



## 米国 – 新「自動積荷目録システム (Automated Manifest System)」規則 – 「Carrier」の該当者について –

2004年2月20日発行の特別回報でお知らせした本件についての国際P&Iグループの回章以降、米国CBP (U.S. Bureau of Customs and Boarder Protection) は船舶が定期もしくは航海傭船されている場合における、AMSの規則に従うことが求められる「Carrier」の該当者に関する原則を設定しておりません。そこで、今回の回章ではそのような事例において誰が「Carrier」として扱われるかについて現時点で入手出来たCBPの見解に関する情報を取りまとめてみました。

### 当初のCBPの見解

CBPは当初「Carrier」について「輸送を管理している者」と定義していました。とりわけ、筆頭船舶所有者や裸傭船者は乗組員を手配し日々の船舶の運航に責任を持つので、そのいずれかもしくは両者が「Carrier」に該当するであろうとの発言を行っておりました。その後、CBPは「Carrier」の定義を公式に規定するよりもむしろ関連業界の当事者の中で（船主や傭船者の中で）、誰がAMS規則の遵守義務を負うべきかを定めることが望ましいといった発言をするようになりました。CBPはこのような対応の変化に先立ち、当初は傭船契約が幾つもの複雑な取引関係の連鎖で成り立っていることを予想していなかったということをお口頭で説明しています。CBPは船主と傭船者どちらがAMSの規則の履行責任者になるべきなのかについての一般的な手引きを発表しないとす一方、各関係当事者に対し、それぞれの傭船契約に即した「Carrier」の該当者の確認について個別に公式の裁定を要請するよう促しました。（公式の裁定を取得する手続についてはCBPのホームページの[www.cbp.gov/xp/cgov/toolbox/legal/Rulings/ruling\\_letters.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/toolbox/legal/Rulings/ruling_letters.xml)の項で調べられます。）その結果、CBPには船主や傭船者から公式裁定を求める数多くの要請が殺到しています。

### CBPの裁定

国際P&Iグループが聞くところでは既に、定期傭船者を本件における「Carrier」とみなすとするCBPの裁定事例が少なくとも2つ報告されています。これらの事例では定期傭船者は貨物情報をAMSによって電子的に報告する責任だけでなくICB (International Carrier Bond) を拠出する義務や当該貨物のB/Lの定期傭船者のSCAC番号を使用することも求めています。これらの裁定の根拠として、CBPは貨物の種類と積揚地を決めているのは傭船者であり、よって傭船者がAMSにおける「船舶を管理している者」に該当する、との認識を示しています。もう一つの裁定事例では、以前船舶代理店がCustom Form 1302による貨物申告書を作成するにあたって必要とされる情報を提供する義務を負っていた者が「Carrier」とであると認めています。

このようなCBPの裁定は厳密には照会した当事者の個別事例に対してのみ有効ですが、このような裁定結果はCBPが同種の事例についてどのように裁定する可能性が高いかを知るための参考としてCBPのホームページ[www.cbp.gov](http://www.cbp.gov)に掲載されています。



このような裁定を行っているにも拘わらず、CBP は全ての事例で傭船者が「Carrier」に該当するといった結論は出しておりません。

### CBP セミナー（2004 年 3 月 18 日開催）

このように「Carrier」の定義について引き続き混乱が生じているため、3 月 18 日に CBP は関係業界の懸念に対処すべくニューオリンズで会議を開催しました。その席で CBP は、傭船契約の連鎖の機能に関し、当局が規則制定当初認識していなかった数多くの契約が関係しているという複雑性があるため、船主や傭船者の内で誰が本件における「Carrier」に該当するかについては関係業界が結論をくださるのがもっとも適切であるとの判断に至ったとの立場を繰り返しました。

また CBP は、参考指針として「Carrier」は船舶を管理する者、即ち（a）寄港地の決定、（b）貨物の積揚げの管理、（c）貨物情報の保有、（d）B/L の発行等を行い、また（e）一般的に CF1302 による貨物申告を行うもしくは船舶代理店が同申告書を作成するのに必要な貨物情報を提供する立場にある者、という見方を説明しました。従って、個別の傭船契約の条件によって船主もしくは傭船者のいずれかが「Carrier」として責任を負うということになります。これに対し、船主が B/L を発行しその他の事項は傭船者が管理をするといった場合には誰が「Carrier」に該当するのかについて更なる指針の提示を求めたところ、CBP は、個別傭船契約に関し質問を書面にしてワシントンの CBP 本部に公式裁定を求めた場合のみ回答すると示唆しました。

### 実務的な対応

このような状況から、実務的には、新たに傭船契約を取り決める場合には船主と傭船者は米国に寄港する場合について傭船契約上で誰がこの規則に対し責任を負い積荷目録の提出、SCAC の取得、ICB の手配等を行うかについて合意をしておくことをお勧めいたします。また、既に締結されている傭船契約でどちらが本件について責任を負うかについての規定がない場合につきましては、船主と傭船者双方がともに本規則を履行しないといたことが生じるリスクを避けるためにも、船主と傭船者は米国に船舶が寄港する前にどちらが本件に責任を負うかおよびそのための費用はどのように処理するのかについて書面で合意しておくべきでしょう。

もし当事者間でどちらが本規則の履行者となるか合意出来ない場合は、組合員の皆様はそれによって引き起こされうる事態に留意すべきと思われます。米国法の下で CBP は「Carrier」に対してだけでなく船長や船舶に対しても罰金を科する権限を有しています。更に、CBP によるそのような行為の可能性に加え、傭船者が「Carrier」と見做された場合には、不当な行為をした傭船者も、傭船契約上船主に付与された求償権行使による潜在的リスクに直面しかねません。

なお皆様におかれましては、本規則が 2004 年 4 月 2 日もしくはそれ以降に開始される航海から適用されますことを改めてご注意いただけますようお願い致します。

以 上