

電子船荷証券と権利移転システム

— Bolero と TEDI を中心として —

西 道 彦

目 次

1. 船荷証券の電子化と法制度
2. ペーパー船荷証券の法的性質と権利移転
3. 船荷証券電子化の実際
 - (1) Bolero システム
 - (2) TEDI システム

1. 船荷証券電子化と法制度

貿易取引は、複雑であり、各国や各地域で通関その他の手続が必要で、取引ごとに要求される書類も異なる。個々の取引で必要とされる書類は、輸出国や輸入国の貿易・通関関連法規・対象商品の種類、性質、貿易条件などにより決まる。それらの書類は、種類が非常に多く、多様であり、ペーパー（紙）の書類である。またその書類には肉筆の署名が必要であったりする。

APEC による調査では 1 回の貿易取引で最大 27 社の業者が関連して、40 種類以上の書類が作成され、必要な情報項目は 200 項目（そのうち 30 項目が 30 回以上の繰り返し）でデータの再入力率は 60～70％と言われている¹⁾。また書類の作成と受け渡しにかかる費用も貿易額の約 7％に達するとの国連の推計がある。

そこでこのような多様な貿易書類を電子化することができれば、この EDI 化を通じて管理コストを大幅に削減することができると期待されている。ただ上述したように関係する業者が多く、異業種間の調整が必要であり、さら

に流通証券の機能を電子化するという困難な問題も残っていた。従来のネットワークが処理してきたのは、単なる電子データであり、権利の移転を伴うものではなかった。問題は、いかに船荷証券 (Bill of Lading: B/L) の持つ機能を保持しながら、権利登録・移転を行うシステムを構築するかにあった。

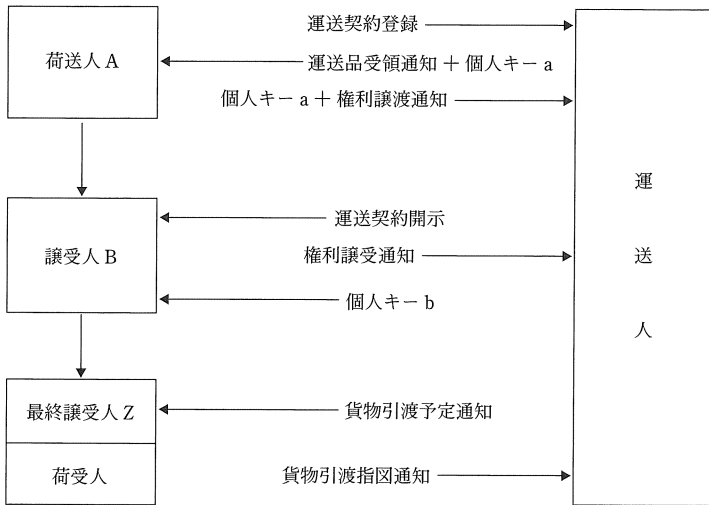
この問題に関して CMI (万国海法会) が、1990年の第34回総会で採択した「電子式船荷証券のための CMI 規則 (CMI Rules for Electronic Bills of Lading)」がある。この CMI 規則は、抵触することがない限り、1987年の「遠隔伝送による取引データ交換のための統一行為規範 (UNCID)⁽²⁾が、当事者の行為を規律するものとしており、この規則に基づく EDI は、UN/EDIFACT 基準⁽³⁾に合致するものとしている。

CMI 規則は、船荷証券を電子化する方法を規定しており、個人キーの所持人は、運送品引渡請求権を持ち、運送品支配・処分権を第三者に譲渡できるとしている。この権利移転は、ペーパー船荷証券に基づく権利移転と同じ効果であるとされている⁽⁴⁾。

この CMI 規則の特徴は、データの登録機関が当事者たる運送人となるところである。すなわち運送人が売買当事者間の権利移転に関与することになっており、個人キーの授受に当たるものである。この個人キーは、CMI 規則特有のもので、運送人によって権利移転が行われるごとに発行される。つまり荷送人が売買によって第三者に権利を移転する場合、権利を移転した旨を個人キーを使用して運送人に伝送する。譲受人は権利受領の旨を運送人に通知する。そして運送人は、譲受人に新しい個人キーを発行するのである。この際、前に発行された荷送人の個人キーは無効となる仕組みである⁽⁵⁾。(図1参照)

秘密鍵暗号方式は、通信を行う者同士が共通の秘密キーで暗号化および復号化を行うものであり、送信者と受信者の双方がお互いに共通キーを保有することの特徴としている。ただし秘密鍵方式は、取引相手が変わるごとに異なる秘密キーを用意し、送信する必要がある。一方、公開鍵方式は、取引相手ごとに秘密キーを送信する必要がなく、便利である。

図 1. CMI 規則による電子式船荷証券に関わる EDI メッセージの流れ



（出所）FISC『金融情報システム』No. 200, 90 頁（1998.4）

問題点としては、秘密鍵暗号方式（共通鍵暗号方式）は、初めにキーを作って送る時に、送信の途中で秘密キーを第三者に盗まれる危険性があり、不安が残る。

さらに船荷証券電子化についての重要な国際ルールとして、国連の国際商取引法委員会（UNCITRAL）が1996年の総会で採択した「電子商取引に関するモデル法（Model Law on Electronic Commerce）」がある。特徴としては、法が貨物運送契約に関して、一定の効果を発生させる要件として書面の使用を要求している場合でも、データ・メッセージで充足されることを規定しており、また船荷証券の占有取得により確保される権利者の単一性の保証は、EDI の場合にも保証されるべきこととしており、いわゆる「機能的等価物アプローチ」を採用している⁶⁾。

また信頼すべき電子商取引を行うために、国際商業会議所（ICC）は、1997 年に GUIDEC（General Usage for International Digitally Enhanced Commerce

「国際的な電子商取引を確立するための一般手引書」)を発表し、2001年には改訂版 (Version II) がGUIDEC IIとして発表された。これは、電子商取引当事者の真正性 (Identity) を認証することを通して、当事者の信頼性および情報の安全性を高めて、よって情報の完全性 (Integrity)、有用性 (Availability)、秘匿性 (Confidentiality) を確保することを目的としている。そのためにはデジタル署名および認証機関など電子商取引自体を承認する信頼できるシステムが必要である⁷⁾。

わが国でも2000年 (平成12年) に「電子署名及び認証業務に関する法律」が成立し、平成13年4月1日から施行された。第3条で、電磁的記録に記録された情報に、本人による一定の電子署名がある時には、当該電磁的記録の成立の真正を推定する規定を置いている。これは、民事訴訟法第228条第4項の規定に対応するものである。

また平成12年には「商業登記法等の一部を改正する法律」が成立し、施行された。これに基づいて商業登記法、公証人法および民法施行法の一部が改正され、「商業登記制度に基礎を置く電子認証」、「公証人制度に基礎を置く電子公証」等の制度が導入された。商業登記制度に基礎を置く電子認証制度は、送信者が第三者機関から電子証明書の発行を受けることについて規定している。この第三者機関の役割は商業登記所の登記官が担い、企業の代表者の公開鍵に関する証明書を発行することとしている。電子公証事務は、(a) 電子私署証書 (電磁的記録) の認証、(b) 電子確定日付の付与、(c) 保存および内容に関する証明という新しいサービスが導入された。とくに電子確定日付の付与については、運送品引渡請求権を移転する場合には、第三者対抗要件に関して確定日付のある証書による対抗要件を具備する必要があったが、この「商業登記法等の一部を改正する法律」の施行によって電子貿易取引においても確定日付の取得ができるようになった。

2. ペーパー船荷証券の法的性質と権利移転

船荷証券の電子化を考察するに当たって、まずペーパー船荷証券の法的性質を踏まえておく必要がある。

船荷証券は、運送契約の成立を証明し、運送品の占有権（物権）を表章する物権的証券であると言われている。船荷証券の物権的効力とは、船荷証券により運送品を受け取ることができる者に船荷証券を引渡したときは、その引渡しによって運送品の上に行使する権利の取得につき、運送品の引渡しと同一の効力を有することとされている。したがって船荷証券が作成される時は、運送品に関する処分は、船荷証券を持ってなされない限り、これをなすことはできないと解されている。

船荷証券の引渡しは運送品の引渡しと同一の効力を有することの説明については、相対説によれば、運送人が運送品を直接占有していることから、権利者は、運送品の間接占有しか有することはできない。したがって証券の引渡しは運送品の引渡しと同一の効力を有することについては、この間接占有を取得したことを意味するとされている。この間接占有の取得は、民法第184条に基づく指図による引渡しの方法によってなされると解されている。

具体的に運送品に対する占有権の移転問題を貿易取引の流れに沿って説明すれば、(1)売主が運送品を運送人（直接占有者）に引渡すことによって、間接占有が成立する。その後(2)間接占有者である売主は、その売主の取引銀行へ間接占有を移転し、そして次に買主の取引銀行に間接占有を移転、最後に買主へ間接占有を移転していく。これは運送人に対して間接占有を移転する旨を指図し、転得者が間接占有者として地位を承諾することによって、運送品に対する間接占有関係を移転させるのである。そして(3)運送人が買主に運送品を引渡すことによって、間接占有関係は終了することになる⁽⁸⁾。

次に船荷証券は、また運送品の引渡請求権を表章する債権の有価証券でもある。この船荷証券の債権的効力とは、運送人と船荷証券の所持人との債権関係（運送品の引渡等）を定める効力を言うとしてされており、運送品に対する

引渡請求権の移転については、指名債権の譲渡⁽⁹⁾または更改⁽¹⁰⁾により移転することができることになっている。

具体的には、売主は、運送人に対する運送品引渡請求権を新たな取引当事者に譲渡した旨運送人に通知し、または運送人がその旨を承諾することによって移転させる。なお第三者対抗要件については、債権者から債務者に対する通知あるいは債権者からの承諾について確定日付ある証書による対抗要件を具備する必要がある⁽¹¹⁾。運送品の引渡請求権の移転については、指名債権譲渡と更改による方法のいずれかによって行われるが、わが国ではどちらの方法でもこのように確定日付のある証書よることが要求されている。

3. 船荷証券電子化の実際

船荷証券の法的性質すなわち船荷証券の物権的効力と債権的効力を踏まえて、ここではこれをどのように電子化するかという問題に対して、その取り組み状況を見てみたい。

現段階では1990年の CMI 規則にしたがい、ペーパー船荷証券を発行する代わりに電子メッセージを伝送することによって権利移転を行う方法を採用している。

後述する Bolero および TEDI のシステムにおいても基本的には CMI 規則がベースになっていると考えられる。つまりこの方法によれば電子メッセージ自体を有価証券とするのではなく、いわゆるシステム内の中央権利データベースのデータを変更することにより権利移転を行うものである。この方法によって伝送される電子メッセージは、船荷証券の機能を代替するものとされ、1996年の UNCITRAL の電子商取引に関するモデル法では、それは機能的には等価であるとしている。

(1) Bolero システム

貿易書類の電子化プロジェクトである Bolero プロジェクトとして、欧州

の企業26社からなる民間団体が欧州委員会の支援を受けて1994年から95年にかけて実証実験を行い、その成功を踏まえて1999年9月から商業化が始まった。この Bolero システムは、拘束力のある法的環境と共通の手順に基づき、貿易関連書類の、電子的な形式による、グローバルな、保証された、安全な伝送を行うことにあり、同時に業界横断的な、中立的なサービスを提供するためのプラットフォームを提供することを目的としている。

その運営主体は、1998年7月に SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication) と TTClub (Through Transport Mutual Club) の合弁会社として設立された Bolero International Ltd. (本社ロンドン) である。

この Bolero システムは、加盟者に共通の統一契約書である Rule Book (ルールブック) を適用する。すなわちシステムに参加する者は、ルールブック契約の当事者にならない。これによって電子文書の交換につき法的枠組みを設定している。

Bolero International Ltd. は、Bolero.net という名称で貿易金融 EDI サービスを提供している。この Bolero.net の提供するサービスの1つに TR (Title Registry) サービスがあり、Bolero 電子船荷証券の内容および権利の登録と移転を管理している。すなわち TR は、船荷証券の中央権利データベース機能を果たし、権利者情報を書き換えることにより権利移転を行うシステムとなっている。

Bolero 船荷証券は、Title Registry で管理され、船荷証券の譲渡を電子的に行う。Bolero 船荷証券は、権利移転を伴うため、他の電子船積書類情報とは区別して、Sub-Envelop という形で送信される。この Bolero 船荷証券情報 (Text File) を受け取った CMP では TR 機能を用いて所有権の移転管理を行うのである。

TR では、貨物に対する権利について Ownership (所有権) と Holdership (占有権) に区別して登録されることになっている。すなわち Holdership の保有者は Holdership の移転のみが可能となっており、たとえば銀行による買取の際には Holdership は移転しても Ownership は移転できないシステムにな

っている。したがって Ownership は所有者が占有者である場合のみ移転することになる⁽¹²⁾。

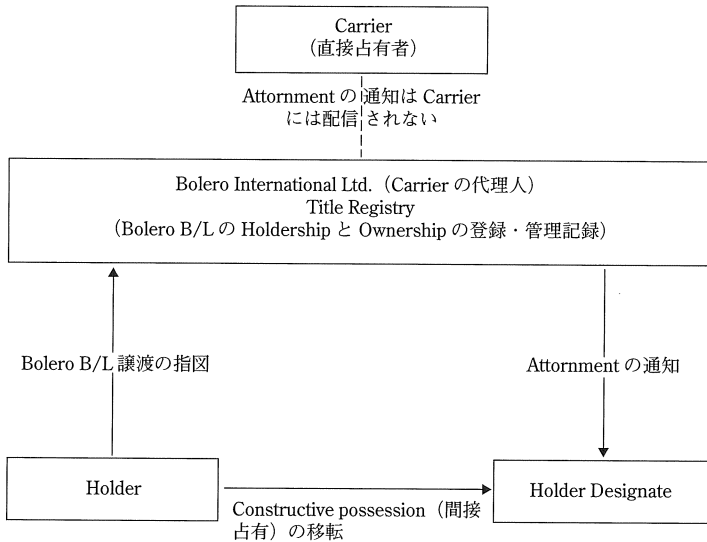
Bolero 船荷証券が生成されて消滅するまで、その所有者として、(1) Originator (B/L の発行者)、(2) Surrender Party (B/L の最終引受人)、(3) Shipper (荷主)、(4) Holder (B/L の所持人)、(5) Pledgee (動産質権者)、(6) To Order Party (B/L 譲渡時の指図人)、(7) Consignee (荷受人) の種類がある。

Bolero 船荷証券においては信用状取引の場合を例にとると、売主は Shipper & Holder of Bolero B/L に指定され、買主は To Order Party に指定される。船荷証券の権利移転の過程で、輸出地の買取銀行は Pledgee に指定される。次に売主への代り金支払に伴い、輸入地の信用状発行銀行が Pledgee に指定される。そして買主の信用状発行銀行への代金支払に伴い、信用状発行銀行は質権が解除され、Pledgee でなくなる。それと同時に買主は、新たに Holder に指定され、正当な権利を有する Holder to Order となる。この Holder to Order のみが、次の Holder to Order を指定できる仕組みになっている。最後に船会社が Holder to Order である買主に物品を引渡す時点で、Bolero 船荷証券は、Surrender され、消滅することになっている。

Bolero の Rule Book によれば Bolero International Ltd. が、運送人（船会社）の代理人（Agent）として Attornment の通知を新たな Holder に行うことになっている。Attornment とは、運送人が権利譲渡を受けた承継人を承認することであり、これによって新 Holder は、権利移転を確認することになるのである。具体的には、運送人からの「新 Holder の指図に従うという趣旨で物品を保有している」というメッセージが Attornment に相当することになると解されている⁽¹³⁾。この Attornment の通知は、代理人である Bolero International Ltd. が行っており、この通知は、実際には運送人には配信されていない。このことから Bolero International Ltd が運送会社の代行業者として機能していることが分かる。

この Attornment によって、占有権（Holdership）が移転することになる。すなわち運送人の代理人である Bolero International Ltd を通じた物品に対す

図 2. Bolero B/L の権利移転に関する概念図



(注記) Rule Book をベースにして筆者が作成したものである

る Constructive Possession (間接占有) を転得者に移転するという法的構成を取っている。日本の民法上からは指図による占有移転として解釈されている。(図 2 参照)

一方、Bolero 船荷証券においては運送契約上の地位の移転に関しては、運送人が新たに承継人との間で運送契約を更改 (novation) して、新 Holder に対して貨物に関する権利を与えることになっている。すなわち Bolero.net では債権的権利の移転は、指名債権譲渡 (assignment) という方法ではなく、更改によって引渡請求権が新 Holder に移転するのである⁽¹⁴⁾。ただ更改によって債権者が交替する場合にも第三者対抗要件は、確定日付のある証書が要求される。この点に関して、わが国では 2001 年 4 月の「商業登記法等の一部を改正する法律」の施行によって、電子貿易取引においても確定日付の取得が可能となっている。

(2) TEDI システム

もう1つの貿易書類の電子化プロジェクトとして TEDI (Trade Electronic Data Interchange) を挙げることができる。この TEDI は、当時の通商産業省の主導の下で始まった EDEN (Electronic DELivery for Negotiation documents) の実証実験の結果を引き継いだものである。

通称 EDEN は、「貿易管理手続き簡素化のための流通性書類の電子化プロジェクト」であり、主に船荷証券 (B/L) 等の貿易書類の電子化を目指して 1997年から1999年にかけて通商産業省の主導により平成8年度補正予算プロジェクトとして実証実験が行われたものである。その結果 EDEN による貿易金融 EDI システムの技術的確認がなされた。さらに1998年11月から1999年3月にかけて「貿易金融 EDI 実施ガイドライン策定」プロジェクトが実施され、主に運用面での法的な枠組みの提供を目指して、運用ガイドラインの策定等が行われた。

上記の EDEN とガイドライン策定の結果を踏まえて、1998年度第3次補正予算プロジェクトとして、1999年4月から2000年8月にかけて通商産業省（現経済産業省）の下で TEDI（通称）「貿易金融 EDI 共通基盤システム」プロジェクトが始まったのである。この TEDI は、日本の商社、船会社、銀行、保険会社、ベンダーなどを中心に電子化に向けたシステム構築と法的フレームワーク構築（共通規約の策定）、実証実験が行われた。この TEDI プロジェクトの成果を受けて、2000年11月にユーザー団体である TEDI Club が52企業参加して設立され、事務局は日本貿易会に業務委託された。2001年5月には、TEDI の RSP (Repository Service Provider) 事業会社として「株式会社日本電子貿易サービス (Japan Electronic Trade Service: JETS)」が設立され、2001年8月には中小企業支援目的で TEDI 関連処理を代行する ASP (Application Service Provider) 事業会社として「テディ・アドバンスト・ネットワーク株式会社 (TEDI Advanced NETwork, Inc.: TEDIANET)」が設立され、2001年11月から実用化されている。

この TEDI システムにおいては、共通規約 (Legal Framework) は、「データ

交換契約 (TEDI Interchange Agreement)」、 「RSP サービス約款 (TEDI Repository Service Terms and Conditions)」、 「電子署名サービス契約 (TEDI Electronic Signature Service Agreement)」 の3 契約によって構成されている。

このうち RSP サービス約款は、Repository Service Provider (登録機関) のサービス内容を規定している。この RSP は、利用者の登録や変更などの管理を行い、また RSP を通すことによってメッセージの管理、貨物および運送契約上の権利を管理している。

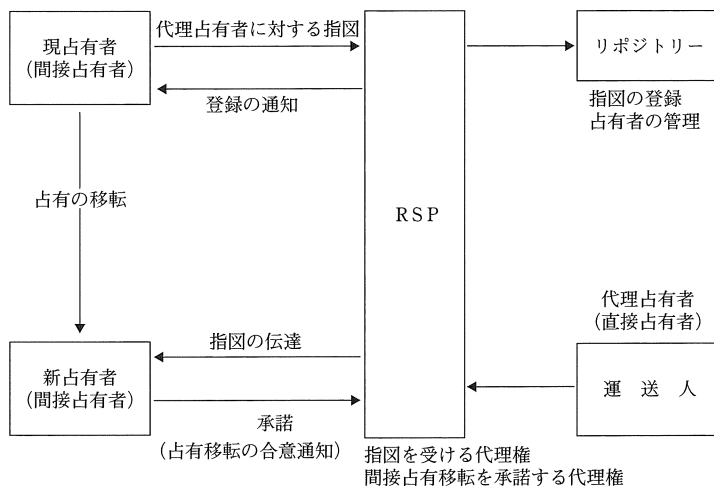
TEDI においては、規約上で電子船荷証券という概念を採用してはいない⁽¹⁵⁾。Shipping Information (貨物権利者情報) を管理する RSP により、船荷証券と同様の機能を実現している。この貨物権利者情報の管理機能は、メッセージ関連情報、送受信時間情報、電子文書作成者の電子署名、メッセージ送受信者の電子署名などを記録、登録することによって達成される。とくに TEDI においては電子文書と電子封筒の両方に電子署名するのが特徴となっている。これに対して Bolero の場合には電子文書へは電子署名は付与しないで、電子封筒 (Envelop) 署名のみとなっている。

このように TEDI では、RSP 経由でメッセージの交換を行うことになっている。すなわち貨物の Possessor (占有者) から RSP センターで一元的に管理される Shipping Information Table へ占有者変更の指示が行われ、RSP がそれを登録することによって占有移転が行われるシステムとなっている。

TEDI では貨物の権利者として (1) Title Holder (所有者)、(2) Interest Holder (所有権以外の権利所有者: 譲渡担保権者、質権者等)、(3) Carrier (代理占有者: 船会社)、(4) Possessor (占有者) の種類があり、RSP で管理されている。

貨物に関する権利移転について TEDI では RSP を運送業者の代理人としている。そして RSP が運送業者の名前で、(1) 当該 Shipment Information Table に記載の本件貨物の占有が、本件占有者として登録された利用者から、その後続の占有者として指定された別の利用者に対して移転するという行為を行い、また (2) 当該 Shipment Information Table に本件占有者として登録され

図3. TEDIの貨物の権利を移転させる法的枠組み（輸出者→買取銀行）



(出所) 八尾晃著『電子貿易と国際ルール』119頁 (東京経済情報出版、2003)

た各利用者が本件輸送を目的とする運送契約上の権利を譲渡することについて、本件占有者として登録された利用者から通知を受領し、かつ同意するという行為を行うものとしている⁽¹⁶⁾。(図3 参照)

さらに、最後に買主が船会社に貨物の引渡しを請求する場合には、Ship-ment Information Table で、Title Holder、Interest Holder、Possessor がすべて買主になっていることが必要な仕組みになっている。

このように運送業者の代理人としての RSP の行為によって、貨物に関する権利を TEDI では指図による占有移転によって実現している。また運送契約上の地位の移転は、債権譲渡によって移転できるものとしている⁽¹⁷⁾。運送契約上の権利移転については第三者に対抗するためには、運送業者に対抗する通知に確定日付を有する必要がある。このことに関しては上述したように、わが国では2001年4月の「商業登記法等の一部を改正する法律」の施行によって、電子的な方法での確定日付の取得が可能となっている。

注

- (1) *APEC Report on Trade Impediment* (1995).
八尾晃著『貿易・金融の電子取引』（東京経済情報出版、2001）
- (2) ICC, *Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission: The UNCID Rules*, ICC Publication No.452.
- (3) *United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport*, (1987).
- (4) (5) CMI, *CMI Rules for Electronic Bills of Lading*, Article 7.a.d.
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、Article 7.b, (1990.12).
- (6) UNCITRAL, *United Nations Commission on International Trade Law*, Article 17, (1996).
(<http://www.uncitral-org/en-index-htm>)
- (7) ICC, *General Usage for International Digitally Ensured Commerce, Version II*, (2001).
(<http://www.iccwbo.org/home/guidec-two/contents.asp>)
- (8) 間宮順著「貿易取引の電子化の実態」『ジュリスト』No.1183号、132頁（2000.8.1-15）.
- (9) 民法第466条.
- (10) 民法第513条.
- (11) 民法第467条、516条.
- (12) 八尾晃著『電子貿易と国際ルール』101頁（東京経済情報出版、2003）.
- (13) 八尾晃著『貿易・金融の電子取引』293頁（東京経済情報出版、2001）.
- (14) *Rule Book*, 3.5.1.
- (15) 室町正美著「貿易取引の電子化とその課題」『ジュリスト』No.1215,106頁（2002.1.1-15）.
- (16) *TEDI Repository Service Terms and Conditions*, 3.3.3.
- (17) 室町正美、前掲論文、106頁.

主要参考文献

- 池山明義著「船荷証券の電子化に伴う若干の法的問題」『海事法研究会誌』No.164, (2001.10).
 内田貴著「電子商取引と(1)-(4)」『NBL』No.600-No.603.
 江頭憲治郎著『商取引法（上）』（弘文堂、1990）.
 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、(1990).
 亀田尚己・小林晃・八尾晃著『国際商取引入門』（文眞堂、2004）.
 唐澤宏明著『国際取引』（同文館出版、2003）.
 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).
 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(1)(2)」『金融情報システム』No.200, No.216, (1998.4, 1996.6).
 財金融情報システムセンター（FISC）「貿易金融 EDI・ボレロの最新動向」『金融情報システム』No.248, (2001.10).
 根田正樹著『企業取引法』（弘文堂、1997）.

新堀聰著『現代貿易売買』（同文館、2001）.

西道彦著『貿易取引の電子化』（同文館出版、2003）.

西田哲也著「貿易金融 EDI の最近の動向と課題」『NBL』No.639（1998.4.15）.

堀米明・小山洋明・東聡著『はじめての貿易金融 EDI』（東洋経済新報社、2002）.

間宮順著「貿易取引の電子化の実態」『ジュリスト』No.1183（2000.8.1-15）.

室町正美著「貿易取引の電子化とその課題」『ジュリスト』No.1215（2002.1.1-15）.

八尾晃著『貿易・金融の電子取引』（東京経済情報出版、2001）.

八尾晃著『電子貿易と国際ルール』（東京経済情報出版、2003）.

A.N. Yiannopoulos, *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes and EDI System* (1995),
Kluwer Law International.

Kurt Grönfors, *Towards Sea Waybills and Electronic Documents* (1991), Gothenburg Maritime
Law Association, Gothenburg, Sweden.

ボレロ・ドット・ネット〈<http://www.bolero.net>〉

TEDI・Club〈<http://www.tediclub.com>〉