

Uniform Commercial Code における CIF と 貿易定型取引条件 CIF の本質的特徴

西 道 彦

はじめに

1. UCC における CIF 条件の定義
2. UCC の CIF 条件における売手の義務
3. UCC における CIF 条件の書類売買性と電子式船積書類・金融 EDI

はじめに

貿易契約を締結する際に、使用されている貿易定型取引条件の中で最も頻度が高いものの一つに CIF 条件をあげることができる。貿易定型取引条件については、現在、国際商業会議所（ICC : International Chamber of Commerce）によって制定された Incoterms（International Rules for Interpretation of Trade Terms）が世界で広く貿易関係者に活用されているようである。この Incoterms も、1936年に制定されたのち、1953年、1967年、1976年、1980年および1990年に改訂されました。1990年の Incoterms においては CIF 条件も内容的にかなり以前のものと比べると斬新なものとなっている。今後、世界中でこの Incoterms が広く用いられていくものと考えられる。しかしながら、対米貿易取引においては、貿易定型取引条件（ここでは CIF 条件を取り上げる）の解釈について注意すべき点があると考えられる。というのは、米国には、Revised American Foreign Trade Definitions（改正米国貿易定義）と呼ばれる定型取引条件に関する統一規則、さらには CIF 条件等の代表的貿易定型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 Uniform Commercial Code : UCC（米国統一商法典）があり、独自の内容をもってい

る。これらは、国際的には広く利用されているとは言えないが、米国との貿易取引において、米国の輸出者が、貿易取引条件に関して、これらの米国貿易定義および米国統一商法典の解釈で輸出してきた場合には、その相手方である輸入者との間で解釈の違いから、紛争に発展し、訴訟に持ち込まれる可能性もある。それゆえ契約に明文で引用されていない場合には、特に注意が必要であろう。

そこで、本稿では貿易定型取引条件を CIF 条件に絞り、UCC における CIF 条項を、最新の Incoterms 1990 を初めとして、他の国際規則等を比較検討し、その過程で CIF 条件における米国流の解釈を整理できればと考えている。そのことによって対米貿易取引における問題点を少しでも示すことができるのではないかと考えている。また UCC の CIF 条項の代金支払の規定等に関連して、CIF 売買取引において、書類よりも貨物が先に到着する問題について、船積書類の EDI 化、さらに金融 EDI 化の一環として為替手形の EDI 化にも言及したい。

1. UCC における CIF 条件の定義

UCC における CIF 条件の定義を見ると、CIF 条項とは、価格が物品の代価の他、指定目的地までの保険料および運送料を一括して含むことを意味する、としている⁽¹⁾。

この定義は、英国における1872年の Ireland 対 Livingston 事件の Blackburn 判事の説明を踏まえたものとなっている。彼は、「CIF 売買とは、船積書類の接受によって支払われるところの運賃および保険料込値段の条件である」と判断している⁽²⁾。

一方、1990年の Incoterms においては、CIF 条件は、売主が、CFR（運賃込条件）における売主と同じ義務を負う他に、運送中の物品の滅失または損傷に関する売主の危険に対して海上保険を手配しなければならない旨の追加義務を負うことを意味すると定義しており⁽³⁾、上記の定義と表現の違いはあるが、内容的には同じと見なすことができる。

2. UCC の CIF 条件における売主の義務

UCC では、CIF の後に目的地という条項またはそれと同趣旨の条項は、別段の合意のない限り、それがたとえ記載された価格および目的地にのみ関連して用いられた場合であっても、売主は、自らの費用と危険で次の5つのことをなさなければならないとしている。

第一は、物品を船積港（または積み出し地）で運送人の占有（the possession of a carrier）に移し、かつ指定目的地までの全運送を対象とする一通または数通の流通性船荷証券（a negotiable bill or bills of lading）を取得することである⁽⁴⁾。

この点に関して、1990年のIncotermsでは、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を遅滞なく買主に提供しなければならないとしており、UCCのように運送証券を流通性船荷証券に限定していない。

1990年のIncotermsでは、この運送証券（たとえば流通性船荷証券、非流通性シー・ウェイビル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し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している⁽⁵⁾。

このように、1990年のIncotermsにおいては、CIF 売買で非流通性シー・ウェイビルも提供証券として認めているのに対して、UCC では運送証券を流通性船荷証券と限定しているところに大きな違いがある。

この CIF 契約における運送書類を初めとする船積書類の問題は、CIF 契約の本質の問題と密接に関係している。英国の判例で示されているように、CIF 契約の本質的な特徴は、物品の物理的な引渡しではなく、契約に従って物品を船積みした後、船積書類（shipping documents）を買主に提供することによって契約上の自己の義務を履行することである。そこで CIF 契約において売主

から買主に引渡されるべき船積書類は、船荷証券 (bill of lading)、海上保険証券 (marine insurance policy) および商業インボイス (commercial invoice) の三書類であり、これらは、CIF 契約においては、絶対的に必要な書類であるとされている。船積書類の中で、中核となる書類は、船荷証券であり、この船荷証券は、物品の引渡請求権を化体した権利証券 (document of title) であり、物品の象徴と見なされ、そのことによって CIF 条件は、象徴的引渡 (symbolical delivery) が行われる条件である。それゆえ、この船荷証券は、当然のことながら、流通可能な、すなわち譲渡可能な形式でなければならず、指図式で発行される流通運送証券つまり流通可能船荷証券ということになる。このことによって CIF 契約においては、買主は、船積書類 (中核は船荷証券) を譲渡することにより、本船の航海中でも物品を第三者に転売することが可能になり、これが CIF 契約の大きなメリットとなっていた⁽⁶⁾。

UCC も、この立場にたって運送証券を流通運送証券としているが、1990年の Incoterms では、シー・ウェイビル (sea waybill) が明文で提供証券として認められている。このシー・ウェイビルは、記名式で発行され、流通不能であり、UCC の権原証券 (UCC では document of title を権原証券と一般に和訳する) の定義に照らしても権利証券ではない。権原証券は、運送証券 (bill of lading)、埠頭倉庫証券 (dock warrant)、埠頭受取証 (dock receipt)、倉庫証券 (warehouse receipt)、荷渡指図書 (order for the delivery of goods) その他、営業または金融取引の通常の過程において、証書の占有者がその書面ならびにそこに表示される物品の受取、所持、および処分 (dispose) の権利があると十分に証明するものと認められる一切の証書を含むものであり、権原証券であるためには、受寄者 (bailee) により、または受寄者にあてて発行されたものと認められ、かつ受寄者の占有 (possession) する特定物または特定された種類物の代替性ある部分のいずれかを表示するものでなければならない。この UCC における権原証券の要件を満たさない限り、シー・ウェイビルは、権利証券ではない⁽⁷⁾。

UCC では、第 2-505 条において「…買主を荷受人として指名する非流通運

送証券は、たとえ売主がその運送証券の占有を留保する場合であっても、担保権を留保するものではない」と規定している。

さらに、国際取引における代金決済の多くは、権利証券としての船荷証券による担保力を背景に、売主が買主宛に、もしくは信用状決済の場合には信用状開設銀行宛に振り出す荷為替手形 (Documentary bill of exchange) によって行われる。すなわち、買主は、銀行から船荷証券を中核とする船積書類が添付された荷為替手形の呈示があれば、それと引き換えに銀行に代金を支払うことによって代金決済が行われる仕組みとなっている。そこで、このような代金決済の方法を貿易取引において今後も取る限り、船荷証券のような担保力は、欠くことはできないであろう。したがってこの流通不能のシー・ウェイビルを CIF 契約における提供証券として1990年の Incoterms が認めているところに今後の国際貿易取引における問題点があろう。

また、これに関連して、1990年の Incoterms においては、売主および買主が電子的手段により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 メッセージを提供することができるとしており⁽⁸⁾、EDI を用いた電子式船荷証券を認めている。一方、UCC における CIF 条項には EDI メッセージに関する規定はない。

今後、海上運送における技術革新に伴い、高速の船舶が、次々に登場してくることが予想される。それによって本船がすでに仕向港に到着しているのに、まだ船荷証券が届いていないという事態が多発するものと思われる。

この対応策の一つとしてシー・ウェイビルが挙げられるが、上述したように、シー・ウェイビルは、記名式で発行され、そのため流通性がなく権利証券ではない。よって流通不能のシー・ウェイビルは、象徴的引渡を特徴とする CIF 契約における提供証券とは認められないものと考えられる (1990年の Incoterms は認めている)。

そこでもう一つの対応策として期待されているのが、電子データ交換による電子式船荷証券の採用である。1990年の Incoterms が、先駆けて EDI メッセージを提供できるとしているのは大いに評価されるべきであろう。ただこの電子

式船荷証券が有価証券として認められるかという問題と、仮に認められてもどのようなシステムでそれが使用されるのか、という問題が存在する。

この問題に対して、万国海法会（CMI）は、1990年6月にCMI Rules for Electronic Bills of Lading（電子式船荷証券のためのCMI規則）を採択し、EDI（Electronic Data Interchange：電子データ交換）を用いて、メッセージを伝送し、権利の証明として個人キーを使用することによって、運送品に対する支配・処分権の移転と物品の引き渡しを行う仕組みを示している。そこで、その仕組みを電子式船荷証券のためのCMI規則に拠りながら見ていきたい⁽⁹⁾。

運送品支配・処分権（Right of Control and Transfer）について次のように規定している⁽¹⁰⁾。

- a. 所持人は、運送人に対し、次のことができる唯一の当事者である。
 - (1) 物品の引き渡しを請求すること。
 - (2) 荷受人（consignee）を指定すること、または自己を含む当事者を指定された荷受人に変更すること。
 - (3) 他の当事者に対し運送品支配・処分権を移転させること。
 - (4) 運送人に対し、所持人（holder）が書面形式の船荷証券（a paper bill of lading）の所持人であるかのごとく、運送契約（contract of carriage）の条件に従い、物品に関する他の事項を指図すること。
- b. 運送品支配・処分権の移転は(i)現在の所持人（current holder）が運送人に対し運送品支配・処分権を新所持人予定者（proposed new holder）に対して移転する意図を通知し、かつ(ii)運送人が当該通知メッセージを内容確認することによって実行される。その後直ちに、(iii)運送人は、第4条に掲げる情報（個人キー⁽¹¹⁾（private key）を除く）を新所持人予定者に対して伝送しなければならず、その後、(iv)新所持人予定者は運送品支配・処分権を受領する旨を運送人に対し応答しなければならず、その後直ちに、(v)運送人は、従前の個人キーを廃棄し、新所持人に対して新しい個人キーを発給するものとする。

- c. 新所持人予定者が運送人に対し運送品支配・処分権の移転を受領しない旨を応答したか、または相当の期間内に (within a reasonable time) 運送人に対しその受領の応答をしないときは、予定された運送品支配・処分権の移転は生じない。運送人は、従前の所持人にその旨を通知し、従前の個人キーは有効性 (validity) を存続させる。
- d. 上記の方法による運送品支配・処分権の移転は、書面形式の船荷証券に基づく当該権利の移転と同様の効果を有する。

また、引渡し (Delivery) について次のように規定している⁽¹²⁾。

- a. 運送人は、所持人に対して、物品の予定引渡地および日付 (the place and date of intended delivery) を通知しなければならない。その通知があれば、所持人は、運送人に対して、個人キーによる証明 (verification) を付して、荷受人を指定しかつ適当な引渡しの指図をなす義務を負う。荷受人の指定がないときは、所持人自身が荷受人であるとみなされる。
- b. 運送人は(a)項に掲げる引渡指図に従う適当な同一性 (proper identification) を証するものの呈示があった場合に、荷受人に対して物品を引き渡すものとする。当該引渡しにより、個人キーは自動的に廃棄される。
- c. 運送人は、荷受人であると主張する当事者が事実その当事者であることを確認することに相当の注意を払ったことを証明できる場合には、誤った引渡し (misdelivery) をなしても、責任を負わない。

さらに、電子的データ (electronic data) は書面と同等である点について次のように規定している⁽¹³⁾。

運送人、荷送人およびこの手続きを利用するすべての事後の当事者は、運送契約が書面によりかつ署名されたものであることを要求する国内法 (national or local law) または慣習がコンピュータ (computer) により、ビデオ・スクリーン上に人間の言語 (human language) により表示されまたはプリントアウトされる。コンピュータ・データ記憶装置 (computer data storage media)

内にある、伝送されかつ内容確認された電子的データ (the transmitted and confirmed electronic data) により、満足されることに合意する。この規則を採用することに合意したとき、当事者は、この契約が書面によるものでないことを抗弁として主張しないことに合意したとみなされる。

このように、当事者が合意すれば、船荷証券に代わって、EDI メッセージを用いて、貿易取引を行うことが可能である。しかしながら、この EDI 取引は、将来的には船会社だけではなく、保険会社、荷主、さらには代金決済との関連で銀行との間でも同様のシステムの開発が必要であろう。

現在、標準的定型取引条件については、Incoterms が世界中で広く使用されているが、この1990年の Incoterms の CIF 条件も次第に普及していくものと思われる。しかしながら、その過程で、とくに貿易定型取引条件を成文法で規定している対米国貿易取引においては、CIF 条件の解釈をめぐる、今後問題が生じる可能性がある。

第二は、第一と関連しているが、物品を船積し、かつ運送料が支払済かまたは売主の支払の定めがなされているという趣旨を示した物品受取証 (receipt) を取得すること (もっとも物品受取証は運送証券に含まれる場合もある) としている⁽¹⁴⁾。

このように UCC は、CIF 条件においては、売主は、自らの費用と危険で、物品を船積しなければならないとしている。このことから、売主から買主への危険移転の時点は、船に積み込むまでと考えられ、船荷証券については船積船荷証券 (on-board ocean bill of lading) が要求されているものと考えられる。

そこで、まず UCC における CIF 条件での危険移転の時点を考えてみたい。売主は、自らの費用と危険で物品を船積しなければならないことから考えて、危険負担は、船積によって売主から買主に移転するものと考えられる。

また、UCC では第 2-509 条において、契約上、売主が、運送人により物品を積み出すことが要求されるか、またはその権限が認められている場合において「(a) 売主が特定目的地において物品を引き渡すことが契約上要求されていないときは、たとえ留保付の積み出しであっても、危険は、物品が運送人に対

して適正に引き渡された時に買主に移転する」と規定しており⁽¹⁵⁾、危険移転と本船への物品の引き渡しを結び付けた理論構成になっている。このようにUCCの規定は、船積によって危険負担は、売主から買主に移転するものであり、売主が、船積後に船荷証券によって担保権を確保して、買主に銀行経由で代金決済を求めた時に、物品が既に滅失していても、買主は代金を支払わなければならないことを意味している⁽¹⁶⁾。

ただし、契約違反がある場合の危険負担については、UCC第2-510条において、「物品の提供または引渡が契約に適合していないために買主に拒絶の権利がある場合には、危険は、売主による治癒または買主の受領のあるまで売主に存する」と規定している⁽¹⁷⁾。

一方、1990年のIncotermsでは、危険の移転に関して、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と⁽¹⁸⁾、かなり危険移転の場所と時間を明確に定めている。

UCCのCIF契約における危険移転時点は、船積すなわち本船に積み込んだ時点と解釈されるが、一方1990年のIncotermsでは、物品が本船の舷側手摺から垂直に立てた空間を通過したときと解釈され、厳密になっている。このIncotermsの厳密な規定は、船積時の荷役において事故が発生した場合に、法的な問題の解決を容易にしてくれる。厳しすぎるこの規定も、理論構成がはっきりしているので、現実離れしているという欠点はあっても、紛争の処理という面から言えば、十分に支持されるべきものであろう。このようにIncotermsの規定は、理論上ははっきりしているが、ただ実践面から言えば、貨物が空中にある間に危険が移転するのは非現実的であり、実際取引を行っている者の立場からすれば、船に積み込む前に空間上で起った事故に対して売主がなんら手を打たず、買主の損害とするのは、問題であろう。

次に、UCCのCIF条件においては、売主が自らの費用と危険で物品を船積しなければならないとしているところから考えて、船荷証券は、船積船荷証券が要求されるものと考えられる。

しかしながら、UCCでは、海外向けの積み出しに必要とされる運送証券の方式に関して、第2-323条の第1項において「契約上、海外向け積み出しが予定され、かつ CIF、C&F または FOB の後に船名という条項を含む場合には、別段の合意のない限り、売主は、物品が積み出された旨を記載した流通性船荷証券を取得しなければならない。ただし、CIF 条項または C&F 条項の場合には、積み出しのために受け取られたという記載でもよい」と規定しており⁽¹⁹⁾、CIF 契約において、受取式船荷証券 (Received B/L) を認めている。

受取式船荷証券の問題は、一つは、CIF 契約における受取式船荷証券の有効性の問題であり、もう一つは、船積式船荷証券の場合の危険移転と受取式船荷証券の場合の危険移転の相違の問題である。

CIF 契約における受取船荷証券の有効性の問題は、別稿で述べたように論争されているところであるが、受取船荷証券を CIF 契約の目的に適う船荷証券であるとする立場をあらわす判例として、英国の1919年の *The Marlborough Hill* 対 *Alex. Cowan & Sons Ltd.* 事件があり、そこでは「… 船積すべき貨物を受け取ったことを承認することと、貨物が現実に船側欄干 (Ship's rail) を越えて積み込まれたことを承認することの間には原則として相違はあり得ない…」と判断されている。これは、実際上の必要から、現実の船積前に、積載すべき船舶以外の荷受場所で、船主側が船積のためにその貨物を受け取った場合にも、荷送人の請求によって船荷証券を発行することが一般的に行われるようになっており、この点を重視して受取船荷証券を CIF 契約において有効としたものと考えられる。

これに対して、受取船荷証券は、CIF 契約に適う船荷証券ではないとする立場の見解として、1921年の *Diamond Alkali Export Corp.* 対 *Fl. Bourgeois* 事件における高等法院王座裁判部 (King Bench Division, High Court Justice) の判事 McCordie の判例がある。判事 McCordie は、この証券は CIF 契約の目的に適う船荷証券ではないと主張した。CIF 契約に関連して使用されている船荷証券という用語はすでに確立した意味における船荷証券、すなわち特定の船舶 (particular vessel) に現実に船積したことを承認する証券を意味しており、

問題の船荷証券によって、買主は、現実の船積（actual shipment）および現実の本船（actual ship）について疑問を持たせられるので、それは、買主が受取する義務があるところの証券ではない、と McCardie は考えた⁽²⁰⁾。これは、受取船荷証券が定期航海の発達による船会社側の集荷の要請と資金の固定を避けようとする売主の要求により生じたのであろうが、一方、この受取船荷証券は、特定期間内に現実に船積が行われたことを証明せず、船積を約束しておきながら、積み残しの可能性を有しているために、しばしば買主がクレームをつけるところとなり、銀行が拒否するに至ったものと考えられる。

このように CIF 契約における受取船荷証券の有効性（validity）については過去に論争となっている。

ここで、近年の状況について述べてみたい。とくに1960年代後半になると、コンテナ船が出現し、それを用いた海上物品運送が国際的に行われるようになった。コンテナ船輸送の場合は、運送人はコンテナヤードまたはコンテナフレートステーションで運送品を受け取ることになるが、国際海上物品運送法では運送人は、荷主から物品の受取りを終わった後でも、船積前に物品に生じた滅失・損傷については責任を負わないことになっている⁽²¹⁾。

しかしながら、コンテナ輸送の急速な増大に伴い、実業界の要請として次第にコンテナ・ヤードまたはコンテナフレートステーションで運送品を受け取った時点以後の物品に生じた滅失・損傷についても責任を負う旨の特約をして、受取式船荷証券を使用するようになった⁽²²⁾。

ただ、1980年の Incoterms では、船荷証券は約定品を担保したものであって、約定の船積期間内の日付を付し、かつ買主の指図人または買主が同意する代理人に引き渡すために裏書その他の方法により提供されなければならないとしている⁽²³⁾。また1990年の Incoterms においても同様に運送証券は、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、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しており⁽²⁴⁾、船荷証券は、

On board もしくは Shipped 式の船荷証券を要求しており、受取船荷証券を認めていない。

また、信用状決済が一般に行われているが、Uniform Customs and Practice for Documentary Credits（信用状統一規則）でも第23条 a 項において「物品が記載船舶に積み込まれたことまたは船積みされたことを示しているもの …」と規定しており⁽²⁵⁾、船積船荷証券の発行を要求している。

それゆえ、運送人は、コンテナ船による国際海上輸送においては、船積後 Received for Shipment と明記している船荷証券に対し、券面に運送人またはその代理人が署名もしくはイニシャル署名をし、かつ日付を入れた積入済の付記をすることによって、船積証明を行っている。この裏書によって、船積証明のない受取船荷証券は、船積証明を記載した受取船荷証券となり、船積船荷証券と同等に取り扱われている。

一方、UCC 第 2 - 323条において但し書きで、CIF 契約において受取式船荷証券を認めているが、これは、上述したように実際界の要請に基づいたものであろう。しかし、CIF 契約においては、一般に本船への積み込みは、本質的なものと考えており、とくに信用状取引を行う場合には、決済上、船積証明のない受取船荷証券は、適格性を認められていないため、物品の船積み後、船積証明を記載した受取船荷証券を海上運送人より発行してもらえるように努めるべきであろう。

第三は、運送証券が対象とする物品と同一の物品を対象とし、通常のコストの約定通貨により、船積港において一般に行われている種類および条件の保険であって、買主もしくはその指図人、または利害関係人に対して、保険金を支払うことを定める保険証券（policy）または保険証明書（必要な場合には戦争危険保険をも含む）を取得すること、ただし、売主は、価格に戦争危険保険のための保険料の額を加えることができるとしている⁽²⁶⁾。このように UCC においては、CIF 条件で保険証券の代わりに保険証明書（certificate）をもってすることを認めているが、この点は、以前から議論の多いところである。とくに英国では見解の違いが見られる。

CIF 契約においては、保険証券は、船荷証券とともに重要な船積書類の一つである。海上保険は、買主のために付けられ、そして買主は、保険証券を含む船積書類と引換えにおいてのみ代金支払の義務を負うものであるから、売主は、物品が安全に到着した場合にも、保険証券を買主に引き渡す義務があり、したがって売主の所有する保険証券により、買主を担保する旨の売主の保証をもってこれに換えることはできないとされている⁽²⁷⁾。

また CIF 契約において、保険証券の代わりに保険証明書を提出できるかどうかについては、英国における1921年の Diamond Alkali Export Corporation v. Fl. Bourgeois 事件がある。ここでは、保険証券に代えて保険証明書を提出することは、CIF 契約における正当な提供であるとは言えないので、それゆえ買主は、これを受領する義務がないと判断されている⁽²⁸⁾。

これに対して、Warsaw-Oxford Rules では第12条第2項で「船積書類の提供の時に保険証券が入手できない場合に、前項に定められたような保険証券に関連して信用のある保険業者または保険会社により発行され、船荷証券やインボイスに記載された、物品に関してその主要条項を複写し、かつ保険証券のもとにある全ての権利をその所持人へ与えるような保険証明書が、保険証券の代わりに買主によって受領されるものであり、それは、本規則の意味の範囲内において海上保険の証明であり、保険証明書を代表するものと見なされる。そのような場合、売主は、買主の要求があり次第かつ相当に、迅速にその証明書が代表している保険証券の提出または取得を保証するものと見なされる」と規定されており⁽²⁹⁾、保険証明書を保険証券の代用として CIF 条件における有効な保険書類として認めている。

UCC の規定に見られるように、保険証明書の有効性については、米国は、英国と趣を異にしている。米国の考え方は、実際のな要請に基づいたものとなっている。事実、一定の期間に、同じ仕向地に、次から次に輸出される船積貨物に対して、保険をかける場合、予定保険を利用することが多くなっており、予定保険は、一定時期に売買される予定の取引商品全部に一括して付ける場合が多い。それゆえ売主は、1 通の予定保険証券を取引毎にそれぞれの買主に分割

提供することはできないという事情に基づくものであろう⁽³⁰⁾。

この米国の考え方は、Revised American Foreign Trade Definitions（改正米国貿易定義）にも表れている。同定義の CIF 条件の売主の義務第 5 項を見ると「売主は、指定仕向地までの無故障の船荷証券ならびに保険証券または流通可能な保険証明書（negotiable insurance certificate）を取得し、買主またはその代理人に早急に発送しなければならない」と規定されている。

この場合、売主は、保険証券に基づいて、保険者から付保を証明する保険証明書を作成してもらい、保険証券に代えてその証明書を使用することになる。改正米国貿易定義に規定されている流通可能な保険証明書とは、保険証券の契約条項を転載し、流通性のある書類として発行されるようになったもので、保険証券と同等に一般に取り扱われている。

このように CIF 条件におけるこの保険証明書の問題については、英国と米国では見解の相違は存在するが、実際界の要求を考慮すると、保険証明書までは船積書類としての保険書類として認められるのではないかと考えられる。その他の保険書類たとえば Broker's Cover Notes（保険覚書）については、保険の条項を含むものではなく、単なる保険契約成立の覚書にすぎないので、保険証券に代わる保険書類としては、CIF 契約においては、慣習がある場合を除いて、認められていない⁽³¹⁾。このように保険証明書等の問題については、解釈の違いがあり、対米貿易取引においては、契約に当たって十分に取り決めておく必要があろう。

次に、CIF 契約においては、いかなる種類・条件の保険を付すべきかの問題についてであるが、UCC においては、船積港において一般に行われている種類および条件の保険とされている。ある種の保険を付するのが慣例になっている取引に対して、別の種類の保険を付した結果、それによって買主が損害を被った場合には、売主に賠償の責任があるかどうかの問題である。

この問題については、1900年における Borthwick v. Bank of New Zealand 事件がある⁽³²⁾。原告（買主）は、ロンドンで商売を行っており、ニュージーランドの売主から冷凍肉を CIF 契約で購入した。売主が物品の船積み後に買

主宛に手形を振り出せるように、買主は、被告の銀行のデューネディン支店に荷為替信用状に規定されている条件で売主宛に確認信用状 (confirmed credit) を開設するように指図した。銀行は、買主によって引き受けられた手形を買取った。買主は、その書類を検査していなかった。その保険証券は、“to pay a total loss by total loss of vessel only” という条項を含んでいることがわかった。積荷の単独海損 (a partial loss) が発生して、買主は、保険業者 (underwriters) から保険証券 (policy) に基づき填補を受けることができなかった。買主は、適切な保険証券を添付していない荷為替手形を買取ったことに対して契約違反として銀行を訴えた。判決は、船積書類において “all risks” の保険証券を包含することは、ニュージーランドにおける冷凍肉の取引においては、一般の慣習であることは明白であり、銀行が all risks 条件でない保険証券が添付された手形の取組みに応じたことは、契約違反 (breach of contract) であるとして原告が勝訴した。

このように CIF 契約における保険の種類・条件については、売買契約において合意された場合には、それに従って付保されなければならないし、特に取り決めていない場合には、当該取引において行われている慣習によることになる。

一般に、売買契約において保険の種類・条件について明示的な合意がない場合には、売主は、ロンドン保険業者協会の協会貨物約款 (ICC : Institute Cargo Clauses) もしくは同様の保険約款の最小限の保険条件 (minimum cover) とされている。

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言われている。

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⁽³³⁾。

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り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、売買契約のなかでその旨の特約をなす必要がある。

次に、保険で問題となるのは、戦争危険の担保を含む保険証券を提供する必要があるかどうかの問題であるが、UCC においては、上述したように、必要な場合には戦争危険保険を含む保険証券または保険証明書を取得することとしている。ただし、売主は、価格に戦争危険保険のための保険料の額を加えることができる規定している。

一般に、CIF 契約において、買主は、戦争のように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に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、Warsaw-Oxford Rules でも認められており、「売買契約に特約する場合を除き、売主は、戦争危険を担保する保険証券取得の義務を負わず、戦争危険担保の保険証券取得に要する一切の費用は、買主が負担する」旨を規定している⁽³⁴⁾。

このことに関して、Revised American Foreign Trade Definitions においては、UCCの規定に近くなっており、「買主が付保することに売主が同意した場合を除き、戦争危険付保は、買主費用で、売主が船積時の売主市場における保険料率でなすべき」旨を規定している⁽³⁵⁾。

このように、売買当事者間で、別段の取り決めをしない限り、戦争危険保険料の費用負担は、買主側にあると解釈するのが一般的であろう。

これに対して、戦争危険に関するUCCの規定は、若干異なっており、“必要ならば”という文言は使いながらも、売主が、戦争危険を担保とする保険証券または保険証明書取得の義務を負うとしており、また費用負担についても、売主が価格に戦争危険のための保険料の額を加えることができるとしており、このことから売主に費用負担があるように解釈される。この点、対米貿易取引については、注意を要するものと考えられる。

第四は、物品のインボイス (invoice) を作成し、かつ物品積み出しまたは契約遵守に (to comply with the contract) 必要なその他の書類を取得することとしている⁽³⁶⁾。

上述したように、CIF 契約においては、売主から買主に引き渡されるべき船積書類 (shipping documents) は、運送書類 (英国の判例では船荷証券とされている)、保険証券 (insurance policy) さらに商業インボイス (commercial invoice) とされており、これらは、CIF 契約においては絶対に必要な書類となっている。

このインボイスは、売主が買主宛に作成した船積物品の明細を示したものであり、一般に、商品の品名、数量、価格、定型取引条件などが記載されている。これは、代金を明示した約定品の明細書であると同時に請求書、出荷案内書の役割を兼ねており、基本的三書類の一つを構成している。当然、契約に合致したものでなければならない。

CIF 契約においては、一般に、売主が、自らの費用と危険でインボイスを取得することとなっているが、この点に関して異論が存在する。すなわち海商法上の学説では、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

とを要しないとするのが有力である。その根拠は、インボイスは CIF 売買の目的物に関する諸種の事項、ならびに計算関係を最も正確に知ることができるものであって、便利な書類であるが、買主は船荷証券および保険証券によって CIF 売買の長所を十分に利用しようというところに存在している⁽³⁷⁾。

しかしながら、この見解に対しては疑問がある。CIF 契約に基づく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のが通常である。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い取ってもらい輸出代金を回収する方法であるが、この買取りに当たっては船荷証券、海上保険証券、インボイスなどの船積書類を完備する必要があり、荷為替の取組み上、インボイスがないと支障をきたすことになる。この点からも CIF 契約においては、インボイスは、船荷証券、保険証券同様、不可欠の書類と解される。

また輸出入の申告の際には、輸出申告書、輸入申告書を作成する必要があり、そのためインボイス（通関書類として提出される場合には仕入書と一般に呼ばれる）は、税関に提出されなければならない。このように通関手続上もインボイスは、不可欠な書類となっている。

また UCC では明記されていないが、1990年の Incoterms では、売主の義務として、売主は、売買契約に合致する物品および商業インボイスまたはこれと同等の電子メッセージ（electronic message）ならびにその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を提供しなければならないと規定しており⁽³⁸⁾、商業インボイスに代わって、電子メッセージの提供が認められている。この電子メッセージとは、電子式船荷証券のところで述べたように、電子データ交換（EDI : electronic data interchange）メッセージを示し、コンピュータからコンピュータへの取引メッセージの電子的移動を意味している。今後、取引関係のある企業においては、コンピュータが通信回線で結ばれ、種々の書類が EDI を通じて取引が行われるものと予想される。この点 UCC は、Incoterms に比べると貿易取引を巡る新しい商慣習に対して、若干、対応が遅れているように思われる。

第五は、買主の権利（rights）を完全なものとするために必要な書類を、適式（due form）かつ裏書（indorsement）が必要なら裏書をした上で、商業的にみて迅速に送付し、提供することとしている⁽³⁹⁾。

CIF 条件の本質的特徴は、売主は、契約に従って物品を船積みした後、船積書類がそろい次第、適切な船積書類を買主に提供することによって契約上の自己の義務を履行することである。

そこで、売主は、船積書類を遅滞なく、買主に提供しなければならない。前出のように EDI を用いた電子式船荷証券を使用すると、輸送期間が、ペーパーの場合と比べると、コンピュータからコンピュータへのメッセージの電子的移動であるため、ほとんどなくなり、商業的にみて迅速に送付する点の問題は、解消される。

しかしながら、現段階では CIF 売買においては、売主は、従来通り荷為替の取組みをするのが一般的であるので、売主は、船会社および保険会社から、船荷証券および保険証券の交付を受けて、速やかに荷為替の取組みをしなければならず、そして船積書類を航空便または船便で、遅滞なく買主に送付しなければならない。

船積期間を基準として、船積書類の到着時期の測定をし、その時期までに船積書類の提供のない場合には、売主に遅滞が生じたものと推定して、買主は、契約の解除などの処置をなすことができるとされている⁽⁴⁰⁾。

UCC においては、CIF 契約では必要な書類を適式かつ裏書が必要なら裏書をした上で提出することとしているが、このうち特に重要な書類は、前出したように、船荷証券であり、譲渡可能（流通可能）な形式のものでなければならないとされている。この船荷証券は、指図式で発行されることによって流通可能となる。指図式の船荷証券は、UCC 第 7 編に規定される物品の受取り、所持および処分を表彰する証券、すなわち権原証券（Document of title）である。指図式権原証券を流通させるためには、裏書と証券の引渡しが必要である。引渡し後の証券の性格は、記名式裏書で流通した場合のみが指図式証券である。権原証券が流通証券であるためには、証券は発行時において指図式の他に持参

人式でもよいとされているが、実際には持参人式は危険という理由でほとんど用いられていないと言われている。

UCCにおけるCIF条件では、売主は、裏書が必要なら裏書をした上で、買主へ提出することとしているが、本来のCIF契約においては、船積書類に含まれる船荷証券は、物品の引渡請求権を化体したもので、物品の象徴と見なされており、譲渡可能（流通可能）な形式でなければならず、そのためには取引の安全性からも、裏書は必要であると考えられる。

このように船荷証券は、指図式で発行されることによって流通可能となり、この船荷証券を含む船積書類を譲渡することによって、本船の航海中でも物品を第三者に転売できるというCIF契約のメリットが生まれるのである。

これに関連して、シー・ウェイビルは、1990年のIncotermsでは、明文でCIF条件における提供証券として認められているが、シー・ウェイビルは、記名式で発行され、したがって流通不能であり、権原証券ではなく、UCCで規定している買主の権利を完全なものとするために必要な書類とは言えないと考えられる。

一方、指図式船荷証券は、権原証券であり、裏書と引渡しによって流通させることができる。正当な流通とは、所持人が有償で（for value）、誠実に（in good faith）、他の者による権利の主張を知らずに（without notice of any adverse claim）、証券の譲り受けることをいう。正当な流通によって証券を取得した者は、①証券に対する権利、②証券の表彰する物品に対する権利、③証券発行後に受寄者（bailee）に引き渡された物品に対する権利、④証券発行者（受寄者）自身の抗弁や請求にかかわらず、受寄者は証券上の条件に従って保管ないし運送をしなければならないという受寄者の義務、を得ることになる⁽⁴¹⁾。

3. CIF条件の書類売買性と電子式船積書類・金融EDI

UCCでは、CIFまたはC&F条項の下では、別段の合意のない限り、買主は、必要書類の提供と引き換えに支払い（payment against tender of the required

documents)をしなければならないとしている。また売主は、書類の代わりに物品を提供することはできず、買主もまた書類の代わりに物品の引渡し(delivery of the goods)を請求することができないと規定している⁽⁴²⁾。

このCIF契約における書類売買性については、英国における1919年のManbre Saccharine Co., Ltd. 対 Corn Products Co., Ltd. 事件で、「通常の商品売買契約と比べた場合、普通のCIF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、売主が現実の商品を引渡すことによって履行されるのではないという事実に求められるのである。買主が要求できる全てのことは、慣習上の書類の引渡しを要求することである。このことは買手の権利の限度と、売主の義務の範囲を示すものである。したがって買主は、書類を拒絶して現実の商品を要求することはできないし、一方、売主は、書類を留保して現実の商品を提供することはできない」と判断され⁽⁴³⁾、CIF契約においては書類の呈示があった場合には、必ず支払いがなされなければならないことを、また貨物が到着しなくても支払わなければならないことを示唆している。

前章の定義の所で引用したIreland 対 Livingston 事件の判例にも見られるように、CIF条件は、船積書類の受理を承認することによって支払いをする価格条件として理解されている。

Warsaw-Oxford Rules も、その第17条において「契約に定めた種類の貨物が、それぞれの場合に応じて、船積されまたは運送人の保管に引き渡されて、適当な書類が取得されたならば、その書類提供時にその貨物が滅失または損傷していたとしても、売主は、かかる書類を有効に提供することができる。ただし、売主が、売買契約の締結時に、かかる滅失または損傷を知っていた場合は、この限りでない。」、かつ第18条第1項では、「正規の書類が提供されたときは、買主は、これらの書類を受領し、かつ売買契約の条項に従って代金を支払う義務を負う。…」と規定していることから⁽⁴⁴⁾、書類引渡を究極的な対象とする契約(停止条件)と考えているようである。これは、船積書類(その中心は船荷証券である)が、貨物の引渡請求権を化体した流通有価証券としての地位を

占め、それ自身一個の独立的な取引対象と考えられているからである。

また、Revised American Foreign Trade Definitions においても、CIF 条件では「買主はその書類が提供されたときに、これを受理しなければならない」と規定され⁽⁴⁵⁾、さらに買主は、その書類を受理するに先立って、物品の検査を主張する権利をもたないということを承認すべきであり、買主は、もしも売主が正規の手続きを経て、書類を送送することに、相当の注意を払っているならば、書類の受理が遅れたとの理由で、物品の取引を拒絶してはならないと注釈されている⁽⁴⁶⁾。

この点に関して、Incoterms の CIF 条件の規定は、1980年と1990年では、大きな違いが見られる。1980年の Incoterms では、「買主は、売主により書類の提供があった場合、それが売買契約と一致するときには、当該書類を受理し、かつ契約に定めたとおりの代金を支払わなければならない」と規定しており⁽⁴⁷⁾、CIF 契約においては、貨物に対して代金を支払うのではなく、船積書類に対して代金を支払うという点を明確にしている。したがって運送中に事故で貨物が滅失していることが明白な場合でも、買主は、船積書類の提供があれば代金を支払わなければならないということを示している。

これに対して、1990年の Incoterms は、代金の支払いに関して、「買主は、売買契約に定められたとおりに代金を支払わなければならない」と規定している⁽⁴⁸⁾。一般に、CIF 契約においては、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とは、同時履行の関係にあると考えられている。1980年の Incoterms では、この点が明確に表現されている。しかしながら1990年の Incoterms では、売買契約に定められたとおりにという表現になっており、書類と引き換えに代金を支払う点が不明確になっている。このことは、CIF 契約の本質に関わる問題であり、非常に重要である。CIF 契約の本質に重大な変更が加えられたか否かである。CIF 契約は、売主が、契約物品を船積みするだけでなく、物品を象徴する (symbolize) 船荷証券を取得し、これを買主に提供することが絶対条件とされており、買主は、その船積書類と引換えに代金を支払うことによって双方の義務を履行する売買契約とされている。

このCIF契約の書類売買性は、CIF契約の本質であり、したがって書類提供と代金支払を引き離すことは、CIF契約でなくなることを意味するものである。CIF契約の本質から考えて、1990年のIncotermsのCIFのこの代金支払に関する規定は、問題があると言わざるを得ない。この規定は、CIF契約における提供書類として権利証券でないシー・ウェイビルを認めたことに起因しているものと考えられるが、CIF契約の理論構成から考えて理解しがたい。これに対して、UCCにおいては、CIF条項の下では書類の提供と引き換えに支払いをしなければならないとしている点は、CIF契約の本質から言って支持できるものである。

近年の船舶のスピードアップおよび近隣のアジア諸国との取引の増大に伴い、船荷証券が荷為替手形の形式で為替銀行を経由して輸入者に届く前に、貨物の方が目的地に到着して、輸入者は、貨物の引渡請求権を化体した船荷証券が手元にないため貨物を引き取れなくなっている事態が続発している。また近い将来、時速100kmの超高速船スーパーテクノライナーの就航が予定されており、ますますこの傾向は強まると予想される。

この対応策の一つとして今後最も期待されている電子式船荷証券を1990年のIncotermsは、CIF条件の提供証券として認めているが、これは、前述したように、船荷証券に記載された全ての情報を電子的手段で関係当事者に伝送し、個人キーを用いてその伝送を受けた者を船荷証券の実際の所持人と見なすシステムである。この方法による物品の支配・処分権の移転は、書面形式の船荷証券に基づく当該権利の移転と同様の効果がある。CIF売買においては、この電子式船荷証券で物品の引渡を受けた場合にも、これと引き換えに代金の支払いをしなければならない。

CIF売買の輸出者は、一般に物品を船積みして、船荷証券を発行してもらい、この証券を担保物件として、銀行から融資を受けることを望んでいる。この荷為替手形の買取りによる輸出金融は、輸出者にとって非常に重要である。したがって書面形式の船荷証券から電子式船荷証券になっても、この銀行信用状を基に銀行から融資を受ける輸出者の信用の大事さは変わらないと考えられる。

今後、貿易取引に関する決済方法も大幅に規制緩和が行われ、大企業においては自己で輸出金融をつけ銀行を通さずに決済を行うなど、とくに本店と支店間、親会社と子会社、関連会社同志では債権・債務を相殺して決済するなどの多様な決済が広く行われていくものと予想されるが、決済について不安のない企業の場合は別として、その他の企業さらには自己で金融がつけられない企業においては、船荷証券を担保物件として、さらに輸入者から信用状を発行させて、銀行から融資を受ける輸出者の信用は、今後も欠くことができないものと考えられる。

このため船積書類（船荷証券、保険証券、インボイス等）のみを電子化して、為替手形が従来の書面形式では書類の引渡と支払を同時履行の関係におくことはできない。そこで金融面についても為替手形を書面形式から電子形式にしなければならない。すなわち貿易決済の面においても金融 EDI を構築する必要がある⁽⁴⁹⁾。この場合、書類売買による輸出金融を求める限り、外国が替銀行が貿易取引に中心的存在として参加せざるを得ないと思われる。この船荷証券をはじめとする船積書類の電子化と為替手形の電子化さらには電子信用状システムが完成することによってはじめて CIF 契約の電子化による書類売買性とそれに基づく書類引換えが実現することになると考えられる。

1990年の Incoterms の CIF 条件に規定されている電子式船荷証券だけでは、貨物の引き取りの問題は解決するが、荷為替手形による書類引換払い是不可能である。それゆえ CIF 契約の本質から言うと、1990年の Incoterms 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はなく、為替手形の電子化、信用状の電子化すなわ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は修正し、CIF 条件の本質と整合性をもたせるべきであろう。また 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、Incotermsに見られる電子式船荷証券の規定も導入されていない。そこで、まずペーパーレスの規定を目指し船積書類の EDI 化の規定から取り入れ、そして為替手形・信用状の電子化に代表される金融 EDI 化の動きに対応したものに今後漸次修正していく必要が

あるのではないかと考えられる。

注

- (1) UCC, 2 - 320 (1).
- (2) Ireland v. Livingston (1872) , L.R. 5H. L. 395 at P.406. (David M.Sassoon & H.Orren Merren, CIF and FOB Contracts, 1984, P.5.)
- (3) Incoterms 1990, CIF.
- (4) UCC, 2 - 320, (1) (a).
- (5) Incoterms 1990, CIF A8.
- (6) 新堀聰緒『貿易政策と国際売買』同文館、PP.236 ~ 237.
- (7) UCC, 1 - 201.
- (8) Incoterms 1990, CIF A8.
- (9) 江頭憲治郎著『電子式船荷証券のための万国海法会規則と船積書類の革新』安田火災記念財団叢書 NO. 35、1991年
- (10) CMI Rules for Electronic Bills of Lading, Article 7.
- (11) 「個人キー」とは、ある伝送の認証および確実性の保証のために当事者が合意するすべての技術的に適当な形式、たとえば数字および／または文字の組み合わせをいう。(CMI Rules, Article 2, 5)
- (12) CMI Rules, Article 9.
- (13) CMI Rules, Article 11.
- (14) UCC, 2 - 320, (2) (b).
- (15) UCC, 2 - 509, (1) (a).
- (16) 新堀聰緒『貿易取引入門』日本経済新聞社、1992年、P.111.
- (17) UCC, 2 - 510, (1).
- (18) Incoterms 1990, CIF A5.
- (19) UCC, 2 - 323, (1)
- (20) Diamond Alkali Export Corp. v. Fl. Bourgeois (1921) , 3K.B. 443 (Sassoon, op. cit., P.96)
- (21) 国際海上物品運送法 第15条第3項。
- (22) 江頭憲治郎著『商取引法 上』弘文堂、P.62.
- (23) Incoterms 1980, CIF A7.
- (24) Incoterms 1990, CIF A8.
- (25) Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1993, § 23 a (ii).
- (26) UCC, 2 - 320, (2) (c).
- (27) Orient Co. Ltd. v. Brekke & Howlid (1913) , 1 K.B. 531 (Sassoon, op. cit., P.164).
- (28) Diamond Alkali Export Corporation v. Fl. Bourgeois (1921). 3K.B. 443. (Sassoon, op. cit., P.167)

- (29) Warsaw-Oxford Rules for CIF Contracts, § 12 (ii).
- (30) 上坂西三著『貿易慣習』東洋経済新聞社、1962年、P.302.
- (31) Wilson, Holgate & Co. v. Belgian Grain & Produce Co. Ltd. (1920), 2K.B. 1 (Sassoon, op. cit., P.165)
- (32) Borthwick v. Bank of New Zealand (1900) 17. T.L.R. 2 ; 6 Com. Cas. 1 (Sassoon, op. cit., PP.144 ~ 145).
- (33) 片山善行著『国際売買契約の実務』中央経済社、1994年、P.35, 45.
- (34) Warsaw-Oxford Rules for CIF Contracts, § 12.
- (35) Revised American Foreign Trade Definitions, 1941. CIF S (4).
- (36) UCC, 2 - 320, (2) (d).
- (37) 小町谷操三著『海上売買法の発展』日本評論社、1950年、P.47
- (38) Incoterms 1990, CIF A1.
- (39) UCC, 2 - 320, (2) (e).
- (40) 今井 薫、他著『保険・海商法』三省堂、1994年、PP.419 ~ 420.
- (41) 西川郁生著『アメリカビジネス法』中央経済社、1993年、P.119 ~ 120.
- (42) UCC, 2 - 320, (4).
- (43) Manbre Saccharine v. Corn Products (1919), 1K.B. 198 (Sassoon, op. cit., P.4)
- (44) Warsaw-Oxford Rules for CIF Contract, § 17, 18 (1).
- (45) Revised American Foreign Trade Definitions, 1941, CIF B (1).
- (46) Revised American Foreign Trade Definitions, 1941, CIF, Notes 7.
- (47) Incoterms 1980, CIF B1.
- (48) Incoterms 1990, CIF B1.
- (49) 八尾晃著『国際取引と電子決済』東京経済情報出版、1997年、P.196.