

# 「船舶の国籍と管轄権」

山尾 徳 雄\*

## Flag-state of ships and its jurisdiction

Tokuo Yamao\*

### Abstract

Ships generally have nationalities. Stateless ships would suffer much unfavorable treatment in the territorial sea of some states or open sea. For example, they cannot depend on any diplomatic protection by any states. Flag-states of ships usually use diplomatic protection when ships which have nationalities suffered unlawful treatment.

Flag-states has jurisdiction on them. So flag-states can make rules about the following matters: which ships are given a nationality, which conditions are necessary to acquire a nationality and what penalties are imposed when ships break the rules, etc.

On the other hand, flag-states must make proper rules to keep safety on the sea and to protect working conditions in the ships, and other rules.

### 序

船舶の国籍について調べてみることにしたきっかけは、外国籍船に日本の国旗の掲揚を認めるという法案を取り上げた新聞記事を目にしたことであった。

自国の国旗の掲揚を認めるのは自国船舶に対してであり、他国船が、自国の国旗を掲揚している場合には、軍艦がこれの臨検をし、場合によっては拿捕をも辞さないという認識を覆す措置であり、このようなことが可能なものなのか、国際法に抵触しないのか、船籍国の国旗掲揚について、船籍国はどのような権限を持つのか、自国籍船が、かつてに他国の国旗を掲揚しても船籍国は、それに対して何ら権限がないのか、当該船舶に対して自国国旗を掲揚するにいう権限はないのか、他国籍船舶に自国の国旗を掲揚させることが国家主権に抵触しないのか。船籍国は、自国の責任を回避して逃げていけばよいのか。当該船舶が問題を起こした時に、旗国として管轄権を行使しうるのはいずれの国家なのか。たとえば日本は、船籍国ではないということで逃げうるのか。被害を受けた船舶の旗国は、いずれの国に責任を問い得るのか。そもそも旗国主義というのは、旗国の責任を問う権限を被害船の旗国に認めているのか。

以上のような関心に基づいて、まず、個人の国籍の問題の検討、次いで、船舶の国籍の問題を個人の国籍との関連で検討する。そして、船舶の国籍概念をめぐる問題について検討する。終わりに、旗国の管轄権について検討することにした。

### 1. 船舶の国籍

#### 1.1 国籍について—個人の国籍と船舶の国籍—

「国籍」という言葉は、まず、個人の国家とのつながりを連想させるであろう。国家は、その国籍を持つ個人に対して管轄権を持ち、個人は国籍国の管轄権に服するという法的なつながりをもたらすのが、「国籍」である。一般的に、個人の財産は、個人に結びついたもので、個人と共に存在するのであるが、船舶については、一般の動産と異なり、それが登録された国家の国籍を持つことになっている。

個人の国籍について血統主義と出生地主義があるように、どのような者に対して国籍を付与するかは国際法上、各国家に任せられている。船舶についても同様に個々の国家が国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録および自国の旗を掲げる権利に関する条件を決定しうることになっている。そのことは公海条約第5条、国連海洋法条約第94条にも規定されている。個人に法人格が認められるのに対して、船舶には法人格が認められないなど、両者の国籍の意味するところは同じということではないが、管轄権が及ぶという点において共通するところは多い。

外交保護権に関して、領域外にある自国民が受けた不利益処分に対して国籍国が外交保護権を行使する際には、自国の国民と称するに十分な結びつきがあることが相手国に対して対抗力を持つ条件になる。相手国の領域的管轄権の優位を覆して自国民の救済を求めるものであ

る以上当然の要求であろう。そのような場合における十分な結びつきの存否をはかる基準として国際司法裁判所が提起したのがノッテボーム事件判決における「真正な関係」という考え方であった。

同判決の帰結としていずれの国の保護も求め得なくなるノッテボームの救済の必要性という観点から同判決に批判的な見解もあるが、いずれにしても相応の結びつきもない国家が外交保護権を主張する状況は国際秩序の維持にとって望ましいことではないであろう。

同判決後に締結された公海条約第5条、国連海洋法条約第91条ともに国籍国と当該船舶との間に「真正な関係」が存在することを必要としている。

管轄権行使という点において共通性を持つ船舶の国籍についてもこの考慮が働いているのである。国際法上、船舶に国籍を許与する権限は各国家に与えられているとは言え、全く無条件というわけにはいかない。後に触れるように、国家が管轄権を行使する以上、それに見合った結びつきが当該船舶との間になければ、関係する他国に対して対抗できないというべきであり、そこを崩せば国際社会の秩序そのものを崩しかねない。

## 1. 2 船舶の国籍概念

船舶の国籍を考えるに際して重要なのは、船舶は国家領域を離れて、公海を航行することである。その場所において何らかの問題が発生した時にその解決のためにどの国が管轄権を持つのかということが国家間に紛争を引き起こしかねない。考慮されねばならないのは、公海の自由と海洋の秩序維持の調整である。さらに公海から領海・内水に入って航行する船舶の場合には沿岸国の主権との調整が問題となる。

この点について、水上千之（「船舶の国籍と便宜置籍」有信堂、p.36）は、Boleslaw Adam Boczek（“Flags of Convenience” 1962 p.259）を引用して「船舶の国籍制度の基礎は、いずれの国の領域主権の下にもない公海において、船舶は、公海の秩序および航行の安全が確保されるためになんらかの規制の下になければならないということである。」と述べている。そして、公海上に船舶を航行させるという旗国の権利は、この権利に対応する次の義務、つまり公海の秩序および航行の安全が確保されるためになんらかの規則を制定し、執行するという義務をとらなければならないと述べ、公海の秩序は、船舶に対する国籍国の義務を通じて維持されてきたとする。

一方、国籍というのは、国家に対する忠誠を伴う概念であるといった観点から船舶の国籍を否定する論者もあったようであるが、現在、船舶の国籍概念は、人の国籍と同様に実際において確立されたものとなっている。

船舶は登録国の国籍を持つのが原則であるが、各国が船舶の国籍許与条件を決定する裁量権を持つ<sup>(1)</sup>ことから、国家の中には自国民が所有しない船舶にも国籍を許与するものもある<sup>(2)</sup>。便宜置籍などがその例である。落

合誠一<sup>(3)</sup>も「国旗掲揚権は、船舶の国籍の所在と船舶がその所属する国の国旗を掲げて航行する権利との一体性を前提とする」と述べる一方で、「近時は、船舶貸借国の国旗を掲げて航行する権利を認める国も出てきており、船舶の国籍と国旗との乖離現象が生じている」とも述べている。

国籍許与の条件を決定する国家の権利に対する制限として、既にいずれかの国家が国籍を許与している船舶に重ねて国籍を許与することはできないということがある<sup>(4)</sup>。水上は、国家は、既に他国に登録されている船舶に対しては、自国民所有であっても自国籍を与えることはできないものとされていると述べている<sup>(5)</sup>。さらに、公海条約、国連海洋法条約にも入れられた「真正な関係」も国籍許与における制限と言ってよいであろう。

## 1. 3 船舶の国籍概念をめぐる諸問題

### 1. 3. 1 旗国主義

船舶に旗を掲揚することを義務づけた例は、13世紀にさかのぼることが出来るようである。当時の都市がその旗を掲揚することを義務づけたのであるが、その目的は、戦時に敵船として取り扱われるのを防止することであった<sup>(6)</sup>。自己防衛のための旗の掲揚であり、管轄権を持つ国を示す一応の証拠と考えられている現在とは多少意味合いが異なるが、少なくとも所属を明確にする意図は見取れる。船舶の自由な航行と領海との関係について見れば、自由海論対閉鎖海論の論争を経験した後、海洋の自由の主張が優勢となり、航行の自由を害すべきでないという考慮が尊重されることになった。産業革命の影響もあって余剰の生産物を外国に輸出する国々が現れ、輸送量の増加が輸送事業を専業とする者の発生をもたらした。また輸送に従事する船舶も増加すると他国による航行の妨害に対する圧力も増した。そのような中で船舶の国籍概念は発達した。

いずれの国家も領域主権を行使し得ない公海においては自由な航行が可能であったが、他方で、公海といえどもなんらかの秩序維持が必要であった。秩序維持を目的として公海上の船舶を規制する存在が求められ、そのような義務を負う国として国籍国が選択されるようになった<sup>(7)</sup>。義務を果たすために、国籍国には管轄権の行使が認められ、一定のつながりを持つ必要が発生した。さらに、国籍国の管轄権は沿岸国領海における航行においても尊重されるという考え方が確立されていった<sup>(8)</sup>。船舶は、登録された国家の国籍を持ち、その国の国旗を掲揚し、一方、国籍国は、当該船舶に対して排他的管轄権を持つ。旗国主義の確立である。この原則は、1958年の公海条約、1982年の国連海洋法条約にも受け継がれている。

### 1. 3. 2 真正な関係

国籍は、国家の船舶に対する管轄権行使を可能にする基本的要素であり<sup>(9)</sup>、国籍国と当該船舶との間に「真正

な関係」が求められるのも国籍国が当該船舶に有効なコントロールをするためである<sup>(10)</sup>。

「真正な関係」は、個人と国家との結びつきが争われたノッテボーム事件<sup>(11)</sup>の判決において採用されたものである。山本草二は、「真正な関係」という言葉が1958年の公海条約に入ることになったのは、ノッテボーム事件の影響を受けた国際法委員会が草案に入れたためであるといっている<sup>(12)</sup>が、その意味するところは必ずしも明確ではないとも言っている。

真正な関係に関して、オコンネルは、外交保護について目的如何にかかわらず、個人と国家との間に真正な関係が存在しなければならないという原則はノッテボーム事件においては確立されなかったと述べている<sup>(13)</sup>。オコンネルは、さらに「真正な関係」を構成するものは何かという問題に関連して(真正な関係の偏重によって――括弧内筆者)出生地主義と血統主義とのほぎまで父親と同じ国籍が取得できなくなるというような事態は望ましくないのではないかと述べている<sup>(14)</sup>。

山本草二は、ノッテボーム事件の国際司法裁判所の判決(1955年)は、(真正な関係という――括弧内筆者)「要件を外交保護権行使の際の対抗要件として認めたのであって、自然人の国籍付与の基準そのものを定めたものではない」と言う<sup>(15)</sup>。

そして、国連海洋法条約第94条1項にも入れられている「真正な関係」が意味するところは、国籍付与の基準と条件自体にまで国際法は介入しないが、「旗国は、自国船舶に対して実効的な管轄権と規制を行使すべき義務を負うのであり、これを怠れば、その限りで国際法違反行為として国家責任を追求される」と解釈すべきであろうと述べている<sup>(16)</sup>。

### 1. 3. 3 無国籍船舶

個人の無国籍者についてはよく知られ、研究成果も多い。無国籍者は、居住国で不当な扱いを受けても外交保護権を行使してくれる国家が存在しないためその保護を受けられず、また、旅券の発給などを受けることができないので、出入国の制限を始め様々な面で不利益を被る。それに対しては、いろいろ救済の方法がとられてきた。1930年の第1回国際法典編纂会議では無国籍者関係の条約が締結された。他にも、1948年の世界人権宣言、1954年の無国籍者の法的地位に関する条約、1961年の無国籍者の減少に関する条約、そして、1966年の国際人権規約B規約等がある<sup>(17)</sup>。

個人の無国籍者については、外国人の内国民待遇規定により基本的人権が保障される事も期待できるが、無国籍船については、そのような期待はできず、他方、不正な扱いを受けた時に外交保護を期待し得ないことは言うに及ばず、入港、出港ができず、貿易、漁業等の活動もできないため非常に不利益を被る。そのような事情から、実際には無国籍の船舶というのはあまり知られていない

ようである<sup>(18)</sup>。

しかし、公海条約第6条2項、国連海洋法条約第92条2項では、「2以上の国の旗を適宜に使用して航行する船舶は国籍のない船舶と見なされる」とされており、また、軍艦による臨検が合法的と見なされる理由の1つにも「無国籍」ということがあげられている。国連海洋法条約第110条1項は、「条約上の権限に基づいて行われる干渉行為によるものを除くほか、公海において第95条(軍艦――括弧内筆者)及び第96条(非商業的役務にのみ使用される政府の船舶――括弧内筆者)の規定に基づいて完全な免除を与えられている船舶以外の外国船舶に遭遇した軍艦が当該外国船舶を臨検することは、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。」と規定し、嫌疑のかかる場合の1つとして(d)に「船舶が国籍を有しない場合」をあげている。

船舶が海上において、国旗を掲げておらず、臨検の結果、国籍を示す船舶書類を有さない場合、また、船舶がある国の国旗を掲げているが、適法な臨検の結果それを示す船舶書類を有さず、掲げられた国旗の本国も当該船舶の国籍を否認した場合、その船舶は無国籍ということになる<sup>(19)</sup>。

### 註

(1) たとえば、横田喜三郎「国際判例研究Ⅲ」有斐閣、pp.23～31)にその主張の例が見られる。常設仲裁裁判所が扱ったマスカットダウズ事件(1904年仲裁契約、1905年判決)の事実関係は以下のようなものであった。1844年、フランスが、マスカットと友好通商条約を締結したことにより、フランス人は、マスカット国において不動産の売買、賃貸借をすることができ、フランス人またはその使用人が所有または占有する不動産、その他の財産に侵入または搜索することは禁止されることとなった。

1862年、フランスとイギリスは、互いにマスカット王の独立を尊重することを約束する宣言に署名した。その後、フランスは、マスカットの沿岸貿易にたずさわる土人船にフランス国旗掲揚の許可証を発行した。

1890年、アフリカにおける奴隷貿易の防止に関するブラッセル一般決定書が署名された。その第32条によれば、署名国の国旗の掲揚を土人の船舶に許可するについては、つぎの要件をみたさなければならないとなっていた。

(a) 船舶の装備者、または所有者は、国旗の属する国の人民または被保護人であること

(b) 右の人は許可を出願する官憲の管轄区域内に不動産を有するか。担保物権を有すること

(c) 船舶の装備者または所有者と船長がよい評判を有し、特に奴隷貿易に関係した行為のために有罪

の判決を受けたことがないこと、である。

常設仲裁裁判所は、主権者がその国旗を掲揚する権利を誰に与えるかを決定し、この許可に関する規則を定めることは、その主権に属する、そして、フランス国旗をマスカット王の人民に許可することは王の独立に対する侵害を構成しない (下線筆者) と述べている。

ただし、主権者は、条約によってこの権利の行使を制限されることがあるとして、1890年のブラッセル条約第32条によって、国旗を土人の船舶に許可する権利を制限されているフランスの本件の措置は、イギリスとの間において約束した1862年の宣言に抵触すると判示した。

- (2) 森久保博「船舶の国籍」『国際関係法辞典第2版』p.553。なお、日本の船舶法は、「日本船舶の要件」を日本国民の所有に属する船舶(第一条二)としている。
- (3) 落合誠一、「船舶の国籍」『国際関係法辞典第2版』p.554
- (4) 森久保、前掲、p.553,
- (5) 水上千之、「船舶の国籍と便宜置籍」有信堂、p.60
- (6) 水上、前掲、p.22
- (7) 海洋論争から旗国主義の確立については、杉原高嶺、「海洋法と通行権」財団法人日本海洋協会、pp.16～22参照
- (8) 山本草二「海洋法」三省堂、pp.101～104参照
- (9) 森久保、前掲、p.553
- (10) 落合、前掲、p.554
- (11) ノッテボーム事件(国際司法裁判所、1955年判決、リヒテンシュタイン対グアテマラ)。事実関係は以下のようなものであった。ドイツ国籍のノッテボームは、グアテマラにおいて商業、金融業に携わっていたが、第2次大戦開始前に兄の居住していたリヒテンシュタインに赴き、その国籍をとった。そして、再度グアテマラに入国し、従来の事業を続けた。ところが、ドイツと交戦状態にあったグアテマラ政府は、1943年ノッテボームを敵国人として逮捕、米国に移送した。彼の米国拘留中にグアテマラにおいて、彼の財産没収に関する訴訟が始まったために、彼は、1946年身柄を開放された後グアテマラに入国しようとしたが、入国を拒否された。1949年、グアテマラによって全財産を没収されたノッテボームの要請を受けたりヒテンシュタインは、1951年ノッテボームの財産返還と損害賠償を求めて国際司法裁判所に提訴した。

これに対して、同裁判所は本事件についての管轄権を承認した上で、リヒテンシュタインに外交保護権を主張する権限がないとした。理由は、リヒテンシュタインとノッテボームとの間に「真正な関係」が存在しないというにある。つまり、帰化という重

大な行為について、ノッテボームとリヒテンシュタインとの関係は、ノッテボームが帰化申請した時にリヒテンシュタインに住所を持たず、長期滞在もしておらず、また帰化後同国に滞在する意思もないなど極めて希薄であった。当該帰化は、ノッテボームの敵国民という地位を中立国民に代え、リヒテンシュタインの保護を受けることを目的としたものであるためグアテマラはこれを承認する義務を負わず、リヒテンシュタインは、外交保護をする資格がないとするものであった。(徳川信治「ノッテボーム事件」『判例国際法』pp.466～467)

もっとも1930年、国際連盟主催の下にハーグで開催された国際法典編纂会議において成立した「国籍法の抵触についてのある種の問題に関する条約」によれば、「重国籍者が第三国(重国籍者が国籍を持っている国以外の国—括弧内筆者)にいるときは、第三国はその者が平常かつ主として居住している国の国籍か、その者と事実上もっとも関係の深い国の国籍のみをもつものとして取り扱い、その国の外交保護を認めなければならない」(早田芳郎、「国籍の抵触」『国際関係法辞典第2版』、p.254)となっており、表現はともかくとして「真正な関係」の存在を求めるということは、基本的な考え方としてはこの時期に既に存在していたとも言い得るかもしれない。もっとも、同条約の批准国数は多くない。日本も署名はしたが、批准はしていない。

- (12) 山本、前掲、p.108
- (13) O'CONNELL, "International Law", p.681
- (14) O'CONNELL, op.cit.pp.681～682
- (15) 山本、前掲、p.108
- (16) 山本、前掲、p.109、同趣旨の考え方は、水上、前掲、p.216～219に見られる。たとえば、1960年のアメリカ国務省の見解、パント(R.Pinto)、ドゥ・パンタヴィス=コルディエ(Emmanuel du Pontavice=Patricia Cordier)、タッシュ(Simon W. Tache)などの説
- (17) 詳細は、鳥居淳子「無国籍」『国際関係法辞典第2版』、p.838。
- (18) 水上、前掲、P.42
- (19) 無国籍船の取り扱いの例として1949年、Naim Molvan v. A.G.Palestine事件(イギリス枢密院)、(1941年、1945年のパレスチナ高等弁務官の規則違反事件—下線筆者)がある。(水上、前掲、p.43～46参照)

パレスチナ高等弁務官の規則には、パレスチナへの不法入国を教唆した者は処罰されること、船舶及び他の運搬手段が没収される事が書かれていた。事実関係は以下のようなものであった。イギリス人でもパレスチナ人でもない者によって所有されているトルコ船アシア号(the Asya)は、1946年3月27日、パレスチナ沖、約100カイリの公海上でイギリスの

駆逐艦によって目撃され、国旗なしで逃走した後に、トルコ国旗をあげた。駆逐艦の乗船班によって乗船された時に、アジア号はシオニストの旗を掲げた。船内の地図はアジア号が、フランスから来て、目的地をテルアビブの近くとしていることを示していた。733人乗船していたが、パスポート、旅行文書、パレスチナに入るためのビザを所持する者はなかった。アジア号は、ハイファに曳航され、乗客は、入国審査場へ連れていかれた。パレスチナ検事長の申請で、ハイファ裁判所は、その船舶の没収を認めた。船舶所有者Main Molvanが上告を申請した。

英枢密院の上告審におけるシモンズ卿の判示は以下のようなものであった。

アジア号はパレスチナ領海内にあった。不法入国者は、上記規則に違反、上告人である船舶所有者は、違反を教唆したものと見なされる。もし、アジア号がパレスチナ領海のすぐ外を徘徊している間に目撃され乗船され、港に曳航されたとしても問題は同じであったろう (下線筆者)。上告人は、「領海の自由」と呼ばれる法理を採用し、アジア号は、その使命は何であろうともパレスチナ海岸沖の公海を航行する資格があると主張した。裁判官は、場所又は状況によって制限されないような権利が国際法によって設定されているという前提に同意する事が出来ない、公海の自由は、国旗を掲げる資格のある船舶の自由である、アジア号はどの国の保護も要求出来ず、またどの国もその拿捕によって国際法のどの原則も違反されたと主張する事が出来なかったのである、と判示した。

これについて水上は、前掲書、p45, 46において、国家が、公海上の無国籍船に対して、自国の国内法令に基づいて管轄権を行使できるかどうかの問題については、航行の自由は、全ての船舶ではなく、国籍を有する船舶のみが享受する利益であり、公海上の無国籍船は、排他的管轄権を行使する、あるいは保護する国を持たない事、また、公海の秩序は旗国の管轄権を通じて維持されている事から国家は、公海上の無国籍船に対して自国の国内法令に基づき管轄権を行使する事は可能であろうとしている。

他方、1925年のベックマン号事件では、逆の見解が出されている。アメリカ領海に入ることなく沿岸から送られたボートに酒類を引き渡したベックマン号は、米国の警備船によって拿捕され、ボストンへ引致された。これについて、マサチューセッツ地裁は、本船の拿捕、没収を違法とした(杉原、前掲、p.28)。

## 2. 国籍国の管轄権について

管轄権とは、国家の主権の公使、すなわち、立法、行政、司法の3権を当該国家の意思によって行使すること

をさす。したがって、国家は、法令を定立し、これを適用し、法令違反の停止、排除をし、対象となったものを拘束し、場合によってこれに対する責任の有無、処罰の決定・執行等を行なうことができる。

船舶の場合、国籍国は、自国籍の船舶に対して管轄権を有し、「通航中の船舶に関連する犯罪、その他の違法行為について刑事、民事の管轄権の帰属を定めたり、これを適用するとか、港、水域への立ち入りと製品の輸送について外国船舶に内国民・最恵国待遇を与えたり、逆に沿岸国漁業や沿岸貿易を規制する。<sup>(1)</sup>」

### 2. 1 管轄権の根拠

古くは、船舶領土論が喧伝された時期があり、国家の船舶に対する管轄権の排他性の根拠としてあげられていた。フランコニア号事件(1876年)においてコックバーン裁判官はその説を採ったと言われる。船舶領土論は、旗国主義を根拠づける理論として19世紀中頃から20世紀前半まで広く採用されてきた。ローチェス号事件判決(1927年、常設国際司法裁判所)でも「海洋の自由のコロラリーは、公海上の船舶が旗国の領土と同一視されることである。というのは、旗国は、その領土におけるのと同様に自国船舶に権限を行使することができ、他国はそれができないからである」と述べている。また、アメリカの連邦最高裁判所の判決、米国対フローレス事件(1933年)でも、商船は、「その主権国家の領土の一部と見なされ、この性格は、他国の領海内の可航水域にいるときでも失わない」として、外国の港に停泊中に起きたアメリカ船内の殺人事件に対してもアメリカの刑事裁判権の行使を認めた<sup>(2)</sup>。しかし、自国の船舶が他国の領海、内水に入るときは、原則的にその国の管轄権に服する点等船舶領土論の欠点が指摘されるようになり、現在ではほとんど主張されていない<sup>(3)</sup>。

現在は、旗国による統一的な管理が航行と通商の利益に適合し、また船舶管理の実効性の面からも、もっとも効果的であることが旗国に管轄権を認める根拠とされている。1953年のアメリカ最高裁のLauritzen v. Larsen事件における判決でも「船舶はいずれかの国の法が適用されねばならないこと、航行による海域の変更があるたびに適用法を変えるわけにはゆかないこと、経験上旗国法の適用に勝るルールはないこと<sup>(4)</sup>」が指摘されたと言われている。

### 2. 2 管轄権の競合

公海上の船舶については、旗国の排他的な管轄権が及ぶというのが原則とされているが、管轄権が競合するとした例もみられる。その1つは、ローチェス号事件における常設国際司法裁判所の判決である。公海上を航行中のフランス船、ローチェス号がトルコ船と衝突し、沈没したトルコ船の8名が死亡した件について、コンスタンチノーブルに入港した際に同船の当直士官がトルコ船の

船長とともに逮捕され、有罪判決を受けるにいたった。この件において常設国際司法裁判所は、被害者が乗船していた船舶の旗国の裁判管轄権を認めたのである<sup>(5)</sup>。

また、1969年、イタリア国民が領海から300メートルの公海上に約20平方メートルの人工島を構築、イタリア当局が航行の自由を妨げる恐れがあるとして、撤去を命じた事件においてイタリア参事院は、「各国は、自国の接続水域において自国民あるいは外国人の活動（下線筆者）が、国際社会の他の構成員の公海使用の自由を疑いなく妨害すると考える時は、その活動を阻止する義務がある・・・とみななければならない。<sup>(6)</sup>」と決定した。

いま、領海及び接続水域に関する条約を見れば、その第24条1項において「沿岸国は、自国の領海に接続する公海上の区域において、次のことに必要な規制を行なうことができる。(a) 自国の領土又は領海内における通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の規則の違反を防止すること (b) 自国の領土又は領海内でおこなわれた(a)の規則の違反を処罰すること」とされている。

領海及び接続水域に関する条約第24条1項で接続水域に対して沿岸国の権限が認められるのは、「領海内における通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の規則の違反防止」の問題についてである。したがって、イタリア参事院の決定中の、接続水域についての記述は、「接続水域」と言っているが、人工島に関して、沿岸国に特別な権利は存在しない。結局、参事院の決定はこう読む事が出来よう。各国は、公海（接続水域については権利を与えられている分野以外は、沿岸国にとって公海と考えるべき――括弧内筆者）において自国民、あるいは外国人の活動が、国際社会の他の構成員の公海使用の自由を疑いなく妨害すると考える時は、その活動を阻止する義務がある」と読めるのである。自国民については、当然、その本国に、そのような抑止義務があるが、外国人については、果たしてどうなのか。参事院は、「その活動を阻止する義務があると見なければならない」とした後、「もしその活動が潜在的に沿岸国の国際義務の違反を引き起こすと考えられるときはかかる活動を中止させる命令権を承認しなければならない。」として論理的にそのように考えられるとしている。このことが、慣習法となっているとか、条約に根拠があるとは言っていない。その分、立法論的な所見であると考えられるが、公海における管轄権の競合の範囲を拡張する方向を向いており、旗国主義の原則から一步踏み出した見解という事が出来よう。

### 2.3 旗国の義務

国籍国は、船舶に対する管轄権を認められ、その登録条件、国旗掲揚の条件等について決定する裁量権を与えられている反面、海上における安全を確保するために必要な義務も課せられている。公海条約第10条は、(1) 信号の使用、通信の維持、衝突の防止 (2) 船舶にお

る乗務員の配乗及びその労働条件 (3) 船舶の構造、設備及び堪航性について安全の確保を図らねばならない、と規定している。この点について、国連海洋法条約は、はるかに詳細な、充実した規定を置いている。第94条1項は、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行なう義務を課している。これに関連して、2項においては船舶の名称、特徴を記した登録簿の保持、自国を旗国とする船舶、船長、職員、乗組員に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について国内法に基づく管轄権を行使する義務を課し、3項において、海上における安全を確保するために必要な措置を採るべき事項として公海条約が挙げた3項目を挙げた外、4項で船舶の検査、備え付けるべき品、船長、乗組員の資格、知識の深さ等についてより詳細な規定を置き、5項以下で、国際的な規則、手続き等の遵守、規制が不十分な場合の旗国への通報権とそれに対する旗国の義務、重大事故に際しての適正な調査の義務等について規定している。

### 2.4 国旗掲揚権の確認

国家は、自国籍船に対する管轄権を持つことから、自国国旗を掲げる船舶に対して正当に掲揚しているものか否かの確認の権利、他国の国旗を掲げているが自国の船舶ではないかといった点を調べる権利を持つ。

この点の調査のために、軍艦または、権限を与えられた政府の船舶等には、当該船舶に対する近接権がある。近接権がいかなるものかについては、近年、科学技術の進歩によって船舶の識別能力が向上したこともあって議論は必ずしも活発ではないようであるが、水上は、ヒギンズとコロomboの手による著作とジデルの著作をあげて前者は、船舶書類の検閲等を含みうるとしており、後者は、両船の間に直接的な接触は無く、必要な場合に国旗掲揚を要求する事が出来るに留まるとして、かなりの差がある事に触れた後、一般に、当該船舶が国旗を示す場合、不正な行動をしていない以上乗船できないとしている。臨検については、公海条約第22条において、軍艦による臨検が正当と認められる場合として(1) 海賊行為を行っていること、(2) 奴隷取引に従事していること、(3) 自国の国旗をあげていないか又はあげて拒否したが、軍艦と同じ国籍を有すること、以上の事項を疑う十分な証拠がある場合をあげている。国連海洋法条約は、第110条において、公海条約に規定する場合に加えて、無許可放送を行っていること、無国籍船であることを規定している。軍艦が、当該船舶の国旗をかかげる権利の確認権を持ち、疑いがある時にボートを派遣する権利があること、文書を検閲した後も疑いがある時には、当該船舶内においてさらに検査を行う事が出来ることなど確認のための措置を採りうることを規定した後、逆に、疑いに根拠がなかった場合、疑いを正当化する行為を行っていなかった場合には、損害賠償の責を負うこ

とを規定しているが、この点は、公海条約と同じである。国連海洋法条約は、加えて、軍艦以外に、軍用航空機、政府の公務に使用されていることが明らかな船舶、航空機に上記規定が準用され得ることを規定している。

註

- (1) 山本, 前掲, p.105
- (2) 上記事件の判決については杉原, 前掲, p.25によった。
- (3) 水上, 前掲, p.27～32, 杉原, 前掲, p.24～27
- (4) 杉原, 前掲, p.26による
- (5) ローチェス号事件については、田中則夫(「ローチェス号事件」『判例国際法』pp.7～11による。(常設国際司法裁判所, 1927年判決, フランス対トルコ) 事実関係は以下のようなものである。1926年8月2日コンスタンチノーブル港へ向かっていたフランス船ローチェス号とトルコ船ボス・クルト号が公海上で衝突し、トルコ船が沈没し、船内のトルコ人8名が死亡した。翌日、コンスタンチノーブルに入港したローチェス号にトルコ警察が乗り込んで当直士官フランス人のドゥモンとボス・クルト号船長ハッサン・ベイを逮捕した。スタンプール刑事裁判所は、9月15日、ドゥモンに80日間の禁錮と22ポンドの罰金、ハッサン・ベイにはこれよりも若干重い刑を科す判決を下した。フランスは、トルコにはドゥモンを訴追する裁判管轄権はないと主張した。事件は、1926年10月12日の両国間の特別合意によって常設国際司法裁判所に付託された。2つの問題が問われた。第1、ローチェス号のコンスタンチノーブル入港後、ドゥモンをトルコ法に基づいて逮捕、訴追したのは1923年7月24日の居住、営業および裁判管轄権に関するローザンヌ条約第15条に違反し、国際法の原則に抵触したか。もしそうだとすれば、国際法のいかなる原則に抵触したのか。第2、第1の点に対して肯定的な解答が与えられ、国際法の原則に従って賠償が支払われなければならない場合、どれほどの金銭賠償がドゥモンに対して支払われるべきか。裁判所は、1927年9月7日、トルコに国際法違反の行為はなかったとする判決を下した。裁判官の意見が6対6となったので裁判長の決定投票によった。

ローチェス号事件判決は、加害者と考えられるドゥモンの国籍国フランスと被害者の乗船していたトルコ両国に裁判管轄権を認めるというものであったが、これは、船舶の乗組員が外国において刑事訴追される可能性を高めるものであり、海運界に大きな衝撃を与えた。しかし、その後、1952年に「船舶衝突及びその他の航行事故の刑事裁判管轄権に関する規則の統一のための国際条約」を締結したことにより、公海上の船舶衝突の場合に刑事管轄権を行使できるのは、加害船の旗国または乗組員の本国に限られることになった。

この点に関して、田中則夫(前掲, p.11)は、公海上の衝突に関して加害者の乗船する船舶の旗国と被害者が乗船する船舶の旗国双方に刑事管轄権を認めた常設国際司法裁判所の判決に見られた考え方は、1952年の「船舶衝突及びその他の航行事故の刑事裁判管轄権に関する規則の統一のための国際条約」により、もはや認められていないとして廃する。一方、水上千之(前掲, p.38)は、1952年の上記条約及び公海条約で当該船舶の旗国または刑事上責任のある者の本国でのみ刑事裁判権を行使しうるとされているが、ローチェス号事件判決で述べられた管轄権に関する一般原則(公海における船舶の衝突事件においては原因の発生船舶の国籍国と結果の発生船舶の国籍国との管轄権が競合する――括弧内は筆者)は有効であるとする。

- (6) 杉原高嶺, 前掲, p.15