

C. I. F. 契約に関する一考察

韓 堅 放

はじめに

伝統的な C. I. F. 契約の解釈

船荷証券の機能

船荷証券の危機と海上運送状について

おわりに

はじめに

周知のように、C. I. F. 条件は英国を発祥地として商慣習から生まれたのである。伝統的な考え方によれば、C. I. F. 契約の最大の特徴は船積書類の核心となる船荷証券によって行われる物品の引渡しと為替手形によって行われる代金決済にある。ところが、今日の国際貿易取引の環境は、C. I. F. 条件が生成した 19 世紀後半当時の取引環境と比べて大きく変わった。目に見える変化を言えば、1960 年代後半に定期船会社はコンテナによるユニット・ロード・システムを導入してコンテナ・ターミナル、コンテナ船等による荷役・運送の機械化を実現し、これによって国際複合運送が発展したこと、1970 年にはジャンボ機による定期航空貨物輸送が実現したが、このような物流の変化に対応するため、主要国の税関ではコンピュータ・システムによる通関事務処理の自動化を実施した¹こと、などが挙げられる。

貿易取引環境の激変によって C. I. F. 契約にはどんな変化が生じたか、そして、それは伝統的な C. I. F. 契約にどんな影響を及ぼすか、などの問題を研究することが必要である。しかし、これらの問題を究明する前に、商慣習である C. I. F. 契約の基本理論を体系的に理解することも必要ではないか、と筆者は思う。そこで、本論文では、まず C. I. F. 契約の母国とも言える英国で伝統的な C. I. F. 契約はどのように解釈されているのか、そして船積書類の核心たる船荷証券はそもそもどんな機能をもつのかを体系的に

1 朝岡良平編『国際商務論の諸問題 - その理論と取引慣行』同文館、1998 年、はしがき 3 ページ。

また、1970 年頃から欧米諸国で開発を着手された EDI (電子データ交換) 技術が商業的に実施可能になるために、1987 に欧米の EDI 標準が国連により統一化され、「行政、商業、運輸のための電子データ交換に関する国連規則集 (UN/EDIFACT) という国際標準が制定され、国連国際商取引委員会は 1996 年 12 月の総会において「電子商取引に関するモデル法」を採択した。このように、これまでになく質的な変革と言える電子商取引へ移行するために、技術と法の両面から準備が着々と進められており、2020 年代には UN/EDIFACT 標準に基づく本格的な国際電子商取引が出現するだろう (同書、はしがき 3-4 ページを筆者が要約)。

考察したうえ、近年船荷証券の危機のため代替手段として登場した海上運送状について述べる。これにより上記の問題を解き明かすこととしたい。

伝統的な C. I. F. 契約の解釈

1. C. I. F. の定義と基本的特徴

C. I. F. は “cost, insurance and freight (運賃・保険料込条件)” の略称であるが、20 世紀において最も重要な海外貿易 (over sea trade) の手段となつて、商慣習から発展した最も代表的な条件であり、³ 売主と買主間の負担を均衡化している点で最も優れた契約であるといわれる。その定義は古くは 1872 年の Ireland v. Livingston 事件の判例において Blackburn 判事によって明示された。彼は次の有名な言葉を述べた。「船積書類を受取つて引受けることによって支払いをする原価、運賃、保険料を含む価格の条件は非常に通例のものであり、実務で完全によく理解されている。送り状は合意された価格 (agreed price) (場合により実際の原価と手数料に保険料と運賃を加えることもある) を荷受人に請求し、⁴ 実際の引渡時に荷受人が船主に支払わなければならない運賃額⁵ に対して、荷受人に信用を提供するため作成される。その差額に関して、傭船契約書、船荷証券および保険証券を荷受人に引渡す際、荷受人が引受けをしなければならぬ為替手形 (ただし、船積み⁶ が契約に合致することを要件として) が荷受人宛に振り出される。本船が積荷とともに到着すれば、荷受人は約定の運賃額を支払わなければならない。もし貨物が海固有の危険のため引渡されなかったならば、荷受人は運賃を支払う必要はなく、保険証券に基づき物品相当額を回収する。もし引渡不履行 (no-delivery) が保険証券によって補填されない船長または海員の違法行為 (misconduct) によるときは、荷受人は船主⁷ に対して損害賠償を求めるといふ。

20 世紀に入ると、C. I. F. 条件に関する法理は、1911 年の Biddle Bros. v. E. Clemens Horst & Co. 事件⁸ においてもっとはっきり示された。事実概要は次の通りである。

太平洋岸から英国に積出された麦芽の売買契約で、買主は 112 lbs. につき英貨 90 シリングを支払うことを承諾し、「価格はロンドン、リバプールまたはハル港 C. I. F. 値段、決済は現金払い条件」という内容であったが、船積書類と引換えに支払いをすると

2 Sassoon and Merren, *C. I. F. and F. O. B. Contracts*, 3rd ed, Steevens & Sons, London, 1984, p. 1.

3 Schmitthoff, *Export Trade*, 9th ed, Steevens & Sons, London, 1990, p. 33.

4 小林晃『貿易売買研究セミナー』中央経済社、1994 年、26 ページ。

5 (1872) L. R. 5 H. L. 395 ; [1861-73] All E. R. Rep. 585.

6 Sassoon and Merren によれば、イギリスでは、C. I. F. 契約において、売主が運賃前払いの義務を負うか、または送り状面から運賃額を差し引く選択権をもつかという問題は、議論の対象となっていなかったという事情がある (中村弘『貿易契約の基礎』東洋経済新報社、1983 年、5 ページ、注 8)。

7 (1872) L. R. 5 H. L. 395, at p. 406.

8 [1911] 1 K. B. 214 ; [1911-13] All E. R. Rep. 93.

いうことを、明白に取り決めた用語表示がなかった。そこで、代金の支払いには船積書類の提供が必要であるのか、または麦芽が到着して買主がその貨物を検査する機会が与えられるまで、その支払を拒否することができるのか、そのどれであるかという二点が問題の焦点であった。

第一審で、Hamilton 判事は第1点の見地から、C. I. F. 契約で買主は代金の支払いを船積書類と引換えに行わなければならないと判示した。控訴院では、Kennedy, Vaughan, Williams, Farwell がこれに同意したにもかかわらず、多数決で一審判決が破棄された。ところが、貴族院では、Hamilton 判事と Kennedy 判事の意見が支持された。

Hamilton 判事はこの事件において C. I. F. 契約における責任を次のように定義している。「かかる条件を含む売買契約の下で売主はまず船積港において契約に記載された物品の船積みをする事、第二に、物品が契約に約定された仕向地で引渡される義務のもとに、運送契約を締結すること、第三に、貿易取引に通例の条件で買主のために有効な保険を付けること、第四に、Ireland v. Livingston 事件において Blackburn 判事が述べたような送り状あるいはそれと同様の様式で送り状を作成すること、最後に、これらの書類を買主に提供すること。それは、買主はいくらの運賃金額を支払うべきかを知ることができ、また物品が到着したらその引渡しを受けることができ、または、もし物品が海上運送中に滅失したならば、その損害に対して保険者から補填を受けることができるからである。この種の条件では、約定品の引渡しはそれが売買契約と一致している限り、船積港における本船への引渡しであることに両者が同意し、その契約を成立させる。従って、買主に対するこれら船積書類の提供は、買主の同意によってその引渡しを完了したものとみなされ、その提供に対して、買主はその代金を準備し、かつ進んで支払いを履行しなければならない⁹」という。

Blackburn 判事と Hamilton 判事によって展開された C. I. F. 契約の法理は、1920 年の Johnson v. Taylor Bros. 事件¹⁰において貴族院の Atkinson 判事により要約され、再確認されたが、それは C. I. F. 契約の現代的定義 (modern definition) として受け入れられている¹¹。

この事件において、Atkinson 判事は、C. I. F. 契約の本質を決定的にするために、過去においてこの種の契約の著名な係争事件、例えば、Ireland v. Livingston 事件、Biddell Bros. v. E. Clemens Horst & Co. 事件、C. Sharpe v. Nosawa & Co. 事件などの判例研究から帰納して、2つの重要な結論を言明した。

「ここに引用した諸判例は、明白に次のことを確定している。それは、物品の売主と

9 *Ibid.*, p. 220.

10 [1920] A. C. 144, at p. 155.

11 Sassoon and Merren, *op. cit.*, p. 9.

買主とが、これらの事件のような常例の C. I. F. 契約を締結する地位にあった場合には、その契約の売主は、それと反対の特約がないかぎり、その契約によって 5 つの事項を履行するよう義務付けられる。第 1 は、売買された物品の送り状を作成すること、第 2 は、その契約に記載されている物品を、船積港において船積みすること、第 3 は、この契約によって予期された仕向地で、物品が引渡されうよう運送契約を締結すること、第 4 は、その取引に常例の条件で、買主のために有効な保険契約を締結すること、第 5 は、これらの船積書類、すなわち送り状、船荷証券、保険証券を遅滞なく買主に発送しかつ提供することである。買主に対するこれらの書類の引渡しは、その物品を買主の危険下におくこととなり、かつまた、その代金支払いに対して売主に権利を付けることとなるので、それは買われた物品の象徴的引渡しである。もしも、この契約において、船積書類の提供に際し、指定された場所がなければ、これらの書類は、まず第 1 に買主の住所もしくは営業所で提供しなければならない¹²と述べた。ここから分かるように、英国における C. I. F. 契約に関する基本的な理論は、1910 年代にほぼ固まった¹³。

その後、1949 年の *Comptoir d'Achat v. Luis de Ridder* 事件¹⁴において Porter 判事はまた C. I. F. 契約の基本的特徴について述べた。「C. I. F. 契約に基づく売主の義務はよく知られており、一般には、売買される物品に関する船荷証券に、普通形式の保険証券と、本事件のように、通常、荷揚港で引渡前に買主が支払う運賃を差し引いた代金を示す送り状とを添付して提供することである。買主はこれらの書類の提供と引換えに代金を支払わなければならない。このような場合には、所有権は船積時もしくは提供時に移転するかもしれないが、危険は一般に船積時もしくは船積時点から移転する。しかし、占有は物品を表象する書類が代金と引換えに引渡されるときまで移転しない。その結果、買主は、書類を受取った後にも、船に対して運送契約違反に対し請求をし、保険業者に対して保険証券が補填する損失に対し求償することができる¹⁵」という。

このように、C. I. F. 契約の基礎理論は次のようにまとめることができよう。つまり、C. I. F. 契約においては、価格は目的地までの運賃と保険料を含むものとして合意され、売主は目的地までの運送契約をその取引に一般的な条件で締結し、同様に目的地までの保険契約を締結する。そして売主は船荷証券および保険証券を含む船積書類を買主に提供する。船積書類の引渡しによって契約の義務を果たすとされる。買主はこの船積書類と引換えに商品代金を（運賃着払いの場合は運賃を差し引いて）売主に支払わなければならない。これらの船積書類は、合意された海上危険による貨物の損害または運

12 *Ibid.*, p. 9.

13 柏木昇「国際的物産売買」遠藤浩、林良平、水本浩編『現代契約法大系（第 8 巻）国際取引契約（1）』有斐閣、1983 年、209 ページ。

14 [1949] A. C. 293, 309.

15 Schmitthoff, *op. cit.*, p. 33.

送契約上運送人の責任となるような損害について、この船積書類の譲渡を受けた買主に保険会社または運送人に対する請求権を与えるものでなければならない。

2. 書類売買の特徴

C. I. F. 契約は、ビジネスの見地では、船積書類の引渡しは物品の引渡しと等しいことから、物品そのものの売買ではなく、物品に関連する書類の売買であるといわれる。¹⁶

しかし、法律の見地では C. I. F. 契約の引渡しは英法上船積書類の引渡しによる象徴的な引渡し (symbolical delivery) あるいは擬制的引渡し (constructive delivery) である。そして、それは船積書類の引渡しによって履行される物品売買である。

象徴的な引渡しという C. I. F. 契約の下で、たとえ契約の目的物が船積後滅失し、仕向港に到着しなくても、契約と合致した船積書類を買主に提供さえすれば、売主は代金の支払いを受ける権利がある。しかし反対に、たとえ目的物が仕向港に無事に到着したとしても、売主が契約と合致した船積書類を提供することができなければ、買主はその提供を拒絶することにより目的物の引取りを拒絶することができる。船積書類の一つである船荷証券の譲渡は目的物の解釈的引渡しであるとされる。買主は、これを入手すれば、目的物を自由に処分することができる。

そもそも C. I. F. 契約は本質的には物品の売買契約であるか、または書類の売買契約であるかに関して、かつて英国の法曹界で意見が分かれた。

C. I. F. 契約は書類の売買と見なすことができるという見解を示した第一人者は、「Charterparties and Bills of Lading (傭船契約と船荷証券)」を書いた海商法の権威たる Scrutton 判事である。彼は 1915 年の *Arnhold Karberg & Co. v. Blythe, Green, Jourdain & Co.* 事件の第一審では次の有名な言葉を述べた。¹⁷

「私は次のような意見を強くもっている。C. I. F. 契約において生ずる多くの困難な問題を解決するカギは、C. I. F. 売買は物品の売買ではなく、物品に関する書類の売買であるという基本的区別を頭の中にしっかりと入れておくことである。それは、目的物の到着を条件とした契約ではなく、売買契約に合致する物品を積み込み、特約がなければ、仕向地までの通常の運送契約および航海中の貨物についての通常の保険契約を締結し、契約代金の支払いと引換えにこれらの書類を提供する契約である。買主は、運送契約の履行を要求する権利、または貨物に滅失もしくは損傷が生じたときは、保険契約に基づき損失の補償を請求する権利を有する。買主は書類を買うのであって物品を買うのではない¹⁸」という。

¹⁶ *Ibid.*, p. 34.

¹⁷ [1915] 2 K. B. 379.

¹⁸ *Ibid.*, at p. 388 (中村, 前掲書, 34 ページ)。

しかし、Scrutton 判事のこの意見は、同事件の控訴審判決では否認された。同判決において、Bankes, Warrington 両判事は「その契約は、より正しくは、書類の引渡しにより履行されるべき物品売買契約である（The contract is more correctly described as a contract for the sale of goods to be performed by the delivery of documents.）」と述べた。¹⁹

これら 2 種の見解に関して、McCardie 判事は、1919 年の Manbre Saccharine Co. v. Corn Products Co. 事件において、この意見の相違は、単に言葉上の相違にすぎないといっているが、彼によれば、売主の義務は、物品よりむしろ書類を引渡すことである。それによって、物理的な財産権よりも、むしろそのシンボルを移転することにあるということである。²⁰²¹

その後、Scrutton 自身は、1924 年の Malmberg v. H. J. Evans & Co. 事件で、「この売買が書類の売買であるか、物品の売買であるかは、おそらく言葉の問題（a question of words）にすぎないのであって論ずる必要はない。C. I. F. の特徴として挙げられることは、特約がなければ、売主が船積書類の提供をしてその提供と引換えに代金を受けることである」と述べた。²²²³²⁴

C. I. F. 契約の本質に関する論争を法的に收拾したのは、1920 年の Johnson v. Taylor Bros. 事件における Atkinson 判事の判示である。その要旨はすでに前項 1. に述べた通りである。²⁵

かように、C. I. F. 契約の本質は船積書類の引渡しにより履行される物品売買契約であって、すなわち売主は商品の引渡しのほかに、さらに単なる付随的義務としてではなく、契約に合致した船積書類の引渡しの義務を負うという、他の形式の物品売買契約には見られない特色をもつことである。この考えはもう決着して今日に至っても変わっていない。

次に、なぜ英国では C. I. F. 契約に船積書類の売買による象徴的な引渡しの性格をもたせる解釈をなしてきたのかをさらに掘り下げたい。

C. I. F. 条件は海上運送を伴う隔地者間の売買であるから、海上輸送中の物品としての効力を船積書類に直接与えようとするという発想はストレートの理由として容易に思われる。しかし、その背景にある理由について、柏木教授は、英国における C. I. F. の法理が、船積書類の直接引渡しによる転売とした連鎖売買（chain sales or string sale）および洋上売買（floating sale）を中心に解釈されたこと、²⁶ 英国では伝統的に契

19 [1916] 1 K. B. 495, at p. 510, 514 (Sassoon and Merren, *op. cit.*, p. 28).

20 [1919] 1 K. B. 198, at p. 203.

21 Sassoon and Merren, *op. cit.*, p. 28.

22 (1924) 30 Com. Cas. 107.

23 *Ibid.*, at p. 112.

24 Sassoon and Merren, *op. cit.*, p. 28.

25 [1920] A. C. 144, at p. 155.

26 柏木, 前掲論文, 221 ページ。

約条項を「条件 (conditions)」と「担保 (warranties)」に二分してその効果を決定するという考え方が採り入れられ、C. I. F. 契約の船積書類に関する要件が厳格に「条件」として解釈されてきたことが挙げている。²⁷

連鎖的取引とは、船積地での船積人 (shipper) である最初の売主から揚地での荷受人たる最終の買主間に数人から数十人のトレーダーまたはディーラーとよばれる専門商社が買主・売主として介入する取引である。²⁸ 柏木教授の説明によれば、このような取引は当然のことながら相場商品に限られ、その中でも均質で製造業者あるいは個々の生産者による品質のばらつきの少ない商品に限られる。すなわち、原油、ココア原料、穀物、飼料、油脂、砂糖などの取引の一部に見られる。このような投機的取引が高じると、トレーダーは商品の船積後まで買主を決めず、いわゆる買持ち (ロング) の状態にしておき、ぎりぎりの時点で買主を特定して売却処分するといういわゆる洋上売買が行われる。しかし、この洋上売買は、相場の下落時には他のトレーダーあるいは最終需要家に足もとを見られ、買い叩かれる危険があるため、売主市場で買主が何時でも見つかるという状態以外ではあまり行われない。この連鎖的取引は F. O. B. でも C. I. F. でも可能であるが、原油取引では F. O. B. 契約が一般的であり、穀物、飼料、砂糖、ココアでは C. I. F. 契約が通常である。洋上売買では海上運送契約と海上保険の付保が先行するので、必然的に C. I. F. 契約となるという。²⁹

英国の C. I. F. 契約に関する理論がその生成期から現在に至るまで、もっぱらこれらの連鎖的取引と洋上売買を中心に形成されたのである。

前述の Blackburn 判事の有名な言葉は、C. I. F. 契約の定義に関する権威として後世に残ったが、同じ判決の中で Martin 判事は売買契約量の一部の船積が許されるかという問題について「契約数量全量を一船に積むほうが、買主がこれを洋上貨物 (cargo afloat) として売却するのに便宜であるから買主たる商人は一船積を希望するのが当然であろう」と述べた。³⁰ それは少数意思ではあるが、当時、砂糖について洋上売買が盛んであったことがうかがえる。また、Kennedy 判事の意見が貴族院で採択されたことも前項 1. に述べた通りであるが、彼は「海上売買では、船荷証券が物品を表象し、この船荷証券の引渡しによって象徴的引渡しとなされ、売主は船積後合理的に速やかに船積書類を買主に送付しなければならない」とした先例を引用後、その理由を次のように明示している。「C. I. F. 契約においては船荷証券と他の付属書類が事前に郵送されるので、商品自体が到着する何日も何週間も前に、あるいは遠隔地からの船積みにあつては何ヶ月も前に、商品を有利に処分する絶対的な権利と地位とを取得する。これが、輸入

27 同論文、223 ページ。

28 岩崎一生「輸出禁止と国際売買契約」『国際商事法務』第9巻、1981年、541ページ。

29 柏木、前掲論文、206-207 ページ。

30 [1861-73] All E. R. Rep. 585, note 11, at p. 594.

商品の買主が C. I. F. 契約によって得る本質的かつ独特の利点なのである³¹」という。

その後、Japanese beans の C. I. F. ロンドン条件での売買契約に関する 1917 年の C. Sharpe & Co. Limited v. Nosawa & Co. 事件³²においては、損害賠償時期との関連で C. I. F. 売主の義務の履行時期を船積書類が買主に到着すべかりし時であることが判示された。この判決の中で Atkin 判事は C. I. F. 契約の特徴についての Kennedy 判事の意見を引用したうえ、「もし契約が履行されていれば船積書類が到着した時に彼（買主）は貨物に対するコントロールを取得したはずである。もし彼が何週間か何ヶ月か先の貨物の到着を待たねばならないとしたら、彼はその間市場の価格変動のリスクにさらされることになり、これは当事者の計算外のことであり、不合理なことである³³」と述べた³⁴。この説明は当時の英国のトレーダー間の C. I. F. 売買が船積書類をもって貨物の代わりとする現実売買が原則だったのではないかと思わせる。

こうして連鎖的取引においては、売主が有効な船積書類を直接に買主に提供して支払いを求めるのであり、その買主が船荷証券を裏書することによって書類は転々と後続者に譲渡され、最終的な荷受人に至るまで、書類売買の特徴が見出されるのである。

現代の連鎖的取引においては船荷証券が転売の絶対要件ではなく、船荷証券の引渡しを要せず電話だけでも商品を転売し、市場の価格変動のリスクをヘッジすることができる³⁵。ところが、現在になっても英国の学者はなお C. I. F. 契約で連鎖売買や洋上売買は船積書類の直接引渡しによる転売を前提とした考え方を取り入れている。Treitel は「この契約の本質的特徴は、売主が契約に合致する物品を船積みし、または洋上で買付け (bought afloat), 買主に適切な船積書類を提供することによって、売主自身の取引を履行することにある³⁶」と述べている。また、Sassoon and Merren によれば、「この契約形式の下では、売主は契約に明示された時期に、もしくは契約に明白な定めがない場合には然るべき時期までに契約に指定された仕向地向けの船舶に約定の物品を船積みし、またはすでに洋上にある物品に関する船積書類を購入し、物品が買主向けと定められた後、できるだけ早く船積書類、すなわち買主が支払うべき合計額を示している送り状とともに物品運送に関する船荷証券、物品の然るべき価額を付保する保険証券を買主に引渡すことによって、売主の義務を履行する³⁷」と述べている。

以上から、英国においては C. I. F. 契約の理論が船積書類の直接引渡しによる転売を前提とした連鎖的取引および洋上売買を中心に解釈されてきたことが理解できるである

31 [1911-13] All E. R. Rep. 93, note 15, at p. 98.

32 [1917] 2 K. B. 814.

33 *Ibid.*, note 10, at p. 820.

34 柏木, 前掲論文, 213 ページ。

35 同論文, 213 ページ。

36 Benjamin, *Sale of Goods*, 4th ed, Sweet & Maxwell, London, 1992, p. 1021.

37 Sassoon and Merren, *op. cit.*, p. 3.

う。

次に、英国で船積書類に関する要件は厳格に「条件 (conditions)」と解釈されてきた英国の伝統的な司法実務を見てみよう。

英国法においては、契約の条項は一般的に条件 (conditions) と担保 (warranty) とに分類されている。条件は契約の根幹にかかわる最も重要な条項であり、条件違反の場合には、被害当事者は損害賠償を請求しうるのみならず、契約解除権をも与えられる。一方、担保は、契約の根幹にかかわるほど重要ではない条項であり、担保違反の場合には、損害賠償請求権を発生させ、相手方に契約解除権を与えないとされている。³⁸ 特定の条項が条件であるか担保であるかは、契約当事者が問題の条項の重要性に関してなす陳述か、または、契約全体の一般的趣旨からその決定は当事者自身の意思に言及することによりなされる。しかし、これは、みせかけのドグマであり、真実は、当該事件の具体的な諸事情を考慮して、条項違反が解除を認めるに十分な重要性を有するかどうかを決定するのは裁判所であるということである。³⁹

19世紀の間に、条件と担保との分類が特異な発展を遂げ、本来の趣旨から逸脱する場合が生じるようになった。Ansonによれば、C. I. F. 物品売買契約の下で、物品が契約に約定される船積期限内に船積みされなければならないことは条件である。もし物品が約定された船積期間より一日でも遅れたりまたは早かったりするならば、買主はその違反から何らの損失をも受けないにもかかわらず、買主に契約を解除して物品を拒絶する権利を与えられるという。⁴⁰ また、1933年の Arcos Ltd. v. Ronaasen 事件においては、1/2 インチの樽板を給付することを約束した売主が、9/16 インチの板を給付した場合、買主は、その板が自己の意図した利用目的に完全に叶うにもかかわらず、動産売買における銘柄指定条項の条件約款性を根拠に、受領を拒否することができる、とされた。⁴¹ このように、条件違反であれば、契約において有する重要性に関係なく、たとえその違反が些細なものであっても、相手方に契約解除権を与えるとされている。⁴²

かかる機械的な適用が法の確実性ないし計算可能性を増進させることは違いないが、反面、それはしばしば違反を犯した当事者に苛酷な結果をもたらす。近年裁判所は伝統的な「条件」と「担保」の厳格な二分法の適用を制限し、特に条件的な条項から生ずる契約の解除権 (the right of termination) を縮小するため、条件と担保のどちらにも入らない「中間条項」 (intermediate terms) を新たに創り出した。かかる中間的条項は、違反によって生じる結果の重大さで効果を区別する。中間的条項の違反は必然的に被害当

38 G. H. Treitel, *The Law of Contract*, Sweet & Maxwell, London, 1995, pp. 703-705.

39 砂田卓士・新井正男編『英米法原理』青林書院、1985年、143ページ。

40 A. G. Guest, *Anson's Law of Contract*, 26th ed., Clarendon Press, Oxford, 1986, p. 120.

41 [1933] A. C. 470.

42 望月礼二郎『英米法』(現代法律学全集55)、青林書院、1997年、459ページ。

事者に解除権を与えるのではなく、それが実質的不履行の要件を充たす場合にのみ解除権を生ぜしめるのである。⁴³

物品売買契約における中間的条項に関する重要な判例は1976年の *Cehave v. Bremer Handelsgesellschaft m. b. H. (The Hansa Nord)* 事件⁴⁴に関するものである。これは、些細な商品そのものの瑕疵でも買主の拒絶権発生という厳格な法理を緩和したものである。このように中間的条項が最近でも認められている一方、制定法や判例が確立している場合には、裁判所が条件約款ないし担保約款の区別を機械的に適用せざるを得ない場合もある。⁴⁵ 1981年の *Bunge Corp. v. Tradax Export S. A.* 事件⁴⁶の貴族院判決は商事関係の安定性を重視する見地から、先例を踏襲して、比較的些細な違反につき条件条項の違反を理由とする解除を認めているのである。⁴⁷

船荷証券（bill of lading）の機能

前述したように、C. I. F. 契約は船積書類の提供により履行されるという特異性を持つ取引である。通常特約がない限り、売主が買主に提供しなければならない船積書類は原則として船荷証券、海上保険証券および送り状の三つからなる。そのうち中核をなすものが船荷証券であるから、本節では船荷証券を中心に考察したい。

船荷証券の制度は、海上運送中の物品を簡便かつ迅速に譲渡・質入し金融の便を得るため案出されたものである。海上運送、とりわけ国際間にわたる貿易運送にあっては物品の場所的・空間的な移動の距離と時間が長く、貿易取引の買主は売主と海上運送人との間で締結される運送契約に参加しえず、あらかじめ商品を確認する機会もない。船荷証券はこのように場所的・空間的な障碍を克服し、遠隔地にある買主が貿易取引契約⁴⁸どりの商品を実際に入手できるように確立されたのである。

船荷証券の起源は、11世紀中頃に地中海貿易に使われ始めた船舶帳簿に遡らなければならない。⁴⁹ 当時、荷主は、運送品を船主たる海上運送人に引渡したことの証明を、船舶に同乗する船舶書記にもとめ、船舶書記は運送条項を記載する船舶帳簿に基づいてその者の積荷に関する部分の謄本を交付した。船舶書記は公証人のような第三者たる地位を有していたから、運送契約当事者の作成するものではないが、積荷に関する証明に役

43 同書、460ページ。

44 [1976] Q. B. 44, 60.

45 望月、前掲書、460ページ。

46 [1981] 1 W. L. R. 711, 724.

47 望月、前掲書、460ページ。

48 今井薫・岩崎憲次・栗田和彦・坂口光男・佐藤幸夫・重田晴生『保険・海商法』現代商法、三省堂、1992年、394ページ。

49 西島弥太郎『船荷証券論』弘文堂書房、1936年、1ページ。

立つものとして船荷証券の起源をこれにもとめるのが一般的見解とされている。⁵⁰

船荷証券が象徴的な引渡しを表象する有価証券性を帯び、証券の引渡しは積荷の引渡しと同様の効力を持ち、証券が直接積荷を代表するようになったのは、17世紀の中頃であると言われる。

英国の Scrutton によると、英国での最古の船荷証券は、1538年のトマス号の積荷に関するものであるという。⁵¹そして、船荷証券の権利証券 (documents of title) としての性格は、18世紀の終わりに初めて裁判所によって認められた。⁵²

このように、船荷証券は商慣習によって創り出されたものであるが、以下の三つの機能を備えている。⁵³

船荷証券は運送契約の証拠である。(It is evidence of the terms of a contract of affreightment.)

船荷証券は物品の船積みを証明する証拠である。(It is evidence of the shipment of the goods.)

船荷証券はその所持人が物品の所有を請求する権利を有する証拠である。すなわち、それは権原証券である。(It is evidence that its holder has the right to claim possession of the goods it represents and that he might, in certain circumstances, have the property therein, that is, it is a document of title.)

それでは、これらの機能をさらに考察していこう。

1. 受取証 (receipt) としての船荷証券

受取証としての機能は船荷証券の原始的 (original) 機能である。つまり運送人またはその代理人が署名し、物品が本船に引渡され受領された旨の内容を記載した物品の受領証である。運送人と荷主の間の争いは船積みされた物品の数量不足または運送期間にある損傷をめぐるものが最も多かった⁵⁴ので、船荷証券における物品の外観に関する記述が非常に重要だとされる。そのために、船荷証券の冒頭に “ shipped in apparent good order and condition ” 旨が明記されている。現在、受取証は、それに含まれる記述の真实性を示す一応の証拠とみなされ (Now a receipt is a prima facie evidence of the truth of the statement which it contains.),⁵⁵ 船積港で何がどれだけどのような状態で船積みされたかを

50 藤崎道好『海商法概論』成山堂書店、1975年、95ページ。

51 T. E. Scrutton, *Charterparties and Bill of Lading*, 19th ed., London, Sweet and Maxwell, 1984, p. 2.

52 *Lickbarrow v. Mason* (1974) 5. T. R. 683.

ついでに、裏書の慣習は18世紀頃とみられ、為替手形の裏書により船荷証券の裏書も始まった (矢野剛『船荷証券の研究』文雅堂、1921年、11-12ページ)。

53 N. J. Gaskell, C. Debattista and R. J. Swatton, *Chorley and Giles' Shipping Law*, 8th ed., Pitman Publishing, 1987, p. 178.

54 *Ibid.*, p. 240.

55 *Ibid.*, p. 240.

示す。運送人側は、航海には避けられない天災や海固有の危険あるいは物品固有の欠陥などを理由に免責条項を船荷証券に盛り込んだにもかかわらず、運送人は運送契約上の仕向港で物品を引渡すにあたって、証券面に記載されたとおりの物品を引渡す義務を負う。もし物品の数量が減ったり状態に変化が起きたりすることがあれば、それは運送人が本来負うべき責任である。

次に、英国で船荷証券の記述に関する紛争が起こったときにどのように処理されているのかを見てみよう。

（1）数量に関する記述

前述したように、船荷証券において一定の数量の物品が船積みされた旨の記載があれば、事実上その数量が船積みされたことを証明する一応の証拠（*prima facie evidence*）となる。一応の証拠とは、相手方が反証を挙げて覆さないかぎり、ある事実の証明のために一応十分であるとされる証拠である。⁵⁶ 船長が運送品を実際に受取った場合に限って、船長は受取証により船主を拘束する権利を有する。この原則は 1851 年の *Grant v. Norway* 事件⁵⁷においては確立されたものであると言われる。事実の概要は次の通りである。

船長は船荷証券に署名し、12 梱（*bales*）の絹が良好な状態で船積みされたことを示した。実際にはその物品が船積みされなかった。船荷証券上の荷主は債務に対する担保として船荷証券を原告に裏書譲渡した。債務が支払われなかったため、原告は損害賠償を請求するために船主を訴えた。

判決は、船積みされなかった物品に対し船荷証券の上に署名することは船長の通常の行動ではなく、船長は係争中の船荷証券に署名する権限をもたないため、その署名は彼の上司である船主に拘束力を与えないと判示し、その訴訟を却下した。

実際に船積みされた数量が船荷証券に示された数量より少ない場合には、船主がそのことを立証しなければならない。船主はそれを立証できなかった場合には、記載された数量の不足分に関して船主は責任を負わなければならない。

それでは、荷主がなぜ船荷証券における数量に関する記載に基づき船主を訴えることができるのか。これにつき、船荷証券は物品が運送人の船に積込まれることを運送人に義務付ける受取証（*binding receipt*）または承認状（*acknowledgement*）であることとみなされ、船長は権限範囲内で船荷証券に署名することにより行動するから、船長の船荷証券は船主のものでもあるという考えからである。⁵⁸

運送人のほうは船荷証券の拘束力が問われることをなるべく避け、数量または重量に

56 新堀聡「船荷証券（2）」『国際金融』第 1059 号、2001 年、75 ページ。

57 (1851) 10 C. B. 665.

58 N. J. Gaskell, C. Debattista and R. J. Swatton, *op. cit.*, p. 242.

対する承認 (admission) をしたくないため、船荷証券に「weight and quantity unknown (重量と数量不知)」という不知条項をしばしば挿入するが、これはすでに運送業界の慣行となっているようである。⁵⁹ 不知条項がある場合には、コモン・ローでは重量・数量については一応の証拠でなくなり、実際に船積みされたことを立証する責任は荷送人にあるようになった。⁶⁰

(2) “said to contain” (積込みの表示について) の記述

物品がコンテナに詰め込んで運送される場合には、船荷証券には“one container said to contain”条項が明記されることはよく見られる。ここで“said to contain”条項が船荷証券における表示の法的効力を弱めるために用いられるのであると考えられるが、この条項は物品の荷送人または受取人のポジションにマイナスの影響を与えるかどうかについて、英国法によれば、“said to contain”という表示は荷主に損害を与える⁶¹となる。その理由は、この条項は上述の“weight and quantity unknown”条項と同じ効果があるとみなされるからである。この場合には、荷送人は物品の船積みに責任をもつ。運送人と荷送人の間においては、船荷証券はコンテナがある物品を含むと称することの一応の証拠であるが、運送人と被裏書人の間においては、船荷証券は単にその事実の確証 (conclusive evidence) である。⁶²

(3) 荷印または品質についての記述

船荷証券に記載された荷印 (mark) は、その荷印をつけた物品が船積みされたという一応の証拠となり、もし運送人がその荷印の物品が引渡すことができなければ、荷印が違っていたことについて反証を挙げなければならない。⁶³ 次に品質については、船長は商品の専門家ではないから、品質を記載した船荷証券に署名することによって船主を拘束することはできないと解されている。したがって、立証責任は全面的に荷主側に⁶⁴ある。

2. 運送契約の証拠としての船荷証券

荷送人と運送人との間の海上運送契約は、船荷証券の発行前または物品の船積前に、一般の契約と同様に口頭や書面で締結されるから、船荷証券面に記載された事項は、荷送人と運送人との間で締結された物品の海上運送契約の証拠としての効力をもち、運送契約そのものに関する内容ではない。契約条件の強い証拠の点については、英国の Bram-

59 *Ibid.*, p. 245.

60 *New Chinese Antimony Company v. Ocean SS Co.* [1917] 2 K. B. 664.

61 *N. J. Gaskell, C. Debattista and R. J. Swatton, op. cit.*, p. 246.

62 *Ibid.*, p. 246.

63 *Compagnia Importadora v. P. & O.* (1927) 28 Ll. L. R. 63.

64 *Cox v. Bruce* (1886) 18 Q. B. D. 147 (新堀聡『実践貿易取引』日本経済新聞社、1998年、164ページ)。

well 判事は 1884 年の Sewell v. Burdick 事件⁶⁵において「それ（船荷証券）は、物品が本船に引渡され受領された条件を記載した物品の受取証であり、したがって、これらの条件は優れた証拠ではあるが、契約ではない。契約は船荷証券の発行前に締結されている⁶⁶」と明示している⁶⁷。

船荷証券は、運送契約立証のための有力な証拠であるとはいえ、完全な証拠ではないため、荷送人は、船荷証券に記載されていない条件につき運送人に有効に求めることができるかどうかは問題になる。これに関して、1951 年の S. S. Ardennes (Cargo Owners) v. S. S. Ardennes (Owners) 事件⁶⁸の判例は、船荷証券の発行に先立って運送人が運送契約の内容として承諾した条件があれば、これを立証することによって運送人に対抗することができることを示している。事実の概要は次の通りである。

原告は、果物の輸出をするスペインの果実業者であり、1947 年 11 月 20 日頃、運送人の代理店とカルタヘナで原告のマンダリン・オレンジを積んでロンドンへ直行する旨の運送契約を口頭で結んだ。

1947 年 11 月 22 日、原告のオレンジの船積後、代理店は船荷証券を原告に発行した。その船荷証券には、本船はロンドンへ行く途中他の港に寄航する自由をもつ旨記載されていた。

事実上、本船はまずアントワープに寄港してから 12 月 4 日にロンドンに着いた。ところが、オレンジの輸入税が値上げされ、一方、11 月中にオレンジが他の船で大量に入荷したため市況は悪化して、原告は多額の損害を受けた。原告は、運送人が口頭の約束に違反したことを理由に運送人を訴え、損害賠償を要求した。被告の運送人は、当事者間の契約は船荷証券そのものであり、船荷証券の内容が当事者の権利・義務を定めるから、船荷証券が中間港に寄港する自由を定めている以上、ロンドンに直行する旨の口頭の約束に拘束されないと抗弁した。これに対して Goddard 判事は、運送契約は船荷証券が署名される前に存在していたのであるから、船荷証券が契約そのものではないとし、たとえ船荷証券の内容と矛盾していても口頭の約束は有効であると判決して、被告に損害賠償を命じた⁶⁹。

近年の Evans v. Merzario 事件⁷⁰の判例においても、口頭の約束が優先し、運送人は印刷条項に頼らず別途にした口頭の約束は相手方によって承諾された場合には、口頭の約束をまったく無効にするような印刷条項に頼ることは認められないことが示唆されてい

65 (1884) 10 App. Cas. 74.

66 *Ibid.*, at p. 105.

67 *Sassoon and Merren, op. cit.*, p. 84.

68 [1951] 1 K. B. 55.

69 Paul Todd, *op. cit.*, p. 17 (新堀, 前掲『実践貿易取引』, 145 ページ)。

70 *J. Evans & Son (Portsmouth) Ltd. v. Andrea Merzario Ltd.* [1976] 1 W. L. R. 1078.

る。

英国の輸入業者がイタリア製の機械を輸入しようとしていたが、機械の入ったコンテナを甲板に積むと錆びるのではないかと心配して、運送人に甲板の下に積むよう要求したところ、運送人は「コンテナを使う場合には、甲板の上には積まない」と約束した。しかし、コンテナは実際には甲板上に積まれたため、本船が大波を受けたとき転落して全損となった。輸入業者の損害賠償要求に対して、運送人は運送方法の完全な自由を規定した船荷証券の印刷条項に頼ろうとしたが、英国の控訴院は、甲板上には積まない旨の運送人の口頭の約束は強行しうる約束であり、印刷された条件に優先すると判示して、輸入業者の主張を認め⁷¹た。

実際には、運送人が船荷証券と異なる約束をすることは極めてまれで、大部分の場合、船荷証券の条項は運送契約の内容と一致すると考えてよからう。また、上述の理論は、運送人と荷送人との関係についてだけ言えることで、運送契約の当事者である荷送人から船荷証券の裏書・譲渡を受けた買主は、船荷証券の条項だけにしか頼れない。したがって、運送人が船荷証券以外で行った特約を売主が買主に約束した場合には、違反があれば、買主は売主に損害賠償を請求し、次いで、売主が運送人に賠償を請求することとなる⁷²。

3. 権原証券としての船荷証券

英国法では、船荷証券は物品の引渡し請求権を表象した権原証券であると解されている。これは Sassoon が述べた言葉を通してよく理解できよう。彼は、「船荷証券の所有は物品の所有と同等であり、船荷証券の買主または第三者に対する引渡しは、(もしそのような意図があれば) その者に対する所有権の移転として有効であることができる⁷³」と述べた。

権原証券とは何かについて、1889年に制定された英国の間屋法 (Factors Act) において初めてその定義を触れられ、第4条に「権原証券という表現は、通常取引の過程において物品の占有または支配の証拠として使用され、あるいは、裏書または引渡しによって証券の所持人にその代表する物品の移転または受領の権限を与えんとする船荷証券、埠頭倉庫証券、倉庫業者の証明書、物品の引渡しのための保証書または指図書、その他の証券を含む⁷⁴」と定められた。

その後、英国物品売買法 (Sale of Goods Act 1893) の第61条には “Document of title to goods has the same meaning as it has in the Factors Acts.” (物品に関する権原証券は問

71 Schmitthoff, *op. cit.*, p. 98 (新堀, 前掲『実践貿易取引』, 145ページ)。

72 新堀, 同書, 146ページ。

73 Sassoon and merren, *op. cit.*, p. 107.

74 新堀, 前掲『実践貿易取引』, 146-147ページ。

屋法における定義と同じ意味をもつ）”と明示し、問屋法における定義を継承した。この規定は 1979 年の物品売買法の第 61 条においても引き継がれた。

この定義は、新堀博士が指摘されたように、次の三つの点を示唆している。

権原証券は物品の占有または支配の証拠であること（権原証券の占有は物品自体の占有を意味する）。

権原証券は所持人に裏書または引渡しにより物品を移転または受領する権限を与えること（権原証券は所持人に物品の処分権および引渡し請求権を与える）。

権原証券の代表的なものは、船荷証券、埠頭倉庫証券、倉庫証券、荷渡し指図書であるが、その他の証券でも⁷⁵の性質があれば権原証券と認められることがあること。

かように、船荷証券は、海上物品運送契約に基づき運送品を受領した運送人が、その受領もしくは船積みの事実を証明し、目的地において証券の正当所持人にそれを引渡すことを約した有価証券である⁷⁶。その第一の目的は、物品の所有者（owner）が、その所有者の手を離れ運送人の管理下にあるその物品を直ちに処分することができるようにすることにある⁷⁷。

船荷証券の危機と海上運送状について

1. 「船荷証券の危機」という現象

前述したように、伝統的な考え方によれば、物品の引渡しは船荷証券を核心とする船積書類によって、代金決済は為替手形によって行われるのが実務上 C. I. F. 契約の最大の特徴である。

また、C. I. F. 契約は「書類売買」の性格をもつので、買主は流通性のある船荷証券を含む船積書類を譲渡することによって、本船の航海中でも物品を第三者に転売することができる。船荷証券は、大陸法では運送品の引渡請求権を表彰した有価証券であって、英米法では権原証券であるとされ、表現が違うものの、運送人は船荷証券と引換えに運送品を引渡すという点で同じである。船荷証券を船会社に提出しなければ、貨物が入手できないという船荷証券のこの性質は、受戻性と呼ばれる⁷⁸。

ところが、今日の国際貿易取引の環境は、19 世紀後半に C. I. F. 条件が生成した当時の取引環境と比べられないほど大きく変わった。とりわけ高速コンテナ船の登場による

75 同書，147-148 ページ。

76 今井薫・岩崎憲次・栗田和彦・坂口光男・佐藤幸夫・重田晴生，前掲書，392 ページ。

77 中村，前掲書，36-37 ページ。

78 新堀聡『貿易取引の理論と実践』三嶺書房，1993 年，153 ページ。

79 小林晃・赤堀勝彦『ベーシック貿易取引（第 3 版）』経済法令研究会，2001 年，157 ページ。

海上貨物輸送の迅速化の結果、本船が仕向地に到着しても別途銀行経由で空送される船荷証券がまだ到着していないため買主も運送人も荷物の受渡しに支障をきたすという事態が発生した。これが「船荷証券の危機 (The B/L Crisis)」⁸⁰と呼ばれている現象であり、船荷証券の受戻性がネックとなって現れたことである。

2. 海上運送状の登場

船荷証券の危機という問題が円滑な物流を妨げる要因となったことから、商人達は、限定的であっても危機を克服する一つの方法として海上運送状を使い始めた。彼らは従来船荷証券しか認めていなかった C. I. F. 条件における提供書類として、商慣習により新しく海上運送状 (Sea Waybill) を取り入れた。海上運送状の利用可能によって手続きが簡素化し、コストが低減でき、荷受人は物品を適時に受領できるようになることで、物流も円滑に進められる、などのメリットがある。また、ある程度に偽りの船荷証券による詐欺を抑えることもできる⁸¹。

国際海運会議所 (International Chamber of Shipping; ICS) が 1996 年 1 月に行った調査によると、海上運送状の利用は、大西洋航路や欧州域内の取引では 90% 以上という⁸²。これから EDI 技術が国際貿易取引で汎用されるにつれ、海上運送状はもっと多く利用されるだろうと予測できよう。

現在は、さらに貨物運送情報を電子的に伝送することが案出されるようになった。これは、インコタームズ 2000 にも採り入れられた。

インコタームズ売主の義務 A 8 においては、売主は合意された仕向港までの通常の運送書類を買主に提供しなければならないとされ、続いて通常の運送書類に流通性のある船荷証券、流通性のない海上運送状または内陸水路運送証券などを含むことが例示的に明示され、流通性のない海上運送状が提供書類として容認された。さらに売主と買主が電子的に通信することに合意している場合には、前項で述べた書類は、同等の電子データ交換メッセージ (EDI) によって代替できることも定められた。

以上から理解できるように、船荷証券の危機を解決するために、代替手段として海上運送状と電子式船荷証券が認められた。海上運送状は流通性を持たず、権原証券ではないから、そもそも C. I. F. 条件で適用される余地がないものであるが、今日の船荷証券の危機を解決するために従来取引の根幹をなす船荷証券を代替できるようになり、しかも国際慣例としてのインコタームズにまで盛り込まれた。海上運送状の汎用によって貿易取引に関する伝統的な理論を揺るがすほどの大きな影響を及ぼしたことが間違いない

80 新堀，前掲『理論と実践』，153 ページ。

81 呉百福主編『進出口貿易実務教程（修訂本）』上海人民出版社，2000 年，163 ページ。

82 小林・赤堀，前掲書，96 ページ。

事実であるが、海上運送状は一体どのような機能をもつのか、それが貿易取引で用いられることによって C. I. F. 契約の本質は変わったかどうか、いわば海上運送状をどう解釈すればよいかは重要になってくる。本節では海上運送状に限って述べていくことにする。なお、電子式船荷証券については、課題として今後研究を進めていこうと思う。

3. 海上運送状の機能

海上運送状は、海上運送契約、および物品が運送人によって受領されまたは船積みされたことを証明し、さらに運送人がこれによって物品を海上運送状に記載された荷受人に引渡すことを保証する流通性のない書類であるが、「譲渡不能な海上運送状（non-negotiable sea waybill）」⁸³とも呼ばれている。船荷証券の機能として、前述したように、海上運送契約の証拠、物品の受領証および権原証券の三つがある。海上運送状を船荷証券に対照してみると、海上運送状は権原証券ではない点を除けば、海上運送契約の証拠と物品の受領証であるという二つの点が船荷証券と同じである。

海上運送状は、通常記名式で船会社またはフレイト・フォワーターによって発行される⁸⁴。荷受人が最初から決まっておき、荷受人は自分が海上運送状に記載された荷受人であることを証明できれば、海上運送状を提出しなくても物品を入手できる。したがって、海上運送状を使えば、船荷証券の危機という現象が起こらないはずである。⁸⁵

また、金融の面から見れば、海上運送状は権原証券ではないので、為替手形の担保とはならず、原則として荷為替手形が取り組めないものである。実際には銀行が海上運送状を添付された荷為替手形を買い取るかどうかについて、小林晃博士によれば、銀行の与信行為との関連で判断され、輸出者が十分信用ある企業であれば、手形買取りに応じている。これは、航空運送の場合には、Air Waybill が船荷証券の代わりに為替手形に添付され、銀行が手形買取りに応じているのと同様である。⁸⁶

代金決済が荷為替手形による場合には、仮に売主の信用が不十分と銀行が判断したとしても、1993年の信用状統一規則第24条により、譲渡不能な海上運送状は銀行が受理する書類の一つであるので、信用状を利用すれば、銀行は書類を買取るはずである。ただ、この場合には、一般に海上運送状にある荷受人の欄には信用状の発行銀行名を記載することになるが、それは銀行が貨物の処分権を保有する意味である。⁸⁷

このように、海上運送状の利用は、船荷証券の危機を解消できるだけでなく、代金決済の際に銀行は買取っており、または信用状の利用によって問題を防ぐことができる。

83 呉百福，前掲書，163 ページ。

84 小林・赤堀，前掲書，95 ページ。

85 Charles Debattista, Sale of Goods Carried by Sea 188 (1990), Butterworths, London (新堀聡『現代貿易売買』同文館，2001年，105ページ)。

86 小林・赤堀，前掲書，96 ページ。

87 同書，96 ページ。

ただ、海上運送状は権原証券の機能を持っていないため、担保としての能力を持たず、証券の譲渡による航海中の物品転売もできないという欠点があるゆえに、航海中に物品の転売が不必要な場合にしか提供書類として流通性のない海上運送状を用いることができない。この意味では、流通性のない海上運送状の利用によって航海中の物品転売ができなくなることで、インコタームズ 1990 および 2000 における C. I. F. 条件は、「書類売買」の性格をもつ伝統的な C. I. F. 条件と本質が違うものであることが理解されよう。

お わ り に

以上概観してきたように、C. I. F. 条件は 19 世紀後半に英国で形成され、1910 年代には世界的に使用されるようになったのである。英国での伝統的な C. I. F. 契約の理論によれば、C. I. F. という契約は物品の船舶による海上輸送を前提とし、売主は船を手配して物品を船積みし、そして海上運送契約を結んで運送人から船荷証券を取得し、また海上保険契約を締結して保険証券を入手し、自分が商業送り状を作成し、これらの船積書類をセットして買主に提供する義務を負う。また、売主は運賃と保険料を負担する。これに対して、買主は船積書類と引換えに代金を支払う義務を負わなければならない。実務上、物品の引渡しは船荷証券を核心とする船積書類によって、代金決済は為替手形によって行われるのが C. I. F. 契約の最大の特徴である。そして、船荷証券は商品の引渡請求権を具現化する権原証券であり、商品の象徴であるとみなされる。したがって、C. I. F. 契約は本質上「書類売買」の性格をもつ。つまり、船積書類の引渡しによる象徴的引渡である。C. I. F. 契約の下で、買主は船積書類を提示された時、書類の不備または物品が運送途中で滅失・損傷しても代金を支払う義務がある、と理解されよう。

また、伝統的な考え方によれば、船荷証券は権原証券であるとされ、運送人は船荷証券と引換えに運送品を引渡すのが原則である。ところが、高速コンテナ船の登場による海上輸送の迅速化の結果、「船荷証券の危機 (The B/L Crisis)」の事態が発生した。その船荷証券の危機を解決するために、代替手段として海上運送状が採用され、しかもインコタームズにもその使用が認められた。海上運送状は流通性を持たず、権原証券ではないから、今日の船荷証券の危機を解決するために従来取引の根幹をなす船荷証券を代替できるようになって、貿易取引に関する伝統的な理論を揺るがすものになった。というのは、海上運送状は権原証券の機能を持っていないため、担保としての能力を持たず、証券の譲渡による航海中の物品転売もできなくなった。これは、買主は商品を象徴する船荷証券を含む船積書類の引渡しを受けることによって現品の到着前に品物の処分

権を獲得し、船積書類を譲渡することによって航海中の船舶に積まれている商品をさらに第三者に転売できるというメリットをもつ C. I. F. 契約の本質にそぐわない。この意味では、流通性のない海上運送状の利用によって航海中の物品転売ができなくなることで、インコタームズ 1990 および 2000 における C. I. F. 条件は、「書類売買」の性格をもつ伝統的な C. I. F. 条件と本質が違うものであると分かつ。

ところが、本質が違うとはいえ、たとえ買主が物品の転売をしようとしなくてもインコタームズの C. I. F. 条件の規定はそのまま売買両当事者に適用できる。例えば、第 8 条によれば、転売が最初予定していなかったにもかかわらず、何らかの事情によって後に転売が必要になる場合には、海上運送状の荷受人が転買主への物品の引渡しを運送人に指示するという形で転売⁸⁸を実行することができることで、海上運送状の登場によって C. I. F. 契約に与えた変化はそんなに大きくないと言えよう。

88 新堀，前掲『現代貿易売買』，107 ページ。