

貿易取引におけるCIF契約の本質に関する一考察

西 道 彦

目次

はじめに

第1章 CIF契約の性質

第2章 CIF契約と危険移転

第3章 CIF契約と所有権移転

第4章 CIF契約と荷為替信用制度

第5章 CIF契約とブロックチェーン技術

おわりに

はじめに

国際貿易取引においては、当事者は長年の商慣習から生まれた貿易定型取引条件すなわちトレード・タームズを利用している。このトレード・タームズは貿易環境の変化とともに次々と新しい種類が形成されてきた。19世紀から現在まで貿易取引で広く利用されているトレード・タームズであるCIF条件についても貿易環境の変化にともなって新たに船積書類や危険分岐点などの問題が生じている。また最近ブロックチェーン技術の貿易取引への活用が研究されている。そこでこれらの問題に対してコンテナ船輸送以外の取引を前提としてCIF契約の本質論の観点から再考してみたい。

第1章 CIF契約の性質

CIFは、Cost, Insurance and Freightとコード化されているトレード・タームズであり、「運賃保険料込」と言われている。CIFのCはCostの頭文字であり、IはInsurance、FはFreightの頭文字である。Costは、FOB価格を意味している。価格構成的にはCIF価格は、CのFOB価格に、Iの海上保険料とFの海上運賃を加算した価格である。

またこのCIF価格は、関税法施行令第59条に規定する（輸入申告価格）は、関税定率法第4条から第4条の9までに規定する方法により算出された価格（通常はCIF価格）となっている。

このCIF契約の意義が明確化されたのは、1872年のIreland 対Livingston事件であった。判事Blackburnは、「建値としては原価、運賃、保険料を含み、船積書類の受理を承認することによって支払いをする価格条件は非常に通例のものであり、貿易実践においても完全に理解されているものである（The terms at a price cover cost, freight and insurance, payment by acceptance on receiving shipping documents, are very usual, and are perfectly well understood in practice.）」と述べている。⁽¹⁾

したがってCIF契約においては、売主は運送人である船会社と海上運送契約（contract of carriage by sea）を、保険者である保険会社と海上保険契約（contract of marine insurance）を締結する必要がある。したがって売主は、費用負担としては貨物の船積までの原価（cost）と仕向港までの海上運賃と海上保険料を負担することになる。買主は、船会社に海上運賃を保険会社に海上保険料を支払う必要はない。売主と買主の契約価格は当然FOB価格より海上運賃と海上保険料の分だけ高く設定されることになる。

またCIF契約における船積書類は、海上運送契約に基づき、船会社から発行された船荷証券（bill of lading）と海上保険契約に基づき発行された海上保険証券（marine insurance policy）、さらに売主が作成した商業送り状（commercial invoice）を添付して船積書類として買主に提供しなければならない。これらの3つの書類はCIF契約における本質的な書類とされており、とくに契約で取り決められていない場合も必要書類とされている。この他に買主側から輸入国側の法律に基づいて領事送り状（consular invoice）、通関用送り状（customs invoice）、原産地証明書（certificate of origin）が要求される場合は、それらの書類はCIF契約の本質的な書類とは解釈できず、それゆえ買主の費用負担と考えられる。また買主との特約で要求される輸出側での商品の検査証明書（inspection certificate）等もCIF契約の本質的な書類とは解釈できずに買主の費用負担となろう。

ただしCIF契約に権利証券（document of title）である船荷証券以外の運送書類を使用する場合は、CIF契約の本質論からそれらが提供証券として成り得るのかについては議論を要するものと考えられる。なぜならばCIF契約の本質は権利証券としての船荷証券に深く関係しているからである。

この点に関してCIF契約に関する英国の判例において船荷証券の貨物を象徴するという基本的性質が1870年のBerber 対Meyerstein事件で認められている。判事

Hatherleyは、「一国から他国へ運送されつつある海上貨物の場合においては、その貨物の現実的占有（actual possession）を引き渡すことはできない。それゆえ船荷証券は貨物の象徴となるものと認められ、またその船荷証券の引渡しは、その貨物の引渡しと見なされるのである。」と述べている。⁽²⁾

このようにCIF契約は、権利証券としての船荷証券の法的性質と密接に関係し、その基本的性質が形成されている。

この権利証券としての船荷証券からCIF契約の象徴的引渡しという性質が、明確化されたのは、1883年のSanders対Maclean事件である。判事Bowenは、「海上の船貨は、運送人の占有下にあるので、必然的に物理的引渡しは不可能である。海上運送中、船荷証券は商慣習法によって一般にその貨物の象徴として認められている。そして船荷証券の裏書・引渡しは、貨物の象徴的引渡しとして機能する（the bill of lading by the law merchant is universally recognized as its symbol, and the indorsement and delivery of the bill of lading operates as a symbolical delivery of the cargo.）」と述べている。⁽³⁾

実際には、海上保険証券や商業送り状が添付された船荷証券の譲渡は、貨物の事実上の引渡し（constructive delivery）として機能し、船荷証券の占有は貨物を買手の自由処分のもとにおくものであり、本船の航海中においても転売を可能とするものである。

そこで本来のCIF契約において船荷証券の代わりに運送書類としてシー・ウェイビル（sea waybill）が提供書類として成り得るかという問題は、CIF契約の本質から考察する必要がある。

国際商業会議所（ICC）制定のインコタームズでは、インコタームズ1990からCIFのA8項でシー・ウェイビルをCIF契約における提供証券として認めている。⁽⁴⁾

しかしながらシー・ウェイビルは、船荷証券とは違って記名式で有価証券ではなく、裏書譲渡ができない。それゆえ本船の航海中にシー・ウェイビルを譲渡することによって貨物を転売することはできない。またシー・ウェイビルは有価証券ではないことから、手形買取銀行にとって担保に成り得ない。

上述したように、CIF契約での引渡し（delivery）は、現実の貨物の物理的引渡しではなく、船積書類の引渡しを特徴としている。その船積書類の中核は船荷証券であり、貨物の引渡請求権を化体した権利証券であり、貨物を象徴し、船荷証券の引渡しは貨物の引渡しと同じ役割を果たしている。それゆえCIF契約は象徴的引渡しを本質としている。

それゆえシー・ウェイビルが本来のCIF契約における提供証券として認められる

かどうかという問題は、シー・ウェイビルが「海上運送状に関するCMI統一規則」やインコタームズ2010さらに2007年信用状統一規則(UCP600)で認められているという視点からではなく、CIF契約の本質論から考えなければならない。

上述のCIF契約の象徴的引渡しという本質から解釈すれば、シー・ウェイビルは厳密な意味でCIF契約の提供証券とは成り得ないのではないかと考えられる。

そこでCIF契約において運送書類としてシー・ウェイビルを使用する場合は、象徴的引渡しでないタイプのCIF契約として考える方が合理的であろう。

第2章 CIF契約と危険移転

貿易売買において、危険(risk)負担の問題は、重要な問題の一つである。本章においてはCIF契約では、いつ危険が売主から買主へ移転するのかを再考する。

まずこの危険移転問題については、英国物品売買法(The Sale of Goods Act 1893)では第20条で「別段の合意がない限り、物品の所有権が買主に移転するまでは、その物品に関する危険は、売主の負担とし、その所有権が買主に移転したときは、引渡しの有無にかかわらず、その物品に関する危険は買主の負担とする。」と規定されている。このように英国物品売買法においては、危険の移転を所有権の移転と結び付けた理論構成を採っている。

次にCIF条件についての統一規則であるワルソー・オックスフォード規則(Warsaw-Oxford Rules)では、危険移転の時期と場所に関して、「危険は、その物品が規則2の規定に従って、その船舶に積み込まれた時から買主に移転する。…(The risk shall be transferred to the buyer from the moment the goods are loaded on board the vessel in accordance with the provisions of Rule 2…)」と規定されている。⁽⁵⁾さらに船荷証券のフォームによって、危険移転の時期と場所を区別している。すなわち受取船荷証券の場合は、物品が運送人の保管に委ねられた時に、危険が移転するとされている。

また改正米国貿易定義(Revised American Foreign Trade Definition)では、CIF売主の義務第7項に「船積船荷証券が要求される場合には、その物品が本船内に引き渡されるまで一切の滅失または損傷につき、売主はその危険を負担する」と規定している。⁽⁶⁾また船荷証券のフォームを異にする場合については、第6項で「受取船荷証券が提供される場合には、その物品が海運業者の手に引き渡されて保管されるまで、一切の滅失または損傷について、売主はその危険を負担する」と規定している。⁽⁷⁾

上述したように改正米国貿易定義もワルソー・オックスフォード規則と同様、船荷証券のフォームによって危険移転の時期と場所を分けて問題解決を図っている。

またインコタームズ2000 (Incoterms 2000) の規定のCIF条件では、物品が船積港における本船のレール (ship's rail) を有効に通過したときから、その物品に対する一切の危険が買主に移転することになっていたが、最新版のインコタームズ2010では、危険負担の分岐点としての本船のレールが削除され、「本船上に置かれた (on board) 時」に変更されている。⁽⁸⁾

危険の分岐点については、本船のレールを通過した時とする場合と、本船に置かれた時とする場合があるが、ワルソー・オックスフォード規則、改正米国貿易定義およびインコタームズのどの危険移転論も、危険移転と物品の引渡し (delivery) を結び付けた理論構成となっている。

またこの問題に関する司法判決として、1954年のPyrene 対Sindia Navigation Co., Ltd.事件がある。同事件において、Devlin判事が「物品は、本船のレールを越えた時に、本船に積み込まれたことになる。」と述べている。⁽⁹⁾この判例の立場からすると、CIF契約において危険が船積みの時に移転するという場合は、本船のレールを越えた時と解釈できる。これは歴史的に見れば、19世紀頃の商慣習に基づく判断であると考えられる。さらに当時のインコタームズ1953の危険移転論に近い。

このようにCIF契約がコンテナ船輸送以外の取引を前提とする限り、いろいろな貨物が存在し、たとえば船倉に貨物を流し込む場合もあり、危険の分岐点としては本船のレール越えた時とする方が合理的と考えられる。

第3章 CIF契約と所有権移転

前章で考察したように、CIF契約の象徴的引渡しという性質が、1883年のSanders 対Maclean事件で明確化されている。したがってCIF契約では物品の現物の物理的引渡しではなく、物品の引渡請求権を船荷証券 (B/L) に表象させ、その権利証券により売買契約の履行が行われる。すなわちCIF契約では船荷証券を中核とする船積書類という象徴的取引により契約が履行されている。

そこで本章では、コンテナ船輸送以外による取引を前提としたCIF契約における所有権移転の問題を考察する。

危険移転の問題を考察する際に取り上げたように、英国物品売買法では第20条で「別段の合意がない限り、物品の所有権が買主に移転するまでは、その物品に関する危険は、売主の負担とし、その所有権が買主に移転したときは、引渡しの有無に

かかわらず、その物品に関する危険は買主の負担とする。」と規定されており、英国物品売買法においては、危険の移転を所有権の移転と結び付けた理論構成を採っていた。

CIF契約は積地売買であり、船積みと同時に物品が特定し、危険が売主から買主に移転することになる。「危険は所有権に従う」という所有権移転の原則にしたがって、所有権も同時に移転するものと考えられる。

しかしながらCIF契約は船積書類による象徴的引渡しという性質を有しており、この性質から考えると危険と同時に所有権が移転すると決めつけることはできず、議論を要する。

この点について英国物品売買法第19条にも規定してあるように、売主の指図式の船荷証券が発行された場合には、処分権を留保したことになるとしている。

英国物品売買法の「危険は所有権に従う」という所有権移転の原則に立てば、積地売買のCIF契約においては、物品の所有権は船積の時に条件付で移転し、船積書類と引き換えに買主による代金支払いがあった時に絶対的に移転するといういわゆる条件付移転説が理解しやすい。一方、もう一つ別の説として遡及移転説がある。この説も船積時に条件付で所有権が移転するとの立場を取っているが、遡及を認めている点が上記の説とは異なる。すなわち船積行為を完遂しても売主は所有権を留保しており、書類と引換えに買主の支払または引受が行われると同時に所有権は船積時に遡及して買主に移転すると解釈するものである。

ここでCIF契約において、船積みと同時に物品が特定し、危険と所有権も同時に移転すると考える根拠の一つとして、買主に所有権が移転していなければ、前払いの特約がない限り、売主は買主に代金請求をすることができず、また所有権を持つ者が物品に対する被保険利益を有するという立場を取っているからである。

CIF契約の下での代金支払いに関して、買主は、売主が正当な書類を提供した場合には、これを受領し、かつ代金を支払う義務を負うが、荷為替を利用する場合には、代金決済が外国為替の決済を必要とするため、外国為替銀行が物品の売主と買主との間に機能的に介在することになる。実際には荷為替信用状が、買主より売主に宛て、貨物の揚地にある外国為替銀行によって発行され、貨物の積地の外国為替銀行を通じて売主に通知される。そして積地にある外国為替銀行は、売主の振り出す外国為替手形と船積書類を一種の担保として手形を割引き、売主に対し輸出資金を供給する。船積書類は、売主から信用状(L/C)通知をなした積地銀行を経て、さらに揚地における信用状発行銀行に移り、買主が呈示を受けた外国為替銀行においてその為替手形を決済し、または引受けをなし、そこではじめて船積書類の交付

を受け、その中の船荷証券を入手し、裏書による移転手続きが完備している限り、これを船会社に呈示して、船荷証券と引き換えに物品を受け取ることになる。

このようにCIF契約においては、所有権は、通常買主による代金決済のための荷為替手形の引受け、支払いがなかったことを停止条件として、危険と同時に移転するものと考えられる。

第4章 CIF契約と荷為替信用制度

貿易ビジネスにおいて、商品代金の決済手段として、権利証券を利用することが多くの便益をともなうことから、書類引換払いによる決済条件は、CIF契約以外の貿易契約にも利用されていたが、他種の契約では、それは特約条件となっている。CIF契約においては、書類引換払いによる代金決済は絶対条件で、決済は必ず書類引換払いによるよう拘束されている。

CIF売買は、荷為替制度の上に形成されたものと一般的に考えられていることから、CIF契約のもとで行われる書類引換えの支払方法は、為替の決済によるのが普通であった。理論的にはCIF契約による決済の原則は、船積書類の提供に対して、それと引換えに支払いをするというものであるから、売主の海外支店あるいは代理店を利用して、これに買主への書類提供に当たらせ、または買主の営業所に書類送達して、それと交換的に代金を受け取ることも考えられるが、これには明らかに限界があり、世界各地との取引全部について行うことは不可能である。それゆえ一般的には荷為替の方法により売主の履行補助者の地位にある外国為替銀行を通して行われる。

この荷為替制度によると、売主は商品の船積後、買主宛の為替手形を船積書類に添付して、取引銀行に提供し、取引銀行は、これを買主所在地の自行の本支店またはコルレス銀行 (correspondent bank) に送付して、手形の取立を依頼することになる。この方法の場合、売主は書類の提供、代金回収のために自己の本支店あるいは代理店の存在に制約されずに、広範囲に取引を行うことができる。

しかしながらこの種の荷為替制度は銀行側から見て代金取立手形 (collection bill) であり、売主にとっては、資金の迅速な回収および代金支払いの確保の面から不利である。それゆえ売主側においては、銀行が手形を買い取るという買為替手形による荷為替制度が要求されるに至る。

しかし為替手形を買い取る銀行側においては、国内の輸出者たる売主の資産状態は比較的簡単に調査することが可能であるが、外国の手形支払人たる海外輸入者

(買主)の信用状態については、国を異にするため、種々の事情により熟知することは難しく、手形支払いに対する不安も依然として大きい。またその場合、貨物が担保されているのであるが、それは万一の場合に備えているに過ぎず、たとえ処分しても不十分の場合あるいは処分できない場合も考えられる。それゆえ当然の結果として、銀行側は容易に手形の買取りに応じないのである。

そこで仮に世間一般に信用の高い者が、売主の振り出す手形の支払いに対して保証することができれば、輸入者(買主)にとっても都合が良く、銀行側においても心配なく手形を買い取ることが可能となるのである。結果的にこの保証を与えるものが、一般的に最も信用の高い銀行ということになり、その際の銀行の保証状が、信用状(letter of credit:L/C)である。ここに必然的に信用状取引が生じてくる。すなわち買主の取引銀行が、買主に代わって手形の引受け(acceptance)・支払いを保証すれば、売主の取引銀行はその保証銀行が満足すべきものであれば、売主の荷為替を容易に買い取るということになるのである。

これによって売主は、物品の船積後、資金を速やかに回収し、かつ代金の支払いを確保することができ、輸出荷為替の利益を享受することができる。一方、買主は手形の引受けにより船積書類を為替銀行から取得し、そしてその目的物品を転売することができ、輸入荷為替の便宜を得ることが可能となる。このように荷為替信用制度の作用によって、売主も買主も共に貿易金融上の負担を軽減することができるのである。

ただしCIF契約の本質論から言えば、この契約による決済は、船積書類の提供に対して、それと引換えに支払いをするというものであり、荷為替の方法による書類引換払いは、売買当事者間の特約によるものに過ぎず、絶対条件ではない。このことは非常に重要であり、CIF売買の起源を考える場合の指針を提供している。

しかしながらすでに述べたように、国際貿易は、実際にCIF売買と荷為替信用制度の有機的な結び付きによって成り立っている。これは運用上、このシステムが最も売買当事者にとって合理的と考えられているためである。

最後にCIF売買は、工業化および交通、通信ならびに金融に関する諸機関の発展の上に、売買当事者の費用および危険の負担の合理的解決を図る特殊な技術として案出されたものであり、それによってCIF売買は普及してきたのは事実であるけれども、そこに起源を有するものではないと考えられる。CIF慣習の発生については諸学説あるが、CIF売買は海上売買の一種であり、物品の船積地を履行地とするFOB売買に起源を有するものと考えられる。

第5章 CIF契約とブロックチェーン技術

前章の荷為替信用制度は伝統的な貿易決済システムであるが、最近ブロックチェーン技術を利用した貿易取引基盤開発の取り組みが行われている。⁽¹⁰⁾

ブロックチェーンは、汎用的な分散ネットワーク基盤で、第三者機関（銀行等）を通さずに取引の信憑性のある合意形成を行うものである。このネットワークの参加者全員がブロックチェーンを保有し、相互に正当性を検証することになっている。ブロックチェーンは取引内容等をまとめた各ブロックで形成されており、前のブロックのハッシュ値を保有することでブロックの順序維持と耐改ざん性を高めている。⁽¹¹⁾

貿易取引にブロックチェーン技術を適用する場合は、その技術が標準化される必要がある。その上で貿易書類を電子化し、電子化した書類をブロックチェーン化し、それらの情報をブロックチェーン上で共有することになる。その影響としては船荷証券（B/L）の危機の解消に役立つものと想定される。

ブロックチェーン技術を将来的に貿易取引において活用する場合、船荷証券の電子化情報の権限管理が可能であるとされていることから、象徴的引渡しを本質とするCIF契約においても船積書類の提供に対してそれと引換えに支払いをすることが可能となる。

おわりに

CIF契約に権利証券（document of title）である船荷証券以外の運送書類を使用する場合、CIF契約の本質論からそれらが提供証券として成り得るのかについて考察した。その際にCIF契約の本質が権利証券としての船荷証券に深く関係している点を重視した。

シー・ウェイビルが本来のCIF契約における提供証券として認められるかどうかという問題は、シー・ウェイビルが「海上運送状に関するCMI統一規則」やインコタームズ2010さらに2007年信用状統一規則（UCP600）で認められているという視点からではなく、CIF契約の本質論から考えなければならないとし、CIF契約の象徴的引渡しという本質から解釈すれば、シー・ウェイビルは厳密な意味でCIF契約の提供証券とは成り得ないのではないかとした。そこでCIF契約において運送書類としてシー・ウェイビルを使用する場合は、象徴的引渡しでないタイプのCIF契約として考える方が合理的であるとした。

また危険移転に関して、CIF契約がコンテナ船輸送以外の取引を前提とする限り、いろいろな貨物が存在し、たとえば船倉に貨物を流し込む場合もあり、危険の分岐点としては本船のレール越えた時とする方が合理的と考えられるとした。

さらにCIF契約における所有権移転については諸学説あるが、所有権は、通常買主による代金決済のための荷為替手形の引受け、支払いがなかったことを停止条件として、危険と同時に移転するものと考えられるとした。

CIF契約による決済は、CIF契約の本質論から言えば、船積書類の提供に対して、それと引換えに支払いをするというものであり、荷為替の方法による書類引換払いは、売買当事者間の特約によるものに過ぎず、絶対条件ではないということを指摘しておかなければならない。このことは非常に重要であり、CIF売買の起源を考える場合の指針を提供している。それゆえCIF慣習の発生については、CIF売買は海上売買の一種であり、物品の船積地を履行地とするFOB売買に起源を有するものと考えられる。

またブロックチェーン技術を将来的に貿易取引において活用する場合、船荷証券の電子化情報の権限管理が可能であるとされていることから、象徴的引渡しを本質とするCIF契約においても船積書類の提供に対してそれと引換えに支払いをすることが可能となる。それゆえ今後、ブロックチェーン技術は、技術の標準化にともなって、コスト削減、業務円滑化がとくに求められる領域から適用されていくものと考えられる。

注

- (1) Ireland v. Livingston(1872), L.R.5H.L.395(David M.Sassoon, *C.I.F. & F.O.B. Contracts*, Stevens & Sons, Ltd., London, 1968, P.14).
- (2) Per Lord Hatherley L.C., Barber v. Meyerstein(1870), L.R.4H.L.317 at P.329(Sassoon, *Ibid*, P.3).
- (3) Sanders v. Maclean(1883)11Q.B.D.327 at P.341(C.A.) (Sassoon, *Ibid*, P.3).
- (4) International Chamber of Commerce, International Rules for Interpretation of Trade Terms : Incoterms 1990, CIF A8.
- (5) Warsaw-Oxford Rules for C.I.F. Contracts 1932, Rule 5.
- (6) Revised American Foreign Trade Definitions 1941, (V)CIF S7.
- (7) *Ibid*, (V)CIF S6.
- (8) Incoterms 2010, A5.
- (9) Pyrene Co., Ltd. v. Scindia Navigation Co.,Ltd.(1954)2Q.B.402, 2 All ER 158(Sassoon, *Ibid*, 1968, P.426).
- (10) 長田信哉著「貿易取引におけるブロックチェーン技術の活用について」『貿易と関税』日本関税協会、2017年7月。
- (11) 長田、同上書、P.32.

参考文献

- David M.Sassoon, *CIF and FOB Contracts*, Stevens & Sons Ltd., London,1968.
- Kennedy, Alfred Ravescroft, *Contracts of Sale : C.I.F.*, Stevens & Sons Ltd., London,1928.
- Schmitthoff, Clive Macmillan, *Schmitthoff's Export Trade : The Law and Practice of International Trade*, Stevens & Sons Ltd., London,1990.
- Satoshi Nakamoto, *Bitcoin : A Peer-to-Peer Electronic Cash System*, (www.bitcoin.org)
- 石原伸志・小林二三夫・佐藤武男・吉永恵一著『新貿易取引』経済法令研究会、2014年.
- 井上徳男著『貿易取引』同文館、1994年.
- 上坂西三著『貿易慣習の研究』千倉書房、1950年.
- 長田信哉著「貿易取引におけるブロックチェーン技術の活用について」『貿易と関税』日本関税協会、2017年7月.
- 新堀聰著『貿易売買』同文館、1990年.
- 新堀聰著『実践貿易取引』日本経済新聞社、1998年.
- 西道彦著『現代貿易取引におけるCIF条件の研究』同文館、1998年.
- 西道彦著『貿易取引の電子化』同文館出版、2003年.
- 西道彦著『国際流通の電子化』五絃舎、2014年.
- 浜谷源蔵著『貿易売買の研究』同文館、1964年.
- 日本貿易関係手続簡易化協会『海上運送書類に関する手続き簡素化に向けた調査研究委員会報告書』JASTPRO、2014年3月.