

信用状統一規則の規定から見た 信用状取引のリスク

梁 満 潮*

摘 要

国際商會於一九三三年制定「信用状統一慣例」(U.C.P.)之後, 經四次修訂而成為國際間使用信用状交易之當事人必須遵守之統一規則。依該慣例之規定, 當事人須以單據為基礎, 並有: ①銀行之免責, ②原則不予受理之單據, ③強制性事項, ④原則性事項等之規定, 對於使用信用状交易之當事人構成相當高度之風險。本篇論文係基於此觀點, 分為八大項, 做深入探討, 是研究信用状統一慣例及貿易買賣問題之新嘗試。

一、はじめに

現行の信用状統一規則 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credit: U.C.P.) は一九八三年に改訂されて、一九八四年十月一日より実施したものである (1983 Revision, ICC Publication No. 400) (注一)。

信用状統一規則 (以下「統一規則」と略称) は信用状 (L/C: Letter of Credit) を利用して売買代金の支払いと回収をする場合、関係当事者間 (発行依頼人、受益者及び銀

* 作者為本校國貿系教授

注一: 信用状統一規則の制定および改訂に関する詳細な内容は小峯登著「信用状統一規則」(一三～四九頁 (一九六六年4版))。および朝岡良平編著「実務家のための逐条解説信用状統一規則」九～二二頁 (一九八五年版) 参照。

行)に於いて信用状に記載している事項を除き、その他の事柄についてはその規定を遵守すべきものとされる。しかし統一規則は国際的慣例(Uniform Customs and Practice)である故、その適用は自然的な強制力がなく、任意的なものであるから、その第一条後段で特に「これらの条文は、荷為替信用状が荷為替信用状に関する統一規則および慣例一九八三年改訂版 ICC パブリケーション No. 400 にしたがって発行されたことを示す文言を個々の信用状面に盛り込むことによってその信用状の一部となる」(注二)と規定して、統一規則の適用の条件を定めている。従って、信用状にその文言の記載が無い場合は統一規則を採択していない銀行から発行されたものである可能性が大きく、その発行銀行は小規模なものであるか又は国際的な銀行ではないので歓迎されない。少なくともその信用状の取引において、若し疑問が生じた場合にはその解釈の根拠が欠けて、至核困難を生ずるから割引銀行から取扱いを絶拒される。

若し信用状に前記の如き文言が記載している時には、統一規則が適用される(第一条前段は「この規則の各条文は、ほかに明らかな合意のないかぎり、適用可能な範囲においてスタンドバイ信用状を含めて、すべての荷為替信用状に適用され、かつすべての関係当事者を拘束する」と規定している。)即ち、信用状に記載されたことは優先的に遵守され、記載されていないか又は明確に欠けているもので統一規則に規定がある場合は、その規定によって取扱われる。更に、信用状の記載事項で統一規則の規定内容と矛盾している場合は、信用状の記載事項が優先して適用される。

それ故、信用状を利用する場合には統一規則の規定を重要視して、充分にその内容を瞭解する必要がある。殊に統一規則の規定した内容を見ると、銀行を保護している面が多い感じられ、それに加えて強制的及び原則的規定も少くないので、それを利用する売買当事者にとっては相当のリスクが負わされる。勿論銀行の立場から見た場合、売買は双方当事者がお互いに信用を確立し、銀行は履行補助者ないし代行者(注三)の立場でその

注二：この訳文は朝岡良平編著前掲書二三頁による。以下各条々文の訳文も同書の訳文による。

注三：発行依頼人と発行銀行の間に委任関係が存在し、又信用状が外国で利用される時、発行銀行は外国にある他銀行を履行補助者として使用するものである(朝岡前掲書四三頁、伊沢孝平著「商業信用状論」七五五―七五六頁(一九六二年8版)、小峯前掲書一〇四、一〇八頁)

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

取引の関係に介入するから銀行に重大な責任を負わすことは不合理である。

二、信用状の性質から見たリスク

貿易売買に使用されている信用状は、売買契約に基づいて当事者の一方（主に買主）が他方（主に売主）宛に与えるものであるが、その発行に当っては発行銀行が発行依頼者（applicant）の依頼を受けて、その発行依頼書（application）の内容に従って信用状を作成した後、通常は発行銀行が受益者地に所在する通知銀行を経て受益者に送付する。そして、受益者が信用状を利用する時には、割引銀行に対して割引申請書、信用状及び信用状の規定する書類を提出する。一方発行銀行は信用状取引の順調を計る為に若干の銀行を利用する必要がある。例えば確認銀行（confirming bank）、支払銀行（paying bank）、引受銀行（accepting bank）、買取銀行（negotiating bank）、補償銀行（reimbursing bank）等である。

従って、信用状取引の全面的関係は相当複雑なものであるが、各当事者は各々の立場から信用状を処理しなければならない。しかし、各関係当事者が各自の相異った立場から信用状を処理する場合、信用状と統一規則両者を共同的根拠とすることが必要となる。そして、信用状の性質に関する規定が最っとも根本的なことである。

1. 信用状の独立抽象性

信用状の独立抽象性とは信用状は売買契約やその他の契約から独立しており、それより抽象化していることを言う（注四）。統一規則第三条は信用状の独立抽象性について「信用状は、その性質上、それが売買契約またはその他の契約にもとづくものであっても、そのような契約とは別個の取引であり、銀行は、たとえそのような契約についてどのような参照事項が信用状のなかに含まれていても、そのような契約とは無関係であり、またそのような契約によりなんの拘束もうけるものではない」と規定している。

注四：小峯前掲書九五、九六頁。

信用状がこの様な性質を必要とする理由は色々あるが、伊沢孝平博士は；(1)売主（受益者）の利益保護、(2)決済の迅速化、(3)抗弁権の制限と発行銀行の利益、(4)割引銀行の保護等の四点を挙げ（注五）、そして、小峯登氏は；(1)銀行の与信上の保護として支払、引受、買取銀行の保護、(2)発行銀行の保護等の二点を挙げている（注六）。問題はこのような独立抽象性の規定はどのようなリスクを与えるかである。これを売買当事者から見た場合、次のようなものがある；(1)契約の履行は必ずしも信用状の保護を受けるものでない、(2)信用状の規定に従って為されたことは必ずしも契約が履行されたとはならない、(3)契約が解除されても信用状は有効に存在する、(4)信用状の悪用。

先ず第一点から見ると、売買当事者は契約を履行する義務を負うが、売主は契約通りに船積みを行っても、若し信用状の要求することに違反した場合は、必ずしも信用状による代金の回収が出来るものではない。例えば一九二七年 Equitable Trust Co. of New York 対 Wawson Partner Ltd. の案件では、信用状は複数の専門家（experts）の署名した品質証明書に対して、受益者の提出した品質証明書には単数の専門家（expert）によって署名したものであった。信用状の支払いは絶拒されて訴訟になったが、裁判所は拒絶は正当であると認めた（27 Ll. L. Rep. 49）。特に景気が悪くなった場合、買主は色々な理由で支払い拒絶をすることが考えられる。例えば某輸出業者は貨物を船積みして銀行に書類を提出したが、信用状に記載している買主の名称“××× Company Ltd.”に対して、インボイス上に“××× Co., Ltd.”を記載した為、発行銀行は両者は一致していないと言う理由で支払いを拒絶した。又某プラスチック製品業者がショッピングバッグを輸出したが、信用状には指定のサベヤーレポートの要求があった。受益者は要求通りにレポートを提出したが、発行銀行から“Irregular size”の記載がある理由で支払いが拒絶された。レポート発行のサベヤーに問合せした結果、買主がサベヤーに対して見本を送り、その見本に基づき厳格に検査する様依頼があった。検査の結果、品質には問題はないがサイズは

注五：伊沢前掲書三八〇～三八二頁。

注六：小峯前掲書九六～一〇二頁。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

若干誤差があるので、その記載をしたとのことであった。

次に信用状取引で最っとも問題になるのは売主の「詐欺」又は悪意的行為である。某輸入業者がベトナム戦争期間中、ベトナムから廢鉄を購入する為に信用状を開設したが、売主は貨物を船積みせず書類を偽造して全額を受け取った。発行銀行は信用状に従って代金を支払い、そして発行申請者からその金額を入手した。買主は船会社に船荷証券を提示したが、偽造であること故貨物を受け取ることが出来なかった。売主の完全な詐欺行為で、買主は損失を蒙った。又 Guaranty Trust Company of New York 対 Hannany & Co. の事件 (1918 I.K.B. 43) では原告が船積書類の添付された手形を買取って、それを被告の取引銀行である発行銀行に呈示して、その引受けを得て満期に支払われた。しかし船荷証券は偽造のものと判明し、被告は原告に支払われた金額を取戻す為に反訴したが、反訴は卸下されると判決された (注七)。従って受益者は契約を履行しなくても、若し信用状の要求に一致した書類を提出すれば、銀行から支払いを受けることになるので、買主にとってはリスクが大きい (注八)。

そして信用状が発行された後にその基礎となる売買契約が取消されても、受益者がその受取った信用状を返還しない限り、取消不能信用状は原則としてその有効期間内に於いて存続する。従って買主は売買契約が解除されたのみでは、信用状取引による支払い関係が取消されたことにならず、受益者が信用状の要求に一致した書類を提出した場合、信用状の開設申請者は、矢張りその代金を発行銀行に支払わなければならないことになる。勿論、この場合には買主は契約解除によってその代金の返還を請求することが出来るが、矢張り相当なリスクを負わされる。

最後に信用状の悪用であるが、買主が信用状を偽造することは時々耳にするが、その偽造でなくても信用状の発行を申請する際、売買契約に規定していない条件を加えて支払

注七：伊沢前掲書五一五、五一六頁、小峯前掲書四三四、四三五頁。

注八：信用状による詐欺事件の訴訟に関しては更に一九二四年 Old Colony Trust Co. V. Lawyer's Title and Trust Co. 案、一八五四年 Orn V. Union Bank of Scotlan 案等がある (伊沢前掲書三〇九、三九五、三九六頁)。尚小峯前掲書一〇九、一一四頁参照。

拒絶のチャンスを作ることが良く見られる。例えば；(1)直航船が無いのに積換え禁止 (transhipment not allowed)、(2)インボイスは買主指定のもののサインを要す、(3)輸出地でない検査業者発行の証明提出等条件を信用状に記載することである。又更に信用状に不明確な文字を挿入して必要に応じて支払拒絶をすることもある。例えば一九二三年 Donald H. Scott & Co., V. Barclays Bank 案では、信用状に「確認の保険状」(approved insurance policy)の要求があったが、受益者は「保険証明書」(certificate of insurance)を提出して拒絶された。訴訟の結果、判事は銀行の拒絶は合理であると判示した(2K.B.1)更に、信用状は売買契約を締結してから発行されるので、若し買主国に於ける市況が悪化した場合、買主が信用状の発行を依頼する時に、更に売主に不利の条件を加えてその信用状の利用を阻害し、その反面売主は売買契約に違反しても信用状の要求するところに従えば、その保護が得られて順調に代金を回収することが出来ることになる(注九)。

2. 信用状の取消可能性

信用状は発行された後に簡単に取消されるか否かは、受益者にとって最っとも大切なことである(注一〇)。統一規則第七条第三項は信用状の取消可能性について、若し信用状に「取消不能」(irrevocable)の表示がない場合は、取消し可能(revocable)とみなされると規定する。即ち信用状は原則的には取消し可能であることになる。

取消可能信用状(revocable credit)は統一規則第九条の規定により、引受銀行又は買取銀行の引受け又は買取りがなされる前に、発行銀行はその受益者に対して事前の通知がなくても、何時でも信用状内容の変更又は取消をすることが出来るので、大変不安定なもので(注一一)、受益者に対する保護が不十分であるから、売買契約には大体取消可能の信用状が要求される故、取消し不能L/Cは実際的には餘り使われていないようである。

注九：詳細なことは小峯前掲書一〇八～一一〇頁参照。

注一〇：取消可能信用状については統一規則第九条そして取消不能信用状については統一規則第十条等の規定内容参照。しかし、国際商工会議所の一九九三年修正案は原則的には取消不能性の見解を採るに至った。

注一一：小峯前掲書一七八、一七九頁。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

アメリカ統一商法典 (Uniform Commercial Code: U.C.C.) 第 2-325 条第三項の規定によると、若し当事者間に於いて特約がない時は、売買契約にある信用状又は銀行信用状は信用の良い金融機関が発行した取消不能信用状である (unless otherwise agreed the term “Letter of credit” or “banker’s credit” in a contract for sale means an irrevocable credit issued by a financing agency of good repute...) ので、統一規則第七条の規定と一致しないことになる。即ち、アメリカ統一商法典は売主を保護する立場を取り、統一規則は発行銀行を保護する見解に立っている。

3. 信用状の譲渡不能性

統一規則第五十四条第二項前段は信用状の譲渡性について「信用状は発行銀行により “transferable” と明らかに指定されている場合にかぎり、譲渡することができる」と規定し、信用状の譲渡不能性を明示している。これは信用状がその対価を受領する資格と権利を与えられている受益者は、信用状に明記された特定の者に限られ、その他の者が勝手に信用状を利用することを許さない仕組みとなっている (注一二)。即ち買主である依頼人は売主である受益者に対しては、その取引の信用状態を良く知っているであろうが、その他の者 (例えば第三者であるメーカー) の信用状態については必ずしも瞭解しているとは限らないので、その利用者を限定する必要がある。

しかし原則的に信用状の譲渡性を認めない場合、その効力と利用が相当限定されて取引の実態から遊離し、時にはかえって不便、不都合となることがある (注一三)。そして分業の程度が高く、国際的経営が増えていくことにより信用状の譲渡可能性が必要となる。例えば ; (1)買主が自己の海外支店や代理店などに物品の買付を依頼する場合、(2)売主 (輸出者) が物品の供給者または製造者に対して、自己の信用を補強する手段として信用状の支払保証機能を延長または分与する必要がある場合、(3)メーカー等が外国の買主と直接契

注一二：朝岡前掲書四三〇頁。

注一三：朝岡前掲書四三一頁。

約を締結するが、自分が輸出および銀行手続き等に関する知識、経験に乏しいので、専門の貿易業者に信用状を譲渡する場合、(4)輸出枠の規制のある商品につき契約を結んだ輸出業者が他人名義で輸出する場合、(5)輸出業者やメーカーが三角又は多角貿易を利用して品物を輸出する場合等がある（注一四）。

何れにしても、信用状の譲渡性はその利用上から見て、必要性が高いけれども、発行銀行及び発行依頼人の保護から見て相当の制限を加える必要がある。又一般的な考えから、信用状は手形、小切手の如く流通性を有する誤解が生じ安い。例えば台湾に於いては、最高法院（最高裁判所）が信用状に譲渡禁止の明示がない場合には、譲渡が出来ると判示したことは、全く統一規則の規定を無視した判決であった（注一五）。

三、信用状取引の立場から見たリスク

信用状取引の立場から見た場合、統一規則の規定は色々な面でその関係当事者に多くのリスクを負わせている。その主なものについて検討をする。

1. 書類の取引性

統一規則第四条は「信用状取引においては、すべての関係当事者は、書類の取引を行うものであって、その書類がかかわる物品、役務（service）および／またはその他の行為（performance）の取引を行うものではない」と規定して、特に信用状取引は書類の取引であることを強調している。

この規定は信用状の独立抽象性を更に明確にしたもので、次のことによってその必要性を感ずる。

注一四：小峯登著「信用状統一規則」(F)四六五、四六六頁、朝岡前掲書四三一頁。

注一五：この判決は輸出業者が外国の発行銀行から受取った信用状をメーカーに譲渡したが、メーカーは信用状に譲渡可能の明示がなく、又その譲渡が遅いので出荷が間合わず、輸出業者がメーカーを契約違反として裁判所に訴訟を提起したものであった。（62年度台上字第2241号）

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

(1)、信用状取引の特異性による：信用状取引に於いては、売買当事者の外に発行銀行、引受銀行、買取銀行及びその他の銀行が異なった立場から介入している為に、中間にある銀行は信用状に表示されている物品、役務およびその他の行為を知ることは容易ではなく、且つそれらを瞭解することは銀行の日常の業務に属するものではないので、受益者の提出した書類によって受益者が信用状の要求するところに従って為されたか否かを知る外に方法がない。又、売買に於いては一応売買当事者がお互に信用を確認した上で取引が為されるべきで、銀行の仕事を書類の審査に限定し、その取引の対象である物品、役務およびその他の行為如何は、契約の履行にかかわるものであって、銀行が直接それにタッチすることは事実上無理である。

(2)、物品、役務、その他の行為は契約を基礎とする：信用状は売買契約に基づいて申請者が発行銀行に依頼して発行されるが、売買契約に約定されていることは必ずしも全部信用状に記載されているとは限らない。従って信用状の要求に一致したからと言って、売主の提供した物品、役務及びその他の行為を十分に把握することは大変困難である。それ故に信用状取引はその取引を表示する書類によって決定すべきであって、銀行にそれ以上のことを要求することは売買契約履行の問題に巻き込まれ、銀行の責任を不合理に増加させて、信用状取引のスムーズ化を妨害するものである。

(3)、その他関係ある規定の必要上：統一規則は第三条に信用状取引の独立抽象性を規定しているが、更に銀行は信用状取引において；「信用状条件と文面上一致しているとみられる書類を引取ったときは」（第九条）及び「明記された書類が呈示されかつ信用状条件が充足されていることを条件とする」（第十条）ことによって信用状の発行銀行は信用状に記載されている義務を履行することを規定している。これらの規定はすべて信用状は書類の取引を条件とするものであることを示すものである。

信用状の書類取引性によって生ずるリスクは色々あって、売主と買主各々の立場から見た場合相当異なるが、その実例は信用状の性質によるリスクで挙げた外に、次の様なものがある：(1)台湾の某羊毛セーター生産業者が英国に輸出する契約を締結し、一枚一〇オンスと約定したので買主は信用状にもその通りに記載するものを発行させた。生産業者は

重量はセーターにとって重要なものであるから、一枚一〇オンスプラス γ で生産した。その結果、パッキングリスト上に記載された重量はそれを越えて一枚平均一〇、五オンスであった。生産業者は一〇、五オンスは一〇オンスよりも重く、価格も高いので問題はないと思ってインボイスに一〇、五オンスと記載して銀行に提出した。発行銀行からインボイス記載の重量は信用状の要求に反する理由でその支払いを拒絶した。(2)台湾の某輸出業者はアフリカに2ロットの同種の品物を輸出した。その受取った二枚の信用状には、数量、船積期日及び金額の外は全部同様な事項の記載があった。最初の出荷分については、何も問題なく代金を入手したが、第二ロットの出荷分については発行銀行から信用状には“Completed certificate of origin”の要求があるが、受益者の提出した“certificate of origin not completed”であるとの理由で支払いを拒絶した。買取銀行で詳細に前後二枚の信用状の要求した証明書のコピーを照り合せて見たが、内容的には問題となるものがないので、発行銀行に数度問い合わせた結果、発行銀行から証明書の一部の欄は空白になっているので不完全である。若し記載することが無い場合は、その欄は「×」又は「-」を記入すべきであるとの回答を受け取った。全たく理由なき理由と言わざるを得ない。

2. 書類の外観の一致性

信用状の発行銀行が信用状の義務を履行する場合は、無条件ではなく、受益者が提出した書類の外観(face)が信用状の規定に一致することが条件とされる。書類の外観の一致性に関して、統一規則は次の様な規定をしている；(1)取消可能信用状に於いては、発行銀行が「条件変更または取消の通知をうける前に信用状条件と文面上一致しているとみられる書類」を条件として発行銀行はその義務を負う(第九条6項)、(2)取消不能信用状は明記された書類が呈示されかつ信用状条件が充足されていること」を条件として発行銀行はその確認となる(第十条a項)、(3)銀行は、相応の注意をもってすべての書類を点検し、それが信用状条件と文面上一致しているとみられるかどうかを確かめなければならない(第十五条前段)、(4)権限を与えられた銀行が信用状条件と文面上一致しているとみら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か、もしくは引受け

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

るか、もしくは買取る場合は、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（第十六条a項）。

上の各規定はすべて書類の外観の一致性を要求し、受益者が信用状の規定に従って書類を呈示し、且つその書類が外観上信用状の要求に一致している場合は、発行銀行は信用状の規定するところによって受益者に対して責任を負い、受益者は確実な権利を得ることが出来る。又逆に受益者の提出した書類が信用状の要求している書類と外観上不一致の場合は、発行銀行の保証が得られないので、銀行は原則としてその受理を拒絶することになる。問題になることは、書類の外観上の一致性の認定で、若し確実な基準又は客観的な標準が無い場合は、主観的な認定による外はないので、売買当事者は相当なリスクを負うことになる。

実例としては、前に若干挙げたが、更に某ミルク生産業者が乳牛を輸入する際に開設した信用状には金額のみが記載され、牛の頭数と単価が明示されていなかった。輸出者は二頭少く船積みして代金の全額を受け取った。発行銀行は信用状の開設申請書には頭数も単価も記載されていなかったのでその全額を支払った。勿論、これは申請者の不注意によって生じた問題で、発行銀行には責任はなかった。

古い判例ではあるが、一八八七年 *Brown Graves & Co., V. Ambler* の事件で信用状には物品名を“yellow pine flooring”と記載しているのに対して、受益者の呈示した書類には“yellow pine lumber”と記載していたので銀行に拒絶された。判事は銀行の拒絶は合理であると判示した（注一六）。そして、一九二五年 *Guaranty Trust Co. of New York V. Van den Berghs* の事件では、信用状には“Manila Coco-nut Oil”の品名に対して、船荷証券には“Coco-nut Oil”が記載されて“Manila”がなかった。買主は品名の記載が不一致である理由で支払いを拒絶した。判事は原産地証明には“Manila”産となっているので、買主の拒絶は理由がないと判示した（注一七）。

注一六：伊沢前掲書三〇三頁。

注一七：22 L.I.L. Rep. 58 and 286.

3. 書類相互間の文面上の一致性

統一規則第十五條後段は「文面上相互に矛盾しているとみられる書類は、信用状条件と文面上一致していないものとみなされる」と規定し、書類相互間の文面上の一致性を要求している。書類相互間の文面上の一致性について国際商工会議所銀行技術委員会は「一致の概念は、商業送り状およびその他の船積書類面における物品の記述が文字どおり正確に一致していることと理解されるべきではない。それはすべての書類が明らかに同一取引に関連するものであること、換言すれば各書類間に文面上相互に矛盾することがなく、関連があることを示していることを意味する」との見解を示している（注一八）。

この規定は更に信用状に規定されていない事項は、書類に記載があれば同一事項についてはお互いに矛盾してはならないことになる。例えば、信用状に船名の指定がない場合、インボイス、船荷証券、保険証券及びその他の書類に記載している船名は必ず同一でなければならない。若しその中の任何なる書類の船名が異なる場合は、この規定の違反となる。実例としては、台湾の某輸入業者が“CIF Keelung”で日本から品物を輸入した際、信用状には“Japanese port”と指定し、明確な船積港名の記載がなかった。輸出者の提出した書類は“Yokohama”と“Tokyo”の異なった港名が記載され、そして荷造りの単位はケースであったが“case”、“carton”と“wooden cases”等の三種になっていた。買主は書類の記載に矛盾があるとして、その代金の支払いを拒絶した。

又、古い判例ではあるが一八九六年 Reinhold & Co. V. Hansloh の事件で、受益者の提出した船荷証券上のケースマークには“F”の字があったが、商工会議所の発行した証明書のマークには“F”の字が無かったので、買主は支払いを拒絶した。判事は買主の拒絶は正当であると判示した（注一九）。

注一八：ICC Documents 470/328、470/330。朝岡前掲書一四八頁。

注一九：A.G. Davis “The Law Relating to Commercial Letters of Credit” 3rd. ed. 1963. 一五二頁。

四、銀行の責任の制限より生ずるリスク

統一規則の規定により、銀行は信用状取引に於いて次の事項については免責される。

1. 書類についての免責

統一規則第十七条は「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、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、保険者その他すべての者の誠実さもしくは作為および／もしくは不作為、支払能力、履行能力もしくは業態についても、なんの義務も責任も負わない」と規定して、銀行の書類の確実性についての免責事項を示している。

受益者が提出した書類が正当、適当、合法又は真実であるか否かは、受益者の信用と信義誠実に基づくものであって、銀行としてはそれを知るか又は確認をすることは、時間がかかり又困難である。従って、取引の中間にある銀行がこれらに関する事項の責任を負わせることは無理で、その責任を免除することは当然である。

これらが問題になるのは、売主の書類偽造による詐欺行為である。実例としては：(1)台湾の某輸入業者が泰国から飼料として漁粉を輸入した際、品物は土砂であった。(2)ベトナム戦争中、台湾の某業者がベトナムから廃鉄を輸入する際、売主は船荷証券を偽造して代金を受け取った。上記の二つの例は何れも売主が書類を偽造して、信用状に基づいてその代金を受け取り、そして買主は品物を受け取らずに代金を支払ったことで、買主は多額の損害を被った。

勿論、買主から見た場合、売主の信用を十分に瞭解した上で取引を為すことによって売主の詐欺行為を避けることが出来ようが、或は次の様な方法を取ればある程度の損失を避けることが出来よう：(1)信用状使用銀行の指定、即ち買取限定信用状 (restricted credit) を利用して、信用状に支払銀行、引受銀行又は買取銀行を指定し、受益者が指定銀行に呈

示する前に売主の不誠実行為を知った時に、発行銀行から指定銀行に信用状による支払い、引受け又は買取りを拒絶することである、(2)禁止命令 (injunction) の利用、即ちアメリカでは買主が売主の欺罔行為を理由に裁判所に対して発行した信用状の利用を差し止めることである。前者については多くの例があるが、後者は一九五八年 Hamzeh Malass & Sons V. British InneX Industries, Ltd. の事件が最っとも典型であろう (注二〇)。

2. 郵送、電送中の事故、翻訳等についての免責

統一規則第十八条は「銀行は、すべての通報、通信もしくは書類の送達中の遅延および／もしくは紛失により生じる結果、またはすべてのテレコミュニケーションの送信中に生じる遅延、ミュチレーションもしくはそのほかの誤謬にたいしても、なんの義務も責任も負わない。銀行は、専門用語の翻訳上または解釈上の誤謬にたいしても、なんの義務も責任も負わず、また信用状の文言を翻訳することなしに伝達する権利を留保する」と規定して、銀行の郵送、電送中の事故、翻訳等についての責任を免除している。

(1) 郵送、電送中の事故に対する免責

書類の郵送中又は電送中に発生した事故は、銀行の立場から見た場合、銀行の過失によって生じた外、それは不可抗力に属するものと見るべきで、銀行の責任を免除することは当然である。

郵便配達不能あるいは配達遅延の理由として考えられることは：(1)受取人の住所違い(発送人の書き違い、受取人の住所の変更)、(2)郵便局や送達業者の手違い、(3)送達物の輻輳による混乱、(4)送達関係者、関連輸送機関従業員等のストライキやサボタージュ、(5)輸送船舶、車輛、航空機等の故障、沈没、墜落、(6)天災地変や内乱、戦争等である (注二一)。又テレコミュニケーションによる事故として考えられることは；(1)通信の間に発生

注二〇：2 Q.B. 127. (1958) 2 W.L.R. 100 小峯前掲書二四七頁。本件の概要は、二回の貨物に瑕疵がある理由で裁判所に差止めの請求をした。判事は第二回の信用状に支払いを受けないように、禁止命令を下したものである。

注二一：朝岡前掲書一八八頁は第(2)～(6)迄の事柄を挙げている。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

すること、例えば到着遅延、未着、不着、一部脱落、字くずれ、文字化け等で、(2)機械の事故によるもの、例えば電源、端末機、中継機器、中央電算機システム等の故障や通信回線の異常、障害等がある（注二二）。

勿論この規定は発行銀行、通知銀行、買受銀行及びその信用状の取引に関係ある銀行が、発行依頼者の依頼書、信用状の規定及びその他の指図に従って、信用状を発行して通常の方法と時間内に於いてその信用状及び関係書類を郵送又は電送したことを前提とすることは当然である。若しその遅延又は紛失が銀行の過失による場合、例えば受取人の住所を書き換え、テレックスの操作違い、封筒又は包装不適正等による事故は免責されない。

実例としては、台湾の輸出業者が国交関係のない国から送られて来た信用状が、郵送の手違いによって中国大陸に送られ、そして大陸から香港経由で送られて来たことを時々耳にする。これは台湾に送られて来る“ Republic of China ”と大陸に送られる“ Peoples Republic of China ”の見違いによるものである。

勿論、銀行がミュチレーションによって信用状の指図をし、その指図に不明確又は不完全なところがある場合、通知銀行は統一規則第十四条の規定によって、それを不完全または不明確な指図として、発行銀行にその内容を確認するであろう、又その他の銀行も同様な問題がある時は、同じ方法で処理をされることが望ましい。そして、銀行は出来るだけこれらによるリスクを防止することに努めるべきであろう。

(2)、専門用語の翻訳に対する免責

専門用語は品物に関するもの与其他信用状に記載されているものに分けられる。品物に関する専門用語は買売当事者が良く知っているべきであって、銀行にその翻訳を要求することは不合理である。従って、仮りに受益者から問い合わせがあった場合、銀行は勿論それを解釈又は翻訳する義務がなく、若しそれを解釈又は翻訳した場合、それは単に参考に供するものであって、銀行はその正確性を保証するものではない。

問題は品物以外の事柄に関する専門用語の解釈又は翻訳である。若し統一規則に規定

注二二：朝岡前掲書一八八頁。

していないものについては、銀行としてもその根拠と標準を見つけることは買売当事者と同様に困難であろう、しかし、若し統一規則に規定されているものについては、銀行は当然にそれを知るべきであって、その誤解によって生じた結果については責任を負うべきであろう。例えば船積に関して“on/about”、“immediately”又は“as soon as possible”が記載されていた誤解等は銀行の過失と解すべきであろう。

(3)、不可抗力等による免責

統一規則第十九条は「銀行は、天災、暴動、騒乱、反乱、戦争もしくはその他銀行の力の及ばない原因による業務の中断から生じる結果にたいして、またはストライキもしくはロックアウトによる業務の中断から生じる結果に対しても、なんの義務も責任も負わない。とくに権限が与えられていないかぎり、銀行は、業務を再開したときに、そのような業務の中断中に期限の過ぎた信用状にもとづく後日払い約束、支払い、引受または買取を行わない」と規定して、銀行は不可抗力等の理由による業務中断の責任を負わないことを示している。

法律的観点から見て、債務者は不可抗力によって生じた結果に関しては責任が免除される。それは「債務者の責に帰すべからざる事由」に属するもので、「契約ノ全部又ハ一部カ債務者ノ責ニ帰スヘキ事由ニ因リテ不能ト為リタルトキハ債務者ハ契約ノ解除ヲ為スコトヲ得」（日本民法五四三条）るからである（注二三）。

この規定は次の事項を含むものと解されている：(1)不可抗力による業務中断とその結果の免責、(2)業務中断中に期限経過の信用状について支払、引受、買取銀行の受益者にたいする免責（注二四）。そして、不可抗力の事故が銀行に与える影響は、各銀行の個別的問題の外に地域的に見てその地域内に所在する凡ての銀行が影響を受けて、その業務が中断されることもある。特に台湾においては台風の来襲に伴なって、主務官庁から全般的に

注二三：不可抗力は事情変更の原則に基づいて、全盤的に債務不履行責任の免除が認められている。中華国民民法第二六六条は「債務者の責に帰さざる債務履行の遅延について、その遅延の責任を負わない」と規定する（規定内容の概略）。

注二四：小峯前掲書四七五～四七八頁。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

出勤中止の公告がなされ、銀行を合む各業者の業務がその期日中停止されることになるので、台湾に所在する一部の地域又は全地域の銀行の業務が中断される（注二五）。

(4)、他行利用、外国の法律、慣習上の責務についての免責

統一規則第二〇条は「a 信用状発行依頼人の指図を実行するために、他行のサービスを利用する銀行は、当該発行依頼人の計算と危険においてこれを行なう。b 銀行は、その伝達した指図が実行されなくても、また、たとえそのような他行を自発的に選んだ場合であっても、なんの義務も責任も負わない。c 信用状発行依頼人は、外国の法律および慣習上課せられるすべての義務と責任によって拘束され、かつそれらにたいし銀行を保障（to indemnify）する責を負う」と規定して、銀行が他行を利用した場合及び信用状取引における外国の法律の適用又は慣習に関する責任についての免責を明示している。

(1)、他行利用の免責

為替銀行は外国為替に関する業務を処理する為に、国外にある支店を利用することが最っとも便利であるが、しかし銀行自身の支店数は限られており、必ずしも充分ではないので他行を利用する必要が生じて来る。他方信用状の受益者が信用状による権利を行使する場合、特に指定されたもの以外は、必ずしも発行銀行の本店又は国外の支店を利用するとは限らない。

これらの場合において、各銀行は独立的な立場でその取引に加わるもので、お互いの間においては取引銀行（correspondent bank）という業務的往来関係が存在する外は（注二六）、全く無関係の場合がある。この場合、信用状発行依頼人と発行銀行が選定した所謂他行との関係は間接的な復代理の関係で（注二七）、代理的關係は存在しないので、その他行は信用状取引に関して発行依頼人から直接に拘束されないが、発行依頼人の代理

注二五：これは行政院（人事行政局）が一九七四年七月二日に発布した「天然災害発生時停止辦公及上課作業要点」によるもので（一九七九年八月及び一九八二年八月二回の修正）、その目的は災害の予防と救助にある。

注二六：取引銀行間においては、取引契約（correspondent agreement）が締結され、その契約の下でお互いの間に於いて保証、賃貸又はサービスがなされる。

注二七：朝岡前掲書二〇六頁。

人である発行銀行はその自身の依頼を受けた他行に対して監督の責任を負うことになるが（注二八）、しかし国際間においては「信用状の利用が、発行銀行の所在地外の土地殊に外国で行はれるが如き場合には、発行銀行は、その外国にある他銀行を履行補助者として使用する必要を感じる。この場合の履行補助者の使用は、発行銀行の便宜上の任意の処置と言うよりも、必要己むを得ざる処理であるから、この銀行の責任を軽減することを要する」と解され、他行を利用した銀行自身に故意過失がある場合の外は、債権法の一般的原則である履行補助者の故意過失に対する責任を免除している（注二九）。

實際的例としては、外貨の缺乏している国又は政治的に不安定な国から発行された信用状は、輸出国における銀行から買取り、引受け又は支払いを拒絶される場合が多く、他国に所在する銀行の確認（confirm）を得たものに限って受理がなされる。又、規模が小さい銀行から発行された信用状は、他の大銀行の確認が要求される場合が多い。従って、輸出業者は必要に応じて信用状の発行銀行を指定するか、又は確認を要求することによって、これらのリスクを回避するものである。

五、不完全、不明確な指図の解釈によるリスク

信用状は売買当事者の外に銀行が介入されるので、信用状に記載される事項は明確でなければならない。従って統一規則はこれについて次の規定を設けている：(1)信用状等の完全性、正確性（第五条）、(2)信用状の使用方法的明示（第十一条 a 項）、(3)書類の正確な明示（第二十二條 a 項）等である。

しかし、これらの規定は必ずしも守られているとは限らず、従って統一規則は更に第十四條で「信用状を発行、確認、通知または条件変更するにあたって、もし不安全または不明確な指図をうけた場合は、このような指図にもとづいて行動するように求められている銀行は、なんの責任も負うことなく、受益者にたいして単なる情報として予告（premi-

注二九：伊沢前掲書七五五—七五六頁。発行銀行に過失がある場合についての責任負担は、最初に制定された統一規則に明文の規定があるが、一九六二年の改訂において、その規定が取消された。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

nary notification) することができる。信用状は、必要な情報をうけて、かつそのとき当該銀行がその指図にしたがって行動する用意のあるときにかぎり、発行、確認、通知または条件変更がなされることになる。銀行は必要な情報を遅滞なく提供すべきである」と規定して、中間に介入している銀行および受益者の注意を喚起している。

不完全または不明確な指図は色々なものがあるが、統一規則の規定によって明示すべきものであるけれども事実上明示されていないもの、例えば：(1)統一規則の適用文句がないもの（第一条、第十二条c項）、(2)指定銀行を指定していないもの（第十一条b項）、(3)信用状の使用法の明示がないもの（第十一条a項）、(4)必要書類に関して正確な明示が欠けているもの（第二十二條a項）、(5)書類の発行人の資格の不明確な明示（第二十二條b項）、(6)保険条件の不明確な表示（第三十八條a項）、(7)有効期限（expiry date）が欠けているもの（第四十六條a項、b項）等がある（注三〇）。

又更に統一規則にはその明示を要求しているが、若しその明示がない場合には特にその解釈を規定しているものがある。例えば：(1)取消しの可否の明示がない場合は取消可能とみなされる（第七条c項）、(2)保険条件について明確な表示がない場合は呈示されたとおりの条件で受理される（第三十八條a項、b項）、そしてオールリスクに対する付保条件（against all risks）はオールリスクの記載ある保険書類が受理される（第三十九條）、(3)書類の発行者の資格について不明確な記載がある場合は、その呈示された通り受理される（第二十二條b項）、(4)クリーン（clean）とクリーンの船積み（clean on board）書類の解釈（第三十四條）、(5)船積み（on board）の解釈（第二十七條）、(6)単位、数量、金額の前に“about”、“circa”の記載がある場合の解釈（第四十三條）、(7)一カ月または六カ月間などと定められた信用状の有効期間の起算日はその発効日とする（第四十六條c項）、(8)信用状に明示している積出（shipment）は積込み（loading on board）、発送（dispatch）および受取り（taking in charge）を含む（第五〇條a項）、(9)運送書類の発行は積出（shipment）の日であるとみなされる（第五〇條b項）、(10)積出期間に使用

注三〇：朝岡前掲書一三八、一三九頁。

された“prompt”、“immediately”、“as soon as possible”およびこれらと同様の表示は信用状の発行日より三十日以内に積出を行うものと解する（第五〇条c項）、(11)積出期日の前に使用された“on or about”およびこれと類似の表現はその期日を含めて前後五日の間と解する（第五〇条d項）、(12)日付用語の“to”、“until”、“till”“from”等はその日を含み、“after”はその日を除外する（第五十一条）、“first half”は毎月一日から十五日で“second half”は十六日以後を指す（第五十二条）、そして“beginning”は毎月一日から十日、“middle”は十六日から二十日まで“end”は二十一日から月末を指す（第五十三条）等である（注三一）。

上の外に：(1)貨幣、金額の表示が不正確なもの、(2)手形の支払人もしくは満期の定めを欠くもの、(3)貨物の船積み港又は引渡し地の記載がないもの、(4)貨物の数量と単価の記載がないもの、(5)不確定な文字や文句が使用されているもの等がある。

六、原則的に拒絶される運送書類によるリスク

信用状取引は書類の取引を基礎とするものである故、原則的には“CIF”および“CIP”の両トレードタームを対象として、書類に関する規定をしている。従って、統一規則の第三部分の書類（Documents）は船積書類、保険書類とインボイスの三種類を基礎にして規定し、特にそれら三種類の書類に関して、原則的に拒絶されるものについて明文をもって規定している（注三二）。

1. 原則的に拒絶される海上船荷証券

海上船荷証券（Marine bill of lading; Ocean bill of lading）は物品の海上運送に

注三一：朝岡前掲書一三九、一四〇頁。

注三二：原来、“CIF”条件は書類を標準として売買双方の債務履行を為すことになっている。例えば一九九〇年未改訂前のインコタームズは売主はインボイス、荷積証券および保険証券を提供する義務を負い、そして買主は売主が提供した書類が契約に一致している場合は、その代金を支払うことになっている（売主義務七項、買主義務一項）。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

於いて、船主か又は船主に代わるべき者（通常は船会社）が荷主の請求により発行するので、貨物（cargo）の請求権を示す有価証券であって、貨物の状態、包装の状態および船積み前後等によって、色々な種類がある。その中、次のようなものは信用状に特に受理される旨の明示がない場合は原則的に拒絶されることとなっている。

(1)、用船契約にしたがっていることを示しているもの：統一規則第二十六条第c項 i は信用状にほかに異なる定めのないかぎり、銀行は用船契約にしたがっていることを示している船荷証券を拒絶するものと規定している。船荷証券の発行者が他の船主（shipowner）から用船した船に、貨物の個品運送（*affreightment in a general ship*）を引受けたときに発行されるもので、用船契約付き船荷証券（*charter party bill of lading*）と呼ばれる。このような船荷証券は用船契約を条件として発行されたことを明示するために、通常“*as per charter-party*”又は“*all other conditions and exceptions as per charter-party*”等の文言が挿入され、その用船契約のコピーが添付されているべきであるが、事実上、そのコピーの添付はあまり実行されていないので、荷主と荷受人はその内容を知ることが出来ない。又、個々の用船契約によりその発行条件が異なるので、一般の船荷証券と同様に律することは危険である（注三三）。又、用船契約には留置権条項として、船主は運賃、空積運賃（*dead freight*）、滞船料および滞泊損害金（*damages for detention*）のために貨物の上に留置権を有するものと記載され、本船差押え中は荷揚げができないことになり、荷送人（売主）、荷受人（買主）およびその中間にある銀行にとって不利であるのみならず、信用が不十分であるオペレーターの不定期船に貨物を積込むと、意外なトラブルに巻き込まれる可能性があるので、このような船荷証券は好まれないことになるのは当然である。

(2)、積載船が帆のみで運航することを示しているもの：統一規則第二十六条第c項 ii は信用状にほかに異なる定めがないかぎり、銀行は積載船が帆のみで運航することを示している船荷証券を拒絶することを規定している。帆のみを使用して風力を利用して航行す

注三三：小峯前掲書八六頁。

る船は帆船 (sailing vessel (boat)) と呼ばれ、沿岸航路の貨物運送に使われているが、貿易船にはほとんど見られないので、貿易上船舶というときは、明約の有無にかかわらず、不特定の蒸汽船 (steam ship) またはそれとissäいの条件が同等である機船 (motor ship) と解されている (注三四)。そして、帆船により貨物を送ることはもはや慣習ではなくなっているので、銀行はそのような場合は特別の指図を受けるべきである (注三五)。

(3)、受取船荷証券：統一規則第二十六条第 a 項 iii は「つぎのことに關して“intended”の表示またはこれと類似の条件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 a 項にしたがった積込みの付記 (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」と規定して、原則的に所謂受取船荷証券 (received B/L) の受理を拒絶している。原来、受取船荷証券は受理可能グループの船荷証券として規定されていたが (注三六)、一九六二年改訂の統一規則はこれを削除し、そして、その第十八条第一項に「信用状にほかに異なる明示のないかぎり、船荷証券には貨物が本船上 (on board) に積込まれている旨の表示がなければならぬと規定して、船荷証券の本船積込みの表示の原則を採った (注三七)。その理由としては、一般的なルールとして、an “on board bill of lading” を要求し、また特に授權されたときにのみ、a “received for shipment bill of lading” を受理するという英国の慣行により、明らかに世界の銀行慣行を英国の慣行に一致させたことと解されている (注三八)。しかし、これは海上貨物運送の定型取引条件である FOB、CFR (C & F) 及び C.I.F. 等の立場から見た場合、売主はその引渡し貨物を本船に積込む責任を負うから、船荷証券上に示されている貨物は船に積込まれたことを必要とするもので、当然

注三四：上坂西三、朝岡良平著「貿易用語辞典」(一九六四年 2 版) 一三八頁。

注三五：小峯前掲書八八頁。

注三六：例えば一九三三年の統一規則第十九条と一九五一年改訂の同規則第十九条。

注三七：訳文は小峯前掲書(下)一三一頁による。

注三八：小峯前掲書(下)一三四頁。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

に受取船荷証券は原則として拒絶されることになる。

(4)、甲板積船荷証券：統一規則第二十八条 a 項は「海上運送の場合または海上運送を含む 2 以上の運送方法による運送の場合においては、銀行は、信用状でとくに認められていないかぎり物品が甲板に積込まれている旨または甲板に積込まれる旨を明記している運送書類を拒絶する」と規定して、甲板積の運送書類 (on deck transport document) の受理を制限している。この規定は、海上船荷証券についてのみでなく、物品の海上運送のすべての運送書類および海上運送を含む二種以上の運送方法を組合せた運送のすべての運送書類に適用される (注三九)。貨物が甲板に積まれた場合、それを甲板積貨物 (deck cargo) と呼ばれ、潮濡れや波浪にさらわれる危険があるのみならず、海難の場合に船の顛覆を避けて船の安定をはかり、かつ船足を早くするために、甲板積の貨物はまず犠牲的に投棄され (jettison) るので、多くの国では法律を以って貨物の甲板積みを禁止している (注四〇)。そして、船荷証券統一条約 (The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924) 第一条(c)は甲板積貨物を積荷 (cargo) のなかに含めておらず、その保険は特に保険会社と特約していない場合は、共同海損による賠償が受けられないことになっている (注四一)。したがって、甲板積船荷証券は特に買主によってその甲板積が許容され、かつ信用状にその受取可能 (on deck cargo acceptable) の明示がなければ、原則的に受理されない。

(5)、故障運送書類：統一規則第三十四条 b 項は「銀行は、信用状が許容できる条項もしくは特記を明示していないかぎり、前項に示す条項もしくは特記のある運送書類を拒絶する」と規定して、故障運送書類 (unclean transport document) の受理を拒絶することになっている。故障運送書類は同条 a 項の規定によると、物品および／または包装に瑕

注三九：朝岡前掲書二九四頁。

注四〇：小峯前掲書 (下) 一六一頁、例えば日本の国際海上物品運送法第十五条第一項、英国の “Carriage of Goods by Sea Act, 1924) 第一条 c の付則 (schedule) 等。

注四一：田中誠二著「海商法」(一九六三年版) 三〇三頁。西島弥太郎「船荷証券論」(一九六五年版) 二四六頁。

疵のある状態を明らかに示している付加条項もしくは特記のついているものである。無故障 (clean) の運送書類の範囲については統一規則の規定と法曹界の見解との間に於いてはなお差違があるが(注四二)、C.I.F. (C & Fを含む) 取引に於いては、売主は無故障の船荷証券を提供する義務がある(注四三)。従って統一規則が故障運送書類の取扱いについて、この様な規定を設けたことは当然である。

(6)、不当に遅れて提出された運送書類：統一規則第四十六条 b 項は、第四十八条 a 項に定められた場合(有効期限、呈示期限の自動延長)を除いて、書類は、このような期限(信用状に明示された支払、引受または買取のための書類の呈示についての有効期限)の最終日または以前に呈示されなければならないと規定し、不当に遅れて提出された書類の受理を制限している。不当に遅れて提出された書類(stale document)は、従来統一規則に規定された「書類はその発行後相応の期間内に提示されなければならない。支払、引受または買取銀行は、その判断で、書類が自行に不当に遅れて提示されたと考えるときは、これを拒絶することが出来る」(注四四)という考え方から、現行の統一規則の規定によると、次の三つに属する運送書類は不当に遅れて提出されたものと解すべきである：①第四十六条 a、b 項の規定により、信用状の有効期限を越えて提出されたもの、②第四十七条 a 項の前段の規定により、信用状に明示された運送書類の発行日後の特定の期間の呈示期間を超えたもの、③第四十七条 a 項後段に規定された発行日後二十一日を過ぎて呈示されたもの。この三種類の運送書類は、不当に遅れて呈示されたものであるが、これは又遅れて呈示すること(late presentation)に属するものであるが、信用状の有効期間を超えて呈示されたものの外は、信用状の有効期限内に呈示されても、信用状が規定している期間(運送書類の発行日から呈示の日数)を超えたものである限り、矢張り受理されないことになる。

注四二：小峯前掲書(下)七六頁-八〇頁。

注四三：Incoterms 1980 edition C & F 条件売主義務第六条、CIF 条件売主義務第七条。

注四四：一九六二年改訂統一規則第四十一条、その訳文は小峯前掲書(下)四三二頁による。尚、“Stale B/L” についての見解は小峯前掲書(下)四三六頁~四五四頁。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

(7)、フレイトフォワードナーによって発行されたもの：統一規則第二十六条c項ivにはフレイト、フォワードナー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外、フォワードナーによって発行された海上船荷証券を拒絶すると規定し、そして第二十五条d項には「信用状にほかに異なる定めのないかぎり、銀行は、フレイト、フォワードナ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 Transport Bill of Lading である場合、またはそれが運送人としてまた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」と規定している。この両規定は共に原則的にはフレイト、フォワードナーの発行した運送書類を受理することを制限している。フレイト、フォワードナーは運送仲立業者 (forwarding agent or freight broker) と呼ばれ、曾って統一規則は単に信用状に特に認められていないかぎり、運送仲立業者発行の船荷証券は拒絶されると規定し(注四五)、船荷証券にのみ適用された。勿論、当時の国際貨物の運送は比較的に単純なもので、航空運送及びコンテナ輸送が餘り普遍的なものではなかったから、現行統一規則のような詳細な規定がなかった。又、フレイト、フォワードナーが発行した船荷証券は、米国の統一商法典 (Uniform Commercial Code) では船荷証券として認めているが(注四六)、日本では船荷証券として認められていない(注四七)。フレイト、フォワードナーが発行する運送書類は、外観上運送人又はその代理人が発行する運送書類と近似したフォームが用いられているが、この種の書類に示されている貨物の運送を取扱う運送人にたいしては、シッパー(売主)も荷受人も共に間接的な立場にあって、運送人はその運送書類の発行者を荷主として運送契約を締結しているので、若し貨物に関する紛争が生じた場合、

注四五：例えば一九六二年改訂統一規則第十七条a項。

注四六：第二章一一二〇一条(6)は“Bill of Lading”とは物品の運送ないし回送 (transporting or forwarding goods) を業とする者により発行された積出しのために物品を受領したことを証する証券をいい、かつ airbill を含むと定めている。

注四七：小峯前掲書(下)八三頁。

シッパーおよびこの書類の所持人は運送人に対して直接クレームを申し立てることが出来ない(注四八)。したがって、この書類の受理を制限する必要がある。ここで特に注意を要することは、航空貨物の運送である。一般的に空運の場合、荷送人は混載業者(consolidator)を経由して、その混載運送(consolidated service)を利用して航空貨物運送人(航空会社)に貨物を交付して、混載業者から“House Air Waybill: HAWB)を受け取り、混載業者は運送人に混載貨物を交付して“Master Air Waybill: MAWB)を受け取る。従って、航空運送貨物の場合、特に信用状にこの様な書類の引き受けを明示すべきである。

(8)、原本全通が缺けているもの：統一規則第二十五条 a 項 iii は「原本が二通以上発行されているときは、荷送人に対して発行された原本全通からなる」べき運送書類の呈示を要求している。この要件は、呈示される運送書類が有価証券性もしくは受戻証券性を有する場合にとって特に重要なものである。すなわち、このような性質を有する運送書類の原本が複数発行されている場合は、運送の目的地に於いて物品を引き取るためにはその全通を発行者に引き渡す必要がなく、そのうちの一通を引き渡せば物品を引き取ることができるので、信用状が異なる定めをしていない限り発行された全通を呈示させることを定めたこの規定は、当然とはいえ、重要な規定であると解されている(注四九)。一般的に発行される運送書類の原本数は、船荷証券は二～三通であるが、航空運送状は荷送人が原本三通を作成して貨物とともに運送人に交付し、第三の原本に運送人が署名して、貨物の引き受けとともに荷送人に交付するので、一通だけ発行されているものと解されている(注五〇)。

しかし、複合運送書類である“Combined transport bill of lading”、“Combined transport document”、“Combined transport bill of lading or port to port bill of lading”等は統一規則第二十五条 b 項 v に「船舶もしくはその他の運送手段(means of

注四八：小峯前掲書(下)八四頁。

注四九：朝岡前掲書二六三頁。

注五〇：朝岡前掲書二六三頁—二六四頁。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

transport) および／または積込港および／もしくは陸揚港に関して“intended”の表示またはこれと類似の条件の表示を含んでいるもの」は、信用状にほかに異なる定めのないかぎり、銀行は拒絶しないと規定しているので、原則的には受取運送書類（例えば Received Container B/L）は拒絶されない。これは、その取引条件は“FCA（旧 FRC）: Free Carrier”、“DCP: Freight or Carriage paid to...”、“CPT: Carriage paid to...”、“CIP: Carriage and Insurance paid to...”であって、売主は必ずしも貨物を船積みする義務がなく、その貨物を運送人に交付することによって引渡しの義務が果たされたことになるからである。

七、原則的に拒絶される保険書類によるリスク

統一規則 D.2. は保険書類（Insurance Documents）に関して規定している。その規定によると次のものに属する保険書類は、信用状に特に規定がない場合は原則として銀行から拒絶される。

1. 保険仲立人（broker）発行のカバー・ノート（cover note）：統一規則第三十五条 b 項は「保険仲立人発行のカバー・ノートは、信用状によってとくに認められていないかぎり受理されない」と規定して、保険仲立人発行のカバー・ノートの受理を制限している。

保険仲立人発行のカバー・ノートは、保険仲立人が被保険者の依頼により依頼されたとおりの条件で保険手配を行なった旨の通知書又は付保覚書であり、被保険者がこれにより直接保険業者との間で保険契約を締結したことをあらわす証拠書類とはならないので、彼等に対して直接請求権を有しない。従って、このようなカバー・ノートの性格から信用状で特に認められない限り受理できないものとされたと解されている（注五一）。

英米にあっては、保険契約の大多数は保険仲立人の仲介によって締結され、保険仲立人は保険者の代理人として行動するのではなく、保険契約者の代理人として行動している

注五一：朝岡前掲書三三〇頁。尚伊沢前掲書四九五～四九六頁。

(注五二)。そして、カバー・ノートは一定の船積みに関して保険仲立人により保険が取れた旨を示す同人により作成された覚書 (memorandum) であって、保険証券でもなく、また予定保険証券に基づいて発行される保険証明書 (certificate of insurance) でもない (注五三)。従って、それを正規な保険書類と見なすことは出来ないから、原則的に受理されない。

2. 最低付保金額：統一規則第三十七条 b 項は「信用状にほかに異なる定めのないかぎり、保険書類に示さなければならない最低付保金額は、場合に応じ、CIF (Cost, Insurance and Freight... “ named port of destination”) または CIP (Freight/Carriage and insurance paid to “named point of destination”) の価額に 10% を加えた額である。ただし、銀行が、場合に応じ、CIF または CIP の価額を書類の文面から確定できないときは、銀行は、信用状にもとづいて要求される支払、引受もしくは買取の金額または商業送り状の金額のうち、いずれか大きい方の金額をそのような最低金額として受入れる」と規定し、保険の最低付保金額を明示している。この規定は、インコタームズ (Incoterms) の CIF および CIP 両条件の最低付保金額にマッチする様に規定されたものと考えるが、一九七四年の統一規則は未だ CIP の条件が正式にインコタームズに規定されていないので、単に CIF 条件について最低付保金額を規定していた。しかし、インコタームズ CIF 条件の売主の義務第五条に於いては、最低付保金額は CIF 金額の 110% と規定していたにもかかわらず、統一規則第二十八条 (一九七四年改訂版) では最低付保金額は CIF 価額と規定していた。

輸入国の輸入関税が特に高い場合を除いては、一般的に CIF・CIP の取引価格に 10% を加えて保険をかけることは、多くの信用状の要求するところであり、又保険業者も保険を引受ける際、常例なものであるものとされている。しかし、CIF・CIP でない取引条件であって売主が保険をかけなければならない場合、例えば C & I にあっては、その最低付保金額が問題となる。台湾の某輸出業者が FOB 条件で輸出契約を締結したが、輸入

注五二：伊沢前掲書三九五頁。

注五三：小峯前掲書 (下) 二一八頁。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

業者から開設して来た信用状には輸出業者が代って保険をかけ、保険料金は信用状から受取る旨の条項があった。輸出業者は信用状の指示に従って保険をかけたが、その付保金額を FOB 価額とした。信用状の要求に従って銀行に書類を呈示したが、銀行は統一規則の規定を知らずに代金を支払った。書類は信用状発行銀行に送られたが、発行銀行から最低の付保金額が統一規則に違反した理由で支払が拒絶された。本件の場合、売買契約では売主は付保の義務がなかったが、信用状の保険条件は売買契約に反していたにも拘わらず、売主は信用状のアmendを要求せずにその規定に従って付保したことは、売主はそのアmendに手間がかかり、そして保険料金は少額であり、且つ信用状には直接信用状よりその保険料金を受取ることが出来るので、安心してその要求に応じて保険をかけたが、その結果としては大変不利な状態となった。売主にとっては全く予想外のリスクであったと言わざるを得ない。勿論、その売主は FOB 価額に 10%を加えて付保すれば問題は生じなかつたであろう。

3. 積込日、発送日もしくは受取日以後の日付の保険書類の拒絶：統一規則第三十六条は「信用状にほかに異なる定めのないかぎり、または保険による担保が遅くとも物品の積込日もしくは発送日もしくは受取日から有効であることが保険書類からみられないかぎり、銀行は、運送書類に示されている物品の積込日もしくは発送日もしくは受取日よりあとの日付のついている保険書類の呈示をうけたときはこれを拒絶する」と規定して、積込日、発送日もしくは受取日以後の日付の保険書類を拒絶することになっている。

各国の保険にあつては、保険者の責任の開始はかならずしも保険契約を締結した日からではなく、若干の例外はあるが、一般的に積出日ないしその前に付保した場合には、保険者の担保責任の開始については問題はないが、その後に付保した場合は、問題がある（注五四）。従って、この規定は銀行および買主にとって大変重要である。

勿論、物品の積込日、発送日または受取日よりあとの日付のついている保険書類であっても、もし遡及約款（lost or not lost clause）がある場合は、たとえ貨物に損害がすで

注五四：小峯前掲書（下）二二六頁。

に発生していても、被保険者が善意である場合は、その保険契約は遡及して効力が発生し、保険者は積込日、発送日または受取日から責任を負うので、問題がない。何れにしても、運送書類に示している貨物の積込日、発送日または受取日と保険書類の発効日の関係は重要なことであって、CIF 条件で売った場合、貨物が本船に積込まれる前に運送人にその貨物を引渡して受取船荷証券を受取ったとき、その保険は船積みの日に付保するのではなく、貨物を運送人に引渡した日になし、又 CIP 条件で売った場合、貨物の保険は貨物の船積日に付保するのではなく、同様に運送人に貨物を引渡した日に付保すべきである。

実務界に於いては、船積日が遅れた場合、売主は運送人と相談してその船積日を信用状の要求するところに合わせて船荷証券を作成する所謂“backing date”の行為を耳にするが、仮りに船荷証券上の船積日が早められても、CIF・CIP 条件の場合、保険書類上の期日が遅いのであれば、この規定によって受理がされないので、その船荷証券の“backing date”は無意味となる。勿論“backing date”は違法行為である。

八、受理されないインボイスによるリスク

1、物品の記述が不一致なもの

インボイスに関して統一規則第四十一条はその宛先、金額及び物品の記述などについて規定している。その中で問題になるのは物品の記述（description of goods）に関する規定である。同条c項は「商業送り状における物品の記述は、信用状における記述と一致（correspond with）していなければならない。その他のすべての書類においては、物品は、信用状の物品の記述と矛盾しない一般的な用語により記述することができる」と規定して、インボイス上の物品の記述に関して厳格な制限を加えている。

インボイスは商業送り状（commercial invoice）で、貿易売買において、輸出者（売主）が貨物を引渡した後に輸入者（買主）に対して作成する積荷の明細書であるとともに輸出品の計算書であり、かつ請求書であって出荷案内書の役割をも有するもので、CIF・CIP 条件においては、運送書類、保険書類とともに三大基本船積書類（shipping documents）

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

といわれ、そして、如何なる取引条件においても、不可欠なものである。

インボイスに記載している内容は、必ずしも固定不変ではないが、一般に貨物の品名、規格、数量又は重量、取引条件、単価、金額、梱包数、荷印、積載船名、船積日、船積地、仕向地等で、品物に関する記述は品名、規格および数量（重量）等を含むもので、売主（受益者）が果たして信用状の要求している品物を引渡したかどうかを書類面から判定する上で重要なことである。又、インボイスは受益者が作成するもので、その物品の記述が信用状の物品の記述と一致すべきである要求は必ずしも無理ではないが、しかし、事実上この規定に違反したインボイスが呈示されていることが少くないようである（注五五）。

受益者が信用状の品物の記述にたいしインボイスに略述したために、当該荷為替手形を買取った銀行が敗訴した事件としては、一九二二年 International Banking Corporation がある。その事件では、信用状には“500 pcs. Fuji silk as per sample No.400 weight about 16 mm each piece 33 in. by 50 yards to be made as per our designs and total width of stripes not more than 50 per cent of material width”との記述に対して、受益者のインボイスには“Striped Fuji silk 33 in. by 50 yards, quality as per your sample 400, weight 16 mm.”と記述されていたのみで、その他の部分である“made as per our designs and total width of stripes not more than 50 per cent of the material width”は呈示された如何なる書類にも記載されていなかった。その事件に対する判決文には売買当事者でない発行銀行は品物を買うのではなく、信用状条件一致の書類を買うことに同意しているのであるという趣旨が示されていた（注五六）。

2、インボイス金額が信用状金額を越えたもの

統一規則第四十一条 b 項前段は「信用状にはほかに異なる定めのないかぎり、銀行は、信用状が許容する金額を越えた金額をもって発行された商業送り状を拒絶することができ

注五五：伊沢前掲書二九九～三〇三頁。

注五六：小峯前掲書（下）二九八～二九九頁。

る」と規定して、銀行にインボイス金額が信用状金額を越えて発行された場合、そのインボイスを受理するかまたは拒絶するかを選択権を与えている。

インボイス金額が信用状金額を超えることが発生する可能性のあるケースは、次のようなものが考えられる：(1)不注意による錯誤で発生するケース、(2)商品の性質上船積数量が事前に正確に把握できなく超過して船積みした場合、(3)前払金額、値引額またはクレーム金額をあらかじめ差し引いて信用状金額を定める場合、(4)為替レートのリスクを買主が負いそして輸出国の貨幣価値がリプリシエーション (depreciation) した時等である (注五七)。

この規定は必ずしも銀行が受理を拒絶すべきであるとは限らず、その受理を認容する場合もある。銀行が超過金額のインボイスを認容するものとしては次のようなものがある：(1)商品代金の一部を信用状に基づき振り出された手形により、残額を代金取立手形で決済することになっているが、関係書類は両手形に共通とする旨が信用状に明記されている場合、(2)一部信用状、残額後払い送金による決済を条件としている場合、(3)揚地払い条件の信用状で、船積時にインボイス金額の特定比率の金額にたいして手形の振り出しを認め、荷揚地において検査のうえ、残額を精算することになっている場合には、精算額にたいする金額をも予定されていて、最初に荷為替手形として振り出すいわゆる initial drawing の金額の外に、精算額に対し後日クリーン手形を振り出しうるように信用状金額がインボイス金額をカバーしてる場合には、この規定との関係において別に問頭となるものではない、(4)為替リスクを買主が負いそして信用状には受益者が直接その損失を信用状によって受取ることが出来ると明示している場合等である (注五八)。

九、貨物の積換えと分割積出許容によるリスク

注五七：(1)～(3)については、朝岡前掲書三六七～三六九頁参照、尚(4)はセーラーズマーケットの場合に多く見られる。

注五八：(1)～(3)については、小峯前掲書 (下) 二九三、二九四頁参照。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

売買貨物の運送に関して、その積換えと分割積出については、買主と売主の立場から見た場合、その希望することは必ずしも一致しているとは言えない。すなわち、原則として買主は積換えと分割積出を好まず、そして売主は場合によっては貨物の積換え又は分割積出を必要とする。例えば生産が遅れた場合には、貨物の分割積出の必要が生じ、又時には積換えの船舶を選ぶことが便利である。

1、貨物の積換への許容

統一規則第二十九条b項とc項は、貨物の積換えに関して「b信用状条件によって積換えが禁じられていないかぎり、銀行は、全運送が同一の書類によってあらわされることを条件として、物品が積換えられる旨を示している運送書類を受理する。cたとえ信用状条件によって積換えが禁じられていても、銀行は、つぎの運送書類を受理する。i 運送人が積換える権利を有する旨を示す印刷条項を含んでいるもの、またはii信用状が複合運送書類を定めている場合、または海上運送を含む異なる運送方法による受取地から最終仕向地までの運送を示している場合には、積換えを行なう旨または積換えを行う可能性を明記しもしくは示しているもの、ただし全運送が同一の運送書類によってあらわされていることを条件とする。またはiii同一の運送書類のもとで、物品がコンテナ、トレーラー、“LASH”バージまたはこれらと同様のものに積まれて、かつ受取地から最終仕向地までその同じコンテナ、トレーラー、“LASH”バージまたはこれらと同様のものに積まれたまま運送される旨を明記しもしくは示しているもの、iv受取地および／または最終仕向地を、積込港および／または仕向港にある“C.F.S.”(container freight station)もしくは“C.Y.”(container yard)またはその港に付属する“C.F.S.”もしくは“C.Y.”として明記しもしくは示しているもの」と規定して、貨物の積換への範囲、定義および原則的に積換えが出来ることを規定している。

運送貨物の積換への不利なる点は色々あるが、その主要な点は次のようなものがある：
(1)運送期間が長くなって、到着に遅延が生ずる、(2)積み卸しの為に滅失毀損の危険が多くなる、(3)運賃費用が増える、(4)積換への為に保険費が高くなる（注五九）。更に積換えに

よって貨物に損傷があった場合、若し数運送人によって運送されかつ数運送書類によって各運送人の運送期間が示されているときは、運送人に対する求償において、その損傷が発生した時点と運送人を確認する必要が生じて、その不便と不利が避けられないことになる。従って、積換えは同一の運送書類によって全運送期間の責任がカバーされなければならないか、又は同一のコンテナ、トレーラー、“LASH” バージに積まれて貨物の発送地から最終仕向地まで一貫的に運送されたものに限られる。

2、貨物の分割船積みの許容

統一規則第四十四条は貨物の分割積出と信用状の分割使用に関して「a、分割使用および／または分割積出は、信用状がほかに異なることを定めていないかぎり許容される。b、同一船舶によりかつ同一航海のためになされた、海上による複数の積出または海上運送を含む二以上の運送方法による複数の積出は、たとえ積込を示している運送書類に異なった発行日および／または異なった積込港が示されていても、分割積出とはみなさない。c、郵便によってなされた複数の積出は、郵便小包受領書または郵送証明書が信用状に定める物品発送地において、かつ同一の日に、スタンプされもしくはその他の方法により証明されたとみられる場合には、分割積出とはみなされない。d、本条のb項およびc項という運送方法以外の運送方法による複数の積出は、運送書類が同一の運送人またはその代理人によって発行され、かつ同一の発送日、同一の物品発送地もしくは物品受取地および同一の仕向地を示していることを条件として分割積出とはみなされない」と規定して、貨物の分割積出と分割積出でない場合の解釈について明示している。

分割船積も積換えと同様に買主と売主にとって有利と不利な点がある。特に売主にとっては、若し船積に支障がある場合、分割船積は必要となる。即ち、売主は約定の期限内に船積出来る部分を船積し、そして船積が遅れる部分については、買主の確認を得て信用状の船積期限を延長してから船積をすれば大変好都合である。勿論、分割船積が出来なくて

注五九：伊沢前掲書四六三～四六四頁。小峯前掲書（下）一四八頁。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

も、異なった港を利用して同一船舶に船積みすれば、最終の船積の運送書類に記載されている船積期日（積込、発送又は引渡の期日）が信用状の最終船積期限内であれば良いが、しかし船積港が一つに特定されている場合は、信用状の規定に違反することになるので、船積港を輸出国の「任何なる海港」（any sea port）とすれば問題はなくなる。

しかし、買主から見た場合、販売上または保存の必要により分割受取りが便利である外は、分割船積は次の様な不利益が生ずる：(1)売込先きに一括納入を約定しているときには、最終ロットが入手して始めて引渡しを履行することが出来るので保管費が増え、又販売計画に支障をきたす、(2)機械の場合は、最終ロットが入手して始めて組立が出来る、(3)分割的に通関手続を必要とするので通関費用が高くなる、(4)もし FOB 契約の場合は、分割的に船舶の指定と保険をかける必要があるので、色々な不便が生ずる（注六〇）。アメリカの統一売買法（Uniform Sales Act, 1906）は第四十五条において、特に約定がない場合は、買主は貨物の分割引渡を受理する義務がないと規定して、買主のこれらの不便を免除していることは、統一規則と異なった見解をとっている。

統一規則は貨物の分割船積に関して必ずしも一致した規定をしているとは限らない。即ち：(1)一九三三年統一規則第三十六条は“Banks may refuse to pay for partial shipments if they think it advisable”と規定し、銀行に選択権を与えている、(2)一九五一年統一規則第三十六条は“Upon application by beneficiaries, banks unless instructed to the contrary, may effect payments for partial shipments.”と規定し、銀行に選択権を認めているが、受益者より申込みがあれば、むしろ分割積出しにたいし支払いをなしうる方に重点が移って、積極的な解釈に修正された、(3)一九六二年統一規則第三十三条第一項は「分割積出しは、信用状に特に異なる記載のないかぎり、認められる」と規定して、分割船積許容の原則を確立したのである（注六一）。

注六〇：(1)、(2)については小峯前掲書（下）三五六頁参照。

注六一：詳細は小峯前掲書（下）三五九～三六五頁参照。

十、むすび

貿易売買に於ける売買代金の支払い方法は、色々あるが、売主と買主双方にとって最っとも合理的で便利な方法は、信用状によるものと考えられているので、信用状による支払いが一番多く採用されている（注六二）。しかし、信用状を採用している業者が、統一規則の規定内容を十分に瞭解しているとは思えない。従って、信用状取引によって生ずるクレーム、紛争は多く耳にするものである。

上に挙げたことは、統一規則の規定する内容から見て、最っとも問題が発生しやすいもので、十分にその内容を知る必要があると云わなければならない。

尚ここで追記すべきことは、統一規則の次回の改訂に関する事項である。国際商工会議所が一昨年（一九九一）六月二十六日に発行された“Document No. 47037/5”によると、銀行技術実務委員会（Commission on Banking Technique and Practice）に属するSub-Working Groupが提案した運送に関する条項（transport articles 即ち現行第25、26、27、28、29、30、31、32、33、34、35、36、37、38、39、40、41、42、43、44、45、46、47、48、49、50、51、52、53）の改訂内容は、貿易売買危険の面から見た場合、餘り影響が無い様に思われる。

しかし、同会議所が同年六月十日に発行した“Document No.470-37/4”によると、現行統一規則第一～廿四条、第五十四、五十五条は相当手が加えられている。その内容から見た場合、大体次の様な原則が考えられる：即ち(1)銀行の責任、義務の強化、(2)不明確な規定の明確化、(3)受益者に対する保障の強化、(4)信用状取引問題の予防等である。従って、全般的に見た場合、新改訂予定の統一規則は貿易売買当事者に対してはその危険性は減低することになる。特に受益者である輸出者にとって最っとも有利に改訂されるものは次の様である。即ち：(1)信用状は取消可能（revocable）と明示されていない場合は、凡

注六二：国によって異なるが、台湾では八〇パーセント以上、又日本では一九七四年国際商事仲裁協会の貿易慣行アンケート調査総合報告書によっても約五十五パーセントのものが、代金の九割以上が信用状の支払によるものとされている。しかし、減少の傾向がある。

信用状統一規則の規定から見た信用状取引のリスク

て取消不能 (Irrevocable) と見做される、(2)信用状発行銀行が中間銀行 (例えば買取銀行) から送られて来た書類がその規定に反する理由で受理を拒絶する場合は、その書類を受取った日から銀行営業日七日以内 (within seven banking days) に拒絶の通知をしなければならない。(3)信用状に特に規定されていない時、凡ての数量について5パーセントの範囲内の増減が認められる等である。

従って、新改定の統一規則は、貿易売買当事者から見た場合、受益者である売主は信用状の取消不可能性と発行銀行の拒絶日数の確定 (書類を受取った日から七銀行営業日) によって危険が減少したことになるが、発行依頼人である買主は特に危険が増えたことにはならないので、取引の双方当事者にとっては好都合であって、そのリスクが減少したことになる。しかし、銀行の立場から見た場合、そのリスクが増加したことになる。

追記：新信用状統一規則は今 (1993) 年年初に Publication No. 500 として公布し、1994 年 1 月 1 日より実施することになっている。又、新統一規則は Transport Document (現行 25 条、26 条) に対して大幅な修正を加えて、各種の運送書類に分けて規定している。