

神戸市外国語大学 学術情報リポジトリ

Notation of Loading on Board on the Combined Transport Bill of Lading

| | |
|-------|--|
| メタデータ | 言語: jpn 出版者: 公開日: 1991-09-30 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 小原, 三佑嘉, Ohara, Miyuka メールアドレス: 所属: |
| URL | https://kobe-cufs.repo.nii.ac.jp/records/2201 |

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



コンテナ複合運送証券への 積込済付記文言について

—中国高級人民法院の判決を読んで—

小 原 三佑嘉

ま え が き

標題の意味は、要するに、国際海運の長年の慣行と信用状決済の伝統的な慣行との結びつきを考えようとするものである。それは、船会社が発行した受取式の海上船荷証券 (Received for shipment B/L) の記載運送品を予定積載船へ積込んだ旨 (a notation of loading the goods on boarding the intended vessel on the ocean B/L) のいわゆる積込済付記 (on board notation) の方法をもって船積式船荷証券 (Shipped on board B/L) と同じ法的効果を荷送人に与えるという慣行のことについてである。この慣行は、信用状を利用した売主・買主間に一般に行われている輸出入代金の決済方法が船会社でないいわゆるフレイト・フォワードの発行になるコンテナ複合運送証券 (Combined/Multimodal Transport B/L; 以下CT B/L という) の買取りの場合にも厳密な意味において適用できるかどうかを考察するにあたり、好個の検討材料を提供してくれた1989年8月中華人民共和国上海市高級人民法院の民事判決書のなかの1つの判示 (中国司法部門の国際ルール⁽²⁾の適用⁽³⁾) を引用していくつかの専門誌に発表した意見を本誌で整理して、日中二カ国で改めて論評することにした。

(1) 本件の検討材料は、日本海運集会所刊「海事法研究会誌」(1989年6月号№90と同年10月号92)とContainer Age (1989年12月)によったものである。

(2) 「神戸外大論叢」1990年9月第41巻3号)

(3) ①(社)日本海運集会所刊「海事法研究会誌」(1990年2月1日号№94)

②(社)金融財政事情研究会刊「金融法務事情」(1990年2月5日№1244)

③(社)国際商事法研究所刊「国際商事法務」(1990年2月15日号Vol. 18 No. 2)

(4) 中国語は中国物資部次長靳偉氏、神戸外大教授原田松三郎氏、同助教山川英彦氏、神戸外大OB姫田正規氏の校閲を得た。

事案の概要と判旨

1985年6～8月にかけて、わが国の輸送業者（上訴人）が日本の荷送人の依頼をうけ、エアコン3,000台につき横浜・福州港（馬尾）間の輸送を2回に分けて引受けたが、その際発行したCT B/L 2本（6月積みと7月積み）のうち7月積みの分のCT B/Lを信用状発行銀行である中国銀行から交付をうけた発行依頼人である中国の買主は、荷受人として貨物の引渡を請求したところ、貨物不到着の事実を知り、当該CT B/Lに記載の積込済付記が虚偽表示であったことを理由に、五週間近く遅れて入港した積載船から貨物の引取を拒否しながら、一年半経過後香港で当該貨物を転売し、その販売価格と輸入価格との差額等の損害賠償を請求したという事件がその概要である。

一審の上海海事法院が1988年10月24日、中国の買主側の主張を認め、「Received B/Lである本件CT B/Lの船積前発行を権益侵害行為（違法行為）とみなす⁽⁵⁾」として損害賠償を命じる判決を下したため、上訴人はこれを不服として上訴したが、1989年8月10日の上海市高級人民法院も一審判決を支持し、8,600万円相当の損害賠償を認める判決を言渡したところ、上訴人はこれに強く反発し、最高法院へ「申訴」（中国の裁判は二審判決をもって確定判決となるとのことである）することに決めたことと報ぜられている。この判決はいろいろな判示をしているが、そのなかの1つを採り上げたのは、上海市高級人民法院がCT B/Lの性格を判断するのに、次のとおり国際ルールの適用を認めたからである。

「当事者間の法律関係は海上運送契約から生じたもので、上訴人が発行したCT B/Lの性格を判断するに1924年船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約三条七項の規定を参照し、さらに日本国の1957年国際海上物品運送法六条・七条の規定にも注意を払うと、Shipped B/Lと認めるべきであり、銀行が信用状にもとづき支払を行なったことは信用状統

(5) 本院认为，集装箱运输中的承运人，在集装箱堆集场地只能签发待运提单。被告作为承运人在货物未装船前即签发已装船提单，属于这原告的侵权行为，被告应对由此而产生的后果承担责任。被告的这一侵权行为导致原告不能及时察觉卖方的违约行为，并向卖方支付了全部货款。

一規則の規定にも従っている。……」⁽⁶⁾

前記の争点は、要するに、当該 CT B/L の積込済付記に虚偽表示があったかどうかという点である。本件 CT B/L は、その表面の印刷条項に“Received by……”と謳い、船会社でない輸送会社（1983年信用状統一規則でいう Freight forwarder, 1984年米国海運法で定める非船舶運航人（Non Vessel Operating Common Carrier; NVOCC と略称）、わが国では平成元年12月公布の貨物運送取扱事業法にいう外航利用運送事業者、1975年 I C C 複合運送証券統一規則でいう Combined Transport Operator (CTO), 1991年6月 UNCTAD/ICC 複合運送ルールでいう Multimodal Transport Operator (MTO) の発行にかかる運送証券であるから、本件 CT B/L 券面下段左側に設けられている印刷文言の“*This is shipped on board B/L when validated*”の表示の積込済付記欄の記載が問題とされたのである。

判決は、on board ocean B/L（本船積込を表示した海上船荷証券は通常船会社発行のものと解される）の提出を要求する信用状の発行銀行である中国銀行も日本の買取銀行も、ともに本件 CT B/L の“*This is shipped on board B/L when validated*”の記載欄の日付と発行欄にある署名のあるのもって、on board notation（積込済みの付記）とみなしたのを認めたのに対して、本件 CT B/L の発行者である上訴人は、「when validated の意味は when validated on board のことであり、ここでいう validated は a later shipment を意味し、したがって本件 CT B/L は貨物が予定船舶に船積された後、初めて船積 B/L となる」との米国の某教授の意見書を付して釈明した。すなわち、上訴人側は、船積みをしていないのに、shipped B/L を発行したと断定するのは誤りであると強硬に抗弁したが、それが認められなかったということである。

(6) 本院认为：当事人双方的民事法律关系是海上货物运输合同所引起，上诉人所签发的 WO 15CO9 7号 提单的性质，参照一九二四年《统一提单的若干法律规定的国际公约》第三条第七款的规定，并注意到日本国一九五七年《国际海上货物运输法》第六条，第七条的规定，应确认已装船提单，银行据此予以结汇，符合《跟单信用统一惯例》的规定。

判決に対する意見

中華人民共和国上海市高級人民法院民事判決書（89）滬高経上字第5号を読み、上訴人発行の Through B/L（以下 CT B/L）の記載内容について論評する。

この判決のことについて世上で吐露した感想は脚注(3)のとおりであるが、国際商業会議所（I C C）の日本国内委専門委員の職責上、本件に使用された信用状取引の解釈を《跟单信用証統一慣例》（これは Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 1983 Revision, International Chamber of Commerce, Publication No. 400 - 日本では1983年改訂の信用状統一規則と略称一のことを指しているものと解す）に求めている点を評価し、中日間のみならず世界各国の对中国貿易の關係者にその事実を知らしめる必要を感じたわけである。というのは、中国銀行はまだ信用状統一規則を正式に採択する旨を対外的に表明していないことから、一日も早く採択銀行として世界の信用状取引秩序に参加されるよう希望する旨を1989年4月24～27日北京で開催の第8回国際物流会議で報告した關係もあって、本件の解釈に信用状統一規則が求められたこと⁽⁷⁾に敬意を表したかったからである。

その意味から、本件の争点のなかの1つである CT B/L に權益侵害行為があったか否かについての以下の意見は、CT B/L が中国銀行発行の信用状の要求する運送書類として一致したものであるかどうかという点についてのみまとめたものであって、とりたてて判決全体の当否を云々するものではない。

意見

筆者の意見としては、中国銀行発行の信用状にもとづいて決済された CT B/L の取扱にかかわった各關係者の立場を考察して感じたことは、判決に

(7) 本稿中に引用する1983年信用状統一規則の關係条文の規定（邦訳のみ）は16頁にまとめて掲載する。

見 解 書

我本人查阅了中华人民共和国上海市高级人民法院（89）沪高经上字第5号民事判决书，并就承运人签发的 Through Bill of Lading（以下简称 CT B/L 联运提单）記載内容，陈述了自己的见解。

对中国法院判决结果的社会公开评论，另有文章发表。这里，出于国际商业会议所（I C C）日本国内委员会专门委员之职责，对本案在审理时能依据《跟单信用证统一惯例》（Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 1983 Revision, International Chamber of Commerce, Publication No. 400 - 在日本简称为1983修订的信用证统一规则）解释案情中的信用证交易这一点，加以评价。同时感到，这一事实不仅应让从事中日贸易工作者了解，而且还应让世界各国所有从事对华贸易工作者都知道。因为中国银行选用信用证统一规则之意图，对外尚未正式公布，这与1989年4月24—27日，在北京召开第八届国际物流会议时，我曾在报告中表示希望该行尽早选用信用证统一规则参与世界外贸活动也有一定关系。为此，对中国法院遵循信用证统一规则进行案件审理表示敬意。

从这种意义出发，这里就本案争执的重点，CT B/L 是否居权益侵害行为，即 CT B/L 是否与中国银行签发的不可取消信用证（以下简称信用证）中所要求的货单相一致问题进行归纳汇总，而并非涉及本案裁决结果的正确与否。

見 解

对根据中国银行信用证进行汇的 CT B/L，经向有关业务人员了解，觉察到判决中所说的损失发生的原因，出自 CT B/L 下段印有 “This is shipped

いう損害発生の原因を CT B/L 下段の “This is shipped on board B/L when validated” の印刷文言の記載欄の日付と署名（以下記載事項という）の事実求めたことは、上訴人に明らかな故意または過失があれば別であるが、そのことが立証されない限り、コンテナを取扱う輸送業者である上訴人にとって青天の霹靂であったらうと想像される。結論からいうと、いうところの損害発生の因果関係は各関係者の誤認ないし錯誤によるものであって、恰も通常に運行されている列車が競合脱線した結果生じた事案ともいえる。

理 由

上記の意見をまとめるにいたった理由は次のとおりである。

1 中国銀行発行の本件信用状が要求した B/L の要件 “.....clean on board ocean bills of lading.....” は、信用状統一規則第26条の前文の規定にあたるから、船会社またはその代理人発行の船積式船荷証券として同条 a 項の適用をうける。上訴人の CT B/L は、その表面の印刷条項に “Received by.....” とあり、裏面約款で上訴人を運送人と定義していることから、船会社またはその代理人でもない者、すなわちコンテナのリースおよび手配を主たる業とするいわゆる輸送業者（1975年 ICC 複合運送証券統一規則にいう複合運送人、1980年国連国際複合物品運送条約にいう契約運送人、1984年米国海運法にいう Non Vessel Operating Common Carrier by Water (NVOCC) にあたり、日本では平成元年制定の貨物運送取扱事業法にいう外航利用運送事業者にあたり、以下複合運送人という）が発行する受取式運送証券（フォワーダーが船会社の代理人として当該船会社の受取式船荷証券を発行する場合と、複合運送人が本人として自ら用意した書式により発行する受取式運送証券とを明確に区別する必要がある、以下前者を船社 Received B/L、後者を非船社 Received B/L という）であるため、信用状が Shipped B/L を要求している場合は、統一規則第26条が適用されるのに対し、もし信用状が Shipped B/L 以外の運送書類を受理可能と定めている場合は信用状統一規

on board B/L when validated”字样的记事栏中的日期和署名（以下简称记载事项），这一点，如果承运人有明显过失，另当别论，如此种假设不成立，那对依靠集装箱进行复式运输的上诉人来讲，恐怕可想像为犹如青天霹靂。从结论上讲，所说的损害发生原因，缘于有关业务人员的失误乃至差错。可以说，恰似正常运行的列车因多种原因引起脱轨一样。

理 由

上述见解依据如下：

一，中国银行信用证所要求的“.....clean on board oceard ocean bills of lading”适用于统一规则第26条的前言规定，做为船舶公司或其代理人签发的装船货单（以下简称 Shipped B/L）符合该条文的 a 项。CT B/L 表面印刷的条款中为“Received by.....”，背面条款中由于把承运人定义为运输人，因而并不是船舶公司或其代理人，而是以集装箱租借和运输为主要业务的所谓国际复式运输人（1975年 ICC 复式运输货单统一规则中所定义的复式运输人，1980年联合国国际复式货物运输条约中定义的合同运输人，1984年美国海运法中定义的 Non Vessel Operating Common Carrier by Water—NVOCC. 日本平成 2 年准备制定的货物运输事业法草案中定义的利用运输事业者。以下简称复式运输人）签发的接(取)货提单（如果运输人做为船舶公司的代理人签发该船舶公司的海运提单，那么必须同复式运输人利用自己船货单格式签发的联运提单明确区别开来，以下将前者简称为船舶公司 Received B/L；后者简称为非船舶公司 Received B/L），所以，当信用证要求 Shipped B/L 时，适用于统一规则第26条，当信用证规定 Shipped B/L 以外的运输货单也可受理时，适用于统一规则第25条。由此看来，CT B/L 按照信用证条件要求，统一规则的第25条和第26条都可适用。

按照信用证对 on board ocean B/L 须与 Shipped B/L 具有相同意义的

則第25条の適用をうけることになる。このように、CT B/L は信用状条件と指図により統一規則の第25条と第26条のいずれにも適用されることになる。

そうなると、Shipped B/L と同じ意味の “on board ocean B/L” を要求する信用状にもとづいて非船社 Received B/L が銀行に呈示された場合には、本来ならば信用状条件不一致として銀行により受理されないが、本件の場合にはすでに決済が終了しており、銀行間になんの争いもなかったのはなぜかということになる。それは、on board ocean B/L を要求する中国の信用状発行銀行も日本の買取銀行もともに、CT B/L の下段の記載事項を信用状統一規則第27条 b) 項に定める非船社 Received B/L の予定積載船への on board notation とみなしたことの当否は措ておき、発行銀行が異議なく買取銀行に対して支払いを行ったことは信用状統一規則第15条、第16条の a 項、第17条の諸規定により信用状債務を履行したことを意味し、信用状取引に関するかぎり終了していると判断した判決に対してとくに異論はない。

2 上記にかかわらず、CT B/L の記載事項に権益侵害行為があったとの判旨であるが、その判断の意味するところは今後の世界の対中国取引での運送および決済の事務処理に重大な影響を与えるとの観点から、この機会に上訴人のみならず他の複合運送人が発行する Combined/Multimodal/Intermodal Transport B/L (信用状統一規則第25条 b 項により、これらの複合運送証券は同じ趣旨の B/L とみなされる) のなかの on board の記載方法について基本から見直す必要があると考える。

1) 1933年に信用状統一規則が制定されて以来、1951年、1962年、1974年の統一規則に定める B/L は船会社またはその代理人発行の海上船荷証券にかぎられていたため、あくまで Shipped B/L を原則としてきたが、それでは、コンテナによる複合運送は例外扱いとなるため、1983年統一規則(第27条 a 項)ではB/L原則を船積式から受取式のものに切り換えたにもかかわらず、現実に発行されている信用状をみると、依然として “on board ocean B/L.....” や “Transshipment not allowed” の決り文句だけの指図、す

要求，向银行呈递非船舶公司 Received B/L，与信用证要求条件不符，本来是不这受理的，但本案过程中却已按此结汇，银行之间也没发生争执，这是何故呢；这是因为无论是要求 Shipped B/L 信用证的开证银行，还是议付银行，对把 CT B/L 下段的记载事项看作是按统一规则第27条 b 项规定，向非船舶公司 Received B/L 预约船的 on board notation 是否合适这个问题未加理会，而开证银行之所以毫无疑问地向议付银行付款，是依据统一规则第15条，第16条中的 a 项和第17条等各条款规定，履行信用证债务，只要与信用证交易相关，即可判断为已终了。对这种判决结果不存在异议。

二，除上述问题外，把 CT B/L 记载事项判决为权益侵害，这种做法，将对今后对华贸易的运输和结汇业务产生重大影响。从此种观点出发，有必要借此机会从根本上对上诉人以及所有复式运输人签发的 Through B/L, Combined/Multimodal/Intermodal Transport B/L（按统一规则第25条 b 项规定，这些复式运输货单都应看作是同一目的的 B/L）中 on board 的写法进行修正。

1) 自从1933年信用证统一规则制订以来，1951年，1962年，1974年等各年份的统一规则中规定的 B/L，均局限于船舶公司或其代理人签发的海运提单，原则上都规定为 Shipped B/L，由于把利用集装箱的复式运输方式做为一种例外对待，尽管在1983年制定的统一规则（第27条 a）项中，把 B/L 原则由装船式转为接货式可是现在发行的信用证依然竟是“on board ocean B/L.....”，“Transshipment not allowed”表述，即大多数要求 shipped B/L。虽然十分需要承认以集装箱运输为主体的 Received B/L，即有必要追加“Through/

なわち Shipped B/L を要求する条件のものが多い。そのことはコンテナ運送を主体とする Received B/L を認める指図，すなわち Combined Transport B/L is acceptable ”および“ Transshipment allowed” の追加指図が必要であるにもかかわらず，そのような指図のある信用状の数は実際には少ないという矛盾が識者の間で早くから指摘されている。本件信用状の場合もその例外ではなく前者の決り文句の指図だったということである。

2) そのような指図のある本件信用状にもとづいて呈示された CT B/L を銀行がどのように点検（信用状統一規則第15条）して処理したかは，心理学者でない私の鑑定するところではないが，買取銀行も発行銀行も本件 B/L に記載の貨物の on board notation として処理したのは，下段右側の発行欄の JUL 25, 1985 と同じく下段左側の積込付記欄の JUL 25, 1985 の2つの欄の記載をみて，通常処理している他の非船社 Received B/L（発行日と積込日が同一の記載のものが多くみられる）と同じように，本件 B/L にも on board notation が尽されたものと判断したためであろうと推測される。

ところが，本件 B/L の発行者である上訴人は，この記載事項を積込が完了すれば Shipped on board B/L になるということを示す欄であって，JUL 25, 1985 の日付は，上訴人により貨物が受取られる日のことであると，米国の某教授の鑑定意見書に基いて主張したが，印刷文言 “This is shipped on board B/L when validated” の正確な意味を解して処理することは銀行には義務づけられておらず，買取銀行も発行銀行も信用状統一規則第17条により処理したものと思われる。

3) したがって，本件信用状にもとづいて決済された CT B/L の取扱いにかかわった各関係者の立場はつぎのようであったと推量する。

一上訴人は荷送人の依頼により貨物の受取日を付した Received B/L を通常の方法で発行したと主張（予定積載船への on board notation の有無については後で述べる）している。

一日本の荷送人は本件信用状の受益者として通常の方法で買取銀行から

Combined Transport B/L is acceptable” 和 “Transshipment allowed” 内容，然而这种目的的信用证实际上却很少，这个矛盾有知之之士很早就提出来了。本案所讲的信用证也不例外，同时只倾向于前者。

2) 根据本案信用证提出的带有这种意向的 CT B/L, 银行是如何检验 (统一规则第15条) 处理的, 这对于非心理学家的我来讲, 不是研究鉴定的范畴, 但无论是开证银行还是议付银行都把本案 B/L 中记载的货物做为 on board notation 处理, 可能是因为看到下段右侧发行栏中的 JUL 25, 1985 和下段左侧记事栏中的 JUL 25, 1985 字样, 于是便与通常的非船舶公司 Received B/L (多处发现签发日与装船日相同), 一律判断为是 on board notation。

然而本案 B/L 的签发者上诉人根据美国某教授鉴定书坚持认为, 该记载事项如果理解为装船完毕, 应在 Shipped B/L 栏目中表示, JUL 25, 1985 的日期应是货物被上诉人接受的日期。对印刷文字 “This is shipped on board B/L when validated 的正确含义的理解和处理, 不是赋予银行的义务, 实际上, 开证银行和议付银行都是根据信用证统一规则的第17条进行业务处理的。

3) 为此, 对于依据本案信用证结汇的 CT B/L 的处理, 各有关业务人员可能出于如下原因。

一上诉人受送货人委托, 将标有取货日期的 Received B/L, 使用通常的手式签发 (是否是预约船的 on board notation 待后述)。

一送货人做为本案信用证的受益者, 按通常为法讲, 一旦出示从议付银行发

CT B/L を含む船積書類の呈示と引換えに輸出代金を入手した。

—中国の発行銀行は日本の買取銀行から送付されてきた船積書類に信用状条件不一致なしとして通常の方法で支払を行った。なお本件信用状には日本における買取のための有効期限が定められているだけで、発行銀行による支払のための有効期限は記載されていなかった。

—信用状発行依頼人は発行銀行から交付された船積書類のうち CT B/L と引換えに即刻荷受人として貨物の引渡を請求したところ、貨物未到着を理由に、CT B/L に記載の船積日が虚偽表示であると主張して支払を拒絶したい旨を発行銀行に申し立てるとともに、荷送人に対してもクレームを提起、遅れて入港した積載船からの自己宛の貨物の引取を拒否、一年半も経過してから他に転売した当該貨物の販売価格と輸入価格との差額等を損害賠償として請求した。

上記の各関係者の事務処理を総合的に判断すると、荷受人が CT B/L 約款中の紛争処理規定（東京地方裁判所に提起すること）によらずに、中国において損害賠償の請求原因を CT B/L の発行者にのみ求めたことは、巧みに弱い相手をついたといった感を禁じえない。

4) そうなると、on board notation の意味であるが、この表示は船社 Shipped B/L に設けられている下段の on board 欄すなわち “Laden on board” または “Shipped on board” の欄にみられるように、一般の非船社 Received B/L の場合には船会社の予定積載船への貨物積込完了を確かめてから当該 B/L 中央部の貨物の記載欄に on board notation 印を押して実務的に処理されているが、法的には記載不十分ということになる。なぜならば、船社 Received B/L の on board 欄に積込船名の記載を欠いても、積込日と署名があれば自社発行 B/L 上段の予定積載船に積込んだことを証明したことになるが、非船社 Received B/L には本来は船会社による積込船名の付記がなければ、実際に当該船に積込んだことを証明したことにならないことになり、積込船名の記載は必要であるにもかかわらず、船社 Received

来的包括 CT B/L 在内的装船货单，即意味着可获得进口受款。

一开证银行收到议付银行的装船货单如与信用证要求条件没有不一致的地方（日本只规定了购货物的有效期限，而没有规定发证银行付款的有效期限）时，即按通常方式予以结汇。

一信用证签发委托人在收到发证银行交付的装船货单时，取代 JCT B/L 而做为收货人要求交货。这时便以货物未到为由，强调记载的装船日期虚假，与 CT B/L 不附，向发证银行提出拒付货款，同时向发货人提出索赔。在晚到港的货物抵达后也不取货，而按照一年半以后该货物的销售价格与进口货物价格差要求赔偿损失。

综合上述各有关业务人员的立场，不禁使人感到，收货人不是依据 CT B/L 条款中的争执处理规定行事，而是强调在中国遭到损失要求赔偿，在只针对 CT B/L 签发者这一点上，抓住了巧于攻破的薄弱环节。

4) 那么，让我所再来谈々 on board notation 的含义。这种字样一般在船舶公司 shipped B/L 下部的 on board 栏中出现。像 “Iaden on board” 或 “Shipped on board” 栏那样，一般来说，非船舶公司的 Received B/L 多数不设这种栏目，货物装船，确认之后在该 B/L 中部货物记事栏中盖上 on board notation 印章，便表示业务处理终了。在法律上来专，这是不完备的（关于这个问题准备近期在说业报刊上发表论文，征求业界意见）。为什么这样说呢？因为在船舶公司 Received B/L 的 on board 栏中，即便不写上货轮名称，只要填写装船日期和署名，既可证明已将货物装上本公司 B/L 上部记事栏中标明的预约货轮上了，而非船舶公司 Received B/L 中，如果不附记上船舶公司的货轮名称，则不能证明已将货物装上船。此外，除了填入货轮名称外，还要和船舶公司的 Received B/L 一样，由签发者填上装船日期并署

B/L の場合と同じように、発行者による積込日と署名だけの記載で済ませているからである。その意味から非船社である上訴人が自社用の書式によって発行する Received B/L タイプの CT B/L の記載事項を on board notation でないと主張する根拠も否定できないが、そのことについての発行者の意図がどれほど他に理解されていたかということになる。

上記にかかわらず、本件 B/L が Received B/L として1969年以降20年以上にわたって大過なく同一書式で発行され、銀行を通じて決済され貨物の引換証として使用されてきたこと、および本案の記載事項がこれまでにどこからも問題にされなかった点を考慮すると、判決に対する評価が立場により異なることもやむを得ないところである。事実、上訴人が自社発行の Received B/L の記載事項を利用者である荷送人により都合よく on board notation に流用されたと主張しているのに対して、被害を蒙ったと主張し損害賠償を請求した荷受人がそのような上訴人の言を詭弁だと主張する両者の相反する主張の争いは、ちょうど競合脱線した列車の事故原因を追求するようなもので、四囲の事情（荷送人が積載船を手配する C&F 条件および荷受人と銀行が貨物の積換えを禁じている信用状条件からみて、横浜・福州間に運行する直航船の頻度、当時の天候、港の事情等）を考慮しないで短絡的に処理することには無理があったかどうか再考することも無駄ではない。

あとがき

最後に一言、終りに当たっての感想の披瀝をすると、中国の物流発展に寄与していると自負しながら事業をしている上訴人にとって、詐欺を働いたとして法的制裁を加えられることは耐えがたい屈辱と信用失墜を強いられることになり、到底甘受できない悔しさの心境にあるだろうと想像するに難くない。このような判決から学ぶ教訓は、国際取引に従事する者が日常なにげなく使用、取決めている用語や慣行を争点として法的に決着をつけようとすると、どこの国の裁判官も一再ならず首をひねることが多く、本件もその一つであったであったと言えることができる。

名。从这种意义出发，对上诉人使用本公司的货单书写格式签发的 Received B/L，对方以 CT B/L 记载事项为非 on board notation 为依据这一点，也是不容否定的。这一点与签发者的意图对方能理解到何等程度有关。

1969年以来的二十多年期间，CT B/L 一直做为 Received B/L，以同一种格式签发，没出现过大的差错，通过银行结汇，从物换钱，正常开展业务，本案的其他业务环节也没发生问题。从这一情况考虑，对判决结果的看法，话在不同的立场自然有不同的评论。实际上，上诉人认为对方巧妙地钻 on board notation 的空子，在本公司签发的 Received B/L 记事栏上大做文章。而强调被害，要求赔偿的收货人却认为上诉人这种说法是诡辩，这样的争论正像因多种原因脱轨的列车一样，要调查其事故的真正原因，不考虑周围的情况（以送货人配船 C&F 条件，收货人和银行的禁止货物倒装的信用证条件考虑，横滨，福州间班轮的航行频度，当时的天气条件，港湾情况等），做短路处理，可谓有些勉强。

结 言

最后再进一言，如果允许我在本案终了时披露感想的话，我觉得，对于努力为中国物流为展贡献力量，并以此而感到自豪的上诉人来说，现在却因欺诈而受到法律制裁，遭受难从忍耐的屈辱，且要因此而丧失威信，此时那种不肯善罢干休的委曲心情是不难想像的。从此案的判断我们要吸取的教训是，从事国际交易人员，如果想把自己日常使用的并作适用的惯用语和习惯做法，做为争论重点，以法律的形式确定下来，无议是哪个国家的审判官也大都要表示疑问的。本案可认为是其中一例。

(7) 1983年信用状統一規則の關係条文の規定の抜粋

第15条 銀行は、相応の注意をもってすべての書類を点検し、それが文面上信用状条件と一致していると思われるかどうかを確かめなければならない。文面上相互に矛盾していると思われる書類は、文面上信用状条件と一致していないものとみなされる。

第16条

a. 権限を与えられた銀行が文面上信用条件と一致していると思われる書類と引換えに、支払を行なうか、もしくは後日払い約束を行なう (incurs a deferred payment undertaking) か、もしくは引受れるか、もしくは買取の場合は、そのような権限を与えた当事者は、支払、後日払い約束、引受もしくは買取を行なった銀行にたいして補償する義務ならびに書類を引取る義務を負うものとする。

第17条 銀行は、すべての書類の形式、十分なこと、正確さ、真正さ、偽造もしくは法的効力、または書類に明記もしくは付加された一般条件および／もしくは特殊条件についてなんの義務も責任も負わない。さらにまた、銀行は、すべての書類に表示されている物品の記述、数量、重量、品質、状態、包装、引渡、価値もしくは存在について、または物品の荷送人、運送人、保険者その他のすべての者の誠実さもしくはは作為および／もしくはは不作為、支払能力、履行能力もしくはは業態についても、なんの義務も責任も負わない。

第26条 運送書類を要求している信用状がそのような要求書類として海上船荷証券を定めている場合には、

a. 銀行は、信用状にほかに異なる定めのないかぎり、つぎの書類を受理する。

- i 記載運送人またはその代理人により発行された文面上みられ、かつ
- ii 物品が記載船舶に積込まれたかまたは船積みされたことを示しており、かつ
- iii 原本が2通以上発行されているときは荷送人にたいして発行された原本全通からなり、かつ
- iv 信用状の他のすべての条件を満たしているもの。

b. 上記にしたがい、かつ信用状にほかに異なる定めのないかぎり、銀行は、つぎの書類を拒絶しない。

- i “Combined transport bill of lading”, “Combined transport document”, “Combined transport bill of lading or port-to-port bill of lading” のようなタイトル、またはこれらと同じ意図もしくは趣旨の1つのタイトルもしくははいくつかのタイトルを組合せたものがついているもの、および／または
- ii 運送条件の一部または全部を当該運送書類自体とは別の根拠または書類を参照することによって示しているもの (short form/blank back の運送書類)、および／または
- iii 積込港と異なる受取地および／または陸揚港と異なる最終仕向地を示しているものおよび／または
- iv コンテナ詰めまたはパレット積み、およびこれらと同様の積みかたによるような貨物にかかわるもの。

c. 信用状にほかに異なる定めのないかぎり、銀行は、つぎの書類を拒絶する。

- i 用船契約にしたがっていることを示しているもの、および／または
- ii 積載船が帆のみで運航することを示しているもの、および／または
- iii つぎのことに関して “intended” の表示またはこれと類似の表示を含んでいるもの——船舶および／または積込港——ただし当該書類には第27条b項にしたがった積込済みの付記 (on board notation) があり、さらに実際の積込港を示している場合はこのかぎりではない。および／または
陸揚港——ただし当該書類に示されている最終仕向地が陸揚港以外の場合はこのかぎりではない。および／または
- iv フレイト・フォワードナーによって発行されたもの——ただし当該書類が運送人としてもしくは記載運送人の代理人として行動するフレイト・フォワードナーによって発行されたことを示している場合はこのかぎりではない。

第27条

a. 信用状がとくに積込済みの運送書類を要求していないかぎり、または信用状の他の条件もしくは第26条と矛盾しないかぎり、銀行は、物品が受取られた (taken in charge) 旨もしくは船積のために受取られた (received for shipment) 旨を示している運送書類を受理する。

b. 船舶への積込もしくは船積は、記載船舶への積込もしくは記載船舶への船積を示す文言のついている運送書類によっても、または “received for shipment” と明記している運送書類の場合には当該運送書類面に運送人またはその代理人が署名もしくはイニシアル署名をしかつ日付を入れた積込済みの付記をすることによっても、これを証明することができ、さらにこの付記の日付が記載船舶への積込または記載船舶への船積の日とみなされる。