

資 料

海運欧州排出量取引制度（EU-ETS）について

瀬 田 真
大 道 寺 隆 也

はじめに

2023年5月10日、欧州議会及び理事会において、海運活動を欧州排出量取引制度（EU-ETS）に取り込むことを規定した指令2023/959が、航空部門へのETS適用に関する改正指令2023/958及び測定・報告・検証（MRV）海運規則の改正指令2023/957と共に採択された。EU-ETSは、京都議定書に基づき、温室効果ガス（GHG）の排出を規制するために指令2003/87により2005年から導入されている制度である。しかし、京都議定書が、航空・海運の分野については、国際民間航空機関（ICAO）や国際海事機関（IMO）といった既存の国際機関による規律を期待したため、EU-ETSも当初は海運を含んでいなかったが、今回の改正により、含むこととなった。実のところ、この海運EU-ETSの構想は、2009年より議論の俎上には上がっており⁽¹⁾、EUからすれば、長年の討議を経てようやく至った改正と言える。本稿では、海運EU-ETSの前提となるETS制度について概観したうえで（第一章）、海運EU-ETSについて、起草過程の議論と最終的な成果物について確認する（第二章）。その上で、国際法の観点からの評価を加え（第三章）、今後の展望を述べる（第四章）。

(1) 欧州委員会が調査を委託した CE Delft は、2009年の報告書において、その可能性を指摘している。CE Delft, *Technical support for European action to reducing Greenhouse Gas Emissions from international maritime transport*, (2009), pp.10-26.

第一章 EU-ETS

第一節 EU-ETS の概要

ETS は、京都議定書の採択により、国家に具体的な数字の削減義務が課されたことに端を発する。その数字目標のために国家は事業者（又は事業所）毎の排出可能上限量（Cap）を定める。事業者が自ら排出を削減してその Cap 内に収めることができればよいが、そうでない場合、事業者は、他の事業者から排出枠を購入（Trade）する必要がある。このような制度を Cap & Trade 方式という。

EU-ETS も Cap & Trade 方式を採用しており、指令2003/87の付属書 I に規定される活動（一定の規模を上回るエネルギー活動、鉄鋼産業等）及び付属書 II に規定される GHG（二酸化炭素やメタン等）に対して適用される（指令2003/87第2条）⁽²⁾。まず、付属書 I に挙げられた活動を行う施設は、GHG を排出する許可を申請し、EU 加盟国の許可を受ける必要がある（第4条）。加盟国当局は、施設の事業者が監視及び報告ができることを条件として許可を出す（第6条）。そして、許可を受けた施設の事業者に対し加盟国は排出枠（allowance）を割り当て（第11条）、事業者はその割り当てられた枠の中で産業を行い、時に排出枠の売買を行う（第12条）。排出許容枠を超えて GHG を排出した事業者は、二酸化炭素 1 トン相当に対して 1 € の罰金を支払わなければならない（第16条）。

第二節 EU-ETS の運用と改正

EU-ETS は、京都議定書のフェーズ I（2008-2012年）に先駆けて、2005年より実験的に第1段階（2005-2007年）として運用が開始されている先駆的な Cap & Trade 方式の排出量取引である。ここまで、第2段階（2008-2012年）、第3段階（2013-2020年）が終了し、現在は第4段階（2021年-2030年）の途中にある。

第1段階から第4段階へと移行する中で、より高い目標が設定されるようになっている。京都議定書のフェーズ 1 と重なる第2段階においては、同議定書

(2) 本章の記述にあたり、中西優美子『概説 EU 環境法』（法律文化社、2021年）136-144頁を参照した。

と同じ目標、すなわち、1990年比で8%の削減を全体の目標として掲げている。しかしながら、第3段階では、EU-ETSの対象活動については2005年比で21%の削減、さらに、第4段階では2005年比で43%の削減となっている。そして、このような目標を達成するために、対象活動・ガスを拡大し、Capもより高い水準を定めるようになっている。対象活動・ガスについては、例えば、第3段階において、アルミニウム新地金の製造の場合にはPFCガスを含む、といったように拡大している⁽³⁾。Capについては、第2段階までは排出枠の90%以上を無償配分していたのに対し、第3段階以降は、基本的にオークションで購入することが求められるようになった⁽⁴⁾。

今般の改正も、海運を対象活動とする、対象活動の拡大の一環と位置付けられる。実のところ、海運に先駆けて、航空事業については、指令2008/101によりEU-ETSの対象となることが決定されている。この航空EU-ETSをめぐるのは、米国の航空会社が英国で訴訟を提起し、欧州連合司法裁判所 (CJEU) が先決裁定を下すなど、国際法との適合性をめぐっての議論が交わされている。CJEUは、EU-ETSの対象となる航空機がEU加盟国の領域を離着陸するものに限定されることから、航空機は「物理的にEU加盟国の領域内に存在し、その結果、EUの無制限の管轄権の下に服する⁽⁵⁾。」として、国際法に違反するものではないと結論付けた。しかしながら、この判断には他国や学界からの批判もあり⁽⁶⁾、規則2017/2392により、2023年12月31日まで適用が免除されることとなった⁽⁷⁾。2023年の改正では、この航空分野も含まれている。

(3) Directive 2009/29/EC, Annex I, para. 6.

(4) *Ibid.*, Article 10a.

(5) Case C-366/10, EU : C : 2011 : 864, para. 125.

(6) Geert De Baere & Cedric Ryngaert, "The ECJ's Judgment in Air Transport Association of America and the International Legal Context of the EU's Climate Change Policy", *European Foreign Affairs Review*, Vol. 18 (2013), pp. 400-405 ; Makoto Seta, "How do We Justify Unilateral Exercise of Port State Jurisdiction? The Challenge by the EU in Protecting the Marine Environment", in Vasilka Sancin and Maša Kovič Dine (eds.), *International Environmental Law : Contemporary Concerns and Challenges in 2014* (2014), pp. 482-486.

(7) Regulation (EU) 2017/2392.

第二章 海運 EU-ETS

第一節 起草過程

(1) 立法の背景⁽⁸⁾

2021年7月14日、欧州委員会は、海運 EU-ETS 設立を含む、既存の関連 EU 法の改正提案を行った。それには、次の2つの背景がある。第一に、気候変動問題に対する EU の長期戦略がある。欧州委員会は、2018年に、「気候中立的」経済圏を2050年までに確立することを謳った⁽⁹⁾。この目標は、翌年の「欧州グリーン・ディール」でも確認された⁽¹⁰⁾。また、2020年には、「2030年の気候への欧州の野心強化」、通称「2030年気候目標計画」の中で、55%の温室効果ガス排出削減を図るとした⁽¹¹⁾。この55%削減の達成のためには現状以上の排出削減措置が求められることから、1990年に比べて排出量が増加している海運分野での排出削減が必要とされ⁽¹²⁾、翌2021年に欧州委員会が発表した政策パッケージ「Fit for 55」の中に、海運 EU-ETS は含まれた。

第二に、IMO の取り組みへの不満がある。IMO は、船舶由来の温室効果ガスを、2050年までに、2008年比で少なくとも50%削減することを目指す「船舶からの温室効果ガス排出の削減に関する初期戦略」を策定し、2016年には、燃料油消費データを収集し報告することを求める、IMO データ収集システム (DCS) を採択した⁽¹³⁾。しかし欧州委員会は、「それらの措置は、気候に関する国際的諸目標に沿って国際航行を脱炭素化するには不十分」であると見なしていた⁽¹⁴⁾。

欧州委員会は、既存の EU-ETS に海運分野を包含させる以外の選択肢も検討していた。提案に先立ち、欧州委員会主導の研究チームは、海運分野における排出削減のための選択肢として、次の4つを提示した：①既存の EU-ETS

(8) 本項の記述は、主に、海運 EU-ETS 指令提案の中の「説明覚書 (Explanatory Memorandum)」を参考にしている。COM (2021) 551.

(9) COM (2018) 773, 28 November 2018.

(10) COM (2019) 640, 11 December 2019.

(11) COM (2020) 562, 17 September 2020.

(12) *Ibid.*, pp. 15-16.

(13) Resolution MEPC.278 (70) (28 October 2016).

(14) COM (2021) 551, 14 July 2021, p. 5.

に海運を包含する, ② EU-ETS とは別の海運 ETS を設置する, ③ 船舶からの GHG 排出に課税する, ④ EU-ETS を拡張した上で他の基準と組み合わせる⁽¹⁵⁾。同研究チームは各選択肢を検討した上で, ②③④の法的実現可能性が低いことを指摘している⁽¹⁶⁾。また, 欧州委員会が実施したステークホルダー諮問では, 「提示された選択肢の中では既存の EU-ETS を海運に拡張することが望ましいカーボン・プライシングの選択肢であるとステークホルダーは表明した一方, 海運産業は国際レベルでの措置の重要性を強調した」⁽¹⁷⁾。海運産業の当事者は, 概ね海運 EU-ETS を歓迎したとされている⁽¹⁸⁾。

(2) 立法過程

海運 EU-ETS は, 通常立法手続を経て採択された。これは, 欧州委員会提案を閣僚理事会と欧州議会のそれぞれが検討し, 両者が合意した時点で採択となる手続である。

閣僚理事会における当初の主な争点は, 陸上輸送に ETS を拡張する計画が補完性および比例性原則に照らして適当であるか否かであり⁽¹⁹⁾, 海運分野に EU-ETS を拡張する提案は概ね支持されていたようである。閣僚理事会内の「Fit for 55」をめぐる議論の進捗を整理した2021年11月報告書によれば, 「海運および航空セクターに関しては, 国際的文脈, ならびに各国の状況を考慮する必要性を強調しながら, 特に排出削減への寄与, 当該セクターへの影響, ならびに競争力の観点から, 提案を完全な形で評価することに力点が置かれている」と簡潔に述べられるに留まった⁽²⁰⁾。翌月の報告書では, やや詳細に議論

(15) European Commission, Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options of combinations to reduce greenhouse gas emissions - Final Report. 2021, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/27271>, pp. 2-3.

(16) *Ibid.*, 161. ただし, ①の国際法的側面はほとんど検討されていない。

(17) COM (2021) 551, p. 11.

(18) 日本貿易振興機構 (ジェトロ) 「『欧州グリーン・ディール』の最新動向 (第2回) 政策パッケージ「Fit for 55」におけるカーボン・プライシングと再生可能エネルギー関連政策」https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/862f1a922a2742b1/20210051_01.pdf, p. 8.

(19) 例えば, アイルランドとチェコは, 補完性および比例性原理の観点から, 欧州委員会の説明不足を指摘する意見書を提出している: <https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2021-551>.

の状況が述べられている。

一般に海運を ETS に包含することは支持されている一方、EU の海運産業の競争力を守り、特定の国家的・地理的状况を考慮することの重要性が強調されている。しかし、海運セクターを包含し脱炭素化することが特定の課題やリスクにつながるとする者もある。多数の代表は、〔海運の EU-ETS への〕包含の様式（例えばシステムの段階的導入、オークション権の配分、排出枠償却の責任を負う主体）を詳細に検討しつつ、研究革新への適切な支援や、オークションから得た利益の当該セクターの環境保護への使用を確保することを求めてきた⁽²¹⁾。

このように、加盟各国は、海運 EU-ETS に基本的には賛成しつつ、その形態やリスクにつき検討を加えるというような姿勢だったようである。

欧州議会も、2020年頃から EU-ETS に海運を含めることを提唱しており⁽²²⁾、今回の海運 EU-ETS にも原則として賛成の姿勢を取っていた。同法案は、「環境、公衆衛生および食品安全小委員会（ENVI 委員会）」で検討された。ENVI 委員会は、欧州議会の立場について以下のように説明している。

海運セクターからの排出が EU ETS に含まれるべきだというのは、欧州議会の長きにわたる要求であった。従って、小委員会は欧州委員会提案を一般に支持するが、さらに改善した。欧州内航路のみならず、欧州連合を離発着する航海の 50% を含めるというのは賢明なアプローチだ⁽²³⁾。

欧州議会プレス・リリースによれば、2022年11月29日の会合で、理事会、欧州委員会、および海運 EU-ETS を担当する ENVI 委員会のペーター・リーゼ

(20) Council of the EU, Overview of progress of the “Fit for 55” package of legislative proposals, 13977/21, 22 November 2021.

(21) Council of the EU, Policy debate, 14585/21, 6 December 2021, p. 9.

(22) European Parliament, Parliament says shipping industry must contribute to climate neutrality, Press Release, <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20221212IPR64527/climate-change-deal-on-a-more-ambitious-emissions-trading-system-ets>.

(23) European Parliament, Report on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0162_EN.html.

(Peter Liese) 氏との間で、EU-ETS に海運を含めることが合意された⁽²⁴⁾。ENVI 委員会案と当初の欧州委員会案の主要な違いは以下の 2 点であった。第一に、二酸化炭素に加えて、メタンと亜酸化窒素を含めた点であり、第二に、5,000 総トン数を越える外国籍船舶を射程に含むようにした点である⁽²⁵⁾。

2022年6月7日、上の合意に基づいて、欧州委員会提案を ENVI 委員会が修正した案が欧州議会に提出され議論された。ところがこれは翌日の投票で否決され、一度小委員会に差し戻されることとなった。これを受けて、欧州議会、理事会、欧州委員会の三者対話 (trilogue) が再び開かれ、合意された文面が 2023年2月8日に ENVI 委員会で採択された⁽²⁶⁾。法案は 2023年4月17日の本会議で検討され、翌4月18日の投票で可決された。これを受けて理事会は4月25日に欧州議会案の票決を行い、ポーランドを除くすべての国の賛成を以て承認した。

第二節 EU-ETS の海運への拡張

EU 指令 2023/959 により付属書 I の対象活動に海運 (maritime transport) が加えられ、具体的には 2024年1月1日より規則 2015/757 に規定される海運が対象となり、ガスとしては二酸化炭素に加え、2026年1月1日からはメタン及び亜酸化窒素も対象となる⁽²⁷⁾。規則 2015/757 は、EU が独自に設けた MRV 規則であり、同規則に基づいた情報は EU-ETS を支えるものとなっている。同規則第 2 条は、5,000 総トン以上の船舶を対象としていることから、海運 EU-ETS の対象も同様の船舶である。

さらに、EU-ETS は 27 の EU 加盟国に、アイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェーを加えた計 30 か国の EEA (欧州経済領域) 加盟国の港に寄港する船舶に対して、所有者や船舶の国籍に関係なく適用される⁽²⁸⁾。EEA 域内の港と外部を結ぶ航海には、船舶からの排出量の 50% のみを対象とするのに対

(24) European Parliament, Emissions Trading System : Partial deal reached with Council to include shipping, Press Release, <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20221130IPR59102/emissions-trading-system-partial-deal-reached-with-council-to-include-shipping>.

(25) *Ibid.*

(26) この場合、文面はすでに理事会にとって受け入れ可能なものとなっているため、欧州議会が採択しさえすれば法案は成立することになる。

(27) Directive (EU) 2023/959, Annex, (1) (c) (ix).

(28) Regulation (EU) 2015/757, Article 2 (1a).

し、EEA 域内の港を結ぶ航海や域内で停泊中の場合には排出量の100%に適用される⁽²⁹⁾。これは、域内と域外を結ぶ場合には、半分は域外の制度に服すべきである、という前提に立ち⁽³⁰⁾、ある意味、EU なりに他国に配慮した結果と考えられる。そうは言っても、域内から域外への航海において公海を通過する場合などは、公海上での排出をも適用対象としている。

また、このような規制の場合、EEA 域外のすぐそばの港に寄港してから、新たな航海として EEA 域内に寄港し、EU-ETS の負担を軽減しようとする動きが予見される。それを防ぐために、EEA 域内から300海里以内で、総コンテナ輸送量の65%がコンテナ積替えとなっている積替港のリストを作成し、同リストに掲載されている港への寄港は航海を区分するものとみなさず、その前後の航海を連続して EU-ETS を適用するとしている。ただし、当該域外港の所在する国家が EU-ETS と同等の措置を講じている場合にはリストに含まれない⁽³¹⁾。

海運会社は、2024年以降は上述の規定から確定される年間 GHG 排出量に相当する排出枠を購入し、翌年9月30日までに償却 (surrender) しなければならない⁽³²⁾。排出枠が足りず償却できなかった排出量については、二酸化炭素排出量1トンあたり100ユーロの罰金が科され、さらに、償却できなかった排出量は翌年償却しなければならない。加えて、償却義務を遵守できなかった海運会社はその名前を公表され、連続して2年以上償却義務を遵守できなかった場合、当該会社が責任を有する船舶に対しては入港拒否などの措置が取られ得る⁽³³⁾。

第三章 国際法からの評価

第一節 旗国主義原則の射程

海運 EU-ETS について、EEA 加盟国の船舶への適用や EEA 域内での適用は、国際法上問題となるわけではない。国際法上問題となり得るのは、公海上での第三国籍船に対して適用される点である。というのも、海の憲法ともされ

(29) Directive (EU) 2023/959, Article 3ga (1).

(30) *Ibid.*, Preamble (20).

(31) *Ibid.*, Article 3ga (2).

(32) *Ibid.*, Article 10f (21).

(33) *Ibid.*, Article 10f (23).

る国連海洋法条約において、公海上においては、旗国主義に基づき、旗国が排他的管轄権を有するとされているからである。

この排他的管轄権の射程をめぐることは、従来は、非旗国による臨検や拿捕といった強制管轄権の行使を認めない、という認識が共有されていた⁽³⁴⁾。しかしながら、2019年のノースター号事件において ITLOS は、排他的管轄権は規律管轄権をも含むため、非旗国は自国国内法を外国船舶に適用してはならないとした⁽³⁵⁾。この点については、「十分な連関」がある場合には非旗国が規律管轄権を行使することは妨げられないと主張する共同反対意見等⁽³⁶⁾、批判も少なくない。他方で、続くエンリカ・レクシー号事件において、仲裁裁判所もこの立場を形式的には踏襲しており⁽³⁷⁾、現在、この旗国管轄権の排他性をめぐっては不透明な状態にあると言える。

しかし、ノースター号事件の多数意見の立場はもちろん、共同反対意見の立場を取った場合であっても、公海上の外国籍船舶に対して EU-ETS を適用することは、旗国主義に違反する可能性が高いと思われる。非旗国による措置を評価するにあたっては、そもそも措置をとる根拠があるか、根拠があったとして、当該措置は国際法に沿う形でとられているか、の2点についての検討が必要であるとされる⁽³⁸⁾。この点、次節で検討するように、海運 EU-ETS はそもそも措置をとる根拠を有さないと考えられる⁽³⁹⁾。

(34) 例えば、Arron N. Honniball “The Exclusive Jurisdiction of Flag States : A Limitation on Pro-active Port States?”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 31 (2016), 515 ; Douglas Guilfoyle, “Article 92 : Status of Ships”, in Alexander Proelss (ed), *United Nations Convention on the Law of the Sea : A Commentary* (2017) p. 703.

(35) *M/V “Norstar” (Panama v. Italy), Judgment*, [2018-19] *ITLOS Reports* 10, 124, para. 225.

(36) *Joint Dissenting Opinion of Judges Cot, Pawlak, Yanai, Hoffmann, Kolodkin and Lijnzaad and Judge ad hoc Treves, M/V “Norstar” (Panama v. Italy)*, [2018-19] *ITLOS Reports* 10, para. 31.

(37) *The “Enrica Lexie” Incident (Italy v. India), Award of 21 May 2020*, 68, para. 527, at : <https://pcacases.com/web/sendAttach/16500> (accessed 30 March 2023).

(38) *The Arbitration regarding the Arctic Sunrise (Netherlands v. Russia), Award on the Merits of 14 August 2015*, [2019] *32 Reports of International Arbitral Awards* 205, para. 222.

(39) 管轄権を行使する際に、国家は国際法上の根拠を持たなければいけないの

第二節 国家管轄権理論からの検討

(1) 属地主義化による正当化

航空 EU-ETS の事件において CJEU が判断したように、船舶が EEA 域内に來ることを前提に ETS を適用することから、この適用を属地主義に基づき説明する考えがある。この点、船舶が港に來た際に管轄権を行使する、いわゆる寄港国管轄権の行使における管轄権の整理が有用であろう。現在、国際的な規則・基準の遵守を確保する上で、寄港国による検査等は重要な役割を果たしている。しかしながら、寄港国は、船舶が寄港した場合には属地主義に基づき、あらゆることに管轄権を行使できるわけではない。これまでの慣行に照らせば、CDEM 基準（構造・設計・設備・乗組員の配乗）のような静態的な問題について違反があった場合には、寄港国水域においても違反が発生していることから寄港国は管轄権を行使することができるが、排出や漁業のような非静態的（non-static）な問題については、寄港国水域外で発生した場合には、寄港国は属地主義に基づき管轄権を行使することはできない⁽⁴⁰⁾。

そのため、海運 EU-ETS が属地主義に基づき正当化可能かについて、GHG の排出が静態的か非静態的かが問題となる。この点、確かに、排出については船舶の構造や設計と結びつき、排出は一定程度船舶ごとに決まる側面を有する。他方で、排出は、一定程度船上での操作が可能なことや、航路の選択や海洋及び気候の状態に大きく影響されることから、これを静態的なものとみなすのは適切ではないと思われる⁽⁴¹⁾。また、油の排出については非静態的なものとみなされてきていることから、それとの違いを認めることは難しい。

か、という問題については、ローテュス号事件以降諸説あり、近年では米国の第四対外リステイトメントが、域外司法管轄権の行使は禁止されていないとしたことも記憶に新しい。この点、本稿では、基本的に国家は管轄権を行使する際には特定の根拠に基づかなければならないという特定権限説の立場に立ち、少なくとも、船舶への規制については、そのような根拠が必要であることを前提とする。

(40) Erik J. Molenaar, "Port State Jurisdiction", in *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, (last updated in April 2014), para. 18.

(41) Manolis Kotzampasakis, "Intercontinental shipping in the European Union emissions trading system : A 'fifty-fifty' alignment with the law of the sea and international climate law?", *Review of European, Comparative & International Environmental Law*, Vol. 32 (2023) p. 32.

(2) 効果理論による正当化

航空 EU-ETS 事件において、CJEU 及び法務官も、効果理論を想起させる論理構成に基づき航空 EU-ETS を正当化しており⁽⁴²⁾、海運 EU-ETS の制度設計に当たり、ドイツ連邦環境省が調査を依頼した Öko-Institut も海運 EU-ETS を正当化するものとして効果理論を明示的に挙げている⁽⁴³⁾。確かに、近年では効果理論を環境の文脈で用いようとする試みもあるが、効果理論に関する国家の慣行としては、市場への悪影響を及ぼす場合に経済法を適用する、といった形に限定されている。それ故、経済法の規律ではなく環境保全を目的とする海運 EU-ETS の適用を効果理論に基づいて正当化することは難しい。

(3) 普遍主義による正当化

いかなる関係がない場合であっても管轄権の行使が認められる普遍主義の理論がある。しかし、この普遍主義に基づくためには、少なくとも、船舶の旗国管轄権に影響を及ぼすような場合には、慣習法又は条約といった実定法上の根拠が必要となる。この点、GHG の排出の域外規制についての実行はなく、慣習国際法上これが認められるとは考え難い。また、条約として、国連海洋法条約第218条1項は、「権限のある国際機関又は一般的な外交会議を通じて定められる適用のある国際的な規則及び基準」違反となる排出については、域外の排出であっても寄港国が管轄権を行使することを認めている。しかしながら、海運 EU-ETS は、そのような規則及び基準とはみなされ難く、同条に基づく正当化も難しい⁽⁴⁴⁾。

(42) CJEU は、「部分的に領域外で発生した出来事由来する」EU 域内での環境汚染に対しても EU は管轄権を行使することができるとし、その根拠として、効果理論や客観的属地主義に基づき管轄権を行使した先例を挙げている。*Judgment of the Court (Grand Chamber)*, (21 Dec. 2011) Case C-366/10, para. 129.

(43) Öko-Institut, *Integration of Marine Transport into the European Emissions Trading System : Environmental, Economic and Legal Analysis of Different Options*, (2010), pp. 85-91.

(44) 国家管轄権理論からのより詳細な検討については、瀬田真「船舶起因汚染に対する寄港国管轄権の適用基準—近年の米国と EU の実行を素材として—」『比較法学』48巻 (2014年) 105-118頁、さらに、海運 EU-ETS についての検討したものとして、森田章夫「国際環境保護実現手段としての寄港国管轄権—要件逸脱行為の検討を手掛かりとして—」『国際法外交雑誌』122巻

結びに代えて

近年の国際司法機関による過度な旗国主義重視の判断に照らせば、仮に海運 EU-ETS により罰金を科されたことなどを提訴した場合、国際法違反と認定される可能性は高い。その一方で、国家管轄権や環境規制を規律する国際法規則は、今回の海運 EU-ETS のように、一方的な措置により発展してきた点にも留意すべきであろう。現在は国際法上受け入れられている、効果理論に基づく競争法の適用も、米国が行い始めた当初は反発を受けたものの、現在では広く定着している。そのため、もしこの海運 EU-ETS が受け入れられるようになれば、それは、地球環境を守るためであれば、国際公域において一方的に管轄権を行使することが許容され得るとする、新たな管轄権規則の生成につながるかもしれない⁽⁴⁵⁾。

【本研究は JSPS 科研費 19H00567 及び 23H00037 の助成を受けた研究成果の一部に基づくものである。】

(2024年出版予定) 参照。

(45) Natalie Dobson and Cedric Ryngaert, "EU 'Extraterritorial' Regulation of Maritime Emissions", *International & Comparative Law Quarterly*, Vol. 66 (2017), p. 330.