

3・5 コンテナ保安問題への対応

3・5・1 米国

(1) コンテナ全量検査法(100%コンテナスキャニング)

米国では、2007年8月に成立した「9月11日委員勧告実施法(Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007)」により、2012年7月以降、全ての米国向けコンテナ貨物について、船積み前にX線検査装置と放射性物質検知装置を組み合わせた非接触型検査装置による検査が義務付けられることとなり、米国内外より、全量検査に対する懸念の声を示されてきた。(詳細は『船協海運年報 2008』参照)

米国の国土安全保障省(DHS)のジャネット・ナポリターノ長官は平成 21(2009)年 12 月に行われた同国上院商業・科学・運輸委員会の公聴会で、同全量検査を 2012 年 7 月の期限までに実施するのは困難との見解を示し、2014 年までの実施延長を要望。同日付で同国会計検査院(GAO)も全量検査の期限内の履行が極めて困難であることを認めるとともに、税関国境警備局(CBP)に対し、全量検査の実現可能性分析、費用見積もりおよび費用対効果分析を実施し、その結果を議会に報告するよう勧告する内容の報告書を発表した。

わが国を含む諸外国政府は、コンテナ全量検査実施が円滑な貿易を阻害するとして懸念を表明しており、EUにおいては、欧州委員会が全量検査実施の影響を分析した報告書を平成22(2010)年2月に公表し、その中で、同検査は実証された効果はなく、過度の経済的負担を引き起こしうることを確認している。

(2) 「10+2」ルール

CBP は、平成 21(2009)年 11 月、既に平成 14(2002)年に導入されている貨物情報の事前申告制度(いわゆる 24 時間ルール^{*1})で要求される情報に加え、追加情報を輸入者と船社に求める規則(いわゆる「10+2」ルール)の最終暫定規則を発表。同暫定規則は、平成 21(2009)年 1 月 26 日から罰則なしで実施され、平成 22(2010)年 1 月 26 日からは罰則を含め完全実施されている。(最終暫定規則の概要は『船協海運年報 2008』参照)

^{*1} 2003 年 2 月開始。船社もしくはフォーワーダーに対し、同国税関に貨物情報を事前提出することを義務付ける制度。米国向けコンテナ貨物については船積み 24 時間前までの情報提出が求められることから、24 時間ルールと呼ばれている。

3・5・2 EU

平成 21(2009)年 7 月 1 日より実施される予定だった EU の貨物情報事前提出制度(いわゆる「24 時間ルール」)については、一部 EU 加盟国で同制度実施に係る国内法および技術システム整備が遅れていることから、同年 2 月に開催された EU 関税法委員会において、輸入/輸出貨物とも情報事前提出を 2010 年 12 月 31 日までは強制適用とはせず、ボランタリーベースでの提出とすることが合意された。但し、EU 域内からの輸出貨物については、同年 7 月 1 日より輸出者に対し、同制度で求められるのと同じセキュリティ情報を含んだ輸出税関申告を電子的に提出することが求められている。

同制度の概要は以下の通り。

<p>EU 貨物情報事前提出制度(概要)</p> <p>1. 適用範囲</p> <ul style="list-style-type: none">-EU の事前申告制度は輸入、輸出又は通過(transit)貨物に適用。-運航者又は代理人(典型的には船舶代理店)は、貨物を EU に輸出入する場合、EU 税関に貨物情報を事前申告しなければならない。 <p>2. 海運業における対象部門</p> <ul style="list-style-type: none">-EU の事前申告制度は海運業全ての部門に適用されるが、夫々の部門によって規定は異なる。船舶運航者又は船舶代理人が貨物情報を提出する期限は、遠洋コンテナ(deepsea containerised shipping)、遠洋バルク(deepsea bulk shipping)、近海(shortsea shipping)及び複合運送(combined transport)とで夫々異なる。 <p>3. 提出する貨物情報</p> <ul style="list-style-type: none">-輸入及び輸出において、運航者又は代理人が税関へ事前申告する貨物情報は規則 1875/2006 の附属書 30A に規定。-輸入の場合、運航者又は代理人は、ENS(Entry Summary Declaration)の提出免除に該当しない限り、ENS フォームを用いて、最初に寄港した港の税関に対し事前に貨物情報を申告しなければならない。-輸出の場合、運航者又は代理人は、“輸出、再輸出又は域外移入”のフォームで、又はその税関申告が適用されず提出免除に該当しない場合、EXS(Exit Summary Declaration)フォームで輸出港の税関に対し事前に貨物情報を申告しなければならない。 <p>4. 貨物情報事前申告の責任者</p> <ul style="list-style-type: none">-運航者が税関へ事前に貨物情報を申告する責任者になる。運航者はその申告を確実に行われるようにしなければならない。運航者は自ら税関へ事前に貨物情報を申告するか、又は代理人(典型的には船舶代理店)が運航者の代理として申告しなければならない。-複合運送の場合(例えば、フェリーに積んだトラック)、事前申告は運航者ではなく、トラック会社又はトラック運転者が行わなければならない。

- “vessel sharing agreement” の場合、事前申告は運航者ではなく、B/L の発行者が行わなければならない。
 - コンテナ船では、遠洋及び近海ともに、第三者（典型的にはフレイトフォワード）が運航者に代わり税関へ事前申告を行うことが予想されるが、フレイトフォワードは運航者へ事前に知らせ、かつ運航者が合意した場合に限り、申告を行うことができる。
 - 税関に対し ENS 又は税関申告又は EXS を事前申告する場合、所謂、EORI (Economic Operator Registration and Identification) 番号が必要となる。
 - 事前申告を行った場合、当該申告者は税関より確認の受領書を受取ることになる。この受領書は、“MRN”(Movement Reference Number) と称される。
5. 電子的手段による事前申告
- 事前申告は電子情報で提出しなければならない。このため、運航者又は代理人は関連情報を提出する税関のコンピュータシステムと連結させるシステムを構築しなければならない。
6. 寄港又は出港時の税関によるリスク評価
- 税関は、潜在的で重大な安全上及び保安上のリスクを識別することを目的に、事前に受領した貨物情報を分析する。特別な扱いが求められる三つのタイプのリスクは、A、B 及び C として分類される。
7. 輸入に適用される特別なケース
- 輸入の場合、運航者にも追加の義務がいくつか発生する。運航者は、“Arrival Notification”(AN) と “summary declaration for temporary storage” を提出しなければならない。寄港地の変更の場合、運航者は “diversion request” を提出しなければならない。
8. 特別な規則
- 空コンおよび貨物/コンテナ積替えについては、個別の規則が存在する。

3・5・3 日本

わが国においては、平成 22(2008)年 4 月、国際運送事業者(海運会社、航空会社、フォワード等)を対象に保税運送手続を簡素化する AEO 制度(正式名称:特定保税運送制度。以下「AEO 運送者制度」)が創設された。(船協海運年報 2007 参照)

日本の財務省は諸外国との AEO 制度の相互認証*に積極的に取り組んでおり、平成 22(2010)年 3 月末までにニュージーランド(平成 20(2008)年 5 月)および米国(平成 22 年(2009)6 月)と相互認証に係る取決めに署名、実施している。

*1 AEO の相互認証とは、それぞれの国が認定した AEO 事業者に対し、相互に税関手続上の便益を認めるもの(財務省 HP による)。

他方、国土交通省が主催する「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」(関係 7 省庁および 22 民間団体により構成。以下「協議会」)では、2009 年度の調査として、「諸外国の運送事業者に

係る AEO 取得支援調査」をテーマに、日本の運送事業者等の海外での AEO 取得メリット・コスト・課題や、海外通関システムの利用状況/メリットを取り纏め、その中で、AEO 取得は、米国・EU で物流ビジネスを行う上で不可欠な資格要件との認識が浸透していると指摘した。

3・5・4 中国

中国海関総署は平成20(2008)年4月、米国、EUと同様の貨物情報事前申告制度を規定する法令「中国海関進出境運輸工具艙単管理業法」(海関総署令第172号)を、その後、同年8月には、輸送積荷明細書などのデータ様式(海関総署広告第54号)を公布した(詳細は『船協海運年報2008』参照)。

しかしながら、同申告制度の本格導入についてこれまでに中国政府からの公式な発表はない(平成22年3月末時点)。