

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

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



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。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えます。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す。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。

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。

ただ最近で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）等がそれぞれですが、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。しかしいづれにせよ、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えますか、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・ウェイビル(SEA WAYBILL)と言われているものですが、シー・ウェイビルの規則は本日お話し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（ SHIPPING・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作られております。したがって、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となります。

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。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やってきたときには、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を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くても、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・ウェイビル（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・ウェイビルと同じシステムが使われております。

エア・ウェイビルのシステムはどういうものかといいますと、エア・ウェイビルは航空会社が発行しますが、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平行に、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・ウェイビル）を提示しなければならないことしております。つまりエア・ウェ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。したがって、銀行は、売主である荷送人に金を払う場合にはエア・ウェ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。したがって、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ると、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・ウェ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せう。

したがって、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・ウェ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となります。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・ウェイビルの規則、つまり航空運送に関するエア・ウェ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も、権利が転々とすると言いつても、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はなから。

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はなから。原油、石炭、鉄鉱石の類ですが、特に原油等になりますと、運送中にたか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も、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、お手持の電子式船荷証券のための万国海法会規則なので。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はなから。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はなから。

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C I F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E D I (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 E D I (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E D I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E D I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E D I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者の中で伝達するE D Iシステムです。

SHIPNETSの目的は、海貨業者が荷主から SHIPPING・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らうというのがSHIPNETSであります。

したがいまして、SHIPNETSのE D I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C M I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E D I 化しようということにして、いわば物流の入口の部分でE D I 化するということです。これはまだ稼働しておらず、米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にあります。つまり、海上運賃はドル建てですので、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、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E D I 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E D I 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E D I 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N A C C S (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えます。

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えます。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すが、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が、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き出てくる問題に、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物権も移転するの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が、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、チャーターリング・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となります。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知ります。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が、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、運送人に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が、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が、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

