

## 日中貿易英文契約書の意義 —— 日中貿易実務の留意点 ——

小 島 仁

### 〔はじめに〕

日本の大学で貿易実務を教える講義の名称は、「貿易実務」あるいは「貿易商務論」などという。この講義が扱っている貿易実務内容は、日本の欧米世界諸国との貿易取引を念頭においたものであった。この講義では、貿易契約の内容も、貿易手続きの内容も、海運・保険・貿易信用などのような貿易と緊密に関連する業務内容も、全て英文で表現されることを前提として扱っている。

資本主義世界貿易は英国を中心とする資本主義世界体制の中で発展してきたので、国際的に認知されうるような貿易契約は、英文で表されていなければならない。その英文契約書を支えているのが歴史的に発展してきた英国コモン・ローの判例体系である。海運・保険・貿易信用もまた、英国を世界の中心として発達してきた分野である。20世紀に入って米国が新たに世界資本主義の中心国として登場してからも、この「英国中心」の貿易実務の基本的枠組みは維持されてきた。

さらに日本の大学では、英文による貿易契約を中心に、貿易実務の英文表現とその国際的コミュニケーションを教える科目として、「商業英語」あるいは「貿易英語」と呼ばれる科目をたてている。これは「コレボン」の名で戦前から国民的に親しまれていた内容の科目であった。

「コレボン」とは、「コレスポнденス（通信）」の略であろうかと思う。

要するに日本の大学では貿易実務を教えるのに欧米世界との貿易取引を中心に考えて「貿易実務」と「商業英語」の2科目をたてている。

日本の実業世界で貿易実務を戦前から支えていた組織は「日本商工会議所」であり、特にその「国際部」局である。日本商工会議所は「商業英語検定試験制度」を設けており、この試験では貿易実務と商業英語の

双方について実務に堪えうる能力を試している。試験はA級、B級、C級、D級の4ランクに分かれているが、特にA級とB級では、高度の貿易通信ができる能力とともに、高度の貿易実務能力があることを試す内容になっている。戦後「日本貿易振興会（ジェトロ）」という組織も誕生した。日本貿易振興会もまた、最近「輸入アドバイザー制度」という試験制度を設けた。輸入実務と英文による貿易通信の能力を試す試験を年々行っている。

ところで表題の示す日中貿易は、どのような貿易実務の世界であったか。

日中貿易は戦前にも発達していたが、これを英文によって行うことは戦前は思いも及ばなかった。貿易実務だけではなく、それを密接に支えるべき「決済」が、日本人が「支那為替」と呼ぶ独特の国際決済によって行われていたからである。

戦後再開された日中貿易は、社会主義国中国と日本の間の「日中友好貿易」と呼ばれる独特のありようを長年続けてきた。日中友好貿易では中国との貿易はいわば中国が外国に与える特別の恩恵であり、中国はその指定する日本の「友好商社」としか貿易しないという建て前をとっていた。この日中友好貿易では、全ての取引が中国文によってなされることが当然とされていた。

さて1980年代から中国は、社会主義国であるという建て前は不変であるが、資本主義世界市場へみずから進んで参加する「改革・開放」路線をとるようになった。中国文を中国が貿易契約の正文とする仕方は中国の利益にも中国と取り引きする外国の利益にもならないことがだんだんはっきりしてきた。中国文の契約書ではその契約が客観的なものとして国際的信認をうるということができない。これは日本文の契約書でも同様である。貿易では英文の契約書によらなければ国際的信認を受けられない。

それに中国文のみで契約書が作られるのは、「互恵平等」の国際関係の趣旨にも反する。中国側もそのことに気がついて、中国文と日本文を並記するという契約書が行われるようになっていた。しかし契約書の文章が一か国語ではなく二か国語で表されることが、新たに特別の困難をもたらすことになる。並記されている中国文、日本文のどちらが正文で

あるかをはっきりさせておかなければ、後日必ず契約内容について紛争を生じることになる。少なくともその恐れが十分にある。「互恵平等」のために二か国語を並記しても、正文として中国語でも日本語でもない第三の言語で表された契約文を定めておかなければ、後日の争いのもとになる。このような「第三の言語」として、日中貿易契約では英文に勝るものはなかろう。

今度1992年から日中双方の協議によって日中貿易の契約書のために英文を正文とする貿易モデル・フォームを作ってこれを普及させることにした。これは日中の貿易取引にとってまことに画期的な事件である。この論文では日中貿易契約英文モデルフォームの意義を主題とする。

大学の「貿易実務」はこれまで日中貿易をほとんど念頭においていなかった。日中貿易は「特殊のもの」という観念から、どの大学でもこれまで「貿易実務」の埒外に置かれていたといっても過言ではなかろう。そうなる理由は確かにあった。しかし中国の「改革・開放」以後、そして日本の貿易も投資もますます「アジア・シフト」しつつある昨今、日本の大学の「貿易実務」の講義内容も変化していったのは当然であろう。いや、変化しなければならぬであろう。

「貿易実務」の講義内容についてのこのような反省は、私の在職している北星学園大学が中国大連の大連外国語学院大学とこれまで10年に近づこうとする交流を行ってきたことによって徐々に進んでいた。その他北星学園大学自体が年々数名の中国人学生を入学させているが、この学生達との交流によっても、「貿易実務が日中貿易を射程に入れていない」という思いを強くしていたのである。

大体にして、このような交流によって知己になった中国の人々の多くが日中貿易に深い関心を抱いているのであるが、単純にその人々のいうところを聞いていると、その人々は好んでこういう。「日中間に貿易実務のありようの基本的差はない。」私見では、実はいろいろな違いがある。その人々にしてみれば、日本の都市銀行の貿易信用も、独占的な中国銀行の貿易信用も、「外国為替を買い取る」という基本的意味においては同様だから、「同じもの」なのである。「基本的に変わりはない」ということばは、このような文脈において理解できる。たぶん同じ話題をとらえて、日本人であれば「違う」というであろう。その反対に日本人

が全く気がつかないところに、「違い」を見いだして、中国の人々が「違う」ということも多い。異文化接触とは難しいものである。同じとか、違うとか、いうときには、その話題についてのみ相当に体系的に語るのではないと、たぶん世間話以上の意味はないだろう。感情のみが先行して、判断の客観性に欠けるだろうという意味である。

私は日中貿易実務を取り上げるに際して、日本と中国では貿易実務のありようが「まったく違う」、あるいは「たいへん違う」と私に思える点を数点にまとめて、まず話してしまうのが、相互の理解を進める上で最も効果的ではないかと思うようになった。実はこの論文もそのような議論の一端であった。曰く、「日中貿易実務の相違点」。しかし、「相違点」という感覚は、正直なものではあるが、私の主観が前面に出すぎる。そこで、「日中貿易実務の留意点」と改めた。この日中貿易契約の問題はもっとも主要で緊急性があるので、とにかくこれだけ切り放して一論文にまとめることにした。日中双方の契約にたいする考え方は自然のままではかなり異なる。しかしここで扱う「協約書」は、貿易契約を世界に通用する共通の土俵の上で行おうとするものである。

とはいえ、日本の大学で貿易実務を講義している人々の間でさえ、日中貿易が契約書を英文正文とする方向で実際に動いているという事情を知らない人が多い。(もちろん日中貿易に特有の実務も盛り込んだ「貿易実務」一般の大学教科書は日本にはまだない。)ましてや、貿易とはかわりのない普通の大学教員なり教官なりが、このような事情を知りようもない。(他方最近は大学生中、語学として中国語を選ぶ者が激増しているのが、日本全体の傾向だという。大学もこれに対応してカリキュラム等変更せざるをえないが、カリキュラムの変更を判断する大学人に知っていただきたいことは、中国語を習う需要が激増したのは、その裏腹に西欧語を習う必要性が減ったということと決してイコールではないということである。本論文の議論から明かなように、たとえば日中貿易の拡大は英文契約書を理解し、英文契約書を書く必要をいっそう増やしているのである。中国でもたとえば北京外語学院とか上海外語学院では、立派な英語教育を行って優れた貿易人を養成していることを私は知っている。それに対抗しうる程度の能力の貿易人を日本の大学で養成できないのでは、おかしなことであろう。今は貿易人の話であったが、日

本の語学教育で念頭におくものは貿易人だけではないはずである。今カリキュラムを判断する地位にある人々は、どうぞ日本の将来を誤らないでいただきたい。)

日中貿易一般条件協定書の意義といっても、協定書そのものが知られていないのでは議論のしようもない。そして実際、日中貿易に直接かかわりのある人々以外には、日中貿易一般協定書の内容は知られていない。そこでまずこの協定書の成り立ちを紹介したい。この原稿の後半ではこの協定書の特徴について私見を述べたい。論文の性質上、この論文は必ずや中国の人々にも読まれるものとなるだろう。特に日本に滞在していて日本語ができ、日中貿易の現在と将来に深い関心がある中国人が読むであろう。そのようなこともできるだけ顧慮して書く。

日中貿易一般条件協定書の英文正文は、日本貿易振興会(ジェトロ)が編集・刊行している「中国データ・ファイル」に掲載されている。そこで「日中一般貨物に関する貿易契約フォーム」(MODEL TERMS OF CONTRACTS FOR SALE OF GOODS)というタイトルで掲載されている。またこのテキストはジェトロのコンピュータ・データにも収録されているから、コンピュータでも取り出せる由である。本論文に引用している英文正文は、この「中国データ・ファイル」からである。ジェトロはこれを日中貿易契約モデルとも呼んでいる。

この日中貿易一般条件協定書のモデル・フォームの成立を直接に支えたのは、日中貿易拡大協議会と日本貿易会である。日中貿易拡大協議会と日中貿易会は、共同して、中国対外経済貿易部と交渉し、1992年7月に「日中一般貨物売買契約条項集」が誕生した。日中貿易拡大協議会と日本貿易会が共同で発行している「日中貿易契約モデル解説書」(1992年9月)には、この貿易契約モデルができあがる経過、検討委員会メンバー名、このモデルの趣旨と使い方、が書かれており、また英文正文についての「日本語訳」と「解説」が施されている。

しかし英文を正文とする趣旨であれば、その「日本語訳」も「中国語訳」もあくまでも参考に過ぎない。ましてや「解説」は、条文そのものの正当性とは無関係である。このモデルを使う人は、直接に自分の責任でモデルの英文を読んで理解し、また実地の契約においては必要な新条文なり、必要な条文の改編なりを、自らの責任をもって英文で記さねば

ならない。このようなことのできる人々が「貿易人」である。

正文と訳文の関係は、一大問題である。たとえば日本国内の法律の正文は日本語である。日本語を知らない外国人は直接には日本の法律を理解しようがない。日本の法律の条文の英語訳が存在するが、その英語訳に責任もてる主体などというものはまずありえない。日本の法律全体の英語訳は滅多な場所では見られない。私は外務省図書室にゆけばあると教えられた。他方日本の法律を外国人にも分かるように説明した英文の本などというものの種類も、おそろしく少ない。確かに正文が日本語である以上条文を日本語で理解するのが正当な仕方といえればそれまでである。しかしこれでは、「厳密」という一事は守れても、「普及」の点でははなはだ劣ることになりはしないか。国家機関以外の者、たとえば実務家でもよし、学者でもよし、もう少し工夫があってよさそうなものだと思う。

なお冒頭でこれを「貿易一般条件協定書」という呼び方をしたのは、これが大学の「貿易実務講義」であれば、欧米世界との「貿易一般条件協定書」に該当するからである。しかしこれ以降は日本貿易会やジェトロ同様「貿易契約モデル」と呼ぼう。この文書の基本的形式は確かに「貿易一般条件協定書」であるが、この協定は一つ一つの具体的な貿易契約に直接にあてはめるようにできているので、確かに「貿易契約モデル」の呼び名のほうがふさわしいだろうからである。

### 〔貿易契約モデルの成立〕

「契約条項不備」という問題が以前から日中間の貿易に存在していたので、この問題を改善するために、日本側の機関、日中貿易拡大会議・貿易実務部会と日本貿易会・中国部会、中国側の機関、中国対外経済貿易部が協議し、1992年7月に「日中一般貨物売買契約条項集」という表題の、「序文」と「標準条項」から成る英文「貿易契約モデル」を作成した。

この「標準条項」は、日中貿易を行う者が個別貿易契約書作成に際して一個の指針になりうるように願って作成されたという。この「標準条項」集を「貿易契約モデル」と関係者が呼ぶのは、「契約の指針になり

うるように」という心からであろう。

「序文」の日本語訳（まえがき）について、全面的に以下に引用させていただくことにしたい。

### まえがき

日本と中国は、一衣帯水の隣国で両国の経済関係及び貿易には長い歴史がある。1950年代及び1960年代、日中貿易関係は、友好と相互利益を基礎として両国の民間貿易会社によって主に促進された。爾来、貿易関係は望ましい方向でさらに発展し続け、1972年に日中間の外交関係が正常化して以来、取引高は急速に増加した。

標準条項は、両国の現行の法律及び両国が承認している国際条約、並びに国際貿易慣行に基づいて作成されている。

標準条項を正しく利用するため、以下に説明を行う。

1. 標準条項は、二国間の商品売買のための契約書作成用に利用されることを意図したものである。
2. 一部の標準条項は、様々な種類の取引又は商品の多様性に対応するため、一つ以上の選択肢を規定している。
3. 標準条項は、それ自体が特定の契約を構成することを意図したものではない。貿易会社は、標準条項から最も適した条件を選択して独自の標準契約書を作成すべきである。
4. 契約書を作成する際、各貿易会社は、取引又は商品の性質に従って標準条項の規定を修正し、新しい規定を自らの契約書に盛り込むことができる。
5. 標準条項は、海上運送による取引を規定したものである。その他の輸送手段を採用する場合は、標準条項の中の関連規定を修正し、新しい規定を契約書に盛り込むべきである。

日本と中国の貿易会社が積極的にこの標準条項を利用することを期待しており、又、標準条項を今後さらに良くするために、意見や提案を聞かせて頂ければ幸いである。

日中貿易契約条項検討委員会 佐久間謙司（署名）

中国対日貿易合同条款研究会 尹 鉄 瓊（署名）

多少説明しておきたい。

署名者の佐久間氏は日中貿易契約条項検討委員会の委員長であり、この委員会は日中貿易拡大協議会・貿易実務部会と日本貿易会・中国部会が共同で設置したタスクフォースである。

署名者の尹鉄頤氏は、中国対日貿易合同條款研究会の主任であり、この研究会は中国対外経済貿易部が設置したものである。

「まえがき」の「説明」1-5は、この「標準条項」を運用する際に必要な注意を述べたもので、意味はそれ自体において明瞭であると思うが、念のために繰り返すと、1. この標準条項は日中二国間の貿易取引の契約書作成の指針となるものである。資本取引など、貿易取引以外の取引は顧慮していない。2. いくつかの標準条項は選択肢つきになっている。あとで英文条項をみるとわかるが、[ ] の形がついているところが選択肢であって、契約者が選ぶ選択肢の直前の [ ] に印をつけて表すことになる。3. この標準条項集のままでは絶対に契約書にはなれない。契約者が必要な選択肢を選んで印をつけたり、必要な記入事項を記入したりして、初めて具体的な契約書となる。4. 契約者が必要に応じて標準条項を書き直したり、新しい標準条項をつけ加えたりすることがあってもよい。むろん契約者の責任において行うことである。5. この標準条項は海上輸送による貿易取引を念頭において作られている。

なお、上記「成立経過」の説明と「日中貿易契約モデル」の「はしがき」の引用は、どちらも「日中貿易契約モデル解説書」によって行った。

### [貿易契約モデルの内容]

貿易契約モデルの内容である「標準条項」集英文正文は、第1節から第21節までであって、つぎのとおりである。ここで正文とそれにたいするコメントを書いたら、本論集の制限枚数の倍になってしまった。だからそれに替えて、ここではたんに各節のタイトルとその日本語訳だけを挙げる。詳しくは直接に前掲日中貿易拡大会議と日本貿易会の資料およびジェトロの資料に当たっていただきたい。

そしてこの後に「日中貿易契約モデルの特徴」を述べるさいに、引き合いに出した条項だけ英文正文と日本語訳(拙訳)で示したい。この引



用されている条項だけみても、この貿易契約モデルのありようのおおよその察しがつくのではあるまいか。

## MODEL TERMS OF CONTRACTS FOR SALE OF GOODS

商品の販売のための契約の標準的条件

For Sales Through Maritime Transportation Between Japanese and Chinese Firms and Corporations

日本と中国の、会社組織の間で海上運輸を通して行われる販売について

1. Name of Commodity 商品の名称
2. Specifications/Quality 商品の仕様/品質
3. Units 商品の単位
4. Quantity 商品の数量
5. Unit Price FOB/CFR/CIF 単価 FOB/CFR/CIF 条件
6. Total Amount 総価額
7. Country of Origin and country of Manufacture  
原産国及び製造国
8. Shipping Mark 荷 印
9. Shipment 船 積
10. Terms of Payment 支払条件
11. Terms of Delivery 運送条件
12. Insurance 保 険
13. Warranty 保 証
14. Inspection 検 査
15. Force Majeure 不可抗力
16. Penalty 罰 則
17. Claim クレーム
18. Termination 契約の終了
19. INCOTERMS インコタームズ
20. Arbitration 仲 裁
21. Notice 通 知

## 〔日中貿易契約モデルの特徴〕

日中貿易契約が英文を正文として結ばれることを標準とするならば、これはまことに日中双方にとって画期的である。これによって日中契約の内容が世界中にたいして客観的信認をえやすいものとなる。日中貿易を安定した発展の軌道に乗せるとともに、中国が世界中の国々に貿易取引の機会を増やしてゆくきっかけとなる。

それにしても、日本の欧米諸国との貿易契約のありようと比べると、この日中貿易契約モデルには「特異」の点がある。ここで「特異」というのは、たんに「違うところがある」という程度の意味で、それが勝っている・劣っているという意味ではない。北東アジアでの貿易は貿易を行う双方の国の実状を踏まえつつ行うことによって初めて円滑に行われる。いずれ日本とロシア共和国の貿易においても、この日中モデルが参考となりうるであろう。ただ、日本人が従来普通に行っていた英文貿易契約書は専ら欧米世界とのものであったから、この日中モデルのそれとは異なる点を重点的に考察すれば、日中モデルの特徴が把握しやすいというだけのことである。

日中貿易契約モデルの特徴は、私見では次の5点にある。

- (1) 一般協定書と具体的売買契約書が接合している点。
- (2) 一般協定書成立に際して最大の争点となるクレームの「仲裁地」が、被告の居住地といういわゆる被告地主義をとっている点。
- (3) 価格条件、決済方法、保険条件について、独自の仕方で単純化して規定している点。
- (4) 取引のいくつかの局面については、極めて詳細な規定を行っている点。それは、1. 取り引きする商品の品質、包装、納期、2. 信用状の開設遅延、3. 銀行手数料および経過利息、4. 船積時期、その通知、滞船、5. ペナルティについてである。
- (5) アジア的協議の姿勢。

以下で順を追って指摘することにした。

(1) 一般協定書と具体的売買契約書が接合している点。

本モデルにおいては、一般協定書と具体的売買契約が接合されている。欧米向きであれば、両者は切り放されている。取引開始に際して今後の取引の基準となる一般的条件についてまず協定したものが、「一般的取引条件協定書」である。そして後日具体的な取引「1 荷口（ロット）」毎に、「売買契約書」が取り交わされる。「売買契約書」は売主が作成した「売約書」に買主が同意するという形式もありうる。また、買主が作成した「買約書」に売主が同意するという形式もありうる。

あるいは、「売約書」なり「買約書」なりの裏面に「一般的取引条件協定書」が一方的に印刷されていて、相手方がその契約書に署名することが同時に「裏面約款」である「一般的取引条件」に同意したことになるという形式がありうる。この強引なやり方が双方の間に「書類の争い」を招くことになりやすいのは、次の(2)の問題点に関わって起こることであるが、このような「裏面約款」方式では「一般的取引条件」と具体的な取引「1 荷口」毎の売買契約が同居しているから、形式の上では日中貿易契約モデル同様であるということになる。しかし日本の対欧米向き取引では、この裏面約款方式は、よくあるものではあるが、公正なものでも、妥当なものでもない。

日中貿易契約モデルが「一般的取引条件」と「具体的契約」を同時に契約する方式になっているのは、これを「モデル」という形で指定することによって取引の双方を保護すると同時に、契約書を作りやすくしてあるものといえる。形式の上では日本の対欧米向け取引の裏面約款方式同様に「一般的取引条件」と「具体的契約」が同居しているとしても、このような書類形式が出てきた動機が違う。日本の対欧米向けの裏面約款方式が、一方が他方に自己の好む「一般的取引条件」を強制しようとしているのに対して、日中モデルでは、「一般的取引条件」も具体的取引と同時に協議の対象としているのである。

(2) 一般協定書成立に際して最大の争点となるクレームの「仲裁地」が、被告の居住地といういわゆる被告地主義をとっている点。

日本の対欧米向けの「貿易一般条件協定書」成立に際して普通最大の問題点となるのが、取引にクレームが生じた場合の仲裁を行う場所

(国)をどこにするのかということと、それと同時に、従うべき法規をどの国の法規にするのかを決めることである。これを「自国」と双方が主張していると、協定は成立しない。「仲裁」というのはどこの国で行われたとしてもきわめて国際的な枠づけの中で行われるものであるが、それにしても相手国で仲裁が行われる場合の面倒さは自国の比ではない。当事者が「自国」を主張するのは理解できる。実質的な面でも、経済取引を律する民法・商法の規定するところは、国によって決して同じではない。そもそもその国の民法・商法はその国の言葉を正文とする法律であり、国際的に「マイナーな言語」で表された法秩序は外国人には直接理解することすら難しい。

ところで日中モデルでは、クレームが生じた際の仲裁地として、いわゆる「被告地主義」をとっている。何らかの責めがあるものとして告発された側が居住する国を仲裁地とするというのである。この国際的になかなか同意がなりたちにくい領域で、「被告地主義」という合理的な解決を示した点で、日中モデルは国際的にも優れた先例になるのではなからうか。

貿易契約の双方の当事者がもしクレーム仲裁地についての協議を事前にはしていなかったという状態でクレームが提起された場合を考えると、「被告地主義」がこのような場合の国際的処理として合理的であることがわかる。被告になっている当事者を最終的に従わせうるのはその当事者の国法によりなされるその当事者の国の裁判所の判決だからである。

東北アジアにおいて今後とも発展するであろう国際貿易が、双方の国の主権を対等のものとして尊重する原則の上で行われるべきものとすれば、クレーム解決の被告地主義を原則としてよからう。

ということは、日中双方、今後貿易当事者は相手国の経済取引法を相手国の言語で理解する素養を高める必要があることを意味する。日本の場合古代には中国語で話せる人物が日本国内にいたし、漢文という形で中国の言語を自国語と組み合わせることで理解してきた歴史がある。たいへんだが、不可能なことではない。中国側でも経済取引にかかわりのある人々に日本の経済法規の学習を願ってよからう。他方法律関係者には自国の法秩序を外国人に理解させるような努力が今後期待される。

日中貿易契約モデル第20節「仲裁」を、下記に掲げる。

20. Arbitration 仲 裁

All disputes arising from the performance of this contract, should be settled through friendly negotiation. Should no settlement be reached through negotiation, the case shall then be submitted for arbitration in the country where the defendant resides. If the arbitration takes place in China, the case shall be submitted to China International Economic and Trade Arbitration Commission [ ] Beijing, or [ ] Shanghai, or [ ] Shenzhen and the arbitration rules of this commission shall be applied. If the arbitration takes place in Japan, the case shall be submitted to the Japan Commercial Arbitration Association [ ] Tokyo, or [ ] Osaka and the arbitration rules of this arbitration organization shall be applied. The award of the arbitration shall be final and binding upon both parties. The arbitration fee shall be borne by the losing party unless otherwise awarded by the arbitration organization.

この契約書の履行に際して生じるあらゆる紛争は、友好的な協議を通して解決さるべきものとする。協議によっていかなる解決も得られなかった場合に、この件は、被告が居住する国での仲裁に従うべきものとする。もし仲裁が中国で行われる場合には、その件は、中国国際経済取引仲裁委員会 [ ] 北京、あるいは [ ] 上海、あるいは [ ] 深圳に従い、この委員会の裁定規則がその件に適用されるものとする。もし裁定が日本で行われる場合には、その件は、日本商事仲裁協会 [ ] 東京、あるいは [ ] 大阪に従い、この仲裁協会の仲裁規則がその件に適用されるものとする。この仲裁の裁定は、最終のものであり、双方を拘束するものとする。仲裁組織が特別にそれと異なることを定めない限り、仲裁費用は敗訴した側が負担すべきものとする。

(3) 価格条件、決済方法、保険条件について、独自の仕方で単純化して規定している点。

1. 価格条件について

日中モデルは、価格条件については、F.O.B., C.F.R., C.I.F. という三条件に絞っている。インコタームズの定める多数の複雑な条件を、この3つに絞ってしまったので、たいへんわかりやすい。ここでC. F. R.といているのは、C & Fのことである。C & Fはインコタームズ1990年版の規定ではCFRというコード名で表されることになっている。日中モデルでは海上運送される貿易を対象としていることをもう一度付言しておく。

契約モデル前文中で、次のように断りがきしている。また第5節で正式に規定している。

The Buyer and the seller, through friendly negotiation, have executed this on a basis of [ ] FOB, or [ ] CFR, or [ ] CIF and agreed to the terms and conditions stipulated below.

買主と売主とは、友好的な協議を通じて、FOB/CFR/CIF条件で、この契約を締結し、下記に定める通りの支払条件及びその他の条件に、同意した。

2. 決済方法について

日本の対欧米向け取引では貿易取引が荷為替信用状で決済されるのが原則的であり、外貨建て荷為替手形による決済が原則的である。ここで「的」としたのは、1980年の外国為替及び外国貿易管理法の改正で、従来の「原則」が大いに緩和され、例えば次に述べるD/P、D/Aはもはや例外とは規定されていないけれども、永年の習慣もあってやはり従来の「原則」が強く働いているという意味である。

日中モデルでは、決済方法として次の5つを並記している。

- a. 荷為替信用状付き、一覽払い為替手形
- b. 荷為替信用状付き、期日払い為替手形
- c. D/P手形

d. D/A手形

e. 送金

この最後の決済方法である「送金」は、必ず事前送金か事後送金となるであろうが、2年前あるいは2年後でない短期の送金は日本の貿易秩序上通産大臣の許可を要する「特殊決済方法」ではない。D/P手形もD/A手形も、今日では「特殊決済方法」には該当しない。

モデル第10. 1節支払方法の中で、次のように記している。

### 10.1 Method of Payment 支払方法

Select one of the following from Clause 10.1.1 (Sight Letter of Credit), 10.1.2 (Letter of Credit with Usance), 10.1.3 (D/P), 10.1.4 (D/A), or 10.1.5 (Remittance)

下記のように、10. 1. 1 一覽払荷為替信用状、10. 1. 2 期日払荷為替信用状、10. 1. 3 D/P手形、10. 1. 4 D/A手形、10. 1. 5 送金 の内のどれか一つの方法を選ぶものとする。

### 3. 保険条件

日中モデルが指定する保険条件は、ロンドン保険業者協会の制定に係わる貨物保険約款のF. P. A., W. P. A., All Risksの3つを基本形態とし、それに当事者が必要と認める特約を契約に際して追加する方式をとっている。

この仕方はいわゆる「旧約款」といって、歴史的に今日まで行われている形態である。

ロンドン保険業者協会は1982年に新しい「約款」を設けた。俗に「新約款」という。その外航貨物約款は、Institute Cargo Clause AからCまでを基本的引き受け形態としている。日中モデルはあえてこの「新約款」を選ばず、「旧約款」を維持している。従来日本の貿易業者は一般にこの「新約款」に不服であった。「新約款」では保険業者が従来より一段と有利になったのではないかという不満である。

契約モデル第12節で、次のように規定している。

## 12. Insurance 保 険

If shipment is made under the term of FOB or CFR, insurance shall be procured by the Buyer.

もし船積が FOB あるいは CFR という価格条件でなされたのなら、保険は買主によって調達されなければならない。

If shipment is made under the term of CIF, insurance shall be procured by the Seller for 110% of the invoice value against [ ] F.P.A., or [ ] W.P.A., or [ ] All Risks. Additional insurance shall include: \_\_\_\_\_

もし船積が CIF という価格条件の下で行われたのであれば、保険は売主によって、F. P. A. あるいは W. P. A. あるいは All Risks という条件で、インボイス金額の110パーセントについて、調達されなければならない。追加保険は次のものを含まなければならない。

(4) 取引のいくつかの局面については、極めて詳細な規定を行っている点。

### 1. 取り引きする商品の品質、包装、納期

取引する商品の品質、包装、納期について、極めて詳細な規定を行っている。

品質保証文言についてだけ示すと、次の第13. 1節のとおりである。ただしオプション。もっともそれ以外の選択条項が決してゆるやかなものとは思えない。しかし当事者は追加条項をこの第13節に追加して書き込んで契約することができるだろう。

13. Warranty (Select one or more of the following) 保証 (次から1つあるいはそれ以上を選ぶ)

[ ] 13.1

The Seller must deliver goods which are of the quality and



description required by this Contract and which are contained or packed in the manner required by this Contract.

販売主は、本契約書が必要とする品質及び説明書に合致する商品を、本契約書が必要とする方法で収められ或いは包装されて、引き渡さなければならない。

[ ] 13.2

The Seller shall warrant that all goods delivered by the Seller shall conform to the contract stipulations. The warranty period shall remain in effect until the expiration of

販売主は、販売主が引き渡すあらゆる商品が、本契約書の定めるところと合致することを、保証しなければならない。\*\*\*が終了するまで、保証期間が有効なものとして継続すべきものとする。

[ ] ( ) months after the date of shipment,  
船積日以後\*か月

[ ] ( ) months after the date of the port of the completion of unloading of the goods at the port of unloading,  
船卸港で商品の船卸完了の日以後\*か月

[ ] ( ) months after the date of the arrival of the goods at the destination but in no circumstances exceeding ( ) months after the date of the completion of unloading of the goods at the port of unloading.

目的地への商品の到着日以後\*か月だが、船卸港での商品の船卸の完了の日以後\*か月を決して越えない月数

In the event that the goods are found to be in breach of the said warranty and so notified during the warranty period, the Seller on its own account shall,

商品がこの保証に違反していることが発見され保証期間中に通知があった場合、販売主は、自分の勘定で、\*\*\*しなければならない。

[ ] repair or replace the defective goods or the defective

parts,

欠陥商品或いは欠陥部品を修理或いは交換する

[ ] repair or replace the defective goods or the defective parts and compensate the buyer for damages, if any.

欠陥商品或いは欠陥部品を修理或いは交換するし、購入主にもし損害があれば補償する

[ ] 13.3

The Seller shall warrant that the quality and specification of the goods delivered pursuant to this Contract shall conform to the contract stipulations. The Seller shall make no warranty as to the fitness of the goods thereof for any particular purposes or environments, except as expressly stipulated in this contract or as expressly or impliedly made known to the Seller.

売主は、この契約書に従って送付された品物の品質と仕様が、契約に定められたところと一致していることを保証せねばならない。売り主はこの契約書に明確に定めるか、あるいは明確であっても暗にはあっても、売主に特に知らせられていなかった場合には、くだんの品物がなんらかの特別の目的あるいは環境に適合することについて、一切保証していないものとする。

The warranty period shall remain in effect until the expiration of 保証期間は、――の満了まで有効として継続するものとする。

[ ] ( ) months after the date of shipment

船積日後\*か月

[ ] ( ) months after the date of the completion of unloading of the goods at the port of unloading,

船卸港での商品の船卸の完了日後\*か月

[ ] ( ) months after the date of the arrival of the goods at the destination but in no circumstances exceeding ( ) months after the date of the completion of unloading of the goods at the

port of unloading.

仕向港へ商品が到着した日より後\*か月ではあるが、船卸港での商品の船卸の完了日より後の\*か月を決して越えないで

In the event that the goods are found to be in breach of the said warranty and so notified during the term of the warranty and the cause of such breach is attributable to the Seller, the Seller shall promptly

商品が、上述の保証に違反していることが発見され、そこで、保証期間中に通知され、かつこのような違反の責任が売主に帰される場合には売主は、敏速に—しなければならぬ。

repair or replace such goods,  
このような商品を修理あるいは交換する

repair or replace such goods and compensate the buyer for damages, if any.  
このような商品を修理あるいは交換し、かつ買主にもしならかの損害が生じていればこれを弁償する

## 2. 信用状の開設遅延

信用状の開設遅延について、第16. 2節で述べ、ペナルティを課している。

### 16.2 Failure to Timely Open the Letter of Credit

信用状を適時に開けなかった場合

In the event the buyer for its own sake fails to open the Letter of Credit on time as stipulated in this Contract, the Buyer shall pay a penalty to the Seller. The penalty shall be charged at the rate of ( ) % of the amount of the Letter of Credit for every ( ) days of delay in opening the Letter of Credit, however, the

penalty shall not exceed ( ) % of the total value of the Letter of Credit which the buyer should have opened. Any fractional days less than ( ) days shall be deemed to be ( ) days for the calculation of penalty.

もし買主が、買主自身の責任で、この契約書に定められている時期に間に合うように信用状の開設ができなかった場合には、買主は、売主に対して、罰金を支払わなければならない。罰金は、信用状開設の遅延\*日毎に、遅延した信用状の価額の\*%の率で支払われなければならないが、しかし、その罰金額は、買主が開設するはずであった信用状価額の総額の\*%を越えてはならない。\*日以内の半端な日数は、罰金計算上では\*日とみなされるものとする。

### 3. 銀行手数料および経過利息

銀行手数料の負担(第10.3節)、経過利息の負担(第10.4節)について、詳細に規定している。

#### 10.3 Banking Charges 銀行手数料

Depending upon the method of payment selected pursuant to Clause 10.1 above, the Buyer shall bear all banking charges incurred in the country of

上記中10.1に従って選ばれた支払方法について、買主は、

[ ] L/C issuing bank (in case of payment by L/C) ,

L/C発行銀行(支払方法がL/Cの場合)の国内で、

[ ] Collecting Bank (in case of payment by D/P or D/A) ,

集金銀行(支払方法がD/PまたはD/Aの場合)の国内で、

[ ] Remmitting bank (in case of payment by remittance) ,

送金銀行(支払方法が送金の場合)の国内で、

and the Seller shall bear all banking charges incurred outside such country.

生じたあらゆる銀行手数料を負担し、

売主は、そのような国内以外で発生したあらゆる銀行手数料を負担する

ものとする。

#### 10.4 Overdue Interest 支払期限の過ぎた金利

If the Buyer fails to pay any amount when due, the Buyer shall be liable to apply to the Seller over-due interest on such unpaid amount from the due date until the actual date of payment at the rate of ( ) percent per annum. Such overdue interest shall be paid upon demand of the Seller.

もし買主が期限が来たのに何らかの金額を支払わなかった場合、買主は、売主に対してこのような未払い額についての経過利息を、年間\*パーセントの割合で実際に支払われるべきであった日から現実の支払日までの期間、支払わなければならない。このような経過利息は、売主の要求次第に支払われるべきものとする。

#### 4. 船積時期, その通知, 滞船

船積時期, 船積通知について詳細に定め, 滞船, 不積とその費用負担について詳細に定めている。今第11. 2. 3節だけを例示してみよう。

##### 11.2.3

If shipment is made under the term of FOB, the Buyer shall book shipping space in accordance with the time of shipment stipulated in this Contract. The Seller shall, at least ( ) days before the date of shipment stipulated in this Contract, advise the Buyer by Telex, Fax or Cable of the contract number, the name of the commodity, the quantity, the total amount, the packagenumbers, the total weight and volume and the date when the goods should be ready for shipment at the port of shipment. The Buyer shall, at least ( ) days before the estimated date of arrival of the vessel at the port of shipment, notify the Seller of the name of the vessel, the estimated date of loading and the contract number for the Seller to effect shipment. In case the

carrying vessel or the date of arrival has to be changed, the Buyer or its shipping agent shall advise the Seller in time to make necessary arrangement. Should the vessel fail to arrive at the port of shipment within ( ) days after the arrival date advised by the Buyer, the Buyer shall bear all actual expenses, including, the storage expenses and interest charges, calculated from the ( ) day thereafter.

もし船積が FOB という価格条件の下で行われるのであれば、購入主は、本契約書に定められた船積時期に合わせて、船腹を予約しなければならない。販売主は、本契約書に定められた船積時期より少なくとも \* 日以前に、テレックス、ファクシミリ、或いは電信によって、購入主に対して、船積港におけるところの、商品の名称、分量、総価額、包装の個数、総重量と総容量、について、商品が船積港で船積の準備が完了している時に、報告しなければならない。購入主は、船積港において、本船の到着予想日の少なくとも \* 日以前に、本船の名称、予想される船積日、及び契約番号について、販売主が船積するために販売主に通知しなければならない。本船或いは到着日が変更されなければならない場合は、購入主或いはその船積代理人は、必要な手配を行うのに間に合うように、販売主に報告しなければならない。もしも本船が、購入主によって報告された到着日より後の \* 日以内に船積港に到着しなかった場合には、購入主は、\* 日以後として計算された、貯蔵費及び支払利息を含むところの、現実のあらゆる経費を、負担しなければならない。

The Seller shall be liable for any dead freight or demurrage, should they fail to have the quantity of the goods ready for loading in time as stipulated, if the carrying vessel has arrived at the port of shipment as advised.

販売主は、もし本船が船積港に既に報告されていたように到着しているのに、定められた船積に準備された商品の分量が得られなかった場合には、不積み或いは滞船について責任を負わねばならない。

## 5. ペナルティ

ペナルティのありようについて、詳細に規定している。これは第16節その他に示されるが、他の項目と重複しているので例示を省略する。

### (5) アジア的協議の姿勢。

契約についての考え方がアジアとヨーロッパでは根本的に異なるといわれる。契約はアジアでは「これから交際が始まる」という出発点であるが、ヨーロッパでは「動かし難い約束」なのであると。

その意味で中国はもっともアジア的な国であり、自然のままでは中国人の契約は西欧的な意味では維持しがたい。いったん契約を結んだことになっていても、途中でどんどん変更されるというわけだ。むしろ今日中国が世界市場に参加しようとする改革開放の流れの中では、国際的な契約の感覚を中国自身が大いに取り入れようとしている。従って上記のようなアジアとヨーロッパの対比というのも、極端に誇張した対比に過ぎない。

ところが日本もまたアジアの一国であり、契約に対する感覚において上記の「アジア的傾向」が日本にもある。日本人の作る契約書は一般に同種のを欧米人が作った場合と比べると、薄っぺらになる。双方の「善意に満ちた協議」や、「市場での標準的な状況」などに解決を委ねる部分が、欧米版契約書に比べるとずっと多いからである。

この日中モデルは、同様のものを欧米の人間が考えると、たぶんこれよりはるかに分厚いものを作るであろう。

今私は、このようなアジア的特徴を、断罪する気はない。むしろ日中の文化に共通の部分があったことを自覚し、協定の成立を喜び、協定を互恵平等の精神で今後大切に守り育ててゆきたいものだと思う。

Abstract

THE SIGNIFICANCE OF ENGLISH-  
WRITTEN CARGO TRADE CONTRACT  
BETWEEN CHINA AND JAPAN  
—REMARKS ON CHINA-JAPAN TRADE

Hitoshi KOJIMA

The world countries have traded their commodities with each other usually under an English-written contract. While Chinese economy going into “world free market”, its natural inclination is to follow the customs of the world market. In 1992, authorities of both countries, China and Japan, set up the model forms of the English-written trade-contract, and traders of both countries have been advised to adopt these forms for their cargo trade. This paper will explain the significance of this newly made-up model forms, along with making some remarks on them.

The main features of the model contract forms are as follows:

1. The model forms will assist traders in combining the general terms and conditions with the specific trade terms, and to make out one reasonable specific trade contract for them.
2. The arbitration shall work in the country where the accused party lives.
3. The clauses on trade-terms, settlement of trade and insurance terms are very condensed.
4. The clauses on quality, packing and delivery time of merchandise are very detailed and rigid.
5. In case either party violates the contract, the party shall pay the stimulated penalty.
6. The contract shall make both parties talk with each other friendly first of all if any dispute arises.