

貿易取引に関する本論

関西大学特別契約教授 博士 (商学) 吉田 友之

12. 貨物の船積・搭載*

1) 海上運送における船積

(1) 在来船の場合

在来船への船積方法には総積方法と自家積方法がある。前者は通常、個品運送により小口貨物の運送の場合に適用され、荷主側が貨物を船会社指定の上屋まで運び船会社の船積代理店に引き渡す。後者は通常、不定期船により大口貨物の運送の場合に適用され、荷主側が貨物を本船船側まで運び〔通常それらの業務を海運貨物取扱業者 (通称、海貨業者) に依頼する〕直接本船に引き渡す。船会社指定の海貨業者またはステブドア (船内荷役業者) により貨物を本船に積み込む総積方法をとることが多い。

荷主側は、貨物をまず保税地域に搬入し、検才量や輸出通関を受ける。荷主側は、輸出許可後、船会社から受け取った本船の船長宛に貨物の船積を指示する船積指図書 (Shipping Order ; S/O) と未署名の本船受取書 (Mate's Receipt ; M/R) に輸出許可書 (Export Permit ; E/P) を添付して、貨物を上屋または本船船側に運ぶ。船積み際に荷主側・船会社側の両検数人 (Tallyman) が立ち会い船積貨物の個数、状態などを検数表 (Tally Sheet) に記載し、船積終了後検数人は検数表を一等航海士 (Chief Mate) に提示する。一等航海士は検数表に異議がなければ本船受取書に署名し荷主側に返却する。荷主側は署名済本船受取書を船会社に提出しそれに基づき船荷証券 (Bill of Lading ; B/L) を入手する。

(2) コンテナ船の場合

コンテナ船ではFCL貨物 (Full Container Load Cargo) とLCL貨物 (Less than Container Load Cargo) により船積の仕方が異なる。FCL貨物とは一荷主でコンテナ1個を満載にする場合をいう。LCL貨物とは一荷主でコンテナ1個を満載にできない小口貨物をいい、それを有する複数の荷主の貨物を1個のコンテナに混載する場合をいう。

FCLでは、一般には荷主側が貨物をまず保税地域〔保税蔵置場〕に搬入し輸出通関の後に、貨物を空コンテナにバニング〔積載〕した者、つまり荷主またはその代理人がコンテナ1個ごとに内蔵貨物の明細を表示したコンテナ内積付表 (Container Load Plan ; CLP) を作成する。その後荷主側は、実入りコンテナをコンテナ・ヤード (Container Yard ; CY) に搬入する際に、コンテナ貨物搬入票 (Gate in Slip) 、コンテナ内積付表、未署名のドック・レシート (Dock Receipt ; D/R) 、輸出許可書などをコンテナ・ヤードのCYオペレーター (CY Operator) に渡す。CYオペレーターはこれらの提出書類を点検し問題がなければドック・レシートに署名し荷主側に返却する。荷主側は署名済ドック・レシートを船会社に提出しそれに基づき船荷証券を入手する。また、いわゆるコンテナ扱いの船積では、荷主側は、工場・内陸デポで検定業者が貨物を空コンテナにバニングした後にバン詰め貨物の明細を記載したコンテナ詰報告書 (Vanning Report) 〔 Vanning Certificate 、 Container Certificateと同意でバニング・レポートと称されることもある〕を作成し、実入りコンテナをコンテナ・ヤード〔保税地域〕に直接搬入し、当該書類を添えて輸出通関を受ける〔現行では、コンテナの保税地域搬入前の輸出通関が可能となる場合がある〕。なお検定業者が作成したコンテナ内積付表をもってコンテナ詰報告書に代用することが出来る。CYオペレーターに提出する他の書類は上記のFCLの場合と同じである。この場合も荷主側はCYオペレーターによる署名済ドック・レシートを船会社に提出しそれに基づき船荷証券を入手する。

LCLでは、荷主側は、貨物をまず保税地域〔保税蔵置場〕に搬入し輸出通関を受ける場合と、貨物を直接コンテナ・フレイト・ステーション (Container Freight Station ; CFS) に搬入し輸出通関を受ける場合がある。前者では、その後輸出許可

貿易取引に関する本論

関西大学特別契約教授 博士 (商学) 吉田 友之

書を添えて貨物をコンテナ・フレイト・ステーションに搬入しCFSオペレーターに引き渡すとき、後者では、貨物をコンテナ・フレイト・ステーションでCFSオペレーターに引き渡すとき、運送車両から貨物を降ろす際に検定業者が立ち会い、CFSオペレーターは貨物を点検し、問題がなければドック・レシートに署名し、荷主側に渡される。CFSオペレーターは、貨物を空コンテナにバニングする際に、コンテナ内積付表を作成し実入りコンテナをコンテナ・ヤードに搬入する際に、コンテナ内積付表、ドック・レシート、輸出許可書などをコンテナ・ヤードのCYオペレーターに渡す。荷主側は署名済ドック・レシートを船会社に提出しそれに基づき船荷証券を入手する。

2) 航空運送における搭載

直送貨物の場合には、荷主が、直接航空会社に運送を委託する場合と航空貨物代理店を通じて航空会社に運送を委託する場合がある。前者の場合、荷主の貨物の持ち込みはレディ・フォー・キャリッジ (Ready for Carriage) [貨物の運送を開始できる梱包状態にすること] とする必要があり、荷主には負担が多くなり一般的には代理店を通じる場合が多い。運送の委託をする際、荷主は、貨物、および出荷指示書 (Shipping Instruction ; S/I)、商業送り状 (Commercial Invoice ; C/I) などを代理店に引き渡す。代理店は、それらの書類をもとに作成したエア・ウェイビル (Air Waybill ; AWB) を荷主に引き渡し、輸出通関後貨物を空港内の保税蔵置場〔航空会社上屋〕に搬入する。航空会社はユニット・ロード・デバイス (Unit Load Device ; ULD) [単位搭載用具] に積み付け、航空機に搭載する。混載貨物の場合には、荷主は貨物、および出荷指示書、商業送り状などを混載業者に引き渡し、ハウス・エア・ウェイビル (House Air Waybill ; HAWB) を入手する。混載業者は

貨物にラベリング (Labelling)、検量などを行った後、輸出通関のために当該貨物を保税地域〔混載業者の上屋〕へ搬入する。混載業者は輸出許可後、同一仕向地向けの複数の小口貨物を取りまとめ、混載貨物を航空会社へ引き渡すため空港内の保税蔵置場〔航空会社上屋〕へ搬入し、航空会社よりマスター・エア・ウェイビル (Master Air Waybill ; MAWB) を入手する。航空会社は混載貨物をユニット・ロード・デバイスに積み付け、航空機に搭載する〔現行では、貨物の保税地域搬入前の輸出通関が可能となる場合がある〕。エア・ウェイビルは船荷証券とは異なり、貨物の受取証、運送契約の証拠書類、税関申告書、保険証券などを兼ねて発行されるが有価証券ではない。

輸出者は、約定品の船積・搭載の完了後、通常輸入者に対して船積通知を行う。

* 貿易業者にとってブラックボックス的なところがあるが、概略的な理解は必要と考えられる。海港・空港の事情によりまたは貨物の取扱慣習により、本稿とは相違する船積・搭載手順がとられる可能性があり、本稿は一般論であることをお断りします。また船荷証券の種類により決済上支障が生じる場合があるが、その詳細は代金決済で言及する予定であり本稿では触れていない。