

2004 年 2 月 25 日

2002 年通商法事前申告ルールに係る一部データエレメント規定の実施延期

国土安全保障省税関・国境保護局（CBP）は、2002 年通商法事前申告ルール実施に際して、AMS を利用して事前申告すべきデータエレメントのうち、「shipper」については 24 時間ルールの定義を当面の間踏襲するとし、昨年 12 月 5 日に発表された 2002 年通商法事前申告ファイナルルールで規定されている「Shipper」の定義の適用を延期すると発表した。（発表日は 2 月 23 日と思われる）（下記 URL 参照）

http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/communications_to_industry/advance_info/ta02_delay_shipper.xml

1．CBP 通知の主旨（表 - 1 参照）

24 時間ルールでは、外国港での貨物積込の 24 時間前までに貨物マニフェスト情報を AMS（Automated Manifest system）を利用して電子申告することが義務付けられ、申告内容として貨物内容の詳細な説明など 14 項目が規定された。その項目（ ）では荷主（shipper）の名前と住所を申告することになっている。24 時間ルールでは、単純に「B / L に記載されている荷主」とされているだけであったが、2002 年通商法事前申告ルールでは「B / L に記載されている荷主として、非混載（non consolidated shipment）の場合には荷主として「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）」を申告しなければならないこととなった。また混載の場合には個々のハウス B / L について、同様に「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）」を申告しなければならないとなった。

2002 年通商法事前申告ルールは 3 月 4 日から実施されることになっているが、CBP の通知は、荷主情報の事前申告について、当面の間、24 時間ルールの規定を踏襲するというものである。

2．背景

上で述べたように、2002 年通商法事前申告ルールによって、キャリアは、「荷主」として「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」を申告しなければならないことから、米国の 4 団体（World Shipping Council、National Industrial Transportation League、National Customs Brokers and Forwarders Association of America、Retail Industry Leaders Association）は、今月初旬、当該部分に関して事前申告ルールの実施を停止するよう CBP に対して意見書（Petition）を提出した。今回の CBP の通知、すなわち、2002 年通商法事前申告ファイナルルールで規定されている「Shipper」の定義の適用を延期し、24 時間ルールの定義を延長するのは、上記 4 団体の意見書を検討するためである。

3．問題の所在

あいにく当組合では上記四団体が提出した意見書を入手していないが、2 月 9 日 - 15 日付け Journal of Commerce 誌は、本件についてカバーストーリーとして記事を掲載してい

る¹。

同誌によれば、

国際的に定義されている荷主とは、キャリアと運送契約を結んでいる企業（Party）であって、その意味において「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」（Journal of Commerce 誌にならって以下「海外の製造者」と言う）はめったに荷主にはならない。化学業界では海外製造者が荷主になることが多いが、小売業界などでは、調達先が多岐に及ぶことから、海外製造者が荷主になることはめったにない。

混載業者（Consolidator）、商社（Trading Company）、フォワーダー或いは荷主団体などが貨物を動かすためにキャリアと契約しているならば（これが現在のビジネス環境でしばしば行なわれていることであるが）、これが法的な意味における荷主である。このことが意味することは、B / L から、荷主及びキャリアに多くの法的義務が生じるということである。

「荷主」とは（これまで）運送契約当事者とされてきたし、これが現在、国際的に定義されている「荷主」である。海外製造者を荷主とすることによって、現実には、多くの場合、運送契約に関与していないにもかかわらず、税関当局は、実質的に、海外製造者を輸送契約者にできるだろう。キャリアは、海外製造者に関して受け取った情報が正しいものであるか検証する術をもっていない。

キャリアはまたライアビリティ・リスクに晒されることになる。B / L に海外製造者を加えるということは、海外製造者は、たとえ貨物について法的利害を有しない場合であっても、キャリアに対して損害賠償請求を法的に行なうことが出来るということを意味する。

（キャリアと運送契約を結んでいない）海外の製造者などのあらたな荷主に対して法的権利を与えることは、Carriage of Goods by Sea Act でカバーされている真の荷主（すなわち、キャリアに貨物を引き渡した主体）を消し去ることになる。B / L は Carriage of Goods by Sea Act の適用の基準となるものであることから、これこそが問題となるところである。

皮肉なことに海外の製造者を荷主とすることによって却ってセキュリティを弱めることになる可能性がある。海外製造者を荷主とすることによって真に貨物をキャリアに渡した企業が、税関のターゲティングシステムから見えなくなってしまう。2002 年通商法事前申告ルールでは、混載業者やフォワーダーを荷主として記載することを禁じることになるであろうから、税関当局は、セキュリティの抜け穴を一つ塞ぐと同時に、別の穴を開けてしまうことになるだろう。

すなわち、キャリアと運送契約を結んでいない「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」を、セキュリティ目的で B / L 上に荷主として記載することは種々の法的問題を惹起することになるため、上記四団体は、2002 年通商法事前申告ルールの、荷主の記載に関する規程の実施停止を要望したものである。

以上

¹ R.G. Edmonson, Journal of Commerce pp12-14, February 9-15,2004

表 - 1

19 CFR Part 4 § 4.7 a Inward manifest; information required; alternative forms. (c) Cargo Declaration、(4) ()	
<p style="text-align: center;">24 時間ルール</p> <p>2002 年 10 月 31 日付け Federal Register</p> <p>“Presentation of Vessel Cargo Declaration to Customs Before Cargo Laden Aboard Vessel at Foreign Port for Transport to the United State” page 66332</p>	<p style="text-align: center;">2002 年通商法事前申告ルール</p> <p>2004 年 12 月 5 日付け Federal Register</p> <p>“Required Advance Electronic Presentation of Cargo Information; Final Rule” Page 68169</p>
<p>全ての B/L に記載されている荷主の完全な名前と住所、あるいは ID 番号 (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。)</p> <p>(viii) The shipper's complete name and address, or identification number, from all bills of lading. (The identification number will be a unique number assigned by U.S. Customs upon the implementation of the Automated Commercial Environment);</p>	<p>全てのB/Lに記載されている荷主 (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) が受け入れられる (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 ; 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。)</p> <p>(viii) The shipper's complete name and address, or identification number, from all bills of lading. (At the master bill level, for consolidated shipments, the identity of the Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC), freight forwarder, container station or other carrier is sufficient; for non-consolidated shipments, and for each house bill in a consolidated shipment, the identity of the foreign vendor, supplier, manufacturer, or other similar party is acceptable (and the address of the foreign vendor, etc., must be a foreign address); by contrast, the identity of the carrier, NVOCC, freight forwarder or consolidator is not acceptable; the identification number will be a unique number assigned by CBP upon the implementation of the Automated Commercial Environment);</p>