

## 2015年 AIBA 認定貿易アドバイザー試験サンプル問題 「貿易実務」

### 第1問. (国際物品売買条約)

「国際物品売買条約に関する国際連合条約（ウィーン売買条約）」に関する次の問題について、それぞれの解答を一つ選び、その番号を解答用紙に記入しなさい。

問1. ウィーン売買条約にのっとりて売買契約を結ぶことについて、次の(1)～(4)のうち、誤っているものを選びなさい。

(1) ウィーン売買条約には、日本の重要な貿易相手国が多く加盟しており、売買取引のルールに関して、取引相手と共通の考え方を持つことができる。

(2) 取引の都度、法律家の助けを得ないで業務を進めることが多い中小企業にとって、あらかじめ理解している、あるいは理解することができるウィーン売買条約は、取引のルールとして有益である。

(3) ウィーン売買条約は、日本の法律の一部となっており、売買契約の都度、契約書にウィーン売買条約に準拠することを明示する必要がない。

(4) 海外取引に際して、取引相手国がウィーン売買条約に加盟していること、および取引相手の企業が条約加盟国に本社を持つ企業であることを確認する必要がある。

問2. ウィーン売買条約における売主の義務について、次の(1)～(4)のうち、誤っているものを選びなさい。

(1) 売主は、契約に定める物品を、特定の場所において買主の処分に委ね、あるいは運送人に引渡さなければならない。

(2) 売主は、契約に定める取引条件にのっとりて、物品に関する一定の書類を一定の時期、場所、方式により引き渡さなければならない。一定の時期より前に貨物を引き渡した場合に、買主に不合理な費用を生じさせた場合、買主の損害賠償請求の対象になり得る。

(3) 売主は、契約に定める物品の所有権を、物品の代金と引き換えに移転させなければならない。

(4) 売主が引き渡す物品は、契約に定める数量、品質、種類に適合し、契約に定める包装を施されたものでなければならない。物品は、第三者の権利の対象となっていない物品でなければならない。

正解

問1：(4)、問2：(3)

## 第2問. (インコタームズ)

インコタームズ 2010 に関する次の問題について、それぞれの解答を一つ選び、その番号を解答用紙に記入しなさい。

問1. インコタームズ 2010 の EXW 規則を利用して取引する場合、次の (1) ~ (4) のうち、誤っているものを選びなさい。

(1) 売主は、売主の施設またはその他の指定場所において物品を買主に提供する義務を負う。売主は、フォークリフトその他の運搬器具を利用して、受取りのための車両に物品を積み込むことによって買主を助ける。

(2) 売主は、売主自身の国における指定引渡し場所において、物品を買主に提供する義務を負う。しかし売主は買主が用意した受取りのための車両に物品を積み込む義務はない。

(3) 売主が、受取のための車両に物品を積み込み、かつその作業の間の危険を負担することになっている場合には、必要な条件を追加する必要がある。

(4) この取引条件は、どんな輸送手段を利用して運送する場合にも使用することができるし、複数の輸送手段を利用する場合にも使用できる。国内取引に利用することも十分に可能である。

問2. 通関手続きに関するインコタームズ 2010 の規則 (ルール) について、次の (1) ~ (4) のうち、誤っているものを選びなさい。

(1) FOB ルールを使用する場合、売主は、適用できる場合には、自己の危険と費用により、物品の輸出に必要な輸出許可その他の公式の認可を取得し、かつ、一切の通関手続きを遂行しなければならない。

(2) CIP ルールを使用する場合、売主は、適用できる場合には、自己の危険と費用により、物品の輸出のため、および、引渡しに先立っていずれかの国を通過して物品を輸送するために必要な輸出許可その他の公式の認可を取得し、かつ、一切の通関手続きを遂行しなければならない。

(3) DAP ルールを使用する場合、売主は、適用できる場合には、自己の危険と費用により、物品の輸出のため、いずれかの国を通過して物品を輸送するため、および、物品の輸入のために必要な輸出ならびに輸入許可その他の公式の認可を取得し、かつ、一切の通関手続きを遂行しなければならない。

(4) EXW ルールを使用する場合、売主は、適用できる場合には、買主の依頼、危険および費用により、物品の輸出に必要な輸出許可その他の公式の認可を取得するにあたり、買主に助力を与えなければならない。

正解

問1 : (1)、問2 : (3)

### 第3問. (製造物責任)

製造物責任に関する次の問題について、それぞれの解答を一つ選び、その番号を解答用紙に記入しなさい。

問1. 製造物の欠陥が理由で事故が発生した場合、製造物責任法に規定する製造物責任を負わないのは誰か、次の(1)～(4)のうち、正しいものを選びなさい。

- (1) 製品完成品の製造者
- (2) 製品設計に関与している部品製造者
- (3) 製品の輸入者
- (4) 製品の販売者

問2. 輸出した製品について、外国で製造物責任に関連する事故が発生した場合、海外製造物責任保険(海外PL保険)でてん補される損害はどれか、次の(1)～(4)のうち、正しいものを選びなさい。

- (1) 法律上被害者に支払うべき損害賠償金
- (2) 被保険者の従業員が業務中に被った身体障害に対する損害賠償金
- (3) 契約により被保険者によって引き受けられた損害賠償責任
- (4) 懲罰的損害賠償金

正解

問1 : (4)、問2 : (1)

### 第4問. (輸出定期船)

M 商事では、バンコクの客先 S 社向けに横浜 CY より CIP バンコク CY でコンテナを利用した冷延鋼 12MT の輸出を計画しています。決済は Clean on board B/L を要求する L/C 条件(発行済み)。貨物はコイル状で、各コイルは Skid 梱包され、梱包後の貨物の大きさは高さ 1 メートル、幅・奥行ともに 90 センチメートル、梱包後の 1 コイルあたりの重さは 1MT です。国内における M 商事のメーカーからの買い条件はメーカーが貨物をコンテナに積み込みした後の工場渡しです。M 商事では、工場から横浜 CY 搬入までは FOB 保険を手配しています。なお、メーカーによるコンテナへの貨物の積み込み、固縛(Lashing)および Skid 梱包は海上輸送に耐えられるものとします。

以下の設問は各々の設問が独立しており、問題相互の関連性はありません。

問1. 船社から M 商事に発行される B/L についての設問です。誤っているものを 1 つ選びなさい。

(1) 発行された B/L は Received B/L フォームであるが、当該コンテナの On board Date および船社側の確認の署名がされていたので、この B/L は銀行買取上 On board B/L として認識される。

(2) B/L には、Shipper's Load and Contain との不知文言リマークが記載されるが、銀行買取上は Foul B/L として取り扱われる。

(3) この契約上で要求される B/L は、Freight Prepaid と記載されている Clean Board B/L である。

(4) 発行された B/L の Consignee 欄は L/C の指定により To order とのみ記載されている。これは To order of the shipper の意味と解釈される。

問 2. 輸出船積み全般に関する問いです。誤っているものを 1 つ選びなさい。

(1) M 商事からの委託を受け、M 商事の代理人として主として船社との間で貨物および書類の受け渡しを行う者のことを海貨業者と言ひ、一般的に通関業や倉庫業も担う企業が多い。

(2) S 社から受け取った L/C には、B/L 上の Notify Party として S 社に加えて、中国の A 社も記載するようにとの指定があったが、通知先は貨物の仕向国に居住する者だけに限定されている。

(3) M 商事が船積みや B/L 原本の作成に関する様々な情報を船社などの船積み現場に携わる関係者に正確に知らせるために作成される書類を Shipping Instruction と呼んでいる。

(4) 本船の出航後、M 商事が S 社に積載本船名、船積み日、本船到着予定日など船積みの概要を連絡することを Shipping Advice と呼んでおり、S 社はこの連絡を受けて、荷受の準備を遅滞なく行うことができる。

正解

問 1 : (2)、問 2 : (2)

## 第 5 問. (輸入不定期船)

S 商事では、神戸の N 製油向けに 5 万トンの搾油用大豆 (数量は上下 5% が買い手側に裁量あり) を CIF 条件で売り契約を締結し、米国ニューオリンズ港 (NOLA) の 1 安全バースから 1 航海の満船でパナマ運河経由神戸港の 1 安全バースに輸入する。そのため当該貨物の輸送船を Voyage Charter (1 トン当たりの運賃で本船を用船) することとした。船積み時期は契約から 2 ヶ月後を予定。売主からの買い契約の建値は FOB NOLA。

積み地岸壁での許容できる船舶の大きさは、最大喫水 12 メートル夏季淡水、全長 240 メートル。貨物は潤沢に用意されており貨物の供給に不安はない。貨物の本船への積み込みは貨物の売り手が自らの危険と費用で行う。

一方、揚げ地岸壁での許容最大船舶は、最大喫水 11.9 メートル夏季海水、全長 230 メー

トル。揚げ荷は N 製油の危険と費用で行う。揚げ港での荷役スピードは 1 好天荷役日 (Weather Working Day=WWD) 当たり 5,000MT の条件で N 製油と契約している。揚げ港では日曜日、祝日 (Sunday Holiday=SH) の荷役は行われない。

荷役設備は積港、揚港ともに港側の荷役設備で荷役ができる。貨物海上保険は ICC (B) 条件で手配することで合意しているが、N 製油は老齢船割増しなどの追加割増し保険料は負担しない。用船契約書には、ヒマラヤクローズ、ヨークアントワーブクローズ、ニュージェイソンクローズ、双方過失衝突約款などが適用されている。

問 1. S 商事が船社と交渉するに際しての最適な運賃建値を選びなさい。

- (1) FI
- (2) BERTH TERM
- (3) FO
- (4) FIO

問 2. 船社との交渉に際しての最適な揚げ荷役条件を選びなさい。

- (1) BERTH TERM
- (2) CQD (Customary Quick Dispatch)
- (3) 5,000MT WWDSHEX (日曜祝日を除く好天荷役日)
- (4) 5,000MT WWDSHINC (日曜祝日を含む好天荷役日)

正解

問 1 : (4)、問 2 : (3)

## 第 6 問. (B/L、その他)

問 1. 船荷証券 (B/L)、海上運送状 (Sea Waybill)、航空運送状 (Air Waybill) サレンダー B/L などに関する設問です。誤っているものを 1 つ選択しなさい。

(1) B/L は、運送人が貨物を引き受けたことを証する受領証、運送人と荷主間の運送契約書、運送人への貨物の引渡し請求ができる貨物引換証たる権利証券、裏書譲渡ができる流通証券の基本的性質を有している。

(2) 海上運送状は権利証券 (Document of Title) ではなく、また流通性もない。B/L のように担保力も持たないので、L/C 決済には認められていない書類である。

(3) 航空貨物運送状 (Air Waybill) は権利証券ではなく、流通性もないという特徴に加え、航空運送状のフォームが国際航空運送協会 (IATA) によって統一されているという特徴も持つ。

(4) サレンダー B/L とは、積み地において B/L 全通を船社に差し入れた後に船社からサレンダーと記載された B/L のことを言い、積地出港から揚げ地到着までの期間が短い航海の場合など、船荷証券が到着する前に本船が到着してしまう場合の荷受手続きを簡便

化するために実務的に発行されているものであるが、法的裏付けがないものと理解されている。

問2. 航空貨物の輸送手配実務に関わる問いです。次の内正しいものを1つ選択しなさい。

(1) 航空運賃は、航空輸送を行う各航空会社が策定し、国際航空運送協会（IATA）が認可した運賃表（Tariff）が基本運賃として採用されている。

(2) 航空運賃の算出は、容積重量を  $6,000\text{cm}^3 = 1\text{kg}$  として換算し（端数は  $0.5\text{kg}$  単位で切り上げ）、容積重量が実重量を上回る時は容積重量で運賃を計算する。

(3) 航空貨物輸送には、専ら貨物専用機が利用され、旅客機のスペースは利用されない。

(4) 荷主用 Air Waybill は、通常3通発行されるが、荷受人の貨物引渡しの際には、少なくとも1通の原本の提示がなければ貨物は荷受人に引き渡されない。

正解

問1 : (2)、問2 : (2)

## 第7問. (貿易代金決済)

貿易代金決済に関する次の設問について、各問から解答を一つずつ選び、その番号を解答用紙に記入しなさい。

問1. 荷為替手形の説明について、誤っているものはどれですか、次のうちから一つ選び、解答用紙に記入しなさい。

(1) 国際取引の決済手段のうち、為替手形（英文の為替手形 ; Bill of Exchange）は、振出人が、支払人に宛てて、振出人が指定した「指図人」または「受取人」に、一定の金額の支払いを委託するので、代金支払いの機能があるといえる。

(2) 荷為替手形は、輸出入などの輸送貨物の明細書兼代金の請求書である商業送り状（Invoice）や輸送貨物の積載を証明する船荷証券（Bill of Lading）などの船積書類を添付され、手形支払いを担保している。

(3) 輸出入取引の裏付けのある船積書類が添付されている荷為替手形は、流通のため譲渡裏書（Endorsement）され、銀行買取や支払猶予などの金融の便宜を受けることができる。

(4) 為替手形の法律適用は、振り出し、引き受け、支払いのそれぞれの手形行為が行われた国の法律の適用を受ける行為地法主義が採用されている。

問2. 決済方法(種類)の売買当事者間のリスクについて、誤っているものはどれですか。次のうちから一つ選び、解答用紙に記入しなさい。

(1) 貨物受領後30日以内の銀行送金による決済は、後払い送金となるので、売主に

代金回収リスクがある。

- (2) 信用状無し D/P 一覽払い手形による決済は、船積書類は「手形支払い渡し」条件となるので、リスクは、売主・買主相互の中間の位置あると言える。
- (3) 信用状無し D/A 一覽後60日払い手形による決済は、船積書類は「手形引受け渡し」条件となるので、売り主には、60日間の支払猶予メリットがあることになる。
- (4) 決済は一流銀行発行の一覽払荷為替信用状による場合には、銀行信用が介在するので、売主・買主双方のリスクは軽減される。

問3. 信用状取引におけるディスクレの処理、影響について、誤っているものはどれですか、次のうちから一つ選び、解答用紙に記入しなさい。

- (1) 軽微なディスクレの場合、買取銀行と依頼人との特約である L/G (損害賠償保証状) 付き買取りにより、信用状発行銀行のアンペイドに対抗できる。
- (2) ディスクレ応諾の可否および決済の可否、条件等について輸出者・輸入者の当事者間で交渉がまとまらない場合は、船積書類の引取りは拒絶され、為替手形は決済されないことになる。
- (3) 輸入企業は、信用状発行後、経営不振に陥った場合、些細なディスクレを口実に決済を拒絶することや、実際は貨物引取り方針であっても、支払金額等の交渉を有利にするため、ディスクレを利用することがある。
- (4) 貿易クレームの処理方法として、代金の値引き、貨物の差し替え・積戻しや転売を余儀なくされることがある。

問4. 国際取引決済の電子化について、誤っているものはどれですか、次のうちから一つ選び、解答用紙に記入しなさい。

- (1) 船荷証券のペーパーレス化 (Dematerialization) から始まったヨーロッパ発の“Bolero” は、システムに参加する場合、ボレロの規約に同意しなければならず、多額の費用も所要なので、広く普及しているとは言えない。
- (2) SWIFT の TSU (Trade Service Utility) は、銀行間取引であるが、BPO(Bank Payment Obligation)といういわば電子信用状に似た銀行信用を介在させ、送金取引へシフトした顧客を再び書類ベースの信用状取引へ引戻す方法として考案されたものである。
- (3) SWIFT=TSU を通じて BPO(Bank Payment Obligation)を発信した銀行は、システム上の自動マッチングによる支払義務を負い、決済の早期化および確実化、およびファイナンスの便宜を与えることが可能となる。
- (4) SWIFT=TSU を介した BPO の利用は、発注から決済に至る取引がコンピューター・システムにおける自動マッチングで済むので、大手量販店などのサプライ・チェーン・ファイナンスに利用が進んでいる。

正解

問1 : (1)、問2 : (3)、問3 : (1)、問4 : (2)