



CIF・C&F契約における 多様な運送リスクの移転時期

高橋 宏司¹

1. 本稿の目的

貿易取引には様々なリスクが内包されている。外国為替リスク、輸出入ライセンス取得のリスク、異国の法制度で紛争解決をしなければならないリスクなどである。本稿は、運送リスク (transit risk)、すなわち物品の運送途中に発生するリスクに焦点を当てる。

運送リスクとして最もよく論じられるものは、運送品の滅失・損傷のリスクである。これは、到着条件 (arrival terms) と呼ばれる DES (本船持込渡)・DEQ (埠頭持込渡) などの条件の売買契約では、仕向 (荷揚) 港で売主から買主に移転する。これに対し、船積条件 (shipment terms) と呼ばれる CIF (運賃保険料込)・C&F (運賃込)・FOB (本船渡し) などの条件の売買契約では、船積時に移転する²。この点は非常によく知られている。

滅失・損傷のリスクは、わが国の民法学で議論される危険負担の問題が対象とする「危険」でもある。しかし、滅失・損傷のリスク以外に、運送リスクとしてどのようなリスクがあり³、それらがいつ移転するのかは、系統立てて論じられることがあまりないように思

われる。そこで、本稿では、運送費用増加のリスク、運送品の「滅失」・「損傷」と区別される「劣化」のリスク、運送品の「内在的要因」と「外的要因」による滅失のリスク、延着のリスクなど、さまざまな運送リスクの違いを認識し、区別する意義を説くこととする。

その際、国際売買契約の類型として多用されている CIF・C&F 条件を用い、それらの条件についての判例の蓄積量と世界的影響力の大きいイギリス法とインコタームズ⁴を素材とする。

2. 偶発事件の結果としての運送費用増加のリスク

売主と買主の間の運賃負担の分岐点は、FOB 契約では船積港であるのに対し、CIF・C&F 契約では仕向港である。つまり、CIF・C&F 契約では、運送品の滅失・損傷のリスクが買主に移転する船積港と、運賃の負担の分岐点である仕向港という2つの重要な分岐点があることになる。では、船積後の偶発事件の結果として追加の運送費用が運送人によっ

1 たかはしこうじ。同志社大学法科大学院助教授。本稿は、2004年度同志社大学学術奨励研究「日本の国際取引法の実体の解明および貿易電子化のための国際的法整備の研究」の成果の一部である。

2 インコタームズ2000 (International Chamber of Commerce, ICC publication No. 560。国際商業会議所日本委員会発行のものは、新堀聡訳) の各条件のA5条およびB5条参照。

3 危険負担の問題としてわが国の民法上論じられている意味での「危険」よりも広い意味での危険を包摂する語として「リスク」という語を本稿では用いる。

4 インコタームズは、その適用が売買契約で定められている場合には、契約の準拠法がイギリス法である場合を含め、契約条項としての効力を有する。

て課される場合、それは、売主と買主の間では、どちらが負担することになるのであろうか。この点、インコタームズ2000のCIF・CFR(C&F)⁵では、次のように規定されている。

「B6 費用の分担

買主は、…次の費用を支払わなければならない。

…

- ・ かような費用と諸掛が、運送契約で売主の勘定とされていない場合には、仕向港への物品の到着までの輸送中における物品に関する一切の費用と諸掛、…」

「ICCインコタームズ2000の手引き」⁶はこの意味を次のように解説している⁷。

「売主は、物品を船積港へ持つてくるためおよび物品を本船上で引渡すために必要な全ての費用（ならびに運賃に含まれていることを条件として、荷揚港における荷おろし費用）を支払わなければならないのに対して、買主は、売主が物品を本船上で引渡した後に生じ得るいかなるそれ以上の費用も支払わなければならない。この意味で、危険の移転は、費用の分担をも決定する。座礁、衝突、ストライキ、政府の命令、氷その他の気象条件による障害などの、

船積後の偶発事件の結果として、何事かが起これば、これらの偶発事件またはその他の出来事の結果として運送人によって課される追加費用⁸は、買主の勘定となろう。」（斜体字は本稿の筆者による強調）

したがって、偶発事件の結果としての追加費用負担の問題をリスクの用語で換言すると、運送費用増加のリスクは、インコタームズ2000の下でのCIF・CFR(C&F)条件では、船積時に移転することになる。このリスクは、概念上、運送品の滅失や損傷のリスクとは異なるものであるから、別個の範疇の運送リスクである。これを運送リスクの問題として認識することにより、予期された運送費用としての運賃は仕向港が分岐点となるのとは対照的に、予期されない運送費用増加分は船積港が分岐点になるということに注意を喚起できる。

3. 運送品の劣化のリスク

運送品の「損傷」と「劣化」は、両者とも物品の品質に影響を及ぼすものではあるが、「損傷」は汚濁・毀損などといった外的要因によって起きるのに対し、「劣化」はバナナの変色など運送品に内在する要因によって惹き起こされるものとして、概念上区別することが可能である⁹。

では、劣化のリスクは、CIF・C&F条件では、売主から買主にいつ移転するのだろうか。

5 インコタームズ2000では、C&FをCFRと表記している（インコタームズ2000「序論」パラグラフ9.3参照）。

6 ICC publication No. 620。国際商業会議所日本委員会発行のものは、新堀聰訳。

7 146頁。CFRのB6に対するコメントで、これはCIFのコメントでも引用されている。

8 このように理解するには、B6の規定で「運送契約で売主の勘定とされていない場合」とされているのを「運送契約で運賃として荷送人（売主）の勘定とされていない場合」に改正するのが適切であろう。

9 英語では、damage（損傷）と区別されるところのdeterioration（劣化）となる。ただし、他の表現を用いる論者もいる。例えば、Guest編 Benjamin's Sale of Goods（第6版、2002年）パラグラフ18-222（Treitel執筆担当）では、予期された運送中に必然的に起こる品質悪化を“necessary deterioration”（必然的な品質悪化）、事故や惨事に起因する品質悪化を“extraordinary deterioration”（異常な品質悪化）と表現している。

イギリス法におけるリーディング・ケースとして、Mash & Murrell v. Joseph I. Emanuel 事件¹⁰がある。この事件では、C&F条件で売られたキプロス産ポテトがリバプール港に到着した時に腐っており、買主は、売主の品質保証義務の違反を追及した。Diplock裁判官は買主の請求を認め、C&F・CIF・FOB条件での売買では、目的物が仕向港までの通常の行程に耐えて到着時に商品性を保っている(merchantable condition)ように、船積みしなければならぬと判示した。この考え方は、今日では、制定法にも看取できる。1979年英国物品売買法¹¹14条2項において、商事売買においては目的物が「満足できる品質」(satisfactory quality)を保つことが求められているが¹²、第2B項では、品質の一要素として「耐久性」が挙げられている。

Mash & Murrell 事件判決で問題とされたのは、到着時の状態を予期して逆算した船積時の状態であり、これは船積条件であるCIF条件の性質に沿った判示であると評価できる。また1979年物品売買法14条2項における「満足できる品質」の一要素としての耐久性も、その性質上、荷揚時ではなく船積時に求められる。

これをリスクの用語で換言するならば、通常の行程で起こる劣化のリスクは、荷揚時まで売主に帰属し続けるということになる。1979年物品売買法も、「劣化のリスク」(risk of deterioration)という概念を33条で認めている。しかし、その内容は、「売主が、売買契約時に物品が存在した場所以外の場所において、自らのリスクにおいて引き渡すことを合

意した場合であっても、移動に必然的に伴う(necessarily incident to the course of transit)物品の劣化のリスクは、特段の合意がないかぎり、買主が負担する」と規定しているので、Mash & Murrell 事件判決と正反対のように見える。というのは、33条は売主が運送中の滅失・損傷のリスクを負担することを合意した場合でも劣化のリスクは買主が負担すると定めているので、CIF・C&F契約のように、買主が運送中の滅失・損傷のリスクを負担する場合には、劣化のリスクはなおさら買主が負担することになるはずだからである。Mash & Murrell 事件判決当時にも、33条と同内容の規定が1893年物品売買法¹³の33条に存在したが、同判決はこれに言及していないので、両者の整合性が問題となる。この点、必然的な劣化(inevitable deterioration)を更に二分し、33条の規定が対象としているのは、契約目的物と同種の全ての物品が運送中に必然的に被る劣化であるのに対し、Mash & Murrell 事件判決が対象としていたのは、当該運送品の持っていた劣った品質(inferior quality)によって惹き起こされた劣化であるとする解釈がある¹⁴。しかし、同判決の事案に照らして、このような解釈が可能かつ妥当であるかは疑問である。むしろ、33条はあまり適用機会がないと解されており¹⁵、さらに、消耗品(perishables)の売買は、33条の適用を受けず、Mash & Murrell 事件判決の適用範囲に入るとする解釈もある¹⁶。

したがって、CIF・C&F契約における劣化のリスクは、英国法では、必ずしも明確ではないものの、荷揚時まで売主に帰属し続ける

10 [1961] 1 Lloyd's Rep. 46.

11 Sale of Goods Act 1979.

12 "satisfactory" (満足できる) という語に1994年 Sale and Supply of Goods Act の1条1項によって改められる前は、"merchantable" (商品性) という語が使われていた。

13 Sale of Goods Act 1893.

14 David Sassoon 著「C.I.F. and F.O.B. Contracts」第4版(1995年)、第322パラグラフ。

15 Ewan McKendrick 編「Sale of Goods」(2000年)第3—029パラグラフ(Louise Gullifer執筆担当)。

16 Roy Goode 著「Commercial Law」第3版(2004年)254頁。

と解するのが妥当であろう。これは、船積の時点から移転する損傷のリスクとは対照的である。したがって、別個の範疇の運送リスクとして認識し、その変則性に留意しておくべきであろう。

では、もし仕向港までの運送の行程が通常のものでなければどうなるだろうか。Mash & Murrell事件¹⁷は上訴され、控訴裁判所は、Diplock裁判官の判決理由を否定しなかったが、異なる事実認定を行うことで異なる結論を導いた。同裁判所は、ポテトの運送が、適切に換気された状態で行われなかったため、リバプールまでの行程は通常のものでなかったと認定した。したがって、船積時のポテトの状態が通常の運送に耐えうるものでなかったとは、荷揚時の腐った状態からは推論できないと判示した。この判決は、リスクの用語で換言すると、単に、CIF契約においては外的要因による損傷のリスクは船積時に移転するという法則を確認したものにすぎない。なぜなら、この事件では、不適切な換気が外的要因となって損傷が引き起こされたと見ることができるからである。

4. 荷揚数量 (out-turn) 条項

これまで、CIF・C&F契約における運送リスクの問題として、偶発事件の結果としての運送費用増加のリスクと運送品劣化のリスクとをそれぞれ独立の範疇のリスクとして認識して、滅失・損傷のリスクと区別することの有用性を見てきた。次に、滅失のリスクを損傷のリスクの問題と区別することの有用性を荷揚数量 (out-turn) 条項の解釈を通じて検討する。

典型的なCIF・C&F契約では、契約で合意された目的物の数量に基づいて価格が決めら

れる。これらの契約は船積条件であるから、売主は、合意された数量を船積みしなければならないが、その数量どおり仕向港に到着することまで約束していない。

しかし、CIF・C&F契約の中には、仕向港で実際に荷揚げされた数量に基づき価格を算定するよう定める荷揚数量条項 (“out-turn clause” や “net landed weight clause” などと呼ばれる) を含むものがある。荷揚数量条項は、仕向港における数量に着目することから、むしろ到着条件の契約に親和性がある。そこで、船積条件であるCIF・C&F契約にそのような条項が含まれていれば、両者の整合性をどうとるのかという契約解釈上の問題を提起する。以下では、いくつかの解釈を検討する。

a. 荷揚数量条項の効力を否定する解釈

まず、CIF・C&F契約における荷揚数量条項は、船積条件としてのCIF・C&F契約の性質に矛盾するという理由で、効力を否定される可能性がある。Law & Bonar Ltd v. British American Tobacco Company Ltd事件¹⁸では、CIF契約において、荷揚時まで売主がリスクを負担すると印刷された条項が含まれていたが、その条項は、CIF契約の性質と矛盾するとして、効力が認められなかった。同様の解釈が、荷揚数量条項に対してもとられる可能性があるのである。

しかし、このような解釈をとるには慎重を要するように思われる。というのは、CIF・C&F買主は、荷揚数量条項を挿入するもっともな理由を有しているかもしれないからである。もし売主が、契約上の合意よりも少ない数量を船積みすれば、買主は、船荷証券の記載によって実際に船積みされた数量についての証拠を得るのが建前である。しかし、実際

17 [1961] 2 Lloyd's Rep. 326 (CA).

18 [1916] 2 K.B. 605.

に発行されている船荷証券には、いわゆる不知文言 (“weight and quantity unknown clause”) がしばしば含まれており、それによって、船積数量についての証拠力が骨抜きになる¹⁹。したがって、CIF・C&F条件の売買であっても、買主が、実際に荷揚げされた数量に対してのみ代金を支払いたいと望むもっともな理由が往々にしてあると思われる。

実際、Law & Bonar事件判決の適用範囲はその後の事件では狭く解されている²⁰。荷揚数量条項についても、当事者が自ら交渉した条項に付け足した約款に含まれていたり、以下のような代替的な解釈が合理的でない場合に限り、効力を否定されるべきである。

b. CIF・C&F条件であるとの表示の効力を否定する解釈

CIF・C&F条件であると表示されている契約に、荷揚数量条項に加えて、到着条件に適当なその他の要素が強く含まれている場合、CIF・C&F条件であるとの表示の効力が否定される可能性がある。そうなれば、その契約は、「CIF」・「C&F」レーベルにもかかわらず、実際は到着条件の契約であるとして解釈されることになり、そうすると、荷揚数量条項の効力を認めるのに何らの困難もなくなる。貿易に従事する者は、必ずしも法的知識に精通しているわけではないため、自分の結んだ契約条項に最も適切なレーベルを貼るとは限らないのである。

例えば、The Julia事件²¹におけるライ麦の売買契約は、CIF条件であると表示されていたが、「計量される穀物…売主と買主が計量と引渡し双方についての監視権をもつ。船荷

証券に記載された数量と比較し、あらゆる不足は売主によって、あらゆる超過は買主によって、契約で合意した価格で支払われる」という荷揚数量条項を含んでいた。船は仕向港に到着することはなかった。そこで、貴族院は、この契約は、実はCIF契約ではなく、仕向港での引渡しを内容とする契約であったとして、買主が支払った価格の返還を売主に命じた。この契約は到着条件としての性格²²を強く示していたからである。特に、「到達時における状態は保障される…荷送人の代理人と船荷証券または荷渡指図書所持者が共同で、仕向港においてサンプルを採取し封入するものとする」という、仕向港に至るまで損傷のリスクを売主が負担することを示す条項があった。

c. 荷揚数量条項とCIF・C&F条件であるとの表示の双方の効力を認める解釈

これまで荷揚数量条項、「CIF」・「C&F」レーベルのいずれかの効力を否定する解釈を見てきた。しかし、第三の解釈がありうる。すなわち、両方の効力を認め、契約の折衷的な性格を承認することである。そもそも、CIF、C&F、FOB、DES、DEQといった貿易条件は、詳細な契約条項について交渉する手間を省くための簡便な言い回しにすぎない。それら貿易条件の内容は、準拠法としての国内法やインコタームズによって決められる。しかし、取引当事者が、個々の取引の要請に応じて特段の合意をした場合、準拠法の強行法規に抵触しない限りで、その合意は、貿易条件が本来持つ意味に優越する。したがって、荷揚数量条項に矛盾しない範囲において、当事

19 The Atlas [1996] 1 Lloyd's Rep. 642; The Mata K [1998] 2 Lloyd's Rep. 614参照。

20 The Julia [1949] A.C. 293; CEP Interagra SA v Select Energy Trading GmbH (Jambur号事件) 1990年11月14日(判例集未掲載。Lexisで反訳記録の参照可)参照。

21 前出。[1949] A.C. 293。

22 これには、荷渡指図書が船荷証券の代わりになり、保険証券が保険証券の代わりになるとする条項を含む。

者が貿易条件として選んだ「CIF」・「C&F」の本来の意味を認めることができないか探求することが必要なのである。以下では、そのためのいくつかの解釈方法を検討する。

i. 滅失のリスクと損傷のリスクとを区別する方法

荷揚数量条項、「CIF」・「C&F」レーベルの双方の効力を認める一つの方法として、滅失のリスクと損傷のリスクとを区別することが考えられる。滅失は、運送品の数量（数、重量、容積）に影響するという点で、運送品の質に影響する損傷と概念上区別することができる。確かに、滅失と損傷がともに生じることが多く、典型的なCIF・C&F契約の場合には、滅失のリスクと損傷のリスクがともに船積の時点から移転するため、この二つを区別するメリットはない。しかし、荷揚数量条項が含まれるCIF・C&F契約では、両者の区別が有用になりうる。というのは、荷揚数量条項に従って滅失のリスクを荷揚時まで売主が負担する一方で、「CIF」「C&F」レーベルに従って損傷のリスクは船積時から買主が負担するという解釈が可能になるからである。

損傷のリスクを滅失のリスクから区別して扱う明示の条項を含む契約は、必ずしも損傷のリスクが船積時に移転すると規定しているとは限らないとしても、存在しうる。例えば、Produce Brokers New Company (1924) Ltd. v. Wray, Sanderson & Co Ltd. 事件²³では、契約は「CIF Hull 価格」（Hullを仕向港とするCIF価格）での原油売買で、以下のような荷揚数量条項を含んでいた。

「引渡…荷揚げされてから7日以内に、売主の監督下で、買主が重量を確認するものとする。」

支払…買主は、船積書類と引き換えに、送り状に暫定的に記載されている金額の98パーセントを支払うものとする。荷揚げされた重量が確認された後、差額が支払いまたは払い戻しされるものとする。」

Hullでの荷揚げの際に、原油の一部がこぼれてしまった。裁判所は、契約は折衷的な性格をもつものであり、滅失のリスクは売主の側に帰属すると判示した。よって、売主は、こぼれた原油に関して、支払いを受けたり、支払われた金額を保持する権利はないものとされた。損傷のリスクに関しては、別に、合意や仲裁によって負担を決めると規定する次のような条項があった。

「到着時の原油の質と状態が以上の保証内容と同等でない場合、あるいは原油が海水や他の混合物を含む場合、この契約は無効とされず、合意あるいは仲裁によって調整された金額を支払い、原油を受領しなければならない。ただし、船積時の原油が契約に適合した状態であったことを条件とする。」

このような契約とは異なり、損傷のリスクの負担について言及しない契約もありうる。荷揚数量条項によって折衷的性格を有するCIF契約ならば、滅失のリスクが荷揚数量条項に従って仕向港まで売主のもとに帰属するのに対して、損傷のリスクは船積時から買主に移転すると解される可能性がある。例えば、The Gabbiano 事件²⁴では、CIF条件であると表示された契約が、以下のような荷揚数量条項を含んでいた。

「船積後に、運送に使われている汽船が行方不明になったり、その他の理由によって、船荷やその一部を運

23 (1931) 39 Ll. L. Rep. 257.

24 [1940] P. 166.

送できない場合には、運送されなかった鉱石の量は、契約量から削除するものとする。」

裁判所は、典型的なCIF契約には適切でないことを認めつつも、この条項の効力を認めた。しかし、この契約が、変則的ではあるが、表示されていたとおりCIF契約であると判示した。判例集を見る限り、損傷のリスクの負担について特に規定はなかったようであり、裁判所は、もし滅失のリスクが問題となる状況が発生しなければ、普通のCIF契約として履行されることになると判示した。これは、損傷のリスクについて契約に特に規定がなければ、それは船積時から買主に移転することになるという趣旨に理解できる。

ii. 滅失のリスクを二種類に分ける方法

次に、荷揚数量条項を含む一方で、その他の条項が典型的なCIF契約としての顕著な性格を示す契約の場合には、荷揚数量条項は、ある種類の滅失のリスクのみに関するものとして限定的に解釈する余地がある。これによって、その種類の滅失のリスクは、荷揚数量条項に従って荷揚時まで売主に帰属し、他の種類の滅失のリスクは、CIF条件としての性格に沿って船積時から買主に移転するという解釈が可能となる。どのような種類の滅失に限定できるかについては、以下で検討するような二つの方法がありうる。

1) 荷揚数量条項の効力を一部滅失に限定する方法

荷揚数量条項の効力を全部滅失の場合に認めると、買主は支払義務を完全に免がれることになるが、この結果は、特に契約が船積条件としての特徴を顕著に示す場合には、

CIF・C&F契約としての性質に明らかに矛盾するので、次の例に見るように、全部滅失の場合には荷揚数量条項の適用を除外する解釈がなされうる。

Soon Hua Seng Co Ltd v. Glencore Grain Ltd 事件²⁵では、船舶の座礁時に、米の積荷が全部滅失した。契約には、“C & F full outturn weight”（「C&F荷揚総重量」）との見出しがあり、「価格…定期船によるC&Fロッテルダム…仕向港における荷揚総重量」という荷揚数量条項を含んでいた。しかし、裁判所は、その契約は、先に検討したProduce Brokers事件の契約とは対照的に、真のC&F契約の特徴を備えていると判示した。裁判所は、Produce Brokers事件の契約は、仕向港における引渡しに関して、荷揚げ、ポンプ作業、ストライキ、そして品質と状態に関する義務に言及する条項を数多く含んでいたことを指摘した。対照的に、この事件の契約では以下の規定を含んでいた。

「5. 米の引渡しは船側とするものとする…

6. 品質、状態、消毒は、船積時における独立の検査機関の証明書をもって最終決定する。」

このようなC&F契約に特徴的な要素に鑑み、裁判所は、全部滅失については荷揚数量条項の適用を除外し、運送品が滅失して全く到着しない場合には、そのリスクは買主が負担するので、支払金額を調整する問題は生じないと判示した。

全部滅失についての荷揚数量条項の適用除外は、CIF・C&F契約に明示されている場合もある。例えば、Sugar Association of LondonのCIFFO (CIF Free Out) 契約の第117条は、「貨物全部が滅失し、契約が荷揚重量にもとづく解決を規定している場合には…船積みされた重量プラス5%の契約価格に、場合によ

25 [1996] 1 Lloyd's Rep. 398.

って包装材料の値段を加えて算出した金額を買主に請求するものとする」と規定している。

以上見たように全部滅失の場合において荷揚数量条項の適用を除外する解釈がされると、荷揚数量条項の適用は一部滅失に限定されることになるが、それでは、一部滅失の場合の全てを適用対象とすべきであろうか。もし荷揚数量条項の適用が、全部滅失か一部滅失かという単純な基準によるとすると、恣意的な結果が生じうる。というのは、運送品の99%が滅失した場合は、荷揚数量条項に従って買主は1%のみ支払えばよいことになる一方で、運送品の100%が滅失した場合は、買主は全額を支払わなければならないからである。したがって、荷揚数量条項の適用を限定するのであれば、より良い基準は、滅失が外的要因によるものか、運送品に内在する原因によるものかによる区別であると思われる。これを以下に検討する。

2) 荷揚数量条項の効力を運送品の内在的要因による滅失に限定する方法

運送品の滅失は、自然蒸発や縮みといった内在的要因によって引き起こされることもあるが、漏出や流出といった外的要因によって引き起こされることもある²⁶。荷揚数量条項の効力が内在的要因による滅失に限定されると、内在的要因は運送品の全部滅失にはつながりにくいので、事実上多くの場合に、全部滅失が除外されることになる。

先に見た *Soon Hua Seng v. Glencore Grain* 事件の判決を注意深く読めば、判決が意図した

のは、実は、荷揚数量条項の効力を内在的要因による滅失に限定することであったのではないと思われる。というのは、同判決は、当該契約が、保険が適用されるような事故のリスクと、通常の場合でも生じる荷揚時の重量の違いとを区別していると述べているからである。同判決は、また、米国の統一商事法典の2-321条を引用する *Schmitthoff's Export Trade* の見解²⁷に賛意を示しているが、同条は次のように規定する。

「CIF」または「C&F」文言を含む契約においては、

- (1) 価格が「正味荷揚重量」“net landed weights”、「引渡重量」“delivered weights”、「荷揚の量や質」“out turn quantity or quality”などに基づいて決められたり、調整されている場合には、特段の合意がない限り、売主は代金を合理的に見積もらなければならない。契約の要求する書類の呈示と引き換えに支払うべき金額はどのように見積もられた額であるが、最終的に代金が調整された後で、追加払いや払い戻しを商業的迅速さをもって行わなければならない。
- (2) 第(1)項で述べられた合意、あるいは物品の到着時における品質や状態に関する保証によって、運送における物品の通常劣化、縮みなどのリスクは、売主が負担することになるが、売買契約や運送契約への目的物の特定の時期・場所や滅失のリスクの移転に何ら影響を与えるものではない。
(斜体字の強調は本稿の著者による)

26 Lightburn・Nienaber (共著) “Out turn clauses in c.i.f. contracts in the oil trade” [1987] LMCLQ 177 では、著者達は、「運送滅失」“transportation loss” (不可避的な理由によるもの) と「海洋滅失」“marine loss” (偶発的で異常なもの) を区別し、この区別は原油の貿易においては明らかに認められていると述べている。興味深いことに、流出“spillage”を運送紛失の例に含めているが、それは、全く新しい備品を用いれば流出は起こらないだろうと述べている。

27 Clive Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade* (9th ed. 1990) p. 54.

本条の公式注釈によれば、これらの規定は、船積時に買主に「海上のリスク」(marine risks)が移転するというCIFやC&F条件の法的効果を変えないことと、運送中の「品質と重量についての劣化」(quality and weight deterioration)のリスクを売主にシフトすることを定めている。使われている用語は本稿のものとは異なるが、これらの規定は、荷揚数量条項の効力を目的物の劣化や内在的要因による滅失に限定する趣旨のようである。このうち、劣化のリスクは、数量よりも品質に影響するので、本稿で扱っている荷揚数量条項の対象外であると考えられる。いずれにせよ、英国法の下では、劣化のリスクは、荷揚数量条項の効力を及ぼすまでもなく、先に検討したMash & Murrell事件判決に従って、仕向港まで売主に帰属することになる。

荷揚数量条項の効力を内在的要因による滅失に限定する解釈をとる場合、滅失の原因についての証明が必要となる。証明責任の分配は、荷揚数量条項がある以上、買主は、船積数量でなく、実際に荷揚げされた数量の証明をすれば足り、もし滅失があれば、売主が、外的要因から生じたものであることを証明する責任があるとするのが妥当であると思われる。

5. 到着時条項 (arrival-time clause)

典型的なCIF・C&F契約において、船積港で物品の滅失のリスクが移転するという事は、物品が仕向港に到着すること、ましてや特定の日に到着することを約束するものではないことを意味する。しかし、CIF契約に到着時について言及する条項(到着時条項、arrival-time clause)が含まれていることがあり、契約解釈上の問題を惹き起こす。以下では、ふたつの解釈を順に検討する。

a. 船積に関する条項であるとの解釈

CIF・C&F契約に含まれる到着時条項に意味を持たせる一つの方法は、仕向港に到着するまでに通常要する時間を到着時から逆算し、その到着時に通常到着するであろうときに船積を行ったり、そのように船積を済ませた船を手配することを売主に要求するものとして、その条項を解釈することである。この条項を船積に関するものとして解釈すると、船積条件としてのCIF・C&Fの性質に沿う。例えば、Wise号事件²⁸では、ガソリンのC&F売買が次のように規定していた。

「9. 引渡 TBN (“to be nominated” 「今後指定される」) 船により、1986年3月15-30日。

12. 所有権とリスク 船積港にて移転。

14. 船 買主の承諾を条件として指定される。」

売主は船Wise号を指定し、買主も承諾した。しかし、その後、同船はミサイルによって攻撃され、船荷は届かなかった。裁判所は、「1986年3月15-30日」が船積港での引渡時ではなく仕向港での引渡時を指すと解しながらも、契約が同期間内の引渡を保証するまでの様相は呈していなかったとし、売主の義務は、通常ならばこの期間内に仕向港に到着するような船を指定することで足りると判示した。Wise号は、ミサイル攻撃がなければ、1986年3月30日までに仕向港に到着していたであろうから、その要件を満たすものであるとされた。

b. 延着のリスクと滅失のリスクとを分ける解釈

Wise号事件とは異なり、契約が、出航済み

28 [1989] 1 Lloyd's Rep. 96 (控訴院は本稿のテーマとは異なる理由で控訴認容 [1989] 2 Lloyd's Rep. 451).

の船を特定し、それに積まれた物品を目的物としている場合には、到着時条項は、船積に関するものとしては解釈できない。

例えば、CEP Interagra SA v. Select Energy Trading GmbH事件 (Jambur号事件)²⁹では、ガスオイルの売買契約に「引渡：遅くとも1990年の4月30日まで、CIF条件のもと台湾高雄の安全な投錨地/港、コンスタンツァを1990年3月28日10:00AMに出航したJambur号上の全積荷」という条項が含まれていた。本条項では、船積が済んだ物品を扱っているのので、「引渡」という語は、CIF条件で通常使われる船積港における引渡という意味ではなく、仕向港である高雄における引渡を指していたと解される。「1990年の4月30日まで」としているのので、これは到着時条項である。Wise号事件とは異なり、本事件では、既に船積み済んで出航していたJambur号を契約が指定していたので、本件の到着時条項は船積に関するものではない。

Jambur号は、契約締結後、衝突を起こしてアレスト(拿捕)され、高雄に4月30日までに到着できなかった。到着時条項を除けば、この契約は、次の条項を含むなど典型的なCIF契約としての性格を顕著に示していることは当事者間に争いがなかった。

「価格：船荷証券記載重量の1トンにつき184.50USドル、CIF条件

検査：可能であれば、船積港における質・量の確認のため、双方が合意しうる独立した検査官を売主が指定」

このようなCIF契約としての顕著な性格を理由に、売主は、前記の到着時条項は無視されるべきであると主張した。しかし、裁判所は、それを受け入れず、到着時条項を4月30

日までに仕向港で引渡すという売主の約束の表明であるとして解釈し、買主に契約の解除を認めた。

到着時は、特に原油売買においては、原油の受け入れに必要なターミナル施設を準備しなければならない買主にとって、決定的な重要性を有することがある³⁰。Orient Prince号事件³¹では、ロッテルダムにおける原油商品の引渡日が極めて重要であると判示された。原油貿易に携わる者は、買値と売値のマージンを利益源としており、大量の原油が消費や貯蔵のために運送されるロッテルダムが歴史的に価格を算定する基準となる場所であるという理由からである。本事件では、ナフサ売買のCIF契約が「引渡：ロッテルダム基準、2月15日/3月15日」という条項を含んでいた。裁判所は、仕向港としてロッテルダムが指定されていたならば3月15日の夜中までに、他の港が指定されていたならばその後合理的な時間内に、売主はロッテルダムで引渡しをしなければならないことをこの条項は意味すると解釈した。

他の物品の売買においても到着時は重要でありえる。例えば、Cargill International SA v. Bangladesh Sugar & Food Industries事件³²では、砂糖のC&F売買契約が、明らかに特定の日に到着日として約束している次の条項を含んでいた。

「特別条項：(i) 到着期間/時は本契約において本質的に重要である。よって売主は、本契約に定められる到着期間/時を厳密に守るものとする。もし売主がこれを怠れば、買主は契約を解除し、契約履行保証(performance bond)の下で支払請求をする権利を有する。」

この事件では、船が遅れて到着したため、買主は船荷を拒否し、契約履行保証の下で支

29 前出。1990年11月14日判決(判例集未掲載。Lexisで反訳記録の参照可)。

30 例えば、Guest編 *Benjamin's Sale of Goods* (第6版、2002年) パラグラフ19-071 (Treitel執筆) 参照。

31 [1985] 1 Lloyd's Rep. 389.

32 [1998] 1 W.L.R. 461.

払請求をした。裁判所は、売主の到着時条項の違反を理由に、買主の請求を認めた。

これらの事件では、到着時条項が CIF・C&F 契約に含まれている場合であっても、到着時を約するものとしてそれに効力を与えた。たとえ CIF・C&F 契約であっても、当該事案における到着時の持つ重要性に鑑みると首肯できる解釈である。たしかに、典型的な CIF・C&F 契約においては、売主は特定の日に物品が仕向港に到着することを約束していないので、延着のリスクは、滅失のリスクとともに、船積時に移転することになる。しかし、CIF・C&F 契約に到着時条項が含まれている場合には、延着のリスクと滅失のリスクを分けて、延着のリスクは到着時条項に従って荷揚時まで売主のもとにとどまり、滅失のリスクは「CIF」・「C&F」レーベルに従って船積時に買主に移転するという解釈が可能である。

では、そのような解釈をとることによって矛盾は生じないだろうか。延着のリスクが荷揚時まで売主のもとにとどまり、滅失のリスクが船積時に買主に移転するのであれば、売主の代金請求は、運送品が延着した場合はできないが³³、運送中に全部滅失するとできるという結果になる。すると、売主は、船が延着しそうなときには、運送品の滅失を引き起こそうという動機を得るかもしれない。しかし、もし実際にそうすれば、運送品の到着を妨げたとして、売主は契約違反となるであろう。CIF・C&F 売主は、運送品を仕向港まで届ける義務はないが、運送を妨害することによって仕向港に届くのを妨げてはならないという消極的な義務を負っている³⁴からである。

6. 総括

本稿では、運送リスクの様々な種類を検討し、それらを独立の範疇のものとして区別する意義を明らかにしようとした。主なポイントは以下のとおりである。

1. 偶発事件の結果としての運送費用増加のリスクは、概念上、運送品の滅失や損傷のリスクとは異なるものであるから、別個の範疇の運送リスクである。それを運送リスクの問題として認識することにより、予期された運送費用としての運賃は仕向港が分岐点となるのとは対照的に、予期されない運送費用増加分は船積港が分岐点になるということに注意を喚起できる。
2. 運送品の「損傷」と「劣化」は、両者とも物品の品質に影響を及ぼすものではあるが、「損傷」は汚濁・毀損などといった外的要因によって起きるのに対し、「劣化」はバナナの変色など運送品に内在する要因によって惹き起こされるものとして、概念上区別することが可能である。通常の行程で起こる運送品の劣化のリスクは、英国法では、必ずしも明確ではないが、荷揚時まで売主に帰属し続けると考えられる。これは、船積の時点から移転する損傷のリスクとは対照的である。したがって、別個の範疇の運送リスクとして認識し、その変則性に留意しておくべきであろう。
3. 滅失は運送品の数量に影響を与えるのに対し、損傷は品質に影響を与えるものとして、両者は概念上区別される。滅失と損傷がともに発生する場合も多く、

33 イギリス法では、特に商事売買においては、確定した履行期についての契約違反は、通常“condition”（法律用語として特別な意味をもつ「条件」）の違反となり、催告なしに契約の解除が許される。詳しくは、拙稿「相場商品の国際取引における売買契約の解除権」JCA ジャーナル（2000年5月号、20-27頁）参照。

34 例えば、Peter Cremer v. Brinkers Groudstoffen NV [1980] 2 Lloyd's Rep. 605; The Playa Larga [1983] 2 Lloyd's Rep. 171; The Rio Sun [1985] 1 Lloyd's Rep. 350 参照。

典型的なCIF・C&F契約においては、滅失のリスクと損傷のリスクはともに船積港で買主に移転するため、両者を区別する意味はない。しかし、CIF・C&F契約が荷揚数量条項（仕向港で実際に荷揚げされた数量に基づき価格を算出するよう定める条項、out-turn clause）を含む場合には、荷揚数量条項に従い滅失のリスクが荷揚時まで売主のもとに帰属し、損傷のリスクが「CIF」・「C&F」レーベルに従い船積時に買主に移転するという解釈を可能とするので、両者を区別することが有益となる。

4. ある契約がCIF・C&F条件であると表示され、荷揚数量条項以外の条項がCIF・C&Fとしての顕著な性格を示す場合、滅失のリスクを2種類に分けて考えることが有益となりうる。というのは、ある種の滅失のリスクは荷揚数量条項に従い荷揚時まで売主のもとに帰属するのに対し、他の滅失のリスクはCIF・C&F条件のもとで船積時に買主に移転するという解釈をとることができるからである。滅失のリスクを区別する方法として、全

部滅失と一部滅失の区別は恣意的であるので、より良い区別は、自然蒸発や縮みなど運送品の内在的要因による滅失と漏出や流出などの外的要因による滅失との区別であろう。

5. 典型的なCIF・C&F契約では、船積時に滅失のリスクが買主に移転するので、売主は、物品が仕向港に到着すること、ましてや特定の日時に到着することを約束しない。つまり、延着のリスクは、滅失のリスクとともに船積時に買主に移転することになる。しかし、CIF・C&F条件であるとの表示のある契約に、到着時条項（到着時について言及する条項、arrival-time clause）が含まれている場合には、到着時条項に従い、荷揚時まで延着のリスクが売主のもとに帰属するのに対し、滅失のリスクは「CIF」・「C&F」レーベルに従い船積時に買主に移転するという解釈を可能とするので、延着のリスクと滅失のリスクを区別することが有益となる。