

貿 易 慣 習 の 考 察

—C.I.F. 契約における船荷証券のフォームについて—

西 道 彦

は じ め に

I. 船荷証券のフォームに関する論争

II. Shipped B/L と Received B/L

お わ り に

は じ め に

今日、C. I. F. 条件は、F. O. B. 条件と並んで貿易取引において最も広く一般的に利用されている売買契約形態の一つである。この慣習が、このように国際的普及をみるに至ったのは、荷為替信用制度の形成・発展と関連している。この C. I. F. 契約は、その特異性よりして船積書類の売買と考えられている。その船積書類の中核をなすものが船荷証券 (bill of lading) である。

船荷証券は、16世紀末頃に広く普及し、通常、貨物が特定の船舶内に現実に船積されたということを承認したものであった。

しかしながら、商慣習 (commercial practice) は変化し、19世紀中に貨物が現実に船積される以前に船荷証券を発行することは全く一般的となった。そして、そのような船荷証券は、貨物が特定の船舶内に船積されたということを記載する代わりに、貨物は特定の船舶あるいは指定された他の船舶に積み込むために荷受したということが記載された。

たまたま1920年に至って突如として各国を襲った世界的な不況は、その必然的結果として一般商品の異常な暴落をもたらした。このような実情を背景に、

不徳なる買手は、やがてこの種の船荷証券を注文取消の理由として利用するに至った。これによって受取船荷証券 (received bill of lading) の効力問題は、にわかには各方面の注意を喚起し、盛んに法曹界で論議されるに至った。

問題は、C. I. F. 契約における船荷証券によって意味されているところのものについて生じた。すなわち、それは現実に船積されたのではなく、将来船積されるという貨物の受取証は、他の点では通常の船荷証券と変わらないが、C. I. F. 契約における船荷証券であるかどうかというところに問題の本質がある。

そこで、船積のために受け取られたと記載された船荷証券の提供が、どのくらい C. I. F. 契約の適法な遂行であるかという問題に関して、C. I. F. 契約の研究が特に英国に発達してきた関係上、同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. 船荷証券のフォームに関する論争

まず、ここでは英国における受取船荷証券の効力問題に関する代表的判例を検討してみよう。通例、これらは、受取船荷証券の C. I. F. 契約における有効性に関して、二つの見解がある。そこで、本節では David M. Sassoon の C. I. F. & F. O. B. Contracts (British Shipping Laws Vol. 5, 1968) に拠りながら、その問題点を整理してみたいと思う。

受取船荷証券を C. I. F. 契約の目的に適う船荷証券であるとする立場の見解をあらわす判例として、まず英国においては、1919年の The Marlborough Hill 対 Alex. Cowan & Sons Ltd. 事件があげられよう。この事件の争点は、Marlborough Hill 号の船主が発行した “‘… 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が、船荷証券として認められるべきかどうか、というこ

とにあった¹⁾。そして同国の枢密院 (Privy Council) で、この貨物の受取証は、Admiralty Court Act 1861, 第 6 条²⁾ の目的に適う船荷証券であると判断された。

そこで、判決からの次の抜粋は、受取船荷証券の効力に関して、その判決が基づいた根拠を十分に明らかにしてくれる。「船荷証券と呼ばれて商業界に知ら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、運送するという変った契約でもって（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とりたくなかった。まずはじめに、第一の異論を言えば、船主 (owner)、船長 (master) あるいはその代理人 (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、あるいは船積を待ちながら自社倉庫 (storehouse) で、その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からである。船荷証券の二つの形式は、判事がそれらを共に有効であると理解したときに、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) 本船に引き渡され、積み込まれた全船貨 (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、数日間にわた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 (stowage) は、まず最初に散荷 (bulkier parcels) もしくは重量貨物 (havier 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、積付の都合のよい場所と時間を待たなければならないからである。』³⁾

なお、この枢密院の判決は、二つの規定を包含しているものと考えられる。第一は、船主が、発航地もしくは他の指定場所で、他の前後の便の船舶によって、貨物の全部あるいは一部を代替もしくは積み換えることができるという趣旨の規定であり、第二は、Marlborough Hill 号の船長にかわって、代理人によって署名、承認され、そして運送かつ引き渡すべき義務を認めた点である。

すでに述べたように、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なわれるようになった。そして、この特殊慣習が、受取船荷証券を具体的させるに至ったのだが、その実業界の要求の一つとして、判決の中では、とくに個積貨物の取扱上の問題を取り上げている。それゆえ、受取船荷証券の必要性は、貿易実務の立場から多くの場合を指摘することができるが、なかんずく、これにかかわる積付上の問題は、重視されなければならない問題であったものと考えられる。

引き続き、判決文において、「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よい、と十分理解できるところの契約である。積換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、原則として積換え (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なわれる。両当事者は、これを船荷証券と呼ぶことに同意した。…」⁴⁾と判示されている。

したがって、枢密院で、この証券は Admiralty Court Act 1861 の規定に適う船荷証券である、と判断された。

しかしながら、C. I. F. 契約における受取船荷証券の提供の有効性 (validity) を考える場合、枢密院の判決が基づいた根拠は、C. I. F. 契約の本質との関連で問題があるように思われる。この点は、後述するように1921年の Diamond Alkali Export Corp. 対 Fl. Bourgeois 事件における判事 MaCardie によって批判されている。

また、1921年の Weis & Co. 対 Produce Brokers Co. 事件において、控訴院 (Court of Appeal) は、“shipped or delivered for shipment” の記載ある船荷証券の下での東洋からの中国産エンドウの船積のケースを考究した。なるほど、拒絶する権利を主張する買手は、船荷証券の形式に対して異議を唱えたてわけではなかったが、不運にも、船荷証券は現実の船積日を記すべきだ、ということが争われたのである。法廷は、船荷証券の形式を熟考した。

そして、その判決の中で、判事 Banks は、次のように述べている。「二組の多量のエンドウ (two lots of peas) が存在し、二つの船荷証券が存在した。そして、これら二組の貨物のおのおのに関する船荷証券は、われわれが保証する形式である、ということは取引上きわめて通常の事柄である (quite usual in the trade) — 普遍的 (universal) ではないが、慣用されている。それは、汽船 Polyphemus 号のために船主が採用している通常の形式 (usual form) である。そして、それは、近年ほかにも使用されてきた形式であり、貨物が、外観上良好な状態で船積あるいは荷受されたことを意味している。そのことは、最近、枢密院での Marlborough Hill 対 Alex. Cowan & Sons Ltd. 事件において支持されている。そこでは、いくぶん変った形式であるけれども、古い概念 (notion) にしたがって、それは、完全に Bill of Lading Act の規定に適う船荷証券であるというわれわれの注意が喚起された。…」⁵⁾

さらに、同様の船積における別の貨物に関連して、すぐ後に生じる同様のケースにおいて、すなわち1921年の United Baltic Corp. 対 Bargett & Newsam 事件⁶⁾において、受取船荷証券は取引における通常の形式であるが、この問題

に関して審判者 (arbitrators) による特に明示した事実認定 (finding) がない、という見解は認められなかった。

控訴院において、判事 Banks は、この種の証券は特殊取引 (particular trade) における慣用形式であるとの理由から、この船荷証券を取り扱うことを正当化している。

また、1922年の Suzuki & Co. 対 Burgett & Newsam 事件⁷⁾において、本件は、12・1月積の契約であった。売手は、1月31日の日付ある “shipped or received for shipment” の記載ある船荷証券を提供した。しかし、貨物が実際に2月に至るまで船積されなかった。書類を入手し、代価 (price) を支払ったところの買手は、船積に関する事実の発見によって権利づけられており、支払われた代価を償うように主張した。しかしながら、売手が、船荷証券は反対の証拠がない場合には船積時期の証拠書類 (proof) と見なされるべきであるという用語を契約に掲載しているところでは、売手は、買手に反対を立証することの責任 (burden) を負わせる。他方、船荷証券に記載された日付は、その売買契約の条件で、船積時期の確証 (conclusive evidence) とされうる⁸⁾。

上記の三判例は、中国方面からの船積商品に対して発行された船荷証券に記載されている日付の効力を問題としたものであり、直接に受取船荷証券の効力が問題となったわけではなかった。そして、そこでは中国貿易においては、この形式の船荷証券の使用は、取引上きわめて普通であると判断されている。

これに対して、受取船荷証券は、C. I. F. 契約の目的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 MaCardie の判例があげられよう。そこでは、“received for shipment” 形式の船荷証券は、それが取引において通例あるいは商慣習であるという事実認定がない場合に C. I. F. 契約の下での正当な提供であるかどうかという問題が考究されている。

この事件は、ロンドンにいる買手である被告 Bourgeois が、ニューヨークの売手である原告 Diamond Alkali Export Corporation との間に “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. Gottenburg, Sweden” という条件をもって売買契約を締結した。そして、Diamond Alkali Export Corporation は、目的のソーダ灰の貨物を船会社に引き渡し、船荷証券の交付を受けて、買手に呈示した。その際、売手側が買手側に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, …”

と記載された受取式の船荷証券であったために、買手は、その提供を拒絶した。買手はその証券は完全に船荷証券とは言えず、また C. I. F. 契約のもとで要求されるような船荷証券でもない、ということをも反対理由として持ち出したのであった⁹⁾。

判事 MaCardie は、この証券は C. I. F. 契約の目的に適う船荷証券ではないと主張した。C. I. F. 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 MaCardie は考えた¹⁰⁾。

Marlborough Hill 事件における枢密院の見解に関して、判事 MaCardie 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 節に含まれると言っているに過ぎない、ということをも指摘しておきたい。同規定における船荷証券という用語は、広義の解釈を認容している。第二に、問題の証券が、現実に Bill of Lading Act 1855¹¹⁾ 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、ということをも指摘する。第三に枢密院が、常用されている C. I. F. 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¹²⁾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、船長あるいはその代理人が、自己専用の埠頭で、あるいは埠頭経営者の指定場所で、あるいは船積を待ちながら自社倉庫で、その船積すべき貨物を受け取ったことを承認することと、貨物が現実には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押し進めれば、将来の船積のための船渠倉庫 (dock warehouse) 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よい、と十分に理解できるところの契約である。積換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、原則として積換えと異ならない。』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、代替と積換えの権利は別個のものであり、異った原則 (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 C. I. F. 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 1893¹³⁾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 C. I. F. 契約における船荷証券ではない、と判断せざるを得ない。』¹⁴⁾

このように、船積のために受け取られたと記載された船荷証券の提供が、どのくらい C. I. F. 契約の適法な遂行であるか、ということをめぐる法曹界で論争されたのであるが、同事件における判事 MaCardie の判断は、明らかに独立したものであった。

個々の場合において、提供された船荷証券の形式が、取引において用いられている形式であるかどうかということは、実際上の問題である。もし、そうでないなら、買手は、それ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、契約は現実の船積を意味しているものと考えられる。そして、売手は、貨物が契約期間 (contract date) に船積のために受け取られたということを記載した証券を作成することによって、自己の義務を履行したものと認められ難い¹⁵⁾。

このように、受取船荷証券が慣用となっている取引および、それが正当な提供である場合は別として、C. I. F. 契約において、この特殊形式の船荷証券を船積書類の一つとして正当化することに関しては解釈が区々であり、極めて難しい問題である。

II. Shipped B/L と Received B/L

前述のように、受取船荷証券が、このように問題となるのは、銀行・買手と船会社・売手との利害が対立することに起因している。そもそも問題の形式の船荷証券の使用は、定期航路の発達による船会社の必要と、貿易金融上の売手の要求に基づいている。英国法曹界は、商取引界の実情を考慮した。問題は、法律上の問題であると同時に実際上の問題である。

1925年1月1日より施行された British Carriage of Goods by Sea Act は、受取船荷証券の合法性を認めた Hague Rules 1921¹⁶⁾を採用したものであり、同法は、英国および北アイルランドで発行されたすべての船荷証券もしくは同種の権利証券 (document of title) がこの規則に従うべき旨を規定している。

同法は、その第3条第3項および第7項において、受取船荷証券の発行を有効と認める旨の原則的規定がある。すなわち、第3項において「運送人、船長又は運送人の代理人は、物品の受取及び引受後、荷送人の請求により、他の事項の他次の事項を記載したる一通の船荷証券を荷送人に交付することを要す。…」

また、第7項において「物品の船積ありたる場合において、荷送人が船荷証券

を請求したときは、運送人、船長又は運送人の代理人は「船積」と記載したる船荷証券を交付す。ただし荷送人が既にその物品に関する権利証券 (document of title) を受け取りたるときは、荷送人は「船積」船荷証券 (shipped bill of lading) の交付と引き換えにその証書を返還すべし。運送人、船長又は代理人は、又、先に交付したる権利証券に物品の船積をなしたる一艘又は数艘の船舶の名称、及び船積をなしたる一個又は数個の日付を船積港において記入することを得。この証書は、本条の目的に付ては之を「船積」船荷証券と見做す。」¹⁷⁾と規定している。

ここで、重視すべき規定として次の二点を指摘することができよう。第一は、貨物の船積後、荷送人は、受取船荷証券と引き換えに船積船荷証券 (Shipped B/L) の交付を請求することができるということであり、第二に、貨物の船積後、運送人、船長またはその代理人によって、船積船名 (the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped) および船積日付 (the date or dates of shipment) を付記された受取船荷証券は、船積船荷証券と同等の効力を有すると認めた点である。

なお、同法においては、received bill of lading という名称の代わりに document of title という名称を用いている。この語は、広義では船員請取書 (mate's receipt) の如きをも含むものであるが、多くの場合、英国では受取船荷証券の意味で用いられている¹⁸⁾。

ここで、受取船荷証券に船舶の名称および船積の日付が記載された場合というのは、証券の裏に事実船積された旨の表示がなされた場合を示す。この手続を称して On board endorsement と言う。この船積証明裏書によって、受取船荷証券は、実質的には通例の船積船荷証券と同一扱いをされるが、とくに船積船荷証券と区別して、On board endorsement B/L (船積裏書船荷証券) と言う。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……”あるいは簡単に “Loaded on board dated ……” と記されて船会社またはその

運送代理人によって、署名またはイニシャルがなされる。

しかしながら、このように受取船荷証券それ自体が有効であるとしても、取引上、それが、船積船荷証券と同等の効力を有するものとは解し難く、常に受取船荷証券が、船積書類 (shipping documents) を構成するものの一つとして適格であるかどうかが問題となる。とくに貿易契約で船荷証券の提供が要求される C. I. F. 契約の場合はそうである¹⁹⁾。

なお、国際法協会制定の Warsaw-Oxford Rules for C. I. F. Contracts は、その規則第 7 条 2 項および第 3 項において、受取船荷証券に関し次の規定を設けている。すなわち「売買契約又は特殊取引の慣習 (usage of the particular trade)が認むる場合には、その運送契約は次に定める規定並に制限の場合を除き、受取船荷証券 (received for shipment bill of lading), 即ち充分に取引に適する形式を以て、船主又はその正当の代理人に依って、若くは傭船契約 (charter party) に従って発行せられる受取船荷証券若くは之に類する証券により之を証明することを要する。かかる場合その受取船荷証券若くは之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做され、売手に依って提供されることができる。且つかかる証券が正当に船名並に船積日を記載したるときは、あらゆる点において船積船荷証券 (shipped bill of lading) と一切同等なるものと見做される (第 2 項)。

売手が受取船荷証券を提供する権利を有するときは、規則第 2 条第 2 項²⁰⁾に規定したる場合を除き、契約記載の物品を準備し、且つ之を相当迅速に買手に輸送するため、船積港においてその運送人の保管に有効に引き渡すことを要する (第 3 項)。」²¹⁾

最後に、国際商業会議所制定の Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (1962 Revision) は、その規則第 18 条において、船荷証券に関し次の規定を設けている。その条文は、次の通りである。「信用状 (credit) に異なる明示のない限り、船荷証券には貨物が本船上 (on board) に積み込まれている旨の表示がなければならない。本船への積み込み証明は、船積船荷証券 (on board bill of lading) によっても、あるいは運送人またはその代理人が日

付を入れ、正式署名またはイニシャルの署名をした積込済の付記によっても、これを行うことができ、この付記の日付は本船への積込みかつ積出しの日と見做されるものとする。」²²⁾

上記の二規則において、受取船荷証券に On board endorsement して、これを船積船荷証券とすることは認められているが、両規則とも船積船荷証券を原則としている。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貨の要請と資金の固定を避けようとする売手の要求により生じたのであるが、一方、この受取船荷証券は、特定期間内に現実に船積が行な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、しばしば買手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。

したがって、船積船荷証券と同一と見做される On board endorsement B/L の場合は別として、単なる受取船荷証券の場合は、船積の特定期間を規定している C. I. F. 契約においては、その提供を遠慮した方がよいものと考えられる。もっとも C. I. F. 契約の場合と言っても、当事者間に反対の意志表示がある場合はもちろん、特にこの点に関して当事者間に合意がない場合でも、特殊取引において受取船荷証券を使用すべき商慣習が存在する場合は、この点に関する過去における判例の経緯からみて、この限りでないと解される²³⁾。

お わ り に

受取船荷証券の問題に関して、貿易商品の引渡が、ほとんど船積書類によって行なわれる一方、貿易取引の決済がほとんど国際荷為替信用制度に基づいているという実情を踏えて C. I. F. 契約における受取船荷証券の有効性を考えてみた。

現在の立場では、受取船荷証券が C. I. F. 契約上有効であるか否かについては、解釈が区々である。それゆえ、今後、英国での Diamond Alkali Export Corp. 対 F1. Bourgeois 事件における判事 MaCardie の判断が、再検討され

る必要があるであろう。

(注)

- 1) David M. Sassoon, C. I. F. & F. O. B. Contracts (British Shipping Laws Vol. 5), Stevens & Sons Ltd., London, 1968, P.92.
- 2) 本法は、1920年に発布された Administration of Justice Act, 第21条第2項と附則及びその後の Statute Law Revision Acts によって廃止された。本条の実質的規定は下記の如くである。"The High Court of Admiralty shall have jurisdiction over any claim by the owner, consignee or assignee of any bill of lading of any goods carried into any port in England or Wales in any ship, for any damage done to the goods or any part thereof by the negligence or misconduct of or for any breach of duty or breach of contract on the part of the owner, master, or crew of the ship, unless it is shown to the satisfaction of the court that at the time of the institution of the cause any owner or part owner of the ship is domiciled in England or Wales."
- 3) The Marlborough Hill v. Alex. Cowan & Sons Ltd. (1921) 1 A.C.451-453 (Sassoon, Ibid, P.92-3).
- 4) The Marlborough Hill v. Alex. Cowan & Sons Ltd. (1921) 1 A.C. 451-453 (Sassoon, Ibid, P.93).
- 5) Weis & Co. v. Produce Brokers Co. (1921) 7 L1. L. Rep. 212 (Sassoon, Ibid, P.94).
- 6) United Baltic Corp. v. Burgett & Newsam (1921) 8 L1. L. R. 190 (Sassoon, Ibid, P.95).
- 7) Suzuki & Co. v. Burgett & Newsam (1922) 10 L1. L. Rep. 223 (Sassoon, Ibid, P.98)
- 8) Sassoon, Ibid, p.98.
- 9) Sassoon, Ibid, P.95-6.
- 10) Sassoon, Ibid, P. 96.
- 11) Bill of Lading Act, 1855.
§ 1 Every consignee of goods named in a bill of lading, and every endorsee of a bill of lading, to whom the property in the goods therein mentioned shall pass upon or by reason of such consignment or endorsement, shall have transferred to and vested in him all rights of suit, and be subjected to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.
- 12) Bowes v. Shand (1877) 2 A. C. 455 (Sassoon, Ibid, P.96).
- 13) 現在の United States Carriage of Goods by Sea Act 1936である。
- 14) Diamond Alkali Export Corp. v. Fl. Bourgeois (1921) 3 K. B. 433 at P.452 (Sassoon, Ibid, P.95-7).
- 15) Sassoon, Ibid, P.97-8.
- 16) Hague Rules 1921, S. 3 (3), (7) は、受取船荷証券の発行を有効とした原則的規定である。

- 17) British Carriage of Goods by Sea Act, 1924. S. 3 (3), (7).
- 18) 上坂西三「貿易慣習の研究」千倉書房, 1950年, p.530.
- 19) 中村巳喜人「貿易契約論」有朋堂, 1975年, p.206.
- 20) International Law Association, Warsaw-Oxford Rules for C. I. F. Contracts, 1932.
§ 2.-(2) Duties of the Seller as to Shipment
Where the goods contracted to be sold are already afloat, or have already been delivered into the custody of the carrier in the manner provided in Rule 7 (3) and (4), at the time the sale is made, or where the seller is entitled to purchase goods of the contractual description afloat in order to fulfil his contract, the seller shall have merely to appropriate these goods to the contract of sale. Such appropriation need not take place till the documents are tendered to the buyer and such tender shall imply the appropriation of the goods to the contract of sale.
- 21) International Law Association, Warsaw-Oxford Rules for C. I. F. Contracts, 1932. § 7 (2), (3).
- 22) International Chamber of Commerce, Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1962, § 18.
- 23) Weis & Co. v. Produce Brokers Co. (1921); United Baltic Corp. v. Burgett & Newsam (1921).

(主要参考文献)

- David M. Sassoon, C. I. F. & F. O. B. Contracts (British Shipping Laws Vol. 5, Stevens & Sons, Ltd., London, 1968.
International Law Association, Warsaw-Oxford Rules for C. I. F. Contracts, 1932.
International Chamber of Commerce, Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1962.
Kennedy, Contracts of Sale C. I. F., 3rd ed. 1959.
M. D. Chalmers, The Sale of Goods Act 1893, including the Factors Acts 1889 & 1890, 9th ed. 1922.
A. G. Davis, The Law relating to Commercial Letter of Credit, 2nd ed. 1954.
International Chamber of Commerce, Incoterms 1953, Paris, 1953.
National Foreign Trade Council, Revised American Foreign Trade Definitions 1941, New York, 1941.
伊沢孝平「商業信用状論」有斐閣, 1946年
稲坂 浩「信用状及び信用指図書」銀行問題研究会, 1939年
上坂西三「貿易慣習の研究」千倉書房, 1950年
新堀 聡「貿易売買入門」同文館, 1975年
東京銀行貿易課「貿易と信用状」実業之日本社, 1981年
中井省三「貿易取引論」同文館, 1950年
中村巳喜人「貿易契約論」有朋堂, 1975年