

C.I.F. 契約におけるシー・ウェイビルの有効性に関する一考察

西 道 彦

目 次

はじめに

I. シー・ウェイビルの特徴

II. C.I.F. 契約の特質

III. C.I.F. 契約における基本的書類

IV. C.I.F. 売買の書類性とシー・ウェイビル

V. シー・ウェイビルの効力

はじめに

現在、船荷証券 (B/L : bill of lading) の他に、シー・ウェイビル (Sea Waybill) という運送書類が、一部の貿易取引において使用されているが、本稿では、このシー・ウェイビルが C.I.F. 契約において有効と認められるかどうかについて考えてみたい。シー・ウェイビルは、C.I.F. 契約における提供証券と認められるという見解があるが、私は、この問題に関して今一度 C.I.F. 契約の本質との関連で検討を要すると思われる。そこで、C.I.F. 契約については、英国を中心に発展してきたこともあり、英国においていろいろ論争が行われ、その過程で C.I.F. 契約の特徴および本質が明らかにされているので、英国における C.I.F. 売買に関する判例を踏まえて、C.I.F. 契約におけるシー・ウェイビルの提供証券としての有効性について考えていくことにしたい。まず、シー・ウェイビルが使用される理由およびその特徴について述べ、次に C.I.F. 契約の特徴および本質を明らかにし、その上に立って C.I.F. 契約におけるシー・ウェイビルの問題を取り上げ、論じていきたい。

I. シー・ウェイビルの特徴

技術革新に伴う船舶の高速化および近隣諸国からの製品輸入の増加などにより、船舶の目的地への到着が信用状取引における銀行経由の船積書類よりも早かった場合には、貨物の受取りが船荷証券がないとできないため、荷受人も船会社も実務上、困った状態に置かれることになる。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シー・ウェイビルが使用されるようになった。⁽¹⁾ 英国の船会社は1977年からシー・ウェイビルの使用を開始している。

シー・ウェイビルは、運送人が運送を契約して貨物を受け取ったことを証明する受取書で非流通証券である。流通証券としなかったことについては、上述したように、早く貨物が到着したにもかかわらず、船積書類が到着するまで貨物の受取りができないのは、実務上、不利になるので、船会社は、シー・ウェイビルを貨物の受取りに必要な有価証券（流通証券）にはしなかったと考えられる。このシー・ウェイビルは、船荷証券と比べて次の特徴をもっている。まず第一に、運送人が作成、発行する書類で記名式で発行され、荷受人が書類を提出せずに荷渡しを受けることができるということ。第二に、貨物が目的地に到着して荷受人が引渡しを請求するまでは、荷送人は荷受人を自由に変更できるということである。⁽²⁾

このように、シー・ウェイビルを利用すると、シー・ウェイビルを提出せずに貨物の引渡しができるので、船荷証券と違って、書類未着の場合でも L/G（保証状）を差し入れることなく荷受人は貨物の受取りができるし、船会社にとっても保証渡しに伴うリスクを負わなくて済む。また通常、保証渡しによる L/G の差し入れは、輸入書類到着前に、銀行への輸入代金支払前に行われるので、銀行にとっても、担保である貨物を貸渡し（T/R）したことになるのである。紛失した場合もシー・ウェイビルは、権利証券ではないので、船荷証券と違って問題は生じない。船荷証券の場合は、権利証券であるので、万一紛失すると船荷証券を入手した第三者が貨物の引取の権利を取得することもあるので、公示催告をした上で裁判所の除権判決を受ける必要があり、その場合の

手続きも面倒で、リスクも大きいと言える。⁽³⁾ このようにシー・ウェイビルの利用は、船会社、銀行ともに事務およびリスクの負担が軽くなる。

したがって、輸入者の側から見れば、シー・ウェイビルにおいては、その呈示なしに確かに本人に間違いない旨の証明さえできれば、荷渡しを受けることができるために、貨物が到着すれば、直ちに引き取ることが可能で、無駄な滞船もしくは陸上での倉庫保管の必要もなく、船荷証券のように書類の未着の場合に、実際にはL/G（船荷証券なしで貨物を引き取ることへの船会社への銀行保証）が行われるのであるが、その際に発行される銀行保証状の問題もなく、その分の保証料の節約ができ、紛失して第三者に渡った場合でも船荷証券のようなリスクがなく、要するに合理的である。⁽⁴⁾

一方、輸出者の側からみれば、シー・ウェイビルを呈示なしに貨物の受取りができるということは、荷受人の要請がない限り荷受人にそれを送付する必要もなくなり、シー・ウェイビルの発行に関係なく、保険証券・インボイス（送り状）などの船積書類を直ちに荷受人に送付することができるので、事務の簡素化、迅速化に役立ち、速い船の問題にも対処できる。⁽⁵⁾ さらに、荷送人は、仕向地に貨物が到着して、荷受人が引き渡しを請求する時まで、自由に荷受人を変更できるので⁽⁶⁾、商品の市況の変化あるいは買主の信用状態の悪化等に際しては、荷受人を変更することによって、素早い対応が可能となる。

シー・ウェイビルは、主に、船荷証券を発行するまでもなく、シー・ウェイビルで取引が可能と思われる場合に、使用されている。その対象となる取引には、航海中での転売を考えていないか、もしくは取引の相手方が信用できるために担保権を留保する必要がない場合の取引が該当する。具体的には、(1) 国内本店と海外支店間の取引、(2) 国内親会社と海外子会社間の取引、(3) 国内企業と海外関連企業間の取引、(4) 長年の取引関係により信用に問題のない相手方との取引、(5) 自己貨物、等である。⁽⁷⁾ 特に、(1) (2) (3) については、直接投資等に基づく企業の国際化（生産・流通の国際化）に伴い取引量の増加が見込まれている。

II. C. I. F. 契約の特質

C. I. F. 契約は、海上輸送および内陸水路輸送に関して使用され、手配した船舶に、契約に適合した物品を、船積港において、約定の期間または期間内に船積し、船荷証券 (bill of lading)、保険証券 (policy of insurance) およびインボイス (invoice) その他の船積書類 (shipping documents) を遅滞なく買主に提供する義務を負う。⁽⁸⁾

それゆえ、この契約においては、売主は、通常の航路により指定仕向港まで物品を運送するため、自己の費用で、運送契約 (contract of carriage) を締結し、運送中の危険に対して、自己の費用で貨物保険を手配しなければならない。運送人は、運送契約に基づいて船荷証券を発行し、また保険会社は、保険契約 (contract of insurance) に基づいて保険証券を発行する。そして売主は、これらに契約に基づいて船積された商品の明細書兼請求書であるインボイス (送り状) を添付して、船積書類として買主に提供しなければならない。⁽⁹⁾

さらに売主は、費用の面では、物品の船積原価 (cost) の他に上述したように仕向港までの運賃 (freight) および保険料 (insurance premium) を負担しなければならない。⁽¹⁰⁾

また、危険負担に関しては、売主は、物品が船積港における本船の舷側手摺を通過するときまで、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。もし、物品が航海中に滅失するかまたは損傷を受けて到着した場合には、買主は通常、保険証券によって保険会社に直接求償するか、もしくは船荷証券に含まれている運送契約によって船会社に求償することができる。⁽¹¹⁾

C. I. F. 契約の本質的な特徴について、1919年の *Manbre Saccharine* 対 *Corn Products* 事件で、*MaCardie* 判事は、通常の商品売買契約と比べた場合、通常の C. I. F. 契約の特徴は、その取引は売主が書類を引渡すことによって履行されるのであって、売主が現実の物品を引渡すことによって履行されるのではないと言う事実に求められるのである (The essential feature of a c.i.f. contract is that delivery is satisfied by delivery of documents and not

by actual physical delivery of the goods) と指摘し、買主が要求できる総てのことは、慣習上の書類の引渡しを要求することであるとし、このことは、買主の権利の限度と、売主の義務の範囲を示すものであると判断している。したがって、買主は書類を拒絶して現実の物品を要求することはできないし、売主もまた書類を留保して現実の物品を提供することはできないとの見解を示している。⁽¹²⁾

このように、この契約の下では、買主は、売主が契約に合致した船積書類を提供した場合には、物品が仕向港に到着しているかどうかに関係なく、これを受領し、かつ契約の定めるところに従って代金を支払わなければならない。それゆえに、買主は、代金支払いの前に、現品の検査を主張することはできないが、支払い後、現品を検査して契約に一致していないことが明らかになった場合には、物品の受領を拒絶し、もしくは契約違反による損害に対して賠償を請求したりすることができる。⁽¹³⁾

上述したように、C.I.F. 契約は、他の貿易契約と違って特有の性質をもっている。

Ⅲ. C.I.F. 契約における基本的書類

前述に述べたような特質を有している C.I.F. 契約の下で要求される船積書類に関しては、1911年の Biddell Brothers 対 E. Clemens Horst Co. 事件において、船荷証券 (bill of lading) と保険証券 (policy of insurance) とインボイス (invoice) の三書類であると認められている。それゆえ、この三書類は、C.I.F. 契約の場合は契約において別段、明示されていなくても、絶対的に必要な書類であると考えられる。⁽¹⁴⁾

上記の基本書類の他に、領事インボイス、原産地証明書などが買主側から船積書類の一部として要求されることがある。この点については、ワルソー・オックスフォード規則 (Warsaw-Oxford Rules) の第14条第2項において「買主は本規則により売主に対し売買契約をした物品に関する原産地証明書 (certificate of origin) または領事インボイス (consular invoice) の提供を請求する権

利を有しない。ただしこれらの書類の一方または双方を取得する特別の慣習がある場合、または売主が物品の船積前または場合によってはこれを運送人の保管に移す以前に、買主よりかかる証明書またはインボイスの取得につき明示の指図を受けた場合はこの限りではない。これらの書類の取得に関する費用は買主の負担とする」と規定されている。このように、これらの書類はいずれも C. I. F. 契約における基本的書類でないとされているので、費用についても一般的に買主負担と考えられている。(15)

船荷証券、海上保険証券およびインボイスの三書類は、C. I. F. 契約において、必要不可欠な書類であるとされているが、特に C. I. F. 契約で船荷証券が用いられる場合には、物品の引渡請求権を化体した権利証券 (document of title) として物品を代表する。この意味で船荷証券は、物品の象徴 (symbol) であり、船積書類の引渡しは物品の引渡しと同じ意味を持っている。買主は、船荷証券の引渡しを受けることによって、現品を自由に処分することができるので、船荷証券の引渡しは、現品の引渡しと同じ効果を持つことになる。C. I. F. 契約においては、物品は船荷証券を譲渡することによって、本船の航海中にもかかわらず、転売が可能となる。(16)

司法判決において C. I. F. 契約に関して、船荷証券の物品を象徴するものとしての基本的性質が認められたのは、1870年の Barber 対 Meyerstein 事件で、Hatherley 卿が「一国から他国へと輸送される海上貨物の場合には、物品の現実的占有を引渡すことはできない。それゆえ、船荷証券が物品の象徴と考えられ、その引渡しは、物品の引渡しと認められる (the bill of lading is considered to be a symbol of the goods, and its delivery to be a delivery of them)。」と述べている。(17)

さらに、この船荷証券の基本的性質に関連して、1883年の Sanders 対 Maclean 事件でも、Bowen 判事が「運送人によって海上を輸送されている貨物は、必然的に物理的引渡しが可能である。この輸送期間中は、船荷証券は商慣習法により一般に貨物の象徴として認められており、船荷証券の裏書およびその引渡しは、貨物の象徴的引渡しとして作用する (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 cargo。」との判断を示している。⁽¹⁸⁾

したがって C.I.F. 契約においては、運送書類は、物品の象徴としての性質を持っていなければならないと考えられる。

IV. C.I.F. 売買の書類性とシー・ウェイビル

前節で述べたように、運送書類として船荷証券が使用される場合には、物品の象徴としての基本的性質を有しているために、C.I.F. 契約では、船積書類の引渡しが一般の売買における現物の引渡しと全く同じ効果を与えることになる。

しかしながら、運送書類としてシー・ウェイビルが用いられる場合には、シー・ウェイビルは、通常、記名式であり、権利証券ではないので、担保価値はなく、また本船の航海中にシー・ウェイビルを譲渡することによって商品を転売することはできない。⁽¹⁹⁾

このような特質を持っているシー・ウェイビルが、他の貿易契約の場合は別として、C.I.F. 契約において提供証券として果たして有効であるかどうか、問題である。

1990年のインコタームズ (Incoterms) には、シー・ウェイビルも C.I.F. 契約における提供証券の一つとして挙げているけれども、元来、C.I.F. 契約においては、英国の Scrutton 判事も、Arnhold Karberg & Co. 対 Blythe 事件で述べているように、書類が、重要な意味を持っている。同判事は、「C.I.F. 契約において生ずる多くの困難を解く鍵は、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 (a c.i.f. sale is not a sale of goods, but a sale of documents relating to goods) という重要な相違点をしっかりと把握しておくことである。それは物品が到着することを契約するものではなく、契約に合致する物品を船積し、別段の取り決めがない限り、仕向地への通常の運送契約と航海中の物品に対する保険契約を締結し、かつ、代金の支払

と引換えにこれらの書類を提供するという契約である。買主は、そこで運送契約の履行を要求する権利を取得し、また、もし物品が滅失または損傷を受ければ、保険契約に基づいて損害に対して求償できる。買主は、物品ではなく書類を買うのである (He buys the documents, not the goods)。』と述べ、船積書類の重要性を強調している。⁽²⁰⁾

このような C.I.F. 売買の書類性から、C.I.F. 契約は、次のメリットがあると言われている。まず第一に、売主は、物品の船積までの原価と仕向港までの海上運賃および海上保険料を負担することにより、船積完了後は、船積書類と引き換えに、物品が仕向地に到着する前でも、また輸送中に物品に滅失あるいは損傷が発生した場合にも、商品代金の支払を受けることができるということであり、第二に、買主は、物品を象徴する船荷証券を含む船積書類を受領することによって、着荷前に物品の処分権を獲得し、その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物品をさらに第三者に転売することができるということである。⁽²¹⁾

このメリットによって、C.I.F. 契約は、広く貿易取引において利用されてきたのである。しかしながら、シー・ウェイビルを使用する場合には、シー・ウェイビルが、権利証券ではないので、物品の象徴としての基本的性質を有しておらず、証券による商品の転売すなわち書類売買はできず、当然、C.I.F. 契約のこのメリットを生かせないことになり、シー・ウェイビルの C.I.F. 契約における使用には、この点において問題があると思われる。

また、シー・ウェイビルを決済面から見てみたい。船積書類を買主に提供して代金を回収する C.I.F. 契約においては、売主は船会社から自己の指図式の船荷証券を取得し、これを保険証券、インボイスなどの他の書類とともに為替手形に添付して、銀行経由で買主に送付し、代金の支払を求めるという荷為替制度を利用することが多い。これは、C.I.F. 契約の書類売買性に基づいて、この利用が可能となっているためである。さらに、実際の貿易取引においては信用状制度も取り入れた形でおこなわれており、C.I.F. 売買、荷為替制度、信用状制度が有機的に結び付いた合理的なシステムが構築されている。しかし

ながら、この荷為替は、便宜上行われるのであって、C.I.F. 契約においては絶対条件ではない。荷為替制度を利用する場合、売主が船荷証券を自己の指図式とし、買主の記名式としないのは、万一買主が契約どおりに代金を支払わない場合には、船荷証券によって物品を他に転売したり、または自ら船荷証券を船会社に提出して物品を手元に置き、買主の代金支払まで物品の上に担保権を確保するためである。船荷証券は、権利証券で、券面に表示された物品の引渡請求権を化体しており、船会社は正当な所持人が証券を提出したときのみ物品を引渡す義務を負うので、売主は船荷証券を自己の指図式にしておき、代金の支払があるまで裏書せず、自己の手元に留保しておけば、買主が代金を支払わない際には、直ちに物品を処分することができ、物品の上に完全な担保権を確保することが可能になる。⁽²²⁾

しかしながら、C.I.F. 契約において、船荷証券に代わって、シー・ウェイビルが運送書類として用いられる場合には、シー・ウェイビルは、通常、買主の記名式で発行されるので、売主は担保権を留保できず、特に荷為替を利用する場合は、船荷証券と違って銀行の担保権の問題が生じる。

上述したように、C.I.F. 契約がその書類売買性をもとに荷為替信用制度と密接に結び付いて合理的に貿易決済が行われている状況においては、有価証券・流通証券でなく、裏書譲渡できないシー・ウェイビルの使用には、問題があると思われる。転売が必要な場合、担保権を留保する必要がある場合には、有価証券の方が確実という観点から船荷証券を使用すべきであると考えられる。

V. シー・ウェイビルの効力

シー・ウェイビルの効力については、シー・ウェイビルそのものとしての有効性と貿易契約（C.I.F. 契約）の提供証券としての有効性とに分けて考える必要があると思われる。前者については、国際海上物品運送法第6条第1項に船荷証券の交付義務について、「運送人、船長又は運送人の代理人は、荷送人の請求により、運送品の船積後遅滞なく、船積があつた旨を記載した船荷証券（船積船荷証券）の一通又は数通を交付しなければならない。運送品の船積前

においても、その受取後は、荷送人の請求により、受取があった旨を記載した船荷証券（受取船荷証券）の一通又は数通を交付しなければならない。」と規定している。このように、法律上は、シー・ウェイビルに関する規定はなく、物品の船積または受取後においては、運送人は、船荷証券を荷送人に交付しなければならないとされている。⁽²³⁾

しかしながら、シー・ウェイビルについて、万国海法会（the International Maritime Committee : CMI）は、1983年の会議で、貿易取引において流通性のある権利証券を発行するまでもない場合には、船荷証券でなくシー・ウェイビルで十分である旨決議し、1990年に「海上運送状に関する CMI 規則（CMI Uniform Rules for Sea Waybills）」を制定している。⁽²⁴⁾

また、国際商業会議所（International Chamber of Commerce : ICC）制定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 Credit, 1993）第24条において、貿易取引で信用状（Letter of Credit : L/C）が流通不能のシー・ウェイビル（Non-negotiable Sea Waybill）を要求している場合に適用される基本規定（銀行に受理される形式、要件等）を定めている。このように L/C に異なる定めがない限り、流通不能のシー・ウェイビルを要求する取引において、運送書類としてシー・ウェイビルは認められている。⁽²⁵⁾ しかしながら、このように信用状統一規則において銀行が受理する書類として条約化されても、シー・ウェイビルの利用には、その前提として貿易業者間での信用・理解が必要であり、最終的には契約での合意が必要となる。

上述したように、シー・ウェイビルそのものとしての有効性については、ハーグ・ルール（Hague Rule）⁽²⁶⁾ および国際海上物品運送法上は、現状では規定されておらず、認められていない。しかしながら、CMI 規則および信用状統一規則に見られるように、航海中の転売が予想されておらず、流通性のある権利証券が必要でない場合や L/C による決済で流通不能のシー・ウェイビルを要求する取引においては、限定的ではあるが使用されているのが実情である。

次に後者については、インコタームズの C.I.F. 条件の売主の義務第 8 項で、

引渡の証拠、運送証券等について、「他に別段の合意がある場合を除いて、売主は、自己の費用をもって、約定仕向港向けの通常の運送証券 (transport document) を遅滞なく買主に提供しなければならない。この運送証券〔例えば、流通性船荷証券 (negotiable bill of lading)、非流通性海上運送状 (nonnegotiable sea waybill) または内陸水路運送証券〕は、契約物品が記載され、かつ約定の船積期間内の日付が記されており、また仕向地において買主が運送人に物品の引渡を要求しうるものであり、かつ、他に別段の合意がある場合を除いて、当該証券をその後の購買者に譲渡することにより (流通性船荷証券の場合) または運送人に通知することにより、買主が運送中の物品を転売しうるものでなければならない。…」と規定し、シー・ウェイビルも C. I. F. 契約における提供証券の一つとして列挙している。⁽²⁷⁾ しかしながら、インコタームズの C. I. F. 条件の条文をよく見ると、一方では売主の義務として所定の運送証券を遅滞なく買主に提供しなければならないとしながら、他方でシー・ウェイビルの使用を認めている。これは、前出のシー・ウェイビルの特徴でも述べたように、シー・ウェイビルとは、厳密に言えば、荷受人の要請がない限り、荷受人に送付する必要がないものであり、基本的に矛盾しているように考えられる。また、このインコタームズでシー・ウェイビルの規定が設けられたからといって、これは、条約ではないので、当事者が契約の中で明示的に採用することが必要と思われる。

インコタームズは、C. I. F. 契約において運送書類の一つとしてシー・ウェイビルを認めているが、前述したように、C. I. F. 契約においては、運送書類が物品の象徴としての基本的性質を有していなければならず、船積書類の引渡しは通常の売買における現品の引渡しと同じ効果を与えることにならなければならない。このような C. I. F. 契約の特徴は、船荷証券が権利証券であり、物品の象徴となり得るからであり、一般に譲渡可能 (negotiable) であるからである。しかしながら、シー・ウェイビルは、権利証券ではなく、したがって物品の象徴とはなり得ず、譲渡可能でもない。それゆえ、シー・ウェイビルを、他の貿易契約の場合は別として、C. I. F. 契約で使用する場合は、本来の C. I.

F. 契約は成立し得ないのではないかと考えられる。

たとえシー・ウェイビルそのものとしての有効性が認められても、シー・ウェイビルは、C.I.F. 契約の本質と矛盾し、C.I.F. 契約の提供証券とはなり得ないのではないかと考えられる。一連の英国の判例においても、C.I.F. 契約の重要な特質の一つとして、売主による船荷証券、保険証券およびインボイスの三書類の取得の必要性を強調している。C.I.F. 契約においては、これらの船積書類を買主に譲渡すれば、契約を履行したことになる。このようにC.I.F. 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、C.I.F. 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のシー・ウェイビルを用いることに合意し、C.I.F. と記されても、それは、法的には、C.I.F. 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。しかしながら、この点に関しては、解釈が種々であり、極めて難しい問題である。

注

- (1) 新堀聰『貿易取引の理論と実践』三嶺書房、1993年、p.162.
- (2) 新堀、同書、p.171.
- (3) 浜谷源蔵『貿易売買の研究』同文館、1963年、p.225～32.
新堀、同書、p.172～3.
JIFFA 資料。
- (4) 新堀、同書、p.172～3.
- (5) 新堀、同書、p.172～3.
- (6) 新堀、同書、p.178.
- (7) 新堀、同書、p.174～5.
JIFFA 資料。
- (8) 上坂西三『貿易慣習』東洋経済新報社、1962年、p.235.
- (9) Biddle Bros. v. E. Clemens Horst Co. (1991), 1K. B. 214. (David M. Sassoon & H. Orren Merren, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 1984, p.8.)
- (10) Ireland v. Livingston (1872), L. R. 5H. L. 395, at p.406. (Sassoon, *ibid.*, p.7.)
- (11) 上坂、前掲書、p.235～6.
- (12) Manbre Saccharine v. Corn Products (1919), 1K. B. 198. (Sassoon,

ibid., p.4.)

- (13) 上坂、前掲書、p.235～6.
- (14) Manbre case, *ibid.*, (Sassoon, *ibid.*, p.4.)
- (15) Warsaw - Oxford Rules, Rule 14 (ii), 1932.
- (16) 新堀聰『貿易売買』同文館、1990年、p.75.
- (17) Barber v. Meyerstein (1870) L. R. 4H. L. 31 at p.329. (Sassoon, *ibid.*, p.4～5)
- (18) Sanders v. Maclean (1883), 11Q. B. D. 327 at p.314 (C. A.).
(Sassoon, *ibid.*, p.5)
- (19) 新堀、『貿易取引の理論と実践』、p.174.
- (20) Arnhold Karberg & Co. v. Blythe, Green, Jourdain & Co. (1915) 2K. B. 379 at p.388. (Sassoon, *ibid.*, p.27)
- (21) 上坂、前掲書、p.236～7.
新堀、『貿易売買』、p.77.
- (22) 新堀、同書、p.96.
- (23) 新堀、『貿易取引の理論と実践』、p.175.
- (24) 新堀、同書、p.175.
- (25) Uniform Customs and Practice for Documentary Credit, 1993, Article 24.
- (26) The Hague Rules, 1921, Article 3.
- (27) International Rules for Interpretation of Trade Terms, 1990, A 8.

主要参考文献

- David M. Sassoon & H. Orren Merren, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, (3rd ed.), 1984, Steven & Sons, London.
- 上坂西三著『貿易慣習』東洋経済新報社、1962年.
- 小町谷操三著『海上売買法の発展』日本評論社、1950年.
- 新堀聰著『貿易売買』同文館、1990年.
- 新堀聰著『貿易取引の理論と実践』三嶺書房、1993年.
- 新堀聰著『貿易取引入門』日本経済新聞社、1992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.
- 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.