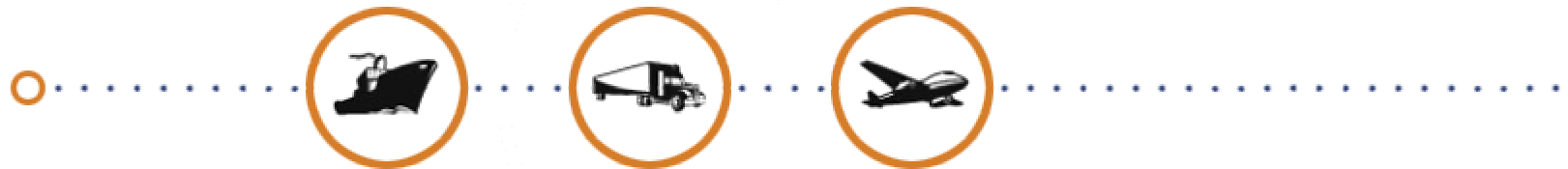




DESCARTES EVOLUTION 2007 USER GROUP CONFERENCE



世界の税関ーコンプライアンスレビュー

By Courtesy of FCS – Descartes Systems Group Inc.

この資料は2007年3月に行われたデカルトグループ・ユーザ大会でのFCS社の発表資料について同社の掲載許可により、(株)ブレインネットの責任で日本語に抜粋・意識・編集したものです。



Helping Customers Deliver™

GLN Customs Compliance Services GLNによる税関コンプライアンスサービス

- **ViaSafe/Flagship**はDSGX (NASDAQ)、 DSG (TSX)に上場するデカルトシステムズグループ社の一員です。
- **ViaSafeとFlagship** は世界貿易での越境(cross border)と 法令順守を支える先進的サービス事業者
- **Viasafe** は地元カナダのトラックでの越境輸送者/ブローカーの Fax・Forgetサービスを担当
- **Flagship** サービスをデカルトのグローバルな税関コンプライアンス用の基盤として選定

Global Automation Triggered by 9/11 9/11が生んだ世界的な自動化

- 9/11以前 - 通関手続の環境:
 - 貨物情報は揚地港に本船が到着後に必要だった
 - 電子ファイルはむしろ例外で、紙媒体で行われた
 - 貨物情報は要約レベル(総計)でよかった
 - 輸送の最初から最後まで可視性や一体化したサプライチェーンは必要とされなかった
- 9/11以後 - “テロとの闘い”で通関手続が決定的な道具となった
早かった米国の動き (トレード法 2002 - 24時間規則) - サプライチェーンを守る最初の動き
必要事項とは:
 - 電子ファイルの義務化
 - 仕出港での積荷前の情報の必要性
 - 詳細なレベルでの情報の必要性 (“House Bill”にも本来のShipper, Consigneeを表記)
 - “24時間”: 米国税関がサプライチェーンを守る最初のステップ

9/11 - 世界的な自動化への方向性が一夜にして始まった

米国が先頭に立ち - 世界の国々も同じ手法の採用へ

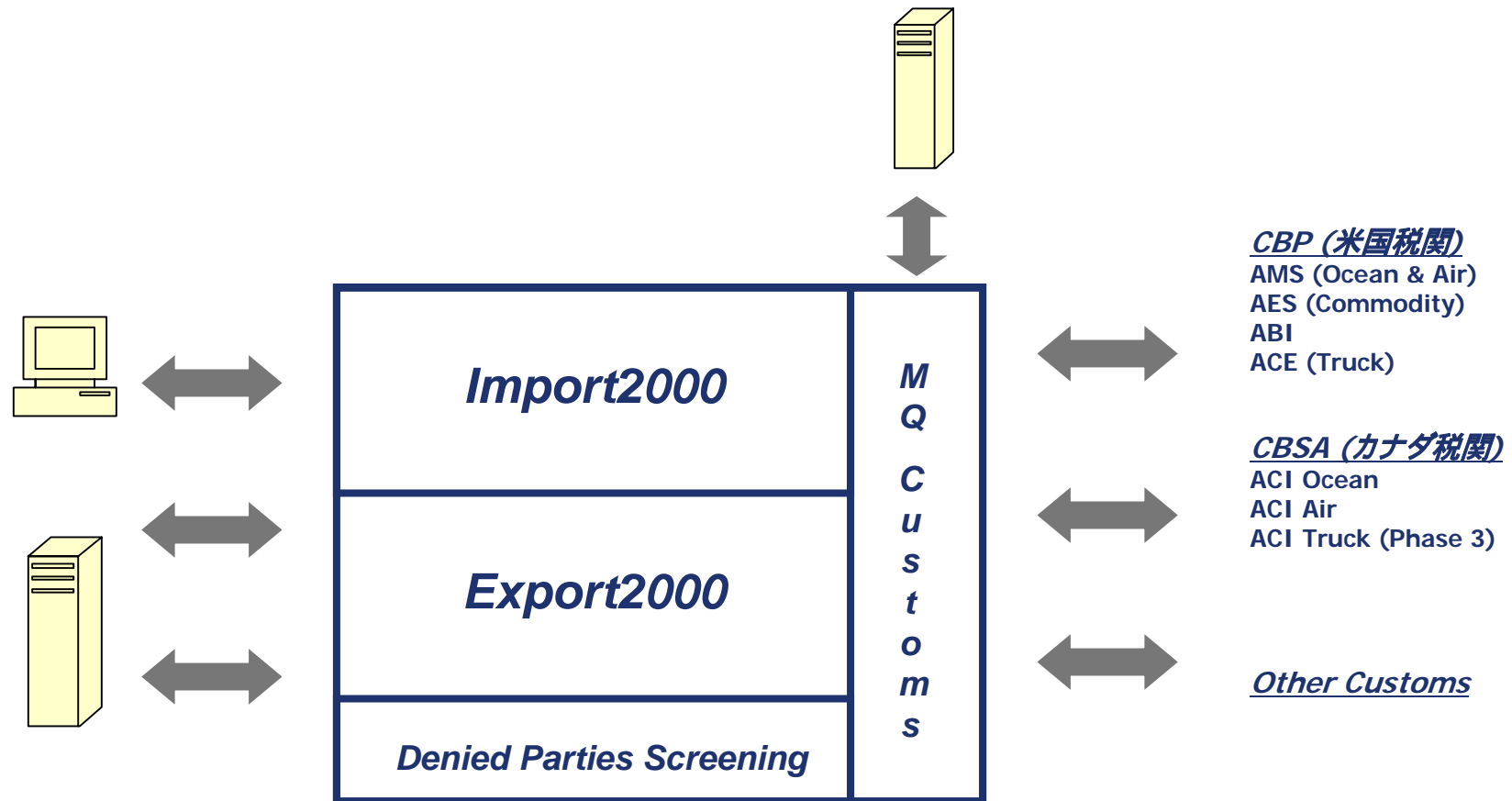
主要な貿易ブロックでの現状は?

- **米国: (進行中)**
 - 海上輸入貨物は、電子ファイリングが義務化
 - 航空輸入貨物は、電子ファイリングが義務化へ
 - 2007年Q1より陸上輸入貨物(メキシコ/カナダからのトラック)が義務化
 - 2007年予定ですべての輸出貨物(既に大半は自動化 - AESDirect)が義務化
 - 港湾安全法 - 海上貨物の管理 - 世界の安全遵守に向けた次の波 (2007/8)
 - Air AMSへのFreight Forwarderの参画
- **カナダ: (進行中)**
 - 海上輸入貨物は、電子ファイリングが義務化
 - 航空輸入貨物は、電子ファイリングが義務化へ
 - 2008年後半には陸上輸入貨物(米国からのトラック)は、電子ファイリングが義務化へ
 - 2007年中にすべての輸出は義務化
- **メキシコ: (自動化が不可避?)**
 - 2007/8年には、すべての輸送モード(海上/航空/陸上)
- **欧州連合: (第一段階を開始)**
 - National Requirements emerging
 - 2009年内 - EU 域内の要望Requirementを完了の予定
- **アジア: (9/11以前の自動処理の慣行が継続)**
 - 主要な貿易国の多くでは“旧式の自動化”が継続
 - 9/11以後の自動化モデルの使用による再構築を検討中
 - インド、豪州がその中でも先進的

GLN Customs Compliance Services

GLNによる税関コンプライアンスサービス

グローバルなコンプライアンス(法令順守)に向けた統合した基盤の提供



あらゆる顧客のシステムへのサービス及び接続性の提供

Emerging Global Customs Automation

世界の税関手続 - 動き出した自動化

2007年の北米のプログラム

- **U.S. ACE - トラック:**
Land Imports (Truck from Mexico/Canada) Mandate (ACE) Start Q1 2007
- **航空貨物 - AMS コンプライアンスと報告:**
Freight Forwarder の参画の始まり
- **U.S. 港湾安全法 - 海上貨物のコンプライアンス:**
Next Wave of Global Security Compliance (late 2007/2008)

Driving The Next Wave of U.S. Customs Automation 米国の税関自動化 - 次の波が到来

CBPは、港湾安全法に続いて、パブリックコメントを求めるため、その計画概要白書を提出した:

“CBPが現在分析中の情報には24時間ルールで規定した最初のデータエレメントが含まれている。....これは、9/11事件という悲劇の後に取られた措置としては正しい選択であった。同時に政府内外における見直しを通じて、より完全な事前の船積データの確保が効果的、かつ貨物リスクへの徹底的な評価が可能であるとの結論になった。”

“.... 今回の提案で求められる追加データエレメントは、セキュリティとターゲティングの高度化にのみ使用され、何ら商業的、或いは貿易慣行に向けたものではない。”

Driving The Next Wave of U.S. Customs Automation **米国の税関自動化 - 次の波が到来**

- 2007年6月 最終規則案 (編集者注: 2007年12月見込み)
- 60-90日コメント期間
- 1年を掛けて順次導入
- 海上貨物で開始するが、何れはすべての輸送形態に適用

CBPの提案の骨子とは?

ゼロ・トラランス – 港湾ターミナル・ゲートでの規制 – さらなる強化

- 無許可のゲートからの貨物リリースをしたターミナルへの罰則
- ターミナルは、税関情報を入力するためのAMS interfaceを入力すること

10項目の新規データエレメント – 輸送チェーンに対する外部データ

- 製造者 – Information: Seller Information: Buyer Information, Importer Information:
- 貨物の積み込み場所
- HTS コード (6桁)
- ファインリングを誰がするかという大きな問題が残る - VOCC, NVOCC, Importer (or Agent)

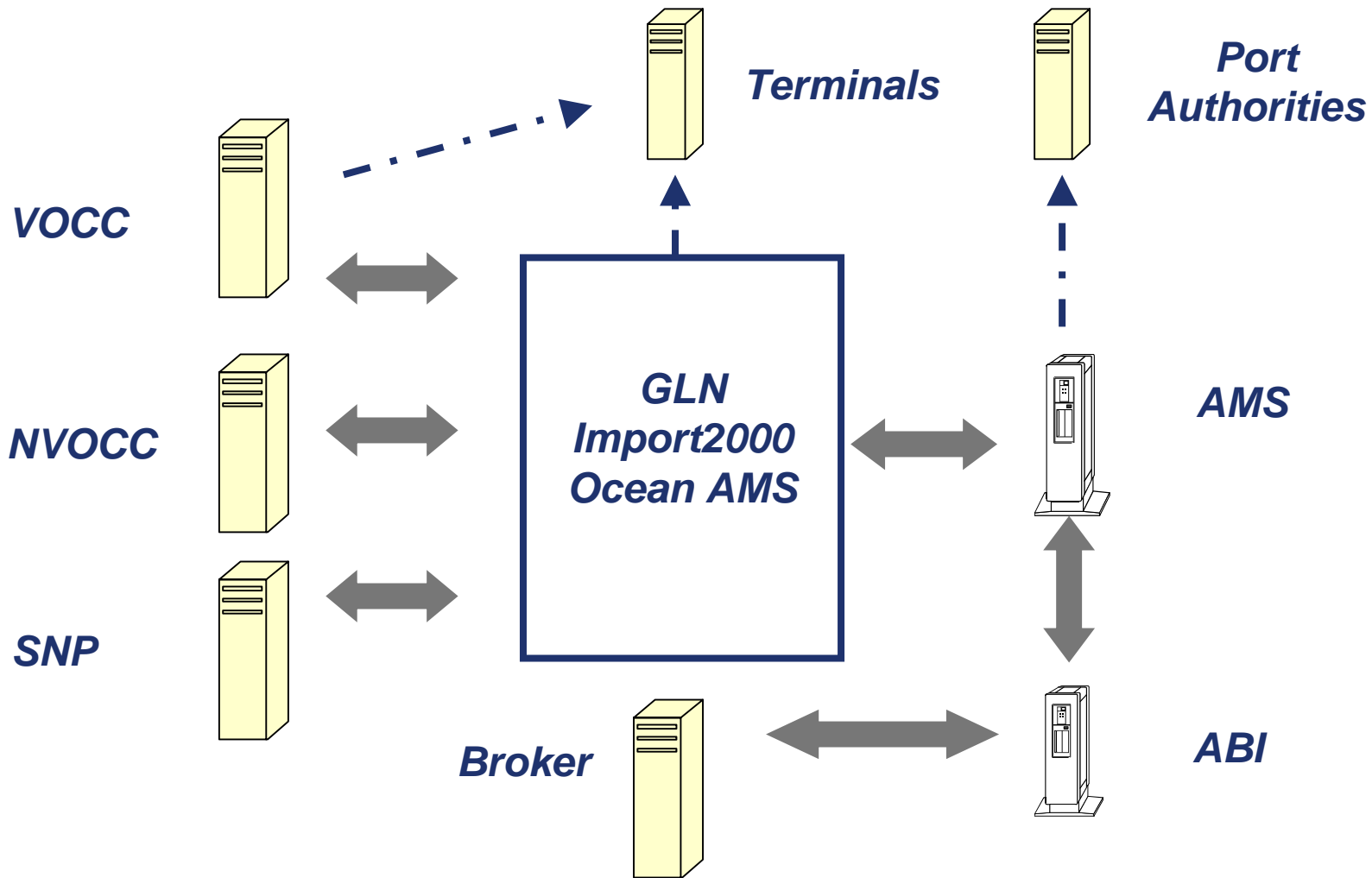
2 項目の新規メッセージ – コンテナ機器のグローバルな所在確認と追跡

- ゲート情報 (322 Message) – Foreign & Domestic – ファイルは VOCCとなる
- 本船船積図 Baplie – ファイルは 船社となる

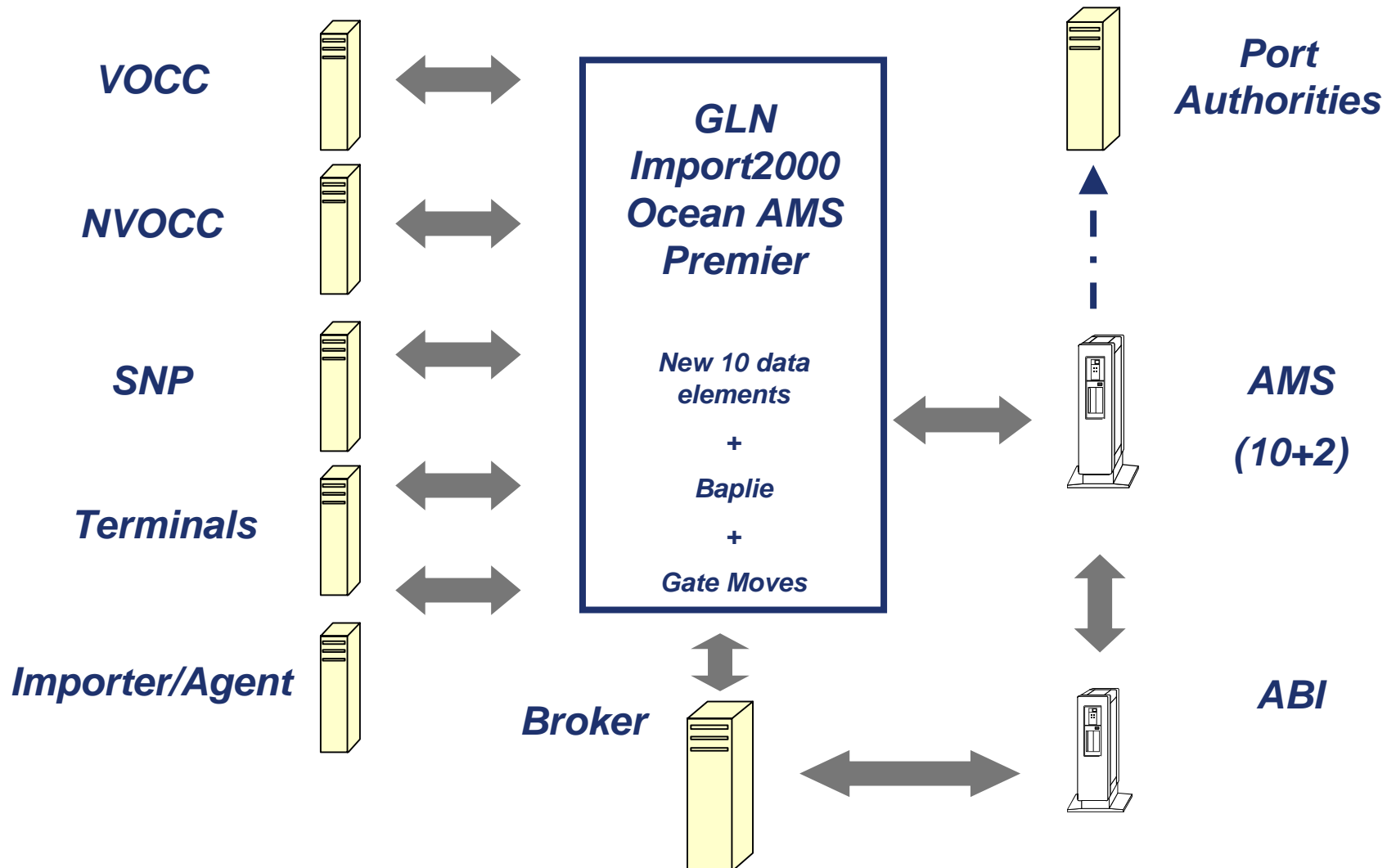
CBPが目指すことは、

- より多くのAMSへの参画
- 必要なデータ項目の増加
- グローバルな対応

Ocean AMS Today – Driven by Trade Act 2002



Ocean AMS 2008 – Other Modes To Follow



こうした動きの意味すること

- 税関コンプライアンス範囲の拡大
- コンプライアンスデータの内容と量的大幅な範囲拡大
- 既存システムには、システムの変更や複雑性が生じることへの挑戦
- 集中ネットワークに基づく問題への対処の必要性の増大
- 新しいグローバルなコンプライアンス標準の採用(例 24時間ルール)

Descartes (Flagship) では、関係法令の進展に従って、必要なコンプライアンスサービス向上に機敏な対応をします