

第8回 航空合同 WG 議事要旨

1. 日 時 : 平成26年8月27日(水) 15:00~16:30

2. 場 所 : ソリッドスクエア 西館 1 階 第2会議室

3. 議事の概要

(1) 議題

- ① 第3回WG航空・海上合同更改専門部会実施結果について
 - 事務局(センター)から、資料1に基づき説明の後、意見交換を行った。
- ② WG・サブWGの今後の開催予定及び検討項目について
 - 事務局(センター)から、資料2に基づき説明の後、意見交換を行った。
- ③ 利用者ID体系の見直しについて
 - 事務局(センター)から、資料3に基づき説明の後、意見交換を行った。
- ④ NACCS専用口座の廃止について
 - 事務局(センター)から、資料4に基づき説明の後、意見交換を行った。
- ⑤ 輸出入申告業務における多欄数化について
 - 事務局(センター)から、資料5に基づき説明の後、意見交換を行った。
- ⑥ 航空保安基準(KS/RA)対応について
 - 事務局(センター)から、資料6に基づき説明の後、意見交換を行った。
- ⑦ クレームノーティスのシステム化について
 - 事務局(センター)から、資料7に基づき説明の後、意見交換を行った。
- ⑧ e-AWBの現状とNACCS対応について
 - 事務局(センター)から、資料8に基づき説明の後、意見交換を行った。
- ⑨ 現行プログラム変更要望の次期対応について
 - 事務局(センター)から、資料9に基づき説明の後、意見交換を行った。
- ⑩ その他

(2) 意見交換の概要

◆ 第3回WG航空・海上合同更改専門部会実施結果について

○ 第3回航空・海上(合同)更改専門部会の資料1「第6次NACCS入札結果」2ページ目において、貿易管理サブシステムに関して参考までに確認したいが、かつて経済産業省が提供していた、平成22年2月のAir-NACCS更改時に統合されている認識で、当時は経済産業省のJETRASをNACCSのサブシステムにしたということか。また、港湾サブシステムは平成18年でNACCSのサブシステムとして統合されていて、FAINS、ANIPAS、PQ-NETWORKは平成25

年 10 月に統合されている認識でよいか。(委員)

⇒ ご認識の通り、貿易管理サブシステムは基本仕様検討の段階ではNACCSへ完全に統合する予定であったが、経済産業省様のご都合もあり、引き続きNACCSのサブシステムとして管理、運用していく合意がなされ、調達対象外とした。港湾サブシステムについては第 6 次NACCS更改のタイミングで完全にNACCSへ統合することで作業を進めることとしており、FAINS、ANIPAS、PQ-NETWORKについては平成 25 年 10 月にNACCSへの統合は完了している。(事務局)

◆ 航空保安基準 (KS/RA) 対応について

○ 現状における対応は、RA事業者、特定荷主の検査が終わっていることを航空局が指定した書式で申し出いただき、航空会社としてはその書式の提出をもって確認するという運用を行っている。基本的には、航空機に搭載する前に安全性が確認できれば、どのような手段であっても問題ない。(委員)

○ 新KS/RAになってからは特定荷主様の数は500社程度と減少しているため、RA事業者がほとんどケースで爆発物検査等の処理を行い、報告を行うという運用が行われている。このため、新たにNACCSを利用して検査済みであるか否かを登録するとなると負担だけが増えることになると思われる。(委員)

○ Known Shipper が減少し、フォワーダーでの検査が増えている状況で、システム連携ができず記録を残すためだけに入力が発生するのであればNACCSでの対応は不要と考える。しかし、NACCSを利用することにより、定められた書式を利用しなくてもよいのであれば、対応する意味はあると考える。(委員)

⇒ 基本的には、既に運用も開始されており、改めてNACCSによるシステム化は望まないという意見が大勢を占めていると考えますが、一方で、NACCSを利用することで所定の様式に変えるということであればメリットがあるとの意見もありましたので、この点、関係省庁に確認のうえ、報告することとしたい。(事務局)

◆ クレームノーティスのシステム化について

○ 現状、クレームノーティスについては、航空会社、フォワーダーの双方で紙により保管している。航空貨物の求償権が基本的に貨物到着後 2 週間となっており、貨物がお客様の手元に届いてから 1 ヶ月または半年後にダメージが発見され、クレームとなることがあるため、求償権を延長するために成田地区ではほぼ 100%に近い割合でクレームノーティスを発行している。NACCSにおいてシステム化され、損害保険

会社が、NACCSから出力される帳票で対応いただけるのであれば有効であると考ええる。(オブザーバー)

○ クレームノーティスは貨物に損害が出た場合に、荷主へ保険金を支払いした後、運送人へ求償させて頂く時のベースとなる書類である。現在の紙での運用であれば荷主様のサインが入っているが、NACCSから出力される帳票ではサインが無い紙が出力されることになり、この有効性について検討が必要であり、問題無いということであればシステム化は可能と考える。また、システム化されるにあたって、求償権が有効となる起点の整理も必要になるのではないかと考える。(委員)

○ クレームノーティスはフォワーダーと航空会社が双方で紙で保管しているため、生産性が悪く、また、大量の紙を消費している。システム化されれば検索性も良くなり事務効率も改善するし、ペーパーレスにも繋がると考える。システム化の場合は、フォワーダーから航空会社へクレームノーティスの情報を送信後に、確認した日付などを電子的に記録するための航空会社の確認行為が必要になるのではないかと考える。(委員)

○ システム化を行う場合、航空会社においてもクレームノーティスを受理したという何らかのアクションが必要と考える。(委員)

⇒ クレームノーティスのシステム化については、相応のニーズがあると考えられるため、システム化に向けて課題解決が可能であれば、次回以降のWGにおいて、改めてご提案させていただく。(事務局)

◆ e-AWBの現状とNACCS対応について

○ 現状ではFWB情報をプロバイダ経由で提供しており、e-AWB化が進展したとしても、NACCSを利用して行うと考える社は少ないのではないかと。弊社では今のところ考えていない。(委員)

⇒ e-AWBに関しては、現状ではNACCSにおいて新たに何らかの対応を図って欲しいというニーズは少ないことから、WG においては検討しないこととするが、引き続きご意見があればWGにおいて提案をおねがいしたい。(事務局)