

貿易定型取引条件についての若干の考察

—— 2000年インコタームズに対する

ICC（国際商業会議所）の思想を通して ——

田 口 尚 志

1. はじめに一本稿の問題意識

周知のように、2000年1月1日から *Incoterms 2000*⁽¹⁾（以下、2000年インコタームズ、あるいは単に2000年版と言う）が、貿易定型取引条件の新たな解釈基準として取引実務に携わる者の使用に供されて、現在に至っている。国際商業会議所（International Chamber of Commerce, 以下、ICC という）によれば、その改訂は1997年6月の国際商慣習委員会（ICC's Commission on International Commercial Practice）による1990年版の改訂決議に遡るといふ。ICCは、同決議を同年9月の総会（ICC's World Council）で承認した後、各国委員会への照会や利用者を対象としたインターネットでのアンケート調査等を行い、実際界の声をより反映した定型取引条件の作成を目指し、最終的に2000年インコタームズとしてまとめあげた。

このように2000年インコタームズが新たなルールとなってから小稿執筆時点で約2年半が経過したのであるが、現時点でそれが利用者にとどのように迎え入れられているのかは定かではない。それを知るための実態調査が既に何処かで行われているのかもしれないが、残念ながら筆者はそのような調査を知らな

い。少なくともわが国では筆者の知る限りではあるが行われていないと言えよう。仮に行われていたとしてもそもそも 2 年半という期間を対象にするだけでは 2000 年インコタームズの規定から派生する諸問題を抽出することは難しいと思われる。つまり、2000 年インコタームズが現行の貿易取引の実務にどの程度マッチしているのか示す客観的な資料は乏しいと言わざるを得ない。

しかし、目を転じてみれば比較的有意義であると思われる資料も存在する。ICC によって公にされた文献や、2000 年インコタームズのドラフティング・グループに属していた論者の見解である。具体例として ICC の出版物のみ取り上げてみても、既に掲げた *Incoterms 2000* をはじめ、*Incoterms Q&A*⁽²⁾、*Incoterms 2000 Wall Chart*⁽³⁾、*Incoterms 2000 A forum of experts*⁽⁴⁾、*ICC Guide to Incoterms 2000*⁽⁵⁾ などがある。その内でも、*Incoterms 2000 A forum of experts* は、今回の改訂作業の主要メンバーであるスウェーデンの Jan Ramberg、フランスの Philippe Rapatout、米国の Frank Reynolds、そして英国の Charles Debattista の 4 氏による共同講演（1999 年 9 月に ICC パリ本部で開催された国際フォーラムにおけるもの）に基づく著作であり、2000 年インコタームズの更なる普及を目指そうとする ICC の熱意を窺うことができる。これまでの ICC の出版物にはなかった性格の文献である。

これらの資料の意義は、インコタームズの作り手である ICC の考え方が理解できるところにある。例えば、取引実務に関する売買当事者の様々な義務をある価値基準で篩に掛け、残された義務をまたある価値基準でもって売主・買主の義務へ分配し、各々の義務規定の中に盛り込むといった政策判断もその内の一つであろう。また、これらの資料は、2000 年版のインコタームズ作成を企図した時点で生じていた問題にも、かつその時点で将来顕在化するであろうと判断された問題にも果敢に取り組もうとする ICC の姿勢を映し出す一方、他方で、永年に亘る伝統に重きを置かざるを得ず、過去の規定に縛られ身動きできない ICC の姿をも浮かび上がらせるかもしれない。これらの ICC の思想と

もいべきものを検討対象に組み入れた場合には、規定文言のみからは決して読み取れない点も露わになるかもしれない。これらを検討することは、2000年インコタームズを利用する実務家にとっても如何なる特約を付すべきかの指針となり、実益があろう。

したがって、小稿では、以上の問題意識をもって、主として上掲のICCの出版物や改訂作業に当たった論者の見解等を通して、今版のインコタームズを分析し、その構成要素たる貿易定型取引条件について私見を加える。まずは2000年インコタームズを大局的な観点より論じることにして。

2. 2000年インコタームズの概論

2.1. 1990年版との比較

それでは1990年インコタームズ（以下、単に1990年版とも引用する）と比べてどのような点に変更が見られるのかについて検討してみよう。ICCによれば、以下の2点に集約される⁽⁶⁾。

- ・FASとDEQにおける通関・関税支払義務負担者の変更。
- ・FCAにおける積み込み／荷卸しの義務負担者の明確化（前版における異なる輸送手段毎の細かな規定の仕方の廃止、および簡素化を含む）。

2.1.1. FASとDEQにおける通関・関税支払義務負担者の変更

まず、通関・関税支払義務負担者の変更をFASを例として採り上げ、検討する。

1990年版までのFASは、輸出の遂行者はあくまでも買主であるという理解に基づいて輸出通関手続の義務や輸出許可の取得義務を買主に課していたが、今回の改訂では180度変えられ、売主にあるとされている。FASに類似の定型取引条件としてFOBがあるが、FOBのそれらの義務は従来から売主に課されていた。実務において両者のどちらを選択するかはもちろん様々な事情が考えられ一般化できないが、berth termsを前提とする海上運賃の採算を考慮して

取り決める場合が少なくない⁽⁷⁾。買主は、船社から出される運賃が berth terms であれば当該運賃の中に本船への積込費用が含まれるため FAS で購入し、free in であれば運賃の中に積込費用が含まれないため買主は、売主により積込費用が負担されることを前提に FOB で購入する傾向があるからである。このように運賃面の考慮から FOB か FAS かの選択がなされることもあるのだが、この理由に基づいて FOB から FAS に変更してしまうと、前版では輸出通関義務および輸出許可取得義務の負担者まで変更されることになり売主・買主にとって予期せぬ結果がもたらされることがしばしばであった。そもそも遠隔地にいる買主がそれらの手続きを行うのは困難であり、原則的に輸出国にいる売主にそれらの義務を負わせた方がより自然であるのは間違いない。以上のことから、今回の改訂 FAS は実務家にとってより合理的であると評価でき、筆者も今回の変更を概ね支持している。

しかし、一方では慣習の連綿性からの検討も必要である。永年の間、旧版までの FAS に慣れそれを前提に取引を行ってきた商人もいた筈であり、それらの商人には今回の改訂はかえって不都合なものを受け取られかねないからである。従来の FAS 規定を標準書式として、各種の契約に当事者特約を加えて取引を行い、従来の FAS 規定の利便性を享受していた商人も少なからず存在していたのに、それらの実態をいわば無視した形で FAS の中身の変更を強いたとも換言できるものである。この視点に立てば、上で述べた「実務家にとってより合理的である」との判断に反駁も予想され得る。商慣習を集大成したとされるインコタームズである。ある版までは売主の義務であったものが次版で買主の義務に180度転換されてしまっただけでは安定性に欠けるとの評価も下されよう。殊に、FAS で売買されるのは主に市況性を持つバルク・カーゴの類いであるから、2000年版における義務負担者変更に基づくマーケット・クレームの発生も全く予想されないものでもない。この種の変更はあくまでも例外であるべきだと考える⁽⁸⁾。

百歩譲ってこの種の変更を是とした場合であっても、かかる変更を肯定するに足る客観的な裏づけが必要であろう。その前提には貿易定型取引条件自体に関する客観的な実態調査が実施されなければならない。若干論旨がずれるが、ICCは当然その種の調査を踏まえた上で改訂を行っているのでであろうから、その内容はもちろん、各国・各主要港などにおける具体的な調査手法も明らかにするなど、情報を公開すべきであろう。このICCの情報公開度の低さとそれに関する課題については別稿で言及しているので⁽⁹⁾、ここでは触れない。

2.1.2. FCAにおける積込み／荷卸しの義務負担者の明確化

取引実務において後日の紛争に繋がりにかねないのは、売主・買主のいずれが輸送手段へ物品を積み込んで、輸送手段から荷卸しをするのがはっきり取り決められていない場合である。前版のFCAではそれらの義務規定が不明瞭であった。2000年版のFCAでは、売主が自身の倉庫等で物品を引き渡す場合には買主の受取車両に物品を積込む義務を負うとされ、また、売主によって運送人の置場などに運ばれた場合には、買主が到着車両からの荷卸義務を負担すると明文で定められ、曖昧さがなくなった。この変更は曖昧な点・不明瞭な点を取り除くことに意義があったのであるから、上述の義務負担者の180度の変更を行ったFAS/DEQにおけるものとは次元を異にする。この点については高く評価したい。

さらに前版での規定の方法を簡素化した点についても言及しておきたい。そもそも1990年版のFCAはその理解が非常に困難であった。なぜなら、FCAに基づく物品の引渡義務が7つにも上る輸送手段毎に規定されていたためである。具体的には、鉄道輸送 (rail transport)、道路輸送 (road transport)、内陸水路輸送 (transport by inland waterway)、海上輸送 (sea transport)、航空輸送 (air transport)、輸送手段が指定されていない場合 (unnamed transport)、複合輸送 (multimodal transport) という具合に分類され、各々の手段に応じて売主の引渡義務が詳述されていた⁽¹⁰⁾。このような規定の在り方は

いわば横断的側面（→）からの規定とも呼べるものであった。ところが、この FCA の規定の方法に対して、他の定型取引条件は、どこかの地点での引渡しという概念でもって、すなわち、縦断的側面（↓）からの規定で統一されていた。つまり前版の FCA の規定は、他の条件の規定との整合性がとられていなかったのである。そのような理由もあるのだろう、今回の 2000 年インコタームズの FCA は、その引渡しを、契約指定の引渡場所が売主の施設である場合には、物品が買主の受取車両に積み込まれた時に完了するとし、また、その他の場合には、物品が売主の車両から荷卸しされない状態で、買主の処分委ねられた時に、完了する旨規定され、他の条件と同じく縦断的側面に基づいた規定に変更されている⁽¹¹⁾。したがって、より理解し易いものになったと言えよう⁽¹²⁾。ここで指摘しておきたいのは、後述するように、今回初めて Drafting Group の一員となった Reynolds が、1990 年版の FCA を当時から既に縦断的側面からの統一を重視してか、FCA seller's place と、FCA carrier's terminal の 2 つに分類し、把握していたことである⁽¹³⁾。今回の FCA における改訂は、そのような Reynolds の考えが影響を及ぼしたのではないかと筆者は考えている。

2.1.3. 実質的な変更はないとの一般的な理解

Reynolds によれば、今回の改変箇所は、細かな字句の修正を含めると非常に多く⁽¹⁴⁾、実際、第 2 草案から最終版に至るまでインコタームズの売主・買主の義務項目中だけでも、214 の変更箇所があったというが⁽¹⁵⁾、総括的見解としては、変更の多くは表現を整える上での微修正であって実質的な変更は行われてはいない、との論旨を貫いている。ワーキング・パーティ（ICC Working Party on Trade Terms, 以下、単に WP という）の長であった Ramberg の見解もほぼ同趣旨である⁽¹⁶⁾。実質的な改訂箇所がそもそもなかったのにもかかわらず、なぜ新たなインコタームズを作る必要があったのかという疑問もそこから生じるが、これに関しては批判的見解を含め別稿で示している⁽¹⁷⁾、小稿では言及しない。

こうしたことから、2000年インコタームズは、実質的には1990年版とほとんど変わらないとされ、わが国でも通常そのように説明されることが多い。確かに、今回のインコタームズの規定文言に表面上現われているところをそのまま捉えた場合にはそう言えるのかもしれない。しかし、規定文言にとらわれず、巷間の各種の資料から明らかになる ICC の解釈を通して検討した場合には異なる理解も全くできないものでもない¹⁸。この私見については後述する。

3. 2000年インコタームズ作成過程の特徴一

情報開示の傾向と世界の専門家による参画

3.1. 情報開示の傾向

特筆すべきは、今回のインコタームズの改訂を巡り、ICC が、以前と比べてという相対的な次元ではあるが、各種の情報をより多く与えていることである。満足の行く情報開示とはまだまだいえないが、この姿勢・方向性にはある程度の評価を与えてもよいだろう。上記で掲げた文献・諸資料の刊行、およびウェブサイトでの情報提供はその現れと表現できる。こうした施策はインコタームズの一層の普及を目指すためには必要である。そして、そのような流れと軸を同じくしており、今版の象徴的なこととしてあげられるのが2000年版の作成過程に世界の多くの専門家を参画させたことである。

3.2. 世界の専門家による参画

2000年インコタームズより、今回の改訂に当たった取引条件の WP のメンバーが全部で79名であったことが分かる。次は、参加国と参加者の数を示したものである¹⁹。

スウェーデン3、フランス8、メキシコ2、オランダ5、スペイン3、米国15、ベルギー10、英国4、イラン2、ハンガリー1、イタリア2、ドイツ3、エクアドル1、南アフリカ1、カナダ1、トルコ1、ペルー1、ノルウェー2、フィンランド2、オーストリア3、インド2、日本1、シンガポール1、

イスラエル 3, スイス 1, 中国 1。

わが国の一名は新堀聰教授（日本大学）である。イスラエルからのうちの一人は定型取引条件研究において世界の学者に影響を与えた David M. Sassoon であった。但し、Sassoon はこの2000年インコタームズが刊行された時点では既に亡くなっている。なお、今版のインコタームズの Drafting Group（以下、単に DG という）のメンバーは、既述の Charles Debattista, Frank Reynolds の他に、Robert De Roy（ベルギー）、Philippe Rapatout（フランス）、Jens Bredow（ドイツ）であった。座長は Charles Debattista が務めた。

参考までに、1990年版での数字もここに示しておこう²⁰⁾。同版では20名程（オランダ 1, スウェーデン 1, 英国 4, ドイツ 2, イタリア 2, フィンランド 4, オーストリア 1, ベルギー 3, 日本 1, スペイン 1）で WP が構成されていた。ちなみに、わが国からの一名は、朝岡良平教授（早稲田大学）であった。

3.3. アジアからの声の反映

今版・前版の WP メンバー数から、今回の参加者数が前回の約 4 倍であり、大きく増加しているのが分かる。前回まで誰も参加をしていなかった米国からは15名が新たに名前を列ねている。他国との比較においてこの数字が適切かどうかは議論の余地があるが、世界経済における米国のプレゼンスを考えれば当然でもあり、以前が不思議な状態であったというべきであろう。ただ指摘しておかねばならないのは、依然としてヨーロッパ偏重主義、アジア軽視主義から脱却してはいないことである²¹⁾。確かに ICC の本部がパリにあるという地理的条件さらには ICC 創設の歴史的な経緯からもヨーロッパ中心思考がもたらされるのは仕方のないことなのかもしれないが、現在のアジア、とりわけ東アジアの経済発展および世界経済における影響力を考えれば、同地域の声は決して軽んじられてはならず、きちんと汲み上げられなければならない。今後のインコタームズの改訂にあたり、同地域からの一層の参画が求められるべきで

あろう。それによって、地域的・業界的利益が遍在するインコタームズが避けられ、あるいは少なくとも避けられる方向へ、インコタームズが導き出されることを期待したい。

4. 2000年インコタームズの分析

4.1. 2000年版の理解—ICCの解釈を加えた検討

既に若干言及したが、今回のインコタームズの規定文言を表面上そのまま捉えた場合には、1990年版と実質的にあまり変わらず、多くがそのまま継承されていると言われている。しかし、ICCの解釈を加えて検討した場合には、インコタームズの規定文言自体からは決して読み取れない特徴を浮かび上がらせることも可能と思われる。以下では主として次の2つの側面から考察する。インコタームズの枠外での当事者合意の促進という側面と、解釈レベルでの実務へのすり寄せという側面である。

4.2. 当事者合意の促進

ICCの解釈を加えて検討した場合、分かるのは、ICCが2000年インコタームズの適用の範囲を非常に厳格に捉えて、インコタームズの枠外での当事者合意を促進させようとしている点である²²⁾。インコタームズは一民間規則に過ぎず、売買契約上のあらゆる売主・買主の義務を扱うものではないのであるから、ある種当たり前ではあるが、この面を従来の版と比べて多分に強調している。以下には、貿易定型取引条件の中でも、当事者による別途の合意が特に強く求められるものの例としてEXWとFOBを取り上げ、論じたい。

4.2.1. EXWにおける当事者特約の重要性

インコタームズに基づくEXWは、売主にとっては最も負担の軽い条件である。売主は輸出通関を行うことなく、また、物品引取用に買主が手配した車両にも積み込まずに、自己の施設またはその他の指定された場所で物品を買主の処分委ねれば足りるとされる。このことは、買主にとって、売主の施設から

の物品引取に関わる一切の危険と費用を負担しなければならないことを意味する。しかし、実務においては規定の文言どおりに常に遂行されるわけではない。インコタームズの枠を離れた柔軟な対応も講じられ得る。例えば、積込を行うための荷役機器が売主の施設に存在している場合には、たとえ EXW で合意をしていたとしても売主が出荷に際して物品の積込責任を負い、かつその積込費用を負担する場合も少なくない。もっともどのような商品（例えば、プラント等の重量物を売買対象とする場合と、通常貨物を比較してみると理解しやすい）を扱うのかによっても、積込みに当たる当事者の意識は全く異なろうから、柔軟な対応の中身を具体的に論じることはできないが、ここでは実務において EXW がその規定通りに使われるわけではないことを指摘しておきたい。

また、この条件では輸出通関手続等の義務を買主に負わせている。推測の域を出ないが、これについても、EXW の規定通り、買主自ら直接この義務を遂行するケースはあまり多くはないと思われる。すなわち、インコタームズに基づく EXW は、規定そのままの形で利用されることは実務的にはそれほど多くはないのではなからうか。この視点に基づけば、ICC は、それが実務でそのままの形では使われないあるいは使うことができないことを知りながらも、他の取引条件との比較においてその最小基準を表す、換言すれば、目安的規定を設ける必要性からとでも言えようか、EXW を置いているということが理解できる。これは特に今回変更がなされた FCA の積込義務負担に関する規定と比較してみればわかりやすいだろう。

このように、EXW は、実務慣行を忠実に反映した条件ではなく、あくまでも ICC による政策判断が優先された条件として把握すべきなのであって、利用者の視点に立てば、何らかの補充をして使うことが必要になろう。そのようなことから、ICC は、EXW cleared for export や EXW loaded に代表される EXW の変型的な表記を掲げて、インコタームズの枠外の当事者特約でもって実務に適合させることが重要である旨説いている²³。しかし、同時にこの種の

特約の危険性についても言及している。費用に影響を与えるだけなのか、あるいはそのみならず危険の分岐にも及ぶのかがはっきりしないというリスクに関してである²⁴。また、一見、同じ意味で用いられることが多いであろう EXW loaded と EXW loading の表記であるが、異なった解釈がなされるリスクもある²⁵。これらのリスクを未然に防ぐためには、結局のところ、当該条件の変型レベルの合意では足りず、売買契約レベルで費用・危険負担の範囲を含めてより詳しく売主・買主双方の義務を明確に取り決めておくことが必要となる。これを ICC の視点から述べれば、売主・買主が詳細な取決めを行うように、仕向けなければならないのである。

4.2.2. FOB における当事者特約の重要性

Schmitthoff's Export Trade によれば、FOB の略語はその取引の個別の性質により多義的に使われているという²⁶。取引交渉をまさに始めようと価格呈示時に使われる FOB は、廉価に見せようと使用されるケースであろう。このケースをはじめ、実際、FOB の表記は様々な状況で用いられており、どのような意図で用いられているのかは当該事情に基づいて判断されなければならない。まさに Devlin 判事が *Pyrene Co., Ltd. v. Scindia Navigation Co., Ltd.* で述べた“flexible instrument”²⁷として表明される場所のものである。したがって、実務で使われている FOB は、一般原則を定めたインコタームズの FOB とはどこかでズレがあると考えるのが無難であろう。そのズレあるいはギャップを補うためには、当事者双方が別途合意をしておく必要がある。ICC の立場から言えば、売主・買主に対して、売買契約中に双方の意思を正確に反映した合意条項を設けさせるように努める他ない。

FOB に関しても EXW のところで説明したのと同じことが言える。ICC は次のように解説する²⁸。「危険と費用が、物品が本船手摺を通過した時に売主から買主に移転するという FOB に基づく考え方は、積込費用 (the loading costs) の配分にはあまり有益でない。これは様々な港の慣習による。それも

その港によってかなり異なるものである。それゆえ、当事者は、FOB の後に “stowed” または “stowed and trimmed” などの語句を追加することによってさらなる正確さ (further precision) を求めることもしばしばである。しかし、ここに至っても、なお、当事者が役割と費用のみに言及しているのか、それとも危険にも言及しているのか否かははっきりしない。」

4.3. 当事者合意促進の背景

大切なのは、インコタームズがそもそも当事者が契約条項を交渉するときの時間・費用の節約を図るもので、当事者合意を促進させる道具に過ぎない、という視点である²⁹⁾。それが往々にして忘れられることから種々の困難が生じているのだろう。誤解を恐れず敢えて述べれば、個別具体的な状況下、当事者間で何らかの紛議が生じた際、たとえインコタームズの解釈基準に答えを求めても、おそらく当事者の期待を満たす解答は導き出せない。そのためインコタームズを巡る質問あるいは不満が ICC へ寄せられているのであろうが、当然ながら ICC もそれらに解答を用意できるわけではない。これはインコタームズの一般規定の性格から導かれる困難な問題であり、次の ICC 自身の言葉に表明される。

「残念だが、商慣習は、世界のあらゆる地域で同じではない。したがって、インコタームズは最も共通する慣行 (the most common practice) を反映する以上のことはできないのである」³⁰⁾。しかし、その「最も普通の慣習」を集大成した筈の規定も、先の EXW の事例で見たように、多分に政策判断の影響を受けるのである。これがインコタームズの限界とも言えるものであろう。

それではいかにその限界に対処すべきであろうか。ICC としては、インコタームズの限界を徹底的に利用者知らしめて、売買当事者の義務に関する詳細な取決めを当事者自身の手委ねる他ない。それを行うには、少なくともインコタームズがそれに堪えることができる論理性を備えていなければならない。このことは、近年、インコタームズが法的指向性を強めてきているという

筆者の印象とも合致する。以下、思うところを簡単に記そう。

4.4. インコタームズの法的指向性

FOB や CIF 等の定型取引条件を巡っては多数の関係者が関与する。そのために様々な角度から定型取引条件は捉えられ、多様な意味が付与される。同一企業内でもそれは言える。便宜的に3部門に分けて表現すれば、営業実務担当者は価格採算面から捉え、運輸実務担当者は物流面、つまり、受渡責任の面から捉え、さらに法務担当者は、売買契約を中心とした法理としての整合性や一貫性から捉えることが多いと言えよう。それでは、ある定型取引条件の意味を巡って紛議が発生し、当事者の話し合いで解決がつかず、法的手段に訴えることを含めて第三者に判断を委ねる場合には、どの担当者の見解が重視されるのだろうか。もちろん、何が争点かによっても違ってくるだろうし、一つの見解に絞り込むこと自体大いに無理があるのだが、筆者は法務的な局面が重視されるのではないかと考える。どのような場合でも、その取引での当事者意思、過去の取引経緯や業界の慣習等を含んだ様々な要素との論理的整合性が考慮されなければ、当該取引に用いられた定型取引条件の客観的な解釈は可能ではない。その点、法務担当者の論理には、それらの諸要素をはじめ、上の営業実務、運輸実務の担当者の論理もまた織り込まれている—正確を期すれば、織り込まれているとされる、という表現の方が相応しいだろうが—と思われるからである。

上の議論をしたのは、多義的意味を含んで使われる定型取引条件の意味をまとめ上げ、一元化して規定しなければならないインコタームズの作り手であるICCの立場に目を移したかったからである。もちろん、ICCがインコタームズを起草するにあたっては様々な事項の考慮がなされなければならないのであるが、最小単位である同一企業内での慣行を考えただけでもその作成が困難であることは覚えておく必要があろう。

そもそも当事者意思がはっきりしないときに取引条件の解釈の手掛かりとし

て有益とされるのがインコタームズなのである。版を新たにする度に、各国の定型取引条件や CISG に関する判例などを参考にしながら、前版にあった不明確な用語を明確にしたり、用語法を厳密にしたり、用語間の相違があればそれをなくそうと ICC が努めるのは自然の成り行きでもあるだろう。その結果、論理整合性を強めるのはもっともなことではある。

そのような傾向は、インコタームズを歴史的に眺めた場合にはより明らかになる⁽³¹⁾。元々、インコタームズの初版である1936年版はヨーロッパを中心とするアンケート調査に基づいて作成された。その次の版は1953年版だったのであるが、同版以降はしばらく、各国国内にある ICC の委員会の意見に基づきながら、その当時の実務慣行を整理し、規定化するという比較のおとなしいスタンスが保たれていた。しかし、1980年版⁽³²⁾以降はそのような単なる慣行の整理にとどまるという消極姿勢から一步を踏み出し、急速な技術進展が見られた輸送面を中心に「かくあるべし」とするところを規則化するという積極的な姿勢に変わっている。1990年版から進歩的になった⁽³³⁾との指摘も存在するが、厳密に言えば1980年版以降であろう。いずれにせよ、そのような「べき論」をルール化しようとするれば、法的指向を強める結果にはなる。

少し次元を違えるが、上の論旨の延長上に位置付けることも可能と思われるため、ICC によって *Transfer of Ownership in International Trade*⁽³⁴⁾ が刊行されたことにも言及しておこう。同著は19ヶ国をとりあげ、国際取引に係るそれらの国の所有権移転問題に関する論考を纏めたものである。確かに、売買当事者にとって所有権移転に関する問題は取引がうまく行っている時には関心を持つ必要はないかもしれないが、取引がうまく行かなくなった時には現実として対峙しなければならない問題でもある。

近時のグローバリゼーションの高まりからか、統合・整備された完全なビジネス環境が既に世界に存在するかのような幻想を私達は抱きがちである。上の *Transfer of Ownership in International Trade* はそのような私達を現実の世界に

引き戻してくれるものと言え、ビジネスの現場に精通する ICC が敢えてこの種の文献を著したことの意義を理解しなければならない。

そもそも貿易取引の特徴は「物」の国際的移動を伴う点にある。「ボーダーレスの時代だといわれるものの、存外ボーダフルなところもあ(る)」⁶⁵⁾との実務界の割り切った声の方が、ビジネスの実態を正確に映し出しているように思われる。

4.5. Drafting Group の長たる Charles Debattista の影響

法的指向性を強めていることはこれまでのインコタームズを通して言えるのではあるが、それではなぜ今版に至ってその傾向が顕著であるのか。それに関する私見を明らかにしておきたい。

今回はじめて DG の長となった Charles Debattista の影響があるのではないかと考えている。Debattista は、英国の University of Southampton の商法の教授・ロイヤーであり、本稿では詳しく触れることはできないが、彼の所論には準拠法にしたがって考える保守的な姿勢が貫かれている。彼は次のように言う⁶⁶⁾。「英国法を準拠法とする契約において FOB, CIF という表記が用いられていても、インコタームズにあるそれらの条件の規定がそのまま当てはめられるわけではない。英国法のフレームにおいては、インコタームズの規定は有意義な情報を与えてくれるに過ぎない」。

定型取引条件に関する判例の宝庫たる英国ということを差し引いて考えても、この言質に現われる Debattista の考え方は、今版の2000年インコタームズに含まれる各条件を理解する上では重要であろう。論者によっては *lex mercatoria* の地位にまで位置付けられるインコタームズではあるけれども、取引条件の解釈に関して、当事者を確実に拘束する最終的な拠り所はあくまでも「国」というフレームにおいてであるとの見方でもある。彼の姿勢は、長年に亘って商社の法務部門に携わり、準拠法重視のアプローチを採るわが国の柏木昇教授（東京大学）の姿勢に重なる。柏木教授の所論⁶⁷⁾からは、ユニドロア国

際商事契約原則に代表されるような超国家法的な考え方も理屈の上では理解できるが、現実的視点より、当事者を拘束するパワーを依然「国家」のフレームに求めざるを得ない、との乾いたメッセージが読み取れる。それは、予見可能性を重視しなければならない実際のビジネス界の要請でもあるのだろう。当該契約での諸事情を勘案しながら、関係する国の法や判例を洗い出し、分析し、紛争が仮に起こった場合の結果を予測し、自分に有利になるように契約のプランニングを行うのが実務家なのである。この点、国家法を単位とした法環境と国際契約の現実との乖離を指摘し、超国家法的なアプローチの重要性を唱える齋藤彰教授も一定の理解を示している⁸⁸。

4.6. 解釈レベルでの実務へのすり寄せ—慣習的・実態的アプローチの維持 (usual の用語の維持と FOB 利用実態への適合)

上で検討した、インコタームズの枠外での当事者合意の促進という側面、すなわち、法的指向性の強化という側面が、今版のインコタームズのあらゆる部分にまで及んでいるのかというと、そうではない。従来から存在しているインコタームズの規定文言を可能な限りそのまま活かしつつ、解釈の面で実務への適合を図ろうとする努力も見い出せる。ここでは、従来よりインコタームズで用いられてきた usual の語に対する DG の姿勢と、FOB が複合輸送で用いられている実態を考慮した DG の姿勢を例にあげて、いかなる解釈を行って実務への適合を図っているのかについて検討する。特に後者で、これまでには見られなかった ICC の斬新的姿勢を浮き彫りにしたい。

4.6.1. 伝統的に使われてきた usual の語に対する Drafting Group の姿勢

インコタームズにある諸条件の規定を読めば、usual という語がしばしば使われていることが分かる。これは従来 of the インコタームズと同じである。一般に、この種のルールには usual の語はあまり使われていないように思われる。例えば、ICC が定める UCP 500、あるいはまた CISG でも、同様のコンテキストで usual の語に相当するものとして使われているのは reasonable の語であ

る。ここでなぜに両語を取り上げたかと言えば、本来ならばいずれが用いられるべきだったであろうかということに興味を持つからである。reasonable は主に規範の下で多く使われる語であることから法学的な語と呼ぶことができるものであり、それとの比較においては、usual の語は実態的な下で使われる語であるから実態的な語と表現可能であるが—法学との対比において—ここでは便宜的に商学的な語と呼ぶことにする。したがって、先の興味は、法学、商学のいずれのアプローチが採られるべきであったか、と大雑把ではあるが言い換えることができるかもしれない。インコタームズが法的指向性を強めているこれまでの傾向に従えば、reasonable の語で良かったと思われるのではあるが、既に述べたように最終的に用いられたのは usual の語であった。

ところで、今回の改訂作業過程で usual の語を reasonable の語に変えるべきではないかという議論が持ち上がり、実際に、幾つかの国の ICC の国内委員会からそのような変更をすべきとの声が寄せられた³⁹⁾。

それについて、ICC による回答らしきものが、*Incoterms 2000* のイントロダクション中、「用語の解説」中の usual の語の定義にあるので見てみよう⁴⁰⁾。次はその試訳である。

通常 (usual)

いくつかの条件で「通常 (usual)」という語が見られる。例えば、EXW においては引渡時期に (A4) に関して、また、C 条件においては売主が提供しなければならない書類と売主が手配しなければならない運送契約 (A8, A3) に関して使用されている。もちろん「通常」という語が何を意味するかを正確に言うのは困難なことがあり得るが、多くの場合、取引に携わる人々が通常何をするかを確認する (identify) ことは可能であり、その場合には、このような慣習が道しるべ (guiding light) となろう。この意味で、「通常」という語は、「合理的な (reasonable)」という語より、むしろ一層役に立つ

(more helpful)。「合理的な」という語は、慣習の世界に対してではなく、善意 (good faith) と公正な取引 (fair dealing) というより困難な原則に対しての評価 (assessment) を要するからである。状況によっては、何が合理的かを決定することが必要な場合もあろう。しかし、上述の理由により、インコタームズにおいては「通常の」という語が、「合理的な」という語より一般的に選好されている。

以上から、なぜ usual の語が使われたのかが理解できる。実際、Debattista も、reasonable という語は、usual という語より、より法的であり (legal)、一層の義務を当事者に課すものであるから、結果として、従来から使われてきた usual の語を使用することにした旨述べている⁴¹⁾。

今版でその思想が色濃く反映されている DG の長たる英国の Debattista であるが、同国の物品売買法でも reasonable 概念が使われており、できれば reasonable の語に変えたかったのではないかと想像される。そのような彼の reasonable に関連する考えが今版のインコタームズの FAS・FOB に関する彼の見解から読み取れる箇所があるので見てみよう。具体的には、買主の書類取得に関して、売主が買主を助ける義務規定の解釈においてである。分かりやすくするために、FOB の A8 の規定の原文を例として、以下に掲げる。

The seller must provide the buyer at the seller's expense with the usual proof of delivery of the goods in accordance with A4.

Unless the document referred to in the preceding paragraph is the transport document, the seller must render the buyer at the latter's request, risk and expense, every assistance in obtaining a transport document (for example a negotiable bill of lading, a non-negotiable sea waybill, an inland waterway document, or a multimodal transport document) .

第2パラグラフに、“the seller must render the buyer ... every assistanace”

とある。この部分の売主の義務を文法的に略せば、“rendering every assistance”と記すことができるのだが、Debattistaはこの助力の意味するところは、売買契約に基づく準拠法によって解釈されなければならないとし、その上で彼は次のように述べる⁴²。

「自己の法域たる英国においては (In my jurisdiction), “rendering every assistance” は, “provide every reasonable measure of assistance” として, “reasonable measure” という限定をつけて解釈する。そして, どの程度が reasonable なのかは当該事情による」。

この言葉より直接的ではないが、準拠法的アプローチを好む Debattista の reasonable の語への愛着とも言うべき姿勢を垣間見ることができる。もっともどのような語が用いられるべきかは事情によるので一概に決められないが、興味深いのは、Debattista の見解に反して英国の ICC の国内委員会が、従来通り、usual を用いるべきであるとした点である⁴³。英国委員がなぜ reasonable よりも usual を良しとしたのか、その理由についてはさらなる検討を要するのであるが、結果として Debattista の所論より、英国委員の見解が採択されたのは興味深い。

4.6.2. FOB の複合輸送書類に見る ICC の解釈⁴⁴

1997年12月に ICC は、CISG とインコタームズをその基礎とした国際売買の模範契約書である ICC モデル国際売買契約 *ICC Model International Sale Contract (Manufactured Goods Intended for Resale)*⁴⁵ を発表した。ICC はそこでも、FOB が海上輸送による物品売買にのみ使われるべきもので、他の輸送手段の場合には用いられるべきでなく、海上輸送以外の手段を意図するのであれば FCA が用いられるべきであるとしている。それは今版でも同じであるが、ここである疑問が生じる。なぜ FOB に複合輸送書類を認めているのか、というものである。加えて、なぜ FOB では認めて FAS では認めていないのか、という疑問も生じる。先ず後者についてであるが、Debattista の見解に従えば、要

するに、歴史的に FAS はあまり FOB ほど複合輸送に用いられて来なかったという歴史的事実とその理由を見出ししている⁴⁶⁾。大変苦しい説明ではある。しかし、FAS との比較においては FOB の方が複合輸送に実際に多く用いられていると言えるので一応肯定する他ない。しかしながら、問題は前者の疑問である、なぜ FOB で複合輸送書類を認めているのかである。これについては少し細かく見てみよう。

Debattista の見解をとりあげてみれば、彼は、2000年インコタームズのイントロダクション（原文では、paragraph と表現されている）の17の表と、同18の ICC の解説にその理由を求めている⁴⁷⁾。

下掲は17の表である。

Mode of transport and the appropriate Incoterm 2000

Any mode of transport

Group E

EXW Ex Works (... named place)

Group F

FCA Free Carrier (... named place)

Group C

CPT Carriage Paid To (... named place of destination)

CIP Carriage and Insurance Paid To (... named place of destination)

Group D

DAF Delivered At Frontier (... named place)

DDU Delivered Duty Unpaid (... named place of destination)

DDP Delivered Duty Paid (... named place of destination)

Maritime and inland waterway transport only

Group F

FAS Free Alongside Ship (... named port of shipment)

FOB Free On Board (... named port of shipment)

Group C

CFR Cost and Freight (... named port of destination)

CIF Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)

Group D

DES Delivered Ex Ship (... named port of destination)

DEQ Delivered Ex Quay (... named port of destination)

International Chamber of Commerce, *Incoterms 2000*, 1999, ICC publication No.560, p.23.

同表は『輸送形態と2000年インコタームズの適切な条件』という表題の下、「いかなる輸送形態でも可能とする諸条件」と「海上および内陸水路輸送のみ可能とする諸条件」とに分類をしており、前者には、EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP を、後者には、FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ を含んでいる。同表を一瞥し、素直に読めばFOBは当然、海上輸送による物品売買のみ用いられると判断できよう。

それでは次に『推奨される使用法』との表題を掲げるイントロダクション18の試訳を掲げる⁴⁸。

「いくつかの場合には、前文により特定の条件の使用・不使用が奨励されている。これはFCAとFOBとの間の選択に関してとりわけ重要である。残念なことだが、商人は、全く場違いの状況でFOBを使用し続けており、それによって買主指名の運送人に物品が引き渡されるまで、売主が危険を負担することにも繋がっている。FOBは、物品が「本船手摺を横切って」引き渡されることが考えられているか、または、いかなる場合にも、本船に引き渡されることが考えられている場合においてのみ用いられるのが適当である。物品が、例えば、コンテナに詰め込まれ、または、いわゆるロールオン・ロールオフ輸送でローリー (lorries) またはワゴン (wagons) に載せられて、その後本船に積み込まれるために運送人に引き渡される場合には適当でない。このように、FOBの前文において、この条件は、当事者が本船の手摺を横切って引渡しを行う考えを持たない場合には、使用されるべきではないという強い警告がなされている。当事者は、他の輸送形態を予定しているときにも誤って、物品の海上輸送を意図する条件を使うことがある。これによって、売主は、買主に適当な書類 (例えば、船荷証券、海上運送状、または電子的同等物) を提供する義務を果たせないという不幸な立場に置かれるかもしれない。イントロダクション (原文では paragraph となっている) の17に見られる表によって、2000年イ

ンコタームズのどの条件が、どの輸送形態に使われるのかが適当であるかについて明瞭になった。また、各条件の前文には、どの条件が、全ての輸送形態に、あるいは海上輸送にのみ、使用できるかが示されている。」

表17の記述を素直に読めば FOB は当然海上輸送にのみ用いられると判断できると先に述べたが、Debattista は驚くべきことに、そのようには読まない。Debattista は、同表と18の記述と併せて注意深く読む必要があるというのである。彼の論旨に筆者の私見を交えながら、以下に説明しよう。

表17では「いかなる輸送形態でも可能とする諸条件」と「海上および内陸水路輸送にのみ可能とする諸条件」とに分けているが、一考すれば、この分類法は論理的ではないことが理解できる。「いかなる輸送形態にも」とは、海上輸送の形態を含んでいるからである。したがって、この表は、輸送形態別にそれに適合する条件を組み合わせるものではない。それ以外の基準がある筈だと言うのである。そこで、上の18の記述と組み合わせると、Debattista は、ship's rail にあると理屈づけるのである。

従来から FOB, CFR, CIF の3条件は船積港における本船の ship's rail を基準とした物品引渡しを構成してきた。また、確かに DES の正確な定義は、「売主は仕向港において本船上で物品を引き渡す義務を負う」と物品の引渡しは「本船上で」とされているが、「本船上」と ship's rail とは非常に近い距離にあり、ship's rail を基準とする場合に含めても問題ないとも考えられる。また、本稿の初めの方で述べたように FAS は船側で、また、DEQ は仕向港における埠頭上で、物品引渡しがなされるとされる条件であるが、いずれの場所も ship's rail とは物理的に隔たってはいるものの、ship's rail に近い距離にあることを考慮し、ship's rail を基準とする考え方に含められないものでもない。つまり、FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ の全ての条件は、ship's rail を基準とする分類に当て嵌めても構わないとしているのである。このように構成すれ

ば、先の表17は「海上および内陸水路輸送にのみ可能とする諸条件」という表題を「物品引渡し⁴⁸が ship's rail を基準とする場合がある諸条件」と読み替えるだけで済む。

但し、このような読み替えを是とした場合、特筆すべき点は、その対概念たる「ship's rail を基準としない場合がある諸条件」には、上で述べた FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ の条件も含まれることである。つまり、それらの条件は、表17の「いかなる輸送形態でも可能とする諸条件」に現われていた EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP に、新たに加えられ、その結果、インコタームズの全条件がそこに含まれることになる。

以上が、Debattista の考えに基づく解釈法—筆者には随分無理のある解釈のように思われるが—である。実際にインコタームズの DES, DEQ の A8 で売主による提供書類として既に複合輸送書類を認めており、それとの整合性を考えれば、このような解釈でもってしか説明できないのであろう。事実、他の DG のメンバーである Rapatout も DES, DEQ が複合輸送で用いられることがある旨、明確に述べている⁴⁹。同様に他所で Debattista は、明確に CFR, CIF は複合輸送を含むと断じている⁵⁰。しかし、CFR, CIF の規定には、複合輸送書類は売主の提供書類として認められてはいない。同様に、本船船側で引渡しを行う FAS は、FOB, DES, DEQ が既に複合輸送書類に関する規定を持っていることを考えれば、複合輸送書類を認めてよいものと思うが、その辺りは先に述べたように ICC の政策的な判断から敢えて含めていないのであろう。ここに一方で過去の歴史に引き摺られつつ、他方で現行の実務にうまく対処してゆかねばならない ICC の苦悩の痕跡の一部を見ることができる。

Ramberg は、FOB 条件の下で、「複合輸送書類の規定を持たせたことはおかしいじゃないか。そのような規定を持たせるべきではなかったのになどと決めつけないように」と述べるに至っている⁵¹。彼にそこまで言わせる背景には、

ICC の意図通りに諸条件が使用されない昨今のインコタームズを取り巻く環境が関係しているのであろう。従来から、ICC は FOB に代えて FCA の利用を推奨してきたが、FCA は遅々として普及せず、現在も航空機、トラック等による輸送を行う取引に FOB が使われる。それが現実なのである。ICC はこの実際界とのズレをいかに克服すべきかを考え続けて、その結果案出したのが上の無理強いとも言える解釈法なのである。

いずれにせよ、認識できるのは、ICC が以前の版より声高に唱えてきた FCA への移行に実際界がついていっていないことを明確に悟り、それを補うべく解釈面ですり寄せを行なっていることである。この妥協的ともいえる姿は、インコタームズの規定そのものからは決して読み取れない。

論者により *lex mercatoria* の地位に辿り着いているとされるインコタームズである。一方で、複合輸送には使うなどのアドバイスを行い、他方にかかる使用法を解釈面で認める。ICC は今後いかに対処していくのであろうか。ICC にとって新たな課題がまた一つ増えたのではないか、と思われる。

4.7. 歴史的経緯の考慮とその重要性⁵²⁾

これまでの議論に関連して FOB の歴史的経緯を述べた Ramberg の興味深い指摘があるので紹介する⁵³⁾。彼によれば、今回の改訂で一番時間を割いたのは、ほとんど実質上改訂箇所のないと言ってよい、この FOB だったと言う。改訂圧力の強い FOB であったが、結局前版と同じ規定とされたのである。何か原因があるはずであるが、それには以下の FOB の歴史的背景が存在していた。

彼によれば、1980年インコタームズの作成過程で FOB に関して3つのオプションが存在していた。

先ず第一に、ship's rail を引渡し基準とすることから、運送人への引渡しを基準とする内容に根本的に代えてしまう、という選択肢である。現行の2000年版の FCA の概念を FOB の中に含ませる政策判断と言えようか。これはわが

国の小林晃教授（日本大学）を中心とする研究グループの FOB 変更説と基礎を同じくするものである⁵⁴。

次いで、第二のオプションとして、取扱われる商品、すなわち、液体貨物や穀物のような商品に大別して、どこで引渡しが行なわれるのかをある程度具体的に分けて FOB を規定するという方法である。

最後の第三のオプションとして、1976年までに修改訂されてきたインコタームズの FOB をそのまま残すというオプションである。

ICC は、第一のオプションは、いわゆるバラ積み貨物の取引形態に大きく影響を与えることから、断念せざるを得なかったとし、第二のオプションは、実務の引渡慣行が当該貨物によってあまりに異なり、大別することは困難であったため、やはり、港の慣習等に任せざるを得なかったと言う。Ramberg があげる例では、液体貨物の場合には、液体を通すホースが本船に繋がれた時、穀物の場合には、物品がそれが保管されていたサイロから本船に積込まれた時など、商品毎に細分化し、規定する方法であり、当時のドラフティング・グループによって相当の努力が試みられた模様である。私見では、この商品毎に規定しようとしたこの当時の ICC の模索が、1990年版の FCA の7つに亘る輸送手段毎への規定に結びついていったものと思われる。その結果、消去法的な採用ではあるが、第三のオプションが選ばれたのであった。この1980年インコタームズ作成時点で下された従来の FOB 規定を残すという判断が、別途新たな条件を創出した。いや、創出せざるを得なかった状況を生んだと解してもよいだろう。例をあげれば、1980年版の FRC であり、1990年版・2000年版の FCA である。これらの使用度は、たしかに近時では増えてはきているものの、FOB と同程度、あるいはそれを上回るまでには至っていない。

ビジネスの現場に沿って FOB の多様性を認め、FOB の範囲の拡大を目指すべきとする声に反し、なぜに ICC は FOB から FCA（FRC を含む）への移行に積極的であったのかが、これまで不思議であったのであるが、上記の Ram-

berg の説明によって若干解明されたように思われる。いずれにせよ、2000年版のインコタームズにおける、FOB 等の条件が複合輸送にも使えるという表明は、これまでには決して見ることのできない柔軟な思考法と言えよう。

5. むすびにかえて

小稿「はじめに」で若干言及したが、通常、2000年インコタームズの内容は前版たる1990年版と実質上変わらない、と解説される。たしかに規定文言として表面上に現われるところを捉えればそのように言えよう。しかし、インコタームズの作り手である ICC の解釈を通して—とりわけ、ドラフティング・グループやワーキング・パーティに属していた論者達の見解を通して—検討するのであれば、決してそうではない。そこには現実に行われているビジネス慣習に、いかにインコタームズの規定を合わせてゆくのかの数々の努力と模索が繰り広げられている。小稿においては、過去の規定に縛られながらも、新たに顕在化するであろう問題に、果敢にチャレンジする ICC の姿勢・思想について、当事者合意の促進という側面と、柔軟な解釈を用いる側面の両面を主に取り上げながら、分析を行った。

そもそもインコタームズは、この世の全ての取引条件を網羅・捕捉したものではない。各種の業界・組織で伝統的に培われてきた取引条件等も別途存在するのであって、はじめから多くの基準が存在する方と考える方が自然なのかもしれない。すなわち、あくまでも、インコタームズは、契約交渉における時間・費用の節約を図るものであって、合意を促進させる一つの道具に過ぎない、とする考え方である。

このような思考法を採れば、貿易取引に携わる者は、貿易定型取引条件を用いる際の特約についても、より慎重に考えるようにはなろう。

- 注(1) International Chamber of Commerce, *Incoterms 2000*, 1999, ICC Publication No.560.
- (2) International Chamber of Commerce, *Incoterms Q&A*, (Guillermo Jimenez, ed., 1998), ICC Publication No 589.
- (3) International Chamber of Commerce, *Incoterms 2000 Wall Chart*, 2000, ICC Publication No.614.
- (4) International Chamber of Commerce, *Incoterms 2000 A forum of experts*, (Jan Ramberg, Philippe Rapatout, Frank Reynolds, and Charles Debatista, 2000), ICC Publication No.617.
- (5) International Chamber of Commerce, *ICC Guide to Incoterms 2000*, (Jan Ramberg, 1999), ICC Publication No.620.
- (6) International Chamber of Commerce, *supra* note (1), at p.7. 但し、細かく言えば、使用用語の明確化、傭船契約書に関する規定の削除、ターミナル・ハンドリング・チャージに関する説明の詳細化などもあげることができる。
- (7) 新堀聰『実践・貿易取引』日本経済新聞社, 1998, 95-96ページ。
- (8) この点は、近年の約10年間隔でのインコタームズ改訂の観点からも指摘できる。今後もそれに近い間隔で改訂が行われると仮定した場合、このような激しい改変がその度になされるのであれば利用者の信頼を失うことにもなる。
- (9) 拙稿「インコタームズの限界に関する若干の考察—国際商業会議所による情報公開システム構築の要望と併せて—」『国際商取引学会年報第1・2合併号』2000年, 90ページ以下参照。もともと、以前に比せば情報公開度が高まりつつある。この点は指摘しておく必要がある。
- (10) International Chamber of Commerce, *Incoterms 1990*, 1990, ICC Publication No.460, at pp.26-28
- (11) International Chamber of Commerce, *supra* note (1), at p.34.
- (12) 但し、各国の通関制度との関係で、引渡の概念に多義的な意味付けがなされる可能性も残しており、全く問題が無いわけではない。新堀聰『現代 貿易売買—最新の理論と今後の展望—』同文館, 2001年, 91-94ページ参照。
- (13) Frank Reynolds, *Incoterms for Americans*, International Projects, Inc., Toledo, 1993, pp.37-45.
- (14) Frank Reynolds, *Incoterms for Americans, Fully Revised For Incoterms 2000*, International Projects, Inc., Toledo, 1999, p.iv.
- (15) *Ibid.*, p.5.
- (16) Ramberg が Documentary Credits Insight 誌の編集者である Ron Katz 氏のインタビューに答えたところから引用している (International Chamber of Commerce, *Professor Jan Ramberg talks about the provisions of Incoterms 2000 and why bankers need to know them*, Documentary Credits Insight, vol. 5 No.3, Summer 1999, pp.10-13)。
- (17) 前掲注(9) 拙稿「インコタームズの限界に関する若干の考察」97-99ページ。
- (18) なお、小稿で用いるインコタームズ2000という言葉は、インコタームズ2000の規定内容そのものを意味する場合もあるが、場合によってはそれに ICC の解釈を加えた概念で使用することもある。ここで断っておきたい。
- (19) International Chamber of Commerce, *supra* note (1), at p.126.
- (20) International Chamber of Commerce, *supra* note (10), at p.5.
- (21) 拙稿「国際商業会議所への若干の提言—インコタームズを巡って—」『同志社大学大学院商学論集第31巻第2号』, 1997年, 56-59ページ。
- (22) International Chamber of Commerce, *supra* note (1), at p.6 etc.
- (23) *Ibid.*, p.19; International Chamber of Commerce, *supra* note (5), at p 32.
- (24) International Chamber of Commerce, *ICC Guide to Incoterms 1990*, (Jan Ramberg, 1992), ICC Publication No.461, pp.14-15, International Chamber of Commerce, *supra* note (5), at p 25.
- (25) International Chamber of Commerce, *Incoterms in Practice*, (Charles Debatista, ed. 1995), ICC

Publication No.505, pp.143-164.

- (26) Leo D'Arcy, Carole Murray and Barbara Cleave, *Schmitthoff's Export Trade, The Law and Practice of International Trade*, 10th ed, Sweet & Maxwell, 2000, p.17.
- (27) [1954] 2 Q.B. 402 at 424
- (28) International Chamber of Commerce, supra note (7), at p.32.
- (29) John O. Honnold, "Uniform Law and Uniform Trade Terms-Two Approaches to a Common Goal" in *The Transnational Law of International Commercial Transactions*, in *Studies in Transnational Economic Law*, v.2, (Norbert Horn & Clive M Schmitthoff eds., 1982), Kluwer, 161 at p.170.
- (30) International Chamber of Commerce, supra note (5), at p 14
- (31) 以下の貿易定型取引条件に関する ICC 創設初期からの ICC の努力に関しては、上坂西三『貿易慣習の研究』千倉書房、1950年、46-49ページ；同『貿易慣習』東洋経済新報社、1972年、33-34ページ；朝岡良平『貿易売買と商慣習（第3版）』東京布井出版、1981年、109ページ等参照。
- (32) ここでは便宜的に1980年版という呼称を用いた。一般に1980年インコタームズあるいはインコタームズ1980と呼ばれるものは、初版（1936年）の改正版であるインコタームズ（1953年）に存在していた定型取引条件と、1967年、1976年、1980年に各々加えられた条件を、一括にまとめて呼ぶ場合に用いられている。
- (33) Jan Ramberg, *Incoterms in the Era of Electronic Interchange*, Forum Internationale No.13, Kluwer, Deventer, 1988, at 9.
- (34) Alexander von Ziegler, Jette H. Ronoe, Charles Debattista, and Odile Plegat-Kerrault (eds.) *Transfer of Ownership in International Trade*, ICC Publication No.546, 1999.
- (35) 国領英雄「国際物流の展開」同編『現代物流概論』成山堂、2001年、151ページ。また見解を同じくするものに、Charles Debattista, *Transferring Property in International Sales: Conflicts and Substantive Rules Under English Law*, April, 1995, 26 J. Mar. L. & Com. 273 at p.291
- (36) Charles Debattista, *The Sale of Goods carried by Sea*, 2nd ed, Butterworths, 1998, p.6
- (37) 柏木教授の考え方は次の叙述から理解できよう。「国際売買を含む国際取引では、契約交渉や契約書案の起草に当たって契約から将来の権利義務を予測する場合も、既に締結した契約から発生した問題解決の予測のためにも、準拠法がどの法律になるかあるいはどこの国の法律を準拠法として選択するか、ということをまず考える必要がある。後述のウィーン売買条約など、法の統一のための努力はされているが、条約もその解釈について各国での違いが発生することは避けられない。ウィーン売買条約の解釈について各国それぞれの解釈があるのであって、国際的にどの国でも通用する解釈がある訳ではない。したがって、ウィーン売買条約も加盟国の数だけ解釈が分かれることになる。条約を作成することによって法を統一する場合には、各国の法の差異が小さくなることが期待されるだけで、厳密な意味での法の統一はなされない。条約があったとしても、最終的には個別の国の条約の解釈の調査が必要となることを忘れてはならない。国際取引については、国際取引に従事する商人間に、いわば慣習法的に世界共通の商人法（*lex mercatoria* と呼ばれる）が成立しているという説があるが、そのような商人慣習法が各国の判例で统一的に承認されるシステムが存在しない限り、またあるいは統一の司法機関で统一的に解釈されるシステムが存在しない限り、またその解釈が各国国内法を離れて国際売買の当事者を拘束しない限り、議論する実益はない。インターネットの世界で同様に世界共通のインターネット法が生成される、という説があるが、同様に議論の実益がない。日本の国際売買の参考書には、根拠たる準拠法を論ぜず国際取引に適用される規範を論じているものが非常に多い。参考として外国法や外国判決例を引用する場合は別であるが、国際売買について特定の外国法、特にイギリス法があたかも日本のあるいは世界的慣習法であるかのごとき記述が散見される。これは国際売買に関する圧倒的なイギリス法の影響を示すものであるが、あくまで法律は各個別の国あるいは

州の法律が適用されるものである。国際取引の参考書を読む場合にはこの点に注意を要する」（北川俊光・柏木昇『国際取引法』有斐閣，1999年，37-38ページ）。

- 48 齋藤彰「国際契約における私法の役割—法政策的視点から—」『国際商取引学会年報第3号』2001年，114-115ページ。
- 49 International Chamber of Commerce, *supra* note (4), at p.70
- 40 International Chamber of Commerce, *supra* note (1), at p.10
- 41 International Chamber of Commerce, *supra* note (4), at p.70
- 42 *Ibid.*, p.68.
- 43 *Ibid.*, p.70.
- 44 以下の記述は，拙稿「インコタームズ2000に関する若干の考察」『日本貿易学会年報第39号』2002年，93ページ以下に拠っている。
- 45 International Chamber of Commerce, *ICC Model International Sale Contract (Manufactured Goods Intended for Resale, 1997.*
- 46 International Chamber of Commerce, *supra* note (4), at p 68
- 47 *Ibid.*, at pp.83-84.
- 48 International Chamber of Commerce, *supra* note (1), at p 24
- 49 International Chamber of Commerce, *supra* note (4), at p 27
- 50 *Ibid.*, at p.84.
- 51 *Ibid.*
- 52 以下は，前掲注(44)掲載，拙稿「インコタームズ2000に関する若干の考察」95ページ以下と論旨を同じくする。
- 53 International Chamber of Commerce, *supra* note (16), at p 10
- 54 小林晃「我国で使用されるトレード・タームズの実証的研究」同文館，1999年，269ページ。

なお，本稿は，平成14年度科学研究費補助金「若手研究（B）」による研究成果の一部である。