

荷為替信用取引における Sea Waybill と 電子船荷証券

西 道 彦

目 次

はじめに

I. シー・ウェイビル出現の背景とその特徴

II. シー・ウェイビルの効力

III. CIF 契約におけるシー・ウェイビルと電子船荷証券

IV. 運送品処分権とシー・ウェイビル

はじめに

IT 技術の発展によって、コンピュータネットワークやインターネットが国際商取引の重要なツールとなっており、今やグローバルゼーションが一層浸透している。

国際貿易取引においては、技術革新に伴う船舶の高速化によって、貨物が運送書類よりも早く仕向地に到着してしまう事態が発生している。この事態を解決する方策の一つとしてシー・ウェイビル (Sea Waybill) が注目されている。しかしながら、このシー・ウェイビルは、金融機関の債権保全上の問題等も指摘され、船荷証券と (Bill of lading: B/L) 比べると、まだ一般化するに至っていない。

現代の貿易取引においては、さまざまな形態が存在しているが、国際的な貿易代金の決済は、円滑に行われる必要がある。その基本的な形態は、信用状 (Letter of Credit: L/C) ベースの荷為替付 CIF 売買であり、基本的ツールは、船荷証券、為替手形および信用状となっている。この取引形態においては、銀行介入の下で運送品の引渡と代金決済の同時履行が実現されており、

売手と買手の利害がうまく調整されたシステムとなっている。現在、これらのツールの電子化の取組みが国内外で行われている状況であるが、一方、シー・ウェイビルが企業グループ内取引の増大などの貿易環境の変化に伴って国際的に運送書類として使用されているのも事実である。

そこで、本稿では、このシー・ウェイビルの特徴を整理し、その上でシー・ウェイビル（電子式シー・ウェイビルも含めて）の有効性を、荷為替信用制度を前提に、CIF 契約をベースとして、船荷証券と比較しながら考察していきたい。とくに本研究は、企業グループ内取引の少ない中小企業については、今後も従来通り、荷為替信用状に依存する必要があると考えられることから、現在、世界的に広く利用されている CIF 条件をベースにシー・ウェイビルの有効性およびその将来性を電子化の動きを踏まえて考えることは重要であるという視点に立ったものである。

I. シー・ウェイビル出現の背景とその特徴

世界の海運業界におけるコンテナ革命によって、コンテナ船による航海日数が大幅に短縮化され、またコンテナリゼーションは、機械化による荷役作業の向上をもたらし、コンテナ船の停泊時間の短縮化、船舶の回転率の上昇が実現された。このような技術革新による船舶の高速化は、買主にとって商品が手元に届く期間を短くし、商品を求めやすくしたのである。この便利さは、貿易取引量の増大をもたらし、このことが、物流の多様化の一因となっている。

しかしながら、このコンテナリゼーションによる高速化・効率化は、新たな問題を生み出した。すなわち船荷証券（B/L）は、銀行経由で郵送されるため、B/Lが買主に届くよりも先に本船が仕向地に到着するという現象が頻繁に起こったのである。この事態は、有価証券である船荷証券が未着のため、荷受人は貨物が到着しているにもかかわらず、貨物が引き取れないという深刻な問題となっている。この現象は、「船荷証券の危機（The B/L Crisis）」

と呼ばれている^{註①}。

この船荷証券（B/L）の危機に対する一つの解決策として、保証渡し（Letter of Guarantee : L/G）による方法があるが、このL/Gによる方法は、B/Lの本質上、違法行為の疑いが強いと考えられている。そこでこのL/Gに代わる方法として、非流通性の運送書類すなわちシー・ウェイビル（Sea Waybill）の活用が、最近とくに注目されている。

世界各国の船主協会を会員とする任意組織である国際海運会議所（ICS: International Chamber of Shipping）による調査によればシー・ウェイビルの割合は、大西洋航路のヨーロッパ／北米トレードで75%～90%、ヨーロッパ域内の北海トレードおよび北欧の近海トレードでは90%～100%と高い利用率となっている^{註②}。しかしながら、シー・ウェイビルの利用状況を世界的に見ると、ヨーロッパ／北米などの特定航路での利用を除くと、必ずしもその利用度は高いと言えない現状にあるとの指摘もある^{註③}。

このシー・ウェイビルは、運送人が運送を契約して貨物を受け取ったことを証明する受取書で非流通証券である。流通証券としなかったことについては船積書類よりも早く貨物が到着したにもかかわらず、書類が到着するまで貨物の受取ができないのは、実務上、不利になるので、船会社はシー・ウェイビルをB/Lのように貨物の受取に不可欠な有価証券（流通証券）にはしなかったと考えられる。このシー・ウェイビルは、B/Lと比べて次の特徴を有している。まず第一に、運送人が作成、発行する書類で記名式で発行され、受取人が書類を提出せずに荷渡しを受けることができるということ、第二に、貨物が目的地に到着して荷受人が引渡を請求するまでは、荷送人は荷受人を自由に変更できるということである^{註④}。

このようにシー・ウェイビルを利用すると、シー・ウェイビルを提出せずに貨物の引渡ができるので、B/Lと違って、書類未着の場合でもL/G（保証状）を差し入れることなく荷受人は貨物の受取ができるし、船会社にとっても保証渡しに伴うリスクを負わなくて済む。通常、保証渡しによるL/Gの差し入れは、輸入書類到着前で、銀行への輸入代金支払前に行われるので、

銀行にとっても担保である貨物を貸渡し (T/R: Trust Receipt) したことになるのである。シー・ウェイビルは紛失した場合も、権利証券ではないので、B/Lと違って問題は生じない。B/Lの場合は、権利証券であるので、万一紛失するとB/Lを入手した第三者が貨物の引取りの権利を取得することもあるので、公示催告をした上で裁判所の除権判決を受ける必要があり、その場合の手続きも面倒で、リスクも大きいと言える^{注5)}。それゆえシー・ウェイビルの利用は、船会社、銀行ともに事務およびリスクの負担が軽くなると言われている。

したがって、輸入者の側から見れば、シー・ウェイビルにおいてはその提示なしに確かに本人に間違いのない旨の証明さえできれば、荷渡しを受けることができるために、貨物が到着すれば、直ちに引き取ることが可能で、無駄な滞船もしくは陸上での倉庫保管の必要もない。B/Lは書類の未着の場合に、実際には前述したようにBank L/G (B/Lなしで貨物を引き取ることへの船会社への銀行保証) が行われるのであるが、シー・ウェイビルはその際に発行される銀行保証状の問題もなく、その分の保証料の節約ができる。また紛失して第三者に渡った場合でもB/Lのようなリスクがなく、要するに合理的である^{注6)}。

一方、輸出者の側から見れば、シー・ウェイビルを提示なしに貨物の受け取りができるということは、荷受人の要請がない限り荷受人にそれを送付する必要もなくなり、シー・ウェイビルの発行に関係なく、保険証券・インボイス (送り状) などの船積書類を直ちに荷受人に送付することができるので、事務の簡素化、迅速化に役立ち、速い船の問題にも対処できる。さらに荷受人は、仕向地に貨物が到着して、荷受人が引渡を請求する時まで、自由に荷受人を変更できるのである^{注7)}。

シー・ウェイビルは、主にB/Lを発行するまでもなく、シー・ウェイビルで取引が可能と思われる場合に、使用されている。とくに企業内・グループ内貿易への転換が進んだことが、この傾向を強めている。その対象となる取引には、航海中での転売を考えていないか、もしくは取引の相手方が信用

できるために担保権を留保する必要がない場合の取引が該当する。具体的には、(1)多国籍企業内での国内本店と海外支店間の取引、(2)国内親会社と海外子会社間での取引、(3)国内企業と海外関連企業間の取引、(4)長年の取引関係により信用に問題のない相手方との取引すなわち、オープン・アカウント・トレーディング、(5)自己貨物や見本など代金決済を伴わない取引等である^{注(8)}。とくに(1)、(2)、(3)については、直接投資等に基づく企業の国際化（生産・流通の国際化）に伴う国際物流の変革によって貿易取引量の増加が見込まれており、この動きに伴ってシー・ウェイビルが普及していくものと予想される。

II. シー・ウェイビルの効力

シー・ウェイビルの効力については、シー・ウェイビルそのものとしての有効性と貿易契約の提供証券としての有効性とに分けて考える必要があると思われる。船荷証券に関する若干の規則の統一のための国際条約（International Convention For the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading）、通称ヘグ・ルール（The Hague Rules）は、船荷証券の交付義務について、「物品が積み込まれた場合において運送人、船長または運送人の代理人が交付すべき船荷証券は、荷送人の要求があるときは、船積があった旨を記載した船荷証券とする。ただし荷送人が当該物品に関する権利を表示する証券をすでに受領しているときは、船積船荷証券の交付と引き換えにその証券を返還しなければならない」と規定している^{注(9)}。

1968年に改正されたヘグ・ヴィスビー・ルール（The Hague-Visby Rules）においても同条に変更はなかった。日本も1992年になってヘグ・ヴィスビー・ルールに準拠して「国際海上物品運送法」が改正され、1993年6月に施行された。この改正国際海上物品運送法第6条第1項に船荷証券の交付義務について、「運送人、船長または運送人の代理人は、荷送人の請求により、運送品の船積後遅滞なく、船積があった旨を記載した船荷証券（船積船荷証券）の一通または数通を交付しなければならない。運送品の船積前において

も、その受取後は、荷送人の請求により、受取があった旨を記載した船荷証券（受取船荷証券）の一通または数通を交付しなければならない」と規定されている^{註10)}。このように法律上は、シー・ウェイビルに関する規定はなく、物品の船積または受取後においては、運送人は、船荷証券を荷送人に交付しなければならないとされている。

一方、シー・ウェイビルについて万国海法会（Comite Maritime International: CMI）は、1983年の会議で、貿易取引において流通性のある権利証券を発行するまでもない場合には、船荷証券でなくシー・ウェイビルで十分である旨決議し、1990年に「海上運送状に関する CMI 規則（CMI Uniform Rules for Sea Waybills）」を制定している。

また国際商業会議所（International Chamber of Commerce: ICC）制定の「荷為替信用状に関する統一規則および慣例（Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1993）」第24条において、貿易取引で信用状（Letter of Credits: L/C）が流通不能のシー・ウェイビル（Non-negotiable Sea Waybill）を要求している場合に適用される基本規定（銀行に受理される形式、要件等）を定めている。本条は、第23条（海上船荷証券）に続き、新設されたものである。受理要件は、文面上、(a)運送人の名称を示し、かつ運送人もしくはその指定代理人、または船長もしくはその指定代理人により署名された（認証された）とみられること、(b)物品が記載船舶に積込まれたこと、または船積されたことを示しているもの、(c)信用状に定められた船積港および陸揚港を示しているもの、(d)オリジナル全通からなるもの、(e)運送約款の全部または一部を含んでいると見られること、(f)用船契約に従うものである旨、積載船が帆のみで運航される旨の表示のないもの、(g)その他すべてにおいて信用状条件を充足しているもの、と規定されている。このように L/C に異なる定めがない限り、流通不能のシー・ウェイビルを要求する取引において、運送書類としてシー・ウェイビルは認められている^{註11)}。

ただ実情は、シー・ウェイビルの場合は、信用状の開設に際して銀行の厳しい審査が行われており、輸入貨物以外に担保（預金・有価証券・不動産等）

が要求されたり、担保に代わるものとして保証人が要求されることが多く、場合によってはシー・ウェイビルから船荷証券に条件変更が求められることもある^{注(12)}。信用状取引において、シー・ウェイビルが利用可能となったが、金融機関の対応は厳しく、まだ一般の貿易業者にとっては制約があり、使いやすいものとは言い難い。

また信用状統一規則において銀行が受理する書類として条約化されてもシー・ウェイビルの利用には、その前提として貿易業者間での信用・理解が必要であり、最終的には契約での合意が必要となる。

上述したように、シー・ウェイビルそのものとしての有効性については、ヘグ・ルール、ヘグ・ヴィスビー・ルールおよび国際海上物品運送法上は、現状では規定されておらず、認められていない。しかしながら、経済のグローバル化による企業グループ内取引の増大に伴って、CMI 規則および信用状統一規則に見られるように、航海中の転売が予想されておらず、流通性のある権利証券が必要でない場合や L/C による決済で流通不能のシー・ウェイビルを要求する取引において、使用されているのが実情である。

次に後者については、2000年インコタームズ (Incoterms) の C. I. F. 条件の売主の義務第 8 項で、引渡しの証拠、運送証券等について、「他に別段の合意がある場合を除いて、売主は、自己の費用をもって、約定仕向港向けの通常の運送証券 (transport document) を遅滞なく買主に提供しなければならない。この運送証券 [例えば、流通性船荷証券 (negotiable bill of lading)、非流通性海上運送状 (non-negotiable sea waybill) または内陸水路運送証券] は、契約物品が記載され、かつ約定の船積期間内の日付が記されており、また仕向地において買主が運送人に物品の引渡しを要求しうるものであり、かつ、他に別段の合意がある場合を除いて、当該証券をその後の購買者に譲渡することにより (流通性船荷証券の場合) または運送人に通知することにより、買主が運送中の物品を転売しうるものでなければならない。…」と規定し、シー・ウェイビルも CIF 契約における提供証券の一つとして列挙されている^{注(13)}。

しかしながらインコタームズの CIF 条件をよく見ると、一方では売主の義務として所定の運送証券を遅滞なく買主に提供しなければならないとしながら、他方でシー・ウェイビルの使用を認めている。これは、前節のシー・ウェイビルのメリットでも述べたように、シー・ウェイビルとは、記名式で発行され、荷受人がすでに決定しているものであり、流通性がなく、権利証券ではない。それゆえ荷受人は、自分がシー・ウェイビルに記載されている荷受人に間違いのないことを証明すれば、シー・ウェイビルを提出することなく、運送人から物品の引渡しを受けることができるのである。一度発行された船荷証券は、運送人は常に回収する義務があるが、シー・ウェイビルは、受戻証券性を有しておらず、その発行者は、あえて原本を回収する必要はない^{註(14)}。厳密に言えば、荷受人の要請がない限り、荷受人に送付する必要がないものであり、基本的に矛盾しているように考えられる。

また、このインコタームズでシー・ウェイビルの規定が設けられたからといって、これは条約ではないので、当事者が契約の中で明示的に採用することが必要となる。

Ⅲ. CIF 契約におけるシー・ウェイビルと電子船荷証券

ここでは、CIF 契約における提供証券として、シー・ウェイビルは本質的に有効であるかどうかについて考察したい。

現在でも CIF 契約は、最も広く貿易取引において利用されている貿易定型取引条件の一つである。シー・ウェイビルを利用する場合には、シー・ウェイビルが権利証券ではないので、物品の象徴としての基本的性質を有しておらず、証券による商品の転売すなわち書類売買はできず、当然 CIF 契約のメリットを生かせないことになる。したがってシー・ウェイビルの CIF 契約における使用には、本質的にこの点において問題があると思われる。

また、シー・ウェイビルを決済面から見てみたい。船積書類を買主に提供して代金を回収する CIF 契約においては、売主は船会社から自己の指図式の

船荷証券を取得し、これを保険証券、インボイスなどの他の書類とともに為替手形に添付して、銀行経由で買主に送付し、代金の支払いを求めるという荷為替制度を利用することが多い。これは、CIF 契約の書類売買性に基づいて、この制度の利用が可能となっているためである。さらに実際の貿易取引においては信用状制度も取り入れた形で行われており、CIF 売買、荷為替制度、信用状制度が有機的に結び付いた合理的なシステムが構築されている。しかしながら、この荷為替は便宜上行われるのであって、CIF 契約においては絶対条件ではない^{註15)}。

荷為替制度を利用する場合、売主が船荷証券を自己の指図式とし、買主の記名式としないのは、万一買主が契約どおりに代金を支払わない場合には、船荷証券によって物品を他に転売したり、または自ら船荷証券を船会社に提出して物品を手元に置き、買主の代金支払いまで物品の上に担保権を確保するためである。船荷証券は、権利証券で券面に表示された物品の引渡請求権を化体しており、船会社は正当な所持人が証券を提出したときにのみ物品を引き渡す義務を負うので、売主は船荷証券を自己の指図式にしておき、代金の支払いがあるまで裏書せず、自己の手元に留保しておけば、買主が代金を支払わない際には、直ちに物品を処分することができ、物品の上に完全な担保権を確保することが可能になるのである^{註16)}。

しかしながら CIF 契約において、船荷証券に代わってシー・ウェイビルが運送書類として用いられる場合には、シー・ウェイビルは、通常、買主の記名式で発行されるので、売主は担保権を留保できず、特に荷為替を利用する場合は、船荷証券と違って銀行の担保権の問題が生じる。

通常 CIF 契約においては信用状取引が行われており、信用状決済では、銀行は担保確保の目的から、船荷証券の物権的効力を必要としている場合が多く、このような取引形態がなくならない限り、船荷証券の権利証券としての性質は重要である。

このように船荷証券は、権利証券であり、通常指図式で発行されるのに対して、シー・ウェイビルは貨物の受領証および運送契約の証拠としての性質

を有しているが、権利証券ではない。このシー・ウェイビルは、普通、記名式で発行され、物権的効力も有していないと考えられているので、電子化の場合、権利の証明は不要である。したがって情報の伝達の問題だけで、比較的電子化しやすい性質のものである。このためシー・ウェイビルは、現在ヨーロッパで EDI (Electronic Data Interchange) メッセージによる伝送が可能となっている^{注(17)}。

上述したように、CIF 契約がその書類売買性をもとに荷為替信用制度と密接に結び付いて合理的に貿易決済が行われている状況においては、有価証券ではなく、したがって裏書譲渡できないシー・ウェイビルの使用には、問題があると思われる。転売が必要な場合で担保権を留保する必要性がある場合には、有価証券のほうが確実という観点から船荷証券を使用すべきであり、将来的にはすべての要求を満たす電子船荷証券が使用されていくことになる。

このことについては、譲渡可能船荷証券の機能を電子的環境へ移行させるための実験が国内外で行われ、実験の結果を踏まえて、実現可能なシステムが構築されつつある。この船荷証券の電子化においては、上述の船荷証券の性質を保持したまま、権利の移転等を実現しなければならず、そのためには認証制度や暗号化による証明の方法が必要であり、しだいに確立されつつある。現在、実証実験の成果を踏まえて、Bolero International Ltd. (ボレロ・インターナショナル) が、1999年9月より商業サービスとして Bolero.net (ボレロ・ドット・ネット) を全世界で開始している。これにより船荷証券を中核とする貿易書類のペーパーレス化が急速に進展していくものと考えられる。

IV. 運送品処分権とシー・ウェイビル

シー・ウェイビルでは、性質上、前述したように、荷送人は、シー・ウェイビル記載の荷受人が引渡しを請求するまで、荷受人の了解なしに自由に荷

受人を変更できる。これは、シー・ウェイビルのメリットでもあり、またデメリットでもある。すなわちシー・ウェイビル記載の荷受人は、本人が知らない間に荷受人が変更されるかもしれないという不安定な立場にある。

この不安定さは、荷受人を銀行とした場合も同様である。信用状取引において、銀行が自行を荷受人として信用状を開設し、シー・ウェイビルに自行を荷受人と記載しても、荷送人は、荷受人を自由に変更できる。したがって、銀行は、シー・ウェイビルを所持していても、担保権を確保することはできない。

そこでこの荷受人の不安定な立場を解消する方法として、運送品処分権の移転が考えられる。すなわち荷送人が運送品処分権を荷受人に対して予め移転することによって、荷送人の都合による荷受人の勝手な変更は防ぐことができる。

運送品処分権 (right of control) に関して、万国海法会制定の CMI 規則は、第 6 条で「(i) 荷送人は、本条 2 項にもとづく選択権を行使した場合を除き、運送契約に関して指図 (instruction) を運送人に対して与えることができる唯一の当事者とする。適用される法 (applicable law) により禁止されていないときは、荷送人は、目的地に物品が到着後、荷受人 (consignee) が物品の引渡しを請求する時までの間、書面または運送人が承認するその他の方法により合理的な通知をなし、かつ運送人に対してそれによって生じたすべての付加的費用 (additional expense) を補償することを引き受けることにより、荷受人の名称を変更することができる。(ii) 荷送人は、荷受人に対して運送品処分権を移転する選択権を有するが、その選択権は、運送人が物品を受け取る以前に行使されなければならない。当該選択権が行使されたことは、海上運送状 (Sea Waybill) その他これに類似する書類がもし存在すれば、その上に表示されなければならない。選択権が行使された場合には、荷受人は、本条第 1 項に規定された権利を有するものとし、かつ荷送人は、当該権利を失うものとする」と規定されている^{注(18)}。

このように荷送人が荷受人に運送品処分権を移転できるのは、シー・ウェ

イビルの約款に移転できる旨の記述がある場合である。しかしながら、各船会社間において、シー・ウェイビルの約款は統一されておらず、後述するように種々のフォームが存在し、運送品処分権に関する規定がないものもある。

船荷証券の場合は、運送約款は全部証券面に記載されているが、シー・ウェイビルは運送約款の前文を記載せず、略式で記載するフォームすなわちショート・フォーム（Short Form）が大半を占めている。中には運送約款全文が省略されたフォーム、すなわちブランク・バック・フォーム（Blank Back Form）が使用されている。ブランク・バック・フォームの場合は、シー・ウェイビルの表面のみに記載があり、裏面には何も印刷されていない。このため事務手続上、非常に便利であると言われている。

ショート・フォームやブランク・バック・フォームは、電子的にデータを伝送する場合には、船荷証券面に記載されている約款の大半の情報が、削減または全く省略されることを意味する。書類の電子化においては、運送約款の取り扱いが難しい問題となっている。一つの方法として、運送約款の全文を電子化してデータ・メッセージ（data message）に入れることが考えられる。しかしながら運送約款の全部をデータ・メッセージに記載して、送信することについては「電子式船荷証券のための CMI 規則」^{註(9)}は、実際的ではないとしている。EDI 化する場合、機能的には伝送量が少ないほうが好まれる。すなわち、これらのフォームは、書類の簡略化・標準化に対応でき、手続の機械化が促進されるので、電子化しやすい形式と言える。運送約款をデータ・メッセージに入れられない立場をとる場合には、レファレンス（reference）という方法で情報が送信されることになろう。ただ、この方法を採用する場合、電子シー・ウェイビルが運送約款の証拠として機能するのであろうか、問題であろう。これが、運送契約の証拠であるためには、約款の全文をデータ・メッセージ化することが理論上求められよう。

ショート・フォームおよびブランク・バック・フォームにおいては、各船会社とも船荷証券約款引用条項は記載されているが、その他の事項については各社とも統一されておらず、まちまちである。主な事項は、受取確認条項、

引渡条項、受諾優先約款、署名約款、準拠法、裁判管轄、提訴期間、パッケージ・リミテーション、運送品処分権、代理条項、アライバル・ノーティス条項等となっており、この中から各船会社が必要と考える条項が、シー・ウェイビルに記載されている。とくに上述したように荷送人が荷受人に運送品の処分権を移転することができる旨の条項（No Disposal Clause）については大半の船会社が記載しているが、中には処分権の移転に触れていない会社もある。この場合には荷送人は、荷受人に対して運送品処分権を移転できず、荷受人にとって問題が残ることになる。とくにこの荷送人の運送品処分権の問題は、銀行取引において重要である。

このような問題は、シー・ウェイビルの運送約款内容が必ずしも統一されていないというところに原因がある。それゆえ各船会社は、実務の国際的な統一を図る必要があり、今後、前出の「海上運送状に関する CMI 規則」を採用し、標準化された統一フォームを確立することが求められる^{註(20)}。この統一フォーマットの導入は、EDI 化に向けて重要な作業であり、EDI の標準化のための前提となるものである。前節で述べたように、すでにボレロが電子 B/L の実証実験を経て、実働体制に入っている。このため電子 B/L が実用化されてくると、「船荷証券の危機」は解消され、それはすべての取引に対応が可能となっていくものと考えられる。一方、電子シー・ウェイビルは、将来的には電子 B/L を使用しない企業内・グループ内取引等の限定的な取引に使用されていくものと考えられる。

また、たとえシー・ウェイビルについて、荷送人が荷受人に運送品処分権を移転することができ、荷受人が運送品を受け取れるように設定しても、物権の移転とは別問題である。運送品処分権という引渡請求権関連の権利の移転により、直ちに運送品に関する物権が移転するとは解釈することはできないであろう。

船荷証券は、権利証券と位置付けられており、船荷証券の占有移転は、運送品引渡請求権という債権を移転させるだけではなく、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。この占有移転によって、運送品の

所有権移転等を第三者に対抗することができるようになっている。この船荷証券の機能は、書類売買と言われる現在もよく使用されている CIF 売買を形成し、合理的な決済を可能としている。

一方、シー・ウェイビルは、権利証券ではないので、一般に運送品の象徴とは認められず、シー・ウェイビルの引渡は、運送品の象徴的引渡として作用しないと考えられる。このため洋上売買も可能とする CIF 売買には、本来馴染まない。代金決済を伴う海上貨物の取引においては、物品の現実的占有を引き渡すことはできないので、証券が物品の象徴と考えられ、その引渡が物品の引渡と認められることは、どうしても必要となるのである^{注(1)}。シー・ウェイビルにはこの機能が認められないために、物権移転に問題が残る。シー・ウェイビルは、仮に何らかの事情で第三者が運送品を引き取ってしまった場合、第三者に対して権利を主張できない状況も考えられる。

このように代金決済を伴う海上貨物の取引においては、輸出者や輸入者および金融機関が安心して取引ができるように、権利を譲り渡された者が、引渡請求権も取得し、なおかつそれを第三者に処分しようと思えば処分できる権利も譲り受けるシステムが今後も必要であろう。そういう意味でシー・ウェイビルもまたそれを電子化した電子式シー・ウェイビルも企業内取引等の限定された取引で使用される傾向が強く、将来的には船荷証券を電子化することによってペーパー船荷証券が発行された場合と同じ条件を保証しながら、シー・ウェイビルをしだいに電子B/Lに吸収していくという方向が見込まれ、またそれが CIF 取引においてもうまく適合していくものと考えられる。

注

- (1) Kurt Grönfors, "Towards Sea Waybills and Electronic Documents(1991)" Gothenburg Maritime Law Association, Gothenburg, Sweden, P.19.
- (2) 社団法人日本荷主協会、社団法人日本船主協会『Sea Waybill』1996年4月、P.5.
- (3) 平成8年度 EDI 制度手続き簡素化特別委員会報告書
(<http://www.html.nippon-foundation.or.jp/1996/0230/contents/280.htm>)

- (4) 新堀聰著『貿易取引の理論と実践』三嶺書房、1993年、P.162.
- (5) 浜谷源蔵著『貿易売買の研究』同文館、1963年、P.225～232。
新堀、同書、P.172～173.
- (6)(7) 新堀、同書、P.172～173、178.
- (8) William Telley, "Waybills: The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea, Part II," J.Mar.L.&Com. Vol.15(1984) P.62.
新堀、同書、P.174～175.
- (9) The Hague Rules, Article 7.
- (10) 国際海上物品運送法、第6条第1項.
- (11) *Uniform Customs and Practice for Documentary Credit*, 1993, Article 24.
- (12) 物流EDI研究会『平成6年度物流EDI標準に関する調査・研究報告書（第一分冊）』1995年3月、P.9.
- (13) *Incoterms 2000*, CIF A-8.
- (14) 三倉八市著「貿易取引とSWB利用の現況」（財）日本貿易関係手続簡素化協会『平成9年度EDI制度手続簡素化特別委員会報告書—流通性書類に関する調査・研究〔Ⅱ〕—』1998年3月、P.146.
- (15) 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、P.76.
- (16) 新堀、前掲書、P.96.
- (17) 河村寛治著「貿易取引の電子化をめぐる諸問題（下）」『金融法務事情』No.1542、1999. 3.25, P.25.
- (18) CMI, *CMI Uniform Rules for Sea Waybills*, 1990, Article 6.
- (19) Comité Maritime International, "*CMI Rules for Electronic Bills of Lading (PARIS/ELECTRO/5)*", 1990.
- (20) 物流EDI研究会、前掲書、P.23.
- (21) Barber v. Meyerstein (1870) L.R.4H.L.31 at P.329. (David M.Sassoon, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 1995, P.5.)

主要参考文献

- 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』財団法人安田火災記念財団叢書、No.35、1991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。
- 河村寛治著「貿易取引の電子化をめぐる諸問題（下）」『金融法務事情』No.1542、1999年3月25日。
- 絹巻康史著『貿易経営行動』文真堂、2001年。
- 桐谷芳和著「シー・ウェイビルへの期待」『手形研究』No.484、1993年10月。
- 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。
- 上坂西三著『貿易慣習』東洋経済新報社、1962年。

- 小町谷操三著『海上売買法の発展』日本評論社、1950年。
- 田中誠二著『海商法評論（増補版）』勁草書房、1985年。
- 新堀聰著『貿易取引の理論と実践』三嶺書房、1993年。
- 新堀聰著『現代貿易売買』同文館、2001年。
- 新堀聰著「船荷証券の危機(1)(2)」『国際金融』財団法人外国為替貿易研究会、No.1064、No.1066、2001年4月15日号、2001年6月1日号。
- 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。
- 西口博之著「新外為法以後の貿易決済方法の変化」『国際金融』財団法人外国為替貿易研究会、No.1069、2001年7月15日号。
- 日本荷主協会・日本船主協会『Sea Waybill』1996年4月。
- 浜谷源蔵著『貿易売買の研究』同文館、1963年。
- 物流 EDI 研究会『平成 6 年度物流 EDI 標準に関する調査・研究報告書（第一分冊）』1995年3月。
- 三倉八市著「貿易取引と SWB 利用の現況」財団法人日本貿易関係手続簡素化協会『平成 9 年度 EDI 制度手続簡易化特別委員会報告書—流通性書類に関する調査・研究〔Ⅱ〕—』1998年3月。
- 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・金融の電子取引』東京経済情報出版、2001年。
- Comité Maritime International, *CMI Uniform Rules for Sea Waybills* (1990).
- David M.Sassoon, *C. I. F. and F. O. B. Contracts* (4th ed., 1995), Sweet and Maxwell, London.
- International Chamber of Commerce, *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits* (1993).
- Kurt Grönfors, *Towards Sea Waybills and Electronic Documents* (1991), Gothenburg Maritime Law Association, Gothenburg, Sweden.
- William Tetley, *Waybills: The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea, Part II*, J.Mar.L. & Com. Vol.15 (1984).