

3・4 各国の海運政策

3・4・1 米国

3・4・1・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いる。2021年3月11日に同様の内容の法案（S.707、H.R.1819）（船協海運年報 2020 および 2021 「3・4・1」参照）が提出されたものの、2023年1月3日の米国第 117 議会期末時点で審議未了のため廃案となった。

3・4・1・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

外国籍オフショア船への米国船員又は旗国の船員配乗義務、外国籍船船員向けビザ発給数限定等を含む 2022 年コーストガード授權法案（H.R.6865、Coast Guard Authorization Act of 2022）が 3 月 29 日下院を通過したものの（船協海運年報 2021 「3・4・1」参照）、米国第 117 議会期末時点で審議未了のため廃案となった。本法案に関してはジョーンズ法の適用範囲に影響を及ぼすものではないが、このような米国籍船・米国人船員を優先する法案提出の動きが予想される。

3・4・1・3 米国港湾優先寄港法案

2022 年 6 月、下院ガラメンディ議員が提出した米国港湾優先寄港法案（American Port Access Privileges Act of 2022）（H.R.8243）には、米国に寄港する外国（非米国）籍船が貨物積載量の一定割合（重量ベースまたは TEU ベース、何れも 51%以上）を米国積貨物向けに割当する場合に優先着岸を認める規定が盛り込まれていた。同法案は米国第 117 議会期末時点で審議未了のため一旦廃案となったものの、2023 年 2 月 14 日に同議員が再提出（H.R.1013）している（3 月末時点で特段の動きはない）。

3・4・2 ロシア

ロシア連邦航海通商法の改正（2018 年、2019 年）により、同国北極海地域で採掘された天然ガスおよび石油の海上輸送・洋上貯蔵を原則ロシア籍船に限定することになったが、その適用範囲を同国領域外も対象とするのか明確にされていないため、デンマーク政府等がロシア当局に対し照会しているものの（船協海運年報 2020 「3・4・2」参照）。2023 年 3 月末時点で明確な回答が得られていない。

また、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、ロシア籍船の使用が義務付けられる対象に北極海地域の炭化水素資源の貯蔵が追加されるとともに、同日以降に投入される新規船舶等についてはロシアでの建造およびロシア域内製造部品の使用が義務付けられることとなった（ただし、施行日前から建造されている場合や、造船契約または用船契約の締結日が施行日前の場合に例外規定あり）。

3・4・3 フィリピン

フィリピン当局は外航定航船社が同国荷主から徴収している運賃以外の「過大な」チャージ類や空コンテナ滞留等による主要コンテナターミナル（CT）混雑を是正すべく、共同行政命令（JAO）を準備していることが2019年2月に判明。同命令が実施されれば定航会社に相応の悪影響があることから、当協会が事務局を務めるアジア船主協会課海運政策委員会（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である 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 ではすでに混雑緩和が図られている。他方、チャージ関係規定については、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本の関連法案について運輸委員会の公聴会を開催。席上、AISL はコンテナ・デポジットの返金を空コン返却から15日以内とすることに賛成する意向表明する一方、諸チャージの規制について反対したものの、同公聴会に出席した当局関係者は皆、法案に賛成したと言われている。その後、両法案の一本化に向け、運輸委員会傘下の技術部会で検討することとなり、AISL や WSC はともに書面で意見書を提出した。

最終的に一本化した法案となる House Bill No.10575 が2022年1月31日に下院で全会一致により可決され、上院に送付されが、現在は審議待ちとなっている。同法案の主な内容は以下の通り。

- ・ 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 web に公表。公表した金額以上の請求を禁止。
- ・ MARINA が認可した荷主負担費用は、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。
- ・ 諸チャージの徴収は国際的に認められた追加料金、デマレッジ・ディテンションチャージ（Detention Charges）等の延滞金およびコンテナ保険料を除き、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。
- ・ 本法施行後、90日以内にフィリピン発着海上輸送を提供する事業者間の協定を MARINA に提出。
- ・ 船社に非がある場合、空コン返却に係るディテンションチャージの請求を禁止。
- ・ 船社保有の空コン返却に係るコンテナデポを D/O に明記する必要あり。
- ・ MARINA は空コン返却後15日以内に返金される等の場合のみコンテナデポを許可。
- ・ MARINA は諸チャージに関するガイドラインを策定。
- ・ MARINA に対し、船社や港湾事業者の不当な措置について競争当局に照会する権限や、諸チャージおよびその慣行について監視ならびに紛争処理の権限を付与。
- ・ 関係当局は紛争解決のための料金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 に届出した料金と異なる金額の請求、徴収等を禁止。
- ・ 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

インド財務省は 2019 年 6 月、それまで外航船（外国船社）が同国に寄港する際に支払う各種港費（水先料、係離船料、港湾利用料、SI コスト、とん税、航行援助施設使用料等）に課税していた GST（物品・サービス税）を一定条件のもとで免税する旨の通知を発出した。しかしながら、同国港湾当局が免税に必要な IT・経理システムの整備が完了してないため、依然として港費への課税が行われており、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 月には ICS が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、同省担当者がインド港湾当局に問題があることを認めるとともに、同年 10 月には同省の要請に応じて船社が関連情報の提出に協力したものの、事態改善には至っていない。