

3・6 OECD

3・6・1 海運委員会

日米欧の先進国を中心とする 30 ヶ国の間で経済政策問題を取り扱っている OECD は、海運委員会(MTC: Maritime Transport Committee)を設置して海運問題を討議している。同委員会には OECD メンバー政府の運輸当局者が出席し、海運とその関連分野における自由かつ公正な市場形成に向け、メンバー国間の海運競争政策の整合性を図ることや、海運助成措置の削減等の海運政策問題を中心に幅広い議論を行ってきた。

また、近年のタンカー事故や環境意識の高まりおよび米国等におけるテロ事件などにより、OECD MTC の作業が船舶の安全確保問題や海事保安問題に広がりを見せている。

なお、OECD 全体の機構改革の一環として、OECD 理事会で海運委員会を含む委員会の整理・統合が検討されており、動向が注目される。

1. 2003 年 11 月 13 日～14 日 海運委員会会合

2003 年 11 月 13 日～14 日に、パリの OECD 本部で開催された海運委員会には日本政府から国土交通省の代表者が出席するとともに、当協会園田国際企画室長も出席した。

会合では、海事保安対策を中心に議論が行われ、主な検討結果は以下の通り。

(1) 海事保安・テロ対策

各国の規則の制定状況が報告された。船舶をテロリストに所有・使用させないことに関しては、船舶の支配・管理の透明性確保は便宜置籍国だけの課題ではなく、世界的な課題であることと、透明性確保には資金の流れを把握することが重要である旨合意した。OECD としての今後の取り組みについては、次回以降の MTC で議論することとした。

(2) OECD 機構改革と海運委員会の今後について

OECD 事務局より、OECD が組織全体の機構改革を検討中であり、2003 年 10 月、OECD 事務総長より海運委員会を含む産業別委員会の大半を廃止する案が提示されたことが報告された。同案によると、海運、鉄鋼、観光 3 委員会と造船部会は廃止されることとなる。これに対し、出席者からは海運委員会存続を求める声が多く出された。

04 年 5 月の OECD 理事会までは最終決定は行われない見込みであるが、海運委員会が 1～1 年半以内に廃止される可能性が高いものと見られる。

(3) その他議題

船体および PI 保険によるサブスタンダード船対策をはじめとするその他の議題に関しては、今回の海運委員会で特段の進展はなかった。

2. 2004 年 5 月 24 日～25 日 海運委員会会合

2004 年 5 月 24 日～25 日に、パリの OECD 本部で開催された海運委員会には日本政府から国土交通省の代表者が出席するとともに、当協会欧州地区事務局も出席した。

主な検討結果は以下の通り。

(1) OECD 機構改革と海運委員会の今後について

OECD 事務局からは、04 年夏に OECD 閣僚レベルで各委員会の優先度を判断することになるが、海運委員会は「低優先」に位置付けられており、整理対象となる可能性が極めて高いことと、今後は、機能を ECMT(欧州運輸大臣会議) などの既存組織に統合する案が考える旨報告された。多くの加盟国代表からは、海運委員会の維持を求める意見が出され、各国は国内外務省トップに海運委員会の重要性を訴えるよう求められた。

(2) 海事保安対策

各国からは、ISPS コードの対応状況につき報告があった。また、ECMT と共同で作成したコンテナ輸送に関するレポートを 04 年 5 月末に公表することで合意した。

(3) サブスタンダード船に関する政策オプション

MTC 事務局が各国に提案していた政策オプションの大半は否決され、04 年秋に予定していた特別会合も開催しないこととなった。各国からは、海運業界意見と同様、大半のプロジェクトが IMO 等他国際機関との重複作業であることに対し懸念が示された。

(4) 船社が船員に関する諸基準を遵守しないことによるコスト節約効果

我が国政府など複数の加盟国意見を踏まえ、本件は ILO で作業中の海事統合条約策定に与える影響を回避するため、ILO の作業終了後に改めて実施の是非を検討することとした。