

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 2 号

平成 4 年 3 月

財団法人 海上保安協会

## はしがき

海洋法条約検討委員会は、本年度は第2期の2年目に入り、新海洋秩序と海上保安法制との関係について、実務と直接に関連づけながら、いっそう立入った解釈論・立法論上の検討を重ねて参りました。

具体的には本年度は、領海警備、海洋環境の保護及び保全、海洋の科学的調査、海上保安官の職務執行など、昨年度と同じ項目のほか、麻薬新条約に関する海上規制措置とその国内実施という新項目を加え、全体として5項目に特定して検討を進めました。その方法としては、実務上の具体的な事例の法的処理について前年度に官庁側から指摘された問題点を念頭におき、学者側委員が各担当項目について学説・先例・立法例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が結集して、多角的な検討を進めることができました。また、学者側委員が英国とフランスに派遣され、海洋法条約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、メンバー各位の多彩な構成と積極的な問題関心に支えられて、海上保安法制の分野における国際法と国内法の交錯・相互関係を解明するための適切な基盤となっております。

国連海洋法条約じたいは、正式の採択後10周年を迎えようとしていますが、いぜんとして未発効のままです。しかしその実質的な内容は、各国の国内法令、個別の協定、判例、外交先例など国家実行を通じて、すでに定着したり軌道修正がはかられているものも少なくなく、海上保安法制の分野ではとくにそうであります。

たまたま去る1月末に国連海洋法事務局の主催で各国の専門家17名から成る国際会議が開かれ、同条約の実施と影響について各国の実例の紹介とその検討が集中的に行われ、私も指名をうけて参加しました。この会議では、未発効の条約について法律専門家が評価を加えることにそもそも限界が付きまといましたが、考え方の根本的な対立が露呈しました。一方では、同条約の本旨を定着させさらに増進させ、とくに航行の自由を最大限に保障しようという立場がありました。しかし他方では、生物資源の保存と衡平な配分、海洋環境

の保護、海上犯罪の防止、平和地帯の設定などといった国際公共目的を掲げながら、実は沿岸国管轄権の拡大や歴史的権原の温存をはかり、条約の事実上の改正をねらう立場も、根強く出されました。これらの問題は海上保安法制のありかたにも密接に関連するものがあります。条約の未発効がもたらす焦躁感に駆られたこのような激動の中にあって、当委員会としては、海洋法条約の関係規定の解釈をいっそう確かなものとし、海上保安に関する国内法制の整備に着実な貢献をしたい、と改めて痛感いたします。

委員会の運営と議事の整理をはじめ、事務局として多大の協力と支援をして下さった、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んに対して、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4年2月

委員長

山本 草二

## 目 次

国際海峡とわが国の特定海域	1
	海上保安大学校教授 村上暦造
汚染防止条約の国内法化	15
	神戸学院大学教授 林 久茂
海洋の科学的調査	35
— 国内法制との関連で —	成蹊大学教授 広部和也
海上保安官の職務執行について	69
— アメリカ合衆国における公海上での法執行を中心として —	慶応義塾大学教授 安富 潔
薬物不正取引の海上規制措置とその国内実施の問題点	89
— 麻薬新ウィーン条約の特徴と限界 —	上智大学教授 山本草二
海外調査報告	107
— カナダ・アメリカ合衆国 —	慶応義塾大学教授 安富 潔
(参 考) 平成3年度海外調査について	121

---

# 国際海峡とわが国の特定海域

海上保安大学教授

村上 曆 造

---

## I ゼンリン・グローリー号事故

昭和55年5月22日午前3時35分頃、北海道竜飛岬270度4.5カイリの津軽海峡内で、リベリア貨物船ゼンリン・グローリー号 (Zenlin Glory, 10,224G/T) と西ドイツコンテナ船シーウェイ・ディスパッチ号 (Seaway Dispatch, 9,154G/T) とが衝突し、S号は自力で函館港に入港したが、Z号は巡視船により函館に向けて曳航中、葛登支岬灯台194度6.5カイリの水深約55メートルの地点〔距岸約4カイリ〕で沈没した。衝突、沈没両地点とも特定海域として設定された水域内であるため、領海外であった。その後、沈没したZ号の燃料油のC重油約200KLが約半年間にわたって流出し、渡島半島の津軽海峡側の沿岸に漂着して漁業被害をひきおこした。

この事件は、わが国が領海を原則として12カイリに拡大した後に起こったもので、距岸4ないし4.5カイリの地点で起きた事故であるから、本来ならばわが国の権限を全面的に及ぼすことができる海域である。しかし、本件事故海域は、特定海域としてわが国がその領海を3カイリに維持していた特殊な海域であった。そこで外国船同士が衝突して、沈没したもので、このため、衝突に対してわが国の刑事責任を問うことができないことはもとより、油による海洋汚染に対しても、国内法である「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に基づく措置をとることができなかつたというものであった。

そこで、このような事案に大きくかかわる海峡の海域部分の法的性格を検討する必要があると考えられるが、この点について、1982年に採択された国連海洋法条約が、新しい国際海峡制度として第3部〔第34条から第45条まで〕の規定を設け、特別の法制度を定めている。また、わが国の領海法が定める「特定海域」の制度がある。以下において、この国際海峡制度及び特定海域制度、さらに両者の関係について海上保安の観点から検討してお

くことにしたい。

## II 海洋法条約の国際海峡制度

### (1) 国際海峡制度

国際海峡とは、一般に国際航行に使用される海峡 (Straits used for International Navigation) の意味である。しかし、そのすべてに特別の法制度が適用されるわけではない。地理的、機能的に見て、いくつかの分類が可能であり、海洋法条約は、その海峡の地理的基準として、次のものを適用除外としている。

- ① 海峡内の内水である区域。ただし、第7条に規定する方法に従って設定した直線基線が従来内水とみなされていなかった区域を内水として取り囲むこととなる場合は、この限りでない(第35条(a))。
- ② 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(第36条)。

従って、国際航行に使用される海峡であっても、その海域が内水のみで構成されているもの、さらに海峡の中に航行しうる公海部分(又はEEZ部分)が残っているものは、国際海峡として特別の法制度に服さない。その結果、国際海峡として取り扱う必要のある海峡とは、海峡沿岸国の領海のみによって構成されるものということになる。

その海域が領海によって占められてしまう海峡は、そこを通航する外国船舶の航行利益、つまり旗国の利益と海峡沿岸国の領域としての権利が交錯する場所であり、各国の主張がぶつかりあうと共に、国際法上の規律が要求されることにもなるわけである。この海域が領海によって構成される海峡について、海洋法条約は、また、国際海峡の規定が、「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」に影響を及ぼすものではない(海洋法条約第35条(C))と規定する。さらに、特別の法制度である通過通航制度の規定は、「公海(又はEEZ)の一部と公海(又はEEZ)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に適用する」(第37条)と共に、通過通航の権利は、「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には」(第38条(1)ただし書)、認められないこととされている。従って海洋法条約は、その水域が領海で占められる海域について、次の三種類に

区分していることになる。

- ① 個別国際条約によって、通航が規律されている海峡
- ② 公海(又はEEZ)と公海(又はEEZ)とを結ぶ海峡・・・通過通航権
- ③ その他の海峡・・・・・・・・・・・・・・・・・・停止されない無害通航権

この①の海峡としては、1936年のモントルー条約(海峡制度に関する条約)に規律されているダーダネルス・ボスポラス海峡、1857年のコペンハーゲン条約等に規律されるデンマーク海峡、1881年のアルゼンチン・チリ間の条約によるマジェラン海域があげられている。また、③の海峡に含まれるものとして、公海(又はEEZ)と公海(又はEEZ)とを結ぶ海域であるが別に便利な公海(又はEEZ)の代替航路がある海峡、そして公海(又はEEZ)の一部と他の国の領海との間にある海峡があるとされている(第45条(1))。次に、②と③の海峡において通航船舶に認められている、停止されない無害通航権、通過通航権についてふれておくことにしたい。

#### (2) 停止されない無害通航権

海洋法条約以前から、海峡沿岸国の領海となる国際海峡の航行については、通常の一般領海とは異なる取り扱いが認められてきた。領海幅員として3カイリを主張する国が多かったから、その海峡幅が6カイリ未満の海峡の問題であった。そこでは、通常の領海は、特別の必要があるときは、部分的、一時的閉鎖が許されていたのに対して、国際海峡では閉鎖は禁止され、無害通航を沿岸国は停止されることはできないとされてきた。この慣習法を、条文化したのが領海条約第16条(3)及び(4)であるといわれている。

また、このような国際海峡においては、軍艦の海峡通航についても、これを認める見解が有力であったといわれる。通常の領海では、軍艦の無害通航権が認められるか否かをめぐって論争があったが、軍艦の国際海峡の領海内通航に対しては、これを否定する見解はなかったとされている。従って、通常の領海と比較して、国際海峡においては、通航を停止されない無害通航権、ないし強化された無害通航権が認められてきたところであったが、海洋法条約で国際海峡の通過通航権が盛り込まれたことから、現在では通過通航権が認められない国際海峡に適用される例外的な法制度として、この停止されない無害通航権が存在している。

#### (3) 通過通航権

国連海洋法条約で、新たに盛り込まれた国際海峡の通航権である。第三次国連海洋法会議の審議過程において、主要海洋国は、領海12カイリ制度によって多くの海峡が海峡沿岸

国の領海に取り込まれることを懸念して、軍艦を含む船舶及び航空機の見通しの自由通航権が保障されない限り国際海峡に12カイリ領海を認めないと強力に主張した。通常の領海と同様に無害通航権が認められるだけでは、軍艦を含む船舶の通航及び航空機の上空飛行が確保できないためであった。他方、海峡沿岸国は、海峡内の自国領海内で外国船舶及び航空機に自由通航を認めることは、自国の海洋環境、海洋資源、さらに安全保障を危険ならしめることになるとして、これに反対した。沿岸国側は、国際海峡内で無害通航権を認めるにとどめようとしたのであった。この海峡通過国の航行利益と海峡沿岸国の権利との均衡を図る制度として、国際海峡における通過通航権が創設された。両者の妥協の産物であるが、この権利は、自由通航権でもなく、また無害通航権でもない新しい権利である。

国際海峡において、「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(enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded)」〔海洋法条約第38条(1)〕。「通過通航とは、公海(又はEEZ)の一部分と公海(又はEEZ)の他の部分との間の海峡における継続的かつ迅速な通過の目的のみのために航行及び上空飛行の自由がこの部の規定に従って行使されることをいう」〔第38条(2)〕とされている。通過通航中の船舶・航空機は、通航及び飛行を遅滞なく行うこと、武力による威嚇又は武力の行使を謹むこと、継続的かつ迅速な通過の通常の形態に付随する活動以外の活動を謹むことなどの義務を負う〔第39条〕。また、調査・測量活動が禁止される〔第40条〕。

他方、海峡沿岸国は、通過通航を妨害してはならず、これを停止してはならない〔第44条〕。国際海峡に一定の手続にしたがって、航路帯・分離通航方式を設定することができる〔第41条〕。そして、航行安全・交通規制、汚染防止、漁業防止、通関・財政・出入国管理・衛生について、通過通航に関する法令を制定することができ、通過通航中の外国船舶はこれを遵守しなければならない。しかし、その適用に当たって、通過通航権を否定してはならないとされている〔第42条〕。

国際海峡の通過通航制度を見る限り、軍艦の国際海峡通航に許可、通告と言った制限を設けることができないこと、潜水船の浮上・国旗掲揚を義務づけていないこと、さらに航空機の上空飛行を認めていることといった点において、領海の無害通航制度とは異なる制度であるということが出来る。しかし、第39条の通過通航中の船舶・航空機が、その義務に違反した場合に、通過通航の権利を喪失するのだろうか。また、「海峡の通過通航権の行使に該当しないすべての活動は、この条約の他の関係規定に従う」〔第38条(3)〕という規定の解釈をめぐって議論が残されている。



### III わが国の特定海域制度

#### (1) 特定海域の制度

わが国の昭和52年の領海法は、領海幅を12カイリに拡大するに際して、当面、国際海峡と考えられる五海峡について「特定海域」を設定し、そこでは領海の幅を3カイリのままとすることとした。すなわち、「当分の間、宗谷海峡、津軽海峡、対馬海峡東水道、対馬海峡西水道及び大隈海域〔これらの海峡にそれぞれ隣接し、かつ、船舶が通常航行する経路からみてこれらの海域とそれぞれ一体をなすと認められる海峡を含む。以下『特定海域』という。〕については、第1条の規定〔領海12カイリの設定〕は適用せず、特定海域に係る領海は、それぞれ、基線からその外側3カイリの線及びこれと接続して引かれる線までの海域とする」と定めている〔領海法附則第2項〕。

#### (2) 特定海域の設定理由

この「特定海域」を設定した理由として、政府は次のように説明した。

##### 『特定海域に関する政府統一見解』

領海幅員を12カイリに拡張するに当たり、国際航行に使用されるいわゆる国際海峡における通航制度をどのようにするかが重要な問題となるが、この問題については、現在国連海洋法会議において、一般領海の無害通航制度に比しより自由な通航制度を認める方向で審議が進められている過程にある。国民生活の安定と反映に不可欠な資源の大部分を海外から輸入し、貿易、海運に特に大きく依存する海洋国家、先進工業国としてのわが国独自の立場からしても、こうした方向に沿ってマラッカ海峡等の国際交通の要衝たる海峡における商船、大型タンカー等の自由な通航を確保することが総合的国益の観点からぜひとも必要であること、わが国としては、本問題がこのような方向で国際的に解決されるのを待つことが望ましいこと等から、当面の対応策として、いわゆる国際海峡のような水域については、当分の間、現状を変更しないでおくものである。

なお、今般、いわゆる国際海峡にかかわる部分について暫定的に領海の幅を現状のままとすることは、いわゆる国際海峡における通航に何ら変更を加えるものではないので、わが国の権限の及ぶ限りにおいて非核三原則を堅持するとの従来立場を変更するものではなく、また、かかる措置をとることは、前記の理由に基づくものであり、非核三原則の問題とは、関係がない。〔鈴木農林大臣発言 昭和52年2月23日、衆議院予算委員会

議事録第12号 5頁]

なお、わが国の多くの海峡のうち、五つの海峡にのみ特定海域を設けた基準としては、①現状においては、船舶の航行に適する公海部分が存在するが、領海が12カイリに拡張された場合において、このような公海部分が残らなくなる海峡であること。②海洋と他の海洋〔例えば太平洋と日本海〕とを結ぶ位置にあること。③わが国に寄港しない、いわゆる三国間の航行の重要なルート上にあり、外国船舶の通航の頻度が比較的高い海域であること、であるとされている〔佐藤栄一「(法令解説)領海法」時の法令974号 8頁〔昭和52年8月〕〕。

このように、当分の間、現状を変更しないこととして「特定海域」を設定した理由は二点である。第一に、領海を12カイリに拡大すると主要な海峡に公海部分がなくなり、すべて領海部分となる。この海域に対して、一般領海の無害通航制度〔あるいは停止されない無害通航制度〕を適用することは、日本の立場に合致しない。海洋国家、先進工業国としてのわが国は、国際交通の要衝たる海峡における商船、大型タンカー等の自由通航を確保することが国益に合致するからである。第二に、他方、国際海峡に使用される海峡の通航制度に関し、国際的に合意ができていない。当時、この点に関して第三次国連海洋法会議の審議中であり、現行の通航制度を変更せず、会議の結論を待つというものであった。

#### IV 特定海域に関する若干の考察

(1) わが国としては、海洋法条約の発効の時点で「特定海域制度」を廃止するのか否か、の選択を行わなければならないとされているが、このようなわが国の事情を反映して設定された特定海域は、法律的に見てもいくつかの論点を含んでいる。領海12カイリを設定しておきながら、その一部分の海域について領海幅を変えることが許されるのか。そして、領海12カイリにすると公海部分が失われる海峡に、領海3カイリを維持することによって公海部分を残すと、船舶の自由通航を認めることとなると同時に、国際海峡制度の適用を回避することになるが、それがわが国の法益保護の観点から見てどのような効果をもつことになるのか。とりわけ、海上保安の観点から見て望ましい選択であるのか否か。次に、これらの点に関して、諸外国の領海制度を検討しつつ、若干の検討を加えておくことにしたい。

## (2) 韓国の領海制度

韓国も、わが国の領海拡大と相前後して、1977年に領海12カイリを設定したが、わが国と対峙する対馬海峡西水道については、領海幅を3カイリに止める措置をとった〔別図参照〕。その理由として、次の3点が指摘されている。

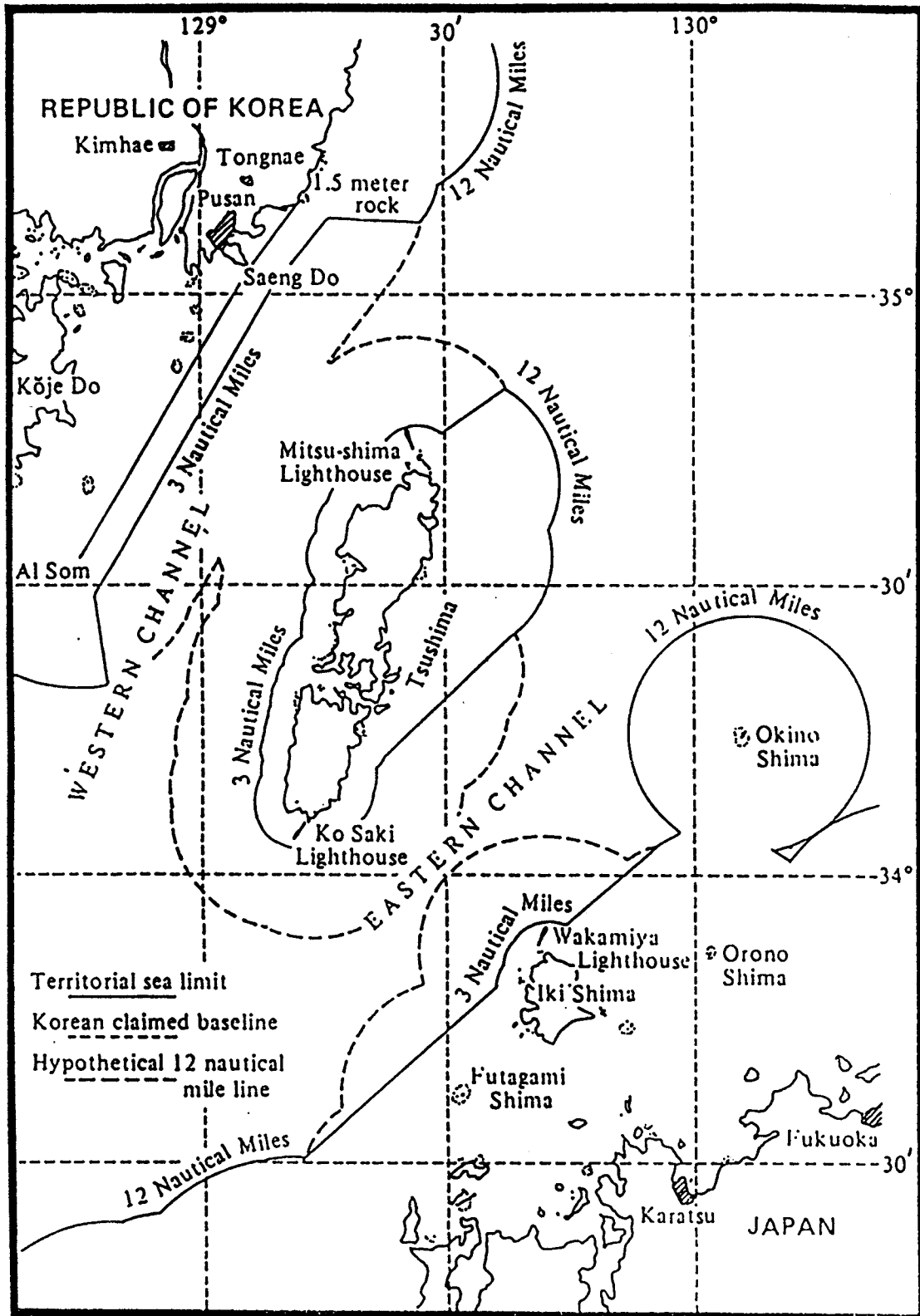
第一に、対馬海峡西水道は対馬上島と〔韓国〕南兄弟島間で、そのもっとも狭い部分が23.2カイリである。従って、日本、韓国両国が領海12カイリを設定すると領海の重複が生じる。このような場合は、中間線を両国の領海境界線とすることになると考えられるが、そうだとすてもいずれにせよ両国間の交渉が必要となる。特に、韓国が直線基線を採用し、わが国は通常基線を採用しているが、この直線基線と通常基線との間の中間線を引くことは可能なかどうか。しかし、日本、韓国両国が領海を3カイリに現状維持すれば、海峡に約17カイリの公海部分が残ることになり、特段の問題が生じない。

第二に、領海12カイリの拡張により、この海峡で長年にわたるソ連の自由通航を認めてきたことへの新たな対応が要求されることになる。いうまでもなく対馬海峡は〔旧〕ソ連太平洋艦隊のウラジオ・南シナ海間の重要な航行ルートである。韓国領海法は、外国軍艦の領海内立入りを事前の通告にかからしめているため、この問題が生じることになる。確かに、領海を拡張すると共に、この海峡を国際海峡として外国船舶、特に外国艦船に「通過通航権」を認めるという選択も可能ではある。しかし、国際海峡にするにしても、韓国はそこに航路帯を設定し、通航する外国艦船を監視するという問題を回避できるわけではない。〔旧〕ソ連軍艦の通航に対して、沿岸国としてこれを執行する有効な手段をもっているわけでもない。さらに、日本、韓国のいずれか一方が領海12カイリを設定すると、他方の国も領海を12カイリに拡大せざるを得ないであろう。そして、これを国際海峡として取り扱うことになると、日本、韓国両国で共同管理する必要が生じることになる。この問題は、先に指摘した領海の境界確定の問題以上に複雑な問題を生むことになるであろう。

ただし、韓国の領海法施行令第4条は、「外国軍艦又は非商業用政府船舶が領海を通航しようとするときは、その通航の3日前までに、当該船舶の船名、種類、目的、航路などを外務部長官に通告しなければならない」としたうえで、ただし、当該船舶が通航する水域が国際航行に使用される海峡でその水域に公海帯がない場合には、このかぎりでないとしており、少なくとも、国内法上は、対馬海峡西水道の領海を12カイリに拡張した場合にも対応できる内容となっている。

第三に、韓国は、外国貿易に依存する国である。国際海域の通航はできうる限り自由で

対馬海峡における日本・韓国の領海



Source : Map Division, U.S. Library of Congress

あることが必要である。12カイリ領海制度は、最大限の自由通航を指示する韓国の立場と相いれるものではない。国連海洋法条約に盛り込まれた通過通航制度よりも、自由通航制度のほうがさらに制約が少ないものである〔Chi Young Pak, The Korean Straits, pp.75-76(1988)〕。

### (3) 〔旧〕西ドイツの領海制度

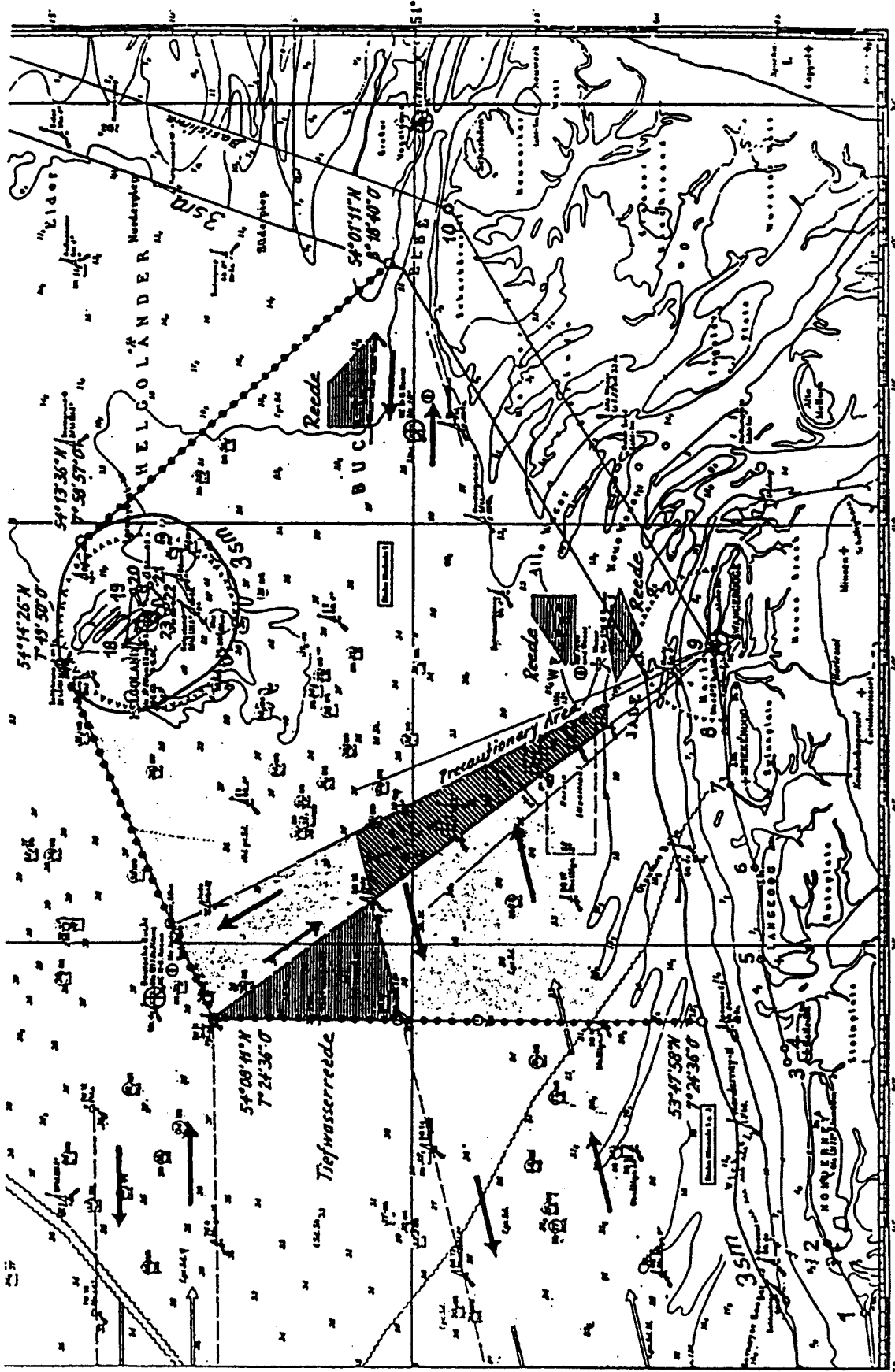
〔旧〕西ドイツは、1984年11月12日に、ドイツ湾におけるタンカー事件を防止するため、北海におけるドイツ連邦共和国の領海を拡大する連邦政府のデクレを発した〔Federal Law Gazette I, p.1366〕。内容は次のとおりである。「ドイツ連邦共和国の領海は、タンカー事故並びにドイツ湾の海域及び海岸線の油による汚染の危険に対して適切な措置をとることができるようにするため、北海に拡大される。拡大後のドイツ連邦共和国の領海の外側境界線は、次のとおりである。〔別図参照〕」そして、このデクレは、1985年3月16日から施行されている。

ドイツの北海における領海は、元々、領海基線として直線基線が採用されており、その外側3カイリに設定されていた。北海沿岸に巨大タンカーが通航するのに対して、3カイリ領海外の公海上では、事故防止のための有効な航行規制を行うことができないため、領海を部分的に拡大し、そこで国内法で定める航行規制を行うことができるようにしたものである。すなわち、国内法である海上船舶航行路規則の特別規則を適用することとした。その限りで、1972年国際海上衝突予防規則の適用を一部除外するという措置をとったことになる。この領海拡大の直接のきっかけとなったのは、タンカー事故防止のための措置の必要性であったが、ひとたび領海とされた以上は、それ以外の国内法もすべて適用されることになる。刑事法及び水域管理法を含むドイツ連邦共和国連邦法及びラント法の適用可能なすべての法令が適用されることとされている〔Law of the Sea Bulletin, No.7 pp.9-22(April, 1986)〕。

このドイツの領海拡大は、別図に見るとおり、原則として領海3カイリは維持しつつも、その一部を拡大したもので、わが国の特定海域が、原則として領海12カイリとしつつもその一部を3カイリを凍結したのとは、逆である。ドイツの領海拡大は、いわば領海のブロックを設定したというべきもので、その拡大幅も一定ではない。沿岸国は、12カイリを超えない範囲でその領海の幅を定める権利を有すること〔海洋法条約第3条〕、そして、積込み、積卸し及び船舶の投錨のために通常使用されている停泊地は、その全部又は一部が領海の外側の限界よりも外方にある場合にも、領海とみなされること〔海洋法条約第12条〕

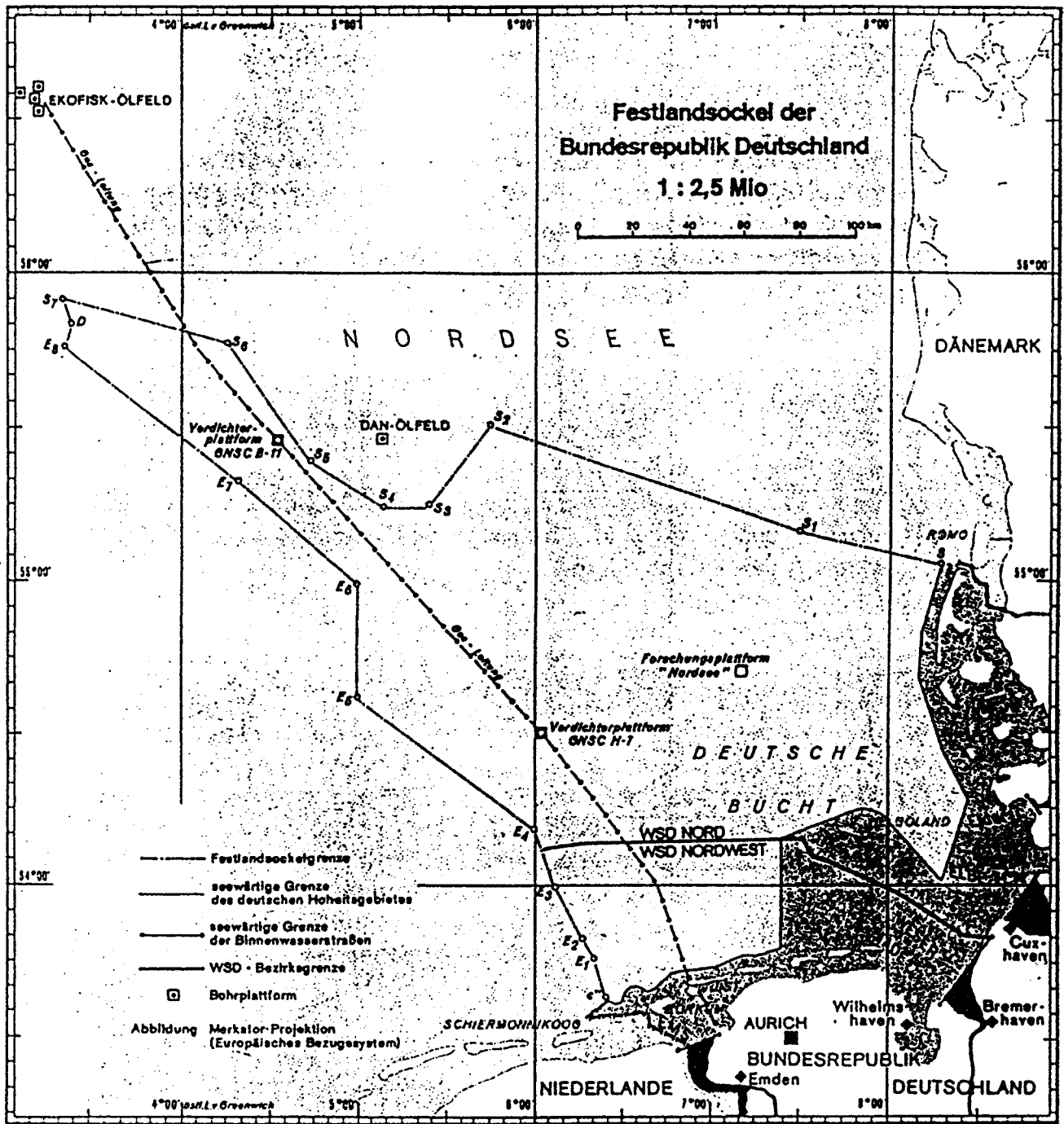
(旧) 西ドイツの領海

Maritime Chart No. 50



Bereich der Erweiterung des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee  
 Area of Extension of the Territorial Sea of the Federal Republic of Germany

ドイツの領海・大陸棚



Source : E.Beckert = G.Breuer, Öffentliches Seerecht p.19 (1991)

を前提として、領海を一部拡大したものであろうと推測される。そして、その領海内で、海洋法条約第22条に定める航路帯及び分離通航方式を採用したということができよう。従って、この領海拡大は、わが国の特定海域設定の際のように、海洋法条約の内容確定までの暫定的措置ではなく、海洋法条約に定める領海制度を自国に取り込んだものと考えられる。

#### (4) わが国の特定海域と漁業規制

国際海峡として五つの主要な海峡について、領海を従来どおり3海里に凍結する特定海域を設定したのであるから、その海峡の残りの部分は、本来の公海たる性格を有することになる。公海たる海域は、公海条約に定めるとおり、全ての国民に、①航行の自由、②漁獲の自由、③海底電線及び海底パイプライン敷設する自由、④公海の上空を飛行する自由が保障されなければならない〔公海条約第2条〕。しかし、わが国は、領海法と同時に制定した漁業水域に関する暫定措置法〔以下、「漁業水域法」という〕によって、この特定海域内のうち12カイリ部分については、外国人漁業を禁止する措置をとっている。漁業水域法第5条は、「外国人は、漁業水域のうち次に掲げる海域においては、漁業又は水産物の採捕を行ってはならない」として、「領海法附則第2項に規定する特定海域である海域〔我が国の基線から、いずれの点をとっても我が国の基線上のもっとも近い点からの距離が12海里である線までの海域にかぎる。〕」を定めている。

この漁業水域法の規定の仕方によると、特定海域内の3カイリ外の海域は「漁業水域」と位置付け、外国人漁業を禁止するとの趣旨である。しかし、本来の漁業水域では、外国人は農林水産大臣の許可を得れば漁業を行うことができるとされているのに対して〔漁業水域法第6条〕、特定海域内の3カイリ外の海域は、外国人漁業が一切禁止されている。それは、領海内の外国人漁業を禁止した「外国人の漁業の規制に関する法律」の規制と同様である。従って、特定海域は現状の領海3カイリに維持した海域としつつも、漁業に関する限りは、領海を12カイリまで拡大したのと同様の取り扱いになっていると言わなければならないまい。なお、対馬海峡西水道及び東水道のその海域における韓国国民による漁業については、漁業水域法の適用除外とし〔漁業水域法施行令第6条〕、いわゆる日韓漁業専管水域として、日韓漁業専管水域法令により禁止されている。

なお、領海法制定に当たっても、当時の鈴木農林大臣は、次のように述べていたことも、注目すべき点として指摘できる。

〔領海法案審議において〕「今回の法案のいわゆる国際海峡についての内容のものにつきま



して心配されておる向きが若干ございます。と申しますことは、他の海域は全部沿岸の低潮線から12カイリになっておる。ところが、この部分、いわゆる国際海峡部分が従来どおり3カイリ、こういうことになった場合に、他の海域は全部12カイリであるのに、この部分だけが風穴があいているということで、外国漁船がこの海域に殺到してくるのではないか。〔中略〕これに対しましては、近く提案をいたしますところの二百海里法、今回二百海里法も提案いたしますし、今回の領海法とあわせてその対策を考えておるわけですが、外国人漁業規制法というのがあることは御承知のとおりでございます。これは我が国の領海内におきまして外国人の漁業の規制をやることのできるという法律になっておるわけでございます。したがって、今回の新しい領海法並びに二百海里漁業水域法、この制度を確立することによりまして、外国人漁業の規制法も同時に改正をいたしまして、そして外国人漁業者につきまして、今ご心配なさっておる海域等においては操業ができないような規制措置を講ずる」〔鈴木農林大臣発言、衆議院農林水産委員会議録第18号5頁昭和52年4月19日〕

このように、領海3カイリを維持しつつ漁業に関する限り領海を12カイリにまで拡大したのと同様の措置を取ったことは、この特定海域の性格について、海洋法条約との関係においてどのように考えるのか。というのは、このような国内法の構造は、特定海域設定の際の政府統一見解に見るように、海洋法条約成立までの暫定的措置として、旧制度のまま領海3カイリに凍結したものと性格づけることが可能なのか、つまり、3カイリ内は旧制度に基づく領海とし、3カイリ外は新制度に基づく海域というように異質の制度の混在が可能なのか、むしろ、新しい海洋法条約の下での12カイリ領海制度と200カイリEEZ制度を前提として成立したものと考えるべきものではないのか、そして、それは、わが国の漁業水域法に基づく漁業水域制度の性格づけとも関連するものである。特定水域に関する現在の国内法の全体構成は、12カイリ領海制度の下で、主要な五つの海峡に関して領海3カイリを選択し、その領海3カイリ外の海域をEEZの一部たる漁業水域と性格づけたと考えるのが素直な方法であるように思われる。

(5) 五つの海峡において領海12カイリを設定したとすれば、これは海洋法条約に定める国際海峡として取り扱う必要があることとなる。海峡沿岸国としてわが国国内法によって五海峡における外国船舶による漁業の規制、取締りに当たっては、国際海峡制度の下で行わなければならないことになる。しかし、海洋法条約の下においても、領海3カイリを選択し、残りの海域をEEZとして取り扱うとすれば、国際海峡制度を離れて、現在の法制度

を維持することができることとなる。

そこで仮に、海洋法条約の下で領海3カイリを維持し、その外側に接続水域及びEEZといった水域を設定したとすれば、この海峡の海域において、どのような措置をとることができることとなるのか、領海12カイリを設定して国際海峡となった場合の措置と比較しながら、整理すると次のようにまとめることができよう。

- ① 3カイリ内では、通常の領海として、領域主権を行使することができることとなる。3カイリ内を通航する外国船舶は、無害通航権を有することはいうまでもない。
- ② 3カイリ外では、接続水域たる海域を制定することができる。ここでは、通関、財政、出入国管理及び衛生に関する国内法の違反の防止、処罰措置をとることができる。この措置は、12カイリ領海によって国際海峡となった場合と比較して、沿岸国管轄権は強化されることになる。
- ③ 3カイリ外では、EEZたる海域として、沿岸国管轄権を行使することができる。特に生物資源の探査、開発、保存に関する主権的権利の行使に伴って、漁業の規制が可能となる。12カイリ領海によって国際海峡となった場合にも、漁業防止の国内法令を制定することができることとされているが、その適用に当たっては通過通航権を否定、妨害することができないため、規制措置は制約を受けるのに対して、EEZたる海域においてはほとんど制約は存しない。また、汚染に関する措置についても、EEZに対する沿岸国としての措置をとることが可能となる。

このように、海峡において、領海3カイリを選択した場合、いくつかの分野では沿岸国の管轄権は国際海峡の場合よりも強化されるように思われる。しかし、領海3カイリ外の海域はそれ以外の分野では当然のこととして、公海として取り扱わなければならない。その場合には、領海たる国際海峡の場合に比較して、沿岸国の権能を行使できなくなることも重要である。例えば、その海域で行われる調査・測量活動の規制、通信の規制などの権能は公海であるがゆえに行使できないこととなる。さらに安全保障上の考慮を欠くこともできない点である。従って海洋法条約の発効との関係で定める新制度との関連で特定海域の制度を廃止するのか、それとも新たな海洋法条約の枠内で構成し直すのか。特に海上保安業務との関連でさらに詳細な検討が必要となることを指摘しておきたい。

---

# 汚染防止条約の国内法化

神戸学院大学教授

林 久 茂

---

## I 国内法化の前提となる問題

A 国連海洋法条約LOSCと海洋汚染防止条約MARPOL・ロンドン投棄条約LDCとの関係

### (1) LOSCの枠組

改めて紹介するまでもなく、1960年代における環境主義の急激な高まりを背景として開催された国連人間環境会議（1972）は、環境宣言、行動計画を採択して環境問題に対するアプローチを明らかにしたり。LOSC第12部はこのアプローチに沿って作成されている。

汚染の法的側面は①事前の環境影響評価（および通告・協議）、②汚染の防止、③汚染の防除、④汚染損害の責任と救済に区分されうる。LOSCはこれらの側面を包括的に取り上げ、既存のグローバルな、地域間および二国間諸条約を総整理し、さらに各国国内法を調整し、指針を示すことを目的としている。④伝統的国際法の環境に関する責任規則はきわめて貧弱であって、頻発する越境汚染については国家間では伝統的な過失責任に基く国際責任制度（特別な条約がある場合を除いて）で処理する以外に解決できなかった。この点で、LOSC第235条は「国際法に基づいて損害賠償責任を負う」と述べ、むしろ将来の責任制度の発展に俟つこととしている。①事前の環境影響評価について第4節は評価努力義務・活動監視義務（第204条）、公表義務（第205条）、影響評価結果の報告義務（第206条）を課しており、とくに海洋に対して有害な結果をもたらす活動についてはこれらの義務の履行が重要である。さらに、③に関連して、汚染損害の危険の通報義務（第198条）、非常時の防除計画の作成義務（第199条）などの規定がおかれている。

ところで、LOSC第12部の第1～4節、第9節は国家（政府）間の法関係を規定しており、もし国家間の紛争が生じた場合にはすべて外交ルートにより解決されるべき性質の事

項である。これに対して②③を対象とした第5、6、7節は国家が汚染者（船舶または海洋施設）に対してとる措置を規定している。汚染防止は、具体的損害または危険の発生の有無にかかわらず、個々の汚染行為の複合的ないし累積的效果による環境破壊から保護することを目的としている。したがって、汚染防止に関する規則は、私人の個々の活動に対して遵守せしむべき一定の基準を設定する技術的規則である点に特徴があり、さらに執行に関する国家の権限配分規定を伴っている。グローバルな防止基準を設定しているのは、今のところMARPOLとLDCのみである。また、資源活動については、日韓大陸棚協定および「海洋の汚染の防止及び除去に関する交換公文」がある<sup>2)</sup>。

LOS第12部第1節は環境保護に関する一般規定（総則）を規定した。とくに第192条は「いずれの国も、海洋環境を保護し及び保全するpreserve（現状を維持するだけでなく、向上改善することを意味する）義務を有する」と規定する。本条は国家に対する特定の義務を設定したのではなく、公序public policyとして国家が環境を保護・保全すべき一般的義務を謳ったものであり、上述のように汚染者に対する国家の特定の義務は第5～7節に定められている<sup>3)</sup>。第194条も同様である。第5～7節の規定の特長として次のような点を挙げるができる。第一に汚染防止のための国内法制定義務を課している（第5節）が、汚染防止基準としての国際基準については、「世界的及び地域的な規則、基準並びに勧告された慣行…」となっており、他の関係条約に委任されている。第二に執行権については、1958年領海および公海諸条約と比較して次の点が異なっている。(i)領海条約では、領海内通行中の外国船に対する沿岸国の汚染防止法令の適用の限界が不明確であった。LOSCは第3節において「故意かつ重大な汚染行為」を無害通航から除外し、また、汚染防止法令の適用基準を明確にした（第19条2項(h)、および第21条項(f)、第2項）。(ii)新たに排他的経済水域の制度を導入することで、沿岸国の執行権を拡張した（第200条）。(iii)自国の管轄水域の外の排出について入港国主義を認めた（第218条）。旗国主義と領水に対する沿岸国主義との二元的構成をもっていた伝統的管轄権配分方式は以上のような修正を受けるにいたった<sup>4)</sup>。

## (2) 他の条約との関係

LOSC第237条は「この部の規定は、…既に締結された特別の条約及び協定に基づき国が負う特定の義務……の適用を妨げるものではない」（第1項）とし、さらに「…特定の義務は、この条約の一般原則及び一般的な目的に合致するように履行するものとする（should be carried out）」と規定している。したがって、既存条約の権利規定はともかく義務規定がたとえLOSCに抵触したとしても、ただちに効力を失うのではない。これらは第2項に

よって将来、国際機関または関係国の協議によって調整されるべきことが予定されている<sup>5)</sup>。LOSCのアンブレラumbrella性はこの意味に解されねばならない。なお、本条はLOSCと他の条約との一般的関係を規定した第311条の特別規則を構成しており、環境分野では第311条の適用が排除されていると解される<sup>6)</sup>。

LDC第13条は、管轄権の性質、範囲に関するいずれの国の主張・法的見解も害しないwithout prejudiceこと、とともに、海洋法会議の後に1976年以前に招集する会議において「接続する水域における条約の適用」について協議することを予定した(LOSCの成立が遅れたため1976までに会議は招集されなかった)。またMARPOL第9条も、without prejudiceを規定する(第2項)とともに、「この条約中、管轄権とは、この条約を適用し、又は解釈する時点において効力を有している国際法に照らして解釈されるものとする」(同第3項)を定めている。LOSCはもし発効するとしても海洋先進国が不参加のままとなる可能性が強い。もちろん第12部の管轄権規定が慣習法として成立する可能性をもつが、その時点の認定は困難である。またLOSC方式による国家の管轄権主張は他国に対して対抗力を有するといえよう。こうした状況は不安定な法関係を招くことになるが、IMOによる明確な形での改正が期待されるし、また、すでにそのための活動が開始されている<sup>7)</sup>。したがって、現行の汚染防止法のLOSC方式への移行は、MARPOL・LDC両条約の国際会議による改正をまっで行われるのがスムーズである。もっとも国家による一方的移行が許容されることはいうまでもない。

## B EEZの位置づけ

### (1) LOSCの関連規定

LOSCがEEZの制度を導入したことで汚染防止に関する管轄権が拡張された。船舶汚染についても第211条は「排他的経済水域」にのみ言及している。投棄について第210条5項は「EEZ内における投棄または大陸棚への投棄」と書いている。これらの文言の相違が意図的に使い分けられたのかどうかは確定できない(船舶汚染は余り大陸棚とは関係しないともみられる)。しかし、第55・56条の規定によれば大陸棚は事実上当然にEEZに含まれるとみるべきであろう。問題はEEZの設定を要しないで、200海里の汚染防止水域を設定できるかどうかである。第56条1項は、資源に関する主権的権利と海洋保護に関する管轄権とを明らかに区別している。とくに船舶汚染については、自国の海岸線および利益を保護するために沿岸国の権利が拡張されるべきであるとする沿岸国主義と、資源に対する主権的権利を根拠として船舶の構造・設備さらに航行方法にまでエスカレートすることで航行阻

害になることを恐れた旗国主義との妥協のうで第220条の規定が成立した。こうした経緯は前提条件としてのEEZの設定の要否について異なる対立意見を生ぜしめる。LDCの改正について両論が対立したことが報告されている（その根拠については不明である）<sup>8)</sup>。肯定説は条文上、EEZが設定される必要があり（第57条）、したがって設定後はじめて汚染防止のための管轄権が生ずるとみる。否定説は資源に対する主権的権利とは無関係に、海洋環境のための国際協力の一環として管轄権が配分されたとみる。第220条によると、沿岸国の執行権は船舶の違反と航行利益との比例性を考慮して執行措置を情報提供、物理的検査、手続に区分されている。とくに手続については「沿岸国の海岸もしくは関係利益」または「その領海もしくは排他的経済水域の資源」に対する著しい損害をもたらすことを要件としている。この沿岸国の利益・資源は抽象的利益でなく、LOSCにおいて認められる法益を指すものと解され（手続権を行使する場合、その立証が沿岸国に要求される）、したがって、汚染防止水域は経済水域または漁業水域の設定を前提として可能となるとみななければならないであろう。もっともこの点は、IMOにおける両条約の改正審議を見守る必要があり、改正された条約はLOSCの有力な解釈を確定することになると思われる。

## (2) わが国のEEZ

大陸棚について、法人税等課税処分取消請求事件（東京地裁 昭57）は課税権を認める旨判断した<sup>9)</sup>。その主要な論拠としては次の二つがある。第一点は、北海大陸棚事件判決（国際司法裁判所、1969）に示されたとおり、大陸棚の資源に対する主権的権利は国家固有の（先占または明示的宣言に依存しない）権利であり、特別な法的手続ないし法的行為を経由する必要がない。つまり、この主権的権利は領域主権の公海々底地域への延長であり、資源関連活動を属地的に管轄する。第二点は、法律の効力の及ぶ地域は、特別の定めがない限り、日本の属地的管轄権の及ぶ地域であるところ、法人税法についてはその施行地域が特に定められていないから、日本の属地的管轄権の及ぶ地域がその施行地域となり、大陸棚においてもその規定が有効に発動し、作用する。この判決の推論には問題がないとはいえないが、次の二点を指摘することができよう。(i)大陸棚制度が慣習法上成立していることは疑う余地がなく、LOSC第77条も大陸棚条約第2条をそのまま踏襲して沿岸国の権利を認めている。(ii)大陸棚条約第5条7項は安全水域における生物資源を保護する措置に言及しているが、大陸棚全体に対する沿岸国の汚染防止措置は対象外となっており、したがって汚染防止に関する管轄権を資源に対する主権的権利から導き出すことができないことを示している。したがって、領水における汚染防止法を解釈によって、属地主義により大陸棚に

拡張することは不可能であるといわなければならない。

排他的漁業水域は「漁業水域に関する暫定措置法」(1977)によって設定されている(ただし、LOSC第61条以下に定める方式にかならずしも合致しないといえる)。したがって、現行法からみて、自動的に汚染防止水域がEEZに延びることにはならないが、それを新たに設定することは可能であるといえよう。もっとも新たに設定するとしても、暫定措置法の地理的範囲が限定されており(第15条)、すくなくともこの限定された水域については問題を生じないとみられる。しかし、EEZおよび大陸棚に関する隣接国との境界画定はそれ自体、衡平諸原則の具体的適用が一義的に確定しない問題である。また、いわゆる分裂国家といわれる台湾、北朝鮮の国際法上の地位とそれに伴う外交関係の設定は未解決であり、また竹島、尖閣諸島の帰属も懸案となっており、LOSC以前の問題をかかえていることが指摘される。

### C 内水の法的地位

海洋法に関する法典化に際して、内水の地位についてはこれまで積極的規定をおかなかった。内水、とくに港は領土に準ずる、または河川湖沼と同様に領土の一部を構成し、沿岸国の領域主権が及ぶ場所と考えられてきたからである。LOSC第220条も、外国船の内水における違反にはまったく言及していない。もっとも第12部には内水に言及した若干の規定がある。第211条3項は「いずれの国も外国船舶が自国の港または内水に入り又は自国の沖合の係留施設に立ち寄るための条件として……特別の要件を定める場合には、当該要件を適当に公表し……国際機関に通報する」と定めている。本条は寄港条件として沿岸国が国際基準以上の基準を設定できることを確認し、その特別要件をむしろ公表する義務を負わせる点に立法意図があるとみられる。沿岸国は外国船が内水に入るために従うべき条件を設定しうることが当然に許容されており、領海通行中の外国船に対して、入港条件の違反を防止する措置をとることも可能なのである(第25条2項)。第218条は入港国に新たな手続の権利を付与するに必要な規定である。また第219条は堪航性に関する国際基準をみたさない船舶に対して、沿岸国の内水での裁量による措置を制限して(たとえば外国船を港外に出すことで自国法益を保護できる)、出港停止などの措置をとる義務を課すことが目的である。

以上のように、内水とくに港は領域主権の下におかれ、国際法上の制限がない限り、国家の裁量による措置(もっとも環境保護については国際基準を下回らないことが当然に予定される)をとることが可能である。港内にとどまる外国船については航行利益の考慮が

あまり必要とされない点を考えると、入港地における汚染防止のための規制はきわめて有効な機能をもつものであって、汚染防止体制の中に十分に組み入れられる必要がある。たとえば、入港条件をきびしくすることは基準以下船を排除することになり、これらの船舶に寄港の機会を与えないことは、ひいては沿岸での汚染を減少させることにつながるであろう。

#### D 罰則の適用

##### (1) 船舶に関する施国主義

国際法上、船舶は旗国の管理、管轄権の下におかれるのは確立した基本原則である。したがって、船舶内で生じた犯罪はいわゆる船内事項internal economyとして、旗国の刑法の適用を受け、また裁判権に服することは改めて説明するまでもない。わが国の刑法第1条第2項はまさにこれを受けたものである。また、刑法の執行は船長に対して特別司法警察職員としての権限を与えること、および外国領水内では領事官を介在させることで担保されていることも慣習法化しているといえる。しかし環境保護に関する違反に対する罰則の適用を検討する場合、次のような点を考慮しておく必要があると思われる。

##### (a) 船舶からの汚染

船舶汚染は航行に付随して(incidental)発生し、排出とCDEM(構造・設計・設備・配乗)違反の二つの類型から成る。LOSCは排出についての定義を置いていないが、MARPOL(第2条)は「原因のいかんを問わず船舶からのすべての有害物質の流出」を意味するとされており、したがって、(i)船舶の通常の運行に伴うoperational dischargeと(ii)海難などの事故に伴うaccidental dischargeの両者を包含している。いずれも船内から船外へ有毒物が排出され、海洋環境を損なう効果をもつ行為である。設備の操作ミスによって船内に油が流れた場合は排出に含まれない。この意味で排出は船外に及ぶ行為といわなければならない。しかし排出は船内で開始されるから「船舶を場所とする違反」として属地主義で処理することは可能であろう。

違法排出について責任を問われるものについて、わが国の海防法は一般に「該当する者」と規定し、違反者が誰であるかは明確とはいえない。英国のOil in Navigable Waters Act(1971)は、船主または船長(the owner or master)<sup>10)</sup>、海底資源活動については資源活動を行う者(the person carrying on the operations)と規定しており、一般的に責任者(the person in charge of…)が処罰の対象とされている(もっとも違反の態様により、一定の防御事由defencesが認められ、責任者が挙証責任を負う)<sup>11)</sup>。行政犯は刑法犯とは異なる



り、船舶に関しては航行組織と無関係に違反が発生するとみることができない。上記の英国法は違反行為者の代位責任ないし転稼罰として船主または船長を処罰するのではなく、固有の監督・管理責任を問うのである。とくに英国法は商船法Merchant Shipping Actの領域を中心に民事法において発展してきた「分身」Alter Ego論が業務者の損害賠償責任発生の要件とされ、これが刑事事件にも採用されるにいたった<sup>12)</sup>。こうした法人責任を背景として、排出違反に対しても船主が処罰対象とされている。法系の相異もあるが、以上の点を考慮して、処罰対象を明確化することが望まれる。

次に、CDEMに関する基準・規則は主として船舶安全法および船舶職員法・船員法で扱われる事項であるが、海洋汚染防止設備は海防法で規定されている。こうした設備はいうまでもなく船主の責任によって管理される性質のものであり、旗国主義によって規制されている。ところで刑法施行法第26条は「左ニ記載シタル罪ハ刑法第2条(保護主義)ノ例ニ従ウ……五 船舶法ニ掲ケタル罪 六 船員法ニ掲ケタル罪 七 船舶職員法ニ掲ケタル罪 八 船舶検査法……」と規定しており、上掲の主要海事法令は国外犯として処罰されるべきものとしている。船舶検査法は船舶安全法の前身とみられ、したがって、汚染防止設備に関する違反も、これと同等な性質を有すると考えられるから、国外犯として処罰されるのを妥当とするということが出来る。もっとも、これらの海事法令は多様な違反類型を含んでおり(たとえば、外国で船舶を取得した場合の船主の仮登録義務など)、全体として国外犯の処罰を予定しなければカバーし切れないことが考えられる。また、船舶安全法は船舶検査法とは異なり、上記刑法施行法第26条には含まれないとみる解釈も成立しうる。とくに罰則は、その適用範囲について特別な規定をおいていないので刑法第1条の適用を受ける、とする説もある<sup>13)</sup>。船舶は船主の所有物であり、公海上の管理・監督責任を負うという観点からすれば、保護主義を適用するのが妥当である。一方、船舶を場所とみて、その場所における一定の行為(結果)であるという観点を裏返せば属地主義が可能である。理論上はむしろ前者がより合理的であるといえるが、海防法では汚染防止設備の設置・管理だけが対象となっており、後者に含められなくはないと思われる。しかし、船舶安全法との平仄を合わせることが理論上好ましいといえよう。

(b) 投棄は「廃棄物その他の者を船舶、航空機またはプラットフォームその他の人工海洋構築物から故意に処分するany deliberate disposal」ことである(LOSC第1条(5)(a)(i))。船舶、航空機、構築物自体を処分することも含まれる。つまり、陸上源廃棄物を船舶に積み込み、運搬して処分することであり、「船舶を手段とする行為」である点で排出とは明ら

かに区別される。したがって投棄を行う者は船主または船長である。ところで伝統的国際法は、本来、港間の輸送を目的とする商船を前提として形成されてきており（その輸送行為の結果が船外の海洋に及ぶことはありえない）、資源活動などの船舶を手段とする活動は派生的に扱われてきたといえる。公海上の資源活動は国際法上公海自由の一つとして旗国主義によって処理されてきた。わが国の漁業法は、その違反について船舶の犯罪とみて属地主義と解してきたことは周知の点である。しかし近年、第2北島丸事件に関する最高裁判決は属人主義の考え方により刑法第8条但書を根拠にしたとみられる<sup>14)</sup>。こうした資源活動に対する考え方が、その属地的適用範囲が問題となる漁業法に限られるのか、それとも「船舶を手段とするすべての行為・活動」にまで拡張され適用されるべきかについて、その動向は今のところ不分明である。しかし、日本船舶による外国領水・EEZへの投棄を規制する場合は同様な問題を生ずる。いずれにせよ、「船舶を手段とする活動」は船舶の企業組織としての側面が問題となるのであって、この活動の違反の責任はもっぱら船主（または船長）が負うべき性質のものであることは明確だといえる。構築物の場合も同様である。

## (2) 海洋構築物

船舶は移動体であり単一の国籍をもつ人格化が法規制の出発点となるが、海洋構築物は移動性を有しないから国籍観念とは結合しない。しかし、領水のみならずEEZ・大陸棚の構築物も沿岸国の排他的管轄権の下におかれる（LOSC第60・80条）。公海上の場合は所有者の本国の管轄権下におかれると解される。海洋構築物による海洋汚染についても船舶と同様な問題が生ずる。しかし、船舶と異なり、とくに開発・生産段階に入ったプラットフォームその他の固定構築物の場合には安全水域が設定されるのが通常である。大陸棚条約に批准または加入した国家にとっては「沿岸国は安全水域において海洋の生物資源を有害な作用から保護するためのすべての適切な措置をとらなければならない」（同条約第5条6項）とされている。大陸棚法の立法例は数多く存在する。フランス大陸棚法は「本法に定める場合を除き、すべての法令を施設上の活動・施設・安全水域に適用する」（第5条）ことを定めている。英大陸棚法も「施設・安全水域について(on, above or under) 民刑法その他の法令が適用され、本法の下での犯罪は国内犯とみなされる」旨規定している（第3条および第11条<sup>15)</sup>）。このように施設のみならず安全水域にまで法令適用を行うことで汚染防止の目的を達成できる。安全水域の性質については議論があるが、領海と同様な法適用が行われているのが国家慣行の示すところである。したがって施設・安全水域について汚染防止法令の属地的適用は可能である。ただし、わが国の場合、安全水域の根拠となる法令は

全く存在しない。海洋開発の進行に伴って整備さるべき問題である。

なお、MARPOL(第3条4項)は「固定され、または浮揚しているプラットフォーム」を船舶と同様にoperational dischargeに関する排出基準に服せしめた(海防法63条)が、海底活動一般に関する国際的規制は今のところ存在しない<sup>16)</sup>。

### ③ EEZ・大陸棚における汚染行為

すでに触れたように、EEZ・大陸棚をわが国の法制の中に吸収消化するかについてはこれまでほとんど議論されてこなかった。すなわち、法人税等課税処分取消請求権事件判決は大陸棚に領域主権が延長し、資源関連活動を属地的に管轄する旨を判示したにすぎない。また、漁業水域暫定措置法は「我が国は漁業水域における水産動植物の採捕に関する管轄権を有する」(第2条1項)と述べただけで、漁業法の適用は明確であるが、LOSCで認められた主権的権利とは大きな隔りがある。いずれにせよ、EEZ法を将来作成し明確化する必要があるが、少なくともEEZ全体に汚染防止法を適用することは、資源に対する主権的権利とは区別されなければならず少なくとも主権的権利に包含される法令(その範囲は明らかにされていないが)は属地的拡張が許容されるとしても、汚染防止法が自動的に属地的に拡張されることにはならない。

環境保護法令のEEZ(および大陸棚)への適用についてはドイツの例が参考になると思われる。ドイツは1976年環境刑法規定を整備し刑法を改正した。改正刑法によると、先ず第3条で属地主義を規定しており、国内Inlandで行なわれた行為を対象としている。この「国内」は機能的概念であって大陸棚も含まれると解されている。ただし資源活動目的に入る行為に限定されている<sup>17)</sup>。したがって、大陸棚は英米法系諸国が採用する準領域というよりも一種の権限水域Kompetenzzoneという考え方に依拠しており、その権限範囲内の行為に刑法実体規定の属地的適用を行ったといえる。次に、第5条は保護主義(国内法益を害する国外行為)を規定するが、第11号をあらたに挿入し、「ドイツ大陸棚の区域Bereichで行われ、第324条、第326条、第330条および第330a条に該当する環境犯罪行為」を含めた<sup>18)</sup>。この区域は上部水域をも含みうると解されている。

また、第324条以下の条項は、環境自体および生命・身体・財産にたいする重大な侵害を犯罪と規定する環境実体刑法規定である。第9条11号は草案では第6条(国際法益を害する国外行為)に含まれていたのを連邦議会の法律委員会がこの形に修正したと報告されている<sup>19)</sup>。したがって内国法益である大陸棚の環境および生命・身体・財産を保護するものとして環境法令を位置づけるという考え方によったものといえる。なお、上記の環境実体刑

法に触れない環境法令違反は、秩序違反として行政罰を課せられていることは改めて紹介するまでもない。この秩序違反法Gesetz über Ordnungswidrigkeitenの適用範囲は、法律に別段の定めがないかぎり、領域内およびドイツ船舶・航空機内で行われる行為に対して適用されることと規定されている(第5条)<sup>20)</sup>。

上記の例を参考として、EEZへのすべての汚染防止関係法令の適用を検討することが望まれる。

## II 投棄

### (1) LDCとLOSCとの関係

公海条約(1958)は油濁防止のための規則作成(第24条)、放射性廃棄物による汚濁防止(第25条、国際原子力機関による基準はまだ作成されていない)について規定したのみで投棄一般には言及していなかった。このため公海への投棄が公認されていたため、海洋の自浄能力をこえるとの懸念が生じた。1972年2月オスロ投棄条約(ODC)に続いて同年12月LDCが締結された。前者は西欧諸国による地域協定であるが、その作成方式をモデルとしてLDCが作成された。

LDCはグローバルな条約として、すべての海域(内水を除く。第3条3項)での投棄を適用範囲とする。投棄の定義(第3条1項)はLOSCにも採用されている(船舶だけでなく、構築物も規制対象とされるのは、もともと陸上から持ち込んだ物および海洋からの採掘、生産の結果生ずる廃棄物を規制する必要からである。したがって船舶と異なり荷積、運搬は伴わないが、処分が対象となる)。なお海上焼却incineration at seaも第3回締約国協議会議の決議によって投棄とみなされている<sup>21)</sup>。

LDC第4条はODCと同じく投棄の禁止および許可について規定する。(a)付属書I (black list)に掲げる廃棄物の投棄の禁止、(b)付属書II (grey list)については事前の特別許可、(c)他のすべての廃棄物の投棄は一般許可を条件としている<sup>22)</sup>。これらは「国際基準」を構成するものでLOSCにおいてもそのまま適用される。さらに、第4条3項は「この条約のいかなる規定も、締約国が廃棄物その他の物であって付属書Iに掲げられていないものの投棄を自国につい禁止することを妨げるものと解してはならない」と規定しており、上記の国際基準を上回るきびしい「国内基準」を設定しうることを認めている。LOSC第210条6項「国内法令及び措置は、投棄による海洋環境の汚染を防止し軽減し及び規制する上で世界的な

規制及び基準と少なくとも同等な効果を有するものとする」と定めるが、この規定は上記の国内基準に対応するものである。

LDC第7条は次のように定めている。

「1 各締結国は、次のすべてのものにつき、この条約を実施するために必要な措置the measures required to implementをとる。

- (a) 当該締約国の領域において登録され又は当該締約国を旗国とする船舶及び航空機
- (b) 投棄が意図されている物を当該締約国の領域において積み込む船舶及び航空機
- (c) 当該締約国の管轄の下にある船舶、航空機及び固定され又は浮いているプラットフォームで投棄を行なっていると認められるもの

2 各締約国は、この条約の規定に違反する行為を防止し及び処罰するため、自国の領域において適当な措置をとる。」

第2項は「領域内 in its territory」における措置を規定するが、この領域は領土land territoryと解されており、投棄規制の前提となる、領土上における締約国の義務を謳っている<sup>23)</sup>。LOSC第210条第1・2項はこれを包含するとみられる。

第1項は(a)旗国主義、(b)荷積主義、(c)沿岸国主義に該当する。第1項の条約実施措置は、法令制定、許可、執行を包括的に含むと解されている（もしそうでなければ実施不能であり、他に根拠規定を有しないからである）。しかし、投棄許可権を(a)(b)(c)に認めるとしても實際上、荷積国の権限に依拠せざるを得ない。旗国は自国船が荷積国による許可を有しているかどうかをチェックするにとどまるであろう。執行についても問題が多い。旗国はいうまでもなく国際法の他の規則により許される範囲内でしか執行できない。沿岸国主義については管轄水域の範囲はLOSCの決定に委ねられている(第13条)。とくに荷積国の執行権に関して解釈が混乱している。つまり荷積国は荷積段階における許可・執行は当然認められるが、荷積後その領水外に出た外国船に対する執行が可能かどうかである。この点で積極説を展開しているのはTimagenisである。彼は、「本条約を作成した国際会議ではこの点について議論されなかったが、条文は執行権について制限を設けておらず積極的に解しうる（ただし第1項の措置は執行権を含み、(b)の領域に内水が含まれることを条件する）」旨説明している<sup>24)</sup>。この説では荷積国が他国の領水大陸棚への投棄処分についても執行権をもつこととなり、沿岸国主義を採る国は当然反対の立場を明らかにすることから、会議では明確化されないまま、残されたとみるのが妥当であろう。しかし、荷積国の許可は領水外での投棄処分の条件を指定することが含まれるから、少なくとも投棄を規制する国内法令

の域外適用を前提とすることが指摘されねばならない。

LDCの規定は上述のようにかなり不明確な内容を含んでいるが、LOSCはこれらについてより明確化する規定をもっている。第一に実施措置と執行権を区分している。第5節は法令制定義務と必要措置をとる義務(投棄については第210条I・2項)を扱い、第6節は執行(第216条)をとくに規定している。したがって、許可権は前者、執行権は後者に拠ると解しうる。第二に、LDCは許可・執行に関する権限を(a)(b)(c)とも船舶または航空機にかからしめている。しかし、LOSC第216条1項は

「(a) 沿岸国の領海内もしくは排他的経済水域内における投棄または大陸棚上への投棄については当該沿岸国

(b) 自国を旗国とする船舶については当該旗国又は登録された船舶若しくは航空機についてはその登録国

(c) 国の領域又は沖合の係留施設において廃棄物その他の物を積み込む行為については当該国」

と定めている。つまり(a)沿岸国主義については、投棄(処分)、(b)旗国については、LDCと同様に、船舶・航空機、(c)荷積国主義については積込行為にかからせており、執行権は積込行為と投棄(処分)が(a)(c)について区別された。第三に、沿岸国の領海内、EEZにおける投棄または大陸棚への投棄は、当該国の同意を条件とすることを明記した(第210条5項)。したがって外国沿岸への投棄は荷積国と当該沿岸国との二重許可を必要とする。

## (2) 立法例

荷積と投棄(deposit)とを区別した規制の例として英国食料・環境保護法(1985)第2部が参考になる<sup>25)</sup>。

「次の行為は許可を要する。

- (1) (i)船舶・航空機、ホヴァークラフト、海洋構造物、海中に浮揚しているコンテナーもしくは(ii)主に海中に固形物を投棄するために建設または改造された陸上構造物から、英国領水内の海中または海底に物品を投棄すること、
- (2) (i)英国の船舶、航空機、ホヴァークラフト、海洋構造物、もしくは(ii)投棄を管理しうる浮揚コンテナーから場所のいかんを問わず海中または海底に物品を投棄すること、
- (3) (i)英国または英国領水内で物品を積込んだ外国の船舶・航空機、ホヴァークラフト・海洋構造物、もしくは(ii)それらによって投棄が管理されており、同様に積込んだ浮揚コンテナーから英国漁業水域内の海中または海底に物品を投棄すること、

- (4) 英国内で物品を積込んだ輸送手段から英国漁業水域の海底へ物品を投棄すること、
- (5) (i)英国領水内で、(ii)沈船が英国船等によって管理されている場合はいかなる海域でも、(iii)外国船等によって管理され、かつ、沈められる船舶が英国または英国領水から沈没場所まで曳航または推進される場合、英国漁業水域内で、船を沈めること、
- (6) 場所をとわず海中または海底に投棄するために英国または英国領水内で物品を積込むこと、
- (7) 上記(1)または(4)にいう輸送手段から投棄するために英国内で物品をそれに積込むこと、
- (8) 場所をとわず船舶を沈めるために英国または英国領水からその船舶を曳航し推進すること、
- (9) (i)英国領水において、(ii)焼却が英国の船舶または海洋構造物において行われる場合はその場所をとわずに、(iii)焼却される物品を英国または英国領水内で積込んだ外国の船舶または構造物で焼却が行われる場合は英国漁業水域内において、物品を焼却すること、
- (10) その場所をとわず焼却するための物品を英国または英国領水内で船舶または海洋構造物に積込むこと。」

英国漁業水域の限界は200海里である。なお、執行については、(1)英国領域内(2)英国内または漁業水域内の外国船等、(3)所在する場所を問わず英国船等、に立入ることを認めている。

### III 船舶汚染

本稿では次の二つの問題を検討する。

#### (1) 入港国規制

入港国が行う規制が汚染防止体制全体の中で重要な機能をもつことはすでに指摘したとおりである。入港国による立入検査、堪航性を欠く船舶の出港停止処分とともに入港禁止・制限の問題がある。後者は外国法令に見られるが、わが国の海防法では規定がないため、今後の検討課題といえる。

参考例として次のような法令がある。

#### (i) 英国「油汚染防止」規制(1983)<sup>26)</sup>

### 第33条1項

「港長は、入港しようとする船舶が本規則の要件に適合しないと信ずる理由がある場合、それを所管大臣にただちに報告しなければならない。大臣は、船舶が海洋環境にたいして不当に有害な脅威であると認めるとき、英国の港または沖合施設へのその船舶の入港を拒否しうる。」

なお、第2項は出港停止、第3項は外国船の場合、旗国の領事・外交代表または適当な当局への即時通報義務を規定している。

(ii) 米国法(US Code,title33)<sup>27)</sup>

「§1228 米国港への入港条件」

(a) 通則

いかなる船舶も、次の場合、米国の可航水域内で活動し、または米国の管轄下で貨物または残留物を移転してはならない。

- (1) 船舶が航行事故、汚染事故または重大な修理問題の歴史をもち、当該船舶が安全でないか、または海洋環境に脅威を与えると信ずる理由があることを所管大臣が決定したとき。
- (2) 本章に基づいて制定された規則に適合しないとき、
- (3) 米国法に違反し、または米国が当事国となっている条約規定に反する方法または量で油その他の有害物質を排出するとき、
- (4) 航行要件に適合しないとき、
- (5) 配乗された一人または二人以上の士官が有する免許状が、米国基準または国際基準と同等以上の基準をみたさない免許状発給国によって発給されているとき、
- (6) 所管長官が船舶の安全航行を保証するに必要と認める配乗基準に適合しないとき、
- (7) 航行中、英語を理解できる航海士官が少なくとも一人船橋にいないとき。

(b) 除外事由

船舶の所有者または運行者が、安全であり海洋環境の脅威とならないことを立証し、それを所管長官が認めるとき、船舶または船内の人の安全のため入港が必要であるとき、所管長官は(a)に反する船舶の一時的入港を許可することができる」

本条はタンカーを対象として立法されている。なお、入港禁止はきわめて厳格な措置であり、その実施は慎重であることが望まれる。米国運輸長官はこの権限を管区司令官に委任しており、司令官は事情を聴取した士官の意見を聞いた上で決定することとされている。



## (2) 入港国許追

LOSC第218条は、外国船が自国港内にとどまる場合、自国の管轄水域外で行われた排出について調査・手続をとることを認めた（第1項）。ただし他国の管轄水域内での排出違反については当該国の要請を条件とする（第2項）。汚染防止の分野でこうした普遍主義的な手続権をみとめたことは画期的であり、それゆえに国内法への吸収に際して困難を生ずることになる。

(i) 英米法系諸国ではこれを属地主義で処理することを主張する説がみられる。遠隔地の違反排出ののち、それを立証する文書（油記録簿）をもって港に入港し停泊することを禁止する法律を採択すれば、新たに定義された違反は自国領域内で発生したことになり、と説明する立法管轄の創造的用法といわれる英国の考え方である<sup>28)</sup>。同様な考え方は、「外国船の入港条件を決定する米国議会の権限は争う余地がない」という判例に依拠して、内水への入域に特殊な条件を付しその違反を処罰するという米国での説にもみられる<sup>29)</sup>。これらの説は、英米法系では、普遍主義を戦争犯罪や海賊行為に限定して認め、その他はできる限り属地主義で説明する傾向を反映している。さらに、これらの国では、汚染の立証が比較的簡単に行われることを背景としている。しかし遠隔地での排出(remote discharge)を域内で発生したとみるには反テロリズム条約の国内化の場合と同様に何重もの擬制を必要とする。さらに、域外の違反に対して属地的管轄権を主張するには両者のリンクは余りにも稀薄であるといわなければならない。

したがって、むしろ大陸法系で採られてきた代理処罰主義に類似すると理解すべきであろう。ただし、第228条によって旗国の手続権が優先し、旗国が手続中の際、入港国の手続は停止するだけであるから、処罰ないし旗国への引渡の選択義務を意味する代理主義とも異なっている。また第218条は義務規定となっていない。いずれにせよ一種の普遍主義と把握することが適当であろう。もっとも、入港国許追が開始される前に、旗国の手続開始意思を確認し（文書による要請を行えば旗国に手続義務が生ずる、第217条6項）、もし意思がない場合に手続を開始するという慣行が一般化すれば代理主義に近いといえよう。なお、入港国許追は汚染防止法令が域外適用されていることが前提条件であることはいうまでもない。

(ii) 入港国による執行は複雑である。旗国または沿岸国（その管轄水域内で違反が発生した）の要請により「調査記録の移送」が行われる（第218条4項第1文）。沿岸国の要請により、入港国は「手続の停止」をしてもよい（同第2文）。この場合、入港国の「事件の

証拠記録、供託金等の移送」が沿岸国に行われねばならず（同第3文）、この移送によって、入港国の手続は継続できない、つまり「手続の終了」となる（第4文）。さらに、旗国が手続を開始をしたとき、入港国は「手続の停止」をしなければならない（第228条1項1文）。旗国手続の完了とともに、入港国は「手続の終了」となる（同第3文）。

調査記録の移送は手続開始前の場合は捜査共助レベルの問題であるが、手続開始後は場合により裁判の証拠・記録ともなりうる。したがって「事件の証拠・記録、供託金等の移送」、「手続の停止」、「手続の終了」が国内法上どのように消化できるかの問題が生ずる。

もともと、主権国家間の関係の中では、捜査共助はありえても、競合する裁判権間の共助は存在しえなかった。代理主義の場合も競合する裁判権のいずれかを選択する方式である。また海賊行為のような普遍主義も犯罪人の所在地国が裁判権を有するものとされている。入港国主義のように開始した手続を「停止・終了」することは異質な性質のものである。したがって従来の刑訴法では予定しなかったケースであって、理論的にいえば、特別法ないし刑訴法上に特定規定をおくべき筋のものであるといえる。

「手続の終了」は公訴棄却、「手続の停止」は裁判権は消滅しないで公判手続が停止する場合に該当するのであろう。わが国刑訴法も前者については第338条、後者について第314条が規定しているが、少なくとも「他国の判決が出るまで停止する」とか「他国の判決によって棄却する」とかの明文の特別規定を必要とすると思われる。

こうした各国の国内法化の困難を考えても實際上、前述の代理主義に近似した運用にならざるをえないのではないかと観測される<sup>30)</sup>。

#### IV 結語に代えて

本稿では汚染防止法の立法化に際して明確にしておくべき必要があると考えられる問題の若干をとりあげて問題提起した。とくに、①EEZなど新しい制度をどう消化するか、②企業組織と航行組織という二つの側面をもつ船舶の複雑な地位を個々の問題にあてはめて、どのように明確化するか、③保護主義、普遍主義などの国外犯を「刑法第2条の例に従う」ということで一括処理できるか、などの諸点はさらに立入って検討が必要とされると思われる。

1) Goldie. International Maritime Environmental Law Today; Hargrove, Who Protects the Ocean ? pp. 108~113. Douglas M. Johnston, the Environmental Law of the Sea, P.17ff.

2) 拙稿、海洋法条約における汚染防止、新海洋法制と国内法の対応 第1号(日本海洋協会)、3頁以下。

3) Nordquist, UN Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary, pp.36~41. 本条は<States have the obligation to…>となっており、第5~7節における<States shall…>とは表現方法を異にしている(para.192.8).

4) O'Connell, The International Law of the Sea, Vol. II, pp.994-5.

5) Nordquist, op.cit., pp.423ff. (para.237.1).

6) ibid, para.237.7(a).

7) IMO法律委員会は、LOSCとIMO付託事項との関係について検討すべき点を洗い出し、報告書Implications of the UN Convention on the Law of the Sea 1982 for the IMO (1987) (LMG/MISC/1) に基づいて検討を開始している。(International Organizations and the Law of the Sea : Documentary Yearbook 1987, p.340 ff.).MARPOLについては、IMO総会によって採択されたcode, manual, guidelineなどの決議が多く、この中の一部はMARPOLの解釈実施規定とみられるものも含まれている。したがって、「一般に受諾された規則、基準、慣行、手続」に該当するかしないかの仕認がとくに望まれる。LDCについて、事務局であるIMOにおいて検討が始められており、1992年の第15回締約国協議会議で条約改正の検討を開始することが決議された(日本海洋協会ニュース、No.35)。なお、LDCのAd hoc Group of Legal Experts on Dumpingの報告(LDC/LG/3)については、Documentary Yearbook 1987, p.436 以下、LDCの実施に関するIMO事務局の報告(LDC11/5)についてはDocumentary Yearbook 1988, p.323以下を参照。

8) Documentary Yearbook 1988. p.339. Implications regarding the Law of the Sea Convention for the London Dumping convention ; Report the World Commission on Environment and Development (Brundtland Report), paras.5.3~5.6.

9) 判例時報1040号, 12頁以下。

10) 同法Sec, 1(1)は次のように規定している。

「If any oil to which this section applies or any mixture containing such oil is discharged from a ship registered in the United Kingdom……, the owner or master of

the ship shall...be guilty of an offence under this section.]

11) David W. Abecassis, Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States Law and Practice, p.53ff.

12) 佐藤雅美, 英米における法人処罰の法理(-), 阪大法学第143号、136~7頁. Alex T. Howard, Personification of the Vessel: Fact or Fiction? Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.21. p.319 ff.

13) 法務総合研究所、船舶法・船舶安全法・船舶職員法・船員法、52頁。

14) 杉原高嶺, 漁業法の域外適用をめぐる解釈アプローチ、新海洋法制と国内法の対応第4号、55頁以下。判例時報、627号、15頁以下。

15) 拙稿、大陸棚法令、新海洋法条約の締結に伴う国内法制の研究、第4号、206頁以下。

16) 拙稿、海洋法条約における汚染防止、新海洋法制と国内法の対応第1号、16~20頁。

17) Jescheck—Russ—Willms, Strafgesetzbuch: Leipziger Kommentar, Bd I. S.110ff.

18) 「Straftaten gegen die Umwelt in den Fällen der §§ 324, 326, 330 und 330a, wenn die Tat im Bereich des deutschen Festlandssockels begangen wird.」

19) 第6条について条約による訴追義務を負う場合であると見る説もあるが、Esserはそれ以外に普遍主義、代理処罰主義をも含有すると解している(Schönke—Schröder, S.57ff)

20) ドイツの投棄条約実施法(1977)は重い違反に対して最高2年の自由刑、軽い違反に対しては秩序違反として10万マルク以下の罰金を課している。MARPOL実施法(1981)ではより軽い罰金となっている。

21) この会議は条約付属書 I, II, に必要な改正を行うとともに、Addendum (Regulations for the control of incineration of wastes and other matter at sea) を採択した。なお、LOSC(第195条)は「損害若しくは危険を移転しまたは一の類型の汚染を他の類型の汚染に変えてはならない義務」を規定していることが指摘される。

22) 不可抗力、人命、船舶等の安全を確保する(第5条1項)および人の健康に対する高度な危険があり他に解決策がない(同条2項)場合は例外事由としうる。

23) Timagenis, International Control of Marine Pollution, Vol.1, 230

24) *ibid*, pp.231~2.

25) Food and Environment Protection Act, Part II.

A licence is needed for the following :

(1) for the deposit of substances or articles in United Kingdom waters, either in the

sea or under the seabed, from (i) a vehicle, vessel, aircraft, hovercraft, marine structure or container floating in the sea; (ii) a structure on land constructed or adapted wholly or mainly for the purpose of depositing solids in the sea ;

(2) for the deposit of substances or articles anywhere in the sea or under the sea-bed from (i) a British vessel, British aircraft, British hovercraft or British marine structure; (ii) from a container floating in the sea, if the deposit is controlled from any of (i);

(3) for the deposit of substances or articles anywhere either in the sea or under the sea-bed within British fishery limits (i) from a foreign vessel, foreign aircraft, foreign hovercraft, foreign marine structure which was loaded in the United Kingdom or United Kingdom waters with any of those substances or articles (ii) from a container floating in the sea which was so loaded if the deposit is controlled from a foreign vessel, foreign aircraft, foreign hovercraft or foreign marine structure;

(4) for the deposit of substances or articles anywhere under the sea-bed within British fishery limits for a vehicle which was loaded in the United Kingdom with any of those substances or articles;

(5) for the scuttling of vessels (i) in United Kingdom waters; (ii) anywhere at sea if the scuttling controlled from a British vessel etc; (iii) anywhere at sea within British fishery limits if controlled from foreign vessel etc and the vessel scuttled was towed or propelled to the place where the scuttling takes place from the United Kingdom or United Kingdom waters;

(6) for the loading of a vessel etc in the United Kingdom or United Kingdom waters with substances or articles for deposit anywhere in the sea or under the sea-bed;

(7) for the loading of a vehicle in the United Kingdom with substances or articles for deposit from that vehicle as mentioned in (i) or (4) above;

(8) for the towing or propelling from the United Kingdom or United Kingdom waters of a vessel for scuttling anywhere at sea;

(9) for the incineration of substances or articles on a vessel or marine structure (i) in United Kingdom waters; (ii) anywhere at sea, if the incineration takes place on a British vessel or British marine structure (iii) anywhere at sea within British fishery limits, if the incineration takes place on a foreign vessel or foreign marine structure which was

loaded in the United Kingdom or United Kingdom waters with any of those substances or articles;

(10)for the loading of a vessel or marine structure in the United Kingdom or United Kingdom water with substances or articles for incineration anywhere at sea.

26) Merchant Shipping (Prevention of Oil Pollution) Regulations.

これはMARPOL実施のために制定された。

27) PL.54-474, Port Safety and Tank Vessel Safety Act (Ports and Waterways Safety Act 1972の1978年修正)。

28) British Branch Committee on the Law of the Sea, Concept of Port State Jurisdiction ; International Law Association, Report of the Fifty-Sixth Conference (1974), para,13.

29) Brian D.Smith. State Responsibility and the Marine Environment, p.176. 根拠となる重要な判例としてはLauritzen v. Larsen, 345 US 571, 592-3 (1953) .

30) この点に関連して、旗国手続きの優先性を認めない例外として「自国船に対する義務を繰り返して無視している場合」がある。しかし、入港国が旗国(便宜置籍国が想定されている)を怠慢と決めつけることは外交上不可能に近いと考えられる。

---

# 海洋の科学的調査

— 国内法制との関連で —

成蹊大学教授

広 部 和 也

---

## はじめに

排他的経済水域の中で科学的調査を行なう自由を認めるか否かは、国際連合海洋法条約の審議過程における大きな問題の一つであった。一方では、純粋な学術目的の科学的調査や環境問題との関係で行なわれる海洋の科学的調査などは、できるだけ自由であることが主張され、他方において、資源問題や安全保障問題との関連では、海洋の科学的調査に対して制限が加えられるべきであると主張されたのである。しかも、最近における科学技術社会の進展は、科学的知識の開発と蓄積が国力として大きな意味をもつことを認識させるに至った。できるだけ科学的知識をコントロールし、蓄積し、あるいはそれにアクセスすることが重要だと考えるようになったのである。海洋の科学的調査については、1958年の大陸棚条約において、初めて海洋法制に取り入れられたとあってよかろう。それ以前は、領海の外側での科学的調査は自由に行なうことができたのである。海洋の科学的調査が国家の利害事項としてそれほど重要なものと考えられなかったのであろう。大陸棚条約では、大陸棚に関する調査には沿岸国の同意を取得しなければならないものとした。しかし、同時に、純粋な科学的調査については、同意を与えることを拒絶できないとした(同第5条第8項)。つまり、大陸棚資源の探査・開発との関連で行なわれる科学的調査には沿岸国の同意が必要であることが明確にされたのである。したがって、国家の利害関係事項である資源問題に関連する限りは沿岸国の同意が必要であるとの認識は覆えることのないものであったのである。確かに、純粋に学術目的の科学的調査は、普遍的な立場からすれば、できるだけ自由に行なわれるべきものであろう。しかし、学術目的の科学的調査と資源の探査・開発のための科学的調査とは、概念上論理的に分けることが可能だとしても、実際上の見地から、これを明確に分けて扱うことは殆んど不可能である。科学的調査の定義規定

が、当初は設けられていたにも拘わらず、途中から含められなくなったのは、一義的な定義が極めて困難だったからである。また、海洋法条約の審議過程においては、資源問題が強く意識されていたことも明らかである。結局、海洋法条約では、全体として、沿岸国の同意原則がより強調されることになったといえるであろう。しかしながら、相対立する利害の妥協の上に成り立っていることも確かであり、条約規定の中には、後述のようにいくつか不明瞭な部分もみられる。それらが具体的に実施されるのは個々の国家の措置によるのであり、国家はそれぞれ国内法を制定して自国の権限を明確にしようとするのである。科学的調査は排他的経済水域との関係で規定されるのが普通である。既に、条約の審議過程で多くの国が200カイリ法を制定しており、その中には、科学的調査に関する規定を含めているものがみられ、また、国によっては、海洋の科学的調査に関する法を制定しているところもある。

本稿は、国際連合海洋法条約（以下、海洋法条約）の海洋の科学的調査に関する問題について、各国の国内法制との関係を検討しようとするものである。昨年度は、科学的調査の定義の問題に焦点をあてて検討したが、本年度は、国内法およびそれと条約との関係を中心に検討を行ってきた。重点は国内法にあるが、条約と国内法との関係も重要な課題であるので、本稿では、まず、海洋法条約における科学的調査に関する基本的制度を概観して若干の問題点を指摘し、しかる後、国内法制について検討を行なうこととする。なお、海洋の科学的調査は、それぞれの水域で行なわれるものであるが、排他的経済水域における科学的調査が問題の中心と思われるので、本稿においても、その点に重点を置いて考察するであろう。

## I 国際連合海洋法条約における海洋の科学的調査

### 1 管轄権と基本原則

海洋法条約によれば、沿岸国は、排他的経済水域において、海洋の科学的調査に関し、この条約の関連規定に定める管轄権を有する(同第56条第1項(b)(iii))。この管轄権を行使するに当たっては、他の国の権利及び義務に妥当な考慮を払い、この条約と両立するように行動しなければならない(同第56条第2項)。条約第13部の「海洋の科学的調査」の下では、地理的位置の如何を問わず、全ての国と権限のある国際組織が、この条約に規定する他の国



の権利及び義務に従うことを条件として、海洋の科学的調査を実施する権利を有する(同第238条)。このような科学的調査の権利は、第56条第1項の沿岸国の管轄権と対比されるものである。さらに、国及び権限ある国際組織は、この条約に従って海洋の科学的調査の発展及び実施を促進し及び容易にする(同第239条)。しかし、同時に、国及び権限ある国際組織は、自ら実施するものであるか自らのために実施されるものであるかを問わず、海洋の科学的調査がこの条約に従って実施されることを確保する責任を負い(同第263条第1項)、そのような科学的調査から生じる一定の損害に対して賠償しなければならない(同第263条第2項、第3項)。つまり、他国の排他的経済水域内で実際に科学的調査を行なうのは、そのような責任を負う国と権限ある国際組織ということになる<sup>(1)</sup>。

以上のような海洋の科学的調査を実施するに当たって、次の四つの基本原則が適用される(同第240条)。すなわち、

- (a) 海洋の科学的調査は、専ら平和目的のために実施されなければならない。
- (b) 海洋の科学的調査は、この条約に合致する適当な科学的方法及び手段を用いて実施されなければならない。
- (c) 海洋の科学的調査は、この条約と合致する他の適法な海洋の利用を不当に妨げてはならず、かつ、そのような利用の際に十分に尊重されなければならない。
- (d) 海洋の科学的調査は、この条約に従って採択されるすべての関連規則(海洋環境の保護及び保全のための規則を含む)に従って実施されなければならない。

このような基本原則に従って行なわれる海洋の科学的調査活動は、海洋環境又は海洋資源のいずれの部分に対するいかなる請求権の法的根拠も構成するものではない(同第241条)。

## 2 沿岸国の同意

領海内における科学的調査については、沿岸国が主権を有する水域であることから、沿岸国は規制し、許可し及び実施する排他的権利をもつものであり、科学的調査を実施できるのは、沿岸国の明示の同意が得られ、かつ、沿岸国の定める条件に基づく場合に限られる(同第245条)。海洋法条約に規定はみられないが、群島水域における科学的調査についても同じ原則が適用されるものと思われる<sup>(2)</sup>。また、無害通航との関係では、ジュネーブ領海条約(1958)と異なり、海洋法条約では、領海通航中の外国船舶が調査活動又は測量活動を実施する場合には、沿岸国の平和、秩序又は安全を害するものとみなし、無害通航と認め

られないことを明確に規定している(同第19条第2項(J))。同様に、国際海峡の通過通航や群島水域航路帯通航についても、外国船舶は、沿岸国及び群島国家の事前の許可なしにいかなる調査活動又は測量活動も行なうことができない(同第40条、第54条)。

排他的経済水域内及び大陸棚上における海洋の科学的調査について、最も重要な規定は第246条であろう。第246条第1項は、第56条第1項(b)(ii)を敷衍し、「いずれの沿岸国も、自国の管轄権を行使するに当り、この条約の関連規定に従って排他的経済水域内及び大陸棚上における海洋の科学的調査を規制し、許可し及び実施する権利を有する。」と規定している。そして、1958年大陸棚条約第5条第8項と基本的には同じであり、排他的経済水域内及び大陸棚上における海洋の科学的調査は、沿岸国の同意を得て実施する(同第246条第2項)。しかし、沿岸国が排他的経済水域内での外国の科学的調査をどの程度コントロールし得るかは、第三次国連海洋法会議における大きな争点の一つであった。

海洋の科学的調査を分けて捉える考え方は、当初からみられ、非公式単一草案(ISNT)では、定義規定がみられるとともに、基礎的調査(fundamental research)と、沿岸国の明示の同意を得た場合のみ実施できる資源関連の調査(resource-orientated research)とを区別していた(同第III部第21条)。しかし、このような区別には、多くの開発途上国が反対した。その理由は、たとえ基礎的調査であっても、経済資源の開発や軍事的考慮とは無縁ではないということにあった<sup>(3)</sup>。実際上の見地からは、両者を区別することは意味をもたないということである。こうして、改訂草案(RSNT)では、定義規定は残されていたものの(同第III部第48条)、このような区別を明示することは削除され、排他的経済水域内で実施される科学的調査に沿岸国の同意が要求されることとなった(同第III部第60条第1項)。もともと、この同意は、調査が水域の経済的利用に関係しないものである場合には、承諾せざるを得ないものとされていた(同第2項)。このような規定は、科学的調査を行なう立場からは、好都合であったが、同意を全ての対象に広げ許可に完全な裁量権を沿岸国が持つべきだと主張するグループ77や社会主義国は容認しなかった。統合草案(ICNT)では、「通常の場合において」(in normal circumstances)同意を与える旨の表現が加えられた(同第247条第3項)。しかし、同時に、科学的調査が水域の経済的利用に関係する場合には「裁量により」(in their discretion)同意を与えない旨が規定された(同第4項)。同意を前提としながら、いわゆる絶対的同意体制(absolute consent regime)ではなく、制限的同意体制(qualified consent regime)が示されているといえよう<sup>(4)</sup>。すなわち、沿岸国の同意を一般的に必要としながら、沿岸国の同意に一定の制限を加えるものである。資源を対象とする

沿岸国の主権的権利やその他の管轄権がどの範囲で認められるのかという、いわば、排他的経済水域の基本的性質・内容にもかかわる問題でもあった。結局、ICNTの考え方が、海洋法条約第246条第2項の同意を明記する規定の基礎となったのである。

海洋法条約では、実質的には、大陸棚条約と同様に、明記はしていないものの、純粋な科学的調査と応用的な科学的調査との間に違いをつけることは意図されているように思われる。しかし、大陸棚条約とは異なり、海洋法条約の場合は、この二つの区別それぞれを定義しているわけではないが、調査内容を示してそれがどちらのカテゴリーに入るかを明記することによって分けようとしているように思われる。科学的調査の実施には沿岸国の同意を必要とするが(第246条第2項)。その同意は、通常の状態において、調査計画が次のいずれの要件にも該当する場合には、与えられねばならないものとされる。①この条約に従って実施されるものであること、②専ら平和目的であること、③すべての人類の利益のために海洋環境に関する科学的知識を増進させる目的をもつものであること(同第246条第3項)。したがって、これら3つの要件のいずれか1つでも欠ける場合には、沿岸国は同意を与える義務はない。純粋な学術目的の科学的調査は、通常の状態において、同意が与えられねばならない。沿岸国は、同意が不当に遅滞し又は拒否されることのないことを確保するための規則及び手続を設定する(同)。この場合は同意が与えられないのが例外ということになるが、例外がどのような場合に当てはまるかに問題は残る。また、それは、「通常の状態」の意味についての解釈問題ということになるであろう。もっとも、解釈問題という点では、前述の②③についても生じ得る。

このような純粋な科学的調査に対して、応用的な科学的調査の場合には、沿岸国は同意を与えるか否かについて完全な裁量権を持つ。第246条第5項によれば、排他的経済水域又は大陸棚上における海洋の科学的調査計画の実施について、次の場合には、沿岸国は、自国の裁量により同意を与えないことができる。

- (a) 天然資源の探査及び開発に直接影響を及ぼす場合。
- (b) 大陸棚の掘削、爆発物の使用又は海洋環境への有害物質の導入を伴う場合。
- (c) 第60条及び第80条に規定する人工島、設備及び構築物の建設、操作又は利用を伴う場合。
- (d) 第248条の規定により計画の性質及び目的に関し伝達される情報が不正確である場合又は調査を実施する国若しくは権限のある国際組織が前に実施した調査計画について沿岸国に対する義務を履行していない場合。

この規定の意味するところは、科学的調査の計画が排他的経済水域上の諸権利を害する可能性がある場合には、沿岸国はその裁量により同意を与えなくともよいということである。ただし、その裁量権を行使できるのは、同意を与えるか否かに関してのみであり、調査計画が(a)から(d)までのいずれの状況に該当するか否かではない。そのような状況が存在すると考えられる場合にのみ、何らの説明なしに同意を与えないことができるのである<sup>(5)</sup>。つまり、それ自体、一方的な行為としてできるのであり、争う余地がないということである。このことは、海洋の科学的調査に関する規定の解釈又は適用に関する紛争一般が強制的紛争解決手続に付されることになっている(同第264条)のに対し、第246条の規定に基づく沿岸国の権利又は裁量権の行使はこの手続きから除外されている(同第297条第2項(a)(i))ことから肯首できるであろう。

この第246条第5項について、いくつかの疑問が提示されている<sup>(6)</sup>。第1に、通常の場合において同意が与えられるという原則の例外として規定された(a)~(d)は網羅されているのか例示なのかということである。網羅されていれば、沿岸国が許可を否定できるのは四つの場合に限られることになるが、例示であれば、他にも可能性があることになる。しかし、通常の場合で同意を与えることが原則であるならば、同意を与えない場合は例外ということになり、例外であるとすれば、制限的に解釈すべきだということになり、網羅していることになろう。第3項の「通常の場合」という一般的基準に対し、第5項の(a)~(d)はより具体的な基準であり、この点からも、以上の考え方は肯定できるであろう。しかし、同意を与えることを原則とし、それを二つに分けて、当然に合意が与えられるべき場合と同意を与えなくともよい場合とに分類しているとすれば、後者の場合に該当する例示をしているとも解釈できるであろう。ただ、この場合は、これら二つの場合が明確に分類され区別されることが前提となる。しかし、海洋法条約では、一方では、通常の場合において同意が与えられる場合は調査目的を基準としているのに対し、他方で裁量で同意を与えない場合は、調査態様や規則違反を基準としており、両者を同じ性質の基準で分けているわけではない。第二に、(a)~(d)の四つの場合が例外として網羅されているとして、それぞれどの程度の解釈の自由が認められるのか、という問題がある。「自国の裁量により」同意を与えない場合の「裁量」は、同意を与えるか与えないかにかかっているが、その前提として、(a)~(d)のいずれかの場合に該当することを判断しなければならず、この場合の解釈権は当該沿岸国にある。解釈が裁量で行なわれてよいはずはないが、例えば、天然資源の探査及び開発に「直接に影響を及ぼす」場合とはどのような場合か、解釈によってかなり異なってくるよ

うにも思われる。第三に、紛争解決手続との関係で、義務的手続から除外されるのはどの程度かという問題である。前述のように、第246条の規定に基づく沿岸国の権利又は裁量権の行使から生ずる紛争については、沿岸国は拘束力を有する決定を伴う強制的手続に付することを承諾する義務を負わない(第297条第2項(a)(i))。ここで、第一と第二の問題と同様、沿岸国の裁量権の合法的範囲が問題となろう。

以上の沿岸国の同意を与えないということの他にも、科学的調査が制限される場合がある<sup>(7)</sup>。すなわち、第246条の海洋の科学的調査活動は、条約で定める沿岸国の主権的権利及び管轄権を行使して沿岸国が実施する活動を不当に妨げてはならない(同第246条第8項)。これによって、第246条第3項に規定された基準に合致する科学的調査活動であっても、それが第246条第8項の不当な妨げとなる場合には、拒否されることになる。全ての科学的調査活動に求められる要件であり、紛争解決手続も含めて考慮すれば、沿岸国にとって有利な規制といえるであろう。

### 3 調査国の義務と義務違反

国及び権限ある国際組織が外国の排他的経済水域や大陸棚で科学的調査を行なう場合、一定の義務に従わなければならない。第一に、沿岸国に対し情報を提供する義務である。すなわち、海洋の科学的調査を行なう場合、調査計画の開始予定日の少なくとも6ヶ月前に、沿岸国に対して次のすべての事項についての説明書を提出しなければならない(第248条)。

- (a) 計画の性質及び目的
- (b) 使用する方法及び手段(船舶の名称、トン数、種類及び船級並びに科学的装備の説明を含む。)
- (c) 計画が実施される正確な地理的区域
- (d) 調査船の最初の到着予定日及び最終出発予定日又は、場合に依り、装置の設置及びその撤去の予定日
- (e) 後援組織の名称及びその代表者の氏名並びに計画の責任者の氏名
- (f) 沿岸国が計画に参加し又は代表を派遣し得ると考えられる程度

この事前情報提供の規定は、ISNTでは期間を明示してなかったが、RSNTで4ヶ月とされた。本来、この規定の意味は、情報の提供を受けることによって、沿岸国が科学的調査の内容や性質を確認することにあつたのである。6ヶ月というかなり事前での情報提供義

務は単なる確認以上のものになったといえるのではなからうか。

第二に、沿岸国が参加する権利を受け入れなければならない。すなわち、排他的経済水域内又は大陸棚上において海洋の科学的調査を実施するに当り、沿岸国の希望する場合には、海洋の科学的調査計画に参加し又は代表を派遣する沿岸国の権利を確保し、また、実行可能なときは、特に、調査船その他の船舶又は科学的調査のための設備への同乗を確保しなければならない(同第249条第1項(a))。この条件は、単に、沿岸国が第248条の通告に述べられているところに従って調査がなされているかどうかを注意深く審査するということを確保するのみならず、自国の科学者が参加し必要な経験を開発するのを援助しているのである<sup>(8)</sup>。

第三に、沿岸国等に対し一定の情報を提供する義務がある(同第249条第1項(a)~(e))。すなわち、沿岸国の要請により、沿岸国に対してできるだけ速やかに予備的報告並びに調査の完了後は最終的な結果及び経過を提出しなければならない。また、科学的調査計画から得られたすべての資料及び見本を沿岸国の利用に供することを約束し並びに写しを作成することのできる資料及びその利益上の価値を害することなく分割することのできる見本を沿岸国に対し提供することを約束しなければならない。そして、要請のある場合、このような資料、見本及び調査結果の評価を沿岸国に対し提出し又は沿岸国が評価し若しくは解釈することに対し援助しなければならない。さらに、事前の合意を含めて、沿岸国の法令を害することなく、調査結果ができる限り速やかに適当な国内の経路又は国際的な経路を通じ国際間の利用に供されることを確保しなければならない。国際的な利用に供する場合も、同意を与えた沿岸国の法律・規則に従うことになる。純粋な学術的な科学的調査の場合には疑問なしとしないが、資料や見本などの提示とその評価に対する援助までも規定しているのは、科学技術の知識が遅れている国や技術移転の問題も含めて考えれば、沿岸国にとって有利な規定となっているのも致しかたないところであろう。

第四に、科学的調査の性質や目的がどうであろうと、沿岸国の主権的権利及び管轄権を行使して沿岸国が実施する活動を不当に妨げてはならない(同第246条第8項)。

以上の義務、特に、第一から第三について、違反があった場合、沿岸国は調査活動を停止又は終止させることができる。すなわち、いずれの沿岸国も、次のいずれかの場合に、自国の排他的経済水域内又は大陸棚上において行われている海洋の科学的調査活動の停止を要求する権利を有する(同第253条第1項)。

(a) 調査活動が、第248条の規定に基づいて通報された情報であって沿岸国の同意の基礎

となったものに従って実施されていない場合

- (b) 調査活動を実施している国又は権限のある国際組織が、海洋の科学的調査計画について沿岸国の権利に関する第249条の規定を遵守しない場合

第248条は情報を提供する義務であり、上述の第一の義務である。第249条は一定の条件を遵守する義務であり、上述の第二と第三を中心とした義務である。いずれも、違反に対しては停止(suspension)を要求することが可能である。そして、終止(cessation)を要求する権利の認められるのが次の場合である。④第248条の規定の違反があった場合において当該違反が調査計画又は調査活動の主要な変更に相当するものであるとき(同第253条第2項)。⑤上述の停止の場合に該当するいずれかの状態が合理的な期間内に是正されない場合(同第3項)。

これらの停止又は終止は、違反に対する沿岸国の執行権である。国家は海洋の科学的調査を行なう場合、それが海洋法条約の諸規定に従って実施されることを確保する責任を負うのであるが(同第263条第1項)、沿岸国として、違反に対し、調査活動の停止又は終止という対応が許されるということである。しかし、排他的経済水域内や大陸棚上での海洋の科学的調査の違反を理由として、条約の規定以上に、違反船やその船長の拿捕や逮捕は認められないものと思われるが、さらに検討を要するであろう。

## II 海洋の科学的調査に関する国内法制

以上、海洋法条約の海洋の科学的調査に関する法制度のうち、国内法制を考察するのに前提になるとと思われる部分を中心に概観した。主権が行使される領海は当然として、主権的権利や管轄権が行使される排他的経済水域や大陸棚において行なわれる科学的調査も含めて、一般的に沿岸国の同意を得ることが基本となっている。その上で、排他的経済水域内又は大陸棚上で行なわれる科学的調査について、一定の目的に合致するものは通常の状態において当然に同意が与えられるべきものとし、さらに、一定の態様のものについて、沿岸国の裁量によって、同意を与えないことができるとした。したがって、一応、従来述べられてきたように、海洋の科学的調査を二つに分けているといえる。学術目的の純粋な科学的調査と資源開発のための応用的又は実用的な科学的調査に分けられ、前者は、当然に同意が与えられ、後者は、同意を与えるか否かの裁量の下にあるということである。たしかに、条約上の読み方は、そのようにとることが妥当と思われ、1958年大陸棚条約に比

べてこの点がより明確になったともいえよう<sup>(9)</sup>。しかし、両者の定義がそれぞれ明確になされているわけではない。また、条約中に、両者を分類する形で用語が示されているわけでもない。その意味では、両者の扱いがより明確になるのは、今後、どのように各国の実行がなされて行くかにかかっている問題ともいえるであろう。

既にみたように、沿岸国は、同意を与えることを前提として、その同意が不当に遅滞し又は拒否されることのないことを確保するための規則及び手続を設定しなければならない(第246条第3項)。さらに、一般的に、国は、海洋の科学的調査を容易にする努力をしなければならない。すなわち、いずれの国も、自国の領海を超える水域において条約に従って実施される海洋の科学的調査を促進し及び容易にするための合理的な規則及び手続を設定するよう努力するものとし、また、適当な場合は、自国の法令に従うことを条件として、海洋の科学的調査船の自国の港への入港を容易にし及び科学的調査船に対する援助を促進する(同第253条)。かくして、各国は、海洋の科学的調査に関して、法令を整備することが期待されている。

以下において、海洋の科学的調査に関する国内法制を考察しよう。最初に、法形式を中心に全体的な概観をして、全体としてどのような状況かを考察し、次に、管轄権の設定状況を概観し、最後に、科学的調査に対して、両極端と思われるアメリカとソ連について概観する。

なお、ここで、国内法制の資料として用いたのは、国際連合発行の次のものである<sup>(10)</sup>。Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *The Law of the Sea: National Legislation, Regulations and Supplementary Documents on Marine Scientific Research in Areas under National Jurisdiction* (United Nations, New York, 1989. 以下、UN, *The Law of the Sea*).

## 1 国内法制の概観

1970年代半ば、多くのラテン・アメリカ諸国が、天然資源に対する管轄権を200カイリまで広げる立法を行ない、そこには、海洋の科学的調査に関する規則も含まれていた。このような海洋の科学的調査に関する規則の多くは、第三次国際連合海洋法会議の初めの頃からその後の交渉の過程で、その時々条約草案を反映しながら作成されたものである。1982年に海洋法条約が採択された後、同意原則などがより明確になり法制定がなされ、現在も恐らくはなおそれぞれの国で規則制定の作業が継続中と思われる<sup>(11)</sup>。したがって、今後と



も、各国の動向に注意する必要がある。

後述のように、多くの国は、排他的経済水域又は経済水域に関する法令の中で又はそれとの関係で海洋の科学的調査に関する規定を置いている。しかし、若干の国では、それ以前に漁業水域を設定していたり、また、若干の国は、排他的経済水域ではなく200カイリ漁業水域を設定している。このため、海洋の科学的調査を全般的に規定する場合だけでなく、漁業との関連において科学的調査を規定する場合もみられるのである。これら全体として、国内規則を一覧表にした(別表1)。このうち、何等かの形で、外国人による海洋の科学的調査に対応した法令、規則、手続を有している国としてあげられているのは、次の諸国である<sup>(12)</sup>。アルゼンチン、オーストラリア、ブラジル、ブルガリア、カナダ、チリ、コロンビア、デンマーク、エクアドル、ガボン、東ドイツ、ガーナ、ギリシア、アイスランド、インド、イタリア、日本、マレーシア、モルディブ、メキシコ、ノルウェー、オーマン、ペルー、ポルトガル、セネガル、スペイン、スウェーデン、トリニダド=トバゴ、ソ連、英国、ベネズエラである。もっとも、これらの国に日本が含まれていることからわかるように、必ずしも海洋の科学的調査に関する法令を有している国というわけではない。単なる行政措置やあるいは単なるガイドラインとして述べられているものも基準とされている。これらは、外国人からみて、当該沿岸国の近海で海洋の科学的調査を行なう場合、実施に関する何らかの具体的な法令や手続が明らかにされているものがあげられているものと思われる。しかも、それは、国際連合の要請に応じて、国際連合に対して提出されたものであって、何らかの規則や実際上の措置を有している国でも、提出しなければ掲載されず、また、英文で国際連合に提出されていても、国内的には一般的に公表する必要のないものもあるように思われる。したがって、国内法制という表現には必ずしも合致しない形式のものもあることに留意しておく必要がある。

海洋の科学的調査に関する国内法制について、まず、規定の形式が問題となる。多くの国では、排他的経済水域に関する法(いわゆる200カイリ法)の中に、同水域における自国の管轄権の規定を有し、そこに、海洋の科学的調査も含めているのである。すなわち、海洋法条約第56条第1項とほぼ同様の規定である。たとえば、インドネシア排他的経済水域法(Act No.5 of 18 October 1983 on the Indonesian Exclusive Economic Zone<sup>(13)</sup>)の第4条第1項は、次のような規定である。

#### Article 4

1. Within the Indonesian Exclusive Economic Zone, the Republic of Indonesia shall

have and exercise :

- (a) its sovereign rights to conduct the exploration, exploitation, management and conservation of the living and non-living resources on the seabed and in the subsoil thereof as well as the water above it, including other activities for the purpose of economic exploration and exploitation of said zone, such as the generation of power by means of water, current and wind;
- (b) its jurisdiction in connection with :
  - (i) the construction and use of artificial islands, installations and other structures;
  - (ii) marine scientific research;
  - (iii) the protection and conservation of marine environment;
- (c) other rights and duties, based on the applicable Convention of the Law of the Sea.

このような形式的にも海洋法条約と酷似しているものは、そう多くはないが、条約成立以後の比較的新しい国内法にみられる<sup>(14)</sup>。また、形式的には異なるものの、同趣旨の規定を置くものもみられる。さらに、排他的経済水域法が多いのはいうまでもないが、国によっては、領海や大陸棚を含めて単一の法を制定する国もあり、さまざまである。ただ、海洋の科学的調査に関する基本的な規定は、排他的経済水域との関係で、場合によっては、大陸棚を加えて、規定されるのが普通である。そして、単に、海洋の科学的調査に対する管轄権の存在を規定するだけでなく、付け加えて、同一の法の中に、特に、海洋の科学的調査に関する諸規定を置くもの、あるいは、手続的な規則を別の形式で置くものなどがみられる。海洋の科学的調査の基本的事項からさまざまな手続的規則を含めた、海洋の科学的調査に関する単独の法令を制定する国は非常に少ない。上述の海洋の科学的調査に関して何らかの法令・規則・手続をもつ国について、簡単に説明すれば、次のようである。

アルゼンチンは、領海と大陸棚に関する法をそれぞれもつが、排他的経済水域に関する法はもたず、1973年に外国人と国際組織を対象として、科学的調査に関する法律と布告を制定し、1977年に補充する布告を制定している<sup>(15)</sup>。ただし、アルゼンチンは、領海を200カイリとしている。同様に、領海を200カイリとするものに、ブラジルとエクアドルがあるが、ブラジルは、領海法と漁業水域法によって200カイリ水域を設定し、1988年に外国船の科学的調査に関する布告を制定しており<sup>(16)</sup>、エクアドルも、領海法と大陸棚法とは別に、

1973年に外国船の科学的調査に関する規則を制定している<sup>(17)</sup>。これらは、いずれも200カイリ水域ではあるが、排他的経済水域ではなく、領海における科学的調査を規制するものということになる。

オーストラリアは、領海、大陸棚、漁業水域(200カイリ)について、それぞれ法令を制定しているが、排他的経済水域は設定していない。海洋の科学的調査についての単独の法令や規則はないものと思われるが、1983年に外国船向けのガイドラインとして手続を定めたものがオーストラリア在の各国大使館に送付されている<sup>(18)</sup>。このガイドラインの性質は必ずしも明確ではないが、法令でないことは確かであり、外国向けに準備されたものと思われる。そして、このガイドラインで手続を要請している対象水域は、領海、大陸棚、漁業水域である。このオーストラリアと形の上で類似している国として、カナダ、日本、スウェーデン、イギリスなどをあげることができる。いずれも、排他的経済水域を設定しておらず、200カイリ漁業水域を設定し、科学的調査について法令・規則はないものの、外国向けの文書が示されている。カナダは、領海、大陸棚、200カイリ漁業水域についてそれぞれ法令を制定し、外国の外交チャンネルを通じての科学的調査許可要請に対して手続を明らかにした公式の外交文書(Note)を出している<sup>(19)</sup>。日本は、領海法と200カイリ漁業水域法を制定しているが、大陸棚法や排他的経済水域法はない。科学的調査に関する単独の法令はないが、外国向けの暫定手続として公表されているのは、国際連合に対して代表部から提出された外交文書(Note)という形式になっている<sup>(20)</sup>。その対象水域は、領海、大陸棚、漁業水域である。スウェーデンは、領海法、大陸棚法、200カイリ漁業水域法をもつが、排他的経済水域は設定していない。外国の海洋の科学的調査については、1988年に外務省から国際連合へ外交文書(Note)が提出されているが、既に1981年に手続的なことは公表されている<sup>(21)</sup>。その対象水域は、領海、大陸棚、漁業水域である。イギリスは、領海法、大陸棚法、200カイリ漁業水域法を制定しているが、排他的経済水域は設定しておらず、また、海洋の科学的調査に関する法令もないようであるが、外国の科学的調査に関しては、国際連合に対してイギリス代表部より、外交チャンネルを通じて行なう必要があり、一定の手続に従うべき旨が伝達されている<sup>(22)</sup>。その対象水域は、領海、大陸棚、漁業水域である。

上記の国々と同様に排他的経済水域を設定しておらず、外国の科学的調査に外交文書で対処している国として、イタリアとギリシアがある。イタリアは、領海と大陸棚に関する法令を制定し、領海と大陸棚に関する外国の科学的調査を規制する旨の外務省による外交

文書を発している<sup>(23)</sup>。また、ギリシアも同様の形をとっているが<sup>(24)</sup>、イタリアがかなり詳細な情報の提供を求めているのに対して、ギリシアのそれはかなり簡単である。

排他的経済水域を設定して、科学的調査に関する諸規則をもつものが、量的には最も多いが一様というわけではない。例えば、ブルガリアは、1987年に、領海、大陸棚、排他的経済水域の全てを含んだ単一の法令を制定し、その一つの章を海洋の科学的調査の章とし、大陸棚と排他的経済水域における科学的調査について規定している<sup>(25)</sup>。アイスランドも、水域（領海、大陸棚、排他的経済水域）を設定する法令の中の一部に科学的調査の章を設けており<sup>(26)</sup>、また、マレーシアの場合は、排他的経済水域法の第五部で排他的経済水域内または大陸棚上を対象とした科学的調査の諸規定を置いている<sup>(27)</sup>。以上の例は、水域設定の法令の中の一部を割いて、海洋の科学的調査に関する諸規定を置き、それによって対処するという形をとる国々である。

さらに、国によっては、水域設定の法令の中に科学的調査に関する規定を置き、なおかつ、より詳細な手続的な規則を別途の形で規定するものがみられる。たとえば、ベネズエラは、1978年制定の排他的経済水域法において、海洋の科学的調査に対して管轄権のある旨を定め(同第3条第1項(b)(ii))、同水域内の科学的調査には事前の同意が必要である旨を規定するとともに(同第9条)、別途に、科学的調査に関する規則を制定して、科学的調査計画に関する情報の項目も含め、細部にわたって手続規則等を規定している<sup>(28)</sup>。ソ連も、1984年の経済水域法において、科学的調査に対する管轄権の存在を規定するのみならず(同第2条(c)(2))、罰則も含めて(同第19条(6))、科学的調査に関してかなり詳細な規定を置いている(同第8条～第11条)。そして、さらに、これを受けた手続規則を命令という形式で制定している<sup>(29)</sup>。このように、基本となる水域設定の法令に原則となるようないくつかの規定を置くとともに、さらに詳細な手続規則を定める国は少ないようである。むしろ、このような形をとる場合の多くの国は、水域設定の法令では、単に、管轄権のみを規定し、別途に詳細な規則を制定している。たとえば、ポルトガルは、領海と排他的経済水域を設定する法令(Act No.33/77 of 28 May 1977 regarding the juridical status of the Portuguese territorial sea and the exclusive economic zone)において、科学的調査に関する特別の規則を制定することができる旨を定め(同第7条(b))、これを受けて法令を制定している<sup>(30)</sup>。また、ノルウェー<sup>(31)</sup>、モルディヴ<sup>(32)</sup>なども、同様の形をとっている。特に、後者は、申請書の形式も含めた詳細を規定している。手続規則を必ずしもこのように法令の形をとらず、外国向けの外交文書として示されていると思われる国がある。たとえ

ば、ガーナやガボンである。ガボンは、1984年に排他的経済水域法(Law No.9/84 establishing an Exclusive Economic Zone of 200 Nautical Miles (12 July 1984))を制定し、海洋の科学的調査に関して排他的権限を有する旨を定めているが(同第8条)、同法には、他に関連規定はみられない。しかし、国際連合への外交文書として、海洋の科学的調査活動に関する規則が公表されており、外国人の調査について、事前の情報提出と調査開始後の諸事項の伝達の二つの義務を明記している<sup>(33)</sup>。また、ガーナは、1986年に領海、大陸棚、排他的経済水域を含む水域設定の法令を制定し(Maritime Zones (Delimitation) Law, 1986 (PNDCL 159))、海洋の科学的調査に管轄権を有する旨を規定しているが(同第5条2項(b)(ii))、他に科学的調査を直接規定したものはみられない。しかし、これとは別途に、外国の調査船が調査を実施する場合の許可申請に必要な情報として記載すべき事項と条件等を詳細に定めている<sup>(34)</sup>。

排他的経済水域その他の水域を設定する法令自体には科学的調査に関する規定がなくとも、海洋の科学的調査に関する法制を制定する国もみられる。たとえば、スペインは、1978年に経済水域を設定する法令を制定し(Act No.15/1978 on the Economic Zone, of 20 February 1978)、すべての関連措置をとる排他的管轄権を有する旨を定めているが(同第1条第2項(c))、海洋の科学的調査の語はみられない。しかし、スペインの管轄下にある区域での科学的調査を規律する特別の布令を出し、領海とともに、排他的経済水域および大陸棚での科学的調査には、スペインの許可が必要である旨を規定している<sup>(35)</sup>。チリも同様である<sup>(36)</sup>。

以上のように、海洋の科学的調査について、特に、外国からの調査に対処する法令その他の手続を有する場合にも、さまざまな方法があることを概観した。しかし、排他的経済水域との関係で、最も普通にみられるのは、同水域を設定する法令の中に、他の諸事項とともに、科学的調査に関する管轄権や権利等を有する旨を明記してあるのみの場合であろう。前述したインドネシア法のような規定があるが、その以上の規定、規則、手続等がみられない場合である。

## 2 管轄権と同意原則

国内法の形式は、さまざまな形でみられるが、内容的にはどうであろうか。海洋の科学的調査に関する国家の実行は、全体としてみると、海洋法条約第255条で規定しているような、科学的調査に対する援助を積極的に推進しているとはいえないであろう。各国は自

国の権限を基礎として水域に対するコントロールを行なおうとするのである。沿岸国の権限は、次第に拡張される方向で進められてきたが、それは、いうまでもなく、沿岸国と資源との関係が強調されてきたことによる。海洋の科学的調査は、資源調査と結びつくが故に問題となってきたのであり、科学的調査が純粹に学術的目的でしか行なわれないものであるならば、また、異なった展開になったものと思われる。したがって、各国は、排他的経済水域を設定するとともに、そこで行なわれる科学的調査に対しても全面的に権限を確保しようとすることになる。その権限は、海洋法条約上、管轄権 (jurisdiction) とされており、各国も、その旨を規定するのが普通である。たとえば、キューバは、その排他的経済水域を設定し、海洋環境の保全とともに「科学的調査に関する管轄権」(jurisdiction with regard to scientific research) を規定している<sup>(37)</sup>。しかし、この管轄権が具体的にどのように行使されるのか、調査に対する同意がどのように与えられるのか、などについての規定はみられず、また、別途の法令もないようである。このように、科学的調査に関する管轄権を規定するものとしては、アンティグア＝バルブダ<sup>(38)</sup>、バルバドス<sup>(39)</sup>、ドミニカ<sup>(40)</sup>、ミクロネシア連邦<sup>(41)</sup>、ガーナ、グレナダ<sup>(42)</sup>、ホンジュラス<sup>(43)</sup>、アイスランド<sup>(44)</sup>、インドネシア、マレーシア<sup>(45)</sup>、メキシコ<sup>(46)</sup>、ルーマニア<sup>(47)</sup>、セント・ルチア<sup>(48)</sup>、サアオ・トム＝プリンシッパ<sup>(49)</sup>、タイ<sup>(50)</sup>、トリニダード＝トバゴ<sup>(51)</sup>、ソ連、アラブ首長国連邦<sup>(52)</sup>、タンザニア<sup>(53)</sup>、ベネズエラなどがある<sup>(54)</sup>。しかし、これらは、必ずしも一様ではない。アンティグア＝バルブダ、ドミニカ、ミクロネシア連邦、ホンジュラス、サアオ・トム＝プリンシッパ、タイ、アラブ首長国連邦などは、キューバと同様、管轄権を明記するのみであるが、他は、少し規定の仕方が異なるか、あるいは、さらに付加的な規定が置かれているか、または、別途の規則が定められている。たとえば、バルバドスは、「科学的調査の許可、規制または管理」(the authorization, regulation or control of scientific research) に関するすべての権利および管轄権をもつものとしており、グレナダも全く同様の規定を有する。また、セント・ルチアは、海洋の科学的調査に関する管轄権を有しかつ行使できる旨を規定し、かつ、「海洋の科学的調査を規制、許可および実施する排他的権利」(the exclusive right to regulate, authorize and conduct marine scientific research) を有しかつ行使できるとしており<sup>(55)</sup>、他に、罰則を含む禁止活動、規則制定権などに関する規定を置いている。他の諸国も多かれ少なかれ何等かの規定をしている。

これに対して、単なる管轄権ではなく、「排他的管轄権」(exclusive jurisdiction) の語を用いている国もみられる。ビルマ<sup>(56)</sup>、民主イエーメン<sup>(57)</sup>、グアテマラ<sup>(58)</sup>、ギアナ<sup>(59)</sup>、ハ

イチ<sup>(60)</sup>、インド<sup>(61)</sup>、ケニヤ<sup>(62)</sup>、モウリシャス<sup>(63)</sup>、フィリピン<sup>(64)</sup>、パキスタン<sup>(65)</sup>、セイシェル<sup>(66)</sup>、スリランカ<sup>(67)</sup>、ヴァヌアツ<sup>(68)</sup>、ベトナム<sup>(69)</sup>などである。ただし、これらも、表現は一様ではない。このうち、グアテマラ、ハイチ、ベトナムが、単に、exclusive jurisdiction としているだけであり、他は、やや異なった表現であったり、付加的な規定を有している。たとえば、ビルマの場合は、「科学的調査を許可、規制および管理する排他的管轄権」(exclusive jurisdiction to authorize, regulate and control scientific research) とし、管轄権の内容を示す記述になっている。民主イェーメン、インド、ケニヤ、セイシェル、モーリシャス、ヴァヌアツなども同じ表記になっている。また、フィリピンの場合は、「科学的調査に関する排他的権利および管轄権」(exclusive rights and jurisdiction with respect to …… scientific research) であり、パキスタン、スリランカなどは、両者を合わせた表現、すなわち、「科学的調査を許可、規制および管理する排他的権利および管轄権」(exclusive rights and jurisdiction to authorize, regulate and control scientific research) である。

管轄権 (jurisdiction) という用語を用いないで規定している国もみられる。たとえば、フィジーは、「排他的経済水域内での科学的調査の実施を規制する」(regulating the conduct of scientific research within the exclusive economic zone) ために規則 (regulations) を制定することができる」と規定している<sup>(70)</sup>。キリバスイ<sup>(71)</sup>、トンガ<sup>(72)</sup>、ニュージーランド<sup>(73)</sup>、サモア<sup>(74)</sup>なども同様の規定である。また、前述のようにノルウェーやポルトガルなどは、単に、科学的調査に関する特別の規則を発することができる旨を規定しているにすぎないが、それぞれ別途の法令を発している。さらには、ガボンやモロッコ<sup>(75)</sup>のように、排他的権限 (exclusive competence) の語や、ジブチ<sup>(76)</sup>のように、主権的権利 (sovereign rights) を明記する国もある。

以上のように、海洋の科学的調査に対する沿岸国の権利が、さまざまな表現で表わされている。そのことがどのような意味をもつかが問題であろう。表現の違いが何らかの内容の違いを意味するのであろうか。jurisdiction と exclusive jurisdiction という表現の違いがあっても両者の間に何らかの特別の違いがあるわけではなく、また、それ自体、海洋法条約の体制に抵触するものではないともいわれる<sup>(77)</sup>。確かに、両者の間の違いが意図されているかどうかは疑問であり、両者の内容を説明する意味をもつ、科学的調査に対する許可、規制、管理という用語がそのまま全く同じように記述されている様子や、あるいは、関連して規定されている内容を見れば、特に違いを意識して用いているようには思われぬ。しかし、海洋法条約が、排他的経済水域における科学的調査に対して認めているのは、管

轄権であって排他的管轄権ではない。一般的な用法では、排他的と付加される方がより強い権限を意味することは明らかである。したがって、海洋法条約との関係では、文言上は、「排他的」(exclusive)を用いている法制が、条約法制よりもより強い内容の権限、あるいは、条約が認める程度を上まわる権限を意図したものといわざるを得ないであろう。ただ、その内容は必ずしも明らかではない。それは、恐らく、排他的であることを主張する国が、条約法制を上まわる権限を必ずしも具体的に意図して規定を制定したわけではないからであろう。排他的経済水域を主張して、そこで行なわれる科学的調査活動を許可にかかわらしめ、同意なくして調査活動が行なわれることのないようにすることを確固としたものにしたと意図したときに、その同意の権限が自己のみの独占的なものであり、排他的なものであると主張することは、十分ありうることであろう。重点は、管轄権自体の有無というよりは、許可・規制・管理の権限が確保され、同意原則が確保されればよいということであろう。この場合は、排他的と規定していることが直ちに条約以上のものを意図しているということにはならないであろう。しかし、文言上の逸脱は明らかであり、この点では、各国法規定をより詳細に検討し、その実践が明らかにされなければ、違法性の確定は困難と思われる。もっとも、このことは、管轄権のみを表記してある場合も、同様の問題と考えられなければならない。また、必ずしも、「管轄権」の語を用いなくて沿岸国の権限を規定する国に対しても同様である。しかし、主権的権利 (sovereign rights) を用いる場合は異なるであろう。ジブチの場合は、同じ規定の中で、海洋環境に対しては排他的管轄権とし、これと明確に区別して、科学的調査を許可、組織および管理するために主権的権利をもつものとしている。他の場合は、権限の表現はさまざまでも、それぞれ、海洋環境の保護及び保全と海洋の科学的調査に対しては、同じ権限が及ぶものとしている。条約法制は、いうまでもなく、同じ管轄権である(同第56条第1項(b))。この点、ジブチの場合は、明らかに問題があるものと思われる。

管轄権の存在を規定するだけでは、調査活動に対して具体的にどのような権限を行使するのかは、必ずしも、明らかではない。排他的経済水域における科学的調査活動の実施に関して規則が必要であろう。それを規定する国は、前述のように、必ずしも、多くはないが、当然のことながら、海洋法条約の規定を考慮したものになるであろう。たとえば、アイスランドは、排他的経済水域内の科学的調査は、アイスランド当局の同意に従うものとし、通常の状態において (in normal circumstances)、調査計画が平和目的のものであり、かつ海洋環境の知識を増進するためのものである場合には、この同意は与えられるものと



している。そして、同意は、特に (inter alia) 次の三つの場合に、与えないことができるとして、海洋法条約第246条第5項の(a)(b)(c)が規定されている<sup>(78)</sup>。

ベネズエラは、排他的経済水域における調査活動には、事前の同意 (prior consent) を求め、同意を与えない場合として、海洋法条約第246条第5項(a)(b)(c)と同第8項に当る4項目を規定している<sup>(79)</sup>。

このように、同意を明示的に規定してあるものは、それほど多くはない。しかし、実際には、事前に諸事項を盛り込んだ情報の提供を求めており、管轄権の内容が許可、規制、管理することであるとすれば、排他的経済水域を設定している以上は、沿岸国の同意なくして、できるわけではないであろう。

排他的経済水域を設定しながら、海洋の科学的調査に言及していない国がみられる。カンパチア、モザンビーク、アメリカなどである。バングラディッシュ、コモロ、フランスのように、以前は言及していなかったものも、法改正や新法で言及するようになっている<sup>(80)</sup>。

### 3 アメリカ合衆国<sup>(81)</sup>

科学的調査に関する規定を設けていない国の中でも、最も重要なのは、アメリカである。アメリカは、1983年3月10日、排他的経済水域の設定宣言 (Proclamation No.5030) を発表した。その際、大統領声明において、次のように述べている。

「国際法は、かかる水域内における海洋の科学的調査に対して管轄権の権利 (a right of jurisdiction) を定めているが、本宣言は、この権利を主張しない。私が、海洋の科学的調査を奨励し、かつ、いかなる不必要な負担をも避けることが合衆国の利益であるが故に、権利を主張しないこととした。しかしながら、合衆国は、他の沿岸国がその海岸から200カイリ内における海洋の科学的調査に対して管轄権を行使する権利を、その管轄権が国際法に合致した方法で合理的に行使される場合に、容認するものである。」

以上のように、アメリカは、その排他的経済水域内の科学的調査に対する管轄権の行使をしないとしており、外国人や外国船が、アメリカの排他的経済水域内で科学的調査を行う際に許可が求められていない。しかし、完全に自由かどうかは問題であろう。他国の管轄権行使が国際法に合致することは求めており、その国際法とは何か問題となろうし、また、少なくとも、相互主義の立場を要求することは十分考えられることであろう。なお、領海と大陸棚については、政策の変更はなく、従来通り同意が求められる。また、1977年

漁業保存管理法との関係でも従来通りである。同法では、漁業調査を含めて海洋の科学的調査に対する管轄権を除外しているが、魚の捕獲、採取なども含めて活動が商業的量で行なわれたり、商業的量で魚を捕獲、採取することが可能な魚具を利用する場合には、同法でいう漁業とみられ、漁業許可が必要となる。ただし、漁業の実験を行なう場合と漁民の訓練のために行なわれる漁業については、これは適用されない。もう一の例外として、海産哺乳動物については、領海とともに排他的経済水域内でその調査活動が行なわれる場合に、海産哺乳動物保護法 (Marine Mammal Protection Act, 1972) に基づく許可が必要である。

#### 4 ソ連<sup>(82)</sup>

ソ連は、海洋の科学的調査に関して、最も詳細な規定を設けている国と思われる。1976年に初めて排他的経済水域を設定したときは、科学的調査に関する規定を設けていなかった。既に述べたように、1984年2月28日に新たな布告によって経済水域の設定を明確にし、同法の第2条で、ソ連が海洋の科学的調査に関する管轄権を有する旨を規定し、第8条～第11条に詳細に規定している。

第8条では、まずソ連の経済水域内の海洋の科学的調査は、ソ連の国内法及びソ連が締結した国際条約に従って実施されねばならないとしている。そして、ソ連の経済水域内の科学的調査は、外国国家及び権限ある国際組織によって行なわれることは可能であるが、そのためには、権限あるソ連当局の同意を得なければならない。通常の場合において、外国国家によってなされる調査が、平和的目的で、かつ、全人類の利益のために海洋環境に関する科学的知識を増進するためのものである場合には、同意は与えられるものとされている。また、海洋法条約第246条第5項(a)(b)(c)に該当する内容の項目が列挙され、これらに該当する場合には、同意は与えないことができる。実際に調査を行なうに当たっては、調査開始の6ヶ月前に、調査計画についての完全な情報を当局に提出しなければならない。もし、それらの情報が非常に不正確であったり、調査を実施する時もしくは計画について調査団がソ連に対する義務を履行していない場合には、同意は与えないことができる。この最終の部分、海洋法条約第246条第5項(d)に該当する。

第9条では、調査を開始してから後の具体的な義務が7項目にわたって規定される。文言が完全に一致するわけではないが、海洋法条約との対比でいえば、第249条第1項の(a)～(c)と(f)(g)が該当する。ただし、(a)の前半部分のみが第1項として規定され、(e)の代わり

に、第246条第8項が第5項として規定されている。

第10条は、停止に関する規定であり、上述の第8条及び第9条に違反した場合に、当局は停止できる旨を定める。海洋法条約の第253条に該当するものと思われる。したがって、再開されるのは、違反が除去され、かつ将来において同様の違反が生じないことが、明確に保障された場合にのみ、許可が与えられることになる。また、主要な変更に対応する場合の終了についても規定されている。

以上は、ほぼ、海洋法条約の規定にそっているものと思われるが、さらに、第19条に罰則がみられる。同意なしに経済水域内で科学調査を行った者や本布告中の条約規定履行のための諸規定に違反した場合など、違反が発見された場所で10,000ルーブルまでの罰金を課すものとしている。さらに、当該違反が、重大な損害を惹き起こしたり、繰り返してなされたりする場合には、裁判所の判決により、10万ルーブル迄罰金を課せられ、場合によっては、付加的な行政罰が可能とされている。

ソ連は、これらの規定を受けて、より詳細な命令を出している<sup>(83)</sup>。上述の基本的な規定に加え、さらに、技術的な諸規定を含めている。対象も外国国家のみならず、外国人・法人にも言及し、また、実施者も、単なる当局ではなく、具体的な部局者が入り、11条にわたって詳細に限定される。また、Annexとして、11項目にわたる、提出すべき情報項目を詳細に掲げている。

## むすび

以上における国家実行という観点からは、排他的経済水域における海洋の科学的調査に関する管轄権の主張は、極めて明白であり、大多数の国が行なっているといえよう。排他的経済水域における天然資源の探査、開発、保存及び管理という目的の下に主権的権利が認められる以上、この権利を守るための適正な措置をとることは当然に認められなければならないのであり、この点からは、沿岸国が、海洋の科学的調査に対する管轄権を享有することは、理解できることであり、合理的なことであるといえよう。このため、特に、生物資源との関係では、純粋な科学的調査との分岐が曖昧なところで、ある程度の行き過ぎが生じることは受入れざるを得ないとの考え方もみられる<sup>(84)</sup>。しかし、この点は、そう簡単に割り切れる問題ではない。科学的調査の自由と規制という両者のバランスをどちらに傾けるかという問題であり、海洋法条約との関係でいえば、第246条第3項と第5項との関

係をどのようにみるかという問題になるからである。同意原則を前提としながらも、第3項を実体のある基本原則とし、第5項をその例外とするか、第3項と第5項を分離して全く別のものとして捉えるかということである。条約規定をさらに検討する必要があるものと思われる。ただ、国家実行は、沿岸国の権限をより強化する方向で動いているようにも思われる。単なる管轄権 (jurisdiction) ではなく、排他的管轄権 (exclusive jurisdiction) や主権的権利 (sovereign right) の用語を用いるのは、その表われの一つといえるであろう。それは、資源問題により比重を置いて沿岸国の権限を考えるとということの表われであると同時に、科学的調査そのものに対する国家の姿勢を表わしているようにも思われる。もっとも、具体的な国内法令が未だ少ない段階で問題を一般化することは危険であり、今後、条約規定とともに、国内法令が増加することを期待し、その具体的な検討を行なう必要があるものと思われる。

(1) David Attard, *The Exclusive Economic Zone in International Law* (Oxford, 1987), p.108.

(2) R.R.Churchill and A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, 2nd. ed., revised and enlarged (Manchester Univ. Press, 1988), p.292.

(3) Attard, *op. cit.*, p.109.

(4) この分類は、Alfred H. A. Soons, *Marine Scientific Research and the Law of the Sea* (1982), p.160による。Soonsは、同意との関係で、absolute consent regime, qualified consent regime, notification regime, partial consent regimeの4つに分類している。

(5) Attard, *op. cit.*, p.113.

(6) Lawrence Juda, *The Exclusive Economic Zone : Conpatibility of National Claims and the UN Convention on the Law of the Sea. Ocean Development and International Law*, Vol.16, No.1 (1986), p.28.

(7) Attard, *op. cit.*, p.113.

(8) *Ibid.*, p.115.

(9) Churchill and Lowe, *op. cit.*, p.294.

(10) この国際連合出版物はSales No. E. 89. V. 9である。この他に、Robert W. Smith, *Exclusive Economic Zone Claims : An Analysis and Primary Documents* (Martinus

Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1986) も有用であり、参照した。

(11) UN, The Law of the Sea, P.5.

(12) Ibid., p.4. これは、国内法を収集した国連の海事・海洋法事務局によって示されている諸国であり、制定年、対象海域が記されている。これを引用すれば次の如くである。

(国名)	(年)	(対象水域)	(形式)
Argentina	1973	TS(200),CS	Act. Decree
Australia	1983	CS,FZ	Guidelines
Brazil	1988	TS(200),CS	Decree
Bulgaria	1987	CS,EEZ	Decree(ch.7)
Canada	1983	CS,FZ	Note (Clearance Procedure)
Chile	1975	CS,EEZ	Supreme Decree
Colombia	1978	(fr)	Decree(Sec. ba)
Denmark	1979	CS	Act. Description of Administrative Procedures
Ecuador	1973	TS(200)	Regulations
Gabon		EEZ	Rules
GDR	1989	CS,FZ	Decree
Ghana		EEZ	Information
Greece	1978	CS	Diplomatic Note
Iceland	1979	CS,EEZ	Law(Ch. VI)
India	1982	(fr)	
Italy	1984	CS	Note
Japan		CS,FZ	Provisional Procedures
Malaysia	1984	CS,EEZ	Act(Part V)
Maldives	1988	EEZ	Regulations
Mexico	1976	CS,EEZ	Requirements
	1988	(fr)	

Norway	1969	CS	Royal Decree
Oman		CS,EEZ	Request
Peru	1976	TS(200), CS	Regulation
	1971	(fr)	
Portugal	1985	EEZ	Decree-Law
Senegal	1988	CS,EEZ	Note
Spain	1981	CS,EEZ	Royal Decree
Sweden	1981(1988)	CS,FZ	Note, Information
Trinidad Tobago	1985	CS,EEZ	Guidelines
USSR	1984	CS,EEZ	Decree, Order
United Kingdom		CS,FZ	Communication
Venezuela	1980	CS,EEZ	Act(Art.9), Direc- tive

TS=territorial sea, CS=continental shelf

FZ=fishing zone, EEZ=exclusive economic zone

fr=fisheries research. なお、この表では通常の領海はわざわざ示してないが全て含まれる。

(13) Ibid., p.138. Smith, op. cit., p.227.

(14) 殆んど同じ形式のものとして、たとえば、タイのRoyal Proclamation (1981, 2, 23), 第2条, マレーシアのExclusive Economic Zone Act 1984, Act No.311のPart II, 第4条, アイスランドのLaw No.41 (1979, 6, 1) の第4条などをあげることができる。ただし、これらは、インドネシアのものとは(c)項が異なり、海洋法条約ではなく国際法(international law)を基にしている。

(15) UN, The Law of the Sea, p.19. Act No.20489 of 23 May 1973 Regulating Scientific and Technical Research Activities Conducted by Foreigners and International Organizations. Decree No.4915 of 23 May 1973 Regulating Scientific and Technical Research Activities Conduct by Foreigners and International Organizations. Decree No.190 of February 1977.

(16) Ibid., p.41. Decree No.96000 of 2 May 1988.

(17) Ibid., p.94. Regulations of 17 February 1973 for the Granting of Permits to

Foreign Vessels to Visit the Territorial Sea of Ecuador, its Coasts or Islands for the Purpose of Tourism or Scientific Research.

(18) Ibid., p.24. 1983 Guidelines and Procedures Relating to Clearances for Foreign Research Vessels (Ministry of Foreign Affairs, 21 October 1983).

(19) Ibid., p.55. Note No. ETT-1089 of 2 May 1983. Clearance Procedure for Diplomatic Missions Requesting Permission for Vessels to Enter Ports and / or Waters under Canadian Jurisdiction.

(20) Ibid., p.143. Provisional Procedures for a Request to Conduct Marine Scientific Research by Foreign Research Vessels in the Territorial Sea, on the Continental Shelf or in the Fishing Zone of Japan. Note from the Permanent Mission of Japan to the United Nations, 28 July 1988.

(21) Ibid., p.242. Note to the United Nations from the Ministry of Foreign Affairs of 10 October 1988 on Foreign Scientific Research in Swedish Waters. Scientific Activities by foreign research vessels within areas falling under Swedish jurisdiction. Information from the National Board of Fisheries, 30 September 1981.

(22) Ibid., p.270. Communication from the Permanent Mission of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations dated 20 May 1988.

(23) Ibid., p.140. Note of 9 July 1984 by the Ministry of Foreign Affairs on Regulation of Scientific Research by Foreign Vessels in Areas under Italian Jurisdiction.

(24) Ibid., p.123. Diplomatic Note No.6257. 1 / 207 / AS 90 from the Ministry of Foreign Affairs, 31 January 1978.

(25) Ibid., P.51. Decree No.2210 of 1 September 1987 on Law on the Maritime Spaces of the People's of Bulgaria. Chapter 7. Marine Scientific Research.

(26) Ibid., P.134. Law No.41 of 1 June 1979 concerning the Territorial Sea, Economic Zone and the Continental Shelf. VI Scientific Research.

(27) Ibid., p.158. Exclusive Economic Zone Act 1984, Act No. 311. Part V Marine Scientific research.

(28) Ibid., p.284. Directive No.MD-EMC-DI-004-79 of 1 February 1980. Rules governing the grant of permits for scientific or exploratory research in waters under the jurisdiction of the Republic.

(29) Ibid., p.258. Order No.1272 of the Council of Ministers of the USSR of 19 December 1985, Ratification of the Regulations on the Procedure for Conducting Marine Scientific Research in the Economic Zone of the USSR.

(30) Ibid., p.216. Decree-Law No.52/85 of 1 March 1985. 特に、第18条～第21条。

(31) Ibid., p.192. Act No.91 of 17 December 1976 Relating to the Economic Zone of Norway. Paragraph 7, B. Royal Decree of 31 January 1969 (Rules Relating to Scientific Research for Natural Resources on the Norwegian Continental Shelf).

(32) Ibid., p.161. Law No.30/76 Relating to the Exclusive Economic Zone of the Republic of Maldives of 5 December 1976. 第2条. Regulations for Marine Scientific Research in the Maritime Zones of the Republic of Maldives. 15 March 1988.

(33) Ibid., p.107. Note to the United Nations from the Government of Gabon of 25 August 1988 on Rules Governing Marine Scientific Research Activities, Application of the United Nations Convention of 1982 on the Law of the Sea.

(34) Ibid., p.119. Information Required for Permission to Allow Foreign Research Ships to Carry out Research in the Ghanaian Exclusive Economic Zone (EEZ).

(35) Ibid., p.235 Royal Decree No.799/1981 of 27 February 1981 concerning regulations applicable to marine scientific research activities in areas under Spanish jurisdiction.

(36) Ibid., p.65. Supreme Decree No.711 of 22 August 1975 Approving Regulations Governing the Supervision of Marine Scientific and Technological Research Conducted in the Maritime Zone under National Jurisdiction.

(37) Ibid., p.82. Legislative Decree No.2 of 24 February 1977 concerning the Establishment of an Economic Zone. Art.2, IV(b). Smith, op. cit., p.109.

(38) UN. op.cit., P.18, Smith, op.cit., p.61. Act No.18 of 17 August 1982, Sec.10(b) (ii).

(39) UN. op. cit., P.32, Smith, op. cit., p.73. Marine Boundaries and Jurisdiction Act, 1978-3, 25 February 1978. Sec.5(a)(iii).

(40) UN. op. cit., p.92. Smith, op.cit., p.111. Territorial Sea, Contiguous Zone, Exclusive Economic Zone and Fisheries Zones Act, 1988, Act No.26 of 25 August 1981, Sec.8 (b) (ii).



- (41) UN. op. cit., p.102. Public Law No.5-112 of 16 December 1988, Section 5 (2).
- (42) Ibid., p.124, Smith, op. cit., p.175, Marine Boundaries Act, 1978, Act No.20 of 1 November 1978, Sec.5 (a) (iii).
- (43) UN. op. cit., p.133, Smith, op. cit., p.205, Decree No.921 of 13 June 1980 on the Utilization of Marine Natural Resources, Article 1 (c).
- (44) 注(26), Article 4 (b).
- (45) 注(27), Part II, Sec.4(b)(iii), Smith, op. cit., p.259.
- (46) UN. op. cit., p.172, Mexican Federal Act Relating to the Sea of 8 January 1986, Article 6.
- (47) Ibid., p.221, Decree of the Council of State concerning the Establishment of the Exclusive Economic Zone of the Socialist Republic of Romania in the Black Sea, No. 142, 25 April 1986. Article 3(c).
- (48) Ibid., p.223, Smith, op. cit., p.383. Maritime Areas Act No.6 of 18 July 1984. Sec.12 (b) (ii)
- (49) UN. op. cit., p.228. Decree-law No.15/78 of 16 June 1978. Article 4, 4 (b).
- (50) Ibid., p.249, Smith, op.cit., p.437. Royal Proclamation of 23 February 1981. Sec.2 (b) (ii).
- (51) UN. op. cit., p.253. Archipelagic Waters and Exclusive Economic Zone Act, 1986. Sec.19 (b) (ii).
- (52) Ibid., p.269. Smith, op. cit., p.465, Declaration of the Ministry of Foreign Affairs concerning the Exclusive Economic Zone and its Delimitation of 25 July 1980, Sec.4
- (53) UN. op. cit., p.275, Territorial Sea and Exclusive Economic Zone Act, 1989. sec. 9 (2) (ii).
- (54) ここでは、排他的経済水域のみを対象とした。また、既に本文中に明記してある国については注を省略した。
- (55) 注(48) Sec.12 (1) (d).
- (56) UN. op. cit., p.53. Territorial Sea Maritime Zones Law, 1977, Pyithu Hluttaw Law No.3 of April 1977. 排他的経済水域に関して、Sec.18(c).
- (57) Ibid., p.84. Act of 1977 concerning the Territorial Sea, Exclusive Economic

Zone, Continental Shelf and other Marine Areas. Act No.45 of 17 December 1977. 排他的経済水域において、Article 14 (c).

(58) Ibid., p.125. Decree No.20-76 of 9 June 1976 concerning the Breadth of the Territorial Sea and the Establishment of an Exclusive Economic Zone. Article 3 (c) (ii).

(59) Ibid., p.130. Maritime Boundaries Act, 1977, Act No.10 of 30 June 1977. Sec. 16 (c).

(60) Ibid., p.132. Decree No.38 of 6 April 1977. Article 5 (3)(b).

(61) Ibid., p.136. Smith, op. cit., p.213. The Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and other Maritime Zones Act. 1976. Act No.80 of 28 May 1976. 排他的経済水域において、Sec. 7 (4)(c).

(62) UN. op. cit., p.155. Smith, op. cit., p.243. Presidential Proclamation of 28 February 1979. Sec.1 (ii).

(63) UN. op. cit., p.170. Smith, op. cit., p.287. Maritime Zones Act, 1977. Act No. 13 of June 1977. Sec. 7 (1) (c).

(64) UN. op. cit., p.212. Smith, op. cit., p.369. Presidential Decree No.1599 of 11 June 1978 establishing an Exclusive Economic Zone and for other Purposes. section. 2 (B).

(65) UN. op. cit., p.200, Smith, op. cit., p.357. Territorial Waters and Maritime Zones Act 1976. Act of 22 December 1976. Sec. 6 (2)(c).

(66) UN. op. cit., p.230, Smith, op. cit., p.407. Maritime Zones Act 1977, Act No.15 of 23 May 1977. Sec. 7 (1)(c).

(67) UN. op. cit., p.240, Smith, op. cit., p.427. Maritime Zones Law, No.22 of 1 September 1976. Sec.5 (3)(b).

(68) UN. op. cit., p.282, Smith, op. cit., p.471. Maritime Zones Act No.23 of 1981. Sec.10 (c).

(69) UN. op. cit., p.291, Smith, op. cit., p.481. Statement on the Territorial Sea, the Contiguous Zone, the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf of 12 May 1977. Sec.3.

(70) UN. op. cit., p.103, Smith, op. cit., p. 129. Marine Spaces Act, 1977. Act No.18

of 15 December 1977, as amended by the Marine Spaces (Amendment) Act, 1978. Act No.15 of 6 October 1978. Sec.11(a).

(71) UN. op. cit., p.156. Smith, op. cit., p.245. Marine Zones (Declaration) Act 1983, 16 May 1983 (No.7 of 1983). Sec.10(a).

(72) UN. op. cit., p.252. Smith, op. cit., p.441. The Territorial Sea and Exclusive Economic Zone Act, Act No.30 of 23 October 1978. Sec.26(a).

(73) UN. op. cit., p.187. Smith, op. cit., p.309. Territorial Sea and Exclusive Economic Zone Act 1977, Act No.28 of 26 September 1977 as amended by Act No.146 of 1980. Sec.27(a).

(74) UN. op. cit., p.226. Exclusive Economic Zone Act No.3 of 25 August 1977, as amended by the Exclusive Economic Zone Act 1980. Sec.15(a).

(75) UN. op. cit., p.177. Smith, op. cit., p.303. Act No.1-81 of 18 December 1980, Promulgated by Dahir No.1-81-179 of 8 April 1981, establishing a 200-nautical-mile Exclusive Economic Zone off the Morocco Coasts, Article 4, 2.

(76) UN. op. cit., p.91, Smith, op. cit., p.111. Law No.52/AN/78 concerning the Territorial Sea, the Exclusive Economic Zone, the Maritime Frontiers and Fishing. Article 13 (c); "..... The Republic shall have sovereign rights for the purposes of authorizing organizing and controlling scientific research : "

(77) Francisco Orrego Vicuna, *The Exclusive Economic Zone; Regime and legal nature under international law* (1989, Cambridge University Press), p.82.

(78) 注(26)のArticle 9

(79) 注(28)のArticle 9の1および2.

(80) バングラディッシュは、1974年のAct No.XXVI (Territorial Waters and Maritime Zones Act)で排他的経済水域を設定しているが、科学的調査に関する規定はない。しかし、1983年のMarine Fisheries Ordinanceにおいて規定を置いている。コモロは、1976年法 (Ordinance No.76-038/CE)ではみられなかったが、Law No.82-005 of 6 May 1982 relating to the Delimitation of the Maritime Zone of the Islamic Federal Republic of the Comorosでは管轄権に関する規定が置かれた。フランスの場合は、Law No.76-655 of 16 July 1976 regarding the Economic Zone off the Coasts of the Territory of the Republicを改正したArt No.86-826 of 11 July 1986 concerning Marine Scientific

Researchで、科学的調査に許可が必要の旨を規定した。

(81) UN. op. cit., p.276.

(82) 既にソ連邦は解体して国家としてはなくなっているが、多くの法令はロシア共和国に承継されているものと思われる。ただし、具体的にここで引用する法令が効力を維持しているかどうかは不明である。

(83) 注(29)参照。

(84) Attard, op. cit., p.122.

海洋の科学的調査に関する国内規則一覧表

No	Nations	Law	Act	Ordinance	Regulation	Rules/Administrative Practice	Decree	Information	Description	Note	Guideline/Procedure	Statement	Declaration
1	ALGERIA							○		○			
2	ANTIGUA AND BARBUDA		○										
3	ARGENTINA		○				②						
4	AUSTRALIA		②								○		
5	BAHAMAS		○										
6	BANGLADESH		○	○									
7	BARBADOS		○										
8	BELGIUM		○				③			○			
9	BRAZIL						③						
10	BULGARIA						○						
11	BURMA	○											
12	CANADA				○					○			
13	CAPE VERDE	○					○						
14	CHELE						○						
15	COLOMBIA	○					○						
16	COMCROS	○	○										
17	COOK ISLANDS		○										
18	COTE D'ivoire	○											
19	CUBA	○					○						
20	KAMPUCHEA											○	
21	YEMEN		○										
22	DENMARK		②						○				
23	DJIBOUTI	○											
24	DOMINICA		○										
25	DOMINICAN REPUBLIC		○										
26	ECADOR				○								
27	EGRPT												○
28	EL SALVADOR						②						

29	EQUATORIAL GUINEA																			
30	MICRONESIA		○																	
31	FIJI																			
32	FINLAND																			
33	FRANCE						○													
34	GABON																			
35	GAMBIA																			
36	GERMANY																			
37	Ghana						○													
38	GHANA																			
39	GREECE																			
40	GRENADA																			
41	GUATEMALA																			
42	GUINEA																			
43	GUINEA-BISSAU																			
44	GUYANA																			
45	HAITI																			
46	HONDURAS																			
47	ICELAND																			
48	INDIA																			
49	INDONESIA																			
50	ITALY																			
51	JAPAN																			
52	KENYA																			
53	KIRIBATI																			
54	MADAGASCAR																			
55	MALAYSIA																			
56	MALDIVES																			
57	MARSHALL ISLANDS																			
58	MAURITANIA																			







---

# 海上保安官の職務執行について

## — アメリカ合衆国における公海上での法執行を中心に —

慶応義塾大学教授

安 富 潔

---

### 1 はじめに

国連海洋法条約87条1項は、「公海は、すべての国(沿岸国であるか内陸国であるかを問わない。)に開放される。公海の自由は、この条約及び国際法の他の規則に定める条件に従って行使される。」と規定する。

公海においては、伝統的に、「公海自由の原則」により、いかなる国も公海に対して領域主権を取得したり、属地的な国家管轄権を行使してはならないとされたきた。したがって、公海における海上警察権は、船舶の旗国の排他的管轄権に属するという旗国主義を原則とする(公海条約6条1項、国連海洋法条約92条1項)。すなわち、公海上の船舶において行われた犯罪に対して、他の諸国がそれぞれの基準を援用して国家管轄権の域外適用をはかることはあっても、強制措置を伴う管轄権の行使そのものは、原則として、旗国に留保されると解されることになる。もっとも、各国は、公海の法秩序を確保するため、外国船舶に対して、国際慣習法または特別の条約に基づき旗国主義の原則の例外となる公海上での警察権を行使することができるかとされている。そこで、沿岸国は、国際法上許容されたこのような権限にてらし、自国の国内法上認められた権限に基づき、海上犯罪から自国の法益を保護するため、国内法の域外適用をはかることがある。

しかしながら、たとえばアメリカ合衆国のように、こうした国際法上の基準と条件にかかわらず、自国の正当利益を保護するために公海上で単独に外国船に対して規制・取締の権限を行使する国家実行がみられるところである。

このような公海における海上警察権の拡大的適用は、その国内法に基づいて実施されているものである。本稿では、その法的根拠および合憲性について、アメリカ合衆国の動向を検討することを通してわが国の問題状況を整理しておきたい。

## 2 アメリカ合衆国沿岸警備隊の執行権限の法的根拠

アメリカ合衆国法典14編2条 (14 U.S.C. 2) は、  
「沿岸警備隊は、公海上及び合衆国が管轄権を有する水域において (on and under the high seas and waters subjects to the jurisdiction)、すべての適用できる連邦法を執行し又は執行を援助しなければならない、・・・公海上及び合衆国が管轄権を有する水域において、人命及び財産の安全を確保するために、法を運用し (administer)、規則を制定・執行すること (promulgate and enforce regulations)・・・」と規定する。

沿岸警備隊の主たる任務は、「公海上及び合衆国が管轄権を有する水域」における法執行にある。すなわち、「沿岸国の平和秩序の維持」という観点から、通関上、財政上、出入国管理上の法令違反の取締りのために、沿岸警備隊はその権限を行使するものとされている。

沿岸警備隊の権限については、アメリカの合衆国法典14編89条 (14 U.S.C. 89) が以下のように規定する。

「沿岸警備隊は公海上及び合衆国が管轄権を有する水域において、アメリカ合衆国法違反を予防、発見、鎮圧 (prevention, detection and suppression) するため、取調べ (inquiry)、調査 (examination)、検査 (inspection)、搜索 (search)、押収 (seizure) 及び拿捕 (arrest) することができる。そのため、将校、士官は、いつでも、合衆国が管轄権を有する船舶又はその法令が適用される船舶に乗船し、船内にいる者を取調べ、船舶書類を調査し、及び当該船舶を調査、検査及び搜索し、並びに遵守を強制するためにあらゆる必要な実力を行使することができる。その取調べ、調査、検査又は搜索によって、逮捕が相当である行為を行い又は行った者を逮捕することができる。逮捕されるべき者が陸上を逃走したときは直ちに追跡し、陸上で逮捕し、又はその他の適法かつ適切な措置をとることができる。アメリカ合衆国法令の違反が行われ、当該船舶又は当該船舶に積載され若しくは当該船舶によって合衆国に持ち込まれた物若しくはその一部の没収を伴うと認めるとき、又は当該船舶に罰金若しくは罰金を科すことになる場合であって、その罰金若しくは罰則を確保する必要があると認めるときは、当該船舶もしくは当該物件又はその両者を押収するものとする」と定める。

また、アメリカ合衆国法典19編1581条(a) (19 U.S.C. 1581(a)) は、「関税係官はいつでも合衆国のいかなる場所においてもまたは関税水域において船舶又は車両に乗船・乗車するこ

とができ、・・・書類を調査し、船舶または車両ならびにそのいかなる場所、乗車船している物、トランク、荷物および貨物を調査、検査および検索することができ、その目的達成のため船舶または車両に呼びかけ停止させることができ、そのために必要な強制的手段をとることができる。」と定める。

以上のようにアメリカ合衆国においては、法執行の具体的権限が国内法により定められているのである(後掲(別表)参照)。そこでは、沿岸警備隊の包括的な権限行使が許される水域について「公海上及びアメリカ合衆国が管轄権を有する水域」とされている。

### 3 アメリカ合衆国における海上警察権の拡大的適用の判例

アメリカ合衆国では規制薬物不法取引抑止などのための海上犯罪取り締まりにあたって、沿岸警備隊が、アメリカ合衆国法典14編89条および19編1581条(a)を根拠として国内法の域外適用をはかってきている。そこで、このような海上での犯罪取り締まりのための具体的な権限行使が、アメリカ合衆国憲法第4修正にてらし、正当な理由にもとづく合理的な活動といえるのかが問題とされてきている。

アメリカ合衆国法典14編89条(a)は、沿岸警備隊が船舶の航行の安全を確保するために、令状によらずまた当該船舶が海事法規に違反しているという具体的な嫌疑なしに、船舶の安全と書類を検査するためアメリカ合衆国の船舶に対して停船を求め、乗船することを認めている規定と解されている(LaFave, Search and Seizure: A Treatise on the Fourth Amendment (Supp.1986) §10.5(k) p.777; Moore, Moore's Federal Practice (3rd ed. 1990) R.41, p.41-258; see, e.g., United States v. De Weese, 630 F.2d 1267 (5th Cir.1980) **cert.denied**, 454 U.S.878 (1981); United States v. Arra, 630 T.2d 836, 841 (1st Cir.1980); United States v. Hilton, 619 F.2d 127, 131 (1st Cir.), **cert.denied**, 449 U.S.887 (1980))。

この沿岸警備隊に認められた包括的な権限は、いわゆる「無令状捜索」の法理に対する例外を定めた制定法により認められるものである。それは、旗国船舶の安全を促進するという国家的関心から認められるもので、海上を航行する船舶を停船させる国家の権限として歴史的に承認されてきたものである。この場合、船舶に対する干渉の程度は89条(a)に定める乗船という権限行使が許される限度のものであり、しかも当該船舶におけるプライバシーの期待は縮減されたものである。したがって、アメリカ合衆国憲法第4修正の保障するプライバシーの正当な期待を害するものではなく合憲といってよい(United

States v. De Weese, 630 F.2d 1267, 1271 (5th Cir.1980), **cert.denied**, 454 U.S.878 (1981) では、商船に適法に乗船する限り、当該船舶にプライバシーの正当な期待は認められないと言う。このようなプライバシーの正当な期待という法理はわが国ではいまだ十分に定着した法理とはいえないが、近時、刑事訴訟法に定める典型的な強制処分以外のいわばあたらしい類型の強制処分について、この法理を援用する見解が有力に主張されている。渥美東洋『刑事訴訟法』「新版」64頁以下。なお、この見解に批判的なものとして、井上正仁「科学捜査の限界」法学教室114号16頁以下がある。

アメリカ合衆国の裁判例によれば、捜索を行う法執行機関が「捜索」概念を拡張解釈して、船舶に乗船するための制定法上の権限があるとしている場合に、それをアメリカ合衆国憲法第4修正に照らし「合理的」とするとはいえないとしてきている。船舶の安全および書類の違反という場合以外に捜索するには、同意または罪を犯し若しくは犯していると疑うに足りる相当な理由がなければならない。しかし、船舶の安全検査の過程でアメリカ合衆国連邦法違反があると思料する「相当な理由」が認められる事情が生じた場合には沿岸警備隊は証拠の捜索・押収をなしうるし、逮捕もなし得る (United States v. Odom, 526 F.2d 339, 342 (5th Cir.1976). **Accord** United States v. Dommanett, 629 G.2d 862 (3rd Cir.1980), **cert.denied**, 450 U.S.910 (1981); United States v. Hilton, 619 F.2d 127 (1st Cir.), **cert.denied**, 449 U.S.887 (1980); United States v. Baker, 609 F.2d 134 (5th Cir., 1980). )。

United States v. Odom, 526 F.2d 339 (5th Cir.1976) は、被告人がマリワナ頒布のための所持罪の共謀罪で有罪とされた事案であるが、沿岸警備隊がキューバとメキシコとの間の米国の距岸200カイリを航行中のアメリカ合衆国の漁船に行政調査 (administrative inspection) のために乗船したのは適法であるという。すなわち、アメリカ合衆国法典14編89条により、「沿岸警備隊には、公海において、アメリカ合衆国法違反を予防するために、取り調べ、調査、検査、捜索、押収及び逮捕することができる。したがって、沿岸警備隊の巡視艇の艇長及び乗員には、同条により、容疑船舶 (Mar-J-May号) に乗船し、行政調査をすることが許されている。その際、第1に、同船の漁具が未使用であると推測されたこと、第2に、同船の船長である被告人が船倉のハッチを開披するのをいやがり、船倉には採捕した魚類と氷が満載されていると告げたが、同船の識別番号がはっきりしなかったことから、同船の船倉を捜索するための『相当な理由』が認められると思料される事情が認められた。艇長は、被告人が虚偽の供述をしているとして、ハッチを開披したところ、

船倉にはごくわずかの氷しかなかった。そこで、さらに船舶の識別番号を調査しているうちに、船尾の船倉で600ポンドのマリワナの入った大きな麻袋を発見した」(United States v. Odom, 526 F.2d 339,342 (5th Cir.1976) というものである。)

この事件では、乗船する前に麻薬取締法違反の「相当な理由」がなく、アメリカ合衆国法典14編89条を根拠に、アメリカ合衆国違反の予防のために、同船に行政上の立入検査をするため乗船し、通常の安全・書類検査を行っていたところ、同船を捜索するための「相当な理由」があると認められたので、捜索したところマリワナを発見し、これを押収したというもので、このような活動はアメリカ合衆国憲法第4修正にてらし合憲とされたのである。

この判決にみられる見解は、United States v. Warren 578 F.2d 1058 (5th Cir.1978) でも受け継がれている。

United States v. Warren事件は、沿岸警備隊が距岸12カイリ外の公海上でアメリカ合衆国のエビ漁船に乗船し、「行政上の捜索」を行った結果、マリワナを発見したので、規制薬物輸入の共謀罪で被告人を逮捕したという事案である。第五巡回区控訴裁判所は、沿岸警備隊の措置をアメリカ合衆国憲法第4修正にてらし合憲とした。すなわち、沿岸警備隊は、アメリカ合衆国法典14編89条に定める執行権限に基づき、アメリカ合衆国の船舶に対して臨検、捜索を行うことができるのであり、距岸12カイリ以遠でこの権限を行使する場合にも、その権限は包括的であり、具体的な嫌疑 (particularized suspicion) に基づくことを必要とはしない。そして、公海における秩序維持のため、各国は自国船に対する海上警察の義務を負うのであり(公海条約10条、国連海洋法条約94条参照)、沿岸警備隊が距岸12カイリ以遠の公海上で捜索を行うのも、この義務を履行するためにほかならない。また、船舶の書類、安全の検査(行政上の捜索)の過程で、アメリカ合衆国法違反の嫌疑が生じたと思料するに足りる「相当な理由」の認められる事情がある場合には、沿岸警備隊は、さらに当該犯罪の証拠について捜索押収し、被疑者を逮捕することができる。本件で沿岸警備隊が行った乗船、捜索活動は、これらの原則の範囲内にあるといえる。沿岸警備隊が容疑船舶であるStormy Seas号に乗船したのは、アメリカ合衆国法典14編89条に定める権限にしたがって、船舶の安全・書類の検査を行うためであった。そして、さらに、船舶の安全・書類の検査の過程で、少量のマリワナが発見されたので、被告人を逮捕し、広範な在庫品の捜索 (inventory search) を行ったところ、多量のマリワナが発見されたというもので、これらの一連の活動はアメリカ合衆国憲法第4修正にてらして合憲であると結論し

た。

ところで、公海では、船舶は一国の旗を掲げて航行するものとし、その国の排他的管轄権に服するという、いわゆる旗国主義の原則によるというのが伝統的な見解であり（たとえば、アメリカ合衆国において、この原則は、United States v. Cortes, 588 F.2d 106, 107 (5th Cir.1979) などにおいて明らかにされている）、国連海洋法条約92条1項においても、この立場が表明されている。そこで、アメリカ合衆国法典14編89条を根拠とする権限行使は、外国船、無国籍船、船籍の確認できない船舶に対してなされることになるが、それは沿岸警備隊の係官が、被告人がアメリカ合衆国に影響を及ぼすといえるアメリカ合衆国法に違反する行為を行なっていると思料するに足りる事情が認められる場合に許されるとされてきている（United States v. Williams, 617 F.2d 1063, 1074 (5th Cir.1980), United States v. Dominguez, 604 F.2d 304, 308 (4th Cir.1979), United States v. Cadena, 585 F.2d 1252 (5th Cir.1978)）。なぜなら、このようなアメリカ合衆国に影響を及ぼすといえるアメリカ合衆国法に違反する行為を行っていると見られる船舶に対しては、アメリカ合衆国法が域外適用されるといえるからである。

このようなアメリカ合衆国法の域外適用をうける船舶としては、たとえば、アメリカ合衆国内で行われる犯罪行為の共謀罪に当該船舶に乗船している者が関係しているとき（United States v. Dominguez, 604 F.2d 304, 308 (4th Cir.1979)）や、いずれの国旗をも掲揚せず、または船舶名を表示していない船舶であるとき（United States v. Cortes, 588 F.2d 106, 109 (5th Cir.1979)）などがあげられる。

国際水域での外国船舶の「押収 (seizure)」について問題となった判例として、United States v. Williams, 617 F.2d 1063 (5th Cir.1980) がある。

United States v. William事件は、被告人がマリワナ輸入の共謀罪で訴追されたものである。パナマ船籍の木材運搬船PHGH号がコロンビアの沖合いに停泊中、規制薬物不法取引に関係している船舶についての航空監視を行っていたアメリカ合衆国規制薬物取締局 (Drug Enforcement Agency) のパイロットが、同船まわりに小型船舶が集結しているのを発見し、不審な活動に従事していると認め、アメリカ合衆国規制薬物取締局の情報部へ通報した。5日後、沿岸警備隊の巡視艇がユカタン半島沖100マイルの国際水域でPHGH号を発見し、同船に接近したところ、海難信号旗 (distress flag) を掲げているのを認めた。そこで、巡視艇は無線通信により同船の出発地および目的地、積載されている荷物、海難信号旗を掲揚している理由を尋ねたところ、アルバからアラバマ州のモービルに向かって、

木材を運搬している途中であるが、エンジンの故障で停泊している、しかし沿岸警備隊の救助は必要ない旨、応答してきた。そのときPHGH号はいずれの国の国旗も掲げていなかったが、船尾にはパナマ船籍を示す表示が確認できた（実際、パナマ船籍の船舶であった）。そこで、巡視艇はPHGH号の監視を継続していたところ、2日後になってPHGH号の乗組員が同船から飛び込み、沿岸警備隊の巡視艇に泳ぎつき、同船で「違法な取り引き」が行われていることを告げた。その通報にもとづき、巡視艇の係官が同船に乗船し船舶登録番号の検査を行った。検査の際、貨物室に行き、ハッチを開けたところ、木材と併に大量の梱包された紙包があったので、これを開披してみると21,680ポンドのマリワナが発見された。以上のような事実関係に基づき、第一審裁判所は有罪判決を宣告したが、被告人から控訴がなされた。控訴（被告）人の主張するところは、沿岸警備隊によって行なわれた捜索・押収活動は、アメリカ合衆国憲法第4修正に違反する、などというものであった。これに対して、第五巡回区控訴裁判所は、第一に、沿岸警備隊は、アメリカ合衆国に規制品を輸入しようとする罪の共謀にかかわっていると「疑うにたりる十分な根拠」があると認められる場合には、国際水域で外国船舶を拿捕する制定法上の権限を有している、第二に、そのような権限に基づいてパナマ船の船倉を捜索することができる、第三に、パナマ政府の承認があるときにのみ拿捕することができる、第四に、共謀罪を「疑うにたりる十分な根拠」に基づく拿捕はアメリカ合衆国憲法第4修正の要件を充足するが、この共謀罪を「疑うにたりる十分な根拠」は公海での拿捕のための最低基準とはいえない、第五に、控訴（被告）人にはマリワナが発見された船倉にプライバシーの利益が認められるとはいえないものの、沿岸警備隊にとってマリワナが同所で発見される蓋然性を示す合理的な根拠が認められる、第六に、捜索の令状要件は本件では問題とならないので令状によらない捜索をすることが許される、第七に、捜索・押収活動がたとえ国際法に違反するものであっても、アメリカ合衆国裁判所の管轄権を否定するものではないし、また排除法則（exclusionary rule）の適用を否定するものでもない、と判決したのである。

このUnited States v. Williams判決では、公海条約22条1項にいう「疑うにたりる十分な根拠（reasonable suspicion）」の基準を採用している（See, United States v. Alvarez-Mena, 765 F.2d 1259 (5th Cir.1985); United States v. Ricardo, 619 F.2d 1124, 1127 (5th Cir.1980)）。

公海条約22条1項は、

「条約上の権限に基づく干渉行為の場合を除き、公海において外国商船に遭遇した軍艦が

その商船を臨検することは、次のいずれかのことを疑うに足りる十分な根拠がない限り、正当と認められない。

(a)その船舶が海賊行為を行っていること。

(b)その船舶が奴隷取引に従事していること。

(c)その船舶が外国の旗を上げているか又はその船舶の旗を示すことを拒否したが、実際にはその軍艦と同じ国籍を有すること。」と規定する。

したがって、沿岸警備隊は、国際水域にある船舶が、旗を上げないか船名や母港を船尾に表示しておらず、当該船舶がアメリカ合衆国の船舶であると「疑うに足りる十分な根拠」がある場合には、公海条約22条1項により乗船することができる(United States v. Postal, 589 F.2d 871 (5th Cir.), cert. denied, 444 U.S.832 (1979))。

そして、容疑船舶への乗船が適法になされれば、船長の同意または乗船によってその場で確認された「相当な理由」に基づき、さらに犯罪の証拠を捜索することができ、その捜索活動により収集された証拠には証拠能力が認められる。

このように、United States v. Williams事件判決で、アメリカ合衆国憲法第4修正にてらし、アメリカ合衆国法典14編89条による沿岸警備隊の捜索活動が合憲とされるためには、乗船に先立って、当該容疑船舶に対してアメリカ合衆国法が適用されるという何らかの違反行為を「疑うに足りる十分な根拠」が存在することが要件となるということが確認されたのである。

アメリカ合衆国法典19編1581条(a)は、関税係官に12カイリの関税水域の内外を問わず自国船および外国船に対する関税のための捜索活動をすることができる権限を与えたものと解されている(沿岸警備隊にも連邦法により関税係官として資格が与えられており(アメリカ合衆国法典19編1401条(i))、裁判例もこの権限を確認している。United States v. Green, 671 F.2d 46, 52 (1st Cir.), cert. denied, 457 U.S.1134 (1980); United States v. Gonzalez, 688 F.Supp 658, 663-67 (D.D.C.1988) .)。

United States v. Villamonte-Marques, 462 U.S.579, 103 S.Ct 2573, 77 L.Ed.2d 22 (1983) は、関税水域においてアメリカ合衆国法典19編1581条(a)に基づき船舶書類の検査のために具体的な犯罪の嫌疑なしに関税係官が乗船したという事案で、マリワナの輸入、同頒布目的の所持の共謀罪などで有罪とされた事例である。

United States v. Villamonte-Marques判決において、アメリカ合衆国最高裁判所は、このような「違法行為の具体的な嫌疑なしに船舶書類の検査のために乗船」しても、アメリカ



合衆国憲法第4修正に違反しないと判決した。United States v. Villamonte-Marques事件は、被告人の40フィートの帆船がメキシコ湾の陸地から18カイリ先のルイジアナ川に停泊中、同船の前を横断したタンカーの航跡でかなりはげしく揺れたのを関税係官が認め、安全確認のため接近すると、同船の乗組員である被告人のうちの一人が関税職員の呼びかけに応答を拒んだ。そこで関税係官が乗船し、通常の船舶書類の検査をする間マリワナを吸引している臭気が漂って来た。同係官が開いたハッチから内部を見るとマリワナの包みが見えたので、被告人を逮捕するとともに、船内を捜索すると、隠蔽されていたマリワナが大量に発見されたというものである。第五巡回区控訴裁判所は、被告人に対する有罪の判決を破棄し、関税係官による容疑船舶への乗船は被告人の違法行為を疑うに足りる十分な根拠を欠いて行われたものであり、アメリカ合衆国憲法第4修正にてらし、「不合理な捜索・押収」にあたりと判示した。アメリカ合衆国最高裁はこれを破棄し、関税係官の活動は「合理的」であり、したがって合憲であるとした。判決理由においてアメリカ合衆国法典19編1581条(a)は、アメリカ合衆国憲法第4修正を制定したのと同じ議会によって立法された法律であり、具体的な犯罪の嫌疑がいまだ認められない船舶に対する捜索を許容する規定であるとして、アメリカ合衆国第4修正の保障する個人の自由と令状によらない乗船との間に何ら抵触は生じないとするが立法者の意思であると判示した。

アメリカ合衆国最高裁判所はいわゆる自動車検問についての判例 (United States v. Bregnoni-Ponce, 422 U.S. 873, 95 S.Ct 2574, 45 L.Ed.2d 607 (1975), Delaware v. Prouse, 440 U.S. 648, 99 S.Ct 1391, 59 L.Ed.2d 660 (1979)) において、国境地域での不審事由の認められない自動車に対する無差別停車はアメリカ合衆国憲法第4修正にてらし許されないが、一定の定められた地点での停車は合憲であるとしてきている。

これらの自動車検問に関する一連の最高裁の判例にみられる法理は、自動車検問によって達成される国家の正当な利益があること、自動車検問の目的達成に効果的な方法で行われること、個人のプライバシー侵害が最小のものとなること、警察官の恣意的な裁量が働かないようにすること、などにより合憲とされるというものである。

自動車検問の法理は、「アメリカ合衆国憲法第4修正の保護する個人の利益と国家の正当な利益との比較衡量により判断される」 (United States v. Villamonte-Marques, 462 U.S. 579, 103 S.Ct 2573, 2579, 77L.Ed.2d 22 (1983))。ところで、自動車検問のように定められた地点での法執行という考えかたは海上の場合にはほとんど意味がないといえよう。一定の狭い海域ではこのような地点 (checkpoint) を設けることもできるかもしれないが、

United States v. Villamonte-Marques事件で問題となったような広い海域では、そうした定点を設けてもそこで違法な活動を取り締まる法執行活動を行うことはまずできないといえよう。したがって、このような自動車検問の法理を海上での法執行活動に適用することは現実的ではない。また、自動車検問にみられる陸上で行われるそれほど強くない干渉の程度の活動は、海上で同様に行うことは実際的ではない。自動車と船舶とでは構造が異なるものであり、その法的地位も異なると解される。つまり、船舶は自動車に比べると「住居」に近いとみてよいように思われる。また、陸上交通と海上交通とではそれを規制する交通規制も異なる原理が妥当するといえるので、それぞれ備えつけられることが求められている必要な書類も性質が基本的に異なるといえよう。たとえば、高速道路での交通取締を行う警察官は、通行する車両外観を観察し、その車両番号を確認すれば所期の目的を達成できるといえるが、船舶にはそのような車両番号というような登録制度はみられない。さらに、船舶に書類を備えつけることを求めているのは、自動車の車両の登録制度よりもっと広く複雑である。このようにして、アメリカ合衆国最高裁判所は船舶書類の確認は関税係官の重要な職務のひとつであるとしたのであろう。そこでアメリカ合衆国最高裁判所は、「書類を検査する必要性は大きいものに対して、それによりもたらされるアメリカ合衆国憲法第4修正の保障する利益の侵害はそれほど重要なものではない。『完全な航行の自由』を保障されている船舶に対して法執行機関が乗船し、当該船舶の公共領域（public area）を臨検し、書類を検査するための短時間の拘束がなされているだけである。当該船舶を捜索するのではなく、また、乗員に対して捜索がなされるのでもなく、当該船舶を視認検査（visual inspection）するのは、捜索にはあたらない。アメリカ合衆国憲法第4修正によって保護される利益に対して干渉するのは一定の侵害の場合である。しかし、本件における干渉はそれほど重大な侵害ということとはできない。」とした。

領海3カイリを越えた機能的に国境と同視しうる海域に船舶がある場合に、罪を犯したと疑うに足りる「相当な理由」がなくても、また同意がなくても、令状によらない捜索が許される（United States v. Tilton, 534 F.2d 1363, 1365 (9th Cir.1976)）。

領海における検査のための地点を設けることは実際上極めて困難である。そこで、機能的に国境と同視しうる海域の意義について、アメリカ合衆国に到着した船舶の投錨地（United States v. Solmes, 527 F.2d 1370, 1372 (9th Cir.1975)）、マリーナに接する係留地（United States v. Tilton, 534 F.2d 1363, (9th Cir.1976)）、またはアメリカ合衆国の領海内のいずれかの場所（United States v. Dobson, 781 F.2d 1374 (9th Cir.1986)）では、

国境という点から見れば、ドッグでの捜索と領水での捜索とで差異があるわけではないという)をいうと判示してきている。

United States v. Tilton, 534 F.2d 1363 (9th Cir.1976) では、第九巡回区控訴裁判所は、機能的な国境地域での捜索は、船舶が現実に関境を越えたことを示す証拠が存在する場合だけでなく、「当該船舶が国境を越え領海に入って来た」と関税係官が合理的な確実性をもって判断したことを示す具体的な事実が存在する場合」(United States v. Tilton, 534 F.2d 1363, 1366 (9th Cir.1976)) にも認められるという (Accord, United States v. Do, 781 F.2d 1374 (9th Cir.1986))。

United States v. Tiltonの法理は船舶が領海から離れて関税水域に入り、そこで捜索されれば発見されたかもしれない禁制品が国境を通過するときに積載されていたことを、合理的な確実性をもって、事実認定者が心証形成しうるだけの十分な証拠が存在する場合にも拡張されている (United States v. Stanley, 545 F.2d 661, 667 (9th Cir.1976), **cert. denied** 436 U.S.917 (1978))。

国際水域での外国船に対する乗船および捜索は、アメリカ合衆国法典19編1581条(h)および19編1587条(a)により、アメリカ合衆国法違反であると思料する理由がある場合に許される。

国際水域での外国船に対する乗船および捜索は、船舶の登録国の政府の同意がある場合に、憲法上も合憲とされるというのが判例である (United States v. Doe, 860 F.2d 488, 490 (1st Cir.1988); United States v. Robinson, 843 F.2d 1 (1st Cir.1988); United States v. Ospina, 823 F.2d 429 (11th Cir.1987); United States v. Gonzalez, 776 F.2d 931 (11th Cir.1985); United States v. Green, 671 F.2d 46, 52 (1st Cir.), **cert. denied**, 102 S.Ct.2962 (1982); United States v. Dominguez, 604 F.2d 304, 308 (4th Cir.1978); see United States v. Williams, 617 F.2d 1063 (5th Cir.1980) (en banc).)。

United States v. Green, 671 F.2d 46 (1st Cir.), **cert. denied**, 457 U.S. 1134 (1982) では、公海上の沿岸警備隊の警備底がアメリカ合衆国規制薬物取締局のリストに載っていた英国船に遭遇したが、同船は沿岸警備隊の呼びかけに対して応答せず、さらに乗船を拒否したので、沿岸警備隊はイギリス政府に対して乗船の同意を求め、これを得たうえで当該船舶の登録番号を検査するため乗船し、その検査を実施している間に大量のワリワナを発見し、乗組員を逮捕したという事例である。第一巡回区控訴裁判所は、禁制品の輸入罰の共謀者である被告人を有罪としたが、その判決で、アメリカ合衆国法典19編1581条は乗

船許可が得られた場合に適用されるべき規定であるとしたうえで、United States v. Williams判決で採用された違反行為を「疑うにたりる十分な根拠」の基準をここでも適用し、同船がマリワナをアメリカ合衆国に密輸入したとの嫌疑を示す合理的かつ具体的な理由があると認められるので、右基準は充足されているとした(United States v. Green, 671 F.2d 46,54 (1st Cir.),cert.denied.457 U.S.1134 (1982))。

#### 4 わが国における執行権限の根拠とその適用範囲

海上保安庁法1条は、「海上において、人命お呼び財産を保護し、並びに法律の違反を予防し、捜査し、及び鎮圧するため・・・海上保安庁を置く」と規定し、その設置目的を、海上の安全確保と法律の執行に求めている。そして、海上保安庁法2条は、その任務として法令の海上における励行、海洋の汚染の防止、海上における犯罪の予防及び鎮圧、海上における犯人の捜査及び逮捕としている。更に、海上保安庁法5条13号は、沿岸水域における巡視警戒に関することが、所掌事務とされている。

これらの任務を遂行するために、海上保安官の具体的な権限として、船舶の書類提出命令、船舶の立入検査、質問(海上保安庁法17条)。船舶の進行停止、行路変更、港への回航などの船舶に対する強制措置(同法18条)、武器携帯(同法19条)、武器の使用に関しての警察官職務執行法の準用(同法20条)についてそれぞれ規定している。さらに、海上保安庁法31条では、「海上保安官及び海上保安官補は、海上における犯罪について、海上保安庁長官の定めるところにより、刑事訴訟法の規定による司法警察職員として職務を行う」と規定して、海上保安官に司法警察職員としての地位を与えている。そして、司法警察職員として、海上保安官が犯人の逮捕その他の捜査活動を行う対象となる犯罪は「海上における犯罪」とされており、海上という限定はあっても犯罪の種類に限定はない。この点は、漁業取締官(漁業法74条5項)、船員労務官(船員法108条)、麻薬取締官(麻薬取締法54条)、鉱務監督官(鉱山保安法37条)などが対象となる犯罪の種類が限定されているの異なっている。したがって、海上保安官は、海上における犯罪であれば、すべての種類の犯罪に対して捜査権限を行使することとされているのである。

このように、海上保安庁の任務、海上保安官に与えられた権限を行使することによって法令違反その他の海上における犯罪に対して、①海上において巡視警戒を行い、②船舶を停船させて、③これに立入検査を行い、書類を調査し、関係者に質問する。そして、法令

違反その他の犯罪が判明したときには、刑事訴訟法に基づく犯罪捜査の権限を行使して、④犯人を逮捕し、⑤船舶などを捜索し、⑥船舶その他の証拠などを押収し、⑦船舶を港に回航させという執行権限が予定されているといえることができる（村上暦造「海上警察権と国内法の対応」新海洋法制と対応3号112～113頁）。

わが国では、行政警察活動と司法警察活動とを区分して、犯罪の予防・鎮圧という行政警察活動から犯罪の捜査という司法警察活動へと発展してゆく過程で、その目的にてらしとりうる手段が異なっていると考えられている（これは、先行手続の違法が後行手続に及ぼす影響という問題とかかわってくる。この問題については、①先行手続が後行手続とはまったく異なる理由、根拠などに基づく場合には、先行手続における違法性は完全に遮断されることになり、手続の適法性判断の際には、先行手続における違法性は一切考慮すべきではなく、後行手続の適法性自体を判断すれば足り、先行手続の違法性は後行手続にいったい影響を及ぼさない、②手続の適法性判断に際しては、両手続を密接な関係がある場合には、後行手続の違法性判断だけでは足りず、先行手続を含めて総合的に考察すべきであるところ、その違法性の質、程度などを総合して適法性を判断すべきである、③先行手続の違法性は、両手続に密接な関係がある場合には、原則的には、後行手続がその違法性を直接全面的に引継ぐべきである、という見解がある。裁判例は別れているが、実務的には②が事実を総合して判断する立場として柔軟な解決が図られよう、高木俊夫＝大淵敏和『違法収集証拠の証拠能力をめぐる諸問題』（司法研究報告書39輯1号）222～228頁参照）。

ところで、海上保安庁法は海上保安庁の任務として「法令の海上における励行」「海洋汚染の防止」「海上における犯罪の予防及び鎮圧」「海上における犯人の捜査及び逮捕」などを定めている（海上保安庁法2条）。ここに「海上」というのは、海上保安庁法ではことに限定が加えられているわけではない。立法経過をみると、昭和23年の海上保安庁法の制定時の1条の文言は、「港、湾、海峡その他の日本国の沿岸水域について」とされていたが、その後、昭和27年法律97号による改正で現行法の規定となったことから、海上保安庁の任務とされる海域には限定が加えられていないとの見解が主張されている（村上・前掲論文116頁）。そして、海上保安官の執行権限行使にあたっての海上保安庁法の適用範囲については、同法の制定以来、「国際法、条約、国際慣習法並びに現下の占領下の特殊の制限に従い領海及び公海でいかなることがなし得るかが決定されるものである」（川上親人『海上保安制度の解説』16頁）とされ、その後もこの立場が基本的に維持されている（井馬栄『海上保安庁法解説』16頁、村上・前掲論文117頁）。したがって、海上での執行権限の行使に

については、国際法上の制約によることとなると解されてきている。

## 5 おわりに

アメリカ合衆国においては規制薬物取り締まりのために、船舶の安全・書類検査という行政上の捜索や関税検査の国境地域での捜索の法理を用いて、規制薬物輸入の共謀罪という刑法の域外適用（客観的属地主義の立場）を前提に、沿岸警備隊の執行権限を領海外にも及ぼしてきている。その法的根拠は、アメリカ合衆国法典14編89条であつたり19編1581条(a)であつたりするが、それがアメリカ合衆国憲法第4修正に照らし、合憲であるというもので、これはアメリカ合衆国の国内法の解釈の問題である。しかし、このような解釈が、国際法での伝統的な理解と整合性をもつものといえるのか、ことに、公海条約22条（国連海洋法条約110条）1項の臨検の権利の範囲と国際慣習法上の公海での海上警察権との関係について、妥当は解釈といえるのか、検討を必要としよう。ことに、規制薬物の不法取り引きは臨検の直接の対象ではない（国連海洋法条約110条1項a～e）。ただ国際協力を義務づけるにとどまっているにすぎないからである（同108条）。いずれにせよ、アメリカ合衆国では沿岸警備隊による包括的な権限行使が広く行われていることは考慮すべきことといえよう。

これに対して、わが国での海上保安官の執行権限は、行政警察活動と司法警察活動とに区分してそれぞれの権限行使が規定されており、アメリカ合衆国における沿岸警備隊のような包括的な権限行使が規定されているわけではない。このような規範構造のありかたはなお法理論上の問題としてさらに検討されなければならないといえよう。

(別表)

## 沿岸警備隊による海事裁判権行使の根拠規定

8 U.S.C.185 (合衆国法典 第8編 185) は、大統領が規定する法令に従う場合、並びにそのような限定及び例外に従う場合を除き、いかなる外国人の合衆国への入国あるいは入国の試みも違法とする。

8 U.S.C.1182は、大統領がいかなる階級の外国人の合衆国への入国も、合衆国の利益に損害を与えると認める場合、声明により入国を延期するか、入国に制限を課すことを規定する。

8 U.S.C.1281-1287は、外国人乗組員に関する規定を含む。

8 U.S.C.1321-1330は、合衆国への外国人による不法入国に対する一般罰則規定を含む。

10 U.S.C.371-378は、法の執行行為を支援するため、明記された条件のもと、情報の交換及び防衛装備と要員の提供を規定する。

14 U.S.C. 2 は、沿岸警備隊の主要任務の一つは、合衆国裁判管轄権に従属する公海並びに水域の水上あるいは水面下において適用されるすべての連邦法の執行において、執行あるいは支援をすることであると規定する。

14 U.S.C.89は、取り調べ、調査、検査、搜索、逮捕、及び合衆国の法律違反の防止、発見、鎮圧のための検挙を行うために、公海上あるいは合衆国が裁判管轄権をもつ海域において、裁判管轄権あるいは合衆国のいかなる法律の施行に従ういかなる船舶にも乗船する権限を、沿岸警備隊に対し与える。

14 U.S.C.93は、沿岸警備隊に対し、陸・海・空の巡察を維持、実行し、その任務・権限あるいは地域職分の実行を助ける捜査及び調査を行う権限を与える。

14 U.S.C.141は、沿岸警備隊に対し、要請に応じ、他の連邦、州あるいは地域の部局を支援するためにその要員及び施設を施用する権限を与える。

14 U.S.C.143は、税関の沿岸警備隊オフィサーを士官および下士官とする。

14 U.S.C.634は、沿岸警備隊オフィサーをアラスカの合衆国司令官代理に任命する権限を与える。

14 U.S.C.637は、警告信号弾を発し、停止しない船舶に向けあるいはその船内に発砲を指示することを含め、船舶を停止させる権限を沿岸警備隊に対して与える。

15 U.S.C.71-77は、合衆国が中立の立場をとる戦時において、争いの不公平な方法を規制する法規を実施するために、合衆国海軍力の一部として、沿岸警備隊を使用する権限を大統領

領に与える。

15 U.S.C.1176-1178は、州際あるいは外国通商を通じ、賭博装置の荷積みを規制する。これには装置及び運搬手段の押収も含まれる。

18 U.S.C. 7 は、「特殊海事領海裁判管轄」という用語を定義づける。

18 U.S.C.81は、特殊海事領海裁判管轄権における放火に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.111、1114は、任務遂行中の沿岸警備隊オフィサーもしくは下士官に対する暴行、抵抗あるいは妨害に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.113-114は、特殊海事領海裁判管轄権における暴行、傷害に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.201-203は、公務員の賄賂に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.231-233は、国内騒乱に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.371-372は、犯罪謀議、合衆国に対する詐欺、合衆国のいかなる公務員に対する妨害あるいは傷害を加えることに関する犯罪規定である。

18 U.S.C.496は、関税に関する文書偽造に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.507は、船舶書類の偽造に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.541-552は、関税実施に関する種々の犯罪規定である。

18 U.S.C.641-643、654、659-662は、横領及び窃盗に関する種々の犯罪規定である。

18 U.S.C.751-757は、囚人の脱走に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.793-798は、スパイ行為に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.911-913は、詐称に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.921-928は、火器および危険物に関する犯罪規定である。沿岸警備隊はまた、不法火器（短身散弾銃、自動小銃等）所持に関する規定も執行する。

18 U.S.C.956-967は、沿岸警備隊は、船舶の武装あるいは友好国への遠征あるいは合衆国の中立の侵犯（現在：キューバに対する及び／又はキューバ若しくはバハマ船に対する武力行使）に関係する外国関係法の規定を施行する。

18 U.S.C.1001-1025は、不正陳述、虚偽に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1071-1074は、逃亡犯人に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1081-1084は、賭博船、及び海岸と賭博船の間の輸送に対する執行を含む、賭博に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1111-1117は、合衆国特殊海事領海裁判管轄権における殺人に関する犯罪規定で



ある。

18 U.S.C.1201-1202は、合衆国特殊海事領海裁判管轄権における誘拐に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1261-1265は、酒類売買の取り締まり及び執行に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1301は富くじ券の輸入あるいは輸送に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1361-1364は、特殊海事領海裁判管轄権における政府所有物への悪意ある危害及び破壊、あるいは暴力による貿易の干渉に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1382は、陸軍、海軍あるいは沿岸警備隊所有地への不法侵入に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1423、1424、1426は、市民権あるいは国籍を示す書類の悪用あるいは複製のための犯罪制裁規定である。

18 U.S.C.1501、1503、1509-1510は、裁判妨害に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1581-1588は、奉公及び奴隷に関わる船舶及び人に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1651-1661は、海賊行為及び逮捕・監禁行為に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1751-1752は、大統領の一時的居住の保護を含む大統領暗殺、誘拐、暴行に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1951-1955は、恐喝に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.1961-1968は、恐喝を受けた及び悪徳な組織に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2031-2032は、合衆国特殊海事領海裁判管轄権における婦女暴行に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2101-2102は、暴動の発生を目的とする州際あるいは外国通商の実行に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2111-2117は、特殊海事領海裁判管轄権における強奪及び夜盗に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2151-2157は、労働争議中の故意の破壊行為に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2191-2199は、船員及び密航者の取り扱いに関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2231-2236は、捜索及び逮捕の遂行に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2271-2279は、船舶の破壊及び船舶への侵入を含む海運に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2314は、盗難品の輸送に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2381－2388は、合衆国に対する反逆罪、扇動行為及び転覆活動に関する犯罪規定である。

18 U.S.C.2421－2424は、白人奴隷売買に関する犯罪規定である。

19 U.S.C.70は、船主による沿岸警備隊オフィサーに対する妨害に関する犯罪規定である。

19 U.S.C.507は、税官吏の身分を知らされたにもかかわらず、税官吏を支援することを怠った行為に関する犯罪規定である。

19 U.S.C.540は、税関法の執行のために、沿岸警備隊の船舶を含む適切な船舶を使用する権限を大統領に与える。

19 U.S.C.1401は、沿岸警備隊オフィサー及び下士官を税官吏とし、税関水域及び徘徊する船舶を定義する。

19 U.S.C.1431－1467は、必要条件を定義し、船舶の報告、登録及び荷下ろしに関する民事及び及び刑事罰を確立する。

19 U.S.C.1581－1624は、船舶への乗船及び徘徊する船舶の検査の権限、並びに捜索及び逮捕を含む、税関法の執行のための実施規定。これらの規定は、一般に税関水域に限られるものとする。

19 U.S.C.1701－1711は密輸防止法の実施を沿岸警備隊に明確に許可する一般実務規定。

21 U.S.C.841は、合衆国内で、規制物質を分配する意図をもって、故意に分配ないしは所有することを禁ずる。

21 U.S.C.844は、合衆国内での規制物質の所有を禁ずる。また初犯者の条件つき釈放及び前科の削除を規定する。

21 U.S.C.846は、21 U.S.C.841あるいは844の違反の未遂もしくは謀議を禁じ、域外適用の効力をもつ。

21 U.S.C.848は、犯罪事業の継続を禁ずる。

21 U.S.C.871－886は、麻薬乱用の防止及び管理のための執行手続を含む。

21 U.S.C.952は、規制物質及び麻薬の合衆国への輸入を禁ずる。

21 U.S.C.955、960および962は、公海及び税関水域における麻薬の所有、製造、分配に関する実施規定を含む。

21 U.S.C.955a－955dは、合衆国の船舶上のいかなる人物、またいかなる船上の合衆国市民、あるいは無国籍の船上のいかなる人物による規制物質の故意の製造、分配、あるいは分配の意図をもつ所有を禁じ、いかなる人物による輸入も禁ずる。

- 21 U.S.C.963は、21U.S.C.951-961に対する違反の未遂あるいは謀議を禁止する。
- 22 U.S.C.2291は、外国における麻薬に関するいかなる警察の直接行動にも、合衆国職員あるいは公務員が参加することを禁止する。
- 33 U.S.C.1-3は、可航水路域の保護のために、陸軍長官が法規を執行する権限を含む。
- 42 U.S.C.264-272は、沿岸警備隊に対し、検疫規制及び規則の執行を規定する。
- 42 U.S.C.9153は、海洋熱エネルギー変換に関する規定の執行。
- 46 U.S.C.4308は、危険な使用後の船の操作を制御する権限を規定する。
- 46 App.U.S.C.277、808は、船舶書類の検閲の権限を与える。
- 47 U.S.C.21-39は、海底ケーブルに対する妨害あるいは損傷に対する刑事及び民事罰を規定する。
- 49 U.S.C.781-789は、密輸品運搬人の逮捕及び没収のための規定及び規則を規定する。
- 50 U.S.C.191-195は、国家の緊急事態宣言が発せられたとき、あるいは大統領が国家の安全が危険にさらされていると判断するとき、沿岸警備隊は、逮捕及び没収を含む、合衆国領海内における船舶の移動と係留に冠する規則の執行が可能であり、不服従に対し船長及び乗組員へ罰金を科し収監することが可能であることを規定する。

大統領声明4865、1981年9月29日付。証明書所持していない公海からの外国人の入国を停止し、禁止法令を制定する。

E.O.12324は、合衆国が協定を結んでいる諸国からの不法移民を禁ずることを沿岸警備隊に指示する。

向精神薬に関する条約 (1971年)、32 UST 543、TIAS 9725。

大陸棚に関する条約 (1958年)、15 UST 471、TIAS 5578、449 UNTS 311。

公海に関する条約 (1958年)、13 UST 2312 TIAS 5200、450 UNTS 82。

領海及び隣接帯に関する条約 (1958年)、TIAS 5639、516 UNTS 205。

コンテナに関する税関条約 (1956年)、20 UST 301、TIAS 6634、338 UNTS 103。コンテナ貨物の統制検査と通関手続き。

犯罪者及び難船及びサルベージの運搬問題に関する合衆国・カナダ間の互恵的権利を規定する条約 (1908年)、35 Sata, 2035、TS 502、12 Bevans 314。

合衆国・カナダ間の境界水域と境界沿いに生じる問題に関する条約 (1909年)、36 Stat. 2448、TS 548、12 Bevans 319。

麻薬に関する単一条約、1961 (1961年)、18 UST 1407、TIAS 6298、520 UNTS 204。

議定書(1972年)、26 UST 1439、TIAS 8118。修正案(1967年)、18 UST 3279、TIAS 6423;(1968年)、19 UST 4668、TIAS 6458;(1969年)、20 UST 4064、TIAS 6795;(1971年)、22 UST 1808、TIAS 7223;(1973年)、25 UST 2772、TIAS 7945;(1974年)、25 UST 651、TIAS 7817。

22 U.S.C.2291に従い、合衆国法施行の目的で旗艦に対する裁判管轄権の主張を容認する特別条約のために旗の状態について取り決められた条約。

麻薬取引の疑いがある英国船舶の合衆国による禁止法令を促進する条約 (1981年)、TIAS 10296。

TIRカルネ (税関の通行許可証) の保護のもとでの物品の国際輸送に関する関税条約 (1975年)。修正案 (1978年);(1979年);(1980年);(1981年)。

ハイチからの人の不法輸送に関わる、ハイチ移民と船舶の禁止及び選択返還の共同計画の確立に関する条約 (1981年)、TIAS 10241。

---

# 薬物不正取引の海上規制措置とその国内実施の問題点

## — 麻薬新ウィーン条約の特徴と限界 —

上智大学教授

山本草二

---

### 1 はじめに

(1) ウィーン外交会議は、1988年12月に「麻薬及び向精神薬の不正取引の防止に関する国際連合条約」をコンセンサス方式で採択した。同条約（以下「麻薬新ウィーン条約」と略称）は、国連総会決議（1984年12月14日、A/39/141号）に基づいて経済社会理事会の麻薬委員会と専門家会合などが作成した条約案を基礎にしたもので、近年の麻薬等の薬物の不正取引を防止するための国際協力を強化し、その法的な枠組みを整えた、重要な成果である。とくに、それ以前の関係条約とくらべた場合に、これらの薬物の不正取引の防止について、各締約国の刑事管轄に関する国際協力義務を具体的に定めたほか、はじめて海上での規制措置の方式を特定した。したがって各締約国は、これらの条約義務を実施するため、関係国内法令の改廃または新規立法など、特別の国内措置を整える必要が生じたのである。

(2) 麻薬等の不正取引についてはじめて公海上での規制を定めたのは、1982年の国連海洋法条約（108条）であるが、それも伝統的な旗国の専属管轄（旗国主義）の原則を修正するものではなかった。そこでは、船舶による公海上での不正取引を防止するため国際協力の義務を一般的に定めただけで、違反船舶の旗国以外の国による執行措置を具体的に定めておらず（1項）、ただ旗国がその防止について他国に協力の要請ができる旨、定めている（2項）、にとどまるからである。しかし、このように旗国主義を維持したままの方式では、激増する海上での不正取引を有効に規制できず、国際協力義務を強化するための法的枠組みを整備する必要性が諸国間で認識されるようになった。

この点について麻薬新ウィーン条約では、各締約国は海洋国際法に基づき可能な最大限度の協力を行う義務を負うものとし、条件付きながら旗国管轄または沿岸国管轄を排除し

て領海外の海域で他国の執行措置が介入できる場合を明記した(17条)。これらの規定は、海洋管轄権の配分方式に考慮を払いながら必要最小限の国際協力方式を強化したものであり、なお今後の特別協定により補完されるべき余地をのこしているものの、従来の方式とくらべれば画期的な内容である。

(3) 麻薬新ウィーン条約は、署名87国(日本を含む)であるが、1990年11月に正式に発効し、批准または加入による締約国もすでに50国に達している(1992年2月現在)。わが国も、関係国内法令(麻薬及び向精神薬取締法、覚せい剤取締法、大麻取締法、あへん法)の改正と新法の制定を終り(平成3年10月5日公布。公布の日から1年以内に政令で施行の日を定める)、同条約の国会承認も得られた(平成3年120回国会)ので、正式批准への手順は整った。しかし、不正取引の海上での規制措置については、わが国ではこれまでのところ、特段の論議の対象になっておらず、立法上の手当てもなされていない<sup>(1)</sup>。その国内実施が現行国内法令の援用だけで十分に対処できるかどうか、新条約の特質についての解釈ともからむ問題であり、改めて立ち入った検討が必要、と考えられる。薬物の不正取引の規制についての国際法と国内法との相互関係のとらえかたに係わる、重要な論点である。

## 2 従来の海上規制措置の限界

### 2-1 麻薬関係諸条約の限界

(1) 阿片、モルヒネ、コカイン、大麻などの麻薬と向精神薬(特定の鎮静剤または興奮剤)は、依存症をもたらし、その濫用により個人の健康を害したり公衆衛生・社会道義上も有害・危険であるとして、19世紀後半いらい諸条約による規制の対象とされてきた。もっともこれらの条約では、対象薬物の不正取引の取締りについては、属地主義に基づいて各国の領域内での規制と処罰を行うことを原則とし、公海上での規制には関心が及ばなかった。さらにその後も関係条約は、国際機関による監視とか犯罪人の引渡し・処罰などの司法協力義務を定めるのが限度であり、それ以上に、これらの不正取引を海上犯罪としてとらえ公海上で外国船舶に対する執行措置(停船、乗船、臨検、拿捕)の権限をみとめるまでにはいたらなかったのである。

(2) たとえば、医療・学術用を除いて対象薬物の栽培・精製・販売・使用を原則禁止とし、生産者と取引業者に対する許可制・通告制を採用して、これらの面での他国との協力体制を整えた(1912年ヘーグ国際阿片条約、1961年麻薬単一条約)。また、国際委員会を設

立して、各国に年次統計の報告義務を課し、利用数量の規制と監視を行わせたり、輸入証明と輸出許可の制度を採用するよう各国に義務づける例もあった（1925年ジュネーブ条約、1931年ジュネーブ麻薬規制条約）。しかし不正取引の規制については、少なくとも戦前は、内国刑法上の犯罪と定め厳罰に処すとか、犯罪人の引渡しなど国際司法共助の義務を定めるのが、限度であった（1936年危険薬物の不正取引の防止に関するジュネーブ条約）。

(3) これに対して第二次世界大戦後は、不正取引の訴追と処罰に関する限り、犯罪に該当する行為とか裁判権の設定の範囲を拡大するなど、いくつかの進展がみられた。たとえば、不正取引が2以上の国の領域にわたって行われたときは、国ごとに別種の犯罪とみなし、また故意による参加、共謀、未遂または予備行為と資産の操作も犯罪行為に含めることとした。さらにこれらの犯罪は、現在または将来の犯罪人引渡条約で引渡犯罪とすることが望ましく、とくにこれらのうち重大犯罪については、属地主義のほか、犯人が発見された国による世界主義の適用（関係国への引渡ししか自国での訴追か、いずれかを選択する義務）に基づいて訴追される、と定めたのである（1961年麻薬単一条約36条、1971年ウィーン向精神薬条約22条）。しかしこれらの条約でも、公海上での規制措置は定めておらず、旗国主義による処理に委ねたもの、と解せられる。このような立場に立つ限りは、少なくとも外国船舶による国外での不正取引についての規制は、各国の領海または入国港（port of entry）で行われ、それ以遠の海域には及ばない。わが国でも従来、薬物規制の関係国内法令は、その「輸入」があった時点ではじめて外国船舶にも適用がある、と解されてきた（刑法136条・148条、麻薬取締法64条・65条、覚せい剤取締法41条・41条の2、大麻取締法24条、あへん法51条）。ここにいう「輸入」とは、領海への搬入、陸揚げ、通関線突破または本邦内にあった場合と同じ具体的な危険の作出などをいい、どの解釈をとっても、公海上での輸送その他の不正取引はこれに入らないのである<sup>(2)</sup>。

(4) このように、麻薬関係諸条約は、これまで、対象薬物を適法な製造・移動に限定し不正取引市場への流入を防止することに重点をおいてきた。そのため、各国の機関による法執行行為（law enforcement action）を調整し相互協力を行う点での方式は、不備であった<sup>(3)</sup>。したがって、海上での執行措置についても、特段の規定をおくことなく、公海での旗国管轄または領海での沿岸国管轄など、一般の海上警察制度の適用を前提とするにとどまったのである。

## 2-2 海洋法関係条約の措置

(1) 麻薬その他の薬物の国際的な移動は、大部分、商船による海上輸送に頼るものであっ

た。たとえば、1961年の麻薬単一条約の対象薬物（大麻、コカイン、ヘロインなど）については、原産地国から消費国への輸送は、その大量かつ低費用で行われる必要上、外航船舶による海上輸送が主であった。しかし、このように海上密輸出入の実際上の重要性にかかわらず、その取締りについては、海洋法関係の一般条約による規制に委ねられてきたのである。

(2) まず、領海を通航中の外国船舶内で行われた犯罪については、沿岸国は、逮捕、捜査など刑事管轄権の行使を原則的に禁止されたが、その例外がゆるされる特定の場合の1つとして、1958年にはじめて、麻薬の不正取引の抑止に必要な場合、が加えられた（領海条約19条1項d）。この規定は、それ以前の国家実行はもちろん、国際慣習法を確認した条約案（国連国際法委が作成）にもなかった、創設的な規定である（1958年第1次国連海洋法会議で、パキスタンの提案により挿入）。このような扱いについては、麻薬取引、航空機不法奪取その他の国際テロ行為に関して、海賊にならって各国の刑事管轄権を普遍的なものにしようという傾向が反映したものとして、高く評価するものもある<sup>(4)</sup>。麻薬の不正取引を「諸国の共通利益を害する犯罪」とみなし、各国はその管轄海域内でその訴追・処罰の権限を分担する、という考えである。もっとも外国船舶が外国の港を出て内水に入らずに単に領海を通航しているだけの場合には、領海に入る前に行われた船内犯罪については、このような執行措置は禁止されている（19条5項）。したがって、この場合に沿岸国が執行措置をとるためには、当該の不正取引（たとえば、対象薬物の輸出入、所持、分配など）の継続性が立証されなければならない、と考えられる。

(3) 上記の場合を除けば、沿岸国は、その領海を超える海域で外国船舶に対して規制措置を及ぼすためには、追跡権または客観的属地主義などの法理を援用することになる。しかしこのような論拠に基づく措置は、沿岸国の内国秩序との連結が要件となるので、沿岸隣接の海域で行われた実行犯については効果的であるが、公海に至る遠隔の海域になればなるほど、その効果は減殺される、というほかない。

(ア) 米国の連邦最高裁判所は、接続水域制度が国際法上確定するよりも遙か以前の時期に、公海上の外国船舶の行為に対して国内法上の管轄権の域外適用をみとめていた。各沿岸国は、その政治的、経済的な安全（外国人に対する植民地との通商の禁止）を確保するために領海外の海域で外国船舶に対して権力を行使し、国内法令の違反を防止するのに必要な限度で強制手段を用いる権利がみとめられる、という趣旨である。そして、このような強制手段（臨検、拿捕、押収）が、合法的な通商を不必要に阻害するものではなく、む



しる沿岸国の法令違反の防止に合理的かつ必要な範囲内で行われる限り、容認され、その域外での行使について外国もこれを受忍する、と指摘したのである（1804年 Church対Hubbart事件、連邦最高裁判決）<sup>(5)</sup>。この判決は、その後も長く、船舶起因汚染その他の事項についても、沿岸国管轄の拡大をはかるさいの有力な先例としてしばしば援用された<sup>(6)</sup>。

この判決は、領海に対する通常海事管轄権とは別に、特定の国内法令の履行を確保するため「合理性」の基準を条件として、公海上の外国船舶に対する域外管轄権の行使をみとめたものである。それは、沿岸国の重要な内国秩序を確保するため、一種の保護主義に基づいて外国人の国外行為に国内法を適用しようとするものである。その後、追跡権や接続水域の制度が確立するのに伴ってその論拠は変わり、国外で実行の着手があってもその結果が内国で完成することを条件とした客観的属地主義とか、物理的には国外であっても法の適用上は内国に所在する行為とみなすという「解釈上の所在」(constructive presence)の法理が援用されるようになったのである<sup>(7)</sup>。

(イ) 麻薬などの不正取引に対する領海外での執行措置について、追跡権と「解釈上の所在」の法理を直接に援用したカナダ国内裁判所の判決がある。その当否については判例評釈上も評価がわかれているが、とくに注目すべき論点は、大要つぎのとおりである。

(a) まず事実関係として、カナダ軍艦 (Her Majesty's Canadian Ship ; H.M.C.S.) は、1985年5月24日に、ホンデュラス船籍のErnestina号を大麻の不正取引に従事したかどで、公海上(カナダ距岸400カイリ以上の沖合海上)で拿捕し、船員を逮捕して、刑事裁判に付したのである。

カナダ騎馬警察隊 (Royal Canadian Mounted Police ; RCMP) の長期に及ぶ内偵の結果、カナダ船籍の漁船Lady Sharell号は、同月13日にカナダのノヴァ・スコシア州リバプールの港を出て東のセーブル諸島に向けて航行し、同海域に停泊したまま、同月22～23日の深夜、カナダ領海内で夜闇にまぎれて前記ホンデュラス船と接触し、大麻の引渡しを受け代価(1万5千カナダ・ドルの手形引き渡し)を支払ったことが明らかになった。その後、カナダ漁船は直航してロックポート港に帰着し、他方ホンデュラス船は公海に立ち去ったが、これら一連の行為については、終始、カナダ空軍またはレーダーによる継続的な監視が行われたのである。

同月24日、カナダ警察 (RCMP) は、同港で同漁船に立ち入り、前代未聞の大量の麻薬2万6千ポンド余を押収した。カナダ軍艦 (H.M.C.S.) は、この押収の事実をもってカナダ漁船による薬物の「輸入」が完成したものと判断し、同船との密接な関連に基づいてホ

ンデュラス船Ernestina号を公海上で停船させ、臨検のうえ同船員を逮捕した。カナダ側によるこのような措置について、ホンデュラス政府はなんら抗議を行わなかったのである。

(b) 麻薬規制法と刑法の違反により起訴された同船の外国人船員は、公海上での違法な逮捕を理由に公訴の棄却を主張した（1985年Sunila & Soleyman対女王事件、ノヴァ・スコシア州最高裁公判部）。とくにその逮捕が旗国管轄の専属性についての国際法規に違反し、追跡権の法理を援用してもその違法性を阻却できない、というのが、理由である。これに対してカナダ法務長官は、本件における海軍の措置が適法であった、と反論した。判決は、臨検、逮捕、拘束が適法であったと判断したので、被告は、控訴に及んだのである。

(c) 控訴審（ノヴァ・スコシア最高裁控訴部）での準備書面（Factum）によれば、被告側は、原判決が追跡権の要件の解釈を誤ったこと、追跡権の条約規定（1958年公海条約23条）が国際慣習法を確認したものであり、同条約の非当事国であるカナダとホンデュラスをも拘束することを主張した。とくに被告の主張によれば、本件では追跡権の適正な行使についての条件が遵守されていない理由として、3点が指摘された。第1に、Ernestina号がカナダ領海に在った間に、同船に停船命令が出されていなかったこと、第2に本件の追跡は、直ちにまたは中断なく行われたものでないこと、さらに第3に、カナダ軍艦は、関係両船舶の位置（23条3項）について十分に立証しようと努めていないこと、という点である。被告は、このような理由により、同条約の重大かつ意図的な違反であり、押収品目の返還、船員の釈放、押収により蒙った損失の補償を要求する、と主張したのである。

(d) これに対して法務長官は、その準備書面において、船舶の拿捕と船員の逮捕が追跡権に関する条約規定の要件をみたして行われたと主張し、その根拠として同条では「解釈上の所在」という法的擬制がみとめられていること（23条1項・3項）をあげた。とくに、ホンデュラス船の追跡が開始されたときには、カナダ漁船はすでにカナダの領海内で拿捕されていたこと、両船舶は一種の共同の事業（common venture）に従事し「一団となって行動して」いたこと、さらにErnestina号は、特に荷おろし船（offload vessel）としての性能をもつように購入されており、カナダ漁船の母船としての性格をもつべきものであることが、指摘された。したがってこのような連携関係がある以上、その一団をなす他の船舶がカナダの領海内にある限り、ホンデュラス船の追跡を行ったことは有効かつ適法である、と主張したのである。これらの主張の中心をなす「そのボート」（23条3項）という文言について、すでに原判決も、「通常は主たるボートの一部をなすボート」という狭義の解釈をしりぞけたのであり、法務長官の上記の主張もこれと一致していたのである。

(e) 控訴審判決は、1986年1月に全員一致で控訴を棄却した。その理由として、追跡権は国際慣習法上の権利であり、公海条約の規定はこれを法典化しただけであって、カナダ国内法の一部になっていること、Ernestina号は現実にカナダ漁船の母船であり、同号の追跡は、カナダ漁船がカナダの領域内で輸入犯罪を完了したときから開始され、継続して行なわれたことがあげられた。被告は再び上告して公海上の船舶の抑留・搜索の適法性を争ったが、再審はみとめられず、10年の拘禁刑に処せられたのである<sup>(8)</sup> (1986年同伴2・3・4号、ノヴァ・スコシア最高裁控訴部判決)。

(ウ) たしかに追跡権は、裁判の実効的な執行を確保する必要上、すでに開始された管轄権行使の継続としてみとめられ、公海における旗国主義の例外をなすものである。また、沿岸国による法執行を促進するために、「解釈上の所在」の法理も長く国際法でみとめられてきた。たとえば、領海外に在る外国船舶が領海内にボートを送り込み、このボートがそこで犯罪を実行した場合には、この母船はこれらの代理活動 (vicarious operations) を理由としてみずからも拿捕されることになる、というものである。したがって、この「解釈上の所在」は、その性質上、ひろくみとめられた客観的属地主義に類似するものである。

しかし、この法理を援用するための基準となる、母船とボートとの連結関係 (nexus) については、2つの解釈が対立する。1つは、母船が自己のボートを用いる場合に限るという狭義の解釈である。これに対して、もう1つは、外国船舶が、事前の取極に基づいて、自己のボートではなく沿岸から接した別のボートを用いて、洋上で貨物の積み替えを行う場合にも、両者の連結関係がみとめられる、という広義の解釈であり、麻薬の不正取引についてはとくに妥当しうるものである。しかし、国家実行上は、前者の狭義の解釈が一般にみとめられ、公海条約の草案を作成した国際法委員会も、国際慣習法を確認するものとして、この立場をとった (1956年最終草案・注解。II ILC Yearbook 1956, p.285)。他方、母船のボートのほかに、「一団をなして行動する他の船舶であって被追跡船を母船にして用いるもの」という文言が追加されたのは、第一次国連海洋法会議の段階 (1958年4月9日、メキシコ提案による) であり、西側主要海洋国の反対をしりぞけて採択された (35対13、棄権16) ものである。

したがって、公海条約第23条3項がこのような広義の解釈を採用したのは創設的であり (国際法の「法典化」ではなく「漸進的発達」)、本判決のように従前の国際慣習法規を確認したもので当然に非当事国をも拘束すると断定できるかどうかは、疑わしい、ということになる。本件判決に対する批判もこの点に集中するのであり、たとえば「一団として行

動する」場合を認めるとしても、海上積替えに関する事前の取極だけではなく、連携関係（association）のある程度の恒常性とか相互依存関係の継続性といった要件を付加すべきだと主張されている<sup>(9)</sup>。麻薬の不正取引が組織暴力犯罪とからむ現状で、このような要件をどのように主張するかは、海上での執行措置の成否を左右するものとなろう。

(4) 国連海洋法条約では、麻薬等の不正取引に対する海上での執行措置について、いくらかの改善が行なわれたが、その実効性を確保するにはなお不十分なものであった。

(ア) まず、領海内での規制については、外国船舶内犯罪に対する沿岸国の刑事管轄権の行使に関する領海条約の規定（19条1項d）をそのまま踏襲し、ただ対象薬物に向精神薬を加えるにとどまった（29条1項d）。

(イ) さらに公海上の規制措置については、不正取引の防止に関する規定が新設された（108条）。もっとも、それは、公海での防止についてのすべての国の一般的な協力義務を定め（1項）、違反船舶の旗国による要請があった場合の他国の協力を定めるにとどまっている（2項）。したがって、不正取引を発見した他国の側から旗国にもちかけて、執行措置を容認するよう求めたり協力を要求する根拠は明文上は欠けているというほかない。

(ウ) 上記の現行関係諸条約の限界を補うため、これまでいくつかの是正提案が行なわれた。たとえば、麻薬単一条約または特別取極に外国船舶の臨検に関する規定を挿入するか、海上での執行措置に関する国際基準・手続を作成することなどである。そのほか、船舶の航行を害しない程度で公海上で容疑船舶に停船を命ずる（interception）ための国際協力措置なども、提案された<sup>(10)</sup>。これらの提案が成果をみないままに、麻薬新条約の審議をむかえることになるのである。

### 3 新条約の海上規制措置の特徴と限界

#### 3-1 特徴の焦点

(1) 麻薬新ウィーン条約は、従前の関係諸条約にくらべて、対象薬物の不正取引に対する各締約国の刑事管轄と執行措置についての国際協力の方式を詳細に定め、その法的枠組みを整備した。とくに次の2つが、その特徴の焦点である。

(2) 1つは、従来の麻薬関係条約が不正取引の違法性を副次的に扱ったことを反省し、その欠陥を補うための国際基準の設定と国際協力体制の強化をはかった。とくに、不正取引と組織犯罪活動が密接に関連して各国の経済・安定性・安全又は主権を危うくしている

こと、多国籍の犯罪組織が取引の利益を一手に収めて政府機構、企業または社会に侵入し、これらを腐敗させていることに注目し、不正取引の規模と重大性に応じた是正・補強策をとることとした(前文)。このような観点から締約国の国内法上の犯罪として処罰されるべき行為類型を拡大し(3条)、外国人の国外犯について普遍主義(世界主義)に基づく裁判権の設定を義務づけた(4条)ほか、薬物・財産・設備の没収または凍結(5条)、犯罪人引渡し(6年)その他の司法・捜査共助(7条~11条)などを定めたのである。

(3) もう1つは、はじめて海上での不正取引についての規制措置を詳しく規定した(17条)ことである。上述したように国連海洋法条約にも限界があり、とくに犯罪人引渡し、司法共助、訴追または処罰など、不正取引の防止に関する国際協力を実現するため、その前提条件として公海上での必要な規制措置を行うには、違反船舶の旗国の要請・同意がある場合に限られる、と解されたからである<sup>(11)</sup>。その結果、旗国以外の国が行使できる海上警察権の程度について、各国間で争われ、特別条約に基づく補完(特別海上警察制度の設定)が必要だったからである。

### 3-2 新条約第17条の特徴

(1) 麻薬新ウィーン条約の海上執行措置に関する規定(17条)は、11項から成る詳細なものであるが、そのうち作成過程で最も争われたのは、その適用範囲(3項)である。この点は、当初、対象「海城」とされていたが、国連海洋法条約で定める海域の区分(とくに排他的経済水域における沿岸国管轄の性質)との関係で参加国間に激しい争いを生じたため、対象「船舶」を定めることになったのである。麻薬規制関係条約と海洋法関係条約とのアプローチの相違とそれに伴う両者の微妙な接点を示すものとして、注目しておくべき問題である。以下には、この点を中心に、その他、解釈上問題となり得る点を概述して、本条規定の特徴を提示することにする。

(2) まず、海上での不正取引を防止するための最大可能な国際協力義務を定めたが、原案(1976年、国連麻薬委予備草案)に加えて「海洋に関する国際法に適合して(in conformity with)」という文言が加えられた(1項)。したがってこの一般的な国際協力義務は、国連海洋法条約(108条)と適合するのはもちろん、その範囲にとどまらず、今後の海洋国際法の発展に伴って拡大するものである。また、「最大可能な」という文言とも相まって、違反船舶の旗国だけではなく他のすべての国がそのイニシアティブをとれる、という趣旨である<sup>(12)</sup>。さらに米国は、ここにいう海洋国際法とは、国連海洋法条約のうちとくに航行に関する諸規定に反映されている国際慣習法をいう<sup>(13)</sup>、と解釈して(代表団の国務長官あて報

告)、規制措置に関する旗国管轄と沿岸国管轄との衝突(後述)を解決するための布石としている。

(3) つぎに不正取引の防止のための協力については、違反船舶の旗国が援助要請をする場合(国連海洋法条約108条2項)のほかに、無国籍船(旗を掲げておらず、かつ登録標識を表示していない船舶)が不正取引に従事している場合には、すべての締約国が他国に援助を要請できるものとし、あわせて要請を受けた国の援助義務も定めた(新条約17条2項)。無国籍船を対象とする場合に限るとはいえ、一般の締約国が規制措置要請のイニシアティブをとれるとしたことは、国際協力義務を整備するための意思の現れとして注目できる。

(4) ついで、旗国以外の一般の締約国が特定国の容疑船舶の不正取引についてとりうる措置(3項)をめぐることは、すでに指摘しておいたとおり、最大の争点となり、海域アプローチから船舶アプローチに転換したのである。

(ア) 当初、原案(麻薬委予備草案12条3項)によれば、国連海洋法条約第7部に定める「公海上で」いずれかの船舶が不正取引に従事していると疑うに足りる合理的な理由のある場合、と定めて、海域アプローチによる規制措置の方式をとっていた。

(イ) これに対して米国は強く反対し、「いずれかの国の領海の外縁以遠にある船舶」と改めるよう主張した。新条約では沿岸国の同意がなくともその領海外の海域で他国が執行権限を行使できるようにするべきであり、原案では沿岸国の接続水域や排他的経済水域など、米国がすでに規制措置を行ってきたカリブ海とメキシコ湾の広大な海域での執行が不可能になる、という理由である。国連麻薬委員会は、一応、この米国案をそのまま容れて修正原案とし(1988年7月)、ウィーン外交会議に付議することとした。

(ウ) ウィーン会議では、対象海域の定義をめぐる対立が再燃した。とくに、修正原案は排他的経済水域における沿岸国の権利を侵害するものであり、当初原案にもどして「公海上で」とするべきだ、という主張が出された(ブラジル)。国連海洋法条約では排他的経済水域について沿岸国の広汎な権利をみとめており、他方、非沿岸国の権利は厳しく限定されている(58条1項・2項)のであって、不正取引の容疑船舶に対する臨検・搜索・拿捕は「航行の自由に関連する」海洋の利用の自由に含まれないこと、したがって修正原案は、同条約または国際慣習法でも与えていない権利を非沿岸国にみとめるおそれがあること、という理由である。

このような主張に対しては、会議の大多数の諸国は、強く反対し、修正原案支持の立場をとった。国連海洋法条約では他国に対し公海自由に基づく権利(87条)を確保しており(58

条1項)、修正原案は排他的経済水域の概念を侵害するものではない(ヴェネズエラ、英国)という理由である。また、同条約は、排他的経済水域における沿岸国の権利と管轄権を特定しており(56条)、同水域内での違反行為のすべてについての一般的な法執行権を沿岸国に与えてはいないこと、一般国際法上も沿岸国が同水域での不正取引に対する他国の規制措置を排除することは、ゆるされていないことをあげて、修正原案は同条約と国際慣習法に適合する、という主張もあった(米国)。

しかし他方では、修正原案は接続水域での沿岸国の権利(同条約33条)と抵触するとか、排他的経済水域での沿岸国の執行権の存在を是認したうえで、これに対し特定の保障措置(safeguard)を定めるべきだ、という指摘もあった(フランス、オランダ、アルゼンチン)。

(エ) こうして問題は非公式作業部会での検討に委ねられた結果、当初からの海域アプローチを明示することを断念して、代わりに海洋国際法の構成に完全に適合させることとし、規制措置の対象を「国際法に基づく航行の自由を行使する船舶」と定めたのである。

したがって、やや不分明ながら、本項の趣旨は次のとおりである、と解されている。すなわち、各締約国は、特定他国の船籍をもつ船舶が公海のほか沿岸国の排他的経済水域を航行中に行った不正取引の容疑事実について、規制措置をとれることとし、その点で、同水域内での主権的権利を麻薬規制にも及ぼそうとする沿岸国の主張をしりぞけた。しかし、同時に、このような規制措置の行使が、領海内での沿岸国の排他的な管轄権をはじめ、海洋国際法上の沿岸国の権利義務と裁判権の行使を害することにならないよう、妥当な考慮を払うべきものとし(11項)、歯止めをかけた<sup>(14)</sup>。不正取引の防止に関するすべての国の共同責任(前文)と沿岸国管轄との調整をはかった規定であるといえよう。

(オ) 各締約国は、上記の船舶が不正取引に関連していると疑うに足りる合理的な理由をもつ場合には、旗国に通報し登録の確認を得たうえで、この船舶について適当な措置をとることの許可を旗国に要請できる。この場合に、旗国としては、自国船舶についてみずから規制措置をとる権利は害されず、また、上記の許可を与える義務を負うものではなく、その完全な裁量に委ねられる。

(5) このような旗国の許可を得て行われる規制措置としては、乗船と船内搜索のほか、不正取引に関与している証拠が明らかな場合には、当該の船舶とその乗船者・積荷について適当な措置をとることが、例示された(4項)。これらの措置は旗国の選択に委ねる性質(disjunctive nature)のものであり(「特に」の文言)、しかも当初案にはあった「拿捕」も明示されないままに終わった。伝統的な旗国主義と他国の介入権との調整をはかるための妥

協の産物ではあるが、旗国と許可要請国とが、条約その他の別段の取極に基づいて、別途、合意により必要とする措置をとれる余地を残しており、その場合には逮捕や拿捕も含まれる。さらに刑事裁判権については、属地主義、旗国主義、積極的属人主義などの伝統的な原則によるほか、本条に基づいて旗国の許可を得て臨検を行う国にもみとめられる(4条)。その意味で、旗国の許可・同意を条件とするとはいえ、麻薬新ウィーン条約は、薬物の不正取引の海上規制措置についての、多年にわたる懸案を一応解決したものであり、旗国の専属管轄を修正する特別海上警察制度を創設した、といえよう<sup>(15)</sup>。

そのほか、旗国が許可を与えるさいの条件として、根拠のない捜索をうけた船舶に対する補償の責任を加えることができる(8項)、今後さらに二国間または地域間の協定・取極(1981年米英交換公文、1987年地中海に関する欧州審議会ポンピドー・グループ条約案などの例に従う)を締結して、新条約の実効性を高めるよう配慮する(9項)、としている。

### 3-3 海上規制措置の限界

(1) 上述したとおり、麻薬新ウィーン条約は、海上における不正取引の防止と規制に関する国際協力の方式を改善しようとはかったものであり、前例のない成果をあげたのであり、このことには疑問の余地はない。しかし、第17条は、本来、締約国がなるべく広汎な執行管轄権を取得するための細目を定めた手続法に関する規定であって、しかも旗国の同意・許可を条件とするものである以上、おのずからその法的効果には限界がつきまとうことは、避けられない。いいかえれば、本条が真に実効的な規制措置としての内容を具え機能を発揮するためには、実行行為のうちどの範囲のものを犯罪とするか、また各国の裁判権設定の基準をどのように定めるかなど、立法管轄権に関する実体法規定の内容が最も重要な根本問題である。

(2) 一般に、麻薬の国際的な不正取引に有効に対抗するためには、国際法の整備もさることながら、各国の国内法の限界と、これを悪用する不正取引集団の奸智に注目しなければならない。たとえば、これらの取引集団は、一国で入手した薬物原料を転々と他の諸国に移動させ、加工、製剤、輸送、配布・売却そして利益の還流を行うのであり、きわめて超国家的(transnational)な活動を展開している。このため、犯罪の捜査や証拠の収集などにも混乱と支障をもたらすのである。このような困難を解決するには、国際法が国家間の必要な協力を設定するための枠組みを定めると共に、これを受けて各国の国内法制の実効性を進めなければならないのである。麻薬不正取引の規制に関する犯罪人引渡制度1つをとらえてみても、双方可罰性の要件の充足性、自国民不引渡原則に固執する国の存在、捜



査・司法共助の取極を締結する国家機関の相違(英米法系の諸国では検察官であるが、他国では裁判官の関与を要求するものもある)など、国内法上の障害も少なくない<sup>(16)</sup>。海上規制措置の実効性を確保するためにも、条約が各国の立法管轄権についての基準と枠組みを定め、その国内実施を確保することが必要であることは、いうまでもない。

(3) しかし、麻薬新ウィーン条約では、海上規制措置と関連する立法管轄権の規定について、いくつかの限界がみられる。

(ア) まず、従前の麻薬単一条約または向精神薬条約の規定に違反する不正取引の重大犯罪(規制薬物の生産、製造、提供、分配、販売、輸送、輸出入、所持など、3条1項)については、各締約国は、属地主義または旗国(登録国)主義に基づいて裁判権を設定する義務を負う(4条1項a)。不法取引がその領域内で実行された場合(国内犯)とは別に、船舶・航空機内の犯罪についても独立の規制の対象としている点が注目に値する。自国の船舶・航空機内の犯罪の規制に関し、旗国(登録国)の立法管轄権の内容に条約上の義務づけを及ぼすものだからである。もっとも多くの国は、この種の船舶内犯罪については、すでに旗国主義に基づく刑事裁判管轄を及ぼしているので、新条約によって特段の立法措置をとる必要性はほとんどない。

(イ) 他方、上記の重大犯罪が自国民により行われるか、旗国の許可を得て規制措置が行われる外国船舶で行われる場合、またはその参加、共謀、ほう助等に係る国外犯として行われるものについては、裁判権の設定は任意に行われる(4条1項b)。外国人の国外犯について普遍(世界)主義を適用する場合(引渡ししか訴追手続への付託かの選択)も、同じである。国際テロ行為関連の他の海上犯罪については、自国民が行った犯罪を規制する場合、または外国人の国外犯に普遍主義を適用する場合には、裁判権の設定を義務的とする例が多い(1988年、海上航行の安全を害する不法行為の防止に関するローマ条約6条1項・4項)ので、これとくらべて麻薬新条約ウィーン条約では義務的管轄の範囲は狭い。

(ウ) したがって新条約で定める海上規制措置を実現するためには、公海にある外国船上で行われた犯罪に対し、条約上は任意管轄ではあるが、裁判権を設定することが必要となろう。たとえば、不法薬物の輸送は臨検・搜索の結果発見されることが多く、これに対してなんらかの刑事裁判管轄に基づく制裁が科されるのでなければ、外国船舶に対する乗船・搜索を行う足掛りは全くないことになろう<sup>(17)</sup>。

(エ) また複数国間の領域にまたがる監視付移転(controlled delivery)についても、裁判権の問題が生じうる(11条2項)。この制度は、たとえば、1国の管轄下で不正取引が行われ

たことを発見しながら、規制薬物の最終到達地までそのまま監視を続け、これらの薬物または送り荷の複数国の領域への出入・通過を黙認するものである(1条g)。したがってこの制度を海上で適用するには、特別の取極に基づいて複数国の海上保安機関が海上又は空中からその移動を監視し、相互の連携プレイを重ねて特定国の管轄海域にまで追い込んだうえ、拿捕・逮捕等の措置がとられることになる(先例として、仏、英、ポルトガル、スペインの関税当局による麻薬取引の共同監視)。しかし、一連の活動の各段階において、関係国の刑事管轄、規制措置または捜査共助をめぐり、その法的根拠と相互の調整が必要とならう。

#### 4 国内措置の問題点—結びに代えて

(1) 麻薬新ウィーン条約が定めた海上執行措置(17条)は、旗国管轄、沿岸国管轄、そして一般第三国の管轄など、海洋国際法上の管轄権の配分をめぐる基本問題とからんで、各国に激しい論争をおこした結果、一種の妥協の産物である。したがって、この執行措置がどこまで実効的に麻薬の不正取引の防止に貢献できるか、その評価は、同条約規定の今後の具体的な適用をはじめ、その締結に伴って作成された各国の国内立法例とその実施例など、関係資料を十分に収集し分析したうえでなければ、定められない。

(2) とくに本条に定める対象船舶を認定するにあたっては、排他的経済水域における沿岸国の権能をどのように特定するかが、改めて争点とならう。たとえば、同水域では、特定事項に関する沿岸国の主権的権利または管轄権によってとくに排除されていない限り、公海自由の原則がいぜんとして他国に保障されているという解釈<sup>(18)</sup>は、新麻薬ウィーン条約の同条規定の適用に際しても妥当するかどうか、改めて点検する必要がある。すでに指摘したとおり、とくに開発途上国は、排他的経済水域での麻薬の不正取引の規制については、当然に沿岸国の主権的権利または排他的管轄権の範囲に含まれる旨、くりかえし主張しているからである。このような主張に有効に対抗するためには、米国のように沿岸国の権利についての限定的な解釈を確定し、具体的に他国との関係でこれを執行すること(対抗力の設定)が不可欠である、と考えられる。

(3) わが国は麻薬新ウィーン条約の国会承認案件の一環として、「麻薬及び向精神薬取締法等の特例等に関する法律」(以下、「特例法」と略称)を制定したほか、麻薬及び向精神薬取締法、大麻取締法、覚せい剤取締法、あへん法などの関係現行法令の改正を行った。

しかしこれらの国内立法措置にさいしては、海上執行措置に関する事項について、特段の論議はなく、現行法令の運用でのりきれる、という立場をとったようである。海上保安庁の職員が新条約に基づく海上執行措置を确实かつ安全に実施するための法律的な保障は、十分かどうか、立入った検討が必要であろう。その点の検討は今後さらに周到に続けられなければならない、即断はできない。ここではとりあえず思いつく限りで、ごく基本的な論点だけを指摘しておくこととする。

(ア) まず今回の関係法律では、規制薬物の輸入、輸出、製造、譲渡し、譲受け、所持等の罪について、刑法第2条の例によっているとしている(特例法13条、麻薬及び向精神薬取締法改正69条の6、大麻取締法改正24条の8、覚せい剤取締法改正41条の12、あへん法改正54条の4)。これらの罪について外国人の国外犯に対しては、保護主義に基づく刑法の適用をはかるという趣旨である。その説明として、これらの犯罪は世界主義的な国外犯に該当するとされているが、そうであれば、むしろ刑法第4条の2が援用されるべきであろう。実際には、麻薬新ウィーン条約では、外国人の国外犯について世界主義を適用する場合には任意管轄となっており(4条2項b)、したがって条約上の処罰義務が定められていないと解して、刑法第4条の2を適用しなかったもの、と考えられる。

しかし、条約上は任意管轄であっても、いったんわが国がこの種の外国人の国外犯について国内法で裁判権を設定した以上は、世界主義に基づいて引渡ししか訴追かの選択義務を負い、引渡しを行わない場合には訴追・処罰の手續に付すべき義務を負い、したがってやはり刑法第4条の2を適用すべきであったと解することも、十分に可能である。条約上の国際協力義務を強調するのであれば、その方が合目的的であるし、他方、保護主義を援用する場合にはどうしても当該犯罪と国家法益との密接な連関性が重視されざるをえない。どちらの原則を基準とするかで、当該犯罪の性質をどのように認定し、海上執行措置の許可を旗国に要請するかどうかの判断も、変わるのである<sup>(19)</sup>。

(イ) また、規制薬物の「輸送」は、条約上は独立の犯罪行為として規定されている(麻薬新ウィーン条約3条1項a i, iv)が、わが国の上記諸法律では対象犯罪に含めていない。すでに指摘したとおり、わが国の現行法令が、規制薬物の輸出入、製造、製剤、小分け、譲渡し、譲受け、交付、所持などに限って犯罪行為と定め(麻薬及び向精神薬取締法12条以下)、いずれの行為も領海または領土での実行をいうものと解する限り、公海上での船舶による輸送じたいは、犯罪行為に入らないことになろう。もっともすでに向精神薬条約では、輸出入とは一国から他国への現実の輸送をいうものとし(1条h)、国際交通に従

事する船舶等が行う国際間での運搬について適用除外の場合を特定していた（14条）ので、この例に従えば、通常の輸送に対し規制を及ぼすことも、あるいは可能となろう。しかし、麻薬新ウィーン条約では、輸出入とは別に輸送したいも犯罪とされ、船舶による海上での不正取引に含めて、規制措置の対象としているのであり、とすれば、わが国での立法上の不備といわざるをえない。

（ウ） さらにわが国の新法では、規制薬物を所持する疑いのある外国人について、捜査に関しその者を上陸させる必要があるとの司法警察職員（海上保安官を含む）からの要請があれば、上陸許可を与えることができる、と定めている（特例法3条）。麻薬新ウィーン条約に定める国際協力義務を達成するためにも、必要かつ妥当な、上陸審査手続の特例といえよう。しかし、たとえば海上保安官がこのような要請を行う前提として、外国人による規制薬物の所持の容疑事実をどのように確保するか、そのための要件と手続は全く法定されていない。海上規制措置に関する条約規定（麻薬新ウィーン条約17条）は、そのままで国内実施ができるほどの明確性を備えているとはいえず、そのための国内立法（supporting legislation, enabling Act）の介在が必要、と考えられる。この条約規定は、従前の麻薬規制・海洋法関係の諸条約には例をみない、新規の規定であることを考えれば、いっそうそのような国内法上の手当が必要であろう。

（4） いずれにせよ、規制薬物の不正取引を実効的に防止するための重要な手段として、麻薬新ウィーン条約は、はじめて海上規制措置に関する国際協力の枠組みを設定したのであり、今後も個別の協定または取極によりいっそう補完されるべき性質のものである。したがって、その現実の執行に当る海上保安官の立場からすれば、書類の提出命令、立入検査、質問（海上保安庁法17条）または強制的処分（同18条）を行うさいに、なによりも法律上の権限についての明確な根拠が必要である。そのためには、現行の刑法、麻薬等取締関係法令、刑事訴訟法等の適用だけで十分かどうか、新条約の関係規定の性質決定とともに、改めて立入った検討を重ねる必要がある、と考えられる。

〔注〕

- (1) たとえば、「特集・麻薬新法をめぐって」ジュリスト992号(1991.12.15号)69-98頁掲載の各論稿でも、この点の指摘は全くない。
- (2) 山本草二『国際刑事法』(1991年・三省堂)、321-322, 326-327頁。
- (3) W.C.Gilmore, Drug Trafficking by Sea : The 1988 United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 15 Marine Policy (1991), p.183.
- (4) I.A.Shearer, Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels, 35 International and Comparative Law Quarterly (1986), p.327.
- (5) M.O.Hudson (ed.by), Cases and Other Materials on International Law, 3rd. ed. (1951), pp.355-356.
- (6) D.P.O'Connell, II The International Law of the Sea (1984), pp.1003-1004, 1006.
- (7) Ph.C.Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction (1927), pp.58, 82, 247, 341. 山本草二「接続水域」海洋法・海事法判例研究2号(平成3年・日本海洋協会), 176頁。
- (8) W.C.Gilmore, Hot Pursuit and Constructive Presence in Canadian Law Enforcement, 12 Marine Policy (1988), pp.105-108.
- (9) Ibid., pp.108-111.
- (10) Gilmore, supra (n.3), pp.184-185.
- (11) F.Rouchereau, La Convention des Nations Unies du décembre 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, XXXIV Annuaire français de droit international 1988, pp.601-602 ; J.P.Quéneudec, Chronique du droit de la mer, ibid, p.730.
- (12) Quéneudec, ibid. p.731.
- (13) Gilmore, supra (n.3), p.187.
- (14) Ibid., pp.187-189 ; Rouchereau, supra (n.11), p.613 ; Quéneudec, supra (n.11), p.731. たとえば、米国は本条11項の規定について、排他的経済水域と公海における追跡権とか、接続水域における権能など、領海外での沿岸国の権利の限界を示したものであって、経済水域での麻薬不正取引の禁止に関する沿岸国の権利の拡張を是認するものではなく、国際法上の現行の権利義務をそのまま保持し、害してはならないことを

直截に示した離脱禁止条項である、との了解を会議議事録に記録させている。

- (15) Rouchereau, *ibid.*, p.614. 山本・前掲書(注2)330頁。
- (16) 米国の国務省法執行・捜査担当法律顧問補の学会での発言。International Drug Traffic, Remarks by A.M.Surena, Proceedings of the American Society of International Law, the 24th Annual Meeting 1990, pp.1-2.
- (17) Gilmore, *supra* (n.3), pp.191-192.
- (18) たとえば、200カイリ漁業水域の法的性質に関する中島政府委員の答弁。昭和52年4月25日、衆議院内閣・外務委員会連合審議。
- (19) 山本・前掲書(注2), 59-60, 72-73, 78, 157-158, 166-170, 350-352.

---

# 海外調査報告 — カナダ・アメリカ合衆国 —

慶応義塾大学教授

安 富 潔

期 日：1991.1.16～1.29

訪問先：カナダ司法省運輸担当法務官 M. ゴーシャー氏

アメリカ合衆国沿岸警備隊太平洋指令本部 D. プライアント大佐

---

本調査の目的は、カナダ・アメリカ合衆国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うわが国における海上保安官の効果的な法執行への素材を提供することにある。本調査では、その調査事項を領海及び公海における外国船舶に対する沿岸国の沿岸警備隊の法執行活動において執りうる措置に限定し、領海内における一般的な犯罪に関する執行措置及び海上における衝突、また、公海における継続追跡権の行使とその限界、船舶の衝突及び規制薬物の不法取引に対する抑止のための国際協力への関わりなどについて質問した。

主要調査事項は以下のとおりである。

1. 海上における犯罪に関与する船舶に対する一連の執行手続きをどの程度まで法制化しているか（例えば、停船命令の手続きなど）。
2. 法令違反が沿岸国に及んだ場合において、捜査中に他の法令違反を認知した際には当該法令違反についても捜査しているか否か。
3. 犯罪を犯した外国船舶を拿捕し自国の港に連行した場合において、当該犯罪行為に係る被疑者以外の者に対する取扱については、刑事手続として処理されているか、その他の手続か。
4. 船舶の衝突事件の刑事裁判権の行使について
  - (1) 沿岸国の領海内において、外国船舶と自国船舶又は外国船舶同士が衝突した場合の外国船舶に対する刑事裁判権の行使について（航行中の被疑船舶を沿岸国まで連行することができるか）
  - (2) 外国船舶が関与する衝突事件のうち、衝突地点が公海上か沿岸国領海内かが明確でない場合において、当該外国船舶に対して執りうる措置にはどのようなものがあるか。
  - (3) 公海上で自国船舶と外国船舶が衝突した場合に、外国船舶に対して執りうる措置にはどのようなものがあるか。

(4) 船舶同士の衝突事故のすべてについて、刑事事件として捜査に着手しているかどうか。

## 5. 公海上における規制薬物取引容疑の外国船舶に対する法執行について

(1) 麻薬及び向精神薬の不正取引に関する国際協力として、二国間協定を締結したことがある。

(2) 外国船舶の旗国主義に対して臨検などの手続の要請をするのはどの機関か。

(3) 外国からの臨検などの許可について要請があった場合、当該許可の適否を判断するのはどの機関か。

上記の調査事項についての回答の骨子は以下のとおりである。

## 1 カナダ

### (1) 沿岸警備隊の役割

カナダでの沿岸警備隊は、海事に関する行政警察活動の遂行をその目的としており、犯罪の取締りは、警察権行使を行うことを任務とする国家警察たるROYAL MOUNTAIN POLICEが当たる。

### (2) 領海における沿岸警備隊の法執行活動

法律上は、領海内においては刑事管轄権が外国船舶にも及んでいるので、1990年カナダ法沖合適用法律（Canadian Laws Offshore Application Act 1990）477.3条2項により重大な犯罪について、取締権限を有する機関（警察官、沿岸警備隊係官、税関職員、入国管理官、漁業監督官など）は治安判事の命令により強制的な法執行活動が許される。

同法 477.3条2項は、

カナダ国内各法域の司法官または裁判官は、以下の法律違反に関する逮捕、立入、捜索又は差押、若しくは調査、その他の措置を行使する刑事裁判権を有する。

(a) 内水の部分を形成する領海又は海域の内又は上部においてなされた場合

(b) もしその法律違反が当該法域内でなされた場合には、同様の方法で477.1(1)によると規定する。

実務上は、領海内で沿岸警備隊は、行政警察活動を行うにすぎず、司法警察活動は国家警察が行なっているが、国家警察は海上犯罪の取締りに効果的な船舶を有していないので、沿岸警備隊が協力し海上犯罪の取締りを行なう。しかし、海岸線が長く領海も広いので十



分に対応しきれていない実情がある。そこで、海洋汚染、漁業法違反、密輸、密入国、麻薬などのほか、一般刑法犯のうち重大な犯罪に限っての取締りとなる。

船舶の衝突については、カナダ領海船舶法（Canada Territorial Shipping Act 1989）第5章によれば、領海、及び領海外であっても①外国船の旗国からの通報があった場合、②カナダが当事国になっている場合、③関係者が国内に所在している場合に、船舶の衝突事故についての刑事管轄権を沿岸警備隊は有しているとされる。

しかし、領海外の外国船同士の衝突については刑事管轄権を有していないが、カナダ法沖合適用法の拡張解釈により、実務的には刑事管轄権を拡張することはできるとの見解もある。

また、海洋汚染については、カナダ船舶法（Canada Shipping Act 1990）の15、16章において、海洋汚染防止およびその民事責任と補償について規定している。ここでは、海洋汚染取締官がサンプルを採取し、その結果に基づき、立入検査を行なう。排他的経済水域を設定していないが、漁業水域200海里についてはその適用が認められる。

### (3) 公海における法執行活動

カナダ法沖合適用法 477.1条 (1) (d)によれば、

「カナダの領海外での継続追跡中の場合には、それがカナダの領域内で発生した場合に連邦法違反となる作為又は不作為なしたものすべてについて、カナダ領域内で作為又は不作為をなしたものとみなす」

と規定し、継続追跡中の行為について刑事管轄権を認めている。したがって、継続追跡中にさらに別罪を犯したときは、その別罪で訴追することもできると解釈される。

規制薬物の不法取引の抑止については、麻薬条約17条により、公海上での外国船の拿捕は、アメリカ合衆国とは異なり、カナダは謙抑的であるといえる。旗国への通報にとどめておくべきと考えている。「協定」は現在のところ締結していないが、アメリカ合衆国との間で協定を結ぶことを検討している。

麻薬取引を認知した場合、外国船に対する刑事管轄権は公海では適用されないので、沿岸国から外国ルートを通しての処理にとどめる。もし、公海でカナダ船への乗船がアメリカ合衆国から要求された場合、許可を与えるというのではなく、反対はしないという態度を表明することとする。

## 2 アメリカ合衆国

### (1) 沿岸警備隊の役割

アメリカ合衆国法典14編 2条は、

① 公海上及び合衆国が管轄権を有する水域において、すべての適用可能な連邦法を失効し、又は執行を援助すること。

② 公海上及び合衆国が管轄権を有する水域において、人命及び財産の安全を確保するために、法を運用し、規則を制定・執行すること

としている。このように、沿岸警備隊の主たる任務は、「公海上及び合衆国が管轄権を有する水域」における法執行にある。

### (2) 領海における沿岸警備隊の法執行活動

「沿岸国の平和秩序の維持」という原則に立って、通関上、財政上、出入国管理上の法令違反の取締りのために、沿岸警備隊が領海内で権限を行使する。

沿岸警備隊の権限は、アメリカ合衆国法典14編89条により、領海、公海において連邦の法域に対して包括的な管轄権行使の権限を有する。それは、行政警察権限のみならず司法警察権限をも有している。行政活動については、その目的達成に必要な「理由」があればよい。犯罪捜査の目的であるときには「相当な理由」が必要である。

アメリカ合衆国14編89条a項は、

沿岸警備隊は、公海上及び合衆国が管轄権を有する水域において、連邦法違反を予防、発見、鎮圧するため、取調べ、調査、検査、搜索、押収及び逮捕することができる。

そのために、将校、士官は、いつでも、合衆国が管轄権を有する船舶又はその法令が適用される船舶に乗船し、船内にいるものを取調べ、船舶書類を調査し、及び当該船舶を調査、検査及び搜索し、並びに遵守を強制するためにあらゆる必要な実力を行為することができる。その取調べ、調査、検査又は搜索によって、逮捕が相当である行為を行い又は行ったものを逮捕することができる。逮捕されるべき者が陸上に逃走したときは直ちに追跡し、陸上で逮捕し、又はその他の適法かつ適切な措置を執ることができる。連邦法の違反が行われ、当該船舶又は当該船舶に積載され若しくは当該船舶によって合衆国に持ち込まれた物若しくはその一部の没収を伴うと認めるとき、又は当該船舶に罰金若しくは罰金を科すことになる場合であって、その罰金若しくは罰金を確保する必要があると認めるときは、当該船舶若しくは当該物件又はその両者を押収するものとする

と、アメリカ合衆国法違反の取締りに関する一般的権限行使を認めている。

したがって、領海内では、外国船、自国船を問わず管轄権を行使する権限を有する。船舶の衝突の場合、合衆国及び旗国の管轄が競合するとき、航行の安全の確保を目的としちるので、合衆国が原因の調査を行い、また証拠の収集を行う。

旗国との管轄権が競合する場合には、その結果を旗国に報告する。

アメリカ合衆国法に違反した船舶に対しては、外国船であっても、領海内であれば、管轄権を行使できる。この場合、行政罰（civil penalty）の確保を約束すれば（letter of undertaken）、船舶の押収はしないとされる。刑事罰については、謙抑的に行使すべきであり、行政罰に対する補充性を持つという考え方が伺える。

刑事手続きに付すべき場合、船長を逮捕することはあっても、船舶の押収はしない。これは、船舶の航行の利益を最大限に保障しようとするねらいである。

船舶の衝突は、常に刑事事件となるわけではない。刑事上の故意又は過失があったことが証明されたときに刑事罰を科すことになる（アメリカ合衆国法46編2302条）。単純な衝突事件では行政罰で済みます。

### (3) 公海における法執行活動

継続追跡については、漁業法違反で継続追跡した事例がある。

継続追跡中に行なわれた別罪については、合衆国の法令違反となれば、合衆国の管轄権に服するので、訴追ができる。また、旗国の刑事管轄に服する法令違反があれば、旗国に訴追を求めるよう要請する。例えば、漁業法違反で追跡中、公海で油を流したような場合に、これには刑事管轄権は及ばない。なぜなら、合衆国の法令が適用されないからである。

船舶の衝突に関しては、国際海事機構（IMO）の条約により自国が関係している限り、合同で調査又は捜査していくことになる。このような事例は多数ある。

規制薬物の不法取引の抑制のための協力については、メキシコ、コロンビアなどとの間で先例がある。その場合、旗国への外交ルートを通しての通報が原則である。

なお、その際、具体的にとるべき手段として、証拠収集・保全のための現状の凍結が必要である。たとえば、ビデオ等の活用を図っている。

法令の適用関係については、公海上の外国船について合衆国法の適用には承認が必要である。もっとも、合衆国の領海に一旦入れば、直ちに執行できる。

乗船だけなら船長の許可でできると解される。

規制薬物を発見した場合、規制薬物であるか否かを検査し、旗国へ通報する。旗国の承

認があつて乗船して活動しているときには、公務実行妨害が成立する可能性がある。

なお、外国船と自国船との手続上の相違は、船長の許可、旗国の承認という点で、その他の執りうる措置は同じである。

(参考 1)

カナダ法沖合適用法律

第1条 この条約は、「カナダ法沖合適用法律」と略して用いることができる。

第2条 (1) この条約において、

『人工島』とは、海底又は海底地形の人工的拡張を意味し、その拡張は、海水の表面上に突出しているか否かにかかわらない。

『大陸棚』とは、カナダの陸上領土の自然的延長により領海を超えて大陸縁辺の外側まで又は領海の内側限界から200海里の距離までの、いずれか以遠に達する。もしくは(2)(a)項により規定される他の限界にまで達する、これらの水中区域の海底及び底層土を意味する。

『連邦法』は、議会条例、「解釈条例」の第2条に規定された規則及び議会の権限内にある他の法規を含むが、「北西部連邦直轄地条例」又は「Yukon条約」の意義の中にある布告は含まない。

『内水』は、「領海及び漁業水域条例」の意義の中にあるカナダの内水を意味する。

『海洋施設又は構造物』は、以下を含む。

(a) 船舶、沖合掘削装置、生産プラットフォーム、海中設備、ポンプステーション、居住施設、貯蔵設備、荷役台、浚渫装置、起重機船、パイプ施設又はその他のバージ又はパイプライン及びそれらに関連して使用される錨、錨鎖又はリグ台、及び

(b) その他の工作物又は(2)(b)項によって定められた工作物の部類に入る工作物

『沖合区域』州に関するものは以下を意味する。

(a) いずれの州の内にも入らず、大陸棚外側限界の陸地側の斜面にあり、他の州の海岸よりも、当該州の海岸により近接する海域

(b)(2)(c)項によって定められたその他の区域

並びにそれらについての海底及び底層土を含む。

『州法規』州に関しては、州内において時々有効となる法律及び法規、連邦法以外の法令、及びこれらの法律のもとで効力をもつ手段の規定を含む。

『船舶』は、推進の方法又は無推進に関係無く、海上航行のため単独又は集合して使用され又はその能力があるように設計された種類の船、ボート又は舟艇を含む。

『領海』は、「領海及び漁業水域条例」により定められた、カナダの領海を意味する。

(2)州知事、以下について規則を定めることができる。

(a)(1)項における大陸棚定義のため、大陸棚の外側限界又はそれらについての部分も規定すること、もしくは大陸棚の部分である海洋の特別の区域を、より大きく確定するため、指定すること。

(b)(1)項における海洋施設又は構造物定義のため工作物又は工作物の部類を規定すること。

(c)(1)項における沖合区域定義のため州付近の海域を規定すること、及び

(d)(1)項における海域に監視及び沖合区域定義のため、当該海域に最近接すること海岸を持つ州を決定する方法を規定すること。

R.S.c.C-46

第15条 刑法第477条は無効とされ、以下に代えられる。

『第477条(1)及び477.1項から477.4項は以下のとおり。』

(a)『カナダの漁業水域』は「領海及び漁業水域条例」におけると同じ意味を持つが、内水又は領海のいかなる部分も含むものではない。かつ

(b)別段の定めが内限り、他の用語及び表現は「カナダ法沖合適用法律」におけると同じ意味を持つ。

(2)477.1項から477.4項までにおいては、議会の他の法律の運用又は裁判所がこれらの条項とは別に行使できる裁判権を制限するものではない。

477.1(1) それがカナダの中で発生した場合に連邦法違反となる作為又は不作為をなすものすべてについて、それが以下のように発生した場合はカナダの中において作為又は不作為をなしたものと見なされる。

(a)そこでの作為又は不作為が「カナダ法沖合適用法律」の第5条により法律違反となる大陸棚の中又は上、もしくはカナダにより設定された排他的経済水域の中にある場所

(b)カナダの漁業水域

(c)カナダの領域外にあって、議会の定める法律によって、登録され又は許可され、もしくはそのため発行された識別記号のある船の船上又はそれを手段とする場合

(d)カナダの領域外にあって、継続追跡中の場合、又は

(e)いずれかの国の領域外におけるカナダ市民の事件の場合

(2) (1)(b)項は以下の場合のみ適用する。

(a)探査、開発、生物資源の管理または保護に関連してカナダの漁業水域内にいるものによってなされる作為又は不作為及び

(b)カナダ市民または「移民条例」の意義の中にある永久的居住者により、又はそれらのものに関連してなされる作為又は不作為

477.2(1) 法律違反が領海内又はその上にあるものによりなされる場合、略式手続による有罪についての手続以外の当該法律違反に関する訴訟手続は、もし被告人がカナダ市民ではなく、かつ法律違反がカナダ以外で登録された船の船上でなされたと申し立てられる場合にカナダの司法長官の承諾なくして訴訟されなければならない。

(2) 477.1(1)(a)又は(b)のみにより裁判権を持つ裁判所に関する訴訟手続では、もし被告人がカナダ市民ではなく、かつ法律違反がカナダ以外で登録された船の船上でなされたと申し立てられる場合はカナダの司法長官の承諾なくして訴追されてはならない。

(3) 477.1(1)(d)又は(e)のみにより裁判権を持つ裁判所に関する訴訟手続では、カナダの司法長官の承諾なくして訴追されてはならない。

477.3(1) 477.1(1)項において該当する作為又は不作為に関し、及び当該項において該当する場合、カナダにおいて行使できる逮捕、立ち入り捜査、又は差押えのすべての権限もしくはその他の権限は以下において行使できる。

(a)作為又は不作為が発生した船舶又は海洋施設又は構造物のある場所或は内部

(b)他国の領海内にある場所以外の海上における場所において、継続追跡が開始されている場合

(2)カナダ国内の管轄区域の司法官又は判事は、以下の法律違反に関する逮捕、立ち入り捜査、又は差押え又は調査又はその他の付随措置に権限を付与する裁判権を有する。

(a)内水の部分を形成する領海又は海域の内又は上においてなされた場合

(b)もしその法律違反が当該管区内でなされた場合には同様の方法で477.1(1)項による。

制限

(3)477.1(1)項によってのみ法律違反である作為又は不作為がカナダ国外である登録された船の上でなされたと申し立てられる場合、(1)項による権限はカナダ司法長官の承諾無くして当該作為又は不作為に関しカナダ国外において行使されない。

477.4 (1)以下の法律違反に関する訴訟手続は

(a)領海又は内水を形成する海域の内又は上においてなされた場合

(b)477.1(1)項による場合

被告人がカナダに在、不在にかかわらず、カナダのいずれの管轄区においても開始できる。さらに被告人は、当該管轄区域でなされた法律違反と同様の方法で、当該法律違反に関し裁判に付され、かつ処罰される。

(2) より大きく確定するため、以下に関する本条例の規定は

(a)訴訟において被告人の出頭要求

(b)当該要求に対する除外条項

(1)項又は第481条によりいずれの管轄区域において開始された訴訟にも適用される。

(3) 法律違反に関する訴訟において

(a)「カナダ法沖合適用法律」10(1)項に関する証明書又は

(b)カナダ又は外国の領土外の漁業水域においては、証明書に記載された地理的位置が、いつでも訴訟手続に大きく影響したという記事を含む、外務大臣の権限により又は権限のもとに発行された証明書は、

証明書を発行したと見られる者の署名又は公印の証明がなくても記事の真実性の確証となる。

(4) (3)項に関する証明書は当該項に関する訴訟に証拠として認められるが、その発行については強要されない。

(参考 2)

#### 第46編

#### 航海 付則

1989年2月1日修正

#### 第38章 海上麻薬法の施行

§1901. 概要

§1902. 認定の議会宣言

§1903. 船上での規制物質の製造、分配、ないしは製造あるいは分配を意図した所有。

(a) 合衆国船舶ないし合衆国管轄権に従属する船舶。

(b) 「合衆国船舶」の定義。

(c) 「合衆国管轄権に従属する船舶」及び「無国籍船舶」の定義。国籍ないしは船籍

の請求。

- (d) 国際法不服従の請求。裁判管轄権。
- (e) 例外。立証責任。
- (f) 管轄権及び裁判地。
- (g) 罰則。
- (h) 合衆国領域管轄権外への拡張。
- (i) 定義
- (j) 未遂ないしは謀議。

§1904. 財産の差し押さえないしは没収。

#### §1901. 概要

この章は「海上麻薬法施行法」として引用される。

(Pub.L.96-350, §1, 1980年9月15日, 94Stat.1159; Pub.L.99-570, 第3編, §3203, 1986年10月27日, 100Stat.3302; Pub.L.99-640, §17, 1986年11月10日, 100Sta

#### 注 解

法典化 本項は以前第21編「食糧及び医薬品」、955a項として分類されていた。

#### §1920. 認定の議会宣言

合衆国議会は、船上での規制物質の取引は重大な国際問題であり、例外なく強く非難されるものであると認定し宣言する。さらに、このような取引は合衆国の安全及び社会安寧に明白な脅威を与える。

(Pub.L.96-350, §2, 1980年9月15日, 94Stat.1160; Pub.L.99-570, 第3編, §3202, 1986年10月27日, 100Stat.3302; Pub.L.99-640, §17, 1986年11月10日, 100Stat.3552)

#### 注 解

法典化 本稿は以前第21編「食糧及び医薬品」、955b項として分類されていた。

外国船籍の船舶に対する禁止手続き Pub.L.99-570, 2015項, 修正Pub.L.100-690, 第4編, §4802(a)(1), 1988年11月18日, 102Stat.4294ha以下を規定する。

(a)認定—議会は以下のことを認定する—

- (1)合衆国沿岸警備隊による、不法な麻薬の運搬の疑いがある船舶の禁止は、船舶が外



国船籍であり合衆国の税関領海外にある場合に、手続が困難である。

(2)そうした船舶への乗船及び検査の前に、沿岸警備隊はその船舶の船長もしくは船籍のある国のいずれかから同意を得なければならない。また、

(3)それ以上の法の施行行為にたいする、この方法及び船籍国の同意獲得は、当該船籍の禁止を3、4日遅らせることになるかもしれない。

(b)禁止手続に関する交渉

(1)議会は沿岸警備隊を統括する当局の長官と相談のうえ、不法麻薬の運搬の疑いのある船舶の禁止を可能にする手続について、関係諸国との交渉努力をするよう、国務長官に促す。

(2)ある国が禁止手続に関する交渉を拒絶した場合は、大統領はその国に対して、その国に籍をおく船舶の合衆国の港湾への接近を拒否することを含む適切な行動をとることになる。

(3)国務長官は、禁止手続に関する交渉を怠った国を確認する報告を半年に一度議会に提出する。

§1903. 船上で規制物質の製造、分配、ないしは製造あるいは分配を意図した所有

(a)合衆国の船舶もしくは合衆国の裁判管轄権に従属する船舶

合衆国の船舶あるいは合衆国裁判管轄権に従属する船舶上のいかなる人、または合衆国市民もしくはいかなる船舶上の合衆国居留外国人も、規制物質の故意による製造ないし分配、あるいは製造ないしは分配の意図をもって所有することは不法である。

(b)「合衆国船舶」の定義

当項の目的は、「合衆国船舶」を以下のように定義することである。

(1)第46編の121章のもとに書類証明される船舶、ないしは当該編の123章の規定に入る船舶

(2)全体または一部が以下に所有される船舶

(A)合衆国ないしは合衆国領、合衆国自治領、合衆国属領

(B)州ないしはその政治的分割地

(C)合衆国市民ないしは合衆国国民

(D)合衆国、いかなる州、コロンビア特別区、合衆国領、合衆国自治領、合衆国属領のそれぞれの法律のもとに設立された会社

船舶が航海における1958年の協定の条項5に基づき外国の国籍を認知された場合を除く、また合衆国法の適用できる規定を施行する権限を有した合衆国公務員もしくは職員によってなされる施行行為の時点において、船長ないしは担当官によって、国籍あるいは船籍の請求がなされる場合を除く。

(3)合衆国法のもとにいったん書類証明されたが、合衆国法に違反して、外国の国籍を認知されているいないにかかわらず、合衆国市民以外の人に売却された、ないしは外国船籍下に入った外国旗を掲げたりした船舶。

(c)「合衆国管轄権に従属する船舶」及び「無国籍船舶」の定義。国籍ないしは船籍の請求

(1)当項の目的とする「合衆国裁判管轄権に従属する船舶」とは以下を含む

(A)無国籍船舶

(B)航海における1958年の協定の条項6の節(2)に基づき、無国籍船舶とみなされる船舶

(C)旗国が合衆国による合衆国法の施行に同意するか、あるいは施行にたいする意義を撤回した外国で登録されている船舶

(D)合衆国の税関領海内に位置する船舶

(E)合衆国による合衆国法の施行に同意する、他国の領海に位置する船舶

当節の(C)(E)のもとに、合衆国による合衆国法の施行への外国による同意、あるいは施行に対する意義の撤回は、無線、電話、あるいは同等の口頭、ないしは電子的手段により獲得され、また国務長官ないしはその指名する人の文章によって証明される。

(2)当項の目的とする「無国籍船舶」とは以下を含む

(A)船長ないしはその担当者が国籍の請求をする船舶で、船籍を請求された旗国によって請求が拒絶された船舶

(B)合衆国法の適用可能な規定の施行権限を与えられた合衆国公務員の要請により、船長ないしはその担当者が当該船舶の国籍ないしは船籍を獲得できなかった船舶

(A)に基づく船籍請求は、無線、電話、あるいは同等の口頭、ないしは電子的手段により立証ないしは拒否される。請求された旗国による船籍請求に対する拒否は、国務長官ないしはその指名する人の文章によって証明される。

(3) 当項の目的とする、国籍ないしは船籍の請求は、専ら以下を含む

(A)公海における1958年の協定の条項5に従う、船舶の船上における所有及び船舶の国籍を証明する書類の提出、

(B)その旗国の旗を掲げること、あるいは

(C)船舶の船長ないしはその担当者による国籍ないしは船籍の口頭による請求。

(d) 国際法不服従の請求。裁判管轄権

当章の施行における国際法不服従の請求は、外国の単独による訴えを受けることができる。国際法不服従は、裁判管轄権を有する裁判を奪うものではないし、当章のいかなる手続に対する防衛策を講ずるものでもない。

(e) 例外。立証責任

規制物質が当該船舶の積荷目録の積荷の一部であり、科学的、医学的、その他の合法的な目的のために目的国に合法的に輸入される予定のものであるならば、当項は、その運搬人の合法かつ通常業務として規制物質の所有あるいは分配をする一般のまたは契約による運搬人ないしはその被雇用者に適用されるものではなく、また、合衆国公船舶ないしは、業務の合法的な一環として規制物質の所有ないしは分配をする船舶の乗船者にも適用されるものではない。いかなる申し立て、告発、起訴、ないしはその他の弁明において、あるいはいかなる公判、ないしはその他の手続においても、この項に述べられた例外を合衆国は拒否する必要はない。この例外に関する立証責任はその例外によって恩恵を被る人に対して生じる。

(f) 管轄権及び裁判地

当項に対するいかなる違反者も、入国地の合衆国地方裁判所ないしはコロンビア特別区の合衆国地方裁判所において裁かれる。

(g) 罰則

(1) 当項に定義された罪を犯したいかなる人も、1970年の包括的薬物乱用防止及び管理法 (21 U.S.C.960) の1010項に述べられた罰則に従って、処罰される。

(2) 1012(b)項に規定されるように、そうした罪が2度あるいはそれ以上繰り返される場合は、当項(1)にかかわらず、当章の罪により有罪となったいかなる人も、1970年の包括的薬物乱用防止及び管理法 (21 U.S.C.962) び1012項に述べられた罰則に従って処罰される。

(h) 合衆国領域管轄権外への拡張

当項は、合衆国の領域管轄権の外で行なわれた所持、製造、分配行為にも及ぶものである。

(i) 定義

1970年の包括的薬物乱用防止及び管理法(21 U.S.C.802)の1012項における定義は、この章で使用され用語に適用される。

(j) 未遂ないしは謀議

当章に規定された犯罪の未遂ないしは謀議をする者は、その未遂ないしは謀議が目的としていた犯罪に規定されている最高刑を超えない禁固ないしは罰金、あるいはその両方により罰せられる。

(Pub.L.96-350, §3, 1980年9月15日, 94Stat.1160; Pub.L.99-570, 第3編, §3202, 1986年10月27日, 100Stat.3302; Pub.L.99-640, §17, 1986年11月10日, 100Stat.3552; Pub.L.100-690, 第7編, §7402, 1988年11月18日, 102Stat.4483)

注 解

法典化 本項は以前第21編「食糧及び医薬品」、955c項として分類されていた。

§1904. 財産の差し押さえないしは没収

第21編の881(a)項に示される財産で、この章の犯罪を犯すために使用されたり、犯罪を犯すためまたは犯罪を容易にするために使用される意図のある財産は、第21編の881項のもとに差し押さえられたり没収されたりする財産と同様の方法で、差し押さえられたり没収されることを余儀なくされる。

(Pub.L.96-350, §4, 1980年9月15日, 94Stat.1160; Pub.L.99-570, 第3編, §3202, 1986年10月27日, 100Stat.3302; Pub.L.99-640, §17, 1986年11月10日, 100Stat.3552)

注 解

法典化 本項は以前第21編「食料及び医薬品」、955d項として分類されていた。

Pub.L.99-570によるPub.L.96-350の項3に対する前の修正にかんがみ、Pub.L.96-350の項3が修正されることはPub.L.99-570に指示されていたが、当項、Pub.L.96-350の項4までは、議会の確かな意志として実行された。

(参考)

## 平成3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における調査に引き続き平成3年度においては、下記により英国及びフランスにおける調査を実施した。

### 記

#### 1. 調査期間

平成3年9月4日(水)～平成3年9月16日(月)

#### 2. 調査対象国

英国及びフランス

#### 3. 派遣委員

横浜国立大学助教授 田中 利幸

#### 4. 訪問機関

英国外務省

フランス海洋省

パリ大学 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、英国及びフランス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

横浜国立大学助教授 田中利幸

海上保安大学校教授 村上暦造

海上保安庁警備救難部 参事官 高橋義典

海上保安庁総務部 政務課長 酒田武昌

海上保安庁総務部 国際課長 中田洋

海上保安庁警備救難部 管理課長 武井立一

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 柳田幸三

海上保安庁警備救難部 海上公害課長 藤井宏之

海上保安庁警備救難部 航行安全課長 石井健児

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 2 号

平成 4 年 3 月発行

編集発行 財団法人海上保安協会