

F・O・B・契約に於ける費用の負擔

大谷敏治

目次

- 一 問題の提出
- 二 F・O・B・契約の本質
- 三 引渡に關する若干の疑問
- 四 費用の負擔
- 五 結

一 問題の提出

外國貿易取引に於いて船積書類 shipping documents と呼ばれるものは、普通にインボイス・爲替手形・船荷證券及び保險證券の四つより成る⁽¹⁾。右の内爲替手形・船荷證券及び保險證券の三者は夫れぞれ有價證券として法律上の嚴格なる規定と意義とを有つ要式證券たるものではあるが⁽²⁾、之れ等に先き立ちて輸出手續の劈頭第一に作成せられ、他の三者を取得し處分するに缺くべからざるものとさるゝインボイスは、一般には唯、依つて以つて引渡並びに諸掛りを check するところの memorandum たる商業上の機能を有するにすぎずとせらるゝ⁽³⁾⁽⁴⁾。

然しながら賣買兩當事者を隔つるものが、常に茫々際涯なき海波たるのみならず、互に風俗習慣を異にする國際間に於て製造業者自ら輸出商として立つこと極めて稀に、或ひは海外の輸入商の爲に自己の名に於いてす *commission agent* 或ひは國內製造業者又は商人より積送せらるゝ貨物を受取り改裝輸出するところの *forwarding agent* 等の介在を容認するのみならず寧ろ之れ等をその華々しき立役者とする外國貿易取引にあつては、單純に代價を記載し諸費用を明細ならしむるインボイスとても自から國內貿易取引——例へば製造業者と卸賣業者卸賣業者と小賣業者との間——に於けるものとは異り、複雑且つ重要なものとならざるを得ない⁽⁵⁾。のみならず或る場合には、インボイスの存在は外國貿易取引に於いて絶対に必要とせらるゝの。例へば我が關稅法によ

れば「貨物ノ輸出ヲナサントスル者ハ必ず輸出ノ申告ヲナスベシ」と命ぜられ、而して「輸出申告書ニハ仕入書ヲ添附スベシ」とある⁽⁸⁾。従つてインボイスの形式並びに内容の研究は、外國貿易取引の第一線に立つものとして少なからず重要なものとなる。

Stephenson は嘗つてインボイスの記載内容を概括して次の如く示した⁽⁹⁾。

Elements included in Price.

- | | |
|--------------------------|---|
| 1. Manufacturer's Price. | 7. Insurance |
| 2. Carriage to Station. | 8. Loading Charges in Foreign Country. |
| 3. Dock Charges. | 9. Transport Charges to and by Station. |
| 4. Loading Charges. | 10. Local Delivery Charges. |
| 5. Export Duty. | 11. Commissions. |
| 6. Freight. | |

以上の記載内容のうち幾何がインボイスに書き出されて、賣手より買手に請求せらるゝかインボイスの内容と明細とは、全く貿易契約の種類及び代價決定の條件等によつて定まる⁽¹⁰⁾。

- (1) カッ海上保険、椎名幾三郎譯第二版大正十二年刊第一頁。
- (2) 船荷證券は要式證券にあらずとする説もある。商法六二二條の命ずる法定事項の記載一二を缺くも、船荷證券と見得る限り無効とすべきに非ずと云ふなり。其の理由其の他に就いては田中誠二・海商法提要大正十五年刊二六五頁。然し通説は要式證券なりと云ふ（松本蒸治・海商法大正十一年刊一五四頁、松波仁一郎・日本海商法大正六年刊七二七頁）。

- (3) A. J. Hodgson, *Shipping Documents*, London, 1925, p. 5.
- (4) 然しながらインボイスも法律上の意義と重要さを有たぬではない。其の法律上の意義並びに商業上の機能に就いては A. J. Hodgson, *ibid.* Chap. I. The Invoice の項参照。
- (5) A. J. Hodgson, *ibid.*, pp. 6—7.
- (6) 従つて筆者は、外國貿易取引に於いてインボイスを譯して送状と云ふを採らない。インボイスは普通に送状と邦譯せらるゝ、例へば *Consular Invoice* を領事送状と云ふ。佛蘭西語 *envoyez* が「送る」の意味なることよりすれば當然の譯語なるべきも、我が國の習慣にて送状とは、發送貨物の品種・名稱・數量・出荷人・荷受人・發送年月日・運送人及び運費等を明細に認めたる運賃明細書にすぎず、賣主・貨物の品名・數量・代金・爲替手数料等は、別に仕切状なるものを作成して買主に送附するが常である。茲に云ふインボイスとは送状兼仕切状であつて、従つて送状と譯すよりは寧ろインボイスと原語のままに用ゐる方、外國貿易手續に於ける其の重要性を明かにして、妥當ならずとせずや。我が國税關は仕切書なる語を用ふ（關税法第三二條第一項）。
- (7) インボイスの作成は然しながら、常に必ずしも絶對的に必要とせらるゝものではない。例へば *Commission* は、普通にインボイス價格の幾パーセントと契約計算せらるゝが、然し *Agent* は縱令ひ「インボイス價格に基きて」——on Invoice Price——と契約するも、インボイスを作成することなく又インボイスに基くことなくして積荷の概算價格を示すことを得る (*Paynk v. Gavila* (1858), 3 C. R. N. S. 807, A. J. Hodgson, *ibid.* p. 7 foot-note I.)
- (8) 關税法第三二條、並びに S. Litman, *Essentials of International Trade*, 2nd ed., New York, 1927.
- (9) J. Stephenson, *The Principles and Practice of Commerce*, London, Pinman, p. 325.
- (10) A. J. Hodgson, *ibid.* p. 7.

A. R. Kennedy はその名著 *Contract of Sale*. C. I. F. 第二版に於いて、「外國貿易の取引に成立する最も普通なる契約の形式は、C・I・F・契約・F・O・B・契約・Ex-ship 契約及び Arrival 契約の四つである」となしたが、之れを契約履行の場所換言すれば賣買兩當事者の責任の限界點より觀れば、一般に、輸出地中心の契約と輸入地中心の契約とに分ち得る。前者は船積地を契約の履行地とするもの (vente à l'embarquement) 後者は陸揚地を其の履行地とするもの (ventes au débarquement) である。

貿易契約發展の歴史から云ふと、大體に於いて、先づ陸揚地を契約の履行地とする賣買が行はれ、海上運送の發達保險並びに金融の制度の確立等によつて危險に對する安全率が増し代金回收の期間が縮めらるゝにつれて、漸次に船積地を契約の履行地とする賣買に、移つたものであらう⁽²⁾。實に Ex-ship 契約及び Arrival 契約並びに之れと系統を同じくする Landed Terms, In Bond Terms, Duty paid Terms などが尙ほ行はるゝ特殊の場合を除いては、今日の外國貿易取引は、世界を通じて船積地を其の履行地とする契約によつてなさるゝ⁽³⁾。而して C・I・F・契約と F・O・B・契約とは實に其の代表的なものである。

今假りに C・I・F・を Cost, insurance, and freight, 運賃保險料込み値段と云ひ、F・O・B・を Free on board, 本船渡値段と謂ふ、言葉は頗る短く又軽い。然しながらその意味するところのものは決して然かく簡單ではない。例へば C・I・F・契約は普通に、貨物を表彰する證券 documents の引渡によつて履行せらるゝ物品の賣買契約 Contract for the sale of goods to be performed by the delivery of documents⁽⁴⁾ とせらるゝが、然し一派の學者は

C・I・F・を以つて純然たる證券の賣買なりとし⁽⁵⁾、又或る學者は證券の賣買にあらずとなし⁽⁶⁾、更に或る學者は證券の賣買とするも又物品の賣買とするも、單なる用語の争にすぎずとなす⁽⁷⁾。更に又、C・I・F・なる語が單に Cost, insurance, freight と云ふ價格構成要素の略語を併記したるに止まり、危險負擔の限界に關し何等具體的に觸るゝところなきの故を以つて、或ひは嘗つて「C・I・F・は價格條件であつて引渡義務の履行場所危險負擔は當事者任意に之を定むべきもの」との見解を生み⁽⁸⁾、Goitein, Kennedy の名著版を再び重ねたる今日尙ほ、賣手が約定品輸入地に到着する迄の運賃保險料を負擔することより直に、運送中の危險をも一般に賣手が負擔すべきものと憶斷するものなきを保し難⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾。

(1) A. R. Kennedy, Contract of Sale. C. I. F., 2nd ed., London, Stevens and Sons, p. 9. 因に此の名著は久しく絶版として各方面の渴望の的であつたが一八二八年に再版せられた。

(2) 小町谷操三・海商法研究第二卷昭和六年刊一〇一頁並びに上坂西三・貿易經營論昭和五年刊一四三—四頁。

(3) 英國商務院發表の貿易統計を初め世界各國の貿易統計は輸入はC・I・F・による。又輸出は一般にF・O・B・による國が多い。

(4) Johnson v. Taylor Bros, Ltd., [1920], A. C. p. 144, H. Goitein, The Law as to C. I. F. Contracts, 2nd ed., London, 1926, p. 3.

(5) 判事 Scrutton の主張、Arnhold Karberg v. Blythe, Green, Jourdain & Co., [1915] 2 K. B. 388, H. Goitein, ibid. p. 2 參照。

(6) 前掲事件に於ける判事 Bankes 並びに Warrington の主張、Arnhold Karberg v. Blythe, Green, Jourdain & Co., [1916] 1 K. B. p. 510 (C. A.), 及び p. 614, H. Goitein, ibid. p. 2 並びに pp. 6—8. 辯護士鬼武義彦氏も亦此の見解を探るものゝ如し。曰へばC・I・F・は經濟的には權利書類の賣買であり、法律的には被保險物の賣買 Sale of insured goods lost

F・O・B・契約に於ける費用の負擔

or not lost であると(同氏論文 F・O・B・及・C・I・F・賣買、法律新聞大正十一年第一九六一號所載)。

(7) 判事 McCordie の見解 *Manbre Saccharine Co. v. Corn Products Co.*, [1919], 1 K. B. p. 203, H. Gotheim, *ibid.* p. 3.

(8) 鬼武義彦・前掲論文。

(9) 此の點に就いては、田崎慎治「戰時保險料負擔者如何」國民經濟雜誌第十九卷第三卷所載論文、西島彌太郎論文「所謂受取船荷證券ニ就テ」法學論叢第十一卷第二號所載參照。及び小町谷操三・前掲書二海上賣買論第三章シフ契約中第五節シフ契約と危險負擔第二八三頁以下、並びに上坂西三・前掲書一五九頁參照。

(10) 此の點 C・I・F・契約と Ex-ship 契約とは頗る紛れやすい。兩者の區別に就いては、C. Maughan, *Trade Term Definitions*, London, 1924, pp. 166—167, 及び A. J. Hodgson, *ibid.* p. 19, 並びに p. 8, foot-note, 1., Benjamin, *On Sale*.

F・O・B・とても *free on board*, 本船渡・本船乗り値段と云ひて夫れが價格に關する條件であるか引渡に關する條件であるか必ずしも明確でなく、本船に積込む迄の諸費用は賣手負擔すと云ひて本船とは何をさすか、例へば船に積込みたるは F・O・B・引渡と見做さるか、*Done* に於て運送人たる船會社の荷受所に引渡したるは如何など云ふ問題に就いては必ずしも明瞭なる解釋があるのではない。又賣手は積込 (*Loading*) の費用を負擔すと云ふ點に於いては大體に各國共異論なきも⁽²⁾、積付 (*stowing*) の費用は此のうちに含まるか、*Port charges* の負擔者如何などの問題に至つては、商習慣或ひは國により異り商品によつて一様ではなし(後出)。更に船荷證券の入手は引渡の要件となるや否やも、普通に夫れが發行されて疑はれられざる故に一つの問題となり得る。殊に危險の負擔と云ふ點に於いては、一般に、賣手は積込み迄の一切の危險及び損害を負擔し

be responsible for all loss and/or damage until goods are placed on board vessel⁽³⁾ 積込と同時に之れ等より全く解除せられて危険は所有權と共に買手に移り、C・I・Fの場合の如き疑義はないけれども、然かも尙ほ單純に、危険は引渡と同時に所有權と共に移轉すとの一般原則は行はれ難く、若干の疑問を後に残さざるを得ない(後出)。

夫れ商業に従事する人々にはよく理解せられて居ることでも、實際を處理する路は甚だ多く、決して唯一つの角度からよりのみ觀らるべきではない。國際間の相互依存今日よりも甚だしきはなく、商業經濟の利害錯綜すること現代よりも劇しきはないとすれば、「極めて簡單なる言葉なるも、その象徴する處の意味即内容は複雑にして面倒なり」との嘆は⁽⁴⁾、今日に於いて、事に當つて、いよゝ深からざるを得ない。加へて「凡そ商人は契約に當り何等かの價值を認めず又重要さを置かない様な約定はしないもの」である⁽⁵⁾。あらゆる思考を重ね而して後に尙ほ、あらゆる取引は同一の立場より examine せらるゝと考ふる者あらば、彼は實に Maughan の語を用ふれば bold man と云はるべきである⁽⁶⁾。Trade Terms 研究の須臾もゆるがせにすべからざる所以である。

筆者は素より、法律學には全く無智、況んや變轉極まりなき商業社會の實狀には、極めて迂遠なる讀書生にすぎない。練達堪能の法曹家の嚮きの嘆に敢えて應へんと志すものではない。唯問題を暫くF・O・B・契約に於ける費用の負擔に限つて本稿を草するは、やゝもすれば free on board 本船渡として簡單に片付けられやすきものゝなかに、如何に多くの困難なる問題が潜むかを明かにし、特に費用の負擔なる點を解するによつて、F・O・B・契約の本質を悟り、以つて Trade Terms 研究への第一歩を始めたき、ひそかなる念願から

ほかならない。

(1) 一般には、價格に關する條件とするものゝ如くである（多くの著者による商業通論並びに、松永義雄「C・I・F・及びF・O・B・賣買に就て」日本辯護士協會錄事大正十一年第一號所載論文參照）。然るに鬼武義彦氏は、松永義雄氏前掲論文に、F・O・B・約款は純粹に費用に關する約款たるにすぎず、と云へるに反對して、此の約款は危險負擔に關する約款なりと主張した（同氏前掲論文參照）。

(2) International Chamber of Commerce 編 Trade Terms, 2nd ed., International Headquarters, Paris, 1929. 參照。尙ほ本稿に於いては、各國の商慣習・解釋など主として本書に據つた。長い間本書の使用を許されたる椎名幾三郎教授に厚く感謝する。

(3) International Chamber of Commerce, *ibid.* F・O・B・の項參照）。

(4) 齋藤巖「乘りの商慣習と法律關係」法律新聞大正十五年第二五八四號所載。

(5) Boves v. Shand 事件に於ける Lord Cairns の言。Kennedy より引用 (Boves v. Shand (1877), 2 A. C. 455, p. 463, A. R. Kennedy, *ibid.* p. 9.)

(6) C. Maughan, *ibid.* p. 38.

(7) 本邦にては「Trade Terms 研究に關する發表は極めて乏しい。外國書にても Goitein, Kennedy, Maughan 等の外若干あるにすぎず、その多くは判例である。F・O・B・に關しては我が國にては、纏りたるものとしては上坂西三教授・F・O・B・契約の私經濟的考察（早稻田商學第一卷第六號所載）一篇あるにすぎない。本稿は此の論文に貢ふところ頗る多し。

二 F・O・B・契約の本質

インボイスに於いて賣手の請求額の内容をなすところのものは貿易契約の種類並びに價格決定の條件によつて定まるとすれば(前出)、所謂エフ・オー・ビー・インボイス⁽¹⁾の記載内容は如何にあるか。茲に暫くF・O・B・契約の本質を考へよう。

普通にF・O・B・契約とは、賣手は約定品を賣手の費用に於いて本船上に置かざるべからず、賣手の契約上の義務は茲に終る、引渡は完全に履行せられ、約定品の財産権と危険とは、當該契約に於いて特殊の取り極めあつて既に移轉しおらぬ限り、此の時を以つて買手に移轉し、買手は運賃並びに爾後の一切の費用を負擔すべきもの、と解せらるゝ賣買契約を云ふ⁽²⁾。而して此の解釋を最も簡潔に法的に確定せるは、Maine Spinning Co. 對 Sutfiffe 事件に於ける判事 Bailhache の判決である⁽³⁾。曰く、f. o. b. contract is a contract for delivery on board ship and not otherwise. ⁽⁴⁾

此の解釋は一般に英國及び其の領土を通じて、採らるゝところのものであつて、國際商業會議所英國代表はF. O. B. is understood to mean in the United Kingdom and throughout the British Empire that the goods are provided "free on board a vessel" and has no other significance. ⁽⁵⁾

豊かに恵まれたる自然の富源に頼つて、廣褒幾萬の自國領土内に州と州との間の貿易にのみ従つて外國貿易

取引に熟せざる米國の輸出入業者等が、歐洲大戰てふ未曾有の事變に遭遇して、はしなくも外國貿易の活舞臺に躍りしだすや、F. O. B. Mill, F. O. B. Works, F. O. B. Factory 等と緞帳芝居の科白を振り廻はして屢々歐洲の取引先と紛争を醸したるに鑑み、米國 National Foreign Trade Council が、大正八年十二月六日 The Chamber of Commerce of U. S. A. 其の他の商工業者團體代表者より成る會議を開き、商業用語の米國に於ける基準解釋を定むるや、F. O. B. また F. O. B. vessel ほか七つの型定められて、爾來 F. O. B. vessel (named embarkation port) なる用語は、米國に於いても常に上述の意義に於ける解釋を有つに到つた⁽⁶⁾。其の他世界各國その細末の點例へば費用の負擔等に於いてこそ若干の異同もあれ、F. O. B. の根本に就いては、全て上述の解釋に従ふ、日本また然りの⁽⁷⁾。

以下 F. O. B. と云ふは F. O. B. vessel (named embarkation port) なりとして⁽⁸⁾、少しく詳しく考へて見よう。

- (1) F. O. B. は、エフ・オー・ビー (ef ou bi:) と發音さるゝ。小町谷博士はフオプ (fob) 契約と記さるゝが (小町谷操三・前掲書一〇〇頁)、寡聞なる筆者は斯の發音を聽かない。邦書中には特にエフ・オー・ビー・と發音すべしと斷つてあるものもある (石川文吾・賣買論訂正六版大正二年刊二八六頁、栗原一平・輓近外國貿易實踐昭和二年刊一四四頁)。同文館發行商業大辭書には、エの項に載せてエフ・オー・ビー・と讀ませせてある (第一卷一二三頁)。シヨオンス發音辭典パーマー發音辭典には、此の語がない。但し F. O. B. も佛蘭西系にはフオプと發音せらるゝのであらうか。尤も博士は「フオプ契約と同一の種類に屬する賣買にフアス契約がある」とせられて、fas = free alongside と英語を引用せ

られては居るが（小町谷操三・前掲書一〇一頁註三）。

因にc・f・契約はシー・エフ・(si:ef)とは讀まれないで（小町谷操三・前掲書一五八頁参照）、シー・アンド・エフ (si:an ef)と發音せらる。其の内容「シフ契約に類似した」ばかりでなく、發音また頗る誤られやすいからである。邦書中特に此の注意をせらるものもある（栗原一平・前掲書一四六頁）。

(2) A. R. Kennedy, *ibid.* p. 9, C. Maughan, *ibid.* p. 1.

(3) *Maine Spinning Co. v. Sutcliffe*, 34 T. L. R. 154 (Baillache, J.); A. D. Gibb, *Sale of Goods on C. I. F. and F. O. B.*, London, 1924, p. 53.

(4) *International Chamber of Commerce, ibid.* p. 78, foot-note (2).

(5) 此の點に就くは C. Maughan, *ibid.* XV. *Varying Meanings in Different Countries*, XVIII. *American meanings of F. O. B.* S. Litman, *ibid.* pp. 304—305. 參照。

(6) 此の故にF・O・B・一般に就いて云へばF・O・B・英國型とF・O・B・米國型とあると云へよう。實にC・I・F・が英國の海上貿易によつて發達した如くF・O・B・は米國によつて育てられた、その生れに就いては若干の疑問あるにしても。此の點は後の研究に待たたい。

(7) *International Chamber of Commerce, ibid.* p. 104.

(8) *Liverpool* に於けるコノア取引に F. O. B. *Coast Term* なるものがある。或ひは積地西アフリカ Accra 地方に於ける解渡の意なりとし、或ひは支拂に關する條件にして積込の條件にあらずとせられ、久しく疑問とせられたが結局積地 Accra 地方より仕向港例へば *Liverpool* 迄積換えなしに運送せらるゝF・O・B・と解釋せられた (C. Maughan, *ibid.* XII. F. O. B. *Coast Terms*). *Trade Terms* 解釋の難き一例である。

F・O・B・契約に於ける費用の負擔

(一) F・O・B・契約に於いては、賣手が自己の費用を以て物品を船舶の上で船長に引渡したる時に、完全なる債務の履行があることになる⁽¹⁾。換言すれば、當該物品を運送する爲の運送契約は、買手⁽²⁾が自己の計算に於いて船主と締結するものであつて、賣手は唯賣買契約の履行として當該物品を船舶の甲板上に於いて、現實に船長に引渡す義務を負ふ、而してその限りに於いてある。引渡が船長に對してなされるは、此の際に於ける船長は運送契約者たり同時に荷主たる買手の受托者 *bailee* たる故にである⁽³⁾。

(二) F・O・B・契約に於いては、賣手によつて履行さるべきは現物の引渡である⁽⁴⁾。従つて當該約定品が何等かの事情によつて滅失する時は、賣手は代物辨濟をなさざるを得ない。F・O・B・は此の點に於いてC・I・F・と全く異なる。C・I・F・に於いて引渡さるべきものが現實の貨物なるか、夫れとも之れを表彰する證券なるかに就いては、異論あること、前述した。而して通説は、證券の引渡によつて履行せらるゝ物品の賣買なりとする。Goitein, Kennedy の兩權威が口を揃へて云ふ如く、*a c. i. f. contract is a contract for the sale of goods to be performed by the delivery of documents.* と解するは、實に困難多きC・I・F・の全容を理解する鍵である⁽⁵⁾。英國最上級審の判決また之れを裏書きする⁽⁶⁾。然るにF・O・B・契約に於ては、後にも述ぶるが如く普通に船積書類が作成授受せらるゝものであり、且つ英法に於いては一般に、物品が船積せられ、船荷證券によつて賣手の指圖人又はその代理人に引渡さるべき場合には、賣手は *prima facie* に其の處分權 (*right of disposal*) を留置するものとされて居るにも拘はらず、船荷證券が發行せられ、賣手より買手又は其の代理人に

讓渡せられた場合に、財産権は其の時移轉するのではなく、物品が現實に船舶の上におかれたる時に移轉するものとせられて居る⁽⁸⁾。

(三) 従つてF・O・B・契約に於いては、賣買兩當事者間の契約は、引渡に係る限り、船積を以つて終了し、それ以後は、荷主たる買主と船主との運送契約であつて、従つて純然たる海上賣買(vente maritime)ではな⁽⁹⁾。多くの邦書商業通論はC. I. F., F. O. B., Ex-ship, Arrivalと併記する。田中誠二教授また vente maritimeを海事賣買と譯出してF・O・B・を他の三者と並べらるゝ⁽¹⁰⁾。然し、賣買の履行をなす爲には必らず長時日間に互り陸上のそれに比して危険率の甚だ多い海上運送に據るを要すること、及び現今の海上運送人が船荷證券に於いて運送に關する普通約款を確定し(就中免責約款を挿入し)、原則として荷送人の之れに對する附從を要求する等の海上賣買の特色は、F・O・B・賣買に附着するとしても、運送中に於ける物品の危険の歸屬者を定むることが海上賣買の重要な要素であるとすれば⁽¹¹⁾、甲板上に於て引渡すことによつて一應は危険の移轉が終り、賣買兩當事者の取引の引渡に關する部分は終了するF・O・B・賣買は、海上賣買とせらるべきではな⁽¹²⁾。

- (1) Stock v. Inglis, 10 A. C. 263 pp. 271—273; Gibb, *ibid.* p. 61.
- (2) 小町谷博士は、此の處を、「賣手が」と記さるゝ(小町谷操三・前掲書一〇〇頁)。之れは正しくは買手がとせらるべきもの、誤植であらう。
- (3) Wait v. Baker, 17 L. J. Ex. 307 (Parke, B.); Gabarron v. Kreeft, L. R. 10 Ex. 274 (Bramwell, B., 281.); Gibb, *ibid.* p. 53.

- (4) Stock v. Inglis, 10 A. C. 263 at pp. 271—273; Gibb, *ibid.* p. 61.
- (5) H. Goitein, *ibid.*, p. 3, A. R. Kennedy, p. 2.
- (6) Johnson v. Taylor Bros. Co., Ltd., [1920], A. C. p. 144. at p. 155 (Lord Atkinson); H. Goitein, p. 3, A. R. Kennedy, *ibid.* p. 24.
- (7) Sale of Goods Act (56 and 57 Vict. c. 71), 1893, S. 19. (2).
- (8) Browne v. Hare, 4 H. & N. 822 (Erle, J.)
- (9) 小町谷操三・前掲書一〇〇頁。
- (10) 田中誠二・前掲書三三一頁。
- (11) 小町谷操三・前掲書九九—一〇〇頁。
- (12) 此の點は更に後の考究に待ちたい。

三 引渡に關する若干の疑問

上に述べたる意義に於ける F・O・B・契約に於いて、賣手が約定品を現實に甲板上に積込み置くべき船舶とは何を指すか、に就いては必ずしも明確ではない。

我が商法海商篇の首條五三八條は第一項に、「船舶トハ商行爲ヲ爲ス目的ヲ以テ航海ノ用ニ供スルモノヲ謂フ」と規定して居るが、之れは唯「本法ニ於テ」謂ふ所の船舶の意義を示したのであつて、同じく船舶なる語を文中に使用したる船舶法船員法に於ける意義と全く同じであるか、更にはまた、刑法一二六條第二項に用ゐ

られたる「艦船」なる語、民事訴訟法七一七條に云ふ「商船其ノ他ノ海船」なる語句と同一であるかどうかに至つては、必ずしも明確ではない。約言すれば我が國諸法律中船舶に就いて一般的定義を規定したものはなし⁽¹⁾。獨佛の商法にも *das Schiff, le navire* の文字は常に使用さるゝも一般的定義なく⁽²⁾、英國商船法七四二條は「船舶 *ship* トハ權ニヨラズシテ航行ノ用に供セラレタル艇 (*vessel*) ノ總稱ナリ」⁽³⁾ と定義せるも、之れまた商船法其のものに於いて船舶とは如何なる範圍迄を包含するかを限定したにすぎない⁽⁴⁾。

之れを判例にみるに、C・I・F・の場合には、

- (一) 契約に於いて *steamer* 又は *sailing vessel* の孰れかによると約定せられたる時は、其の孰れかによる⁽⁵⁾、
- (二) 而して此の *sailing vessel* とは *Ashmore v. Cox* 事件に云ふ所の *sailor* 或ひは *sailors* を意味する⁽⁶⁾、
- (三) 若し契約に何等の規定なく、また賣買兩當事者の間に例へば *vessel* と云ふが如き *natural term* の使用せ

られあらざる時は、賣手は、同種類の貨物が實際に船積せられおる種類の船舶に積込むべきであるの、として明確であり、以上を船荷證券の入手がC・I・F・契約の必須の條件とさるゝ取引の實際に就いて觀るに、賣手の取得したる船荷證券が同種の賣買取引に於いて慣行の船荷證券なれば十分なりとせられて居る⁽⁷⁾。

然るにF・O・B・に於いては、英國の判例は單に *effective ship* と云ふ極めて漠然たる語を用ゐたるのみならず⁽⁸⁾、F・O・B・に關する七の型を定めて用語の正確を謀り、あらゆる曖昧より起る紛擾を避けんとした前述全米貿易會議さへも *vessel* と *sea-going vessel* との間に明白なる一線を劃さざりしは注目に値する⁽⁹⁾。

之れ一般に F・O・B・賣手がその引渡を履行すべき船舶とは外航本船 sea-going vessel, ocean-going vessel とせらるゝにも拘はらず(後出)、尙ほ海港によつて商習慣を異にし、商品によつて商慣習を同じうせず、而して Maughan の云へる如く Custom of port is itself a term much used in commerce⁽¹²⁾であるからに外ならなす。

例へば倫敦港に於いては、奥地の製造業者が F・O・B・船積の爲に、約定品を倫敦港迄送荷し積込む途は、凡そ

(一) 奥地より積込までの全行程を運河又は河川等の水運の利用に任ずもの、全行程を運河用艇にて送致することもあれど、普通は上流にて一旦河川用大艇に積換え、Dock に碇泊中の本船に送致するか、

(二) Dock に於ける鐵道會社の埠頭まで鐵道にて輸送し、其の後本船までは艇船によるか、

(三) 倫敦港廳 the Port of London Authority の埠頭まで鐵道にて輸送し、直に埠頭に繋留中の本船に積込む

かの三つある。而して倫敦港に於いては、原則として F・O・B・は F. O. B. in the sea-going vessel を意味するけれども、若し運送人たる船會社が自ら貨物を本船に送致する爲、埠頭に於いて艇取りする場合は、F・O・B・引渡ありたるものと見做さるゝ⁽¹³⁾。

商品によつて商習慣を異にするものとして擧げらるべきものゝ一は木材であらう。木材は一般には F・A・S・契約(船側渡)によるもの多いが、F・O・B・の場合にも、Latvia には、他の bulk goods は甲板上に引渡すに拘はらず、木材は船側渡にて賣手の義務は足るとする⁽¹⁴⁾。又 Lithuania に於いても Memel (Klaipėda)

港の慣例によれば、Lumber の積込に於いては、F・O・B・賣手は唯 Lumber を船側まで送致すれば足る、若し舢船によつて送致さるゝ場合には、舢船を本船側まで持ち來れば足ると云ふ⁽¹⁵⁾。

のみならず、鐵道、倉庫、埠頭と荷役の設備が能ふ限り集約化さるゝ近代の housing ports 並びに本船は遙に沖繋りするも船會社は夫れぞれ荷受所を設けて舢船の「河入れ」をなす River port に於いては F・O・B・賣手の送致する約定品が埠頭又は dock 或ひは荷受所にて receiving clerk に受取られて Dock Receipt が發行せられ爾後の積込は一切船會社の手によつてなさるゝ場合頗る多く、此の引渡が F・O・B・引渡と見らるゝや否やはまた別個の問題である(後出)。

我が國沿岸航路の如く、一般に船荷證券の代りに荷物受取證が發行せられ、定期箇品運送に於いて、船積貨物の引渡が、船長以外の船主の代理人特に陸上の支支店に對してなさるゝ場合には、問題はない⁽¹⁶⁾。英國に於いても定期船に就いては dock に於ける船會社への引渡を以つて充分なりとする⁽¹⁵⁾。

然るに普通に全部又は一部の傭船契約による大量運送が F・O・B・契約の船積の通常の場合とすれば、海港の近代化は必然的に free on board の形態を變化し來る。上述の場合には一般に直に「Received for shipment」B/L⁽¹⁶⁾が發行せられ、或ひは dock receipt が後に「Received for shipment」B/L に換えらるゝものであるが、此の受取船荷證券の適法有効なりや否やに就いては、論甚だ多く定まらない⁽¹⁷⁾。然し「現代の商業の實狀が船積前發行を必要なり」と觀察し⁽¹⁸⁾、此の商業的必要を尊重して海商法學に新しき魂を吹き込まんとする立場が、漸次

に有力となりつゝある事實は、此の問題に何かの暗示を與へるであらう。殊に F・O・B・賣買兩當事者としては、前述の場合に於いても Certification of Shipment を入手することによつて、“Shipped” B/L を取得することを得るが故に、問題は自ら船荷證券の入手が F・O・B・引渡の要件となるや否やと云ふ點に移る(後出)。

論は少しく先へ走つた。恒に一切の事實を承認しつゝ、然かも之れを整理しゆく一般の通念としては、F・O・B・は free on board the steamer-namely the ocean-going vessel なりと考へる⁽⁶⁾、米國また此の解釋を同じうすること、全米貿易會議所定 Export Quotations の第八項に“the seller may desire to quote a price covering all expences upto and including delivery of the goods upon the overseas vessel at a named port.”⁽⁷⁾となく、其次に In this case, the proper term is: F.O. B. vessel (named port) としたるに徴して明かであらう。

(1) 加藤正治論文・船舶の意義、海法研究第二卷大正五年刊所載。但し加藤博士は刑法七一七條の引用に「商船其ノ他ノ艦船」なる文字を使用せられた。

(2)(3)(4) 加藤正治 前掲論文。

(5) A. R. Kennedy, *ibid.* p. 40.

(6) Ashmore v. Cox, (1899) 1 Q. B. 436. A, R, Kennedy, *ibid.* p. 40, foot-note (j), p. 58.

(7) Ranson, Ltd. v. Manufacture D/Engrais (1922), 13 Lloyd's List L. R. 205, A. R. Kennedy, *ibid.* foot-note (Z).

(8) A. R. Kennedy, *ibid.* p. 40.

(9) Brandt v. Morris, [1919] 2 K. B. 784 (Scrutton, L. J., 798); Gibb, *ibid.* p. 56.

- (10) C. Maughan, P. 92. (11) *ibid.* p. 101. (12) *ibid.* pp. 22—23.
- (13) International Chamber of Commerce, *ibid.* p. 114.
- (14) *Ibid.* p. 118, foot-note (3).
- (15) C. Maughan, *ibid.* p. 19.
- (16) 米國にては“On board” B/Lと云ふ。のち英國にも輸入せられた。
- (17) 四説あり。無効説、違法有効説、適法なれども船積後有効説、適法有効説（田中誠二前掲書二七九—二八〇頁註一六・一七・一八・一九・二〇）。然し一般に船積前發行の効力を論ずるもの少く、多くは受取船積の文字如何を問はず、船荷證券を船積前に發行すること自身が適法有効なりやと論ぜらるゝ（田中誠二・前掲書二七八頁）。尙ほ此の問題に就いては、田中誠二前掲書二七四頁以下、小町谷操三前掲書七九頁及び三三七頁以下、西島彌太郎論文「所謂受取船荷證券に付て」法學論叢第一一卷第二號所載參照。
- (18) 田中誠二・前掲書二七八—二七九頁。
- (19) C. Maughan, *ibid.* p. 58.
- (20) 紐育商業會議所發行 Monthly Bulletin, 大正九年一月號參照（但しイタリックは筆者）、S. Litman 又 F. O. B. vessel は delivery of the goods upon an overseas vessel と解す（S. Litman, *ibid.* p. 304.）

本船の意義の解釋は奈何んともあれ、英國の判例によれば、F・O・B・賣手が約定品を引渡すべき本船は、買手によつて指名され、従つて常に特定する⁽¹⁾のみならず買手は賣手をして約定品を船側迄持ち來らしめ、約定の時日以内に、之れを本船の甲板上にて船長に引渡さしむるに間に合ふ様に指名するを要し⁽²⁾、若し右の指名をなさざる時は、之れによつて賣手が引渡を履行せず又遅延するも、苦情を申込み得ない⁽³⁾とされて

居る。判例は右の如く本船の指定を買手の義務と断じて居るが、実際には買手は寧ろ此の指定を自己の権利なりと考へるであらう。何となれば、F・O・B・賣買は買手が自ら船舶を所有するか、又は買手が有利なる條件で運送契約保険契約等を締結し得る場合に多く引合はれ、殊に積出地に支店代理店等を有することが頗る多い。之れ等を有せぬ場合にも運賃、保険等の引合は自らなし、賣手には一定の手数料の下にその手續をなさしむること多く、之れを要するに、低き運賃巨額の運賃割戻、廉き保険料等の利益は盡く自己の手に享受せんと望むがF・O・B・買手なればである⁽⁴⁾。此の故にF・O・B・契約に於ては、買手は殆んど凡ゆる場合に、自ら船舶を傭船し又は船腹をspaceする。國際商業會議所編のTrade Termsによるも參加國三十五ヶ國の内三十一ヶ國まで盡くBuyer must charter ship or reserve space on board vessel.として居る⁽⁵⁾。

茲に注意すべきは地方によつて賣手が傭船し又は船腹をspaceすべしとなす所あることである。例へば印度Madras地方は之れを賣手の義務とし⁽⁶⁾、チエコスロバキアにてもDanube河の河川運送に於いては、賣手が傭船し又は船腹をspaceせねばならぬとす⁽⁷⁾。

従つてF・O・B・賣買の對象物たる約定品は大量に取引せらるゝものが多い。若しcase goodsなる場合には、F・O・B・契約に於いても、一般に賣手が船腹の手配をせねばならぬとせらる、日本また然り⁽⁸⁾。従つて定期船を利用する場合には船舶の手配は賣手の責任となる⁽⁹⁾。

更に深く入る。賣手が契約により買手の指圖に従ひ、約定品を本船に送致したるに拘はらず、何等かの事情

によつて積込が拒絶せられ、或は積込不能となり、従つて引渡は履行せられぬことあるであらう。此の場合に「何等かの事情」が究明せられて、賣買兩當事者及び運送人たる船主の責任が定めらるべきであるが、若し賣手が船長より通知を受けたる荷受の期間内に約定品を送致せざりし爲に本船が船艙を閉ぢ、或ひは出港したる時は、其の Dead Freight が賣手の負擔たることは勿論、本船若し此の爲に豫定を變更する時は其の滞船料も亦、賣手の負擔となる。其の他買手が例へば品違ひ、其の他の理由により本船甲板上にて引渡を拒み得る時も然り⁽¹⁰⁾。若し本船が豫定よりも早く *Discharge* し、其の爲に他船に積換ふる時は、此の費用並びに夫れまでの倉庫料は、一般に買手支拂ひ、後に船主に求償することとなる⁽¹¹⁾。Maughan は尙ほ此の外に賣手が約定品を船積に間に合ふ様に奥地より發送したる場合に、船積地への途中鐵道の事故によつて積込の不履行となつた場合にも買手の負擔なりと云ふ⁽¹²⁾。

F・O・B・賣手がその甲板上に引渡義務を履行すべき本船は、買手が指定すべきことは既に述べた。然し Maughan によれば、F・O・B・契約に於いては、當初より特定の船舶を約定するは極めて稀であつて、何月積何々港本船渡と約定するが普通なりと云ふ⁽¹³⁾。定期的に各社の配船ある場合又は船腹過剰の爲に各船主が各港に集貨の爲に配船すること多き場合には、特に何々丸渡と本船を指定せず、何々會社船、又は單に何月渡と約定するが實際の姿であらう。此の後者の場合に、賣手が同月中の最終の便船を *Discharge* したる時に、賣手は何月中渡を理由として買手に更に本船を配船し又は指定することを要求し得るか。

若干の主張は、賣手は斯る要求をなし得るとするものゝ如くである⁽¹⁴⁾。其の理由とするところは、F・O・B・契約に於いては、一般に賣手は運送契約に關與せず、従つて運賃の引合をなさない、若しなすことあつてもそれは買手の代理としてあつて、買手が夫れをより有利なりと考ふるからに過ぎない。従つて右の場合にも、他に何等かの取り極めない限り、賣手は同月中何時にても積込の爲に送致し得る、同月中の最後の便船が何日に出帆すべきや、賣手の與り知らぬところである、と云ふにある⁽¹⁵⁾。

然しながら、若し此の主張を許す時は、買手は同月中例へば十月二十五日と三十一日との間に特に船腹を準備せざるべからざることゝなつて、取引の圓滑を欠くことになるであらう。従つて賣手は、同月中の最終便——定期船と不定期船とを問はず——を利用せずして、従つて同月中に尙ほ曆日上の日時を残すに拘はらず、事實上船積不能となつた時は、賣手其の責に任すべきものであらう。素より此の點に就いては、異論多くあるべく、等しく賣手の責任を主張する Maughan も It seems highly doubtful if there could be found a consensus of merchant opinion in favour of this argument. といひ居る⁽¹⁶⁾。

- (1) Stock v. Inglis, 10 A. C. 263 (Lord Blackburn, 271); Brandt v. Morris. [1917] 2 K. B. 784 (C. A. 795); Gibb, *ibid.* p. 56.
- (2) Cunnigham v. Munro, 28 Com. Ca. 42 (Hewart, L. C. J.); Gibb, pp. 56—57.
- (3) Forrest v. Aramayo, 83 L. T. 335 (C. A.); Gibb, *ibid.* pp. 52, 59, 61.
- (4) ちまなくば彼は C・I・F・契約を撰んで、運賃保険料等の危険を賣手に轉嫁するであらう。
- (5) International Chamber of Commerce, *ibid.* 參照。國名は省略する。但し同書 Great Britain の項(七八頁)には買手の此

の義務を特に掲げてない。瑞西・ブラジル・智利等も何の記載もない。

(6) International Chamber of Commerce, *ibid.* p. 90. 尙ほ印度 The Punjab 地方は買手は此の義務なし、但し権利ありとなし、the Northern India 地方は買手に此の義務なしとする。

(7) *Ibid.* p. 48, foot-note (2).

(8) *Ibid.* p. 104. 那威・ネーグースラピアまた然り(同書その國の項参照)。

(9) *Ibid.* pp. 109, 132.

(10) *Cunningham v. Munro*, 28 Com. Ca. 42 (Hewart, L. C. J.); *Gibb*, *ibid.* p. 52. 此の故に船長の此の通告は重要となる。

(11) *C. Maughan*, *ibid.* p. 2. *Ibid.* p. 17.

(12) *Ibid.* p. 39. *Ibid.* p. 18.

(13) *Ibid.* pp. 38—39. *Ibid.* p. 17.

F・O・B・賣手が約定品を本船に送致したる時は、甲板にて現實に之れを船長に引渡すべきことは前述した。此の場合には甲板上におくを以つて足り、原則として船艙まで入るゝを要しない⁽¹⁾。又 *running laydays* 數日に互る時は積込の最終の時に引渡ありたるものと見做さるゝ。

普通に貨物が本船々側に到着すれば、本船所屬のタリーマン及び出荷主所屬のタリーマン立會の上、荷造の完全並びに個數を點檢し、船積指圖書 *Shipping Order* 記載のものに相違なきことを確めたる後、船内人夫によつて船積さるゝ。積込完了せる貨物に對しては、船長又は一等運轉士は船積貨物受取證 *Mate's Receipts* を發行し出荷主へ交附する。若し *Dock* 又は荷受所にて *Receiving clerk* によつて荷受せらるゝ時は *Dock Receipt* が發

行せらるゝ(前出)。而して出荷主は船長又は船會社へ右の Mate's Receipt 又は Dock Receipt を提出して船荷證券の發行を請求し⁽³⁾、船荷證券の必要なき場合は⁽⁴⁾、該受取證によつて⁽⁵⁾、揚地に於いて貨物の引渡を受くる爲、受荷主へ送致するものである。

Stock v. Inglis 事件に於つて、判事 Blackburn は、F・O・B・賣手の義務として、本船への引渡 (to deliver f. o. b.) 並びに船荷證券の入手 (to take a bill or bills of lading) の一二を擧げて居るが⁽⁶⁾、原則として約定物が本船甲板におかれた時に引渡は完了し、所有權は移轉するのとせらるゝF・O・B・契約に於いて、船荷證券の取得は賣手の引渡義務履行の要件であるか。

抑々F・O・B・契約に於いては、賣手は單に船積費用を負擔するのみであつて、時に運送業者たる船主と運賃の引合をなし、運送契約の手續を自らなすことあるとも(前出)、それは全て便宜上の代理行爲であつて、眞實に運送契約をする者は買手である⁽⁸⁾。従つて船荷證券の入手は賣手の責任に非ずとせねばならない。然らば Mate's Receipt の取得は如何。Mate's Receipt は、多くの場合發行せらるゝけれども、其の發行は船主又は船長の義務ではなく、取引慣習上發行者の爲の免責證券 (Legitimationspapier) と解せられ、他に船積を立證し得るものあれば船荷證券の交附を受け得るものである⁽⁹⁾。従つて Mate's Receipt も亦賣手船積の履行の證據たるものでなく、賣手は單純に現實に甲板上に引渡すを以つて充分なりとする。

然し實際に於ては各國共賣手は船荷證券を取得せざるべからずとするもの、頗る多い。佛・伊・獨を始め、

白耳義・丁抹・西班牙・葡萄牙・瑞典・那威・ブラジル・ソビエトロシアの諸國、日本また然り⁽¹⁰⁾。英國は、一般には船荷證券の取得を義務とはせざるも、若し契約によつて要求する時は、賣手は之れを取得せざるべからずとする⁽¹¹⁾。船荷證券又は Mate's Receipt を取得せざるべからずとするものがある(濠洲及び智利)。米國は usual dock or ship's receipt を取得せざるべからずと内容多き表現を用ゐ、ウルグアイ亦之れに倣ふ。アルゼンチン・和蘭も亦、「買手の指定せる船主に貨物を引渡したる證據」を買手に供給せざるべからずとなし、此の證據は通常船荷證券又は Mate's Receipt なりと云ふ⁽¹²⁾。茲にも注意すべきは印度の慣習である。Bengal, Bombay, Madras, the Northern India 及び Punjab 地方が賣手船荷證券を取得すべし⁽¹³⁾とするに反し、Karachi には賣手之れをなさざるのみならず、Coconada に於ては、却つて買手之れを取得すべしとなして居る⁽¹⁴⁾。

船荷證券の入手が F・O・B 契約に於ける賣手の引渡の要件となるや否やは暫く措き、事實上船荷證券が發行せられ、且つ約定品は船荷證券によつて、賣手の指圖人又は其の代理人に引渡さるべき時は、賣手は Prima facie に、其の處分權を保留したものと考へらるゝことは既に述べた。而して契約に於いて、賣手が買手の指圖に従つて買入れたる貨物の船荷證券を、買手に引渡すことを約する時は、賣手は船荷證券を取得せる日より相當期間内に、當該船荷證券を買手に引渡すべきものではあるが⁽¹⁵⁾、若し船荷證券が賣手の指圖人式にて發行せられて尙ほ裏書讓渡せられず、或ひは賣手又は其の代理人の手中に留め置かるゝ時は、縱令ひ約定品は本船の甲板上に於いて引渡されても、其の所有權は移轉しない⁽¹⁶⁾。

右は必ずしも船荷證券の發行ある場合のみに限らない。縦令ひ約定品が *Free on board* の契約にて、買手に引渡さるゝ場合と雖も、若し賣手が約定品引渡に際し、其の *receipt* を賣手自身の名に於て、取得するか⁽¹⁷⁾、又は要求する時は⁽¹⁸⁾、賣手は右約定品の上に有る留置權を放棄したものである。換言すれば、縦令ひ約定品は甲板上に置かれても、所有權は其のまゝに買手に移轉するものではない。何となれば *receipt* を自己の名に於いて取得し、之れを保有することは、此の約定品に就き船荷證券を自己の手に取得する權利を保有することであり、此の證券によつて表彰さるゝ約定品は此の船荷證券を處分することによつてのみ、賣手の支配から逃れざるものであるから。

- (1) 然し賣手が船艙まで持つて行かねばならぬ場合もある(後出)。
- (2) *Mate's Receipt* は *Shipping Order* と連絡したる一枚の書式であつて、*S/O* は本船に保存しおき、*M/R* は切離して、出荷主へ交附するものである(森田重次郎編・海運業務の指針第四版昭和四年刊一八四—一八五頁)。小樽港にては、*Mate's Receipt* を俗に「歸り證」といひ、*Shipping Order* 類似の本船への送状に似たるものを「川送り」と云ふ(小樽商工會議所發行・小樽港に關する調査・再版昭和四年刊七〇頁)。「川送り」は一説に「荷送り」とも書く。
- (3) 船荷證券は、船長が傭船者又は出荷主の請求によつて船積後發行交附するもので(商法六二〇條)、請求があつて始めて發行さるべきものであるから、事實船積されても、船荷證券のない場合もある(森田重次郎・前掲書三一三頁)。
- (4) 急速に船積せられた時は發行されない。我が國の内地沿岸航路に於いては、實際上船荷證券發行せられず、之れに代へて荷物受取證なるものが發行せらるゝ。之れに關しては小町谷操三論文「荷物受取證に就て」(前掲書所載)及び田中誠二・前掲書三二七頁以下參照。

(5) 森田重次郎・前掲書一八一頁による。然し「該受取證によつて」と云ふは一應のことである。荷物受取證は Mate's Receipt 船積貨物受取書とは異なる。後者は前者を取得する假證である。然るに之れを混同する者多い。詳しくは小町谷操三・前掲論文参照。

(6) Stock v. Inglis, 10 A. C. 263 at pp. 271-273. (Lord Blackburn), Gibb. *ibid.* p. 61. 上坂教授は此の點 Blackburn, Stock v. Inglis, 12 Q. B. C. 564 と引用せらるゝが (上坂西三前掲論文一一〇頁)、筆者の調べたところによると 10 A. C. 263 より 49° Gibb, *ibid.* p. 61.

(7) Browne v. Hare. 前出。

(8) Cowasjee v. Thompson, 5 Moo. P. C. 165 (Lord Brougham, 173), Gibb, *ibid.* p. 62.

(9) 田中誠二・前掲書二七三頁。

(10) 此の外に、奧地利・匈牙利・ルーマニア・チエヌスロバキア・ブルガリア・ユーゴスラビア・ラトヴィア・リスアニア・エストニア・土耳其・希臘・波蘭・メキシコ・白耳義は船荷證券に代ゆるに Mate's Receipt を以つてするを得とあり (International Chamber of Commerce, *ibid.* 參照)。

(11) International Chamber of Commerce, *ibid.* p. 78.

(12) *Ibid.* 及びその國の項參照。

(13) Burma についで約定ある時 Mate's Receipt によつても足る。

(14) International Chamber of Commerce, *ibid.* p. 92.

(15) Benjamin, *ibid.*, BK. IV, Pt. II, § 688.

(16) Waite v. Baker, 17 L. J. Ex. 307 (Parke. B.); Gabarron v. Kreeft, L. R. 10 Ex. 274.

F・O・B・契約に於ける費用の負擔

- (17) Craven v. Ryder, 6 Taunt, 433, Benjamin, *ibid.* BK. V, Pt. I, § 824.
- (18) Ruck v. Hatfield, 5 B & Ald. 632, Benjamin, *ibid.* BK. V, Pt. I, § 824. 但し上の場合に於いても、代價が既に支拂はれたとすれば、賣手の留置権はない。又本船が買手に屬する時も引渡は完全に履行せられ、賣手の留置権はない (Cowasjee v. Thompson, 5 Moo. P. C. 165, Benjamin, *ibid.* BK. V, Pt. I, § 824.

四 費用の負擔

F・O・B・契約の本質及び内容を以上の如く解する時は、其の船積費用は如何に賣手によつて負擔せらるるか。曰くF・O・B・賣手は約定品を現實に本船甲板上におくまでのあらゆる費用を負擔せねばならぬ⁽¹⁾。然らば船積港に於ける船積費用とは如何。以下少しく細かに分析して見やう。

(一) 積込の費用 Loading charges.

船積港に於ける船積費用の大部分をなすものは、積込の費用 Loading charges である⁽²⁾。積込の費用とは貨物を船に於ける船側迄持ちゆき又は dock に於いて、本船の sling 其の他の積込設備を利用して貨物を甲板におく迄の費用を云ひ、設備の利用の費用と勞力賃及び此の間の保険料とよりなる。而して反對の特約慣習なき限り備船者又は荷送人が此の費用を分擔すべく⁽³⁾、且つF・O・B・に於いては契約によつて此の費用は賣手の負擔たるべきものであるは當然であり、各國の實際亦然りである。即ち國際商業會議所發行前掲書に掲ぐる國三十五ヶ國の中 seller must load goods on board vessel and pay loading charges. とするもの英・米・佛・獨・伊の諸

國を始め、西・葡・白・丁抹の歐洲諸國、ブラジル・智利・アルゼンチン・印度・ソビエトロシア等三十二ヶ國に及ぶ、日本亦此の内にある⁽⁴⁾。

然しF・O・B・に於ても此の費用を全く本船の負擔(結局は轉嫁せられて買手の負擔)となすもの、ないではない。濠洲が夫れである。フィンランドも原則としては本船の負擔とし、特に餘分の費用を要する時は、賣手は此の部分に就きてのみ負擔すべきものとする。又賣手の積込費用負擔の義務は積地の海港の法律又は慣習によると法律もて規定せるもの、瑞典の如きもある⁽⁵⁾。尙ほ簡品運送に就ては一般に本船負擔たるべきものであるが、特定の重量を越ゆるものに就いてはF・O・B・賣手の負擔とするものもある、例へばフィンランド⁽⁶⁾。

(二) 積付の費用 Stowing charges

積荷の甲板積は多數諸國の立法上禁ぜられて居る。従つて船長又は運轉士は、積載する貨物の種類性質荷造及び其の他の特徴によつて、之れを整理し、船艙内に收容せねばならぬ。此の操作を積付 *stowing* と云ふ。貨物が單種貨物なるか積合貨物なるかによつて船艙を別つべく又は同一船艙内の混合積付の可否が問題であり、又航路の難易長短積揚地の順序等が之れに大いに關係する。特に積付の場合揚地未詳又は揚地二港後日荷主の撰擇により孰れか一に陸揚さるゝ *optional cargo* なる場合には、特別なる注意を要し、又臭氣ある品、油類の如き脱漏の恐あるものに就いてはダンネジ、荷敷用の木・竹・藁等をも要する。従つて之れ等の比較的熟練を要する仕事は普通に船内人夫によつてなされ、主として此の船内人夫賃と積付の設備の利用費とよりなるも

のを之れを一括して Stowing charges とす。

F・O・B・賣手は現實に甲板上におくまでの責を負ふもの故、此の積付費用は當然に買手の負擔になる⁽⁸⁾。國際商業會議所發行前掲書に徴するに、買手の負擔と特記するもの獨乙・葡萄牙・チエコスロバキア・メキシコ・那威・瑞典の諸國である。一般に傭船契約の場合に船内人夫賃の負擔者が何人なるかは、契約によつて定まる⁽⁹⁾。然し大體に於いて運送者が負擔することが多い⁽¹⁰⁾。然し此の場合とても結局は運賃として買手の負擔に轉嫁さるゝ。積付費用は本船が支拂ひ、やがて運賃中に包含されて買手の負擔たるべきものとする諸國、米・佛・白耳義・西班牙を始め濠洲・印度・アルゼンチン・印度諸地方等も亦買手負擔の原則によるものである⁽¹¹⁾。英國は特記してないが Maughan によれば、賣手必ずしも負擔すべきものにあらず、買手の負擔たるべき場合多しと云ふ⁽¹²⁾。

然しながら茲にも亦積付の費用を賣手の支拂ふべきものとする國がある。ブラジル・ソビエトロシア・匈牙利並びに印度の the Northern India, the Punjab の地方が之れである⁽¹³⁾。我が國は前掲書一〇四頁に唯 Seller must load goods on board vessel and pay loading charges. と記すのみで、積付費用に就いては特記してない。但し賣手の義務の欄に、 Stowing charges. on case goods are paid by vessel. と特記したるは、一般には此の費用を賣手の負擔とすと云ふのであらうか⁽¹⁴⁾。

云ふまでもなく積付費用に就いても、特種の商品に就いては、賣手は積付費用までをも負擔することがあ

る。一般に石炭・木材・小麦の如き bulk goods が之れである。時に F. O. B. & trimming 又は F. O. B. & trimmed と約定せらるゝこともある。然る場合には商品の如何を問はず積付の費用は賣手の負擔となる。注意すべきは、此の費用を賣手が負擔する時には、運賃中に含めず船主は之れを船内人夫賃として賣手に請求するものゝ如くである。尙ほ積付に際し要した賣手側のタリーマンの費用も此の積付費用に數へねばならない。

(1) C. Maughan, *ibid.* p. 2.

(2) 積込 loading は積付 stowing とは異なる。船主が運送契約によつて運送することを引受けたる貨物を、運送の爲に受取ることを積込と云ふ。嘗つては此の受取と積付との間に區別なく、積込と積付とを別たなかつたが、近時の定期簡品運送に於いては、受取は船長以外の船主の代理人殊に陸上の本支店に於いてなし、積付は船長が之れをなす故に、此の間の相違は明らかとなつた(田中誠二・前掲書二〇二—二〇三頁参照)。英國にても定期船に於ては Cost of Loading も cost of stowing も運賃中に含まる(C. Maughan, *ibid.* p. 19)。

(3) 獨逸商法は二六一條に特に規定を設く。定期船に於いては積込並びに積付の費用とも運賃中に含まる(前出)。簡品運賃契約に於いては、通常陸上の船主の代理人に貨物を引渡す迄を荷主が負擔し、爾後の費用は船主の負擔となる(田中誠二・前掲書二〇四頁)故に問題はない。

(4) 尙ほ外に墺地利・匈牙利・ブルガリア・ルーマニア・ユーゴスラビア・ラトヴィア・チエコスロバキア・エストニア・希臘・トルコ・リビア・波蘭・那威・瑞典・メキシコ・ウルグアイ等がある。那威は特に其の Law on Sale に此の旨を規定して居る(International Chamber of Commerce, *ibid.* 参照)。

(5) International Chamber of Commerce, *ibid.* pp. 20, 63, 156. 尙ほ一般の場合にも sling 賃は運賃中に含まるゝこと多く賣

手の負擔から事實上は脱出する。

- (6) 註の二及び三。並びに International Chamber of Commerce, *ibid.* p. 63.
- (7) 田中誠二・前掲書二〇三頁。
- (8) C. Maughan, *ibid.* p. 2.
- (9) 田中誠二・前掲書一九五頁及び二〇四頁。
- (10) 此の契約の諸態様を我が國の海運並びに輸出入業者の係る限りに概括するに次の如くである。
- (イ) 積揚地共傭船者又は荷主の負擔とするものに、樺太積日本内地揚北洋材、大連積日本内地揚豆粕、大連積内地揚石炭、瓜哇積日本揚砂糖、等の航海傭船契約 (voyage or trip charter party) がある。
- (ロ) 傭船者又は荷主は積地のみで船内人夫賃を負擔し、揚地に於いては船主之れを負擔すべしとするものに、日本(九州)積南洋(香港・フィリピン群島・新嘉波・ベナン又は瓜哇)揚石炭の航海傭船契約がある。北米ガルフポート積南米アルベンチン揚材木の傭船契約も、積地の船内人夫賃は傭船者の、揚地にては船主の、負擔と定むるも、前者は一スタンダード即ち一九八〇 superficial feet に付き米貨四弗五〇仙の割と定む。
- (ハ) 積地にては船主の負擔、揚地にては傭船者又は荷主の負擔とするものに、シヤム積香港揚米の傭船契約がある。
- (ニ) 積揚地共船主の負擔とするものは頗る多い。
- 西貢積日本揚米(麻袋入)、盤谷コオシアン積日本揚シム米(袋入)、蘭貢積日本揚米(麻袋入)、濠洲積日本揚小麥(麻袋入)、北米及び加奈陀太平洋岸積日本揚材木の傭船契約、英領印度積日本揚棉花の傭船契約、其他智利積歐洲及び東洋各地揚智利硝石の傭船契約、瓜哇積歐洲揚、玫瑰積歐洲揚砂糖、西貢積歐洲揚米の傭船契約、米國石炭の國外輸出の場合、北米及び加奈陀太平洋岸積濠洲揚、並びに紐育方面揚材木、スカンディナヴィア積各地揚材木の傭船契約がある。

其の他此の種の船内人夫賃の負擔を約する傭船契約に屬するものとしては、函入油類、北米フロリダ州タンバ港積歐洲揚燐礦石 Phosphate rock 英國 Foway 積北米太平洋岸揚陶土 China clay の傭船契約等特種の商品に關するものもある。

尙ほ此の部類に屬して、船主の負擔に一定の限度を特約するものがある。佛領南太平洋マカテヤ積歐洲揚燐礦石の傭船契約、及びリスボン積北米費府揚 Coke wood の傭船契約に於いては、積揚地共船内人夫賃は、船主の負擔とするも、積地にては積荷一噸につき英貨二志半を限度とする。

(ホ) 船内人夫は傭船者の指名するものを使役し、其の費用は船主の負擔とするものがある。濠洲積瓜哇又はスマトラ島サバン港揚石炭の傭船契約。

(へ) 船内人夫賃としては、船主が負擔せず、傭船者又は荷主支拂ひ、後に船主より此の金額を傭船者又は荷主に支拂ひ、結局に於いて船主の負擔となるものがある。英國より輸出する石炭の傭船契約、黒海沿岸積出歐洲各地揚穀物の傭船契約等。

(11) 此の外にラトヴィア・リスニア・波蘭・トルコ・墺地利・希臘・ユーゴスラビア・和蘭・ルーマニア・ウルグアイ等がある。

(12) C. Maughan, *ibid.* p. 2. 丁抹も、此の點賣手は積付費用に就き係はりなきものとすと消極的表現を用ゐ、丁抹の法によれば、之れは積地の法律又は慣習によるべきものと主張す (International Chamber of Commerce, *ibid.* p. 53).

(13) International Chamber of Commerce, *ibid.* pp. 35, 88, 92. (14) *ibid.* p. 104.

(三) 港費及び船渠費 Port Charges, Dock Charges.

近代の港灣は單純なる Harbour から Port に移りつゝある。而して港灣の管理者は斯る港灣造成の爲に要す

F・O・B・契約に於ける費用の負擔

る資金の一部償還に充て、又主としてその維持費改良費構内保全費航路浚渫費等の一般的費途に充つる爲に港灣の利用者に對して、一定の税及び料金を賦課徴收するを例とする。之れを港費 Port charges と云ふ。

港費は普通に、船舶に課せらるゝものと、貨物に課せらるゝものとに大別する⁽¹⁾。普通に Harbour dues, Dock Dues, Quay Dues など云はるゝもの、並びに燈臺税水先案内料曳船料衛生税(佛國及びその系統の港灣に多しと云ふ)なども之れに屬し、時に一括して噸税とも呼ばるゝ。その貨物に對するものは普通に積換貨物以外の輸出入貨物に對し、噸數並びに數量に應じて課徴し、積荷に對しては積荷前、揚荷に對しては Dock 又は倉庫より搬出前又は揚荷を終り一定期間經過の後賦課せらるゝ⁽²⁾。

港費と性質を同じくするものに船渠費 Dock charges がある。Dock に於ける荷役について支拂はるゝもので、荷役作業費又は設備使用料の性質を有する。細別すれば、陸揚賃 Landing Rate; 倉入賃 Management Rate; 整理賃 Consolidated Rate; 岸壁料 Quay Rate; 埠頭料 Wharfage などなる⁽³⁾。右の外に貨物の負擔すべきものに、荷印仕別料、看貫料、荷捌料、検査料、荷損修繕料などがある。之れ等の税及び料金は、海港の經營者自營の場合と他の業者が請負にてなす場合とにて、課徴の方法及び收入の歸屬を異にする。

此の港費の分擔に就きては、各國の實狀を觀るに、一般的準則なきものゝ如くである。國により異り、商品によつて異なる。

貨物へ課徴せらるゝ Harbour Dues は賣手の負擔たるべきことを明にしたるは葡萄牙のみである。The Com-

mercial Association of Lisbon (Associação Comercial de Lisboa) の見解によれば、ship's due は葡萄牙法の定むる所に
よつて、本船又は買手の負擔たるべきも、貨物に課徴せらるゝ Harbour dues に就きては、賣手負擔すべきもの
なりと⁽⁴⁾。印度 Bengal 又此の事を明確にし Bombay 亦本船によつて支拂はるゝ Harbour dues 以外は賣手の負擔
と定め、其の他の印度諸地方 Madras, the Northern India, the Punjab 地方・エストニア・ブラジル・また Harbour
dues は賣手の負擔とする、但し貨物に課徴するとの特記はない⁽⁵⁾。其の他貨物への課徴分と明記せざれども、
とも角 Harbour dues は賣手の負擔とするものに、ソビエトロシア・濠洲・丁抹・ラトヴィア・ルーマニア・匈
牙利の諸國あり⁽⁶⁾。

然るに米國を初として、獨・伊・墺・墨・チエコスロバキアの諸國は買手の負擔とする。佛・白・西・那威・
ブルガリア・ユーゴスラビア・リスアニア・土耳其等は他の ship's dues と共に、本船によつて支拂はるとなす
も、結局「運賃中に包含せられて買手の負擔となる」こと、アルゼンチン・希臘・印度 Coconada, Karachi 地
方・和蘭・フィンランド地方と同様なり⁽⁸⁾。我が國にては Harbour dues 及び他の ship's dues に就ては、若し
貨物に課徴せらるゝ場合には、原則として運賃中に包含せられて、買手の負擔となる。但し不定期船の場合に
は賣手の負擔となるが一般の慣習なるものゝ如し⁽¹⁰⁾。英國に就いては國際商業會議所英國代表は、此の點に就
き、何等の發言をなさず、但し Maughan の記すところによれば、奥地の製造業者は屢々、Dock charges は積込
に要する費用なれども Port charges は貨物が海港を出でゆくことに就き賦課せらるゝものと主張して、其の負

擔を肯んぜざることありと云ふ。然し事實は貨物積込後の費用なるに拘はらず、少額なるを以つて、賣手に負擔されて紛争はないらしむ。

英國の此の製造業者（賣手）の主張に應へて最も理論的なるは、瑞典代表の見解であらう。之れによれば、瑞典にては、Harbour dues に關しては商慣習未だ一定せず、但し積込前に支拂ふべき費用に就いては、賣手負擔し、海港を離れ去ることに就いてのみ支拂ふべき費用は買手負擔すとの判例あり、と云ふ⁽¹²⁾。

港税の分擔が、商品又は特殊の取引の慣習によつて異なる例として一つを擧ぐれば、例へば獨乙ブレーメン棉花取引所に於ける北米棉花の取引に於いては、『單ニ「甲板上の費用賣手持」ナル語ハ代價ノ計算ニ關ス。且賣手ハ棉花ヲ甲板ニ置クコトノ慣習上ノ費用ヲ負擔スベク港税ヲ負擔セザルコトヲ意味ス』とある⁽¹³⁾。

(1) 稀に入出港船客に課する場合もある（詳しくは神戸海運集會所月報第七十三號所載、清水安治論文「商港に就いて」參照）

(2) Port Charges の、London を倫敦にては Port Rates とス。Liverpool にては沿岸貿易の貨物は輸出入とも Town dues のみにてよく、然らざるものは、Dock Rates, Dock Dues をも支拂ふを要する。後の二者は倫敦に於ける埠頭料 Wharfage charges に當る（矢野剛論文「英國に於ける船渠制度」海運第百號、百〇一號所載參照）。

(3) 詳しくは矢野剛前掲論文參照。

(4) International Chamber of Commerce, *ibid.* p. 142.

(5) Bombay は Coconata, Karachi, Madras 地方と共に、他の ship's due に就いては、運賃中に包含せしめて、買手の負擔た

るが Northern India と Punjab については、他の ship's due も賣手の負擔なり。Bengal, Burma は此の點本船の負擔とのみあるも、やがて買手に轉嫁せるものと、Bombay 地方に同じ。Burma については Harbour dues とは、Wharfage dues; River dues とは、賣手の負擔なり。以上全部 International Chamber of Commerce, 前掲書に據る。

(6) 他の Ship's due に就いてはソビエトロシア・濠洲・ラトヴィアは本船、丁抹・ルーマニアは買手の負擔とし、匈牙利は ship's due も亦賣手の負擔とす (International Chamber of Commerce, *ibid.*)

(7) International Chamber of Commerce, *ibid.* 但しドナウ河の運送に就いては、Harbour dues は他の Ship's due と共に賣手の負擔なり。

(8) 和蘭については ship's due の記載なし。

(9) 以上の諸國の港々の Harbour dues は船舶の負擔すべきものか又は貨物の負擔すべきものかに就いては、何の明記もなきを以て明かならず。例へば西班牙の項には、Harbour dues and other ship's dues are paid by vessel. 又、更に直に續けて、However, when such charges are upon the goods, or when under the charter party or bill of lading they

are borne by the goods, buyer must agree with the carrier to payment of such charges. 又、但し本稿には嘗て貨物の負擔分としておく。

(10) International Chamber of Commerce, *ibid.*, p. 104.

(11) *Ibid.*, p. 75, 及び C. Maughan, *ibid.*, p. 137.

(12) International Chamber of Commerce, *ibid.*, p. 156.

(13) 桑田藤吉・獨佛印華棉花取引所の研究昭和五年刊より引用、但し傍點は筆者。

(四) 輸出税及び輸出特許料 Export Duty.

茲に云ふところの輸出税は、一般外國貿易政策に云ふところの夫れとは異なる。輸出禁止又は租稅收入の意味を含まず、唯貿易統計を採る爲及び其の費用に充つる爲に輸出申告をなさしむる時、申告料の中に含めて徴收するものを云ふ。貿易商品の或るもの例へば阿片・彈藥等は輸出に當り特別なる許可を要する。此の爲の費用を輸出許可料と茲に云ふ。

輸出税並びに此の種の費用に關しては、大體に於いて各國共賣手の負擔とするものゝ如くである。單純に賣手の負擔とするものに、米・佛・獨・伊・ブラジル・印度其の他の諸國があり日本また此れに屬する⁽¹⁾。英國・濠洲・智利は明記せざるも此の慣習のうちにある⁽²⁾。然しながら輸出税は貨物の輸出に當り課徴せらるべきもの、而して輸出貨物の荷主が本來は買手なりとすれば、此の費用も買手の負擔すべきものなるべく、英國には

There is no implication in the words f. o. b. that the goods sold are for export. との趣旨にて、此の費用を買手に求償し得る判例がある⁽³⁾。此の點に於いて頗る論理的なるは、白・澳・希臘の諸國であつて、貨物を本船に積込む前に支拂ふべき費用は賣手、積込以後に支拂ふべきものは買手の負擔とする⁽⁴⁾。

然るに茲に之れを全く賣手の負擔すべきものとする國がある⁽⁵⁾。又賣買孰れの負擔とも定めず一に全く契約によるとする國もある。ソビエトロシアが之れである。同國に於いては Trade Terms の解釋は海港によつて著しく異なる。但し F・O・B・及び C・I・F・に於ける賣手買手の義務に關しては各地共同一の解釋を採る。

此の費用分擔の如き其の一部分であつて、North West of the R. S. F. S. R. 商業會議所の見解による。

(五) Consular Invoice 其の他の書類作成の費用

Consular Invoice 並びに Certificate of Origin も亦、賣手が約定品を本船に積込む迄には無用のもの、唯買手が之れを陸揚する時に必要なる書類である。従つて理論的には、買手の負擔すべきものである。而して英國を初め各國共商慣習は此の原則に従ふものゝ如く、此の費用は我が國亦之れに倣ふ。フィンランド・ウルグアイの如き明かに之れを記す⁽⁶⁾。但し國によつて賣手負擔とする處がないでない。例へば希臘の如き原產地證明書作成の費用は Piras 港の慣習によれば、買手の負擔なるも、領事インボイスの費用は一般に賣手の負擔なりと云ふ⁽⁷⁾。米國の輸出商は英領殖民地・加奈陀・濠洲・新西蘭・及び南アフリカ仕向の輸出に當り、Non-Dumping Certificate を添附するを要するが⁽⁸⁾、此の費用も亦前記に倣ふべきものであらう⁽⁹⁾。

(六) 其の他の諸費用

我が國印紙税法は船荷證券を發行するに當り、每一組に付金三錢の印紙を貼布すべしと規定する。此の印税は或る時は船主、或る時は荷主負擔し、普通確定し居らぬものゝ如くである。然し船荷證券が荷主の利益の爲に請求によつて發行さるゝ限り、荷主の負擔に屬するものであるべく、現に船會社によつては共同海損精算に當り貨物への請求分として書き出すものあり、英國の如きは荷主之れを負擔するを常とする。而して F・O・B・賣買に於いて、縱令ひ賣手の負擔するが慣習なりとするも、正しくは買手に歸屬せしめらるべきであらう。

賣手が約定品積込以後に要する費用に、船積通知の費用がある⁽⁹⁾。Wimble 對 Rosenberg 事件によれば、F・O・B・賣手は、約定品を船積したる後は、遅滞なく其の旨を買手に通知すべしとある⁽¹⁰⁾。之れ一般に他に約定あつて貨物の所有權が既に買手に移りおらざる限り、所有權と危険とは此の時に買手に移轉するが故に、此の通知をなすことによつて、買手をして危険を cover せしめ、以つて Sale of Goods Act, 1893 (Pt. iii. §32) の規定に副はんとするに外ならない。英國は特に此の點に於て嚴格である。若し賣手此の義務を果たさざる時は、危険は賣手の側にありとせらるゝ⁽¹¹⁾。然るに我が國にては、船積のみにて引渡は終了す、何となれば此の賣買に於いては賣主直接運送に携はることなく、全て運送人の手を経るを以つて、最初より送狀に受荷主を明記しあり、右船積行爲終了の場合は更に荷主に通知を發すると否とに拘はらず、其の物件特定して引渡を了したることとなる、との主張がある⁽¹²⁾。而して又買手に通知すべしとの意見もある。實際は此の費用の賣手の側に發生すること稀なるものゝ如くである。

(1) 此の外に葡萄牙・西班牙・波蘭・土耳其・和蘭・匈牙利・ブルガリア・エストニア・フィンランド・ラトヴィア・アルゼンチンがある (International Chamber of Commerce, *ibid.*)

(2) *Ibid.* p. 78, 20, 43.

(3) *Insole v. Guest*, 23 T. L. R. 294 (Phillimore, J, and C. A.) 及び Finance Act 1901, Gibb, *ibid.* pp. 53-54.

(4) 外にユーゴスラビア・チエコスロバキア・丁抹は積込以後の分に就きては異論あつて一定せず。瑞典も商慣習は一定せざるも判例は此の趣旨を採る (International Chamber of Commerce, *ibid.*)

- (5) Ibid. リスマニア・ノーヤニアの項参照。
- (6) Ibid. pp. 63, 67. (7) Ibid. p. 84.
- (8) S. Linman, *ibid.* p. 370.
- (9) 此の外にホストニアには Ice-breaking charges なるものがある。
- (10) *Wimble v. Rosenberg*, [1913] 3 K.B. 743 (C. A. Hamilton, L. J.) *Gibb*, *ibid.* pp. 55, 57, 61.
- (11) 前掲事件。
- (12) 長崎地方裁判所繫属事件鑑定人長崎市松本太氏の鑑定。齋藤巖・前掲論文より引用。

五 結

Stephenson の掲げたる Chart に應へ、F・O・B・引渡の解釋を實際に發生する諸費用の分擔に適用して再び思ふは、その根本の意義に於いては一致しつつも、各國の慣習の自ら異り、同じ一國內にても商品によりて取引方法の著しく違ふ事實である。The "custom of the port" is held to over-rule the special provision. C. Maughan の句に偽はない。殊にも船積後の通知の費用に關する最後の敘述は自から、問題を F・O・B・賣買に於ける最後のものに運び入れた。既に述べたる如く、一般に約定品の引渡は所有權の移轉と危険の移轉とを同時に引起す、然しながら此の兩者常に相伴ふものではない。所有權移つて危険尙ほ賣手に残り、所有權移らざるに危険は早くも買手に屬することあるは前述した。而して之れ決して獨り F・O・B・賣買にあるのみならず、一

般に物品の賣買に伴ふ最後の而して最大の疑問である。各國統一法を決定せんとて一九二八年ワルソーに定められたるC・I・F・に關するワルソー規則すら、其の第六條に此の點に關しては各國夫れぞれ慣習を異にするを以て觸れざることとすと決議せざるを得なかつた。事は所有權の移轉と危險の移轉に關するローマ法的思想とゲルマン思想との相關より起り、問題は極めて深く大きい。「F・O・B・契約に於ける費用の分擔」に係る筆者の及ぶべきところではない。