

# JASTPRO 393

貿易手続簡易化のために  
2011-06

財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

---

## 今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易慣習の諸問題(3) ..... 1  
早稲田大学名誉教授 朝岡 良平
- 記事2. 国連CEFACT 勧告第12号の改正案:  
海上運送書類に関わる手続簡素化のための方策 ..... 13
- 記事3. 国連CEFACTからのお知らせ ..... 21

=JASTPRO広報誌電子版のご案内=

裏表紙にJASTPRO広報誌電子版のご案内を掲載しておりますので、ご参照下さい。

## ◇ 連載 ◇

## 記事1. 貿易慣習の諸問題(3)

早稲田大学名誉教授 朝岡 良平

## 3. 海上運送状の導入とCIF契約

## 3.1 本稿の目的

## 3.1.1 1992年海上物品運送法の定義

前号に述べたように、イギリスでは1992年海上物品運送法により、物品の所有権を持たない者でも、物品の滅失または損害を被った場合には、運送人に対する損害賠償の訴権が認められるようになりました。この新しい法律は、海上運送書類 (shipping document) として、船荷証券、海上運送状および船舶荷渡指図書を規定し、これらの書類に適用されます (同法第1条第1項)。また、同法は、これらの書類と同等のEDIメッセージにも同法が適用されるような規定を設ける権限を国務大臣に付与しています (同法第1条第5項)。同法は、「海上運送状とは、船荷証券でないすべての書類で、次の要件を充たす書類、すなわち (a) 物品の受領書 (receipt) で、海上物品運送契約を記載またはその証拠となるものであり、かつ (b) 海上運送契約に従って、運送人により物品の引渡がなされるべき者が特定されているものをいう」と規定しています (同法第1条第3項)。1992年海上物品運送法はイギリスの国内法で、後述の海上物品運送に関する国際条約と関係ありません。

## 3.1.2 海上運送状はCIF契約に適合しうるか

海上運送書類のうち、荷渡指図書は長年にわたり貿易取引で使用されており、1953年インコタームズにも、売主の提供する書類として指定されています<sup>1</sup>、海上運送状は1990年インコタームズで初めて使用されるようになりました。しかも、工場渡条件 (Ex Works) と国境持込渡条件 (Delivered at Frontier) を除く、11の取引条件に海上運送状が使用されています。個品運送貨物の輸送が主としてコンテナ船による国際貿易取引の現状を考慮するとき、一般的には問題がないようですが、在来船の時代に発達したFOB、C&FおよびCIFなどの取引条件においても、将来的に船荷証券に代えて海上運送状の使用が増加するのか、疑問に思われます。CIF契約の本質的特徴は、引渡が、物品の現実的引渡によるのではなく、船積書類の象徴的引渡によって行われることです。1992年海上物品運送法の規定が示すように、海上運送状は物品の受領および運送契約の証拠となる書類ですが、権原証券ではありません。コンテナによる国際複合一貫輸送の時代の要請に応じて海上運送状またはこれに類似する書類が導入されましたが、これ

---

1 1953年インコタームズの「着船渡条件」(Ex Ship) および「埠頭渡条件」(Ex Quay)。

は前号で取上げた船舶荷渡指図書と異質的な問題です。すなわち、近代的な輸送形態とこれに適する運送書類がCIF契約にとっても必要なのか、CIF契約の本質的性格が新しい環境に適応するように変化することが求められるのか、あるいは、在来船の時代に生成・発展したFOB、C&F、CIFという取引条件の終焉を意味するのかという問題が考えられます。そこで、以下において、海上運送状の導入の背景、これに関連する条約・規則の現状、1992年海上物品運送法の主要な改革点などを考察したいと思います。

## 3.2 海上運送状の導入

### 3.2.1 海上運送状の必要性

今日の国際貿易取引では、船荷証券の特性 — 特に、権原証券として、第三者に対価と引換に譲渡するという性質 — が要求されない場合が多くなっています。殊に、海外の子会社との取引、信用の高い顧客とオープン・アカウントによる取引などでは、運送中の物品を他に転売することは意図されていません。また、コンテナ船の高速化に伴って、貨物が仕向地に到着しても、船荷証券の遅延のために、荷受人が貨物を受け戻すことができないとか、コンテナ・ターミナルにおける滞貨が円滑な物流を妨げる要因になるなどの悪影響が生じています。そこで、船荷証券に代えて、非流通性の海上運送状 (non-negotiable sea waybill) を発行する運送人が増えてきました。仕向地において、荷受人またはその代理人であることを確認できる証明があれば、この者に物品が引渡されるのであって、特に海上運送状を所有者の証拠書類として荷受人に送付する必要もないのです。この海上運送状により、貨物の受戻しの遅延もなくなるし、船荷証券の遅延による demurrage charges とか保管料の負担もなくなります。しかし、他方では、信用状を用いる場合、銀行が海上運送状を有効な書類として受理してくれるか否かといった問題が生じます。

### 3.2.2 各国貿易手続簡易化機関の取組み

貿易手続の簡易化・標準化の一環として、1974年にスウェーデン貿易手続簡易化委員会 (SWEPRO) が国連欧州経済委員会の貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE/WP.4; 現在の UN/CEFACT の前身) に対して航空貨物運送状 (Air Waybill) と同じ考え方にもとづく “Non-Negotiable Liner Waybill” の導入を含め、伝統的な船荷証券の手続を改善するための提言書を作成しました。国際海運会議所 (ICS) は、この提言書が検討するに値するものであることを認め、ICSの簡易化委員会は、この提言書にもとづいて報告文書を作成しました。アメリカにおいても、オリジナル1通のみの船荷証券の使用に関する提言書が作成されました。イギリスの貿易手続簡易化委員会 (SITPRO) は、長年にわたる研究の結果として、“Standard Liner Waybill” を開発しました。そこで、英国船主協会 (GCBS) の勧告に基づいて、1977年1月から同国の船会社11社が “UK Standard Liner Waybill” の使用を開始しました。

### 3.2.3 国連ECE勧告第12号

一方、国連ECE/WP.4は、1975年9月会期において「海上運送証券の合理化」を作業計画の優先リストに登録、データ要件と書類に関する専門家委員会に本件の調査研究を委託しました。同専門家委員会はICSの勧告文書を検討した結果、ECE/WP.4の1979年3月会期に、ICSの全面的な賛同を得た改訂勧告案を提出し、次いで、これがWP.4の総会で採択されました。当初はLiner Waybillまたは単にWaybillと称していましたが、Air Waybillと区別する必要上、国連ECE勧告<sup>2</sup>では“Non-Negotiable Sea Waybill”に改められて、今日に至っています。わが国では、JASTPROが、1980年にSea Waybillの調査に取り組み、「SEA WAYBILLの手引き」を発行しました<sup>3</sup>。同書は、海上運送状の利用法、メリットなどを簡潔に取り纏めた本邦初の解説書です。日本船主協会は1978年に「船主協会統一Waybillフォーム」を制定し、また日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会は1993年に「JIFFA Waybill」(Model Form)を制定し、その普及に努めています。

## 3.3 海上運送状に関連する規則

### 3.3.1 CMI統一規則

海上運送状の利用が増大する傾向にあることを考慮して、万国海法会（または、国際海事委員会：International Maritime Committee; CMI）は海上運送状の統一規則案の作成に着手し、これが1990年6月のCMIパリ会議において採択されました。このCMI統一規則はあくまでも自主的なものですが、ヨーロッパ系船会社を中心に広く採用されており、わが国でもこれを採択している船会社があります。また、「JIFFA Waybill」においてもCMI規則が摂取されています<sup>4</sup>。

### 3.3.2 1990年インコタームズ

1990年インコタームズは、緒言において<sup>5</sup>、次のように述べています。「近年、書類作成の簡易化が著しく達成された。船荷証券はしばしばこれに類似した非流通性の運送書類に置き換えられており、特に海上以外の輸送形態に利用されている。この運送書類はSea Waybill, Liner Waybill, Freight Waybill、その他の名称で呼ばれている。この書類は、買主が転売先にこの書類を呈示して運送中の物品を売却するような場合を除いて、全く満足して利用されている。これを可能にする為には、CFR条件およびCIF条件における売主の船荷証券提供義務を必然

2 UN/ECE Recommendation No.12, “Measures to Facilitate Maritime Transport Documents Procedures,” (TRADE/WP.4/INF 61).

3 日本貿易関係手続簡易化協会『SEA WAYBILLの手引き』(刊80-16)、昭和56年3月。

4 JIFFA「Terms and Conditions of Non-negotiable Waybill」(1994)の第1条に、「This Waybill shall have effect subject to the “CMI Uniform Rules for Sea Waybills”」と定めています。

5 ICC, Incoterms 1990, Introduction Para.19.

的に維持しなければならない。しかしながら、買主が運送中の物品の転売を考えていないことを契約当事者が知っているときは売主の船荷証券提供義務を免除する旨を特約するか、船荷証券を提供する必要のないCPT条件ないしCIP条件を利用することができる。」そして、1990年インコタームズは、工場渡条件および国境持込渡条件を除く、11の取引条件(CFRおよびCIF条件を含む)において、売主の提供する書類として、流通性船荷証券、非流通性海上運送状、内陸水路運送証券、荷渡指図書、その他の運送書類を例示しています。けれども、2010年インコタームズは、すべての取引条件において、通常の引渡書類または運送書類という文言を使用するだけで、具体的な書類の名称は一切用いていません。

### 3.3.3 荷為替信用状統一規則

荷為替信用状統一規則(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits; UCP)の1993年改訂版(UCP 500)は、初めて非流通性の海上運送状に関する規定を設けました。「信用状が非流通性の海上運送状(non-negotiable sea waybill)を要求する場合は、銀行は、信用状に別段の定めがないかぎり、次の要件を備えている書類を受理する」として、①文面上、運送人の名称を示し、運送人もしくはその代理人、または船長もしくはその代理人によって署名され、またはその他の方法で認証されたとみられるもの、②物品が記載船舶に積込まれたことまたは船積されたことを示しているもの、③信用状に定められている船積港および陸揚港を示しているもの、④オリジナル1通のみの海上運送状からなるもの、またはオリジナル2通以上で発行されている海上運送状の場合はそのとおりに発行された全通からなるもの、⑤(short form/blank backの)海上運送状以外の根拠または書類を参照させることによって示されている運送約款の全部またはその一部を示しているとみられるもの、⑥傭船契約に従うものである旨の表示のないもの、および／または積載船が帆のみで運航される旨の表示のないもの、および⑦その他すべての点において、信用状条件を充足しているもの、という7項目を規定しています。

## 3.4 海上物品運送に関する国際条約

### 3.4.1 ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルール

現在、海上運送を規律する国際条約には、ヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルールおよびハンブルグ・ルールの3条約があります。ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルールは、「運送契約(contract of carriage)とは、海上物品運送契約に関する船荷証券またはこれに類似する権原証券により証明される運送契約のみをいい、この語は、傭船契約にもとづいて発行される船荷証券またはこれに類似の証券にあっては、その証券が運送人と証券所持人との関係を規律する時以後について用いる」(ヘーグ・ヴィスビー・ルール第1条(b)号)と規定しています。海上運送状は権原証券ではなく、またこれと引換でなければ物品の引取りができないものでもありません。したがって、海上運送状はヘーグ・ヴィスビー・ルールにいう船荷証券または類似の権原証券に該当しないので、海上運送状により証明される海上運送契約には、ヘーグ・ルールお

よびヘーグ・ヴィスビー・ルール(1971年海上物品運送法)は適用されません。

### 3.4.2 ハンブルグ・ルール

1978年にハンブルグで開催された国際条約会議で採択された海上物品運送に関する国連条約で、開催地にちなんでハンブルグ・ルールと呼ばれています。同ルールの成立の中心的勢力は荷主国である発展途上国で、先進海運国の法的枠組とされるヘーグ・ヴィスビー・ルールにとってかわることを意図した国際海上物品運送に関する条約で、1992年11月に発効しました。ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルールは、条約の適用範囲を船荷証券またはこれに類似する権原証券により証明される海上物品運送に限定していますが、ハンブルグ・ルールは、適用範囲を船荷証券と切り離して、全ての海上運送契約としています(第2条)。また、その第1条(定義)において、「船荷証券とは、海上運送契約を証し、かつ運送人による物品の受取または船積を証する証券であって、運送人がその証券と引換に物品を引渡すことを約するものをいう」と規定しています。海上運送状は、仕向地において荷受人が物品を受取るときに、運送人に提出する必要がないので、ハンブルグ・ルールが規定する船荷証券ではありません。第18条(船荷証券以外の書類)は、「運送人が、運送されるべき物品の受取を証する船荷証券以外の書類を発行した場合には、かかる書類は、海上運送契約を締結したこと、および運送人がそれに記載されたとおりの物品を受取ったことを推定する証拠となる」と規定しています。したがって、海上運送状は、ハンブルグ・ルールが規定する「船荷証券以外の書類」に該当することになります。

### 3.4.3 1971年海上物品運送法

イギリスの1971年海上物品運送法(the Carriage of Goods by Sea Act 1971)は、ヘーグ・ヴィスビー・ルール(Hague-Visby Rule、以下、統一条約)を摂取して制定された制定法です。これにより、旧1924年海上物品運送法(ヘーグ・ルール)は廃止されました。統一条約(および初期のイギリスのコモン・ロー)の以前は、運送人は荷送人に比べて遥かに大きな交渉力を有していました。また、荷送人/荷主の利益を保護するため、法律は運送人に最小限度の責任を課するという状態でした。統一条約は、1971年海上物品運送法の制定により、イギリスの法律に導入されたので、統一条約の条文(text)と制定法の規定(provisions)の相違に注意することが大切です。例えば、統一条約の第1条(c)号は、「物品」の定義から生動物(live animals)および運送契約において甲板積貨物(deck cargo)を除いていますが、海上物品運送法第1条第7項は、これらを「物品」に含めています。また、統一条約第8条第4項は、船荷証券を「物品を運送人が受取ったことを推定する証拠」(prima facie evidence)にすぎないとしています。海上物品運送法第4条は、船荷証券を「物品を受取ったことの確定的証拠」(conclusive evidence)であると明示しています。統一条約第10条(適用範囲)によると、(a)船荷証券が締約国で作成されたとこと、または(b)運送が締約国にある港からのものであること、もしくは(c)船荷証券に含まれている(運送)契約または船荷証券によって証明されている(運送)

契約により、この条約の規定またはこの条約の規定を実施しているいずれかの国の法令が当該契約を規律すべきことを定めていることを条件として、異なる2国にある港の間の物品運送に関するすべての船荷証券に適用されます。統一条約が適用されるときは、その全規定が運送契約に挿入されることになり、同条約の適用を除外しようという取決めは第8条 第8項により無効となります。

#### 3.4.4 運送人の主要義務

統一条約では、運送人の主要な義務は、「運送される物品の積込 (load)、取扱 (handle)、積付 (stow)、運送、保管および荷揚 (discharge) を適切かつ慎重に行い」(第3条第2項)、かつ、「相当の注意をもって、船舶を航海に堪える状態にしておき」(第3条第1項 (a) 号)、そして「船員の乗組み、船舶の艙装および需品の補給を適切に行うこと」です(第3条第1項 (b) 号)。コモン・ローに従って、運送人は合意した航路または通常の航路から離路してはならないが、統一条約の第4条第4項は、「海上における人命もしくは財産の救助もしくは救助の企図のための離路または相当の理由のある離路は、この条約の侵害または違反とはみなされない」と規定しています。運送人の義務は、「厳格」ではないが、「専門職」としての合理的基準を守ることが要求されているだけで、第4条は、貨物の損害賠償に関する責任から幅広い免責を規定しています。統一条約第4条第2項は、運送人および船舶は、次のことから生ずる滅失または損害については、責任を負わないとして、(a) 航行 (navigation) または船舶の取扱 (management of the ship) に関する船長、船員、水先人または運送人の使用人の作為、不注意または過失 (これを航海過失と称しています)、(b) 火災、(c) 海上の災害、危険または事故、(d) 天災、(e) 戦争、(f) 好敵行為、... (p) 隠れた欠陥、および (q) その他運送人またはその代理人もしくは使用人の故意または過失によらない事由 (cause) まで、17項目を挙げています。他方、上記のように、運送人は、運送される物品の積込、取扱、積付、運送、保管、管理、荷揚などを適切かつ慎重に行わなければならないと規定していますが、同条第8項において、これらについての過失 (これを商業過失という) に対する免責の特約は無効としています。

#### 3.4.5 運送人の責任期間

次に、運送人の責任期間について、統一条約では、運送品の積込があった時 (loaded) から荷揚された時 (discharged) までと規定しています<sup>6</sup>(第1条 (e) 号)。これに対して、ハンブルグ・ルールは、運送人が荷送人 (またはその代理人) から物品を受取った時から荷受人へ物品を引渡した時までと規定しています (ハンブルグ・ルール第4条)。但し、統一条約第7条は、この条約のいかなる規定も、運送人または荷送人が、契約に、海上運送物品の積込前および荷揚後におけるその滅失または損害、もしくはその保管および取扱に関して運送人または船舶の負う義

6 *Gordwin Ferreira & Co. v. Lamport and Holt* (1929) 141 L.T. 494.

務および責任についての特約、条件、留保または責任を付することを妨げるものではない(すなわち、免責の特約を認める)と規定しています。わが国の船会社の発行する船荷証券では、船会社の責任区間について、在来船の場合は「本船に積込まれた時に開始し、本船から卸された時に終わる」旨を規定し、いわゆる「テークルからテークルまで」(from tackle to tackle)で、「積込前・荷揚後」(before loading and after discharge)については責任を負わないし費用も負担しないとしていますが、コンテナ船の場合は、「受取から引渡まで」としています<sup>7</sup>。

### 3.4.6 積込の定義

ここでの「積込」(loading on)とは、統一条約第1条(e)号および第7条の目的のために、当該荷送人の物品の「積込み作業の開始」された時であり、物品が「船舶の手摺を通過」した時ではありません。条約が適用される契約では、荷送人の物品の積込が開始し、その一部分が船舶の手摺を通過する前に損傷を被った場合、その損害に関する運送人の責任を定める条約の規定と矛盾する契約条項は無効とされます<sup>8</sup>。インコタームズは、1936年、1953年、1990年および2000年の各版で、FOB、CFRおよびCIF契約における売主と買主の危険と費用負担の分界点として「船舶の手摺を通過した時」という文言を使用してきましたが、2010年インコタームズでは、これがすべて削除されました。2000年インコタームズは、船舶の手摺が実務上の目的に役立たないときは、FOB、CFR、CIF条件に代えて、FCA、CPT、CIP条件を使用することを勧めています。

## 3.5 船荷証券の譲渡

### 3.5.1 物品の所有権の移転

長年にわたり、船荷証券の所持人はこれを裏書し、かつ交付することによって、被裏書人に対して物品の所有権を移転させることができました。これは、1787年のLickbarrow v. Mason事件<sup>9</sup>により確定したものです。「商慣習により、荷送人の指図人またはその譲受人(shipper's order or assign)に物品を引渡す形式の船荷証券は、船積後、そして航海の終了前に、荷送人による裏書および交付(endorsement and delivery)により流通することが可能で(negotiable and transferable)、また、他の者に宛ててこれを裏書または譲渡することにより、物品の所有権を移転させることができる。」これは、Lickbarrow v. Mason事件において、特別陪審の認定ですが、これには2つの制限が設けられています。物品の所有権は、単に船荷証券の譲渡および交付だけで移転するのではなく、譲渡人と譲受人の間の契約により、所有権の移転について当事者が意図した時に移転します<sup>10</sup>。さらに、船荷証券は有価証券であり、物品

7 浜谷源蔵『最新貿易実務』増補版、平成3年、144頁。

8 *Pyrene Co. v. Scindia Navigation Co.* [1954] 2 Q.B. 402.

9 *Lickbarrow v. Mason* (1787) 2 T.R. 63.

10 *Sewwell v. Burdick* (1884) 10 App.Cas. 74.



の滅失または陸揚後でも、一 特にこれが陸揚げされた場合には、物品に対して権利を有する者に完全な引渡および占有移転がなされないかぎり、一 所有権を移転させる効力を有します<sup>11</sup>。

### 3.5.2 運送契約の譲渡

けれども、このような譲渡による所有権の移転は、それ自体、譲受人に対して、運送契約に関連するいかなる権利も付与しないので、譲受人は、運送契約にもとづいて訴訟を提起したり、または責任を問われることもありませんでした。物品が滅失または損害を被った場合、譲受人は、譲渡人に対して救済を求めることでした。しかし、譲受人が船主に船荷証券を提示し、運賃を支払った場合に、法廷は譲受人の救済を認めました。何故なら、このような状況において、物品の引渡および受領は、一般に、物品が船荷証券の約款に従って引渡されるものとする、という運送契約の解釈にもとづく行為であるという判例があるからです<sup>12</sup>。さらに、最近になって、同じ原則が、船荷証券の約款を記載し、かつ、積荷の一部分をその所持人または指図人に引渡す旨を記載した船舶荷渡指図書 (Ship's Delivery Order) にもとづく訴訟に対して適用されました。1974年の *Cremer and Others v. General Carriers S.A.* 事件<sup>13</sup>において、タイの荷送人が船積した大量のバラ積み貨物の一部分である物品を複数の買主たちがそれぞれ CIF 条件で購入しました。そのバラ積み貨物が仕向地に到着して、それぞれの契約の目的物となる物品が、他と分離されて契約に充当されるまで、いずれの買主もバラ積み貨物のどの部分についても所有者になることができないので、買主 (原告) には、運送人に対する訴権がないという (被告側の) 主張が退けられました。船荷証券に関わる運送契約は、船主と買主との間で締結されたこととなりますが、この買主たちは、タイの荷送人が船積した大量の未分割のバラ積み貨物の一部分をそれぞれ CIF 条件で購入したので、物品が引渡されるまでは、何れの買主もバラ積み貨物のいかなる部分についても所有者ではありません。しかし、これは、通常、次の場合においてのみ事実になります。すなわち、運送人と契約を結んだ場合、例えば、荷渡指図書が船舶の所有者、あるいは傭船者もしくはその代理人によって発行され、かつ船荷証券の約款が記載されている (たとえ船荷証券の約款が黙示されているかも知れませんが) 場合です<sup>14</sup>。けれども、荷渡指図書が売主またはその代理人によって発行された場合には、この書類は運送人に対して何らの権利をも付与しないので、上記の原則は適用されません。また、運送人の承諾がなければ、運送人に対する訴権も全く生じません。

11 *Barber v. Meyerstein* (1870) L.R. 4 H.L. 317.

12 *Stindt v. Roberts* (1848) 5 D.& L. 460; *Allen v. Coltart & Co.* (1883) 11 Q.B.D. 782; *Brandt v. Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Co.* [1924] 1 K.B. 575.

13 *Cremer and Others v. General Carriers S.A.* [1974] 1 W.L.R. 341. 『JASTPRO』392号 (2011-05)、17頁を参照。

14 *Warren Import Gesellschaft Krohn & Co. v. International Graanhandel Thegra N.V.* [1975] 1 Lloyd's Rep. 146, at p.155. 『JASTPRO』前掲号、18頁を参照。

### 3.5.3 運送人に対する訴訟

1855年に船荷証券法 (the Bills of Lading Act 1885) が制定され、譲受人は、すべての点において、あたかも物品の荷送人の如く、運送人を訴えることができるようになりました。同法の効果は、所有権を受取る船荷証券の譲受人に運送契約を譲渡 (assign) することでした。けれども、船荷証券の裏書および交付の以前に、もしくはそれとは無関係に所有権が移転した場合には、1855年船荷証券法は、船荷証券の所持人に、運送人に対する訴権を一切付与しませんでした。このような状況が、CIF条件の売買契約に関連して生じました。Enichem Anic SpA and Others v. Ampelos Shipping Co. Ltd. (The Delphin) 事件<sup>15</sup>において、CIF条件で売買された原油 (crude oil) の積荷が陸揚げされた時、買主に船荷証券が引渡されなかったという状況の下で、積荷の数量が不足していました。しかし、控訴裁判所は、CIF条件の買主に、1855年船荷証券法にもとづいて運送人に対する損害賠償の訴訟を提起する権利を認めませんでした。その理由は、船荷証券が買主に譲渡される以前に、すでにその効力が失われていたからです。換言すれば、船荷証券は、貨物が一度、現実的に引渡されるとき、権原証券の譲渡性という効力が終息します。それ故、船荷証券の譲渡は、所有権の移転について、その一部分を移転することを意図したことはないし、また実際に、一度もそのようなことをしませんでした。本件およびその他の事件 (判例) の結果として、何らかの明示的な法律の改正が必要であると考えられ、1855年船荷証券法が廃止されて、新たに1992年海上物品運送法が制定されたのです。

1855年船荷証券法第1条は、次のように規定しています。

「第1条 船荷証券にもとづいて荷受人または被裏書人に帰属する権利

船荷証券に記載されている物品のすべての荷受人および船荷証券のすべての被裏書人に対して、物品の船積 (consignment) または船荷証券の裏書の際に、またはこれを理由として、同証券に記載されている物品の所有権が移転するとき、船荷証券に記載されている (運送) 契約が (運送人と) その者との間に締結された如く、すべての訴権が移転し、かつ帰属し、また当該物品に関する同様の責任を負うものとする。」

## 3.6 1992年海上物品運送法の主要な改革点

### 3.6.1 EDIメッセージにも適用可能

しかし、上述のように1855年船荷証券法が廃止され、これに代って1992年海上物品運送法が1992年9月16日に施行されました。この新しい海上物品運送法は、旧法がひき起した幾つかの問題を解決しています。さらに、同法は、より新しい、またより近代的な海運の実態を反映し、これに対応しうる内容を備えています。例えば、この中には、国際貿易に電子データ交換 (EDI)

15 *Enichem Anic SpA and Others v. Ampelos Shipping Co. Ltd. (The Delphini)* [1990] 1 Lloyd's Rep. 252.

が使用される場合にも、同法が適用されるような基盤が規定されています。同法第1条第5項には、国務大臣に対して、書面以外の手段によって行われる情報に関する法規を制定して、海上運送書類に記載されているものと同等の効力をEDIメッセージに付与する規定を設ける権限を与えています。

### 3.6.2 所有権移転と関係なく訴訟可能

新しい海上物品運送法に規定された主要な改革は、次のとおりです。まず第1に、同法第2条第4項の規定により、船荷証券のすべての合法的な所持人は、物品の権原 (title) の移転に関係なく、運送人に対して運送契約を執行 (enforce) させることができことです。この規定は、「契約関係」問題を解決し、1916年の米国連邦運送証券法 (Federal Bills of Lading Act 1916; the Pomeran Act) に規定されているアメリカの慣行、およびフランスその他の大陸諸国における同様の法的立場に倣うことになりました。そこでの原則は、第三者の利益のために契約を締結するという概念に由来しています。この新しい規定は、例えば、The Aramis 事件<sup>16</sup>、The Aliakmon 事件<sup>17</sup>、The Delphini 事件<sup>18</sup>などにみられるような問題に対応できるよう定められています。また、この新しい規定は、銀行のような船荷証券の質権者 (pledgee) が運送契約を執行したいときに、常にイギリスの法廷が採択を求められた法的擬制に委ねた方法を不要にしました。Brandt v. Liverpool, Brazil and River Plata Stream Navigation Co. Ltd. 事件<sup>19</sup>において創られた「黙示契約」という擬制は、質権者が直面するある種の問題を解決するけれども、黙示契約という擬制から離れた状況では何ら役に立ちませんでした。このBrandt 事件において、銀行は未払い運賃を支払ったので、運送契約が擬制されました。しかし、貨物の陸揚に際して、船荷証券を呈示するだけでは、このような黙示契約を擬制することができません。The Aramis 事件において、運賃が前払いされていたので、裁判所は、運送人との間の黙示契約が存在しないと判示しました。さらに、運送人に対する財産回復権 (right of recovery) は、損害賠償請求者自身が損害を被ったと否とにかかわらず、影響されることがありません。新しい法律の第2条第4項の規定により、損害賠償請求者は、実際に損害を被った者のために損害賠償額を回復することができます。

### 3.6.3 海上運送状に記名の荷受人の訴権

新しい海上物品運送法の第2の改革点は、第2条第1項 (b) 号に規定されているように、海上運送状 (Sea Waybill) に記名されている荷受人、もしくは海上運送状にもとづいて運送人が物品の引渡を適正に指示されているその他の者は、最初の荷送人の権利を損なうことなく、運

16 *The Aramis* [1989] 1 Lloyd's Rep. 213 (C.A.).

17 *The Aliakmon* [1986] 2 Lloyd's Rep. 1 (H.L.).

18 *The Delphini* [1990] 1 Lloyd's Rep. 252, at p.270 (C.A.).

19 *Brandt v. Liverpool, Brazil and River Plata Stream Navigation Co. Ltd.* [1924] 1 K.B. 575.

送契約にもとづいて訴えることができるようになったことです。海上運送状は権原証券ではありません。海上運送状は、船荷積渡指図書 (Ship's Delivery Order) に類似している点があります。後者は、バラ積み貨物の一部分を異なる複数の購買者 (荷受人) に分割して売買する場合に利用されます。これについては、1992年海上物品運送法第2条第1項(c)号に規定されています。これは、以前からの法律を変更しないで、成文化されたと考えられます。複合一貫輸送が一般的になっている今日の貿易取引では、船荷証券に代えて海上運送状が広く使用されるようになってきています。海上運送状は、船荷証券の3つの機能のうちの2つ、すなわち、運送する物品の受領書および運送契約の証拠 (1971年海上物品運送法およびその基礎となっている統一条約の責任制限規定を必ずしも条件とするものではありませんが) です。しかし、海上運送状は、1855年船荷証券法の下では、運送人に対する訴権を移転させることはできませんでしたが、新しい法律によりこの状況が改められ、さらに、EDIメッセージの場合にも適用される道が開かれました。

#### 3.6.4 船荷証券の所持人の責任

1992年海上物品運送法の第3の改革点は、物品が引渡され、かつその権原が譲渡された後も、船荷証券を裏書して、運送人に対する契約上の権利を移転する権限を承認したことです。ただし、この裏書は、物品の引渡または拒絶の前になされた取決めに従って行われたものであることを条件とします。最後に、1992年海上物品運送法第3条第1項の規定について一言述べたいと思います。船荷証券の合法的な所持人で、運送人に対する権利を主張する者は、船荷証券に記載されている運送契約の最初の当事者が有したであろうものと同等の責任を負わなければならないということです。そうでなければ、単なる船荷証券の所持人は、船荷証券に記載されている運送契約の義務を全く負わないということです。換言すれば、運送人に対する訴権を享受する者は誰でも、それに伴う責任を負担しなければならないのです。バラ積み貨物の場合には、その一部分を購入した荷受人は明らかに、その物品に関する責任について潜在的な負担を負うにすぎないのです。

### 3.7 新しい貿易取引条件への移行

すでに述べたように、例えば、コンテナ船の高速化に伴って生じた、いわゆる「船荷証券の危機」を解決するために、船荷証券に代えて海上運送状を提供するという問題と、CIF条件の売買契約において、船荷証券に代えて海上運送状を提供できるか否かということは、全く異なる問題です。売買契約が明示的にその提供を認めない限り、海上運送状を提供してはならないというのが一般的な原則です。1990年インコタームズが、CIF契約の売主の提供する運送書類の1つとして海上運送状を認める条項を設けたとき、契約当事者間でこれを認める旨の合意があった場合を前提としているものと考えられました。(1990年インコタームズ、緒言第19項)。しかし、たとえ契約でこれを認めたとしても、CIF条件の契約では、買主は、1992年海上物品運送法第2条第1項(b)号に

規定するような運送人を拘束できる書類ではなく、流通性の権原証券を取得する権利も欲しいと考えるのではないのでしょうか。そして、1949年のThe Julia事件にみられるように、船荷証券に代えて荷渡指図書を使用したことにより、その取引がCIF契約でなくなった理由を考慮して、海上運送状の利用をCIF契約の基本的性格と調整させることができるか否かを検討する必要があるのではないのでしょうか。このような問題に対する解答は将来の法的解釈の展開に待たなければなりません。これを直ぐに期待するのは難しいことのようにです<sup>20</sup>。海上運送状は物品を象徴する書類でないため、買主はこの書類を第三者に譲渡できません。これが、上記の問題に対する解答です<sup>21</sup>。例えば、航空機による取引では、CIF条件と同等の取引は存在しないことと同じです。その理由は、航空運送人は伝統的に、かつ故意に流通性証券の発行を拒んでいるからです。1992年海上物品運送法第2条第1項(b)号は、海上運送状の長所がその短所よりも大きいので、将来は、国際貿易取引において海上運送状の利用が一層促進されるものと考えているのでしょうか。そうすると、将来は、伝統的なC&F条件やCIF条件に代わる新しい、または異なる貿易取引条件が一般的に採用される時代が到来するかもしれません。

(続)

---

20 D. M. Sassoon, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 1955, p.142.

21 *Soproma S.A. v. Marine & Animal By-Products Corp.* [1966] 1 Lloyd's Rep. 367.

## 記事2. 国連CEFACT 勧告第12号の改正案： 海上運送書類に関わる手続簡素化のための方策

平成23年7月7日から8日までジュネーブ国連本部で開催予定の第17回国連CEFACT総会では、勧告12号の改正が審議・承認を求めて上程されます。

本勧告は、国連CEFACTの前身組織である、欧州経済委員会貿易手続き円滑化作業部会（略称：WP.4）が1979年に採択・公開した勧告を全面的に改定するものです。

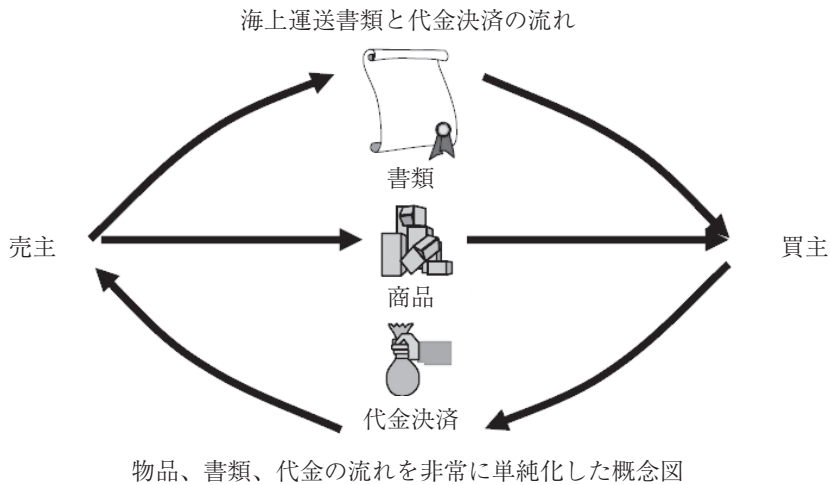
本勧告は、海上輸送による国際貿易上の重要書類である船荷証券を海上貨物輸送状（Sea waybill）に代替することを各国に推奨するものです。以下、今月号と7月号に分けて和訳を掲載致します。尚、7月号には、国連CEFACT総会に提出した、日本代表団の意見書を併せて掲載する予定です。

序文	}	本号掲載
勧告第12号（本文）		
範囲		
適用分野		
勧告第12号への指針		
序文		
I. 貨物の運送および引渡		
II. 海上運送書類の電子媒体化		
III. 業務要件 — 指図証券性を持つ運送書類の使用		

勧告第12号（a）	}	第394（7月）号掲載
業務要件 — 運送契約		
勧告第12号（b）		
業務要件 — 代金決済と荷為替信用状		
業務要件 — 貿易金融の契約		
代金決済要件 — 指図証券性運送書類の使用		
勧告第12号（c）		
政府の要件 — 指図証券性海上運送書類		
勧告第12号（d）		
国際サプライチェーンのセキュリティ確保		
結論		
付属文書：国際標準		

## 序文

1. 物品の国際貿易取引すべての中核には売主と買主の間の売買契約が存在し、契約によって、商業上の行為と活動が規定されている。一方、売買される物品の物理的な運送を取り扱うためには、別の契約が存在する。場合によっては、さらに貿易金融の契約が別途存在することもあり、それが合意された代金決済の手法を裏付け、多くはそれを決定付けている。
2. 海上運送書類は、運送契約を取り扱い、売主と買主の間で輸送される特定の託送貨物を指定するために発行され、物品の物理的な移動を補完する(物理的な移動とは完全に切り離されている)。それとは逆向きの買主と売主の間の代金の移動が、運送書類の流れと呼応して生じる。



3. 海上運送書類は、次の2つの主要機能を遂行する。
  - (a) 契約とその条項の証拠としての役割を果たす
  - (b) 契約した運送人が積荷を受け取った証拠、およびその外観状態を示す証拠としての役割を果たす
4. 海上運送書類には次の2つの基本的な種別がある。
  - 海上貨物運送状(Sea waybill): 運送契約を証拠立てるとともに、運送人が貨物運送を受託したことを証拠立てる指図証券性を持たず譲渡不能(non-negotiable)な書類であり、運送人が物品を引き渡す相手を指定する書類である。
  - 船荷証券(Bill of lading): 同様に運送契約を証拠立てるとともに、運送人が貨物運送を受託したことを証拠立てる書類である。しかしこの証券は物品の引渡を受けるために運送人に引き渡さなければならない権利証券という第3の機能も果たす。したがって、船荷証券は貨物の間接占有(constructive possession)を提供し、輸送中の貨物の所有権を売主から買主に移転することを可能にする手段を提供する。船荷証券には、指図証券性証券と指図証券性を持たず譲渡不能な

(「記名式」="straight")証券がある。前者は、貨物に対する権利を複数の買主の連鎖に沿って移転することを可能にする。後者は、指名された荷受人のみに貨物の所有権を移転できるようにする証券である。

5. 本勧告は、付随する指針とともに、海上貨物運送状の利用が船荷証券を大きく上回る利点を提供することを実証するものである。
6. 海上貨物運送状の利点としては、以下が挙げられる(以下だけに限られるものではない)。
  - 海上貨物運送状は所有権を付与する権利証券ではないため、紙の書類でも、メッセージ(電文)の形式のような電子データ処理でもよく、したがって紙の書類に基づく取引と電子取引の両方に完全に対応できる。
  - 貨物の引渡を受けるために船荷証券を貨物に対する紙の権利証券として仕向地まで運搬する必要がない。
  - 船荷証券の場合には、書類が仕向地に到着するのが遅れると貨物引渡の遅延を避けるために保証状(Letter of Indemnity)を使用する必要に迫られることがあるが、海上貨物運送状ではそのような必要性を解消できる。
  - 海上貨物運送状の電子的な等価物がすでに広く使用されている。
  - 海上貨物運送状は、国際サプライチェーンに参加しているすべての関係者にとって貿易の経費の削減に寄与する。
7. 同様に、本勧告は現在の慣行がしばしば(意図的に)船荷証券の使用を要求しており、かつそこで求められる機能が、この書類が当初に意図していた機能の法的範囲から逸脱している、という問題の解決を図ろうとしている。本勧告の個別項目の(a)から(d)までは、貿易業界のすべての関係者と政府に対して、広く浸透したこの慣行を見直し、可能な限り覆していくように促すことを目指している。

## 勧告第12号(本文)

8. したがって、貿易円滑化と電子ビジネスのための国連センター(以下、国連CEFACTと略す)は、2006年に開始された公開開発手順(以下、ODPと略す)による開発の結果として、以下を勧告する。
  - (a) 物品の売主と買主に対して: 海上貨物運送状を船荷証券より優先して使用することの利点を正しく認識し、そうすることを能動的かつ積極的に検討すること。ただし、輸送中に貨物を売却する意図がある場合、または独自に文書の安全性を確保する明確かつ有効な事由が存在する場合はその限りではない。
  - (b) 運送人(およびその代理人)に対して: 利用可能な各種の海上運送書類の利点と欠点について助言した上で、顧客の要求に応じて海上貨物運送状または船荷証券のいずれかを提供するという確立された商慣行を継続しながら、船荷証券の不必要な使用を控えるように促すこと。



- (c) 銀行、保険業者、その他の金融機関に対して：可能な限り、また荷為替信用状の発行とその他の決済手段に関して実行可能である限り、船荷証券の代わりに指図証券性を持たず譲渡不能な海上貨物運送状の利点を正しく認識し、その利用を奨励すること。
- (d) 政府に対して：海上貨物運送状(またはその他の指図証券性を持たず譲渡不能な書類)の使用をその電子的な等価物を含めて奨励および承認すること、また国内法制がそのような書類やそのデータの電子的な交換を阻止または阻害することがないように取り計らうこと。

9. 国連CEFACTは、国際サプライチェーンに関与する行政機関およびすべての関係者に対して、勧告第12号を、個別的な推奨慣行および指針とともに採用するように要請する。

## 範囲

10. 本勧告の目的は、海上輸送における運送契約を証拠立てるために使用される手続と書類を簡素化、合理化、整合化することである。

## 適用分野

11. 本勧告は、船舶による物品運送の契約または約定を証拠立てる託送貨物ごとの文書、およびその関連の貿易手続と管理手続に適用される。また、該当する場合には、複合一貫輸送にも適用される。本勧告は、傭船契約書には適用されないが、傭船契約書の下で作成された船荷証券と類似の海上運送書類には適用することができる。

## 勧告第12号への指針

### 序文

- 12. 勧告第12号に対する本指針の目的は、国際サプライチェーンに関係する政府、行政機関、官公庁、関係当局、およびすべての民間部門の関係者がさまざまな海上運送書類の役割と機能を理解できるように支援することである。
- 13. 4つの個別勧告項目は、海路による貨物の移動に関与する、またはそれに影響を及ぼす関係者に向けて発せられている。その目的は、可能な限り指図証券性を持たず譲渡不能な海上貨物運送状を使用するように奨励することで海上運送書類の手続を簡素化することである。

## I. 貨物の運送および引渡

14. 売買契約の当事者が、運送契約を証拠立てるための海上運送書類として、海上貨物運送状を優先的に選択すると、当該書類またはその中に記載された情報を、売主と買主の双方にとって最も効

率的で信頼できる任意の手段、たとえば、郵便、ファックス、電子メール、スキャンされた画像、電子なメッセージ(電文)などによって伝送することが可能となる。

15. それに対して、売主は、船荷証券を使用すると証券の原本を買主まで運搬するように手配する必要が生じる。買主が貨物を受け取るために、運送人に対して当該証券原本を引き渡すことができるようにするためである。
16. これが必要となるため、しばしば、買主が船荷証券を入手する前に貨物が荷揚港または引渡地に先に到着する問題が生じる。つまり、貨物を引き渡す準備ができていのに、買主は引渡を受ける手段を保持していないことになる。
17. 船荷証券の到着が遅延したとき、買主は以下の2つの手段のいずれかを選択できる。
  - 証券が到着するまで待つ(通常は許容できない)
  - 保証状を発行して貨物の引渡を受ける(その結果、余分なコストと追加的な商業リスクが発生する)
18. 保証状は、誤った荷揚や貨物引渡に起因するあらゆる運送契約の違反に対して買主が運送人に保証することを約束する文書である。一般に、運送人は、保証状が無条件、金額無制限、そして無期限であることを要求し、買主による署名と信用のある銀行による保証を求める。
19. 現実には、運送人は期限付き(2年間)で金額の上限(200%)がある保証状を受け入れるのが一般的である。このような運送人が定める条件に基づく限り、買主は、保証状の発行が余分な費用増大を招き、資金繰りや融資限度に影響を及ぼす可能性があることに思い至るであろう。
20. 保証状の利用には、さまざまなリスクが付随する。第1に、運送人が保証状を受け入れない可能性がある。もし万一、運送人が保証状に依拠して間違った相手に貨物を引き渡した場合、運送人は、適法な荷受人に対して荷渡し誤りの責任を免れることはできず、保証を執行することができない恐れがあるからである。第2に、上記同様、銀行も保証状に承認や保証を与えることを拒否する可能性がある。したがって、ほとんどの運送人は、その代理人に対して、原則としていかなる保証状も受け入れないように指示している。

## II. 海上運送書類の電子媒体化

21. 情報通信技術の発展は、紙の書類を、信頼性のある電子媒体化することを実現させ、紙の船荷証券がもたらす諸問題を解決しようとしている。しかし、電子文書や電子的なデータ処理では、紙の書類の物理的な保有と結び付いた法的な指図証券性を有効に再現出来ない場合がある。
22. 2種類の電子化のための業務システムがこの問題の解決を試みており、船荷証券を電子的に取り扱うことを可能にすることを目指した。最初のシステムは、紙の船荷証券を、信頼される第三者(TTP)

が保持する権利保持者の電子的登録簿によって置き換えるものである。TTPと接触する権限は、信頼性を持つ電子的メッセージ交換と、現在の権利保持者とレジストリ(登録機関)のみに知られている一意の暗号によって付与される。こうした登録システムは、運用が複雑かつ高価になる傾向があり、そうした費用は、使用料や加入料といった形で利用者に転嫁される。また、電子的登録簿は柔軟性も欠いている。なぜなら、独自仕様で公開性や標準性がなく、また紙の書類と電子的な処理の組み合わせを取り扱うことができないからである。さらに、登録簿を運用するTTPは、貨物が誤って、あるいは不適切に引き渡された場合の法的責任を限定していることが多い。

23. ペーパーレスで船荷証券を処理する二番目のシステムは、情報通信技術を利用して貿易取引の信頼性確保を行うものである。このシステムは、クレジットカードのような仕組みまたは第三者預託(escrow)勘定方式のいずれかを使用して、売買契約に従って貨物を引き渡すときに代金決済を実行する。このシステムの中で保証された信用性のある決済から売主はメリットが得られ、また貨物の受領まで代金決済が行われないので買主も保護される。しかし、このシステムも、コスト、柔軟性、法的責任に関連して上記の電子的登録簿システムが直面している諸問題の多くを免れていない。
24. それに対して、海上貨物運送状を電子化したものはすでに広く利用されている。国連勧告第1号「貿易文書のための国連統一書式(UNLK)」に準拠した文書に基づいて、UN/EDIFACTの船積指図・託送貨物契約('IFTMCS')メッセージがメッセージ実装ガイドライン(MIG)とともに開発されており、コンピューター化された業務システム間での効率的なデータ交換の促進に寄与している。それにより、海上貨物運送状を電子的な環境に移行させる作業は、船荷証券と比較して、はるかに容易になっている。船荷証券では、その権利証券としての側面が複雑さとさまざまな支障を生み出しているからである。
25. 電子的文書処理は、海上運送書類の作成と使用に大きな恩恵をもたらす。利点としては、より性格かつ迅速な処理による効率の増大、誤りの減少(または完全な除去)、他の貿易文書からデータを再利用する能力などがある。そのほかにも、デマレージ(滞船)料金やコンテナ賃借料などのコストの減少、サプライチェーンの可視化と透明性の増大、顧客サービスの向上、競争力の増大などのメリットが考えられる。

### Ⅲ. 業務要件 — 指図証券性を持つ運送書類の使用

26. かつては、指図証券性を持つ船荷証券が、海上運送に使用できる唯一の書類だった。多くの貿易当事者は、物品に対する権利(所有権または財産権)や諸権利を移転し、貨物を正しく引き渡し、国際的な売買契約のための貿易金融(多くの場合は荷為替信用状)を獲得するために、依然として、この伝統的な書類の使用を厳守しなければならないと考えている。

27. 指図証券性を持つ船荷証券が海上貨物の引渡の必須要件であるという考えは誤りである。これは、ICCのインコタームズ(Incoterms)の2000年版(出版物第560号、第620号)が、「通常の運送書類」という表現を(「船荷証券」という言葉の代わりに)使用していることからわかる。実際、出版物第560号は、以下のような事実の特段の注意を促している。

「近年、文書処理慣行の大幅な簡素化が達成された。船荷証券は、海上運送以外の輸送形態で使用される書類と同類の指図証券性を持たず譲渡不能な書類によって代替されることが多くなっている。このような書類は、「海上貨物運送状」、「船荷受取証」、あるいはそれに類する表現で呼ばれている。通常は、指図証券性を持たず譲渡不能な書類で十分に所期の用途を満たすことができるが、買主が書類を新しい買主に引き渡すことによって輸送中の貨物を転売したいと考えている場合は別である。そのような転売を可能にするためには、CFR(Cost and Freight: 運賃込み)条件およびCIF(Cost Insurance and Freight: 運賃・保険料込み)条件の下で船荷証券を提供する売主側の義務が必ず維持されなければならない。ただし、契約当事者双方が、買主に輸送中の貨物を売却する意向がないことを承知しているときは、船荷証券を提供する義務を売り主から解放することを双方の間で明示的に合意することができるであろう。また、別の方法として、船荷証券の提供を求める要件が存在しないCPT(Carriage Paid To: 輸送費込み)条件またはCIP(Carriage and Insurance Paid To: 輸送費および保険料込み)条件を使用することも可能である。」

28. ある種の貿易環境では、常に指図証券性を持つ船荷証券の使用が必要となる。最も明白な例は、コーヒーや穀物などの一次産品が輸送中に取引される場合や、貿易金融の契約が荷為替信用状を使用して決済を遂行することを義務付けている場合である。そうした場合には、新しい占有者への財産権の法的移転を可能にするために、あるいは、代金決済手続の信用と保護を実現する手段として、指図証券性の運送書類を使用することになる。

29. 以上に加えて、国際貿易取引の当事者が物品の引渡や代金決済のために書類上の信用性確保を独自に必要とするような状況も考えられる。そのような例の典型としては、新しい商取引の初期段階で、確固とした信頼できる取引関係がまだ十分に形成されていないような状況がある。同様に、国際貿易におけるその他のリスクを当事者が認めているケースも考えられる。以下にその例を示す。

- 国 — 自然災害と官民両部門のリスク
- 金融 — 信用リスクと外国為替リスク
- 商取引 — 引渡不履行または決済不履行

30. こうしたリスクがいくつか存在するときは、売主と買主のいずれかが文書処理手続を適切に管理することで、潜在的な損害のリスクを除去または低減する試みを行うことができる。たとえば、貿易当事者は、船荷証券の利用を中心として発展してきた法的枠組みの中で信用の確保を求めることも可能であり、その結果として、船荷証券を使用して国際貿易取引の運送部分を取り扱う方法を選ぶことも

できるであろう。しかし、文書の信用レベルを高めようとする、追加的なコスト要因が発生する。

31. このような妥当な事業上のニーズを満たすために船荷証券の利用を検討するとき、貿易当事者は、この解決策の費用対効果分析を実行すべきであり、それによって、想定される利点が追加コストを正当化するかどうかを確認すべきである。貿易相手との協力関係が発展し、サプライチェーンのリスクが効果的に低減されるのに伴って、貿易当事者は、指図証券性運送書類を使用する必要性を絶えず見直していくべきであり、船荷証券の使用が商業慣行の中で「制度化」されるのを避けるべきである。
32. 海上貨物運送状の導入は、売主と買主により柔軟で簡易な代替手段をもたらした。なぜなら、海上貨物運送状は、仕向地で貨物の引渡を受けるために紙の書類を作成する必要性を解消するからである。さらに、海上運送書類の使用をめぐる法的枠組みも、現代的な貿易手続に追いつきつつあり、国際貿易取引における海上貨物運送状の地位と運用を支持するものとなっている。
33. 国連国際商取引法委員会(UNCITRAL)は、海上運送書類(海上貨物運送状を含む)に関する適切な法的規則を成文化するために多大な労力を傾注してきた。その結果として生み出されたのが、2008年の「海上運送を伴う国際物品運送契約に関する国連条約」(通称、「ロッテルダム・ルール」— United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008)である。この条約はまだ発効していない。
34. 海上貨物運送状の利用は、より簡素な、またより商取引上の効率に優れた文書処理を提供できる。したがって、すべての商取引当事者は、海上運送書類の利用のあり方を定期的に点検・再検討しながら、より簡素な、より費用対効果の高い解決策によって商業慣行を刷新していく必要がある。
35. 国際サプライチェーンに関与するすべての関係者がこの見直し作業を実行する必要性は、UNCTAD(国連貿易開発会議)の「国際貿易における運送書類の使用」(The Use of Transport Documents in International Trade)に関する調査<sup>1</sup>の結果として作成された報告書でも強調された。そこには、次のような調査結果が記載されている。「回答者は、概して、指図証券性および指図証券性を持たず譲渡不能な運送書類の使用に関連した相対的な利点と欠点を認識しているように見えるが、ときには、権利証券を使用する必要性が存在しない場合でも、標準慣行の都合上から、指図証券性船荷証券が使用されていることがあるように思える。これは、明らかに、商取引当事者どうしが現在の慣行の見直しを検討すべき分野である。」

---

1 UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 — 2003年11月26日

## 記事3. 国連CEFACTからのお知らせ

### 3.1 2011年6月16日

TMG (技術・方法論グループ) は国連CEFACT Context Methodology (UCM) の第二順目の公開レビューを承認致しました。期限は2011年7月5日迄です。本件に関するコメント等はプロジェクトリーダー又は編集者へお送りください。

以下の文書がオンライン上にて閲覧可能です。

- ・ UMC Working Draft, Revision 5

[http://www1.unece.org/cefact/platform/download/attachments/44204370/Specification\\_UNCEFACTUCM\\_ODP5\\_Rev5.pdf](http://www1.unece.org/cefact/platform/download/attachments/44204370/Specification_UNCEFACTUCM_ODP5_Rev5.pdf)

- ・ UCM Comment Log ODP5 Revision 1

<http://www1.unece.org/cefact/platform/download/attachments/44204370/CommentLogODP5v1.xlsx>

### 3.2 2011年5月20日

国連CEFACTはCCTS (コア構成要素タイプ) 第3版及び命名設計規則 (NDR) 第3版に基づくXMLを使った文書などの作成・発行手続きを規定する作業プロジェクトへの参加を募集しております。

このグループ横断プロジェクトは、CCTSおよびNDRの第3版の導入の為の手順を作成し、その最初の成果物を公開する事を企画しております。

このプロジェクトの作業範囲は作業グループの立ち上げから、モデル化、調整、概念作成、監査を含む公表までの全ての過程となります。詳細は下記を参照願います。

<http://www.unece.org/cefact/codesfortrade/CCTS3andNDR3ProjectCallForParticipation.doc>

参加する専門家に求められるスキルとしては、標準開発と公開までの作業経験、および標準のユーザが持つ期待に対する知見を有することが望まれます。各国代表団長は、本プロジェクトに参加する専門家を指名願います。参加者は各自の専門分野における貢献を期待されますが、あくまでも国連CEFACTの行動規範及び知的財産権政策に則り活動して頂きます。

参加のご意向、及びご質問は下記のメールアドレスへ送信願います。

The procedure for CCTS3&NDR3 Artefacts Publication Project team

Chris.Hassler.ctr@dcma.mil.

## — 協会ホームページのリンク集のご案内 —

<http://www.jastpro.org/link/index.html>

当協会のホームページのリンク集には、当協会の活動と日本輸出入者コードのユーザの方々のお役に立つと思われる関係諸機関・団体のホームページへのリンクを下記の分類で掲載しておりますので、ご活用下さい。

- ▶ 当協会に関係する我国の官公庁・公的機関（独立行政法人を含む）
- ▶ 輸出入関係手続きに関係する業界団体等
- ▶ 輸出入関係手続きに〔国内物流〕関係する情報源と用語集
- ▶ 国際空港の公式ページ
- ▶ 国際貿易港の公式ページ
- ▶ 貿易振興・簡易化や電子商取引の標準化活動を行なっている国内組織・団体
- ▶ 貿易振興・簡易化や電子商取引の標準化活動を行なっている海外組織・団体
- ▶ 貿易振興・簡易化や電子商取引の標準化に関する国際機関
- ▶ その他の組織・機関

本協会の事業は、財団法人JKA、日本財団、財団法人貿易・産業協力振興財団からの助成金等、関係業界からの寄付金および賛助会費ならびにコード事業の収入によって行われております。

---

JASTPRO 第37巻 第3号 通巻第393号

---

・ 禁無断転載

平成23年6月30日発行 JASTPRO刊11-03

発行所 (財)日本貿易関係手続簡易化協会  
東京都中央区八丁堀2丁目29番11号  
八重洲第五長岡ビル4階  
電話 03-3555-6031(代)  
ファクシミリ 03-3555-6032  
<http://www.jastpro.org>

編集人 山本達見

---

本誌は再生紙を使用しております。

## — JASTPRO広報誌電子版への切り替えのご案内 —

当協会の広報誌は2007年4月より印刷版と電子版の2つのメディアを提供しております。  
印刷版と電子版は二者択一ではございませんが、印刷版につきましては賛助会員の方々には、  
これまで通り口数を配布部数の上限とさせていただきます。(電子版には制限はございません。)

電子版への切り替えと、配布部数の追加方法：

毎月20日までに、次の項目を下記のアドレスへ送信してください。

- ▶ ご所属の組織名称
- ▶ 所属されている部署
- ▶ 申込者氏名
- ▶ 連絡先電話番号
- ▶ 送達をご希望のメールアドレス

### 【申込み宛先】

(財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務第三部長 平井一海

E-mail address: [k-hirai@jastpro.or.jp](mailto:k-hirai@jastpro.or.jp)

**J**apan  
**A**ssociation for  
**S**implification of  
**T**rade  
**PRO**cedures