

JASTPRO 479

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2018-12

今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(44) 1
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事2. 国連CEFACTFフォーラム杭州会議報告 8
NPO法人観光情報流通機構 専務理事 鈴木 耀夫
- 記事3. 日本関税協会主催セミナーの開催 13
- 記事4. 国連CEFACTからのお知らせ 14

＝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(44)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに：航海傭船契約に基づいて発行されるB/Lの機能

定期海上運送サービスにおけるB/L発行の前提は、主として荷為替決済への対応に置かれている。これに対し、航海傭船契約の場合に発行されるB/Lは、荷為替決済への対応もさることながら、洋上転売もしくは連鎖取引を容易にし、さらにはその過程で満船積み(full and down)貨物を数名の荷受人(=買主)に対し、運送品を分割して引き渡すために、B/Lの分割(split B/L)または、B/Lの受戻しを受けて、運送人が求めに応じてそれぞれの荷受人に荷渡指図書(Delivery Order=D/O)を交付し、荷揚地において運送品を分割して確実な荷渡しを行う実務上の必要からも、B/Lが発行される。そこで、B/Lの貿易取引上の機能を概括して、売買契約と運送契約の相互の関係を、簡潔に確認しておきたい¹。

B/Lの機能は、運送契約の証拠書類、運送品の受取証、運送品の引渡請求権を代表する流通性証券の3点である。運送が個品運送契約によるのであれ、航海傭船契約によるのであれ、B/Lの受取証としての機能は、売買契約上の出荷義務履行の有効で確実な証明になる。すなわち、積み込み数量、積み込み日、積み込み時の運送品の状態、荷姿など、国際海上物品運送法(以下、COGSAという)第7条に定める記載事項は、売主の運送契約手配ならびに出荷義務履行の証拠である。納期、契約数量、正品の出荷、梱包条件、運送経路などの売買上の規定が充足されたか否かは、B/L上のそれらの記載事項から判断される。また、出荷完了次第、B/Lの写しを以て、「出荷案内(notice of shipment; shipping advice)」とすること(Incoterms A 7参照)が通常の実務である。

個品運送の場合には、運送人が公開し周知するB/Lの約款に基づくことを前提に、(今日では、電子的に行われる)船腹予約及び予約確認により、運送契約が締結される。その証明を、出荷後に作成・交付されるB/Lにより行い、B/Lに記載の事実と異なる申し立ては排除される原則になっている。これに対し、航海傭船契約は、交渉事項を仲介人が整理したrecap²と称するとりまとめにより、契約内容が定まる。それが、傭船契約の当事者の合意内容を示すものである。その後、運送品の出荷があり、傭船者または積出人(shipper)が、運送人にB/Lの発行を求めるときは、航海傭船契約の効力を害することなく(without prejudice to the charterparty)、B/L上の責任を傭船者または積出人がその所持人に対し負担することを約し、航海傭船契約上の規定を超える責任を運送人に負担させないことが約定される(代表的には、GENCON, 第10条参照)。当初から、航海傭船契約に準拠するB/L(いわゆるCharterparty B/L)であることを表示するのは当事者の裁量の範囲内の問題である。その場合には、B/Lの流通性(negotiability)に支障をきたすので、荷為替決済上はそのようにせず、至上約款(Clause Paramount)を入れて、ヘーグ規則やそれを国内法化した各国のCOGSAに準拠することが規定されることは、周知のところである。航海傭船契約の当事者でない転買人宛てにB/Lが発行され、あるいは譲渡される場合、このようにしてCOGSAが適用される。これにより、B/Lの流通性が維持され、荷為替決済に積み込み式のB/L(shipped B/L)が利用される。

1 詳細は、G.Treitel and F.M.B. Reynolds (ed.by) *Carver on Bills of Lading*, 2d ed., Sweet & Maxwell, 2005を参照。

2 recapitulationの略語で、契約条件の主要ポイントを整理してまとめたもので、Fixture Noteとも呼ばれる。

また、UCP(信用状統一規則) 600 Art.22は、Charterparty B/Lが運送書類に含まれ、備船契約書が呈示されても、その内容を点検しない、と規定する。そして、B/Lの署名者、積み込み確認と船積み日、運送経路に関する記載を重視するとしている。多数の約款を含む専門的な契約書類を精査することは、速やかな判断を下すことが求められる金融機関としては、売買契約履行上の重要事項が充足されていることを点検できれば良しとする趣旨である。信用状の発行についても、定期海上貨物運送の場合、荷受人(=買主、信用状の発行依頼人)がほぼ固定しており、したがって、信用状の接受の後に速やかに出荷・船積みを行う実務は達成できる。これに対し、航海備船契約による運送の場合、出荷直前になっても最終の荷受人が決まらず、信用状の発行が遅れることもある。その場合、運送品の船積みを抑える判断をすることは、備船契約上容易なことではない。

このように、B/Lの最も重要な機能は、その流通性と準拠する国際条約に定める責任原則、特に運送品に対する厳格な注意義務、運送人の責任制限制度の統一にある。それに反する低い責任制限の特約の禁止が³、宣明されている³。

他方、前述のように、発行されるB/Lに、特定の航海備船契約に準拠する(subject to the charterparty form of (date of agreement)などの準拠文言を付す)ことが表示され、B/Lに撰取されることは、契約解釈上もありうることであり、そのような実務もみられる。しかしながら、この2種の契約は、互いに性質が異なるものを内包しており、どの程度、B/Lに航海備船契約約款が撰取されるかは、個々の具体的な事情を基に判断するのが妥当と思われる(*航海備船契約は、効率的で安全な船舶の運航に主眼があり、B/Lは運送品の円滑な流通と金融担保性を重視する証券である。それぞれ固有の領域に属し、深く干渉しあい矛盾することは多くないと思われる。例えば、航海備船契約の碇泊期間の計算に関する条項は、個品運送を対象とし、多数の荷主の運送品を積み合わせ、国際物流の迅速性に関心があるB/Lの当事者にはなじまないものである。このように、両者の対立と矛盾は、とりわけ、手続き的事項(仲裁約款、準拠法の選択、法廷地の選択など)に関して生まれやすい。運送品の荷役に対する責任と費用負担については、航海備船契約とCOGSAに規律されるB/Lの間に重要な差異がみられることは、FIO, FIOSTなどの約款のCOGSAの下における効力を説明した前々号(No.477)を参照されたい。

商取引上は、それらの重要な差異を法務の専門家の手にゆだね、問題を長引かせないようにすることが重要であろう。取引実務家にとっては、適用したり援用したい商取引上の慣行が、仲裁判断や判例により、あるいは専門的な団体による統一ルールを制定を通じて、確実性と安定性を増し、確立していることが重要である⁴。

1. 航海備船契約に基づくB/Lと運送品の受渡し

単に、subject to the Charterpartyと表示するのみで、航海備船契約に基づいて発行されるB/Lに、航海備船契約の約款が多く撰取されるとされているわけではない。とりわけ、B/Lは商取引の重要書類として、転々と裏書譲渡されることがあるので、航海備船契約の約款のB/Lへの撰取には、厳格な制約が課されることは理解しやすい(*例えば、S. Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, 2d ed., Oxford U.P., 2011, paras. 12.16以下参照)。航海備船契約の当事者でない第三者には、B/Lに適用されるヘーグ・ヴィスビー規則に

3 日本のCOGSA第15条。ただし、航海備船契約による運送には、特約禁止の特例が同COGSA第16条に規定され、その特例が排除されている。

4 Carver, 前掲書、para 3-012参照。

抵触する航海備船契約の約款は、一般的には適用されない。それを宣明するのが、至上約款 (Clause Paramount) である。それにより、船主や運送人が享受できると期待するものの一つが、運送責任の制限約款(いわゆる package or unit limitation) であろう。

航海備船契約が、船主と備船者の間の関係を規律するのみに留まる場合、または備船者の売買契約上の相手方が荷為替決済にこだわらないときは、敢えてB/Lの発行を必要としないこともあろう。その方が、荷受人が荷揚港において運送品を迅速に引き取るのに都合が良いからである。そのような場合、電子データの交換(例、non-negotiable datafreight receiptsの使用)で済まし、COGSAの適用を回避することもある⁵。

とりあえず、航海備船契約の手配を、FOB買主が行う場合とCFR, CIF売主が行う場合とに分けて考えてみたい。さらに、前者の場合、FOB売主はshipperと呼んでも、備船契約上の当事者ではなく、したがって、B/L上も「荷送人」にはならない(船積人とでも訳すべきか)。FOB売主と運送人は、契約関係にないことになる。強いて言えば、備船者であるFOB買主に代わって、運送品を運送人に提供するいわば、備船者である買主の履行補助者または代理人になる。そのような者として、運送品の種類、明細などを通告する義務を代行するものと考えられる。したがって、運送品がターミナルで受取られ、その後の積み込み作業中に発生した運送品の損害に対して、FOB売主は、不法行為法上の請求が可能ないように見える。しかし、運送人は、これに対し、例えばGENCON第5条やそれに類する規定のFIO条項に基づき、免責を主張するであろう。定期船による個品運送契約が、通常条件として売買当事者間で取り決められているときは、B/L約款にも基づき、未だB/Lが発行されていなくとも、運送人は一包み当たり666.67SDR(約13万円)(対米取引の場合には、US\$500)の責任制限を主張し、それが認められるだろう。他方、FOB買主は、FOB売主の求めに応じてB/Lが発行される場合で、荷為替の取り組みが行われるときは、B/L面上、FOB売主が荷送人、航海備船契約の備船者であるFOB買主は、最終的には裏書譲渡により荷受人になる。さらに、FOB買主が転売人となって洋上転売 (sale of cargo afloat) を行うと、第二、第三の購入者 (purchaser、sub-purchaser) が順次裏書譲渡を受けて、B/L上の「荷受人」になる。それが洋上転売されると、第3者である購入者 (purchaser) がB/L上の「荷受人」になる。そこで、B/Lと航海備船契約に規定の荷渡しに関する条項の適否が問われることになる(このような事情は、日本の原材料・資材の輸入に多く該当するものと思われる)。

CFR, CIFの場合には、CFR, CIF売主が備船者あるいは再備船者であり、CFR, CIF買主が荷受人になる(洋上転売されていれば、転買人が荷受人になる)。実需に基づく日本の輸入者が、洋上転売(買)による調達により原材料品を輸入することは少ないものと思われる。ただし、総合商社などが、輸入委託に基づき洋上転売の買主となって国際商品市場から原材料品を輸入することはあると思われる。とりわけ、穀物類の取引は、大手の専門業者が世界的に活躍しているため、そこから調達あるいは仕入れることは十分ありうる。

CFR, CIF条件の売買では、売主が備船者として、運送人と契約を交渉し、備船契約の当事者となる。これらの条件では、書類による引渡しが、荷為替決済の条件として重視される。このため、B/Lの書類としての充足要件が判例により確立している。すなわち、無故障 (clean) で、指図人式発行 (order form) され、船積みの事実と日付の記載があり、契約品のみを運送品とし、運送賃支払い済みの記載があり、全通数揃えて呈示することなどが、CFR, CIF売主に求められる。これらを確認の上、買主は荷為替手形を支払い、B/Lの裏書譲渡を受けて正当な所持人となり、買主は運送品の引渡を運送人に請求して、落着する。

5 J.C.B Sales Ltd. V. M/V Seijin, 921 F. Supp.1168 (SDNY 1996).

ここで課題になることは、運送品が仕向地に到着し、引渡準備が完了すると、運送人は、迅速な運送品の引き取りをB/Lの正当所持人に求める。通常、着荷通知先がB/Lに付記されているから、そこに到着案内を運送人は送る。しかしながら、航海備船契約に基づきB/Lが発行されていても、運送品の洋上転売に伴って、その流通（裏書譲渡）が遅れ、本船到着時にB/L未着の場合も少なくないようである。本船を次の準備航海に就航させるため、順調に揚げ荷役を済ませたいのが、船主である運送人の当然の希望であり、備船者としても滞船料の支払い避けたい。また、液体貨物の場合には、運送品を引き取る予定の荷主は、タンクを開けて待っている。そのような事情の下に、B/Lの受戻性に反して、補償状による荷渡し（delivery against the Letter of Indemnity）が行われることは一般に見られるが、紛議を招きやすいことは、海事判例集からも明らかである。

2. 航海備船契約とB/L約款に基づく運送責任の制限の可否

もう一つの課題は、B/L約款が典拠とするヘーグ規則もしくはヘーグ・ヴィスビー規則では、運送品の損害に対する責任額を個品あるいは重量を基礎に定めて、一般には、Package Limitationとして知られているが、航海備船契約により運送される商品は、無包装の液体貨物（liquid or wet cargo）ないし乾貨物（dry bulk cargo）が主流であり、packageに代わって、（freight）unitが責任制限の基準とされるか否かである。それが肯定されるにしても、運送品の種類に応じたunitの取り方が問われることになる。現行の責任制限規定では、666.67 SDR per package or unit, or 2 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damagedとなっている。包装貨物でない運送品が主流の航海備船契約に基づく、B/L約款の適用では、unitの採り方に事前に留意しておく必要がある（この点に関しては、最近のMaersk Line v. Kyokuyo事件が興味を引くので、後程、簡潔に紹介し、実務の参考に供したい）。

不定期の航海備船運送において、発行されたB/Lに基づく責任制限、すなわちpackage or unit limitationの適用上、unit or customary freight unitのそれぞれの意義が問われることになる。最近のイギリス判例を基に、それを紹介し、検討しておきたい。

該当の事案は、Sea Tank Shipping v. Vinnlustodin HF Vatryggingafelag Islands FHである⁶。

事案の論点は、COGSAにおける一包み当たりの運送人の責任制限額が、バラ荷（cargo in bulk）もしくは液体貨物に適用があるか否かにつき、単位（unit）をどのように解釈するかであった。

荷送人と運送人の間の航海備船契約には、アイスランドからノルウェーへの航海において、本船“Aquasia”号に積載される運送品として、無包装（in bulk）の魚油2,000トン、5%の加減許容、と記載されていた（本船に当初積み込まれた運送品の総量は約2,057トンだったが、その後、中間港で魚油の運送品が追積みされ、結果的に最初の積荷との混合が生じた。なお、備船契約では重量とメートル・トンが表示され、B/Lではキログラムで重量表示されていた）。船長は、この総量に対し、無故障のB/Lを発行した（したがって、このB/Lは船主発行のB/Lとなる）。荷揚港到着時に、運送品約547トンの損傷が認められた。

この航海備船契約に、ヘーグ規則ならびにイギリス法の適用がある旨の約款が挿入されていた。したがって、イギリスのCOGSAに定める責任制限、「一包み当たり100ポンド」（以下、package or unit limitationと言う）の適用があると主張された。なお、備船契約は、“London Form”と称する今日のIntertankvoy76の旧

6 [2018] EWCA Civ.276; [2018] WLR (D) 112. 下級審の判決（“The Aquasia” [2016] EWHC 2514 (Comm); [2016] 2 Lloyd’s Rep. 510 (QBD (Comm Ct))）を認め、控訴棄却。本文では、前者をCAと略し、後者をHCと表示する。

版であり、イギリス法に基づくロンドンにおける仲裁により紛議を解決する旨の約款があった。

荷主側は、この責任制限は、packages or unitsに当たるものは、液体または無包装の運送品には見当たらず適用されないと反論した。被告の運送人は、損害賠償責任を認めたが、前述の責任制限の適用を主張した。下級審の判事 (Sir Jeremy Cooke) は、イギリスおよびコモン・ロー系諸国の判例、学説を基に審理を進めた。その結果、本件の運送品に、package or unit limitationを適用することは不適切であり、仮に、適用するとしても、取り決められた包括運賃 (lump sum freight) に照らし、unitをfreight unitと解して、運送人の責任を決定すべきであり、トン当たり100ポンドの責任制限は不相当であると判示された。(HCでは)これに基づき、当事者間での調整が図られるべきことが命じられた。

これを不服として、運送人が控訴した。とりわけ、ハーグ規則第4条5項に定める責任制限が無包装のパラ荷の運送に適用できないと解することは、航海備船契約の正確な解釈に基づく運送人の主張が退けられたことになり、強い不満を表明した。

CAでは、HCに引き続き、無包装品 (cargo in bulk) の運送におけるunitの意義、および重量ないし容積のいずれを基準にunitを計算し数値化すべきかが争われた。

荷主側の運送人に対する賠償責任請求額は、運送人の主張する責任制限額£54,730.90に対し (すなわち、トン当たり100ポンド)、US\$367,836 (アメリカ基準を超える額) であった。

「言葉の意義は文脈に依存する」 (*noscitur a sociis*) の法諺を手掛かりに、CAは議論を展開した。ハーグ規則第3条3項 (b) は、packageに関して、“package or pieces or the quantity or weight” の文言を掲げており、それも検討に加えられた。また、アメリカのCOGSAでは、運送賃の計算目的も考慮して、unitは“customary freight unit”も意味すると解する判例もあり検討されたが⁷、HCでは、unitはa shipping unitであり、a physical unit for shipmentであると解され、unitにcustomary freight unitが含まれるとする主張は斥けられた。しかし、このような解釈が生まれる背景には、US COGSA 第4条5項に、“\$500 per package lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit—”、の文言が見られるからである。

これに対するCA (Gloster, Richards, Flaux, LJsの各判事) の分析と判断を要約すると、以下の通りであった。

1. Unitは物理的単位として、船積上の単位 (a shipping unit) であって、容積・重量などの計測・計量単位 (a unit of measurement) ではない。Package or unitが意味するところは、物理的荷姿・品目 (physical items) である (すなわち箱、袋、カートン、束など) で、かつ個々に定まる包装の単位で、重量・容積単位と異なる。packageと、unitもしくはpieceは両立する。後者は、梱包されないときの単体を意味する⁸。これは、他のcommon law系の諸国の判例、学説、ハーグ規則の制定過程のいずれも支持するところである (CA, paras.33以下、特に88参照)。
2. 運送品 (goods) は包括的な名称で、ハーグ規則第1条において、goods, wares, merchandises and articles of every kind whatsoeverと定義されている。したがって、cargo in bulkも規則適用の対象になるとの主張は、責任制限に関するunit or pieceの文言と相容れない。

7 Ulrich Amman Building Equipment Ltd. V. M/V Monsun, 609 F. Supp. 87 (SDNY 1985参照)。

8 先判例は、Studebaker Distributors Ltd. v. Charlton Shipping Co. Ltd. [1938]1 K.B.459であり、無包装の自動車の運送に関する事案で、1台が単位とされた。

3. 運送品、とりわけバラ荷の価格は、ヘーグ規則の制定検討時点では低く、運送責任制限の対象として、十分認識されていなかった。
4. 今日では、構造物のような大型商品が在来の不定期船による運送の対象になってきており、ヘーグ・ヴィスビー規則の責任制限の適用が予想されるかもしれない。その場合、per packageもしくはper kilogramme of gross weightが責任制限単位とされるけれども、注意しなければならないのはgross weightが“lost or damaged”に修飾され、依然としてpackage or unitは積み荷の物理的荷姿 (physical item) を意味し、運送貨単位でないことである。言い換えれば、gross weightはnet weightに対する概念であり、packageの存在が前提になるものである。
5. このため、航海備船契約に基づきB/Lが発行されても、ヘーグ規則のpackage or unit limitationは、バラ荷 (bulk cargoes) には適用がない。

したがって、控訴棄却となった。

運送書類における運送品の記載方法 (B/Lのpackage or unit欄への記入と運送品の明細欄への記入の仕方)、責任制限額の準拠法 (英法、アメリカ法、日本法) など、留意すべきことは多い。とりわけ、B/Lのpackage or unit欄への記載が、one containerとされ、その欄の下にコンテナ内の運送品の明細が、個数、包装数などの物理的荷姿により記載されているときは、紛議を招きやすい。また、customary freight unitが、メートル法の1トンとは限らない⁹。運送賃が、容積ないし重量を基準にとり建てられるとしても、商品毎に度量衡の基準は、周知のとおり多様であり、統一性に欠けることは、ヘーグ規則の目指す統一性の趣旨にそぐわないかもしれない。

航海備船契約の下に発行されるB/Lは、運送契約の証拠書類として扱われるが、再備船で、for the masterとして署名された場合、船主とB/L所持人は運送契約を交渉しておらず、その運送契約の第三者になり、契約の証拠には充分なりえないだろう。また、ヘーグ・ヴィスビー規則に基づく責任制限の適用が、この種のB/Lに該当しないとすれば、航海備船契約に、ヘーグ・ヴィスビー規則の準用を特約し、さらに、unitにcustomary freight unitまたはmeasurement unitを基準に採用することを明記し、積み込み数量を契約により運送開始時に確定するなどの特別の措置が必要になろう。その意味で、航海備船契約に至上約款 (Clause Paramount) が含まれていることは重要であるが、それでも、「ヘーグ規則あるいはヘーグ・ヴィスビー規則が航海備船契約に基づくバラ荷の運送に適用可能である」ことを前提とするので、イギリス法の適用を受ける場合には、相当の制約が残ると思われる。

そうした配慮に値するほど、キロヤメトリック・トン当たりの単価が高価なバラ荷は少ないから、航海備船契約に基づくB/Lの運送契約の証拠書類としての機能は、事実関係が中心になり、正当所持人に対するB/Lの受戻しによる適時かつ速やかな運送品の引渡がより重要な機能になろう。

ここで、最近の判例で、コンテナ詰めクロマグロ (bluefin tuna) に関する責任制限の単位が問われた事案であるAP Moller-Maersk v. Kyokuyo Ltd.事件¹⁰は、package or unitの解釈の点でも興味深く、簡単に触れておきたい。

事実関係は、概ね、次のとおりである。スペインで船積みされ、ValenciaおよびSingapore経由で日本向

9 The Aramis[1987] 2 Lloyd's Rep.58参照。

10 [2018] EWCA Civ. 778.

けにコンテナ運送された冷凍マグロの受取人の荷主と、運送を引き受けた定期海運会社との間で、3本のコンテナで運送された運送品の温度管理及び荷扱いが不良で、損傷が発生し、運送責任の制限額の多寡が争われた。損傷の査定評価額は、総額1億2,100万円であった。ヘーグ規則が適用されれば、£100 per package or unitが基準にとられ、ヘーグ・ヴィスビー規則が適用されるならば、666.67SDR per package or unitが基準とされることになる。そのいずれが、適用されるべきかが、基本的な論点であり、ヘーグ規則が基準とされる場合、packages or unitsは、コンテナ自体か、コンテナ内の個品 (individual piece)のいずれが、基準になるべきかが問われる。ヘーグ・ヴィスビー規則に基づき責任限度を決定する場合、コンテナ自体がpackage or unitとみなされるべきか、あるいはコンテナ内に積み込まれ運送書類に列記されたマグロの個々の部分 (individual piece of tuna) がpackages or unitsと解されるべきかが判断されることになった。ただし、B/Lが発行されず、代わりに海上運送状 (SWB) が発行されていた。イギリスの1971年COGSAによれば、法律の適用にあたりB/Lの発行を必ずしも前提とせず、SWBの発行でも書類要件を充足すると判断された。

各々のコンテナに対する運送状には、1 Container said to contain (個別の数字) PCS Frozen Bluefin Tuna Loinsの文言があり、合計1226 piecesであった。これらの明細は荷送人の提供する積荷情報で、そのままSWBに記載された。運送人が受け取ったコンテナまたは包装の個数の記入欄には、1Containerとのみ記入されていた。

しかしながら、コンテナの数ではなく、コンテナ内に積み込みが証明された包装の個数が、責任制限の基準になると判示され、運送人敗訴となった。B/Lに基づき、あるいはヘーグ・ヴィスビー規則が適用される場合は、package or unit limitationは有効であるが、個品の運送を前提としない航海備船契約においては、仮にそれに基づくB/Lが発行されていても、package or unitが運送品の単位とされていないため、その適用がないことが改めて明確にされた。

終わりに

紙幅及び時間の制約もあり、次回に向けての導入として、ディーゼル・オイルや石炭の航海備船による運送を前提としたFOBあるいはCIF取引において、補償状 (Letter of Indemnity=LOI) による運送品の引渡しが少なくないことを紹介しておきたい。それは、B/L原本の荷揚港における適時の提達が難しいことに一因がある。また、石油製品は国際商品として転売されることが少なくないことも手伝って、そのような実務の必要性が高い。しかしながら、そのような実務は、不首尾に終りやすく、紛議を生じやすい。売買契約に基づき、運送品の所有権がB/Lの正当所持人に移転するはずが、LOIにより第三者に運送品の占有が移り、詐取や詐欺につながる例がしばしば、判例集にみられる。それらの事例を検討して、安全確実な取引を実現するための術を検討したい。カギとなる仕組みには、荷為替決済に基づく「書類による契約履行」、「補償状の効力」、「信用状の詐欺的利用」などが含まれる。いずれも船荷証券制度が土台にある。引き続き、拙稿に対するご叱正をお願いしたい。

以上

記事2. 国連CEFACTFフォーラム杭州会議報告 ～Travel/Tourism Domainの活動を中心として～

NPO 法人観光情報流通機構 専務理事
鈴木 耀夫

1. 初めに

2018年10月14日(日)から19日(金)まで国連CEFACTフォーラムが初めて中国(杭州)の地で開催になった。この時の旅行関連ドメイン(Travel/Tourism Domain)での検討では、Green Paper ProjectのDraftを完了することであったので、その内容を中心に以下に報告をしたい。

2. Green Paper Projectの最終ドラフトの検討

旅行関連ドメインのGreen Paper Projectは、世界各地で立ち上がりつつある新たな旅行商品を主たる対象とするもので、本年4月にジュネーブで開催されたフォーラムでSustainable Tourism—(Experience Programs)と命名したものである(省略名をEPsとした)。これは地域創生を意図した体験プログラムと呼ばれるツアープログラムである。この標準化に向けての第一歩の検討段階がGreen Paperの作成で、今回のフォーラムではその最終ドラフトの検討が行われ、以下に示すようにほぼ完了することができた。

なお、最終ドラフトは、Green Paper本文と検討のために世界各地から集めた17のUse CaseをまとめたAnnex 1と、本Projectを正式に開始する前に検討を進めていたインドと日本の検討内容をInitial ContributionとしてまとめたAnnex 2とで構成することとした。

今回の会議で最終ドラフトにまとめた要点は以下のようである。

(1)対象とする旅行商品EPsとは

今回の検討では、新たな視点で開発されるツアーのみならず従来からの旅行業界が取扱っていた観光ツアー等を含めて、全てをEPsの対象とすることとした。その整理を図1に示すが、ここに至るまでには種々活発な意見交換が行われた。

旅行業界が従来から推進してきたツアーは、いわゆる発地型旅行商品(主として旅行者の出発地側で開発される商品)といわれるもので、これに対して新たに開発される商品は着地型旅行商品(旅行者の行く目的地側で開発される商品)というものである。この点に差異があるが、標準化作業を推進する上ではこの両者を含めて対応することが大事と考えた。従来のツアー商品も標準化の必要性が業界関係者から指摘されていたが、なかなか前進を見ないまま今日に至っていたもので、着地型旅行商品の出現が本格的に見えるようになってきた今日漸くに標準化活動の必要性が認識されるようになってきたといえる。

今後のEPsとして整理するツアーは、新たな視点として地域創生、環境保全、旅行者のみならず地域住民も含めての生活の質(QOL)向上を意図するものと考えられ、地域を挙げて取組みが推進されることになる。そしてこれらの視点は、従来からのツアーでも同様に大事な視点となるものと考えられる。

EPs	Past	Present	New perspectives
Conventional tours	Sightseeing tours Optional tours Tours based on eco or green tourism		To vitalize regions
New trend of tours		Agriculture tours Industry tours Health related tours Sports tours Social tours Any kind of activity tours	To sustain environments To improve Quality of Life (QOL)

図1：EPsの視点と対象

(2) EPsの開発

対象とするEPsの開発事業者を整理すると以下の図2に示すようになる。(A)は地方自治体或いは地域開発事業体という公的な色彩の強い組織が自らの地域の振興のために動くものである。(B)は地域の一般事業者で従来の観光事業者のみでなく農業、工業等の幅広い分野の事業者が推進するものである。(A)及び(B)のこれら事業者はいわゆる旅行の着地で開発をする者である。(C)は従来から発地でツアーを開発してきた旅行観光事業者である。また(D)は新たに出現をしてきたオンライン旅行観光事業者であり、自ら開発する商品は若干で、主として他の事業者が地域で開発する商品をまとめる役割を持つConsolidatorと呼ばれる事業者でもある。これらが新たなネットワーク技術を活用してEPsの商品や情報を発信するようになって考えられる。

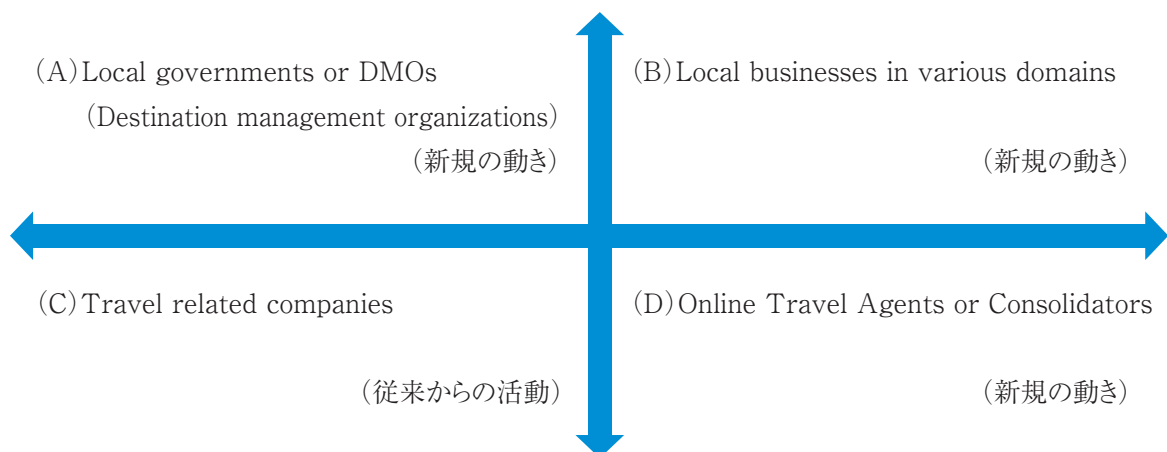


図2：EPs商品の開発者の分類

(3) 地域の事業者とEPs

図3に示すように、今後は観光関連の事業者のみならず地域に存在するあらゆる分野の事業者が、EPs商品開発や情報発信の担い手になると考えられる。このことで地域創生が活性化されるものとなる。また旅行者にとっては地域に根差した文化や習慣も併せて体験できる良さも味わえる。

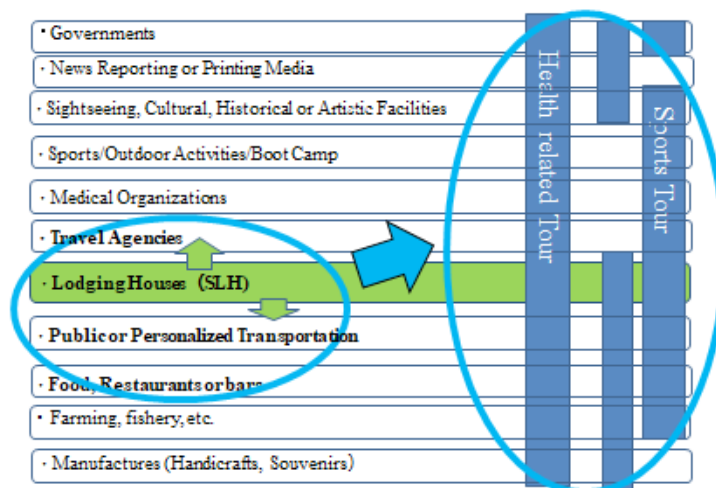


図3：地域の事業者とEPs

(4) 地域での健康管理プログラム

日本では多くの地域に存在する温泉施設を活用した各種の健康管理プログラムが生まれてきて地域振興に役立てられるようになって考えられる。また今後これらが国際化して多くの訪日旅行者の利用が進むものと考えられる。更に人々が自らの健康管理に一段と努めるようになるであろう。健康管理を意識したEPsには、日本のみならず世界各地での取組みも合わさって益々増大することが期待される。

図4では健康管理プログラムを4事象で分類して今後地域で開発されるプログラムを整理することとした。軸としては縦に本格的な治療から休養・娯楽までの観点で、横軸には科学・医療から自然環境までの視点を置いて分類してみることにした。このような区分の中での健康管理プログラムが地域の特性を踏まえて運用され、そして地域振興に貢献すると期待される。

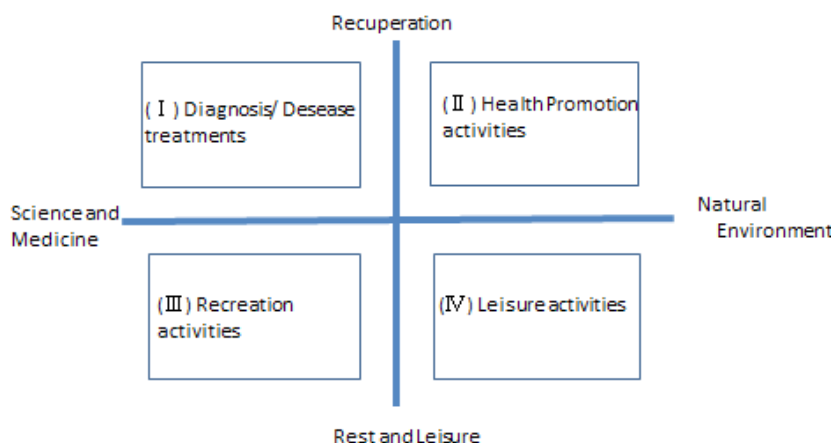


図4：各種健康管理プログラムと分類

(5) 検討課題

地域創生を意図したEPsは、国連が2015年9月に総会で採択した持続可能な開発のための2030年Agendaとその実現目標（SDGs）にそって企画開発されてくるものとして本Projectではとらえている。このために設定された17のSDGsとその細目である169のTargetsを十分に意識して推進されるものである。

この視点をふまえて開発されるEPsに対応して今後の標準化作業を推進することとするが、この推進では下記のような検討課題が存在していると考えられる。

① 事業者の多様性

地域が開発するEPsの商品は多様な事業者が関与するので、このための情報の整理が必要になる。

② 商品や関連情報の多種少量化対応

地域では小規模な事業者が商品や情報を発信することになる。これらの情報発信を実現することが大事な考慮点である。

③ 利益や利益率の小型化

地域でのEPs商品の販売では必ずしも利益や利益率が大いとは一般に期待できない。しかしこのような中で国際取引も実現できるように事業者は目論むことが期待される。

④ 事業者間の精算処理

取引に関与する事業者が多くなることを考えると事業者間の精算処理には十分な配慮が望まれる。

⑤ コンピュータやインターネットの活用の推進

地域では情報化技術が必ずしも進んでいないために、他地域や国際に向けた情報の発信等では大きな努力が求められる。

⑥ 国際協力の実現

EPsの国際取引の実現には国際間の大きな連携が必要である。国連CEFACTでの活動の推進と合わせて、国連WTO (World Tourism Organization) 等の国際組織を含めた国際連携活動が必要である。これらとの協調の中で国際標準化作業も進展するようにしたい。

(6) 今後の推進工程等

Green Paperの最終ドラフトはフォーラムでの検討結果を受けて修正を行い、10月下旬にはUN/CEFACT事務局に提出をした。事務局でのドラフトの校正を11月中に受けて、旅行関連ドメインでの最終確認後12月中にはBureauの承認を得る予定である。

また当ドメインでは併行して今後の標準化（Business standardsとこれに伴うDeliverablesの開発）活動に向けた準備を始める予定である。

(7) Blockchain関連の活動

旅行関連ドメインでは、Blockchain White Paper Projectのメンバーとして活動してきたが、今回のフォーラムでも対応のConferenceとワーキンググループの会合が開催され参加をした。White Paper ProjectはPublic Commentsの対応も終わり、今回のフォーラムでProjectでの作業は終了することとなった。この成果は近くBureauに提出され、その承認を得て完結する。White Paperでは、この技術が貿易円滑化に如何にしたら役立つものとなるのか、また一方留意事項はどこにあるのか等の検討成果と共に、世界各地での動きをUse Caseとして調査をした内容がまとめられたもので、Blockchain技術の利用を検討する各

ドメインにとっては大きな指針となるものと考えられる。当DomainとしてもEPsの商取引の中でのこの技術の活用を検討していくこととしたいと考えていて、Green Paperの中ではこの旨を記述している。

なお、Blockchainワーキンググループの検討では、Senior Advisory Groupを構成してWhite Paper作成後の対応を検討することが提案され議論された。この議論を受けてBureauでの方向付けが近く行われることとなる模様である。

(8)終わりに

Green Paper ProjectはFinal Draftの作成を2018年5月末に予定していたが、作成過程での議論が多くその取りまとめに時間を要したことで、結果的に5か月程工程が遅れてしまった。しかし今回のようなGreen Paper Projectの成果物をまとめることができた。国際電話会議も多用し、国際協調の下で作成できたことに対しては、この取りまとめに携わったProject関係者に感謝の意を表したい。

以上

お詫び：通信障害があり、鈴木さんの原稿掲載が遅れました。

お詫び致します。(編集部)

記事3. 日本関税協会主催セミナーの開催

以下のご案内を致します。

当協会の今川業務二部長も講師として参加致します。

日本関税協会主催「メガEPA原産地セミナー」開催のお知らせ

2019年3月25日(月)9時30分から17時まで、連合会館(東京都千代田区神田駿河台3-2-11)において標記セミナー(有料)が開催されます。

JASTPRO賛助会員の方には、会員価格での参加が可能となりますので、関税協会ウェブサイトの以下の申込み要領に従ってお申込みいただき、「通信欄」に「JASTPRO賛助会員」である旨の記入をお願いいたします。

「関税協会トップページ」→「セミナー」→「通関手続セミナー」→「セミナー申込みフォームへ」で、添付の申込み入力画面に進みます。

<http://www.kanzei.or.jp/seminar/tetsuduki.html>

以上

記事4. 国連CEFACTからのお知らせ

1 10 December 2018:

The Core Component Library (CCL) D18B and XML Schema D18B have been validated by the Validation Focal Point and approved for publication. They are now available on the UN/CEFACT website.

編集部注)本件は国連CEFACT日本委員会の活動です。

2 10 December 2018:

This is to announce a 60-day public review until February 11, 2019 concerning the eQuality Certificate project. Please use the Public Comment Log provided to facilitate the preparation of a Disposition Log by the Project Team.

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。

- ▶ 当協会に關係する我国の官公庁・公的機関(独立行政法人を含む)
- ▶ 輸出入關係手続きに關係する業界団体等
- ▶ 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關係する国際機関
- ▶ 日本財団、公益財団法人JKA

JASTPRO 第44巻 第8号 通巻第479号

・禁無断転載

平成30年12月28日発行 JASTPRO刊18-08

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