

船荷証券の要件と条文解釈

(一般) 東京都中小企業診断士協会城西支部
国際化コンサルティング研究会アドバイザー
著者 田口研介

はじめに

筆者は1953年に総合商社の安宅産業に入社、同社に26年在職したが、安宅崩壊後はノルウエー国籍で船舶運航会社の在日法人の総支配人として5年間従事した。同社は45,000トン級の紙パルプ専用船を擁し、米加産の製紙パルプや太巻紙（新聞用紙やクラフト紙など）をスエズ運河を経由して横浜港と神戸港に荷揚げすることを主任務としていた。今回は船会社が発行する船荷証券の三大要件と重要な条文解釈、並びに船会社の海上輸送に係る権利の行使について考察している。

I. 船荷証券 (Bill of Lading, B/L) の三大要件

船荷証券は貨物の海上輸送を委託する輸出入業者と貨物等の海上輸送を引き受ける船会社との間で締結する運送契約書であり、同証券に裏書きすることにより貨物の所有権を移転させる有価証券である。船荷証券には次の三大機能がある。

- 1) 輸出港で約定貨物の船積が完了後、船会社が発効する「貨物受取証」である。
- 2) 積載本船が輸入港に到着後、輸入者が受取った船荷証券を現地の船会社に提示すれば、約定貨物を引き取ることができる「貨物引換証」である。
- 3) 正当な所持人である輸入者が船荷証券に裏書きすることにより、約定貨物を直接引取るか、または第三者に対し約定貨物の請求権を譲渡することができる「有価証券」である。

輸出者は輸入者の取引銀行が発行した信用状の条項に基づき、船荷証券を含む船積書類一式に荷為替手形を添えて銀行に提出し信用状の諸条件に合致しておれば、銀行は荷為替手形を買取るので、輸出者は輸出代金を回収することができる。

即ち、船荷証券は船会社が約定貨物を受取り、船積の完了を証明する貿易実務上の最重要な船積書類なので、三大機能を把握しておくことが大切である。

II. 船荷証券の条文解釈

(その一) 重要な船荷証券の条文解釈

Full set of clean on board ocean bill of lading made out to order and blank endorsed

①Clean : 積荷の梱包状態が良好であり過不足がない状態 (Apparent good order and condition) で船

積されたことを証する無故障船荷証券 (Clean B/L) と積荷の梱包の破損や汚れ、個数不足等の欠陥を認められた Remarks 付き故障付船荷証券 (Foul B/L) と明確に区別される。

信用状では Clean B/L が要求されるので、Foul B/L では輸出地の買取銀行は輸出者が振出した荷為替手形の買取りを拒否されるので、この儘では円貨換算の輸出代金を回収することができない。そのため、輸出者は船会社に予め賠償保証状 (Letter of Indemnity) を差入れることにより無故障船荷証券に変更してもらい、輸出代金を回収することになる。

②On Board : 貨物が正常な状態で本船に積み込まれたことを示す。船会社がターミナルで貨物を受取った場合に発行される受取船荷証券 (Received B/L) と本船に積込を完了した場合に発行される船積船荷証券 (Shipped B/L) と区別されている。信用状取引では無難な Shipped B/L が要求されるので単に受け取った Received B/L の場合、輸出者は船会社に賠償保証状を差入れるか、あるいは、B/L の「On Board Notification」欄に船積日と船積完了の署名を得た Shipped B/L と同等に取扱われる措置を予め講じておく必要がある。

③Ocean : B/L には内航船荷証券 (Local B/L) と外航船荷証券 (Ocean B/L) とがあり、海外との信用状取引では内航船荷証券は不適格扱いとされ、必ず外航船荷証券が要求される。

④Made out to order and blank endorsed : 信用状取引では B/L の荷受人 (consignee) 欄に「指図により (to order)」または「荷送人 (輸出者) の指図により (to order of shipper)」と記載することが要求される。B/L の裏面に荷送人が白地裏書 (blank endorsement) をすれば、B/L に記載された貨物の所有権が輸出者→買取銀行→LC 発行銀行→輸入者に移転できるから輸出貿易が円滑に進捗する。

(その二) 重要な船荷証券の免責条項

Unknown : Contents, weights, measurement, quantity, quality, specifications, and value, unknown. The Carrier will not be responsible for any damage, injury, or loss arising from (1)The act of god rains climatic effects etc. (2)Pirates, robbers, thieves, (3)War, warlike operation, or acts of enemies, (4)Rules , regulations, by any countries, (5)Congestions of ports, (6)Latest defects, before or at the time of shipment, (7)Breakages leakages, or, loss of contents, (8)Insufficient packing (9)Risk of craft or hulk for lightning the ship, etc.

III. 海運会社の権利に関する事項

1. 離路の自由 (with liberty to deviate)

離路 (Deviation from normal route) とは最終到着港は変わらないが、正常な航路 (Normal route) から外れて航行したり、予定港に寄港しないで航路を変更 (Change of route) することである。原則として船舶は慣習的航路に沿って航海し、既定または慣習的な寄港と妥当な航海順序に従い航行すべきであり、正規の航路の逸脱と恣意的な寄港は許されない。ただし、本船が海難に遭い避難港に入

港する場合とか、修繕、補給、海難による人命救助に限り、航路の逸脱が認められているが、人命救助を除いては、BL面に離路の自由に関する規定の明示が無い限り、船会社の賠償責任は免れない。

2. 予定港以外の寄港及び寄港順序の変更の自由 (With liberty to call at any port or ports in or out of the customary or advertised rout)

標記の変更は前項の離路と同意語である。相当の理由のある理路なら問題ないが、船会社の利益のために行われる場合、適法ではない。運送人は約款では絶対的な離路の自由を有し、如何なる事態が派生しても、船主は責任を負わないと主張する。従って、離路の理由として掲載している「for the purpose of discharging and loading goods and/or embarking and disembarking passengers」の文言は到着港に入港できず、予定外の港に陸揚げするための寄港に対応した文言である。ここで、仮に船主が運賃収入を確保するために予定港の他に寄港し、あるいは順序を変更して寄港したため、航海日数が長くなり、貨物に変質した場合でも、この免責約款は有効であり、貨物の損害に運送人は責任を負うことはない。

3. ドック入りの自由 (With liberty to drydock with or without cargo on board)

積載貨物の有無に関係なく、船舶の修繕のためドックに入ることは、当然、認められる。

4. 水先案内人不採用の選択権

通常、港湾の出入りや海峡や運河の通過に際しては、深度や海流の緩急等に精通した水先人による船舶の誘導が行われている。これは慣習上の取決めのため、必ず水先人に誘導させる義務はない。従ってその要否は船長の判断によるが、水先人を必要とした場合、発生した損害について賠償責任を免れることはできない。

5. 曳船または船舶救助の自由 (With liberty to tow and assist vessels)

曳船は海難救助の場合に限定され、船舶救助や通離路の場合に発生する。海難救助以外の曳船は約款に含まれないので「in all situation and circumstances」の表示は不適當である。

IV. 日本海事検定協会と新日本検定協会の役割

前者は海事検定、運転技術、損害検査、検定検量を担当、鑑定書や証明書を発行しており、後者は理化学分析、食品検査、水質検査、危険物検査、コンテナ収納検査を行っている。船会社は双方の鑑定書や報告書を参考に海上運賃を算定している。海上運賃は貨物の重量、容積が計算基準になるため、協会は船会社から正確な検数、検量が求められている。

1. 海事検定に関する事項

(1) 損害検査 (Damage Survey)

経験豊富な検査員が安全な船舶運航や貨物輸送を支援している。

Our experienced surveyors help to keep safe transportation of vessels and cargo, and we turn anxiety into a sense of security.

- 1) 海事鑑定：貨物の損害検査及び事後処理に関する適切な勧告の実施
- 2) 船舶の損害検査：船舶の妥当な修繕仕様の決定及び修繕費算定の実施
- 3) 賠償責任保険、動産総合保険、組立保険、機械保険、火災保険の損害調査と損害額の算定

(2) 海事鑑定・検査 (Marine Survey and Inspection)

鑑定検査により貨物の損害防止、輸送工程の短縮、円滑な国際取引の支援を行っている。

- 1) 倉口検査、2) 積付検査、3) 船体・機器の状態検査、4) 回航検査、5) 貨物検査、
- 6) 船舶の喫水検査

(3) 損害検査 (Damage Survey)

経験豊富な検査員が安全な船舶運航や貨物輸送面の支援を行っている。

Marine Survey Our experienced surveyors help to keep safe transportation of vessels and cargo, and we turn anxiety into a sense of security.