

受取船荷証券とコンテナ化

——受取船荷証券の効力——

西 道 彦

目 次

はじめに

1. 受取船荷証券の有効性
2. CIF 取引と受取船荷証券
3. 受取船荷証券と船積証明追記
4. 受取船荷証券と信用状取引

はじめに

コンテナ時代の到来によって、在来貨物船に代わって、コンテナ船が就航し、現在定期船部門では主流となっている。このコンテナ化によって運送人（船会社）による貨物の荷受けは、在来船では本船上であったものが、コンテナ船では港頭ターミナルその他に移ることになった。それに伴って船荷証券（Bill of Lading: B/L）も在来船では船積船荷証券（Shipped B/L）が通常用いられていたが、コンテナ船では受取船荷証券（Received B/L）の形式が原則となっている。

そこで第1章で、このように一般化した Received B/L の有効性をまず船荷証券に関する条約を中心に検討し、第2章で現在でも広く使用されている CIF 契約の下での Received B/L の有効性を考察する。第3章では船積証明追記がなされた Received B/L の効力について検討し、第4章では代金決済が信用状取引で行われた場合に、銀行の立場から Received B/L が有効であるかどうかについて考察する。

1. 受取船荷証券の有効性

船荷証券 (Bill of Lading: B/L) は、発行の段階で2つの形式がある。1つは、物品が船積みされた旨の記載がある B/L である。すなわち証券面に通常 “Shipped in apparent good order and condition…on board the vessel (name of vessel)” と記載されている。もう1つは、物品が受け取られた旨の記載ある B/L である。これは、証券面に通常 “Received in apparent good order and condition…for shipment on board the vessel (name of vessel)” と記載されている。

本来、船荷証券は、証券発行の原因となった法律関係（運送契約）が有効であることを要件とする証券である。しかしながら、実質的には証券発行の原因となった法律関係が証券面に記載されていれば十分であると解釈されている。具体的には B/L の表面約款 (face clause) の冒頭に “Shipped” または “Received” と印刷されている。この印刷語句が、原因関係の証券への記載に当たる。

Shipped B/L は、船会社は物品が本船に積込まれたことを確認している。しかし Received B/L は、物品が船会社に引渡されたことを示すのみである。物品がどこにあるか不明である。在来貨物船の場合は注意を要する。

一方、コンテナ船は、在来貨物船と荷役形態が異なっており、したがって運送人の責任の始終にも相違が見られる。コンテナ B/L の約款には通常、船会社の責任につき「運送品の滅失、損傷もしくは運送品に関する損失、損害が受取地 (the place of receipt) または船積港 (port of loading) における運送人による受取から、陸揚港または引渡地における運送人による引渡しまでの期間内に発生したことが、荷主 (Merchant) によって立証された場合には、運送人は、かかる滅失または損害について、この船荷証券の規定に従い、…責任を負う…」と規定されている。運送人がコンテナ貨物を受け取った時点については、通常、コンテナ B/L 約款に「(1)運送品が船積港の臨海ターミナル (sea terminal) に到着したときから、運送品が陸揚港の臨海ターミナ

ルを離れたときまでの期間中、ならびにその前後の海上もしくは内水運送期間中に発生した滅失または損傷については本証券の第2条により適用されるべきヘーグ・ルール立法 (Hague Rules Legislation) が規定する範囲まで、または(2)上記(1)によりカバーされる場合を除いて、運送人の下請人 (sub-contractor) または代理人 (agent) による運送品の取扱い (handling) 保管 (storage) または運送中に生じた滅失または損傷については、かかる下請人または代理人が、そのような取扱い保管または運送について、荷主と直接かつ別個に契約 (a direct and separate contract) を結んだ場合に、荷主に対して責任を負うであろう範囲まで。上記の直接かつ別個の契約の条項 (the terms and conditions) は、荷主の請求により、運送人の営業所において入手できる。または(3)滅失または損傷が発生したときに運送品がどこにあったかが立証されない場合には、その滅失または損傷は水上運送中に (in the course of carriage by water) 発生したものと見なされ、運送人は、適用あるヘーグ・ルール立法が規定する範囲まで責任を負う」と規定されている。

具体的には、船会社がコンテナ貨物を受け取った時は FCL 貨物 (Full Container Load Cargo) の場合は CY (Container Yard) オペレーターが貨物を受け取った時とされ、LCL 貨物 (Less than Container Load Cargo) の場合は、CFS (Container Freight Station) オペレーターが貨物を受け取った時と実務上考えられる。この CY オペレーターや CFS オペレーターは船会社の代理人として受取を行っているので、この時点が実際上の運送人の責任の開始時点となっているのである。

この Received B/L 自体の有効性については「船荷証券に関する若干の規則の統一のための国際条約 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading)」通称 The Hague Rules (ヘーグ・ルール) で「運送人、船長または運送人の代理人は、物品を受け取った後は、荷送人の請求により、とくに次の事項を記載した船荷証券を荷送人に交付しなければならない」と定められて、認められている^{注(1)}。

わが国では、1957年に The Hague Rules が国会の承認を得て批准され、こ

れに伴い、国内法として国際海上物品運送法が1958年1月1日から施行され、第6条に当該規定がある。また「海上物品運送に関する国連条約 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea)」通称 The Hamburg Rules (ハンブルグ・ルール) も Received B/L について「運送人または実際の運送人 (the actual carrier) が物品を自己の管理下 (in his charge) に置いた時は、運送人は、荷送人の請求により船荷証券を発行しなければならない」と規定している^{注(2)}。このように Received B/L そのものの有効性は両方のルールでも認められている。

2. CIF 取引と受取船荷証券

Shipped B/L と Received B/L の問題については過去に論争があった。その焦点は CIF 契約において Received B/L が有効であるかどうかという問題であり、2つの見解が存在した。

その1つの見解は、Received B/L が CIF 契約の目的に適う B/L であるとしているものである。代表的な判例として、英国における1919年の The Marlborough Hill 対 Alex. Cowan & Sons Ltd. 事件が挙げられる。

この事件で Marlborough Hill 号の船主は、“‘…received in apparent good order and condition from…for shipment’ …by the sailing vessel called the Marlborough Hill, or by some other vessel owned or operated by the Commonwealth and Dominion Line, Ltd., Cunard Line, Australasian Service.” と記載された貨物の受取証 (a receipt for goods) を発行した^{注(3)}。これが、B/L と認められるかどうかが問題であった。

次の判決文の抜粋は、その判決が基づいた根拠を明らかにしている。すなわち「船荷証券と呼ばれて商業界に知らされている船積書類は、ときどき “shipped on board” の代わりに “received for shipment” という代替的形式を採って作成されていることは、そしてさらに特定の船舶 (original ship) の代わりにある他の指定された船舶を確保し、運送するという変わった契約

で（あるいは他の船舶の選択に関するいくつかの制限でもって）作成されていることは、商業上一般に熟知されている事柄である。しかしながら、しばしばこのような船積書類、すなわちそれが商業界もしくは商人達によって呼ばれるところのものすべては、Bill of Lading Act 1855における船荷証券でない。したがって Admiralty Court Act 1861の意味する船荷証券でもないということが主張されている。

しかし多くの判事たちは、商業証券（commercial document）に関してあまり狭義の見解を取りたくなかった。まずはじめに第一の異論を言えば、船主（owner）、船長（master）またはその代理人（agent）が、自己専用の埠頭（wharf）で、あるいは埠頭経営者の指定場所（allotted portion of quay）で、あるいは船積み待ちながら自社倉庫（storehouse）で、その船積みすべき貨物を受け取ったことを承認することと、貨物が現実には船側欄干を越えて積込まれたことを承認するこの間には原則として相違はありえないからである。船荷証券の2つの形式は、判事がそれらとともに有効であると理解した時に、十分に同一の効力を付与されるものである。

従来の“shipped on board”という語句は、一括して（in bulk）本船に引渡され、積込まれた全船貨（cargo）に対して、より一層適切な用語である。一方、“received for shipment”という語句は、数日間に渡って船貨を積み込む関係上、埠頭に停泊している共同船（general ship）に配置されるべき個積貨物（parcels of cargo）の取扱い上の実践的な能率的な方法として適当な用語である。というのはその適切な積付け（stowage）は、まず最初に散荷（bulkier parcels）もしくは重量貨物（heavier parcels）が積み込まれることを必要とするからであり、一方、他の貨物は、それらがより早く荷受けされたにもかかわらず、積付けの都合の良い場所と時間を待たなければならないからである」と判断されている^{注(4)}。

このように Received B/L が実際上の必要から、発行されたものであり、そして船主が、船積のためにその貨物を受け取った時に、船主が荷送人の要求によって B/L を発行することが一般的となった点を重要視している。と

くに実務上、判決は物品の積付けの問題を指摘している。

さらに判決文は、「指定船舶 (named ship) あるいは他のある船舶によって輸送すべき義務に関して、それは、両当事者が締結および承認することが都合が良いと十分理解できるところの契約である。積替えに対する権利は古く、十分確定しているものであり、船荷証券の本質に反しない。もし契約は貨物が埠頭で受け取られた時に始まるとするならば、代替 (substitution) は、原則として積替え (transshipment) と異ならない。もしこの証券が船荷証券であるならば、それは流通証券 (negotiable instrument) である。代金は、これによって前払いされる。そして取引 (business) は、海上貿易が少なくとも半世紀の間、文明化された世界の至るところで続行された方法で行われる。両当事者は、これを船荷証券と呼ぶことに同意した。…」と判断されている^{注(5)}。

もう1つの見解は、Received B/L は CIF 契約の目的に適う船荷証券でないとしているものである。代表的な判例として1921年の Diamond Alkali Export Corp. 対 Fl. Bourgeois 事件が挙げられる。

この事件の概要は次の通りである。ロンドンの買手 Bourgeois とニューヨークの売手 Diamond Alkali Export Corporation が、「September—October shipment from American seaboard, payment cash against documents under a confirmed letter of credit opened with a London bank price c.i.f. Gothenburg, Sweden」という条件で、売買契約を締結した。売手は、目的のソーダ灰 (soda ash) を船会社に引渡した。そして売手は、船荷証券 (bill of lading) の交付を受けて、買手にそれを呈示した。この売手が提供した船荷証券は、「Received in apparent good order and condition from…to be transported by the SS. Anglia…or failing shipment by the said steamer in and upon a following steamer, 280 bags Dense Soda, …」と記載された Received B/L であった。買手は、売手の提供したものを拒絶した。買手は、その書類は船荷証券ではないと言い、またそれは CIF 契約で要求される船荷証券でもないと主張したのである^{注(6)}。

判事 McCardie は、この証券は CIF 契約の目的に適う船荷証券でないと述べた。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
に船積み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、
買手は、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、買手が受理する義務があるところの
証券ではないと McCardie は考えた^{注(7)}。

Marlborough Hill 事件における枢密院の見解に関して、判事 McCardie は、
次のように述べている。「まず第一に、Marlborough Hill 事件における現実の
判断は、問題の船荷証券は Admiralty Court Act 1861の第6条に含まれると
言っているに過ぎないということを指摘しておきたい。同規定における船荷
証券という用語は、広義の解釈を容認している。第二に、問題の証券が、現
実に Bill of Lading Act 1855の目的に適うという Marlborough Hill 事件にお
ける明白な説明がないということを指摘する。第三に、枢密院が、常用され
ている CIF 契約の本質（nature）と効力（effect）を考究せず、問題の証券に
関して判断を下したことは、私には明白であるように思われる。さらに、枢
密院では、Bowes 対 Shand 事件^{注(8)}の判例が引用さえされなかった。

判事 Phillimore は、枢密院の勧告（advice）を読み上げる際に、次のように
述べた。『船主、船長またはその代理人が、自己専用の埠頭で、あるいは埠
頭経営者の指定場所で、あるいは船積み待ちながら自社倉庫で、その船積
み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』。最も深い点で、私は、法律的観点および実際の観点の両方から、二
つの間には根本的相違があると考えられる。それらの相違は、私には明らか
であるように思われる。私は、それらを申し立てる必要はない。枢密院の見解
を論理的結論に推し進めれば、将来の船積みのための船渠倉庫（dock ware-
house）での単なる貨物の受取証も、十分に船荷証券と呼ばれるであろう。

再び、枢密院は、次のように述べている。『指定船舶あるいは他のある船
舶によって運送すべき義務に関して、それは、両当事者が締結および承認す
ることが都合が良いと十分に理解できるところの契約である。積替えに対す

る権利は古く、十分に確定しているものであり、船荷証券の本質に反しない。もし契約は、貨物が埠頭で受け取られた時に始まるとするならば、代替は、原則として積替えと異ならない』。私は、これらの言葉を検討することに躊躇しない。私見によれば、代替と積替えの権利は別個のものであり、異なった原則 (principles) に基づいている。最後に引用された箇所は、船積の特定期間 (specific date) を規定する CIF 契約になんら適用することができないと思われる。…私は、その証券が U.S.A. Harter Act 1893^{註(9)}の規定に適う船積書類であるということは疑わない。しかしながら、その証券は、売買当事者で締結される CIF 契約における船荷証券ではないと判断せざるを得ない。』^{註(10)}

このように船積みのために受け取られた (received for shipment) と記載された B/L が CIF 契約における提供証券であるかどうかが論争されたのである。同事件における判事 McCardie の判断は、明らかに独立したものであった。

提供された B/L の形式が取引において用いられている形式であるかどうかは、実際上の問題である。もしそうでないなら、買手は Received B/L を受領する義務はない。しかしながら契約が船積期間 (date of shipment) を特定する場合には、契約は、現実の船積 (actual shipment) を意味しているものと考えられる。売手が契約期間 (contract date) に Received B/L を作成しても売手が自己の義務を履行したと認めにくい。

このように英国の判例によれば、Received B/L は、それが慣用されている場合に使用することができる。またそれが、契約上、正当な提供である場合も、使用できると考えられる。それ以外は Received B/L は、CIF 契約における船積書類の 1 つとして正当化することには問題がある。今後英国の Diamond Alkali Export Corp. 対 Fl. Bourgeois 事件における判事 McCardie の判断が再検討される必要があろう。

米国では、貿易定型取引条件が、成文法に採り入れられており、米国統一商法典 (Uniform Commercial Code: UCC) で、第 2 編売買編に CIF に関する規定が設けられている^{註(11)}。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み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（B/L）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、海外向け積出しが予定され、かつ CIF、C&F（=CFR）または FOB の後に船舶名という条項を含む場合には、別段の合意がない限り、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 条項のばあいには、積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、CIF において、受取式船荷証券（Received B/L）を認めている。

現在、世界で広く貿易業界で利用されていると言われている Incoterms（International Rules for Interpretation of Trade Terms）の CIF 条件を見てみたい。最新の 2000 年の Incoterms の CIF 条件においては、引渡しに関して、売主は、船積港において約定の期日または期間内に本船上で物品を引渡さなければならないという立場を堅持しており^{注(12)}、運送証券については「この運送証券（たとえば流通性船荷証券、非流通性海上運送状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載されており、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」と規定している^{注(13)}。

このように Incoterms の CIF 条件では、B/L は On board もしくは Shipped 式の B/L を要求しており、Received B/L を認めていない。

そこで次の問題として CIF 取引では、Received B/L が Shipped B/L と同等に認められるような手立てが必要となってくる。

3. 受取船荷証券と船積証明追記

Received B/L そのものの有効性については前に述べたように、The Hague

Rules でも認められている。

また The Hague Rules の第3条第7項は、「物品が積み込まれた場合において運送人、船長または運送人の代理人が交付すべき船荷証券は、荷送人の要求があるときは、船積があつた旨を記載した船荷証券とする。ただし、荷送人が当該物品に関する権利を表示する証券をすでに受領しているときは、船積船荷証券の交付と引き換えにその証券を返還しなければならない。運送人、船長または代理人は、船積港において、物品を船積した船舶の名称およびその船積の日付を先に交付した証券に記入することもでき、その証券は、これらの記入があり、かつ、3に掲げる事項を記載している場合には、この条の規定の適用上、船積船荷証券と見なす」と規定している^{注(14)}。

ここで重要な規定が2つある。第1は、貨物の船積み後、荷主 (shipper) は、Received B/L と引き換えに、Shipped B/L の交付を請求できるということであり、第2は、貨物の船積み後、船積船名 (the name of the ship) および船積日付 (the date of shipment) を付記された Received B/L は、Shipped B/L と同等の効力を有するということである。

また The Hamburg Rules も同様に「物品を船積みした後、荷送人の請求があつたときは、運送人は、本条第1項所定の事項のほか、物品が指定船舶に船積みされたことおよび船積みの日付を記載した“船積”船荷証券を発行しなければならない。運送人が荷送人に対しその物品に関して船荷証券またはその他の証券を発行している場合には、運送人の請求により、荷送人は、“船積”船荷証券と引き換えにそのような証券を返還しなければならない。運送人は、先に発行した証券を修正することにより、“船積”船荷証券に必要な記載事項をすべて満たす場合には、荷送人の“船積”船荷証券の請求に応じるため、そのような証券を修正することができる」と規定している^{注(15)}。

このように物品が事実船積みされた旨の表示が Received B/L の券面になされる。この手続きは、「船積証明追記 (On Board Endorsement)」と言われている。これによって Received B/L は、実質的には Shipped B/L と同じ扱いをされる。この場合 Shipped B/L と区別して On Board Endorsement B/L

と呼ばれる。

この On Board Endorsement の形式は、“I certify that the goods described herein were loaded on board the vessel named herein at the port specified in this bill of lading on or before the date of this endorsement dated…” あるいは “Loaded on board s/s…, dated…” と通常記され、船会社またはその代理人 (agent) は、最後にそれに署名することになっている。

コンテナ船荷証券 (B/L) の場合は、ほとんどが Received B/L の形式で作成されている。このコンテナ船を利用する場合も、大口貨物と小口貨物では引渡し方法に違いがある。FCL 貨物 (大口貨物) は、直接コンテナヤード (Container Yard) に持ち込まれ、その後通関手続きを経てコンテナのまま本船に積み込まれる。一方、LCL 貨物 (小口貨物) の場合は、他の貨物と混載してコンテナに積み込まれる必要から、CFS (Container Freight Station) に貨物が持ち込まれ、その後コンテナに詰め込まれ、その後本船に船積みされる。

コンテナ貨物については、FCL 貨物でも LCL 貨物でも、貨物が CY または CFS に持ち込まれると、ドック・レシート (Dock Receipt) が発行される。このドック・レシートを船会社に提出すると、引き換えにコンテナ B/L が発行されるが、このコンテナ B/L は、前述したように Received B/L の形式となっている。このため当該貨物の船積後に、船積証明追記 (On Board Endorsement) がコンテナ B/L 券面になされる。

このようにコンテナ B/L も同様の手続きを経て、Shipped B/L と等しいものとなる。

また 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 (C.I.F. Contracts Warsaw-Oxford Rules)」は、Received B/L に関して「売買契約もしくは特殊取引の慣習が認めるときは、その運送契約は、次に定める規定に制限される場合を除き、受取船荷証券一すなわち十分取引に適する形式をもって、船舶所有者またはその正式代理人により、もしくは傭船契約に従って発行される一受取船荷証券またはこれに類する証券によって、証明

することを要する。かかる場合、受取船荷証券もしくはこれに類する証券は、一切の目的につき有効なる船荷証券と見なされ、売手によって提供されることができる。かつまた、かかる証券が正当に船名ならびに船積日を記載したときは、あらゆる点において船積船荷証券と同等なものとして見なされる。」と規定している^{注(16)}。

このように上記の規則は、Received B/LをOn Board Endorsementし、そしてそれをShipped B/Lに変更することは認めている。しかしながらこの規則はShipped B/Lを原則としている。

4. 受取船荷証券と信用状取引

次に決済が信用状 (Letter of Credit) で行われる場合には、銀行はどのような B/L を要求するのであろうか。

1993年の「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 Credits)」(UCP500) は、第23条 a 項で「物品が記載船舶へ積込まれたことまたは船積されたことを示しているもの、

記載船舶への積込 (loading on board) または船積は物品が記載船舶へ積込または船積された旨の船荷証券面の印刷文言 (pre-printed wording) により示すことができる。この場合、船荷証券の発行日が積込日でありかつ船積日と見なされる。

その他すべての場合、記載船舶への積込の証明は、物品の積込があった日を記載している船荷証券面の付記 (notation) により行われなければならない。この場合は、その積込済の付記 (on board notation) の日付が船積日と見なされる。

船荷証券に “intended vessel” (以下〈積込予定船舶〉という) の表示、または船舶に関するこれと同等の表示が含まれている場合には、記載船舶への積込の証明は、物品がたとえ積込予定船舶として記載されている船舶へ積込まれた場合であっても、物品の積込がなされた日付に加えて、物品が積込ま

れた船舶の名称をも記載している船荷証券面の積込済みの付記によって「証明が」行われなければならない。」と規定している^{注(17)}。

このように銀行がB/Lを買取の場合には、銀行はOn Board Notationを要求している。これは、英国の判例に基づいているものと考えられる。上述のように1993年の改正UCP-500においては、On Board Notationは船積日（date of shipment）と署名と本船名（Voy. No.）および積出港名を記載しなければならない。以前それは、船積日と署名のみを要求していたが、複合運送（combined transport）に対応するために変更されたものである。すなわち貨物が内陸で受け取られるために、貨物がB/Lに記載された本船に本当に積込まれたかどうかの確認が必要になったものと考えられる。

今後、UCP-500のこの改正された内容に基づいて、与信審査の上、銀行はB/Lの買取を行うことになる。

前述したようにUCC第2-323条では、CIF契約において受取式船荷証券を認めているが、これは実際界の要請に基づいたものと考えられる。しかしCIF契約においては、一般に本船への積込みは本質的なものと考えられており、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、荷送人は、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。

注

- (1) *The Hague Rules*, Article 3.
- (2) *The Hamburg Rules*, Article 14-1.
- (3) David M. Sassoon, *C.I.F. and F.O.B. Contracts* (4th ed. 1995), Sweet and Maxwell, London, P.121.
- (4) (5) Sassoon, *Ibid*, P.122.
- (6) Sassoon, *Ibid*, P.124.
- (7) Sassoon, *Ibid*, P.124.
- (8) *Bowes v. Shand* (1877) 2A. C. 455 (Sassoon, *Ibid*, P.125)
- (9) 現在の United States Carriage of Goods by Sea Act 1936である。

- (10) *Diamond Alkali Export Corp. v. Fl. Bourgeois* (1921) 3K. B.433 at P.452 (*Sassoon, Ibid.*, P.125)
- (11) *Uniform Commercial Code*, Section 2-323 (1).
- (12) *Incoterms 2000*, CIF A-4.
- (13) *Incoterms 2000*, CIF A-8.
- (14) *The Hague Rules*, Article 3-7.
- (15) *The Hamburg Rules*, Article 15-2.
- (16) *Warsaw-Oxford Rules for CIF Contracts*, 1932, Rule 7-2.
- (17) *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits* (1993 Revision), Article 23 (a) ii.

主要参考文献

- 朝岡良平著『貿易売買と商慣習』東京布井出版、1982年。
稲坂浩著『信用状及び信用指図書』銀行問題研究会、1939年。
上坂西三著『貿易慣習の研究』千倉書房、1950年。
小林晃・赤堀勝彦著『ベーシック貿易取引』（第3版）経済法令研究会、2001年。
国際商業会議所日本国内委員会『*Incoterms 2000*』ICC Publication No.560。
国際商業会議所日本国内委員会『荷為替信用状に関する統一規則および慣例』ICC Publication No.500。
高橋正彦著『貿易契約の法理』同文館、1964年。
中井省三著『貿易取引論』同文館、1950年。
中村巳喜人著『貿易契約論』有朋堂、1975年。
新堀聰著『現代貿易売買』同文館、2001年。
新堀聰著「コンテナ取引条件(1)(2)」『国際金融』財団法人外国為替貿易研究会、No.1054、No.1055、2000年11月1日号、2000年11月15日号。
西道彦著『現代貿易取引における CIF 条件の研究』同文館、1998年。
浜谷源蔵著『船荷証券と傭船契約書』同文館、1976年。
原猛雄著『貿易契約の研究』ミネルヴァ書房、1970年。
藤代和雄著『貿易運送の実務』同文館、1985年。
Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade, The Law and Practice of International Trade* (9th ed.), Stevens & Sons, London, 1990。
David M. Sassoon, *C.I.F. and F.O.B. Contracts* (4th ed. 1995), Sweet and Maxwell, London。
Paul Todd, *Modern Bills of Lading* (2nd ed. 1990), Blackwell, Oxford。