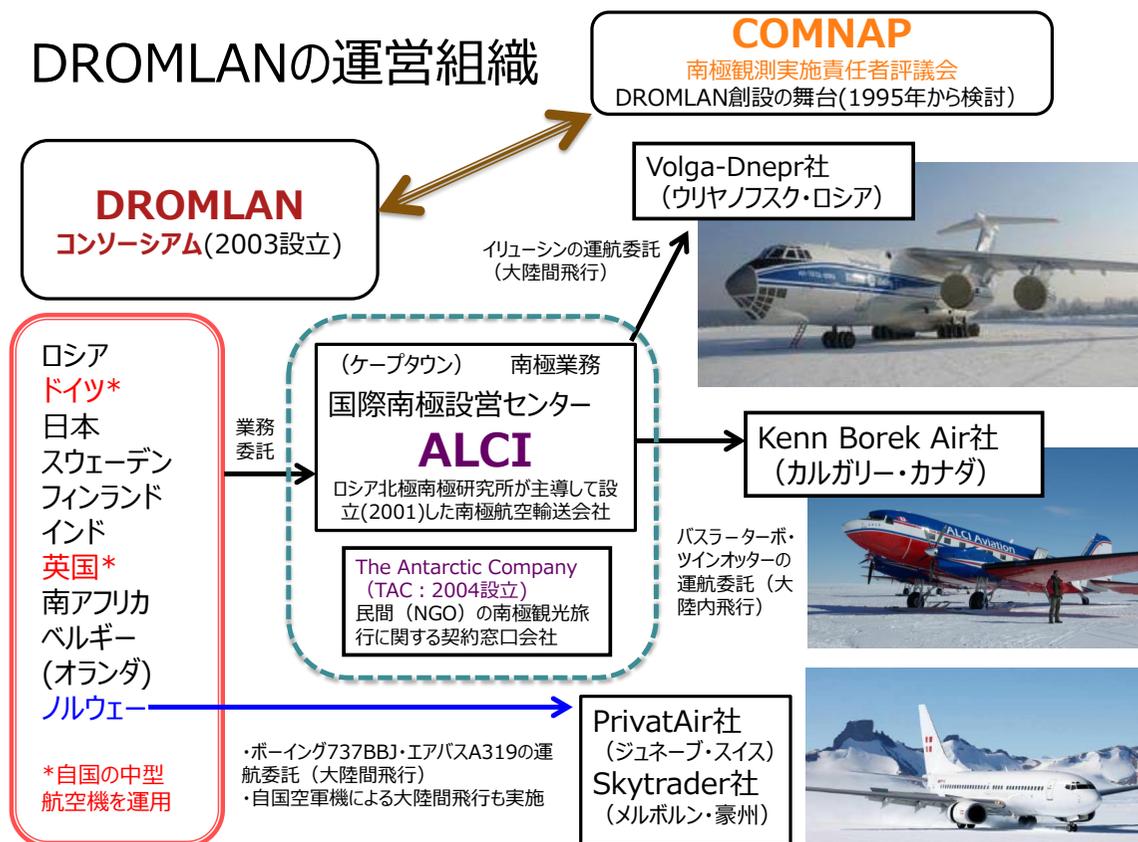


南極航空網と南極条約体制

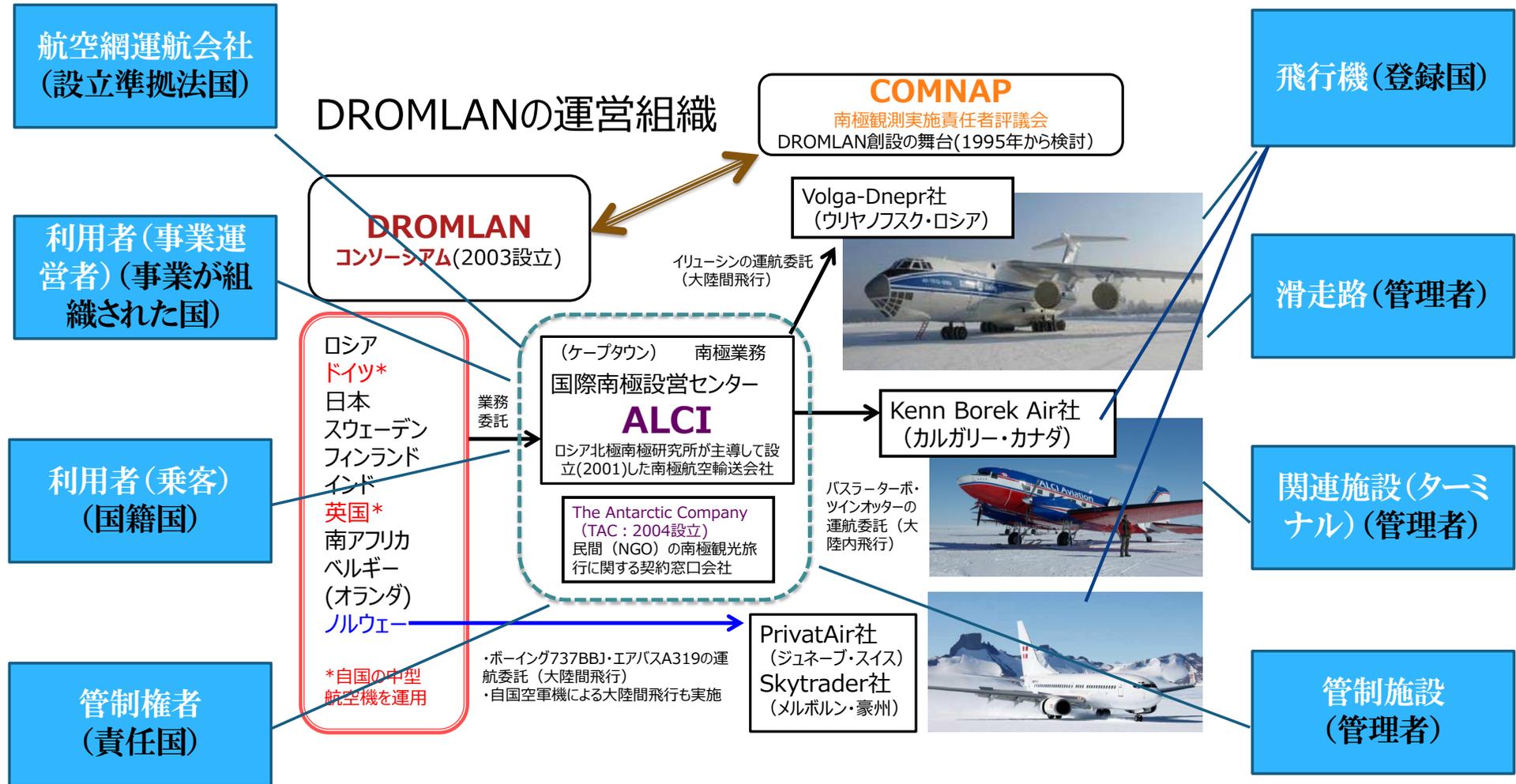
DROMLANを例に(報告者:稲垣治)

橋田先生作成、2018年6月



独IP42 (2017)によると、ALCIの航空網サービスは、国家事業(national Antarctic programs)のメンバーその他VIPなど、②国家事業以外の政府拠出の科学事業参加者、③IAATO登録下で民間南極観光会社TACが管理する商業利用者に提供されている。

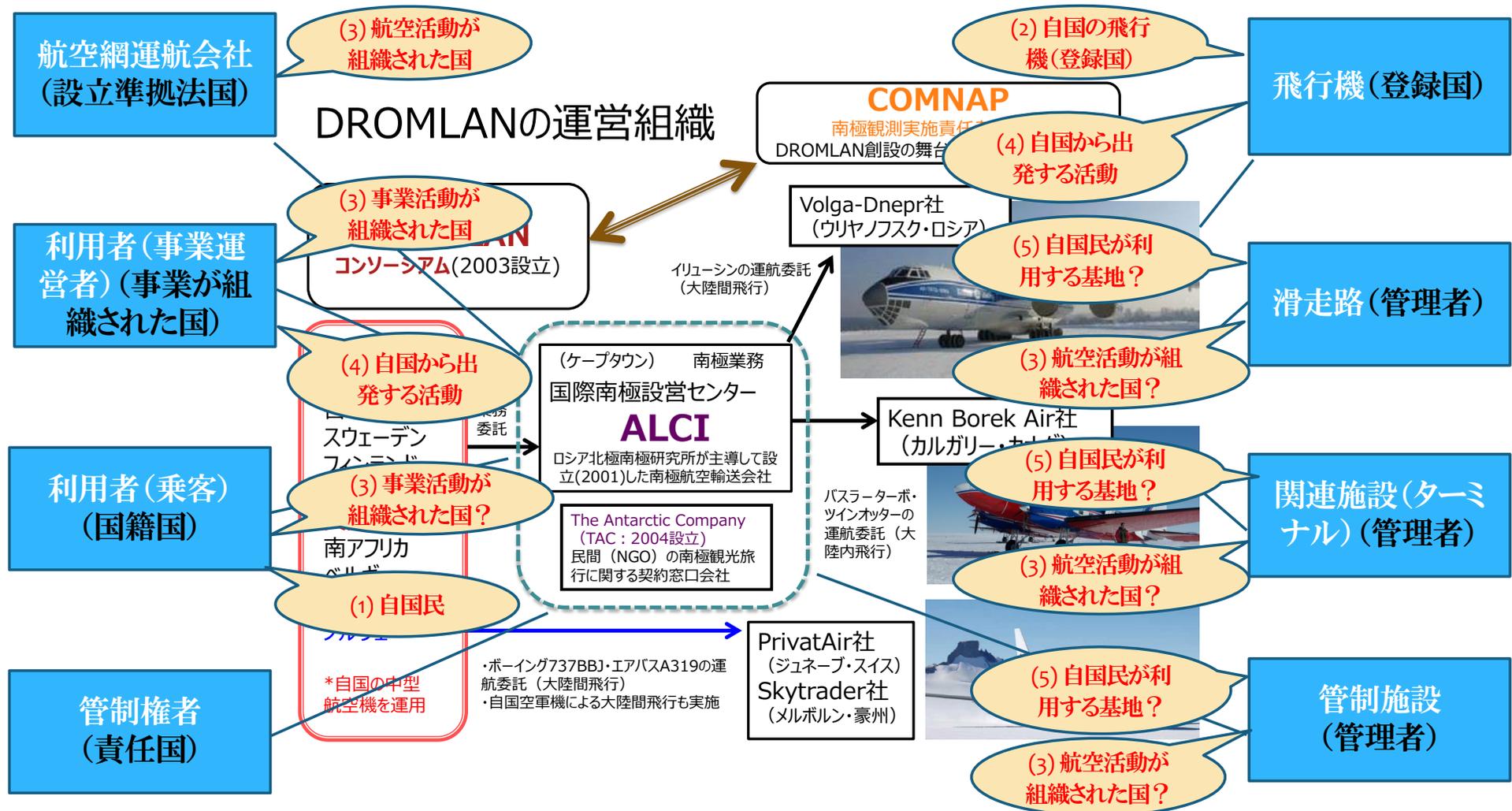
南極航空網と南極条約体制 DROMLANを例に



独IP42 (2017)によると、ALCIが提供するものは、①ケープタウンとDML間の大陸間航空輸送、②DROMLAN域内の乗り換え航空輸送、③航空運営に必要なその他のサービス

南極航空網と南極条約体制

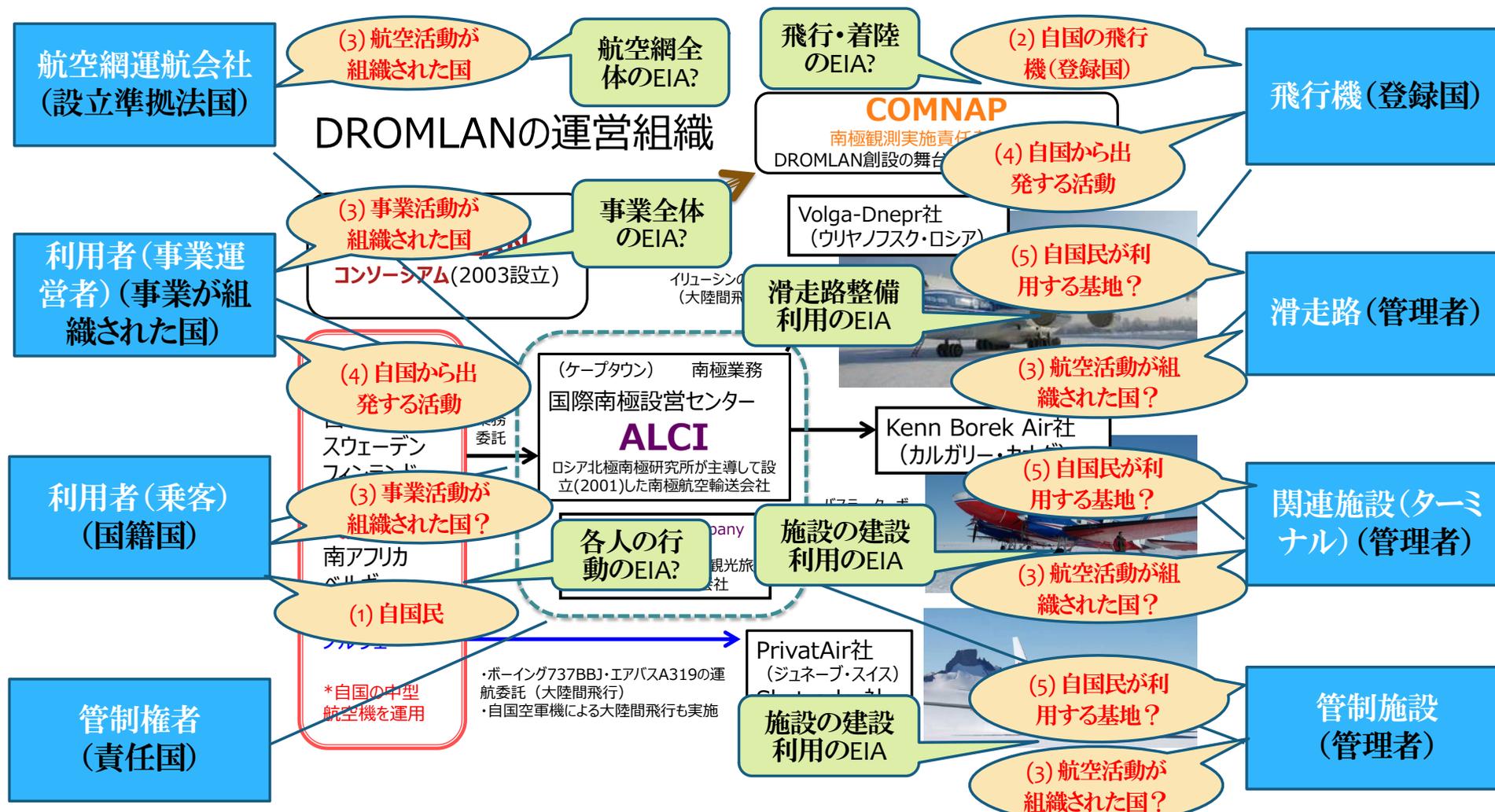
南極条約第7条5項：通告義務



南極条約第7条5項に従い、条約締約国は、(1) 自国民の南極派遣、(2) 自国船舶・飛行機の南極派遣、(3) 自国領域内で組織された南極活動、(4) 自国領域から出発する南極活動、(5) 自国民が利用する南極基地、(6) 南極活動に参加する自国の軍要員・軍備品につき、相互に通告(現在はEIES登録)する義務

南極航空網と南極条約体制

南極環境保護議定書第8条2項：環境影響評価義務



南極環境保護議定書締約国は、第7条5項で通告する活動につき、事前に環境影響評価の適用を確保する義務を負う。(a) 軽微な影響を下回ると判断したらそのまま実施、(b) 軽微な影響がある場合は初期影響評価書IEEを作成しATCMに送付、(c) 軽微な影響以上の影響がある場合は包括影響評価書CEEを提出、ATCMの審議に付される。実施の最終判断は活動国。

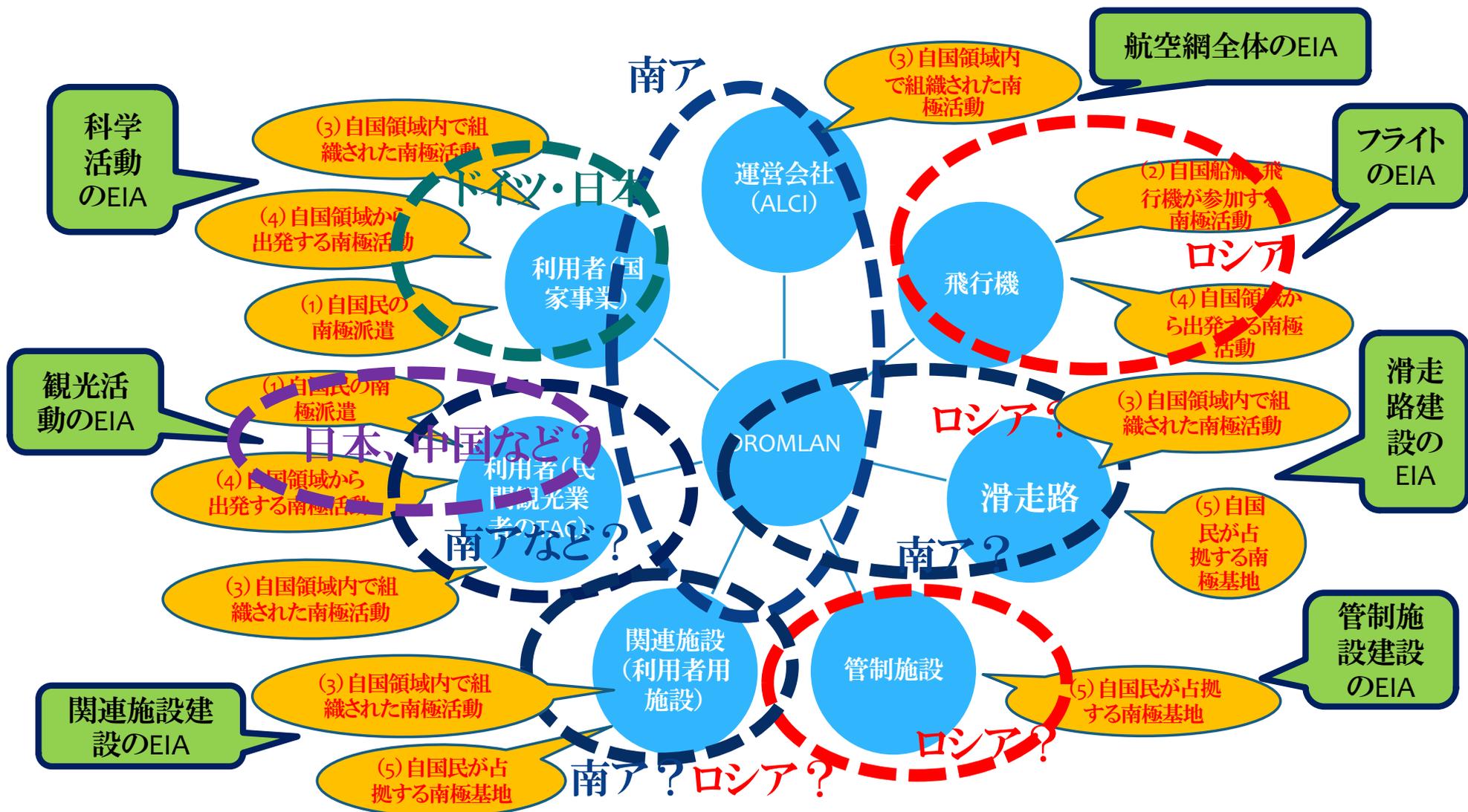
南極航空網と南極条約体制

DROMLANを例に

- 南ア→2016-17以降、ALCIを事業者として非政府事業で通告。それ以前は通告なし。ALCIの航空網事業が組織され自国から出発する国として、条約7条5の(3)ないし(4)「自国の領域内で組織され、又は同領域から出発する事業」で通告か。
- ロシア→少なくとも2009-10から毎年DROMLANで用いる飛行機(Ilyushin Il-76TD)について国家事業で通告。飛行機登録国として、条約7条5の(2)「自国の船舶・飛行機による事業」で通告か。※ Ilyushin Il-76TDの登録国はロシア
- 日本→2008-09および09-10に国家事業で飛行機の利用を通告。それ以降なし。利用者として、条約7条5の(1)「自国民による事業」で通告か。なぜその後通告をやめたか？
- ドイツ→2008-09などに国家事業で飛行機による科学者の輸送を通告。利用者として、「自国民による事業」で通告か。
- インド→通告なし

南極航空網と南極条約体制

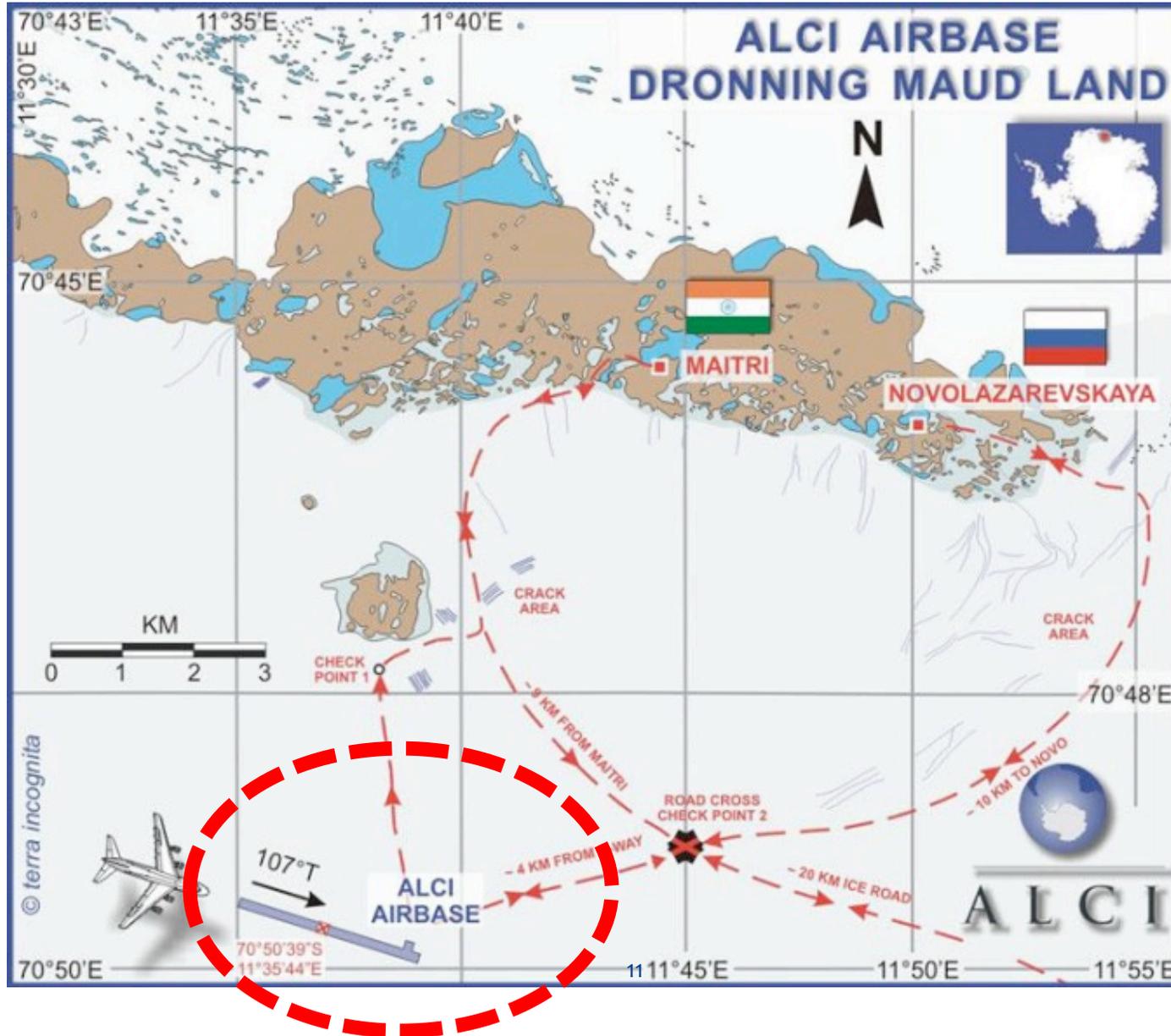
DROMLANを国際法的にみるところなります



DROMLANという一体としての航空網も、国際法的には、それぞれの構成要素に分解して、それぞれの要素につきその法的関係を整理し、どの国がどの要素につきいかなる義務を負うかを、確認していく必要があります。

民間運営の航空網をめぐる課題：事例①

ALCIによるNovo滑走路付近の施設建設TACによる観光客の輸送



事例①：滑走路付近の「ターミナル」建設に環境評価されず

➤ 2009年ノルウェーの査察 ([Inspection report](#)) :

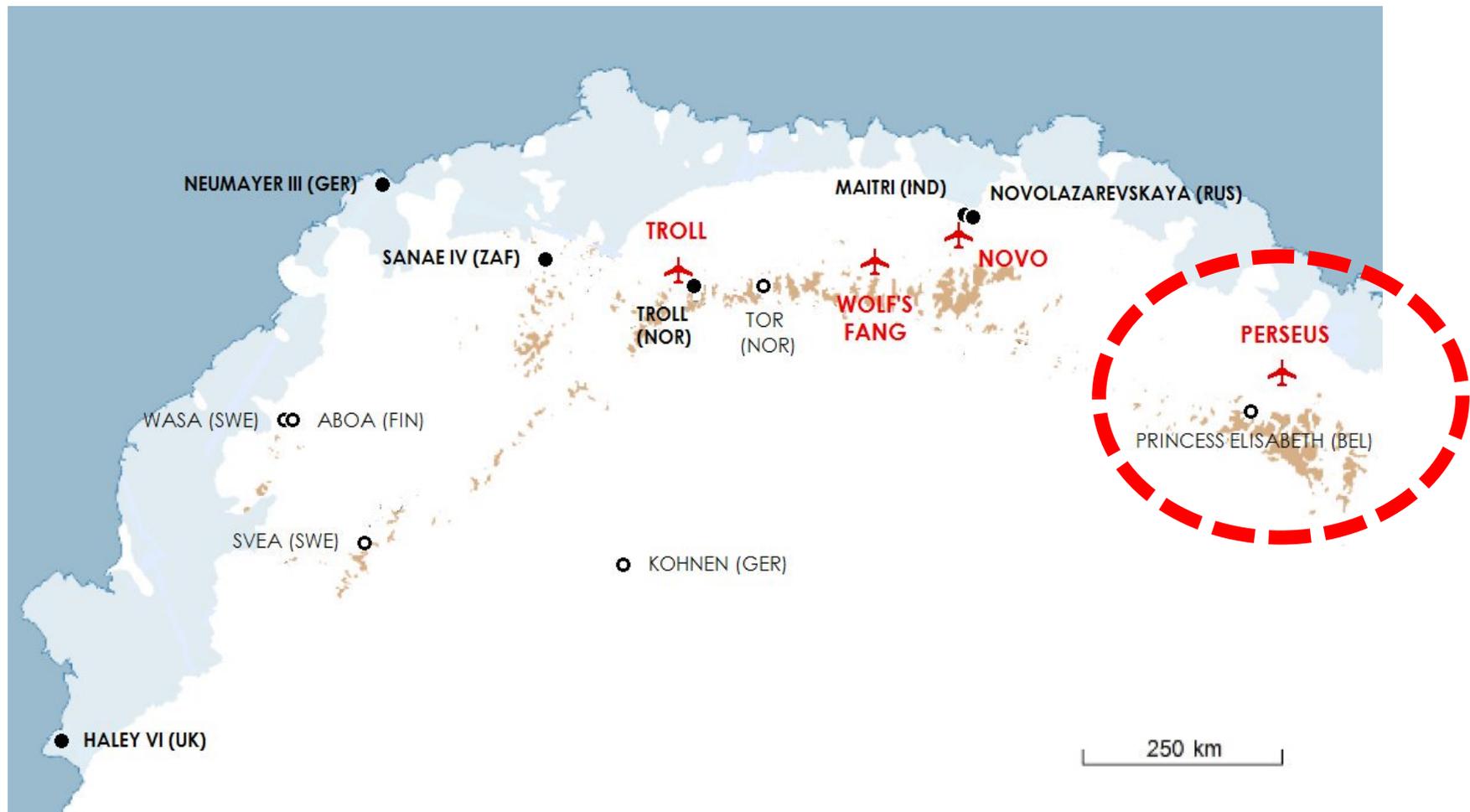
①ALCIがNovo滑走路付近で運営する乗客のための施設(テント、コンテナ等)について、通告およびEIAがなされていないこと(滑走路自体のEIAとは別に必要という理解)、②ALCIの姉妹会社であるTAC(The Antarctic Company 南ア設立準拠法)がDROMLANの設備を(飛行機等)用いて非政府観光客輸送を行っていることについて通告およびEIAがなされていないことを指摘。いずれの問題の背景にも南アフリカに南極での民間事業者の活動に許可を与える国内法がないことがある。

➤ 2012年ロシアの説明 ([IP72](#))

ALCI自身はNovo滑走路付近の乗客のための施設に対するEIAを行っている(だが国内法がないため南アの許可とれていない)こと、DROMLANの設備を利用して観光客も輸送することは、DROMLANの国家利用費用の低下に寄与すると、主張。

民間運営の航空網をめぐる課題：事例②

ALCIによるPerseus滑走路の開発



事例②：Perseus滑走路建設に環境影響評価されず

➤ 2016年ベルギーが問題を指摘 ([IP56](#))

EIAが行われないうまま新たな滑走路開発が進んでいるのではないかと、との問題提起

➤ 2017年ベルギーとノルウェーの調査 ([IP66](#))

2015年1月のイリュージョンによるテストフライトが、フライト自体についてはロシアがEIAを行ったものの(データベース掲載済み)、滑走路の開発についてはEIAがなされずに実施された。

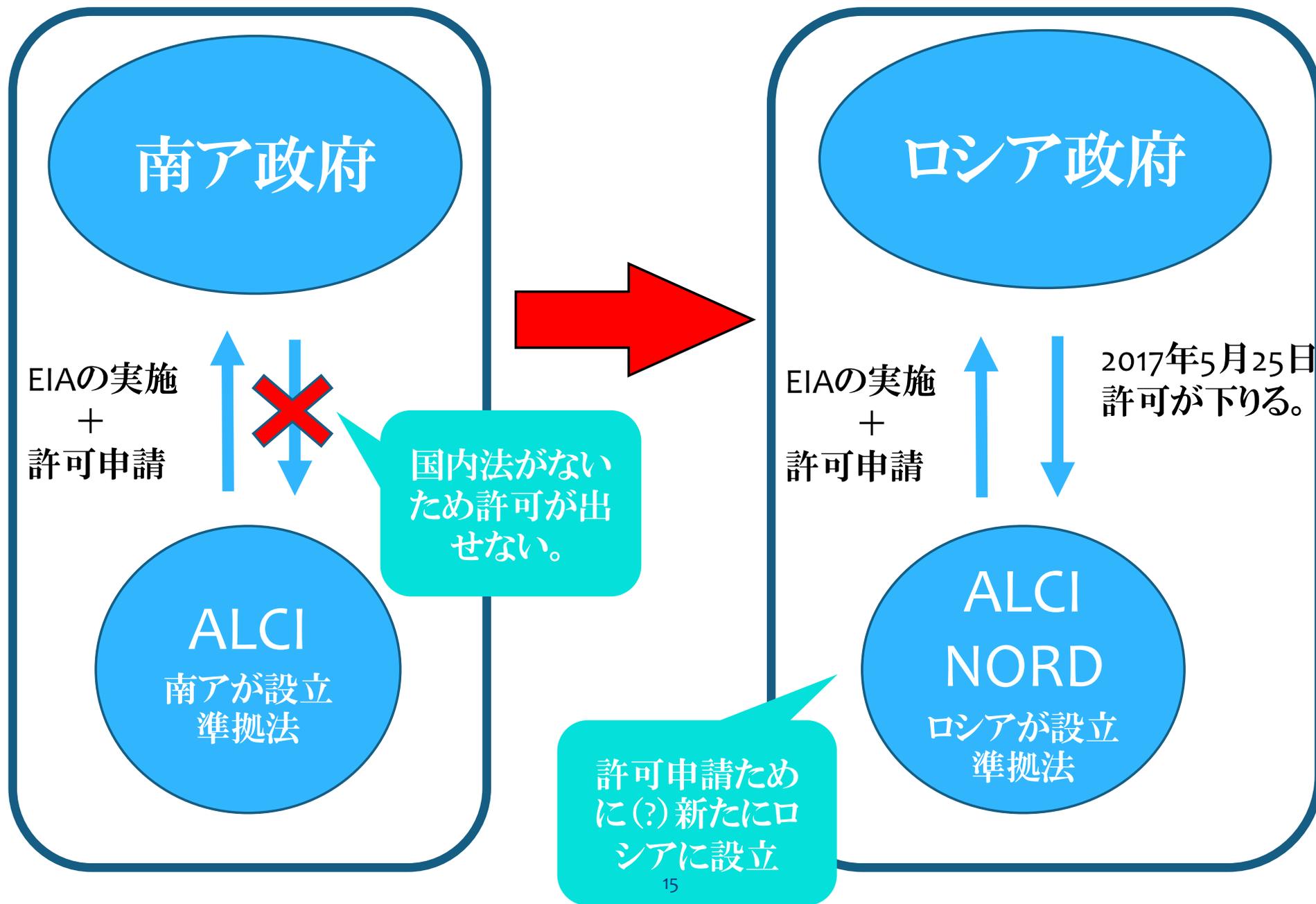
➤ 2017年ロシアの説明 ([IP143](#))

ALCIはEIAの準備を行っていたが、南アフリカに南極での民間事業者の活動に許可を与える法律がないため頓挫。そこで Санктペテルブルクに新たな会社ALCI NORDを設立して(設立年月日不明)、ロシアに対してEIAを提出し、許可を得ることに方針転換。現在、その手続中と説明。

➤ 2018年ロシアの報告 ([IP51](#))

2017年5月25日ロシア政府がALCI NORDにPerseus滑走路の維持に関する許可を発給、2017-2018年シーズンから運用を開始していることを報告。そのEIAもロシアからデータベースに掲載済み。

Perseus滑走路建設に伴う環境影響評価 (2016～2017)



教訓

- ▶ **民間事業者が関わると、関係当事者が複数化する** (滑走路建設のALCI、その設立準拠国である南ア、用いる飛行機の登録国であるロシアなど)。
- ▶ ある民間事業者が関わる活動について他の関係国が通告、EIAをやっているだろうと思って進めていると、実際はどの関係国もそれをしておらず、結果的に通告やEIAが行われる前に活動が実施される可能性が生じる。
- ▶ 関係当事者間のコミュニケーションの重要性。
- ▶ 通告フォーマット(EIES)の簡略化の弊害? : 通告対象が不明確に。
- ▶ 南極活動の効率化⇔法的な複雑化