

船荷証券の機能に関する一考察

— 船荷証券の誕生から電子式船荷証券のための

CMI 規則採択まで —

西 道 彦

目 次

序

I. 船荷証券の誕生と諸機能

II. 電子式船荷証券のための CMI 規則

序

本稿では、船荷証券 (Bill of Lading : B/L) がどのように誕生し、船荷証券の諸機能が確立していったかを史的に考察するとともに、船荷証券の機能が、船荷証券の電子化においてどのように代替されるかを最初の本格的な国際規則である「電子式船荷証券のための CMI 規則」に基づいて考察することが目的である。

船荷証券の誕生については Kurt Grönfors 教授の研究が参考になろう。それによれば原始社会においては、物品の運送はまったく書類なしで行われていた。商人は貨物に同行し、最終の目的地でそれを販売していた。その後商人が陸に留まり始めた時に、このことが貨物の運送に匹敵するものとして、かつ貨物の支配を創造するための手段としてある種の書類を要求する一要因になったのである。そして運送人は、荷主と荷受人との間の仲介者になっていった。これら荷主と荷受人は、運送人の手元にあり、それゆえに荷主と荷受人双方の手元から離れた貨物に関するある種の証拠を求めた。このように

物品の運送に関する書類の発行は、実際上の必要性から生じたものであった。それはさらに取引慣習によって、また商慣習法 (*lex mercatoria*) によって発展してきた。そしてその慣習は、比較的遅い段階で最後に法典化され、またより詳細に制定されてきたとされている⁽¹⁾。

そこで次章で船荷証券諸機能の確立過程を考察することにする。

I. 船荷証券の誕生と諸機能

現在使用されている船荷証券は、法的観点から次のような基本的性質を有している⁽²⁾。

- (1) 船荷証券は、荷送人 (shipper) より船主 (shipowner) に引渡された物品に対する船主の正式の受取証 (formal receipt) である。
- (2) 船荷証券は、荷送人と船主との間で同意された物品の運送契約 (contract of carriage) の証拠 (evidence) である。
- (3) 船荷証券は、その引渡 (delivery) または裏書 (indorsement) によって物品の処分をすることができる権利証券 (document of title) である。

本来、英語の船荷証券 (Bill of Lading: B/L) は、船積みされた貨物の受取証を意味する (*Lat recipisse* = I have received)。フランス語およびドイツ語では使用される用語はそれぞれ *Connaissance* と *Konnossement* であり、受取られ船積みされた貨物に関する受取証をまた意味する (*Lat cognosco* = I acknowledge)⁽³⁾。

船荷証券の受取証としての機能の注目されるべき最初のものとして、次の記述が挙げられよう。「私は、幸福な船 “The Hope” のゴッド・マスターの下で A 港で20ポンドの重さの1つのタールの入ったドラム缶を受取り、そして私達が無事に到着するという条件で、同一貨物を B 港でこの書類の1通の写しの所持人に引渡すことを約束します。無事に到着することを祈っています。日付および署名」⁽⁴⁾

ただこの段階では、船荷証券は、ただ物品の海上運送で使用される運送書

類に過ぎなかった。

またもう1つの船荷証券の機能として、運送契約の証拠としての機能がある。上述したように船荷証券は、運送人が受取ったことを確認する効力を持っているが、さらに船荷証券の記載（運送品の個数、量または重量、および船積みしたときの外部から認められる状態に関する記載）は、荷送人に対しては一応の推定（*prima facie*）となり、善意の所持人に対しては、その記載が事実と異なることをもって対抗することができない（*conclusive evidence*）こととなっている⁽⁵⁾。

船荷証券のこの重要な機能は、より詳細な契約条項に関する限り、19世紀から始まったに過ぎない。それ以前では使用された書類は、船長または船主によって与えられた運送に関する約束事を要約した短い文を含んでいた程度であった⁽⁶⁾。

“*promise to carry*”（運送の約束）という言葉は、運送契約の重要部分に関して現在も使用されている。同様に運送契約の証拠としての船荷証券の役割を言う時は、その中にはある一定期間その書類のメカニズムに注視しなければならないという意味が込められている。本来このような書類は、運送人と他の当事者間の契約関係がそこに存在するという事実の証拠としてのみ機能するものである。契約の内容は、国内法、法令および/もしくは判例法における規定の結晶である⁽⁷⁾。

運送契約の合意は、通常、口頭であるか文書であるかを問わず、船荷証券に署名（*signing*）が行われる前になされているものである。英国においては、船荷証券は、運送契約書（*contract of carriage*）そのものを示さず、運送契約の条件を記載している証拠であるというのが一般的解釈である。このことは、英国の1884年の *Sewell 対 Burdick* 事件で、Lord Bramwell が、「船荷証券は、物品が本船に引渡され受領された条件（*terms*）を記載した物品の受領証（*receipt*）であり、したがってこれらの条件の優れた証拠（*excellent evidence*）ではあるが、契約（*contract*）ではない。契約は、船荷証券の発行前に締結されている」と述べている⁽⁸⁾。

このように船荷証券は、運送契約の条件の最良の証拠であると考えられ、運送人と船荷証券の適法な譲受人との関係では、運送契約の条件そのものとなると考えられている⁽⁹⁾。

このことに関連して、運送人の免責約款挿入の問題がある。19世紀中に免責約款の使用が増大した結果、運送契約書全体の所持人として運送契約のすべてを船荷証券に包含しようとする明らかな意図の下に、しだいにその書類の裏面に印刷される約款が増大した。十分に包含されなかった条項は、少なくとも種々の摂取条項(たとえば共同海損、運賃表など)として記載された⁽¹⁰⁾。

上述したように、運送契約は、船荷証券に署名される前に成立している。この船荷証券は、普通船積み後に、運送人が一方的に署名して、荷送人に手渡されるものであり、荷送人が署名する余地はない。一部の国では、口頭での特約は立証が難しいことから、まれに船荷証券は運送契約書であるという解釈がされることがある。特約があれば、船荷証券に記載しておくことが大切であろう。とくに船荷証券が裏書によって譲渡された場合には、譲受人は船荷証券の記載事項を信用して代金を支払うことになるからである。

この点に関して、運送人(船会社)は、通常「この船荷証券の受領にあたり、荷主は、これに反する地方的慣習(local custom)もしくは特権(privilege)に拘わらず、自ら署名したと同じく、手記、タイプ、スタンプまたは印刷のいずれかを問わず、本証券の表面および裏面の規定(stipulations)、免責(exceptions)、条項(terms and conditions)に拘束されることに合意し、かつ運送品の運送のためのまたそれに関連したすべての合意(agreements)もしくは運送の取り決め(engagement)が、この船荷証券により廃棄され、取って代わられることに合意する」のような優先約款(clause)を挿入し、この問題に対応してきた。この約款は、ある船会社の典型的な約款である。

このような優先約款は、船荷証券の文言証券としての性質に基づいている。したがって荷送人と船会社との間における船荷証券以外の特約は、この船荷証券によって一切廃棄されることを意味しよう。

運送人が荷送人に対して個々の貨物を引き受ける個品運送契約(carriage in

a general ship) においては、運送人は、数多くのしかも取扱商品が異なる荷主を相手にしており、それぞれの荷主と細部に渡って個別に契約を締結していくことは、実際問題として困難である。それゆえ定型方式が採り入れられ、通常は運送人所定の普通契約約款によって、契約が確認されることになっている。運送人は、荷送人が不服を申し立てずにこの船荷証券を受領すれば、受諾約款の効力によりこの船荷証券の記載事項に合意したと見なしている。通常貿易取引においては、運送人は、船荷証券に船会社自身の署名の欄は設けているが、もう一方の契約の当事者である荷送人には署名の機会を与えず、上記のような受諾約款を挿入して、荷送人の意思を確認している。しかしながら本来、署名は双方が行うべきであり、船荷証券に相手方の署名がない場合には、この受諾約款は有効であると言えるのであろうか、理論的には問題があろう⁽¹⁾。

次に船荷証券の権利証券としての機能を考察することにする。その歴史を古代ローマにまで拡大することを強く望んでいる他の学者達は、その論文の中で最も古いものとして知られている船荷証券の一例として、次のような表現を用いている。すなわち「2000アータバスの積載量のトキ（鳥）の船首像を持つ民間の船舶の舵手で、第22軍団の副司令官セックスタス・アティニウスに従って行動するアルクトゥス・ビビュラスから、アウグストゥスの自由民であるルーシアス・マリアスの補佐官でリシマチスの2つの村で穀物の採集をする公認のアキュジラスに宛てた挨拶状『私は、貴方がエルボイレでアルシノイトの名前でプトレマイオスの港でディオニサスおよびフィロロガス宛に、アルクサンドリアで公認の真ちゅう製の計量器で計られた、純粋で、本物の、混ぜ物のない、シリアで最高級の穀物である最高級的小麦1718アータバスを選んで、私の船舶に積み込んだことを認めます。…私は、それをアルクサンドリアに選び、そしてディオニサスとフィロロガスもしくは彼らがその貨物を与えるように指図した者であれば誰でも引渡します。そして私は、貴方に対して何も要求する権利がありません。(署名)J.H.…ティベリアス・シーザー・アウグストゥスの第2半期（西暦15年)』」である⁽¹²⁾。

しかしながら上記の書類は、船荷証券という用語の現代的意味において、船荷証券の完全な機能は包含されていなかった。

また一方の法律学者は、輝かしい歴史を求めて中世の時代にさかのぼり、そして13世紀にマルセーユで使用されたいわゆる船荷証券に注目した。このような書類においては、その証券を発行している船長は、自分が特定された物品を船積みし、航海終了後に他の当事者または他の者にそれらを引渡すことを約束する旨、言明した（たとえば Pappenheim, *Handbuch des Seerechts, Schuldverhältnisse des Seerechts* 2, 1918, pp 212 et seq. を参照）。それは、貨物の受取証および最終仕向地で貨物を引渡す旨の約束が包含されていた。しかし一般的な手順は、まだ商人自身が貨物に同行するというどちらかと言えば原始的なものであり、または少なくとも航海中は上乗りが、もしくは仕向地では代理人が、代理していた⁽¹³⁾。

この段階では船荷証券という用語の現代的意味において、船荷証券の基本的性質はまだ欠けていた。

国際貿易取引における物品を代表するという機能とその役割の背景には、とくに19世紀末の商品取引上の要請があった。貨物の輸送期間は長かったが、一方郵便業務は、その配達期間の短縮化が図られていた。このことは、最終仕向地に到着する貨物を待つ間に、貨物を代表する運送書類を郵送し、物品を取引する可能性を開いたのであった⁽¹⁴⁾。

船荷証券の権利証券としての機能が確定するためには、運送人は、船荷証券の1通の原本の所持人にのみ貨物を引渡さなければならないという慣習が確立する必要があった。この決まりは、最終的に船荷証券を真の権利証券（document of title）にする。すなわち証券の引渡しに対してのみ貨物を引渡すのである。1793年における貴族院による英国の判断（*Lickbarrow v. Mason* (1794) 5 T R 685）は、現代的意味における十分な資格のある船荷証券の完成と見なすことができる。

1855年の Bill of Lading Act の下では、訴訟の権利は、物品の所有権が交付または裏書によって移転するあらゆる荷受人または被裏書人に与えられた。

このように荷受人は、自然に荷送人と運送人間の当事者になった。物品の所有権は、書類のみの使用によって荷主側から荷受人側に移転する。それゆえ船荷証券は、流通証券 (negotiable document) に類似している⁽¹⁵⁾。

また Paul Todd 教授も著書『*Modern Bills of Lading*』で、商慣習により船荷証券は裏書によって流通し (transferable)、物品の所有権 (property) は被裏書人 (indorsee) に移転すると述べている⁽¹⁶⁾。

ここで権利証券としての定義に関して、1884年に制定された Factors Act は、第1条第4項で権利証券を「権利証券という表現は、通常の取引過程において物品の占有 (possession) または支配 (control) の証拠 (proof) として使用され、もしくは裏書または引渡 (delivery) によって証券の所持人 (possessor) にその代表する物品の移転または受領の権限を与えまたは与えんとする船荷証券、埠頭倉庫証券 (dock warrant)、倉庫業者 (warehouse keeper) の証明書 (certificate)、物品の引渡のための保証書 (warrant) または指図書 (order)、およびその他の証券を含む」と定義している。

このように船荷証券の譲渡は、物品の引渡として作用する。このことは、1870年の Barber 対 Meyerstein 事件で、Lord Hatherley が、「一国から他国へ運送されつつある海上貨物の場合においては、その貨物の現実的占有 (actual possession) を引渡すことはできない。それゆえ船荷証券は貨物の象徴となるものと認められ、またその船荷証券の引渡しは、その貨物の引渡しと見なされる」と述べている⁽¹⁷⁾。

指図証券である船荷証券は、指図式、記名式、記名持参人式のいずれの方式でも発行することができる。指図式の場合は、流通性をもっており、裏書によって運送品の引渡請求権を譲渡することができる。わが国では、記名式で発行された場合でも、裏書を禁止する旨の文言がない限り、裏書によって譲渡が可能となっている。具体的に指図式船荷証券 (Order B/L) の場合には、船荷証券の荷受人欄が、特定の荷受人ではなく、“order of shipper” または “to order” などと記載され、流通させることを目的としている。船荷証券上に指定された者、またはその者が指定する者を権利者とする。この場

合には指定権者が荷送人 (shipper) であり、その荷送人が指定する者が権利者となり、運送品の引渡請求権を持つことになる。この権利の移転は、荷送人が船荷証券に裏書するという方法により行われる。また“holder”、“bearer”となっていたり、荷受人欄が空欄になって (持参人式) いれば、裏書する必要なく、単に引渡しによって譲渡可能である。貿易取引では、Order B/L が原則となっている。記名式船荷証券 (straight B/L) は、物品が証券面記載の特定人に引渡される旨を記載する船荷証券を言い、具体的には荷受人を記載する欄があり、この欄が特定の荷受人になっているものを言う。流通しないので荷受人などの裏書は必要ない。荷受人として特定された者は、運送人に対して、船荷証券に表示された運送品を、所定の陸揚港で引渡すことを請求することができる。英米法では、記名式で発行された船荷証券は非流通性証券とされ、裏書による譲渡は認められていない。しかし裏書譲渡の禁止文言がない限り、荷受人の裏書によって譲渡を認めている国もあるので注意を要する。したがってその場合には、その旨運送人に通知することになっている。

II. 電子式船荷証券のための CMI 規則

1987年には国連により EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport=行政、商業及び運輸のための電子データ交換) が作成され、国際商業会議所 (ICC) では UNCID (The Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission=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) が採択された。1990年6月には万国海法会 (Comité Maritime International : CMI) が「電子式船荷証券のための CMI 規則 (CMI Rules for Electronic Bills of Lading)」を採択した。

電子化の問題は、いかにして前章の船荷証券の機能を代替することができるかである。この点については船荷証券電子化の最初の取組みである CMI 規則では以下の通り考えられている⁽¹⁸⁾。

この CMI 規則の概要は、当事者がこの規則を適用することに合意した場

合に適用されるという形式を取っている（第1条）。そして運送契約は、もし書面形式の船荷証券が発行されておれば強行的に適用されたであろう国際条約または国内法に従うものとしている（第6条）。

またCMI規則に抵触することがない限り、1987年のUNCIDが当事者の行為を規律するものとしている（第3条a項）。この規則に基づくEDIは、関連するUN/EDIFACT基準に合致しなければならない。ただし当事者は、利用者のすべてにとって受け入れ可能ないかなる他の取引データ交換方法をも使用することができることになっている（第3条b項）。さらに運送人、荷送人およびこの手続きを利用するすべての事後の当事者は、運送契約が書面によりかつ署名されたものであることを要求する国内法または慣習が、電子計算機により、ビデオ・スクリーン上に人間の言語により表示されまたはプリントアウトされる、電子計算機データ記憶装置内にある、伝送されかつ内容確認された電子的データにより、満足されることに合意する。この規則を採用することに合意したとき、当事者は、この契約が書面によるものでないことを抗弁として主張しないことに合意したとみなされるとしている（第11条）。

そこで船荷証券の受取証としての機能、および運送契約の証拠としての機能に関して、CMI規則がどのように代替しているかを見ておこう。この規則では、荷送人から物品を受取った時に、運送人は、荷送人により特定された同人の電子的住所に宛て、荷送人に対し、メッセージによって物品の受取の通知をしなければならないとしている（第4条a項）。

そしてこの受取メッセージには、（1）荷送人の名称、（2）書面形式の船荷証券が発行されておれば要求されると同じ形で、表示および留保文言をともなった物品の明細、（3）物品の受取日および受取地、（4）運送人の運送条件に対するレファレンス、（5）事後の伝送において使用されるべき個人キー、が含まれなければならないとしている（第4条b項）。

荷送人は、運送人に対してこの受取メッセージの内容確認をしなければならないが、内容確認時に、荷送人は所持人となるとしている。

さらに所持人の請求があれば、物品が船積されると直ちに、受取メッセージは、船積日および船積地の記載を含む形に更新しなければならないことになっている（第4条c項）。そして第4条b項(2)(3)(4)に含まれ、かつc項に従う更新がなされたときは船積日および船積地を含む情報は、受取メッセージが書面形式の船荷証券に含まれておれば有すると同じ効力および効果を有するとされている（第4条d項）。

また船荷証券の運送契約の証拠としての機能に関連して、運送人が運送の条件に対するレファレンスをしたときは、その条件は、運送契約の一部となることが合意されかつ了解されるとしている（第5条a項）。また当該条件は、運送契約の当事者が容易に知りうるものでなければならず（第5条b項）、当該条件とこの規則との間に抵触または不一致がある場合には、この規則が優先するとされている（第5条c項）。

次に船荷証券の権利証券としての機能に関しては、所持人が運送人に対する運送品引渡請求権を有し（第7条a項）、また運送品支配・処分権は、以下の方法で移転することができることを規定している（第7条b項）。

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する。

このようにして新所持人予定者は、新所持人となり、その後の移転も同様の方法で行われることになっている。そしてこの方法による運送品の支配・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な効果を有することが規定されている（第7条d項）。

この CMI 規則の下では、物品の直接占有者である運送人が、運送契約に

関するデータを登録することになっている。すなわち上記のように運送人が現権利者からの通知を受けて新たな権利者にデータを伝送するという中央登録機関の役割を担い、それを通じて運送品の支配・処分権を有するものを登録・管理している。

このように CMI 規則では、運送品支配・処分権移転においては運送人の役割が大きくなっている。これは従前の書面形式の船荷証券のシステムでは、権利移転において運送人の果たす役割がなかったことと比較すると特徴的である。すなわち書面形式の船荷証券では、船荷証券の物理的受渡しが重要であったが、CMI 規則の電子式船荷証券においては、これを EDI で行うものであり、それゆえ運送人と譲渡人・譲受人との間の電子データの内容確認が重要となっている。

CMI 規則の権利移転システムにおいては、異なる合意がない限り、内容確認を伝送した場合でなければ、伝送の受取人が伝送に基づき行為することは認められないことになっている（第3条 d 項）。

この CMI 規則によって初めて貿易取引の電子化のための法律的枠組みが与えられた。そしてこの規則を参考としつつ、中央登録機関の設置、電子認証制度の利用によって電子化された船荷証券の取扱いが実際に可能であるかどうかを検証することを目的として、1994年から1995年にかけて Bolero の実験プロジェクトが開始されたという経緯がある。

注

- (1) Kurt Grönfors, *Towards Sea Waybills and Electronic Documents* 7 (1991), Gothenburg Maritime Law Association. (西道彦訳「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)」第一経大論集第 32 巻第 1 号、73～74 頁)
- (2) Nicholas Gaskell, *Bills of Lading : Law and Contracts* 2-3 (2000), LLP.
- (3) Grönfors, *supra* note 1, at 8.
- (4) Grönfors, *supra* note 1, at 8.
- (5) *Hague Visby Rules*, Art. III r.4.
中村秀雄著『国際商取引契約』186-187 頁（有斐閣、2004）。
- (6) Grönfors, *supra* note 1, at 8.

- (7) Grönfors, *supra note 1*, at 8-9.
- (8) *Sewell v. Burdick* (1884) 10 App.Cas.74.
- (9) *Ledue v. Ward* (1883) 20 QBD 475, 479-480.
- (10) Grönfors, *supra note 1*, at 8.
- (11) 西道彦著『貿易取引の電子化』206頁（同文館、2003）.
- (12) Grönfors, *supra note 1*, at 10.
- (13) Grönfors, *supra note 1*, at 10.
- (14) Grönfors, *supra note 1*, at 9.
- (15) Grönfors, *supra note 1*, at 14.
- (16) Paul Todd, *Modern Bills of Lading* 291 (2nd.ed. 1990), Blackwell, Oxford.
- (17) David M.Sassoon & H.Orren Merren, *CIF and FOB Contracts* 4-5 (3rd.ed. 1984), Stevens & Sons, London.
- (18) CMI Rules for Electronic Bills of Lading (PARIS/ELECTRO/5).
江頭憲治郎著「電子式船荷証券のための CMI 規則」『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）.