

# C I F 契約における所有権と危険の移転

——米国統一売買法を中心として——

朝 岡 良 平

## 一 序説——問題点

今日、国際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は、C I F 条件あるいは F O B 条件によるものであるといつてよい。C I F 契約も F O B 契約も共に、売買の目的物である商品の船積地をもって給付目的物の特定される契約履行地とする積地契約であり、これらの契約においては、特約のない限り、船積港における本船への約定品の船積みまたは引渡しを売主と買主の責任限界とする。

船積港における本船への船積または引渡しに要する費用までを含めた約定品の価格 (cost)、指定仕向港までの運賃 (freight) および海上保険料 (insurance) を意味する用語の頭文字から成る C I F という略語を使用する貿易売買は、

英国を發祥地とし、一九世紀の中葉には既にその慣用期に入つたものとみられる。<sup>(1)</sup> 当時、英国はヴィクトリア女王の治世（一八三七年—一九〇一年）にあつて、国運の發展著しく、世界の海上を支配し、国際市場の中心地をなしたので、この新しい貿易慣習は急速に欧州大陸および北米の諸国に伝播し、今日の如く世界中広く利用されるにいた

った。このように、この慣習が今日の如き國際的普及をみるにいたったのは、英國の商權發展に歸するものであるが、單にそればかりではなく、やはりC I F 契約それ自体が商人の合理的行為の所産であり、しかも國際貿易の複雑性によく適應する多くの優れた經濟的機能を有するからであらう。かかる經濟的機能は、國際海運業および海上保險業の急速な發達に支えられ、更に國際銀行業務の合理化と簡便化——特に確認信用狀 (confirmed credit) の利用——によって極度に高揚され、その結果として、C I F 条件による引渡しと確認信用狀にもづく決済が現代輸出取引の特徴であると見られるまでになった。<sup>(5)</sup>

ところで、他の定型貿易取引条件は主として引渡履行場所——従つて、一般に当事者間における費用と危険負担の分岐点を示す單純な性格のものであるのに対し、複合價格を表わす略語を使用するC I F 条件の売買は複雑な特性を有する。これがために、多くの紛争が惹き起こされ、法廷に持ち込まれたのであるが、その結果として、むしろ他の諸条件よりも、一層はつきりと、C I F 契約の法律上の基本的性格が浮彫されることになった。この基本的性格については一九世紀中頃既に非常によく理解されていたにも拘わらず、第一次大戦勃發頃から、そして特に大戦後において、C I F 契約は最も活発に諸種の問題を惹き起こした。<sup>(6)</sup>これは、世界大戦による經濟事情の急激な変化により、従来疑わなかつた所に幾多の問題が発生し、殊に、当事者が任意に挿入した特約の解釈について難問を生じたこと、更に、第一次大戦後における國際貿易の急激な増大の結果として自からC I F 契約に関する種々の問題が多くあらわれようになつたためであるが、これらは更にこの契約の複雑な特性をいろいろの角度から検討する機会を与えると同時に、確立された基本的性格を改めて確認させるのに役立つた。

また、その頃、大戦後の荒廢した世界經濟の再建と發展を図るためには先ず國際貿易の拡大が大切であると、各方面の指導的地位にある人々により考えられたのであるが、貿易取引に使用される用語や略語の解釈あるいはその適用

に關連して當時者間に種々の誤解または紛争が頻繁に惹き起こされ、ひいては裁判問題にまで及ぶことが少なくない実状を重視して、輸出入取引の売買契約面における國際的統一こそ最も急を要する問題であるとの主張がなされ、また關係者の間にこれに対する要望が強くおこつた。そこで、この問題に關連して、法律・商業・經營の各方面から多くの優れた研究が相次いで刊行されるとともに、他方、經濟界においては各種団体によつて、貿易契約書の標準化あるいは商慣習の解釈に關する基準化が活潑に行なわれた。中でも、國際商業會議所の手になる「インコタームズ」(Incoterms)は、売主と買主の費用および危険負担について用語の解釈に明確な統一を与えている点に關して、一般に貿易取引の円滑な遂行に大いに寄与するものであるが、特に、價格計算——とりわけCIF價格とFOB價格の計算——に關して、その經營經濟的意義が認められている。<sup>(8)</sup>また、國際法協會が、海上売買のうち最も複雑性と普遍性に富んでいるCIF條件について、その統一規則を制定するため七年にわたる研究・討議・修正を重ねて作った「ワルソー・オクスフォード規則」(Warsaw-Oxford Rules, 1932)がある。

他方、米國においては、FOB條件が擴張解釈され特異的に發達してきた結果、これを外國貿易に使用して混乱を生ぜしめたり、あるいは米國で慣用されない用語で採算した輸出入價格に關する紛争が頻繁として起こつた。そこで、一九一九年十二月にニューヨークで開催された全米貿易會議において、輸出價格條件 (export quotation terms) のうち利用率の高い標準的な用語 (FOB, FAS, CIFおよびC&Fの四種) について「米國貿易定義」(American Foreign Trade Definitions, 1919)が決定された。この定義ではFOB條件が七種類に細別規定されている。現行の米國貿易定義は一九四一年に改正されたものであるが、<sup>(10)</sup>そこにおいては、「輸入地」持込渡條件という更に擴張された慣習——旧定義にくらべて最も重要な相違点——が加えられ、六種類の米國型FOB條件が規定されている。

以上、CIF條件(およびFOB條件)による貿易慣習の統一化過程について、極めて簡単にその概要を述べたの

であるが、そこで示唆した如く、これらに関して既に多数の著書論文が刊行されており、また統一規則が制定されているにも拘わらず、ここに米国統一売買法を中心としてC I F 契約における所有権と危険の移転を論ずる理由を説明する必要がある。何故ならば、前述の如く、米国においてはF O B 条件が特異的発達を遂げたので、その研究は米国を中心として特に意義がある。またC I F 契約については、その発祥地である英国の判例や成文法を中心として研究することが、その基本的性格や特異性を理解する上に極めて参考になるものと普通考えられるからである。

第一に、間接的理由として、英米両国は同じ法体系に属し、基本的諸原則に共通なものを有するので、何れか一方を知ることが他を理解する上に大いに役立つものであるが、本稿との関連において、米法の理論が実際の条理に適用のと考えるからである。米国の統一売買法(The Uniform Sales Act; 以下U S A と略称)は英国の動産売買法(The Sale of Goods Act, 1893; 以下S A G と略称)の姉妹法であり、同一または類似した規定から成る条項の多いところから、従来わが国においては殆んど前者の研究が着手されなかつた実状にある。しかし、U S A はS G A の単なる模倣(copy)ではなくして、幾多の点において後者よりも理論的にもまた實際的效果の点からも優れており、特に所有権移転に関する諸条項についてこのことがいえる。<sup>(12)</sup> わが国の輸出入貿易額に占める米国の取引額の比重が大きいことからみても、U S A にもとづく動産売買理論の研究は商学徒にとって欠くことのできないものと思われるが、このことは単にかかる実務上の要求からだけでなく、売買法理の基礎的概念を把握するためにも望ましい。更に、米国の統一商法典(The Uniform Commercial Code; 以下U C C と略称)の第二編売買は、近代動産取引に適應しようように、全く新しい構想のもとに体系づけられたもので、将来の売買法理の方向を示唆するものであるといわれるが、<sup>(13)</sup> かつてU S A を採用していた約三〇州が現在U C C を制定・施行していることから、またU C C の立法理論と構造を知するためにもU S A の研究が意義あるものと考えられる。

次に、直接的な理由として、本稿の問題点について述べよう。英米法は動産売買における危険負担に関して所有者主義を採っており、「危険は所有権に伴って移転する」(Risk passes with property)というのが原則である(SGA 第二〇条、USA 第二二条)。CIF 契約においては、売買契約の目的物が船積されたときから買主がその危険を負担することは、英国はもとより、<sup>(14)</sup>各国においても国際慣習として今日一般に認められている。<sup>(15)</sup>他方、右の原則に従って買主に危険を負担させるには、船積と同時に所有権が買主に移転したか否かが問題となるが、そのためには売買契約の目的物が船積により特定することを要する(SGA 第一六条、USA 第一七条)。しかるに、CIF 契約においては、売主は約定品を船積し、更に船荷証券その他の書類を調達して、これらの船積書類の提供により自己の債務履行を完了するのであるが、通常、荷為替取組の必要から自己の指図式とする船荷証券を作成させるので、売主は処分権(the right of disposal)を留保したものとみなされ(SGA 第一九条二項)、それ故に、SGA 第一八条第五則二項の規定により、売買契約の目的物は、運送人に対する引渡しに際して契約に無条件に充当されることなく、かかる船荷証券の裏書・提供に対して買主が支払または引受をなしたときに特定されるのであり、このときに所有権が買主に移転するのであるといわれている。したがって、CIF 契約においては通常特約により危険と所有権が分離して移転するのであり、先に述べた危険移転に関する条項は、「別段の合意ある場合を除いて」(unless otherwise agreed)適用される任意規定であるから、この契約は右の原則の例外であるとの見解が英国の判例や学説の間に見られ、<sup>(16)</sup>またわが国においてもかかる説が有力である。<sup>(17)</sup>

しかし右の説は、実際の貿易商務の慣行に照して考えると当事者の意思に反すると思われる点があるし、またその説明には論理的矛盾を感じるような点もあるので、CIF 契約における危険と所有権の移転について、ここに、従来の諸説を総合的に整理してみよう。

C I F 契約は英法の危険移転の原則に対する例外であるとし、所有権の移転は書類が買主の占有に移った時であるのに（ワルソー・オクスフォード規則第六則参照）、これに先だつて、危険は船積と同時に買主に移転する（同第五則参照）のは特約によるものであり、国際慣習として一般に認められていることであるというが、通常のC I Fに契約における当事者間にかかる特約が存在するのであるうか。もしそうならば、船積以後売主の責に帰すべからざる事由にて給付目的物が滅失した場合に、所有権の移転がなくても（あるいは特定が生じなくても）——換言すれば、船積書類の提供の前でも（あるいは提供がなくても）——買主は滅失した物品の代金を売主に対して支払わなければならないことになる。給付の目的物に特定が生じないのに危険を負担するということは不合理であるし、また右に述べたことはC I F 契約の本質——従つて当事者の意思に反するものである。何故ならば、この契約では、売主は正規の書類を提供することができないかぎり、買主に対して代金支払債務の履行を求めることもできないれば、また物品の危険を買主に転嫁することもできないし、逆に、書類が提供されるかぎり、買主は、たとえ船積された物品が運送の途中で既に滅失してしまつたことを知つていても、その書類を受理し、代金を支払わなければならないからである。

そこで、買主の船積以後における危険負担について次のような説明がなされる。即ち、(1)船積書類の提供が履行地（買主の営業所）でなされるまでは（即ち、目的物の特定を生ずるまでは）危険が買主に移転することはないのである、逆にいえば、かかる書類の提供がなされたときに物品の危険が買主に移転するのであるが、これは当事者の意思に反するので、船積のときに遡及して買主に危険が移転したものと解釈するか、あるいは、(2)船積書類が提供されることを条件として、給付目的物の船積と同時にその危険が買主に移転すると考える。この両者の区別についてはこれまであまり注意が払われず、また混同して説明されていることが多いけれども、両者は区別して考えるべきであると信するので、仮りに、(1)の説を遡及解釈説、(2)を条件付移転説と名付けることにする。従来わが国においては遡及解

釈説が有力であるように思われる。<sup>(18)</sup> 英国の判例においても危険の移転について遡及解釈説を採っているものがあるけれども、<sup>(19)</sup> 遡及解釈説を唱える者が、前述のように、CIF契約において所有権と危険が分離して移転すると説くのは理解しがたい。<sup>(20)</sup> (次頁参照)

次に、所有権の移転について觀察してみよう。一般に、船積地を履行地とする種類売買においては、売主が、契約に従って、買主に対する送付を目的として、運送人に物品を引渡すことは、買主に対する引渡しと推定されるのである( SGA 第三二条)。また売主が処分権を留保しないかぎり、運送人に対する引渡しにより物品が無条件で特定されたものとし、その所有権は買主に移転する( SGA 第一八条第五則)。例えば、FOB 契約では、約定期間内に約定品を本船に船積みすることは、買主への引渡しであり、また所有権と危険が買主へ移転する。CIF 契約も積地契約であるから、かかる一般原則に準拠するものであるが、しかしこの契約においては、売主は約定期間内に約定品を船積し、更に正規の船積書類の提供という象徴的引渡しにより履行債務を完了するのである。もし売主が、買主またはその代理人にあてて発行された船荷証券を取得するときは、物品は船積により無条件に特定され、所有権は買主に移転する。しかし、通常は荷為替取組の必要から、売主が自己の指図人にあてた形式の船荷証券を作成させるので、これにより売主は処分権を留保したものと推定され、従って、(1) 物品の所有権は船積のときに条件付で( conditionally )移転し、書類が買主の占有に移されたとき絶対的に( absolutely )移転するという説がある。<sup>(21)</sup> これに対して、(2) 船積が完了しても、売主は書類と引換に買主から支払を受けるまで所有権を留保しており、買主の営業所で書類が提供されたときに初めて所有権は買主に移転するのであるが、船荷証券に記載されている船積時に遡及して移転したものと解釈する説がある。<sup>(22)</sup> 前説を条件付移転説とし、後説を遡及解釈説と名付けることにする。

CIF 契約における危険の移転と所有権の移転に関する説を右のように分類すると、従来この問題を論じた諸説は

次の何れかに属するものと考えられる。

- |                  |                 |
|------------------|-----------------|
| 危険の移転(移転時点)      | 所有権の移転(移転時点)    |
| (1) 条件付移転説(物品船積) | —— 条件付移転説(物品船積) |
| (2) 遡及解釈説(書類提供)  | —— 遡及解釈説(書類提供)  |
| (3) 条件付移転説(物品船積) | —— 遡及解釈説(書類提供)  |
| (4) 遡及解釈説(書類提供)  | —— 条件付移転説(物品船積) |

右のうち、(1)と(2)は危険と所有権が一緒に移転するもので、前者の場合には積地契約の原則に従って物品の船積と同時にその所有権と危険が条件付きで買主に移転し、後者の場合には船積書類が買主の占有に移ったときに初めて所有権と危険が移転するもので、そのときに、証券記載の船積時に遡及してこれらの移転がなされたものと解釈する。

所有権と危険が分離して移転するのは特約であるから、C I F 契約は英法における危険移転の原則に対する例外であるという説は、(3)あるいは(4)の場合でなければならぬ。しかし、この契約では買主が船積以後の危険を負担し、所有権は書類が提供されたときに移転するという通説からすると、(3)は妥当と思われるが、(4)は危険と所有権の移転時点が逆になるので、当事者の意思に反する説となる。従って、英法の立場からこの「例外説」を唱える説は一応危険の移転については条件付移転説を、そして所有権の移転については遡及解釈説をとるものと見做すことができよう。

危険あるいは所有権の移転について遡及解釈説あるいは条件付移転説に分かれるのは、結局、この契約が積地契約ではあるが、船積書類の授受により引渡・支払の債務履行が行なわれ、しかも通常、売主が自己の指図式とする船荷



証券を調達することから処分権を留保すると推定されることに起因する。即ち、条件付移転説の場合には、物品の現実的引渡しである船積に重点を置いており、これに対して、遡及解釈においては、船積書類による象徴的引渡しと特に売主の処分権留保が強調されていると云えよう。そして、右に分類した諸説については(3)―(2)―(1)の順序に、その理論的發展の跡を辿ることができると考えられるのであるが、何れの場合にも、船荷証券の発行形式とそれから推定される当事者の所有権移転に関する意思の解釈をどのように給びつけるかが、問題を解く鍵であるように思われる。

既に述べたように、C I F 契約が英国を發祥地として發展したことから、この慣習の解釈については、英国の法律・判例が非常に大きな影響力をもち、またわが国における諸説も主としてこれらの研究に基づくものである。しかし、英国の判例においても、この問題に関する S G A の諸規定の解釈について必ずしも統一的な見解があるわけではなく、今一度諸説を分析し検討する必要がある。英法を中心としてこの問題を論ずることは他の機会にゆずるとして、本稿においては、右に挙げた諸説を批判・検討するに先立って、C I F 契約に関する米国の判例の代表的なものを例示し、次いで、S G A と同じ原則を採りながらも、C I F 契約における危険と所有権は物品の船積と同時に一緒に移転する」という原則的な解釈を明確にしている米法の理論を、U S A の諸条項を中心としてみてゆきたい。

註 (1) C I F 契約に関する英国の最初の判例とみられる *Tregelles v. Sewell* (1862), 7 H. & N. 574 の中を “delivered at

*Harburgh, cost, freight and insurance*” という契約文言は約定品の *Harburgh* (仕向地) における引渡を意味するものではなく、物品の船積価格に加えて、*Harburgh* までの運賃と保険料を含む契約価格を述べたもので、売主が約定品を

*Harburgh* 行きの本船に船積みし、且つ保険証券その他の書類を買主に提供するならば、売主の債務履行が終り、船積以後物品は買主の危険にある」と判示されている。また *Ireland v. Livingston* (1872), L. R. 5 H. L. 395 にあって

- Lord Blackburn はCIF契約について、「船積書類の授受によって支払われる運賃および保険料込み値段の条件」(the term at a price to cover cost, freight and insurance, payment by acceptance on receiving shipping documents) を意味し、貿易取引において「極めて通常」(very usual) のものであり、また「実際に非常によく理解されている」(perfectly well understood in practice) と言及している。なお、初期の取引においては「cost, freightおよびinsuranceの順序で用いられることが多く、従って略語もC. F. & I. またはC. F. I. と書かれたようであるが、現在はC. I. F. という順序が通常使用される書き方で、シー・アイ・エフと読むけれども、屢々一語の如くシフ(cif)と発音されている。ここにいる商人の合理的行為とは、規則正しい、単純化された、合理的な取引行為を指す。商慣習の形成原因は、第一に商業を営む人々が伝統的な影響力をもつ慣習的行為(gewohnheitliche Handeln)を好む傾向にあることと、第二に取引が規則正しい、単純化された、そして合理的な取引行為(gleichmäßigen, vereinfachten und rationalen Verfahren)を要求することである。また商慣習の発生に及ぼす影響は商取引の目的物(Gegenständen)によって異なり、隔地取引(Distanzhandel)が盛んに行われるほど商慣習の発達は促され、反対に、商慣習の存在により隔地取引が促進される。Reinhold Henzler, *Betriebswirtschaftslehre des Außenhandels*, 1962, S. 114ff.
- (3) CIF契約の経済的機能については、上坂西三著「貿易慣習の研究」二二二—二二三頁、同「貿易慣習」三二三—三二九頁、小町谷操三著「海上売買論」四八—四九頁、賀屋俊雄著「海上売買研究及び貿易業務」一九—二二頁、等々を参照されたい。
- (4) 一九世紀の末葉に、国際海運業は急速に大企業化し、各方面に定期航路が開かれ、これによる物品の輸送に海上保険が必須条件とされるに従って、貿易取引もまた適量売買を頻繁に行うことが常例的となった。これがため、やがて海運経営の重点が備船よりも定期的個品運送に移り、他方、貿易企業は国際的な仲介業または問屋業の形態で国際的配給機能を営むようになり、ここにはじめて、CIF契約がその真価を発揮するにいたるのである。上坂西三著「貿易慣習の研究」二八頁参照。

- (5) 高橋正彦著「貿易契約の法理」四八頁。  
 Kennedy's *C.I.F. Contracts* (3rd ed.) の中に引用されている判例に基いて、一八六二年以降一九五八年までに発生した件数を一〇年毎にとつて作成したものが左表である。正確なものとは云い難いけれども、大体の傾向を察することはできらるであらう。特に著しいのは、第一次大戦勃発頃から件数が急激に増加して、一九二〇年代には六〇余件に達した点である。

年 代	件数
1862~69年	10
1870~79年	26
1880~89年	15
1890~99年	11
1900~09年	24
1910~19年	38
1920~29年	62
1930~39年	12
1940~49年	14
1950~58年	13

- (7) これは主題を「貿易条件の解釈に関する国際規則」(International Rules for the Interpretation of Trade Terms) と称し、その略称である「インコタームズ」は *International Commercial Terms* を縮めて造られた用語である。I C C は創立当初より定型貿易契約の重要なものについて統一する事業に着手したのであるが、その成果が *"Incoterms 1936"* であり、更にその後の経済変化を斟酌して新しく作成されたのが現行の *"Incoterms 1953"* である。
- (8) *Reinhold Henzler, a. a. O., S. 122.*
- (9) この国際規則は、①規則の概要、②船積に関する売主の義務、③船積の時期および船積日の証明、④売主の船積義務に対する例外、⑤危険、⑥所有権、⑦船荷証券に関する売主の義務、⑧特定船舶——船舶の種類、⑨到着地にて支払われる運賃、⑩輸入税その他の費用、⑪物品の状態に関する売主の義務、⑫保険に関する売主の義務、⑬船積の通告、⑭輸入・輸出許可書、原産地証明書その他、⑮品質証明書その他、⑯書類の提供、⑰船積後における滅失又は毀損、⑱代金支払に関

- する買主の義務、㉑物品検査に関する買主の義務、㉒売買契約における権利と救済、㉓通知の二ヶ条からなっている。一九四一年の改正以後二〇余年の年月が経っており、その間の客観的情勢の変化を考慮して現状に則した改正を求める声が強くなり、二年前よりその準備が進められている。
- (11) 海上売買の研究文献（一九一〇—三〇年代の刊行）については、上坂西三著「海上売買論」二〇—二九頁、CIF契約に関する内外の主要文献については、上坂西三著「貿易慣習」二〇六—七頁、またFOB契約に関しては、同書、一一〇頁を参照されたい。
- (12) 穂積重威著「英国動産売買法」七八頁。特にUSA第一七条乃至第二〇条および第二二条。
- (13) *Comment to Section 2-401, UCC (Official Draft, 1952)*; Eivin R. Latty, *Sales and Title and the Proposed Code (16 Law & Contemp. Prob. 3)*; Bogert and Britton, *Cases on Sales*, pp. 97-8. 参照。なお、国際物品売買統一法案は、立法理論および構造に関して、統一商法典のそれに著しく類似性を示しており、これらは、スカンジナビア法と同様に、所有権の移転の時期について問題にすること自体必要でないとの立場をとっている。
- (14) *Tregelles v. Sewell (1862)*, 7 H. & N. 574; *Biddell Bros. v. E. Clemens Horst Co. [1911]* 1 K. B. 934. 彼の判例により確立されてゐる。
- (15) インコタームズ（一九五三年）のCIF条件「買主の義務」第三項、ワルソー・オクスフォード規則第五則、一九四一年改正米國貿易定義のCIF条件「買主の義務」第四項。
- (16) Kennedy, *Ibid.*, p. 133.
- (17) 上坂西三著「貿易慣習」二五一頁、同「貿易実務」七二頁、中井省三著「現代貿易の基礎知識」一一五—一六頁、高橋正彦著「貿易契約の法理」六〇頁、賀屋俊雄著「海上売買研究及び貿易実務」五四頁。
- (18) 小町谷操三、前掲書、一一九頁、上坂西三、「慣習」二五一頁、同「実務」七二頁、「貿易と法律」（貿易実務講座第八卷）二八八頁、賀屋俊雄、前掲書、五四頁。なお、小町谷博士は条件付移転説（前掲書、一一八頁）と過及解釈説を区別され

ず述べられているが、後者の説をとられるものと思われる（同書「一一六—一九頁参照」）。中井省三氏は条件付移転説を述べられている（前掲書「一一五—一六頁」）。Comptoir D'Achat v. Luis de Ridder Ltda [1949] A.C. 293, at p. 309.

(19) Johnson v. Taylor Bros. (1920) A.C. 144, at p. 155.

(20) Kennedy は前掲書（一一三三頁）において「CIF契約では「危険と所有権が分離して移転し」、「通常所有権は書類の提供と支払のあるまで移転しない」と説明した後で、「買主に対する書類送付が船積以後における危険負担を買主に負わせる効果をもつ」と述べられているが、両者は書類提供により一緒に移転することにならう。

(21) H. Gothen, *The Law as to C.I.F. Contracts*, § 51, p. 64; Kennedy, *Ibid.*, p. 125. 賀屋俊雄「前掲書」五四頁「上坂西三」「慣習」二四九頁、中井省三「前掲書」一二六頁。

(22) 小町谷操三「前掲書」一一七頁、上坂西三「慣習」二五〇頁、同「実務」七三頁、「貿易と法律」二八七—八頁。Kennedy は「Biddell 事件において」Mirablia v. Imperial Ottoman Bank (1878) 3 Ex.D. 164 を引用して、「所有権は条件付きで移転する」と述べているが（前掲書「一一五頁」）、また他の箇所では、「所有権は書類の提供および支払のあるまで通常移転しない」と述べている（前掲書「一一三三頁」）。

## 二 CIF 契約に関する米国の判例

CIF 契約における売主の義務ならびに買主の義務については、国により多少その細部に差異が見られることはいたしかたないことであり、米国においてもかかる地方的慣習がみられるのであるが、<sup>(1)</sup>本質的な部分については何等相違がないと云ってよい。米国におけるCIF契約の定義に関して、屢々、「一九四一年改正米國貿易定義」が引用される。しかし、注意すべきことは、この貿易定義は売主・買主がそれぞれ負担すべき主要費用を中心として述べられており、従って米国においては一般に価格採算条件 (price quotation terms) として知られているということである。<sup>(2)</sup>

換言すれば、この中では、例えばインボイスの如く商業取引上欠くことのできない書類でも、その調達・作成のために為すべき手段と関連して特に費用要素として考慮する程のものでないのは記載されていないということである。それ故、米国貿易定義を引用して、米国においては船積書類の中にインボイスを包含する必要がないと述べるのは誤りであるし、またその根拠として Williston の「米国動産売買法」を参考文献として挙げておるのをみるが、これも正確ではない。何故ならば、該箇所は単に右に述べた米国貿易定義の C I F 条件をそのまま収録しているのであり、著者自身は、本文において、次のように述べているからである。「即ち、売主は物品を船積し、適当な形式による船荷証券を取得し、また運賃を支払うかあるいは運送契約を確実ならしめ、且つ総括価格にもとづいて該貨の保険証券を取得し、その保険料を支払い、また該貨のインボイスを作成し、出来る限り速かに、これらすべての書類を買主に對して提供しなければならない。」<sup>(6)</sup>

船積書類を構成する主要書類の一つとしてインボイスが含まるべきであるとの判例は商慣習を確認したものであって、実際の貿易取引においてインボイスが主要貿易書類の一つであるとみられていることは米国でも同じである。<sup>(7)</sup> 外国貿易に使用されるインボイスは、国内商業で用いられる単なる送貨案内書にとどまる送り状と異なり、(1)輸出品の送り状兼明細書、(2)輸出品の計算書兼請求書、および(3)輸入品の輸入仕入書など多面的な性格を有し、約定品に関する諸種の事項ならびに計算関係を最も正確に知らしむるものである。そこで船積書類にこれを欠くときは、輸出地の為替銀行が荷為替手形の買取りを拒絶するか、あるいは支払地で手形の引受が拒絶されることになるうし、また輸入通関手続に支障をきたすようなことになるう。さらに運送中に物品が滅失・毀損した場合には、損害貨物のサーベイ申込み、船会社に対する損害賠償請求、あるいは保険会社に対する損害填補金請求の手續に際して、提供書類の一つとして荷送人の署名のあるインボイスが必要とされる。<sup>(9)</sup> 従って、C I F 契約においては、通常、売主が船積書類と

して船荷証券・保険証券およびインボイスを買主に提供しなければならぬことは、英米法をはじめドイツ・フランスその他の諸国においても一般に慣習として認められており、また各国におけるかかる慣習を採り入れて、各種の国際規則でもその旨を規定している。<sup>(11)</sup>

さて、CIF契約に関する米国の判例を若干引用して、同国において法律上この契約の性格がどのように解釈されているかを考察しよう。まず、CIF契約の特性を極めて要領よく分析し、説明しているものとして、*Ohrecht v. Crowford* 事件<sup>(12)</sup>を挙げる事ができる。この事件で判事はCIF契約について次のように述べている。

「かかる条件(CIF)を記載せる売買契約のもとでは、売主はまず第一に契約書に記載されているものと同種類の物品を船積港にて船積し、第二に該貨が契約指定の仕向地にて引渡されるように運送契約を締結し、第三に買主のために利用しうるように当該取引において通常用いられる条件で保険を手配し、第四に *Ireland v. Livingston* 事件<sup>(13)</sup>において *Blackburn* 判事が述べたような<sup>(14)</sup>、或いは同様の形式のインボイスを作成し、そして最後にこれらの書類を買主に提供しなければならぬのであり、これにより、買主は、自分が支払わねばならぬ運賃額を知り、約定品が到着したならばその荷受けを行ない、或いは約定品が運送中に滅失したときは、これに対する損害賠償を請求することができる。この取引条件は、約定品が契約に合致するものであることを条件として、該貨の引渡しを船積港における本船上での引渡しとする旨の合意を構成する。その結果、かかる合意に従って引渡しを完了せしむる船荷証券・インボイスおよび保険証券といった書類の提供と引換えに、買主は代金支払の用意をし且つ進んでそうしなければならぬ。」

右に引用した判例の中で、「買主の支払わねばならぬ運賃額」というのは、運賃到着地払または取立運賃 (*freight collect*) の場合を意味するもので、かかる場合には運賃相当額はインボイス金額から控除され、その残額に対して荷

受人宛に手形が振出される（註④参照）。CIF契約においては、売主は必ずしも運賃を前払することを要求されるものではなく、Dixon, Imaos & Cia v. Chase National Bank 事件<sup>(15)</sup>において、法廷はこの事に関連して次のように述べている。

「CIF契約に関して通常認められている意味は、約定価格が物品の原価、保険料および仕向地までの運賃を包含するものであるということである。この条件は運賃が支払われるべき時または場所を黙示するものではなく、また、CIF条件の船積のもとでは仕向地までの運賃を前払するという統一的习惯は、一九四〇年五月一五日あるいはそれ以前においてはニューヨークに存在しなかった。ある時は運賃が前払され、またある時は運賃がインボイスから控除されるといふのが、実際の習しであった。信用状には一九一九年米國貿易定義を適用する旨の記載があり、CIF契約の定義を含む右の貿易定義は当該信用状の一部である。米國貿易定義に規定されているようなCIF契約の定義には、荷送人が運賃を前払しなければならぬということを何等要求していない<sup>(16)</sup>。従って運賃をインボイスから控除する旨を示している書類を提供することは、CIF条件の船積を要求している被告の信用状の条件に反するものではない<sup>(17)</sup>。」

右の事件において Burke 判事が述べているように、CIF契約のもとでは、運賃の支払方法に関して一般に容認された商慣習ないし取引慣例というものはなく、運賃を前払するかあるいはこれをインボイスから控除するかは、売主の選択であるとみなされている。かかる見解は、右の事件の前にも法廷が示しており、またその後においても支持されている<sup>(18)</sup>。運賃支払方法に関しては右のような判例があるけれども、CIF価格は運賃・保険料込みで建てられているのであるから、為替相場の変動あるいは運賃率の変更により買主の支払う運賃額に差異を生じても、運賃控除について予め合意があれば、当事者間の誤解は避けられようであろう<sup>(19)</sup>。



運賃支払方法については以上述べたように前払あるいは控除の何れかが要求されるのであるが、C I F 契約では、船積港において本船へ物品を引渡したときに、所有権および危険は買主に移転する、というのが一般規則である。たとえ売主が為替手形とともに指図式船荷証券を利用する場合でも、この規則には変わりないのである。売主は、かかる方法によって、買主により或いは買主のために代金が支払われるまで、占有権を留保するのである。換言すれば、物品の一般所有権 (general property) と受益利益 (beneficial interest) は船積と同時に買主へ移転し、爾後物品は買主の危険負担のもとにある。C I F 契約にもとづくかかる船積の性質ならびにその効力を例証するものとして、Smith Co., Ltd. v. Marano 事件<sup>20</sup>をここに説明しよう。この判例には、C I F 契約に関する種々の問題を扱った先例が引用されており、またこの事件に関連して U S A の条項が述べられているので、C I F 契約の特性を理解するために役立つものであると考える。

Smith Co., Ltd. は Newfoundland の St. Johns 市に事務所を有しており、また Antonio Marano は Pennsylvania 州の Philadelphia 市に住み、そこで商業を営んでいた。一九一六年九月に両者は鱈の売買契約を結ぶべく、書簡および電信を交していたが、同年九月二十六日に、Smith Co. は Marano に対して次のようなオファーを行った。Philadelphia 送運賃・保険料込み条件にて百ポンド入ドラム一罐当り、一級品九ドル、二級品八ドルにて提供す。」その翌日、Marano は一級品の鱈を一千ドラム買いたい旨の電報をうち、また同日の日付の手紙にて、一級品の最初の積荷と一緒に二級品の鱈を二五ドラム送るように指示した。同年一〇月四日頃、売主は、一級品の鱈三百ドラムと二級品二五ドラムを、契約条件に従って船積みした。該貨は St. Johns 市から New York 市にある原告 (売主) の代理人宛に船積みされ、そこで Philadelphia に向けて積み換えられ、原告の指図人に引渡されることになっており、船荷証券は原告により白地裏書された。契約条件に基づいて、原告は船積貨物に対して慣例の海上保

險をつけてその保険料を支払い、また Philadelphia までの運賃を支払った。原告は、契約に従って、船積貨物の代金二、九〇〇ドル也の一覽払手形を被告（買主）宛に振出し、これに白地裏書した保険証券、インボイスおよび白地裏書した通し船荷証券を添付して、これらを直ちに New York の銀行經由で the Girard National Bank of Philadelphia に送付した。二日後、約定品を積んだ船は仕向港に向う途中、公海上にてドイツ帝國海軍の潜水艦により魚雷攻撃を受けて沈没し、該貨は全部海底に沈んでしまった。その後、正規の船積書類と一緒に一覽払手形が、右の銀行を経て、買主に呈示されたのであるが、買主はその手形の引受を拒絶し、その後で売主に対して代金の一部なりとも支払うことを拒絶する旨の通告をなした。そこで、売主は代金を取立てるべく直ちに起訴したのである。

法廷では、先ず第一に C I F 契約とは如何なるものであるかを解釈すること、そして、かかる契約のもとでは、何時買主に物品の所有権が移転したのかを決定することが問題とされた。

「C I F 条件による価格は原告（売主）が被告（買主）に対して採算し、被告がこれを承諾したもので、物品の原価、該貨に慣例の保険を付けるための費用および Philadelphia 市までの運賃を含むものであることに、両当事者は一致した見解を有している。このようなことがこの略語の本来の意味であると是認して、英国の法廷では、この略語が使用される契約に基づいて売買された物品の所有権は、売主が該貨を運送人に引渡したときに、買主へ移転するとの判決を下してゐる (Ireland v. Livingston (1872) L. R. 5 H. L. 395; Arnold Karberg & Co. v. Blythe, Green, Jourdain & Co. [1916] 1 K. B. 495. 参照)。そして後者の事件において、Blanes 判事は次のように述べてゐる。『船積書類の提供時における物品の状態は重要でなく、また提供時における船積書類の価値も重要でないということに私は同意する。すべてかかる事件においては、危険は買主側に存するのである。たとえ約定品が海底に沈んでいようと、あるいはそれが予知し得ぬ事由に因り不着とならうと、あるいはまた、契約で定めた種類の保険証券では求償することので

きぬような原因に因って該貨が滅失してしまったとしても、買主はその代金を支払う義務がある。」

「英国の法廷で言明された右の如き規則に従って、*Mee et al. v. McNider* 事件<sup>(21)</sup>では次の如く述べられている。  
『“C. F. & I.” という文字は “to include cost, freight, and insurance” を意味するものであることが是認されるので、問題は、この契約では誰れが運送中の危険を負担していたか、ということである。……本法廷に提出されている事件の場合には、何んら曖昧な点がないように思われる。売主側においては、本船による船積により約定品であるココアを買主に対して有効に充当したのであり、その瞬間、売主側の契約は履行されたのである。……その結果、必然的に、運送中にココアが滅失したことをもって、買主は自己の不履行に対する免責事由とすることができない、ということが明らかとなる。』

「右に述べた規則は、更に、*Thames & Mersey Marine Insurance Co., Ltd. v. U. S. 事件*<sup>(22)</sup>において *Hughes* 判事によって簡明に述べられている。『この輸出条件は、熟知されている C.I.F. 契約（即ち、物品の船積原価、保険料および運賃を包含する価格条件）にて表わされており、そしてこの契約について一般に是認されている法律上為すべき附帯義務があり、その一つは、*Ireland v. Livingston* 事件<sup>(23)</sup>において *Lord Blackburn* が説明した如く、荷送人は、貨物を船積し且つ買主に対して船荷証券・保険証券および運賃控除を記したインボイスを送付したとき、自己の債務履行を果すということである。』*(Ireland v. Livingston, (1872) L. R. 5 H. L. 395-406; Strons, Bruks, Aktie, Bolag v. Hutchison (1905) A. C. 515-528; Mee et al. v. McNider, 109 N. Y. 500, 17 N. E. 424 参照)*」

原告（売主）は、契約に従って、運送契約を結び、約定品を船積し、運賃を払って船荷証券を入手し、また買主のために約定品に海上保険を付け、保険料を支払い、保険証券を取得し、これらの書類をインボイスとともに、契約に従って買主宛に振出された一覧払手形に添付して、正規の経路を通して速かに買主に提供したのである。そこで第一

審において、被告（買主）はこれらの書類を受領し、且つ原告の請求金額を支払わなければならぬ旨の判決が下された。しかし、買主はこの判決を不服とし、控訴したのである。彼の弁護士は、「第一審の判決は、右に引用した二つの判例によって米国に受け継がれた英国の判例に基づくものであると認めるが、しかし、一九一五年五月一九日制定の Pennsylvania 州売買法 (P. L. 53)<sup>23</sup>のもとでは、被告（買主）が購入した物品はまだ彼に引渡されていなかったためであり、それ故、原告（売主）は代金支払請求を行なう権利がない」と主張した。これは USA 第一九条第五則の規定を適用しようとするものであった。ここに述べられた Pennsylvania 州売買法の関係せる条項は次の通りである。

第一八条 第二項 特定物または確定物の売買契約においては、その所有権は、契約当事者がそれを移転させようと思つたときに、買主に移転する。

第二項 当事者の意思を確定するためには、契約の条項、当事者の行為、取引の慣習および事件の四圍の状況を顧慮しなければならない。

第一九条 異なる意思が見られぬかぎり、物品の所有権が買主に移転する時期について当事者の意思を確定するための諸規則は次の通りである。（第一—四則省略）

第五則 売買契約が、売主に対して、買主に物品を引渡すかまたは特定の場所で引渡すことを要求し、あるいは、買主または特定の場所までの運賃または運送の費用を支払うことを要求している場合には、その物品が買主に引渡されるか、または特定の場所に到着するまで、所有権は移転しない。

けれども、右の弁護人の主張に対して、控訴審の裁判では、第一九条第五則は C I F 契約に適用されないということに関連して、以下の如き見解が述べられた。

「控訴人（買主）は被控訴人（売主）に対して、船積された物品の約定価格を支払うことに同意した。控訴人に対して採算され、そして彼が支払うことを同意した価格は、売主に対する魚の実際の価格ではなく、保険料と Philadelphia までの運賃を含んでいた。若しこの価格が保険料を含んでいなかったならば、この州の売買法第十九条第五則にもとづいて、この物品は控訴人に引渡されなかったということを、十分に主張しえたであろう。しかし、契約書全体を読んでもとすると——それは当然読まなければならないのであるが——その中に含まれている保険に関する条項に関連して、買主側に「異なる意思」が見られるのであり、第一審裁判所も正しくそのような見解をとったのである。若しも物品の所有権は、これが Philadelphia で引渡されるまで、買主に移転することはなく、というのが契約当事者の意思であったならば、約定品を仕向港まで安全に運送するということが買主はどのような関係を有したであろうか。被控訴人の提供したオファーを控訴人が承諾することにより、控訴人は被控訴人に対して積荷に付けた海上保険の保険料を支払うことを明らかに同意したのである。控訴人が今主張している控訴弁論のもとでは、約定品が Philadelphia で彼に引渡されるまで、該貨に何らの利害関係をも有しなかったというのである。しかし実際には、彼はそのように思っていたのではないということ、そして、約定品を運送人へ引渡すことは自己に対する引渡しであるということ、それを彼が理解していたと考えねばならぬことは、第一審裁判所が控訴人（買主）に対し敗訴の判決を下した理由の次の部分に、明確に論証されている。」

第一審裁判所の判決理由は次のように述べられている。「若し買主が輸送中の物品の所有権を有せず、それ故に保険の目的に何ら利害関係を持っていなかったとしたら、何故買主が保険料の支払——自分が支払うか、あるいは売主が支払う——に関する契約条項に関係すべきであったのか、理解に苦しむ。他方、若し買主が、物品の船積と同時にその所有権が自分に移転するものと思っていたならば、運送中の保険の目的は買主にとって重大なものであったと思

われる。そこで、本法廷は、売買契約中に保険料について言及されていることが、当事者の意思を確定する上に重要な意味を有するものとする。若し運送の仕向地にて引渡しがなされるものと意図されていたならば、当事者間に交わされた通信の如何なる部分にせよ、その中にある保険料に関する記述は、あたかも売買の以前でまだ売主の倉庫に在る物品について保険料を問題にすると同様に、不必要なことである。運賃に関する記載事項から推論されることがどのようなものであらうとも、保険料に関する記載事項から得られる推論はまた重要であるに違いない。契約は全体として解釈されなければならないのである。運賃および保険料に関する二つの条項が共に説明され、解釈され、そして当事者の意思を確定する上にこれらが有する重要性について、然るべき判断が下されなければならない。売主が運賃を支払うという条項または運賃が価格に含まれているということは、運送の仕向地にて引渡しがなされるという意思を示すものであるかもしれないし、あるいは、それは単に価格だけに影響を及ぼすものと考えられ、輸出原価と不確定な運賃は、売買を支障なく促進せしめるために売主が負担することを承諾したものであるかもしれない。他方、保険料に関する条項は、買主が危険を負担する積りであったならば、その意図は完全に了解されしかも当然であるうけれども、若し買主がその様な積りでなかったならば、かかる条項は全く無意味であり、また不必要なものである。」

右に述べた第一審裁判所の判決理由を引用したあと、Brown 裁判長は、更にこれに一言つけ加える必要があるとし、統一売買法第二〇条第二項と第二二条(a)項に基づいて次のように結論を述べ、第一審の判決を支持した。

「被控訴人(売主) またはその指図人あてに作成された船荷証券は、被控訴人により直ちに白地裏書され、控訴人(買主)宛に振出された手形に添付された。このことは、単に、控訴人による代金支払債務の履行を確実にするため、被控訴人が所有権を留保しようとしたのであり、また、右売買法の明示規定により、控訴人は、物品が運送人に

引渡されたときから自己の負担に属する危険から免かれるものではない、ということの意味するに過ぎなかった。」  
統一売買法第二〇条第二項および第二二条(a)項は次のように規定している。

第二〇条 第二項 物品が船積され、且つそれが船荷証券によって売主またはその代理人、あるいは売主の指図人またはその代理人に引渡されることになっている場合には、売主はその船荷証券によって物品の所有権を留保する。然しながら船荷証券の形式を除いて、所有権が物品の船積と同時に買主に移転したと考えられるときは、船積され且つ引渡しうる状態にある物品の所有権を売主が留保するのは、単に買主の債務履行を確実ならしめるために過ぎないものであると見なす。

第二二条 (a)物品の引渡しが、契約に従って、買主または買主の受寄者に対してなされ、且つ、物品の所有権が、単に買主の債務履行を確実ならしめるために、売主によって留保されている場合には、物品はかかる引渡しのと きから買主の危険負担に属する。

この事件における原告(売主) Smith Co., Ltd. は、また同じ頃 New York に住む Moscalades Bros. との間に相当多量の鰯を C I F 条件で売る契約を結び、前記の Marano 向けの鰯と同時に同一船舶に約定品を船積した。この船は、既に述べた如く、ドイツ海軍の潜水艦に攻撃されて、沈没してしまった。そして、New York においても同じ様な訴訟がなされ、そこにおいても、買主は船積書類を受領し、且つ代金を支払う義務があるとの判決が下された。<sup>24</sup>

以上の各判例に述べられている諸点から、C I F 契約における売主の義務、買主の義務およびその特性を纏めると次のようになる。

(1) 売主は、指定仕向地において物品の給付がなしうるよう運送契約を結び、契約に一致した物品を指定期間内に船積し、運賃を支払い（或いは、特約によりこれを控除する旨をインボイスに示す）、船荷証券を取得し、また通常使用される条件で海上保険契約を結び、保険料を支払い、保険証券を取得し、またインボイスを作成し、これらの書類を買主に出来る限り速かに提供しなければならぬ。

(2) 買主は、物品の到着を待たずに、正規の船積書類の提供があったならば、提供時における書類の価値如何にかかわらずなく、これを受理し、契約代金を支払う義務があり、たとえ、契約中に「代金は書類と引換えに支払う」(payment against the documents) 旨の規定がなくても、その通りに支払わなければならない。<sup>25)</sup>

(3) 売主の債務履行は、物品の現実的引渡（船積）だけで終わるのではなく、契約にて要求される書類を取得し、書類の提供という象徴的引渡しによって完了する。また、物品の到着に際して、物品それ自体を提供することは、売主の債務を果すものではない。<sup>26)</sup> 書類提供による引渡しと代金支払が同時履行的になされることはこの契約の絶対的条件である。この用語は、物品の船積原価に仕向港までの運賃および保険料を含めた複合価格を意味するものであるが、この用語を用いる契約は、統一売買法第一九条第五則の例外をなすものであり、また契約に一致した物品が船積されたならば、物品の所有権は船積と同時に買主に移転し、且つこれに伴って買主は船積以後物品の危険を負担する。（あるいは、「受取」船荷証券が提供される場合には、物品が海運業者の保管に移されたときに所有権と危険が買主に移転する<sup>27)</sup>）。したがって、統一売買法第二二条の規定に従って、CIFに契約においては船積と同時に所有権と危険が買主に移転するものと一般に解釈されている。<sup>28)</sup>

しかし、既述の如く、売主は通常自己の指図式とする船荷証券を取得するのであるから、勿論船積と同時に無条件に所有権が移転するものではなく、右の如く簡単に表現することは誤解を招く恐れがあると思われる。この様な形式



で発行された船荷証券を取得する目的は、買主が代金を支払うまで、売主が船荷証券を占有することにより、船積貨物の引渡請求権を留保し、あるいはまた、買主の債務不履行または破産の如き場合に運送人から物品の引渡しを受け、これを他に売却することを可能ならしめることである。したがって、売主が留保するものは留置権 (lien) 以上のものであり、これは SGA 第一九条二項にいうところの処分権であるが、実際には物品に対する担保権 (security title) である。<sup>29</sup> このように売主は所有権を留保するのであるが、この形式の船荷証券を別とすれば、契約に従って、物品の所有権は当然船積と同時に買主に移転したものと考えられるのであり、この所有権留保はただ単に担保を目的とするだけのものである。即ち、売主が留保する所有権は general property ではなくして special property であり、船積された物品の受益利益と滅失の危険は買主に移転する。その結果、買主は船積と同時に被保険利益を取得し、また正規の書類提供があったならば、たとえ物品がそれ以前に滅失もしくは毀損を蒙っても、書類を受領し、それと引換えに代金を支払わなければならないのであり、そして買主の債務履行により売主の留保する担保利益 (security interest) が消滅し、ここに所有権が完全に買主に移転するのである。これまでの説は所有権を不可分な一個のものとして移転するように把えてきたのであるが、所有権は幾つかの利益の結合したものとみられ、そこで米法では、これらの利益のうち、売主が留保する担保権あるいは担保利益を除いた、他の一切の利益——即ち受益利益が船積と同時に買主に移転し、危険はこれに伴って移転するものと解釈する。CIF 契約において所有権と危険が船積と同時に買主に移転するというのは、このような考えに基づくもので、以下の節において、この点を更に展開してみたい。

(以下次号)

註 (1) *Trade Terms*, I.C.C. Doc. No. 16, 1953, pp. 86-93 and pp. 105-6.

(2) Kramer, d'Arin and Root, *International Trade*, 1959, pp. 634-642; E. F. Pratt, *Modern International Commerce*,

- 1956, pp. 163-4; P. V. Horn, *International Trade Principles and Practices*, 3rd ed., 1953, pp. 609-614; Huebner and Kramer, *Foreign Trade Principles and Practices*, rev. ed., 1942, pp. 408-416 等を参照せよ。
- (3) 小町谷、前掲書、九〇頁「貿易と法律」二二〇頁。
  - (4) 小町谷、前掲書、九〇頁、註三。
  - (5) Samuel Williston, *The Law Governing Sales of Goods*, rev. ed., Vol. 2, 1948, §2800, Effect of Quotation (V) C. I. F., pp. 137-141.
  - (6) Williston, *Ibid.*, §280c. C. I. F. Contracts, pp. 103-4.
  - (7) A. O. Stanley, *Handbook of International Marketing*, 1963, p. 584; Harold J. Heck, *Foreign Commerce*, 1953, p. 160; P. V. Horn, *Ibid.*, p. 637; E. E. Pratt, *The Foreign Trade Handbook*, 1952, p. 960; U. S. Dept. of Commerce, *Export and Import Practice*, 1938, p. 65.
  - (8) 船積書類としてのインボイスに関する詳細な研究については、上坂西三「貿易慣習の研究」五五七—五七五頁参照。
  - (9) 浜谷源蔵「損害貨物のクレーム」一七頁、三三頁、七一頁、一四五頁参照。
  - (10) Trade Terms, C. I. F., A. 17 (C), pp. 88-9.
  - (11) 一九五三年インコタームズ (9<sup>th</sup> C. I. F. A 第七項)「ワルソー・オクスフォード規則 (第一六則一項)」、荷為替信用状統一規則—一九六二年改訂版 (第三〇条)。なお、信用状統一規則 (一九五一年改訂版) の第一五・三二・三三三条を参照。
  - (12) 175 Md. 385, 2 Atl. 2nd 1, at p. 7. 同様の判例として次のものがある。Haper v. Hochstim, 278 Fed. 102; Madeirense Do Brasil v. Stulman-Ernrick Lumber Co., 147 Fed. 2nd 399.
  - (13) (1872) L. R. 5 H. L. 395.
  - (14) *Ibid.*, at p. 406. Blackburn 判事は次の如く述べている。「インボイスは、場合によって多少異なるが、実際の原価および手数料、保険料ならびに運賃を含めた約定価格を荷受人の債務とし、また現物の引渡に際して荷受人が船主に支払わな

ければならぬ運賃をその債務として、作成せらるべきものであり、そして運賃控除の場合には、残余の金額について荷受人宛に手形が振出され、荷受人は、備船契約書、船荷証券および保険証券が手渡されたとき（船積が契約に一致せることを条件として）その手形を引受けなければならぬ。」なほ、備船契約書は一般に必要とせず、通常、船荷証券で充分とせらるる。Kennedy, *Ibid.*, p. 5 and p. 45 参照。

(14) 144 Fed. 2nd 759, 53 Fed. Sup. 933.

(15) 但し、一九四一年改正米國貿易定義の第五CIE契約では、売主の義務として、仕向地までの運送の手配をなし且つ運賃を支拂わなければならぬと規定してゐる（同第一項）。

(16) *Thames & Mersey Marine Insurance Co. v. United States*, 237 U. S. 19, 35 S. Ct. 496, 59 L. Ed. 821, Ann. Cas. 1951D 1087; *Warner v. Israel*, 101 Fed. 2nd 59; *Klipstein v. Disizian*, 273 Fed. 473.

(17) *Maderense Do Brasil v. Stulman-Ernrick Lumber Co.*, 147 Fed. 2nd 399, at p. 402; *Smyth v. Bailey* [1940] 3 All Eng. 60, at p. 68.

(18) *Thomas G. Bagan, When Does Tille Pass*, 1948, p. 334.

(19) *Supreme Court of Pennsylvania*, 1920. 110 Atl. 94, 267 Pa. 107, 10 A.L.R. 697.

(20) 109 N. Y. 500, 17 N. E. 424.

(21) 237 U. S. 19, 35 Sup. Ct. 496, 59 L. Ed. 821, Ann. Cas. 1915D, 1087.

(22) *Pennsylvania Sales Act of May 19, 1915* (P. L. 543), 統一運賃法の同州における名称。一九一六年一月一日より施行。なほ、同州では現在「統一商法典が制定・施行せらるる（一九五四年七月一日施行）。

(23) *Smith Co., Ltd. v. Moschladis Bros.* 193 Appellate Div. (N. Y.) 126. この類似する事件を取扱った判例として次のものがあげらる。Harper v. Hochstim, 278 Fed. 102, 20 A. L. R. 1232; *Obrecht v. Crawford*, 175 Md. 385, 2A.

2nd 1; *Warner v. Warner Sugar Ref. Co.* 117 N. Y. Misc. 247, 192 N. Y. S. 151; *Smyth v. Bailey* [1940]

3 All Eng. 68.

52 英國の船舶 E. Clemens Horst Co. v. Biddell [1912] AC 18 は海軍の船舶を譲渡し得るが、その船舶を譲渡した船舶ではない。

53 Harper v. Hochstim 278 Fed. 102.

54 一九四一年の日本国領事館に「U-14」号の船舶を譲渡した事案。

55 Thames & Mersey Marine Ins. Co. v. U. S., 237 U. S. 19, 26, 35 S. Ct. 496, 59 L. Ed. 821; Warner v. Israel, 101 F. 2nd 59; Maffei v. Ginocchio, 299 Ill 254, 132 N.E. 518; Obrecht v. Crawford, 175 Md. 385, 2 A. 2nd 1; Mee v. McNider, 109 N. Y. 500, 17 N. E. 424; Smith v. Moschladis, 193 App. Div. 500, 183 N. Y. S. 500; Schopflocher v. Essgee Co. 197 App. Div. 781, 786, 189 N. Y. S. 498; Dwane v. Weil 199 App. Div. 719, 192 N. Y. S. 393; Smith Co. v. Marano, 267 Pa. 107, 110 A. 94, 10 A. L. R. 697; Andersen v. Northwest Trading Co., 115 Wash. 37, 196 p. 630; Northern Grain Warehouse Co. v. Northwest Trading Co., 117 Wash. 422, 201 P. 903, 204 P. 202; Delaurier v. Wylie, 17 Ct. Sess. (4th Series) 167. なお、英國の海軍は Crozier v. Auerbach [1908] 2 K. B. 161; Biddell v. Clemens Horst Co. [1911] 1 K. B. 934, 959 (per Kennedy, L.J); Karberg v. Blythe [1916] 1 K. B. 495, 510; Law & Bonar Ltd. v. British American Tobacco Co. [1916] 2 K. B. 605, 608; Manbre Saccharine Co. v. Corn Products Co. [1919] 1 K. B. 198; Smyth v. Bailey [1940] 3 All Eng. 64 (House of Lords). Ruttonjee v. Framme, 205 App. Div. 354, 199 N. Y. S. 523 は「船舶を譲渡した船舶の船荷証券を譲渡した船舶の船舶を譲渡した船舶」の反対の意味を示すに充分なものである (Rosenberg v. Buffum, 234 N. Y. 339, 137 N. E. 609) として扱われた。また、物品が特定物であり、同じ当事者が所有する場合に、所有権は船積の前でも移転するものと見做される。Wenger v. Propper Silk Hosiery Mills, 239 N. Y. 199, 146 N. E. 566.

56 Williston, *Ibid.*, p. 104.