

貿易取引の電子化と所有権移転問題

西 道 彦

目次

はじめに

第1章 貿易取引における危険移転と所有権移転

第1節 危険移転

第2節 所有権移転

第2章 ボレロ・システムと権限移転管理

第3章 TSU と BPO

おわりに

はじめに

近年とくに近隣のアジア諸国の経済発展による物流の活発化、技術革新に伴う輸送手段の高速化、リード・タイムの短縮は、従来のシステムを徐々に機能不全に陥れている。すなわち貿易書類がペーパーベースであり、銀行で手作業により処理され、その後航空便のクーリエで送付されるために、時間とコストが掛り、貨物が到着しているのに貨物が引き取れないなどの事態が発生している。ペーパー船荷証券による旧貿易金融システムが、貿易現場でこのような困難な事態に直面し、限界を向かえている。そこで旧システムに代わって貿易取引の変化に適応する新しい貿易金融システムを構築する必要がある。現在は危機的状況を打開する方法として、Boleroシステム、TSU (Trade Service Utility) およびその付加機能のBPO (Bank Payment Obligation) などさまざまな新しい貿易金融システムが開発されている。

そこで本稿では貿易取引における物品の危険・所有権移転に関する諸理論を考察した上で、とくに将来的に発展が期待される上述の EDI による貿易金融システムに焦点を当て、それぞれのシステムにおいて物品の所有権移転がどのように移転しているのかについて考察する。

第1章 貿易取引における危険移転と所有権移転

第1節 危険移転

貿易は国際物品売買契約であり、取引の結果、危険と所有権が移転する。貿易契約における物品の引渡し時期および場所を決定するのは、トレード・タームズである。本稿では利用頻度の高い CIF 契約を基本的に想定して論じていきたい。国際商業会議所（ICC）制定のインコタームズ2000（Incoterms 2000）の規定の CIF 条件では、物品が船積港における本船のレール（ship's rail）を有効に通過したときから、その物品に対する一切の危険が買主に移転することになっていたが、最新版のインコタームズ2010では、危険負担の分岐点としての本船のレールが削除され、「本船上に置かれた（on board）時」に変更されている。さらにインコタームズ2010では、従来使用されていた Terms（条件）を Rules（規則）に置き換えており、従来4グループ13条件から2グループ11規則に改定されている。このインコタームズでは所有権の移転については規定されていない。

定期船の大半がコンテナに移行している現代においては、徐々にコンテナ専用ルールの CIP の使用が増えていくものと考えられる。インコタームズの CIP では、運送人の管理下に引き渡された時から、危険は買主に移転することになっている。

このように CIF に比べて、CIP 条件の場合は危険負担の移転時期が本船レールよりも早まっている。またインコタームズの危険移転論は、危険移転と物品の引渡し（delivery）を結び付けた理論構成となっている。⁽¹⁾

この危険移転問題については、英国物品売買法（The Sale of Goods Act

1893) では第20条で「別段の合意がない限り、物品の所有権が買主に移転するまでは、その物品に関する危険は、売主の負担とし、その所有権が買主に移転したときは、引渡しの有無にかかわらず、その物品に関する危険は買主の負担とする。」と規定されている。⁽²⁾ このように英国物品売買法においては、危険の移転を所有権の移転と結び付けた理論構成を採っている。

また改正米国貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definition) では、CIF 売主の義務第7項に「船積船荷証券が要求される場合には、その物品が本船内に引き渡されるまで一切の滅失または損傷につき、売主はその危険を負担する」と規定している。⁽³⁾ また船荷証券のフォームを異にする場合については、第6項で「受取船荷証券が提供される場合には、その物品が海運業者の手に引き渡されて保管されるまで、一切の滅失または損傷について、売主はその危険を負担する」と規定している。⁽⁴⁾ このように改正米国貿易定義では、船荷証券のフォームによって危険移転の時期と場所を分けて問題解決を図っている。この点ワルソー・オックスフォードも同様のアプローチを取っている。

本稿では、所有権の所在により危険の所在を決定するという立場を取っている。この立場においては、物品の所有権が売主にあるのか、買主にあるのかを決定し、次にその所有者に危険を負担させるという論理になろう。それゆえ貿易取引における所有権の移転が重要な問題となる。

第2節 所有権の移転

貿易は、異国間の遠隔地者間の物品売買であり、通常は物品の現物の物理的引渡しではなく、物品の引渡請求権を船荷証券 (B/L) に表象させ、その権利証券により売買契約の履行が行われる。CIF 契約では船荷証券を中核とする船積書類という象徴的取引により契約が履行されるのである。

この CIF 契約の下では、買主は、売主が正当な書類を提供した場合には、これを受理し、かつ代金を支払う義務を負うが、前述したように荷為

替を利用する場合には、代金決済が外国為替の決済を必要とするため、外国為替銀行が物品の売主と買主との間に機能的に介入することになる。実際には荷為替信用状が、買主より売主に宛て、貨物の揚地にある外国為替銀行によって発行され、貨物の積地の外国為替銀行を通じて売主に通知される。そして積地にある外国為替銀行は、売主の振り出す外国為替手形と船積書類を一種の担保として手形を割引き、売主に対し輸出資金を供給する。このような現実のCIF契約においては、売主による船積書類の提供に対して、買主が代金を支払うという単純なパターンではない。荷為替を利用する場合には複雑で、船積書類が、売主から信用状(L/C)通知をなした積地銀行を経て、さらに揚地における信用状発行銀行に移り、買主が呈示を受けた外国為替銀行においてその為替手形を決済し、または引受けをなし、そこではじめて船積書類の交付を受け、その中の船荷証券を入手し、裏書による移転手続きが完備している限り、これを船会社に呈示して、船荷証券と引き換えに物品を受け取ることになる。

所有権の移転に関しては、当事者の意思が明確であれば問題はないが、当事者の意思が不明確な場合にはどのように解釈されるのが問題となる。当事者の意思が不明確な場合は、特定物については売買契約締結時に所有権は移転すると考えられるが、不特定物売買においては、物品が特定した時と考えられている。FOB契約では積地の履行が買主への引渡しであり、船積時に物品が特定すると考えられており、そのとき危険と所有権が買主に移転することになり、貿易取引における売主から買主への所有権移転時期が明らかであるが、一方CIF契約では船積書類という象徴的引渡しにより契約が履行されることから、所有権移転時期を確定し難く、複雑となっている。

種類売買に属する不特定物売買については当事者の意思が不明確な場合には、売買とは別個に物権行為の独自性を認め、代金の支払いや引渡しなどの外部的徴表を伴う行為があったときに所有権が移転するという考え方に基づいて解釈されよう。⁽⁵⁾

CIF 売買の代金決済は、ほとんど荷為替の特約により行われ、一般化してきたという経緯がある。この場合においても船積みと同時に物品が特定し、危険が売主から買主に移転するとともに、「危険は所有権に従う」という所有権移転の原則にしたがって、所有権も同時に移転するものと考えられる。ただ英国物品売買法第19条にも規定してあるように、売主の指図式の船荷証券が発行された場合には、処分権を留保したことになる。それゆえ所有権は、買主による代金決済のための荷為替手形の引受け、支払いがなかったことを停止条件として、危険と同時に移転するものと考えられる。

このように危険は所有権に従うという所有権移転の原則に立てば、物品の所有権は船積の時に条件付で移転し、船積書類と引き換えに買主による代金支払いがあった時に絶対的に移転するといういわゆる条件付移転説⁽⁶⁾が理解しやすいと考えている。一方もう一つ別の説として遡及移転説⁽⁷⁾がある。この説も船積時に条件付で所有権が移転するとの立場を取っているが、遡及を認めている点が上記の説とは異なる。すなわち船積行為を完遂しても売主は所有権を留保しており、書類と引換えに買主の支払または引受けが行われると同時に所有権は船積時に遡及して買主に移転すると解釈するものである。

ここで CIF 契約においては、船積みと同時に物品が特定し、危険と所有権も同時に移転する考えるのは、買主に所有権が移転していなければ、前払いの特約がない限り、売主は買主に代金請求をすることができず、また所有権を持つ者が物品に対する被保険利益を有するという立場を取っているからである。

これに関連して、わが国では国税不服審判所裁決事例で「輸出取引に係る収益計上基準として船荷証券引渡基準（荷為替取組日基準）は公正妥当な会計処理の基準として相当なものとはいえず、船積日基準よるのが相当である」とされている。⁽⁸⁾

この件については論争があり、請求人は、船荷証券は商品を表象する有

価証券であって、その引渡しによって商品の所有権が移転するものであるから、船荷証券を荷為替手形に添付して銀行に引き渡す日を商品の引渡し日とする船荷証券引渡基準は法人税基本通達に定める引渡基準に該当すると主張していたが、船荷証券引渡基準は、貿易慣習における所有権および危険負担の移転時期に合致しない基準であり、また売主は荷為替手形を銀行に売り渡すことにより、初めて輸出商品に対する所持・支配を失うものではなく、しかも引渡しの時期を比較的自由に決定できる恣意性が入り込む余地があるから、公正妥当な会計処理の基準として相当とは言えない判決とされ、商品の占有移転の時期及び経理事務の慣習から見て、輸出取引の収益計上基準としては、船積日基準によるのが相当であるということになった。（昭和61年12月8日判決）

この判決に基づく CIF 輸出取引における信用状による期限付手形の買取りの場合の実際の仕訳処理を見ると、船積時すなわち船荷証券の日付に CIF 輸出は積地渡し条件であることから、船積時に引渡しと考えて「売上」として計上（借方：売掛金、貸方：売上）される。その後、船荷証券入手時に手形の引受けがなくても信用状による支払保証があるので手形債権が発生したとして受取手形に計上（借方：受取手形、貸方：売掛金）し、荷為替手形買取時に、当座預金として計上（借方：当座預金、貸方：受取手形）するのが一般的である。

一方、所有権を一個不可分なものとする説に対して、所有権は不可分ではなく、所有権の内容が分割して移転するとの分割所有権説（Theory of Divided Property Interest）がある。

この所有権の分有理論は、Vold によって明確に説明されている。Vold は、「個々の取引の条件において、ある一定の動産（chattel）の財産利益（property interests）は、数人の当事者間で分割される。」と述べ、⁽⁹⁾ さらに「権限（title）が単に代金回収上の保全のために、ある人によって保持されるような売買を取り決めた場合には、買主は、受益利益所有者（beneficial owner）となる。買主は、売主または金融機関が担保利益

（security interest）を保有することを条件として受益利益（beneficial interest）を持つ」と、所有権分有という考えを端的に展開している。⁽¹⁰⁾

この分割所有権理論は、所有権（property）を受益利益（beneficial interest）と担保利益（security interest）に分けて把握していると解釈される。受益利益は物品に対する完全な支配権と解され、物品の物理的な引渡しによって買主に移転する。一方、担保利益は、質権、抵当権等のような一時的、部分的、制限的な支配権と解され、売主は代金の支払いを受けるまでは物品について担保利益を持つ。

荷為替手形の買取によって売主の有する担保利益は、売主から買取銀行に移転し、その後には買主の手形の支払いまたは引受けにより消滅することになる。この分割所有権の理論は、米国統一商法典（Uniform Commercial Code：UCC）にも採り入れられ、その第2-401条第1項で「売主が買主に宛てて積出し、もしくは買主に引渡しした物品について、何らかの権限（財産権）を留保したときは、担保権の留保としてのみ効力を有する」と規定されている。⁽¹¹⁾

このように分割所有権の理論に基づく荷為替取引における所有権移転を見れば、船積時に受益利益は、売主から買主に移転する一方、輸出地における荷為替手形の買取によって物品のもう一つの分割された所有権が買取銀行に移転している。ただこの買取銀行の有する所有権は、担保のための信託的所有権たる担保利益に過ぎない。この担保利益は、実務上、銀行において譲渡担保として取り扱われているものに近い。すなわちわが国の銀行で採用されている「外国向為替手形取引約定書」および「信用状取引約定書」には付帯貨物および付属書類は担保として銀行に譲渡する旨の規定がある。銀行は、これらの書類に対して譲渡担保として売主に金融することになる。

この分割所有権の理論は、所有権移転過程の明解さから、貿易取引の電子化に関して電子船荷証券の権利移転システムにおいても応用できるものと考えられる。

第2章 ボレロ・システムと権限移転管理

近年、とくに近隣のアジア諸国の経済発展にともなう輸入の増大、さらには技術革新による船舶の高速化、コンテナ化、荷役作業の効率化によって、貨物が輸入港に到着しているのに、銀行経由での輸入者への船荷証券(B/L)の到着が間に合わず、貨物が入手できないという事態すなわち「船荷証券の危機(The Bill of Lading Crisis)」が発生している。これは、ペーパー船荷証券を中核とする貿易書類を使用する旧貿易金融システムの限界を意味している。

この船荷証券の危機の解決策として、保証渡し(L/G)、シーウェイビル(Sea Waybills)の使用サレンダーB/L、スタンバイ信用状(Standby Credit)の使用などが行われているが、将来的に問題の根本的解決のためには貿易書類を電子データにして安全に送受信できるシステムの確立が急務であると考えられる。標準化されたデータが当事者間で伝送できるようになると貿易手続きの迅速化・正確化が期待できる。ただこのような貿易取引の電子化においては、どのように物品の所有権の移転が管理されているかが問題となる。

貿易書類の代表的電子化プロジェクトの1つとしてBoleroプロジェクトがある。Boleroとは、もともとBill of Lading for Europe(ヨーロッパのための船荷証券)の略であった。このプロジェクトは、EU(ヨーロッパ連合)の支援をうけて、ヨーロッパ、米国およびアジアの企業26社がコンソーシアムを組んで、1994年から95年にかけて電子船荷証券を中心とする貿易書類の電子化の実証実験を行ったものである。その成功を踏まえて1999年9月から商業化が始まった。

このBoleroシステムは、拘束力のある法的環境と共通の手順に基づき、貿易関連書類の、電子的な形式による、グローバルな、保証された、安全な伝送を行うことにあり、同時に業界横断的な、中立的なサービスを行うためのプラットフォームを提供することを目的としている。現在、XMLを

利用した65種類の標準化貿易文書を提示することができ、電子船荷証券（e-B/L）の権利移転をシステムの的に管理できる機能を実現している。

1995年の実験終了後に Bolero のユーザー団体である Bolero Association Limited（BAL）が設立されたが、Bolero の運営主体は、1998年7月に国際銀行間金融通信協会である SWIFT（Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication）とコンテナ運送の相互保険組合である TT Club（Through Transport Mutual Club）の合併会社として設立された Bolero International Ltd.：BIL（本社ロンドン）である。この SWIFT は、世界の主要金融機関がほとんど加盟しており、また TT Club は、世界の主要な海運業界各社が参加するどちらもグローバルな組織である。

この Bolero システムは、加盟者に共通の統一規約である Bolero Rulebook（ルール・ブック）を適用する Closed System である。システムに参加するものは、サインすることによりルール・ブック契約の当事者になり、電子データ交換につき法的枠組みを設定している。これによって電子認証に基づく電子化された貿易手続き書類の安全で確実な電子データ交換が可能になる。

Bolero International Ltd.（BIL）は、bolero.net（ボレロ・ドット・ネット）という業務取扱名称で貿易金融 EDI サービスを提供している。この bolero.net の提供するサービスの1つに権限移転管理 TR（Title Registry）サービスがあり、Bolero 電子船荷証券の内容および権利の登録と移転を管理している。すなわち TR は、船荷証券の中央権利データベース機能を果たし、権利者情報を書き換えることにより権利移転を行うシステムとなっている。

Bolero 電子船荷証券は、TR で管理され、船荷証券の譲渡を電子的に行う。Bolero.net の中央伝送機関 CMP（Core Messaging Platform）によるメッセージ伝送サービスは、インターネットを利用しながら、公開鍵方式による電子認証手続きと暗号化技術によって、電子化されたデータを安全

確実に送受信できることになっている。とくに Bolero 電子船荷証券は、権利移転を伴うために他の電子船積書類情報とは区別して、Sub-Envelop という形で送信される。CMP では、Bolero 船荷証券情報 (Text File) を受け取った場合、権利移転を電子的に管理する TR 機能を用いて所有権の移転管理を行うのである。

TR では、貨物に対する権利について Ownership と Holdership に区別して登録されることになっている。すなわち Holdership の保有者は Holdership の移転のみ可能となっており、たとえば銀行による買取の際には Holdership は移転しても Ownership は移転できないシステムになっている。したがって Ownership は、所有者が占有者である場合のみ移転することになる。⁽¹²⁾

この Bolero システムにおける所有権移転は、前章で述べた分割所有権の理論が応用されていると考えられる。この分割所有権の理論は、所有権を受益利益 (beneficial interest) と担保利益 (security interest) に分割して、売主から買主への所有権の移転を説明している合理的な理論である。この権利を分割して把握するという考え方は、Bolero システムでは TR において船荷証券に表章される権利を Holdership と Ownership に分割して管理している。これによって権利の移転が明確化されており、敏速かつ正確な移転が保証されている。

また Bolero システムにおいては、bolero.net が提供する付加価値サービス (Value Added Service) の1つとして、SURF (Settlement Utility for Managing Risk and Finance) がある。これは、CMP と TR のインフラを利用して、貿易書類を電子的に受渡しすることによる貿易自動決済サービスで、2002年からサービス提供されている。

SURF における任意の貿易決済方法として、(1) Open Account (オープン・アカウント) (2) Advance Payment (前払い) (3) Documentary Collection (荷付取立手形) (4) Documentary Credits (荷為替信用状付き取引) (5) Standby Credit (スタンバイ信用状取引) がある。こ

のサービスは、基本契約と銀行を通じた支払い・決済（SWIFT と共同）を関連付けて登録することにより、発生した電子書類に対して業務が進んでいくシステムとなっている。とくに Documentary Credits による決済方法の場合は、売主や買主と取引銀行の間の電子決済関連書類（支払指図等）の動きが、船荷証券の引渡しと電子的に結び付けられている。すなわち銀行の支払確約が要求され、TR での船荷証券による物品の権利移転と支払いが連動しているのである。

Bolero 船荷証券が生成されて消滅するまで、その所有者として、(1) Originator (B/Lの発行者)、(2) Surrender Party (B/Lの最終引受人)、(3) Shipper (荷主)、(4) Holder (B/Lの所持人)、(5) Pledgee (動産質権者)、(6) To Order Party (B/L譲渡時の指図人)、(7) Consignee (荷受人)の種類がある。

Bolero 船荷証券においては信用状取引の場合を例にとると、売主は Shipper & Holder of Bolero B/L に指定され、買主は To Order Party に指定される。船荷証券の権利移転の過程で、輸出地の買取銀行は Pledgee に指定される。次に売主への代り金支払いに伴い、輸入地の信用状発行銀行が Pledgee に指定される。そして買主の信用状発行銀行への代金支払いと同時に信用状発行銀行は質権が解除され、Pledgee でなくなる。それと同時に買主は、新たに Holder に指定され、正当な権利を有する Holder to Order となる。この Holder to Order のみが、次の Holder to Order を指定できる仕組みとなっている。最後に船会社が Holder to Order である買主に物品を引渡し時点で、Bolero 船荷証券は、Surrender され、消滅することになっている。

Bolero 船荷証券の権利については、その権利の発生から消滅までの全行程を安全確実の伝送のために網羅しておかなければならないが、権限登録センターの機能を有している TR で厳密に正確に登録され、電子管理されている。

Bolero Rulebook では、“Table of Power” の項目⁽¹³⁾で Bolero 船荷証券

の各権利者がどのような権限を有するのか表示されている(表1参照)。権限を有するか否かは Yes, No で表示されている。たとえば船荷証券の発行(Create Bill)は、運送人(Carrier)が Yes となっており、他は No と表示されており、運送人だけが船荷証券の発行ができることになっている。また質権の実行(Enforce Pledge)は、動産質権者(Pledgee Holder)だけが Yes となっており、その権限を行使できることになる。船荷証券の修正要求(Request Amendment)は、運送人以外は Yes となっており、運送人以外の各権限者は修正要求を行使できることになっている。一方、修正の承認(Grant Amendment)および修正の拒否(Deny Amendment)は、運送人だけが Yes と表示されており、運送人以外はできないことになっている。また書面への切り替え(Switch to Paper)が必要な場合は、運送人以外はそれを行使できることになっている。

Bolero の Rulebook によれば、Bolero International Ltd. が、運送人(船会社)の代理人(Agent)として Attornment の通知を新たな Holder に行うことになっている。Attornment とは、運送人が権利譲渡と受けた承継人を承認することであり、これによって新 Holder は、権利移転を確認することになるのである。具体的には、運送人からの「新 Holder の指図に従うという趣旨で物品を保有している」というメッセージが Attornment に相当することになると解されている。⁽¹⁴⁾ この Attornment の通知は、代理人である Bolero International Ltd. が行っており、この通知は、実際には運送人には配信されていない。Bolero International Ltd. が運送会社の代行業者として機能していることが分かる。

この Attornment によって、Holdership が移転することになる。すなわち運送人の代理人である Bolero International Ltd. を通じた物品に対する Constructive Possession(間接占有)を転得者に移転するという法的構成を採っている。日本の民法上からは指図による占有移転として解釈されている。

表 1 . Bolero 電子船荷証券の各当事者と権限

Functions	Parties						
	Carrier	Shipper and Holder	Holder to order	Pledgee Holder	Bearer Holder	Holder	Consignee Holder
Create Bill	Yes	No	No	No	No	No	No
Designate Holder	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Designate To Order	Yes	No	Yes	Yes	Yes	No	No
Blank Endorse	Yes	No	Yes	No	No	No	No
Designate Bearer Holder	Yes	No	Yes	Yes	Yes	No	No
Designate Consignee	Yes	No	Yes	Yes	Yes	No	No
Designate Pledgee Holder	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No
Enforce pledge	No	No	No	Yes	No	No	No
Surrender Bill	No	No	Yes	No	No	No	Yes
Request Amendment	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Grant Amendment	Yes	No	No	No	No	No	No
Deny Amendment	Yes	No	No	No	No	No	No
Switch to Paper	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes

(出所) Bolero Rulebook 3.8. (1) Table of Powers.

Bolero 電子船荷証券においては運送契約上の地位の移転に関しては、運送人が新たに承継人との間で運送契約を更改 (Novation) して、新 Holder に対して貨物に関する権利を与えることになっている。すなわち bolero.net では債権的権利の移転は、指名債権譲渡 (Assignment) という方法ではなく、更改によって引渡請求権が新 Holder に移転するのである。⁽¹⁵⁾ ただ更改によって債権者が交替する場合にも第三者対抗要件は、確定日付のある証書が要求される。この点に関してはわが国では2001年4月の「商業登記法等の一部を改正する法律」の施行によって、電子貿易取引においても確定日付の取得が可能となった。

第3章 TSU と BPO

SWIFT は、新しい貿易金融サービスとして2002年に「貿易サービス試問グループ」を組織し、TSU の開発を決定し、2004年に TSU プロトタイプを完成した。これは貿易書類の電子化およびマッチング・システムである。

TSU の特徴として（1）TSU は迅速化、利便化を果たしつつ、企業の物流と資金決済の効率化のニーズにより貢献していくために、貿易データのドキュメンツチェックを電子化し、機械でチェックさせ、あわせてそうした貿易データを通関業者や船会社などの電子化とも相乗りできるように考案されたものである。（2）TSU は貿易の電子化のために貿易の当事者である輸出者、輸出銀行、輸入者、輸入銀行の4者を4コーナーとして繋ぎ、銀行間の貿易書類を電子化してペーパーレス化し、定型のフォームにした上で、電子データにドキュメンツチェックしてマッチングサービスを行うしくみを構築している。（3）TSU の仕組みを活用して、銀行は企業により速く、より簡便で柔軟な貿易書類の処理と貿易ファイナンスが提供できるとともに、銀行自身の事務の合理化が可能となる。（4）企業は TSU を使って SCM の一層の合理化、ビジネスチャンススピードアップなどが可能である。（5）TSU は、Bolero と異なり、銀行間の貿易電子化メッセージインフラであり、船会社、通関業者までのインフラは別個のものとしている。（6）TSU において企業は加盟する必要はなく、また企業から銀行への貿易電子データの受渡しは、紙ベースでも電子データベースでも可能としている。⁽¹⁶⁾

このように TSU は取引の当事者（輸出者、輸出銀行、輸入者、輸入銀行）を繋ぎ、電子化によって、銀行間のペーパーレス化を実現している。データ（キー・データ・エレメント）は SWIFT Net に乗せて TSU 経由で送信する。このデータは関係銀行間で共有されることになっている。TSU は、定型フォームにした上で、電子データにドキュメンツチェック

をして、マッチングサービスを提供している。すなわち TSU は、Bolero システムの機能を簡素化したものと言われており、運送書類も船荷証券に限らずに幅広く取り扱い、使い勝手がよいものになっている。ただ TSU と Bolero システムの違いは明らかで、TSU は Bolero システムのように所有権移転管理をするための権限移転管理 TR (Title Registry) サービスの機能は有していない。

この TSU では、船積書類（とくに船荷証券）が売主・買主間で直送されることで船荷証券の危機は回避されているが、権利移転管理については依然としてペーパーベースであり、Bolero システムのように所有権移転管理をするための権限移転管理 TR (Title Registry) に基づく電子船荷証券は実現していない。船荷証券が売主から買主に直送されることで、銀行の立場からみれば TSU においては船荷証券の権利証券としての担保が存在せず、譲渡担保権の行使ができないことになる。⁽¹⁷⁾ 一方、Bolero システムでは、Bolero 船荷証券の権利については、その権利の発生から消滅までの全行程を安全確実に伝送するために、権限登録センターの機能を有し、TR で厳密に正確に登録され、電子管理されており、船荷証券を使用する貿易取引には完全なシステムが構築されていると言えよう。

貿易取引において TSU を使用する場合、所有権の移転に関しては、ペーパー船荷証券を使用するケースと同様、上記の第 1 章に述べた所有権移転の諸理論で論じることになる。この場合、船積みと同時に物品が特定し、危険が売主から買主に移転するとともに、「危険は所有権に従う」という所有権移転の原則にしたがって、所有権も同時に移転するものと考えられる。

さらにこの TSU の中で BPO (Bank Payment Obligation) と呼ばれる銀行支払保証を用いることにより、L/C (信用状) と同様の機能を付加することができる。この BPO は、2013年 4 月に URBPPO (Uniform Rule for Bank Payment Obligation) として ICC (国際商業会議所) の ICC BPO Rules としてリスボンの総会で認可され、2013年 7 月 1 日から施行

された。BPOはL/Cと同様の機能を有しているが、信用状統一規則（UCP600）に規定されているものではなく、L/Cという表現も使用していない。それゆえ信用状統一規則の補遺であるe-UCP Version 1.1に準拠するものではないと考えられる。

おわりに

本稿では貿易取引における物品の危険・所有権移転に関する諸理論を踏まえて、将来的に発展が期待されるEDIによる貿易金融システム（Boleroシステム、TSUおよびその付加機能のBPOなど）に焦点を当て、貿易取引電子化において問題とされる物品の所有権移転がそのシステムでどのように行われているのかについて考察してきた。

TSUとBPOによりドキュメント・チェックとマッチングの機能が強化されると同時に、銀行支払保証が行われることにより、企業においては銀行から貿易金融を受けることが可能となり、運送書類も船荷証券に限らずに幅広く取り扱い、使い易いものになっている。

しかしながらTSUでは、船積書類（とくに船荷証券）が売主・買主間で直送されることで船荷証券の危機は回避されているが、権利移転管理については依然としてペーパーベースであり、Boleroシステムのように所有権移転管理をするための権限移転管理（TR）に基づく電子船荷証券は実現していない。すなわちTSUでは所有権移転についてもペーパーベースで論じることになる。船荷証券が売主から買主に直送されることで、銀行の立場からみればTSUにおいては船荷証券の権利証券としての担保が存在せず、譲渡担保権の行使ができないことになり、担保リスクの問題が存在する。今後、すべてのタイプの貿易取引、貿易書類に対応した完全な貿易取引の電子化を実現するために、Boleroシステムのような所有権移転管理をするための権限移転管理（TR）も兼ね備えたシステムの実用化が求められよう。

注

- (1) 片山善行著『国際売買契約の実務』中央経済社、1994年、38～39頁。
- (2) *The Sale of Goods Act* (1893) Article 20.
高橋正彦著『貿易契約の法理』同文館、1964年、129頁。
- (3)(4) *Revised American Foreign Trade Definitions* (1941) CIF S6, S7
- (5) 舟橋淳一著『物権法』有斐閣、1960年、86頁。
- (6) 賀屋俊雄著『海上売買研究及び貿易業務』三和書房、1954年、100頁。
- (7) 上坂西三著『国際貿易基準』東京商工会議所、1955年、98頁。
- (8) 裁決事例集No.32-170頁。
- (9) L.Vold, *Cases and Materials on the Law of Sales* (3rd ed.) St. Paul, 1960, p. 130. 新堀聰著『貿易売買』同文館、1998年、99頁。
- (10) Vold, *Id.* at 4.
- (11) *Uniform Commercial Code* (1951) 2-401(1).
- (12) 八尾晃著『電子貿易と国際ルール』東京経済情報出版、2003年、101頁。
- (13) *Bolero Rulebook*, 8.8.(1).
- (14) 八尾晃著『貿易・金融の電子取引』東京経済情報出版、2003年、293頁。
- (15) *Bolero Rulebook*, 3.5.1.
- (16) 三菱東京 UFJ 銀行国際業務部外為事務部資料「貿易の電子化 TSU」2007年、1頁。佐藤武男「貿易の電子化の動きと銀行の対応」『GLOBAL Angel』2007年5月、15頁。
- (17) 西口博之著「新しい貿易金融サービス - SWIFT/ICC による電子信用状の行方 - 」『国際金融』第1250号、2013年7月1日、72頁。

主要参考文献

- 賀屋俊雄著『海上売買研究及び貿易業務』三和書房、1954年。
片山善行著『国際売買契約の実務』中央経済社、1994年。
上坂西三著『国際貿易基準』東京商工会議所、1955年。
高橋正彦著『貿易契約の法理』同文館、1964年。
中村中、佐藤武男著『貿易電子化で変わる中小企業の海外進出』中央経済社、2013年。
新堀聰著『貿易売買』同文館、1998年。
西口博之著「新しい貿易金融サービス - SWIFT/ICC による電子信用状の行方 - 」

『国際金融』第1250号、2013年7月1日。

八尾晃著『貿易・金融の電子取引』東京経済情報出版、2003年。

八尾晃著『電子貿易と国際ルール』東京経済情報出版、2003年。

David M. Sassoon and H. Orren Merren, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, Stevens & Sons, 1984。

L. Vold, *Cases and Materials on the Law of Sales* (3rd ed.) St. Paul, 1960。

Nicholas Gaskell, *Bills of Lading: Law and Contracts*, LLP Professional Publishing, 2000。