

研究論文

貿易取引の電子化に向けて

- 船荷証券の誕生から電子式船荷証券まで -

西 道彦*

はじめに

本稿では権利証券たる船荷証券 (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。

船荷証券の誕生と機能の確立

本章では、権利証券たる船荷証券 (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。船荷証券の起源については Kurt Grönfors の研究がある¹。

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)²。

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」³。

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⁴。

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

*長崎県立大学経済学部教授

束事を要約した短い文を含んでいた程度であった⁵。

“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⁶。

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⁷。

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⁸。

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⁹。

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ておらず、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¹⁰。

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・ピピュラスから、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ョラスに宛てた挨拶状『私は、貴方がエルボイレス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、純粹で、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の小麦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と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¹¹。

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¹²。

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、最終仕向地で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¹³。

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。

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¹⁴。

指図書である船荷証券は、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、その旨を運送人に通知することになっている。

電子式船荷証券のための CMI 規則

本章では船荷証券の機能が、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。

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¹⁵。

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ず、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年にかけてボレロ(Bolero)の実験プロジェクトが開始されたという経緯がある。

ボレロシステムの仕組み

法制度の異なる国々との貿易取引においてどのような電子貿易の仕組みがもっとも現実的であるかを考えた時に、会員制で会員相互が遵守を約束した共通のルールに基づく契約による電子貿易取引が、現段階では現実的であると考えられる。

そこで前出のボレロ実験プロジェクトは1995年10月成功裡に終了し、プロジェクトの有効性が確認されたとの内容の最終報告書がまとめられている。それを受けて1999年9月より商業化が始まった。このボレロシステムは、国際取引に使用する書類を電子化することによって物流、決済を統合し、効率化を図るインフラである。Bolero.netによると、このシステムは、インターネットにおいて使用される通信手順であるTCP/IPを利用したメールシステムをネットワーク基盤としており、書類の標準電子フォーマットであるBolero XMLを利用して、荷主、船会社、フォワーダー、銀行、保険会社と異業種間のデータ交換を可能にしている。

最近Web-EDIの標準のデータ形式としてこのXMLが普及している。ボレロではBolero XMLという独自の電子文書標準化を行い、文書間の自動転記や買取り文書間のマッチング

チェックを実現している。

Bolero.netによると、ボレロシステムではこのBolero XMLを利用してメッセージの伝達にはインターネットが使用されている。Boleroメッセージは、(1) Message Information (データをカバーする全体の情報)、(2) Document Information (メッセージに含まれる添付書類の情報)、(3) Application Information (メッセージが関係するアプリケーション(Title Registry)情報)、(4) Attached Documents (添付書類)、(5) Digital Signature (デジタル署名)から構成されている。

メッセージの仲介を行うCMP (Core Messaging Platform) はSWIFTのオランダにあるデータセンターで運営・管理されている。Boleroのサービスは、CMPを通して書類の安全なメッセージ交換、通信、ユーザー統合ツールを提供している。またCMPは、TTP (Trusted Third Party) 機能を実現すべく長期間にわたる通信ログを保存し、サービスの適時性、正確性、秘匿性を確保している。

Boleroメッセージは、CMPを通して送受信される。その場合、ボレロシステムではCMPとユーザー間での手順が決められており、PDU (Protocol Data Unit)と呼ばれている。このCMPでは受信した送信者からのメッセージ認証ログ記録、ユーザー識別、発信者認証、メッセージの妥当性の検証を行うシステムになっている。検証が終わり一致するとCMPの受信確認 (Acknowledgement) を送信者へ返信する。次にCMPは、送信者から受取ったメッセージに自己の電子署名を添付して受信者へ転送することになる。これを受けて受信者側は、メッセージ認証を行い、受信確認をCMPへ送信する。この受信確認を受取ったCMPは送信者に対して送達確認 (DNOT) を送信する仕組みになっ

ている。

Bolero メッセージは、すべて Bolero Envelope に格納されて個別のメール・ボックス宛に送られてくることになっている。そして Bolero メッセージには Envelope ID が付与されている。この Envelope ID は SMSG (Sent Message) に送信者側のシステムで割り当てられる。SMNG に割り当てられた Envelope ID は、CMP が対応する BACK (Bolero Acknowledgement) 、DNOT (Delivery Notification) 、FNOT (Failed Notification) 等のステータスを送信する際に利用されることになっている。

また Bolero XML は、銀行経由で電子取引を行う場合に適用されるべき国際規則として制定された eUCP (電子呈示に関する UCP600 への追補) に準拠している¹⁶。

Bolero.net とユーザー間でメッセージを送受信する場合に、ユーザー署名と暗号化を施して Bolero メッセージが授受される。

公開鍵暗号方式 (Public Key Cryptosystem) は、共通鍵暗号方式 (Common Key Cryptosystem) に比べて大きい容量のデータを暗号化および復号化する場合に処理時間が長くなる。ボレロでは、処理スピードが速い共通鍵暗号方式を組み合わせたハイブリッド方式による暗号化技術を採用し、電子署名 (Digital Signature) によるユーザー認証、事実否認の防止、改ざん防止の手段を確保している。

電子取引において公開鍵を使用して電子署名を付与して、暗号化した情報を送受信するだけでは安全性の点から十分ではない。電子取引では公開鍵が本人のものであるかを信頼できる第三者 (Trusted Third Party) が証明するシステムが必要である。このシステムは紙ベースの取引の際に使用される印鑑を役所に印鑑登録して印鑑証明書を発行してもらうことと同じ考え方に

基づいている。電子取引において公開鍵暗号基盤 (PKI: Public Key Infrastructure) と呼ばれているものである。この PKI は、登録局 (RA: Registration Authority) 、認証局 (CA: Certificate Authority) 、リポジトリ (Repository) 、電子証明書申請・利用者、電子証明書検証者によって構成される。ボレロでは会員に対してすべての機能を独自に提供している。

このボレロシステムの提供するサービスの1つに権限移転管理 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。

ボレロ電子船荷証券は、TR で管理され、船荷証券の譲渡を電子的に行う。前述のようにボレロシステムの中央伝送機関 CMP によるメッセージ伝送サービスは、インターネットを利用しながら、公開鍵方式による電子認証手続きと暗号化技術によって、電子化されたデータを安全確実に送受信できることになっている。とくにボレロ電子船荷証券は、権利移転を伴うために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。CMP では、ボレロ船荷証券情報 (Text File) を受け取った場合、権利移転を電子的に管理する TR 機能を用いて所有権の移転管理を行うのである。

おわりに

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、この規則を参考として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、ボレロプロ

ジェクトによって検証され、ボレロシステムとして商業化された経緯がある。このように権利移転を伴うシステムは確立されている。

一方、TSU (Trade Service Utility) およびその付加機能のBPO (Bank Payment Obligation) などさまざまな新しい貿易金融システムが開発されているが、TSUでは、船積書類(とくに船荷証券)が売主・買主間で直送されることで船荷証券の危機は回避されているが、権利移転管理については依然としてペーパーベースであり、ボレロシステムのように所有権移転管理をするための権限移転管理(TR)に基づく電子船荷証券は実現していない。すなわちTSUでは所有権移転についてもペーパーベースで論じることになる。

注

- 1 Kurt Grönfors (1991), *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*, Gothenburg, Maritime Law Association, p.7.
- 2 Grönfors, *Ibid.*, p.8.
- 3 Grönfors, *Ibid.*, p.8.
- 4 *Hague Visby Rules*, Art. III r. 4.
中村秀雄(2004年)『国際商取引契約』、有斐閣、186-187ページ。
- 5 Grönfors, *op.cit.*, p.8.
- 6 Grönfors, *Ibid.*, pp.8-9.
- 7 *Sewell v. Burdick* (1884) 10 App. Cas.74.
- 8 *Ledue v. Ward* (1883) 20 QBD 475, 479-480.
- 9 Grönfors, *op.cit.*, p.8.
- 10 藤代和雄(1976年)『貿易運送の実務』同文館。
- 11 Grönfors, *op.cit.*, p.10.
- 12 Grönfors, *op.cit.*, p.10.
- 13 Grönfors, *op.cit.*, p.9.
- 14 David M.Sassoon & H.Orren Merren (1984), *CIF and FOB Contracts*, Third Edition, Stevens & Sons, London, p.4-5.
- 15 CMI, *CMI Rules for Electronic Bills of Lading* (PARIS/ELECTRO/5).
江頭憲治郎(1991年)「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
Grönfors, *op.cit.*, pp.91-95.
- 16 International Chamber of Commerce (2007), *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits* (UCP

600).

International Chamber of Commerce (2007), *Supplement for Electronic Presentation Version 1.1 (eUCP)*。(邦訳については国際商業会議所日本委員会訳に拠っている)

参考文献

- CMI, *CMI Rules for Electronic Bills of Lading* (PARIS/ELECTRO/5).
- David M.Sassoon & H.Orren Merren (1984), *CIF and FOB Contracts*, Third Edition, Stevens & Sons, London.
- International Chamber of Commerce (2007), *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits* (UCP600).
- International Chamber of Commerce (2007), *Supplement for Electronic Presentation Version 1.1 (eUCP)*.
- Kurt Grönfors (1991), *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*, Gothenburg, Maritime Law Association.
- 江頭憲治郎(1991年)「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。
- 佐藤武男(2007年8月20日)「クロスボーダー決済におけるTSUの意義と動向」『経理情報』中央経済社、第1158号。
- 中村中、佐藤武男(2013年)『貿易電子化で変わる中小企業の海外進出』中央経済社。
- 中村秀雄(2004年)『国際商取引契約』、有斐閣。
- 新堀聡(1998年)『貿易売買』同文館。
- 西道彦(2003年)『貿易取引の電子化』同文館出版。
- 西口博之(2013年7月1日)「新しい貿易金融サービス SWIFT/ICCによる電子信用状の行方」『国際金融』第1250号。

- 藤代和雄(1976年)『貿易運送の実務』同文館．
三菱UFJリサーチ&コンサルティング編(2010年)『貿易と信用状』中央経済社．
八尾晃(2003年)『貿易・金融の電子取引』東京経済情報出版．
八尾晃(2003年)『電子貿易と国際ルール』東京経済情報出版．