

〈論 文〉

貿易売買契約の基礎研究(2)

——F.O.B.条件契約とC.I.F.条件契約——

森 川 正 之

序 言

I 売買契約の法理解釈

—英米売買法の定義規定—

II 売買契約の本義

—諾成・双務・有償契約としての法的性格—

III 売買契約の成立

1 契約成立の基本要件

2 ファーム・オファーとカウンター・オファーの法理

3 契約成立の時期

4 売買契約書の作成

〔以上創刊号（昭和52年3月）所収（35～58頁）〕



IV F.O.B.条件契約とC.I.F.条件契約（以下本号）

1 F.O.B.条件契約

〔1〕F.O.B.輸出価格の採算

〔2〕F.O.B.における危険及び所有権移転の時期・場所

〔3〕F.O.B.における売買当事者の契約履行上の義務

2 C.I.F.条件契約

〔1〕C.I.F.輸出価格の採算

〔2〕C.I.F.における危険及び所有権移転の時期・場所

〔3〕C.I.F.における売買当事者の契約履行上の義務

〔4〕C.I.F.契約の特質

〔5〕F.O.B.契約との比較

IV F.O.B.条件契約とC.I.F.条件契約

現今の貿易取引においては各種の売買形態が慣行されているが、その主流を占めるのはF.O.B.とC.I.F.の2条件である。そこで以下この2条件に関し、その価格構成要素、物品に対する責任の限界、所有権移転の時期・場所、および売買当事者の契約履行上の義務等の諸問題を詳細に検討し、以ってその基本的特質を究明したいと思う。

1 F.O.B. 条件契約

F.O.B. (Free on Board……named port of shipment) 「指定船積港
本船渡し」条件

F.O.B.はFree on Boardの略語で、物品を指定船積港における本船甲板上(on Board)で引渡すことによって売手の責任は解除(Free)されるという意味であるから、「本船渡し」と呼称され、したがって本来的なF.O.B.はインコタームズ(Incoterms, 1967)¹⁾に規定する“F.O.B. (Free on Board……named port of shipment)”であると解釈される。

しかしアメリカにおいては、カナダやメキシコとの陸接国貿易によって内陸的な遠隔取引が発達してきた関係で、内陸輸送を第1義的に考える傾向があり、物品の輸送にしても内陸地域から鉄道とかトラックによって海港まで運送するというケースが多いわけで、かかる立地条件から、アメリカでは元来海上売買用語たるF.O.B.を拡張解釈して、内陸輸送機関への積込渡しにこれを適用したり、さらには輸入国の指定地まで持込んで引渡しをするFranco性格のものまでをもF.O.B.に包含しているので、この点注意を要する。改正ア

1) これは、国際商業会議所(International Chamber of commerce : I.C.C.)が1936年に制定したInternational Rules for the Interpretation of Trade Terms(貿易条件の解釈に関する国際規則)を1953年と1967年に改正したもので、一般にIncotermsと略称されている。その内容はF.O.B., C.I.F.等11種類の取引条件について、各条件における売買当事者の義務を明確に規定している。

メリカ貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definitions, 1941)²⁾では6種のF.O.B.について規定しているが、本来の意味における「本船渡し」に該当するのはF.O.B. Vessel (named port of shipment) であって、特に“Vessel”という一語を付加していることに注目しなければならない。

〔1〕 F.O.B. 輸出価格の採算

それではF.O.B.ないしアメリカでいうF.O.B. Vessel はどのような価格構成要素をもって Price Quotation が行なわれるのであろうか。

この点に関し、Horn は“F.O.B. Vessel (named port of shipment) quotation includes the cost of the goods and all charges involved up to and including the actual placing of the goods on board the ship at the port of shipment.”と述べているが、³⁾要するにF.O.B.では約定品を指定の船積港における本船に積込んで引渡すまでに要する諸費用経費に、輸出業者の取得する一定率のマージン(利益)を加えて本船渡し値段(F.O.B. Price)が採算されるのであって、これを貿易商社の場合について具体的に示せば、次のようになるであろう。

- 2) これはアメリカにおける代表的な実業機関および製造業者・貿易業者の団体によって結成された全米貿易協議会(National Foreign Trade Council)が1919年に制定採択した American Foreign Trade Definitions を、米国商業会議所、全米輸入業者協議会および全米貿易協議会の代表からなる合同委員会で改正(1941年)したアメリカ独自の貿易定義で、その内容は6種類の取引条件について規定しているが、特にF.O.B.を次の6つの型にわけ、これを詳細に規定しているのが特徴である。

- ① F.O.B. (named inland carrier at named inland point of departure)
- ② F.O.B. (named inland carrier at named inland point of departure)
Freight prepaid to (named point of exportation)
- ③ F.O.B. (named inland carrier at named inland point of departure)
Freight allowed to (named point of exportation)
- ④ F.O.B. (named inland carrier at named point of exportation)
- ⑤ F.O.B. vessel (named port of shipment)
- ⑥ F.O.B. (named inland point in country of importation)

- 3) Paul V. Horn: International Trade Principles and Practices, Prentice-Hall Inc, Third Edition, p.572.)

- (1)商品の仕入原価 (Cost of the Goods)
- (2)輸出荷造費 (Export Packing Charges) (輸出商が輸向包装荷造りをする場合)
- (3)国内運送費 (Inland Freight Charges) (工場等から船積港までの貨物運送費用)
- (4)倉庫料 (Storage) (倉庫保管料および出入庫料)
- (5)重量・容積等の検査料 (Measuring and Weighing Charge)
- (6)船積み費 (Shipping Charges) (埠頭上屋等から本船船側までの陸上運搬費用又は海上船賃)
- (7)輸出通関費 (Customs Clearance Charge)
- (8)本船への積み込み・積付け費 (Loading Charges & Stowage)
(但しこの両費用は、個品運送の場合は通常海上運賃の中に含まれ、買手が負担するので、計上不要)
- (9)その他 (通信費等の諸経費)

+) (10)輸出商の口銭 (Exporter's Commission)

F.O.B.輸出価格 (F.O.B. Export Price)

F.O.B. は引渡場所を特定することによって算定される「特定場所渡し値段」であり、価格を表示する場合は、通常 US \$1,000 F.O.B. Osaka (大阪港本船渡し値段、米貨 1,000 ドル) というように、その金額・表示通貨の種類と共に、引渡場所としての指定船積港名が併記される。

〔2〕 F.O.B.における危険及び所有権移転の時期・場所

F.O.B. における危険負担 (Risk Bearing) の分岐点については、Incoterms によれば物品が指定船積港における本船舷側欄干を有効に通過した時 (effectively passed the ship's rail at the named port of shipment) であるとし、又 Revised American Foreign Trade Definitions ではこれを物品が本船に積み込まれた時 (goods have been placed on board the vessel) であると規定している。が、Free on Board の語義からすれば、甲板上 (on board) が引渡場所であり、甲板上におかれた時が引渡時点であると解されるので、実務的にはアメリカ定義のように、物品が現実には甲板上に着荷 (actually placed) された時点をもって売買両当事者の責任限界とし、物品が本船に積み込まれるまでの危険を売手が負担し、それ以後の危険を買手が負担すると考え

るのが妥当であろう。けだし Incoterms の規定では、揚荷機による物品の本船への積込中に発生する滅失・損傷 (Loss or Damage) に関して紛争の原因を与えるおそれがあるからである。

それでは次に所有権 (Property)⁴⁾ 移転の時期・場所についてはどうであろうか。

所有権は物品に対する使用・収益・処分をなす権利(民法第206条参照)であって、特定物(Specific Goods) ないし確定物 (Ascertained Goods)⁵⁾ の場合は契約当事者の意思表示によって移転するが (民法第176条参照), 貿易取引で対象とする未確定物 (Unascertained Goods) の場合は、それが引渡行為により確定されてその所有権が移転することになる。

そして貿易取引の場合は、売買当事者が遠く離在している関係で、運送人へ

4) 所有権の定義について若干紹介すると、「英国物品売買法」では“Property means the general property in goods, and not merely a special property” (The Sale of Goods Act S.G.A., Sec.62) と規定し, Black の法律辞典によれば, “Property is ownership; the unrestricted and exclusive right to thing; the right to dispose of a thing in every legal way, to possess it, to use it, and exclude every one else from interfering with it” (Black's Law Dictionary) と定義している。

そして高橋正彦氏は「所有権、いわゆる物品に対する権利とは、所有の権利、法律の範囲内で物品を処理する権利、すなわち物品を消費・廃棄・保管・売却・質入その他処分する権利」(高橋正彦『貿易契約の法理』同文館、昭和39年、19頁)であると説明しておられる。以上によって、所有権は物に対する絶対的というか独占的な権利であって、その使用権・支配権・処分権を包含するものであると解してさしつかえないであろう。

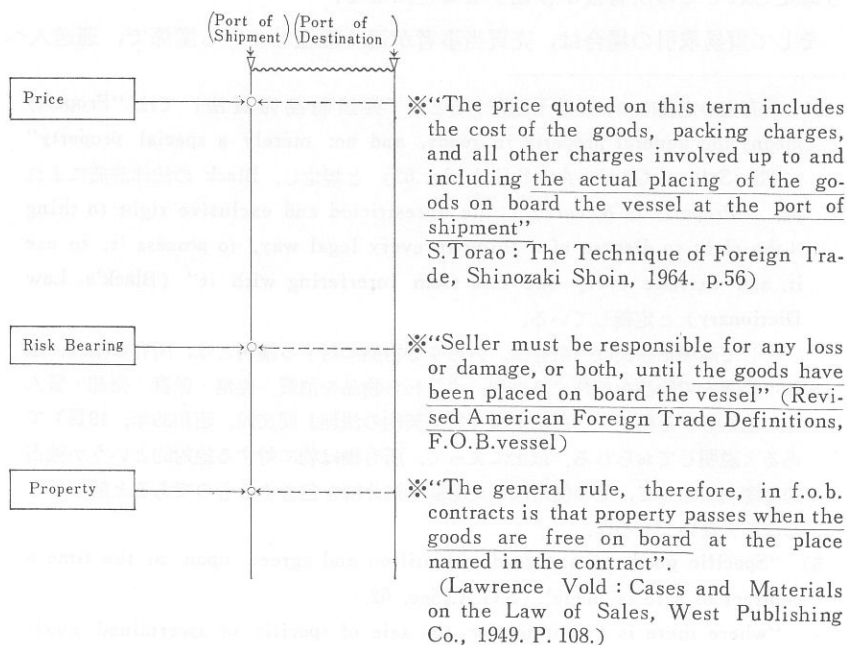
5) “Specific goods means goods identified and agreed upon at the time a contract of sale is made” (S.G.A., Sec. 62.)

“where there is a contract for the sale of specific or ascertained goods the property in them is transferred to the buyer at such time as the parties to the contract intend it to be transferred” (S.G.A., Sec. 17-1 Property passes when intend to pass).

“where there is a contract for the sale of unascertained goods no property in the goods is transferred to the buyer unless and until the goods are ascertained” (S.G.A., Sec.16 Goods must be ascertained).

物品を引渡せば、それが買手に対する引渡しと推定されて〔delivery of the goods to a carrier is prima facie deemed to be a delivery of the goods to the buyer (S.G.A., Sec. 32-1)〕, その時所有権は買手に移転するのであるから、所有権は原則として船積によって移転することになり、この意味で、F.O.B.における所有権移転の時期・場所は、原則として危険負担の限界と同一時点であると解釈される。したがってF.O.B.の場合は、“危険は原則として所有権に伴う”(Risk prima facie passes with property)⁶⁾という「英国物品売買法」の規定がそのまま適用されうるのである。

以上要するに F.O.B. では売買両当事者の費用・危険負担(責任)の限界



6) 「英国物品売買法」はこの点に関し次のように限定している。

“Unless otherwise agreed, the goods remain at the seller's risk until the property therein is transferred to the buyer, but when the property therein is transferred to the buyer, the goods are at the buyer's risk whether delivery has been made or not” (S.G.A., Sec. 20 Risk prima facie passes with property).

及び所有権移転の時期・場所がすべて同一時点であり、これを図示すれば前頁のようになるであろう。(但し、荷為替決済が行なわれる場合はこの限りでない、この点についてはC. I. F.の項参照のこと)。

〔3〕 F. O. B.における売買当事者の契約履行上の義務

F. O. B. においては、売買当事者はその契約履行上大略次のような義務を負っている。

——売手の義務——

- (1) 売手は約定品を指定の船積港において、買手指名の本船に積込み、且つその旨を遅滞なく買手に通告しなければならない。⁷⁾
- (2) 売手は自己の費用をもって物品に常例の包装荷造りをしなければならない。但し物品を無包装で船積することがその取引の慣習であればこの限りでない。
- (3) 売手は物品を引渡すために必要とされる検査照合(重量・容積等の検査照合)に関する諸費用を支払わなければならない。
- (4) 売手は自己の費用をもって輸出許可書(Export Licence)又はその物品の輸出に必要とされるその他の政府認証(Governmental Authorization)を取得しなければならない。
- (5) 売手は指定の船積港で物品が本船に積込まれるまで(goods have been placed on board the vessel)に要する諸費用および危険を負担しなければならない。

7) F. O. B. では、船腹(Ship's Space)の確保は原則として買手の義務であるが、在日外国商社の場合は別として、遠隔の地にいる外国の買手が輸出国に配船されている特定の船舶を手配することは常態として不可能である。そこで現実の貿易取引においては、売手が買手の委託を受けて、これを代行しているのが通例である。この場合は“Ship's space must be arranged by the Seller”等の特約が結ばれる。

なお船積完了と同時に物品の所有権が買手に移転するので、買手の付保を可能ならしめるように、売手は買手に対して即刻船積通知(Shipping Advice)をしなければならない。売手がこれを怠った場合は、海上運送中の物品の危険は売手の負担となるので注意を要する(S. G. A., Sec. 32-3参照)。

- (6) 売手は自己の費用をもって指定本船への物品引渡しを証する無故障の慣用書類(Customary Clean Document)を買手に提供しなければならない。⁸⁾
- (7) 売手は買手の要請があれば、買手の費用で原産地証明書 (Certificate of Origin) その他買手が当該物品を輸入するために必要とする書類の取得に助力しなければならない。

——買手の義務——

- (1) 買手は運送契約を締結して、船積みに必要な船腹 (Ship's Space) を確保し、あるいは本船を用船 (Charter) して、その本船の名称、船積荷役場所、本船への物品引渡し日時等について、売手に適当な通告をしなければならない。⁹⁾
- (2) 買手は物品が指定の船積港における本船に積込まれた時から、その物品に関する一切の費用と危険を負担し、且つ契約で定められた代金を支払わなければならない。
- (3) 買手は自己の指名した本船が延着したり、あるいは物品の引渡に間に合うように本船を指定できなかった場合は、それによって生じた追加費用 (Additional Costs) を負担し、且つ引渡約定期間の満了日からその物品に関する一切の危険をも負担しなければならない。
- (4) 買手は船荷証券、原産地証明書あるいは領事インボイス等の提供を売手に要求した場合は、それらの取得に要した一切の費用を支払わなければならない。

8) F.O.B.は物品の本船への現実的引渡し (Actual Delivery) を本質としているので、売手は船積みを立証する無故障の本船受取書 (Mate's Receipt; M/R) を入手すれば自己の義務を果たしたことになるが、現実には売手がM/Rと引換えに船会社から運賃着払いの船荷証券 (Bill of Lading) を取得し、これを商業インボイス (Commercial Invoice) その他の船積書類 (Shipping Documents) と共に為替手形 (Bill of Exchange) に添付し、荷為替決済をしているのが普通である。
(が、F.O.B.の場合はM/Rと引換えに決済するのが原則で、上記のような決済方法は特例に属する)

9) 運送契約の締結と運賃の支払、保険契約の締結と保険料の支払は買手の義務であるが、現実の貿易取引においては、売手が買手の費用負担でこれらを代行している場合が多い。

2 C.I.F.条件契約

C.I.F. (Cost, Insurance, Freight……named port of destination)

「指定仕向港運賃保険料込み」条件

C.I.F. は Cost, Insurance and Freight の略語で, Shipping cost including marine insurance premium and ocean freight の意味であるから, 一般に「運賃保険料込み」と呼称されている。

この C.I.F. は“貿易経営の発達と海上運送ならびに海上保険の企業的発展とによって, 貿易商品の売買, 運送及び保険を一取引の契約条件に統合させた極めて合理的な売買形態”¹⁰⁾ であって, 現在最も広く慣用されているものであるが, 船積書類の引渡しによって履行される物品の売買契約である点, あるいは “Risk prima facie passes with property” (危険は原則として所有権に伴う) という「英国物品売買法」第20条の規定が適用されない「所有権留保条件契約」である点, さらには売買両当事者の費用負担と危険負担, ならびに所有権移転の時期場所が完全に分離するという複雑性を有し, F.O.B. その他のいわゆる“現物渡し”のものとはその性格が著しく異なるので注意を要する。

〔1〕C.I.F.輸出価格の採算

それでは先ず C.I.F. Export Price の価格構成要素から検討することにしてしよう。

この点に関し Revised American Foreign Trade Definitions では “Under this term, the seller quotes a price including the cost of the goods, the marine insurance, and all transportation charges to the named point of destination” と規定しているが, 要するに C.I.F. では船積港における本船渡しの価格 (Cost = F.O.B. Price.) に, 指定仕向港までの海上運賃 (Ocean Freight) と海上保険料 (Marine Insurance Premium) が加算され, 輸出業者の取得する一定率のマージン(利益)を含めて C.I.F. Price が採算されるのであって, これを貿易商社の場合について具体的にいえば, F.O.B. Export

10) 上坂西三「貿易慣習」東洋経済新報社, 昭和37年, 214頁

Price のところで検討したように、Cost of the Goods, Export Packing Charges, Inland Freight Charges (Cartage or Truckage, Etc.), Storage, Measuring and Weighing Charge, Shipping Charges, Customs Clearance Charge, Loading Charges and Stowage といった諸費用経費をもって構成される F. O. B. Price に、さらに Ocean Freight と Marine Insurance Premium 及び Exporter's Commission を加えて Quotation が行なわれ、通常 US \$1,000 C. I. F. Manila (マニラ港までの運賃保険料込み値段、米貨1000ドル) というように、その金額・表示通貨の種類と共に、引渡場所としての指定仕向港名が併記される。¹¹⁾

〔2〕C. I. F. における危険及び所有権移転の時期・場所

C. I. F. における危険負担 (Risk Bearing) の分岐点については、Incoterms の規定によれば物品が船積港における本船舷側欄干を有効に通過した時 (effectively passed the ship's rail at the port of shipment) となっているが、これを字義通り解釈するとすれば、現実取引の場合問題を生じるおそれがあるので (F. O. B. の項参照)、実務的には Warsaw-Oxford Rules¹²⁾ (Rule 5) に規定されているように、物品が現実には本船に積込まれた時 (The risk shall be transferred to the buyer from the moment the goods are loaded on board the vessel) と解するのが妥当である (したがって C. I. F. の場合は費用負担と危険負担の分岐点異なる)。

それでは次に所有権 (Property) 移転の時期・場所についてはどうであろうか。

11) C. I. F. では、売手が仕向港までの海上運賃と海上保険料を負担する関係で、“C. I. F. Manila” のごとく輸入港名を付記して示すが、それは費用負担の範囲を明確にするためであって、物品がマニラ港に到着するまで売手がその責任を負わなければならないのではない。

12) これは、世界各国の法学者や貿易関係業者・商工会議所の代表等からなるロンドンの国際法協会 (International Law Association) がポーランドのワルソー会議 (1928年) において制定した “Warsaw Rules, 1928” をイギリスのオックスフォード会議 (1932年) で修正した C. I. F. 契約に関する統一規則 (Rules for C. I. F. Contracts) で、21カ条にわたって詳しい規定を設けている。

物品売買契約の本質は、物品の所有権を買手に譲渡することであり、又その履行は運送人への引渡しによってなされる (S.G.A., Sec. 32—1 参照) のであるから、所有権は船会社への物品引渡し、すなわち船積港における本船船積みと同時に移転すると解される。

しかし C. I. F. の場合は、代金の支払いが、物品の引渡しに対してではなく、船積書類 (Shipping Documents) の引渡しに対してなされる関係で、買手がその船積書類の提示に対して代金支払いを履行するまで、物品上に担保権を確保するために、売手がこれを留保するのが常態である。この観点からすれば、C. I. F. はいわゆる「所有権留保条件契約」 (Contract of Reservation for Property) であるといえるであろう。これは C. I. F. 契約が F. O. B. その他の契約と区別される真に特徴的な点であるので、今少し説明を加えておきたい。

C. I. F. 契約においては、売手が船会社と運送契約を締結して船荷証券を取得し、これを海上保険証券や商業インボイスその他の船積書類と共に為替手形に添付して荷為替を取組み、積地・揚地の為替銀行を経由して買手に呈示し代金の支払いを求めるが、この場合、売手は船会社から入手する船荷証券を通常自己の指図式 (Order of Shipper) とし、万一買手が契約通り代金を支払わない場合はその船荷証券によって貨物を処分し、以て債権の弁済に充当する権利を留保しているのである。

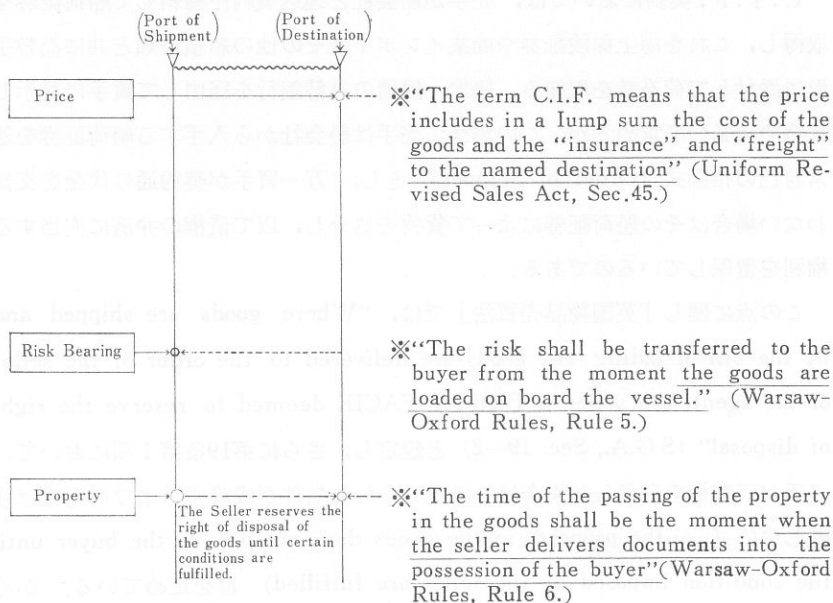
この点に関し「英国物品売買法」では、“Where goods are shipped and by the bill of lading the goods are delivered to the order of the seller or his agent, the seller is PRIMA FACIE deemed to reserve the right of disposal” (S.G.A., Sec. 19—2) と規定し、さらに第19条第1項において、売手が所有権を留保した場合はその定められた条件が成就するまで所有権は移転しない (……the property in the goods does not pass to the buyer until the condition imposed by the seller are fulfilled) 旨を定めている。かくて Warsaw-Oxford Rules (Rule 6) では、物品の所有権移転の時期は売手がその書類を買手の占有に引渡した時 (……the time of the passing of the property in the goods shall be the moment when the seller delivers the

documents into the possession of the buyer) と明示して、物品所有権移転の時期を船積書類、特に船荷証券に対して買手が代金支払いをなした条件充足後としている。

結論すれば、C.I.F. 契約における所有権は原則として船積の時移転するが、荷為替決済の関係で、債権が弁済されない場合の担保権＝物品処分権は売手が留保する。次で揚地の為替銀行から船積書類が呈示された時、その為替手形に対して買手が引受ないし支払行為をなすことによって、ここに全面的に所有権の移転が完了することになるのである。

したがって、C.I.F. の場合は危険と所有権が分離するわけで、その限りに於いて、“危険は所有権に伴う” (Risk prima facie passes with property) という「英国物品売買法」第20条の規定は排除される。

以上の関係を図示すれば、次のようになるであろう。



〔3〕 C.I.F. における売買当事者の契約履行上の義務

C.I.F. においては、売買当事者はその契約履行上大略次のような義務を

負っている。

——売手の義務——

- (1) 売手は約定品を自己の費用をもって船積港における本船に積込み、且つその旨を遅滞なく買手に通告しなければならない。¹³⁾
- (2) 売手は自己の費用をもって物品に常例の包装荷造りをしなければならない。但し物品を無包装で船積することがその取引の慣習であればこの限りでない。
- (3) 売手は物品を引渡すために必要とされる検査照合(重量・容積等の検査照合)に関する諸費用を支払わなければならない。
- (4) 売手は自己の費用をもって輸出許可書(Export Licence)又はその物品の輸出に必要とされるその他の政府認証(Governmental Authorization)を取得しなければならない。
- (5) 売手は船積港で物品が本船に積込まれるまで(the goods are loaded on board the vessel)に要する諸費用および危険を負担しなければならない。
- (6) 売手は約定品を仕向港まで輸送するため海上運送契約を締結して運賃を支払い、同時に輸送中の危険をカバーするため海上保険契約を締結して保険料を支払わなければならない。
- (7) 売手は自己の費用をもって船積書類(Shipping Documents)——船荷証券(Bill of Lading)、海上保険証券(Marine Insurance Policy)、商業インボイス(Commercial Invoice)——を買手に提供しなければならない。
- (8) 売手は買手の要請があれば、買手の費用で原産地証明書(Certificate of Origin)その他買手が当該物品を輸入するために必要とする書類の取得に助力しなければならない。¹⁴⁾

13) C.I.F.では船腹(Ship's Space)の確保は売手の義務であるから、売手自ら船舶を手配して、これに積込むことを要する。と同時に買手が荷受け・転売等の準備ができるように、即刻船積通知(Shipping Advice)をしなければならない。

14) C.I.F.契約において売手が買手に提供すべき船積書類は、原則として船荷証券、海上保険証券、商業インボイスの3種であり、それ以外の書類(原産地証明書、領事インボイス、税関インボイス等)はC.I.F.契約の本質的なものではないとされ、その費用は特約のない限り買手が負担する。

——買手の義務——

- (1) 買手は船積書類が呈示された時これを受領し、且つ契約で定められた代金を支払わなければならない。¹⁵⁾
- (2) 買手は物品が船積港における本船に積込まれた時から、その物品に関する一切の危険を負担しなければならない。
- (3) 買手は原産地証明書、領事インボイス等の提供を売手に要求した場合は、それらの取得に要した一切の費用を支払わなければならない。
- (4) 買手は輸入税その他物品の輸入に必要な諸税を支払わなければならない。
- (5) 買手は自己の費用をもって輸入許可書又は輸入免状 (Import Licence or Permit) を取得しなければならない。

〔4〕 C. I. F. 契約の特質

以上述べた C. I. F. 契約の特質を端的に言えば、積地条件形態による物品売買ではあるが、その契約の履行には船積書類の受授を唯一絶対的条件とする複合的な貿易形態である点に存する。

すなわち売買契約の一方の当事者である売手は、運送契約の締結によって船荷証券を取得し、保険契約の締結によって海上保険証券を取得し、且つ船積港において物品を船積して当該物品に関するインボイスを作成し、これらを一体とした船積書類を買手に提供することによってその引渡義務を履行する。他方買手による代金支払いの履行義務は、“Where under the terms of a C.I.F. Contract the buyer agreed to pay “net cash” the seller was held to be entitled to payment upon tender of the shipping documents notwithstanding that the goods by that time had not reached there destination” と Eastwood 氏の指摘されるように、¹⁶⁾ 契約物品が仕向地に到着している与否とに関係なく、船積書類の提示に対してなされなければならない（たとえ契約に

15) 買手は船積書類と引換えに代金を支払う義務がある。したがってたとえ物品が未着の場合でも、売買契約に合致する船積書類が呈示されれば、それと引換えに代金を支払わなければならない。（逆に、物品が到着しても書類が未着の場合は、代金の支払いを要しない）。

16) R.A.Eastwood : The Contract of Sale of Goods, Chap. IV, P. 75

合致した物品が提供されたとしても、書類が提示されない限り代金の支払いを要しない) のであって、この点はC. I. F. 契約がF. O. B. その他の契約と異なる真に特徴的な点である。

詳論すれば、仮りに物品を積載した船舶が沈没し、書類提供時に物品がすでに滅失または毀損して (even though at that time of such tender, the goods may have been lost or damaged)¹⁷⁾ 契約物品を買手に引渡しえないとしても、又売手自身、書類提供時に契約物品がすでに滅失している事実を知っているとしても (even if the seller knows that the goods have been lost when he tenders the shipping documents),¹⁸⁾ 売手は契約に合致した船積書類を提供すれば代金を取得する権利があるわけで、従って買手は契約物品が滅失して代金支払い時に契約に充当さるべきものがないからという理由で代金支払いを拒絶することは許されないのであって、これを拒絶すると買手は契約破棄の責任を負わなければならない。

このようにみえてくると外見上では買手に不利な感じを受けるが——何故なら、売手の債権は船積書類の引渡しによる買手の代金支払いによって直接的に確保されるのに対し、買手の債権確保、すなわち物品取得のためには、先ず売手提示の船積書類に対する代金の支払いが第一義的に履行されなければならず、しかもこの書類引換代金払いは契約物品の着否に関係なく実行されねばならないのであるから——しかし、*“The buyer's remedy, in case of loss of the goods in transit, is normally a claim against the shipowner by virtue of the bill of lading or against the insurer by virtue of the marine insurance policy”* と Schmitthoff 氏の指摘されるように、¹⁹⁾ もし物品が海上輸送中に滅失した場合には、買手は取得書類のうち船荷証券及び海上保険証券の約定条件によって、船会社ないし保険会社から損害賠償を受けるべく権利づけられているので実質上の不利は被らない。

このように、C. I. F. 契約においては船積書類がその契約履行上果たす役

17) Warsaw-Oxford Rules, Rule 17.

18) P.S. Atiyah: The Sale of Goods, P. 124.

19) C.M. Schmitthoff: The Export Trade, P. 33.

割は極めて重要視され、船積書類の利用なくしてはC. I. F. 契約はその存立基盤を失ってしまうのである。この点に関して Schmitthoff 氏は“From the business point of view, it has been said that the purpose of the c.i.f. contract is not a sale of goods themselves but a sale of the documents relating to the goods”と述べておられる。²⁰⁾ 従って C. I. F. 契約においては、売手が書類の提示を怠ってその表わす物品そのものを提供することも、又買手が書類に代えて物品そのものの現実的引渡しを要求することも許されないという本質的な点に留意しなければならない。²¹⁾

〔5〕 F. O. B. 契約との比較

C. I. F. は積地売買条件であって、物品の滅失・損傷に対する責任（危険負担）の限界が積地——物品の船積時——であることにおいては F. O. B. と同一であるが、両条件は次の点で相違する。

(1) 輸出価格

F. O. B. の場合は積地本船船積までの諸費用経費に輸出業者の取得する一定率の利益を含めて採算されるが、C. I. F. の場合はさらに揚地までの海上運賃と海上保険料が加算される。

(2) 費用・危険・所有権の分岐点

F. O. B. の場合は費用ならびに危険負担の限界と所有権移転の分岐点が重合するが、C. I. F. の場合はそれぞれ場所的に分離する複雑な形態になっている。

(3) 所有権の移転

F. O. B. における所有権移転の時期・場所は危険移転のそれと同一時点で、積地での物品船積時と解釈されるが (Property and risk pass together

20) C.M.Schmitthoff, *ibid.*, P. 24.

21) “In a C. I. F. contract, all that the buyer can call for is delivery of the customary documents. This represents the measure of the buyer's right, and the extent of the vendor's duty. The buyer cannot refuse the documents and ask for the actual goods, nor can vendor withhold the documents and tender the goods they represent.” (Kennedy: *Contract of Sale C.I.F.*, P.1.)

on the shipment of the goods),²²⁾ C. I. F.における所有権は危険負担の限界と分離する「所有権留保条件契約」であって、Williston や Vold 氏の見解によると、所有権 (Property) の法的内容を受益利益 (Beneficial Interest) と担保利益 (Security Interest) の 2 種に分割し、所有権者の有する、債権が弁済されない場合に物品を処分する権利を担保利益、それ以外の権利を受益利益と称しているが、この場合、積地での移転は条件付でまず受益利益のみが移転し (担保利益は売手が留保)、次で揚地での為替銀行の船積書類呈示に対して買手の代金支払—為替手形の引受けないし支払い—があった場合に売手の担保利益が消滅して、完全無条件に所有権が移転することになる。²³⁾

(4) 代金決済の方法

F. O. B. の場合は原則として物品の引渡しに対して代金支払いがなされる——Cash on Delivery Goods (物品引換払い)——が C. I. F. の場合は船積書類の引渡しに対して代金支払いがなされる——Cash on Delivery Documents (書類引換払い)——わけで、この Payment in Exchange for Shipping Documents の方式こそ C. I. F. 契約の真に特徴とする点である。

(5) 船舶の手配

F. O. B. の場合は原則として買手指定の本船に物品を船積みすればよいが、C. I. F. の場合は売手自ら船舶を手配してこれに積込む義務を負う。

22) P.S. Atiyah, *ibid.*, p. 124.

23) Williston や Vold 氏はこれを分割所有権利益 (Divided Property Interest) の理論として詳論しておられる。

S. Williston: *Selection of the Cases Law of Contracts*, Little Brown and Company, 1937. や L. Vold: *Cases and Materials on the Law of Sales*, West Publishing Co., 1949. 等を参照されたい。

