2016年7月25日

□ 古いインコタームズで契約しているが、支障はあるのか？

（質問）実は当社の契約書印刷書式を精査したら、いまだに「この契約は Incoterms 2000 により解釈する」との文言が入っていました。直ちに書式を改めて「Incoterms 2010 により解釈する」と改めることにしました。ただ、既に契約済みの契約でかなり長期にわたって有効なものがあり、果たしてそれらの契約書をすべて改定する必要があるのかどうか迷っています。ご意見をお聞かせください。

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が、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て双方が合意す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。

貴社での契約書式改訂以降は、新しい契約は新書式に変わるでしょうが、既に続いている契約は Incoterms 2000 のままでも実質的には何の障害もないと思います。あえて改定する必要もないでしょう。

☆☆

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 種類になりました。しかし、基本的な条件はあまり変わりありません。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 種類になったこと。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ていません。

（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（本船上渡し）に変更になったこと。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ありません。

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。いわばコンテナ輸送が一般化したために陳腐化していた Ship' s Rail 条件が合理的になったわけです。

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。この点に関して、国際商工会議所はコンテナ輸送の場合は、**FOB、CFR（C&F）、CIF** の代わりに **FCA、CPT、CIP** を使用するべきとしています。特に **FCA** の場合、船社が課徴する輸出港での **THC**(ターミナルハンドリングチャージ)**（注）** が買手側の負担であることが明確になります。しかしながら、たとえ FCA 契約にしても契約書の文言に「THC の負担者は買手である」と明記しておくことがトラブルを防ぐこととなるでしょう。

WTO 加盟を果たしたとはいえ、中国貿易業界の貿易実務理解度は極めて低く、**CIF Shanghai** 契約条件で中国側が輸入した場合、コンテナが海に落ちたりしても上海に着くまでは全て外国の売主が責任を持つべきと信じている輸入業者がほとんどです。

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しょう。しかし、輸入者側がなかなか船社・船名を指定してこないと、いつまでたっても輸出できない等の不都合が生じます。その点、CIF や CFR 契約なら輸出者側の選択で船積みできる利点もあり、相手側の実態をよく考慮しての売買条件選定が大切です。

（注）THC（Terminal Handling Charge）

ターミナル・ハンドリング・チャージ

コンテナヤードで発生する物流コストの用語。

積出港と揚地港の両方で発生するコンテナターミナルでの取扱費用の一部を船会社が荷主に課徴する料金のこと。海上運賃の一部ではあるが、日本の輸入通関では日本の港で輸入者が支払った THC は関税徴収対象にならない。