

美國海關規則——進口商安全申報及對承運人的附加要求（10+2 規則）

美國海關邊境保護局（CBP）近期已開始執行多條規定，要求相關人員通過電子傳輸方式，就計畫進口到美國的貨物，預先提供額外資料資料。該等預告資訊必須於該貨物在外國海港裝船前提交。上述規定是依據《2006 年美國港口安全與責任法》（又稱《美國港口安全法》）¹ 和《2002 年海上運輸安全法》²，在 2008 年 11 月 25 日一項名為“進口商安全申報及對承運人的附加要求”的最終規則中頒佈的，該規則在《聯邦公報》（73 FR 71730）中通常被稱為“10+2 規則”。最終規則已於 2009 年 1 月 26 日生效，其中規定可以推遲至 12 個月後才開始遵守該規則。因而，美國海關邊境保護局從 2010 年 1 月 26 日起正式執行 10+2 規則。



對進口商的要求（10+2 規則中的“10”）

10+2 規則要求進口商，包括貨主、買家、收貨人或代理人（例如經許可的報關行），在貨物裝上駛往美國的船舶前不少於 24 個小時，為該等貨物向美國海關邊境保護局提交全套進口商安全申報檔（ISF），但留在船上的外國貨物及某些保稅運輸的貨物除外。進口商安全申報檔必須通過“自動報關行介面”和“自動艙單系統”（AMS），以電子方式提交。對於留在船上的外國貨物，以及計畫作為直接出口貨物或直接運輸並出口貨物進行保稅運輸的貨物，進口商僅需提交五項資料。³

對承運人的要求⁴

除了通過自動艙單系統，以電子方式向美國海關邊境保護局提交貨物艙單資訊⁵ 以外，現在，承運人還須通過電子方式提供兩項附加的資料資料；針對裝載在集裝箱遠洋船上入境美國的所有貨物，向美國海關邊境保護局提交船舶積載計畫和集裝箱狀態資訊。

船舶積載計畫必須載明運往美國的貨物在船上的實際裝載位置，尤其是危險貨物和其他高風險集裝箱貨物。美國海關邊境保護局必須在船舶離開上一個外國港口後 48 小時內收到積載計畫。如果航程不超過 48 小時的，則美國海關邊境保護局必須在船舶抵達第一個美國港口前收到積載計畫。船舶積載計畫應當包括船舶和船上每個集裝箱的標準資訊。按照美國海關邊境保護局的要求，船舶積載計畫應當由船舶的實際承運人（而不是無船承運人）負責提交。對於裝載一部分集裝箱貨物的散貨船和件雜貨船，美國海關邊境保護局要求承運人提交所有船上集裝箱貨物的船舶積載計畫。

¹ 《2006 年港口安全與責任法》（第 203 條）。

² 經《2002 年海上運輸安全法》（第 343a 條）修訂的《2002 年貿易法》。

³ 同時參見 2008 年 11 月 25 日《聯邦公報》第 73 卷第 228 項第 71731-71733 頁。為少數特定的目的，海運承運人可能被視為進口商（例如，留在船上的外國貨物的海運承運人），並且有負責在貨物裝上船舶前，向美國海關邊境保護局提交五項資料資料，但該等通知無須在裝船前 24 個小時提交。

⁴ 下列承運人免于履行附加的“2”項報告要求：（1）專門運送散貨和件雜貨的承運人，以及（2）先通過船運抵達加拿大或墨西哥，隨後通過卡車或火車運至美國境內的貨物（包括集裝箱貨物）的承運人。

⁵ 參見《聯邦公報》19CFR Parts 4, 103 及 Gard 會員通函第 07/2003 號。

需要更多資訊，請聯繫：防止損失經理 Terje R. Paulsen，電郵 terje.paulsen@gard.no；或防止損失執行官 Marius Schønberg，電郵 marius.schonberg@gard.no。

本資料僅作一般資料之用。雖然我們已盡力確保最初公佈時資訊的準確性和品質，但是對於因依賴本資料而產生的無論任何種類的損失或損害，Gard AS 不承擔責任。www.gard.no。

集裝箱狀態資訊 (CSM) 的作用是報告集裝箱的動態及其狀態變化，例如是滿箱還是空箱。當一名承運人在集裝箱追蹤系統內創建或收取集裝箱狀態資訊時，對於計畫運抵美國港口的所有在船集裝箱，該承運人應當立即將其中涉及特定事件的資訊，提交給美國海關邊境保護局。承運人必須在資訊登入承運人的集裝箱追蹤系統後不超過 24 小時，通過安全檔案傳輸通訊協定，以電子方式提交集裝箱狀態資訊。同船舶積載計畫一樣，美國海關邊境保護局要求船舶承運人，而非無船承運人，提交集裝箱狀態資訊。

執行情況

美國海關邊境保護局稱，在 2010 年將根據實際情況，循序漸進的執行上述規則。⁶ 第一季度，美國海關邊境保護局計畫針對那些已進口貨物但未作進口商安全申報的進口商，或者那些申報不準確或不及時的進口商，採取強制措施。儘管美國海關邊境保護局在第一季度並不希望徵收定額罰款或者簽發“禁止裝船”命令 (DNLs)，然而違規情況仍可能以個案為基礎受到審查，違規經營者也可能被處以罰款。⁷

第二季度，美國海關邊境保護局計畫通過扣留貨物和其他保全措施強制執行上述規則。但是該局表示，在這一時期並不打算徵收定額罰款或者簽發禁止裝船命令。在第三和第四季度，美國海關邊境保護局計畫對進口商安全申報檔涉及資料或申報問題（包括及時性問題）的，開始徵收定額罰款。該局將在第四季度前全力執行該規則。

建議

雖然執行工作據稱將逐步開展，但承運人和進口商應當始終遵守 10+2 要求。進口商和承運人應當借此機會，檢查其相關程式的合規性，以避免在邊境地區發生延誤或被處以罰款。

⁶ 參見美國進出口商協會，“進口商安全申報執行策略”（2010 年 1 月 20 日），可以在 <http://www.aaei.org/LinkClick.aspx?fileticket=UICAz3wrz5A%3d&tabid=36> 上找到。更多相關要求的資料可以從 http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/carriers/security_filing/ 上得到。

⁷ 美國海關邊境保護局將對每項違規行為處以至少 5,000 美元的罰款，且最高罰款金額不超過 100,000 美元。罰款數額將取決於違規行為是否涉及最終目的地為美國的國際貨物運輸，貨物是否途經美國，預告資訊是否未及時提交，或者船舶積載計畫或集裝箱狀態資訊上報告的預告資訊是否不充分或者不準確。

需要更多資訊，請聯繫：防止損失經理 Terje R. Paulsen，電郵 terje.paulsen@gard.no；或防止損失執行官 Marius Schønberg，電郵 marius.schonberg@gard.no。

本資料僅作一般資料之用。雖然我們已盡力確保最初公佈時資訊的準確性和品質，但是對於因依賴本資料而產生的無論任何種類的損失或損害，Gard AS 不承擔責任。www.gard.no。