

(株)オーシャンコマース・(株)ブレインネット
米国貨物セキュリティセミナー
「米国の貨物安全政策と荷主への影響」

日本機械輸出組合
(Japan Machinery Center for Trade and Investment)
部会・貿易業務グループ 橋本 弘二
2007年11月30日

サプライチェーンセキュリティ強化の経緯

- **米国**
2001年9月11日の同時多発テロが契機
2001年末-2002年年初頃から米国がサプライチェーンセキュリティプログラムを発表・実施し始める
- **EU(欧州連合)**
2005年5月関税法改正
2006年12月実施規則(Implementing Provision)発表
- **IMO(国際海事機構)**
2004年7月1日 ISPS(International Ship and Port Facility Security)
- **WCO(世界税関機構)**
2005年6月「国際貿易の安全確保と円滑化のための基準の枠組」(SAFE Framework of Standard)
- **ICAO(国際民間航空機関)**
2005年10月 我が国においてKnown Shipper / Regulated Agent 開始
- **ISO(国際標準化機構)**
ISO 28000シリーズ
- **日本**
コンプライアンスに着目した通関制度等の順次実施

サプライチェーン・セキュリティの基本的考え方

基本的考え方

- ◆ リスク・マネジメント
- ◆ 水際管理ではなく、サプライチェーンの川上から川下までの全体管理。
- ◆ 単一の解決策はなく、レイヤードアプローチが必要
- ◆ ITなどのテクノロジーを活用する
- ◆ セキュリティ確保はコストのかかるもの 物流の効率化によってコストの抑制を図る。
- ◆ 特に海上コンテナ貨物

4つのエレメント(WCO SAFE フレームワーク)

電子媒体による事前貨物情報の国際標準化

国際的に整合のとれたハイリスク貨物の選定

輸出国による非破壊検知機器(大型X線検査装置等)を使用した貨物検査の実施

一定の規準を満たす民間企業に対する優遇措置の明確化

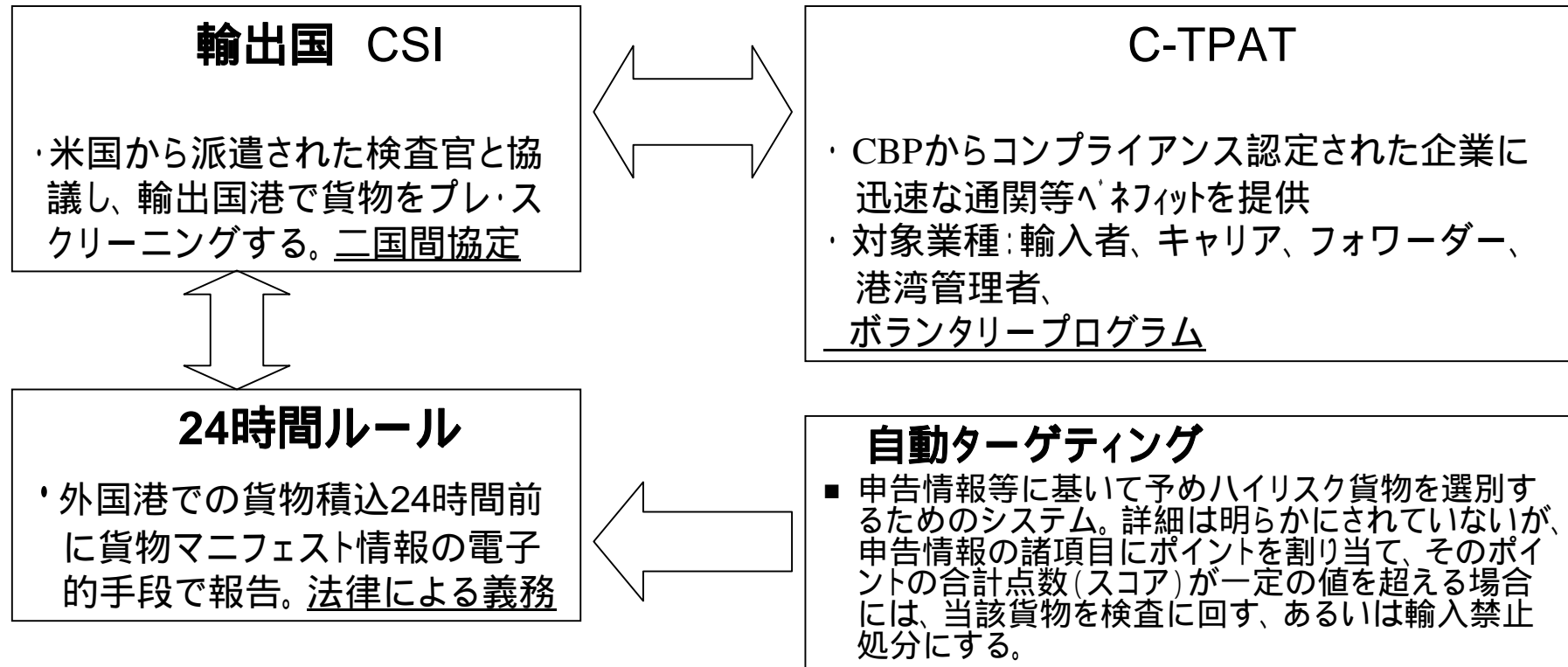
2本のピラー

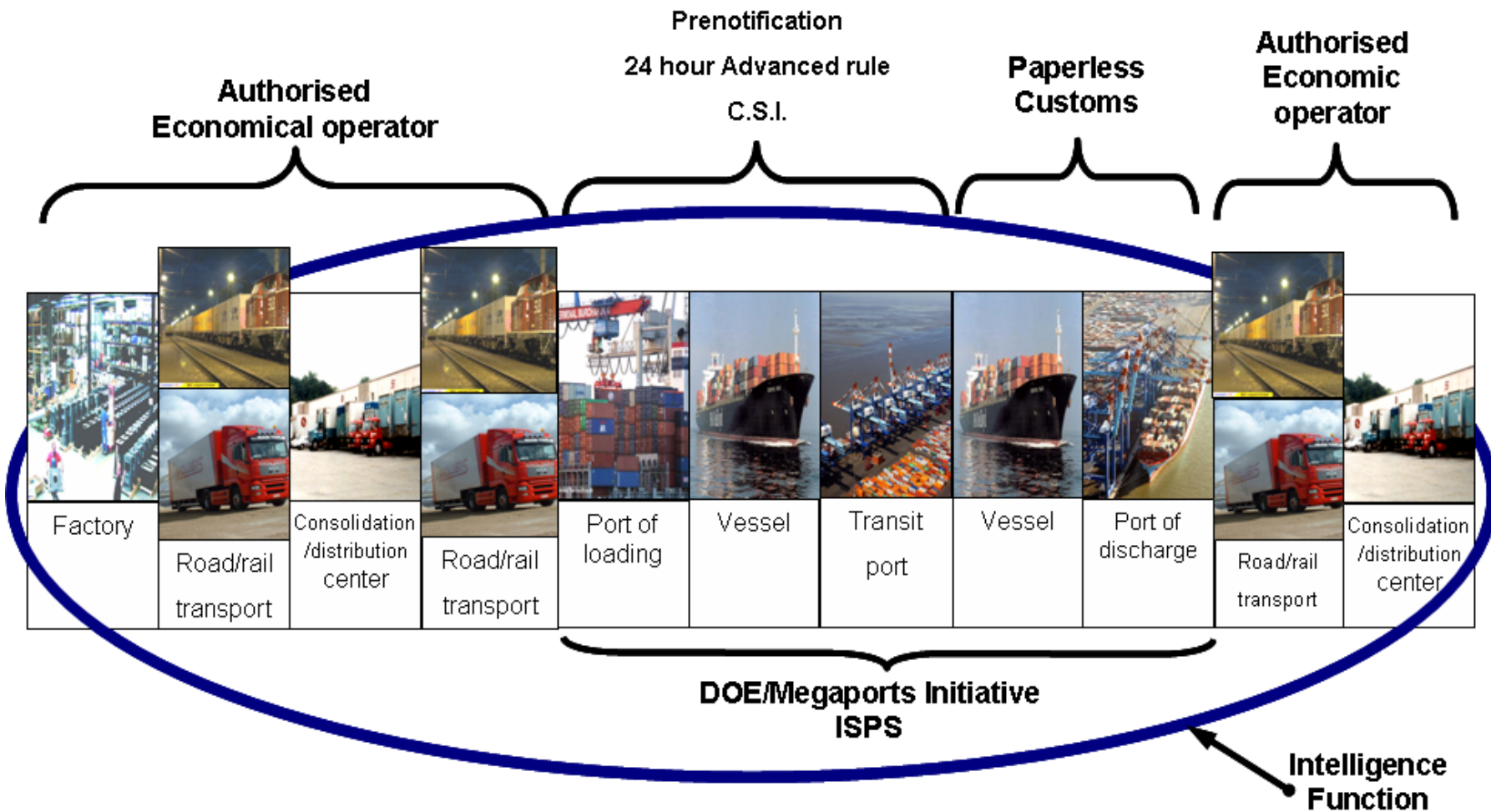
税関相互の協力

税関と民間との
パートナーシップ

米国のサプライチェーン・セキュリティ

(2001年9月11日 - 現在)





提供: Noël Egberts (Loyens & Loeff N.V.), ソース: Customs Belgium

C-TPATの対象

Customs -Trade Partnership Against Terrorism

C-TPATとは何か

- サプライ・チェーン及び国境での安全を強化するための官民共同イニシアティブ。
- 税関当局(CBP)の定めるセキュリティ管理要件を満たしていると認定された企業にベネフィットを与えるとするインセンティブ・プログラム

C-TPATの対象業種

- 米国輸入者 (Importer of Record)
- 米国 / カナダ ハイウェイ・トラック
- 米国 / メキシコ ハイウェイ・トラック
- 鉄道キャリア
- 船舶キャリア
- 航空キャリア
- 米国 海上ポート・オーソリティ / ターミナル・オペレータ
- 米国航空混載業者、船舶代理店およびNVOCC
- メキシコおよびカナダの製造者
- 特に招聘された海外製造者 (2007年10月から対象地域を拡大、以下の7カ国語で要件を発表)
(中国語、タイ語、アラビア語、オランダ語、ドイツ語、ポルトガル語、イタリア語)
- 営業免許を与えられた通関業者

C-TPATの基本的内容 - 2

C-TAPT参加のためにすべきこと

- サプライチェーンのセキュリティについて、CBPのセキュリティ・リコメンデーションに沿って自社のセキュリティ評価を行なうとともに社内管理プログラムを実施する。
- サプライチェーンに繋がる他社へC-TPATガイドラインを周知させ、これら各社との関係の中でC-TPATガイドライン確立に向けた努力をすること。
- 海外の取引相手 (Supplier) のセキュリティ管理状況を文書で確認する。また、C-TPATと同等のセキュリティ管理を実施するよう契約書等文書を通じて誓約を求める。
(Business Partner Requirements)

C-TPATのベネフィット(SAFE Port Act § 214-216)

- **Tier 1ベネフィット:** 認定 (Certified) を受けた参加者: ATSスコアリングでハイリスクと判定されるポイントの20%を上回らない。
- **Tier 2ベネフィット:** 実地調査 (Validation) を受けた参加者。Tier 1参加者と同じATSスコアリング + 低い検査率の適用 + コンプライアンス理由で検査される場合の優先取り扱い
- **Tier 3ベネフィット:** ベスト・プラクティスを実施している参加者。迅速な貨物リリース + いかなる検査目的でも優先的取り扱い + さらに低い検査率 + さらに有利なATSスコアリング

C-TPAT参加企業数

MOU提出企業： 10,892社 (2006年1月27日現在)

認定企業：7,774社

実地調査：90%以上実施

実地調査実施国：マレーシア、インド、タイ、ベトナム、日本、韓国、フィリピン、台湾、インドネシア、香港、カナダ、メキシコ、イギリス、ドイツ、フランス、スペイン、イタリア、チェコ、ブルガリア、ブラジル、コロンビア、南アフリカ、サウジ・アラビア、等々

Tier3輸入者：230社

(出所：国土安全保障省CBP COACでの発言 2007年11月日現在)

C-TPATステータスの中断・剥奪：416社 (そのうち約半数はメキシコのトラック業者)

CSI (Container Security Initiative)

- 米国へのコンテナ積み出しの多い外国の港が所在する外国政府との2国間協議に基き、米国向けコンテナのプレスクリーニングを行なう。
- スクリーニングはX線検査装置等の非破壊検査装置を用いる。

In the Americas and Caribbean:

- Montreal, Vancouver & Halifax, Canada
- Santos, Brazil
- Buenos Aires, Argentina
- Puerto Cortes, Honduras
- Caucedo, Dominican Republic
- Kingston, Jamaica
- Freeport, The Bahamas
- Balboa, Colón and Manzanillo, Panama
- Cartagena, Columbia

In Europe:

- Rotterdam, The Netherlands
- Bremerhaven & Hamburg, Germany
- Antwerp and Zeebrugge, Belgium
- Le Havre and Marseille, France
- Gothenburg, Sweden
- La Spezia, Genoa, Naples, Gioia Tauro, and Livorno, Italy
- Felixstowe, Liverpool, Thamesport, Tilbury, and Southampton, United Kingdom (U.K.)
- Piraeus, Greece
- Algeciras, Barcelona, and Valencia, Spain
- Lisbon, Portugal

In Asia and the East:

- Singapore
- **Yokohama, Tokyo, Nagoya and Kobe, Japan**
- Hong Kong
- Pusan, South Korea
- Port Klang and Tanjung Pelepas, Malaysia
- Laem Chabang, Thailand
- Dubai, United Arab Emirates (UAE)
- Shenzhen and Shanghai
- Kaohsiung and Chi-Lung
- Colombo, Sri Lanka
- Port Salalah, Oman
- Port Qasim, Pakistan
- Port of Ashdod, Israel
- Port in Haifa, Israel
- Alexandria, Egypt

In Africa:

- Durban, South Africa

2007年10月3日現在

ソース: CBP Department of Homeland Security

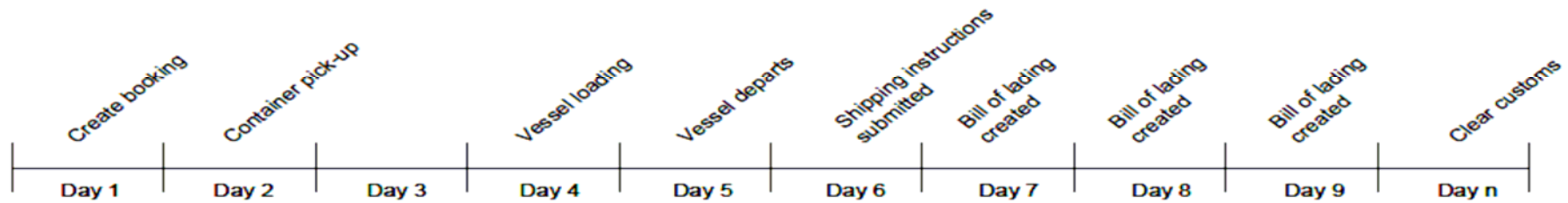
24時間ルール概要

- 米国税関は全ての船社から積荷の貨物申告情報を、外国港で船積みされる24時間前に受け取らなければならない(申告にはAMSを利用する)。
- 従来の貨物マニフェスト情報に加えて、新たに14項目の申告が求められる。
- 米国経由第三国向け貨物も24時間ルールの対象。
- 影響
 1. リードタイムの延伸:ヤード搬入が48時間前倒しとなった。
 - ✓ 在庫2日分の増加
 - ✓ 在庫増加に伴う金利負担
 - ✓ 貨物蔵置・輸送コストの上昇
 2. キャリアによる追加手数料の発生
 - ✓ 海上貨物:25ドル/BL
 - ✓ 航空貨物:8.5ドル/AWB
- 平成16年度政策群「安全かつ効率的な物流の実現」による調査
(出所:「物流セキュリティ強化及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究」から)
 1. 荷主:リードタイム延伸による在庫金利:約5.6億円/年(対米海上コンテナ輸出額:5.7兆円(2003年))
 2. 荷主:船社・NVOCC等からの割増料金請求約1.1億円
 3. 船社・NVOCC:割増料金の未請求額 約1.0億円
 4. 計 約7.7億円

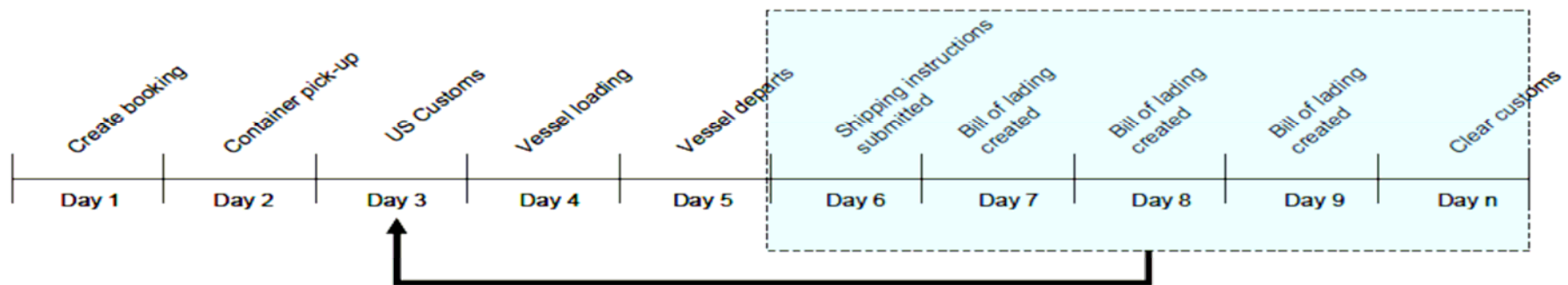
24時間ルール

OECD: Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact

Typical Container Booking/Bill of Lading Cycle: before 24-hour advance notification



Typical Container Booking/Bill of Lading Cycle: after 24-hour advance notification



24時間ルールของ泰มรลลลลล

(1) 海上貨物だけが、船積み前基準と厳しい。他の輸送モードでは全て到着前。なお米国は自国の輸出について事前申告ルールを実施していない。

輸送モード	輸入	輸出(案)
船舶 (Vessel)	<ul style="list-style-type: none"> • 外国港での積込24時間前申告 (現行24時間ルールと殆ど変更なし) • AMSによる申請 	<ul style="list-style-type: none"> • 出港の24時間前申告 • 輸出管理規制該当品で国務省または商務省から許可を受けた貨物については72時間前申告 • AESによる申告
鉄道 (Rail Road)	<ul style="list-style-type: none"> • 米国国境到着の2時間前申告 • Rail AMSによる申告 	<ul style="list-style-type: none"> • カナダ・メキシコ行き列車に機関車 (Locomotive) が接続される4時間前申告 • AESによる申告
航空 (Air Carriers)	<ul style="list-style-type: none"> • 赤道以北の米州国からの輸出については、離陸時点 (at Wheels up) で申告 • それ以外の航空貨物は、米国到着の4時間前申告 • Air AMSによる申告 	<ul style="list-style-type: none"> • 出発の2時間前申告 • AESによる申告
自動車 (Motor Carriers)	<ul style="list-style-type: none"> • FAST参加者 米国到着の30分前申告 • FAST非参加者 米国到着の1時間前申告 	<ul style="list-style-type: none"> • 国境地点へ到着する1時間前申告 • AESによる申告

米国・今後の動向

これまで実施されてきたC-TPAT、24時間ルール、CSI、自動ターゲティングをベースに、貨物検査についてさらに強化される。

ATS	24時間ルール	CSI	C-TPAT
§ 203:ATS機能の強化	“10+2”の導入	§ 205 法的根拠付与	§ 211 法的根拠付与
			§ 214-216 Tier1-3のベネフィット明確化
		§ 231 統合スキャンニング グ・システムのパイロットテスト	
		Secure Freight Initiative	CSD(Container Security Device)
		§ 232 100%スキャンニング (実施期限未定)	C-TPATの新たな要件 Tier 3+, Tire4の検討 Green Laneの実現?
		“Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007”	
		100%スキャンニングの義務化(2012年7月1日までに)	

米国のサプライチェーン・セキュリティ (今後の動向)

□ SAFE Port ACT(2006年10月)

10+2:

Secure Freight Initiative

CSD (Container Security Device)

□ 貨物100%スキャン法(2007年8月)

“Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007”

- ✓ 全ての米国向けコンテナは、輸出港においてX線検査装置と放射性物質検知装置を統合した検査装置でスキャン検査を受けなければならない。
- ✓ 2012年7月1日までに実施(2年の実施延期の余地がある)。

10 + 2(1) (今後の動向)

- 24時間ルール of 貨物マニフェストデータに加え、輸入者10項目+船社2項目の新たな事前申告項目が追加される。
- 船積み24時間前申告。海上コンテナのみ適用
- 米国輸入業界は反発
- WCOのSAFEフレームワークの内容から逸脱
- 輸出申告と輸入申告の同時許可へ道を拓く？

§ 203 10 + 2 (2) (今後の動向)

(11月7日付け Strawman, CBP)

現行マニフェスト・データ

Bill of Lading Number
Foreign Port prior to Depart to U.S.
Carrier SCAC
Carrier Assigned Voyage Number
Date of Arrival at First U.S. Port
U.S. Port of Unlading
Quantity
Unit Measure of Quantity
First Foreign Place of Receipt
Commodity Description (HTS/6)
Commodity Weight
Shipper Name
Shipper Address
Consignee Name
Consignee Address
Vessel Name
Vessel Country
Vessel Number
Foreign Port of Lading
Hazmat Code
Container Numbers
Seal Numbers
Date of Departure from Foreign Port
Time of Departure from Foreign Port

セキュリティ目的追加データ

輸入者

(外国港積込24時間前)
Manufacturer/Shipper name/address
Seller name/address
Container Stuffing Location
Buyer name/address
Ship to name/address
Importer of Record Number
Consignee Number
Country of Origin
Commodity HTS-6

船社

Stow Plan
(外国の最後の寄港地出発後48時間)
Container Status Message

引取り申告データ

Entry Number/Type
Entry – Port/Entry
Filer Code
Importer of Record
Ultimate Consignee
Surety Number
Filing Date & Time
Importing Carrier
Vessel Name
Country of Origin
Exporting Country
Exporting Date
Foreign Port Arrival
Estimated Arrival
Date
Entry Value
HSUSA (10)
Manufacturer ID

Secure Freight Initiative (今後の動向)

§ 231 Pilot Integrated Scanning System

- ✓ 非接触型イメージング機器と放射性物質検知装置を組み合わせた統合型スキャンニング・システムのパイロットテストのための外国の3港を法成立後90日以内に指定する。
- ✓ 法成立後1年以内に当該3港で、統合スキャンニング・システムのパイロット・テストをフル・スケールで実施しなければならない。
- ✓ フル・スケールの実施とは以下を含む：
 - (1) 全ての米国向けコンテナのスキャンニング
 - (2) 画像および情報の米国への送信
 - (3) 放射性物質検知装置がアラームを発した場合の対応方法

パイロットテスト: Secure Freight Initiativeとして実施

第一グループ(イギリス、パキスタン、ホンデュラス)、
第二グループ(韓国、オマーン、シンガポール、香港)

CSD : Container Security Device (今後の動向)

- 7月11日CSIS (Center for Strategic and International Studies)でのCBPのBasham長官の講演
- CBPは、1ヶ月以内にCSDの要件を発表し、60-90日間かけて製品の試験を行う予定である。
- CSDはVanningの時点でコンテナに取り付ける装置で、輸送途中でコンテナが開けられたか否かを判定するも(別名Smart Boxと呼ばれる)。
- 試験の結果について注意深く検討するが楽観視している。CSDの使用が近い将来にC-TPATの一部になるであろう。
- CSDをC-TPATの中で活用するために検討すべき点。
 - CSDをC-TPATの最上級Tier3の一部にするのか、それともTier3 Plus或いはTier4といった更に上級のクラスを作るのか？
 - CSDの使用を条件とするのか、インセンティブとするのか？
 - 米国の到着港に加えて、CSI(Container Security Initiative)に協力している海外港にも電波で反応するCSD読取機を設置するのか否か？
 - 誤作動(False alarm)率をどこまで認めるか？(1-2%以下であれば許容範囲)
- CSDは比較的安価なコストで通関優遇措置を享受できる仕組みなので、将来的には通関上の優先レーン(Green Lane)希望する荷主はCSDを利用することになる。
- Basham長官のスピーチ
 - コンテナ100%スキャン(全量検査)は、基本的に考えに欠陥があるとし、年間1200万個のコンテナを一つひとつ海外港で検査をしたら、国際通商の流れは阻害され、荷主のコストは莫大なものになる。
 - 大事なことは高リスクコンテナと低リスクコンテナをいかに識別するかである。コンテナ100%スキャン(全量検査)は、テロリストから見れば、何もせずに米国に重大な損害を与えることができるので、勝利以外の何物でもない。
 - 議会は性急に全量検査法案を押し進めるのではなく、Secure Freight Initiativeのパイロット・テストの結果を見極めるべき。

100%スキャニング法案(今後の動向)

- “Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007”
- 8月3日に大統領が署名して成立
- 全ての米国向けコンテナは、2012年7月1日までにX線又はガンマ線で放射性物質検査を行なう。
- 検査を行なう港が、下記の条件の内の二つをみたす時は、国土安全保障省が例外的に2年間実施期限延長を認めることができる。
 - 検査システムが購入、設置できない。
 - システムが誤作動率が受容範囲を超えている
 - 港がシステムを設置するだけの特色がない
 - 検査システムが既存のシステムと統合できない
 - システムを使用することで、トレードの量や流れを著しく阻害する
 - システムがハイリスク貨物の自動警報を提供しない
- 国土安全保障省長官は議会に対して、期限延長の必要性に関する証拠を提出し、早期実施のためにどのような措置を取るかについて説明することを求められる。