

米国法 – CARB 規制の最新情報

US Law – CARB Regulations update

第9巡回区控訴裁判所は、カリフォルニア州の港に寄港する船舶に対してカリフォルニア州の沿岸24海里以内での低硫黄燃料の使用を求めるカリフォルニア州大気資源局（CARB）の規制を支持しました。



Gard News では、2008年以來、カリフォルニア州が推進してきた船舶からの燃料の排出を規制する取り組みがもたらした、司法のねじれを追いかけてきました¹。最新のものは、第九巡回区控訴裁判所が出した判決であり、これは、CARB がカリフォルニア州の港に寄港する船舶²に対してカリフォルニア州の沿岸24海里以内を航行する際に低硫黄燃料を使用することを求めた規制について、その強制の差し止めを求めた太平洋商船協会（PMSA）によるサマリー・ジャッジメント（正式事実審理を経ないでなされる判決）を求める申立ての却下を認めたものです³。PMSA は、カリフォルニア州が規制できる水域は、浸水地法 Submerged Lands Act (SLA)⁴で定める「海側境界」であるその沿岸3海里以内の水域に限られるとして、同規制に異議を申し立てました。PMSA は、同規制は通商条項および海事法優先原則に基づいて違憲であるとも主張しました。

¹ Gard News No.186 “The new California Vessel Air Emission Regulations – Facing legal challenged”, Gard News No.188 “Airing differences – Vessel air emissions in the US”, Gard News 195 “US Vessel General Permit deadlind reminder” を参照。

² “無害通航” に該当する船舶通行は除外

³ Pac. Merch. Shipping Ass’n v. Goldstene, 2011 U.S. App. LEXIS6239 (9th Cir. 2011) を参照

⁴ 67Stat. 29, 43 U.S.C. sec 1301 et seq.

問題の規制は、2009年7月から施行されているものです。同規制では、カリフォルニア州の港に寄港する外航船は、24海里内で航行するときは、すべての主機、補機、補助ボイラーで、硫黄含有率が0.3%から1.5%の船用ガス燃料油または硫黄含有率が0.5%以下の船用ディーゼル油を使用することが求められています。この硫黄含有率の制限は、2012年1月に0.1%に引き下げられます。裁判所が指摘したように、船主は、その燃料の使用に関する詳細な記録をとることが求められ、規制を遵守しない場合には、罰金や刑事訴追を含む制裁が科されることがあります。

控訴裁判所の判断

裁判所は、「問題の規制の枠組みは、州の法当局に独自の限度を押し付けるものである」ことを認めましたが、「州にはそうする明確な正当性があった」ことを示す十分な証拠があること、「カリフォルニア州が有する独立した取り締まり権により、州はその住民の健康、安全、福祉を保護するために広範な法律を制定することができる」と判断しました⁵。

当該規制が SLA によって設定された州の領域である3海里を超えてカリフォルニア州の権限を不適切に拡大したものであるとして異議を申し立てられている点について、裁判所は、CARB は、カリフォルニア州の境界を拡張しようとするものではなく、むしろ、「州およびその住民に重大な悪影響を及ぼすような、州の領域を超える行為を規制」しようとするものであ

⁵ Pac. Merch. Shipping Ass’n v. Goldstene, supra *14-15

ると判断しました⁶。したがって、この規制は、SLAに違反するものではありませんでした。

カリフォルニア州が、海事通商（州の境界線外の海域における行為）という既に連邦法が優先している「分野」を侵犯したとの主張について、裁判所は、CARB規制を、最高裁判所が州の取り締まり権に属すると判断した「最終的には大気汚染の防止と規制に関係するもの」であるとして区別しました⁷。しかも、裁判所が簡単に認めたように、船舶の排出によって生じる大気汚染は、MARPOL条約附属書VIの施行にあたって連邦政府が確実に対応してきているもので、同附属書に従い、2012年7月をもって、カナダと米国の沿岸の200海里までの水域が排出規制海域（ECA）として指定される予定です⁸。

CARB規制には、時限条項が設けられていることは注目に値します。裁判所が述べたように、「ECAが定めた引き上げ後の基準が効力を生じた時点で、[CARB規制]は終了すると予想することは合理的である」といえます⁹。裁判所の非常に長い意見では、提起された多数の法的問題が誠実に扱われたものの、裁判所は、CARB規制にはかなり限定的な「有効期間」が設けられることを知っていたため、最終的に、カリフォルニア州が同州の法当局に「独自の限度」を押し付けることを容認する用意があったように思われます。

CARBは、硫黄含有率を0.1%に制限することを2012年1月1日から2014年1月1日に延期することを含め、規制に対する修正を提案しています。公聴会は、2011年6月23日にカリフォルニア州サクラメントで行われる予定です。修

正には、規制が適用される地域に、サンタバーバラのチャンネル諸島の24海里内の水域も含めることの修正も含まれます¹⁰。これは、船舶は航路を変更することによって規制の適用を逃れようとするだろうというCARBの予想を反映したものであるとともに、米海軍が試験と訓練に使用しているポイントマグーの洋上射場の交通量が著しく増大することを米海軍が懸念していることを踏まえたものであることは明らかです。最後に、CARBは、船舶が遵守しなかった場合の課徴金について、船舶がカリフォルニアの港に到着した時点で適正な燃料を購入し、使用すれば、減額することを提案しています¹¹。

⁶ Id. *30-31

⁷ Id. *2727. The Court took care to distinguish the CARB regulations from those at issue in *United States v. Locke*, 529 U.S. 89 (2000) where the Supreme Court ruled that certain aspects of Washington state's regulation of oil tankers could not stand because state action had the same purpose as federal legislation – preventing oil tanker accidents. Id., *28-29.

⁸ The sulphur content for fuel used by vessels travelling within the ECA will be 1 per cent until 2015, when it will decrease to 0.1 per cent.

⁹ *Pac. Merch. Shipping Ass'n. v. Goldstene*, supra, *69.

¹⁰ Source: News from Bryant's Maritime Consulting, May 17, 2011, <http://brymar-consulting.com>.

¹¹ See Keesal, Young & Logan article, "Court Upholds California Low Sulfur Regulations", 8th April 2011, at www.kyl.com.

