

3・4 各国の海運政策

3・4・1 米国

1. 米国産 LNG 輸出における米国籍船利用奨励の動き

米国産シェールガスの需要が高まっている昨今の状況を踏まえ、米国民主党ジョン・ガラメンディ下院議員は米国から輸出される LNG・原油の一定量を米国建造の米国籍船で輸送することを義務付ける法案を繰り返し提出してきており、直近では、2021年3月11日にも同主旨の法案(S.707, H.R.1819)をウィッカー上院議員とともに再度上下両院に同時提出している(船協海運年報 2020「3・4・1」参照)。2022年3月末現在審議は進んでいないが、今後とも動向を注視していく必要がある。

2. 米国大陸棚におけるオフショア支援船に対するジョーンズ法適用

(1) 米国オフショア労働者平等法案

2022年2月28日に下院グレイブス議員、上院カシディ議員により同時提出された米国オフショア労働者平等法案(H.R. 6728, S.3705, American Offshore Worker Fairness Act)は、米国内航船社に課せられる米国人船員配乗義務および外資規制(上限 50%)を免除されている発電施設(燃料発電、風力発電)関連オフショア船について、外国人配乗による低コスト運航を問題視するもので、その内容には外国籍オフショア船への米国船員または旗国の船員配乗義務、同外国籍船の船員に係るビザ発給数限定(同船乗員の 2.5 倍まで)等の内容が含まれている。本法案の内容を含む 2022 年コーストガード授權法案(H.R.6865、Coast Guard Authorization Act of 2022)は3月29日下院を通過し、上院商業・科学・運輸委員会で審議待ちの状態。

本法案は、ジョーンズ法の適用範囲には影響を及ぼさないが、2021年1月に成立した2021年国防授權法(National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2021)(H.R.6395)によってジョーンズ法が米国大陸棚上の再生可能エネルギー(洋上風力発電施設等)を生産する構造物にも拡大することとなった(但し成立後も非内航船は引き続き CBP 解釈に則りオフショア業務を行うことができる)(船協海運年報 2020「3・4・1」参照)こととあわせ状況を注視していく。

3・4・2 ロシア

連邦航海通商法の改正(2018年、2019年)により、ロシア連邦の北極海地域において採掘された天然ガスおよび石油の海上輸送・洋上貯蔵が原則ロシア籍船に限定されることとなったがロシア籍船による輸送義務付けの範囲(ロシア領域内のみか、領域外を含むか)が明確にされておらず、デンマーク政府などからはロシア当局に対しこの点に関して照会が行われている(船協海運年報 2020「3・4・2」参照)。2022年3月末現在明確な回答は行われていない。

2021年5月の連邦航海通商法改正により、施行日(2021年6月6日)以降、前述のロシア籍船使用義務付け対象に北極海地域での炭化水素資源の貯蔵が追加されるとともに、同日以降投入される新規船舶等にロシア建造・ロシア域内製造部品の使用が義務付けられた(ただし同日以前の建造、または造船契約か用船契約が同日以前の場合には例外規程あり)。

3・4・3 フィリピン

フィリピン当局は国際定航船社が同国の荷主から徴収している運賃以外の「過大な」チャージ類および空コンテナ滞留等による主要コンテナターミナル(CT)混雑是正のため、共同行政命令(JAO)を準備中であることが2019年2月に判明、実施されれば定航会社に相応の悪影響があることから、当協会は事務局を務めるASA SPCを通じて対応している(詳細は船協海運年報2018「3・4・6」、同2019「3・4・6」、2020「3・4・6」参照)。

本件は現地定航船社団体のAssociation of International Shipping Lines(AISL)が中心となりWSCの協力を得て対応しており、主要港のCT混雑状況については、既に改善が図られた。一方、チャージ関係の規定については、規制当局の権限を明確化するためJAOを大統領令に格上げすることも一時検討されていたが、結局行政措置による規制は困難として立法措置が採られることとなった。

このため、フィリピン議会下院は2021年4月30日、2019年に提出されていた2本の関連法案に関する運輸委員会公聴会を開催。席上AISLはContainer Depositsの返金を空コン返却後15日以内とする部分には賛成する一方、諸チャージの規制には賛成しない旨意見陳述したが、その他の当局側の出席者は全員法案に賛成の意見を示した。その後両法案は一本化に向け委員会傘下のtechnical working group(WG)で検討が継続され、AISL・WSCともに書面により意見提出を行った。

最終的に一本化された法案House Bill No.10575(概要は以下の通り)は2022年1月31日に全会一致で可決され上院へ送付された。現在上院での審議待ち。

- ・船社、フォワーダーまたは港湾ターミナル会社が徴収する諸チャージは海事産業庁(MARINA)に対し届出の上新聞またはウェブに公表し、公表以上の金額を課すことは禁止。
- ・MARINAにより認可された荷主負担費用は、新規または金額変更する場合MARINAに届出してから30日後に有効となる。
- ・諸チャージの徴収は国際的に認められた追加料金、Demurrage/Detention Charges等の延滞金、コンテナ保険料除き荷主への請求を禁止。また、これら諸チャージは運送契約において明確化され、荷主による同意が必要。
- ・法律施行後、90日以内にフィリピンの海上貿易に関係する船社および港湾事業者間の全協定の写しをMARINAに提出すること。
- ・船社に非がある場合、空コン返却に係るDetention Chargesを課すことは禁止。
- ・船社保有の空コン返却ではコンテナデポをD/Oに明記する必要がある。
- ・MARINAは空コン返却後15日以内に返金される等の場合のみContainer Depositsを許可。

- MARINA は諸チャージ関係のガイドラインを作成する。
- MARINA は船社や港湾事業者の不当な措置に対し競争当局に照会する権限を付与される。また、船社や港湾事業者等の諸チャージおよび慣行に関する監視ならびに紛争を処理する。
- 関係当局は紛争解決の料金の請求および罰金を科すことが出来る。また、コンテナヤードの混雑状況の監視および改善を行う。
- MARINA に届出た料金と異なる金額を請求、徴収等を禁止する。
- 本法または施行規則等に違反した場合、MARINA は罰金等を科せる。
- MARINA は本法律施行後 60 営業日以内に、必要に応じて施行規則を公布する。
- 本法律は官報または新聞に掲載されてから 15 日後に施行される。

3・4・4 インド

2019 年 6 月、インド財務省はそれまで外航船(外国船社)に対し課税していた GST(物品・サービス税)について、インドに寄港する際の各種港費(水先料、繋離船料、港湾利用料、SI コスト、とん税、航行援助施設使用料等)は一定条件が満たされれば免税とする旨の通達を発出した。しかしながら、インド港湾当局が免税に必要な IT・経理システムの整備を怠っているため、依然課税が続いており、ICS は FONASBA(ブローカーの国際団体)と連携して対応を進めている(詳細は船協海運年報 2020「3・4・7」参照)。

2021 年 6 月および 7 月、ICS はデンマーク船協および同国船社とともにインド財務省と会合を行い、本件の問題点等を指摘したところ、同省担当者はインド港湾当局に問題があることを認めた上、今後の省内対応に向け船社側から事例集を提出するよう求めた。このため、船社側は同集を 10 月に提出した。