

米国CBP“10+2”:プロポーズド・ルール

“Importers Security Filing and Additional Carrier Requirements”

Federal Register/Vol.73, No.1 / Wednesday, January 2, 2008/Proposed Rules

日本機械輸出組合

部会・貿易業務グループ

2008年2月

目次

Ⅰ: 概要

Ⅱ: 輸入者セキュリティ・ファイリング — “10+2”の10

Ⅲ: 船社への追加情報要件 — “10+2”の2

Ⅳ: コスト分析

概 要

輸入者：“10+2”の10

- ① 米国輸入者(あるいは指定された代理人)は、米国向け貨物が外国港で船積みされる24時間前までに輸入者セキュリティ・ファイリング(Importer Security Filing)をCBPに電子的に申告しなければならない。
- ② FROB(米国港において積み降ろしされない貨物)は、海外港での船積み前。
- ③ バルク貨物は適用除外。ブレイク・バルク貨物は、予めCBPから承認されている場合には、米国到着の24時間前。
- ④ 電子申告システムはABI(Automated Broker Interface)を使用する。

キャリア：“10+2”の2

- ① キャリアは、Stow Plan とCMS (Container Status Messages)を申告しなければならない。
- ② バルク貨物は適用除外であるが、ブレイクバルク貨物は除外されない。
- ③ Stow Plan: 最後の寄港地を出発した後48時間以内。
- ④ CMS: キャリアのトラッキング・システムに関連情報が取り込まれた後、24時間以内。
- ⑤ 電子申告システムはAMS(Automated Manifest System)を使用する。

I : 輸入者セキュリティ・ファイリング

“10+2”の10

➤ **Part 149 Importer Security Filing**

§ 149.1 定義

(a)輸入者

- 輸入者とは、米国港湾領域内への貨物の到着の原因となる団体(Party)を意味する。
- FROB (Foreign Cargo Remaining on Board): 輸送人(キャリア)が輸入者と解釈される。
- “即時輸出(IE)”手続き、“保税貨物の輸送・輸出(T&E)”手続き、FTZへの輸入手続き: “IE”、“T&E”、“FTZ”手続き資料を申請する団体が輸入者と解釈される。

注: IE: Immediate Export、T&E: Transportation and Exportation in-bond ship、FTZ: Foreign Trade Zone

(b)輸入(Importation):

- 輸入とは、米国港湾領域内へ貨物が到着するそのポイントを意味する。

(c)バルク貨物(バラ積貨物)

- 同質の貨物で、緩い包装のまま積み込まれ(Stowed loose in the hold)、箱(box)、壇・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で、以下のいずれかから構成されるもの
 - (1)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、
 - (2)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

(d)ブレイクバルク貨物

- 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。

§ 149.2 要件、送信のタイミング、情報の検証、訂正、取下げ

(a)要件

- 輸入者(あるいは指定された代理人)は、英語で、(b)項で定められた期限内に輸入者セキュリティ・ファイリングのデータを、CBPが認定したEDIシステムを通じて提出しなければならない。(バラ積み貨物を除く)

(b)提出の時期

- CBPIは、輸入者セキュリティ・ファイリングを、当該貨物が外国港で船積みされる24時間前までに受け取らなければならない。(FROBとブレイクバルクを除く)
- FROBについては、外国港で船積されるまでに。
- ブレイクバルク貨物 → § 149.4(b): 米国到着の24時間前までに。

(c)情報の検証

- 輸入者セキュリティ・ファイリングの申告者が、そのファイリング情報を他の団体から受け取っている場合には、CBPIは、通常の商業慣行の中で、申告者が同情報内容をどのように受け取ったか、また情報内容を検証できるか否か、どのように検証できるか、を考慮する。
- セキュリティ・ファイリングの申告者が、合理的に当該入手情報の検証ができない場合、CBPIは、当該申告者が、合理的に真実であると信じているものをベースとして、セキュリティ・ファイリングを行うことを許容する。

(d)情報の訂正(update)

- 輸入者セキュリティ・ファイリングを提出した後で、当該貨物が米国に到着するまでに、申告情報内容に何等かの変更があった場合、またはより正確な情報が入手できる場合、申告者は輸入者セキュリティ・ファイリング情報を訂正(アップデート)しなければならない。

(e)取下げ

- 輸入者セキュリティ・ファイリングを提出した後で、当該貨物が米国に輸入されないことになった場合、輸入者セキュリティ・ファイリング申告者は、当該セキュリティ・ファイリングを取り下げ、かつその理由をCBPに送らなければならない。

§ 149.3 データ・エレメント:コンテナ輸入貨物

		コンテナ貨物
申告者	§ 149.2(a)	輸入者／指定された代理人
申告の時期	§ 149.2(b)	外国港での船積み24時間前までに
事前申告データ	§ 149.3(a)	以下の項目は原則としてハウスB／Lレベルでなければならない、製造者／出荷者の名前と住所、原産国、貨物HS番号は、個々の品目毎（ライン・アイテム）に紐付けられていなければならない。
(1)		製造者/サプライヤー名、製造者/サプライヤー住所 商品を最終的に製造、組立て、生産または育成(grow)する事業体の名前および住所、あるいは、当該これら商品が離れる国における完成品の供給者の名前と住所。代わりに、米国の輸入関連法・規則で現在求められている製造者(供給者)の名前と住所が提出されてもよい。(これは、通関申告目的で、現在の製造者ID番号を設定するために使用されている情報である。)
(2)		販売者の名前/販売者の住所 当該商品を販売する、あるいは販売することに同意した最終的な企業(entity)の名前と住所。購入目的以外で当該商品が輸入されることになっている場合には、当該商品の所有者の名前と住所が提出されなければならない。
(3)		買主の名前/買主の住所 当該商品を販売してもらう、あるいは販売してもらうことに同意した最終的な企業(entity)の名前と住所。購入目的以外で当該商品が輸入されることになっている場合には、当該商品の所有者の名前と住所が提出されなければならない。
(4)		送り先の名前/住所 (Ship to name and address) 商品が税関からリリースされたのち、物理的に当該商品を受け取るになっている、最初の配送先の名前と住所。
(5)		コンテナ詰めした場所 コンテナに商品が詰め込まれた物理的な場所の名前と住所。 ブレーク・バルク貨物については、船積ができる状態にされた物理的な場所の名前と住所。
(6)		混載業者の名前/住所(コンテナ詰め) コンテナ詰めを行った事業者あるいはコンテナ詰めのアレンジを行った事業者の名前と住所。 ブレークバルク貨物については、商品を出荷できる状態、あるいは出荷できるようアレンジした事業者の名前と住所。
(7)		記録上の輸入業者の番号/FTZ申告者番号 IRS(Internal Revenue Service)番号、EIN(雇用者ID)番号(Employer Identification Number)、SSN(社会保障番号(Social Security Number))、あるいは、全ての関税・料金の支払いに責任のある、および輸入の結果として生じる全ての法令・規則の要件に適合することに責任のある事業者に対してCBPが発行する番号。 FTZへ輸送されることになっている商品については、IRS番号、EIN、SSN、あるいは、FTZ申告する事業者に対してCBPが発行する番号。
(8)		荷受人番号 IRS番号、EIN、SSN、あるいは当該商品の出荷先となる米国内の個人あるいは企業の勘定に基づいてCBPが発行する番号。
(9)		原産国 米国の輸入関連法・規則に基づき、生産・製造あるいは育成された国。
(10)		貨物のHTSUS番号 輸入貨物が米国通関統計(HTSUS)の下で分類される、関税／統計報告番号。 HTSUSは6桁レベルで提出されなければならない。10桁レベルで提出してもよい。この(申告データ)エレメントは、記録上の輸入者あるいは免許を持った通関事業者によって10桁あるいはそれ以上の細分類で提出されたとしても、(引き取り)申告目的のみに使用できる。

§ 149.3 データ・エレメント:FROB／IE／T&E貨物

		FROB(積替え貨物)、IE貨物、T&E貨物
申告者	§ 149.2(a)	キャリア(輸入者として)
申告の時期	§ 149.2(b)	外国港での船積み前までに
事前申告データ	§ 149.3(b)	
	(1)	ブッキングをした団体の名前と住所 商品の輸送費用を支払う団体の名前と住所。
	(2)	積み降ろしを行う外国港 予定された最終仕向け地において積み降ろしされる外国港の港湾コード。
	(3)	配送の場所 配送される都市の都市コード
	(4)	出荷先の名前と住所 商品が税関の保管からリリースされた後、当該商品を物理的に受け取る最初の配送先団体の名前と住所
	(5)	貨物のHTSUS番号 輸入貨物が米国通関統計(HTSUS)の下で分類される、関税／統計報告番号。 HTSUSは6桁レベルで提出されなければならない。10桁レベルで提出してもよい。

PART 149- 輸入者セキュリティ・ファイリング

§ 149.4: バルク貨物／ブレイク・バルク貨物

(a) バラ積み貨物は、輸入者セキュリティ・ファイリングを免除される。

(b) ブレイク・バルク貨物は、米国到着の24時間前までに申告する。

24時間ルールと同様、あらかじめCBP に申請して認められたブレイク・バルク貨物は、船積前24時間前申告が適用されない。

§ 149.5:

(a) 適格性: 輸入者セキュリティ・ファイリングを電子的に行うための資格要件として、申告者 (party) は、CBPが承認したEDIを通じて適切に申告するために、CBPが規定する通信プロトコルを確立しなければならない。

輸入者セキュリティ・ファイリングと引き取り申告 (Entry) あるいは納税申告 (Entry Summary) を、§ 149.6の規定に従って、一度に電子申告しようとする場合は、電子申告者は輸入者自身、あるいは免許を持つ通関業者でなければならない。

また、いかなる輸入者セキュリティ・ファイリング申告者も、ボンドを所有していなければならない。

§ 113.62 基本的輸入および申告ボンド

§ 113.64 国際キャリアボンド

§ 113.73 FTZオペレーターボンド

§ 149.6: 輸入者セキュリティ・ファイリング／引き取り申告／納税申告を一度の電子申告で行う場合

輸入者セキュリティ・ファイリング申告を、引き取り申告、および／あるいは納税申告と同じ電子申告で行う場合、輸入者は、以下のデータについては一度だけ提出することを求められるだけである。

(a) 記録上の輸入者番号

(b) 荷受人番号

(c) 原産国

(d) HTSUS番号 (10桁レベルで提出することが必要)

Ⅱ：船社への追加情報要件

“10+2”の2

- **Vessel Stow Plan**
- **Container Status Message**

Vessel Stow Plan § 4.7c

§ 4.7c		Vessel Stow Plan
申告者	§ 4.7c	キャリア(船社)
申告の時期	§ 4.7c(a)	当該船舶が、最後の寄港地を出発した後48時間以内 48時間未満の航海時間の場合には、最初の米国港到着前
事前申告データ	§ 4.7c(b)	船舶情報
	(1)	船舶名(IMO番号を含む)
	(2)	船舶運航者(Vessel Operator)
	(3)	航海番号(Voyage Number)
	§ 4.7c(c)	コンテナ情報 以下の情報が、個々のコンテナについて、及びブレーク・バルク貨物については個々のユニット毎に、申告されなければならない。
	(1)	コンテナ・オペレータ(コンテナ貨物の場合)
	(2)	機器の番号(Equipment Number)(コンテナ貨物の場合)
	(3)	機器のサイズとタイプ(Equipment Size・Typte)(コンテナ貨物の場合)
	(4)	積み付け位置
	(5)	国連—危険物コード(Hazamat—UN code)
	(6)	積み込み港
	(7)	積み降ろし港

Container Status Message § 4.7d (1)

§ 4.7d	Container Status Message(CSM)
申告者 § 4.7d	キャリア(船社) 米国に入港予定の全てのコンテナについて、自社内の輸送業務の進行を報告するトラッキング・システムでコンテナ・ステータス・メッセージ(CSM)情報を作成・収集しているならば、当該キャリアは § 4.7d (b)で述べられている輸送業務状況(status of the event)に関するメッセージをCBPに申告しなければならない。 同社内トラッキング・システム以外の方法でCSMデータの作成・収集をキャリアに義務付けるものではない。
申告の時期 § 4.7d(c)	CSMが自社のトラッキング・システムに取り込まれた後、 <u>24時間以内</u> にCBPに送信しなければならない。(CBPへはAMSを使用する)
事前申告データ § 4.7d(b)	Container Status Message → 次ページ
§ 4.7d(d)	報告の内容 → 次ページ
§ 4.7(e)	追加的コンテナ・ステータス(Additional Container Status)メッセージ キャリアは、§ 4.7d(b)で規定されている以外のコンテナ・ステータス・メッセージを送信して良い。 追加的コンテナ・ステータス・メッセージを送信ということは、キャリアが、CBPがそれらデータにアクセスし使用することを、CBPに認めたことになる。

Container Status Message § 4.7d (2)

§ 4.7d		Container Status Message(CSM)
事前申告データ	§ 4.7d(b)	Container Status Message
	(1)	いつ米国向けコンテナに係るブッキングがコンファームされたか。
	(2)	いつ米国向けコンテナに係るブッキングがターミナルゲート検査を受けたか。
	(3)	いつ米国向けコンテナが施設に着いたか、あるいは離れたか。 これは、港、コンテナヤード、その他施設にコンテナが着いた／離れたときに発生する。 このコンテナ・ステータス・メッセージは、通常“Gate-in”、“Gate-out”メッセージと言われる。
	(4)	いつ米国向けコンテナが輸送機材 (Conveyance) に積込まれたか／積み降ろされたか。 これは、船舶、フィーダー船、艇、鉄道、トラックによる移動を含む。 このコンテナ・ステータス・メッセージは、通常“loaded on”、“unloaded from”メッセージと言われる。
	(5)	いつ米国向けコンテナを輸送する船舶が港に着いたか、港を離れたか。 これら業務 (Event) は、“vessel departure”、“vessel arrival”ノーティスと言われる。
	(6)	いつ米国向けコンテナが、ターミナル内で移動されたか (intra-terminal movement)。
	(7)	いつ米国向けコンテナについて、コンテナ詰め、コンテナからの荷降ろしを指示されたか。
	(8)	いつ米国向けコンテナについて、コンテナ詰め、コンテナからの荷降ろしがコンファームされたか。
	(9)	いつ米国向けコンテナが、大きな修理に出されたか。
報告の内容	§ 4.7d(d)	Contents of Report :それぞれの業務 (Event) に対する報告は、以下を含まなければならない。
	(1)	ANSI.X12あるいはUNEDIFACTで定義されている業務コード (Event Code)
	(2)	コンテナ番号
	(3)	報告された業務 (event) の日時
	(4)	コンテナの状況 (空コンテナか積み込まれた状態か)
	(5)	業務 (Event) が発生した場所
	(6)	当該メッセージに関連する船舶ID

Ⅲ：コスト分析

➤ **Regulatory Analysis**

総括

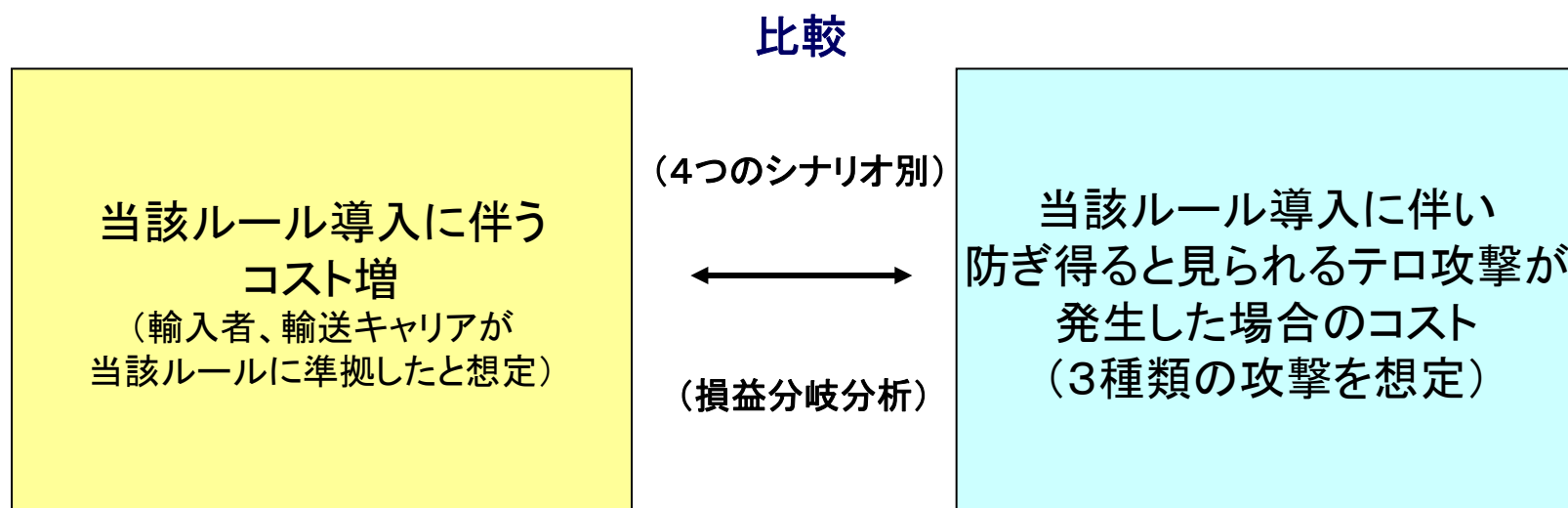
- 当該ルールの対象貨物は、1,200社の船会社が約50,000航路で米国に輸送する約1,100万の貨物とした場合
年間コストは、3億9千万ドル～6億3千万ドル

(Filing Partiesが輸入者に請求するコスト、サプライチェーンの遅延、CBPへ追加情報を提出するコストにより幅あり。)

- 当該ルールで影響が大きいのは混載貨物を輸送するコンテナ船

(混載業者は、セキュリティファイリング情報の荷主—荷受人間の伝達およびCBPファイリングが確実に行われるよう、①締切時間の前倒し、②前倒しに伴う追加コストを輸入者へ請求する可能性あり。)

分析アプローチと適用対象



- 対象貨物は、約1,200社の輸送キャリアが約50,000航路でU.S.に輸入する約1,100万の貨物

➤2005年のShipping Dataをベースに効果測定

➤分析期間は2008年から2017年(10年間)

4つの選択シナリオ

(シミュレーション詳細は別紙のとおり)

- 案1: 輸入者セキュリティファイリング＋船社(キャリア)への追加情報要件
バラ積み船は対象外 - **Proposed Ruleとしての採用案** -
- 案2: 輸入者セキュリティファイリング＋船社(キャリア)への追加情報要件
バラ積み船も対象
- 案3: 輸入者セキュリティファイリングのみ
バラ積み船は対象外
- 案4: 輸入者セキュリティファイリングのみ
バラ積み船も対象

4つの選択シナリオ一覧 (Table1)

追加アクション バラ積み 貨物の適用	輸入者セキュリティファイリング (CBP)			
	有		無	
	船社(キャリア)への追加情報要件			
	有	無	有	無
無	案1 コストと規制効果 のバランスが最も よい	案3 コストはシナリオ1と同 等だが、規制効果は 低い	案4 コストは最も小さいが、 効果も低い	
有	案2 規制効果はシナリオ1 より高いが、増分コスト に見合った効果は低い 。			

案1をProposed Rule
として採用

案4は
SafePortActSec203に
適合せず

コスト算出項目 (Table1)

社会的割引率	年間コスト (2008～2017)	テロ攻撃の シナリオ	コストと効果が見 合った場合の基 礎的リスク減少 率	コスト相応の効 果により回避さ れる攻撃回数
		●西海岸港湾の閉鎖(12日) ●仮想核攻撃 ●仮想生物攻撃		

テロ攻撃のレベルは現状レベルと仮定。ただし金額換算は現行データでは制約あり。

シミュレーション結果

- 4案の中では案1が費用対効果面でもっともバランスがよい。
- 輸入者セキュリティファイリングと船社(キャリア)への追加情報要件とをペアで実施しないと高い効果が得られない。
- 当該ルールを導入(案1)により、防ぎ得ると想定されるテロ攻撃のコスト(=ベネフィット)
 - ① 西海岸の港湾閉鎖(12日間)が発生した場合のコストは、当該ルールコストの2～4年分
 - ② 核攻撃が1回発生した場合のコストは、当該ルールコストの600～1100年分
 - ③ 生物兵器テロが1回発生した場合のコストは、当該ルールの70～100年分

10年間(2008～2017) のコスト予測 (Table2)

総コストを総現在価値に換算するため、社会的割引率を適用。
当該ルール適用により、以下の大小によりコストに幅が生じる。

- Filing partiesが輸入者に請求する手数料
- サプライチェーンの遅延
- 船積計画、コンテナ情報のCBP通知にかかる追加コスト

■ 社会的割引率 3%と仮定
案1～案3では33億ドル～53億ドル

■ 社会的割引率 7%と仮定
案1～案3で27億ドル～45億ドル

■ 案4のコストは最小
19百万ドル～104百万ドル

10年間にわたる年間割引後コスト(Table3)

案1： コスト、規制効果のバランスがよい。

案2： バラ積み船を含むため規制効果が高いが、もともとバラ積み船は数が少ないのでインパクトが小さい。

案3： 費用は案1と同様にかかるが、輸送キャリアからのデータがないため効果は高くない。

案4： コストは低いが効果も低い。

※ 当該ルールの適用により各案とも毎年の貨物数、出荷価格、USへの入港数に応じて、毎年段階的にコスト増となると仮定。
。

Additional Carrier Requirements

国際サプライチェーン情報

Additional Carrier Requirementsは、商品や取引関係者にFocusしているもの。

■ Vessel Stow Plan

貨物情報の評価に有用。マンパワーをかけずにコンテナ内容の検証可

■ CSM (Container Status Message)

Inter modalコンテナが、米国に到着するまでの間、CBPはコンテナ内容の監視可



輸入者セキュリティ情報と国際サプライチェーン情報を合わせることで、米国のセキュリティおよびサプライチェーンの向上が図れる。

当該ルールを導入による問題点

■ コスト増

米国に輸入される船積み価額の中間値を、約37,000ドルとすると、出荷ごとに発生する増分コストは、20～38ドル（Table4）

■ 船積み時間

コンテナ混載される貨物は、船積み時間が延びる。

（混載貨物のサプライチェーンは一般的に複雑で、輸入者は物流やセキュリティ情報のコントロールができない。）

■ カットオフタイムの前倒し

複数貨物を混載する外国混載業者は、輸出荷主-荷受人およびCBPとの間における輸入者セキュリティ情報の交換・承認が行われるようカットオフタイム（受付締切り）を早める可能性がある。またこのための費用を輸入者に請求の可能性あり。当該ルール導入の初年度はカットオフタイムは24時間前倒し、2年目以降10年目までは12時間の前倒し

その他関連規則

■Regulatory Flexibility Act

2006 SAFE PORT ACT Section 203Bでは、
米国に輸出する貨物を外国港で船積みする前に、必要なデータおよび
犯罪リスクの高い品目情報を国家安全保障庁長官 (Secretary of Homeland Security)に報告

■Unfunded Mandates Reform Act (UMRA)

Agencyは規制アクションの効果に関する評価を報告

■Paperwork Reduction Act

CBPは輸入者をFiling partiesとみなし、以下の情報を報告させ 行政管理予算局
(Office of Management and Budget)に提出する。

- IE: Immediate Transportation
- T&E: Transportation and Exportation
- FTZ: In-bond Shipments and goods to be delivered to foreign trade zone

別紙1 (1/2) Table1 Federal Register / Vol.73 No.1 January2,2008

TABLE 1.—SUMMARY OF FINDINGS

Discount rate	Annualized costs (2008–2017, \$2007)	Terrorist attack scenario	Percent reduction in baseline risk that must be achieved for benefits to equal costs	Number of these events that must be avoided for benefits to equal costs	Comment
Alternative 1 (chosen alternative): Importer Security Filings and Additional Carrier Requirements, bulk cargo exempt					
3%	\$390 million to \$620 million.	Actual West Coast Port Shutdown (12-days).	25.6 to 41.0	One event in 2 to 4 years ...	Preferred Alternative: Most favorable combination of cost and stringency.
		Hypothetical Nuclear Attack	0.1 to 0.2	One event in 700 to 1,100 years.	
		Hypothetical Biological Attack.	0.9 to 1.4	One event in 70 to 100 years.	
7%	\$390 million to \$630 million.	Actual West Coast Port Shutdown (12-days).	26.1 to 42.0	One event in 2 to 4 years.	
		Hypothetical Nuclear Attack	0.1 to 0.2	One event in 600 to 1,000 years.	
		Hypothetical Biological Attack.	0.9 to 1.4	One event in 70 to 100 years.	
Alternative 2: Importer Security Filings and Additional Carrier Requirements, bulk cargo not exempt					
3%	\$390 million to \$620 million.	Actual West Coast Port Shutdown (12-days).	25.7 to 41.3	One event in 2 to 4 years ...	More stringent than Alternative 1, but limited expected additional benefit for increased cost.
		Hypothetical Nuclear Attack	0.1 to 0.2	One event in 700 to 1,100 years.	
		Hypothetical Biological Attack.	0.9 to 1.4	One event in 70 to 100 years.	
7%	\$400 million to \$640 million.	Actual West Coast Port Shutdown (12-days).	26.3 to 42.3	One event in 2 to 4 years.	
		Hypothetical Nuclear Attack	0.1 to 0.2	One event in 600 to 1,000 years.	
		Hypothetical Biological Attack.	0.9 to 1.5	One event in 70 to 100 years.	
Alternative 3: Importer Security Filings only, bulk cargo exempt					
3%	\$380 million to \$610 million.	Actual West Coast Port Shutdown (12-days).	25.5 to 40.3	One event in 3 to 4 years ...	Similar cost to Alternative 1 with decreased effectiveness. Importer Security Filings and Additional Carrier Requirements are not working in tandem.
		Hypothetical Nuclear Attack	0.1	One event in 700 to 1,100 years.	
		Hypothetical Biological Attack.	0.9 to 1.4	One event in 70 to 100 years.	
7%	\$390 million to \$620 million.	Actual West Coast Port Shutdown (12-days).	26.1 to 41.2	One event in 2 to 4 years.	
		Hypothetical Nuclear Attack	0.1 to 0.2	One event in 700 to 1,000 years.	
		Hypothetical Biological Attack.	0.9 to 1.4	One event in 70 to 100 years.	

別紙1 (2/2) Table1 Federal Register / Vol.73 No.1 January2,2008

Alternative 4: Additional Carrier Requirements only

3%	\$3 million to \$12 million.	Actual West Coast Port Shutdown (12-days). Hypothetical Nuclear Attack Hypothetical Biological Attack	0.2 to 0.8 <0.1 <0.1	One event in 100 to 600 years. One event in 33,000 to 160,000 years. One event in 4,000 to 18,000 years.	Least cost, but also least effective alternative. Does not meet the statutory requirements of Section 203 of the SAFE Port Act nor provide data on shipment history. Importer Security Filings and Additional Carrier Requirements are not working in tandem.
Discount rate	Annualized costs (2008-2017, \$2007)	Terrorist attack scenario	Percent reduction in baseline risk that must be achieved for benefits to equal costs	Number of these events that must be avoided for benefits to equal costs	Comment
7%	\$3 million to \$13 million.	Actual West Coast Port Shutdown (12-days). Hypothetical Nuclear Attack Hypothetical Biological Attack.	0.2 to 0.9 <0.1 <0.1	One event in 100 to 600 years. One event in 31,000 to 150,000 years. One event in 3,000 to 16,000 years.	

別紙2 Table2 Federal Register / Vol.73 No.1 January2,2008

TABLE 2.—TOTAL PRESENT VALUE
COSTS, 2008–2017
[\$2007]

Discount rate	Present value costs
Alternative 1 (chosen alternative): Importer Security Filings and Additional Carrier Requirements, bulk cargo exempt	
3%	\$3.3 billion to \$5.3 billion
7%	\$2.8 billion to \$4.4 billion
Alternative 2: Importer Security Filings and Additional Carrier Requirements, bulk cargo not exempt	
3%	\$3.3 billion to \$5.3 billion
7%	\$2.8 billion to \$4.5 billion
Alternative 3: Importer Security Filings only, bulk cargo exempt	
3%	\$3.3 billion to \$5.2 billion

TABLE 2.—TOTAL PRESENT VALUE
COSTS, 2008–2017—Continued
[\$2007]

Discount rate	Present value costs
7%	\$2.7 billion to \$4.4 billion
Alternative 4: Additional Carrier Requirements only	
3%	\$0.02 billion to \$0.1 billion
7%	\$0.02 billion to \$0.1 billion

Again, the range presented in each cell results from varying assumptions about the estimated security filing transaction costs or fees charged to the importers by the filing parties, the potential for supply chain delays, and the estimated costs to transmit Vessel Stow Plans and CSMs to CBP.

Annual undiscounted costs of the regulation are presented in Table 3.

別紙3 Table3 Federal Register / Vol.73 No.1 January2,2008

TABLE 3.—ANNUAL UNDISCOUNTED COSTS BY YEAR, 2008–2017
[\$2007, in millions]

Year	Alternative 1 (chosen alternative): Importer security filings and additional carrier requirements, bulk cargo exempt	Alternative 2: Importer security filings and additional carrier requirements, bulk cargo not exempt	Alternative 3: Importer security filings only, bulk cargo exempt	Alternative 4: Additional carrier requirements only
2008	\$300 to \$520	\$300 to \$520	\$290 to \$490	\$1 to \$30
2009	310 to 500	310 to 500	310 to 490	1 to 7
2010	330 to 520	330 to 530	330 to 520	1 to 7
2011	340 to 550	350 to 550	340 to 540	1 to 7
2012	360 to 580	370 to 580	360 to 570	1 to 8
2013	380 to 610	390 to 610	380 to 600	1 to 8
2014	400 to 640	410 to 650	400 to 630	1 to 8
2015	420 to 680	430 to 680	420 to 670	1 to 8
2016	450 to 710	450 to 710	450 to 700	1 to 8
2017	470 to 750	470 to 750	470 to 740	1 to 8

別紙4 Table4 Federal Register / Vol.73 No.1 January2,2008

TABLE 4.—COSTS PER SHIPMENT, MEDIAN VALUE OF SHIPMENT, VESSEL-TRIP, AND CARRIER
[\$2007]

	3% discount rate	7% discount rate
Importer Security Filing Costs: Alternatives 1 and 3 (bulk cargo exempt)		
Total Present Value Cost	\$3.3 billion to \$5.2 billion	\$2.7 billion to \$4.4 billion
Number of shipments (10-year total)	137 million	137 million
Equivalent per shipment cost	\$24 to \$38	\$20 to \$32
Median value per shipment	\$36,900	\$36,900
Cost per median value	0.06 to 0.10 percent	0.05 to 0.09 percent
Importer Security Filing costs: Alternative 2 (bulk cargo not exempt)		
Total Present Value Cost	\$3.3 billion to \$5.2 billion	\$2.8 billion to \$4.4 billion
Number of shipments (10-year total)	138 million	138 million
Equivalent per shipment cost	\$24 to \$38	\$20 to \$32
Median value per shipment	\$37,200	\$37,200
Cost per median value	0.06 to 0.10 percent	0.05 to 0.09 percent
Vessel Stow Plan Costs: Alternatives 1, 2, and 4		
Total present value cost	\$6 million to \$35 million	\$5 million to \$30 million
Number of non-bulk vessel-trips, small and large carriers (10-year total).	414,000	414,000
Equivalent per vessel-trip cost	\$14 to \$84	\$12 to \$73
Container Status Message Costs: Alternatives 1, 2, and 4		
Total present value cost	\$0.3 million to \$54 million	\$0.3 million to \$49 million
Number of container carriers, large	74	74
Equivalent per carrier cost	\$4,000 to \$730,000	\$4,000 to \$660,000