みした貨物の包装、数量その他についてなんらの事故や故障が記載されていない船荷証券を無故障船荷証券 (Clean B/L) といい、これに対し、なんらかの事故摘要が記載されている船荷証券を故障付船荷証券 (Foul B/L; Dirty B/L) という。従来、無故障船荷証券は積荷の外装についてなんらの瑕疵または疑いがなく、外観上良好な状態で (in apparent good order and condition) 積み込まれたことを表示している船荷証券をいったが、現在では前述したように、積荷の外装のみならず、通常、船荷証券に記載されている免責約款以外に、荷送人に特に不利な事故摘要が記載されていない船荷証券をいうようになっている。⁽¹⁴⁾

現行の荷為替決済では、銀行は故障付船荷証券を担保として受け取るのに危険を感じ、心よく買取に応じてくれないから、故障付本船受取証の場合には、荷送人は直ちに補償状 (Letter of Indemnity; L/I) を船会社に差し入れて、故障付船荷証券の代りに、無故障船荷証券を発行してもらわなければならない。⁽¹⁵⁾

(4) 海洋船荷証券 (Ocean B/L) とローカル船荷証券 (Local B/L)

海洋船荷証券とは国外の海上運送において発行される船荷証券をいう。これに対し、地方運送において発行される鉄道貨物引換証や内水路運送貨物引換証をローカル船荷証券ということもあるが (運送地域による分類)、最初の運送人が通し運送貨物の全運送区間に対する通し船荷証券を発行した場合に、接続の運送人が下請運送人として最初の運送人を荷送人および荷受人とする各自の区間に対する船荷証券を発行することがあり、この船荷証券をローカル船荷証券という。

(14) 小峯登「前掲書」36～71頁を参照されたい。

(15) 荷為替信用状統一規則第16条

(5) 通し船荷証券 (Through B/L)

二つ以上の異なる運送機関によって運送され、しかもそれらの運送機関の間に陸海、海々または海陸連絡運送契約が締結されている場合、最初の運送人が全運送路に対して発行する船荷証券を通し船荷証券という。このように通し船荷証券には陸海通し船荷証券、海上積替えのみの通し船荷証券および海陸通し船荷証券があるが、海上積替えのみの船荷証券は貨物が海上運送の途中において積替えが行なわれるという点から積替船荷証券 (Transshipment B/L) ともいわれる。通し船荷証券のもとでは通し運送に従事した運送会社は連帯で責任をもたなければならないが、通常、船荷証券に各自の運送区間のみ責任を負う旨の約款を付記している。

荷為替信用状統一規則では船会社もしくはその代理人が発行する通し船荷証券の使用は認めているが、鉄道業者が発行する陸海通し船荷証券の使用を認めていない⁽¹⁶⁾。しかしながらコンテナ船の運航が盛んになるにつれて陸海通し船荷証券が用いられるようになるのではなからうか。

(6) 略式船荷証券 (Short Form B/L)

船荷証券に記載されている細かい約款を省略した船荷証券を略式船荷証券といい、米国ではかなり使用されている。しかし、船荷証券が文言証券であるという点から、その有効性に疑問がある。荷為替信用状統一規則においても、これらの使用は特定国の特殊事情によるものであるとし、これに対する規定はなされず、その取扱方法は個々のケースにまかされている。

(7) コンテナ船荷証券 (Container B/L)

コンテナ船荷証券自体の性格が不明確であり、特に陸海通し船荷証券について種々問題があるため、現在のところ統一した解釈はないが、次のように言えるであろう。

コンテナ船荷証券とはコンテナ貨物がコンテナ・フレート・ステーションまたはコンテナヤードで運送業者によって受け取られたときに発行されるもので、本船受取証はなく貨物引換証によって発行される⁽¹⁷⁾。邦船コンテナ B/L

(16) 荷為替信用状統一規則第17条第2項

(17) コンテナ B/L の詳細については、谷川・高田・小林共著「コンテナ B/L」2版、1969年を参照されたい。

では受取確認条項として次のような文言すなわち Received by the Carrier, the goods or container (s) or package (s) said to contain the goods herein mentioned, in apparent good order and condition....., to be transported by the Vessel and/or other means of carriage named herein or any substitute at Carrier's option, ……のように本船および／または他の運送手段もしくはは運送人の任意による代替手段によって運送されるため……外観上良好な状態で運送人によって受け取られたことが明記されている。しかし現行では船積船荷証券を原則としているため、コンテナ B/L の場合でも On Board Notation を行ない、On Board B/L を発行している。

このほか、(8)傭船契約船荷証券 (Charter-Party B/L) (9)回漕店(発行)船荷証券 (Forwarder's B/L) (10)帆船積み船荷証券があるが⁽¹⁸⁾、信用状に特に権限が与えられていないかぎり、その受取は拒絶される⁽¹⁹⁾。

(IV) 船荷証券の解説

ここで船荷証券の雛型〔書式2〕を示し、それを解説しながら、荷為替取引上注意すべき点を触れてみよう。

〔解説〕 ①外観上良好な状態で貨物が甲板上に積み込まれたことを証しており、船積船荷証券であることが示されている。②船名 ③航海番号 ④荷送人 ⑤船積港 ⑥荷揚港 ⑦積替えが行なわれた場合に記入されるが、この場合は直航で陸揚港までいくから記載する必要はない。⑧荷受人で、ここでは Order という文言が用いられているから、指図式船荷証券である。これは単純指図式であるから、白地裏書によって所有権は移転する。信用状取引においては記載文言を守らなければならないが、できるかぎり指図式船荷証券を使用すべきであり、特にこのような単純指図式 (to order) か、または荷送人の指図式 (Order of Shipper) を用いるべきである。⑨着荷通知先で、荷揚地の運送人(船会社)が実際の荷受人に貨物の到着を通知するための便宜に供するものである。しかし、これを記載したからといって、運送人が着荷通知先に通知する義務を負うものではない。⑩荷印および荷番号 ⑪個数 ⑫品名 ⑬重量 ⑭才数、そしてこの重量と才数は公認の検定機関によって検才・

(18) 詳細は拙稿「前掲論文」25～26頁を参照されたい。

(19) 荷為替信用状統一規則第18条

検量されたものであるから、検定機関が発行する容積重量証明書 (Certificate and List of Measurement and/or Weight) に記載されている重量および才数と同一でなければならない。⑮運賃支払方法で、運賃を前払いしたことを示している。⑯運賃算定の基礎で、この貨物では才数が基礎となっている。⑰運賃率 ⑱運賃額 ⑲運賃支払場所 ⑳船荷証券の発行通数 ㉑船荷証券の発行地 ㉒船荷証券の発行年月日で、この日付が現行では船積日とみなされ、契約履行上きわめて重要な役割を果たしている。㉓は船荷証券番号である。またこの船荷証券には事故摘要が記載されており、外観上良好な状態で積み込まれたことを表わしているから、無故障船荷証券 (Clean B/L) である。なお、表面や裏面にこまかく記載されているものは船主の権利義務に関する約款で、主として免責約款である。

以上のことからわかるように、この船荷証券は適正かつ有効であり、さらに物的担保として十分な形式をもっている。すなわち、この船荷証券は法定の形式を具備しており、無故障・船積船荷証券であり、さらに指図式船荷証券でもある。これらの点を銀行はよく点検し、さらに信用状取引の場合には、信用状条件に違反しないように、船荷証券の原本が全通 (Full Set) 提出されているか、また船荷証券の日付は契約期間内であるか、さらに船積後換言すれば船荷証券の日付後、相当な日数が経過していないかなどを点検すべきである。もし相当な日数が経過しているならば、Stale B/L (効力喪失の船荷証券) として銀行はこれを拒否することができる⁽²⁰⁾。このほか、積換えや運賃支払方法についても銀行は注意すべきである。

さらに積載貨物が少量で、最低運賃を課するに至らないときは船荷証券に代えて小口貨物受取証または荷物運送状 (Parcel Receipt) が発行される。この受取証は必ず記名式に作成しなければならず、またそれには通常、荷為替取扱組、質入、売買譲渡などができない旨が付記されているから、それは船荷証券とは異なり、単なる貨物の受取を示す証拠証券であって、有価証券ではなく、非流通性のものである。しかしその記載事項および運送契約当事者の権利義務については船荷証券とほとんど異なるところはない。

(V) 船荷証券以外の積出書類

(20) 荷為替信用状統一規則第41条

(1) 航空積荷受取証 (Air Waybill)

貨物が航空機で輸送される場合に、航空会社が発行する受取証を航空積荷受取証 (Air Waybill) または航空貨物運送状 (Air Consignment Note) という。これは、船荷証券とはその法律的性格を異にし、船荷証券が流通性 (Negotiable) をもち、荷為替取組に用いられるのに対し、この受取証は単なる貨物運送状であって、有価証券ではなく、また原則として記名式であり、非流通性 (Non-negotiable) のものである。

このような性格をもつ航空積荷受取証は通常、船荷証券に代えて提供することはできないが、現行の信用状取引では、信用状発行銀行は慣例として信用状面に荷受人を自行とする旨を明記することによって、その担保権を確保し、荷為替取組を行なわせている。

(2) 鉄道貨物引換証 (Way Bill; Railway B/L) および内水路運送貨物引換証 (Inland Waterway B/L)

鉄道貨物引換証とは陸上運送業者が荷送人との運送契約に基づいて貨物を受け取ったことを確認し、指定場所において引換証の正当所持人に対して、それと引換えに貨物を引渡すことを約した有価証券をいい、英国では、Way Bill, 米国では Railway Bill of Lading または Railroad Bill of Lading といわれている。また内水路運送貨物引換証は米国で、河川、湖沼または運河での運送を行なっている汽船会社が発行する貨物引換証である。これらの引換証の法律的性格および経済的機能は船荷証券と全く同一である。

(3) 郵便小包受取証 (Postal Receipt; Receipt for a parcel received)

貨物が小包郵便で送付される場合に、郵便局が発行する貨物受取証で、有価証券ではないが、金融上、船積書類の一つとして荷為替取組に使用することができる。しかし小包の宛先は必ず取立銀行にしななければならない、非流通性のものである。また信用状取引ではこの受取証は航空積荷受取証の場合と同じく、信用状に許可されていないかぎり、それを使用することはできないが、通常、信用状発行銀行は荷受人を自行として荷送人に使用することを認めているようである。

さらに、荷為替信用状統一規則では、銀行は信用状に信用状発行依頼人

の指図を明示することによって、これらの書類のほか、鉄道貨物運送状 (Railway Consignment Note)、内水路貨物運送状 (Inland Waterway Consignment Note)、運送状副本 (Counterfoil Waybill)、郵送証明書 (Certificate of Mailing)、航空郵便小包受取証 (Air Mail Receipt)、航空貨物受領証 (Air Receipt)、トラック運送貨物引換証 (Trucking Company Bill of Lading)、またはその他の類似書類を正規の書類とみなす⁽²¹⁾としている。

2. 保険証券

(I) 保険証券の意義

保険証券 (Insurance Policy; I/P) は保険契約の成立の証拠として、保険者が被保険者の請求によって交付するものである。これは裏書および引渡しによって通常譲渡される。

(II) 保険証券の記載事項

保険証券の法定記載事項としてわが国商法では次の事項を掲げている。⁽¹⁾

①保険の目的 ②保険者の負担したる危険 ③保険価額を定めたるときはその価額 ④保険金額 ⑤保険料およびその支払の方法 ⑥保険期間を定めたるときは、その始期および終期 ⑦保険契約者の氏名または商号 ⑧保険契約の年月日 ⑨保険証券の作成地およびその作成の年月日 ⑩船舶の名称、国籍ならびに種類 ⑪船積港および陸揚港

しかしわが国の積荷海上保険証券には英文と和文があり、貿易において使用されるのは英文保険証券であって、その形式は英国の海上保険団体ロイズが制定したロイズ・フォーム (Lloyd's form) が標準的証券となっている。したがって関係当事者は英国の法令と慣習をよく知っておく必要がある。英国海上保険法では法定記載事項として①被保険者の名前または被保険者のために保険を付する者の名前 ②保険の目的および保険に付される危険 ③保険

(21) 荷為替信用状統一規則第13条および第22条。詳細は小峯登「前掲書」180～194頁を参照されたい。

(1) わが国商法第649条第2項および第823条

によって担保される航海もしくは期間またはその兩者 ④保険金額 ⑤保険者を掲げており、さらに保険証券には保険者によってまたは保険者のために署名されなければならないとしている。⁽²⁾ また任意記載事項としては、①保険証券番号 ②船名および船積港の出帆年月日もしくは出帆予定年月日 ③保険金支払地 ④損害事故通知先 ⑤保険証券の作成地、作成枚数および作成年月日 ⑥普通約款 ⑦特別約款などがある。

さて保険証券は保険契約を具現したものであるから、その記載事項は保険申込書の記載事項と大差はなく、ただ普通約款および特別約款が追加されている。なお、保険証券の構成について若干補足すると、証券は必要事項を記入するほか、裸本文、イタリック書体約款および欄外約款によって構成されており、これらに適宜特別約款が追加される。裸本文は冒頭文言、譲渡約款、遡及約款、保険期間約款、寄港碇泊約款、保険評価額約款、危険約款、損害防止約款、放棄約款、保険証券の拘束力に関する約款、拘束約款、約因約款、免責歩合約款、準抛法約款、宣誓約款が記載されている。イタリック書体約款には捕獲拿捕不担保約款および同盟罷業一揆暴動不担保約款がある。また欄外約款には、スエズ運河およびパナマ運河約款、他保険約款、損害通知約款および印紙約款がある。またこの証券には特別約款として協会積荷約款〔全危険担保、分損担保、分損不担保、全損のみ担保〕(Institute Cargo Clause) [All Risks, W. A., W. P. A., T. L. O.], 協会戦争危険担保約款 (Institute War Clause), 協会同盟罷業一揆暴動担保約款 (Institute Strikes, Riots and Civil Commotions Clause) が記載されている。これらの約款の詳細については専門書に譲ることにして、⁽³⁾ここでは重要な約款についてのみ簡単に触れておきたい。

(1) 担保危険

外国貿易において用いられ、そして英国海上保険法 (M. I. A.) に規定す

(2) 英国海上保険法 (Marine Insurance Act; M. I. A.) 第23条および第24条。英国海上保険法については J. ホルネス、ホタテシ C. B. ズローバー共著「チャーマーズ、イギリス海上保険法論 (第5版)」昭和36年を参照されたい。

(3) 詳細は葛城照三「英文積荷保険証券論」昭和38年および亀井利明「海上保険証券免責条項論」昭和36年を参照されたい。

る海上危険の定義の基礎となっているこのロイズ式英文保険証券の危険条項は次のように記載されている。

「本航海において保険者が負担することを承諾している(冒険や)危険は海固有の危険、軍艦、火災、外敵、剽盗、投荷、捕獲免許状および報復捕獲免許状、襲撃(捕獲)、海上掠奪(拿捕)、国籍、状況または性質のいかんを問わず、すべての国王、君主および人民による強留、抑止および抑留、船長および船員の悪行、および当該貨物および商品またはその一部に対し損傷、毀損またはその損害を生ぜしめたるまたは生ぜしめるべきその他一切の危険、滅失および不幸である。」

この約款は保険者の担保する危険を列挙しており、保険者は列挙危険のみ担保し(列挙責任主義)、それ以外の危険によって生じた損害には責任を負わない。わが国、独、仏の商法は包括責任主義をとっているが、わが国現行の外国貿易では通常英文保険証券が使用されるから、担保危険については列挙責任主義である。この約款では広範な危険を一応担保しているが、イタリック書体約款などで免責しているから、保険者の担保する危険の範囲はおのずからそこに限界がみられるわけで、通常次のようなものが担保されることになる。

(i) 保険者の通常担保する危険

- ① 海固有の危険 (Perils of the seas)……海の偶発的な事故または災厄のみを意味し、風波の通常的作用を含まない。坐礁、沈没、衝突、その他風波の異常な作用(その結果としての浸水漏損など)が該当する。
- ② 火災 (Fire)……火災一般をさし、その原因、規模、損傷の形態を問わない。通常火災事故のほか、落雷、船員の過失、戦争や海賊その他一切の事故を原因として火災が発生しても、ここにいう火災の範囲に含まれる。しかし、実際には法律や約款で制限を加えられている。たとえば保険の目的の固有の瑕疵または性質から生ずる火災や被保険者の不法行為として生じた火災は担保されない。
- ③ 強盗 (Thieves)……暴力による強奪で、窃盗、投荷、船員や乗客による盗取は含まれない。

- ④ 投荷(Jettisons) ……船舶が危険に瀕した場合に、貨物または船舶の艤装の一部を船外（海中）に投棄することである。浪没、甲板積貨物や貨物の固有の瑕疵や性質が不当に顕現したために投荷されたときは担保されない。
 - ⑤ 船長および船員の悪行 (Barratry of the master and mariners)……船主もしくは傭船者に損害を及ぼすべき船長もしくは船員の不正行為をいい、密貿易や船底穿孔などがこれにあたる。
 - ⑥ 以上と同種の危険 (Similar Risks) ……船舶がドッグで風のために転倒した場合（海固有の危険と同種）とか、火災の延焼を避けるための海水注入または海中投棄（火災の危険と同種）などをいう。
- (ii) 保険者の担保しない危険
- (A) 列挙危険に該当しないもの
- ① 被保険者の故意 (Wilful Misconduct of the assured)
 - ② 貨物の固有の瑕疵または性質 (Inherent vice)……自然消耗、金物の錆、生鮮食料品の腐敗などがこれにあたる。
 - ③ 貨物の固有の瑕疵または性質に類似の危険 (Similar risks to inherent vice) ……鼠害、虫害、混合、曲損、手鈎、油脂、泥土、酸、他の貨物との接触などがこれにあたる。
 - ④ 遅延 (Delay)
 - ⑤ 雨淡水濡 (Rain and Freshwater Damage; R.F. or R.F.W.D.)
 - ⑥ 盗難、不着、不足 (Theft, Non-delivery and Shortage)
 - ⑦ 元地濡 (Country Damage)
- (B) 保険証券面に特別の規定を加えて責任外としたもの
- ① 捕獲拿捕不担保約款 (Free from Capture and Seizure Clause; F. C. & S. Clause)
 - ② 同盟罷業、一揆、暴動不担保約款 (Free from Strikes, Riots and Civil Commotions Clause; F.S.R.C.C. Clause)

この両約款は証券面にイタリック書体で記載されているので、一般にイタリック書体約款といわれている。

- ③ 免責歩合約款により除外されているもの(小損害不担保約款)
(Memorandum or Franchise Clause) ……船舶が坐礁, 沈没, 大火
災にかかった場合および共同海損の場合を除いて①穀物, 魚類, 塩,
果実, 穀粉, 種子の単独海損 ②砂糖, 煙草, 大麻, 亜麻, 皮革,
毛皮の5%未満の単独海損 ③その他一切の貨物に生じた3%未満
の単独海損は担保されない。

このように, 列挙危険に該当しないためまた特別の規定によって, 保険者の担保しない危険が多々あるので, 被保険者は運送中の危険を十分に付保することはできない。したがって保険者においても, 公益または保険本来の性質に反しないものは特約によって担保することになっている。

(iii) 保険者が特約によって担保するもの

- ① 戦争危険 (War Risk)
- ② 同盟罷業, 一揆, 暴動 (Strikes, Riots and Civil Commotions; S.R. C.C.)
- ③ 盗難, 不着 (Theft, Pilferage and Non-Delivery; T.P.N.D.)
- ④ 手鉤, 油脂, 泥土, 酸, 他の貨物との接触 (Hook, Oil, Grease, Mud, Acid and Contact with other cargo)
- ⑤ 不足 (Shortage or Short-delivery)
- ⑥ 通常の破損, 漏損または曲損 (Ordinary breakage, Leakage or Bending)
- ⑦ 雨淡水濡 (Rain and Freshwater Damage; R.F.W.D.)
- ⑧ 汗濡および蒸れ損 (Sweat and Heat)
- ⑨ 自然発火の危険 (Spontaneous Combustion)
- ⑩ 黴損 (Mould and Mildew)
- ⑪ 錆損 (Rust)
- ⑫ 鼠害(喰), 虫害(喰), (Rats and/or Vermin)
- ⑬ 混合 (Contamination: Mixing)
- ⑭ 元地濡 (Country Damage)
- ⑮ 投荷, 浪浚 (Jettison, Washing Overboard; J.W.O.B.)

⑩ 斃死 (Mortality)

⑪ その他の特約せる事故

(2) 保険期間

保険期間とは保険者の責任の存続期間換言すれば保険者の責任の始期から終期までの期間すなわち危険期間をいう。わが国の英文約款では英国の約款に倣い、本船に積み込まれた時から仕向地で荷卸しされ、かつ安全に陸揚される時までと記載されている。しかし、これは普通約款で、現行では特約によって期間を延長している。すなわち、ロンドン保険協会制定の積荷約款 (Institute Cargo Clause) 第1条運送約款 (Transit Clause) によると、出荷地の倉庫または保管場所をはなれてから、仕向地の荷受人またはその他の最終倉庫または保管場所に引渡されるまでとされている。しかし荷卸し後60日をもって限度としている。したがって、最終倉庫に搬入されれば、60日以内であっても、その日をもって保険期間は終了するし、また最終倉庫に搬入されなくても、荷卸し後60日を経過すれば保険期間は終了することになる。

(3) 填補損害

保険者は通常の保険契約もしくは特約によって、海上運送中に生ずる損害を填補するものである。これには各種の分類があるが、ここで問題としたいのは全損と分損である。

全損 (Total Loss) とは被保険利益の全部の消滅をいい、保険の目的の全部の滅失、毀損によって生ずるものである。これには現実全損 (Actual Total Loss) と解釈全損 (Constructive Total Loss) がある。現実全損とは保険の目的が担保危険によって現実に全滅した場合または保険の目的の全部の原質が変化してその用途を失った場合をいい、保険者は保険金の全額を填補する。

(4) 被保険利益とは保険事故の発生により損害を被むるおそれのある特定人の特定物に対する関係をいい、特定人は保険契約により保険者によって保護される。なお、これは合法性、確定性、経済性を有するものでなければならない。貨物保険では通常、所有利益と収益利益（希望利益）が付保されるが、費用利益（特別費用）、責任利益（共同海損分担額）も結果的には付保されている。法律ではこれを保険契約の目的といているから、これと保険の目的とを混同してはならない。

(5) 保険の目的は有体物であることも、権利であることもあるが、貨物保険では貨物が保険の目的である。

これに対し、被保険者が保険の目的である貨物の占有を奪われ、回復の見込みがないか、または貨物を回復できるが、貨物を回復する費用が回復時の貨物の価額を超過する見込みであるとき、あるいは貨物損傷の修繕費および仕向地までの運送費が到達時の貨物の価額を超過する見込みであるときには、⁽⁶⁾法律上これを全損とみなし、被保険者はその被保険貨物について有する一切の権利を保険者に移転して、保険金の全額を請求することができる。これを委付 (Abandonment) という。被保険者が保険の目的を委付することによってはじめて保険金の全額を請求できる全損が解釈全損であり、推定全損とも、準全損ともいわれている。

分損 (Partial Loss) とは被保険利益の一部の消滅をいい、保険の目的の一部が消滅、毀損によって生ずるものである。これには単独海損と共同海損がある。

単独海損 (Particular Average) とは船舶や積荷が通常の高難によって被った損害またはその結果として要した費用について、その損害を被った者が単独で負担する損害をいう。これはまた分損ともいわれるが、この場合は共同海損に対する言葉で全損に対する言葉ではない。

共同海損 (General Average) とは船舶および積荷について、共同の危険を免がれるためにまたは損害を軽減するために、船長がその船舶または積荷もしくはその両方について施した処分の結果生じた損害 (共同海損犠牲) および費用 (共同海損費用) を、利害関係者 (船主、荷主、運賃取得者) 間に各人の保存価格に応じて分担される損害 (共同海損分担額) をいう。共同海損は通常、仕向地の法律に従って担保することが海上保険証券に記載されている。しかし、今日では共同海損について各国の保険者が準拠しているのはヨーク・アントワープ共同海損規則 (York Antwerp Rules of General Average) である。これには共同海損を構成する損害および費用が列挙規定され、各国とも法律と同一の効力を認めている。

(4) 保険契約の条件 (損害填補の範囲)

(i) 全損のみ担保 (Total Loss Only; T. L. O.)

(6) 英国海上保険法第60条第2項

保険の目的が現実全損または解釈全損となった場合にのみ填補される。共同海損は分損であるから填補されないが、全損になることを防ぐために必要有益な損害防止費用 (Sue and Labour Charges) は填補される。船艙内積の貨物において用いられることはきわめて少ない。

(ii) 分損不担保 (Free from Particular Average; F. P. A.)

全損、共同海損、救助料、特別費用、付随費用は填補される。分損は原則として填補されないが、(イ)坐礁、沈没、大火災が発生した場合の単独海損(事故と損害との間に因果関係がなくとも、その損害を填補する……F. P. A. E. C.) (ロ)積込、積替、荷卸中の梱包1個ごとの全損(火災、爆発、衝突、接触、遭難港における荷卸しに基因する損害(事故と損害との間に因果関係がなければ、その損害を填補しない……F. P. A. A. C.)) などの特定分損は填補される。これには免責歩合の適用はない。一般に石炭、鉱石、鉄材などに用いられている。なお、事故と損害との因果関係については種々の学説があるが、英国では近因主義 (Principle of Causa Proxima) または近因説 ([英] Theory of Proximate Cause [独] Theorie der Causa Proxima [仏] Theorie de la Causa Proxima) がとられている。

(iii) 分損担保 (With Average; W. A.)

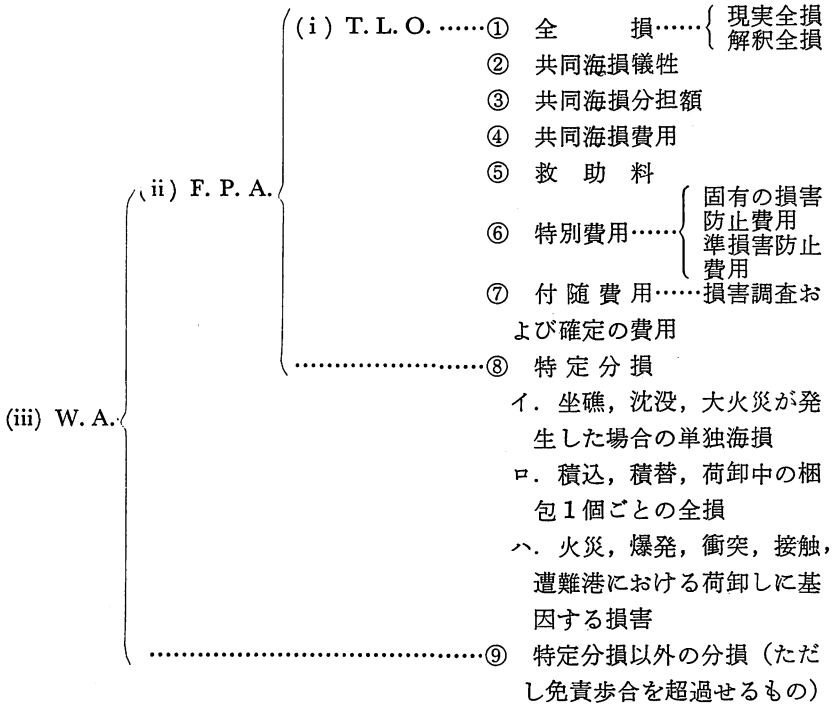
前記のものはもちろん、単独海損である分損でも証券に明記された担保危険による損害はすべて填補される。ただし免責歩合を超過した場合に限る。英国と日本では免責歩合を超過すれば全額の支払に应ずるが、仏国では超過分のみ填補される。F. P. A. と異なる点は特定分損以外の分損を担保することにある。

これらを分りやすくするために次頁に図示しておこう。

しかし、これらの条件では通常の破損、漏損、曲損、手鈎、油脂などは担保されないから、保険契約者は特約によってそれらを付保するか、一歩進めて包括責任であるところの全危険担保を付しておくことが必要である。

(iv) 全危険担保 (All Risks)

ある一定の危険 (貨物の固有の瑕疵または性質、遅延、被保険者の故意、協会積荷約款 [全危険担保] が適用されるため、その結果として戦争危険お



よびストライキ危険) によって生ずる損害は填補されないが, その他一切の危険を担保するもので, 免責歩合の適用はない。保険者の責任の最も重いものである。W. A. に各種の危険を加えた場合の一つの極限とみられる。

(Ⅲ) 保険証券の解説

ここで保険証券の雛型〔書式3〕を示し, それを解説しながら, 荷為替取引上注意すべき点を述べてみよう。

〔解説〕 ①保険証券番号 ②被保険者(または保険契約者)③航路…運送区間および経路, 具体的には船積港名, 陸揚港名および中間港で積み替えがあれば積替港名が記入される。もし運送約款 (Transit Clause) によって陸上危険が担保されているときは出荷地, 最終仕向地およびその間の接続運送用具が記入される。たとえば Kobe, Japan including transit from Osaka by Truck とか, London, thence by rail to

[書式 3] 保險証券(Insurance Policy; I/P)

THE YAMATO FIRE & MARINE INSURANCE COMPANY, LIMITED

HEAD OFFICE: 6 Chemsachi-itchome, Chiyodaku, Tokyo, 100 Japan (CABLE ADDRESS: YAMATO FIRE TOKYO)

ESTABLISHED 1887

No. OS 746345

Assured Messrs. Kishi Trading Co., Ltd. Amount insured Stg. £614-0-0.

Voyage Kobe to London.

Vessel "A Maru" sailing on or about 29th August, 1969.

Claim, if any, payable in London Interest 10 Cases of Spun Rayon by XYZ Insurance Co., Ltd.



LONDON C/No. 1/10 MADE IN JAPAN

Subject to the following Clauses as printed overleaf: Institute Cargo Clauses (All Risks) Institute War Clauses Institute Strikes Riots & Civil Commovements Clauses Institute Dangerous Drugs Clause Institute Replacement Clause Label Clause

Signed in Osaka to Two Policies on 25th August, 1969. It is known that

Assured as specified above as well in his or their own name or for and in the Name and Status of all and every other Person or Person to whom the same ship, may or shall appertain, in part or in all, both with Intention, and cause himself or themselves and them and every of them to be Insured, but not for or from, as specified above upon Goods and Merchandise, on the good Ship or Vessel called by the name herein above, whosoever else shall go for Master in the said Vessel, or by whatsoever other Name or Names the said Vessel, or the Master thereof, is or shall be named or called, beginning the Adventure upon the said Goods and Merchandise from the loading thereof aboard the said Ship, and shall so continue and endure, until the said Goods and Merchandise shall be arrived at or certified above, and until the same be there discharged and safely landed; And it shall be lawful for the said Vessel, in this Voyage to proceed and sail to and touch and stay at any ports or places whatsoever without prejudice to this Insurance. The said Goods and Merchandise, for so much as concerns the Assured by agreement between the Assured and Assurers in this Policy, are and shall be valued as

Same as ABOVE. Including the Advances and Perils which the Assurers are contented to bear and do take upon them in this Voyage, they are of the same, namely, Fire, Explosion, Pirates, Robbers, Thieves, Hijacking, Letters of Hunt and Comovement, Storms, Tornadoes, Hurricanes, Earthquakes, and all other Perils, Losses and Damages that may or shall come to the Hurt, Spoilment, or Damage of the said Goods and Merchandise, or any part thereof; and in case of any Loss or Spoilment, it shall be lawful for the Assured, his or their Factors, Servants and Agents, in any, labour, and travel for, in and about the Defence, Safeguard and Recovery of the said Goods and Merchandise, or any part thereof, without prejudice to this Insurance, to take Charges whereof the Assurers will contribute. And it is especially declared and agreed that no acts of the Insured or Insured in unloading, stowing, or covering the property insured, shall be considered as a breach or acceptance of abandonment. And it is agreed that this Writing or Policy of Insurance shall be of as much Force and Virtue as the barest Writing or Policy of Insurance made in LONDON. And so the said Assurers are contented, and do hereby promise and bind themselves to the Assured, his or their Executors, Administrators and Assigns, for the true Performance of the Promises containing themselves; paid the Consideration hereunto first for this Insurance; and after the rate of 20 SHILLINGS per cent.

Of Loss, Fire, Sea, Flood, Fleet, and Reed are warranted free from Average, unless General, or the Ship be stranded, sunk or burnt; Sugar, Tobacco, Hides, Flax, Hides, and Salts are warranted free from Average under Five per cent, and all other Goods, are warranted free from Average under Three per cent, unless General, or the Ship be stranded, sunk or burnt. This Insurance is understood and agreed to be subject to English law and usage as to liability for and contribution of any and all claims.

If increased fire of capture, seizure, restraint or detention, and the consequence thereof or of any attempt thereof, shall from time to time impede or suspend the operations, whether there be a suspension of one or only, but this warranty shall not exclude, collision, contact with any fire or floating object, boiler risk or explosion, lightning, heavy weather or the vessel covered thereby, and independently of the nature of the voyage or contract, and the vessel covered, or in the event of a collision, any cargo or vessel involved therein, in performance by a hostile act or by an act of a belligerent power, and for the purpose of this warranty, neither loading nor unloading, stowage, tally, or any other act in connection with a voyage.

Further warranted free from the consequences of fire, war, rebellion, blockade, insurrection, or civil strife arising therefrom or from any cause whatsoever.

It is further declared that the Undersigned, THE YAMATO FIRE & MARINE INSURANCE COMPANY, LIMITED, in behalf of the said Company, have subscribed YAM. No. 1 is a receipt when so specified above. Provisions of the same tenor and date, one of which being transmitted, the others to be held, and to be specified above.

1. Grounding or stranding in the Straits, Panama or other canal harbours or shall cover not to be deemed a stranding under the terms of the policy, but no any damage or loss which may be proved to have directly resulted therefrom. 2. This Insurance does not cover any loss or damage in the property which on the time of the happening of such loss or damage is insured by or on behalf of the Insured, or of any other person or persons, or of any vessel beyond the amount which would have been payable under the fire or other insurance policy or policies had the insurance not been effected. 3. In the event of loss or damage which may involve a claim under this insurance, no claim shall be paid unless immediate notice of such loss or damage has been given to and a Survey Report obtained from this Company's Office or Agents specified in this Policy. 4. All policies made payable in the United Kingdom are received by law to have a Government Stamp affixed within 30 days after date of receipt in the United Kingdom. In other countries similar law may obtain. The attention of holders of policies is particularly drawn to this.

In case of loss or damage, please refer to the 'IMPORTANT' clause printed overleaf and act accordingly.

For THE YAMATO FIRE & MARINE INSURANCE COMPANY, LIMITED

(Signed)

AUTHORIZED SIGNATORY (122) (12.04)

Examined (S)

Oxford とかまた積換えが行なわれたときは London, thence by connecting steamer or steamers to Dublin のように記入される。なお運送用具が不明の場合は landed conveyance とか any conveyance と記載される。④船名および船積港の出帆年月日または出帆予定年月日 ⑤保険金額で、これは保険者が契約上負担する損害填補責任の最高限度を示す金額をいい、これと保険事故が発生した場合に現実に支払われる損害填補額いわゆる保険金 (Insurance Money) とは必ずしも一致しない。保険金額は保険契約の当事者の合意によって定められるが、その額は保険価額と同額(7)かまたはそれ以下でなければならない。同額の場合を全部保険 (Full Insurance) といい、海上保険ではこれが常態である。保険金額が保険価額を上廻れば超過保険 (Over Insurance) といわれ、その超過部分は無効となる。現行の貿易取引では保険金額は積荷の積込原価、運賃および保険料すなわち C.I.F. 金額に希望利益 (Expected Profit; Imaginary Profit) としてその10%を加算した金額とされているのが慣行である。(8)なお、表示通貨は通常、売買契約における通貨と同一であるが、信用状取引では特に異なる明示がなければ、信用状面と同一の通貨を表示しなければならない。(9)

⑥保険の目的である貨物の名称、数量、荷姿、荷印および荷番号が記入される。⑦保険金支払地で、通常、保険の目的の仕向地と同一であるが、信用状に特に指定されてあれば、その指定地を記載する。⑧損害事故通知先⑨保険証券の作成地⑩保険証券の作成枚数で、通常2通作成され、保険者が1通について弁済するときは他の1通は無効となる。⑪保険証券の作成年月日で、この日付は船荷証券の日付に必ず先立っていなければならない。⑫損害填補条件で、全危険担保 (All Risks) 条件であることを示しており、これによって証券の裏面に記載されている当該約款が適用されるか、あるいはその約款を印刷したスリップが証券面に貼付される。このほか分

(7) 保険価額とは被保険利益を金銭に評価した価額のことで、これは保険事故の発生によって被保険者が被むるかもしれない最高限度額をなしており、被保険者はこれを上廻る保険を付することはできない。これはまた法定保険価額とも呼ばれる。保険契約の当事者が保険価額を協定した場合には、協定保険価額 (Agreed Value) といわれ、協定しなかった場合には法定保険価額が損害填補にあたって採用される。

(8) この事例のもとに保険料と保険金額の計算方法を示しておこう。

$$\text{保険料} = \frac{(C+F)1.1R}{1-1.1R} \quad \text{保険金額} = \frac{1.1(C+F)}{1-1.1R}$$

Cは積込原価、Fは運賃、Rは保険料率である。

(9) 荷為替信用状統一規則第26条

損担保 (W. A.) 条件, 分損不担保 (F. P. A.) 条件および全損のみ担保 (T. L. O.) 条件がある。また戦争危険やストライキ危険など特別危険を付保してもらった場合には、それぞれ特約条項の示されたスリップが貼付されるか、もしくは証券の余白にゴム印またはタイプで記載されることによって裏面に記載されている当該約款が適用される。このように、保険証券には種々の追加約款が補足されるが、各約款が抵触した場合には手記、タイプ、ゴム印、添付約款または添付にかえた印刷約款の順で、各特別約款が本文の印刷約款はもちろん、欄外約款よりも優先する。

以上のことからわかるように、この保険証券は適正かつ有効である。すなわち、この保険証券は法定の形式を具備しており、また全運送過程の危険を担保しており、さらに保険証券の日付は船荷証券の日付より先立っている。また保険金額は信用状もしくは売買契約の通貨と同一の通貨で表示され、かつ C. I. F. 価格を上廻っている。さらに当該商品取引において付保されている約款が挿入されているからである。なお、保険証券は信用のある保険会社との間に締結された保険契約に基づいて発行されたものでなければならず、また信用状もしくは売買契約に記載された保険書類を提出しなければならない。したがって銀行にしても、上記の点に注意するとともに、保険証券に裏書があるかどうかを確かめることによって、保険金請求権が自行に譲渡されているかを知らなければならない。

(VI) 予定保険

保険契約締結時に船名、保険金額または貨物の数量などが不確定の場合には確定保険 (Definite Insurance) 契約を締結することができないので、予定保険契約を締結しておくことが望ましい。これには個別予定保険 (Provisional Insurance) 契約と包括予定保険 (Floating Policy; Open Policy) 契約がある。いずれの場合でも、未確定要件が確定すれば保険者に通告する。この通告によって保険契約上の担保危険と保険者側の責任が同時に開始し、確定保険に切りかえてもらう。すなわち、個別予定保険の申込みに対して個別予定保険証券 (Provisional Policy) または個別予定保険証明書 (Provisional Certificate of Insurance) もしくは保険者のカバー・ノート (Cover Note) が発行され、確定通知があれば保険証券 (Policy) に切りかえられる。さらに、継続的に貿易


[書式 4] 保険証明書 (Certificate of Insurance)

CERTIFICATE OF INSURANCE
THE YAMATO FIRE & MARINE INSURANCE COMPANY, LIMITED
HEAD OFFICE: 6 Otemachi-Itchome, Chiyodaku, Tokyo, 100 Japan (CABLE ADDRESS: YASUDAFIRE TOKYO) ESTABLISHED 1887

No. OS: 1000

Assured ^① Messrs. Kishi Trading Co., Ltd. Amount insured ^⑤ Stg. £440-0-0.
 Voyage ^② Hongkong to Kobe.
 Vessel ^③ " B Maru "
 Claim, if any, payable in ^④ Osaka Interest ^⑥ 4 Cases of Chrome Plated Iron Key Chains
 by ^⑦ ABC Insurance Co., Ltd.

SPECIMEN


 K. T.
 KOBE
 C/No. 1/4
 MADE IN HONGKONG

Subject to the following Clauses:
 Institute Cargo Clauses (^⑧ All Risks)
 Institute War Clauses
 Institute Strikes Riots & Civil Commotions Clauses
 Institute Dangerous Drugs Clause
 Institute Replacement Clause
 Label Clause

Date ^⑨ 15th September, 1969.

This is to Certify, that this Company has insured in your favour as above, subject to the terms and conditions of this Company's Standard Marine Policy form to the extent of the same not being inconsistent with anything contained herein.

For THE YAMATO FIRE & MARINE INSURANCE COMPANY, LIMITED

(S I G N E D)
 AUTHORIZED SIGNATORY

Examined _____

442 (48.11)

① 船積証明書 ② 船積証券 (または船積切手) ③ 船積
 ④ 船名 ⑤ 船積証券 ⑥ 船積証券の目的、数量、利率、期限等
 ⑦ 賠償請求 ⑧ 船積証券の行成年月日

[書式 5] 予定保険確定証明書 (Certificate of Declaration)

THE YAMATO FIRE & MARINE INSURANCE COMPANY, LIMITED

HEAD OFFICE: 6, Otemachi-Itchome, Chiyodaku, Tokyo, 100 Japan
ESTABLISHED 1887

No. ^① **AB-100** Date ^① **25th August, 1969.**
Messrs. ^② **Kishi Trading Co., Ltd.**

Dear Sirs,
We beg to acknowledge receipt of declaration dated ^③ **25th August, 1969**
under ^④ **the Cover Note No.OPQ.2345, between Messrs.George & Sons,**
and XYZ Insurance Co., Ltd.

as per particulars at foot,

Yours faithfully,

For THE YAMATO FIRE & MARINE INSURANCE COMPANY, LIMITED

(Signed)

AUTHORIZED SIGNATORY

Amount: ^⑤ **Stg. £547-0-0 (F.O.B. plus 10%)**

on ^⑦ **10 Cases of**
Spun Rayon

G S



LONDON
C/No.1/10
MADE IN JAPAN

Per ^⑧ **" A Maru "** Sailing on or about ^⑨ **29th August, 1969.**
At and from ^⑩ **Kobe, Japan** to ^⑪ **London**
Conditions as per o/p. ^⑫ **Incl. War & S.R.C.C. Risks.**

Claim payable at destination.

Premium as arranged.

①発行年月日、②発行番号、③発行依頼人、④予定保険確定通知日、⑤予定保険契約の承認番号、⑥保険金額、⑦保険の目的、荷印および荷番号、⑧船名、⑨出帆年月日、⑩船積港、⑪積港、⑫積荷積載条件。

取引を行なっている輸入者は包括予定保険 (Open Policy) を締結しておくことが多い。この場合には通常、包括予定保険証券 (Open Policy) が発行され、時には Open Contract が作成され、各自 1 通ずつ保管する。この予定保険契約に基づいて確定通知があれば個々の積荷に付保されていることを立証するものとして、確定保険証券または保険証明書 (Certificate of Insurance) [書式 4] が発行される。しかし、この証明書は担保危険や填補損害の範囲が簡略化されているため、その担保性、流通性の点より英国系では許可のないかぎり使用を認めておらない。また米国でも保険証明書は認めているとはいえ苦情をおこしやすいので、個別保険証券 (Special Policy; Specific Policy) を発行するのが通常であり、わが国においても輸出の場合には原則として保険証明書が発行されることはなく、通常、F. O. B. 輸入または C. & F. 輸入に用いられている。荷為替信用状統一規則でも英国の慣習を勘案して、保険に関する書類については信用状発行依頼人の指示性を必要としている。また、保険仲立人が発行するカバー・ノート (Cover Note) も信用状に特に認める⁽¹⁰⁾ という記載のないかぎり、有効な証券として銀行は受理しない。

なお、F. O. B. および C. & F. 契約の場合に、輸入者が輸入地の特定の保険者と包括予定保険契約を締結して、輸出者が船積のたびに輸出地所在のその保険者の支店もしくは代理店に通知することを取り決めている場合には、輸出者は当該支店または代理店に船積みの通知、具体的には包括予定保険確定通知書 (Declaration under Open Policy) を出すことによって、予定保険確定証明書 (Certificate of Declaration) [書式 5] が交付される。したがって、輸出者は荷為替取組に際しこれを銀行に提出し、そしてその写しを輸入者に送付する。

3. 商業送り状

送り状 (Invoice) を使用する目的から大別すると、商業送り状 (Commercial Invoice) と公用送り状 (Official Invoice) にわけられ、さらに後者は税関送り状 (Customs Invoice) と領事送り状 (Consular Invoice) にわけることがで

(10) 荷為替信用状統一規則第24条

[書式 6] 商業送り状 (Commercial Invoice)


① **KISHI TRADING CO., LTD.**
 86, Kanai-cho, Kita-ku,
 Osaka, Japan.
 KITA P.O.BOX NO.50, OSAKA, JAPAN.

INVOICE

② OSAKA, 29th August, 1969.
 Invoice No. ③ 853

INVOICE of ④ Ten (10) Cases of Spun Rayon
 shipped per ⑤ "A Maru" from ⑥ Kobe to ⑦ London
 on account and risk of Messrs. ⑧ George & Sons, Gracechurch House, Gracechurch Street,
 London E.C.3.

by the undersigned against Order No. ⑨ 111 Indent No.

Marks & Nos.	Particulars	Unit Price	Amount
⑩ G S  LONDON C/No. 1/10 MADE IN JAPAN	⑪ <u>SPUN RAYON</u> Spun Rayon White Poplin with blue selvedge 36" x 27/30 yards per piece. Passed A. C/No. 1/9, 9 Cases each containing 33 pcs. (990 yds.) C/No. 10, 1 Case containing 34 pcs. (1,000 yds.) Total: 10 Cases, 331 Pieces, 9,910 L'yds. @15½d <u>£557-8-9 stg.</u>	⑫ C.I.F. London per yd.	⑬
	H/Net Weight: 2,654 Lbs. Gross Weight: 3,404 Lbs. Measurement : 144' - 2"		

Bank certificate No. ⑭ RC-D(16)-69-5543 Export Licence No. ⑮ LRBO-69-32767
 L/C No. ⑯ 95/69 issued by The ABC Bank Ltd., Moorgate, London E.C.2.
 dated 16th June, 1969.

⑰ **KISHI TRADING CO., LTD.**
 (Signed)
 Director


44. 10. 3,000

① 賣込人の住所氏名または商号、② 作成地のよひ作成年月日、③ 送り状番号、④ 品名、⑤ 品名、⑥ 品名、⑦ 品名、⑧ 買主の住所氏名または商号、⑨ 注文番号、⑩ 仕向地、⑪ 買主の住所氏名または商号、⑫ 注文番号、⑬ 仕向地、⑭ 銀行名、⑮ 銀行支店名、⑯ 銀行口座番号、⑰ 銀行支店名、⑱ 銀行口座番号、⑲ 銀行支店名、⑳ 銀行口座番号

[書式7] 税関送り状 (Customs Invoice) 表

*State here general nature or class of goods

Osaka, 16th May, 1969.
 INVOICE of Five (5) Bales of Spun Rayon Poplin supplied by Kishi Trading Co., Ltd. of Osaka, Japan to Messrs. XYZ Trading Co., Ltd. of Kingston, Jamaica to be shipped per s/s "A Maru" from Kobe to Kingston, Jamaica. Order Number AZ-1

Country of Origin	Marks and Numbers on Packages	Quantity and Description of Goods	Current Domestic Values in currency of exporting country (see para. 3 and 4 of certificate.)		Selling Price to Purchaser	
			Amount	Amount	Amount	Amount
Japan	5 Bales. X  Y KINGSTON B/No. 1/5 MADE IN JAPAN Z	SPUN RAYON POPLIN Lion Bear 56000 Size 36" x 29/30 yds. per piece. As per Order No. AZ-1 dated 7th March, 1969. Packing in Bales. B/No. 1/4, 4 Bales each containing 33 pcs. (990 yds.) B/No. 5, 1 Bale containing 34 pcs. (1,018 yds.) Total: 5 Bales. 166 Pcs. 4,978 L'yds. 15d ¥49,98 ¥248,800.-	per yd.		C.I.F. Kingston per yd.	
		L/C No. 167/69 issued by The Royal Bank of Canada, Kingston, King and Harbour, Jamaica, W.I. Branch dated 14th March, 1969. Import Licence No. 485216 Export Licence No. LRBO-69-32551 N/Net Weight: 1,343 Lbs. Gross Weight: 1,387 Lbs. Measurement: 34' - 7"				

Enumerate the following charges and state whether each amount has been included in or excluded from the above current domestic value:—

	Amount in currency of exporting country.	State if included
(1) Cartage to rail and/or to docks	¥ 709.-	Included
(2) Inland freight (rail or canal) and other charges to the dock area, including inland insurance	¥1,176.-	Included
(3) Labour in packing the goods into outside packages	¥3,453.-	Included
(4) Value of outside packages	¥8,057.-	Included
(5) If the goods are subject to any charge by way of royalties	Nil	

State full particulars of Royalties below:—

きるが、一般に送り状といわれる場合は前者の商業送り状をさすものとされている。

さて、商業送り状は売主が買主あてに、売買契約を正当に履行したことを証するために作成される商用書類である。しかし、これは単に送貨の案内書だけでなく、物品の明細書であり、価格計算書であり、また代金請求書を兼ねるものである。さらに輸入国においては荷受け、通関および課税上、仕入書として使用される重要な書類である。したがって、商業送り状は船荷証券および保険証券とともに荷為替取組上欠くことのできない書類で、英法ではこれら三者を義務的書類と呼んでいる。

しかしこの送り状も厳密にみると、船積送り状 (Shipping Invoice) と見積送り状 (Proforma Invoice) にわかたれ、前者はさらに売買送り状 (Sales Invoice)、委託販売送り状 (Consignment Invoice)、委託買付送り状 (Indent Invoice) と見本送り状 (Sample Invoice) にわけることができる。前述したように、一般に送り状といわれる場合は商業送り状、特に売買送り状をさすものとされている。

なお参考のために商業送り状の雛型〔書式6〕を示し、そして荷為替取組上注意すべき点を触れてみよう。

荷為替信用状統一規則に明記されているように、信用状に特に異なる明示のないかぎり、送り状はその信用状の開設依頼人あてに作成されなければならないし、信用状金額を超えた額で作成されてはならない。さらに、送り状に記載されている商品の名称は必ず信用状面の商品の名称と一致していなければならない。ただし、送り状以外の書類では信用状の名称と必ずしも一致する必要はなく、一般的な用語を用いても差支えない。⁽³⁾

4. その他の船積書類

船荷証券、保険証券および商業送り状のほか、付属書類として次のもの

(1) 荷為替信用状統一規則第30条第1項

(2) 同上第2項

(3) 同上第3項

があげられる。

(I) 税関送り状 (Customs Invoice)

次の領事送り状と同じく、輸入品に対する課税、価格決定、ダンピング防止のために、輸入者が輸入通関の際に特に税関に提出するため、輸出者が一定のフォームに基づいて作成する公用の送り状を税関送り状〔書式7〕という。ただ輸出国駐在の輸入国領事の証明を必要としない点で、領事送り状と異なる。この送り状は豪州、ニュージーランド、カナダ、アフリカなどの英連邦および米国向けの輸出に必要とされているが、国によってフォームが違おうし、また必要としない国もあるから注意を要する。

(II) 領事送り状 (Consular Invoice)

税関送り状と同じく、輸入品に対する課税、価格決定、ダンピング防止のために使用されるもので、その記載事項が正確であることを輸出国駐在の輸入国領事が査証した公用の送り状を領事送り状という。

この送り状はフィリピン、台湾、中南米諸国で用いられているが、国によってフォームが違おうし、また必要としない国もあるから注意を要する。

(III) 原産地証明書 (Certificate of Origin)

輸出貨物の生産地または製造地を証明した公文書〔書式8〕で、低い税率の適用を受けるために必要とされるものであったが、現在ではむしろ輸入国でのダンピング防止や為替管理のために必要とされている。また国によっては特定国からの輸入を防止するための政治的配慮によって要求することもある。輸出国の商工会議所、輸出国にある輸入国領事館などがこれを発行している。


(IV) 包装明細書 (Packing List)

送り状の記載を補足する意味で、包装ごとの内容を記載したもので、輸出者が作成するものである〔書式9〕。船積書類の一部として添付されることが多く、商品によっては数枚にわたることもある。しかし簡単な場合は送り状

〔書式 8〕 原産地証明書 (Certificate of Origin)

CERTIFICATE OF ORIGINIssued  by**The Osaka Chamber of Commerce & Industry**

Osaka, Japan

Marks & Numbers	Quantity	Description of Goods	Place of Manufacture or Production
G S  LONDON C/No.1/10 MADE IN JAPAN	10 Cases 331 Pieces 9,910 L'ys.	<u>SPUN RAYON</u> Spun Rayon White Poplin with blue selvedge 36" x 27/30 yards per piece. Passed A.	Hyogo Japan.

Name of Manufacturers:

Yamada Kogyo Kabushiki Kaisha.

Address of Manufacturers:Kotomiya-cho, Kawanishi-shi, Hyogo Pref.,
Japan. Value: £557-8-9 stg.

The undersigned, duly authorized by the company, swears that the above-mentioned goods have been produced or manufactured in Japan.

Signed in Osaka on the 28th August, 1969.

Firm Name: Kishi Trading Co., Ltd.

(Signed)

Signature: _____

Title: Director

The Osaka Chamber of Commerce and Industry hereby certifies, on the basis of relative invoice and other supporting documents, that the above-mentioned goods are of Japanese origin to the best of its knowledge and belief.

Signed in Osaka on the 29th August, 1969.

The Osaka Chamber of Commerce & Industry.

(Signed)

Manager.

No. _____

[書式 9] 包装明細書 (Packing List)

KISHI TRADING CO., LTD.

86, Kanei-cho, Kita-ku,
Osaka, Japan.
KITA P.O.BOX NO.50, OSAKA, JAPAN.

PACKING LIST

OSAKA, 29th August, 1969.

No. 853

Messrs. George & Sons, Gracechurch House,
Gracechurch Street, London E.C.3.

INVOICE No. 853

MARKS & NUMBERS :

ARTICLES :

REMARKS :

G S
111

SPUN RAYON

Spun Rayon White Poplin
with blue selvsage
36" x 27/30 yards per piece.
Passed A.

"A Maru"
from Kobe to London.
Order No.111

LONDON
C/No.1/10
MADE IN JAPAN

Case or Bale Nos.	Specification					Weight & Measurement			
	Wid. & Leg.	Des. No.	Col. No.	Pieces	Lin-Yards	Net Net (Lbs.)	Net (Lbs.)	Gross (Lbs.)	Cft.
1/9	36" x 30 yds.			33	990	265		340	14' - 5"
10	36" x 30 yds.			25					
	36" x 29 yds.			2)	1,000	269		344	14' - 5"
	36" x 28 yds.			3)					
	36" x 27 yds.			4					
Total: 10 Cases.				331	9,910	2,654		3,404	144' - 2"


KISHI TRADING CO., LTD.

(Signed)

.....
Director

E. & O. E.

[書式10] 重量容積証明書 (Certificate and List of Measurement and/or Weight)



JAPAN MARINE SURVEYORS & SURVEY MEASURERS ASSOCIATION
LICENSED BY JAPANESE GOVERNMENT

HEAD OFFICE:
KAIJI BLDG. No. 5, 1-CORNER,
MIYU-MATYAGORI, CHUOH-KU,
TOKYO, JAPAN

PHONES: TOKYO 03 552-0141
CABLE ADDRESS: KAIJIKENTEI TOKYO
CODE BENTLEY'S 2nd USED

BRANCHES
ALL PRINCIPAL PORTS IN JAPAN

KOBE BRANCH:
No. 22, 3-CORNER
KAIGAN-DORI (MITSU-FU)
KOBE, JAPAN

PHONES: KOBE 078 33 8001
CABLE ADDRESS: KAIJIKENTEI KOBE

NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI
FOUNDED IN 1913

ORIGINAL

Kobe, August 27 19 69.

CERTIFICATE AND LIST OF MEASUREMENT AND/OR WEIGHT

S/O No. _____ No. 12662/11


Shippers: Messrs. **Kishi Trading Co., Ltd.**

Name of Vessel: **A Maru** Date of Sailing: On or about **August 29, 19 69.**

Ports of Shipment and Discharge: **From Kobe to London.**

Date and Place of Measure and/or Weighing: **At Kobayashi Warehouse Hyogo, Kobe.**
on August 25, 1969.

*We Herby Certify that the measurements and/or weights of the goods were taken by our measurers as follows:—
The under-mentioned goods for exportation were measured and/or weighed in accordance with the provisions of
recognized measuring rules for shipping cargo, solely for the freight purposes of the carrying vessel.*

Mark	Number	Number of Packages	Ft.		In.		Ft.		In.		Total Cft.	Weight per Package	Total Weight	
			Fr.	In.	Fr.	In.	Fr.	In.						
G S  LONDON MADE IN JAPAN	Case												Lbs.	
	1/9	9	1	10	2	5	3	3	14	5	129	9	340	3,060
	10	1	1	10	2	5	3	3	14	5			344	344
		Total Packages							Total Cubic Feet	144	2	Total Weight	3,404	


Sample

Grand Total should never be amended. The same which have been tampered with shall be null and void.

NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI
KOBE BRANCH

(Signed)

Manager.



NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI
JAPAN MARINE SURVEYORS & SURVEY MEASURERS ASSOCIATION
N. K. K. K.

の中に包装明細として記載することもあり、また国によってはそのようにすることを要求していることもある。⁽¹⁾

(V) 重量容積証明書 (Certificate and List of Measurement and/or Weight)

一口の船積貨物の重量・容積・個数に関する明細の証明書〔書式10〕で、送り状に総括的に記載された重量や容積の内訳を補足記載したものである。これは海事検定協会や検定新日本社などの検定機関によって作成・発行されるもので、特に重量貨物によっては重要な船積書類の一つである。ただ、通常の貨物では運賃計算のために必要な書類であって、銀行の提出書類としてはあまり利用されていない。しかし、売買条件が船積数量条件である場合は、この証明書は売主が契約通りの数量を間違いなく船積みしたことを立証する重要な証拠書類となる。

(VI) 検査証明書 (Certificate of Inspection; Inspection Certificate)

契約品の船積時における品質が売買契約にかなう品質のものであったことを証明している書類で、政府機関またはその指定検査機関もしくは買主の指定する者によって発行される。また鉱石や化学製品の場合に用いられる含有成分を明らかにした分析証明書 (Certificate of Analysis) もこの一つである。検査証明書は売主側の不正防止のために要求されることが多いが、他面輸出者にとっても、売買条件が船積品質条件である場合に、品質クレームがおこったとき、売主が買主の承認した検査機関によって発行された検査証明書を証拠書類として買主に提出することによって対抗することができる。

(VII) 衛生証明書 (Certificate of Health; Sanitary Certificate)

アメリカへ食料品、薬品、肉類および獣皮などの動物の副産物を輸出する場合に、それが生産されたときに無害、無菌であることを証明した書類で、同国の輸入通関に用いられる。また動物や植物の輸出では検疫証明書が発行されることがある。

(1) 中近東から接受する信用状の中にしばしば見受けられる。

46 (494)

為替手形と船積書類 (来住)

〔書式11〕 貸方表 (Credit Note)

CREDIT NOTE		No. 1
MESSRS. X.Y.Z Co., Ltd. Durban.	Osaka, 5th February, 1970.	
Cr. by KISHI TRADING CO., LTD.		
<p>Cr. by four commission on our shipment per s.s. "A Haru" left Kobe on 10th January, 1970 as per Invoice No.1</p> <p style="text-align: right;">3% on £500-0-0 atg.</p> <p>Ref: Your Indent No. A.234 Our Sales Note No.1324</p> <p style="text-align: center;">Kishi Trading Co., Ltd. (Signed) Director</p>	<p>£15-0-0 atg.</p>	

〔書式12〕 借方票 (Debit Note)

DEBIT NOTE		
KISHI I.C. BOX 50, OSAKA	No. 1	
20th February, 1970.		
Messrs. X.Y.Z Importing Co., Ltd. New York. Dr. to Kishi Trading Co., Ltd.		
<p>Dr. to Sample of Fountainpen sent to your goodselves on 17th February, 1970 via NK Airlines as per Invoice No.12 attached</p> <p style="text-align: center;">Kishi Trading Co., Ltd. (Signed) Director</p>	<p>\$10.00</p>	

このほか、貸方票、借方票、勘定摘要書および売上計算書などがある。

貸方票 (Credit Note)〔書式11〕とは値段の過大、販売手数料の送付など、その発行者がその名宛人に対して債務のあることを、計算書の形式で通知する伝票をいい、借方票 (Debit Note)〔書式12〕とは値段の過少、見本代金その他の受取など、その発行者がその名宛人に対して取立債権のあることを、⁽¹⁾計算書の形式で通知する伝票をいう。

さらに勘定摘要書 (Statement of Account) とは数種の送り状を一括して荷為替を取り組むとき、また送り状金額に、当事者間に発生した小額の債権や債務を加除して処理するときを使用される一種の計算書をいう。

なお、委託販売において、委託販売後にその販売報告をかねて、その売上についての明細を受託者に送付する計算書を売上計算書 (Account of Sale, 貿易業界では一般に Account Sale; A/S といわれている) と呼んでいることを付け加えておこう。

あ と が き

以上、現行の貿易決済において使用されている為替手形および船積書類について、その意義、機能、記載事項のみならず、雛型を用いて、それを解説しながら問題点をも明らかにした。しかし各書類の各約款や文言について逐一述べることは紙数の関係上省略したが、その主たる点は触れたつもりである。コンテナ輸送の発展とともに、若干書類の増加や各約款の追加や補正が行なわれることであろう。しかし貿易関係者は現時点においてははせめてこの程度のことを是非知っておくべきであろう。 (1970年2月7日)

(1) 為替銀行では同一銀行の本支店間の貸借決済に用いられる付換票のうち、債務店が送金のために発行する付換票を Credit Note (売付換票) といい、債権店が取立のために発行する付換票を Debit Note (買付換票) と呼んでいる。