

2003年12月5日、海上貨物および航空貨物ファイナル・ルールの仮訳 (見え消し線、及び下線部分がプロポーズド・ルールからの変更点を示している)

Federal Register/Vol.68, No. 234/Friday, December 5, 2003/Final Rule/ 68139-68177

Department of Homeland Security
Bureau of Customs and Border Protection
19 CFR Parts 4,103,113 et al.

Required Advance Electronic Presentation of Cargo Information; Final Rule

輸入海上貨物

PART 4-VESSELS IN FOREIGN AND DOMESTIC TRADES

§ 4.5 Government vessels. (略)

§ 4.7 Inward foreign manifest; production on demand; contents and form, advance filing of cargo declaration.

(b)(1)本セクションの paragraphs (b)(2) で記述されているように事前申告された全ての貨物デklarレーションについては別として、マニフェストのオリジナル及びコピー一部は、求められたときには直ちに作成されるように用意されていなければならない。

(2)本セクションの paragraphs (b)(5) で示されている発効日にしたがって、また、本セクションの paragraphs (b)(4) で記述されているようにバラ積み貨物 (Bulk Cargo) あるいは認定されたブレイクバルク貨物を専門に輸送する船舶除いて、税関・国境保護局 (以下CBP) は、本セクション paragraphs (a) で規定されるすべての船舶について、入港する船社から、船舶貨物デklarレーション (税関様式1302) に電子的に同等とCBPが認めた申告を、貨物が外国港で船積みされる24時間前に受け取らなければならない。CBPへの電子貨物デklarレーション申告のために現行認められているシステムは船舶自動マニフェストシステム (AMS Vessel Automated Manifest System) である。

(3)(i)非船舶運行業者 (NVOCC : Non Vessel Operating Common Carrier) が、外国港湾で船積みするために船社 (Vessel carrier) へ貨物を渡している場合、当該NVOCCが米国連邦海事委員会 (FMC : Federal Maritime Commission) からライセンスを受け、§ 113.64 で定められている規定を含む International Carrier Bond を所有している場合には、AMSを利用して直接貨物マニフェスト情報を外国港湾で船積みされる24時間前までに米国税関に送ってよい。 ; もう一つの申告方法として、NVOCCは貨物マニフェスト情報を、米国税関に貨物マニフェスト情報を提出することが求められているキャリアに、AMSを利用して、完全に開示・提示しなければならない。

() NVOCC (非船舶運行業者) とは、海上輸送を行う船舶を運航させていないコモン・キャリアのことであり、キャリアとの関係では荷主になる。NVOCCは外国のフォワーダーを含むものではない。

() 申告者 (Party) が § 4.7a(c)(4) で求められる貨物情報を電子的にCBPへ申告する場合、

CBPIは、どのように申告者がかかる情報を入力したか、及び申告者が当該情報を証明できるかどうか、またどのように証明できるかを、通常の商慣行にしたがって考慮する。申告者が当該情報を適切に証明できない場合、CBPIは、当該申告者が自ら真実であると合理的に信じているものを根拠として情報を電子的に申告することを許す。

(4)本セクション・パラグラフ(b)(4)()で特定されているバラ積み貨物および本セクション・パラグラフ(b)(4)()で規定される範疇に入るブレイクバルク貨物のキャリアは、本セクション(b)(2)で提示されている要件（外国港での積込みの24時間前事前申告）を免除される。本セクション(b)(2)で規定される事前申告要件から免除されているバルク貨物あるいはブレイクバルク貨物のキャリアは、AMSプログラム参加者である場合米国港到着24時間前までに、自動化されていないキャリアの場合到着後直ちに、貨物申告情報を提出しなければならない。かかるキャリアであっても、コンテナに積み込まれた貨物あるいは本規定の範疇外のブレイクバルク貨物については、外国港での積込み24時間前までに申告しなければならない。

()キャリアは、当該キャリアが輸送するバルク貨物について本セクション・パラグラフ(b)(2)に規定される申告要件から免除される。バルク貨物とは本セクションの目的に照らして以下の通り定義される。すなわち、一種類の貨物で、緩い包装のまま積み込まれ(Stowed loose in the hold)、箱(box)、壘・缶(bale)、袋(bag)、樽(cask)等いかなる容器にも梱包されていないもの。かかる貨物はまたバルク・フレイト(Bulk freight)とも記述される。バルク貨物の詳細は下記のいずれかにあたるものである。

(A)油、穀物、石炭、鉱石などの流し込める物質(Free Flowing articles)で、ポンプで汲み上げられる、あるいはシューターで流し込める、あるいは落とし込み(dumping)によって取り扱えるもの、または、

(B)れんが、銑鉄、木材、鋼材など機械的な取り扱いを必要とするもの

()ブレイク・バルク貨物のキャリアは、輸送することになっているブレイク・バルク貨物について本セクション・パラグラフ(b)(2)の事前申告要件からの免除を申請できる。本セクションの目的に照らして、ブレイク・バルク貨物とは、コンテナ化されていないが、他の形での梱包あるいは束ねられた貨物のことである。

(A)免除申請するためには、キャリアは文書で米国関税庁、ナショナルターゲティング・センター、1300 Pennsylvania Ave., NW., Washington, DC 20229、へ申請しなければならない。免除が与えられるまで、キャリアは本セクション・パラグラフ(b)(2)で規定されている24時間前事前申告要件を遵守しなければならない。免除適用のための文書申請は、何らかのセキュリティ上の懸念が存在するか否か関税庁が評価できるような情報を明確に開示するものでなければならない。すなわち：キャリアのIRS番号；船積みされている商品の包装あるいは束ねている方法、出所(source)、身元(identity)；外国及び国内両方の寄港地；キャリアがブレイク・バルク貨物の輸送に使用する船舶の番号、船舶名、IMO番号；当該キャリアの輸入者と荷主のリストで、C-TPAT参加者を確認できるもの。

(B)関税庁は、個々の免除申請をケース・バイ・ケースで評価する。関税庁が、文書で、ブレイク・バルク・キャリアに免除を認めた場合には、免除は、申請書で明確に開示された条件にのみ適用される。もしこうした条件に変更が生じた場合は、あらためて免除申請することが必要になる。

(C)関税庁は、キャリアに対して与えた免除をいつでも無効にできる。

(5)2003年12月5日から90日以内に、全ての海上キャリア及び電子申告を選択したNVOCCは、入港する米国の全ての港湾においてAMSに対応するよう自動化されなければならない。

* * * * *

§4.7a Inward foreign manifest; information required; alternative forms.

* * * * *

(c)貨物申告 (Cargo Declaration) . (1)貨物申告 (税関様式1302または税関が様式1302と同等であると許可した電子書式) は、積み下ろしされる米国港湾がどこであろうと、積み込まれている全ての輸入貨物 (Inward Cargo) をリストしなければならない。また、当該船舶に積載されている空のコンテナ、並びに米国で荷降ろしされない貨物 (FROB: foreign cargo remaining on board) を全て別にリストしなければならない。本パートの目的において、" FROB " とは、外国港で積込まれ、外国港で荷降ろしされることになっており、且つ、一度あるいはそれ以上、直接あるいは間接的に米国港に寄港する船の船内に留まる貨物を意味する。 * *

*

* * * * *

(4)本セクションのパラグラフ(c)(1)- (c)(3)で求められている貨物マニフェスト情報 (税関様式1302または税関が様式1302と同等であると許可した電子書式) に加えて、全ての輸入貨物について下記の内容を記述しなければならない。

- () 米国向け船舶が出港した最後の港
- () キャリア・コード (SCAC) (個々のキャリアに対して附与されたユニークな Standard Carrier Alpha Code; 本セクション(C)(2)()を参照)
- () キャリアに賦与された航海番号 (The Carrier-assigned Voyage number)
- () 最初の米国寄港地への予定到着日
- () 当該船舶 (キャリア) のB/Lの番号と数量 (Master B/LかHouse B/Lのいずれか適用できる方) (このことは下記のことを意味する。すなわち、キャリアは外部梱包 (external packing unit) の最小単位での数量を伝えなければならない; たとえば、一個のコンテナに200個の Karton を積んだ10のパレットが積み込まれている場合、200Kartonと申告されなければならない)
- () 米国行き外国キャリアが最初に貨物を受け取る港名
- () 貨物の正確な説明 (または、荷主から提供されているならば、貨物が分類されている6桁レベルのHSコード) と重量、または、シールされたコンテナについては、荷主が申告する貨物の説明と重量。 " freight all kinds (FAK) "、" general Cargo "、" said to contain (STC) " 等の総称的な説明は認められない。
- () B/L記載の荷主 (Shipper) の完全な名前と住所、あるいはID番号 (混載積荷についてはマスターB/Lレベルで、NVOCC、フレイト・フォワード、コンテナ・ステーション或いは他のキャリアの身元確認 (Identity) で十分である; 非混載積荷及び混載積荷での個々のハウスB/Lについては、外国のベンダー、サプライヤー、製造者、あるいは他の同様の団体 (party) の身元確認 (Identity) で十分である (そして、外国のベンダー etc の住所は外国の住所でなければならない); 対して、キャリア、NVOCC、フレイト・フォワードあるいはコンソリデーターの身元確認 (Identity) は受け入れられない外国から輸出される当該貨物の実際の荷主 (所有者及び輸出者) の身元確認 (Identity) が求められる; ID番号とは、将来Automated Commercial Environment実施に際してCBPより附与されるユニークな番号。)
- (ix) 全てのB/Lについて記載されている荷受人 (Consignee) の完全な名前と住所、あるいは

ID番号(混載積荷についてはマスターB/Lレベルで、NVOCC、フレイト・フォワード、コンテナ・ステーション或いは他のキャリアが荷受人として記載(list)されるのでよい。非混載積荷及び混載積荷での個々のハウスB/Lについては、荷受人とは、FROB(foreign cargo remaining on board)を別として、当該貨物が米国で配送される宛先(party)のことである。しかしながら、“to order of [a named party]”出荷の貨物の場合には、船社は当該named partyを荷受人として報告しなければならない；そして、配送あるいは連絡目的でB/L上に他の商業主体(Commercial party)が記載されているならば、船社は、事前電子申告の“Notify field”で、この他の商業主体(Commercial party)の身元確認(Identity)及び連絡情報(住所、~~電話番号~~)についても、CBPが承認している電子申告EDIシステムが当該データを受け取れる範囲で、CBPへ報告しなければならない。ID番号は、将来Automated Commercial Environment実施に際して米国関税庁より附与されるユニークな番号。)

- (x) 船舶名、ドキュメントが作成された国、および公式船舶番号(船舶番号とは、船舶に附与されたIMO番号)
- (xi) 貨物の積み込みが行われた外国港名
- (X) 国際的に認識された危険物質コード(コンテナに積込まれていた場合)
- (x) コンテナ番号(コンテナ出荷の場合)
- (x) コンテナに添付されているシール番号
- (x) 外国からの出発日で、船舶ログ(vessel log)に反映されるもの(このエレメントは、事前貨物マニフェストが申告される港について外国港からの当該船舶の出発に関連している[§4.7(b)(2)参照])；本データ・エレメントの報告に対するタイム・フレームは以下のいずれかである：
 - (A) 当該外国港から24時間以上の航海の後で米国に到着する船舶については、積込まれた外国港からの出発後24時間以内；または
 - (B) 当該外国港から24時間以内の航海の後で米国に到着する船舶については、積み下ろし許可の提示前(税関様式(CF)3171、または同等の電子様式)；及び
- (x) 外国からの出発時間で、船舶ログ(vessel log)に反映されているもの(本条項が適用されるべき外国港および本データエレメントがCBPへ報告されなければならないタイムフレームについては§4.7a(c)(4)(x)参照)

* * * * *

輸入航空貨物

PART 122-AIR COMMERCE REGULATIONS

§ 122.12 Operation of international airports. (略)

§ 122.14 Landing rights airports. (略)

§ 122.23 Place of first landing. (略)

§ 122.38 Permit and special license to unlade and lade. (略)

§ 122.48 Air cargo manifest. (略)

§ 122.48a Electronic information for air cargo required in advance of arrival.

(a)一般要件．2002年通商法セクション343(a)及び本セクションのパラグラフ(e)に従って、§ 122.41に基いて申告が求められる全ての米国向け航空機で商業貨物を積載する航空機について、CBP (Customs and Border Protection) は、当該米国向け航空機及び、適用可能な場合には本セクションのパラグラフ(c)(1)で規定されている承認された団体 (party) から、本セクションのパラグラフ(d)(1)及び(d)(2)でそれぞれ列挙されている輸入貨物についての一定の情報を電子的に受け取らなければならない。CBPは、本セクションのパラグラフ(b)で記述されている時間枠内で、かかる情報を受け取らなければならない。求められている貨物情報のCBPへの事前電子申告は、CBPが認めるEDIシステムを通じて有効となるものでなければならない。

(1)積み下ろしされない貨物 (Cargo remaining aboard aircraft) ; 保税で輸入される貨物．米国で積下ろしされずに同一航空機で外国へ輸出される貨物、及び荷下ろしされ、保税で輸出あるいは輸送される目的で輸入 (entry) される貨物は、本セクションのパラグラフ(a)の下での電子事前申告要件に従うものとする。

(2)外交官用小荷物 (Diplomatic Pouches) . 米国政府あるいは外国政府に属する外交官または領事のバッグ (貨物出荷、コンテナ、及びDiplomatic Pouchと確認された同等のものを含む) を構成する財貨がエアウェイビルで積み出される時には、かかる貨物は本セクションのパラグラフ(a)の下での事前申告要件に従うものとするが、当該積出しに対してDiplomatic Pouchと記述されれば、十分に詳細な記述とする。事務用品や別送の生活用品などのDiplomatic Cargoとして確認された積出しは本セクションのパラグラフ(a)の事前申告要件に従うものとする。

(b)データ提出のタイムフレーム .

(1)近距離にある外国地域 . メキシコ、中米、南米 (赤道以北の諸国のみ)、カリブ海地域、バミューダ地域の場所を含めて北米にある全ての外国空港から米国向けに出発する、本セクションのパラグラフ(a)の下で規定される航空機の場合、CBPは求められる貨物情報を米国向け航空機の出発前までに受け取らなければならない (トリガータイムは、米国へ直行する途上で、車輪が当該航空機に格納される時点までに) 。

(2)その他の外国地域 . 本セクションのパラグラフ(b)(1)で特定されている地域以外の全ての外国地域から米国向けに出発する、本セクションのパラグラフ(a)の下で規定される航空機の場合、CBPは求められる貨物情報を当該航空機の米国到着の4時間前までに受け取らなければならない。

(c)事前電子貨物情報の提出 (file) を選択 (electing) する団体 .

(1)その他の提出者(filer) .参加が強制されている到着便の航空キャリア(incoming air carrier)に加えて、本セクションのパラグラフ(c)(2)で規定されている資格要件を満たす以下の種々の団体(Parties)の一つは、本セクションのパラグラフ(d)(2)に列記されている到着貨物についての電子データをCBPに送信することを選択してよい:

() ABI (Automated Broker Interface 自動ブローカーインターフェース) 提出者・コードによって確認されているABI提出者(輸入者あるいはカスタム・ブローカー);

() FIRMS (Facilities Information and Resource Management System) コードによって確認されているコンテナ貨物ステーション/デコンソリデーター;

() 自身のFIRMSコードで確認されているエクスプレス貨物キャリアの施設(facility);または、

() 自身のキャリアIATA (International Air Transport Association) コードによって確認されている航空キャリアで、輸送航空キャリア(incoming air carrier)に米国へ当該貨物を輸送させるようアレンジした航空キャリア。

(2)適格性 . 貨物情報を電子的に提出するための資格要件を得るために、本セクションのパラグラフ(c)(1)で確認されている団体(party)は、認められたEDIシステムによって適切に貨物情報を提出するためにCBPによって求められている通信プロトコルを確立しなければならない。また、ブローカーあるいは輸入者(本章の113.62(j)(2)参照)以外の団体は、本章の§ 113.64の全ての必要な規定を満たすカスタム・インターナショナル・キャリア・ボンドを所有していなければならない。

(3)他の団体による不参加(Nonparticipation by other party) . 本セクションのパラグラフ(c)(1)で特定されている他の団体が事前電子貨物情報提出に参加していないならば、輸送キャリア(incoming carrier)へ出荷貨物を配送/手配した団体(party)が、本セクションのパラグラフ(d)(2)に列記されている貨物情報を当該キャリアに完全に開示し提供しなければならない;さらに、当該団体に代わって当該輸送キャリアが、本セクションのパラグラフ(a)の下で、この情報を電子的にCBPに提出しなければならない。

(4)第三者が所有する提出必要情報 . 輸送航空キャリア及び本セクションのパラグラフ(c)(1)で記述されている団体ではなく、必要な貨物情報を所有している他のいかなる主体(entity)も、米国向け貨物についての必用データを航空キャリアか他の電子提出者のいずれかに完全に開示し提出しなければならない。また当該航空キャリアか他の電子提出者がCBPへかかるデータを提出しなければならない。

(5)正確であると信じられるデータを受け取る団体 . 本セクションのパラグラフ(d)で求められる貨物情報を電子的に提出する団体が、当該情報のいささかの部分でも他の団体から受け取る場合、CBPは、通常の商慣習に従って、提出団体がどのように当該情報を入手したか、提出団体が当該情報を証明できるか否か、あるいはどのように証明できるかを考慮する。当該提出団体が合理的に当該情報を証明できない場合には、CBPは、当該団体が真実であると合理的に信ずるものを根拠として、電子的に情報を提出することを認める。

(d)非混載/混載出荷 . 非混載出荷について、輸送航空キャリア(incoming air carrier)は、本セクションのパラグラフ(d)(1)に列挙されているような、エア・ウェイビル上の記録に関する全ての情報をCBPに送信しなければならない。混載出荷について:輸送航空キャリア(incoming air carrier)は、本セクションのパラグラフ(d)(1)に列挙された、マスター・エア・ウェイビルに適用できる情報をCBPに送信しなければならない;そして、もし本セクションのパラグラフ(c)(1)で記述されている他の団体が当該情報を電子的に直接CBPに送信しないのであるならば、当該航空キャリアは、本セクションのパラグラフ(d)(2)に列挙されている、全ての関連する

ハウス・エア・ウェイビルについての情報をCBPに送信しなければならない。

(1)航空キャリアからの貨物情報。輸送航空キャリアは輸入航空貨物について次のようなデータエレメントをCBPに提出しなければならない。(列記されているデータエレメントの隣の“M”は、いかなる場合においても必須データエレメントであることを示し、“C”は条件付きのデータエレメントで、輸入貨物に関連する特定の情報が求められているときにのみCBPへ送信されなければならないことを示す)：

- ()エア・ウェイビル番号(M)(当該エア・ウェイビル番号はIATAの標準11桁番号である)；
- ()トリップ/フライト番号(M)；
- ()キャリア/ICAO(International Civil Aviation Organization)コード(M)(承認されたEDIシステムは、2-キャラクターコードの最後の桁が数字でないという条件で、3-と2-キャラクターの両方のICAOコードをサポートしている)；
- ()到着空港(M)(米国の税関領域の最初の到着空港に対応するアルファベット3文字のICAOコード(例えば、シカゴオヘア空港=ORD；ロサンゼルス国際空港=LAX))；
- ()積出し空港(M)(米国に向けて航空機で輸送が開始された空港に対応するアルファベット3文字のICAOコード(例えば、香港から輸送が開始された場合にはHKG、日本の成田(NRT)を経由する場合には、積出し空港はHKGでありNRTではない)；
- ()到着予定日(M)；
- ()最少の外部梱包単位に基いた総数量(M)(例えば、50ピースを含む2パレットはそれぞれ100と考えられ、2ではない)；
- ()総重量(M)(ポンドあるはキログラムのいずれかで表示してよい)；
- ()詳細な貨物の説明(M)(混載貨物については、マスター・エア・ウェイビル上の記録として「混載(Consolidation)」という言葉で十分な記述となる；非混載積出しについては、詳細な貨物の説明かまたはHS6桁番号が提示されなければならない(“FAK”(freight of all kinds)、“general cargo”、及び“STC”(Said to Contain)と言ったような総称的な表現は受け付けられない)；
- ()荷主の名前と住所(M)(混載貨物については、マスター・エア・ウェイビル上の記録として混載業者、エクスプレス貨物或いはその他のキャリアのアイデンティティで十分である；非混載積出しについては、外国からの貨物の実際荷主(所有者及び輸出者であるところの)のアイデンティティが求められる)；
- (xi)荷受人の名前と住所(M)(混載貨物については、マスター・エア・ウェイビル上の記録としてコンテナステーション、エクスプレス貨物或いはその他のキャリアのアイデンティティで十分である；非混載積出しについては、AFROB(Foreign Cargo Remaining On Board)を別にして、当該貨物が配送されるであろう宛先の団体(Party)の名前と住所が求められる)；
- (xii)混載アイデンティファイア(c)
- (xiii)分割積出しインディケータ(c)(本データエレメントは以下についての情報を含むものである。すなわち、分割積出しで到着予定分を示すもの；当該分割積出しで到着予定分の搭載数量(外部梱包の最少単位に基くもの)；当該分割積出しで到着予定分の搭載重量(ポンド或いはキログラムのいずれかで表示)；
- (xiv)Permit to Proceed 情報(c)(本情報エレメントは、以下を含むものである。すなわち、Permit-to-Proceed仕向地空港(Permit-to-Proceed仕向地空港に対応するアルファベット3文字のICAOコード)；Permit-to-Proceed仕向地空港への到着予定日)；
- (xv)追加的なエア・ウェイビル情報を申告することになっている他の団体についての確認情報(Identifier)(c)；
- (xvi)保税情報(c)(本データ・エレメントは以下のような仕向地空港情報を含む；国際

/国内確認情報 (Identifier) (保税タイプインディケーター) ; もしあるならば保税管理番号 (in-bond control number) (c) ; 積替え後に輸送する航空機 (onward carrier) についての確認情報 (Identifier) ;

(xvii) ローカル積み替え施設 (Local Transfer facility) (c) (この施設とはFIRMSコードで特定されているコンテナ貨物ステーション、あるいはキャリア・コードで特定されているその他の航空キャリアのウェアハウスのことである。)

(2) キャリアあるいは他の提出者 (filer) からの貨物情報 . もし、本セクションのパラグラフ(c)(1)で規定されている他の団体がCBPに直接本データを提出することになっていないのであるならば、輸送航空キャリア (incoming air carrier) は輸送貨物について、CBPに、以下の追加的情報を提出しなければならない。一本のマスター・エア・ウェイビルに含まれる混載貨物にかかわる全てのハウス・エア・ウェイビルについての情報は、同じ団体によってCBPに電子的に提出されなければならない。(列記されているデータエレメントの隣の“M”は、いかなる場合においても必須データエレメントであることを示し、“C”は条件付きのデータエレメントで、輸入貨物に関連する特定の情報が求められているときにのみCBPへ送信されなければならないことを示す) :

() マスター・エア・ウェイビル番号及び関連するハウス・エア・ウェイビル番号(M) (当該ハウス・エア・ウェイビル番号は英数12桁でよい(紙のハウス・エア・ウェイビルで示されているそれぞれの英数文字は、電子送信においても含まれていなければならない ; 英文字は削除されてはならない) ;

() 外国の積出し空港(M) (米国に向けて航空機で輸送が開始された空港に対応するアルファベット3文字のICAOコード(例えば、香港から輸送が開始された場合にはHKG、日本の成田(NRT)を経由する場合には、積出し空港はHKGでありNRTではない) ;

() 貨物の説明(M) (詳細な貨物の説明かまたはHS6桁番号が提示されなければならない ;

() 最少の外部梱包単位に基いた総数量(M) (例えば、50ピースを含む2パレットはそれぞれ100と考えられ、2ではない) ;

() 貨物の総重量(M) (ポンドあるいはキログラムのいずれかで表示してよい) ;

() 荷主の名前と住所(M) ((所有者及び輸出者であるところの) 外国からの貨物の実際の荷主) ;

() 荷受人の名前と住所(M) (FROB (Foreign Cargo Remaining On Board) を別にして、米国において当該貨物が配送されるであろう宛先の団体 (Party) の名前と住所) ;

() 保税情報(c) (本データ・エレメントは以下のような仕向地空港情報を含む ; 国際/国内確認情報 (Identifier) (保税タイプインディケーター) ; もしあるならば保税管理番号 (in-bond control number) (c) ; 積替え後に輸送する航空機 (onward carrier) についての確認情報 (Identifier) .

(3) 航空キャリアからの追加的貨物情報 ; 分割積出し . 米国行き航空キャリアが、分割積出しとして(本章の § 141.57参照)二便以上の航空便で、単一の統合されたエアウェイビル(Single consolidated Air waybill) でカバーされる貨物輸送を選んだときには、当該キャリアは、当該統合エアウェイビルがカバーしている個々のハウス・エアウェイビルについて次の追加情報を報告しなければならない(列記されているデータエレメントの隣の“M”は、いかなる場合においても必須データエレメントであることを示し、“C”は条件付きのデータエレメントで、輸入貨物に関連する特定の情報が求められているときにのみCBPへ送信されなければならないこ

とを示す)：

() マスター及びハウス・エアウェイビル番号 (M) (マスター・エアウェイビル番号はIATA標準11桁番号；当該ハウス・エアウェイビル番号は英数12桁でよい(紙のハウス・エアウェイビルで示されているそれぞれの英数文字は、電子送信においても含まれていなければならない；英文字は削除されてはならない)) ；

() トリップ/フライト番号(M) ；

() キャリア/ICAO (International Civil Aviation Organization) コード(M) (承認されたEDIシステムは、2-キャラクターコードの最後の桁が数字でないという条件で、3-と2-キャラクターの両方のICAOコードをサポートしている) ；

() 到着空港(M) (米国の税関領域の最初の到着空港に対応するアルファベット3文字のICAOコード(例えば、シカゴオヘア空港 = ORD；ロサンゼルス国際空港 = LAX)) ；

() 積出し空港(M) (米国に向けて航空機で輸送が開始された空港に対応するアルファベット3文字のICAOコード(例えば、香港から輸送が開始された場合にはHKG、日本の成田(NRT)を経由する場合には、積出し空港はHKGでありNRTではない)) ；

() 到着予定日(M) ；

() 最少の外部梱包単位に基づいてハウス・エアウェイビルでカバーされている貨物の総数量(M) (例えば、50ピースを含む2パレットはそれぞれ100と考えられ、2ではない) ；

() ハウス・エアウェイビルでカバーされている貨物の総重量(M) (ポンドあるいはキログラムのいずれかで表示してよい) ；

() 貨物の説明(M) (この説明は、他の電子申告者によって当該航空キャリアに提供された貨物説明情報の詳細さのレベルを反映するものでなければならない(本セクション(c)(1)参照)) ；

() Permit to Proceed 情報(c) (本情報エレメントは、以下を含むものである。すなわち、Permit-to-Proceed仕向地空港 (Permit-to-Proceed仕向地空港に対応するアルファベット3文字のICAOコード) ；Permit-to-Proceed仕向地空港への到着予定日) ；

(xi) 積載数量(c) (分割積出しのうちの当該搬入に含まれるハウス・エアウェイビルでカバーされている貨物の数量(本セクションのパラグラフ(d)(3)()参照)) ；及び

(xii) 積載重量(c) (分割積出しのうちの当該搬入に含まれるハウス・エアウェイビルでカバーされている貨物の重量(本セクションのパラグラフ(d)(3)()参照)) ；

~~手紙及び文書類 (letters and documents) 。本セクションにおける貨物情報の事前電子ファイリングの目的について、米国へ送られる手紙及び文書類は、他の全ての貨物と同じ手続に基づいて取り扱われなければならない。このような積出しは、米国に輸送される航空貨物に対して本セクションのパラグラフ(d)(1)及び(d)(2)で別に規定されているのと同じ詳細なデータエレメントに従うものとなる。本パラグラフで使用される用語「手紙及び文書類」とは以下を意味するものである。~~

~~() 米国関税分類 (HTSUS: Harmonized Tariff Schedule of the United States) のジェネラル・ノート19(c)で記述されているデータ(例えば、記録(record)、図表、その他ビジネス・データ)~~

~~() 31U.S.C. 5301-5322の対象となる金銭証券以外の、証券・債権(Securities)及びHTSUSの小分類(subheading) 4907で記述されている有価証券~~

~~() 個人信書であって、紙、カード、写真、テープ、あるいは他の媒体であるかを問わない。~~

(e) 本セクションのコンプライアンス日 (Compliance date) 施行日 (effective date).

(1) 一般 (General) . 本セクションのパラグラフ(e)(2)に従いつつ、全ての影響を受ける航空キャリア、及び本セクションのパラグラフ(c)(1)で特定されている事前電子貨物情報申告を行なうことになる他の団体は、2004年3月4日以後本セクションの要件を遵守しなければならない。~~フェデラルレジスターにおいてファイナル・ルールとして本セクションが発表された90日後から、本セクションの要件を遵守しなければならない。~~

(2) 本セクションのコンプライアンス日施行日の遅れ . CBPは、承認されたEDIシステムに対する必要な全ての修正が整わない場合には、本セクションのパラグラフ(e)(1)で規定されている一般的な施行日を遅らせることができる。また、CBPは、ある港においてCBP職員に必要な訓練を施す余裕ができるまで、当該港において、本セクションの一般的な施行日を遅らせることもできる。さらに、CBPは、新たな電子申告者 (new participants) に対するテスト証明を完全にするためにさらなる時間が求められる場合には、実施 (implementation) を遅らせることができる。かかる遅れはフェデラルレジスターでの発表に従うものとなる。

以上