

## 〈研究ノート〉

# Incoterms 1990 における CIF 条件と CIF 契約の本質

西 道 彦

### 目 次

はじめに

I. 売主の義務

II. 買主の義務

### はじめに

貿易取引を行うには、まず海外の取引相手と貿易契約（商品の売買契約）を締結しなければならない。この貿易契約は、申込み（offer）と承諾（acceptance）というプロセスを経て成立する。この貿易売買契約における各当事者の権利と義務については、当事者間で通常、細かく具体的に決められる。

貿易売買契約において定型取引条件が用いられる場合には、今から取り上げる Incoterms などの統一規則によって当事者の権利・義務が規定されてくる。Incoterms は現在、世界の貿易業者に最も広く用いられているものである。この Incoterms は、正式には International Rules for Interpretation of Trade Terms（取引条件の解釈に関する国際規則）と言い、1936年に国際会議所（ICC : International Chamber of Commerce）によって制定された。以後、1953年、1967年、1976年、1980年、および1990年に改正されている。

ここで対象とするのは、最新版の1990年の Incoterms である。この1990年の Incoterms には、13種類の標準的取引条件が定められており、それぞれに売主と買主の義務が規定されている。この取引条件の中で最もよく利用されているのが、CIF 条件および FOB 条件であると言われている。

そこで、ここでは CIF 条件について検討することにする。1990年 Incoterms では、貿易環境の変化に対応して、いろいろの新しい試みがなされているが、

CIF 契約の本質から考えて、問題とすべき点もあると思われる。そこで、1990年の Incoterms の売主と買主の義務を検討しながら、問題点を整理してみたいと考えている。

## I. 売主の義務

ここでは、1990年の Incoterms のCIF契約における売主の義務について検討してみたい。

### 契約に合致する物品の提供

CIF 契約においては、売主は、売買契約 (contract of sale) に合致する物品 (goods) および商業インボイス (commercial invoice) またはこれと同等の電子メッセージ (electronic message) を提供しなければならないとされている。契約によって要求されるときは、合致する旨の別個の証拠 (evidence) を提供しなければならない。<sup>(1)</sup>

このように、売主は、契約に従い、買主に対して、物品を提供するとともに、商業インボイス等を提供することになるが、注目すべきことは、インボイスに代えて、これと同等の電子メッセージの提供を認めていることである。この点は、1980年の Incoterms にも明記されていなかった。電子メッセージは、電子データ交換 (EDI: electronic data interchange) によってメッセージを移動させる。Incoterms 1990 には、インボイスに代わって電子メッセージを提供できる旨の規定があるだけで、EDI そのものについて定められてはいない。EDI の実施については、当事者間で取り決めがなされるのが通常である。具体的には、EDI 取引の当事者は、取引を行うための規則と条件を定めた当事者間の契約を締結し、それに従って取引を行う。EDI 取引の国際的な統一規則としては、二つあり、取引は、これらの統一規則に準拠して行われることになろう。その一つは、「遠隔伝送による取引データの交換のための統一行為規範 (UNC ID: the Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission) で1987年に国際商業会議所が採択したものであり、もう一

つは、「行政、商業および輸送のための電子データ交換 (EDIFACT:Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport)」であり、同年に国連で採択されている。<sup>(2)</sup>

また、契約上、要求があれば、検査証明書等の現品が契約に合致している旨の証拠を買主に提供することとしている。しかしながら、これらは、CIF 契約に本質的なものではないと考えられる。

インボイスが船積書類に含まれるかどうかについて、一学説には船荷証券と保険証券によってCIF売買の長所を十分に利用しえるという理由から、特約または慣習がない限り、売主はインボイスを提供することを要しないとしているが、<sup>(3)</sup> 一般的には、イギリスの判例に見られるように、CIF契約における基本的な船積書類は、船荷証券、保険証券、インボイスの三つとされている。<sup>(4)</sup> すなわち、インボイスを必要不可欠な書類としている。とくに荷為替の特約によって代金決済が行われる場合には、インボイスが船積書類の中に入っていないと問題である。というのは、荷為替は、為替手形に船積書類を添付したものを手形買取銀行で買取ってもらい、輸出代金を回収するわけであるが、インボイスがないと船積書類が完備していないとの理由から、この荷為替の取組みができなくなることが考えられるからである。

インボイスの記載内容については、信用状統一規則 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) にインボイスに関する規定が設けられている。それによれば、(a) インボイスは、特約がなければ、発行依頼人 (買主) 宛に作成されなければならない。(b) インボイス金額は、特約がなければ、信用状金額を越えてはならない。(c) インボイスにおける物品の記述は、信用状における記述と合致しなければならない、とされている。CIF 契約においては、荷為替の利用は、特約となっており、必ずしも信用状決済を行うわけではないが、決済方法として荷為替信用状による場合は、この規定に従うことになる<sup>(5)</sup>。

### 承認書、許認可の取得および通関手続等の実施

CIF 契約においては、売主は、自己の危険 (risk) と費用 (expense) をもって、物品の輸出のために要求される輸出承認書 (export license) またはその他の許認可書類 (official authorisation) を取得し、かつそのための一切の通関手続 (customs formalities) を行わなければならないとされている。<sup>(6)</sup> 売主のこの義務によって目的物を船積することが可能になる。

この船積は、必ず輸出許可後でなければならないので、これら輸出に要する諸費用、たとえば輸出通関書類の作成や通関手続に要する諸費用は、船積前の費用として当然売主の負担になるものと考えられる。<sup>(7)</sup>

もし、輸出国側において、国内需給状況の悪化等により、緊急に輸出制限・輸出禁止等の措置が発動された場合には、売主は自らの危険と費用において輸出承認書等を取得し、通関手続を実施する義務があることから考えると、売主側が、別段の合意がない限り、その場合の危険および費用を負担することになるものと考えられる。予期せぬ限度を越えた輸出税等の賦課についても同様の扱いになるものと考えられる。<sup>(8)</sup>

### 運送契約および保険契約の締結

CIF 契約においては、契約記載の物品を運送するために普通用いられる形態の航洋船 (seagoing vessel) で、通常の航路 (usual route) により、指定仕向港 (named port of destination) まで、物品を運送するために、自己の費用をもって、通常の契約条項にもとづいて、運送契約を締結しなければならない。<sup>(9)</sup>

したがって契約上、別段の取り決めがない場合には、売主は、通常の条件で、かつ通常のルート<sup>(10)</sup> で運送契約を締結することになっているので、通常使用されている船荷証券の条項以上の有利な条件で運送契約を締結する義務を負うものではない。このことは、1922年の Shipton, Anderson & Co. 対 Weston & Co. 事件で、大幅に通常のルートを離れるような場合には、そのような船荷証券は、売買契約を満足しないと判断されたことに根拠している。<sup>(11)</sup>

船種についても通常用いられるものとされている。現在では、コンテナ輸送に適する条件として、CIF 条件が発表されているが、現状ではまだ CIF 条件が慣れているということもあって、かなり使用されているようであるが、この場合、コンテナ貨物をコンテナ専用船以外の船に積み込む場合には、CIF 契約のこの規定と照らし合わせると通常用いられる形態の船種とは見なされない可能性が高いので、注意を要するものと思われる。

次に、CIF 契約において、危険が移転した物品に対して、売主は、どのような保険を付保しておくべきか、買主にとっても重要な問題である。

CIF 契約においては、売主は、自己の費用をもって、契約に合意された通り、かつ買主または物品について被保険利益 (insurable interest) を有するその他の者が保険者 (insurer) に対して直接求償することができるような条件で貨物保険 (cargo insurance) を手配し、かつ保険証券 (insurance policy) または保険契約の証明書 (evidence of insurance cover) を買主に提供しなければならない。<sup>(12)</sup>

実務的には、売主は、信用のある保険業者 (underwriter) または保険会社 (insurance company) と保険契約を締結し、契約で別段の約定がない限り、付保条件は、(ロンドン保険業者協会の) 協会貨物約款 (ICC : Institute Cargo Clauses) もしくはそれと同等のものに定める最小限の保険条件 (minimum cover) となる。<sup>(13)</sup>

このように Incoterms の CIF 条件は、売主に対して、担保危険の範囲が最小の貨物海上保険の付保しか要求していない。具体的には、ICC には担保危険の広い方から順に、A, B, C のカテゴリーがあり、それぞれ旧約款の All Risks (オール・リスク)、WA (分損担保)、FPA (単独海損不担保) の条件にほぼ相当しているので、1963年の ICC では FPA 条件、1982年の ICC では C 条件を選択すればよいと一般に言われている。

しかしながら、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>(14)</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得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ろうか、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。

ただ、一般的には、CIF 契約においては、ICC のC条件でよいとされているため、より担保危険の広い保険の付保を望む買主は、売買契約中でその旨の特約をなす必要がある。

CIF 契約における海上保険の保険期間については、危険が移転した時点から物品が指定仕向港に到着した時点までとなっており、海上輸送期間と一致している。CIF 契約における危険の移転時点については、後で取り扱うが、Incotermsの規定では、物品が本船の舷側レールを通過した時点となっている（異説がある）。

Incoterms ではカバーされていない部分については、当事者間で契約上補充できる。たとえば、積地の warehouse から目的地の warehouse まで、倉庫間担保条項（warehouse to warehouse）付きで付保することができる。

また、買主の要請があるとき、売主は、付保することができるならば、戦争危険保険、同盟罷業・騒擾・暴動等のストライキ危険保険（war, strikes, riots and civil commotion risk insurance）を買主の費用をもって契約しなければならない。<sup>(15)</sup>

CIF 契約において、買主は、通常用いられている海上保険契約によって填補されない原因で物品が滅失または損傷を蒙った場合には、不測の損害を受ける可能性があるので、当事者間の特約によって、売主が戦争危険保険等の付保し

ていることが多い。戦争危険は、CIF 契約においては、原則として売主に付保の責任はなく、特約がない限り、売主はかかる危険の担保を含む保険証券を提供する義務がない。このことは、ワルソー・オックスフォード規則でも認められている。<sup>(16)</sup>

CIF 契約においては、最低の保険金額 (minimum insurance) は、売買契約に定められた代金にその 1 割を加えた金額 (すなわち 110%) をカバーし、かつ契約表示の通貨 (currency of the contract) で取り決められなければならないとされている。<sup>(17)</sup>

このように CIF 契約においては、保険金額は、CIF 価額そのものではなく、10% を加算し、CIF 価額の 110% となっている。このプラスした 10% は、買主の希望利益である。物品は、到着後、転売され、収益を得ることになるが、その中には当然、買主に帰属する利益も含まれているはずである。10% は、買主の平均的利益とされている。

また、保険金額は、契約価格と同じ通貨建てとすることになっている。

### 物品の引渡し

CIF 契約においては、売主は、船積港 (port of shipment) において、約定の期日または期間内に本船上で物品を引き渡さなければならないとしている。<sup>(18)</sup>

このことは、CIF 売買が積地売買であることに根拠している。CIF 契約における引渡し (delivery) の履行時点は、物品を船積港で本船に引き渡した時点である。CIF 契約の Symbolic Delivery (象徴的引渡し) という特性から船積書類を買主に引き渡した時点と誤解されやすいが、この点に関しては、CIF 売買は、あくまで積地売買であり、積地条件契約と解釈され、それゆえ物品上の責任および危険負担の限界が積地となっていることから明白である。

普通、CIF 売買では、「CIF Los Angeles」のように仕向港が明示されているが、これは、仕向港が記載されているからと言って、揚地売買と解してはならない。引渡しの履行地が、仕向港となっているわけではないのである。した

がって、万一、積地で引渡しを履行した後、すなわち、積出港での本船船積後に火災、衝突、沈没などの偶発事故により、物品に損失、滅失、損傷等が生じた場合でも、売主は、その危険を負担する必要はなく、また、それを理由として、買主による契約不履行、納期遅延等の責めを負うこともないのである。

また、売主は、約定の船積期日または船積期間内に船積みすることを義務付けられている。売主が、約定の船積期間経過後の船積日付の記載された船荷証券を提供する問題については、英国の1877年の Bowes 対 Shand 事件において、買主はあくまで約定船積期間内の日付が記された船荷証券の引渡しを求めることができ、その履行がなされないときには、売買契約を解除できるとされている。<sup>(19)</sup> この判断の背景には、イギリスの判例では、CIF 売買を船積書類の売買とみる傾向が伝統的に強いことによるものと思われる。この結果、船積書類の瑕疵は、契約の本質をなす条件の違反であると解釈されている。<sup>(20)</sup>

### 危険の移転

CIF 契約においては、売主は、「買主の義務」第5項を条件として、物品が船積港における本船の舷側手摺 (ship's rail) を通過するときまで、当該物品の滅失 (loss) または損傷 (damage) に関する一切の危険を負担しなければならないとされている。<sup>(21)</sup> 「買主の義務」第5項については、次章の「買主の義務」の危険の移転のところで検討したい。

このように、CIF 契約では、FOB 契約の場合と同様に、物品が本船のレールを通過する時に、危険が売主から買主に移転することになる。これは、「物品の引渡し」の節で述べたように、CIF 条件に基づく売買契約は、契約の性質からすれば、揚地売買ではなく、船積地において物品の引渡しが行われる積地売買であることに根拠している。

Incoterms の危険移転論は、危険移転と物品の引渡しを結び付けた理論構成をとっており、この点については改正アメリカ貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definition) も同様の理論構成となっている。<sup>(22)</sup> これは、英国物品売買法 (The Sale of Goods Act) が、危険の移転と所有権の移転と

結び付けた理論構成をとっているのと対象的である。<sup>(23)</sup>

Incoterms の危険移転は、本船のレールを通過した時 (they have passed the ship's rail) となっており、他の規則の規定と比べると特有の表現となっている。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、危険移転の時期に関して、物品が本船上に積み込まれた時としており、<sup>(24)</sup> 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危険負担の分岐点と捉えている。

また、改正アメリカ貿易定義では、CIF 契約においては、本船に引き渡された時となっている。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、CIF 契約は、売買契約が物品の運送を予定する場合と解すると、運送人に引き渡された時と考えられる。<sup>(25)</sup>

ワルソー・オックスフォード規則と Incoterms を比較すると、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おり、一方、Incoterms では、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なっており、微妙な違いを見せている。

この問題に関する司法判決として、1954年の Pyrene 対 Shindia 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>(26)</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れば、危険が船積時に移転するという場合には、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、Incoterms の危険移転論とはほぼ一致している。

Incoterms の危険移転時期は、本船レール上の空間を通過した時となっており、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

いるように思われる。新貿易条件 CIP が発表されているにもかかわらず、現在、コンテナ輸送にも慣習的に 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 CIF 条件を用いる場合には、特に本船に積み込まれた時とする方が实际的であると考えられる。すなわち、これによって荷役中の貨物の破損等に関する問題も、売主による新しいものとの交換（損傷の程度が軽微な場合には補修することになろう）等によって、解消されるものと思われる。

CIF 条件における危険の移転時期を本船レールを通過した時から本船に積み込まれた時に変更しても、CIF 契約の本質的特徴が失われるとは考えられない。

### 費用負担の限界

CIF 契約では、売主は、物品が引き渡されるまでの当該物品に関する一切の費用、ならびに運送契約の締結時に定期船会社 (regular shipping lines) によって徴収される物品の積込費用 (costs of loading) および仕向港での船卸費用 (charges for unloading) を含めて、運賃 (freight) その他一切の費用を支払わなければならない。<sup>(27)</sup>

ここで問題となるのは、荷揚費用を売主が負担するかどうかの点である。これは、定期船 (liner) で運送をするのか、不定期船 (chartered ship) で運送するのかによって、取り扱いが異なる。

Incoterms では、運送は、定期船、不定期船のどちらでもよく、運送契約は、前述のとおり、通常の条件で、通常の航路で締結されることを要求しているのみである。本船が定期船である場合は、積込費用と荷揚費用は、海上運賃の中に含まれている (Berth terms あるいは Liner terms と言われている)。そのため、荷揚費用は、売主が負担することになる。これは、Incoterms の売主の義務の規定に根拠している。しかしながら、不定期船の場合は、積込費用と荷揚費用が海上運賃の中に含まれる場合もあるし、運賃の中に含まれていない場合もある。後者の場合としては、Free in (積込費用荷主負担) と Free out (荷揚費用荷主負担) の二つのパターンがある。<sup>(28)</sup>

このように Incoterms では、売主の買主への通知義務を定めているが、この通知義務を懈怠した場合の規定はないが、この点に関して、英国の 1981 年の *Socié té Italo-Belge pour le Commerce et l'Industries v. Palm and*

Vegetable Oil (Malaysia) Sdn. Bhd. 事件において、売買が連鎖的につながっていることの多い一次産品の標準売買契約書式では、売買目的物の特定の通知を売主に要求している例が多く、その通知を懈怠すると、買主は売買契約を解除できるとしている。<sup>(34)</sup>この判例からも分かるように、売主が買主に対して船積通知を怠った場合には、明らかに契約違反となる。実際には、かかる場合は、売主は、買主に対してあらかじめ契約上の取り決めがあれば、それに従って、責めを負うことになるう。

### 物品の引渡しを証する書類の提出

CIF 契約においては、売主は、自己の費用をもって、約定の仕向港 (port of destination) 向けの通常の運送証券 (usual transport document) を遅滞なく買主に提供しなければならない (別段の合意がある場合を除く)。<sup>(35)</sup>

1990年の Incoterms は、船荷証券の代わりに運送書類という表現を用いており、その運送書類の中には流通可能船荷証券 (negotiable bill of lading) の他に流通不能シーウェイビル (nonnegotiable sea waybill)、内陸水路運送証券 (inland waterway document) を含んでいる。はじめて流通不能のシーウェイビルを CIF 契約における船積書類として認めている。

また、運送書類は、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いないなければならない。<sup>(36)</sup> 前出の物品の引渡しのところで述べたように、CIF 契約においては、売主は、約定の船積期間内に船積みすることが義務付けられており、したがって、買主は、あくまで約定の船積期間内の日付が記載された船荷証券の引渡しを求めることができるのであり、その履行がなされないときには、買主は売買契約を解除できるとされている。<sup>(37)</sup>

さらに、この運送証券は、仕向地において買主が運送人 (carrier) に物品の引渡しを要求しうるものであり、かつ他に別段の合意がない限り、当該証券をその後の購買者 (subsequent buyer) に譲渡することにより (流通可能船荷証券の場合) または運送人に通知 (notification) することにより、買主が運送中の物品 (goods in transit) を転売しうるものでなければならないと規

定されている。<sup>(38)</sup>

上述のように、買主による物品の転売は、流通可能船荷証券の譲渡または運送人への指示によって行われるとされている。しかしながら、流通不能シーウェイビルの買主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を実行することを、CIF 契約において認められるかということが、問題であろう。このことについては、CIF 契約と運送書類の関係について述べた後に、議論することにする。

本来、CIF 契約では、売主は、契約に合致した商品を船積みするのみならず、その商品を象徴する船荷証券を取得し、これを買主に提供することが絶対的条件とされてきた。それによって、船荷証券を入手した買主は、貨物を自由に処分することができる。それゆえ CIF 契約は象徴的引渡しと言われてきた。<sup>(39)</sup>

この CIF 契約において、必要不可欠な書類とされている船荷証券の物品を象徴するものとしての基本的性質は、1870年の Baeber 対 Meyerstein 事件で認められており、<sup>(40)</sup> また船荷証券の裏書による転売についても、1883年の Sanders 対 Maclean 事件で、Bowen 判事が、「…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 endorsement and delivery of the bill of lading operates as a symbolical delivery of cargo.)」と述べている。<sup>(41)</sup>

このように CIF 契約における船荷証券は、転売を前提とした、譲渡可能な (transferable) 形式なものでなければならない。すなわち、指図式で発行されることによって譲渡可能となり、転々と流通することになる。

また、その船荷証券は、船積船荷証券 (shipped bill of lading) または船積証明 (on board notation) のある受取船荷証券 (received bill of lading) であり、さらに船荷証券は、物品の処分または金融上利用されることがあるので、無故障 (clean) のものが要求される。<sup>(42)</sup>

CIF 契約においては、危険負担の分岐点から言って、船積前に物品に生じた滅失や損傷については、責任は負わないことになっており、したがって船荷証券についても船積後に発行される船積船荷証券を適格としている。Incoterms

の規定も同趣旨と解釈される。とくに Incoterms では、売主の義務 A4（物品の引渡し）で述べたように、売主は、船積港において“本船上で”物品を引き渡さなければならないと明記していることから推察できる。<sup>(43)</sup>

しかしながら、1960年代後半からコンテナ革命が起こり、コンテナ船による運送が始まり、最近では高速のコンテナ船が出現している。これにともなって受取式の船荷証券が使用されはじめている。このようにコンテナ船の普及により、受取船荷証券が使用されるという現実があるが、この問題と、この受取式の船荷証券が CIF 契約において認められるかという問題<sup>(44)</sup>は、別問題であると考えられる。船積後ではなく、物品を受け取った時点（コンテナ輸送の場合はコンテナ・ヤード）以後の危険を負担することについては、CIF 契約の本質から言って、認めにくい。

この点に関して、信用状統一規則も、船荷証券は、物品が本船に積み込まれた（loaded on board or shipped）旨を表示していなければならないとしており、<sup>(45)</sup>船荷証券に物品が積み込まれたことを示す印刷文言がない場合は、船積証明追記によって船積の事実を証明することが必要になる。<sup>(46)</sup>これは、コンテナ船についても適用される。

CIF 契約においては、商品の転売を前提としている。特に、対象となっている物品が、市況商品の場合は、商品が仕向地に到着する前に、第三者に転売されることがある。その場合、上述したように、船荷証券は、物品または包装の状態に欠陥がある旨が記載されていない無故障船荷証券<sup>(47)</sup>でなければならない。欠陥状態（remark）が記載された船荷証券、すなわち故障付船荷証券（foul bill of lading）では転売ができないと考えられるからである。

これらのことを踏まえて、流通不能のシー・ウェイビル等を CIF 契約における提供証券と認められるかどうかの問題を検討してみたい。

上述したように、CIF 契約においては、譲渡可能な無故障の船荷証券は、権利証券であり、物品の引渡請求権を化体しているので、物品の象徴と見なされている。このことから、CIF 売買は、物品の物理的引渡しではなく、船積書類を売主が買主に提供することによって、売主の物品引渡義務が履行され、買主

は船積書類と引き換えに代金を支払うという特徴を有している。

これに対して、シー・ウェイビルは、記名式であり、権利証券ではない。このような流通不能のシー・ウェイビルが、他の貿易契約の場合は別として、CIF 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、疑問である。

そもそもシー・ウェイビルが用いられるようになったのは、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り、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であった。<sup>(48)</sup>

このような貿易実務の現状に対応するために、1990年6月に、CMI (Comité Maritime International) が「海上運送状に関する CMI 統一規則 (CMI Uniform Rules for Sea Waybill)」を制定している。しかしながら、国際海上物品運送法をはじめ、各国の法律は、シー・ウェイビルに船荷証券のような権利証券としての法的性質は与えていない。<sup>(49)</sup>

シー・ウェイビルを使用する場合は、上述のように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、CIF 契約の象徴的引渡しは実現できない。

ここで、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 (CIF 契約) の提供証券としての有効性に分けて考える必要がある。1990年の Incoterms では、CIF 契約における運送書類の一つとして、シー・ウェイビルを認めているが、CIF 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ない、船積書類の引渡しが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 CIF 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。<sup>(50)</sup> 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、CIF 契約で使用する場合は、本来の CIF 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、CIF 契約の本質と矛盾し、CIF 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、CIF 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。CIF 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 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のシー・ウェイビルを用いることに合意し、CIF と記されても、それらは、法的には、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。

また、1990年の Incoterms は、売主および買主が電子的手段により (electronically) 通信することに合意したときは、前記の運送証券に代えて、これと同等の EDI メッセージ (equivalent electronic data interchange message) を提供することができるとしている。<sup>(51)</sup> 1990年にはじめて、双方の合意の上であるが、書類に代わって EDI メッセージでよい旨の規定が設けられた。この Incoterms の改正に対応して、1990年6月に、CMI は、「電子式船荷証券のための CMI 規則 (CMI Rules for Electronic Bills of Lading)」を採択している。<sup>(52)</sup>

CIF 契約においては、上述したように、流通不能のシー・ウェイビルの使用は、問題があり、認めにくい、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考えられる。というのは、これは、従来の船荷証券とは本質的に同じで、ただ船荷証券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からである。このシステムは、船荷証券の種々な情報を電子的手段によって関係当事者に送達し、その送達を受けた者を船荷証券を実際に所持している者と同様の権利者と見なすものである。<sup>(53)</sup> この場合には、情報の伝達だけでなく、権利の証明も伝送しな

なければならない。この電子式船荷証券の具体的な仕組みについては、上述の「電子式船荷証券のための CMI 規則」に規定されている。<sup>(54)</sup>

運送証券を使用する場合は、運送証券の正本 (original) が数通発行されたときは、その全通 (a full set of originals) が買主に提供されなければならないとしている。CIF 契約においては、売主から買主への船積書類の提供は、荷為替を取り組む形で銀行を経由して行われることが多い。とくに信用状決済の場合には、信用状の文面記載内容に従って、売主は正本の全通の提供を銀行から要求されるのである。<sup>(55)</sup> また運送証券に傭船契約書 (charter party) を参照すべき旨の記載があるときは、売主は、その傭船契約書の写し (copy) を提供する義務がある。<sup>(56)</sup>

### 検査および包装・荷印

CIF 契約においては、売主は、物品を引渡すために必要な検査業務 (checking operations)、たとえば品質 (quality)・容積 (measuring)・重量 (weighing)・個数の検査 (counting) に関する費用を支払わなければならない。<sup>(57)</sup>

また、売主は、自己の費用をもって、自己の手配した物品運送に必要な包装 (packaging) を施さなければならない。ただし、当該取引で、契約記載の物品を無包装で (unpacked) で出荷するのが通例であるときは、この限りではないとされている。貨物の梱包は、木箱 (wooden box)、俵 (bale)、樽 (barrel)、ダンボール箱 (carton box)、ドラム・カン (drum can) による方法等があり、貨物の種類により適当な方法が選択される。無包装で出荷される場合とは、自動車等の場合が梱包せずに輸送されるので、そのような場合を想定している。そしてその包装には、荷印が適切に (appropriately) 表示されなければならない。<sup>(58)</sup>

荷印は、メインマーク (main mark)、仕向地マーク (destination mark)、ケースナンバー (case number)、原産国マーク (country of origin mark) を最低限しめしているものでなければならない。というのは、これらの要求は、船荷証券、インボイス等の船積書類さらには輸出通関の際の提出書類 (わが国

の場合は輸出報告書)に通常、記入する必要があるからである。荷印は、貨物と書類を照合する時に必要となるものである。

### 助力の義務

CIF 契約においては、売主は、「その他の義務 (other obligations)」で、買主の要請 (request) により、船積国 (country of shipment) および (または) 原産国 (country of origin) で発行または発信され、買主が仕向国における物品の輸入のために、また必要な場合には第三国通過 (transit through another country) のために要求される書類 (documents) またはこれと同等の電子メッセージ (electronic messages) を取得するため、あらゆる助力 (assistance) を与えなければならないとしている。<sup>(59)</sup>

買主から要請される書類としては、具体的には輸入国側の貿易為替管理法、関税法等の規定により要求される領事インボイス (consular invoice)、通関インボイス (customs invoice)、原産地証明書 (certificate of origin) などがあげられよう。<sup>(60)</sup>

ここで、CIF 契約における基本的書類を再考してみたい。CIF 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) の三書類であるとされており、それゆえ、この三書類は、CIF 契約の場合は契約において別段、明示されていなくとも、絶対的に必要な書類であるとされている。<sup>(61)</sup>

これに対して、三書類以外の前出の領事インボイス等の取り扱いについては、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 CIF 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。<sup>(62)</sup>

Incoterms においても、これら書類の取得のために助力を受けた当事者は、これらを取得するために要した費用 (expense) および危険 (risk) を負担しなければならないとしている。<sup>(63)</sup>

## II. 買主の義務

ここでは、1990年の Incoterms の CIF 契約における買主の義務を検討してみたい。この買主の義務は、売主の義務の規定を反対の立場から見たものであり、内容的には重複しているところが多い。そこで買主の義務については、とくに検討を要する項目以外は、簡潔に述べていくことにする。

### 代金の支払

CIF 契約においては、買主は、売買契約 (contract of sale) に定められたとおり、代金 (price) を支払わなければならないとしている。<sup>(64)</sup>

1980年の Incoterms では、売主により書類の提供があった場合、買主は、それが売買契約と一致するときには、その書類を受領し、代金を支払わなければならないと規定していたのに対して、1990年の Incoterms では、書類の提供に対して支払をするという表現をとっていない。<sup>(65)</sup>

しかしながら、CIF 売買では、1912年の Clemens Horst Co. 対 Biddel Bros. 事件で認められているように、特約がない限り、売主による船積書類の引渡と買主の代金支払いとは、同時履行の関係に立つとされている。<sup>(66)</sup> それゆえ、物品が仕向港に到着する前でも、船積書類が契約に適合するものであれば、それに対して、買主は、代金を支払わなければならないとされてきた。この点に関しては、1984年の Berger & Co. Inc. 対 Gill & Duffus S. A. 事件において、売主は、契約条件に適合する物品を船積したかどうかに関係なく、

買主の代金支払義務違反を理由として、契約を解除できる旨の判断を示している。<sup>(67)</sup>

このことを踏まえて考えると、CIF 売買においては、代金の支払は、物品の引渡しに対して行われるものではなく、船積書類の提出に対してなされ则认为られる。したがって、契約に合致した船積書類の提供がある限り、物品の未着・損傷を理由に代金の支払を拒むことはできないと考えられる。

### 承認書、許認可の取得および通関手続の実施

CIF 契約において、輸入国側の承認および許認可が必要な場合の規定であるが、買主は、自己の危険と費用をもって、物品の輸入のため、また必要な場合には第三国通過のために要求される輸入承認書 (import licence) その他の許認可書類 (official authorisation) を取得し、一切の通関手続 (customs formalities) を行わなければならないとしている。<sup>(68)</sup>

輸入国側において、貿易状況の悪化等により、緊急に輸入制限、輸入禁止等の措置が発動された場合には、買主が、自己の危険と費用を負担して、輸入承認書を取得し、通関手続を実施する義務があることから考えると、買主が、別段の合意がない限り、その場合の危険と費用を負担することになると考えられる。

### 引渡しの受理

CIF 契約においては、買主は、船積港において物品が引き渡されたときには、物品の引渡しを受領し (accept delivery of goods)、指定仕向港 (named port of destination) において運送人 (carrier) からそれを受け取らなければならない。<sup>(69)</sup>

この買主の物品の受取に関して、買主の懈怠による場合は、それによって生じた費用は、買主の引渡しを受領義務から、買主が負担することになると考えられる。<sup>(70)</sup>

## 危険の移転

CIF 契約においては、売主の義務の章で述べたように、物品が船積港における本船の舷側手摺を通過したときから、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。<sup>(71)</sup> これが Incoterms の危険移転の一般原則である。

これに対して、買主は、売主に対する通知 (notice) を与えなかった場合 (船積期日に関する適切な通知を怠った場合や仕向港決定に関する通知を怠った場合) には、約定期日 (agreed date) または約定引渡期間満了の日 (expiry date of the period fixed for shipment provided) から、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としている。<sup>(72)</sup> このように、上述の場合には、危険は、一般原則による本船レールを通過した時点ではなく、それ以前に売主より買主に移転することになる。ただし、その物品は、契約に明確に充当されたものであること (the goods have been duly appropriated to the contract)、すなわち契約物品として明らかに他と区別されたもの (clearly set aside)、さもないと契約物品に相違ないと認められたものである (identified as the contract goods) ことを条件とする。<sup>(73)</sup>

## 費用負担の限界

CIF 契約においては、買主は、物品が引き渡されたときから、物品に関する一切の費用を支払い、運送契約の締結時に定期船会社 (regular shipping lines) によって徴収された (levied) 費用および料金 (charges) を除いて、仕向港に到着するまでの運送中 (whilst in transit) における物品に関する一切の費用ならびに軽貨 (lighterage) および埠頭使用料 (wharfage charges) を含む船卸費用 (unloading costs) を支払わなければならないとされている。<sup>(74)</sup>

「売主の義務」の章で述べたように、問題は、荷揚費用 (unloading charge) を売主と買主のどちらが負担するかということである。

CIF 売買は、積地売買であり、物品を船積港で本船に引き渡した時点が売主

による引渡し of 履行時点となっており、費用についても、基本的には、物品の積出港における本船積込までに要する費用を売主が負担すると共に、保険料と指定仕向港までの海上輸送に要する費用を売主が負担するものと考えられる。

したがって、仕向港に到着後、物品を引き取るための費用（貯賃、埠頭使用料を含む船卸費用）は、買主負担と解釈される。

もし、CIF 契約において、荷揚費用も、売主が負担する場合は、CIF landed 条件（運賃保険料および荷揚費用込み条件）になるものと思われる。<sup>(75)</sup>

Incoterms においては、荷揚費用は、船積港で船会社（定期船会社）によって徴収される場合には売主負担、そうでない場合は、買主負担としている。不定期船を使用する場合には、荷揚費用が海上運賃の中に含まれない場合（Free out 条件）、売主負担となる。<sup>(76)</sup>

前項で述べたように、買主が船積期日に関する適切な通知や仕向港決定に関する通知を怠った場合には、船積に関する約定期日または約定期間満了の日から、それによって生じた追加費用（additional costs）を支払わなければならない。<sup>(77)</sup> ただし、その物品は、契約に明確に充当されたものであること、すなわち契約物品として明らかに他と区別されたもの、さもなければ契約物品に相違ないと認められたものであることを条件とする。<sup>(78)</sup>

なお、CIF 売買は、揚地売買ではないので、物品の輸入の際に、また必要な場合には第三国通過の際に（for their transit through another country）課せられるすべての関税（all duties）、諸税（taxes）その他の公共料金（official charges）、ならびに通関手続（customs formalities）を行うための諸掛り（costs）は、買主負担となっている。<sup>(79)</sup>

### 売主に対する通知

「危険の移転」、「費用負担の限界」の項で、述べたように、買主は、物品の船積期日（time for shipping）および／または仕向港（port of destination）を決定する権利を有するときには、これに関する十分な通知（sufficient notice）を売主に与えなければならない。<sup>(80)</sup> 買主は、この通知義務を怠った場合

には、船積に関する約定期日から危険および費用を負担することになる。

### 物品の引渡しを証する書類の受理

「売主の義務」の第8項で規定された運送証券 (transport document) が契約に合致するときには、買主は、これを受領しなければならない。<sup>(81)</sup>

しかしながら、上記の各運送証券が、CIF 契約の本質から考えて、CIF 契約における提供証券として有効であるかどうかについては、前章（売主の義務の「物品の引渡しを証する書類の提出」）で述べた通りである。

CIF 売買においては、買主は、売主の提供する船積書類が契約に適合するものであれば、これを受領し、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。買主が契約に合致する船積書類を受領する義務に違反すれば、買主の契約違反であり、売主の契約解除は有効であり、買主は、売主に対する損害賠償の責任は免れないことになる。<sup>(82)</sup>

### 物品の船積前検査

CIF 契約において、買主は、別段の合意がある場合を除いて、船積前検査 (preshipment inspection) の費用を支払わなければならない。ただし、輸出国の当局 (authorities of the country exportation) が、命ずる場合を除くとされている。<sup>(83)</sup>

このように、1990年の Incoterms から船積前検査の規定が導入されている。船積前検査とは、開発途上国によって指定を受けた検査会社が、その途上国の税関当局に代わって商品の船積前において輸出国の領域内で商品の検査を行い、証明書を発給する制度である。<sup>(84)</sup>

### 売主の助力に対する費用の支払い

CIF 契約においては、買主は、自ら要求した領事インボイス、通関インボイス、原産地証明書等の書類またはこれと同等の電子メッセージを取得するために生じた一切の費用および料金を支払い、売主が助力 (assistance) を提供する際に負担した費用および料金を返済しなければならない。<sup>(85)</sup>

また、買主は、売主の要請がある場合には、保険の手配に (procuring insurance) 必要な情報 (information) を売主に提供しなければならない。<sup>(86)</sup>

このように、1990年の Incoterms においては、売主の助力義務だけでなく、買主も保険の手配のために必要な情報提供等の助力を与えるとともに、売主の助力に対しては、これら書類等の入手に要した費用を負担することを定めている。

### 注

- (1) International Chamber of Commerce : ICC. International Rules for Interpretation of Trade Terms : Incoterms, 1990, CIF A1.
- (2) 新堀 聰著『貿易政策・国際売買』同文館、1996年、PP.187～8.
- (3) 今井 薫、他著『保険・海商法』三省堂、1994年、P.420.
- (4) Biddel Bros. v. E. Clemens Horst Co. (1911), 1K. B. 214, (David M. Sassoon & H. Orren Merren, CIF and FOB Contracts, 3rd ed., 1984, Steven & Sons, London, P.5.)
- (5) Uniform Customs and Practice for Documentary Credits : UCP, 1993 Revision, ICC Publication No. 500, Article 37.
- (6) Incoterms 1990, CIF, A2.
- (7) 上坂西三著『貿易慣習』東洋経済新報社、1962年、P.307.
- (8) 片山善行著『国際売買契約の実務』中央経済社、1994年、P.34.
- (9) Incoterms 1990, CIF A3 (a)
- (10) 通常の航路とは、寄港先が確定していることを意味し、必ずしも最短の直行航路を意味するものではない (今井 薫、前掲書、P.418.)
- (11) 新堀 聰著『貿易売買』同文館、1990年、P.85.
- (12) Incoterms 1990, CIF A3 (b).
- (13) Incoterms 1990, CIF A3 (b).
- (14) 片山善行、前掲書、P.35, 45.
- (15) Incoterms 1990, CIF A3 (b).
- (16) ワルソー・オックスフォード規則では、規則12の第1項において、「売主は、戦争危険を担保する保険証券を取得する義務を負うものではない … (The seller shall not be bound to procure a policy covering war risks …)」と規定している。
- (17) Incoterms 1990, CIF A3 (b).
- (18) Incoterms 1990, CIF A4.
- (19) 江頭憲治郎著『商取引法 (上)』弘文堂、1990年、P.61 (Bowes v. Shand [1877] 2 App Cas. 455.).

- (20) 江頭憲治郎、同書、P.61.
- (21) Incoterms 1990, CIF A5.
- (22) 改正アメリカ貿易定義では、売主の義務第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、売主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)」と規定している。
- (23) 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 risks 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.)」と規定している。
- (24) 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、その船舶に積み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 Rules 2…)」と規定している。
- (25) 国際物品売買条約に関する国連条約では、運送を予定する場合の危険移転時期に関して、第67条第1項で、「売買契約が物品の運送を予定する場合において、売主が特定の場所で物品を交付することを要しない時は、売買契約に従って買主への送付のため物品が第一の運送人に交付された時に、危険は買主に移転する。… (If the contract of sale involves carriage of the goods and the seller is not bound to hand them over at a particular place, the risk passes to the buyer when the goods are handed over to the first carrier for transmission to the buyer in accordance with the contract of sale. …)」と規定している。
- (26) *Pyrene Co., Ltd. v. Scindia Navigation Co., Ltd.* [1954] 2 Q. B. 402, 2 All E.R. 158. (David M. Sassoon, *CIF & FOB Contracts*, Stevens & Sons, Ltd., London, 1968, P.426)
- (27) Incoterms 1990, CIF A6.
- (28) (29) 新堀 聰、前掲書、P.108.
- (30) 今井 薫、前掲書、P.421.
- (31) Incoterms 1990, CIF A6.
- (32) Incoterms 1990, CIF A7.
- (33) 新堀 聰、前掲書、P.109.
- (34) 江頭憲治郎、前掲書、P.62.

- Société Italo-Belge Pour le Commerce et l'Industrie v. Palm and Vegetable Oils (Malaysia) Sdn. Bhd. [1981] 2 Lloyd's Rep. 695. (Sassoon, *ibid.*, P.218)
- (35) Incoterms 1990, CIF A8.
- (36) Incoterms 1990, CIF A8.
- (37) 江頭憲治郎、前掲書、P.61. (Bowes v. Shand [1877] 2 App. Cas. 455.)
- (38) Incoterms 1990, CIF A8.
- (39) 小林 晃著『貿易売買研究ゼミナール』中央経済社、1994年、P.64.
- (40) Barber v. Meyerstein (1870) L. R. 4 H. L. 31 at P.329. (Sassoon, *ibid.*, P.4~5)
- (41) Sanders v. Maclean (1883), 11 Q. B. D. 327 at P.314 (C. A.). (Sassoon, *ibid.*, P.5)
- (42) 今井 薫、前掲書、P.420.
- (43) 新堀 聰、『貿易政策と国際売買』P.235.
- (44) Diamond Alkali Export Corporation v. Bourgeois [1921] 3 K. B. 443. (Sassoon, *ibid.*, PP.95~7)
- (45) (46) Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1993 Revision, ICC Publication No.500, Article 23 (a) ii.
- (47) UCP 500 Article 32 (a)  
“one that bears no clause or notation which expressly declares a defective condition of the goods and or packing”
- (48) 新堀 聰著『貿易取引の理論と実践』三嶺書房、1993年、P.162.
- (49) 片山 義行、前掲書、P.40.
- (50) 新堀 聰、『貿易政策と国際売買』PP.236~7.
- (51) Incoterms 1990, CIF A8.
- (52) 新堀 聰、同書、PP.183~4.
- (53) 小林 晃、前掲書、P.69.
- (54) 新堀 聰、同書、PP.188~90.  
CMI Rules for Electronic Bill of Lading, Article 1~9.
- (55) 片山 義行、前掲書、P.41.
- (56) Incoterms 1990, CIF A8.
- (57) Incoterms 1990, CIF A9.
- (58) Incoterms 1990, CIF A9.
- (59) Incoterms 1990, CIF A10.
- (60) 新堀 聰、『貿易売買』PP.74~5.
- (61) 新堀 聰、同書、PP.74~5.
- (62) 新堀 聰、同書、P.75.
- (63) Incoterms 1990, CIF A10.
- (64) Incoterms 1990, CIF B1.

- (65) Incoterms 1990, CIF B1.
- (66) 江頭憲治郎著『商取引法 (上)』弘文堂、P.64. (Clemens (E.) Horst Co. v. Biddel Bros. [1912] A. C. 18.)
- (67) 江頭憲治郎、同書、PP.64～5. (Berger & Co. Inc. v. Gill & Duffus S. A. [1984] A. C. 382.)
- (68) Incoterms 1990, CIF B2.
- (69) Incoterms 1990, CIF B4.
- (70) 片山 善行、前掲書、P.42.
- (71) Incoterms 1990, CIF B5.
- (72) Incoterms 1990, CIF B5.
- (73) Incoterms 1990, CIF B5.
- (74) Incoterms 1990, CIF B6.
- (75) 今井 薫、前掲書、P.421.
- (76) 新堀 聰、前掲書、PP.108～9.
- (77) Incoterms 1990, CIF B6.
- (78) Incoterms 1990, CIF B6.
- (79) Incoterms 1990, CIF B6.
- (80) Incoterms 1990, CIF B6.
- (81) Incoterms 1990, CIF B8.
- (82) 江頭憲治郎、前掲書、PP.64～5.
- (83) Incoterms 1990, CIF B9.
- (84) 中村 洋一編『WTO が貿易を変える』東洋経済、PP.174～5.
- (85) Incoterms 1990, CIF B10.
- (86) Incoterms 1990, CIF B10.

#### 〈主要参考文献〉

David M. Sassoon & H. Orren Merren, CIF and FOB Contracts (3rd ed.), 1984, Steven & Sons, London.

ICC日本国内委員会, Incoterms 1990 (ICC Publication No.460), 1994.

今井 薫他著『保険・海商法』三省堂、1994年.

江頭憲治郎著『商取引法 (上)』弘文堂、1990年.

片山 善行著『国際売買契約の実務』中央経済社、1994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』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.

新堀 聰著『貿易政策と国際売買』同文館、1996年.

高橋 正彦著『貿易契約の法理』同文館、1964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 鐸一、佐野 寛著『国際取引法』有斐閣、1992年.

山中 豊国、碓井 陽一著『貿易商務通論』精文館、1970年.