

# 1983年信用状統一規則論考

## (その6)

### — D. 書類 —

- D. 2. 保険書類
- D. 3. 商業送り状
- D. 4. その他の書類

福 島 昌 則

#### 目 次

第1節	はじめに	
	D. 2. 保険書類	
第2節	第35条	保険書類およびその形式
第3節	第36条	積込、発送もしくは受取日以後の保険書類
第4節	第37条	表示通貨と最低付保金額
第5節	第38条	保険の種類と担保条件の明示
第6節	第39条	オールリスクの付保条件
第7節	第40条	免責歩合、控除免責歩合条件の保険書類の受理
	D. 3. 商業送り状	
第8節	第41条	商業送り状
	D. 4. その他の書類	
第9節	第42条	海上運送以外の場合の重量証明
第10節	おわりに	

### 第1節 はじめに

本稿においては、保険書類（第35条～第40条）、商業送り状（第41条）、そ

他の書類（第42条）の各条文について、1933年規則以来の軌跡を辿りつつ論考のこととする。

1933年規則において保険は第28条～第31条に規定されており、送り状は第32条と第33条に定められていた。またその他の証券として第34条があったが、この条文は保税倉庫預証、荷渡指図書、領事送状、産地証明書、重量証明書、鑑定書ならびに分析書をその他の証券と明示していた。1983年規則第42条その他の書類の規定は海上運送以外の場合の重量の証明について述べているのみである。改訂経過を辿ることによってその他の証券とその他の書類の関係が明らかになる筈である。

次節以降各条文ごとに検討を加えることとする。

## D. 2. 保 険 書 類

### 第 2 節 第35条 保険書類およびその形式

#### Article 35

- a. Insurance documents must be as stipulated in the credit, and must be issued and/or signed by insurance companies or underwriters, or their agents.
- b. Cover notes issued by brokers will not be accepted, unless specifically authorised by the credit.

#### 第35条

- a. 保険書類は、信用状に定められたとおりのものであることを要し、かつ保険会社もしくはアンダーライター（underwriters）またはそれらの代理人によって発行され、および／または署名されなければならない。
- b. 保険仲立人（broker）発行のカバー・ノート（cover note）は、信用状によってとくに認められていないかぎり受理されない。

この第35条は保険書類およびその形式について規定している。

まず保険書類は信用状に定められたものであることが第1点であり、そのうえで保険会社またはその代理人もしくはアンダーライターまたはその代理人によって発行、署名されたものであることを要求している。(a項)

b項は保険仲立人発行のカバー・ノートについて信用状によりとくに認められていなければ受理されないと明記している。

保険書類（保険証券・保険証明書）は、中心的船積書類の重要な構成要素である。保険証券がオーソドックスな保険書類であるが保険証明書が登場してその受理の可否について問題化し、また代理人についても物議を醸した事例がある。さらに保険仲立人発行のカバー・ノートについては最近時に至るまで議論の対象となっている。

まず保険証明書に関する統一規則制定前の事例を紹介のこととする。

1921年（大正10年）3月26日、横濱正金銀行ロンドン支店は同行本店頭取席に対し次の電報を発し承認申請を行なっている。「今後とくに電報のないかぎり、信用状に対する当店取扱の手形買取は、船荷証券には“Received”，保険証券には“Certificate”でも受入れ、別段に念書を徴しないこととする。至急承認ありたい。従来当行独得の取扱振りに対しては苦情続発し、得意先を失う恐れがある。」これに対し頭取席は承認の旨を通知している。<sup>(1)</sup>

当時横濱正金銀行ロンドン支店は、信用状に船積式船荷証券（Shipped B/L）を要求しているにもかかわらず受取式船荷証券（Received B/L）が呈示され、また保険証券（Insurance policy）に対し保険証明書（Insurance Certificate）が呈示されるという状況のもとに、一々念書を差入れさせて買取りを行なっていたが、この取扱いに対し顧客から苦情が寄せられ、その対策に苦慮していた模様である。たまたま3月はじめにそれまで Shipped式船荷証券を固守してきたイギリスにおいて、枢密顧問官 Phillimore卿が「Received B/Lは有効である」との新判決を下したことが報じられ、これを機に前述の発電となった由で、営業政策上受取式船荷証券に加え保険証明書も受理することに踏切っている。

次に保険の代理人についての事例は次のとおりである。「荷物の積出人と

保険の代理業者とが同一人の場合、その保険契約は有効かどうかの問題が、正金（横濱正金銀行）天津支店で発生した。同店は、その無効を主張される恐れがあるものとして該保険証券の受入れを拒絶したところ、保険会社側から抗議を受けた。よって同店は頭取席に本件を移牒し、顧問弁護士の鑑定を求めた結果、『この場合、一般論としては民法第108条の規定により無効であるが、保険会社が了め許諾を与えた場合は有効である。ただし、実際問題として、はたして了め許諾があったかどうかにつき争いを生じた場合に、かかる許諾があったことの挙証は第三者には困難であるから、このような保険契約付の荷物は担保品として受入れない方がよかろう』との意見であった。

』<sup>(21)</sup> これも1921年（大正10年）の事例である。

保険証明書に関する1920年、1921年当時の状況は、伊藤和雄氏によれば次のごとき事情であった。

「其効力ニ到リテハ兩者（註）Policy と Certificate)全ク區別無ク従来信用状条件中ニ此点ノ明示ヲ忽<sup>ユルカセ</sup>ニシタルモ最近不景気態来ニ際シ、輸入業者が此点ニ藉口<sup>シテ</sup>シテ、Certificate 受入に信用状条件ニ違反セリト為シ手形引受ヲ拒ムモノアルニ到リテヨリ近来何レノ銀行モ此点ニ留意シ、就<sup>ナカンスク</sup>中英国ニ於テ（“Marine insurance certificates are equivalent to policies, being accepted in this country (England) as policies”）ナル前判例（1920年 Wilson Holgate & Co.）事件、2. Kings B. D. P. 9）ヲ翻シ（“accepted”）ナルモ（“bound to accept”）ト云フヲ得ベカラズ、Certificate ハ Policy ニ非ズトノ新判例（July 1. 1921. Law Reports, kings Bench Division. Vol. 111. P. 443. Diamond Alkali Export Co. 対 Bourgeois ノ事件）アルヤ愈々各国コレヲ重視シ、此兩者ヲ許スカ又ハ Policy ノミナルカヲ必ズ信用状条件ノト為スニ到レリ、従テ特ニ Certificate 受入許客ヲ条件トセザル信用状ニ對シテハ絶対ニ Brokers' Cover Note ノ受入ハ勿論ノ事、Certificate 受入モ亦拒絶セラレツアリ。」<sup>(3)</sup>

前述の横濱正金銀行ロンドン支店が本店頭取席に“Certificate”受入を要請した時点は前判例の時期であり、新判例後は再検討を余儀なくされたものと思はれる。いずれにせよ輸出入業者、銀行、保険業者が夫々判例の動向に

より振り廻されていた時期であったと云い得よう。

1933年信用状統一規則は、保険について次の規定を設けた。

#### 1933年規則第28条

銀行は保険会社により又はその代理人、「保険引受業者」(underwriters)により又は場合によりては保険仲立人等によりて発行せられたる保険証券又は保険証明書を受領することを得。

このように、1933年規則は英国の反対判例があるにも拘らず保険証明書は銀行により受領されると明記している。当時の保険証明書は保険証券に代えて発行されるケースが多く、譲受人の利益保護についても保険証券と大差がないという実情が勘案されたと考えられる。当時、米、独、仏の各規則とも保険証券と保険証書を同格に取扱っていたという事情もあった。

なお、Brokers' Cover Notes(仲立人覚書)については明示されていないが米規には“特約なき限り受領せず”との規定があり、統一規則に明示がなくとも同様に解釈すべきであるとされていた。<sup>(14)</sup>

1951年規則においては、第28条第1項に同旨の規定を継承している。

第2次改訂の1962年規則において重要な改訂が行なわれた。受理し得るとしていた保険証明書は既述の英国の新判例に反するものであり、この点が英国が統一規則で採択しなかった理由の一つであったが英国の主張を採り入れ、信用状がとくに指定あるいは許容している場合のみ受理されるという改訂がなされている。さらに英国のいま一つの主張であった書類の発行者から保険仲立人(broker)も削除されるという措置が採られ、ここに英国の統一規則採択の重要な障害が除去されることとなった。<sup>(15)</sup>

さらに1933年規則、1951年規則においては明示されていなかった保険仲立人発行の cover notes について、信用状で特に認められていない限り受理されないと第2項に明記したことに留意する必要がある。

#### 1962年規則第24条

保険書類は、信用状に明示されたとおりのものであることを要し、かつ保険会社もしくはその代理人あるいは **underwriters** によって発行および／または署名されなければならない。

保険仲立人 (broker) 発行の **cover notes** は、信用状で特に認められていないかぎり受理されない。

第3次改訂の1974年規則においては、その第26条に(a)項、(b)項として1962年規則第24条第1項、第2項を継承している。

#### 1974年規則第26条

(a) Insurance documents must be as specified in the credit, and must be issued and/or signed by insurance companies or their agents or by underwriters.

(b) Cover notes issued by brokers will not be accepted, unless specifically authorised in the credit.

#### 第26条

(a) 保険書類は、信用状に明示されたとおりのものであることを要し、かつ保険会社もしくはその代理人あるいは **underwriters** によって発行および／または署名されなければならない。

(b) 保険仲立人 (broker) 発行の **cover notes** は、信用状で特に認められていないかぎり受理されない。

#### 〔1983年規則の特徴〕

1. 1974年規則第26条(a)(b)が、1983年規則第35条 a b となった。
2. アンダーライターの代理人も保険書類の発行者として明記された。……  
a 項

1974年規則においては、「……保険会社もしくはその代理人あるいはアンダーライターによって発行……」と規定されていたが、1983年規則においては、「……保険会社もしくはアンダーライターまたはそれらの代理人によっ

て発行……」と修正されている。この措置により従来発行者と認められていなかったアンダーライターの代理人も、保険会社の代理人同様の地位を与えられることとなった。

### 第3節 第36条 積込，発送もしくは受取日以後の保険書類

#### Article 36

Unless otherwise stipulated in the credit, or unless it appears from the insurance document(s) that the cover is effective at the latest from the date of loading on board or dispatch or taking in charge of the goods, banks will refuse insurance documents presented which bear a date later than the date of loading on board or dispatch or taking in charge of the goods as indicated by the transport document(s).

#### 第36条

信用状にほかに異なる定めのないかぎり，または保険による担保が遅くとも物品の積込日もしくは発送日もしくは受取日から有効であることが保険書類からみられないかぎり，銀行は，運送書類に示されている物品の積込日もしくは発送日もしくは受取日よりあとの日付のついている保険書類の呈示をうけたときはこれを拒絶する。

この第36条は日付おくれの保険書類の受理の可否について定めている。すなわち，信用状にほかに異なる定めのないかぎり，または積込日，発送日，受取日から有効であることが保険書類上明らかでないかぎり銀行は此種保険書類を拒絶すると明示している。

創設当初の1933年規則には本条に該当する条文は定められていない。第1次改訂の1951年規則にはじめて登場している。

#### 1951年規則第28条第2項後段

特に異なる記載のないかぎり，……………，また保険証券または保険

証明書に、運送書類により明らかにされている積出日以後の日付のあるときは、銀行はその任意に、これを拒絶することができる。

このように拒絶するか否かは銀行の意思に任せるという規定になっている。いわゆる選択権付条項の一つである。

この1951年規則について I C C のコメントリーは次の注釈を行なった。

#### 「第28条

本条の第2項に基いて、銀行は積出書類により立証される積出日よりおくれた日付のある保険証券または証明書を、その判断によって拒絶する権限が与えられている。

この規定があるため、保険の慣行によっては正当と認められない場合に、書類が拒絶されたという事例を招いているので、委員会は次の諸点を明確にしたいと考える。

現状においては、銀行は積出書類に示された日付より後の日付が保険証明書に記載されている場合は、これを拒絶する方に決めることができる (may choose to refuse)。しかしながら、このことを行ない得るということは、必ずしも銀行がこの保険証明書を拒絶しなければならない (must refuse) という意味ではなく、たんに銀行がそうすることができる権利を留保していることを意味するにすぎない。

保険証明書というものは通常予定保険証券 (船名未詳保険証券あるいは申告保険証券—declaration policies) に関連して発行されるものであって、この場合、保険証明書が積出日以前に引受け署名された保険証券に基いて発行されているならば、銀行は、積出書類の日付より後の日付が保険証明書に記載されているという事実について懸念する必要はないということが考慮されるべきである。保険証券または証明書に、積出日の前またはこれと同時の危険引受日が記載されている場合にも、同じことが適用される。<sup>(6)</sup>」

この注釈を実行しようとするれば、保険証明書にはそのもととなっている予定保険証券の日付が記載されなければならない。ところが実際には予定保険証券の日付は必ずしも記載されるとはかぎらないことから明快な解決策と



はなり得ないということになる。各国の保険業界の慣行の相違などがあり規定化には困難を伴なう一例と云い得る。

第2次改訂の1962年規則においては、その第25条に同旨の規定をおいている。1962年規則第25条原英文

“Unless otherwise specified in the credit, banks may refuse any insurance documents presented if they bear a date later than the date of shipment as specified by the shipping documents.”

第3次改訂の1974年規則において若干の改訂が行なわれた。次にその全文を掲げておく。

1974年規則第27条

#### ARTICLE 27

Unless otherwise specified in the credit, or unless the insurance documents presented establish that the cover is effective at the latest from the date of shipment or dispatch or, in the case of combined transport, the date of taking the goods in charge, banks will refuse insurance documents presented which bear a date later than the date of shipment or dispatch or, in the case of combined transport, the date of taking the goods in charge, as evidenced by the shipping documents.

#### 第27条

信用状にはかに異なる明示のないかぎりまたは担保条件 (cover)がおそくとも積出日もしくは発送日から有効であることを、または複合運送の場合には、おそくとも物品の受取日から有効であることを、呈示された保険書類が立証していないかぎり、銀行は、呈示された保険書類が積出書類の証明している積出日もしくは発送日、また複合運送の場合には、物品の受取日を過ぎた日付を有するときは、これを拒絶する。

この1974年規則において目につく改訂点は①may refuse が will refuse と

なり、従来の銀行に与えられていた選択権を排除し、「拒絶する」と明示したこと、②保険の担保条件がおそくとも積出日、発送日、受取日から有効であることを保険書類が立証していれば受理するとしたこと、③発送日、受取日の語を導入したこと等である。

前途②について付言すれば、少なくともイギリスの協会貨物約款を適用する保険証券であれば、遡及担保を常に前提としているので、協会貨物約款の適用の事実を確認すれば、証券の発行日が「船積・発送・受取」のそれぞれの日よりおくれていても、とくに問題はない。しかしながら一部の国々では、通常の貨物保険の場合でもその保険期間が航海建でなく期間建のため、特定の日以降に開始する場合もある。したがってイギリスの協会貨物約款以外の場合には「積込日・発送日・受取日」と「保険書類の発行日」を点検し当該保険書類の受理の可否を決定する必要がある。場合によっては「遡及担保」の特約の有無を検討する場面もおこり得る。<sup>(7)</sup>

#### 〔1983年規則の特徴〕

1. 1974年規則第27条が1983年規則第36条となっている。
2. 1983年規則第15条の「銀行は書類の文面上の外見によって判断する」という規定をうけて「呈示された保険書類が立証していないかぎり」を「保険書類からみられないかぎり」と変更している。
3. 「積出書類の証明している日付」を「運送書類に示されている日付」と変更している。すなわち「積出書類」を「運送書類」に、「証明している日付」を「示されている日付」に夫々変更しているが、前者は1983年規則において運送書類に新概念を採り入れたことから生じた変更であり、後者は書類の文面上の外見によって銀行は判断するとしたことから生じた変更である。

#### 〔注意点〕

1974年規則改訂の項で述べた遡及担保の問題は1983年規則においても不変である。新しいロンドン保険業者協会約款 Institute Cargo Clauses A, B, C(1. 1. 82)の第8条第1項には「この保険は、貨物が、運送開始のために倉庫または保管場所を離れるときに始まり、通常の運送行程にある間継

続し……」とあり、この遡及約款により保険書類の日付が少々おくれていても担保されるわけであるが、一部の国の保険書類ではこの約款を欠くことから日付の点検には十二分の注意を払う必要がある点銘記しておくべきであろう。

#### 第4節 第37条 表示通貨と最低付保金額

##### Article 37

a. Unless otherwise stipulated in the credit, the insurance document must be expressed in the same currency as the credit.

b. Unless otherwise stipulated in the credit, the minimum amount for which the insurance document must indicate the insurance cover to have been effected is the CIF (cost, insurance and freight… “named port of destination”) or CIP (freight/carriage and insurance paid to “named point of destination”) value of the goods, as the case may be, plus 10%. However, if banks cannot determine the CIF or CIP value, as the case may be, from the documents on their face, they will accept as such minimum amount the amount for which payment, acceptance or negotiation is requested under the credit, or the amount of the commercial invoice, whichever is the greater.

##### 第37条

a. 信用状にほかに異なる定めのないかぎり、保険書類は、信用状と同一の通貨をもって表示されなければならない。

b. 信用状にほかに異なる定めのないかぎり、保険書類に示さなければならない最低付保金額は、場合に応じ、CIF (cost, insurance and freight… “named port of destination”) または CIP (freight/carriage and insurance paid to “named point of destination”) の価額に10%を加えた額である。ただし、銀行が、場合に応じ、CIF または CIP の価額を書類の文面から確定できないときは、銀行は、信用状にもとづいて要求される支払、引受もしくは買取

の金額または商業送り状の金額のうち、いずれか大きい方の金額をそのような最低金額として受入れる。

この第37条は、保険書類の表示通貨と最低付保金額について定めている。

a 項は、信用状にほかに異なる定めのないかぎりという条件付で、保険書類は信用状と同一の通貨をもって表示しなければならないと規定している。すなわち、信用状が米ドル建であれば保険書類も米ドル建、信用状が円建があれば保険書類も円建でなければならないということである。

b 項は、信用状にほかに異なる定めのないかぎりとした上で、最低付保金額は、CIF の価額の110%あるいは CIP 価額の110%と定めている。これにただし書きがつけ加えられ CIF または CIP 価額を書類の文面上確定できないときは信用状にもとづく買取金額または商業送り状金額のうち大きい方の額を付保最低金額として受入れると規定している。

創設時の1933年規則には表示通貨に関する規定は見当たらない。

1933年規則第28条の草案段階で次の案文が示されたことがある。

“Banks may accept policies or certificates of insurance…… made out either in the currency of the credit or in another currency”

要旨は作成された保険書類が信用状面の通貨によっていても他の通貨によっていても銀行はこれを受理するということである。

この案に対し、いくつかの銀行協会は、保険書類作成に用いる通貨に関する条項の削除を要求し、英国の銀行もこの点については留保の意思を表明するに至った。この草案は売主である受益者の利益を考慮したと受取られ、発行銀行および買主である発行依頼人の立場よりの反論が出たものと推察される。結局この文言は削除されることとなり、1933年規則第28条は保険書類の通貨表示についてはふれず各銀行の判断に任せるといったこととなった。<sup>(8)</sup>

1933年規則第28条については前述第2節第35条保険書類およびその形式の項をご参照願いたい。

最低付保金額については創設当初から規定が設けられた。

#### 1933年規則第29条

呈示せられたる証券により照査可能なる限り、最低保険価額は商品のシフ価額を表示することを要するものとす。但し如何なる場合といえども、この価額は決済金額よりも少額なることを得ざること又は送り状記載の金額が決済金額を超えるときは、この送り状金額よりも少額なることを得ざることと了解す。

本条により最低保険金額は商品のシフ価額と明示している。シフ価額は商品の発送地における価額に運賃、保険料その他の費用が含まれた価額である。したがって希望利益は含まれていない。シフ価額が最低価額であるからこれに希望利益を加算しても当然のことながら本条の要件をみたすこととなる。なお本条では保険価額という用語を使用しているが、前提として一部保険も超過保険も認めないということで規定していることから保険価額も保険金額も同義語と解して差支えない。結局本条の趣旨は次の数式で表わされる。

$$\text{保険金額} \geq \text{商品のシフ価額}$$

ただし書きの部分は次のとおりである。

$$\text{保険金額} \geq \text{決済金額}$$
$$\text{保険金額} \geq \text{送り状記載金額} > \text{決済金額}$$

第1次改訂の1951年規則において、はじめて表示通貨に関する文言が登場した。これは発行銀行および発行依頼人の利益に重点がおかれたための文言挿入である。

#### 1951年規則第28条第2項前段

特に異なる記載のない限り、信用状に表示の通貨により付保されることを要し、……。

第29条は最低保険価額の規定で1933年規則第29条を継承している。

第2次改訂の1962年規則においては、表示通貨の項を第26条第1項とし、最低保険金額の条文を同第2項として1951年規則の趣旨をおおむね貫いてい

る。ただ一部について次の修正が行なわれた。

“The minimum value insured” → “The minimum amount for which insurance must be effected” これすなわち「最低保険価額」→「最低付保金額」という用語の変更である。一部保険または超過保険はないという前提で保険価額＝付保金額と前述したが、1962年規則改訂時に最低金額については事故発生の場合に保険者より少なくともこの金額までは填補してもらえするという最低限度を条文に規定すべきであるという英国改訂原案にもとづき最低付保金額という用語が導入されている。

もうひとつの修正点は、CIF 価額が書類により判明すればそれをもって最低付保金額とするという原則を確立し、CIF 価額を確定することができない場合に手形と送り状の金額の比較を行なってそのうち大きい金額を最低付保金額とするとしたことである。1951年規則までは CIF 価額、決済金額、送り状金額の三者比較であったがこれが CIF 価額原則に改められている。

第3次改訂の1974年規則においては、条文の位置が変更されかつ第1項第2項が(a)項(b)項とされたが条文の修正は行なわれていない。

1962年規則	第26条	第1項	第2項
	↓	↓	↓
1974年規則	第28条	(a)	(b)

#### 1974年規則第28条

(a) 信用状にはかに異なる明示のないかぎり、保険書類は、信用状と同一の通貨で表示されていなければならない。

(b) 付保を要する最低金額は、当該物品の CIF 価額である。ただし、物品の CIF 価額が各書類の文面から確定できないときは、銀行は、信用状にもとづく振出手形 (drawing) の金額または関係商業送り状の金額のうち、どちらか大きい方の金額を付保の最低金額として認める。

[1983年規則の特徴]

1. 1974年規則第28条, (a)(b)が1983年規則第37条 a b となった。
2. a 項の表示通貨の規定は不変である。
3. b 項の冒頭に「信用状にはかに異なる定めのないかぎり」という文言が挿入された。旧(b)項にはこの文言がなかったことから, 信用状自体の定めが(b)項の規定に優先できないと考えられていたが今回の改訂により改善されたといえる。
4. b 項において従来最低付保金額は CIF 価額とされていたが, 今回 CIF 価額の110%に引上げられた。はじめて希望利益が含まれることとなった。
5. CIF 価額に加え, CIP (freight/carriage and insurance paid to “named point of destination”)[運送・保険手配条件] の価額が明記され最低保険金額は CIP 価額の110%と規定された。1980年 INCOTERMS のCIF, CIP の規定に適合するものとなった。

[付保最低金額が110%に引上げられた理由]

CIF 取引の場合に売主が付保すべき保険金額については, INCOTERMS は従来から CIF 金額の110%と定めていた。これに対し, アメリカ貿易定義は, 売主・買主間で合意しておくべきことであるという規定のみで今後の改訂予定はないということと INCOTERMS には複合運送取引条件も取入れられており, 今後は INCOTERMS の利用度が高まると予想されたことに伴い, 信用状統一規則も INCOTERMS に合せた改訂を行なうこととなったものとされている。なお, INCOTERMS は, CIPについても売主は CIP 価額に10%を加えた金額を保険金額として付録することを定めている。<sup>(9)</sup>

INCOTERMS と信用状統一規則の斉合性がでてきたケースとして興味を持たれる事例である。

## 第5節 第38条 保険の種別と担保条件の明示

### Article 38

a. Credits should stipulate the type of insurance required and, if any, the additional risks which are to be covered, Imprecise terms such as “usual

risks” or “customary risks” should not be used; if they are used, banks will accept insurance documents as presented, without responsibility for any risks not being covered.

b. Failing specific stipulations in the credit, banks will accept insurance documents as presented, without responsibility for any risks not being covered.

### 第38条

a. 信用状には必要とする保険の種別を明示し、またその他付保すべき追加危険があれば、それをも明示しなければならない。“usual risks”もしくは“customary risks”のような不正確な用語は使用すべきではない。このような用語が使用されているときは、銀行は、なんらかの危険が担保されていないことにたいしてなんの責任も負うことなく、呈示されたとおりの保険書類を受理する。

b. 信用状に明確な定めがないときは、銀行は、なんらかの危険が担保されていないことにたいしてなんの責任も負うことなく、呈示されたとおりの保険書類を受理する。

本条は保険の種別と追加担保条件を信用状に明示すべきことを規定している。そして不正確な用語の使用を排除し、万一そのような用語が使用されているときは、担保されていない危険について銀行は免責であり、呈示された保険書類を受理するとしている。さらにb項において明確な定めがないときも同様に銀行は責を免れるとしている。

ここにいう保険の種別とは、旧協会貨物約款の F.P.A., W. A., All Risks または新協会貨物約款の A, B, C, などの区別のことである。追加担保条件としては戦争約款, ストライキ約款などがある。不正確な用語として “usual risks” “customary risks” が例示されている。<sup>(10)</sup>

本条に該当する1933年規則は第30条に次の規定をおいていた。



## 1933年規則第30条

保険せらるべきを危険に関する指定なきときは、銀行は、提出せられたる保険書類中に約定せられある運送危険に対する保険をもって満足す。

当時ベルリンの銀行組合において採択されていた信用状関係規則は、ほぼこれと同旨の規定をしており、この第30条は信用状発行依頼人より特に分損担保とか全損のみの担保とかの指定がない場合に、提供された保険がこれらのどちらかであるかまたは他の種類であるかを問はず、銀行はその保険書類を受理することができる<sup>(11)</sup>と明示したものである。

第1次改定の1951年規則において、はじめて「通常の危険」(“usual risks,” “customary risks”)または同義の保険条件を定めているときはという文言が登場しているが全体の趣旨は不変である。

## 1951年規則第30条

付保されるべき危険に関する指図のない場合あるいは信用状に「通常の危険」(“usual risks,” “customary risks”)または同義の保険条件を定めているときは、銀行は提出されたままの保険書類を受理するも、なんらの責任をも負うことはない。

第2次改訂の1962年規則においては、第27条にその位置を移しさらに1項、2項にわけて規定化が行なわれている。

## 1962年規則第27条

Credit must expressly state the type of insurance required and, if any, the additional risks which are to be covered. Imprecise term such as “usual risks” or “customary risks” shall not be used.

Failing specific instructions, banks will accept insurance cover as tendered.

信用状には必要とする保険の種別を明記し、またその他付保すべき追加危険があれば、それをも明記しなければならない。“usual risks”または

“customary risks”のような不正確な用語は使用してはならない。

とくに指図のないときは、銀行は、呈示されたとおりの保険の担保条件 (insurance cover) を認める。

第1項において保険の種別、付保すべき追加危険を信用状に明示せよと明確に規定し、“usual risks”または“customary risks”のような不正確な用語は使用するなと断定している。

第2項において、とくに指図のないときは、銀行は、呈示されたとおりの保険の担保条件を認めるとしている。

1951年規則においては、付保危険に関する指図のない場合あるいは“usual risks”などの保険条件を定めているときは銀行は提出された保険書類を受理するもなんらの責任を負うこともないとして呈示された保険書類を受理しても責を免れるという部分に力点をおいていた。ところが1962年規則においてはこの部分が削除された形に改訂されている。当時の改訂事情説明においては、1951年規則の例示の不正確な用語が使用された場合における銀行の受理の選択権規定が、1962年規則においては同用語の使用回避規定に修正されたものであり、同用語が使用された場合の取扱は第2項の特別な指図の欠除という文言のなかに不正確な用語による担保条件の指図を含めるというものであった。しかしながらこの解釈は、本条は銀行に対する救済規定を欠くのではないかという危惧を払拭するに至らず疑念を残すこととなった。次の1974年規則においてその(a)項末尾に救済規定を挿入することにより解決を図っている。しかしながらなお不十分であった。

#### 1974年規則第29条

(a) 信用状には必要とする保険の種別を明記し、またその他付保すべき追加危険があれば、それをも明記しなければならない。“usual risks”または“customary risks”のような不正確な用語は使用してはならない。このような不正確な用語が使用されている場合には、銀行は、呈示されたとおりの保険書類を受理する。

(b) とくに指図のないときは、銀行は呈示されたとおりの保険の担保条件 (insurance cover) を認める。

この1974年規則においては、第29条に位置づけられ、62年規則の1項2項が(a)項(b)項と分類されている。

(a)項のアンダーライン部分が新たに挿入された銀行の救済規定である。しかしながら銀行の免責文言が脱落していることにご注意願いたい。本問題は1983年規則においてようやく結着をみることとなる。

#### [1983年規則の特徴]

1. 1974年規則第29条が1983年規則第38条となり a 項 b 項と区分されている。
2. 従来からの問題点、すなわち銀行の救済規定が a 項 b 項にそれぞれ挿入され疑念が一掃されている。救済文言は次のとおりである。

「銀行は、なんらかの危険が担保されていないことにたいしてなんの責任も負うことなく」

3. b 項の表現を詳細なるものあらため誤解が生ずる余地を完全に払拭している。

## 第6節 第39条 オールリスクの付保条件

### Article 39

Where a credit stipulates “insurance against all risks”, banks will accept an insurance document which contains any “all risks” notation or clause, whether or not bearing the heading “all risks”, even if indicating that certain risks are excluded, without responsibility for any risk(s), not being covered.

### 第39条

信用状が “insurance against all risks” の条件を明示している場合には、銀行は、“all risks” の頭書があるかどうかにかかわらず、たとえある種の危

險が除外されていることが示されていても、なんらかの危険が担保されていないことにたいしてなんの責任も負うことなく、“all risks” の表示 (notation) または条項を含む保険書類を受理する。

本条は、“insurance against all risks” の条件が信用状に明示されている場合の銀行の取扱いを規定している。すなわち、“all risks” の頭書の有無は問はないが“all risks” の表示または条項を含む保険書類を受理する。ある種の危険が除外されていることが示されていても、不担保危険については責を負わないということを明示している。

この背景としては協会貨物約款の大幅改訂が行なわれたことが考えられる。1981年、Lloyds およびロンドン保険業者協会は、協会保険証券と約款に大幅な改訂を行ない、1982年1月1日からその採用に踏切っている。わが国でも7月1日から新約款による保険証券が発行されている。

新旧主要約款の対応を示せば次のとおりである。

Institute Cargo Clauses (All Risks)



Institute Cargo Clauses (A) 1 / 1 / 82

Institute Cargo Clauses (W. A.)



Institute Cargo Clauses (B) 1 / 1 / 82

Institute Cargo Clauses (F. P. A.)



Institute Cargo Clauses (C) 1 / 1 / 82

このほか戦争約款等についても改訂が行なわれた。対応状況として記したが厳密に伝えれば新旧の夫々が完全に一致するわけではない。カバー範囲に若

干の相異はあるが概に上掲の対応を示すという意味である。

ここで旧約款（All Risks）について述べると、旧約款においては文字どおり頭書として（All Risks）の表現が使用されている。ところが新約款は（A）1/1/82となり頭書に（All Risks）の表示はなされていない。約款内容の要旨は“All Risks of loss or damage”をカバーするが次の危険を除くとして免責危険を列挙している。この新約款に適応するためにこの第39条が規定されたものである。

さて、創設当初の1933年規則において本条に該当する規定はいかなる条文があったのであろうか。次にこれを検討のこととしたい。

#### 1933年規則第31条

「総ての危険に対する保険」なる約定あるときと雖も、銀行は或特殊の危険が保険せられおらざる場合につき何等の責任をも負うことなし。

第1次改訂の1951年規則において、“約定あるとき”の文言が、“信用状の条件としている場合に”と変更され信用状条件という語が登場しているが趣旨はそのまま継承されている。

旧協会貨物約款Institute Cargo Clauses(All Risks)が採用されたのは1951年であった。この約款が制定された理由は、“All Risks”についてさまざまな解釈があり、また積荷保険における（All Risks）の文言の問題に関する訴訟が多発していたことがあげられる。この標準約款の採用により未然に紛争を防止するという目的を有していた。統一規則創設時の1933年は混乱の時期であり条文化に苦慮した由であるが銀行免責を全面に打出して条文化したとのことである。

1951年規則は1933年規則と同旨であるが、解釈の混乱防止のためコメントリが作成された。

#### 「第31条

“Insurance against all risks”はあらゆる偶発的な出来事を担保するが、

貨物の固有の瑕疵、遅延あるいは戦争危険による損害は担保しない。後者の戦争危険はたいていの国においては、特別の担保を要するのである。ある国では“*All Risks*”の保険証券は盗難の危険を担保しないことが指摘されている。

運送保険の問題は、国際貿易取引に起きるもっとも微妙な問題の一つである。それは、まず第一に保険の形式にはいろいろな種類があること、第二には、一見明らかに同義とみえるある約款ないし文言が、事実上は解釈や適用の相違を示すという事実起因するのである。このことの重要性は、初心者（*The uninitiated* 一心得のない者）が見逃がしていることである。

この点について、銀行および荷為替信用状の利用者達は、保険の問題に関して国際海上保険同盟が、国際商業会議所との協定のもとに作成し、刊行した“*Tables of Practical Equivalents*”を参照するよう勧告をされている。

この小冊子の狙いは、まさに、各国で使用されている主要な保険用語、約款および担保条件の類似点と相違点に注意を喚起することにある。そのうちにある各種の一覧表は、書類作成のよりどころとなるものであり、また荷為替信用状の開設ないし支払に際して、有益な参考資料となるものである。この小冊子は、多くの場合、その一覧表によりわかるとおり、益もない条件を挿入することを不要にするであろう。

国際商業会議所の第15回総会（1955年東京開催）において、この小冊子を利用することが強く勧告されたことが想起される。<sup>(12)</sup>」

第2次改訂の1962年規則は第28条に規定をおいている。この改訂ではじめて銀行の書類受理基準を明示した。

#### 1962年規則第28条

#### Article 28

Where a credit stipulates “insurance against all risks,” banks will accept an insurance document which contain any “all risks” notation or clause, and will assume no responsibility if any particular risk is not covered.

#### 第28条

信用状が“insurance against all risks”の条件を定めている場合は、銀行は、“all risks”という表示または条項のある保険書類を受理し、たとえ特殊な危険が付保されていなくても、なんの責任も負わない。

第3次改訂の1974年規則においては、第30条にその位置を移しているが条文は不変である。

信用状発行依頼人は、“all risks”の条件とする場合には信用状当事者間に疑義を生ずることのないように、Institute Cargo Clauses (All Risks)のような標準約款により指図をするという配慮が必要である。さらに追加担保条件が必要と判断される場合はそれも明示しなければならない。本問題は信用状発行依頼人の十分な配慮とそれを指導する立場にある信用状発行銀行の指導能力によってのみ解決し得る分野であることを強調しておきたい。

#### 〔1983年規則の特徴〕

1. 1974年規則第30条が1983年規則第39条に位置づけられている。
2. 1982年1月1日改訂のロンドン保険業者協会新貨物約款(A)を、信用状が“all risks”条件を定めている場合に受理することができるように条文を改訂している。

なお、本条の特徴ではないが、信用状が WA. または FPA の保険約款を要求している場合に新約款 (B) または (C) が受理できるような改訂は行なわれていない。<sup>(13)</sup>

新約款が全世界に普及するような時点において、本条文は、信用状に要求する保険条件は“*Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82*”と明示し、追加担保条件があれば当該 clauses も記載することと改訂することになるやも知れず、さらに All Risks に限らず、WA. FPA についても規定化されることなるかも知れない。いずれにしてもはるかな未来のことであろう。

## 第7節 第40条 免責歩合、控除免責歩合条件の保険書類の受理

Banks will accept an insurance document which indicates that the cover is subject to a franchise or an excess (deductible), unless it is specifically stipulated in the credit that the insurance must be issued irrespective of percentage.

#### 第40条

銀行は、信用状に保険が免責歩合不適用条件 (Irrespective of percentage) で付保されなければならない旨がとくに明示されていないかぎり、担保条件がフランチャイズ (免責歩合) またはエクセス (デダクティブル-控除免責歩合) の適用をうけることを示している保険書類を受理する。

本条は免責歩合または控除免責歩合の適用をうける保険書類の受理基準を定めたものであり、信用状に免責歩合不適用条件で付保されなければならないとの明示がなければその保険書類を受理すると定めたものである。

ここにいう免責歩合とは担保危険による損害額が保険価額の一定割合に達しない小損害の場合は、填補しないというものである。また控除免責歩合とは、担保危険による損害額が保険価額の一定割合を超過する部分についての損害額のみを填補するというものである。両者の相違点は、前者は一定割合以上の場合には損害額の全部を填補するが、後者は一定割合以上の部分の損害額を填補するという点にある。

なお、新協会貨物約款 (A) (B) (C) の場合は小損害免責の規定はないので問題が生ずるおそれはないが、旧協会貨物約款 (W. A.) , (F. P. A.) の場合は該当約款がもりこまれている関係上注意を要する。

創設時の1933年規則には本条に該当する条文は設けられていない。第1次改訂の1951年規則においてはじめて登場している。

#### 1951年規則第31条第2項

信用状が「特定分損担保」の保険を条件としている場合でも、かかる分損が免責歩合約款の適用を受ける旨を示している保険証券又は保険証明書を受



理することができる。但し信用状に分損担保の保険については、免責歩合を認めない約款（“irrespective of Percentage”）により付保すべき旨を、特に指示しているときは、この限りでない。

第2次改訂の1962年規則においては、第29条にはほぼ同旨の規定がおかれたが、1951年規則の文言中「特定分損担保の保険を条件としている場合」という限定文言が削除されている。その理由は、特定分損担保以外の条件にも免責歩合がありうるということであった。

第3次改訂の1974年規則において二つの点に修正が加えられた。その一つは“Banks may accept”の表現が“Banks will accept”と改められ銀行の選択権が排除されたことであり、二つめは銀行が受理する保険の担保条件として、フランチャイズのほかにエクセスが追加されたことである。また条文の位置が31条となった。

1974年規則第31条

#### ARTICLE 31

Banks will accept an insurance document which indicates that the cover is subject to a franchise or an excess (deductible), unless it is specifically stated in the credit that the insurance must be issued irrespective of percentage.

#### 第31条

銀行は、担保条件がフランチャイズ（免責歩合）またはエクセス（デダクティブ・控除免責歩合）の適用をうけることを示している保険書類を受理する。ただし、信用状に保険が免責歩合不適用条件（irrespective of percentage）で付けられることを要するとくに明示されている場合は、このかぎりではない。

[1983年規則の特徴]

1. 条文の位置が第40条となっている。
2. 英原文は1974年規則第31条と同一である。

3. 邦訳は、ただし書きではない文体にあらためられている。
4. したがって変更事項は皆無である。

### D. 3. 商 業 送 り 状

#### 第 8 節 第41条 商業送り状

##### Article 41

a. Unless otherwise stipulated in the credit, commercial invoices must be made out in the name of the applicant for the credit.

b. Unless otherwise stipulated in the credit, banks may refuse commercial invoices issued for amounts in excess of the amount permitted by the credit. Nevertheless, if a bank authorised to pay, incur a deferred payment undertaking, accept, or negotiate under a credit accepts such invoices, its decision will be binding upon all parties, provided such bank has not paid, incurred a deferred payment undertaking, accepted or effected negotiation for an amount in excess of that permitted by the credit.

c. The description of the goods in the commercial invoice must correspond with the description in the credit. In all other documents, the goods may be described in general terms not inconsistent with the description of the goods in the credit.

#### 第41条

a. 信用状にほかに異なる定めのないかぎり、商業送り状は、信用状発行依頼人宛に作成されなければならない。

b. 信用状にほかに異なる定めのないかぎり、銀行は、信用状が許容する金額を超えた金額をもって発行された商業送り状を拒絶することができる。ただし、信用状にもとづいて支払、後日払い約束、引受もしくは買取の権限を与えられた銀行がこのような商業送り状を受理したときは、当該銀行が信用状の許容する金額を超えた金額をもって支払、後日払い約束、引受もしくは

は買取を行っていないことを条件として、当該銀行の決定はすべての当事者を拘束する。

c. 商業送り状における物品の記述は、信用状における記述と一致 (correspond with) していなければならない。その他のすべての書類においては、物品は、信用状の物品の記述と矛盾しない一般的な用語により記述することができる。

本条は、商業送り状について宛先、金額、物品の記述に関する留意事項を定めている。まずa項において、信用状にほかに異なる定めのないかぎりとして、商業送り状は信用状発行依頼人宛に作成されなければならないという強行規定をおいている。b項においては、信用状にほかに異なる定めのないかぎりという条件で、信用状金額を超えた金額の商業送り状を銀行は拒絶できるとしている。しかしながら権限を与えられた銀行がこれを受理したときは、当該支払等の金額が信用状金額を超えないことを条件としてこの決定はすべての当事者を拘束すると規定している。本項は選択権条項である。本項で想定されるケースは結局送り状金額が信用状金額をオーバーするということで基本的には通常の信用状に使用される文言、たとえば“your draft(s) at sight drawn on ABC Bank, New York for full invoice cost…”のような場合には信用状条件不一致という問題が生じ得る。このような規定の必要性の有無については今後の検討課題となるものと思料される。c項は物品の記述について、商業送り状と信用状は一致していなければならないと明定し、その他のすべての書類については信用状のそれと矛盾しない一般的な用語による記述を認めている。

創設当初の1933年規則においては、送り状として第32条と第33条に規定をおいていた。

#### 1933年規則

第32条 送り状は依頼人（買主）に対し又は依頼人より指名せられたるその他の人に対して発行せらるることを要す。

第33条 商品の品質を決定するため、銀行は信用状開設における指定と合致すべきはずの送り状中に記載せられたる指定を援用することを得。銀行は商品の種別を記載せる運送証券又は保険証券を容認することを得。

この第32条は、商業送り状の宛先を信用状発行依頼人または依頼人に指名された者としている。第33条前段は、船荷証券、貨物引換証その他の物権証券上に記載してある物品の品質、数量等の表示を補充するために、銀行は送り状の記載に依拠しこれを援用することができることと定めている。後段は、銀行は証券が商品の一般種類を示していることをもって満足するの意である。

第1次改訂の1951年規則においては、第32条第2項として信用状金額を超えて作成された送り状の場合の支払拒否条項が新たに付加されている。また第33条は貨物明細について商業送り状と信用状記載事項の一致を要求し、それ以外の書類については一般用語の使用を容認している。

1951年規則

### 第32条

送り状は、信用状の依頼人又は信用状の要求する他の者宛に作成されなければならない。

もし送り状金額が信用状金額を超えて作成されている場合には、かかる送り状による支払は拒絶することができる。

### 第33条

商業送り状に記載の貨物の明細は、信用状における明細と一致することを要する。右以外の書類に貨物の記載をなす場合には、一般用語によるも差支えない。

第2次改訂の1962年規則においては、51年規則第32条1項が第30条1項となり、“Invoices”が“Commercial Invoices”に修正された。そして商業送り状の宛先については原則として発行依頼人宛とすべきことを明示し、信用状に示された第3者宛の場合は例外とすると改訂されている。

第30条2項は51年規則第32条2項を承継しているが、「銀行は拒絶するこ

とができる」と主語をあきらかにし、「信用状にほかに異なる明示のないかぎり」というただし書きを加えるという修正がなされている。

第30条第3項は、51年規則第33条を受けついだものである。

1962年規則

### 第30条

信用状にほかに異なる明示のないかぎり、商業送り状は、信用状発行依頼人宛に作成されなければならない。

信用状にほかに異なる明示のないかぎり、銀行は、信用状が許容する金額を超えた金額で作成された送り状を拒絶することができる。

商業送り状における物品の記述は、信用状面における記述と一致していなければならない。右以外の書類においては物品は一般的な用語により記述することができる。

第3次改訂の1974年規則においては、62年規則1項2項3項がそれぞれ(a)項(b)項(c)項となり第32条に位置づけられている。(a)項は62年規則第30条1項が修正されることなくそのまま引継がれた。(b)項も62年規則第30条2項の“*invoices*”が“*commercial Invoices*”に修正されたのみでその他の部分是不変である。(c)項においては62年規則第30条3項の文言中、次の修正・追加が行なわれている。すなわち、“*In the remaining documents*”を“*In all other documents*”に修正し、“*in general terms*”の次に“*not inconsistent with the description of the goods in the credit*”(信用状面の物品の記述と矛盾しない)が追加された。

1974年改訂時にさらに総則と定義の条項で新たな条文が追加されている。それは(e)項であり本条(b)項にかかわる選択権行使の問題についてである。(e)項の趣旨は、選択権行使の第一資格者の決定が他の当事者すべてを拘束するというのであるが、このような信用状慣行というのは従来はなかったもので、これはこの時点で ICC が創出した一種のルールであると云われている。1962年規則において総則(e)項は選択権を最初に行使する資格のある銀行の決定が他の関係当事者を拘束すると抽象的に述べていた。では資格のある銀行

はどのような銀行なのかという問題が残っていたわけである。一方1974年規則改訂時に7か条あった選択権条文が選択権条文削除の方針により6か条が整理され、残るはこの第32条(b)項のみということになり、1974年規則総則と定義(e)の誕生をみたものである。ちなみに選択権条文なるものは、1951年規則では15か条あり“banks may(銀行は……することができる)”という表現で銀行の裁量余地を多く残していた。ところが関係当事者間に選択の是非について異論が生じ取引上混乱を招く結果となり、この弊害を除去するため“banks may”を“banks shall(銀行は……しなければならない)”という強行規定に改訂するか、あるいは“banks will(銀行は……する)”という統一した取扱いとする規則に変えるという方針が打出されたわけである。本項も含めた1974年規則は次のとおりである。

1974年規則

#### ARTICLE 32

(a) Unless otherwise specified in the credit, commercial invoices must be made out in the name of the applicant for the credit.

#### 第32条

(a) 信用状にほかに異なる明示のないかぎり、商業送り状は、信用状発行依頼人宛に作成されなければならない。

(b) Unless otherwise specified in the credit, banks may refuse commercial invoices issued for amounts in excess of the amount permitted by the credit.

(b) 信用状にほかに異なる明示のないかぎり、銀行は、信用状が許容する金額を超えた金額で作成された商業送り状を拒絶することができる。

(c) The description of the goods in the commercial invoice must correspond with the description in the credit. In all other documents the goods may be described in general terms not inconsistent with the description of the goods in the credit.

(c) 商業送り状における物品の記述は、信用状面における記述と一致して

いなければならない。その他のすべての書類においては、物品は、信用状面の物品の記述と矛盾しない一般的な用語により記述することができる。

## GENERAL PROVISIONS AND DEFINITIONS

(e) The bank first entitled to exercise the option available under Article 32 (b) shall be the bank authorised to pay, accept or negotiate under a credit. The decision of such bank shall bind all parties concerned.

A bank is authorised to pay or accept under a credit by being specifically nominated in the credit.

A bank is authorised to negotiate under a credit either

- i) by being specifically nominated in the credit, or
- ii) by the credit being freely negotiable by any bank.

(e) 第32条(b)項にかかわる選択権を最初に行使することを認められた銀行は、信用状にもとづいて支払、引受または買取を授権された銀行である。このような銀行の決定は、すべての関係当事者を拘束する。

銀行は、信用状にとくに指定されていることによって信用状にもとづく支払または引受を行なう権限を有する。

銀行は、つぎのいずれかにより、信用状にもとづく買取を行なう権限を有する。

- i) 信用状にとくに指定されていること、  
または
- ii) 信用状がどの銀行によっても自由に買取可能な形式になっていること。

### [1983年規則の特徴]

1. 1974年規則第32条(a)(b)(c)が1983年規則第41条 a b c と配置された。
2. 1974年規則、総則と定義(e)が1983年規則第41条 b 項に併合された。
3. 本改訂により信用状発行依頼人は信用状の発行を依頼する場合「信用状にほかに異なる定めのないかぎり」という例外措置の利用について十分に検討する余地を見出し、適切な指図を明確に信用状にもりこむことを考慮する

こととなり、また信用状発行銀行の指導も従来より以上に求められることとなろう。

#### D. 4. その他の書類

### 第9節 第42条 海上運送以外の場合の重量証明

#### Article 42

If a credit calls for an attestation or certification of weight in the case of transport other than by sea, banks will accept a weight stamp or declaration of weight which appears to have been superimposed on the transport document by the carrier or his agent unless the credit specifically stipulates that the attestation or certification of weight must be by means of a separate document.

#### 第42条

信用状が海上以外の運送の場合において重量の証明 (attestation or certification of weight) を要求しているときは、銀行は、運送人はまたはその代理人が運送書類面に付加したとみられる重量のスタンプもしくは重量の表示を認める。ただし、この場合、信用状が重量の証明は別個の書類によるべき旨をとくに明示していないことを条件とする。

本条は海上以外の運送の場合に、信用状が重量証明を別個の書類によらなければならないと明示していないかぎり、運送人またはその代理人が運送書類面に付加したとみられる重量のスタンプもしくは重量の表示を認めるとしている。関係書類は、航空貨物運送状 (Air waybill)、鉄道貨物引換証 (Railway Bill of Lading)、内国水路船荷証券 (Inland Waterway Bill of Lading)、トラック運送貨物引換証 (Trucking Company Bill of Lading) などである。



創設時の1933年規則においては、鉄道運送の場合に限定して此種規定をおいていた。その趣旨は、鉄道運送の場合に重量証明が要求されたときは、銀行は鉄道の検量による運送証券上の表示で事足りるということであった。

#### 1933年規則第26条

鉄道運送の場合において重量証明書もしくは重量宣誓書が要求せられたるときは、銀行は、計量印の押捺もしくはその他の公の方法により計量が正規に行はれたることを認め得ることを条件として、運送証券上に記載せられたる表示を採用することを得。重量証明は明示の要求を以てのみ之を求めるところを得。

第1次改訂の1951年規則においては、同じく第26条に同旨の規定をおいている。

第2次改訂の1962年規則において、第23条に位置を移すと同時に、イギリスおよび英連邦諸国が1962年規則を採択するにあたり、イギリス流の指図の厳格性という考え方が導入された。この結果、信用状が別個に証明書を要求している場合でもその証明書を必要としないという従来の規定のあり方が問題とされ、そのような場合は当該証明書を必要とするという規定に改められている。さらに鉄道運送にかぎらず海上以外の運送すべてに本条を適用することとなった。

第3次改訂の1974年規則において、条文の位置を第25条とし、次の文言修正が行なわれた。すなわち1962年規則の“any other official indication of weight(その他すべての公式の重量表示)”という文言が、1974年規則では“declaration of weight superimposed by the carrier(運送人によって付加された重量の表示)”と改められた。この修正で“official”の語が削除されたわけである。従来この語をめぐる解釈論争があり、民間発行の書類上の表示は果して“official”と云えるのかどうかという疑義も表明されていた。第2

次改訂のときから論じられた由であるが第3次改訂においてこれが削除されるにいたった。

1974年規則

#### ARTICLE 25

Where a credit calls for an attestation or certification of weight in the case of transport other than by sea, banks will accept a weight stamp or declaration of weight superimposed by the carrier on the shipping document unless the credit calls for a separate or independent certificate of weight.

#### 第25条

海上運送以外の場合に、信用状が重量の証明(attestation or certification)を要求しているときは、銀行は、信用状が別個のすなわち単独の重量証明書を要求していないかぎり、運送人によって積出書類面に付加された重量のスタンプまたは表示を認める。

〔1983年規則の特徴〕

1. 1974年規則第25条が1983年規則の第42条に位置づけられている。
2. 1974年規則では分類項目として、「その他の積出書類等」のなかの一条文とされていたが、その内容は重量に関する書類について述べていることから、1983年規則では、D. 4. その他の書類に入れられている。ただしこの分類項目に含まれる条文はこの第42条のみである。
3. 重量のスタンプもしくは重量の表示は、従来の運送人に加え、今改訂で運送人の代理人が付加した場合も認められることとなっている。

#### 第10節 おわりに

D. 2. 保険書類, D. 3. 商業送り状, D. 4. その他の書類の各条文について、創設当初の1933年規則に遡り検討を加えてきた。第35条から第42条までの8か条である。

第35条は保険書類およびその形式であるが、混乱状況の1933年以前の事情にかんがみ、1933年規則第28条は保険証券、保険証明書双方とも受領し得ると規定し、1951年規則も同様であった。1962年規則において英国の主張を入れ保険証明書は信用状がとくに許容している場合のみ受理されるとし、さらに発行者から保険仲立人が削除され、カバーノートについては信用状が特に認めていないかぎり受理されないという改訂が行なわれている。この結果英国および英連邦諸国は、信用状統一規則の採択に踏切ったわけであるが、信用状取引について永年の伝統を持つ英国の影響力の大きさを思い知らされる事例である。

第36条は日付おくれの保険書類であるが、1933年規則には該当条文はなく1951年規則から登場し今日に至っている。英国の協会貨物約款の場合はその遡反約款により救済されることから問題はないが、現状においては全世界的に採用されているとは云い難く本条文は当分の間なお必要であると云い得る。

第37条は表示通貨と最低付保金額に関する条文である。1933年規則には前者は見当らず、後者は CIF 金額としている。1951年規則で表示通貨条項が登場している。1962年規則では英国の主張により、「最低付保金額」の導入が行なわれ、CIF 価額を最低付保金額とするという原則が確立されている。1983年規則で特筆すべきは最低付保金額が従来の CIF 価格から CIF 価額の110%に上げられたことである。

第38条保険の種別と担保条件の明示は、1933年規則以来継続している条項である。銀行の選択権条項あるいは救済規定について改訂が行なわれている。

第39条オールリスクの付保条件は古くて新しい問題である。信用状発行依頼人は自己の利益保全のため文字通りすべての危険をカバーして欲しいわけであるが、保険会社にとってはこれは大変なリスクを負うわけで、古くから、“all risks”と云いながら免責条項を設けていたことは当然である。このことから紛争多発という事情があり、1933年統一規則以来本条文が存在するわけで所要の改訂が行なわれて来ている。

第40条免責歩合、控除免責歩合条件の保険書類であるが1951年規則から登

場し、1974年規則においてはじめて控除免責歩合条件が登場している。

第41条商業送り状は、中心的船積書類としての商業送り状に関する条文である。当然のことながら1933年規則から登場している。宛先、金額、物品、の記述が主要事項であるが、宛先については1951年規則までは信用状発行依頼人またはその指名する者としていた。1962年規則にいたり信用状発行依頼人を原則とし指名される者は例外とされた。金額超過の規定は1951年規則から登場している。物品の記述に関し信用状と商業送り状の完全一致を明記したのも1951年規則からである。1974年規則では総則と定義(e)として選択権関係条項が登場している。

第42条海上運送以外の重量証明は、1983年規則においてD. 4. その他の書類に位置づけられた。此種規定は1933年規則、1951年規則においては鉄道運送の場合に限定されていた。海上運送以外の運送一般に拡張されたのは1962年規則からである。また1962年規則改訂時に英国の主張により指図の厳格性という考え方が導入されている点は留意に値する。

さてこの第42条は1983年規則においてその他の書類とされたが、1974年規則では第25条に位置し、その他の積出書類等のなかに含まれていた。すなわち第24条「その他の積出書類の正規性の認定」と第25条「海上以外の運送における重量の証明」という構成であった。第24条は鉄道貨物引換証券等の船荷証券以外の運送書類について規定していた。文字通りの積出書類である。ところが第25条は重量の証明が主体であり、このような分類自体に問題があったわけで、これが、1983年規則においてD. 4. その他の書類として独立した理由である。ちなみに第24条は1983年規則の第25条運送書類に包含されている。

なお、1933年規則以来その他の証券として規定されてきた倉庫証券、荷渡指図書等は、1983年規則において－D. 書類－のなかの第23条書類の発行者・記載内容の条文にもり込まれている。

右のとおり改訂経過を辿ってきたが、1962年規則採択時に英国および英連邦諸国がその主張を大幅に採り入れられたことに伴ないこの時点から本規則

を採択したわけで、このことが統一規則の内容を充実させ、文字通り国際規範としての統一規則に成長したことが看取される。

#### 参 考 文 献

- (1) 東京銀行 「横濱正金銀行全史第2巻」東京銀行,1981年, p 338
- (2) 東京銀行, 前掲書, p 391
- (3) 伊藤和雄 「荷為替信用状論」同文館,1924年, pp 19~20
- (4) 伊澤孝平 「商業信用状論」有斐閣,1953年, p 767
- (5) 小峯 登・舟木 凌 「1974年信用状統一規則（下巻）」外国為替貿易研究会,1979年, p 298
- (6) 小峯・舟木前掲書, pp 317~318
- (7) 加藤 修 「貿易保険の実務」同文館,1985年, p 131
- (8) 小峯・舟木前掲書, pp 331~332
- (9) 「金融法務事情第1055号」金融財政事情研究会,1984年, p 58
- (10) 朝岡良平 「逐条解説・信用状統一規則」金融財政事情研究会,1985年, p 344
- (11) 伊澤前掲書, p 768
- (12) 小峯・舟木前掲書, p 360
- (13) 高安昭之助「手形研究No.354」経済法令研究会,1984年5月, pp 38~39