

貿易取引の電子化

——電子 B/L と物権移転問題——

西 道 彦

目 次

はじめに

I. 船荷証券と物権的効力

II. 船荷証券 EDI 化の動き

III. CMI 規則と物権移転問題

IV. ボレロシステムと物権移転問題

はじめに

最近の IT (Information Technology) 技術の飛躍的な発展に伴い、国際商取引がグローバル化を一層発展させている。インターネットがこの商取引の重要な手段となり、一定の企業グループや業界で利用されていた EDI (Electronic Data Interchange) がグループ外の企業や業界にも利用できる環境が整ってきている。

とくに国際貿易取引においては、多種・大量の情報データが迅速、安全かつ確実に伝送されることが最も望まれている。この分野においては船荷証券 (B/L: Bill of Lading) をはじめ各種の貿易関係書類を電子化することを目的として国内外でさまざまな取り組みが行われてきた。中でも世界的に有名なボレロ (Bolero) が1999年9月から商業サービスを開始している。

ただ船荷証券をペーパーレス化 (電子化) する場合にはペーパー B/L の機能を損なわないようにする必要がある。

しかしながら、このボレロシステムの中央登録機関が、運送会社そのものではなく、国際的金融ネットワーク運営者であるスイフト (SWIFT) および

TTクラブが合併で設立した会社であることから、物権移転をわが国法制下で考える場合、理論構成が難しくなっている。実際取引をする者にとっては、この物権は、運送人に対する運送品引渡請求権以上に、第三者から物品を取り戻せる大切な権利であることから関係当事者にとっては重要な問題であろう。

そこで本稿では、この問題を考えるに当たって、まずペーパー B/L の物権的効力を述べ、次に船荷証券 EDI 化の動きを概観する。さらにボレロプロジェクトが法的枠組みとしたと言われている万国海法会の「電子式船荷証券に関する CMI 規則」の権利移転システムを検討し、その上でボレロシステムの実態と CMI 規則のシステムとを比較しながら、ボレロシステムにおける物権移転を考察してみたい。今後、わが国でこのシステムを基にした電子 B/L システムが構築される場合に、ペーパー B/L が発行された場合と全く同じ権利が保証されるためには、わが国法制下における物権移転の理論構成を考えておく必要があり、この問題は将来に向けて極めて重要なことであると考えられる。

I. 船荷証券と物権的効力

ペーパー B/L は、運送人と荷主との関係では海上物品運送契約に基づき運送人が物品を受け取った証拠であり、物品の引渡請求権を表章する有価証券である。とくにペーパー B/L の性質で重視されるのは、荷主とペーパー B/L 所持人の関係で問題となる B/L の物権的効力である。これは、ペーパー B/L の流通を前提にした物品の転売が行われる場合に重要である。商法ではペーパー B/L の引渡は、運送品の上に行使する権利（所有権・質権等）の取得において、B/L 記載の運送品自体の引渡と同一の効力を有する旨規定されている^{注(1)}。このペーパー B/L の物権的効力については、国際海上物品運送法においても商法の規定を B/L に準用する旨規定されている^{注(2)}。

ペーパー B/L の譲渡によって移転される権利には、物品自体の占有とい

う物権的な権利の他に、物品の引渡請求権等の運送契約上の債権的な権利がある。これは、運送人と船荷証券の所持人との関係で問題となるものである。この運送人に対する運送上の債権の内容は、ペーパー B/L 上の文言によって決定される。これは、ペーパー B/L の文言証券性と呼ばれているものである。

この B/L の文言証券性については、商法において、貨物引換証を作成した時には運送に関する事項は、運送人と所持人との間においては貨物引換証の定めるところによる旨規定されている^{注(3)}。それゆえ当事者は、ペーパー B/L によらない立証方法でペーパー B/L 文言の内容を変更したりすることはできない。

この文言証券性に関連して、国際海上物品運送法は、「運送人は、船荷証券の記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券所持人に對抗することができない」と規定している^{注(4)}。それゆえ、ペーパー B/L に事実と異なる記載がなされた場合でも、運送人がその記載につき注意が尽くされたことを立証して、不実記載が運送人の過失に起因するものでないということになっても、この文言証券性によって、運送人は、善意の B/L 所持人に対しては、不実の記載にかかわらず、実際に受け取った運送品を渡すことで債務を履行したものとされないと考えられる。

債権的な権利の移転は、「債権譲渡」または「更改」により行うことができる。この「債権譲渡」の第三者に対する対抗要件は、民法で債務者への通知または債務者の承諾が確定日付のある証書によることとされている^{注(5)}。一方、債権者の交替による「更改」は、民法において確定日付のある証書によることが対抗要件とされている^{注(6)}。

上述したように、わが国ではペーパー B/L は、物権的効力を有する有価証券と位置付けられており、ペーパー B/L の占有移転は、運送品引渡請求権という債権を移転させるだけでなく、運送品自体の占有移転の効果も生じさせると考えられている。したがって運送品の所有権移転契約や質権設定契約の履行として B/L を引き渡すときは、運送品の引渡と同様に、B/L 所持人

は運送品の所有権移転または質権設定を第三者に対抗することができる^{注7)}。

このペーパー B/L による物権移転の理論構成としては、ペーパー B/L 所持人が運送人に対する運送品引渡請求権に基づき運送品につき間接占有を有し、その B/L の占有移転により間接占有が移転するとする「相対説」が有力である。すなわち「相対説」は、占有をペーパー B/L 所持人の“間接占有”と実際に運送品を持っている運送人の“直接占有”に区分し、B/L の引渡が、運送人の直接占有を通じて、B/L の所持人の運送品に対する間接占有を移転するものと解釈される。ただしこの説の成立に関しては、運送品に対する“直接占有”は“運送人”が有するものであるというところが重要であり、この点に関しては B/L の電子化における物権移転の理論構成を考える場合にもとくに重要な意味を持ってくるものと思われる。なぜならば運送人が運送品の直接占有をするという前提で、ペーパー B/L の引渡しによって運送品の間接占有のみが移転すると考えられているからである。

「相対説」においては、運送品が物理的に滅失したり、第三者に善意取得（民法第129条）された場合は、B/L の物権的効力も失われることになるが、そうでない場合には、運送人が運送品の直接占有を失っても、間接占有しているために占有回収の訴によって回復可能な場合は、物権的効力が認められることになる。

一方、「絶対説」は、運送人の運送品の占有の有無にかかわらず、ペーパー B/L の引渡によって運送品そのものの占有移転が絶対的に生じるとする。これは、商法の物権的効力を定める規定（575条）は、民法に定める占有移転の規定（182条～184条）以外の特殊な占有移転の方法を運送品について定めたものであると考える。

すなわち商法第575条により、ペーパー B/L には相対説（運送人が直接占有を有することを前提とする）では引渡が認められない場合にも、引渡と同一の効力を生じさせるという特殊な効力が付与されていると解釈する。

この考え方は、後述するボレロシステムにおいて、ボレロ電子 B/L に係る権利の移転の登録機関として、運送品の直接占有者でないボレロ・インタ

ーナショナル（Bolero International Limited）^{注⑧}が就任しているため、再考される必要があろう。一方、後述する CMI 規則では運送人（直接占有者）が登録機関となっている。

このようにペーパー B/L の物権的効力については、わが国では“直接占有者”である運送人に対する指図によって運送品に対する間接占有を移転する方法により生ずるものであるとされている。この指図による占有移転により運送品の所有権移転を第三者に対抗することができるようにと考えられている。

一般には「相対説」によって説明されているが、この説では、ペーパー B/L の場合、運送品を指図による占有移転の方式によって転々と譲渡することが可能とされている。この権利移転のための手続きは、ペーパー B/L の場合には通常、指図式であるので裏書譲渡という方法をとっている。そしてペーパー B/L の裏書については手書きで署名または記名がなされ、捺印される。ペーパー B/L が転々流通する場合、その手続きによって署名の信憑性が確認され、権利が移転していくことになっている。ペーパー B/L から電子 B/L になった場合には、伝統的な手書き署名・捺印からデジタル署名（digital signature）によって行われることになる。

Ⅱ．船荷証券 EDI 化の動き

ペーパー B/L 等については一般に郵送されることになっており、近年、技術的進歩による船舶の高速化に伴って、ペーパー B/L 等の書類より貨物が先に到着するといった「船荷証券の危機」が問題となっている。その解決策としてさまざまな方法^{注⑨}が採用されているが、最終的には多種大量の情報データが安全かつ迅速に伝達されることが求められよう。そこで B/L 等の書類の電子化の取組みが積極的に推し進められている。

このような事情からペーパー B/L を電子化する動きが始まり、貿易定型取引条件を定める国際商業会議所（ICC）制定の「インコタームズ（Incoterms）」

が、1990年にこの電子化に対応する形で改正された。従来から書類引渡条件として使用されてきた CIF 条件においても、運送書類と同等の EDI (Electronic Data Interchange) メッセージを伝送することが認められた^{注(10)}。また1991年の国連貿易開発会議 (UNCTAD) と国際商業会議所 (ICC) 共同で制定された「UNCTAD/ICC 複合運送書類に関する規則」でも電子データ交換通信文によって代替することができるとされた^{注(11)}。さらに1993年改正の「荷為替信用状に関する統一規則および慣例 (UCP500)」においても船荷証券の EDI 化に対応する条項が制定された^{注(12)}。

また1996年には、国連の国際商取引法委員会 (UNCITRAL) が策定した「電子商取引に関する UNCITRAL モデル法」の第2部第1章でも運送書類についての規定が設けられ、権利義務の移転に書面への記載または使用が義務付けられているケースにおいて、「一つまたは複数データメッセージを使用して行われる場合には充たされる」としている^{注(13)}。ただし「そのデータメッセージに唯一性を与えるために信頼できる方法が用いられた場合 (a reliable method is used to render such data message or messages unique) に限る」とされている^{注(14)}。

この唯一性を与える信頼できる方法としては、実際的には中央登録機関のような組織が想定されている。ここで問題となるのは、誰がその中央登録機関になるかということである。つまり物権移転の面から考えると、この中央登録機関に運送品の“直接占有者”である運送人になる場合と、それ以外の者がその役割を担う場合とでは理論構成に大きな違いがあると言えよう。そこで次節では、この点に関して電子船荷証券のための規則として万国海法会で作成された CMI 規則の考え方を検討する。

Ⅲ. CMI 規則と物権移転問題

技術革新に伴う海上運送のスピードアップによって、貨物が書類より先に到着するという事態に対応するために、万国海法会 (Comité Maritime Inter-

national) は、電子 B/L の情報を伝送することによって、運送書類の引渡に代替できるように「電子式船荷証券のための CMI 規則 (CMI Rules for Electronic Bills of Lading)」を作成した。

この CMI 規則は、当事者がこの規則を適用することに合意した場合に適用されることになっている^{注(15)}。すなわち契約当事者が、契約は CMI 規則による旨、契約の中で合意する形で、この CMI 規則は、契約の中に取り込まれることになっている。また、この CMI 規則に抵触することがない限り、1987 年の「遠隔伝送による取引データの交換のための統一行為規範 (UNCID)」^{注(16)}が当事者の行為を規律するものとされている^{注(17)}。さらに CMI 規則に基づく EDI は、関連する UN/EDIFACT 基準^{注(18)}に合致しなければならないとされている^{注(19)}。異なる合意がない限り、運送契約の書類フォーマットは、海上船荷証券に関する国連レイアウト・キーまたはそれと一致する国内基準に合致しなければならないと定めている^{注(20)}。このように国際貿易取引の円滑な情報交換のためには、上記の UN/EDIFACT というグローバル・スタンダードに基づく必要性が強調されている。

ここでこの CMI 規則の中心的部分である電子式 B/L の権利移転について検討してみたい。第 1 節で述べたように、わが国では、「相対説」によるとペーパー B/L の物権的効力については、ペーパー B/L 所持人が運送品引渡請求権に基づき運送品に対して間接占有を有し、その B/L の占有移転により間接占有が移転するとされている。この CMI 規則では電子式 B/L の物権的効力はどのように考えられるのであろうか。この CMI 規則では、運送品支配・処分権という引渡請求権関連の権利だけで、物権については言及していないが、同規則による運送品支配・処分権の移転により、運送品に関する物権（間接占有）も移転すると解すべきであるとの見解がある^{注(21)}。

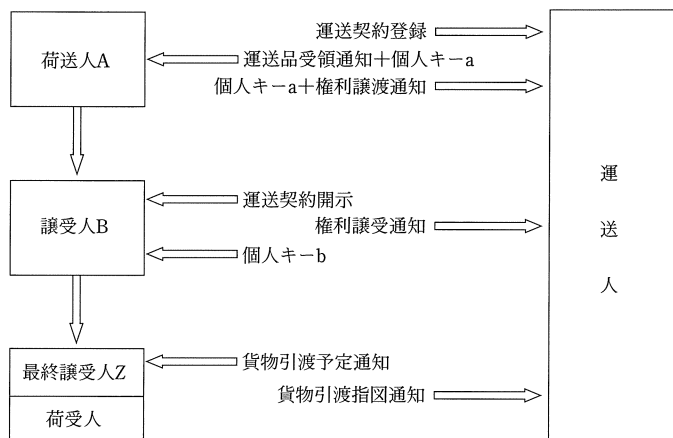
そこで CMI 規則が定める権利移転の方法について見ていくことにする。これは、後述するボレロシステムで現実に採用されている方法と対比する意味でも重要と考えているので、CMI 規則の権利移転の手続きを詳しく検討していきたい。

CMI 規則では、第 7 条で運送品支配・処分権について規定している。まず所持人 (holder)^{注(22)}は、“運送人” に対し、(1)物品の引渡を請求すること、(2)荷受人を指定すること、または自己を含む他の当事者を指定された荷受人に変更すること、(3)他の当事者に対し運送品支配・処分権を移転させること、(4)運送人に対し、所持人が書面形式の船荷証券の所持人であるかのごとく、運送契約の条件に従い、物品に関する他の事項を指図すること、ができる唯一の当事者であるとされている。

このように CMI 規則は、伝統的ペーパー B/L と同様に、所持人は、運送品の“直接占有者”である運送人に引渡を請求するという立場を取っている。つまり直接占有者である船会社は、自社に運送品の引渡についての指図を与える権利を持つ当事者の指図のみに従って運送品を引き渡すことになっている。この点は、物権移転を考える場合に重要であろう。

次に CMI 規則の中核とも言える運送品支配・処分権移転のための手続きについて検討する (図 1)。運送品支配・処分権の移転は、(1)現在の所持人が運送人に対し運送品支配・処分権を新所持人予定者に対して移転する意図

〔図 1〕 CMI 規則による運送品支配・処分権移転手続きの流れ



(財)金融情報システムセンター (FISC) 『クロスボーダー取引における金融 EDI に関する研究会報告書』1998年2月、P. 5.

を通知し、かつ(2)運送人が当該通知メッセージを内容確認することによって実行される。その後直ちに、(3)運送人は、第4条に掲げる情報（個人キーを除く）を新所持人予定者に対して伝送しなければならず、その後(4)新所持人予定者は、運送品支配・処分権を受領する旨を運送人に対し応答しなければならず、その後直ちに(5)運送人は、従前の個人キー（private key）^{注(23)}を廃棄し、新所持人に対して新しい個人キーを発給するものとしている^{注(24)}。

また新所持人予定者が運送人に対し運送品支配・処分権の移転を受領しない旨を応答したか、または相当の期間内に運送人に対しその受領の応答をしない時は、予定された運送品支配・処分権の移転は生じない。運送人は、従前の所持人にその旨を通知し、従前の個人キーは有効性を存続させるとしている^{注(25)}。

そして、上記の方法による運送品支配・処分権の移転は、書面形式の船荷証券に基づく当該権利の移転と同様の効果を有するとしている^{注(26)}。

このように CMI 規則においては、運送人が中心的な役割を果たしている。すなわち運送人が登録機関になり、運送人に対して電子的指図がなされて譲渡されるというシステムになっている。この電子データ交換による運送品支配・処分権の移転は、上述のように譲渡人、譲受人、運送人の間の電子的メッセージの確認が重要な作業となっており、個人キーを用いた方法が詳細に義務付けられている。

このシステムにおける物権移転は、わが国の法制度の下においても十分可能であると考えられている。電子式 B/L に関して、運送品の“直接占有者”である運送人に対し、電子的指図を与える権利を持つ所持人である間接占有者が指図を与えることによって第三者にその間接占有が移転すると説明することができ、「相対説」をそのままこのシステムの物権移転に展開することが可能で、CMI 規則では電子式 B/L においてもペーパー B/L と同等の物権的効力を確保できると解釈される^{注(27)}。

Ⅳ. ボレロシステムと物権移転問題

ボレロ・プロジェクトは、1994年から1995年にかけて EU が中心となり、ヨーロッパ、アメリカおよびアジアの貿易業者、運送業者、銀行等の26組織がコンソーシアムを組み、譲渡可能船荷証券（B/L）を中核とする船積書類の電子データの登録・保管・認証を UN/EDIFACT 標準に従って行った実験プロジェクトのことである。

この実験プロジェクトは、法的枠組みとして前節の万国海法会（CMI）の「電子式船荷証券に関する CMI 規則」を参考としていると言われている。すなわち中央登録機関（Central Registry）の設置、電子認証制度の利用によって電子 B/L が実用化が可能かどうかを検証することを目的としていた。この実験プロジェクトは、1995年10月に終了し、実現可能なシステムであることが確認された。この結果を受けて1998年1月に推進団体のスイフト（SWIFT: Society for Worldwide International Financial Telecommunication）と TT クラブ（Through Transport Club）両機関の理事会において事業化が承認され、1999年9月からボレロ商業サービスを開始した。

このシステムは、デジタル署名技術などのセキュリティ技術を採用して、電子 B/L や他の船積書類の電子データを登録・伝送する中央登録機関を設置している。この中央登録機関に信頼にたる第三者機構（Trusted Third Party）として、世界の金融機関が参加する国際的な金融ネットワーク運営者であるスイフト（SWIFT）と海運会社・複合一貫輸送業者（NVOCC）などの賠償責任保険相互組合のTTクラブが合弁で設立したボレロ・インターナショナル（Bolero International Limited）が、就任した。

またボレロ・アソシエーション（Bolero Association Limited）が、参加者の登録、ルール・ブック（Rule Book）の修正手続き等の業務を遂行することになっている。ボレロネットに関する契約は、(1)電子的取引を行うための基本的な法的枠組みを定めるルール・ブックについての参加者の合意、(2)ボレロ・アソシエーションへの参加の登録、およびルール・ブック変更等に関する

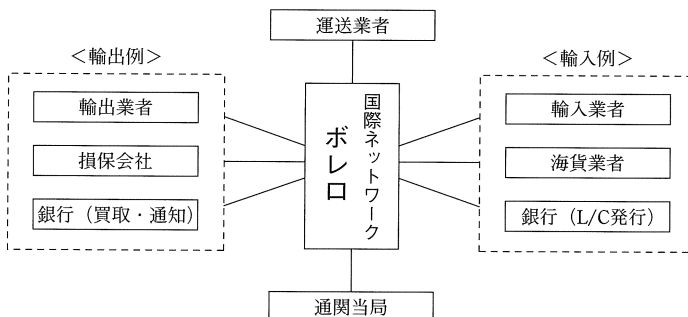
参加者とボレロ・アソシエーションとの間の BAL サービス契約、(3)参加者とボレロ・インターナショナルとの間の運営サービス契約、となっている^{注(28)}

ルール・ブックは、私法自治の原則に基づいて、参加者全員を拘束する効力を有しており、その内容は、電子データ交換に関する一般的取決め及び電子 B/L の法的効果に関する規定等である。

またボレロ・システム参加者に対して共通の安全対策が講じられている。電子式船積書類が安全に伝送されるように、認証機関（Certification Authority）、登録機関（Registration Authority）が設置されており、ボレロ・インターナショナルが認証機関として機能することになっている。また秘密鍵、公開鍵の 2 種類の鍵を用いる公開鍵方式暗号を利用するデジタル署名技術が採用され、安全性が保証されている。ボレロ・タイトルレジストリー（Bolero Title Registry）は、電子 B/L を一括管理するデータベースであり、電子 B/L の内容および権利移転等が、すべてこのデータベースによって管理されている。ボレロ・ネットにおいてはボレロ・インターナショナルが、タイトル・レジストリーとして中央登録機関の役割を果たすことになっている。

ボレロ参加企業（輸出入業者、運送業者、保険業者、フレイト・フォワード、銀行等）は、この中央登録機関にアクセスすることによって貨物に対する権利の存在、所有権移転、貿易金融の担保化等の情報を入手することによって、電子化された貿易書類・貨物の追跡・輸出入金融などを安全、確実、

〔図 2〕ボレロの貿易実務フローモデル図



（出所）Bolero, (<http://www.wtco.osakawtc.or.jp/view/support.html>)

効率的かつ簡単に遂行することができる。

ここでの問題は、このシステムにおいてどのように権利が移転していくかということである。その際、上記の中央登録機関が、重要な役割を果たすことになっている。このタイトル・レジストリーは、電子 B/L の中央権利データベースである。ボレロシステムの方針は、全ての参加者がルールに従って合意することにより、合意したメンバー間で B/L の電子的な譲渡を行うものであり、メンバー内での権利の行使と権利の譲渡の有効性が保証されている。タイトル・レジストリーでは権利の登録は、Ownership と Holdership に分割して登録されることになっている。すなわち現在の権利証券の占有者と所有者の完全な記録が、ここに保持されており、現在の占有者または所有者からの指示に基づいて Holdership と Ownership を移転するシステムになっている。このシステム下では、B/L の Holdership は移転しても、所有権者が占有者でない限り、Ownership は移転できない。このように権利移転条件の維持が厳格に行われており、B/L の権利の正当な Holdership と Ownership の登録・保管・譲渡が保証されている^{注(29)}。

たとえば荷為替信用状ベースの輸出取引では、電子 B/L の Holdership は輸出者の取引銀行に移転するが、Ownership は、依然として輸出者に留まる。 Holdership が、取引銀行から信用状発行銀行に移転した場合でも、Ownership は、所有権者か占有者でない限り、Ownership は移転できないことになっている^{注(30)}。

このように現在の権利証券の占有者と所有者を分割登録するという方法は、権利の移転プロセスが明解であるために、関係当事者間に問題が発生し難いと考えられ、実用的であろう。

ボレロシステムにおける B/L の電子化の仕組みによると、運送品に対する占有権については、ボレロ・インターナショナル（運送人の代理人）を通じて、運送品に対する Constructive Possession（間接的占有）が、譲受人に Attornment（譲渡承認）によって移転することになっている。

わが国では、B/L の物権的効力が生じる理由は、B/L 所持人が“直接占有

者”である運送人に対する運送品引渡請求権に基づき運送品につき間接占有を有し、B/Lの占有移転によりその間接占有が移転するからであるとする「相対説」が、有力であるが、今回のボレロネットにおいては上述したように、権利登録機関がボレロ・インターナショナルという会社になっており、運送品の“直接占有者”ではない。それゆえ、わが国の民法における指図による占有移転制度が機能し難い構造になっている。すなわち運送品の“直接占有者”に対して、間接占有者である荷送人、金融機関、荷受人等が、直接占有の指示を与え、それによって第三者に間接占有が移転することになっているからである。したがってボレロ・インターナショナルは、直接占有者ではないので、実際にこの理論構成で物権が移転するかどうか疑問である。

このシステムにおいては、貨物に対する占有権については、運送人を通した運送品に対する間接的占有ということになっており、直接占有者である運送人の関与を重視している。にもかかわらず、このシステムでは、ボレロ・インターナショナルが、中央登録機関になっており、運送人ではない。そこでこのボレロ・インターナショナルを“運送人の代理人 (agent)”としているのであるが、このような方法で「相対説」が成立するのであろうか。現占有者から次占有者への譲渡によって、すなわち次占有者が占有者として登録されると同時に、運送人は新たな占有者のために代理占有者となるが、ボレロ・インターナショナルは、代理占有者の代理人ということになる。この代理占有者の代理人に譲渡人が指図することによって占有移転が行われることになり、「相対説」は運送人の直接占有を前提としている点から考えると、この説の成立には問題があるように思われる。

そこで CMI 規則と違って、ボレロ・インターナショナルがタイトル・レジストリーとなるこのシステムについて、物権移転問題をわが国の法制下でどのように理論構成すべきであろうか。

そこで商法の第575条を生かすために、物権証券の電子化において、権利等を“有価証券化”し、そしてそれを電子化するという方法を採用すれば、現行のペーパー B/L の条文はそのまま適用可能である^{注(31)}。本来、有価証券

とは、権利の発生・移転・行使が権利を表章する証券によってなされるものである。すなわち権利と証券とを結合することによって、権利の行使を円滑にするとともに権利の流通性を高める制度と言われている。したがってペーパー B/L は、運送人と所持人は何らかの約定（債権・債務関係）をしている旨を示すものであり、運送人とペーパー B/L 所持人との間における運送に関する事項は、ペーパー B/L の記載によって決まることを特徴としている。このペーパー B/L の特質は、電子化する場合も尊重されなければならないと考えられる。

権利等を有価証券化し、それを電子化するという方法をとれば、B/L の物権的効力に関する見解のうちの、商法第575条が付与した特殊な効力を基礎とする「絶対説」が選択肢に入てこよう。したがってボレロ B/L は、従来ペーパーで作成されていた B/L を電子化した文書（BBL Text）と権利移転の登録（Title Registration Record）から構成されているが、この電子化した文書に特殊な効力を付与するという解釈の仕方になろう。一般に B/L は、有価証券であるから、質権を取得する場合はもちろん、譲渡担保を取得する場合にも証券の引渡を受けなければならないとされている。また B/L には処分証券性、引渡証券性および受戻証券性があるから、質権の場合も譲渡担保の場合にも、証券の占有の継続が必要とされている。

ペーパー（証券）によって作成された B/L に一定の法的効果を付与している現行法の考え方の延長線上に立てば、ペーパー B/L を発行する代わりに、その内容を一定の法的効果を付与された電子メッセージとして伝送し、運送人・運送品に対する権利義務関係の移転を行う方法が求められよう。電子データを移転することによって、権利を移転する仕組みには、固有のセキュリティシステムが確立されていなければならない。とくに重要なセキュリティ機能は、電子データの複製による二重譲渡を防止する二重移転防止機能および第三者に対して権利の所在を明確化する登録・確認機能である。

ボレロ B/L で現在の所持人が誰かを把握する仕組みは出来ているが、メッセージ自体に法的効果を付与するという視点が必要であろう。メッセージ

自体が改変されていない唯一のものであることと、メッセージ自体に特殊な効力が付与されていることとは基本的に異なるものと考えられる。

したがって電子 B/L にペーパー B/L が有していたのと同様の機能を付与するという UNCITRAL モデル法の第 7 条に示されている「機能的等価物 (functional equivalent) 概念」の考え方が、今後重要視されなければならないであろう^{注(32)}。この考え方は、貿易業者が CIF 契約で取引をする場合、従来の書類引渡の機能を生かすことができる。また電子 B/L を貿易金融の担保として受け入れる金融機関の立場からも、信用状 (L/C) 取引の書類審査の観点から、電子データにペーパー B/L と同等の効果を付与することは重要であろう。

この問題は、電子 B/L を差押えできるかという問題に関係している。民事執行法によれば、「動産（登記することができない土地の定着物、土地から分離する前の天然果実で 1 月以内に収穫することが確実であるもの及び裏書の禁止されている有価証券以外の有価証券を含む）に対する強制執行は、執行官の目的物に対する差押えにより開始する」とされており、書面の証券が前提となっている。B/L に対して差押えを執行しようとするときは、執行官が B/L を占有しなければならない^{注(33)}。したがってこの点から考えても B/L の電子化においても、電子メッセージに特殊な効力を付与する必要があるだろう。差押えの執行においては、執行官は、一定の法的効果を付与されたこの電子メッセージを占有することが要求されるものと考えられる。

運送品に対する直接占有を、運送人が有する「相対説」よりもむしろ、運送人による運送品の占有とは関係なく、B/L の引渡のみにより運送品の引渡と同一の効力があるとされる「絶対説」が、このボレロシステムの実態を説明できるように考えられる。「絶対説」に従えば、電子 B/L の移転が、絶対的な占有の移転となり、電子 B/L の円滑な流通が確保されることになろう。このようにわが国法制下において、ボレロ電子 B/L についてペーパー B/L が有するのと同等の物権的効力を確保する法的構成を考えることは重要であり、法制整備も含めて、詰めていかなければならない問題であろう。

注

- (1) 商法、第575条.
- (2) 国際海上物品運送法、第10条.
- (3) 商法、第572条.
- (4) 国際海上物品運送法、第9条.
- (5) 民法、第467条第2項.
- (6) 民法、第515条.
- (7) 民法、第178条、第344条.
- (8) ボレロの Legal aspect of a bolero bill of lading (<http://www.bolero.net/download/bbls.pdf>) 参照.
- (9) シー・ウェイビルも解決策の一つであるが、運送中に多数の当事者間を転々と権利が移転するバラ積み貨物の場合には、対応が困難と言われている。電子化を考える場合には、全ての条件が充たされる必要があろう。
- (10) Incoterms 1990, CIF A8.
- (11) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, Rule 2.6.
- (12) Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (1993 Revision), Article 20 b.
- (13) UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, Article 17(1).
- (14) UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, Article 17(3).
- (15) CMI Rules for Electronic Bills of Lading, Rule 1.
- (16) Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission (TRADE/WP.4/R.483)
- (17) CMI Rules, Rules 3-a.
- (18) United Nations Rules for EDI for Administration Commerce and Transport.
- (19) CMI Rules, Rules 3-b.
- (20) CMI Rules, Rules 3-c.
- (21) 江頭憲治郎著「電子式船荷証券のための CMI 規則について」『海法会誌』復刊34号、P.10.
江頭憲治郎『電子式船荷証券のための万国海法会規則と船積書類の革新』安田火災記念財団叢書 No.35、P.14.
- (22) 所持人とは、有効な個人キーを占有することにより、第7条 a にいう権利を行使することができる当事者を言う。
- (23) 「個人キー」とは、ある伝送の認証および確実性の保証のために当事者が合意するすべての技術的に適当な形式、たとえば数字および／または文字の組み合わせを言う。
- (24) CMI Rules, Rules 7-b.
- (25) CMI Rules, Rules 7-c.
- (26) CMI Rules, Rules 7-d.
- (27) 江頭、前掲書、P.14.
- (28) Bolero, (<http://www.boleroitd.com>)

- (29) 八尾晃著「貿易書類 (Bolero Project) における Title Registry の機能について」『日本貿易学会年報』第36号、1993年3月。
八尾晃著『貿易・金融の電子取引』東京経済情報出版、2001年。P.217。
Bolero, (<http://www.webcom.com/~pjomes/boleroar.html>)
- (30) 八尾、同論文。
八尾、同書、P.217～218。
- (31) 八尾、同書、P.107。
- (32) UNCITRAL, UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, Article 17(1)(3).
内田貴著「電子商取引と法(3)」『NBL』No.602、1996年10月1日号、P.34。
- (33) 民事執行法、第122条。

主要参考文献

- A.N.Yiannopoulos, *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems*, Kluwer Law International, 1995.
- Bolero Consortium, *Bolero Final Report*, 1995.9.
- Clive M.Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, 9th ed., Stevens, 1990.
- Comité Maritime International, *CMI Rules for Electronic Bills of Lading*, 1990.
- David M. Sassoon and H.Orren Merren, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 4th ed., Stevens & Sons, London, 1995.
- International Chamber of Commerce, *Incoterms 1990*, ICC Publication No.460, 1990.
- International Chamber of Commerce, *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*, ICC Publication No.500, 1993.
- Paul Todd, *Bills of Lading and Documentary Credit*, 3rd ed., LLP Reference Publishing, London, 1998.
- 朝岡良平編『国際商務論の諸問題』同文館、1998年。
- 内田貴著「電子商取引に関する UNCITRAL モデル法」『NBL』No.603、1996年10月15日号。
- 江頭憲治郎著『商取引法 (第二版)』弘文堂、1996年。
- 江頭憲治郎著「電子式船荷証券のための CMI 規則」『海法会誌』復刊、第34号 (通刊63号)、1990年。
- 江頭憲治郎『電子式船荷証券のための万国海法会規則と船積書類の革新』安田火災記念財団叢書、No.35、1991年。
- 河村寛治著「貿易取引の電子化をめぐる諸問題 (上) (下)」『金融法務事情』No.1541, No.1542, 1999年。
- 岸田雅雄著『企業取引法入門』日本経済新聞社、1996年。
- 上坂西三著『貿易慣習の研究』千倉書房、1950年。
- 佐原寛二著『国際流通の電子化革新』中央経済社、1998年。
- 佐原寛二著『データで知る流通の科学』成山堂書店、2000年。
- (財)金融情報システムセンター (FISC)『クロスボーダー取引における金融 EDI に関する研究会 (第一・二部) 報告書』1998年2月、1999年3月。

- (財)金融情報システムセンター編『金融情報システム白書』財經詳報社、1999年。
実体法小委員会『電子取引法制に関する研究会（実体法小委員会）報告書』1999年。
田中誠二著『海商法詳論（増補版）』勁草書房、1985年。
新堀聰著「船荷証券(1)(2)」『国際金融』財団法人外国為替貿易研究会、No.1057、No.1059、
2000年12月15日号、2001年2月1日号。
新堀聰著『現代貿易売買』同文館、2001年。
新堀聰著『実践貿易取引』日本経済新聞社、1998年。
新堀聰著『貿易取引入門』日本経済新聞社、1992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。
西田哲也著「貿易金融 EDI の最近の動向と課題」『NBL』No.639、1998年4月15日号。
浜谷源蔵著『船荷証券と傭船契約書』同文館、1979年。
藤代和雄著『貿易運送の実務』同文館、1985年。
間宮順著「貿易取引の電子化の実態」『ジュリスト』No.1183、8月1・15日合併号。
八尾晃著『貿易・金融の電子取引』東京経済情報出版、2001年。
八尾晃著『国際取引と電子決済（改訂版）』東京経済情報出版、1999年。
八尾晃著『貿易取引の基礎知識（改訂版）』東京経済情報出版、2000年。
八尾晃著「貿易書類 EDI (Bolero Project) における Title Registry の機能について」『日本
貿易学会年報』第36号、1999年。
八尾晃著「貿易 EDI と銀行の対応」『日本貿易学会年報』第37号、2000年。