

JASTPRO 471

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2018-03

今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(36) 1
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事2. 全国中小貿易業大阪連盟主催講演会における講演の実施 9
- 記事3. 国連CEFACTからのお知らせ 10

＝JASTPRO広報誌電子版のご案内＝

裏表紙にJASTPRO広報誌電子版のご案内を掲載しておりますので、ご参照下さい。

◇連載◇

記事1. 貿易の実務と理論(36)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに

コンテナ運送革命は、周知のとおり、定期運送における複合一貫運送の普及、標準コンテナという基本単位による業務(すなわち、FCL=full container load, LCL=less than container loadに分けるunit load system)、その結果として物流サービスの自動化・迅速化、業務の統合(integration)などをもたらして来ている¹。

運送サービスの統合の主役を占めているのは、大手物流事業者²である。日本の立地条件から、国際定期海運サービスを提供する複合運送事業者(Multimodal Transport Operator=MTO)で、Vessel-owning Common CarrierとNon-vessel Operating Common Carrier=NVO)が主役である。その活躍の場は運送の始終点における総物流コミュニティで、運送、保管、包装、仕分け、荷役などを担当する企業、および許認可、検査などにかかわる税関を中心とした公的機関から構成される共同体ないし地域社会である。近年、複数の自治体にまたがる国際港湾運送事業会社が構想され、あるいは設立されているが、そのイメージに近いものと理解されたい。伝統的な「港湾局」(port authority)も、「国際空港とその周辺に形成されるairport community」も、コンテナ革命と取引の電子情報化に合わせて進化してきたし、その途上にある。日本では、それはNACCSの発展史に見られ、SHIPNETの歴史もそれを象徴していた。UNCEFACTのBSP(Buy-Ship-Pay)モデルを電子化するSingle Window構想は、この種のコミュニティを想定し、関連情報の電子的連係による貿易の円滑化のための指針になるべきものと思われる。それは、「定型」、「反復」、「大型」、「複合一貫システム」などを特徴とする国際定期運送(とりわけ、国際定期海上運送)を主たる対象としている。不定期の「傭船運送」は、日本の資源賦存状態から、商品貿易上もとても重要であり、軽視すべきではないが、依然として私運送(private carriage)であり、標準的な国際コンテナによる定期運送とやや趣を異にする。このため、別稿で不定期海運による貿易取引として検討したい。Incoterms[®] 2010が、第二グループとしてFAS, FOB, CFR, CIFの4規則を一まとめにしているのも、この現実の反映である。

本稿では、この指針の基盤となる国際物流情報を、運送書類情報を基礎に置くものとして注目し、貿易実務における複合運送書類の記載や約款について、具体的に若干の点について点検しておきたい。

1. 「運送品の受取から引渡しまで」への転換

傭船運送の影響が残り、従来は、貿易取引を運送品の本船積込みから、仕向港における運送品の荷揚・引渡しをその範囲の課題としてとらえ、国際海上運送に焦点を当てて考察されてきた。tackle-to-tackleの運送責任区間がその典型であり、FOB, CIFの慣習に象徴される。前述のとおり、コンテナ運送の普及が1980年代後半以降本格化し、貿易条件(trade terms)面では、FCA, CPT, CIPの各条件がIncoterms 1990版により一層整備され、運送手段のいかに問わない条件であることが明確にされた。これらの3条件は、

1 この他に、コンテナ船の大型化・高速化による運送賃の低下、金属製容器を使用して運送・保管を行い、ドア・シールにより内容品を厳密に管理するより安全な運送、国際海運同盟の衰退ないし廃止などがもたらされた。

2 陸運、海運、航空の実運送を行い、経営資産として運送手段を保有する企業で、それを原則として保有しない貨物利用運送事業者とともにその地位にある。

出荷地渡し (shipment contract, 送付売買) として、輸出国において、運送人の管理下に運送品をおくことにより、売主から買主に費用負担が移転し、併せて、運送危険 (transit risk, physical distribution risk) が買主に移転すると定めた。運送契約の手配義務が売主にあるCPT, CIPの各条件では、運送は運送品の受取から引渡しまでを契約対象とするものでなければならないとされた³。具体的には、売主が提供すべき運送書類には、運送品の受取地 (place of receipt) および引渡地 (place of delivery) が所定の記載欄に表示されているべきものとされる。

定期海運会社発行の船荷証券 (Bill of Lading; B/L) には、伝統的に船積港 (port of loading) と荷揚港 (port of discharge) の記載欄があったが、海上コンテナによる運送がいわゆる door-to-door の区間に拡大され、その door が、運送ターミナルの出入口や運送のための倉庫又は工場倉庫のドアを指すようになった。その結果、純粋に海上区間とされる運送区間の前後に主として陸上運送が置かれることが一般化してきた。

他方、荷扱いの迅速性と自動化の便から、従来の海上運送人は、既にコンテナ詰めされた運送品を埠頭に隣接のコンテナ・ヤード (CY) で受け取ることを専ら選好し、いわゆる小口貨物 (LCL) の荷受をコンテナ・フレート・ステーション (CFS) の運営者に概ね委ねた。そして、CFSでは従来のフォワーダーの運営と管理の下に運送品の受取、コンテナ詰め、混載、仕分け、引渡しなどの業務が行われることになった。したがって、しばらくは、「受取から引渡しまで」ということは、LCL貨物の場合、CFS受け・CFS渡しということと同語であった。これに対し、FCL貨物の場合は、CY受け・CY渡しであり、ヤードの出入り口 (gate) における実入りコンテナの外観の点検が重視された。

コンテナによる国際複合運送は、FCLを主流にしており、運送品の集配送の便から、CFSの立地がコンテナ船の寄港地である港湾よりやや遠い地点にまで及んでいった。大口の荷主 (主として製造業者、大手流通業者) の工場、流通倉庫がCFSの機能を引き受け、また、大手物流企業が貨物の集散地に大型の運送ターミナル (あるいは、国際物流センター) を設け、NVO事業を引き受けることが目立ってきた。この動きが、日本の製造業の海外展開に伴い、製品・部品の国際流通として強化されてきた。さらに、日本にも多数ある貿易港のうち、コンテナ船の急速な大型化に伴い、そうした大型船が寄港しない港が大半になっている。このため、寄港港への支線運送サービス (feeder service) が、コンテナ船 (LOLO船=Lift-on, Lift-off船)、フェリー (RORO船=Roll-on, Roll-off船)、鉄道などにより行われてきている⁴。その結果、MTO=複合運送事業者として、貨物利用運送事業法に基づくNVOの登録・営業許可を得て、国内の運送企業、フォワーダー、倉庫会社などが、支線運送サービスにおいて活躍している。もちろん、支線運送サービスのみならず、国際複合一貫運送人として、NVOが元請け運送を引き受けることがあるのは、普通のことである。なお、遠洋コンテナ航路 (北米、EU、地中海) の寄港港は、貨物量、埠頭の水深などの事情もあって、日本の港は、神戸、名古屋、清水、東京、横浜、仙台などの国際港湾に限られているので、支線運送サービスの重要性は高まっている。韓国では、専ら釜山への寄港が多く、日本との間で支線運送サービスが盛んになっている⁵。

3 Incoterms 1990を継承しているIncoterms® 2010におけるCPT, CIPのそれぞれの売主の義務A.3参照。

4 白井修一『コンテナ物流の基礎』(株)コスモ・レジェンド、2012、Chapter IV, JIFFA編『第9版国際複合輸送業務の手引き』JIFFA刊、2017、第11章参照。なお、支線サービスは国内運送サービスに限定されるものではなく、国際コンテナ運送の場合、大型のコンテナ船が寄港する主要ルート上の寄港港にコンテナ貨物を集配する近海運送サービス、ASEAN域内外航のような沿海運送サービスも含む。

5 例えば、『荷主と輸送』2018年2月号、No.520、pp.36-39の欧州航路コンテナサービス網、同2017年8月号、No.514、pp.31-35の北米航路サービス・データ、同2017年8月号、No.514、p.14に言及の釜山を中継起点とする多国間混載サービスなどを参照。JIFFA、前掲手引き、pp.529-530も参照されたい。

支線サービスは集荷と配送の両面があり、その要に (inland) depotあるいは transport terminalがある。そこは、運送、保管の基幹業務に付随して、仕分け、梱包、空コンテナの保管、補修なども行われる場所でもある⁶。したがって、メイン・ルートの大型、定期、複合一貫の国際運送を実行するためには、このターミナルでの作業管理が国際的に統一した基準に基づいて行われることが望ましい。メイン・ルートと支線を合わせて、国際複合一貫運送を行い、「運送品の受取」から「運送品の引渡し」までの責任を仕切るためにも、この種の国際的な統一基準が必要であろう。

2. 国際運送ターミナル・オペレーターに関する条約案

コンテナ運送においては、小口貨物 (LCL) を大口貨物 (FCL) に仕立てたり、それを仕分けし、梱包するなどの作業が運送に付随して行われるべき重要な業務として行われる。このような業務を担っているのは、永年、運送取扱業者 (forwarder) あるいは倉庫業者として活躍してきた企業である。コンテナ運送の普及に伴い、これらの業者も物流事業の一貫化・総合化に努め、コンテナ運送の重要な一翼を担っている。その活動の拠点が、国際運送ターミナルあるいは国際物流センターである。

国際複合一貫運送における運送品の受取、引渡しに関連して、CFSなどの運送ターミナルの運営者の責任問題につき、1980年代にUNCITRALが検討を始めた。それは、条約案 (UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade: OTT 条約案と略称される) として、1991年にUNCITRALの総会において採択され、批准・加入のために開放された。しかし、5か国の批准を発効要件としているにもかかわらず、2018年3月現在で4か国 (エジプト、ガボン、ジョージア、パラグアイ) のみの批准・加入しか得られておらず、未発効である⁷。

その後、いわゆる the Rotterdam Rules が2009年に署名された。その下でターミナル運営者の責任制限が引き上げられる可能性、また、運送契約約款の援用が難しくなりうることが、TT Club (国際一貫運送責任相互保険組合) の2009年12月2日付け報道発表 (Press Release) で指摘された (<http://www.ttclub.com/news-events/press-releases/article/2018年3月1日閲覧参照>)。TT Clubとしては、この条約案の動向に注意を促している。今のところ、the Rotterdam Rules は、未発効であるので、実務上の運送書類の約款に留意しながら、この条約案の趣旨を活かすよう努めることが、当面の課題であろう。また、条約案の対象になる運送事業ならびにその関連事業は、各国の国内法によっても規律されるので、複合一貫運送事業上の経由国の国内法に注意する必要がある。国際複合一貫運送におけるOTTが果たしている機能は、国際複合一貫運送を一体としてとらえて統一的に規律する必要を示唆するものである。保管 (storage or warehousing of goods in transit)、積卸の荷役、積付け (stowage, trimming, lashing and securing) など関連業務を運送・保管 (あるいは寄託) と一体として捉え、従来の港湾労働の仕切りの

6 日本における Inland Depot の例としては、JIFFA、前掲手引き、pp.550-551に見られる「盛岡インランドコンテナデポ」を参照されたい。

7 http://uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport, 2018年3月1日閲覧、参照。なお、この条約案の検討についての貴重な邦語文献として、落合誠一「運送ターミナル・オペレーターに関する条約案の検討」『海法会誌』復刊第32号(1988)、p.29以下があり、特に、本条約案の意義に関して、国際複合一貫運送の現実を踏まえ、その場合における保管と倉庫業における保管と区別し、運送と保管を一体としてとらえ、伝統的な業種別に規律する体制を再考すべきであると指摘されていること (pp.32-33) に注目したい。英文のものとしては、P. Larsen, J. Sweeney, P. Falvey, J. Zawitoski, *The Treaty on Terminal Operator Liability in International Trade*, 25 J. Mar. L. Comm. 339 (1994)がある。これに先行し、同じ課題を取り上げた論文特集として、*Admiralty Law Institute Symposium: Terminal Operations and Multimodalism*, 64 Tul. L. Rev. Nos.2 & 3, 281 (1989)も参照。

考え方を改め、国際運送ターミナル事業を規律しようとするものと理解できる⁸。

この条約案の重要な論点は、船荷証券を用いて運送される場合において広く承認されている履行補助者への責任制限約款の適用を認める船荷証券約款、すなわち、the Himalaya Clauseを運送ターミナルの運営者にも適用すべきか否かということである。具体的には、一包当たりUS\$500(US)あるいは666.67SDR(日本)などの責任制限(per package limitation)および1年の出訴期限を運送ターミナル運営者にも適用することの妥当性であった。条約案第1条(定義)では、運送人と運送ターミナルの運営者は、別人であると規定されている。その結果、そのような妥当性なしとされたが、海上運送区間を含む複合一貫運送における最大限の統一性の維持の観点から、アメリカがこれに対し強く反対した(下段の注7に挙げる論文、25 J. Mar. L. and Comm. 339, p.354参照)。

この点は、運送ターミナルでの運送品の受取において、(a)コンテナ詰めのためにバラ荷(break bulk)でターミナルに持ち込まれる場合と(b)荷主詰めコンテナとして、実入りコンテナがターミナルに持ち込まれる場合の均衡をどのように図るかに係る課題である。コンテナ自体が1 packageと記載されて、賠償責任を低く制限されるのを嫌う荷主は、常にバラ荷状態(break-bulk)で運送品をターミナルに持ち込み、コンテナではなく、例えば箱(box, carton boxなど)や荷扱い上運送品を一まとめにするpalletやskidなどの運送用具を責任単位とすることを期待するだろう。これに対し、運送ターミナルの運営者は、TT Clubに加入したり、賠償責任保険を手配して対応することが奨められている。また、これに対する費用を、NVOとして運送引き受けを行うときは、NVOは、運送賃にCFS service charges(諸掛り)を加えて、荷送人に請求することになる⁹。

また、従来、NVOは実運送人であるコンテナ海運会社から卸料率(service contract, box rate, volume rateなどのやや割安の運賃建て)を得て、コンテナ・スペースを確保し、LCL貨物に対してはCFS service chargesを付加した運送賃を請求して収益を確保してきた。さらに、梱包、保管、ドレージ(配送・集荷の陸上運送)などに業務を広げ(servicesのpackage化)、NVOは事業を発展させてきた¹⁰。

コンテナ物流の複合一貫、大量、定型、迅速性の特徴とともに、こうした発展の背景を検討すれば、前述のアメリカの反対意見は傾聴に値する。したがって、この条約案について十分検討し、運送品の受取と引渡しの両端に位置して、運送、保管、運送品の包装、コンテナ内積み付けなどに重要な機能を果たし、物流施設を管理している運送ターミナル運営者を、国際海上物品運送条約の体系に組み入れて利益の調整を検討する時期に来ていると思われる¹¹。

3. 国際複合運送書類の類型と課題

国際コンテナ運送の普及から、また、運送証券を荷受人に迅速に提供する必要から、最初に「受取式」B/Lの使用が議論された。これに対し、依然として「船積み」を証するB/Lの必要性を重視する信用状付き国際荷為替取引実務が見られる。コンテナ運送が、港湾間の運送(port-to-port)に留まる場合で、CY-to-

8 日本の場合、貨物利用運送事業法が前記条約案の趣旨に近似しているように思われる。特に、その第2条(定義)8項(第二種貨物利用運送事業)、第9条(事業の種別等の揭示)、第12条(事業改善の命令)、第18条(付帯業務)に注目したい。

9 *JIFFA News*, No.175, 2011年11月, pp. 33-34, No.208, 2017年5月号, pp.31-32参照。経済的な利益衡量に還元されるのだろう。

10 日本では3PL=Third Party Logisticsと呼ばれ、ヨーロッパでは主にLogistics Contract, Partnership in Logisticsと呼ばれる物流サービスは、これに該当するだろう。後者については、B. Jerman, *Legal aspects of the Logistics contract and partnership in logistics*, 53 *Eur. Transp. L.* 531 (2008)、とりわけp.546以下のRegulation of the logistics contract参照。

11 「おわりに」において言及する「一帯一路」とその路線上のCFS立地箇所の増加は、これを示唆しているように思われる。

CYのときは、そのことはあまり問題視されることはなかったようである。しかし、国際コンテナ船が大型化し、寄港港が限定され、その寄港港とそれ以外の港湾の間の支線サービスが重要になってきている。それに加え、総合物流センターやいわゆるdepotが交通の要衝に運送品の集散地として設けられるようになってきて、複合運送書類に記載の運送約款に対する関心が高まってきた。また、前述のように、CFSやinland depotの運営者(terminal operator)の責任のあり方についての考え方も練られた。

こうした背景の下に、国際定期海運会社と鉄道、道路の陸上運送企業との提携に基づく国際複合運送を対象とする運送約款がC/TB/L(Combined Transport B/L)あるいはMT B/L(Multimodal Transport B/L)として荷主関係者の利用に広く供されている。また、そうした運送書類が、国際荷為替実務に対する適性を備えているか否かに関して、UNCTAD/ICC規則が1991年に発表された¹²。UNCITRALは、伝統的な船荷証券条約(すなわちHague Rulesベースの船荷証券約款の統一)を見直し、全運送区間の一部に陸上運送区間を含む条約案(The Rotterdam Rules)を示し、実務上の複合運送書類に見られる海上船荷証券の約款を中核に据える運送責任体系(Network Liability System)を採択することを提案し、国連の総会で2008年末に承認された。

そこで、取引の実際を見て、契約関係を個別具体的に分類し、それらの運送書類の約款と記載の意義を考える必要があると思われる。以下に、4類型を挙げてみたい。

- (a) FCL貨物の荷送人が、フォワーダーに運送品の取扱いを依頼して、海運会社とCY-to-CY間あるいは日本のCY・海外の運送ターミナル間の複合運送契約を手配する場合の運送書類。
- (b) NVOとしてのフォワーダーが仕立てたFCL貨物(混載を含む)の日本からの運送を、フォワーダーを荷送人とし、海運会社を下請運送人として複合運送契約を締結する場合の運送書類¹³。
- (c) NVOとしてのフォワーダーが、相互代理店契約に基づき、海外のフォワーダーが締結した複合運送契約に対し、売主に代わって運送品を提供する(運送品の取扱い)場合の運送書類。
- (d) NVOとしてのフォワーダーが、内航海運会社および外航海運会社を下請運送人として、複合運送契約を結ぶ場合の運送書類。

(a)の場合には、海運会社と仕向国の陸上運送会社との間に業務提携契約(例、北米の鉄道と日本の海運会社間のinterline agreement)があることが前提になる。(d)は、海上運送について海運支線サービス専門の企業と外航海運専門の企業間の提携契約があり、その間に外航コンテナ寄港港での積替えが想定される。この外航コンテナ寄港港には、日本の港湾の他に日本の近隣国の港湾も含まれる(例、釜山 transshipment, Singapore transshipment)。

(b)の場合は、荷送人である売主とNVOである複合運送人の間の契約に接続して、NVOと外航海運会社間でコンテナ運送される場合に該当する。この場合は、NVOがいわゆるHouse B/L(自社B/L)を発行して荷主に対する運送責任を負担し、NVOのB/Lは、実運送人(下請運送人)である海運会社の標準B/Lの約款に準拠し、運送情報ならびに運送品情報が記載される。日本における国際複合運送に普通のパターンであり、LCL貨物の国内集荷後に国際複合一貫運送が外国向けに行われるときもこれに該当する。

12 この規則については、栗田和彦「複合運送契約」落合誠一・江頭憲治郎編『海法大系』商事法務、2003年、第二部(複合運送契約)所収、p.320以下が詳しく参照されたい。

13 因みに、JIFFAのデータでは、混載比率は、輸出で1割強、輸入で約7%(JIFFA News, No.208, 2017年5月号、pp.28-29参照)。

(c) の場合は、海外の買主との間の取引条件がEXW, FCAの場合で、複合一貫運送（第二種貨物利用運送事業）が行われるときは、買主の委託を受けて日本からその種の運送を手配することは、海外の法人には貨物利用運送事業法第6条により、原則的に禁じられている。ただし、同法第35条に基づく登録をえておれば、国際海上貨物ならびに国際航空貨物に関し、第一種貨物利用運送事業を経営できる。このため、一般的には、海外の法人は、同法に基づく登録・許可を得ている日本法人との間で、相互代理店契約により業務委託する関係を結んでおく必要がある¹⁴。

運送書類は、運送証券の形式をとる場合と運送状(waybill)、受取証(receipt)に過ぎない場合とがあるが、本支店あるいは親子会社間取引の場合を除いて、概ねB/Lの様式がとられている。

運送情報については、運送書類の標準書式の左上の欄に、契約当事者の記入欄があり、その下に、事前運送(pre-carriage by)、運送品の受取地(place of receipt)、運送本船名、船積港(port of loading)、荷揚港(port of discharge)、運送品の引渡地(place of delivery)の記載欄がある。これに加えて、荷主に対する参考情報として、最終仕向地(final destination)を記入する欄が設けられている。(a) の場合には、運送区間は受取地と引渡地の間とされ、事前運送記載欄の記述は参考情報とされる。このため、陸路(by road)、海路(by vessel)などと略記されるか、空白のままにされる。(b) の場合は、受取地名の後にCFSと記入され、引渡地は地名の後にCYないしCFSと記入される。海陸の複合運送を運送人が引き受けている場合には、鉄道ターミナルなどが記載される。(c) の場合には、売主のために、フォワーダーは、受取証ないし運送状を入手することで済まされるだろう。(d) の場合、内航の運送について、外航海運会社が運送責任を引き受ける場合には、内航海運会社発行のいわゆるlocal B/Lを全通数回収し、事前の内航運送における船積地を外航海運会社のB/Lにおける受取地ないしは船積地として記載して発行する。その様なB/Lの発行が難しいときは、後続の外航海運会社は、事前運送の欄にby vesselとのみ記入するか空欄にして、責任運送区間から除く。このため、売買契約上はB/L上の船積港のターミナル(CY)を引渡場所とするFCAにならざるを得ない。内航海運会社と外航海運会社間の提携関係が確立しているときは、航空運送におけるcode sharingに倣い、運送情報に積替えを明記すれば良いだろう。例えば、port of loading: Sendai, port of destination: Singapore, with transshipment in Yokohama, Voy.Nos.100 and 101のように、それぞれ航海番号を表示する。これに合わせて、信用状付き決済の場合には、transshipment allowed(積替え許容)の信用状条件にする。

次に、運送品に関する記載と責任制限の関係に注意する必要がある。船荷証券によりカバーされる国際海上運送契約においては、1運送単位または一包み当たり666.67SDR、滅失・損傷した貨物の重量1kg当たり2SDRのうち、いずれか多い方の金額が賠償責任限度として条約により認められている(日本の国際海上物品運送法第13条。アメリカ法の適用を受ける場合にはUS\$500である)。運送品の明細記載欄の下に、運送人が受け取った包みの数、またはコンテナの数を記載する欄が設けられ、FCL貨物として荷主によるコンテナ詰めCYなどのターミナルで受け取られたときは、コンテナの数が、通常、記載される。併せて、荷主詰め/内容不知(shipper's load and count, said to contain, contents unknownなど)と記載される。Terminal operatorとして、NVOがpalletやskidにまとめられたLCL貨物を荷主から倉庫やCFSで提供され、コンテナの個数に代えて内容品のpalletやskidの数をその欄に記載するよう要求されたときの対応はど

14 JIFFA 編『相互代理店契約標準書式(2016)』JIFFA 刊、2016年参照。

のようになるか? 責任制限単位がコンテナより小さくなり、賠償責任が重くなるので、NVOとしてはCFS chargesに責任保険料負担部分を加算して運送賃を計算するしかないだろう。下請運送人(実運送人)は「荷主詰めコンテナ」約款を基に、前記の内容不知文言とともに、コンテナの数を包装の個数とすることを主張するだろうからである。その主張の背景には、大量の実入りコンテナを、短時日の間に荷役しなければならない実運送人は、NVOがコンテナ詰めした運送品明細の通告の正確性を確認することは、関係者が電子情報でつながっているとしても、とても困難な事情にある。

この点は、高価品の運送の場合における荷主の価格申告欄の有無に伴う運送料率選択の理論として、アメリカでは議論されていることとも関連する。すなわち、運送人の責任制限額を引き上げる方法として、高価品申告を運送人に行い、割り増し運賃(ad valorem freight)を支払い、実損害額の賠償請求をする権利を荷主は留保することができることを価格申告欄(Merchant's Declared Value)への記入をもって認めるべきとする理論である。アメリカでは責任制限額がUS\$500 per packageと国際的にみて低く設定されているところに、この理論の背景の一つがあるだろう。この理論を包装なしコンテナの個数記載欄への記入に適用すれば、NVOが荷主から運送手配指図書(shipping instructions)を受取り、その記載に基づき運送品のコンテナ詰めをCFSや物流倉庫で行い、運送品の明細を自社B/Lに記載するとともに、その記載をそのまま実運送人に通告し、コンテナの数ではなく運送品をまとめた荷扱い上のpalletやskidの数を梱包の総数欄に記載できることになる。その結果、NVOは通告の正確性を実運送人に保証すれば、実運送人は責任制限単位がコンテナの数でなくなり、責任制限額が上がることになる。この場合も、実運送人は、理論上割り増し料金を請求できるので、運送賃率の選択問題が生まれる¹⁵。

なお、運送品の種類・性質については、国際貨物運送の安全性(container security)および通関上の品目コードの観点から、別途、検討すべき課題である。

おわりに

中国政府の「一帯一路」政策を背景に、アジアと欧州を結ぶ鉄道運送(ブロクトレイン)が注目を集め始めていることが、昨年7月25日付けの日経産業新聞に報じられている。それによれば、当初FCL貨物で始まったが、今は、LCL貨物も対象になっている。このため、武漢のみならず重慶、上海なども加わり、19か所ほどのCFSが中国内部で整えられている。ヨーロッパ側では、ドイツの1地点から今は9か所にCFSが設けられている。運航列車の数も大幅に増やす予定だと言われる。輸送時間では15日間で、空路に劣るが、海路(約40日)に勝り、運送経費では海路に劣る(コンテナの大型化により運賃の切り下げが図られている)。運送品は、当然のことながら、コンテナに収納できる製品、商品に限られ、定時性を売り物にしたいそうである。コンテナ運送が中心になるだろうから、往復の貨物量のバランスが取れないと、空になる恐れがある。鉄道ターミナル前後のドレージのトラック運送を、日通などが請け負うとのことなので、売買条件として、FCA, EXW, DATなどが使えるかもしれない。

同様に、日系物流企業も海外において、盛んに主要運送ルート上に物流センターを開設しつつある¹⁶。そうしたセンターやターミナルを電子情報でつなぎ、取引の安全性を高め、国際商取引、国際物流の拠点を確立するために、NACCSのSingle Window化を介して官(特に税関)民(物流企業、専門ビジネス・サービ

15 野村修也「国際海上物品運送法の重要問題—目的論の再検討を中心として—」落合誠一・江頭憲治郎編『海法大系』商事法務、2003年、第二部(海上運送契約)所収、pp.219-221。

16 例えば、『荷主と輸送』2017年10月号、No.516、pp.6-9参照。

スとしての国際仲裁、国際的な製造業など)のCommons(協同の場と組織)の存在感を高めるべきだろう。それが貿易の実務を高度化すると思われる。その意味で、貨物利用運送事業法とOTT条約案の整合性を図り、関係当事者間の利害の均衡が図られた国際複合運送約款が統一されるよう期待したい。

国際貨物運送ターミナルが単独で繁栄することはなく、製造・製作立地、保管、流通加工、迅速通関など、官民の多様な需要にこたえる物流サービスが、鉄道、道路、内航、外航、航空などの連携が取れている拠点が基盤になり、関係者を繋ぐいわゆるport community single windowのような情報連環が整備されているときに有効に機能することは明らかである。また、貿易管理面からは、AEO認定を受けた者、とりわけ通関業者、保税運送業者が一層増えることも必要である。

以上

記事2. 全国中小貿易業大阪連盟主催講演会における講演の実施

平成30年3月7日、全国中小貿易業大阪連盟主催講演会において、今川業務二部長が「メガEPAの発効で変わる特惠貿易実務-CPTPP(TPP11)及び日EU・EPAにおける新たな動き」と題した講演を行った。



(開始直前のセミナー会場の模様)

今回の講演では、署名を翌日に控えたCPTPP(包括的かつ先進的な環太平洋パートナーシップ協定。いわゆる、TPP 11)と近い将来に署名が見込まれる日EU・EPA(日EU経済連携協定)の両メガEPAについて、完全な自己申告(証明)制度の下で実施される特惠貿易の実務を中心に、メガEPA締結の意義とグローバル・バリューチェーンへの影響、原産地規則が必要とされる理由及びその機能を含め、メガEPAを活用するための準備としての基本情報の提供を行った。

以上

記事3. 国連CEFACTからのお知らせ

3-1 9 March 2018:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the project "Revision of Recommendation 33 - Single Window". This cornerstone recommendation has helped many economies approach Single Window implementation as well as providing the basis for many other organizations' understanding of Single Window. The base principles have stood the test of time, but the text does require updating to today's context and removing some outdated examples. The project team will meet during the UN/CEFACT Forum on Tuesday 24 April. If you would like more information, please contact the project lead: Mats Wicktor.

3-2 6 March 2018:

UN/CEFACT is pleased to announce the opening of the 60-days Public review of the Multi Modal Transport Reference Data Model (MMT RDM). All eventual comments can be addressed using the prescribed template by 05 May 2018.

3-3 2 March 2018:

UN/CEFACT is please to launch a call for participation for the new project entitled "Waste management and Waste Analysis" Project. Waste management is essential to protecting human health and the environment. This project aims to create standardized electronic formats for the exchange of messages related to waste management and waste analysis. If you would like more information, please contact the project lead: Norbert Pfaffinger.

3-4 2 March 2018:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the new project entitled "Buy-Ship-Pay Reference Data Model" Project This complete and focused subset of the UN Core Component Library aims cover the needs of the entire buy-ship-pay model and to enable a better coordination and harmonization between the International Supply Chain RDM related initiatives and the Multi-Modal Transport RDM. If you are interested in joining this project, please contact the project lead, Mr. Zisis Palaskas.

3-5 2 March 2018:

UN/CEFACT is please to announce the publication of its electronic Road Consignment Note (eCMR) standard . This standard provides a free, open specification that will help parties to implement the UNECE Additional Protocol to the CMR Convention concerning the eCMR. For more information, please see the press release.

編集部注：CMR(Convention Relative au Contract de Transport International de marchandises par Route)国際貨物受取証と訳されています。

以上

— 協会ホームページのリンク集のご案内 —

<http://www.jastpro.org/link/index.html>

当協会のホームページのリンク集には、当協会の活動にご興味を持たれる方や日本輸出入者コードの利用者の方々のご参考として関係諸組織・団体ホームページへのリンクを下記の分類で掲載しておりますのでご活用下さい。

- ▶ 当協会に関係する我国の官公庁・公的機関(独立行政法人を含む)
- ▶ 輸出入関係手続きに関係する業界団体等
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(国内)
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(海外)
- ▶ 貿易振興・簡易化や電子商取引の標準化に関係する国際機関
- ▶ 日本財団、公益財団法人JKA

JASTPRO 第43巻 第11号 通巻第471号

・禁無断転載

平成30年3月29日発行 JASTPRO刊17-11

発行所 (一財)日本貿易関係手続簡易化協会
東京都中央区八丁堀2丁目29番11号
八重洲第五長岡ビル4階
電 話 03-3555-6031(代)
ファクシミリ 03-3555-6032
<http://www.jastpro.org>

編集人 菊川 正博

本誌は再生紙を使用しております。

— JASTPRO広報誌電子版のご案内 —

電子版は、当協会ウェブページのお知らせ欄にてご覧いただけます。

<http://www.jastpro.org/topics/index.html>

掲載通知をご希望の皆様には、メールにてその旨ご案内申し上げますので、ご希望の方は毎月20日までに次の内容を下記のE-mailアドレスにお知らせくださいますようお願いいたします。

- ▶ ご所属の組織名称
- ▶ 所属されている部署
- ▶ 申込者氏名
- ▶ 連絡先電話番号
- ▶ 送達をご希望のメールアドレス

【ご連絡窓口】

(一財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務部 業務一部長 祁答院(けどういん) 包則

E-mail address: gyomu_dept@jastpro.or.jp

Japan
Association for
Simplification of
Trade
PROcedures