

2002 年通商法事前申告ファイナル・ルール (2)
Section 343, Trade Act of 2002

エグゼクティブ・サマリー¹

プロポーズド・ルールに対して提出された 126 のパブリック・コメントを分析するとともに、事前申告規則がもたらす影響について詳細な分析を行い、ファイナル・ルール案を策定した。

プロポーズド・ルールからの主な変更点

- 航空貨物の事前申告要件に関連し、重量が 16 オンス以下の文書・手紙(flat documents and letters) については (貨物に対する) 事前申告要件を全て適用することにはならない。文書・手紙に対する事前申告に関する取り扱いはファイナル・ルールに明記されず、別途フェデラル・レジスターで提案される予定。
- 鉄道輸出に対する事前申告のタイムフレームは 2 時間に短縮。
- エア・ウェイビルにより移送される外交官・領事携行品(Diplomatic or Consulate Bag) は事前申告要件の対象となるが、その記述は”diplomatic pouch”でよい。

後掲の表 2 で、それぞれの輸送モードに対する事前申告タイム・フレーム、電子申告に使用されるべきシステム、実施時期が表示されている。

貨物の安全と保護 (Safety and Security)

米国の大量の輸出入の下で、CBP は、限られた資源と人員をリスクの最も高い貨物への対応に充てるためリスク・マネージメントの原理を用いる必要がある。今後も貨物量は増大の一途を辿り、また包括的なリスクマネージメントに必要とされるデータは CBP 及び他の政府機関に収納されていることを前提とするならば、貨物に関連する情報が電子化され、到着前・出発前にこれらデータを受け取ることが不可欠である。

貨物の事前申告情報によって、CBP は、自動ターゲティングシステム (ATS : Automated Targeting System) によって貨物の流れを止めることなくスクリーニングすることが可能となる。ATS によって、積込貨物データを、ハイリスクな貨物を特定するため戦略的な観点からエンフォースメント・データベースおよび商業データベースに蓄積されたデータと照合することができる。すべての輸送モードについて貨物情報を事前に電子的に受け取ることによって、米国へ持ち込まれる前に (あるいは米国から輸出され取り戻すことが不可能になる前に) ハイリスク貨物を特定し対応することが可能になる。早い段階でハイリス

1

http://www.cbp.gov/ImageCache/cgov/content/import/communications_5fto_5ftrade/mandatory_5fadvanced_5felectronics/executive_5fsummary_2edoc/v1/executive_5fsummary.doc

ク貨物を特定することによって、ローリスク貨物の輸出入は円滑化される。

CBP は輸入海上貨物に関する事前申告を実施してきており、いくつものエンフォースメントの成功例を持っている。この成功体験に基づいて、輸出入の全ての輸送モードへ事前 / 電子申告を拡張することによって本規則が可能となっている。

事前申告による ATS の成功例：

- 2003 年 7 月 9 日、オレゴン州ポートランドの CBP オフィスはエル・サルバドル向け武器を押収した。ATS によって、出荷に関連する情報を効率的に審査し、対応措置を取るための根拠に足る旅程表上のリスク・ファクターと貨物説明の異常を分離することができた。
- 2003 年 1 月 19 日、CSI によりロッテルダム港に配属された CBP 職員は、オランダ税関によるオランダ軍の戦車用潜望鏡 (Periscope) 121 台の無許可輸出の押収を支援した。同輸出には化学物質用ガスマスクも含まれていたが、オランダの法規では、同種ガスマスクについて輸出許可は必要とされていなかった。ATS での調査によれば、同輸出貨物はロングビーチ港向けコンテナに積載されていた。貨物の説明ではテキスタイルの木枠箱とカートンとされていた。ATS は、同輸出に関与している企業の調査に決定的な役割を果たした。

タイムフレームと経済的な影響

一般的に、情報提出の時期が早ければ早いほど、企業がビジネスの慣行を変えて情報提供を行なうためのコストは高いものとなる。事前・電子申告のタイムフレーム決定の背後には 2 つの中心的な要素がある。

1. ATS でデータ分析を行い、ターゲティング専門家が ATS の分析結果を審査して適切なエンフォースメント行動を取れるよう、十分な時間を確保することが必要。
2. smarter border philosophy に添って国際貿易に対する混乱、ビジネス慣行の変更、貿易業界へのコスト上昇を最小化すること。

全ての輸送モードについて経済分析を行なった。情報を申告しなければならない出発 / 到着前の時間表示で、米国キャリアに新規コスト負担を及ぼしそうな変化を明らかにした。表 1 は、分析対象となった輸送モードを表し、事前申告ルールによって当該輸送モードが影響を受けるかどうかを表示している。

表 1 - 輸送モードに対する影響

輸送モード	輸入 (inbound)	輸出 (outbound)
航空貨物 - 大西洋側 エクアドル以北	影響あり (impact)	影響なし (no impact)
航空貨物 - その他	影響あり (impact)	影響なし (no impact)
トラック - カナダ	影響あり (impact)	影響なし (no impact)
トラック - メキシコ	影響あり (impact)	影響あり (impact)
鉄道	影響なし (no impact)	影響なし (no impact)
海上貨物	影響なし (no impact)	影響なし (no impact)
郵便	分析対象外	影響あり (impact)

上記表で「影響なし (no impact)」と表示されているところは、全般的にキャリア（殆ど全ての船舶と鉄道）は既に電子的に申告し、申告のタイミングが問題を引き起こしそうにないからである。航空貨物の輸出については、荷主は航空会社へ貨物を引き渡す前に、輸出申告書 (Shippers Export Declaration) を完成させており、したがって、新たな事前申告の時間枠要件は満たされる。カナダへの輸出は一般的に、同規則から免除される。

事前申告ルールは、現状の到着前申告ではなく詳細なレベルでの電子データエントリーを義務化しており、米国への短時間航空輸送にとって申告要件を満たすためにはかなりの業務変更をもたらすので、輸入航空貨物にかなりの新規コストを課すことになるだろう。しかしながら、コストに主たる影響を及ぼすであろう手紙及び文書に対する事前申告要件はファイナル・ルールには含まれていないことに留意しておかなければならない。手紙/文書の事前申告要件は別途、フェデラルレジスターで対応する。トラック貨物について、新規コストは、国境での迅速化されたクリアランスによる時間セーブによって相殺される。国境の迅速な通過は、また、国境での他の交通にベネフィットを与えるものであり、(CBPの)分析では数量的に明らかにしている。

その他のベネフィットの検証は、規則の基本的なベネフィット、すなわち国家安全保障に対する評価の難しさと複雑さ故に、定性的なものである。

表 2 . 輸送モード毎のルール

輸送モード	輸入	輸出	申告責任者
船舶 (Vessel)	<ul style="list-style-type: none"> 外国港での積込 24 時間前 AMS による申請 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物積み込み港の出港の 24 時間前 AES による申告 	輸入 a ヴェッセルキャリア b NVOCC 輸出 a 輸出者
鉄道 (Rail Road)	<ul style="list-style-type: none"> 米国国境到着の 2 時間前 Rail AMS による申告 	<ul style="list-style-type: none"> 列車に機関車が接続される 2 時間前 (Attachment of engine) AES による申告 	輸入 a レイルキャリア 輸出 a 輸出者
航空 (Air Carriers)	<ul style="list-style-type: none"> 赤道以北の米州国からの輸出については、離陸時点 (at Wheels up) それ以外の航空貨物は、米国到着の 4 時間前申告 Air AMS による申告 	<ul style="list-style-type: none"> 出発の 2 時間前申告 AES による申告 	輸入 a エアキャリア b 輸入者 or ブローカー c フレイトフォワード d エクスプレス貨物取扱業者 e その他キャリア 輸出 a 輸出者
自動車 (Motor Carriers)	<ul style="list-style-type: none"> FAST 参加者：米国到着の 30 分前 FAST 不参加：米国到着の 1 時間前 	<ul style="list-style-type: none"> 国境地点へ到着する 1 時間前 AES による申告 	輸入 a トラックキャリア b 輸入者 c カスタムスブローカー 輸出 a 輸出者

ファイナルルール発表後の移行期間

1 . 海上

(1) 輸入

船舶が到着する全ての港湾において 90 日以内にヴェッセルAMS による自動化対応を行なうこと。

(2) 輸出

2004 年中に発行されることになっている商務省センサス局の規則に基づいて AES の Commodity Redesign プロジェクトが進展するまで、現行の AES 輸出報告要件が暫定的に適用される。

2. 鉄道

(1) 輸入

港(駅)においてレイル AMS が運用可能となった後 90 日間。

(2) 輸出

2004 年中に発行されることになっている商務省センサス局の規則に基づいて AES の Commodity Redesign プロジェクトが進展するまで、現行の AES 輸出報告要件が暫定的に適用される。

3. 航空

(1) 輸入

90 日間。ただし、空港での CBP 要員に必要な訓練が実施されるまで、CBP は特定の空港について実施を遅らせることもある。また、承認された EDI システムに対する基本的なプログラム修正(if any essential programming changes to the approved data interchange system) が施されていない場合、発効日を遅らせることもある。

(2) 輸出

2004 年中に発行されることになっている商務省センサス局の規則に基づいて AES の Commodity Redesign プロジェクトが進展するまで、現行の AES 輸出報告要件が暫定的に適用される。

4. トラック

(1) 輸入

CBP が、官報フェデラルレジスターで公式に、承認された EDI システムが設置され且つ完全に運用が開始されたと関係キャリアに通知した日から 90 日間。

(2) 輸出

2004 年中に発行されることになっている商務省センサス局の規則に基づいて AES の Commodity Redesign プロジェクトが進展するまで、現行の AES 輸出報告要件が暫定的に適用される。

以上