

参考資料1

電子船荷証券の法的問題点と想定事例

2021年5月31日

 TradeWaltz

前提

- ✓ 現在、わが国の貿易関係企業が、ブロックチェーン技術によって貿易手続きのペーパーレス・デジタル化をすすめているが、船荷証券のみが有価証券であるのでデジタル化に支障がある。
- ✓ その結果、証券への署名・発送・受領等の実務が残り、関係者はテレワークが完結できず、出社を要する。
- ✓ 船荷証券は書面であることが現行商法上で定められ、電子であるとその物権的効力が不明であるため実務利便性に適う法改正の検討をお願い申し上げているもの。

前提(続き)

- ✓ 電子船荷証券に物権的効力が与えられたとしても、その物権的効力が完全に担保されるわけではない。
- ✓ なぜなら、物権的効力に関する準拠法として日本法以外の法律が適用される可能性がある。
- ✓ しかし、日本法の整備によって、現在に比較すれば相当程度、第三者対抗が可能になると考えられる。
- ✓ これによって貿易の完全ペーパーレス化・デジタル化に一層近づくものと考えられる。

要望者

会社名	株式会社トレードワルツ
本社所在地・事務所所在地	東京都千代田区丸の内3-2-2二重橋ビルディング2階
設立時期	2020年4月1日
上場／非上場	非上場
代表者	代表取締役社長 小島 裕久
主要株主	株式会社エヌ・ティ・ティデータ 三菱商事株式会社 豊田通商株式会社 東京海上日動火災保険株式会社 株式会社三菱UFJ銀行 兼松株式会社 損害保険ジャパン株式会社
資本金（資本準備金含む）	2,100百万円
連結子会社	なし
ガバナンス	取締役会設置会社（監査役設置）
事業内容	ブロックチェーンを活用した貿易情報連携基盤（TradeWaltz™）によるサービスをSaaSとして提供

- TradeWaltzは、貿易実務のペーパーレス・デジタル化のために、ブロックチェーンによる貿易実務のデジタルプラットフォームサービスを提供する会社です。
- 2017年に、NTTデータ社を事務局として、商社・銀行・保険会社・船会社等からなるコンソーシアムを結成（スライド6参照）し、ブロックチェーン技術による貿易実務のデジタル化の検討を開始し、2020年に事業化しました。

船荷証券に関する現行規律

現行商法の規定上、船荷証券（B/L）は書面であることが前提

第757条（船荷証券の交付義務）

記載した船荷証券（以下この節において「船積船荷証券」という。）の一通又は数通を交付しなければならない。運送品の船積み前においても、その受取後は、荷送人又は傭船者の請求により、受取があった旨を記載した船荷証券（以下この節において「受取船荷証券」という。）の一通又は数通を交付しなければならない。

第758条（船荷証券の記載事項）

「船荷証券には、次に掲げる事項（受取船荷証券にあつては、第7号及び第8号に掲げる事項を除く。）を記載し、運送人又は船長がこれに署名し、又は記名押印しなければならない。

ブロックチェーンを適用した貿易実務デジタル化に向けたコンソーシアムについて

2017年8月に国内大手企業の参画する業界横断コンソーシアムを設立以来、貿易業務のデジタル化の検討・議論を行う一方、国内外で実証実験を積み重ねてまいりました。

- 2017年度**
 - ✓ 4業界横断13社のコンソーシアム結成
 - ✓ PoC実施
 - ✓ シンガポール貿易プラットフォームNTPとの接続実証実験
- 2018年度**
 - ✓ 経産省（NEDO）より三港湾を対象とした実証実験
 - ✓ セマンティックAI技術を使った信用状自動チェック機能の実証
 - ✓ タイ税関システムとの接続実証実験
 - ✓ [船荷証券実施に向けた法整備に関する調査及び関係官庁への要望提出](#)
- 2019年度**
 - ✓ 試行運用開始
 - ✓ タイJSCCIBのNDTPプロジェクトと共同実証実験
- 2020年度**
 - ✓ ダボス会議併催イベントにて国際商業会議所、シンガポール当局とコンソーシアム参加企業による共同声明

業態	会員（業態別五十音順）
銀行	株式会社みずほ銀行
	株式会社三井住友銀行
	株式会社三菱UFJ銀行
保険	損害保険ジャパン株式会社
	東京海上日動火災保険株式会社
	三井住友海上火災保険株式会社
荷主	伊藤忠商事株式会社
	兼松株式会社
	住友商事株式会社
	双日株式会社
	豊田通商株式会社
	丸紅株式会社
	三井物産株式会社
	三菱商事株式会社
船会社 総合物流	川崎汽船株式会社
	日本通運株式会社
	日本郵船株式会社
	Ocean Network Express Pte. Ltd.
事務局	株式会社NTTデータ

コンソーシアムからの法改正要望(2019.3)

我が国発の貿易情報連携基盤への取組がグローバルに実効的なものとなるように、本コンソーシアムとして以下のように要望するものである。

- ① 本コンソーシアム活動を通じて、貿易関連書類が紙媒体であることによる課題と電子化についてのメリットやニーズを確認することができた。なかでも重要な船荷証券（B/L）の電子化についての関心は高く、プロセス全体の電子化促進のためにも検討する必要がある。
- ② 現状の貿易に関する条約や国内法は、インターネット等IT環境が広く整備される前に署名・発効、成立していることもあり、貿易関連書類の電子化に関する言及はなされていないことがほとんどである。そうした条約に準拠している我が国の国内法も同様の状況である。
- ③ このため、貿易関連書類の電子化や電子化された船荷証券の有価証券性等についての法的担保が不明瞭であり、電子化の促進を妨げる一つの要因となっている。
- ④ 貿易関連書類の電子化に関する法律整備の動きは近年活発になってきており、European Commissionにおける貿易手続き・関連書類の電子化促進に向けた法改正議論（2018）、UNCITRALによる電子移転可能記録に関するモデル法の制定（2017）とその採用を各国政府に働きかけるべきとするICCレポート（2018）の公開等、特にここ1、2年で急速に機運が高まりつつあるといえる。
- ⑤ 我が国においても船荷証券の電子化をはじめとする貿易関連書類の電子化ニーズの高まりと、こうした動きを後押しする国際的な法整備に向けた近年の動向を受けて、国際的な議論やこれと連動した国内法での対応に向けた検討が必要とされている。関係省庁間で対応のご検討を頂くとともに、貿易関連書類の電子化に関する官民連携にもご協力を頂きたい。

(要望書より抜粋)

船荷証券の電子化を巡る世界の動向

世界的には貿易書類の電子化に向けた機運が徐々に高まっている状況と認識しています。

国際動向

2008 Rotterdam Rules

海上物品運送に関する国際条約として、運送書類の電子化に関する規定が盛り込まれた。

2017 UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records

国際連合国際商取引法委員会にて船荷証券を含む有価証券の電子化に関するモデル法（MLETR）を制定

2018 European Commission

欧州委員会における運送書類の電子化に関する法律案提示

2018 ICC レポート

国際商工会議所が、各国の船荷証券電子化に関する法制度調査を行い、レポートを公表した。

各国での立法動向

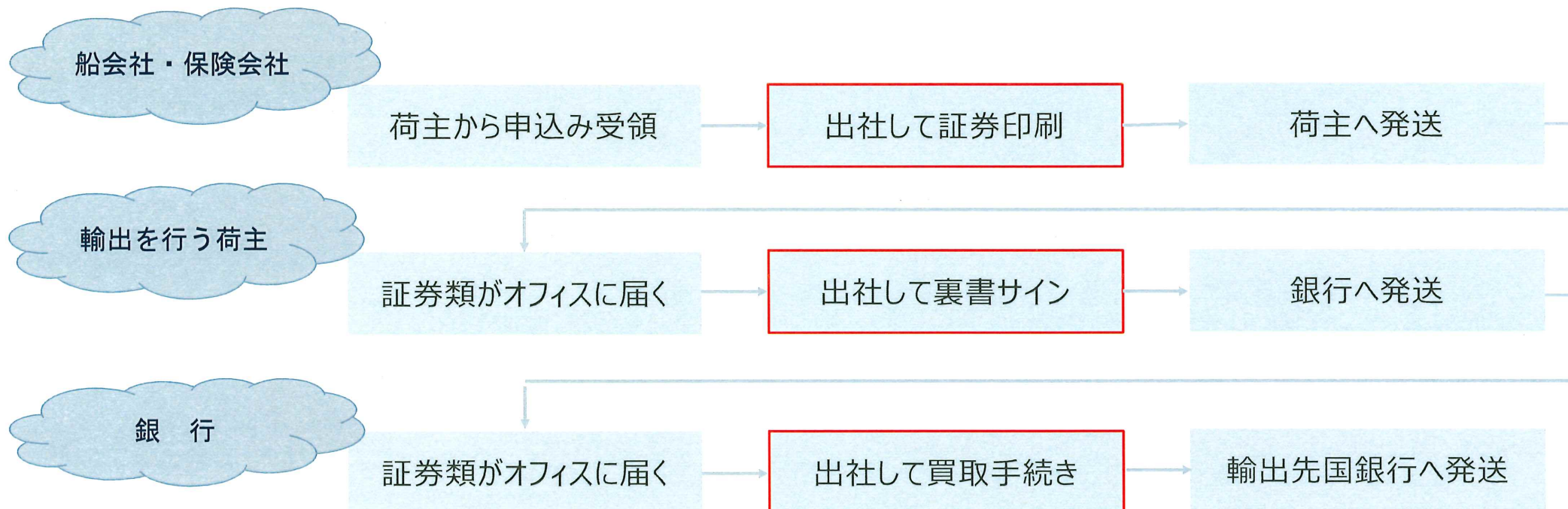
2014 ニューヨーク州法

2019 バーレーン法

2020 ペルー法

2021 シンガポール法

「紙」ゆえのコロナ禍の下での現象(1)



「紙」ゆえのコロナ禍の下での現象(2)

A荷主(総合商社) の例

ほぼ全面的にテレワークとなっているなか、貿易書類の処理（B/Lへの裏書サインを含む）を担うグループ会社では、人員260人のうち、半数づつの交代出勤を要した。

B銀行の例

荷主から送られてくる船積書類の買い取りと処理のために、外為部門で最低限出社しなくてはならなかった従業員の出社比率は、平時の90%。実数で約350人。B/L紙面上の条件文言が、銀行指定の条件文言と一致するか、人間の眼で照合するため。

紙の書類であるがゆえに、会社への出社を要している。

紙は船荷証券だけなのか？

- ✓ **船荷証券以外で電子化できていない貿易書類はどれだけあるか？** → 船荷証券以外に有価証券はないため、TradeWaltzでは、船荷証券以外は、電子化済みまたはその目途が立っている（従前から、少なくともPDFレベルではすべて流通できるようになっており、TradeWaltzはさらにこれを構造化データにする予定。B/Lのみは有価証券なのでPDFや構造化データとして送ることはできない）。
- ✓ **貿易に関する公的書類も電子化できているか？** → 貿易で必ず発生するのが通関のための書類。日本の通関は、NACCSシステムで海上貨物・航空貨物ともに電子化されている。

電子船荷証券の問題点(1)

- 電子船荷証券システム (Bolero等) は存在しているが、普及していない。
- 電子船荷証券システムとは、契約上で「電子船荷証券システムの効力を、書面の船荷証券と同様とみなす」ことを規定する (= 契約当事者間の合意) 。
- **何が問題なのか？**
 - 船荷証券は、運送品の引き渡しのための債権的有価証券であると同時に、『物権的効力』を持つ (商法763条) ので、船荷証券の引渡しによって貨物の占有移転があったのと同じ効果がある。
 - したがって、船荷証券所持人は第三者に対抗できる。
 - しかし、「電子船荷証券」は当事者の合意でしかない ⇨ 第三者対抗の可否が不明

電子船荷証券の問題点(2)

- 日本法の改定で問題は解決するのか？

- 裁判例上では、船荷証券の『物権的効力』の準拠法決定ルールが明確に示されたことはない。
- 学説上では、船荷証券の『物権的効力』の準拠法は、①証券所在地法説 ②目的物所在地法説 がある。

(他に運送契約準拠法説もあるが…)

- ①証券所在地法説：有価証券一般の効力は所在地法によるとする。

したがって、実務に置くと

- ☞ 「船荷証券が日本にある間」は、第三者対抗要件が具わる。
- ☞ 「船荷証券が日本にある間」なので、日本の荷主が船荷証券所持人である間は、輸出入のいずれであっても、法改正による便益を享受できる可能性がある。

- ②目的物所在地法説：仕向地法（運送品の到着予定地法）によるとする。

したがって、実務に置くと

- ☞ 輸出貨物である場合には、外国法によるので、日本の荷主は法改正の便益は享受できない。
- ☞ 輸入貨物である場合には、日本法によるので、日本の荷主は法改正の便益を享受できる。

電子船荷証券の問題点(3)

- 日本法の改定で問題は解決するのか？（続き）

- ①証券所在地法説 ②目的物所在地法説のいずれであっても、日本の荷主は、相当程度法改正の便益を享受することができる（万全でなくとも、現状に比較すればかなりの進歩）。
- どれだけ法整備をしても、第三者の主張する物権的効力の準拠法と、適用法を争う可能性は排除できないので、万全を期すことはできない問題。
- 証券所在地法説については、電子船荷証券の場合には、所在地の観念が難しいためこれを連結点にすることに困難が伴うかもしれないとする見解*もあるが、「船荷証券が日本に所在する」というのは、実質的に、日本の荷主が船荷証券所持人である期間であるので、連結点とすることは可能と思われる（例：所持人の営業所所在地等）。

*多田望「電子船荷証券と貿易金融EDIの抵触法的規律における諸問題」国際私法年報6号（2004）

電子船荷証券の想定事例①

- 事例①（輸入）：日本の買主が、X国の売主との間で国際売買契約を結び、代金を支払った。運送人はX国から日本への運送に関する電子船荷証券を交付した。ここに、売主に資金繰りの問題が生じ、売主の債権者が貨物を差し押さえようとしている。

→ 証券所在地法説に基づけば、「船荷証券が日本にある間」は、第三者対抗要件が具わるので、日本の買主が、物権的効力が認められる電子船荷証券の所持人であれば、対抗可と考えられる。FOB類型の条件であれば日本の買主が所持人である可能性高く、CIF類型の条件であれば電子船荷証券の名義変更の時期次第。

→ 目的物所在地法説に基づけば、運送中は仕向地法なので日本法であり、日本の買主が、物権的効力が認められる電子船荷証券の所持人であれば対抗可。

電子船荷証券の想定事例②

➤ 事例②（輸出）：日本の売主が、Y国の買主との間で国際売買契約を締結した。運送人は、日本からY国への運送に関する電子船荷証券の交付した。ここに、買主の資金繰りの問題が生じ、買主の債権者が買主の資産の差し押さえを始めた。日本の売主は、代金の支払いはまだ受けておらず、貨物はY国に向かっている。

→ 証券所在地法説に基づけば、「船荷証券が日本にある間」は、第三者対抗要件が具わるので、日本の売主が、物権的効力が認められる電子船荷証券の所持人であれば、債権者へ対抗可。

→ 目的物所在地法説に基づけば、運送中は仕向地法なので、日本法は適用されない。（仕向地法が電子船荷証券に物権的効力を認めなければ、対抗できるかどうか不明）