

本事業はモーターボート競走公益資金による(財)日本船舶振興会の補助金の交付を受けて実施したものである。

「国連海洋法条約に関する国内体制の調査研究事業」

事業報告書

新海洋秩序と海上保安法制

第 3 号

平成 5 年 3 月

財団法人 海上保安協会

はしがき

1 海洋法条約検討委員会は、本年度は第2期の最終3年目となり、新海洋法秩序と海上保安法制との関係について、実務上の論点と直接に関連づけながら、解釈・判断の基準を整え、また立法論上の検討を重ねて参りました。

2 具体的には本年度は、従来の検討結果を基礎にして、近年実務上の扱いでも特段の工夫が必要であった次の諸項目をとりあげ、いっそう立入った分析と検討を進めました。すなわち、領海内での遭難外国船の船体撤去のための措置、船位通報制度の義務化についての国際法上の問題点、人の居住または経済生活の維持ができない特定の岩の国際法上の地位、わが国領海内で海洋法条約違反を犯した外国船舶に対する同条約上の措置とその国内法化に際しての留意事項、無害でない外国船舶の通航に対するわが国の措置の限界、領海、内水での船舶海難に伴う二次災害を防止するため沿岸国が執りうる事前の担保措置であります。

さらに今期最終回の委員会では、最も現実的な問題について総括的に共同討議を行いました。公海上で国籍不明船舶の襲撃を受けた外国船舶からの救助要請について、わが国として執りうる措置とか、第三国への密航またはわが国の国策事業に対する反対行動の実施を目的とする外国船舶の領海入域について、その退去、禁止を強制するための措置であります。

3 これらの項目は、いずれも実務上も法理論上も難しい重要問題ですが、毎回、代表的な事例の法的処理について官庁側からの説明と指摘を受けたうえ、学者側委員が各担当項目について先例・各国立法例・学説などを援用しながら報告を行い、メンバー全体で討議を重ねました。委員会じたいは、年間5回の開催で回数こそ限られましたが、国際法、刑法、刑事訴訟法、海商法、海上警察法の各分野にわたる学者と実務専門家で構成され、多角的な検討を進めることができました。また、学者側委員がドイツとロシア連邦に派遣され、関連の外国法制についての現地調査を行いました。本委員会のこれらの諸活動は、国際法と国内法の交錯・相互関係を解明し、海上保安法制に関する国内法整備の指標を定めるための有効な基盤となっております。

4 国連海洋法条約じたいは、採択後10周年を迎えなお未発効のままとはいえ、最近では批准にふみきる国の数も急テンポで増え、その正式の発効をみる日も遠くない、と考えられます。しかもこれまでに、その規定の多くは国際慣習化したものと判断されて、各国の国内法令、二国間協定、裁判例、外交先例などの国家実行を通じて、すでに事実上定着したり、早くも部分的な軌道修正や実質的な改正が試みられたものもあります。海上保安法制の分野では、現実の執行措置とからんで、特にそのような傾向が顕著といえましょう。わが国としても、早晚、同条約の批准にふみきる際には、こうした事実の長い蓄積を加えて関連規定の解釈を確定しなければなりません。海上保安の分野での今後の国内法整備は、その立法政策上の方向も含めて、ますます詳密な検討を進める必要があります。

委員会の運営と議事録の作成をはじめ、事務局として多大のご協力とご支援を賜った、海上保安庁警備救難部管理課と財団法人海上保安協会の皆さまに対して、メンバー一同に代わり、心から御礼を申しあげたい、と存じます。

平成5年3月

委員長

山本 草二

目 次

沈没外国船舶に対してとりうる措置	1
	海上保安大学校教授 村上曆造
義務的船舶通報制	21
	神戸学院大学教授 林 久茂
島の要件と周辺海域	48
	成蹊大学教授 広部和也
外国船舶による領海での条約違反と国内法	70
	横浜国立大学教授 田中利幸
無害通航権と実力の行使	83
	慶応義塾大学教授 安富 潔
領海及び国際海峡における船舶起因汚染損害の負担等に 関する沿岸国の通航規制	98
	東京大学教授 落合誠一
海外調査報告	104
— イギリス(連合王国)・フランス —	横浜国立大学教授 田中利幸
(参 考) 平成4年度海外調査について	141

沈没外国船舶に対してとりうる措置

海上保安大学校教授

村 上 暦 造

I 海難船舶の実態

(1) 海難に伴って沈没した船舶が多いとされる海域は、英国周辺海域、北海のドイツ湾海域、マレーシア・スマトラ・ボルネオ周辺海域、日本周辺海域の四つであるといわれる。沈没した船舶が放置されると、船舶交通その他の海域の利用に危険を及ぼし、あるいは海洋環境に悪影響を生じさせることとなるものがある。この危険を防止し、又は海洋環境を守るためには沈没船舶を撤去することが必要とされる。特に、最近のように危険物を積載した船舶が多くなると、この撤去の必要性が高まっているといえる。他方、船舶の積荷が金銀の財宝といった価値あるものである場合、この積荷を目当てにして、船体を引き揚げようとする動きもみられる。ナヒモフ号の引き揚げのような例である。あるいは、沈没軍艦を他国が引き揚げようとする場合もある。

(2) これらの沈没船舶の撤去ないし引揚げが問題とされるにいたった背景として、潜水技術の発達がある。沈没船舶の撤去又は引揚げに際しては潜水夫による作業が必要となるため、潜水作業の可能となる水深が沈没船舶の撤去可能な限界となる。外国においても、1981年には水深244メートルから船舶を引き揚げたという記録があるといわれており、わが国においても、昭和63年7月には水深230メートルの海底に沈没した海洋調査船「へりおす」を引き揚げることに成功している。このように、従来ならば撤去できなかったものでも、潜水技術の発達により、それが可能になってきたといえる。このことが、船舶の撤去ないし引き揚げが問題とされるようになったものである。

(3) 撤去にかかわる権利と義務

この問題は、二つの側面に分けられる。第一に、誰が沈没船舶を引揚げ権利を持つか。

船舶に歴史的な価値があるとか、積荷が金銀財宝であるとかの場合である。船舶及び積荷を引揚げることを望む者が複数いる場合、誰がそれを引揚げる権利を持つかが問われることになる。第二に、誰が沈没船舶を引揚げる義務を持つか。沈没した船舶及びその積荷にもはや財産的価値が失われ、その引揚げに多額の費用を必要とする場合である。特に、沈没船舶が他の船舶交通に危険を及ぼしたり、積荷が漏れ出して沿岸国海岸に危険を生ぜしめるときは、これを早急に撤去する必要があるが、誰がその義務を負い、その費用を負担するのか。沈没船舶については、このような二つの側面があるが、これについて国際法上の問題と国内法上の問題とに分けて検討することとしたい。

II 国際法上の問題点

(1) 沈没船舶が外国船舶の場合、国際法上の問題が生じる。ある国の領海内に沈没した外国船舶の撤去について、船舶の旗国と領海の沿岸国とがかかわることになる。また公海上に沈没した船舶を旗国以外の国が引き揚げようとするときには、船舶の旗国と引揚国との両国が関係することになる。あるいは、沈没船舶の積荷の所有者が別の国の場合には、その国の管轄権も問題となりうる。このような沈没船舶に関して、複数の国家がかかわる場合、いずれの国がその撤去ないし引揚げについて管轄権を行使しうるのか。これについて、国家間の規律は存在するのだろうか問われなければならない。

(2) 沈没船舶に関する国際条約

海洋法に関する1958年の四つの条約、公海条約、領海条約、大陸棚条約、生物資源保存条約には、沈没船舶を規律する規定はおかれていない。「船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有し」(公海条約第5条第1項)、「船舶は、一国のみの旗を掲げて航行するものとし、……公海においてその国の排他的管轄権に服するものとする」(国際条約第6条1項)という旗国主義の規定は、本来、航行船舶を念頭においたものと考えられ、沈没船舶にもなおあてはまるのかどうかは明らかではない。同様に、軍艦及び非商業用政府船舶は、公海において「旗国以外のいずれの国の管轄権からも完全に免除される」(公海条約第8条第1項及び第9条)という規定も、それらが沈没した場合になお免除を享有するのか明確ではない。ただ、沿岸国の大陸棚の探査及び開発するための主権的権利については、国際法委員会のコメンタリーが、「その権利は、海底に横たわり、又は底土に覆われた難破

船 (wrecked ships) 及びその積荷 (金塊を含む) のごときものには及ばないと理解されるのは明らかである」としている点を指摘しておかなければならない。⁽¹⁾ 大陸棚に沈没した船舶は沿岸国の主権的権利の及ぶ物ではないと解されているわけである。

国連海洋法条約においても、沈没船舶に関する規定はおかれていない。その審議段階の第7会期非公式会合で、ソ連が「沈没した船舶及び航空機は、その設備及び積荷と共に、その旗国によって又は旗国の同意によってのみ救助することが許される」という文言を追加する提案を行ったといわれる。⁽²⁾ その提案は採用されなかった。しかし、その第149条では、「深海底において発見された考古学的及び歴史的な性質を有するすべての物は、起源を有する国又は歴史的若しくは考古学的に起源を有する国の優先的権利に特別の考慮を払って、人類全体の利益のために保存し又は使用に供する」という規定が盛り込まれた。深海底が「国の管轄の境界の外の海底及びその下」(国連海洋法条約第1条(1))であるから、そこで沈没した船舶のうち、考古学的又は歴史的なものについては、この規定によることとなる。ただ、それは、沈没船舶一般を規律する内容とはいえない。

次に、それ以外の国際条約にふれておきたい。1910年9月23日の「海難ニ於ケル救難救助ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約」では、海難船舶に対してなされた海難救助の報酬について定めている。すなわち、「救難救助ノ行為カ有益ナル結果ヲ生シタルトキハ相当ノ報酬ヲ請求スル権利ヲ生ス 救助カ有益ナル結果ヲ生セサルトキハ何等ノ報酬ヲ請求スル権利ヲ生スルコトナシ」として、いわゆるno cure no payの原則を確認した。この条約が、沈没船舶の撤去を海難救助として行う場合の救助報酬にかかわることはあるとしても、沈没船舶に対する管轄権ないし権利義務を定めたものではない。また、1989年の海難救助に関する国際条約においても、その性格は変わっていない(同条約第12条)。⁽³⁾ また、1972年の海洋投棄規制条約は、廃棄物、船舶、航空機等を海洋において処分することを規制しようとする国際条約であるが、「投棄」とは、そのようなものを意図的に処分すること(deliberate disposal)を意味する内容となっている。従って、この条約は意図的処分を対象とするものであり、海難に伴う沈没船舶のごとき意図しない行為、やむを得ない行為までも含むものではない。このように見てくると、これまでの国際条約では、沈没船舶に対する国家の管轄権について取り決めたものは存在していないということができよう。

(3) 沈没船舶に関する二国間条約

日米領事条約第23条は、いずれかの国の内水・領海内で他方の国の船舶が難破したとき

の手続きとして次のように定めている。

第23条 (1) 派遣国の船舶が接受国内において難破したときは、その難破が発生した場所を管轄する領事官は、関係がある接受国の当局から、その難破の発生について、できる限りすみやかに通報されるものとする。

(2) 関係がある接受国の当局は、難破した船舶、船舶上にある者の生命及び貨物その他の船舶上の財産の保護のため、並びに船舶上における略奪又は秩序の紊乱の防止及び鎮圧のため、実行可能なすべての措置を執らなければならない。これらの措置は、また、船舶に属し又はその貨物の一部をなす物品で船舶から分離されたものにも及ぼされるものとする。

(3) 接受国の当局は、また、船舶が接受国の港内で難破し、またはその領域内の水域において航行上の危険を構成するときは、当該船舶が港の施設又は航行に対して与えるおそれのある損害を避けるため、その必要と認めるいかなる措置をも執るよう命ずることができる。

(4) 難破した船舶の所有者、その代理人、関係保険業者又はその船舶の長が、接受国の法令に従って船舶を処分するための取決めを行うことができない立場にあるときは、領事官は、所有者が不在でなければみずから行うことができるはずである取決めと同様の取決めを所有者に代わって行なう権限を与えられているものとみなす。

この規定は、相手国船舶の難破に関し、沿岸国の領事官への通報を義務づけ、沿岸国が難破した船舶、人命及び財産に対する保護を行なうよう義務づけている。そして、領事官が船舶所有者の代理人となりうるとされる。他方、難破船が危険を生ぜしめるときは、内水及び領海内での沿岸国の管轄権行使を認める内容となっている。これらを全体としてみると、船舶難破に伴う船舶所有者等の保護のための領事官の措置をとりきめたものであり、旗国の管轄権と沿岸国の管轄権を調整している。それは、主として船舶及び積荷に財産的価値が認められる場合に手続きであるといえよう。旗国の領事官の措置について日英領事条約第36条、日ソ領事条約第41条⁽⁴⁾ にも、同様の規定が見られる。⁽⁵⁾

(4) 沈没船舶と旗国権能

二国間条約で海難船舶の手続きについて取り決めている例はみられるが、船舶が沈没した場合の旗国の管轄権そのものについて取り決めた条約は存在しない。船舶が沈没したと

きに、旗国権能も喪失するのか否か、旗国の船舶に対する責任はどう解するのか、この点について検討しておきたい。

船舶が沈没したときの区分として、「船舶」shipとして取り扱う場合と、もはや船舶ではなく「船骸」wreckとして取り扱う場合とがある。海難船舶が海難救助の対象となっているときは依然として「船舶」であり、船舶及び積荷の所有者がその救助措置を講じていることになる。他方、海難によって船舶が全損（現実全損及び推定全損）に至ったときは、保険が支払われて、船舶又は積荷の所有権は放棄ないし委付される。これを「船骸」と呼び、船骸撤去wreck removalの対象となる。船骸では元の所有権の喪失した状態をいうのであり、船舶と船骸とは沈没した船舶の所有権の有無に着目した区分とすることができる。この違いが、旗国の管轄権行使に関連するかどうか問題となる。たしかに、船舶の所有者は、船舶を売却することにより、所有権を譲渡することができる。船舶の登録を抹消することができ、又は登録を変更することによって船舶の国籍を変更することも可能である。その意味で、所有者は船舶の国籍、すなわち旗国を選択することができる。しかし、ひとたび旗国を選択した後は、その旗国の国籍を付与されて、その国との関連性を持ち、その管轄権に服することになる。その権能行使を自らの意思によって免れることができるわけではない。ここで、船舶の所有権と旗国管轄権とは一応別個の問題であるといわなければならない。船舶の所有権は私法上の権能であり、旗国の管轄権は船舶に対する国家の公法上の権能であるからである。したがって、所有権の喪失がそのまま旗国管轄権の喪失を意味しない。沈没船舶にともなう旗国管轄権の問題は、その所有権の問題とは切り離して論じるべきであると考えられる。⁽⁶⁾

それでは、船舶が沈没して、特に船骸となった場合には、旗国権能はなお存続するのか。先に見たように、公海条約第6条1項に規定するように、旗国の排他的管轄権に服し、他の国による引揚げその他の干渉を排除するものなのか。これは、旗国主義そのものにとらえ方にかかわる。旗国主義を、船舶の航行の自由との関連を強調し、航行船舶に対する国家管轄権であることを強調すれば、沈没船舶にはもはや旗国の管轄権を考慮する必要はないこととなろう。しかし、船舶が沈没したからといって、直ちに旗国管轄権が喪失すると考える必要もないように思われる。特に、旗国主義とは、公海秩序を旗国の管轄権によって維持しようとするものであることを考慮すれば、船舶が沈没してもなお旗国権能は継続すると考えることも可能と考えられているからである。⁽⁷⁾ ただ、その場合であっても、沈没船舶ないし船骸について、旗国がその位置及び状況について把握している必要があるで

あろうし、また、それが引揚げ可能なものであることが前提となるであろう。更に、船舶の沈没に伴う旗国管轄権の問題は、沈没という現象だけに左右されるものではなく、むしろ沈没海域の性格と沈没船舶の性格によって影響されることとなると思われる。沈没海域が領海なのか公海なのか、そしてその船舶が私船なのか軍艦等の国家船舶なのかによって異なる状況が異なると考えられるからである。

(5)沈没船舶とその海域

(内水及び領海の場合)

いうまでもなく、内水は沿岸国の国家領域である。通常は、領域主権が旗国の権能を排除することとなる。それゆえ、旗国は沿岸国の同意なくしては、沈没船舶及びその積荷を撤去しあるいは引揚げの権利を持たない。その沈没船舶が船舶航行に危険を及ぼし、又は海洋環境に悪影響を及ぼす場合には、沿岸国は、その船舶所有者又は旗国に対して、船舶及び積荷の引揚げを要求することができ、あるいはみずからそれらを引揚げ、必要な費用をそれらに負担させることができる。領海については、外国船舶の無害通航権の問題がある。無害通航中の外国船舶であっても、それが領海内に沈没した場合、もはや通航には該当しないものであり、ましてそれが航行上の危険や海洋環境に悪影響を及ぼす場合には無害とはいえない。したがって、領海内に沈没した外国船舶は、内水の場合と同様に解することができる。

ただ、船舶が外国の軍艦又は国家船舶の場合、それが内水又は領海内に適法に存在するものである限り、たとえ沈没しても主権免除を失わないと解される。沿岸国がこれを自由に引揚げることができるものではない。しかし、この免除が内水又は領海内に無制限に存在することを容認するものとも考えられないため、沿岸国は旗国に対して撤去を要求し、撤去されない場合には、みずから沈没船舶を撤去し、その費用を請求することができると解される。

(公海の場合)

公海において沈没した船舶は、通常は船舶交通の障害となることは少なく、それ自体海洋環境に影響を及ぼすものも多くはない。したがって、公海における沈没船舶の引揚げが問題となるのは、多くの場合、船舶が歴史的価値を有するとか、あるいは積荷が財産的価値を有するなど、旗国及び所有者以外の者がこれを引揚げようとする場合であろう。公海において沈没した船舶であって放置されているかぎり、通常は、船舶の国籍とは無関係に、

誰でもこれを引揚げることができるというのがこれまでの慣行であるといわれる。引揚げが、旗国管轄を犯すものではないという主張である。旗国が、その沈没船舶に対する管轄権を主張しようとするときは、その他の国に対して、その機権の根拠を示して、管轄権を保持する旨の明示の通告を必要とする。⁽⁸⁾

ここでも、沈没船舶が軍艦又はその他の国家船舶の場合は私船と同様に扱うことはできない。この場合には、沈没によって旗国管轄権継続の推定が失われないからである。⁽⁹⁾

III IMO船骸撤去条約草案

(1) 経緯

沈没船舶の取扱いについて、国際機関としてIMOで審議されてきたものがある。国際条約として成立したものではないし、成立するかどうかも明確ではないが、この動きについて触れておくことにしたい。

IMOの法律委員会は、その第12回会合から、船骸撤去の問題をテーマとして検討を開始し、第22回会合及び第24回会合（1974年）では、事務局作成の「船骸撤去および関連事項に関する条約」Convention on Wreck Removal and Related Matters (LEG XXI/ 3 及び LEG XXIV/ 3) の草案が提出された。(資料参照) 第26回会合（1976年）において審議されたが、多くの国はこの問題を直ちにとりあげることに消極的であった。そのおもな理由として指摘されているのは、次のとおりであった。①船骸の大多数は、各国の国家管轄権の及ぶ内水及び領海に存在する。その撤去の問題はもともと国内法によって規律されている事柄であり、国際条約によって解決される見通しにないこと、また、国際条約によって、国内法の統一を図るべき性格の問題とも考えられないこと、②この問題は長期間にわたる作業が行なわれてきているが、その結果、この種の条約内容について国際的な合意を得ることは非常に困難であり、特に経済的な問題の解決は難しいこと、さらに、③その当時、国連海洋法条約の審議が行なわれており、そこでの海洋法の枠組みが未確定の段階でこの種条約を検討することが適当ではないこと、などであった。

その後、法律委員会は、事務局に各国の国内法の調査を要請し、このテーマを長期の作業計画にはのせていたが、第31回会合（1976年）から実質審議を行なっていなかった。第63回会合（1990年）において、ふたたびとりあげられたが、多くの国が早期検討の必要性を認めなかったことから、審議は更に先送りとなっている（LEG63/5, 18 May 1990）。

(2) 条約草案の適用対象

条約草案の対象とする「船骸」とは、難破し若しくは遺棄された船舶又はその一部若しくは付属物をいい (a wrecked or derelict ship, or parts or appurtenances thereof)、元の「船舶」には、海洋環境において運航するすべての船舶類であって、ハイドロfoil、エアクッション船、潜水船、浮遊機器及び固定され又は浮遊するプラットフォームを含むこととされている (同草案第1条)。従って、この草案では「船骸」の語が用いられているが、所有権を放棄したという意味での船骸ではなく、むしろ「沈没船舶」の意味で使用されているということができよう。

この草案は、原則として公海上の沈没船舶 (船骸) であって、海上航行船舶に危険を及ぼすものを対象とする。沿岸国は、自らの判断で自国の内水、領海への適用を宣言できるとされているにとどまる (同草案第2条)。

公海/国際水域にある船骸について報告及び位置確認がなされたときは、所定の機関が、船骸の規模、水深、潮汐、航路との近接性、船舶通航量、積荷の性質、港湾施設への影響等を考慮して、船骸の危険度を評価する (同草案第4条)。評価の結果、船骸が海面航行 (surface navigation) に危険であると決定されたときは、標識設置 (Marking) がなされる (同草案第5条)。

(3) 船骸撤去義務者

危険と評価された船骸の所有者は、合理的期間内に船骸撤去に着手する権利を有し、所有者又はその依頼を受けた救助業者が撤去作業を開始したときは、この他の国家又は期間は作業の安全を確保する為に必要な場合を除いて、これに干渉することができない (同草案第6条第1項)。所有者が船骸撤去の権利を主張せず、又はこれを撤去しないときは、それ以外のものに撤去の義務が課せられている。この撤去義務者として、草案は特定のものに絞り込むことができず、いくつかの選択肢を準備している。撤去義務者として、考慮の対象とされているのは、すべての関係者、最も利害関係を有する者、登録国 [すなわち、旗国]、適当な地域機関、所定の機関である。従って、この草案では、公海上の沈没船舶 (船骸) に対する所有者の権利を保障すると共に、危険船骸については、関係者、被害者、旗国、沿岸国等のいずれかが撤去することを考えている (同草案第6条第2項)。撤去義務を全面的に所有者に負わせていない。船舶航行に危険があるために緊急に撤去する必要がある

る船舶のような場合に、所有者以外の者であっても撤去可能となるように配慮したものと
いえる。と同時に、旗国の当該船骸に対する責任を考慮して、撤去義務者として考えうる
ことを示しているといえよう。いずれにしても、条約を作成するに当たって、最も論争を
招く部分と考えられる。

(4) 撤去費用の負担

船骸の位置確認及び撤去の費用は、原則として船骸の所有者の負担とされるが、その原
因が第三者にあるときは、その原因者が費用負担者となる。更に、所有者のこの責任は国
際条約又は被害国の国内法によって制限できることとし(同草案第7条)、その超過分につ
いては、船骸によって直接に利益を害される被害国の負担となる(同草案第8条)。ただ
し、この最終的な費用負担については、求償権の問題を含めて、同草案では選択条項が多
く、未解決といえよう。

また、所有者の費用負担を担保するために、保険その他の担保措置を強制し、締約国は
船舶にそのための証明書を備え置かせることとしている(同草案第10条)。

IV 国内法上の問題点 —沿岸国としてわが国の執りうる措置—

(1) 沈没船舶とその撤去については、わが国においても、かなりの事例がある。その多く
は、わが国の港内や領海内に船舶が沈没し、航行上又は漁業上の障害となり、あるいは貨
物油や燃料油が漏れ出して海洋汚染を引き起こす事例である。特に、外国船舶の場合には、
船舶所有者が外国にいるなどの理由から撤去が円滑になされないなどの問題点も指摘され
ている。ここでは、わが国の内水又は領海に沈没した外国船舶の引揚げに関して、わが国
国内法上の仕組みを中心に整理しておきたい。

(2) 撤去命令とその執行

わが国において、沈没船舶の撤去を命じるために使用できる国内法の例として、次のよ
うな規定が考えられる。「特定港又は特定港の境界付近における漂流物、沈没物その他の物
件が船舶交通を阻害する虞のあるときは、港長は、当該物件の所有者又は占有者に対しそ
の除去を命ずることができる」(港則法第26条)。港湾管理者の長は、……「工事その他の
行為の中止、工作物の改築、移転若しくは撤去、工事その他の行為もしくは工作物により

生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するために必要な施設の設置その他の措置をとること又は原状の回復を命ずることができ」(港湾法第56条の4第1項)。「海上保安庁長官は、船長が第1項の規定による措置(海難により船舶交通に危険を生じたときの防止措置)をとらなかつたとき、……船舶交通の危険の原因となっている船舶の所有物に対し、当該船舶の除去その他船舶交通の危険を防止するため必要な措置をとるべきことを命じることができる」(海上交通安全法第33条第3項)。大量の特定油が排出され、防除措置をとるべき船舶所有者等が「講ずべき措置に講じていないと認められるときは、海上保安庁長官は、これらの者に対し、…講ずべき措置を講ずべきことを命ずることができる」(海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第39条第3項)。¹⁰⁰ これらの法律に基づく撤去命令は、港域又は港湾区域といったわが国の港内、海上交通安全法適用区域たる内水内あるいは領海内に適用される。国際法の問題点で述べたように、内水及び領海においては、わが国の領域主権が及ぶ海域であり、そこに沈没した船舶が船舶航行、港湾の維持・保全又は海洋環境に悪影響を及ぼすときには発動されることになる。

この撤去命令は、通常、船舶所有者に向けられることとなるが、外国船舶の場合、所有者が外国にいる例が多い。命令書は、外国にいる所有者に宛てて送達する必要があることがあるが、送達について国内とは異なる問題点を生じることとなる。この種の国家の行為を外国の領域内にある者に対して行なう場合、通常は司法共助という形で行なわれる。例えば、民事訴訟手続きでの送達の手続きについては、「外国ニ於テ為スヘキ送達ハ裁判長其ノ国ノ管轄官庁又は其ノ国ニ駐在スル日本の大使、公使若ハ領事ニ囑託して之ヲ為ス」(民事訴訟法第175条)とされ、わが国と外国との間で書類の送達等を行なうために、外国裁判所ノ囑託ニ因ル共助法、二国間の領事条約、民事訴訟手続きに関する条約及び「民事又は商事に関する裁判上及び裁判外の文章の外国における送達及び告知に関する条約」、そしてこれらを受けた「民事訴訟手続きに関する条約等の実施に伴う民事訴訟手続きに関する条約等の実施に伴う民事訴訟手続きの特例等に関する法律」等が定められ、その手続きが整備されている。いずれも国家の裁判権行使に関して、送達及び証拠調べ等を外国において行うことは、それが行われる国家の主権を侵す可能性があり、関係国間の合意を前提として、これらの手続きが整備されているものと考えられる。しかし、沈没船舶の撤去に関し所有者等に対して送達されるべき撤去命令は、行政上の命令書類であり、この手続きを直ちに利用できるものではない。この点の検討が更に必要であろう。

次に、撤去命令によって所有者に撤去義務が課せられたにもかかわらず、なおこの義務

が履行されない場合には、国内法上、行政代執行法に基づく代執行によって義務を履行させ、それに要した費用は義務者から徴収することとされている。義務者が支払わない場合には、国税滞納処分の例によるとして、国税徴収法及び国税通則法に基づく執行が予定されている。しかし、代執行費用の徴収も、送達の場合と同様、外国における執行を考えて規定されているものではないから、実際には極めて困難な場合が生じることになる。このような場合の公法上の金銭債権を執行する手続きは、同一船舶所有者のわが国の港における姉妹船の差し押え手続きを含め、立法化が必要なのではないかと考えられる。⁽¹⁾

また、このような場合に、旗国に対して沈没船舶に対する管轄権を行使し、みずから撤去するか、あるいは船舶所有者等への監督権を行使するよう要請する方法も考えられるが、現行の海洋法の枠組みにおいては、旗国にそれに応じて措置をとる義務があると解することは困難である。

⁽¹⁾ ILC Yearbook 1956, Vol. II p. 298. Article 68 Commentary para. 5. なお、大陸棚及び経済水域における海洋構築物の撤去義務に関しては、参照、山本草二「海洋構築物の除去と海洋法上の規制」新海洋秩序と海上保安法制第1号（海上保安協会、平成3年3月）59頁以下。

⁽²⁾ von Munch, Schiffswracks – Völkerrechtliche Probleme, Internationales Seerecht, p. 123.

⁽³⁾ 1989年の海難救助に関する国際条約第9条（沿岸国の権利）は、「この条約は、国際法上一般的に認められた原則にしたがって、関係沿岸国が、海上における事故又はその事故に伴う行為であって、重大な結果を生じると予想されるものに伴う汚染又は汚染のおそれから海岸線又は関係利益を保護するために措置をとる権利に対し、沿岸国が救助作業に関して命令を発する権利を含め、なんら影響を及ぼすものではない」と定めている。船舶の沈没その他の事故に伴う沿岸国の管轄権行使については、この条約が影響を及ぼさないことを確認した規定といえよう。

⁽⁴⁾ 日ソ領事条約では、「領事官は、派遣国の遭難した船舶及びその船舶上にある者に対し、すべての援助を与え、かつ、この目的で接受国の権限ある当局に援助を要請することができる。領事官は、また(2) [船舶人命及び財産の保護] に規定する措置及び船舶のための措置をみずから執り、又は接受国の権限ある当局に対してこれらの措置を執るよう要請することができる」(第41条第3項)という規定が設けられており、より旗国権能重視の形に

なっている。

⁶⁵⁾ このように二国間で、海難船舶又は沈没船舶に保護又は撤去に関する規定をおく条約は、かなりのものがあるといわれる。

⁶⁶⁾ von Munch, *supra* note 2, at p.127

⁶⁷⁾ 宇宙に関する国際法の例として、宇宙救助返還協定(宇宙飛行士の救助及び送還並びに宇宙空間に打ち上げられた物体の返還に関する協定)第5条第3項は、「宇宙空間に打ち上げられた物体又はその構成部分であって打上げ機関の領域外で発見された者は、打上げ機関の要請に応じ、打上げ機関の代表者に引き渡されるか又はその処理に委ねられる」と定める。「打上げ機関」とは、打ち上げについて責任を有する国又は、国際的な政府間機関が打上げについて責任を有する場合には、当該政府機関をいう(第6条)とされているので、いわば旗国の権能が継続するという考え方に立つものといえることができる。

⁶⁸⁾ von Munch, *supra* note 2, at p.130.

⁶⁹⁾ 沈没軍艦の引揚げとその所有権の問題に関して、参照、山本草二「沈没外国船の引き揚げとその所有権」法学教室第4号(1981,1)61頁以下。

⁷⁰⁾ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第43条は、船舶を海洋に捨てることを禁止すると共に、遭難船舶を海洋に放置することも禁止しているが、沈没船舶を撤去する具体的義務、いわゆる原状回復義務を規定しているとはいえないから、この規定を根拠に撤去を命じることはできない。参照。村上「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の解説」水質公害刑事判例資料集所収206ノ52頁。

⁷¹⁾ この手続きに関する特異な例として、デルフィニー号事件がある。外国の貨物船デルフィニー号が大阪港内で沈没したため、港湾管理者である大阪府は(旧)港湾法第37条の3による撤去命令を発し、行政代執行を行なって、これを撤去、安全な海域に曳航した。大阪府は、この執行費用について行政代執行費用徴収手続きをとらず、海難救助料賭しての債権を主張した。これに対して、裁判所は「行政代執行法による本件船舶を安全な海域に曳航するという救助の意志の下に、深田サルベージ株式会社をして前記の作業をなさしめたものであることが認められる。手続的には行政代執行という形式をとったとしても、客観的に海難救助の成立要件を満たす限り、被告の行為を海難救助というを妨げない」とした(広島地裁呉支判昭和45年4月27日、下級民集21巻3・4号604頁)。

ANNEX 1

CONVENTION ON WRECK REMOVAL AND RELATED MATTERS

DRAFT ARTICLES PREPARED BY THE SECRETARIAT
FOR THE LEGAL COMMITTEE

Article I

Definitions

For the purpose of this Convention:

1 "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

2 "Wreck" means a wrecked or derelict ship, or parts or appurtenances thereof.

3 "Hazard" means any condition or threat of danger or substantial impediment to surface navigation posed by a wreck.

4 "Removal" means any form of elimination of a hazard and includes adequate means of warning-off.

5 "Owner" means the holder of title to, or the operator of, the ship at the time of the casualty which resulted in the wreck.

6 "State of registry" means the State in which the ship is registered or where it was licensed at the time of the casualty or, if unregistered or unlicensed, the State of [domicile] [habitual residence] of the owner.

Article II

Geographical scope of the Convention

1 Except as otherwise provided hereinafter, the present Convention applies only to wrecks located on the high seas/international waters.

[2 A State Party to the present Convention may at any time declare in writing that [articles ...] of the present Convention shall apply to wrecks situated within areas subject to its jurisdiction/its territorial sea/waters under its control. Such a declaration shall specify the areas to which the present Convention is to be applied*.]

* The Committee has not yet decided whether and by what means the Convention might be applied to areas other than the high seas.

Article III

Reporting and locating of wrecks

The following provisions shall apply to the reporting and locating of wrecks:

1 Reporting

- (a) As far as practicable in accordance with internationally approved measures for ensuring the safety of navigation, a master, pilot, owner or any other person having knowledge of a casualty resulting in wreck shall report it immediately in as much detail as possible by radio, telephone or telegraph or similar rapid means to the nearest communications facilities capable of relaying such information.
- (b) With [72] hours of reporting a wreck, the owner [or his agents] shall [in the form annexed hereto] supply the following information to the State of registry, the nearest Party [the appropriate regional organization] or the [appropriate international organization]:
 - (i) the name and address of the owner;
 - (ii) the State of registry;
 - (iii) the name and official number (if any) of the wrecked property;
 - (iv) the quantity and specifications of cargo;
 - (v) the manner of carriage and stowage of the cargo and ship' stores;
 - (vi) [the name and address of the hull insurers and Protection and Indemnity Club];
 - (vii) the known or estimated location of the wreck;
 - (viii) the time of the casualty;
 - (ix) the course at the time of the casualty;
 - (x) the known or estimated depth of water at the location of the wreck;
 - (xi) a description of the incident giving rise to the casualty;
 - (xii) any other pertinent information.
- (c) The Parties to the Convention undertake to adopt in their national legislation penalties for failure of owners to give prompt notification in accordance with this Convention.

2 Locating

- [(a) Upon obtaining knowledge of a wreck a Contracting Party shall use all practicable urgent means, including the good offices of States and organizations, to warn navigators of the nature and location of the hazard.]
- [(b) If a Contracting Party has reasonable cause to believe that a wreck constituting a hazard to surface navigation exists in the vicinity of its coastline, it shall take all reasonable steps to establish the precise location of the wreck.]
- [(c)]*
- (d) The costs of locating a wreck shall be an item in the costs of wreck removal referred to in articles VII and VIII below.

Article IV

Determination of hazard

- 1 When a wreck on the high seas/international waters has been reported and located in accordance with article III, the ... [name of the organization] ... shall be responsible for determining whether a hazard exists [and what methods of removal should be employed].
- 2 In determining whether a hazard exists, the following shall be taken into consideration:
- (a) size and construction of the wreck;
 - (b) depth of the water over the wreck;
 - (c) tidal range and currents in the area;
 - (d) proximity of waterways;
 - (e) traffic density and frequency;
 - (f) type of traffic;
 - (g) nature and quantity of cargo;
 - (h) vulnerability of port facilities;
 - (i) prevailing meteorological and hydrographic conditions;
 - (j) submarine topography of the area;
 - (k) height of the wreck above the surface of the water;
- [(l) acoustic and magnetic profiles of the wreck.]

* A Canadian suggestion is that this draft article of the Convention should contain a reference to the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 and the 1973 Protocol to it.

Article V

Marking a wreck

1 A wreck determined to be a hazard to surface navigation, in accordance with article IV, shall be marked.

2 In marking a wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that its markings conform with any system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

Article VI

Rights and obligations to remove hazardous wrecks

1 An owner may assert a right to undertake the removal of a wreck within a reasonable time taking into account the hazard determined under article IV. He may contract with any salvor or other person to perform the operation on his behalf. When such operations have been commenced by the owner or private salvors, the State or organization mentioned in 2 below shall intervene in such operations only to the extent necessary to assure that the removal operations proceed as expeditiously as possible consistent with considerations of safety.

2 If the owner does not assert the above-mentioned right to remove a wreck, or does not remove it, [any Party concerned], [the nearest Party] [the State of registry] [the appropriate regional organization] [the organization referred to in article IV] shall undertake the removal of the wreck by the most practical and expeditious methods available, consistent with considerations of safety.

3 When requested in connection with a wreck removal, a national regional or international organization may render technical advice or any other appropriate service. The costs of technical advice and service rendered in connection with this operation shall be included in the costs of wreck removal referred to in articles VII and VIII below.

Article VII

Financial liability for locating and removal

1 The owner shall be liable for the costs of location and removal undertaken pursuant to the present Convention except to the degree that it is proved that the casualty resulting in a wreck [did not result from his fault] [resulted from:

- (a) an act of war, hostilities, civil war or insurrection;
- (b) an act or omission intentionally committed by a third party or a Party to this Convention.]

2 The owner shall be entitled to limit his liability in accordance with the applicable international convention or national law of the State seized of the case.

3 Where the casualty is not the fault of the owner, the person at fault, if any, shall be liable for the costs of locating and removal [subject to any applicable limitation of liability].

Article VIII

Financial liability for excess costs

1 Any excess of costs of locating and removal of a wreck above the amount recovered shall be the liability of the State Party to the present Convention the interests of which were most directly threatened by the wreck.

2 In order, however, that such costs shall in part be reimbursable to the State which is liable for them, the Contracting Parties agree to establish an appropriate arrangement which will [by independent agreement] [in accordance with the criteria set out in the Annex to the present Convention] provide a pool of funds for the equitable sharing by them of the excess of costs referred to in paragraph 1 above.

Article IX

Right of recovery

Alternative 1

[Nothing in the present Convention shall prejudice the right of recovery against third parties.]

Alternative 2

[1 Any Contracting Party which has undertaken removal of a wreck pursuant to this Convention shall enjoy the rights of a private salvor in respect of pro-rata recovery of costs.

2 In addition to any other rights of recovery it may have, a Contracting Party which has undertaken removal of a wreck pursuant to this Convention shall enjoy free access to the courts or tribunals of any other Contracting Party for the purpose of recovering costs of the removal.

3 In any action for the costs of removal, the owner shall enjoy the rights of counter-claim, set-off, impleader and recovery against any other entity, person or Contracting Party. Where an owner in such action is exonerated from liability he shall be awarded his court costs and legal fees.]

Article X

Evidence of financial security

[1 The owner of a vessel or a fixed or floating structure registered or licensed in a Contracting State shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank in the sum fixed by applying the limit of liability prescribed in article VII, paragraph 2, to cover his liability under the present Convention.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of the present Convention shall be issued to each ship. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of registry or license of the vessel or structure after determining that the requirements of paragraph 1 of this article have been complied with. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) identity of vessel or structure and place of registration or license;
- (b) name and principal place of business of owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (e) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4 The certificate shall be carried on board the vessel or structure and a copy shall be deposited with the authorities who hold the record of the registry or licence of the vessel or structure.

5 A certificate of insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it may become invalid for reasons other than the expiry of the stated period of validity, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

6 The State which registers or licenses the vessel or structure shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

7 Certificate issued and certified under the authority of a Contracting Party shall be accepted by other Contracting Parties for the purposes of the present Convention and shall be regarded by other Contracting Parties as having the same force as certificates issued and certified by them. A Contracting Party may at any time request consultation with the State of registry or licence of the vessel or structure should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by the present Convention.

8 Any claim of liability arising under the present Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability. In such case the defendant may, irrespective of the actual fault or privity of the owner, avail himself of the limits of liability prescribed in article VII, paragraph 2. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the casualty which resulted in the wreck was caused by the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10 A Contracting Party shall not permit a vessel or structure of its registry or licence to trade or operate unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this article.

11 Subject to the provisions of this article, each Contracting Party shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this article is in force in respect of any vessel or structure, wherever registered or licensed, entering or leaving its territorial sea/areas within its jurisdiction/waters within its control.

12 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a vessel or structure owned by a Contracting Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such vessel or structure which shall instead carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of its registry or licence stating that it is owned by that State and that its liability is covered within the limits prescribed in article VII, paragraph 2. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed in paragraph 2 of this article.]

Article XI

Settlement of disputes

1 Any controversy between Contracting Parties respecting the provisions of the present Convention [in particular whether the obligations of articles IV, VI, VII or VIII, including amounts claimed as payable or reimbursable, have been respected] shall, if settlement by negotiation between Contracting Parties involved or between a Party and a claimant other than a State has not been possible, and if the Contracting Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any Contracting Party concerned to conciliation or, if conciliation does not succeed, to arbitration, [as set out in the Annex to the present Convention].

2 A Contracting Party shall not be entitled to refuse request for conciliation or arbitration under provisions of the preceding paragraph solely on the grounds that any remedies under municipal law in its own courts have not been exhausted.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN
 RESPECT OF WRECK REMOVAL AND RELATED EXPENSES

Issued in accordance with the provisions of article X of the International
 Convention on Wreck Removal and Related Matter, 19...

Identity of vessel or structure	Distinctive number or letters	Place of registry or licence	Name and address of owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named
 vessel or structure a policy of insurance or other financial security
 satisfying the requirements of article X of the International Convention on
 Wreck Removal and Related Matters, 19...

Type of security.....

Duration of security.....

Name and address of insurer(s) and/or guarantor(s)

Name.....

Address.....

This certificate is valid until.....

Issued and certified by the Government of.....

.....
 (Full designation of the State)

At.....
 (Place)

On.....
 (Date)

.....
 Signature and title of issuing or
 certifying official.

Explanatory Notes:

1 If desired, the designation of the State may include a reference to the
 competent public authority of the country by which the certificate is issued
 and certified.

2 If the total amount of security has been furnished by more than one
 source, the amount of each segment should be indicated.

3 If security is furnished in several forms, these should be indicated.

4 The entry "Duration of security" must stipulate the date on which such
 security takes effect.

義務的船舶通報制

神戸学院大学教授

林 久 茂

I IMOにおける審議経過の概要

本稿は義務的船舶通報制mandatory ship reporting systemsに関する審議の経過と問題点を整理して紹介することを目的とする。

IMOは国際海運に関するあらゆる技術的事項technical matterに関連する政府規制・慣行の分野における政府間協力の機関であり、海上安全・航行の効率化および船舶による海洋汚染の防止について実行可能な基準が一般的に採択されることを促進するのが目的である。とくに、「加盟国に対して海上安全・汚染防止に関する規則・ガイドラインの採択を勧告する」(IMO設立条約第15条(j))と規定され、また、外交会議による条約(いわゆるIMO条約)の採択が必要なときは草案作成の任務を有する。1967年トリー・キャニオン号事件を契機として航行安全・環境保護に関する再検討に迫られ、1974～79にかけて機構改革が行われた^①。これまでの海上安全委員会(以下MSCと略記)に加えて1975年法律委員会および海洋環境保護委員会、さらに1977年技術委員会が設けられた。この当時から参加国が増加し120を超えている。MSCは海上安全maritime safety全般を扱うもっとも主要な委員会であるが、補助機関として11の小委員会を有し、航行安全safety of navigationについては航行安全小委員会(通称NAV)がある。なお総会および四つの委員会はともにフル・メンバーの参加が規定されている。小委員会については規定がないが、積極的意見をもつ各国代表の参加をえて運用されているのが実情である。

すでに1980年代、船舶通報制(ship reporting systems, 以下SRS)と船舶交通業務(vessel traffic services, 以下VTS)についてガイドラインが総会決議の形で採択されている(第II節)。このガイドラインを前提として1990年代に入り、SRSを義務化する提案がMSCおよびNAVにおいて審議され、それを支持する意見が多数を占めるにいたった(第III節)。しか

し通報義務を船舶に課することは新たな航行条件を付加することになる。したがって海上人命安全条約 (SOLAS)、海上衝突予防規則 (Colreg)、海上汚染防止条約 (MARPOL) などの改正を要するだけでなく、1982年成立した国連海洋法条約 (LOSC) における航行の利益と沿岸国・入港国の利益とのバランスに影響を与えることになる。このためMSCは法律委員会の意見を求めることとなり、1992年秋から審議はこの委員会に移され、現在なお継続中である(第IV節)。

II VTSとSRSのガイドライン

海上交通の輻輳(ふくそう)化ひいては事故の増加により、沿岸国によるレーダー監視・情報提供などの航行を援助し、ないし規制する手段が強化された。ことに1977年Colregの改正により交通分離方式 (Traffic Separation Scheme, TSS) が公認され、その後VTSによってカバーされることになったことが特記される。これらの手段の方式・手続を統一化して航行の効率化を計る必要が生じ、これらのガイドラインが採択された。

(1) VTS (A.578) (1985)

ガイドラインは各国の実行の指針となる勧告的性質の決議である。A.578は次のような内容となっている^②。

①加盟国はその管轄水域内において航行安全・汚染防止に関する責任を有するが、VTSは多くの水域でこの目的のために貢献してきた。しかし各国のVTSは異なる手続をとっているため船舶に混乱を招いており、国際的ガイドラインが必要である。このため付属書(ガイドライン)を採択し、領海のVTSが無害通航権を害しないよう国内法令にもとづいて運用されること、および、領海外の船舶も任意にvoluntary利用できることを確保する。

② VTSは「交通の安全と効率、環境保護を改善するためのすべてのサービス」であると定義される。その設置理由は航行援助および効率的航行の流れを促進するにあり、とくに港へのアプローチ、港への出入航路、ならびに交通の高密度、有害・危険物運搬、航行上の困難、狭水道、環境脆弱性などの特性をもつ水域に設置することが適当である。

③ VTSの機能(業務内容)として次のものが含まれる。(i) データー蒐集、(ii) データー評価、(iii) 情報サービス (すべての船舶に対する定時放送、安全に関する船舶との情報交換、航行障害に関する警告)、(iv) 航行援助サービス (船舶の要求ある場合その他必要な際のVTSセンターによるサービスで、気象条件、航行能力に欠陥がある場合の船舶への援助

を含む)、(v) 交通組織 (traffic organization) サービス (危険な状況の発生を予防し、交通安全・効率を計るため交通計画の作成。交通整理システムの設置・運用・特性水域における一方交通などの交通方式、航路設定、速度制限、泊地指定、勧告または指示instructionによる交通管理——進行停止その他必要な措置を含む) および (vi) 関係機関との連絡 (必要な情報・メッセージの伝達、水先・港湾業務などの活動のサポート、緊急時における活動の要請およびそれへの参加)。

以上の定義は単なる情報サービスのみならず航空交通管制に類似する<拡大された交通管理> (extensive management of traffic) まで含むものであることが留意されなければならない。付属書はさらに、手続 (定時通報、VTSとのコンタクト、航海計画報告) およびVTS設置計画についても指針を定めている。なお、この決議は義務的SRSの審議の基礎として援用されている。

(2) SRS (A.598) (1987)

総会決議「船舶通報制および通報要件のための一般原則」の内容は次のようである^③。

① MARPOLは事故の際の通報を義務づけており、また海上捜索・救助条約 (SAR) の実施のために、さらに各国が異なる通報制を採っていることから国際的に統一された形式format・手続を定める必要がある。

② 通報は無線電話を通じる情報の提供、交換によるが、捜索救助、VTS、気象放送、汚染防止など通報制度は多様な目的を有する。通報はこれらの制度の目的に不可欠な情報のみに限定されねばならず、そのため各制度の目的が明確にされ公示される必要がある。

③ 通報内容 (情報) は補遺Appendixに定める事項 (識別、位置、コース、速度、最終寄港地出入域時刻、仕向地など) の型式および手続を標準とする。

なお、危険物・有害物質の事故の際の報告のガイドラインは決議 (A.648) (1989) で同様に定められている^④。

以上のように、これらの総会決議は既存の法関係をなんら変更する意味をもたず、単に技術的ガイドラインを設けて統一化することで、実施の円滑化を意図したものと見える。とくに、VTSについて、領海外の外国船が任意的に利用しうることを明確化していることが注目される。

III SRS義務化の動き

A NAV (37会期) における提案

1990年代に入り、MSC (59会期) は義務的SRSが設けられるべき状況が存在することを認め、NAVに検討を委ねた。この後NAVにおいて義務化する具体的提案が出されることになった。とくに注目されるのはフランスとオランダの提案である。

(1) フランス

(i) 当初の提案 (MSC59/30) は次のようである。フランスはMARPOLに定める有害物質の流出を伴う事故の報告を国内法化し、油・危険物質等を運送するすべての船舶に対してフランス領海に入る前に報告すべきことを義務づけた。この報告を決議A. 578に従って運用されている沿岸VTSと結合させることで巧く実施できる。この方式をすべての船舶の航行に適用すれば乗揚などの事故を防止できるからNAVの議題とすることを求める。

(ii) その後この提案をさらに詳細に述べた案 (MSC 59/30/7) が提出された。基準以下船の増加とアモコ・カティス号事件のような汚染事故の多発により、フランスはVTSを数か所に設置したが、任意的に通報を行なった船舶はほぼ半数であって、正確な船位を知らずに事故をおこした例は防止できなかった。したがってVTSが所在する水域では情報 (船名、位置、危険物、コース、速力) の報告義務を課することで船位の確認、VTS水域におけるコンタクトが維持できる。要するにVTSでカバーされる水域において通報義務を課すべきであるとの趣旨である。

(iii) さらにフランス案 (NAV37/14/ 1) は航路指定routeing方式と同様な手続きに従って認可されるVTS水域における通報義務のためにColreg. 第10規則の最終項として上記の通報義務を定める規定を新設すべきことを提案した。なお、領海外での義務違反については旗国が訴追することを条件としている。

(2) オランダ

フランス提案を支持してオランダ案 (NAV37/14/ 3) は義務報告制を採択すべきであるとし、次のように説明している。オランダは入港VTSを設けているが、総会決議A.578に規定する交通の高密度、危険・有害物の運送、航行上の困難、環境脆弱性などの特性をもつ水域での義務化が必要である。オランダはすでに海上交通法 (Shipping Traffic Act) によって船長40メートル以上の船舶に対して領水内での報告、VTSへの参加を義務づけている。VTS水域出入時の報告、無線電話による聴守、交信手続の遵守、航海計画通りの運行

がとくにVTSルールとして定められている。通報は決議A.648に定める規準に拠っている。なお、通報制に参加しない外国船に対して旗国が違反に対処すべきかどうかの点は、上記の法律では規定がおかれていないが、この点はIMOにおいて明確化すべきことが求められている。さらに、環境脆弱性などの特殊な状況の下では、危険・有害物を運送する船舶に対して、国際水域においても通報義務を課すべきであり、義務的通報制を指定する規準およびIMOによる許可手続を先づ作成すべきことを提案している。

(3) バミューダ

バミューダ政府報告 (NAV37/14) はバミューダ諸島水域における座礁事故を報告するとともに、航行危険水域においてSOLAS規則 (第IV章第8規則) にしたがって沿岸VTSとの常時交信と大縮尺海図の備付を義務化すべきことを提案している。

B 提案の評価

(1) VTSとの関係

以上の諸提案はいずれも義務的SRSの採用をVTSの存在を条件として、それと結合させる点で共通している。もしVTSが存在しなければ、船舶が一方的に報告し、それに対応する航行援助情報があたえられず、まさに沿岸国が通航許可条件として通報制を設けるにひとしいことになる。伝統的海洋法の考え方からすれば、商船は自由かつ無条件に外国領海に入り、無害通航権を享有しうることが明白なルールであって全く異論のなかった点である。また軍艦については無害通航権を有するが、事前の通告notificationまたは許可をめぐって1958年条約の際に争われたことは改めて紹介するまでもなく、LOSCはこの問題を両審議することなく持越している⁹⁾。したがって沿岸国によるVTSの供与は通報義務を採用するのに見合った不可欠の前提条件であるといえよう。

ところでVTSは二つの場合に分けられる。一つはフランス提案の示すように交通分離方式を含むVTSの場合であって、多くの国際海峡に採用されており、海峡沿岸国の領海のみならず、その外側の水域までカバーされることがある。今一つは出入港VTSで、すでに数多く採用されている。この場合は入港条件として通報義務を課することになり、伝統的な海洋法規に照らしてもとくに問題は生じない。ただオランダ案のように領海入域前に通報する義務を課することが認められるか (さらに義務違反に関する管轄権をどの国がもつか) が論点となろう。とくに議論が生ずるのは前者の場合で、LOSCに規定する国際海域、EEZ

ないし公海まで通報制を拡張適用することが必要となり、その法的根拠をどこに求めるかが焦点となる。以下に先づ主要な国際海域の法規制の現状を概観することにする。

(2) 国際海峡の現状

(a) ドーバー海峡

フランス提案の背景となったこの海峡^⑥は、最狭部で21海里、70年代中頃の統計では通過隻数300余り（東向と西向はほぼ同数）、横切船は200弱となっている。その中タンカー（油・ケミカルを含めて）は約17パーセントと報告されている。交通分離方式が1964年IMOのMSCで承認され、1968年正式に総会で可決され、翌年、任意的条件で運用されることになった。1972年IMO総会はColreg第10規則を改正（義務的交通分離方式を規定する）し、この改正は1977年発効した。すでに1972年以降英仏両国による監視体制が発足し、レーダー監視、VHFによる放送、違反船に対する警告、航行に関する情報の提供が行われてきた。両国とに外国船の違反に対しては旗国への通告を行ってきた。1979年、任意的船舶通報制が導入された。1982年分離航路の両側の沿岸水域（inshore traffic zone）における通過通航を禁止し処罰の対象とすることになった。両国はもともと通過通航制度を支持しており、LOSCの成立後両国は領海を12海里に拡張したが、分離航路はなお領海外に延びていることはいまでもない。なお、分離航路外の周辺水域で、VTSによりカバーされる部分にも通報を義務化する必要が生じてきたことを別表が示している^⑦。

(b) マラッカ・シンガポール海峡

この海峡は最狭部で3.2海里（可航水路では1.8海里）で、全体として15海里以内の幅員である。暗礁・砂州が多く、潮流によって水深が変化し易い。通過隻数は70年代中頃で約140隻となっている。1977年に海峡沿岸国の意見対立が調整され、IMO総会において分離交通方式を含む海峡通過航行規則が採択された^⑧。

この規則^⑨は、深吃水船（吃水15メートル以上の船舶）とVLCC（15万トン以上のタンカー）を定義しているが、この定義はshould applyとなっており軍艦への厳格適用は不明確とみられる。これらの船舶はUKC（船底下の水深）が3.5メートル以上のものについて航行が許され、分離航路を通過するとき沿岸国の水先業務を利用することが勧告されている。分離航行に関する規則には、とくに速度制度（12ノット以下）がある。深吃水船とVLCCは任意的船舶通報制に参加することが勧告されている。この制度では分離航路に入る8時間前に船名、トン数、吃水、速力、主要な灯台の通過時刻を通報することが規定されている。

このように交通分離方式を採用した国際海峡では任意的通報制が採用されているのが現

状である。

C NAV報告

上記(A)の諸提案を受けて審議したNAVは次の内容の報告(NAV37/25)をMSCに提出した。

(1) 義務的通報制を認めなければならない状況が存在することに、ほぼ意見の一致がみられる。しかし、一部の代表から国際海峡の通過に際して軍艦その他特定の船舶が義務的通報制から除外されるべきであるとの意見が出された。また国際灯台管理庁連合IALA(IMOに対して諮問資格を有する)も支持意見を表明したが、A.578に従ってVTSを実施する理由を考慮し、義務通報制を選択する際の規準および手続がMSCによって決定されるべきであると述べている。これに関連して、航路指定の方法(SOLAS第V章)と同様に厳格な規準・手続に従ってケース・バイ・ケースで義務通報制を処理すべきであるとの意見も出された。さらに、この制度が一般に海上安全に貢献することに同意しながら、制度の要件の法的側面に問題が残るとの意見も出された。

(2) NAVは次の諸点についてMSCが法律委員会の助言を求めるべきであると考ええる。

(a) 沿岸国・入港国は、外国船が領海、EEZ、国際海峡を通過のため航行中の場合、および入港しようとする外国船が入港国のEEZまたは公海にある場合に、識別・船位・積荷・仕向地の報告を要求する権利がどの程度認められるか？

(b) さらに、通報制の要件・手続についてIMO決議または非拘束的文書を採択する場合、関係国がIMO規準に適合するVTSに通報制を設定する場合、関係国の通報制をIMOが検討する場合などについて国際法上いかなる差異があるか？

(3) NAVは法律委員会の審議の参考をして次のような要約を行なっている。若干のコメントを付加して紹介することにする。

① 任意的通報制を採用している現行条約：国際搜索・救助条約(SAR)(1979)

附属書第6章は船舶通報制について規定している。通報内容については、航海計画、位置通報、最終通報(対象となる水域を離れるとき)を含めるものとされる(6.3)。「締約国はすべての船舶に対し……位置の通報を行なうよう奨励するものとする(Parties should encourage…) (6.4.1)」となっており、義務通報制に変更するためにはshouldをshallに改正する必要がある。

②義務的通報制を採用しているもの。

(i) MARPOL 73/78

本文第8条は事故報告が遅滞なく、かつ、可能な限り十分に行われる義務を規定する。議定書Iは汚染事故が生じた場合の報告(第3、4条)および補足報告(最初の報告のうち事態の進展に関する情報)(第5条)について規定している。この通報は事故発生後のもので、VTSに伴う航行安全、環境保護のための防止的機能をもつ通報制とはやや性質を異にしており、区別して取扱うことが問題点の整理上好ましいと考えられる。

(ii) 入港船に関する国内法令

港則法などの国内法令によって入港前の通報を義務づける例が慣行上かなり成熟しているとみられる。外国船の入港の権利は通商航海条約によって相互に付与されるが、この権利は関係国の国内法が定める要件に従って行使されねばならない。海洋法の諸条約は内水制度について規定をおいていないが、入港国は入港のため領海通行中の外国船に対して入港条件違反を防止するための措置をとりうるということが認められている(領海条約第16条2項、LOSC第25条2項)。なお環境保護に関してはLOSC第211条3項がある。オランダ案は領海外航行中の入港予定船に対する通報義務の設定についての検討を求めている。

③義務的通報制を採用するとすれば、別箇の法文書を作成するか、または次の諸条約が関連しており、必要な場合は現行条約の改正を要するかの問題が生ずる。

(i) LOSC(1982)

条約はまだ未発効である。NAV審議に参加している先進海運国の多数は署名すらしていない。もっとも深海底制度を除けば、これらの諸国も一般的に条約を支持する姿勢であるといえる。したがってLOSCが航行等に関する最新の国家間法関係に関するコンセンサスを表明するものであって、ことにIMOとして行動する場合、LOSC第311条からみて、この条約との整合性を無視できないといえる(関連条文とその問題点については第IV章)。

(ii) SOLAS(1974)

第V章は航行安全を扱っており、とくに個々の規制の中で明記されない限り、すべての航海に従事する船舶(SOLASは条約全体として国際航海に従事する船舶を対象とするが、本章は内船舶をも含む)に適用され、かつ軍艦は除外される(第1規則)。

第8規則は航路指定routeing(交通分離および航行制限水域の指定)を規定している。航路の選定および交通輻輳水域の画定については締約国が第一次的責任を有するが、航路計画が国際水域(international waters)に及ぶ場合、または締約国が望む場合はIMOによる

関連情報に妥当な考慮を払い、また締約国は航路の適切な利用を確保し、航路指定に関してIMOが採択した措置を遵守することとされている。

このため、とくに国際水域(LOSCの水域分類では国際海峡、EEZ、公海に該当すると解される)に及ぶ航路計画はIMOがケース毎に認可(総会決議)する方法が採られており、この許可の規準およびを統一して明確化するために「航路指定に関する一般規定」(総会決議A.378)(1977)がある⁹⁾。この規定によると、航路指定は輻輳ないし航行高密度の水域または狭水面、航行障害・吃水・気象条件により必要とされる場合で航行安全の改善目的に限られ、航路選定のための条件、交通分離方式の許可規準・設定、海図上の表示、国家の責任などについて詳細に定めている。

義務的通報制をとる場合、この第8規則による航路指定の方法に類似する方式をとるべきだとする意見が強い。なおSOLASの他の規則、たとえば第IV章(無線電信、電話)、第V章第18規則(VHF局の設置)、第VII章(危険物運送)なども義務的通報制の採用に関連する。

(iii) Colreg

国際衝突予防規則は公海およびそれに連結する可航水域における航行規則を定め、その性質上すべての船舶に適用される(ただし内水については沿岸国が特別規則を設定することは妨げられない)(第1規則)。第10規則はIMOにより認可された分離交通方式(前述ii)に関する航行規則を定めている。フランスはこの第10規則の末尾に通報義務を定める規定を新設すべきことを提案している。米国は国際海峡における軍艦の通過通航への適用について異議を唱えている。さらにColregは各国がその国内法化にあたっては違反に対する罰則を設けず、違反の結果として事故が生じた場合に刑法犯として処罰することが慣行化していることが指摘されねばならない。この点で、第10規則に新规定を設けても、義務違反に対する罰則を付加することは妥当ではないといえる。

(iv) MARPOL

事故通報については前述の規定がおかれているが、これとは別に有害・危険物を運送する船舶に対して積荷、仕向地などの情報を含む通報義務を定める新规定を設けるかどうかの問題となる。

(v) SAR

前述(i)。

(vi) Torremelinos SFV(漁船安全条約)(1977)

漁船（とくに各規則に規定がないかぎり船長24メートル以上の漁船）の構造・設備についての安全規則を定めている^④。附属書第IV章は無線通信設備に関する規則をおいているが通報義務化に対応する規準の見直し、電話通報義務の新設などが問題となる。

義務的通報性を採用すれば、すべての船舶に対して義務（およびそれを遂行する能力）に課することが理想であるといえるが、小型船舶に対しても同等な義務化が妥当であるかどうか、経済的要素も含めて、適用船舶の範囲を限定することが必要と思われる。

④NAV報告はさらに「船舶通報制への任意的参加というこれまでのIMOの態度を変更する必要があることで合意した」旨述べ、次の事項についてより立ち入った検討を要するとして各国の意見・提案を求めている。

- (i) IMOが義務的通報制を採択する際の手続きおよび規準
- (ii) 義務的通報制の法的根拠
- (iii) この制度の対象となる船舶の種類
- (iv) 通報制によって提供されるべき業務services
- (v) 条約・決議の改正の必要性
- (vi) 通報義務化が認められるべき水域

この報告はMSCで採択され、法律委員会の意見を求めることになった。なお、MSC（60会期）およびNAV（38会期）で若干の提案が行なわれたが、その内容は次に紹介する法律委員会での提案に含まれているため省略する。

IV 法律委員会における審議

(1)法律委員会（67会期）の報告（LEG67/WP.1/Add.1）（1992年10月）の中で注目されるのは以下の諸点である。

(a) フランスの新提案（LEG67/8/1 and WG.1）はColregの改正でなくSOLAS第V章第8規則を改正することに変更されている。また通報内容は船舶の識別・位置に限られ、積荷・仕向地を含まないものとする。この案はLOSC第211条5項（EEZにおける汚染防止のための沿岸国の法令制定権）に適合しており、外交会議や新条約の作成を要しない（IMOによるSALAS改正のみ）で実現できること、および通報義務違反に対しては旗国の制裁による（沿岸国の権限拡大を意味しない）ことが強調されている。

(b) 米国案（LEG67/8/1/Add.3）はLOSCに規定する無害通航および通過通航の諸原

則についての強い支持を再確認し、VTSガイドライン (A.578) にしたがったVTSへの参加条件を明確化することに焦点をあてている。予備的 (preliminary) 見解として次の点を提案した。

①沿岸国は領海内でVTSへの参加を要求できるが、無害通航を妨害できない。

②EEZでは外国船にVTSへの参加を要求するいかなる権限もない。ただし、入港予定報告・事故報告はLOSC第211条3項 (汚染防止に関する入港条件) および第220条 (沿岸国による執行) によって要求しうる。

③国際海峡においては、VTSへの参加は外国船 (軍艦を除く) に対しては海峡沿岸国への入港途次、またはVTSがIMOで認可された場合のみ要求できる。

④公海においては入港条件として事前の入港予定報告のみがLOSCにより認められる。

この見解がLOSCその他の海事条約の現行規則を基礎としていることが強調されている。

(c) この外に、LOSCは義務的通報に関してきわめて制限的立場をとっている (第23条—原子力船・核物質運搬船の無害通航—の採択に際して事前通告案が否決された) から、義務的通報制を根拠づける規定は存在せず、したがって新文書の作成のみが解決策であるとの発言もあった。

(d) 多数意見は義務的通報は船舶の識別・位置に限られると見ている。また義務的通報は無害通航の原則と抵触しないことが若干の国から指摘された。

(e) 今後の委員会の審議のため準備案を作成する非公式作業部会 (informal Working Group) の開催が決議された。

(2) 非公式作業部会 (1992年11月30日～12月2日)

この会合は19か国の参加をえて開催された⁹⁾。その目的は「国際法はVTSへの義務的通報の根拠を提供しているかどうか」「ものこの点でコンセンサスを得られない場合いかなる規定を新たに設けるべきか」という観点から「ケース・バイ・ケースによるIMOの認可、必要な通報内容、旗国および沿岸国の執行権、現行条約の改正または新条約の作成」などの点で参加国の大方の合意をえようとすることにあった。ブラジル、Ee、米国による三提案を中心に審議された。

(a) ブラジル案の概要

①法的根拠は全体としてLOSCに規定されている。すなわち、航行安全と汚染防止とは不可分であり、汚染防止に関する規定は同時に航行安全 (VTSへの通報を含む) にかかわる

と推定する事は合理的である。このLOSCの規定の範囲内でIMOは統一ルールを設定することができ、VTSは航路指定を同等な取扱をうけるべきである。

②LOSC義務的通報制について次のような根拠を提供している。

(i) 入港国は外国船に対して、船舶にどこを航行中であっても、入港条件として情報(識別・位置)を要求できる(とくに第211条3項)。

(ii) 領海通航中の船舶に対して沿岸VTSへの参加を要求しうる。無害通航権を行使する間、航行安全(交通規則を含む)・環境保護(第21条4項および1項(a)(f)、第211条4項)に関する国内法令を遵守しなければならない。

(iii) EEZにおいて外国船は自由通航権をもつが、沿岸VTSの到達範囲内に入った場合は要求できる(第58条3項)。これは沿岸国が国際規則・規準にしたがって通報を義務化することを前提とする(第211条5項および7項)

(iv) 国際海峡を通過通航中の外国船に対しては国際規則(第39条2項)および国内法令(第42条1項および4項)にしたがって通報を義務化しうる。

(v) 公海においては国際規則・規準にもとづいて沿岸VTSへの通報が予定されている場合、識別・位置の通報が要求される(第211条1項および7項)。

(vi) 軍艦・非商業用公船についてはこの案で直接的に言及されていないが、領海(第30条、および第31条)、国際海峡(第42条・5項から導かれる)においては沿岸国の管轄に服し、またEEZ・公海においては通報は要求されないが、できる限り、合致した行動がとられねばならない(第236条)。

③以上の根拠からみて、新条約の作成または現行条約の改正を必要としない。しかし統一的に運用するためにはIMO文書を作成することが有益である(国家権限について再規定されるべきではない)。

この案についての各国の意見は、海洋環境の保護に寄与することに理解が示されたが、通報別をLOSCに根拠づける点で問題があり、各国の同意はえられなかったと伝えられている。環境保護と航行安全を同一視して根拠づけを拡大し解釈したことがその理由であると推定される。

(b) EC案

沿岸国は自国船、入港しようとする船舶、および領海通航中の船舶に対して通報制に関する規則を制定することは現行条約の枠内で十分に可能であるとの基本的立場を採っている。また通報は船舶の識別、位置、積荷、仕向地を含みうる。

①入港船に対する要件

(i) 領海において義務通報制をとることが可能である (LOSC第2条、第21条1項、第22条とくに(f))。

(ii) EEZにおいて沿岸国は環境保護の管轄権 (第56条1項(b)(iii)および第194条3項(b)) を有し、この権利の実施は義務とされている (第192条)。この環境保護義務と外国船の通航を認める義務との間に抵触が生ずるが、LOSCはいずれが優先するかについて規定していない。問題は入港外国船に対して沿岸国が条件を付しうるかどうかであるが、これはLOSCの解釈にかかっている。

入港外国船に対し沿岸国 (入港国) は入港条件 (VTSへの参加義務) を課しうる (第211条3項)。MARPOL附属書III第8原則 (1992年7月発効) も同趣旨で、包装有害物質の積卸の24時間前までに船長が港湾当局に通報する義務を規定している。さらに航空運送との類推も可能である。航空交通管制が領空外にまで及ぶことが国際的に承認されており、公海上空の自由飛行に抵触するとはみなされていない。

(iii) 国際海峡についても入港条件として要求しうる (第211条3項)。

②EEZを通過する船舶

(i) EEZにおいては前述した入港船の場合と同じ解釈問題が残るが、過去25年間に渉る国際慣行の変化 (介入権条約、MARPOL、各地における監視活動の発展、VTSの設定) は環境保護のために無制約な通航を規制する方向に進んでおり、現在では沿岸国が船舶通報を求めうることは国際海事法、習慣法において是認されてきている。またLOSCは環境保護のためにそうした要件を課することを禁止していない。

(ii) さらに、沿岸国の権利・義務の範囲に関連して、環境脆弱水域に関する第211条6項について解釈上疑義がある。一つは同条項は特別水域に関する手続の例外性を規定したものであるが、通報義務の根拠はあくまでも第56条・第192条に求められねばならないとする解釈である。つまり第56条・第192条で一般に認められる要件よりもより厳しい要件はIMOによって採択されなければならないというのが第211条6項の趣旨であると解する。今一つは同条は第56条、第192条の目標を達成するためにとられる手続全体を規定したとみて、第211条6項が通報制の根拠であると解する (ECはむしろ前者の解釈をとることでEEZ一般に通報制を認めることを支持していると解される)。

③SOLAS、MARPOLの改正

入港船、領海内の船舶については特別な措置を必要とせず、現行法で可能である。EEZ

通航（通過）中の船舶に関してはSOLAS、MARPOLの改正によって通報義務・条件を明記することが望ましい。改正案として、SOLAS第V章第8規則に「領水外で環境保護目的のため義務的通報制を設けることができる」旨の規定をおくこと、SOLAS第VI章第2.4規則、第VII章の第7.2規則、第10.1規則、第14規則、およびMARPOL附属書I第27規則、附属書II第15規則、附属書IV第8規則に船長の積荷に関する情報報告義務を新設することが提案されている。

EC案についてはIMO諸条約の小改正によって対応できる利点をもつが、通報制の適用範囲が広すぎる（EEZに関する法的根拠に問題が残っている）といった意見があり、各国の完全な同意は得られなかったと報告されている。

(c) 米国案

① VTSの定義 義務的通報制を伴うVTSは、24時間ベースの継続的義務が遂行でき、かつ船舶と直接交信によって安全情報を提供し、エアリア内の交通状況に対応しうる能力を有し、かつ船舶の正確な位置を確認できる手段をもつことが必要条件である。また通報の時間、提供される情報、手段が定められていることを要する。

② 義務的通報はIMOによって定められる手続・規則・ガイドラインに従って許可される（無害通航、通過通航の権利を害しない仕方を実施されねばならない）。通報に関する要件はIMOによって一年毎に再検討される。交通分離方式が採用されるばあいはその詳細、報告要件、船位測定手段、VTSとの交信データが入域前の船舶に公示されていなければならない。

ただし、上記のルールは入港VTSには適用しない（入港条件として認められており、沿岸国の権利を害しないためである）。また船舶の国籍・積荷により差別されてはならない（LOSC第24条）。軍艦その他の主権免除をもつ船舶に適用しない。

③ 通報内容として識別、位置、油・有害物質を運ぶ船舶については特別要件、さらに、交通分離方式の場合に全航路を通過しないとき（横切り、途中での航路への出入、漁業・調査などの活動）はその旨の情報を提供しなければならない。

④ 各国はVTSへの通報義務に違反した船舶に対して船主または船長を処罰する国内法を制定する。VTSの運用に責任ある沿岸国は旗国に違反の詳細および違反のために生じた結果について報告し、適当な処罰をを要求する。報告後6か月以内に旗国が措置をとらない場合、違反船が当該沿岸国の内水に入ったとき処罰のため抑留される。

この案にはもっとも好意的反応があったようである。通報義務を入港船と国際海峡通過

船にのみ課しうる (EEZ横切り船には適用されない) こと、処罰はMARPOLと同様な旗国中心主義にとっていることが注目される。

(d) 議長報告

上述の三案を中心に行われた討議をふまえて議長は総括案⁹を作成し、次期法律委員会(1993年3月予定)に提案されることになった。その概要は以下のようである。

① LOSCに関する解釈には法律委員会および作業部会において大きな隔たりがあり、この制度のための一致した法的根拠を提供しえないし、また他の条約も根拠とはならない。したがって新たな規則が必要であるが、それはLOSCと抵触せず、かつLOSCの効果・解釈について中立的でなければならない。とくに無害通航・通過通航などの権利と船舶が負う義務とのバランスが保たれねばならない。なお、この制度に関する規則はSOLASの航路指定方式と同様なものとなろう。

② 新規則は沿岸国の利益、権利のそれとをバランスするものでなければならない。この制度の根拠は国際的に合意されることが望ましく、IMOは権限ある機関としてその規準standardを定め、ケース毎に提案を検討すべきである。

③ VTSの設定はA.578のガイドラインに拠る。なお、これはIMO・IALAにおいて技術的側面が再検討されている。

④ VTSへの義務通報制について、IMOは規則・ガイドライン・規準(各国提案の準備・正当性および提案のIMOによる評価のため)を設けるべきである。ただし、この規則等は特殊な状況に対応できる柔軟性をもつべきである。義務的通報は航行の安全と効率、環境保護の著しい改善に資し、かつ、海運に対する実質的・持続的・相互作用的サービスが伴われるものでなければならない。

⑤ IMOは沿岸国の義務的通報制に関する提案を検討し許可するための権限・手続きについても新規則が必要である。IMOは各国提案を受諾しないことを決定できるが、この決定は沿岸国がA.578に従って設けたVTSへの船舶の参加を妨げない。また、IMOは義務的通報に関する提案を修正できる。

⑥ 新規則はVTSへの情報内容を決定しなければならないが、各VTSの効果的運用のために不可欠な情報に限定され、船舶・積荷の自由移動を制限し、または単にモニターする目的であってはならない。情報は(i)識別・船名・呼出符号、(ii)位置・コース・速度、(iii)操縦性・吃水の制約とする。IMOが採択した指定航路については、その他の特別な通報内容について検討を要する。また個々のVTSについて付加的情報が必要とされるかも知れな

い。作業部会は積荷情報の要求が合法化されるかどうかについてコンセンサスを得られなかったため、さらに検討を要する。とくに積荷情報を最初に報告する地点の指定が問題となる。作業部会の多数意見は積荷の仕向地についての情報は正当化されないと考えている。

⑦ VTSが実施されるエアリア（義務的通報制を伴なう）を限定するための新規則が必要である。レーダーの到達範囲を参考にするなど、限定の根拠が明示されることを要する。

⑧ 公示は航路指定の方法に準ずる。

⑨ 違反（offence） 通報義務に違反した場合、違反が行われたことの評価、違反を通告するかどうかの決定はVTSを運用する沿岸国当局による。違反の責任者は船長である。旗国・沿岸国は国内法上通報義務を行った場合を違反とし、罰金または行政罰を課するものとする。船舶の抑留detentionをみとめない。

⑩ 執行および管轄権 旗国（公海）および沿岸国（領海、内水）が管轄権をもつことは明らかであるが、二重管轄権（dual jurisdiction）の問題はさらに検討を要する。(i) 旗国主義（SOLAS方式）、(ii) 二重管轄権主義（MARPOL第4条2項）、また(iii) 義務的通報に関する特別規定のいずれを選択するかである。さらに沿岸国が管轄権を有しない場合の違反を立証する証拠についても検討が必要である。また違反のため生じた結果も重視されねばならない。

⑪ 主権免除 これを享有する船舶の任意的参加（識別、位置のみ）を奨励することが検討されるべきである。

⑫ SOLASの改正が新規則を設けるためのもっとも適当な方法である。

⑬ その他の問題として、この通報制がVTSエアリアに入るすべての船舶に義務づけられるかについて検討を要する。また国際海峡に関する特別条約に影響を及ぼしてはならない。

⑭ 新規則の作成に関する主たる権限はMSC/NAVが有するが、法律委員会はLOSCとの整合性、情報の内容とその正当性、違反、執行および管轄権について関心をもっている。さらに、必要な場合、責任（liability）についても勧告する。

この議長報告はきわめて妥当な要約を行っていることが評価される。それゆえ、実質的にも今後の審議の方向を決定づけるものということができる。すでに紹介したように、通報義務化はLOSC成立（1982）後に提起された問題であり、それゆえLOSCに直接的根拠を求めるのはもともと作成時に予想されなかった困難な事項である。LOSCは航行安全・環

環境保護に関して「一般的に認められた国際的規則・手続及び慣行」に拠ることを規定している（第21条、第39条、第211条など）。純粋な文言（文理）解釈からすれば、IMOで決議さえすればこの通報義務化も可能だということになるが、LOSCは全体として航行利益と沿岸国・入港国の利益との微妙なバランス（妥協）の成立していることは周知の事実である。したがって沿岸国に権限をみとめる個々の条文のみに根拠づけることは適切ではない。ことにLOSCは未発効であって、その解釈を確定する有権的手段は存在しない。したがって議長報告の示すように中立的解釈が必要であり、この制度に関する「新規則」がIMO締約国のコンセンサスによって作成されることが必須条件だといえる。また米国案の示すようにIMOにおける新規則の再検討規定を設けるのも合意に達する一方法ともみられる。

これまでの審議過程からみて次の点を指摘できよう。

(i) 義務的通報はVTSと結合し、VTSは船舶に対して実質的・継続的サービスを提供する能力をもつものに限られる。

(ii) 入港VTSの通報義務についてはほぼ異論がなく認められている。LOSC第211条3項でなく、慣行上成熟してきたことで根拠づけるのが正当であろう。もっとも領海外違反についての執行・処罰権の問題が明確にされねばならない。

(iii) SOLASの改正によって、航路指定と同様な方法で、新規則を設ける点についてはほぼ合意ができかけているとみられる。ただし、新規則は通報制に関するIMOの権限・手続をも含むことが必要となり、第V章第8規則の小改正だけでは解決しない。

(iv) 軍艦そのほか主権免除をもつ船舶については任意的参加をとることがコンセンサスに達する一条件である。とくに国際海峡については絶対的条件となろう。

(v) 入港VTS、分離交通方式をとる国際海峡のVTSについては義務的通報制を認める実質的必要は一般に認識されている。しかしEEZを横切る（入港しない）船舶に対する適用については疑念が残る。本来、通報制は航行安全のみに関連する事項であり、航行事故の結果として環境保護の問題が生ずる。しかし通報義務を根拠づけるため、当初から諸提案は環境保護に関する規定（LOSCはこの目的のために航行船舶に介入する権限を沿岸国に与えた）をも援用した。もっとも環境保護意識の高まりを背景としているともいえるが。したがってEEZ横切り船一般に通報義務を課することは問題があり、もし可能だとしても環境保護規定によってのみ根拠づけられることになり、船舶の種類の限定や積荷情報の通報の成否が議論の困難な対象なると思われる。

(vi) 領海内通報の違反についてはVTS運用国が管轄権をもつのが原則であるといえるが、

国際海峡の場合、複数の沿岸国が存在し、またVTSエアリアは領海外に延びることが十分に予想される。しがたって分離航路およびその周辺（アプローチ）について特別規定（施国主義を含めて）をおくことも少なくとも審議さるべき点である。航行の効率化のためにも望ましいといえる。

今後の審議の成行きが注目される。

① この改正の概要についてはSingh, *International Maritime Law Conventions*, Vol. 4, p.316ff.参照

② この決議および附属書のタイトルはGuidelines for Vessel Traffic Servicesとなっている。

③ General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements

④ General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants

⑤ F.Ngantcha, *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea* (1990), pp.142-152.

⑥ L.Cuyvers, *The Strait of Dover* (1986), ch. 5.

⑦ 別添A参照。

⑧ M.Leifer ; *Malacca, Singapore and Indonesia* (1978), p.53 ff.

⑨ 別添B参照。

⑩ “General provisions on ships routing.” その詳細についてはSingh, *op.cit.*, Vol. I, pp.36-52.

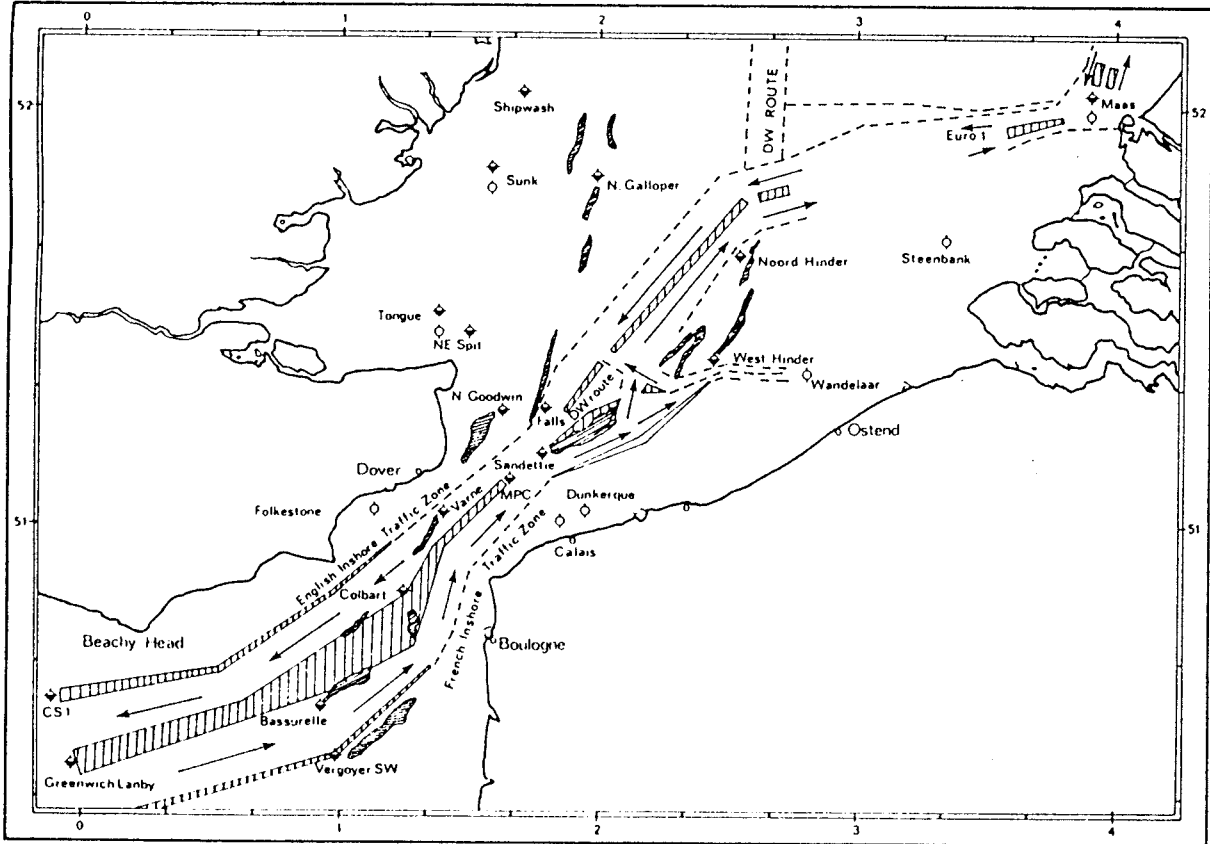
⑪ 公式名はTorremolinos International Convention of the Safety of Fishing Vessel, 附属書としてRegulations of the Construction and Equipment of Fishing Vessel (154規則を含む)がある。

⑫ 参加国はアルゼンチン、ブラジル、カナダ、独、ギリシャ、フランス、米国、日本、リベリヤ、マレーシア、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、ポーランド、英国、ロシア、スペイン、ECである。

⑬ 別添C参照。

A

TRAFFIC SEPARATION IN THE STRAIT OF DOVER



Collisions in the Strait of Dover, 1956-1981

Encounter situation	1956-61	1962-66	1967-71	1972-76	1977-81
Opposite directions	43	52	25	7	4
Broad crossing	0	0	0	0	1
Same direction	7	7	8	6	6
Not known	1	2	1	1	0
Totals	51	61	34	14	11
Restricted visibility	49	52	26	10	7
Clear visibility	2	9	8	4	4

Source : A.N.Cockcroft, Collision Statistics and Analysis of the Causes of Collisions (London : IMO, September 1981, NAV 26/4/1)

Collisions in Northwestern European Coastal Waters, 1956-1981

Area	1956-61	1962-66	1967-71	1972-76	1977-81
Dover Strait	51	62	34	14	11
Southern North Sea	83	84	66	30	20
English Channel	22	31	22	20	14
Totals	156	176	122	64	45
Vicinity of TSS	128	140	89	34	24
Away from TSS	28	36	29	30	21

Source : A.N.Cockcroft, Collision Statistics and Analysis of the Causes of Collisions (London : IMO, September 1981, NAV 26/4/1)

B

IMCO ASSEMBLY RESOLUTION ON NAVIGATION THROUGH THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE, 14 NOVEMBER 1977

ANNEX V

Rules for vessels navigating through the straits of Malacca and Singapore

I. Definitions

For the purpose of these Rules the following definitions should apply:

1. A vessel having a draught of 15 metres or more shall be deemed to be a deep draught vessel.
2. A tanker of 150,00 dwt and above shall be deemed to be a Very Large Crude Carrier (VLCC).

Note: The above definitions do not prejudice the definition of "vessel constrained by her draught" described in Rule 3(h) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

II. General Provisions

1. Deep draught vessels and VLCCs shall allow for an Under Keel Clearance (UKC) of at least 3.5 metres at all times during the entire passage through the Straits of Malacca and Singapore and shall also take all necessary safety precautions especially when navigating through the traffic separation schemes.
2. Masters of deep draught vessels and VLCCs shall have particular regard to navigational constraints when planning their passage through the Straits.
3. All deep draught vessels and VLCCs navigating within the traffic separation schemes are recommended to use the pilotage service of the respective countries when they become available.
4. (All tankers navigating through the Straits shall be adequately covered by

insurance and compensation schemes.]

III. *Rules*

Rule 1 (a) Deep draught vessels shall use the designated Deep-Water Route (DWR) between positions 01° 09'57"N., 103° 48'17"E, and 01° 02'58"N., 103° 39'06"E. Other vessels should as far as practicable, avoid the deep-water route.

(b) Deep draught vessels are advised to use the deep-water route between Buffalo Rock and Batu Berhanti.

Rule 2 – Deep draught vessels navigating in the deep-water route shall, as far as practicable, avoid overtaking.

Rule 3 – All vessels navigating within the traffic separation scheme shall proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane and maintain as steady a course as possible consistent with safe navigation.

Rule 4 – In the event of an emergency or breakdown of a vessel in the traffic lane it shall, as practicable and safe, leave the lane by pulling out to the starboard side.

Rule 5 – Westbound vessels when approaching Raffles Lighthouse in the Strait of Singapore shall proceed with caution, taking note of locally established signals, and give way to deep draught vessels approaching the Single Buoy Mooring facility (in approximate position Lat. 1° 11'25"N., long. 103° 47'30"E.) from Phillip Channel.

Rule 6 – VLCCs and deep draught vessels are advised to navigate at a speed of not more than 12 knots over the ground.

Rule 7 – All vessels navigating in the traffic separation scheme shall maintain at all times a safe speed consistent with safe navigation, shall proceed with caution and shall be in a maximum state of manoeuvring readiness.

Rule 8 – VLCCs and deep draught vessels navigating in the Straits of Malacca and Singapore are advised to participate in the existing voluntary ships' reporting system. Under this system, such vessels broadcast eight hours before entering the Straits / traffic separation schemes, navigational warnings giving names, deadweight tonnage, draught, speed and times of passing One Fathom Bank Lighthouse, Raffles

Lighthouse and Horsburgh Lighthouse. Difficult and unwieldy tows also broadcast similar warnings giving the type, length, speed of tows and times of passing the three above-mentioned areas.

Rule 9 – All vessels navigating in the Straits of Malacca and Singapore are requested to report by radio to the nearest shore authority any damage or malfunction of the aids to navigation in the Straits, or any aids out of position in the Straits.

Rule 10 – Flag States, owners and operators should ensure that their vessels are adequately equipped in accordance with the appropriate international conventions / recommendations.

IV. *Warning*

Mariners are warned that local traffic which could be unaware of the internationally agreed regulations and practices of seafarers, may be encountered in or near the traffic separation schemes, and should take any precautions which may be required by the ordinary practice of seamen or by the special circumstance of the case.

C

INGORMAL WORKING GROUP ON MANDATORY REPORTING TO VESSEL TRAFFIC SERVICES (VTS) CHAIRMAN'S SUMMARY OF CONCLUSIONS

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

1. The widely differing interpretations of UNCLOS at both the Legal Committee and the informal Working Group demonstrated that the provisions of UNCLOS did not provide an agreed legal basis for mandatory reporting to VTS.
2. No other international instrument provided a legal basis for mandatory reporting to VTS.
3. Any new provisions intended to provide the legal basis for mandatory reporting to VTS should not conflict with UNCLOS and should be neutral in their effect on

UNCLOS and its interpretation(s).

4. In drafting such new provisions references, if required to maintaining rights of "innocent passage" or "transit passage" should reflect that UNCLOS balances such rights with obligations on vessels.

5. The most appropriate extant provisions providing a precedent for drafting provisions relating to mandatory reporting to VTS were those relating to ship's routing (the establishment of Traffic Separation Schemes or areas to be avoided).

6. New legal provisions should be drafted providing for mandatory reporting to VTS bearing in mind the considerations mentioned above.

Balance

7. Any new provisions providing the legal basis for mandatory reporting to VTS would have to strike a balance between the interests, rights and concerns of coastal States and the interests and rights of Flag States.

8. To be accepted internationally the basis for mandatory reporting to VTS would have to be agreed internationally and individual proposals discussed and adopted internationally.

9. IMO was the appropriate international Organisation to establish the standards for mandatory reporting to VTS and to consider particular individual proposals.

10. International acceptance of mandatory reporting to VTS can only be secured through IMO.

VTS

13. The IMO guidelines for establishing VTS were in Resolution A578.

14. The guidelines on establishing VTS were being amended (IALA/IMO).

Mandatory Reporting to VTS

15. IMO should develop regulations/guidelines/operational criteria for mandatory reporting to VTS which would provide the basis for :

(a) the preparation and justification of individual proposals by Coastal States for mandatory reporting to a VTS, and

(b) the assessment of such proposals by IMO.

16. Such regulations etc should allow the flexibility to allow consideration of

proposals intended to cater for unique circumstances.

17. Mandatory reporting to VTS should secure a significant improvement to the safety and efficiency of navigation, and/or the protection of the marine environment and must involve a substantive, sustainable and interactive service to shipping.

IMO Procedures

18. The new legal provisions relating to mandatory reporting to VTS should establish IMO's role and the procedures to be followed when considering/adopting individual proposals advanced by Coastal States.

19. IMO need not accept a proposal for mandatory reporting to a VTS but any such decision should not prevent the Coastal State from putting in place a VTS participation by the ships in accordance with the guidelines in Resolution A578 (as amended).

20. IMO can consider any proposal to amend or revise provisions regarding mandatory reporting to a VTS advanced by the Coastal State responsible for the VTS.

21. IMO should provide the forum for discussing the experience of the operation, or effectiveness, of mandatory reporting to a VTS, including any assessment of mandatory reporting to a VTS made by Flag States.

Information to be Provided

22. The new legal provisions should set down the information to be provided to a VTS to which mandatory reports are to be made.

23. The information required should be limited to that essential for the effective operation of the particular VTS and should not seek to restrict, or simply monitor the free movement of ships and cargoes.

24. Such information shall include :

(a) vessel identity/name/call sign :

(b) position/course/speed, and

(c) whether the ship has a restricted ability to manoeuvre or is constrained by draught.

25. Consideration needs to be given to whether ships should report that they are

vessels to which special provisions, stemming from routing measures adopted by IMO, apply within the area of the VTS.

26. Mandatory reporting of additional information may be required if it is essential to the effective operation of the particular VTS.

27. The informal Working Group did not reach a consensus on whether the provision of information on cargo could be justified. Further consideration should be given to this matter and, if it can be justified, whether the requirement should be restricted in relation to the ship's tonnage or the quantity of cargo carried. In that connection consideration should also be given to the designation of a contact point for further detailed information on the cargo on board.

28. The majority of delegations at the informal Working Group did not consider that information on the vessel's destination was justified. Further consideration should be given to this aspect.

Area of the VTS

29. The new legal provisions should provide for the definition of the area of the VTS to which mandatory reports have to be made.

30. Further consideration will need to be given to the basis for defining such areas, eg by reference to limits of radar coverage etc.

Publicity

31. Provisions regarding publicity (establishment/revisions) could best be based on those applied in respect of routing measures adopted by IMO.

The offence

32. The offence should relate to the failure to make a mandatory report, containing the information required, to a VTS "upon entering" the area of the VTS.

33. The assessment whether an offence may have been committed and the decision on reporting such an offence rests with the authorities of the Coastal State operating the VTS.

34. The ship's master is the person likely to be held responsible for such an offence.

35. Flag States and owners should provide instructions to masters of their ships on compliance with mandatory reporting to a VTS.

36. Flag and Coastal States should make failure to make a mandatory report to a VTS an offence, subject to monetary or administrative penalty, in their domestic law. An offence should not involve detention of the ship.

Enforcement and Jurisdiction

37. It was recognised that the Flag State (High Seas) and Coastal State (Territorial Sea/vessel in port or inland waters) may have jurisdiction and that further consideration should be given to the issue of such "dual" jurisdiction.

38. The alternatives on enforcement/jurisdiction would appear to be :

(a) following SOLAS (Flag State) :

(b) following MARPOL Article 4 (2) ("Dual"), or

(c) devising specific provisions relating to mandatory reporting to VTS.

39. Further consideration will need to be given to the evidence required to establish that an offence has been committed given that enforcement, in a particular case, may not be the responsibility of the Coastal State.

40. Consideration may also be needed to the weight that should be given to the consequences stemming from a failure to make a mandatory report.

Sovereign Immunity

41. Provision will be required on sovereign immunity but consideration should also be given to encouraging such ships to voluntarily comply with mandatory reporting ('perhaps on the basis of identity/position only').

Amendment of SOLAS

42. It appeared that amendment to SOLAS may be the most appropriate means of enacting new legal provisions on mandatory reporting to VTS. However, amendment to SOLAS may have implications for provisions relating to :

(a) definitions :

(b) enforcement/jurisdiction, and

(c) sovereign immunity.

Misc Matters

43. Consideration should be given to whether mandatory reporting should be required of all vessels entering the area of a VTS.

44. Any new provisions should not seek to amend specific Conventions relating to particular straits used in international navigation.

Competence

45. Prime competence for developing any new legal provisions rested with MSC/NAV but the Legal Committee retained an interest in :

(a) compatibility with UNCLOS :

(b) the information required and the legal justification for the provision of such information :

(c) defining the offence, and

(d) enforcement and jurisdiction

In addition, the Legal Committee could advise on liability issues if required.

島の要件と周辺海域

成 蹊 大 学
広 部 和 也

はじめに

国際連合海洋法条約の第121条は島の制度に関する規定であるが、伝統的な島の概念を前提としながら、島の概念に関する対立と妥協の産物として第三項がつけ加えられ、非常に不明確な部分が残されることになった。本稿の基本的問題意識は、この第121条第三項に関連し、後述のような、より具体的な疑問の形式にして問いかけたものであるが、この規定に関する不明確さがある、疑問に明確な結論をだすことが困難な状況にある。しかし、このようなことは島の制度に限ったことではなく、他の制度についても見られることである。ただ、島の制度の場合には、特に第121条第三項がいかにも妥協したものであることが明白であって、その基本的な考え方あるいは意味づけ自体が相当に困難な規定となっているのである。このため各国はそれぞれの思惑に従って解釈することとなり、実質的に余り意味をなさない規定となってしまっているともいえるのである。そこで、本稿では、国際連合海洋法条約第121条第三項について検討するにあたり、島の制度そのものから、特に島の概念を基本に検討することを意図している。

本稿は、島の制度の全体を検討するものではなく、その中でもより具体的に、「人の居住又はそれ自体の経済生活を維持出来ない特定の岩の国際法上の地位（領海、排他的経済水域、漁業水域又は大陸棚の取得要件及び人工消波ブロック等を造成した岩の地位）について」という問について検討しようとするものであるが、この表現は内容的には、具体的な島、例えば、「沖の鳥島」のような島を想定しているようにも思われるが、問題自体は一般的に設定されているので、このような具体的な島を念頭に置きながら、島に関する問題全体を前提に検討することとする。

一 島の制度についての今までの経緯

まず、国際法上、島とは如何なるものをいうのかを検討しなければならないであろう。本稿の主題との関係で検討すべき、人の居住や経済生活の維持というような要件をどのように考えるかということも、結局のところ、島をどのようなものとして捉えるかにかかってくると思われるのである。

島の定義を問題にし明確にしなければならないと考えるのは、最初は、その周辺の領海をそれ自体として設定できるかどうかということにかかわってくる場合であろう。島自体の領有や帰属が問題になる限りにおいては、恐らく、島の概念を明確にする必要はなかったと思われる。争いの対象それ自体は明白であり、島であるかないかによって領有権の存否が決められたり帰属が変化するということはありえないからである。しかし、島が一定の水域をもつということになれば、島であるか否かは決定的な意味を持つことになるのである。島は、形態的にも、地形学的・地質学的にも、千差万別であり、これを法的概念に置き換える場合、分類・区別が行われ、外観上はよく似ていても、法的には異なるものとして扱われるということは、しばしば見られることである。もっとも島がその周辺に当然に独自の領海をもつかどうかという問題は、その地理的位置によって異なる考え方をすることも可能であり、議論の余地はある。しかし、少なくとも、島がそれ自体の周辺海域を持つ以上は、「島」の定義を明確にすることがどうしても必要になるであろう。島が本土領海の範囲を超えて遠隔の沖合いにあって、それ自体の領海その他の周辺海域を持つことが認められる場合には、島の定義を厳格にすることが求められるのである。

島の定義について、時間的な順を追って今までの議論を概観してみよう。

1930年の国際連盟法典編纂会議では、結果的には具体的な成果を得ることはできなかったものの、島に関する規定は当時の慣習法を法典化するものと考えられていた。⁽¹⁾ この会議では、島の定義について、大きく二つのアプローチがなされた。一つは、オーストラリア、イギリス、南アなどによるもので、単なる地形学的な側面だけでなく、占有や利用の可能性を含めて定義しようとした。⁽²⁾ イギリスによれば、効果的な占有や利用の対象にならないような岩には、その周辺に領海をもつような権利を与える根拠がないというのである。^(2-a) 他方、アメリカは、自然の形成を基盤に地形学的な定義を提示し、いくつかの国家はこれに賛成した。⁽³⁾ 結局、第二委員会の第二小委員会での議論の結果まとめられた島の定義に関する最終規定は、次のようなものとなった。

「すべての島は、それ自身の領海を持つ。島は、常に高潮点の上にあるところの、水によって囲まれた土地である。」

そして、これに対する注釈によれば、この島の定義は人工島を排除せず、低潮高地は含まないとのことである。ただし、低潮高地については、島とは異なりそれ自身の領海をもたないが、陸地や島の領海の内にあるときは、その低潮線を基線として陸地や島の領海を測ることができるものとされた。⁽⁴⁾ つまり、低潮高地の分だけ領海が膨らむということである。

このような定義については、当時として、必ずしも一般的に受け入れられた訳でなく、反対の立場もあった。例えば、Gidelは、この定義に不満を表明し独自の島の定義を提示している。それによれば、自然の状況に加えて、組織された人間の集団の安定的な居住 (la residence stable de groupes humaines organises) という要件を含めている。⁽⁵⁾ 会議では否定されたイギリスやオーストラリアなどによる占有や利用という要件について根強い支持論があり、そのことは、小さな島には領海を認めたくないという考え方がその背景にあったともいえるのである。低潮高地に島としての法的地位を認めなかったということは、諸国家が小さな岩にまで領海を認める意図がなかったということを示しているともいえるのである。⁽⁶⁾

国際連合国際法委員会では、特別報告者は上述の1930年ハーグ法典編纂会議の島の定義を基に検討を行なった。検討の過程では、「有効な占有と支配が可能」(capable of effective occupation and control) という要件をつけ加えようとする修正案が提出されたが、特別報告者の反対で撤回された。⁽⁷⁾ しかし、結果的には、permanently above high-water markの前にin normal circumstancesが挿入されることになった。⁽⁸⁾

こうして、海洋法会議に提出された草案第10条は次のようである。

「島はそれぞれの領海を有する。島は水に囲まれた陸地で、通常の場合は、常に高潮線より上にあるものとする。」

これに対する国際法委員会の注釈によれば、島は公海にあらうと領海にあらうと所在する場所の如何にかかわらず同じように適用され、低潮の時だけ水上にあるものや海床に建てられた工作物はあてはまらない。⁽⁹⁾

1958年の海洋法会議では、国際法委員会の原案に対して二点で修正がなされた。一つは、水に囲まれた「陸地」(area of land) に「自然に形成された」(naturally formed) がつけ加えられたことである。これは、人工的に土地をつくることによって領海を拡張すること

は許されない、との理由による。もう一つは、島自身が領海を持つことが明記されたことである。かくして、領海条約第10条が次のように定められた。

1. 島とは、自然に形成された陸地であって、水に囲まれ、高潮時においても水面上にあるものをいう。
2. 島の領海は、この条約の規定に従って測定される。

この規定の意味は、第一に、島は自然に形成された土地でなければならず、人工的につくられたものであってはならない、ということである。ハーグ法典編纂会議では、人工的なものでも、土地であれば島と認められたのであり、また、国際法委員会の草案では、かららずしも明確ではなかったのであるが、アメリカの提案に基づき人工的なものの排除が明確にされたのである。第二に、従来から明らかなように、島は、水に囲まれ、高潮時においても水面上になければならない、ということである。第三に、島は領海の内にあっても公海にあっても、場所の如何にかかわらずそれ自体の領海を有し、領海に関する一般の規則に従って測られる、ということである。⁹⁰

1958年のジュネーブ海洋法会議において、島との関係でもう一つ留意しておかなければならないのは、大陸棚との関係である。大陸棚条約第1条の大陸棚の定義規定は、国際法委員会草案では第67条であるが、そこには島の用語はみられない。⁹¹ しかし、コンメンタリーでは、「大陸棚」は「島に接続する海底の区域」を含むものとしている。このコンメンタリーを検討する過程では、「島の大小とは関係無く島に接続する海底の区域を含む」(It covers also the submarine area contiguous to islands regardless of their size) ものとされていたが、最終的には、「島の大小とは関係なく」という部分は削除された。その理由は、島はその大小に関係無く島であるということであり、この立場からは不必要な表現だということであった。⁹²

結局、大陸棚条約第1条は、コンメンタリーの主旨を取り入れて、現在の規定となり、「大陸棚」とは、――――(b) 島の沿岸に隣接している同様の海底の区域の海床及び地下をいう、と規定した。これによって、大陸棚は、大陸に接する海底でなければならないということだけでなく、島に続く海底地域も同様に大陸棚である旨が明確にされた。⁹³ 島を完全な独立の存在として認める、ということである。もっとも、大陸棚との関係では、定義問題だけでなく、境界画定との関係でも島の問題はあった。第6条の境界画定において、島がどの程度関係するかということである。境界画定に際して、島の存在を無視することはできないとしても、逆に、どんな島でも100パーセントのその存在を考慮にいれなければ

ならないとすれば、場合によっては、当事国間に著しい不均衡が生じる恐れがないわけではない。非常に小さな島や砂州がある場合、「特別の事情」と考えて、島の存在を無視して境界線を引く事が許される、との見解が見られたのである。¹⁰⁴

以上のように、1958年海洋法会議では、島の法律的な定義として、常時水面上にあって自然に形成されたものという基準だけで、大きさ、居住性、有用性などの基準は一切問題にならず、その結果、いかなる小島 (islet) も、岩 (rock) も、岩礁 (reef) も島であって、水域の基準点としての機能を果たことになる。領海の場合には何らの制約もないのに対して、大陸棚の場合には、島が「特別の事情」に該当する場合には、島が島でなくなる事態もある事になる。「特別の事情」の意味自体必ずしも明確ではないので、島がどのように位置づけられるかは、必ずしも明確ではないが、少なくとも、領海の場合とは異なった形で受け取られている事は間違いないであろう。¹⁰⁵

第三次国際連合海洋法会議でも、島の問題が検討されたが、その前に国際連合海底平和利用委員会での検討が行われ、二つの対立する考え方がみられた。一つは、発展途上国や地理的不利国の立場であり、海底の資源へのアクセスがより平等であるべきだとの見解を基に、島国や群島国家を除き、一定のタイプの島の海域は、島の大きさ、人口、本土領土との接続性などの、特別の要因や状況を考慮にいたした衡平の原則によって決定すべきだというのである。¹⁰⁶ もう一つは、島国や多くの島を所有する国家によるものであり、領海、大陸棚、他の国家水域を決定するのに同じ原則を用いるべきだとの考えから、島の大きさや人口などを考慮に入れる事なく全ての島を区別する事なく同じに扱うべきだと主張するのである。¹⁰⁷

第三次国際連合海洋法会議は、1974年からスタートしたのであるが、最初のカラカス会期において島の問題が取り上げられた。太平洋諸島の国々とギリシアの提案によれば、島の水域は他の陸地を規律するルールと同じルールで決定すべきであるという。¹⁰⁸

ルーマニア、トルコ、多くのアフリカ諸国は、さまざまな基準に従って島の水域を制限しようとする提案をした。ルーマニアの提案では、¹⁰⁹「小島」(islets) を1平方キロメートルよりも小さな自然に形成された高潮高地 (high tide elevations) と定義し、また、「小島類似の島」(islands similar to islets) というカテゴリーを設け、これを、常時居住できないかまたはそれ自身の経済生活をもつ事のできない小島よりも大きな島と定義している。そして、これらいずれについても、国家は、原則として、水域拡大の基礎と出来ないものとしている。トルコ提案では、¹¹⁰ 島の位置するところによって水域を認めず、また、領海

の外にあって経済生活を有しない島はそれ自身の水域を持たないものとしている。さらに、岩 (rocks) は低潮高地と同じで水域が否定されている。アフリカ諸国による提案は、⁹¹⁾ 水によって囲まれた陸地を四つに分け、島 (islands)、小島 (islets)、岩 (rocks)、低潮高地 (low-tide elevations) としている。このうち、「島」以外のものについては、原則的に、水域に対する管轄権を否定されているが、大きさ、地形、そこで生活している人の必要性や利益、本土沿岸からの近さなどの基準によって水域が判断される。

以上のように、当初、対立する二つの立場からそれぞれ草案が提出され、議論がたたかわされたが、結局、1975年3月－5月に行なわれた第三会期で提出された非公式交渉草案の第132条の規定は、国際連合海洋法条約第121条とほぼ同じであり、その後の過程で修正される事はなかった。後述のように、この規定は、第一項及び第二項で領海条約第10条を取り入れ、第三項が新たに付加されたのであるが、領海条約の問題点をよく検討しないまま、さまざまな提案の妥協を行うことによって、さらに新たな曖昧さをつけ加える結果になった。島の制度にたいする検討の不十分なことは、1979年の改訂非公式単一交渉草案の段階で指摘されていたことである。⁹²⁾ しかし、それ以上の検討は行われなかった。これは、現在の規定が多く国にとってより有利だとの判断があり、又、より詳細かつ厳密な解釈を持ち込んで意味上の精度を高めれば高めるほど、紛糾し交渉がまとまらない結果となることを恐れて、成案を得るという現実的な考え方がより優先されたことによるものと思われる。

二 島の定義

島の制度を規定する国際連合海洋法条約第121条は3項からなっており、第一項の島の定義をしているが、この規定は領海条約第10条第一項とまったく同じ規定であり、伝統的な島の定義を採用しているといえよう。第二項については、島も通常の陸地と同様にそれぞれ独自で水域を有する旨をうたっているが、これも、基本的には、領海条約第10条第二項と大陸棚条約第一条の考え方を接続水域と経済水域に拡大したといえるので、従来の考え方を踏襲したものといえよう。しかし、第三項は、すでに述べたように、今次国際連合海洋法会議で新たに付加されたものであり、十分な討議を経ないまま簡単に妥協の産物として規定されたことから、特にこの規定が不十分である事の原因となっている。第三項は原則を規定する第一項と第二項の例外を規定しているが、何が故に大陸棚と排他的経済水域が特

別視されなければならないのかが問題であろう。

ところで、国際連合海洋法条約第一項によれば、島の定義として、次の四つの要件が示されている。(1) 陸地であること、(2) 自然に形成されたものであること、(3) 水に囲まれていること、(4) 高潮時に水面上にあること。以下、それぞれについて考察してみよう。

(1) 陸地であること

陸地であることの意味は、第一に、少なくとも海床に接触していること、第二に、固定の土地としての性格を備え、これと同程度の不変性を持っていること、である。⁹⁹ かつて、陸地であることが最も問題となったのは、北極や南極の氷であった。¹⁰⁰ 陸地と明確に区別されるべきはいうまでもなく水の部分である。水の部分はそれだけで独立して陸地と同じに扱われることはない。従って、水の部分は、たとえそれが氷結して塊となっても、やはり、水なのである。かくして、冰山、氷棚、河川の三角州にある葦の島あるいは浮島などは、海床に固定的につながっておらず風や海流の影響を受けて移動するものであるから、陸地とはみなされない。

(2) 自然に形成されたものであること

自然に形成されたものということとは、自然の力によってできたものということであり、人工島その他の海洋構築物がこの要件を満たさないことは明らかである。しかし、歴史的にみれば、このことが当初から自明のことであったというわけではない。¹⁰¹ 1930年のハーグ法典編纂会議の段階では、土地であれば人工的なものでも認めていたのであり、学説もこれを支持していたのである。自然に形成されたものということが明確になったのは、領海条約においてアメリカ提案が取り入れられてからであった。もっとも、領海条約では、単に、島の定義という点で明らかにされたにすぎない。しかし、今日では、国際連合海洋法条約において人工島その他の海洋構築物について島とは別個の規定において実定法上積極的に区別し、その地位を明らかにしているのである。すなわち、「人工島、設備及び構築物は島の地位を有しない。これらのものは、それ自体の領海を有せず、又、その存在は、領海、排他的経済水域または大陸棚の境界画定に影響を及ぼすものではない。」(同第60条第八項)、とその地位を明示し、このことは、大陸棚上の人工島、設備及び構築物にも準用するものとしている(同第80条)。また、島とは異なり、公海において、人工島その他の設備を建設する自由が認められている(同第87条第一項d)。

このように島の形成に人力や技術が直接に関与する人工島その他の海洋構築物が島でないことは明らかであるが、それでは、間接的にだけ関与している場合はどうであろうか。自然に形成されたものを拡大あるいは補強などをする場合である。小さな島をさまざまな方向から開発・利用の構想をたてる場合に検討しておくべき問題と思われる。本来の元の島が自然に形成されたものであり明確に存在することを前提として、二つの場合が考えられる。一つは、陸地の自然の拡大を促進するための技術を導入して、沿岸に堆積や隆起が生じた場合である。元々海岸に埋め立て地や堤防をつくる、いわゆる人工的添付は領域取得の権限として認められるのであるから、この場合も問題はないものと思われる。ただし、島の埋立が行われ、埋立の部分がもともとの島の部分よりも大きくなってしまい、それによって島が維持されていて、全体としてみた場合、とうてい、「自然の形成」という要件に当てはめることが無理であるような場合には、もはや、島とはいえないであろう。添付は、本来の部分につけ加えることで認められるのであり、つけ加える部分の方が大きくなるのでは、つまり人工的な部分が大きくなるということは、問題であろう。もう一つは、火山爆発や波の力などの自然現象により水没の危機に貧している小島や岩などについて、護岸・補強工事などによりこれを建て直し強化する、いわば、間接的補強などの手段を講ずる場合である。この場合も、基本的には問題ないものと思われる。国家が自らの領域を守るのは当然のことである。通常の場合に、自然の力によって破損していく陸地の部分を維持・保守する事は当然のことであり、これに異を唱えることはできないであろう。このことは、島についても当てはまることであり、通常の陸地と区別する必要はない。人工消波ブロック等を周囲に造成して島の維持に用いることは認められるものと思われる。問題は、護岸・補強工事によってつくられた工作物の法的地位をどのように捉えるかということである。人工島その他の海洋構築物は領海をもつことはできないのであるから、基線との関係で、その法的地位を明らかにしておく必要があるであろう。それは、海洋構築物の一種である沖合い設備なのか、あるいは、恒久的港湾工作物なのか、または、人工的添付がなされた島の一部なのか、ということである。基本的には、人工島などの海洋構築物として捉えられるべきものと思われるが、島の使用方法やこれらの工事をどのような形で行うかということとも関連することと思われ、一般的に即断することはできないであろう。

(3) 水に囲まれていること

このことは、殆ど自明のことと思われる。ただ、実際には、沖合地形と本土とが土手道

で連絡している場合や中間の水域の形状によって、より詳細かつ具体的に検討する必要のある場合があると言われる。⁹⁸ 従って、本土から離れた沖合いにある孤島などの場合は殆ど問題にならないであろう。

(4) 高潮時に水面上にあること

1930年の法典編纂会議では、低潮の時のみ現れるものと高潮時に現れているものを同じものと扱っていた。しかし、1958年領海条約では、両者に異なった地位を与え、高潮時においても水面上にあるものを島として独立の地位を認め、低潮高地を区別して、それ自体領海を持たないものとし、単に領海の中にある場合についてその低潮線を基線として用いることができるものとした(同第11条)。これは、今日では最も争われることの少ない基準といわれるが、⁹⁹「高潮時」の認定については必ずしも明確ではなく、島と低潮高地を区別するための潮高の基準については、国内法制の違いから争いになる場合がみられる。英仏海峡大陸棚事件(1977年、仲裁裁判)におけるエディストン岩(Eddystone)をめぐる英仏間の対立は最も典型的なものであろう。¹⁰⁰ イギリスは、同岩が島の要件を完全に満たしており、潮高との関係では、平均最高潮時に水面上にあり単に春分または秋分の最高潮時に水中に没するにすぎないので、島として認められそれ自体の領海を持つのみならず、大陸棚の境界画定の基準として完全な効果を認められるべきだ、と主張した。これに対して、フランスは、島と低潮高地を区別するには潮高のタイプを基準に用いるのではなく、岩礁の一部が年間を通じて常に干出しているかどうか重要なのであり、これによれば、エディストン岩は、島ではなく低潮高地に属する、と主張した。この事件では、同岩が大陸棚の中間線画定の基点となることが認められたものの、直接に島の定義に関する判断はなされず、基準や要件については未解決のままであり、これらの主張の是非は結論がでていないのである。

このように、この要件については、解釈上の対立がみられるのであるが、このことは、既に、ハーグ法典編纂会議においてみられたことである。¹⁰¹ ただ、それらが未解決であっても、確認されるべきは、如何なる基準の潮高でも、とにかくその一部が水面上にあれば、問題なくこの基準を満たすことになるということである。問題は、そのような場合でも、この基準は捉え方如何で、いままで上げた四つの島の要件に新たな要件を加える動機になるということである。例えば、如何なる潮高を基準にとってもその一部が水面上にあれば、たとえその高さが30~40センチメートルでも、その面積、陸地の形状、経済的価値あるい

は居住の可能性などの有無・如何に拘わらず、その高地は島として扱われることになる。しかし、そのような事態に対しては、例えば、キングサイズベット程度的大海の孤島が、領海のみならず200カイリあるいはそれ以上に及ぶ広大な大陸棚や排他的経済水域などの周辺海域を持つことができるのか、という疑問が提示されるのである。確かに、このような素朴な疑問は別としても、国家が管轄する水域が拡大した結果、小さな島にまで水域を認めると、それだけ海の分割が進むことになると共に、全ての国家によって共有される区域が縮小されることになるであろう。或いは、水域の画定に当たって、島の大小を問わずまた小さな島と広大な陸地とが対等の関係に立つことは、公平ではないとも言えるであろう。⁹⁹ 恐らく、このようなさまざまな思惑から、すでにみたような種々の提案がなされたものと思われる。しかし、その内容は多様であり又必ずしも厳密とはいえない。更に、そのような提案をよく検討し、伝統的な立場との間での合理的な妥協をはかる作業もなされなかった。特に、島の大きさを基準とする要件はかなり根強いものがある。しかし、結局のところ、補完的な要件については取り入れられることなく第121条第一項と第二項は制定されたのであった。¹⁰⁰ 従って、島の定義そのものについては、上述の四つの要件に限定されるものと考えられる。しかし、歴史的にさまざまな形をとって提示されてきた補完的な要件を主張する立場は簡単に消えるものではなく、折りにふれて顔を見せるものと思われる。島の定義そのものではないが、周辺海域との関係で「岩」を制定化した第121条第三項は、そのひとつの表れといえよう。

四 島の周辺海域

島が周辺海域を保有することについては問題ない（国際連合海洋法条約第121条第二項）。ただし、ここから第三項は除外されている。

「人間の居住または独自の経済的生活を維持することのできない岩は、排他的経済水域または大陸棚を有しない。」

島の定義とは関係なく、周辺の水域について、一定の水域を一定の島と関連づけて限定・排除しようとしているのである。全ての島と全ての水域を対象にしているわけではない。更に、ここで全ての岩が対象となるわけではなく、「人間の居住」または「独自の経済生活」を維持することのできない「岩」である。それらが、可能な岩は通常の島として認められるということである。しかし、岩という法的概念があるわけではない。国内法上、景勝地

や公園などとの関係で「岩」に特定の法的地位・概念が与えられることはあっても、国際法上、岩の概念はない。島の一つのタイプなのか、あるいは、島と当初から区別されるべきものなのか。歴史的には、岩が島と区別されることはなかったし、また、第三項の反対解釈が可能であると思われるので、岩も島の一種と思われる。また、岩と人間の居住や経済的生活という要件とが当然に結びつくわけではない。諸国家の提案を見ればわかるように、人間の居住や経済的生活は必ずしも島の大小と結びつくわけではない。ルーマニアの提案では、結び付けられているが (Article 1, para. 2, ただし、岩に関する規定はみられない。)、トルコ提案では、水域を持たない島を経済生活がなくかつ領海の外側にあるものとし、岩を島と区別して低潮高地と同じ扱いとして水域を持たないとしている (Article 3, paras. 3, 4)。また、アルジェリアなどアフリカ諸国の提案では、既述のように、島、小島、岩、低潮高地の四つに分け、島を除く三つについて水域を有しないとしているにすぎない (Article 1, Article 2, para. 4)。しかし、岩が積極的に定義されているわけではない、少なくとも、岩と人間の居住や経済的生活が結び付けられているわけではない。もとより、このような提案の中から作成された両者を結び付けること自体が成案である以上否定することはできない。しかしながら、このような基準は、自然的・物理的な基準と比べても、より主観的な判断に左右され易く、さまざまな解釈が可能である。⁹³ 前提となる「岩」自体が明確でないのであるからさらに不明確さが増幅されることになる。

「人間の居住性と経済的生活の維持」という基準は、島に対する支配の実効性を要求するものであるが、従来は、領域主権の取得はともかくとして、周辺水域については、沿岸国が領域主権を確立している島であれば、問題とされなかった要件である。しかし、周辺水域が領海のみならず経済水域などの広大な水域を対象とするとき、このような要件を欠く小島が広大な周辺水域を有することは、海洋の利用の自由を不当に制限することになる、というのである。

人間の居住と経済的生活の維持という要件はいずれも可能性として捉えられるものである。人間の居住については、少なくとも「現実の」居住という事実は必要ではなく、かつて一度でも人の居住の事実があればよく、又、居住の実績がなくとも、それは単に可能性について不利な推定が働くにすぎない。⁹⁴ この要件を現実との関連でいえば、世界中には現実に人が居住してはいない島が無数に存在するが、各国はそれらを基準にして管轄権を設定している。例えば、アメリカは、ハワイ南方にあるジョンソン島、キングマリ・リーフ、ハルミラ島などの人が居住していないか、或は、かつて僅かの居住実績しかない島に

たいして管轄権を設定しており、また、1856年グアノ島法（Guano Islands Act of 1856）でも、ベーカー島やジャービス島などのあるキリバス東の有名・無名の多数の島を対象としている。そして、1976年漁業保存管理法はこれらの島の周辺に200カイリ漁業水域を設定しているのである。このような事情は、多かれ少なかれ、他の国家の場合も変わらないものと思われる。最近再び問題となっている南沙諸島の例をとっても、関係している周辺国・地域が領域取得と共に周辺水域を念頭においていることは間違いないであろう。

経済的生活の維持可能性についても同様であり、この意味はきわめて広範であって、一方では、本土から遠く離れた絶海の極めて小さな島にそれ自身経済的効果が全く無い場合に広大な周辺水域を持つことは海洋の利用に無用の制約を課すものといえるが、他方において、そのような島でも、周辺水域での漁業あるいは地下資源の開発などが可能な場合もあり、そのような漁業活動が国民生活の基礎となっている国にとってはまさに死活問題にもなりかねない。

このようにみると、人間の居住も経済的生活の維持も現実とは相当かけ離れた認識であり、又、その意味も極めて曖昧である。更に、これらの基準は、今後の科学技術の進歩によってその可能性は無限に広まるともいえるのであり、現時点でも、科学技術を駆使して絶海の孤島に漁業施設や観光施設などを建設することも経済力がありさえすれば不可能ではないと思われる。このような場合も含まれるということであれば、この要件は事実上殆ど意味をなさないということになろう。

また、経済水域と大陸棚が同列に扱われていることも問題であろう。岩にせよ小島にせよ、領域主権が確立していることを前提とすれば、それ自体の陸地の自然の延長である大陸棚を保有するのは、本来、当然に認められてしかるべきことと思われる。これに対して、経済水域の場合は沿岸領土の自然の延長ではなく、条約で設けられた制度であり、これら両者を同じように捉えることはできないであろう。すべての島や岩が経済水域をもてるかどうかは、領海の場合を類推して断定することはできず、今後の国家実行の集積が必要であろう。⁹⁰ 恐らくは、大陸棚も経済水域も資源に関連するという点で同じであるところから、人間の居住や経済的生活の維持に結び付けられたものと思われる。しかし、大陸棚も経済水域もそのような考えを前提とした制度ではなく、住民や経済活動の有無を基準にするという考え方は合理性がないといわなければならない。しかも、大陸棚と経済水域は、実際には多く重なり合うものの、本来、性質の異なるものなのである。人間の居住や経済的生活の維持のできないことを理由に、岩について大陸棚と経済水域の存在を一切否定す

ることは、従来の国際慣習法に適合しないだけでなく、大陸棚と経済水域の本旨を歪めることになりかねないのである。⁹⁸

島の周辺水域の領有・分割をめぐる国際紛争が生じている。ヤン・マイエン島、ロッキール島、クリップarton島などである。⁹⁹ ヤン・マイエン島紛争は、アイスランドとノールウェイとの間の紛争であるが、この島には恒久的な施設もあり人も定住していることから他の二つとは異なるものの、調停委員会の勧告において島の法的地位を扱って示唆に富む。調停委員会は、国際連合海洋法条約第121条を既に採択以前に国際法の現状を反映したものと認め、ヤン・マイエン島を島と認定し、それ自身の領海、経済水域、大陸棚をもてる、とした。

ロッキール島は、アイルランド本土から226カイリ、イギリス本土から289カイリの、イギリスが領有する不毛で無人の小島である。最も近いスコットランドのセント・キルダ島からも170カイリである。同島は無人というだけでなく完全に居住不可能であり、接近も容易でなく、島自体の経済的価値もない。イギリスは漁業と石油・天然ガスの採掘に有望ということで、同島を島として自然延長論を根拠に、同島周辺に大陸棚を設定したため、アイルランドとデンマークがこれに抗議した。イギリスは、周辺水域の保有と他国との境界画定とは別問題出あるとして、アイルランドとの間に大陸棚の境界画定に関する協定を締結した。ロッキール島を島とみなさなければ水域の重複はありえないのであるから、イギリスの主張が認められたということであり、人間の居住と経済的生活の維持の可能性という基準を満たさないにもかかわらず、岩ではなく島とみなされ、それ自身の周辺海域をもてるとされた点は、注目に値する。クリップarton島は、メキシコの南西670カイリの太平洋上にある島であり、フランスの領域主権が確立しているのであるが、同国が経済水域を設定した（1978年2月12日）ことに関して疑問が提示されている。¹⁰⁰ それは、領域権限が認められた際の仲裁裁判での実効性の問題がどの程度関連するかとの判断がある。島の性質からすれば、単なる岩ではなくサンゴ礁性と火山性とが合成したものであり、大きさから言っても、小島とみなしうるものである。その経済水域設定には二つの立場が認められるものの¹⁰¹、実際に国家間の紛争があるわけではない。

結び

以上の考察から、標題との関係で若干の結論を示せば次のようであろう。第一に、島の

場合は形状や性質はどうあれその領域主権を明確に確立しておく必要がある。当然のことであるが、全ての基礎となることである。第二に、通常は、他国との間で水域の画定に関する紛争が生じて問題となるのであるが、そうではない場合には、どのような形で紛争になるかを予想し、それに対する理論武装をしておく必要がある、ということである。第三に、領域主権を守るという立場からすれば、島それ自体の保持・補強はしておかなければならない。第四に、周辺水域については、それを保有する旨を法的措置のみならずさまざまな機会にこのことを明らかにし、他の国家から抗議などの無い状況をできるだけ長期間にわたって確保するということであろう。

註

(1) Johnson, "Artificial Islands," *International Law Quarterly*, Vol.4 (1951), pp. 203, 212-213.

(2) 次のような表現である“piece of territory surrounded by water, permanently above high water in normal circumstances and capable of occupation and use.” *League of Nations Conference for the Codification of International Law, 2 Cases of Discussion* pp. 52-53 (*League of Nations Doc. No. C. 74M. 39. 1929. V*).

(2-a) C. R. Symmons, *The Maritime Zones of Islands in International Law. Development in International Law. The Hague 1979*, p.10.

(3) 次のような表現である“any naturally formed part of earth's surface, projecting above the level of the sea at low tide and surrounded by water at low tide.” *League of Nations, ibid.*

(4) 横田喜三郎『海の国際法』上巻、141、148-149ページ。

(5) B. Gidel, *Le droit international public de la mer*, tome 3(1934), p.684.

(6) Johnson, *op. cit.*, p.205.

(7) Statement by H. Lauterpacht, *Summary Records of the 260th meeting (1954)*, *Year Book of International Law Commission*, Vol. 1, p.92. U. N. Doc. A/CN. 4/53. 特別報告者Francoisの反対理由は、「どのような岩でもラジオ・ステーションや気象観測点として利用することは可能であり、この意味では、すべての岩が占有と支配が可能である。」と

いうことであつた。Statement by J. P. A. Francois, *ibid.*, p.94.

(8) Summary Records of the 260th meeting, *ibid.*

(9) 横田、前掲書、143ページ

(10) 横田、前掲書、147ページ

(11) 草案の第67条はつぎのような規定である。

For the purposes of these articles, the term continental shelf is used as referring to the sea-bed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast but outside the area of the territorial sea, to a depth of two hundred meters (approximately 100 fathoms) or, beyond that limit, to where the depth of the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas. Year Book of International Law Commission, Vol.2 (1956), p.296.

(12) Year Book of International Law Commission Vol.2 (1953), p.341.

(13) 小田滋『海の国際法』下巻 264ページ

(14) 小田 前掲書 264-265ページ

(15) Ely and Pietrowski, "Boundaries of Seabed Jurisdiction off the Pacific Coast of Asia," *Natural Resources Law*, Vol. 8, pp. 611, 619.

(16) 28U. N. G. A. O. R., Supplement No.21, Report of the Committee on the Peaceful Use of the Sea-Bed and the Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction, Vol. 1, p.57. U. N. Doc. A / 9021 (1973).

(17) *Ibid.*, p.56.

(18) フィジー、ニュージーランド、トンガ、西サモアによる草案は次のようなものである。

A. Islands.

1. An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide.

2. Subject to paragraph 5 of this article, the territorial sea of an island is measured in accordance with the provisions of the Convention applicable to other land territory.

3. The economic zone of an island and its continental shelf are determined in accordance with the provisions of this Convention applicable other land territory.

4. The foregoing provisions have application to all islands, including those comprised in an island State.

5. In the case of atolls or of island having fringing reefs, the baseline for measuring the breadth of the territorial sea shall be the seaward edge of the reef, as shown on official charts.

These provisions are intended to be without prejudice to the question of the delimitation of island ocean space as between adjacent or opposite States, or in other special circumstances. Nor do they purport to deal with the regime of islands applicable to an archipelagic State or to the off-lying archipelago of a coastal State of the case of a fringe of islands along a coast in its immediate vicinity referred to in article 4, paragraph 1, of the 1958 Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone.

B. Territories Under Foreign Domination or Control

In respect of a territory whose people have attained neither full independence nor some other self-governing status following an act of self-determination under the auspices of the United Nations, the rights to the resources of the economic zone created in respect of that territory and to the resources of its continental shelf are vested in the inhabitants of that territory to be exercised by them for their benefit and in accordance with their needs and requirements. Such rights may not be assumed, exercised or profited from or in any way infringed by a metropolitan or foreign power administering or occupying that territory.

(U. N. Doc. A/Conf. 62/C. 2/L30(1974))

ギリシアの草案は次のごとくである。

Article 1

1. An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide.
2. An island forms an integral part of the territory of the State to which it belongs.
3. The foregoing provisions have application to all islands, including those comprised in an island State.

Article 2

1. The sovereignty and jurisdiction of a State extends to the maritime zones of its islands determined and delimited in accordance with the provisions of this Convention

applicable to its land territory.

2. The sovereignty over the island extends to its territorial sea, to the air space over the island and its territorial sea, to its sea-bed and the subsoil thereof and to the continental shelf for the purpose of exploring it and exploring its natural resources.

3. The island has a contiguous zone and an economic zone on the same basis as the continental territory, in accordance with the provisions of this Convention.

(U. N. Doc. A/Conf. 62/C. 2/L50 (1974))

(19) ルーマニア提案は次のごとくである。

Article 1

1. An islet is a naturally formed elevation of land (or simply an eminence of the sea-bed) less than one square kilometre in area, surrounded by water, which is above water at high tide.

2. An island similar to an islet is a naturally formed elevation of land (or simply an eminence of the sea-bed) surrounded by water, which is above water at high tide, which is more than one square kilometre but less than --- square kilometres in area, which is not or cannot be inhabited (permanently) or which does not or cannot have its own economic life.

Article 2

1. In principle, a State may not invoke the existence, in one of its maritime zones, of islets or islands similar to islets, as defined in Article 1 for the purpose of extending the marine spaces which belong to its coasts.

2. Where such elevations of land are situated along the coast of the same State, in immediate proximity thereto, they shall be taken into consideration, in accordance with the provisions of this Convention, for the purpose of establishing the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured.

3. Where an islet or island similar to an isle is situated in the territorial sea of the same State but very close to its outer limit, the State in question may reasonably extend its territorial waters seaward or establish an additional maritime zone for the protection of lighthouses or other installations on such islet or island. The additional zones thus established shall in no way affect the marine spaces belonging to the coasts

of the neighbouring State or States. Where such eminences of the sea-bed are situated very close to the outer limit of the continental shelf or of the economic zone, the extension of their security zones or their territorial waters shall be established by agreement with the neighbouring State or States, or, where appropriate, with the authority for the international zone, having regard to all relevant geographic, geological or other factors.

Article 3

The maritime spaces of islets or islands similar to islets situated in the territorial sea, on the continental shelf or in the economic zone of another State shall be determined by agreement between the States concerned or by other means of pacific settlement used in international practice.

The marine spaces of such elevations of land situated in the international zone of the sea-bed shall be established by agreement with the International Authority for that zone.

(U. N. Doc. A/Conf. 62/C2/L53(1974))

(20) トルコの提案は次のごとくである。

Article 1 (Definitions)

Article 2

Except where otherwise provided in this chapter the marine spaces of islands are determined in accordance with the provisions of this Convention.

Article 3

1. No economic zone shall be established by any State which has dominion over or controls a foreign island in waters contiguous to that island.

The inhabitants of such islands shall be entitled to create economic zone at any time prior to or after attaining independence or self-rule. The right to the resources of such economic zone and to the resources of its continental shelf are vested in the inhabitants of that island to be exercised by them for their benefit and in accordance with their needs requirements.

In case the inhabitants of such islands do not create an economic zone, the Authority shall be entitled to explore and exploit such areas, bearing in mind the interests of

the inhabitants.

2. An island situated in the economic zone or continental shelf of other States shall have no economic zone or continental shelf of its own if it does not contain at least one tenth of the land area and population of the State to which it belongs.

3. Islands without economic life and situated outside the territorial sea of a State shall have no marine space of their own.

4. Rocks and low-tide elevations shall have no marine space of their own.

Article 4

A coastal State cannot claim rights based on the concept of the archipelago or archipelagic waters over a group of islands situated off its coast.

Article 5

In areas of semi-enclosed seas, having special geographic characteristics, the maritime spaces of islands shall be determined jointly by the States of that area.

Article 6

The provisions of this chapter shall be applied without prejudice to the articles of this Convention relating to delimitation of marine spaces between countries with adjacent and / or opposite coasts.

Article 7

For the purpose of this chapter the term “marine space” implies either the territorial sea and / or continental shelf and / or the economic zone according to the context in which the term has been used.

(U. N. Doc. A/Conf. 62/C. 2/L55(1974))

(21) アルジェリア、ダホメ、ギニア、象牙海岸、リベリア、マダガスカル、マリ、モーリタニア、モロッコ、シエラ = レオネ、スーダン、チュニジア、上ボルタ、ザンビアによる提案は次のごとくである。

Article 1

1. An island is a vast naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide.

2. An islet is a smaller naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide.

3. A rock is a naturally formed rocky elevation of ground, surrounded by water, which is above water at high tide.

4. A low-tide elevation is a naturally formed area of land which is surrounded by and above water at low tide but submerged at high tide.

5. An island, islet, rock or a low-tide elevation are considered as adjacent when they are situated in proximity to the coasts of the State to which they belong.

6. An island, islet, rock or a low-tide elevation are considered as non-adjacent when they are not situated in the proximity of the coasts of the State to which they belong.

Article 2

1. The baselines applicable to adjacent islands, islets, rocks and low-tide elevations, in accordance with article 1, are considered as the baselines applicable to the State to which they belong and consequently are used in the measurement of the marine spaces of that State.

2. The marine spaces of islands considered not adjacent, in accordance with paragraph 1 and 6, shall be delimited on the basis of relevant factors taking into account equitable criteria.

3. These equitable criteria should notably relate to :

(a) The size of these naturally formed area of land ;

(b) Their geographical configuration and their geological and geomorphological structure ;

(c) The needs and interests of the population living there on ;

(d) The living conditions which prevent a permanent settlement of populations ;

(e) Whether these islands are situated within, or in the proximity of, the marine space of another State ;

(f) Whether, due to their situation far from the coast, they may influence the equity of the delimitation.

4. A State cannot claim jurisdiction over the marine space by virtue of the sovereignty or control which it exercises over an islet, rock or low-tide elevation as defined in paragraph 2, 3, 4 and 6 of article 1.

5. In accordance with paragraph 4 of this article, safety zones of reasonable breadth

may nevertheless be established around such islet, rocks or low-tide elevations.

Article 3

1. In accordance with provisions of article 1, paragraph 6, and article 2, paragraphs 2 and 3, the delimitation of the marine spaces adjacent and/or opposite States must be done in the case of presence of islands, by agreement between them according to principles of equity, the median or equidistance line not being the only method of delimitation.

2. For this purpose, special account should be taken of geological and geomorphological criteria, as well as of all other special circumstances.

Article 4

1. The provisions of articles 1 and 2 shall not apply either to insular or to archipelagic States.

2. A coastal State cannot claim rights based on the concept of archipelago or archipelagic waters by reason of its exercise of sovereignty or control over a group of islands situated off its coasts.

Article 5

Concerning islands under colonial domination, racist regime or foreign occupation, the rights to the maritime spaces and to the resources thereof belong to the inhabitants of those islands and must profit only their own development.

No colonial or foreign or racist Power which administers or occupies those islands shall exercise those rights, profit from them or in any way infringe upon them.

(U. N. Doc. A/Conf. 62/C. 2/L62/Rev. (1974))

(22) アメラシンの説明メモによる。U. N. Doc. A/Conf. 62/WP. 10/Rev. 1(1979) .

(23) 山本草二『海洋法』(1992)、83ページ

(24) J. Briscoe, "Islands in Maritime Boundary Delimitation", *Ocean Yearbook*, Vol. 7 (1988), pp. 16-17.

(25) 山本 前掲書 83-85ページ

(26) 山本 前掲書 86ページ

(27) 山本 前掲書 86ページ

(28) 山本 前掲書 56-59ページ。Symmons, op. cit., pp. 44-45.

- (29) 山本 前掲書 87ページ
- (30) 新しい要件をつけ加える根拠について、山本 前掲書 88ページ
- (31) 補完的要件（面積の大小、居住と経済生活維持の可能性、地質・地理上の接続制、政治権力の独立制）について、山本 前掲書 88-94ページ
- (32) D. P. O' Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. II (1984), p. 732.
- (33) 山本 前掲書 91ページ
- (34) 山本 前掲書 99ページ
- (35) O' Connell, *op. cit.*, pp. 731-732.
- (36) これらについて、山本 前掲書 94-99ページ
- (37) 明確な疑問を提示しているわけではないが、J. M. Van Dyke and R. A. Brooks, "Unhabited Islands: Their Impact on the Ownership of the Oceans' Resources", *Ocean Development and International Law Journal*, Vol. 12 (1983), pp. 268-271.
- (38) これについて、山本 前掲書 97-98ページ

外国船舶による領海での条約違反と国内法

横浜国立大学教授

田 中 利 幸

1 外国船舶による領海内での違反

わが国の領海内において、外国船舶によって海洋法条約上の違反が行なわれ、それに対して、行政上、刑事上の手続きが執行される場合は、次の3つの場合であろう。

第一は、無害通航にあたらぬ場合である。これについては、条約第25条が沿岸国の保護権を次のように定めている。

第25条 沿岸国の保護権

- 1 沿岸国は、無害でない通航を防止するため、自国の領海内において必要な措置をとることができる。
- 2 沿岸国は、また、船舶が内水に向かって航行している場合又は内水の外にある港湾施設に立ち寄る場合には、当該船舶が内水に入るため又は内水の外にある港湾施設に立ち寄るために従うべき条件に違反することを防止するため、必要な措置をとる権利を有する。
- 3 沿岸国は、自国の安全の保護（武器を用いての演習を含む。）のため不可欠である場合には、その領海内の特定の区域において、外国船舶の間に法律上又は事実上の差別を設ける事なく、外国船舶の無害通行を一時的に停止することができる。このような停止は、適当な方法で公表された後においてのみ、効力を有する。

そして、無害通行にあたらぬという場合の前提となる「通航」の意味、あるいは「無害」通航の意味については、第18条・第19条がそれぞれ、次のように定めている。

第18条 通航の意味

- 1 通航とは、次の目的のために領海を航行することをいう。
 - (a) 内水に入ることなく又は内水の外にある停泊地若しくは港湾施設に立ち寄ることなしに、領海を通過すること。
 - (b) 内水に向かって若しくは内水から航行すること又は(a)の停泊地若しくは港湾施設に立ち寄ること。
- 2 通航は、継続的かつ迅速に行われる。ただし、停船及び投びようは、公海に通常付随するものである場合、不可抗力若しくは遭難により必要とされる場合又は危険若しくは遭難に陥った人、船舶若しくは航空機に援助を与えるために必要とされる場合に限り、通航に含まれる。

第19条 無害通航の意味

- 1 通航は、沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り、無害とされる。無害通航は、この条約及び国際法の他の規則に従って行われる。
- 2 外国船舶の通航は、当該外国船舶が領海において次の活動のいずれかに従事する場合には、沿岸国の平和、秩序又は安全を害するものとみなされる。
 - (a) 武力による威嚇若しくは武力の行使であって、沿岸国の主権、領土保全若しくは政治的独立に対するもの又は国際連合憲章に規定する国際法の諸原則に違反する他の方法によるもの
 - (b) 武器（いかなる種類のものであるかを問わない。）を用いての演習又は訓練
 - (c) 沿岸国の防衛又は安全を害する情報の収集を目的とする行為
 - (d) 沿岸国の防衛又は安全に影響を与えることを目的とする宣伝行為
 - (e) 航空機の発進、着船又は積込み
 - (f) 軍事機器の発進、着船又は積込み
 - (g) 沿岸国の通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の法令に違反する商品、通過又は人の積込み又は積卸し
 - (h) この条約に違反する故意のかつ重大な汚染行為
 - (i) 漁業活動
 - (j) 調査活動又は測量活動の実施
 - (k) 沿岸国の通信系又は他の施設若しくは設備の妨害を目的とする行為
 - (l) 通航に直接の関係がない他の活動

この無害通航にあたらぬ場合は、その通航あるいは通航の態様が、国内法上刑事罰の対象とされる行為となることもあるが、そうでないこともある。

(それぞれの対応など検討すべき事項は、無害でない通航を扱う別の論文(安富論文)の守備範囲であるので、これ以上立ち入らない。)

第二の場合は、無害通航ではあるが、沿岸国の法令に違反したものであることを理由に行政上、刑事上の措置を執る場合である。条約は、この法令制定権を、第21条で次のように規定している。

第21条 無害通航に関する沿岸国の法令

- 1 沿岸国は、この条約及び国際法の他の規則に従って、次の事項のすべてまたはいずれかについて、領海における無害通航に係る法令を制定することができる。
 - (a) 航行の安全及び海上交通の規制
 - (b) 航行援助施設及び他の施設又は設備の保護
 - (c) 電線及びパイプラインの保護
 - (d) 海洋生物資源の保存
 - (e) 沿岸国の漁業法令の違反の防止
 - (f) 沿岸国の環境の保全並びにその汚染の防止、軽減及び規制
 - (g) 海洋の科学的調査及び水路測量
 - (h) 沿岸国の通関上、財政上、出入国管理上または衛生上の法令の違反の防止
- 2 1に規定する法令は、外国船舶の設計、構造、配乗又は設備については、適用しない。ただし、これらの法令が一般的に認められた国際的な規則又は基準を実施する場合は、この限りでない。
- 3 沿岸国は、この条に係るすべての法令を適当に公表する。
- 4 領海において無害通航権を行使する外国船舶は、この条に係るすべての法令及び海上における衝突の予防に関する一般的に認められたすべての国際規則に従う。

この法令に違反する行為のあった場合に、どのような刑事上、行政上の措置がなされるのかは、国内法の実体法規定、手続法規定の定め方による。ただ、その刑事裁判権の行使にあっては、条約第27条が次のような定めにおいて、これを制限している。

第27条 外国船舶内における刑事裁判権

- 1 沿岸国の刑事裁判権は、次の場合を除くほか、領海を通航している外国船舶内において、その通航中に当該外国船舶内で行われた犯罪に関連していずれかの者を逮捕し又は捜査を行うために行使してはならない。
 - (a) 犯罪の結果が沿岸国に及ぶ場合
 - (b) 犯罪が沿岸国の平和又は領海の秩序を乱す性質のものである場合
 - (c) 当該外国船舶の船長又は旗国の外交官若しくは領事官が沿岸国の当局に対して援助を要請した場合
 - (d) 麻薬又は向精神剤の不法な取引を防止するために必要である場合
- 2 1の規定は、沿岸国が、内水を出て領海を通航している外国船舶内において逮捕又は捜査を行うため、自国の法律で認められている措置をとる権利に影響を及ぼすものではない。
- 3 1及び2に定める場合においては、沿岸国は、船長の要請があるときは、措置をとる前に外国船舶の旗国の外交官又は領事官に通報し、かつ、当該外交官又は領事官と当該外国船舶の乗組員との間の連絡を容易にする。緊急の場合には、この通報は、措置をとっている間に行うことができる。
- 4 沿岸国の当局は、逮捕するか逮捕しないか、また、いかなる方法によって逮捕するかを考慮するに当たり、航行の利益に対して妥当な考慮を払う。
- 5 沿岸国は、第12部に規定する場合及び第5部の規定に従って制定する法令の違反に関する場合を除くほか、外国の港を出て内水に入ることなしに単に領海を通航している外国船舶内において、当該外国船舶が領海に入る前に行われた犯罪に関連していずれかの者を逮捕し又は捜査を行うため、いかなる措置もとることができない。

また、条約第24条は、次のような定めを置いて、無害通航権を保障し、その限りで沿岸国の法令の執行を制限している。

第24条 沿岸国の義務

- 1 沿岸国は、この条約に従う場合を除くほか、領海における外国船舶の無害通航を妨害してはならない。特に、沿岸国は、この条約又はこの条約に従って制定される法令の適

用に当たり、次のことを行ってはならない。

- (a) 外国船舶に対して無害通航権を否定し又は害する実際的な効果を有する要求を課すること。
 - (b) 特定の国の船舶に対して又は特定の国から、特定の国に向かって若しくは特定の国のために貨物を運搬する船舶に対して法律上又は事実上の差別を行うこと。
- 2 沿岸国は、その領海内における航行上の危険で自国の承知しているものを適当に公表する

第三は、特に入港中の外国船舶に対して、(国内法上の法益を保護するという面も否定することはできないが)、旗国の果たすべき船舶の設計・構造・配乗・設備に関する国際的な規則又は基準の遵守の確保を、国際協力の面から、これを実施し、そのために必要な行政上、刑事上の手続きを行なう場合である。条約上は、先にみた第21条2項がこのことを規定しており、また、次の、船舶の堪航性に関する国際的な規則及び基準に違反し、海洋環境に損害をもたらすおそれのある場合の措置を定める、条約第219条の規定もこれと関係する。

第219条 汚染を回避するための船舶の堪航性に関する措置

第七節の規定に従うことを条件として、いずれの国も、要請により又は自己の発意により、自国の港の一又は沖合の係留施設の一にある船舶が船舶の堪航性に関する適用のある国際的な規則及び基準に違反し、かつ、その違反により海洋環境に損害をもたらすおそれがあると認められた場合には、実行可能な限り当該船舶の航行を妨げるための行政上の措置をとる。当該国は、船舶に対し最寄りの修繕のための適当な場所までに限り航行を許可することができるものとし、当該違反の原因が除去された場合には、直ちに当該船舶の航行の継続を許可する。

2 無害通航中の違反

無害通航中の外国船舶にどのような違反が生じるかは、国内法の定め方にかかっている。条約第21条1項(a)~(h)に対応する事項について、国内法は、次のような法律によって規制を行なっている。

(a)航行の安全及び海上交通の規制に関しては、海上衝突予防法、海上交通安全法を中心とする法体系がこれを規制している。海上衝突予防法には刑罰規定は置かれていないが、海上交通安全法には航行の安全に危険を及ぼすような各種の行為や、海上交通の規制のために発せられる命令に違反する各種の行為が、抽象的危険犯や形式犯として規定され、両罰規定を含む刑罰規定が第40条から第43条まで4ヶ条にわたって置かれている。これらの規定は領海の安全そのものに関わるものであるから、船舶安全法のように船舶の構造を規制することにより、間接的に海上の安全を図ろうとする場合とは異なって、外国船に対しても、国際的基準を尊重して実施されている旗国の規制をまつでもなく、直ちにわが国の国内法の適用を考えて良い性格のものと考えられる。

(b)航行援助施設及びその他の設備又は施設の保護に関しては、航路標識法を中心とする法体系があり、航路標識法には第16条と第17条の2ヶ条の刑罰規定が置かれているが、その規定のし方は、航路標識の損壊そのものを処罰するものではなく、そのおそれのある行為を抽象的危険犯として処罰する方法を採って、事前のより広い規制を目指している。

(c)電線及びパイプラインの保護に関しては、電気事業法、石油パイプライン事業法を中心にして、規制がなされている。電気事業法や石油パイプライン事業法の刑罰規定は、それぞれ第115条、第48条で、損壊等の施設に障害を与えるに到った行為で、しかも事業の妨害という結果を発生させた行為を処罰の対象としている。それはおそらく、(b)の場合とは違って、陸上における規制も同一に行なう必要があるためと、他の事業法との体裁上の符合によるためであろう。

(d)海洋生物資源の保存については、自然環境保全法を中心とする規制がなされている。そこでの海洋生物資源の保存に関する刑事法的規制の方法は、特に保護に値する一定の区域を特別地区として定め、その特別地区での一定の行為は行政官庁の許可を必要とするものとし、その違反即ち許可なく行なわれた行為を処罰するとか、あるいは保護に値する普通区域における一定の行為には届出を必要とし、不届出・虚偽の届出を処罰するという形式等によって行なわれている。第54条から第57条の規定がこれに係る。また特に、地方公共団体にも、一定の事項に関し、刑事法的規制を委任している。

(e)沿岸国の漁業規則違反の防止については、外国人漁業の規制に関する法律を中心にして規制が行なわれている。そこでは、有害通航に該当する漁業行為そのもののほか、特定漁獲物等の陸揚げを目的とする寄港行為や領海での漁獲物の転載行為等を処罰の対象としている。

(f)沿岸国の環境の保全並びに汚染の防止、減少及び規則に関しては、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律を骨子とする法体系による規制が整備されている。油・廃棄物等の排出行為という汚染に直接結びつく実質的な犯罪から、届出・報告・記帳に関する違反といった形式的な犯罪に至るまで、種々の行為が、第55条から第59条まで5ヶ条にわたって規定されている。

(g)海洋科学調査及び水路測量に関する法規制は、他の分野に比べて必ずしも十分整備されているとは言えない。水路測量や海象観測の実施等については、水路業務法がこれを定めている。その刑罰規定は、測量・観測を妨害する行為等に向けられ、測量・観測の適性な規制のためには用いられていない。また、同法は学術上の調査をその適用から排除している。それだけ同法の適用範囲は狭くなっている。

(h)沿岸国の通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の規則違反の防止については、関税法、出入国管理及び難民認定法、検疫法、麻薬取締法等による法体系による整備が行なわれている。これらの法律では、商品や人の積込・積卸といった有害通航にあたる場合のほか、検査に対する妨害行為等に対して、刑事法的規制を加えている。また、麻薬取締法は、あへん法・大麻取締法・覚せい剤取締法とともに、所持等の行為を処罰する旨の規定を置いて、その規制にあたっている。

刑罰規定によって規制している場合、その違反に対する執行は、刑事訴訟法にもとづいて行なわれる。従って刑事訴訟法に規定された手続きを実行している限りでは、国内法上、執行について特に大きな問題はない。しかし、国際法上は、先に述べたように、まず、内水から出ていったのではない場合には、条約第27条の制限がある。しかし、1項(a)・(b)各号によって、「犯罪の結果が沿岸国に及ぶ場合」と「犯罪が国の平和又は領海の秩序を乱す性質のものである場合」には、制限が排除される。諸外国における実行の例では、外国船舶内の外国人による外国人の殺害なども「国の平和を乱す」ものと捉えうるものであることを示していると理解する余地もあるから、先に述べた無害通行に関する(a)から(h)までの沿岸国法令の違反も、単純な形式犯は格別、実害犯や危険犯少なくとも具体的危険犯は、「結果が沿岸国に及ぶ」かまたは「領海の秩序を乱す」ものとして手続きを行なうことを、国内法がその政策決定にもとづいて主張する可能性は十分にあるであろう。

ただこの場合も、条約上のもうひとつの制限である第24条にも注意しておくことは必要であろう。この場合、無害通航に対する配慮を最大限に行ない、沿岸国の法令の適用に対

する条約上の制限をできる限り広く理解すると、通航中の外国船舶に対する執行は事実上不可能となる。しかし、立入検査のために必要な限りで外国船舶を停船させることや違反船舶に対して捜索を行なうことは妨げないと理解すると、一定の沿岸国法令の違反の処罰を実施しても、それは、第24条の適用される場合でなく、構わないと言うことができよう。条約第21条1項各号の列挙や条約第24条1項(a)・(b)は、領海条約になく、海洋法条約下での新しい規定であるから、国内法上必要だという実務上の判断があれば、それを前提にして、上記のような主張によって、条約内容を形成していく努力は払われてよいのかも知れない。

この場合、庁法第18条による「船舶の進行を停止させ、又は、その出発を差し止めること」や「航路を変更させ、又は指定する港に回航させること」ができるかどうか、刑事訴訟法上の強制処分を超えた執行として、国内法上残された問題として浮かびあがってくる。庁法第18条の規定ぶりは、第18条所定の処分が刑事訴訟法上の手続きを執行していくためにもその過程で用いられるかのようであり、制定時の立法者の意図はそのようなものであったとも窺いうる。しかし、庁法の数ヶ月後に制定された刑事訴訟法は、第197条1項で、捜査のための「強制処分は、この法律に特別の定のある場合でなければ、これを行うことができない。」と規定した。そこで、実務上は、この経緯と憲法上の要請との関係を尊重して、犯罪捜査のために庁法第18条を用いることを差し控えてきたのが、実情のようである。その憲法・刑事訴訟法に対する慎重な姿勢には、法執行にあたる者の態度として敬意を払うべきものがある。これに対し、海上保安官が庁法第15条によって、その職務であるとされる犯罪の捜査・被疑者の逮捕を海上において行うときは、「四囲の状況から真にやむを得ない」場合のあることは否定できない。そこで、法を合理的に理解しようとする、任意の停船が不可能な場合で、逮捕や捜索の前提として不可欠の場合は、船舶の停止が認められ、その形式的根拠は庁法第18条にもとめられるとの解釈がなされる実質は十分にある。

しかし他方、国民の権利を直接制限する強制処分を定める根幹をなす刑事訴訟法の認める範囲を超えて、刑事訴訟法以前に制定された法律で、しかも犯罪捜査については刑事訴訟法の枠内で職務を行なうものと予定されている法律の、解釈によって、問題を解決することが適切かどうかという解釈論のあり方に対する疑問がなくはない。「海上公安官は、海上において犯罪を捜査し、または犯人若しくは被疑者を逮捕するために真にやむを得ないときは、必要な限度内において、左に掲げる処分をすることができる。」と規定し、停船な

ど庁法第18条の処分とはほぼ同様のものを掲げていた海上公安局法第13条が、昭和27年制定当時そのことを立法という形式によって解決することで、刑事訴訟法との関係を整理しようとしていたこと、及び同法は公布後施行延期のまま昭和29年に廃止されていることを考えると、解釈慎重論にもやはり理由がある。この考えからは、庁法改正の一内容として、問題が考えられることになろう。

しかし、翻って考えると、警職法と刑事訴訟法との関係で同じように問題とされた、職務質問に伴う停止という実力の行使の場合と、逮捕のための停船とを比較してみても、職務質問が警職法上の任意に応答のなされる行為であるのに対し、逮捕は刑事訴訟法の認めた強制処分であり、停船の方が一層根拠に富む。また、停船の必要性は停止に実力を行使する必要性よりも一層高い。すると、刑事訴訟法上、「この法律に特別の定ある」「強制的処分」である逮捕に不可欠な逮捕に付随するものとして、停船は認められ、庁法第18条に形式的にも根拠が求められるものと理解することも許されるのかもしれない。そうしないと、實際上必要であるから停船は行なわれるが、それは、逮捕・捜査のためではなく、法令の勵行を確保するためという漠然として不明瞭な理由による停船を認めることになって、いわば裏口から、これを認め、しかも「真にやむを得ない」場合の解釈を柔軟化してしまって、かえって不適當な法の運用をまねくことにもなりかねないからである。加えて、停止・自動車検問で示された判例の流れを考えると、このような解釈が支持される現実的可能は高いであろう。

行政上の手続きを執行する場合にも、国際法的には条約第24条がかかってくる。従って、単に法令の勵行を確認するために、停船させることができるかどうかはごく慎重に検討されなければならないであろう。のみならず行政上の違反を根拠とする場合であっても、条約第220条2項の規定は参考とされるべきであるかも知れない。それは、領海を通航中の外国船舶が通航中に「この条約又は船舶からの汚染の防止、軽減及び規制のための適用のある国際的な規則及び基準に従って」制定された自国の法令に違反したと「信ずる明白な理由のある場合に」、条約第24条などの無害通航に関連する規定の適用を妨げないことを前提にして、「その違反について船舶の物理的な検査を行うことができる」と、事項と条件を特定・限定して、沿岸国の執行を認めているからである。

これは、国内法的には、庁法第18条の「真にやむことを得ない場合」に係ってくる。それは、「必要と思料する場合」ではない。従って、実力で停船を強制できるのは、本来限定

的な場合であろう。しかし、それがどのような場合かについて、庁法自体に基準は何ら示されていない。実務上は随分工夫して運用されているであろう。その努力は評価されなければならない。しかし裁量の余地が広く見える包括的、一般的規定は、一定の明確な基準が示されないと、恣意的に濫用されるか、または慎重すぎて十分機能しなくなる危険を常にかかえている。そこで他の法令によって、一定の処分が認められており、それを執行するためには是非必要な場合、例えば出入国管理法第24条、第39条の定める退去強制、収容などの、個別に規定された具体的な処分を前提にしているような場合を集積していくのは一つの方向であろう。それは、刑事手続きにおいて、刑事訴訟法上強制処分として認められる逮捕を実施するため停船を認めることと、構造的に類比できる。即ち、実体法の違反に加えて、個別に規定された手続き上の処分が定められていることを前提にして、それを実施するために庁法第18条の停船を行なっていく方向である。この場合は、逆に、実体法上の違反を直ちに停船の根拠とすることは差控えられることになる。しかし、そうだとすると、具体的な処分の書いてある方が、結局、職務は遂行しやすく、実効的となるであろう。

3 ポート・ステート・コントロールの実施

ポート・ステート・コントロールとは、外国船舶の入港国が、当該外国船舶の構造、設備、乗組員の資格等について、国際条約に基づく基準に適合しているが否かを検査し、不備のある船舶について、是正の通告や、航行の差止めを行うということを内容とする監督である。国際航海に従事する船舶の構造や設備、あるいは乗組員の資格等について、国際的に統一された基準に適合させるという責任は船舶の旗国が負うものとされているが、旗国の行う監督は、領海外に一旦船舶が出たときには必ずしも常に有効に機能するとは限らない。そのためこの領海外にある船舶に対しては、別の何らかの手当てが必要になってくる。そこで、船舶に関する国際条約においては、その各締約国が条約の定める基準の適合状況について、自国に入港した他の締約国の船舶に対しても、ポート・ステート（入港国）として、相互に監督するものとし、監督の内容、手続きをあらかじめ規定しておくという方法が採られている。この国際条約に基づいて、自国に入港した外国船舶に対して行う監督がポート・ステート・コントロールと称されている。

従来、このポート・ステート・コントロールを規定する条約としては、STCW条約（1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）、SOLAS条約（1974年

の海上における人命の安全のための国際条約)、SOLAS/PROTOCOL (1974年の海上における人命の安全のための国際条約に関する1978年の議定書)、LL条約(1966年の満載喫水線に関する国際条約)、ILO 147号条約(商船における最低基準に関する条約)、MARPOL 73/78条約(1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書)があった。

そこでは、海洋環境の保護という色彩に特長のあるものもありながら、海上における人命及び財産の安全をむしろ目的としているものが多かった。MARPOL条約は環境、STCW条約は両方に着目したものであったが、SOLAS条約、SOLAS/PROTOCOL、LL条約、ILO 147号条約は人命・財産の保護が重点であった。また、どの場合も、技術的な基準に着目するにすぎなかった。

しかし、国連海洋法条約においては、第218条に、次のような、入港国による執行が規定されたため、ポートステート・コントロールは、従来の技術的な基準の適合性についてのコントロールを超えうるものとなってきている。

第218条

1 いずれの国も、船舶が自国の港または沖合の係留施設に任意にとどまる場合には、権限のある国際機関又は一般的な外交会議を通じて設定される適用のある国際的な規則及び基準に違反して当該国の内水、領海又は排他的経済水域の外で行なわれた当該船舶からの排出について、調査を行うことができるものとし、また、事実が証拠により裏付けられた場合には、手続を開始することができる。

従って、今後は、入港国による監督・執行一般を考えるにあたっては、この規定の場合を含めて、違反の行なわれた場所(入港国の領海・排他的経済水域、他の国の内水・領海・排他的経済水域、公海のいずれであるか)と違反の態様(設計・構造・配乗・装置に関する国際的規則・基準に適合しない形式的な違反であるか、国際的規則・基準違反の排出という実質的な違反であるか)に着目して、海洋環境の汚染の防止に関する国際協力の強化の態勢の一環として、それに十分比重をかけたものとして、整理されなければならないであろう。そのときには沿岸国の利益も視点にはいつてくる。

しかし、本稿に与えられたテーマは、違反が領海内で行なわれた場合であるから、条約第218条の場合までは立ち入らない。

ポート・ステート・コントロールを規定する条約を受けて、わが国の国内法はどのように対応しているかをみてみると、STCW条約第10条については、船員法第120条の2および船舶職員法第29条の3が、SOLAS条約第19規則、LL条約第21条、ILO 147号条約第4条については、船舶安全法第12条1項、3項が、MARPOL条約第5条については、海洋汚染防止及び海上災害の防止に関する法律第17条の14、第17条の17、第48条5項が、それぞれ受け止めて、ポート・ステート・コントロールを実施している。そして船員法関係では船員労務官と海上保安官が、船舶職員法関係では運輸省職員と海上保安官が、船舶安全法、海洋汚染防止法関係では、船舶検査官と海上保安官が、それぞれ実行にあたっている。船員労務官・運輸省職員・船舶検査官の権限は各法に、海上保安官の権限は庁法第15条に基づく。

ポート・ステート・コントロールによる検査の結果、不備が発見された場合、例えばSTCW条約では、第10条2項で「適切な措置がとられるようにするため、通報する。」、3項では「不備が是正されておらず、かつ、人命、財産又は環境に危険があると判断した場合には、船舶を航行させないための措置を執る。」と規定している。これに対する国内法の規定も、ほぼこれに対応した形で、この二つを分けて受け止めている。そして、航行の停止の違反に関しては、刑罰の規定を置いている。例えば、船舶職員法第29条の3第4項に係るものに関しては、第30条の3第4号で手当てがなされている。

ところが、MARPOL条約では、これとは異なって、第5条第2項が「有効証書を備えていることを確認する。有効な証書を備えていない場合には、海洋環境に不当に害を与えることなく航行することができるようになるまで、当該船舶を航行させないための措置を執る。」と規定し、是正と出航停止とが段階的に区別されずに定められている。ところが、国内法は海防法第17条14第1項で「修理その他の必要な措置を執るべきことを命ずることができる。」と規定し、2項で「航行を差し止めることができる。」というように、二つに分けて規定する方法で対応している。しかも、これに対する刑罰規定は、2項の方にだけあり、海防法第56条3号によって、片方にだけ対応している。

そこから、実務上は、次のような問題が生じてくる。すなわち、入港した外国船舶に対し船舶検査官が監督を実施したところ、不備事項があったので是正通航を発したけれども、これに従わず出港した場合、是正通告の不遵守を理由に、船舶を停船させるなどの強制手段が執れるかどうかという問題である。

そこで、これを実体法、手続法の両面から検討してみると、次のようであろう。まず、実体法的に見ると、改善命令に従わないが、しかし出港しない段階と、改善命令にしたがわないまま出港する段階とでは、法益侵害の危険の程度に差があると考えられる。もっと端的に、改善命令違反と出港命令違反とでは程度に差があると言っても良いであろう。そうすると、条約の体裁が両者を分けていないとしても、我が国の手続きとしては、二段階を踏むことに意味がないわけではない。ただ全ての行政法規がそのように段階的にできているわけではない。環境関係のものでは、例えば、大気汚染防止法や水質汚濁防止法は、改善命令と使用の停止命令とを一つの条文で規定しており、これに対する罰則も両方を受けた形で、一つの条文になっている。すると、単純に一緒に良いのではないかという疑問も生じうる。しかしながら、この汚染防止法関係法規の実際の運用を見ると、やはりすぐに使用停止命令を出すというのではなく、最初はごくソフトな指導から始まって、段々ハードな方に移行していくように運用されている。そのため使用停止命令までいくのは、ごくわずかであり、最後の手段であると理解されている。そうすると、先のように、段階を経て現実に高い危険が生じた時に、刑罰規定を執行しようとする考え方にも、十分理由がある。

次に、手続法的にみると、改善命令の段階を超えて出港停止命令が出されていれば、問題は少ないであろう。

出港停止命令に違反して出港しようとする場合、これを実力で停船させることは、命令を実施させる行政上の措置としても、また、命令の違反に対し刑罰規定の適用がありそれを執行する刑事手続の一環としても、認められるであろう。航行させないことと停船させることは実質的に類似ないしは同一の行為であって個別化されているからである。先に、停船は、実体法上の違反に加え、それに対する何らかの手続上の処分が予定されていて、その執行のために必要とされる場合に限定していくのが、ひとつのあり方である旨を述べたが、実体法的な違反の前提となる行政上の命令の内容が停船と実質的に重なる場合、すなわち、出港してはならないことが命令の内容である場合には、その命令を直接履行させる手段は、停船より他になく、従って、通常の、実体法上の命令違反に対し別の手続上の何らかの処分があり、その執行として停船を考えるという枠組みがそもそも考えられない。従って、この場合には、例外的に実体法上の違反から直ちに停船を認めてもよいであろう。

これに対し、改善命令違反にとどまる場合には、それを根拠に直ちに停船させることは難しいと考えるべきであろう。このように考えても、出港停止命令を出しさえすれば足りるから、不都合ではない。

無害通航権と実力の行使

慶応義塾大学教授

安 富 潔

1 はじめに

「海洋法に関する国際連合条約」(以下「国連海洋法条約」という)は、「すべての国の船舶は、領海において無害通航権を享受する」(17条)とし、領海内での外国船舶に無害通航権を認めるとともに、その概念と要件を以下のように定める。すなわち、国連海洋法条約19条1項は、「通航は、沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り、無害とされる。無害通航は、この条約及び国際法の他の規則に従って行われる。」とし、2項で、「外国船舶の通航は、当該外国船舶が領海において次の活動のいずれかに従事する場合には、沿岸国の平和、秩序又は安全を害するものとみなされる。

- (a) 武力による威嚇若しくは武力の行使であって、沿岸国の主権、領土保全若しくは政治的独立に対するもの又は国際連合憲章に規定する国際法の諸原則に違反する他の方法によるもの
- (b) 武器(いかなる種類のものであるかを問わない。)を用いての演習又は訓練
- (c) 沿岸国の防衛又は安全を害する情報の収集を目的とする行為
- (d) 沿岸国の防衛又は安全に影響を与えることを目的とする宣伝行為
- (e) 航空機の発信、着船又は積込み
- (f) 軍事機器の発信、着船又は積込み
- (g) 沿岸国の通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の法令に違反する商品、通過又は人の積込み又は積卸し
- (h) この条約に違反する故意のかつ重大な汚染行為
- (i) 漁業活動
- (j) 調査活動又は測量活動の実施

(k) 沿岸国の通信系又は他の施設若しくは設備の妨害を目的とする行為

(1) 通航に直接の関係がない他の活動」と規定する。

このように国連海洋法条約は、領海内における外国船舶の航行利益を確保しようとする旗国の法益と平和・秩序・安全の維持のための沿岸国の法益との調整を図ることとし(19条)、さらに、一定の事項について沿岸国に無害通航に関する法令制定権を認めている(21条)。

そして、国連海洋法条約は、「沿岸国は、この条約に従う場合を除くほか、領海における外国船舶の無害通航を妨害してはならない」(24条)とし、刑事裁判権についても領海通航中の外国船舶内で行われた犯罪について逮捕・捜査を行うことが許される場合を特定している(27条1項)。

もともと、これらの国連海洋法条約での外国船舶の無害通航権に係る諸規定も、個々の通航について具体的に無害通航を認定するにあたってはなお解釈上の対立がありうるところである。

本稿は、わが国領海を通航中の外国船舶が無害でない通航と認められる場合に、沿岸国としてのわが国が執りうる実力の行使の限界を整理しようとするものである。

2 無害でない通航と無害性の認定基準

外国船舶が領海内で保障される無害通航権の内容については、旗国と沿岸国との法益が対立し、通航は領海内への立入の目的と態様が特定されるものをいい、それ以外の場合には通航と認めないと解すべきかどうか、さらに無害性の認定基準として、船舶の種類、装備、積荷、仕向地などの内在的な要素を重視するか、または領海通航中に船舶上で行われる明白な行為若しくは通航の具体的な態様等の外形的な要因に着目するかについて、見解の対立が見られる。

国連海洋法条約18条1項は、通航とは、「(a) 内水に入ることなく又は内水の外にある停泊地若しくは港湾施設に立ち寄ることなしに、領海を通過すること、(b) 内水に向かって若しくは内水から航行すること又は(a)の停泊地若しくは港湾施設に立ち寄ること、の目的のために領海を航行することをいう」とし、同2項は、「通航は、継続的かつ迅速に行われる。ただし、停船及び投びようは、航海に通常付随するものである場合、不可抗力若しくは遭難により必要とされる場合又は危険若しくは遭難に陥った人、船舶若しくは航空機に

援助を与えるために必要とされる場合に限り、通航に含まれる。」と規定する。したがって、同条によれば、通航と認められるためには、領海内の通過または内水への出入のための航行であることを要し、領海内の停船と投錨は、航海に通常附随するか不可抗力または遭難によるなどの必要がある場合を除いて、一般には、通航とは認められない。

そして、国連海洋法条約が通航と無害性とを区別して規定した（18条、19条）ことに照らし、同条約の解釈として、通航と認められない場合（たとえば、その目的が、内水またはその外にある停泊地・港湾施設への出入のための航行でないとか、領海内で徘徊・滞留その他の不審な行動をとるなど、通航が継続的かつ迅速に行われられない場合、国連海洋法条約18条1項b、2項参照）には、沿岸国は、領海から外国船舶を退去させることができると解しうる。

もっとも、そのような解釈によれば、無害性の認定基準にかかわらず、領海への立入を阻止し、立ち上がった場合には実力を行使して排除するものであるから、外国船舶の通航の意図・目的をどのような方法で判断するかが問題とされなければならない。そこで、徘徊・滞留に限らず、およそ領海への立入の意図・目的が「通航に直接の関係がない活動」に従事するためのものである場合には、沿岸国の平和・秩序・安全に有害であるとみなして（国連海洋法条約19条2項e）、沿岸国はこれを防止するために退去強制その他の必要な措置をとることができる（25条1項）という解釈もある。また、外国船舶は、内水への出入りのためという目的であれば、国際慣習法上当然に領海での無害通航権を取得するものと推定されるという見解もある（Case concerning Military Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States), 27 June 1986, ICJ Reports 1986, p.111）。しかし、国連海洋法条約25条2項は、沿岸国は、船舶が内水に向かって航行している場合又は内水の外にある港湾施設に立ち寄る場合には、当該船舶が内水に入るため又は内水の外にある港湾施設に立ち寄るために従うべき条件に違反することを防止するために、必要な措置をとる権利を有するとされ、外国船舶の内水への出入りと港湾施設への立ち寄りについては、領土保全、政治的独立または国境不可侵など内水での沿岸国の法益を確保する必要から、一般の領海とは区別して沿岸国の管轄権が及ぶとされるので、そのための外国船舶の領海内の通航に対し、無害通航権が完全に保障されるわけではない（山本草二『海洋法』122頁）。

さて、領海内の通航の無害性は、外国船舶の航行利益とこれを規制する沿岸国の権能との調整のための概念である（山本・前掲書123頁）が、その認定基準については、船舶の種

類・装備・積荷または乗客の性質が、その意図または具体的な行為・態様のいかんにかかわらず、沿岸国の法益にとって危険である場合には、無害性を認めないという「船種別規制」と通航中に船舶の上で行われる明白な行為又は通航の具体的態様が、沿岸国の法益（平和・秩序・安全）を害する場合には、通航の無害性を認めないとする「行為・態様別規制」とが主張されてきた。

領海・接続水域条約14条4項は、無害通航権について「通航は、沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り、無害とされる。」とし、沿岸国が通航のさいの外観上明白な行為・態様のいかんにかかわらず、通航そのものに内在する脅威や有害性をとらえて通航を阻止し、否認できるというもので、無害性の認定基準として行為・態様別規制のほか一種の船種別規制を容認したものと解されている（山本・前掲書124頁）。

これに対して、国連海洋法条約では、19条において、客観的な定義を定めることによって、沿岸国の法益の保護に有利になるように配慮するとともに、他方で沿岸国の裁量の範囲を限定し濫用のおそれを防止しようとする趣旨から（山本・前掲書125頁）、無害性の認定基準について、上記のように詳細な規定を設けている。

このように、国連海洋法条約では、外国船舶の通航の無害性の認定基準として、領海・接続水域条約14条4項と同様に、通航は沿岸国の法益（平和・秩序・安全）を害しない限り、無害とされる（国連海洋法条約19条1項）とともに、上記のように12の具体的な「活動」を列挙して無害でない「みなし」うるものとしている（同19条2項）のである。この国連海洋法条約19条1項と2項の関係について、学説の対立のあるところではあるが、国連海洋法条約19条1項は、船種別規制を認めるものであり、同19条2項は、行為・態様別規制によるものであるとすると、同条2項の列挙された活動に含まれない事由であっても、沿岸国がとくに自国にとり有害である旨を立証し、かつ対外的にもそれが周知されている限り、同条1項により（船種別）規制ができることになるし、同条2項に該当する活動についてはとくに沿岸国は無害性を立証する必要はないことになる（この解釈は、同条2項は、沿岸国の立証をまつまでもなく行為・態様別規制に関する「みなし規定」であり、同条1項の例示ではないとの立場である。これに対して、学説は、同条2項は行為・態様別規制であり、しかも1項の例示にすぎないとして、1項に船種別規制を容認する余地はないという立場も主張されている、中村洸「核積載艦の領海通過について」法学教室13号94～98頁）。

3 沿岸国が執りうる強制措置の範囲と限界

(1) 沿岸国が外国船舶による法令違反に対して行う強制措置と無害通航権の保障

沿岸国は、自国の正当な権益を保護するため、領海内で行われる外国船舶の活動について、無害通航に関する法令を制定する権限をもつ(国連海洋法条約21条)。そして、その法令の履行を確保するため管轄権を行使する際にも、外国船舶の無害通航権を保障し、または旗国の管轄権との競合を解決するため、国際法上の規制と調整に従う義務を負う(山本『国際法』321頁)。したがって、沿岸国は、単に領海を通航中の外国船舶が行った沿岸国の法令違反の行為について、無害でないと認定される通航(同19条)に該当する場合を除いて、通航権じたいを否認したり実質的に阻害する結果となってはならない(同24条1項a)し、また、領海を無害通航中の外国船舶の船内犯罪については、原則として、旗国の裁判管轄権にゆだねられ、沿岸国は、犯罪の結果が自国に及ぶとか、犯罪が沿岸国の平穏・領海の秩序を乱す性質のものとか、船長または旗国の外交官・領事官の援助要請のある場合、さらに麻薬・向精神薬の不法取引の抑止に必要な場合にのみ、その刑事裁判権を行使できる(同27条)のである。

ところで、外国船舶の領海内での通航に関して、その無害性と沿岸国の法令違反の有無との関係について、無害性と沿岸国の法令違反とを結びつける立場(接合説)と両者を無関係なものとして切り離す立場(分離説)とがある。前者によれば、通航中の外国船舶に沿岸国の法令違反があった場合に限りその通航の無害性が否認されることになる。これに対して、後者によれば、外国船舶による法令違反については所定の刑罰等を科せばよく、法令違反の有無にかかわらず、沿岸国の重要利益を侵害した場合に限り通航を有害とみなすことになる(山本・前掲書128頁)。国連海洋法条約の立場は、同条約19条が、通航の無害性の認定基準について、前述のように、1項と2項とに分けて規定を設けているが、沿岸国の法令違反との関係では、漁業法令違反の場合を除いて、領海を通航中の外国船舶に沿岸国の法令違反行為があっても、沿岸国の利益を現実に害するものでない限り、その違反だけでは、通航の無害性を否定することはできないとの見解に立つものと解される(山本・前掲書131~132頁)。

そして、内水に接触することなしにただ領海を通航中の外国船舶による沿岸国の法令違反に対して、沿岸国が執りうる具体的な強制措置については、国連海洋法条約19条に基づき無害でないと認定される通航にあたる場合を除いて、無害通航権じたいを否認したり実

質的に阻害する結果となつてはならない（24条1項）。

もっとも、国連海洋法条約21条に規定された無害通航に関し沿岸国に法令制定権が認められる事項についての国内法令に基づく法令違反が外国船舶にある場合、その国内法令を根拠として、監視、停船、臨検、拿捕、抑留、禁止品目の没収、罰金等を科すことなどはできるものと解される（なお、被疑者の逮捕も含みうるが、その実施については航行の利益との均衡を図るため、妥当な考慮を払わなければならないとされる、国連海洋法条約27条4項）し、また、その他の国内法令違反については、その犯罪の結果が沿岸国に及ぶか沿岸国の平和や領海の秩序を乱すなどの特別の事情がある場合に限られるとはいえ（国連海洋法条約27条1項）、沿岸国が外国船舶上での逮捕、捜査などの刑事裁判権を行使することはできる。

これに対して、無害でないとして認定された領海通航中の外国船舶が国内法令に違反したという場合でないときには、一般に、沿岸国が執りうる措置は、沿岸国の領海使用を認めないという権利に基づき当該外国船舶を領海外へ退去させること、及びそれを実現するために必要な強制措置を執ることにとどまるのであって、沿岸国の法令確保のためということを理由として、それ以上に、直接的に国際法を根拠として、立入検査、臨検、拿捕、逮捕を行うことはできないと解される。

これらの国際法上の規制にしたがった管轄権行使は、国内法上は、行政手続における直接強制ととらえられる場合には海上保安庁法17・18条により、また、司法手続としての強制処分ととらえられる場合には海上保安庁法31条および刑訴法197条1項但書とを根拠としてそれぞれ法に定める具体的な執行措置をとることができると考えられる。

(2) 継続追跡権にもとづく公海における実力行使

沿岸国は、外国船舶が自国の国内法令に違反したと信ずるに足りる十分な理由があるときは、当該外国船舶を公海上まで継続して追跡する権能が認められている（国連海洋法条約111条1項）。この追跡権は、本来、沿岸国の国内法令の実効性を確保するため、その領域主権に服する内水・領海内で開始された管轄権行使の継続を認めるというものであるが、国連海洋法条約では、1958年の公海に関する条約（23条）以来認められている接続水域の場合のほか（同111条1項）、排他的経済水域又は大陸棚において適用される沿岸国の法令違反の場合にも準用されている（同111条2項）。

沿岸国は、追跡権の行使により被追跡船舶に対し、乗船・臨検・拿捕または港への引致という強制措置を行い、またはその実施のために必要かつ合理的な実力を行使することが

できる。しかし、停船命令に従わない密輸容疑船舶に対する銃撃・撃沈は、これらの実力行使に伴って偶発したものであればまだしも、停船命令を拒否したという理由だけで意図的に行った場合には、過剰であり違法である（後述の1933年・1935年「アイム・アロン号事件」合同委員会報告参照）。

わが国では、領海内での漁業法・外国人漁業の規制に関する法律違反の嫌疑が認められる外国漁船に対する公海への継続追跡の事案として、これまでも、韓国漁船「第79高麗号」事件（長崎地厳原支判平成2年5月9日）（末廣孝夫「韓国漁船『第79高麗号』継続追跡事件」海上保安事件研究会『海上保安事件の研究』83頁）、台湾漁船「振昇発」継続追跡事件（末廣・前掲論文107頁）などみられるところである。これらはいずれも領海から公海へと継続追跡されたものの再度領海への入域後に被告人が逮捕された事案であるが、韓国トロール漁船「第2クムヘ号」事件（福岡地小倉支判平成4年10月14日）は、領海から公海への継続追跡により、公海上で被告人を現行犯逮捕した事案として注目される。

「第2クムヘ号」事件の概要は以下の通りである。被告人（大韓民国国籍）は韓国漁船第2クムヘ号（165.03トン）の船長兼漁労長であるが、(1)法定の除外事由がないのに、平成4年7月30日午前0時ころ、福岡県宗像郡沖ノ島灯台から真方位60度、約10.9海里（領海線の約1.5海里内側）付近の本邦の水域において、右漁船及び底引き網漁具を使用して漁業を行った、(2)同日午前2時51分ごろ、前記沖ノ島灯台から真方位56度、約11.9海里付近の本邦領海内において、外国漁船による領海侵犯操業の取締りに従事していた漁業監督官（福岡海上保安部所属巡視船「げんかい」船長）Sから、第2クムヘ号の状況を検査するため国際信号旗の掲揚、汽笛の吸鳴により停船命令を発せられたのに、これに従わずにジグザグ航行及び急転舵を繰り返す等して逃走し、もって、漁業監督官の検査を忌避した、(3)第2クムヘ号乗組員H他6名と共謀のうえ、同日午前6時ころから同午前9時40分ころまでの間、長崎県対馬町舌崎灯台から真方位70度、約29.7海里付近から同0度、約24.4海里付近に至る海上において、第2クムヘ号による領海侵犯操業の取締り及び現行犯人逮捕の職務に従事し、第2クムヘ号を継続追跡中の巡視船「げんかい」に乗り組んでいる海上保安官Iらに向かってワイヤ止め金具等を投げつけ、前同様の職務に従事して追跡中の門司海上保安部所属巡視艇「はやぎり」に乗り組んでいる海上保安官Nらに向かって乾電池等を投げつけ、さらに前同様の職務に従事して追跡中の厳原海上保安部所属巡視艇「やえぐも」に乗り組んでいる海上保安官Yに対し、「やえぐも」の船上にいる同人の頭部を第2クムヘ号の船上から鉄で殴り付ける等の暴行を加え、もって、Iらの職務の執行を妨害した、とい

うものである。事件処理の経過は、平成4年7月30日第2クムヘ号船長兼漁労長である被告人を漁業法違反（立入検査忌避罪）で現行犯逮捕、翌31日身柄付送致（漁業法違反、外国人漁業の規制に関する法律）するとともに勾留決定がなされ、8月20日同人は外国人漁業の規制に関する法律違反の罪で福岡地裁小倉支部に起訴された（なお、9月11日同人につき漁業法違反で追起訴）。同裁判所は、平成4年10月14日、被告人に対し、上記(1)ないし(3)の事実を「罪となるべき事実」として認定し、(1)について外国人漁業の規制に関する法律9条1項1号、3条1号、(2)について漁業法141条2号、74条3項、(3)について刑法60条、95条1項を適用して、懲役2年執行猶予4年、罰金80万円、漁獲物換価代金2万8670円を没収（求刑懲役2年、罰金80万円）の刑に処したのである（なお、本件においては、第2クムヘ号乗組員操機長H他6名について、平成4年7月30日午前9時30分ころ、長崎県対馬町舌崎灯台から真方位70度、約29.7海里付近から同零度、約24.4海里付近の公海上において、被告人を現行犯逮捕するため、第2クムヘ号を継続追跡中の巡視船「げんかい」から同号に移乗した海上保安官4名に対し暴行を加え、頭頂部及び顔面挫傷又は右大腿部捻挫等の負傷（全治1～3週間）を与えたとの事実について、8月8日Hらが公務執行妨害罪で通常逮捕、8月10日身柄付送致・勾留されたが、8月28日同人らは起訴猶予処分となり、釈放されている）。

問題は、領海内で発生した外国船舶の犯罪に対して、巡視船が継続追跡中の公海上での被追跡船からの妨害行為について公務執行妨害罪が成立するかにある。この問題については、まず、刑法1条2項の解釈について、一般に、犯罪地が日本国内であるか国外であるかについては、行為が国内で行われたかぎり、たとえ結果が国外で発生したとしても、また反対に、行為が国外で行われたとしても、結果が国内で発生したかぎり、国内犯としてわが国刑罰法規が適用されると解されている。したがって、公海上において、継続追跡中の巡視船やそれに乗り組む海上保安官に対して行われる被追跡船船内からの危険物の投てきなどによる暴行等の行為は、その結果が日本船舶である巡視船船内において発生しているものであり、客観的属地主義の見地から、刑法1条2項により国内犯としてわが国刑罰法規が適用されるものと解される。つぎに、公海上における継続追跡権（公海条約23条1項、国連海洋法条約111条1項）は、本来、沿岸国の国内法令の実効性を確保するため、その領域主権に服する内水・領海内で開始された管轄権行使の継続を認めるというものであり、その本質は、沿岸国の立法管轄権の及ぶ海域で実行された違反行為についての内国警察権の継続・延長という点にあるので、継続追跡中の巡視船船上の海上保安官の職務行為

が公海上にわたった場合においても、一連の継続した職務執行と解することができ、当該違反外国船舶に対して強行接舷のうへ海上保安官が同船舶に移乗しようとする行為は、刑法95条にいう「公務の執行」にあたる。したがって、領海内で発生した外国船舶の犯罪に対して、巡視船が継続追跡中、公海上において、被追跡船から巡視船に乗り組む海上保安官が公務の執行を妨害された場合、公務執行妨害罪が成立するものと解せよう。もっとも、当該外国船舶に移乗した後、当該外国船舶内で行われた海上保安官に対する暴行などの行為についてまで、公務執行妨害罪が成立すると解することは、現行法の解釈としては疑問がある。前記第2クムヘ号事件においても、裁判所は、同船船長が公海上で当該船舶から継続追跡中の巡視船艇に向けて行った妨害行為について公務執行妨害罪の成立を肯定しているのは、正当であるといえる。また、海上保安官が第2クムヘ号へ移乗の後に同船の乗組員から暴行を受けた行為について公務執行妨害罪として通常逮捕し、送致したものの、起訴猶予とされているが、それについては外国船内での出来事であり、公務執行妨害罪の成立には疑義があることから起訴猶予とされたものと考えられ、現行刑法の解釈・適用という観点からはやむを得ないものと解される（なお、この問題について、たとえば、ドイツ刑法5条にみられるように、「ドイツ刑法は、行為地法には関係なく、外国で行われた次の行為に適用される。」として、その14項に「ある者が、公務の担当者、公的職務につき特に義務を負う者又は国防軍の軍人に対して、その職務の執行中又はその職務に関して犯した行為」と規定する立法例などがみられるが、このような立法的解決を図ることも参考とされてよいであろう）。

4 実力行使において執りうる具体的措置

(1) 領海を通航中の無害でないと認められる外国船舶に対する海上における実力行使において沿岸国が執りうる措置は、国内法上、わが国における警察活動として原因行為と執行措置との間に「比例原則」が維持されなければならないと考えられる。すなわち、「必要かつ合理的」な範囲での実力の行使が許される。

領海を通航中の無害でないと認められる外国船舶に対して執りうる実力行使は、その目的を達成するために必要な手段として段階的に行われるものである。

ところで、通常、通航中の外国船舶について、その航行の外観から無害でないと判断できる場合ばかりとはいえない。一見しただけでは無害でないと判断できない場合がある。

この場合、その判断のために当該船舶を停船させられるかが問題である。海上保安庁法18条1号により、国内法令の違反についての「相当な理由」の確認のために停船させることができるとの見解が考えられよう（なお、当該船舶の同意による任意の停船を求めることは問題はない）。

いずれにせよ、領海を通航中の当該外国船舶に対しては、国内法令違反を根拠として無害でないと認められる場合、行政手続又は司法手続を確保するために、まず、停船命令が発せられることとなろう。

停船命令は、相手船舶に立入、書類の検査、審査、船内状況調査により船名、国籍、乗務員の状況、積荷の状況、航海の状況などを確認するためになされるものである（細野嘉昭「公海警察における停船命令」池田英治・廣瀬肇編『海上保安の諸問題』（国司彰男教授退官記念論集）393頁）。停船命令の伝達は、通常、当該船舶が所属すると思われる国の言語、共通語である英語及び日本語を用いた無線電話や拡声器などを用いてなされるであろう。しかし、無線電話が有効でない場合、サイレン、汽笛その他の音響信号又は発光信号による「L」の信号、国際信号旗「L」又は「SQ3」の掲揚、垂れ幕などを利用した手段によることとなる（末廣孝夫「韓国漁船『第79高麗号』継続追跡事件」『海上保安事件の研究』98頁参照、なお、公海上での追跡の場合の停船命令について、公海条約23条3項は「追跡は、視覚的又は聴覚的停止信号を当該外国船舶が視認し又は聞くことができる距離から発した後にのみ、開始することができる」と規定する）。

しかし、当該船舶が上記の停船命令に従わない場合、強制的に停船させるために、①警告投てき具の使用、②放水銃による放水（なお、放水については、一般的には、武器使用ということにはならないと考えられるが、用法上、人に対する傷害を生じさせるために用いられた場合には、武器に準ずるものということになる。もっとも、単に着色剤を添加した放水は、人を殺傷するものではないから、武器となるわけではない）、③ロープ等の物件の投下、④巡視船艇による包囲・挟撃、などの必要な措置を講ずることになる。

さらに、これらの措置を講じたにもかかわらず当該船舶が停船しない場合には、強硬接舷により海上保安官などを移乗させて停船させるように努めることとなる。

そして、それでもなお当該船舶が停船せず、巡視船艇に対してぶつかってきたり、物を投げたりして、積極的に抵抗する場合や、武器を使用して抵抗する場合、またそれにより自己又は他人の生命身体に急迫した危険が生じた場合で、その危険を排除するために他の手段がなく、やむを得ないと認められるときには正当防衛として、それぞれ一定の要件の

もとに小銃、機銃、砲などの武器の使用が認められよう（海上保安庁法4・19・20条、警職法7条）。

また、いわゆる「不審船」についても、当該船舶の国籍及びその法令違反が具体的に確定される必要があるが、そのために当該船舶を停船させ、立入検査などを実施することになる。その際にとられる実力行使は上記に述べたところと基本的には同様といえよう。

(2) 国際法上、実力の行使について、管轄水域内での外国船舶の拿捕に関する国際慣行は種々であり、まず、国際的に認められた視覚信号、音響信号を含む適切な警告及び指示が用いられるべきであるが、これらが明らかに効果がない場合、射撃を行うことができると解され、その際、まず、空砲または船首を横切る射撃をし、これらの手法が効果がない場合、その船体に向けて射撃することができる。しかし、この場合、最小限度の効果をもつ最小口径の固形弾を用いるべきであり、相手の武器による抵抗を受けない限りは炸裂弾は使用してはならない(O'Connell, The International Law of the Sea, vol. II, pp.1072-73)とされる。

領海内での無害でない外国船舶に対する実力行使としての武器使用の事案ではないが、武器を用いた実力行使に関する国際的な実行例としては、1929年に発生したアイム・アロン号事件("I'm Alone", 3 R. I. A. A. 1609)と1962年のレッド・クルセーダー号事件(The Red Crusader, 35 I. L. R. 485 (1962))とがある(両事件についての解説として、村上暦造「法執行と実力行使」海洋法・海事法事例研究第3号57頁以下参照)。

アイム・アロン号事件は、カナダ登録の英国籍船舶であるアイム・アロン号がアメリカ合衆国ルイジアナ沖(アメリカ合衆国の主張によれば10.8カイリ、カナダの主張によれば14.5カイリ)を航行中、禁酒法違反の嫌疑でアメリカ合衆国沿岸警備隊の警備船に停船命令を發せられたにもかかわらず、外洋に向けて逃走したため、警備船の追跡を受け、なおも逃走を続けたため、沿岸警備隊の警備船から砲撃を受け、公海上で沈没したという事案である。この撃沈に関する問題の解決について、アメリカ合衆国とカナダとの外交交渉に委ねられた。争点となったのは、アメリカ合衆国の関税水域(12カイリ)内にある違反船舶を、英米の酒類輸送取締条約に定めた海岸から1時間以内で到達することができる距離(1時間航程)の取締範囲を超えて追跡しうるか否か、さらに、このような状況でのアメリカ合衆国によるアイム・アロン号の撃沈が正当化できるか否かであった。1933年の合同委員会の中間報告書は最終的な意見を取りまとめるにいたっていないとして、さらに手続きを進めることとし、証拠の取調べを行うこととしたうえで、アメリカ合衆国は本条約に

したがって、容疑船舶への乗船、捜索、拿捕及び港への引致という目的を達成するため、必要かつ合理的な実力を行使することができ、かりに、沈没がその目的達成のために必要かつ合理的な実力の行使の結果として偶然に生じたのであれば、追跡船舶はなんら非難を受けることはないが、容疑船舶を明らかに意図的に撃沈することは正当化されないとした。この見解は、その後の1935年の合同委員会の最終報告書においても肯定され、さらに、それは国際法のいかなる原則によっても正当化されないものであることがここで明言されたのである。

また、レッド・クルセーダー号事件は、英国トロール漁船であるレッド・クルセーダー号が禁漁のデンマーク領フェローズ諸島で漁業活動を行っていたとしてデンマークのフリゲート艦に拿捕され、港へ引致される途中、進路を変更し外海へ逃走しようとしたので、右フリゲート艦から、機銃による射撃が行われたというものである。この事件は国際審査委員会に付託され、同委員会による事実調査の結果、その結論において、この射撃が事前の警告なしの実弾射撃であったこと、船体に向けた実弾射撃の明確な必要性がなく、レッド・クルセーダー号内の人命に危険を生ぜしめたことを認め、この射撃は、正当な実力行使の限界を超えるものであったとした（本件について、中村洸「国際紛争の解決手段としての事実審査－レッドクルセイダー号事件の審査報告に関連して」法学研究56巻3号337頁以下参照）。

このように、アイム・アロン号事件においては、沿岸国は、接続水域からの追跡権の行使により被追跡船舶に対し、乗船・臨検・拿捕または港への引致の強制措置を行い、またはその実施のために必要かつ合理的な実力を行使することができるが、停船命令に従わない密輸容疑船舶に対する銃撃・撃沈は、これらの実力行使に伴って偶発したものであればまだしも、停船命令を拒否したという理由だけで意図的に行った場合には、過剰であり違法であるとし、レッド・クルセーダー号事件では、漁業専管水域における国内法令の執行について、停船・臨検・拿捕のさいの実力行使について、国際的に承認された信号などによる警告・指示、それに従わない場合の空砲による威嚇、さらに船舶にやむを得ず銃撃を加える場合にも船上の人命に対する危険の防止など、一般的な国際基準に従わなければならないとしたのである。

(3) わが国において、巡視船が砲及び機銃を装備することについて、政府見解によれば、海上保安庁法4条に定める「海上における治安を維持・・・するのに適当な構造、設備及び性能を有する船舶・・・でなければならない」との規定に基づくものとされ、また海上保安

官の携帯する拳銃及び自動小銃は、同法19条にいう武器としてその携帯が許されるとされている（昭和41年2月17日衆議院・予算委員会議事録第16号18頁・中村運輸大臣発言、菅野瑞夫＝広瀬肇＝村上暦造「海上保安庁法解釈資料（1）」海保大研究報告33巻1号136頁）。

そして、この巡視船に装備する砲及び機銃についても、同法20条の適用があるのかについて、政府見解はこれを積極的に解している（昭和41年2月17日衆議院・予算委員会議事録第16号24頁・高辻内閣法制局長官発言、菅野＝広瀬＝村上「海上保安庁法解釈資料（1）」海保大研究報告33巻1号125～126頁は、「現在ある装備の根拠は第4条であるということで、はたして第20条がそれにかぶるといえるかどうかということでございます。これについては、確かに第19条の次に第20条がありますし、警察法にはただいま御指摘のような関係の規定もございますので、御質問がお出になるのもごもっともな点もあると思いますが、しかし、第20条は、前条の第19条の海上保安官と海上保安官補の武器の使用だけについて警察官職務執行法の第7条を準用するというのであって、そうでない第4条のほうの装備については第20条が働かないのだというふうには私どもはとうてい解されないわけでございます。やはり、第20条が警察官職務執行法を準用しているゆえんのもの、・・・警察官職務執行法の第7条を見ますと、武器の使用については一定の条件が規定されております。そういうふうに、やはり第4条の装備における武器の使用についても、当然法意としては第20条の規定によって第7条の規定の制約を受ける、これはもう法の解釈としては当然ではないかというふうに考えます。」とのべている。しかし、武器の携帯（海上保安庁法19条）とは切り離れたうえで、装備の問題として砲及び機銃を根拠づけ（同法4条）、その使用について海上保安庁法20条で警職法7条を準用するのはきわめて技巧的な解釈であるといえるし、また、警職法上の警察官の武器使用の規定（7条）は警察官の武器の所持（警察法67条）を前提とするものと解されるが、警察法67条では小型武器の所持を規定しているにすぎず、その意味でも砲及び機銃の使用について、警職法7条を準用できるかには解釈上なお疑問なしとしない。）

このような政府見解によれば、砲・機銃・武器の使用は、警職法7条の要件を充足する場合に限って許されることとなろう。

警職法7条は、「警察官は、犯人の逮捕若しくは逃走の防止、自己若しくは他人に対する防護又は公務執行に対する抵抗の抑止のため必要があると認める相当な理由がある場合においては、その事態に応じ合理的に必要と判断される限度において、武器を使用すること

ができる。但し、刑法第36条（正当防衛）若しくは同法第37条（緊急避難）に該当する場合又は左の各号の一に該当する場合を除いては、人に危害を与えてはならない。」として、「死刑又は無期若しくは長期3年以上の懲役若しくは禁こにあたる凶悪な罪を現に犯し、若しくはすでに犯したと疑うに足りる充分な理由のある者がその者に対する警察官の職務の執行に対して抵抗し、若しくは逃亡しようとするとき又は第三者がその者を逃そうとして警察官に抵抗するとき、これを防ぎ、又は逮捕するために他に手段がないと警察官において信ずるに足りる相当な理由のある場合。」（1号）、及び「逮捕状により逮捕する際又は勾引状若しくは勾留状を執行する際その本人がその者に対する警察官の職務の執行に対して抵抗し、若しくは逃亡しようとするとき又は第三者がその者を逃そうとして警察官に抵抗するとき、これを防ぎ、又は逮捕するために他に手段がないと警察官において信ずるに足りる相当な理由のある場合。」（2号）をあげる。

武器の使用は、警察官をはじめ海上保安官などの法執行機関が用い得る実力行使の手段としてもっとも強度のものである。法執行機関が実力を行使するについては法令の根拠がなければならない。したがって、武器を使用できるのは、職務執行について実力行使の手段が法令によって認められており、しかも、その要件が充足される場合に限られる。ここにいう職務執行は、警察官については、警職法によって認められる保護（3条）、避難（4条）等の措置、犯罪の制止（5条）、立入（6条）などが典型的なものであるが、その他刑法による犯人の逮捕（199条・210条・212条）、捜索・差押（218条・220条）などがある。海上保安官の場合には、海上保安庁法17条・18条に定める行政警察活動としての一定の活動及び刑法に定める強制捜査としての活動がそれにあたるといえるであろう。そこでこれらの「公務執行」に対する抵抗の抑止のため必要であれば、警職法上は、7条本文に定める使用要件を充足するものとして、武器を使用することが可能であるが、同法7条但書に危害要件が厳格に定められているから、武器が人を殺傷する用途に供する目的で使用されうる場合はきわめて限られることになる（武器は人を殺傷する性能を有し、主として人を殺傷する用途に供する目的をもって制作された器具であるから、これを人を殺傷するために使う場合が本来の用法による使用ということになるが、人を現実に殺傷するのと同程度の効果をあげようような用法も武器の使用に含まれると解すべきであろう。たとえば、人に向けた威嚇射撃や、航行中の船舶に向けての射撃などの場合がそれである。もっとも、空へ向けての射撃などは警職法7条の使用要件を充足するものである限り違法とされるわけではないと解される。宍戸基男＝宮脇磊介『注解警察官職務執行法』（新版）184

頁参照)。

このことは、海上保安官による武器使用が警職法7条の要件を充足していれば、違法性が阻却されるという問題にとどまる。

しかし、広大な海洋で海上保安官による船舶に向けた実力行使の際の武器の使用について、海上保安庁法20条により、警職法7条を準用することではたして具体的な事案に十分に対応できるかは疑問がないわけではない。警職法7条は、そもそも警察官が、主として、陸上で、「個人の生命、身体及び財産の保護、犯罪の予防、公安の維持並びに他の法令の執行等の職権職務を忠実に遂行するため」(警職法1条)の必要な手段のひとつとして規定された武器使用の要件を定めるものであり、海上での法執行を予定して制定されたものではないからである。

5 おわりに

最後に、軍艦・非商業目的のために運航する他の政府船舶は、沿岸国の領海又は内水に入れば、その立法管轄権の適用を受け、領海内通航とか入港に関する沿岸国の法令を遵守すべき義務を負う。軍艦がこれを遵守せず、その遵守の要請を無視した場合には、沿岸国は直ちに領海外への退去を要求することができる(国連海洋法条約30条)。軍艦以外の公船については、明文の規定はないが、沿岸国は、国内法令の不遵守に対し軍艦の場合と同じく、領海からの退去要請という措置をとり、その退去を強制するために必要であるならば、その範囲内の一切の実力行使を行うことも許されるといえよう。ただこれらの公船による国内法違反について、沿岸国は、逮捕・拿捕・抑留、執行等一般刑法の適用に関する強制措置をとれるかどうかについては、学説・実行上も争いがあり、むしろ否定説が有力であるとされる。公船による法令違反が、免除の対象とならないことが立証された場合か、通航の無害性を否定する事由となりうる場合に限り、沿岸国は、それぞれの要件に従ってこれらの執行措置を執りうるとされる(山本草二「無害通航権と沿岸国の管轄権行使の限界」我が国の新海洋法秩序第2号84頁)。この問題については、なお今後の検討課題としたいと考える。

領海及び国際海峡における船舶起因汚染 損害の負担等に関する沿岸国の通航規制

落 合 誠 一

1 問題の所在

(1) 1993年1月21日午前2時（日本時間同4時）ごろ、マラッカ海峡西方のロンド島付近において、デンマークのA・P・モラーのVLCC「マースク・ナビゲーター」（253,818重量トン）と三光汽船のアフラマックス型タンカー「サンコー・オナー」（96,549重量トン）とが衝突し、両船で火災が発生するとともに、「マースク・ナビゲーター」から大量の油が流出するという大事故が起きたことは、我々の記憶に新しいところである。この事故の例にみられるように、マラッカ海峡あるいはシンガポール海峡等においては、近時、船舶衝突事故といった海峡事故が相次ぎ、また海賊による強奪事故の発生も頻繁になっている。このためこれら海峡沿岸国では、事故の対応等によって多大な経済的負担が生じており、これら支出を海峡通過船舶に負担させるべきではないかとの議論が出て来ている¹⁾。こうした一部沿岸国の動きは、マラッカ海峡等を最も利用するわが国にとっても大きな影響を及ぼす可能性がある。また翻えて考えてみると、わが国の領海及び海峡においても同様の問題は生じうるのであり、従って船舶に起因する汚染損害を関係国・船舶において公平に分担せしめるための通航規制立法の是非は、わが国の問題としても充分検討に値するものと言わなければならない。

ところでそのための具体的な規制としては、次のようなものが考えられるであろう。第1に、通航船舶に対する水先案内の強制である。第2に、航行援助施設・船舶交通業務施設（海上交通センター）・航行警戒船・油防除設備（オイルフェンス、油回収船、油処理剤等）・消防設備（消防船、消防装置、消火剤等）等の整備費用を通航税の導入によって事前徴収することである。第3に、通航船舶の賠償・海難救助費用等に関する支払資力証明の義務づけである。

(2) このような通航規制を課することになれば、汚染損害の負担を沿岸国が主として負担しなければならないとの現状は確かに変革されるが、通航船舶ないし旗国の負担の増加となり、全体としては国際経済の発展にとって果して好ましいかは、大いに議論のありうるところである。もっとも本稿では、ポリシー・コンシダレーションの問題は取り扱わずに、専ら海洋法条約上かかる規則が是認されうるかに焦点をあてた検討を行なう。その場合にかかる通航規制の設定においても、様々な視点がありうる。しかしここでは、船舶からの汚染の防止という視点からこうした通航規制を設定する場合にさらに問題を限定する。

2 船舶起因の汚染の規制

(1) 領海の規制

(ア) 領海は、伝統的に沿岸国の主権が及ぶべきところと考えられてきている。海洋法条約の定める領海の幅は、12海里である(3条)。しかし領海を含む海は、古来から国際交通の要路であり、国際的な人や物の移動を各国がそれぞれ自由に規制しうるとするのでは、国際社会全体にとってかえって不都合である。もっとも領海内での船舶の通航は、必然的に沿岸国の利益に影響を及ぼす可能性がある。ここにおいて、通航船舶の航行利益と沿岸国の主権との厳しい対立・緊張のなかでのデリケートな均衡・調整として、無害通航権が認められ、その内容が決定されてきた⁽²⁾。

海洋法条約において、すべての国の船舶は、条約に従うことを条件として、沿岸国であるか内陸国であるかを問わず、領海において無害通航権を享受する(17条)。そしてその場合の通航及び無害性の意義については、それぞれ18条、19条が規定をする。また沿岸国は、条約及び国際法の他の規則に従って、一定の事項の全部又は一部について、領海における無害通航に係る法令を制定することができる(21条)。この沿岸国の法令制定権の対象となる事項中には、「沿岸国の環境の保全並びにその汚染の防止、軽減及び規制」があるから(21条1項f号)、環境の保全やその汚染防止・軽減のために、領海内で行なわれる外国船の活動について一定の規制を課することができる。もっともこの場合に、一般的に認められた国際的な規則・基準の実施を超えてより重い設計、構造、配乗又は設備について外国船舶に対して規制を行なってはならない(21条2項)。

(イ) 条約は、海洋環境の保護及び保全に関してその第12部において一連の規定をおくが、その211条4項は、次の通り規定する。すなわち「いずれの沿岸国も、その領海内において

主権を行使するに当たり、外国船舶（無害通航権を行使している船舶を含む。）からの海洋汚染を防止し、軽減し及び規制するための法令を制定することができる。これらの法令は、第2部第3節の規定（領海における無害通航の諸規定をさす。筆者注）に従って、外国船舶の無害通航を妨げてはならない。」と規定する。従って沿岸国は、領海内の船舶起因汚染に関する規制権を有するが、その権利は、無害通航権に従属するものとなる⁽³⁾。

(ウ) そこで本稿で問題とするような通航規制を領海通航中の外国船舶に課することができるかは、結局のところ無害通航権を害するか否かによって決まることになる。

いかなる場合に無害通航権が害されると判断されるか。まず条約24条は、次のことをとくに行なってはならないと定めて、無害通航権の侵害となる行為を明らかにしている。その第1は、外国船舶に対して無害通航権を否定し又は害する実際的な効果を有する要求を課することである（24条1項a号）。例えば、船舶に起因する汚染の防除等の費用の支払能力証明を領海通航の要件とする法令を定めた場合、その要証明額あるいは事前検査手続方法の如何によっては、無害通航権を害する実際的な効果が認められることも充分考えられるであろう。条約の定めるその第2は、特定の国の船舶に対して又は特定の国から、特定の国に向かって若しくは特定の国のために貨物を運搬する船舶に対して法律上又は事実上の差別を行うことである（24条1項b号）。例えば、特定の国の船舶に対してのみ賠償資力証明の保持を義務づけるような場合は、これに該当することになる。さらに第3として条約は、外国船舶に提供された特定の役務の対価としての場合を除き、外国船舶に対して領海の通航のみを理由とするいかなる課徴金を課してはならないとする（26条）。例えば、海難救助がなされた当該船舶に対して海難救助料を課するのは認められるが、船舶に起因する汚染の防除等費用の確保のため通航船舶に対して一定額を通航税の名目で徴収することは、本条に違反するものと考えられよう。このことは、航行援助施設の維持・管理のための通航税であっても同様と思われる。確かに、このように解釈すると、沿岸国に相当な負担を課すことになる⁽⁴⁾。とくに沿岸国が発展途上国の場合にはそうであるが、条約の解釈としては止むを得ないであろう。従ってかかる課徴金の徴収については、沿岸国としては、旗国を含む関係諸国との協議によって資金拠出の合意を目指すことによって実現がはかられるべきことになる。

(エ) ところで船舶に起因する汚染そのものが、無害通航の場合の無害性を充足させなくなることもありうるか。条約19条によると、汚染も沿岸国の平和、秩序又は安全を害するもの、すなわち無害性を欠くものとみなされる場合がありうることを認めている。しかし

それは、「この条約に違反する故意のかつ重大な汚染行為」(19条2項h号)である。従って船舶の過失による汚染等は、条約上は無害性を充足するとされるのである⁽⁵⁾。

(オ) 条約25条2項は、「沿岸国は、また、船舶が内水に向かって航行している場合又は内水の外にある港湾施設に立ち寄る場合には、当該船舶が内水に入るため又は内水の外にある港湾施設に立ち寄るために従うべき条件に違反することを防止するため、必要な措置をとる権利を有する。」と規定する。従って沿岸国としては、船舶が内水に入るため又は内水の外にある港湾施設に立ち寄るために従うべき条件として、本稿が対象とするような通航規制を法令で定めた場合には、船舶が内水に向かって航行しているか、又は内水の外にある港湾施設に立ちよるとき、かかる通航規制を実施しうることになると解される。もっともこの場合は、領海の航行船舶一般に対する通航規制ではなく、条約25条2項の要件をみたく限りでの限定的な規制にとどまる。

(2) 国際海峡の規制

(ア) 国際海峡の規制も、海峡の自由通航の利益と沿岸国の利益との衝突の調整にある。海洋法条約は、国際海峡について4つのカテゴリーに分けて規制を行う。第1のカテゴリーは、航行の自由を保障する国際条約が存在する海峡である。例えば、デンマーク海峡、トルコ海峡、マゼラン海峡等がそれにあたる。条約35条C項は、「特にその海峡について効力を有する長期間にわたる国際条約により通航が全面的又は部分的に規制されている海峡における法制度には、条約第3部のいかなる規定も影響を及ぼすものではない。」と定めて、その趣旨を明らかにしている。

第2のカテゴリーは条約36条の規制する海峡である。すなわち「この部の規定は、国際航行に使用される海峡であって、航行上及び水路上の特性に関して同様に便利な公海の航路又は排他的経済水域の航路がその海峡内に存在するものについては、適用しない。これらの航路においては、この条約の他の関連する部の規定（航行及び上空飛行の自由に関する規定を含む。）を適用する。」と規定している。

第3のカテゴリーは、条約37条の定める海峡である。すなわち「公海又は排他的経済水域の一部分と公海又は排他的経済水域の他の部分との間における国際航行に使用されている海峡」である。

第4のカテゴリーは、条約45条によって規制される海峡である。すなわち、その1つは、「海峡が海峡沿岸国の島及び本土によって形成されており、航行上及び水路上の特性に関して同様に便利な公海の航路又は排他的経済水域の航路がその島の海側に存在する場合」(38条

1項)である(48条1項a号)。例えば、ペンバ海峡やメッシナ海峡等がそれにあたる。このカテゴリーに属するもう1つの場合は、「公海又は一の国の排他的経済水域の一部と他の国の領海との間にある海峡」である(45条1項b号)。例えば、ティラン海峡、ジョージア海峡等がそうである。

(イ) 第1のカテゴリーの海峡における船舶に起因する汚染規制は、当該海峡を規制する国際条約の定めによることになる。

第2のカテゴリーに属する海峡ではどうか。この場合は、条約211条の規制によることになる⁶⁾。

第3のカテゴリーの海峡は、通過通航権が認められ、条約第3部第2節の適用がある。国際航行に用いられる海峡の大部分は、このカテゴリーに属するので、特に重要であり、規制の詳細は項を改めて(ウ)で検討することにする。

第4のカテゴリーの海峡は、条約45条及び第2部第3節の規定によって規制される。すなわち無害通航権が認められる。また通過船舶に起因する汚染の規制は、条約211条による⁷⁾。

(ウ) 第3のカテゴリーの海峡に認められる通過通航権は、条約が領海の幅を12海里と認めたことから、新たに領海部分にとりこまれる100以上の国際海峡について、従来認められていた公海自由の原則との関係で生じた対立を解釈するものとして条約によって新設された権利である⁸⁾。海洋諸国は、かかる海峡について公海自由の原則による従前の自由な航行が今後とも維持されることを主張し、他方、海峡の沿岸国は、海難事故等による海峡の汚染等による生命・財産・資源への危険を恐れ、また戦略的な安全性等の配慮もあり、公海におけるのと同様な自由な航行には反対をした。その結果の妥協として認められたのが、通過通航権の概念であり、無害通航権よりもより航行の保障が強化されている⁹⁾。

条約38条は、通過通航権の実質的内容を規定している。すなわち「すべての船舶及び航空機は、妨げられない通過通航の権利を享受する」と定めて、海洋諸国が求めた基本的な航行の自由を明示的に保障している。38条は、沿岸国が通航を中断できないとは明示していないが、「妨げられない」との文言は、通常、通航を中断させることは、通航を妨げることになると解釈される¹⁰⁾。また38条は「すべての船舶及び航空機」としているから、旗国による差別的な取扱いを禁止する趣旨と解される¹¹⁾。従って海峡通過船舶の旗国等によって本稿の対象とするような通航規制を課すことは、条約上許容されない。

沿岸国は、通過通航船舶に対して「海峡における油、油性廃棄物その他の有害物質の排

出に関して適用のある国際規則を実施することによる汚染の防止、軽減及び規制」についての法令を制定することができる（42条1項b号）。本条項により沿岸国は、IMO（国際海事機関）の定める国際規制を強制することはできる⁹⁹が、船舶に起因する汚染損害の負担に関する通航規制は課することはできない。かかる規制は、海峡沿岸国と海峡利用国との合意によってのみ実現可能である。すなわち「航行及び安全のために必要な援助施設又は国際航行に資する他の改善施設の海峡における設置及び維持」や「船舶からの汚染の防止、軽減及び規制」の事項は、海峡利用国及び海峡沿岸国の合意によって協力されるべきであるからである（43条）。

- (1) 例えば、1992年11月3日の日本経済新聞朝刊は、「マラッカ海峡『通航税』で波高し」との記事を掲載している。同様のものとして、1992年11月11日の産経新聞朝刊も「マラッカ海峡タンカー通航規制も——周辺国が事故防止案検討——」の記事をのせている。
- (2) 山本草二・国際法316頁参照。
- (3) Kindt, *Vessel-Source Pollution and the Law of the Sea*, 17 *Vand. J. of Transnational Law* 287, 320 (1984).
- (4) Burke & DeLeo, *Innocent Passage and Transit Passage in the Law of the Sea*, 9 *Yale J. of World Public Order*, 389, 396 (1983).
- (5) *Id.* at 395.
- (6) Kindt, *op. cit.* at 316.
- (7) *Id.* at 318.
- (8) Burke & DeLeo, *op. cit.* at 400.
- (9) 山本・前掲書 325頁。
- (10) Burke & Deleo, *op. cit.* at 402.
- (11) *Ibid.*
- (12) Kindt, *op. cit.* at 317.

海外調査報告 — イギリス(連合王国)・フランス —

横浜国立大学教授
田 中 利 幸

期 日：1991.9.4～9.16

訪問先：イギリス外務省
同省法律顧問
フランス司法省

海洋省

海軍参謀本部

C. マーレー氏
D. アンダースン氏
M. ファレッティ氏
M. ラブレジュール氏
M. リビエール氏
M. ローレンス氏
M. ジュアール＝ヌランス氏
M. ルーカス氏

本調査は、イギリス・フランスにおける海上警察活動の実態を調査し、国連海洋法条約締結に伴って検討されるべき、わが国の海上保安官による適切でかつ効果的な法執行のあり方を探る、という目的に資するために実施された。調査の種目は、調査希望のあった刑事裁判管轄権、麻薬取締、外国軍艦の領海入域、海底資源調査、人工島、海洋環境保全、ボンド制度、ポート・ステート・コントロール等多岐にわたる事項を、訪問先の日程・対応可能性などによって調整し、主として次の項目に絞って実施した。

1. 国連海洋法条約60条

条約は、沿岸国に、人工島・設備・構築物に対する排他的管轄権を規定しているが、貴国では、人工島等に刑事管轄権を設定する立法を行ない、行使しているか。

2. 条約111条

外国船舶が沿岸国の法令に違反したと信ずるに足る十分な理由のあるときは、沿岸国の権限のある当局は、当該船舶の追跡を行なうことができる旨定められているが、当該船舶が公海上での追跡の間に新たに別の違反を行なった場合、沿岸国の当局は刑事管轄権を行使できるか。

3. 条約220条

—— 海洋環境の保護及び保全のための沿岸国による執行 ——

(1) 条約220条に規定されている事例において、自国の法令に従った手続としてどのような手続を執っているか。

(2) 何らかの担保措置を有している場合、その措置はいかなる性格のものか？（供託金か、反則金か、その他のものか）

4. 条約108条

本条約および1989年の麻薬及び向精神剤の不正取引の防止に関する国連条約は、すべての国に、外国船舶内での薬物の不正取引の防止に対する協力義務を定めているが、

(1) 公海上における外国船舶による薬物の不正取引を防止するため、どのような措置を執り得るか。

(2) 薬物の不正取引を防止するために、二国間又は多国間条約を締結しているか。

(3) 旗国に対する薬物不正取引の疑いのある船舶への乗船許可の申請は、どの機関が行なっているのか。またその際どのような手続をとっているか。

(4) 逆に、外国から自国船舶への乗船及び検査の申請が出された場合、どの機関が承認しているのか。またその際どのような手続をとっているか。

調査にあたっては、調査事項を英文およびフランス文に翻訳したものを予め訪問先に送付し、現地ではそれを補足するなどして質問し、回答を得た。回答の骨子は次のようなものである。

1 イギリス

(1) 基本姿勢

イギリスは、国連海洋法条約が未発効のため、未だ体系的に条約の諸規定の要求を充たすべく国内法を整備するには至っていない。目下のところは、むしろ、全世界、特にアメリカ合衆国が条約に加盟することを容易にするために、第11部の深海底の部分の修正できるように各国の合意形成に向けて努力している。国内法化の検討作業は、それ以後である。

また、イギリスには、ヨーロッパ諸国との関連で緊急度の高い他の条約があり、そちらが日程としては先行している。

イギリスの管轄権の認定は、現行の国際法にもとづいて行なわれている。この国際法には、1958年の海洋法に関するジュネーブ条約、Marpol条約などのIMO関連の諸条約のほか、慣習国際法上の諸原則が含まれる。

(2) 構築物上の管轄権

イギリスには、大陸棚上の構築物に既に刑事管轄権を設定している。現行の規定は、1982年石油ガス(企業)法(Oil and Gas (Enterprise) Act 1982)第22条と、1987年刑事管轄権(沿岸活動)令(Criminal Jurisdiction (Offshore Activities) Order 1987)である。

構築物上に刑事裁判権を設定することが、「浮かぶ領土」化の方向を意味するか、それが

国連海洋法条約の体制全体とどう関係づけられるべきかという理論的な問題は、さて置いて、イギリスはプラクティカルに対応しており、この態度は今後も維持されるであろう。

(3) 追跡権について

海賊、無許可漁業、大陸棚上の設備への攻撃、密輸など、それぞれの事項につき、権限のある当局は異なるが、それぞれ刑事管轄権を有している。疑いのある船舶に対しては、追跡により捕が実行されようとするし、その後検察当局により起訴すべき罪が決められるだろう。その際、追跡の根拠となった罪と起訴された罪とが異なることも認められる。追跡後新たに発生した罪での起訴もありうる。ただし、領海を出たところで違反を発見した場合は、もちろん追跡はしない。また、接続水域の設定は沿岸国の裁量によって決められる選択的なものだが、設定する場合には、宣言をする必要があるため、イギリスはその旨宣言している。

(4) 沿岸国による執行

現在の、イギリスの権限ある当局によって行なわれる手続は、Marpol条約1973/78とポート・ステート・コントロールに関するパリ議定書を実施するためのものである。

イギリスは、漁業水域を設定しているが、経済水域を設定するには至っていない。しかし、北海沿岸国との間で、沿岸国間で経済水域を設定するかどうかについて協議中であり、1994年に各国が報告書を提出することになっている。議論の現状は、汚染問題を絡めて立案されつつあるので、問題が複雑化しており、将来の見通しを明らかにすることはできない。フランス、スウェーデン、オランダは好意的であるが、そうでない国もある。

イギリスには、ボンドの制度はない。それは、一日で捜査を完了し、一日で起訴・処罰がなされるspeedy trialであるため、制度を設ける必要がないからである。

(5) 薬物の不正取引

イギリスは、次のふたつの条約の当事国となっている。

(a) 1981年11月13日の、アメリカ合衆国への薬物の輸入の防止についての協力に関する合衆国との交換公文

(b) 1988年の薬物の不正取引に関するウィーン条約

そして、(b)を実行するために、イギリス議会は、1990年刑事裁判(国際協力)法(Criminal Justice (International Co-operation) Act 1990)を制定した。この法律は現在なお規定を整備中であり、権限ある当局をどこにするかの決定は未だ明らかになっていない。

自国で起訴するか、引渡しをするかに関しては、自国で手続きを始めたものについては、

自国で起訴し、手続きを完了させ、他国から引渡し要求のあった場合も応じないし、他国が手続を開始したものは、他国に委ね、イギリスは引渡し要求を行なわない。

2 フランス

(1) 基本的態度

フランスは、国連海洋法条約には積極的に対応する必要があると考えており、1982年に既に署名しているが、未だ批准には至っていない。その最大の理由は、第11部に修正の必要な箇所があると考えているためである。

(2) 人工島等の刑事管轄権

フランスは、経済水域制度を採ることを1976年7月16日の法律で定め、それに基づき、1977年2月11日のデクレによって、ベルギー国境からスペイン国境までの海域で、経済水域を設定している。北海部分について、現在関係各国と協議中で、立法予定である。地中海については、沿岸諸国との合意により設定しないこととなっている。

経済水域におけるプラットフォームに関しては、1983年7月5日の法律によって汚染について、刑事管轄権を設定している。そこでは、領海内と刑罰に差異を設け罰金刑のみとし、13条で、ボンドによる解放を規定している。

大陸棚上であれば、1990年12月21日の法律が、プラットフォーム上の保安に関して、一定の犯罪に刑事管轄権を設定している。条約あるいは慣習国際法上、この限度に制限されると考えるものではないが、例えば人工島に関しては、フランスでは現行法はない。

(3) 追跡

一般に、税関、憲兵隊(gendarmery)、海事省(漁業関係)は、それぞれ所管事項について違反の疑いに応じて、質問にはじまる一連の手続を行なう。

不審船に対しては、海軍ではその記録をつけるのみであり、それ以上の措置は執っていない。

領海を通航中の船舶に近づいたら逃げたような場合は、無害通航でない疑いが生じる。そこで、明文化した規定はないが、停船命令をかけ、違反した場合には、首相の許可を得て発砲することもある。

船舶が公海へ逃げた場合は、追跡できると考えている。その根拠は、国内法はないが、国際慣習法及び海洋法条約である。追跡の前提となる国内法の違反は、領海ではすべての国内法の違反、接続水域では出入国管理違反等、経済水域では漁業違反等である。漁業法

違反で追跡した例も現にある。船内に乗込んだら、公務の執行を妨害された場合、公海上での新たな犯罪としては扱わず、領海内での犯罪の継続として実務上処理している。

公海上で新たに犯罪が生じ、あるいは発見されたときは、それを根拠に外国船舶に乗船はしない、それは慣習国際法上認められているとは解釈していない。従って旗国通報を行なう。これは、自国民不引渡しから導かれる自国民・自国船の処罰の適用場面である。ただし、薬物取引は例外である。

接続水域に関しては、すべての領海に関して関税法第44条の2が、これを規定している。しかし、それ以外に刑事裁判権を一般的に行使するためには設定していない。

(4) 海洋環境の保護・保全のための沿岸国による執行

フランスは、国際法的には、ドーバー海峡については英仏協議により、フランスが監視を行ない北海に関しては、1989年のボン条約で、8ヶ国による、事故から生じる汚染の監視を行なっているし、地中海については、経済水域は設定しないこととしているものの、14ヶ国の合意により、入港国に調査を委託することを中心とする体制を採っている。

国内法的には、現行法は、

(イ) 外国船舶による汚染が領海で行なわれ、領海を航行中の場合と、

(ロ) 経済水域で汚染が行なわれ、領海を航行中の場合には、乗船することができるが、

(ハ) 領海で汚染が行なわれ、経済水域を航行中の場合、

(ニ) 経済水域で汚染が行なわれ、経済水域を航行中の場合、

(ホ) 経済水域で汚染が行なわれ、公海を航行中の場合で、追跡権が行使されているとき

については、現行法は乗船することが認められていない。そこで、これらの場合の乗船が可能となるように、法案を準備中である。

また、領海で故意による汚染が行なわれたときの実際の処理は、

(a) 船舶の状態が悪く、環境に危険を及ぼすときは、領海外に出し、処罰は旗国に要求する。また外国の港に入港した場合には、入港国に対しては、ボンドを払わせるよう依頼する。

(b) 船舶の状態が良いときは、えい航してボンドを支払わせる。このとき無害通航を争った例はいままでのところない。所有権はあくまで船主にあるが、関税法違反も発覚したときには没収ができる旨の規定がある。

(c) 事故による汚染の場合は、1976年7月7日の法律第16条の介入権の規定によって、6時間以内に必要な措置を実施させ、従わねばえい航して費用を払わせるか、修理してえい航し費用を支払わせる。費用の支払がなされない場合、出航許可は出さないが、没収はやはりできない。実際では90%が支払われている。

汚染が経済水域で行なわれたときは、よほどのことがないと、えい航はしない。公海に近いところは特にコストが大きいから、取締りも実際上旗国に委ねられる。

ボンドは、裁判官によって、積荷の量や、違反の罰金額などを考慮して決定される。その性格は、罰金を支払わせるための保証金であり、裁判のために現実に出頭命令も出すし、無罪となれば返還され、有罪であれば罰金に充当される。

(5) 薬物の不正取引の防止

海上での薬物の取締りは、税関官吏が海軍軍艦に乗込んで行なう。領海から追跡しイギリス領海内にはいった事件では、協力を要請し、承認がなされて、発砲したものもある。公海上で不正取引の疑いをもった例はなく、積極的に取締る意図はない。

外国から要請のあった場合は、外務省がこれを受け、内務省麻薬不正取引取締局(OCTORICE)と税関調査局とが協同で決定し、海軍に通報して協力をもとめるという手順で行なわれる。

二国間条約、多国間条約はまだ締結していないが、税関の一般的協力に関する協定はあり、それは活用されている。

資料1 イギリス

OIL AND GAS (ENTERPRISE)

ACT 1982, S22

22. Application of criminal law etc

(1) Her Majesty may by Order in Council provide that, in such cases and subject to such exceptions as may be prescribed by the Order, any act or omission which —

- (a) takes place on, under or above an installation in waters to which this section applies or any waters within five hundred metres of any such installation ; and,
- (b) would, if taking place any part of the United Kingdom, constitute an offence under the law in force in that part,

shall be treated for the purposes of that law as taking place in that part.

(2) Her Majesty may by Order in Council provide that, in such cases and subject to such exceptions as may be prescribed by the Order, a constable shall on, under or above any installation in waters to which this section applies or any waters within five hundred metres of such an installation have all the powers, protection and privileges which he has in the area for which he acts as constable.

This subsection is without prejudice to any other enactment or rule of law affording any power, protection or privilege to constables.

(3) Subsections (7) and (8) of section 21 above shall apply in relation to anything that is an offence by virtue of an Order in Council under this section as they apply in relation to an offence under that section.

(4) The waters to which this section applies are —

- (a) territorial waters of the United Kingdom ;
- (b) waters in any area designated under section 1 (7) of the 1964 Act ; and
- (c) waters in any area specified under subsection (5) below.

(5) Her Majesty may from time to time by Order in Council specify any area which —

- (a) is in a foreign sector of the continental shelf ; and
- (b) comprises any part of a cross-boundary field,

as an area as respects which the powers conferred by this section and section 23 below are exercisable.

(6) In this section —

“cross-boundary field” means a field that extends across the boundary between an area designated under section 1 (7) of the 1964 Act and a foreign sector of the continental shelf ;

“field” means a geological structure identified as such by Order in Council under subsection (5) above.

(7) This section and section 23 below shall apply to installations not with standing that they are for the time being in transit.

(8) Section 3 of the 1964 Act (which is superseded by this section and section 23 below) shall cease to have effect.

The Criminal Jurisdiction (Offshore Activities) Order 1987

Citation and interpretation

1.—(1) This Order may be cited as the Criminal Jurisdiction (Offshore Activities) Order 1987.

(2) In this Order —

“the 1964 Act” means the Continental Shelf Act 1964 (b) ;

“the 1982 Act” means the Oil and Gas (Enterprise) Act 1982 ;

“installation” includes an installation in transit.

Waters to which Order applies

2. The waters to which this Order applies are —

(a) territorial waters of the United Kingdom ; and

(b) waters in any area for the time being designated under section 1 (7) of the 1964 Act.

Application of criminal law

3. Any act or omission which —

(a) takes place on, under or above an installation in waters to which this Order applies or any waters within five hundred metres of any such installation ; and

(b) would, if taking place in any part of the United Kingdom, constitute an offence under the law in force in that part,

shall be treated for purposes of that law as taking place in that part.

Application of police powers

4. A constable shall on, under or above any installation in waters to which this Order applies or any waters within five hundred metres of such an installation have all the powers, protection and privileges which he has in the area for which he acts as constable.

Commencement

5. This Order shall come into force on 1st February 1988.

(a) 1982 c.23. (b) 1964 c.29.

Criminal Justice (International Co-operation) Act 1990

CHAPTER 5

ARRANGEMENT OF SECTIONS

Part II

The Vienna Convention

Substances useful for manufacture of controlled drugs

12. —(1) It is an offence for a person —

- (a) to manufacture a scheduled substance ; or
- (b) to supply such a substance to another person,

knowing or suspecting that the substance is to be used in or for the unlawful production of a controlled drug.

(2) A person guilty of an offence under subsection (1) above is liable —

- (a) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding six months or a fine not exceeding the statutory maximum or both ;
- (b) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding fourteen years or a fine or both.

(3) In this section “a controlled drug” has the same meaning as in the Misuse of Drugs Act 1971 and “unlawful production of a controlled drug” means the production of such a drug which is unlawful by virtue of section 4(1)(a) of that Act.

(4) In this section and elsewhere in this Part of this Act “a scheduled substance” means a substance for the time being specified in Schedule 2 to this Act.

(5) Her Majesty may by Order in Council amend that Schedule (whether by addition, deletion or transfer from one Table to the other) but —

- (a) no such Order shall add any substance to the Schedule unless —

- (i) it appears to Her Majesty to be frequently used in or for the unlawful production of a controlled drug ; or
 - (ii) it has been added to the Annex to the Vienna Convention under Article 12 of that Convention ; and
- (b) no such Order shall be made unless a draft of it has been laid before and approved by a resolution of each House of Parliament.

12. —(1) The Secretary of State may by regulations make Provision —

- (a) imposing requirements as to the documentation of transactions involving scheduled substances ;
 - (b) requiring the keeping of records and the furnishing of information with respect to such substances ;
 - (c) for the inspection of records kept pursuant to the regulations ;
 - (d) for the labeling of consignments of scheduled substances.
- (2) Regulations made by virtue of subsection (1) (b) may, in particular, require —
- (a) the notification of the proposed exportation of substances specified in Table I in Schedule 2 to this Act to such countries as may be specified in the regulations ;and
 - (b) the production, in such circumstances as may be so specified, of evidence that the required notification has been given ;

and for the purposes of section 68 of the Customs and Excise Management Act 1979 (offences relating to exportation of prohibited or restricted goods) any such substance shall be deemed to be exported contrary to a restriction for the time being in force with respect to it under this Act if it is exported without the requisite notification having been given.

(3) Regulations under this section may make different provision in relation to the substances specified in Table I and Table II in Schedule 2 to this Act respectively and in relation to different cases or circumstances.

(4) The power to make regulations under this section shall be exercisable by statutory instrument subject to annulment in pursuance of a resolution of either House of Parliament.

(5) Any person who fails to comply with any requirement imposed by the regulations or, in purported compliance with any such requirement, furnishes information which he knows to be false in a material particular or recklessly furnishes information which is false in a material particular is guilty of an offence and liable—

(a) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding six months or a fine not exceeding the statutory maximum or both ;

(b) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding two years or a fine or both.

(6) No information obtained pursuant to the regulations shall be disclosed except for the purpose of criminal proceedings or of proceedings under the provisions of the Drug Trafficking Offences Act 1986 or the Criminal Justice (Scotland) Act 1987 relating to the confiscation of the proceeds of drug trafficking or corresponding provisions in force in Northern Ireland.

Proceeds of drug trafficking

14. — (1) A person is guilty of an offence if he —

(a) conceals or disguises any property which is, or in whole or in part directly or indirectly represents, his proceeds of drug trafficking ;

or

(b) converts or transfers that property or removes it from the jurisdiction, for the purpose of avoiding prosecution for a drug trafficking offence or the making or enforcement in his case of a confiscation order.

(2) A person is guilty of an offence if, knowing or having reasonable grounds to suspect that any property is, or in whole or in part directly or indirectly represents, another person's proceeds of drug trafficking, he —

(a) conceals or disguises that property ; or

(b) converts or transfers that property or removes it from the jurisdiction, for the purpose of assisting any person to avoid prosecution for a drug trafficking offence or the making or enforcement of a confiscation order.

(3) A person is guilty of an offence if, knowing or having reasonable grounds to

suspect that any property is, or in whole or in part directly or indirectly represents, another person's proceeds of drug trafficking, he acquires that property for no, or for inadequate, consideration.

(4) In subsections (1) (a) and (2) (a) above the reference to concealing or disguising any property include references to concealing or disguising its nature, source, location, disposition, movement or ownership or any rights with respect to it.

(5) For the purposes of subsection (3) above consideration given for any property is inadequate if its value is significantly less than the value of that property, and there shall not be treated as consideration the provision for any person of services or goods which are of assistance to him in drug trafficking.

(6) A person guilty of an offence under this section is liable —

(a) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding six months or a fine not exceeding the statutory maximum or both ;

(b) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding fourteen years or a fine or both.

15. — (1) If any sum required to be paid by a person under a confiscation order is not paid when it is required to be paid (whether forth with on the making of the order or at a time specified under siction 31 (1) of the Powers of Criminal Courts Act 1973 or under section 396 (1) of the Criminal Procedure (Scotland) Act 1975) that person shall be liable to pay interest on that sum for the period for which it remains unpaid and the amount of the interest shall for the purpose of enforcement be treated as part of the amount to be recovered from him under the confiscation order.

(2) The Crown Court or, in Scotland, the sheriff may, on the application of the prosecutor, increase the term of imprisonment or detention fixed in respect of the confiscation order under subsection (2) of section 31 of the said Act of 1973 (imprisonment in default of payment) or under subsection (2) of section 396 of the said Act of 1975 (which makes similar provision for Scotland) if the effect of subsection (1) above is to increase the maximum period applicable in relation to the order under subsection (3A) of the said section 31 or under section 407 (1A) of the said Act of 1975.

(3) The rate of interest under subsection (1) above shall be that for the time being

applying to a civil judgment debt under section 17 of the Judgments Act 1838 and in Scotland shall be the rate applicable to an award of damages in the Court of Session.

16. — This section has effect where by virtue of section 4 (3) of the Drug Trafficking Offences Act 1986 (insufficient realisable property) the amount which a person is ordered to pay by a confiscation order is less than the amount assessed to be the value of his proceeds of drug trafficking.

(2) If, on an application made in accordance with subsection (3) below, the High Court is satisfied that the amount that might be realised in the case of the person in question is greater than the amount taken into account in making the confiscation order (whether it was greater than was thought when the order was made or has subsequently increased) the court shall issue a certificate to that effect, giving the court's reasons.

(3) An application under subsection (2) above may be made either by the prosecutor or by a receiver appointed under the said Act of 1986 in relation to the realisable property of the person in question.

(4) Where a certificate has been issued under subsection (2) above the prosecutor may apply to the Crown Court for an increase in the amount to be recovered under the confiscation order ; and on that application the court may —

- (a) substitute for that amount such amount (not exceeding the amount assessed as the value referred to in subsection (1) above) as appears to the court to be appropriate having regard to the amount now shown to be realisable ; and
- (b) increase the term of imprisonment or detention fixed in respect of the confiscation order under subsection (2) of section 31 of the Powers of Criminal Courts Act 1973 (imprisonment in default of payment) if the effect of the substitution is to increase the maximum period applicable in relation to the order under subsection (3A) of that section.

17. — (1) This section has effect where by virtue of section 1 (1) (b) of the Criminal Justice (Scotland) Act 1987 (insufficient realisable property) the amount which a person is ordered to pay by a confiscation order is less than the amount assessed to be the value of his proceeds of drug trafficking.

(2) If, on an application made in accordance with subsection (3) below, the Court of Session is satisfied that the amount that might be realised in the case of the person in question is greater than the amount taken into account in making the confiscation order (whether it was greater than was thought when the order was made or has subsequently increased) the court shall issue a certificate to that effect, giving the court's reasons.

(3) An application under subsection (2) above may be made either by the prosecutor or by an administrator appointed under section 13(1) of the said Act of 1987 in relation to the realisable property of the person in question.

(4) Where a certificate has been issued under subsection (2) above the prosecutor may apply to the High Court of Justiciary for an increase in the amount to be recovered under the confiscation order ; and on that application the court may —

- (a) substitute for that amount such amount (not exceeding the amount assessed as the value referred to in subsection (1) above) as appears to the court to be appropriate having regard to the amount now shown to be realisable ; and
- (b) increase the term of imprisonment or detention fixed in respect of the confiscation order under subsection (2) of section 396 of the Criminal Procedure (Scotland) Act 1975 (imprisonment in default of payment) if the substitution is to increase the maximum period applicable in relation to the order under subsection (1A) of section 407 of that Act.

Offences at sea

18. Anything which would constitute a drug trafficking offence if done on land in any part of the United Kingdom shall constitute that offence if done on a British ship.

19. — (1) This section applies to a British ship, a ship registered in a state other than the United Kingdom which is a party to the Vienna Convention (a "Convention state") and a ship not registered in any country or territory.

(2) A person is guilty of an offence if on a ship to which this section applies, wherever it may be, he —

- (a) has a controlled drug in his possession ; or

(b) is in any way knowing concerned in the carrying or concealing of a controlled drug on the ship,
knowing or having reasonable grounds to suspect that the drug is intended to be imported or has been exported contrary to section 3(1) of the Misuse of Drugs Act 1971 or the law of any state other than the United Kingdom.

(3) A certificate purporting to be issued by or on behalf of the government of any state to the effect that the importation or export of a controlled drug is prohibited by the law of that state shall be evidence, and in Scotland sufficient evidence, of the matters stated.

(4) A person guilty of an offence under this section is liable —

(a) in a case where the controlled drug is a Class A drug —

(i) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding six months or a fine not exceeding the statutory maximum or both ;

(II) on conviction on indictment, to imprisonment for life or a fine or both ;

(b) in a case where the controlled drug is a Class B drug —

(i) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding six months or a fine not exceeding the statutory maximum or both ;

(ii) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding fourteen years or a fine or both ;

(c) in a case where the controlled drug is a Class C drug —

(i) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding three months or a fine not exceeding the statutory maximum or both ;

(ii) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding five years or a fine or both.

(5) In this section “a controlled drug” and the references to controlled drugs of a specified Class have the same meaning as in the said Act of 1971 ; and an offence under this section shall be included in the offences to which section 28 of that Act (defences) applies.

20. —(1) The powers conferred on an enforcement officer by Schedule 3 to this Act shall be exercisable in relation to any ship to which section 18 or 19 above applies for

the purpose of detecting and the taking of appropriate action in respect of the offences mentioned in those sections.

(2) Those powers shall not be exercised outside the landward limits of the territorial sea of the United Kingdom in relation to a ship registered in a Convention state except with the authority of the Secretary of State ; and he shall not give his authority unless that state has in relation to that ship —

(a) requested the assistance of the United Kingdom for the purpose mentioned in subsection (1) above ; or

(b) authorised the United Kingdom to act for that purpose.

(3) In giving his authority pursuant to a request or authorisation from a Convention state the Secretary of State shall impose such conditions or limitations on the exercise of the powers as may be necessary to give effect to any conditions or limitations imposed by that state.

(4) The Secretary of State may, either of his own motion or in response to a request from a Convention state, authorise a Convention state to exercise, in relation to a British ship, powers corresponding to those conferred on enforcement officers by Schedule 3 to this Act but subject to such conditions or limitations, if any, as he may impose.

(5) Subsection (4) above is without prejudice to any agreement made, or which may be made, on behalf of the United Kingdom whereby the United Kingdom undertakes not to object to the exercise by any other state in relation to a British ship of powers corresponding to those conferred by that Schedule.

(6) The powers conferred by that Schedule shall not be exercised in the territorial sea of any state other than the United Kingdom without the authority of the Secretary of State and he shall not give his authority unless that state has consented to the exercise of those powers.

21. —(1) Proceedings under this Part of this Act or Schedule 3 in respect of an offence on a ship may be taken, and the offence may for all incidental purposes be treated as having been committed, in any place in the United Kingdom.

(2) No such proceedings shall be instituted —

(a) in England or Wales except by or with the consent of the Director of Public Prosecutions or the Commissioners of Customs and Excise ;

(b) in Northern Ireland except by or with the consent of the Director of Public Prosecutions for Northern Ireland or those Commissioners.

(3) Without prejudice to subsection (2) above no proceedings for an offence under section 19 above alleged to have been committed outside the landward limits of the territorial sea of the United Kingdom on a ship registered in a Convention state shall be instituted except in pursuance of the exercise with the authority of the Secretary of State of the powers conferred by Schedule 3 to this Act ; and section 3 of the Territorial Waters Jurisdiction Act 1878 (consent of Secretary of State for certain prosecutions) shall not apply to those proceedings.

Supplementary

22. —(1) The offences to which an Order in Council under section 2 of the Extradition Act 1870 can apply shall include drug trafficking offences.

(2) In paragraph 15 of Schedule 1 to the Extradition Act 1989 (extradition offence treated as within jurisdiction of foreign states) after paragraph (i) there shall be inserted —

“(j)” a drug trafficking offence within the meaning of the Drug Trafficking Offences Act 1986 ; or

(k) an offence to which section 1 of the Criminal Justice (Scotland) Act 1987 relates ;”.

(3) At the end of subsection (2) of section 22 of the said Act of 1989 (extradition offences under Conventions) there shall be inserted —

“(h)” the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances which was signed in Vienna on 20th December 1988 (“the Vienna Convention”).”

and at the end of subsection (4) of that section there shall be inserted “and

(h) in relation to the Vienna Convention —

(i) any drug trafficking offence within the meaning of the Drug Trafficking Offences Act 1986 ; and

(ii) an offence to which section 1 of the Criminal Justice (Scotland) Act 1987 relates ; ”.

23. —(1) The Misuse of Drugs Act 1971 shall be amended as follows.

(2) In section 12(1) (prohibition direction on practitioner etc. in consequence of conviction) after paragraph (b) there shall be inserted —

“(c) of an offence under section 12 or 13 of the Criminal Justice (International Co-operation) Act 1990 ;”.

(3) In section 21 (offences by bodies corporate) after the words “an offence under this Act” there shall be inserted the words “or Part II of the Criminal Justice (International Co-operation) Act 1990”.

(4) In section 23 (power to search and obtain evidence) after subsection (3) there shall be inserted —

“(3A) The powers conferred by subsection (1) above shall be exercisable also for the purposes of the execution of Part H of the Criminal Justice (International Co-operation) Act 1990 and subsection (3) above (excluding paragraph (a)) shall apply also to offences under section 12 or 13 of that Act, taking references in those provisions to controlled drugs as references to scheduled substances within the meaning of that Part.”

24. —(1) In this Part of this Act —

“British ship” means a ship registered in the United Kingdom or a colony ;

“Convention state” has the meaning given in section 19 (1) above ;

“scheduled substance” has the meaning given in section 12(4) above ;

“ship” includes any vessel used in navigation ;

“the territorial sea of the United Kingdom” includes the territorial sea adjacent to any of the Channel Islands, the Isle of Man or any colony ;

“the Vienna Convention” means the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances which was signed in Vienna on 20th December 1988.

(2) Any expression used in this Part of this Act which is also used in the Drug Trafficking Offences Act 1986 has the same meaning as in that Act.

(3) In relation to Scotland, any expression used in this Part of this Act which is also used in the Criminal Justice (Scotland) Act 1987 has the same meaning as in that Act and “drug trafficking offence” means an offence to which section 1 of that Act relates.

(4) If in any proceedings under this Part of this Act any question arises whether any country or territory is a state or is a party to the Vienna Convention, a certificate issued by or under the authority of the Secretary of State shall be conclusive evidence on that question.

2. フランス

関税法

第44条の2

領海の基本線から測定して12海里と24海里の中に挟まれる隣接区域の中では、隣国（州）との間に画定条約がある場合をのぞいて、次の目的に必要な検査を行なうことができる：

- a) 関税担当機関が関税領土に対して適用することを担当する法律及び規則に対する違反行為について通告する：
- b) 関税領土内で上記の法律及び規則に対する違反行為を追求する。

第45条

業務管轄地域のうち、陸上区域の内部限界の地理上の輪郭は予算大臣の行政命令によって定める(1)。

海洋航行および大陸棚上に位置する固定設備の安全に対する阻害に関する1990年12月21日の法律第90-1143号

第1条。— 刑法第III巻、第II編、第II章、第V節の表題を、下記のように訂正する：

〈上空、海上、陸上輸送手段および大陸棚上に位置する固定設備の安全に対する阻害。〉

第2条のI。— 刑法第462条の第1段落の語句 〈en mer〉 (「海上における」の意) および語 〈autre〉 (「他の」の意) を削除する。

II。— 刑法第462条の第三段落のあとに、次の文面の段落を挿入する：

〈本条の対象となる行為が大陸棚上に位置する固定設備に向かって、あるいはそれに搭乗して行なわれたときは、同一の刑罰を当該行為に適用する。〉

III。— 刑法第462条の1の語句： 〈aura compromis la securite d'un aeronef en vol au sens su dernier alinea de l'article precedent〉 (「本条の最終段階の意味でいう航空機の安全を阻害する恐れのある」の意) のあとに、語句： 〈ou d'un navire〉 (「または船舶の」の意) を挿入する。

第3条。— 海港法L.331条の2をつぎのように起草する：

〈L.331条の2。— 港湾区域の中またはその外で、灯台、電灯、構築物、または一般に航路標識または航行援助装置または装備を故意に破壊または倒壊させ、もしくは破損した者は、6箇月以上、3年以下の投獄および10,000フラン以上100,000フラン以下の罰金(ただし生じた損害の修理はこれには含まれない) の刑に処せられる。

〈上記の装置および設備の正常な機能を阻害する行為についても上の段落の規定を適用する。〉

第4条。— 刑事訴訟法の第IV巻、第V編に、次の文面の第689条の5を挿入する：

〈第689条の5。— 航海の安全を阻害する不法行為を抑制するための条約を実施するため、ならびに大陸棚上に位置する固定設備の安全を阻害する不法行為を抑制する為の議定書(1988年3月10日ローマにて調印の条約および議定書) を実施するため、フランス共和国の領土の外で、下記の事由により有罪の判決を受けたものが、フランス国内に居住する場合、この者は、フランスの行政権・司法権によって訴追されることがある：

＜1° 刑法の第462条にいう犯罪；

＜2° 刑法第295条から298条まで、および301条、303条から305条まで、309条から312条まで、434条から437条まで、および462条の1、ならびに海港法L.331条の2に定められている違反行為のうちいずれか。ただしその違反行為が海洋航行の安全又は大陸棚上に位置する固定式の海洋作業台の安全を損なうかまたは損なう恐れがある場合；

＜刑法の第295条から298条まで、および301条、303条、304条、および309条から312条までに定められている違反行為のうちいずれか。ただしその違反行為が、第1°項に定める違反行為に関連しているか、または本条の第2°項にいう海洋航行の安全または海洋作業台の安全を損なう性質の違反行為に関連している場合 　＜上に列挙した違反行為の未遂行為については、それが処罰の対象となる場合は、本条の規定を適用する。＞

第5条。－ 刑事訴訟法の第689条の5の規定は、1988年3月10日にローマで調印された海洋航行の安全を損なう不法行為の抑制に関する条約および大陸棚上に位置する固定式の海洋作業台の安全を損なう不法行為の抑制に関する議定書がフランスに関して発効した時点以降に行なわれた違反行為にのみ適用する。

第6条。－ 本法律の規定は海外領土およびマイヨット領土自治体に適用する。

フランス領海内における船舶の航行の規制に関する政令第85-185号

1985年2月6日

第1条、外国籍の船舶は、本政令に定める無害航行規定にしたがって、フランスの領海内を航行する権利を享受する。

第2条、〈航行〉とは、下記の目的をもって領海内を航行する行為を意味する：

- a) 内海に入らず、しかも内海の外に位置する泊地または港湾施設に寄港せずに通過すること。
- b) 内海のなかに入り、または内海を離れ、あるいは上記の泊地または港湾施設に寄港するかまたはそこから離脱すること。

通行は連続的であって、しかも迅速であること。通航には停止および停泊を含むことがある。ただし、この停止または停泊が通常の航海の一環である場合、あるいは不可抗力または遭難が原因で、危険な状態にあるかまたは遭難している人、船舶、航空機の救助のために不可避である場合に限られる。

第3条、通航は、国家の安寧、秩序、または安全を損なわないかぎり、無害である。

外国籍の船舶の通航は、領海内において、当該船舶が通航と直接の関連がない行為、とくに次に挙げる行為を行なった場合には、国家の安寧、秩序、または安全を損なうものと見做す：

1. 国家の主権、領土の保全または政治的独立を損なう力の脅威または行使、もしくは国際連合憲章にうたわれている国際法の原則に反する方法による力の脅威または行使。
2. 武器（種類の間わない）を用いた訓練または演習。
3. 国家の防衛または安全を顧みない情報の収集。
4. 国家の防衛または安全を損なうことを目的とした宣伝行為。
5. 航空機の発射、着艦、または積み込み。
6. 軍用兵器の発射、着艦、または積み込み。
7. 現行の法律および規則に違反する物資、資金、人物の積み込み、積み出し。
8. 故意による重大な汚染。
9. 漁労。

10. 調査または記録。

11. フランスの領土またはフランスの領海に位置するすべての通信システムまたはすべての設備または装置の動作の妨害。

第4条. 領海内において、潜水艦またはその他の潜水運搬手段は海面上で航行し、旗を掲げる義務を負う。

第5条. 本土の海岸県の知事、および海外県、海外領土、マイヨット領土自治体の政府の代表者は、領海内において、無害でない通航を防止し、または中断させるために必要な警察措置を講じる。

内海の中または内海の外の港湾施設内に赴く外国籍の船舶については、上記の担当機関はまた、当該船舶が内海または港湾施設に入港するさいの遵守条件が侵害されないようにするために必要な警察措置を講じる。

第6条. 前の第5条にいう担当機関は、航行の安全に必要なときは、フランスの領海内での通航権を行使する外国籍の船舶に対して、担当機関が指定する航路を通航するよう、そしてまた特にタンカー、原子力推進船、放射性物質またはそれ自体が危険であるかまたは有毒な物質を運搬する船舶の場合は、所定の通航分離方式を尊重するよう命じることがある。航路および通航分離方式は、必要な公開性のある海図に表示されている。

これらの担当機関は、権利上も事実上も外国籍の船舶に区別を設けず、暫定的に、領海の限定した区域において、外国籍の船舶の有害な通航権の行使を停止することがある。ただし当該停止措置が、国家の安全を確保するため、特に武器の演習を行なわせるために不可欠な場合に限る。通航権行使の停止は、正規の方法で公示されてから以降に発効する。

第7条. 本政令の規定は、海外領土およびマイヨット領土自治体に適用する。

第8条. 法務大臣、外務大臣、防衛大臣、内務分散化大臣、年住宅運輸大臣、内務分散化大臣付き海外県海外領土担当閣外大臣、都市住宅運輸大臣付き海洋担当閣外大臣は、それぞれ自らに関連する範囲内で、フランス共和国「官報」に公示される本政令の施行を担当する。

船舶による汚染を防止する1983年7月5日の法律第83-583号

第1条. — 1973年11月2日ロンドンで調印された船舶による汚染の防止のための国際条約（1978年2月17日の議定書および正規の手続きにより承認または批准されたその後の修正条項により改訂済み）の規定に該当する船舶であって、しかも

- 総排水量が150容積トンまたはこれを超えるタンカー； または
- 総排水量が500容積トンまたはこれを超える船舶（タンカー以外）；

の船舶の船長は、上記の条約のうち、条約の第2条の第3項に定められている炭化水素の投棄の禁止にかかわる附則Iの規則第9および第10に違反したときは、100,000フラン以上、1,000,000フラン以下の罰金および3箇月以上2年以下の投獄、もしくはこの罰金または投獄のいずれかの処罰を受ける。また再犯の場合は、上記の刑罰の2倍の刑罰を適用する。

本条に定める刑罰は、上記の条約の附則Iの規則第9および第10に違反して海中への投棄に関しては、フランスに登録されている海洋作業台に搭乗する開発責任者に適用する。

第2条. — 排水量が150容積トン未満のタンカー；または

- 総排水量が500容積トン未満であって、しかも推進機の設備出力が150キロワットを超える船舶（タンカー以外）；

のフランスの船舶の船長は、上記の第1条にいう違反行為を行なった場合は、30,000フラン以上、300,000フラン以下の罰金および15日以上1年以下の投獄、もしくはこの罰金または投獄のいずれかの処罰を受ける。また再犯の場合は、上記の罰金の2倍の罰金および1年以上、2年以下の投獄の、もしくはこの罰金または投獄のいずれかの処罰を受ける。

第3条. — 第2条に定める刑罰は、前述の条約の附則Iの規則第9および第10に違反する投棄行為の場合は、自動推進式であれ、曳航されるものであれ、推進されるものであれ、すべての港湾設備、はしけ、河川タンカーの操縦責任者に適用する。

第4条. — 前出の条約の規定の対象となるが、上記の第1条にいう船舶種別に該当しないフランスの船舶の船長または搭乗責任者は、第1条の違反行為を犯したときは、1,000フラン以上、15,000フラン以下の罰金の処罰を受ける。再犯の場合はこの罰金の2倍の額の罰

金および8日以上6箇月以下の投獄、もしくはこの罰金または投獄のいずれかの処罰を受ける。

第4条の2。(1990年5月31日の法律第90-444の第2条) - 前出の条約の附則IIの規定の対象となり、同附則の規則第3の第1項にいう液体の有毒物質をばら積みで輸送するフランスの船舶の船長は、この附則のうち、条約の第2条、7項、8項、9項の規定に対する違反行為について有罪と認められたときは、第1条に定める処罰を受ける。

第4条の3。(1990年5月31日の法律第90-444の第2条) - 前出の条約の附則IIの規定の対象となり、同附則の規則第3の第1項にいう液体の有毒物質をばら積みで輸送するフランスの船舶の船長は、この附則のうち、条約の第2条の3にいう液体の有毒物質の投棄に関する規則第5の第3項、4項、6項、8項、11項の規定に対する違反行為について有罪と認められたときは、第1条に定める処罰を受ける。

第5条。(1990年5月31日の法律第90-444の第3条) - 前出の条約の対象となるフランスの船舶の船長またはこれに搭乗する責任者は、海洋航空協会までの航行可能経路において前出の第1条、4条の2、4条の3および後出の第5条の2および2-1に定める違反行為を犯したときは、該当する場合に応じて、前出の第1条、2条、4条、4条の2、4条の3および後出の5条の2および2-1に定める処罰を受ける。

第5条の2。(1990年5月31日の法律第90-444の第4条) - フランスの船舶の船長は、前出の条約の附則IIIの規則第7の規定に違反して、海中に荷物としてかまたはコンテナ、移動タンク、タンクローリー、タンク車により輸送される有害物質を投棄したときは、第4条に定める処罰を受ける。

第5条の2-1。(1990年5月31日の法律第90-444の第5条) - 前出の条約の規定の対象となる船舶の船長またはこれに搭乗する責任者は、同条約の附則Vのうち、条約の第2条の第3項の意味でいう、同附則の規則第1の第1項に定める投棄の禁止に関する第3項、4項、5項の規定に有罪と認められたときは、第2条に定める処罰を受ける。

第5条の3。(1990年5月31日の法律第90-444の第6条)－海上または内海の中およびフランスの海洋航行境界までの航行可能な経路において前出の条約の議定書に記載されている事由のうちのいずれかを生じさせたフランスの船舶の船長、もしくは同議定書の第1条の意味で、当該船舶の担当者は、同議定書の規定にしたがって報告書を作成し、提出しなかったときは、30,000フラン以上、300,000フラン以下の罰金および15日以上、1年以下の投獄、もしくはこの罰金または投獄のいずれかの処罰を受ける。

第6条。－船長または搭乗責任者に関する前出の条項に定める刑罰とは別に、違反行為を犯す指図を与えた所有者または経営者は、前出の条項に定める刑罰を受ける。

当該所有者または経営者が法人の場合は、前段落に定める責任は、管理または経営を担当する法的代表者または事実上の代表者、または代表者によって資格を与えられたものが負う。

第7条。(1990年5月31日の法律第90-444の第7条) [左記の語句の位置については原文を参照してください；翻訳文では文頭に置きましたが原文ではこの語句の記載箇所以降が該当法律の条項により改正されたことを示しています]－共和国の領土の海岸の沖合の経済区域、領海、内海、およびフランスの海洋航行境界までの航行可能な経路においては、本法律の規定は、第1条、2条、4条、4条の2、4条の3および第5条の2、2-1、5条の3に定める条件で、外国籍の船舶および海洋作業台（前出の条約の当事国以外の政府に帰属する領土内での登録されているものを含む）に適用する。

(1990年5月31日の法律第90-444の第7条) [左記の語句の位置については原文を参照してください] ただし第1条、2条、4条、4条の2、4条の3および第5条の2、2-1、5条の3に定めた罰金刑罰のみは、違反行為が共和国の領土の海岸の沖合の経済区域で犯された場合に宣告される。

第8条。(1990年5月31日の法律第90-444の第8条)－投棄に関して規則に対する違反行為に関する前出の条項に定める刑罰とは別に、軽率、もしくは法律または規則に関する無知または不遵守の結果、外海における介入に関する1969年11月29日のブリュッセル条約にいう意味での事故が発生した場合は、この事故を引き起こしたか、またはその事故が領海、内海、または航行境界までの航行可能な経路が汚染されたときに汚染を回避するために必要

な措置を講じなかった船舶（国籍を問わない）の船長または海洋作業台の操縦責任者または開発責任者が処罰される。

（1990年5月31日の法律第90～444の第8条）違反行為が、前出の第1条に記載する種別に含まれる船舶または海洋作業台を用いて行なわれたときは、当該違反行為については、同条に定める刑罰の半分に相当する刑罰を適用する。

（1990年5月31日の法律第90～444の第8条）違反行為が、前出の第2条、3条、4条に記載する種別に含まれる船舶または海洋作業台を用いて行われたときは、当該違反行為については、同条に定める刑罰の半分に相当する刑罰を適用する。

前の2つの段落に定める刑罰は、法人の場合は、所有者、または経営者、またはその法的代理人または事実上の管理者に、あるいは船長または搭乗責任者以外の者で、船舶の運航または海洋作業台の使用における権利上または事実上の統率権限または管理権限をもつ者が、第1段落にいう条件で汚染を生じさせた当事者であるときは、これらの所有者、経営者等に適用される。

船舶の安全、人命、または環境を脅かす重大で差し迫った危険を回避することを目的とする措置の結果として生じた投棄については、本条により刑罰を受けない。

第9条。— 第1条から第6条までおよび第8条の規定は、国家船舶、警察業務または憲兵業務、海事主管庁に帰属する船舶、海洋作業台、または海洋・河川用機械か、または一般的に警察業務または海上公共事業に使用されるすべての国家船舶には適用しない。

第10条。— 裁判所は、事実状況および特に関係者の作業条件を考慮して、前出の各条により、船長または搭乗責任者に対して宣告される罰金およびこの罰金に付加されることのある裁判費用の全額または一部を、経営者または所有者が支払うよう決定することがある。

裁判所は、所有者または経営者が召還された場合のみ、前段落に定める権限を行使する。

第11条。（1990年5月31日の法律第90～444の第9条）— 刑事訴訟法の規定にしたがって自己の権限を行使する司法警察の吏員および担当官とは独立して、下記の者は、附則Iの規則第9、第10、第20、附則IIの規則第5、附則IIIの規則第7、附則Vの規則第3、第4、第5、ならびに前出の船舶による汚染の防止に関する国際条約の議定書の規定に対する違反行為、および本法律の規定に対する違反行為、および本法律の施行のために今後講じられる規則上の措置に対する違反行為を確認する権限を有する：

- － 海事行政管理者 (administrateurs)
- － 海事技術管理期間の吏員
- － 航行検査官および海事作業検査官 (inspecteurs)
- － 機械検査官
- － 海洋航行安全業務担当専門技術者
- － 海事査察官 (controleurs) (技術部門)
- － 海事支援監督担当搭乗員
- － 海事業務、自立港湾業務担当の宣誓公務員、委任公務員
- － 関連鉱物区域の鉱山業務に割り当てられた国家公共事業のエンジニアおよび鉱山局エンジニア
- － 港湾吏員および港湾吏員補佐
- － 税関吏員

さらに外国においては、フランス領事（領事官員を除く）。

(1990年5月31日の法律第90-444の第9条) そのほか、前出の条約の附則Iの規則第9、第20、附則IIの規則第5、附則IIIの規則第7、附則Vの規則第3、第4、第5、ならびに前出の船舶による汚染の防止に関する国際条約の議定書の規定に対する違反行為について、海軍の船舶の艦長（司令官）および運用航空機の隊長（司令官）は、確認することができる。

下記に挙げる者は、海水汚染の犯罪を構成する違反行為について調査し、この調査のためにこれらの違反行為の犯人を発見するためのあらゆる情報を収集し、さらに刑事訴訟法の規定にしたがって事故の権限を行使する司法警察又は海事担当行政管理者にその旨を報告する職務を担当する：

- － 国家の海洋学専門の船舶の艦長
- － 広域災害防止担当の航空機搭乗隊長（司令官）および海水監視のための国家所属の航空機の搭乗隊長（司令官）
- － 灯台、浮標（ブイ）担当機関の担当官
- － 海洋漁業科学技術員の担当官、および河川漁業担当警察官。

第12条。－ 本法律の第11条に記載する担当官が起草した調書は、それと矛盾する証拠が提出されないかぎり立証効力をもつ。この調書は、調書担当官が共和国検事宛てにただちに、

送達し、同時にまた調書担当官はその調書の写しを、船舶または海洋作業台の場合には、海事担当行政管理者宛てに送付し、あるいは港湾設備、はしけ、または河川用タンカーの場合には土木局の海事業務を担当するエンジニア宛てに送付する。

第1条に述べる条約の規定および本法律の各条項の規定に対する違反行為は、違反行為が行なわれた土地の管轄裁判所によるか、もしくは該当する船舶等がフランス国籍の場合は、その船舶等が、関税に関して帰属するか登録されている司法区域を管轄する裁判所によるか、あるいは該当する船舶等が外国籍の場合は、その船舶等が発見された司法区域を管轄する裁判所によって裁定される。

該当する裁判所が無い場合は、パリ大審裁判所が担当する。

第13条. — 本法律の第1条から第8条までに述べる違反行為のうちのいずれか一つを行なうために使われた船舶は、共和国検事または提訴を受けた予審裁判官の決定に基づいて停止させることができる。

管轄司法当局は、当局が定める金額および支払い方法による保釈金が支払われた場合には、いつでも停止の解除を命じることができる。

保釈金の充当、使用、返還の条件は、刑事訴訟法の第142条、142条の2、142条の3の規定にしたがって決定する。

第14条. — 本法律の第1条から第8条までに述べる違反行為を構成する行為が海洋行政財産に損害をもたらした場合には、行政機関が、主幹道路に関係する違法行為に関する手続きにしたがって行政裁判機関に対して訴えることができるのは、その損害の修復のみである。

第15条. — 本法律は、海外領土およびマイヨット領土自治体に適用する。

海事行政管理者、または港湾担当吏員、または港湾担当吏員補佐がない海外領土においては、第11条のもとでこれらの者に付与される権限は、共和国政府の代理人またはその代表者の1人が行使する。

第16条. — 本法律が発効した時点から以降は、1964年12月26日の法律第64-1331（1973年5月16日の法律第73-477号および1979年1月2日の法律第79-5号により改訂済み）への準

扱の代わりに本法律への準扱を行なう。

第17条. (1990年5月31日の法律第90-444の第11条) - 本法律の第5条の2は、1973年11月2日ロンドンで調印された船舶による汚染の防止のための国際条約（1978年2月17日の議定書により改訂済み）の附則IIIが、フランス共和国「官報」に公示された日に発行する。

船舶および航空機による投棄作業による海洋汚染の防止と抑制および事故による海水汚染対策に関する1976年7月7日の法律第76-599号の第16条を改正する1983年5月10日の法律第83-380号

第1条。— 1976年7月7日の法律第76-599号の第16条を、次の規定によって置き換える：

〈第16条。— 炭化水素による汚染を生じさせるかまたは生じさせる恐れのある事故が発生した場合の沖合での介入に関する1969年11月29日のブリュッセル条約のII-4条の意味で、有毒物質または危険物質もしくは炭化水路を輸送または積載し、沿岸またはその付帯権益に重大な危険を及ぼす恐れのある船舶、航空機、設備または作業台において沖合で損傷または事故が発生した場合には、船舶の船主または所有者、航空機、設備またはプラットフォーム所有者または運用者は、このような危険を除去するのに必要なすべての措置を講じることを要請されることがある。

〈上記の要請があっても何らの行動を生じさせなかった場合、あるいは与えられた期限内に期待される効果をもたらさなかった場合、あるいは緊急事の場合は職権により、国は船主、所有者または経営者の費用、リスク、および危険により必要な措置を実施させるか、またはこれらの船主等のもとで、費用の金額を回収することができる。

〈本条の第1段落及び第2段落に定める規定はまた、海洋行政財政上、海港内およびそれらの出入口での損傷または事故に遭遇している船舶、航空機、設備またはプラットフォームにも適用する。

〈本条または炭化水素による汚染を生じさせるか又は生じさせる恐れのある事故が発生した場合の沖合での介入に関する1969年11月29日のブリュッセル条約の適用として講じられる措置の実施に必要な財および用役の供出は、協議による合意、または徴用によって行なわれる。

〈国に支払われるべき賠償金の総額は財および用役の徴用に関する1959年1月6日のオールドナンス（行政命令）第59-63号の第II編、IV編、V編に定められている条件で、決定される。

〈本条の適用条件は國務院の政令によって定められる。〉

大陸棚の調査およびその天然資源の開発に関する1968年12月30日の法律第68-1181号

第 1 編

一般規定

第1条。— フランス共和国は、1958年4月29日の大陸棚に関するジュネーブ条約（1968年11月29日の政令第65-1049号により発布済み）にしたがって、みずからの領土に隣接する大陸棚の調査の目的及びその天然資源の開発の目的に関する主権を行使する。

前段落に定める主権をフランス共和国が行使する大陸棚は、その面積全体において、そしてその地理的状況およびそれが隣接する領土についての法的資格のいかににかかわらず、第35条及び36条に定める場合をのぞいて、本法律が定める唯一の司法体制に従う。

第2条。— 公人であると個人であるとはにかかわらず、調査または天然資源の開発を目的として大陸棚上で活動を行う場合は、あらかじめ許可を受けなければならない。

第 V 編

刑罰に関する規定

第24条。— 大陸棚上で、前出の第2条に定める許可証無しに、あるいは許可証に記載された条件を遵守せずに、天然資源を調査または開発することを目的とする活動を企図した者は、11日以上3箇月以下の投獄および1,000フラン以上5,000以下の罰金、あるいはこれらの投獄または罰金のいずれかの刑罰を受ける。再犯の場合は、罰金は2,000フラン以上10,000フラン以下とし、更に投獄刑が5年以下の期間を限って宣告されることがある。

さらに、場合によっては、裁判所は、前段落に述べる許可証無しに調査場所または開発場所に設置された設備及び装置を撤去すること、あるいは当該許可証に記載された条件を遵守するよう、命じることがある。裁判所は有罪の宣告を受けた者に対して、場合に応じて、設備または装置の撤去、あるいはそれらの設備または装置の遵法措置を講じるための猶予期間を指定することがある。

第1段落に定める刑罰は、指定の期間内に第2段落にいう撤去作業または遵法措置を行なわなかった場合にも、適用する。

判決によって定められた猶予期間が満了するまでに、場合に応じて設備及び装置の撤去または遵法措置が行なわれなかったか、または終了しなかった場合には、国務院による政令により指定される行政機関が、有罪の宣告を受けた者の費用およびリスクにより、裁判の執行に必要なすべての作業を職権により行なわせることがある。

第25条. — 鉱山法の第141条及び142条に述べられている鉱山法に対する違反行為が、前出の第24条に定められておらず、処罰されたことがない場合には、この違反行為を行った者は、これらの鉱山法の条文に定められている罰金刑に処せられる。ただし、この罰金刑は、第141条にいう違反行為の場合は1,000フラン以上、5,000フラン以下、第142条にいう違反行為の場合は1,000フラン以上、2,500フラン以下とする。再犯の場合は、これらの科料を2倍した率を適用する。

第26条. — 本法律の第24条に述べる違反行為について記録する調書が起草されたときは、担当司法期間による最終的な判決が下されるまでの間、同第24条に基づいて指定される行政機関からの要請により行動する検事局の請求に基づくかあるいは提訴を受けた予審判事の職権によるかまたは軽罪裁判所により、調査作業または開発作業の中止を命じられることがある。

司法機関は、所有者または経営者の証言を聴いた後、あるいは24時間以内に出頭するよう正式に召還した後に裁定を下す。

司法裁判は、即座に、そして再審請求の有無にかかわらず執行される。

本条の第1段落に述べた調書が作成されたときは、司法機関が宣告を行っていない段階では、行政機関は、正当な決定のより、作業の中止を命じることができる。この決定があったときは、決定書の写しを直ちに検事局宛てに送付される。

行政機関は、みずからの決定を即刻適用するために必要なすべての措置を講じる。

司法機関は、職権によるか、あるいは行政機関または所有者または経営者からの請求に基づいて、作業の中止のために講じられた措置を解除するかまたは継続するかについて、宣告を行なうことがある。いずれの場合であっても、公訴棄却または釈放の決定が下されたときは、行政機関の決定は効力を失う。

行政機関は司法決定について通知を受け、さらに場合によっては、司法決定の執行を行う。

訴追が開始されなかったときは、共和国代理人は行政機関にその旨通知し、当該行政機関は、職権によるか又は当事者の所有者または経営者からの請求に基づいて、行政機関みずからが講じた措置を終了する。

第27条. — 中止を命じる司法決定または行政決定が下されたにもかかわらず、調査作業または開発作業を引続き行なった者は、11日以上3箇月以下の投獄および1,000フラン以上5,000フラン以下の罰金の刑に、あるいはこれらの投獄刑または罰金刑のいずれかに処せられる。

第28条. — 本法律の第3条の第2項にいう設備及び装置における炭化水素による海水汚染の抑制に関する法律及び規則の適用とは別に、1954年5月12日にロンドンで調印された炭化水素（第1条の第1項に定義するもの）による海水汚染の抑制に関する国際条約の第3条の第1項に列挙されている生産物を、大陸棚の天然資源を調査または開発中に、本法律の第3条にいう設備または装置から海中に流出させた者は、2,000フラン以上20,000フラン以下の罰金に処せられ、再販の場合は6日以上6箇月以下の投獄及び5,000フラン以上50,000フラン以下の罰金の刑、あるいはこれらの投獄または罰金のいずれかの刑に処せられる。

本法律の第3条にいう設備または装置の所有者または経営者、あるいは当該設備および装置上で調査作業または開発作業の指揮を担当する者は、みずからの指図に基づいて違反行為が行なわれた場合は、2日以上6箇月以下の投獄及び5,000フラン以上50,000フラン以下の罰金の刑に処せられる。

当該設備及び装置の所有者または経営者は、違反した場合には本条の第1段落による罰せられる規定を遵守する旨の書面による明確な指図を与えなかったときは、同段落にいう違反行為の共犯と見なされる。

本条の第1段落にいう違反行為は、下記の場合には成立しない：

a) 流出が、本法律の第3条の第1項にいう設備及び装置の安全を確保するため、あるいは当該設備または装置の重大な損害を避けるため、あるいは海上での人命の救助のために行なわれた；

b) 流出が、損害が生じた後または流出を発見した後で、その流出を防止し、停止し、あるいは抑制するために必要なすべての措置が講じられたにもかかわらず、流出が予想不可能で、回避不可能な損傷または漏出が原因で生じたとき。

炭化水素による海水汚染について罰する1964年12月26日の法律第64-1331号の第5条、6条および7条を、本条によって罰せられる違反行為に適用する。

第29条. — 所有者または経営者は、前出の第14条の第1段落のにいう強制措置について承知していたにもかかわらず、前出の第14条の第1段落の規定を拒絶したかまたは遵守することを無視したときは、11日以上3箇月以下の投獄及び1,000フラン以上5,000フラン以下の罰金、あるいはこれらの投獄または罰金のいずれかの刑に処せられる。

第30条. — 前出の第11条の第1段落の規定に対する違反行為は、商船懲罰刑法の第80条及び81条に定める刑罰の対象となる。

第31条. — 前出第12条の規定に対する違反行為は、海上における人命の保全および船舶の居住性（収容能力）に関する1967年5月20日の法律第67-405号の第5条および第6条の第3段落に定められている刑罰の対象となる。

第32条. — 不可抗力の場合をのぞき、管轄機関が航行者に対して当該区域の状況について情報を与えるために適当な措置を講じた後に、前出の第4条に定義する安全区域内に規則を無視して進入した者、あるいは規則を無視して安全区域の上空を飛翔した者は、11日以上3箇月以下の投獄及び1,000フラン以上5,000フラン以下の罰金、あるいはこれらの投獄または罰金のいずれかの刑に処せられる。再犯の場合は、罰金は上記の2倍に相当する金額が適用され、さらに投獄刑が2年以下の期間を限って宣告されることがある。

第33条. — 本法律の第13条、24条、27条、29条、30条、31条、および32条にいう違反行為に関して、下に列挙するものは、確認を行う権限を持つ：

司法警察吏および司法警察官

海事行政局管理者

鉱山局エンジニア、または鉱山局エンジニアの命令により配属されたエンジニア

海洋機関の土木エンジニア

国家の船舶またはボートを指揮する士官および下士官

国家の航空機の搭乗隊長

航行海洋漁業監視警察の警察官

税関吏。

これらの違反行為を確認する調書は共和国代理人宛てに送付される。

(参考) 平成4年度海外調査について

平成2年度から3ヶ年計画で実施する「国連海洋法条約に関する国内体制の調査研究事業」においては、海洋法条約検討委員会における調査研究に加え、諸外国における海洋法条約関連の法制度、判例等の現地調査及び関連資料の収集のため、海洋法条約検討委員会委員による海外調査を実施することとしており、平成2年度のアメリカ及びカナダ並びに平成3年度の英国及びフランスにおける調査に引き続き平成4年度においては、下記によりロシア連邦及びドイツ連邦共和国における調査を実施した。

記

1. 調査期間

平成4年9月14日（月）～平成4年9月27日（日）

2. 調査対象国

ロシア連邦及びドイツ連邦共和国

3. 派遣委員

海上保安大学校教授 村上 暦造

4. 訪問機関

ロシア連邦運輸省

ロシア連邦国境警備隊

ドイツ連邦共和国運輸省

ドイツ連邦共和国国境警備隊 等

5. 調査内容

領海及び公海における刑事裁判管轄権の行使、麻薬取締り等を中心に、各機関担当者との会見等により、ロシア連邦及びドイツ連邦共和国における海洋法条約関連の法制度、判例、国内法の執行状況等の調査及び資料収集を実施した。

〔海洋法条約検討委員会〕

(委員長)上智大学教授 山本草二

神戸学院大学教授 林久茂

成蹊大学教授 広部和也

東京大学教授 落合誠一

慶応義塾大学教授 安富 潔

横浜国立大学教授 田中利幸

海上保安大学校教授 村上 曆造

海上保安庁警備救難部 参事官 垂水正大

海上保安庁総務部 政務課長 小倉照雄

海上保安庁総務部 国際課長 大藪讓治

海上保安庁警備救難部 管理課長 赤石憲二

海上保安庁警備救難部 警備第一課長 野崎典重

海上保安庁警備救難部 警備第二課長 陶山高志

海上保安庁警備救難部 海上公害課長 田島邦雄

海上保安庁警備救難部 航行安全課長 谷口克己

海上保安庁水路部 監理課長 友兼郁夫

「国連海洋法条約に関する国内体制の調査研究事業」事業報告書

新海洋秩序と海上保安法制

第 3 号

平成 5 年 3 月発行

編集発行 財団法人海上保安協会