

Container Security Initiative, Questions & Answers

(米国関税庁：2003年3月11日付け)

本Q & Aは、日本機械輸出組合による仮訳です。正しくは米国関税庁の原文をご参照下さい。

http://www.customs.treas.gov/xp/cgov/newsroom/highlights/csi/q_and_a.xml

事務局注：

- 各質問・回答番号は事務局で付記しました。
- Q 4 と Q 5 の間にあった質問の仮訳は割愛いたしました。Q 4 とほぼ同じ内容の質問であること、また A 4 と全く同じ回答が示されていることによります。
- 本件連絡先：企画開発グループ 橋本 03-3431-9379 (hashimoto@jmcti.or.jp)

Q 1 . コンテナ・セキュリティ・イニシアティブとは何ですか？

A 1 . 9 月 11 日の同時多発テロ事件の余波の中で米国関税庁によって開発されたイニシアティブ。現在は国家安全保障省 (Department of Homeland Security) の下で、税関及び国境保安局 (CBP : Customs and Border Protection) が、世界の主要港で CSI を実施しているところである。CSI プログラムでは、CSI 港の国の担当官と協力してハイリスク・コンテナをターゲティングするために、少数の CBP 担当官が海外の CSI 港に派遣されている。その目的は、テロリストに利用されることからコンテナ貨物を保護することにある。国際貿易の殆どはコンテナによって輸送されているので、コンテナ貨物は国際貿易において決定的に重要な要素となっている。

Q 2 . セキュリティを高めるために何故米国の担当官を海外の港へ派遣する必要があるのか？

A 2 . 米国へ到着する全ての海上コンテナの約 2 / 3 は 2 0 大港を経由、あるいは出発地としている。米国と外国税関とで情報を共有することは、潜在的な大量破壊兵器を発見する上で、両国の税関の能力を高めることになる。協働することによって、米国が単独で行なうよりも遥かに高い海上輸送の安全を両国とも確保することが可能になる。

Q 3 . CSI に参加した外国港にとってのベネフィットには何があるか？

A 3 . CSI は、外国港を利用しようとする可能性のあるテロリスト組織への抑止力として機能する。この CSI は、米国のみならず参加港に対して重要なセキュリティ尺度を与えることになる。さらに、CSI は世界貿易システム全体に対してよりよいセキュリティを提供することとなる。もしテロリストがコンテナ貨物を利用している港湾を攻撃するつもりであったとすると、海上貿易システムは、港湾セキュリティが改善されるまで、停止に近い状態に陥ることになる。CSI に参加した港は、セキュリティ確保対策をまだ実施していない他の港湾に比べ、遥かに迅速にコンテナ貨物を取り扱うことが可能になる。一言で言えば、CSI とは、テロリストの攻撃という脅威に対する保険政策なのである。

Q 4 . 20 大港が初段において CSI の対象となっているが、これは小規模港湾にとって競争上不利に作用しないか？

A 4 . CSI は世界の 20 大港に限定されるものではない。2002 年 6 月、世界税関機構（WCO : World Customs Organization）は全会一致で、加盟 161 カ国の港湾全てが CSI モデルに沿ったプログラム開発の着手を可能とする決議を採択した。コンテナ・セキュリティは全世界的な関心事項となっており、我々は、国際貿易を行なっている世界の全ての港湾が保護されることを期待している。どこかで取組みが始められなければならないのであろうが、最大の取扱い量を誇る港湾から開始されたことは誠にもったもなことであろう。

Q 5 . CSI 参加港は経済的な有利性を持てるのか？

A 5 . 一つの現実的な有利性とは、コンテナ貨物を利用したテロ攻撃が生じた場合に出てくるであろう。すなわち、CSI 港は、（そのような状況にあっても）操業を維持できる。なぜならば、CSI 港はセキュリティ・システムを持っているからである。テロ攻撃が発生したばあい、CSI 港は競争上の有利性を持つのである。すなわち、CSI 港は、（CSI 参加によるセキュリティ対策を実施しているという）先見性によって報いられることになる。

Q 6 . 米国担当官の派遣によって、CSI 港にかかわる貨物の流れに遅れが生じる原因となり、当該港湾の競争力を削ぐことにならないか？

A 6 . そのようなことはない。実際には、貨物の移動をより一層効率化させることになる筈である。一般的に、貨物は輸出積込みまでに数日間（Several Days）埠頭に置かれるものである。CSI は、輸出積込みされる前にコンテナをターゲティングし、スクリーニングするものである。こうした仕方で、我々は輸出港での貨物の待ち時間を利用し、米国港に到着して直ちにリリースすることが可能となるのである。我々がターゲティングしたハイリスクコンテナはそれが何であれ検査されることになる。したがっ

て、「場所」と「時間」の問題であって、「もしも」という問題ではないのである。

Q 7 . 一部の外国政府から CSI についての懸念が表明されてきた。彼らは CSI を「差別 (divide) と征服 (conquer) の政策」と呼んでいる。国際社会は全体としてこの CSI プログラムに賛成すべきではなく、そうすれば、誰も優位に立つことも無くまた不利に立たされることも無いのではないか？

A 7 . 第一に、これは「差別 (divide) と征服 (conquer) の政策」ではない。米国へ大量にコンテナ貨物を積み出している港で CSI を開始することは論理的なことである。第二に、それぞれの国家は、税関政策、制度、及びリスク評価技術について独自性を持っており、そのことが 2 国間協定を必要としているのである。第三として、(CSI に署名した) 諸外国はその国益に適うと CSI を見なしているので、我々が署名した原則の宣言は、完全な協力にもとづいて為されているのである。さらに、2002 年 6 月、WCO 加盟 161 カ国はコンテナセキュリティ向上のための措置を講ずることに全会一致で合意している。加えて、2002 年 6 月の G8 サミットで、CSI を反映した貨物セキュリティガイドラインを採択している。

Q 8 . CSI は貿易障壁の一形態と考えてよいのか？

A 8 . そうではない。究極的な貿易障壁とは、貿易を停止させてしまうテロ攻撃である。もしテロ攻撃が生じることがわかかっていて、我々が海上インフラを保護するために何もしなければ、港湾管理責任者や政府担当者は嘲りを受けるということを想像していただきたい。CSI とは単に、米国到着後ではなく米国へ向けて出港する前に、コンテナ貨物のスクリーニングを行なおうとするプログラムに過ぎないのである。

Q 9 . CSI 参加のために参加港には追加的なコストが生じることになるのか？

A 9 . 我々は、CSI 参加には重い新規コスト負担が伴うと考えていない。米国税関職員とコンピュータを外国港へ派遣するコストは CBP が負担することになっている。また多くの CSI 港は既にスクリーニング検査装置を設置している。CSI 実施のために追加的な検査装置あるいは IT 機器が必要される場合には、これらのための投資は、保険、すなわち、CSI 参加国の国民経済と港湾を保護するものであると考えるに値するものである。

Q 10 . スクリーニングの費用、また積み下ろしの費用は誰が負担するのか？

A 10 . CSI 参加国が、スクリーニングおよび積み下ろしの直接的コストを誰が負担すべきが決定する。しかしながら米国では、移動、検査及び積み下ろしに係わるコストを輸入者が負担している。

Q 11 . 外国港に派遣されている CBP 検査官（米国税関職員）は武装しているのか？また CBP 検査官は逮捕権を持っているのか？

A 11 . 外国港に駐在する CBP 検査官は武装しないし逮捕権も有しない。CBP 検査官は、米国向け貨物のスクリーニングのために CSI 参加国の担当官と協働することになっている。彼らは、CSI 参加国のガイドラインと CSI 実施合意にある原則にしたがって業務を行なうのである。

Q 12 . 個々の CSI 港へ何名の米国税関職員が派遣されるのか？

A 12 . 個々の港のニーズに応じてそれぞれに対応することになる。基本的には、スタート段階として 5 名派遣することを考えている。その後、プログラムを評価し必要に応じて調整することになる。

Q 13 . いつ米国税関職員が派遣されるのか？

A 13 . 2002 年 3 月：カナダのモントリオール、ハリファックス、バンクーバー、
2002 年 9 月：オランダのロッテルダム、
2002 年 12 月：フランスのルアーブル、
2003 年 2 月：ドイツのハンブルグ、ブレーメルハーフェン；ベルギーのアントワープ。

（事務局注：原文では 2002 年 2 月とされているが、2003 年 3 月の誤りと思われる。因みに 2003 年 3 月：横浜）

Q 14 . 上記港湾に派遣されている CBP 検査官は、全ての貨物をスクリーニングするのか、それとも米国向け貨物だけをスクリーニングするのか？

A 14 . 外国港に派遣されている CBP 検査官は、当該国と協力して、米国向けまたは米国経由コンテナ貨物だけをターゲティングする。潜在的に脅威があると確認された米国向けコンテナだけが NII (Non Intrusive Inspection : X 線装置等のスキャン) によってまたは現品検査によって検査される。CSI 国の検査官が検査を実行し、米国 CBP 検査官はそのセキュリティスクリーニングを観察する。

Q 15 . 事前検査された米国向け海上貨物は、米国到着後 CBP を通じて迅速な輸入の取扱いを受けられるのか？

A 15 . その通り。もし貨物の積出しが、既に米国と当該国の税関職員とで共同して検査されているのであれば、このことは、CBP 検査官が米国到着時のことをそれほど心配しなくてよい積出しであることを意味しており、事前スクリーニングされていないハイリスクの積出しに我々の注意を集中させることを可能にするものである。我々は Tamper-Evident Seal といったような、海外で事前スクリーニングを受けたコンテナ

に取付けたいと考えている技術をテストしているところである。当然、CBP は、貨物が事前検査されていようといまいと、米国へ到着するいかなる貨物についても検査する権利を究極的には保有しており、追加的な情報が入手でき、またシールの完全性が疑わしい場合には、検査することになる。

Q 16 . CBP は、コンテナをスキャンするための X 線あるいはガンマ線検査技術を提供するのか？

A 16 . CSI の実施にあたっては CSI 国が NII 機器を装備するよう求めている。参加国の多くが既に大型コンテナスクリーニング機械を保有している。実際、いくつかの CSI 港では、既に最先端の検査装置が稼動している。

Q 17 . いくつかの港湾が CSI 参加に署名したのか？

A 17 . 現在（事務局注：2003 年 3 月 11 日時点）までのところ、20 大港のうちの 18 港が CSI 参加のための Declaration of Principle(DOP)に署名した。これらメガ・ポートは米国へ輸入されるコンテナの約 2 / 3 が通過している。それらの港は以下の通りである（コンテナ数量ベース）：Hong Kong、Shanghai、Singapore、Rotterdam、Pusan、Bremerhaven、Tokyo、Genoa、Yantian、Antwerp、Nagoya、Le Havre、Hamburg、La Spezia、Felixstowe、Algeciras、Kobe、Yokohama。またマレーシア及びスウェーデンの港湾も参加している。

Q 18 . CSI 参加国での実施のガイドとなる法律と規則のモデルは入手可能か？

A 18 . CSI の実施を議論するにあたって、実施国の固有の法律と規則に基くものである。我々の対応は、個々の参加国ごとの違いを踏まえて、（国毎に）別々の固有の宣言文を作成してきた。さらに、CSI とは共同的な取組みであることから、CSI 実施を支援するために、CBP は、当該参加国が望むならば、現行法の見直しと新規立法策定について喜んでお手伝いする。

Q 19 . CSI は貿易業務に悪影響を与えることになるのか？例えば、輸出前及び CBP が許可する前に必要とされる追加的な文書作成が求められる？

A 19 . 共同的なターゲティングと分析を通じて、貿易は個々の商業港において一層安全なものとなる。米国向け輸出または米国経由の輸出については、出港前に 14 のデータエレメント提出を求める 24 時間ルールを遵守しなければならない。

Q 20 . 商品の輸出あるいは輸入について何か追加的な文書が求められるのか？

A 20 . そのようなことはない。

Q21 . もし事前スクリーニングされた商品が、一旦米国に入港してから拒否された場合（理由は何にせよ）、その場合の手続きはどのようなものになるのか？当該商品はその港で再検査されることになるのか？

A21 . CSI で意図されていることは、大量破壊兵器が米国港に到着するのを阻止することにある。貨物コンテナがターゲットの対象となり大量破壊兵器の疑いで拒否された場合には、米国港へ輸送することが許可されなくなる。さらに、米国向け船舶に船積みされた場合には、当該船舶は米国領海内に入ることが許されなくなる。他方、コンテナが商業上の理由で検査の対象とされ、外国港で検査されていない場合には、当該コンテナは米国港に到着したときに検査されることになる。

Q22 . CSI 港から製品を輸出するのに、より時間がかかることになるのか？

A22 . そのようなことはない。ターゲティングと検査は、（貨物コンテナが）外国の輸出港へ搬入され、米国向け船舶に積込まれるまでの間の時間を利用して行なわれる。

Q23 . 一つの港が（CSI に）参加するかしないかによって、貿易はどのように影響されるのか？

A23 . サプライチェーンの最も初期の段階でコンテナ検査を受けられるということが CSI 港のベネフィットとなる。輸出の完全性（Integrity）は、到着前情報と外国港での非接触型検査機器（Non Intrusive Inspection Equipment）の利用によって、より一層確保され、これによって、米国到着後迅速に通関手続きが行なわれる。

もう一つの有利性は、コンテナ貨物を利用したテロ攻撃が発生した時に現れる。CSI 港は既にセキュリティ・システムを稼働させているので、（そうした事態においても）CSI 港はオペレーションを継続できるであろう。

Q24 . 米国は CSI 参加国に対して相互主義を提案するのか？

A24 . 外国政府と CSI プログラムを議論するに際して、CBP は、当該 CSI 参加国税関職員が米国主要港で当該国向けコンテナをターゲティングできる機会を申し出ている。

CBP は、その諜報情報（Intelligence）及び到着前情報を、CSI 参加国と 2 国間ベースで共有する。情報(データ)の共有は相互的なプロセスを意図しているのである。

以上