

貿易取引における Letter of Guarantee と Letter of Indemnity に関する一考察

西 道 彦

目 次

はじめに

I. Letter of Guarantee と船荷証券の危機

1. シングル L/G とバンク L/G
2. 保証渡しと CIF 契約

II. Letter of Indemnity と Foul B/L

1. Foul B/L
2. 信用状取引と L/I

はじめに

本稿では、貿易取引における実際問題の現実的解決策として、現在実務的に広く行われている 2 つの書状 (Letter) を巡る諸問題を考察する。1 つは、船荷証券の危機と呼ばれる現象への対応として用いられる保証状 (Letter of Guarantee: L/G) による保証渡しの諸問題であり、もう 1 つは、補償状 (Letter of Indemnity: L/I) と言われるもので、船会社が物品等の欠陥を知りながら、この L/I に基づいて無故障船荷証券を発行している問題である。

どちらの問題も貿易実務においては日常茶飯事に行われているものであるが、その有効性については法的に問題があると考えられるので、検討していくことにする。

I. Letter of Guarantee と船荷証券の危機

1. シングル L/G とバンク L/G

技術革新による船舶の高速化および近隣諸国からの製品輸入の増加などによって、船舶の目的地への到着が、買取銀行から信用状発行銀行を経由する船積書類より早まる場合が多くなっている。この船積書類の処理には相当の日数を要し、さらにその郵送期間が上乘せされるため、このような事態が発生している。この現象は、船荷証券の危機 (The Bill of Lading Crisis) と一般に言われている。しかしながら貨物の受取りは船荷証券 (B/L) を必要とし、このため荷受人 (consignee) も船会社も実務上困った状態に置かれている。

そこで買主が B/L なしで貨物を受取ることができるようにするための 1 つの対策として、保証渡しが行われており、その際、保証状 (Letter of Guarantee: L/G) が使用されている。買主が B/L なしで貨物を引き取る場合に、買主は船会社に L/G を差し入れる。

この L/G は、2 つに大別される。1 つは、Letter of Personal Guarantee と言われるシングル L/G であり、輸入者が単独で船会社に提出するものである。他方は、Letter of Bank Guarantee と言われる銀行連帯保証状 (Bank L/G) である。

通常、Bank L/G の手続きは、次のようになっている。まず買主は、信用状発行銀行 (L/C Issuing Bank) に輸入担保荷物引取保証に対する差入証 (Agreement regarding Letter of Guarantee on Imported Goods) を念書として差し入れる。次に信用状発行銀行は、信用状を確認の上、買主が提出した船会社所定の L/G に保証のための署名を行い、買主に戻す。買主は、L/G を船会社に提出する。船会社は、L/G を点検し、荷渡指図書 (Delivery Order: D/O) を発行する。そして買主は、貨物を引き取ることができるのである。

この L/G は、近距離からの輸入の場合に良く使用されている。L/G は、普通、信用状 (L/G) 取引の場合に使用され、信用状なしの取引には L/G

はほとんど使用されないのが現状である。

この L/G によって船会社は、B/L なしで買主に貨物を引き渡すことになる。しかしながら船会社に損害が発生したときには、買主は損害補償を行わなければならない。船会社への L/G の差入れは、書類の到着前で、かつ銀行への輸入代金の支払前に行われる。それゆえ信用状発行銀行にとっては、輸入者に担保である輸入貨物を貸し渡すことになる。すなわち T/R (Trust Receipt) の意味を有している。

銀行にとって担保である貨物が第三者に売却された場合には、銀行の担保権はどのようなのであろうか。この問題に関連して、動産譲渡担保権者は、債務者が破産宣告を受けた場合であっても、担保目的物の売買代金債権を差し押さえて物上代位権を行使することができるとの最近の判例がある^{注(1)}。すなわち信用状発行銀行は、輸入商品に対する譲渡担保権に基づく物上代位権の行使として、転売された輸入商品の売買代金債権を差し押さえることができるのである^{注(2)}。

通常、L/G には次のような文言が記載されている。これは、ある船会社が使用している L/G の典型的な例である^{注(3)}。

In consideration of your granting us delivery of the undermentioned cargo ex S.S. “(Vessel)” Voy. No. (Numbers) from (port) and consigned to the undersigned without production of Bill of Lading which has not yet come to hand, we hereby agree and undertake to obtain and hand over to you the said Bill of Lading, duly endorsed, immediately on receipt or at latest within one month after this date and future guarantee to indemnify you against all consequences that may arise from your so granting us delivery and to pay you on demand any freight and/or charges that may be due on the cargo. …

L/G の期限は、通常、無期限である。それゆえ連帯保証人である銀行は、L/G の発行後にどのように L/G を回収するのかということが問題である。この L/G の回収は、B/L を船会社に引き渡したときに完了する。

上述したように、このバンク L/G については、まず買主は、船会社所定

の用紙に必要事項を記載し、その後に買主は、銀行の連帯保証を受けなければならない。この場合の船会社に対する銀行の連帯保証は、通常、無限度で無期限である。すなわちバンク L/G による一切の損害については、銀行が船会社に対し連帯保証人として債務を負うことになっている。

一般に荷受人だけが署名したシングル L/G は、船会社から拒絶されることになる。なぜならば荷受人が単独で発行した L/G は、信用上問題があるからである。ただ買主が大手企業の場合は、船会社の信用を得てシングル L/G が発行されることになるが、一般の企業の場合は、倒産等も十分考慮する必要がある、船会社としても慎重に対応している。そこで一般企業は、貨物のインボイス価格の分だけ銀行預金を積み、それを担保にしてバンク L/G を発行してもらうことになる。

バンク L/G には、通常、“We, the undersigned, hereby join the above Indemnity and Jointly and severally guarantee due performance of the above contract and accept all the liabilities expressed therein.” という文言が挿入されている^{注(4)}。ただ L/G は、通常、信用状取引の場合に使用されるので、ディスクレ (discrepancy) が心配される。というのは L/G が発行された後に遅れて届いた書類 (shipping documents) が L/C の条件と合致しないことがある。しかしながら船会社は、買主に貨物を引き渡してしまっており、L/G の実行後はディスクレが船積書類に発行されても、信用状発行銀行は、買取銀行に対して引受けまたは支払の拒絶はできないので注意を要する^{注(5)}。

2. 保証渡しと CIF 契約

この保証渡しによる方法は、契約が CIF 契約である場合にはその本質上、問題がある。そこでこの CIF 契約の本質を述べてみたい。

英国の1883年の Sanders 対 Maclean 事件の判決において、判事 Bowen は、「海上の船貨は、運送業者の占有下にあるので、必然的に物理的引渡し (physical delivery) は不可能である。海上運送期間中、船荷証券は、商慣習法 (law merchant) によって一般にその船貨の象徴 (symbol) として広く認めら

れている。そして船荷証券の裏書 (indorsement)・引渡し (delivery) は、船貨の象徴的引渡し (symbolical delivery) として機能する」と判示している^{注(6)}。

CIF 契約の本質的特徴については、引渡し^が、貨物の物理的引渡しによってではなく、書類の引渡しによって満足させられるということであると言われている。したがって買手が要求できるすべては、慣行の船積書類の引渡しである。このことは、買手の権利の範囲および売手の義務の範囲を示すものである。買手は、書類を拒絶し、現実の貨物を請求することはできないし、売手は、書類を引渡さずに書類が代表する貨物を提供することはできない^{注(7)}。

これは、船積書類の中核をなす船荷証券が貨物の引渡請求権を表章した権利証券 (document of title) として貨物を代表するからである。この意味で船荷証券は、貨物の象徴であり、船積書類の引渡し^が貨物の引渡しと同じ意味を有する。買手は、船荷証券を受理することによって約定品を自由に処分する権利を取得するので、船荷証券の引渡しは、貨物の引渡しと同じ役割を果たすものと見なされる。それゆえ買手は、CIF 契約においては貨物の引渡しを要求して船積書類を拒絶することはできないと言われている。

このように CIF 契約では、船会社は、船荷証券 (B/L) を提出した者に対して貨物を引渡すことになっている。これは、上述のように B/L が引渡請求権を持った権利証券 (document of title) であるからである。それゆえ B/L の提出なしで船会社が貨物を引渡すことには、船荷証券の法的性質からも、また CIF 契約の本質から言っても問題があろう。

これに関して、1959年の Sze Hai Tong Bank Ltd. 対 Ramber Cycle Co. Ltd. 事件が参考になろう。本件は、運送人 (carrier) は、買主 (consignee) と銀行 (consignee's bank) を頼りに船荷証券の提出を求めることなく (without production of B/L)、物品を買主に引渡した。買主は、まだ代金を売主 (seller) に支払っていなかったので、売主 (seller/consignor) は、船会社 (carrier) を訴えたものである^{注(8)}。

これに対して、枢密院 (The Privy Council) のデニング卿 (Lord Denning) は、船会社 (carrier) の責任を、すなわち契約違反と横領の責任を、明確に認

めて、「船荷証券の提出を求めることなく引渡しを実行する船主 (shipowner) が自己の危険 (peril) において、そのように行っているということは、完全に明白な慣例 (perfectly clear law) である。本件の契約 (contract) は、船荷証券の提出と引き換えに (on production of the bill of lading)、船荷証券の下で権利を有する人 (the person entitled) に引渡すことになっている。…船会社 (shipping company) は、そのような人に物品を引き渡さなかった。それゆえ彼らを保護する船荷証券の条項 (terms) が存在しない限り、彼らは契約違反 (breach of contract) の責任を負うことになる。それなのに彼らは、船荷証券の提出を求めることなく、物品を受領する権利のない者に物品を引渡した。したがって彼らは、同様の保護がない限り、横領 (conversion) を負うことになる」と判断した^{注9)}。

この判決から分かるように、貨物は、本来船荷証券と引き換えに渡さなければならない。とくに CIF 契約の場合はそうである。保証渡しの方法は、便宜的なもので L/G の有効性については問題がある。船荷証券には呈示証券性および受戻証券性という性質があり、理論的には B/L と引き換えに貨物を渡すことになっている。それゆえ裁判所は L/G を違法行為と判断し、B/L の善意の所持人に対しては背信行為となる可能性を示唆している。その場合 B/L にたとえ拡大された免責約款 (exemption clause) があっても無効とされよう。したがって L/G の使用は、損害賠償のみならず、刑事責任を問われかねず、船会社にとってリスクの大きいものと考えられる。

わが国では、この保証渡しは、有効と認められるのであろうか。この問題については、最近の判例として木材の輸入取引における保証渡しに関する事件に対する平成6年10月25日の東京地裁判決が参考になろう。

本件は、原告 K トレーディング社 (貿易業務に従事しているシンガポール法人) が裏書の連続する船荷証券を取得・所持していたが、この船荷証券に対する目的物たるマレーシア産木材を被告 I シッピング社 (海上物品運送業を行う日本法人) が、被告 N 木材 (木材等の売買を目的としている日本法人) に対し、船荷証券と引き換えることなく、保証状と引き換えに引渡ししてしま

った結果、原告K社がその履行を受けることができず、被告らに対して貨物の引渡請求権が侵害されたと主張して共同不法行為に基づく損害賠償請求を求めたものである。裁判所は、「… 船荷証券は証券に記載されている運送品の引渡請求権を表章する有価証券であり、裏書により転々流通することが予定されているものであるから、運送人において船荷証券と引き換えることなく証券の表章する運送品の引渡しをすることは、正当な証券所持人との関係においてはその有効性を対抗し得ないのみならず、所持人の権利を違法に侵害したとの評価を免れないと解するのが相当である…」と判断した^{注(10)}。

したがって、わが国においても船荷証券が未着の場合（本件では船荷証券3通のうち1通が未着）、荷受人が運送人に保証渡しから生じる一切の結果について責任を負う旨の保証状を差し入れることによって、船荷証券の呈示がないにもかかわらず、運送人が船荷証券の表章する運送品の引渡しを行うことは、実務上、日常茶飯事となり、慣習化しているものであるが、判決にもあるように船荷証券が有価証券であることから、保証渡しの有効性を船荷証券の正当な所持人に対して対抗できないという結論になっている。それゆえ保証渡しによる運送人の負うリスクは大きいと言わざるをえない。貿易実務家は、この判断を重く受け止めて取引を行うことが肝要と思われる。

II. Letter of Indemnity と Foul B/L

1. Foul B/L

運送人は、物品を受け取った後に外部から認められる物品の状態（the apparent order and condition of goods）を船荷証券（Bill of Lading: B/L）に記載しなければならない^{注(11)}。

船荷証券には、通常“Shipped in apparent good order and condition”と記載されている。このように何らのリマーク（remarks）もされていないB/Lは、無故障船荷証券（Clean Bill of Lading）と呼ばれている。1993年の「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: UCP)」は、第32条 a 項で無故障運送書類を「無故障運送書類 (clean transport document) とは、物品および/または包装に瑕疵のある状態を明示している条項、または但し書 (notation) のついていないものをいう」と規定している^{注(12)}。

一方、船積した貨物または包装 (packing)・数量などについて不完全な状態であった旨のリマークが記載されている B/L は、故障付船荷証券 (Foul Bill of Lading) と呼ばれている。この Foul B/L が発行されるまでの手続きは、次の通りである。在来貨物船の場合は貨物の船積が完了すると、一等航海士 (Chief Mate) は、船積指図書 (Shipping Order: S/O) と検数人 (Tally-man) が記入した検数票 (Tally Sheet) とを照合した後、本船受取書 (Mate's Receipt: M/R) を発行する。この時、検数人が貨物の検数および故障の有無を調査した結果である検数票にリマークが記入されている場合は、そのリマークが転記され、故障付本船受取書 (Foul Receipt) となる。故障付本船受取書の場合は、これに基づいて後で船会社から発行される B/L もリマークがそのまま記入されて、Foul B/L となるのである。一方、コンテナ船の場合は、S/O の代わりにドックレシート (Dock Receipt: D/R) が使用される。貨物が CFS (Container Freight Station) や CY (Container Yard) に持ち込まれると D/R が交付され、この D/R に基づいて船会社から B/L が発行されることになっている。

リマークの文言は、実際にはたとえば “8 bales dirty”, “7 cases broken and repaired”, “5 packages short in dispute”, “Rain work, some wet” 等と記入されている。

このように故障付きの注記 (claused remarks) は、船積みのときに品物または包装に問題があったことを明確に述べたものである。

次の注記は、B/L を Foul B/L にするものではない^{注(13)}。

- (1) 品物 (goods) または包装 (packing) が不満足であると明確に述べていない旨の注記 (中古の箱 (box))。
- (2) 品物または包装の性質によって生ずる将来の危険が免責である旨の注

記。

(3) 品物の内容、重量、容積、品質などについて知らない旨の注記。

(4) 船積後に起こった事故による損傷についての注記。

2. 信用状取引と L/I

Foul B/L は、もともと不完全な状態で船積みされたものである。それゆえ売主が、荷為替の取組みにおいてこの Foul B/L を担保にしようとしても、現行の荷為替決済では銀行は、この B/L を拒絶することになる。すなわちクレームの発生である。

この点について、UCP は、「銀行は、信用状が受理できる条項 (clauses) または但し書 (notations) を明確に定めていない限り、そのような条項または但し書のついている運送書類 (transport documents) を受理しない」と明確に規定している^{注(14)}。

このように Foul B/L では、銀行が買取に応じないために、便宜上、荷送人 (shipper) は船会社に補償状 (Letter of Indemnity: L/I) を差入れ、荷送人の責任保証のもとに Clean B/L を発行してもらっている。このようなことが実務界では日常茶飯事に行われているのである。この場合、荷送人は、通常船会社に船会社所定のフォームの L/I を提出することになっている。後に荷送人からクレームが提起され、船会社が賠償した場合には、荷送人が船会社の被った損失を補償することになる。しかしながら、現実には貨物が不完全な状態で船積みされたにもかかわらず、荷送人が Clean B/L を発行してもらうことは、法的に問題であろう。

ここで法的問題を検討する前に、実際に実務の現場で用いられている典型的な L/I を見てみたい。L/I には、次のような文言が記載されていることが多い。

“In consideration of your granting us clean Bill of Lading for the said cargo without exceptions noted thereon, we hereby guarantee to hold you and/or the vessel free from all liability which may arise, and all claims whatsoever

which may be made against you and/or the vessel, on account of the loss of, or arrival of the said cargo so excepted against in damaged condition. In further consideration of your granting us clean Bill of Lading, we hereby agree to accept as correct and proper all payments including fines, legal expenses, attorneys' fee or other expenditure which you and/or the vessel may make to interested persons on account of the loss of, or arrival of the said cargo in damaged condition and to reimburse you and/or the vessel for the said payments and further declare that such claim which may be made by consignee or any other party holding above Bill of Lading will be settled directly by us."

この L/I に関して、「1978年海上物品運送に関する国際連合条約 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)」通称ハンプルク・ルール (The Hamburg Rules) は、第17条第2項で「船荷証券の記載のために荷受人が通告した事項または外部から認められる物品の状態に関し、運送人またはそれに代わって行為する者が留保 (reservation) を付さずに船荷証券を発行することから生じる損失について、荷送人が運送人に補償する (indemnify) ことを約するいかなる保証状 (letter of guarantee) または合意書 (agreement) も、船荷証券の譲渡を受けた荷受人を含むすべての第三者に対しては、無効とする」と規定しており、さらに第3項で「運送人またはそれに代わって行為する者が本条第2項の留保を省略することによって、船荷証券上の物品の記載を信頼して行為する荷受人を含む第三者を欺瞞する (defraud a third party) ことを意図しない限り、この保証状または合意書は、荷送人に対して有効とする。第三者を欺瞞することを意図した場合、省略された留保が船荷証券の記載のため荷送人が通告した事項に関するときは、運送人は、本条第1項にしたがって荷送人から補償を受ける権利を有しない」と規定されている^{注(15)}。

このハンプルク・ルールは、L/I を第三者に対しては無効としている点は評価できる。しかしながら法的には、船会社も荷送人 (shipper) も、Clean B/L を発行できる状態ではないと知っているのも、彼らは善意の荷受人

(consignee in good faith) または被裏書人 (indorsee) を騙したことになる、有価証券としての B/L の文言証券性から L/I は無効であると考えられる。

そこでこの L/I の有効性に関する判例として、1957年の Brown, Jenkinson & Co. Ltd. 対 Percy Dalton (London) Ltd. 事件が挙げられよう。

本件では、貨物が100バーレルのオレンジジュースから成り立っていて、貨物の状態について検数人 (tally clerk) は、検数票 (tally card) に樽が「古くて脆い」と記述し、いくつかの樽からの漏出を記録した。しかし船会社 (原告) は、輸出業者 (被告) の要求により、輸出業者の補償状を取り付けて、無故障船荷証券 (clean bills of lading) を発行した。控訴院 (Court of Appeal) は、補償状に関しては慣習化している点は認めつつも、虚偽表示 (misrepresentation) を行ったことになり、買主に対する詐欺 (fraud) であるとし、この輸出業者によって船会社に提出された補償状は、無効である (invalid) と判決した^{注(16)}。

このことから貿易担当者は、とくに L/I には注意を要しよう。L/I による Clean B/L の発行は、信用状取引との関係でやむを得ず各国で行われているものであり、貿易実務界で慣習化している感があるが、L/I 自体は、単なる荷送人が運送人に差入れた念書に過ぎないということを認識しておかなければならない。一方、船荷証券 (B/L) は、有価証券であり、運送人と荷送人との間における運送契約に基づいて運送品の受取、船積を確認する証拠書類であり、それゆえ B/L は、運送品の同一性を保証する権利義務を示しているものである。したがって、L/I による Clean B/L の発行には B/L 作成に違法行為があり、B/L の本質が損なわれているので、当該 B/L の無効が主張できる。また荷受人または B/L 所持人に対しては、文言担保の責任を負うため、運送人は損害賠償の責任を免れないであろう^{注(17)}。

通常、船会社は、B/L に優先約款を挿入している。この優先約款には「…運送品の運送のためのまたそれに関連したすべての合意もしくは運送の取決めが、この船荷証券により廃棄され、取って代わられることに合意する…」と記載されている。したがって契約当事者である荷送人と運送人の間で B/L

以外に合意または特約が存在しても、この約款によって、それらは排除され
ると考えられる。

注

- (1) (2) 秦光昭著「動産譲渡担保権について物上代位が認められた事例」『NBL』No.692,
P.66. 民集53巻5号、863頁.
- (3) 大木一男著『船荷証券の実務的解説』成山堂、1983年、P.163.
- (4) 大木、同書、P.163.
- (5) 石井眞司・大西武士・桐谷芳和編『銀行取引法務事例集』第6巻、銀行研修社、1996
年、P.252.
- (6) Sanders v. Maclean(1883)11Q.B.D.327 at P.341(C.A.) [David M. Sasson, *C.I.F. and F.O.B. Contracts* 5(4th ed.1995), Sweet and Maxwell.]
- (7) Manbre Saccharine Co. Ltd. v. Corn Products Co.Ltd.(1919)1K.B. 198 at P.202(Sassoon,
Ibid, P.4)
- (8) Paul Todd, *Modern Bills of Lading* 246(2nd ed. 1990), blackwell, Oxford.
- (9) Paul Todd, *op.cit.*, P.247.
- (10) 損害賠償請求、損害賠償反訴請求事件、東京地裁平三(ワ)16830号・同四(ワ)3561号、
平6・10・25民36部判決.
- (11) International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading
(1924)【The Hague Rules】Article 3-3(C).
- (12) Uniform Customs and Practice for Documentary Credits(1993 Revision) Article 32 a.
- (13) 上坂西三著『貿易慣習』東洋経済新報社、1961年、P.280.
- (14) UCP, Article 32-b.
- (15) United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea(1978)【The Hamburg Rules】,
Article 17 (2)(3).
- (16) Brown, Jenkinson & Co.Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd. [1957] 2 Q.B.621 <Clive M.
Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade, The Law and Practice of International Trade* 594-
595(9th ed. 1990), Stevens & Sons, London>
- (17) 大木、前掲書、P.14、P.149～150.

主要参考文献

石井眞司・大西武士・桐谷芳和編『銀行取引法務事例集』銀行研修社、第6巻、1996年。
大木一男著『船荷証券の実務的解説』成山堂、1983年。
大崎正瑠著『船荷証券の研究』白桃書房、1989年。
上坂西三著『貿易慣習』東洋経済新報社、1961年。
田中誠二著『海商法詳論』劉草書房、1985年。

新堀聰著『現代貿易売買』同文館、2001年.

西道彦著『現代貿易取引における CIF 条件の研究』同文館、1998年.

浜谷源蔵著『最新貿易実務(増補新訂版)』同文館、1997年.

浜谷源蔵著『船荷証券と傭船契約書』同文館、1976年.

藤代和雄著『貿易運送の実務』同文館、1985年.

秦光昭著「動産譲渡担保権について物上代位が認められた事例」『NBL』No.692.

Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade, The Law and Practice of International Trade*
(9thed. 1990), Stevens & Sons, London.

David M. Sasson, *C.I.F. and F.O.B. Contracts* (4th ed.1995), Sweet and Maxwell.

Paul Todd, *Modern Bills of Lading* (2nd ed. 1990), blackwell, Oxford.