安田火災記念財団叢書 No.35

電子式船荷証券のための万国海法会規則と船積書類の革新

講 演

東京大学法学部教授

江 頭 憲 治 郎 氏

財団法人 安田火災記念財団

電子式船荷証券のための万国海法会規則と船積書類の革新

講 演

東京大学法学部教授

江 頭 憲 治 郎 氏

財団法人 安田火災記念財団



本書は，東京大学法学部教授江頭憲治郎氏のご講演（平成２年11月22日安田火災海上本社ビルで当財団主催により開催）を収録したものです。

平成３年２月

財団法人安田火災記念財団

目　　次

Ⅰ　はじめに …… 1
　1　物流の革新 …… 3
　2　ＥＤＩ（Electronic Data Interchange ）取引 …… 8
Ⅱ　電子式船荷証券のための万国海法会（ＣＭＩ）規則 …… 10
　1　基本的枠組 …… 10
　　①　取引の仕組みの概略 …… 12
　　②　データの登録機関 …… 13
　　③　物権の移転への不言及 …… 15
　　④　UN／EDIFACT とUNCID …… 16
　2　主な条項の内容 …… 17
Ⅲ　船積書類に係わる取引の将来像 …… 25
質疑応答 …… 27

資料編

A　電子式船荷証券のためのＣＭＩ規則（日本語訳） …… 32
B　CMI RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING (PARIS/ELECTRO/5) …… 39
C　UNIFORM RULES OF CONDUCT FOR INTERCHANGE OF TRADE DATA BY TELETRANSMISSION (UNCID) (TRADE/WP.4/R.483) …… 49

Ⅰ　はじめに

ただいまご紹介いただきました江頭でございます。本日の講演の表題は「電子式船荷証券のための万国海法会規則と船積書類の革新」でありますが，実はこれからお話いたしますように，中味は未だ雲をつかむような話が多いかと思います。ただ，こういうことも今，世界で問題にされているという情報提供になればという趣旨で本日講演をさせていただく次第です。

お手元の資料の１ページ目がレジメ，２，３，４枚目がこの度万国海法会（Comité Maritime International ）で成立いたしました電子式船荷証券のための万国海法会規則の翻訳であります（巻末資料Ａ参照）。これは私の試訳であります。あとは英文資料となりますが，右肩にPARIS/ELECTRO/5 と書かれましたものが，規則の原文です（巻末資料Ｂ参照）。

もう一つ，右肩にTRADE/WP.4/R.483とある方は，国際商業会議所（ＩＣＣ）で作成いたしましたUNCID と呼ばれているルールです（巻末資料Ｃ参照）。これはこの度成立した万国海法会のルールに取り込まれることになっておりますので，参考のためにお付けしている次第です。

早速内容に入らせていただきますが，本年の６月25日から１週間，パリにおいて万国海法会の第34回国際会議が開かれました。万国海法会は，いつ設立されたのか私もよく知らないのですが，1897年以来，海法（Maritime Law）および商法の国際的統一のための国際会議を開催してきている民間団体（Non Governmental Organization ）であります。構成員として海事弁護士，海運・保険の実務家，学者等が会員となっております。そして各国に海法会と称する組織があり，それらの者が資金を提供することにより運営されており，本部はベルギーのアントワープにあります。

時代によって頻度が違うのですが，万国海法会は，近年は４年に１度国際会議と称するものを開催しておりまして，その中間の３年は国際会議の準備のための国際小委員会を開催したり，世界各国で講演会，シンポジウム等を開いておりま

す。

現在海商法関係の条約がたくさんありますが，従来はこの原案を万国海法会が作成し，それがそのまま政府間の海事法外交会議（条約採択会議）の原案になるという形で条約が成立してきたものが非常に多いのです。

ただ最近は国連に海商法に関係する機関がいろいろできまして，たとえば日本語では国際海事機構と訳すＩＭＯ（International Maritime Organization），それから日本では国連国際商取引法委員会と訳すUNCITRAL（United Nations Commission on International Trade Law），それから国連貿易開発会議と訳されるUNCTAD（United Nations Conference on Trade and Development）等がそれですが，そうした国連の機関が海事関係の条約作成に興味を持っておりますので，万国海法会はこれらの機関の委託を受けてそれに協力するという形で条約原案をつくり，それをこれら国連の専門機関が検討し，そのあとで外交会議が開かれる形で条約が成立することが多くなっております。しかしいずれにせよ，万国海法会はそうした形で現在まで，海事条約の成立に非常な影響力を持ってきた団体であります。

日本では現在は財団法人になっております日本海法会という団体が，1901年に設立されております。1897年に最初の万国海法会国際会議が開かれておりますので，日本海法会が1901年に設立されているということは，各国海法会としては世界でも相当古い部類です。

現在は東京大学名誉教授の鴻常夫先生が日本海法会の会長で，かつ万国海法会には10人の副会長がおりますが，そのお１人になっておられます。

今年の６月に行われましたパリの総会は34回目の国際会議であったわけですが，そこにおいて，お手もとの規則が成立いたしました。日本海法会からは私が当該小委員会の担当になっておりましたので，本日，この話をさせていただくわけですが，今回の会議では，この他に二つの規則が成立しております。その二つの規則および本日お話いたしますこの規則は，総て条約原案ではなく，いわば一種の契約書式といいますか，契約当事者によって任意に契約に取り込まれることを目

的とした，いわゆる自主ルールであります。

他の二つの規則は何かと申しますと，一つは共同海損に関するヨーク・アントワープ・ルールズの改正であり，もう一つは海上運送状に関するＣＭＩ統一規則というものであります。海上運送状とは，一般にシー・ウエイビル(SEA WAYBILL)と言われているものですけれども，シー・ウエイビルの規則は本日お話いたします電子式船荷証券にも深く関係しておりますので後ほど触れさせていただきます。

1　物流の革新

さて，ここから電子式船荷証券のための万国海法会規則の話になるわけでありますが，この規則は何を目的につくられたかという狙いを最初に申し上げます。

貿易売買のために使われる船積書類（シッピング・ドキュメント）の一つの重要な構成要素である船荷証券（Ｂ／Ｌ）を発行せずに電子的な情報を通信手段を使って伝送する形でＢ／Ｌに代用させる場合の関係当事者の権利義務を定めるのが，この万国海法会規則の目的です。そしてこれは自主ルールの形でつくられております。したがいまして，契約当事者が，我々の契約はＣＭＩルールによることにしようということを契約の中で合意する形で，この規則は契約に取り込まれることになります。

ＣＭＩはなぜＢ／Ｌを発行せずに電子的な情報を伝送する形でそれにかえる規則をつくろうと考えるに至ったかという理由でありますが，ご存じのとおり，現在までの貿易実務は，ＣＩＦ条件でありますと売主が船会社と運送契約を締結し，Ｂ／Ｌの発行を受けます。そして損害保険会社と契約をして保険証券を発行してもらいます。また自分がインボイスを書き，船積書類は最低限その三つで構成されるわけですが，その船積書類を銀行へ持ち込み，売買代金取立を銀行に依頼するか，あるいは船積書類を銀行に買い取ってもらうことをします。

取立委任を受けるかまたは買い取りをした銀行は，買主国の銀行に船積書類を送り，買主国の銀行に取り立てを依頼します。買主が取立銀行に金を払うか，あ

るいは為替手形の引き受けをしますと，取立銀行は買主に船積書類を渡す。そして買主は船積書類の中のＢ／Ｌを持って船会社へ行き，港に到着している貨物を受け取るということになるわけです。

ところが近年，海上輸送がスピードアップされ，船積書類が銀行を経て買主の手もとに届くよりも先に，貨物が目的港へ到達してしまう事態が頻発しているのです。貨物は来ているのにＢ／Ｌがないと，貨物が受け取れない事態になります。Ｂ／Ｌはご存じのとおり引換証券性を持っており，したがってＢ／Ｌと引き換えでないと船会社は貨物を渡さないからです。買主がいくら実質的な権利者であることを立証しても，船会社はＢ／Ｌを持ってくるまでは渡さないということになります。

そういうときにどうするかというと，従来は，いわゆる保証渡がなされるわけです。つまり，Ｂ／Ｌが来たら必ず船会社へ持ってまいりますので，その前に運送品を渡して下さい。万が一，私でなく第三者がＢ／Ｌを持って船会社にそれを引き渡せといってきたときには，船会社はすでに貨物を渡してしまったことにより，損害賠償をＢ／Ｌの所持人にせねばならず，損害を被りますから，そのときには私が船会社に損害補償をいたしますという，保証状を入れるわけです。これを保証渡しと申しますけれども，ご存じのように，保証状には，銀行保証が付いているものと銀行保証が付いていないものがあり，銀行保証が付いている方をバンクＬ／Ｇと言い，それが付いていなくて買主の名前だけが書いてあるのをシングルＬ／Ｇと申しますけれども，とにかくそういう形で，保証状を入れて貨物を受け取るということを従来やってきたわけです。

しかしながら保証渡しというやり方は，異例な形の運送品の引き渡しであることは疑いない。そこで，海上輸送のスピードアップに応じて，保証渡しのような異例なことをしなくても正規に引き渡しが受けられるように制度の枠組み自体を変えるべきではないかということから出てきたのが，電子式船荷証券という考え方です。

こういう電子媒体を使ってＢ／Ｌに代用させるということをしないでも，海上

輸送のスピードアップに応じて新しい処理をする方法は考えられないではありません。例えば，従来から航空機による輸送が行われる場合については，すでにそういうことが行われているわけです。貿易取引でも，貨物を船ではなく航空機で運ぶ場合には，B／Lのような有価証券は発行されず，エア・ウエイビル（航空運送状）というものを航空会社は発行します。

また日本ではあまり例がありませんが，ヨーロッパでは鉄道を使って貿易が行われるわけで，この場合，銀行を通して有価証券を媒介とする取り立てまたは買い取りがなされますと，有価証券よりも鉄道貨物の方が早く着いてしまうわけで，この場合につきましてヨーロッパにはCOTIF 条約というものがあり（Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail, 1980），エア・ウエイビルと同じシステムが使われております。

エア・ウエイビルのシステムはどういうものかといいますと，エア・ウエイビルは航空会社が発行しますけれども，有価証券ではありませんので，それを航空会社に提示しなくても，運送契約上荷受人と指定されたものは，当然に航空会社から貨物を受け取れるシステムになっております。

ただその場合に問題が起こってくるのは，売主としては，銀行から即座に金をもらいたいという希望がある。つまりB／Lを買い取ってもらう場合とパラレルに，貨物を売主が航空会社に引き渡せば，すぐに銀行から代金を受け取れるような方法はないかという問題になる訳ですが，そういう方法がないではない。現在，荷為替信用状の下で航空運送による貿易売買がなされる場合には，信用状発行銀行を荷受人にするのです。当該銀行を荷受人，つまり目的地に貨物が着いた場合，貨物を受け取るのは銀行であるという形にしておき，買主が銀行に金を持ってきますと，銀行は，買主を自分の代理人の形で航空会社へ行く許可を与え，買主が銀行の代理人として貨物を受け取るという形で処理がなされるわけです。

ところが，実は銀行を荷受人にするというだけでは，銀行の地位は安全ではありません。と申しますのは，B／Lのような有価証券を運送人が発行していない場合，荷送人は，貨物を運送人に引き渡したあと，運送人に対して指図ができる

からです。つまり，当該貨物の荷受人としてある者が指定されておりますから，黙っていると運送人（航空会社）は荷受人に貨物を渡してしまうのですが，荷送人である売主が，あの荷受人には渡さないでくれ，自分が指定する別の人間に渡してくれ，という指図を，事後にできることになっています。現在の日本の商法582条は，この権利を運送品処分権と呼んでおりますけれども，荷送人はそうした指図ができるわけです。

そこで，銀行が売主に金を払ったあとで，売主が運送品処分権を航空会社等に対して行使しますと，貨物は銀行ではなく他の人間の手に渡ってしまうことになりますので，銀行は担保を失うことになります。そうした不当な運送品処分権の行使ができないように，国際航空運送に関するワルソー条約には特別な規定が置かれています。ワルソー条約12条（３）号によりますと，荷送人が運送品処分権を航空会社に対して行使しようとするときは，航空運送状（エア・ウエイビル）を提示しなければならないことにしております。つまりエア・ウエイビルの提示を受けないで運送品処分権の行使を航空会社が受け付けると，それによって損害を被った者に対して航空会社は損害賠償をしなければならない。したがいまして，銀行は，売主である荷送人に金を払う場合にはエア・ウエイビルを取り上げてしまえばいいわけです。そうしますと運送品処分権の不当な行使はされないで済むことになります。それをやっておかなければ，銀行は危なくて荷送人に金を払えないわけです。

そのように，Ｂ／Ｌのような有価証券を使わずに，かつ迅速な代金決済ができるシステムが，一応，航空運送，鉄道運送の分野にはすでに制度として存在するわけです。したがいまして，海上運送のスピードアップによってＢ／Ｌより貨物が先に着く事態に対応するためということでありますと，航空運送等において発達したこの制度を海上にも持ち込めばいいということが，すぐに考えつくことです。

先ほど，シー・ウエイビルつまり海上運送状に関するＣＭＩ統一規則というものがパリ会議でできたと申しましたが，その規則は，今申しましたような制度を

その内容としているわけであります。

したがいまして，海上運送のスピードアップから生じた問題の解決のために，万国海法会は，シー・ウエイビルに関する規則と電子式船荷証券のための規則の二つをつくったことになります。なぜ二つつくったかと申しますと，先ほど申しましたシー・ウエイビルの規則，つまり航空運送に関するエア・ウエイビルと並ぶようなやり方で，いわゆる個品運送（一般の雑貨等）は十分に間に合うのです。個品運送につきましては，権利が転々とすると言いましても，売主から買取銀行が物品に対する担保権を得て，次に権利が買主に移転するというにすぎず，個品運送に絡む売買契約においては実際には三当事者間でしか権利が移転しないわけです。

ところが，海上運送に絡む国際売買には，いわゆるバラ積み貨物があるわけです。原油，石炭，鉄鉱石の類ですが，特に原油等になりますと，運送中にたくさんの買主の間を転々と権利が移転することが実際にあります。単に三人の間だけを転々とするのではなく，非常に多数の当事者が出てくる。そうなりますと，先ほど申しましたような，銀行を荷受人にしておいて，その銀行が実質的買主を自分の代理人として取りに行かせるという形では処理できない。当事者が三人ですと処理できるのですが，それ以上になると処理できないということになりますので，どうしてもバラ積み貨物関係につきましては，従来Ｂ／Ｌが果していたような，多数当事者の間を権利が転々とできるようなシステムをつくらなければならない。

その問題に対処するのが，お手もとの電子式船荷証券のための万国海法会規則なのです。つまり，Ｂ／Ｌと同じ内容の情報を電子的な手段で多数当事者の間を転々と伝送し，伝送を受け取った者をＢ／Ｌを所持している者と同じように権利者とみなす形のシステムをつくることによって対処するわけです。電子式手段で情報を伝達いたしますので，情報伝達が貨物の到着より遅いことはあり得ないというわけです。

ご存じのように，今年の７月から，インコタームズが新しくなり，1990年イン

コタームズというものになりました。90年インコタームズのＣＩＦ条件におきましては，従来ですと運送書類の引渡義務が売主にはあると書いてあった部分に付け加えて，運送書類と同等のＥＤＩ（Electronic Data Interchange）メッセージを伝送することによって運送書類の引渡に代替できる旨が書かれております。そのインコタームズの定めは，まさにこの万国海法会規則が取り扱っております，電子式船荷証券の情報を伝送することによって，運送書類の引渡にかえることを言っているわけです。そうした物流の新しい動きに対応する目的でこの規則はできてきたということは，おわかりいただけたかと思います。

2　ＥＤＩ（Electronic Data Interchange）取引

次に，これまで物流の世界で行われてきているＥＤＩ化，ペーパーレス化の動きと，今回の万国海法会の電子式船荷証券とはどう絡むのかということについて，一言申し上げておきたいと思います。

貿易関連情報のＥＤＩ化として，我が国で最も有名なものはSHIPNETS(Shipping Cargo Information Network System＝船積貨物情報ネットワークシステム）であろうと思います。SHIPNETSは昭和61年から稼働しているもので，輸出船積貨物に関する情報をＥＤＩ化する，具体的には，輸出貨物に関する情報を海貨業者，検量業者，検数業者，船会社の４者の間で伝達するＥＤＩシステムです。

SHIPNETSの目的は，海貨業者が荷主からシッピング・インストラクションを受け，最終的にそれに基づいて船会社がＢ／Ｌを発行するまでに，関係者は同じ情報を何度もタイプに打つというペーパーワークをしなければならない。そこから時間も労力もかかるし，間違いも生じ，情報を共通に利用できればそうしたむだが省けるということで，情報を相互利用できるネットワークをつくろうというのがSHIPNETSであります。

したがいまして，SHIPNETSのＥＤＩ化は，ペーパーワークの削減と情報伝達の迅速化の両方を狙っております。それに対しＣＭＩの今回の電子式船荷証券は，

ペーパーワークの削減ではなく，もっぱら情報伝達の迅速化だけを狙っているわけです。

それから，物流企業間の情報ネットワークとして，他にもいろいろありまして，たとえばいわゆるS.F.NET というものも現在構想されております。S.F.NET のSはシッパー，Fはフォワーダー（海貨業者）です。つまりSHIPNETSに行く前の荷主から海貨業者への情報伝達をＥＤＩ化しようということでして，いわば物流の入口の部分をＥＤＩ化するということです。これはまだ稼働しておらず，来春から稼働する予定であると聞いております。それから，S.C.NET というものもあります。S.C.NET のSはシッパー，Cはキャリアで，荷主と運送人との間のネットワークです。これは何を目的としているかといいますと，主に船会社から荷主への運賃情報を伝送するシステムのようであります。つまり，海上運賃はドル建ですので，日々，レートを換算して船会社から荷主に対して連絡をする必要があるのですが，それを迅速に伝えることが主たる目的のようです。

このように荷主，船会社，海貨業者三者の間，あるいは，検量業者，検数業者等も入れまして，それらの間でＥＤＩネットワークをつくることは，だんだんに進んできているわけです。もちろんネットワーク化はそう簡単な仕事ではないようですが，徐々に進んできている。

他に通関のＥＤＩ化の問題があります。つまり通関業者，税関，銀行の間の通関に関するＥＤＩネットワーク化で，これは航空貨物の方が先行し，昭和53年からＮＡＣＣＳ（Nippon Air Cargo Clearance System ＝航空貨物通関情報処理システム）というシステムが稼働しております。海上貨物の通関のネットワーク化は，来年から稼働の予定と聞いております。

このように物流業者と荷主を結ぶコンピュータ・ネットワークは，Ｂ／Ｌ発行に至るまでについてはだんだん進んできているわけですが，電子式船荷証券のための万国海法会規則は，従来ですとＢ／Ｌが発行され，コンピュータ・ネットワークとは関係なくなっていた部分についてもネットワーク化しようという役割を担っていると言えると思います。

Ⅱ　電子式船荷証券のための万国海法会（ＣＭＩ）規則

1　基本的枠組

規則の説明に入らせていただきます。まず最初に規則の概要の説明をしたいと思います。

従来，Ｂ／Ｌを使って行われていたことを電子的な方法で代替させるということだと言いますと，皆様は，すぐにＥＦＴ取引を思い出されるかと思います。従来，小切手，あるいは手形を使って行っていたことを電子的方法で置き換えるのがＥＦＴ（Electronic Fund Transfer）と言われているやり方ですけれども，電子式船荷証券は，ある意味でそれと非常に似ております。つまり，ＥＦＴが手形小切手という有価証券を電子的な方法に置き換えるのと同様，船荷証券という有価証券を電子的な方法に置き換えるというものだからです。

ところが，船荷証券を電子的方法に置き換える方が，手形小切手を電子的方法に置き換えるのに比べて余程困難な事情が，いろいろあります。と申しますのは，同じ有価証券といいましても，有価証券に含まれている情報の量がまず違います。手形小切手といいますのは，基本的には，誰が債務者で，支払銀行がどこで，金額がいくらで，いつ支払いがなされるかということぐらいしか，情報は入っていません。ところが船荷証券には，運送品の明細という記載があり，これは単なる数字だけではありません。このため，非常に複雑かつ膨大な量の情報が船荷証券には入っている。大量の情報が入っているメッセージの構成を標準化しようとするため，ＥＦＴより余程困難な点があります。

第２に困難な点は，ＥＦＴ取引は，基本的には銀行間における情報交換であるため，ネットワークをつくるのはそう困難ではありません。ところが船荷証券になりますと，従来，売主，買主の間を転々としていたわけで，売買契約の当事者になる者には非常にいろいろな人がいるわけで，それらは銀行のような一様な性格のものではありません。そうした非常に企業規模も違えば業種も違うような関

係者の間のコンピュータのネットワーク化，つまり，機器を接続し，通信プロトコルを統一し，ビジネス・プロトコルを統一することには，非常な困難が伴います。それが二つ目の点です。

第3に，ＥＦＴにはなく，Ｂ／Ｌをコンピュータ化しようとすると出てくる問題に，物権移転の問題があるわけです。手形小切手は金銭支払請求権という単なる債権を表章するものですが，Ｂ／Ｌは，運送品引渡請求権という債権を表章しているだけでなく，Ｂ／Ｌを譲り受けると貨物に関する物権そのものを取得する制度になっているわけです。これは日本に限った制度ではなく，世界各国も同様です。つまり日本のような大陸法諸国だけではなく，英米法諸国も，総てＢ／Ｌを譲り受ければ運送品そのものの物権も譲り受ける制度になっております。それをどう解決するか。具体的には，コンピュータ・ネットワークにのせて情報が転々とするときに物権も移転するのかという問題があるわけです。それがＥＦＴにない，３番目の困難な点です。

第4番目の点は，ＥＦＴの場合，金銭の流れだけをネットワーク化するわけですが，金銭の流れは，それだけにつき孤立したネットワークをつくっても，社会的，経済的な意味が十分にあります。しかしＢ／Ｌのネットワーク化は，従来，Ｂ／Ｌの引き渡しを受けるのと引き換えに同時履行の形で代金を支払うという形で貿易が行われてきたわけですから，どうしても銀行のネットワークと接続させないと役に立たないという面があります。そうした異なる種類のネットワークとの接続が伴わなければ無意味である，という面があります。

そうしたいろいろな問題があるわけですけれども，ＣＭＩのこの規則は，今あげましたような問題を総て解決したわけでは，決してありません。つまり，これを実用に移すために解決すべき問題がまだまだたくさんあります。むしろ，とにかく解決した部分と解決しなかった部分がどれぐらいあるかという話が，これからの話になるわけです。細かい話はともかく，この規則に基づく取引の仕組みの概略を，まず最初にお話したいと思います。

① 取引の仕組みの概略

先ほど，この取引が主として念頭に置いているのはバラ積み貨物であると申しましたけれども，この規則自体は，バラ積み貨物にも個品運送にも，両方に適用される形でできています。バラ積み貨物ですと，普通，用船契約ということになり，用船したい者と船会社との間で，チャータリング・ブローカーを通じ用船契約の交渉がなされますし，個品運送ですと乙仲を通じブッキングがなされます。用船契約に関する交渉，あるいはブッキングの段階については，この規則は何も定めておりません。この規則が取り扱っているのは，運送人が運送品を受け取ったあとの話です。つまり運送品を受け取った後B／Lを発行しますので，そこからあとの問題を取り扱っております。

簡単に取引の仕組みを説明いたしますと，運送人（船会社）が運送品を受け取りますと，受け取ったという受取通知を，荷送人に対し，電子的な方法で伝達します。運送人から荷送人に対して伝達されるこの情報の中に，暗証番号が入っているわけです。次に，荷送人が，運送品の受取通知を運送人から受け取った旨を，コンファメーションします。コンファメーションは，私の訳では内容確認と一応訳しておきましたけれども，要するに内容を了解したという通知です。コンファメーションをすることによって，荷送人は，B／Lを持っているのと同じ立場に立つことになります。つまり，運送品に対する権利者であるという地位が確定することになります。

次に荷送人は，物品を第三者に譲渡したいと思うときには，運送人に対して，ネットワークを使い，誰に権利を移転したいかということを通知します。すると運送人は，それをコンファメーションし，譲受け予定者に対し情報を伝達します。譲受け予定者がその情報を受け取り，運送人に対してこれを受領するという旨の通知をしますと，運送人は譲受人に対し新しい暗証番号を発給します。それによって譲受人が権利者として確定する。つまり，暗証番号を認識しているものがB／Lを持っているのと同じような立場に立って，権利者であるということになるわけです。

譲渡の度にその手続が繰り返され，運送品が目的地に到着するわけですけれども，運送人は，最後の権利者，つまり，最も最近に暗証番号を発給された者に対して，いついつ受け取れるという通知をします。そうすると，最後の権利者は，自分が受け取るか，あるいは自分のかわりの第三者に受け取らせる旨を，運送人に対して通知し，通知された相手がやってくると，運送人は貨物を引き渡すという形で，取引は処理されるわけです。

② データの登録機関

基本的な枠組としまして次に申し上げておかなければならないのは，B／Lにかわる情報の登録機関の点です。コンピュータに情報を登録しておいて，次々と新しい権利者にそれを伝達していくわけですが，この規則では情報の登録機関に，運送人がなることになっており，これがこの規則の特徴です。と申しますのは，ご存じの方もおありかと思いますけれども，1982年ごろ，チェース・マンハッタン銀行が，シードック（SEADOC）システムなるものを考えまして，世界中の荷主，船会社に売り込みに来たことがあります。チェース・マンハッタンの構想は，今回の電子式船荷証券と非常に似た構想です。ところがそこでは，データの登録機関はチェース・マンハッタンでありまして，運送品を譲渡したいと思う荷主はチェース・マンハッタンに情報を伝達し，チェース・マンハッタンから暗証番号をもらうという構想であったわけです。

結局，SEADOCシステムは実現しませんでした。実現しなかった大きな理由は，荷主はすでに銀行に金の流れはつかまれているわけですけれども，それに加えて物の流れまでつかまれてはたまらん，だから銀行がやるそうしたものには乗れないというのが，世界中の関係者からチェース・マンハッタンの構想が拒否された大きな理由であったのです。万国海法会の電子式船荷証券のための規則の作成にあたった国際小委員会のメンバーの多くの認識がそうでしたし，また日本の船会社の方にお聞きしても，それは真実のようです。

万国海法会の関係者は，船会社がデータの登録機関になった方が荷主の抵抗は

少ない，銀行がやると，非常に荷主の抵抗が強いから実現しないという認識であり，そこで船会社が登録機関になるという内容の規則になったわけです。

船会社が登録機関になるということには，メリットもあります。といいますのは，先ほど言いました物権の問題ですが，運送人が登録機関になり，運送人に対し情報伝達がなされて譲渡がなされるというシステムをとると，それにより物権移転があったと構成しやすいのです。と申しますのは，日本の民法には，指図による占有移転という制度があります（民法 184条）。つまり，運送品の占有者に対し，間接占有者が，自分にかわって誰のために直接占有しろという指図を与え，それによって第三者に間接占有が移るというのが，指図による占有移転の制度ですが，運送人に対して荷主から情報伝達（指図）することになると，指図による占有移転が行われたと構成しやすい。銀行に指図するということだと，銀行は物権関係においてどういう立場であるか。直接占有者でもありませんし，したがってそれによって物権は移転するのかという問題が出てくるのですけれども，船会社をデータ登録機関にして，それに指図するということによって，物権移転があったと構成しやすくなるというメリットがあります。

ところが船会社がデータの登録機関になることに関する最大の問題は，そうなると，こうしたシステムをつくる費用を船会社が負担しなければならないということになってくる点です。つまり船会社が費用負担に耐えられるかという問題になるわけです。我が国の船会社の方に聞いたところでは，もしこれをやろうとすると，初期投資として 250億円ぐらいかかるだろう。その後システムの運営経費として年に30億円ぐらいかかるだろうということでした。したがって船会社がそれだけの投資をして引き合うのかということです。そういう点から，万国海法会の電子式船荷証券のための規則の基本的な骨組み，つまり船会社が登録機関になるということについて，イギリスの海法会は非常に強い抵抗を示し，これはムリだ，実現の可能性はないと申しました。しかし，それに対し，これを推進する人達は，いやな船会社はやらなくていい。やりたい者だけがやればいいのだから，規則をつくる価値があると言いまして，結局，こういう規則が出来上がったわけ

です。そういう経済的な面からの懸念を持っている人は，もちろんいるわけです。

二つ目の問題は，船会社という運送契約の当事者がデータの登録機関になりますと，自分の都合のいいようにデータの改竄をしないかという問題があります。銀行やＮＴＴのような第三者がシステムを運営しているのではなく，契約当事者が運営することには，そういう問題があるのではないか。それに対しましては，そういう問題が確かにあるので，データ改竄の問題について対処すべきことが，この規則の中でも考えられております。

③　物権の移転への不言及

次に物権の移転に関係することですが，この規則は，運送人に対し荷主が指図するという形を取ることによって，日本法でいえば指図による占有移転と，それによる物権移転という法律構成がしやすい形にはなっているわけですが，この規則のどこを見ても，これによって物権が移転しますとは書いてありません。これは，物権の問題はこの規則では取り扱わないということにしたからです。と申しますのは，どういうことをすると物権が移転するかということは，世界各国において非常に法制度が違っております。日本法では占有移転が物権移転の対抗要件で，効力要件ではなく，また占有移転にはいろいろな方法があります。しかし，世界中には，いろいろな物権移転の法制を持っている国があります。したがってある国ではそれは物権移転と認められても，他の国では物権移転と認められないということは生じて来うるわけです。

かつ，面倒なことには，物権移転が成立したかどうかの判断は，法廷地の国際私法を適用して決定された準拠法に基づきなされるわけですけれども，国際私法の一般的なルールでは，物権移転が生じたかどうかの判断をする準拠法は，物権の所在地法だということです。したがいまして，今物権がどこにあるかによって，物権移転が生じたかどうかにつき異なった判断がなされる可能性がある。しかも運送品は動く。だから，どういう規則をつくろうと，どこの国においても物権は移転するというような内容の規則をつくるのはむりだということで，最初からこ

れは諦めたわけです。

日本の場合は，恐らく先ほど言いましたような形で，船会社が直接占有者，現在の荷主が間接占有者で，直接占有者である船会社に対して指図がなされることにより指図による占有移転がなされるということで，日本法が適用される限り，この規則によれば物権移転があったとみなされるのではないかと私は考えております。しかし，運送品が外国にある場合は，外国法が適用されますので，確実に物権移転が起こるとは断言できない面があるというわけです。

④　UN/EDIFACTとUNCID

次にUN/EDIFACTとUNCID ですが，万国海法会のこの規則に基づく取引には，UN/EDIFACTとUNCID が適用されるということが，この規則の中に規定されています。具体的には，第３条ａおよびｂにそれが規定されています。

UN/EDIFACTとUNCID とは何かということですが，UN/EDIFACTは我が国でも有名ですから，ご存じの方も多いかと存じます。これは1987年に国連のヨーロッパ経済委員会が作成したルールで，日本では「行政商業及び輸送についての電子的データ交換のための国際連合規則」と呼ばれております。お手もとの資料では，第２条ｃに定義があります。

UN/EDIFACTは何を目的としたルールかと申しますと，行政商業及び輸送の分野で関係者がメッセージ交換をする場合の，シンタックス・ルールです。簡単に申しますと，多数のコンピュータの間のネットワークをつくり，情報交換をする場合の，情報の表現方法を定めた規則です。

我が国におきましては，UN/EDIFACTができましてからUN/EDIFACTにしたがってどういうように問題を処理していくかということを研究する組織がいろいろできまして，この問題に取り組んでおられるようですので，ご存じの方はたくさんおられると存じます。

それからもう一つは，UNCID です。これは，我が国ではUN/EDIFACTほどは広く知られていないようですが，これも1987年にできました規則で，この作成者は，

国際商業会議所（ＩＣＣ）です。

UNCID の内容はどういうものかと申しますと，データ交換で取引をする場合の行為規範を定めるものです。ＥＤＩネットワークで取引をする場合，例えばメッセージを送ってきますと，それに対してコンファメーションをすることがありますが，そもそもコンファメーションをしなければならないのか否か，コンファメーションをしたことによってどういう効果が生じるのか等，いろいろ問題が出てくるわけです。UNCID は，そういうことについて定めを置いているわけです。

UNCID は，行為規範（ルール・オブ・コンダクト）であるという言い方が，通常なされます。ルール・オブ・コンダクトだと言われる意味は，「こうしろ」と定めているというより，「こうしないと過失があるとみなされます」という定め方をしているからです。

2　主な条項の内容

以上が，この規則がどういう形で問題を処理しようとしているかということの概略ですが，残りの時間で，逐条的に規則の内容を説明したいと思います。お手もとの日本語の資料，英語の資料を対比してご覧いただきますとわかりやすいかと思います。

まず第１条は，関係当事者がこの規則を適用することに合意することによって，規則は契約内容になる，そういう意味の自主ルールであるということを定めております。これだけなら，どうということはないのですけれども，第１条には，裏の意味がないではありません。というのは，こういう取引については，実務的に考えれば，規則を適用するかどうかということについても，定型文言，例えば「この取引については電子式船荷証券のためのＣＭＩ規則を適用します」という定型的メッセージがパッとディスプレイにあらわれ，そうした定型文言によってしかこの規則を適用することに合意できない，他の文言を使っては合意できないと取決めるのも一つの方法だからです。そしてその方が取引の実態に合っている

という議論も，万国海法会ではなされたわけです。けれども，それに対しては反対する人もおりまして，結局，現在の第１条のような，特に定型文言は定めないということになっております。国際小委員会で議論していた段階では，定型文言を第１条に書き，この文言によって規則適用に合意するという形の案もあったのですが，それは結局，採用されなかったわけです。

第２条でいろいろ定義を置いておりますけれども，第２条ａにおきましては，ここで言う運送契約とは何かということを取扱い，結論的には，海上運送を一部に含んでおれば複合運送でも構わないという内容になっております。ｂは問題ないと思います。ｃは先ほど申しました。ｄも問題ないと思います。

ｅは，内容確認と訳しましたが，コンファメーションです。コンファメーションは，UNCID にも出てくる言葉です。伝送の送付を受けたものがメッセージを見て，内容を一応了解したという旨の通知を送ることを，コンファメーションというわけです。UNCID には，８条にコンファメーションがありますが，コンファメーションの他に７条にAcknowledgement of a transfer というものがあります。つまりUNCID は，情報を送られた者のなす対応を２段階に分けており，アクノレジメントの方は，とにかく読めるようなメッセージが来たという旨の応答だけをするというもので，コンファメーションの方は，一応，内容も了解したという通知を意味します。ただ，内容を了解したということと，契約法にいう申し込みに対する承諾をしたということとは別でありまして，コンファメーションをしたからといって，申し込みに対する承諾をした場合のように，以後異議を絶対に唱えられなくなるというわけのものではないわけです。その程度の一応の了解ということです。

この規則の中には，UNCID と違ってアクノレジメントという概念は出てきませんで，コンファメーションをすると権利者になるという形で，コンファメーションという概念だけが出てまいります。

ｆには個人キー（プライベート・キー）と書いてありますが，これが暗証番号です。

第３条のａ，ｂは，先ほど申しましたUNCID とUN/EDIFACTです。ｃにおいて，異なる合意がない限り，運送契約の書類フォーマットは海上船荷証券に関する国連レイアウト・キーまたはそれと一致する国内基準に合致しなければならないと規定されておりますが，これは要するに，運送人から，船荷証券が発行された場合であれば船荷証券に書かれるような情報が送られてきまして，それが荷主のディスプレイにあらわれるわけです。それが船荷証券に関する国連レイアウト・キーにしたがった順序で情報が表示されているものでなければならないということをｃは言っております。

なぜこの規則はそういうことを定めているかといいますと，Ｂ／Ｌですと，パッと見ると上から下まで一目で見えるわけですけれども，ディスプレイですと，分断されて出てきますので，一目で見るというわけにはいきませんので，次に何が出てくるかがわからないと困るということで，情報の出てくる順序を規制しているわけです。

ｄは，先ほど申しましたように，情報の伝達を受けた者がコンファメーションをしないと，その次の行為をできないということを一般的に定めております。

ｅは，先ほど申しましたデータの改竄に関する問題で，電子的監視システムをつくっておかなければならないということを言っております。電子的監視システムにつきましては，第２条のｈに定義がありますけれども，データの正確性を担保できるような装置をつくっておかなければならないということです。電子的監視システムを実際にどういう形でつくるかということも，実務的には重要な問題になります。

注意すべきことは，この規則中には，何らかの理由で，たとえば通信機器とか通信回線の故障，あるいは，故障はないけれどもデータが伝送されている途中で雷が鳴る等，いろいろな理由でデータが化けることがありますが，そうした場合，誰が責任を負担するかについて，何も定めがないという点です。

データが化けることについて，誰かに過失がある場合とない場合とがありますが，いずれにせよ，誰が責任を負うか，あるいは誰にも責任はないけれども，損

害が生じたら誰が損害を負担するかということについて，何らかの法的な処理が必要です。これはＥＦＴでも同じことです。しかし万国海法会のこの規則は，その問題について結論を出しておりません。したがいまして実務的には，もし船会社がシステムをつくったとしますと，データ登録機関である船会社の約款の中でおそらくこれが規定されることになると思われます。

ご存じのとおり，ＥＦＴの場合は銀行の約款で，銀行はこうしたことにつき一切責任を負わないと定めておりますけれども，同じ問題がここにもあるわけです。

第４条は，受取メッセージの形式および内容と訳しましたが，受取メッセージといいますのは，運送品を運送人が荷主から受け取った場合，受け取ったというメッセージを荷送人に対して伝送することになり，そのメッセージのことで，その形式・内容をここで定めております。したがってここからが，取引内容を定めた規定ということになります。

受取メッセージに何が書かれなければならないかは，第４条ｂが取り扱っております。第１号が荷送人の名称，これは当たり前です。第２号は，国際海上物品運送に関するハーグ規則と同じ文言が使われております。第４号は，運送人の運送条件に対するレファレンスです。運送人の運送条件といいますのは，従来ならＢ／Ｌの裏面に書いてあるいろいろな契約条件のことでして，この規則は，従来Ｂ／Ｌに使われていた約款がそのまま使われるであろうということを予想しまして，細かいことは何も規則中には定めておりません。実際上，運送人は，従来Ｂ／Ｌの裏面に書いてあった内容のことを，データの伝送の形で荷送人に送ることになります。第５号が，暗証番号を送付するということです。

第４条ｂの最後に，先ほど申しましたように，荷送人は運送人に対してこのメッセージの内容確認（コンファメーション）をしなければならず，コンファメーション時に荷送人が所持人となると規定されています。所持人というのは，第２条ｇに定義がありますが，結局，所持人がＢ／Ｌ所持人と同じ地位に立つわけです。

第４条ｄは，船荷証券の虚偽記載と同じ問題を取り扱っております。たとえば，

運送人が受け取ってもいない物を受け取ったと表示して通知を送りますと，受け取っていない物を表示して船会社がＢ／Ｌを発行した場合と同じ効果が生ずるということを言っております。

第５条は，船荷証券の裏面約款に書いてあること全部をそのまま送付するということは実際上なくて，既存のＢ／Ｌの約款を参照せよというように，レファレンスする形で情報が送られるでありましょうということを予想した規定です。

第６条は，運送契約が，もし書面形式の船荷証券が発行されてい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という規定です。これは何を意味しているかといいますと，日本の国際海上物品運送法ではあまり問題にならないのですが，国際海上物品運送法の基になったハーグ規則，あるいは，現在世界的に広く行われておりますハーグ・ヴィスビー規則には，Ｂ／Ｌが発行されているか，あるいは，Ｂ／Ｌと類似するドキュメント・オブ・タイトル（権原証券）が発行されている場合に限りそれら条約が適用されると書いてあります。日本法は，Ｂ／Ｌが発行されている場合に適用されるというように，適用範囲を限っておりませんので，あまり問題ないのですが，それら条約をそのまま国内法化している国では，Ｂ／Ｌを使わず，こういうＥＤＩの取引形態にしますと，ハーグ規則ないしハーグ・ヴィスビー規則が適用されないわけです。したがいまして，強行法規の適用を受けず，免責が自由だということになってしまう恐れがある。したがいまして，こうしたＥＤＩの取引形態を使うとＢ／Ｌは発行されないけれども，Ｂ／Ｌが発行されていれば適用されたであろう強行規定が適用になるということを定めているわけです。

第７条は，先ほど言いました権利の移転に関する条文でして，この規則の中心的な条文と言ってもいいかと存じます。暗証番号を認識している所持人にはどういう権利があるかといいますと，第７条ａにこれが規定されていまして，物品の引き渡しを運送人に対して請求することができる。あるいは荷受人を誰にするかということを指定することができる。

ａ第３号には，他の当事者に対し運送品支配・処分権を移転させること，とあ

りますけれども，運送品支配・処分権については定義がない。しかしａ第３号で言っている運送品支配・処分権とは，第７条ａに規定されている権利のことであると解釈されます。だからこうした権利を第三者に移転させることもできる。

このシステムを使って，引渡を受ける権利，あるいは荷受人を指定する権利といったものを転々と移転させることができる。したがって，次の所持人は，自分が引渡を受けることもできるし，荷受人を指定することもできる。自分が持っているそうした権利を譲渡することもできる。このことによって，Ｂ／Ｌを持っているのと同じ運送品引渡請求権等を所持人が持つということになるわけです。

もちろん，ここで取り扱っているのは運送品支配・処分権という引渡請求権関連の権利だけで，物権が移転するかどうかについては，第７条は一言も言っておりません。第７条ｄを見ますと，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基づく「当該」権利の移転と同様の効果を有するという規定になっており，あくまでこの規則が問題にしているのは運送品支配・処分権の面だけで，物権は問題にしていないということを言っているわけです。

ｂは，手続きを細かく書いた規定ですけれども，これにつきましては，先ほど取引の仕組みの概略として説明いたしましたので，繰り返すことはいたしません。誰に譲り渡したいという通知が船会社になされ，船会社が指定された者にデータを送ったところが拒絶された場合にどうするかというようなことも，ｃに書かれております。この場合は，もとの権利者に所持人の地位はとどまるわけです。

第８条は暗証番号の話で，暗証番号は各人別々で，次の人間に対し同じ番号を流用することはできないとか，暗証番号を人に洩らしてはならないとかを規定しております。

第９条は，運送品が目的港に着きまして，その引渡がなされる際の話です。引渡のやり方は，理論的には二つ考えられるわけで，一つは，Ｂ／Ｌに代替されるものなのだから，Ｂ／Ｌの場合，とにかくＢ／Ｌを持ってこないと貨物は渡さないということですから，この場合も暗証番号を相手が言わない限り船会社は引渡さない。他方暗証番号を言えた人間であれば，誰に対して引渡しても船会社は免

責されるという考え方と，B／Lの場合は，今誰の手にB／LがあるかわからないからB／Lを持ってこさせるのであって，このシステムの場合はそうではなく，現在の権利者が誰かは船会社に登録されているから，船会社はその人間だということさえ確認できれば，実際にやってきた人間が暗証番号を言えようと言えまいと引渡していいという考え方と，理論的には二つ成り立ち得ます。

この規則では，あとの方，つまり，すでに運送人は現在の所持人が誰だかわかっているのだから，その所持人かどうかということを確かめて渡す。実際にやってきた人間に暗証番号を言わせることはしないという考え方を取っております。

第10条は，書面形式の書類を受け取る選択権と訳しましたが，運送品を運送人に引き渡した段階で，一旦，B／Lを発行しないこのシステムにのってくるわけです。ところが，そういう形で運送が履行され始めたけれども，現在の所持人が，やっぱりB／Lを発行してくれと言い出す場合があります。それはなぜかといいますと，たとえば，自分が次に権利を譲り渡したいと思っている人間がこのシステムに入っておらず，したがって，買うためにはどうしてもB／Lを交付してもらわないと困ると言っているとか，あるいは通関手続き上，書面を持っていかないと通関できないという国だってあるだろう。そういう場合に，途中でこのシステムを抜けて，従来どおりのB／Lを発行しろという請求をする必要が出てくる場合があり，その場合のことを定めております。そういうB／L発行請求権を認めるということを，aで定めております。

逆に，運送人の方から，このシステムはやめて伝統的なB／Lを発行したいという権利もあるということも，bで定められております。これはどういう場合かといいますと，典型的には，このシステムが故障した場合です。

一つ，国際会議で問題になりましたのは，このシステムを抜けて伝統的な書面のB／Lを発行することになった場合，船荷証券ですと，裏書がずっとなされていくわけですけれども，このシステムの場合，荷送人から現在の所持人に至るまでの権利移転の過程は所持人がずっと登録されてきていますから，船会社にはわかっているわけです。新たに発行する書面形式のB／Lにそれを書いて交付する

か，それともそれを書かないで交付すべきかということが問題になりました。というのは，現在の所持人にとっては，自分が誰からそれを譲り受けたかということを秘密にしておく利益もあるのではないか，それともそういうことは問題にしなくてもいいかということです。

結論は，現在の所持人は権利移転の過程を秘密にしておく利益もあるという意見が多数を占めたため，第10条ｃには第１文と第２文がありますが，第２文の方で，当該船荷証券は，所持人（これは現在の所持人です）の指図人への指図式，つまりto the order of 誰だれと現在の所持人の名前を書くという形の指図式か，無記名式でなければならないと定めています。現在の所持人に至るまで，どのように権利が移転してきたかは書いてはいけないということです。

第10条ｅは何を言っているかといいますと，例えば通関の関係で書面がいるといいましても，それは本当にＢ／Ｌでなければならないのかどうか。Ｂ／Ｌでなくとも，とにかく書面になったものを見せればいいという場合もあるだろう。そういう場合にはこのシステムからは抜けないで，ただメッセージをプリントアウトした書面だけを渡してやるということもできるということを定めています。

第11条は，英米法諸国に特有のことですけれども，英米法諸国では，書面により契約を締結しないと契約が無効であるとか，少なくとも裁判上主張できないという詐欺防止法（Statute of Frauds, 1677）が現在でも生きている場合が多いわけです。アメリカとて例外ではありません。そのことを問題にしているのでありまして，従来ですとＢ／Ｌが発行されるから，この点は問題なかったわけですが，Ｂ／Ｌが発行されないということになりますと，書面がないことを理由に運送契約は無効であるという主張をする人間が英米法諸国では出かねないということで，これはＢ／Ｌにかわるものであって，当事者は裁判所で書面がないという主張はできないと定めているわけです。これは電子式船荷証券に限らず，今まで契約書がつくられていたことについて，電子的なシステムに置き換えるとすると，英米法では必ず出てくる問題です。

Ⅲ　船積書類に係わる取引の将来像

以上，縷々ご説明してまいりましたけれども，このＣＭＩ規則が考えている取引のやり方は，テクノロジーの面では実現可能なことだろうと思います。

問題は，お聞きになってお気付きになりましたように，こういうシステムが実現できるかどうかは，一つには費用の問題，そしてそれを解決したとしましても，一番の問題は，船会社とどの範囲の荷主，あるいは荷主になる可能性のあるものを一つのネットワークに取り込むことができるのかという点であろうと思います。

我が国では現在，船会社と荷主の間のネットワークとして，S.C.NET というものがあり，現在のとたろ，運賃情報の交換，それから，運賃を銀行から振り込んだことを通知することが最近行われ始めたわけです。将来そういうネットワークが発展すると，つまりＢ／Ｌ情報も船会社から荷主にそのネットワークで送り，かつそれを船会社が登録機関になって転々と移転させるという形で発展しますと，こういうものになってくるのかなということですが，そういうようにそのネットワークにどれほどまでの者を取り込んでいけるのかということが最大の問題であろうと思います。

それから，Ｂ／Ｌは孤立して移転するわけではないわけで，現在の取引を考えてもわかりますように，船積書類全部が移転していくわけです。ですから，少なくとも貨物海上保険の保険証券と一緒に，荷主の譲る権利として情報が出てくるシステムになりませんと，実用には耐えられないであろうということになります。

そうなりますと，損害保険業界のネットワークとこれとを接続させることも必要になります。それに先ほど申しましたように，銀行のネットワークとも接続していないと困る。

現在の貨物海上保険取引のＥＤＩ化はどの程度のものかということを保険業界の方にうかがってみたわけですが，荷主から損害保険会社への保険の申し込みと損害保険会社からの保険料の請求をどういう形で行っているかといいますと，多くの顧客との間では，保険会社が月単位で磁気テープを授受する方法によって機

械的処理を行っているというのが現在の主な処理方法のようです。

また，貨物海上保険は共同保険である場合が多いので，損害保険会社相互間の分担割合等も，磁気テープを各社間で交換する方式で行っているそうです。ただ，一部の大手商社と損害保険会社との間は，日々，オンラインデータ伝送によって保険の申し込みと保険料の請求とがなされているということでして，これが発展すると，先ほど言いましたような船積書類を転々とさせるということになっていく可能性はあると思います。

そのように，海運界の他に，保険業界，銀行等のネットワークを相互に接続させるということが必要になってくるわけですが，海運界の方あるいは損害保険業界の方にお話をうかがった限りでは，将来そうした接続の必要性はあるということは認めるが，現在，具体的な構想は我が国にはないというのが現状のようです。

では，万国海法会でこのルールづくりを推進した人達は，相互のネットワークの接続については成算を持っているのかということですが，イギリスが悲観的であったということは先ほど申しましたが，このルールづくりに積極的であった人達はどういう人達かといいますと，オランダや北欧の人達は終始積極的であった。アメリカやカナダの人達は，好むと，好まざるとにかかわらず，そういう方向に動いていくのは必然不可避なのであるという言い方をしておりました。

現に，世界の船会社中，いくつかの船会社は，こうしたことをにらんで，相当多額のコンピュータ投資をしているということです。しかし，具体的にそれがどの程度のものであるかということは専門外で存じません。

そういうことで，今後の課題は，どうやって各業界のネットワークを接続させていくのかという問題であろうと思います。

いろいろまとまりのない話をしてまいりましたが，貿易取引のＥＤＩ化，特に船積書類の取引の将来に関する一つの情報としてお聞きいただいて，何かの検討の参考にしていただければと存じます。

なお，今日，お話しました内容は，日本海法会の『海法会誌復刊34号』（1990年12月発行）に，法律的な面に重点を置いて，書いております。

それから，英語で書かれた関係の書物といたしまして，1989年にイギリスのファイナンシャル・ブックスという出版社から，トムゼン＆ウェブル（Thomsen & Wheble）という２人の編著で『トレイディング・ウィズ・ＥＤＩ』，副題が『ザ・リーガル・イシューズ』という本が出版されており，その本の中で今日お話したようなことが，かなり詳しく取り扱われております。トムゼン＆ウェブルの本の中には，万国海法会でこの問題を取り扱いました委員会の議長をしておりましたスウェーデンのランバーグ教授という方も執筆しております。そういったものを参考にしていただけば，より深く理解をしていただけると思います。本日はご静聴ありがとうございました。（拍手）

質疑応答

司会者―一先生，ありがとうございました。若干，お時間をいただいて，もし今のお話についてご質問がございますようであればお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。

＜質問者＞　私の理解が正しいかどうかわからないのですが，第７条の運送品支配・処分権において，物権の変動については定めてないということですが，従前は有償で引き受けるということで，一応，引渡請求権を移転させるという理解だと思いますけれども，その点について，第７条をどう考えればよいのか。

＜江頭＞　Ｂ／Ｌは普通，指図式ですから，裏書をして交付する。それによって権利が移転するというのが従来のシステムですが，それにかわるものとして第７条が同じことをねらっているわけです。Ｂ／Ｌが移転するということはどういうことかというと，運送人に対する運送品引渡請求権が次の人に移るということです。第７条も，「物品の引渡を請求すること」と第７条ａ（１）に規定があり，そういう権利を第７条ａの（３）で他人に移転することもできることになります。

第７条ｂの手続きで，権利を譲り渡された者が，引渡請求権も得るし，それを第三者に処分しようと思えば処分できる権利も譲り受けることになります。ただ，物権が移転したかどうかは，先ほども申しましたように，この規則は何も言っていない。日本では指図による占有移転という形で，物権を移転したと解釈されるであろうけれども，世界中の国でそうだとは限らない。

ですから，引渡請求権は移転したけれども，物権は依然，前の権利者の方へ残っていることがありうる。そこで，最終の所持人が運送品引渡を運送人から受けようとすると，引き渡してくれない。何で引き渡してくれないかというと，前の権利者が，保証渡しか何かでそれを持っていってしまったからであるとする。物権が譲受人に移転しておりますと，運送品を持っていった人間に対して，物権も自分が譲り受けているのだから，それを自分によこせと最終所持人は請求できるのですが，物権が移転してないと，最終所持人は船会社に対する引渡請求権は確かに持っているのですが，物権は持ってないから，第三者が運送品を持っていってしまうと第三者に対して権利を主張できないという状態があり得るわけです。その辺がＢ／Ｌが発行された場合と常に同じになるという保証はないということです。

＜質問者＞　その移転なんですけれども，Ｂ／Ｌの場合，有償で引き受けるということになると思いますけれども，有償でというニュアンスは，このルールにどう現れていますか。

＜江頭＞　このルールでは，その点については何も言っておりません。有償か否かということは，大陸法では，従来，法律には書いていないのです。英米法では，確かにおっしゃる通り，有償の取得者ということを問題にしますけれども，大陸法の建て前では，譲渡するという当事者の意思表示さえあれば権利は移転してしまうのです。規則のこの部分は，その意味では大陸法の建て方になっております。

＜質問者＞　わかりました。どうもありがとうございました。

司会者――他にはございませんか。それでは大体予定の時間も近づいてまいりましたので，本日はこれで終了させていただきます。先生，どうも今日はありがとうございました。（拍手）

資　　料

資　　料

A　電子式船荷証券のためのＣＭＩ規則（日本語訳）　…… 31
B　CMI RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING (PARIS/ELECTRO/5)　…… 38
C　UNIFORM RULES OF CONDUCT FOR INTERCHANGE OF TRADE DATA BY TELETRANSMISSION (UNCID) (TRADE/WP. 4/R. 483)　…… 48

資料　A

電子式船荷証券のためのＣＭＩ規則

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，物品を，全区間または一部区間，海上において運送する合意をいう。

b　「ＥＤＩ」とは，電子的データ交換すなわち遠隔伝送により実行される取引データ交換をいう。

c　「UN/EDIFACT」とは，行政，商業および輸送についての電子的データ交換のための国際連合規則をいう。

d　「伝送」とは，先頭データおよび末尾データを含んで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　「内容確認」とは，伝送の内容が，外観上，完全かつ真実であると見える旨を応答する伝送をいう。ただし〔これを行ったからといって〕当該内容から正当化される事後の考慮または事後の行為がなんら妨げられるものではない。

f　「個人キー」とは，ある伝送の認証および確実性の保証の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」とは，有効な個人キーを占有することにより，第７条（ａ）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」とは，電子計算機システムが記録した取引につき電子計算機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（途中記録装置）またはオーディト・トレールをいう。

i　「電子的記憶」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憶をいい，当該データの主記憶およびバックアップ記憶を含む。

第３条（手続規則）

a　この規則に抵触することがないかぎり，1987年の遠隔伝送による取引データの交換のための統一行為規範（UNCID ）が，当事者の行為を規律するものとする。

b　この規則に基づくＥＤＩは，関連するUN/EDIFACT基準に合致しなければならない。ただし当事者は，利用者のすべてにとって受入可能ないかなる他の取引データ交換方法をも使用することができる。

c　異なる合意がない限り，運送契約の書類フォーマットは，海上船荷証券に関する国連レイアウト・キー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　異なる合意がない限り，内容確認を伝送した場合でなければ，伝送の受取人が伝送に基づき行為することは認められない。

e　実際に伝送されたデータにつき当事者間に争いが生じたときは，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。争われているデータに関係し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的に表示される場合には，秘密が保たれねばならず，外部者に洩らされたり，または他の目的のために使用されてはならない。

f　物品に対する権利の移転は，すべて個人情報と考えられねばならず，かつ，物品の運送または通関に関係を持たない外部者に対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　荷送人から物品を受取った時に，運送人は，荷送人により特定された同人の電子的住所に宛て，荷送人に対し，メッセージによって物品の受取の通知をしなければならない。

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）書面形式の船荷証券が発行されておれば要求されると同じ形で，表示および留保文言を伴った物品の明細

（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レンス

（ｖ）事後の伝送において使用されるべき個人キー

荷送人は，運送人に対してこの受取メッセージの内容確認をしなければならず，内容確認時に，荷送人は，所持人となる。

c　所持人の請求があれば，物品が船積されると直ちに，受取メッセージは，船積日および船積地の記載を含む形に更新されなければならない。

d　本条（ｂ）項（ii）(iii)(iv）に含まれ，かつ（ｃ）項に従う更新がなされたときは船積日および船積地を含む情報は，受取メッセージが書面形式の船荷証券に含まれておれば有すると同じ効力および効果を有する。

第５条（運送契約の条件）

a　運送人が運送の条件に対するレファレンスをしたときは，その条件は，運送契約の一部となることが合意されかつ了解される。

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　当該条件とこの規則との間に抵触または不一致がある場合にはこの規則が優先する。

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）物品の引き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（i）現在の所持人が運送人に対し運送品支配・処分権を新所持人予定者に対して移転する意図を通知し，かつ，（ii）運送人が当該通知メッセージを内容確認することによって実行される。その後直ちに，（iii）運送人は，第4条に掲げる情報（個人キーを除く）を新所持人予定者に対して伝送しなければならず，その後，（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ず，その後直ちに，（v）運送人は，従前の個人キーを廃棄し，新所持人に対して新しい個人キーを発給するものとする。

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か，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，従前の所持人にその旨を通知し，従前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基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。個人キーを所持人が移転させることはできない。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内容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電子計算機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または同一性証明から独立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，物品の予定引渡地および日付を通知しなければならない。その通知があれば，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しの指図をなす義務を負う。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，（ａ）項に掲げる引渡指図に従う適当な同一性を証するものの呈示があった場合に，荷受人に対して物品を引渡すものとする。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ことを確認することに相当の注意を払ったことを証明できる場合には，誤った引渡しをなしても，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地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き責任を負わない。

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）項に基づき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（個人キーを除く），および（ii）電子式船荷証券のためのＣＭＩ規則に基づくＥＤＩの手続き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（所持人の名称が船荷証券には挿入される）の指図人への指図式または無記名式で発行されなければならない。

d　第10条（a）項または（b）項に基づく書面形式の船荷証券が発行されたときは，個人キーの廃棄となり，かつこの規則に従う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，運送契約の当事者のいずれも，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，また運送契約に基づく権利，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，「譲渡性のないコピー」と表示された，第4条に掲げる受取メッセージ（個人キーを除く）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の手続きは終了しない。

第11条（電子的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ものであることを要求する国内法または慣習が，電子計算機により，ビデオ・スクリーン上に人間の言語により表示されまたはプリントアウトされる，電子計算機データ記憶装置内にある，伝送されかつ内容確認された電子的データにより，満足されることに合意する。この規則を採用することに合意したとき，当事者は，この契約が書面によるものでないことを抗弁とし

て主張しないことに合意したとみなされる。

資料　B

PARIS/ELECTRO/5

CMI RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING

1. SCOPE OF APPLICATION

These rules shall apply whenever the parties so agree.

2. DEFINITIONS

a. "Contract of Carriage" means any agreement to carry goods wholly or partly by sea.

b. "EDI" means Electronic Data Interchange, i.e. the interchange of trade data effected by teletransmission.

c. "UN/EDIFACT" means the United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport.

d. "Transmission" means one or more messages electronically sent together as one unit of dispatch which includes heading and terminating data.

e. "Confirmation" means a Transmission which advises that the content of a Transmission appears to be complete and correct, without prejudice to any subsequent consideration or action that the content may warrant.

f. "Private Key" means any technically appropriate form, such as a combination of numbers and/or letters, which the parties may agree for securing the authenticity and integrity of a Transmission.

g. "Holder" means the party who is entitled to the rights described in Article 7(a) by virtue of its possession of a valid Private Key.

h. "Electronic Monitoring System" means the device by which a computer system can be examined for the transactions that it recorded, such as a Trade Data Log or an Audit Trail.

i. "Electronic Storage" means any temporary, intermediate or permanent storage of electronic data including the primary and the back-up storage of such data.

3. RULES OF PROCEDURE

a. When not in conflict with these Rules, the Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission, 1987 (UNCID) shall govern the conduct between the parties.

b. The EDI under these Rules should conform with the relevant UN/EDIFACT standards. However, the parties may use any other method of trade data interchange acceptable to all of the users.

c. Unless otherwise agreed, the document format for the Contract of Carriage shall conform to the UN Layout Key or compatible national standard for bills of lading.

d. Unless otherwise agreed, a recipient of a Transmission is not authorised to act on a Transmission unless he has sent a Confirmation.

e. In the event of a dispute arising between the parties as to the data actually transmitted, an Electronic Monitoring System may be used to verify the data received. Data concerning other transactions not related to the data in dispute are to be considered as trade secrets and thus not available for examination. If such data are unavoidably revealed as part of the examination of the Electronic Monitoring System, they must be treated as confidential and not released to any outside party or used for any other purpose.

f. Any transfer of rights to the goods shall be considered to be private information, and shall not be released to any outside party not connected to the transport or clearance of the goods.

4. FORM AND CONTENT OF THE RECEIPT MESSAGE

a. The carrier, upon receiving the goods from the shipper, shall give notice of the receipt of the goods to the shipper by a message at the electronic address specified by the shipper.

b. This receipt message shall include:

i. the name of the shipper;

ii. the description of the goods, with any representations and reservations, in the same tenor as would be required if a paper bill of lading were issued;

iii. the date and place of the receipt of the goods;

iv. a reference to the carrier's terms and conditions of carriage; and

v. the Private Key to be used in subsequent Transmissions.

The shipper must confirm this receipt message to the carrier, upon which Confirmation the shipper shall be the Holder.

c. Upon demand of the Holder, the receipt message shall be updated with the date and place of shipment as soon as the goods have been loaded on board.

d. The information contained in (ii), (iii) and (iv) of paragraph (b) above, including the date and place of shipment if updated in accordance with paragraph (c) of this Rule, shall have the same force and effect as if the receipt message were contained in a paper bill of lading.

5. TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

a. It is agreed and understood that whenever the carrier makes a reference to its terms and conditions of carriage, these terms and conditions shall form part of the Contract of Carriage.

b. Such terms and conditions must be readily available to the parties to the Contract of Carriage.

c. In the event of any conflict or inconsistency between such terms and conditions and these Rules, these Rules shall prevail.

6. APPLICABLE LAW

The Contract of Carriage shall be subject to any international convention or national law which would have been compulsorily applicable if a paper bill of lading had been issued.

7. RIGHT OF CONTROL AND TRANSFER

a. The Holder is the only party who may, as against the carrier:

(1) claim delivery of the goods;

(2) nominate the consignee or substitute a nominated consignee for any other party, including itself;

(3) transfer the Right of Control and Transfer to another party;

(4) instruct the carrier on any other subject concerning the Contract of Carriage, as if he were the holder of a paper bill of lading.

b. A transfer of the Right of Control and Transfer shall be effected: (i) by notification of the current Holder to the carrier of its intention to transfer its Right of Control and Transfer to a proposed new Holder, and (ii) Confirmation by the carrier of such notification message, whereupon (iii) the carrier shall transmit the information as referred to in article 4 (except for the Private Key) to the proposed new Holder, whereafter (iv) the proposed new Holder shall advise the carrier of its acceptance of the Right of Control and Transfer, whereupon (v) the carrier shall cancel the current Private Key and issue a new Private Key to the new Holder.

c. If the proposed new Holder advises the carrier that it does not accept the Right of Control and Transfer or fails to advise the carrier of such acceptance within a reasonable time, the proposed transfer of the Right of Control and Transfer shall not take place. The carrier shall notify the current Holder accordingly and the current Private Key shall retain its validity.

d. The transfer of the Right of Control and Transfer in the manner described above shall have the same effect as the transfer of such rights under a paper bill of lading.

8. THE PRIVATE KEY

a. The Private Key is unique to each successive Holder. It is not transferable by the Holder. The carrier and the Holder shall each maintain the security of the Private Key.

b. The carrier shall only be obliged to send a Confirmation of an electronic message to the last Holder to whom it issued a Private Key, when such Holder secures the Transmission containing such electronic message by the use of the Private Key.

c. The Private Key must be separate and distinct from any means used to identify the Contract of Carriage, and any security password or identification used to access the computer network.

9. DELIVERY

a. The carrier shall notify the Holder of the place and date of intended delivery of the goods. Upon such notification the Holder has a duty to nominate a consignee and to give adequate delivery instructions to the carrier with verification by the Private Key. In the absence of such nomination, the Holder will be deemed to be the consignee.

b. The carrier shall deliver the goods to the consignee upon production of proper identification in accordance with the delivery instructions specified in paragraph (a) above; such delivery shall

automatically cancel the Private Key.

c. The carrier shall be under no liability for misdelivery if it can prove that it exercised reasonable care to ascertain that the party who claimed to be the consignee was in fact that party.

10. OPTION TO RECEIVE A PAPER DOCUMENT

a. The Holder has the option at any time prior to delivery of the goods to demand from the carrier a paper bill of lading. Such document shall be made available at a location to be determined by the Holder, provided that no carrier shall be obliged to make such document available at a place where it has no facilities and in such instance the carrier shall only be obliged to make the document available at the facility nearest to the location determined by the Holder. The carrier shall not be responsible for delays in delivering the goods resulting from the Holder exercising the above option.

b. The carrier has the option at any time prior to delivery of the goods to issue to the Holder a paper bill of lading unless the exercise of such option could result in undue delay or disrupts the delivery of the goods.

c. A bill of lading issued under Rules 10(a) or (b) shall include: (i) the information set out in the receipt message referred to in Rule 4 (except for the Private Key); and (ii) a statement to

the effect that the bill of lading has been issued upon termination of the procedures for EDI under the CMI Rules for Electronic Bills of Lading. The aforementioned bill of lading shall be issued at the option of the Holder either to the order of the Holder < whose name shall then be inserted in the bill of lading > or to bearer.

d. The issuance of a paper bill of lading under Rule 10 (a) or (b) shall cancel the Private Key and terminate the procedures for EDI under these Rules. Termination of these procedures by the Holder or the carrier will not relieve any of the parties to the Contract of Carriage of their rights, obligations or liabilities while performing under the present Rules nor of their rights, obligations or liabilities under the Contract of Carriage.

e. The Holder may demand at any time the issuance of a print-out of the receipt message referred to in Rule 4 (except for the Private Key) marked as "non-negotiable copy". The issuance of such a printout shall not cancel the Private Key nor terminate the procedures for EDI.

11. ELECTRONIC DATA IS EQUIVALENT TO WRITING

The carrier and the shipper and all subsequent parties utilizing these procedures agree that any national or local law, custom or practice requiring the Contract of Carriage to be evidenced in writing and signed, is satisfied by the transmitted and confirmed electronic data

residing on computer data storage media displayable in human language on a video screen or as printed out by a computer. In agreeing to adopt these Rules, the parties shall be taken to have agreed not to raise the defence that this contract is not in writing.

資料　C

TRADE/WP. 4/R. 483

UNIFORM RULES OF CONDUCT FOR INTERCHANGE OF TRADE DATA BY TELETRANSMISSION (U N C I D)

Article 1: Objective

These rules aim at facilitating the interchange of trade data effected by teletransmission, through the establishment of agreed rules of conduct between parties engaged in such transmission. Except as otherwise provided in these rules, they do not apply to the substance of trade data transfers.

Article 2: Definitions

For the purposes of these rules the following expressions used therein shall have the meaning set out below:

a) Trade transaction: A specific contract for the purchase and sale or supply of goods and/or services and/or other performances between the parties concerned, identified as the transaction to which a trade data message refers;

b) Trade data message: Trade data exchanged between parties concerned with the conclusion or performance of a trade transaction;

c) Trade data transfer (hereinafter referred to as "transfer"): One or more trade data messages sent together as one unit of dispatch which

includes heading and terminating data;

d) Trade data interchange application protocol (TDI-AP): An accepted method for interchange of trade data messages, based on international standards for the presentation and structuring of trade data transfers conveyed by teletransmission.

e) Trade data log: A collection of trade data transfers that provides a complete historical record of trade data interchanged.

Article 3: Application

These rules are intended to apply to trade data interchange between parties using a TDI-AP. They may also, as appropriate, be applied when other methods of trade data interchange by teletransmission are used.

Article 4: Interchange standards

The trade data elements, message structure and similar rules and communication standards used in the interchange should be those specified in the TDI-AP concerned.

Article 5: Care

a) Parties applying a TDI AP should ensure that their transfers are correct and complete in form, and secure, according to the TDI-AP concerned and should take care to ensure their capability to receive

such transfers.

b) Intermediaries in transfers should be instructed to ensure that there is no unauthorised change in transfers required to be retransmitted and that the data content of such transfers is not disclosed to any unauthorised person.

Article 6: Messages and transfers

a) A trade data message may relate to one or more trade transactions and should contain the appropriate identifier for each transaction and means of verifying that the message is complete and correct according to the TDI-AP concerned.

b) A transfer should identify the sender and the recipient; it should include means of verifying, either through the technique used in the transfer itself or by some other manner provided by the TDI AP concerned, the formal completeness and authenticity of the transfer.

Article 7: Acknowledgement of a transfer

a) The sender of a transfer may stipulate that the recipient should acknowledge receipt thereof. Acknowledgement may be made through the teletransmission technique used or by other means provided through the TDI-AP concerned. A recipient is not authorized to act on such transfer until he has complied with the request of the sender.

b) If the sender has not received the stipulated acknowledgement within a reasonable or stipulated time, he should take action to obtain it. If, despite such action, an acknowledgement is not received within a further period of reasonable time, the sender should advise the recipient accordingly by using the same means as in the first transfer or other means if necessary and, if he does so, he is authorized to assume that the original transfer has not been received.

c) If a transfer received appears not to be in good order, correct and complete in form, the recipient should inform the sender thereof as soon as possible.

d) If the recipient of a transfer understands that it is not intended for him, he should take reasonable action as soon as possible to inform the sender and should delete the information contained in such transfer from his system, apart from the trade data log.

Article 8: Confirmation of content

a) The sender of a transfer may request the recipient to advise him whether the content of one or more identified messages in the transfer appears to be correct in substance, without prejudice to any subsequent consideration or action that the content may warrant. A recipient is not authorized to act on such transfer until he has complied with the request of the sender.

b) If the sender has not received the requested advice within a reasonable

time, he should take action to obtain it. If, despite such action, an advice is not received within a further period of reasonable time, the sender should advise the recipient accordingly and, if he does so, he is authorized to assume that the transfer has not been accepted as correct in substance.

Article 9: Protection of trade data

a) The parties may agree to apply special protection, where permissible, by encryption or by other means, to some or all data exchanged between them.

b) The recipient of a transfer so protected should assure that at least the same level of protection is applied for any further transfer.

Article 10: Storage of data

a) Each party should ensure that a complete trade data log is maintained of all transfers as they were sent and received, without any modification.

b) Such trade data log may be maintained on computer media provided that, if so required, the data can be retrieved and presented in readable form.

c) The trade data log referred to in paragraph (a) of this Article should be stored unchanged either for the period of time required by national

law in the country of the party maintaining such trade data log or for such longer period as may be agreed between the parties or, in the absence of any requirement of national law or agreement between the parties, for three years.

d) Each party shall be responsible for making such arrangements as may be necessary for the data referred to in paragraph (b) of this Article to be prepared as a correct record of the transfers as sent and received by that party in accordance with paragraph (a) of this Article.

e) Each party must see to it that the person responsible for the data processing system of the party concerned, or such third party as may be agreed by the parties or required by law, shall, where so required, certify that the trade data log and any reproduction made from it is correct.

Article 11: Interpretation

Queries regarding the correct meaning of the rules should be referred to the International Chamber of Commerce, Paris.

☆ ☆ ☆ ☆