

電子船荷証券と貿易金融 EDI の抵触法的規律における諸問題

多田 望
た だ のぞみ

熊本大学大学院法曹養成研究科教授

はじめに

- 1 電子船荷証券と貿易金融 EDI の意義と発展の経緯
- 2 Bolero
- 3 国際裁判管轄
- 4 準拠法
- 5 UNCITRAL 新運送法条約案

おわりに

はじめに

現代の貿易取引⁽¹⁾は、IT（情報技術）を駆使した電子化の波に直面している。コンピュータ及びそのネットワーク上で特に EDI⁽²⁾技術を利用して、貿易取引に関する様々な書類⁽³⁾を電子情報化し、電子化された貿易取引情報を電子的に通信することを通じて、業務の簡易化・迅速化が急速に進められているのである⁽⁴⁾。この貿易取引の電子化において、特に注目を浴びているのが、いわゆる船荷証券の電子化又は電子船荷証券、そしてその構想を含む取り組みである貿易金融 EDI である。

本稿は、電子商取引 (e-commerce) における BtoB の好例である電子船荷証券及び貿易金融 EDI を対象とし、それをういた貿易取引において生じ得る抵触法上の諸問題を考察することを目的とする。電子船荷証券については、これまで国外⁽⁵⁾及び国内⁽⁶⁾で鋭意その研究がされてきたが、それは主として各国国内実質法レベルでの有効性確保の視点からの考察であり⁽⁷⁾、抵触法の視点からの全体的な考察は未だ乏しい⁽⁸⁾。そこで本稿では、電子船荷証券を用いた貿易金融

EDIとして注目を浴びる Bolero⁽⁹⁾に特に焦点をあて、抵触法的規律の問題として国際裁判管轄と準拠法を中心に考察を試みる。最後に、電子船荷証券への対応も目指して現在 UNCITRAL で作成中の新運送法条約案を検討し、将来の課題を述べる。

1 電子船荷証券と貿易金融 EDI の意義と発展の経緯

(1) 電子船荷証券

電子船荷証券⁽¹⁰⁾(Electronic Bill of Lading) の概念は、実は必ずしも一義的でない。文字表現からすれば、紙の船荷証券上の情報を電子データファイルにし、その電子ファイルを電子メールを送るがごとく送信して、譲渡・流通させることにより権利移転が行われる、というものを通常はイメージしてしまいそうである⁽¹¹⁾。「真の意味での」電子船荷証券とはそのようなものかもしれない。本稿では便宜上、この意味での電子船荷証券を「狭義の電子船荷証券」と呼ぶ⁽¹²⁾。

しかし、現在の法制度下における法的有効性確保の観点からは、若干異なる開発と発展がなされてきたものが、むしろ電子船荷証券と呼ばれるに適切な現実がある。すなわち、「船荷証券を発行する代わりに、その内容をコンピュータに保存して、船会社と荷送人(売主)あるいは譲受人(買主又は転買主)が互いに EDI メッセージを伝送し、権利の証明として個人キー(暗証番号)を使用することにより品物に対する支配・処分権の移転と品物の引渡しを行う方法を『電子式船荷証券』と呼んでいるに過ぎない⁽¹³⁾」という説明からわかるように、イメージとしては、権原登録のコンピュータが存在し、そこに権原者等のデータが書き込まれ、これにより権利移転等を実現するシステムのことであるという方が、船荷証券電子化の実際の姿に近い⁽¹⁴⁾。

狭義の電子船荷証券の有効性を明示的に認める条約及び各国法がほとんどない現状からすれば(後述 2(4)参照)、電子船荷証券の法的有効性の基盤は、基本的に売主、買主、運送人、譲受人、銀行等のすべての当事者間における契約関係的拘束に根拠が求められざるを得ない。このため、「電子式船荷証券とは、船荷証券の有する機能を電子を媒体として行う契約取引による権利・義務関係の設定を通して実現することを意味する」ともいわれ、この意味において、後に検

討する Bolero は電子船荷証券のサービスを提供している⁽¹⁵⁾。電子船荷証券の概念は未だ明確でない部分もあるが⁽¹⁶⁾、本稿も基本的にこの意味で「電子船荷証券」の語を用いる。

(2) 貿易金融 EDI

貿易金融 EDI の概念も様々に用いられており、内容を確定するのは容易でない。広く貿易取引の電子化全般を指して用いられることもあれば、より狭く電子船荷証券を利用した電子商取引のシステムを指すこともある。本稿ではとりあえず、「貿易金融 EDI は、貿易取引のために交換される物流・商流データとその決済のための金流データの全部ないし一部を統合的に電子データで交換するシステムを指す」⁽¹⁷⁾との定義に従い、電子船荷証券サービスとして紹介される Bolero をその主要例として検討する⁽¹⁸⁾。この意味では、貿易金融 EDI は「国境を越えた商取引において物流と決済に伴う処理の電子化を、様々な業界にまたがって横断的に実現するインフラ」⁽¹⁹⁾と位置づけられるであろう。

(3) 発展の経緯

貿易取引の電子化ないし電子船荷証券の開発は、貿易書類の種類・コピー枚数の増加および不統一が円滑な貿易取引を妨げてコスト増を招いていたことと、いわゆる「船荷証券の危機」を背景とする⁽²⁰⁾。電子船荷証券類似の試みについては、意外に早くからいくつかの取り組みがあったが失敗に終わっていたところ⁽²¹⁾、ターニングポイントとなったのが「電子船荷証券のための CMI 規則」(1990年)⁽²²⁾である。同規則が定めたのは、運送人を中心として暗号化情報をやりとりするオープンな方式であるが、システム構築及び情報管理の主導的役割を運送人が担うことが適切か等の点で問題があった⁽²³⁾。しかし基本枠組としては十分に実用に耐えうることから、この CMI 規則を参考にして登場したのが、次章で解説する Bolero である。Bolero は、1994 年から EU において始まったパイロットプロジェクト⁽²⁴⁾の完成を見て、現在、商用ベースで電子船荷証券サービスを開始している⁽²⁵⁾。

2 Bolero

Bolero⁽²⁶⁾とは、「Bills of Lading for Electronic Registry Organisation」の略であるといわれる⁽²⁷⁾。Boleroは、公開鍵暗号方式を利用して電子船荷証券メッセージを安全確実に送受信できる通信サービスのために、業界横断的かつ中立的で、グローバルな共通プラットフォーム（基盤）を提供する貿易金融 EDI である。

(1) 電子船荷証券の法的基盤としての Bolero Rulebook

電子船荷証券の法的有効性を確実にするために Bolero が採用したのは、「Rulebook」⁽²⁸⁾と呼ばれる会員制の利用規則に、電子船荷証券の使用を希望する者が同意し、すべての者の間をこの Rulebook が拘束する (Rulebook 2.1.2(1)) という方法である⁽²⁹⁾。紙の船荷証券の取引を電子的に模した電子船荷証券の機能に対して、ユーザ（会員）が「電子的であることを理由に」異議を唱えることを契約的拘束力によって当事者間で禁止し (Rulebook 2.2.2(3))、紙の船荷証券が果たしてきたのと同じ法的効果を、Rulebook の契約的拘束力がユーザに保証する。この集中管理的会員方式によって保証される電子船荷証券の法的基盤が、Bolero の最も大きな特徴である。

(2) 組織としての BIL と BAL

Bolero における貿易金融 EDI サービスを運営・提供する主体は、「Bolero International Limited」(以下 BIL) である。BIL は、SWIFT と T.T.Club の出資により 1998 年に設立された営利会社で、ロンドンに本店を置く。銀行の団体だけでなく、コンテナ業者や船会社から成る団体も共同出資することにより、Bolero は銀行色を薄めた中立的な基盤の確立をアピールしている。この BIL に先行して 1995 年から存在し、BIL を側面から支援する役割を担っている主体が、「Bolero Association Limited」(以下 BAL)⁽³⁰⁾ である。BAL は、パイロットプロジェクトに参加したユーザが中心となって設立された、Bolero ユーザの非営利団体であり、① Rulebook を管理し、② 新規ユーザの入会検査と不適切なユーザの

退会勧告を行う。②は、ユーザの優良企業としての自覚をもとにした Rulebook の遵守に効果的であろう。

Bolero のユーザになってサービスを利用したい者は⁽³¹⁾、BIL に「BIL Operation Service Contract」、BAL に「BAL Service Contract」⁽³²⁾の締結を申込み、それぞれ承諾を受ける。貿易金融 EDI サービスの内容や提供に関するいわば本体部分の契約は前者であるが、時間的には後者の承諾が先になされ、ユーザはまず BAL のメンバーとなる⁽³³⁾。ここで BAL の重要な役割について述べておくと、BAL はすべてのユーザの代理人であり、現在及び将来の他のユーザのすべてと、Rulebook について契約関係を結ぶ権限を与えられている⁽³⁴⁾。これにより、ユーザは他のユーザと個別かつ直接に契約を結ばなくても、BAL を介してすべてのユーザと、Rulebook を基礎とする契約関係を構築することができる⁽³⁵⁾。

(3) サービス

BIL が提供するサービスは一般に「Bolero.net」と呼ばれ、次の3つがある。

(a) メッセージの安全・確実な送受信

Bolero においては、EDI, XML⁽³⁶⁾、電子署名、公開鍵暗号方式等の各種の技術が用いられ、電子メッセージの送受信中の事故や内容の改ざん等に対応するために、「電子書留郵便 (Message Switching)」と呼ばれる方式がすべてのメッセージの送受信に採用されている。これにより、安全性の高いメッセージ交換、ひいては安全性の高い電子商取引が実現される。この方式の中身は、Bolero の「Core Messaging Platform」(以下 CMP) と呼ばれる中央通信基盤システムを介しての電子署名付きメッセージのやり取りである。例えば、ユーザ A がユーザ B に宛てて発注メッセージを送るという場合であっても、① A がメッセージを送信する。② メッセージは CMP へ到着し、CMP から (Bolero.net の名で) A にメッセージの受領確認通知が発信される。③ CMP からメッセージが B に転送され、B が受信する。④ B によるメッセージ受領確認通知が CMP に発信される。⑤ CMP が A に B のメッセージ受領確認通知を発信し、A の発注メッセージが B の元へ無事到着したことを知らせる、という一連の通信が行われる。「A → B」の単純な通信の中で、「① A → CMP, ② CMP → A, ③ CMP → B, ④

B → CMP, ⑤ CMP → A」という5つの通信が、電子署名付きで随時行われることにより、種々の電子商取引の問題性⁽³⁷⁾の解消が実現されている。

このCMP経由の安全確実なメッセージ送受信は、電子船荷証券メッセージ以外の単なる受発注等のメッセージ通信にも用いられる、Boleroの基盤的サービスである。業界実務家の間では「Boleroとは電子的な郵便配達人のようなもの」との紹介がなされるが⁽³⁸⁾、これはこの最も基盤的なサービスである電子書留郵便方式に着目してのものであろう。

(b) 電子船荷証券サービス

システムの中核技術であるCMPを基盤としつつ、BoleroはTitle Registry(以下TR)と呼ばれる権利移転管理システムを構築し、電子船荷証券サービスを提供している。これは、CMPを介するサービスに付加的に提供されるサービスであるが、TRには物品の権利関係の情報が電子的に記録・管理されており、権利の移転はそれを中心に行われる。TRも利用して送受信される電子的な船荷証券上のデータが添付されたメッセージ、すなわち「Bolero Bill of Lading」(以下BBL)のサービスが、Boleroの中心的サービスであることはいうまでもない。BBLは紙の船荷証券の機能的等価物と考えられる⁽³⁹⁾。

BBLを用いた権利移転の仕組みは、簡単には次の通りである。物品の権利者であるBBLの所持人(Holder)Aが、Bに物品を売買する場合、BをBBLの新しい所持人として指定(Designation)するが、この新所持人指定のメッセージはCMPを経由してTRにその旨が記録され、Bに、所有権移転管理情報が入ったBBLが送信される⁽⁴⁰⁾。Bが新所持人としての指定を承諾すると、一方で、運送契約は、novation(更改)によって運送人Cと新所持人Bとの間で効力を生じることになる(Rulebook 3.5.1(1))ことに伴い、運送契約上の権利義務はBに移転する(3.5.1(2))。他方で、運送品のconstructive possession(間接占有)が新所持人Bに移転し(3.4.1(1))、運送人Cはこれ以降、新所持人Bのために運送品を所持することになる(3.4.1(2))。注目すべきなのは、これらの事に関して、BILが運送人Cの代理人と決められていることである(3.4.2)。これにより、新所持人の指定や新所持人による承諾のメッセージはBIL宛てになされるのだが、運送人Cの代理人であるBILによる新所持人Bの認識が運送人による認識とな

り、更改や占有の移転が生じることとなる⁽⁴¹⁾。このようにして、船荷証券の譲渡を電子的に模すシステムにより、既存の貿易取引モデル、例えば荷為替信用状決済のモデルを変更することなく、これを動かすことが可能となる。

(c) SURF

SURF (Settlement Utility for managing Risk and Finance)⁽⁴²⁾は、Bolero が提案する、既存の荷為替信用状決済モデルよりも簡易な自動決済サービスで、TR に続く Bolero の第2の付加価値サービスである。SURF は、ボレロと銀行の間の情報交換を完全に自動化し、商談から決済までの貿易業務処理の STP (Straight Through Processing) の実現を目的とする。基本的には、貿易書類の自動コンプライアンスチェックが SURF の主たるサービスであり、ディスクレチェックを自動的に行う (金額や貿易書類の日付等) ほか、同一船積みに関する書類かどうか、書類間での不整合が生じていないかどうかのチェックも併せて行われる⁽⁴³⁾。サービス利用の端緒は、売主と買主が例えば荷為替信用状決済の合意をする際に、SURF Agreement を締結することである。これが銀行に通知され、そして Bolero の XML フォーマットを利用して船積書類が記述され、SURF によるコンプライアンスチェックがなされたら、銀行が支払を行うことになる。

(4) 小 括

Bolero による電子船荷証券サービスの最大の特徴は、Rulebook による全ユーザの拘束という「率直かつ巧妙な」会員契約的方式を用いた法的基盤の高い安定にある⁽⁴⁴⁾。この高い安定性ゆえに、ユーザは BBL を利用した貿易取引を選ぶことができる。BBL を用いた貿易取引の簡単なイメージは、具体的には次のようになる⁽⁴⁵⁾。① 取引の売主と買主がある物品について売買契約を締結する際に、BBL を用いる合意をする⁽⁴⁶⁾。② 売主又は買主は、Bolero ユーザの中から運送人を選び、運送契約を締結する。③ 売主が物品を運送人に引渡すのと引き替えに、運送人は TR に売主を所持人として登録すべくメッセージを Bolero に送信し、BBL を作成する。④ 運送人から売主に BBL が送信される。⑤以後、売買契約で定められた決済方法に応じて銀行が関与し、買主の手に渡る。さらに転売の場合には新たな買受人が登場し、BBL が譲渡されていく。このようにし

て BBL は、既存の荷為替信用状の貿易取引モデル上でも「動く」ことができる。しかし、Bolero の BBL は、既存の取引モデルに特段の変化を生じさせないことを求めたために、システム自体は「大がかりで重い」なものとなっており、これは現在のところ、電子船荷証券サービスのいわば宿命である。

ここで注意すべきなのは Bolero のもう一つの特徴、すなわち、この売主、買主、運送人、銀行及び買受人は、すべて Bolero ユーザでなければならないこと、言い換えれば、会員契約的方式ゆえの閉鎖性である。例えば物品の転売をしたときに、その相手方は Bolero のユーザに限定される。紙の船荷証券の場合、条約や各国法において基本的な法的有効性が基盤として確立しているため、誰でも船荷証券を疑問なく手に取り取引する。すなわち、ユーザに関して、いわばオープンであり閉鎖性はないのであるが、BBL はそうはいかない。

電子船荷証券を明示的かつ直接に有効と認める（すなわち狭義の船荷証券の有効性を認める）法制は、今のところオーストラリアだけのようである⁽⁴⁷⁾。イギリスにおいては、1992 海上物品運送法が狭義の電子船荷証券の可能性を認めているが、必要な国内規則（Regulation）が制定されていない⁽⁴⁸⁾。アメリカの Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) では、1999 年の改正案で狭義の電子船荷証券の規定が入る予定であったが⁽⁴⁹⁾、改正はまだ実現していない。日本においても、国際海上物品運送法及び商法 767 条以下は、船荷証券について書面であることを前提としていると解され、狭義の電子船荷証券に明示的には対応していない⁽⁵⁰⁾。関係する条約である Hague ルールと Hague-Wisby ルールは、ともに船荷証券が書面であることを前提としており⁽⁵¹⁾、同様の状況である。他方、Hamburg ルール 14 条 3 項は、「船荷証券への署名は、…… 電子的方法 (electronic means) によってすることができる」と定める。しかしこれには、「船荷証券発行地国の法律に矛盾しない限りで」との条件が付いており、Hamburg ルールそのものが狭義の電子船荷証券の有効性を創設しているわけでないといわれる⁽⁵²⁾。

以下では、狭義のものも含めた電子船荷証券に関して法の抵触が生じるおそれがある現状において⁽⁵³⁾、主に Bolero を利用した貿易取引の国際裁判管轄と準拠法を検討する。

3 国際裁判管轄

ここではBBLを利用した取引について⁽⁵⁴⁾、日本で訴えが提起された場合を想定する。BBL又は紙の船荷証券を用いた取引について、一般的に国際裁判管轄を定めた条約を日本は未だ批准していないので、国内の国際民事訴訟法の規律を念頭に置き、Rulebookの規定する合意管轄とBBL中の管轄合意を中心に検討する。

(1) Rulebookの規定する合意管轄

当事者間に国際裁判管轄の合意があれば、裁判所において、まずはそれが考慮されよう。この点、Rulebook 2.5(3)及び(4)が、次の通りに合意管轄を定める。

(3) イギリスの裁判管轄 当事者間における唯一の紛争事項が、Rulebookの不遵守又は違反を理由とする請求である場合、その請求に関するあらゆる訴訟はイギリス裁判所の専属管轄とする。

(4) 専属でない管轄 Rulebookから生じるその他の紛争は、イギリス裁判所の専属でない管轄に属する。2.5条のいかなる定めも、同条(3)に規定する訴訟を除き、Rulebookに関する訴訟を、管轄を有する他の裁判所又は法廷に提起するユーザの権利を制限するものではない。

この条項については、まず(3)項における専属的管轄の合意の有効性が、最判昭和50年11月28日民集29巻10号1554頁の定めるルールとの関係で問題となるだろう。この昭和50年判決は、専属的管轄の合意について、「(イ)当該事件がわが国の裁判権に専属的に服するものではなく、(ロ)指定された外国の裁判所が、その外国法上、当該事件につき管轄権を有すること、の2個の要件をみたます限り、わが国の国際民事訴訟法上、原則として有効である」と述べた。実質的有効要件としてまず(イ)については、民事訴訟法13条等を参考にして考えてみた場合、Rulebookの不遵守又は違反のみを理由とする事件が日本の専属管轄に服す

ることではないと思われる。次に(ロ)については、イギリスで原則的に適用されるいわゆるブリュッセル I 規則⁽⁵⁵⁾ 23 条（合意管轄）に照らしてイギリスの管轄は認められそうであるし、また、具体的事例が同規則 2 条以下の一般管轄又は特別管轄に該当する場合にもイギリスの管轄は認められるので、大きな問題は一応ないと言える。

前記昭和 50 年判決はさらに方式要件について、「少なくとも当事者の一方が作成した書面に特定国の裁判所が明示的に指定されていて、当事者間における合意の存在と内容が明白であれば足りると解するのが相当であり、その申込と承諾の双方が当事者の署名のある書面によるものでなければならぬと解すべきではない」と述べた。ただし、電子船荷証券であって紙の書面でない BBL 中の管轄合意（後述(2)参照）は別として、この合意管轄は Rulebook に定められており、Rulebook には各ユーザが自筆署名をするので⁽⁵⁶⁾、書面性は満たされている。

(4)項はイギリス裁判所の付加的合意管轄について定めるが、これは日本の裁判所の管轄判断には、あまり影響を与えるものでない。重要なのは、イギリス裁判所の管轄の専属性と付加性とを分ける基準である。これについて、「Rulebook の不遵守又は違反を理由とする請求」の例としては、運送人が荷揚港において、BBL の正当な所持人から積荷の引渡しを要求されたにもかかわらず、電子の記録であることを理由に引渡しを拒んだために、所持人がする物品引渡しの請求や損害賠償の請求が考えられるように思われる。しかし、この請求が、当事者間における「唯一」の紛争事項であるか否かの法的判断は、なかなか難しい問題を生じさせるであろう。例えば、上記を理由とする損害賠償請求において、運送人の過失は必要か、損害賠償の額の算定基準は何か等も当事者間で争点となったらどうなるか。この場合、Rulebook の不遵守又は違反は、もはや「唯一」の紛争事項ではないとも言える。最終的には Rulebook のこの条項の解釈問題になるが、Rulebook はユーザ全体の自治規範的な性質を有するために、Bolero の公定解釈のようなものが出されることが望ましいように思われる。このように、Rulebook という民間団体の自治的規範の解釈問題は、裁判実務において興味深い取扱いを必要とするかも知れない⁽⁵⁷⁾。

(2) BBL中の管轄合意

ところで、BBLを用いた運送において、運送人が管轄条項をBBL中に含ませた場合はどうか。Rulebookは基本的にBBLによる電子船荷証券システム自体についてカバーするのみで、運送契約の中身については基本的に運送人と荷送人等の契約に委ねられており⁽⁵⁸⁾、運送契約から生じる請求についてBBL中に管轄条項が含ませられることもある。この場合、特に前記昭和50年判決の方式要件、すなわち書面性と署名の要求との関係で、日本の裁判所において、BBLという電磁的記録中の管轄合意条項の有効性が問題となりうる。昭和50年判決の述べた「書面」「署名」をどの程度厳格に解するかによるだろうが、民訴法231条の準文書、仲裁法13条4項、電子署名法3条等を考慮して、電磁的記録中の管轄合意も方式的に有効であると考えられる見解があり⁽⁵⁹⁾、妥当と思われる。

(3) 小括

上で検討したように、基本的にはRulebook及びBBL中の管轄合意条項について、日本の国際民事訴訟法上、その有効性自体が明らかに否定されることはないと思われる。しかし具体的事件において、Rulebook 2.5(3)に定められているイギリス裁判所の専属管轄が認められるか否かは、「紛争事項の唯一性」の解釈問題として登場するかも知れない。この(3)項の趣旨は、Rulebookについての解釈統一の場を固定することにあると思われるが、その解釈次第又は請求の仕方次第によっては、イギリス裁判所の専属管轄が認められることは多くなるともあり得る。

同項の適用がなくイギリスの専属管轄が否定される場合、日本の裁判所は、BBL中に合意管轄があればそれ、また一般の客観的管轄原因をもとに、わが国の国際裁判管轄を判断することになる。基本的には、船荷証券や信用状を用いた事件で用いられる通常のルールが参考になるだろう⁽⁶⁰⁾。なお、イギリス裁判所の専属管轄が否定され、かつ、日本に管轄が認められる事件の場合、日本の裁判所は、Rulebook 2.5(3)及び(4)の定めからすれば、Rulebookの解釈も含めて事件を裁判することになる。

4 準拠法

日本の裁判所に国際裁判管轄が認められる場合、BBL から発生する種々の法律関係の準拠法の決定が問題になるが、これについて次に検討を試みる。紙の船荷証券をめぐる種々の問題に関しては、債権的効力と物権的効力に分けたりして準拠法決定に様々な議論があるが⁽⁶¹⁾、BBL は船荷証券でないため、船荷証券の準拠法の議論をストレートに反映できるか疑問がある⁽⁶²⁾。しかしここではとりあえず、検討の方針としてオーソドックスに、(1) 債権関係、(2) BBL の譲渡による債権債務の移転、及び(3) 船荷の物権関係に分けて順次考察することとし、最後に関連問題として、(4) BBL と強行法規を述べる。

(1) 債権関係

BBL に関する債権の問題は、債権的法律行為、すなわち「法律行為ノ成立及ヒ効力」である限り、法例7条が適用されると考えられる。よって、まずは当事者自治の原則が問題となるが、Rulebook 2.5(2)には、次のような準拠法選択条項がある。

(2) 準拠法	Rulebook は、イギリス法によって規律及び解釈される。
---------	--------------------------------

イギリス法が準拠法として選ばれている理由は、次のようにいわれる。まず、コモンローのシステムはすでに、世界の多くの国の基盤となっていること。次に、イギリスでは e-commerce の法的障害の除去が政策として進められており(例えば2000年の電子通信法⁽⁶³⁾の制定)、イギリス法は取引の電子化に対して好意的であること。最後に、イギリス法は多くの国際契約(とりわけ海事に関するもの)の準拠法として、当事者によって選択されているという事実があること、である⁽⁶⁴⁾。

イギリス法が準拠法となる対象は「Rulebook」であるが、具体的に生じるどのような問題が該当するであろうか。単純な、Rulebook の契約としての成立に関する有効性自体の問題は、ここに含まれるであろう⁽⁶⁵⁾。他方、Rulebook の定

める BBL の法的有効性や、有効である場合にユーザ間（運送人と荷送人又は所持人等）との間で生じる債権債務自体について Rulebook が規律するもの（例えば、BBL の所持人に船荷を引き渡すという運送人の債務等）は、イギリス法が準拠法となるだろう。重要なことは、BBL に対する契約上の拘束力、ひいては BBL の有効性が、イギリス法を準拠法とすることにより確保されることである。

これに対してユーザ間における運送契約や信用状等の個別契約自体については、別途、準拠法が存在し得ることに注意しなければならない⁽⁶⁶⁾。例えば、運送契約自体については、準拠法の指定（BBL 中の契約条項又は BBL 上のリファレンスによって参照可能な契約条項において準拠法約款が存在する等）があれば、法例 7 条により、その指定された法が準拠法となる。Rulebook の準拠法（イギリス法）と個別契約の準拠法は、いかなる関係にあるか。個別契約と Rulebook は別個の契約であるので準拠法も別個独立であるはずだが、個別契約が運送契約である場合、Rulebook の対象が主として BBL であるので、両者の準拠法の重なり合いが生じそうである⁽⁶⁷⁾。イメージとしては分割指定のようにとらえて、BBL に関する部分にはイギリス法が適用され、その他の部分にのみ個別契約の準拠法が適用されると考えるべきであるように思われる。

(2) BBL の譲渡による債権債務の移転

BBL の譲渡による債権債務の移転について、Rulebook は novation（更改）によることとしている。この点につき、「法的構成は更改であるが、国際私法上の性質決定としては、債権譲渡の問題と考えてよからう」という指摘がある⁽⁶⁸⁾。このように、novation であっても債権譲渡が生じる場合は、債権譲渡として考えたとすると、① その譲渡人＝譲受人間における関係と、② その債務者及び第三者に対する効力とに分けて、準拠法が決定されることとなる。①については諸説あるが⁽⁶⁹⁾、いずれにしても法例 7 条は関係するのでそれについての準拠法をまず考えてみると、当事者自治の原則により譲渡人と譲受人が決めるので、イギリス法が選択されるとは限らない。また、被譲渡債権の準拠法に連結する考え方においては、運送契約の準拠法が準拠法となるので、前述(1)で考察したように個別契約には独自の準拠法があり、イギリス法が準拠法となるとは限ら

ない。さらに②については、法例 12 条により、債務者の住所地法が準拠法となるが、これは運送人の住所地法であり、これもイギリス法になるとは限らない⁽⁷⁰⁾。さらに、これまでの国際私法の考え方を前提とすると、他方で、BBL の新所持人による運送契約上の債務の引受については、別に準拠法が求められる⁽⁷¹⁾ことになるだろう。

しかし、BBL の譲渡による債権債務の移転の問題を、上記の指摘のように「債権譲渡」と性質決定することについては、ユーザ間に関する限りにおいては、別の考え方もあり得るように思われる。というのは、BBL においては、すでに Rulebook という関係当事者（債権譲渡にいう債務者も含まれている）間のすべてが締結した契約があり、BBL の譲渡による債権債務の移転は、単に「多数当事者間の契約」の問題と性質決定することも十分可能だと考えられるからである。債権譲渡において保護すべき対象である債務者もすでに契約内部において当事者として存在しているので、その保護を組み込んで準拠法を決定することが必要な「債権譲渡」に、国際私法上性質決定する必要はないと思われる⁽⁷²⁾。このように考えると、法例 7 条に定まる準拠法で、債権債務の移転のすべてが判断されることになる。すなわちイギリス法が準拠法となり、BBL の譲渡による債権債務の移転に関する一連の問題の法的有効性が、簡潔に確保される⁽⁷³⁾。先の指摘に従った上記の検討による準拠法決定は複雑であり、また、Bolero が見込んでいられるイギリス法への連結は果たせない局面も多いかも知れない⁽⁷⁴⁾ことを考えると、単純に「契約の問題」と性質決定する考え方が支持されるべきように思われる。

(3) 船荷の物権関係

BBL を用いた貿易取引において船荷に関して生じる物権問題⁽⁷⁵⁾については、法例 10 条によって定まる法が準拠法になるだろう⁽⁷⁶⁾。Rulebook がいくらイギリス法を準拠法として選択していても⁽⁷⁷⁾、日本の国際私法上、その法はあくまで債権関係の準拠法にしかならず、物権関係は別途、法例 10 条で定まる準拠法の適用を受けると一般に解釈されているからである⁽⁷⁸⁾。ここで物権の問題とは、例えば、物品の所有者は誰か、運送中の物品が転売された場合に所有権は

いつ新買主に移転するか、物品の占有の移転はどのようにして起きるか、新買主は第三者に自己の所有権を主張するために何をしなければならないか、また、運送中の物品に担保権を設定できるか、できるとしたらどのようにすればよいか等である。Rulebookには、運送品の constructive possession (間接占有) や銀行への pledge (質権) の設定について規定があるが、これらは物権に関する限りにおいて、法例 10 条によって準拠法が定められることになるだろう。

ところで、紙の船荷証券を用いた運送における物品の物権関係については、特に運送中の物品の物権との関係で、諸説がある⁽⁷⁹⁾。この中で、船荷証券の所在地法を準拠法とする見解が有力に唱えられているが⁽⁸⁰⁾、BBLについては所在地の観念が難しいため、これを連結点とすることには困難が伴うかも知れない⁽⁸¹⁾。

(4) BBL と強行法規

BBLには現在、Hague-Wisby ルールや Hamburg ルール等の運送人の責任を強行的に定めた条約や国内法が基本的に適用されない⁽⁸²⁾。しかし、Rulebook 3.2 (4)はこれを補うため、BBLを発行した運送契約は、紙の船荷証券であったならば強行的に適用されたであろう国際条約又は当該条約に効力を与える国内法の規律を受けると定める。このような条約又は国内法は、BBLに撰取されているとみなされ、これらの法規定と、BBL中の運送契約条項が抵触する場合、前者が優越するとも定める。このような強行規定の自治的な撰取は、高く評価されるべきであろう。抵触法の観点からしてその性質はいかなるものか、至上約款との関係で興味深いのが、伝統的な理解からすれば実質法的指定になるように思われる。

5 UNCITRAL 新運送法条約案

上述のように、現在のところ契約関係を基盤として法的有効性を確保している電子船荷証券であるが、狭義のものも含めて直接に法的有効性を認める条約案作りが、UNCITRALで始まっている。

(1) 経緯

Hague ルール及び Hague-Wisby ルール体制と Hamburg ルール体制の分化、様々なスタンスをとる近時の各国の運送法制定という法の不統一、さらに貿易取引の電子化等への対応の必要性に鑑み、海上運送における法の統一を目指して、現在 UNCITRAL⁽⁸³⁾ が運送法の新しい条約草案を作成中である。この作業は、CMI (万国海法会)⁽⁸⁴⁾ の協力を大きく得て、CMI が作成した Draft instrument on transport law (以下、CMI 案)⁽⁸⁵⁾ を検討するという形で行われており、途中の作業結果を反映した案が、*「Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea.]」* (以下、Instrument)⁽⁸⁶⁾ である。この Instrument における、狭義のものも含めた電子船荷証券の受容と、条文が置かれる予定である国際裁判管轄を中心に概観する⁽⁸⁷⁾。

(2) Electronic transport record

Instrument 第 1 条(o)は、定義規定として次のことを定める。

「Electronic transport record」とは、運送人若しくは履行当事者によって運送契約に従って電子的通信によって発行された一つ又は複数のメッセージの中にある情報であって、次のいずれか又はその双方のものをいう。

- (i) 運送契約に基づく運送人又は履行当事者の物品の受け取りを証明するもの。
- (ii) 運送契約を証明するか又は含むもの。

これは、運送人又は履行当事者によって発行時又はその後に electronic transport record に添付又はその他の方法で連結されることによって electronic transport record に論理的に関連づけられた情報であって、electronic transport record の一部となったものを含む。

この Electronic transport record は、運送人と荷送人との合意により、船荷証券や海上運送上等の運送書類に代えて利用することが可能で(3条)、物品の引渡により、荷送人は Electronic transport record を取得する権限を有する(33

条)。Electronic transport recordには流通性を持たせることもでき(1条(p)参照), 流通性のあるElectronic transport recordの譲渡方法等は, 運送人と荷送人又は所持人との間のprocedures(手続)に従うと定められている(6条)。

Instrumentが成立し加盟国が増えれば, Electronic transport recordという形式ではあるが, 狭義の電子船荷証券の法的有効性さえも確立されて行く⁽⁸⁸⁾ことになり, 契約関係に基づいて法的有効性を裏付ける必要はなくなるであろう。譲渡方法等は, 当事者間におけるproceduresに従うこととなっているが, これの一例が, BoleroのRulebookということになるだろう。ここで述べたInstrumentにおける電子的な運送証券のシステムの部分は, 2005年3月24日配布のA/CN.9/WG.III/WP.47における修正提案を反映させたものであるが, これに基づいてさらなる検討がなされる予定である。

(3) 国際裁判管轄

CMI案には実は国際裁判管轄の条文はなく⁽⁸⁹⁾, UNCITRALにおける2003年3月から4月のワーキング・グループでの作業で, 条文を置くことが提案された⁽⁹⁰⁾。ただし, 現在Instrumentに置かれている条文は実質的な議論・検討がなされたわけではなく, Hamburgルールの国際裁判管轄の条文を, いわばたたき台として置いているにすぎない。

取り急ぎ解説をすると, 現在の条文案(第15章「裁判管轄」72条以下)ではA案とB案の2案が併記されている。A案は, Hamburgルール21条⁽⁹¹⁾の再録であるが, 他のInstrumentの条文についての議論等を受けて最小限度の修正が施されている。基本的な骨組みを述べると, 原告⁽⁹²⁾は次の中から管轄地を選択することができ(72, 73条), 原則として, 裁判できるのはこれらの地に限られる(74条前段)。すなわち, ①被告の主たる営業所所在地(72条(a)), [②契約締結地(同(b))]⁽⁹³⁾, ③受取地又は引渡地(同(c))⁽⁹⁴⁾, ④運送書類又はelectronic recordにおいて指定された地(同(d)), ⑤船舶差押地(73条)⁽⁹⁵⁾である。ただし, 紛争発生後にされた(専属的)管轄合意があれば, 上記にかかわらずそれによることもできる(75条の2)。なお, 保全処分の管轄は本文で述べた地に限られず(74条後段), また, 二重訴訟は原則として禁止される(75

条)。これに対してB案は、海上運送法の統一に関するCMI国際小委員会がすでに行っていた検討⁽⁹⁶⁾を取り入れたものであるが、二重訴訟の原則禁止を定める75条を削除する以外、A案と変わらない。

Instrumentにおける管轄の基本枠組は、原告の利益を中心に据えつつ、必要な範囲で被告の保護とのバランスを図る趣旨である。特徴的なのは、Electronic recordを含む運送証券ないし運送契約における専属的裁判管轄合意約款に、原則として優越性が与えられないことである。すなわちBBLに関しては、Rulebookにあるイギリス裁判所の専属管轄合意は、原則として効力が認められないことになる。この基本枠組については、アメリカ合衆国から「受け容れられ得る」との意見が、注目すべき修正提案とともに出されているが⁽⁹⁷⁾、これらも含めて、これから順次進められる検討作業の推移を見守りたい。

おわりに

BBLを用いた貿易取引を参考に、電子船荷証券及び貿易金融EDIに関する抵触法上の問題を検討してきたが、未だ明らかでない部分も多々ある。準拠法選択の問題は、電子船荷証券が運送契約等の個別契約をベースとする荷為替信用状決済取引の中で動くことを想定しているだけに複雑である。筆者としては、契約関係毎や債権と物権で分けるという現状の方法よりも、可能な限り簡明な準拠法の規律を志向して、将来的には、当該電子船荷証券システム全体又は当該貿易金融EDIシステム全体で一つの準拠法というような準拠法決定の仕方が望ましいのではないかと、その道を模索中である。反面、電子船荷証券の開発において採られた契約関係ベースの法的有効性確保のための自治的努力を見ると、理論的には国際私法による準拠法選択が背景には存在するとしても、準拠法の役割はあまり大きくないことも直視すべきであろうとも考えている。

他方、UNCITRAL新運送条約が成立した後における電子船荷証券の将来にも、興味が尽きない。というのは、現在のBoleroのような重装備のサービスよりも身軽な電子船荷証券サービス提供者が登場するのは必然であり、これらの間での競争がどのように行われていくか、未だ予測のつかないところもあるからである。準拠法の問題は、電子船荷証券に関してどのようなサービスが出てこよ

うとも包括できるルール作りが望ましいと思われるが、そのためにも、当該電子船荷証券システム全体又は当該貿易金融EDIシステム全体で一つの準拠法とというような準拠法決定の道を探りたい⁽⁹⁸⁾。

- (1) 貿易取引に関する文献としては、松岡博編『現代国際取引法講義』(法律文化社, 1996)、浜谷源蔵(樺弘次補訂)『最新貿易実務一補訂版一』(同文館, 2003)、高桑昭『国際商取引法』(有斐閣, 2003)、亀田尚己=小林晃=八尾晃『国際商取引入門』(文眞堂, 2004)を主に参考にした。
- (2) EDIについてはさし当たり、多田望「EDI法」渡辺惺之=野村美明編『論点解説国際取引法』96頁(法律文化社, 2002)を参照。
- (3) 貿易書類には、売買の注文書・受注書等の他、通関申請用の書類等公的なものまで様々なものがある。その中で荷為替信用状との関係では船積書類が重要であるが、これには商業送り状(インボイス)、船荷証券、保険証券、包装明細書、容積重量明細書、検査証明書、原産地証明書等がある。亀田他・前注(1)200頁。
- (4) 貿易取引の電子化の基本形態としては、様々な書類をそのまますべて電子情報化し、電子的にオートマテックにやりとりすることになるだろう。例えば荷為替信用状決済や、信用状を用いないD/PやD/Aの荷為替手形決済等の既存のモデル(松岡・前注(1)85頁以下[岡野祐子]が分かりやすい)において利用される書類すべてを電子化して代替し、このモデルを「動かす」ことが一つの目標となる。しかしこの電子化は、さらに発展して、新たな貿易取引モデルの開発につながっている。
- (5) 主な文献として、A. N. Yiannopoulos, *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems* (1995); Diana Faber, *Electronic Bills of Lading*, [1996] *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly* 232; Erik Muthow, *The Impact of EDI on Bills of Lading - A Global Perspective on the Dynamics Involved* (1997) (<http://www.uctshiplaw.com/muthow2.htm>); Edmund Greiner, *EDI and the Traditional Bill of Lading* (1997) (<http://www.uctshiplaw.com/theses/greiner1.htm>); George F. Chandler, III, *Maritime Electronic Commerce for the Twenty-First Century*, 22 *Mar. Law.* 463 (1998); Paul Todd, *Dematerialisation of Shipping Documents*, in Chris Reed, Ian Walden & Laura Edgar, *Cross-Border Electronic Banking: Challenges and Opportunities*, 2nd ed., 67, 71-72 (2000) (なお同書第1版の和訳として、ジョゼフ・J・ノートン=クリス・リード=イアン・ヴォルデン編著(泉田栄一監訳)『国際電子銀行業』(信山社, 2002)がある); Emmanuel T. Laryea, *Paperless Shipping Documents: An Australian Perspective*, 25 *Mar. Law.* 255 (2000); Emmanuel T. Laryea, *Paperless Trade: Opportunities, Challenges, and Solutions*, 51, 163

(2002); Adam Johnson, *Electronic Letters of Credit. The Limits of the Present Initiatives*, in Norbert Horn, *Legal Issues in Electronic Banking*, 271 (2002).

- (6) 主なものとして、新堀聡「いわゆる電子式船荷証券について～船荷証券の危機を解決するもう一つの方法～」国際商事法務 19 巻 8 号 1007 頁 (1991 年)、八尾見「EDI と運送証券電子化の意味するもの(上)～(下)」銀行法務 21・506 号 16 頁, 507 号 19 頁, 508 号 26 頁 (1995)、西田哲也「貿易金融 EDI の最近の動向と課題—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の概要」NBL 639 号 37 頁 (1998)、朝岡良平「電子商取引時代における貿易慣習」早稲田商学 376 号 143 頁 (1998)、朝岡良平「貿易手続の EDI 化の現状と課題」斎藤祥男編著『国際ビジネス—実態と法的側面—』16 頁 (文真堂, 1998 年)、新堀聡「船荷証券の危機 再訪」同前 49 頁、森岡峰子「船荷証券の EDI 化」同前 149 頁、河村寛治「貿易取引の電子化をめぐる諸問題(上)(下)—国際売買契約、船積書類の電子化を中心として」金融法務事情 1541 号 33 頁, 1542 号 24 頁 (1999)、八尾見『国際取引と電子決済 [改訂版]』173 頁 (東京経済情報出版, 1999)、間宮順「貿易取引の電子化の実態—船荷証券の電子化を中心として」1183 号 130 頁 (2000)、木村宏「電子式船荷証券に係わる法的考察(第 1 回)～(第 4 回・最終回)」海運 875 号 66 頁, 876 号 48 頁, 877 号 68 頁, 878 号 66 頁 (2000)、新堀聡「貿易取引電子化の動きと今後の展望(1)～(7・完)」JCA ジャーナル 47 巻 8 号 32 頁, 9 号 37 頁, 10 号 36 頁, 11 号 38 頁, 12 号 38 頁 (以上 2000)、48 巻 1 号 38 頁, 2 号 31 頁 (以上 2001)、池山明義「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 164 号 1 頁 (2001)、八尾見『貿易・金融の電子取引—基礎と展開—』(東京経済情報出版, 2001)、堀米明=小山洋明=東聡『はじめての貿易金融 EDI』(東洋経済新報社, 2002)、西口博之「貿易書類電子化の問題点とその対応策」日本貿易学会年報 39 号 57 頁 (2002)、室町正実「貿易取引の電子化とその課題」ジュリスト 1215 号 101 頁 (2002)、西道彦『貿易取引の電子化』(同文館出版, 2003)、八尾見『電子貿易と国際ルール—金融と物流—』(東京経済情報出版, 2003)、江頭憲治郎「貿易・海上運送と EDI」落合誠一=江頭憲治郎編集代表『日本海法会創立百周年祝賀 海法体系』385 頁 (商事法務, 2003)、亀田他・前注(1) 239 頁。また、日本貿易関係手続簡易化協会 (JASTPRO) が日本財団の助成を受けて実施した各研究の報告書 (http://nippon.zaidan.info/dantai/008389/dantai_info.htm に一覧がある。以下、「JASTPRO 報告書」) も有用である。
- (7) 船荷証券 ([英] Bill of Lading, [仏] connaissement, [独] Konnossement) とは、「海上運送人が、運送品を受取り、または船積みしたことを証明し、かつ、指定港において、証券の正当所持人に対して運送品を引き渡すべきことを約した有価証券である」。戸田修三=中村眞澄『注解国際海上物品運送法』143 頁 [重田晴生] (青林書

- 院, 1997)。船荷証券の機能は, 諸条約上及び各国法において厳密に一致しているわけではないが, 一般には①物品の受取証, ②運送契約の証拠, ③権利証券性, ④流通性等が指摘される。このうち特に③と④の機能のため(ただし, 船荷証券に関して④が意義を持つのは, 近時では運送品が石油である場合に限られ, それ以外では海上運送状が多く用いられるという。Todd, *supra* note (5), 71-72), それを電子的に代替することについて困難な法的問題が生じる。八尾『貿易・金融』・前注(6) 99頁, 木村・前注(6) 877号 68頁, 平成10年度 JASTPRO 報告書 138頁・前注(6) (<http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/1998/00867/contents/138.htm>) 等参照。
- (8) 電子船荷証券又は貿易金融EDIの抵触法的規律に関しては, 江頭・前注(6)が384頁以下で準拠法について比較的多く触れている。しかし海外の文献は, 筆者が調査した限りにおいてあまりないようである。鋭意調査を継続していく。
- (9) Boleroについては後述するところであるが, 参考文献としてさしあたり, 八尾『貿易・金融』・前注(6) 213頁, 新堀「貿易取引電子化の動き」・前注(6) 47巻10号37頁以下, 八尾『電子貿易』・前注(6) 95頁, 堀米他・前注(6) 73頁, 富澤敏勝「貿易金融EDI/Bolero」日弁連法務研究財団編『論点教材 電子商取引の法的課題』145頁(商事法務, 2004)等参照。国外の文献として, Robert Caplehorn, *bolero.net? the global electronic commerce solution*, 14 J. Int'l Banking & Financial L. 421 (1999) (<http://www.bolero.net/assets/20/Journal%20of%20International%20Banking%201091545670.pdf>); Robert Caplehorn, *The Bolero System*, in Chris Reed, Ian Walden & Laura Edgar, *Cross-Border Electronic Banking: Challenges and Opportunities*, 2nd ed., 91 (2000); Winnie (Jo-Mei) Ma, *Lading Without Bills - How Good is the Bolero Bill of Lading in Australia?* 12 Bond L. Rev. 206 (2000) (<http://www.bond.edu.au/law/blr/vol12-2/Ma.doc>); Simon Taylor, *The Bills of Lading Electronic Registry Organisation: The Bolero Project* (2000) (http://www.elbornes.com/articles/shipping/shi_0003.htm); Laryea (2000), *supra* note (5), 286; Emmanuel T. Laryea, *Bolero Electronic Trade System - An Australian Perspective*, 16(1) J. Int'l Banking L. 4 (2001); Laryea (2002), *supra* note (5), 83; Johnson, *supra* note (5), 277.
- (10) 電子船荷証券については, 電子式船荷証券という呼び方も多く用いられる。ただ種々の文献を見たところ, 電子船荷証券と電子式船荷証券とで概念上の有意的な差異はないようなので(ただし, 新堀「貿易取引電子化の動き」・前注(6) 47巻9号40頁), 本稿では短い方を用いることとする。
- (11) 船荷証券をPDF化し, 送信する等である。一部そうしたサービスも運送人から荷主へ実施されているといわれる(落合誠一他「万国海法会二〇〇三年ボルドー・コロキウム報告」海法会誌復刊号6頁[江頭憲治郎](2004)参照)。しかしこの方法

には、特に不正コピーの防止が大きな課題として存在しているように思われる。

- (12) 狭義の電子船荷証券ではないが、関連するサービスとして「インターネット B/L」なるものが、主として米国で拡大しているという。これは、「荷主が船社の窓口で B/L 発行を受ける代わりに荷主のオフィスのプリンターに直接 B/L を打ち出すというサービス」であるが、「この方法に依存する限り紙の B/L の世界に居つづける」ことになるといわれる。bolero update Vol. 20 (2004 年 3 / 4 月) (http://japan.bolero.net/download/bolup_vol20.pdf) 参照。
- (13) 新堀「いわゆる電子式船荷証券」・前注(6) 1007 頁、新堀「貿易取引電子化」・前注(6) 47 巻 9 号 37 頁。
- (14) 電子船荷証券の語を用いる 1990 年の「電子船荷証券のための CMI 規則」(後注(2) 参照)の原題は、「運送中の品物に対する権利の電子的移転のための CMI 統一規則」であった。このため、「原題の方が実態をより正確に表現していたように思われる」との指摘もある。新堀「いわゆる電子式船荷証券」・前注(6) 1007 頁。「誤解を生じさせるおそれ」が承知されつつもなぜ電子船荷証券の語が使われることになったかという点、「ただ、通りが良いであろうとの理由から」とのことである。江頭憲治郎「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 10 頁 (1990) 参照。
- (15) Bolero の他に電子船荷証券のサービスを提供しているものとして、TEDI (Trade EDI) がある(池山・前注(6) 1 頁, 2 頁脚注 5 参照)。TEDI の一般的な解説として、八尾「貿易・金融」・前注(6) 256 頁, 八尾晃「貿易金融 EDI “TEDI” の法的構成について」大阪商業大学論集 121 号 103 頁 (2001), 八尾「電子貿易」・前注(6) 113 頁, 堀米他・前注(6) 101 頁。また、<http://www.tediclub.com/> 参照。
- (16) 不明確性を指摘しつつも、貴志幸之佑「貿易金融の EDI 化に伴う形態変化」大阪商業大学論集 127 号 75 頁 (2003) は、「当事者間の契約と合意による規律でもって権原証券としての B/L 機能を EDI に働かせる点では異論ないとみられる」という。
- (17) 八尾「貿易・金融」・前注(6) 8 頁。なお、貴志・前注(6) 70 頁も参照。
- (18) 貿易金融 EDI としては、Bolero の他に、TEDI や、クレジットカードの仕組みを貿易取引モデルに応用した TradeCard (堀米他・前注(6) 125 頁, 八尾「電子貿易」・前注(6) 133 頁参照。<http://www.tradecard.com/>) がよくあげられる。それ以外のものも含めて簡単には、貴志・前注(6)。なお本稿では、関税や港湾管理等の行政目的のための EDI, 例えば Sea-NACCS や港湾 EDI システム等は扱わない。これらの最新の動向については、八尾晃「わが国の電子通関・港湾 EDI について」大阪商業大学論集 129 号 125 頁 (2003) 参照。
- (19) 堀米他・前注(6) 16 頁。

- ㉑ 朝岡「電子商取引時代」・前注(6)143頁, 新堀「船荷証券の危機」・前注(6)49頁参照。なお, 平成11年度JASTPRO報告書65頁・前注(6) (<http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/1999/00085/contents/065.htm>) には, 電子船荷証券が導入されても保証渡しはなくなるという興味深い指摘がある。
- ㉒ 電子船荷証券の初期の試みであるSEADOCについて, Chandler, III, *supra* note (5), 468; Laryea (2002), *supra* note (5), 78, 87; 江頭・前注(4)9頁, NCITDについて, 朝岡「電子商取引時代」・前注(6)155頁, 平成10年度JASTPRO報告書152頁・前注(6) (<http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/1998/00867/contents/152.htm>), また今泉和穂「電子的船荷証券と法—アメリカにおける電子的船荷証券と国際取引法—」明治大学大学院法学研究論集9号134頁(1998)参照。
- ㉓ 詳しくは江頭・前注(4)参照。また, Chandler, III, *supra* note (5), 474; Todd, *supra* note (5), 78; Laryea (2002), *supra* note (5), 80, 88; 新堀「いわゆる電子式船荷証券」・前注(7)1009頁, 朝岡「電子商取引時代」・前注(6)頁159頁, 平成10年度JASTPRO報告書154頁・前注(6) (<http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/1998/00867/contents/154.htm>) も参照。
- ㉔ 朝岡「電子商取引時代」・前注(6)161頁, Todd, *supra* note (5), 78-83. *See also*, Laryea (2002), *supra* note (5), 88.
- ㉕ 森岡・前注(6)149頁。
- ㉖ Bolero の他, TEDI や TradeCard の発展経緯について, 堀米他・前注(6)41頁以下参照。
- ㉗ <http://www.bolero.net/> (日本のボレロ株式会社については, <http://japan.bolero.net/>)。
- ㉘ 富澤・前注(9)145頁, 堀米他・前注(6)42頁。ただし, Bolero プロジェクト開始の時には, Bill of Lading in Europe の略であったようである。森岡・前注(6)149頁。
- ㉙ Bolero Rulebook, 1st ed., Sept. 1999, <http://www.boleroassociation.org/downloads/rulebook1.pdf>
- ㉚ 当事者の意思(契約)による拘束力をベースにシステムを構築する方法については, 事前に18カ国(日本, イギリス, ドイツ, フランス, アメリカ(NY州法・連邦法)等。Ma, *supra* note (9), 210; 木村・前注(6)877号69頁)の法制度の調査がなされ, 結論として致命的な法的障害はないとされた。なお1995年の文献であるが, 電子船荷証券を含む船荷証券の主要国における法的規律について, Yiannopoulos, *supra* note (5), 57.
- ㉛ <http://www.boleroassociation.org/>
- ㉜ Bolero ユーザとなる方法については, <http://www.boleroassociation.org/enrol.htm>

参照。

32) http://www.boleroassociation.org/downloads/bal_sc.pdf

33) BIL と BAL の関係については一見すると難解な部分もあるが、新堀「貿易取引電子化の動き」・前注(6) 47 巻 12 号 38 頁参照。

34) BAL Service Contract 第 3 条（代理人の指名）参照。

35) BAL による代理については、実質的に双方代理になるのでないかとの問題があり得るが、もともと双方代理は当事者が同意していれば敢えて違法無効というものではなく、致命的な欠陥とは言い難いとの指摘がある（池山・前注(6) 4 頁。同旨、富澤・前注(9) 149 頁）。日本民法 108 条但書（これを推し進めて、関係者の利益が相反しない場合には双方代理は禁止されないとの解釈が可能）を考慮に入れての指摘だと思われる。しかし、抵触法的規律の視点からは代理の準拠法が問題となり、いずれかの国の法が準拠法と決まってはじめて、このような代理の有効性が判断することに注意しなければならない。

36) XML (eXtensible Markup Language) は、HTML（ブラウザ上での人の目による理解を主眼としているため、電子的な自動処理には向かない）を拡張して、コンピュータによる自動処理を容易にしたデータ記述言語である（堀米他・前注(6) 154 頁）。Bolero は、貿易文書の XML 化を独自に行い（堀米他・前注(6) 87 頁）、現在 82 種の貿易文書が Bolero XML として標準化されている（<http://japan.bolero.net/bolero.htm#1>）。なお、貿易文書の標準化としては UN/EDIFACT（簡単には、多田・前注(2) 98 頁参照）がすでにあるが、これは港湾行政も含めたすべての官・業界を対象としているため、文書構造が複雑かつ壮大な仕様となっており、利用率は 1 割にも達していないと言われる（堀米・前注(6) 88 頁）。

37) Bolero はインターネット上でメッセージの送受信を EDI を用いて行う。インターネット EDI とそれを利用した電子商取引において発生する様々な問題について、吉田一雄「インターネット EDI の法的諸問題」清和法学研究 7 巻 1 号 77 頁（2000）参照。Bolero における諸問題の解消について詳しくは、http://japan.bolero.net/bolero/reference_technical.pdf, http://japan.bolero.net/bolero/reference_security.pdf 参照。

38) 富澤・前注(9) 141 頁。

39) Bolero によると、BBL は紙の船荷証券の機能的等価物であるが、法的概念上は紙の船荷証券にあたらないとされる。See, *Welcome to Legal Aspects of a Bolero Bill of Lading* (<http://bolero.codecircus.co.uk/assets/31/legal%20aspects%20of%20a%20bill%20of%20lading1092161487.pdf>)。なお、運送契約条件の船荷証券裏面への記載は、例えば各船会社のホームページへの参照文言が BBL に記されること等により、

代替される (Rulebook 3.2(1)(2))。また、取引の途中で BBL を紙の船荷証券に換えることもできる (Rulebook 3.7)。

- (40) BBL そのものは各当事者によって保管され、Bolero は BBL のハッシュ値のみを保管する。改ざん検知に役立つハッシュ値については、堀米・前注(6) 144 頁参照。
- (41) 興味深いのは、TR の記録 (現在誰が所持人か等) を運送人が見る (すなわち TR に運送人がアクセスして情報を閲覧する) ことは、技術的には可能であるが、できない (すなわち BIL は運送人にこのようなアクセスを認めない) ということである。このような許可を運送人に与えないことは、紙の船荷証券において、物品が海上運送中である間に運送人は誰が陸で船荷証券を受け取っているかは知らないことであり、仕向港で船荷証券の所持人 (引渡しを求めて来た者) を知るようになることからすれば、何も不当な制限ではないということになるだろうか。BIL の説明では、もしもこのような情報の引出しを認めれば「紙の船荷証券を越えることになる」からとのことである。池山・前注(6) 18 頁脚注(36)。
- (42) 詳しくは、<http://japan.bolero.net/bolero/surf.pdf> 参照。また、八尾「電子貿易」・前注(6) 107 頁、亀田他・前注(6) 245 頁。
- (43) SURF は、取引モデルの規模がコンパクトに設計されており、荷為替信用状取引の電子化 (小塚荘一郎「荷為替信用状取引の電子化」上智法学論集 44 巻 4 号 43 頁 (2000 年) 参照) ではない。本格的な荷為替信用状取引の電子化は、未だ現実となっていない。飯田勝人「信用状の機能と限界」新堀聰編『国際取引とリスクマネジメント』212 頁 (同文館出版, 2004)。
- (44) 池山・前注(6) 3 頁。これに対して、TEDI が採用する「契約の連鎖」による方式は、その法的有効性について疑問が唱えられている。池山・前注(6) 4 頁以下参照。
- (45) 富澤・前注(9) 154-156 頁では、より詳しく「BBL による信用状決済条件の取引モデル」が解説されている。
- (46) インコタームズでは、1990 年以降、売主が買主に交付すべき船荷証券等を EDI メッセージで代替できる旨の条項がある (CIF 条件・売主の義務 A 8④等)。なお売買契約締結においてももちろん、代金支払・決済の方法が合意されるが、これには既存の信用状等の利用の他、SURF Agreement が結ばれることもある。
- (47) 1998 年に改正されたオーストラリアの Carriage of Goods by Sea Act 1991 は、「データ・メッセージの方式による海上運送証券」への適用を定める (8 条によって効力を持つ Schedule 1A の 1A 条)。また同国クィーンズランド州の Sea-Carriage Documents Act 1996 の 4 条も同趣旨の規定を持つ。See, Laryea (2000), *supra* note (5), 275; Laryea (2001), *supra* note(9), foot note 32; Laryea (2002), *supra* note(5), 76. なお、電子商取引に関する UNCITRAL モデル法における電子船荷証券の条項 (17

- 条)については、内田貴「電子商取引と法(4・完)」NBL 603号 36頁(1996)参照。
- 48) Todd, *supra* note (5), 88; Laryea (2002), *supra* note (5), 75.
- 49) 早大・商船三井会報研究会「1999年アメリカ合衆国新海上物品運送法案[上][下]」国際商事法務 28巻6号 663頁, 7号 817頁(2000)。
- 50) 2001年施行のいわゆるIT書面一括法は、国際海上物品運送法と商法を対象から除外している。なお久米孝「書面の交付等に関する情報通信の技術の利用のための関係法律の整備に関する法律(IT書面一括法)について」ジュリスト 1197号 34頁(2001)参照。
- 51) See, Caplehorn (2000), *supra* note (9), 101; Faber, *supra* note (5), 239.
- 52) 木村・前注(6) 68頁。さらに Faber, *supra* note (5), 239 は、同項は署名の方法に関するのみであり、不十分であるという。
- 53) ただし、後注(74)参照。
- 54) TEDIでは、国際裁判管轄の合意と準拠法について、サービス利用者間で統一した規則はなく、契約の連鎖の中で、各契約毎に当事者間で定められていくことになる。
- 55) Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, OJ L 16. 1. 2001, L 12/1. 同規則の翻訳として、中西康「民事及び商事事件における裁判管轄及び裁判の執行に関する2000年12月22日の理事会規則(EC) 44/2001(ブリュッセル1規則)(訳)(上)(下)」国際商事法務 30巻3号 311頁, 30巻4号 465頁(2002)。なお、高杉直「電子取引と国際民事紛争解決制度—欧州の動向を参考にした制度論的提言—」国際商取引学会年報 3号 46頁(2003)参照。
- 56) 堀米他・前注(6) 89頁。
- 57) 国際取引法の最近のテキストである Paul Todd, *Cases and Materials on International Trade Law* (2003)では、Rulebookが、様々なマテリアル(UCP500, eUCP等)と並んで Appendix Lとして掲載されている。いわゆる採用可能統一規則と同様に扱えるかは疑問であるが、将来的には国際商取引に必要な規則の一つとして列を連ねていくことになるかもしれない。なお、Ake Nilson, *Development of International Law Inside Closed Groups Projects in the Coming 2000's* (1999) (<http://www.ilpf.org/events/jurisdiction/presentations/nilsonpr.htm>)では、Rulebookのような自治規範を法の発展の観点から考察し、さらに進んで船荷証券が紙でなくてもよいという慣習が商人間で広まれば(*lex mercatoria*)、現在の Bolero の契約ベース(会員制)すらも必要でなくなる、との興味深い指摘がされている。

68) なお後注69)参照。

69) 松本博之「サイバースペースと国際裁判管轄」松本博之他編『インターネット・情報社会と法—日独シンポジウム—』448頁(信山社, 2002), 渡辺惺之「インターネットによる国際的な民事紛争と裁判」高橋和之=松井茂記編『インターネットと法[第3版]』311頁(2004)。なお、電磁的記録による管轄合意を認めるための民訴法11条の改正が成立し、2004(平16)年12月3日に公布された。<http://web.moj.go.jp/HOUAN/houan27.html> 参照。

60) 日本の国際裁判管轄について詳しくは、高桑昭=道垣内正人編『国際民事訴訟法(財産法関係)(新・裁判実務大系3)』40頁以下(有斐閣, 2003)等を参照。なお紙の船荷証券と異なり電子船荷証券の事件で使うことが困難になりうる管轄原因としては、電子船荷証券の所在地を問う財産所在地管轄(民訴法5条4号参照)が考えられる。

61) 例えば、浜田一男「商業信用状取引の準拠法」久保岩太郎先生還暦記念論文集『国際私法の基本問題』406頁(有信堂, 1962), 山戸嘉一「海商」国際法学会編『国際私法講座第3巻』768頁(有斐閣, 1964), 石黒一憲『金融取引と国際訴訟』333頁(有斐閣, 1983), 池原季雄=高桑昭=道垣内正人「わが国における海事国際私法の現況」海法会誌復刊30号35頁(1986), 平塚眞「判批」池原季雄=早田芳郎『涉外判例百選[第3版]』83頁(有斐閣, 1995), 高桑・前注(1)112頁等。

62) 特に狭義の電子船荷証券を念頭に置くと、単に船荷証券を書面で作成するか又は電子的なファイルとして作成するかの違いの問題、すなわち単なる方式の問題ととらえて、従来通りの船荷証券についての準拠法決定で対応可能との考え方も十分ありえ、また、その方が素直な発想のようにも思われる。しかし前述2(1)での検討の結果を勘案すると、電子船荷証券を単純に船荷証券の外部的表現形式の問題と性質決定し、単に船荷証券の方式の問題であると位置づけることが適切かどうか、筆者としてはなお検討を継続したいところである。

63) 同法については、<http://www.legislation.hmso.gov.uk/acts/acts2000/20000007.htm>を参照。

64) See, Caplehorn (2000), *supra* note (9), 107-108.

65) なお前注65)参照。

66) Ma, *supra* note (9), 213-214; 江頭・前注(6)384頁, 日本貿易関係手続簡易化協会「平成11年度報告書」84頁・前注(6)(<http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/1999/00085/contents/084.htm>)。なお運送契約の法的規律に関しては、後述(4)も参照。

67) この点、富澤・前注(9)157頁は、個別契約においても、Rulebook との一貫性や国際契約交渉の経験上イギリス法を準拠法とする主張をして不利益を被った例を知ら

ないこと等から、当事者がイギリス法を準拠法と選択することを薦めている。

- (68) 江頭・前注(6) 392 頁脚注(37)。国際私法上、これまでにいくつかの文献において更改の準拠法が論じられているが(折茂豊『国際私法(各論)[新版]』216 頁(有斐閣, 1972), 溜池良夫『国際私法[第2版]』391 頁(有斐閣, 1999), 山田鎌一『国際私法[第3版]』381 頁(有斐閣, 2004)等), これは同一当事者間における契約更改について述べているように見えるので, 江頭・前注(6) 392 頁脚注(37)はこれを理由としているのかも知れない。
- (69) 山田・前注(68) 377 頁, 溜池・前注(68) 386 頁, 木棚照一=松岡博編『基本法コンメンタル国際私法』80 頁「債権譲渡」[野村美明](日本評論社, 1994)等参照。
- (70) 日本の運送人が BBL を用いた場合, 法例 12 条によって日本法が準拠法となるが, この場合の第三者対抗要件としての確定日付には, 電子確定日付(民法施行法 5 条 2 項)を付すことになると言われる。江頭・前注(6) 385 頁。
- (71) 債務引受の準拠法については, 山田・前注(68) 378 頁, 溜池・前注(68) 390 頁等参照。ただし, 法例 12 条を準用して債権者の住所地法の適用を主張する説(折茂・前注(68) 212 頁等)を別にすれば, 準拠法となる法は, 結果的にはだいたいにおいて債権譲渡で準拠法となる法と一致するので, 適用上の困難は縮減するだろう。
- (72) なお, ユーザ間における BBL の二重譲渡は, BBL のシステムにおいては考えられない。
- (73) 所持人である船荷の所有者がユーザ外の者に船荷を売却した場合は, 「BBL の譲渡による債権債務の移転の問題」でなく, BBL 又は Bolero から外れる取引であるので, 一般の債権譲渡や債務引受の準拠法が問題となり得る。そしてもし仮に, この売却がユーザへの売却(BBL の譲渡済み)と二重になされていた場合, どうなるか。ただこの場合, 関係者間においては, 債権債務の移転の問題としてよりも, 直接に, 誰が真の所有者かという物権の問題(後述参照)として扱われ, 物権の準拠法が重要であるように思われる。
- (74) ただ, BBL のシステムについては, 前注(29)で言及したように主要 18 カ国において法的障害のないことが調査されているので, イギリス法から外れることを問題視し過ぎるのは適切でないかもしれない。現実の Bolero ユーザはこれらの国に本拠を置く会社であろうから, 法の抵触は見せかけ(虚偽)のようでもある。
- (75) なお紙の船荷証券と異なり, BBL は電子データであるため, それ自体に通常之物権が観念されることはないと思われる。この点は紙の船荷証券と BBL が異なる点である。
- (76) 江頭・前注(6) 391 頁。なお, 新堀「いわゆる電子式船荷証券」・前注(6) 1013 頁。
- (77) なお Rulebook 3.10(2)は, 「この Rulebook のいかなる規定も, Bolero 船荷証券又

は他の運送証券に定められているか又は証されている運送契約の対象となっている物品の所有者による移転に、影響を与えるものと解釈されてはならない」と定めている。

- (78) 山田・前注(68) 303頁等。ただし、日本でも、主に契約当事者間における物権関係について当事者自治の原則に好意的な見解がある(例えば、河野俊行「国際物権法の現状と課題」ジュリスト1143号47頁(1998)等参照)。なお、ドイツ語圏における物権準拠法上の当事者自治論を否定した上で、有体物上の権利が当事者間で問題となっているか(法例7条等による)、第三者間で問題となっているか(法例10条による)で区別する森田博志「国際私法の議論において原因行為と物権行為の区別が本当に必要なのか?」(4)千葉大学法学論集11巻4号37頁(1997)も参照。
- (79) 例えば、前注(61)の文献を参照。
- (80) 山田・前注(68) 311頁、溜池・前注(68) 325頁等。
- (81) この点、口座管理機関によって保有される証券についての権利の準拠法に関するハーグ条約における権利の準拠法決定が、証券所在地に代わる連結点の考察に参考になることがあるかも知れない。この条約については、神田秀樹＝早川吉尚「口座管理機関によって保有される証券についての権利の準拠法に関する条約」国際私法年報5号230頁(2003)等参照。
- (82) 日本の海上物品運送法は、紙の船荷証券の発行がない運送契約にも適用されるため(同法1条参照)、紙の船荷証券でなくBBLが発行された運送契約もその適用を受けることに注意すべきである。
- (83) UNCITRALの文書は、<http://www.uncitral.org/> で閲覧可能である。
- (84) CMIの文書は、<http://comitemaritime.org/> で閲覧可能である。
- (85) A/CN.9/WG.III/WP.21. 新条約作成の背景と、UNCITRALに舞台が移るまでのCMIにおける協力、及びCMI案に関しては、藤田友敬「海上物品運送法の国際的統一へ向けての新たな展開」ジュリスト1219号35頁(2002)を参照。
- (86) A/CN.9/WG.III/WP.32. Instrumentは、条約となることが予定されているようである。CMI案に関しては藤田・前注(85) 37頁参照。
- (87) Instrumentには、準拠法の規定は予定されていないが(ただし、A/CN.9/WG.III/WP.47のDraft Article 61 bisを参照。なお、藤田友敬「海上物品運送法の統一をめぐる近時の動向」成蹊法学47号327頁(1998)参照)、仲裁の規定は第16章「仲裁」(76条以下)にある。仲裁の条文は管轄と同様にHamburgルールをベースとするが、本稿では割愛する。
- (88) Gertjan van der Ziel, *The Legal Underpinning of E-commerce in Maritime Transport by the UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea*,

CMI Yearbook 2003, 263 (2003).

- ⑧9 CMI 案が国際裁判管轄の条文を置いていないのは、それが不必要からというのではなく、単に検討時間が足りなかったからに過ぎない。藤田・前注⑧5 38 頁参照。
- ⑧0 Note 222 of A/CN.9/WG.III/WP.32.
- ⑧1 Hamburg ルールにおける国際裁判管轄規定について詳しくは、高桑昭「海上物品運送条約における裁判管轄条項」海法会誌復刊号 91 頁 (1979) 等参照。
- ⑧2 「原告」は、基本的に荷受人ないし船荷証券所持人が想定されているが、文言上運送人も原告になり得ることが排除されていないため、この点について批判がある。米国による修正提案として、Paragraphs 30 of A/CN.9/WG.III/WP.34.
- ⑧3 契約締結地については、当該契約を締結した被告の営業所等がその地にあることが条件とされている。ただし、契約締結地は、そもそも運送契約の履行にとってあまり関連性がなく、また電子的方法による契約締結の際にはその決定が困難であることが指摘されている。Note 30 of A/CN.9/WG.III/WP.32. このため、[]内に条文が入れられているものと思われる。
- ⑧4 Hamburg ルール 21 条 1 項(c)では「船積港又は陸揚港」となっているが、「door to door」の運送を考慮に入れ、文言が改められている。See, paragraph 34 of A/CN.9/510.
- ⑧5 船舶差押地については、Hamburg ルール 21 条 2 項(a)後段及び(b)が削除されている。この点については、藤田・前注⑧7 327 頁参照。
- ⑧6 これについては、藤田・前注⑧7 366 頁参照。
- ⑧7 See, Paragraphs 30-35 of A/CN.9/WG.III/WP.34. なお、海上運送に関する国際裁判管轄及び仲裁についてのアメリカの姿勢に関しては、藤田・前注⑧7 110 頁が示唆に富む。
- ⑧8 本稿執筆にあたっては、平成 15 年度の熊本大学大学院法学研究科修士課程論文である船津科香「船荷証券の電子化とその国際私法および統一私法による規律」(要旨が熊本法学 106 号 116 頁 (2004) に掲載されている) から、多くの示唆を受けたことを最後に記す。