

C.I.F. 売買の形成と荷為替信用制度

西 道 彦

目 次

はじめに

I. C. I. F. 売買の形成

II. C. I. F. 売買と荷為替信用制度との関係

おわりに

は じ め に

現在、国際貿易取引においては、C. I. F. 契約の売買が中心となっている。そこで本稿では、今日のように国際的普及をみるに至った C. I. F. 売買の形成を歴史的に分析し、C. I. F. 契約の起源および本質を考察しようとしている。また、その過程で C. I. F. 売買と荷為替信用制度との関係について考えてみるつもりである。C. I. F. 契約は、英国を発祥地としていると一般的に考えられているところから、考察にあたって英国の判例や成文法を中心として研究することが極めて有効であると考えられる。

I. C. I. F. 売買の形成

海上売買は、着船売買系 (ex ship, arrival) と C. I. F. 売買系 (c.i.f. contract) に大別することができる。着船売買は、貨物の到着地を履行地とするものであり、一方 C. I. F. 売買は、貨物の船積地を履行地となすものである。さらに着船売買は、特定船舶による着船売買 (arrival ship, ex ship) と不特定船

舶による着船売買 (arrival, ex ship) に区分することができる。また、C. I. F. 売買系として F. O. B. 売買 (f.o.b. contract) があげられる¹⁾。

次に、上述した海上売買の主要な形態の変遷について述べてみたい。海外貿易は、最初は冒険的商人が、船に自国の商品を積み、外国に渡航してこれを売却し、その地の生産物を買入れて帰国し、これを自国で高価格で売却したものと考えられる。それゆえ、海上売買の最初の形態は、輸入地すなわち陸揚地を履行地とする着船売買であると推定される。したがって、輸出地すなわち船積地を履行地とする売買は、それ以後に発達したものと見るのが一般的であろう。着船売買に関しては、帆船航海時代に不特定船舶による売買が出現し、その後に汽船航海時代に至って特定船舶による売買が行われるようになった²⁾。

F. O. B. 売買は、特定船舶による着船売買の売主が帰航の積荷として商品を買入れるために利用したことに始まると考えられている。この F. O. B. 売買は、買主が船積地において海上運送および海上保険の手配をなす便宜を有するのに対して、売主がその便宜を有しない場合に採用されるものである³⁾。

F. O. B. 売買は、売主が船舶の甲板で貨物を買主に引き渡したときに、一切の法律的关系が完了する売買であって、売主は貨物を船舶の甲板まで積み込む義務を負担するけれども、海上運送については全く関与しないものである⁴⁾。この F. O. B. 売買は、買主が有利な買付を行うことができる穀物のような大量売買において広く利用されていたが、工業化が進展するにつれて食料・原料品のみならず工業製品が貿易売買の対象となり、さらに汽船による定期航海が発達し、航海が迅速かつ頻繁となり、遠隔地との通信および金融の便宜が得られるようになって、売買も次第に大量売買方式から適量売買に移行する傾向が見られるようになると、売買の当事者は、費用および危険等の負担の合理的方法を考えなければならなくなってくる⁵⁾。

このようなことから、F. O. B. 条件であるが、買主が、船腹手配を行う代りに、特約により売主が、船積港において定期船に船腹を確保し、あるいはまた買主の希望する条件で海上保険の手配をなし、運賃および保険料を立て替えたうえ、これらをインボイス (invoice) に明記して請求をなすことが起り、これ

が、次第に慣習となっていった⁶⁾。すなわち、運賃および保険料の定額引受けの特約 (“at…s. …d. par quarter, free on board …, and excluding freight and insurance.”) をなす慣習等が生じ、次第に、売主が運送契約と保険契約を義務として締結し、運賃および保険料を負担し、そして船積書類と引き換えに代金決済がなされるという C. I. F. 売買が形成されていった。このように、C. I. F. 売買は、船積地を履行地とする売買として単独に出現したものではなく、F. O. B. 売買に起源をもっていると考えられる。このことは、C. I. F. 売買が F. O. B. 売買から発達してきた関係で、F. O. B. 売買同様、C. I. F. 売買においても、買主が商品の船積の時から危険を負担するということによって推定することができる⁷⁾。

英国における C. I. F. 契約の最初の判例に関しては、議論のあるところであるが、一般に未積品の輸出取引に関する最初の係争と考えられている1862年の大蔵省高等法院 (Court of Exchequer, Exchequer Chamber) における Tregelles 対 Sewell 事件をあげることができるであろう。この係争事件は、古い橋梁用レール (old bridge rails) 300トンで、価格はドイツのハンブルク渡 (delivered at Harburgh) の運賃保険料込で、1トンにつき5ポンド14シリング6ペンス、決済はロンドンで船荷証券および保険証券引換 (upon handing bill of lading and policy of insurance) の現金払 (payment by net cash) という条件のものであった。大蔵省高等法院において、この契約の正確な解釈にしたがえば、売主は、ハンブルクで鉄製品を引き渡す契約をしたのではない。そして、売主が、ハンブルク向けの船舶にその物品を船積し、保険証券およびその他の書類を買主に提供したときに、売主の義務は終り、その物品は買主の危険負担となる (the seller did not contract to deliver the iron at Harburgh; that when he put it on a ship bound for Harburgh and handed to the buyers the policy of insurance and other documents, his liability ceased and the goods were at the risk of the buyer.) と判決された⁸⁾。

C. I. F. 契約に関して、英国の判例において、船荷証券の貨物を表象するものとしての機能が認められたのは、1870年の判事 Hatherley の Barber 対

Mayerstein 事件であった。Hatherley は、次のように述べている。「一国から他国へ運送されつつある海上貨物の場合においては、その貨物の現実的占有 (actual possession) を引き渡すことはできない。それゆえ船荷証券は貨物の表象となるものと認められ、またその船荷証券の引渡は、その貨物の引渡とみなされるのである。」⁹⁾ 実際上において、保険証券を添付された船荷証券の譲渡は、貨物の準引渡 (constructive delivery) として作用し、船荷証券の占有は、貨物を買手の自由処分のもとに置くものである。この点に関して、1883年の Sanders 対 Maclean 事件において、判事 Bowen は、「海上の船貨は、運送業者の占有下にあるので、必然的に物理的引渡は不可能である。海上運送期間中、船荷証券は商慣習法によって一般にその船貨の表象として認められている。そして、船荷証券の裏書・引渡は、船貨の表象的引渡として作用する (the bill of lading by the law merchant is universally recognised as its symbol, and the indorsement and delivery of the bill of lading operates as a symbolical delivery of the cargo)。所有権の移転が、当事者の意思であるときにはいつでも、貨物の所有権は、船荷証券の所定の裏書と提供によって移転する。まったく同じ状況のもとで、所有権が貨物の実際の引渡 (actual delivery) によって移転するのと同等の効果をもたらす。そして、そのような約定品の所有権を移転させる目的のために、かつ十分な所有に対して被裏書人 (indorsee) の権利を達成する目的のために、船荷証券は、そのもとで船貨の完全な引渡が陸上で合法的に主張する者に対して行なわれるまでは、表象として有効であり、そして約定品の十分な所有権ばかりでなく、荷主・船主間の運送契約によって作られたすべての権利をも付随させる。」¹⁰⁾ と述べており、C. I. F. 契約のもつ船積書類の貨物を表象するものとしての機能を説明している。

C. I. F. 契約の意義が明確化されたのは、1872年の Irland 対 Livingston 事件であった。その事件で、判事 Blackburn は、「建値としては原価、運賃、保険料を含み、船積書類の受理を承認することによって支払をする価格条件は、非常に通例のものであり、貿易実践においても完全に理解されているものである (The terms at a price to cover cost, freight and insurance, payment by

acceptance on receiving shipping documents, are very usual, and are perfectly well understood in practice.)」¹¹⁾と述べている。

この C. I. F. 売買の特異性について述べれば、売主が、約定品を陸揚港に航海する船舶に特定期間内または相当の期間内に船積し、遅滞なく船積書類を買主に提供する義務を負い、買主は、貨物に対する航海中の危険を負担し、かつ船積書類に対して代金の支払をする義務を負う。買主は、貨物を現実に提供された場合でも船積書類の提供のない限り支払を拒絶できるが、反対に貨物の到着以前でも、あるいは航海中の事故で貨物が滅失した場合でも、正規の船積書類を提供されたときには、単に物品検査の機会が与えられなかったことを理由として船積書類の受理を拒絶し、代金支払を拒むことはできない¹²⁾。

このような C. I. F. 売買の特異性によって、C. I. F. 売買は、貨物の売買であるか船積書類の売買であるかという問題が英国の法曹界で論争された。

C. I. F. 契約は、書類の売買契約として認められるという提案は、1915年の Arnhold Karberg & Co. 対 Blythe, Green, Jourdain & Co. 事件における判事 Scurutton の判決に由来する。Scurutton は、次のように主張したのである。

「C. I. F. 契約において生じる多くの困難に対する問題点は、C. I. F. 契約は貨物の売買契約ではなくて、貨物に関する書類の売買である (a c.i.f. sale is not a sale of goods, but a sale of documents relating to goods) という基本的区別をしっかりと認識することである。この契約は、貨物が到着することを定めた契約ではなく、売買契約に合致した貨物を船積するという契約であり、別段の取決めがないかぎり、仕向地までの通常の運送契約を締結し、航海中のその貨物の通常の保険契約 (contract of insurance) を締結し、その契約代金の支払に対して、これらの船積書類を提供するという契約である。それから、買手は、船主に対し運送契約の履行を要求しうる権利を有し、もし貨物が喪失あるいは損傷をうけたならば、買手は、保険契約のもとで損害に対して賠償を要求することができる。買手は、書類を買うのであって、貨物を買うのではない (He buys the documents, not the goods)。その保険および運送契約の条件のもとでは、買手は貨物に生じる損害に対して賠償を買うものではないかもしれ

ない。このことは、売買契約のもとで、買手がいかなる書類によって権利づけられているかということに依存する。それゆえ、本件に関する問題は、概して船積書類の発送通知 (declaration) あるいは提供の時に貨物の状態がどうかであるかということにあるのではなく、船積書類の提供の時にその書類が売買契約に合致しているかどうかということである。」¹³⁾

C. I. F. 契約は書類の売買契約であるという陳述は、とりわけ契約不履行に対する損害に関して問題が生じたときに、有効な表現である。しかし、C. I. F. 契約は書類の売買であるという主張は、単なる一表現にすぎない。法律的解释としては、この主張は、同一事件において、翌年、控訴院 (Court of Appeal) で判事 Banks と判事 Warrington によって明白な異議が唱えられた。そこでは、この契約は船積書類の引渡によって履行されるべき貨物売買に関する契約 (a contract for the sale of goods to be performed by the delivery of documents) として判断が下された¹⁴⁾。

判事 McCadie は、この二つの見解の相違に関して、1919年の Manbre Saccharine Co. 対 Corn Products Co. 事件の判例において、「この見解の相違は、単に修辞上の相違 (difference of language) にすぎない。というのは、C. I. F. 契約における売手の義務は貨物の実際的引渡にあるのではなく、表象的引渡にあるから、貨物の引渡と言うよりは、むしろ船積書類の引渡と言った方が適切である」と述べたので、この本質論は混迷を続けた。

この問題は、1920年の Johnson 対 Taylor Bros. & Co. 事件の控訴事件における判事 Atkinson の判断によって、やはり本質的には貨物の売買契約であるという説に決定され、この本質論争は、これで一応收拾したかに見えた。しかしながら、1924年の Malmberg 対 H. J. Evans & Co. 事件において、判事 Scurutton が、再び「C. I. F. 契約は、貨物の売買契約であるか、書類の売買契約であるか、たぶん単に修辞上の問題であるにすぎないことを論議する必要はない」¹⁵⁾と MaCardie と同じ見解を表明したので、この本質論に関する論争は一応水掛論となったのである。

この種の論争は、C. I. F. 売買の特性のどこに力点をおくかによって見解の

相違が生じているものであり、単に用語上の問題にすぎないと考えられる。

II. C. I. F. 売買と荷為替信用制度との関係

国際貿易において、商品代金の決済手段として、物権的証券を利用することが多くの便益をともなうことから、書類引換払による決済条件は、他の種類の貿易契約にも利用されていたが、他種の契約では、それは、特約条件となっている。一方、すでに述べたように、C. I. F. 契約では、約定品の所有権が、書類の提供によって移転し、代金決済も書類引換払と判断されていることから、C. I. F. 契約においては、書類引換払による代金決済は絶対条件で、決済は必ずこの条件によるように拘束されている¹⁷⁾。

C. I. F. 売買は、荷為替制度の上に案出されたものと一般的に考えられていることから、この契約のもとで行なわれる書類引換の支払方法は、為替の決済によるのが一般的である。理論的には、C. I. F. 契約による決済の原則は、船積書類の提供に対して、それと引き換えに支払をするというものであるから、売主の海外支店あるいは代理店を利用して、これに買主への書類提供に当らせ、または買主の営業所に書類送達提供して、それと交換的に代金を受け取ることも考えられるが、これには明らかに限界があり、世界各地との取引全部について行うことは不可能である。それゆえに、一般的には荷為替の方法により売主の履行補助者の地位にある外国為替銀行 (foreign exchange bank) を通して行なわれる¹⁸⁾。

この荷為替制度によると、売主は、商品の船積後、買主宛の為替手形を船積書類に添付して、取引銀行に提供し、取引銀行は、これを買主所在地の自行本支店またはコルレス銀行 (correspondent bank) に送付して、手形の取立を依頼することになる。この方法の場合、上記のように、売主は、書類の提供、代金回収のために自己の本支店あるいは代理店の存在に制約されずに、広範囲に取引を行うことができる¹⁹⁾。

しかしながら、この種の荷為替制度は、銀行側から見て代金取立手形 (col-

lection Bill) であり、売主にとっては、資金の迅速な回収および代金支払の確保の面から不利である。それゆえ、売主側においては、銀行が手形を買い取るという買為替手形による荷為替制度が要求されるに至る²⁰⁾。

しかし、為替手形を買取る銀行側においては、国内の輸出者たる売主の資産状態は比較的簡単に調査することが可能であるが、外国の手形支払人たる海外輸入者（買主）の信用状態については、国を異にするため、種々の事情により熟知することは難しく、手形支払に対する不安も依然として大きい。またその場合、貨物が担保されているのであるが、それは万一の場合に備えているに過ぎず、たとえ処分しても不十分の場合あるいは処分できない場合も考えられる。よって当然の結果として、銀行側は、容易に手形の買取に応じないのである²¹⁾。

そこで、仮に世間一般に信用の高い者が、売主の振出す手形の支払に対して保証することができれば、輸入者（買主）にとっても都合がよく、銀行側においても心配なく手形を買い取ることが可能となるのである。結果的に、この保証を与えるものが、一般的に最も信用の高い銀行ということになり、その際の銀行の保証状が、信用状 (letter of credit) である。ここに必然的に信用状取引が生じてくる。すなわち、買主の取引銀行が、買主に代って手形の引受 (acceptance) ・支払 (payment) を保証すれば、売主の取引銀行はその保証銀行が満足すべきものであれば、売主の荷為替を容易に買い取るということになるのである²²⁾。

これによって、売主は、物品の船積後、資金を速かに回収し、かつ代金の支払を確保することができ、輸出荷為替の利益を享受することができる。一方、買主は、手形の引受により船積書類を為替銀行から取得し、そして、その目的物品を転売することができ、輸入荷為替の便宜を得ることが可能となる。このように、荷為替信用制度の作用によって、売主も買主も共に貿易金融上の負担を軽減することができるのである²³⁾。

ただし、C. I. F. 契約の本質論から言えば、この契約による決済は、船積書類の提供に対して、それと引き換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換払は、売買当事者間の特約によるものに過ぎず、絶対条件

ではない²⁴⁾。このことは、非常に重要であり、C. I. F. 売買の起源を考える場合の指針を提供している。

しかしながら、すでに述べたように、現代の国際貿易は、実際、C. I. F. 売買と荷為替信用制度の有機的な結びつきによって成り立っている。これは、運用上、このシステムが最も売買当事者にとって合理的と考えられているためである。

お わ り に

C. I. F. 売買は、工業化および交通、通信ならびに金融に関する諸機関の発展の上に、売買当事者の費用および危険の負担の合理的解決を計る特殊の技術として案出されたものであり、すでに述べたように、同じように物品の船積地を履行地とする F. O. B 売買に起源をもつものであると考えられる。それゆえ、C. I. F. 慣習の発生については、諸学説あるが、私は、F. O. B. 売買から発展したという説を支持するものである。荷為替制度との関係について言えば、すでに述べたように、C. I. F. 売買は、荷為替制度の上に案出されたものであり、それ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考えられる。あくまでも、C. I. F. 売買は、海上売買の一種であり、起源を求めるのであれば、そこに求めるべきであろう。

(注)

- 1) 2) 小町谷操三『海上売買法の発展』日本評論社、1950年、p.6.
- 3) 小町谷、同書、p.11.
- 4) 小町谷、同書、p.6, 11.
- 5) 朝岡良平『貿易売買と商慣習』東京布井出版、1982年、p.36.
小町谷、同書、p.10.
- 6) 朝岡、同書、p.264.
- 7) 小町谷、同書、p.10~11, 62~63.
- 8) Tregelles v. Sewell (1862) 7 H. & N. 574 (Sasson, C. I. F. & F. O. B. contracts, p.15).
- 9) Per Lord Hatherley L. C., Barber v. Mayerstein (1870) L. R. 4 H. L. 317 at p.329 (Sasson, Ibid, p.5).

- 10) Sanders v. Maclean (1883) 11Q. B. D. 327 at p.341 (C. A.) (Sasson, Ibid, p.5).
- 11) Irland v. Livingston (1872) L.R. 5 H.L. 395 at p.406 (Sasson, Ibid, p.7).
- 12) Biddell Brothers v. E. Clemens Horst Company (1911) 1 K. B. 214 at p.220 (Sasson, Ibid, p.8).
International Law Association, Warsaw-Oxford Rules for C. I. F. Contracts, 1932, § 2 (1)(2), § 5, § 16 (1), § 18 (1)(2).
- 13) Arnhold Karberg & Co. v. Blythe, Green, Jourdain & Co. (1915) 2 K. B. 379 at p.388 (Sasson, Ibid, p.27).
- 14) (1916) 1 K. B. 495 at pp. 510, 514 (Sasson, Ibid, p.28).
- 15) Manbre Saccharine Co. v. Corn Products Co. (1919) 1 K. B. 198 at p.203 (Sasson, Ibid, p.28).
- 16) Malmberg v. H.J. Evans & Co. (1924) 30 Com. Cas. 107 at p.112 (Sasson, Ibid, p.28).
- 17) 上坂西三『貿易慣習の研究』千倉書房, 1950年, p.426.
- 18) 上坂, 同書, p.426~427.
東京銀行貿易課『貿易と信用状』実業之日本社, 1966年, p.6.
- 19) 20) 東京銀行貿易課, 同書, p.6.
- 21) 浜谷源蔵『貿易要論』同文館, 1979年, p.106.
- 22) 浜谷, 同書, p.106.
東京銀行貿易課, 同書, p.6~7.
- 23) 上坂, 同書, p.427.
- 24) 上坂, 同書, p.426.

(主要参考文献)

小町谷操三『海上売買法の発展』日本評論社, 1950年
上坂西三『貿易慣習の研究』千倉書房, 1950年
上坂西三『貿易慣習』東京経済新報社, 1962年
朝岡良平『貿易売買と商慣習』東京布井出版, 1982年
浜谷源蔵『貿易要論』同文館, 1979年
伊澤孝平『商業信用状論』有斐閣, 1946年
碓井陽一・山中豊国『貿易商務通論』精文館, 1970年
東京銀行貿易課『貿易と信用状』実業之日本社, 1966年, 1981年
David M. Sasson, C.I.F. & F.O.B. Contracts (British Shipping Laws Vol.5), Stevens & Sons Ltd., London, 1984.
International Law Association, Warsaw-Oxford Rules for C. I. F. Contracts, 1932.
M.D. Chalmers, The Sale of Goods Act 1893, including the Factors Acts 1889 & 1890, 1922.