

本調査は、(財)日本船舶振興会の補助金を受けて実施したものである。

平成3年度

JASTPRO刊 91—19

---

EDI制度手続簡易化特別委員会 報告書  
貿易手続のEDI化に係る法的諸問題



## は し が き

現行の書類(paper documents)を中心とする貿易取引の拡大に伴って、書類作成に要する費用・労力・時間が増大して、これが反対に、貿易取引の発達を妨げる要因の一つとみられるようになってから、すでに四分の一世紀以上になる。航空輸送やコンテナによる複合一貫輸送の発達により多量貨物の迅速な流通が行われる時代に、伝統的な船積書類による権利留保のもとに引渡と支払を履行することは、EC域内ばかりでなく、日本とアメリカのように遠隔地の貿易取引においても種々の支障を生じ、相応しくなくなりつつあるのが実態である。

国連ECE/WP.4は、貿易拡大に伴う業務量の増大とその迅速処理に対処するため、1960年以降、貿易関係書類の標準化、貿易手続の簡素化、貿易データ・エレメントの統一化と国際標準コードの制定を推進してきたが、テレコミュニケーションならびにコンピュータの発達・普及を考慮して、特に1980年代からは、従来の“paper documents”を“electronic documents”に切り換えて、将来の貿易取引を“電子データ交換”(electronic data interchange; EDI)によって履行する方法、換言すれば、ペーパーレス化により貿易取引に係る事務処理の簡素化、合理化を図ることに重点を置いた調査・研究を行っている。特に、1987年3月GE.1の会議においてEDIFACTが採用されてから、その開発のための国際的活動が活発に行われている。

国際貿易取引におけるコンテナ輸送、複合一貫輸送等の近代的輸送およびEDIの利用普及は、貿易慣習にも影響を及ぼしている。例えば、CIF契約の売主は、これまで取引慣習上、流通性船荷証券を提供するのが義務とされていたが、国際商業会議所の1990年改訂インコタームズによると、売主は、流通性船荷証券または非流通性海上運送状を提供することができるし、あるいは当事者が合意したときは、運送証券に代えて、これと同等のEDIメッセージを提供することもできるように改められた。また、このような実務の要望に応じて、万国海法会は、1990年の第34回総会において「海上運送状に関するCMI統一規則」および「電子式船荷証券に関するCMI統一規則」を採択した。

このような状況のもとに、わが国としても、国連ECE/WP.4における作業の進展と並行して、かつその成果を十分に顧慮して、わが国の実情に合った形でのEDI化に関する法的諸問題の調査・研究を実施して、新しい貿易取引環境条件を早急に構築するとともに、

関係業界に啓蒙を図ることは、来るべき高度情報化社会の基盤整備の点からも重要課題であると考える。

そこで、E D I 制度手続簡易化特別委員会は、初年度(平成3年度)事業として、わが国における貿易関連業界の抱えているE D I 化に関する法律上の問題点を探り、今後の活動計画を策定するために必要な調査研究を行うこととした。今年度は、E D I 化の法的問題として主として国連E C E / W P . 4 および J A S T P R O がこれまでに取り上げた課題、ならびにわが国における貿易関連業務のE D I 化に伴う法的諸問題について検討した。

本書はその中間報告書であるが、日常の業務に忙殺されているにもかかわらず、委員各位が献身的に分担執筆に協力して下さったお陰で、このような形に纏めることができたことを特記し、ここに改めて感謝の意を表する次第である。

平成4年3月

( 〆 ) 日本貿易関係手続簡易化協会

E D I 制度手続簡易化特別委員会

委員長 朝 岡 良 平

## E D I 制度手続簡易化特別委員会

### 委 員 名 簿

委 員 長	朝 岡 良 平	早稲田大学 常任理事・教授・商学博士
委 員	鹿 島 誠之助	住友商事株式会社 運輸企画部次長
	辻 本 泰 久	日本郵船株式会社 法務保険室次長
	須 田 紘 一	安田火災海上保険株式会社 海上業務部次長 兼事務課長
	高 橋 義 治	株式会社 太陽神戸三井銀行 国際事務部 管理グループ調査役
	山 内 靖 雄	SHIPNETSセンター 専務理事・事務局長
	吉 原 邦 夫	監査法人 トーマツ MC部門パートナー
オブザーバー	野 口 俊 秀	大蔵省関税局輸出保税課 輸出通関第一係長
	佐久間 雅 治	通商産業省貿易局輸出課 業務係長
	畠 山 悟	通商産業省機械情報産業局電子政策課 企画係長
	加 藤 光 一	運輸省運輸政策局情報管理部情報企画課 専門官
事 務 局	塩 澤 昭 一	(財)日本貿易関係手続簡易化協会 常務理事
	伊 東 健 治	” 理事
	岸 誠	” 業務第二部長
	白 髪 芳 男	” 業務第三部長
	坂 本 理 枝	” 業務係長



はしがき	1
委員名簿	3
目次	5
I 貿易手続のEDI化に係る諸問題	7
1. ECE/WP. 4による貿易手続EDI化に至る経緯	7
(1) 貿易手続簡易化の定義と目的	
(2) ECE/WP. 4による貿易手続簡易化の課題	
2. EDI化の法的諸問題に関する資料の調査	1
(1) UN/ECEの勧告	
(2) JASTPROの調査報告書	
(3) EDI化の法的諸問題	
3. 電子式船荷証券による物品引渡の方法	17
(1) 電子式船荷証券に関するCMI統一規則	
(2) 電子式船荷証券による権利移転および物品引渡の概要	
(3) 電子式船荷証券の問題点	
II 貿易関連業務のEDI化に係る諸問題	21
1. 貿易業務におけるEDI化の問題点	21
2. 海上運送業務におけるEDI化の問題点	26
－海上運送状によるB/Lの代替、 あるいは電子式B/Lの可能性について－	
(1) 検討の方向性について	
(2) B/Lの役割とは一体何であろうか？	
(3) B/LのEDIによるペーパーレス化の問題点は何か？	
(4) ペーパーレス荷為替信用状取引に就いて	
(5) 運送中の物品に対する権利の電子的移転について	
(6) おわりに　－我々の検討課題－	

3. 損害保険業務におけるE D I化の問題点 .....	4 3
- 保険手配・保険金請求・保険情報 -	
(1) 保険手配の現状	
(2) ペーパーレス化の問題点とまとめ	
4. 銀行業務におけるE D I化の問題点 .....	5 0
(1) 貿易代金の決済方法	
(2) L / C発行および輸出手形の買取は銀行の与信行為であることの説明	
(3) L / C取引はドキュメンタリー取引	
(4) “受戻証券”であることの利便性	
(5) 輸出手形のドキュメント・チェック	
(6) 不渡り	
(7) ペーパーレス化する場合の要考慮点	
5. E D I化の阻害要因となっている手続規則、商慣習について .....	5 8
- 貨物の受け渡し業務、貿易関係ネットワークシステムの立場から -	
(1) はじめに	
(2) SHIPNETSシステムの対象範囲と運用実績	
(3) E D I化の阻害要因となっている手続規則、商慣習	
(4) これからの検討方法についての提言	
6. E D I化による貿易会計処理上の問題点 .....	6 5
- 監査法人業務の立場から -	
(1) 内部統制手続の整備、運用状況を調査する上での問題点	
(2) 会計記録（特に取引記録）の正確性、実在性を調査する上での問題点	
(3) 結論として	
III 参考資料 .....	6 9
1. 貿易データ交換の法的問題点(TRADE/WP. 4/R. 697) .....	7 1
2. 電子式船荷証券に関するC M I統一規則 .....	8 8
3. 通関情報処理システムの概要 .....	9 4
4. 韓国の貿易業務自動化促進法 .....	1 0 6



## I. 貿易手続のEDI化に係る諸問題

### 1. ECE/WP.4による貿易手続EDI化に至る経緯

#### (1) 貿易手続簡易化の定義と目的

ECE/WP.4は、「貿易手続」および「貿易手続の簡易化」について、次のような定義を述べている(UN/ECE/WP.4 勧告第18号)。

(i) 「貿易手続」とは、貿易における貨物の移動に必要とされるデータの収集、提供、通信および処理にかかわる諸活動、慣習ならびに公的手続をいう。

(ii) 「貿易手続の簡易化」とは、貿易手続と書類作成処理の組織的合理化である。

(iii) また、「貿易手続簡易化の目的」を、次のように要約している。

- ① 情報を流れ易くすること
- ② 誤謬をなくすこと
- ③ 取引と輸送の手続をより密接に関連づけること
- ④ 必要情報を最小限にすること
- ⑤ 避け難い公的な管理その他の干渉による遅延をできるだけ少なくすること。

今日、わが国においては、大蔵省、通商産業省および運輸省の指導の下に日本EDIFACT委員会が設置され、関連業界・協会等の協力によってそれぞれの立場からEDIFACTへの取組みが行われているが、特にEDI制度手続簡易化特別委員会が取り組むべき「貿易手続EDI化の法的諸問題」に関する作業は、基本的には、上記の「貿易手続簡易化」の定義および目的に沿って行われるものであると考える。

本特別委員会は、貿易手続がEDIメッセージによって行われるときの法的諸問題を検討する前に、まず、国連ECE/WP.4がこれまでに貿易手続簡易化——特に、EDI化のためにどのような問題に取り組んできたか、どのような成果が得られたのか、また、JASTPROはこれに対応してどのような調査研究をこれまで行ってきたのか、という事実確認を行い、さらにわが国の貿易関連各業界におけるEDI化の可能性および問題点等を把握することにした。

#### (2) ECE/WP.4による貿易手続簡易化の課題

ECE/WP.4を中心とする貿易手続簡易化の中心的課題は、1960年代、70年代、80年

代と時代の推移により、次の4つに分類することができる。

#### (i) 貿易書類作成の合理化

国連レイアウト・キー(UN Layout Key; UNLK)による貿易書類のサイズと書類フォーマットを統一し、また共通のデータ・エレメントを各書類の同一の位置に記載することにより、書類作成上の誤謬の回避、的確かつ迅速な照合点検、言語上の障害克服が可能となる。貿易書類の標準化・統一化は、貿易手続簡易化運動の重要な問題の一つであり、しかも最初の課題であった。後述のように、「電子式船荷証券に関するCMI統一規則」は、同規則にもとづく取引に使用される書類フォーマットが国連レイアウト・キーに一致していなければならない旨を定めている。ECE/WP.4自体の作業としては、1970年代末に商業関係と運送関係の主要書類について一応終了した。

#### (ii) 貿易制度・手続の簡素化

貿易書類の標準化に並行して、貿易手続の簡素化に関する作業が着手された。1960年後半に移るとコンテナ輸送時代となり、70年代には大量貨物の航空輸送時代が開幕され、この頃から多種多量貨物の高速輸送時代に備えて、主要貿易国における許認可手続・通関手続の簡素化が積極的に着手されるようになる。特定の許認可制度の緩和ないし廃止は、これに要した書式の廃止または統合となり、関係書類のコピー枚数の削減、費用の軽減、物流時間の短縮等を可能にした。

ECE/WP.4は、1976年に輸入手続の簡易化問題を取りあげ、輸入取引にUNLKに基づく標準書式を導入すること、EDPまたはADP (electronic or automatic data processing) 技術を応用する可能性等について検討し、その成果を「輸入手続の簡易化に関する勧告案」として1980年3月の会議に提出したが、一つの貿易取引は輸出手続と輸入手続から成り立つのであるから、輸出と輸入とに分けて別個に検討するという従来の方法は適当でないという意見により、この勧告案を再検討し、その成果である「貿易手続に関する簡易化方策」が1981年9月に国連「勧告第18号」として採択された。

#### (iii) 貿易データ・エレメントの標準化と国際標準コードの作成

コンピュータの発達・普及に伴って、これを利用して貿易手続の簡易化を新しい方向に移す考え方が1970年代に次第に強くなり、その結果データ・エレメントの標準化とコード化が必要不可欠となった。ECE/WP.4は1971年に新しい作業を開始し、次の三つの問

題を取り上げた。

- ① 貿易データ・エレメントの標準化
- ② 国際標準コードの作成
- ③ 貿易データ・エレメント集の刊行

(a) 貿易データ・エレメントの標準化

前述のごとく、貿易書類をUNLKによって標準化し、また共通のデータ・エレメントを各書式の同一位置に記載することは、書類を機能別に統合し、マスター・ドキュメントからワンラン方式による各種書類の作成を可能にした。商用書類の中で国際的共通性を有するのは、例えばICSの標準B/Lである。船会社によって、B/Lのデータ・エレメントが異なりまたは同一データについてその記載位置が異なったり、あるいは、同一船会社でも航路別に異なるB/Lを用いたのでは、これを作成する海貨業者にとって作業が煩雑になる。スペース・チャーター方式で幾つかの船会社が同一船舶でコンテナ貨物を運送する場合に、標準B/Lがいかに有益であるかは、改めて説明を要しないことである。各国の主要船会社がICSの標準B/Lを用いるならば、データ・エレメントがある程度まで国際的に統一されることになる。さらに、これらのデータを国際標準コードで表示すれば、限られたスペースを有効に利用できるだけでなく、外国語の障害を克服して情報の国際伝送を容易にすることができる。B/Lと同様に、輸出申告書、商業インボイス等がただ単にUNLKによってレイアウトされているだけでなく、データ・エレメントの種類、数、その記載欄の位置と番号等についても統一され、さらに各データを国際標準コードで表示しうるようになれば、外国語の障害を克服して、国際間のデータ伝送の効果を一層高め、貿易手続のEDI化の促進に寄与し、また国際間の貿易手続簡易化に大きな影響を与えることになる。

(b) 国際標準コードの作成

これまでに採択された主要な国際標準コードを列挙する。

- ① ISO国名コード(勧告第3号、1974年、ISO-3166、1988年)
- ② 貿易取引条件(インコタームズ)のコード(勧告第5号、1974年、1980年追加)
- ③ 日付・時間・期間の数字表記法(勧告第7号、1975年、ISO-8601、1988年)
- ④ 共通照合番号(勧告第8号、1988年改正)
- ⑤ 通貨表示のためのコード(勧告第9号、ISO-4217、1987年)
- ⑥ 船名コード(勧告第10号、1978年)

- ⑦ 港・地名コード(勸告第16号、1980年)
- ⑧ 支払条件コード(勸告第17号、1980年)
- ⑨ 輸送形態コード(勸告第19号、1981年)
- ⑩ 数量単位コード(勸告第20号、1985年)
- ⑪ 貨物形態・荷姿・包装材料コード(および荷姿名称補助コード)(勸告第21号  
1986年)
- ⑫ 国際統一商品分類(HS)(1988年国際統一商品分類に関する条約、89年1月現在の  
批准国は50カ国)。

(c) 貿易データ・エレメント集の刊行

ECE/WP.4は、国際間にて貿易データ交換を行う場合の各国貿易関係者にとって共通の基盤を設けるため、1975年以降関係国際機関の協力を得て貿易データ・エレメントの統一・標準化作業を行ってきたが、その結果が、1981年に“UN・ECE/UNCTAD: Trade Data Elements Directory; UNTDDED”(国連欧州経済委員会/貿易開発委員会: 貿易データ・エレメント集)として刊行された。その後、1983年には改定版が発行され、以後常設の保守管理機関を通じて毎年更新されている。

(iv) 貿易手続のEDI化

1973年3月 英国のSITPROが中心となって纏めたシンタックス・ルール、—— いわゆるTDI(Trade Data Interchange)ルール —— がECE/WP.4に提出されて以来、米国のNCITDから独自のルールであるEDI(Electronic Data Interchange)ルールが発表されるなど、一時、国連の場において両ルールの取扱いが問題となったが、1985年11月ニューヨークにおいて貿易手続簡易化作業部会の関係者と米国側関係者との会議がもたれ、世界的に統一された標準ルールを作る合意がなされた。この作業は1986年9月に開始され、翌年3月にEDIFACT(Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport: 行政、商業および運輸のための電子データ交換に関する国連統一規則)という新名称のもとに発表された。同年9月には国際標準化機構(ISO)により承認され、1988年7月には国際規格“IS 9735”として登録された。現在、国連貿易データ・エレメント集(UNTDDED)や国連標準メッセージ(UN Standard Messages; UNSM)の開発が進められている。

## 2. EDI化の法的諸問題に関する資料の調査

### (1) UN/ECEの勧告

国連ECE勧告は、1973年6月に採択された第1号「貿易書類のための国連レイアウト・キー」から、1986年採択の第21号「貨物形態／荷姿／包装材料コード」までであるが、そのうち、貿易手続のEDI化に関連のあるものとして、次の勧告を挙げることができる。これらの勧告の到達するまでに発表された調査資料(WP.4 Legal Documents)の詳細なリストが、「貿易データ交換の法的問題点」(“Legal Aspects of Trade Data Interchange”(TRADE/WP.4/R.697, 27 December 1990))に掲げられている[参考資料1を参照]。

#### (i) 勧告第1号・第2号：「貿易書類のための国連レイアウト・キー」

国連レイアウト・キーは、1963年10月の第3回会期に「貿易書類のためのECEレイアウト・キー」として採択されたが、1973年にこれを勧告第1号として、勧告第2号「貿易書類におけるコードの配置」と一緒に採択された。1978年WP.4は、「貿易書類のための国連レイアウト・キー」と名称を改め、二つの勧告の規定を結合して、国連統一貿易書類システムの総合的な概念を明確にした。1981年版では、データ・エレメントの標準化にあわせてレイアウト・キーの見出し用語に若干の変更がなされた。

#### (ii) 勧告第12号：「海上運送証券の手続簡易化のための方策」

1979年3月の第9回会期で採択された。輸送技術の発達にもとづく物品の迅速な移動に対して、依然として伝統的な流通性運送証券が使用されており、これが引渡の遅延や費用の増加の原因となっている。この問題は電子データ伝送により容易に解決されるものであるが、B/Lが権利証券としての性格を有するため、電子的その他の自動化手段によるデータ伝送による代替を困難なものとしている。しかし、一部の取引において、海上運送状(Sea Waybill)のような非流通性運送証券の利用が成功しているので、段階的に流通性運送証券の使用を削減し、漸次、非流通性運送証券の利用に移行する方策を勧告している。

#### (iii) 勧告第13号：「輸入通関手続における関連法律問題の簡易化」

この勧告は、1979年3月の第9回会期で採択された。輸入通関手続の迅速化の問題を解決する方策の一つとして、電子データ伝送による手続を勧告するとともに、「書類」と「署名」の概念を広く解釈することを勧告している。

#### (iv) 勧告第14号：「署名以外の方法による貿易書類の認証」

1979年3月の第9回会期において採択された。現行の書類に記載されている情報を、電子的その他の自動的データ伝送方法によって作成かつ伝送できるように、また署名の代りに、

データ伝送の際に利用されている手段により保証されている確認の方法をとることができるように、貿易書類に署名を必要としている国内法等の条文を検討し、必要なときは、その条文の改正を考慮することを勧告している。

(v) 勧告第18号：「貿易手続に関する簡易化方策」

第1版は1981年9月の第14回会期で、その改訂版である第2版は1982年9月の第16回会期で採択された。通信・輸送技術の発達とデータ処理技術の導入が加速化されている現状を背景として、生産・仕入・販売・支払・保険・フォワーディング業務・運送・その他を含む輸出・輸入手続の簡易化に関する全般的検討を行い、本勧告に掲げる簡易化方策を受け入れ、実施するよう勧告している。

(2) JASTPROの調査報告書

JASTPROは、ECE/WP.4の活動に対応して、これまでに様々な実態調査および標準書式の制定作業を実施し、その成果を刊行してきた。本特別委員会の今後の作業実施の参考となるものがあるならば、出来る限り活用すべきであると考えて、以下に掲げる貿易書類および制度手続の簡易化に関する報告書の一部を資料とした。

(i) 貿易書類に関する報告書

① 貿易手続における書類収集調査報告書 (1976年)

わが国で用いられている貿易関係書類(官公庁関係119種類、商業用65種類)に関する実態調査報告書である。

② B/Lとその関連諸制度における改良点について (1976年)

貿易手続簡易化の観点から、わが国におけるB/Lに関する現行制度について検討を行ったB/L問題特別委員会の中間報告書である。

③ 標準インボイスのデータエレメント及びデータ伝送 (1981年)

JASTPRO標準インボイスをもとに「日本語版インボイスのデータエレメント集」を作成し、そのデータエレメントを使用してSITPROのTDIルールにもとづいてインボイスのデータ伝送のシュミレーションを試みた報告書である。

④ 標準B/Lのデータエレメント及びデータ伝送 (1982年)

JASTPRO標準B/Lをもとに、「日本語版B/Lのデータエレメント集」を作成し、そのデータエレメントを使用してSITPROのTDIルールにもとづいてB/Lのシュミレーションを試みた報告書である。

⑤ 主要貿易書類とその定義 (1981年)

わが国の輸出入手続に使用されている主要書類183種類について、その目的・機能を解説した報告書である。

⑥ Sea Waybillのてびき (1981年)

B/Lに代わる運送証券としてのSea Waybillについて、その利用方法、メリット等を解説した本邦初のSWBに関する手引書である。

⑦ 主要貿易書類の署名の考察---署名方法の簡易化のために(その1) (1982年)

貿易事務の合理化、貿易手続のADP化への対応等の観点から肉筆署名の見直しが必要と考えられるが、インボイス、船荷証券、保険証券、信用状の署名に関する報告書である。

⑧ 主要貿易書類の署名の考察---署名方法の簡易化のために(その2) (1983年)

前年度に行った問題点の整理・検討の成果の上に、改善の実現のための方策を検討した報告書である。

⑨ わが国における複合運送証券の現状 (1984年)

わが国で実際に発行し、使用されている複合輸送書類を多数収集し、特に、Combined Transport B/L、Through B/Lなどの複合運送証券について詳細に分析した報告書である。

⑩ わが国における複合運送書類手続の現状 (1985年3月)

海外における複合運送証券の統一・標準化の現況、条約・法律等により定められた記載項目に関する調査、ならびに、わが国における複合輸送書類手続の現状に関する調査をまとめた報告書である。

⑪ 複合運送証券の標準書式および同書類手続の現状と課題 (1986年3月)

複合運送証券の呼称、記載項目、その配列等についてのモデル・フォームの策定、同書類関係手続を簡易化する上での問題点および提言をまとめた報告書である。

(ii) 貿易制度・手続簡素化に関する報告書

① 英米の輸出貿易制度・手続に関する調査報告書 (1978年3月)

英米両国の貿易制度・手続とわが国のそれとを比較調査した報告書である。

② 輸出ドキュメンテーション標準フロー・輸入ドキュメンテーション標準フロー (1983年3月)

わが国における在来貨物とコンテナ貨物に関する輸出ドキュメンテーション・フ

ローおよび輸入ドキュメンテーション・フローをまとめた一覧表である。

③ コンテナ貨物流通の港湾における実態調査(輸入) (1985年)

1983年度に検討したコンテナ貨物の入港即時通関の問題を受けて、制度・手続特別委員会は、1984年度の活動課題として、個品貨物の大部分を占めるコンテナ貨物の諸手続の簡易化方策を探るためのミクロ的な把握を行うべく、東京港、横浜港の輸入コンテナ貨物を対象に港湾における流通の実態調査を実施した。その調査結果をまとめた報告書である。

④ コンテナ貨物流通の港湾における実態調査(輸出) (1986年)

制度・手続特別委員会は、1985年度には東京港、横浜港の「輸出」、および名古屋港の「輸入」と「輸出」のコンテナ貨物の流通の実態調査を実施した。本報告書は、その内の「輸出」の調査結果をまとめたものである。

⑤ コンテナ貨物流通の港湾における実態調査—分析編— (1987年)

⑥ コンテナ貨物流通の港湾における実態調査—資料編— (1987年)

海上輸送貨物の大部分を占めるコンテナ貨物について、1984年度から3年間にわたって、東京港、横浜港、名古屋港および神戸港における貨物と情報(書類)の流れに関する実態調査を実施したが、その総括的報告書である。

⑦ 海上、航空貨物の輸入手続に関する調査研究 (1990年)

わが国の海上、航空両輸送方式の利点、特性、貨物の受渡し業務、Air Waybillの機能等の制度・手続について実態調査を行った報告書である。

(3) EDI化の法的諸問題

(i) EDI化に伴う関連法規の改正等の問題

わが国の航空貨物通関情報処理システムは、1978年8月成田空港における航空貨物の輸入業務を対象に稼働開始し、2年後伊丹空港に拡大され、1985年に輸出業務を包含する総合システムとして完成した。さらに、海上貨物通関処理システムが、1991年10月から東京、横浜および川崎の3港で稼働を開始した。これに伴って、「電子情報処理組織による関税手続の特例等に関する法律」(NACCS特例法)が施行されている[参考資料3を参照]。また、韓国では、貿易業務のEDI化促進を目的とする「貿易業務自動化促進法」が1991年12月に議会を通過して、本年7月1日から施行されるとのことである[参考資料4を参照]。

このように、輸出入関係の許認可手続をはじめとして、一般に貿易業務を遂行するため



に必要とされる様々な書類をEDIメッセージに置き換えるとき、EDI化を促進するために現行法規の一部を改正することを考えなければならない。EC委員会(Commission of the European Communities)は、ECおよびEFTA加盟国におけるTEDIS (Trade Electronic Data Interchange Systems Programme)に関する次のような調査報告書を発表している。

① CEC, The Legal Position of the Member States with Respect to Electronic Data Interchange, Final Report, 1989.

② CEC, Survey Report of EDI in the EC & EFTA Member States 1990-1991.

(ii) 電子式書類それ自体の法的問題

貿易書類をEDI化する場合に生じる一般的問題として、署名、真正性(authenticity)、譲渡性(negotiability)、保護(security)等に関する問題がある。ECE/WP.4がこれまでに扱った貿易データ交換の法的問題点に関する資料は、「貿易データ交換の法的問題点」に掲載されている。勧告第12号～第14号に関する次の資料の中でこれらの問題点が論じられている。

① "An Overview of Legal Problems of Trade Facilitation," TRADE/WP.4/GE.2/R.102, 10 November 1977.

② UN/ECE, "Measures to Facilitate Maritime Transport Documents Procedures," Recommendation No.12, Geneva, March 1979. TRADE/WP.4/INF.61.

③ UN/ECE, "Facilitation of Identified Legal Problems in Import Clearance Procedures," Recommendation No.13, Geneva, March 1979. TRADE/WP.4/INF.62.

④ UN/ECE, "Authentication of Trade Documents by Means Other than Signature," Recommendation No.14, Geneva, March 1979. TRADE/WP.4/INF.63.

⑤ NORDIPRO, "Legal Questions of Trade Facilitation," Special Paper No.2, Oslo, June 1980.

(iii) EDIによる貿易契約の成立に関する法的問題

EDIメッセージによる契約の成立、契約の内容(取引条件)の確認等に関する問題であるが、これは本特別委員会で取り上げる性質のものではないと判断する。これに関する資料の一例として、次のものがある。

① "Model Form of Electronic Data Interchange Agreement, Transmitted by the Delegation of the United States," TRADE/WP.4/R/652, 22 December 1989.

② American Bar Association, "The Commercial Use of Electronic Data Interchange — A Report and Model Trading Partner Agreement," the BUSINESS LAWYER, Vol. 45, No.5, June 1990.

③ "Model Form of Electronic Data Interchange Agreement Transmitted by the Delegation of Canada," TRADE/WP.4/R.732, 4 December 1990.

(iv) EDIによる貿易取引の履行に関する法的問題

これは、(ii)の問題と重複するところがあるが、主としてEDIメッセージによる物品の引渡と代金の支払方法、権利の留保・譲渡、不履行に対する救済等に関する諸問題である。特に、電子式船荷証券による物品の引渡をどのように履行するか、またこれと引換えに買主による代金支払をどのように確保するかという問題が検討されることになる。この問題については、次のような資料がある。

① US DOT, "System Concept Study for a Cargo Data Interchange System (CARDIS)," April 1975. [この報告書の邦訳: 「米国貨物データ交換システムの概要 (CARDIS)」 JASTPRO 76-19, 1976年1月]

② Roger Henriksen, "The Legal Aspect of Paper-less International Trade and Transport," Copenhagen, 1982.

(v) EDIによる引渡・支払等のデータ・フローの検討

この問題は、当然、上記の(ii)～(iv)と相互に関連するものである。特に、(iv)の貿易契約の履行に関する研究をみると、基本的には、現行のペーパーをベースとする1組みの書類を為替手形を一緒に呈示し、これによって引渡と支払を履行するという手続を、いかにして電子データの伝送に置換えるかという方法が論じられている。そこでは、関係各当事者のコンピュータ間をB/L、インボイス等の貿易データが伝送され、プリントアウトされる。多くの場合にペーパーレス、あるいはこれを実施する場合の費用等については殆ど考慮されておらず、ただ貿易データ伝送の迅速化だけが対象になっている。一方において現行の船荷証券からEDIメッセージに移行する過渡的措置として、例えば海上運送状の導入を行い、これによって従来の船荷証券による取引慣習をなくするという基本的構想があるにもかかわらず、電子式船荷証券による物品引渡の方法は、原理的には船荷証券の考え方に基づいている。これについては、次節で紹介する。

(ii)および(iv)に掲げる法的問題点は、現行の貿易制度・手続から、新しい世紀のEDIによる貿易制度・手続へ移行するための過渡的段階における解決方策を探るものである。

そして、このような解決がなされたときに、売主から買主に、どのような経路で、どのようなEDIメッセージが流れるのか、この場合に、どのような法律上の問題が起きるであろうか、という問題の解決が必要となる。貿易制度手続簡易化の観点から、特にこのような問題を取りあげることが望ましい。

### 3. 電子式船荷証券による物品引渡の方法

#### (1) 電子式船荷証券に関するCMI統一規則

電子式船荷証券(Electronic Bill of Lading)とは、現行の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、運送人(船会社)と荷送人(売主)または荷受人(買主または指図人)が互いにEDIメッセージを伝送して、権利の証明として個人キー(Private Key; 暗証番号)を使用することにより物品に対する支配権、処分権の移転と物品の引渡を行う方法をいう。万国海法会(Comite Maritimé International)は、1990年6月に開催された第34回総会で「電子式船荷証券に関するCMI統一規則」(CMI Rules for Electronic Bill of Lading)および「海上運送状に関するCMI統一規則」(CMI Rules for Sea Waybill)を採択した。

「電子式船荷証券に関するCMI統一規則」[参考資料2を参照]は、もっぱら情報伝送の迅速化を行うため、従来のように船荷証券を発行する代わりに、B/L情報を電子データ通信手段によって伝送する場合における当事者の権利義務を規定するものである。本規則にもとづく取引には、国連のEDIFACTおよび国際商業会議所(ICC)の(Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission; UNCID)が適用され、また、書類フォーマットは国連レイアウト・キー(UN Layout Key)に一致していなければならない(第3条a項、b項、c項)。

#### (2) 電子式船荷証券による権利移転および物品引渡の概要

「電子式船荷証券に関するCMI統一規則」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(第1条)。本規則による取引の概要は次のとおりである。

(i)まず、荷送人と運送人との間に運送契約が締結されると、契約内容が運送人のコンピュータに入力される。

(ii)荷送人から物品を受取ったとき、運送人は物品を受取った旨のメッセージを、荷送人が特定した電子的住所(electronic address)に宛て通知しなければならない(第4条

a 項)。

(iii) この受取メッセージには、次の事項が含まなければならない(第4条b項)。

- ① 荷送人の名称
- ② 書面形式の船荷証券が発行されたときに要求されるのと同一内容の物品の記述、表示および留保文言
- 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参照文言
- ⑤ 事後の伝送において使用する個人キー

(iv) 個人キー(private key)とは、伝送の真正性(authenticity)および完全(integrity)を保証するために当事者間で合意した数字および/または文字の組合わせによる暗証番号であり(第2条f項)、所持人(Holder)ごとに別個の個人キーが与えられが、所持人は個人キーを譲渡することが禁じられている(第8条a項)。

(v) 荷送人は、運送人から上記の受取メッセージを受けたときは、確認(Confirmation)の応答をしなければならず、確認をしたとき、所持人となる(第4条b項)。所持人とは、有効な個人キーを占有することにより、運送人に対して、次のことができる唯一の当事者である(第7条a項)。

- ① 物品の引渡を請求すること
- ② 荷受人を指定すること、または、自己を含む他の当事者を指定された荷受人に変更すること
- ③ 他の当事者に対し運送品支配・処分権(the Right of Control and Transfer)を移転させること
- ④ 運送人に対し、所持人が書面形式の船荷証券の所持人であるかのごとく、運送契約の条件に従い、物品に関する他の事項を指図すること

(vi) 運送品支配・処分権の移転は、次のようにして行われる(第7条b項)。

- ① 現在の所持人は、運送品支配・処分権を新所持人予定者(a proposed new Holder)に対して移転する旨のメッセージを、運送人に通知する。
- ② 運送人は現在の所持人に対して上記の通知メッセージの確認を行う。
- ③ その後直ちに、運送人は、上記(iii)に掲げる受取メッセージの情報(個人キーに関するものを除く)を新所持人予定者に対して伝送しなければならない。
- 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て応答しなけ

ればならない。

- ⑤ 前記の応答があったときは、直ちに、運送人は、現在の所持人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。
- ⑥ このような手続を繰り返すことによって、当事者は、書面形式の船荷証券が用いられる場合と同様に、運送品支配・処分権を順次移転することができる。また、上記の方法による運送品支配・処分権は、書面形式の船荷証券にもとづく権利の移転と同様の効果を有する(第7条d項)。
- ⑦ 新所持人予定者が運送人に対し運送品支配・処分権の移転を受領しない旨を応答したとき、または、相当の期間内に運送人に対しその受領の応答をしないときは、予定された運送品支配・処分権の移転は生じない。運送人は、現在の所持人にその旨を通知し、現在の個人キーは有効性を存続させる(第7条c項)。

(vii)仕向地における物品の引渡は次のように行われる(第9条)。

- ① 運送人は、所持人に対して、物品の予定引渡場所および期日を通知しなければならない。その通知があったならば、所持人は、運送人に対して、個人キーによる証明を付して、荷受人を指定しかつ適当な引渡指図を行う義務を負う。荷受人の指定がないときは、所持人自身が荷受人であるとみなされる。
- ② 運送人は、上記の引渡指図に従う適当な同一性を証するもの(identification)が提示されたならば、荷受人に対して物品を引渡さなければならない。当該引渡しにより、個人キーは自動的に廃棄される。
- ③ 運送人は、荷受人であると主張する当事者が事実その当事者であるか否かを確認するために相当の注意を払ったことを証明できる場合には、誤った引渡しに対して責任を負わない。

### (3) 電子式船荷証券の問題点

(i)上記のように、電子式船荷証券は、EDIメッセージの伝送によって、運送人(船会社)と荷送人(売主)または荷受人(買主または指図人)の間で個人キーを使用することにより、物品支配・処分権の移転および物品の引渡しを行う方法である。情報伝送の迅速化は、本船が仕向港に到着したとき、荷受人に対する物品支配・処分権の移転と物品引渡しが遅滞なく行われるであろう点について、確かに現行の船荷証券が抱えている問題を解決する一つの方法である。しかし、企業間のEDIシステムの開発・維持に巨額の資金を

必要とし、特に、CMI統一規則では、運送契約に関するデータをコンピュータに保存し、個人キーの所持人等に対応するキー・ステーションとして船会社が想定されているので、現状ではその実現は疑問視されている。

(ii)また、CMI統一規則には銀行が表面に出てこないが、荷送人(売主)と荷受人(買主)の間に輸出地の銀行と輸入地の銀行を入れる方法が考えられる。基本的には上述の方法によるのであるが、売主(荷送人)はあらかじめ取引銀行と船積貨物代金の取立に関する取決めを結んでおき、物品の船積み後所持人となったとき、当該取決めにもとづいて取引銀行から物品支配・処分権を担保として貨物代金の前借りを受ける。当該銀行は、指定された輸入地の銀行に対して、代金の支払いと引き換えに、物品支配・処分権を移転し、輸入地の支払銀行は、荷受人(買主)が代金の支払いを行ったとき、物品支配・処分権を荷受人に移転する。物品支配・処分権の移転ならびに仕向地における物品の引渡の手續は、上述のものと同じである。これは、現在、海上運送状または航空運送状において銀行を荷受人とする場合と同一の方法である。

(iii)船会社をキー・ステーションとしないで、物品引渡と代金決済を結び付けるために、例えば、銀行をキー・ステーションとする方法が考えられる。あるいは、キー・ステーションとして独立した情報登録・管理機関を設置し、運送人、荷送人、荷受人および銀行はこれを介して上記のような情報伝送手續を行う方法も考えられる。

## Ⅱ. 貿易関連業務のE D I化に係る諸問題

### 1. 貿易業務におけるE D I化の問題点

貿易業務において電子データ変換（E D I）を行うとはどのようなことか？ また、どの程度電子化を進めることを言うのだろうか？ この回答如何により、現在検討すべき課題もかなり異なったものとなるであろう。

未来のある日の貿易会社の一日は次のようなものであろうか？

朝、出社と同時に自分専用の「総合端末」のスイッチを入れる。昔ながらのテレックスやファクシミリ、電子メール等と共に音声や動画のメッセージも蓄積されており、勿論必要に応じてプリントすることもある。相手が「緊急」、「重要」と指定して送って来たメッセージがあると画面が点滅し、優先して読むよう促してくれる。

「業務」の画面を開くと、新規の船積依頼が80件来ている。船舶の絵（アイコン）をクリックすると、船積依頼を商品、メーカー、入庫予定日、バイヤー等により分類し、人工頭脳（A I）機能で船会社を選定し、ブッキング予定リストが自動的に作成される。そのリストを画面で確認の上送信キーを押すと、データが相手先船会社に送られ、ブッキングナンバーと共に確認データが送り返されてくる。

「次に進む」のアイコンをクリックすると、ブッキング情報を付加した「船積指図」データが作成され、海運貨物取扱業者に向けて発信される。業者は指図に従って通関、空コンテナの手配その他を行うが、船会社に対するキーはブッキングナンバーである。

次に「スケジュール表」のメニューをみると現在進行中の各種案件の進行状況が表示される。B/Lを取得すべき案件は昔にくらべると随分少なくなったが、それでも35件ある。「チェック」のボタンを押すと、S, C, N E Tから届いているB/Lデータの中から運賃に関する情報を取り出し、ブッキング時にセットされた運賃率が確認され、社内システムとして構築された「運賃自動計算メニュー」により内容が確認され、「会計システム」に持ち廻られ、会社分が集約される。但し支払いはクレジット制により何日か先だ。

「オリジナルB/L情報」はB/L発行センターからネゴ銀行に送られるので、インボ

イス、パッキングリスト等のデータを「ネゴ可能」のフラッグを付けて外国為替部に送れば終わりだ。勿論L/Cも電子化されており、主要記載事項がL/C条件と合っていない場合には画面を開いて修正する必要がある。オット、保険データの回送依頼をしなくては…。こんなことも警告してくれるのは、とても便利のようだけど、毎日端末とニラメッコというのも味気ないネェ……。

このような状況を実現することは、今日の技術で可能であるが、解決しなければならないことは多い。各分野における問題点の分析はそれぞれの分野の専門家に譲ることとして、ここでは大づかみに問題を提示するに止めたい。

### 1) 物流業界とのEDI環境の整備

ブッキングの依頼/回答、通関・船積指図、B/L情報等がスムーズに持ち廻られる環境が必要であり、実現には業界の枠を超えた官民一体の推進母体が必要であろう。データの通信手順、文法、データエレメントとコードの標準化をはかり、行政がこれを支援することが先決である。その延長上に、国際間EDIの進展とあいまってB/L発行センターのようなものが出てくるのではなかろうか？

### 2) 国際間EDIの推進

我国内だけで物流EDI網が完成しても、例えば銀行間でデータ伝送する仕組みがなければB/Lを紙に印字し、これを授受することには変化がない。となると国内EDIの効果の一部は減殺され、普及にも今一つ力が入らないことになる。国際間のEDI標準化については、EDIFACT (Electronic Data Interchange For Administration, Commerce & Transport) が国連標準として認知されているが、具体的推進には関係者の合意形成が不可欠であり、多数の関心を集めることが重要である。

### 3) EDI取引に関する国際的取決め

近年B/Lに替えてSWBによる取引の事例が増加しつつあるが、欧米間における程幅広く普及しているとは言えない。普及しない理由は何であろうか？ また単なる情報の授受でなく、契約の締結、履行すなわち権利義務の移転を伴うデータを交換する場合、一定のルールが設けられ、相手国内においても執行される保証がないと具合が悪いであろう。



但し、法制度さえ出来れば良い訳ではなく、データ交換を行う手段（V a n又は個別オンライン／専用線）を確保するに足る情報の量（トラフィック）と交換を行う当事者の合意が必要なことは言うまでもない。

#### 4) 国内法制化

前項とは逆の言い方になるが、我国内においても電子取引に関する法制化を進める必要がある。我国では従来リーディングカンパニーが核となって個別にフォーマットを設定し、情報交換を行う例が多く、ために紛議の生じる可能性も低かったのである。

#### 5) データ交換の経済性

以上述べて来たこととは別に、E D Iによる取引が、全体としてみた場合に経済的であることが必要であろう。

この意味で、E D Iによる取引を、当事者間の業務のうち、定型化し得る業務のみに限定することも必要であろう。例えば船積通知やSWB情報はE D Iで送るとしても、事故によるクレーム提起等異例な事態が発生した場合にもすべての処理をE D Iで行う必要はない。むしろ従来のペーパードキュメントに依存する方が合理的な分野もあるかも知れない。逆にSWBは現時点でも電子化が可能であるが、SWBのみに頼れない場合があり、これがSWB化を難しくしているので、SWBの法制度化あるいは電子B／L制度化の推進が待たれる。（むしろ本支店間取引以外はカントリーリスク、すなわち輸出保険制度との関係もあり、SWBを使えないケースが多い。）

また、S、C、N E T等の共同利用型ネットワークにおいては、参加者の数が少く、稼働率が低いと効果が期待できないため、初期段階においては特に中小企業にとって、参加することが経済的観点からも困難であるように見えることは否めない。これを克服するには「連携指針」により、本邦における標準であることを認められ関係者に将来の拡大を期待せしめることと、税制又は補助金による中小企業者への直接の助成が望まれる。

最後に、本邦において改善が期待されるポイントをいくつかあげて筆を措くこととしたい。

## イ. 契約行為に関する準拠法・制度

国際間における貿易契約の成立、効果等に関する問題点は第1章で論じられているので割愛する。問題を国内に限定しても、EDIを利用して受発注等の業務を行う場合には、個別相手先毎に運用規約等を取り交している。

従来、電子取引に移行し得たケースは、商品の仕様／価格等が予め決定又はリストアップされており、取引の件数が多く、長期にわたる取引関係から相互の信頼関係が成立しているもの（「大量反復型」と名付けよう）又は1社が多数の仕入先又は販売先との間で主導権を握って実施しているもの（「1対N型」と名付ける）のいずれかであった。

「大量反復型」取引にあっては相互の信頼関係が、「1対N型」（又は「親子関係型」といってもよい）取引にあってはその親子的關係が取引に関する紛議を未然に防止する機能を果たしてきたこともあり、従来は制度的要求は余りなされなかった。電子取引を行うにはある程度の量（金銭的量よりも、むしろ手間／件数／品目数といった量）と「誠意をもって解決に努める」ことが信頼できる相手とが必要とされていた。しかし、電子取引が普及し、取引上のフォーマットや通信手段の標準化がはかられてくると、そうでない取引や相手先の場合でも電子取引によらざるを得ない、又は電子取引の方が経済的になると予想される。その時に適用されるべき、当事者双方に公平な一般原則の確立が望まれる。

## ロ. EDIによるデータ伝送の効率を低下させるような不合理な制度・慣行がある。

### ① 文書でないと確認と認められない。

例として「請求書」があげられる。法人税法その他の関係から「請求書」は記名押印のある文書を最小限5年間保存することが義務付けられている。実際の支払行為を行うためのデータをEDIで入手し、伝票を作成したとしても、これに添付する確認として上記の記名押印のある請求書が必要であるとするとデータと文書の付合が必要となる。仮りに社内手続についてはコンピュータ・プリントアウトで良いことにすると、保存すべき確認と突合の上整理する必要が生じる。いずれの場合もペーパーは減るどころかむしろ増加してしまう。まず社内の、次いで法令上の要請を緩和して紙の消費増を食い止め、作業の効率化をはかることが望まれる。

② データと文書が必要とされることがある。

我国では航空貨物に続き、昨秋以来海上貨物に関する通関もコンピュータ化されたが、対象は「通関」行為であって、物流管理にまでは及んでいないのみならず、現在同システム（Sea-Naccs）に参加が許されているのは、通関業者と銀行のみである。現時点では止むを得ない事情があるかと思うが、すべての貿易取引において税関は避けて通ることの出来ないゲートであり、いわば扇の要である。近い将来には関係者が情報を授受し得るオープンなシステムに進化することを期待したい。

（他の政府機関すなわち他省庁、港湾管理者、船会社、輸出入業者、保険業者その他）

現状では他法令すなわち他省庁の許認可の取得を要するものはペーパーにより申請を行い、承認を得てからでなければ通関に着手出来ない。またE/L、I/Lを取得していても通関時にはオリジナルペーパーの提示を必要としているし、通関時に簡易審査扱いとなっても後日インボイスその他の書類の提出を求められ、輸出時もインボイスの提出を求められている。法改正及び他省庁との連結により、データ化がはかられることを期待したい。

## 2. 海上運送業務におけるEDI化の問題点

ー海上運送状によるB/Lの代替、あるいは電子式B/Lの可能性についてー

### (1) 検討の方向性について

#### イ. B/Lのペーパーレス化

海運企業のコンピュータ化は「コンテナによる輸送革命」と共に進展して来た。即ち、船舶に加えて、コンテナという新たな且つ大量の輸送手段の効率的な管理の為にコンピュータは不可欠の道具となった。世界中の輸送引受拠点での空箱の配備、実入りとなった箱の目的地迄の輸送追跡管理、異なるモード間の接続管理、荷渡後の空箱回収及び必要地域への転送管理、あるいは新たな貨物引受に耐え得る箱の修繕管理、老朽化した箱を廃棄・転用処分し新造代替の為に整備計画・管理等々の全く新しい仕事を、コンテナ革命は船社に背負い込ませた。爾来、4半世紀を経た現在、海運を含む貿易取引全体が更に「EDI革命」の入口に立っていると云われる。

コンテナ化の進展と共に多くのコンテナ船社は、コンテナ情報・貨物情報を輸送チェーンに於ける下流方向（downstream）へ伝達する為に、揚地用B/Lコピー、税関マニフェストを含む船積書類のペーパーレス化を行なって来た。揚地/荷渡地代理店、税関、コンテナ・ターミナル、鉄道、トラック等への荷渡しに係わる指示伝達、申請手続に利用されるグローバルな「EDIネットワーク」は既に完成の域に達しており、船社を取り巻く関連物流企業・当局間でのEDIによるペーパーレス実務は、特に先進コンテナ航路に於いて常識的となっている。従って、今後の「EDI革命」に対峙して検討されるべき海運企業のEDI化への課題は、荷主（Seller/Shipper）あるいは荷主の荷主（Buyer/Consignee）に対する上流方向（upstream）への展開でなければならないだろう。

本稿に与えられた「B/Lをペーパーレス化する問題点」というテーマに就いて、従って、運送人としての輸送の手配・履行あるいは関連する行政手続に必要な船積情報を伝達媒体するB/Lとしてではなく、荷主の貿易代金決済手続に於ける担保としての、あるいは輸送中の物品の転売手段としてのB/Lのペーパーレス化の問題を探ることと致したい。

#### ロ. B/Lの危機

最近のコンテナ輸送では、頻度=weekly、定時性=定曜日サービス、トランジット

・タイム＝短縮（例えば高雄／L A間11日）、輸送量／航海＝大量のB／L又は船舶大型化（3,000～4,000個船）が当り前となって来た。この為に、例えば、自由港である香港出し貨物のB／Lデータが揃うのは本船出帆後3～4日も掛かる一方、米国税関でのマニフェスト申告は本船入港5日前から電子データで受付けており、受付順に通関処理を行なう。要すれば積地サイドとしては、11日－（4日＋5日）＝2日で大量の船積書類を作成して郵送しなけりばならなくなった。即ち、「書類の送達」では揚地サイドでの貨物の迅速な引渡に間に合わない所までコンテナ輸送のスピード化／大量化が進んでしまった。「高速船問題」（The fast ship problem）に対応する為のFast Documentationには、EDI化が不可欠となり、歴大なコンピュータ投資を船社に強制して来た訳である。

斯かる事情は、荷主側の貿易決済あるいは物品の受取という貿易取引に於いても然りであって、B／Lよりも早く物品が揚地に到着してしまうことにより、物品の引渡の為に無用な時間が空費されたり、L／G保証渡しに係わる余計な手間とコスト、場所によっては滞貨解消の為に事実上荷渡し先行が慣行化し、延いては連続的な詐欺まがいのトラブル続発といった事態を発生せしめており、一般に「B／Lの危機」（The B/Lcrisis）とも呼ばれている通りである。

このような事態は、B／Lを発行しなければ起きないことである。一体、B／Lは何故必要なのであろうか？ これは無くせないのか？

万国海法会（以下CMI）では、1990年6月のパリ国際会議に於いて、B／Lの危機に対する解決策促進の為、海上運送状（Sea Waybill-以下SWB）と電子式B／Lに関する二つの統一規則を採択した。何故、このような規則が必要とされるに至ったのか、SWBや電子式B／Lが、どのような意味でペーパーB／Lの代りになるのか。本稿では、このような問題について欧米での理論的な検討あるいは実務的な実験がどのように行なわれて来たのかを報告することにし、加えて、当委員会に於ける今後の研究課題に就いて若干の提言を行ない、広く関係業界に対する問題提起と致したい。

## (2) B／Lの役割とは一体何であろうか？

国内に於ける商取引では、どちらかという二義的・副次的な行為である物品の受取とか支払が、国際売買取引に於いては、極めて重要な課題として姿を現わす。国際売買契約では、売主が買主に物品を引渡す方法と逆に買主の売主に対する支払方法

に就いて詳細な取決めをするが、これに基づいて荷主は物品の運送人、運送中のリスク保全の為に保険者と、あるいは支払銀行との間に副次的な種々の契約を結ぶことが必要になる。

B/Lは、このような国際売買取引の中で、特に売買物品が海上運送される場合に利用される貿易書類である。B/Lの所持人は、物品が仕向港/荷渡地に到着後、その物品の引渡請求権を有し、更に国際商取引の円滑化の為にB/Lを譲渡することを以って引渡請求権自体を他の第三者に移転（転売）することが出来る、所謂「権原証券」(document of title) (日本法で所謂「有価証券」) であることは良く知られた所である。

基本となる国際売買契約に従属して副次的に締結される種々の契約との関係で、B/Lは色々な役割を担って利用されることになる。このようなB/Lの用途から、次の通り三つの基本的な役割が認識されて来た。

< 契約当事者 >	< B/Lの用途 >	< B/Lの三つの役割 >
● 売主 — 買主		
○ 売主/荷送人 — 運送人	{ 運送人による物品受領証 運送契約の証拠 融資担保 権原証券 運送契約の証拠             }	① 運送中の物品に対する権原証券 ② 運送人が受取った物品の受領証 ③ 運送契約(Contract of carriage of goods by sea)の証拠
○ 買主/荷受人 — 銀行		
○ 買主/荷受人 — 第三者譲受人		
○ 第三者譲受人 — 運送人		

(3) B/LのEDIによるペーパーレス化の問題点は何か？

B/Lというペーパー（書類）を電子データ（UNSM-データ伝送上の世界統一標準メッセージ）に置き換えることを考えた場合、前項にて認識されたB/Lの持つ基本的な機能はどのように確保され得るのであろうか。B/Lというペーパーが媒体となって伝達される記載情報そのもの、即ち、運送契約の内容とか物品の受領確認データに就いては、EDI化する上での問題は特に無いだろう。然し乍ら、B/Lの流通性 (Negotiability) という法技術的な性格は、B/L原本の物理的な所持とか原本自体の物的な譲渡を前提にしてその仕組が出来上ってきた。コンピュータによるED

I（データ交換）は、このような意味での書類の物的な移転には馴染まない。従って、B/Lの持つこのようなシンボリックな機能をEDI化するにはどうすれば良いのか、という大問題が生起することになる。

この問題に対して、欧米ではどのように取り組まれて来たのであろうか？ 大きく言って、二つの流れが在った。

① ひとつはB/Lに換えて非流通証券であるSWBの普及を追求する道である。SWBは権原証券ではないから揚地での物品の引取に呈示を要しない。この紙片の所持は法的には何の意味も持たず、これ自体がペーパーレスなシステムと言える。即ち、SWBの普及を実現し得れば、ペーパーによるデータの伝達から電子的なデータ交換への変更が可能となりUNSMの開発が期待されることになる。この解決策を模索する時に根底となっている考え方は次のような事であろう。即ち、複合輸送に於いて各種の輸送モードの連結が図られる中で、夙に指摘されて来た通り、鉄道・トラックあるいは航空運送ではWaybillで事足りているのに、海上運送だけが何故に権原証券という特殊法技術的な性格を有するB/Lという書類を必要とするのか？ B/Lは抑々無くせないのか、という根本的な疑問である。

② もうひとつの流れは、B/Lの持つ権原証券的な性格は必要なものとして前提した上で、これをどのようにEDI化していくかを追求する道である。特に、運送中の物品を輾転として転売する一部商品群（特に原油）に就いては、このような解決策が強く求められて来た為である。

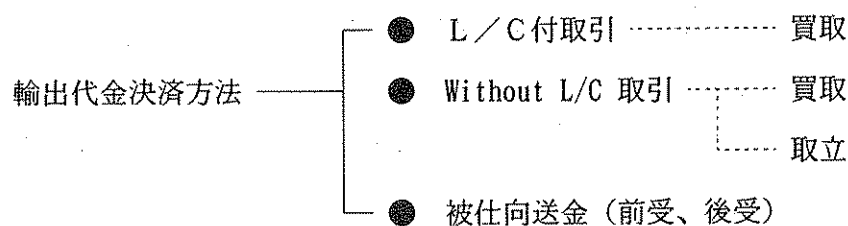
#### (4) ペーパーレス荷為替信用状取引に就いて

##### イ. 荷為替信用状とSWB

B/Lの延着あるいは紛失によるL/G保証渡し、公示催告、除権判決やL/Gの解除等の煩瑣な手続の回避あるいは書類コスト削減等の理由から、所謂ハウス取引（親会社/外国現地法人間）に於いてSWBへ切換える実務が日本に於いても顕著となっている。定期船、特にコンテナ輸送に於いては「エクスプレスB/L」などの俗称の下に普及しつつあるが、全体に占めるSWBの割合はまだまだ低い。これが原因としては、売買代金決済の担保手段というB/Lの役割に対する必要性が挙げられよう。

銀行の輸出取引は、次のようなタイプに分類されるが、日本からの輸出取引に適用

されている代金決済方法としては「L/C付取引」が量的に一番多い。



L/C付取引に於いては、買取時に呈示される書類が全て揃っており、且つL/C条件との内容的合致が不可欠である。更に、B/Lというペーパーに化体される物品を担保として、はじめて銀行は買取に応じることになる。即ち、B/Lという権原証券自体の原本が必要であり、非権原/非流通証券であるSWBでは担保にならない、という訳である。

では、支払に対するB/Lの担保機能というのはどのような内容を意味しているのだろうか？ それは権原証券が担って来た次のような古典的役割を指している、と考えられる。

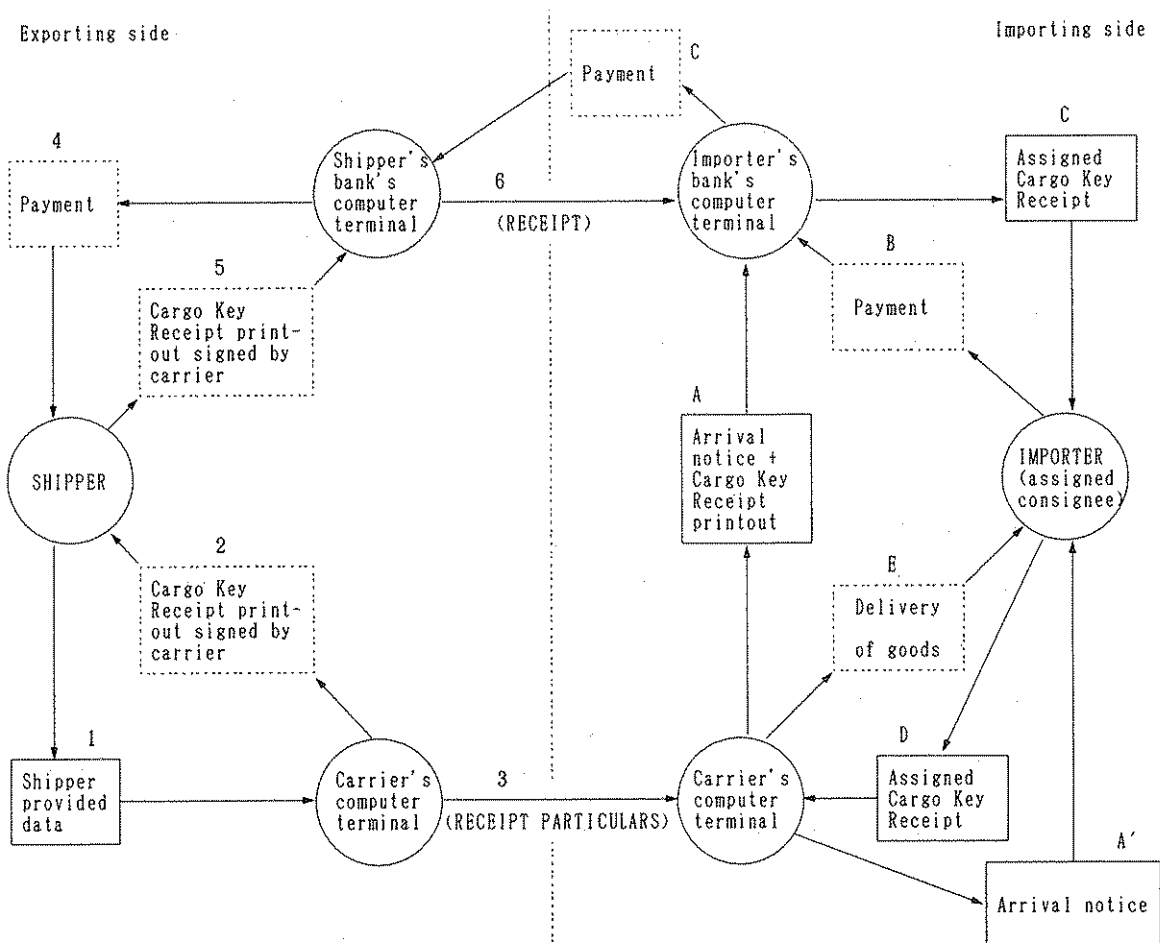
- ① 荷送人にとっては、荷受人が代金の支払をなさずに物品を受取ることがないようにする事。
- ② L/C発行銀行は、荷受人が倒産や支払不能となっても荷送人に対して代金の支払いを保証する事。但し、運送契約上の責任関係には一切関知しない事。
- ③ 荷受人としては、代金を支払ったなら、必ず物品の受取が出来るようにする事。

このような目的を非流通証券であるSWBを用いて実現することは不可能なのであるか？ 欧米での実務家や学識経験者たちはこの課題に長年月挑戦して来た。謂わく、「荷為替信用状取引のペーパーレス化」(Paperless documentary credits)の検討である。

#### ロ. ATLANTIC CONTAINER LINE / SVENSKA HANDELSBANKEN の CARGO KEY RECEIPTシステム

既に具体的な実例がある。即ち、スウェーデンの銀行と船社の共同プロジェクトに於いて、SWBを荷為替信用状取引に受理し実用化を実現したものである。彼らのパンフレットに掲載されている手順フローを一瞥してみることにしよう。(S. ハンデルスバンケン殿より転載の許可を取得した。)





- ① 物品の売買は、従来の F O B 条件に対応する複合運送用の F R C 条件 (Free Carrier - 運送人渡条件) により実行され、買主への物品の所有権移転は、双方の合意により、遅くとも売主銀行が売主に支払を行う時点で生じるものとする。従って、売買契約には売主のために L / C を開設すること、別途定める記載事項をもった CARGO KEY RECEIPT (以下 C K R) の呈示をもって支払が行なわれるべきことを規定する。更に、買主は L / C を開設する自分の銀行への申告に於いて、運送中の物品に対して質権を設定し、銀行への支払決済に対する担保とすることを協定する。
- ② 荷送人 (通常は売主と同一人) が荷受地に於いて船社に物品を引渡すと同時に必要な船積データを提供すると (1)、船社のコンピュータは C K R をプリント・アウトし、船社署名の上荷送人に発行する (2)。この際、C K R には以下の諸条項が記載されていなければならぬ。

- 荷受人として買主のL/C開設銀行を記載
- 荷送人による No Disposal宣言 (NO DISP 条項は別項にて説明)
- 運送人による物品のクリーン受領を確認 (2 bags in dispute, rusty iron 等の保留文言は不可)
- 受領書に記載された積送物品を運送人が占有し、荷受人である銀行の担保とする旨の確認

運送人のコンピュータに登録された、これらの船積明細は荷受地から仕向地にデータ伝送される(3)。但し、インボイス等の他の貿易書類は売主から買主に直接送付するものとする。

- ③ 売主はCKRを銀行に呈示することにより(5)、支払を受ける(4)。売主の銀行は買主の銀行に対してCKRデータを伝送すると共に(6)、L/C開設銀行に対して決済代金の精算を求める。
- ④ 買主の銀行は、買主口座よりL/C金額を引落とす。(B)
- ⑤ 荷受人である買主銀行は、物品の到着する数日前に運送人からA/N(貨物到着通知書)及びCKR出力コピーを受取る(A)。買主自身もA/Nを貰う(A')。A/Nには次のような文言を記載する。

「CKRは荷受人である銀行に送付致しました。物品は、運送契約の条項に従って銀行により手続のとられたCKRと引換えにお渡します。物品引取時に御呈示下さい」 買主は銀行に対する支払を終了しているので(B)、銀行からCKRを譲渡される(C)。このCKRを以って、買主は荷受人たる銀行に代って、運送人に対して物品の引渡を請求し得ることになる(D)(E)。

#### ハ、SWBに関するCMI統一規則

万国海法会(CMI)では、1985年にSWBに関する国際小委員会を設けて、次のようなスタンスの下に規則制定作業に入った。

- SWBは、B/Lに完全にとってかわるものではないが、普及が望ましいこと
- SWBは、B/Lにかわるペーパーレス・システムへの重要な一歩となること
- SWBに係わる法制度の統一は、国際条約ではなく、CMI統一規則として決定し、自主的な採用とすべきこと

この結果、1990年6月のCMIパリ国際会議に於いて、8ヶ条から成る統一規則が

採択され成立した。本稿では、特にペーパーレス荷為替信用状の検討に関連する条項のいくつかを言及するに留めたい。

① ここでB/Lと比較したSWBの特徴を先ず明らかにして置く方が良いだろう。

	< SWB >	< B / L >
●荷渡し	記名された荷受人に対して、荷受人であることの適当な同一性を証するものの呈示でよく、SWBの呈示を要しない。 (規則第7条)	正当に裏書されたB/Lの所持人に対して。
●譲渡性	運送人と荷送人のみとの間の契約である。 (規則第6条第1項)	裏書譲渡された正当なB/L所持人は物品に対する引渡請求権を保有する
●強行法規	契約自由が原則であり、多くの国に於いてこれを律する強行法規は存在しない。	多くの国に於いて、ヘーグ/ヘーグ・ヴィスビー規則及びこれを撮取した関連国内法規が強行的に適用される。

SWBは、B/Lの如き権原証券ではなく、流通性を持たないという点が最大の相違であり、物品の受領証及び運送契約の証拠となる点はB/Lと同一である。

② SWBが荷送人のみとの間の契約であるという意味は、物品が到達地に達し荷受人がその引渡を請求する迄の間荷送人は運送人に対して、荷受人の変更の処分を請求することが出来るので荷受人として指定された者の地位はB/Lの占有を取得した場合に比べて不安定であるということに存する。この事から銀行の信用状取引に於いてその使用を承認しないという問題がある。この障害を除去する目的から、荷送人の運送品処分権 (Right of control and transfer)を制約する為に考案されたのが、NO DISP (No Disposal) Clause である。これは荷送人が海上運送人に対する意思表示を行なうことにより運送品処分権を荷受人に対して移転する条項である。統一規則第6条2項では、運送品処分権が荷送人にあるか荷受人に移転したかは、明確性の観点よりSWB上に明示されるべきとしており、この為に運送品処分権移転の選択権は、SWB発行以前に行使されねばならぬ旨規定している。

③ 多くの国でSWBが強行法規の適用を受けない為、国によってはライナー・トレードに於いて、物品に対する滅失損害に対して運送人の責任を律する強行法規制の忌避の手段としてSWBが利用される危険がある。然乍ら、運送人の責任が合理的に定められることはSWBの普及に不可欠であり、規則第4条はこのような権利及

び責任を規定する。

④ 銀行が運送契約の当事者にはならず、信用状取引に於ける担保性をSWBに与えるにはどうすれば良いか。この解決策としては二つの方法が指摘された。

- L/C発行銀行をSWBの荷受人とし、デリバリー・オーダーを実荷受人(買主)に発行する方法

- SWB上の荷受人は実荷受人(買主)として、銀行に対して先取特権を賦与する条項をSWBに設ける方法

先取特権条項としては次のような文言が想定されよう。即ち、「SWBに表示される物品の引渡は、物品に対する先取特権を保有している銀行からの書類による指図に基づくこと」更に、SWBは荷送人のみとの私的な契約であるから、運送人から損害賠償を請求し得る唯一の当事者は荷送人であり、荷受人である銀行には一切の責任を生ぜしめずに済む。

かくしてL/C付取引に於いてB/Lが果していた担保機能をSWBでも代替できることとなった。SWBも疑似的な権原証券の地位を獲得できることになる。北欧の銀行に於ける実務的な実験や万国海法会を軸にした80年代を通しての法律的検討等によりSWBを信用状取引でも使用する道が開かれた訳である。要点を繰返せば次の通りである。

- 荷送人にとっては、荷受人の売買代金不払に対して銀行の先取特権によって保護されること
- 銀行にとっては、先取特権条項により運送中の物品に対する支配が可能となり、しかも運送契約の当事者となることも回避できる
- 荷受人にとっても、NO DISP条項のあるSWBの呈示によってしか支払がなされないのが実荷受人が購買した物品の引渡を確保し得る

SWBは、日本では遅々として普及して来ないが、欧米ではコンテナ輸送に於いて、特に短距離のトレードに於いて広く使用されている様である。一説によれば、1988年当時で大西洋トレードの全定期航路貨物の70%はSWBにより運送されている、と言われている。1990年のCMIパリ国際会議に於いて成立した本規則は、SWBに関する国際的な統一ルールとしてはじめて実現したものである。自主的ルールの方式を採っているが、SWBに関する現行実務を生かしつつ、B/Lと比べて生じうる法的難

点を除去しようとした訳である。

## 二. 信用状統一規則の改定検討

ICCの Banking Commission - sub-committee では「1983年荷為替信用状に関する統一規則及び慣例」(所謂 UCP400)の改訂を検討中の由であるが、以上のような動きを受けて「運送書類」の定めとして、「信用状が Non-negotiable Sea Waybill あるいは同種の運送書類を要求する時は、銀行はその書類を受理する」旨の条項新設を検討中である。受理されるべき SWB 条件の中には、L/C がそのように要求する場合には、叙上に説明を行なって来た NO DISP 条項を含めなければならないとの規定も含まれている。

北欧の4つの主要な銀行によって導入された所謂「クイック荷為替信用状取引」とか「Half-way house」とか呼ばれる仕組に於いては、S. ハンデルスバンケンの実例で示した通り、売主銀行に対してはL/Cに規定された全ての貿易書類を呈示せずに、L/C申請者に直接送付してしまう。発行銀行を荷受人として記載した貨物受領証のみ売主銀行に呈示し、支払を要求するに際し、売主銀行に対して次のような確認を行うことで手続を簡略化した。即ち、

- L/C申請者に送付した貿易書類原本の写一式を提出
- 運送人の貨物受領証の写と他のL/C規定書類はクーリエ便でL/C申請者に送付したこと、及びここに提出した貿易書類の写は原本と相違ないことを宣言
- 貨物受領証原本を呈示

これを受けて売主銀行は、貨物受領証と引換えに支払を実行した旨、発行銀行に通知すると共に貨物受領証を保管する。要は、従来は銀行の支払メカニズムのチャンネルに全ての貿易書類を乗せて取引内容のチェックを行なわせて来たが、これは支払手続きに本当に必要な書類だけに絞り込み、その他の貿易書類は、L/C開設申請者である買主(荷受主)に直接送付することに依り、銀行の負担を軽減し処理の迅速化を実現したものである。しかし乍ら、このようなシステムでは、未だ、電子的な UNSM's 交換による完全なペーパーレス信用状取引とは言えない。まだまだ改善と研究の余地が残されている未成品と言うべきだろう。

日本の輸出入者や銀行等の関連業界は、以上のような背景と動向を十分に理解した上で、このようなUCP400の改訂作業に対して是非共前向きな検討に参画して欲

しいと考える次第である。就中、日本の銀行実務の変化はSWBの普及にとって、更にはB/Lのペーパーレス化にとって不可欠な前提であろう。

(5) 運送中の物品に対する権利の電子的移転に就いて

イ. B/Lは全く必要が無くなるのか？

B/LのEDI化、即ちB/LというペーパーからUNSMデータに変える為の難問題は、B/Lの有するシンボリックな機能である権原証券 (document of title) あるいは流通証券 (negotiable instrument) としての法技術的な性格、具体的に言えば銀行取引に於ける担保機能 (security) と書類の移転による物品の転売機能 (re-sale) をデータの電子的移転 (electronic transfer) によってどのように代替し得るかに在った。

非権原証券・非流通証券であるSWBに代替しても、B/Lが果していた銀行取引での担保機能を確保しうることは明らかになった。SWBのEDI化は既に実務化されているし、ペーパーレス化することに困難はない。では、もうB/Lは全く必要ないのであろうか？ 即ち、SWBを以ってB/Lに完全に代替可能であらうか。答はノーである。

国際商品取引では、海上運送中の物品を商品相場の変動その他の要因から輾転と転売する必要性が出てくる。例えば、原油の売買契約では荷送人と実際の荷受人との間に多数のトレーダーが介在し、B/Lが何十回と輾転流通するケースが多々生じる。

主として、原油・穀物・石炭等のバラ積み運送に於いては、記名式のSWBでは運送契約の締結時に荷受人が固定されてしまうので、輾転と運送品の引渡請求権を有する者を変更できない。運送品の直接占有者たる海上運送人に対する指図による占有移転という方法も、荷受人保護のためのNO DISP条項という別途の必要性と衝突する。

要すれば、権原証券としてのB/Lの持つ譲渡移転性 (transferability) が必要な取引に就いては、SWBでは役に立たず、「B/Lの危機」をEDIによってどう解決出来るのかという問題が残ることになる。

ロ. 様々な試み

運送中の物品に対する権利を電子的にどのように移転させるかに就いては、様々な試みがこれ迄にも存在したがいずれも広汎な実現には至っていない。これらの試みに

共通する基本的なアイデアは次のようなものである。即ち、B/L自体を輾転流通させる代りに、B/Lに係わるUNSMの受取人として謂わばB/Lの保管者 (depository) を任命し、この保管者を中央登録機関 (central registry) としてB/Lの移転譲渡の都度、その譲渡先を通知させて、現時点での運送中の物品に対する権利を誰が保有しているかを管理しようとするものである。具体的には次のような試みが存在した。

① 国際タンカー船主協会 (INTERTANKO) の Seadoc System

INTERTANKOがB/L原本に相当するUNSMの受託者 (trustee)となり、B/L所持人から第三者に譲渡を行なった場合には、その内容を電子的に通知させる。

② 米国チェースマンハッタン銀行の Cebol System

運送人と接続された銀行のコンピュータから出力されたB/Lを銀行が運送人の代理人として荷送人に発行する。発行されたB/Lを再度銀行として買取ることになるが、チェースが同時に荷受人銀行となり得れば、買取迄一挙にペーパーレス化されてしまうことになる。

③ 米国人弁護士であるジョン・ムーア氏の Electrodoc 構想

中央データバンクに対してB/L登録を行なった所持人にユニークな暗証コード (Key code) が発給され、以後所持人が変更される毎に新暗証コードが再発給されて、旧コードは同時に破棄されることにより、正当の所持人管理がなされる。これは後述するCMI統一規則のベースになった考え方である。

④ チップB/Lシステム

クレジット・カードのようなプラスチック片にB/L情報を詰め込み、これを銀行に持廻ることにより荷受人銀行のコンピュータ内でL/Cとの突合せを行なう。L/C開設銀行にチップB/Lデータが伝送された後、チップB/Lを再出力して更なる用途に供する。

ハ. 電子式B/Lに関するCMI統一規則

1990年のCMIパリ国際会議で、SWBに関する統一規則と一緒に採択された本規則の原型は、前掲のムーア弁護士による Electrodoc 構想にある。元々は、CMIに於ける、SWB国際小委員会 (委員長は英国高等法院のロイズ判事) の1987年第一回ロンドン会議に於いて同小委員の一人であったムーア弁護士が電子式B/Lに関する

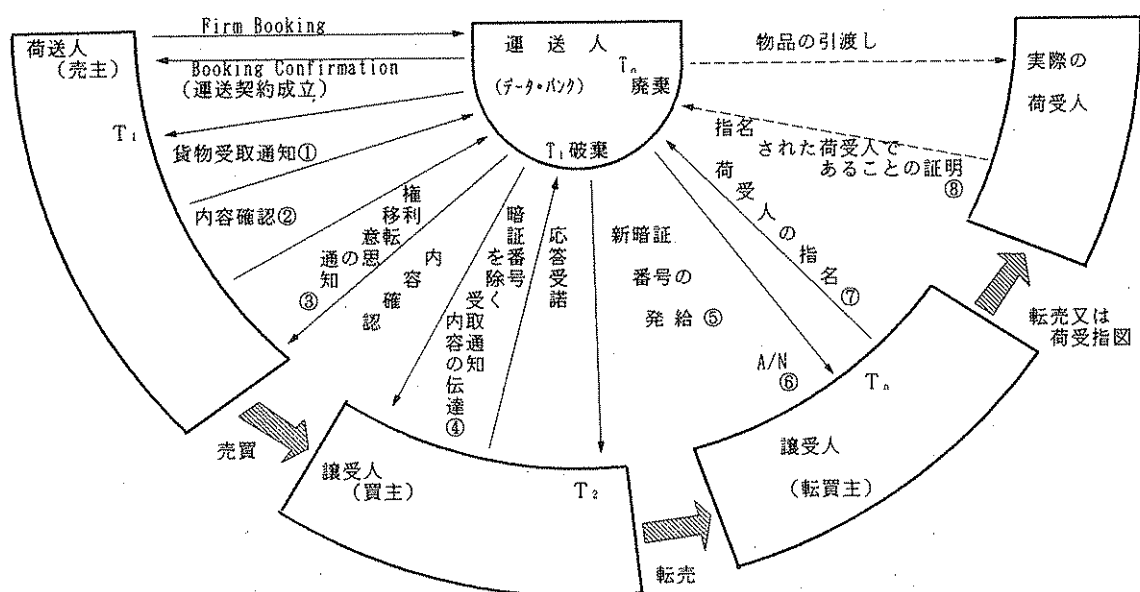
統一規則の必要性について問題提起を行なったものを発端にし、その後同小委員会の中でSWBと共に検討が重ねられていた。ところが、1988年に至り、別の国際小委を設けて電子式B/Lの検討を行なう決定がなされて、委員長としてストックホルム大学のJ. ランバーク教授が指名された。

電子式B/LもペーパーB/Lを用いない取引である点でSWB化と同じであるが、SWBに関する統一規則と共にその検討の過程の中で電子式B/Lに関する統一規則の検討の必要性が認識されるに至った理由は、本項〔V〕-(1)で述べた通りである。即ち、最終的には「電子式B/L」と称しているが、分離された国際小委員会での検討テーマは、「運送中の物品に対する権利の電子的移転」となっていた事からも察せられる通りである。

誰がデータバンクになるべきかに就いて、当初の Electrodoc 構想では銀行が予定されていた。然乍ら、カネの流れのみならず、モノの流れまでも銀行に支配されることに對し関係者の抵抗が強く、電子式B/Lに関する国際小委員会の検討に於いては、

運送契約に関するデータを保有・登録し、現権利者からの通知を受けて新権利者にデータを伝送する中央登録機関（DATA BANK と呼ばれる）として「運送人」がなるとの前提が採られた。

それでは、採択された統一規則に於いてどのようなメカニズムで権利の電子的移転が行なわれるのか、下図に添って簡単に見ることにしよう。





- ① 運送人が荷送人から物品を受取ると荷送人に対して貨物受取通知UNSMを伝送する。この受取メッセージには次の内容が含まなければならない。（規則第4条a項b項）
- 荷送人の名称
  - ペーパーB/Lが発行されていたとすれば要求される筈の物品明細
  - 物品の受取日と受取地
  - 運送条件に関するレファレンス
  - 爾後の伝送キーとなる暗証番号（Private Key）…上図の例ではT<sub>1</sub>
- ② 荷送人は、運送人に対して受取メッセージの内容確認をしなければならない。内容確認時に荷送人は所持人（Holder）となる。（規則第4条6項）
- 内容確認とは、伝送の内容が、外観上完全且つ真実であるに見える旨応答する伝送をいう。（規則第2条e項）これは契約法にいう承諾ではなく、単なる内容の形式的確認にすぎない。
  - 所持人とは、運送人に対して次のことが出来る唯一の当事者である。（規則第7条a項）
    - イ. 物品の引渡しを請求すること
    - ロ. 荷受人を指定すること。自己を含む他の当事者を指定された荷受人に変更すること
    - ハ. 他の当事者に対し、運送品の支配・処分権（Right of Control and Transfer）を移転させること
    - ニ. あたかもペーパーB/Lの所持人であるかの如く、運送契約の条件に従い、物品に関する他の問題について運送人に指図すること
- ③～⑤ 運送品支配・処分権の移転は、次の方法で実行される。（規則第7条b項）
- 現在の所持人が新所持人予定者に対して移転する意図を通知し、運送人がこの通知メッセージの内容確認を行なう。
  - その後直ちに、運送人は暗証番号を除く貨物受取通知内容（①）を新所持人に伝送し、新所持人予定者の応諾を受け取る。
  - この手続を経て、運送人は従前の暗証番号（T<sub>1</sub>）を破棄し、新所持人に対して新暗証番号（T<sub>2</sub>）を発給する。このような手順を繰返すことにより、当事者はペーパーB/Lによる場合と同様に、物品に対する権利を輾転譲渡

することが出来る。上図で、T<sub>n</sub>の暗証番号を持つ譲受人に至る迄③～⑤の  
手順が繰り返されている訳であるが、図示は省略してある。暗証番号は各所  
持人毎に別個のもので、この個人キーを所持人が移転させることは出来ない。  
(規則第8条a項)

- ⑥～⑧ 仕向地に於ける物品の引渡しは、次のように行なわれる。(規則第9条)
- 運送人は、所持人(T<sub>n</sub>)に対して物品の予定引渡地及び日付を通知しな  
ければならない(A/N)。
  - 通知を受取った所持人は、運送人に対して、暗証番号による証明を付して荷  
受人を指名し引渡しの指図を行なう義務を負う。荷受人の指定がない時は、  
所持人自身が荷受人であると見做される。
  - 所持人の引渡指図に従って本人であることの証明が呈示されれば、運送人は  
荷受人に対して物品を引渡すものとする。
  - 当該引渡し完了により、暗証番号(T<sub>n</sub>)は廃棄されて一連の取引が終了す  
る。

本統一規則では、権利の移転方法に焦点を合わせているので、銀行が絡む取引に言  
及されていないが、L/C付取引を含む実際のUNSMフローは〔IV〕-(2)で説明さ  
れたようなSWBに係わるUNSMフローが上図に重ね合さったような複雑なフロー  
になるものと考えられる。

運送中の物品に対する権利の電子的移転に於いて、最後に残る問題は、「誰がデー  
タバンクになるか」という事である。考えられる障害としては、次のような諸点が挙  
げられよう。

- データ・バンクの設営に係わるコストの負担。ペーパーレス化の目的のひとつ  
は増大するドキュメンテーション・コストの削減にあった。データ・バンク構  
想がこれらコストの増大を来たすのであれば経済合理性に反してしまう。
- 海上運送人間の協調・提携は極めて弱い。情報化に係わる船社コンソーシアム。  
は米国ではじめて締結されたが、航空運送人に於けるが如くIATAのような  
組織もなく、サーバー／アポロの如き提携化された巨大ネットワークは未だ存  
在していない。
- 情報化による第3者の参入に対する防衛から協調への状況下進展具合。例えば

情報サービス産業 VS 物流企業の競争ははじまったばかりである。

● グローバル・レベルでのネットワーク社会の普及・成長を待たざるを得ぬこと。

然乍ら、「EDI革命」が進行することにより、これらの問題は整理されていくことになるのは間違いなく、どのようなタイム・スパンでどの程度のスピードで実現していくかは未知であるとしても、我々は既に本稿で報告したような方向性の中に確実に位置していることを見失ってはならぬであろう。

(6) おわりに -我々の検討課題-

本EDI制度特別委の如く、商社／船社／銀行／損保という貿易取引に於ける主要な業務側の当事者が一同に会してEDI化を議論するというのは、EDI化の議論が花盛りであり乍ら、極めて珍しいことではなからうかと推察する。EDIは技術論ではなく経営問題であるとの認識は欧米では確立した考え方であるが、我国での貿易実務に係わるEDI化の議論は技術論の域を出ていないのではあるまいか。又、ICC国内委員会に於けるUCP400改訂の検討でも、従来の経緯から船社が参加するチャンスは少ないのではなからうか。

欧米に於けるINCOTERMSの改訂、UCP400の改訂あるいはCMIの今回の作業にしても、原案を起草している委員会の名簿を見れば一目瞭然の如く、同じ人物があっちこっちに顔を出している。これらが全くバラバラに作業されている訳ではない。

そこで、本稿をおわるに当たって、次のような提案を行なって置きたい。

- ① 新年度に於いても本委員会を継続することにし、今回の調査研究に基づいて更に精力的な検討を進める。
- ② 検討テーマとしては、「L／C付取引に於いてSWBを受理する為の問題点と解決策」に就いて、日本の銀行の実務的状况に照して検討を行なう。
- ③ 荷為替信用状取引のペーパーレス化検討を軸にして、INVOICE とI／Pを含め、これらのペーパーが本来果している機能の厳密な分析の上に立って、これら貿易書類の流れをEDI化した場合に、夫々のUNSMはどのようにして誰のところに来まるのか、誰から誰にどのようにして流すのが最も合目的的であり、効率的なのか。このようにするには、どのような問題を解決する必要があるのか等々に就いて、叩き台を作る。
- ④ 成果物である叩き台を、ICC国内委員会なり、全銀協なり、損保協会、荷協あ

るいは船協に提出し更なるコメントを求める。

### 3. 損害保険業務におけるEDI化の問題点

#### — 保険手配・保険金請求・保険情報 —

外航貨物海上保険のペーパーレス化は、荷主ならびに保険会社双方にとって、メリットが期待できる魅力的なテーマの一つである。本邦の貿易手続き関連システムはここ数年来の高度情報システム化の中で各種ネットワークが稼働するなど著しい進展をみせているが、船積関連書類としての保険証券・英文保険料明細書等の発行・取り扱いは従前どおりペーパー発券方式であり、現物を荷主等に送付している現状である。

荷主からの即時発行要請に迅速に対応しつつ、日々、大量かつ複雑な貨物保険証券を円滑に発行するためには、正確・迅速な事務処理遂行とこれを支える効率的な事務システム運用体制がベースとなる。亦、貨物保険分野は、保険契約受注形態の一つとしての共同保険分担引受方式も多く、書式サイズ・レイアウト・コード関連の標準化検討等を共同課題として採り上げ、貿易手続簡易化推進の一環として、外航貨物海上保険証券の書式標準化等を行っている。

さて、物流システムの高度化は関連業界に対し、より一層の貿易書類の迅速作成・受渡しを要求・期待しているが、紙を媒体とする方法では自ずから限界がある。これらの解決策として有力なものがEDIによる取引決済システムであり、船積・保険・決済等の手続き面でのペーパーレス化がどのような影響を及ぼすのか、種々問題はあるものの費用効果も勘案の上、実現性のある具体的目標として、ペーパーレス化を検討すべき段階にある。然しながら、現状における諸手続基準・運用ルール・現場実務を見ると制度面を含めた種々の解決課題がある。

ペーパーレス化の状況で、判断・処理・決済が正しく安全に、且つ的確に遂行されるか否か、実務運用レベルまで想定した検討課題の洗出しは予測し難い部分もある。不十分ではあるが現時点での「外航貨物海上保険のペーパーレス化推進上の問題点」を以下の通り列举し、今後の検討資料として試みに整理してみるものである。

#### (1) 保険手配の現状

##### イ. 保険申込み〔荷主〕

荷主からの申込方法は、一般的には所定の申込書またはインボイスによるが事務体制、システム処理状況如何により様々であり、フロッピーディスク（F/D）、磁気テープ（M/T）、オンラインデータ伝送等も利用されている。紙媒体の申込書・イ

ンボイスは保険会社で追加項目・諸コードを補記の上、データエントリーを行う。F/D, M/T, オンラインシステム系の受理データについては、システム処理で転換利用し不足項目は追加エントリーするが効率的処理が可能となる。例外処理については紙申込みとなることが多い。各種申込方法に対応した受皿を常時保守しておく必要がある。

ロ. 申込書項目

① インボイス等にもとづく共通船積諸項目

- a 保険契約者（被保険者）
- b 輸送区間（仕出地・積込港、荷卸港・仕向地）
- c 船名（航空便の場合は通常、AIRCRAFTと表示）
- d 出帆日（Sailing Date）
- e インボイス番号
- f 貨物の名称
- g 貨物の数量・荷姿
- h インボイス金額（輸出はC I F 価額等）

② L/C（信用状）による主な個別指定項目

- a 保険条件（基本条件、その他指定条件）
- b 保険証券本証の発行部数
- c 保険金額のアップ率（例：C I F VALUE PLUS 10%）
- d 奥地輸送付保の有無
- e 各種証明書指定

③ 保険金額、保険条件・料率等固有項目

- a 保険金額
- b 保険条件
- c 保険料率

④〔インボイスにもとづく共通船積諸項目〕は外部申込みがシステムデータ系の場合には保険データ編集に転換利用できるメリットがある。

〔保険金額、保険条件・料率等保険固有項目〕は荷主と保険会社の約定により、予

め適用条件・料率等を定め、申込み時点で荷主サイドで記録しておく項目と保険会社が受理してから記録する項目に区分する。いずれにするかは荷主・保険会社双方のデータ保有・システム処理の兼ね合いで取り決めることとなる。

⑤ ケースマーク・ケース番号の省略

外航貨物保険証券では券面右上の所定欄に

INVOICE NO. を明記することにより証券上の記載を省略することとしている。

Marks & Numbers as per Invoice No. specified above.

これは

昭和43年11月に、本邦保険会社貨物部門から銀行・外国為替取扱部門へ「英文貨物海上保険証券ならびに保険承認状におけるケースマーク及びケースナンバー記載省略の件」を出状し、荷主からの迅速発行要請に応えるための発券事務合理化策として提案、実施しているものである。爾来20有余年、船積・銀行買取・保険クレーム手続きを含め実務上支障なく、合理化効果は大である。

⑥ その他保険固有の記録項目

- a 保険証券番号、 b 保険金支払他、 c 海外貨物保険査定代理店等、
- d 発行地

ハ. 保険データの編集・保守

① データの入力

紙媒体はKEYエントリー方式による。OCRエントリーは手書き英字も多く認識率に問題があり採用されていない。

F/D, M/T, オンラインシステム系の場合は、システムによる機械読取り処理であり、追加項目はKEYエントリーによる。

② 申込情報のデータ反映

インボイス項目および保険固有項目を主体に申込み情報がデータ化される。主にシステムの制約から

- a 保険証券作成発行のための発券データ（全情報⑥）の即時編集

- b 月次処理としての会計計上処理のための計上データ編集（計数項目が主）に大別される。

（注）特別約款等長文のものは縮小印刷した Slip を券面に貼付する。この部分はデータ化されないことが多い。

### ③ データ保守・データベース化

発券データは、情報量大であり件数が多い。システム制約上、証券作成後の発券データそのものの保存は計上データの長期間保存に比べ短期間となる。従って細かな発券内容確認は紙ベースで行なわれている現状である。将来システム環境が整備され個別基盤強化が進み、データベース保有が一般的に可能となれば、発券データそのものの長期間保存が可能となりペーパーレス化への大きな推進力として期待できる。

## 二. 保険証券作成と記録内容

- ① 被保険者名（荷主）等所定項目はインボイス等元データの内容にもとづき記録される。当該貨物の適用保険条件・料率は所定のを記録する。
- ② L/Cの場合、指定条項に合致する保険条項を記録する。開設銀行の要求するL/C保険条項指定内容は、輸入国の貨物取扱い事情が反映されている部分もあり、一様ではない。従って保険担保に係わる記述内容には、重複記載を求めるものや関連約款表現との矛盾点が散見されるもの等様々である。然しながら実務取扱い上、L/C保険条項通りの保険条件記載が常に求められるため、個々に追加記録し整合性をチェックの上、証券作成を行っている。この点はペーパーレス化対策の一つとして、L/C条項の記述方法の標準化が望ましい。

L/C指定に対応する所定条項記録項目レベルの類型化が進めば、実質的に担保内容が同じ大半のものは標準化が可能となるであろう。関係機関における検討取組が期待されるところである。

### ③ 特殊な保険カバーの提供（長文の特別約款）

特殊貨物、特殊保険には当該貨物輸送にマッチした保険設計がなされるため、適用条件は基本条件の外、特別約款（Special Clause）により担保条件が記録されるケースが多い。保険証券本証（正本、副本）に貼付される特別約款全内容を、一般契約と同様にシステムデータとして取り込むと記録容量上、オーバーフロー



することがある。証券現物によらず券面全情報を全てシステム記録するには限界があり運用上の困難も予想されるため、該当データはペーパーレス化の対象外とみるべきものであろう。

#### ホ. 証券発行と危険移転

輸出貨物の本船積みに際し、本邦出荷主に外航貨物保険証券を発行すると、荷主は一件書類が整い次第、荷為替買取を銀行へ手続きする。貨物が本船に積込まれた時点で所有権は受荷主に移転する。以降、船積一件書類に組込まれ裏書譲渡された保険証券は受荷主のリスクを担保するものとなり、保険証券の所持人である受荷主は、保険事故発生の場合、被保険者として保険金を請求することとなる。この過程で、紙を媒体とする取引行為は、証券正本等を所持していることによる被保険者としての地位確認、当該貨物の保険カバーの存在を簡単に明示することができる。ペーパーレスの状況下では被保険者認識・保険カバーの認識方法等は、技術面・運用面で慎重に検討しなければならない。

#### ヘ. 保険事故と保険金支払い〔荷主と保険会社〕

事故発生の場合、保険証券の記載内容にもとづき、保険担保の対象内の事故か否かの確認がなされる。損害状況を検分し、損害見込額を適正に算出し正当な保険金受取人を確認の上、保険金を支払うのが一連の保険金支払い手続きである。

##### ① 保険契約の引受け内容確認

〔荷主の事故通知〕

輸出外地において受荷主が保険金請求の手続きに着手する場合、初動は海外査定代理店への事故通知である。保険証券左上の欄に

Claim, if any, payable at/in ..... by .....
---

保険金支払地、海外査定代理店（名称、TEL. NO. etc）等が記載される。

海外査定代理店は輸送区間の最終仕向地各港・各地最寄りの貨物査定代理店を記載する。海外査定代理店数は数百箇所にあふため、保険証券上、当該貨物仕向地の Claim Agent を個別選択し表示するのが一般的である。ペーパーレスでは、アクセスポイントの指示方式に工夫を要するであろう。

② 海外査定代理店のクレーム処理

輸出貨物の損害査定は通常、現地完結型であり受荷主が処理を進める。保険クレーム手続きは、保険証券の「IMPORTANT CLAUSE」に記載のとおりであり、保険金請求手続きのための以下の損害立証基礎書類「DOCUMENTATION OF CLAIMS」が荷主から提出されて、保険金支払手続きが開始される。

「DOCUMENTATION OF CLAIMS」

1. Original policy of insurance.
2. Original or certified copy of shipping invoices, together with shipping specification and/or weight notes.
3. Original or certified copy of Bill of Lading and/or other contract of carriage.
4. Survey report or other documentary evidence to show the extent of the loss or damage.
5. Landing account and weight notes at port of discharge and final destination.
6. Correspondence exchanged with the Carriers and other Parties regarding their liability for the loss or damage.

Claim Agent は保険契約内容・条件を確認し、当該貨物の船積から荷卸、荷主受取りまでの物流過程での事故原因・損害発生状況等をチェックし当該事故が保険事故として担保の対象となるか否か審査する。これら一連の処理は保険証券正本の外、関連船積書類の呈示をもとになされる。船積から長期間経過後に海外仕向地に到着する貨物の状態は現地でなければ把握できず、亦、諸手続きも現地で迅速に行う必要がある。荷主のシステム利用度合いに左右されず、紙媒体は如何なる現地事情にも適する確実な伝達・確認方法といえる。ペーパーレスでは関連各種システム構築・運用保守とデータセキュリティの安全度が決め手となる。特定荷主・特定地域に限定したペーパーレス処理は、関係先への事前の契約文書配布・徹底等により可能であろうが、一般契約を一律ペーパーレス処理するには、諸制度・運用・安全面からして極めて慎重な検討を行うべきものと云える。

## (2) ペーパーレス化の問題点とまとめ

貿易関連書類の係わりの中で、貨物保険分野でのペーパーレス化の効果を予測すると、貿易手続き関係者が多数介在する書類作成～授受～船積書類提出・受理～本船出帆までの業務範囲について、事務手続きの削減・圧縮ならびに時間短縮・迅速化によるコスト削減が期待できるものと云える。関連分野におけるシステム基盤整備の外、検討課題は次のとおりである。

- L/C保険条項指定内容のパターン化による保険条件表示の標準化
- 基本データ（インボイス、B/L, L/C, 保険）の共通項目の整合性チェック
- 共通キーコード設定基準と各基本システムへの取込みの可否
- 決済金額・同算出基礎額のデータ記録範囲（各基本データの内部レベルでは実数を持ち、相対の処理では必須通知項目であるが、船積一件書類データとしての統合レベルでは記録不要とすべき項目）
- 名義人複数記載の荷主特定方法（データ処理になじまない契約）
- 付保対象インボイスと保険データの連結、ミスマッチ防止策等のセキュリティ対策
- 売手・買手各々の立場からの個別インボイスの保有方法と保険カバーの存在確認
- 流通段階の転売等、情報提供と新荷主からのアクセス方法と追加登録処理
- データ間の関連付け方法として、相対に個別処理する場合の時系列的接続
- 仲介処理機関等におけるインボイスまたはB/Lを核とする統合データ編集の要否
- 荷主・船社・銀行・保険各々の船積時点のデータ内容が正しく保護され、船積み長期間経過後であっても、該当貨物に関する照会ができるか。照会者ID範囲と照会可能項目の限定。
- 訴訟等の場合、原本呈示要求への回答方法としてのオリジナルデータからの書類提供の有効性、コピーデータとの峻別方法

これらの他にも種々解決課題があろうが、関連業界における共通課題・個別課題の分類・整理等の継続検討ならびに将来のEDI導入に向けた積極的取組みと相互協力が求められている。

#### 4. 銀行業務におけるEDI化の問題点

##### (1) 貿易代金の決済方法

貿易代金の決済方法には大別して次の3つがある。

- イ. 送金による決済
- ロ. 代金取立による決済
- ハ. 信用状(以下、L/Cと呼ぶ)による決済

上記イ～ハの特徴は次の通り。

##### イ. 送金による決済

- ①貨物は輸出者から輸入者に直接送られ、貨物を受け取るための船積書類も、輸出者と輸入者の間で直接受け渡しが行なわれる。
- ②貨物の受け渡しの時点と、代金支払いの時点の前後関係によって、“前払い”と“後払い”(輸出者/輸入者の立場を逆にみれば前受け/後受けということになる)がある。“前払い”の場合は輸入者側に、“後払い”の場合は輸出者側にリスク※があることになる。
  - ※・・・代金を払ったが貨物が契約どおり送られて来ない、逆に、貨物は送ってしまったが、代金が送られて来ないというリスク)
- ③後受けの場合、輸出者には輸出貨物の集荷、発送、航海日数等の期間の金利負担がかかる。

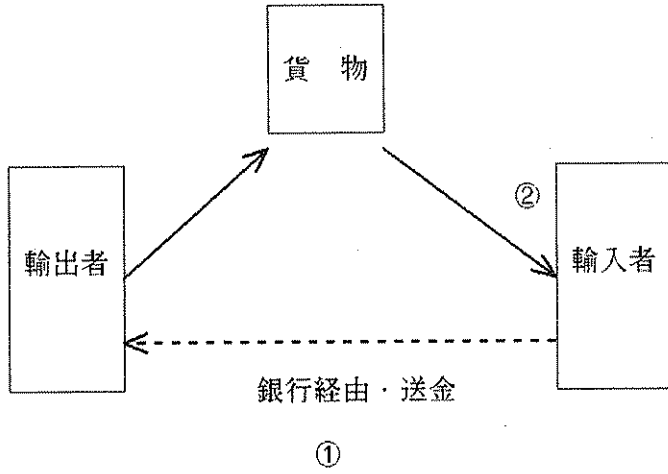
このように、リスク面、資金負担面でも一方にリスクが偏るという問題があり、従ってロ、ハの方法が作り出され、現在広く利用されている。

##### ロ. 代金取立による決済

- ①送金決済の場合のリスク[上記イ. ②]を回避するため、輸出者は貨物を受け取るための船積書類、為替手形を作成して(L/C無しの荷為替手形取組)、輸出者の取引銀行に対して、輸入者の取引銀行経由で代金の取立を依頼する。
  - 代金取立の条件には、a. 輸入者が代金支払をしたら船積書類を引き渡すもの(D/P条件)と、b. 輸入者が前述の為替手形の支払引受けをしたら船積書類を引き渡すもの(D/A条件)がある。

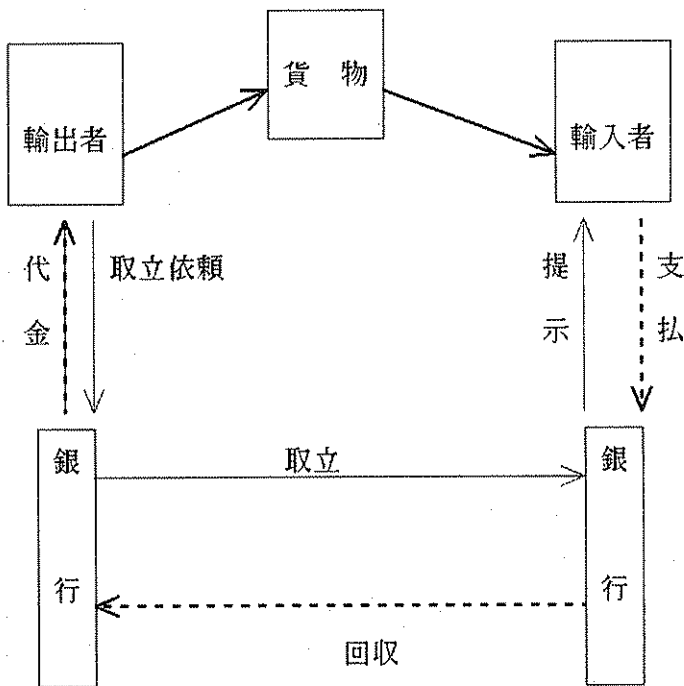
[貿易代金の決済方法] . . . . 図

イ. 送金による決済



①、②の前後関係によって、“前払い”、“後払い”の違いがある。

ロ. 代金取立による決済



D/P条件にするか、D/A条件にするかは輸出者/輸入者間の契約次第であるが、その点を除けば輸出者のリスク、輸入者のリスクは偏らずいくなれば同等の立場である。

②輸出者が貨物の積み出しを行った後直ぐに（輸入地で荷為替手形が決済されるのを待たずに）、輸出貨物代金の回収を輸出者がはかりたい場合は、輸出者の取引銀行に割引きを依頼することもある。（割引きに応じることは、輸出者に対する取引銀行の与信行為である。）

#### ハ. L/Cによる決済

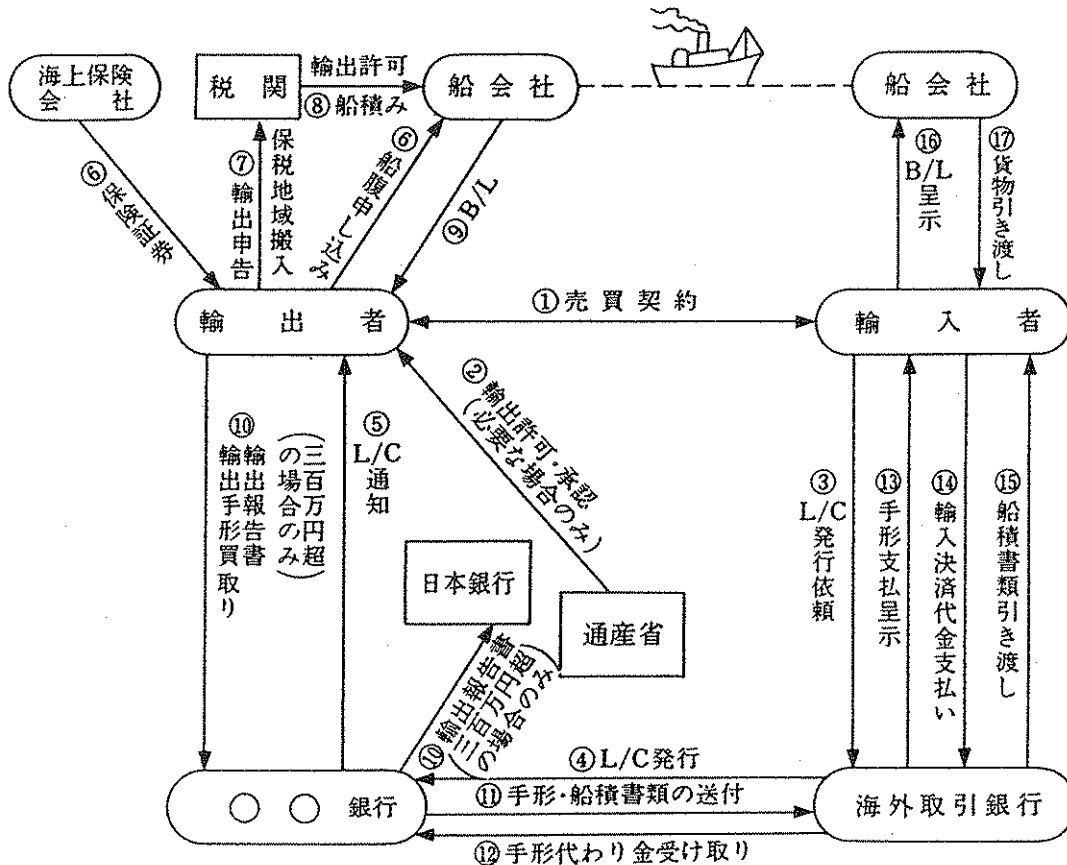
①L/Cとは・・・輸入者の依頼によりその取引銀行が、輸出者を受益者として発行する“一定の条件を満たした輸出者振り出しの手形を支払うこと”の確約である。

#### ②L/C取引の発生理由

輸出入取引においては、商品の売買契約が成立しても、輸出者と輸入者が二国間に

[貿易代金の決済方法]・・・図

#### ハ. L/Cによる決済



またがる等、お互いの信用状態をつかむのが難しい場合が多い。そこで商取引上のリスクを回避するために、輸出者は代金受領後に貨物の引き渡しを希望し、逆に輸入者は貨物受領後に代金支払いをしたいと考える。さらに輸出者には、代金決済がなされるまでの資金負担を負う立場にある。これらの、不都合を解決する手段として発生したのがL/Cであり、このL/Cによれば輸出者と輸入者の間に銀行が介在して、

- a. 輸出者に対する輸入者の信用補完機能（輸出者は安心して船積を実行できる）
- b. 対外支払手段としての機能
- c. 輸出手形の割引きを通じて、船積後直ちに輸出代金を回収できるという金融上の利便も与えられる。

輸入者にとっても、代金前払のリスクを排除しつつ、比較的好条件で商品の買い付けを行えるメリットがある。

等の機能を供えた仕組みである。

L/Cの発行は発行依頼人に対する輸入地の発行銀行の与信行為であり、輸出手形の買取りは買取依頼人に対する輸出地の銀行の与信行為である。

## （2）L/C発行及び輸出手形の買取りは銀行の与信行為であることの説明

### イ. L/C発行は与信である：

当該L/C条件通りの荷為替手形が取り組まれた場合の対外的な支払いを、発行銀行が確約。（仮に輸入者が支払い不能となっても、またL/C取引は書類取引であるので、書類さえL/C条件に合致していれば貨物に瑕疵があろうと無かろうと、発行銀行は対外的な支払義務を負う。）

輸入者の依頼で、このような支払義務を負ったL/Cを発行するのであるから、輸入者からL/Cの発行依頼があった場合は、発行銀行は与信として扱い、万一輸入者が当該輸入決済が不能となった場合にも、銀行として債権の保全ができるようにしておく必要がある。そこで、銀行は上記輸入L/C発行の与信取引を行う場合、輸入者との間で当該輸入に係る貨物は担保とする（注）旨の約定を締結して取引を開始する。（輸出地で荷為替手形が取り組まれ同手形が買い取られた時から、買取銀行に対する補償が済むまでは貨物は買取銀行の担保であるが、補償実行と共に発行銀行の担保に転化する。）

(注) ・ ・ この仕組みは、こうすると輸入者及び銀行双方に都合が良いために、できたもので、長年にわたり存続しているもの。

(この仕組みが無ければ、L/C発行のために別の担保を輸入者が提供する必要が出てこよう。)

ロ. 輸出手形の買取は与信である：

L/Cによる輸出契約の場合、輸出者は貨物の船積み後、B/LをはじめL/Cに定められた書類/手形を作成し(荷為替手形の取組)、銀行に同手形の買取りを依頼する。L/C条件通りの手形、船積書類が提示された場合、銀行は輸出者に代金を支払い、その後手形/船積書類をL/C発行銀行に送付して、L/C発行銀行からL/Cに基づいて補償を受ける。

しかしながら、L/Cという支払確約はあるものの、買取銀行はL/C発行銀行から代金の補償を必ず受けることができるとは限らない(例：L/C発行銀行の経営悪化による支払停止や倒産、L/C発行銀行所在国の外貨事情悪化による為替制限や対外支払停止)。補償が受けられない場合、銀行は輸出手形の買戻しを輸出者に求めるが、輸出者の状態によっては不可能な場合もある。即ち輸出手形の買取りは、輸出者に対する与信である。実務としては、銀行は輸出者との間に、輸出手形の買取後、不渡りが発生した場合は輸出者に買戻しをしてもらう旨の約定を取り交わして輸出手形の買取を行うことになるが、約定だけでは万一の場合に債権保全が難しいことが多いため、当該輸出貨物を担保として差し入れてもらう。当該輸出貨物を担保として提供することの方が、別の担保を提供するより輸出者にとっても便利であろう。

(3) L/C取引はドキュメンタリー取引

「船積後、輸出荷為替手形をL/C条件通りに取組めば、輸出者は確実に、しかも輸入者が決済する前に代金の回収ができ、輸入者は貨物を受け取る船積書類の入手と同時に決済をすればよい」ということを銀行の金融機能、決済機能に結び付けて可能としたL/C取引の仕組みは、“絶妙の仕組み”であり、輸出者、輸入者、輸出地/輸入地の銀行の四者にとって無くてはならない取引形態である。

ドキュメンタリー性と“船積書類の受戻証券性”が車の両輪としてL/C取引の機能の中心をなしていると言えよう。



(4) “受戻証券”であることの利便性

B/Lは受戻証券であるので、これを所持している者が海運会社に対して、B/L上に記載の貨物の引渡しを請求する権利を有する。

輸出者、買取銀行、L/C発行銀行そして輸入者の四者にとって便利である。

(5) 輸出手形買取のドキュメント・チェック

イ. 買取時に銀行に呈示されるドキュメント

通常L/Cに要求されるもの(Draft、Invoice、B/L、I/P Packing List、Weight List等)

ロ. ドキュメント・チェック

①L/C条件とのチェック

②ドキュメント相互間のチェック

ハ. ロのドキュメント・チェックの結果、合致していれば輸出者に代金の支払いを行う。

(6) 不渡り

イ. 輸入地では：

①ドキュメントがL/C条件通りであれば、L/C発行銀行はL/Cにより支払確約をしている以上、対外決済をしなければならない。不幸にして輸入者に決済能力が無い場合、約定によって担保として差し入れられている当該輸入貨物のB/Lを確保し、当該貨物を処分して輸入者の債務に充当する方向で動く。

②ドキュメントがL/C条件通りでない場合、L/C発行銀行には支払義務はないが、何等かの方法、例えばB/L到着前貨物引取保証等で、当該貨物を輸入者が受け取れるようにしている場合には支払義務あり。

ロ. 輸出地では：

L/C発行銀行から不渡発生のお知らせがあった場合は、貨物の所在に注意を払う一方、輸出者に輸出手形の買い戻しを要求するが、買い戻しが不可能な場合は、当該貨物のL/C発行銀行から返送されるドキュメント中のB/Lによって、銀行の債権確保につとめる。

B/Lをペーパー・レス化する場合、輸出手形不渡発生のこととして次の点が考

慮される必要がある。輸出手形の不渡りが発生した場合、直ちにB/Lの裏書きを遡って正当な権利者に貨物の所有権が移動しなければならない。現在の、B/LではB/Lの所持者が貨物の所有権利者であり、不渡りのような緊急時にも、B/Lを所持してさえいれば、貨物を所持していることと等しく安心していただけるが、ペーパー・レス化しても同様の効果が、約束される必要がある。債権保全上、担保がまもられないようでは、大混乱となる。銀行にとっては、与信の発生する部分（L/C発行、L/C付輸出手形の買取、L/Cなし輸出手形の買取）については、前にも述べた通り当該貨物は担保であるので、それを覆すと円滑な取引が阻害され、銀行取引上支障がでる。

#### (7) ペーパー・レス化する場合の要考慮点

- イ. ドキュメンタリー取引であることが、機能しなくては、商取引の当事者である輸出者、輸入者も困る。
- ロ. ペーパー・レス化する場合、問題になる書類はB/L、I/Pである。
- ハ. B/Lは現在そうであるように、有価証券性、受戻証券性を備えたままペーパー・レス化するのでないと、不都合が生じる。
- ニ. 有価証券（受戻証券性）がペーパー・レス化するのであれば、法的な手当てが必要であろう。
- ホ. 輸出、輸入の全当事者が参加でき、一部当事者の負担にならず、全員の役に立つ仕組みでなければならない。
- ヘ. そのためには、ペーパー・レス化は、時間をかけて関係各方面の意見を十分に聴き綿密に検討する必要がある。
- ト. 貿易に関係することであるので、国際レベルでの検討が当然必要であろう。
- チ. 輸出手形買取の際、ペーパー・レス化した書類の内容チェックはどの様に行えるか前述の通り、L/C条件とのチェックとドキュメント相互間のチェックが必要である。例えばペーパー・レス化し、電子データ化したB/L内容が、国内の全ての銀行の全ての外国為替を取り扱う支店の端末機から読み取ることが出来なければならない。チェック内容は多く、CLEAN か ON BOARD か、商品名、ケース・マーク、B/L 約款等にわたる。

リ、電子データ化したB/Lの裏書きはどのようにすべきか。

B/Lの裏書きを電子データ化する場合、裏書きすべき者しか電子的に裏書することができない仕組みとしなければならない。(甲が乙に裏書きした場合、次に乙だけしか裏書のためにデータにアクセス出来ない仕組みが必要。正当な権利者しかデータにアクセス出来ない仕組み。)

このことは、全世界の船会社、銀行で可能でなければならない。輸出国の船会社、銀行では可能であっても、輸入国で不可能では、正しく機能しない。

ヌ、現状では輸出手形の買取りは、ワン・セットになった紙ベースのドキュメントのチェックで完結するが、電子データ化したB/Lの存在及び内容をシステムで別途確認しなければならないのでは、非効率的といわざるを得ない。

ル、I/Pについても、B/Lの裏書きと同様の配慮が必要である

ヲ、上記8の設備の資金負担は輸出者、輸入者に跳ね返ることになるであろう。

ワ、ペーパー・レス化した場合、システム障害への対応、誤入力の場合のルールを明確にする必要がある。

## 5. EDI化の阻害要因となっている手続規則、商慣習について

### — 貨物の受け渡し業務、貿易関係ネットワークシステムの立場から —

#### (1) はじめに

今、世界は激動の最中であって経済地域の再編ブロック化、ボーダーレス経済社会の構築に向け進んでいる。そのため、あらゆる分野におけるインフラストラクチャの整備が行われているが、その中の一つとして情報交換の電子化、標準化がある。日本も先進国の一員、経済大国としてその枠内であってインフラ整備を積極的に進めていく責務がある。

このような状況下で国際化、情報化の波は日本も巻き込み、例外なしに国際物流、港湾物流業界にも押し寄せてきている。国際物流は熾烈な競争下であって各業界、企業は「依り大きな目に見えない差別化」を図るため絶えず情報通信サービスの拡充、効率アップに努めている。

一方、顧客も効率的な物流システムの構築を目指しておりそのニーズは多様化、高度化している。これらニーズに如何に対応するかが物流事業者の経営戦略の重要なテーマであり、各社の戦略情報システム(SIS)構築において格差が生じる分野でもある。

欧米におけるSISが先行しているのはネットワークおよび通信手順、情報の標準化というインフラ整備が早くから行われていたからである。日本では企業の系列、グループ化により経済成長が図られてきたせいかビジネスの囲い込み、差別化思想が根強く残っていて、前述したインフラ整備には消極的な風土があったが、最近では各業界の意識も変わり、共通のインフラのもとでの情報化、国際化推進の重要性が認められてきた。

港湾関係業界では、早くから世界の潮流を察知して研究に着手し、港湾における輸出船積貨物に関するデータ交換を①迅速に②正確に③経済的に行い、参加企業の利便向上(ペーパーレス、省力化、業務効率化)を図ることを目的として港湾貨物情報ネットワークシステム、すなわちSHIPNETSを開発し、昭和61年4月より異業種、多企業間電子データ交換システムとして運用を開始した。その後、6年を経過して港湾を取り巻く情報ネットワークシステムはSHIPNETSを核としてS. C. NET、S. F. NETが

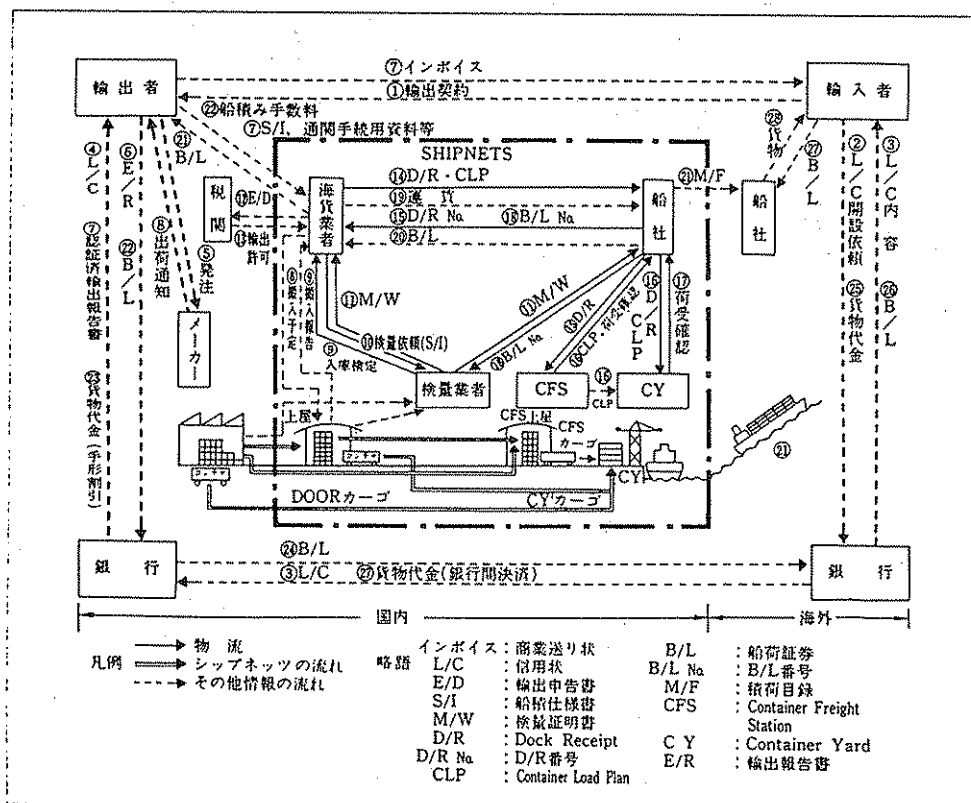
互換性を維持しながら昭和63年3月と平成3年4月に運用を始めており、SHIPNETSが港湾物流におけるEDIの普及、業界標準化の役割を果たしてきたといえよう。

SHIPNETSの運用状況は後述の通り毎年順調な伸びを見ているものの、EDIの普及、促進の観点から眺めると伸び悩みの傾向にあると言わざるを得ない。その原因にはいろいろな要因が複合的に絡んでいるが、その一つとしてEDI時代にマッチしない船積み手続き規則や商慣習の存在がある。これら阻害要因にスポットを当てて、課題と対応策について検討して見ることにする。

## (2) SHIPNETSシステムの対象範囲と運用実績

### イ. 対象範囲

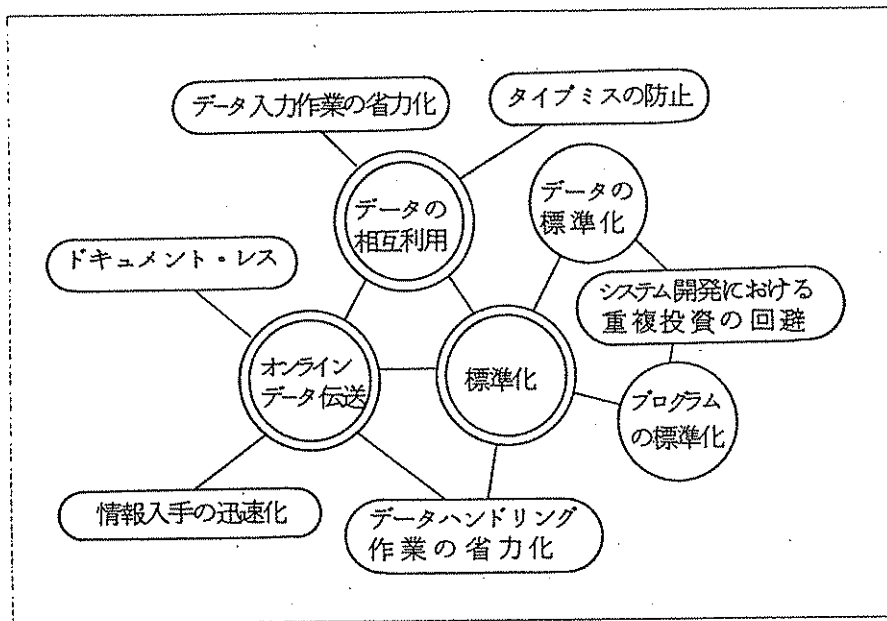
情報交換の対象範囲はS/IからB/Lまでの8分類、21種類の情報となっており、コンテナ貨物に例をとれば下図の通りとなる。



### ロ. 期待効果 (目的)

SHIPNETSに限らず、EDIシステムの期待効果または目的を纏めると次の通りとなり、次ページのような相関関係となろう。

- ④ 情報をオンラインネットワークで授受伝達することにより、情報流通の迅速化とデータハンドリング作業の省力化をはかる。
- ⑤ 業種間におけるデータの相互利用によりデータ入力作業の省力化と再タイプによる誤入力の防止を行う。
- ⑥ データの標準化およびプログラムの標準化により、各社がデータ交換のために行うシステム開発の重複投資を回避できる。
- ⑦ オンラインによるデータ伝達によって、船積書類の廃止を含む書類枚数の削減など、ペーパーレス化を可能とする。



ハ、SHIPNETSの運用状況

① 稼働状況

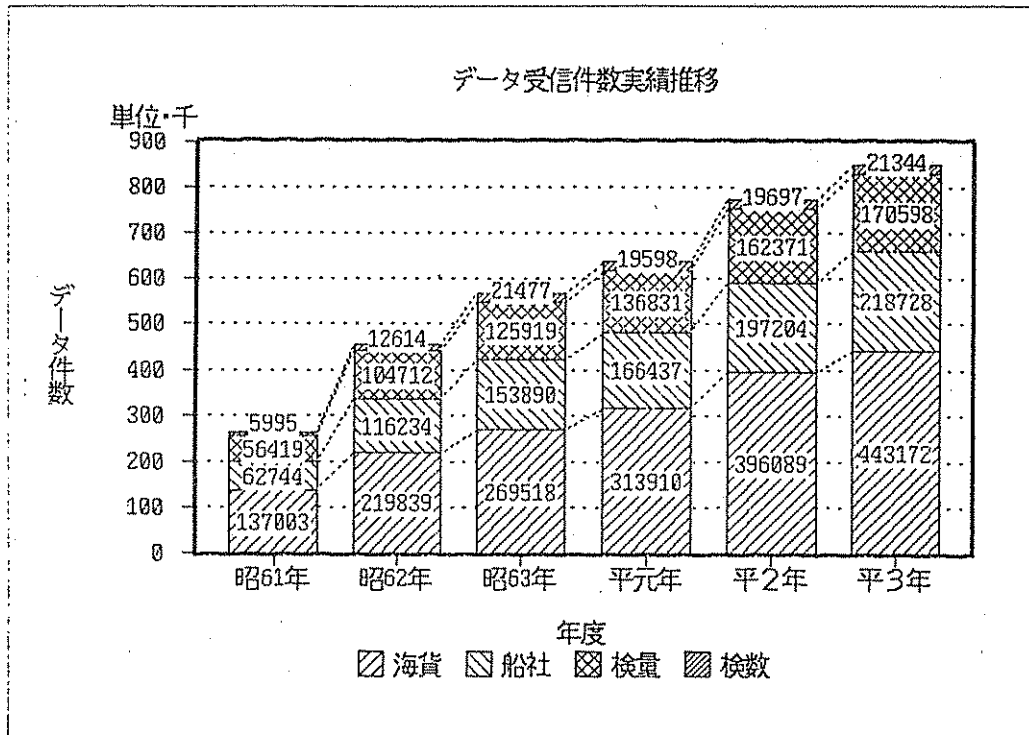
業種別稼働状況 (H. 4. 1. 31現在)

業種	メンバー数	回線接続	本番稼働	稼働率
海貨事業所	146	78	58	40%
船社	21	7	5	24%
検量	2	2	2	100%
検数	2	2	2	100%
計	171	89	67	39%

海貨事業所 地区別状況 (H. 4. 1. 31現在)

	事業所数	ファイルセット	回線接続	本番稼働	稼働率
東京	31	26	19	15	48%
横浜	58	48	38	31	53%
名古屋	26	15	12	7	27%
四日市	1	0	0	0	0
大阪	47	31	13	6	13%
神戸	51	41	22	15	29%
計	214	161	104	74	35%
		75%	49%	35%	

② 業種別データ受信実績推移



③ 普及、促進上の問題点と今後の課題

- ①稼働率が低い。→ 船社、海貨の稼働促進（開発要員不足、コスト負担問題）
- ②送信率が低い。→ 送信率向上対策（要員不足、貨物搬入・書類の入手遅れ、二重入力問題、EDIの他に書類送達があるなど）
- ③業務対象範囲 → 適用地域の拡大策、参加業種の拡大（オープン化）、適用業務の拡大（輸入貨物情報、CY/CFS関係情報）
- ④利用メリット → 上記①～③との関係で省力化効果やペーパーレス効果、費用節減効果が余り出てこない。（目先の利害得失）

(3) EDI化の阻害要因となっている手続規則、商慣習

前述した問題点と課題のなかで、とくに手続き規則や商慣習によってペーパーレス化を阻害され、結果的に省力化につながらない事例を挙げて問題提起と致したい。

申すまでもなく、貨物の受け渡し時の責任関係を証明する書類の役割と貨物明細など船積み情報の伝達方式は区分して検討を進めないと、すぐに、カベに突き当たってEDIによる情報伝達さえも否定されかねない。

E D I の阻害要因	状況、改善方策など
1、E/D（輸出申告許可書）のターミナル持ち込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 税関の搭載確認を得るためB/L、CLP、E/Dの3点セットを提出しなければならない。</li> <li>* B/L、CLPはSHIPNETSにより伝達できるがE/Dは使送便による送達を要する。</li> <li>* E D Iによる使送便の省略メリットがでない。</li> <li>* 改善方策：搭載確認方法の変更、またはE/DのFAX電送化、許可番号による照合確認。</li> </ul>
2、CLP（コンテナ積付明細書）の作成、伝達	<ul style="list-style-type: none"> <li>* B/Lとは別にコンテナ毎の貨物内容を示すCLPを作成、船社に伝達しなければならない</li> <li>* CLPの情報項目はコンテナの自重、貨物詰込場所、コンテナサイズ、タイプ、シール番号などCLP特有の項目の他B/Lと重複する項目が沢山含まれている。</li> <li>* 重複項目の中にはMARKS &amp; NOがありコンテナ毎に仕訳して入力する必要がある。</li> <li>* 海貨のSDS（船積書類作成システム）の中には二重入力を余儀なくされる物がありE D I利用を忌避する傾向にある。</li> <li>* 改善方策：CY貨物に対するCLPの要求を止め必要最小限に絞った情報項目の伝達方式に変更する。また各種手続や報告にCLPが指定帳票として利用されているので、これも変更を要する。</li> </ul>
3、SHIPNETS, S. C. NET, S. F. NETなどのネットワークと通関システムとの互換性	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 共通項目の互換性がありインターフェイスが認められればSHIPNETSなどのE D I 促進に大きく寄与する</li> </ul>



<p>インターフェイスが保たれていない。</p>	<p>ものと考えられる。</p>
<p>4、B/Lの署名</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 署名入りのオリジナルB/Lを船社まで出向いて発行して貰う為EDIによるB/L情報伝達があっても使送便の省略は出来ない。</li> <li>* EDIによるB/Lの法的認知。</li> <li>* WAY BILLの普及。</li> </ul>
<p>5、BOOKING NO.の付与と持ち回り</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 荷主や海貨からのブッキングに対してBOOKING NO.の付与と持ち回りが商慣習となっていない。</li> <li>* この為BOOKING情報のEDI化を進めてもBOOKING NO.をキーとした空コンテナ引き渡し、貨物搬入確認、消し込み業務の効率化が余り期待できない。</li> <li>* 搬入票のペーパーレスが可能となる。</li> <li>* 商慣習の改善。</li> </ul>
<p>6、D/O (Delivery Order) の機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 現在のD/Oは船社がB/Lの回収と運賃の入金確認の後、荷受人に対し発行されておりターミナルでの貨物引き取りに際し提出を要する。</li> <li>* 海外においてはD/Oは荷受人がフォワードに対して発行し、船社はR/O (Release Order) をターミナルに対してEDIにより伝達している。</li> <li>* D/O機能をD/OとR/Oに分割しターミナルにおける照合確認機能を持たせればEDI化の促進につながる。</li> </ul>
<p>7、海上運賃の銀行送金 (EFT) と送金明細情報</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 現在S.C.NETでは荷主/船社間で銀行送金と送金明細情報の伝達を実施している。</li> <li>* 銀行からの入金情報には照合、消し込み作業の</li> </ul>

キーとなるB/L番号や請求書番号が含まれていないためEDI化のメリットが半減している  
\*改善方策：入金情報フォーマットの変更に対する銀行側の積極的取り組み。

#### (4) これからの検討方法についての提言

貿易業務に係わる書類とその情報交換ネットワークシステムを検討する場合に、関係する業種の多さ、多岐にわたる書式、業際間の貨物受け渡しに伴う責任区分、情報の授受伝達における責任区分とトラブル処理方法など、とにかく範囲が広い上に、複雑に絡み合っているため、このまま全体を取り上げて検討を進めるのは“労多くして実りが少ない”と危惧する。そこで、検討範囲を何らかの基準のもとに区分して、優先順位をつけたり、いくつかの作業グループに分けて検討を進めるのがよいと思う。

次のような要素を区分の基準にしてはどうか。

- ① UN/EDIFACTにしる国内の業界標準にしる、貿易関連業務すべてについて標準メッセージを開発しているわけではない。従って、既に標準メッセージが開発されているもの（業務）と未開発とを区分する。
- ② また、UN/EDIFACTと国内の業界標準メッセージが同じ業務を対象としているかどうか、別々の業務を対象としているのであれば、これで区分する。
- ③ 阻害要因の検討区分は国際法、国内法または規則、商慣習に大別する。
- ④ 検討の優先順位を次の通りとする。
  - ① EDIの標準メッセージとして現に使用されているものを優先する。
  - ② 国内間EDIを優先し、国際間EDIは後順位とする。（協議範囲、相手を考えて取り組み易い方から手をつける。）
  - ③ 同様の考え方で、商慣習、国内法または規則、国際法の優先順位とする。
  - ④ 未開発の標準メッセージまたは業務に対する阻害要因の検討範囲は広く、浅く行い後順位とする。

以上

## 6. E D I 化による貿易会計処理上の問題点

### — 監査法人業務の立場から —

監査法人の監査人のおこなう監査、特に財務諸表監査は、会計処理の結果である財務諸表からその会計処理が正しくなされているか否かを監査するものである。E D I 化の伸展位にともない監査業務に支障をきたすというような考えがあったとするならばそれは主客転倒である。会計処理が全てコンピュータ化され、机の上にはそれに関するメモ紙一枚も残っていないなくても、その会計処理の正当性を判定することは可能であろう。そのさい問題になるのは、監査の手續・手法つまり方法であった、監査の可否ではない。現行監査手續・手法ではE D I 化にともなるペーパーレスに対応がきわめて困難なこともあり、このような点を問題点としてここに考えてみたい。ここで述べる問題点は現行監査の方法がペーパーレス時代に対応できない部分があるだけで、E D I 化に対応した監査見解・基準をつくり、それを満たす為の手續・手法を備えれば解決する問題である。

従来監査では、会計取引の整合性を調べるさい、監査証跡として取引伝票、売買契約書、船荷証券の写し等、監査人が物理的に眼でたしかめられるものであったが、取引のE D I 化が進むと監査証跡の希薄化にともない、商法面、税法面、内部統制面、外部との取引面及び監査・外部統制面での新たな監査基準及び手續の改正が必要となってくる。新たな監査基準の作成とともに監査人個人には、会計処理過程の整合性を追求する手段として、情報処理に関する知識・能力、できれば経験が要求されるようになるであろう。

極論すれば会計監査人はE D P 監査人でもあるということになる。

貿易取引のE D I 化にともなってその会計処理を監査するにあたって上述の面での課題のなかでも監査人として最も問題になるのは内部統制手續の整備、運用状況を調査する上での問題点と、会計記録（主に貿易取引記録）の正確性、実在性等を調査する上での問題点である。以下監査における調査の目的を紹介し、その際の問題点をのべる。

#### (1) 内部統制手續の整備、運用状況を調査する上での問題点

##### イ. 調査目的と手續

監査において内部統制手續の整備、運用状況を調査する目的は、監査人の実証的検証手續の範囲を確定することにある。

対象となる手續は取引発生から財務諸表作成過程における、作成手續、承認手續内

部統制手続等であり、これらの手続を監査する過程は、通常サンプリング抽出により  
検証する。具体的には、

- ・ 売買契約書等客観的資料にもとずいて成約表は作成されているか。
- ・ 成約表に含まれている会計上の数値は、適時に又、正確に会計帳簿に転記されて  
いるか。
- ・ 転記時において、上長者は、適時に数値の正確性等を検証しているか。

等が中心となる。

#### ロ. 問題点

内部統制手続の過程において監査人が、作成者の名前、作成時点、検証及び承認者  
の名前、その時期を正確に識別することができるか。

### (2) 会計記録（特に取引記録）の正確性、実在性を調査する上での問題点

#### イ. 調査目的及び手続

監査において会計記録が正しく財務諸表に反映されていることを検証する目的は、  
これによって財務諸表の適正性に関する意見表明のための基礎を形成することにある。  
会計記録が取引の実態を反映していることを検証するための手続としては、主として  
外部証拠との突合をおこなう。外部証拠とは自社の支配力の及ばない書類等をいい、  
具体的には、売買契約書、注文書、請求書、船荷証券等をいう。これらの証拠は監査  
手続のさいには複写であっても、証拠能力をもっている。

#### ロ. 問題点

貿易取引がEDI化されることにより、船荷証券を含む貿易取引の書類から、サイ  
ン、認印等がなくなった場合、相手側が承認した売買契約であるかどうか、然るべき  
相手からの注文であるかどうか、監査人に識別できるかどうか。

監査人はひとつひとつの取引に関して、全ての外部証拠を検証するわけではない。  
必要に応じてこれら取引書類を検証する義務をおっている。

### (3) 結論として

監査人の立場としてEDI化された貿易取引で苦勞する点は要するに監査証拠の問題で  
ある。会社の行った取引を出発点とし、財務諸表作成に至るまでの過程で何をして監査証  
跡と見なすかの基準を解釈しなおす必要がある。会計帳簿が必ずしもペーパでなければ  
ならない、と商法では言っていない。しかし従来のにはコンピュータを前提としない法規

則であったため、監査証跡は書類であった。これら監査証跡となる会計記録、取引記録が外部、内部を問わず、通信回線経由で直接CPUに入り処理され、記憶装置のなかに電子データの形で保存されるようになると監査人が直接そのコンピュータに働きかけて、必要な証跡を自ら取り出すか、担当者に依頼してだしてもらうことが必要となる。このためにも、情報処理プロセスに関する説明資料とシステム管理体制は常に正確かつ整然としておかねばならない。これが監査業務遂行のうえでも必要最低条件となる。情報処理管理運用体制の整備がしっかりしている、という前提がなければEDI化時代の監査はなりたない。情報処理システムの管理運用体制の整備を法、規則的に義務づける一方、EDIデータ処理と電子データの何をもって、取引の証とするかの法、規則を含めたルール作りをすれば監査業務はそのルールに沿って実施されればよい。監査実施の為の必要能力は先に述べたごとくである。



### Ⅲ 参 考 資 料

1. 貿易データ交換の法的問題点 .....	7 1
(TRADE/WP. 4/R. 697)	
2. 電子式船荷証券に関する C M I 統一規則 .....	8 8
3. 通関情報処理システムの概要 .....	9 4
4. 韓国の貿易業務自動化促進法 .....	1 0 6





経済社会理事会

持出禁止

TRADE/WP.4/R.697  
1990年12月27日

原文：英語

欧州経済委員会  
貿易拡大委員会  
国際貿易手続簡易化作業部会

貿易データ交換の法的问题点

(作業プログラム項目 3.2.2)

法的问题点作業プログラム案

法的问题特别チームより提案

データエレメントおよび自動的データ交換に関する専門家会議 (GE.1) — 第 43 回会期、  
1991 年 3 月 13-14 日開催、仮議題 3

\*\*\*

## 1. まえがき

1.1 1990年3月、貿易手続簡易化作業部会(WP4)は、「その法的諸問題担当ラポータにたいし、特別グループと協力し、貿易データ交換の法的側面に関する詳細活動計画を確立し、計画の執行に必要な資源に関する優先順位および提案を示すよう要請した。特別グループは、フランス、ルーマニア、スイス、英国、アメリカ合衆国、UNCITRAL、ヨーロッパ経済共同体および国際商業会議所からなり、ニュージーランドは通信により、活動プログラムの作成に貢献することになる。」(TRADE/WP4/R171 第19.項参照のこと)

1.2 ラポータと特別グループの最初の会合は1990年9月17日ジュネーブにおいて開催された。会議終了後直ちに、ラポータは草案(C.R.P. 6)を準備して、WP.4の1990年9月会期に提出した。

1.3 それに対し、「作業部会は、法的諸問題担当ラポータが第31回会期においてその目的で設立された特別チームの助力を得て、1991年3月のGE.1第43回会期に提出予定の、法的諸問題に関する詳細作業プログラムおよび優先順位の準備を継続することを確認した。」(文書 TRADE/W04/R173 第14項参照のこと)。ラポータは、CRP6に述べられたとおり、特別グループとの次期会合を1990年11月12/13日にロンドンで開催すると発表した。

1.4 ラポータは、特別グループとともに、1990年11月12/13日、ロンドンで会合し、ラポータおよび個人メンバーによって提出された文書を検討した。この文書は、詳細活動計画を含み、WP4による検討、できれば承認を得るため、会合の結果を詳細に述べている。第2章には状況の概観、第3章には作業計画の提案、第4章には活動計画を構成する詳細なプロジェクトおよびタスクが記述されている。WP4が発行したこれまでの関係文書の最初のリストが付属1として添付されている。

## 2. 概観

2.1 WP4の第一の仕事は国際貿易の煩雑さを排除し、貿易を容易かつ低価で行えるようにすることである。煩雑さは管理面でのみ生じない。それは銀行、運送会社、保険会社、港湾その他によって、また商取引の当事者によってすら、作り出される。

2.2 当面する問題の性質を知るためには、商業的および公的な慣行および、その慣行に対する法律(商法、国内法または国際法を問わず)の影響に関して、的確な検討をくわえることが確認された。このことは特に、EDIのような新技術の利用、および商的および公的(規制的)実務の実行者が認識する「法的諸問題」について必要である。

2.3 EDI は実務上の重大な変化であり、そのため一部のユーザーは現実に存在しないような「諸問題」を意識し始めている。したがって一部の問題は、新しい法的解決法を要求するというよりも、むしろ商取引慣行の変化の意識を深めることを要求しているに過ぎないことが認められた。

2.4 EDI 自体が他の先入観を生み出す。一部の専門家は EDI「文書」に、紙の文書には無い属性を与えるよう提案している。（たとえば秘密保持の考えの中には、必要なら書類を全部書留にすればよい、という考え方がある）。言い方をかえると、大抵の場合、秘密保持の水準という点で重要なのは商的／公的機能（たとえば注文書、輸入通関書類）であって、媒体（たとえば紙、ファックス、EDI）ではない。

2.5 検討を要する最後の点は、少なくとも慣習法の諸国においては、コンピュータが作りだした証拠およびコンピュータ前の長年にわたる証拠を持った多くの関係判例法がすでにあることを認識すべきであるという点である。（1920 代から 60 年代にかけて電報通信がさらに長く続き、商業的暗号が広く使われた、等）

2.6 これらの検討は、EDIの使用によって具体的な法的問題が生ずるかどうかについて、ラポータおよび特別グループの中で、相反する見解があったことを反映している。しかし、国内取引とは対比的に、国際貿易はさらに別の問題を提起する。その中には国際条約および国際慣例に関係し、またはそれによって解決できるものもある。

2.7 貿易手続簡易化の観点から、商慣行の認識上の変化と実際の変化は、法律改正に加えて、調整が必要であることは明らかである。ソーニークロフト卿が「SITPRO の報告書」で述べたように、「1国から他国へ物品を販売するシステムおよび手続きに固有の複雑さは何もない」。1つには運営の規模から、また1つには膨大な数の人、企業、国および言語が関係してくると困難が生ずる。ネットワークの一部では非常に見事な解決法と見えるものでも、別のの部分では大混乱を起こしかねないことがしばしばある」。

2.8 WP4 の仕事が利用できる 4つの行動は：－

- － 認識
- － 調整
- － 集中
- － 実行

2.9 その目標達成のために、当作業部会は次のことが行われるよう取りはからう必要がある：－

- － EDI 使用が商のおよび公的な慣行に及ぼす影響についてユーザーに忠告する。
- － ある場合に法的困難がないと指導することは、他の場合で法的解決を提案すると同様に重要であろう。
- － 民事成分法諸国内での法的解決方法の策定および特に修正が必要となる国際条約については、特に力点を置く必要があろう。
- － どの法的解決も慣習法諸国および民事成分法諸国の両方にとって適合するものでなければならない。

2.10 当作業部会はつねに貿易手続簡易化作業について調整の任務を持っていた。実務的に作業部会自身が直接作業をおこなうのは、通常、他に適当な機関がない場合のみであった。ある特定のプロジェクトにとつての適当な機関の例としては、CCC（統一システムを持つ）、ICC（UNCID を持つ）、UNCITRAL（証拠価値がある）および ICS/IATA等（標準的な運送文書を持つ）が挙げられる。継続的な作業の調整が不可欠である。

2.11 したがって、つぎの委任事項が貿易手続簡易化の商取引上および法的側面を取り扱う包括的な活動のために提案されている：

すべての当事者間の調整を行い、必要とあれば、特別プロジェクトを実行して、法的および／または商取引上の慣行の性格をもつ諸問題（とくに EDIの使用に関連する）によって国際貿易が制約されることを排除すること。

### 3. 提案された作業構成

本文書第 2 章で述べた情報、必要性および委任事項に基づき、また文書 TRADE/WP4/R.54 1第 4 項（それは提案された計画事項に関する指針を述べている）に従って、次の作業プログラムが提案される。

#### 3.1 定義

活動計画は一連のプロジェクトよりなっており、プロジェクトは本報告書第 4章に個別に説明されている。

## 3.2 目的

活動計画は上記第 2.11 項で述べた委任事項の促進である。各プロジェクトに関して、詳細な目的が本文書の第 4 章に与えられている。

## 3.3 他機関における作業との関係

活動計画で検討される諸問題は、当作業部会の加盟国が同時にメンバーとなっている他の政府間機関のほか、国連および欧州経済委員会等の機関内部で、これまでに、ある程度、作業の対象となったことのあるものである。これまでの作業は、関係する範囲（およびレポートの知る範囲）で、本文書第 4 章で記述されたプロジェクト案と関連して言及されている。これら諸機関の継続的な協力と援助は当作業の成功に欠かせないものである。

## 3.4 これまでの文書および勧告

### 3.4.1 これまでの文書

電子データ交換の法的問題点の検討は最初から作業部会活動の焦点であった。法的諸問題担当レポートは、これまで WP4 および各専門家グループに提出された関係文書の最初の索引を用意した。索引は本文書付属 1 に記述されている。

### 3.4.2 これまでの勧告

当作業部会は以前、貿易手続簡易化の法的問題点に関する特定の勧告を採用した。

— No. 12、「海上運送書式手続簡易化の方策」は、一部で、流通性運送証券の使用を最小にし、それに代わるより簡単なシーウェイビルその他の非流通性運送証券の使用を奨励して、商慣行の変更を勧告している。

— No. 13、「輸入通関手続の確認された法的諸問題の簡易化」は、自動データ処理の増加に関連して検討すべき 12 の異なった主題を列挙した。その中のいくつかは関税協力理事會 (CCC) その他の国際機関を通じて、重大な注目を浴びた。

— No. 14、「貿易関係書類の署名以外による証明」は一部で、次のように規定した：

作業部会は・・・ (iv) 関係政府間協定に責任ある諸政府および国際機関に対し、国際貿易に必要な文書上の署名を必要と明示している国内的および国際的規約を調査し、必要あれば、文書に含まれる情報が電子その他の自動的データ転送手段により作成され伝達されるように、そして署名の要件が伝送手段により保証される証明によって満たされるように規定の変更を考慮するよう勧告する；および

(v) 国際貿易手続簡易化に関係するすべての機関に対し、現行の文書を調査し、署名をなくしても安全性のたもてる文書を識別し、そして商慣行の必要な変更をするための大々的な教育および訓練計画を開始するよう勧告する。

国際連合国際貿易法委員会 (UNISITRAL) は、1985 年の第 18 回会期において、国際貿易でのコンピュータの使用およびコンピュータ対コンピュータ遠隔通信に対する法的障害、とくに文書に署名する要件、または文書が紙の形でなければならないとする要件から発生する障害の除去に関連する包括的な勧告を採用した。勧告の全文は国際法年報に関する国際連合委員会年報、1985 年 Vol. XVI, Part One, D.、に掲載されているので、参照のこと。

1985 年 12 月 11 日、総会は、決議 40/71、第 5(b)項、において UNCITRAL の勧告を、次のように承認した：

「総会は、・・・諸政府および国際諸機関に対し、適宜、同委員会の勧告にしたがい、国際貿易の自動データ処理が広範に使用される中で、法的秘密保持を保証するような措置を取ることを要請する；・・・」。総会正式議事項、第 40 会期補足 No. 17 (A/40/17) 第 360 項参照のこと。

### 3.5 作業の方法

計画の遂行には、ラポータが各支援チーム（作業部会からの参加者で構成される）および他の国際諸機関の援助と協力を得ることが必要となる。活動計画のプロジェクトを完成するため、ラポータは支援チームを必要とすることになる。GE1 または GE2 または両方の、個々の会員および団体のいずれも、特定の問題に特別な関心を持つこともある。適当な技術的および専門的な援助が、各プロジェクトの十分な実行を保証するために要請されるだろう。

各プロジェクトは、支援チームの会合、起草資料の交換および専門家グループおよび作業部会への提出により、完成されることになる。多くのプロジェクト会合は多分、作業部会会期の合間に行うことが必要になるだろう。

### 3.6 優先順位

活動計画に述べられた 6 つのプロジェクト（4 参照）に優先順位を割り当てる際、確認された問題分野はすべて国際貿易の障壁となっていると認められた。しかしそれぞれの優先順位は、現在の法律および商慣習の違いにより、国またはユーザー・グループによって違って来る。したがって、3 つのプロジェクトに「高度の」優先順位および 2 つには「中程度の」優先順位を与えることが適当と感じられた。

### 3.7 資源

支援チームの活動は、作業部会の他のグループと同様に、一般的に参加者が資金を出している。作業部会事務局に次のような措置をとって貰うことが必要となる。：-

- a) 支援チームおよび他の関係者に、草案その他の印刷物を回付すること；
- b) 必要あれば、翻訳資料の準備；および
- c) 要請あれば、ジュネーブにおいて適当な会議設備の提供

### 3.8 作業の期間

活動計画の実行は期間中継続すべきものと考えられる（文書 TRADE/WP4/R.541 の第 3(a) 項を参照）。各プロジェクトについて、適宜、予定完成期間が明示された。ラポータおよび作業部会が各プロジェクトを完成できるかどうかは、与えられる支援と参加の程度に大きく依存している。

### 3.9 國のリスト

この活動計画はラポータが本文書の第1.1 項で述べた特別グループとともに作成した。

## 4. 活動計画

提案された活動計画には次の特定プロジェクトが含まれる：

### 4.1 プロジェクト：交換協定

#### 4.1.1 目的

データ交換協定の合理的な統一、および任意に使用できる国際的に承認される形式の開発を確保すること。

#### 4.1.2 必要性とこれまでの作業

いかなる通信方法も、有効であるためには訓練が必要である。訓練は、普通、一般的に承認できる行動規定を適用することによって達成される。EDI に関しては、規定は多数のユーザー・グループ（例 ODETTE）、国内団体（例 UK EDIA；アメリカ合衆国アメリカ弁護士協会）の間で、また地域間（例 EEC）のデータ交換協定として発展してきた。現行規定

の大部分の基礎となっている「電信伝送による貿易データ交換のための ICC 統一行動規定」(UNCID)のように、これらの協定は一般的にデータの交換に適用されるだけで、背景にある当事者間の商取引契約には適用されない。

しかし、協定は多くの場合、取り扱った問題についてさまざまな解決をもたらすし、しばしば関係する産業、団体、国または地域内部それぞれの必要性に特別の関心を向ける。その結果、協定の数および条件の多様性によって、商取引上使用可能な国際的に承認された協定がないことになり、そのために国際貿易の障壁が発生する。

#### 4.1.3 プロジェクトの説明

プロジェクトは次の2つの要素を持っている：

- 現在着手している作業の検討を続け、新たに開発される協定を監視する。

および

- 任意に使用するための国際水準で推薦できるデータ交換協定（全体として使われる）を開発すること。

優先順位：高い

#### 4.1.4 作業の方法

第 3.5. 項参照のこと。

#### 4.1.5 資源

第 3.6. 項参照のこと。

#### 4.1.6 期間

1995 年までに完成を目指す。

### 4.2 プロジェクト：UN/TDID の法的部分

#### 4.2.1 目的

ICC の UNCID を含めて、EDI の法的問題点に関する部分を UN/TDID（貿易データ交換ディレクトリ）に統合すること。



#### 4.2.2 必要性

TDID は UN/EDIFACT のマニュアルとして開発されている。UN/EDIFACT の勧告で採用された UNCID のテキストとともに、EDI の法的問題点に関連して UN/TDID は新しい規定を必要としている。

法律ラポータは UN/TDID 第 2 部の関係部分の起草を要請された。この部分には、文書 R 648/corr 1 に規定されているように、次のものを含まなければならない：

- まえがき
- UNCID のテキストそのもの
- 「ユーザーの指針」
- データ交換協定

#### 4.2.3 これまでの作業

法的諸問題担当ラポータにより提出されたこれまでの作業には次のものが含まれる：—

- 1) 文書 TRADE/WP4/R530/Rev.1 の第 1 案
- 2) 文書 TRADE/WP4/R648/Corr 1 の仮草案、コメントを得るために回覧。

#### 4.2.4 プロジェクトの説明

法的問題点に関して、UN/TDID の第 2 部は次のものを含むことになる：

- UNCID に関する説明文
- UNCID のテキスト
- データ交換協定の開発過程とユーザー・マニュアルのような関連文書についての一般的な説明

TDID 案文作成と関連して、データ交換協定プロジェクトのもとで完成すべき本作業（第 4.1 項を参照）は、しかるべき時期に統合しなければならない。

ユーザー指針に関するコメントを起草するには、指針の内容を、WP4 が明確化する必要がある。今のところ、それは技術的な文書と考えられているので、その起草は法律ラポータの権能外の問題である。この報告書は、検討中の法的および商取引上の諸問題の解説の一

部として暫定的に含めることが適当であろう。

優先順位： UN/TDID の起草活動の状態による。

#### 4.2.5 作業の方法

第 3.5. 項を見よ。

#### 4.2.6 資源

第 3.6. 項を見よ。

#### 4.2.7 タイミング

最初のテキストは 1991/2 年後期または 1992 年初頭までに承認されよう。

### 4.3 プロジェクト：流通証券

#### 4.3.1 目的

船荷証券のような流通証券の使用によって権利を譲渡する商取引の慣行に関連する、国際貿易の障壁を少なくすること。

#### 4.3.2 必要性

国際貿易に使われる船荷証券その他の流通証券は、原文書の物理的所有を基準に一定の権利（たとえば物品の処分を支配する権利）をどの当事者が行使できるかを規定する法律により管理されている。今のところ、EDI のメッセージが同じような商取引環境で一定の法的権利を譲渡する場合、相当する紙の文書と同じ方法で機能する法的に承認された手段はない。

ある期間、作業部会は流通証券の必要性を排除する商慣行（たとえば非流通証券）の採用を推進してきた。しかし、一部の国際貿易取引で、とくに運送中に所有権が当事者間で移転するような物品に関連する船荷証券のような流通証券に対しては、商取引上の必要性が依然として残っている。

この問題は単に船積書類および運送用書類に関するだけでなく、たとえば、銀行および財務取引（為替手形、約束手形、等）でも発生する可能性がある。簡単に言うと、解決すべき難問は、流通証券を必要としない商慣行の採用を今後も推進し続け、適切な場合は、電子メッセージの交換によって法的権利が有効に譲渡されるような承認可能な手段を確立す

ることである。

国際貿易において、EDI の使用を正当に促進するためには、一般に書類との同一性を目指している電子メッセージが、単に情報またはデータの伝送だけでなく、一定の法的権利の譲渡においても関係文書と同一の機能を果たすものと容認できなければならない。

#### 4.3.3 これまでの作業：

これまでの WP.4 の文書：

作業部会は、電子的環境での譲渡性の問題に焦点を絞った長年にわたる多くの報告書または調査を受取り検討してきた。

例えば次のものが含まれている：

TRADE/WP.4/GE.2/R.102

TRADE/WP.4/GE.2/R.123

TRADE/WP.4/R.98

TRADE/WP.4/R.159

TRADE/WP.4/R.710

TRADE/WP.4/R.372 および TRADE/WP.4/R.605

その他の作業：

— 1990年9月、Comite Maritime International (CMI) は最終段階に近づいている電子船荷証券の規則を完成した。

— シーウェイビルの CMI 統一規則。

— NCITD — 国際貿易簡易化理事会は 1990年9月、作業部会に対し電子船荷証券に対する提案を提出した。(TRADE/WP.R/R.710)

— バルチックおよび国際海運理事会 (BIM00) は最近、その活動に特に関係のある CMI 規則の検討を開始した。今までのところ、作業の成果は分かっていない。

#### 4.3.4 プロジェクトの説明と優先順位：

1) 流通証券(たとえば船荷証券)に依存しない商慣行をつくる努力のほか、電子文書の譲渡性を達成しようとするこれまでの努力を再検討し調整する。

2) 国際貿易契約において、流通証券の使用を必要としない商慣行の採用を促進する。

3) 国際貿易に関連し譲渡された電子「文書」の流通性を認めるような手続規定または指針（各商業分野に受入れ可能な）を適宜開発する。

優先順位：中程度。重要であるが、急速に実質的な進展があると思えない。

#### 4.3.5 作業の方法：

このプロジェクトを正しく実行するためには、大きな努力が必要である（第3.5項を見よ）。このプロジェクトは範囲が広いので、CMI、ICC、ICSその他適当な国際諸機関からさらに参加者を増やす必要がある。

#### 4.3.6 資源：

第 3.6. 項を見よ。

#### 4.3.7 タイミング：

最初の報告書は1993年3月までに完成されるだろう。新しい商慣行採用の促進はさらに長期間を要する。

### 4.4 プロジェクト：国際貿易—国内の法的小および商取引慣行上の障壁

#### 4.4.1 目的

下記の諸事項を目的とする、長期間にわたる報告書の作成、調査および分析の実施：

- 現既存の法的小および商取引上の慣行障壁（国際条約の適用を含む）を確認すること。
- そのような障壁を除去するために、進行中の対応努力を監視し、特定の解決法が他国で有効かどうかについて評価提案を行い、関税法および慣行の国際貿易および支払取引上の重要性を認識し、そして税関の実施する法的規制のために、関税法および慣行に特別の注意を払わなければならない。
- 関税および慣行の法改正または変更を考慮しながら、他の国際諸機関に対して、情報および利点の分析を提供すること（たとえば UNCITRAL および ICC）。

#### 4.4.2 必要性

作業部会および他の諸機関が貿易障壁の除去に関する勧告を採用したにもかかわらず、僅

かの例外を除き、その方向への調整活動はほとんど行われなかった。注目すべき例外の中には、たとえば、英国およびドイツ代表から作業部会に提出された分析がある（下記の「これまでの作業」にあるリストを見よ）。その上、最近完成された TEDISの調査は、そのような障壁を確認する EC 加盟国の重要な一歩前進を表わしている。

もし法律または商慣行改正の第一歩としての必要な質問書をさらにはつきりと定義し組織的に構成できれば、事態は一層進展すると思われる。現在そのような法律の包括的または書式化された分析は何もない。第一に、質問書の作成は意味のある回答を作成する参加国の能力を高めるだろうし、その回答をまとめてとり上げれば、国際貿易に影響を与えている法的諸要件または商取引慣行の可能な変更の裏付となるだろう。政府調達業務および規制の諸問題もその中で扱えるかも知れない。

第二に、もし各国の調査が、障壁除去のための可能な法的対応および適切な商的解決をはかるとともに方向を確認する目的で、継続的な分析的評価を受けるようにすれば、その調査結果は大きな意味を持つことになる。

第三に、回答を奨励し促進することにより、そのような回答は、その後の活動が無くても、国際貿易に携わる当事者が個々の国の特殊な要求を知り、商的にそれに応えるようになることを促進する点で非常に貴重なものとなる。

#### 4.4.3 これまでの作業

WP.4 のこれまでの作業には次の文書が含まれる：

TRADE/WP.4/R.99	TRADE/WP.4/R.398
TRADE/WP.4/R.201	TRADE/WP.4/R.405
TRADE/WP.4/R.245	TRADE/WP.4/R.555
TRADE/WP.4/R.238	TRADE/WP.4/R.651
TRADE/WP.4/R.298/REV.1	TRADE/WP.4/R.629/CORR.1
TRADE/WP.4/R.299	TRADE/WP.4/R.709

その他の作業（リストの一部）には次のものが含まれる：

- 「電子データ交換の商業的利用」— A報告書、45 BUS.LAW,1645 (1990)（アメリカ合衆国、アメリカ弁護士協会）
- 「電子データ交換に関する加盟諸国の法的立場」（欧州共同体委員会、貿易電子データ交換システム (TEDIS) プログラム、1989 年）
- 「電子的手段による契約形成に関する法的諸問題の予備調査」（事務総長、UNICTRAL ; 文書 A/CN.9/333)

#### 4.4.4 プロジェクトの説明

国際貿易を促進するための電子データ交換および類似技術の利用に関連して存在するかも知れない国内障壁の分析および報告の様式として、作業部会の参加メンバーが利用できる質問書を開発すること。このような障壁は法制的の場合もあり、判例法による場合もある。あるいは産業界または社会の慣習および慣行の結果の場合もある。

回答を受け取り、分析的報告書を作成する。その報告書には、電子データ交換および関連技術により促進される貿易上の障壁の改善案を含める。

#### 4.4.5 作業の方法

第 3.5. 項参照のこと。これまで回答報告書を提出した DEUPRO、EC、UK、USA その他の機関からの報告はとくに有益と考えられる。他の機関からの報告も非常に期待されている。

最終成果は他の国際諸機関でも採用され、また利用されてさらに発展する可能性があり、プロジェクトの展開中に行われた諸機関との調整は、最終成果の効用を高めるだろう。

関税協力理事会は関税法および慣行の国際的統一を主に担当する機関である。しかし、WP 4 は、このプロジェクトに関連して貿易上および輸送上の利害が明らかにされ、かつ十分に考慮されることを保証したいと考える。

#### 4.4.6 資源

第 3.6 項を見よ。

#### 4.4.7 タイミング

質問書は 1992 年初頭までに承認され加盟諸国および他の利害関係者に回付されること。回答は 1993 年 3 月までに到着すること。

相当数の完成された質問を受け取り次第、分析、および適当な報告書の作成を開始すること。

その後、報告書はできるだけ速やかに利用できるようにする。

4.5 プロジェクト：電子的証明；電子メッセージおよび「署名」を定義すること。

#### 4.5.1 目的

電子メッセージおよび「署名」に対し、現在書類に与えられていると同様の法的および商取引上の許容性を確保すること。

#### 4.5.2 必要性

多くの国内的、法的および商取引上の障壁は、既存の電子データ交換技術の利用では満たすことのできない文書または文書署名の諸要件である。これらの諸要件が国際貿易で電子技術の利用を妨げていると認識されている。

第一の問題は、このような諸要件の中に従来の EDIメッセージが含まれていると解釈できるような定義を開発する必要性である。第二の問題は、監査を含め機密保護の問題を充分考慮することである。これらの問題が解決できれば、国際貿易障壁の除去、および国際貿易の簡易化は大巾に促進される。

#### 4.5.3 これまでの作業

これまでの WP.4 文書は次の通り：

TRADE/WP.4/R.98

TRADE/WP.4/R.167

TRADE/WP.4/R.???

TRADE/WP.4/R.649

他の作業（リストの一部）は次のものを含む：

— 「電子データ交換の商業的利用—A 報告書」、45 BUS. LAW. 1645 (1990) (アメリカ合衆国、アメリカ弁護士協会)

— 「電子データ交換に関する加盟諸国の法的立場」(欧州共同体委員会、貿易電子データ交換システム (TEDIS) プログラム、1989)

— 「電子的手段による契約形成に関する法的諸問題の予備調査」(事務総長報告、UNIC TRAL; 文書 A/CN.9/333)

— 「電子的手段により伝送された国際貿易データの法的許容性」(NORDIPRO, 1983)

#### 4.5.4 プロジェクトの説明

国内レベルでの採用を可能とするため、「記載する」、「文書」、「署名」その他の適当な用語の標準的な定義を確立すること。用語には、電子データ交換により伝送されたメッセージおよび、法的および商取引上の両方の環境においてメッセージを証明する関係手続き、および適当な機密保護を確保するための関係手続きを含むことになる。

優先順位：高い

#### 4.5.5 作業の方法

第 3.5. 項を参照のこと。最終成果は他の国際諸機関に採用され、または利用されてさらに展開する可能性があり、プロジェクトの開発中に行われた諸機関との調整は、最終成果の効用を高めるために必要となるだろう。

第二の問題に関して、機密保護および監査問題（WP4 の機密保護に関する特別グループを含む）にかかわる諸機関および諸団体との調整が必要となる。

#### 4.5.6 資源

第 3.6. 項を参照のこと。

#### 4.5.7 タイミング

作業継続。

### 4.6 プロジェクト：他の機関との調整

#### 4.6.1 目的

国際貿易簡易化の商取引上および法的問題点に関し、国際連合内部機関も含め、WP.4 および他の国際諸機関の間の作業調整を確保すること。

#### 4.6.2 必要性：

作業部会の利益に関係するプロジェクトおよび活動に関して、多くの国際機関および団体は進行中の作業を有している。これらの活動を調整することは、提案された活動計画の各側面にとって不可欠である。

#### 4.6.3 これまでの作業：

ラポータは、ある期間、この活動に従事した。付録 1 として添付した索引に、ラポータ活



動の結果である文書が数カ所参照されている。

#### 4.6.4 プロジェクトの説明および優先順位：

作業部会に対し、他の国際諸機関および諸団体の関係プロジェクトおよび活動に関する中間報告を提出させ、活動計画に含まれるプロジェクトの実行について適当な調整を確保すること。

優先順位：中程度

#### 4.6.5 作業の方法：

第 3.5. 項を参照のこと。

#### 4.6.6 資源：

第 3.6. 項を参照のこと。

#### 4.6.7 タイミング：

期間中継続。

### 4.7 その他のプロジェクト

ラポータは、特別法律作業グループのメンバーとともに、電子メッセージの内容が各国の関連する法的諸要件を満たすかどうかを分析するという継続的業務を含めて、他の可能性のあるプロジェクトを検討した。これらのプロジェクトはさらに検討され、将来この作業プログラムを改訂する勧告が行われることもあり得る。

電子式船荷証券に関する CMI 統一規則  
(CMI Rules for Electronic Bill of Lading)

第 1 条 (適用範囲)

この規則は、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。

第 2 条 (定義)

- a. 「運送契約」とは、全区間または一部区間を海上物品運送する合意をいう。
- b. 「EDI」とは、電子データ交換(Electronic Data Interchange)、すなわちテレトランスミッション(teletransmission)により行われる貿易データの交換をいう。
- c. 「UN/EDIFACT」とは、「行政、商業および運輸のための電子データ交換に関する国連規則」(United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport.)をいう。
- d. 「伝送」(Transmission)とは、ヘディング・データおよびターミネイティング・データを含む 1 単位の発信としてまとめて電子的に送付される 1 または 2 以上のメッセージをいう。
- e. 「確認」(Confirmation)とは、伝送の内容から保証される事後の考慮または行為が妨げられることなく、当該内容が、外観上、完全かつ正確であると見える旨を応答する伝送をいう。
- f. 「個人キー」(Private key)とは、伝送の真正性(authenticity)および完全(integrity)を保証するために当事者が合意するすべての技術的に適当な形式、たとえば数字および/または文字の組み合わせをいう。
- g. 「所持人」(Holder)とは、有効な個人キーを占有することにより、第 7 条 a 項にいう権利を行使することができる当事者をいう。
- h. 「電子的監視システム」(Electronic Monitoring System)とは、コンピュータ・システムが記録した取引についてコンピュータ・システムを検査できる装置、たとえばトレード・データ・ログ(Trade Data Log)またはオーディット・トレイル(Audit Trail)をいう。

i. 「電子的記録」(Electronic Storage)とは、電子的データのすべての一時的、中間的または永久的記録をいい、当該データの主記録(primary storage) およびバックアップ記録を含む。

### 第3条 (手続規則)

- a. 本規則に抵触しないかぎり、1987年の「テレトランスミッションによる貿易データ交換に関する取扱統一規則」(Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission, 1987; UNCID) が、当事者の行為を規律するものとする。
- b. 本規則にもとづく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他の貿易データ交換方法をも使用することができる。
- c. 異なる合意がないかぎり、運送契約の書類フォーマットは、船荷証券に関する国連レイアウト・キー(UN Layout Key) またはそれと一致する国内基準に合致していなければならない。
- d. 異なる合意がないかぎり、伝送の受取人(recipient) は、確認を送付した場合でなければ、当該伝送にもとづく行為をすることは認められない。
- e. 実際に伝送されたデータについて当事者間に紛争が生じたときは、電子的監視システムが、受取られたデータの検証のために使用される。係争データ(data in dispute) に関係のない他の取引に関するデータは、取引上の秘密と考えられるべきものであり、したがって検査には利用されない。他の取引に関するデータが電子的監視システムによる検査の一部として不可避免的に表示される場合には、当該データの秘密を保持しなければならない。外部者に洩らしたり、または他の目的のために使用してはならない。
- f. 物品の権利の移転は、すべて個人情報(private information)と考慮されねばならず、かつ、物品の運送また通関に関係のない外部者にたいして洩らすことはできない。

### 第4条 (受取メッセージの形式および内容)

- a. 運送人は、荷送人から物品を受取ったとき、荷送人により特定された電子的住所(electronic address) に宛てたメッセージにより、荷送人に対して物品受取の通知をしなければならない。
- b. この受取メッセージには、次の事項が含まれなければならない。

- i. 荷送人の名称
- ii. 物品の書面形式の船荷証券(paper bill of lading)が発行されたときに要求されるのと同じの内容の物品の記述、表示および留保文言
- iii. 物品の受取日および受取地
- iv. 運送人の運送条件に対するレファランス
- v. 事後の伝送において使用する個人キー

荷送人は、運送人に対してこの受取メッセージの確認をしなければならず、確認をしたときに所持人(the Holder)となる。

- c. 所持人の請求があるときは、物品の船積み後速やかに、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(updated)されなければならない。
- d. 本条b項(ii)号、(iii)号および(iv)号に規定する情報は、c項に従って更新がなされたときの船積日および船積地をも含めて、受取メッセージが書面形式の船荷証券に記載されておれば有するのと同じ効力および効果を有する。

#### 第5条 (運送契約の条件)

- a. 運送人が運送条件 (terms and conditions of carriage) に対するレファランスをしたときは、当該条件が運送契約の一部となる旨の合意がなされかつ了解されたものとする。
- b. 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ない。
- c. 当該条件と本規則との間に抵触または不一致がある場合には、本規則が優先する。

#### 第6条 (適用される法)

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する。

#### 第7条 (運送品支配・処分権)

- a. 所持人は、運送人に対し、次のことができる唯一の当事者である。
  - (1) 物品の引渡しを請求すること
  - (2) 荷受人を指定すること、または、自己を含む他の当事者を指定された荷受人に変更すること

(3) 他の当事者に対し運送品支配・処分権(the Right of Control and Transfer)を移転させること

(4) 運送人に対し、所持人が書面形式の船荷証券の所持人であるかのごとく、運送契約の条件に従い、物品に関する他の事項を指図すること

b. 運送品支配・処分権の移転は次のように実行される。(i)現在の所持人(the current Holder)が運送人に対し運送品支配・処分権を新所持人予定者(a proposed new Holder)に対して移転する意思を通知し、かつ(ii)運送人が当該通知メッセージ(notification message)を確認する。その後直ちに、(iii)運送人は、第4条に掲げる情報(個人キーに関するものを除く)を新所持人予定者に対して伝送し、その後、(iv)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ない。そこで直ちに、(v)運送人は、現在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。

c. 新所持人予定者が運送人に対し運送品支配・処分権の移転を受領しない旨を応答したとき、または、相当の期間内に運送人に対しその受領の応答をしないときは、予定された運送品支配・処分権の移転は生じない。運送人は、現在の所持人にその旨を通知し、現在の個人キーは有効性を存続させる。

d. 上記の方法による運送品支配・処分権の移転は、書面形式の船荷証券にもとづく当該権利の移転と同様の効果を有する。

## 第8条(個人キー)

a. 個人キーは、連続する各所持人ごとに別個のものである。所持人が個人キーを移転することはできない。運送人および所持人は、それぞれ個人キーの安全を維持しなければならない。

b. 運送人から個人キーを発給された最終所持人が、電子的メッセージを含む伝送を、個人キーを使用することにより、[最終所持人の伝送であると]保証した場合にのみ、運送人は、最終所持人に対して電子的メッセージの確認をする義務を負う。

c. 個人キーは、運送契約の同一性を示すために使用される他の方法およびコンピュータ・ネットワークへのアクセスのため使用される秘密パスワード(security password)または同一性証明(identification)から独立した別個のものでなければならない。

## 第9条（引渡し）

- a. 運送人は、所持人に対して、物品の予定引渡場所および期日を通知しなければならない。その通知があるときは、所持人は、運送人に対して、個人キーによる証明を付して、荷受人を指定しかつ適当な引渡の指図を行う義務を負う。荷受人の指定がないときは、所持人自身が荷受人であるとみなされる。
- b. 運送人は、上記 a 項に規定する引渡指図(delivery instructions) に従って適当な同一性を証するものが提示されたときは、荷受人に対して物品を引渡さなければならない。当該引渡しにより、個人キーは自動的に廃棄される。
- c. 運送人は、荷受人であると主張する当事者が事実その当事者であるか否かをを確認するために相当の注意を払ったことを証明できる場合には、誤った引渡しに対して責任を負わない。

## 第10条（書面形式の書類を受取る選択権）

- a. 所持人は、物品の引渡前のいかなる時点においても、運送人に対し、書面形式の船荷証券を請求する選択権を有する。当該書類は、所持人が決定する場所において利用に供されなければならない。ただし、運送人は、そのための施設のない場所で当該書類を利用に供する義務はなく、その場合には、運送人は、所持人が決定した場所に最も近い施設において当該書類を利用に供する義務しか負わない。  
運送人は、所持人が上記の選択権を行使したことから生ずる物品の引渡しの遅滞について責任を負わない。
- b. 運送人は、物品の引渡前のいかなる時点においても、書面形式の船荷証券を所持人に対して発行する選択権を有する。ただし、この選択権の行使が、物品の引渡しの不当な遅滞または不能を生じさせない場合に限る。
- c. 第10条 a 項または b 項にもとづいて発行される船荷証券には、(i)第4条に掲げる受取メッセージに含まれる情報(個人キーに関するものを除く)、および(ii)電子式船荷証券に関する CMI 規則にもとづく EDI の手続の終了時に船荷証券が発行された旨の表示が記載される。当該船荷証券は、所持人の選択権にもとづいて、所持人の指図人への指図式(to order of the Holder)《所持人の名称が船荷証券に挿入される》または持参人式(to bearer)で発行されなければならない。
- d. 第10条 a 項または b 項にもとづく書面形式の船荷証券が発行されたときは、個人キ

ーは廃棄され、かつ本規則に従うEDIの手続は終了するものとする。所持人または運送人がこの手続を終了させても、運送契約のいずれの当事者も、本規則の下に履行される間その権利、義務または責任を免れるものではなく、また運送契約にもとづく権利、義務または責任を免れるものでもない。

- e. 所持人は、何時でも、「非流通性コピー」(non-negotiable copy) と表示された、第4条に掲げる受取メッセージ(個人キーに関するものを除く)のプリントアウトの発行を請求することができる。当該プリントアウトの発行がなされても、個人キーは廃棄されず、かつEDIの手続は終了しない。

#### 第11条(電子データは書面と同等であること)

運送人、荷送人およびこの手続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(in writing and signed)ものであることを要求する国内法、慣習または慣例が、コンピュータ・データ記憶装置内にあり、コンピュータにより、ビデオ・スクリーン上に人間の言語により表示したりまたはプリントアウトすることのできる、伝送されかつ確認された電子データにより、満足されることに合意する。本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ものとみなされる。

## 通関情報処理システムの概要について

### (1) はじめに

わが国の通関情報処理システム（NACCS）は、緊急度の高かった成田空港における航空貨物の輸入業務処理を対象に昭和53年8月、航空貨物通関情報処理システムとして稼働を開始した。

このシステムは、2年後伊丹空港に拡大され、昭和60年には、さらに輸出業務を包含する総合システムとして完成した。

また、平成3年10月には、東京、横浜及び川崎の3港において海上貨物の輸出入通関業務を対象とする海上貨物通関情報処理システムが完成、稼働を開始した。このシステムは、平成4年秋以降、神戸、大阪及び名古屋の4港にも拡大される予定となっている。

このように、わが国の主要外国貿易(空)港において通関システムが定着した場合には、わが国輸出入申告件数の85%～86%におよぶ業務が本システムにより処理されることになり、迅速、円滑な通関が期待できる。

通関システムは、現在、イギリス、フランス、ドイツ、アメリカ等の主要欧米諸国はもちろんのこと韓国、シンガポール、オーストラリア等においても導入されているが、わが国通関情報処理システムは、その機能、運用成績共に先駆的、かつ、安定したシステムとして高い評価を受けている。

### (2) 航空貨物通関情報処理システム

航空貨物通関情報処理システム（Air-NACCS）は、航空貨物の到着から引取りまで並びに集荷から積込みまでの間における税関手続及び関連民間業務をコンピュータと回線により迅速、的確に処理することを目的として官民共同で開発、利用されているシステムである。

#### イ. システムの概要

##### (1) 対象地域及び利用者

Air-NACCSの対象地域は、成田及び伊丹の2空港で利用者は、平成3年10月現在成田税関支署、東京航空貨物出張所及び伊丹税関支署の3官署並びに航空会社、保税上屋、混載業、通関業、航空貨物代理店及び銀行の6業種174社となっている。



#### ロ 対象業務

本システムの対象主要業務は、輸入業務においては、AWB情報登録、貨物確認情報登録、仕分基準、保税運送、貨物取扱届、輸入申告、搬出手続、臨時開庁等となっており、対象業務の統計は149業務である。また、輸出業務においては搬入業務、貨物取扱、運送、輸出申告、登載完了登録業務等、総計139業務が対象となっており、それぞれの業務はオンライン化されている。

#### リ システムの機能

本システムの主要な機能としては、航空貨物物流の一元管理、オンラインシステムによる申告及び許可、口座振替えによる関税等の納付、システムによる審査区分の選定及び企業内コンピュータシステムとのインターフェース（輸出40業務のみ）が特筆される機能となっている。

#### ロ システムの導入効果

本システムの航空貨物通関業務への導入効果としては、税関手続の迅速化、物流の円滑化と迅速化、情報サービスの向上等のほか要員増の抑制等の有効性が指摘されている。

#### ハ システムの更改

最近における航空貨物量の増大は目覚ましく、システムの中央処理装置等をより大型のものにする必要がでていうえ、現システムのシステムライフが平成5年1月に終えること等から平成5年稼働を目途に現システムの更改が検討されている。

### (3) 海上貨物通関情報処理システム

海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）は、海上貨物の通関手続を迅速かつ、的確に処理するため税関、通関業者及び銀行をオンラインで結ぶシステムである。

従来のシステムが航空貨物を対象とするものであったため、海上貨物とする法律改正が平成3年春に行われ、同年7月1日施行された。

#### イ システムの概要

##### （イ）対象地域及び利用者

Sea-NACCSの対象地域は、東京、横浜及び川崎の3港で平成3年10月1日から稼働を開始している。現在の利用者は東京税関（本関、晴海、芝浦、貿ビル及び大井）5官署、横浜税関（本関、本牧、山下、大黒、鶴見、瑞穂、川崎、東扇島）8官署並びに通関業者193社（営業所数308）及び銀行12行（営業所数13）となっている。

なお、平成4年秋以降、神戸、大阪・堺及び名古屋の各港に拡大される予定となっている。

#### ロ 対象業務

本システムの対象主要業務は、輸入業務においては、予備申告事項登録、輸入申告及び許可、保税運送申告及び許可、臨時開庁等となっており、総数は99である。また、輸出業務においては、輸出申告及び許可、コンテナ扱い申出等が対象業務で総数は57となっている。また、それぞれの対象業務がオンライン化されている。

#### イ システムの機能

本システムの主要な機能としては、審査区分の自動選定、口座振替による納税、納期限の延長、開庁時申告、企業内コンピュータシステムとのインターフェース、 SHIPPINGマークの文章スタイル入力、システムキーとして10桁の任意番号の導入等が辞筆される。

#### ロ システム導入効果

本システムの海上貨物通関業務への導入効果としては、輸出入申告書作成の容易化、通関手続の迅速化、通関業務の適正化、各種資料の有効活用化等が指摘されている。

#### ハ 機密保護対策

本システムにおいては、機密保護のため専用回線の開設、IDカード、パスワードの利用、法律に基づくセンター職員の守秘義務等の対策が講じられている。

# I 電子情報処理組織による関税手続の特例等に関する法律

## (NACCS特例法) (抄)

### 第1章 総則

#### (趣旨)

第1条 この法律は、税関手続を電子情報処理組織を使用して迅速かつ的確に処理するため、関税法（昭和29年法律第61号）、消費税法（昭和63年法律第108号）、酒税法（昭和28年法律第6号）、たばこ税法（昭和59年法律第72号）、揮発油税法（昭和32年法律第55号）、地方道路税法（昭和30年法律第104号）、石油ガス税法（昭和40年法律第156号）、石油税法（昭和53年法律第25号）、国税通則法（昭和37年法律第66号）、輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律（昭和30年法律第37号）及び通関業法（昭和42年法律第122号）の特例を設けるとともに、電子情報処理組織により処理される国際貨物業務の適正な運営を図るため必要な事項を定めるものとする。

#### (定義)

第2条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 電子情報処理組織 第3章に規定する通関情報処理センターの使用に係る電子計算機と、税関及び通関業者その他の国際貨物業務を行う者の事務所その他の事業場に設置される入出力装置とを電気通信回線で接続した電子情報処理組織をいう。
- (2) 国際貨物業務 国際運送貨物に係る税関手続その他業務で政令で定めるものをいう。
- (3) 関税等 関税及び輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律第2条1号（定義）に規定する内国消費税をいう。

### 第2章 電子情報処理組織による税関手続

#### (電子情報処理組織による申告又は処分の通知等)

第3条 税関長は、関税等の納付に関する申告その他の政令で定める手続（以下「申告等」という。）又は申告等に対する処分の通知については、政令で定めるところにより、電子情報処理組織を使用して行わせ、又は行うことができる。

2 前項の規定により行われた申告等又は処分の通知は、前条第1号の電子計算機に備えられたファイルへの記録がされた時に税関に到達し、又は税関から発せられたものとみなし、処分の通知にあっては、当該記録がされた後通常その出力に要する時間が

経過した時に当該通知の相手方に到達したものと推定する。

3 第1項の規定により行われた申告等又は処分の通知については、当該申告等又は処分を書面の提出又は送達により行うものとして規定した関税等に関する法令の規定に規定する書面の提出又は送達により行われたものとみなして、関税等に関する法令の規定を適用する。

4 大蔵大臣は、前条第1号の入出力装置を設置する税関を官報で告示するものとする。  
(口座振替納付に係る納付書の送付等)

第4条 税関長は、前条第1項の規定により申告等を行わせた場合において、預金の払出しとその払い出した金銭による関税等の納付をその預金口座のある金融機関(第2条第1号の入出力装置が設置されている金融機関に限る。)に委託して行おうとする者(通関業者を含む。)から、その納付に必要な納付書の当該金融機関への送付の依頼があった場合には、その納付が確実であることが政令で定める方法により確認されたときに限り、その依頼を受けることができる。

2 前項の依頼により納付書が送付された場合には、当該納付書の送付の時に当該納付書に係る関税等が納付されたものとみなして、関税法第72条(関税等の納付と輸入の許可)の規定を適用する。

3 第1項の依頼により送付された納付書に基づき関税等が政令で定める日までに納付された場合には、その納付は当該納付書の送付の日にされたものとみなして、延滞税に関する規定を適用する。

(通関士の審査)

第5条 通関業者は、第3条第1項の規定により電子情報処理組織を使用して他人の依頼による申告等(通関業法第14条(通関士の審査等)に規定する通関書類を提出することにより行うべきこととされている申告等に限る。)を行う場合には、政令で定めるところにより、当該申告等の入力の内容を通関士に審査させなければならない。

### 第3章 通関情報処理センター

#### 第1節 総則

(目的)

第6条 通関情報処理センターは、国際貨物業務を迅速かつ的確に処理するため、これに必要な電子情報処理組織の運営に関する業務を行うことを目的とする。

(法人格)

第7条 通関情報処理センター（以下「センター」という。）は、法人とする。

（数）

第8条 センターは、一を限り、設立されるものとする。

（資本金）

第9条 センターの資本金は、その設立に際し、政府及び政府以外の者が出資する額の合計額とする。

2 センターは、必要があるときは、大蔵大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。

（名称）

第12条 センターは、その名称中に通関情報処理センターという文字を用いなければならない。

2 センターでない者は、その名称中に通関情報処理センターという文字を用いてはならない。

## 第2節 設立

（発起人）

第15条 センターを設立するには、通関業、国際運送事業その他物資の国際的流通に関して専門的知識を有する者7人以上が発起人となることを必要とする。

2 発起人は、定款及び事業計画書を作成し、政府以外の者に対しセンターに対する出資を募集しなければならない。

（設立の認可の申請）

第16条 発起人は、前条第2項の募集が終わったときは、定款及び事業計画書を大蔵大臣に提出して、設立の認可を申請しなければならない。

（役員）

第22条 センターに、役員として、理事長1人、理事4人以内及び監事1人を置く。

2 センターに、役員として、前項の理事のほか、非常勤の理事3人以内を置くことができる。

（役員任命）

第24条 理事長及び監事は、大蔵大臣が任命する。

2 理事は、大蔵大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

（役員及び職員の秘密保持義務）

第32条 センターの役員若しくは職員又はこれらの職にあった者は、その職務に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。

#### 第4節 業務

##### (業務の範囲)

第34条 センターは、第6条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 国際貨物業務を電子情報処理組織により処理するために必要な電子計算機その他の機器を使用し、及び管理すること。
- (2) 国際貨物業務を電子情報処理組織により処理するために必要なプログラム、データ、ファイル等を作成し、及び保管すること。
- (3) 前2号に掲げる業務に附帯する業務
- (4) 前3号に掲げるもののほか、第6条の目的を達成するために必要な業務

2 センターは、前項第4号に掲げる業務を行おうとするときは、大蔵大臣の認可を受けなければならない。

#### 第5節 財務及び会計

##### (予算等の認可)

第37条 センターは、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、大蔵大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

##### (財務諸表)

第38条 センターは、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書（以下「財務諸表」という。）を作成し、当該事業年度の終了後3月以内に大蔵大臣に提出して、その承認を受けなければならない。

##### (出資者に対する書類の送付)

第39条 センターは、第37条又は前条第1項に規定する認可又は承認を受けたときは、当該認可又は承認に係る予算、事業計画及び資金計画に関する書類又は財務諸表を政府以外の出資者に送付しなければならない。

##### (利益及び損失の処理)

第40条 センターは、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。

- 2 センターは、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

(借入金)

第41条 センターは、資金の借入れ（借換えを含む。）をしようとするときは、大蔵大臣の認可を受けなければならない。

#### 第6節 監督

(監督)

第44条 センターは、大蔵大臣が監督する。

- 2 大蔵大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、センターに対し、その業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

## II 電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律施行令（抄）

(国際貨物業務)

第1条 電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律（以下「法」という。）

第2条第2号（定義）に規定する政令で定める業務は、次の各号に掲げる業務とする。

- (1) 次条各号に掲げる申告その他の手続に関する業務
- (2) 第3条各号に掲げる処分の通知に関する業務
- (3) 関税等の確定、納付又は徴収に関する業務で前2号に掲げる業務以外のもの
- (4) 保税地域（関税法（昭和29年法律第61号）第30条第2号（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物）の規定により税関長が指定した場所を含む。以下この号において同じ。）への出し入れ又は保税地域における保管に関する業務（航空運送貨物に係るものに限る。）で、第1号又は第2号に掲げる業務以外のもの
- (5) 通関業務の料金、保税上屋における保管料その他の料金の計算又は請求に関する業務
- (6) 航空貨物輸送証の作成に関する業務
- (7) 前各号に掲げる業務に係る統計その他の資料の作成に関する業務
- (8) 前各号に掲げる業務に附帯する業務

(申告等の指定)

第2条 法第3条第1項（電子情報処理組織による申告又は処分の通知等）に規定する

政令で定める手続は、次の各号に掲げる申告その他の手続とする。

- (1) 関税法第7条（申告）の規定による申告
- (2) 関税法第7条の2（修正申告）の規定による申告
- (3) 関税法第15条第2項（外国貿易機の入港手続）の規定による積荷目録に係る届出、同法第16条第2項（貨物の積卸しについての書類の提示）の規定による積卸しについての書類（航空運送貨物に係るものに限る。）の提示又は同法第21条（外国貨物の仮陸揚げ）、第31条第1項（貨物の出し入れ）若しくは第40条第1項（指定保税地域における貨物の取扱い）（同法第36条（許可を受けて保税地域外に置かれた外国貨物の取扱い）、第49条（保税上屋における貨物の取扱い）及び第55条（保税倉庫における貨物の取扱い）において準用する場合を含む。）の規定による届出（航空運送貨物に係るものに限る。）
- (4) 関税法第19条（執務時間外の貨物の積卸し）又は第33条（執務時間外の貨物の出し入れ又は取扱い）（同法第36条において準用する場合を含む。）の規定による許可の申請（航空運送貨物に係るものに限る。）
- (5) 関税法第52条第1項（保税倉庫に外国貨物を置くことの承認）（同法第62条（保税工場に外国貨物を置くこと等の承認）において準用する場合を含む。）の規定による承認の申請
- (6) 関税法第63条第1項（保税運送）の規定による申告（輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律施行令（昭和30年政令第100号）第10条第1項（保税運送の場合の免税の手続）の規定による課税物品の品名及び数量等の付記を含む。）又は同法第63条第5項（到着の確認）の規定による運送目録（航空運送貨物に係るものに限る。）の提示
- (7) 関税法第67条（輸出又は輸入の許可）の規定による申告（輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律施行令第13条第1項（関税を免除する物品についての免税の手続）の規定による課税物品の品名及び数量等の付記を含む。）
- (8) 関税法第73条第1項（輸入の許可前における貨物の引取り）の規定による承認の申請（輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律施行令第7条第1項（輸入の許可前における課税物品の引取りの承認の手続）の規定による課税物品の品名及び数量の付記を含む。）又は同法第98条第1項（臨時開庁）の規定による承認の申請



- (9) 関税法第75条（外国貨物の積戻し）において準用する同法第67条（輸出又は輸入の許可）の規定による申告（輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律施行令第12条（積戻しの場合の免税の手続）の規定による課税物品の品名及び数量等の付記を含む。）
- (10) 輸入品に対する国内消費税の徴収等に関する法律（昭和30年法律第37号）第6条第1項（引取りに係る課税物品についての申告の特例）の規定に基づき輸入申告に併せて行われる次に掲げる規定による申告
- イ 消費税法（昭和63年法律第108号）第47条
  - ロ 酒税法（昭和28年法律第6号）第30条の3
  - ハ たばこ税法（昭和59年法律第72号）第18条
  - ニ 揮発油税法（昭和32年法律第55号）第11条及び地方道路税法（昭和30年法律第104号）第7条第1項
  - ホ 石油ガス税法（昭和40年法律第156号）第17条
  - ヘ 石油ガス税法（昭和53年法律第25号）第14条
- (11) 国税通則法（昭和37年法律第66条）第19条（修正申告）規定による申告（輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律第6条第4項（引取りに係る課税物品についての申告の特例）において準用する関税法第7条の2第2項の規定による補正を含む。）

（処分の通知の指定）

第3条 法第3条第1項（電子情報処理組織による申告又は処分の通知等）の規定により電子情報処理組織を使用して行うことができる処分の通知は、次の各号に掲げる処分の通知とする。

- (1) 前条第1号、第2号、第10号又は第11号に掲げる申告に対する関税法第7条の4第4項ただし書（輸入の許可前における減額更正）（輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律第6条第4項（引取りに係る課税物品についての申告の特例）において準用する場合を含む。）の規定による税額等を是正させるための通知
- (2) 前条第1号、第2号、第10号又は第11号に掲げる申告に対する関税法第7条の5（輸入の許可前に引き取られた貨物に係る税額等の通知）（輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律第9条第3項（輸入の許可前に引き取られた課税物品に係る税額等の通知）において準用する場合を含む。）の規定による税額等の通知

- (3) 前条第4号から第9号までに掲げる申請又は申告に対する許可又は承認の通知  
(申告等の入力事項等)

第4条 電子情報処理組織を使用して第2条各号に掲げる手続を行う者は、当該各号に掲げる手続につき規定した法令の規定において書面に記載すべきこととされている事項を入出力装置（法第2条第1号（定義）に規定する入出力装置をいう。以下同じ。）から入力しなければならない。ただし、税関長は、法第3条第2項（申告等の到達の時点）に規定するファイルへの記録により明らかにすることができる事項その他の大蔵省令で定める入力の必要がないと認められる事項については、その入力を省略させることができる。

2 前項に規定する入力は、大蔵省令で定めるところにより、あらかじめ税関長に届け出た入力装置を使用して行わなければならない。

3 第2条第2号、第5号、第7号、第9号又は第11号に規定する申告又は申請を電子情報処理組織を使用して行う者は、第1項に規定する事項の入力の後税関長が定める期限までに、関税等に関する法令の規定により当該申告又は申請に際して税関に提出すべきものとされている仕入書その他の書類を税関に提出しなければならない。

(関税等の納付の確実性の確認の方法)

第5条 法第4条第1項（口座振替納付に係る納付書の送付）に規定する政令で定める方法は、同項に規定する関税等の納付を金融期間に委託して行おうとする者の預金口座の残高（関税等の納付のためのものに限る。）として当該金融機関が証明した額が納付すべき税額を下らないことを電子情報処理組織を使用して確認する方法とする。

(口座振替納付に係る納付期日)

第6条 法第4条第3項（口座振替納付に係る延滞税の特例）に規定する政令で定める日は、同条第1項（口座振替納付に係る納付書の送付）の依頼により納付書の送付があった日の翌日（災害その他やむを得ない理由によりその日までには納付することができないと税関長が認める場合には、その承認とする日）とする。この場合において、当該納付書の送付があった日の翌日が日曜日若しくは土曜日、国民の祝日に関する法律（昭和23年法律第178号）に規定する休日又は1月2日若しくは同月3日に当たるときは、これらの日の翌日をもって当該納付書の送付があった日の翌日とみなす。

(通関士の審査)

第7条 法第5条（通関士の審査）の規定による通関士の審査は、同条に規定する申告

等の入力の内容を紙面又は入出力装置の陰極線管の映像面に出力して行うものとする。

### III 航空電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律施行規則

(申告等の入力事項等)

第1条 電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律施行令（昭和52年政令第220号。以下「令」という。）第4条第1項ただし書（申告等の入力事項の省略）に規定する大蔵省令で定める事項は、同項ただし書に規定するファイルへの記録により明らかにすることができる事項、貨物の記号その他税関長が入力の必要がないと認める事項とする。

2 令第4条第2項（入出力装置の届出）の規定による届出は、令第2条各号（申告等の指定）に掲げる手続を電子情報処理組織を使用して行おうとする者（通関業者が他人の依頼により当該手続を行う場合には、通関業者）が、その使用しようとする入出力装置につき、次に掲げる事項を記載した書面を税関長に提出することにより行うものとする。

- (1) 入出力装置の設置場所
- (2) 入出力装置の番号
- (3) 入出力装置を使用して行おうとする手続
- (4) その他参考となるべき事項

(書式)

第2条 電子情報処理組織により輸入申告がされた貨物に係る関税等の納税告知書（関税法（昭和29年法律第61号）第9条の3第2項（納税の告知）及び国税通則法（昭和37年法律第66号）第36条第2項（納税の告知）に規定する納税告知書をいう。）及び納付書（関税法第9条の4（納付の手続き）及び国税通則法第34条第1項（納付の手続）に規定する納付書をいう。）の様式及び作成の方法は、それぞれ別紙第1号書式及び別紙第2号書式に定めるところによる。

(輸入申告等の内容を示す書面の提出)

第3条 令第4条第3項（仕入書等の提出の時期）に規定する者は、同項に規定する期限までに、同項の申告又は申請の内容を示すものとして出力された書面を税関に提出するものとする。

## 韓国の貿易業務自動化促進法

昨年12月、韓国においては、“貿易業務自動化促進法”が議会を通過し、今年7月1日付で施行が決定している。本法は、この種の立法措置としては世界にも類がなく、わが国の今後のEDI化推進にとっても、法的側面の新しい展開として注目に値する。

JASTPROでは、アジアEDIFACTボードの韓国メンバーを通じて、このほど同法の英訳を入手したので、以下これにより同法の邦訳を掲載して、広く関係各位の参考に供したいと思う。なお、英訳はあくまで非公式仮訳であることを、念のためお断りしておく。

韓国においては、同法の7月1日施行に備え、目下施行細則等を準備中であり、またUN/EDIFACTに基く28の標準メッセージが設計され、同法の7月施行後、韓国貿易ネットワークのパイロット・プロジェクトによって使用される予定と伝えられている。

# 貿易業務自動化促進法

## 第1章 総則

### 第1条 (目的)

本法の目的は、産業の国際競争力の向上により国家経済の増進に貢献し、貿易手続の簡素化と貿易情報の迅速な循環の達成のために、貿易業務自動化（以下“貿易自動化”という）の促進をはかることである。

### 第2条 (定義)

本法に使用される用語の定義は下記のとおりである。

- ① “貿易自動化”とは、貿易業者および貿易関係機関が、外国貿易法および外国貿易法令第18条第2項の規定による総括公示に関し、大統領が公布する関係法、輸出保険法令、外国為替管理法令および関係者間の契約（以下“貿易関係法令”という）に定義される貿易業務を行うための、電子データ交換システム（以下“EDI”という）を意味する。
- ② “貿易業者”とは、貿易関係法に従って申請、申告し貿易関係機関に報告する（以下“申請”という）、大統領によって規定される者をいう。
- ③ “貿易関係機関”とは、貿易関係法令に従って、貿易業者に許可証や証明書を発行する、大統領によって規定される機関を意味する。
- ④ “貿易自動化業務”とは、貿易業者と貿易関係機関を連結する通信ネットワーク（以下“貿易自動化ネットワーク”という）を通して、貿易業者と貿易関係機関に、貿易自動化サービスを提供する業務を意味する。
- ⑤ “貿易自動化供給者”（Trading Automation Providers）とは、貿易自動化業務に従事する者（以下“供給者”という）を意味し、“指定供給者”とは、本法第5条第1項に従い通商産業大臣によって指定される者を意味する。
- ⑥ “EDI”とは、電算機のようなデータ処理能力をもつシステム間に設置された電信設備（以下“設備”という）を通して、貿易業務が電送、処理、保存（以下“電送”という）されるシステムを意味する。
- ⑦ “メッセージ”とは、電子署名をふくむ、電送または記録された電子データを意味す

る。"電子署名"とは、メッセージの作成者としてメッセージ上に表示された人物の資格を確認することができる符号または記号を意味する。

### 第3条 (適用範囲)

本法は、貿易関係法令に定める貿易業務が、大統領の定めるEDIによって行われる場合の貿易業務に適用される。

## 第2章 貿易自動化供給者

### 第4条 (供給者の資格)

供給者は、電信業務法第2条第1項の1の規定に定められた電信供給者でなければならない。

### 第5条 (供給者の指定)

- ① 第10条第2項の規定に定められた貿易関係業務に関する貿易自動化業務に従事しようとする供給者は、公正な競争を保証するために、大統領の定める標準と手続に従って、通商産業大臣によって指定されなければならない。
- ② 前項の規定によって指定された供給者は、下記の業務を遂行しなければならない。
  - (1) 第10条第2項の規定による貿易関係業務のための貿易自動化業務。
  - (2) メッセージや貿易貨物流通情報のような貿易関係情報(以下"貿易情報"という)の伝達。
  - (3) 将来の参照のための保存をふくむ、メッセージや貿易情報の体系的処理能力を有するデータベースの構築と供給。
  - (4) 技術を供給した後の管理をふくむEDIに関する技術の、貿易業者と貿易関係機関に対する供給。
  - (5) 貿易自動化ネットワークに参加していない貿易業者(以下、供給者を除く"代理人"という)にかわって、貿易自動化ネットを通して行われる貿易代理人業務。
  - (6) 教育や貿易自動化のための広告のような、大統領の定める他の業務。

### 第6条 (指定不適格)

- ① 下記のいずれかに該当する者は、第5条第1項の規定に定める指定を受ける資格がない。企業の担当者が下記のいずれかに該当する場合は、同じ規定が適用される。
  - (1) 禁治産者または準禁治産者。
  - (2) 破産宣告後未だ復権していない者。

- (3) 本法違反により懲役または厳罰に処せられた者、服役途中の者、執行猶予の決定後1年が経過していない者、執行猶予の刑が決定して執行猶予期間が経過していない者。
- (4) 第7条第1項の規定に従い指定が無効となってから2年が経過していない者。
- ② 指定供給者が前項のいずれかに該当するときは、その時に指定は失効するものとする。但しこれらのいずれかに該当する企業の担当者が3ヶ月以内に交替させられた場合には、本規定は適用されない。

#### 第7条 (指定の取消し)

- ① 指定供給者が下記のいずれかに該当するときは、通商産業大臣は、指定を取消し、または第5条第2項の各号に規定された業務の全部または一部の1年以下の期間の停止を命じ、または10億ウォン以下の課徴金を課することができる。但し、下記の1号に該当する場合は指定は無効となる。
  - (1) 第7条第1項の規定による指定が、虚偽または他の違法手段によってえられた場合。
  - (2) 供給者が、本法第5条第1項に定める標準に合致していない場合。
  - (3) 供給者が、本法または本法に基づく命令や処置に違反した場合。
- ② 前項に定める違反の種類と程度に従い、課徴される課徴金の額は大統領によって定められるものとする。
- ③ 前項①によって発生した課徴金が期限内に支払われないときは、通商産業大臣は、滞納国税処分に関する規定に従って、それを徴収するものとする。

### 第3章 貿易自動化ネットワークの結成と利用

#### 第8条 (業務計画の認可)

- ① 第5条第1項の規定により指名を希望する者は、貿易自動化ネットの形成をふくむ業務計画を作成し、通商産業大臣に認可を申請しなければならない。業務計画の変更の場合も同じく認可申請を行うこと。
- ② 前項に定める業務計画またはその改訂の効果的実施を支援するため、通商産業大臣は、中央行政機関、または貿易関係機関の長に協力を要請することができる。

#### 第9条 (契約の締結)

- ① 第8条第1項に従い業務計画の認可を受けた者または指定供給者は、貿易業者、貿

貿易関係機関、第5条第2項5号に従い代理人となることを希望する者をふくむ貿易自動化ネットに参加を希望する供給者と、貿易自動化ネットワークへの加入と利用について契約を締結することができる。

- ② 第8条第1項に従い業務計画の認可を受けた者、または指定供給者は、前項による契約を締結次第、運用の詳細について通商産業大臣に報告しなければならない。契約変更の場合も同じく報告を行うこと。

#### 第10条 (貿易自動化ネットワークの利用)

- ① 貿易業者と貿易関係機関が、貿易自動化ネットワークを通して、第3条に定められた貿易業務を行うときは、その業務は、第11条に定められた標準メッセージを用いて行われなければならない。
- ② 第3条に定められた貿易業務を行うために、貿易自動化ネットワークの使用を希望する貿易業者と貿易関係機関は、指定供給者を通してネットワークを使用しなければならない。

### 第4章 メッセージの標準化

#### 第11条 (メッセージの標準化計画)

- ① 通商産業大臣は、貿易自動化を効果的に推進するために、大統領によって定められる貿易業務に関するメッセージの標準化計画を作成し公示しなければならない。標準化計画の改訂についても同じく公示されるものとする。
- ② 前項に従いメッセージの標準化計画にふくまれる標準化の詳細と目的などの重要事項は、大統領によって定められなければならない。

#### 第12条 (申請または認可の効力)

貿易業者や貿易関係機関が、貿易自動化ネットワークを利用するEDIによる認可の申請または承認を行う場合、その業務は、貿易関係法令に定められた関連手続きに従って正しく処理されたものとみなされる。

#### 第13条 (メッセージの効力)

貿易業者や貿易関係機関が、貿易自動化ネットワークによる認可申請または承認に用いるメッセージは、貿易関係法令に定められた正しい書類とみなされる。

#### 第14条 (電子署名の効力)

- ① 貿易自動化ネットワークによる貿易業者や貿易関係機関の認可の申請や承認に用い



られるメッセージの電子署名は、貿易関係法令に定められた書類上の正しい署名とみなされる。

- ② 前項に従いメッセージに電子署名をした者は、貿易関係法令に定められた書類に署名権を有する者とみなされる。

#### 第15条 (メッセージの電送時間)

- ① 貿易業者や貿易関係機関が、貿易自動化ネットワークによって、認可申請や承認のために電送するメッセージは、供給者や指定供給者の電算機ファイルに記録されなければならない。このメッセージは、それが一方の当事者の電算機に記録されると同時に、相手方に電送されたものとみなされる。
- ② 前項に定める申請と認可は、供給者や指定供給者の電算機ファイルに記録された後、通常電送に要する時間の経過後、相手方の電算機ファイルに記録されたものとみなされる。
- ③ メッセージ電送時間の定義が、他の法や本法第9条による交換契約第1、第2項の規定と異なる場合は、定義は他の法や契約によるものとする。

#### 第16条 (メッセージの内容の効力)

貿易業者と貿易関係機関が、貿易自動化ネットによる認可申請や承認に用いられるメッセージの内容について、関係者間や他の利害関係者間で紛議が生じた場合は、そのメッセージは、供給者や指定供給者の電算機ファイルに記録されたメッセージの内容によって作成されたものとみなされる。

#### 第17条 (申請と他の関連メッセージの例外)

通商産業大臣によって定められる貿易関係法令に従って申請されるメッセージについて、メッセージによる電送が技術的に困難で、その旨の正式公示が行はれている場合は、このメッセージの一部は提出を免除されるか、関係中央行政機関と協議の上、通商産業大臣の定める書類、またはメッセージ以外の形式によって提出することができる。

### 第5章 メッセージと貿易情報の保護

#### 第18条 (メッセージと貿易情報の保護)

- ① 何人も、電算機ファイルに記録されたメッセージや、指定供給者、貿易業者、貿易関係機関またはその代理人のデータベースに集積された貿易情報を、偽造し、変更し、または他に利用してはならない。

- ② 何人も、データベースに集積された貿易情報や、指定供給者、貿易業者、貿易関係機関またはその代理人の電算機ファイルに記録された電子書類を損傷し、またはその秘密を漏洩してはならない。
- ③ 指定供給者の役職員または元職員は、職務上知りえた秘密の貿易情報や電子書類秘密を漏洩してはならない。
- ④ 指定供給者は、その電子書類とデータベースを、大統領の定める期間保存しなければならない。
- ⑤ 指定供給者は、通商産業大臣の認可取得後、本条1～4項に定める電子書類と貿易情報の保護に必要な保護措置を講じなければならない。

#### 第19条 (メッセージと貿易情報の開示)

- ① 指定供給者は、大統領の定める場合を除き、データベースに集積された貿易情報と電算機ファイルに記録されたメッセージを開示してはならない。
- ② 指定供給者が前項に定めるメッセージと貿易情報を開示しようとするときは、関係者間で協議し、大統領の定める、通商産業大臣の認可を得なければならない。
- ③ 通商産業大臣は、本条第2項に定める開示を認可するにあたって、関係中央行政機関または地方政府機関の長と協議しなければならない。
- ④ 本条第1項に定める書類と貿易情報を使用しようとする者は、その使用について関係指定供給者に申請しなければならない。

### 第6章 追加条項

#### 第20条 (公聴会)

通商産業大臣が指定供給者の指定を取消し、またはその業務の全部または一部を停止し、または本法第7条第1項に定める課徴金を課そうとするときは、大臣は、大統領の定めにより、当該指定供給者に、事前に意見発表の機会を与えなければならない。但し、当該指定供給者またはその代理人が、正当な理由なしに本規定に従わぬときは、本規定は適用されない。

#### 第21条 (通信事業法との関係)

供給者に適用される本法の規定を除いて、他のすべての条項は通信事業法によるものとする。

#### 第22条 (権限の委任)

通商産業大臣は、本法上の権限の一部を、大統領の定めに従い、ソウル市長、直轄市長または県知事に委任することができる。

#### 第23条（報告と検査）

- ① 本法施行に必要なときは、通商産業大臣は、指定供給者に運用報告の提出を命ずるか、係官に指定供給者の事務所または営業所にて帳簿と書類を検査させることができる。
- ② 前項により検査を行う係官は、その権限の公的証拠を携行し、関係者にそれを提示しなければならない。

#### 第24条（指図と監督）

通商産業大臣は、第5条第2項に定める業務に関し、指定供給者を指図し、監督し、または命令を発することができる。

### 第7章 罰則

#### 第25条（罰則）

- ① 第18条第1項の規定に違反し、データベースに集積された貿易情報や、指定供給者、貿易業者、貿易関係機関またはその代理人の電算機に記録された電子書類を偽造し、変更しまたは他に利用した者は、1年以上10年以下の禁固刑または10億ウォン以下の罰金とする。
- ② 前項規定違反を企てた者は罰せられるものとする。

#### 第26条（罰則）

- ① 下記のいずれかに該当する者は、5年以下の禁固刑または5億ウォン以下の罰金に処す。
  - (1) 第5条第1項の規定に違反し、通商産業大臣の指定を受けずに、第10条第2項に定める貿易に関する貿易自動化業務に従事する者。
  - (2) 第10条第2項の規定に違反し、指定供給者を通さずに、第10条第2項に定める貿易自動化ネットにより貿易業務に従事する者。
  - (3) 第18条第2項の規定に違反し、データベースに集積された貿易情報や、指定供給者、貿易業者、貿易関係機関またはその代理人の電算機ファイルに記録された電子書類を損傷するか、その秘密を漏洩する者。
  - (4) 第18条第3項の規定に違反し、職務上知りえた貿易情報の秘密事項と電子書類秘

密を漏洩する、指定供給者の役職員または元役職員。

- (5) 第18条第4項の規定に違反し、電子書類とデータベースを大統領の定める期間保存しない指定供給者の役職員。

## 第27条 (二重の罰則規定)

企業の代表者すなわち企業の代理人または被雇用者、または個人または他の労働者が、企業または個人の業務に関して、第25条または第27条に違反するときは、実際に違反を犯した個人の他に、企業または個人は該当条項に従って罰金を課せられるものとする。

## 第28条 (過怠金)

- ① 指定供給者が下記のいずれかに該当する場合は、10億ウォン以下の罰金を課すものとする。
- (1) 供給者が第18条第5項の規定による保護措置を講じないか、または事前に通商産業大臣の認可を得ずに保護措置を講じたとき。
- (2) 供給者が第19条第1項、第2項の規定に違反し、電子書類と貿易情報を漏洩したとき。
- ② 指定供給者が下記のいずれかに該当するときは、5億ウォン以下の罰金を課すものとする。
- (1) 供給者が第23条第1項の規定による報告書を提出しないか、または虚偽の報告を行ったとき、または検査を拒否し、妨害し回避するとき。
- (2) 供給者が第24条の規定によって発行された命令に違反するとき。
- ③ 第9条第2項の規定による報告を怠る者には、1,000万ウォン以下の罰金を課すものとする。
- ④ 本条第1項から第3項にいたる規定による過怠金は、大統領の定めにより、通商産業大臣によって課徴され、徴収されるものとする。但し、第7条第1項により、すでに課徴金が課せられている違反に対しては、過怠金は免除されることがある。
- ⑤ 本条第4項の規定により課徴された過怠金に異議のある者は、決定通知受領後30日以内に、通商産業大臣に異議申立てすることができる。
- ⑥ 本条第4項の規定により過怠金を課せられた者が、本条第5項により異議申立てを行ったときは、通商産業大臣は直ちに本件を管轄裁判所に持ち出さなければならない。通告を受けた裁判所は任意事項訴訟法により過怠金について決定するものとする。
- ⑦ 本条第5項の規定に特記された期限内に異議申立てが行われず、過怠金が支払はれ

ないときは、その徴収は滞納国税処理に関する規則に従って行われるものとする。

第29条（罰則適用のための公務員としての指定）

刑法と他の法の適用のために、指定供給者の役職員は公務員とみなされるものとする。

追加

本法は公布の日から6ヶ月後に発行するものとする。

—完—



本協会の事業は日本自転車振興会，財団法人  
日本船舶振興会および日本海運振興会からの資金  
援助ならびに賛助会員からの賛助会費によって  
行われています。

本書は財団法人日本船舶振興会の補助金により  
作成したものです。

---

平成4年3月30日

JASTPRO刊 91-19

禁無断転載

発行所 (財)日本貿易関係手続簡易化協会

東京都港区芝大門2-10-1(第一大門ビル)  
電話 (03)3437-6135

---

