

『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』（3）

著者 Kurt Grönfors

訳 西 道 彦
(Michihiko Nishi)

目 次

- 第3章 ウェイビルの登場
 - 第1節 運送書類の誕生
 - 第2節 ウェイビルの形式
 - 第3節 船荷証券形式・ウェイビル形式と商慣習
 - 第4節 ウェイビル形式の法典化
 - 第5節 ランド・ウェイビルおよびエア・ウェイビルの
法典を解釈する際の商慣習法の重要性

第3章 ウェイビルの登場

第1節 運送書類の誕生

船荷証券に独特な権利証券としての機能は、およそ200年までの歴史はないということは分かっているが、しかし他の2つの主な機能、すなわち貨物の受取書としての機能と運送契約の証拠としての機能は、商人がもはや彼ら自身の貨物に同乗しなくなるやいなや、まさしく運送事業の始まりにまで遡るのである。

能率的な陸上輸送システムは、すでに2000年前に存在した。古代ローマ帝国において運輸長官は、官公吏および貴重な貨物の輸送のスピード化を図った。16世紀および17世紀のオーストリアと欧州において陸上輸送は、重要であり、そして運送書類は、前に述べたようにほとんど同じ内容で発展したの

であった。

しかし1つの大変重要な違いがある。昔の運送書類の主要な特徴は、物品を譲渡するメカニズムが、いかなる書面形式の書類にもまったく依存していないということである。これらのものがこのように発展してきた理由は、ウェイビル（運送状）または別称の送荷状が元来特定の人に物品を引渡すために、運送人によるいかなる約束も明示していなかったからであり、それは手紙の形式（Fr *lettre de voiture*, Germ *Frachtbrief* と比較せよ）で荷送人から荷受人への通知状になっており、運送人は関与していないからである。このことは、17世紀当時の伝統的なランド・ウェイビル（陸上運送状）の文言すなわち「拝啓、本日私は、重さ20ポンドのタールドラム缶1本をA町で馬車の御者Xに引渡し、B町までそれを運ぶように指示しました。そこで貴方は、物品が到着次第、御者Xの代理人Yに要求することによって引渡しを受けることができます。敬具」に示されている。結果的にそのようなウェイビル（運送状）を発行するのは、荷送人（通知状の送り主）の義務となった。

（Hammarskjöld, *Om fraktavtalet och dess viktigaste rättsföljder*, 1886, p18. 参照）

後に運送人は、荷受人に運送状を書く際に、荷送人によって詳細に述べられたことにますます関心を持つようになった。運送人が関与する第1段階は、荷送人が運送人に通知状を示し、そしてその運送状面に確認の短い文と運送人の署名をなすことによって、詳細に述べられた事項の正確性を運送人に確認させたことであると考えられる。次の段階は、運送人自身が、運送契約の基礎となるもので、したがって運送人からウェイビル（運送状）に記名された人または荷送人によって指名された人に物品を引渡す約束をしたウェイビルを発行したことであった（*Lat tibi vel cui mandaveris*）。依然としてウェイビル（運送状）面の細部にわたって所要を書き入れるのは、昔のように通常荷送人によってなされ、ただ運送人はウェイビル（運送状）に署名するだけである。

第2節 ウェイビルの形式

物品が荷受人に引渡されるための荷受人にとっての必要条件を概観しよう。すでに強調してきたように、物品は、1つの特定の書類の存在に結び付けられているのではなく、

- (1) 物品が最終仕向地に到着した。そして
- (2) 物品の引渡しを要求している者は、ウェイビル(運送状)上に指名された荷受人として自分自身を証明し、ウェイビルの内容は、運送人に知らされている。

という単純な事実に基づいている。

この形式の目的は、輸送中に物品の転売をあまり容易にしないようにすることにある。荷受人の名前を変更することは、意図されていない。陸上および航空運送における短い輸送期間内に物品を他の者に転送する必要もないと思われる。ただ海上輸送は、運送期間内にさらなる取引をする実質的必要性を生じるに十分な長さがあった。このことは、ウェイビル(運送状)が船荷証券のように物品を象徴しないという意味で非流通証券であることを意味する。——この点から考えて、ウェイビル(運送状)は、ストレイト船荷証券という米国の概念に非常に近い。米国法の下では、このような書類は、荷受人が運送人から貨物の引渡しを要求する際には提示される必要はないが(*Oslofjord* 1956 ND 83および*Basedow, Abschied vom Wertpapier*, 1988, *Arbeiten zur Rechtsvergleichung* 137, p81. 参照)、しかし伝統的欧州下では、それは明らかにウェイビル(運送状)である。

すでに(前出第1章第7節)で指摘されたように、最終仕向地で物品の引渡しを要求する権利および運送中の物品を支配する権利は、必然的にお互いに結び付けられている。運送書類自体に完全に影響されないウェイビル(運送状)形式では、物品を支配する権利も同様に書類に無関係であるということが要求される。結果的に物品の支配に関する主な規則は、(1) 物品が最

終仕向地に到着し、(2) 指定荷受人として自分自身を証明する者が、物品の引渡しを要求するまで、荷送人は、物品を支配する権利を有するということでなくてはならない。荷受人の変更はなされず、そしてこの状況は初めから終わりまで原構成内で保持される。

経験上、すぐにこのような規則はあまりに硬直しすぎて、商業界の実践的要求に合わないということが分かった。荷受人の同一性が、変更されないまたは決して変更するつもりがない時でさえも、荷送人は、荷受人が物品に対して支払をし、そして運送人に指図を与える可能性を持つ必要がある場合に、都合のよい場所で荷受人に貨物の支配権を移転する可能性を有したかった。言いかえれば、売買契約および代金決済に関する契約の個々の事項に運送契約を適合させる必要があったのである。

売買取引の要求は、さらに先に進んだ。穀物が19世紀の後半期に鉄道でイタリアから北欧まで輸出されたとき、輸送期間はかなり長く、そして鉄道ウェイビル（運送状）の発行の際には、最終仕向地はどこになるのか、またはしばしば誰が最後に実際の買手であることを証明できるか、はっきりと分からなかった。すなわち長い海上輸送のように、鉄道輸送でも商品を売買するというちょうど同じ要求が存在したのであった。

これらの問題の解決策は、ウェイビル（運送状）の副本（最初の写し）の導入であった。19世紀の中頃に、欧州の国有鉄道法と慣習の下で、輸送中の物品の支配をめぐる問題を解決する少なくとも5つの異なったシステムが存在した。1890年の欧州鉄道輸送条約における法典化は、できる限り長く荷送人のために支配権を留保するというドイツの原則と、船荷証券の効力に近い方法で副本の占有と結び付けるフランスの制度（船荷証券に似た作用を有している運送状の副本制度）との混合である（この表現は、名著 *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, 1894, p126の中で Rosenthal によって使用された）。後で取り扱うが、この副本制度は、1929年のワルソー条約によって航空輸送のために、そして1956年の CMR 条約（道路物品国際運送条約）によって道路輸送のために採用された（後出第3章第4節）。

これらの機能は、運送中の物品を支配する権利をウェイビル（運送状）の副本の占有に結び付けることによって、どのように効果的に実行することができるのであろうか。荷送人の名前の変更がない限り、ちょうど1組の船荷証券のように副本を提示することによって、運送人に新しい指図を与える（積極的機能）のに明らかに問題はない。同じことが、副本を占有している者に外部の者が通常の運送の遂行に介在できないということを保証すること（消極的機能）に当てはまる。この譲渡の諸機能を譲渡する意図のない書類形式にも持たせることは、どのようにしたら可能であろうかということを検討することは難しいであろう。物品が予定した最終仕向地に到着しない限り、「実際の荷受人」の変更は、（新しい者に運送中の物品を引渡すために運送人への文書の通知を添えて）副本を物品の新買手に提示することによってなされう。しかし該当の者が最終仕向地に住んでいる場合や物品がすでに到着している場合の状況はどうなるのであろうか。ここで、支配権が終り、次に指定された荷受人が物品の引渡しを要求するという2つの明白な必要条件が存在することを銘記しておかなければならない。荷受人が出頭しない限り、支配権を有している者は、最終仕向地でもまた彼の権利を行使できる。すなわち物品の買手は、荷受人ではないので、物品の引渡しを要求するのではなくて、彼の支配権を行使する。その場合、荷受人は出頭し、物品を要求することを差し控えることになる。このようにして譲渡の機能（または準流通性）は達成されるのである（これらの専門用語の使い方については、Schmitthoff, *The export trade*, 7th ed 1980, p353, Gorton in *Modern transport and sales financing*, ed Grönfors 1974, Gothenburg Maritime Law Association 48, p62参照）。それにもかかわらず今まで指定荷受人から新荷受人への変更は行われていない。

第3節 船荷証券形式・ウェイビル形式と商慣習

現行の形式は、もともとといかなる国内法もしくは国際法によって創り出されてきたものではなかった。それらは国際商慣習の結果であり、何世紀にも

わたって商人によって發展させられ、そして至るところで多かれ少なかれ採用されてきたものであった。このような慣例は、しばしば *lex mercatoria*、国際商慣習法（前出第1章第1節参照）に属するものとして、関連付けられている。同じ種類の慣例は、信用状、為替手形および取引条件の解釈そして国際貿易取引の他の「専門領域」を支配している。

このような慣例は、それらの機能を実社会で可能にする方法で形成されているものである。したがって形式のいろいろな部分は、機能的に相互に密接に関係しており、そしてその慣例は、機能的アプローチの観点から述べられ、理解され、そして分析されなければならない。

第4節 ウェイビル形式の法典化

19世紀後半に全欧州での鉄道の發達が、鉄道ウェイビル（運送状）に関する規則を含めて、あらゆる種類の国内法を制定するに至った。国際鉄道輸送を促進するための統一化が求められた結果、1890年の CMI 欧州条約（鉄道物品国際運送条約）が生まれた。これらすべての法典化は、商慣習によって創り出された形式に基づいていた。しかしながらそれらの法典化は、運送人への指図が鉄道ウェイビル（運送状）の副本によって文面で与えられなければならないということを含めて、より詳細にそしてさらに精密に作成された。副本は、“*Legitimationsurkunde*” または “*document of identification*” と記述され、そして副本は、それが積荷に関する物権を代表しないということを付記することによって繰り返し使用されてきた。しかしながら実際には、正味現金で運送状の写しに対して支払うことは、まったく普通になった（“*the Bible of railway law*” Nánássy, *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, Wien 1956, pp189-191. 参照）。このことは、船荷証券に特有のいくつかの機能は、模倣することが出来るということを意味している（前出第3章第2節）。

航空運送に関する1929年ワルソー条約が締結された時に、鉄道形式が用いられた。たとえ模範が、明かに1890年の鉄道条約であったとしても、これは、逐語的に模倣されたものではなかった。その本文は、いっそう簡潔になり、

そして手続きは、また細部において簡素化された——鉄道法と航空法における慣例の起草方法は異なっていた。少数の条文は、1890年の鉄道条約におけるいっそうより長い本文に一致していた。それにもかかわらず両方の本文は、商慣習によって創り出されたウェイビル（運送状）形式にしっかりと基づいており、すでに示した（前出第3章第2節）ようにその趣旨に従っていた。

ウェイビル（運送状）形式に関する法典化された規則で規定された次の輸送システムは、1956年の欧州道路輸送条約によって国際的に規制された道路輸送システムであった。ここで鉄道および航空の両方の本文は、心に留めておかねばならない——たぶん航空より鉄道の方が多い。道路条約の本文は、鉄道条約におけるよりも短くて、確かにワルソー条約におけるよりも長かったのであった。しかしその趣旨は、依然として商慣習によって創り出されたものに従っていた。

異なった時期の異なった法律家グループによる言語の違いにもかかわらず、共通基準の基礎になっているこの慣習は、色々な本文の解釈に影響を与えている。

第5節 ランド・ウェイビルおよびエア・ウェイビルの法典を解釈 する際の商慣習法の重要性

ランド・ウェイビル（陸上運送状）およびエア・ウェイビル（航空運送状）について法典の文言を解釈する際には、細部および言語に関する相違の詳細な研究は意味がない。一例をあげれば、CMI 欧州条約（現在は COTIF 付属書 B）は、支配権の消滅のための2つの必要条件、すなわち（1）物品が最終仕向地に到着したこと、（2）荷受人として指定された者が、物品の引渡しを要求することを規定している。ワルソー条約（第13条第1項）は、明かに第一の必要条件のみを規定している。ところでその目的は、明かに陸上形式を航空輸送に適用することにあった。人は、それによって買手としての荷受人に3通目の運送状の引渡しと引換えに商品の支払の決断を容易にすることを期待している。（Wüstendörfer, *Wege und Ziele des kommenden Weltluftrechts*,

Hamburg 1930, p23. 参照)。当然のこととして、2つの必要条件に関する確立した慣習は、ワルソー条約文を理解するための一般的背景であり、したがってそれは、CMI 欧州条約と比べて対立するものと解釈されるべきではない。

この判断の正確さは、ただその慣習だけがこのシステムが適切に作用するための必要な機能を果たすという事実によって証明される。荷送人は、荷受人が最終仕向地で物品の引渡しを受ける権利を請求しない限り、物品に対する支配権を要求する権利がある。この時点までは、荷送人の支配権と荷受人の物品の引渡しを請求する権利の間には、競合はない。この時点以後は、荷受人の物品の引渡しを要求する権利は、いつでも荷送人の支配権に優ることになり、したがって支配権の行使には遅すぎるのである。もし荷受人が物品を引き取らなければ、運送人は、運送契約を終了させるためにその権利を遡及させる。荷受人が物品の引渡しを要求する権利を有するということは、物理的に物品を引渡しという運送人の義務を示している。——この義務の遂行は、荷受人が協同することを前提としている。この機能的分析は、全体としてシステムに適合するものとして受入可能な最上の解決策を示している。

(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)、(2)『第一經大論集』第32巻第1号、第2号に引き続き、The Rise of The Waybill (第3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3章は、まず運送書類の起源について述べられており、その過程でランド・ウェイビル(陸上運送状)の歴史的発展過程が分析されている。特に17世紀当時の伝統的なランド・ウェイビルの文言は、当初の荷送人から荷受人への通知状として貴重である。その後、運送人が関与していく過程が分析されている。次に物品が荷受人に引き渡されるための荷受人にとっての必要条件が示され、ウェイビル形式の目的が述べられている。ここでウェイビルの概念が米国のストレイト船荷証券に近いことが指摘されている点は興味深い。さらに運送書類自体に完全に影響されないウェイビル形式では、物品を支配する権利も同様に無関係であることを述べる一方、商業界の実践的欲求から荷受人に貨物の支配権を移転する可能性に言及している。この問題に対して、鉄道ウェイビルでは副本制度が導入された過程が分析されている。この副本制度は、その後1929年のワルソー条約によって航空運

送のために導入され、1956年 CMR 条約によって道路運送のために採用された点は、注目に値する。そして譲渡の諸機能を譲渡する意図のない書類形式に持たせる方法が考察されている。最後にこのウェイビル形式は、国際商慣習の結果であり、lex mercatoria に属するものとして関連付けられており、その法典化の過程が検討されている。

原書は、下記の通りである。

Towards Sea Waybills and Electronic Documents (1991)

By Kurt Grönfors

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。