

JASTPRO 395

貿易手続簡易化のために
2011-08

財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

今月号の内容

- 記事1. 第17回国連CEFACT総会出席報告 1
- 記事2. 国連CEFACTによる各国の国際貿易および電子ビジネスに関わる
専門家への参加の呼びかけ 5
- 記事3. ◇連載◇ 貿易慣習の諸問題(5) 7
早稲田大学名誉教授 朝岡 良平
- 記事4. 国連CEFACTからのお知らせ 18

＝JASTPRO広報誌電子版のご案内＝

裏表紙にJASTPRO広報誌電子版のご案内を掲載しておりますので、ご参照下さい。

記事1. 第17回国連CEFACT総会出席報告

JASTPRO 業務第三部長 平井 一海

掲題会議の概要を下記の通りご報告致します。

1 会期：2011年7月7日～8日

2 場所：国連欧州本部

3 日本代表団

団長 大熊 昭	国土交通省総合政策局情報政策課課長補佐
団員 山内大二郎	財団法人日本貿易関係手続簡易化協会常務理事
平井 一海	財団法人日本貿易関係手続簡易化協会業務第三部長

参加国(ABC順)

オーストラリア(1)、オーストリア(1)、ベラルーシ(1)、中国(2)、デンマーク(1)、フィンランド(2)、フランス(2)、ドイツ(2)、イタリア(2)、インド(1)、日本(3)、韓国(2)、オランダ(5)、ノルウェイ(1)、ロシア(2)、スペイン(1)、スエーデン(2)、スイス(1)、タイ(1)、英国(3)、米国(6)、ベトナム(1)
 参加NGO 他
 ISO(国際標準化機構)(1)、GS1(1)
 合計22カ国、2組織 45名

4 第17回総会：特記事項

4.1 新勧告と勧告改正

① ECE勧告12号(海上運送書類に関わる手続簡素化のための方策)改正案

本勧告改正案の和訳は、本誌2011年6月号と7月号に掲載致しましたので、御参照下さい。

勧告の採決に先立ち、日本代表団は、海上貨物運送状が事務効率化や電子化に資する事を理解し勧告の採択に賛成するが、その実施にあたっては、各国において、銀行業界、海運業界、貿易業界、および政府機関などと十分な意思疎通を図り、担保性に関連して貿易金融への影響・支障が生じない様に十分な工夫を行うべきである旨の意見を表明しました。

② 新ECE勧告37号(電子署名付きデジタル証憑の相互運用性確保のための勧告)

ロシア、米国などの異議申し立てにより、本勧告は却下され、2011年9月12日を期限としたODP4(パブリックレビュー)に差し戻しとなりました。

4.2 国連CEFACTの組織改革

2011年12月の第16回総会に提案された国連CEFACTの組織改革のための規約等改正案に

については、改革の方針が大筋で承認され、一番の基となる規約改正案が総会間承認（審議期間2011年1月28日から3月28日まで）に付された他は、総て継続審議となっておりましたが、本総会で、行動規範改正案、知財権規定改正案、および公開開発手順改正案が承認され、残るビューロ運営規則が一部修正の上で、総会間承認（期間は未定）に付される事となり、ルール改正をほぼ完了し、改革の実行に移ることとなりました。第16回総会の出席報告は本誌2011年1月号に掲載しておりますので、ご参照下さい。

本総会では、新組織は第16回総会で示された、下記図1に示した基本構造をより具体化し、図2の構成で運用に乗り出すことになりました。

図1

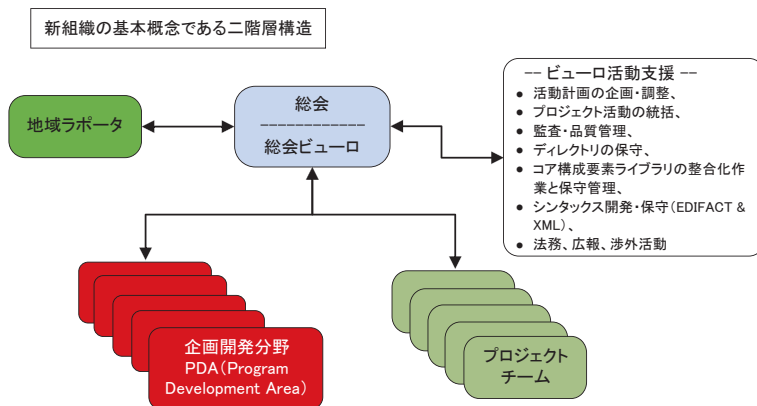
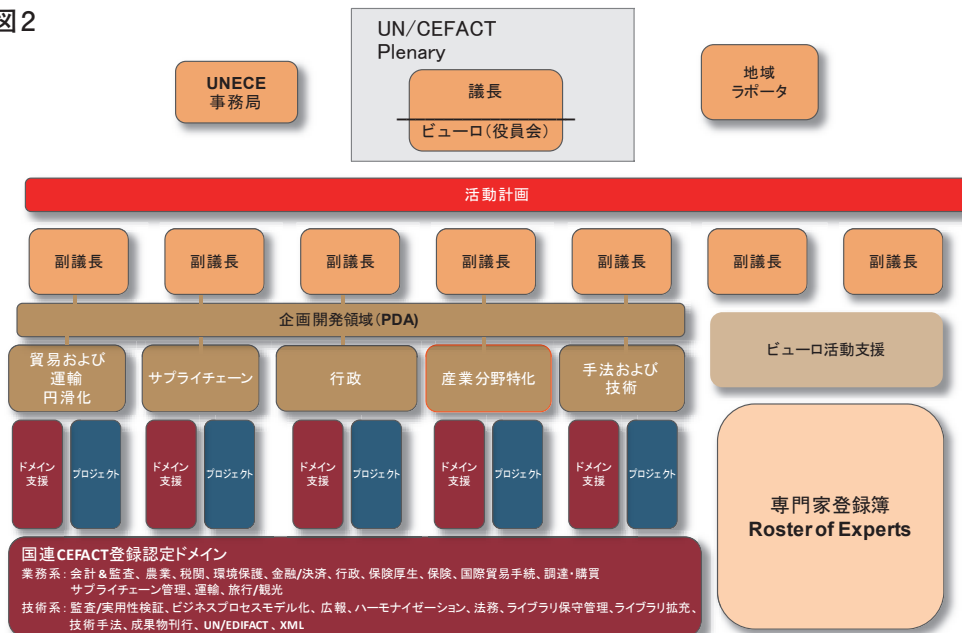


図2



- 新組織に於けるビューロの役割

新組織は総会メンバーである各国代表の総意を受けて、下記を遂行します：

- ① 企画開発分野(PDA)への専門家の参加を呼びかけ、Bureau副議長をそれぞれのPDAの議長(Convener)に振り分ける。
- ② 分野別コーディネータ(Domain Coordinator)およびプロジェクトチームのリーダーを指名する。
- ③ 活動報告を総会、通商委員会および執行委員会に行う。

- 企画開発分野(PDA)の役割

分野を担当するBureau副議長は、分野別コーディネータ(Domain Coordinator)および(各国代表団長によって指名された)専門家の支援を受けて、担当分野の活動計画を策定し、併せてプロジェクト企画立案を行う上での戦略を定め、当該分野の会議の幹事役となります。

- プロジェクトチームの役割

分野別コーディネータ(Domain Coordinator)を交え、改訂公開開発手順に則り、ECE勧告および標準を開発するプロジェクトなどを推進します。プロジェクトチームは、タイムリーに成果を達成しなければなりません。また、プロジェクトチームリーダー(Lead)は、分野別コーディネータ(Domain Coordinator)および企画開発分野の副議長へ進捗状況を報告します。

- ECE事務局の役割

国連CEFACTの活動計画の下、Bureauと合議した役割分担に基づき運用支援を行います。具体的には、電話会議の設営、議事録作成、国連CEFACTが開催するイベントの企画、欧州経済委員会事務総長の責任下での能力開発(Capacity Building)の実施などです。

4.3 副議長選挙およびアジア地区ラポータ選挙

副議長選挙については、事前に行われた各国代表団への公示では、上記図2に示した通り7名を選挙するとの事でしたが、議長提案により、ビューロ副議長として下記の9氏を一括して選出することを承認しました：

Peter Amstutz氏(米国)、Pier A. Cucino氏(イタリア)、Mike Doran氏(英国)、Viktor Dravitsa(ベラルーシ)、Tim McGrath氏(オーストラリア)、Tahseen Khan氏(インド)、Bruno Prepin氏(フランス)、Harm J. van Burg氏(オランダ)およびMats Wicktor氏(スウェーデン)

同時に行われた欠員となっていたアジア地区ラポータの選挙では、AFACTより推薦された Ajin Jirachiefpattana氏(タイ)が選出されました。

5 組織改革後の国連CEFACTの課題

昨年9月に開催された第17回フォーラムで公開された国連CEFACTの組織改革は、上記の通り、約1年かかって合意が形成され、実施に移されましたが、国連CEFACTは今後下記の課題解決を

迫れております：

- ① 国連CEFACT内部で今後も開発・保守を続けるべき技術分野と、外部へ委託する技術分野の線引き
- ② コア構成要素第3版への移行
- ③ 組織は変えたが、参加する専門家の顔ぶれは一緒であり、その意識改革や旧組織の縦割りの弊害解消はまだこれからの課題である事
- ④ 参加している専門家の高齢化が進む中で、次世代の養成の目処が全く立っていない事
- ⑤ 二階建て組織運営が成功する為の必須条件である管理責任を負う経営管理層が責任を以て、迅速かつ的確に決断を下し、組織を運営する事
- ⑥ 責任遂行能力の無い上級管理者を可能な限り客観的な基準で判定し、交代させるメカニズムの確立

6 今後のスケジュール

国連CEFACTは、今後下記のスケジュールで新組織での運営を進める予定です：

① 第18回フォーラム

会期：9月19日～23日

場所：ジュネーブ国際会議場

新組織となって最初のフォーラムとなり、ITT (Implementation Transition Team) が起草する、新規約に基づく組織運営の細則が、実際の運用の場で討議されると考えられる。

② 第18回総会

会期：12月8日～9日

場所：欧州国連本部

主要議題(予定)：

- ジュネーブフォーラムを踏まえた新組織の運用細則の報告
- 2012年～2013年の活動計画案の承認
- 新勧告37号の承認

③ 来年以降の会議予定

2012年春 第19回フォーラム 開催地：ニューデリー、インド 日時未定

2012年秋 第20回フォーラム 開催地：ウィーン、オーストリア 日時未定

2012年 第19回総会 開催地：欧州国連本部 日時未定

記事2. 国連CEFACTによる各国の国際貿易および電子ビジネスに関わる 専門家への参加の呼びかけ

国連CEFACTは第17回総会（平成23年7月7日～8日）において規約を改正し、組織改革を進めております。この組織改革による活動の活性化を促進するため、国連CEFACTは、加盟各国に対し国際貿易および電子ビジネスに関わる専門家の参加拡大を呼びかけ、新たに構築する専門家データベース（英文呼称：Roster of Experts）への登録の受付を開始致しました。下記の説明をお読み頂き、これを機会に是非、国連CEFACT活動への参加をご検討下さい。

1. 登録申請に当たって

- 専門家としての要件：

下記表1に記載した分野の経験を有する実務経験者および専門家であればだれでも参加出来ます。加盟国の中には、国際人を養成する目的で、実務経験の浅い若手の参加を奨励・支援している国々も有り、国連CEFACTはそれら若手の活動参加も喜んで受け入れています。

- 国連組織での活動として求められる事：

活動の為の会議や、文書は総て英語の利用が原則です、従って一定レベル以上の英会話と英文を読み書きする能力は必須ですが、特にTOEIC/TOFLEなどのレベル要件は定められておりません。

定期的に活動に参加する場合、年2回開催されるフォーラム（会議）などへの出席が望まれますが、対面会議への出席は登録上の必須条件とはなっておりませんので、インターネットのオンライン会議、電話会議、あるいはメーリングリストによる活動参加も可能です。

- 国連CEFACTのルールに定める参加専門家の義務

参加する専門家は、国連CEFACTが定めた規約、行動規範、知的財産権に関わる規約を守って活動する事が求められます。規約等について詳しくお知りになりたい場合は、下記3によってお問い合わせ下さい。

- 費用負担について

国連のルールに則り活動参加はボランティア（手弁当）が原則となり、海外で開催される会議に出席するための往復の旅費・交通費、ホテル代、食費、旅行保険などは総て自己負担となります¹。

- 会議への参加など活動の一切は自己責任が原則です、活動中に生じた紛争、旅行中の障害や損害などに関して、日本代表団長およびJASTPROは一切責任を負いません。

1 一部費用を会議開催国の主催組織が支援する場合があります。

2. 登録申請の手順

2.1 JSTPRO 事務局への申請

個人が直接、欧州委員会事務局に申請することは認められません。

下記のJSTPRO ホームページから登録申請用紙(英文)をダウンロードし、必要事項を記入して下記宛て電子メールに添付して送信して下さい:

申請書: <http://www.jastpro.org/topics/index.html>

申請書宛先: JASTPRO 事務局 (国連CEFACT 専門家登録担当)
roster@jastpro.or.jp

➤ JASTPRO 宛て申請書の電子メールには下記項目を日本語で記載して下さい:

- 申請の種別: 個人 または 組織からの派遣
- 組織の名称と住所 (個人の場合は申請不要):
- 海外で開催される国連CEFACT の会議参加の可否: 可能・不可

(注意)9月19日から23日までジュネーブで開催予定の第18回国連CEFACT フォーラムに参加される場合は、平成23年8月31日までに、事務局へ申請して下さい。

2.2 国連CEFACT 標準促進委員会での審査

頂いた申請は、原則として毎月、国連CEFACT 標準促進委員会での審査の上、問題無ければ、欧州経済委員会事務局へ日本代表団長名で一括して送付し、申請者に結果をお知らせ致します。

2.3 国連CEFACT 専門家データベースへの登録

欧州経済委員会事務局は、各国代表団長からの申請をチェック後、公式ホームページに登録された専門家の氏名を公開します。情報公開は、国連の個人情報取り扱い規則に従って行われます。

2.4 申請期限

申請期限は特に設定されておきませんが、9月19日～23日にジュネーブで開催予定の第18回フォーラムへ参加される場合は、8月末までに申請を推奨致します。

3. 問い合わせ先

3.1 ホームページからのお問い合わせ

日本貿易関係手続簡易化協会の一般活動へのお問い合わせページ
<http://www.jastpro.org/contact/form.html>

3.2 電子メールまたは電話でのお問い合わせ

財団法人日本貿易関係手続簡易化協会 業務部 坂本理枝
電話: 03-3555-6076 電子メール: roster@jastpro.or.jp

◇ 連載 ◇

記事3. 貿易慣習の諸問題(5)

早稲田大学名誉教授 朝岡 良平

5. バラ積み貨物の一部分の物品の危険移転

5.1 本稿の目的

5.1.1 CIF 契約における所有権と危険の移転

売買契約が物品の運送を含み、引渡の場所について別段の合意がなければ、買主へ送付するために物品を運送人へ引渡した時、買主への引渡がなされたときみなされます。運送人へ物品を引渡した時、その所有権が買主に移転する場合、危険は原則として所有権に伴って移転します¹。しかし、不特定物の売買契約の場合には、物品が確定しない限り、そして確定するまで所有権が買主に移転しません²。その結果、危険も物品が確定するまで移転しません³。しかし、当事者の合意または取引慣習により、所有権が移転しなくても、危険は物品が運送人へ引渡された時に移転します。Stock v. Inglis 事件⁴において、FOB 条件の売買契約にもとづいて船積されたバラ積み貨物の一部分で、まだ特定されていない物品について、買主は代金支払と引換に船荷証券を取得しましたが、すでに船舶が行方不明となっており、その時点で所有権が移転していなかったという理由により、買主の運送人に対する訴権は認められませんでした。しかし、FOB 契約に従って、物品が不特定物であるにもかかわらず、危険は船積の際に買主に移転したと判示されました。さらに、CIF 契約の場合には、所有権は船荷証券が無条件で引渡された時、買主に移転しますが、危険は原則として、船積の際に、または船積の時から、買主に移転し、他方、売主は、物品が運送中に滅失した場合でも、船積書類を買主に提供して代金を請求する権利を有します。

5.1.2 既積品の CIF 契約における危険移転

上記のように、CIF 条件で売買契約が締結され、物品が船積みされたときは、船積の際に滅失の危険が買主に移転するので、その後に物品が滅失した場合には、買主がその危険を負担します。次に、物品が船積され、既積品として CIF 条件で売買されたときは、滅失の危険は船積の時から買主に移転したものとみなされます。しかし、物品が船積みされ、既積品が運送中に滅失した後で、CIF 条件で売買された場合、買主がその危険を負担するか否かは不明確で

1 Underwood Ltd. v. Burgh Castle Brick and Cement Syndicate [1922] 1 K.B. 343. SGA 第20条。なお、ULIS 第97条を参照。

2 Healey v. Howlett & Son [1917] 1 K.B. 337. SGA 第16条。

3 Ibid.

4 Stock v. Inglis (1884) 12 Q.B.D. 564, affd. (1885) 10 App.Cas. 263.

す。1856年の*Couturier v. Hastie*事件⁵において、指定船舶に積込まれている穀物がCIF条件で売買されましたが、何れの当事者も知らぬ間に、物品は売買契約の締結以前にすでに滅失していました。この事件で、このような状況において、買主には代金を支払う義務がないと判示されました。この判決は、「CIF契約においては、滅失の危険は船積の時から移転する」という原則と全く矛盾するものです。1967年国際物品売買統一法(ULIS)第99条第2項は⁶、このような場合には、契約の締結時まで物品の危険は売主の負担であると規定していますが、これは、契約成立時に、物品がすでに滅失していることを売主が知っていたか、または、当然知り得たであろう場合にのみ適用されるものです。*Couturier v. Hastie*事件は特定物の売買に関するものです。もしこのような事件が1893年物品売買法(SGA)の制定以後に生じた場合には、SGA第6条により、この契約は無効とされたと考えられます。しかし、この判決の理由は、特定されたバラ積み貨物の一部分で、まだ確定していない物品(不特定物)の売買にも、同じように適用されると思われる。さらに難しいのは、海上運送中の大量のバラ積み貨物の一部分である物品がCIF条件で転売された時に、すでにバラ積み貨物全体が滅失していたために、売主が物品をCIF契約に充当できない場合、「CIF契約においては、滅失の危険は船積の時から移転する」ということが事実でなくなります⁷。この場合の滅失は全損(total loss)を意味します。分損(partial loss)の場合は、主として数量不足ですが、ある意味では品質低下(deterioration)として扱われ、「船積の時から」買主に移転したものとみなされます。

5.1.3 バラ積み貨物の一部分の物品の所有権移転

大量のバラ積み貨物の一部分を売る売主が、船荷証券の代りに荷渡指図書を提供した場合、買主がこれを受領し、引換に代金を支払っても、売買の目的物は確定されないため、所有権は買主に移転しません⁸。この場合、荷渡指図書の発行が、船舶によっても、または船舶に宛てても、あるいは売主の代理人に宛てたものでも変わりありません⁹。売買の目的物である物品は、バラ積み貨物全体から分離されるまでは不特定物の状態にあるので、分離以前に所有権は移転しません¹⁰。物品の売買はSGAによって規制されるので、SGA第16条の規定により、物品が確定されるまで所有権は移転できません。しかし、*Hayman & Son v. McLintock*事件¹¹にお

5 *Couturier v. Hastie* (1856) 5 H.L.C. 673. なお、拙稿「1.7.2 *Couturier v. Hastie* 事件」『JASTPRO』379号(2010-04)、12-13頁を参照。

6 ULIS第99条については、拙稿「5.8 1967年国際物品売買統一法」『JASTPRO』383号(2010-08)、20頁を参照。

7 SGA第6条は、「特定物の売買契約において、その目的物が契約成立時にすでに滅失しており、売主がこの事実を知らない場合には、その契約は無効とみなす」と規定しています。

8 *Margarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.* [1969] 1 Q.B. 219.

9 *Margarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.*, *supra*; *The Julia* [1949] A.C. 293; *Colin & Shields v. Weddell & Co.* [1952] 2 All E.R. 337.

10 *Margarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.*, *supra*; *Wardar's (Import and Export) Co. Ltd. v. W. Norwood & Sons Ltd.* [1968] 2 Q.B. 663.

11 *Hayman & Son v. McLintock*, 1907 S.C. 936, at p.952.

いて、Lord McLarenは、次のように述べています。「確かに、荷渡指図書は物品が確定されるまでは、特別所有権（担保権）を移転させることができないが、陸上にある物品の荷渡指図書と船荷証券の効力に相違があることも事実である。...バラ積み貨物の一部分である物品について複数の買主と売買契約が締結されて、それぞれの荷口ごとに船荷証券が発行されても、それぞれの物品が確定されるまで所有権が移転し得ないことは明らかであるが、このような状況において複数の船荷証券が譲渡された場合、それぞれの売買契約の条項に従って引渡されるまでは、その船舶に積載されている未確定の数量の物品の譲渡の効力を有すると思われる。」もしこれが、売買契約にもとづいて、このような船荷証券の譲渡により、確定されていない物品の所有権移転の可能性を示唆するものであれば、それはSGA第16条の規定に反するものであるという意見があります¹²。SGAの制定以前の判例では、このような譲渡は、買主側に被保険利益を付与させることができるかもしれませんが、物品が不特定物の状態にあるかぎり、所有権は移転し得ないと判示されています¹³。バラ積み貨物の一部分をなす物品の売買契約では、所有権が移転しないので、代金を支払った買主は無担保債権者になるという事態が生じた結果、この問題が再び注視されるにいたりました。

5.2 バラ積み貨物の売買に関する判例

5.2.1 Schiffahrt und Kohlen GmbH v. Chelsea Maritime Ltd. 事件

1969年のMargarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.事件¹⁴において、契約では認めていなかった荷渡指図書がCIF契約の買主によって受理されたことが問題とされました。法廷における争点は、運送人の過失により、船舶の出港前に船倉を燻蒸しなかったために積荷であるコブラに損害を与えたことについて、買主がこの運送人に損害賠償を請求し得るか否かということでした。CIF契約に従って、買主が荷渡指図書を受取った時に危険は買主に移転しましたが、所有権は移転しないので、そのような訴権が認められないという結果に終わりました。

しかし、1981年のSchiffahrt und Kohlen GmbH v. Chelsea Maritime Ltd. (The Irene's Success) 事件¹⁵において、Lloyd判事は、若干異なる意見を述べています。原告は、既積品である石炭をCIF条件で購入した買主で、積荷に損害が発生した時に、船荷証券の所持人でなかったため、運送契約によるのではなく、不法行為にもとづいて訴えることができると判示されました。Lloyd判事は、Margarine Union事件の判決を認めることを否定し、その後の事件であるAnns v. Merton London Borough Council事件¹⁶における貴族院の判決に照らして検討するならば、おそらく異なる結果になったであろうという意見を述べました。このAnns v. Merton

12 A. G. Guest, *Benjamin's Sale of Goods*, 1st ed., 1974, p.749.

13 *Inglis v. Stock*, *supra*. 拙稿「22.4.4 Stock v. Inglis 事件」『JASTPRO』378号(2010-03)8-9頁を参照。

14 *Margarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.* [1969] 1 Q.B. 219.

15 *Schiffahrt und Kohlen GmbH v. Chelsea Maritime Ltd. (The Irene's Success)* [1981] 2 Lloyd's Rep. 635.

16 *Anns v. Merton London Borough Council* [1978] A.C. 728.

London Borough Council 事件で、Lord Wilberforce は、「損害について責任があり、その違反によって損害が生じたと思われる者の職務または職階を考慮に入れることを拒否し、限定ないし制限するような、配慮の欠如と不注意が、損害の原因であると考えられる」と述べています¹⁷。Lloyd 判事は、CIF 契約では、売主が船荷証券を保持しているので、所有権は移転していませんが、物品の滅失または損傷の危険は買主に移転しているから、買主は運送人に対して訴訟を起こす十分な根拠があるという意見を述べたのです。しかし、その後の事件で、貴族院は、この事件における Lloyd 判事の意見が誤りであり、Margarine Union 事件の判決が正しいと判断を下しました¹⁸。このような状況を改善するためには、法律を改正しなければならず、その結果、1992 年海上物品運送法が制定されたことは、すでに本誌で述べたとおりです。

5.2.2 Karlshamns Olje Fabrikey v. Eastport Navigation Corp. (The Elafi) 事件

5.2.2.1 事件の概要

その後、1982 年の Karlshamns Olje Fabrikey v. Eastport Navigation Corp. (The Elafi) 事件¹⁹において、原告は、6,000 トンのフィリピン産コプラを CIF Karlshamn 条件で購入するため、4 つの全く同じ内容の売買契約を結びました。これらの契約には、売主の選択権により、物品の数量について 5% の過不足を許容するいわゆる「過不足許容条項」が明示されていました。船舶は、契約数量よりも大量のコプラを船積し、その積荷の数量を 12 に分け、それぞれの数量を記載した 12 通の船荷証券が発行されました。これらの船荷証券に記載された数量の合計により、契約数量を遥かに超過した貨物が積込まれたことが明らかでしたが、船舶は Hamburg で積荷の一部分を陸揚した後、残りの貨物（それでもなお契約数量を超過していました）を Karlshamn に向けて運送しました。この船舶の航行中に、原告は、同船舶に積込まれていた貨物の超過部分のうち、第三者の所有するコプラ 500 トンを、その者から購入しました。船舶が Karlshamn に到着して貨物を陸揚する際に、船倉に水が流入して 825 トンのコプラが損害を被りました。船舶から船卸された数量は全部で 6,997 トンで、全部が 1 荷口 (single lot) として原告に引渡され、12 通の船荷証券および第三者から購入した 500 トンのコプラの船荷証券ごとに全体の数量を分割することはしませんでした。また、原告は、4 つの売買契約に明示されている過不足許容条項にもとづいて、船積数量が許容条項による上限を超過していることを理由に物品の受領を拒絶することもしませんでした。Karlshamn で船卸作業中に生じた水濡れの損害について、運送人は、物品が陸揚されるまでコプラの所有権が原告（荷受人）に移転していなかったため、原告には運送人を訴える権利がないと主張しま

17 *Ibid.*, at p.751.

18 *Leigh and Sullivan Ltd. v. Aliakmon Shipping Co. Ltd. (The Aliakmon)* [1986] 2 Lloyd's Rep. 1 (H.L.), at p.11.; [1985] 1 Lloyd's Rep. 199 (C.A.); [1983] 1 Lloyd's Rep. 203.

19 *Karlshamns Olje Fabrikey v. Eastport Navigation Corp. (The Elafi)* [1982] 1 All E.R. 208; [1981] 2 Lloyd's Rep. 679; [1981] Com.L.R. 149.

した。他方、船舶がHamburgで積荷の一部を陸揚した後は、残余の貨物はすべて原告のものであり、したがって、貨物の損害について運送人を訴える権利を有することが認められるべきであると、原告は主張しました。

5.2.2.2 Mustill判事の意見

この事件における幾つかの重要な問題点について、Mustill判事は、まずイギリスの物品売買法における充当と所有権移転に適用される一般原則を説明した後、次のように述べています²⁰。

「本事件の問題点を解決するために、次のような順序で取組むことがよいと考える。…第1の段階では、まず貨物全体が1つの売買契約によって原告に売られた場合、問題はどうかを考える。この場合、契約はCIF条件であるから、船積書類が譲渡された時、所有権が原告に移転したと考えられる。何故なら、CIF契約においては、物品は船積の際に確定されかつ充当されるのであり、また所有権は船積書類と引換に移転するのが一般原則であるからです。ひとつ不明確な点は、原告が契約数量を超過した物品に対して拒絶権を行使しなかったため、運送中に貨物の一部分が最終的に売主に再帰属することがあり得ないか否かを知る可能性がなかったのかということです。しかし、このような状況において、貨物全体の所有権は条件付きで原告(買主)に移転したのであり、—ただし、原告が選択する場合には、超過した部分を売主に返還しうが、—これにより、原告が受領を決めた貨物全体について不法行為にもとづく損害賠償請求を行う十分な根拠があると、私は確信する。次に、例えば、貨物を2人の買主にそれぞれ半分ずつ売る契約が結ばれた場合について考える。この場合には、契約がCIF条件であったとしても、貨物が陸揚げされ、それぞれの契約にもとづいて、物品が物理的に2つに分離されてそれぞれの買主に引渡されるまで、所有権が移転しないことは明白である。…確定がなされないことは、1979年物品売買法第16条により所有権の移転が妨げられることを意味する。したがって、この場合には、不法行為にもとづく損害賠償請求はあり得ない²¹。」

「次の段階では、まず貨物全体が原告に対して、1つの売買契約でなく、4つの売買契約によって売られた場合に、問題がどのようになるかを検討する。…売主が、バラ積み貨物の一部分で、まだ分離されていない物品について、複数の異なる買主との間にそれぞれ別個の売買契約を締結した場合、問題の解決に2つの方法がある。イギリスの法律によると、大量の貨物から物品が物理的に分離されるだけでなく、個々の買主に、それぞれの契約に該当する部分である物品の所有権が移転し得るような方法で分離されるまで、所有権は移転しないのである。…けれども、これらの当事者間に複数の契約が平行して締結され(parallel

20 Ibid., at pp.683 et seq.

21 *Margarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.*, *supra*.

contracts)、契約数量の合計がバラ積み貨物全体を構成する場合には、このような解決方法をとる必要は全くない。ひとりの買主が同一の売主と同一種類の物品に関する複数の売買契約を結んで、それらの契約の物品が一括して同一船舶に船積みされた場合に、バラ積み貨物全体の中のどの部分がいずれの契約の目的物であるかを特定しなければならない状況が実務上必要であると、私は考えることができない。」

5.2.2.3 積荷が数量不足の場合

Mustill 判事は、貨物の一部分(500トンのコブラ)が第三者を経由して取引された事実が、上記のように、ひとりの買主が同一の売主と複数の売買契約を結んだ場合と異なる状況を生じたのではないかという問題を提起し、これについて否定的な意見を述べています。原告が「これらはすべて私の物品である」と言うことができるか否かが必要であり、その物品がどのような経路で特定されたかということではないということです。しかし、充当問題は船積貨物の数量が超過よりも、不足した場合に生じ得ると考えられるのですが、この点についてはほとんど言及されませんでした。この場合に問題となるのは、引渡不履行が生じたとき、これについて、原告は運送人または第三者のいずれに対して損害賠償を請求するかということです。このような場合に、所有権移転の前提条件として充当が必要となったとき、上述の事件で示された CIF 契約における一般原則が適用されます²²。

5.2.2.4 一部分の船卸の結果、積荷が充当される場合

イギリスの売買法では、バラ積み貨物の一部分でまだ分割されていない物品の所有権は原則として移転し得ないのですが、充当の前であっても移転が可能です。既積品であるバラ積み貨物の一部分の物品の転売は通常、CIF 条件で行われるので、当事者の意思により、所有権は船積書類の譲渡の際に移転するという理由で、海上運送中に充当が行われることがあります。実際には、物品が陸揚げされて確定されるまで、充当の効力はないかもしれませんが、例えば、Hamburg でバラ積み貨物の一部分が(他の契約にもとづいて)船卸されたとき、残りの積荷が契約に充当されることが起り得るのです。このような場合に、原告は不法行為による訴訟を提起できるかもしれませんが、船荷証券にもとづいて契約による訴訟を提起した場合と同じ結果を達成することはできません。現在は、1992年海上物品運送法にもとづいて状況が変わっており、所有権の移転と関係なく、契約による訴訟が可能になりました。

5.3 バラ積み貨物の売買と船積書類の提供

船積書類と引換に代金を支払う旨が契約に定められている場合には、買主は原則として、契約どおりの物品の船積を記載した船荷証券が欠如した、その他の書類を受領し、これと引換に代金を支払う義務はありません。Heilbut, Symons & Co. Ltd. v. Harvey, Christie-Miller & Co. 事

22 A. G. Guest, *op. cit.*, p.148.

件²³およびRe Wait事件²⁴では、買主はインボイスと引換に代金を支払う義務がないにもかかわらず、インボイスを受領し、代金を支払いました。しかし、大量のバラ積み貨物全体に関する船荷証券が発行されている場合、売主は、その一部分の物品を購入する購買者にこの船荷証券を提供することができません。この売主にとって可能な方法の1つは、特定された貨物全体の数量に対する個々の購買者の購入する数量または比率を明記した数通の船荷証券を取得することです²⁵。けれども、個々の買主の物品が全体の積荷のどの部分であるかを具体的に表示しない船荷証券の提供は、契約にこの旨が明示的に規定されている場合を除いて、果たして有効な提供であるか否かは不確実です²⁶。また、複数の船荷証券が発行される場合、それぞれの船荷証券に関わる物品の荷口 (lot) の大きさが船荷証券に記載されると、該当する荷口の転売に際して役立つことがあります。他の方法は、既に述べたように、売主は船荷証券に代えて荷渡指図書を提供する権利を契約に明示することです²⁷。これは、売主の立場から有効な提供となり得ますが、買主の立場から、満足できるものではありません。買主が荷渡指図書によって運送人に対して契約上の権利を取得しても²⁸、船荷証券が譲渡されたときに取得したであろう権利に比べると劣ることは明らかです。買主は荷渡指図書を取得することにより、例えば銀行の保証を得るときに不利になることがあります²⁹。バラ積み貨物の一部分である物品を購入する買主たちは、上述のように、船荷証券に代えて荷渡指図書または、最悪の場合には、インボイスと引換に代金を支払わなければならないことがあり、このような業界の慣習により、買主は大きな危険に曝されることがあります³⁰。

5.4 バラ積み貨物の危険移転

5.4.1 物品の滅失または品質低下

海上売買では、多くの場合に、所有権移転の前に危険が買主に移転するので、大量のバラ積み貨物の一部分である物品が確定する前、すなわち所有権の移転する前に危険が移転しても驚くことはありません。国内取引の場合でも、倉庫に保管されているバラ積み貨物の一部分である物品の売買契約に同様の危険移転が生じることがあります。Sterns Ltd. v. Vickers Ltd. 事件³¹において、埠頭倉庫会社のタンク内に蔵置されていた200,000ガロンという大量のホワイトオイル (white oil) の中から、120,000ガロンを売る契約が締結され、売主は埠頭倉庫会社から引渡証券 (Delivery Warrant) を取得し、これを買主に引渡しました。この書類には、“For

23 *Heilbut, Symons & Co. Ltd. v. Harvey, Christie-Miller & Co.* (1922) 12 L.L.R. 455.

24 *Re Wait* [1927] 1 Ch. 606.

25 *Inglis v. Stock* (1885) 10 App.Cas. 263.; *Ross T. Smyth & Co. Ltd. v. T. D. Bailey, Sons & Co.* [1940] 3 All E.R. 422.

26 *Re Reinhold & Co. and Hansloh* (1896) 12 T.L.R. 422.

27 *Comptoir d'Achat et de Vente du Boerenbond Belge S.A. v. Luis de Ridder Limitada (The Julia)* [1949] A.C. 293.

28 1992年海上物品運送法第2条。

29 *Heilbut, Symons & Co. Ltd. v. Harvey, Christie-Miller & Co.*, *supra*; *Colin & Shields v. Weddell & Co.*, *supra*.

30 *Re Wait*, *supra*; *Margarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.*, *supra*.

31 *Sterns Ltd. v. Vickers Ltd.* [1923] 1 K.B. 78.

120,000 gallons ex white oil in bulk deliverable to Messrs. Sterns Ltd. [the buyers] or assignees only against this warrant duly indorsed. This warrant is the only document issued as a legal symbol of the goods.”と記されていました。この裁判で、損害が発生した時点で、120,000ガロンの物品は特定していないので、所有権はまだ移転していないが、危険は買主に移転していたと判示されました。控訴裁判所の判決理由は次の2点でした。(1) 売主は、引渡証券を取得し、これを買主に引渡したことにより、契約による義務をすべて履行したこと³²、および(2) 買主がこの引渡証券を受領した後は、売主は当該物品について全く支配権を持たないので、品質低下を防止することができなかった³³。この判決から、次の「特別な事実」が明らかになりました。すなわち、(3)引渡証券の条項により、買主は倉庫料を支払ったので、その結果、買主は埠頭倉庫会社の契約違反による品質低下について、契約にもとづく損害賠償を請求することができること³⁴、および(4) 埠頭倉庫会社は蔵置する120,000ガロンのホワイトオイルが買主のものであることを承認したことです³⁵。Sterns Ltd. v. Vickers Ltd.事件において判示された原則は、以下に例示するように、海上売買にも適用する可能性があります。

5.4.2 複数の船荷証券が発行された場合

第1の場合は、通常のCIF条件(またはFOB条件)でバラ積みされた貨物の一部分を構成する物品で、複数の船荷証券が発行されており、それぞれの物品はまだ相互に分離されておらず、その中の1通の船荷証券が、買主に引渡されることになっている一定数量の物品に関わるものです。上記のSterns Ltd. v. Vickers Ltd.事件の最初の3つの理由がこのようなケースに適用されます。この場合には、運送人による承認なしに、危険が移転することになります。船荷証券の譲渡は運送人の承認を要しないので、このルールは、原則的に占有の移転および所有権の移転に適用されます。これまで、物品の滅失または品質低下の前に船荷証券が譲渡された場合を前提として説明してきましたが、船荷証券の譲渡の時に、物品がすでに滅失または損害を被っていても状況は同じです。Inglis v. Stock事件³⁶では、ロンドンの輸入商(売主)がブリストルの商人(買主)にFOB Hamburg条件で200トンの砂糖を売る契約を締結しました。この輸入商(売主)は、ブリストルに住む他の商人にも同じ銘柄の砂糖200トンをFOB Hamburg条件で売る契約を結んでいました。輸入商(売主)の指図に従って、ハンブルグにいる売主の代理人は2つの契約の砂糖400トン(3,700袋)を一括して船積し、ブリストルの買主に宛てた2通の船荷証券をロンドンの売主に送付しました。ブリストルの買主は船荷証券と引換にロンドン

32 *Ibid.*, at p.85.

33 *Ibid.*, at p.85.

34 *Ibid.*, at pp.83 and 85.

35 *Ibid.*, at p.79.

36 *Inglis v. Stock* (1885) 10 App.Cas. 263.

で代金を支払いましたが、船舶が行方不明になったので、保険会社(被告)に保険金の支払を請求しました。最初は、船舶が行方不明になった時点で、砂糖が契約の目的物として充当されていないので、所有権は移転していなかったという理由により、運送人に対する訴権は認められませんでした。ロンドンでの船荷証券の受理による物品の充当は、物品の引渡を意味するもので、これと引換に代金が支払われたのです。FOB契約では、物品が滅失したと否とに関係なく、船積の時から買主が物品の危険を負担するのであるから、危険が移転した時は買主は代金を支払わなければならないのであり、また買主は被保険利益を有すると判示されました³⁷。そして、貴族院において、Lord Blackburnは、FOB契約の売主は船荷証券と引換に代金を請求する権利があり、船荷証券が提供される前に物品が既に滅失した場合でも同じであると述べました³⁸。この判例から、バラ積み貨物の一部分の物品の危険は、船荷証券の譲渡した時に移転するのではなく、船積の時から移転することが明らかです。

5.4.3 荷渡指図書が提供された場合

第2の場合は、バラ積み貨物の一部分である物品のCIF条件による売買契約で、契約条項により、売主は船荷証券または荷渡指図書のいずれかを提供する選択権を有し、そして売主が荷渡指図書の提供を選択した場合(例えば、The Julia事件³⁹)、あるいは、買主が、契約にもとづく義務でないにもかかわらず、荷渡指図書を受理した場合(例えば、Margarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.事件⁴⁰)です。この場合には、提供された荷渡指図書の種類によって異なります。荷渡指図書が運送人によって発行され、物品がまだ運送人の占有下にあるときは、Sterns Ltd. v. Vickers Ltd.事件⁴¹における判決理由の3番目を除く、他の3つが適用されます。そして、買主が運送人に対して、契約にもとづく損害賠償を請求できないにもかかわらず、物品の危険は買主に移転するとの意見が述べられました。Margarine Union GmbH事件では、CIF契約の売主が、船舶の一等航海士に宛てた荷渡指図書を買主に提供しました。この事件では、物品の危険は買主に移転したという意見が述べられましたが、CIF契約において、物品の危険が「船積の際に」移転したのか、あるいは「船積の時から」移転したのか、この点が明らかにされませんでした。買主の弁護士は、「物品の危険は、船積の時に遡及して(retrospectively)移転した」と主張しました⁴²。これに対して、Roskill判事は、「荷渡指図書が原告(買主)に提供され、原告がこれを受理した時」に危険が買主に移転したと簡単に

37 *Stock v. Inglis* (1884) 12 Q.B.D. 564, at pp.573, 577 and 578.

38 *Inglis v. Stock*, *supra*, at p.273.

39 *The Julia* [1949] A.C. 293.

40 *Margarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.*, *supra*.

41 *Sterns Ltd. v. Vickers Ltd.*, *supra*.

42 *Margarine Union GmbH v. Cambay Prince S.S. Co. Ltd.*, *supra*, at p.239.

述べました⁴³。同判事は、この種の契約において、危険の移転に遡及効果があるか否かについては語りませんでした。確かに、大量貨物の一部分の物品の危険は荷渡指図書の受理によって移転しうることを述べましたが、この事件で問題になっている契約では、Inglis v. Stock事件における意見に従って、通常の時⁴⁴に危険が移転したと述べています。このような契約では、大量のバラ積み貨物の海上運送中に、具体的にどの時点で(あるいは、どこで)物品が損害を被ったのかが判明しない場合に、原則と異なる危険移転の「時」に関するルールが適用されるかは不確実です。売主の立場から最も弱いケースは、荷渡指図書が売主自身の代理人宛に発行され、そして物品がまだ運送人の占有下にある場合(例えば、The Julia事件)です。このような場合には、Sterns Ltd. v. Vickers Ltd.事件の第1の理由が適用されるかもしれませんが、第2の理由は適用されません。また、「特別な事実」も存在しません。The Julia事件では、買主がこのような荷渡指図書を受理したという理由だけでは、物品の危険は移転しないという意見を支持しています。

5.4.4 本船受取書が提供された場合

第3の場合は、FOB契約において、本船受取書(Mate's Receipt)と引換に代金を支払う旨の決済条項が挿入される場合です。そして、売主は、このような決済条項を含むFOB契約を複数の異なる買主と締結して、これらの契約の目的物を一括してバラ積みします。そこで、複数の買主がそれぞれ代金を支払って本船受取書を受取り、大量のバラ積み貨物の一部分で、まだ特定されていない物品に関する船荷証券を運送人から取得した場合、Sterns Ltd. v. Vickers Ltd.事件の判決理由が適用されることは明らかで、危険は遅くとも船荷証券が発行された時に移転します。また、船積と船荷証券の発行の間に危険が買主に移転するという意見があります。しかし、売主が船舶の一等航海士宛に発行された荷渡指図書を提供し、買主が、まだ承認されていない荷渡指図書を受理した場合には、危険が買主に移転したにもかかわらず(Margarine Union GmbH事件)、売主が本船受取書を提供し、買主がこれを受理した場合に、危険が移転しないという理由が分かりません。そして、本船受取書が売買契約に従って提供されたときは、Inglis v. Stock事件の判決に従って、通常の時、すなわち船積の時に、物品の危険が移転します。

5.4.5 その他の書類が提供された場合

第4の場合は、売買契約の当事者は、おそらくCIF条件であると考えたかもしれませんが、実際には、指定仕向地で物品を引渡すという陸揚渡条件(Arrival terms)の契約である場合です。売主自身の代理人宛の荷渡指図書が提供され、買主がこれを受理したというだけでは、物品がまだ運送人の占有下にある場合には、危険が買主に移転しないことは明らかです。

43 Ibid., at pp.253-254.

Sterns Ltd. v. Vickers Ltd. 事件における判決理由の中で、このような場合に適用されるものはありません。また、インボイスを買主に送付しただけでは、危険は買主に移転しません⁴⁴。このような契約にもとづいて、売主が運送人宛の荷渡指図書を提供し、これが運送人によって承認されなくても、同じ結果になるという意見がありますが、運送人が荷渡指図書を承認したときに危険が移転したか否かという点是不確実です。おそらく、売主は契約にしたがってなすべきことをすべて履行していないので、危険は移転しないと考えられます。

(続)

44 *Healey v. Howlett & Sons* [1917] 1 K.B. 337.

記事4. 国連CEFACTからのお知らせ

4.1 2011年8月17日

第18回国連CEFACTフォーラム(9月19～23日、於ジュネーブ)への参加受付が開始となりました。参加登録はこちらからお願いします。

<http://www.globaltestmarket.com/survey/start.phtml?sn=202350&lang=E&secid=b87863>

尚、フォーラムの詳細は下記ホームページをご覧ください。

http://live.unece.org/cefact/cf_forums/geneva_2011/index.html

4.2 2011年8月8日

UNECE(国連欧州経済委員会)はUN/LOCODEディレクトリー(2011-1版)を公開しました。日本に関しては下記の通りです。

新規: 亀山市(三重県)	JPKAY
安芸郡(広島県)	JPAIG
滑川市(富山県)	JPNKW
胎内市(新潟県)	JPNII
大館市(秋田県)	JPODE
中央区(東京都)	JPCKU
東かがわ市(香川県)	JPHGK
鴻巣市(埼玉県)	JPNOS
稲敷市(茨城県)	JPIHK
菊陽町(熊本県)	JPKUY
中野市(長野県)	JPNAX

変更: 川内市(鹿児島県) CODE変更はなく名前のみ変更
Sendai → Satsumasendai

尚、南スーダン独立により、Juba 空港は下記の通り変更となりました。

SDJUB → SSJUB

UN/LOCODEディレクトリーは以下にて閲覧可能です。

<http://live.unece.org/cefact/locode/service/location.html>

— JASTPRO広報誌電子版への切り替えのご案内 —

当協会の広報誌は2007年4月より印刷版と電子版の2つのメディアを提供しております。
印刷版と電子版は二者択一ではございませんが、印刷版につきましては賛助会員の方々には、
これまで通り口数を配布部数の上限とさせていただきます。(電子版には制限はございません。)

電子版への切り替えと、配布部数の追加方法：

毎月20日までに、次の項目を下記のアドレスへ送信してください。

- ▶ ご所属の組織名称
- ▶ 所属されている部署
- ▶ 申込者氏名
- ▶ 連絡先電話番号
- ▶ 送達をご希望のメールアドレス

【申込み宛先】

(財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務第三部長 平井一海

E-mail address: k-hirai@jastpro.or.jp

本協会の事業は、財団法人JKA、
日本財団、財団法人貿易・産業協
力振興財団からの助成金等、
関係業界からの寄付金および賛助
会費ならびにコード事業の収入に
よって行われております。

JASTPRO 第37巻 第5号 通巻第395号

・禁無断転載

平成23年8月29日発行 JASTPRO刊11-05

発行所 (財)日本貿易関係手続簡易化協会
東京都中央区八丁堀2丁目29番11号
八重洲第五長岡ビル4階

電話 03-3555-6031(代)

ファクシミリ 03-3555-6032

<http://www.jastpro.org>

編集人 山本達見

本誌は再生紙を使用しております。