

Air Waybill についての一考察

来 住 哲 二

はしがき

航空機が大型化・迅速化される一方、貿易品の機造も次第に変化を遂げ、高級品、流行品、食料品および光学機器などの比重が高まっており、航空運送の有利性が見直されて広く理解されるようになってきた。また最近は大規模貨物や大量貨物も次第に航空機を利用することになり、航空貨物運送が重要な運送手段と考えられるようになった。

航空貨物運送が増大するにつれて、その証拠書類として利用される航空貨物運送状 (Air Waybill, 以下AWBという) は航空貨物運送のための最も基本的書類として重要なものとなってきた。しかしこの書類に対する関心はわが国ではきわめてうすく、AWBをめぐる種々の問題が生じている。

そこで、本稿においては、まずAWBとはいかなるものかを明らかにし、次いでAWBの法律的性質を船荷証券 (Bill of Lading ; B/L) と比較しながら論じ、さらにAWBの様式と構成について述べることにする。またAWBについての重要な問題であるAWBの流通性について論じ、さらにAWBについての問題点を提起してみたい。そして最後にAWBの展望を述べることによって本稿を締めくくりたい。

なお航空貨物混載業者 (Consolidator) が発行する Air Bill (House Air Waybill ともいう) についてもあわせて論ずることにしたい。またきわめて

重要な AWB における 運送人責任の問題については紙数の関係上、別の機会に論じたい。

第1章 Air Waybill の意義と機能

Air Waybill (AWB)⁽¹⁾ とは航空会社が貨物を航空機で運送するときに発行する貨物受取証をいい、航空貨物運送状とも、航空運送状ともまた航空積荷受取証ともいわれているが、アメリカやヨーロッパでは Air Waybill のかわりに Air Consignment Note または Consignment Note という名称が用いられることもある。

これに対し、航空貨物混載業者 (Consolidator, 以下混載業者という) が発行した貨物受取証を Air Bill といい、小口貨物の場合に利用されることが多い。わが国では混載業者が発行する Air Bill を House Air Waybill または House Air Bill といい、航空会社またはその代理人 (航空貨物代理店) が発行する Air Waybill を Master Air Waybill と呼んでいるが、いずれも荷送人と運送人⁽²⁾との間における運送契約締結の証拠書類であり、荷送人からの貨物受取証である。

ただ忘れてならないことは、混載業者は航空会社とは異なった独自の運送

(1) Airway Billともいわれるが、最近ほとんど Air Waybill を用いている。AWB の詳細については野上鉄夫著『空商法論』昭和59年、222～245頁、日本航空株式会社著『航空運送状』1985年5月版、およびワールド・エアーカーゴ編『航空貨物マニュアル』改訂10版、昭和58年、91～100頁を参照されたい。

なお国際航空法や航空法関係の書物に断片的に書かれているので、それらも参照されたい。

(2) 1929年10月12日ワルソーで作成された「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」(The Convention for the Unification of Certain Rules relating to Transportation by Air) (通常、ワルソー条約と呼ばれている) では、航空機により有償で運送を行う者を運送人と呼んでいる(第1条)が、航空貨物混載業者は荷送人に対しては運送人の立場で独自の運送約款に基づいて運送を引受ける契約運送人となるので、航空会社および航空貨物混載業者の両者を含めて運送人という表現を用いた。この条約は、わが国では昭和28年(1953年)8月18日に発効した。

約款および運賃をもち、これに基づいて荷送人と運送契約を締結しており、そして自己の House AWB を発行している者であって、航空貨物代理店のよう航空会社に代ってAWBを発行している者ではない。したがって混載業者は通常、荷送人から小口貨物を収集し、それを大口貨物として航空会社に運送を依頼し、荷送人から得た運賃と航空会社から得た運賃との差額が収益となるようになっている。したがって小口貨物を大口貨物にまとめるのに若干の時間を要するため、貨物が遅延するとか、めったに起こらないことではあるが、荷受人用AWBの原本の荷受人と荷送人用AWBの原本の荷受人を異にして、貨物は買主に渡し、手形代り金を銀行から入手するというようなことも起こりうるのである。

このようにAWBは海上運送における船荷証券 (Bill of Lading ; B/L) と同じような機能を果しているが、その法律的性質についてはかなりの相違がある。すなわち AWB は B/L と異なって、単なる貨物運送状であって、有価証券ではなく、また受取式で、原則として記名式であり、非流通性 (Non-negotiable) のものである。

またAWBは通常の輸出申告書にかえて、その表面に輸出申告と表示して税関に提出することによって輸出通関を行うことができるから、税関申告書類の役割を果たしている。さらに航空貨物の運賃や料金の請求書となり、また航空会社に対する貨物の取扱いや引渡しなどの指図書の機能を果たすとともに、航空会社の荷主保険が付されている場合には、付保証明書になる。

第2章 AWBの法律的性質

AWBは前述したように、海上運送における船荷証券 (B/L) と同じような働きをしているが、その法律的性質については B/L とかなり相違があるので、これらの性質を比較することによってその内容を明らかにしたい。

これらを明らかにするために、まず B/L と AWB の意義と法律的性質を簡単に紹介しておこう。

B/Lとは運送品の受取りまたは船積みを確認し、揚地においてそれと引換

えに運送品を引き渡すことを約束した受取証であり、かつこれに裏書し、それを引き渡すことによって運送品の所有権を移転することができる有価証券すなわち権利証券 (Document of Title) である。その法律的性質は物権的有価証券であり、債権的有価証券であり、処分証券である。また要因証券であり、不要式証券⁽³⁾であり、指図証券であり、文言証券であり、受戻証券⁽⁴⁾でもある。なお船荷証券は要式証券であるという説が一般的である。

これに対し、AWBは、前述したように、航空会社が航空輸送するために運送品を受け取ったときに発行する貨物受取証であるが、有価証券ではなく、また受取式で、原則として記名式であり、非流通性のものである。以下、これらについて詳しく論じてみよう。

1. AWBもB/Lも、荷送人と運送人との間において運送契約が締結されたことを証する証拠書類である点においてはなんら異なるところはない。

2. AWBもB/Lも、荷送人から運送貨物を受け取ったことを証する貨物受取証である点では異なるが、AWBには流通性、譲渡性および担保性がないのに対し、B/Lには流通性、譲渡性および担保性がある点で両者に大きな相違がある。通常、AWBではその表面に“not negotiable” (流通禁止) と表示され、非流通証券 (Non-negotiable Instruments) として発行されている。これに対し B/L は英、米、独、仏では記名式でないかぎり、また日本では裏書禁止の記名式でないかぎり、裏書による譲渡ができる流通証券 (Negotiable Instruments) である。

3. AWBは運送人用、荷受人用および荷送人用の原本すなわち3片の原

(3) 商法第769条および国際海上物品運送法第7条により、船荷証券は要式証券といわれているが、国際海上物品運送法上の船荷証券も、商法上の船荷証券と同様に、その記載事項を不可欠のものとしておらず、その1、2の記載を欠いても、船荷証券の本質を害しないかぎり、船荷証券は無効とならないと解されるから、不要式証券というほうがよいと思う。なお拙稿「指図式船荷証券と記名式船荷証券(I)」関西大学商学論集第2巻第1号、73頁注(13)(14)を参照されたい。

(4) 来住哲二著『基本貿易実務』3訂3版、昭和61年、177頁

本 (Original) と、6 通以上の副本 (Copy) から成り立っているが、そのいずれも運送契約上の権利の行使および移転に必要なものではないので、有価証券ではないが、B/Lは運送契約上の権利の行使および移転に必要なものであるので有価証券である。

4. AWBは荷受人が貨物の引渡しを航空会社に請求する際、荷送人に交付されたAWBの原本の提示を必要としない。航空会社は荷受人用原本に記載された荷受人へ、到着地で貨物と一緒に、荷受人用原本を引き渡すことが義務づけられているのみで、荷受人が、荷送人に交付されたところの原本を所有しているかどうかは問題にならない。したがってAWBは受戻証券ではないが、B/Lはそれと引換えてなければ、船会社は貨物を引き渡す必要はないから、受戻証券である。

5. AWBは受取式 (Received) であるが、B/Lは通常、積込式 (Shipped) である。すなわちB/Lは通常、船積船荷証券または積込式船荷証券 (Shipped [on Board] B/L) で発行されており、荷為替信用状に関する統一規則および慣例 (以下、信用状統一規則という) もこの B/L の提供を基本原則としている。⁽⁵⁾ このB/Lは貨物が船舶甲板上に積み込まれたことを明記しているから、貨物が運送中に積換えされなにかぎり、荷受人はまず間違いなく貨物を受け取ることができるので、有利である。なお B/L には積載予定の船舶以外の場所で、本船への積込前に貨物が運送人によって受け取られたときに発行される受取船荷証券 (Received [for Shipment] B/L) もあるが、このB/Lは荷受人にとっては貨物の到着時期がはっきりしないため商機を逸したり、また貨物が積み込まれなかったときは非常な損失をきたすことになる。また銀行も担保とならないため、その受入れを好まないが、信用状統一規則では、信用状が特に積込済みの運送書類を要求していないかぎり、または信用状の他の条件もしくは第26条と矛盾しないかぎり、銀行は受取式の運送書

(5) 荷為替信用状に関する統一規則および慣例, 1983年改訂 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credit, 1983 Revision)第26条a項

類を受理する⁽⁶⁾と規定している。しかし現行では実際に貨物が本船に積み込まれた後、この B/L に貨物が積み込まれた事実および日付を追記（または裏書）して署名した船積追記付船荷証券（On Board Notation B/L）または船積裏書付船荷証券（On Board Endorsement B/L）が用いられている。したがって海上B/L（Marine B/L or Ocean B/L）の場合は、信用状統一規則第26条が適用されるため、原則として船積B/Lでなければならないが、AWBなどの他の運送書類では積込済みの運送書類が要求されていなければ受取式運送書類も認められている。

これに対しAWBは航空機に搭載する前に航空会社が貨物を受け取ったときに発行されるものであるから、当然、受取式（Received）である。しかし航空運送では、発着便数も多く、貨物を受託してから積み込むまでの日数が船舶の場合のように多くの日数を要しないから、受取式であっても荷受人に対して不利益が生ずる危険性はない⁽⁷⁾という点は認めるとしても、ただ荷送人が貨物を航空機に搭載しなかった場合の危険性は受取 B/L の場合と同じく依然として残っている。

6. AWBは現行ではすべて記名式であるが、B/Lは通常、指図式で発行されている。厳密に言えば、B/L は荷受人の表示方法によって、①特定の氏名を記入した記名式、②単に“Order”と記入する単純指図式、“Order of X”と記入する記名指図式または“X or Order”とする選択指図式などの指図式、③特定の荷受人または証券持参人とした選択無記名式（記名持参人式および④単に“Bearer”と記入した無記名式（持参人式）で発行することができるが、実際にはほとんど指図式で発行され、指図式船荷証券（Order B/L）として広く利用されている。

指図式B/Lは特定の荷受人を記入しないで、荷受人またはその指図人に荷渡しすべきことを記載しているB/Lで、流通船荷証券（Negotiable B/L）

(6) 同第27条

(7) 日本航空株式会社著『前掲書』9頁およびワールド・エアーカーゴ編『前掲書』95～96頁

である。このB/Lは転々と流通することができ、その所有権は、裏書(Endorsement)によって移転される。したがって裏書されたB/Lの善意の取得者は当該証券上の所有権をもつとともに、貨物の所有権もっている。さらにこのB/Lでは運送人は正式に裏書されたB/Lを受け取らないかぎり、貨物を引き渡さないから、通常、担保証券として扱われる。なお特定の荷受人にのみ荷渡しすべきことを記載している記名式船荷証券(Straight B/L)では、運送人はB/Lに指定された荷受人であるという証拠があれば、B/Lなしで荷受人の補償状(L/I)によって貨物を引き渡すから、通常、担保証券として取り扱われない。わが国では裏書禁止の文言がなければ、裏書による譲渡は認められているが、英米独仏では裏書による移転は認められず、非流通証券として取り扱われている。

これに対し、AWBは現行ではすべて記名式で発行されているが、もし指図式や選択無記名式または無記名式で発行されたとするならば、かかるAWBは貨物引換証またはB/Lと全く同じ効力を有することになる⁽⁸⁾。しかし迅速な引渡しが求められている航空貨物にあつては、指図式をとることは着地空港において貨物の処理を遅くさせ、また貨物を滞留させることによって、航空運送による迅速さというメリットを失わせるとともに、責任や費用など種々の問題が発生する。

したがってAWBの場合は買主の記名式に作成しておけば、最も迅速に貨物の処置ができるから、荷受人(買主)にとっては好ましいが、他面、荷送人にとってはきわめて危険性は高いので、好ましい方法とはいえない。信用状取引では、通常、発行銀行は自行を荷受人として担保権を確保してAWBを発行させ(本来の荷受人はAlso Notify Partyと記入する)、決済を行っている。なお速やかに処理しなければならない動植物、食品および化学薬品、また信用のきわめて高い会社の場合には、信用状発行依頼人(買主)にすることもある。また信用状なしの荷為替手形による決済、いわゆるD/P

(8) 小町谷操三著『空中運送法論』昭和15年、89～91頁

手形や D/A 手形による場合は、⁽⁹⁾ 本支店関係など余程の信用がないかぎり、取立銀行 (Collecting Bank) を荷受人にしておくべきである。

7. AWBは荷受人が作成して、貨物とともに運送人(航空会社)に交付することになっているが、B/Lは運送人(船長または船会社)が作成して荷受人に交付する⁽¹¹⁾ことになっている。しかしこれは法律によって定められたものであって、現実にはAWBの場合は、通常、航空貨物代理店が航空会社からAWBの用紙をもらい、それに必要事項を記入し、貨物が航空会社の荷受場所で引き渡され、Delivery Sheetに荷受場所の責任者が署名すると、航空貨物代理店が荷送人用原本に航空会社の代理人として署名するか、または航空会社が署名して、それを荷送人に交付する。またB/Lの場合も、通常、海貨業者が船会社から船荷証券の用紙をもらい、それに必要事項を記入し、貨物が本船に積み込まれ、本船受取証(Mate's Receipt; M/R)を入手すると、それを添えて、また貨物がコンテナ・ヤード(Container Yard; CY)に搬入され、CYオペレーターがドック・レシート(Dock Receipt)に署名して海貨業者にそれを渡すから、それを添えて船会社に差し出すと、船会社は船荷証券に署名してそれを海貨業者に交付する。いずれにしても現実にはAWBもB/Lも荷送人の代理人たる航空貨物代理店や海貨業者がそれを作成し、航空会社またはその代理店や船会社がそれに署名しているのである。なおAWBの場合は原本3通のうち、荷送人用原本のみが署名のうえ、交付されるのに対し、B/Lでは原本3通を提出すれば3通とも署名のうえ交付される。なおHouse AWBの場合は混載業者が署名し発行しているが、これはForwarder's B/Lが該当するが、今のところ若干取扱いが異なる。

(9) わが国では D/P・D/A といえは信用状なしの荷為替手形による決済と思っている人が多く、慣用されているようであるが、この表現は不正確で、好ましいものではない。この用語は荷為替取引における船積書類の引渡しの方法を決めたもので、信用状の有無にかかわらず用いられるものである。信用状付D/Aは発行銀行が嫌うので、実際には用いられていないようである。

(10) ワルソー条約第6条第1項

(11) 国際海上物品運送法第7条第1項、商法第767条および第768条

第3章 AWBの様式と構成

1. AWBの様式

AWBは各国の国際航空会社により設立された国際団体である国際航空運送協会 (International Air Transport Association ; IATA) の貨物運送会議で、その様式と発行方式が制定されている。すなわち IATA 決議600でAWBの発行、貨物の受託と引渡し、AWBの契約事項、AWB等々が規定されている。したがって IATA に加盟している航空会社はIATA様式のAWBを発行することが義務づけられており、また IATA に加盟していない航空会社も営業活動上の必要性から、ほとんどIATA様式に沿ったAWBを使用している。このようにIATA様式のAWBは、実際にはAWBの様式の統一化および標準化の役目を果たしており、これによってAWBに表象されている貨物は空路のいかんを問わず、また国籍のいかんを問わず、発送地から目的地まで円滑かつ迅速に運送されている。このことは IATA 決議が各国政府の認可を得て公式に認められており、さらに法律的には前述のワルソー条約ならびに1955年9月28日にヘーグにおいて署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する議定書」(The Protocol to amend the Convention for Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air) に従って処理されるからである。この議定書は、一般に「ヘーグ議定書」(The Hague Protocol) と呼ばれ、わが国では昭和42年(1967)11月8日に発効している。ヘーグ議定書とワルソー条約との関係はこの議定書の当事国間において、単一の文書とみなされ、「1955年にヘーグで改正されたワルソー条約」と呼ばれるものになっている(議定書第19条)。

この条約ではAWBの法的性格、作成と発行および記載事項、運送人の責任範囲と限度、荷送人、荷受人および運送人の権利義務などが規定されており、現行のAWBではその裏面において「ワルソー条約の責任条項に関する規定に従う」という文言が記載されている。したがって航空貨物運送に

関係する者はこの条約について十分検討し、正しく理解することが望ましい。

なおモントリオール第4議定書で、この条約における航空貨物についての改正を行っているが、今のところこの議定書は発効していないことを付け加えておこう。

2. AWBの構成

ワルソー条約によると、AWBは荷送人が原本3通を作成して、貨物とともに交付しなければならないと規定し、さらに第1の原本には「運送人用」と記載して荷送人が署名する。第2の原本には、「荷受人用」と記載して荷送人および運送人が署名し、この原本は貨物とともに送付する。第3の原本には、運送人が署名し、この原本は運送人が貨物を引き受けた後に荷送人に交付すると規定している。⁽¹²⁾しかし実際には荷送人が作成し、交付することはまずなく、航空貨物代理店が航空会社からAWBの用紙をもらいうけ、それに必要事項を記入し、貨物の引渡しを受けた後、航空会社の代理人として荷送人用原本に署名するか、または航空会社がそれに署名して、荷送人に交付している。⁽¹³⁾

このことからわかるように、一組のAWBは原本(Original)3通と副本(Copy)6通以上で構成され、それぞれの原本や副本にはその用途が決められており、識別を容易にするために色わけされている。

原本1(緑色)……「運送人(発行航空会社)用で、運賃や料金などの会計処理のためと、荷送人と運送人との間の運送契約締結の証拠書類である。

原本2(赤色)……「荷受人用」で、当該AWB記載の荷受人に貨物と一緒に引き渡されるものである。

原本3(青色)……「荷送人用」で、運送人が貨物を荷送人から受け取ったことをあらわす受取証であり、また荷送人と運送人との間の運送契約

(12) ワルソー条約第6条第1項

(13) 同第2項

締結の証拠書類である。

しかし「荷受人用」原本に記載の荷受人に貨物を引き渡す場合に、荷受人が「荷送人用」原本を所持しているか否かは問わないので、この原本は荷送人の運送品処分権を制限する効力をもっているだけである。⁽¹⁴⁾ しながら現行の荷為替決済ではこの原本を用いて決済を行っており、関係業者特に為替銀行はその取扱いに注意を払うべきである〔後述〕。

副本 4 (黄色) ……運送人 (引渡航空会社用控で、着地で荷受人が貨物と引換えにこの副本に署名して、引渡航空会社に返却するもので、貨物引渡証明書および運送契約履行の証拠書類となるものである。

副本 5 (白色) ……着地空港用で、着地空港で通関その他の業務に使用される。

副本 6 (白色) ……第 3 番目運送航空会社用

副本 7 (白色) ……第 2 番目運送航空会社用

副本 8 (白色) ……第 1 番目運送航空会社用

なお副本 6、7 および 8 は運賃精算のために使用される。

副本 9 (白色) ……発行代理店用で、控えとして使用される。

副本10以上 (白色) ……予備として必要に応じて使用される。

以上のように、現行では通常、原本 3 通、副本 6～9 通で発行されているとのことである。

なお AWB の原本 3 通の裏面には「運送人の定義」、「運送人の有限責任」、「貨物の滅失、毀損および遅延に対する過失責任」、「条約、法令などの適用」、「運賃、諸費用の支払い」、「荷主保険」、「貨物の引渡しと到着通知」、「損害賠償請求の期限」、「法令の遵守」、および「運送契約条件の変更、修正または放棄の厳格性」等々の運送契約条件 (Conditions of Contract for Carriage) 主として運送人の責任および権利義務が記載されており、一般に裏面約款と呼ばれている。

(14) 野上鉄夫著『前掲書』224頁、日本航空株式会社著『前掲書』8頁、ワールド・エア・カーゴ編『前掲書』95頁

なお裏面約款の内容や逐条解説については別の機会に譲りたい。

第4章 A WBの流通性

B/Lは流通性 (Negotiable) を有しているのに対し、A WBは流通性を有していない。すなわち非流通性 (Non-negotiable) であることを述べたが、ここでもう少しくわしく流通性の問題について論じてみよう。

航空貨物運送が盛んになるにつれて、A WBに流通を目的とする譲渡性をもたせるかどうかについて、国際民間航空機構 (International Civil Aviation Organization ; ICAO) や国際航空運送協会 (IATA) などで研究され、また国際商業会議所 (International Chamber of Commerce ; ICC) の第15回会議では流通性のあるA WBを発行できるようワルソー条約を修正すべき旨の決議が採択されている。

しかしワルソー条約も譲渡性を有するA WBの発行を禁止したのではなく、そのようなA WBの発行についての明確な規定がなかったため、実際には発行されにくかったものと思われる。

そこでワルソー条約の改正に際し、1952年のパリー草案ではA WBの譲渡性に関して詳細に規定されていたが、1953年のリオ議定書案では譲渡性に関する規定は設けられず、条約改正案とはならなかった。しかし1955年のヘーグ議定書では、これまでの経緯をふまえて、「この条約のいかなる規定も、流通性のある航空運送状の作成を妨げるものではない⁽¹⁵⁾」という規定が設けられ、流通性のあるA WBの発行が認められたが、しかしIATA決議ではこのようなA WBの発行は認めていないので、実際には今のところ発行されていないようである。

それでは譲渡性のあるA WBを発行することによって得られる利点はどこにあるのであろうか。

(15) ヘーグ議定書第15条第3項

I. 譲渡可能AWBの利点

高田桂一教授は、AWBに譲渡性を与えた場合、この証券が有する譲渡性と物権的効力によってはじめて荷為替取引や信用状取引といった銀行取引および運送中の運送品の売買取引が可能になるという点が利点であるといわれているが、現行の譲渡性のないAWBではこれらの取引は実現できないものであるかどうかをよく検討してみる必要があるといわれ、その検討に入ら⁽¹⁶⁾なければならない⁽¹⁷⁾。高田桂一教授の意見を参考にしながら、この問題を明らかにしてみよう。

1. 荷為替手形の買取が行われやすくなる……貨物の引渡請求権を表彰しておらず、かつ譲渡性のないAWBでは担保とならないので、銀行は手形の買取を好まないが、AWBに流通性をもたせることによって、すなわちAWBの引渡または裏書譲渡によって担保権を確保できれば手形の買取もしやすくなる。しかし売主にとって他に有利な決済手段や金融があればこの方法によることもないし、また航空会社による代金取立制度、具体的には現品引換払い（Cash on Delivery; C. O. D.）を利用すれば代金回収が遅れるだけでそれほど不便はないと思われるという意見もある⁽¹⁸⁾。

また信用状取引の場合は、売主は原則として手形の買取を受けることができるので、いずれであってもあまり支障はないであろうが、信用状発行銀行にとっては譲渡性のないAWBでは信用状発行依頼人である買主に対する補償債権を確保するという点では不安がある。しかし現行でも、荷受人を信用状発行依頼人にせず、信用状発行銀行にすることによって担保権を確保している。そして貨物が到着すると、Release Order を利用して買主は運送人から貨物を引き取っているので、譲渡性がなくてもあまり支障があるようには思われない。

(16) 高田桂一稿「航空運送状の流通性について」空法第10号, 71頁

(17) 同上71～81頁

(18) 同上71～72頁

2. 買主による代金支払いを確保することができる……AWBによる場合は、運送人は荷受人用原本に記載されている荷受人に貨物を引き渡せばよく、荷受人用原本を所持しているかどうかは問題にならない。したがって荷受人が買主であれば、運送人はAWBの提示がなくとも貨物を買主に渡してしまうので、売主は保護されない。したがって譲渡性を有するAWBであるならば、指図式船荷証券 (Order B/L) の場合と同じく、通常、D/P条件でAWBを買主に渡すことになるから、代金支払いを確保することができる。しかし、代金取立銀行 (Collecting Bank) を荷受人としてAWBを発行してもらえば、譲渡性のないAWBでも、売主は代金支払いにおける危険性を回避することができる。

3. 運送中の貨物の売買取引ができる……海上運送の場合は、通常、かなりの日数を要するため、貨物よりB/L、インボイス (Invoice) および保険証券 (Insurance Policy) などの船積書類 (Shipping Documents) が到着することが多いため、船積書類によって取引されることもあるが、航空運送の場合はAWBに流通性をもたせて、運送中の貨物の売買取引ができるようにさせても、実際には貨物とAWBが同時に到着するか、または荷受人用原本に流通性をもたせるなら、貨物の到着より遅くなるのが普通である。したがってこの理由から流通性をもたせることはあまり大きな意味はない。ただ近年、複合運送 (Combined Transport) がかなり増加してきているので、この場合には流通性をもたせることによってその価値はかなり高くなるであろう。

II. 譲渡可能AWBの欠点

AWBに流通性を認めることによって生ずる欠点として、通常、次のものがあげられている。

1. AWBと引換えに貨物が引き渡されることになると、運送人はAWBの正当所持人による引渡請求があるまで貨物を保管しておかねばならないから、それに応ずる倉庫や施設がないといわれているが、これは倉庫を含む空

港施設を整備，払充すべき問題であって，AWBに流通性をもたせることとは直接関係はない。

2. AWBが指図式または無記名式で発行されると，運送人は本当の荷受人が誰であるかを知りえないため，到着通知ができず，貨物の引渡しが遅れて航空運送のメリットを失わしめるといわれているが，これはAWBに着荷通知先 (Notify Party) を記入しておけば防ぐことができる。現行のAWBでも，荷受人を銀行にした場合は，本当の荷受人は Also Notify Party として記入されている。

3. AWBは受取式で発行されており，貨物の到着日時が明確でない。また積換えもしばしば行われるということを考えると，銀行は担保として扱ってくれるかどうかという心配がある。しかしこれも絶対的な難点とはいえないという意見もあるように，航空運送は便数もかなりあるし，日数もあまりかからないので，代金回収も早く，また保険もつけることができるので，危険性も少なくなり，担保にならなくてもそれほど心配することはない。ただ受取式AWBであるから，荷送人がその後実際に貨物を搭載しなかった場合にどうなるかという問題は残る。これについては次章で取り扱うことにする。

4. 航空運送では，通常，貨物はAWBと同時に到着するか，または荷送人用原本より少し早く到着すると考えられるから，AWBの流通の可能性はほとんどない。ただ複合運送の場合にはかなり日数を要するので，流通性をもたせることも一考に値するであろう。しかし空陸連絡運送の場合は現行のAWBの方がスムーズにいくという意見もあり，難しい問題である。

5. 荷為替取組に時間を要した場合，貨物が到着しているのに，船積書類が到着せず，荷受人がAWBを入手できないということがしばしば起こることがある。この場合，生鮮食料品や腐敗しやすい商品およびファッション商品など早急に貨物を引き取りたいときは保証渡しを行うことによって処理す

(19) 同上76頁

ることができるが、これは運送人に債務不履行の危険を負担させることになる。なお流通性のない現行のAWBの場合は航空貨物T/R⁽²⁰⁾（丙号方式）の手続をとり、Release Order に荷受人たる信用状発行銀行の署名をもらい、それを運送人に差し出して荷渡指図書（Delivery Order ; D/O）を発行してもらい、通関手続をして、貨物を引き取る。⁽²¹⁾

いずれにしても譲渡可能AWBを発行することは貨物の引渡手続が複雑になり、引渡しが遅れ、航空運送の本来の目的をそこなうことになる。しかし代金回収の安全性などの面からは流通性のあるAWBの発行が望まれるが、実際には荷受人を銀行にするなどして危険を回避して取引を行っているため、それほど必要性は感じないのではなからうか。

最後に、ヘーグ議定書では流通性のあるAWBの発行を認めているものの、明確な規定はない。またAWBは3通の原本と6通以上の副本で構成されているが、そのいずれに流通性を与えるべきか、また原本3通全部に流通性を与えるべきかの問題が生ずる。原本のそれぞれの用途が従来と同じく変わらないとするならば、「荷送人用」原本（原本3）が流通性のあるAWBとして使用されることになるであろう。このようにすれば、同じAWBでも特約によって流通性のあるものと流通性のないものが存在することになる。

第5章 AWBの問題点

AWBについて古くから問題とされている流通性については前章で述べた

(20) T/Rとは輸入担保荷物保管証(Trust Receipt)のことで、貨物の貸渡しを受けようとする輸入者が銀行に差し入れる約定書のことをいう。これには荷物の売却処分を認める甲号(A号)方式、荷物の倉入れを認め、売却については銀行の承諾を得て行うことを要する乙号(B号)方式および航空荷物の貸渡しのための丙号(C号)方式がある。

なお現行では輸入担保荷物保管証のみならず貸渡し行為自体をもT/Rと呼んでいる。

(21) 詳細は河崎正信稿「Air Way T/R と引取保証の話」国際金融657号、27～33頁を参照されたい。

ので、ここでは実務上の問題点を述べることにしたい。

1. AWBは航空機に搭載する前に、貨物を運送人の保管下に置いたときに発行されるから、もし荷送人がAWBの入手後、なんらかの事情で貨物の搭載を取りやめたときは、空券となる。このままで終われば、荷受人は貨物を受け取れないということで若干の損害を被るであろうが、問題は荷送人用原本に基づいて決済したのに、貨物が搭載されず、貨物を受け取れなかった場合である。もちろん荷受人は荷送人に損害賠償請求をすればよいわけであるが、実際にはそれに応じてもらえることはまず少ない。このようなケースは業務上の手続きからみて混載業者の発行する House AWB の場合の方が起こる可能性が高いであろう。

2. AWBの性質および発行方法を利用し、荷受人用原本の荷受人と荷送人用原本の荷受人を別にし、貨物は荷受人用原本に記載の荷受人に渡し、手形代金は荷送人用原本を用いて入手するということが起こりうる。このような発行方法はまずないとは思ふものの、混載業者が発行した House AWB で現実に起こった例がある。すなわち荷送人がA国の銀行を荷受人としてAWBを発行してもらい、その後、混載業者に補償状 (Letter of Indemnity ; L/I) を差し入れて荷受人用原本の荷受人をB国の子会社にし、為替銀行に荷為替手形を取り組み、手形代り金を入手し、その後、倒産したため、銀行は手形代り金を回収することができなくなったという例である。通常このような悪らつな行為をするとは考えにくい、このケースでは混載業者も承知のうえで、この行為に加担したことになり、混載業者の失墜をきたしたことは否定できないし、損害賠償を求められる事件である。この件については後日くわしく論じたい。

3. AWBは前述したように、単なる貨物運送状であって、有価証券ではなく、また受取式で、原則として記名式であり、非流通式である。また受戻証券でないから、貨物の引渡請求権がない。したがってAWBでは手形上の権利が担保されていないため、輸出手形保険はかからないということである。しかし実際にはAWBの荷受人を当該手形の取立銀行 (信用状取引のと

きは信用状発行銀行)を荷受人として担保権を確保し、代金決済を行っているので、通産大臣は一定の要件を満たしたも⁽²²⁾として保険契約の成立を認めている。しかしAWBの荷受人を買主⁽²³⁾にすると、手形上の権利が担保されないことになるから、輸出手形保険はかからない。

なお荷受人が買主となっていた荷為替手形を銀行が買い取り、輸出手形保険をかけたが、その後、保険事故が発生したのに、保険契約が有効に成立していないも⁽²²⁾として保険者は免責されたことを付け加えておこう。

なお、最近、混載業者は運送人かどうかということから、信用状取引において混載業者の発行したAWBが問題となっている。すなわち信用状統一規則⁽²³⁾では銀行は運送人発行の運送書類は受理するが、フレイト・フォワード(Freight Forwarder)発行の運送書類は運送人または記載運送人の代理人として行ったことを明示していなければ受理しないとされているため⁽²⁴⁾で、銀行は信用状に混載業者のAWBを認める旨の明示がないかぎり、そのままでは手形を買い取らず、補償状(L/I)を差し出させるか、または電信で買主の承諾を得たうえで手形を買い取るケーブル・ネゴ(Cable Negotiationの略)の方法で手形買取を行う銀行が増加している。

あとがき

以上、AWBの意義、法律的性質、様式と構成、流通性および問題点をあげて論じたが、まだ運送人責任や荷受人責任の問題も残されている。これらについては次回にくわしく述べたい。

なおコンピューターの発達により、事務の合理化、迅速化および大量処理化が進んでおり、AWBにおいても電送化が進められている。電送化が進めば、貨物到着前に荷受人にAWBの内容を知らせることができ、これによ

(22) 輸出保険協会著『輸出保険制度の解説』昭和60年、125～126頁

(23) 詳細は小原三佑嘉稿「航空会社でない者(コンソリデーター)が発行する航空運送状の問題点」NBL No. 349, 30～31頁を参照されたい。

(24) 信用状統一規則第25条 d 項

てあらかじめ通関や荷受けなどの手配をしておくことができるようになる。また AWB の自動発行や運賃の自動計算をコンピューターでする方法も IATA で研究されているし、通関についてもコンピューター・システム化が考えられている。

わが国も輸出入通関業務のオンライン化をはかり、官民共同利用のトータル・システムとして航空運送貨物通関情報処理システム (Nippon Air Cargo Clearance System; NACCS) が稼動している。

これらの機械化によって AWB の取扱いも変わっていくであろうが、AWB の基本的知識をしっかり身につけておくことは大切なことである。