

資料編

1. 「10+2 ルール」 暫定最終規則

- (1) 「10+2 ルール」 暫定最終規則 (仮訳)
次ページ以降を参照のこと。

「10+2 ルール」 暫定最終規則、
パブリックコメントの募集に関する
2008年11月25日付 連邦官報の条文（仮訳）

ジェトロでは情報・データ・解釈等をできる限り正確に記すよう努力しておりますが、本資料で提供した情報等の正確性についてジェトロが保証するものではないことを予めご了承下さい。なお、国土安全保障省（DHS）が発表した原文につきましては、以下の URL よりご参照いただけます。

<http://edocket.access.gpo.gov/2008/pdf/E8-27048.pdf>

Copyright(C) 2009 JETRO. All rights reserved.

2008年11月25日 火曜日



取 旨 邦 題

パート II

国土安全保障省

税関国境保護局

19 CFR パート 4、12、18 ほか
輸入者セキュリティ・ファイリングおよび輸
送業者に対する追加要求、最終規則

Copyright(C) 2009 JETRO. All rights reserved.

国土安全保障省

税関国境保護局

19 CFR パート 4, 12, 18, 101, 103, 113, 122, 123, 141, 143, 149, 178, 192

[整理番号 USCBP-2007-0077; CBP Dec 08-46]

RIN 1651-AA70

輸入者セキュリティ・ファイリング
および輸送業者に対する追加要求

管轄当局：国土安全保障省、税関国境保護局。

対応： 暫定最終規則、コメントの募集。

要旨：テロリストの武器が米国に運び込まれるのを防ぐため、米国に向けて貨物を運ぶ船舶輸送業者には貨物を外国の輸出港で積み込む前に当該貨物に関する特定の情報を税関国境保護局 (CBP) に申告することが義務付けられている。本暫定最終規則は、船舶により貨物を米国に持ち込む前に、当該貨物に関する追加情報の CBP への申告を輸入者と輸送業者の両方に対して義務付けることを要求するものである。この情報は、CBP が承認する電子データ交換システムを通じて CBP に提出されなければならない。要求されるこの情報は、ハイリスク輸送品を特定して密輸を防ぎ、また貨物の安全とセキュリティを保証する CBP の能力をさらに向上させるために当然必要となるものである。これらの規制は、2006 年港湾安全法第 203 項、ならびに 2002 年海事保安法によって修正された 2002 年通商法第 343(a)の要求を満たすことを特に意図するものである。

日付：発効日：本規則の発効日は、2009 年 1 月 26 日である。

コンプライアンス日：本規則のコンプライアンス日は、§4.7c(d)、§4.7d(f)、および §149.2(g)に定める。

コメント締切日：本書の「一般によ

る参加」のセクションに定める通り、本規則の特定の側面に関し、コメントが募集されている。コメント提出の締切日は 2009 年 6 月 1 日である。
住所：コメントは、整理番号を記載した上で以下のいずれかの方法で提出することができる。

- 連邦 E 規則制定ポータル：<http://www.regulations.gov>。整理番号 (USCBP-2007-0077) を記載のうえ、コメントを提出する方法を定めた記載の要領に従うこと。
- 郵送：Border Security Regulations Branch, Office of International Trade, U.S. Customs and Border Protection, 799 9th Street, NW., Washington, DC 20001。

要領：すべての提出書類には官庁名ならびに本提案規制を示す書類番号を記載しなければならない。すべてのコメントは、その文面に含まれる個人情報や省略することなくそのまま <http://www.regulations.gov> に掲載される。コメント提出の詳しい要領、ならびに本提案規制に関する追加の情報については、本書の「**補足情報**」項の「一般による参加」を参照すること。

記録資料：背景書類またはコメントの参照については、<http://www.regulations.gov> に記録資料が掲載されている。提出されたコメントは、799 9th Street, NW., 5th Floor, Washington, DC にある税関国境保護局国際貿易部にて午前 9 時から午後 4 時 30 分までの通常の業務時間内に閲覧することも可能である。提出されたコメントを閲覧する際は、(202)325-0118 に電話して Joseph Clark 氏と事前の予約を取ること。

詳細に関する連絡先：フィールドオペレーション部 Richard Di Nucci、(202)344-2513。

補足情報：

目次

- I. 一般による参加
- II. 背景
- III. 輸送業者と輸入者に対する要求
 - A. 既存要求

B. 本暫定最終規則に基づく輸送業者への新規要求

1. 船積み計画書
2. コンテナ・ステータス・メッセージ

C. 本暫定最終規則に基づく輸入者への新規要求

- D. 枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間
- E. 公開草案 (NPRM) からの変更の要旨

IV. 本規則策定全般に関するコメント解説

V. 米国向け船舶貨物について提案される輸送業者への要求に関するコメント解説

- A. 概要：船積み計画書
- B. 一般からのコメント：船積み計画書
- C. 概要：コンテナ・ステータス・メッセージ
- D. 一般からのコメント：コンテナ・ステータス・メッセージ
- E. 輸送業者に対する要求全般に関する一般からのコメント

VI. 米国向け船舶貨物について提案される輸入者への要求に関するコメント解説

- A. 概要：提案される輸入者への要求
 1. FROB、IE 貨物、および T&E 貨物以外の貨物
 2. FROB、IE 貨物、および T&E 貨物
- B. 一般からのコメント：責任ある主体
- C. 一般からのコメント：代理人
- D. 一般からのコメント：税関業務
- E. 一般からのコメント：船荷証券
- F. 一般からのコメント：要求される項目
- G. 一般からのコメント：技術的問題
- H. 一般からのコメント：輸入者セキュリティ・ファイリングの更新および取下げ
 - I. 一般からのコメント：保税貨物

J. 一般からのコメント：輸入者セキュリティ・ファイリング、通関申告、および FTZ 許可申請	AES-	Environment (自動貿易流通システム) Automated Export System (自動輸出システム)	C-TPAT-	メッセージ Customs-Trade Partnership Against Terrorism (テロ行為防止のための 税関・産業界パートナー シップ)
K. 一般からのコメント：特別措置の要望	AMS-	Automated Manifest System (自動マニフェスト(積荷 目録)システム)	DDP-	Delivered duty paid (関税込仕向地持込渡条 件)
L. 一般からのコメント：輸入者セキュリティ・ファイリングに関するその他のコメント	ANSI-	American National Standards Institute (米国規格協会)	DHS-	U.S. Department of Homeland Security (米国国土安全保障省)
VII. 税関担保の要求および執行につき提案される改訂に関するコメント解説	ATDI-	Advance Trade Data Initiative (事前貿易データ・イニシ アチブ)	DNL-	Do not Load (船積み不許可)
A. 概要：輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージの提案される要求に関連する税関担保の条件および執行	ATS-	Automated Targeting System (自動ターゲティング・シ ステム)	DUNS-	Data Universal Numbering System (データ・ユニバーサル番 号システム)
B. 一般からのコメント：輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージの提案される要求に関連する税関担保の条件および執行	BAPLIE-	Bayplan/stowage plan occupied and empty locations message (ベイプラン／船積み計 画書 の貨物有無位置メッ セージ)	EIN-	Employer identification number (雇用主識別番号)
C. 概要：通商法規制に関連する税関担保条件	CAMIR-	Customs Automated Manifest Interface Requirement (税関自動マニフェスト・ インターフェース要求)	FAQ-	Frequently asked questions (よくある質問)
D. 一般からのコメント：通商法規制に関連する税関担保条件	CATAIR-	Customs and Trade Automated Interface Requirement (税関・産業界自動イン ターフェース要求)	FDA-	U.S Food and Drug Administration (米国食品医薬品局)
VIII. コスト、便益、および実行可能性調査に関するコメント解説	CBP-	Customs and Border Protection (税関国境保護局)	FIRMS-	Facilities Information and Resources Management System (施設情報リソース管理 システム)
IX. 提案の採択	CFR-	Code of Federal Regulations (連邦規則集)	FROB-	Foreign cargo remaining on board (他国向け経由貨物)
X. 規制分析	COAC-	Departmental Advisory Committee on Commercial Operations of Customs and Border Protection and Related Homeland Security Functions (税関国境保護局および 関連国土安全保障機能の 商業活動に関する省内諮 問委員会)	FTZ-	Foreign trade zone (外国貿易地帯)
A. 大統領命令 12866 号	CSI-	Container Security Initiative (コンテナ・セキュリ ティ・イニシアチブ)	FR-	Federal Register (連邦官報)
B. 規制柔軟性法	CSM-	Container status message (コンテナ・ステータス・	GLN-	Global Location Number (グローバル位置番号)
C. 財源のない執行命令の改革法			HTSUS-	Harmonized Tariff Schedule of the United States (米国関税率表)
D. 文書事務削減法			ICPA-	International Compliance Professionals Association (国際コンプライアンス 担当者協会)
XI. 署名権者			IE-	Immediate exportation (即時輸出)
XII. 暫定最終規則に関する議会との調整			IIT-	Instruments of international trade (国際貿易手段)
XIII. 規制の改訂			IMO-	International Maritime Organization
本書で用いる略語その他の用語				
AAEI- American Association of Exporters and Importers (米国輸出入業者協会)				
AAPA- American Association of Port Authorities (米国港湾局協会)				
ABI- Automated Broker Interface (自動通関申告システム)				
ACE- Automated Commercial				

	(国際海事機関)	(1980年規制柔軟性法)	
IRS-	Internal Revenue Service (米国歳入庁)	SAFE Port Act- Security and Accountability for Every Port Act of 2006 (2006年港湾安全法)	
IT-	Immediate transportation (即時輸送)		
ISF-	Importer Security Filing (輸入者セキュリティ・ ファイリング)	SBREFA Small Business Regulatory Enforcement Fairness Act of 1996 (1996年中小企業規制実 行公正法)	
JIG-	Joint Industry Group (業界協力団体)		
LCL-	Less than Container Load (小口混載貨物)	sFTP- Secure File Transfer Protocol (セキュア・ファイル転送 プロトコル)	
MID-	Manufacturer identification (製造業者識別)	SSN- Social security number (社会保障番号)	
MTSA-	Maritime Transportation Security Act of 2002 (2002年海事保安法)	T&E- Transportation and exportation (保税運送後輸出)	
NAM-	National Association of Manufacturers (全米製造業者協会)	TIB- Temporary Importation Bond (一時的輸入税関担保)	
NCBFAA-	National Customs Brokers and Forwarders Association of America (全米通関業者・運送業者 協会)	TSC- Technology Support Center (技術支援センター)	
NII-	Non-Intrusive Inspection (非接触型検査)	TSN- Trade Support Network (貿易サポート・ネット ワーク)	
NPRM-	Notice of Proposed Rule Making (公開草案)	UMRA- Unfunded Mandates Reform Act of 1995 (1995年財源のない執行 命令の改革法)	
NVOCC-	Non-vessel operating common carrier (国際複合輸送一貫業者)	UN EDIFACT- United Nations rules for Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport (行政、商業および運輸に 関する電子データ交換国 連規則)	
OCS-	Outer Continental Shelf (沖合大陸棚)	U.S.C.- United States Code (合衆国法典)	
OPA-	Outward Processing Arrangement (域外加工協定)	VIN- Vehicle Identification Number (車両識別番号)	
OMB-	Office of Management and Budget (行政管理予算局)	VOCC- Vessel Operating Common Carrier (船舶運航業者)	
PDF-	Portable Document Format (ポータブル・ドキュメン ト・フォーマット)	WHTI- Western Hemisphere Travel Initiative (西半球渡航イニシアチ ブ)	
PGA-	Participating Government Agency (参加政府機関)	WSC- World Shipping Council (世界海運評議会)	
Pub. L.-	Public Law (一般法)		
RILA-	Retail Industry Leaders Association (小売事業者経営者協会)		
RFA-	Regulatory Flexibility Act of 1980		

I. 一般による参加

関心のある者は、CBPが何らかの柔軟性を提供している6つのデータ項目(コンテナ詰め込み場所、混載業者(詰め込み業者)、製造業者(またはサプライヤー)、配送先、原産国、および商品のHTSUS番号)と、§149.2(b)および(f)において説明されるこれらの項目に関連する要求に関してのみ、書面でコメントを提出されたい。CBPは、各種の産業区分に関するコンプライアンスコスト、本規則が提供する柔軟性による影響、そして船積みから24時間前の輸入者セキュリティ・ファイリング・データの提出を阻む障壁を含めて、改訂済みの規制評価と最終規制柔軟性分析に関するコメントも募集する。コメント提供者は、規則の特定部分を参照し、推奨される変更の理由を説明し、そうした推奨される変更を裏付けるデータ、情報、または典拠を含められたい。

II. 背景

2006年港湾安全法(Pub. L. 109-347, 120 Stat. 1884 (SAFE Port Act))の§203は、国土安全保障長官(長官)が、CBPコミッショナーを代理として、「長官の判断により決定される通関申告データの適切なセキュリティ項目を含めて、ハイリスク・ターゲットを改善するための追加データ項目を、米国への輸入貨物に関する、外国港で船舶に積み込まれる前の事前情報として、当[国土安全保障]省へ電子送信することを要求する」規制を公布すると規定している。同法および2002年通商法の§343(a)(19 U.S.C. 2071 脚注)に従い、CBPは2008年1月2日に連邦官報(73 FR 90)において、貨物が船舶により米国に持ち込まれる前の荷物に関する追加情報の提出を輸入者および輸送業者に要求することを提案する公開草案(NPRM)を発表した。

CBPは、既存の事前貨物情報関連の要求と通関申告時の要求の概要を以下に示す。本暫定最終規則より前

の事前貨物情報関連の要求、制定法および規制の経緯、ならびにこれらの規制策定を支配する制定法上の項目の詳細な説明に関しては、73 FR 90 で発表された NPRM を参照されたい。

提案された規則は、産業界には「輸入者セキュリティ・ファイリング試案」および「10+2 試案」という 2 つの名称で知られていた。この「10+2」という名称は、CBP が収集を提案していた事前データ項目の数に関する略称である。輸送業者は、事前の電子送信が既に要求されている項目に加えて、米国向け船舶に積載されたコンテナ関連の特定の事象に関する船積み計画書とコンテナ・ステータス・メッセージという 2 つの追加データ項目（「10+2」の「2」）を一般的に要求され、そして規則試案の定義にいう輸入者¹は、10 個のデータ項目、すなわち 10 個のデータ項目を含む輸入者セキュリティ・ファイリング（「10+2」の「10」）の提出を要求される。

CBP は、初回の 60 日間のコメント期間を、2008 年 3 月 3 日から 2008 年 3 月 18 日へと 15 日間延長した。73 FR 6061 (2008 年 2 月 1 日付) を参照のこと。約 200 名が期限内に NPRM にコメントした。一部のコメントは輸送業者に対する要求の提案に関するものであり、その他は輸入者に対する要求の提案に関するものであったので、今回の暫定最終規則では、輸送業者に対する要求の提案と輸入者に対する要求の提案に関するコメントにおいて提示された問題に別々に対応している。

III. 輸送業者および輸入者に対する要求

A. 既存の要求

輸送業者に関しては現在、外国港で船舶に貨物が積み込まれる 24 時間前までに船舶の貨物申告書を CBP に提出することを含めて、船舶に関する事前の貨物情報の提出が要求されている。19 CFR 4.7 および 4.7a を参照のこと。これは一般的に、「24 時間ルール」と呼ばれている。この情報は、船舶自動マニフェスト（積荷目録）システム（AMS）経由で CBP に提出されなければならない。輸送業者は現在、船積み計画書とコンテナ・ステータス・メッセージのいずれをも CBP に提出する義務を負っていない。さらに、記録上の輸入業者は、原則として、米国入国港への貨物到着日から 15 暦日以内に CBP 書式 3461 を含む通関申告情報を、商品の入国から 10 営業日以内に CBP 書式 7501 を含む納税申告情報を CBP に申告する義務を負っている。通関申告情報および納税申告情報は、自動通関申告システム（ABI）経由で、または紙の書式を使用して、CBP に提出される。輸入業者は現在、事前の貨物情報を CBP に提出する義務を負っていない。

B. 本暫定最終規則に基づく輸送業者に対する新規要求

1. 船積み計画書

24 時間ルールに従った輸送業者に対する既存要求に加えて、本暫定最終規則は輸送業者に対し、米国向け船舶に関する船積み計画書の提出を要求する。輸送業者は、最後の外国港を出発してから 48 時間以内に CBP が船積み計画書を受け取るように、コンテナを輸送する船舶に関する船積み計画書を送信しなければならない。48 時間に満たない航海に関しては、CBP は船舶が米国内の最初の港に到着する前に船積み計画書を受け取らなければならない。バルク貨物またはブレイク・バル

ク貨物の輸送業者は、バルクおよびブレイク・バルクの貨物だけを積んでいる船舶に関し、これらの要求の適用を除外される。CBP 承認済みの電子データ交換システムには現在、AMS、セキュア・ファイル転送プロトコル（sFTP）、E メールなどがあるが、輸送業者はこれらを経由して船積み計画書を提出しなければならない。CBP が上記以外の、または追加の電子データ交換システムを承認した場合、CBP は連邦官報に通知を掲載する。

船積み計画書には、その船舶と、船舶に積み込まれた各コンテナに関し、以下の標準情報を含む標準情報を含めなければならない：

船舶に関する情報：

- (1) 船舶名（国際海事機関（IMO）番号を含む）
- (2) 船舶運行者、および
- (3) 航海番号

各コンテナに関する情報：

- (1) コンテナオペレータ
- (2) 機器の番号
- (3) 機器のサイズとタイプ
- (4) 積み付け位置
- (5) Hazmat コード（該当する場合）
- (6) 積み込み港
- (7) 荷降ろし港

¹ 提案される規制に関して、輸入者とは、米国の港湾内に商品を到着させる者をいう。他国向け経由貨物（FROB）に関しては、輸送業者を輸入者とすることが提案されていた。即時輸出（IE）および保税運送後輸出（T&E）の保税貨物、ならびに外国貿易地帯（FTZ）に納入される商品に関しては、IE、T&E、または FTZ の書類を CBP に申告する者を輸入者とすることが提案されていた

2. コンテナ・ステータス・メッセージ

24 時間ルールに従った輸送業者に対する既存要求に加えて、本暫定最終規則は輸送業者に対し、米国の港湾内に船舶により到着する予定の、貨物が積み込まれたすべてのコンテナに関連する特定の事象に関し、コンテナ・ステータス・メッセージ (CSM)² を毎日 CBP に提出することも要求する。米国規格協会 (ANSI) の X.12 規格、または行政、商業および運輸に関する電子データ交換国連規則 (UN EDIFACT) 規格に従って作成された CSM は、受け入れ可能である。

その事象を報告する機器追跡システム内で輸送業者が CSM を作成または収集する場合、輸送業者は要求される事象が発生した時に CSM を提出しなければならない。輸送業者が既に自らの電子機器追跡システム内で独自に CSM データを作成または収集し、維持している場合には、輸送業者はそれ以外の CSM データの作成または収集を要求されない。輸送業者は、CSM が輸送業者の機器追跡システムに入った後、24 時間以内に CSM を提出しなければならない。

CSM が要求される事象は、以下の通りである：

- (1) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナに関連する船腹予約が確認された場合
- (2) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが、ターミナルゲート検査を受けた場合
- (3) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが、何らかの施設に到着した、または施設を出発した場合 (これらの事象は、港、コ

ンテナ置き場、または他の施設へのコンテナの出入りによって発生する。一般に、これらの CSM は「ゲートイン (gate in)」 / 「ゲートアウト (gate out)」メッセージと呼ばれている)

- (4) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが何らかの輸送機関に積み込まれた、または輸送機関より荷降ろしされた場合 (これには、船舶、フィーダー船舶、はしけ、鉄道、およびトラックによる移動が含まれる。一般に、これらの CSM は「積み込み (loaded on)」 / 「荷降ろし (unloaded from)」メッセージと呼ばれている)
- (5) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナを輸送する船舶が出港または入港した場合 (これらの事象は、一般に「船舶出発 (vessel departure)」 / 「船舶到着 (vessel arrival)」通知と呼ばれている)
- (6) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナがターミナル内で移動した場合
- (7) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナの詰め込みまたは荷降ろしが指示された場合
- (8) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナの詰め込みまたは荷降ろしが確認された場合、ならびに、
- (9) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが大規模な修理のため修理工場入りした場合³

CBP は、米国向けコンテナに関する CSM あるいは要求される事象のみに関する CSM を特定して選択するのではなく、すべての CSM を送信する方が一部の輸送業者にとってはコスト効率が低い点を認識している。

従って、輸送業者は、米国向け輸入貨物を搭載しないコンテナに関する CSM や、要求されるもの以外の事象に関する CSM を含めた「グローバル」CSM メッセージを送信してよい。本暫定最終規則により要求されるもの以外の CSM を送信することにより、輸送業者は、CBP による当該データへのアクセスと使用を認めることになる。

輸送業者により CBP に提出される各 CSM には、以下の情報が含まれなければならない：

- (1) ANSI X.12 または UN EDIFACT 規格に定義される報告対象の事象コード
- (2) コンテナ番号
- (3) 報告対象の事象の発生日時
- (4) コンテナのステータス (空または満載)
- (5) 事象の発生場所、ならびに
- (6) コンテナが特定の船舶と関連付けられる場合には、メッセージと関係付けられる船舶識別情報

輸送業者は、バルク貨物およびブレイク・バルク貨物に関しては CSM 要求の適用が除外される。輸送業者は、CBP が承認した電子データ交換システムを通じて CSM を提出しなければならない。CSM に関して CBP が現在承認している電子データ交換システムは、sFTP である。CBP は、引き続き追加の電子交換システムを検討している。CBP が上記と異なる、または追加の電子データ交換システムを承認した場合、CBP は連邦官報に通知を掲載する。

² CSM は、ターミナル内でのコンテナの移動 (例えば船舶への積み込みと荷降ろし) の報告と、コンテナの状況の変化 (例えば空か満載か) の報告に使用される。

³ コンテナは、修理を目的として施設に引き渡された時点で、修理のために修理工場入りしたことになる。

下表に、24 時間ルールに従った輸送業者に対する既存のデータ要求と、本暫定最終規則に従った輸送業者に対する新規のデータ要求を明示する。

輸送業者に対する既存要求と輸送業者に対する新規要求との対比

	既存要求	新規要求
要求.....	事前の貨物情報（すなわち通商法に基づく要求または 24 時間ルール）	船積み計画書
提出時期.....	船積みの 24 時間前	出発の 48 時間後。48 時間未満の航海に関しては、到着前。
提出方法.....	船舶 AMS	船舶 AMS、sFTP、または E メール
項目.....	<ul style="list-style-type: none"> — 船荷証券番号 — 船舶が米国に向けて出発する前の外国港 — 輸送業者の SCAC [標準輸送業者アルファコード] — 輸送業者の指定航海番号 — 最初の米国港への到着日 — 数量 — 数量の計測単位 — 外国での最初の受取場所 — 商品の内容（または 6 ケタの HTSUS 番号） — 商品の重量 — 荷送人の氏名と住所 — 荷受人の氏名と住所または ID 番号 — 船舶名 — 船舶の国籍 — 船舶番号 — 外国の船積み港 — Hazmat コード — コンテナ番号 — 封印番号 — 外国港からの出発日 — 外国港からの出発時刻 	<ul style="list-style-type: none"> — 船舶に関して — 船舶名（国際海事機関 (IMO) 番号を含む） — 船舶運行者、および航海番号 — 各コンテナに関して — コンテナオペレータ — 機器番号 — 機器のサイズとタイプ — 積み付け位置 — Hazmat コード（該当する場合） — 積み込み港、および荷降ろし港
		<ul style="list-style-type: none"> — コンテナ・ステータス・メッセージ — 輸送業者の機器追跡システムにメッセージが入った 24 時間後 sFTP — ANSI X.12 または UN EDIFACT 規格に定義される報告対象の事象コード — コンテナ番号 — 報告対象の事象の発生日時 — コンテナのステータス（空または満載） — 事象の発生場所、ならびに — コンテナが特定の船舶と関連づけられる場合には、メッセージと関係付けられる船舶識別情報

C. 本暫定最終規則に基づく輸入業者に対する新規要求

本暫定最終規則は、本規則において定義される輸入者セキュリティ・ファイリング (ISF) 輸入者またはその代理人に対し、他国向け經由貨物 (FROB) 以外の貨物に関して、米国向け船舶に貨物が積み込まれる 24 時間前までに、CBP への輸入者セキュリティ・ファイリング (ISF) の送信を要求するものである。輸入者セキュリティ・ファイリング

の特定の項目に関する提出時期の柔軟性に関しては、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。FROB は輸送業者による出発間際の判断に基づいて積み込まれることが少なくないため、FROB に関する輸入者セキュリティ・ファイリングは船積み前のいつでもよい。

輸入者セキュリティ・ファイリングは、それぞれの貨物に

関して、最低の船荷証券レベル（すなわち該当する場合はハウス B/L レベル）で要求される。輸入者セキュリティ・ファイリングの提出義務を負うのは、商品を米国の港湾内に入れさせた者である。この者は、FROB に関しては輸送業者であり、即時輸出 (IE)、保税運送後輸出 (T&E)、または外国貿易地帯 (FTZ) の場合には、これらの書類を

申告する者である。ISF 上の輸入者は、事業上の判断として、ISF 上の輸入者に代わって輸入者セキュリティ・ファイリングを申告する権限のある代理人を任命してよい。ABI または AMS へのアクセス権を持つ者は、輸入者セキュリティ・ファイリングの申告に関しては権限のある代理人として行為できる。

ISF 上の輸入者またはその代理人は、CBP が承認した電子データ交換システム経由で輸入者セキュリティ・ファイリングを送信しなければならない。輸入者セキュリティ・ファイリング用に現在承認されている電子データ交換システムは、ABI と船舶 AMS である。CBP が将来、上記と異なる、または追加の電子データ交換システムを承認した場合、CBP は通知を連邦官報に掲載する。

輸入者セキュリティ・ファイリングを申告した者は、申告後の商品が米国の港湾内に到着する前に、申告した情報に変更があった場合、またはより正確な情報が入手可能になった場合には、輸入者セキュリティ・ファイリングを更新しなければならない。

ISF 上の輸入者またはその代理人は、米国向けの商品および FTZ への納入が意図される商品からなる貨物に関し、10 項目を CBP に提出しなければならない。ISF 上の輸入者またはその代理人は、FROB のみからなる貨物および IE または T&E の保税貨物としての「輸送」が意図される商品のみからなる貨物に関し、5 項目を CBP に提出しなければならない。

い。

FROB および IE または T&E の保税貨物としての「輸送」が意図される商品のみからなるもの以外の貨物に関しては、明示的に適用除外とされる項目がない限り、輸入者セキュリティ・ファイリングには 10 項目を含めなければならない。製造業者（またはサプライヤー）、原産国、および商品の HTSUS 番号は、単位品目ごとに互いに他とリンクされなければならない。この 10 項目とは、(1) 売り主、(2) 買い主、(3) 記録上の輸入者の番号 / 外国貿易地帯の申請者識別番号、(4) 荷受人番号、(5) 製造業者（またはサプライヤー）、(6) 配送先、(7) 原産国、(8) 商品の HTSUS 番号、(9) コンテナ詰め込み場所、および (10) 混載業者（詰め込み業者）である。

FROB のみからなる貨物および IE または T&E としての保税「輸送」が意図される商品のみからなる貨物に関しては、特に適用除外とされる項目がない限り、輸入者セキュリティ・ファイリングには 5 項目を含めなければならない。この 5 項目とは、(1) 船腹予約者、(2) 荷降ろしを行う外国港、(3) 納入場所、(4) 配送先、そして (5) 商品の HTSUS 番号である。

輸入者セキュリティ・ファイリング項目のうち 4 項目は、通関申告 (CBP 書式 3461) および納税申告 (CBP 書式 7501) を目的として提出される項目と同一である。この項目とは、記録上の輸入者の番号、荷受人番号、原産国、および 10 ケタで提示される場合の商品の HTSUS 番号である。輸入者は、これらの項目を一度だけ提出して、それを輸入者セキュリ

ティ・ファイリングと通関申告 / 納税申告の両方の目的で使用してよい。輸入者がそれらの項目を通関申告 / 納税申告目的で使用することを選択する場合、輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告 / 納税申告は輸入者が自ら申告するか、または免許を持つ通関業者が船積みの 24 時間前までに CBP への一度の送信により申告しなければならない。さらに、HTSUS 番号は 10 ケタレベルで提出されなければならない。

輸入者セキュリティ・ファイリング項目のうち 2 項目は、FTZ (CBP 書式 214) への商品許可申請用に提出される項目とまったく同じである。この項目とは、原産国と、10 ケタで提示される場合の商品の HTSUS 番号である。申告を行う者は、輸入者セキュリティ・ファイリングと CBP 書式 214 を CBP への同じ電子送信で提出してよく、また原産国と商品の HTSUS 番号を一度だけ提出して、それを輸入者セキュリティ・ファイリングと FTZ 許可申請の両方の目的で使用してよい。輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する者が、この項目を FTZ 許可申請に使用することを選択した場合、HTSUS 番号は 10 ケタレベルで提出されなければならない。

下表に、通関申告および納税申告を目的とした輸入者に対する既存のデータ要求と、本暫定最終規則に従った輸送業者に対する新規のデータ要求を明示する。

輸入者に対する既存要求と輸入者に対する新規要求との対比

	既存要求	新規要求
要求 提出時期	通関申告および納税申告 ⁴ 通関申告は到着日から 15 暦日以内。納税申告は 入国後 10 営業日以内。	輸入者セキュリティ・ファイリング 8 項目に関しては船積みの 24 時間前。2 項目に関して はできるだけ早く、しかしいかなる場合でも到着の 24 時間前までに。
提出方法 項目	ABI または紙の書式 — 船荷証券番号 — 記録上の輸入者の番号* — 船舶が米国に向けて出発する前の外国港 — 輸送業者の SCAC — 輸送業者の指定航海番号 — 最初の米国港への到着日 — 数量 — 数量の計測単位 — 外国での最初の受取場所 — 商品の内容 — 商品の HTSUS 番号* — 商品の重量 — 荷送人の氏名と住所 — 荷受人の氏名と住所および ID 番号* — 原産国* — 船舶名 — 船舶の国籍 — 船舶番号 — 外国の船積み港 — Hazmat コード — コンテナ番号 — 封印番号 — 外国港からの出発日 — 外国港からの出発時刻	ABI または船舶 AMS FROB、IE 貨物、および T&E 貨物以外の貨物： — 売り主 — 買い主 — 記録上の輸入者の番号 / FTZ 申請者識別番号* — 荷受人番号* — 製造業者（またはサプライヤー） — 配送先 — 原産国* — 商品の HTSUS 番号* — コンテナ詰め込み場所 — 混載業者（詰め込み業者） FROB、IE 貨物、および T&E 貨物： — 船腹予約者 — 外国の荷降ろし港 — 納入場所 — 配送先 — 商品の HTSUS 番号

* これらの項目は、輸入者セキュリティ・ファイリングおよび通関申告／納税申告、または FTZ 許可申請を目的として提出されるものである。

D. 枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間

新規要求に合わせて調整するための十分な時間を産業界に提供するために、そして完全なコンプライアンスを実現するために必要となる業務プロセスの変更に関する鑑み、CBP は、輸入者が規則を遵守する上で直面するかもしれない困難を考慮に入れて、輸入者がコンプライアンスに向けて満足な進歩を遂げており、かつ現在の能力の範囲まで規則を遵守するための誠実な努力をしている限り、規則の執行を抑制

することにする。この方針は、発効日以後 12 カ月間継続し、本申告規則のすべての面に適用される。

さらに、本規則は、輸入者セキュリティ・ファイリングの特定の項目に関して柔軟性を提供する。この柔軟性は、以下の 2 つのカテゴリーに属するものである：

- 輸入者セキュリティ・ファイリングの項目のうち 2 項目は、提出時期に関する柔軟性の対象となる。この項

目は、コンテナ詰め込み場所と混載業者（詰め込み業者）である。ISF 上の輸入者は、これらの項目をできるだけ早く、そしていかなる場合でも米国港に到着する 24 時間前までには（または、米国港への到着の 24 時間前より後に外国港で船積みが行われる場合には、その船積みの時点で）提出しなければならない。

⁴ 輸入者は現在、ターゲティングを目的として外国での船積み前に CBP に情報を提出する義務を負っていない。

- 4 つの項目は、解釈に関する柔軟性の対象となる。この項目とは、製造業者（またはサプライヤー）、配送先、原産国、および商品の HTSUS 番号である。これらの項目の提出時期は、特に柔軟には取り扱われず、これらは船積みの 24 時間前までに申告されなければならない。しかし、CBP は、ISF 上の輸入者に対し、初回の申告において、1 つに特定された回答（後の時点になって初めて輸入者が知る可能性があるもの）ではなく、その時点で輸入者が知ることのできる事実に基づいて入手可能である範囲の回答を認めることにより、柔軟性を追加している。ISF 上の輸入者は、これらの項目に関して行った申告を、より明確またはより正確な情報が入手可能となった時点で、しかしいかなる場合でも米国港に到着する 24 時間前までに（または、米国港への到着の 24 時間前より後に外国港で船積みが行われる場合には、その船積みの時点で）更新する義務を負う。例えば、船積みの 24 時間前に：
- ISF 上の輸入者は、その製造業者が通常利用する製造業者 3 社のうちの 1 社であることを認識でき、その後の ISF の更新においてより明確な情報を提供できる。
- ISF 上の輸入者は、配送先が判明しない場合（例えば指図式の貨物である場合）に、輸入者、荷受人、または商品が荷降ろしされる施設に関する情報を提供できる。
- ISF 上の輸入者が商品の最

終段階の生産が行われた国が原産国であるかどうかを誠実に判断できない場合、ISF 上の輸入者は、原産国の代わりに商品の最終段階の生産が行われた国を報告しておき、より正確な情報が入手可能となった時点で ISF の情報を更新できる。

これらを柔軟に取り扱う目的は、これらの項目に関して産業界が遭遇する可能性のある特定のコンプライアンス上の難題に関する評価を含めて、CBP が項目の枠組みのレビューを行えるようにすることである。CBP は、船積みの 24 時間前におけるデータ項目 10 項目すべての提出が実際に可能であったかどうか、そうでなかったとすれば輸入者はどのような障害に遭遇したのかを判断するために、特定の輸入者との面談によって情報を収集する可能性がある。この枠組みのレビューは、小企業から大企業まで広い範囲の企業を対象とするものであり、これには統合型サプライチェーンと非統合型サプライチェーンの両方が含まれる。

枠組みのレビューは、本官報について寄せられるコメントによってさらに強化される。本規則は現在最終状態であるが、CBP は、CBP が何らかの柔軟性を提供する 6 項目のデータ（コンテナ詰め込み場所、混載業者（詰め込み業者）、製造業者（またはサプライヤー）、配送先、原産国、および商品の HTSUS 番号）に関するコメントを募集する。コメントの締切日は 2009 年 6 月 1 日である。

枠組みのレビューは、以下に説明する CBP の正式な広報プログラムにおいて提供される

フィードバックによっても強化される。枠組みのレビューの情報収集段階は、2009 年 6 月 1 日で終了する。すべてのコメントは、上記の期日までに CBP に提出されなければならない。CBP がこれにより提案された規則に関するコメントを再び受け付けるのではないことに注意されたい。CBP は本規則の §149.2(b) および (f) で説明される各項目と、改訂済みの規制影響評価に対するコメントを求めているのである。

枠組みのレビュー期間に入手された情報と一般からのコメントに基づいて、DHS は本セクションで説明される柔軟性の対象となる項目の分析を行う。この分析は、さまざまな産業区分におけるコンプライアンスコスト、柔軟性の影響、船積み 24 時間前のデータ提出の妨げとなる障害、そしてデータ収集により得られる便益を検証するものである。その分析に基づき、DHS は、政府のその他の部門と協力して、これらの項目の削除、修正、または存置を決定する。

CBP は、本規則の要求を首尾よく実施するための産業界の努力に対し、十分な支援を約束する。実施期間の最初の数カ月中に、(1)CBP は、CBP のすべての主要入国港において、また必要に応じた、あるいは産業界から要求のあるその他の港において、一連の地域的セミナーおよび討論会とともに、本規則のすべての面に関して産業界とのすり合わせを行うための系統立てた広報活動を集中的に行い、(2)CBP に対して期限内にデータを提出するプロセスを確立した（またはプロセスを再設計した）産業界の事業者を識別し、そ

うした事業者から産業界各社に向けて規制の要求に応える方法に関するビジネス上の助言を与えてもらい、(3)本規則に関連するすべての論点と、書類作成方法の調整(例えば、信用状の条件を変更して、データの受領を条件として最

終的な支払をするなど)や、サプライチェーンのパートナーと商品の注文を追跡するための自動的なソリューションの開発(例えば、ベンダー/サプライヤーのデータベースを作成するなど)といった技術上、業務運営上、および

プロセス上の構成部分を中心としたCBPのセミナーを提供する。

これらの広報活動に関して提案されるスケジュールは、以下の通りである：

地域	提案される日付
東海岸北部： ・ ニューアーク/ニューヨーク、ボストンの各港	本官報発行から 30 日後
東海岸南部： ・ ボルチモア、フィラデルフィア、ノーフォークの各港 ・ チャールストン、サバンナ、ジャクソンビルの各港 ・ マイアミ、ポート・エバングレーズ、サンファン	本官報発行から 45 日後 本官報発行から 60 日後 本官報発行から 75 日後
メキシコ湾岸： ・ ヒューストン、ニューオリンズの各港	本官報発行から 90 日後
太平洋岸北部： ・ シアトル/タコマ、ポートランドの各港 ・ オークランド/サンフランシスコの各港	本官報発行から 105 日後 本官報発行から 120 日後
太平洋岸： ・ ロサンゼルス/ロングビーチの各港	本官報発行から 135 日後

産業界のニーズおよびフィードバックに基づき、追加の説明会が予定される。各セミナーにおいて討論および提示が行われたすべての資料は、よくある質問(FAQ)および一般的な方法ガイドとともにCBPのウェブサイト上で発表される。CBPは、遅延執行期間中の規則実施における企業の進歩を、遅延執行期間後の取締措置の軽減要因として考慮する。

E. NPRMからの変更の要旨

下記の通り、CBPは提案された規則から、いくつかの重大な変更を行おうとしている。その変更内容は、以下の通りである：

- (1) 本最終規則の発効日から1年後のコンプライアンス日が設けられる(新規の§ 4.7c(d)、§ 4.7d(f)、および§ 149.2(g))。
- (2) CBPは、4項目の輸入者セキュリティ・ファイリング

項目(製造業者(またはサプライヤー)、配送先、原産国、および商品のHTSUS番号)に柔軟性を追加している。具体的に言えば、CBPは、ISF上の輸入者に対し、初回の申告において、1つに特定された回答(後の時点になって初めて輸入者が知る可能性があるもの)ではなく、その時点で輸入者が知ることのできる事実に基づいて入手可能である範囲の回答を認めている。輸入者は、これらの項目に関して行った申告を、より明確またはより正確な情報が入手可能となった時点で、しかしいかなる場合でも米国港に到着する24時間前までに(または、米国港への到着の24時間前より後に外国港で船積みが行われる場合には、その船積みの時点で)更新する義務を負う。

- (3) CBPは、2項目の輸入者セキュリティ・ファイリング項目(コンテナ詰め込み場所と混載業者(詰め込み業者))をできるだけ早く、そしていかなる場合でも米国港に到着する24時間前までに(または、米国港への到着の24時間前より後に外国港で船積みが行われる場合には、その船積みの時点で)提出することにより、これらの項目に柔軟性を追加している。
- (4) ブレーク・バルク貨物を船積み計画書に含めるという要求が、§ 4.7cから削除されている。
- (5) 輸入者セキュリティ・ファイリング義務違反に関する違約金の金額が、提案時には商品価額であったが、5,000ドルに変更されている。

これは、提案規則の § 113.62(j)、§ 113.64(e)、および § 113.73(c)、ならびに新規則の § 113.63(g)、ならびにパート 113 の付録 D に関してである。

CBP は、提案された規則から、以下の追加の変更も行っている：

- (1) 提案規則の § 4.7(c)(5) は、「Hazmat-UN コード」の提出を輸送業者に義務付けていた。このセクションは変更され、輸送業者はどのような Hazmat コードでも、該当するものであれば提出できるようになった。
- (2) 提案規則の § 4.7(d) は変更され、空のコンテナに関して CSM が要求される点が明確になった。
- (3) パート 149 と提案規則の § 149.1(a) において、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出義務を負う者の呼称が「輸入者」から「ISF 上の輸入者」に変更され、ISF 上の輸入者が所有者、購入者、荷受人、または免許を持つ通関業者などの代理人と解釈される点が明確になった。
- (4) 提案規則の § 149.3(a)(5) が変更され、サプライヤーとは商品が出ていく国において完成品を「供給する者」でなければならず、またこの者は必ずしも商品が出ていく国にいる必要はない点が明確になった。
- (5) 提案規則の § 149.3(b)(1) について「船腹予約者 (ブッキングを行った者)」の項目の定義が変更され、「出荷のための貨物スペースの予約を開始した者」の情報が要求されることになった。
- (6) 提案規則の § 149.3(a)(1)、(2)、(5)、(6)、(9)、および

(10)、ならびに(b)(1)および(b)(4)が変更され、ISF 上の輸入者は広く認識され、商業的に受け入れられている識別番号を提出できるようになった。

- (7) 提案規則 § 149.5 の見出しが変更され、資格および税関担保に関する同条の要求が、輸入者セキュリティ・ファイリングを自ら提出する ISF 上の輸入者にも、他者に代わって輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する代理人にも適用されることが明確になった。
- (8) 輸入者セキュリティ・ファイリング税関担保が、パート 113 の新しい付録 D として追加され、輸入者セキュリティ・ファイリングに関する規定が § 113.63 の新規(g)項に加えられた。
- (9) 新規の輸入者セキュリティ・ファイリング税関担保と基本保管税関担保が、輸入者セキュリティ・ファイリングを目的として差し入れてよい提案規則 § 149.5(b) の税関担保リストに追加された。
- (10) 提案規則の § 149.5(b) が変更され、ISF 上の輸入者に代わって輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する時に、要求される税関担保の一つを保持すること、または代理人に代理人の税関担保を差し入れることが ISF 上の輸入者に義務付けられた。
- (11) 提案規則の § 149.5(c) が変更され、委任状が英語で書かれなければならないこと、そして委任状と取消状が取消後 5 年間保持されなければならないことが明確になった。
- (12) 提案規則にもあった新規

規則の § 113.64(c) は、事前の貨物情報の提出要求の義務違反に関する違約金の上限を、船舶輸送に関して 100,000 ドルと定めている。提案規則にもあったが条項番号が再指定された § 113.64 の(d)項は、その他すべての輸送手段による到着に関しても 100,000 ドルを上限と定めるように変更されている。

- (13) § 4.7c、§ 4.7d、および § 149.2 が、§ 178.2 における承認済み情報収集のリストに追加されている。

IV. 本規則策定全般に関するコメントの解説

コメント

CBPは、自動貿易流通システム(ACE)を通じた規則の実施が可能になり、公共部門および政府のその他の機関に対する強力な普及プログラムが保証され、CBPによるコストと便益と代替手段のさらなる研究が可能になるまで、実施を延期するべきである。そうなった時点で、CBPは新たなたたき台⁵を発表するか、または税関担保、違約金、罰則、収集提案、およびデータ要求の詳細を規定した暫定最終規則を初めに発表すべきである。これは、申告を適切に送信するための情報技術システムおよびソフトウェアの開発または適応を各社が実行できるようにするためである。CBPが実際に作業を進める際に、システムとプロセスの準備に十分な期間を産業界に与えるために、90日から14カ月は遅延させた発効日を規則中に定めるべきである。その遅延させた発効日に続いて、CBPは12カ月の段階的執行期間を設けるべきであり、CBPはその期間中、全部が揃っていない不完全なデータ項目や、船積み前の24時間前より後のデータを受け入れ、個々の項目を段階的に実施し、産業界の参加者を段階的に増やすべきであり、懲罰的措置を課すべきではない。

CBPからの返答

2006年港湾安全法 § 203は、ハイリスク・ターゲティングを改善するために追加のデータ項目を要求する規則の公布を国土安全保障長官に命じている。CBPは、港湾安全法 § 203 (2002年通商法 § 343(a)の要求を盛り込んだもの) により要求される通り、規則策定プロセスと協議を通じて産業界の関与促進を行ってきた。CBPは、提案の策定中に、税関国境保護局および関

連国土安全保障機能の商業活動に関する省内諮問委員会(COAC)、米国輸出入業者協会(AAEI)、米国港湾局協会(AAPA)、業界協力団体(JIG)、全米製造業者協会(NAM)、全米通関業者・運送業者協会(NCBFAA)、国際コンプライアンス担当者協会(ICPA)、小売事業者経営者協会(RILA)、産業界サポート・ネットワーク(TSN)、米国商工会議所、および世界海運評議会(WSC)など、産業界を代表するグループとのミーティングを行ってきた。NPRMを発表する前に、CBPは「たたき台」としての提案も、産業界からのコメントを募集する依頼とともにCBPのウェブサイトに掲載した。CBPは、コスト、便益、および代替手段も考慮し、コスト、便益、および実行可能性の分析も作成した。本暫定最終規則に関してはコスト、便益、および実行可能性に関する最新の分析が作成され、公開記録資料およびウェブサイト「Regulations.gov」上で閲覧可能になっている。

慎重な検討を経て、DHSは、港湾安全法の要求を満たすとともに、CBPのリスク評価能力を高めることにより、船舶で米国に入国する貨物のセキュリティを高めるためには、現時点で本暫定最終規則を発行することが必要であると判断を下している。本暫定最終規則に従って収集される情報により、CBPの取締における意思決定プロセスが大幅に強化される。CBPがこれらのデータを入手するのが早ければ早いほど、CBPはこれらのデータをより早く使用して、リスク分析とハイリスク貨物の識別をより適切に実行できるようになる。CBPは、産業界が本暫定最終規則を遵守するために業務慣行を調整するには時間が必要であり、また大規模で複雑な組織を持つ当事者による要求への対応が、小規模でより単純な輸入者の場合と異なる可能性があることを理解している。

従って、新たな要求に合わせた調整を行う上で十分な時間を産業界に提供し、十分なコンプライアンスを実現するために必要となるかもしれない業務プロセスの変更を考慮するために、CBPは、輸入者がコンプライアンスに向けて十分な進歩を遂げており、現在の能力の範囲内で規則を遵守するよう誠実に努力している限り、規則を遵守する上で輸入者が直面する可能性のある困難を考慮して、規則の執行を抑制的に行う。この方針は、発効日以後12カ月の間は継続され、申告規則のすべての面に適用される。

この期間中、CBPは、FAQ、CBPのウェブサイト上での掲示、産業界向けのその他の普及活動、および外国との協議などの形式で、コンプライアンスの実現に関する援助を産業界に与え、本規則に関連する問題の最新情報を産業界に提供し続けることも、産業界とともに実行していく。本規則は、輸入者セキュリティ・ファイリングの特定の項目に関する柔軟性も提供する。CBPは、これらの項目に関して産業界が遭遇するかもしれない特定のコンプライアンス上の課題の評価を含めて、項目の枠組みのレビューも約束している。遅延コンプライアンス期間、柔軟性、およびCBPの枠組みのレビューに関する詳細は、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。

⁵ NPRMを発行する前に、CBPは「たたき台」としての提案を、産業界からのコメント募集とともにCBPのウェブサイトに掲載した。

コメント

規則を最終的に決定する前に、CBPは、データ提出に関して要求される時間的制約を適用しつつ、施行時に採用が見込まれる実際のターゲティング、実証、および電子的プロセスを使用したパイロットテストを実行するべきである。

コメントへの返答

CBPが持つ既存の事前貿易データ・イニシアチブ(ATDI)の一部として、CBPは、世界の貿易業界にいるさまざまな人々から自発的な協力を得て、輸入者セキュリティ・ファイリングの一部の項目を含めて、CBPにデータを提出する業界の能力を試す作業を行った。ATDIにより、業界が要求されるデータにアクセスでき、そのデータをCBPに提出できることは証明されている。また、CBPは、ATDIのデータを自動ターゲティング・システム(ATS)に組み入れる能力も証明済みである。提出時期の要求に関し、一部のATDI参加者は船積みの24時間前という期限の遵守を達成している。しかし、CBPは、ISF上の輸入者が船積みの24時間前までに要求される情報を入手するためには、ある程度の業務慣行の変更が必要になる可能性があることを認識している。従って、これらの要求を遵守するために十分な時間を業界に提供するために、CBPは、12カ月遅延させたコンプライアンス日の採用など、いくつかの措置を講じている。本規則には、輸入者セキュリティ・ファイリングの特定の項目に関する柔軟性も規定されている。さらに、CBPは、これらの項目に関して業界が遭遇する可能性のある特定のコンプライアンス上の難題の評価を含めて、項目の枠組みのレビューも約束している。遅延コンプライアンス期間、柔軟性、およびCBPによる枠組みのレビューに関する詳細は、本書の「枠

組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。

コメント

CBPは、NPRMに関するコメント期間を延長するべきである。

CBPからの返答

CBPは2008年2月1日の**連邦官報**(73 FR 6061)上に文書を掲載し、コメント期間を2008年3月18日まで15日間延長した。

コメント

技術情報が開発されたら、CBPは、税関・産業界自動インターフェース要求(CATAIR)と税関自動マニフェスト・インターフェース要求(CAMIR)に関して提案されるデータ仕様を、守秘契約書への署名を要求せずに発表し、NPRMを90日のコメント期間付きで再発表するべきである。

CBPからの返答

CBPは、NPRMの再発表が必要であるとの意見には同意しない。CBPは、CATAIR、CAMIR、および米国規格協会(ANSI)のX.12取引メッセージを改訂し、本規定の遵守に必要な技術的要求を提供済みである。CBPは、これらの文書をCBPのウェブサイト上に掲載済みである。本暫定最終規則は具体的な要求を成文化した**連邦官報**への掲載日から60日後に有効となるが、CBPはコンプライアンス日を発効日の1年後に延期し、輸入者セキュリティ・ファイリングの特定の項目に関しては柔軟性を提供している。遅延コンプライアンス期間と柔軟性の詳細に関しては、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。CBPは、特にCBPが提供している柔軟性に関し、業界が新たな要求に関する準備を整え、これ

を遵守する上で十分であると考えている。

コメント

各貨物に関して各項目の情報が要求される結果として、輸入者セキュリティ・ファイリングの重複した提出が発生し、またCBPは輸入者セキュリティ・ファイリングを受け取った時点でも入国の時点でもターゲットとする意向を表明しているため、提案されている規則は、可能な限り重複した要求の回避を要求する2002年通商法§343(a)(3)(I)に抵触する。

CBPからの返答

CBPは、輸入者セキュリティ・ファイリングの4つの要素が、収集される時点は異なるものの、通関申告(CBP書式3461)および納税申告(CBP書式7501)を目的として提出される項目と同一であり、また輸入者セキュリティ・ファイリングの2つの項目が、収集される時点は異なるものの、FTZへの商品許可申請(CBP書式214)にて提出される項目と同一であることを認識している。CBPに送信されるデータの重複を最小化するための努力として、その後の検討および一般からのコメントへの返答において、CBPは、輸入者が同じ電子送信を経由してそれらの項目を一度だけ提出し、それを輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告／納税申告またはFTZ許可申請の両方を目的として使用することを認めている。複数の輸入者セキュリティ・ファイリング間の重複に関しては、CBPは、一部の輸入者セキュリティ・ファイリングの申告に関し、その10項目のデータが複数の船荷証券間で変化しないことを理解している。従って、CBPは、同一の貨物における複数の船荷証券に関し一度の輸入者セキュリティ・ファイリングを受け入れている。

コメント

この規則は、外国港にあるコンテナ内のすべての海上輸送貨物に関し、米国向けの船舶に乗せる前にすべてイメージ・スキャニングを行うという義務が加わり、不必要な規制になってしまった。さらに、輸入者セキュリティ・ファイリングがATSの有効性に寄与することは、証明されていない。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意しない。事前の貨物情報は、それに関わる当事者および商品を含めて、取引に透明性を提供する。これは全般的なリスク分析の一部である。本規則が要求する情報により、CBPはデータを分析して精査を強化すべきリスクの高いコンテナをより効果的に識別し、精査を強化すべき貨物を事前に審査することができる。精査の強化には、追加の非接触型検査 (NII) および実地検査が含まれることがある。放射線検出能力を含めて、NIIの意義は、本規則に従って要求されるデータなど、付随する取引データにより提供される参照すべき枠組みをターゲット設定者が持っている場合に大きくなる。

コメント

CBPは、輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージ (CSM) を要求する代わりに、100%の貨物スキャニングを行うべきである。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意しない。物理的な貨物そのものは、パズルを構成する一つのピースに過ぎない。本規則策定の結果として収集されるような情報により、CBPは、スキャニングによって得られる画像を状況に合わせて判断できるようになる。スキャニング

と輸入者セキュリティ・ファイリングを合わせてこそ、追加的な透明性が提供され、貨物および関係者の認証が可能になる。

コメント

提案される要求により、どのようにして米国のセキュリティが強化されるかが不明確である。この規則の結果としてトランジット時間が長引き、セキュリティリスクが増大する可能性がある。

CBPからの返答

港湾安全法 § 203 (6 U.S.C. 943) に基づいて、国土安全保障長官はCBP コミッショナーを通じて規制を發布し、米国向け船舶貨物の通関データに関する適切なセキュリティ項目を外国港での当該貨物の積み込み前に送信することを含め、ハイリスク貨物の特定を向上させるための追加データの電子的送信を義務付けなければならない。輸入者セキュリティ・ファイリングの項目、船積み計画書、およびCSMにより、主要なサプライチェーン参加者、貨物、および事象に関する透明性が増すため、CBPのターゲット能力とリスク分析能力は強化される。この規則策定によってトランジット時間 (外国港のターミナルに停泊する時間) が長引いたとしても、その結果としてセキュリティリスクが増大するというコメントにCBPは同意しない。たとえ停泊時間の延長により増大するリスクがあったとしても、本規則の結果として行われる追加情報の収集により得られるリスクの減少は、その増大よりもはるかに大きい。さらに、CBPはその他のイニシアチブを通じて、全世界の港湾のセキュリティ対策を進めている。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングは、麻薬やその他の違法な貨物

を含めて、危険な商品の米国向け出荷も予防するように拡大するべきである。

CBPからの返答

本規則は貨物のセキュリティに関するCBPの多層的なアプローチの一部をなすものである。CBPは国家安全保障を強化するとともに米国の経済的活力を保護するための包括的な戦略を実施した。コンテナ・セキュリティ・イニシアチブ (CSI)、24時間ルール、ならびにテロ行為防止のための税関・産業界パートナーシップ (C-TPAT) は、この目的をさらに高めるための基礎となるアプローチである。また、CBPは外国港で船舶に積み込まれる前にすべての海上コンテナをスクリーニングするという自動ターゲティング・システム (ATS) を通じて同局の貨物リスク評価機能を確立している。これらのイニシアチブはいずれも、輸送業者、国際複合輸送一貫業者 (NVOCC)、通関業者、輸入者、またはその代理人を含めた業界関係者により提出されるデータに依存している。政府の内部および外部による検討の結果、本暫定最終規則に従って要求される、より完全な事前貨物データによって、貨物リスク評価がより効果的かつ強力に行えるようになるという結論に達した。従って、CBPはこれらのデータを使用して貨物の安全性を確保し、密輸を予防する。

コメント

提案された要求を船舶環境に限定すると、カナダおよびメキシコを通じた積み換えによる迂回を奨励することになる。CBPはこれらの要求を将来的にその他の輸送手段に適用することを計画しているか。これらの規則をその他の輸送手段に適用すると、かなりの調整が必要となる。

CBPからの返答

米国とカナダおよびメキシコの国境取締機関との間には強力な連携関係があるため、本規則が迂回を奨励することになるというコメントにCBPは同意しない。陸上国境において説明のつかない交通の増加があれば、CBPはそれを監視し、必要であれば適切なセキュリティ確保の手段を講じる。本暫定最終規則は、2006年港湾安全法および2002年通商法の要求に従った船舶貨物を中心としたものである。従って、本規則は米国向け貨物の安全確保という目標達成に向けた段階的措置の一つである。CBPは、本規則の有効性の評価を継続する。しかし、現時点で、CBPは事前データに関する要求をその他の輸送手段に拡張することは検討していない。

コメント

CBPは、白書の提示、パワーポイントのプレゼンテーション、およびFAQなどの産業界への普及活動を、実施前と実施中の段階で、COACおよびTSNとの定期的かつ反復的な協力プロセスを含めて実行すべきである。CBPは、産業界とCBP職員のための、詳細なプロセスの流れを含む「ベストプラクティス」文書も作成し、産業界の関係者全員が新たな要求の遵守方法を確実に理解できるようにするべきである。輸入者は、施行が段階的であるか否かに関係なく、新しいプロセスを実施する必要がある。

CBPからの返答

CBPは業務慣行とプロセスの調整が必要であるとの意見に同意しており、そのことが遅延コンプライアンス期間と普及活動に反映されている。遅延コンプライアンス期間の詳細に関しては、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこ

と。CBPはCATAIR、CAMIR、およびX.12の取引メッセージを改訂し、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出に必要な技術的要求を提供している。これらの文書は、CBPのウェブサイト上にある「自動化されたシステム」のセクションに掲示されている。CBPは、FAQ、CBPのウェブサイト上での掲示、およびその他の普及手段を通じて、遅延コンプライアンス期間中もその後も、自らが負う規制上および制定法上の義務を全うするために、産業界への普及活動を継続していく。

コメント

CBPは、輸入者セキュリティ・ファイリング要求に関連した問題の解決をサポートするヘルプデスクを提供するべきである。

CBPからの返答

CBPは、既存のリソースを利用して、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求に関連した問題を解決していく。自動通関申告システム (ABI) または船舶自動マニフェスト・システム (船舶AMS) にアクセスするために、産業界の各社は、輸入者セキュリティ・ファイリング関連の技術的な問題の解決に関しては、CBPのクライアント代表者または、以前にCBPヘルプデスクと呼ばれていたCBPの技術支援センター (TSC) に問い合わせるべきである。さらに、CBPは輸入者セキュリティ・ファイリング関連の問題専用のEメールアカウントを開設済みである。一般の人々は、CBPのウェブサイト (<http://www.cbp.gov>) にアクセスすれば、それらの内容の最新情報を閲覧することができる。CBPは、FAQ、CBPのウェブサイト上での掲示、およびその他の普及手段の形式で、産業界への最新情報の提供を継続してゆく。

コメント

CBPが要求している情報は、何千もの荷送人、輸入者、および製造業者が毎日取り扱っているものと同じ情報である。米国への輸入は特権的なものであり、誰にでも認められる権利ではないということは、長い間認識されてきた。従って、我が国の繁栄の恩恵を受けている者たちに対し、その繁栄の保護を手伝うようCBPが要求することは、まったく適切なことである。不適切な輸入者セキュリティ・ファイリングに対しては罰則が課せられるので、輸入者は自らのサプライヤーの身元を調査し、識別するようさらに動機付けされる。このイニシアチブおよび本規則の策定に関してオープンで相談を受け付けるアプローチを採用したことに関し、CBPは賞賛を受けるべきである。

CBPからの返答

CBPは、産業界からの支援と協力に感謝する。

V. 米国向け船舶輸送貨物について提案された輸送業者要求に関するコメントの解説

A. 概要：船積み計画書

CBPは輸送業者による米国向け船舶の船積み計画書の提出義務付けを提案している。提案規則のもとでは、輸送業者はコンテナおよび/またはブレイク・バルク貨物を輸送する船舶の船積み計画書を、最後に寄航した外国港を出発してから48時間以内にCBPが受け取るように提出しなければならない。航海時間が48時間以内である場合には、CBPは船舶が米国内の最初の港に到着する前に船積み計画書を受け取らなければならない。バルク貨物輸送業者は、バルク貨物専用船に対してはこの要求の適用を受けない。提案規則は、輸送業者による船積み計画書の送信は、

CBP承認電子データ交換システムを通じて行わなければならないことを規定している。船積み計画書に対して現在承認されている電子データ交換システムは、船舶AMSである。提案規則においては、CBPが異なる、または追加の電子データ交換システムを承認した場合には、CBPによって**連邦官報**にその通知が掲載されると定められている。

提案規則では、船積み計画書には船舶ならびに船舶に積み込まれた各コンテナとブレイク・バルク貨物の各単位に関する標準的な情報を含めなければならない。具体的に、船積み計画書には以下の標準的な情報が含まれることになる：

船舶に関する情報：

- (1) 船舶名（国際海事機関（IMO）番号を含む）
- (2) 船舶運行者
- (3) 航海番号

各コンテナまたはブレイク・バルク貨物の各単位に関する情報：

- (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（コンテナ貨物の場合）
- (3) 機器のサイズとタイプ（コンテナ貨物の場合）
- (4) 積み付け位置
- (5) Hazmat-UNコード（国連危険物コード）
- (6) 積み込み港
- (7) 荷降ろし港

B. 一般からのコメント：船積み計画書

責任に関するコメント

国際複合輸送一貫業者（NVOCC）ではなく、船舶運行型輸送業者こそが、船積み計画書の申告義務を負うべきである。NVOCCは船舶を運行しないため船積みの計画を持っていない可能性があり、船舶に積み込まれた状態における貨物の物

理的な位置を知らない。船積み計画書は規則上の要求を満たすために作成されるものではないため、船舶運行型輸送業者が不正確性や不完全性の責任を負わされるべきではない。さらに、輸送業者は、自らが確認できない情報の誤りに関して責任を負わされるべきではない。

CBPからの返答

CBPは、船舶運行型輸送業者（すなわち船舶運行者）が船積み計画書を申告する責任を負うことに同意する。本暫定最終規則より前には、船積み計画書は規則上の要求に適合するように作成されていなかったが、CBPは今回の規則策定を通じて、船舶を使用する輸送業者に対し、コンテナに詰められた貨物に関する正確な船積み計画書を期限内に提出する義務を課している。CBPは、船積み計画書にリストされたコンテナとその船舶の積荷目録にリストされたコンテナとを比較し、積荷目録に掲載されていないコンテナがないかどうかを調べる作業に、船積み計画書のデータを使用する。CBPは、正確な船積み計画書を期限内に提出するという要求を遵守しない輸送業者を取り締まるための措置を講じる可能性がある。CBPの取締措置には、19 CFR 113.64(f)に従った違約金の請求が含まれることがある。しかし、CBPは、本暫定最終規則の発効日から一年後にコンプライアンス日を設定した。その一年間の遅延コンプライアンス期間中に、CBPは産業界との共同作業により、彼らがコンプライアンスを実現できるように補助していく。CBPは、継続的な問題に関しても産業界と共同で作業し、産業界ならびにさまざまな外国政府機関へのさらなる普及活動を行う一方で、CBPのウェブサイトの更新と新たなFAQの掲示を続けていく。遅延コンプライアンス期間およびCBPが計画する普及活動の詳細に関しては、

本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。

手続に関するコメント

コメント提供者たちは、外国港から船舶が米国に到着する度に必ず船積み計画書が要求されるのかどうかを質問した。船積み計画書が確実に受信されたことの証拠として、受信日時と一意の識別番号を含む電子的な受取通知をCBPが船積み計画書の申告者に提出すべきだと述べる者もいた。また、船積み計画書の提出に使用できる形式はどれであるか、そしてCBPはADOBEポータブル・ドキュメント・フォーマット（.pdf）で書かれた船積み計画書を受け入れるのかどうかの質問もあった。一部の者は、CBPは提案されたHazmat-UNコードに加えて米国の危険物質（Hazmat）コードやHazmatクラスも受け入れるべきであり、またCBPは詳細かつ完全な危険物質情報を確認する目的で船積み計画書を使用すべきではないとも述べた。機器番号に関し、CBPが車両に関する一意の車両識別番号（VIN）の報告を輸送業者に求めているのか、または単純な車両数を報告すれば十分であるのかの質問も挙げられた。

CBPからの返答

CBPは、船舶が最後の外国港を出た後に船積み計画書を受け取らなければならない。CBPは、船積み計画書がCBPのシステムにより受け入れられたことを確認するステータス通知メッセージを、船積み計画書の申告者が受け取るべきであるというコメントに同意する。形式に関し、CBPは、現在電子的船積み計画書を使用している輸送業者にとって業界標準となっている、行政、商業および運輸に関する電子データ交換国連規則（UN EDIFACT）に従った、SMDGのべ

イプラン/船積み契約書の満載および空の位置メッセージ(BAPLIE)を受け入れる。CBPは、ANSI X.12「324」形式も案件ごとに受け入れるために、輸送業者たちとともに作業する予定である。その他の形式、例えばADOBEの「.pdf」形式などは、特に船積み計画書用に指定されていないため、CBPのシステムがそれを判断することは困難であろう。従って、CBPは今回、これらの追加的な形式のサポートに関連するコストを正当化できない。CBPは将来的に、追加形式の検討を継続する。船積み計画書での危険物質の報告に関し、コメント提出者は米国のHazmatコードが何を指すものかという情報を提供しなかった。米国運輸省の危険物質表には、Hazmat-UN識別番号と危険クラスが掲載されている。49 CFRパート172.101を参照のこと。輸送業者にとってのコストを最小化するために、CBPは、米国運輸省の危険物質表に掲載されているものなど、輸送業者が通常の営業において使用する、商業的に受け入れ可能な周知の危険物質識別番号および分類を受け入れる。VINに関し、VINは船積み計画書の一部として要求されていない。また、ブレイク・バルク商品に関して船積み計画書は要求されていないため、自動車に関しても、コンテナに入れられない限り船積み計画書は必要ない。

船積み計画書に関する要求の範囲に関するコメント

CBPは、一定数未満のコンテナしか輸送しない船舶や、米国の沖合大陸棚(OCS)の内側だけを運行する船舶に関しては、船積み計画書を要求するべきではない。ブレイク・バルク貨物は、それが何であるか、船倉のどこにあるかが明白であり、従ってセキュリティ上の意義が限定的であるため、CBPはブレイク・バルク貨物(ロールオン/ロールオフ船を含む)に

関して船積み計画書を要求するべきではない。CBPは、コンテナを積んでいるか、甲板上にブレイク・バルク貨物を積んでいるかに関係なく、バルク船に関しても船積み計画書を要求するべきではない。輸送業者は米国向けでない貨物も船積み計画書に含める必要があるかどうかと質問する者もいた。

CBPからの返答

船積み計画書は、2002年通商法 § 343(a)に従った事前貨物申告の送信が要求される貨物を積載する各船舶に関して申告が必要である。CBPは、船積み計画書に記載されたコンテナとその船舶の積荷目録に記載されたコンテナとを比較し、積荷目録に掲載されていないコンテナがないかどうかを調べる作業に、船積み計画書のデータを使用する。積荷目録に掲載されていないコンテナは、その内容や意図される仕向地に関する情報がほとんどないため、我が国の安全保障上最大のリスクと考えられる。積荷目録に掲載されていないコンテナが一つあるだけでも、米国の安全保障にとって脅威となる可能性がある。それゆえにCBPは、積載されているコンテナの数や、米国のOCS内だけを航行するかどうかに基づいて、一部の船舶を船積み計画書の要求対象から外すつもりはない。さらなる検討後に、コメントに対応して、CBPはブレイク・バルク貨物に関して船積み計画書を要求しないことを決定した。しかし、船舶の種類(ブレイク・バルク船およびバルク船を含む)とは関係なく、船舶に積載されているすべてのコンテナを説明する船積み計画書が、CBPに提出されなければならない。最後に、輸送業者は、米国の港湾内に進入するすべてのコンテナ内の貨物に関し、船積み計画書を提出しなければならない。

船積み計画書の提出時期に関する

コメント

コメント提供者たちは、航行時間が非常に短い航海(例えばバンクーバーからシアトルまで)に関する船積み計画書の提出時期を質問した。米国沿岸警備隊には到着の96時間前までに到着通知を提出しなければならないが、それより前に船積み計画書を提出する必要はないという提案があった。また、最後の外国港でなく、商品が船舶に積み込まれる最後の外国港からの船舶の出航後48時間以内に船積み計画書の提出を要求するようにCBPが規則試案を改訂するべきだという提案もあった。また、船積み計画書の提出時期に関し、どの時点が船舶の「到着」とみなされるかという質問もあった。最後に、コメント提供者たちは、輸送業者による船積み計画書の改訂が必要かどうかを質問した。必要である場合、輸送業者は、CBPに提出した船積み計画書には記載されていないコンテナが船に積まれていることを発見した時に限り、船積み計画書の改訂を要求されるべきであり、船積み計画書に記載されているコンテナが船舶に積まれていることを発見した時にはそれを要求されるべきではないとの意見もあった。

CBPからの返答

船積み計画書は、米国向けのコンテナを積んだ船舶に関して要求される。航行時間が48時間に満たない航海(非常に短い航海を含む)に関し、CBPはその船舶が米国内の最初の港に到着する前に船積み計画書を受け取る必要がある。CBPは、その他のコメントには同意しない。暫定最終規則に基づき、米国に到着する時点でCBPが船舶に積まれた貨物を正確に把握できるように、船積み計画書は船舶が最後の外国港を出た後48時間以内に提出されなければならない。航行時間が48時間未満である航海で

ない限り、その船舶が米国の港湾内に到着する時に積まれている貨物が船積み計画書により正確に説明されるように、船積み計画書は、商品がその港で積まれるか積まれないかに関係なく、船舶が最後の外国港を出た後48時間以内に提出されなければならない。船積み計画書に関し、船舶の到着とは、船舶の入国に関していう船舶の到着と同じである。船舶の到着は、19 CFR 4.0で定義されている。船舶到着の報告に関しては、19 CFR 4.2も参照のこと。最後に、CBPは正確かつ完全な船積み計画書の提出を要求しているのであるから、輸送業者は不正確な点を発見した時点で新たに正確な船積み計画書を提出しなければならない。しかし、輸送業者はそうした場合でも、不正確な船積み計画書の結果として取締措置を受ける責任を免れない。

C. 概要: コンテナ・ステータス・メッセージ

2002年通商法 § 343(a)に従い、CBPは、米国の港湾内に船舶により到着する予定のすべての貨物搭載コンテナに関する特定の事象に対してCSMを毎日提出するよう輸送業者に義務付けることを提案した。提案される規則に基づけば、ANSI X.12規格またはUN EDIFACT規格のいずれかに基づいて作成されたCSMが受け入れ可能となる予定であった。

提案規則のもとでは、要求される事象のいずれかが発生した場合、その事象の報告のためのCSMを機器追跡システムにより作成または収集している輸送業者はCSMを送信しなければならない。提案規則では、輸送業者には電子機器追跡システムを通じて既に自社で作成または収集している以外のCSMデータを作成または収集することは義務付けられていない。CSMは、輸送業者の機器追跡システムにメッセージが入力されてから24時

間以内に送信されなければならない。

CSM が要求される事象を以下に示す：

- (1) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナに関する船腹予約が確認された場合
- (2) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナに対してターミナルのゲートで検査が行われた場合
- (3) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが何らかの施設に到着した、または施設を出発した場合（これらの事象は、港、コンテナ置き場、または他の施設へのコンテナの出入りによって発生する。一般に、これらのCSMは「ゲートイン(gate in)」／「ゲートアウト(gate out)」メッセージと呼ばれている）
- (4) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが何らかの輸送機関に積み込まれた、または輸送機関より荷降ろしされた場合（例えば、船舶、フィーダー船舶、はしけ、鉄道、およびトラックによる移動が含まれる。一般に、これらのCSMは「積み込み.loaded on)」／「荷降ろし.unloaded from)」メッセージと呼ばれている）
- (5) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナを輸送する船舶が出港または入港した場合（これらの事象は、一般に「船舶出発(vessel departure)」／「船舶到着(vessel arrival)」通知と呼ばれている）
- (6) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナがターミナル内で移動した場合
- (7) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナの詰め込みまたは荷降ろしが

指示された場合

- (8) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナの詰め込みまたは荷降ろしが確認された場合、ならびに
- (9) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが大規模な修理のため修理工場入りした場合

CBPは、米国向けコンテナに関するCSMあるいは要求される事象のみに関するCSMを特定して選択するのではなく、すべてのCSMを送信する方が一部の輸送業者にとってはコスト効率が高い可能性がある点を認識している。従って、CBPは米国向け輸入貨物を搭載しないコンテナに関するCSMや要求されるもの以外の事象に関するCSMを含めた「グローバル」CSMメッセージの送信を輸送業者に認めることを提案した。提案の規制で要求されるもの以外のCSMを送信するという事は、輸送会社がそれらデータのCBPによるアクセスと使用を認めることになることを、CBPは提案の中で明記している。

送信される各CSMには以下の情報が含まれるべきであると提案されている：

- (1) ANSI X.12 または UN EDIFACT 規格に定義される報告対象の事象コード
- (2) コンテナ番号
- (3) 報告対象の事象の発生日時
- (4) コンテナのステータス（空または満載）
- (5) 事象の発生場所
- (6) メッセージと関係付けられる船舶識別情報

輸送業者は、バルク貨物およびブレイク・バルク貨物に対してはCSM項目の適用が除外される。提案の規制では、輸送業者はCBP承認電子データ交換システムを通じてCSMを送信することを要求されている。CSMに対して現在承認されている電子データ交換システ

ムは、船舶 AMS である。提案の規制には、CBP が異なる、または追加の電子データ交換システムを承認した場合、CBP によって**連邦官報**にその通知が掲載されると記載されている。

D. 一般からのコメント：コンテナ・ステータス・メッセージ

責任に関するコメント

一部のコメント提供者は、該当する場合に、船舶運行型輸送業者またはNVOCCがCSMの提出義務を負うかどうかを質問した。また、電子機器追跡システムを持っていない輸送業者がCSMを報告する必要があるかどうか、輸送業者はどのような時に事象メッセージの送信を中止してよいかとの質問もあった。一部の者は、CBPが現在CSMの作成および収集を行っている輸送業者に対してだけでなく、すべての輸送業者に対してCSMの提出を要求すべきだとの意見もあった。

CBPからの返答

船舶運行型輸送業者は、CSMの提出を義務付けられる。機器追跡システム内でのCSMの作成または収集を現在行っていない輸送業者には、CBPにCSMを提出する義務はない。CSMの作成または収集を行っている輸送業者が負うCSM送信義務は、米国内で荷降ろしを行った時点で終了する。しかし、輸送業者は、本規則により要求されるもの以外にも、追加のCSMを送信してよい。追加のCSMを送信することにより、輸送業者はそれらのデータにアクセスし、それを使用する権限をCBPに与えることになる。CSMの新たな作成が正当化されるほどの取引量に満たない輸送業者にとってのコストを最小に抑えるために、CBPは本規則に従ってCSMのデータを新たに作成または収集する義務を輸送業者に

課さないことにした。

CSMの要求の範囲に関するコメント

試案では、各CSMに関しては「コンテナのステータス（空か満載か）」を報告しなければならないようであるが、外国港から米国の港湾内に船舶により到着する予定の貨物が詰め込まれたコンテナに関するCSMが19 CFR 4.7dにより要求されることになるため、一部の者は空のコンテナに関するCSMが要求されるかどうかを質問した。また、CSMが要求される事象の一部が、すべての場合にCSM経由で報告されているわけではないと考えているとの意見もあった。例えば、船腹予約が確認された時、コンテナが施設に出入りする時、船舶が出発または到着する時、コンテナがターミナル内で移動される時、あるいはコンテナへの荷物の詰め込みまたは荷降ろしが指示された時、または詰め込みまたは荷降ろしが確認された時に、輸送業者はCSMの作成または収集をしないこともある。また、貨物が入ったコンテナが「大規模な修理のため修理工場に入る」ことはない。その他、CSMは規則上の要求に適合するために作成されるものではないため、その不正確性または不完全性に関して船舶運行型輸送業者が責任を負わされるべきではないとの意見もあった。また、「輸送業者はCSMデータの作成または収集を要求されない」ため、6つのデータ項目のそれぞれを各CSM内に確実に存在させる義務を課すべきではないとの意見もあった。

CBPからの返答

CSMは、空のコンテナも含めて、船舶により外国から米国の港湾内に到着するすべてのコンテナに関して要求される（輸送業者が自らの機器追跡システム内でCSMを作成または収集している場合）。コ

メント提供者が指摘した通り、各CSMには、そのコンテナが空であるか満載であるか、いずれかを示すステータスを含めなければならない。「米国の港湾内に到着する予定の貨物が積み込まれた」コンテナというNPRMの表現は、米国向けであるコンテナと、米国の港湾内に到着する予定でないコンテナとの区別を意図したものである。§ 4.7dは改訂され、米国の港湾内に到着する予定であるすべてのコンテナに関してCSMが要求される旨が明確化されている。輸送業者に対するCSMの提出要求を、自らの機器追跡システム内でCSMを作成または収集している輸送業者に限定することにより、CSMの作成が正当化されるほどの取引量に満たない輸送業者にとってのコストを最小化することが、現時点でCBPが取っている立場である。しかしながら、船舶により外国から米国の港湾内に到着する予定の貨物が積み込まれたコンテナに関するすべてのCSMは、その性質上、要求される6つの項目を含んでいなければならないとCBPは考える。従って、輸送業者が本規則に従って新たにCSMを作成または収集することは要求されないが、CBPに提出されるすべてのCSMには、「メッセージに関連付けられる船舶識別情報」を除き、要求される6つの項目を含めなければならない。「メッセージに関連付けられる船舶識別情報」という項目は、コンテナが未だ特定の船舶に関連付けられていなければ、要求されない。

手続に関するコメント

NPRMにいう「積み込み (loaded on)」と「荷降ろし (unloaded from)」のメッセージに関して、CBPは船舶へのコンテナの積み込みと荷降ろしの際に作成されるCSMのことを言っているのか、それとも鉄道輸送業者への積み込みと荷降ろしの際に作成されるCSMのことを言っているのか。また、「報告対

象の事象の発生日時」に関し、それがリアルタイムで事象が発生した日時のことであって輸送業者の機器追跡システムに入力された日時ではないかどうか、そして機器システム内で現在報告されている通りの事象の発生場所という輸送業者の定義をCBPが受け入れるかどうか、CBPは明確化するべきである。CBPは、「メッセージに関連付けられた船舶識別情報」に関してどのような種類の識別情報を送信するかを明確にするべきである。すなわち、これを船舶名、番号、IMO、船舶運行者、またはその他の識別情報とするべきかどうかである。また、一部のCSMは、船舶がメッセージに関連づけられる前に作成される。コメント提供者たちは、コンテナへの荷物の「詰め込みまたは荷降ろしが確認された」時とはどのような時であるかをCBPは明確にするべきだとも述べた。すなわち、船腹予約が「確認済み」状態になったとみなす時の定義を輸送業者に任せるかどうかである。コンテナへの荷物の詰め込みと荷降ろしは、一般的に輸送業者によっては行われないので、このCSMに関する日付は必須とするべきではない。最後に、コメント提供者たちは、船積み不許可(DNL)が発行されるべきかどうか、輸送業者が船積み計画書またはコンテナ・ステータス・メッセージを提出しなかった場合に、その輸入者の貨物が強化された精査の対象になるかどうか、そしてDNLが発行された場合に輸入者セキュリティ・ファイリングの申告者への通知は行われるかどうか、そして輸入者は船積み計画書およびCSMに関連する誤り(例えば、輸送業者がコンテナを別の船舶に積み換えたが、それをCBPに報告しなかった場合など)の責任を負わされるかどうかを質問した。

CBPからの返答

CSMの事象には、米国の港湾内に

船舶により到着する予定のコンテナの積み込みおよび荷降ろしが行われた時などの、移動に関するメッセージが含まれる。これには、船舶、フィーダー船舶、はしけ、鉄道、およびトラックによる移動が含まれる。その事象が実際に発生した日時が報告されるべきである。輸送業者の機器追跡システム内に記録された場所が報告されるべきである。船舶の識別に関し、CBPは、輸送業者の追跡システム内で使用されているそれぞれの識別情報であれば、どのようなものでも受け入れる。CBPは今回の暫定最終規則において、試案を変更し、コンテナが特定の船舶に関連付けられている場合に限り、メッセージに関連付けられた船舶識別情報を要求している。詰め込みの確認に関し、船腹予約は輸送業者自身の船腹予約システムにより「確認」される。同様に、コンテナへの貨物の詰め込みまたは荷降ろしも、輸送業者自身の船腹予約システムにより確認される。従って、どの時点で船腹予約が確認されたとみなすか、そしてどの時点でコンテナへの貨物の詰め込みまたは荷降ろしが確認されるかという定義は、輸送業者の裁量に任される。最後に、輸送業者が船積み計画書またはコンテナ・ステータス・メッセージの提出を要求されているにもかかわらず、輸送業者がそれを行わない場合、CBPは、米国への到着時におけるコンテナ荷降ろし許可の拒絶の前段階であるDNLの発行を含めて、適切な取締措置を講じることがある。しかし、CBPは、輸入者セキュリティ・ファイリングを申告する者に対し、その者の輸入者セキュリティ・ファイリングに関連していないDNLメッセージに関する通知は行わない。当事者たちがこれらのデータを共有したい場合には、それらの者同士がそうする必要がある。船積み計画書およびCSMに関連する誤りに関しては、船積み計

画書およびCSMをCBPに提出することに関して輸入者に責任はなく、従って不正確性や誤りに関しても責任は問われない。

E. 一般からのコメント：輸送業者に対する要求全般

コメント

CBPは、船積み計画書とコンテナ・ステータス・メッセージの提出を、ターミナル事業者に要求するべきである。船舶の共有ヤスペース・チャーター契約が行われている場合のCSMおよび船積み計画書の申告に関しては、船舶運行者が責任を負うべきである。あるいは、輸送業者に代わってCSMと船積み計画書を提出する第三者を輸送業者が指定できるようにするべきである。

CBPからの返答

CBPは、船積み計画書とコンテナ・ステータス・メッセージの提出をターミナル事業者に要求するべきだというコメントに同意しない。船舶を運用し、米国向け貨物を輸送しているのは船舶運行者であるので、船積み計画書の提出責任も船舶運行者にある。スロットおよびその他の船舶共有パートナーを含めて、米国の港湾内に進入する予定の貨物に関するCSMを作成または収集するすべての船舶運行型輸送業者は、CSMを提出する責任を負う。産業界からの要請に応じて、CBPは、責任ある主体である輸送業者に対し、第三者代理人を指定して船積み計画書とCSMを送信させることを認める。しかし、これらの要求に関する義務と責任は、輸送業者が負い続ける。

VI. 米国向け船舶輸送貨物について提案される輸入者の要求に関するコメントの検討

A. 概要：提案される輸入者の要求

MTSAによる改正後の2002年通商法§343(a)、ならびに港湾安全法§203による授権に従い、海事環境の安全保障を強化する目的で、CBPは、提案規則中に定義されている通り、輸入者またはその代理人に対し、FROB以外の貨物に関する輸入者セキュリティ・ファイリングを、米国向け船舶に貨物が積み込まれる24時間前までにCBPに送信することを要求する提案を行っている。FROBの積み込みに関しては輸送業者が積み込み直前に判断を下すことが多いため、FROBに関する輸入者セキュリティ・ファイリングは、積み込み前のいかなる時点でもよいという条件で要求された⁶。提案規則に基づけば、輸入者セキュリティ・ファイリングは各貨物に関し、最低の船荷証券レベル（すなわち該当する場合はハウス船荷証券レベル）で要求された。CBPが収集を提案したのは、関連するハウス証券から得られる情報であった。提案に基づけば、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を要求される者は、米国の港湾内に商品を入れさせる者であった。提案では、この者は、FROBに関してはその輸送業者であり、IE、T&E、またはFTZに関してはこれらの文書を申告する者とされた。CBPは、提案中の定義にいう輸入者に対し、事業上の判断として、輸入者に代わって輸入者セキュリティ・ファイリングを申告する権限のある代理人の指定を認める提案を行った。提案規則に基づけば、ABIまたはAMSへのアクセス権と税関担保を持つ者であれば、輸入者セキュリティ・ファイリングの申告を目的とした権限のある代理人として行為できる。

提案規則に基づき、提案中の定義にいう輸入者またはその代理人は、CBPにより承認された電子データ交換システム経由で輸入者セキュリティ・ファイリングを送信することを要求された。提案規則には、輸入者セキュリティ・ファイリングに関して現在承認済みである電子データ交換システムはABIと船舶AMSであり、CBPが将来的に上記と異なる、または追加の電子データ交換システムを承認した場合、CBPは通知を連邦官報に掲載すると書かれていた。

提案規則に基づき、輸入者セキュリティ・ファイリングを申告した者は、申告後の商品が米国の港湾内に到着するまでの間に、申告した情報に変更があった場合、またはより正確な情報が入手可能となった場合には、その輸入者セキュリティ・ファイリングを更新することが要求された。

NPRMに基づき、CBPは、米国内への入国が意図される商品およびFTZへの納入が意図される商品からなる貨物に関し、10項目の提出をISF上の輸入者に要求する提案を行った。FTZに納入される予定の商品に関し、CBPは輸入者が、FTZ文書をCBPに申告する者になるとみなした。CBPは、CBPへの10項目の送信を輸入者または輸入者の代理人に要求することを提案した。提案規則に基づき、FROBだけからなる貨物と、IEまたはT&Eの保税貨物としての輸送が意図される商品だけからなる貨物に関しては、5項目が要求された。提案規則では、FROBに対して、輸送業者は米国に到着する船舶を運行する国際輸送業者と解釈される。IEおよびT&E保税貨物に対しては、輸送業者はCBPへのIEまたはT&E申請者と解釈される。

1. FROB、IE貨物およびT&E貨物以外の貨物

提案規則では、FROBならびに、即時輸出(IE)または保

税運送後輸出(T&E)の保税貨物として「輸送」される物品以外の貨物に対する輸入者セキュリティ・ファイリングにおいて、それが特に免除されない限り10項目が要求される。具体的には、各品目に対して製造業者(またはサプライヤー)の名称および住所、原産国、ならびに商品のHTSUS番号を明らかにしなければならない。

提案において要求された10項目は、

- (1) 製造業者(またはサプライヤー)の名称および住所。商品を最後に製造、組立、生産、または育成した事業体の名称および住所、あるいは完成品の輸出国におけるサプライヤーの名称および住所。あるいは、米国の輸入法、規則、規制(通関手続)で現在要求されている製造業者(またはサプライヤー)の名称および住所を提示することもできる(この情報は、通関目的での既存製造業者識別(MID)番号を作成するために用いられる)。
- (2) 売り主の名称および住所。物品を最後に販売した、または最後に販売に合意したことが分かっている事業体の名称および住所。その物品が購入によらず輸入される場合には、物品の所有者の名称および住所を提示しなければならない。⁷

⁶ CBPは、船積み24時間前までの積荷目録情報の事前申告を要求する19 CFRパート4のタイミング要求を修正することは提案しなかった。

⁷ この項目で要求される当事者は、輸入品のインボイスへの記載が要求される情報と同じである。19 CFR 141.86(a)(2)を参照。

- (3) **買い主の名称および住所。** 物品を最後に購入した、または最後に購入に合意したことが分かっている事業体の名称および住所。その物品が購入によらず輸入される場合には、物品の所有者の名称および住所を提示しなければならない。⁸
- (4) **配送先の名称および住所。** 税関の管理からリリースされた物品を最初に物理的に受け取る予定になっている当事者の名称および住所。
- (5) **コンテナ詰め込み場所。** 物品がコンテナに詰め込まれた物理的な場所の名称および住所。コンテナ混載輸送品の場合には、物品が「輸送可能な状態」にされた物理的な場所の名称および住所を提示しなければならない。
- (6) **混載業者 (詰め込み業者) の名称および住所。** コンテナに詰め込んだ、またはコンテナへの詰め込みを手配した当事者の名称および住所。コンテナ混載輸送品の場合には、物品を「輸送可能な状態」にした当事者、または物品を「輸送可能な状態」にするよう手配した当事者の名称および住所を提示しなければならない。
- (7) **記録上の輸入者番号 / FTZ 申請者識別番号。** 米国歳入庁 (IRS) 番号、雇用主識別番号 (EIN)、社会保障番号 (SSN)、または輸入により発生するすべての法規要求に基づくすべての関税および料金を支払う責任がある事業体に対して CBP が割り当てた番号。FTZ に届けられる物品に対しては、IRS 番号、

EIN、SSN、または CBP への FTZ 書類申請者に対して CBP が割り当てた番号を提示しなければならない。輸入者セキュリティ・ファイリングを目的とする記録上の輸入者番号は、CBP 書式 3461 に記載される「輸入者番号」と同一である。

- (8) **荷受人番号。** 米国歳入庁 (IRS) 番号、雇用主識別番号 (EIN)、社会保障番号 (SSN)、または商品をその名義で輸送する米国内の個人または会社に対して CBP が割り当てた番号。この項目は、CBP 書式 3461 に記載される「荷受人番号」と同一である。
- (9) **原産国。** 米国の輸入法 / 規則 / 規制に規定される場所の物品が製造、生産、または育成された国。この項目は、CBP 書式 3461 に記載される「原産国」と同一である。
- (10) **商品 HTSUS 番号。** 米国関税率表 (HTSUS) の分類に基づく物品の関税 / 統計報告番号。HTSUS 番号は 6 ケタで提示しなければならない。ただし、HTSUS 番号は 10 ケタまでの任意のケタ数で提示することができる。この項目は、CBP 書式 3461 に記載される「H.S.番号」と同一であり、10 ケタ以上の番号が提示される場合のみ通関目的で使用することができる。

2. FROB、IE 貨物および T&E 貨物

提案規則では、FROB のみで構成される貨物、ならびに IE または T&E 保税貨物として「輸送」される物品のみで構

成される貨物に対する輸入者セキュリティ・ファイリングにおいて、海上でのセキュリティを高めるために 5 項目を提示しなければならない。

提案において要求された 5 項目は、

- (1) **船腹予約者の名称および住所。** 物品の輸送代金を支払う当事者の名称および住所。
- (2) **外国の荷降ろし港。** 意図される最終目的地である外国の荷降ろし港の港湾コード。
- (3) **納入場所。** 納入場所の都市コード。
- (4) **配送先の名称および住所。** 税関を出た物品を最初に物理的に受け取る予定になっている当事者の名称および住所。
- (5) **商品の HTSUS 番号。** 米国関税率表 (HTSUS) の分類に基づく物品の関税 / 統計報告番号。HTSUS 番号は 6 ケタで提示しなければならない。ただし、HTSUS 番号は 10 ケタまでの任意のケタ数で提示することができる。

提案される輸入者セキュリティ・ファイリング項目のうち 4 項目は、通関申告 (CBP 書式 3461) および納税申告 (CBP 書式 7501) を目的として提出される項目と同一である。これらの項目は、輸入者登録番号、荷受人番号、原産国、そして 10 ケタレベルで提出された場合の商品の HTSUS 番号である。

CBP は、輸入者がこれらの項目を一度だけ提出し、それを輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告 / 納税申告

⁸ この項目で要求される当事者は、輸入品のインボイスへの記載が要求される情報と同じである。19 CFR 141.86(a)(2)を参照。

の両方を目的として使用することを認める提案を行った。提案規則に基づき、輸入者がこれらの項目を通関申告／納税申告に使用することを選択した場合、輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告／納税申告はCBPへの一度の送信により、輸入者が自ら申告するか、または免許を持つ通関業者が申告しなければならない。さらに、HTSUS番号は10ケタレベルで提出されなければならない。

提案された輸入者セキュリティ・ファイリング項目のうち2項目は、FTZ (CBP 書式 214) への商品許可申請用に提出される項目とまったく同じである。これらの項目は、原産国と、10ケタレベルで提出される場合の商品の HTSUS 番号である。CBP は、申告者に、輸入者セキュリティ・ファイリングと CBP 書式 214 を CBP への同じ電子送信により提出することと、原産国と商品の HTSUS 番号を一度だけ提出して、それを輸入者セキュリティ・ファイリングと FTZ 許可申請の両方の目的で使用することを認める提案を行った。輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する者が、この項目を FTZ 許可申請に使用することを選択した場合、HTSUS 番号は 10 ケタレベルで提出されなければならない。

B. 一般からのコメント： 責任ある主体

コメント

改正後の 2002 年通商法§343(a)に基づけば、CBP に情報を提供する義務は、原則として、要求される情報を直接知っているであろう者に課されることになる。CBP は、輸入者（であると NPRM で定義される者）がデータ送信者になると

特定しているが、輸入者が本当にその者であることが証明されたわけではない。サプライヤー、運送業者、ないしは輸送業者が実際に、要求される情報を直接的に最もよく知っているかもしれない。例えば、一部のサプライヤーは自前で輸送を手配するため、輸入者は輸入者セキュリティ・ファイリングの提出に必要な情報を持っていない。同様に、輸入者は、商品が米国に到着するまで、それが出荷されたことすら知らない可能性がある。CBP は、貨物のことを最もよく知っている者に輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を要求するべきである。コメント提供者たちは、CBP が輸入者セキュリティ・ファイリングのためだけに新たに「輸入者」の定義を作り出すのではなく、それ以外の用語を採用することを提案した。この者は、輸入者 (19 CFR 101.1 で定義される者) またはその者の正式な権限を持つ代理人を含むように、また CBP 書式 7501 にリストされる従来の記録上の輸入者を含むように定義されるべきである。そうする代わりに、「輸入者」の定義を、荷送人の輸出申告書に関して使用される「主たる関係者」にするか、またはインコタームズで定義される者とするべきである。

CBP からの返答

国際貿易での商品の移動に関する CBP の経験に基づけば、商品を米国に到着させることに最終的に関与し、責任を負う者がいる。CBP は、その者が要求される情報を最もよく知っているであろうと判断している。従って、ISF 上の輸入者とみなされる者は、商品を米国の港湾内に入れさせる者である。CBP は、その者が、本規則策定の結果として、米国向けのハイリスク貨物へのターゲティング能力を強化するために CBP が本規則に基づいて要求するデータ項目を確認ならびに報告する義務を負うこと

となった、所有者、購入者、荷受人、またはそれらの者の代理人(免許を持つ通関業者など) でなければならぬとも定めている。しかし、ISF 上の輸入者がその情報を妥当に確認できない状況もあり得ることが認識されるため、本規則は、真実であると妥当に信じられることを根拠とした情報の提出を、この者に認めている。FROB に関し、ISF 上の輸入者は、輸送業者であると考えられる。IE および T&E の保税貨物、ならびに FTZ に納入される商品に関しては、ISF 上の輸入者は IE、T&E、または FTZ の文書を申告する者であると考えられる。その他の種類の貨物に関しては、この者は通常、記録上の輸入者となる。しかし、米国の港湾内に商品を入れさせる者は、取引の条件と関与する当事者によっては上記と異なる取引の当事者になるかも知れず、この者は記録上の輸入者以外の者になるかもしれない(例えば、指図式貨物の場合)。従って、あらゆる場合に記録上の輸入者に対して輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を要求することは、不適切であろう。

コメント

NVOCC は船舶運行型輸送業者に対して FROB の輸入者セキュリティ・ファイリングに使用するハウス船荷証券レベルの情報を提供しないかもしれないため、国際輸送業者はその情報を持っていない可能性がある。従って、CBP はそうした状況においては NVOCC に、輸入者セキュリティ・ファイリングの責任を負わせるべきである。また、NVOCC はそれぞれのサブハウス証券を作成しないため、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求を遵守するには、NVOCC はシステムの変換に 6 カ月を必要とする。輸入者セキュリティ・ファイリングに関してサブハウス船荷証券番号が要求される場合、これは AMS に関しても要求されるべ

きである。

CBPからの返答

CBPは、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を NVOCC に要求すべきだとするコメントには同意しない。FROB に関する輸入者セキュリティ・ファイリングの提出義務は、米国への貨物の輸送を選択する当事者である船舶運行型輸送業者が負い続ける。CBP は、ハウス船荷証券レベルの情報が NVOCC に帰属する可能性もあると認識している。従って、CBP は、船舶運行型輸送業者の代理人としてそうするのであれば、NVOCC が輸入者セキュリティ・ファイリングを CBP に直接提出してよいことをここに明言する。CBP は、該当する場合、ハウス船荷証券に至るまでの最低レベルでの輸入者セキュリティ・ファイリングを要求する。CBP は、サブハウス証券に関する輸入者セキュリティ・ファイリングは要求していない。

コメント

FTZ 商品に関し、CBP は、「CBP への FTZ 文書の申告を行う者」でなく、「CBP に申告された FTZ 文書上の申請者」に対して輸入者セキュリティ・ファイリングの申告を要求すべきである。IE および T&E の貨物に関し、コメント提供者たちは、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を要求される者が、CBP 書式 7512 上に名称が書かれている者であるのか、それとも CBP 書式 7512 を提出する者であるのかを質問した。個人用／家庭用の商品および軍用／政府用のに関しては、誰が輸入者セキュリティ・ファイリングを申告する責任を負うのか。輸入者セキュリティ・ファイリングの「輸入者」が海外の荷送人となる可能性のある、仕向地持ち込み渡し・関税込み (DDP) 条件での出荷に関しては、誰が責任ある主体となるのか。コメント提供者たちは、NVOCC

がどのようにして輸入者セキュリティ・ファイリングの要求を遵守するかを質問した。

CBPからの返答

IE および T&E の保税貨物、ならびに FTZ に納入される商品に関し、CBP に文書を申告する者は、単に CBP に書式を提出する者ではなく、ISF 上の輸入者である。個人用／家庭用の商品を含む貨物、軍用／政府用の貨物、ならびに米国への入国が意図される DDP 貨物に関しては、ISF 上の輸入者は、米国内に商品を入国させる者として、所有者、購入者、荷受人、または免許を持つ通関業者などの代理人となる。NVOCC が自ら、または別の者の代理人として輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を要求される場合、NVOCC は本規則に従って輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する必要がある。

コメント

CBP は、別途の輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を要求するのではなく、コンテナ詰め込み場所や混載業者（詰め込み業者）などの項目を含めて積荷目録の申告を拡張すべきである。CBP は、別途の輸入者セキュリティ・ファイリングを要求する代わりに、追加の項目を伴う通関申告を船積み前に行うことを要求すべきである。

CBPからの返答

CBP は、事前貨物申告を拡張すべきだとする意見には同意しない。事前貨物申告と輸入者セキュリティ・ファイリングのデータ項目は、それぞれ独自の強制メカニズムを持つ 2 つの別々の制定法上の義務に従って要求されるものである。コンテナ詰め込み場所および混載業者（詰め込み業者）に関し、CBP は、「輸入者」が、最終的に商品に関する利権を持ち、米国への納入を行うために商品を船舶に

積載させた責任のある者として、その基盤にある取引を最もよく管理できるため、輸入者は購入契約の条件の一部として船積みの 24 時間前までにこの情報の提供を要求できると信じる。しかし、産業界からの要請に応じて、CBP は、輸送業者に、IE 貨物、T&E 貨物、または FROB に関する輸入者セキュリティ・ファイリングと事前貨物申告を同じ電子送信により提出することを認める。CBP は、追加の項目を伴う通関申告を船積み前に行うことを要求すべきだとするコメントにも同意しない。CBP は、船積みの 24 時間前に通関申告することを要求しているのではない。本規則に基づくハイリスク・ターゲティングの強化に必要であると CBP がみなす追加のデータは 10 項目あるが、そのうち現在の通関申告 (CBP 書式 3461) および納税申告 (CBP 書式 7512) にあるデータは 4 項目しかない。しかし、産業界からの要請に応じて、CBP は輸入者に対し、通関申告または通関申告／納税申告のデータを輸入者セキュリティ・ファイリングと同じ電子送信により提出することを認める。輸入者がそうすることを選択する場合、その送信は、19 U.S.C. 1484 に従って自ら通関申告を行う権利のある者、または免許を持つ通関業者によって行われなければならない。

コメント

NPRM において、CBP は「要求されるすべての項目を 1 当事者が取りまとめて提出しなければならない」と述べた。1 当事者が取りまとめて提出する必要があるのは、船荷証券ごとのすべての項目か、出発港ごとのそれか、それともすべての出発港における輸入者ごとのそれか。CBP は、船荷証券によりリンクされている 1 件の輸入者セキュリティ・ファイリングの各部分を、複数の当事者から（自動輸出システム (AES) と同様に）

集めるべきである。

CBP からの返答

1 当事者が取りまとめて提出しなければならないのは、個々の輸入者セキュリティ・ファイリングに関して要求されるすべての項目である。CBP が 1 件の輸入者セキュリティ・ファイリングの各部分を取りまとめるとなると、CBP にとって過度に負担になり、そうしたシステムを管理するには高いコストがかかるため、CBP はこれを行わない。しかし、産業界からの要望に応じて、CBP は、ISF 上の輸入者が代理人を指定し、輸入者に代わってその代理人に届出を提出させることを認める。要求される情報をより早い時点で入手するためには一部の業務慣行の変更（例えば出荷書類の改訂）が必要であることを CBP は理解しているが、CBP は、1 年間の遅延コンプライアンス期間と、CBP が提供しているその他の柔軟性を考慮した上で、これらの変更が不当に重い負担になるとは予想していない。遅延コンプライアンス期間および柔軟性の詳細に関しては、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。多くの場合に、輸入者は、通常の商業文書の一部としてコンテナ詰め込み場所および混載業者の名称および住所の報告を要求することにより、より早い時点で、製造業者、サプライヤー、および荷送人からこの情報を収集できることが、CBP の ATDI 試験により証明されている。

C. 一般からのコメント：

代理人

コメント

コメント提供者たちは、輸入者セキュリティ・ファイリングに関して代理人として行為できる者を、米国籍の企業またはテロ行為防止のための税関・産業界パートナーシップ (C-TPAT) のメンバーに限定すべきだと述べた。CBP は、

外国企業を含む権限のある代理人に対し、輸入者セキュリティ・ファイリングを申告する場合には、安全保障に関連する基準を含めて、通関業者に要求される基準に適合することを要求するべきであると述べた。コメント提供者たちは、輸入者が CBP に対して申告者を指定することを可能にし、指定されていない者による輸入者セキュリティ・ファイリングが却下されるべきであるとも述べた。コメント提供者たちは、輸入者に代わってデータを送信している旨の不当表示を行う者が負う責任がどうなるかを質問した。

CBP からの返答

CBP は、ISF 上の輸入者が自らの代理人として CBP に申告を行うことを複数の者に授權できる機能を新設しない。CBP は、認可されていない者を文書化する機能も新設しない。CBP は、その他の目的に使うシステムでもこれを行っておらず、最大の柔軟性を可能にするためには、この種のビジネス関係の管理は民間で行うことが最善であると考えている。この機能を提供するためには、CBP は輸入者と代理人との間の何百万という関係を相互参照するシステムを創設し、維持する必要がある。この種の機能を設置し、維持することは極めてコストのかかることであろうし、こうしたシステムが持つ利点がコストを上回ることはない。産業界からの要請に応じて、ISF 上の輸入者は、事業上の判断として、ISF 上の輸入者に代わって輸入者セキュリティ・ファイリングの申告を行う代理人を指定してよい。CBP は代理人の使用を要求しておらず、期限内に正確かつ完全な輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を行う最終的な責任は ISF 上の輸入者が負う。輸入者セキュリティ・ファイリングの申告に関して代理人として行為する者は、ABI または AMS へのアクセス権

を取得しなければならない。CBP は、代理人を米国籍企業または C-TPAT メンバーに限定すべきだとするコメントに同意しない。そうすることは、輸入者セキュリティ・ファイリングに関する代理人の選定に関する ISF 上の輸入者にとっての柔軟性が大幅に制限される。輸入者セキュリティ・ファイリングの正確性と適時性は、税関担保により確保される。代理人は ISF 上の輸入者が持つ税関担保に基づいて輸入者セキュリティ・ファイリングを申告することもでき、ISF 上の輸入者が要求される税関担保を持っていない場合は、代理人の書面による合意があれば、ISF 上の輸入者は税関担保を持つ代理人を指定し、その代理人が持つ税関担保に基づく輸入者セキュリティ・ファイリングの申告を行わせてよい。

コメント

CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングの申告者が代理人である場合、輸入者に代わって提出された輸入者セキュリティ・ファイリングのコピーを輸入者に提出することを申告者に要求するべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。これは民間当事者同士の事項であると CBP は考えており、民間当事者間での輸入者セキュリティ・ファイリングの共有を要求しない。

コメント

コメント提供者たちは、代理人のシステムに問題が発生し、その結果として輸入者セキュリティ・ファイリングが遅延したり、不完全または不正確になったりした場合に、輸入者が責任を負わされるのかどうかを質問した。コメント提供者たちは、他者に代わって提出した船積み計画書、コンテナ・ステータス・メッセージ、または輸入者セキュリティ・ファイリングがコンプライアンスを欠いていた場合に、代理人が責任を負わされるべきではないとも述べた。

CBP からの返答

申告の遅延、不正確性、または不完全性とは関係なく、期限内に正確かつ完全な輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する最終的な責任を負うのは、ISF 上の輸入者である。ATDI を通じて行われた試験の結果を分析した後で、産業界からの要請に応じて、CBP は、ISF 上の輸入者および輸送業者による輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージの提出に関する代理人の使用を認めた。しかし、ISF 上の輸入者は期限内に正確かつ完全な輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する最終的な責任を負い、輸送業者は期限内に正確かつ完全な船積み計画書およびコンテナ・ステータス・メッセージを提出する最終的な責任を負う。

コメント

AMS のユーザーは連邦海事委員会による免許を受けなければならないため、申告者の選択は大幅に制限され、自己申告者および通関業者による自動通関申告システムの利用が推進される。

CBP からの返答

CBP は、AMS のユーザーが連邦海事委員会による免許を受けなけれ

ばならないとするコメントには同意しない。輸入者セキュリティ・ファイリングの申告に関しては、いかなる者でも、CBP の承認があれば ABI または AMS へのアクセス権を取得できる。

コメント

CBP は、他者を代理しての輸入者セキュリティ・ファイリングの申告に関して委任状を要求する提案を行ったが、委任状の書式、要求される言語、期間、または保管方法をいずれも規定しなかった。CBP は、何の権限に基づいて委任状記録の提出を要求するのか。委任状を提出しなかった場合に、罰則はあるか。軍または政府を荷受人とする商品、あるいは家庭／個人向けの商品に関しては、委任状提出義務の適用除外を CBP は認めるか。

CBP からの返答

CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングに関し、特定書式の委任状を要求していない。しかし、19 CFR 141.32 には、無制限の授權を伴う一般的委任状の、受け入れ可能な例が規定されている。CBP は、本暫定最終規則では規定を改定し、委任状は英語で書くことを要求している。19 U.S.C. 1508(a)に従い、CBP は規則の中で、委任状は取り消されるまで保持されなければならないと明確に定めている。最後に、CBP は、軍または政府を荷受人とする商品、あるいは家庭／個人向けの商品に関しても、委任状提出義務の適用除外を認めない。これらの貨物に関連するリスクは他に比べて全く小さくないため、適用除外を設ける利点はない。CBP は、各当事者が CBP とやりとりを行う時に、委任状が提供する確実性をやはり要求する。

D. 一般からのコメント：

通関業務

コメント

コメント提供者たちは、HTSUS 番号（たとえ 6 ケタレベルであっても）、記録上の輸入者番号および荷受人番号の提出を含む輸入者セキュリティ・ファイリングが、「通関業務」であると述べた。従って、輸入者セキュリティ・ファイリングは、免許を持つ通関業者に限定されるべきである。その他のコメント提供者たちは、10 ケタレベルでの分類が「通関業務」に当たるとし、従って、輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告が同じ電子送信経由で申告される場合に（統一ファイリング）、この提出が「通関業務」になると述べた。通関業者でない者は、輸入者セキュリティ・ファイリングの申告だけに限定されるべきである。

CBP からの返答

CBP に送信するために受け取ったデータを単に電子送信することは「通関業務」には当たらないが、通関申告用の分類はそれに当たる。19 CFR 111.1 を参照のこと。6 ケタの HTSUS 番号は貨物の安全性と安全保障の確保だけを意図したものであり、通関業務に相当する商品の通関申告を目的としたものではない。しかし、10 ケタの HTSUS 番号は通関申告に必要であり、これに使用されているため、10 ケタレベルでの分類は通関業務とみなされる。CBP は、記録上の輸入者番号と荷受人番号の提出が 19 CFR 111.1 にいう通関業務の定義に該当するとするコメントに同意しない。本暫定最終規則に従い、輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告または納税申告が CBP への一度の電子送信により提出される場合、その送信は、輸入者自身または免許を持つ通関業者によって行われなければならない。

E. 一般からのコメント：

船荷証券

コメント

コメント提供者たちは、船荷証券番号（ハウス B/L ないしマスター B/L）が要求されるデータフィールドであるかどうか、そしてハウス B/L 番号とマスター B/L 番号のどちらが要求されるのかを明確にするよう、CBP に依頼した。船荷証券番号が要求される場合、CBP はハウス B/L 番号だけを要求すべきであり、そしてそれは輸入者セキュリティ・ファイリング用に追加で要求されるデータ項目として追加されるべきである。その他のコメント提供者たちは、輸送業者が船荷証券番号を、輸入者が輸入者セキュリティ・ファイリング用にこの情報を提出する上で十分に早い時点では作成しないかもしれないと述べた。従って、CBP は、船積みの 24 時間前ではなく、米国への到着前に、その船荷証券番号を要求すべきである。そうしないのであれば、CBP は、船舶への船積みの 48 時間前までに船荷証券番号を入手可能にすることを輸送業者に対して要求するか、または船荷証券番号の代わりに船腹予約番号の使用を認めるべきである。いずれにしても、輸送業者が船荷証券番号を十分に早く提供しない場合には、輸入者は輸入者セキュリティ・ファイリングの遅延に関する罰則を課せられるべきではない。コメント提供者たちは、1 本の船荷証券が複数の貨物を対象としている場合、複数の輸入者セキュリティ・ファイリングが要求されるかどうかを質問した。コメント提供者たちは、CBP が輸入者に対し、製造業者、原産国、および HTSUS 番号が同じである場合に、1 件の貨物におけるすべての船荷証券に関する輸入者セキュリティ・ファイリングを 1 回で行うことを認めるべきだとも述べた。最後に、コメント提供者たちは、商品が輸送中に分けられて、少な

くとも別々の 2 者に販売され、新たに 2 件の船荷証券が作成された場合に、輸入者セキュリティ・ファイリングがどのように処理されるかを質問した。

CBP からの返答

船荷証券番号は輸入者セキュリティ・ファイリングにとって不可欠であるため、輸入者セキュリティ・ファイリングとともに提出されなければならない。船荷証券番号は、データフィールドではなく、ヘッダー情報中で提供される識別情報である。しかし、さらなる検討後に、CBP は、最小レベルの船荷証券（すなわち通常の記名式／単純な船荷証券またはハウス B/L）の番号だけを要求し、マスター B/L 番号は要求しないことにした。現在要求される 24 時間ルールに基づけば、コンテナ貨物の船荷証券番号は船積みの 24 時間前までに要求される。バルク貨物と適用除外となるブレイク・バルク貨物に関しては、輸送業者は到着の 24 時間前までに船荷証券番号を提出しなければならない。本暫定最終規則に基づき、コンテナ貨物に関しては、輸入者セキュリティ・ファイリングも船積みの 24 時間前までに要求される。24 時間ルールの適用除外となるブレイク・バルク貨物に関しては、輸入者セキュリティ・ファイリングが到着の 24 時間前までに要求される。バルク貨物に関しては、輸入者セキュリティ・ファイリングは要求されない。従って、船荷証券番号は輸入者セキュリティ・ファイリングに関して入手可能であり、これまでも常に取引識別情報の一部であった。本規則の定義にいう輸入者が船荷証券番号を期限内に確実に入手するためには、業務プロセスの変更が必要かもしれないことを CBP は理解している。複数の貨物を対象とする船荷証券に関し、CBP は 1 本の船荷証券につき複数の輸入者セキュリティ・ファ

イリングを受け入れる能力を持っている。CBP は、受理／拒絶確認返答の一部として、個々の、統一されていない輸入者セキュリティ・ファイリングに関し、一意の識別番号を発行する。その一意の識別番号を使用すれば、特定の輸入者セキュリティ・ファイリングを変更できる。本暫定最終規則に基づき、一度の輸入者セキュリティ・ファイリングにより、複数の船荷証券をカバーできる。しかし、製造業者（またはサプライヤー）、原産国、および商品 HTSUS 番号の各項目は、項目レベルで他にリンクされていなければならない。最後に、1 件の貨物が、それぞれ独自のハウス B/L 番号を伴う新しい 1 件または複数の貨物に分けられた場合、元の輸入者セキュリティ・ファイリングは改訂が必要である。その上で、新規の各船荷証券番号に関し、新規の輸入者セキュリティ・ファイリングが要求される。

F. 一般からのコメント：
要求される項目

1. 製造業者（またはサプライヤー）

コメント

コメント提供者たちは、製造業者が存在しない、または製造業者が不明である場合があると述べた。これには、骨董品用の CBP 書式 3299 に身の回り品が記入されている場合や、輸入者が商品を購入したが、事業上の機密保持に関する懸念があるため売り主が供給元の識別情報を提供しようとしなかった場合などがある。コメント提供者たちは、製造業者（またはサプライヤー）に関しては MID が受け入れられるべきであるとも述べた。MID が受け入れられない場合、CBP はバイオテロリズムに関して食品医薬品局（FDA）が行ったような登録制度を設定するべきであると述べた。コメント提供者たち

は、米国の輸入関連の法律、規則、および規制により現在要求されている製造業者（またはサプライヤー）の名称および住所を提出してよいと述べる NPRM において、CBP はどの法律、規則、または規制のことを指しているかと質問した。コメント提供者たちは、商品のサプライヤーが「商品が出ていく国」にいない場合もあるため、この項目は適切に変更されるべきであると述べた。コメント提供者たちは、製造業者（またはサプライヤー）の要求が、輸入者が原産製造業者に基づく MID の構築を要求される「域外加工協定（OPA）に基づいて生産された商品」の場合と一致していないと述べた。コメント提供者たちは、製造業者が本社所在地を含めて複数の住所を持っている場合、どの住所を使用すべきかを質問した。

CBP からの返答

CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングの申告責任者にとって製造業者の識別情報が入手不能である場合があることを認識している。従って、CBP は、実際の製造業者が不明である場合には、製造業者または完成品のサプライヤーに関する識別情報を要求している。CBP は、製造業者（またはサプライヤー）に関して MID が受け入れられるべきだとするコメントには同意しない。原則として、MID は製造業者の完全な住所を含んでいない。CBP は、製造業者の（またはサプライヤーの）完全な名称および住所が、ハイリスク貨物のターゲティングを効果的に行う上で決定的に重要な情報であると考ええる。現在の MID が持つターゲティング上の有用性は限られているため、CBP は現在の MID を、製造業者の完全な名称および住所の代わりとして受け入れることはしない。しかし、CBP は、Dun & Bradstreet 社のデータ・ユニバーサル番号システム（DUNS）の番号

など、広く認識され、商業的に受け入れられている識別番号を産業界が代わりとして提出することを認める。CBP が「従来から存在する法律および規制」と呼んでいるものは、注釈付き米国法典タイトル 19 と、連邦規則集タイトル 19 のことである。CBP は、サプライヤーが、商品が出ていく国にいない場合があるというコメントに同意する。本暫定最終規則において、CBP はこれが、商品が出ていく国において完成品を供給する者である旨を明記している。多くの場合に、この者は商品が出ていく国内に所在する。原産製造業者の MID が通関申告用に現在提出されている場合、輸入者セキュリティ・ファイリングにはこの者の識別情報を提出すべきである。製造業者が複数の住所を持っている場合、CBP は商品が実際に製造される場所の住所が提出されることを希望する。CBP は、ISF 上の輸入者がこの住所を知らない場合があることを認識しているため、製造業者またはサプライヤーの本社所在地の提出を受け入れる。

2. 買い主

コメント

買い主の識別情報は、出荷時点では不明である可能性があり、また判明している場合でも、貨物中の個々のカートンには当てはまらない可能性がある。このデータ項目は、配送先と同じく、出荷前に要求されるべきでなく、通関申告時に要求されるべきである。複数の段階がある取引、「複数の出荷が行われる販売」、および購買代理人が関係する貨物に関しては、どの者の識別情報を提出すべきか。商品が運送中に販売された場合はどうするか。

CBP からの返答

輸入者セキュリティ・ファイリングの項目は、最小の船荷証券レベルで報告されなければならない。このレベルにおいて、買い主の識別情報は貨物全体に適用可能であるべきである。買い主の名称および住所が出荷時点で入手できない場合、輸入者セキュリティ・ファイリングに関しては、所有者、荷受人、または買い主の代理人の識別情報を代わりに提出するべきである。「購買代理人」の取引に関しては、買い主という項目の欄には購買代理人を、売り主という項目の欄には購買代理人に商品を販売した者を記入して提出するべきである。申告の提出後、商品が米国の港湾内に進入する前に、買い主の識別情報の変更を含めて、輸入者セキュリティ・ファイリングで提出した情報に変更があった場合、またはより正確な情報が入手可能となった場合には、ISF 上の輸入者は申告を更新しなければならない。

3. 配送先

コメント

コメント提供者たちは、配送先に関し、これは記録上の輸入者となるため要求されるべきではないと述べた。また、コンテナが到着する物理的な場所は、米国への輸入を行わせた者ほど大きな安全保障上のリスクにならないと述べた。配送先が要求される場合、CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出時に配送先が不明であれば、輸入者または船荷証券に表示されている荷受人の識別情報を受け入れるべきであるとした。コメント提供者たちは、配送先は競争相手に利用される可能性があるため、機密事項として取り扱われるべきだとも述べた。コメント提供者たちは、「配送先の名称」が法律上の名称である必要があるかどうかを質問した。輸入者は、配送

センター自身が別個の法律上別個の存在でない場合でも、配送センターの名称を送信してよいか、CBP は、配送先の名称および住所の代わりに、施設情報リソース管理システム (FIRMS) コードを受け入れるか質問した。最後に、コメント提供者たちは、配送先に本社所在地を含めて複数の住所がある場合に、どの住所を使用すべきか小口混載貨物集積所は、最初の配送先となるかを質問した。

CBP からの返答

CBP は、ATDI 試験の分析を含む内部および外部の分析の結果として、配送先の識別情報と住所を知ることにより、CBP は米国向け貨物のリスクをより効果的に評価できるようになると判断した。配送先は、記録上の輸入者または荷受人である場合もある。しかし、必ずそうなるとは限らない。また、記録上の輸入者と荷受人の本社事務所は、この項目に関して要求される実際の納入先住所と通常は異なっている。従って、リスク評価を効果的に行うためには、両者の識別情報が必要である。CBP の管理からリリースされた後に貨物を物理的に受け取る予定である者が、船積みの 24 時間前になっても不明である場合 (例えば指図式貨物である場合)、申告者は商品が荷降ろしされる施設の識別情報を提出しなければならない。申告の提出後、商品が米国の港湾内に入る前に、商品を物理的に受け取る予定である者が判明した場合、申告者はこの項目を更新しなければならない。配送先情報を含めて、輸入者セキュリティ・ファイリングのすべての項目は、2006 年港湾安全法および 2002 年通商法 §343(a) に定められた制定法上の要求に従って機密として保持される。ISF 上の輸入者は、配送先が法律上別個の存在であるかどうかに関係なく、配送先の識別情報を提出しなければならない。しかし、CBP は

DUNS 番号や FIRMS コードなど、幅広く認識され、商業的に受け入れられている識別番号を、該当する場合には配送先として受け入れる。税関の管理から商品がリリースされた後に商品を物理的に受け取る予定である最初の納入先が、報告されなければならない。小口混載貨物集積所は、税関の管理から商品がリリースされた後の最初の納入先という本規則における定義の条件に適合するのであれば、配送先となり得る。

4. コンテナ詰め込み場所

コメント

コメント提供者たちは、反復的移動の場合を除き、輸入者はコンテナ詰め込み場所を知らないとして述べた。コメント提供者たちは、貨物が製造業者によって詰め込まれる場合、コンテナ詰め込み場所の提出は余分な情報になるとも述べた。コメント提供者たちは、1 本の船荷証券に複数のコンテナが含まれ、従って一度の輸入者セキュリティ・ファイリングに複数の場所で詰め込まれたコンテナが含まれる場合に、どの場所を報告すべきかを質問した。また、小口混載貨物 (LCL) の出荷に関してなど、複数の場所に詰め込まれている場合もある。コメント提供者たちは、特に小口混載貨物集積所が使用される場合には、詰め込みが完了するまで実際の場所は確認できないため、CBP は実際の詰め込み場所ではなく「予定される」詰め込み場所を受け入れるべきであるとも述べた。コンテナ詰め込み場所は、正当な理由により直前に変更されることがある。最後に、コメント提供者たちは、ブレイク・バルク貨物のコンテナ詰め込み場所および混載業者 (詰め込み業者) に関する「輸送可能な」状態とは何かを定義するよう、CBP に依頼した。

CBP からの返答

ISF 上の輸入者がコンテナ詰め込

み場所などの項目を知らない場合、この者は情報を入手するために必要な対応をしなければならない。ISF 上の輸入者がコンテナ詰め込み場所などの要求される情報を別の者から受け取った場合、CBP は、通常の商業的慣行に従ってその者がどのようにしてその情報を入手したか、そしてその情報が事実であるかどうかを輸入者が確認できるかどうか、どのようにすれば確認できるかを考慮する。工場貨物の場合など、コンテナが製造業者または工場の施設で封印される場合には、この場所をコンテナ詰め込み場所として報告するべきである。CBP は、複数の項目に関して同じ当事者が報告される可能性があることを認識している。混載業者が下請を使用する場合や第三者に実際の詰め込みをさせる場合には、コンテナへの詰め込みが行われる場所にいる者の名称および住所を報告するべきである。コンテナへの詰め込みが複数の場所で行われる場合、ないし 1 本の船荷証券の対象となるコンテナが複数である場合には、船荷証券にリストされる商品に関するすべての詰め込み場所を報告しなければならない。しかし、ISF 上の輸入者はコンテナ番号を提出する必要がなく、コンテナ番号が報告される場合には、ISF 上の輸入者はどのコンテナへの詰め込みがどの場所で行われたかを報告する必要はない。CBP は、「予定される」詰め込み場所を受け入れられるべきであることに同意する。ISF 上の輸入者は、ISF 上の輸入者がその時点で知っている情報に基づき船積みの 24 時間前までにコンテナ詰め込み場所を報告しなければならない。しかし、ISF 上の輸入者は、申告の提出後、商品が米国の港湾内に入る前に、コンテナ詰め込み場所を含めて、提出した情報に変更があった場合、またはより正確な情報が入手可能となった場合には、申告を更新しなければならない。ブレイク・バ

ルク貨物に関し、ブレイク・バルク貨物は、貨物がパレットに乗せられた時、紐などで束ねられた時、包装された時、またはその他の形で船舶への積み込みが準備された時に、「輸送可能な」状態になる。

5. 混載業者（詰め込み業者）

コメント

物理的なコンテナへの詰め込みがどこで行われたかは、「コンテナ詰め込み場所」で既に報告済みとなるため、「混載業者（詰め込み業者）」の項目はコンテナへの詰め込みが混載業者により行われた場合に限り要求するべきである。

CBP からの返答

CBP は、混載業者（詰め込み業者）の項目を条件付きとするコメントに同意しない。CBP は、複数の項目に関して同じ当事者が報告される可能性があることを認識している。一つの項目が報告されない場合、CBP は、その項目は別の項目に関して同じ情報が提出されているから報告されないのか、それとも ISF 上の輸入者が単にその情報を提出し忘れたのかを知る方法がない。また、複数の項目に関して同じ情報が提出される場合、産業界にとって追加の負担はわずかとはいえずである。

コメント

混載業者（詰め込み業者）の項目に関しては、「判明しているうちで最後の」混載業者の情報が要求されるべきである。

CBP からの返答

詰め込み場所が複数ある場合でも、コンテナへの詰め込みを行った、またはコンテナへの詰め込みを手配した者は、船荷証券 1 本当たり 1 者しかいないはずである。

6. 記録上の輸入者番号 / FTZ 申請者識別番号

コメント

記録上の輸入者番号は、常に判明しているわけではない。例えば、要求される一意の識別番号を持たない外国の当事者が家庭用品や身の回り品など自分の物を輸入する場合は、どのような番号を報告するべきか。

CBP からの返答

ISF 上の輸入者は、輸入の結果として発生する関税を支払い、制定法上および規制上のすべての要求を遵守する責任を負う者の IRS 番号、EIN、SSN、または CBP 指定番号を提出しなければならない。FTZ への納入が意図される商品に関しては、CBP への FTZ 文書の申告を行う者の IRS 番号、EIN、SSN、または CBP 指定番号を提出しなければならない。輸入者セキュリティ・ファイリングの提出時に、この者が IRS 番号、EIN、SSN、または CBP 指定番号を持っていない場合、この者は番号を取得しなければならない。要求される一意の識別番号を持たない外国の当事者が自分の物を輸入する場合の家庭用品や身の回り品に関しては、ISF 上の輸入者は、記録上の輸入者のパスポート番号、発行国、および生年月日を提出してよい。

コメント

記録上の輸入者番号は、出荷前に要求されるべきでなく、通関申告時に要求されるべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。CBP が積み込み前に有効な貨物のターゲティングを行うためには、記録上の輸入者番号または FTZ 申請者識別番号を含む輸入者セキュリティ・ファイリングを、船積みの 24 時間前までに（FROB に関しては、船積みまでに）受け取る必要がある。港湾安全法 §203 に基づき、この情報は貨物が外国港で積み込まれる前に要求されて

いることを CBP は注記しておく。

コメント

記録上の輸入者が必ずしも輸入者セキュリティ・ファイリングの申告責任者になるとは限らないため、CBP は、提案される 19 CFR 149.1 に従って輸入者セキュリティ・ファイリングの申告が要求される者に適用される罰則およびその他の責任を明確化するべきである。

CBP からの返答

CBP は、記録上の輸入者が必ずしも輸入者セキュリティ・ファイリングの申告責任者になるとは限らないことを認識している。ISF 上の輸入者は、期限内の正確かつ完全な輸入者セキュリティ・ファイリングを担保するための税関担保の差し入れを要求される。必要である場合、CBP はその者に対して罰則を課し、違約金を請求する。

7. 荷受人番号

コメント

荷受人番号は、海外からの出荷より前には判明していないことがある。申告の時点で貨物を輸入者に割り当てられない場合、荷受人番号に関しては何を提出するべきか。例えば、一部の貨物は工場またはベンダーの信用状買い取り銀行に割り当てられる。要求される一意の識別番号を持たない外国の当事者が自分の物を輸入する場合の家庭用品や身の回り品に関しては、どのような番号を報告するべきか。

CBP からの返答

CBP は、ISF 上の輸入者が貨物に関する米国内の荷受人を船積みの 24 時間前までに決めるためには、業務慣行の変更が必要であるかもしれないことを理解している。例えば、輸入者、工場、またはベンダーの信用状買い取り銀行に割り当てられるものの、これらの者が実際の荷受人にはならない貨物に関し、米国への到着前に商品の荷

受人が決まらない場合、ISF上の輸入者は、商品を受け取る米国内の倉庫を指定し、その倉庫を荷受人にする必要があるかもしれない。要求される識別番号を持たない外国の当事者が自分の物を輸入する場合の家庭用品や身の回り品に関しては、ISF上の輸入者は、記録上の輸入者のパスポート番号、発行国、および生年月日を提出してよい。

コメント

名目上の荷受人が持つ一意の識別番号を、荷受人番号の項目に関して提出してもよい。

CBPからの返答

その通りである。名目上の荷受人が持つ一意の識別番号は、荷受人番号の項目に関して提出してよい。

コメント

荷受人番号は機密の性質を持つものなので、CBPは、荷受人番号でなく、荷受人の名称および住所を受け入れるべきである。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意しない。外部および内部での分析に基づき、CBPは、名称および住所よりも荷受人番号の方が、取引に参与している当事者に対しより多くの可視性を提供するものだと判断している。

コメント

CBPは、ACE IDまたはその他の万国共通である参加政府機関(PGA)の識別情報の使用を認めるべきである。

CBPからの返答

それらの識別情報が現在CBPのシステム内に存在しないため、CBPはこのコメントには同意しない。CBPは将来、ACEの開発を進めるにあたって、ACE IDおよびPGA識別情報の使用可能性の探究を続けていく。

コメント

荷受人番号の項目は、19 CFR 142.3(a)(6)に従ってCBP書式3461上でCBPに報告される者と一致するものとするべきである。

CBPからの返答

荷受人番号の項目に関して要求される者は、CBP書式3461で報告される者と同じである。

8. 原産国

コメント

輸入者は、原産国を直接知らない可能性がある。

CBPからの返答

ISF上の輸入者が別の者から情報を受け取った場合、CBPは、通常の商業的慣行に従ってISF上の輸入者がどのようにしてその情報を入手したか、そしてその情報が事実であるかどうかをその者が確認できるかどうか、どのようにすれば確認できるかを考慮する。その者がその情報が事実であるかどうかを合理的に確認できない場合、CBPはその者に対し、その者が真実であると妥当に信じるものを根拠として情報を電子的に提示することを認める。

9. 商品のHTSUS番号

コメント

HTSUS番号の提出に代えて、正確な積荷目録による説明が受け入れられるべきである。ISF上の輸入者は、商品进行分类するための専門知識を持っていない、ないしは船積み前にHTSUS番号を知らない可能性がある。CBPが本当にHTSUS番号を要求するのであれば、4ケタまでの番号がわかればリスク要因を適切に評価する上で十分な情報となり、HTSUS番号は4ケタレベルまでに限定するべきである。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意しない。外部および内部での分析に基づき、CBPは、6ケタの番号の方が貨物に関してより多くの具体的な分類情報を提供すると考えており、4ケタのHTSUS番号またはテキストによる説明よりも6ケタのHTSUS番号の方が米国に輸入される貨物により多くの可視性を提供すると判断している。また、関税率表は6ケタレベルまで国際的に統一されている。ISF上の輸入者が、6ケタレベルのHTSUS番号など、本規則により要求される項目を知らない場合には、ISF上の輸入者はその情報を入手するために必要な対応をしなければならない。CBPは、ほとんどの輸入者が、購入契約または出荷契約の最終的な詰めを行う前に、関税コストと管理可能性の状況を判断する必要があるため、商品を発注するずっと前にこの情報を入手済みであると認識している。

コメント

CBPは、輸入者セキュリティ・ファイリングが通関申告と組み合わせられているか否かに関係なく、10ケタのHTSUSコードの提出を認めるべきである。HTSUS番号は、変更されることがある(例えば、通関申告日における輸入割当量の状況に基づいて)。

CBPからの返答

CBPはコメントに同意する。輸入者セキュリティ・ファイリングが通関申告または通関申告／納税申告と同じ電子送信経路で提出されない限り、CBPは10ケタレベルのHTSUS番号を要求していないが、CBPは輸入者セキュリティ・ファイリングが別に送信される場合でも10ケタレベルのHTSUS番号を受け入れる。ISF上の輸入者は、申告の提出後、商品が米国の港湾内に入る前に、HTSUS番号を含め、提出した情報に変更があった場合、またはより正確な情報が入手可能となった場合には、申告を更新し

なければならない。

コメント

CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングで提出される HTSUS データを、通関申告で使用される HTSUS データと比較するか。

CBP からの返答

その通りである。CBP は、通関申告データなどの使用可能な情報を、リスクの分析および評価、ならびに輸入者セキュリティ・ファイリングのデータの確認に使用する。

コメント

HTSUS と原産国は、CBP にとって安全保障上の価値がない。また、この情報は 24 時間ルールに基づいて既に要求されている。

CBP からの返答

CBP は、*通関申告データのうち適切な安全保障上の項目を含む国土安全保障長官が判断する追加のデータ項目に関する船積み前の電子送信を要求する港湾安全法 § 203 に従って、この情報を要求している。*外部および内部での分析に基づき、CBP は、HTSUS と原産国が判明すれば CBP がより正確にリスクを評価できると判断している。CBP は、CBP 書式 3461 および 7501 上で通関申告を目的として提出されるものなど、その他の時にその他の者が提出する情報があることを認識している。しかし、この情報は、米国向けの船舶が貨物に乗せて出発した後に提出されることがしばしばあり、また多くの場合には、貨物が米国に到着した後で提出される。この情報をより早い時点で収集することにより、CBP は、外国港で船舶に積み込まれる前に、また米国に到着する前に、貨物のターゲティングをより効果的に行える。また、CBP は、情報が真実であるかどうかをより効果的に確認するために、複数の当事者からサプライチェーンの情報を収集している。

コメント

輸入者は、HTSUS 番号が 6 ケタレベルまで(すなわち CBP 書式 7501 で報告される部分が) 同じであれば、複数の部品に関して 1 個の番号を提出してよいか。

CBP からの返答

HTSUS 番号は 6 ケタレベルまでの提出が要求されているので、HTSUS 番号が 6 ケタレベルまで同じであれば、複数の部品に関して一個の番号を提出してよい。

コメント

輸送業者は、インボイスの詳細を見ないので、HTSUS 番号を提出できない。6 ケタの HTSUS 番号は、米国への輸入貨物に関する積荷目録の申告用であるため、輸送業者が FROB、IE 貨物、および T&E 貨物に関する輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する場合は提出するか否かを選択できる項目にするべきである。HTSUS 番号に代えて、正確な貨物の説明が受け入れられるべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。6 ケタの HTSUS 番号は、T&E および IE の保税輸送に関して産業界のメンバー各社から提出されることがある。CBP は、要求される情報を期限内に入手するためには(例えば、商業文書上で情報を要求するなど)業務慣行を変更しなければならない場合があることを理解している。

10. 船腹予約者

コメント

輸送業者は申告の時点で「商品の輸送料金を支払う」者を知らない可能性があり、また複数の者が輸送料金を支払う可能性もあるため、船腹予約者の定義が商業的慣行に合っていない。CBP は、この項目の定義を、「出荷のための貨物ス

ペースの予約を開始した者」に変更するべきである。また、船腹予約者は輸送業者がその情報を入手できる場合に限り要求されるべきである。

CBP からの返答

コメントに応じて、またこの項目を商業的慣行に合わせて調整する努力として、CBP は船腹予約者の定義を「出荷のための貨物スペースの予約を開始した者」に変更した。

11. 外国の荷降ろし港

コメント

CBP は、外国の荷降ろし港の項目に関し、センサス局スケジュール K の港湾コードを受け入れるべきである。港湾コードの情報源を指定する際に、CBP は、別の輸送手段で転送される貨物に関する外国の荷降ろし港が空港や陸上の港になる可能性があることを考慮しなければならない。

CBP からの返答

CBP はコメントに同意する。CBP は、外国の荷降ろし港の項目に関し、センサス局スケジュール K の港湾コードを受け入れる。

12. 納入場所

コメント

「納入場所」とは、輸送業者の輸送契約の条件に基づく納入場所か。CBP は、この項目に関し、都市コードの代わりに港湾コードを受け入れるべきである。

CBP からの返答

納入場所とは、輸送業者による商品輸送の責任が終了する外国の場所をいう。CBP は、この項目に関し、該当する場合には、国連の LOCODE またはスケジュール K コードの使用を認める。

G. 一般からのコメント：技術的

問題

コメント

CBP は、提出が必要な実際のデータフィールドを暫定最終規則に含めるべきである。CBP は、各種のビジネスシナリオに関して設定されたサンプル記録を含む開発者用ガイドを確立するべきである。開発者が試験的システムと技術的な FAQ を使用できるようにするべきである。

CBP からの返答

CBP は CATAIR、CAMIR、および X.12 取引メッセージを含む開発者用ガイドを改訂し、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出に必要な技術的要求を定めた。これらの文書は実際のデータフィールドを含んでおり、CBP のウェブサイトの「自動化されたシステム」というセクションに掲載されている。電子的な FAQ も、CBP のウェブサイトに掲載されている。また、試験的システムにデータを提出し、返答を受け取る能力も提供される。

コメント

CBP は、すべての当事者が輸入者セキュリティ・ファイリングを管理する上で必要となるメカニズムを認識するために、産業界とともに作業するべきである。輸入者は、輸入者セキュリティ・ファイリングが CBP により受信され、受理された旨（または却下された旨とエラー箇所のリスト）を表示する、一意の識別番号を含む時宜を得た確認メッセージを受け取るべきである。改訂および削除に関しても、一意の識別情報を作成するべきである。

CBP からの返答

CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングの申告者に対し、輸入者セキュリティ・ファイリングが CBP のシステムにより受理されたか却下されたかを表示する返答メッセージを送信する。返答メッ

セージには、CBP により作成されたそれぞれの番号が含まれる。ISF 上の輸入者は、この輸入者セキュリティ・ファイリング番号を他者と共有することを選択できる。しかし、CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングが改訂または削除された場合には、それぞれの識別情報を新たに発行しない。

コメント

輸送業者は、輸入者セキュリティ・ファイリングが申告済みであることを、どのようにして確認するのか。輸送業者への通知は、AMS 経由で送られるべきである。確認メッセージを受け取るべきその他の当事者を、申告者が指定できるようにするべきである。

CBP からの返答

AMS は、船荷証券の状況の通知を作成し、それを申告者と、そうした通知を受け取る者として船荷証券上で指定されたその他の者に返送する。CBP は、このプロセスを通じて、船荷証券に関する輸入者セキュリティ・ファイリングが受信された旨を、その船荷証券の申告者に通知する。

コメント

輸送業者からの提出情報は、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出との突き合わせが行われないうままに、どれだけの期間、CBP のデータシステム内に置かれるか。

CBP からの返答

輸送業者の事前貨物申告は、異なった規制上の要求に従って提出されるため、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出からは独立している。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージは、どのような方法で CBP に送信しなければならないか。それによって、

CAMIR が修正されるべきである。

CBP からの返答

輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージ(CSM) は、CBP が承認する電子交換システム経由で提出されなければならない。輸入者セキュリティ・ファイリングに関して現在承認されている電子交換システムは、船舶 AMS および ABI である。CBP は、産業界が船積み計画書とコンテナ・ステータス・メッセージを最も提出しやすくなる電子交換システムの再評価を行い、船積み計画書が船舶 AMS、セキュア・ファイル転送プロトコル (sFTP)、または E メールを通じて提出されなければならないことと、CSM が sFTP を通じて提出されることを決定した。上記と異なる、または追加の電子データ交換システムが将来承認された場合、CBP は連邦官報に通知を掲載する。CBP は、CATAIR、CAMIR、および X.12 の取引メッセージを改訂し、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出に必要な技術的要求を規定した。これらの文書は、CBP のウェブサイトの「自動化されたシステム」というセクションに掲載されている。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングは、CBP による受信の時点ではなく、送信の時点で申告済みとみなすべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意する。上記に従って、規則中のこの規定の文言は変更済みである。しかし、具体的な反証がない限り、CBP が輸入者セキュリティ・ファイリングを受信した時点が、申告者からの提出時刻の証拠となる。産業界からの要請に応じて、CBP は、CBP が輸入者セキュリティ・ファイリングを受領した旨の確認を申告者に送信する。CBP は、承認済みの

電子交換システムに技術的な問題が発生した場合（例えば、メンテナンスの予定など）の手順に関するFAQを発表する予定である。

コメント

輸入者は、これらのデータを直接CBPに送信する技術を持っていない可能性がある。

CBPからの返答

ISF上の輸入者が、輸入者セキュリティ・ファイリングのデータをCBPに送信する技術を持っていない場合、その輸入者は必要な技術を取得するか、またはISF上の輸入者に代わって輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する代理人を使用することができる。

コメント

CBPは当初、申告者に対し、複数の者による事後的な改訂が可能な、輸入者セキュリティ・ファイリング・データの部分的な「シェル記録」の提出を認めるべきである。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意しない。シェル記録は、ターゲティングとリスク評価のいずれの目的に関しても、役に立たないであろう。複数の者が事後的に改訂できる種類の記録は、完結性の欠如（CBPにとって、最終的な輸入者セキュリティ・ファイリング情報がどの時点で提出されたか、ないしは改訂されたかが不明である）、セキュリティおよびプライバシーの問題（どの者がどの情報を改訂できるかを誰が決定するか）、そしてコスト（このようなシステムの開発および維持には多額のコストがかかる）を含む数多くの問題を生むであろう。ISF上の輸入者は、期限内に正確かつ完全な輸入者セキュリティ・ファイリングの申告を行う最終的な責任を負う。産業界からの要請に応じて、ISF上の輸入者は、ISF上の輸入者に代わって申告を行う代理人を指定することに

した。要求される情報をより早い時点で入手するためには、ある程度の業務慣行の変更が必要かもしれないことをCBPは理解しているが、CBPはこれらの変更が不当な負担になるとは予想していない。

コメント

代理人に申告させる輸入者に関しては、輸入者セキュリティ・ファイリング申告期限の前の確認期間が認められるべきである。

CBPからの返答

輸入者セキュリティ・ファイリングの申告は、船積みの24時間前までに（FROBに関しては、船積み前の時点で）行わなければならない。しかし、特定の輸入者セキュリティ・ファイリング項目に関する提出時期の柔軟性については、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。ISF上の輸入者が代理人の使用を選択する場合、そのISF上の輸入者は「確認期間」を代理人との契約の一部に含めることを選択してよい。

コメント

CBPは、輸入者セキュリティ・ファイリングが受信された後、申告者に電子的な確認を送信するべきである。この確認には、輸入者セキュリティ・ファイリングの申告が行われたことを確認するためにその他の当事者も使用できる一意の番号を含めるべきである。確認を受け取る複数の当事者を輸入者が指定できるようにするべきである。当事者が従前に提出された輸入者セキュリティ・ファイリングも照会できるようにするべきである。

CBPからの返答

CBPは、CBPが輸入者セキュリティ・ファイリングを受け取った場合に限り、申告者に電子的な確認を送信する。この確認には、一意の識別番号が含まれる。この番号は、ABIまたはAMS内での照会

を目的としては使用できない。しかし、事前の積荷目録情報を提出する者と、AMS内の船荷証券上で通知先となっている者は、その船荷証券に関する輸入者セキュリティ・ファイリングの受理通知を含めて、その船荷証券に対して掲示されるすべての状況通知を受け取る。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングのシステムが使用不能となった場合の手順はどうなるか。CBPのシステムは、この規則の結果として発生する急激なデータの増加を処理できるか。

CBPからの返答

CBPは、この規則の結果として発生する予測されたデータの増加を処理する計画である。しかし、CBPは、承認済みの電子交換システムに技術的な問題が発生した場合（例えば、メンテナンスの予定など）の手順に関するFAQを発表する予定である。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングの枠組みに関する技術的詳細は、CATAIRおよびCAMIRの基準に合わせて開発されるべきである。CBPは、各項目のデータタイプ（文字数次式、数次式等）、各項目の長さ、住所情報の形式、項目の定義、メッセージの階層、そしてこれらの申告に関して実行される既存データの確認方法に関連するテンプレートと指示を含めて、新規の項目に使用されるデータ形式を直ちに発表し、それに関する追加のコメントを受け付けるべきである。

CBPからの返答

CBPは、CATAIR、CAMIR、およびX.12の取引メッセージを改訂し、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出に必要な技術的要求を規定した。これらの文書は、CBP

のウェブサイトの「自動化されたシステム」というセクションに掲載されている。CBPは、技術的変更に関する追加の通知およびコメントが必要であることに同意しない。

コメント

CBPは、名称および住所を必要とするすべての項目をコード化し、各企業に一意的識別番号を付けるか、あるいは名称および住所に代えて、DUNS番号など、幅広く認識され、商業的に受け入れられている識別番号を受け入れるべきである。

CBPからの返答

CBPは、今回そのようなシステムを作成する技術的な準備が整っておらず、またそのようなシステムは不当に負担が大きく、高価となろうことから、輸入者セキュリティ・ファイリングに掲載される各者に一意的識別番号を付けるべきだとするコメントに同意しない。しかし、CBPは将来、ACEの開発の進行に合わせて、ACE IDの開発および使用の可能性に関する探究を続けていく。産業界からの要請に応じて、CBPは、本暫定最終規則において提案を変更し、名称および住所に代えて、幅広く認識され、商業的に受け入れられている識別番号(DUNS番号など)が受け入れられるようにした。

コメント

CBPは、「納入場所」の項目に関して要求される都市コードに関し、国際連合の場所コード(UN LOCODE)などの情報源を提供すべきである。リスト上の項目の追加または削除を目的とした更新が行われる際にリストを維持する上では、ABIで情報照会ができれば有用となろう。

CBPからの返答

CBPは同意見であり、「納入場所」など、該当する場合には、CBPは

UN LOCODE またはスケジュール K コードの使用を採択している。しかし、産業界が照会できるコード表は、その他の情報源から入手可能であるため、CBPはこれらをABIまたはAMS内で提供しない。⁹

コメント

CBPは、グローバル・ロケーション・ナンバー(GLN)基準の使用など、住所情報に関する基準を採択すべきである。このような基準は、全世界で統一するべきである。

CBPからの返答

産業界からの要請に応じて、CBPは提案規則を変更し、幅広く認識され、商業的に受け入れられている識別番号(DUNS番号など)を、名称および住所の代わりに受け入れることにした。しかし、現時点において、GLNが幅広く認識され、商業的に受け入れられている番号であるかどうかは明確でないため、CBPはGLNを受け入れない。しかし、CBPは、GLNなど既存の識別番号を評価する作業を産業界とともに継続し、これらのうちどれが輸入者セキュリティ・ファイリングに使用する上で適切かを判断していく。CBPは、ACEの開発の進行に合わせて、ACE IDの開発および使用の可能性に関する探究を続けていく。CBPは、FAQ、CBPのウェブサイトへの掲示、そして産業界向けのその他の普及活動の形式で、産業界への受け入れ可能な番号に関する最新情報の提供を続けていく。住所情報の提出に関連するガイダンスを含めて、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出に必要な技術的要求が、CATAIR、CAMIR、およびX.12の各取引メッセージに追加済みである。これらの文書は、CBPのウェブサイトの「自動化されたシステム」というセクションに掲載されている。

H. 一般からのコメント：輸入者セキュリティ・ファイリングの更新および取下げ

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングの更新は、それを最初に申告した者が行わなければならないという要求は、国際貿易のダイナミックな性質を考慮に入れていない。例えば、商品は輸送中に販売されることがある。また、港湾安全法と2002年通商法は、船積み後の情報更新に関する継続的な義務を予定していない。権限のある者であればどのような者でも、申告を更新できるようにするべきである。

CBPからの返答

ISF上の輸入者、すなわち商品を米国の港湾内に入れさせる者は、輸入者セキュリティ・ファイリングを提出し(または代理人に提出させ)、税関担保を差し入れなければならない。従って、この者は、申告の提出後に、商品が米国の港湾内に入る前に、

⁹ UN LOCODE は、国際連合のウェブサイト (http://www.unece.org/cefact/codesfortrade/code_s_index.htm) で入手可能である。スケジュール K コードは、米軍エンジニア部隊のウェブサイト (<http://www.iwr.usace.army.mil/NDC/wcsc/scheduleK/schedulek.htm>) で入手可能である。

提出した情報に変更があった、またはより正確な情報が入手可能になった場合には、輸入者セキュリティ・ファイリングを更新する最終的な責任を負う。しかし、その者は、代理人に輸入者セキュリティ・ファイリングを更新させてもよい。商品が輸送中に販売される場合、元の輸入者セキュリティ・ファイリングの申告者は、商品の販売先の情報を含めて、商品が販売されたことをCBPに通知しなければならない。

コメント

最終的な輸入者が、輸入者セキュリティ・ファイリングを見て、更新できるようにするべきである。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意しない。輸入者は、CBPのシステム内にある特定の輸入者セキュリティ・ファイリング項目にはアクセスできない。このような機能はコストが過大になり、セキュリティ上の懸念が持ち上がる。ISF上の輸入者が、代理人により自らに代わって提出された輸入者セキュリティ・ファイリングにアクセスしたい場合、そのISF上の輸入者は、その代理人から情報を入力するべきである。

コメント

申告者は、特に1本の船荷証券に関して複数の申告があった場合に、正しい輸入者セキュリティ・ファイリングに適用される更新をどのようにすれば指定できるか。

CBPからの返答

CBPは、CBPが受け取る各輸入者セキュリティ・ファイリングのそれぞれに関して、CBPが作成する一意の識別情報を発行する。輸入者セキュリティ・ファイリングの申告者は、一意の番号を使用して、輸入者セキュリティ・ファイリングを改訂できる。

コメント

在庫／配送ニーズの変化により、貨物が転用された場合はどうするか。輸入者セキュリティ・ファイリングを最初に申告した後に貨物が分割された場合には、輸入者セキュリティ・ファイリングの更新が必要か。

CBPからの返答

本暫定最終規則に従い、申告後の商品が米国の港湾内に進入するまでの間に、異なった数の項目が要求される（5項目から10項目へ、または10項目から5項目へ）貨物に転用される場合を含めて、申告された情報に変更があった場合には、輸入者セキュリティ・ファイリングの更新を行わなければならない。さらに、貨物が分割されて新規の船荷証券番号が発生した場合、輸入者セキュリティ・ファイリングはそれぞれ船荷証券と関連付けられているため、新規の各船荷証券に関して新規の輸入者セキュリティ・ファイリングを申告しなければならない。

コメント

出荷貨物が搬出されて、異なった船舶に移された場合には、輸入者セキュリティ・ファイリングの更新が必要か。

CBPからの返答

船荷証券番号に変化がなければ、新規の輸入者セキュリティ・ファイリングは必要なく、改訂も必要ない。しかし、新規の船荷証券が発行されて船荷証券番号が変更された場合には、新規の輸入者セキュリティ・ファイリングを申告しなければならない。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリング上で報告されている当事者に変更はないが、その当事者の住所が変更された場合、改訂は必要か。

CBPからの返答

輸入者セキュリティ・ファイリングは、当事者の住所を含めて、提出された情報に変更があった場合、またはより正確な情報が入手可能になった場合には、改訂されなければならない。

コメント

NPRMには、「商品が米国の港湾内に入るまでの間に」変更があれば輸入者セキュリティ・ファイリングの改訂が必要であると書かれている。この「港湾」とは、最初の到着港のことか、それとも船荷証券上の荷降ろし港または仕向港のことか。

CBPからの返答

商品が米国の港湾内に入るまでの間に変更があれば、輸入者セキュリティ・ファイリングは改訂されなければならない。米国内で荷降ろしが行われるのであれば、輸入者セキュリティ・ファイリングは、商品が荷降ろし港に入るまでの間に変更があった場合に更新されなければならない。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングが通関申告と同じ電子送信により提出される場合、それぞれを個別に改訂する必要があるか。

CBPからの返答

輸入者セキュリティ・ファイリングが最初に通関申告と同じ電子送信により提出される場合、両方を同じ電子送信によって改訂できる。CBPはCATAIR、CAMIR、およびX.12の取引メッセージを改訂し、輸入者セキュリティ・ファイリングの改訂に必要な技術的要求を提供するようにした。これらの文書は、CBPのウェブサイトにある「自動化されたシステム」のセクションに掲示されている。CBPは産業界への普及活動を継続し、遅延コンプライアンス期間中もその後も、FAQ、CBPのウェブサイト上の掲示、およびその他の普及活動を通

じて、規制上および制定法上の義務を果たしていく。

コメント

CBP は、CBP 書式 3461、7501、および 214 上で提出される通関申告の情報を、輸入者セキュリティ・ファイリングの更新として受け入れるべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。通関申告の情報は、輸入者セキュリティ・ファイリングの更新の代わりとしては受け入れられない。通関申告は、異なった制定法の規定である 19 U.S.C. 1484 により支配されるものであり、果たす機能が大きく異なっている。それは、通関申告を行える者は誰であるか、他者に代理しての通関申告行為を構成するものは何であるかに関して、それ自体の別個の規則および制限を伴う特別の制限が設けられた、よく整備された法分野である。さらに、輸入者セキュリティ・ファイリング項目のほとんどは現在通関申告のデータ項目となっており、また通関申告を構成するものは全体として、輸入者セキュリティ・ファイリングを構成するものと必ずしも互換性があるわけではない。

I. 一般からのコメント： 保税貨物

コメント

全部が FROB からなる貨物と、IE または T&E としての保税輸送が意図される貨物に関しては、IE と T&E の保税文書を輸入者セキュリティ・ファイリングの提出より前に作成する必要があるか。

CBP からの返答

そうではない。当事者は、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出前に保税文書を申告することを要求されない。

コメント

10 項目からなる輸入者セキュリティ・ファイリングが提出された場合に、それをもって IE または T&E の貨物を米国に輸入する貨物に変更するための許可申請として認めるべきである。CBP が完全な輸入者セキュリティ・ファイリングを許可申請として認めないのであれば、許可は元の入国港または入国届出港の港湾ディレクターから要求されるべきである。CBP は、その許可が与えられていることをどのようにして知らせるのか。

CBP からの返答

ISF 上の輸入者は、貨物の処理を変更するための判断が下された時点で、10 項目からなる完全な輸入者セキュリティ・ファイリングを CBP に提出しなければならない。しかし、CBP は、この提出をもって IE または T&E の貨物を米国に輸入する貨物に変更するための許可申請として認めるべきだとするコメントには同意しない。そうではなく、貨物の転用を希望する者は、元の荷降ろし港においてその申請を書面で CBP に提示しなければならず、そうすれば CBP はその文書に関する許可を知らせる。

コメント

IE 貨物は荷降ろし港内に保持されるものであるため、CBP は IE 保税貨物に関する保税貨物の「転換」には許可が必要であるとする、提案中の 19 CFR 18.5 の適用を明確化するべきである。こうした変更には積極的な許可が要求されるか。そうであれば、そうした許可の目的は何であり、CBP は何を根拠として許可を拒否するか。

CBP からの返答

輸入者セキュリティ・ファイリングの送信時点では IE または T&E 貨物としての入国が意図されていた保税貨物に関し、記載されていた仕向港または輸出港以外の港への保税輸送または輸出に転用する

場合、あるいは保税入国を消費入国に変更する場合には、積み出し港の港湾ディレクターによる許可を取得しなければならない。IE の貨物は転換できないので、ISF 上の輸入者は、IE 入国を消費入国またはその他の種類の入国に変更するための許可を必要とする。

コメント

商品の米国への入国または FTZ への納入を意図していたために 10 項目からなる輸入者セキュリティ・ファイリングを提出した輸入者は、その貨物が IE、T&E、または FROB に変更された場合に、5 項目からなる輸入者セキュリティ・ファイリングを申告する必要があるか。

CBP からの返答

ある貨物に関して新しい 19 CFR 149.3(a)に従った 10 項目からなる輸入者セキュリティ・ファイリングが最初に提出され、その貨物が IE、T&E、または FROB に変更された場合、その輸入者セキュリティ・ファイリングは新しい §149.2(d)に従って更新されなければならない。この更新は §149.3(b)に掲げる 5 項目からなる輸入者セキュリティ・ファイリングの提出により行われなければならない。なぜなら、これらの項目は IE、T&E、および FROB 貨物の安全保障上のリスクをよりよく評価するために必要であるからである。

コメント

CBP は、外国港での船積み前における保税申請の申告と即時輸送 (IT) 番号の発行が、規則および AMS により認められることを保証するべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。IT 番号は輸入者セキュリティ・ファイリングで要求されるデータ項目ではないため、CBP は保税申請の申告と IT 番号の発行の

手順を変更するものではない。従って、保税制度の改訂は不要である。

コメント

輸入者は、掲載された仕向港または輸出港以外の港への IE または T&E 貨物に転用する許可をどのようにして申請するのか。

CBP からの返答

既存の規則に従い、IE 貨物は転用できない¹⁰。荷送人は、記載された仕向港または輸出港以外の港への T&E 貨物に転用する申請書を、積み出し港の港湾ディレクターに書面で提出するか、またはその機能が使用可能であれば電子的に提出しなければならない。

コメント

輸入者（またはトラック／鉄道輸送業者）が許可を取得しなかったことを、海上輸送業者の税関担保の対象となる責任とするべきではない。

CBP からの返答

ISF 上の輸入者は、元の輸入者セキュリティ・ファイリングが提出される時に、税関担保を差し入れなければならない（または、代理人の税関担保を使用しなければならない）。この者は、本暫定最終規則による改訂後の§18.5 により要求される、貨物の転用に関する許可取得の失敗を含めて、その輸入者セキュリティ・ファイリングの正確性に関する責任を負う。許可申請者は 10 項目からなる新規の輸入者セキュリティ・ファイリングを提出し、その時点で税関担保を提出しなければならない。10 項目からなる新規の輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する者は、その輸入者セキュリティ・ファイリングの正確性に関する責任を負う。

コメント

CBP は、内陸の仕向地で通関が行

われる IT 貨物に関して特別な規定を創設するか。そうしなければ、内陸の港の通関業者が不利な立場になる。

CBP からの返答

CBP は、内陸の仕向地で通関が行われる IT 貨物に関して特別な規定を創設しない。

J. 一般からのコメント：輸入者セキュリティ・ファイリング、通関申告、および FTZ 許可申請

コメント

CBP は、通関申告または FTZ の許可申請がより早い時点で申告される場合（すなわち、通関申告／納税申告または FTZ 申請書類が輸入者セキュリティ・ファイリングとともに一度の電子送信により提出される場合）、その貨物が港に到着する前にターゲティングと貨物の事前承認を済ませるべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。CBP は今回、輸入品の国内引き取りおよび FTZ への許可を一般的に支配する手順を改訂しない。国内引き取りと FTZ への許可を支配する法律は、異なった制定法上の権限に基づき、安全保障上のリスクの評価とは異なる、商業的な取締や詐欺の予防など、さまざまな目的で制定されたものである。しかし、CBP は近い将来に、船舶モードのより早い時点でターゲティングと事前承認を完了することの利点を注意深く検討する予定である。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングは、基本的に通関申告のデータをより早い時点で収集するものであるため、二度手間である。

CBP からの返答

港湾安全法§203 に従い、国土安全保障長官は、CBP コミッショナーを代理として、*通関申告のデータ中の適切なセキュリティ項目を含めて、ハイリスク・ターゲティングを改善するための追加データ項目の電子送信を要求するための規則を公布しなければならない*。CBP は、いくつかのデータ項目が輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告書類の両方で繰り返されていることを認識しているが、これらの提出物の目的はそれぞれ異なっている。2002 年通商法 §343(a) に従い、「本規則に従って収集される追加の情報は貨物の安全とセキュリティの確保および密輸の予防を目的としたものに限定して使用され、商品の入国の判定またはその他の商業的な取締を目的としては使用されない」。しかし、産業界からの要請に応じて、CBP は、通関申告または通関申告／納税申告のデータを輸入者セキュリティ・ファイリングと同じ電子送信を通じて提出することを輸入者に認める予定であり、その場合に輸入者は、4 項目の共通項目（記録上の輸入者番号、荷受人番号、原産国、および 10 ケタレベルで提出される場合の HTSUS 番号）を 1 度だけ提出し、それを輸入者セキュリティ・ファイリング、通関申告、または通関申告／納税申告に使用することができる。輸入者が輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告または通関申告／納税申告を同じ電子送信により提出することを選択する場合、CBP は、商業的な取締を目的としてこれら 4 項目を使用することがある。

¹⁰ 19 CFR 18.25 参照。方針手順マニュアル補足書 3285-02 (1982 年 2 月 22 日)、税関命令書 3280-01 (1983 年 11 月 25 日)、および HQ 裁定 113946 (1997 年 7 月 7 日) も参照のこと。

コメント

通関業者は通関申告を米国外から提出してはならないので、通関申告と輸入者セキュリティ・ファイリングを同じ電子送信により実現することは、商業的には多くの場合に実行不可能であろう。

CBP からの返答

産業界からの要請に応じて、CBP は輸入者に対し、通関申告または通関申告／納税申告のデータを輸入者セキュリティ・ファイリングと同じ電子送信により提出することを認める。CBP は、この統一的な申告を義務付けるものではない。輸入者がそのようにすることを選択する場合、輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告を統一した提出は、19 U.S.C. 1484 に従って通関申告を行う資格のある者が自ら行うか、または免許を持つ通関業者に行わせなければならない。通関申告に関する既存の要求は、すべて満たさなければならない。CBP は今回、輸入品の通関申告を一般的に支配する規則を改訂しない。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングの変更は、納税申告に影響し、商品の検査に影響を与えるか。

CBP からの返答

初回提出として、あるいは変更として統一して申告される場合でも、輸入者セキュリティ・ファイリングと通関申告／納税申告の承認または却下は、区別された別個の申告として個別に行われる。輸入者セキュリティ・ファイリングの情報は、更新されたものを含めて、貨物の安全性とセキュリティの確保、ならびに密輸の予防だけを目的として使用され、商品の入国の判定またはその他の商業的な取締を目的としては使用されない。

コメント

輸入者は、輸入者セキュリティ・

ファイリングとともに CBP 書式 7501 を、船積みの 24 時間前までに提出できるはずである。

CBP からの返答

本暫定最終規則に従い、輸入者セキュリティ・ファイリングは船積みの 24 時間前までに (FROB に関しては、船積み前の時点で) 提出されなければならない。納税申告も、個別に、または輸入者セキュリティ・ファイリングと同じ電子送信により、船積みの 24 時間前までに提出できる。

コメント

原産国と HTSUS 番号に加えて、FTZ 商品に関する製造業者、配送先、および荷受人番号の各項目も、CBP 書式 214 上で収集される情報と重複する。申告者は、これら 5 項目の提出を一度だけ要求されるべきである。

CBP からの返答

CBP へのデータ送信内容の重複を最小限に抑えるために、本暫定最終規則では、輸入者セキュリティ・ファイリングと CBP 書式 214 を一度の電子的送信で CBP に申告することで、輸入者セキュリティ・ファイリングおよび FTZ 入域申請目的で用いられる原産国と商品 HTSUS 番号を一度だけ申告することを申告者に認めている。輸入者セキュリティ・ファイリングを申告する者がこれらの項目を FTZ 許可申請目的で使用することを選択する場合には、HTSUS 番号を 10 ケタで提示しなければならない。製造業者、配送先および荷受人番号が CBP 書式 214 上で収集されることには同意しない。

K. 一般からのコメント：特別措置の要望

コメント

農産品の場合には、遅延が発生すると輸入者と買い主との関係に修復不能の損害が発生する可能性が

あるが、CBP はホールドと DNL の対応をどのように計画しているか。

CBP からの返答

CBP は、農産品に関して特別な処遇を設ける予定はない。DNL は安全保障上の理由で発せられるものであり、「生鮮品」または「非生鮮品」という貨物のステータスは、必ずしも安全保障上のリスクの増大や減少を示すものではない。あらゆる場合において、CBP は、保留や DNL をできるだけ迅速に伝えるための作業を、産業界とともに続けていく。結果としてホールドまたは DNL が発生するような輸入者セキュリティ・ファイリング上の問題を解決することは、ISF 上の輸入者の責任である。

コメント

CBP は、米国から輸出された後に受け入れを拒絶された、または別の理由で外国から返却される貨物を、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とすべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。外国港での受け入れを拒絶された貨物は、その貨物が船舶により米国の港湾内に入るのであれば、本規則の適用除外とはならない。この貨物は輸出者と CBP の管理の域外にあったため、それゆえに、安全保障上のリスクとなる可能性がある。

コメント

カルネ (一時的な輸入) は国際協定の対象となっているので、CBP はカルネを輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とすべきである。カルネを適用除外にしないのであれば、CBP は施行前にカルネを規律する国際協定から承認を得なければならない。少なくとも、カルネ貨物に関し、HTSUS 番号は要求されるべきで

はない。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。カルネ貨物は、その貨物が船舶により米国の港湾内に入るのであれば、本規則の適用除外とはならない。これらの貨物は、その他の貨物に比べて本質的にリスクが低いわけではない。

コメント

CBP は、一時的輸入税関担保(TIB)付きの貨物を、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とするべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。輸入者セキュリティ・ファイリングは、船舶により米国の港湾内に入る TIB 貨物に関して要求される。これらの貨物は、その他の貨物に比べて本質的にリスクが低いわけではない。

コメント

CBP は既に C-TPAT メンバーのサプライチェーンを精査済みであるので、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求は C-TPAT メンバーに関しては二度手間である。従って、C-TPAT メンバー、特にティア 3 のメンバーは、特に貨物が CSI 港での輸出前精査の対象であった場合には、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とされるべきである。ティア 2 および 3 のメンバーを含む C-TPAT メンバーは、貨物ごとではなく、アカウントごとの申告(例えば年に一度の包括的申告)が認められるべきである。それを行うなかで、C-TPAT メンバーには、段階的導入期間が与えられる、要求されている輸入者セキュリティ・ファイリング項目の全部でなく一部の提出が認められる、船積みの 12 時間前までであれば輸入者セキュリティ・ファイリングの提出が認められる、ないしは罰

則が軽減されるべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。CBP は輸入者セキュリティ・ファイリングを、個々の貨物のリスクを評価するために使用する。本規則においては、関係する当事者が誰であるかに関係なく、船舶により米国に到着するすべての貨物が輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の対象となる。CBP は、C-TPAT のパートナーたちが到着に先立って輸入者セキュリティ・ファイリングの情報を提出するという要求に関して適用除外を認めず、それを変更もしない。CBP は、本規則を遵守することが、C-TPAT のパートナーたちによって実施されているサプライチェーンのセキュリティ手順および効率化手順を補完することになると考える。さらに、C-TPAT のメンバーであることは、ターゲティングに関して肯定的にみなされ続けることを強調しておく。C-TPAT のメンバーでないよりもメンバーである方が、貨物が容易かつ迅速に処理され、より厳格な精査のために遅延が生じる可能性が低くなる。C-TPAT のパートナーであるゆえに有利となるその他の点には、国境検査の回数および範囲の削減、ならびにアカウントごとの処理を受ける資格など、サプライヤー、従業員、および顧客のために不可欠な安全保障上の恩典が含まれる。

コメント

CSI 港を通ったトランジット貨物は、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とされるべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。本規則は、貨物安全保障に対する CBP の多層的アプローチの一部である。CBP の総合戦略には、CSI、24 時間ルール、C-TPAT、そ

して輸入者セキュリティ・ファイリングが含まれる。CSI 港は米国向け船舶に積み込まれる前の貨物を確認する機会を CBP に提供するため、輸入者セキュリティ・ファイリングのデータは CSI 港を通過したトランジット貨物に関して特に有用である。

コメント

免税倉庫向けの貨物は、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とされるべきである。免税店に関し、ベンダーは製造業者の所に直接出荷を行い、その後米国内またはその他の場所からインボイスを発行することがある。こうした状況において、荷送人は梱包明細書しか持っていない、またはインボイスを持っていないので、出荷の時点では HTSUS 番号と原産国を判断する方法がない。

CBP からの返答

CBP は、適用除外を保証せよとのコメントには同意しない。輸入者セキュリティ・ファイリングは、免税倉庫向けの商品についても要求される。これらの貨物は、その他の貨物に比べて本質的にリスクが低いわけではない。CBP は、船積みの 24 時間前までにこの情報を入手するためには業務慣行の変更(例えば出荷書類の改訂など)が必要となる可能性があることを認識している。当事者が船積みの 24 時間前までに情報を合理的に確認できない場合、本規則は、真実であると妥当に信じるものを根拠として情報を提出することを当事者に認めている。商品が米国の港湾内に入る前に情報が変更された場合、またはより正確な情報が入手可能になった場合、輸入者セキュリティ・ファイリングは更新されなければならない。

コメント

CBP は、元々外国港向けであった(外国のものであり続けることが

意図されていた)が、緊急の事情により米国向けに変更されることとなった貨物に関しては、適用除外を認めるべきである。CBPは、元々は外国港に降ろされ、そこで米国向けの鉄道またはトラックに積まれる予定であったが米国向けに変更された貨物に関しても、その船舶が緊急の事情により変更された場合には、適用除外を認めるべきである。

CBPからの返答

CBPは、規則からの適用除外を保証せよとのコメントには同意しない。米国の港湾内に入ることがまったく意図されず、輸入者セキュリティ・ファイリングの申告が行われていなかった貨物に関して緊急の事情が発生した場合、ISF上の輸入者は、輸入者セキュリティ・ファイリングを申告しなければならない。緊急の事情を含めて、輸入者セキュリティ・ファイリングが提出された貨物に影響を与える事態が発生し、その事態の結果として申告中の項目が変更された場合、ISF上の輸入者は直ちにその輸入者セキュリティ・ファイリングを改訂しなければならない。ISF上の輸入者は、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出が遅れた結果として行われることになった取締措置に関しては、やはり責任を負う。しかし、CBPは、追加の措置を講じる前に、その事態を取り巻く状況を総合的に考慮する。

コメント

CBPは、フェリーとはしけに関し、特に陸上の国境が機能していない時に商品がフェリーまたははしけに転載される場合には、適用除外を認めるべきである。

CBPからの返答

輸入者セキュリティ・ファイリングは、そのフェリーまたははしけによる貨物の移動が、CBPのいう「陸上国境」の横断とみなされる場合には要求されない。しかし、19 U.S.C. 1434 に従った正式な船舶入国手続が要求される船舶で輸送される貨物に関しては、輸入者セキュリティ・ファイリングが要求される(船舶入国手続の適用除外となる船舶に関しては、19 U.S.C. 1441 も参照のこと)。

コメント

FROBは、積み込みの時点では、貨物がFROBに入るかどうかは不明であったり、仕向港の変更や、他国向けの貨物が積み込まれた後で最後の瞬間に米国向けの貨物が積み込まれることにより変更されたりすることがあるため、これらの要求の適用除外とされるべきである。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意しない。貨物がFROBになることが積み込み前から判明している場合、ISF上の輸入者は5項目からなる輸入者セキュリティ・ファイリングを提出しなければならない。貨物がFROB(あるいはIEまたはT&Eの貨物)になるかどうかを判明しておらず、船積みの24時間前までの時点で、その貨物が米国の港湾内に入ることが意図されている場合、輸入者は10項目からなる輸入者セキュリティ・ファイリングを提出しなければならない。輸入者セキュリティ・ファイリングが提出された貨物に影響を与える事態(例えば緊急の事情など)が発生し、その結果として申告した項目の変更が発生した場合、ISF上の輸入者は、直ちにその輸入者セキュリティ・ファイリングを改訂しなければならない。貨物が船舶により米国の港湾内に入ることが意図されていなかったため輸入者セキュリティ・ファイリングの

申告が行われなかったが、米国の港湾内に入る予定になった場合、輸入者は直ちに輸入者セキュリティ・ファイリングの申告を行わなければならない。この場合、ISF上の輸入者は、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出が遅れた結果として行われることになった取締措置に関しては、やはり責任を負う。

コメント

CBPは、米国からの輸出貨物と外国から外国に輸送される貨物は、FROB貨物に含まれないと明言するべきである。

CBPからの返答

外国港で積み込まれたものでない米国からの輸出貨物は、本規則の対象外である。

コメント

外国港で荷降ろしが行われ、トラック/鉄道で米国に持ち込まれる商品に関し、輸入者セキュリティ・ファイリングは要求されるか。

CBPからの返答

否である。本規則は船舶により米国の港湾内に到着する貨物にのみ適用される。

コメント

国防総省により輸入される貨物は、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とされるべきである。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意する。貨物が船舶入国手続と積荷目録が要求される船舶に積載されて到着する場合、輸入者セキュリティ・ファイリングは提出されなければならない。しかし、国防総省の貨物が19 CFR 4.5の通りに船舶入国手続と積荷目録が要求されない政府の船舶に積載されて到着する場合には、輸入者セキュリティ・ファイ

イリングは要求されない。

コメント

HTSUS 番号、製造業者（またはサプライヤー）、および売り主という項目は、身の回り品に関して要求されるべきではない。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。ISF 上の輸入者は、身の回り品からなる貨物に関し、輸入者セキュリティ・ファイリングを提出しなければならない。これらの貨物は、その他の貨物に比べて本質的にリスクが低いわけではない。データ項目において認識される当事者が私的か商業的かに関係なく、すべてのデータ項目が要求される。

コメント

船舶に備え付けられた機器および輸送業者のグループ会社間での移動は、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とされるべきである。

CBP からの返答

輸入者セキュリティ・ファイリングは、船舶に備え付けられた機器に関しては要求されない。¹¹しかし、別段の適用除外の対象でない限り、ISF 上の輸入者は、グループ会社間での移動に関して輸入者セキュリティ・ファイリングを提出しなければならない。

コメント

CBP はなぜ、国際貿易手段（IIT）を輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外としているのか。

CBP からの返答

CBP は、IIT が船積み計画書とコンテナ・ステータス・メッセージにより報告されることを要求している。しかし、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の多くは IIT 貨物に当てはまらないため、CBP はターゲティングに関して追加の

情報が持つ価値は限られていると判断した。

コメント

CBP は、例えば五大湖などの内陸水路経由で米国に到着する貨物に関しては、輸入者セキュリティ・ファイリングを要求するべきではない。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。2006 年港湾安全法は、船舶により米国に向かう貨物が外国港で船積みされる前に、そうした貨物のデータ項目が提出されることを要求している。従って、ISF 上の輸入者は、内陸水路経由で米国に到着する貨物に関して、輸入者セキュリティ・ファイリングを提出しなければならない。

コメント

CBP は、本規則が、33 CFR 140.10 に定義される沖合大陸棚（OCS）活動に従事する目的で米国の OCS 上に配置される船舶または OCS 施設から米国に戻される貨物には適用されない旨を明確化するべきである。CBP は、本規則の適用に関し、沖合の場所から米国に戻される貨物と外国から米国に輸入される貨物との根本的な違いを注意深く考慮するべきである。沖合の場所から米国に出荷される（戻される）貨物は、CBP が過去に述べていた、米国からの「意味のある出発」を果たしたことがないものである。NPRM において、CBP は「外国港」という用語を使用して、報告の適用可能性を判断している。この用語の使用は、米国へと輸送される貨物コンテナの積み込みが行われる外国港を意味するものとして明確に定義される限り、重要かつ正確である。「外国港」という用語は、時として、「徘徊船舶」との間の貨物の搬送に関わる作業を含む意味で使用されてきた。しかし、OCS 活動を行うために OCS

上に配置される船舶が「徘徊船舶」でないことは明白である。さらに、本規則により要求される情報は、場合によっては OCS に適用できず（例えば港湾コードなど）、CBP に対して具体的な便益を何も提供しないであろう。OCS 上に配置された移動式海洋掘削装置との間を移動する者は米国への入国／再入国時にパスポートの提示を要求されないとする、西半球海外渡航イニシアチブに使用されたものと同じ論理が、これらの要求に関する貨物にも適用され、OCS との間を輸送される貨物は本規則の適用除外とされるべきである。CBP は、OCS 施設から米国に持ち帰られる機器に関しては、その機器が新品か未使用か、あるいは損壊しているか否かに関係なく、適用除外とするべきである。CBP は、こうした機器を、49 U.S.C. 55102 に従った商品として、またはバルク貨物として、適用除外とするべきである。CBP は、米国の沿岸水域内の OCS 施設に到着する外国商品が輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の対象となるか否かを明確にするべきである。CBP は、修理または緊急の作業での使用を目的として米国の関税地域から OCS 施設へと輸送される、既に入国済みであるか、またはその他の形で国内品である機器が、輸入者セキュリティ・ファイリングの対象となるか否かを明確にするべきである。

CBP からの返答

CBP の港湾間、または OCS 施設を含む米国の関税地域内のその他の場所の間を輸送される、修理または緊急の作業が意図される貨物を含む国内貨物（米国産品か、外国産であるが正式に入国済みである物品かに関係なく）は、輸入者

¹¹ CBP は、19 CFR Part 4 で既に規定されている、事前の積荷目録情報の要求を改訂しない。

セキュリティ・ファイリングの要求の対象とはならない。新品または未使用の、あるいは損壊している機器が、OCS 施設とみなされるか、あるいは 46 U.S.C. 55102 の規定の対象となる OCS 施設の付属装置とみなされるかは、案件ごとに判断される。しかし、OCS 上に配置され、錨または綱で海底に係留されている船舶は、OCS 施設とみなされることをここに注記しておく。それとは逆に、修理または緊急の作業での使用が意図される貨物を含めて、外国貨物を、外国の港または場所から、CBP の港湾か、OCS 施設を含む米国の関税地域内のその他の地点かに関係なく、米国の関税地域内に持ち込ませる者は、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求を遵守しなければならない。外国貨物を OCS 施設に到着させる者は、最寄りの CBP サービス港の港湾コードを使用して、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求を遵守しなければならない。CBP は、違約金の請求、またはその他の取締措置の評価を行う際に、そうした輸送を取り巻く状況の緊急性を考慮する。

コメント

リスクの低い反復的な貨物は、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とされるべきである。そうしないのであれば、CBP は貨物ごとに内容が少ししか変わらない反復的な貨物を考慮した代替的提出手続を検討するべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。反復的な貨物は、その他の貨物に比べて本質的にリスクが低いわけではない。CBP は、個々の貨物のリスクを評価するために輸入者セキュリティ・ファイリングを使用するのであり、従って反復的な貨物は輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とはならない。

コメント

ロールオン／ロールオフ貨物は、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とされるべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。ロールオン／ロールオフ貨物は、その他の貨物に比べて本質的にリスクが低いわけではない。従って、輸入者セキュリティ・ファイリングは、ロールオン／ロールオフ貨物を含めて、米国の港湾内に入るバルク貨物以外のすべての貨物に関して要求される。

コメント

サンプルおよび展示会の展示品は、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の適用除外とされるべきである。そうしないのであれば、製造業者（またはサプライヤー）および原産国は、これらの貨物に関して要求されるべきではない。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。サンプルおよび展示会の展示品は、その他の貨物に比べて本質的にリスクが低いわけではない。従って、サンプルおよび展示会の展示品に関しても、完全な輸入者セキュリティ・ファイリングが要求される。

コメント

米領バーズン諸島に輸入される商品は、輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、および CSM の要求の適用除外とされるべきである。

CBP からの返答

米領バーズン諸島は米国の関税地域の一部ではないため、本規則の対象範囲外である。

コメント

CBP は、輸入者セキュリティ・ファイ

リングが到着の 24 時間前までに要求されるブレイク・バルク貨物のリストを保持するべきである。具体的に言えば、新品および中古の車両および ISO タンクはブレイク・バルクとみなされるべきである。

CBP からの返答

本暫定最終規則において、ブレイク・バルク貨物は、新規の§149.1(d)で「コンテナに入っていないが、その他の形で包装されている、または束ねられている貨物」と定義されている。CBP は、ブレイク・バルク貨物のリストを保持しない。その代わりに、CBP は、24 時間ルールに基づく時期的な要求と輸入者セキュリティ・ファイリングの要求からの適用除外申請を、案件ごとに考慮する。車両に関し、車両がコンテナに入っていない場合、それらは本規則に関してブレイク・バルクとみなされる。バルク貨物は、新規の§149.1(c)で「固定されずに船倉に積み込まれ、箱、俵、袋、樽などの容器にも入っていない同質の貨物。*** 具体的に言えば、バルク貨物は、(1)油、穀物、石炭、鉱石など、自由に流れる物で、ポンプまたはシュートでの移送、または投げ落としで取り扱えるもの、または(2)煉瓦、銑鉄、木材、鋼材など、機械による取り扱いが必要である物のいずれかからなる」と定義されている。ISO タンクに関しては、液体を運ぶコンテナは、やはり本規則にいうコンテナとなる。

L. 一般からのコメント：輸入者セキュリティ・ファイリングに関するその他のコメント

コメント

組み合わせや並び方は異なっても本質的に同じである情報を貨物ごとに提出しても、セキュリティが強化されることにはならない。その代わりに、輸入者に対しては、サプライヤーの特徴や配送

先の場所などの提出を許可しないし要求するべきである。

CBP からの返答

異なった貨物において、すべての項目が 100 パーセント同じになることはありそうにない。CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングを個々の貨物のリスクを評価するために使用するものであり、従って、輸入者セキュリティ・ファイリングはそれぞれの貨物に関して要求される。本規則に関し、船舶により米国に到着するすべての貨物は、明示的に適用除外とされない限り、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の対象となる。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングの要求は、FDA への提出事項と重複している。DHS と FDA は、この情報を一度の提出で収集するべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。これらの提出を求める権限は異なった法律に基づくものであり、担当者も、遵守されない場合の取締措置も異なっている。しかし、CBP は、すべての提出を評価し、重複した提出をなくすことにより産業界の負担を軽減する方法の探究を続けていく。

コメント

ACE に十分な機能が備わる前に CBP が進めるのであれば、CBP は、製造業者の名称および住所、原産国、および HTSUS 番号のリンクを要求するよりも前に、ACE が使用可能になるのを待つべきである。CBP は、このデータ提出プロセスを将来の継続的な ACE の開発作業および実施と統合するという約束も果たすべきである。産業界にとって追加のプログラミングが必要となる事態を避けるため、記録形式は、追加の変更なしに ACE で要求される形式と互換性がとれる

ようにするべきである。

CBP からの返答

CBP は、ACE に十分な機能が備わるまでリンクの要求を延期するべきだとするコメントに同意しない。要求されるデータのリンクは、通関申告レベルで要求されるものであり、必ずしも船荷証券またはインボイスのレベルで要求されるものではない。これは、CBP 書式 3461 において、通関申告を目的として貨物の到着時点で既に要求されているプロセスである。要求されるデータをリンクさせることにより、CBP はハイリスク貨物のターゲティングをより効果的に行えるようになる。データがリンクされていなければ、CBP はすべての可能なデータの並び方を考慮する必要があり、従って実際にはハイリスクでない可能性のある貨物をもハイリスクに指定せざるを得なくなる。以前に述べた通り、CBP は、ACE の開発の進行に合わせて、本規則の遵守に向け産業界が行うシステムの変更を考慮する。

コメント

CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングを、消費されるための通関申告または FTZ 貨物、あるいは IE 貨物、T&E 貨物、または FROB のいずれかに関連するものに指定できることを申告者に認める必要がある。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意する。輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する際には、その提出が、(1)10 項目からなる輸入者セキュリティ・ファイリングが要求される、米国への入国が意図される貨物または外国貿易地帯への納入が意図される貨物、あるいは(2)5 項目からなる輸入者セキュリティ・ファイリングが要求される、IE 貨物、T&E 貨物、または FROB のうち、いずれを目的としたものであ

るかを表示しなければならない。

コメント

NPRM には、コンテナ番号を入力者セキュリティ・ファイリングの一部として要求する旨の提案がなかった。CBP は、1 本の船荷証券に複数のコンテナが記載されている場合、検査に回すコンテナのターゲティングをどのように行うのか。

CBP からの返答

ISF 上の輸入者には、輸入者セキュリティ・ファイリングの一部としてコンテナ番号を提出する選択権が与えられる。ISF 上の輸入者が 1 本の船荷証券で複数のコンテナをカバーすることを選択した場合には、それらすべてのコンテナが同じリスク評価の対象となる。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングの申告者には、それぞれ一意の「申告者」番号が発行されるべきである。

CBP からの返答

ABI または AMS を通じた輸入者セキュリティ・ファイリングの送信を予定しているが、未だ ABI と AMS のいずれにも加入していない者に対しては、ABI または AMS のアクセス権を取得した時点で、それらの者を送信の申告者として別々に認識する申告者コードが発行される。

コメント

輸入者とその他の指定された者は、過去の輸入者セキュリティ・ファイリングにアクセスできるようにするべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。輸入者とその他の指定された者は、CBP のシステム内にある過去の輸入者セキュリティ・ファイリングにアクセスできるようにはならない。別のコメントに対する返答として説明した通り、そうした機能にはコストがかかりすぎ、セキュリティおよびプライバシーの懸念も持ち上がってくる。しかし、CBP は、ACE の開発にあたって、この可能性の評価を継続していく。

コメント

項目が存在しない時に当局の裁定を求めるという要求は、サプライチェーンの効率を危うくするものである。ある項目が不明である場合、輸入者は、罰則なしで、フィールドを空白のままにしておくか、わからないことを示すコードを入れて提出することが認められるべきである。そうしないのであれば、CBP は、適用除外ではない取引タイプに関して要求されるデータ項目が存在しないと輸入者が考える場合の裁定手続の迅速化を規定するべきである。

CBP からの返答

第一に、CBP は、ISF 上の輸入者に対し、データ項目が不明である場合に裁定を求めるとを要求していない。本暫定最終規則に従って要求される項目の一つを ISF 上の輸入者が知らない場合、ISF 上の輸入者は、情報を入手するために必要な対応をしなければならない。適用除外ではない取引タイプに関して要求されるデータ項目が存在しないと ISF 上の輸入者が考える場合、その ISF 上の輸入者は、輸入者セキュリティ・ファイリングに関して要求される時期までに裁定を要求するべきである。この目的で、一般の人々は、19 CFR パート 177 にある事前裁定手続を使用できる。CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリング用に別個の特

別な裁定手続が必要であるとするコメントに同意しない。なぜなら、発生する可能性のあるすべての質問は、パート 177 の手続により十分に処理できるからである。

コメント

CBP は、輸入者に対し、彼らが直接知らないデータや、入手が合理的に予測できないデータの提出を要求するべきではない。CBP は、申告の時点で判明していない項目に代わるものを適切に認識する柔軟性を持つべきである。

CBP からの返答

CBP は、米国の港湾内に商品を入れさせる者が、ほとんどの場合に輸入者セキュリティ・ファイリングの情報を入手できると考えている。しかし、CBP は、この情報を船積みの 24 時間前までに入手するためには業務慣行の変更（例えば、出荷書類の改訂など）が必要かもしれないことを認識している。ISF 上の輸入者が情報を合理的に確認できない場合、本規則は、真実であると妥当に信じるものを根拠として情報を提出することをその者に認めている。さらに、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションで説明される通り、本規則は、一つに特定された回答に代えて、入手可能なデータに基づいて可能な範囲の回答の提出を認めるなど、輸入者セキュリティ・ファイリングの特定の項目に関して柔軟性を提供している。

コメント

輸入者は、製造業者（またはサプライヤー）、原産国、および商品の HTSUS 番号のリンクを要求されるべきではない。この要求は、港湾安全法に含まれていない。それに代えて、CBP は、港湾安全性により要求されている通り、効果的なセキュリティ審査を最もよく実現するために、改善されたアルゴリズムの使用を通じてデータを操作するべきである。

CBP からの返答

港湾安全法§203 に従い、本暫定最終規則は、*通関申告*データの適切なセキュリティ項目を含めて、ハイリスク・ターゲティングを改善するための追加データ項目の提出を要求している。輸入者は、通関申告に関して、この方法でデータをリンクさせることを既に要求されており、CBP は現在これらのデータをターゲティングに使用している。この単位品目ごとのリンクにより、CBP は、商品の原産地、商品の製造業者／サプライヤー、そして商品の正確な内容に関する特定の情報を入手できるようになる。例えばマンホールカバーであるが、それ自体は特に害があるものではない。特定の原産国の商品は、特別に考慮するほどのことはないかもしれない。しかし、特定の原産国の特定の製造業者から来るマンホールカバーは、放射性廃棄物により汚染されていることが判明している。

コメント

製造業者（またはサプライヤー）、原産国、および商品の HTSUS 番号に相互リンクが必要であるのは、インボイスの単位品目レベルにおいてか、それとも通関申告の単位品目レベルにおいてか。

CBP からの返答

製造業者（またはサプライヤー）、原産国、および商品の HTSUS 番号に相互リンクが必要であるのは、通関申告の単位品目レベルであって、インボイスの単位品目レベルではない。これは産業界が通関申告に関して CBP に提出するものと一致しており、CBP による米国向け貨物のよりよいリスク評価を可能にするものである。

コメント

複数の HTSUS 番号が付いている項目（例えば、スーツは 10 ケタの HTSUS 番号が最大で 4 個まで付く

可能性がある)は、どのようにリンクするのか。

CBP からの返答

複数の HTSUS 番号が、品目レベルで原産国および製造業者とリンクされる。これは、現在 CBP 書式 3461 で行われている通関申告と同様である。

コメント

CBP は、データのリンクを要求する前に、ACE が使用可能になるのを待つべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。注意深く検討した結果、DHS は、CBP のリスク評価能力を改善することにより船舶で米国に入境する貨物のセキュリティを向上させる上で必要な措置を直ちに講じることを決定した。CBP が持つ既存のシステムは、相互にリンクされた製造業者 (またはサプライヤー)、原産国、および商品の HTSUS 番号を受け取る準備ができています。CBP は、ACE の開発にあたって、本規則を遵守するために産業界が行うシステムの変更を考慮する。

コメント

CBP は、FROB 貨物に関しても、米国への入境が意図される貨物に関して要求されるものと同じ 10 項目を要求するべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。項目のうちいくつか (例えば、記録上の輸入者と荷受人番号) は、FROB 貨物に適用できない。従って、CBP は、FROB 貨物に適用可能な 5 項目を要求している。

コメント

CBP は、FROB を含むすべての貨物に関し、船積みの 24 時間前までに輸入者セキュリティ・ファイリングを申告することを要求するべきである。

CBP からの返答

FROB 貨物は輸送業者が締め切り間際の判断で積み込むことが多いため、FROB に関する輸入者セキュリティ・ファイリングは、船積みの 24 時間前までには要求されない。その代わりに、FROB に関する輸入者セキュリティ・ファイリングは、船積み前の任意の時点で要求される。従って、輸送業者は、輸送業者がそうすることを選擇するのであれば、FROB 貨物に関する輸入者セキュリティ・ファイリングを船積みの 24 時間前までに提出できる。

コメント

輸送業者は、貨物が航海途中で FROB に変更された場合、元々は船舶に載せたままにしておく予定であった貨物 (すなわち FROB) が米国で降ろされる場合、あるいは締め切り間際に追加の貨物が船腹予約された場合に、遵守義務違反になる。

CBP からの返答

輸入者セキュリティ・ファイリングは、米国の港湾内へ入ることが意図される貨物が積み込まれる 24 時間前までに CBP に提出されなければならない。一定の輸入者セキュリティ・ファイリング項目の提出時期に関連する柔軟性に関しては、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。FROB に関しては、船積み前に輸入者セキュリティ・ファイリングを提出しなければならない。ISF 上の輸入者は、商品が米国の港湾内に進入する前に、貨物が FROB に変更された場合を含めて、提出した情報が変更

された場合、またはより正確な情報が入手可能となった場合には、申告の更新を行わなければならない。CBP は、船舶のパターン、そして最終的には貨物のステータスの変更される可能性のある、さまざまな物流上の問題に輸送業者が直面することを認識している。貨物のステータスの変更は、その判断が下された時点で CBP に連絡される必要があり、輸入者セキュリティ・ファイリングが直ちに提出されなければならない。しかし、ISF 上の輸入者は、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出が遅れた結果として取締措置を受ける責任を負う。

VII. 税関担保の要求および執行につき提案される改訂に関するコメント解説

提案される要求に関する明瞭な執行メカニズムを提供するために、CBP は、新規に提案される規則への違反に関する違約金支払の合意を含めた、一定の税関担保条件についての規則の改訂を提案した。CBP はまた、通商法による規則に基づく事前の貨物情報の要求への違反に関し、それへの違反に関する違約金の金額が、提案される要求に対する違反の場合の違約金と矛盾しないように、税関担保条件を改訂することも提案した。

A. 概要：輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージの提案される要求に関連する税関担保の条件および執行

CBP は、その他の法律の規定に基づいて適用可能である罰則の他に、違約金の賦課を通じて、輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージの要求を執行していく。

CBP は、基本的な輸入および通関申告の税関担保に含める必要がある、19 CFR 113.62 の規定に対する新たな条件の追加を提案した。具体的に言えば、CBP は、提案される輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の遵守について本人が合意する際の条件を含めるための、19 CFR 113.62 の改訂を提案した。提案された条件のもとでは、提案の輸入者セキュリティ・ファイリングの要求を本人が遵守しない場合、本人と保証人は（連帯して）その不履行に関わった商品の価額に等しい違約金を支払うことになる。

CBP は、国際輸送業者税関担保に含める必要がある 19 CFR 113.64 の規定も改訂することを提案した。具体的に言えば、CBP は、3 つの新しい条件を含めるための 19 CFR 113.64 の改訂を提案した。第一に、提案の中で輸入者と定義される者に代わって本人が輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を選択した場合には、提案される輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の遵守について本人が合意する際の新たな条件が追加されることになる。この提案される輸入者セキュリティ・ファイリングの要求を本人が遵守しない場合、本人と保証人は（連帯して）その不履行に関わった商品の価額に等しい違約金の支払に合意することになる。第二に、提案される船積み計画書の要求の遵守に本人が合意する際の新たな条件が追加されることになる。提案される船積み計画書の要求を本人が遵守しない場合、本人と保証人は（連帯して）到着する各船に関して 50,000 ドルの違約金の支払に合意することになる。第三に、提案されるコンテナ・ステータス・メッセージ(CSM)の要求の遵守に本人が合意する際の新たな条件が追加されることになる。輸送業者が自らの設備追跡システムにおいて CSM を作成または回収する対象のコンテナに関

して、発生したすべての事態について本人が期限内に CSM を提出しない場合、本人と保証人は（連帯して）違反 1 件当たり 5,000 ドル、最大で船舶の到着便 1 本当たり 100,000 ドルまでの違約金を支払うことになる。

最後に、CBP は、外国貿易地帯 (FTZ) 事業者税関担保に含める必要がある 19 CFR 113.73 の規定の改訂を提案した。具体的に言えば、CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の遵守に本人が合意する際の要求を含めるための、19 CFR 113.73 の改訂を提案した。提案された条件のもとでは、輸入者セキュリティ・ファイリングの要求を本人が遵守しない場合、本人と保証人は（連帯して）その不履行に関わった商品の価額に等しい違約金を支払うことになる。

B. 一般からのコメント：輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージの提案される要求に関連する税関担保の条件および執行

コメント

輸入者に代わって代理人が輸入者セキュリティ・ファイリングを提出した場合、その両者に税関担保の取得を要求するべきではない。両者に税関担保が要求されるのであれば、CBP は、どちらが違約金を支払う責任を負うかを明確にするべきである。両者共に責任を負うのか。輸入者セキュリティ・ファイリングに関して追加の税関担保（または別途の税関担保特約）が要求されるか、そうであれば、どの種類の税関担保（または特約）か。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意する。本規則は変更され、申告者が別途の税関担保を持つべきとする要求は削除された。本規則において ISF 上の輸入者と定義される者は、期

限内に正確かつ完全な輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を行う責任を最終的に負う。本規則は、新たに輸入者セキュリティ・ファイリング税関担保を含め、提案に含まれていた税関担保の種類に加えて、ISF 上の輸入者に基本的管理税関担保または輸入者セキュリティ・ファイリング税関担保の使用を認めるようにも変更されている。従って、ISF 上の輸入者は、19 CFR 113.62 のすべての必要な規定を含む基本的輸入入国税関担保、19 CFR 113.63 のすべての必要な規定を含む基本的管理税関担保、19 CFR 113.64 のすべての必要な規定を含む国際輸送業者税関担保、19 CFR 113.73 のすべての必要な規定を含む外国貿易地帯事業者税関担保、または 19 CFR パート 113 の付録 D に規定される通りの輸入者セキュリティ・ファイリング税関担保を所持しなければならない。ISF 上の輸入者がこれらの税関担保を一つも持っていない場合、その者は税関担保を取得するか、または税関担保を持つ代理人を指定して、その代理人が書面で合意する場合に、その代理人の税関担保に基づいて申告を行わなければならない。

コメント

免許を持つ通関業者は、輸入者セキュリティ・ファイリングに関する税関担保の要求の適用除外とされるべきである。

CBP からの返答

別の者に代理して輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する通関業者は、(1)自らの税関担保に基づいて申告を提出するか、または(2)ISF 上の輸入者の指示により、ISF 上の輸入者の税関担保に基づいて申告を提出しなければならない。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリング申告者が税関担保を持たなけれ

ばならないとする要求により、特に申告者が外国籍である場合に、高い正確性と完全性が確保される。

CBP からの返答

CBP は、その他の法律の規定に基づいて適用可能である罰則の他に、違約金の賦課を通じて、輸入者セキュリティ・ファイリング、船積み計画書、およびコンテナ・ステータス・メッセージの要求を執行していく。CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングに関する税関担保差し入れの要求により高い正確性が確保されるというコメントに同意する。しかし、本暫定最終規則に基づき、ISF 上の輸入者が要求される税関担保を一つも持っていない場合、輸入者は税関担保を持つ代理人を指定して、その代理人が書面で合意する場合に、その代理人の税関担保に基づいて申告を行ってよい。

コメント

要求されるのは、継続的税関担保か、それとも単一取引税関担保か。

CBP からの返答

原則として、輸入者セキュリティ・ファイリングに関しては継続的税関担保が受け入れられる。継続的税関担保は、電子的に確認可能であり、当事者および税関担保の存在に関するより多くの透明性を CBP に提供するものである。輸入者セキュリティ・ファイリングに関して単一取引税関担保を申告する申請は、現在の慣行に合わせて CBP により案件ごとに評価される。

コメント

輸入入国税関担保に基づく輸入者の責任は通関申告の時点で発生するのに、輸入者は輸入者セキュリティ・ファイリングに関してどうやって輸入入国税関担保を使用できるのか。また、責任は輸入者の管理が及ばない条件に基づいて発生する。

CBP からの返答

ISF 上の輸入者は、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を目的として税関担保を差し入れる。基本的輸入税関担保の対象となるすべての義務が通関申告時に発生するわけではない（例えば、空港セキュリティの要求を遵守する義務など）。ISF 上の輸入者が輸入者セキュリティ・ファイリングを提出するためには、19 CFR 113.62 のすべての規定を含む基本的輸入入国税関担保、19 CFR 113.63 のすべての規定を含む基本的管理税関担保、19 CFR 113.64 のすべての規定を含む国際輸送業者税関担保、19 CFR 113.73 のすべての規定を含む外国貿易地帯事業者税関担保、19 CFR パート 113 の付録 D に規定される通りの輸入者セキュリティ・ファイリング税関担保を所持しなければならない。CBP は、関連性のある税関担保の規定を改訂し、本人が輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の遵守に合意することを定めている。CBP は、国際輸送業者税関担保の規定も改訂し、本人が船積み計画書およびコンテナ・ステータス・メッセージの要求の遵守に合意することを定めている。

コメント

NVOCC が船積み計画書および CSM の要求の適用除外とされるのであれば、CBP は、船舶運行型輸送業者（VOCC）に要求される国際輸送業者税関担保と NVOCC に要求されるそれとを区別するのか。

CBP からの返答

NVOCC は、船積み計画書と CSM の提出を要求されない。責任当事者の税関担保は、違約金の対象となる。従って、NVOCC がその目的で自らの税関担保を差し入れる場合（例えば、NVOCC が船舶運行型輸送業者に代理して船積み計

画書または CSM を提出する場合など）を除き、NVOCC は船積み計画書および CSM の要求の違反に関する違約金の対象とされるべきではない。

コメント

CBP は、要求される税関担保の金額を将来に変更するのか。変更するのであれば、その税関担保の金額はどのように計算されるか。リスクを定量化して引き受けることができなければ、輸入者セキュリティ・ファイリングに関する税関担保を取得する能力が損なわれ、その結果として輸入者と通関業者による実用的な税関担保提供者へのアクセスが限定されるであろう。また、外国の企業のリスクを引き受ける能力も、非常に限定されている。さらに、これらの要求を新たに定める結果として、保証人は敷居を高くする可能性があるので、一部の輸入者および輸送業者は要求される税関担保を入手する資格をもちや維持できなくなるかもしれない。いずれにせよ、違約金の規定を含めたことにより、税関担保のコストは大幅に増大する。この増大したコストは、定量化されていない。

CBP からの返答

CBP は、本規則の策定を通じて税関担保の金額を増やそうとはしていない。CBP が将来に税関担保の金額を増額した場合、CBP は確立された手順を通じてそれを行う。

コメント

CBP は、税関担保が輸入者セキュリティ・ファイリングの提出時点で所持されていなければならないことを明確にするべきである。

CBP からの返答

新規の 19 CFR 149.5 に従えば、輸入者セキュリティ・ファイリングの情報を申告する資格を得るためには、ISF 上の輸入者は税関担保を所持しなければならない、ISF 上の輸

入者が要求される税関担保を持たない場合には、その ISF 上の輸入者は輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する代理人に、その代理人の税関担保を差し入れさせることができる。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングは「通関業務」ではなく、違約金は本規則の安全保障上の目的と関連性がないので、違約金は不適切である。また、CBP は提案される違約金と税関担保の規定に関して産業界に相談しておらず、輸入者セキュリティ・ファイリングの拒絶、輸出港における船積み不許可 (DNL) メッセージ、貨物の検査、および検査のための入国港における貨物の抑留など、その他の抑止手段でなく違約金を使用する合理的な根拠も CBP は提示していない。CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリング違反に関する金銭的な罰則だけを使用すべきである。

CBP からの返答

19 U.S.C. 1623 の規定により、CBP には、CBP が執行権限を持つ法律の規定遵守を確保するために必要とみなされる税関担保を要求する権限が与えられている。19 CFR 113.1 を参照のこと。輸入者セキュリティ・ファイリングが「通関業務」でないという事実は、この制定法上の権限と関係がない。税関担保の条件違反に関する違約金は、輸入者セキュリティ・ファイリング違反として適切である。DNL メッセージや一般的な貨物検査の権限など、その他の取締措置も、CBP の裁量の範囲内で適用可能である。違約金により、金銭的な罰則に代わる適切な執行が可能になる。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングの要求に関連して提案されている規定は、基本的輸入入国税関担

保が持つ通関申告 (商業的) の目的に反している。

CBP からの返答

産業界にかかる負担を最小に抑える努力として、CBP は、今回の規則策定による変更の通り、輸入者セキュリティ・ファイリングを目的とした基本的輸入入国税関担保の使用を認めている。ISF 上の輸入者は、基本的管理税関担保、国際輸送業者税関担保、外国貿易地帯事業者税関担保、または輸入者セキュリティ・ファイリング税関担保を取得することもできる。この情報を提出する義務が輸入者の側にある限り、その義務の履行を保証するための輸入者の税関担保に条件を設定することは合理的であるため、CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングに関連する規定を基本的輸入入国税関担保に含めることが適切であるとするコメントに同意しない。

コメント

輸送業者が有効な輸入者セキュリティ・ファイリング番号と申告者の税関担保識別番号を提出できれば、その輸送業者はコンテナの積み込みに関する違約金の免責を受けられるか。

CBP からの返答

ISF 上の輸入者に対しては、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出が要求される。輸入者セキュリティ・ファイリング関連の問題に伴うコンテナの積み込みに関して、輸送業者が別の当事者からの違約金の免責を求める輸送業者の権限は、民間の当事者間で処理 (すなわち契約書を通じて) すべき民間の問題である。

コメント

提案される違約金の金額に関するリスク評価が行われていないようである。違約金は、提案にあるような商品価額でなく、コンテナ当たりで設定された金額とするべき

である。

CBP からの返答

コメントの確認およびさらなる検討を経て、CBP は期限内に正確かつ完全な輸入者セキュリティ・ファイリングの申告を行わなかったことに関する違約金の金額を変更した。輸入者セキュリティ・ファイリングを申告する責任のある者が、期限内に正確かつ完全な輸入者セキュリティ・ファイリングを提出しなかった場合、その者には 1 件の輸入者セキュリティ・ファイリングにつき 5,000 ドルの違約金が課せられる。違約金の請求は、案件ごとに軽減されることがある。しかし、軽減は例外であり、これらの要求に違反した場合の通例ではない。

コメント

提案規則において、輸入者と輸送業者とで違約金の金額が異なっているのはなぜか。

CBP からの返答

違約金の金額を決定するに当たり、CBP は税関担保の本人が負う義務の性質を考慮した。船舶の航海 1 回につき 1 度の船積み計画書の提出義務と、船荷証券 1 本当たり 1 度の輸入者セキュリティ・ファイリングの提出義務と、コンテナ 1 本当たり何回も提出される可能性のあるコンテナ・ステータス・メッセージとでは、義務違反が発生した場合のリスクのレベルが異なり、CBP による取り扱いも異なる。CBP は、これらのリスクを計算し、違約金の金額を決定する際に、税関担保の本人が誰であるかを考慮しない。

コメント

取締規定は、商業的な取締を目的とした 19 U.S.C. 1592 の範囲と一致しているため、提案されている違約金の規定は、「本規則に従って収集される情報は貨物の安全とセキュリティを確保し、密輸を防ぐ

ことだけを目的として使用されなければならない、商品の入国に関する判断またはその他の商業的な取締を目的として使用されてはならない」とする 2002 年通商法 §343(a)(3)(F)に忠実でない。

CBP からの返答

CBP は、本規則に従って収集される情報を、19 U.S.C. 1592 に従った罰則の評価など、通関に関する判断やその他の商業的な取締を目的として使用しない。違約金の規定は、輸入者セキュリティ・ファイリングの規定を含めて、税関担保の差し入れが要求される関税法への違反に対して講じられる措置に関する契約上の救済を提供するために CBP に与えられた、完全に分離された権限である。19 U.S.C. 1623 ならびに 19 CFR パート 113 に含まれる施行規則を参照のこと。取締規定が単に類似していることは、税関担保に関連する規定を執行する CBP の権限に影響を与えない。

コメント

CBP は、違反の性質を違反の責任者に結び付けることに失敗している。

CBP からの返答

税関担保を差し入れる者は、輸入者セキュリティ・ファイリングを確保する目的でそうするのである。税関担保の諸条件に基づいて課せられる義務は、税関担保の本人の責任である。これらの義務に対する違反が行われた場合、税関担保の本人および保証人は、その結果として発生する違約金を連帯して支払う責任を負う。従って、税関担保の条件への違反に関して CBP がこれらの者に責任を負わせることは適切である。

コメント

提案される罰則は不当であり、減額、上限の設定、または削除を行うべきである。「船積み不許可」

メッセージなど、その他の手段を利用すれば、罰則は不要である。DNL で十分であり、いかなる種類であっても罰金を課すことは行政上の負担が大きく、その他の手段よりも有効性が低い。CBP が罰則または違約金を利用するのであれば、CBP は輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の遵守しなかった際の軽減ガイドラインを改訂して発行すべきであり、罰則を課すのは意図的または反復的な重度の違反が行われた場合に限定すべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。DNL の抑止命令は、リスクを軽減するために CBP が発行するものである。罰則と違約金は、税関担保の条件あるいは法律または規制により課せられる義務への違反に対する適切な対応である。輸入者セキュリティ・ファイリングの要求が遵守されない場合、CBP は、違約金および罰則の評価を含めて、本規則において使用可能な取締上の救済措置を使用する権利を持ち続ける。CBP は、これらの請求に関する軽減ガイドラインを発行する予定である。

コメント

提案される取締規定に関しては、有責性の確認を条件とするべきである。CBP は、本規則への違反に関する罰則を課し、罰則の金額を決定する時に、当事者の意図と違反の重大性を考慮すべきである。また、CBP は、一つの基本的な誤りの結果として複数の違反が発生した場合に、一つの罰則を課すべきである。輸入者は、自らが所有も管理もしていないデータ項目の正確性に関しては、責任を問われるべきではない。罰金は、申告を行わなかったことに対してではなく、虚偽のデータが意図的に報告された場合にだけ課されるべきである。

CBP からの返答

CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングが期限内に正確かつ完全な方法で行われない場合に請求を発行できる。申告を行わないことは、米国に輸送される貨物の積み込みに関するリスク分析と評価を行う能力を CBP から奪うことになるため、重大な違反である。ISF 上の輸入者が、本規則に従って要求される項目の 1 つを知らない場合、その輸入者は、その情報を入力するために必要な対応をしなければならない。CBP は請求の評価において有責性のレベルを考慮しないが、同局は本規則の違反に関する軽減ガイドラインを発行する予定である。

コメント

提案規則に従い、「提出者が [輸入者セキュリティ・ファイリング] の情報を合理的に確認できない場合、CBP は、真実であると妥当に信じるものを根拠として情報を電子的に提出することをその者に認めている」。申告者が「合理的に確認できる」とはどういうことであるか、またどのような状況であれば罰則が課されるかに関し、明確化が必要である。

CBP からの返答

CBP は、確立済みの罰則のガイドラインに従って、本規則への違反に関する罰則を課す。しかし、輸入者セキュリティ・ファイリングを CBP に電子的に提出する者が別の者からこの情報を受け取る場合、CBP は、通常の商業的慣行に従って、提出者がそうした情報をどのように入手したか、そして提出者がこの情報を確認できるか否か、どのように確認できるかを考慮する。提出者がこうした情報を合理的に確認できない場合には、CBP は、その者が真実であると妥当に信じるものを根拠として情報を電子的に提出することをその者に認

めている。CBP は、この判断を案件ごとに下す。

コメント

「輸入者セキュリティ・ファイリングのすべての要求を遵守すること」を本人に合意させる 19 CFR 113.62 の改訂の提案は、不適切である。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。19 CFR 113.62 の改訂は、特定の義務の説明でなく、税関担保の規定が遵守されなかった場合の CBP による違約金の評価を可能にすることにより、単に CBP が新規の要求を強制できるようにすることを意図したものである。従って、CBP は、この方法で新規の義務を反映するように税関担保を変更することが適切であり、それによって CBP および産業界にとっての手続の重複と負担を削減する形で既存の税関担保を使用することが可能になると考える。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングに問題があった結果として、誰が DNL メッセージを受け取るのか。CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングの確認番号に関する必須フィールドを既存の 24 時間ルールに追加し、番号が提示されていない場合、または輸入者セキュリティ・ファイリングに問題がある場合の AMS での積荷目録の申告に対し、輸送業者に DNL をタイミングよく発行するべきである。CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリング関連の DNL が解決できるように、輸入者にも DNL を送信するべきである。

CBP からの返答

現在の慣行に沿って、DNL メッセージは、関連する船荷証券の AMS 届出者と、船荷証券に関連する「二次的通知先」に送信される。CBP は、輸入者セキュリティ・ファイ

リング関連の不正確性が存在する場合、輸入者セキュリティ・ファイリングの申告者にも電子的な連絡を行う。また、輸入者セキュリティ・ファイリングが提出済みであり、CBP が船荷証券とのマッチングを行った場合には、CBP は AMS 申告者と「二次的通知先」にもステータス通知メッセージを送信する。ISF の申告者は、輸送業者が 24 時間ルールの事前貨物情報を提出する前に輸入者セキュリティ・ファイリングを提出することを要求されないため、CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリング確認番号に関するフィールドを 24 時間ルールの積荷目録の申告に追加していない。

コメント

CBP は、期限内の、または完全な輸入者セキュリティ・ファイリングを行わなかった場合に、「船積み不許可」命令を輸送業者とターミナル事業者が発行するか。

CBP からの返答

CBP は、CBP 内で措置を整合させるために、港湾スタッフに内部的な指示を発行してきた。しかし、CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリング関連の DNL に関し、輸送業者とターミナル事業者に別の「船積み不許可」命令を出さない予定である。CBP は、本規則の発効日に続く遅延コンプライアンス期間を採択済みであり、CBP はその期間中に完全なコンプライアンスを実現するべく、産業界とともに彼らを補助する作業を行い、それにより DNL の発行を最小に抑える予定である。遅延コンプライアンス期間に関する詳細は、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。

コメント

CBP は、輸送業者が 24 時間前の事前積荷目録データの申告を行う時点で輸入者セキュリティ・ファイ

リングが申告されていない船荷証券があれば、それに関して DNL を発行するべきである。

CBP からの返答

輸入者セキュリティ・ファイリングは船積みの 24 時間前までに (FROB に関しては、船積み前の何らかの時点で) 要求されるため、輸送業者が 24 時間ルールの事前積荷目録データを申告する時点で CBP が輸入者セキュリティ・ファイリング関連の DNL を発行することは、不適切かつ時期尚早であろう。従って、CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリングの時期 (すなわち FROB 以外の貨物に関しては船積みの 24 時間前、FROB に関しては船積み前の何らかの時点) が過ぎるまで、輸入者セキュリティ・ファイリングの不提出に関する DNL メッセージを発行しない。

コメント

混載貨物の一部である輸入者の商品は、混載貨物中のその他の当事者による輸入者セキュリティ・ファイリングの申告が期限内に行われず、その結果としてそのコンテナに関し DNL が発行されると、遅延する可能性がある。CBP は、混載貨物のうち輸入者セキュリティ・ファイリングが提出されている部分を、その貨物から分離することを認めるべきである。

CBP からの返答

CBP は、輸入者セキュリティ・ファイリング関連の DNL に関し、既存の DNL 手続に従う。

コメント

CBP は、個別に貨物の積み込みが承認済みである旨の、肯定的なメッセージを提供するべきである。

CBP からの返答

CBP は、このコメントに同意しない。CBP は既存の DNL 手続に従い続け、積み込みに関する肯定的な

メッセージは発行しない。

コメント

輸入者セキュリティ・ファイリングおよび船舶へのコンテナの積み込みに関し、輸送業者はどのような責任を負うのか。申告が行われていない貨物が積載されている場合に、輸送業者税関担保に基づく責任を含めて、輸送業者にはいかなる形でも影響が及んではならない。

CBPからの返答

ISF上の輸入者は、輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を要求される。FROBに関しては、記録上の輸入者がなく、輸送業者は米国への商品の輸送により米国の港湾内に商品を入れさせる者であるため、ISF上の輸入者は輸送業者であるとみなされる。IEおよびT&Eの保税貨物、ならびにFTZに納入される商品に関しては、ISF上の輸入者はIE、T&E、またはFTZの書類の申請者であるとみなされる。これは、記録上の輸入者がなく、上記の者が主として米国の港湾内に商品を入れさせる者であるからである。CBPは、完全かつ正確な輸入者セキュリティ・ファイリングが申告されていない貨物を含めて、特定の貨物の積み込み禁止を輸送業者に指示するために、DNLを発行する。船舶運行型輸送業者は、そうした貨物の積み込みを禁止される。輸送業者が輸入者セキュリティ・ファイリングの提出を要求される者である場合（すなわちFROB貨物）、輸送業者は輸入者セキュリティ・ファイリングの適時性および正確性に関する責任を負う。

C. 概要：通商法規則に関連する税関担保条件

CBPは、19 CFR 4.7および4.7aに基づく事前貨物情報の要求への違反に関する違約金の金額を、事前貨物情報の要求に関する違反1件当たり5,000ドル、船舶の到着便1本当たり最高で100,000ドルまでに改訂する提案を行っている。

D. 一般からのコメント：通商法規則に関連する税関担保条件

コメント

19 CFR 4.7、4.7a、および113.64を改訂し、事前貨物情報の要求に関する違約金の賦課金額を、違反1件当たり5,000ドル、到着便1本当たり最高で100,000ドルまでにするというCBPの提案は、船舶以外のその他の輸送手段に重大な影響を与えるであろう。

CBPからの返答

CBPは、船舶輸送による到着便に関しては100,000ドルの上限があり、その他の輸送手段に関してそれが存在しないという面で、今回の規則改訂を通じてその他の輸送手段に意図せざる影響が出るというコメントに同意する。従って、評価の一貫性を期すために、CBPは、その他すべての輸送による到着便に関しても100,000ドルを上限に定めるよう、新規に指定された19 CFR 113.64(d)の規定を改訂している。

VIII. コスト、便益、および実行可能性調査に関するコメント解説

コメント

コメント提供者たちは、規制評価がコストを過小評価していると述べた。なぜなら、評価には、関連当事者間でのデータ収集を調整するための遅延も、遅延した商品を貯蔵するためのインフラコストの増大も説明されていなかったからである。コメント提供者たちは、経済的調査を引用した（デビット・ハンメルズ著『時間が果たす貿易障壁としての役割（2001年7月）』（パーデュー大学の未出版論文）（著者ととともに同大学が保管中）参照）。これには、輸入品に関する一日の遅延が約1パーセントの関税に相当し、この規則により輸入需要が減少するという推計が記載されている。

CBPからの返答

一般からのコメントに基づき、CBPはコストと便益に関する分析を改訂済みであり、その要旨を以下に提示する。改訂後の分析には、米国の輸入者が失う経済的便益を推計することにより、サプライチェーンの潜在的遅延によるコストを推定するための新たな方法論が記載されている。これらの推定損失は、追加の在庫保持コスト、到着時期の変動に対処するための緩衝在庫拡大コスト、貨物価値の低下、貯蔵およびセキュリティのコストを含めて、これらの遅延に関連するコストを十分計算に入れたものである。この分析は、一日の遅延の推定価値が約1パーセントの関税に相当するという経済的調査を信頼したものであるが、当方は輸入品の各関連カテゴリーに関して同調査の著者から直接に入手した、より正確なパーセンテージを適用している。さらに、当方の改訂後の分析は、米国の輸入者が失う消費者余剰だけを適切に含めているが、コメント提供者たち

の推計は、米国の輸入者が失う消費者余剰と外国の製造業者、サプライヤー、および販売者が失う生産者余剰を合計した損失よりも大きく、過大評価となっている。

コメント

コメント提供者たちは、遅延のコストが、混載貨物だけでなく、すべての貨物に適用されるべきであると述べた。

CBPからの返答

コストおよび便益に関するCBPの改訂後の分析は、要旨を以下に提示するが、サプライチェーンの潜在的遅延により米国の輸入者が失う便益の推計に、混載以外の、またはフルコンテナの貨物を含めている。

コメント

コメント提供者たちは、リスク評価が行われておらず、この規則ではリスクが削減されないと述べた。コメント提供者たちは、輸入者セキュリティ・ファイリングによりテロリストの攻撃がどのようにして防止されるかという質問も行った。最後に、コメント提供者たちは、この規則が公布された場合に便益が得られることの証拠をCBPが提示しなかったと述べた。

CBPからの返答

本規則の目的は、CBPの密輸予防能力を高め、貨物の安全性とセキュリティを確保することである。追加の貨物情報は、最もリスクが高いと考えられる貨物にCBPがセキュリティのリソースを集中させる上で役に立つ。規制評価で提示される「均衡点」分析において、CBPは、本規則によって潜在的に影響を受ける可能性があるいくつかのテロリスト攻撃シナリオを説明した。この均衡点分析は、本規則の導入に伴って発生する攻撃リスクの測定を意図したものではない。むしろ、この均衡点分析は、本規則による年間コストが便益に

等しくなるために、達成されなければならない基本的リスクの絶対的な削減を読者に知らせることを意図したものである。CBPは、このリスク削減が達成されるかどうか、あるいは本規則の導入を通じてこのレベルのリスク削減が実行可能かどうか、断言できない。

コメント

コメント提供者たちは、増加した税関担保のコスト、違約金、および罰則のコストが、規制評価で説明されていないと述べた。

CBPからの返答

CBPはコメントに同意する。経済的分析は、本規則の対象となる当事者が要求を遵守すると想定している。一年間の遅延執行期間中に、CBPは産業界とともに、本規則へのコンプライアンス実現に向け産業界を補助する作業を行う予定である。

コメント

規制評価は、データ項目を単位品目レベルでリンクするためのコストと便益の推定を行っていない。

CBPからの返答

CBPはコメントに同意する。CBPは、この非常に特定の詳細レベルでコストと便益の推計を分離できない。セキュリティ・ファイリングのコストの推計は、データのリンク付けを行うコストを含めて、輸入者セキュリティ・ファイリング用のデータの収集および蓄積に関係する潜在的活動の範囲をカバーすることを意図したものである。

コメント

規制評価は輸入者のサプライチェーンが持つ要素のすべてを説明しておらず、経済的分析は開始コストを説明していない。

CBPからの返答

CBPはコメントに同意する。しか

し、CBPは、輸入者を含めて何万にも及ぶ可能性があるサプライチェーン関係を現実的に説明することはできなかった。また、サプライチェーン当事者の多くは海外に本拠を置いている（外国籍である）ため、彼らのコンプライアンスコストは米国企業が負担するコスト増分にはならない。その代わりに、産業界の代表者との会話を通じて、CBPは、サプライチェーン内のさまざまな当事者の側に発生し、最終的には輸入者が負担することになるあらゆるコストを含むことが意図される輸入者セキュリティ・ファイリング処理手数料という形式で、コストの範囲を考案した。コストおよび便益に関するCBPの改訂後の分析には、要旨を以下に提示するが、本規則の要求を遵守する上で輸入者または輸入者が指定する申告代理人の側に発生する開始コストまたは初期コストの推計が記載されている。

コメント

規制評価書、本規則の結果として、サプライチェーンにおける二日間の遅延を想定するべきである。

CBPからの返答

CBPはコメントに同意する。CBPは、要旨を以下に提示するが、導入後1年間に限っては二日間または三日間の遅延を想定することにより、コストおよび便益に関する分析を改訂済みである。しかし、その後の各年に関し、同分析は、24時間ルールに関する経験を持つ産業界の代表者たちとの会話に基づき、遅延日数が1日に減ることを想定している。代表者たちは一般的に、24時間ルールの要求の導入当初にサプライチェーンにおける何らかの遅延が発生したが、彼らが新しい要求に適応するにつれ、その後の各年には遅延が顕著に減少したことに同意していた。CBPは本規則の導入時点でも同様の状況となると予想しており、本規則

の発効日に続く遅延コンプライアンス期間をCBPが採択済みであることを注記する。遅延コンプライアンス期間に関する詳細は、本書の「枠組みのレビューおよび柔軟な執行の期間」のセクションを参照のこと。

コメント

規制評価は、大規模な輸入事業に関する反復的なコストを過小評価している。

CBPからの返答

CBPは、特定の輸入者が本規則を遵守するための反復的なコストは、主としてその輸入者が記入しなければならない輸入者セキュリティ・ファイリングの数、その輸入者のサプライチェーンおよび事業スタイルの複雑性、その輸入者の知識レベルなどの要因により左右されると理解している。しかし、当方は、20万社から75万社存在すると推定される輸入者のそれぞれを、これらの要因により特徴付けるための、あるいは反復的なコストがこれらの要因によりどの程度変化するかを信頼できる形で定量化するためのデータも情報も持ち合わせていない。使用可能なデータには限りがあるため、当方は輸入者セキュリティ・ファイリングに関する反復的な処理コストを、輸入者の取引高に基づいて変化させた（例えば、取引量が最大である輸入者の反復的な処理コストを最小にするなど）。産業界の代表者たちが処理コストの決定要因として共通して引き合いに出したのは、取引高であった。通関申告に関する経験、あるいは通関業者や輸送業者が請求しているマニフェスト料金から考えれば、通関業者と輸送業者は、年間に輸入する回数の多い顧客に対しては、より安いセキュリティ・ファイリング料金を請求しそうである。規制評価で適用されている処理コストは、その他のコメント提供者たちが提

出している一回当たりで定量化された推定コストと一致している。

コメント

年間の記録保持にかかる負担の推計が少なすぎる。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意しない。輸入者1社当たり52.3時間という年間の記録保持に関する負担は、一年間に数回しか貨物がない者から年間に千回以上も貨物がある者まで、すべての輸入者の平均を表すことが意図されたものである。規制評価によれば、ほとんどの輸入者は小規模である。具体的に言えば、2005年には、全輸入者の70～85パーセント以上が、12回未満の輸入しか行わなかった。これら小規模な輸入者のほとんどに関しては、推計した52.3時間より少ない負担しか発生しないと当方は考える。

コメント

規制評価に関連して面接された産業界の代表者たちは、代表的なサンプルでなかった。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意しない。CBPは、大小の輸入者、船舶運行型および非船舶運行型の輸送業者、運送業者、通関業者、業界団体、およびコンサルタント、ならびに取引ソフトウェアのプロバイダなど、本暫定最終規則により影響を受けそうな広い範囲から選ばれた20名以上の代表者たちと面談した。また、CBPは、要旨が以下に提示されるが、コストと便益の分析の改訂を行う間、提案規則に対する一般からのコメントとして産業界から表明された追加の情報も考慮した。

コメント

コメント提供者たちは、規制評価が「信頼できない」そして「欠点がある」と述べた。この規則により発生するコストは、輸入者セキュリティ・ファイリングに関して要求されるデータ形式をCBPが発表するまで判明しないと述べた。

CBPからの返答

コメント提供者たちは経済的分析に不満があるそうだが、彼らは現在の分析を裏付けできるような具体的な情報を提出しなかった。これらのコメント提供者たちは、当事者たちへの影響をより強く考慮に入れた代替的な分析を提出しなかった。CBPは、NPRMの一部として検討するための経済的分析を作成する義務を負っている。

NPRM用に作成された分析は、行政管理予算局（OMB）により、行政命令12866号およびOMB公報A-4に従って確認された。OMB公報A-4によれば、良好な規制分析には、(1)提案される措置の必要性の説明、(2)代替的アプローチの検証、および(3)提案される措置および分析上認識される主な代替措置の便益およびコスト（量的および質的なもの）の評価が含まれるべきである。

コメント

この規則の結果として通関業者に追加のコストが発生するため、輸入者がそのコストを負担することになる。

CBPからの返答

CBPは、このコメントに同意する。コストおよび便益の分析は、本規則の要求を遵守するために通関業者の側に発生する初回のコストおよび反復的なコストが、いずれも輸入者セキュリティ・ファイリング処理手数料という形式で輸入者に請求されることを想定している。

IX. 提案の採択

上記を考慮して、また受け取ったコメントに関する注意深い検討および各事項のさらなる見直しを経て、CBPは、上記で説明された修正を伴う提案規則が、以下の通り採択されるべきであると結論づけた：

- 輸入者セキュリティ・ファイリング項目である10項目のうち6項目（コンテナ詰め込み場所、混載業者[詰め込み業者]、製造業者[またはサプライヤー]、配送先、原産国、および商品のHTSUS番号）の送信時期に関する§ 149.2(b)と、4項目（製造業者[またはサプライヤー]、配送先、原産国、および商品のHTSUS番号）の要求の柔軟性に関する§ 149.2(f)の要求は、暫定最終規則として採択される。CBPは、これらの要求に関するコメントを募集する。
- 本規則にあるその他すべての要求は、最終規則として採択される。CBPは、これらの要求に関するコメントを募集しない。

X. 規制分析
(略)

XI. 署名権限

これらの改訂に関する署名権限は、19 CFR 0.1(b)の定めるところによる。従って、本文書は国土安全保障長官（またはその代理人）により署名される。

XII. 暫定最終規則に関する議会との調整

§343(a)(3)(L) (19 U.S.C. 2071 注記、§(a)(3)(L)) に従い、本暫定最終規則に関して要求されていた報告は、上院の金融委員会および通商科学運輸委員会、ならびに下院の歳入委員会および運輸経済基盤委員会に対して期限内に行われた。

**XIII. 規則改訂
対象となる規則のリスト****19 CFR パート4**

関税および税関検査、運送貨物、海上輸送業者、報告および記録保持の要求、船舶。

19 CFR パート12

関税および税関検査、報告および記録保持の要求。

19 CFR パート18

コモンキャリア、関税および税関検査、運送貨物、罰則、報告および記録保持の要求、税関担保。

19 CFR パート101

関税および税関検査、船舶。

19 CFR パート103

管理の慣行および手順、機密の事業情報、裁判所、情報の自由、法の執行、プライバシー、報告および記録保持の要求。

19 CFR パート113

コモンキャリア、関税および税関検査、運送貨物、報告および記録保持の要求、税関担保。

19 CFR パート122

管理の慣行および手順、関税および税関検査、罰則、報告および記録保持の要求。

19 CFR パート123

関税および税関検査、運送貨物、報告および記録保持の要求、船舶。

19 CFR パート141

関税および税関検査、報告および記録保持の要求。

19 CFR パート143

関税および税関検査、報告および記録保持の要求。

19 CFR パート149

到着、申告、関税および税関検査、運送貨物、輸入者、輸入、商品、報告および記録保持の要求、貨物、船舶。

19 CFR パート178

報告および記録保持に関する要求。

19 CFR パート192

罰則、報告および記録保持の要求、船舶。

規則の改訂

■ 連邦規則集タイトル19のパート4、12、18、101、103、113、122、123、141、143、149、および192 (19 CFR パート4、12、18、101、103、113、122、123、141、143、149、178、および192) に関しては、以下の改訂がなされている。

パート4 外国貿易および国内通商に使用される船舶

■ 1. 以下の通り、パート4に関する一般的典拠が改訂され、それに関連する特定の典拠が改訂され、§4.7c および §4.7d に関する特定の典拠が追加される：

典拠： 5 U.S.C. 301、19 U.S.C. 66、1431、1433、1434、1624、2071注記、46 U.S.C. 60105

* * * * *
§4.7は19 U.S.C. 1581(a)にも依拠して発行され、§4.7aは19 U.S.C. 1498、1584にも依拠して発行される。

* * * * *
§4.7cおよび§4.7dは6 U.S.C. 943にも依拠して発行される。

* * * * *

■ 2. §4.7 を第(b)項(2)を変更することにより改訂する：
■ a. 第(e)項において、第1文末の「法律のその他の規定に基づき適用される罰則に加えて」という文言を削除し、そこに「発見された違反 1 件当たり 5,000 ドルの国際輸送業者税関担保に基づく違約金に加えて」という文言を追加する。

■ b. 同項末の「法律のその他の規定に基づき適用されるその他の罰則に加えて」という文言を削除し、そこに「発見された違反 1 件当たり 5,000 ドルの」を追加する。

改訂後の第(b)項(2)は、以下の通りとなる：

§4.7 米国向け外国貨物の積荷目録、要求に基づく作成、内容と形式、貨物申告の事前届出

* * * * *
(b) * * *
(2) 本パートの§4.7c に従った船積み計画書の要求と、本パートの§4.7d に従ったコンテナ・ステータス・メッセージの要求に加えて、本条第(b)

項(5)に規定される発効日に従うことを条件として、本条第(b)項(4)に説明される認可済みブレイク・バルク貨物を例外として、税関国境保護局(CBP)は、本条第(a)項の対象となる船舶に関し、CBPが承認済みである、その船舶の貨物申告(税関書式1302)に相当する電子書式を、外国港においてその船舶に貨物が積み込まれる24時間前までに、米国向けの輸送業者から受け取らなければならない (§4.30(n)(1)を参照)。CBPへの電子的な貨物申告情報の提示に関して承認済みである現在のシステムは、船舶自動マニフェスト(積荷目録)システム(AMS)である。

* * * * *

§4.7a [改訂後]

- 3. §4.7a(f)は次のように改訂する：
 - a. 第1文末の「法律のその他の規定に基づき適用される罰則に加えて」という文言を削除し、そこに「発見された違反1件当たり5,000ドルの国際輸送業者税関担保に基づく違約金に加えて」という文言を追加する。
 - b. 同項末の「法律のその他の規定に基づき適用されるその他の罰則に加えて」という文言を削除し、そこに「発見された違反1件当たり5,000ドルの」を追加することにより、§4.7a(f)を改訂する。
- 4. 新たに、以下の§4.7cを追加する：

§4.7c 船積み計画書

要求される船積み計画書。本パート§4.7および§4.7aに従って要求される事前申告と、本パート§4.7dに従って要求されるコンテナ・ステータス・メッセージに加えて、

本パート§4.7(b)(4)に規定するブレイク・バルク貨物またはバルク貨物だけを輸送する船舶を除いて、本パート§4.7(a)の対象となるすべての船舶に関し、米国向けの輸送業者は、CBPが承認した電子データ交換システム経由で、本セクション(a)項に規定される期間内に、本セクション(b)項および(c)項で指定される船舶およびコンテナの情報からなる船積み計画書を提出しなければならない。

- (a) 送信時期。税関国境保護局(CBP)は、船舶が最後の外国港を出発してから48時間以内に、船積み計画書を受け取らなければならない。48時間未満の航海に関しては、CBPは米国港への到着前に船積み計画書を受け取らなければならない。
- (b) 報告が要求される船舶の情報。各船舶に関し、以下の情報が報告されなければならない：
 - (1) 船舶名(国際海事機関(IMO)の番号を含む)
 - (2) 船舶運航者名、および
 - (3) 航海番号
- (c) 報告が要求されるコンテナ情報。各船舶上の各コンテナに関し、以下の情報が報告されなければならない：
 - (1) コンテナオペレータ
 - (2) 機器番号
 - (3) 機器のサイズおよびタイプ
 - (4) 積み付け位置
 - (5) Hazmatコード(該当する場合)
 - (6) 積み込み港、および
 - (7) 荷降ろし港
- (d) 本セクションのコンプライアンス日。
 - (1) 原則。本セクション(d)(2)項に従うことを条件として、影響を受けるすべての海上輸送業者は、2010年1月26日以後、本セクションの要求を遵守しなければならない。
 - (2) 本セクションのコンプライ

アンス日の延期。CBPは、承認済みの電子データ交換システムに必要な修正が未了である場合、またはその他の理由で、本セクション(d)(1)項に定める原則コンプライアンス日を、自らの単独の裁量により延期してよい。こうした延期が行われた場合は、通知が連邦官報に掲載される。

- 5. 新たに以下の§4.7dを追加する：

§4.7d コンテナ・ステータス・メッセージ

- (a) コンテナ・ステータス・メッセージの要求。本パート§4.7および§4.7aに従った事前申告の要求と、本パート§4.7cに従った船積み計画書の要求に加えて、外国の港から船舶により米国内の港の境界内に到着する予定のすべてのコンテナに関し、米国向けの輸送業者は、自らがコンテナ・ステータス・メッセージ(CSM)を本条第(b)項に定める事象を報告する機器追跡システム内で作成または収集している場合には、その事象の状況に関するメッセージを提出しなければならない。CSMは、本条第(c)項に説明される期間内に、税関国境保護局(CBP)が承認済みである電子データ交換システム経由でCBPに提出しなければならない。輸送業者が本条にいうCSMを別途自ら作成も収集もしておらず、自らの電子機器追跡システム内に維持してもいない場合、その輸送業者にそれを作成または収集させる要求は存在しない。
- (b) 報告が必要な事象。輸送業者が自らの機器追跡システム内で以下の事象を報告するコンテナ・ステータス・メッ

- セージを作成または収集した場合、その事象は報告されなければならない。
- (1) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナに関する船腹予約が確認された場合
 - (2) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナに対してターミナルのゲートで検査が行われた場合
 - (3) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが何らかの施設に到着した、または施設を出発した場合（これらの事象は、港、コンテナ置き場、または他の施設へのコンテナの出入りによって発生する。一般に、これらの CSM は「ゲートイン (gate in)」 / 「ゲートアウト (gate out)」メッセージと呼ばれている）
 - (4) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが何らかの運送設備に積み込まれた、または輸送設備より荷降ろしされた場合（例えば、船舶、フィーダー船、はしけ、鉄道、およびトラックによる移動が含まれる。一般に、これらの CSM は「積み込み (loaded on)」 / 「荷降ろし (unloaded from)」メッセージと呼ばれている）
 - (5) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナを輸送する船舶が出港または入港した場合（これらの事象は、一般に「船舶出発 (vessel departure)」 / 「船舶到着 (vessel arrival)」通知と呼ばれている）
 - (6) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナがターミナル内で移動した場合
 - (7) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナの詰め込みまたは荷降ろしが

指示された場合

- (8) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナの詰め込みまたは荷降ろしが確認された場合
- (9) 米国の港湾内に船舶により到着する予定のコンテナが大規模な修理のため足止めされた場合
- (c) **送信時期。**本条第(b)項に規定される事象が発生し、かつ輸送業者がその事象を報告するコンテナ・ステータス・メッセージ (CSM) を、自らの機器追跡システム内で作成または収集する場合、輸送業者はそのそれぞれの事象に関し、その CSM が機器追跡システムに入力されてから 24 時間以内に、その CSM を CBP に送信しなければならない。
- (d) **報告の内容。**各事象の報告には、以下を含めなければならない：
 - (1) ANSI X.12 または UN EDIFACT 規格に定義される報告対象の事象コード
 - (2) コンテナ番号
 - (3) 報告対象の事象の発生日時
 - (4) コンテナのステータス（空または満載）
 - (5) 事象の発生場所
 - (6) コンテナが特定の船舶と関連付けられる場合には、メッセージと関係付けられる船舶識別情報。
- (e) 輸送業者は、本セクション(b)項に従って要求されるものに加えて、その他のコンテナ・ステータス・メッセージを送信してよい。追加のコンテナ・ステータス・メッセージを送信することにより、輸送業者は税関国境保護局 (CBP) に対し、それらのデータへのアクセスと使用の権限を与えることになる。
- (f) **本セクションのコンプライアンス日。**

- (1) **原則。**本セクション(f)(2)に従うことを条件として、影響を受けるすべての海上輸送業者は、2010 年 1 月 26 日以後、本セクションの要求を遵守しなければならない。
- (2) **本セクションのコンプライアンス日の延期。**CBP は、承認済みの電子データ交換システムに必要な修正が未完了である場合、またはその他の理由で、本セクション(f)(1)項に定める原則コンプライアンス日を、自らの単独の裁量により延期してよい。こうした延期が行われた場合は、通知が**連邦官報**に掲載される。

パート 12 特殊な等級の商品

- 6. パート 12 に関する一般的典拠と、§12.3 に関する特定の典拠は、引き続き以下の通りとする：

典拠： 5 U.S.C. 301, 19 U.S.C. 66, 1202 (米 国 関 税 率 表 (HTSUS) への一般的注記 3(i))、1624。

* * * * *

§12.3 は、7 U.S.C. 135h, 21 U.S.C. 381 にも依拠して発行される。

* * * * *

§12.3 [改訂後]

- 7. 「§113.62(l)(1)」への参照を削除し、そこに「§113.62(m)(1)」を追加することにより、§12.3(b)(2) および(c)を改訂する。

パート 18 外国貿易および国内通商に使用される船舶

- 8. パート 18 に関する一般的典拠は、引き続き以下の通りとする：

典拠： 5 U.S.C. 301, 19 U.S.C. 66, 1202 (米 国 関 税 率 表 (HTSUS)への一般的注記 3(i))、1551、1552、1553、1623、1624。

* * * * *

■ 9. 以下により、§18.5 を改訂する：

- a. 第(a)項において、「第(c)、(d)、(e)、および(f)項」への参照を削除し、「第(c)、(d)、(e)、(f)、および(g)項」を追加する。そして、
- b. 新規に第(g)項を追加する。新規の第(g)項は、以下の通りとする：

§18.5 進路変更

* * * * *

(g) 本章§149.2により要求される通りに輸入者セキュリティ・ファイリングが送信された時点で即時輸出 (IE) または保税運送後輸出 (T&E) 貨物としての入国が意図されていた保税貨物に関し、保税倉庫への輸送をリストに掲載された目的港または輸出港以外の港に変更する、あるいは保税入国から消費入国に変更する場合は、そのための許可を出発港の港湾局長から取得しなければならない。こうした許可は、本章パート149により要求される完全な輸入者セキュリティ・ファイリングを、税関国境保護局 (CBP) が受け取った後でなければ与えられない。

パート 103 情報の入手可能性

■ 10. パート 103 に関する一般的典拠は引き続き同じであり、§103.31a に関する特定の典拠は改訂され、以下の通りとなる：

典拠： 5 U.S.C. 301, 552, 552a, 19 U.S.C. 66, 1624, 31

U.S.C. 9701。

* * * * *

§103.31aは、19 U.S.C. 2071注記および6 U.S.C. 943にも依拠して発行される。

* * * * *

■ 11. §103.31a を以下の通り改訂する：

§103.31a 航空貨物、トラック貨物、および鉄道貨物に関する事前電子情報／船舶貨物に関する輸入者セキュリティ・ファイリング情報

以下の種類の事前電子情報は、そうした記録に関する§103.5に従った特定の要求をCBPが受け取り、かつ情報の所有者がそれを開示することを明白に書面で合意しない限り、本質的に§103.12(d)に基づく開示の適用除外となる：

- (a) 本章 §122.48a、§123.91、§123.92、または§192.14 に従って、国内向けまたは国外向けの航空貨物、鉄道貨物、またはトラック貨物に関して税関国境保護局 (CBP) に電子的に提示される事前貨物情報。
- (b) 本章§149.2に従って、国内向けの船舶貨物に関して CBP に電子的に提示される輸入者セキュリティ・ファイリング情報。
- (c) 本章§4.7cに従って、国内向けの船舶に関して CBP に電子的に提示される船積み計画書情報。ならびに、
- (d) §4.7dに従って、国内向けコンテナに関して電子的に提示される本章コンテナ・ステータス・メッセージ情報。

パート 113 税関担保

■ 12. パート 113 に関する一般的典拠は、引き続き以下の通りとする：

典拠： 19 U.S.C. 66, 1623, 1624。

* * * * *

■ 13. §113.62 を以下により改訂する：

- a. 第(j)項から第(l)項までの項番号を、第(k)項から第(m)項までに指定変更する。
- b. 新規に第(j)項を追加する。
- c. 新たに指定変更された第(k)項において、「違反のあった各規則当たり 5,000 ドル」という文言を削除し、そこに「違反 1 件当たり 5,000 ドル」を追加する。
- d. 新たに指定変更された第(m)項(1)において、「第(a)、(g)、(i)、(j)(2)、または(k)」への参照を削除し、そこに「第(a)、(g)、(i)、(j)、(k)(2)、または(l)」への参照を追加する。
- e. 新たに指定変更された第(m)項(4)において、「第(l)項(1)」への参照に代えて、そこに「第(m)項(1)」を追加する。そして、
- f. 新たに指定変更された第(m)項(5)において、「第(k)項」への参照を削除し、「第(l)項」を追加する。

新規の第(j)項は、以下の通りとする：

§113.62 基本的な輸入および通関に関する税関担保条件

* * * * *

(j) 本人は、規則により予定される方法および時期に従った税関国境保護局へのセキュリティ・ファイリング情報の提出を含めて、本章パート149に定める輸入者セキュリティ・ファイリングのすべての要求を遵守することに合意する。本人が義務を履行しない場合、本人と保証人は(連帯して)違反1件当たり \$5,000 の違約金を支払うこ

とに合意する。

* * * * *

- 14. §113.63 を、以下により改訂する：
 - a. (g)項および(h)項の項番号を、(h)項および(i)項に変更すること。そして、
 - b. 新たに(g)項を追加すること。新規(g)項の内容は、以下の通りとする：

§113.63 基本保管税関担保の条件

* * * * *

- (g) 本人は、規則により予定される方法および時期に従った税関国境保護局へのセキュリティ・ファイリング情報の提出を含めて、本章パート 149 に定める輸入者セキュリティ・ファイリングのすべての要求を遵守することに合意する。本人が義務を履行しない場合、本人と保証人は(連帯して)違反 1 件当たり 5,000 ドルの違約金を支払うことに合意する。

* * * * *

- 15. §113.64 を、以下により改訂する：
 - a. 第(d)項から第(g)項までを、第(h)項から第(k)項までに指定変更する。
 - b. 第(c)項を第(d)項に指定変更する。
 - c. 新規に第(c)、(e)、(f)、および(g)項を追加する。そして、
 - d. 新たに指定変更された第(d)項において、「違反のあった各規則当たり 5,000 ドル」という文言を削除し、そこに「違反 1 件当たり 5,000 ドルとし、最大で到着便 1 本当たり 100,000 ドルとする」を追加する。

新規の第(c)、(e)、(f)、および(g)項は、以下の通りとする：

§ 113.64 国際輸送業者税関担保の条件

* * * * *

- (c) 事前貨物情報提供の合意。国内向けの輸送業者は、本章第 4.7 条および第 4.7a 条に基づいて要求される方法および時期に従って、CBP に事前貨物情報を提出することに合意する。国内向けの輸送業者が本人としてこれらの義務を履行しない場合、本人と保証人は(連帯して)、違反 1 件当たり 5,000 ドル、最大で到着便 1 本当たり 100,000 ドルまでの違約金を支払うことに合意する。

* * * * *

- (e) 輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の遵守に関する合意。税関国境保護局(CBP)への輸入者セキュリティ・ファイリング情報の提供を本人が選択した場合、本人は、規則により予定される方法および時期に従った CBP へのセキュリティ・ファイリング情報の提供を含めて、本章パート 149 に定められた輸入者セキュリティ・ファイリングのすべての要求を遵守することに合意する。本人が義務を履行しない場合、本人と保証人は(連帯して)違反 1 件当たり 5,000 ドルの違約金を支払うことに合意する。

- (f) 船積み計画書の要求の遵守に関する合意。本人が米国の港湾内に船舶を到着させる場合、本人は、本章パート 4.7c に従って要求される方法および時期に従った船積み計画書の提出に合意する。本人がこの義務を履行しない場合、本人と保証人は(連帯して)船舶の到着便 1 本当たり 50,000 ドルの違約金を支払うことに合意する。

- (g) コンテナ・ステータス・メッセージの要求の遵守に関する合意。本人が米国の港湾内に船舶を到着させる場合、本人は、本章パート 4.7d に従って要求される方法と時期に従ったコンテナ・ステータス・メッセージの提出に合意する。本人がこれらの義務を履行しない場合、本人と保証人は(連帯して)、違反 1 件当たり 5,000 ドル、最大で船舶の到着便 1 本当たり 100,000 ドルまでの違約金を支払うことに合意する。

* * * * *

- 16. §113.73 を、以下により改訂する：

- a. 既存の第(c)項および第(d)項を、第(d)項および第(e)項に指定変更する。そして、
- b. 新規に第(c)項を追加する。新規の第(c)項は、以下の通りとする：

§113.73 外国貿易地帯事業者税関担保の条件

* * * * *

- (c) 輸入者セキュリティ・ファイリングの要求の遵守に関する合意。本人は、規則により予定される方法および時期に従った CBP へのセキュリティ・ファイリング情報の提供を含めて、本章パート 149 に定める輸入者セキュリティ・ファイリングのすべての要求を遵守することに合意する。本人が義務を履行しない場合、本人と保証人は(連帯して)違反 1 件当たり 5,000 ドルの違約金を支払うことに合意する。

* * * * *

- 17. パート 113 に、新たに以下の付録 D を追加する：

パート 113 の付録 D: 輸入者セキュリティ・ファイリング税関担保

**輸入者セキュリティ・ファイリング
税関担保**

本書は、以下を知らせるものである： の は、税関国境保護局（CBP）の識別番号

 を持つ本人として、また は保証人として、

金 ドル（\$ ）を確実にアメリカ合衆国に支払う義務を負い、本書により確実に、その支払義務により自分自身、相続人、遺産管理人、承継人、および譲受人を拘束する。

上記の本人（上記の本人の従業員、代理人、および請負人を含む）は、規則に定められた方法および時期に従った CBP へのセキュリティ・ファイリング情報の提出を含めて、19 CFR パート 149 に規定される輸入者セキュリティ・ファイリングに関するすべての要求の遵守を合意する。

19 CFR パート 149 に規定される要求に関連して、上記の本人に対する請求が発生した場合、義務を負う者は（本人と保証人は連帯して）CBP による要求に基づき、法律または規則に定められた金額を支払うことに合意する。

本税関担保は 20 年 月 日付で発効し、発効日から 1 年間有効であり続け、その後も解除されるまで各 1 年間の期間は有効であり続ける。本税関担保はその期間ごとに、各期間に発生する責任に関して上記の金額までを保証する別個の税関担保となる。本税関担保を解除する意図は、CBP の規則に定められた期間および方法に従って伝達されなければならない。以下の者が出席した上で、署名、捺印、ならびに交付が行われた：

(氏名)

(住所)

(氏名)

(住所)

(本人の氏名) (印)

(本人の住所)

(保証人の氏名) (印)

税関担保番号 _____

(保証人の郵送用住所)

保証人の代理人の氏名 _____

税関担保の代理人の識別番号 _____

パート 122 航空商業規則

- 18. パート 122 に関する一般的典拠は、引き続き以下の通りとする：

典拠： 5 U.S.C. 301、19 U.S.C. 58b、66、1431、1433、1436、1448、1459、1590、1594、1623、1624、1644、1644a、2071 注記。

* * * * *

§122.48a [改訂後]

- 19. 「§113.62(j)(2)」への参照を削除し、そこに「§113.62(k)(2)」を追加することにより、§122.48a(c)(2) を改訂する。

パート 123 カナダおよびメキシコとの税関関係

- 20. パート 123 に関する一般的典拠は、引き続き以下の通

りとする：

典拠： 19 U.S.C. 66、1202（一般的注記3(i)、米国関税率表（HTSUS））、1431、1433、1436、1448、1624、2071 注記。

* * * * *

§123.92 [改訂後]

- 21. 「§113.62(j)(2)」への参照を削除し、そこに「§113.62(k)(2)」を追加することにより、§123.92(c)(2) を改訂する。

パート 141 商品の通関申告

- 22. パート 141 に関する一般的典拠と、§141.113 に関する特定の典拠は、引き続き以下の通りとする：

典拠： 19 U.S.C. 66、1448、1484、1624。

* * * * *

§141.113は、19 U.S.C. 1499、1623 にも依拠して発行される。

§141.113 [改訂後]

- 23. 「§113.62(l)(1)」への参照を削除し、そこに「§113.62(m)(1)」を追加することにより、§141.113(b) を改訂する。

パート 143 特別な通関申告手順

- 24. パート 143 に関する一般的典拠は、引き続き以下の通りとする：

典拠： 19 U.S.C. 66、1481、1484、1498、1624。

- 25. §143.1 を以下の通り改訂する：

§143.1 資格

自動通関申告システム（ABI）は税関の自動商業システム（ACS）のモジュールである。参加者は

ABIを通じてCBPにデータを電子的に送信でき、送信されたものはACSを通じて受信できる。この目的は、管理効率を改善し、税関および関連法の執行を強化し、コストを削減し、貨物のリリースを速めることである。

(a) 通関申告および納税申告を目的とする参加者。通関申告および納税申告に関連するデータの送信を目的とするABIの参加者は、以下の者であってよい：

- (1) 本章§111.1 で定義される通関業者
- (2) 本章§101.1 で定義される輸入者。そして、
- (3) ABI サービス局、すなわち通関業者と輸入者に通信の便宜とデータ処理サービスを提供するが、本章§111.1 において通関業務には従事しない個人、パートナーシップ、組合、または法人。

(b) 輸入者セキュリティ・ファイリングを目的とする参加者。本章§149.5 に定める資格の要求を満たしている者は、本章§149.2 に従った輸入者セキュリティ・ファイリングのみを目的としてABIに参加できる。本章§111.1 で定義される通関業者でも、19 U.S.C. 1484 で定義される輸入者でもない者が輸入者セキュリティ・ファイリングを提出した場合、その輸入者セキュリティ・ファイリングは、たとえ一部であっても、本章§149.5 にいう通関申告書類または納税申告書類を目的として使用されてはならない。

(c) その他の目的での参加。いかなる者も、CBPにより承認されれば、抗議、保税輸送に関連する書式(CBP書式7512)、およびFTZ許可申請書(CBP書式214)の送信を含む、その他の目的でABIに参加で

きる。

パート146 外国貿易地帯

- 26. パート 146 に関する一般的典拠は、引き続き以下の通りとする：

典拠： 19 U.S.C. 66, 81a-81u, 1202 (一般的注記3(i)、米国関税率表)、1623、1624。

- 27. §146.32 を以下の通り改訂する：

- a. 「税関書式 214」へのすべての参照を削除し、そのすべての箇所を「CBP 書式 214」に置き換える。
- b. 第(a)項を、第(a)項(1)に指定変更する。そして、
- c. 新規に第(a)項(2)を追加する。

新規の第(a)項(2)は、以下の通りとする：

§146.32 商品の受け入れに関する申請および許可

(a)(1) ***

(2) 一回の電子送信による、CBP書式 214 および輸入者セキュリティ・ファイリングの提出。本章のパート 149 に従った輸入者セキュリティ・ファイリングが、CBP書式 214 と同じ電子送信を使用して申告される場合、申告者は輸入者セキュリティ・ファイリングとCBP書式 214 を目的として使用される以下の情報の提出を1度しか要求されない：

- (i) 原産国。および、
- (ii) 商品のHTSUS番号が10ケタレベルで提出される場合は、この番号。

* * * * *

- 28. チャプターIに、以下のパート 149 を追加する：

パート 149 輸入者セキュリティ・ファイリング

条番号

149.1 定義

149.2 輸入者セキュリティ・ファイリング要求、送信時期、情報の検証、更新、取下げ、コンプライアンス日

149.3 データ項目

149.4 バルク貨物およびブレイク・バルク貨物

149.5 輸入者セキュリティ・ファイリング申告資格、権限のある代理人

149.6 一度の電子送信による、通関申告書類および納税申告書類と輸入者セキュリティ・ファイリングの提出

典拠： 5 U.S.C. 301, 6 U.S.C. 943, 19 U.S.C. 66, 1624, 2071 注記。

§149.1 定義

(a) 輸入者セキュリティ・ファイリング上の輸入者。本パートにおいて、「輸入者セキュリティ・ファイリング (ISF) 上の輸入者」とは、船舶により米国の港湾内に商品を到着させる者をいう。他国向け経由貨物 (FROB)、即時輸出 (IE)、および保税運送後輸出 (T&E) の保税貨物、ならびに外国貿易地帯 (FTZ) に納入される商品以外の貨物に関しては、ISF 上の輸入者は商品の所有者、購入者、荷受人、または免許を持つ通関業者などの代理人である。FROB 貨物に関しては、ISF 上の輸入者は輸送業者である。IE および T&E の保税貨物、ならびに FTZ に納入される商品に関しては、ISF 上の輸入者は IE、T&E、または FTZ の書類を申告する者である。

(b) 輸入。本パートの目的において「輸入」とは、貨物が米国の港湾内に到着することをいう。

- (c) **バルク貨物**。本パートにおいて「バルク貨物」とは、箱、俵、袋、樽などの容器に入れられず、梱包されずに船倉に入れられる同質の貨物と定義される。このような貨物は、バルク輸送貨物とも呼ばれる。具体的に言えば、バルク貨物は以下のいずれかから構成されるものである：
- (1) 油、穀物、石炭、鉱石などの自由に流れる物で、ポンプやシュートでの移送、またはダンプ投げ落としとして取り扱える品目。あるいは、
 - (2) 煉瓦、銑鉄、木材、鉄骨材など、機械による取扱いが必要である品目。
- (d) **ブレイク・バルク貨物**。本パートにおいて「ブレイク・バルク貨物」とは、容器に入れられてはいないが、梱包されているか、または束ねられている貨物と定義される。

§149.2 輸入者セキュリティ・ファイリング項目、送信時期、情報の検証、更新、取下げ、コンプライアンス日

- (a) **要求される輸入者セキュリティ・ファイリング**。本パート§149.4(a)にいうバルク貨物を除き、船舶により到着する貨物に関して、本パート§149.1で定義されるISF上の輸入者、または権限のある代理人（本パート§149.5参照）は、本パート§149.3に定める輸入者セキュリティ・ファイリング項目を、本セクションの(b)項に規定される期間内に、CBPが承認する電子交換システムを経由して、英語で提出しなければならない。
- (b) **送信の時期**。本パート§149.4(b)にいうブレイク・バルク貨物を除き、ISF上の輸入者は、以下の情報を以下の時期に提出しなければならない

ない：

- (1) 売り主、買い主、記録上の輸入者の番号／外国貿易地帯申請者識別番号、および荷受人番号（本パート§149.3(a)(1)から(4)までで定義されるもの）を、その貨物が外国港で船舶に積み込まれる 24 時間前までに。
- (2) 製造業者（またはサプライヤー）、配送先、原産国、および商品の HTSUS 番号（本パート§149.3(a)(5)から(8)までで定義されるもの）を、その貨物が外国港で船舶に積み込まれる 24 時間前までに。
- (3) コンテナ詰め込み場所および混載業者（詰め込み業者）（本パート§149.3(a)(9)および(10)で定義されるもの）を、できるだけ早く、しかしかなる場合でも米国港に到着する 24 時間前までに（または、最寄りの米国港までの航海時間が 24 時間未満である外国港における船積みの時点で）。
- (4) FROB に関し本パート§149.3(b)に基づいて要求されるデータ項目を、外国港における船舶への船積みより前に。
- (c) **情報の検証**。本条第(a)項で要求される輸入者セキュリティ・ファイリングを CBP に電子的に提出する者が、その情報を他者から受け取る場合、CBP は、その提出者が一般的な商業慣行に従ってそうした情報をどのようにして入手したか、そしてその提出者がその情報を検証することが可能であるか否か、またどのようにそれを検証するかを考慮する。提出者がそうした情報を合理的に検証できない場合、CBP はその者が合理的に真実であると信じることができる情報の電子的提出を認める。

- (d) **輸入者セキュリティ・ファイリングの更新**。本条第(a)項に従って輸入者セキュリティ・ファイリングを提出した者は、申告の提出後、商品が米国の港湾内に入る前に、提出した情報に変更があった場合、またはより正確な情報が入手可能となった場合には、申告を更新しなければならない。
- (e) **輸入者セキュリティ・ファイリングの取下げ**。本条第(a)項に従って輸入者セキュリティ・ファイリングが提出された後に、輸入者セキュリティ・ファイリングに関連する商品の米国への輸入がもはや意図されなくなった場合、輸入者セキュリティ・ファイリングを提出した者は、その輸入者セキュリティ・ファイリングを取り下げ、その理由を CBP に送信しなければならない。
- (f) **柔軟性のある要求**。本セクションの(b)(2)項に基づいて要求される 4 項目のデータのそれぞれに関し、ISF 上の輸入者は、本セクションの(d)項に従ってその時点で輸入者が知ることのできる事実に基づいて、最善かつ入手可能であるデータに基づく初回の回答の提出が認められる。ISF 上の輸入者は、より明確またはより正確な情報が入手可能となった時点で、しかしかなる場合でも米国港に到着する 24 時間前までに（または、最寄りの米国港までの航海時間が 24 時間未満である外国港における船積みの時点で）更新する義務を負う。
- (g) **本セクションのコンプライアンス日**。
- (1) **原則**。本セクション(g)(2)項に従うことを条件として、ISF 上の輸入者は、2010 年 1

月 26 日以後、本セクションの要求を遵守しなければならない。

- (2) 本セクションのコンプライアンス日の延期。CBP は、承認済みの電子データ交換システムに必要な修正が未完了である場合、またはその他の理由で、本セクション (g)(1) 項に定める原則コンプライアンス日を、自らの単独の裁量により延期してよい。こうした延期が行われる場合は、通知が連邦官報に掲載される。

§149.3 データ項目

- (a) 米国への入国が意図される貨物および外国貿易地帯への納入が意図される貨物。本条第 (b) 項に別段の規定がない限り、最小の船荷証券レベル (すなわち、該当する場合はハウス船荷証券レベル) において 6 ケタの HTSUS 番号でリストアップされている各商品に関し、以下の項目が提出されなければならない。製造業者 (またはサプライヤー) の名称および住所、原産国、および商品の HTSUS 番号は、単位品目レベルで相互にリンクされていなければならない。
- (1) 売り主。商品の販売または販売の合意を行う者として最後に知られていた者の名称および住所。商品が購入以外の目的で輸入される場合は、商品の所有者の名称および住所を提出しなければならない。名称および住所の代わりに、広く認識され、商業的に受け入れられていれば、その者の識別番号を提出してもよい。
- (2) 買い主。商品の購入または購入の合意を行う者として最後に知られていた者の名称および住所。商品が購入以外

の目的で輸入される場合は、商品の所有者の名称および住所を提出しなければならない。名称および住所の代わりに、広く認識され、商業的に受け入れられていれば、その者の識別番号を提出してもよい。

- (3) 記録上の輸入者の番号 / 外国貿易地帯申請者識別番号。すべての関税を支払う義務と、輸入の結果として発生するすべての制定法上および規則上の要求を満たす責任を負う者の、米国歳入庁 (IRS) 番号、雇用者識別番号 (EIN)、社会保障番号 (SSN)、または CBP が割り当てた番号。外国貿易地帯 (FTZ) への納入が意図される商品に関しては、FTZ 書類を CBP に申告する者の IRS 番号、EIN、SSN、または CBP が割り当てた番号を提出しなければならない。
- (4) 荷受人番号。商品出荷の対象である勘定を持つ米国内の個人または会社の、米国歳入庁 (IRS) 番号、雇用者識別番号 (EIN)、社会保障番号 (SSN)、または CBP が割り当てた番号。
- (5) 製造業者 (またはサプライヤー)。商品の製造、組立、生産、または育成を最後に行った者の名称および住所、あるいは商品が出ていく国で完成品を供給する者の名称および住所。上記に代えて、米国の輸入の法律、規則、および規制 (すなわち通関申告) により現在要求されている製造業者 (またはサプライヤー) の名称および住所を提出してもよい (これは、通関申告を目的とした既存の製造業者識別 (MID) 番号の作成に使用される情報である)。名称および住所の代わりに、広く認識され、商業的に受け

入れられていれば、この者の識別番号を提出してもよい。

- (6) 配送先。商品が税関管理からリリースされた後、その商品を物理的に最初に受け取る予定である納入先の名称および住所。名称および住所の代わりに、広く認識され、商業的に受け入れられていれば、この者の識別番号を提出してもよい。
- (7) 原産国。米国の輸入の法律、規則、および規制にいう意味で、商品が製造、生産、または育成された国。
- (8) 商品の HTSUS 番号。米国関税率表 (HTSUS) においてその商品が分類される、関税 / 統計報告番号。HTSUS 番号は、6 ケタレベルまで提出しなければならない。HTSUS は、10 ケタレベルまで提出してよい。この項目は、記録上の輸入者または免許を持つ通関業者により 10 ケタ以上が提出されている場合のみ、通関申告の目的に使用できる。
- (9) コンテナ詰め込み場所。商品がコンテナに詰め込まれた物理的な場所の名称および住所。本パート §149.1 に定義されるブレイク・バルク貨物に関しては、商品を「輸送可能な状態にした」物理的な場所の名称および住所を提出しなければならない。名称および住所の代わりに、広く認識され、商業的に受け入れられていれば、そのような識別番号を提出してもよい。
- (10) 混載業者 (詰め込み業者)。コンテナへの詰め込みを行った、またはコンテナへの詰め込みを手配した者の名称および住所。本パート §149.1 に定義されるブレイク・バルク貨物に関しては、商品の「輸送可能な状態にした」者、または商品の「輸

送可能な状態にする」手配をした者の名称および住所を提出しなければならない。名称および住所の代わりに、広く認識され、商業的に受け入れられていれば、そのような識別番号を提出してもよい。

- (b) **FROB, IE 貨物、ならびに T&E 貨物。**すべてが他国向け経由貨物 (FROB) ならびに即時輸出 (IE) または保税運送後輸出 (T&E) としての保税輸送が意図される貨物からなる貨物に関しては、最小の船荷証券レベル (すなわち、該当する場合はハウス船荷証券レベル) において 6 ケタの HTSUS 番号でリストアップされている各商品に関し、以下の項目が提出されなければならない。
- (1) **船腹予約者。**出荷のための貨物スペースの予約を開始した者の名称および住所。名称および住所の代わりに、広く認識され、商業的に受け入れられていれば、そのような識別番号を提出してもよい。
 - (2) **外国の荷降ろし港。**意図される最終仕向地において荷降ろしを行う外国港の港湾コード。
 - (3) **納入場所。**納入場所の都市コード。
 - (4) **配送先。**商品が税関の管理からリリースされた後、商品を物理的に受け取ることが予定されている、最初の納入先である者の名称および住所。この当事者に対して広く認識され商業的に受け入れ可能な識別番号があれば、それを名称と住所の代わりに提出することができる。
 - (5) **商品の HTSUS 番号。**その品目が米国関税率表 (HTSUS) 上で分類される関税 / 統計報告番号。この HTSUS 番号

は 6 ケタレベルまで提出されなければならない。HTSUS は、10 ケタレベルまで提出してよい。

§149.4 バルク貨物およびブレイク・バルク貨物。

- (a) **申告の要求の適用除外となるバルク貨物。**本章の §4.7(b)(2) に定める、外国港において貨物が船舶に積み込まれる 24 時間前までに貨物の申告書を税関国境保護局 (CBP) に申告する要求の適用除外となるバルク貨物に関し、本パート §149.1 で定義されるバルク貨物の ISF 輸入者は、その貨物に関する輸入者セキュリティ・ファイリングの申告に関しても適用除外となる。
- (b) **時間的要求の適用除外となるブレイク・バルク貨物。**本章の §4.7(b)(2) に定める、外国港において貨物が船舶に積み込まれる 24 時間前までに輸送業者が貨物の申告書を税関国境保護局 (CBP) に申告する要求の適用除外となるブレイク・バルク貨物に関し、本パート §149.1 で定義されるブレイク・バルク貨物の ISF 輸入者は、本パート §149.2 に定める、外国港において貨物が船舶に積み込まれる 24 時間前までに輸入者セキュリティ・ファイリングを税関国境保護局 (CBP) に申告するという要求に関して適用除外となる。本パート §149.2 のファイリング要求の適用除外になるブレイク・バルク貨物の輸入者は、貨物が米国に到着する 24 時間前までに輸入者セキュリティ・ファイリングを CBP に提示しなければならない。これらの ISF 輸入者は、自らが輸入するコンテナ貨物または非適格ブレイク・バルク

貨物に関しては、やはり船積み前の 24 時間前までに報告しなければならない。

§149.5 輸入者セキュリティ・ファイリング申告資格、権限のある代理人

- (a) **資格。**輸入者セキュリティ・ファイリング情報を電子的に申告する資格を得る者は、承認済みのデータ交換システムを通じて輸入者セキュリティ・ファイリングを適切に提出するために税関国境保護局が要求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、通関申告または納税申告が、本パート §149.6(b) に従って CBP への一度の電子送信で提出される場合、その送信を行う者は自らのために行う輸入者自身であるか、または免許を持つ通関業者でなければならない。
- (b) **要求される税関担保。**ISF 上の輸入者は、本章 §113.62 のすべての必要な規定を含む基本輸入通関税関担保、本章 §113.63 のすべての必要な規定を含む基本管理税関担保、本章 §113.64 のすべての必要な規定を含む国際輸送業者税関担保、本章 §113.73 のすべての必要な規定を含む外国貿易地帯事業者税関担保、または本章パート 113 の付録 D に規定される輸入者セキュリティ・ファイリング税関担保を保持していなければならない。ISF 上の輸入者が要求される税関担保を持っていない場合には、ISF 上の輸入者に代わって輸入者セキュリティ・ファイリングを提出する代理人が、代理人の税関担保を差し入れてよい。
- (c) **委任状。**権限のある代理人は、

英語で書かれた委任状を、取り消されるまで保持していなければならない。取り消された委任状と取消状は、取消後5年間は保持しなければならない。権限のある代理人は、委任状と取消状を、税関国境保護局の代表者が要求すれば入手できるようにしておかなければならない。

§149.6 一度の電子送信による、通関申告および納税申告と輸入者セキュリティ・ファイリングの提出

本パート§149.2に従った輸入者セキュリティ・ファイリングが、本

章の§142.3に従った通関申告または納税申告と同じ電子送信を使用して申告される場合、輸入者は、輸入者セキュリティ・ファイリング、通関申告または納税申告を目的として使用される以下の情報の提出を1度しか要求されない：

- (a) 記録上の輸入者の番号。
- (b) 荷受人番号。
- (c) 原産国。および、
- (d) 商品のHTSUS番号が10ケタレベルで提出される場合は、この番号。

パート178 情報収集のための要求の承認

■ 29. パート 178 に関する一般的典拠は、以下の通りであり続ける：

典拠： 5 U.S.C. 301、19 U.S.C. 1624、44 U.S.C. 3501 他

■ 30. 表示された列の下のセクション番号に従って適切な数字の順序で、新たに§4.7c、§4.7d、および§149.2の掲示を追加することにより、以下の通り§178.2を改訂する：

§178.2 OMB管理番号のリスト

19 CFR セクション番号	内容	OMB 管理番号
* * *	* * *	* * *
§4.7c.....	船積み計画書	
§4.7d.....	コンテナ・ステータス・メッセージ	
* * *	* * *	* * *
§149.2.....	輸入者セキュリティ・ファイリング	
* * *	* * *	* * *

パート192 輸出管理

■ 31. パート192に関する一般的典拠は、引き続き以下の通りとする：

典拠： 19 U.S.C. 66、1624、1646c。サブパートAは19 U.S.C. 1627a、1646a、1646bにも依拠して発行され、サブパートBは13 U.S.C. 303、19 U.S.C. 2071注記、46 U.S.C. 91に依拠して発行される。

§192.14 [改訂後]

■ 32. 「§113.64(g)(2)」への参照を削除し、そこに「§113.64(k)(2)」を追加することにより、§192.14(c)(4)(ii)を改訂する。

日付：2007年11月7日

**マイケル・チャートフ
長官**

[FR文書番号E8-27048、ファイリング日2008年11月24日、午前8時45分]

請求コード 9111-14-P

