

Frequently Asked Questions マニフェスト情報 24時間事前申告ルール¹

(日本機械輸出組合企画開発グループ仮訳)

米国関税庁には貨物積込 24 時間前のマニフェスト情報事前申告ルールについて数多くの質問が寄せられている。これまで最も多かった質問を取り上げ、それに対する現時点での回答をまとめた。税関が 24 時間ルールに期待する内容を、貿易関係者にご理解いただく上で、この文書が助けになるよう願っている。米国関税庁では今後も新しい問答を付け加え、リストを更新していく予定である。変更や最新情報を知るために、常にこの文書をチェックしていただきたい。

- 1. 実施日について：**規則の実施プロセスがどうなっているか説明してほしい。12月2日より、すべてのマニフェストを提出する必要があるのか？ エンフォースメント開始までの60日間の猶予期間中に、マニフェスト情報に不備があった場合や、情報を申告しなかった場合、税関は貨物の荷下ろしを許可しないのか？ 規則実施の初期段階では、大半の港に海外職員が派遣されていないが、税関はどのように規則を守らせるのか？

回答：規則実施の施行日は2002年12月2日である。2002年12月2日以降に出航するいかなる船舶についても、キャリアおよび/または電子化されたNVOCC（非船舶運業者）は、外国の港でその船舶に貨物を積み込む24時間前に、貨物デクレーションを提出するよう義務づけられる。2002年12月2日以降に新しく航海に出るいかなる船舶も、24時間ルールを守らなくてはならない。12月2日の時点で外国の寄港地間を航行中の船舶は、24時間ルールを守る必要はない。

税関は、2002年12月2日に続く60日間の猶予期間中は、悪意のない違反を見つけても、執行措置をとったり、荷下ろしを拒否したりすることはない。

税関は諸外国政府と調整を図りながら、ハイリスクと見なされる貨物の検査を行っていく。エンフォースメント開始までの60日間の猶予期間中に、新しいCSI港（CSI参加港）がいくつか開業する予定である。

¹ 本 Q&A は日本機械輸出組合事務局による仮訳であり、正しくは米国関税庁のインターネット・ホームページに掲載されている原文を参照されたい。以下の URL より入手できる。

http://www.customs.ustreas.gov/24hour/docs/24hour_faq.pdf

なお、ほん Q&A の仮訳における脚注は全て当事務局によるものである。

本件については問い合わせは下記まで

日本機械輸出組合企画開発グループ橋本 (hashimoto@jmcti.or.jp、TEL 03-3431-9379)

2. **エンフォースメント開始日について**：新規則の執行開始日は2003年2月1日であるが、この日以降に貨物を積み込む船舶にはエンフォースメントが適用され、この日より前に貨物を積んだがまだ米国に到着していない船舶には適用されないことを確認願いたい。

回答：キャリアおよび/または電子化NVOCCは、2003年2月1日以降に出航するいかなる船舶に対するエンフォースメントにも従わなくてはならない。その日以降に新しく航海に出るいかなる船舶も、24時間ルールに完全に従わなくてはならない。2003年2月1日の時点で外国の寄港地間を航行中の船舶が、ルール違反により処罰されることはない。

3. **2002年12月2日からキャリアに適用される要件**：2002年12月2日よりキャリアに義務づけられることは何か？

回答：電子化されたキャリアは、航海を始めた最初の適切な船舶から、貨物デklarेशन情報を送信すべきである。キャリアは、送信可能なすべての貨物デklarेशन情報を伝達すべきである。キャリアは今後も発展に取り組み、各船舶が貨物デklarेशनの送信とともに作成するB/Lの合計数を増やすべきである。キャリアはできるだけ早く（遅くとも2003年2月1日までに）24時間ルールに完全に従うべきである。キャリアは、フル・エンフォースメントまでの60日間の猶予期間中に、いつごろ完全な送信が可能になるかを税関に知らせなければならない。

4. **2002年12月2日からNVOCCに適用される要件²**：2002年12月2日よりNVOCCに義務づけられることは何か？

回答：電子送信が可能なNVOCCは、「実施日について」に示したガイドラインに沿って、2002年12月2日より税関に情報を送信するよう義務づけられる。電子化作業を進めているがまだ試験段階に至らないNVOCCは、外国港で船積みする24時間前に、税関に直接、文書の貨物デklarेशनを提出することが許される。それらのNVOCCは、税関に貨物デklarेशनを電子送信できるようになる予定の日付を知らせなければならない。さらに、貨物申告書の書面での提出を許されたNVOCCは、従来どおりの船積書類を一部、船舶キャリアに渡す必要がある。キャリアは、マニフェスト一部を船舶内に保管するという規則を守るためである。

電子化作業に着手していないNVOCCや、電子化作業に着手したことを税関に証明で

² 前項「1.実施日について」参照

きないNVOCCは、船舶AMS（電子マニフェスト申告システム）にインプットするため、外国港で船積みする24時間前に、船舶キャリアに貨物デklarレーションを直接提出しなくてはならない。

5. **C S I港および非C S I港（C S I不参加港）での実施について**：本規則の適用がC S I港と非C S I港ではどのように異なるのか？ 非C S I港からの貨物へのホールドはいかに行われるのか？ 税関は、AMS経由の電子メッセージ以外に、どんな方法で積出港に貨物をホールドまたは検査すべきことを知らせるのか？

回答：船舶AMS参加者に対しては、C S I港でも非C S I港でも24時間ルールの実施要件は同じである。電子化されていないキャリアがC S I港にいる場合は、それらの港の指定場所において米国税関職員にマニフェスト文書を提示する。

電子化されていないキャリアが非C S I港にいる場合は、外国港で船積みする24時間前に、貨物を荷下ろしする米国内の各港に文書の貨物デklarレーションを提示しなくてはならない。FAXやAMS以外の電子メッセージを、税関に直接送ることは許されない。電子化されていない船舶キャリアは、船舶代理店（Vessel Agent）や、サービスプロバイダー、各地の港湾管理者（Local Port Authority）、米国のビジネス・パートナーの電子サービス支援を受けてよい。貨物デklarレーション情報を受け取った米国内企業は、税関に直接それを届けることになる。電子化されていない船舶キャリアが、米国の税関に文書の貨物デklarレーションを直接提出することを選んだ場合、その業者は外国港で船積みする24時間前に、米国内の寄港地ごとに、それぞれ完全な貨物デklarレーション情報を税関事務所に提出してチェックを受けることを、確実に行う責任がある。

電子化されていないキャリアがマニフェスト文書を提出する場合、税関に貨物デklarレーションを提示するよう指定された企業が、税関からの貨物のホールド通知も受け取ることになる。ホールド通知は、電子化されていないNVOCCから、船舶キャリアにも伝えられなければならない。

電子化作業を進めているNVOCCは、貨物船積み24時間前までにC S I港に駐在する米国税関検査官、または米国の寄港地税関のいずれか適切な方へ、文書の貨物デklarレーションを直接提示することが許される。

6. **2002年通商法について**：税関は2002年通商法に基づいて新しい規則を作ること考えているか？ もしそうならば、税関はその過程において現行規則に修正を加える考えがあるか？ また税関は、ACE（Automated Commercial Environment）がオ

オンライン化して情報収集の代替手段ができたときも規則を修正するつもりか？ どのような移行措置を税関は考えているのか？

回答：税関は、2002年通商法に基づいて24時間ルール要件を制限するような新規則を作ることは想定していない。

A C E の様々な機能が開発され、データや情報の収集能力が高まれば、税関は規則を見直すことになるだろう。

移行に関する質問は、税関およびA C E 開発に取り組む業界のパートナーが、この問題に関係するA C E 内部の具体的要素を発見した時点で取り上げられよう。

7. **秘密保持：**ビジネス上の秘密を守るには、税関が情報公開を遅らせるしかないように思われる。しかしかにはして情報がライバル企業や犯罪者の手に渡るのを防げるのか？

回答：情報を税関に直接提供してもらうことで、顧客情報をライバル企業から安全に守りたいN V O C C の懸念に対処している。また税関は、電子化の取り組みを進めている電子化されていないN V O C C が、貨物の積込み24時間前に、C S I 港の場合はC S I 港に駐在する米国税関検査官に、非C S I 港の場合は米国内の寄港地の税関に、文書の貨物デklarেশョンを提示する機会を引き続き与えている。さらに税関は、輸入者または荷受人に代わって2年毎の証明書を提出できる当事者リストを拡張するときには、別途「プロポーズド・ルールの通知」を発表するだろう。改めて通知が必要なのは、この問題に関してこれまで寄せられた意見が、2002年8月8日付の最初の「プロポーズド・ルールの通知」の範囲を超えているためだ。

税関は、マニフェスト・データの開示に関する法(19 USC 1431(c))により規制されている。この制定法に変更を加えるときは議会で立法化しなくてはならない。

- A)質問：**セクション1431に基づいて秘密取扱い申請を行なった場合、手続きにはどれくらいの時間がかかるのか？

回答：現在のところ、申請受理から申請が処理されてシステムに反映されるまでに1~5日かかっている。申請がシステムに反映されさえすれば、情報の保護(秘密扱い)が有効になる。関税庁は秘密取扱い申請案件を毎日処理する。関税庁は、情報保護申請が確実に迅速処理されるよう処理時間を注意深くモニターしていくことにしている。平均して申請が受理された日から30日以内に、申請案件が処理され申告データが秘密扱い

となっていることが申請者に通知される。

- 8. 非AMSキャリアについて：**電子マニフェスト申告システム（AMS）に現在アクセスできない業者には、規則上どのような便宜を図るのか？

回答：電子化されていないキャリアは、外国港で船積みする24時間前に、文書の貨物デklarレーションを提出することが義務づけられる。電子化されていないが電子化への継続的進展が明らかなNVOCCは貨物の積み込み24時間前に、CSI港の場合は当該港に駐在する米国税関検査官に、または米国の寄港地の税関のいずれかへ文書の貨物デklarレーションを提出することが許される。電子化への進展が明らかでない、またはそれを希望しないNVOCCは、外国港で船積みする24時間前に、AMSにインプットするため、キャリアに貨物デklarレーションを提出しなければならない。税関は、NVOCCが電子化に向けて熱心に努力し、要請があり次第その努力を地元の港湾管理者に証明できるならば、エンフォースメント開始までの60日間の猶予（悪意のない違反のために）期間中は、電子化されていないNVOCCからの文書の貨物デklarレーションを受け付ける。

- 9. C-TPATについて：**本規則の下でC-TPAT（Customs-Trade Partnership Against Terrorism）に参加するメリットは何か？

回答：税関は、C-TPATに参加する企業が、セキュリティ対策の標準的手順の一環として、本規則の下で必要となる情報を提供してくれることを期待する。正確でタイムリーな貨物デklarレーションを作成することは、C-TPAT参加のベネフィットである迅速な貨物のリリースのためにも不可欠である。C-TPAT参加者が事前申告の要件を免除されることはないが、プログラムへの参加はセキュリティ対策の過程で考慮されるだろう。

- 10. COAC³について：**本規則および2002年通商法で示されている協議プロセスは、COAC会員および非COAC会員にどのように関わるか？ 税関はこのプロセスが、C-TPATに匹敵するような形で進化すると予測するか？

回答：このファイナル・ルールは、2002年通商法とはまったく別個のものである。税関は、「業界と協議する」ための要件をどう達成するかを業界に通知する予定である。COACがファイナル・ルールの実施に関するコンサルタントの役割を果たす小委員会

³ the Advisory Committee on the Commercial Operations

を結成するように、税関が要請していくことが、このファイナル・ルールにはっきり示されている。

- 11. カナダ/メキシコ向け貨物について：**外国港からカナダまたはメキシコに出荷され、さらにトラックまたは鉄道で国境を越えて米国の最終目的地まで運ばれる貨物に、ファイナル・ルールが適用されるかどうかを明確にしてもらいたい。規則を巧みに逃れるために、海上運送からトラックまたは鉄道運送へと貨物が迂回輸送されるのでは、という懸念に税関はどう対処するのか？

回答：このファイナル・ルールは、カナダまたはメキシコに出荷され、トラックまたは鉄道で米国に運び込まれる貨物には適用されない。税関はカナダの港湾に職員を駐在させており、カナダ当局との協力体制も目覚ましい効果を上げている。いずれかの税関当局が、貨物の詳しい検査を避けるための迂回ルートだという疑いを抱けば、その貨物はおそらくハイリスク貨物の扱いを受けることになるだろう。米国を仕向け地としてカナダまたはメキシコを出航する船舶には、24時間ルールがもちろん適用される。

- 12. コンテナの埠頭到着について：**船積みの数日前にはコンテナをキャリアに届けなければなくなるという業界の懸念に対し、税関は、コンテナそのものではなく、貨物の情報を今までより早く届けてもらいたいのだと発言した。税関は、キャリアが実際にコンテナを受け取る前に、コンテナについての情報をマニフェストに記入せよと命令するのか？

回答：税関は、キャリアがコンテナを受け取る前に、貨物デクラレーション情報を税関に提出せよと命令しているのではない。それはキャリアが決めるべきビジネス判断である。これまでに寄せられた多くの意見によると、キャリアが税関に貨物デクラレーションを送るためには、コンテナが外国港（埠頭）に物理的に存在する必要があるという。税関が、税関の目的に照らして明言してきたのは、キャリアが税関に貨物デクラレーションを送るために、コンテナが埠頭に物理的に存在する必要はないということだ。

- 13. 責任について：**米国内または外国港のいずれかで税関がコンテナを検査し、内容物に関するマニフェストの記述が誤っていると判断された場合、キャリアは罰金または損害賠償額を支払う責任があるのか？ 誤解を招くような船荷証券の記述から自分の身を守るためにキャリアはどうすべきか、税関にアドバイスを願いたい。

回答：イエス。上記の状況では、キャリアは罰金を支払わねばならない可能性があり、NVOCCは損害賠償額を支払わねばならない可能性がある。正確な情報が得られるよ

うに、キャリアは荷主ときちんとしたビジネス関係を確立しておくべきである。

- 14. ボンドについて：NVOCCの債務を軽減するガイドラインはどのようなものか？** 情報を提供しない場合、情報を提供するがタイムリーでない場合、情報を提供したものの税関が大まか過ぎると判断する場合に、どのような罰金が提示され、どのような軽減措置が可能なのか？ また情報が誤っている場合、どのような損害賠償額を求められる可能性があるか？ その情報が、荷主から得た情報(商品説明および/またはHTS番号、数量など)に基づく場合、キャリアとNVOCCのいずれが責任を負うか？ キャリアは、コンテナ内の商品が記述と異なることや、他にも何か誤った情報があるかもしれないことにまったく気づかなかつたと想定すると、誰に責任があるのか？ 保証会社は、新規則の執行開始日以降に発行されたボンドについての、新規定に基づく支払請求に対してのみ責任を負う、と仮定されている。この仮定は正しいのか？ 正しいとすれば、不必要な支払請求を避けるために、現場で適切な通知を受け取ることができるのか？

回答：税関では目下、罰金および損害賠償請求の査定に関する方針を策定中である。その査定方針が承認された後に、軽減ガイドラインを定めることになるだろう。ファイナル・ルールによると、法律の他の規定に基づいて適用される罰金に加え、キャリアは19 USC 1436の規定に基づく民事上の罰金を支払わねばならない場合があり、NVOCCは19 CFR 113.64(c)に基づく損害賠償額を支払わねばならない場合がある。

税関に貨物デklarेशन情報を提供する当事者は、その情報が正しいことを確かめる責任がある。税関は、最初のうちはキャリアに説明をして法律遵守を求めるが、違反が繰り返されれば、罰金または損害賠償請求の査定を行うことになるだろう。

保証引受人が執行開始日以降に発行されたボンドについてのみ責任を負うという仮定は正しくない。

現行のボンドは罰金の支払いを保証しており、これらの有効なボンドに対して支払請求が行われる。

国際キャリアボンドを取得する義務があるのは誰か？

回答：貨物デklarेशनを税関に電子送信しているNVOCCは、国際キャリアボンドを取得しなければならない。この電子送信には、サービスプロバイダーや港湾管理者と契約して税関に直接伝達する場合も含まれる。NVOCC国際キャリアボンドの最低額は5万ドルである。しかし港湾責任者には、ボンドを増額する裁量を与えられてい

る。米国税関でひとたびボンドが記録されれば、すべての通関港で通用する。

- 15. 公表リスト：**AMSによるマニフェスト申告を承認され、国際キャリアボンドを取得したNVOCCのリストを、税関は公表するつもりか？

回答：税関は現在、AMSキャリアのリストを一般に公表していないが、内部でリストを保管している。税関がAMS加盟者リストを発表した前例はない。しかし業界からの要請があれば、一般市民に配布する方法を検討することもできる。NVOCCは、国際キャリアボンドを取得することなく、AMSで送信することを許可されない。

NVOCCが電子マニフェストをAMSに保管するのを助ける第三者サービスプロバイダー（船舶キャリアがこの作業を行うのは困難な場合があるだろう）のリストを、税関は公表するつもりか？

回答：税関は、第三者サービスプロバイダーのリストのコピーを提供する予定である。しかしこのリストは絶えず変わっており、プロバイダーを知る唯一の情報源として頼るべきではない。

- 16. 積換え貨物に対するより早期のセキュリティ・スクリーニングについて：**積換え予定のあるコンテナが、航海の最初の行程に出発する前に、税関によるセキュリティの事前スクリーニングを受けられないかと、海上輸送業者の一部が関心を寄せている。例えば、キャリアがカラチからロサンゼルスまでコンテナを輸送する契約があるとする。航海の最初の行程では、船舶Aでカラチからシンガポールまで運ぶ。次にシンガポールで船舶Bに積み込んでロサンゼルスまで航行する。本規則に従うと、セキュリティ・スクリーニングはシンガポールで船舶Bに積み込む前に行われる。もしコンテナに問題があれば、シンガポールに着いてから足止めされるのだ。では、最初の積出港でセキュリティ・スクリーニングを受けられるような選択肢を、キャリアに与える方法はないのか？ そうすれば何か問題があったとき、問題に対処してから航海を始めることができるのだが。

回答：税関はいずれそうした情報を受け取りたいと考えるが、現在のAMSシステムには限界があり、その種の処理は可能ではない。ACEの発展につれてその種の電子情報が受け取れるようになるものと期待している。

- 17. 「ホールド」貨物の通関手続き：**非CSI港で検査が必要となるコンテナを職員が見つけたとき、検査を行い、続いてコンテナを船舶に積み込む許可を得るために、どのような手続きをとるのか？

回答：ホールド扱いとなった貨物の通関手続きをどうするかについて、税関では各C S I港および非C S I港の外国税関当局と調整を図っていく。C S I港および非C S I港では外国政府が検査を行うことになる。外国政府から貨物の通関手続きが済んだとの通知があればすぐに、税関はAMS上のホールドを解除する。電子化されていないキャリアの場合は、税関に貨物デクラレーションを提出した企業に通知される。

ホールド扱いとなった貨物の通関手続きをどうするかについて、税関では各C S I港および非C S I港の外国税関当局と調整を図っていく。

税関は、C S I港および非C S I港でホールド扱いとなった貨物の通関手続きをどうするのか？

回答：ホールド扱いとなった貨物の通関手続きをどうするかについて、税関では各C S I港および非C S I港の外国税関当局と調整を図っていく。C S I港および非C S I港では外国政府が検査を行うことになる。外国政府から貨物の通関手続きが済んだとの通知があるとすぐに、税関はAMS上のホールドを解除する。電子化されていないキャリアの場合は、税関に貨物デクラレーションを提出した企業に通知される。

- 18. 外国港への進路変更について：**外国港から米国に向けて航海する予定で貨物の通関手続きをしたが、船舶キャリアが進路を変えて、バハマのフリーポートで貨物を降ろし、別の船舶に積み込んでから米国に入港した場合、船舶キャリアはこの貨物に関してもう一度マニフェストの24時間事前申告を行う必要があるか？

回答：この貨物はもう一度、24時間ルールに従わなくてはならない。

キャリアがカナダの最初の寄港地に止まった後、カナダを目的地とする貨物(24時間事前申告の義務のなかったもの)を積んだまま、直接米国に来るとしたら、どうなるか？(例えば、北大西洋で嵐が発生したため、カナダのハリファックス港を迂回する運航上の決定があった場合など)

回答：キャリアは、外国寄港地に行かないことがわかった時点ですぐに、最初の到着地となる港の米国税関に通知しなければならない。次にキャリアは、立ち寄りなかった外国港を明記して訂正したマニフェストを送信すべきである。米国の港に到着すると、税関による書類のチェックを受けるまで、貨物デクラレーションはホールド扱いとなり、必要な検査が行われ、適切な罰金が課されることもある。船舶にこのような事態がたび

たび発生していると米国税関が判断すれば、最終的に荷下ろし許可が出ない場合もある。さらに米国税関は、マニフェストの提出されていない貨物を積んだ船舶が到着予定であることを、沿岸警備隊に通報する。

船積みした後で荷主が貨物の目的地を変更する場合、マニフェストの修正が必要になるだろう。これはどう処理すればよいか？

回答：修正は現行手続きに基づいて行う。これに関するプロポーズド・ルールの通知はまだ発表されていない。しかし、当初の情報に何らかの変更を加えると、税関の貨物リスク査定に影響を与えるため、検査対象となる場合があることを承知していただきたい。

- 19. FROBについて：**船舶が出航した後で、荷主が貨物の目的地をFROBから米国の港に変更する場合、マニフェストの訂正という形で処理できるか？

回答：イエス。マニフェストの訂正は、マニフェスト・ディスクレ情報として処理される。貨物はFROBであるため24時間要件に該当するので、マニフェスト情報は船積みの24時間前にすでに受理されている。しかし情報の変更であるため、貨物のスクリーニングや検査を受けることがある。

- 20. 船内での紙フォームのマニフェスト：**税関のAMS事前貨物マニフェスト申告に参加しているどのキャリアが、(請求があれば提供できるというのではなく、)船舶内で紙のマニフェスト一部を所持していなければならないのかをはっきりしていただきたい。

回答：船舶内で貨物申告の写しを保持するという義務に従うためには、すべての当事者が貨物申告のハードコピーをキャリアに提出しなければならない。唯一の例外として、ペーパーレスマニフェスト参加者が申告するB/Lだけがこの例外である。

- 21. 沿岸警備隊の規則作成：**ファイナル・ルールは、「貨物申告情報の船積み24時間前の提出を義務付けることによって、税関は、船社が米国到着時に追加的な貨物申告を提出する義務を廃止する」と明記している。沿岸警備隊はそれより前に、貨物マニフェストを船舶到着の96時間前に税関に提出することを義務付ける規則案を有している。税関がファイナル・ルールを決定した以上、沿岸警備隊の規則はそれらに取って代わられた。税関は沿岸警備隊に対して、その96時間前ルール案はAMSを通じて申告を行い、新しい税関事前マニフェスト申告義務にしたがうどのキャリアにも適用されるべきではないことを通知してほしい。

回答：税関は、キャリアに対して、電子マニフェスト1通のみ提出を義務付け、沿岸警備隊と協力してこの伝達を調整する。紙マニフェストの提示は両方の機関でできるようでなければならない。

22. AMS / バッチ申告：

1)現在、マニフェストごとに1つのCF1302申告を行う。AMSでは同一の船舶についての複数のCF1302申告をどのように取り扱うのか説明して欲しい。

回答：現在のAMSシステムも、船舶数及び航海数が同じ場合、各港湾からの修正申告として複数の貨物申告を取り扱っている。船舶数または航海数が変わる場合は、貨物申告は削除して、新しい船舶数及び航海数にしたがって書き換えられなければならない。

2)コメントでは、「船舶AMSプログラムは個々のB/Lの発信には対応しておらず、こうした発信は一括で送られなければならない」と述べている。これらの規則に基づく事前申告義務に関して、一括申告はひとつの積地で積載されるすべてのコンテナを一括して一回で申告しなければならないのか、それともキャリアはひとつの積地について2回以上申告できるのか。(例：一束を船積みの48時間前に、もう一束を船積み24時間前に申告する)

回答：上の例は適切である。キャリアは同一の船舶及び航海に関して同一の港湾について2回以上申告できる。

23. 生鮮品：多くの生鮮品(バナナ、パイナップルなど)は、船積み前24時間以内に収穫、積載されている。24時間前の段階では情報(最終的なシール数、正確な数量、コンテナ数など)は予備的なものでしかない。これはどう取り扱うべきか。

回答：データ要素の多くは分かっているはずであり、分からないデータ要素は正確な個数と重量だと思われる。これには、あらかじめ積込むべきコンテナをコンテナのプールから選び出しておき、シールをシール束から選択しておくという事前の計画が必要かもしれない。こうした出荷については、およその個数と重量を申告しておき、実際の量がわかってからそれを修正することができる。個数及び重量についての荷主の見積りは、出荷の余剰分(redundancy)によりかなり実際に近いはずであると税関は考えている。

税関は、生鮮業界の特殊性を認識しており、キャリアと協力して、業界がやりやすくなるような戦略を策定し同時に外国港湾での船積み24時間前の貨物申告情報を税関に提供できるようにしようとしている。

24. 設備の変更：CF1302 が申告された後に保冷コンテナの冷蔵システムが故障した場合、キャリアは生鮮品を新しい保冷コンテナに積み直し、新しいシールを貼ってそのコンテナを船舶に積載し、マニフェスト情報を訂正することができるのか。

回答：税関は、故障による設備の変更を認めている。キャリアはマニフェストが実際と異なるという報告を提出してコンテナ、シールのナンバーを訂正する。税関がキャリアから通知を受けた時点で、ケースバイケースで正確な手続きを決定する。

25. AMS マニフェスト受領確認：税関では現在、キャリアがマニフェストを提出した後、マニフェスト・データの受領、受領した B/L 数及び不受理の B/L 数を確認する受領メッセージを返している。船社は 24 時間ルールに基づいて提出されたマニフェスト情報についても、この同じメッセージを受け取ると思っていいいのか。

回答：その通り。手続きは変わらない。キャリアは同じメッセージを受け取ることになる。

NVOCC（非船舶運業者）貨物に関するマニフェスト受領メッセージはどうか、また、NVOCC の申告に関してその船社はどんな情報を受け取るのか。

回答：現在自動スロットチャーターに関して船社が受け取る情報は、船舶運業者が受け取る情報と同じである。前項の回答を参照されたい。

26. マニフェストが実際と異なる場合：税関は、マニフェストが実際と異なるという報告に関しては、いつ新しいルールが提案されるか予定しているか。

回答：ファイナル・ルールの公布（2002 年 10 月 31 日）から 30 日以内に、マニフェストが実際と異なる場合についての提案が税関事務所から財務省に提出される。

今後それまでの間、こうした問題にどのように対処すべきかについて税関が船社に提供する非公式のガイドラインがあるのか。

回答：現在の手続きが適用される。それは 19 CFR 4.12（連邦規則集 19 の 4.12）に書かれている。

27. 税関の業務：税関は、すべてのマニフェストを処理し必要なホールド指示を出すために、

一日 24 時間週 7 日職員を配置するのか。

回答：税関は、キャリアが紙の貨物申告を提出すべき場所を C S I 参加港及び米国税関のある港湾の中に指定している。その指定された場所は、各港湾によって決定された方法で警備されている。貨物申告の提示から 24 時間のうちにホールド指示を受けなかったキャリアおよび N V O C C は、貨物を船積みすることが許される。

税関が AMS に関して予期せぬダウンした場合、手続きはどうなるのか。

回答：CAMIR 文書に示された現行の手続きが使用されるべきである。CAMIR は税関のウェブサイトに、税関指令 3240-075「船舶電子マニフェストシステム」と共に載っていて、貿易関係者は見ることができる。現状で受容できる故障停止時間は 2 時間だが、状況が確実であれば、港湾監督者 (Port Director) の裁量によってこの 2 時間という推奨時間を越えることができる。自己のシステムが長時間故障しているキャリアは、自社のクライアント代表者に通知し、紙の貨物申告情報をどのように税関に提出するのかについて、同指令に概説された手続きを説明すべきである。税関は税関指令を税関のウェブサイトで見られるようにした。24 時間ルールに関する情報については、引き続き税関ウェブサイト (www.customs.gov) を注意して見ておいてほしい。

税関は適切に事前申告関連業務をカバーできるよう勤務時間を調整する。キャリアは 24 時間が経過する前に貨物の船積みを行なってはならない。

税関はキャリアのための相談対応窓口やヘルプラインを開設するのか。

回答：キャリアは現在、支援を求めるために連絡すべき税関担当官または税関官署を指定されている。それに加えて、米国税関は、各税関官署および貿易業界の両方からの質問に対応するための電話相談を 60 日間開設することとした。電話番号は (202)927-0224、月曜から金曜までの (東部標準時) 午前 8 時から午後 4 時まで利用できる。

- 28. 船舶共有キャリア：**船積み前の「ホールド」通知が、税関によって、それが船舶運行業者が否かに拘らず申告した船社に伝えられることはかなり明瞭だと思われる。船社は、こうしたホールド通知が船積み前に迅速に伝えられ、それぞれの責務と負担が明確になるように、相互に良好なコミュニケーションシステムを構築する必要がある。

こうした合意が船舶を共有する船社間に有効である可能性がある一方で、このモデルは、

ホールドに関する船社とNVOCCの間のコミュニケーションには不十分であると思われる。

回答：AMSであるキャリアについては、二次通知当事者が適用される。

- 29. 申告項目 6 港湾：**第(vi)項では、申告キャリアに「そのキャリアが米国向貨物を最初に受け取る外国港湾」を記述することを義務付けている。「外国港湾」は「港湾」を意味するのか、それともその申告キャリアが貨物を受け取る場所を意味するのか。たとえばキャリアが、ベルリンからシカゴにコンテナを一貫輸送契約に基づいて輸送するとする。キャリアはコンテナをベルリンで受け取り、それをハンブルクまでトラック輸送する。キャリアはそれをハンブルクで船積みし、サザンプトンを経てニューヨークまで海上輸送する。この場合、第(vi)項はベルリン（そのキャリアが貨物を受け取る場所）か、それともハンブルク（最初の外国港湾）か。

この場合、第(i)項の「船舶が米国に向けて出発する最後の外国港湾」はサザンプトンで、第(xi)項の「貨物が船積みされた外国港湾」はハンブルクであると推定される。

回答：この例及び推定は適切である。データ要素(i)「船舶が米国に向けて出発する最後の外国港湾」(新データ要素)はサザンプトンで、(vi)「そのキャリアが米国に向けた貨物を最初に受け取る外国港湾」はベルリン、そして(xi)「貨物が船積みされた外国港湾」はハンブルクである。

- 30. 申告項目 7 貨物の説明：**第(vii)項では、「貨物の正確な説明および重量、または密閉コンテナについては、荷主の申告した貨物の説明および重量」が求められる。

A)「密閉コンテナについての、荷主の申告した貨物の説明および重量」をキャリアは信頼できるという条件で、キャリアこの規則を全面的に支持していた。税関には、荷主がコンテナに積載した貨物の誤記についてキャリアを処罰する意図がないことを確認してほしい。

回答：税関に貨物申告情報を提供する当事者が、その情報が正確であるようにすることに責任を負う。税関は、密閉コンテナ及び荷主の積載量及び個数について、引き続きこの同じガイドラインを使う。税関はまず、キャリアについて詳細な整合性を見るが、繰り返し違反が発生する場合は、税関は19 CFR 4.3aで示されている処罰を検討することがある。

B) 質問：何が貨物の精密な説明を構成するのか？化学製品（Compound、Mixture）の場合には化学式が必要となるか？

回答：本規則が求めているのは、貨物についての精密な記述的説明かまたは正しく分類を判断できる熟練を有しているならば6桁の関税番号である。6桁の関税番号の正確性に疑問があるならば（正確性を確認するのはしばしば困難である）、精密な記述的説明が使用されるべきである。

精密な記述的説明とは、コンテナが映像検査装置（Imaging Equipment）を通過したときに貨物の中のいかなる異常物も確認できるよう、税関が申告された貨物の形状、物理的特徴、ありそうな梱包を確認できるのに十分に精密な説明である。また、説明は、放射能を放出する可能性のあるいかなる貨物（Goods）をも確認できるよう十分に精密でなければならない。どの程度まで情報が具体的であるかは商品の性質に依存するものである。例えば、“エレクトロニクス”は精密な説明ではなく、“CD プレイヤー”あるいは“コンピュータ・モニター”ならば精密な説明と言えよう。下記表に掲げているものは、税関が受け入れられる記述的説明と受け入れられない記述的説明の一例である（全ての事例を完全に網羅するものではない）。明らかなことは、次の説明はいかなる状況にあっても受け入れられない：説明がブランクとなっていること；“freight all kinds”または“FAK”；“said to contain”または“STC”；“general merchandise”；“26 pallets”；“various retail merchandise”；または“consolidated cargo”。2003年2月2日から、かかる一般的説明（準備期間中は使用し続けられている）が船社またはNVOCCから提出されるならば、税関は強力なエンフォースメント（遵守強制）措置を開始する。

税関は、その他不十分な類の説明に対してエンフォースメントを開始する前に、どのような説明が受け入れ可能か洗練させていくために今後も貿易業界と協力していく。商品が適切に説明されていないときには税関はキャリアに通知する。貨物の説明は、税関が精密にターゲティングするのを支援する上で最も重要な要素の一つであるので、できるだけ早く精密で協力的になることは貿易業界の利益になる。このことは最終的なエンフォースメントを回避するだけでなく、コンテナの中に何が入っているか知る上で税関が安心できないことに起因するコンテナの“ホールド”を回避することにもなる。“ホールド”指示が少なければ少ないほど、誰にとっても貨物のリリースが迅速になるという結果をもたらす。化学製品（化合物）に対して化学式は必要ではないものの、化学品名は必要である。

CARGO DESCRIPTION	
Not Acceptable	Acceptable
Apparel	Ladies' Pants
Wearing Apparel	Men's Shirts
Ladies' Apparel	Boy's Jacket
Men's Apparel	Girl's Vest
Appliances	Refrigerator
	Stove
	Microwave Oven
Autoparts	Automobile Brakes
	Glass Windowshields for Automobiles
	Alcoholic Beverages
	Blankets
Caps	Plastic Caps
Chemicals, hazardous	Actual Chemical Name(not brand name)
Chemicals, non-hazardous	Actual Chemical Name(not brand name)
	Coffee machines
Electronic Goods	Tape Recorders
Electronics	Televisions
	CD Players
	Walkmans
Equipment	Oil Well Equipment
	Poultry Equipment
Flooring	Wood Flooring
	Plastic Flooring
Foodstuffs	Oranges
	Fish
	Bags of Rice
Iron and Steel	Iron Pipes, Steel Pipes
	Iron Building Material, Steel Building Material
Leather Articles	Saddles
	Leather Handbags
	Leather Jackets
Machinery	Metal Working Machinery
	Cigarette Making Machinery
Machines	Sewing Machines
	Printing Machines
Pipes	Plastic Pipes
	Steel Pipes
	Copper Pipes
Plastic Goods	Plastic Kitchenware
	Plastic Houseware
Polyurethane	Polyurethane Threads
	Polyurethane Medical Gloves
	Personal Effects
	Household Goods
Rubber Articles	Rubber Hoses
	Rubber Conveyer Belts
Rod	Welding Rod
Scrap	Plastic Scrap
	Foam Scrap
	Iron Scrap
ATC Said to Contain	
General Cargo	
FAK Freight of All Kinds	
Tiles	Ceramic Tiles
	Marble Tiles
Tools	Hammer
	Saw
	Drill
Toys	Do ts
	Remote Control Cars
Wires	Iron and Steel Cans
	Copper Wires

C) 輸入時の分類と HTS の名称を利用したマニフェスト上の分類が一致しない場合、輸入者にとっての影響はどのようなものになるのか？

回答：不正がなければ、こうした状況で輸入業者が処罰を被る懸念はないと思われる。税関は、キャリアと協力して誤記を訂正し、事後監査を通じて特定の貨物説明が不正確であることをキャリアに通知することができる。そのキャリアが継続的に矛盾する情報を提出していて、かつ税関が日常的にそのキャリアにその問題について通知してきたと判断される場合は、処罰を検討することができる。矛盾する情報がある場合、輸入業者は、将来の提出では訂正がなされるように、不正確な分類について荷主に通知すべきである。

HTS ナンバーについては、税関は米国統一関税率表を参照している。どのナンバーを入力するかはっきりしない場合は、荷主が詳細な説明を提供できるはずである。

D) ボルスタータイプのコンテナ設備に詰められた貨物（すなわち上部と側面がオープンになった台状コンテナ）はコンテナ詰めされていると見なされ、したがってキャリアは「荷主の申告した貨物の説明および重量」に依存できるのか。

回答：貨物が目に見え、密閉されていないため、税関は荷主の積載量および個数（Shippers load and count）を受け入れない。

31. 申告項目 8 荷主の氏名および住所：貨物フォワーダーは FMC（米国連邦海事委員会）サービス契約に基づいている。荷主の「代理人」としてキャリアと契約することがある。貨物フォワーダーの氏名及び住所ではなく実際の荷主の氏名及び住所が使われなければならないというのは正しいか。そのフォワーダーがその荷主の「代理人」として表記される場合、荷主は二次通知当事者(Second Notify Party)であるべきだというのは正しいか。

回答：実際の荷主の氏名、住所が使われなければならない。二次通知当事者は、税関に関して電子化されている当事者が出荷に関する電子情報を受け取れるようにするためである。したがって、荷主を二次通知当事者としてリストすることは、このデータ要素については認められない。

32. 申告項目 9 荷受人および To Order B/L：第(ix)項は、To Order B/L について、荷受人がない場合、この情報事項にはその貨物の「所有者または所有者の代表者」の氏名を含むものとする、と規定している。この規則は、誰が「所有者の代表者」たり得るか

について何も制限や定義をしていないので、米国における氏名または住所を求めているわけではなく、荷主が B/L 上に記載している者なら誰でもかまわないと推定している。それでいいのか。

回答：所有者または所有者の代表者は、米国の氏名及び住所の記載が必要である。

33. 申告項目 14 シール：第(xiv)項には、「コンテナに貼られるすべてのシールについてシールナンバー」を求めている。法律には、コンテナに積載する荷主がコンテナにシールを貼らなければならないという義務付けは見当たらない。また、そのコンテナが詰められるときに誰がシールを貼ったのかを船社が確認することもできない。荷主だけがそれをする立場にいる。しかし、キャリアはコンテナを受け取る時にシールナンバーをチェックすることができる。

A. キャリアがシールのないコンテナを荷主から受け取る場合、通常そのキャリアがそのコンテナにシールを貼る。こうした稀なケースでは、税関はそのキャリアがシールナンバーについて「なし」と記載することを希望するのか。我々はキャリアが貼ったかもしれないシールのナンバーを挙げることは税関の望むところではないと推定する。

回答：多くの船社は C - T R A T の参加者であり、ハイセキュリティシールまたはロックがコンテナに貼られるようにすることに同意している。したがって、荷物を詰めたコンテナがシールなしでキャリアに渡された場合、そのキャリアは C - T R A T アグリーメントに基づいてそのコンテナにシールを貼ることを義務付けられている。その後キャリアは、コンテナに貼ったシールナンバーを入力するものとする。税関は、理想的には、コンテナに荷積みした荷主がシールを貼ることを義務付けられるべきだということで合意している。現在、C - T R A T は外国の荷主には利用できないが、C - T R A T のこの部分が解禁になれば、シールは外国荷主についても適用される。

B. キャリアが、受け取ったコンテナに貼られたシールナンバーが、当初のたシールナンバーと異なっていることを示す他の出荷書類と適合しないことに気づいた場合、税関は申告するキャリアがこのアイテムについて何をすることを望むか。

回答：キャリアは、貨物申告を提出しているのと同じ場所の税関に通知すべきである。さらに、キャリアは外国機関が輸出検査を実施したというドキュメントを入手するよう努力すべきである。税関は、貨物申告が修正または変更された場合、税関が最後の送信を受けた日時から 24 時間が始まる、とずっと述べてきている。しかし、そのキャリアまたは N V O C C が外国税関からの書類を貨物申告が提出された税関のある港湾に提

供できる場合、その港湾は新たな 24 時間の義務付けを免除することができる。

C. オフショア税関当局が輸出コンテナを船積み直前に検査し、その後新しいシールを貼ることは珍しいことではない。これは、CF1302 がオリジナルのシール番号を記入した CF1302 が米国税関に提出された後に発生する。キャリア及びスーパーキャリア構想に基づき、キャリアは、シール番号の変更を追跡する手続きを有しており、税関はケースバイケースでフォローアップする。この手続きが CF1302 提出後のシール変更に対処する方法なのか確認したい。

回答: キャリアは、貨物申告を提出しているのと同じ場所の税関に通知するものとする。さらに、キャリアは外国機関によって輸出検査が行われたというドキュメントを入手するよう努めるべきである。税関は、貨物申告が修正または変更された場合、税関が最後の送信を受けた日時から 24 時間が始まる、とずっと述べてきている。そのキャリアまたは NVOCC が外国税関からの書類を貨物申告が提出された税関のある港湾に提供できる場合、その港湾は新たな 24 時間の義務付けを免除することができる。

34 NVOCC : 税関が、NVOCC の貨物申告及びハウス B/L 情報が、以下によって AMS を通じて電子的に提出されるよう求めていることは、明らかだと思われる。

- 1 . 自身がボンドを得て電子化された NVOCC
- 2 . 自身の貨物申告及びそれに関するハウス B/L 情報を AMS で申告するために船社を利用する NVOCC
- 3 . 電子化された NVOCC を利用して情報を提出する NVOCC
- 4 . サードパーティの電子ファイリング・サービスを利用する NVOCC

回答 :

1 について この例では、電子化された NVOCC は自身の貨物申告を直接米国税関に提出する。このプロセスは直接税関に提出するキャリアと同じである。追加的な条件は、NVOCC が、船舶運行業者ではなく契約している船社 (NVOCC に B/L を発行している船社を意味する) を二次通知当事者 (Second Notify Party) の位置に置かなければならないことである。特定された各二次通知当事者は、B/L が変更、ホールド及び解除されるたびに税関からメッセージを受け取る。その伝達に含まれる識別情報は以下の通りである。

- | | |
|--------------|------------|
| - S C A C | - B/L ナンバー |
| - 船舶名 | - 処理コード |
| - 航海ナンバー | - 数量 |
| - マニフェスト順序番号 | - 登録の種類 |

- I M Oナンバー
- 登録ナンバー
- 陸揚げ港湾
- 処理日時
- 日付
- コンテナ・ナンバー

2について 業務及び IT の問題によって、税関はこれについて、COACを通じて明確な手続きを策定しようとしている。しかし税関は、NVOCCB/Lを提供する手続きを開発したいいくつかのキャリアを知らされている。最良事例の文書がキャリア間で配信されることが期待される。

3について この例では、非電子化NVOCCは自身の貨物申告情報を、キャリアにコンテナを渡すAMS参加NVOCCに提出しなければならない。AMSに参加しているNVOCCはその貨物申告をあたかも自身のものであるかのように提供する。貨物フォワーダーやNVOCCはリストされることはできず、指定荷主及び荷受人だけがリストされ得る。契約する船社は二次通知当事者としてリストされなければならない。

4について この例では、非電子化NVOCCが自身の貨物申告情報を米国税関に伝達してくれるサービス・プロバイダーまたは港湾当局に提出することを選択する場合、その非電子化NVOCCは、インターナショナル・キャリア・ボンドを入手しなければならない。船社は二次通知当事者としてリストされなければならない。

注意：すべての当事者は、マニフェストを文書一部を船内で維持するという条件に従うためには、自身の貨物申告の紙コピーをキャリアに提出しなければならない。

35. **船社に関するデータ要素要件**：船社はそのNVOCC顧客にB/Lを発行する。AMSを通じて提出を行うNVOCCのために船社が輸送しようとしているコンテナに関するCF1302に、船社が記載しなければならない情報があるか。

回答：電子化されたNVOCCは記入済みの貨物申告を税関に提出することが義務付けられる。電子化NVOCCは、そのNVOCCと契約している船社を二次通知当事者として含めなければならない。船社が非電子化NVOCCのために税関に貨物申告を伝達しようとしている場合、そのNVOCCはその船社に、すべてのB/Lについて完全な貨物申告を提供しなくてはならない。

貨物検査に続く情報は誰に対していつ公開されるのか。

回答：ホールド及びその後の撤去指示は、AMSを通じて税関にマニフェスト情報を発

信した当事者及び二次通知に関して指定されたすべての当事者に送られる。文書の貨物申告を提出するキャリアについては、その貨物申告を税関に提示する当事者が通知を受け取る。

規則へのコメントは、「船舶運行業者はNVOCCの標準アルファコード（SCAC：Standard Alpha Code）...が税関に提示される税関書式（CF）3171に記載されるようにすることにのみ責任を負う」と述べている。しかし、CF3171は船積み前には提出されず、コメントが述べているように「米国到着48時間前」に提出される。

回答：米国に到着する船舶について、税関は、その船舶についてのすべてのSCACコードを記載したCF3171を港湾ごとに一通受け取るのみである。船社は二次通知当事者であり、船舶運行業者にその船舶で輸送されるすべてのSCACコードを知らせなければならないため、到着する船舶はこの情報を税関に提供する責任を負う。船社は、電子化されたNVOCCに、そのNVOCCがマニフェストを提出した貨物に対して行ったあらゆる変更（過剰、不足）について通知しなければならない。

- 36.** 二次通知当事者：船社が船積み開始前にNVOCCのコンテナ（box）に関するあらゆるホールド指示について知っていることは非常に重要である。スロットをチャーターする船社はこの状況で船舶運行業者をリストするであろうことは明らかだと思われる。電子化されたNVOCCは契約した船社をリストすることを義務付けられると推定される。これは正しいか。船社がスロットをチャーターする場合、電子化されたNVOCCは船舶運行業者もリストしなければならないのか、それともその場合船舶運行業者への伝達はスロットをチャーターした者の責任なのか。

回答：電子化されたNVOCCは二次通知当事者として船社をリストすることを義務付けられる。

二次通知当事者の欄はNVOCCによってコンテナ（Box）を輸送する船社も含むように「記入され」なければならない、及び、この欄が記入されていないとNVOCCの申告は不完全となり受理されない、というのは正しいか。

回答：二次通知当事者はNVOCCに関して必須の欄である。

二次通知当事者は、税関の「ホールド」指示へのアクセス以外にどのような情報を与えられるのか。コンテナ・ナンバー及びNVOCC・SCACコード（または他の識別要素）は二次通知当事者情報に含まれているのか。

回答：二次通知当事者は、船荷証券が変更、ホールド及び解除されるたびに税関からメッセージを受け取る。現在のところ、税関は二次通知当事者に送られる情報を制限するために採用する計画を検討しているところである。その伝達に含まれる識別情報は以下の通りである。

- | | |
|--------------|-------------------|
| - S C A C | - B/L ナンバー |
| - 船舶名 | - 処理コード |
| - 航海ナンバー | - 数量 |
| - マニフェスト順序番号 | - 登録の種類 |
| - I M O ナンバー | - 登録 (entry) ナンバー |
| - 陸揚げ港湾 | - 処理日時 |
| - 日付 | - コンテナ・ナンバー |

すべてのNVOCC二次通知当事者のリスティングが、結果的にNVOCCの貨物に関する一切の「ホールド」通知がAMSを通じて船積み前に船社に効率的に伝達されるようにするには、IT及びシステムの見地から何が必要か。

回答：すべてのAMS参加者は、AMSを通じて情報を伝達することを許される前に、自身のシステムを情報技術局でテストすることが義務付けられている。

税関は、NVOCC、とりわけ海外のNVOCCに、90日以内にAMSに参加しボンドに準拠する仕方を教えるプログラムを有しているか。

回答：現在のところ、情報技術局は、AMSにおける電子化キャリアのための明確な推進プログラムを有している。電子化NVOCCに対しても、これらの同じ基準が用いられる。税関は米国官報及び海運団体を利用しており、キャリアは自身の外国の荷主に新しい要件について助言しつつ情報を配布していくべきである。

37. 共同積載：

マスターNVOCCは共同積載コンテナにおけるすべてのB/Lについての提出責任当事者か。

回答：税関は「マスターNVOCC」という用語を、コンテナを船社に提出する責任を有する当事者として定義している。電子化マスターNVOCCは電子化されていないすべての当事者に関して、提出責任当事者になる。電子化されていないマスターNVOCCは、電子化されていないすべての当事者に関して、キャリア又は認定された第三者の電

子化サービス・プロバイダーに文書の貨物申告を提供する責任を負うことになる。

共同積載コンテナにおけるすべてのNVOCCが「電子化」されている場合、各NVOCCは必要な情報をAMSを通じて独自のB/Lから提出できるか。

回答：電子化マスターNVOCCはすべての文書の貨物申告に関して責任を有する。共同積載を行う電子化NVOCCはすべて、AMSを通じて直接税関に提出しなければならない。非電子化NVOCCは貨物申告情報をマスターNVOCCに提供するか、またはその情報を税関に伝達できるサービス・プロバイダーか港湾当局を利用しなければならない。非電子化NVOCCは、電子化マスターNVOCCと共同積載を行う場合、自身の貨物申告を船舶運行業者に提示する権限を持たない。

非電子化マスターNVOCCは、当該コンテナに共同積載を行うすべての非電子化当事者に関して、船社または第三者のサービス・プロバイダーに貨物申告を提出して、AMSに情報提供してもらわなければならない。共同積載を行う電子化NVOCCは、自身の貨物申告をAMSを通じて税関に伝達することを義務付けられる。当該コンテナにおけるすべての電子化当事者は、二次通知当事者として船社を含めなければならない。

各NVOCCが提出可能である場合、船社は自身が船積みし輸送することになるコンテナに関していくつのNVOCCがAMSを通じての提出を義務付けられているか知る必要があるか、そしてどうやってこれを知るのか。共同積載する各NVOCCは、自身の提出が受け入れられるように、船社を二次通知当事者としてリストしなければならないのか。

回答：電子化NVOCCはすべてのB/Lに関して完全な貨物申告を提供し、船社を二次通知当事者として有することを義務付けられる。AMSは、あるコンテナに関していくつのNVOCCがAMSを通じて提出を行ったかについて船社に通知することはない。この情報が船社によって請求されたか必要とされた場合、それはAMSを通じて把握されるものではない。

解説は、非電子化NVOCCが電子化された「マスター」NVOCCと共同積載を行う場合、その非電子化NVOCCは「船舶AMSを通じて税関にこの情報を提示することを義務付けられる電子化NVOCCに対して、自身の貨物について求められるマニフェストを完全に開示及び提示しなければならない」と述べている。共同積載を行う非電子化NVOCCがそのB/L情報をマスターNVOCC（潜在的競争相手）に与えたくなくて、船社にその貨物申告情報をAMSを通じて提出してほしい場合、規則はこれを認め

るか、それともAMSによる提出は電子化NVOCCによってのみ行われなければならないか。

回答：そんなことはない。「37. 共同積載」の2番目の質問に対する回答を参照されたい。

38. SCAC：キャリアまたはNVOCCは、どのようにして標準キャリア・アルファ・コード(SCAC)を入手するのか。

回答：SCACコードは、ヴァーモント州アレクサンドリアにある全米自動車貨物輸送協(NMFTA：National Motor Freight Traffic Association)から入手できる。電話番号は(703)921-7173、ウェブサイトアドレスは www.nmfta.org/scac2.htm である。

39. キャリアまたはNVOCCは、SCACコードを入手したら何をするのか。

回答：NMFTAから受け取った、SCACナンバーを特定している書類を、米国関税庁の情報技術局、(703)921-7173 にファックスし、電子通商システム(Automated Commercial System)に入力してもらう。

以上