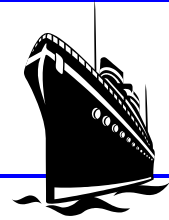


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

「Surrendered B/L」と「Sea Waybill」の違い

海上輸送における船積書類の一つである B/L (Bill of Lading、船荷証券) は、運送契約を示した有価証券であるとともに、貨物の引き渡しの際に必要な重要な書類の一つです。一方、昨今では物流の迅速化を主な原因として、B/L ではなく「Surrendered B/L (元地回収)」や「Sea Waybill (海上貨物運送状)」が使用されるケースが増えています。

本稿では、「Surrendered B/L (元地回収)」と「Sea Waybill (海上貨物運送状)」のそれぞれの特徴についてご案内します。

1. B/L (Bill of Lading、船荷証券)

B/L とは、荷送人との間における運送契約に基づき、海上運送人によって発行される有価証券で、運送人が荷送人より貨物を受け取ったことを証明する受領証としての役割や、荷受人が貨物の引き渡しを受けるために運送人に引き渡さなければならない権利証券という機能も有します。

原本が無いと貨物が引き取れない性質があることから、信用状取引においては銀行から担保として B/L が要求されます。

従来は B/L を使用することが主流でしたが、近年、船舶は高速化し、船積期間は大幅に短縮化が図られました。このため輸入地への貨物の到着が早まり、貨物が輸入地に到着しても B/L が届いていないため、貨物を引き取れないという事態が発生するようになりました。

このような事態を打開するために使用されるようになったのが、「Surrendered B/L (元地回収)」と「Sea Waybill (海上貨物運送状)」です。

2. Surrendered B/L (元地回収)

B/L 原本が無くとも貨物の引き取りができる手段が「Surrendered B/L」です。荷送人は運送人から B/L 原本を受け取った後、裏書をして原本全通を運送人に返し (元地回収)、運送人は回収した B/L にその旨を証明する“SURRENDERED”の記載をしてコピーを荷送人に渡します。

荷送人に返却された B/L のことを「Surrendered B/L」と呼んでおり、特別に「Surrendered B/L」という書式が存在するわけではありません。

(1) 「Surrendered B/L」の利点

運送人は輸入地の支店または代理店に対して同 B/L が元地回収されたことを連絡しているため、荷受人は B/L 原本なしで貨物の引き取りができます。

(2) 「Surrendered B/L」の留意点

- ① 「Surrendered B/L」は本来 B/L が持つ荷為替手形の担保としての機能がなく、インコタームズや信用状統一規則でも認知されていません。このため、D/A・D/P 取引といった荷為替手形による決済や、輸送中に所有権が譲渡される可能性がある場合などには原則として不適です。
- ② 元地回収された時点で有価証券としての B/L の機能は失われるため、流通性・譲渡性がなく、原則信用状取引に利用できません。
- ③ 運送人は B/L を回収後、速やかにその旨を輸入地の支店または代理店等に連絡しますが、この連絡がスムーズに行かないと、貨物を引き取るためにかえって時間を要する場合があります。
- ④ 代金支払いの確認以前に荷受人が貨物を引き取ることが可能なため、信頼のおける相手である必要があります。
- ⑤ 一番大きな問題としては、「Surrendered B/L」の場合は B/L に対する国際条約が適用されず、事故が発生した場合、裁判になってみないと運送人・荷主間の権利義務関係もはっきりしません。(東京地裁判決では「Surrendered B/L」が B/L として認められなかった例も生じています。)

「Surrendered B/L」は主にアジア地域で利用されていますが、上記のような問題をはらんでいるため、B/Lが必ずしも必要でない取引（本店・支店間や海外現地法人との取引）以外の使用は避けるべきものと考えられます。

※欧州等では「Sea Waybill」を使用するのが一般的なため「Surrendered B/L」の用語は通じない場合があります。

3. Sea Waybill（海上貨物運送状）

Sea Waybillは貨物の受取証と運送契約書の性質を有しており、表面の記載事項欄もB/Lと同じです。ただし、運送を証明する運送状にすぎず、有価証券ではないため流通性・譲渡性はありません。

(1) 「Sea Waybill」の利点

- ① 輸入地での貨物の引き渡しの際には原本は必要なく、Sea Waybillに記載された荷受人であることが確認できれば貨物を引き取ることができます。
- ② 荷送人は「Sea Waybill」を荷受人に送る必要がなく、発行を待たずに保険証券・インボイス等の船積書類を荷受人に送付することが可能となり、貨物引取・輸入通関の迅速化・保管料の節約などが図られます。
- ③ 「Sea Waybill」の多くは裏面規定があり、準拠法が日本法の場合は国際海上物品運送法が適用されるため、事故が発生した際の責任の所在も明確です。
- ④ 信用状取引に使用される運送書類として、ICCの信用状統一規則（現行は、UCP600）でも「流通性のない海上運送状（第21条）」として、船荷証券や航空運送状とともに規定されています。

これらの利便性により、近年では本店・支店間や海外現地法人との取引、十分に信用ある取引先との継続的・長期的な取引で使用が急増しています。

(2) 「Sea Waybill」の留意点

- ① B/Lの場合、運送人はその所持人に貨物を引き渡せば良いのですが、「Sea Waybill」の場合は荷受人には送られないため、荷受人は予め輸入国側の運送人に荷受人として登録されている必要があります。そのため、引き渡しの際には荷受人であることを証明する必要があります。そのため、荷受人を特定した記名式でなければならず、指図式（“TO ORDER”）では発行できません。
- ② 代金支払いの確認以前に荷受人が貨物を引き取ることが可能なため、信頼のおける相手である必要があります。

3. 最後に

上記のとおり、両者にはそれぞれメリット・デメリットがあります。特徴や違いを十分理解した上で、取引時の状況・取引形態・取引条件に応じて、より適切な方法を選択することが重要となります。

<参考HP>

日本貿易振興機構（JETRO）HP http://www.jetro.go.jp/world/qa/t_basic/04C-070301

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会（JASTPRO）月刊JASTPRO 8月号・9月号

http://www.jastpro.org/topics/pdf/Monthly_JASTPRO_number_419.pdf

http://www.jastpro.org/topics/pdf/Monthly_JASTPRO_number_420.pdf

以上