

## 【資料 3-6-3-1】

2005 年 11 月 18 日  
社団法人 日本船主協会

### 入港関係書類についての事前報告の義務化に関する意見

2001 年 9 月 11 日に米国で発生した同時多発テロ事件を契機に、米国政府をはじめとする各国政府や、IMO(International Maritime Organisation) などの国際機関では、船舶や海上貨物を対象とした保安対策の強化が検討・実施されている。当協会加盟の海運企業は、その事業活動の基本である安全運航確保のため、これら各種保安措置や諸規則へのコンプライアンスを推進することはもとより、各社ごとに自衛策を講じるなど積極的な対応を行っているところである。

今回、パブリックコメントが募集されている我が国入港関係書類についての事前報告の義務化（以降、「義務化案」）に関しても、テロ対策の強化や国際的な物流セキュリティ強化という目的の下、検討が進められているものと認識しており、当協会としてその方向性に異論はないものである。

しかしながら、新たな制度は、国際的な規則との整合性や、諸外国の制度との統一性、また外航船舶の運航実態を踏まえたものとなるべきと考え、以下要望事項を取り纏めた。

#### 1. 旅客氏名表及び乗組員氏名表の事前提出について

航海日数/時間の短い近隣諸国（中国、韓国など）からは、内地入港までの運航時間が 24 時間に満たない場合もあり、提出時間の設定についてはこうした点を考慮し現実的な対応可能なものとするよう考慮すべきである。

なお、海運と航空では移動に係る時間等形態が異なるので、別の取り扱いがなされるよう考慮願いたい。

#### 2. 積荷目録及び船用品目録の事前提出について

<制度のあり方について>

##### ① テロ対策の視点からの、海上貨物の検査のあるべき姿

今般我が国で検討中の義務化案や米国 24 時間ルールに基づくマニフェストの事前提出などは、全て貨物の輸入国側での審査措置である。一方、これら事前審査に伴う積荷目録等の提出は船社等の輸出国側の事業者が実施することとなっている。このため、輸

出国側の事業者は、各輸入国（仕向国）の定める期限と内容に従って書類の事前提出を行う必要が生じる。現時点では、事前審査を導入している国は米国をはじめとする一部に留まっており、これに伴う作業もある程度限定されているが、同様の制度が世界各国で普及した場合、これら作業に伴う輸出国事業者の業務煩雑化と円滑な国際物流への悪影響が強く懸念される。

当協会は、テロ対策としての海上貨物の検査は、本来は輸出国側が責任を持って行うべきと考えており、制度のあり方に関しては、円滑な国際物流確保・推進の観点から長期的視野に立った検討の必要があるものとする。

## ② 国際的なルールとの整合性

義務化案添付の資料の通り、積荷目録に関する事前提出の期限に関しては、米国が船積み 24 時間前としている一方で、韓国は到着 24 時間前、豪州は到着 48 時間前など、各国で制度が異なっている。これら規則は国際的に統一されることが望ましく、今後民間意見を踏まえ、各国当局間で調整を図られる必要がある。

### <義務化案の内容詳細について>

## ③ 近隣諸国からの輸入貨物の扱いについて

旅客氏名表及び乗組員氏名表の事前提出（上記）と同様に、近隣諸国からの輸入貨物については、航行日数/時間を考慮し現実的な対応可能なものとするよう考慮すべきである。

## ④ コンテナ貨物以外の貨物の扱いについて

コンテナ貨物以外のいわゆる不定期貨物（自動車等を含む）に関しては、揚地が日本着直前まで不明な配船形態も多いため、船積み前および出港後も揚地に対して通知を行うことが不可能な場合がある。

このため、コンテナ貨物以外の貨物に関しては、現行関税法第 15 条の通り、税関長が必要に応じて船長に積荷目録等の事前提出を求める扱いを継続される必要がある。

## ⑤ 積荷目録提出後の訂正について

現行では積荷目録登録後に訂正あっても提出までの間は訂正が可能であったが、事前提出となれば訂正期間が短縮されることとなり実務上支障を来すこととなる。このため提出後実際の入港までの間については現行期間通り訂正（税関の承諾不要）を認める扱いを継続される必要がある。

また、急な揚げ地変更(COD)があった場合も、内容に応じ訂正・追加申請を認める扱いを継続すべきとする。

#### ⑥ コンテナ貨物に関する積荷情報電子化

義務化案では、事前報告の方法として、電子情報での事前報告が望ましいとしている一方、書類による報告も可能としているが、コンテナ貨物に係る積荷情報については、一定の経過措置を設けた上で電子化を義務付けるべきと考える。

#### ⑦ 土日の積荷情報提出

アジア諸国等運航時間の短い航路においては、土日祝日に税関に積荷目録を提出するケースも考えられるが、その場合、申請形態（電子化/書類）にかかわらず受付可能な体制が整備される必要がある。

#### ⑧ 仮陸揚げ

仮陸揚げの際は、以下の通り事前申告が事実上不可能な場合があり、事前申告・罰則の対象から除外される、若しくは追加申請の対象とすべきである。

- 本邦以外に向けて船積みしたコンテナ貨物を、本船運航（荷繰り）上、本邦で一旦陸揚げし、同一の本船に積戻しする場合、仮陸揚げ当日まで対象コンテナを確定できないことがある。
- 外地にて本邦以外に向けて船積みしたコンテナ貨物に対し、米国 24 時間ルール等、他国法制による措置により（例：米国 24 時間ルールによるホールド指示）、急遽本邦にて陸揚げが必要となる場合がある。

#### ⑨ トランシップ貨物

内地発/内地トランシップ/外地向けの貨物、および外地発/内地トランシップ/外地向けの貨物に関しては、輸入貨物と比べて緩和された措置を適用頂きたい。

#### ⑩ 罰則規定について

今般の制度案では、情報提出者は船社（外国貿易船等の船長等）となっており、罰則の対象も船社と理解している。但し、実務上、船社には荷主等から提出された積荷目録内容の真偽を確認する時間・手段はないため、入手した積荷目録の内容を、書式上のチェックを経た上で、そのまま税関に提出することとなる。このため、法定の書式に則って提出された情報がそもそも虚偽であった場合、これを確認する時間・手段のない船社に責任/罰則までをも担保させることは不合理である。このため、罰則制定にあたっては、上述のような事例においては、虚偽情報の提出者を対象とすることが必要である。

以上