

『船荷証券の誕生から、シー・ウェイビル および電子書類に向かって』（2）

著者 Kurt Grönfors

訳 西 道 彦
(Michihiko Nishi)

目 次

- 第2章 船荷証券の危機
 - 第1節 交通インフラの変化
 - 第2節 可能な救済方法
 - 第3節 原本の数
 - 第4節 副本数の増加
 - 第5節 売買取引における船荷証券
 - 第6節 船荷証券と信用状

第2章 船荷証券の危機

第1節 交通インフラの変化

船荷証券形式で発行される書類が有効に機能するためには、その基盤となる交通インフラが不変であることが前提条件になる。物理的な物品の運送速度は、比較的遅いが、独特の書類ベースの船荷証券を送付する郵便サービスは、迅速かつ能率的である。そのため必要な書類は、物品より以前に到着することになる。したがってそれらの物品が到着すれば、物品は適切に処理されうる。これは、19世紀末および20世紀前半すなわち書類ベースの船荷証券の「黄金時代」の状況であった。

しかし1960年代初頭に劇的な変化が生じ、船荷証券の危機と呼ばれる事態を引き起こした。コンテナ化および船の停泊時間の短縮そしてターミナルで

の貨物取扱い手続きの簡素化によって、運送期間は実質的に短縮されたが、郵便業務は、以前よりより非効率な処理によって世界中で機能低下をもたらしたのであった。船荷証券が到着し、物品の引渡しを受けるために所持人によって提出される前に物品が到着することが頻繁になった。物品が引渡しを待ちながら港で山積みされる状況であった。なぜならば荷受人は、引渡しを受けるために原本の船荷証券の到着を待っていたからである。現代貿易取引においては、このような無用な遅延は受け入れられない。

第2節 可能な救済方法

この新しい事態に対処するためには、理論的に2つの方法がある。1つは、運送書類の送付を迅速にすることであり、他方は物品を譲渡するメカニズムを変えて、物品の譲渡を最終仕向地に郵送される1通の独特の書類提出から独立させることである。現在の郵便業務の欠陥を補うために、多くの解決策が試みられてきた。船長が、1通の原本を（船に積込まれている船長の金庫を意味する）“シッパス・バッグ”で運び、そしてそれを受取人に手渡すというものである。受取人は、直ちにその原本を船長に提出し、運搬された物品の引渡しを要求するのである。このような茶番劇は、“書類と引換えに”物品の引渡しを行うという正式の手続きとして受け入れられない。荷受人の手元に1通の原本がない場合にはまったく船荷証券の提出なしで運送人による貨物の引渡しが行われ、船荷証券の正当な所持人に発生しうるあらゆる損害に対しては銀行保証状の提示によって、船荷証券に代えることも行われる。このような手続きは、船荷証券を譲渡された者は貨物に対する権利を得るが、補償に対する権利は取得しないという理由で、非難されることになろう。今日では売主が、郵便で船荷証券が届く前に必ず貨物が到着するということを知っているので、船荷証券の提示なしでの貨物の引渡しとその結果生じる支払不履行の危険をも売主が受け入れるのだ（古い判例1938 ND 31, Oslo Byrettに見られるように）という主張は受け入れられないだろう。

多くの船荷証券は、航空運送を利用するクーリエ業者によってブリーフ・

ケースで荷受人に運ばれるので、旅客輸送契約のいわば付随物になっているのである。このような方法は、航空会社とクーリエ業者にとって有利になるかもしれないが、今日利用されている電気通信の基準に照らして、かなり原始的であるように思われる。テレタイプ、電子メールなどを活用して、船荷証券は仕向港で発行されうる。——そのような手続きに対する法的規制は存在しない。運送データの転送および手続きの迅速化のための電子的方法は、第6章および第7章でさらに考察する。

船荷証券の危機に対するもう1つの解決策は、すでに指摘したことから明らかのように物品を、最終仕向地で提出されなければならない独特の書面形式の書類にまったく依存しない手続きのメカニズムに変化させることである。——第1章で述べられているように、現代の船荷証券の形式は、わずか200年の歴史があるに過ぎない。幸運にも数千年前に最初に用いられたこの手続きは、この記述すなわちウェイビル（運送状）方式に当てはまるものになっている。このことについては、さらに後に第3章で取扱う。

第3節 原本の数

物品の物理的な運送の時間短縮と郵便業務の手間取りだけが、伝統的な船荷証券に関して困難な事態を引き起こしたのではない。もう1つの原因は、2通以上の原本を発行する慣習にある。

上述したように原本という用語は、1つだけのものという意味を示し、したがって2通またはそれ以上の数は存在し得ないことになる。しかし船荷証券に関する限り、それらは通常原本3通が、すなわち1通は荷主のために、1通は荷受人のために、そしてもう1通は運送人が保持するように指定されている。それらにはしばしば「貨物に伴なう」（第1章第6節参照）という表現が用いられている。もっと多くの例えば5通または7通の原本が、発行されることさえある。この慣習により、ロッテルダム、アントワープ、ハンブルグの売主の代理人ごとに1通の原本を郵送し、そしてベスト・プライスがたまたま提供される場所で、商人に運送されている商品たとえば穀物など

を売るために、ぎりぎりまで待つことができた。そこで当該の場所にいる運送人の代理人は、原本を提出できる買手に自分の原本を手渡し、そして物品を買手に引渡されるようにし、他の原本は無効となるようにしたのであった。

原本という用語の使用は、彫刻品に関連する同じ用語の使用に近く、しばしば例えば1/6から6/6と番号を付けられた原本6通で発行されている。他の写しがある場合には、ただ単に写しに過ぎず、そのようなものとして原本と同じ価値を有するものではないとされている。船荷証券の原本に番号を付ける発想（たとえば第1の原本、第2の原本、第3の原本）は、スカンジナビアの海事法の旧法に従ったものであった。しかしこの番号を付けることは、船荷証券に関する国際法に対するスカンジナビアの数少ない最初の貢献の1つであったが、その事実にもかかわらず、後に廃止された（*Fortsatta förhandlingar om befraktningavtaleti Helsingfors den 4-5 juli 1922, Helsingfors 1923, p235*参照）。

印刷された書式においては、船荷証券の表面に記載されている最も一般的な原本の数は、通常3通で、たとえば「右証拠として、上記証券面に他に記載されていなければ、船荷証券原本3通は署名され、そのうち1通は実行され、他のものは無効とされる」と記載されている。3通の原本が発行される上述の理由に関しては、実際にはまもなく注意が向けられなくなった。「貨物に伴う」原本は、船便に託され、そして最終仕向地で受取人のための第3の原本は、航空便で送付されたのであった。これは、少なくとも原本1通は結局遅れずに安全に到達するであろうという期待（明らかに郵便事業をあまり誉めることにはならないが）が込められていたのである。労働と費用を節約するために、これら両方の原本は、しばしば同一の封筒に入れられ、郵送された。ときどき売主が実際に原本3通全部を手に入れ、そしてそれらを最終仕向地にいる買手宛の1つの封筒にまとめて入れた。——なぜならば郵便料が非常に高くなったからであった。このような業務の慣習により、原本は予定した法的機能から完全に切り離されるようになり、その結果原本は、完全に道理にかなっていない方法で使用されるに至った。

商人は、1通の原本のみを発行する慣行に移行するのではなく、依然として3通に拠っている。

印刷されたBIMCO（The Baltic and International Maritime Conference: ボールチック国際海運会議）書式COMBICONBILLとCOMBIDOCにおいては、原本の数は、原本2通に制限されるよう勧告されている。私は、これらの書式に基づいて作成された船荷証券がこのような勧告にどのくらい従っているか分らない。CMI（Comité Maritime International: 万国海法会）は、さらに進んで、1983年のベニスでの研究集会で、原本1通のみの発行を勧告している。これは明らかに多くの原本の使用によって引き起こされる困難を防止するためであった（CMI Colloquium, Venice 1983, p83.）。同様の趣旨のことが、法的文献の中で述べられている（Stenseth & Stenvik, *Oljeterminhandel*, 1989 Marius No 169, p125）。

言うまでもなく、1通の原本より多くのものが市場で流通することは、不確実さを生じる。なぜならば最終仕向地で別々の原本で、その所持人に引渡されるべき物品を要求できるからである。このことは、運送人がすべての原本が実際に何処に存在しているのかを知らない限り、海事詐欺の1つの道を開くことになるのである。複数の原本を使用するという商業上の便宜を受ける代償として確実に大きい犠牲を払わなければならないのである。

第4節 副本数の増加

原本数の増加に加えて、強い印象を与えながらずっと増えつづけている副本の数は、通関目的のため、中継運送人および海貨業者のため、港湾当局およびターミナル・オペレーター、銀行、保険会社などのためのような特定の目的のために発行される。広く認められた標準書式であるECE（国連ヨーロッパ経済委員会）キー・レイアウトのもとでは、運送書類の表面に各事項のそれぞれの記載欄がある。すべての項目が、すべての副本に記載されるとは限らず、関連した項目だけでよいので、現代では副本には、とくに保険業者、海貨業者、ターミナル・オペレーター、税関当局などのための「一括項

目」から必要な項目を選択し記載することができる。国により必要事項は異なるので、商人はそれぞれの国の慣行に適応しなくてはならない。

書類作成事務を削減し、運輸業ばかりでなく輸出入業者の経営管理負担を軽減するために真剣な取り組みが行われることがあるが、国際貿易取引においては、ますます書類が増える傾向にある。

船荷証券の発行に伴ない多くの写しが必要になるのには、このように諸種の必要事項があるからだが、この必要事項は、この種の運送書類（船荷証券）に明らかに関連している。もし伝統的な船荷証券に固執しなければ、副本の数を減らし、そのための方策を見出すことはより容易である。このことは、物品が国境を超える際に、種々の申告をする場合の国家の行政的な要求についてとくによく当てはまる。このように船荷証券は、その本来の役割を超えて、間接的な複雑化の原因となっている。

第5節 売買取引における船荷証券

船荷証券の存在を支持する1つの主要な見解は、運送中の物品でも商人が売買できる可能性を拓くところにあった。このことは、船荷証券の物品を象徴する機能を使用することによって可能である。そこでは書類は、それが物質的な貨物であるかのように原則として機能する。しかし、この物品を象徴する機能を100%主張できるわけではない。物品の物理的占有が1通の原本の所持人以外の者にある場合には、物品の物理的占有が、書類のみの占有よりも有利な地位を占めることになる。このような補完的な規則は、常に必要であろう。

米国統一商法典（UCC）の第2-509条のような現行の条文の下では、危険は、物品の引渡しの際に移転することになっている。このことは、買手もしくは買手の代理人が物品を保管すると、物品に有効な支配権を行使することが可能となることを意味する。このような事情の下では、物品の引渡し時点と危険の移転時点が一致しているので、危険の移転を別段に規定するために売買契約書に1つの条項を設ける必要はない。

国際物品売買契約に関するウィーン国連条約（1980年）は、より詳細な規定を包含している。その下では物品の交付も、また引渡しも重要な役割を果たしているが、ある状況の場合には、契約締結もしくは物品を買主の処分に委ねることも重要なものとして使用されている（第67-69条）。しかしながらその基本的な考えは、依然として物品が売手の勢力範囲を離れ、買手の勢力範囲に入るときに、まさしくその時点で分岐する線を引くことである。このような境界線は、明らかに物品自体に最終的にアクセスできる船荷証券に関係していると理解されうる。そのような規則がより詳細に規定されればされるほど、売買契約の規則と運送契約の規則を調整する際に、ますます多くの問題が生じることになる。

いくつかの法制度の下では、物品の偶発的危険は、所有権が移転する時に、一応移転することになっている。このことを考慮に入れると、所有権の移転を要求して危険の移転を要求しないことは、最も慎重な対応だと考えられるだろう。

ここで我々は、複雑な法的問題に直面する。多くの法制度の下では、当事者は、彼らが所有権を移転しようと意図する時に、所有権を移転することを決めることは自由である。英国法に関する限りでは、1例を挙げれば、買手または運送人への物品の引渡しは、買手に所有権を移転する行為と推定されている。そこでは船荷証券は関連付けられていないし、当事者の他の意図にも触れられていない。また同じ境界線が、物品の引渡しと危険の移転の関係にも使用されているのである。

所有権の移転が必要である場合には、それは、買手が物品自体を現実的に占有する取得を意味するのかが問題になるだろう。そうではなく、買手がまだ運送人の保管下にある物品を支配する運送書類を所持するだけでよいと言えるだろうか。その答えは、明かに肯定的である。船荷証券の原本を取得した買手は、売手から運送中の物品を支配する権利を得、したがって1通の船荷証券原本の所持人として買手は、船荷証券の原本と引換えに最終仕向地で物品の引渡しを請求する権利を有するのである。これには、問題点は

ないように思われるが、不確実で複雑な法的問題が生じることは必至である。

第6節 船荷証券と信用状

おそらく船荷証券を使用する最も主要な目的は、運送品を担保として全取引の金融を行うことである。伝統的にこの目的は、信用状を使用することによって達成される。したがって物品は、支払のために銀行に担保として提供される。このことは、信用状もしくは取り立て依頼の基礎として使用されている銀行取引約定書の条項によって実行される。

これがどのように取決められるかによって、多くの法的問題を生じることになる。基本的な考え方は、依然として船荷証券が取引される対象であり、銀行は担保としてそれに依拠し、「貨物に関する支配権」を有しなければならないというところにある。信用状に関する法規は法制度の非常に形式的かつ複雑な部分である。それは、多くの旧式の慣行を凍結し、したがって現代の貿易取引に適応する能率的な手順の開発に余計な困難を生じることになったと考えられる。それでもやはり商人自身の業務を創り出してきたのは、商人自身であり、そして今や商人自身が彼らの業務が非効率的であることに気付いても、それらを取り除くことは難しいことを自覚しているのである。

詳述せずに、一般的に言えば、船荷証券は、信用状取引の中心的な構成要素としての役割によって一層複雑化されてきたと言うことができる。

(付記)

本稿は、拙稿「船荷証券の誕生から、シー・ウェイビルおよび電子書類に向かって（1）」『第一經大論集』第32巻第1号に引き続き、The Bill of Lading Crisis（第2章）の翻訳を研究のための資料として試みたものである。

第2章は、書面形式の船荷証券に基づく取引メカニズムの限界を意味する船荷証券の危機と呼ばれる事態およびその解決策、さらには貿易売買取引における危険の移転、所有権の移転問題、信用状取引における船荷証券の問題にも言及している。とくに危険の移転、所有権の移転については米国統一商法典、ウィーン売買条約および英国法のアプローチが、船荷証券との関連で分析されており、この問題に対する重要な指針が提供されている。原書は、下記の通りである。

Towards Sea Waybills and Electronic Documents (1991)

By Kurt Gronfors

Gothenburg Maritime Law Association

訳出については、簡明を旨としたつもりであったが、至らざる所のみ多く自戒している。
最後になりましたが、拙稿をご高読頂き貴重なアドバイスを賜った安居秀教授に対して衷心より感謝の意を表したい。言うまでもなく、本翻訳内容については一切私の責任である。

なお本翻訳は、著者の承諾を得て行ったものである。