

〈書 評〉

## 現代貿易取引における CIF 条件の研究

— CIF 契約の書類売買性と船積書類の EDI 化 —

西道彦, vii+217, 同文館, 平成10年 8 月28日

神 田 善 弘

(受付 1999 年 5 月17日)

### 1. 本著の理論構成

本著は、19世紀以来、今日に至るまで FOB 契約と並んで貿易取引において最も広く利用されている CIF (Cost, Insurance and Freight) 契約を取上げ、この国際的普及を見るに至った商取引慣習を論理的、実務的視点から考察している。特に、コンテナ化および輸送手段等の技術進歩により、以前には見られなかった船荷証券 (Bill of Lading: B/L) の危機と呼ばれる事態が発生しており、CIF 取引も新しい問題 (Sea Waybill や EDI の活用) を抱えている。本著はこの新しい問題にも論究している。

本著の学問的価値は英国の各種の判例をベースにして、

① 条約は、[国際物品売買契約に関する国連条約] (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods 1988), [船荷証券統一条約] (ハーグ統一規則), 万国海法会 (Comite Maritime International: CMI) の [海上運送状に関する CMI規則] (CMI Uniform Rules for Sea Waybill)

② 法律は、英国の [物品売買法] (The Sale of Goods Act 1893), [米国統一商法典] (Uniform Commercial Code: UCC), [改正米国貿易定義] (Revised American Foreign Trade Definition)

③ 国際ルールでは、[ワルソー・オックスフォード規則] (Warsaw-Oxford Rules for CIF Contracts 1932), [貿易条件の解釈に関する国際規則] であるインコタームズ (Inco-terms: International Rules for the Interpretation of Trade terms 1993), [荷為替信用状に関する統一規則および慣例] (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits: UCP),

④ 約款等は、海上保険の旧約款 [協会貨物保険約款] ICC (Institute Cargo Clauses) および新約款の新 ICC, 等の条約, 法律, 国際ルール, 約款を駆使して比較研究し, 論究している学問的価値のある著書である。

本書の章別構成は以下の通りである。

第一章 CIF 契約の特性と本質

第二章 CIF 契約の形成と荷為替信用制度

第三章 CIF 契約における危険・所有権の移転および海上保険条件の問題

第四章 CIF 契約に置ける船荷証券 (B/L) のフォーム

第五章 CIF 契約におけるシー・ウェイビルの有効性

第六章 Incoterms 1990 における CIF 条件の若干の問題点

第七章 Uniform Commercial Code における CIF 条件の若干の問題点

第八章 信用状取引と CIF 条件

補論 新 CIP 条件の若干の問題点

## 2. 各章の論点と論評

第一章は、「CIF 契約の問題点は、その本質が先ず第一に現物の引渡しであるか、あるいは書類の引渡しを停止条件 (Condition precedent) とするものであるかの点があるが、この点に関し、過去における二つの問題にかかわる判例の経緯から見て、書類の引渡しを目的とする象徴的取引と見るのが妥当である。」と著者は述べ、さらに、CIF 契約の本質と特徴については、「CIF 契約については貨物自体の引渡しを云うのではなく、貨物を象徴する書類の引渡しを意味するので、特約がない限り、買主は貨物の到着す

るまでの代金の支払を延期する権利はなく、船積書類と引替えに代金の支払をすることを原則とする。」と述べ、CIF 契約の書類売買性に論拠を置いている。

第二章では、CIF 売買と荷為替信用制度について歴史的に結び付きを分析し、CIF 売買の起源を考究している。

著者は、「CIF 契約の本質論から云えば、この契約による決済は、船積書類の提供に対して、それと引替えに支払をするというものであり、荷為替の方法による書類引替え払いは、売買当事者の特約によるものに過ぎず、絶対的条件ではない。このことは非常に重要であり CIF 売買の起源を考える場合の指針を提供している。」と述べ、CIF 取引慣習の発生については FOB 売買から発展したという説を支持している。

CIF 取引慣習の起源については諸学説があるが、著者によれば、CIF 売買は荷為替制度の上に案出されたものであり、この制度によって普及したのは事実であるけれども、そこに起源をもつものではないと云う立場をとっている。あくまでも、CIF 売買は海上売買の一種であり、起源を求めるとすれば FOB 売買から発展した取引慣習として、そこに起源があるとしている。

第三章は、CIF 契約における危険と所有権の移転問題を論じ、それを踏まえて、CIF 契約と貨物海上保険との関係を考えている。

危険と所有権の移転問題については、著者は「現代の CIF 売買の代金決済はほとんど荷為替の特約によっており、一般化している。この場合においても、船積と同時に商品が特化し、危険が売主から買主に移転するとともに、“危険は所有権に従う”と云う所有権移転の原則に従って、所有権も同時に移転するものと考えられる。ただ英国物品売買法第19条にも規定してあるように、売主の指図式の船荷証券が発行された場合や、船荷証券とともに為替手形を買主に送付した場合には、処分権を留保したことになる。

それ故、所有権は、買主による代金決済のための荷為替手形の引受け、支払を停止条件として、危険と同時に移転するものと考えられる。」と述べ、英国物品売買法の考えを支持している。

また、CIF 契約と貨物海上保険との関係については、ICC (Institute Cargo Clauses) の旧約款と新約款を比較検討し、「CIF 契約における最小限の保険条件を考えた場合、通常の貿易取引において発生しうる危険に対して最低限の保証がなされる必要があると思われるが、約款(C)では現実によく発生する損害に対して不担保となっているので、売主としては、保険約款の種類について取決めのない場合には、買主の利益を守ると云う観点から、up grade して、新約款(B)で付保すべきではなからうか、その方がむしろ貿易取引の実情に合致しているように考えられる。」と述べ、CIF 契約においては、新約款を使用する場合、特に取決めのない場合(C)では不十分であり、(B)にすべきであるとの考えを示している。

評者はこの問題については意見を異にする。貨物は製品の場合、部品の場合、資源・エネルギー・原材料の場合があり、画一的に付保問題を論ずることができないと考える。貿易は、利益を求めて行う行為であるので、売主・買主共に最大限の利益を求めて行動するので、その結果リスクに対し最小限の経費で、最大限の効果を考えて付保する。また、最小限の付保をベースにして商品の性質や輸送経路の状況、気候の状況、港湾設備や保安の状況等を考慮して、追加保険で必要なリスクをカバーすることが、利益を求める行為として、コスト競争力からも最善の方法であろう。例えば、製品の取引に対しては All Risk の付保が適切であると判断されるケースが多く、部品・原材料等については FPA 条件が好ましいケースが多い。

第四章は、「受取船荷証券が慣用となっている取引および、それが正当な提供である場合は別として、CIF 契約において、この特殊形式の船荷証券を船積書類の一つとして正当化することに関して解釈が区々あり、極めて難しい問題である。」と述べ、受取船荷証券それ自体は有効であるにして

も、CIF 取引上、それが船積船荷証券と同等の効力を有するものとは解し難いと云う立場をとっている。それ故、これを CIF 契約に使用する場合は、on board endorsement して、受取船荷証券を船積船荷証券にする必要があるとしている。

第五章は、技術革新に伴う船積の合理化と船舶の高速化に伴い、特に近距離輸送の場合は船舶の目的地への到着が早まり、そのため信用状取引における銀行経由の船積書類よりも貨物の到着が早い場合が多く生じ、貨物の受取ができず、船荷証券の機能がかえって障害となって船積書類の危機を招いている。そこで、船荷証券なしでも荷渡しができるようにするための一つの対策として Sea Waybill が使用されるようになってきている。そのため、この Sea Waybill が CIF 契約における船積書類として有効であるかどうかについての問題を論じている。

著者は「CIF 契約においては、権利証券たる船荷証券を中核とする船積書類は、CIF 契約の履行に不可欠なものであり、もし当事者がこの船荷証券の代わりに非流通証券である Sea Waybill を用いることに合意し、CIF と記されても、それは法的に、CIF 契約としての資格を持たないのではないかと考えられる。」と述べ、Sea Waybill を CIF 契約における提供証券として認められないという立場をとっている。

評者は、この見解に対して若干異なる立場をとっている。即ち、英国の判例を前提にする限り、著者の論理は成り立つことを認めるものの、貿易取引の大前提には当事者双方の合意したトレードタームズのなかにインコタームズに準拠する条項があり、さらに、それを信用状で許容している限り、CIF 契約における船積書類 (Sea Waybill) は法的に有効と認めるべきものとする。判例や法や国際ルールは、経済の発展に追随して変化し、改正されるべきものであり、現実の輸送機器の発展は時間の短縮を生み、それが経済の発展を促し、新しく慣習法を構成するので、現状の法理論に合わなくなった場合、現実の慣習法に沿って改正されるべきものである。

また、実際に訴訟が起きている場合は、形成されてきている慣習を無視することは不可能であり、法関係者は現実に沿ってその事実を認め、対応するよう法解釈を行うべきであろう。トレードタームズとインコタームズおよび信用状の条件が一致する限り、また、CMI規則（Waybill統一規則）第6条、「運送人が運送品処分権をあらかじめ荷受け人に対して移転できる」の規定により処分権を荷受け人に移転した場合、Sea Waybillであっても、CIF契約の取引は法的に成立すると考えるべきではなかろうか。国際ルールは条約や法律ではないので、CMI規則は法的拘束力を持たないが、世界の主要な船社はすでに裏面約款に取り入れており、国際商取引慣習を構成してきている。

この論理は、さらに、信用状取引以外のD/P、D/A決済等、当事者双方に信用が既に確立している取引のCIF契約においても成立していると判断している。

この問題の解釈は、過去の判例法を前提にすると著者の論理が成立すると考えられるが、現実の国際商取引慣習法の視点で解釈すると評者の論理も成立するであろう。

第六章は、1993年のインコタームズ（Incoterms）に規定されている売主の義務、買主の義務に関して考察している。その中で、流通不能のSea Waybillについては、CIF契約の本質から考えて問題があるとし、それに対して電子式船荷証券は、CIF契約における提供証券としての船荷証券の代替物として認められるとしている。その理由は、本来の船荷証券と本質的に同じで、B/Lを発行する代わりにEDIメッセージを伝達する違いがあるにすぎないからであると云う考えを示している。

また、著者は将来のインコタームズの改定に向けて、「CIF契約の本質から云うと、1990年のインコタームズのCIF条件の代金支払の規定も船荷証券等の船積書類の電子化だけでなく、為替手形の電子化、信用状の電子化、即ちグローバルな電子通信網をベースとした金融EDIを踏まえた規定に将

来的に修正し、CIF 条件の本質と整合性を持たせるべきであろう。」と提言している。

第7章は、CIF 条件等の標準的貿易取引条件に関する規定を設けた世界でも数少ない成文法である米国統一商法典 (UCC: Uniform Commercial Code) の CIF 条項における米国の考え方の把握に努めており、その過程で船積書類の EDI 化、さらに金融の EDI 化にも言及している。その中で著者は、UCC の CIF 条項の代金支払に関する規定は、まだ書面形式の船積書類をベースにした規定であり、将来的にはペーパーレスの規定に改正されていくべきであるとの考えを示している。そのことによって、インコタームズの CIF 規定との整合性を持たせることができるとしている。

第八章は、信用状取引と CIF 条件との関連を考察している。第二章で説明されているように CIF 条件と荷為替制度および信用状取引は、歴史的に有機的に結び付いている。そこで信用状に関する国際ルールとして世界中で採用されている 1993 年の荷為替信用状に関する統一規則および慣例 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits: UCP) によりながら、信用状取引の特色および信用状が要求する書類を CIF 条件との関連で述べている。

その中で、信用状取引の書類取引性に注目して、著者は、「信用状取引の書類取引という性質は、CIF 契約の物品の現実的な引渡しに対してではなく、船積書類と引替えに代金を支払うという書類売買性と密接に関連している。この書類取引という性質は CIF 契約と結び付き、CIF 契約と荷為替制度と信用状取引が有機的に結び付き、合理的なシステムを作り上げたものと考えられる。」と述べている。

補論は、コンテナ輸送、複合運送の増大に伴う輸送技術の変化に対応できる貿易条件として、1990年のインコタームズに規定された CIP (Carriage

and Insurance Paid to: 輸送費保険料込み渡し) 条件について述べている。なかでも、物品の引渡し、危険の移転、引渡しの証拠書類、代金支払等については、CIF条件との相違点を述べ、CIF条件の性質把握に努めている。

CIF条件に関する取引は極めて少ないが、コンテナ輸送時代の取引条件として、著者はCIF条件に代わるものとして期待されているこの新CIF条件の把握に努めている。特に、CIF条件における代金支払条項に関して、著者は「CIF契約においては、買主は、売買契約に定められた通りに代金を支払えばよく、船積書類の引渡しに対して代金を支払う必要はないと解釈もできる。これは、CIF契約の書類売買性の有無に関連する問題である。従って、CIF契約においては、契約に合致した船積書類の提供があっても、物品の未着・損傷を理由に代金の支払を拒むことができる可能性がある。」と述べ、CIF契約に特徴的であった書類売買性が、CIF契約にはないと解釈されるとしている。

評者はCIF条件の書類売買性に対して若干の異なる見解を取っている。第五章で述べた通り、判例法を柱とした法解釈では著者の論理が成立するかもしれないが、国際ルールを柱とした慣習法の視点では、信用状取引における書類の売買性はCIF条件に限った特性と限定すべきではなく、その他の取引条件に対しても適応されるべきものと考えらるべきであろう。

### 3. 本著の学問的評価

以上が本書の内容の概要であり、著者と評者の論点である。特に、本著は現代貿易におけるCIF取引の諸問題に焦点をしぼり、国際商取引と法解釈の学際的アプローチを試みている力作である。

著者の論点は判例、条約、法律、国際ルール、各種約款を駆使して、CIF契約を論じているこの比較研究は学問的価値の高い著書である。

評者の論点は国際ルール、国際商取引慣習に論点を置いているが、論理の是非については識者の判断に委ねたい。

以上