

貿易取引に関する本論

関西大学教授 博士 (商学) 吉田 友之

貿易取引に関する本論

3) 数量条件

(1) 数量単位

数量単位には重量 (Weight)、容積 (Measurement)、個数 (Piece)、包装単位 (Package)、寸法 (Size) などがあり、それらの単位を用いて取引を行っている。しかし単位は国・地域または商慣習により解釈の異なる場合があり誤解のない表記をすべきである。重量を表示する際には総量 (Gross Weight) によるのか、純量 (Net Weight) によるのかについても明確にすべきである。

例えば、「For the purpose of calculation 1,016.05 kilograms (kg) equals a long ton of 2,240 English pounds (lbs). The word "tonne" means a metric ton of 1,000 kilograms or 2,204.6 English pounds (lbs).」〔対訳：算定のために、1,016.05キログラムは2,240英国ポンドのロングトンと同等である。トンという用語は、1,000キログラムのメトリックトンもしくは2,204.6英国ポンドを意味する。〕と規定する。重量表示が行われる場合、「When the terms of long ton is used, the business shall be concluded at the net weight of 2,240 lbs. or 1,016.05 kilograms per long ton.」〔対訳：ロングトンという語句が使用される場合には、取引は、1ロングトン当たり正味重量2,240ポンドまたは1,016.05キログラムで締結されるものとする。〕と規定する。

(2) 数量保証の決定時期

売主はどの時点まで数量保証を行うのかについて明示すべきである。それがない場合商慣習に従い、それもない場合にはトレード・タームズの原則に従うことになる。実際には船積数量条件 (Shipped Quantity Terms) または陸揚数量条件 (Landed Quantity Terms) で取り決めることが多い。前者は船積時点を数量保証の決定時期とする条件で、後者は陸揚時点をその決定時期とする条件である。またいずれの条件をとるにせよその時点で契約通りの数量を保持していたのか否かの検査・検量を行うべきであり、その検定機関とそれが発行する証明書の有効性についても明示しておくべきである。

例えば、「Unless otherwise specified, the shipping weight and/or count at the time and place of shipping shall be final.」〔対訳：他に特記なき限り、船積み時と場所での船積み重量およびもしくは個数が最終的なものとされるべきこと。〕と規定する。

(3) 数量過不足許容

原則的に契約数量と引渡数量は一致しなければ契約違反となる。しかし油類や穀物類では商品の性質上両者が一致しない場合があり、それに備えて数量過不足許容約款 (More or Less Clause)

(例えば、10% more or less) を取り決めるべきである。とくに概数表示語 (例えば、Aboutなど) を付ける場合には、売買両当事者にとって解釈の不一致にならないように留意すべきである。

例えば、「Quantity set forth in this contract is subject to a variation within XX per cent (XX%) more or minus at the Seller's option.」〔対訳：本契約書に記載された数量は、売主の選択により、XXパーセントの過不足の範囲内によるべきものとする。〕と規定する。概数表示語が付けられる場合、「When the word "about" is used in the contract with reference to the contract quantity it shall mean two per cent more or less in the option of the party whose obligation it is to arrange the transport.」〔対訳：「約」という用語が契約数量に関して契約中で使用される場合、運送手配の義務をゆうする当事者の選択により2パーセントの過不足を意味するものとする。〕と規定する。

4) 船積 (引渡) 条件

船積時期、船積日の立証方法などについて取り決めなければならない。

船積時期としては、特定の月 (例えば、May Shipment) または連月 (May/June Shipment) で取り決めることが多いが、特定の船積期間とする場合もある。例えば、「Products shall be shipped within thirty (30) days after the date of this Agreement, except as otherwise agreed upon.」〔対訳：契約品は、別に合意する場合を除き、本契約の日付後30日以内に船積みされるものとする。〕と規定する。また船積期日として特定日を定めるのは通常売主にとって不利な取り決めとなるが、例えば、「Any shipment made within fifteen (15) days after date specified for shipment shall be deemed as a contracted delivery.」〔対訳：船積みのための特定日後15日以内に行われる船積みは契約通りの引渡とみなされるものとする。〕と規定する場合には、売主にとってまだましな取り決めとなる。しかしこれらは決済条件とは別個の取り決めとなっており、売主は代金の回収に不安を覚える。したがって信用状取引の場合船積時期は決済条件と抱き合わせた形で取り決めるべきである。例えば、

「The delivery date is understood to be within six (6) months after receipt of the Letter of Credit issued by the bank agreed between the parties hereto.」〔対訳：引渡期日は本契約当事者間で合意した銀行が発行した信用状の受領後6か月以内であると了解されるものとする。〕、さらに信用状の開設時期まで盛り込んで「Shipment shall be effected within thirty (30) days after receipt of L/C to be opened latest by the end of May.」〔対訳：船積みは5月末日までに開設された信用状の受領後30日以内に行われるものとする。〕と規定する。

また船積日が規定された船積期間中に行われたか否かの立証方法についても明記する。通常運送書類の日付をもって船積日とみなされるがその旨を明示しておくべきである。また運送の手配についての取り決めを行うこともある。例えば、「The date of Bill of Lading shall be considered as conclusive of the date of shipment.」〔対訳：船荷証券の日付けは確定船積日とみなされるものとする。〕と規定する。

また分割船積みおよび積み替えを許容するのか否かについて明示すべきである。例えば、「Partial shipment and/or transshipment shall be permitted unless otherwise stated in the contract.」〔対訳：分割積みおよびまたは積み替えは、契約に別の記載がない限り、許容されるものとする。〕