

IV. 貿易輸送 ～海運～



目次

- 1. 船の種類
- 2. コンテナ船
- 3. コンテナのサイズと種類
- 4. FCLとLCL (コンテナ船)
- 5. バンニング
- 6. 在来船 / 自動車専用船
- 7. 在来船での船積み作業
- 8. 定期船 / 不定期船
- 9. Booking (船腹予約)
- 10. 運賃構成
- 11. 船荷証券 (B/L)
- 12. B/Lの譲渡と裏書
- 13. B/Lの種類
- 14. B/Lの種類 (状態)
- 15. 船荷証券の危機
- 16. NVOCC
- 17. 過去の質問事例

1. 船の種類



コンテナ船



自動車専用船(PCC) or
Ro/Ro船



在来船 (バラ積み船)



LNG船



タンカー

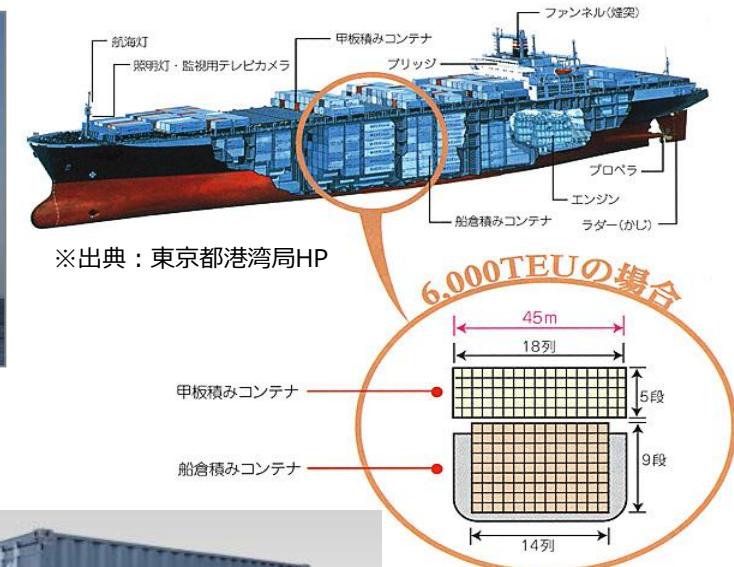


船 / タグボート

2. コンテナ船

海上輸送の信頼性、簡便性、迅速性、経済性、一貫性などの観点から生まれたコンテナ輸送のための船舶。

在来船と比較し、風雨時の荷役作業にも強く安定した航行が可能となる。また、コンテナだけを積載する専用船をフルコン船といふ。



※出典：東京都港湾局HP



(TEU)

Twenty Equivalent Unitの略語で20フィートコンテナ換算。

※出典：MOL HP

(FEU)

Forty Equivalent Unitの略語で40フィートコンテナ換算。

3. コンテナのサイズと種類

コンテナサイズ

海上輸送コンテナのサイズはISOにより規格化されており、長さが20フィート、40フィート、45フィート等のタイプがあるが、主流は20フィート、40フィートの2種類。

	コンテナの長さ(内寸)	幅(内寸)	高さ(内寸)	最大積荷重量
20フィート	5,898mm	2,352mm	2,393mm	約22,000 kg
40フィート / 8'- 6"	12,032mm	2,352mm	2,393mm	約27,000 kg
High Cube / 9'- 6"	12,032mm	2,352mm	2,698mm	約27,000 kg

＊＊ 要注意＊＊
40フィートの最大積荷重量は
20フィートの2倍ではない！

コンテナサイズと最大総重量について

- ・ コンテナの内外寸法、ドア開口部の寸法、コンテナ自重などについては、コンテナの製造メーカーによって多少の差がある為、実際の船積みには船会社への確認が必要である。
- ・ 港頭地区へ向けてコンテナを陸上輸送する場合、過積載等が起こらないよう道交法を順守しなければならない。(荷揚げ国での陸上輸送に際しても同様)

3. コンテナ種類①

DRY Container



もっとも一般的なコンテナである。日用品、工業製品など多種多様な一般貨物に利用される。
ドライコンテナ以外を特殊コンテナという。

Open Top Container



特殊コンテナの一種で、ドライコンテナの屋根の部分が開放され、上方からの荷役が可能である。これにより、クレーンを使用して上部から揚積みできる。尚、開口部はキャンバスで覆うことができる。本船内でデッズペースが生じる(上方にコンテナを積み重ねることが不可)ため、海上運賃は高くなる。

Flat Rack Container



特殊コンテナの一種であり、一般的なドライコンテナから屋根と側壁を取り去って、床と四隅の柱で強度を保つようにしてあるコンテナ。
積載貨物は機械等の重量物が代表され前後、左右及び上方から荷役できる。
Open Top同様に海上運賃は高くなる。

3. コンテナ種類②

【その他の特殊コンテナ】

Reefer Container (Refrigerated Container)

- ・ 壁面に断熱材を用いた保温コンテナで、庫内温度維持のために冷凍機が付属されている。
- ・ 生鮮食品、冷凍食品や低温輸送が必要な化学製品、電子部品などの輸送に利用される。
- ・ コンテナ内部に冷却・保温機能が備わっており（外部電力供給による）、低温輸送が可能。-25°C ~ +25°Cの範囲で0.1°C単位での温度設定が可能。
- ・ 電力は外部供給。身入りコンテナをコンテナヤード（CY）に置いてある期間も電力供給が必要となる為、ドライコンテナよりもヤードフリータイム（無料保管期間）が短く設定されており、フリータイムを超過した場合の保管料もドライコンテナより高い。

※出典：MOL HP



4. FCLとLCL（コンテナ船）

FCL (Full Container Load)

コンテナ単位でFullに積載された貨物(FCL Cargo)を指す。

通関手続き以前に荷主(メーカー等)の戸口(Door)で、バンニング(コンテナに貨物を詰めること)するか、或いは海貨業者の倉庫で輸出許可後にバンニングを行うが、原則は何れも輸出者の責任と費用でバンニングし、CY(コンテナヤード)に搬入するもの。

LCL (Less than Container Load)

1本のコンテナを満たすことができない小口貨物を指す。

LCL貨物はCFS(*)受けによりCarrier's Pack(**)される。

(*) CFS : Container Freight Stationの略。

LCL貨物を混載コンテナに詰め込んだり、輸入貨物を混載コンテナから取り出して荷主に渡したりする業務を行う場所。

(**) Carrier's Pack : LCL貨物の場合、船会社が指定したCFSの保税上屋に貨物を搬入し、オペレーターによってコンテナへ混載される。これは船会社(Carrier)の責任で行われるものである。

5. バンニング

バンニング (Vanning)

コンテナに貨物を詰め込む作業をバンニング (Vanning) という。StuffingまたはLoadingともいう。これとは逆にコンテナから貨物を引き出すことをデバンニング(Devanning)という。



①倉庫外観



②倉庫内部



③空コンテナ到着



④バンニング作業



⑤バンニング作業

6. 在来船 / 自動車専用船 (Ro/Ro船)

在来船 (Conventional Vessel)



貨物を直接船倉へ積み込むタイプ。
コンテナへ収納できない長尺貨物や、
重量物を積み取るのに適している。

出典：NYKバリク・プロジェクト貨物輸送(株)

自動車専用船 (PCC : Pure Car Carrier) or Ro/Ro船 (Roll on Roll off Vessel)



ランプ(Ramp)と呼ばれる自装斜面を使って、自走車両を荷役するのに適している。

出典：NYK LINE

7. 在来船での船積み作業



①着岸された本船



②本船へ向け浮回漕



③本船船側に到着



④陸上からの荷役



⑤荷役作業



⑥船内への積付け

8. 定期船 / 不定期船

定期船 (Liner)

- 定期航路を定期配船表(Shipping Schedule)に基づいて、規則的に航行している船舶をいう。個品運送契約はこのような定期船によって行われる。
- 現在の定期船はコンテナ貨物を輸送するコンテナ船がほとんどである。

不定期船 (Tramper)

- 荷主または運送業者の要求に応じて、どこへでも運行する船舶をいう。用船契約はこのような不定期船によって行われる。
- 満船が見込まれる大量貨物や、バラ積みで単載貨物輸送を行う特殊貨物 [石炭、鉄鉱石、石灰石、木材、穀物、原油、LNG(液化天然ガス)、LPG(液化石油ガス)] の運送に用いられる。
- 不定期船は在来船、LNG船、タンカー、RORO船/自動車専用船が典型である。

9. Booking (船腹予約)

Booking (船腹予約)

- 航海スケジュール等に基づき、顧客との契約条件・船積貨物に合った本船を選び船会社にスペース確保の申し込みを行うことをスペース・ブッキング (Space Booking : 船腹予約)という。一般的にBookingと呼ばれる。
- Bookingが完了すると船会社はBooking No.を発行する。
このBooking No.は船会社とのReference No.になることや、海貨業者/通関業者が船積作業時に必要になる為、大切に保管すること。(在来船はBooking No.を発行しない場合もある)
- Bookingの際には以下の点を相互に明らかにしトラブルが発生しないようにする。
①船積港 / ②荷揚港 / ③本船名 & 航海番号 (Voyage No.) / ④出港予定日
⑤商品名 / ⑥貨物物量 【FCL : コンテナ本数 / LCL & 在来船 : P/Lを提示】
⑦輸出者名 (Shipper) / ⑧海貨業者/通関業者 / ⑨支払方法 (*)

(*) ■ 運賃前払い : **Freight Prepaid**

(船積み完了後、Shipper(輸出者/荷送人)が運賃を支払う方法)

■ 運賃着払い : **Freight Collect**

(貨物が輸入地に到着後、Consignee(荷受人)が運賃を支払う方法)

** 船会社との運賃契約はConsigneeが行う為、船会社が指定される。

10. 運賃構成 ① (コンテナ船 / FCL)

FCLの海上運賃基本構成

※実際の運賃とは異なります

例) 横浜から香港向け「40 feet DRY x 1」で船積みした場合

- 1) Base Freight : US\$300.00 / FEU
 - 2) CAF (Currency Adjustment Factor) : US\$55.00 / FEU
[YAS (Yen Appreciation Surcharge)]
 - 3) BAF (Bunker Adjustment Factor) : US\$30.00 / FEU
[FAF (Fuel Adjustment Factor)]
 - 4) Container Seal Fee : JPY500 / Container
 - 5) Documentation Fee : JPY2,000 / B/L
 - 6) THC (Terminal Handling Charge) : JPY45,000 / FEU
-

Total : US\$385.00
JPY47,500

** 2) ~ 3)がSurcharge[割増運賃]となる。

- ◆ CAF (YAS) : 通貨変動割増料金 (為替変動による為替差損益を調整する運賃)
- ◆ BAF (FAF) : 燃料費割増料金 (船舶燃料[重油]の価格変動に対して調整される割増料金)

10. 運賃構成 ② (コンテナ船 / LCL)

LCLの海上運賃基本構成

※実際の運賃とは異なります

例) 横浜からSingapore向け「1 Case」をLCLで船積みした場合

＜梱包明細＞

数量 : 1 Case
Dimension : 200(L) x 200(W) x 200(H) (cm)
M3 (容積) : 8 M3 [2 x 2 x 2 = 8]
Gross Weight : 2,000 kg
Freight Ton : 8 FT (2 ton < 8 M3)

Freight Ton (F/T) = Weight or Measurement (W/M) = Revenue Ton (R/T)

「1 M3 = 1,000 kg」 ⇒ 1 FT = 1 W/M = 1 R/T

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|
| 1) Base Freight | : US\$50.00 / F/T [US\$400.00] |
| 2) YAS (Yen Appreciation Surcharge) | : include |
| 3) FAF (Fuel Adjustment Factor) | : include |
| 4) Documentation Fee | : JPY2,000 / B/L [JPY2,000] |
| 5) THC (Terminal Handling Charge) | : JPY2,000 / F/T [JPY16,000] |
| 6) CFS Charge | : JPY3,980 / F/T [JPY31,840] |

Total : US\$400.00

JPY49,840

=====

** 2), 3)のSurchargeはBase Freightに含まれる。(船会社により提示方法が異なる)

11. 船荷証券 (Bill of Lading : B/L) ①

船荷証券 (Bill of Lading : B/Lの本質

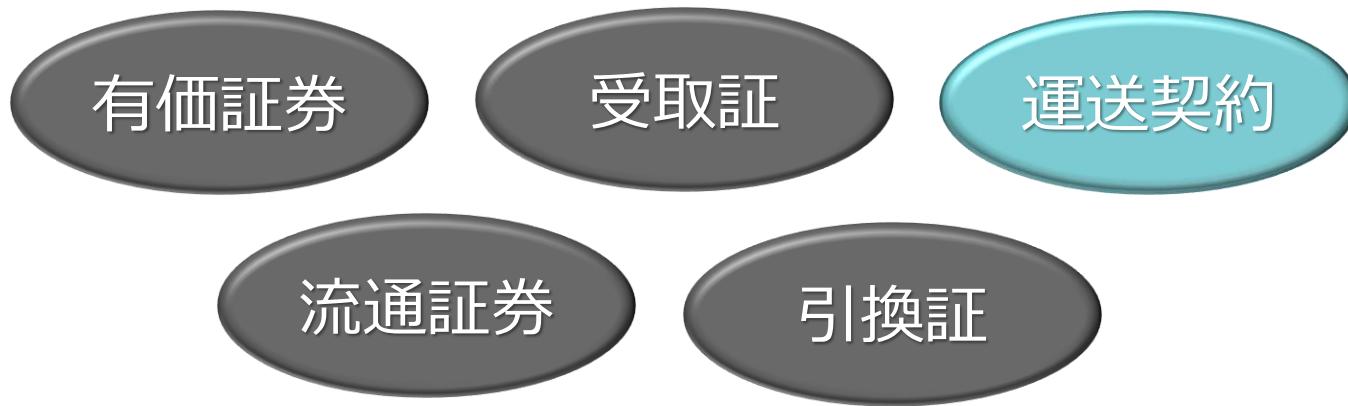
- 船荷証券 (Bill of Lading: B/L) は、貨物の運送人（船会社やNVOCC(**)）が、荷主に対して発行する証書。
- B/Lの本質：海上の物品運送契約による貨物（運送品）の受取りを証し、その引き渡し請求権を表章する有価証券。
※B/Lを所持していないと運送人に対して貨物の引き渡しを主張できない
= B/Lの所持者が正当な引き渡し請求権者、とみなされる。
- B/Lは荷送人の請求によって、運送人が貨物を受け取ってから、もしくは、船積みを確認してから発行される。

** NVOCC : 非船舶運航業者 (Non Vessel Operating Common Carrier)の略。

- * 自らは船舶など輸送機関を保有せず実運送業者(船会社など)を利用する貨物運送取扱業者。
- * 港から港へ貨物を運送するだけではなく、2つ以上の輸送手段を組み合わせ一貫した運送責任のもとに「場所から場所」の輸送を提供することができる。(国際複合一貫輸送)

11. 船荷証券 (Bill of Lading : B/L) ②

B/Lの4つの特徴 + 運送契約



① 有価証券である

B/Lは各種の船積書類の中で唯一の有価証券であり、貨物引渡し請求権が証券化されたもの。
⇒貨物と同様の価値がある。

② 受取証である

運送人（船会社やNVOCC）が輸出港においてB/Lに記載されている貨物を受け取ったことを示す受取証である。

11. 船荷証券 (Bill of Lading : B/L) ③

③ 運送契約である

運送契約は、荷主から運送人（船会社やNVOCC）に船腹予約や申込みを行い、運送人が受託した際に成立し、B/Lの発行により当事者が守るべく運送約款を明確にしている。

④ 流通証券である

裏書(譲渡裏書)することにより転売し、その貨物引き渡し請求権者を次々と変えていくことのできる譲渡機能を含んだ証券である。この流通性があるからこそ、銀行がB/Lを担保として認めている。

⇒B/Lを売買するということは、運送品を売買するのと同じ事になる。

*裏書とは：手形・小切手・倉庫証券・船荷証券などの指図証券を譲渡する際、証券の裏などに裏書人が必要事項を記載して署名すること。

⑤ 貨物の引換証である

B/Lは運送人が貨物の仕向地において、B/Lの所持者に貨物の引き渡しを約束した書面である。

⇒B/Lと引き換えでなければ運送人に対し、貨物の引き渡し請求ができない。

12. B/Lの譲渡と裏書 ①

B/Lに表章される貨物の引渡請求権の譲渡（例：荷送人から荷受人への譲渡）は、B/Lの譲渡によってなされる。そして譲渡は、「裏書」（裏書譲渡）によってなされる。B/Lには「指図式B/L」と「記名式B/L」の2種類あり、それぞれ以下及び別紙の通り。

指図式B/L (Order B/L)

荷受人欄 (Consignee欄) に、"To order" や "To order of" などと記載されているB/L。

- ✓ To order または To order of shipper : **単純指図式** → 最初の裏書人はShipperとなる。
- ✓ To order of ○○ (具体名) : **記名指図式** → Shipperの裏書は不要で、○○に書かれる企業から裏書を開始する。○○には輸入地の銀行名が入ることが多い。

記名式B/L (Straight B/L)

荷受人欄 (Consignee欄) に特定人名が記載されたB/L。その特定人しか貨物の引渡しを請求できない。

12. B/Lの譲渡と裏書 ②

- ◆ 裏書には次の譲渡先を明示した「**指図式裏書**」と、明示しない「**白地（しらじ）式裏書**」がある。白地式裏書の場合は権利者の裏書済みB/L所持人が貨物の荷渡し請求権を主張できる。(B/L受渡によって権限譲渡される)

指図式裏書 (Endorsed to order of)

(Delivery) to order of ○○ と次の譲受人（譲渡先）を明示する裏書。

最初のB/L所持人である荷送人から順次譲渡先の裏書が連続していなければ、そのB/Lの所持人は正当な荷渡し請求権者とみなされない。

白地式裏書 (Blank Endorsement)

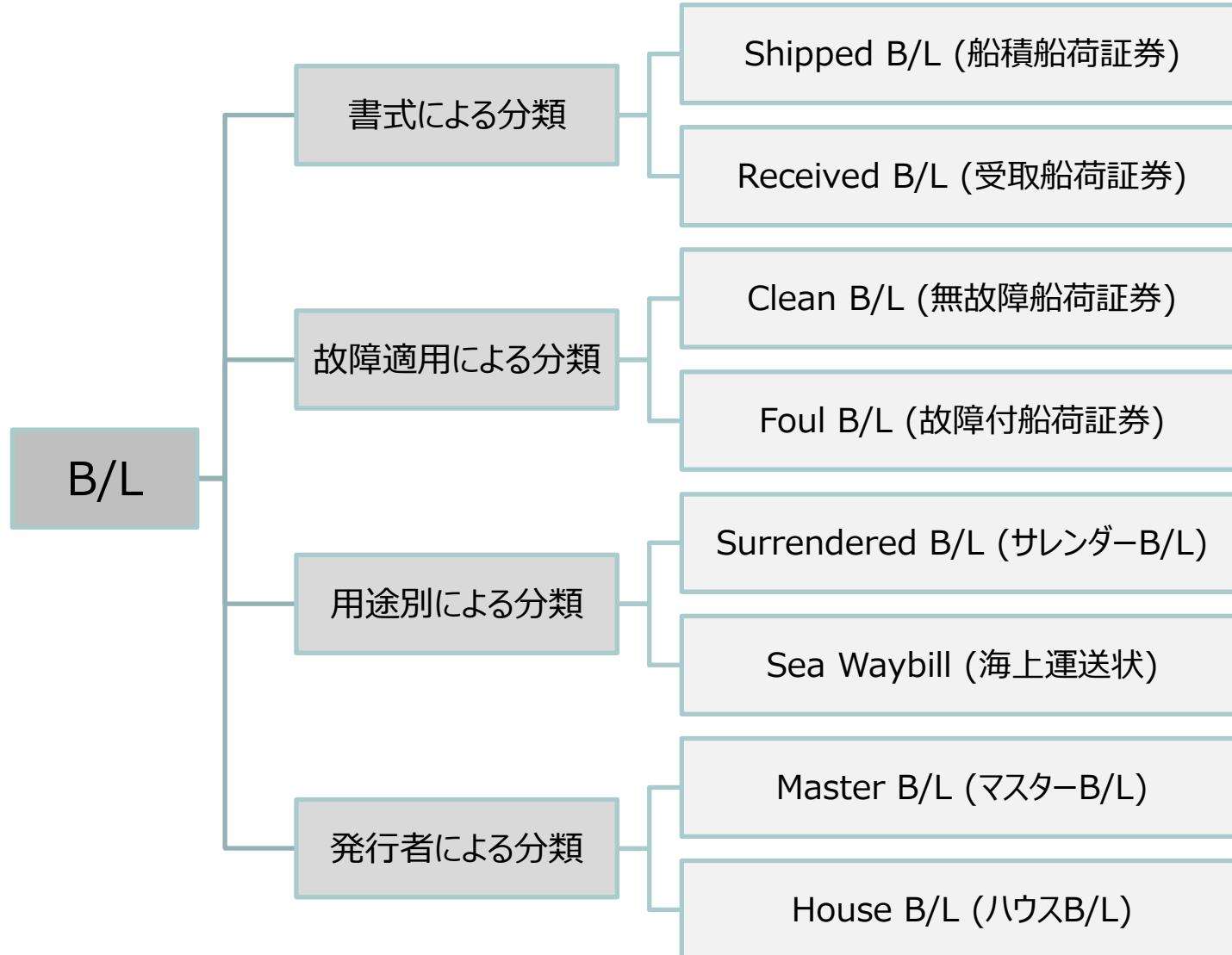
次の譲受人を明示しない（譲渡先を特定しない）裏書
⇒B/Lの所持人が貨物の所有権を主張できる。

○ ○ ○ ○ ←----- 被裏書人を記入しない

ABC BOUEKI CO., LTD.

_____ (signed)
Export Manager

13. B/Lの種類



14. B/Lの種類（状態）①

Clean B/L（無故障船荷証券）

貨物が船会社に引き渡されたとき、物品・包装・数量にキズや不完全な点（瑕疵）がないことを示したB/L。荷為替手形の買取請求時に提出するB/Lは、Clean B/Lでなければ銀行は手形を買い取らないことに注意。
※銀行による買取可能

Foul B/L（故障付船荷証券）

貨物が船会社に引き渡されたとき、物品・包装・数量にキズや不完全な点（瑕疵）があり、B/L上にリマーク（故障適用）が記載されたB/L。

信用状統一規則（UCP600）により、銀行はFoul B/Lの買取を拒否するため、船会社に補償状（LOI）を差入れリマークを削除してもらい、Clean B/Lを発行してもらう。

ただし、LOIに記載された内容すべてを補償することになるため、慎重に対応する必要がある。

※銀行による買取不可

14. B/Lの種類（状態）①

Shipped B/L (船積船荷証券)

On Board B/Lともいう。

貨物が本船に積み込まれたときに発行されるB/Lで、確実に貨物が出荷された証として認められる。

※銀行による買取可能

Received B/L (受取船荷証券)

本船に貨物を船積みするために、貨物を受領した際に発行されるB/L。

運送人が貨物を受け取った事実だけを証明しているB/Lであり、貨物を船会社指定の倉庫(CFS等)やターミナル(CY)で引き渡したときに発行される。

※銀行による買取不可

※Received B/Lに船積付記(On Board Notation)をB/Lに追記することでShipped B/Lと同等として扱われる。(= 銀行による買取可能)

14. B/Lの種類（状態）②

- ◆ NVOCC(利用運送事業者)による国際一貫複合輸送と、船会社による国際一貫複合輸送で発行されるB/L記載は異なる。

Master B/L

NVOCCによる国際一貫複合輸送

実運送人がNVOCC宛に発行するB/L。

Shipper欄: NVOCC
Consignee欄: NVOCCの現地代理店
→向け地によっては例外あり

実運送人とNVOCCの運送契約となる。

House B/L

NVOCCがShipper宛に発行するB/L。

Shipper欄: 実際のShipper
Consignee欄: 実際のConsignee

ShipperとNVOCCの運送契約となる。

船会社による国際一貫複合輸送

実運送人がShipper宛に発行するB/L。

Shipper欄: 実際のShipper
Consignee欄: 実際のConsignee

実運送人とShipperの運送契約となる。

発行無し。

※Shipper/Consignee欄以外は、基本的にMaster B/LとHouse B/Lの記載内容は一致している必要がある。

15. 船荷証券の危機

B/Lの危機：コンテナ船の高速化により航海時間が短縮され、本船が目的地に到着しても B/Lが届いておらず貨物を引き取れないという事態が発生。
この問題の解決対処法としては下記が挙げられる。

① Surrendered B/L (元地回収)

輸入者が早期に貨物を引き取りたい場合に、輸入地でオリジナルB/Lではなくコピーのみを提示して貨物を引き取れるようとする手法。

輸出地にて、運送人（船会社、NVOCC）が発行したB/L原本全通に荷送人が白地裏書し、B/L原本全通を運送人に差し入れ、引き換えに“SURRENDERED”などのスタンプが押されたコピーを荷送人は受け取る。そのコピーを荷受人に送信することにより、早期の貨物引き取りが可能となる。

◆ 注意点

- 輸出者は代金回収のリスク。
- 条約や国際的ルールで規定されていない。
- 法律による裏付けがないため、紛争のリスク。
- 裏書譲渡不可
→元地回収された時点で有価証券ではなくなり、B/Lのもつ担保としての機能がなくなるため譲渡不可。
→荷受人(Consignee)を特定する必要がある。“To order” “To order of ○○”不可。

15. 船荷証券の危機 ②

② Sea Waybill (海上運送状)

受取証・運送契約の証拠として機能を有する、**流通性のない**海上運送状。

- Arrival Noticeに署名をし船会社に提出することで貨物を引き取ることができる。
→海上運送状を紛失しても貨物を取得する権利を失うことはない。
- 有価証券ではなく、流通性がないため裏書譲渡ができない。
→荷受人(Consignee)を特定する必要がある。“To order” “To order of ○○”不可。
- 国際的な規定がある
→万国海法会 (CMI=Comité Maritime International) :「海上運送状に関するCMI統一規則」
→信用状統一規則 (UCP600):「流通性のない海上運送状」
- Shipperは貨物が輸入地に荷揚げされる前までは自由にConsigneeを変更することができる。
→CMI規則に言及あり

◆ 注意

※本邦においてはArrival NoticeにConsigneeが署名し、D/Oが発行される。

※流通性がないため、運送品を引き取れるのは荷受人のみ。

15. 船荷証券の危機 ②

③ B/L直送扱い

複数部発行したB/L原本の1通を銀行を経由せず輸出者から輸入者へ直接クーリエ便などで送付し、その原本1通で貨物を引き取る扱いのこと。

但し代金回収リスクが残っており、銀行も原則として買取扱いをしない。

◆ B/L原本発行部数について

B/L原本の発行部数は、L/Cに特段記載が無い限り一般的に3通発行されることが多い。複数通発行する理由は、輸送中の紛失リスク回避が主な理由。

荷送人（Shipper）から荷受人（Consignee）等へ航空便発送する際、紛失や墜落リスクを考慮し、分割して別航空便にて発送をすることから複数通の原本が必要となる。

貨物引取の際、複数通のうち適切に裏書された1通が運送人に回収された時点で残りの原本は無効となる。

16. NVOCC ①

船会社

船舶を保有または借り受けし、海上輸送を主要業務とする海運業者。

Port to Port の海上輸送が主要サービス。CY(コンテナヤード)に搬入するもの。

NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier)

非船舶運航業者。自らは船舶など輸送機関を保有せず実運送業者（船会社など）を利用する貨物利用運送事業者。

Port to Portへ貨物を運送するだけでなく、2つ以上の運送手段を組み合わせ、一貫した運送責任の元に場所から場所の輸送を提供することができる。（国際複合一貫輸送）

NVOCCのサービスにはFCL, LCLがあり、FCLはコンテナ1本貸切提供に対し、LCLは小口貨物を集めて1本のコンテナに仕立てる混載サービス。

国際複合一貫輸送

船舶・鉄道・トラック・航空機等の各種輸送手段を合理的に組み合わせ、単一のB/Lで最終仕向地まで一貫して行う輸送サービス。

荷主のメリットとしては輸送区間における責任所在の一元化、コスト削減、手続きの簡素化などがある。

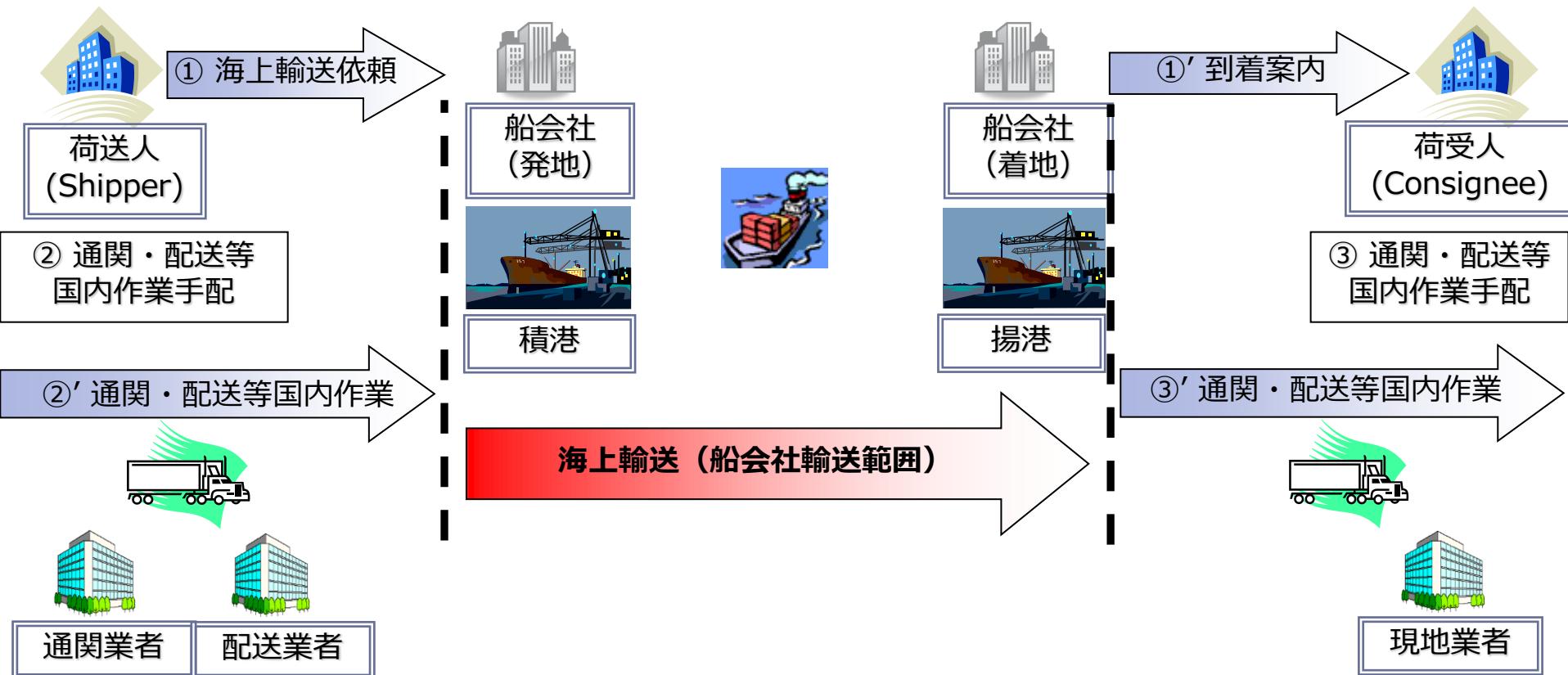
異なる輸送手段の間で簡単・迅速に積み替えるため、主としてコンテナが用いられる。

16. NVOCC ②

◆ 運賃仕入れメリット、作業の簡素化

- ① 荷主が直接船会社から運賃を仕入れるよりも、NVOCCを利用することにより安い海上運賃を仕入れることが可能。
 - 荷主の交渉材料が1荷主の貨物量であることに対し、NVOCCは複数の荷主から請け負う貨物のトータルボリュームによる運賃交渉を行い、競争力のある海上運賃を仕入れている。
- ② 運賃仕入れ作業を簡素化することが可能。
 - NVOCCは複数の船会社から運賃を仕入れ、荷主の要望に適した船会社を選定しサービスを提供しているため、荷主自身にて複数の船会社から運賃を仕入れる・交渉を行う必要が無く、荷主の作業負荷が軽減される。
- ③ NVOCC 1社による一貫責任のもとでDoor to Doorなど複合輸送手配が可能なため作業手配簡素化。
 - 一般的に船会社はPort to Port の海上輸送サービス提供を主とし、国内引取・配達含むDoor to Door サービスを行わないことが多い。その場合、Door to Door輸送を手配するためには船会社とは別に国内作業、着地作業、と別々に手配しなければならず、作業の手間や運送責任がバラバラになってしまう。それに対しNVOCCは、国内輸送業者や海外パートナーを利用し、NVOCC 1社による一貫責任のもとでDoor to Door 輸送手配が可能。

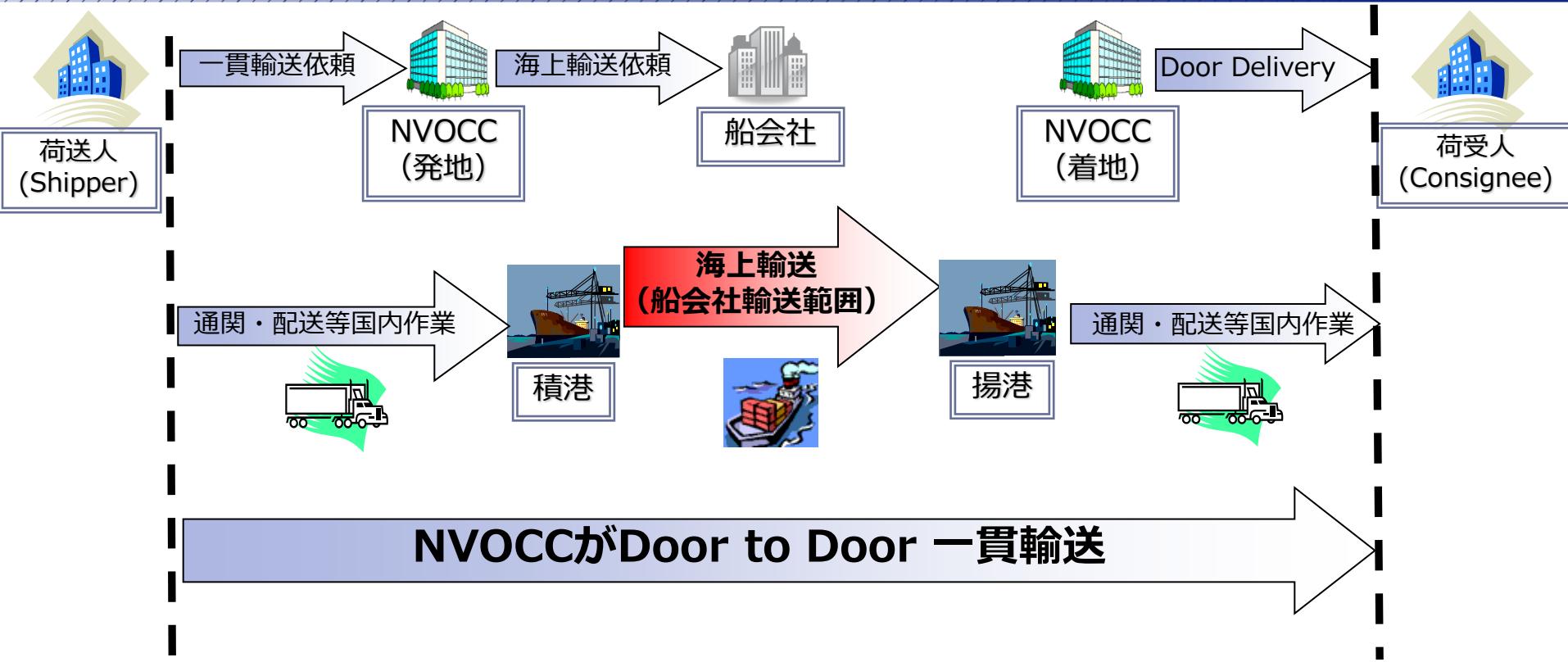
16. NVOCC ③



◆ 船会社直接利用の場合

Door to Door 輸送において、海上輸送、日本国内作業、着地国内作業、のそれぞれ取扱い業者が異なり、荷送人（Shipper）は複数の依頼先と連絡を取る必要が生じる。

16. NVOCC ④



◆ NVOCC利用の場合

Door to Door 輸送において、NVOCCが船会社の海上輸送サービスを利用し、発地・着地国内作業を組み合わせた一貫輸送サービスを提供。荷送人にとっての連絡先はNVOCC1社となり手間を削減することが可能。

17. 過去の質問事例 ①

- Q. 経由地で予定していた接続船に積まれず次船に接続されたため、当初予定していた到着日より入港が遅れ納期に間に合いませんでした。船社からは接続遅れの連絡がなく、客先から納期遅れに係る費用補償を求められています。船会社に対して賠償請求できますか？



- A. 運送人（船社、NVOCC）には、荷主に通知することなく、運送人にとり最も経済的な運送経路等を取る自由があります。そのため、上記のようなケースも免責となり賠償請求にも応じないものと考えられます。尚、経由地での接続状況等について運送人は通知してきませんので状況を確認するためには荷主側から問い合わせる必要があります。

17. 過去の質問事例 ②

- Q. FCLコンテナ海上輸送にて、使用後に空コンテナを船会社へ返却したところ「コンテナにダメージが有る」、として修理費用を請求されています。この費用は荷主が支払う必要あるのでしょうか？船社負担ではないでしょうか？



- A. コンテナは一般的に運送人（船社）が保有しており、荷送人はそのコンテナを借りて使用します。そのためダメージが発生している場合には借主である荷主が責任を負うことになり、上記のような修理費用は支払う必要があります。従い、空コンテナを引き取った際には使用前にコンテナ状況を確認し、既にダメージが見られるようであれば事前に運送人（船会社）へ確認しておくことが重要です。仮にダメージがなかった場合でも、のちに費用請求された際の交渉材料として都度コンテナの写真撮影をしておくことが望ましいです。

17. 過去の質問事例 ③

Q. 発行済みB/Lの記載事項を訂正したいが、既に1部を到着地側へ発送してしまいました。まだ日本側にある残りのオリジナルを訂正可能ですか？



A. B/Lの記載事項訂正は、必ずそのオリジナルを全通回収し、全通に対して行います。全通回収できていない状態では訂正できません。

17. 過去の質問事例 ④

Q. 発行済みB/L原本を紛失してしまいました。即時再発行できますか？



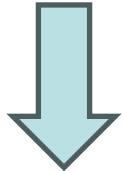
A. オリジナルB/Lを紛失・滅失した際、**容易に再発行できるものではありません。**本当に紛失してしまったら、B/L残部の回収（残部がある場合）、警察に紛失届を提出、除権手続、L/G（銀行の連帯保証状や輸入者の保証状）や、Cash Deposit (CIF価格×150%等)の差入れなどが必要です。

※B/L再発行の条件が揃った場合でも、再発行はB/L発行者が多大なリスクを負うことになるため、発行者に拒否される可能性が高い。

※除権手続は日本の法律であり、輸送相手国によっては除権手続が不可の国もある。

17. 過去の質問事例 ⑤

Q. 輸入でオリジナルB/Lは手元に届いていませんが貨物引取りを急いでいます。オリジナルB/Lは入手次第提出するので、先に貨物を引き取ることは可能ですか？



A. 原則オリジナルB/Lと引換えてなければ貨物は引取りできません。

Bank L/G (銀行連帯保証状)を運送人に差し入れ、貨物を先に引き取ることが可能な場合もありますが、後日オリジナルB/Lを入手したら速やかに運送人に提出し、差入れ済みBank L/Gを返却してもらいます。
返却されたBank L/Gは銀行へ返却し、保証解除をしてもらいます。

※万が一第三者のB/L保持人が現れ、引取りや代金要求などで訴訟が起こった場合、一切の関連費用は輸入者負担となる。

※L/G提出により船会社に対してB/L提出を約束するため、B/Lを入手するために輸入代金の決済を必ず行う必要がある。書類にディスクレ・貨物の品質不良・契約違反などがあっても、輸入者は支払を拒絶することはできない。