



賣買契約に於ける受渡と價格の關係に就て(三)

Terms of Price and Delivery in Sales Contracts (3)

高 羅 芳 光

(工場經理課)

第二節 FOB契約。(佛-franco bord, 獨-Freian Bord)

FOBとは“Free on board”の頭字を集めたものであるが、云ふ迄もなく決してCifに於けるが如くfobと續けて讀むべきではない。Free on boardとはこれを布演すれば、The seller to be freed from all charges when the goods are taken on boardと云ふ事で我國ではこれを本船渡又は本船積込渡値段と云つてゐる。又、古來「乗り値」「船乗り相場」等と俗稱せられてゐるものがこれに相當する。

即ち商品がこの契約によつて取引された場合には、積出港に於ける買手指定の本船上に於いて賣手が、自己の費用及び危険に於いて、約定品を船長に引渡した時にその引渡義務が履行せられた事になり、従つてそれ以後に於ける一切の責任は買手の負擔となるものである。例えばFob. Yokohamaと云ふ時は、その取引値段はその貨物の横濱港に於ける輸出原價と、それを本船上迄持込む迄の諸費用とから構成されてゐるのである。これが前にも述べた本來の意味に於けるF.O.B.契約であるが其後米國で發達した獨特の契約形式と區別して假りにこれをF.O.B. Britishと稱する事とする。

(A) F.O.B. British

(I) F.O.B. に於ける賣手の義務。

F.O.B. 契約の本質は賣手はその約定品を本船上で引渡す義務を負ふ點にある。この根本原則に基いて次の如き義務の履行が要求せられる。

(a) 賣手が引渡をなすべき本船は買手が指定したものでなければならぬ。

(b) 賣手は貨物を引渡したる船舶の船會社又は船長より引渡の實證として貨物受取證を取る事が必要である。

(c) 賣手は本船引渡完了迄の一切の費用を負擔すべきものである。

(d) 賣手は引渡完了迄の一切の滅失損傷(for all loss &/or damage)に對して責任を有す。

(e) 引渡完了を買手に通告するの義務。

これらの義務はFOB契約としては原則的なものであるが猶多少の疑義が生じて來る。

先づ第一に賣手が貨物を引渡すべき本船は何故に買手指定の船舶でなければならぬかと云ふに、元來、F.O.B. 契約に於いては本船積以後の責任は買手が負擔すべきものであるから、従つてこれは買手側の都合を主とすべき目的の契約と考えらるべく、本船も當然買手側が指定すべきものとされ

るのである。この事は F. O. B. 契約が實際に利用されてゐる場合より見るも明らかである。即ち (イ) 買手が、自らその船積船舶を所有するか又は備船して居る場合 (ロ) 買手が船積港に自己の支店又は代理店を有して居つて、従つて運送契約又は保険契約を自らなす方がより有利にしてより便宜なるが如き場合等を主としてゐるのである。

併し乍ら、買手が若しこの船舶を指定しなかつた場合は如何と云ふに、かかる場合には賣手はこの契約の下にその引渡を履行する事が不可能となり、その爲めに引渡が遅延してもそれは賣手の責任とはならない、又次に考えらるべきは、本船は指定されなかつたが輸出の期限のみが指定されて居つた場合である。例えば Delivery F. O. B. Yokohama for Shipment during February to be exported for Hamburg と契約されたる場合、若し Hamburg 行の汽船が二月廿日限りであつた時は、賣主はその貨物を此の汽船に積込むべき義務ありやと云ふに、種々議論はあるが、結局賣主は十一月卅日迄に貨物を積込み得る如くなすべき義務あるのみとなす方が妥當であるやうである。前にも述べた通り F. O. B. と云ふが如き慣用語はその内容に就いては國又は地方に於いて種々解釋を異にするの止むを得ないものであるが、其不便利を避ける爲め一九二二年十月ロンドン、タイムズ社がその一般的解釋を試みた時にも、矢張二月卅日迄に積込み得る状態になせば足るものとしてゐる。第二に一般にはこの引渡の完了は本船即ち Oversea vessel と解されてゐるが、實際上の慣習

に於いては貨物を本船に積込む爲めに解船に引取つた時に既にこの契約の賣手の義務が完了したものとする場合もある。英國には時々かかる例があるやうである。併しこれも何等 F. O. B. 契約の本質を變更するものではない。例えば倫敦港に於ける實情について見るも、指定された本船に積込む爲めその船會社が自らの解に貨物を引取つたるが如き場合で、結局は指定されたる本船への積込が豫定されたるものであり、一方より云えば船會社又は船主の信用と責任が重んぜられた結果に過ぎないと思ふ。尤も米國で F. O. B. Vessel と云ふ時はこの Vessel は必ず overseavessel であるべきだと云ふ申合せが出来て居るが、かかる場合は勿論問題はない。

次に貨物を本船に積込めば賣手は船會社又は船長より貨物受取證を受取らねばならない。併しこの受取證は單なる貨物受取證であつて、C I F 契約に於ける船荷證券の如きものであるべき必要はない。何となれば F. O. B. 契約に於いては賣手は唯單に本船船積込の費用を負擔するのみであつて、船會社と運送契約を訂結する相手方即ち荷主 (shipper) たるべきものは何處迄も買手でなければならぬからである。併し若し往々にしてあるが如く、かかる契約に於いて船荷證券が發行された場合には賣手はそれに裏書の上買手に引渡すべきは當然の事である。

之れを要するに、F. O. B. 契約で賣手側が負擔すべき義務は本船積込迄の一切の危険並に費用に局限さるべきものである。従つて賣手が豫め指定



された本船に於いて契約期限内に貨物を引渡し得るよう送附したにも拘らず、買手側の都合又は賣手側の責めに歸す可らざる事由に依つて、指定船舶への積込が出来ず、その爲め餘分の失費が生じた場合にはそれは賣手の負擔とすべきものではない。

併しこゝに慣習上の例外もある。例えば引渡貨物の本船積込費用即ち貨物積込に要する本船のクレン料や船内人夫賃等は元來積込の費用として賣手が負擔すべきものではあるが、若し本船運賃の中にこの積込費用が含まれてゐる場合には、買手が運賃に込めて負擔するの結果となるを通例とする。又輸出税や港灣税の如きものは地方的に種々の慣例はあるが F.O.B. 契約に於いては買手の負擔外とするのが當然であらう。何となれば F.O.B. 契約の貨物は必ずしも輸出品と限定されないからであり又港灣税の如きも單に本船上での引渡を義務とする F.O.B. 契約の本質の限外にあるものと見るべきであらう。

更に F.O.B. 契約に於ける賣手は上述の貨物引渡義務が完了する迄に生ずる事あるべき一切の損傷滅失 (doss &/or damage) に對しても責任を負ふべきものである。併し乍ら縱令本船に於ける引渡が完了されたとしても、若しその貨物が仕向地に到着檢收をなせる時にその品質數量其他に滅失損傷其他の缺陷が発見された場合、その缺陷がすでに積出港に於いて本船積込の以前に存在してゐた事が合法的に指摘證明されたる場合、又は航海中の事故に依るに非る事が證明された場合には賣

手はその責めに任せねばならない。

貨物の引渡しに關して荷主 (Shipper) と船會社との關係に就いて見るに船會社は荷物受取證を發行するに際しては、勿論種類、個數、重量等を船主又は運送取扱人と立會の上檢收する事になつてゐるが、包裝貨物に就いてはその外見上の状態 (in apparent good oder & condition) に於いて受取られるのであつてその内容品の種類、品質、形狀、數量又は價格に付いては其責めに任せざる事になつてゐる。従つてかゝる貨物に關し滅失毀損があつた場合それが、果して本船引渡前に起つた事であるかどうかを立證する事は實際としては、仲々困難な問題である。

かくして賣手が本船への引渡を完了したる場合は、貨物に關する危険の負擔は直ちに賣手より買手に移轉すべきものであるから、賣手は直ちに引渡完了の旨を買手に通告すべきである。買手はそれに基いて速刻、船會社と運送契約を結び一方保險會社と保險契約を訂結せねばならない。若し賣手がこの通告を怠りたる場合、輸送中に於いて生ずべき危険に對し賣手は猶その責めを免れる事は出来ないのである。

(II) F.O.B. 契約に於ける買手の義務。

F.O.B. に於ける買手が賣手に對して負ふべき義務は、賣手をしてその契約をして充分履行せしむるに足るべき事を前提とする。

- (a) 引渡船舶指定の義務
- (b) 買手が負擔すべき費用上の義務
- (c) 買手が負擔すべき危険上の義務



(d) 買手の代金支拂義務

買手は賣手をしてその買付品の引渡をなすべき船舶を指定すべき義務を買ふ事は前述した通りであるがその指定さるべき船舶は約束された期日内に貨物の引渡が間に合ふべきものでなければならない。従つて F.O.B. の買手がその商品の引渡を爲すべき本船を全然指名しないか、又はその指定を契約期間内にしなかつた爲めに損失を生ずるが如き場合はその損失は買手の負擔となる。

更に買手は賣手の引渡義務完了の時より後に生じた一切の費用を負擔し、又一切の滅失損傷に對しても責任を有する事は勿論である。是等の點に關しては賣手の義務に關して論述した限界が其儘適用される事となる。

賣手の引渡義務が完了されたる場合は、買手は代金支拂に關し他に特約なき限り直ちに支拂ふべき義務を負ふものである。即ち F.O.B. に於いては代金の支拂は貨物の引渡に對してなさるべきもので C I F に於けるが如く船積書類の提供を必要條件としないのである。併し乍ら F.O.B. なるにも拘らず船荷證券が指圖式で發行されたるが如き場合は買手は賣手に對し裏書されたる船荷證券を要求し、その引渡しに對し代金を支拂ふべき事は勿論である。

(B) F.O.B. America

F.O.B. 本來の意義及び内容は上述せる如くでこれは海商國たる英國に濫觴するものとされてゐるが、一旦新大陸たる米國に輸入さるゝに及んではこの海上貿易専用の慣習たる F.O.B. は漸次陸上

取引にも使用されるようになって來た。これは F.O.B. なる契約型式が當時の經濟狀態に適合してゐる一方、米國に於いては英國に反して廣大なる内國市場が存在せるのみならず隣接國市場との取引も鐵道運送に依つて行はると云ふ地理的條件に適應して擴張されたる新解釋を行ふの必要に迫られて來たのである。即ち F.O.B. なる契約は獨り本船に限らず、舢舨、貨車其他一切の運送機關に積込むまでの費用と危險を賣手が負擔する所の積込渡條件と解されるに至つた。

斯くの如く F.O.B. の内容が擴張されたる結果は自ら各種の事情の場合に於ける賣買兩者の間に解釋上の紛議を招來するに至つた。これは米國內の内國取引の場合に於けるよりも、固有の商慣習に従ふ外國取引に於いては更に大なる錯雜を發生するの止むなきものである。殊に歐洲大戰と共に米國の對外取引が異常なる勃興を來たし、貿易技術に不慣れなる新輸出商が無數に簇生した爲め、彼我混用の弊は取引の圓滿に支障を來たし遂に 1919 年には濠洲の輸入商等は正式の抗議を提出するに至つた。そこで米國の國民貿易協會 (National Foreign Trade Council) が主唱者となり同國に於ける九種の外國貿易に關する代表的團體と協同して、同年十二月十六日紐育市インディアナ、ハウスに貿易會議を開き貿易條件の國際的解釋に於ける相違並びに統一に關し協議する事となつた。同會議は翌年五月迄に回を重ねる事七回に及び遂に標準的解釋を得るに至つたのである。

同會議に於ける決議は單に F.O.B. の解釋に限



るものではなくして種々貿易用語に關し米國製造業者並に輸出商に注意を促し、以て外國輸入商の誤解を避けしめんとしたものであつて、參考迄にその主要なるものを列記する事とする。

(1) 代價に關する用語は最初より明確にして一點の疑義なからしむる事。その爲めには下記主要取引條件に付豫め書面を以て買主に通知し置くべき事。

- (1) 引渡 (ロ) 遅滞 (ハ) 一部の積送
- (ニ) 船積案内 (ホ) 檢收 (ヘ) 苦情
- (ト) 損害 (チ) 支拂。

(2) 米國に於ける F.O.B. は往々にして積出地貨車乗渡を意味するも之れは海外の慣習に反するを以て、輸出貿易には必ず F.O.B. Vessel……とすべき事。

(3) 船積 (Literage) とは普通當該港内に於いて自由に航行し得る範圍内の船積にして、其範圍外の船積を必要とする時は買主の負擔たるべき事。

(4) 輸出商は海上保險に關する約款を明確に了解するのみならず、且附保條件は F.P.A. にては不充分なるを以てすべて、W.P.A (=W.A.) の契約となし、三分乃至五分の責任限度以上の損害は保險會社をして支拂はしむる事。

(5) Consular Invoice 其他之に類するものの手數料は外國政府が任意に定めたものであるから、C&F 又は C.I.F. の場合に於いても之を買主の負擔とする事。

(6) 輸出貿易に使用する用語は可成的下記三

種の孰れかに限り以て外國商人の誤解を防ぐ事。

- (1) F.A.S. Vessel (ロ) F.O.B. Vessel (ハ)
C.I.F.

却説、この會議に於いては F.O.B. 契約は結局下記七種に區別せられる事となつた。

- (1) F.O.B. "named point"
- (2) F.O.B. "named point" Freight prepaid to "named point on the seaboard"
- (3) F.O.B. "named point" Freight allowed to "named point on the seaboard"
- (4) F.O.B. Cars "named point" on seaboard
- (5) F.O.B. Cars "named port" L.C.L.
- (6) F.O.B. Cars "named point" Literage free.
- (7) F.O.B. vessel "name point"

上記の中 (1) (2) (3) は内國に於ける或指定出荷地で何等かの輸送機關に貨物を積込む事を條件とし、(4) (5) (6) は同じく國內取引に於いて指定海港にての船積を條件とする。最後の (7) は輸出港に於ける本船積を條件とするもので外國取引に於ける本來の F.O.B. 契約に相當すべきものである。以下之を順次詳述する事とする。

- (1) F.O.B. "named point"

これは或指定地點 (name point) に於いて最も便利なる鐵道會社の準備せる貨車又は船積に貨物を積込む事を條件としたもので米國式 F.O.B. 契約の典型的なものである、例えば F.O.B. New York と云つた場合は New York に於いて鐵道貨車、船積の如何を問はず最も便宜なる運輸機關



に貨物を積込む迄の費用と危険を賣主の負擔とするもので、この條件は出荷地より船積地に至る経路 (routing) に付何等の指定なき場合に行はれる。元來この型式は F.O.B. Car 又は F.O.B. Works 等の契約を統一して貨物發送地名を表示する事に依り契約内容を一層明確ならしめんとしたものである。

この場合に於ける賣買兩者の義務次の如し。

(A) 賣主の義務

- (イ) 貨物を貨車又は船の上(若くは内)に積込む事。
- (ロ) 貨物引換證 (Railroad bill of Lading) を受くる事。
- (ハ) 貨物が積出地に於ける貨車又は船に積込まれ且つクリーンの引換證を鐵道會社より受取る迄の滅失損傷に對して責任あり。

(B) 買主の義務

- (イ) 積込以後に生じたを滅失損傷に對し責任を負ふ。
- (ロ) 一切の輸送諸掛を負擔する事 (若し税金あれば之をも負擔する事)
- (ハ) 貨物に關する總て其後の移動を取扱ふ事。

(2) F.O.B. "named point" Freight prepaid to "named point" on the seaboard"

これは(1)の條件の上に指定港に於ける鐵道終點迄の運賃を賣手の負擔とするの附帶條件を持たしめた迄のものである。即ち賣手は前の場合と同

様貨物を指定地點に於いて貨車又は船に積込みそれに對しクリーンの貨物引換證を入手すればその貨物の危険に對する責任は解消するのであるが、たゞ指定港迄の運送契約を訂結し、その運賃を負擔する點が異つてゐるのである。従つてこの場合に於いては買主の義務を列記すれば足りるだらう。

- (イ) 出荷地積込以後に生じたる滅失損傷に對して責任を負ふ。
- (ロ) 貨物の其後に於ける總ての移動を取扱ふ事。
- (ハ) 貨物を貨車より卸す事。
- (ニ) 貨物を本船に積込む事。
- (ホ) 一切の延滞料 (Demurage) 又は保管料を支拂ふ事。
- (ヘ) 倉庫に庫入し若しくは必要に應じ埠頭に存置する用意をする事。

(3) F.O.B. "named point" Freight allowed to "named point on the seaboard"

この契約が前者と異なる點は、前者に於いては出荷地より指定港迄の運賃を賣手持となしたるに反し、この形式に於いては買主は都合上自ら指定港迄の運賃を負擔し、その金額を契約代價より控除し得ると云ふ事である。従つて貨物に關する責任の限界點は前二者同様出荷地である。又運賃は前條件同様結局賣手の負擔に歸するのであるが、前條件では賣手が運賃契約を結びて運賃を支拂ふのであるが、本條件ではこれを買手が爲すもので、従つて、運賃に付割引割戻等の特典が買



手側にある時は夫れ丈け利益する事となるのである。

(4) F.O.B. Cars "named point" on seaboard

この契約は船積し得る海岸の指定地點を賣買兩者の責任の限界とするもので一般に貨物を貸切貨車に依つて發送するが如き場合に行はれる。従つて賣主はその貨物を積載した貨車が指定港に到着する迄の一切の危険並びに運賃其他の費用を負擔するもので、貨車到着後、荷卸の義務荷卸の費用並に危険、更に總ての延滞料 (Demurrage) 又は保管料等はすべて買主の負擔する所となるものである。

(5) F.O.B. Cars "named port" L.C.L.

この條件は發送貨物の數量が貸切貨車積とするに足りない場合に (less than a carload lot=L.C.L.) 適用する爲め設定されたもので、本條件が異なる點は、前條件に於いては貸切貨物の關係上貨車卸の費用並に危険は買主が負擔したるに反し、本條件に於いては小口貨物として荷卸作業は當然鐵道當局が當たる爲め、買手は荷卸されたる貨物を單に引取る即ち accept するの責めを果せばよい譯である。

(6) F.O.B. Cars "named port" Literage Free.

この契約に於いては貨物が指定地港に到着して買手側に引渡された時その危険は同時に買手に移轉する點までは前條件と同様であるが、この條件に於いては更にその上船積の支拂と云ふ付帶事項が更に賣手側に追加されてゐる。この條件で特に注意すべき事は前述の通り貨物危険の限界と費

用負擔の限界とが一致してゐない點である。即ち費用の點よりすれば貨物到着後本船積込の爲めの船積までは賣主の負擔であるが、貨物の危険は指定地港への着荷換言すれば船積込以前に既に買主に移轉してゐるのである。従つてこれを船積より本船に積込む場合に、それが重量品で本船の引揚機を使用する能はざるが如き場合はその費用は買主側の負擔となる事勿論である。併しこの點に付特に付言したのは實は次の條件との相異を明確ならしめんとする爲めに過ぎない。

(7) F.O.B. vessel "named port"

これは本來の意味の F.O.B. 契約、所謂 F.O.B. British に相當するものである。即ち F.O.B. なる用語は一般には輸出港本船渡 (F.O.B. named export port) と解釋されてゐるのであるが、この制度が米國に移入されて内國取引に使用されるに及んで所謂船積即ち Shipment なる用語が汽車其他の陸上運送機關に依る積出にも慣用さるゝ事實とも相關聯して、この F.O.B. も單に本船積に限らず、貨車其他、輸送機關の何たるを問はず廣く一般的に積込渡の條件を意味するに到つた。其結果内國取引と外國取引即ち海陸兩者に於ける混用に紛争を避ける爲めに此處に、前述せるが如き F.O.B. Cars "named port" (指定港貨車渡) に對し本來の意味の F.O.B. も單に F.O.B. "named port" と云はず、特に vessel なる文字を挿入して F.O.B. vessel "named port" と稱すべき事を申合せた譯である。其結果此處に特に注意すべき次の如き事情に到達するのである。即ちこの全米貿易



會議の決議に基く F.O.B. vessel “named port” に於いては指定海港に於ける外國行汽船 (oversea vessel) 上に於ける貨物の引渡を以て賣買兩者の費用、危険の分界點とするもので、換言すれば英國流の F.O.B. の解釋に於いてこれを以て必ずしも輸出の場合に限らざるに反し、米國では明確に輸出の場合に限る取引條件とする事である。

何故に然るやと云ふに前述せるが如き特殊の事情にある米國に於いては單なる英國式の F.O.B. “named port” なる稱呼は最早意味をなさなくなつたのである。

即ち同じく同一海港が指定された場合でも、米國に於いては内國取引の場合と對外取引の場合とが生ぜざるを得ぬため、前者は一般に F.O.B. Cars “named point” on seaboard” と呼び、後者はこれを F.O.B. vessel “named port” として對外取引に用ひる事にしたのである。

それは兎も角、この條件に於いては、賣主はその貨物を舢舨其他に依りて本船船側に運び、捲揚機にてその貨物を本船上に引揚げて、本船上で船長に引渡す迄の一切の費用並びに危険を負ふもので、引渡完了の上は船長の貨物受取證を入手してこれを買主に引渡す義務を有するものである。

たゞこの場合貨物の本船への積込費用に關しては留意すべき事がある。即ち米國の或論者の説に従えば、F.O.B. 契約に於いても賣主はその貨物を本船の捲揚機の届く範圍に持ち來たして本船に引渡せばよい。何となれば本船引揚の作業は一般に本船裝備の捲揚機に依つて行はれ、且つその費

用は本船運賃の中に含まれてゐるからである。これは前にも一寸論及した點であるが、かかる場合でも、費用は兎も角、貨物に關する危険は貨物が本船に引揚げられて、本船上に於ける引渡が完了する迄は賣主の負擔であると解すべきものである。この點は本船の捲揚機の容量が小さくて、本船積込に Floating Derick の如きものを使用した場合の費用が當然賣主の負擔である事と共に次に述ぶる F.A.S. 契約と異なる要點である。

◎ F.A.S. 契約

F.A.S. とは Free Alongside Ship の略稱であつて普通に船側渡と呼ばれるものである。英國ではこれを F.O.B. と截然區別してゐるが、本質的には矢張 F.O.B. 契約の一種と見做さるべきもので責任の分岐點よりするも、前掲の (6) F.O.B. Cars “named port” Litterage Free と (7) F.O.B. vessel “named port” との中間に位すべきものである。即ち (6) の條件に於いては指定港に貨物が到着して買主に引渡された場合、危険は買主に移轉するが、更にその貨物を本船の舷側へ運ぶ舢舨は依然賣主の負擔であつたが、F.A.S. に於いては更に一步を進めて、貨物を本船外側に運ぶ迄の危険並びに費用が共に賣主の負擔とされるのである。

米國の貿易會議では、賣主が外國行の本船の船側に於いて、且つ其の引揚機の達する範圍内に貨物を引渡すべき代價を定めんとする時は F.A.S. vessel “named port” なる用語を使用すべき事とし、その場合に於ける賣買兩者の責任に付次の如



く決定した。

(A) 賣主の責任。

- (1) 海岸迄貨物を輸送する事。
- (2) 必要に應じ貨物を倉庫内又は埠頭に保管する事。
- (3) 船内又は埠頭に於いて、本船外側に貨物を置く事。
- (4) 貨物が船又は埠頭にて本船に引渡さるゝまでの滅失損傷に對し責任を負ふ事

(B) 買主の責任。

- (1) 其の後の滅失損傷及び保険に對し責任を負ふ事。

(2) 貨物の其後のすべての移動を取扱ふ事

(3) 貨物の重量が過大にして、本船備付の引揚機にて積込不可能なる爲め、特に引揚の費用を要したる時は之を負担すべき事。

たゞ此處に云ふ所の本船船側に貨物を置くと云ふ事の意味は、本船起重機又は其の他の積込用具の達する範囲内迄貨物を運搬すると云ふ事である。即ちこの點にて賣主の責任は終了し、従つて船側から船内への作業中に發生した滅失損傷又は積込に要する諸費用は當然買主の負擔となるのである。(未完)



*本誌に記載されている会社名および製品名は、それぞれの会社が所有する
商標または登録商標である場合があります。