

2018.7.10

日本機械輸出組合
部会・貿易業務グループ

米国 ACAS の概要(案)

米国向け航空貨物セキュリティの更なる強化を目的として、米国政府は本年 6 月 12 日に ACAS(Air Cargo Advance Screening)プログラムの暫定最終規則 (Interim Final Rule) を発表し、即日施行に入った。

1. 導入の経緯 :

2001 年の同時多発テロ事件を契機として、米国はサプライチェーン・セキュリティ強化に取り組んできた。航空貨物セキュリティについては、米国国土安全保障省の税関当局の CBP (Customs and Border Protection) および航空保安当局の TSA(Transportation Security Administration)の両部局が所管しており、CBP が国境管理を所管する一方、TSA が航空輸送セキュリティを所管している。

米国税関当局は 2003 年 12 月から、到着便の航空会社に対して、到着 4 時間前までの貨物マニフェスト情報提供を求めてきているが、米国到着前ではテロリスクの高い貨物のターゲティングが間に合わないため、輸出地での積込前に必要最小限の貨物マニフェスト情報を米国税関当局に申告させ、航空機が離陸する前までにスクリーニングを行うのが ACAS である。

2010 年 10 月にイエメン発米国行き貨物便に紛れ込んでいたとのテロ未遂事件が発覚し、それまで実施してきた航空貨物セキュリティ対策の脆弱性が明らかになった。これに対処するため、米国航空保安当局である TSA は、積込前爆発物検査を実施するとともに(日本では KS/RA プログラムも実施)、米国税関当局は 2010 年 12 月から ACAS パイロットテストを開始した。

パイロットテストには、クーリエ便、旅客便、フォワード等が参加し、積込前にターゲティングを行うためのデータ項目、有効性、スクリーニング等が検討されてきた。(同様のパイロットは EU(Precise)、カナダ(Pact)でも行われている。)

本格的な実施に移すため、米国政府は、世界税関機構(WCO: World Customs Organization)、国際民間航空機関(ICAO: International Civil Aviation organization)にも働きかけを行い、2015 年 6 月には WCO のセキュリティガイドラインである SAFE フレームワークにも航空貨物事前報告が盛り込まれた。

米国政府は 2018 年 7 月までパイロットテストを実施するとしてきたが、本年 6 月 12 日に急遽 ACAS の暫定最終規則を発表し、即日施行に入った。ただし 12 か月間は罰則を適用しないとしている。なお、本規則について、米国政府は本年 8 月 13 日を期限とパブリックコメントを募集している。

2. 制度概要

(1) 対象：

米国向けの航空機に搭載される航空貨物（旅客便、貨物便いずれも対象）

(2) 米国政府への申告者

到着便を運航する航空会社または航空貨物フォワーダー

(3) 申告事項

- ① 荷送人の氏名及び住所
- ② 荷受人の氏名及び住所
- ③ 貨物の説明
- ④ 最少の外装単位による数量
- ⑤ 総重量
- ⑥ Airway bill 番号（マスターAirway bill 番号の提出は任意）。

(4) 申告期限

貨物積込前までで出来るだけ早くとのみ記載されており時間は特定されていないが、遅くとも貨物を航空機に積み込む前までには申告しなければならない。

(5) 米国 CBP からのステータス報告

CBP に ACAS 申告が行われると、ACAS 申告者は送信確認のステータスメッセージを受信する。
なお、ACAS 申告者は、第 2 の通知先を指定し、CBP から貨物ステータスの通知を受け取ることが出来る。リスクアセスメントが終わると ACAS 申告者は、ACAS アセスメント完了という許可メッセージか、ACAS 追加質問か、DNL 指示のいずれかを受け取る。
航空会社が ACAS ステータスのチェックを受けたい場合に航空会社または ACAS の申告者が MAWB を報告することを条件に、通知を受けることができる。フォワーダーの House Airway bill にはフライト番号など輸送ルートが分かる情報が含まれていないため、通知を受けるためには MAWB が必要とされている。

(6) 米国税関当局の追加要請

申告後に貨物によっては米国税関当局から Referral（質問・要請）が送られてくる。
貨物内容の追加情報請求、スクリーニング要請等を内容としており、ACAS 申告者、到着便の航空会社はこれに対応しなければならない。
対応が完了しなければ、当該貨物を航空会社は輸送することができない。

(7) 不積み(DNL)

貨物に爆弾、簡易爆発装置、関連物資等が含まれ、航空機及び周囲に緊急かつ壊滅的な脅威が予想される場合は、不積み(Do Not Load DNL)指示が出され、航空会社は貨物の輸送ができなくなるため、ACAS 申告者、航空会社はこれに全面的に対応しなければならない。

(8) 国家民間保安プログラムの扱い

米国と同等のセキュリティ基準を有しているとして米国 TSA の認証を受けた国家民間保安プログラムを有していても、ACAS の免除にはならない。

(9) その他の米国セキュリティプログラムの扱い

ACAS が導入されても、現行の 2 プログラムを廃止するとはされていない。

- ① 米国 CBP :到着 4 時間前までの貨物マニフェスト情報の報告(19CFR 122.48a)
- ② 米国 TSA: 積込前までの爆発物検査

(10) 暫定期間

本年 6 月 12 日から 12 か月間は違反があっても罰則は適用しないとしているが、故意、悪質な違反に対しては、実行に移るとしている。

以上

1. 申告データ項目の比較

現行の事前貨物報告制度(19CFR 122.48a)	ACAS(19CFR 122.48b)
<p>1. 申告データ項目</p> <p>(1) 必須項目</p> <p>① Air waybill number(s)—master and house, as applicable. ② Shipper name and address. ③ Consignee name and address. ④ Cargo description. ⑤ Total quantity based on the smallest external packing unit t. ⑥ Total weight of cargo. ⑦ Trip/flight number. ⑧ Carrier/ICAO code. ⑨ Airport of arrival. ⑩ Airport of origin. ⑪ Scheduled date of arrival.</p> <p>(2) 条件付き項目</p> <p>① Consolidation identifier. ② Split shipment indicator. ③ Permit to proceed information. ④ Identifier of other party which is to submit additional air waybill information. ⑤ In-bond information. ⑥ Local transfer facility.</p>	<p>1. 申告データ項目</p> <p>(1) 必須項目</p> <p>① Air waybill number. ② Shipper name and address. ③ Consignee name and address. ④ Cargo description. ⑤ Total quantity based on the smallest external packing unit. ⑥ Total weight of cargo.</p> <p>(2) 条件付き項目 Master air waybill number.</p> <p>(3) 任意項目</p> <p>① Second notify party. ② Addition of the Flight Departure Message(FDM) to the current 19 CFR 122.48a data elements.</p>

2. ACAS のデータ項目

データ項目	詳細
荷送人の氏名、住所	ベンダー、サプライヤー、製造者、その他の氏名、住所。外国ベンダー等については外国の住所でなければならない。
荷受人の氏名、住所	当事者の住所に関わらず貨物配送先の氏名、住所
貨物詳細	貨物の正確な記載または 6 ケタの HS 番号。大雑把な記載。FAK(Freight of all kinds)と言った標記、general cargo、STC(said to contain)と言った標記は受け入れられない。
数量	50 個の貨物が 2 パレットあれば、2 個ではなく 100 と記載
重量	ポンドかキログラムで記載
Airway bill 番号	非混載であれば、IATA 標準 11 ケタ、混載であれば最大 12 ケタの英数文字から構成される HAWB 番号
Master Airway bill 番号	IATA 標準 11 ケタの番号

3. マスターAirway bill 番号が必要となるケース

1. ACAS 申告時に現行の事前貨物報告制度で提出する情報を全て報告する場合
2. 航空会社が貨物のステータス情報を必要とする場合
3. ACAS 申告者と現行の事前貨物報告制度の報告者が異なる場合

以上