

勸告第 12 号の改正案
海上輸送書類の手続き簡易化のための方策
ECE/TRADE/C/CEFACT/2011/4



Economic and Social Council

Distr.: General

21 April 2011

Original: English

Economic Commission for Europe

Committee on Trade

Centre for Trade Facilitation and Electronic Business

Seventeenth session

Geneva, 7-8 July 2011

Item 5 of the provisional agenda

New and revised recommendations and standards

Revision of Recommendation 12: Measures to facilitate maritime transport documents procedures

Submitted for approval by the International Trade Procedures
Working Group (ITPWG) – TBG15

Summary

At its ninth session, in March 1979, UN/CEFACT's predecessor, the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures (WP.4), adopted Recommendation No. 12 relating to "Measures to Facilitate Maritime Transport Documents Procedures" (document TRADE/WP.4/INF.61).

The aim of this Recommendation is to simplify, rationalize and harmonize the procedures and documents used to evidence the contract of carriage in maritime transport.

It applies to consignment-based documents evidencing the contract or undertaking to carry goods by vessel, and to the related trade and administration procedures. It also applies to multimodal transport, as appropriate. It does not apply to charter parties but can be applied to bills of lading and similar maritime transport documents established under charter parties.

The present document contains the third edition of Recommendation No. 12, which the UN/CEFACT International Trade Procedures Working Group (ITPWG-TBG15) has prepared. The current revision, approved by the TBG Steering Committee, supersedes and replaces the second edition (ECE/TRADE/240).

It is submitted for review and approval by the 17th UN/CEFACT Plenary.



経済社会理事会

配布先: 一般

2011年4月21日

原文: 英語

欧州経済委員会

通商委員会

貿易円滑化と電子ビジネスのための国連センター

第17回総会

2011年7月7~8日、ジュネーブ

議案書中の議題:#5

新規および改正版の勧告と標準

勧告第12号の改正案: 海上運送書類の手続簡素化のための方策

国際貿易手続作業部会 (ITPWG - TBG15) により総会承認のために提出

概要

1979年3月の第9回会期で、国連 CEFACT の前身である欧州経済委員会 (UNECE) 貿易手続円滑化作業部会 (WP.4) は、「海上運送書類の手続簡素化のための方策」に関する勧告第12号 (Document TRADE/WP.4/INF.61) を採択した。

本勧告の目的は、海上輸送における手続および運送契約の証憑として使用される書類を簡素化、合理化、整合化することにある。

本勧告は、船舶による物品運送の契約または約定を証拠立てる託送貨物 (consignment) ごとの文書、およびその関連の貿易手続および管理手続に適用される。また、内容的に適する範囲において複合一貫輸送にも適用される。本勧告は、傭船契約に適用されないが、傭船契約の下で作成された船荷証券および類似の海上運送書類には適用することができる。

本書は、国連 CEFACT 国際貿易手続作業部会 (ITPWG-TBG15) が作成した勧告第12号の第3版を収録している。TBG 運営委員会によって承認されたこの最新版は第2版 (ECE/TRADE/240) に優先し、これを置き換えるものである。

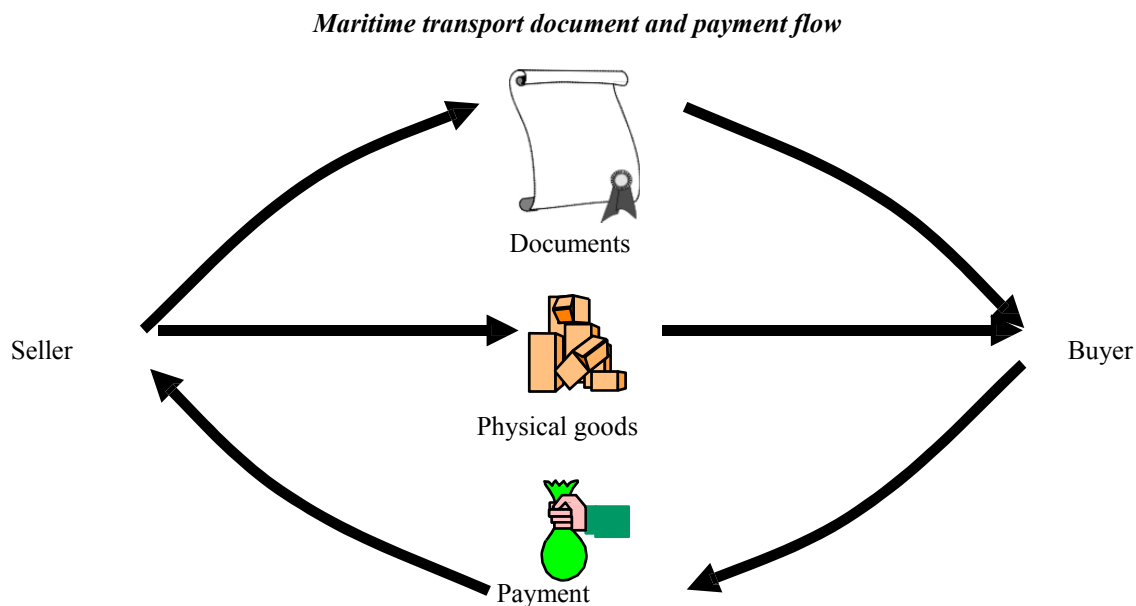
本勧告は、第17回国連 CEFACT 総会による審議と承認を求めて提出される。

Introduction

1. At the heart of every international trade transaction of goods is the contract of sale between the seller and the buyer that establishes the conduct and performance of the commercial enterprise.

A separate contract exists to cover the physical carriage of the goods that are sold. In some instances, there can be a further contract of trade finance that supports and often governs the agreed method of payment.

2. Maritime transport documents are issued to cover the contract of carriage and refer to a specific consignment of goods moved between seller and buyer (sometimes using intermediaries) and complement, but are entirely separate from, the physical movement of goods. A reciprocal movement of money between buyer and seller mirrors the transport document flow.



Very simplified view of the flow of goods, documents and money

3. Maritime transport documents fulfil two key functions:

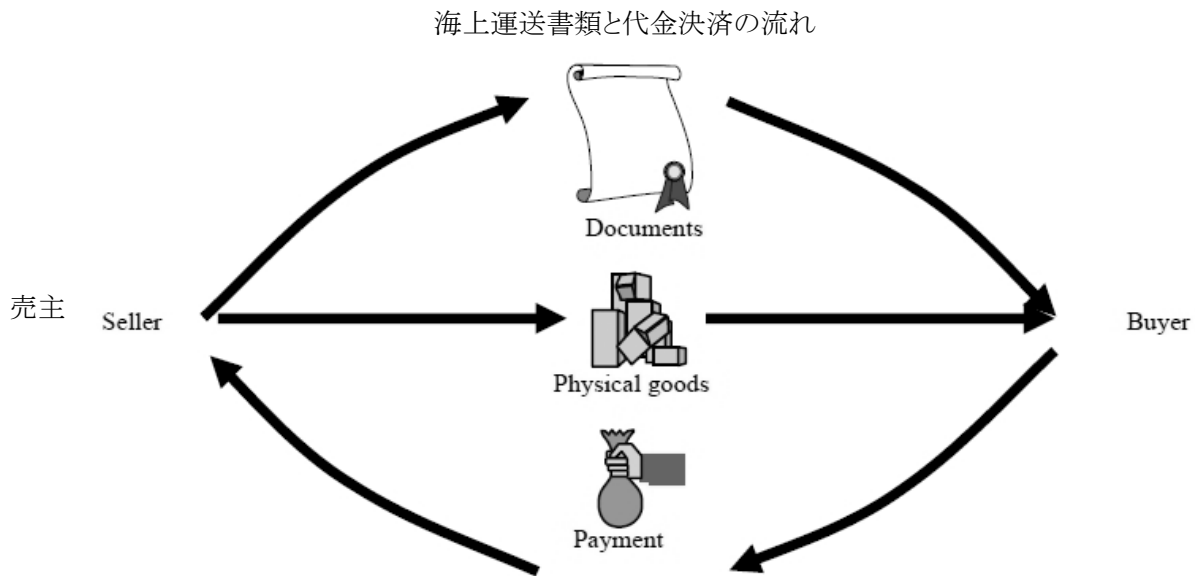
- (a) to act as evidence of the contract and its terms and conditions;
- (b) to act as evidence that the contracted carrier has received the goods for shipment and evidence of their apparent condition.

4. There are two basic types of maritime transport documents:

- Sea waybill: a non-negotiable document that evidences the contract of carriage and that the carrier has received the goods for shipment, and that identifies the person to whom the carrier is to deliver the goods;
- Bill of lading: a document that similarly evidences the contract of carriage and that the carrier has received the goods for shipment. However, this document fulfils a third function as it is also a document of title that must be surrendered to the carrier in order to take delivery of the goods. As such, it provides

序文

1. 物品の貿易取引すべての中核には、売主と買主の間の売買契約が存在し、契約によって、商業上の行為と活動が規定されている。一方、売買される物品の物理的な運送を取り扱うためには、別の契約が存在する。場合によっては、さらに貿易金融の契約が別途存在することもあり、それが合意された代金決済の方法を裏付け、その実行要領を規定している。
2. 海上運送書類は、当該運送契約を取り扱い、売主と買主の間で(場合によっては中間業者を介して)輸送される託送貨物を特定するために発行され、物品の物理的な移動を補完するものであるが、物理的な移動とは完全に切り離されている。買主と売主の間の代金の受け払いは、運送書類の流れとは逆方向となる。



物品、書類、代金の流れを非常に単純化した概念図

3. 海上運送書類には、次の2つの主要機能がある。
 - (a) 契約とその条項の証拠としての役割を果たす
 - (b) 契約した運送人が積荷を受け取った証拠、およびその外観状態を示す証拠としての役割を果たす
4. 海上運送書類には次の2つの基本的な種別がある。
 - 海上貨物運送状 (Sea waybill): 運送契約を証拠立てるとともに、運送人が運送貨物を受託したことを証拠立てる譲渡不能な (non-negotiable) 書類であり、運送人が物品を引き渡すべき相手を指定する書類である。
 - 船荷証券 (Bill of lading): 同様に運送契約を証拠立てるとともに、運送人が運送貨物を受託したことを証拠立てる書類である。しかしこの証券は、物品の引渡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第3の機能も果たす。したがって、船荷証券は貨物の見なし占有 (constructive possession)

constructive possession of the goods and offers a method whereby ownership of the goods in transit maybe transferred from seller to buyer. A bill of lading may be either negotiable, enabling transfer of title in the goods along a chain of buyers, or non-negotiable (“straight”), where the document facilitates transfer of ownership of the goods to the named consignee only.

5. This Recommendation, with its Guidelines, will demonstrate that the use of the sea waybill offers considerable benefits over the bill of lading.

6. The benefits of the sea waybill include, but are not limited to, the following points:

- As it is not a document of title conferring ownership, it can be either a paper document or an electronic data transaction in the form of, for example, a message and can in this way fully accommodate both paper and electronic trading.
- There is no need to convey the bill of lading as a paper document of title to the goods to the destination to secure delivery.
- It eliminates any potential requirement of a Letter of Indemnity to ensure the timely delivery of goods that due to late arrival of the bill of lading at destination could otherwise be delayed.
- Electronic equivalents of the sea waybill are already widely used.
- The use of the sea waybill leads to reduced trade administrative costs for all parties in the international supply chain.

7. Equally, the Recommendation addresses the issue that current practice often (deliberately) demands the use of a bill of lading for functions outside of the legal scope for which it was originally intended. The individual recommendations, (a) to (d), aim to encourage all parties in the trading community and the Government to review and wherever possible reverse this widespread practice.

Recommendation 12

8. The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), as a result of the Open Development Process started in 2006, therefore recommends:

- (a) To sellers and buyers of goods: to appreciate the advantages of, and to consider actively and positively, the use of the sea waybill in preference to the bill of lading, except when the goods are intended to be sold in transit or where there is a strong and valid case for independent documentary security.
- (b) To carriers (and their agents): to advise on the benefits and disadvantages of available maritime transport documents and continue the well-established commercial practice of offering either the sea waybill or the bill of lading at the request of their customers while discouraging the unnecessary use of the bill of lading.

を提供し、輸送中の貨物の所有権を売主から買主に移転することを可能にする手段を提供する。船荷証券には、貨物に対する権利を買主の連鎖に沿って移転することを可能にする譲渡可能な指図式船荷証券と指名された荷受人のみに貨物の所有権を移転できるようにする譲渡不能な記名式(straight)船荷証券がある。

5. 本勧告は、付随する指針とともに、海上貨物運送状の利用が船荷証券を大きく上回る利点を提供することを知らしめるものである。
6. 海上貨物運送状の利点としては、以下が挙げられる。(以下だけに限られるものではない)。
 - 海上貨物運送状は所有権を付与する権利証券ではないため、紙の書類でも、メッセージ(電文)の形式のような電子データ処理でもよく、したがって紙の書類に基づく取引と電子的商取引の両方に完全に対応できる。
 - 貨物の引渡を受けるために、貨物に対する紙の権利証券としての船荷証券を仕向地まで送る必要がない。
 - 船荷証券の場合には、当該証券が仕向地に到着するのが遅れると貨物引渡の遅延を避けるために、保証状(Letter of Indemnity)を使用する必要に迫られることがあるが、海上貨物運送状ではそのような必要性を解消できる。
 - 海上貨物運送状の電子的等価物がすでに広く使用されている。
 - 海上貨物運送状は、国際サプライチェーンに参加しているすべての関係者にとって貿易の経費の削減に寄与する。
7. 同様に、本勧告は現在の慣行がしばしば(意図的に)当初に意図していた法的範囲から逸脱して船荷証券の使用を要求している、という問題の解決に向けられたものである。本勧告の個別項目の(a)から(d)までは、貿易業界のすべての関係者と政府に対して、広く浸透したこの慣行を見直し、可能な限りなくしていくように促すことを目指している。

勧告第 12 号

8. したがって、貿易円滑化と電子ビジネスのための国連センター(以下、国連 CEFAC と略す)は、2006 年に開始された公開開発手順(以下、ODP と略す)に基づいて以下を勧告する。
 - (a) 物品の売主と買主に対して: 海上貨物運送状を船荷証券より優先して使用することの利点を正しく認識し、そうすることを能動的かつ積極的に検討すること。ただし、輸送中に貨物を売却する意図がある場合、または独自に文書の安全性を確保する明確かつ有効な事由が存在する場合はその限りではない。
 - (b) 運送人(およびその代理人)に対して: 利用可能な各種の海上運送書類の利点と欠点について助言した上で、顧客の要求に応じて海上貨物運送状または船荷証券のいずれかを提供するという確立された商慣行を継続しながら、船荷証券の不必要な使用を控えるように促すこと。

(c) To banks, insurers and other financial institutions: to appreciate the advantages and encourage the use of the non-negotiable sea waybill instead of the bill of lading whenever possible and feasible for the issuance of Documentary Credits and other payment instruments.

(d) To Governments: to encourage and accept the use of the sea waybill (or other non-negotiable documents) including its electronic equivalents and to ensure that national legislation does not prevent or hinder the use of such documents or the electronic exchange of its data.

9. UN/CEFACT commends Recommendation 12, with the individual recommended practices and its Guidelines, to public administrations and all parties in the international supply chain.

Scope

10. This aim of this Recommendation is to simplify, rationalize and harmonize the procedures and documents used to evidence the contract of carriage in maritime transport.

Field of application

11. This Recommendation applies to consignment-based documents evidencing the contract or undertaking to carry goods by vessel, and to the related trade and administration procedures. Equally, it applies to multimodal transport, as appropriate. It does not apply to charter parties but can be applied to bills of lading and similar maritime transport documents established under charter parties.

Guidelines to Recommendation 12

Introduction

12. The Guidelines to Recommendation 12 are designed to assist Governments, public administrations, agencies, authorities and all private-sector parties in the international supply chain to understand the role and functions of the various maritime transport documents.

13. The four separate recommendations are addressed to the parties involved in or having an impact on the movement of goods by sea, with the objective of encouraging whenever possible the use of the non-negotiable sea waybill to facilitate maritime transport documents procedures.

I. Carriage and delivery of goods

14. When the parties to the contract of sale select a sea waybill as the preferred maritime transport document to evidence the contract of carriage, the document or the information it contains can be conveyed by whatever method is most efficient and reliable to both the seller and the buyer, including by post, fax, e-mail, scanned imaging or electronic messaging.

(c) 銀行、保険業者、その他の金融機関に対して: 可能な限り、また荷為替信用状の発行やその他の決済手段の設定に当たっては、可能かつ特段の支障がない限り、船荷証券の代わりに譲渡性を持たない海上貨物運送状を利用することを、その利点を正しく評価したうえで奨励すること。

(d) 政府に対して: 海上貨物運送状(またはその他の譲渡性を持たない書類)の使用をその電子的な等価物を含めて奨励および承認すること、また国内法制がそのような書類やそのデータの電子的な交換を阻止または阻害することがないように取り計らうこと。

9. 国連 CEFACT は、行政機関および国際サプライチェーンに関与するすべての関係者に対して、勧告第 12 号を、勧告の中で推奨する個別的な施策や指針とともに採用するように要請する。

範囲

10. 本勧告の目的は、海上輸送における運送契約を証拠立てるために使用される手続と書類を簡素化、合理化、整合化することである。

適用分野

11. 本勧告は、船舶による物品運送の契約または約定を証拠立てる託送貨物ごとの文書、およびその関連の貿易手続と管理手続に適用される。また、内容的に適する範囲において、複合一貫輸送にも適用される。本勧告は、備船契約には適用されないが、備船契約の下で作成された船荷証券と類似の海上運送書類には適用することができる。

勧告第 12 号への指針

序文

12. 勧告第 12 号に対する本指針の目的は、国際サプライチェーンに関係する政府、行政機関、官公庁、関係当局、およびすべての民間部門の関係者がさまざまな海上運送書類の役割と機能を理解できるように支援することである。

13. 4 つの個別勧告項目は、海路による貨物の移動に関与する、またはそれに影響を及ぼす関係者に向けて発せられている。その目的は、可能な限り譲渡不能な海上貨物運送状を使用するように奨励することで海上運送書類の手続を簡素化することである。

I. 貨物の運送および引渡

14. 売買契約の当事者が、運送契約を証拠立てるための海上運送書類として、海上貨物運送状を優先的に選択すると、当該書類またはその中に記載された情報を、売主と買主の双方にとって最も効率的で信頼できる任意の手段、たとえば、郵便、ファックス、電子メール、スキャンされた画像、電子なメッセージ(電文)などによって伝送することが可能となる。

15. By contrast, when a bill of lading is used, the seller has to arrange the conveyance of the original document to the buyer so that the buyer can surrender it to the carrier in order to take delivery of the goods.

16. This requirement can create problems as the goods often arrive at the port of discharge or the place of delivery before the bill of lading is available to the buyer. This means that although the goods are ready for delivery, the buyer does not have the means to take delivery.

17. When a bill of lading is delayed, the buyer has two options:

- to wait until the document arrives (not usually acceptable); or
- to issue a Letter of Indemnity to take delivery of the goods, with the consequent extra costs and additional commercial risk.

18. A Letter of Indemnity is a written statement in which the buyer undertakes to indemnify the carrier against any breach of the contract of carriage by wrongful discharge of the cargo or delivery of the goods. Carriers generally insist the Letter of Indemnity is unqualified, unlimited in amount and time, and signed by the buyer and guaranteed by a reputable bank.

19. In practice, carriers will usually accept a Letter of Indemnity limited in time (2 years) and amount (200%). Given these carrier-imposed conditions, the buyer will find that issuing a Letter of Indemnity involves extra costs and could have an impact on the availability of funds or lines of credit.

20. There are risks attached to the use of a Letter of Indemnity. Firstly, the carrier may not accept it. Should a carrier have released goods against a Letter of Indemnity to an incorrect party, the carrier remains liable to the lawful consignee for misdelivery and may not be able to enforce the indemnity. Secondly, and equally, the bank may decide not to support or guarantee the Letter. Therefore, most carriers instruct their agents in principle not to accept any Letter of Indemnity.

II. Electronic equivalents to maritime transport documents

21. Developments in information and communication technologies, allowing for secure electronic equivalents of documents, attempt to solve the difficulties created by the paper-based bill of lading. An electronic message or data transaction may, however, not be effective to replicate the legal characteristic of negotiability linked with the physical possession of a paper document.

22. Two types of e-business systems try to resolve the problem so that the bill of lading can be handled electronically. One system replaces the paper bill of lading with a register of titleholders held by a trusted third party (TTP). Contact with the TTP is authorized by secure electronic messaging and unique codes known only to the *current titleholder* and the Registry. Registration systems tend to be complex and costly to operate with these costs passed on to users in the form of charges or subscriptions. Registries can also lack flexibility because of their proprietary characteristics and the inability to deal with a mix of paper documents and electronic transactions. Moreover, the TTP operating the Registry often limits its liability should goods be released incorrectly or improperly.

15. それに対して、売主は、船荷証券を使用すると証券の原本を買主まで送る必要が生じる。買主が貨物を受け取るために、運送人に対して当該証券原本を引き渡すことができるようにするためである。

16. 貨物受け取りに船荷証券の原本が必要となるため、しばしば、買主が船荷証券を入手する前に貨物が荷揚港または引渡地に先に到着することに起因する問題が生じる。つまり、貨物を引き渡す準備ができていのに、買主は引渡を受ける手段を保持していないことになる。

17. 船荷証券の到着が遅延したとき、買主は以下の2つの手段のいずれかを選択できる。

- 証券が到着するまで待つ(通常は許容できない)
- 保証状を発行して貨物の引渡を受ける(その結果、余分なコストと追加的な商業リスクが発生する)

18. 保証状は、誤った荷揚や貨物引渡に起因するあらゆる運送契約の違反に対して買主が運送人に保証することを約束する文書である。一般に、運送人は、保証状が無条件、金額無制限、そして無期限であることを要求し、買主による署名と信用のある銀行による保証を求める。

19. 現実には、運送人は期限付き(2年間)で金額の上限(200%)がある保証状を受け入れるのが一般的である。このような運送人が定める条件に基づく限り、買主は、保証状の発行が余分な費用増大を招き、資金繰りや融資限度に影響を及ぼす可能性があることに思い至るであろう。

20. 保証状の利用には、さまざまなリスクが付随する。第1に、運送人が保証状を受け入れない可能性がある。もし万一、運送人が保証状に依拠して間違った相手に貨物を引き渡した場合、運送人は、適法な荷受人に対して荷渡し誤りの責任を免れることができない恐れがある。第2に、上記同様、銀行も保証状を承認することも請け合う事も拒否する可能性がある。したがって、ほとんどの運送人は、その代理人に対して、原則としていかなる保証状も受け入れないように指示している。

II. 海上運送書類の電子媒体化

21. 情報通信技術の発展は、紙の書類を、信頼性のある電子媒体化することを実現させ、紙の船荷証券がもたらす諸問題を解決しようとしている。しかし、電子文書や電子的なデータ処理では、紙の書類の物理的な保有と結び付いた法的な譲渡性を有効に再現出来ない場合がある。

22. 2種類の電子化のための業務システムがこの問題の解決を試みており、船荷証券を電子的に取り扱うことを可能にすることを目指した。一番目のシステムは、紙の船荷証券を、信頼される第三者(TTP)が保持する権限保持者の電子的登録簿によって置き換えるものである。TTPと接触する権限は、信頼性を持つ電子的メッセージ交換と、現在の権原保持者とレジストリ(登録機関)のみに知られる一意の暗号によって付与される。こうした登録システムは、運用が複雑かつ高価になる傾向があり、そうした費用は、使用料や加入料といった形で利用者に転嫁される。また、電子的登録簿は柔軟性も欠いている。なぜなら、独自仕様で公開性や標準性がなく、また紙の書類と電子的な処理の組み合わせを取り扱うことができないからである。さらに、登録簿を運用するTTPは、貨物が誤って、あるいは不適切に引き渡された場合のみに自社の法的責任を限定していることが多い。

23. The second system for a paperless bill of lading process uses information technology to secure the trade transaction. Using either a credit-card-type arrangement or escrow account principles, the system makes payment when goods are delivered in accordance with the sales contract. The seller profits from the secure payment guaranteed in the system, while the buyer is protected because payment is not made until acceptance of the goods. However, the system suffers from many of the difficulties encountered in the Registry system with regard to costs, flexibility and liability.

24. In contrast, electronic equivalents of the sea waybill are already widely used. Based on the document aligned to UN Recommendation No.1 – United Nations Layout Key for Trade Documents (UNLK) – the UN EDIFACT International Forwarding and Transport Contract Status (‘IFTMCS’) message exists with message implementation guidelines (MIGs) to facilitate the efficient exchange of data between computerized business systems. The transition of the sea waybill to the electronic environment has been made much easier here, in comparison with the bill of lading, where the document of title aspect adds complexity and creates obstacles.

25. Electronic documentation offers significant benefits for the preparation and use of maritime transport documents. Advantages include increased efficiency through a more accurate and speedier process with the reduction (or elimination) of errors and the ability to reuse data from other trade documents. Benefits may include reduced costs in demurrage charges and container hire fees, greater visibility and transparency of the supply chain, better customer service and enhanced competitiveness.

III. Business requirements - use of the negotiable transport document

26. Historically, the negotiable bill of lading was the only documentary option for maritime transport. Many traders still believe in strict adherence to the use of this traditional document in order to transfer title (ownership or property) and rights to the goods, take proper delivery of the cargo and obtain trade finance, often a Documentary Credit, for the international sales contract.

27. The belief that a negotiable bill of lading is a necessary requirement in the delivery of goods by sea is mistaken as the latest edition of the ICC Incoterms (publications 560 and 620, Incoterms 2000) shows by the phrase ‘the usual transport document.’ Indeed publication 560 draws specific attention to the fact that, “in recent years, a considerable simplification of documentary practice has been achieved. Bills of lading are frequently replaced by non-negotiable documents similar to those which are used for other modes of transport than carriage by sea. These documents are called “sea waybills”, “freight receipts”, or variants of such expressions. Non-negotiable documents are quite satisfactory to use except where the buyer wishes to sell the goods in transit by surrendering a paper document to the new buyer. In order to make this possible, the obligation of the seller to provide a bill of lading under CFR and CIF must necessarily be retained. However, when contracting parties know that the buyer does not contemplate selling the goods in transit, they may specifically agree to relieve the seller from the obligation to provide a bill of lading, or, alternatively, they may use CPT or CIP where there is no requirement to provide a bill of lading.”

23. ペーパーレスで船荷証券を処理する二番目のシステムは、情報通信技術を利用して貿易取引の信頼性確保を行うものである。このシステムは、クレジットカードのような仕組みまたは第三者預託(escrow)勘定方式のいずれかを使用して、売買契約に従って貨物を引き渡すときに代金決済を実行する。このシステムの中で確実な決裁が保証されることで売主はメリットが得られ、また貨物の受領まで代金決済が行われないので買主も保護される。しかし、このシステムも、コスト、柔軟性、法的責任に関連して上記の電子的登録簿システムが直面している諸問題の多くを免れていない。

24. それに対して、海上貨物運送状を電子化したものはすでに広く利用されている。国連勧告第 1 号「貿易文書のための国連統一書式 (UNLK)」に準拠した文書に基づいて、UN/EDIFACT の船積指図・託送貨物契約 ('IFTMCS') メッセージがメッセージ実装ガイドライン (MIG) とともに開発されており、コンピューター化された業務システム間での効率的なデータ交換の促進に寄与している。それにより、海上貨物運送状を電子的な環境に移行させる作業は、船荷証券と比較して、はるかに容易になっている。船荷証券では、その権利証券としての側面が複雑さとさまざまな支障を生み出しているからである。

25. 電子的文書処理は、海上運送書類の作成と使用に大きな恩恵をもたらす。利点としては、より正確かつ迅速な処理による効率の増大、誤りの減少(または完全な除去)、他の貿易文書からデータを再利用する可能性がある。そのほかにも、デマレージ(滞船)料金やコンテナ賃借料などのコストの減少、サプライチェーンの可視化と透明性の増大、顧客サービスの向上、競争力の増大などのメリットが考えられる。

III. 業務要件 — 譲渡可能な運送書類の使用

26. かつては、譲渡可能な船荷証券が、海上運送に使用できる唯一の書類だった。多くの貿易当事者は、物品に対する権利(所有権または財産権)や諸権利を移転し、貨物を正しく引き渡し、国際的な売買契約のための貿易金融(多くの場合は荷為替信用状)を獲得するために、依然として、この伝統的な書類の使用を厳守しなければならないと考えている。

27. 譲渡可能な船荷証券が海上貨物の引渡の必須要件であるという考えは誤りである。これは、ICC のインコタームズ (Incoterms) の 2000 年版 (出版物第 560 号、第 620 号) が、「通常の運送書類」という表現を(「船荷証券」という言葉の代わりに)使用していることからわかる。実際、出版物第 560 号は、以下のような事実で特段の注意を促している。

「近年、文書処理慣行の大幅な簡素化が達成された。船荷証券は、海上運送以外の輸送形態で使用される書類と同類の譲渡不能な書類によって代替されることが多くなっている。このような書類は、「海上貨物運送状」、「船荷受取証」、あるいはそれに類する表現で呼ばれている。通常は、譲渡不能な書類で十分に所期の用途を満たすことができるが、買主が船荷証券を新しい買主に引き渡すことによって輸送中の貨物を転売したいと考えている場合は別である。そのような転売を可能にするためには、価格条件を CFR (Cost and Freight: 運賃込み) 条件および CIF (Cost Insurance and Freight: 運賃・保険料込み) 条件としたうえで船荷証券を提供するという売主側の義務が必ず維持されなければならない。ただし、契約当事者双方が、買主に輸送中の貨物を売却する意向がないことが予め分かっているときは、船荷証券を提供する義務を売り主から解放することを双方の間で明示的に合意することができるであろう。また、別の方法として、船荷証券の提供を求める要件が存在しない CPT (Carriage Paid To; 輸送費込み) 条件または CIP (Carriage and Insurance Paid To; 輸送費および保険料込み) 条件を使用することも可能である。

28. Some trading circumstances will always require the use of a negotiable bill of lading. The most obvious examples are where commodities, such as coffee or grain, are traded in transit, and where the contract of trade finance demands the use of a Documentary Credit to achieve payment. In these cases the negotiable transport document is used either to ensure the legal transfer of property to a new owner, or as a security and protection in the payment process.

29. In addition, there may be other occasions when the parties to an international trade transaction require independent documentary security for delivery of the goods or payment. Typically these occur in the early stages of a new commercial arrangement before a robust and trustworthy business relationship has developed. Equally parties may recognise the other risks in international trade, for example:

- Country - natural hazards and public and private sector risk;
- Financial – credit and foreign exchange risks;
- Business – non-delivery or non-payment.

30. When a combination of these risks occurs, either the seller or the buyer can attempt to eliminate or reduce potential exposure by managing the documentary process. A trader may wish to seek reassurance in the legal framework that has developed around the use of the bill of lading and, consequently, elect to use it to cover the transport element of the international trade transaction. However, there is an additional cost factor in attaining any extra level of documentary security.

31. When considering the use of the bill of lading to meet this legitimate business need, a trader should undertake a cost-benefit analysis of this solution to identify that any perceived advantages justify the additional costs. As trading partnerships develop and the supply-chain risks are effectively managed, traders should constantly review the need for a negotiable transport document to ensure it does not become “institutionalised” in commercial practice.

32. The introduction of the sea waybill has given sellers and buyers a more flexible and less complicated alternative, because it removes the requirement to produce a paper document to take delivery of the cargo at destination. Moreover, the legal framework surrounding the use of maritime transport documents is catching up with modern trade processes and supports the status and operation of the sea waybill in international trade transaction.

33. The United Nations Commission for International Trade Law (UNCITRAL) has made great efforts to codify appropriate legal rules on maritime transport documents, including sea waybills, resulting in the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008, known as the "Rotterdam Rules". This convention has not yet entered into force.

34. Using a sea waybill can provide a simpler, more trade efficient documentary process. Therefore, all commercial parties need to review regularly and consider carefully the use of maritime transport documents, and update commercial practice with simpler and more cost effective solutions.

35. The need for all parties in the international supply chain to conduct this review was highlighted by the UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) Report on the results of a survey on

28. ある種の貿易環境では、常に譲渡可能な船荷証券の使用が必要となる。最も明白な例は、コーヒーや穀物などの一次産品が輸送中に取引される場合や、貿易金融の契約が荷為替信用状を使用して決済を遂行することを義務付けている場合である。そうした場合には、新しい占有者への財産権の法的移転を可能にするために、あるいは、代金決済手続の信用と保護を実現する手段として、譲渡可能な運送書類を使用することになる。

29. 以上に加えて、国際貿易取引の当事者が物品の引渡や代金決済のために書類上の信用性確保を独自に必要とするような状況も考えられる。そのような例の典型としては、新しい商取引の初期段階で、確固とした信頼できる取引関係がまだ十分に形成されていないような状況がある。同様に、国際貿易におけるその他のリスクを当事者が認めているケースも考えられる。以下にその例を示す。

- 国 — 自然災害と官民両部門のリスク
- 金融 — 信用リスクと外国為替リスク
- 商取引 — 引渡不履行または決済不履行

30. こうしたリスクがいくつか存在するときは、売主と買主のいずれかが文書処理手続を適切に管理することで、潜在的な損害のリスクを除去または低減する試みを行うことができる。たとえば、貿易当事者は、船荷証券の利用を中心として発展してきた法的枠組みの中で信用の確保を求めるとも可能であり、その結果として、船荷証券を使用して国際貿易取引の運送部分を取り扱う方法を選ぶこともできるであろう。しかし、文書の信用レベルを高めようとすると、追加的なコスト要因が発生する。

31. このような妥当な事業上のニーズを満たすために船荷証券の利用を検討するとき、貿易当事者は、この解決策の費用対効果分析を実行すべきであり、それによって、想定される利点が追加コストを正当化するかどうかを確認すべきである。貿易相手との協力関係が発展し、サプライチェーンのリスクが効果的に低減されるのに伴って、貿易当事者は、譲渡可能な運送書類を使用する必要性の見直しを絶えず行っていくべきであり、船荷証券の使用が商業慣行の中で「制度化」されるのを避けるべきである。

32. 海上貨物運送状の導入は、売主と買主により柔軟で簡易な代替手段をもたらした。なぜなら、海上貨物運送状は、仕向地で貨物の引渡を受けるために紙の書類を作成する必要性を解消するからである。さらに、海上運送書類の使用をめぐる法的枠組みも、現代的な貿易手続に追い付きつつあり、国際貿易取引における海上貨物運送状の地位と運用に対応するものとなっている。

33. 国連国際商取引法委員会(UNCITRAL)は、海上貨物運送状を含む海上運送書類に関する適切な法的規則を成文化するために多大な労力を傾注してきた。その結果として生み出されたのが、2008年の「海上運送を伴う国際物品運送契約に関する国連条約」(通称「ロッテルダム・ルール」— United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008)である。この条約はまだ発効していない。

34. 海上貨物運送状の利用は、より簡素な、またより商取引上の効率に優れた文書処理を提供できる。したがって、すべての商取引当事者は、海上運送書類の利用のあり方を定期的な点検・再検討しながら、より簡素な、より費用対効果の高い解決策によって商業慣行を刷新していく必要がある。

35. 国際サプライチェーンに関与するすべての関係者がこの見直し作業を実行する必要性は、UNCTAD(国連貿易開発会議)の「国際貿易における運送書類の使用」(The Use of Transport Documents in International Trade)

“The Use of Transport Documents in International Trade”¹ that found ‘while respondents appear in general to be aware of the relative advantages and disadvantages associated with the use of negotiable and non-negotiable transport documents, it seems that negotiable bills of lading may sometimes be used as a matter of standard practice, without there being a need for the use of a document of title. This is clearly an area where commercial parties should consider reviewing their practice’.

Recommendation 12 (a)

36. **To sellers and buyers of goods:** to appreciate the advantages of, and to consider actively and positively, the use of the sea waybill in preference to the bill of lading, except when the goods are intended to be sold in transit or where there is a strong and valid case for independent documentary security.

Business requirements - the contract of carriage

37. The party arranging the carriage of the goods will determine the choice of maritime transport document for that consignment. Although invariably issued by the carrier (or the carrier’s agent) as a consequence of the contract of carriage, the carrier has no involvement in the selection process except to render the seller or buyer appropriate advice on the maritime transport documentation available.

38. The success of the maritime transport documents in providing validity, integrity and security to the movement of goods has led other parties to the international trade transaction to adapt the selected document to meet specific business needs, most notably in the banking and trade finance sectors.

39. In the instances where a bill of lading is selected to evidence the contract of carriage, it is produced for meeting the requirements of the carrier and the customer. Those needs differ depending on the consignment, the shipper and the shipping line and over time may change and will be reflected in the bill of lading. Third parties such as banks and competent authorities that make use of the bill of lading for another purpose need to recognize this situation and be prepared to revise their own procedures to accommodate the changes if they wish to continue to use the document for a function for which it was not originally intended.

40. It is unreasonable and unacceptable for third parties to seek to block or reverse the development of commercial maritime shipping practice in relation to the contract of carriage, and any such attempts could seriously damage the performance of the international trade transaction.

Recommendation 12 (b)

41. **To carriers (and their agents):** to advise on the benefits and disadvantages of available maritime transport documents and continue the well-established commercial practice of offering either the sea waybill or the bill of lading at the request of their customers while discouraging the unnecessary use of the bill of lading.

¹ UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 - 26 November 2003

に関する調査¹の結果として作成された報告書でも強調された。そこには、次のような調査結果が記載されている。「回答者は、概して、譲渡可能なおよび譲渡不能な運送書類の使用に関連した相対的な利点と欠点を認識しているように見えるが、ときには、権利証券を使用する必要性が存在しない場合でも、標準慣行の都合上から、譲渡可能な船荷証券が使用されていることがあるように思える。これは、明らかに、商取引当事者どうしが現在の慣行の見直しを検討すべき分野である。」

勧告第 12 号 (a)

36. 物品の売主と買主に対して：海上貨物運送状を船荷証券より優先して使用することの利点を正しく認識し、それを能動的かつ積極的に検討すること。ただし輸送中に貨物を売却する意図がある場合、または独自に文書の安全性を確保する明確かつ有効な事由が存在する場合はその限りではない。

業務要件 — 運送契約

37. 物品の運送を手配する当事者は、その託送のためにどのような海上運送書類を選択するかを判断する。書類は、運送契約の結果として運送人(または運送人の代理人)によって発行されるのが通例であるが、利用可能な海上運送書類について適切な助言を売主または買主に与えることを除いて、運送人がこの選択の手順に関与することはない。

38. そうした海上運送書類が物品の移動に対する有効性、整合性、安全性を提供することに成功した結果、国際貿易取引に係わるその他の関係者は、そのような選択された書類を、それぞれの特定のビジネス・ニーズを満たすように改変してきた。その最も顕著な例は、銀行および貿易金融業界である。

39. 船荷証券を運送契約の証憑とするために選択される場合、船荷証券は運送人と顧客の要件を満たすように作成される。そのような要件は、託送貨物、船会社、そして航路によって異なり、また時代とともに変化するため、それが船荷証券に反映されるであろう。別の目的で船荷証券を利用する第三者(銀行や所轄官庁など)はこの状況を認識する必要があり、そのような書類をそれが当初意図していたのとは別の機能のために使用し続けたいと望むのであれば、上記の変化に対応できるように自らの手続を改善する用意が求められる。

40. 第三者が、運送契約に関連する商業的な海運慣行の発展を阻止あるいは逆行させようと試みることは不合理かつ容認出来ない事であり、そのようないかなる企ても国際貿易取引の効果的遂行を大きく損なう恐れがある。

勧告第 12 号 (b)

41. 運送人(およびその代理人)に対する勧告：利用可能な各種の海上運送書類の利点と欠点について顧客に助言した上で、その要求に応じて海上貨物運送状または船荷証券のいずれかを提供する、という確立された商慣行を継続しながら、船荷証券の不必要な使用を控えるように促すこと。

¹ UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3—2003年11月26日

Business requirements -payment and documentary credit

42. The Documentary Credit is generally considered as offering a safe and secure method for getting paid, and around 15% of international trade transactions use this method of payment. The use of Documentary Credit usually arises when seller and buyer have not yet developed a robust and trusted trading relationship, or there is instability in the supply chain or the payment cycle. However, it is by no means foolproof and can be costly for trading partners.

43. The seller and buyer may wish to avoid this complexity and cost by considering other payment options, such as Payment in Advance, Documentary Collection (usually referred to as 'cash against documents') or Open Account trading.

Business requirements - contract of trade finance

44. Almost universally, the contract of trade finance offered by a bank (or other financial institution or party) demands the use of Documentary Credit as the most secure payment method available and as protection for its interest in the international trade transaction. This is particularly true for those instances where the bank finances the trade and has no direct form of financial security.

45. The terms of the Documentary Credit aim to meet the business requirements of the individual parties involved, specifically those of:

- **the seller:** to secure payment before relinquishing control over the goods.
- **the buyer:** to gain control of the goods in order to ensure they are not delivered to another party.
- **the bank:** to deal with the documents only as part of a separate and autonomous commitment to make payment, and ensure that the buyer has the ability to reimburse.

46. In practice, and to achieve its objectives, the bank requires control of the goods but without becoming a party to the contract of carriage. Here the bank is seeking to avoid the numerous indemnities in favour of the carrier. Consequently, the contract of finance will most often demand the use of a negotiable bill of lading as a document of title to ensure the performance of the payment method and safeguard against the inherent risks carried by the parties involved.

47. However, a sea waybill provides, in the same way, the documentary proof of a contract of carriage and that the goods traded meet the commercial terms and conditions of the international sales contract. Notwithstanding these additional commercial controls, a contract of finance that stipulates a Documentary Credit will limit the range of maritime transport documents available to the commercial parties.

48. When sellers and buyers are planning the financing of an international trade transaction, they must carefully weigh the benefits of extra protection offered by Documentary Credit against the cost and time advantages of using a non-negotiable sea waybill that can be processed electronically.

49. Here, the trader will need to consider the perceived business risks, which are different for the trader and the bank. For most traders, the main aim is business continuity so the greatest risk is

業務要件 — 代金決済と荷為替信用状

42. 荷為替信用状は、一般に、支払いを受ける安全確実な方法を提供するものと見なされており、国際貿易取引の約 15%がこの決済方法を使用している。荷為替信用状の利用は、通常、売主と買主がまだ確固とした信頼できる商取引関係を構築していないとき、あるいはサプライチェーンや代金決済サイクルが不安定である場合に生じる。しかし、これも決して絶対確実な手段なのではなく、取引当事者にとって高いコストがかかる。

43. 売主と買主は、この複雑さとコストを避けたいと考える場合は、他の決済方法、たとえば、前払い (Payment in Advance)、荷為替取立 (Documentary Collection)、オープンアカウント (Open Account) 決済などを検討することができる。

業務要件 — 貿易金融の契約

44. ほとんど例外なく、銀行(またはその他の金融機関や関係機関)が提供する貿易金融の契約は、利用可能な最も安全確実な決済方法として、また国際貿易取引における金融機関の利益を保全する方法として、荷為替信用状の使用を要求している。これが特に妥当するのは、銀行が貿易取引の資金を提供しながら、直接的な形態の金融担保を保持していない場合である。

45. 荷為替信用状の条項は、個々の関係者のビジネス要件を満たすことを目的としている。特に、次のような関係者のニーズである。

- 売主: 物品に対する支配権を手放す前に代金を確保したい
- 買主: 物品に対する支配権を獲得し、物品が他者に引き渡されないようにしたい
- 銀行: 海上運送書類を、売主に対しては代金支払い保証の一環として(銀行は、輸出者が信用状通りの船積書類を提出しない限り、輸入者に代わって代金の支払に応じない)一方、買主に対しては、立替払い金の弁済を可能ならしめる担保性を持つものとして(買主の支払いに応じなければ船積書類、特にB/Lを引渡さない)取扱いたい

46. 銀行は、実際問題として、またその目的を達成するために、物品に対する支配権を必要としているが、運送契約の当事者になろうとはしない。それによって、銀行は、運送人を受益者とする幾多の保証を受けることを避けようとしている。その結果、融資契約は、代金決済手段の実効性と、さまざまな関係者によって引き起こされる内在的リスクに対する防衛手段として、ほとんどの場合、譲渡可能な船荷証券を権利証券として利用することを要求することになる。

47. しかし、海上貨物運送状は、同じような形で、運送契約の記録証書を提供するためにあり、また取引される物品が国際売買契約の取引条件を満たしていることを示すもので海上貨物運送状はこのような商業上のコントロール機能を持っているにもかかわらず、荷為替信用状を契約条件として要求する融資契約は、商業取引当事者が利用できる海上運送書類の範囲を制限することになる。

48. 売主と買主は、国際貿易取引の資金繰りを計画するとき、荷為替信用状によって提供される付加的な保護のメリットを、電子的に処理できる譲渡不能な海上貨物運送状を使用する費用・時間のメリットと慎重に比較考量しなければならない。

49. 貿易当事者は、想定される事業上のリスクを検討する必要があるが生じるが、そのようなリスクは貿易当事者と銀行とは異なる。ほとんどの貿易当事者にとって、主要な目的はビジネスの継続性であるから、最大のリスクは貿易

interruption or delay in the trade flow. For the bank, the risks are about title, ownership and the recovery of funds.

50. Other considerations include documentary efficiency within the trade transaction, corporate policy on a move towards paperless trading and operational and logistical factors such as removing the risk of disruption to sensitive, just-in-time (often extended) production and supply chains.

Payments requirements - the use of negotiable transport documents

51. Significantly, in its description of the Documentary Credit, the International Chamber of Commerce does not require in all cases that the stipulated transport documents should be a negotiable “marine bill of lading”, and offers a number of options for agreement by the parties. However, there is a widely held view that banks encourage the use of negotiable documents even when these may not be appropriate to the trading pattern of sellers and buyers. Often banking practice will quote a specific reference to a negotiable bill of lading instead of a more generic term such as ‘usual transport document’.

52. To overcome this perception and provide clarity to all the parties involved in an international trade transaction, banks and other financial institutions should maintain a neutral position on maritime transport documents.

53. Seller and buyer should be able to select the maritime transport document that best meets the business needs of the trade transaction. The options available should only be restricted in instances **where it is known** that the goods will be traded in transit, or **where a contract of finance** demands a bill of lading as independent documentary security to protect the trade finance arrangement.

54. The sea waybill issued in accordance with the CMI (Comité Maritime International) Uniform Rules for Sea Waybills should meet the criteria for acceptability by banks, insurers and other financial institutions. A sea waybill endorsed “This waybill is issued subject to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills” will give all parties recourse to the Hague and Hague-Visby Rules as if the document was a negotiable bill of lading.

Recommendation 12 (c)

55. **To banks, insurers and other financial institutions:** to appreciate the advantages and encourage the use of the non-negotiable sea waybill instead of the bill of lading whenever possible and feasible for the issuance of Documentary Credits and other payment instruments.

Government requirements - use of the negotiable transport document

56. Governments often demand commercial negotiable documents to perform secondary, quasi-official functions such as pre-shipment inspection, exchange-control procedures and customs clearance. This slows the smooth and efficient movement of goods and can contribute to port congestion and delays in delivery and, as a result, delay international trade flows and damage economic development and wealth creation.

の流れに中断や遅延が生じることである。銀行にとってのリスクは、権利、所有権、そして資金の回収に関するリスクである。

50. その他の検討事項としては、貿易取引内での文書処理の効率性、ペーパーレス取引への移行に関する会社の方針、そして経営や流通に関する要因、たとえば、精度の高いジャストインタイムの(多くは拡張された)生産とサプライチェーンに対する中断リスクの除去などがある。

代金決済要件 — 譲渡可能な書類の使用

51. 重要なのは、国際商業会議所(ICC)が、荷為替信用状の説明の中で、契約に指定される運送書類が譲渡可能な「船荷証券」(marine bill of lading)であることをあらゆる事例で要求しているわけではなく、当事者どうしが合意するための複数の選択肢を提供している、ということである。しかし、現実には、銀行は譲渡可能な書類の使用を奨励しているという見解が広く行き渡っており、たとえ、譲渡可能な証券の使用が売主と買主の取引パターンにとって適切ではない場合であってもそうである。銀行の慣行では、「通常の運送書類」のような総称的な用語ではなく、譲渡可能な船荷証券という具体的な呼称が使用されることが多いであろう。

52. このような通念を打破し、国際貿易取引に関与するすべての当事者が明確に理解するために、銀行とその他の金融機関は、海上運送書類に対して中立的な立場を維持すべきである。

53. 売主と買主は、貿易取引に対する事業上のニーズを最適に満たすような海上運送書類を選択することが可能であるべきである。利用可能な選択肢が制限されるのは、物品が輸送中に転売されることが既知である場合、または、貿易金融の取決を保護するために、融資契約が独自の書類上の安全策として船荷証券の使用を要求している場合だけに限られるべきである。

54. 万国海法会(CMI: Comité Maritime International)の「海上貨物運送状に関する CMI 統一規則」に従って発行された海上貨物運送状は、銀行、保険会社、その他の金融機関による引き受け条件を満たしていると見なされるべきである。「本貨物運送状は海上貨物運送状に関する CMI 統一規則に従って発行される」と記載している海上貨物運送状は、当該文書が譲渡可能な船荷証券である場合と同じく、ハーグ・ルールとハーグ・ヴィスビー・ルールに訴える権利をすべての関係者に付与するものである。

勧告第 12 号 (c)

55. 銀行、保険業者、その他の金融機関に対して: 可能な限り、また荷為替信用状の発行およびその他の決済手段に関して実行可能である限り、船荷証券の代わりに譲渡不能な海上貨物運送状の利点を正しく認識し、その利用を奨励すること。

政府の要件 — 譲渡可能な海上運送書類

56. 政府は、船積前検査、為替管理手続、通関などの派生的な準公的職務を遂行する目的で、譲渡可能な商業文書を要求してくることが多い。これは貨物の円滑かつ効率的な移動を遅延させ、港湾の混雑と引渡の遅延を助長する可能性があり、結果として、国際貿易の JUS 流れを滞らせ、経済発展と富の創出を阻害する恐れがある。

57. The demand for a negotiable document to assist official controls has hindered the adoption of the sea waybill by the trading community. Where commercial information is needed by administrations to manage effective, proportionate controls, a non-negotiable maritime transport document can provide the data just as effectively as a negotiable version, especially a bill of lading.

58. In some countries, subregions and regions, legislation requires the presentation of a negotiable transport document to comply with all trade-related government processes and administrative procedures. The exclusion of the non-negotiable transport document when selected by the trading partners (and their trade services providers) can create additional burdens and costs in complying with more complex documentary requirements. To remove this barrier, Governments should review existing legal and regulatory instruments that currently necessitate the presentation of a negotiable maritime transport document.

Recommendation 12 (d)

59. **To Governments:** to encourage and accept the use of the sea waybill (or other non-negotiable documents) including its electronic equivalents and to ensure that national legislation does not prevent or hinder the use of such documents or the electronic exchange of its data.

Security of the international supply chain

60. Global trade is now conducted in a heightened security environment. Various initiatives to secure the international supply chain reflect the concerted, collaborative and coordinated effort by Governments and the business community to guarantee the integrity of international maritime transport.

61. In this more sensitive security environment, there are growing demands that a stated Consignee must be identified on the transport document. Often this cannot be provided on negotiable transport documents that, by their very nature as a document of title, are made out “to order” to facilitate the exchange of ownership of the goods during transit. Shipments where no consignee is specified attract suspicion. Use of sea waybills and other non-negotiable transport documents that identify the consignee would help to allay such suspicions and ensure goods pass smoothly through enhanced security related controls. This applies in all cases except where the trade warrants the use of negotiable documents.

Conclusion

62. Clearly there will always be the need for the negotiability aspect of the maritime transport document for certain trading patterns and commodities. Where and when these requirements occur UN/CEFACT appreciates and supports the proper use of such a document and procedures. However, many international transactions can be successfully completed using a sea waybill. Traders should seriously consider using this option and UN/CEFACT encourages its acceptance by all other parties in the international supply chain: trade service providers, carriers and the banking sector.

63. The Sea Waybill enjoys widespread and increasing recognition and support from:

- Comité Maritime International (CMI) - Uniform Rules for Sea Waybills.

57. 行政管理のため譲渡可能な書類を要求することが、貿易業界による海上貨物運送状の採用を妨げてきた。行政機関が効果的かつ相応な統制を維持するために商業情報を必要とする場合は、譲渡不能な海上運送書類が、譲渡可能な書類(特に、船荷証券)とまったく同等の有効性をもってデータを提供することができる。

58. 一部の国や地域では、貿易関連の政府・行政手続を遵守するために、法律によって譲渡可能な運送書類の提示が義務付けられている。貿易当事者(およびその貿易サービス提供者)による選択時に譲渡不能な運送書類の排除を強いることは、より複雑な文書要件に遵守するための付加的な負担と費用を招来させる可能性がある。この障壁を除去するために、各国政府は、現在、譲渡可能な海上運送書類の提示を義務付けている既存の法律と規制手段を見直すべきである。

勧告第 12 号 (d)

59. 政府に対して: 海上貨物運送状(またはその他の譲渡不能な書類)の使用をその電子的等価物を含めて奨励および承認すること、および国内法制がそのような書類やそのデータの電子的な交換を阻止または阻害することがないように取り計らうこと。

国際サプライチェーンのセキュリティ確保

60. 世界貿易は、今やより強化されたセキュリティ環境の中で営まれている。国際サプライチェーンのセキュリティを確保するための多種多様な取り組みは、国際海上運送の一貫性を保証することを目指す各国政府と産業界による一致した協調的・連携的な努力を反映したものである。

61. より厳しいセキュリティが求められる環境下では、既定の荷受人を運送書類上に明記するように要求する動きが増している。多くの場合、譲渡可能な運送書類上でこの要求に応えることは不可能である。なぜなら、権利証券としての本来の性質上、物品の所有権を輸送中に交換することを容易にする「指図人式」(“to order”)で作成されているためである。いかなる荷受人も指定されていない貨物は、疑義を生じ易い。荷受人を明記した海上貨物運送状やその他の譲渡不能な運送書類を使用することは、そのような疑義を削減して、貨物が厳格なセキュリティ監視を滞りなく通過するように取り計らうことに役立つであろう。これは、貿易取引自体が指図証券性を持ち譲渡可能な書類の使用を必要としているような状況を除くすべての場合に当てはまる。

結論

62. 一定の貿易パターンや一次産品では、海上運送書類の譲渡性に対するニーズが常に存在することは明らかである。そのような要件が生じる時と場合については、国連 CEFAC はそのような書類と手続を適正に使用することの意義を認め、それを支持する。しかし、多くの国際貿易は、海上貨物運送状を使用して適切に遂行することが可能である。貿易当事者は、この海上貨物運送状という選択肢を採用することを真剣に検討すべきであり、国連 CEFAC は、国際サプライチェーンに関与するその他すべての関係者(貿易サービス提供者、運送人、金融業界など)が海上貨物運送状の使用を受け入れるように要請する。

63. 海上貨物運送状は、以下によって広範に認められ、さらに認知を拡大しつつある。

- 万国海法会(CMI) — 海上貨物運送状に関する統一規則

- International Chamber of Commerce - Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP).
- English Law - Carriage of Goods by Sea Act 1971 and 1992.
- United States Law – Pomerene Act, 1916 (and any subsequent amendments).

64. UN/CEFACT commends Recommendation 12, with its four parts, to public administrations, agencies and authorities and all private-sector parties in the international supply chain.

- 国際商業会議所 (ICC) — 荷為替信用状統一規則 (UCP)
- 英国法 — 海上物品運送法 (1971 年および 1992 年)
- 米国法 — 連邦船荷証券法 (ポメリン法、1916 年、および後続の修正条項)

64. 国連 CEFAC は、国際サプライチェーンに關与する政府・行政機關、官公庁および管轄機關、そして民間部門の關係者すべてに対して、勸告第 12 号をその 4 つの部分とともに採用するように要請する。

Annex

List of international standards, and glossary of terms

International standards

International standards, conventions, instruments, norms and best practices referring to the documentary aspects of maritime transport in the international trade transaction:

- United Nations Recommendation 1 - Layout Key for Trade Documents
- United Nations Recommendation 18 – Facilitation Measures related to International Trade Procedures (Measure 4.4)
- UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents (Rule 2.6)
- ICC – Incoterms, the ICC official rules for the interpretation of trade terms (latest version)
- ICC – Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (latest version)
- Comite Maritime International (CMI) - Uniform Rules for Sea Waybills
- International Chamber of Shipping – ICS Standard Format of Bills of Lading, Definitive version
- International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Brussels, 25 August 1924) ("the Hague Rules"), and its Protocols ("the Hague-Visby Rules"),
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 31 March 1978) ("the Hamburg Rules")
- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam 11 December 2008) (the "Rotterdam Rules"), not yet entered into force.

Glossary of terms

Bill of Lading (B/L) - a document that evidences the contract of carriage and that the carrier has received the goods, in apparent good order, for shipment. The Bill of Lading is also a document of title (see below) that must be surrendered to the carrier in order to take delivery of the goods. Under the bill of lading the rights of the holder are not only evidenced by the document but are also embodied in the document. If the document is negotiable (i.e. made out "to order", or to the order of a named party, or to bearer) the rights embodied in the document can be transferred by delivery, with any necessary endorsement, of the document alone.

CFR - an Incoterm (see Incoterms).

CIF - an Incoterm (see Incoterms).

CIP - an Incoterm (see Incoterms).

Consignee - the named party having the legal right to claim the goods from the carrier at destination.

CPT - an Incoterm (see Incoterms).

付属文書

国際標準一覧および用語集

国際標準

以下に、貿易取引における海上運送の書類に関する側面に言及している国際標準、条約、法的文書、規範、最適施策(ベストプラクティス)を示す。

- 国連勧告第1号 — 貿易文書のための統一書式
- 国連勧告第18号 — 貿易手続に関する簡易化方策(方策4.4)
- 複合運送書類に関する UNCTAD/ICC 規則(規則2.6)
- ICC — インコタームズ、貿易用語の解釈に関する ICC の公式規則(最新版)
- ICC — 荷為替信用状統一規則(最新版)
- 万国海法会(CMI) — 海上貨物運送状に関する統一規則
- 国際海運会議所(ICS) — 船荷証券の ICS 標準書式、最終版
- 船荷証券統一規則に関する国際条約(ブリュッセル、1924年8月25日)〔「ハーグ・ルール」〕、およびその議定書〔「ハーグ・ヴィスビー・ルール」〕
- 国連海上物品運送条約(ハンブルク、1978年3月)〔「ハンブルク・ルール」〕
- 海上運送を伴う国際物品運送契約に関する国連条約(ロッテルダム、2008年12月11日)〔「ロッテルダム・ルール」〕、未発効

用語集

船荷証券(B/L: Bill of Lading)—運送契約を証拠立てるとともに、運送人が船積みのために物品を外見的に良好な状態で受託したことを証拠立てる書類。また、船荷証券は、物品を引き取るために運送人に引き渡さなければならない権利証券(下記参照)でもある。船荷証券の下では、保持者の権利が書類によって証明されるだけでなく、その権利自体も書類の中に具現されている。この書類が譲渡可能な場合(すなわち、指図人式、記名指図人式、または持参人式の形で作成されている場合)、この書類に具現化されている権利を、もっぱら書類を(必要な裏書とともに)引き渡すことだけによって譲渡することができる。

CFR — Cost and Freight インコタームズ条件の1つ(インコタームズを参照)

CIF — Cost Insurance and Freight インコタームズ条件の1つ(インコタームズを参照)

CIP — Carriage and Insurance Paid to インコタームズ条件の1つ(インコタームズを参照)

荷受人(Consignee)— 仕向地で運送人から物品の引渡を受ける法的権利を保持する、指名された当事者

CPT — Carriage Paid To インコタームズ条件の1つ(インコタームズを参照)

Consignment - a shipment of specific goods traded between a seller and a buyer, and evidenced by a single set of maritime transport documents.

Document of Title - a document that evidences exclusive possessory rights to the goods and may enable transfer of legal ownership in the goods while in transit.

Documentary Credit (or Letter of Credit) - any arrangement, however named or described, whereby a bank acting at the request and on the instructions of a customer or on its own behalf, makes payment to or to the order of a third party or authorizes another bank to effect such payment, or authorizes another bank to negotiate, provided the stipulated document(s) fully meet the terms and conditions of the Credit.

Incoterms - a set of international standard trade terms created and maintained by the International Chamber of Commerce. Incoterms allow seller and buyer to agree the point at which cost and risk of transport are precisely divided, and allocate specific responsibilities.

ICC - International Chamber of Commerce, the world business organization.

Letter of Credit (L/C) - see Documentary Credit.

Manifest – a document that lists the specifications of the goods loaded in a (maritime) means of transport. A manifest represents the accumulation of the information from the transport documents related to a specific voyage of the means of transport. A manifest should be seen as an inventory of cargo carried on a specific voyage for official and administrative purposes, for example General Freight manifest, Dangerous Goods Manifest, Special Cargo manifest.

Maritime Transport Documents - evidence the movement of a consignment of goods between a seller and a buyer and complement, *but are entirely separate from*, the physical movement of the goods. Maritime transport documents can be either non-negotiable or negotiable.

Pre-shipment Inspection - an inspection conducted in the country of export. Most often required by the Government of the buyer's country and performed by an approved inspection agency. However, it can be a mutual agreement between the seller and the buyer. (**See UN/CEFACT Recommendation 27 on Pre-shipment Inspection**).

Sea waybill (SWB) - a non-negotiable document that evidences the contract of carriage and that the carrier has received the goods for shipment in apparent good order, and which identifies the person to whom the carrier is to deliver the goods. Unlike the bill of lading, the sea waybill only evidences the rights of the parties without embodying them in the document. The term sea waybill includes a number of equivalent documents where these are non-negotiable, such as: Waybill, Liner Waybill, Ocean Waybill, Data Freight Receipt and Cargo Receipt.

託送貨物 (Consignment) — 売主と買主の間で取引される特定物品の船荷であり、一式の海上運送書類によって証拠立てられる

権利証券 (Document of Title) — 物品に対する排他的な占有権を証拠立てる書類であり、輸送中に物品の法的所有権を譲渡することを可能にすることができる

荷為替信用状 (Documentary Credit / Letter of Credit) — 指定された書類が信用状の条項を完全に満たしていることを条件として、銀行が、顧客の要求に応じ、顧客の指図に従って、または自らのために行動する形で、第三者に対して、または第三者の指図に従って支払いを実行するか、または他の銀行がそのような支払いを生じさせる権限を付与するか、あるいは他の銀行が荷為替手形を買い取る権限を付与するように定める、あらゆる取り決め(どのような名称や記載であるかによらない)

インコタームズ (Incoterms) — 国際商業会議所 (ICC) によって作成および保守されている国際標準貿易用語集。インコタームズにより、売主と買主は、輸送のコストとリスクが厳密にどこで分割され、特定の責任がどこで転嫁されるかを合意することが可能となる

国際商業会議所 (ICC: International Chamber of Commerce) — 世界的な事業団体

信用状 (L/C: Letter of Credit) — 荷為替信用状を参照

積荷目録 (Manifest) — (海上) 輸送手段に積載される物品の仕様を列挙した書類。積荷目録は、輸送手段の特定の航海に関連した運送書類から情報を集積したものに相当する。積荷目録は、公的および行政上の目的では、特定の航海で運送される貨物の目録であると見なされるべきであり、たとえば、一般貨物積荷目録、危険物積荷目録、特殊貨物積荷目録などがある

海上運送書類 (Maritime Transport Documents) — 売主から買主への託送貨物の動きを証拠立てる書類であり、物品の物理的な移動を補完するが、それとは完全に切り離されている。海上運送書類は譲渡不能な (non-negotiable) ものと譲渡可能な (negotiable) もののいずれかの性質を備える

船積前検査 (Pre-shipment Inspection) — 輸出国で実施される検査。ほとんどの場合、買主側の国の政府によって要求され、認定された検査機関によって実行される。ただし、売主と買主の間の相互協定として行われることもある (国連 CEFAC 勧告第 27 号「船積前検査」を参照)

海上貨物運送状 (SWB: Sea waybill) — 運送契約を証拠立てるとともに、運送人が船積みのために物品を外見的に良好な状態で受託したことを証拠立てる譲渡不能な書類であり、運送人が物品を引き渡すべき相手を指定しているもの。船荷証券とは異なり、海上貨物運送状は、当事者の権利を証拠立てているだけで、文書の中に権利を具現化しているわけではない。海上貨物運送状という言葉には、いくつかの等価な文書、たとえば、貨物運送状 (Waybill)、定期船貨物運送状 (Liner Waybill)、海上貨物運送状 (Ocean Waybill)、DFR (Data Freight Receipt)、貨物受取証 (Cargo Receipt) などが含まれており、そのすべてが譲渡不能な書類である

Through Bill of Lading - bill of lading which evidences a contract of carriage from one place to another in separate stages of which at least one stage is maritime transport, and by which the issuing carrier accepts responsibility for the carriage as set forth in the Trough Bill of Lading.

To order - the standard term that identifies the party who will nominate or specify the person and address to whom the goods are to be delivered.

Trusted Third Party (TTP) - a third party who provides the services to ensure secure communications (usually electronic) between two contracting parties.

UN/CEFACT - United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business.

通し船荷証券(Through Bill of Lading)—ある地点から別の地点まで少なくとも1つの輸送段階が海上輸送となるような複数の異なる輸送段階を通して物品を輸送する契約を証拠立てる船荷証券であり、本書類をもって、発行元の運送人は当該通し船荷証券に規定された輸送の責任を引き受ける

指図人式(To order)—特定の権利者を指定して、その権利者が特定の人物を指名または特定して、その人物に貨物を引き渡すように指示する方式を表す標準用語

信頼される第三者(TTP)—二者の契約当事者の中で信頼性のある通信(通常は、電子的な通信)を保証するサービスを提供する第三者

国連 CEFACT(UN/CEFACT) — 貿易円滑化と電子ビジネスのための国連センター

注記:

『本件国連 ECE 勧告第 12 号(改正版)は、2011 年 7 月に開催された第 17 回国連 CEFACT 総会で審議され、承認されましたが、この勧告に先立ち、国連 CEFACT 日本委員会での審議結果を踏まえ、以下の意見を表明しました。

(意見)「海上貨物運送状が事務効率化や電子化に資する事を理解し勧告採択に賛成するが、その実施に当たっては、各国において、銀行業界、海運業界、貿易業界、及び政府機関などと十分な意思疎通を図り、担保性に関連して貿易金融への影響・支障が生じないように十分な工夫を行うべきである。」