

# CIF 契約における危険・所有権の 移転および保険条件問題再考

西 道 彦

## 目 次

はじめに

I. CIF契約における危険の移転問題

II. CIF契約における所有権の移転問題

III. CIF契約における保険条件問題

## はじめに

貿易条件については、インコタームズに挙げられているように、多くの条件が存在するが、実際に国際貿易において使用されている条件は、CIF条件とFOB条件が圧倒的に多く、中でもCIF契約は、いろいろの点から見て優れていると言われている。この優れた点が、他に新貿易条件があるにもかかわらず、現在でも相変わらず用いられている根拠となっているものと考えられる。本稿では、このCIF契約と貨物海上保険との関係を再考してみたい。とくにCIF契約と新ICC（協会貨物保険約款）の保険条件との関連について考えてみたいと思っている。CIF契約と海上保険の関係を考察するに当たって、貨物の所有権および危険は、いつ売主から買主に移転するのかという問題をまず考えなければならない。これは、貨物保険の立場から見ると被保険利益の移転時期はいつかという問題に関連しているからである。

## I. CIF 契約における危険の移転問題

貿易売買において、危険 (risk) 負担の問題は、重要な問題の一つである。通常は売主から買主への貨物の輸送中に発生する滅失 (loss)、損傷 (damage) の危険は、海上保険 (marine insurance) を付けることにより保険者から回収できるようになっているが、それでは、これに関して CIF 契約の場合、輸送中の貨物の危険は、いつ、どの段階で売主から買主に移転するのかが、まず明らかにされなければならない。というのも保険事故が発生した場合に、保険者は売主と買主のどちらに保険金を支払わなければならないかの問題が、この危険の移転の問題だからである。すなわちそれは、被保険利益の移転時期はいつかという問題に帰着する。

そこで CIF 契約では、いつ危険が売主から買主へ移転するのかを検討する。この危険移転問題については、一般原則として、英国物品売買法 (The Sale of Goods Act 1893) 第20条に「別段の合意がない限り、物品の所有権が買主に移転するまでは、その物品に関する危険は、売主の負担とし、その所有権が買主に移転した時は、引渡の有無にかかわらず、その物品に関する危険は買主の負担とする。(Unless otherwise agreed, the goods remain at the seller's risk until the property therein is transferred to the buyer, but when the property therein is transferred to the buyer, the goods are at the buyer's risk whether delivery has been made or not.)」<sup>(1)</sup> と規定している。

このように英国物品売買法においては、危険の移転を所有権の移転と結び付けた理論構成を取っている。すなわち所有権の所在により危険の所在を決定するという立場を取っている。この立場にたてば、物品の所有権が、売主にあるのか、買主にあるのかを決定し、次にその所有者に危険を負担させるという論理になる。

CIF 契約における危険負担の限界について、インコタームズ (Incoterms) では、「買主は、物品が船積港における本船の舷側レールを通過した時から、当該物品の滅失または損傷に関する一切の危険を負担しなければならない。

(Bear all risks of loss of or damage to the goods from the time they have passed the ship's rail at the port of shipment.)」<sup>(2)</sup>と規定しており、本船舷側レール通過の時点を確認して売手と買手の責任の限界としている。

インコタームズの危険移転論は、危険移転と物品の引渡し (delivery) を結び付けた理論構成となっている。<sup>(3)</sup> このように危険負担の分岐点を本船レールを越えた時点 (貨物はまだ本船レール上の空間にある) とする解釈は、実際に貿易業務に携わる人々においては理解しにくいと思われる。

これに対して、CIF条件についての統一規則であるワルソー・オックスフォード規則 (Warsaw-Oxford Rules) では、危険移転の時期と場所に関して、「危険は、その物品が規則2の規定に従って、その船舶に積込まれた時から買主に移転する。… (The risk shall be transferred to the buyer from the moment the goods are loaded on board the vessel in accordance with the provisions of Rule 2…)」<sup>(4)</sup>と規定している。インコタームズは、船積の際の危険移転の時期を本船のレールを通過した時としているのに対して、このワルソー・オックスフォード規則は、物品が本船上に積み込まれた時としており、実務的には物品が甲板上もしくは船艙に置かれた時点を経済的危険負担の分岐点と捉えている。

さらに船荷証券のフォームによって、危険移転の時期と場所を区別している。すなわち受取船荷証券の場合は (CIF契約における受取船荷証券の提供の有効性の問題は別として)、物品が運送人の保管に委ねられた時に、危険が移転するとされている。

また、改正米国外貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definition) では、売手の義務第7項に「船積船荷証券が要求される場合には、その物品が本船内に引き渡されるまで一切の滅失または損傷につき、売手はその危険を負担する (Where on-board bill of lading is required, be responsible for any loss or damage, or both, until the goods have been delivered on board the vessel)」<sup>(5)</sup>と規定している。また船荷証券のフォームを異にする場合については、第6項で「受取船荷証券が提供される場合には、その物品が海運業

者の手に引き渡されて保管されるまで、一切の滅失または損傷について、売主はその危険を負担する (where received-for-shipment ocean bill of lading may be tendered, be responsible for any loss or damage, or both, until the goods have been delivered into the custody of the ocean carrier.)」<sup>(6)</sup>と規定している。

改正米国貿易定義は、ワルソー・オックスフォード規則同様、船荷証券のフォームによって危険移転の時期と場所を分けて把握しており、危険の移転時期についてはインコタームズの規定と若干の違いを示している。

また上述したように、インコタームズおよび改正米国貿易定義いずれにおいても、危険の移転を物品の引渡しと結び付けた理論構成をとっており、所有権の移転等の引渡し以外の要素と結び付けた理論構成はとっていない。

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) においては、危険移転の時期について三つのパターンを想定している。すなわち第一に、売買契約が物品の運送を予定する場合、第二に、運送中の物品の売買の場合、第三に、その他の場合、に分けて規定している。<sup>(7)</sup> とくに CIF 契約との関係から、第一の売買契約が物品の運送を予定する場合が重要である。さらに、この第一の場合は、売主が特定の場所で物品を運送人に交付することを要しない場合、および特定の場所で物品を運送人に交付しなければならない場合に分けられる。危険の移転については、このいずれの場合も運送人への引渡しの時に移転すると規定されている。<sup>(8)</sup> また、CIF 契約の象徴的引渡りに関係することであるが、売主が物品の処分を支配する書類を留保する権限を持っているという事実は、危険の移転には影響しない (The fact that the seller is authorized to retain documents controlling the disposition of the goods does not affect the passage of the risk.) と規定されている。ただし、危険は、物品上の荷印、運送書類、買主への通知その他の方法によって、物品が契約の目的物として明瞭に特定されるまで買主に移転しないとしている。<sup>(9)</sup>

上述したように、基本的には所有権の移転に伴って危険が移転すると考えら

れるが（異説がある）、インコタームズ、改正米国貿易定義、国際物品売買契約に関する国連条約においては、所有権の移転の問題には関与せず、危険の移転についてのみ規定している。

この危険の移転の時期に関しては、各規則の間で若干の違いがある。すなわち、危険負担の分岐点は、改正米国貿易定義ではCIF契約においては本船に引き渡された時となっており、国際物品売買契約に関する国連条約においては、運送人に引き渡された時と考えられる。また、ワルソー・オックスフォード規則においては、本船に積み込まれた時となっている。一方、インコタームズにおいては物品が本船のレールを通過した時に危険が移転するものとしており、微妙に違っている。

この問題に関する司法判決として1954年のPyrene 対 Sindia Navigation Co., Ltd. 事件がある。同事件において、Devlin 判事が「物品は、本船のレールを越えた時に、本船に積み込まれたことになる。」と判示している。<sup>(10)</sup> これはCIF契約における船積にも適用することができ、この判例の立場からすると、危険が船積の時に移転するという場合は、物品が本船に積み込まれた時と解するよりも、むしろ本船のレールを越えた時と考えられる。この解釈は、インコタームズの危険移転論に近い。

また、ヘーグ規則（船荷証券統一条約）においては、運送人の責任は、船積開始時に始まるとしている。すなわち、同規則第2条で「運送人は、すべての海上物品運送契約において、物品の積込、取扱、積付、運送、保管および荷揚に関し責任および義務を負う」<sup>(12)</sup> と規定している。このように、運送人の責任については、船積開始時に始まるということであるから、このような観点から考えれば、インコタームズによるCIF契約の危険移転の時点、すなわち物品が本船のレールを越えた時よりも前に危険が移転することになると思われる。<sup>(13)</sup>

上述したように、危険移転の時期については、種々な解釈があるが、ここでインコタームズという危険移転時期、すなわち物品が本船のレールを通過する時点とされている点について再考してみたい。これは、歴史的に見れば、19世紀頃の商慣習に基づくものと考えられる。それゆえ、コンテナ輸送に代表される現代の

輸送形態の変化を踏まえて考えると、実務上問題があると思われる。<sup>(14)</sup> そこで、危険の移転時点を現実的には本船に積み込まれた時と解釈した方が取引の実情に合致しており、また新貿易条件 CIP があるにもかかわらず、現在コンテナ輸送にも依然として CIF 条件が使用されているようであるが、このようなコンテナ輸送においては特に本船に積み込まれた時とする方が実際的である。

一般に、本船への物品の積込みにより売主の引渡義務が完了する CIF 契約においては、運送中に生じる物品上の危険は買主が負担することになっている。その理由としては、第一に、運送中の物品の滅失・毀損は、物品が買主に到達して初めて発見されること、第二に、売主は損害を受けた物品から遠く離れた所にいること、第三に、信用状取引においては、物品が船積される前に信用状が開設され、船積みとともに信用状が要求する必要書類の確認がなされていること、第四に、売主は支払と引き換えに運送証券および保険証券を引き渡してしまっていること、第五に、買主が物品を検査し損害を発見する時には船積書類がその手元にあること、が挙げられる。<sup>(15)</sup>

## II. CIF 契約における所有権の移転問題

ここでは、所有権の移転問題について再考してみたい。このことに関して、英国物品売買法第20条において「別段の合意がない限り、物品の所有権が買主に移転するまでは、その物品に関する危険は売主の負担とし、その所有権が買主に移転した時は、引渡の有無にかかわらず、その物品に関する危険は買主の負担とする。(Unless otherwise agreed, the goods remain at the seller's risk until the property therein is transferred to the buyer, but when the property therein is transferred to the buyer, the goods are at the buyer's risk whether delivery has been made or not.)<sup>(16)</sup> と規定されており、原則として、危険は所有権に伴うとされている。このように、所有権の移転については、危険移転との関係でいろいろ議論されてきた。

インコタームズや改正米国貿易定義では、契約品に関する所有権の移転については、規定されていないが、ワルソー・オックスフォード規則においては、

規則6において「物品の所有権移転の時期は、規則20第2項に規定した場合を除き、売主がその書類を買主の占有に移したその時である。(Subject to the provisions of Rule 20 (ii). the time of the passing of the property in the goods shall be the moment when the seller delivers the documents into the possession of the buyer.)」<sup>(17)</sup>と規定して、物品の所有権の移転時期を船積書類に対して代金の支払をなした時としている。ただし、売主が法律によって認められた留置権や運送差止権を行使する場合を除外している。<sup>(18)</sup>

CIF契約の場合は、売主が物品を有効に船積し、船積船荷証券の発行を受けた時、船荷証券の発行者たる船会社は、買主の運送代理人たる地位にあり、もし物品の船積完了と同時に買主は積地において代金を支払うとすれば、船荷証券は買主に回収され、船会社は買主を貨物の所有者として、その物品を運送のために占有する。したがって、物品に関する危険の負担者は、物品が本船に積み込み済となると同時に売主より買主に移り、その貨物の所有権も同時に売主より買主に移ることになる。<sup>(19)</sup>

上述の場合は、危険は所有権に伴うという原則に準拠していると考えられる。しかしながら、現代の貿易における代金決済は、その大半が外国為替銀行を利用した荷為替の方法に拠っている。この場合、売主は、船荷証券を中心とする船積書類を為替手形に添付した荷為替手形を外国為替銀行に持ち込み、買取を依頼し、手形代金の回収を計る。この荷為替の利用は、CIF契約においては売主と買主間の特約であり、絶対条件ではない。しかしながら、この荷為替を利用した代金決済方法が貿易において広く用いられている。このような場合も、船積により、所有権は、売主から買主に移転すると考えられる。ただし、処分権が留保された時はこの限りではないと考えられる。

この点に関連して、英国物品売買法において、第19条で処分権の留保について規定している。特に同条第2項において「物品が船積され、その船荷証券によって売主またはその代理人の指図の下に物品が引き渡されるべき場合には、売主は処分権を留保したものと推定される。(Where goods are shipped, and by the bill of lading the goods are deliverable to the order of the seller

or his agent, the seller is prima facie deemed to reserve the right of disposal.)」<sup>(20)</sup>と規定しており、船荷証券が売主の指図式の場合を定めている。また同条第3項では「物品の売主が代金のために買主を支払人とする為替手形を振出し、手形の引受または支払を得るために、船荷証券と共にその為替手形を買主に送付した場合に、手形金を支払わない買主は、船荷証券を返還しなければならない。買主が不法に船荷証券を留置しても、物品の所有権は買主に移転しない。(Where the seller of goods draws on the buyer for the price, and transmits the bill of exchange and bill of lading to the buyer together, to secure acceptance or payment of the bill of exchange, the buyer is bound to return the bill of lading if he does not honour the bill of exchange, and if he wrongfully retains the bill of lading the property in the goods does not pass to him.)」<sup>(21)</sup>と規定し、代金決済として為替手形を送付した場合を定めている。

船荷証券が売主の指図の下に物品が引き渡される場合の所有権の移転については、1878年の *Mirabita v. Imp. Ottoman Bank* 事件で *Cotton* 判事は「…船積に際し売主が自己の利益のために船荷証券を自己の指図式とした場合には、売主は処分権を留保したもので、したがって最後の確定行為があったものとは言えない。ゆえに物品の所有権は船積により買主に移転することはない。…」<sup>(22)</sup>と判示している。

また、買主の手形引受と所有権の移転との関係については、1917年の *The Prinz Adalbert* 事件が参考になる。同事件は、売主Aは買主B宛に貨物を船積し、代金決済のためにBを支払人とする手形を振り出した。Aは、銀行でこの手形の割引を受け、船荷証券に白地裏書をして、Bが手形の引受をなした時に船荷証券をBに交付する権限を銀行に与えた。判決によれば、かかる場合は他に別段の特約がない限り、Bの引受けがあると同時に貨物の所有権はBに移転するとされている。<sup>(23)</sup>

CIF 契約の下では、買主は、売主が正当な船積書類を提供した場合には、これを受理し、かつ代金を支払う義務を負うが、上述したように荷為替を利用す



る場合には、代金決済が外国為替の決済を必要とするため外国為替銀行が物品の売主と買主との間に機能的に介在することになる。実際には、荷為替信用状が、買主より売主に宛て、貨物の揚地にある外国為替銀行によって発行され、貨物の積地の外国為替銀行を通じて売主に通知される。そして積地にある外国為替銀行は、売主の振り出す外国為替手形とその船積書類を一種の担保として手形を割引き、売主に対し輸出資金を供給する。<sup>(24)</sup> このような現実の CIF 契約においては、売主による船積書類の提供に対して、買主が代金を支払うという単純なパターンではない。荷為替を利用する場合には、複雑で、船積書類が、売主から信用状通知をなした積地銀行を経て、さらに揚地における信用状発行銀行に移り、買主が、呈示を受けた外国為替銀行においてその為替手形を決済し、または引受をなし、そこで、はじめて船積書類の交付を受け、その中の船荷証券を入手し、裏書による移転手続が完備している限り、これを船会社に呈示して、船荷証券と引き換えに物品を受け取ることになる。<sup>(25)</sup>

このように、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定し、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」という所有権移転の原則にしたがって、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、船荷証券と共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。それゆえ、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、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。<sup>(26)</sup>

このように、CIF 契約においては、船積と同時に商品が特定し、危険と所有権も同時に移転すると考えるのは、買主に所有権が移転していなければ、前払いの特約がない限り、売主は買主に代金請求をすることができず、また所有権を持つ者が物品に対する被保険利益を有するという立場を取っているからである。<sup>(27)</sup>

上述したように、CIF 契約の場合は、船積と同時に商品が特定し、危険も同

時に買主に移転することになっており、したがってそれ以後に生じた事故は買主の負担となっている。さらに、船積後、代金請求も船積書類を取り揃え、象徴的引渡しという方法で行われている。このことは、所有権も船積と同時に買主へ移転したことを意味しているものと考えたい。しかし、売主が上述の方法で処分権を留保する場合は、買主が代金決済のために荷為替手形の引受・支払を行わなければ、当然、危険も所有権も売主に戻ってくることになるものと考えられる。しかしながら、この問題に関しては、解釈が様々であり、極めて難しい問題である。

### Ⅲ. CIF 契約における保険条件問題

CIF 条件では、売主は、当該船舶を手配し、海上運送保険を付保する義務を負っているが、買主は、物品が本船に船積された段階で危険を負担することになっている。ただ、前述したように危険移転の時期については、厳密に言えば、異論があり、それに伴って買主の危険負担の開始時点も異なってくるのであるが、ここではインコタームズの立場に立って危険負担の問題、さらには付保条件を考えていくことにする。買主が船積以降の危険を負担することについては、前出の危険の移転の所でも触れたように、買主こそが損害評価をなし、保険者に請求しやすい立場にあるということ、さらに当該物品の市価が下降しているときに、買主が些細な損害をもって物品の受領を拒絶するための口実とするのを防ぐという政策的判断もあると言われている。<sup>(28)</sup>

ここでの問題は、CIF 契約において、売主から買主に危険が移転した物品に、売主は、買主のためにどのような保険を付保すべきかということである。具体的には、売主は、いかなる保険約款の契約を締結しなければならないかということである。

この点に関して、1990年インコタームズでは、CIF 条件においては、ロンドン保険業者協会 (Institute of London Underwriters) の協会貨物保険約款 (ICC: the Institute Cargo Clauses) または同様の保険約款の最小限の保険条件 (minimum cover) に従うことになっている。具体的には、1963年のICC

ではFPA（分損不担保）条件、1982年のICCでは約款（C）ということになる。

このように、新約款（C）は、旧約款FPAにはほぼ相当するとされているが、この約款の改正によって、旧約款FPAで担保していた損害が、新約款（C）では担保されているかどうかが問題である。CIF契約において、保険条件について別段の取り決めのない場合には、売主は、買主の利益を守るために、今までの商慣習に従い、適切な保険契約を締結しなければならないと考えられることから、果たしてCIF契約で付保すべき保険条件が、旧約款のFPAに代わって新約款（C）でよいのかどうか、今一度検討を要すると思われる。

そこで、旧約款のFPAと新約款（C）について、それぞれの約款の下で保険者はどのような危険を担保しているのかを、細かく比較検討していくことが必要と思われる。

まず、FPA（Free from Particular Average）の約款の内容を見てみたい。FPAは、「分損不担保」と訳されており、旧ICC第5条のFPA条項に、「船舶またははしけ（艀舟）が座礁、沈没または大火災にあった場合を除き、単独海損は担保しない。この免責条項にかかわらず、保険者は積込、積替または荷卸中に生じた荷造り1個ごとの全損につきその協定保険価額を支払う。さらに、火災、爆発、船舶間の衝突、船舶もしくははしけ（艀舟）および／もしくはその他の輸送用具と水以外の他物（水を含む）との接触、または避難港における貨物の荷卸に起因したと合理的にみなされる保険の目的の滅失または損傷に対しても支払う。さらにまた中間の寄航港または避難港における陸揚、倉入れおよび輸送のための特別費用を要した場合に、これらの特別費用が協会貨物約款（分損担保）付のイギリス海上保険証券標準様式ならば保険者が填補の責に任ずべきときはこれについても支払う。」<sup>(29)</sup>と規定されている。この条項は、原則として単独海損を保険者が負担しないことを前提としている。また、旧約款は、保険証券本文の特別約款という位置づけにあり、本文の担保危険を修正あるいは補完しているという関係にある。

この条件の下で、保険会社が損害を填補する範囲は、次の通りである。<sup>(30)</sup>

- (1) 全損（絶対全損および推定全損）

- (2) 積込、積替または荷卸中に生じた荷造り1個ごとの全損
- (3) 本船または舢舨が座礁、沈没、大火災の事故を起こした場合の貨物の単独海損（この場合、座礁、沈没、大火災と貨物の単独海損との間に必ずしも因果関係があることを要しない）
- (4) 貨物の滅失または損傷が、火災、爆発または船舶間の衝突により、あるいは船舶、はしけ（舢舨）その他の輸送用具と水以外の他物（氷を含む）との接触による場合の分損
- (5) 避難港における貨物の荷卸に合理的に起因しうる滅失または損傷
- (6) 中間の寄航港または避難港において、陸揚、保管、継送のために支払われた特別費用（分損担保条件の保険証券ならば保険会社が有責となる場合に限る）
- (7) 共同海損犠牲損害、共同海損費用および共同海損分担金
- (8) 救助料
- (9) 損害防止費用
- (10) 付随費用

次に、新協会貨物約款（Institute Cargo Clauses）の規定を見てみたい。新約款（A）（B）（C）は、それぞれ全19条の条項と注意規定をもって構成されており、担保危険、免責危険の約款中における規定の方法も、それぞれの危険を列挙するという列挙責任主義をとっている。<sup>(31)</sup> 担保危険関係は、第1条から第3条に規定され、免責危険関係は、第4条から第7条に規定されている。

旧約款のFPAは、新約款の（A）（B）（C）のうち（C）にはほぼ対応すると言われているので、新約款（C）の内容を見ていくことにする。

新約款（C）の担保危険に関する第1条から第3条は、次の通りである。<sup>(32)</sup>  
第1条 この保険は下記第4条、第5条、第6条および第7条に規定された事由を除き、以下のものを担保する。

1. 1 次の事由に起因したと合理的にみなされる保険の目的の滅失または損傷
  1. 1. 1 火災または爆発

1. 1. 2 船舶もしくは舢舨の座礁、乗揚、沈没または転覆
1. 1. 3 陸上輸送用具の転覆または脱線
1. 1. 4 船舶間の衝突または船舶、舢舨もしくは輸送用具と水以外の他物との接触
1. 1. 5 遭難港における貨物の荷卸
1. 2 次の事由によって生じた保険の目的の滅失または損傷
  1. 2. 1 共同海損犠牲
  1. 2. 2 投荷

第2条 この保険は第4条、第5条、第6条および第7条またはこの保険のその他の条項で免責された原因を除き、いかなる原因による損害であれ、これを回避するため、またはその回避に関連して支出され、海上貨物運送契約書および／もしくは準拠法および慣習により精算もしくは決定された共同海損および救助料を填補する。

第3条 この保険は損害填補の範囲を拡張して、海上貨物運送契約の「双方過失衝突約款」による責任額のうち、この保険で填補されうる損害に関する部分を被保険者に填補する。上記約款によって船主から請求があった場合には、被保険者はこれを保険者に通知することを約束する。保険者は自己の費用をもって船主の請求に対し、被保険者を擁護する権利を有するものとする。

上記のように、新約款(C)は、担保危険による損害であれば、全損、分損に関係なく填補されることになっているが、しかし旧約款FPAと比較してみると、そのFPAで担保されていた損害が、新約款(C)では不担保になっているものがある。新約款(C)では不担保になった損害は、主として次の通りである。<sup>(33)</sup>

- (1) 積込み、積替えまたは荷卸中に生じた荷造り1個毎の全損
- (2) 荒天遭遇による汐濡れ全損、荷崩れ全損など
- (3) 本船が沈没、座礁、大火災を起こした場合におけるこれら大事故と因果関係のない荒天遭遇による汐濡れ、荷崩れ等による分損

(4) 悪意の行為による貨物に対する意図的な損傷、破壊に該当する沈没、火災等の損害

CIF 契約における付保すべき保険条件に関しては、上述したように ICC の minimum cover でよいとされているが、1963年 ICC の FPA と1982年 ICC の約款 (C) とでは、上記のように、担保される範囲が異なっており、CIF 契約においては、FPAに代わって新約款 (C) でよいのであろうかという疑問が生じる。特に問題となるのは、FPAでは担保されている上記 (1) が、新約款 (C) では担保されていないということである。この損害は、よく生じる損害であり、実務面から言うと、この点の違いは大きいと言わざるをえない。また、新約款においては海固有の危険 (peril of the seas) がなくなったために、暴風雨などの波風の異常な作用による荒天危険は、新約款ではカバーされておらず、それに伴い、上記の (2) (3) の荒天による損害も FPA では担保されても、新約款 (C) では担保されていない。また上記 (4) に見られるように悪意の行為による貨物に対する意図的な損傷などは新約款 (C) では填補されておらず、旧 FPA と比べると、担保範囲が、かなり狭くなっている。

CIF 契約において、保険約款の種類について取決めのない場合には、売主は、買主の利益を守るために、当該商品の取引の慣習に合致した約款で海上保険契約を締結することが必要であると考えられ、具体的にはインコタームズの最低条件ということになっている。<sup>(34)</sup> しかし、新約款 (C) においては、旧約款 FPA で担保されていたものが、不担保となって、担保範囲が、かなり狭くなっているので、CIF 契約における保険条件としては、新約款 (C) では問題があると思われる。

新約款 (B) は、新約款 (C) と比べると、荒天と関係のある海水の侵入、波ざらい危険についても、特に担保されることになっており、また FPA で担保されている上記 (1) の積込み、積替えまたは荷卸中に生じた荷造り1個毎の全損についても (B) では担保されている。さらに、地震、火山の爆発、落雷についても担保されている。

このように旧約款 FPA と新約款 (C) を比較すると、新約款 (C) では不担

保となっているものが多く、minimum coverと言ってもかなりの差があり、新約款 (C) で買主の利益を守るための最低限の保証ができるのか疑問が残る。新約款 (C) は、海上輸送中の損失、損害リスクが比較的少ないと見られる bulk cargoesの海上輸送を想定したものであると言われている。それゆえ、ライナー輸送等の場合には、物品の性質等によっては問題があると言わざるを得ない。とくに機器類等の場合は、不十分と言われている。<sup>(35)</sup>

CIF 契約におけるminimum cover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、新約款 (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いう観点から、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。

#### 注

- (1) The Sale of Goods Act, 1893, Article 20.  
高橋正彦著「貿易契約の法理」同文館、1964年、P.129.
- (2) International Chamber of Commerce; ICC.  
“International Rules for the Interpretation of Trade Terms; Incoterms”, 1990, CIF B5.
- (3) 片山善行著「国際売買契約の実務」中央経済社、1994年、P.38～9.
- (4) Rules for CIF Contracts Warsaw-Oxford Rules, 1932, Rule 5.
- (5) (6) Revised American Foreign Trade Definitions, 1941, (V) CIF S6, S7.
- (7) (8) (9) United Nations, Convention on Contracts For the  
International Sale of Goods, 1988, Article 67, 68, 69.
- (10) Pyrene Co., Ltd. v. Scindia Navigation Co., Ltd. [1954] 2 Q. B. 402, 2  
All ER158. (David M. Sassoon, “C. I. F. & F. O. B. Contracts”,  
Stevens & Sons, Ltd., London, 1968, P.426)
- (11) 新堀聰著「貿易売買」同文館、1990年、P.107～8
- (12) Hague Rules, 1921, Article 2.
- (13) 高橋、前掲書、P.32.
- (14) 林忠昭著「貨物海上保険」有斐閣、1993年、P.175.
- (15) 曾野和明、山手正史著「国際売買法」青林書院、1993年、P.202.
- (16) The Sale of Goods Act, 1893, Article 20.

- (17) (18) Rules for CIF Contracts Warsaw-Oxford Rules, 1932, Rule 5, Rule 20 (2)
- (19) 高瀬胖著「貿易実務」文化書房博文社、1970年、P.117~8.
- (20) (21) The Sale of Goods Act, 1893, Article 19 (2) (3) .
- (22) *Mirabita v. Imperial Ottoman Bank* (1878) 3 Ex. D. 164. (Sassoon, op.cit., P.412)  
高橋、前掲書、P.128.
- (23) *The Prinz Adalbert* (1917) A. C. 586 (P.C.) (Sassoon, op.cit., P.224~5)  
高橋、前掲書、P.128.
- (24) 高橋、前掲書、P.118.
- (25) 高瀬、前掲書、P.118.
- (26) 小林晃著「貿易売買研究ゼミナール」中央経済社、P.83.
- (27) 新堀聰著「貿易売買入門」同文館、1971年、P.72~3.
- (28) 曾野・山手、前掲書 P.202.
- (29) *Institute Cargo Clauses*, 1963, Article 5, FPA Clause. 林、前掲書、P.96~7.
- (30) 林、前掲書、P.97~8. 新堀聰著「貿易取引入門」日本経済新聞社、1992年、P.256.
- (31) 林、前掲書、P.107~8. 新堀、同書、P.262.
- (32) *Institute Cargo Clauses*. 1982, (C) Article 1, 2, 3. 林、前掲書、P.108, 115.
- (33) 新堀、「貿易取引入門」、P.262.  
神田善弘著「実践貿易実務」日本貿易振興会、1993年 P.243~5.
- (34) 新堀、同書、P.135.
- (35) 片山、前掲書、P.35、45.

<主要参考文献>

- David M. Sassoon, C. I. F. & F. O. B. Contracts (British Shipping Laws Vol. 5) , Stevens & Sons, Ltd., London, 1968.
- M. D. Chalmers, *The Sale of Goods Act 1893, including the Factors Acts 1889 & 1890*, 9th ed. 1922.
- 片山善行著『国際売買契約の実務』中央経済社、1994年.
- 神田善弘著『実践貿易実務』日本貿易振興会、1993年.
- 上坂西三著『貿易慣習の研究』千倉書房、1950年.
- 上坂西三著『貿易慣習』東洋経済新報社、1962年.
- 小林晃著『貿易売買研究ゼミナール』中央経済社、1994年.
- 新堀聰著『貿易売買入門』同文館、1971年.
- 新堀聰著『貿易売買』同文館、1990年.



- 新堀聰著『貿易取引入門』日本経済新聞社、1992年。  
新堀聰著『貿易取引の理論と実践』三嶺書房、1993年。  
曾野和明、山手正史著『国際売買法』青林書院、1993年。  
高瀬胖著『貿易実務』文化書房博文社、1974年。  
高橋正彦著『貿易契約の法理』同文館、1964年。  
中村弘著『貿易契約の基礎』東洋経済新報社、1983年。  
林忠昭著『貨物海上保険』有斐閣、1993年。  
原猛雄著『貿易契約の研究』ミネルヴァ書房、1970年。  
山田録一、佐野寛著『国際取引法』有斐閣、1992年。  
山中豊国、確井陽一著『貿易商務通論』精文館、1970年。