

□ コンテナへの積み付け積み降ろし作業について

(質問)

海上コンテナへの貨物の積み付け積み降ろし作業の注意すべき事項や、船積み後のカーゴダメージに備え用意すべき書類を教えてください。

(回答)

キャリアーズバックとシッパーズバック

輸出貨物を海上コンテナで輸送する場合、船会社がコンテナへの積み付けを行うキャリアーズバックとフォワーダーを含む輸出者が行うシッパーズバックがあります。キャリアーズバックでは、輸出梱包された貨物が船会社のCFSへ引き渡された時点で船会社の輸送責任が始まるので、船会社の代理人である海貨業者は貨物の点検・検数を行い、ドックレシートを発行します。これがクリーンであれば後のカーゴダメージのクレームに対し、船会社への引き渡し以降の事故と立証される大切な書類となります。

シッパーズバックの留意点

次にシッパーズバックでは船会社の責任は実入りコンテナをCYで受け取った時点から始まるので、コンテナ中身の状態は預かり知らぬところとなります。コンテナ内の積み付け不良に起因する事故や水濡れ事故は通常の上陸貨物保険では免責となりますので、事前の注意が必要です。まずは指定された空コンテナをバンプールからピックアップしますがEIR(機器受渡証)に記載されたコンテナの詳細や状態を現物と照合すると共に、コンテナ内の清掃状況や破損個所が無いかなど入念にチェックします。例えば水濡れ事故を防ぐため、コンテナ内に入ってドアを閉め、光が全く入らず小さな穴も無いことを確認することも必要です。

次に事前に作成されたバンニングプランに基づきコンテナ積み付け作業を行います。

積み付け効率を最大にすると共にコンテナ内での重量バランスを均一化するバンニングプランはとても重要です。バランスが悪いと海上輸送時やコンテナの揚げ降ろしの際に貨物が偏ってしまい、貨物の破損やコンテナ破損事故に繋がる可能性があります。最近では自動的に最適な積み付けプランを出力するシミュレーションシステムもありますので、活用も一助となります。

海上コンテナへの積み付け作業

コンテナ積みする予定の貨物が確実に積み込まれた事を確認するため、チェックシートの番号消込み作業も重要です。また親切心で予備品を同梱するケースも散見されますが、輸入国では“密輸”になるので注意が必要です。その場合にはINV.P/Lに予備品を明記し、書類と整合性を持たせます。積み込みを終えた後、ラッシングやブロッキングで貨物をコンテナ内に固定します。積み付け不良による事故でないことを証明するためにも、バンニング後の状況とコンテナ番号が見えている写真を撮り記録に残しておきましょう。積み込み作業が終了したらコンテナのドアを閉めてシールロックを取り付けて完了します。

CLP(Container Loading Plan)は貨物の品名、数量、記号、コンテナ番号、シール番号等の貨物の積み付け状態を示す証明書です。CLPの作成者は貨物に封をする人で、シッパーズバックでは輸出者がCLPの作成者になります。