

美国海关规则——进口商安全申报及对承运人的附加要求（10+2 规则）

美国海关边境保护局（CBP）近期已开始执行多条规定，要求相关人员通过电子传输方式，就计划进口到美国的货物，预先提供额外数据资料。该等预告信息必须于该货物在外国海港装船前提交。上述规定是依据《2006 年美国港口安全与责任法》（又称《美国港口安全法》）¹ 和《2002 年海上运输安全法》²，在 2008 年 11 月 25 日一项名为“进口商安全申报及对承运人的附加要求”的最终规则中颁布的，该规则在《联邦公报》（73 FR 71730）中通常被称为“10+2 规则”。最终规则已于 2009 年 1 月 26 日生效，其中规定可以推迟至 12 个月后才开始遵守该规则。因而，美国海关边境保护局从 2010 年 1 月 26 日起正式执行 10+2 规则。



对进口商的要求（10+2 规则中的“10”）

10+2 规则要求进口商，包括货主、买家、收货人或代理人（例如经许可的报关行），在货物装上驶往美国的船舶前不少于 24 个小时，为该等货物向美国海关边境保护局提交全套进口商安全申报文件（ISF），但留在船上的外国货物及某些保税运输的货物除外。进口商安全申报文件必须通过“自动报关行界面”和“自动舱单系统”（AMS），以电子方式提交。对于留在船上的外国货物，以及计划作为直接出口货物或直接运输并出口货物进行保税运输的货物，进口商仅需提交五项资料。³

对承运人的要求⁴

除了通过自动舱单系统，以电子方式向美国海关边境保护局提交货物舱单信息⁵ 以外，现在，承运人还须通过电子方式提供两项附加的数据资料；针对装载在集装箱远洋船上入境美国的所有货物，向美国海关边境保护局提交船舶积载计划和集装箱状态信息。

船舶积载计划必须载明运往美国的货物在船上的实际装载位置，尤其是危险货物和其他高风险集装箱货物。美国海关边境保护局必须在船舶离开上一个外国港口后 48 小时内收到积载计划。如果航程不超过 48 小时的，则美国海关边境保护局必须在船舶抵达第一个美国港口前收到积载计划。船舶积载计划应当包括船舶和船上每个集装箱的标准信息。按照美国海关边境保护局的要求，船舶积载计划应当由船舶的实际承运人（而不是无船承运人）负责提交。对于装载一部分集装箱货物的散货船和件杂货船，美国海关边境保护局要求承运人提交所有船上集装箱货物的船舶积载计划。

¹ 《2006 年港口安全与责任法》（第 203 条）。

² 经《2002 年海上运输安全法》（第 343a 条）修订的《2002 年贸易法》。

³ 同时参见 2008 年 11 月 25 日《联邦公报》第 73 卷第 228 项第 71731-71733 页。为少数特定的目的，海运承运人可能被视为进口商（例如，留在船上的外国货物的海运承运人），并且有负责在货物装上船舶前，向美国海关边境保护局提交五项数据资料，但该等通知无须在装船前 24 个小时提交。

⁴ 下列承运人免于履行附加的“2”项报告要求：（1）专门运送散货和件杂货的承运人，以及（2）先通过船运抵达加拿大或墨西哥，随后通过卡车或火车运至美国境内的货物（包括集装箱货物）的承运人。

⁵ 参见《联邦公报》19CFR Parts 4, 103 及 Gard 会员通函第 07/2003 号。

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 terje.paulsen@gard.no；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 marius.schonberg@gard.no。

本资料仅作一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的任何一种类的损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。

集装箱状态信息 (CSM) 的作用是报告集装箱的动态及其状态变化，例如是满箱还是空箱。当一名承运人在集装箱追踪系统内创建或收取集装箱状态信息时，对于计划运抵美国港口的所有在船集装箱，该承运人应当立即将其中涉及特定事件的信息，提交给美国海关边境保护局。承运人必须在信息登入承运人的集装箱追踪系统后不超过 24 小时，通过安全文件传输协议，以电子方式提交集装箱状态信息。同船舶积载计划一样，美国海关边境保护局要求船舶承运人，而非无船承运人，提交集装箱状态信息。

执行情况

美国海关边境保护局称，在 2010 年将根据实际情况，循序渐进的执行上述规则。⁶ 第一季度，美国海关边境保护局计划针对那些已进口货物但未作进口商安全申报的进口商，或者那些申报不准确或不及时的进口商，采取强制措施。尽管美国海关边境保护局在第一季度并不希望征收定额罚款或者签发“禁止装船”命令 (DNLs)，然而违规情况仍可能以个案为基础受到审查，违规经营者也可能被处以罚款。⁷

第二季度，美国海关边境保护局计划通过扣留货物和其他保全措施强制执行上述规则。但是该局表示，在这一时期并不打算征收定额罚款或者签发禁止装船命令。在第三和第四季度，美国海关边境保护局计划对进口商安全申报文件涉及数据或申报问题（包括及时性问题）的，开始征收定额罚款。该局将在第四季度前全力执行该规则。

建议

虽然执行工作据称将逐步开展，但承运人和进口商应当始终遵守 10+2 要求。进口商和承运人应当借此机会，检查其相关程序的合规性，以避免在边境地区发生延误或被处以罚款。

⁶ 参见美国进出口商协会，“进口商安全申报执行策略”（2010 年 1 月 20 日），可以在 <http://www.aaei.org/LinkClick.aspx?fileticket=UICAz3wrz5A%3d&tabid=36> 上找到。更多相关要求的资料可以从 http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/carriers/security_filing/ 上得到。

⁷ 美国海关边境保护局将对每项违规行为处以至少 5,000 美元的罚款，且最高罚款金额不超过 100,000 美元。罚款数额将取决于违规行为是否涉及最终目的地为美国的国际货物运输，货物是否途经美国，预告信息是否未按时提交，或者船舶积载计划或集装箱状态信息上报告的预告信息是否不充分或者不准确。

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 terje.paulsen@gard.no；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 marius.schonberg@gard.no。

本资料仅作一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的任何一种类的损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。