

米国「10+2ルール」案の 基礎知識 (Q&A)



2008年4月

JMC 日本機械輸出組合

はじめに

今年1月2日、米国国土安全保障省税関・国境警備局(CBP)は、新たなサプライチェーン・セキュリティ・プログラムである“10+2ルール”についての規則案を発表しました。

当組合事務局では、今年2月に同規則案の影響について、アンケート調査を行いました。輸出企業の間では本ルールが殆ど知られていないことが判明しました。すなわち、「知っている」と回答した企業は僅か2割しかなく、「聞いたことがある」との回答は約2割であったものの、十分な理解には至っていない企業も一部見られ、また残りの過半数は、「聞いたことがない」との回答となりました。

しかしこの調査や各国産業界の情報を収集する中で、このルールは、輸出者が現状の輸出プロセスを大きく変えなければならない場合も想定されるほどの大きなインパクトをもっていることも分かってきました。

当組合では、“10-2ルール”に対する理解をより深めて頂くために、本資料を取りまとめました。海上コンテナ貨物による対米輸出を行っている企業の方々に本ルールをご理解いただきに、適切に対応準備いただけるよう、今後のご検討の参考にして頂ければ幸いです。

Q1. 10+2ルールって何ですか？

このルールは米国政府が実施しているテロ対策サプライチェーン・セキュリティ対策の一環です。海上コンテナで輸入される貨物について、米国の輸入者に10データ、および船社に対して2データの提出を求めることから、10+2ルール(テンプラストゥー)と呼ばれています。

それぞれのデータ内容は、Q2のとおりですが、このルール導入後、米国の輸入者は輸出地での船積み24時間前までに、米国税関に電子申告しなければなりません(船社については別のタイムリミット)。

しかしデータ内容をよく見ると、輸出者は米国の輸入者が船積みまでに申請できるよう早めに提供してあげないといけないデータが複数含まれていることがわかります。

つまり米国あての輸出者も、このルールに沿った運用ができないと、最悪の場合船積みできない事態を引き起こす可能性があるのです。

Q2.どのようなデータを提出するのですか？

このルールが導入されると、米国の輸入者、船社は米国政府(CBP)に次のデータを電子申告しなければなりません(輸入者は輸出地の船積み24時間前までに)。

しかしよく見ると、下線を引いたデータは船積み時点では米国輸入者が持っていないもので、輸出者が提供を求められると考えられます。

つまり日本を含む輸出者も無関係ではいられないこととなります。問題なく提供できそうでしょうか。



(米国輸入者)

- ① 製造業者・サプライヤー名、住所
- ② 販売者の名前、住所
- ③ 買主の名前、住所
- ④ 送り先の名前、住所
- ⑤ コンテナ詰めされた場所
- ⑥ 混載業者の名前、住所
- ⑦ 記録上の輸入業者名
- ⑧ 荷受人番号 (米国官報)
- ⑨ 原産国
- ⑩ HTSUS番号(HS番号)

(船社)

- ① 積み込みプラン
- ② コンテナ・ステータス・メッセージ

(2データ詳細は、2月にリリースした資料または米国官報でご確認下さい。)

(JMC) http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/2008/C-TPAT_CSI_1-105.htm

(米国官報) <http://a257.g.akamaitech.net/7/257/2422/01jan20081800/edocket.access.gpo.gov/2008/pdf/E7-25306.pdf>

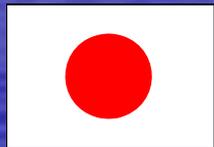
Q4.なぜこのようなルールが出てきたのですか。

2001年に米国を襲った同時多発テロ(9.11)以降、米国はセキュリティ強化に向け、国土安全保障省(DHS)のもとに、税関国境警備局(CBP)を発足させました。

CBPは、米国に輸入される貨物情報を事前に把握し、リスクの高い貨物か否かを外国で船積み前に判別できるよう施策を実施してきました。2002年に導入された「24時間ルール」はその一環で、これは船社が船積み24時間前に貨物マニフェスト情報の提出義務を負っているものです。

「10+2ルール」は、「24時間ルール」とは別に、米国の輸入者(及び船社)を対象にしたもので、海外製造者に始まるサプライチェーンの川上から川下まで一環したテロ対策を施すという米国政府の徹底した考え方が、一連の施策にあらわれています。

輸出者(日本)



24時間ルール



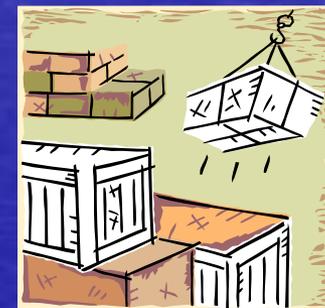
米国輸入者



Q5. 輸出者はどのような影響を受けるのですか？

今年1月に提示された草案(プロポーズド・ルール)について日本機械輸出組合が、今年2月に実施したアンケート結果からは、**約4割**の企業が「重大な影響がでる」、または「何らかの影響がでる」と回答しており、次のような意見が寄せられています。

- 「24時間ルール」により、現在でも船積み3日前に申告が行えるように準備しているのに、さらに前倒ししなければならない。
- 混載の場合はさらに対応が難しい。
- 輸出コストがさらにアップする。
- 製造者データ、コンテナ詰め場所といったデータを船積みまでに、輸入者に渡せるよう、現行のプロセスを見直したり、システムを構築しなければならない。



Q6. いつ導入されるのですか。

10+2ルールを導入することは、既に米国政府が決定しています。具体的な導入時機は目下のところ明確にされておりませんが、早ければ今年秋には暫定的に導入されるとも一部では言われています。

米国政府(CBP)は、このプロポーズド・ルールに対して既に、広くパブリックコメントを求めました。これに対し各国政府、産業界から非常に多くの声が寄せられております。(Q8参照)

Q7. C-TPATプログラム参加者は 免除対象にならないのですか？

米国政府は、米国の輸入者・物流事業者を対象としたサプライチェーン・セキュリティ確保のための自主管理プログラムとして、C-TPATプログラム^注を実施し、現時点で約10,000万社以上の事業者が参加しています。

(C-TPAT: Customs-Trade Partnership Against Terrorism)

ヨーロッパでも同様の制度をAEO制度として今年1月に導入し、日本も、簡易申告制度、特定輸出申告制度を皮切りに、物流事業者などAEO制度を順次導入しつつあります。(AEO: Authorized Economic Operator)

しかしながら、米国政府はC-TPATプログラム参加者だからといって、10+2ルールの適用は免除しません。

Q8. 10+2ルール草案に対して、どのような声があがっていますか。

プロポーズド・ルールに対して、世界各国の政府、業界団体または有力企業から、実に190件以上のコメントが米国政府(CBP)に寄せられました。

意見提出

- 日本 : 日本政府、日本自動車工業会、JETROロサンゼルス、日本機械輸出組合等々
- 諸外国 : 欧州委員会、世界税関機構(WCO)、国際商工会議所等々
- 米国 : 米国リテール協会、全米製造者協会、米国輸出入者協会等々

意見の一部

- ・ コスト、リードタイム等に影響が出るとの面を考慮してほしい。
- ・ リードタイムの大幅な延伸を生じ、莫大なコストが発生する。
- ・ このルールがジャストインタイムに与える影響は大きい。
- ・ こうしたルールはグローバルベースで一斉に導入する方が効果が見込める。導入時期を少し見直した方がよいのではないか。
- ・ このルールで集めたデータをCBPはどのように検証するのか。
- ・ WCO(世界税関機構)のルールと整合性をとっていくべきではないか。
- ・ 船積24時間前といっているが、実際はいつから受付開始なのか。

Q9.10+2ルールに対応するため、今後何をすればよいのでしょうか？

米国政府は今年3月18日までに、パブリックコメントを集めたところで、今後ルールの最終化に向けて準備していきます。

このため、コメントがどのように反映されるか、導入時期がいつになるかは明確ではないですが、早急に以下のようなアクションを取られることをお勧めします。

■ 輸入者に次の点を確認する

- ✓ 輸入者が「10+2ルール」を認識／理解しているか
- ✓ どのように対応しようとしているか
- ✓ 輸出者にどのデータを何時までに求めるか

■ 輸出者は、次の点を確認する

- ✓ 該当するデータの切り出しができるか
- ✓ システム上の対応の可能性



Q10. 今後の情報の入手は？

- JMC日本機械輸出組合では、「10+2ルール」の動向について組合員の皆様に情報提供を行ってまいります。
- 今年5月9日には、米国の専門弁護士を招聘し、「10+2ルール」など米国のサプライチェーン・セキュリティ・プログラムについてのセミナーを予定しています。
- お問い合わせ先
日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループ
電話 03-3431-9800
URL: <http://www.jmcti.org/C-TPAT/index.htm>