

船積み 24 時間前マニフェスト情報提出ルールに係わる米側説明会

日本機械輸出組合企画開発グループ¹

日時：2002 年 12 月 13 日（金）14：00～16：30

場所：在日米国大使館

講師：John J. Considine (Director, Cargo Verification U.S. Customs Service)

Robert A. Mueller (International Program Manger, U.S. Customs Service)

1 . 講演

- 船積み 24 時間前マニフェスト情報提出ルールは、昨年 9 月 11 日の同時多発テロに対応するための措置である。税関が早期に米国に到着する貨物をスクリーニングしてリスクを把握することと、それによって貨物の流れをスムーズにすることが目的である。
- 米国税関はこれまでも ACS (Automated Commercial System) という電子的手段を使ってスクリーニングをしてきた。データは、年間 2600 万のエントリー（申告）があるが、そのうち 90～98%が電子情報によるエントリーであり、これらについては書類を求めている。
マニフェスト申告についても電子データを使っており、次の 3 つのシステムがある。
 - Vessel Automated Manifest System (船舶用)
 - Air Manifest System (航空機用、成功しているとは言えない)
 - Rail and Road Manifest System (鉄道及びトラック等の陸送用)
- 24 時間ルールの直後、別の法律 (2002 年通商法) が成立した。同法は、電子的手段によって事前申告を義務づける権能を税関に付与するものである。従って、米国税関は来年 10 月までに同法に基づく規則を作らなければならない。2002 年通商法により、紙で手続きを行なう時代が終わる。* (尚、今まで、船社が米国入港の 48 時間前にマニフェスト・データを提出していた事例は、法によるものではなく船社が自主的に送達しているものと理解している。)* () 内は午前中のセッションでの発言を加筆したもの。
- 24 時間ルールのポイント
前広に情報を確保したいということである。まだ多くの人がマニフェストシステムに

¹ 文責 日本機械輸出組合事務局

アクセスできるようになった。これまでは、船会社しかアクセスできなかったが、NVOCC もアクセスできるようになった。

長期的側面として、これまでは consolidate (混載) 貨物の詳細を知り得なかったが、そうした貨物についても簡単に把握できるようにしていこうとするものである。この目的は新しいシステム ACE (Automated Commercial Environment) が稼動する 2005 年までは完全に実施できない。現状のシステムでの不完全さは承知しているが、安全保障を理由としてそれまで待つことはできない。事前に情報を集めることによって high risk profile を定め targeting することが可能になる。またこのことは CSI とも繋がってくる。

- CSI と 24 時間ルール

CSIと24時間前ルールの違い：24時間前ルールは法律で、情報をもっと詳細に早い段階に得ようとするもの。CSIは、関税庁が海外の関税当局と一緒にコンテナのリスクを明らかにするものである。CSIによって、米国税関とともにホスト国のパートナーも、サプライチェーンの早い段階でコンテナのリスクを特定し効率的に仕事をするようになるのである。9.11の惨事の直後、関税庁は米国だけでなく潜在的なこのようなことが海上で起こると、航空で起こるよりも大きな問題となると考え、海上輸送問題として手当てしようと思ったわけである。

- CSIについて

米国に来る貨物の半分が海上貨物で、そのうち90%がコンテナである。2億以上のコンテナが港湾を通過している。

コンテナが米国向けに船積みされる前にハイリスク・コンテナをスクリーニングし、これによってサプライチェーンの早い段階でスクリーニングをかける。24時間ルールで提出された情報を使う。

コンテナをX線や放射線で非接触に検査する技術を用いる。そして、スマート・コンテナを開発する。

CSIは、米国のコンテナ輸入の上位20港(66%)を対象に実施する。日本も4港(東京、名古屋、神戸、横浜)が対象になっている。日本の4港は米国到着貨物の7.8%を占める。これまでに15港がCSIへの参加表明をしている。カナダの3港(ハリファックス、モントリオール、バンクーバー)は入っていないが既に開始している。カナダとの相互主義については、ワシントン、ニュージャージーの港にカナダの税関検査官が来て、米国からカナダ向けのコンテナのターゲティングをしている。また、二国間協定に加えて、多国間の組織であるIMO(国際海事機関)やWCO(世界関税機構)、さらにG8から同じように支持を得ている。

米国税関に24時間前に情報が申告されると、CSI港に配置されている米国税関の検査官

は24時間前ルールの情報チェックし、ホスト国の税関からの情報と付き合わせてハイリスク・コンテナを特定する。非CSI港の船主やNVOCCもフェアに扱うようにしたい。コンテナに対するリスク分析は、米国とは別に各国のシステムでも行われ、それぞれでチェックして、ハイリスク・コンテナを共同で決定する。コンテナがハイリスクとなれば、港湾においてCSI港ホスト国の検査官がチェックを行う（米国側がホスト国に一方的にチェックの指示は行なわない）。リスク分析が終わるとシールやラベルを貼って出港となる。

- 24時間ルールによる事前申告では、NVOCCは米国関税庁のAMSと接続することができる。また、サービス・プロバイダー、港湾管理者を通じて電子的に提出することができる。これを1つのビジネス機会として、海外からAMSと接続したサービスプロバイダーになれないかとの質問が来ている。香港では2社から相談を受け、またフランスの会社からも聞かれている。
- いろいろ質問があるかと思うが、関税庁のホームページにFAQをアップしているのを見てほしい。またこのFAQは、今後も追加的に載せていくのを見ておいてほしい。

2. 質疑応答

Q 1 . 自動車を適用除外にする発表がクリスマス前になると聞いたが確認してほしい

A 1 . 個人的な予想では、新車についてはクリスマス前頃に発表できると思う。新車の輸送つまりロール・オン・オペレーションは最もセキュリティの高いオペレーションであると思っている（カリブ海地域の中古自動車は別）。またC-TPATへ輸入者が参加していればセキュリティ対策についてより一層考慮されるだろう。

Q 2 . 現在の通関時間がさらに短縮されることになるのか。

A 2 . 過去6~7ヶ月間、米国は貨物の検査を厳しくしてきている。9.11の後、議会において2%しか検査されていないということについてかなり議論された。これはスクリーニングした後の2%だから、実際にはもっと多くを見ているのだが。しかし、港湾においてチェックする数を増やすのであればX線に限って何万何千ものコンテナを検査するということもできる。

これまでの経験では、単に全く情報がないと言うことでコンテナが検査されている。カナダのモントリオールが良い例なので紹介すると、カナダの検査官が、米国がハイリスクと考えたコンテナに対して、カナダの業界では知られた社であるといってローリスクと判断したことがある。最終的には実際にローリスクとなった。2つの国がジョイントすることで検査個数を減らすこともできる良い例である。また、これまでFAK

等については伝統的に検査官は情報がないのでチェックできなかったが、24時間前ルールでは貨物の詳細情報を申告することになっており、そこでローレベルとなった貨物はスムーズに通関できる。

Q 3 . 家庭用のオーディオ、ビデオの製品や部品を米国に輸出しているが、HSコードを商品ごとにB/Lに載せることは物理的に不可能だ。オーディオ商品であれば、その分類のHSコードを申告しようと考えている。

A 3 . * (B/L上の表示とマニフェスト上の表示は別のものである。後者については) 文章での正確な貨物の説明か6桁HSコードのいずれかでよい。両方を入れる必要はない。6桁のHSコードがわかれば十分である。オーディオであればラジオなのかハイファイなのかを書いてほしい。* () 内は午前中のセッションでの発言を加筆したもの。

Q 4 . 今、荷主は船主から申告の作業日として2日必要といわれており、CYカットタイムは3日前と言われている。C-TPAT参加者が24時間前ルールから除外されることについて、当初は分からないということだが、C-TPAT参加者からの貨物はローリスクだと思う。C-TPATの参加者が1年後、3年後に適用除外となることはないか。

A 4 . 今の時点では、C-TPATに参加しているからといって自動的に除外されるという計画はない。ポナー長官からそういう指示もない。ターゲティングシステムにC-TPAT参加者リストをビルトインすることによって検査率を低くすることができるだろう。しかし、今の段階で除外するという計画はないということだけである。

Q 5 . 自社のシステムでドックレシートを作ることができる。税関システムへのB/Lの中に出所と受取人を書くことになっているが、それは必ず書かなければならないのか。同じ所へ出す貨物の全てについて書かなければならないのか。

A 5 . 多分そうした要件を入れるべきでなかった。新しいシステムが開発されたら各企業にID (識別番号) をつけて分かりやすくしたい。いろんなデータを送らなくなればなるほどコストは下がる。もし同じ会社について同じIDが与えられれば、その番号を一度入力すればそれで済むシステムにしたい。

Q 6 . いつ頃からそういうシステムになるのか。

A 6 . 自動トラック貨物マニフェストを2004年1月から稼働させる予定である (Unified Manifest System) 。いろいろ検討しシステムを2005年から動かす。少し遅れているが予定通りにしたい。

Q 7 . マニフェスト・ディスクレ・レポートについてはもう発表されたのか？

A 7 . まだである。現在、規定の案を弁護士にチェックしてもらっているところ。チェックが終われば官報（Federal Register）に載せる予定である。米国政府のWebページでこの情報を見ることができる。米国官報のウェブ・サイトを確認してほしい。また、関税庁のページにも載せる*（ウェブサイトのURLおよび関連連絡先のアドレス等は一括してQ 2 5 / A 2 5 の後に記載）。

Q 8 . マニフェスト・ディスクレ・レポートの目的は何か？

A 8 . マニフェストディスクレ報告は、キャリアから60日以内に報告しなければならなかったが、もっとアップグレードしなければならない。リスクのレーティングは、ただ単に入っているものを見ているだけではなく、他の情報や過去の情報も使って照合してもっと速く確認しなければならない。

Q 9 . F A Q の23番に、生鮮品について概ねの申告をすることを考えているとある。こうした柔軟性を生鮮品以外、例えばハザーダスにも適用できないか。というのは、日本の規則では、危険物などは2 4 時間前には申告できないことになっている。

A 9 . 柔軟性を持たせることは大切であろう。大切なのは、見積もりがかなり実際に近いということ。例えば、自動車についての申告台数で、全ての自動車が実際に積めるかどうか分からない、5,000台だったところが4,999台になるといったことは十分に理解できる。ただ、何について柔軟性を持たせるかどうか保証できない。まだ経験がないのでこの程度しか言えない。

Q 1 0 . 鋼材でバンドルされていないものはバルクとして扱われると聞いているが、鋼材をバンドルするかしないかは、鋼材の大きさにかかわることで安全性には関係がない。日本からの鋼材輸出は工場から港湾へ直送する状態に近く、むしろ鋼材全体をルールから外せないか？

A 1 0 . そこまでの検討はしていないが、特定の分野での除外が検討されていると思う。今の私の立場でできる、できないは言えないが、主張するべき。

Q 1 1 . 2005年にA C E ができると海外の輸出者は直接情報を入れることができるようになるのか？

A 1 1 . 考え方として特定の当事者が接続できるようにしたいが、これは、安全なもののみを積むという責任から船社を開放する意図によるものではない。N V O C C は直接情報を入れることができる。

Q 1 2 . 24時間ルールは航空貨物に適用されるようになるのか？

A 1 2 . いずれしなければならない。2002年通商法では航空貨物も含まれている。アジア

から米国向けは輸送に12時間もかかるが、一方でヨーロッパからは5時間かかり、カナダからは30分しかかからない。何時間前という時間に関してははっきりとしたことは言えないが、税関関係者と話し合うことになる。

Q 1 3 . 中国や他のアジアの自社工場から日本の本社サイドが購入した形で米国へ輸出している。すなわち貨物は直接アジアから米国へ輸出され、米国の輸入者は中国/アジアから直接貨物を受け取るが、日本の本社から購入した形で輸入通関する。現在、船会社のマニフェスト上は、サプライヤーである中国/アジアの工場が荷主となっている。今回の24時間ルールでの荷主の名前と住所は、これまでどおりサプライヤーである中国/アジアの工場でよいのか？それとも日本の本社の名前と住所になるのか？

A 1 3 . これまでと同様、アジアの工場でよい。荷主の定義を変えようとはしていない。

Q 1 4 . 貨物のディスクリプションについて、どこまで書けばよいのか？

A 1 4 . 現在、関税庁ではサンプルを準備しているところである。サンプルによって米国が何を考えているか判ると思う。貨物を十分に説明できるものであれば良い。HSコードでは最低6桁は必用である。米国税関は缶ジュースであることを知りたい。4桁では、このようなジュースも売る機械という程度のことしかわからず、核燃料容器と差別さえできない場合もある。

Q 1 5 . 事前申告の後、いつホールド通知がされることになるのか？またどのように通知されるのか？

A 1 5 . 申告してから何の通知もない場合、24時間たったら船積みしてよい。キャリアに対してAMSで通知する。CSI港では、米国の検査官が個別にターゲティングすることになっている。許可も通知してほしいという声もあるが、ホールド命令はルールにあっても、許可通知については規定されていない。ルールはその都度直すことはしない。まとまったところでひとかたまりの変更として直す。

Q 1 6 . 全ての通関の手続きを終えてから、時間の関係もあって積み込みのオペレーションに入っている場合に、ホールドすることは不可能だと思うが。

A 1 6 . 個別の状況という問題だが、24時間の後で積載すべきということである。積載してから降ろすということは稀だと思っている。

Q 1 7 . 日本の貨物は全て日本の税関当局の手続きがあるので、Verification が重複するといった時間がかかることは避けるべきだ。

A 1 7 . 日本の税関検査官の近いところに米国の検査官をおき、それによってターゲティ

ング・システムの結果をすぐに日本の税関検査官に通知できると考えている。

Q 1 8 . 米国では検査率が 2%程度ということだが、海外でもそれと同じ率の検査を考えているのか。

A 1 8 . 2%の検査率には悪しき誤解がある。実際には貨物をいろいろにスクリーニングしている。実際にはもっと多く見ているのであり、2%というのは全てのコンテナについてスクリーニングした後の数字であり、どのくらいのパーセンテージでカーゴの検査をするのかは決まっていることではない。必要なものについては検査することだけである。

Q 1 9 . 米国でプラントを建設する場合、多くの種類の貨物を出すことが多いので、ホールド通知を出す場合はできるだけ早く出してほしい。

A 1 9 . まず大切なことは米国税関が何を求めているかについて理解してほしい。情報にもとづいて大量破壊兵器のようなものが船積みされている疑いがある場合は、税関当局同士でX線検査をすべきと結論が出るかも知れない。米国のターゲティング・システムで、いろんな機関からの情報、これまでの情報（1度も来たことがないところからのコンテナであるとか）などから、少しのことで徹底的に調べるべきだとなっても、全てを検査することは不可能であり、非常に多面的に判断して検査することになる。今まで見なかったものが突然大量に入ってくるようなことは問題だというようなことである。

Q 2 0 . 化学品は、多くの物質が入っていることもあるが、どのようにマニフェストに記述すればよいか？

A 2 0 . 関税庁のホームページで、数週間以内に記述の仕方について例示したい*（ウェブサイトの URL および関連連絡先のアドレス等は一括して Q 2 5 / A 2 5 の後に記載）。

Q 2 1 . 東京から L A 向けにコンテナ 10 本を出したが、L A 到着 2 日前に、コンテナ毎の final Destination が変わることがある。Port of Discharge は変わらない。この場合、検査が増えることになるのか？

A 2 1 . Port of Discharge が変わらなければそれで良い。

Q 2 2 . 新車の二輪車や自動車部品は適用除外にならないか。工場でコンテナにシールされた場合、それについては除外されないか？

A 2 2 . 除外されない。コンテナに入っているものは何でも知りたいと思っている。

附録：午前のセッションでのQ & Aから

Q 2 3 . 韓国は24時間ルールにもC S Iにも反対していると聞いているが、韓国から米国へ向けた製品を運んでいる船社としてはどう対応すべきか？

A 2 3 . 船社としてどう対応するかはビジネス上のアドバンテージ（があるか否か）の問題であり、各企業が個別に判断すれば良い。尚、韓国（北朝鮮ではない）から輸出された貨物に安全上の問題が発見された場合は、外交ルートを通じて韓国と交渉するつもりである。

Q 2 4 . 罰則はどのようなものを考えているのか？

A 2 4 . 内容をコミッショナーに答申したばかりである。スタート当初は軽い内容として、徐々に重くして行くことを考えている。

Q 2 5 . 郵便小包についてはどうなのか？

A 2 5 . 別（の省庁の）対応であり、本法とは関係がない。但し、郵便に関しても新しい法案を検討しているとは聞いている。

関連ウェブ・サイト、連絡先アドレス

米国関税庁では3ヶ月の間、トラブル相談窓口を設けることにしている。連絡先は以下の通り。

- E-mail : brett.c.marshall@customs.treas.gov
- 電話 : +1 (202) 927-0024

新規則の発表は官報 Federal Register で発表される。インターネット・ウェブサイトアドレスは以下の通り。

- Federal Register のトップ・ページ
http://www.access.gpo.gov/su_docs/aces/aces140.htm²
- 以下の URL では毎日の Contents ページへ直接アクセスできる。
http://www.access.gpo.gov/su_docs/aces/fr-cont.html

米国関税庁のインターネット・ホームページ

- <http://www.customs.treas.gov>

以上

² 講演では、www.federalregister.gov と説明されていたが、講師の記憶違いのように思われる。