

## □ 貿易取引条件のインコタームズが変わったと聞けど、どのように変わったのか？

インコタームズ (Incoterms) とは、国際商業会議所 (International Chamber of Commerce: ICC) が策定した貿易条件の定義です。当初は欧州と米国の貿易契約条件統一のため 1936 年以降策定されているが、最近ではほぼ 10 年ごとに改訂を重ね、最新版 Incoterms2010 は 2011 年 1 月 1 日から発効しました。名称は International の 'In'、フランス語の Commerce (Trade の意味) の 'co'、それに 'Terms' を組み合わせた略称です。

貿易取引における運賃、保険料、リスク (損失責任) 負担等の条件に関する売主と買主の合意内容につき、国によって用語の解釈に不一致があると貿易が円滑に行われなため、国際的に統一的な定義を取り決めたものです。任意規則であるため強制力はなく、貿易取引の契約書に「**本契約で使用されている貿易条件は、インコタームズ 2010 によって解釈する**」というような条項を入れることが一般的です。また、両当事者が合意すれば、例えば Incoterms 2000 年度版に準拠することも自由にできます。

☆インコタームズ本文 (英和対訳) は国際商業会議所日本委員会で入手できる。<http://www.iccjapan.org/book/book-j.htm>

☆インコタームズの詳細解説は JETRO 日本貿易振興機構サイト参照。[http://www.jetro.go.jp/world/ga/t\\_basic/04C-070304](http://www.jetro.go.jp/world/ga/t_basic/04C-070304)

☆☆

### インコタームズ 2010 規則の 2 つのクラスと 11 の条件

#### (1) あらゆる輸送形態に適した条件

<b>EXW</b> Ex Works	<b>工場渡</b>
<b>FCA</b> Free Carrier	<b>運送人渡</b>
<b>CPT</b> Carriage Paid To	<b>輸送費込</b>
<b>CIP</b> Carriage and Insurance Paid To	<b>輸送費保険料込</b>
<b>DAT</b> Delivered at Terminal	<b>ターミナル持込渡 (新設)</b>
<b>DAP</b> Delivered at Place	<b>仕向地持込渡 (新設)</b>
<b>DDP</b> Delivered Duty Paid	<b>関税込持込渡</b>

#### (2) 海上および内陸水路輸送のための条件

<b>FAS</b> Free Alongside Ship	<b>船側渡</b>
<b>FOB</b> Free On Board	<b>本船渡</b>
<b>CFR</b> Cost and Freight	<b>運賃込</b>
<b>CIF</b> Cost, Insurance and Freight	<b>運賃保険料込</b>

☆☆

#### Incoterms 2010 への改定の影響

2011 年 1 月 1 日から導入となった Incoterms 2010 は従来の 2000 年度版の 13 種類から 11 種類になったが、基本的な条件はあまり変わらない。

主たる変更点は:

(1) **DAF, DES, DEQ, DDU, DDP** の 5 種類の D グループが **DAT, DAP, DDP** の 3 種類になった。これらの条件は EU 域内などでは多用されるが、日中貿易取引では滅多に使われない。

(2) **FOB, CFR, CIF** での責任分岐点が Ship's Rail (本船の手すり・欄干) から On Board に変更になった。コンテナ船での取引が多い日中貿易では変更の影響はあまりない。長年にわたり、**FOB, CFR (C&F), CIF** の各条件で危険負担の分岐点として規定されていた「本船の手すり・欄干 (Ship's Rail)」の文言が削除され、物品の危険は「物品が本船の船上に置かれた (On board)」時に売主から買主に移転するとしている。

#### Incoterms 2010 と日中貿易の問題点

コンテナ輸送が主流を占める日中貿易では、これまでの商習慣により、コンテナ輸送による契約条件でも **FOB, CFR (C&F), CIF** を使用しているケースが多いのが実情。ところがインコタームズは、本船上に置かれる前に船社・運送人に物品が引渡される場合、例えばコンテナ・ターミナルで船社・運送人に引渡されるコンテナに入っている物品の場合は、それぞれ **FCA, CPT, CIP** を使用するべきとしている。

WTO 加盟を果たしたとはいえ、中国の貿易業界の貿易実務理解度は極めて低い。**CIF Shanghai** 契約条件で買った場合、コンテナが海に落ちたりしたら全て売主が責任を持つべきと信じている業者がほとんどである。

こうした貿易相手と取引をするには、輸入者側指定の船社コンテナヤードに貨物を引き渡した時点で売主の責任が終わる契約条件である **FCA** を選択するのも一法であろう。