

米国 — 新「自動積荷目録システム (Automated Manifested System)」規則の件

ご存知の通り、米国に寄港する船舶は間もなく新しく導入される「自動積荷目録システム (Automated Manifested System) 規則 — 以下 AMS 」に従う必要があります。

そのためには、関係者は Standard Carrier Alpha Code (以下 SCAC) を取得するとともに International Carrier Bond (以下 ICB) を手配する必要があります。

本規則は 2004 年 3 月 4 日から施行されます。そのため、準備期間が非常に短いので組合員におかれましては遅滞無く必要な手続を取ることが肝要となります。

1. 背景

米国 Maritime Transport Security 法は海陸空の手段によって米国に出入りする貨物輸送の安全性を改善するために導入されました。同法は 2002 年に成立し、積荷目録情報を電子的な手段で提出することを義務付けております。同法の施行は米国 Bureau of Customs and Boarder Protection (以下 CBP) が管轄しており、施行の詳細を定めた Final Rule がつい先頃発表されました。

2. 適用対象

AMS は米国の港 (米国本土外の領土および島嶼地域を含む) に貨物を持ち込む全ての船舶に適用されます。これはたとえ貨物が米国で陸揚げされず海外の港で引き渡される場合でも適用となります。例外として、現在税関手続が不要とされているケース (例えばレイジアナ オフショア オイルポート (LOOP) の場合や港外での船舶から船舶への直接の積み替えの場合) では AMS は適用にならない可能性があります。このような場合は、その適用の有無につき確認をしておく必要があります。また、AMS の申告は米国の港で積み込まれた貨物についても必要となります。

3. Carrier

SCAC、ICB および AMS の規定は ocean Carrier および NVOCC(後述)に適用されます。CBP は ocean Carrier を「輸送を管理している者」例えば筆頭船舶所有者や裸傭船者と定義しています。また、船舶管理会社はもし船舶の運航に責任を負っていることが明瞭であれば Carrier とみなされると思われませんが、この点にはついては個々にまず CBP に直接確認する必要があります。現時点での CBP の回答からみると定期傭船者は Carrier とはみなされるかどうかは明確ではありません、この点については CBP は判定するために傭船契約書の提示を求めてくる可能性があります。

定期傭船者が常に船長、船主、裸傭船者を代理して／のために船荷証券を発行する場合

であっても、‘Carrier’（訳注：CBP の言うところの Carrier。以下‘Carrier’ は同趣旨で用いています）は積荷目録が AMS に従って確実に申告されるかどうかに関し責任を負います。AMS では現行の方式から大きく変わる点として、船荷証券の発行者が誰であれすべてにおいて Carrier の SCAC を使用しなければならないという点に留意する必要があります。

AMS に既に参加している‘Carrier’ のリストは以下のサイトをご参照願います。

http://www.cbp.gov/ImageCache/cgov/content/import/carriers/ams_5fports_5flisting/seaams_2exls/v1/seaams.xls

4. NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier)

NVOCC については規定 (19CFR § 4.7(b)(3)(ii)) に「海上輸送を提供する船舶を運航しない Common Carrier (一般運送人) で Ocean Common Carrier (海上運送人) との関係においては荷主となるもの。NVOCC には単なる海貨業者 (Freight Forwarder) は含まれない…」と定義されています。

認証を受けた NVOCC は自らの手で AMS の申告を行うことが認められており、彼ら自身の SCAC を使って船荷証券を発行することが認められると思われます。ICB は（訳注：‘Carrier’ と同様に）必要となります。しかしながら、船主もしくは裸傭船者はその場合でも依然として NVOCC に対して元となる船荷証券を発行する必要があり、その船荷証券には海上輸送人（‘Carrier’）自身の SCAC を使用する必要があります。

多くの Slot Charterer は既に NVOCC としての認証を受けておりますが、ドライバルクやリキッドバルク輸送の定期傭船者や航海傭船者は Common Carrier には該当しそうなまいように思われます。

NVOCC としての認証を受けるために何処に問い合わせればよいかの詳細は以下のサイトをご参照願います。

http://www.cbp.gov/ImageCache/cgov/content/import/carriers/nvoccs_5fams_2epdf/v1/nvoccs_5fams.pdf

既に認証を受けている NVOCC のリストは以下のサイトをご参照願います。

http://www.cbp.gov/ImageCache/cgov/content/import/carriers/ams_5fports_5flisting/nvoccs_5flist_2exls/v17/nvoccs_5flist.xls

5. AMS とは

2004 年 3 月から Carrier は CBP に提出する（訳注：米国の港に持ち込まれる）全ての

貨物の申告を AMS を通じて行わなければなりません。AMS による申告は貨物の種類もしくは FROB (Foreign Remaining On Board) 貨物 (訳注: 米国の港で陸揚げされず、寄航中船上にある外国向け貨物) であるかによって、貨物が積地で積み込まれる 24 時間前までに行うかもしくは米国の最初の寄港地到着の最低 24 時間前までに行うかのいずれかが必要となります。前者の場合 (訳注: 積み込みの 24 時間前までに申告)、申告後 24 時間以内に CBP から何も回答がなければ、その貨物は新 AMS 規則への違反無く積み込みできます。もし、米国の最初の港までの航海期間が 24 時間未満となることが予想される場合には、貨物の詳細を最終積地港の出港までに提出する必要があります。

1) ドライバルク貨物とリキッドバルク貨物について

ドライバルク貨物とリキッドバルク貨物に関しては遅くとも米国の最初の寄港地到着の 24 時間前までに AMS による申告を行わなければなりません。但し、FROB のバルク貨物につきましては船積みの 24 時間前までに AMS による申告を行う必要があります。CBP の定義によるバルク貨物とは、

「艙内にばらで積まれた同質の貨物で、箱、梱 (Bale)、袋、樽等の容器に入れられていないもの。このような貨物は Bulk Freight とも称されます。具体的に言うと、バルク貨物は (a) 油、穀物、石炭、鉱石等の流動性のある物質でポンプ、シューター、投下 (Dumping) 機器で扱うことができるものか (b) 完全にバルク貨物として積まれた同質の貨物で積み下ろしに機械作業を必要とするもののいずれか」となっています。

また、CBP は特定の条件に当てはまる場合には Steel Coil や Steel Plates、Wire Rods、Metal Ingots、Sawn Timber、Wood Pulp、Newsprint その他の変質しやすい品物もバルク貨物に含まれることがあると述べています。

2) ブレークバルク貨物について

ブレークバルク貨物の場合は貨物積み込みの 24 時間前までに AMS による申告を行わなければなりません。しかしながら、もしこの規則の適用除外の申請を行って認められた場合には、Carrier はバルク貨物の場合と同様に、米国の最初の寄港地到着の 24 時間前までに AMS に申告することで済ませることが出来ます。FROB のブレークバルク貨物の場合は、貨物積み込みの 24 時間前までに AMS による申告を行う必要があります。

CBP の定義によるブレークバルク貨物とは、

「梱包されておらず、かつ、前述のバルク貨物の定義に該当しない貨物。例えば、新車および中古車はブレークバルク貨物となる。

重要な点は、バルクとブレークバルクの違いは貨物の性質の違いだけによるのではなく、貨物がどのような方法で荷役され積み込んであるかにも関わってくること

である。

たとえば、艙内にばらで積み込まれている（箱もしくはコンテナに梱包されていない）バナナはバルクとみなされるが、（ばら積もしくはコンテナ詰めをせず）パレット組みしたバナナの箱を直接艙内に積み込んだ場合はブレイクバルクとみなされる。」

となっています。

(訳注：積み込み 24 時間前の AMS による申告という規則の適用を除外してバルクと同様に、米国の最初の港到着 24 時間前までの AMS の申告を認めてもらうよう)ブレイクバルク貨物の適用除外申告を行うことを希望する Carrier は下記に連絡を取る必要があります。

Customs and Border Protection

Border Targeting and Analysis, Room 5.4-D

1300 Pennsylvania Avenue NW

Washington DC 20229

Email (preferred): 24hour.exemptions@dhs.gov

Phone: +1 202 927 6060

Fax: +1 202 927 1435

適用除外の申請手続は 2～3 週間かかると思われます。また、申請には以下の情報が必要となります。

- Carrier の IRS 番号（対象者の場合）
- 積み込まれる貨物の出荷元（Source）、識別、梱包及び結束の手段、
- 海外および米国内の寄港地
- ブレイクバルク貨物輸送に使用する船の隻数
- それらの船名およびその IMO 番号
- Carrier の輸入者及び出荷主のリスト（C-TPAT（Customs-Trade Partnership Against Terrorism）プログラムの参加はその旨特記すること）

3) バルクおよびブレイクバルク以外の貨物について

コンテナ貨物を含むその他全ての貨物については、現在既に適用されている海外の港での貨物の積み込みの 24 時間前までの AMS による申告という規則に変更はありません。

4) AMS による具体的申告方法

AMS による申告にはすべて次の内容を盛り込まなければなりません：

- ・ 米港向けに出航した外国の最終寄港地
- ・ SCSC (Standard Carrier Alpha Code)
- ・ Carrier の航海 No.
- ・ 米国における本船の最初の寄港地の到着予定日
- ・ ‘Carrier’ が発行する B/LNo. とその総数
- ・ 積荷に関する詳細な記述 (または ‘Harmonized Tariff Schedule No.’) 及びその重量
- ・ 荷送人とその住所または ID No.
- ・ 荷受人名とその住所または ID No.、あるいは ‘to order’ (指図式) の場合は ‘Notify Party’ の詳細
- ・ 本船名、船籍国、IMO No.
- ・ 米国向け貨物を最初に積み込んだ米国外港名
- ・ 米国外の積荷積み港
- ・ 国際有害物質コード (該当貨物が積み込まれた場合)
- ・ コンテナ No. (コンテナ貨物の場合)
- ・ コンテナに貼り付けられた全てのシール No.

以上につき電子書式 ‘CBP Form 1302’ を用いて申告することになります。(同書式は CCBP の以下のサイトから取得可能です。)

<http://forms.customs.gov/customsrf/getformharness.asp?formName=cf-1302-form.xf>

5) AMS による報告方法

‘Carrier’ は ‘AMS Software’ を購入、それを利用して報告可能です。詳細については以下のサイトの「Getting Standard with AMS」の項をご参照願います：

http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/operations_support/automated_systems/ams/getting_started.xml

代替方法として‘Carrier’ は、代理店・代理人等から AMS サービス提供者を通じても (有料になりますが) 必要な積荷目録情報の申告を行うことができます。しかし、その場合でも‘Carrier’ は提供情報の正確性について責任を負います。全世界の利用可能な AMS サービス提供者は以下のサイトにそのリストの記載がありますのでご参照下さい：

http://www.cbp.gov/ImageCache/cgov/content/import/operations_5fsupport/ams/sea_5fvendor_2edoc/v7/sea_5fvendor.doc

6) 予備申請書 (Letter of Intent)

‘Carrier’ は、先ず一番最初に、AMS 積荷申告方法を示した書面による予備申請書を CBP 宛に提出しなければなりません。同書は、申告会社のレターヘッドのある用紙に使用する AMS Software のタイプ、または、起用する AMS サービス提供者の詳細を記載し、併せて申告会社の担当部署、担当者名、役職、E-mail アドレス、所在地を記載する必要があります。予備申請書はファックスにて下記宛に送付することとされています：

Customs and Border Protection

Client Representative Branch

7501 Boston Blvd, Room 211

ATTN: Sea AMS LOI

Springfield, VA 22153

Phone: +1 703 921 7500 (Contact name: Kevin Huck)

Fax: +1 703 921 7563

6. Standard Carrier Alpha Code (SCAC)

‘Carrier’ はすべて SCAC を取得する必要があります。取得申請は、バージニア州アレクサンドリアにある National Motor Freight Traffic Association (NMFTA) – Tel: +1 703 838 1810、サイト：www.nmfta.org/scac2.htm – 宛に行ってください。SCAC 取得の確認書の発行には約 1 週間を要します。同確認書を受領次第、SCAC 保持者が Carrier か NVOCC かを明記の上、CBP (+1 703 921 7173) の Charles Bennet 氏宛にファックスして下さい。AMS による申告を行う際に、貨物の申告にはそれぞれ 16 桁以内の固有の番号を持つ船荷証券識別子を明示する必要があります。その最初の 4 桁は‘Carrier’の SCAC を用い、残り 4 桁はアルファベットか数字を使用します。一回使用された固有船荷証券番号 (‘Unique B/L Number’) は少なくとも 3 年間は再度使用することができません。

7. International Carrier Bond (ICB)

2004 年 3 月 4 日以降、代理店の bond による cargo manifest (積荷目録) の提出は認められなくなります。‘Carrier’ は、CPB に対して履行すべき税関による罰金、関税、その他法令により本船、船主、等に課される支払いを保証するため ‘ICB’ を手配する必要があります。‘ICB’ は荷主側が手配する輸入者の Bond とは別のものである点、注意が必要です。同‘ICB’ の手配は、‘Carrier’ 側だけの責任において行われるべきもので、‘Carrier’s agent’ や‘Time Charterer’ に委任できるものではありません。

‘ICB’ は ‘Carrier’ の運航船による米国への寄港のすべてをカバーする継続 Bond とすることも可能であり、Bond 提供者又は ‘Carrier’ により解約されるまで有効です。一方、

米国への寄港 1 回のみ有効となる Bond の手配も可能です。Bond の最低必要額は US\$50,000 ですが、これは各港の税関長 (Customs Port Director) の裁量により増減することがあります。換言すれば、要求される Bond の額は港により異なることがあり得る、ということです。増減の要因として、フリートのサイズ、米国寄港回数実績、考えられるリスクの度合い等が挙げられます。米国寄港予定がある組合員におかれましては、要求され得る Bond の最高額を見極めるため、これまでに最も寄港実績の多い港の税関長にコンタクトされることをお勧めします。そのうえで‘Carrier’ は最も頻繁に荷役を行う港で、寄港頻度が低い場合は任意に選択した港で Bond を提出することになります。

継続使用が可能な‘ICB’ を手配するために必要な条件は Bond 提供業者により様々なため、以下に示す内容は飽くまで一般的なアドバイスとして参考として下さい。Bond 手配に必要な費用については‘Carrier’ の信用格付けにより異なることも考えられますが、一般的な水準は US\$1,000 につき US\$10 程度と思われまます。

‘Carrier’ は適格保証業者に‘Customs Form 301’ を用いた Bond の手配を依頼することが必要です。適格保証業者については次のサイトを参照願います：

<http://fms.treas.gov/c570/c570.html>

保証業者代理店から次の情報の一部または全部につき質問があるかもしれません：

- ・ 会社の詳細 (名称、所在地)；
- ・ 米国課税 ID No. (該当する場合)、または、
- ・ 通関ブローカー (customs broker) から取得した税関指定輸入者 No.；
- ・ 監査を受けた財務諸表；
- ・ 信用状あるいはその他の担保

customs broker はほとんどの米国港にあり、以下の CBP のサイトにリストアップされています：

<http://www.cbp.gov/xp/cgov/toolbox/contacts/ports/>

1 回の寄港についてのみ有効となる Bond は、保証業者または customs broker から取得できます。customs broker の一部は、1 回のみ有効の Bond の取得を目的とする‘Carrier’ から委任状を受け取ることで、財務諸表・担保の要求なしに対応する仕組みの提供を開始するようです。

国際 P&I グループとしては組合員に替わり‘ICB’ を取得したり手配することはできませんが、組合員が ICB の手配をする際の手助けをする‘market facility’ がある模様です。詳しい情報をご希望される組合員は組合の契約窓口までお問い合わせ下さい。

8. 要 約

組合員として取るべき手続きの概要は以下のとおり：

- ・ 誰が ‘Carrier’ かの確認。疑義ある場合は CBP への確認必要。
- ・ 各 ‘Carrier’ は NMFTA より SCAC を取得後、CBP 宛にファックス送信。
- ・ AMS Software のタイプの決定または AMS サービス提供者の選定。
- ・ CBP 宛に予備申請書(Letter of Intent)を提出。
- ・ ‘Break Bulk Cargo’ に関して、積み込み 24 時間前までの AMS 宛申告の適用除外を希望する場合、CBP 宛に申請書を提出。
- ・ 要求され得る ICB の最大額確認のため、最も入港頻度の高い港の ‘Customs Port Director’ とコンタクト。
- ・ 適格保証業者または ‘market facility’ を使い、継続的または 1 回限り有効な ICB を手配。

9. 参 考

「よくある質問」(FAQ)につき、CBP は下記サイトにその一覧を掲載しているのでご参照願います：

http://www.customs.gov/ImageCache/cgov/content/import/communications_5fto_5ftrade/mandatory_5fadvanced_5felectronics/tpa_5ffaq_2edoc/v1/tpa_5ffaq.doc

現時点では依然として解釈等につきあいまいな点が多々あります。また、新規則は今後解決していくべき多くの商業上の問題を引き起こすとも考えられます。本件につき状況がさらに明らかになり次第、追加情報をご案内する予定です。

以上