

# 貿易取引に関する本論

関西大学教授 博士 (商学) 吉田 友之

本号より【輸出取引の仕組み】のつづきの連載を再開します。

## 7. 運送契約

輸出者は貨物の船積準備を進めながら必要に応じて運送人と運送契約を締結する。例えばCFR (C&F)、CIF、CPT、CIP条件や揚地条件では輸出者が運送契約を行う。FOBやFCA条件では輸入者が運送契約を行うことになっているが、輸入者に代わって輸出者が運送契約を行うこともある。

輸出者は貨物の数量やその他の諸状況を考慮して個品運送を利用するのか傭船契約による運送を利用するのかを判断しなければならない。

個品運送は、船会社が不特定多数の荷主から貨物を集めそれらを混載して運送するもので、通常配船表 (Shipping Schedule) に基づいて運航する、航路、寄港地、発着日時、船舶などを同一とする定期船 (Liner) が利用される。この運送は、通常小口貨物の場合に利用され、個々の品目ごとに重量、容積などあたりの基本運賃 (タリフ・レート) [本船に対する貨物の積み・揚げ料金を含む] が定められている。コンテナ船の場合には、コンテナ単位あたりの運賃 [ボックス・レート] が適用されることが多い。輸出者は、船積港、仕向港、契約上の積月などを勘案のうえ、適当な船舶を選定して船腹 (Shipping Space) の予約を船会社に申し込む。船会社は、その申込みを承諾すると個品運送契約が成立し、輸出者に対してその契約書としての性格を有する船荷証券 (Bill of Lading ; B/L) を発行する。

傭船運送は、通常バラ積み貨物 [原油、鉄鉱石、石炭、穀物など] を運送するために船腹の一部または全部を借り切り、船会社が特定の荷主と契約するもので、不定期船 (Tramper) が利用されている。この運送では、通常大口貨物の場合に利用され、輸出者 (荷主) は、直接または傭船仲立人を通じて、品目ごとに数量、船積港、

仕向港、運賃、用船料、荷役条件などの各諸条件を船会社と交渉し、それが合意に至ると傭船契約書 (Charter Party) を取り交わす。わが国の輸出では多品種少量の場合が多く傭船契約による運送はあまり利用されていない。

航空運送では、荷主は、航空貨物代理店を通じて航空会社と運送契約を結ぶ場合 [直送貨物] と、フォワーダー (混載業者) を通じて運送契約を結んだうえでフォワーダーが荷主として航空会社と運送契約を結ぶ場合 [混載貨物] がある。

前者の場合には、航空会社の航空運送状 (Air Waybill ; AWB)、後者の場合には、フォワーダー独自の航空運送状 (House Air Waybill ; HAWB) が発行される。

## 8. 貿易保険

輸出者が付保した貨物海上保険では対外取引に潜む非常危険 (戦争、内乱、革命、為替取引の制限・禁止、輸入制限・禁止、支払国に起因する外貨送金遅延、制裁的な高関税、テロ行為、国連または仕向国以外の国の経済制裁、収用、自然災害、その他契約当事者の責めによらない事態など) や信用危険 (相手方の破産・支払不能、不払いなど) などによる損害は填補されないため、輸出者は必要に応じてそれらの危険に対応した貿易保険をかける。但し、保険商品により非常危険および信用危険の内容は異なるため、その詳細は確認することが必要である。この保険はおもに株式会社日本貿易保険 (NEXI ; Nippon Export and Investment Insurance) が引き受けているが、現行では他の民間の保険会社もこの保険分野に参入している。

NEXIは、1)貿易一般保険、2)中小企業・農林水産業輸出代金保険、3)輸出手形保険、4)前払輸入保険、5)海外投資保険、6)海外事業資金貸付保険などを取り扱っているが、輸出で用いられているのは1)貿易一般保険、2)中小企業・農林水産業輸出代金保険、3)輸出手形保険である。

# 貿易取引に関する本論

関西大学教授 博士 (商学) 吉田 友之

## 1) 貿易一般保険 (個別)

貿易一般保険は、申込形態により個別保険や包括保険 (企業総合保険 [年間契約の保険])、(組合包括保険 [輸出組合との特約書で定めた年間契約の保険]) がある。また企業ごとに締結した包括保険契約に基づきすべての取引をカバーする簡易通知型包括保険、および特定の取引先と定期的に一定額の取引がある場合に適した限度額設定型貿易保険がある。

本保険は、①船積前に非常危険または信用危険により貨物を船積みできなくなったことにより被る損失、および②船積後に非常危険または信用危険により代金回収ができなくなったことにより被る損失に対して、輸出者などに一定の範囲内で填補するものである。個別保険では、保険申込者が輸出契約などごとに輸出契約などの締結日以降、船積日から起算して5営業日後の日までにNEXIなどに申込みしなければならない。それに対して包括保険では、輸出者などが一定期間に締結するすべての輸出契約などについて保険契約を締結するものであり、特定の輸出契約などに対して申し込む個別保険と比べて低廉な保険料となっている。

## 2) 中小企業・農林水産業輸出代金保険

本保険は、非常危険および信用危険により船積後の代金回収ができなくなったことにより被る損失に対して、輸出者に一定の範囲内で填補するものである。但し、船積前の輸出契約の取消などにより貨物を船積みできなくなったことにより被る損失は填補されない。

本保険の対象となる保険契約者は中小企業基本法に定める「中小企業者」に該当する者、もしくは資本金10億円未満の中堅・中小企業および農林水産業従事者などで、かつその対象となる輸出取引は、契約金額が5,000万円以下でありその取引は日本から輸入国への直接輸出 [輸入者が輸出者の海外支店や子会社ではない] であり決済ユーザンス (貨物の船積日から代金決済日

までの期間) が180日以内の場合である。保険の申込は、輸出契約ごとに輸出契約の締結日以降、船積日から起算して5営業日後の日までにNEXIなどに申込みしなければならない。

## 3) 輸出手形保険

本保険は、非常危険および信用危険により船積後の輸出代金回収のために振り出された信用状の付いていないD/P・D/A条件の荷為替手形 (信用状付きの荷為替手形を含む) が不渡りになった場合に、その手形の買取に応じた銀行 (手形買取銀行) の損害を一定の範囲内で填補するものである。本保険は、船積日の翌日から3週間以内に、荷為替手形の買取が行われていることが前提で、手形買取銀行はその5営業日以内にNEXIに買取を通知する必要がある。保険金の支払いを受けた銀行は、保険事故が手形振出人 (輸出者) の責めに帰すべき理由がない場合には、その填補を受けた範囲内においては手形振出人に対して償還請求権を行使することはできない。したがって輸出者がもつ輸出代金回収の不安と銀行が手形買取にかかわり生じるかもしれない損害は、本保険を付保することにより解消されることとなる。本保険は、荷為替手形を買い取った銀行が被保険者となり、輸出者が直接NEXIに申し込むことはできず、銀行を介して申し込むことになる。なお保険料は銀行が負担するが、実際にはその保険料は輸出者に転嫁されている。