

# 航空運送状と貿易決済

横 山 研 治

- I. はじめに
- II. 航空運送状
- III. 決済制度の変化
- IV. 航空運送状と決済
- V. 銀行の担保権設定
- VI. 航空運送状による決済の問題点
- VII. むすび

## I. はじめに

この論文では、航空運送状についての分析に基づいて、航空運送によって決済制度がどのように変化したのかを説明する。

決済制度は、流通性の証券である船荷証券 (Bill of Lading) を中心として発展してきた。輸出者は、商業送り状 (Commercial Invoice)、船荷証券あるいはその他の運送書類、必要に応じ保険証券 (Insurance Policy)、さらに包装明細書 (Packing List) などの付属的書類を入手あるいは作成する。これらを出荷書類 (Shipping Documents) という。オープン・アカウント (Open Account) 決済では、直接輸入者に送付し、荷為替信用状 (Documentary Credit) 決済や荷為替取立 (Documentary Collection) では、銀行を経由して輸入者へ送付する。

出荷書類には有価証券の船荷証券が含まれているので、輸入地銀行は担保書類として取り扱うことができる。そのため信用状にともなう手続きや取立という行為も可能になる。

一方、航空運送状は非流通性である。このことが、流通証券を前提とした決済方法にどのような影響を与えたのだろうか。

## II. 航空運送状

### 1. 航空運送状の性質

航空運送人に運送を依頼し、貨物を引き渡すと航空運送状 (Air Waybill, AWB) が発行される。

直接、航空会社に運送を依頼する場合には、航空貨物代理店が荷主に航空運送状を発行する。しかし、混載貨物では契約運送人である混載業者が荷主に独自の航空運送状を発行し、実行運送人である航空会社の代理店が混載業者に航空会社の航空運送状を発行する。このとき、前者をHouse Air Waybill（以下HAWB）といい、後者をMaster Air Waybill（以下MAWB）という。HAWBの内容はMAWBに準じているので、運送人の違いを除けば両者はほとんど同じである。ここでは、特に断りがなければ、航空運送状とは航空会社の発行するものを指す。

ワルソー条約では、航空運送人は荷送人に航空運送状を作成して交付することを請求できると規定し<sup>1)</sup>、第一義的には荷送人にその作成義務があることを明示している<sup>2)</sup>。

しかし、実務では航空代理店が作成し荷送人に発行することが一般的である。IATA決議やIATA貨物代理店契約書には航空運送状作成についての規定がなされている。

航空運送状は反証がないかぎり、契約の締結、貨物の受け取り、運送条件について証明力をもつ<sup>3)</sup>。貨物の重量、寸法、荷造り、個数に関する航空運送状の記載もまた証明力をもつ<sup>4)</sup>。このような規定から、航空運送状は運送契約の証明書類と貨物の受取証としての性質をもつことがわかる。しかし、モンリオール第4議定書5条では、ペーパーレス・ドキュメンテーションを前提として、航空運送状以外の書類を運送契約の証拠や貨物受取証として認めている。よって第4議定書では、航空運送状が運送契約と貨物受取りの唯一の証明手段ではないことになる。

ワルソー条約では、流通性（Negotiable）のある運送状の作成を妨げるものではないとし、有価証券としての発行を許容している<sup>5)</sup>。しかし、IATA決議によって、実際には禁止されている。

船荷証券は一般に、契約書の証拠、貨物受取証、有価証券としての性質をもつ。しかし航空運送状は、以上のように有価証券としての性質をもたない。

この他、船荷証券は受取式と船積式の違いがあるが、航空運送状は常に受取式として発行されている。

## 2. 航空運送状の作成

ワルソー条約では荷送人が航空運送状を作成（make out）し、運送人に交付する（hand over）することが規定されている。さらに、同条約6条（5）では、荷送人の請求によって運送人が航空運送状を作成したとき、荷送人に代わって作成したとみなすと定めている。

しかし、航空運送状に記載された貨物の内容についての責任は荷送人にある<sup>6)</sup>。また、荷送人は貨物の明細や申告の不備、不正確さあるいは不完全さに起因する運送人の損害や、運送人が負う第三者の損害について責任をとらなければならない。航空運送状の作成は、実際には航空貨物代理店か、混載貨物では混載業者かその代理店が行う。航空貨物代理店とくにIATA代理店の業務は、専門的な技術や知識そして施設や人材を利用して、合理的な物流活動ができるようにサービスを提供し、貨物をそのまま航空運送ができる状態にして、航空会社に引き渡すことである。このなかには航空運送状の発行も含まれるのであるが、それはあくまで、運送状が整っているかどうかを確認する義務ということである。

ワルソー条約では、運送状の作成や内容に関する責任は荷送人にあり、航空貨物代理店が代

わりに作成したとしても、それは荷送人の委任事務として行うにすぎない、と考えられる。

一方、航空運送状の作成についてIATA決議600jでは、航空運送状が正確にそして完全な形で発行されなければならないことが定められている。この規定に基づいて、IATA代理店契約書では運送状の管理と発行という規定を設けている。ワルソー条約では、航空運送状は荷送人が作成して運送人に交付することが原則であったが、IATA代理店契約書では、航空会社との関係において代理店が発行することを原則としている。そして、IATA代理店契約の内容に違反して航空運送状が発行されたときには、その航空貨物運送に関する手数料は支払われないことがある<sup>7)</sup>。

以上の規定を整理すると、まず荷送人は貨物の明細と価額について記載し、航空貨物代理店に交付しなければならない。代理店は、その他の運送や運賃に関する事項を補足し、航空会社と荷送人に航空運送状を発行するということになる。

### 3. 航空運送状の記載事項

ワルソー条約8条は、航空運送状の記載事項として、作成地と日付、出発地と到着地、予定寄航地、荷送人の氏名と所在地、最初の運送人の氏名と所在地、必要に応じ荷受人の氏名と所在地、貨物の種類、荷の個数、荷造り方法および特別の記号や番号、貨物の重量と数量あるいは容積または寸法、貨物と荷造りの外見、運賃、支払期日、支払地、支払人、運賃後払いの代金や必要に応じ費用金額、貨物の申告価額、航空運送状の通数、運送状に添付するため運送人に交付した書類、特約があるときの運送の期限や経路の概要、国際航空運送人の責任についてワルソー条約を適用する旨の注意書きなどが規定されている。

そして、運送人が航空運送状なしに運送を引き受けたり、上記の記載がない場合には、運送人はその責任を排除したり制限するワルソー条約の内容を援用できない<sup>8)</sup>。

ワルソー条約の詳細な記載事項に対して、ヘーグ改正ワルソー条約では8条で、出発地と到着地、出発地と到着地が同一国であるが寄航地が他の国にある場合にはその寄航地の1つ、国際航空運送人の責任についてワルソー条約を適用する旨の注意書きが規定されている。そして9条では、航空運送状やワルソー条約適用の注意書きがない場合には、責任限度額についてのワルソー条約の規定を援用できないと定められている。

1998年に発効したモントリオール第4議定書8条では、出発地と到着地、出発地と到着地が同一国であるが寄航地が他の国にある場合にはその寄航地の1つ、および貨物の数量が規定されている。しかし、航空運送状がなくてもあるいは記載事項に問題があったとしても、運送契約の存在そのものが影響を受けるわけではなく、運送責任に関する規定を含む条約の規定は援用される<sup>9)</sup>。この規定は、そもそもこの議定書がペーパーレス・ドキュメンテーションを念頭におき、同意があれば、運送の記録や契約内容についてその他の手段を利用できると定めるところから解釈されなければならない。

#### 4 航空運送状の交付

航空運送状は、荷送人が原本3通を作成して、貨物とともに交付しなければならない<sup>10)</sup>。原本1は「運送人用」であり荷送人が署名する。原本2は「荷受人用」で荷受人と運送人が署名し、貨物と一緒に送付される。原本3は運送人が署名をし、荷送人に交付する。この原本3枚には国際航空貨物約款<sup>11)</sup>の一部が印刷されている。

航空運送状は、貨物を受け取った後に荷送人に交付しなければならない。代理店規則でも、航空運送状はすべての貨物が引き渡されたあとで発行されなければならないと規定されている<sup>12)</sup>。

### Ⅲ. 決済制度の変化

#### 1. 信用状制度と航空運送状の採用

以上の性質と種類からなる航空運送状に対して、貿易決済制度はどのように変化してきたのであろうか。ここでは決済システムの中心である信用状制度の対応を、「荷為替信用状に関する統一規則および慣例」(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits: 以下信用状統一規則という)の観察を通じて分析する。

第一次世界大戦によって、国際経済の中心はヨーロッパからアメリカ合衆国に移った。と同時に、ヨーロッパで育まれた国際取引の慣習もアメリカに移入されていった。しかし、アメリカ人はそのような慣習に不慣れなため、いろいろな問題やヨーロッパ商人との紛争が生じることとなる<sup>13)</sup>。信用状決済はそのひとつであった。

1920年に設立された国際商業会議所(International Chamber of Commerce)の重要な課題は、様々な国際取引の慣習や手続についての統一解釈や手続き基準を作成することであった。決済制度の根幹をなす信用状手続きの統一は、そのなかでも緊急を要するものであった。

このような中、国際商業会議所は1933年信用状統一規則を採択した。しかし、条文には航空運送に関するものは見当たらない。当時すでに航空機による商業輸送は始まり、各国の路線拡大競争も激しかったのであるが、その時点では貿易品の輸送手段としては考えられていなかったのであろう。かろうじて間接的にも関わりがあると思われるのは、受取船荷証券についての条文である。この規則では原則として受け付けるとの規定がなされている<sup>14)</sup>。

この規定については、受取船荷証券の拒絶を主張するイギリスと、受け付けを主張するアメリカの意見が対立し、結局アメリカの意見が取り入れられた<sup>15)</sup>。イギリスは自国の慣習との不一致を理由に、1933年信用状統一規則の採択を見送った。

また、第20条のフォワーダー船荷証券(Forwarders' Bill of Lading)の受領を拒絶するとの規定も、航空運送におけるHAWBとの関わりで興味を引くところである。ここにいうフォワーダーは、個別に運送をした場合には運賃が高くなる少量貨物を取りまとめて相当量の貨物に仕立て、船会社に対して大口の貨物として運送を依頼するもので、船荷証券を発行することがあると定義されている<sup>16)</sup>。これは、混載業者のことを意味し、船荷証券を発行するということから、運送を請け負う契約運送人のことを指す。

このようなフォワーダー発行の船荷証券を拒絶する理由は、運送品がすみやかに船積みされするという保証がないからであるとされている<sup>17)</sup>。契約運送人発行の運送状を認めないという規定は、その後1974年信用状統一規則まで採用されていた。

第二次世界大戦をはさんでおよそ20年後の1952年に、1951年信用状統一規則が発効した。改正のポイントは、取消可能信用状（Revocable Credit）の取消通知が買取銀行に到着するまえに買い取られている場合には、発行銀行は代金支払いに応じなければならないこと、買取銀行は書類を精査しなければならないこと、銀行が受理する書類に航空郵便受取証（Air Mail Receipt）と航空運送状が追加されたことの3点である。

大戦中は信用状統一規則の改訂作業が滞っていたため、航空運送状が引き受け書類に入ったのが1951年規則になってしまった。このこと自体はやや遅きに失した感があるが、航空貨物輸送の発展は貨物専用機が出現した60年代に実質的に始まるので、取引上は大きな混乱はなかった。

## 2. 契約運送人の採用

1951年規則は、航空運送状を規定に設けたという意味で、航空貨物運送上大きな意味をもつ。採択した国も欧米諸国を含む77か国におよんだ。しかし、イギリスは1933年に引き続き採択を見送った。理由は、イギリスを中心とするスターリング・ポンド決済地域の慣習と異なっていたということである。この違いは、具体的には受理される船荷証券の種類と保険書類についてであった。

その後、信用状統一規則は、1962年、1974年と改定された。1962年規則にはイギリスおよびスターリング決済地域の国々も加入し、文字通り国際統一規則となった。しかし、航空運送に関する新しい規定はなかった。

この後に採択された1983年信用状統一規則では、スタンバイ信用状（Standby Letter of Credit）と後日支払い信用状（Deferred Payment Letter of Credit）についての規定を追加するとともに、フォワーダー発行の運送書類を条件付で認めた。

1974年信用状統一規則では、「信用状が複合運送書類を要求している場合には、呈示されたとおりの書類を受理する<sup>18)</sup>」、のように実質的にすべての複合運送書類の受理を定めている。しかし、複合運送書類に関する問題や紛争が多く報告されていることから、1983年信用状統一規則では以下のように定めている。

「運送書類を要求している信用状が、海上船荷証券または郵便小包受領書もしくは郵送証明書を決めていない場合には、…信用状にほかに異なる規定がないかぎり、銀行はフレイト・フォワーダーによって発行された運送書類を拒絶する。ただし、その書類が国際商業会議所により認められたFIATA Combined Bill of Ladingである場合、またはそれが運送人としてあるいは記載運送人の代理人として行動するフレイト・フォワーダーによって発行されたことを示している場合には、このかぎりではない<sup>19)</sup>」。

それでは、この規定によって何がどのように変わったのであろうか。それには、まず「運送人」の定義を明確にする必要がある。運送人の定義には、自己の名において荷主と運送契約を

締結する者、つまり契約運送人を意味する場合と、運送の実行を行う者、つまり実行運送人を意味する場合、そしてその両方を意味する場合がある。1974年規則までは、運送人とは実行運送人を指すものと考えられていた。

1983年統一規則でも明らかな定義がなされているわけではない。しかし、同規則の起草者は、「運送人」とは契約運送人を意味するとらえていたことが報告されている<sup>20)</sup>。「運送人」を契約運送人と考えると、25条dの規定は、フレイト・フォワードを契約運送人とそれ以外の者に分け、前者の発行した運送状は受理すると考えることができる。

これに関連して、航空運送において発行される運送状の種類が問題となる。航空運送に関する書類としては、1951年統一規則において航空運送状が受理されるということが規定された。しかし、1974年統一規則までは、「運送人」は実行運送人のみを意味していたため、航空会社が発行の運送状だけが受理され、混載業者が発行するいわゆるHAWBは拒絶されると解釈されていた。

1993年信用状統一規則では、「運送人」は契約運送人を意味するということと、「銀行は、信用状にほかに異なる定めがないかぎり、つぎの運送書類を受理する。記載運送人またはその代理人により発行されたと文面とみられ、かつ場合に応じ、物品の発送もしくは受取または積込を示しており、かつ、原本が2通以上発行されているときは、荷送入に対して発行された原本全通からなり、かつ、信用状の他のすべての条件を満たしているもの<sup>21)</sup>」という規定から、混載業者発行のHAWBも受理されると解釈することができる。

1983年信用状統一規則の運送書類に関する規定は、限られた表現によって多くの運送書類を効率的に規定するものであった。しかし、反面あまりに概略的であるため、その解釈に統一性がなく草案者の意図も不明確であるとの批判をうけた。さらに、信用状に基づいて銀行に呈示される書類のおよそ半分は、外観上のディスクレ (Discrepancy) や信用状条件との不一致があり、そのため信用状に関する訴訟も増えているという報告もある<sup>22)</sup>。このような点から、条文そのものの明確性を高め、加えて運輸産業や通信手段のさらなる発展に適応するように改定がなされた。これが1993年信用状統一規則である。

航空運送関連でいえば、船荷証券、海上運送状、用船契約船荷証券など7つの運送書類とともに、航空運送状を表題としてかけ、それらが銀行によって受諾される条件を明記した点が注目される<sup>15)</sup>。混載業者発行のHAWBについては、フレイト・フォワード発行の運送書類と題して、運送人としてあるいはその代理人によって発行されたことを前提に、受理することが定められている。

## IV. 航空運送状と決済

### 1. 受理される航空運送状の要件

1993年信用状統一規則27条に定められた航空運送状について考察する。信用状が航空運送書類を要求している場合には、発行される航空運送状は以下の要件を備えていなければならない。

- ①文面には運送人の名前が記載され、運送人かその代理人が認証あるいは署名がなされていること。
- ②代理人が署名をしている場合には、運送人の名称と資格が表示されていること。
- ③物品が運送のために受領されたことを示しているもの。
- ④信用状に実際の発送日を要求している場合には、文面にその日付が記載されたもの。ただし、フライト番号や日付についての情報は発送日とはみなされない。
- ⑤出発航空と仕向空港名を明記したもの。
- ⑥荷送人用の原本であること。
- ⑦運送約款全部を含んでいるもの。あるいはそれを参照するよう明示することによって示していると考えられるもの。
- ⑧その他すべての点で信用状条件を満たしているもの。

## 2. 航空運送状の流れ

航空運送状は3通の原本とその他の副本からなっている。これは混載業者のHAWBにおいても同様である。ここではまず航空会社発行の運送状の流れを、図1を見ながら説明する。ただし、これは荷為替信用状や荷為替取立など銀行を通じて荷為替を送付する場合を前提としている。

航空貨物代理店が交付した航空貨物運送状のうち、原本①は航空会社に渡され保管される。原本②は貨物とともに航空によって輸入地に送付され、輸入者に渡される。原本③は荷送人に渡され、出荷書類として、多くは為替手形とともに輸出地の銀行に呈示され、その銀行から輸入地の信用状発行銀行などに送付される。

図2は混載貨物における航空運送状の流れを示している。混載貨物では、HAWBとMAWBという2種類の航空運送状が交付される。輸出者などの荷送人が、混載業者に運送を依頼し貨物

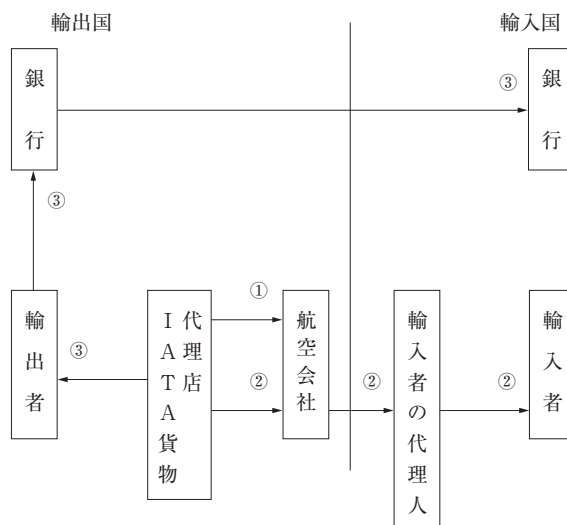


図1 航空運送状の流通経路 (M.A.W.B.)

を引き渡した際に、HAWBが交付される。具体的に言えば、まず混載業者はHAWBの原本①'を自らが保管する。原本②'は貨物とともに輸入地まで航空運送され、輸入者に渡される。原本③'は輸出者に交付され、他の書類とともに出荷書類として、輸出地の銀行を通じ輸入地の銀行へ送付される。混載業者が複数の荷送人から集めた貨物は、混載貨物に仕立てられ、航空会社に運送を依頼する。実際には、航空貨物代理店と運送契約を締結し、航空運送状が交付される。具体的には以下のとおりである。航空貨物代理店が交付するAWBの原本①は航空会社に渡され保管される。原本②は輸入地まで貨物とともに運送され、貨物の荷受人である混載仕分代理店に渡される。荷送人用原本③は混載業者に交付され保管される。混載貨物では、実際の荷送人に交付されて出荷書類のひとつとして、決済のときに銀行に呈示される運送状はHAWBである。

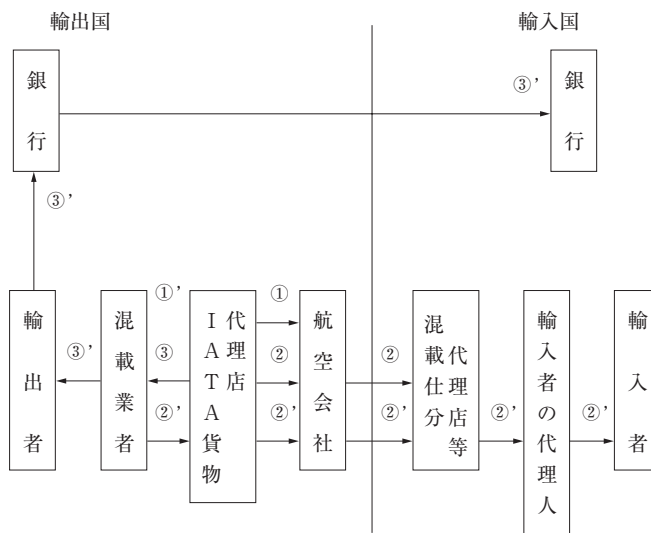


図2 航空運送状の流通経路 (H.A.W.B.)

## V. 銀行の担保権設定

### 1. 担保権の性質

信用状決済では、発行銀行は貨物に担保権を設定する必要から、航空運送状の荷受人欄に発行銀行名を記入することを要求する。信用状を使用しない荷為替取立決済でも、同じように貨物への担保権を設定する目的から、輸入地の銀行名が荷受人欄に書かれる。荷為替取立決済は、為替手形の支払いや引受けを条件として、船積書類の引渡しを行うものだから、出荷書類に担保的効力を持たせる必要がある。そのため、輸出者は荷受人を輸入地銀行とするのである。

ここでは、このような担保権の法的性質、担保権取得の経過と時期さらにその効果について説明する。



銀行の取得する担保権の法的性質については、信用状発行銀行と発行依頼人の合意があるときは、第一にそれに求めなければならない。信用状の発行を依頼する前に、発行依頼人はあらかじめ商業信用状約定書を差し入れておかななくてはならない。しかし、この約定書は発行依頼人の義務を列挙しているにとどまることがほとんどである。

そのため、担保権の法的性質については、交付された運送状の性質や交付方法から推察しなければならない。

「例えば、船荷証券が買主の指図式でしかも買主の裏書なく発行銀行に交付された場合には銀行は質権<sup>24)</sup>や所有権を取得した訳ではなく、単に買主の弁済を強制させるものと考えられる<sup>25)</sup>、一方、「船荷証券が発行銀行宛の指図式又は売主の指図式で発行されしかも売主の裏書がなされた場合、さらに運送状の複本や荷渡指図書が発行された場合には、譲渡担保が存在すべきと解せられる<sup>26)</sup>。ここに言う「運送状の複本」は、「鉄道運送に関するベルンの1924年10月23日の国際条約」に従うと、非流通性であり、銀行が担保権設定のために自らを荷受人とする<sup>27)</sup>。この点から、「運送状複本」の例は、航空運送状の担保権設定に当てはめて考えることができるであろう。

譲渡担保<sup>28)</sup>とは、担保物件を債権者に譲り渡す方法による担保のことである。譲渡担保には、担保権が担保権設定者にとどまる場合と、特約により債権者に移転する場合がある。前者を弱い譲渡抵当、後者を強い譲渡抵当という。「買主の通常有する意思は、自己の欲するような条件の信用状を発行させ、しかも自己に不利益のない限り、発行銀行に有利なる地位を与えようとすることであり、他方、銀行は、自己の利益擁護上最も有利なる担保権を商品上に獲得しようとする。この両当事者の希望に最もよく即応する担保権は、質権に非ずして譲渡担保である<sup>29)</sup>。

この譲渡担保が発生するためには、債権者は所有権を取得しなければならない。言い換えれば、この所有権取得の過程が譲渡担保権発生過程である。

「商業信用状の発行を得て売買代金の決済を行おうとする売主の意思は、代金の支払いに先だって、自ら先ず商品の所有権を譲渡しようとするのであるから、通常の場合、船積証券<sup>30)</sup>と引換えに発行銀行が、あるいは手形の引受又は支払をした時に、商品の所有権は移転すべきものである。よって、譲渡担保の効力発生時期も、発行銀行に於いて船積証券を取得した時と言わなければならない。そしてこの商品上の所有権は、原則としては、売主より買主へ移転し、譲渡担保契約の効力として、直ちに、買主より発行銀行へ移転するものである<sup>31)</sup>。

譲渡担保の種類には、質的譲渡担保、抵当的譲渡担保、清算的譲渡担保、流質的譲渡担保、絶対的譲渡担保、留保的譲渡担保がある。運送状に荷受人として銀行名を書かせることによって銀行が取得する担保権は、比較的弱い清算的譲渡担保および留保的譲渡担保と見なされる。その理由は以下のとおりである。

「発行銀行は、商品の売買をその業とするものではなく、従って商品の売買によって投機をなすことを欲せず又は欲すべきものではない。商業信用状取引に於いて発行銀行が、商品上に所有権を取得するのは、全く担保の目的であって、商品価値の暴落による危険を、自ら負担する意思なきものと言わねばならぬ<sup>32)</sup>。

清算的譲渡担保においては、担保権は清算を目的とするものであるから、買主が弁済を行わない場合は、銀行はその貨物を売却して債権額を取得することができる。また、留保的譲渡担保という点から、「商品の所有権は、債務者たる買主の履行を解除条件として、銀行へ移転せられるに止まり、その所有権は、買主の履行ありたるときは、直ちにかつ当然買主に復帰し、買主は自己の所有権に基づいて担保商品の返還を請求し得る」<sup>33)</sup>。

## 2. 担保権設定と所有権移転

海上運送では、荷送人が信用状発行銀行の指図式で船荷証券が発行され、しかも荷送人の裏書きがなされる場合、物品の所有権はまず売主から買主に移転し、その後、船荷証券が信用状発行銀行に呈示されたときに買主から銀行に移転すると考えられる<sup>34)</sup>。しかし、この所有権はあくまで債務者たる買主の履行を解除条件とするもので、買主の代金決済の履行がなされれば買主に復帰する。

荷送人の指図式でしかも裏書きされた船荷証券は有価証券であり、買主から銀行へ船荷証券が譲渡されたときに、所有権が移転すると考えられる。荷受人欄に銀行名を記載させることで担保権を設定する場合でも、上記のように担保権の性質は譲渡担保権であり、債務者である買主から債権者である銀行へ譲渡された担保権である。ということは、それ以前の段階で所有権が売主から買主へ移転されていないなければならない。

航空運送状の荷受人欄に、銀行名を記載する方式で担保権設定がなされた場合にも、所有権は売主から銀行へ直接移転するのではなく、売主から買主に移転したものが銀行に移転する、と考えられるのである。

## 3. 担保権設定と運送差止権

信用状発行銀行は、航空運送状の荷受人欄に自行名を記載させることで、貨物に担保権を設定する。一方、荷送人は運送契約上、貨物に対する運送差止権をもつ。この銀行の担保権と荷送人の運送差止権の関係はどのように解釈すべきであろうか。

国際航空貨物約款7条(A)では、「処分権の行使」と題して、貨物の処分権の行使は荷送人によってなされなければならないと規定している。「運送品の処分権」は英米法では「運送差止権」(Right of Stoppage in Transit)ととらえられるが、この条文では、運送差止権が荷送人にあることを明確にしている。運送中の貨物は、荷送人の要求があれば、運送を差し止めたり、荷送人に引き渡されなければならない。それでは、航空運送状後においては、銀行の担保権と荷送人の運送差止権のどちらが優先されるのであろうか。

荷送人の運送差止権は、買主が支払不能となった場合の救済措置としての権利である<sup>35)</sup>。一方、銀行の担保権の設定は、荷為替信用状でも荷為替取立でも決済の促進を目的としたものである。この点からは、両者に矛盾はない。しかし、荷送人の運送差止権は、買主が支払不能に陥った場合であり、最終的な権利と考えなければならない。かたや、銀行の担保権設定は、通常の決済を促進させるためであるから、銀行の担保権を優先させることが合理的である。

このような点から、運送差止権は、荷送人に交付した航空運送状を呈示することで行使されなければならない、としている<sup>36)</sup>。このため、航空運送状が買取銀行、支払銀行、引受銀行あるいは発行銀行が所持している限り、銀行は貨物の担保権を確保できるし、荷送人は運送差止権を行使できないことになる。

#### 4. 担保権設定と輸入決済

航空運送状は非流通性なので、運送状を所持していなくても、貨物は航空運送状に書かれた荷受人へ引き渡される。しかし、実際は担保権設定のために、輸入者ではなく銀行が航空運送状上の荷受人となるので、輸入者や実際の荷受人は、銀行から入手した航空貨物引渡指図書（Release Order）によって、航空貨物代理店や混載仕分代理店から貨物を引き取る。

航空貨物引渡指図書は、航空会社や混載仕分代理店などに対して、貨物をこの指図書に記載された実際の荷受人に引き渡すよう指示したものである。銀行は、貨物の担保権を保持したまま、実際の荷受人に貨物の処分を認めるもので、銀行からみて貸渡し（Trust Receipt）とよぶ。日本の輸入決済で使われる貸渡しの制度は3種類あり、航空貨物引渡指図書を使用した貸渡しを丙号T/Rということがある。

貸渡しの法的性質については、信託説、質権保存説、代理関係説、条件付売買説、動産抵当説などがある<sup>37)</sup>。その中でも、譲渡担保として保有する貨物の売却を目的とする委任契約とする説が有力である。これによって、輸入者は銀行から、輸入者の名前で貨物を売却する権限を与えられた、と考えられる。その理由は以下のとおりである。「銀行としては、あくまで担保の目的で貨物の所有権を留保しているのであり、貨物またはその売却代金につき輸入者の債権者に対する関係で自己のものであることを主張できれば、担保としての目的は十分達せられる。そして担保としての目的が達せられる以上、それ以上の法律上の地位を得る必要はなく、売買契約の当事者となる利益はない」<sup>38)</sup>。

## VI. 航空運送状による決済の問題点

### 1. HAWBの拒絶

主要路線の混載比率は大変高く、90%を超えている路線が大半である。これは、輸出者や荷送人に交付され、決済のために銀行に提出される運送状が、ほとんど混載業者発行の航空運送状（HAWB）であるということの意味する。信用状統一規則も1983年より、混載業者が運送人として行動するかぎり、この航空運送状の受諾を認めている。

しかし、実際には、HAWBが運送人によって発行されていないという理由で、信用状発行依頼人である輸入者が支払を拒んだり、値引きを要求する例がいまでもある。輸出地の買取銀行も、輸入者が支払拒絶をする可能性を考慮して、Cable Nego.かL/G Nego.によって荷為替を買取ということもある。

輸入者側の支払拒絶は正当なものではなく、ほとんどはマーケット・クレームとみなされる

ものがほとんどである。しかし、このようなダーティ・クレームに口実を与える原因は、1993年以前は契約運送人であろうがなかろうが、フレイト・フォワード発行の運送書類は拒絶されており、航空運送では航空会社発行の航空運送状だけが受け付けられていたからであろう。また、1983年規則および1993年規則ともに、フレイト・フォワード発行の運送書類でも、契約運送人として行動するものにかぎり認めており、それ以外のフォワード発行の運送書類は拒絶されるということを定めている。このことも誤解を生じさせる遠因となっているかもしれない。

信用状統一規則の策定当事者つまり銀行側は、混載貨物の隆盛を見誤ったのかもしれない。そのため、HAWBの受諾が遅れてしまい、結果的に今でも実務に混乱を生じさせている。

## 2. 受取式航空運送状の問題

航空運送状は、貨物を運送人が引き受けた後に交付される<sup>39)</sup>。運送人の署名は、貨物を航空機に積み込む前に行われなければならない<sup>40)</sup>。この点から、航空運送状は常に受取式として発行される、ということがいえる。

外為事故のひとつに「空券」といわれるものがある。信用状条件に合致した荷為替手形が、輸出地の銀行から輸入地の信用状発行銀行に送付されてきても、肝心の貨物が輸入地に届かないということである。これにはいくつかの原因がある。ひとつには、運送人が貨物を引き受けた後、なんらかの理由で航空機に積み込まれていない、ということである。また、航空機に積み込まれたのであるが、積み替えや積み降ろしの際に紛失してしまい行方がわからなくなる、ということもある。さらに、詐欺行為として航空運送状が偽造されることもある。

この中で最も頻繁に起こるのは、輸出空港で運送人が貨物の引渡しを受けた後、予定の航空機に積み込まれないことである。特に、混載貨物などフォワードが運送を引き受けた場合に発生することが多い。

信用状取引は、「独立抽象性の原則」(Independence Principal) と「厳格一致の原則」(Strict Compliance Doctrine) に基づいて行われる。たとえ空券であったとしても、荷為替手形の内容が信用状条件に合致していれば、信用状発行依頼人である輸入者には支払いの義務が生じる。

このような事故を防ぐ方法は、何らかの手段で航空機への積み込みを確認して、それを航空運送状に記載することである。船荷証券では、1962年信用状統一規則より、受取式船荷証券(Received B/L)を船積注記によって船積式に変更する方法が認められ、コンテナ輸送で幅広く使用されている。航空貨物でも、1993年信用状統一規則27条で、「信用状が実際の発送日を要求している場合には、航空運送書類面にその旨の日付を特記したもの、航空運送書類にそのように示されている発送日が積出日とみなされる。本条において、航空運送状のフライトの番号と日付に関する情報は、そのような発送日の特記とはみなされない」と、海上コンテナ貨物の船積注記と同様の規定がある。しかし、信用状で実際の積出日を要求すること自体が少ないようであり、コンテナ貨物ほどには浸透していない。

空券を防ぐもうひとつの方法は、フォワードの航空運送状を認めないことである。信用状

統一規則が1983年までは、フォワーダーの運送状を拒絶書類としていたことはひとつにはこのように理由からであった。以上からわかるように、受取式の航空運送状から生じる空券の問題と、先に述べたHAWBの問題は矛盾する側面をもつ。1983年統一規則からは、HAWBは受諾書類と規定された。混載貨物の隆盛を考えれば、これは当然のことである。しかし同時に、空券の危険性をも包含せざるを得なくなった。On Board Notationといった方法でも取り入れないかぎり、ふたつの問題のディレンマは続いていくであろう。

### 3. 取立手形での担保権設定

信用状の付かない取立て扱いの手形決済では、売買契約において、出荷書類を買主に提供することを条件として手形の支払いや引き受けを行わせる。つまり、この場合でも出荷書類は、何らかの方法で担保証券としての性質を持たなければならない。このため、慣習上、信用状決済と同じように、輸入地の銀行を航空運送状の荷受人として記載することが行われている。しかし、取立統一規則（Uniform Rules for Collection）では、銀行の同意なしに銀行を荷受人とすることを禁止している。

信用状の付かない荷為替取立決済では、輸入地の銀行は単に取立委任事務を行っているだけであり、物品の取引義務までもおわされるような慣習はできるだけ廃止すべきであるという意見によって、上の内容が1978年信用状統一規則 6 条で採用された<sup>41)</sup>。

事前の同意なしに、航空運送状の荷受人欄に輸入地銀行名を記載することは、実務では幅広く浸透している。さらに、わが国の貿易保険における輸出手形保険では、信用状なしの決済で、輸出地の銀行が手形を買い取ったあと、その手形が満期日に決済されないことによる銀行の損失を補てんする。この場合、流通性のない航空運送状では、荷受人を輸入地銀行とすることを条件としている。

取立統一規則の規定は、このような慣習や制度に反する、しかし、幸いなことに、これによる大きな紛争や問題は報告されていないようである。

## Ⅶ. むすび

貿易制度や慣習には機能的な性格を有するものと調整的な性格を有するもののふたつからなる。そして、機能的な制度と慣習の生成は、調整的な制度と慣習の生成に優先する。このような点から、機能的な制度や慣習について言えば、いっそうのスピード化のひとつとして決済スピードがさらに速くなることが予想される。

具体的には、荷為替信用状の使用は減少し、荷為替取立てやオープン・アカウント決済への移行が促進されるだろう。これは、運送書類は非流通性であるという点からも説明できる。

さらに、調整的な制度と慣習という点からは、荷為替取立てのD/A決済やオープン・アカウントではサプライヤーズクレジットとなり、結果として輸入地銀行ファイナンスから輸入地銀行ファイナンスへの移行が予想される。つまり、信用状決済に基づく買取と外銀アクセプタン

スや本邦ローン方式から、輸出地銀行が輸出者へ買取、フォーフェイティング (Forfeiting)、ファクタリング (Factoring) などの方式でファイナンスを行う方向への移行である。

注

- 1) ワルソー条約5条(1)。同条約では航空運送状をAir Consignment Noteと名称を使用している。
- 2) 航空代理店が荷主に代わって運送状を作成した場合、荷主は手数料を支払わなければならないが、この根拠はこの条文にある。
- 3) ワルソー条約11条(1)。
- 4) ワルソー条約11条(2)。
- 5) ワルソー条約10条(1)。
- 6) ヘーグ改正ワルソー条約10条(2)。
- 7) IATA代理店契約書12(b)。
- 8) ワルソー条約9条。
- 9) モントリオール第4議定書9条。
- 10) ヘーグ改正ワルソー条約6条。
- 11) この約款はIATA決議600b(II)。
- 12) IATA代理店契約書8(e)。
- 13) 第一次世界大戦前は信用状の使用数も少なく、判例も多くはなかった。その理由として、伊沢孝平『商業信用状論』有斐閣、1958年、14ページにおいて、国際的銀行決済制度が未発達であったこと、当時の信用状発行人が信用を重んじる豪商であったことがあげられている。
- 14) 1933年信用状統一規則19条a)。
- 15) 1920年に採択された米国信用状規約 (Provisions Adopted by New York Bankers' Commercial Credit Conference) の4条Dは、原則として受取船荷証券を引き受けることを定めている。
- 16) 伊沢孝平、前掲書、763頁。
- 17) 同上、763頁。
- 18) 1974年信用状統一規則23条。
- 19) 1983年信用状統一規則25条d)。
- 20) 東京銀行編『貿易と信用状』実業之日本社、1987年、249ページ。
- 21) 1983年信用状統一規則25条d)。
- 22) 『荷為替信用状に関する統一規則および判例』ICC Publication No.500 1993年、4ページ。
- 23) 1993年信用状統一規則23条～30条。
- 24) 質権とは、債権の担保として債務者又は第三者より受け取った物を占有し、他の債権者より先に自己の債権の弁済を受ける権利のこと(民法342条)。
- 25) 伊沢孝平、前掲書、540ページ。
- 26) 同上、541ページ。
- 27) 同上、470～476ページ。
- 28) 譲渡担保とは日本法概念であるが、英米法にいう譲渡抵当 (Mortgage) に相当する。
- 29) 伊沢孝平、前掲書、541ページ。
- 30) この船積証券とは文脈上、出荷書類 (Shipping Documents) を意味することは明らかである。

## 航空運送状と貿易決済（横山）

- 31) 伊沢孝平、前掲書、547ページ。
- 32) 同上、550ページ。
- 33) 同上、550～551ページ。
- 34) 同上、546～547ページ。
- 35) 1979年英国物品売買法44節およびアメリカ統一商法典2節705（1）。
- 36) 国際航空貨物約款7条（4）およびワルソー条約12条3項。
- 37) 東京銀行編、前掲書、1987年、355ページ。
- 38) 吉原省三『銀行取引法の諸問題』金融財政事情研究会、1973年、226-22ページ。
- 39) ヘーグ改正ワルソー条約6条（2）。
- 40) ヘーグ改正ワルソー条約6条（3）。
- 41) 小原三佑嘉「90年代輸出入代金決済の要諦」『貿易実務ダイジェスト』日本関税協会、1991年、30ページ。

## その他の参考文献

- Michael Bridge, *the International Sale of Goods — Law and Practice*, Oxford University Press, 1999
- Alex L. Parks, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average Vol. 1&2*, Cornell Maritime Press, 1987
- Ronald A. Brand, *Fundamental of International Business Transaction*, Kluwer Law International, 2000
- Zak Karamally, *Export Savvy*, International Business Press, 1998
- Clive M. Schmitthoff & Paul Dobson, *Charlesworth's Business Law 15<sup>th</sup> ed.*, Sweet & Maxwell, 1991
- Robert Crime, *Shipping Law 2<sup>nd</sup> ed.*, Sweet & Maxwell, 1991
- John W. Hardwicke & Robert W Emerson, *Business Law*, Barron's Educational Series Inc., 1992
- William C. Hillman, *Letters of Credit*, Butterworth Legal Publishers, 1987
- Nigel Savage & Robert Bradgate, *Business Law*, Butterworth, 1987
- Jim Sherlock, *Principles of International Physical Distribution*, Blackwell Publishers, 1994
- Peter Sarcevic & Paul Volken, *The international Sale of Goods Revised*, Kluwer Law International, 2001
- Carl A. Nelson, *Import Export*, McGraw-Hill, 1995
- Edward G. Hinkelman, *International Payment*, World Trade Press, 2002
- Karla C. Shippey, *International Contracts*, World Trade Press, 2003
- Edward G. Hinkelman, *International Trade Documentation*, World Trade Press, 2001
- Belay Seyoum, *Export-Import Theory, Practices and Procedures*, international Business Press, 2000
- Gabriel Moens & Peter Gillies, *International Trade and Business*, Cabendish Pub., 2000
- David M. Neipert, *A Tour of International Trade*, Prentice Hall, 2000
- Larry A. Dimatteo, *The Law of International Business Transactions*, Thomson, 2002
- Dornier, Ernest, Fender & Kouvelis, *Global Operations and Logistics*, John Wiley & Sons, 1998
- Alan Branch, *Export Practice and Management*, Business Press, 2000
- Albaum, Strandkov & Duerr, *International Marketing and Export Management*, Addison-Wesley, 1998
- Nicholas Kouladis, *Principles of Law Relating to Overseas Trade*, Blackwell Pub., 1994
- Andreas F. Lowenfeld, *International Private Trade*, Matthew & Bender, 1996
- Pamela Sellman ed., *Law of International Trade*, Old Bailey Press, 2003

- Pamela Sellman ed., 150 Leading Case *Law of International Trade*, Old Bailey Press, 2003  
John S. Gordon, *Export/Import Letters of Credit and Payment Methods*, Global Training Center, 2002  
Koji Tsubaki, *Fundamental Trade operations*, Japan Economy News Press, 2001  
Tetsuji Kurusu, *Basic Trade operations 10<sup>th</sup> ed.*, Dobunkan, 2003  
Satoshi Niihori, *Practical Trade Transaction*, Japan Economy News Press, 1998  
Yasushi Fukuda & Kenji Yokoyama, *Trade Practice 5<sup>th</sup> ed.*, Seibido, 2003  
Kenji Yokoyama, *Air Transport and Trade System*, Dobunkan, 2000