

Gard Insight

船荷証券の変更実務について

こちらは、英文記事「[When an irresistible force meets an immovable object](#)」(2018年3月1日付)の和訳です。

船主は用船者からの B/L 変更の要請を受け入れられるか？

流通性船荷証券 (B/L) は取引の基礎となるものであり、権利証券として、各種商品の販売や運送に欠かせない存在です。B/L の所持人は、然るべき時期に、流通性 B/L に記載される貨物の引き渡しを受ける権利を取得することになり、この権利には商品の所有権だけでなく、B/L に記載された数量と内容の商品を受け取る権利も含まれます。B/L に関する Gard ガイダンスでは、B/L の形式・内容や、不正確な記載に起因するリスク、[原本が提示されない場合や複数の B/L が存在する場合に発生する貨物の誤渡し](#)などについて、船主・船社の皆様の義務を中心にご紹介しています。

ただ、Gard では、船主の皆様だけでなく用船者や貨物トレーダーの皆様にも P&I 保険や応訴保険を提供しており、被保険者様が用船関係のどの位置にいるかによって異なる視点からアドバイスをさせていただくことがあります。このような用船契約の連鎖構造 (チャーターチェーン) の当事者間で紛争や混乱が生じやすい状況の一つが、元の B/L に代わる新たな B/L の発行が要請された場合です。そこで、本稿では、この実務を対象に、トレーダー・用船船主 (disponent owner)・船主の皆様のそれぞれのニーズを踏まえたアドバイスをご提示します。

なぜ B/L の変更を行うのか？

B/L の変更を希望する理由は様々で、例えば以下のような場合があります。

1. 元の B/L 上の貨物の数量をいくつかの荷物に分割し、各荷物について B/L を発行したい場合。「スプリット B/L」ともいいます。
2. 異なる品物を混載する場合に複数の元の B/L を統合し、新たな混載貨物について独自の B/L を発行したい場合。
3. 海上輸送中に商品が販売または転売されたために、元の B/L に記載されている荷揚港を変更して、新たな荷揚港を記載した B/L を発行したい場合。
4. 貨物トレーダーが元の仕入れ先と荷送人の名前を B/L に記載することを望まず、自身を荷送人とした新たな B/L を発行したい場合 (これにより、トレーダーは自身の仕入れ先を開示する必要がなくなり、トレーダーを介さない直取引を防げるようになります)。



執筆者: Louis Shepherd
Senior Claims Adviser,
Lawyer, Tokyo

- 元の B/L が、該当する信用状 (L/C) に定められた B/L 関連の諸条件と相違する場合。この場合、この条件不一致 (ディスクレ) について L/C 発行銀行側から権利放棄がなされない場合には、売主から運送人に対し、条件に合致する新たな B/L の発行が依頼されることがあります。

また、上記以外にも次のような違法な理由で B/L 変更が依頼されることがあります。

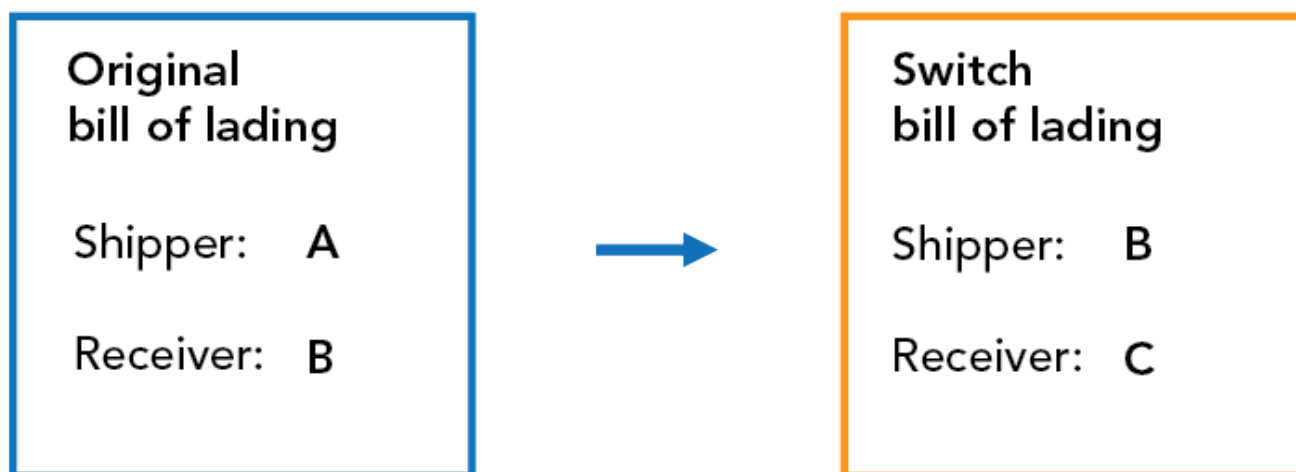
- 荷送人あるいは貨物の出所が制裁対象であるため、それを隠したい。
- 船積日を変更して、信用状に定められた最終船積期限までに出荷されたことにしたい。
- 実際の B/L にはリマーク (貨物に瑕疵があった旨の特記事項) が入っているが、信用状では「無故障」B/L の提示が求められているなどの理由で、貨物の状態を改ざんしたい。

このような場合のリスクや危険性としては、言うまでもなく、適用される制裁措置の回避や虚偽の表示が詐欺行為に該当し得るという点が挙げられます。このため、船主や運送人は、デューディリジェンスを行うことで B/L の変更依頼の理由を把握する必要があり、一方、トレーダーや用船者においても、理由の説明が求められたときに十分な説明ができるように準備しておく必要があります。

荷送人の変更 – 仲介業者の取引上のニーズを満たす

B/L 変更の理由として増えてきているのが貨物トレーダーのニーズで、取引先同士には互いの身元がわからないようにすることで、販売取引からトレーダーが締め出されないようにしたいというものです。

例えば、A が荷送人、B がトレーダー／本来の荷受人、C が買主であるとします。この場合に B は、本来の荷送人である A の代わりに自ら (B) が荷送人として記載され、本来の荷受人である自ら (B) の代わりに C が荷受人として記載されるように B/L を変更したいと船主に依頼する場合があります。こうすれば A と C には互いの身元がわからないので、将来 A と C で直接取引を行う可能性が低くなり、B としては引き続き仲介利益を得られる状態が守られることになるためです。これは貨物の出所について C を欺く目的のものではなく、B の取引関係を守ることを目的としたものであり、このような B/L 変更には取引上の正当な理由があることになります。



一般的に船主は、不正確な情報が記載されていると知りながらそのような情報を記載した B/L を発行してはならないとされており、これに従わなかった場合にはそのような行為から生じる責任に対して P&I 保険のてん補を受けられないなどのリスクがあります。貨物を船で出荷した当事者（荷送人）が誰であるかという点は事実問題に該当します。このため、B/L 上の荷送人名は、もし不正確であれば、船主／運送人への損害賠償請求に発展しかねない項目であるとも考えることもできます。

しかし一方で、荷送人が誰であるかによって貨物の価値に影響及ぶような状況が多いとは考えにくいというのも妥当な分析です。価格を左右する要因としては、貨物の状態や品質、船積日、出所など様々なものが考えられますが、貨物を船で出荷した当事者（荷送人）の名前によって価格が決まることはほとんどありません。荷送人は様々な仕入先から貨物を仕入れている可能性があるため、荷送人の名前だけから、貨物の品質や出所に関する正確な情報がわかる可能性は低いためです。また通常は、貨物の船積後ではなく船積前に既に B が A から貨物を購入していた可能性もないとは言えず、もしそうであれば B は実際に荷送人だったこととなります。更に、仮に B が本当は船積後に貨物を購入していたものの、B/L 上では船積前に購入したこととしていたとしても、最終的な買主に損失が生じる可能性は低いものと考えられます。実際、販売取引の流れとしても、仮に本来の荷送人が「商品を出荷した当事者」とされる当事者であった場合でも、一連の販売取引のその後の各売主は、買主と締結した独自の販売契約の下に各商品の出荷を手配することとなります。

ただし、例外となるのが、変更を行うべき正当な取引上の理由が存在しない場合です。例えば実際の荷送人が制裁を受けているなど、実際の荷送人の存在が貨物の価値を損なうというケースがこれに該当します。B/L 上の荷送人として制裁対象者が記載されていれば貨物の販売が困難になるのは明らかであり、船荷証券を変更して事実を隠匿すれば販売自体はできるでしょうが、後から制裁対象であった事実が明らかになったときに善意の（すなわち何も知らない）第三者が損害を被ることとなります。このような場合、船主は、用船者から取得した補償状（Letter of Indemnity：LOI）の下でさえも償還請求権を失うことになるかもしれません。

このため、船主や契約運送人の皆様におかれましては、B/L 変更の要請を受けた場合には状況をよく確かめ、必要な質問をして、B/L の変更に必要な理由があることをご確認いただくことをお勧めいたします。

また、通常は、元の荷送人が B/L 上に記載されないことを承諾しているかどうかを確認した方が賢明です。B/L は運送契約の締結を証明するものであり、いずれかの当事者を削除または変更するために契約を変更するときは、まずその当事者から承諾（または異議がない旨の確認書）を得る必要があるためです。場合によっては B/L 変更の依頼者が、そのような承諾に関する直接の証拠を提供しつながらないケースもあるかもしれませんが、変更依頼が本当に正当なものなのであれば、正当性を合理的に立証できるはずで

また、仮に B/L 変更の依頼が正当なものであり、荷送人からも承諾されていると思われる場合であっても、B/L の無効化や再発行にはリスクがつきものであるため、船主の皆様におかれましては、やはり変更を承諾する前に、通常は適切な内容の補償状を取得いただいた方が良いと思われます。

スイッチ B/L (変更後の B/L) に記載すべき発行日と発行地とは？

B/L には発行日と発行地を記載する必要があります。発行日は通常は船積日と推定されることになり、船積日は貨物の価値に影響する可能性があるため、発行日の記載は重要です。また、B/L の発行地は、貨物に関するどのような賠償責任レジームが運送契約に適用されるかに影響する場合があります。例えば、ヘーグ・ルール of 改正議定書 (通称ヘーグ・ヴィスビー・ルール) 第 10 条には、締約国において B/L が発行された場合には同ルールが適用されると定められておりますのでご参照ください。

B/L の変更または差し替えを行う場合、実務上においては、実際の発行日や発行地にかかわらず、古い B/L と **同じ** 発行日と発行地をそのまま新しい B/L にも引き継ぐケースが多いようです。この方法は、B/L が変更された事実を当事者が伏せておきたい場合など、取引上の観点では一定の合理性がある方法かもしれませんが、法的には正しいアプローチとはいえません。なぜなら、不正確な日付を記載した新たな B/L が発行された場合は虚偽の表示に該当するからです。このため、新たな B/L には、実際の発行日を記載する必要があります。 *Guaranty Trust of NY v Van Den Berghs* 事件判決文 ((1925) 22 LLR 447 at p.455) でも、Banks 判事が次のように述べています。

「船荷証券が「1924 年 9 月 24 日にマニラにおいて」発行されたとされているのは遺憾である。なぜなら、これは故意の虚偽記載であるからだ。船荷証券上の記載は、1924 年 12 月 16 日にニューヨークにおいて発行され、1924 年 9 月 24 日にマニラにおいて貨物である油の受領を確認したとすべきである」

一般的に、B/L の日付は必ず船積日とし、発行地は必ず船積港としなければならないと考えられているようですが、これは誤解です。

(a) 発行日は船積日以外であってもよい

船荷証券には、(i) 船積日と(ii) 実際に発行された別の日付を併記することが可能です。この場合の唯一の要件は、いずれの日付も、第三者が取引の実態を把握するに足る明確なものでなければならないという点になります。2 つの日付を併記できることについては、信用状統一規則 (UCP 600) の条項 20(a)(ii)および 22(a)(ii)にも次のように定められています。

船荷証券の発行日は船積日であるものとみなす。但し、船荷証券に、船積日を示す積込付記 (on-board notation) がある場合はこの限りではなく、この場合は、当該積込付記に示される日付を船積日とみなす。

(b) 発行地は出荷地以外であってもよい

B/L は船積港以外の場所でも発行されることがあります。例えば、船長に代わって代理人が B/L に署名する権限を持っている場合に、この代理人の事業所が船積港には所在していない場合があります。また、新しい B/L が、船積港から遠く離れた銀行や商社の事業所で発行される場合もあります。正確な記録さえされていれば、このような取り扱いには何ら問題ありません。一般的な B/L 書式の多くも、こうした取り扱いができるように作成されており、ヘーグ・ヴィスビー・ルール of の文言も、そのような取り扱いが可能な表現になっています(第 10 条、規則(a))。

また、B/L の発行地としては、ある場所を記載した後に「as at」や「as if」を記載し、その後に船積港が記載されているのを目にすることもあります。例えば「Hong Kong (香港) as at Port Hedland (ポートヘッドランド)」のような記載です。これは、実際の B/L 発行地の正確性を維持しつつも、同時に、新たな B/L がそのような船積港以外の場所で発行されたことの影響を最小限に留めたいという考えから、このような記載になっているものと思われます。こうした記載の効果(そして有効性)は不明ですが、Gard では、こうした記載を使用すること自体は特に問題ないと考えております。

スイッチ B/L の発行を義務付ける条項

また、用船契約の中に、用船者による B/L 変更を認めることを船主や用船船主に義務付ける内容の条項が盛り込まれるのを目にすることも多くなってきました。こうした条項には、補償状の代わりとなる文言、すなわちそのような B/L 変更を認めることを承諾するにあたっての交換条件となる補償を盛り込む必要があります。ただ、こうした文言を盛り込んだ場合であっても、船主と用船船主は、変更理由が正当なものであることを確認するためのデューディリジェンスの義務を免れるものではありません。変更理由が違法なものであり、用船契約の補償条項上で、B/L 変更が詐欺や制裁対象者の隠匿のためのものだった場合に償還請求を認められる余地がほとんどないという場合には、B/L を変更する義務はありません。

なお、再用船者による B/L 変更依頼に応えなければならない旨が再用船契約上で合意された場合において、再用船契約が用船契約と全く同じもの(back-to-back)ではないときには、用船船主が難しい立場に置かれる可能性がある点、再用船契約上の各当事者においては注意が必要です。なぜなら、船社には、用船船主の個別の(アドホックな)依頼に応じる義務はないからです。

実務上では、用船契約の連鎖構造全体のすべての用船契約上で同じ条項に合意できないのであれば、いっそのこと全く条項を付けないのがベストといえます。B/L 変更を認めるか否かの意思決定は、結局は船社に委ねられる問題となり、条項を付けないければ mismatches のリスクもなくなるためです。

B/L 変更と補償状

船主は通常、元の B/L を無効としたり差し替えたりする場合には、事前に補償状(LOI)の発行を要請

することになります。これには、用船者が用船契約の特定条項の下に LOI を差し入れる場合も含まれます。

このような B/L 変更の際の LOI には、元の B/L を無効にするプロセスを定めるとともに、新たな B/L に関して依頼される正確な変更（すなわち変更される名前）を明記することをお勧めします。また、実際に再発行を行った日付、そして元の発行地と異なる場合は再発行地も併せて記載することをお勧めします。LOI 上に新たな発行日や発行地の記載が無ければ、変更の依頼者は、無効となった元の B/L に記載された（新たな B/L に関しては不正確な）発行日や発行地にて、新たな B/L を発行することを認められたものとする可能性があるためです。

とはいえ、こうした LOI も、すべての問題に対応できる万能薬ではありません。LOI は元の P&I 保険を復活させるものではないため、LOI の補償内容は LOI 発行者が提供する補償以上のものにはなり得ません。また、詐欺や違法行為があった場合には LOI は無効とされ、場合によっては運送契約も無効とされる可能性があります。Gard では、B/L の呈示なしでの貨物引渡や、荷揚港の変更、その他 P&I 保険ではカバーされない各種リスクを補償する [LOI 用の補償特約](#)をご用意しています。この特約商品においては、貨物の誤渡しに関する賠償責任は補償されませんが、代わりに被保険者様に対して、LOI 発行者が履行できない債務に関する信用リスクが補償されます。

現実的な対応

基本的には、運送人や用船船主の皆様が B/L 変更に応じること自体には特に問題はありますが、その場合には次のようなデューディリジェンスを行うことをお勧めいたします。

1. 依頼の理由が正当なものであることを確認するようにしてください。また、船積日や貨物の状態など、特定の情報については変更が認められていないことにご注意ください。
2. B/L の元地回収（サレンダー）および再発行をする場合は、事前に必ず、その B/L が締結を証している運送契約の全当事者が変更に同意していることをご確認ください。
3. B/L を訂正することによって、B/L 上の記載に依拠している、または依拠する可能性のある当事者に影響が及ばないかをご検討ください。
4. 複数の B/L が流通することがないように、再発行の前に必ず、元の B/L の元地回収（サレンダー）または無効化が行われるようにしてください。
5. 適切な内容の LOI（補償状）を取得するようにしてください。再用船契約上の定期用船者においては、最低限度として用船契約の連鎖構造の川上（船主側）で採用されている LOI が、再用船者から提供された LOI と全く同じもの（back-to-back）であることを確実にする必要があります。

B/L 変更を依頼するトレーダーやその他の当事者においては、依頼の理由を十分に説明できるよう準備しておく必要があります。依頼が正当なものであることについて運送人が納得でき、適切な LOI により安心が担保されれば、紛争や遅延は回避ないし低減できます。また同時に、B/L 変更に代わる方法につ

いても考慮してみてください。例えば、B/L が信用状の条件に合致しない場合は、まずは取引先に、ディスクレ（信用状との不一致）に関する権利放棄を要請してみてください。運送人に接触するのは、他の案がすべてうまく行かなかった場合の最終手段とすることをお勧めします。

以上により、B/L 変更の依頼に関して船主、用船船主、仲介業者間に緊張状態が生じてしまい、その結果、（依頼に関する取引上の理由が理解されてさえいれば、また、用船契約上に補償条件を定めた条項を盛り込むことが事前に計画されてさえいれば）回避できていたはずの遅延や紛争が生じることがあります。繰り返しになりますが、仮に用船契約の条項で B/L 変更の要請に応じるよう義務付けられていたとしても、B/L 変更の内容が違法なものであるときは、船主や用船船主側では変更に応じる義務はありません。このことから、B/L 変更を依頼する仲介業者側では、依頼の都度、相手が依頼理由について判断するために必要となる情報を提供できるように準備しておく必要があります。

本稿の執筆にあたっては、Stephenson Harwood 法律事務所ロンドンオフィスの Tom Rodd 氏から有益なコメントをいただきました。ここに記して感謝申し上げます。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。