

## 第 1 章

### 海上における阻止活動の枠組み

本章においては、海上における阻止活動の本質は、国家が国際法上認められている権限を主として外国船舶に対して行使することであるという観点から、海上における阻止活動を「海上警察権の行使」、「国連決議に基づく禁輸執行」及び「海戦法に基づく臨検・拿捕等の措置」という三つの枠組みを包含する広義の意味で捉える。

そのうえで、本論文の主題である「海上における阻止活動の新展開」という議論に資する要素、すなわち、国家がテロリストや大量破壊兵器等の海上経由での移動を阻止又は抑止するために、現行の国際法上、付与されている権限を確認するとともに、その限界を抽出することに重点を置くこととする。

#### 第 1 節 海上警察権の行使

##### 第 1 項 沿岸国の管轄権に基づく行使

海洋の自由とは、最も歴史的な国際法上の慣習的原則の一つであるといえる。しかしながら、この原則は、それが確立されたグロチウスの時代から<sup>1</sup>、すでに挑戦や攻撃の対象でもあったといえよう<sup>2</sup>。

特に、二十世紀の後半、排他的経済水域や群島水域という新たな概念が発展し、以前は公海と見なされていた海洋の広大な水域に対する沿岸国と島嶼国の管轄権の主張が劇的に拡大されることとなった<sup>3</sup>。これら海洋管轄権の拡大現象と十二海里及びそれ以上に延伸する領海の拡張要求の急増は、1973 年から 1982 年までの第三次国際連合海洋法会議における交渉の中心的、かつ紛糾的

<sup>1</sup> 海洋というものの真の性質は、万人に利用できることを要求するものである。H. Grotius, *The Freedom of the Seas or the Right which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade* (J. Scott (ed.), R. Magoffin (trans.)) (Oxford University Press, 1916) (1633), p. 28.

<sup>2</sup> この背景には、海洋を規律する国際法の発展における二つの理論の対立が存在している。一方は「海洋が全人類共通の所有物であり、したがって、航海その他の使用のために万人に開放されている。」とするものである。他方は「海洋が所有権の対象となり得るものであり、海洋のある部分をその主権下に置いた者は誰でも、その使用に制限を課すことができる。」というものである。W. Agyebeng, “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea”, *Cornell International Law Journal*, Vol. 39 (2006), pp. 371-2. See also, A. Bardin, “Coastal State’s Jurisdiction over Foreign Vessels”, *Pace International Law Review*, Vol. 14 (2002), p. 28; J. Craven, “Freedom of Navigation for War, Commerce, and Piracy”, in J. Van Dyke et al. (eds.), *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?* (Law of the Sea Institute, 1988), p. 31; D. O’Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. 1 (I. Shearer (ed.)) (Oxford University Press, 1983), pp. 1-18.

<sup>3</sup> *The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations, Edition July 2007* (NWP1-14M) (U.S. Department of the Navy, Office of the Chief of Naval Operations, 2007) [hereinafter *The Commander’s Handbook*], para. 1.1.

な議題であった<sup>4</sup>。しかしながら、紆余曲折の末、1982年に現在の海洋を規律する国連海洋法条約<sup>5</sup>が採択され、1994年に発効した。

国連海洋法条約は沿岸国に対し、異なる海洋の区域における多様な権利を認めている（もちろん、相応の義務も課している）。それらの区域とは、次のとおりである<sup>6</sup>。

- (1) 内水、
- (2) 領海、
- (3) 接続水域、
- (4) 排他的経済水域、及び
- (5) 公海。

外国船舶が上記のいずれの水域に所在しているかにより、沿岸国に程度の異なる管轄権が与えられている<sup>7</sup>。本項においては、上記(1)～(4)の水域における制度を沿岸国の管轄権を中心に概観する。なお、(5)の公海については、次項において、公海海上警察権という別の枠組みの下で述べることとする。

## 1 内水 (Internal Waters)

内水<sup>8</sup>は領土と同様に見なされ、沿岸国は自国の内水に対する完全、かつ排他的な主権を享受する<sup>9</sup>。したがって、沿岸国は、自国内水にある外国船舶<sup>10</sup>

---

<sup>4</sup> *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 1.1. See also R. Churchill & A. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed. (Manchester University Press, 1999), pp. 59, 119 & 280. 海洋の区域又は資源に対する新たな排他性の主張（大陸棚に対する権利、領海幅員の拡大、沿岸に接続する水域における天然資源に対する権利等）は、ほとんど共通して、既存の公海自由からの逸脱と見なされ、常に他の公海利用者からの対抗に晒されてきた。

<sup>5</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea, December 10, 1982, A/Conf.62/122 [hereinafter UN-CLOS].

<sup>6</sup> 厳密に言えば、これらに加えて「群島水域」及び「大陸棚上部水域」も含まれるが、本論文においては、特に必要な場合を除き、これらには言及しない。

<sup>7</sup> 「軍艦」及び「非商業的役務に従事する政府船舶」は、沿岸国の管轄権の対象となる外国船舶からは除かれる。それらの船舶は、旗国以外の国家当局による管轄に服さない主権免除を享受する。 UN-CLOS, supra note 5, arts. 32, 58 (2), 95 & 96.

<sup>8</sup> 領海を測定する基線から陸地側の水域をいう。 UN-CLOS, supra note 5, art. 8 (1). 内水の詳細については、Churchill & Lowe, supra note 4, p. 60を参照せよ。

<sup>9</sup> 国連海洋法条約第2条第1項は、「沿岸国の主権は、その領土若しくは内水又は群島国の場合にはその群島水域に接続する水域で領海といわれるものに及ぶ。」と規定している。しかしながら、内水の制度自体については、ほとんど言及されておらず、妥当な規則は主に、慣習国際法の中に見出されなければならない。 P. Malanczuk, *Akehurst's Modern Introduction to International Law*, 7th ed. (Routledge, 1997), p. 175.

<sup>10</sup> 内水に入るとは、法的には他国の領土に入ることと同じであるから、その国の許可が必要となる。国際的な海運及び通商を促進するために、多くの国は、反対の通告がない限り、外国商船に対して継続的な内水への入域許可を与えている。 *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 2.5.1.

また、我が国に関しては、「海港ノ国際制度ニ関スル条約及規程」（署名：1923年12月9日（ジュネーヴ）、

に対する立法、執行及び司法管轄権<sup>11</sup>を有し、自国の法令を完全に適用、かつ執行することが認められているといえる<sup>12</sup>。

外国船舶の通航に関しては、沿岸国による直線基線<sup>13</sup>の設定以前においては内水ではなかった水域が、その採用により新たに内水として取り込まれた場合を除き<sup>14</sup>、沿岸国は内水において、外国船舶の無害通航<sup>15</sup>の権利を認める必要はない。

内水には沿岸国の領土におけるものと同様の完全な主権が及ぶことから、内水におけるテロリストや大量破壊兵器等の移動に関していえば、それ自体が沿岸国の犯罪を構成すれば、(特に港湾<sup>16</sup>における)実効的な措置を講じることが可能となろう<sup>17</sup>。たとえ、当該違反行為を行う船舶が主権免除を有する軍艦

---

発効：1926年7月26日、日本国：1926年12月29日(同年8月4日批准、9月30日批准書寄託、10月28日公布・条約第5号)に基づき、相互主義を条件として、外国の私船に対して自国船又は他の第三国の船舶と均等待遇を保障する条約上の義務を負っているといえる。

<sup>11</sup> 「立法管轄権 (Legislative or Prescriptive Jurisdiction)」とは、国内法を制定して、一定の事象とその活動をその適用の対象とし、合法性の有無を認定する権限を言う。「執行管轄権 (Executive or Administrative Jurisdiction)」とは、行政機関が逮捕、捜査、強制捜査、押収、抑留など物理的な強制措置により国内法を執行する権限をいう。「司法管轄権 (Judicial Jurisdiction)」とは、司法機関がその裁判管轄の範囲を定め、国内法令を適用して具体的な事案の審理と判決の執行を行う権限をいう。山本草二『国際法』(有斐閣、2003年)、232頁。

<sup>12</sup> 内水においては旗国の管轄権は排他性を有しておらず、寄港国による管轄権に一般的には服することとなる。しかしながら、内水における管轄権に係る原則の例外として、次のようなものがある。

- (1) 沿岸国裁判所の管轄権は排他的なものではなく、外国船舶の旗国の裁判所も当該船上で生じた犯罪を審理することを認められる。
- (2) 沿岸国は、外国船舶の船長が船内の秩序維持のために、その乗組員に対して行使する権限を妨害してはならない。
- (3) 外国船舶の乗組員によって行われた犯罪が、沿岸国の秩序に影響を及ぼさない場合、沿岸国は通常、自国裁判所による審理ではなく、当該船舶の旗国当局に処理を委ねる。もっとも、これは義務ではなく、友誼及び便宜上のものであろう。
- (4) 遭難等、不可抗力によって沿岸国の内水に入域した外国船舶に対しては、ある程度の免除が与えられる。

同上、176頁。 See also Churchill & Lowe, *supra* note 4, pp. 65-7.

上記に関連して、入港中の外国船舶内で発生した犯罪に関して、沿岸国(寄港国)が船内犯罪に係る刑事裁判権を行使し得るかについては、長らくイギリス説とフランス説の両説が並立すると解されてきた。「イギリス説では、湾内の外国船舶は寄港国の領域主権に服するとされ、寄港国当局は、船内の内部規律事項も含め自国の法令を適用しこれを執行することが可能と解されるが、国際礼譲から、通常これを差し控えるとする。一方、フランス説では、湾内に存在する場合であっても、外国船舶の内部規律事項は旗国の管轄のみに服するのであって、寄港国の秩序維持等に影響がある場合を除いて寄港国が介入してはならないとしてきた。しかしながら、その後の国家実行においては、双方の立場は原則論を超えて近接し、多くの点において一致を見ようになっている。」とされる。山本『前掲書』(注11)、357-8頁。

<sup>13</sup> 海岸線が著しく曲折しているか又は海岸に沿って至近距離に一連の島がある場合には、沿岸国は直線基線を用いることができる。一般規則としては、直線基線は海岸の一般的な方向から離れてはならず、それが包囲する海域は陸地と密接な関連を有していなければならない。UNCLOS, *supra* note 5, art. 7.

<sup>14</sup> *Id.*, art. 8 (2).

<sup>15</sup> 本項「2 領海」を参照せよ。

<sup>16</sup> 沿岸国の港湾は通常、その内水の一部と見なされ、無害通航の権利は適用されない。Churchill & Lowe, *supra* note 4, pp. 60-1 & 65-9.

<sup>17</sup> そもそも、沿岸国には、自国の港湾を国際的通航に対して閉鎖することも、入港の要件を満足し得ない船舶の入港を拒否することも認められている。例えば、オーストラリア海上識別制度 (Australian Maritime Identification System (AMIS)) は、オーストラリアの港湾に入港しようとする船舶に対し、オーストラリア本土から千海里に至った時点より、当該船舶の乗員、積荷、航路及び前寄港地等の詳細情報をオーストラリア当局に

又は非商業的目的のために運航するその他の政府船舶<sup>18</sup>であったとしても、沿岸国には港湾（及び領海）からの退去を要請することが認められている。また、違法行為による損害に対しては、有効な賠償請求をなし得ることとなる<sup>19</sup>。

## 2 領海 (Territorial Seas)

領海は、沿岸国の基線から海側十二海里までに測定された海洋帯であり、沿岸国の主権が及ぶ<sup>20</sup>。その意味において、内水と同様の制度が適用され得るわけである。一方で、領海においては、外国船舶（商船と軍艦の区別なく<sup>21</sup>）に無害通航が認められるという点が、内水とは大きく異なっている。

国連海洋法条約は、全ての国の船舶（航空機には適用されない<sup>22</sup>。）が領海を継続的、かつ迅速に通過したり、内水に向かって、もしくは内水から航行したりする目的のために無害通航権を享受すると規定している<sup>23</sup>。停船及び投錨は、航海に通常付随するものである場合又は不可抗力若しくは遭難によって必要となった場合に限り、無害通航に含まれる<sup>24</sup>。通航は、沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り無害とされる<sup>25</sup>。

---

提供することを要請している。当該情報の提供を行わなかった船舶は入港を拒否されることとなり、入港を企図して領海に入域すれば法執行の対象となり得る。 See N. Klein, “Legal Implications of Australia’s Maritime Identification System”, *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 55 (2006), p. 337; C. Moore, “Turning King Canute into Lord Neptune: Australia’s New Offshore Protection Measures”, *University of New England Law Review*, Vol. 3 (2006), p.1.

<sup>18</sup> UNCLOS, supra note 5, arts. 95-6.

<sup>19</sup> 旗国は、軍艦又は非商業的目的のために運航するその他の政府船舶が領海の通航に係る沿岸国の法令、この条約又は国際法の他の規則を遵守しなかった結果として沿岸国に与えたいかなる損失又は損害についても国際的責任を負う。 *Id.*, art. 31.

しかしながら、逆に沿岸国が水域に関わりなく、外国軍艦に対し法執行管轄権の行使を試みる場合には、外国の主権の表徴に対する武力による威嚇又は武力の行使と同一視され得ることとなる。 B. Oxman, “The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea”, *Virginia Journal of International Law*, Vol. 24 (1984), p. 815.

<sup>20</sup> UNCLOS, supra note 5, art. 2 (1).

<sup>21</sup> 「米国及びソ連による無害通航に関する国際法規の統一解釈」によれば、「軍艦を含めた全ての船舶は、積荷、兵装又は推進手段に関係なく、領海において国際法に従った無害通航の権利を享受する。... このために事前の通告も許可も要求されない。」とされている。 See, *Joint Statement by The United States of America and The Union of Soviet Socialist Republics: Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage* (Jackson Hole, Wyoming, September 23, 1989), para. 2. なお、この点に関し、我が国は、核搭載艦の我が国領海の通航は無害通航と認めないという立場をとっている。（平成 8 年 5 月 14 日衆議院外務委員会、橋本内閣総理大臣答弁）

<sup>22</sup> 航空機が高速で飛行し、被探知を回避する能力を有するという観点において、国家に対しては生来的な危険を及ぼすこととなる。ゆえに、国家の領土上空のみならず、領海上空の無害飛行が認められたことはないのである。したがって、当該空域においては、国家主権が航空機に対し完全に優越するわけである。 See Churchill & Lowe, supra note 4, chapter 4; *The Commander’s Handbook*, supra note 3, para. 2.5.2.1.

<sup>23</sup> UNCLOS, supra note 5, arts. 17 & 18 (1).

無害通航の原則とは、「海洋の自由」と「沿岸国の主権」との間における妥協の産物であり、最終的に国連海洋法条約に具現化されたものであると見なされている。海洋国家が、無害通航権を海洋法の基本理念として尊重する一方、沿岸国は、その主権に対するやむを得ない制限として受容しているわけである。 See Agyebeng, supra note 2, p. 372.

<sup>24</sup> UNCLOS, supra note 5, art. 18 (2).

<sup>25</sup> *Id.*, art. 19 (1).

一方で、外国船舶の無害通航権を侵害しない限りにおいて、沿岸国がその領海に及ぼし得る主権に基づく権利には、次のようなものが含まれる<sup>26</sup>。

- (1) 漁業活動及び領海内の海底及びその下部における資源の開発に関する排他的な権利。
- (2) 領海上空における排他的権利（船舶と異なり、外国の航空機には無害通航は認められない）。
- (3) 沿岸国の船舶が有する内航運輸<sup>27</sup>（cabotage）に関する排他的権利。
- (4) 戦時に、沿岸国が中立国の場合、その中立が尊重される権利（交戦国が沿岸国の領海において海上作戦を実施することは認められない）。
- (5) 沿岸国が、外国船舶に遵守させる航海、衛生、関税及び出入国に関する規則を制定する権利。
- (6) 無害通航中の外国船舶上に在る者を逮捕する一定の権利<sup>28</sup>。

したがって、領海におけるテロリストや大量破壊兵器等の移動が沿岸国の犯罪を構成すれば、一定の制限<sup>29</sup>は存在するものの、内水と同様に実効的な措置

---

沿岸国の平和、秩序及び安全を害するがゆえに無害通航と見なされない活動には、次のものがある。

- (1) 武力による威嚇若しくは武力の行使であって、沿岸国の主権、領土保全若しくは政治的独立に対するもの、又はその他の国際連合憲章に規定する国際法の諸原則に違反する方法によるもの
- (2) 兵器（いかなる種類のものであるかを問わない）を用いての演習又は訓練、
- (3) 沿岸国の防衛又は安全を害する情報収集を目的とする活動、
- (4) 沿岸国の防衛又は安全に影響を及ぼすことを目的とする宣伝活動、
- (5) 航空機の発着又は積込み、
- (6) 軍事機器の発着又は積込み、
- (7) 沿岸国の通関、財政、出入国管理又は衛生上の法律及び規則に違反する物品、通貨若しくは人の積込み又は積卸し、
- (8) 1982年の海洋法条約に違反する故意かつ重大な汚染行為、
- (9) 漁獲活動、
- (10) 調査活動又は測量活動の実施、
- (11) 沿岸国の通信系又はその他の施設若しくは設備に対する妨害を目的とする活動、または、
- (12) 通航に直接の関係を有しないその他の活動。

UNCLOS, *supra* note 5, art. 19 (2).

<sup>26</sup> Malanczuk, *supra* note 9, pp. 177-8.

<sup>27</sup> 同一国の二点間における、物品又は旅客の輸送を意味する。

<sup>28</sup> しかしながら、次の場合を除き、領海通航中に外国船舶内で行われた犯罪に関して、逮捕又は捜査のために沿岸国が、刑事裁判権を行使することは認められない。

- (1) 犯罪の結果が当該沿岸国に及ぶ場合
- (2) 犯罪が当該沿岸国の安寧又は領海の秩序を乱す性質のものである場合
- (3) 当該外国船舶の船長又は旗国の外交官若しくは領事官が当該沿岸国の当局に対して援助を要請する場合
- (4) 麻薬又は向精神薬の不正取引を防止するために必要である場合

UNCLOS, *supra* note 5, art. 27.

<sup>29</sup> *Id.*

を講じることが可能となろう。また、外国船舶に無害通航権が認められるものの、沿岸国には無害でない通航を防止するための必要な措置をとることが認められており<sup>30</sup>、外国船舶の行為態様によっては当該措置の対象となり得る。さらに、自国の安全という目的のために、沿岸国は、外国船舶の無害通航権に対して一定の制限を課することができる<sup>31</sup>。

### 3 接続水域 (Contiguous Zones)

接続水域は、領海に接続して海側に、基線から最大二十四海里まで延びる水域である<sup>32</sup>。当該水域は沿岸国の領域ではないことから、沿岸国は接続水域において、その主権を行使し得ない。しかし、自国の領土又は領海内で発生する通関、財政、出入国管理又は衛生上の法令の違反を防止し、又は処罰するために必要な規制を行い得る<sup>33</sup>。

接続水域は、排他的経済水域<sup>34</sup>が設定されていれば、その一部でもあり、船舶及び航空機は接続水域において、上空飛行を含む航海の自由を享受する<sup>35</sup>。したがって、テロリストや大量破壊兵器等の移動が沿岸国による接続水域内での措置の対象となる場合においてのみ、「防止」又は「処罰」のための一定の措置を講じ得ることとなる<sup>36</sup>。また、内水及び領海（以下、領水）における当該沿岸国の国内法令違反を根拠とした、領水からの追跡権<sup>37</sup>の行使も認められる<sup>38</sup>。

### 4 排他的経済水域 (Exclusive Economic Zones)

排他的経済水域は、領海に隣接し、基線から二百海里<sup>39</sup>まで延びる経済・資

<sup>30</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 25 (1).

<sup>31</sup> 沿岸国は、自国の安全の保護（兵器を用いる訓練を含む。）のため不可欠である場合には、その領海内の特定の水域において、外国船舶の間に法律上又は事実上の差別を設けることなく、外国船舶の無害通航を一時的に停止することができる。このような停止は、適当な方法で公表された後においてのみ、効力を有する。ただし、それらが合理的、かつ必要であり、無害通航権を否定し、又は妨害する実際的な効果を持たず、そして特定の国の船舶に対して、又は特定の国に向けて、特定の国から若しくは特定の国のために貨物を運搬する船舶に対して、形式上又は実際上の差別をしないことを条件とする。 *Id.*, art. 25 (3).

<sup>32</sup> *Id.*, art. 33 (2).

<sup>33</sup> *Id.*, art. 33 (1).

すなわち、「国際法上、機能別に分化した沿岸国の権能の公海への拡張を認めた最初の例である。」とされる。山本『前掲書』（注 11）、30 頁。

<sup>34</sup> 本項「4 排他的経済水域」を参照せよ。

<sup>35</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 58 (1).

<sup>36</sup> 「自国の領土又は領海内で発生する ... 法令の違反を防止し又は処罰するために ...」という文言が示すように、沿岸国の接続水域における措置の対象となるのは、当該沿岸国に向けて航行しているか、当該沿岸国から出航した船舶に限られることは明らかである。したがって、沿岸国に持ち込むことが禁じられている貨物を輸送する船舶が当該沿岸国の接続水域を航行している場合であっても、第三国間の貿易に従事している場合においては、沿岸国の接続水域における措置の対象とはなり得ない。

<sup>37</sup> 本節第 2 項「6 追跡権」を参照せよ。

<sup>38</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 111 (1).

<sup>39</sup> *Id.*, art. 57.

源に係る水域であり、沿岸国が一定の主権的権利及び管轄権（ただし、「機能的な主権・管轄権<sup>40</sup>」であり、主権ではない。）を有する<sup>41</sup>。船舶及び航空機は排他的経済水域において、上空飛行を含む航海の自由を享受する<sup>42</sup>。

排他的経済水域においては、テロリストや大量破壊兵器等の移動が同水域において認められている経済的な主権的権利又は海洋環境保全に係る管轄権の侵害に当たるものであれば<sup>43</sup>、沿岸国の国内法令に基づく措置の対象となる。しかし、現時点における適用の可能性は、それほど高くはないと見積られる<sup>44</sup>。ただし、領水又は接続水域における当該国内法令違反を根拠とした各水域からの追跡権の行使は、排他的経済水域においても認められている<sup>45</sup>。

## 第2項 旗国主義の例外としての公海海上警察権

公海は、排他的経済水域の海側の海洋部分全てを含む<sup>46</sup>。公海の法的概念の底流にあるのは、「公海自由」という根本的な原則である<sup>47</sup>。この原則の下、

---

<sup>40</sup> 山本『前掲書』（注11）、79頁。

<sup>41</sup> 沿岸国が持つ主権的権利及び管轄権は次のとおりである。

- (1) 海底の上部水域、海底及びその下の天然資源（生物資源・非生物資源）の探査・開発・保存・管理のための主権的権利。
- (2) 経済的な目的で行われる探査・開発のためのその他の活動（海水・海流・風力からのエネルギー生産等）に関する主権的権利。
- (3) 人工島・施設・構築物の設置及び利用に関する管轄権。
- (4) 海洋環境の保護及び保全に関する管轄権。
- (5) 海洋の科学的調査についての管轄権。

UNCLOS, *supra* note 5, art. 56 (1).

<sup>42</sup> *Id.*, art. 58 (1).

排他的経済水域の地位に関する交渉の際、「二百海里水域内における公海の自由は、当該水域外における公海自由と質的にも量的にも同一であるべきである。」という主張がなされた。See N. Klein, “The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”, *Denver Journal of International Law and Policy*, Vol. 35 (2007), p. 293.

さらに、公海に関わる規定として第7部に置かれている国連海洋法条約第88条から第115条までの規定は、第5部（排他的経済水域）の規定に反しない限り、排他的経済水域についても適用する。当該条項は、航行の自由、上空飛行の自由及び海底電線・パイプライン敷設の自由のみならず、海賊、奴隷運送、麻薬密輸並びに無許可放送に係る規定をも包含している。UNCLOS, *supra* note 5, art. 58 (2).

<sup>43</sup> 人工島、施設又は構築物に対する破壊活動等は想定され得る。例えば、海上における石油又はガス施設に対するテロ攻撃ではないものの、1995年に生じたグリーンピースによる「ブレント・スパー（Brent Spar）」（1976年から1991年まで北海油田で使用された巨大な浮標（ブイ）の占拠事件は、仮にテロリストが洋上の固定プラットフォームの占拠を試みた場合、比較的容易になし得ること、および、彼らを排除することの困難性を示すものであろう。See Greenpeace International, *The Brent Spar*, at <http://www.greenpeace.org/international/about/history/the-brent-spar> (as of June 22, 2008).

<sup>44</sup> See S. Logan, “The Proliferation Security Initiative: Navigating the Legal Challenges”, *Journal of Transnational Law & Policy*, Vol. 14 (2005), p. 267.

<sup>45</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 111 (1).

<sup>46</sup> *Id.*, art. 86.

<sup>47</sup> 公海における自由には次のものが含まれる。

- (1) 航行の自由。
- (2) 上空飛行の自由。
- (3) 海底電線・パイプライン敷設の自由。
- (4) 人工島等設置の自由。

いずれの国（沿岸国又は内陸国の別を問わず）も、自国を旗国とする船舶を公海上において航行させる権利を有している<sup>48</sup>。その当然の帰結として、旗国は、その旗を掲げる船舶に対して、排他的な管轄権を有することになる<sup>49</sup>。このように自国船舶に対する旗国の排他的管轄権により、公海における治安・秩序の維持の責任が見かけ上、各旗国に分担され、いずれの国の管轄下にもない公海自体が無秩序に陥らないという実際的効果をもたらすものとして反映されているといえる<sup>50</sup>。

一方、この旗国の有する排他的管轄権は、絶対的なものではない<sup>51</sup>。公海上の外国船舶が次のいずれかを疑うに足りる十分な根拠を有している場合には、旗国以外の国の軍艦・軍用機又は「権限を与えられ明確に識別される政府船舶・航空機<sup>52</sup>」が、旗国主義の例外<sup>53</sup>として管轄権を行使することが認められている<sup>54</sup>。

- (1) 海賊行為を行っている場合。
- (2) 奴隷取引に従事している場合。
- (3) 許可を得ていない放送に従事している場合。

---

(5) 漁獲の自由。

(6) 科学的調査の自由

UNCLOS, *supra* note 5, art. 87.

なお、この自由には海洋法条約では明文化されなかったものの、公海において慣習国際法上認められてきた「海軍の艦隊運動、飛行活動、演習、情報収集、兵器実験等」の、いわゆる海軍の諸活動の自由も当然に含まれている。 *See, e.g., The Commander's Handbook*, *supra* note 3, para. 2.6.3; D. O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. 2 (I. Shearer (ed.))(Oxford University Press, 1984), p. 809.

<sup>48</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 90.

<sup>49</sup> *Id.*, art. 92 (1).

<sup>50</sup> 旗国は「自国を旗国とする船舶に対し、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う。」こととされており、とりわけ「自国を旗国とする船舶並びにその船長、職員及び乗組員に対し、当該船舶に関する行政上、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。」こととされている。 *Id.*, art. 94.

また、海洋法における共通の利益は、「公海自由における包括的な利益」と「旗国が自国船舶を管轄することによる排他的な利益」との伝統的な均衡の上に成り立ってきたわけである。 Klein, *supra* note 42, p. 296.

<sup>51</sup> 船舶は「... 国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別の場合を除くほか、公海においてその国の排他的管轄権に服する。」(下線筆者) UNCLOS, *supra* note 5, art. 92 (1).

<sup>52</sup> 例えば、米国沿岸警備隊の船舶・航空機や我が国の海上保安庁の巡視船艇・航空機がこれに相当する。

<sup>53</sup> これら六つの例外的な範疇のそれぞれは、海洋法条約の法典化以前においても国際的な実行の一部として存在していた。これらは、沿岸国と海洋を利用する国家の公海自由との間の利益の均衡を表徴する規則である。

*See J. Doolin, "The Proliferation Security Initiative: Cornerstone of a New International Norm", Naval War College Review*, Vol. 59 (2006), p. 49.

<sup>54</sup> 軍艦は、疑いがある当該外国船舶に対し、士官の指揮の下にボートを派遣することができる。文書を検閲した後もなお疑いがあるときは、軍艦は、その船舶内において更に検査を行うことができるが、その検査は、できる限り慎重に行わなければならない。 UNCLOS, *supra* note 5, art. 110 (2). なお、臨検の結果、疑われた点を確認できなかった場合には、軍艦（政府船）の旗国は生じた損害を賠償しなければならないこととされている。 *Id.*, art. 110 (3).

- (4) 国籍を有していない場合。
- (5) 当該船舶が外国の旗を掲げているか又は旗を示すことを拒否しているが、実際には当該軍艦と同一の国籍を有する場合。
- (6) 領水、接続水域又は排他的経済水域から開始される追跡権の行使が、公海上にまで及ぶ場合<sup>55</sup>。

これらが一般に、公海海上警察権と称されるものである。なお、この公海海上警察権は、排他的経済水域及び接続水域、すなわち、以前は公海であった水域においても適用され得る<sup>56</sup>。したがって、便宜のため、接続水域、排他的経済水域及び公海を含む水域を表す一般的な用語として、以下、「国際水域<sup>57</sup> (international waters)」を用いる。

## 1 海賊行為の抑止

海賊行為とは、国際水域又はその上空<sup>58</sup>で私有の船舶又は航空機<sup>59</sup>の乗組員又は旅客が、私的目的のために他の船舶若しくは航空機又はこれらの内にある者及び財産に対して行う違法な暴力行為、抑留又は略奪行為である<sup>60</sup>。

全ての国の軍艦・軍用機又は「政府の公務に使用されており、海賊行為の取締り等のための権限を付与されていることが明確に表示され、識別され得る船舶・航空機<sup>61</sup>」(以下、軍艦等)は、海賊船舶又は海賊航空機を拿捕することができる<sup>62</sup>。この普遍的管轄権は、海賊行為により呈される海上通商に対する脅威がゆえに<sup>63</sup>、また、人類共通の敵 (*hostis humani generis*) として、いか

<sup>55</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 111.

<sup>56</sup> *Id.*, art. 58 (2).

<sup>57</sup> 国際水域は、いかなる国家の領域主権にも服さない全ての海域を含む。領海の内側の全ての水域は国際水域であり、航行及び上空飛行についての「公海」の自由が国際社会に留保されている。国際水域は、接続水域、排他的経済水域及び公海を含む。 *The Commander's Handbook*, *supra* note 3, para. 1.6.

<sup>58</sup> ある国家の領海、群島水域又は国家の空域で行われる同一の行為は、国際法上の海賊行為を構成しないが、その代わりに当該沿岸国の管轄権及び主権内での犯罪となる。その場合、海賊行為と区別するために「海上武装強盗」という用語が頻繁に使用されている。

<sup>59</sup> 軍艦その他の公船又は軍用その他の国の航空機は、それが海賊によって奪取されて運航されるか又は乗組員が反乱を起こしてそれを海賊目的に用いるのでなければ、海賊として取り扱われない。 UNCLOS, *supra* note 5, arts. 102 & 103.

<sup>60</sup> *Id.*, art. 101. さらに、いずれかの船舶又は航空機を海賊船舶又は海賊航空機とする事実を知って当該船舶又は航空機の運航に自発的に参加する全ての行為、及び海賊行為を扇動し又は故意に助長するすべての行為も「海賊行為」の定義に含まれる。

<sup>61</sup> *Id.*, art. 107.

<sup>62</sup> *Id.*, art. 105. なお、国連海洋法条約第 100 条は、「公海その他いずれの国の管轄権にも服さない場所における海賊行為の抑止に協力する。」と規定しており、海賊行為の抑止に関して一般的な協力義務を締約国に負わせている。しかし、海賊取締りのための管轄権を行使するか否かは、締約国の権利であって義務ではない。

<sup>63</sup> See T. Garmon, "Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 27 (2002), p. 270.

なる国家にもその責任を負わせ得ないことから認められてきたものである<sup>64</sup>。

## 2 奴隷運送の禁止

奴隷の禁止は、慣習国際法である<sup>65</sup>。さらに、国際法は、奴隷を運送する目的での海洋の使用を厳格に禁止している<sup>66</sup>。国連海洋法条約は全ての国家に対し、自国の旗を掲げることを認められた船舶による奴隷の運送を防止し、処罰することを要求している<sup>67</sup>。また、全ての国の軍艦等には、国際水域上において外国船舶が奴隷運送に従事しているという合理的疑いがある場合、当該船舶を臨検する権利が認められている<sup>68</sup>。

歴史的に、奴隷運送の禁止を規定する条約は、締約国同士に相互主義に基づく強制措置を認めるのが一般的であったが、現行の規定が示すところの奴隷運送に従事している疑いのある船舶を強制的に臨検し得る権限は、すでに慣習法化している<sup>69</sup>。

しかしながら、奴隷運送の場合においては、海賊行為に従事している外国船舶の場合と異なり、臨検した軍艦等には、対象船舶を拿捕したり、乗員を逮捕し、訴追したりする権利は認められていない<sup>70</sup>。

## 3 許可を得ていない放送の防止

国連海洋法条約は、全ての国家が国際水域からの許可を得ていない放送を防止するために協力しなければならないことを規定している<sup>71</sup>。「許可を得ていない放送」とは、国際規則に反して船舶又は沿岸沖の施設から行われるラジオ又はテレビジョンの送信であって、一般公衆による受信を意図しているものを

---

<sup>64</sup> See M. Halberstam, "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *American Journal of International Law*, Vol. 82 (1988), p. 288.

<sup>65</sup> R. Jennings & A. Watts, *Oppenheim's International Law*, 9th ed., Vol. I part 2 to 4 (London, 1992), p. 981.

<sup>66</sup> Convention to Suppress the Slave Trade and Slavery, Geneva, 25 September 1926, 46 Stat. 2183, T.S. No. 778, *Treaties and Other International Agreements of the United States of America, 1776-1949 (Bevans)* [hereinafter *Bevans*], Vol. 2, 607, *League of Nations Treaty Series*, Vol. 60, 253; Protocol Amending the Slavery Convention of 25 September 1926, New York, 7 December 1953, *United States Treaties and Other International Agreements* [hereinafter *U.S.T.*], Vol. 7, 479, *Treaties and Other International Acts Series* [hereinafter *T.I.A.S.*], 3532, *United Nations Treaty Series* [hereinafter *U.N.T.S.*], Vol. 182, 51; Supplementary Convention on the Abolition of Slavery, the Slave Trade and Institutions and Practices Similar to Slavery, Geneva, 5 September 1956, *U.S.T.*, Vol. 18, 3201, *T.I.A.S.*, 6418, *U.N.T.S.*, Vol. 266, 3.

<sup>67</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 99.

<sup>68</sup> *Id.*, art. 110 (1)(b).

<sup>69</sup> Malanczuk, *supra* note 9, pp. 188.

<sup>70</sup> すなわち、「乗船」と「拿捕」という段階には、それぞれ区別される執行管轄権の行使が含まれているといえるわけである。 D. Guilfoyle, "Maritime Interdiction of Weapons of Mass Destruction", *Journal of Conflict & Security Law*, Vol. 12 (2007), p. 4.

<sup>71</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 109 (1).

いう<sup>72</sup>。

当該放送に関して管轄権を有する国<sup>73</sup>には、その実行者を逮捕し、そのような船舶を拿捕し、又は放送機材を押収することが認められている<sup>74</sup>。

#### 4 国籍を有していない船舶

いずれの国においても合法に登録されていない船舶は、国籍を有しておらず、「無国籍船<sup>75</sup>」と呼称される。無国籍船はいかなる国の旗をも掲げる権利を有しておらず、いかなる国の排他的管轄権の対象となるものではない。この帰結として、無国籍船は全ての国の管轄権に服する<sup>76</sup>。したがって、軍艦又は他の政府船舶は、公海上においてこれに遭遇した場合、これに立入り、適正な法執行のためのあらゆる行動をとることができる<sup>77</sup>、とされている。

#### 5 国旗・国籍確認のための臨検

一般的な原則として、国際水域にある船舶は、旗国以外の国の管轄権から免除される。しかしながら、国際法上、軍艦はその国籍を確認するために国際水域にある船舶に近接することができる<sup>78</sup>。遭遇した船舶が外国の旗を掲げているか又は自国の旗を示すことを拒否しているが、実際には当該軍艦と同一の国籍を有すると疑うに足りる十分な根拠がある場合、その船舶を停船させ、乗船し、船舶の書類を検査することができる<sup>79</sup>。

---

<sup>72</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 109 (2).

<sup>73</sup> 次のような国が、管轄権を有する。

- (1) 船舶の旗国。
- (2) 施設の登録国。
- (3) 放送を実施している者が国民である国。
- (4) 放送を受信することができる国。
- (5) 許可を得ている無線通信が妨害される国。

*Id.*, art. 109 (3).

<sup>74</sup> *Id.*, art. 109 (4).

<sup>75</sup> 船舶が無国籍として扱われるか否かを決定する際に考慮すべき要因の一例は、次のとおりである。

- (1) 国籍の主張の不存在。
- (2) 複数の国籍の主張（例：複数の旗を掲揚しての航海）。
- (3) 国籍に対する矛盾した主張又は一貫性のない標章（例：船長の主張と船舶書類の相違、船籍港と国旗の不一致）。
- (4) 航海中に旗を交換。
- (5) 異なる船名又は船籍港を示す着脱可能な看板。
- (6) 船長として認められる者の不在、船名、旗又は他の識別可能な特徴の非表示。
- (7) 国籍を明示することの拒否。

*The Commander's Handbook*, *supra* note 3, para. 3.11.2.4.

<sup>76</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 110 (1)(d).

<sup>77</sup> *The Commander's Handbook*, *supra* note 3, para. 3.11.2.3.

もっとも、他の犯罪を行っていない限り、すなわち、管轄権の連結が存在する場合を除いては、法の適用及び執行の対象とはなり得ないであろう。See Churchill & Lowe, *supra* note 4, p. 214.

<sup>78</sup> *The Commander's Handbook*, *supra* note 3, para. 3.4. この慣習国際法の問題は、国連海洋法条約第 110 条に成文化されている。

<sup>79</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 110 (1)(e).

## 6 追跡権

沿岸国は、外国船舶が自国の法令に違反したと信じるに足る理由がある時には、当該嫌疑を確認するために停船命令を発する。当該船舶が正当な停船命令に従わず、適切な法執行措置に服従しない場合には、当該船舶の追跡を開始することができる<sup>80</sup>。

追跡は、外国船舶又はそのボートの一つが追跡国の内水、群島水域、領海又は接続水域の内にある時に開始しなければならないが、追跡が中断されない場合のみ、領海又は接続水域の外において引き続き行うことができる<sup>81</sup>。領海又は接続水域にある外国船舶が停船命令を受けた時に、その命令を発した船舶も同様に領海又は接続水域にあることは必要でない<sup>82</sup>。外国船舶が接続水域にある時には、追跡は当該接続水域の設定によって保護しようとする権利の侵害があった場合に限り、これを行うことができる<sup>83</sup>。また、追跡権は排他的経済水域又は大陸棚（大陸棚上の設備の周囲の安全水域<sup>84</sup>を含む。）において排他的経済水域又は大陸棚（安全水域を含む。）に適用される沿岸国の法令違反が行われる場合にも適用される<sup>85</sup>。

追跡権は、軍艦若しくは軍用航空機又は「政府の公務に使用されていることが明確に表示され、かつ識別可能な他の船舶若しくは航空機で、このための権限を与えられたもの」のみが、これを行行使することができる<sup>86</sup>。なお、追跡権は、被追跡船舶がその旗国又は第三国の領海に入ると同時に消滅する<sup>87</sup>。

---

<sup>80</sup> UNCLOS, *supra* note 5, art. 111 (1).

<sup>81</sup> *Id.*

<sup>82</sup> *Id.*

<sup>83</sup> *Id.*

<sup>84</sup> 沿岸国は、必要な場合には、... 人工島、施設及び構築物の周囲に適当な安全水域を設定することができるものとし、また、当該安全水域において、航行の安全並びに人工島、施設及び構築物の安全を確保するために適当な措置をとることができる。また、沿岸国は、適用のある国際的基準を考慮して安全水域の幅を決定する。安全水域は、人工島、施設又は構築物の性質及び機能と合理的な関連を有するものとし、また、その幅は、一般的に受け入れられている国際的基準によって承認され又は権限のある国際機関によって勧告される場合を除くほか、当該人工島、施設又は構築物の外縁のいずれの点から測定した距離についても五百メートルを超えるものであってはならない。安全水域の範囲に関しては、適当な通報を行う。 *Id.*, arts. 60(4)-(5) & 80.

<sup>85</sup> *Id.* art. 111 (2).

<sup>86</sup> *Id.* art. 111 (5).

<sup>87</sup> *Id.* art. 111 (3).

米国は、海賊の追跡に関して、次のような見解を保持している。もっとも、特に第二パラグラフの内容が現時点において、国際社会に広く受け容れられているとは考え難い。

「海賊船舶又は海賊航空機が、軍艦又は軍用航空機による追跡から逃れ、国際水域又は国際空域から他国の領海、群島水域又はそれらの上部空域へ進む場合に、追跡を継続するためには、その領海、群島水域又は上部空域に対して主権を有する国家の同意を得るためのあらゆる努力がなされなければならない。主権国家が有する領土保全の不可侵性のために、軍艦又は軍用航空機がそのような同意なく、これら領域への追跡を継続すると決定すれば、それは重大な問題となる。しかしながら、沿岸国の同意を得るために時宜を得て沿岸国と接触ができなかった場合には、海賊行為という犯罪の国際的性質が、追跡の継続を許すことがある。その場合には、追跡は、沿岸国の要請があれば、直ちに停止されなければならない。いずれにしても、海賊船舶又は海賊航空機を拿捕する権利及び海賊を裁判する権

## 7 公海海上警察権の利便性

テロリストや大量破壊兵器等の移動に対して実効的な措置をとるという観点からは、これまでに概観した公海海上警察権が、適合性という評価要素において、極めて妥当な権能を有しているといえよう<sup>88</sup>。特に、それが適用され得る水域は公海上のみならず、沿岸国の排他的経済水域（接続水域も含む。）にも及ぶことから、地理的には、海洋の大部分において当該権限の行使が可能であるといっても過言ではない。また、当該権限の対象となる行為態様、特に、海賊行為、無国籍船及び無許可放送については、テロリストの行為自体又はテロリズムの手段と密接な関連を有する可能性もある。

しかしながら、これらは、あくまでも可能性の問題である。例えば、現行の法制度下においては、テロ行為と海賊行為との間の犯罪としての類似性は認められているものの、普遍的管轄権の対象としての同一性は認識され得ない<sup>89</sup>。また、無国籍船に対する権限行使の結果、テロリストや大量破壊兵器等の移動が看破されても、それらを取り締まる法的根拠は別の枠組みとして要求されるわけである。

### 第3項 ダイナミズムにおける傾向

本項においては、本節のテーマである「海上警察権の行使」が、近年の動きにおいて、いかなる傾向を有しているかを分析する。

#### 1 管轄権の拡大

海洋は法的に言えば、伝統的に異なる規則に服する三つの異なる区域、すなわち、内水、領海及び公海に区分されてきた。しかしながら、沿岸国による領海に接続する公海に対する限定的な権利の主張は、従来の構図を複雑化させる

---

利は、その領海、群島水域又は空域が属する国家に帰属する。

領海で覆われている国際海峡若しくはその上空での、又は、群島航路帯若しくはその航空路での海賊船舶若しくは海賊航空機に対する追跡は、追跡が迅速で、かつ直接的であり、追跡中に他者の通過通航権が不当に制約されない限り、沿岸国又は沿岸国家群の同意の有無に関わらず、行い得る。」

*The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 3.5.3.2.

<sup>88</sup> すなわち、一定の状況においては法執行という権能が、航海自由 (freedom of navigation) という権能に優越するということが広範に認められているからである。

<sup>89</sup> 例えば、海賊の定義上要求される「二隻以上の船舶の関与」というものにより、ハイジャック的な性質（乗客による船舶コントロールの確保）を有するものは、海賊行為から除外される。Churchill & Lowe, supra note 4, p. 210. また、「私的目的のために」という要件も、テロリストの行為を海賊行為と連結させるうえでは大きな障害となるであろう。Halberstam, supra note 64, p. 282.

さらには、1960~70年代におけるテロリズムの劇的な勃興にも関わらず、国連海洋法条約はテロリズムに関する特別の規定を設けてはいない。それどころか、1958年の「公海に関する条約」中における海賊の定義が、そのまま採用されているわけである。See Convention on the High Seas, April 29, 1958, U.N.T.S., Vol. 450, 11 (entered into force September 30, 1962) [hereinafter Convention on the High Seas], art. 15; UNCLOS, supra note 5, art. 101.

に至っている。特に、領海幅員の三海里から十二海里への拡大及び国連海洋法条約中に成文化された領海基線から二百海里という外側限界に及ぶ排他的経済水域は、公海の範囲を大幅に減ずるという結果をもたらした<sup>90</sup>。この傾向を端的に示すものとして「管轄権の進行<sup>91</sup> (creeping jurisdiction)」という表現がある。

上記のような拡大に加え、国連海洋法条約の規定と両立し得ないと見なされる沿岸国の主張も現れている<sup>92</sup>。その中でも、特に排他的経済水域に関する主張は、その地理的範囲の広さに起因する紛争の危険性を内在しているが<sup>93</sup>、すでに顕在化したものもある。これに関する二つの事例を紹介する。

### (1) 米海軍 EP-3 事件

2001 年 4 月、海南島の南東約六十海里の地点（中華人民共和国（以下、中

---

<sup>90</sup> 排他的経済水域の制度により、全世界の海洋の約三分の一（二万八千万平方哩）が沿岸国の一定の権利の下に置かれる結果となった。

<sup>91</sup> この用語は一般的には、「従前において、ある国家又は機関の排他的な管轄の下にあった地理的区域や特定の事項が、次第に複数の国家又は機関との共同管轄（若しくは管轄の競合）に晒されていく傾向」という意味で理解されている。もっとも、用法的には、「立法又は法執行の主体が、その管理の範囲を公式又は非公式の経路で拡大しようとする傾向」として使用されることもある。M. Becker, “The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea”, *Harvard International Law Journal*, Vol. 46 (2005), p. 135, n. 24. See also, B. Kwiatkowska, “Creeping jurisdiction beyond 200 miles in the light of the 1982 Law of the Sea Convention and State practice”, *Ocean Development and International Law*, Vol. 22 (1991), pp. 153-87.

<sup>92</sup> 当該主張の例の一部は、以下のとおりである。

- (1) 十二海里を超える領海幅員の主張。
- (2) 軍事演習に対する制限を趣旨とする排他的経済水域の主張。
- (3) 領海又は国際水域を内水に、若しくは国際水域を領海に取り入れる趣旨の直線基線の採用。
- (4) 軍艦による領海内無害通航に対し、事前通告又は事前承認を要求する主張。
- (5) 軍艦及び軍用機の進入を禁止・制限する安全保障水域 (security zones) の国際水域上への設定等。

See, J. Roach & R. Smith, “Excessive Maritime Claims”, *Naval War College International Law Studies*, Vol. 66 (1994); *Limits in the Seas, No. 112: United States Responses to Excessive National Maritime Claims* (U.S. Department of State, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 1992).

上記 (4) に関していえば 2005 年現在、クロアチア、エジプト、フィンランド、ガイアナ、インド、韓国、リビア、マルタ、モーリシャス及びモンテネグロが事前通告を要求しており、アルジェリア、アンティグア・バーブーダ、バングラディシュ、カーボ・ベルデ、中国、コンゴ（ブラザヴィル）、グレナダ、イラン、モルデヴィ、オマーン、パキスタン、フィリピン、ルーマニア、セントヴィンセント・グレナディーンズ、セイシェル、ソマリア、スリランカ、スーダン、シリア、アラブ首長国連邦、ベトナム及びイエメンが事前の許可又は承認を要求している。See Agyebeng, *supra* note 2, pp. 396-7.

なお、(5) の「安全保障水域」に関する米国の見解は、「いくつかの沿岸国が、幅員は様々であるが、領海を超えて軍事安全保障水域を設定する権利を主張している。これらは、入域のための事前の通告又は許可、一時機に在域する外国の船舶・航空機の隻数・機数制限、各種作戦行動の禁止、又は完全排除といった制限によって他国の軍艦及び軍用航空機の活動を規制することを目的としている。国際法は、沿岸国が平時において領海外に、公海の自由を制限するような資源に関連しない水域を設定する権利を承認していない。」というものである。The Commander's Handbook, *supra* note 3, para. 1.6.4.

<sup>93</sup> 国連海洋法条約が詳細な規定を欠いている分野の一つとして、沿岸国の排他的経済水域における軍事的活動の問題が挙げられる。See J. Meyer, “The Impact of the Exclusive Economic Zone on Naval Operations”, *Naval Law Review*, Vol. 40 (1992); S. Rose, “Naval Activity in the EEZ - Troubled Waters Ahead?”, *Naval Law Review*, Vol. 39 (1990), p. 67.

国)の排他的経済水域上空)において米海軍の電子偵察機(EP-3E)を中国軍の戦闘機(F-8)二機が追跡、うち一機が米機と接触し墜落、米機は機体の一部に損傷を受け中国・海南島の飛行場に緊急着陸するという事件が生じた<sup>94</sup>。

中国側は、米軍機が中国の国家安全保障に対する重大な脅威を呈することにより、排他的経済水域上空における飛行の自由という原則を濫用したものであると主張した。中国の主張は、軍用機による排他的経済水域上空の飛行を国家に対する安全保障上の脅威と見なし、沿岸国の主権的権利及び管轄権に対する「妥当な考慮<sup>95</sup>(due regard)」を欠いたとする趣旨であった<sup>96</sup>。これは、国連海洋法条約に規定されている排他的経済水域に関する沿岸国の主権的権利及び管轄権を拡大しようという要求の証左と見なされよう。

## (2) サイガ号事件

また、国際海洋法裁判所(International Tribunal for the Law of the Sea)(以下、ITLOS)の最初の事件となった「サイガ号事件(第二判決)<sup>97</sup>(*The M/V Saiga* (No. 2) Case)」においては、国連海洋法条約の下、ギニアが自国の排他的経済水域内に設定された関税区域(沿岸から二百五十キロ・メートルにまで及ぶ。)内で自国の関税法を適用することの正当性についての判断が示された<sup>98</sup>。その結論は、「沿岸国が排他的経済水域内において自国の関税法を

<sup>94</sup> この事件の九日前(3月23日)には、黄海の国際水域(中国の排他的経済水域)上で活動中であった米海軍の補助船舶(USNS Bowditch)が、中国海軍のフリゲート艦により捕捉・追尾され、排他的経済水域外へ退去させられている。See G. Galdorisi & A. Kaufman, "Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflict", *California Western International Law Journal*, Vol. 32 (2002), p. 294.

<sup>95</sup> UNCLOS, supra note 5, art. 58 (3).

<sup>96</sup> Galdorisi & Kaufman, supra note 94, pp. 292-4.

さらに中国側は、国連海洋法条約第301条に言及し、排他的経済水域上空の飛行が沿岸国の安全と平和を害する場合には、「沿岸国の排他的経済水域における権利と義務に妥当な考慮を払う」という同第58条の規定に違反すると主張した。これに対し、米国は、同第58条と第301条を連結させることは不適切であること、偵察飛行は武力による威嚇又は行使に該当しないこと、また、中国の排他的経済水域の権利に妥当な考慮を払うという義務にも違反していないことを述べた。See X. Ren & X. Cheng, "A Chinese Perspective", *Marine Policy*, Vol. 29 (2005), pp. 139-46. なお、上記文献と同一内容である中国側の見解は、2008年4月14日から17日までシンガポールにおいて開催された「米太平洋軍主催の第二十一回軍事作戦法規国際会議(The 21st Annual United States Pacific Command International Military Operations and Law Conference)」の席上、当該文献の筆者の一人であるチェン上級大佐により発表されている。

もっとも、同第301条は「締約国は、この条約に基づく権利を行使し及び義務を履行するに当たり、武力による威嚇又は行使を、いかなる国の領土保全又は政治的独立に対するものも、また、国際連合憲章に規定する国際法の諸原則と両立しない他のいかなる方法によるものも慎む。」と規定しているだけである。この規定は、国連憲章第2条第4項を再記述したものであり、既存の国際法を何ら変化させるものではない。すなわち、国連海洋法条約が海軍関係の諸活動の自由に新たな制約を課すものではない、と見るのが妥当であろう。See B. Boczek, "Peaceful Purpose Provisions of the United Nations Convention of the Law of the Sea", *Ocean Development and International Law*, Vol. 20 (1989), pp. 359-89; Churchill & Lowe, supra note 4, p. 431.

<sup>97</sup> *The M/V Saiga* (No. 2) Case (St. Vincent and the Grenadines v. Guinea) (International Tribunal for the Law of the Sea 1999) (merits) [hereinafter *The M/V Saiga*].

<sup>98</sup> *Id.*, p.126.

適用する権限は『人工島、施設及び構築物<sup>99</sup>』に関してのみであり、それ以外には及ばない<sup>100</sup>。」というものであった。

以上のような管轄権拡大の傾向は、まず、「海洋の自由」という原則に対抗しつつ、領土自体の拡大というものが、もはや国際法的に不可能となった現代において<sup>101</sup>、その誘惑（temptation）の海洋への指向<sup>102</sup>という意味合いで捉えることができよう。また、別の側面においては、「環境保護」及び「安全保障」上の必要による、航行の自由への挑戦とも受け取られ得るものである<sup>103</sup>。

## 2 管轄権の調整

上記の管轄権の拡大に対比される傾向として、近年においては、「管轄権の調整」と呼称され得る現象が認められている。これらは特に、9.11 同時多発テロ以降、国際社会の懸念となっている海上におけるテロリズム及び大量破壊兵器等の拡散に対して指向された動きとして認識されるものである。ここでは、二国間条約及び多国間条約という枠組みにおいて、その例を示すこととする。

### (1) 二国間条約

まず、上記の懸念に対応して米国が選択した方策としての二国間臨検合意（Bilateral Ship-boarding Agreements）というものがある。

2004年2月、米国は、米海軍艦艇が「大量破壊兵器、同運搬手段又は同関連物資」を捜索するためにリベリア（世界第二位の旗国）の船舶に臨検を行い得るための合意を締結した<sup>104</sup>。三か月後、同様の合意が、世界第一の旗国であるパナマとの間で締結された<sup>105</sup>。それ以降、キプロス<sup>106</sup>、ベリーズ<sup>107</sup>、ク

<sup>99</sup> UNCLOS, supra note 5, art. 60 (2).

<sup>100</sup> *The M/V Saiga*, supra note 97, p. 127.

<sup>101</sup> *Charter of the United Nations*, June 26, 1945, 59 Stat. 1031, T.S. 993, *Bevans*, Vol. 3, 1153, entered into force October 24, 1945 [hereinafter U.N. Charter], art. 2 (4).

<sup>102</sup> See, B. Oxman, "The Territorial Temptation: A Siren Song at Sea", *American Journal of International Law*, Vol. 100 (2006).

<sup>103</sup> 伝統的に海洋法は、共通の利益を達成するために、包括的主張（全ての国の便宜を図るもの）と排他的主張（単一国家の利益を図るもの）との適切な均衡というものを包含してきた。海洋法においては、「共通の利益は公海の自由を維持し、公海における旗国の権利を尊重することにより達成される。」というものが優勢な主張であった。しかしながら、このような中心的動機付けは、「海洋の安全を強化するために多様な措置がとられるべきである。」という最近の主張の下では、もはや完全なまでに適切であるとはいえなくなっている。 N. Klein, supra note 42, pp. 290-1. See also, J. Van Dyke, "Balancing Navigational Freedom with Environmental and Security Concerns", *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy*, 2003 Yearbook, p. 28.

<sup>104</sup> Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Liberia Concerning Cooperation To Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials By Sea (Signed February 11, 2004; provisionally applied from February 11, 2004; entered into force December 9, 2004.)

<sup>105</sup> Amendment to the Supplementary Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama to the Arrangement Between the Government of

ロシア<sup>108</sup>、マーシャル諸島<sup>109</sup>、マルタ<sup>110</sup>及びモンゴル<sup>111</sup>との間においても同様の合意が締結されている<sup>112</sup>。

これらの合意は通常の場合、旗国以外の国家当局による（大量破壊兵器等の）拡散の懸念を有する船舶に対する公海上の臨検の要求に対しては、旗国の同意が必要な旨を規定している。しかしながら、当該合意は、臨検の要求に対して一定の時間内<sup>113</sup>に旗国からの回答がない場合には、当該臨検に対する同意と見なされる旨の規定が含まれている。

## (2) 多国間条約

次に米国が選択した方策は、「海上航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約<sup>114</sup>」（以下、SUA 条約）の拡大である。1988 年に採択（発効は、1992 年）された SUA 条約は、暴力等を用いた船舶の奪取や管理、破壊等、海洋航行の安全に対する不法行為への裁判権の設定や犯罪化を規定した条約である。締約国は、百五十か国（2008 年 9 月 30 日現在）<sup>115</sup>に及んでおり、我

---

the United States of America and the Government of Panama for Support and Assistance from the United States Coast Guard for the National Maritime Service of the Ministry of Government and Justice (Signed May 12, 2004; provisionally applied from May 12, 2004; entered into force December 1, 2004.)

<sup>106</sup> Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Cyprus Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials By Sea (Signed July 25, 2005; entered into force January 12, 2006.).

<sup>107</sup> Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of Belize Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials By Sea (Signed August 4, 2005; entered into force October 19, 2005.).

<sup>108</sup> Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Croatia concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems, and related materials (Signed June 1, 2005; entered into force March 5, 2007.).

<sup>109</sup> Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of the Marshall Islands Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea (Signed August 13, 2004; provisionally applied from August 13, 2004; entered into force November 24, 2004.).

<sup>110</sup> Agreement Between The Government Of The United States Of America And The Government Of Malta Concerning Cooperation To Suppress The Proliferation Of Weapons Of Mass Destruction, Their Delivery Systems, And Related Materials By Sea (Signed March 15, 2007; entered into force December 19, 2007.).

<sup>111</sup> Agreement Between The Government Of The United States Of America And The Government Of Mongolia Concerning Cooperation To Suppress The Proliferation Of Weapons Of Mass Destruction, Their Delivery Systems, And Related Materials By Sea (Signed October 23, 2007; entered into force February 20, 2008.).

<sup>112</sup> もっとも、この米国の方策は、テロ等の懸念に対して新たに生み出されたものではなく、1970 年代からの海上を經由しての麻薬の密輸に対抗するため、カリブ海沿岸及び中米諸国との間に締結された多数の二国間条約に、その先例を見出すことができるものである。しかしながら、結果的に二十三本にも及ぶ関連の二国間条約が締結されることとなったわけである。 See R. Canty, "Limits of Coast Guard Authority to Board Foreign Flag Vessels on the High Seas", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 23 (1998), p. 123.

<sup>113</sup> 例えば、ベリーズ、リベリア及びパナマについては二時間、キプロス及びマーシャル諸島については四時間とされている。

<sup>114</sup> Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, March 10, 1988, *U.N.T.S.*, Vol. 1678, 222 [hereinafter SUA Convention].

<sup>115</sup> International Maritime Organization, Status of Conventions as at 30 September 2008, at <http://www>.

が国は、1998年に同条約を締結している。その後、特に9.11同時多発テロ以降、海上におけるテロリズム及び大量破壊兵器等拡散への対策強化についての認識の高揚に伴い、米国はSUA条約の拡大、いわゆる、条約の対象となる犯罪行為及び公海上における臨検が認められる範囲の拡大を要求していた。その要求を受け、国際海事機構（International Maritime Organization）（以下、IMO）では2002年から、米国が中心となって、改正案が審議されてきた。その成果として2005年10月、ロンドンの本部で開催した外交会議において、SUA条約を改正する「2005年議定書<sup>116</sup>」（以下、SUA議定書）が採択されるに至っている。SUA議定書の特徴は、大きく次の二点である。

- (a) 船舶上での大量破壊兵器等の使用行為、船舶による核物質等の大量破壊兵器関連物資の輸送行為等を「犯罪化」することにより、対象とする犯罪に広範な種類のテロ行為が加わったこと<sup>117</sup>。
- (b) 公海上で条約上の犯罪行為を行っている疑いのある船舶に対する旗国以外の国の法執行機関による「乗船及び検査の手続きの円滑化」により、公海上での船舶への臨検ができるようになったこと<sup>118</sup>。

---

[imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=247](http://imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247) (as of October 23, 2008).

<sup>116</sup> Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, adopted on October 14, 2005 [hereinafter SUA Protocol].

<sup>117</sup> 新たに主として下記の行為が、犯罪とされることとなった。

- (1) 住民を脅迫し、又は政府、国際機関に対して（何らかの行為を行うこと、又は行わないことを）強要するために行う次の行為
  - ・ 爆発性物質・放射性物質・禁止兵器（生物兵器（Biological Weapon）、化学兵器（Chemical Weapon）、核兵器（Nuclear Weapon））を、船舶に対して、もしくは船上で使用し、又は船舶から排出すること（死亡、重傷、大損害を起こすような場合に限る）。
  - ・ 船上から油、液化天然ガス、もしくはその他有害危険物質を排出すること（死亡、重傷、大損害を起こすような場合に限る）。
  - ・ 死亡、重傷、大損害を起こすような方法で、船舶を使用すること。
- (2) テロ行為に使用されることを知りながら、船舶によって爆発性物質・放射性物質・禁止兵器などを輸送すること。
- (3) SUA条約で対象とする犯罪を行った者を輸送すること。

また、締約国は、同条約に規定される犯罪行為を何らかの法人格の支配者が行った場合には、当該法人格も罰せられるよう措置をとらなければならない（両罰規定）としている。

*See, Id., art. 3 bis.*

<sup>118</sup> 当該規定の詳細は、次のとおりである。

- (1) 旗国から船舶の乗船検査について要請があった場合には締約国は最善の努力をすべきこと。
- (2) 締約国はいずれの国の領海にも属さない場所にある（seaward of any State's territorial sea）船舶に遭遇した場合であって同船舶が条約に規定する不法行為に関与していると疑う合理的な理由がある場合には、旗国に対して乗船検査の許可を要請することができること。  
その場合、旗国は可能な限り速やかに当該要請に対して回答する義務を負い、回答においては自ら臨検を行うか、要請国に乗船検査を授権するのか、拒否するのか、明らかにする必要があること。
- (3) 条約締結時又は後に、締約国が、事務局長に対し、当該締約国の旗を掲げる船舶又は当該締約国の登録証を掲示する船舶について通知をした場合、国籍確認要請の受領を確認した時から四時間以内に第一義国からの回答がない場合においては、要請国は、当該船舶の国籍証書を確認及び調査し、

特に、上記 (b) に関して言えば、加盟国は、SUA 条約の対象犯罪を行っていると疑うに足る合理的理由がある船舶については、その船舶の旗国の許可を得て、当該船舶を臨検することが可能になったわけである。ただし、当該船舶の旗国が、SUA 議定書の批准の際に（又は批准後に）、「臨検を要望する国の照会から四時間以内に回答しなければ、自動的に臨検を承諾する」という条件を受け入れることを IMO の事務局に通知していた場合のみ、旗国の承諾がなくとも他国は臨検ができることになっている。この場合における臨検措置というものを具体的にいえば、当該船舶を停止させ、これに乗船して、船舶、積荷、乗組員を捜索し、乗組員に対して質問を実施することができるということである<sup>119</sup>。しかし、拘留された船舶、貨物その他の物品に対して管轄権を執行する権利は、引き続き旗国に留保されている。

### (3) 評価

上記の二国間条約及び多国間条約<sup>120</sup>のいずれにおいても、旗国としての自国の管轄権を一定限度において移譲する一方、条約の相手国（二国間条約の場合）又は他の加盟国（多国間条約の場合）の管轄権を同程度の範囲で移譲してもらうことが取り極められている。これらは双務的（又は相殺的）であるという点において、管轄権の移譲というものが微視的な意味においてのみ意義を有し、巨視的には従来の制度と変わるものではないという見方もできよう。しかしながら、実体を考えるに、その見方は適切とはいえない。なぜなら、(1) の二国間条約において、米国が、移譲された管轄権を必要な場合に有効（又は最大限）に活用することは十分予想される一方、相手国、例えば、キプロス、クロアチア又はリベリアの海上警備当局が米国籍の船舶に対し、条約上は移譲されてはいるものの、その管轄権を行使する状況というものが、まず想定されな

---

並びに条約に規定する不法行為が行われ又は行われようとしているかについて決定するために、締約国が当該船舶、その貨物及び人員について乗船及び捜索し、並びに船上にある者に対して質問する権限を与えられているものとみなされること。

- (4) 条約締結時又は後に、締約国が、事務局長に対し、当該締約国の旗を掲げる船舶又は当該締約国の登録証を掲示する船舶について通知をした場合、要請国は、条約に規定する不法行為が行われ又は行われようとしているかについて決定するために、当該船舶、その貨物及び人員について乗船及び捜索し、並びに船上にある者に対して質問する権限を与えられること。

*See, SUA Protocol, supra note 116, art. 8 bis.*

<sup>119</sup> 臨検を許容するという規定を挿入したことにより、単に管轄権確立のための法的基準を提供することから（SUA 条約）、管轄権を行使するための手段の創設（同議定書）へ移行した、といえるわけである。 Klein, *supra note 42*, pp. 277-8.

<sup>120</sup> SUA 議定書以外の例としては、「ストラドリング魚種及び高度回遊性魚種資源保存管理に関する協定」（*see infra note 139*）が、旗国に執行義務を課すと同時に、旗国が他の加盟国に対し、当該協定の執行を認めることも許容している。 *See Churchill & Lowe, supra note 4, pp. 307-8; M. Byers, "Policing the High Seas: The Proliferation Security Initiative", American Journal of International Law, Vol. 98 (2004), pp. 530-1.*

いといっても過言ではないからである<sup>121</sup>。この点については、いわゆる「見なし同意 (implied consent)」という制度が、米国と条約相手国との不平等な交渉力の反映であるとの批判も存在している<sup>122</sup>。また、(2) の多国間条約に関しても、加盟国相互に移譲された管轄権を実際に行使する国は、地理的特性及び各種資源の面において、それが可能な国に限られることとなろう。

要するに、意思を有し、地理的特性及び資源の可能性を持つ国が、それらを欠く旗国から管轄権の移譲を受け、海賊、テロリズム、密輸その他の海上犯罪への実効的な対応をなし得るための枠組みという観点において<sup>123</sup>、管轄権の調整というものの存在意義が見出されるわけである。

なお、最近の新たな事象として、2008年6月3日、国連安保理がソマリア沖の海賊・武装強盗行為対策に関する決議第1816号<sup>124</sup>を全会一致で採択した。同決議は、ソマリア暫定連邦政府 (Transitional Federal Government) (以下、TFG)による安保理への要請に基づき、「国連憲章第7章の下で、関連する国際法の下で海賊に関し公海上で許容される行為に合致する方法で、対象地域、目的、期間を一定のものに限定しつつ、TFGに協力する各国に対して海賊・武装強盗対策のために必要な措置をとる」ことを承認したものである。これは、当事国同士ではなく国連という国際機関により決定されたものではあるが、管轄権の調整という性格を帯びていると見なし得よう。しかし、ソマリアの危機的情勢及び海賊を阻止し同国領海又は沖合の国際航路の安全を確保するための巡回を行うためのTFGの能力の欠如という要素が特別に考慮されたものであることを斟酌するに、現時点での評価及び今後の展望を論じることは、

---

<sup>121</sup> 例えば、リベリアが海軍自体を保有していない点を見るに、これらは実質的双務性というよりも法的双務性と捉えられよう。 Byers, *supra* note 120, p. 530.

<sup>122</sup> 例えば、「明らかに、二時間とは、臨検要求の信用性及び関連する利益を評価するためには極端に不適切な時間である。」との評価がある。 See J. Garvey, “The International Institutional Imperative for Countering the Spread of Weapons of Mass Destruction: Assessing the Proliferation Security Initiative”, *Journal of Conflict & Security Law*, Vol. 10 (2005), p. 129.

<sup>123</sup> したがって、単なる管轄権の拡大とは意義が異なるわけである。

当該観点からの主張としては、「これは、小国がその安全保障上又は国際的評価上の費用を外在化するための手段の現れとも見なされる。」というものがある。 See Guilfoyle, *supra* note 70, p. 23.

<sup>124</sup> S.C. Res. 1816, U.N. Doc. S/RES/1816 (June 2, 2008). 当該決議の共同提案国は、米、英、仏、パナマ、クロアチア、ベルギー、イタリア (以上、安保理理事国) に加え、日本、スペイン、韓国、豪州、カナダ、デンマーク、ギリシャ、オランダ、ノルウェー (以上、安保理非理事国) の計十六か国である。なお、本決議において注目すべきは、次に示す第7項である。

7 本決議採択日より六か月の期間、同国沖における海賊及び武装強盗と戦うに当たり暫定連邦政府と協力する国家は、暫定連邦政府による事務総長への事前通告の上、以下のことを行ってもよいことを決定する。

- (a) 関連する国際法の下で海賊行為に対して公海上で実施できる行動に従い、海上における海賊行為及び武装強盗制圧の目的で同国領海内に入ること。
- (b) 関連する国際法の下で海賊行為に対して公海上で実施できる行動に従い、同国領海内で海賊行為及び武装強盗を制圧するためのあらゆる必要な措置を講じること。

時期尚早であると考える。

### 3 措置の限度

次に、権限の行使には「効果」と「上限」という表裏一体の考慮要素が不可欠であるとされることから、措置の限度というものの現状を見ることとする。これに関しては、次の三つの主要な事例が、海上における警察権の行使に際しての強制力の限度というものを顕著に示している<sup>125</sup>。

#### (1) アイム・アローン号 (*The I'm Alone*) 事件 (1929 年)

まず、海上での法執行における外国船舶に対する強制力に関する国際法上の限界を扱ったケースとして、アイム・アローン号の撃沈事件を取り上げる。本事件は、1929 年 3 月 20 日、カナダ登録の英国船籍「アイム・アローン号 (以下、同号)」がルイジアナ州の沖合八～十五海里<sup>126</sup>に投錨中、米国沿岸警備船 (ウォルコット) (*USCGC Wolcott*) により捕捉されたことに端を発する。

当時、米国は 1919 年に禁酒法を制定し、酒類の製造、販売、輸送及び輸入を禁止していたが、海上からの酒類の密輸に悩まされていた。そこで、沿岸から十二海里水域に存在する全ての船舶を臨検、搜索することを認める関税法を 1922 年に定めた。しかし、英国は三海里を超える公海上での外国船舶に対する搜索に抗議し、両国の交渉の結果、1924 年に英米酒類取締条約 (以下、1924 年条約) が締結された<sup>127</sup>。1924 年条約 (第 2 条) は、被疑船の速度で米国沿岸から一時間までの航程において、米国が酒類取締のために英国船に対し管轄権を行使できる旨を規定していた。また、米国及びカナダ両政府とも、同号が疑いもなく密輸船であり、ベリーズ及びバハマからの密輸品を米国沿岸の領海 (三海里) 外で連絡船に引き渡した点については意見を一にしていた。

事件当日、ウォルコットが同号に近接したところ、同号は抜錨し、南西 (メキシコ方面) に逃走を開始した。ウォルコットは、同号の船首前方、また船上の索具に対し射撃を実施したが、同号は逃走を継続した。その後、二日間にわたる継続追跡中、他の二隻の米国沿岸警備船 (デクスター及びハミルトン) (*Dexter and Hamilton*) の協力を得られるに至った。1929 年 3 月 22 日、米国沿岸から二百海里以上離れた海域まで追跡がなされた後、デクスターが同号に近接し、再度、臨検のための停船を命じた。同号の船長が拒否したため、デ

---

<sup>125</sup> C. Allen, "Limits on the Use of Force in Maritime Operations in Support of WMD Counter-Proliferation Initiatives", *U.S. Naval War College International Law Studies*, Vol. 81 (2006), p. 90.

<sup>126</sup> 海岸からの距離についても、米国とカナダ間には主張の相違があった。 *See, Id.*

<sup>127</sup> Convention for the Prevention of Smuggling of Intoxicating Liquors (United States - Great Britain), Jan. 23, 1924.

クスターは、同号の船首前方、帆及び船上の索具に対し射撃を実施した。その後、一旦射撃を止め、再度停船を命じたところ、船長は拳銃を振り回し、臨検のためのいかなる試みに対しても武力で抵抗する旨を伝達してきた。デクスターは射撃を再開し、同号の船体を攻撃したところ、約三十分後に沈没した、という事件である<sup>128</sup>。

1924 年条約には、密輸取締りの権限の濫用によって被害を受けた側が、損害賠償請求を合同委員会（英米各一名の委員から構成）に付託し得ることが規定されており、カナダ側は本事件を同委員会に付託した。

同委員会の中間結論は、「沿岸警備隊が容疑船に立ち入り、搜索し、拿捕し、港に引致するという目的のために必要、かつ合理的な実力（*necessary and reasonable force*）を行使することは正当化される。仮に、船舶の撃沈が目的達成のための必要、かつ合理的な正当な実力行使の過程で偶発的に生じたとすれば、船舶の追跡は全く非難されるものではないであろう。しかしながら、沿岸警備船によるアイム・アローン号の意図的な撃沈は、1924 年条約の規定によって正当化されるものではない。」と判断するものであった。さらに、1935 年 1 月 9 日の最終報告書においては、「それは国際法のいかなる原則によっても正当化されない」との文言が付け加えられた。

上記から導かれる結論は、「海上における法執行措置の一環としての停船のための実力行使は、必要、かつ合理的な範囲に止まらなければならない（その過程での偶発的沈没を除く。）、意図的な撃沈は国際法上許容されない。」ということである。

## (2) レッド・クルセイダー号（*The Red Crusader*）事件（1961 年）

次に引用する事件は、1961 年に生じたデンマークのフリゲート艦ニール・エベンセン（*Niels Ebbesen*）による英国のトロール漁船レッド・クルセイダー号（*The Red Crusader*）に対する実力行使を扱ったものである<sup>129</sup>。

1961 年 5 月 21 日、「レッド・クルセイダー号（以下、同号）」及び数隻の漁船が、デンマークのフェローズ諸島付近で目撃された<sup>130</sup>。ニール・エベンセン（以下、エベンセン）は、同号を視認した際、探照灯及びサイレンにより停船命令を発した。これが無視されたため、エベンセンは同号の船首前方に向け 40 ミリ空砲による警告射撃を行ったところ、同号は停止、臨検隊が乗船す

<sup>128</sup> 沈没の際、「アイム・アローン号」の船長及び乗員は海中に飛び込み、1 名を除き沿岸警備隊により収容された。 *See, Allen, supra note 125, p. 91.*

<sup>129</sup> *See, Id., p. 92.*

<sup>130</sup> 英国及びデンマークは、「レッド・クルセイダー号」の位置及び同船が漁獲活動に従事していたか否かの点について、認識を異にしていた。 *See, Id.*

るに至った。同号の船長は、拿捕された旨を告げられ、エベンセンに続行してフェローズ諸島の港へ向かうよう命ぜられた。当初、指示に従っていた同号は、フェローズ諸島の港への引致中、拿捕を確実にするためにエベンセンから乗り込んでいた士官及び下士官各一名を乗船させたまま、途中で進路を変更し逃走を企図した。このためエベンセンが再追跡し、127 ミリ砲により同号の船尾右舷に向け警告射撃を行うとともに、汽笛による第一回目の停船信号を送り、停船を命じた。また、二分後、船首左舷に向け警告射撃を実施し、再度の停船信号を送った。なおも逃走を続けたため、十五分後、同号のレーダー・スキャナー及びマスト等に対して非炸裂弾による実弾射撃が行われた。その結果、同号は損傷を被ることとなった。

デンマーク・英国両政府は交渉の結果、拿捕に関する当該事件の事実について、認識の相違があることを認め、国際審査委員会を設置して、調査報告することで合意した。1962年3月23日に公表された国際審査委員会の審査報告は次のとおり認定及び判断を示した<sup>131</sup>。

- ① ニール・エベンセン号による1961年5月30日の3時22分から3時53分までのレッド・クルセイダー号への発砲につき、ニール・エベンセン号の指揮官は、次の二点で武器の正当な使用の範囲を越えた。すなわち、(a) 無警告での実弾射撃、(b) 3時40分以降の発砲により、緊急の必要性の証明もなく同号船上の人命を危険に晒した。
- ② 命令に違反してなされたレッド・クルセイダー号の逃亡及び停船に対する拒否は、ニール・エベンセン号の艦長を憤らせた証明にはなるが、これらの事情はかかる暴力行為を正当化するものではない。
- ③ 仮に、適正に続けられていれば、最終的にはレッド・クルセイダー号の船長が停船し、かつ船長自身、以前には従っていた通常の手続に戻るよう説得できたかもしれない他の手段を試みるべきであった。

上記から導かれる結論は、「海上における法執行において武器を使用する場合、常に必要な段階（適切な警告と武器使用に至らない他の手段の試み）を経ること、さらに武器の使用はあくまで限定的なものに止め、かつ最後の手段でなければならない。」ということであろう。

---

<sup>131</sup> *International Law Reports*, Vol. 35 (London, 1967), p. 499.

### (3) サイガ号 (*The M/V Saiga*) 事件 (1997 年)

海上での法執行における外国船舶に対する武器使用に関する国際法上の限界を扱った最近のケースが、ITLOS のサイガ号事件 (第二判決) (1999 年)<sup>132</sup> である。本事件は、セント・ヴィンセントを旗国とするタンカー「サイガ号 (以下、同号)」が沿岸国であるギニアに拿捕された際に生じたものである。

同号は、洋上で漁船に給油することを目的とした沿岸用タンカーであった。1997 年 10 月 27 日、同号はギニアの沖合二十二海里の水域において三隻の漁船に軽油を給油した後、ギニアの排他的経済水域のわずかに外側に移動し、他の受給漁船の到着を待っていた。10 月 28 日朝、同号は、関税法違反の疑いでギニアの哨戒艇「P35 号」による攻撃<sup>133</sup>を受けた。P35 号から武装した士官が乗り込み同号を拿捕、船長及び乗員を逮捕したが、この間、ギニア当局は頻繁に武器を使用した、というものである。

裁判において、セント・ヴィンセントは、ギニアが同号の停船・拿捕に際し、過度、かつ不合理 (*excessive and unreasonable*) な実力行使を行ったと主張した<sup>134</sup>。これに対して、ギニアは、同号が視覚、聴覚及び無線による停船命令の全てを拒否したため、発砲は最後の手段として行ったと主張した<sup>135</sup>。ITLOS は次のように指摘した。

「海洋法条約は船舶を拿捕する際の実力の行使について明示の規定を置いていないが、同条約第 293 条により適用可能な国際法は、実力の行使をできる限り回避し、それが不可避な場合においても、状況において合理的、かつ必要な限度内でなければならないことを命じている。人道の考慮は、国際法の他の分野におけるものと同様、海洋法にも適用されなければならない。」<sup>136</sup>

そして、次のとおり裁定した。

「ギニアの哨戒艇は、国際法及び国家実行上要求されている信号及び警告を全く発することなく、サイガ号に対して実弾を発射した。同号に乗船後も、ギニアの法執行官吏は、同号の乗員が全く抵抗せず、臨

<sup>132</sup> *The M/V Saiga*, supra note 97.

<sup>133</sup> 「攻撃」という用語は、裁判所が表現したものである。 See, Allen, supra note 125, p. 93.

<sup>134</sup> 「サイガ号」は非武装であり、軽油をほぼ満載している状態であった。乾舷は低く (乗り組みは容易)、最高速度は十ノット程度であった。さらに、「P35 号」は実弾を大口径の自動火器から発射した。「サイガ号」の乗員は全く抵抗していなかった。 *The M/V Saiga*, supra note 97, para. 153.

<sup>135</sup> *Id.*, paras. 153-4.

<sup>136</sup> *Id.*, para. 155.

検隊に対して何らの脅威も及ぼしていないという事実にも関わらず、無差別的に武器を使用した。この過程において、同号の二名の乗員が重傷を負い、無線室及び機械室の重要機器に損害が与えられた。」<sup>137</sup>

ITLOS はギニア政府に対し、同号の旗国に対する賠償を命じた。その裁定の基準として「アイム・アローン号事件」及び「レッド・クルセイダー号事件」に一部依拠するとともに、乗船前後のギニア当局による武器の使用は、過度であり、人命を危機に晒すものであったと判断した<sup>138</sup>。

ITLOS は、「ストラドリング魚種及び高度回遊性魚種資源保存管理に関する協定<sup>139</sup>」の執行条項をも引用している。まず、同協定の第 21 条は、旗国以外の国が公海上の外国船舶に対し漁業上の執行権限を行使するためのメカニズムを規定している。次に第 22 条は、第 21 条の執行措置をとる場合、「検査官の安全を確保するために必要な場合及びその限度を除いて、また検査官がその任務の遂行を妨害された場合を除いて、実力の行使を避けること。行使される実力の程度は、状況により合理的に必要とされる限度を超えてはならない。」<sup>140</sup>と規定している。裁判所は、この第 22 条が、海上において船舶を拿捕する際の武器使用に関する原則を再確認するものであると結論付けている<sup>141</sup>。

上記の三事例からいえることは、「海上警察権の行使に際しての武器の使用というものが、極めて厳格な基準の下になされなければならない<sup>142</sup>。」ということである。もっとも、当該権能が必ずしも武器の使用によってのみ効果を発揮するものではなく、それに至らない強制措置をもつても、効果を上げ得ることを看過してはならない。ただ、「措置の効果」と「措置の上限」の均衡というものが、かなり高い閾値で保たれていることは間違いないであろう。

---

<sup>137</sup> *The M/V Saiga*, supra note 97, para. 158.

<sup>138</sup> *Id.*, para. 153.

<sup>139</sup> Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, December 4, 1995, U.N. Doc. A/CONF.164/37 (1995).

<sup>140</sup> *Id.*, art. 22 (1)(f).

<sup>141</sup> *The M/V Saiga*, supra note 97, para. 156.

なお、付言すれば、上記協定第 22 条の規定は、本項 2 において述べたところの、米国が諸国と締結した二国間臨検合意にも組み込まれている。

<sup>142</sup> 海上保安大学の村上教授は、これら三つの事件が、領海外における武器使用であるがゆえに、国際裁判において国際法上の武器使用基準が問われたものであること、および、沿岸国が自国法令の執行のために武器を使用していることを指摘したうえで、いずれの武器使用も、人命に対する十分な配慮をすることなく武器を使用した事例として、違法と判断されたものという評価をしている。村上啓造『領海警備の法構造』(中央法規、2005年)、44-5頁。

## 第2節 国連決議に基づく禁輸執行

### 第1項 禁輸執行の目的

#### 1 国連の集団安全保障制度

国連の目的は憲章第1条に規定されているが、その中心となるのは「国際の平和と安全の維持<sup>143</sup>」である。その目的のために国連は、平和に対する脅威を除去し、また、侵略行為その他平和の破壊を鎮圧するため、有効な集団的措置をとることとなる<sup>144</sup>。この集団安全保障の制度は、国連憲章第7章中（第39条～50条）に規定されている。

この集団安全保障に基づく措置を実施する手続きとして、国際社会で違法な武力行使等が行われた場合、まず、安保理が国連憲章第39条<sup>145</sup>に基づき「平和に対する脅威、平和の破壊又は侵略行為の存在を決定」する。次に、安保理は、いかなる措置をとるのかを決定するわけであるが<sup>146</sup>、実際にとられ得る強制措置（平和に対する脅威、平和の破壊又は侵略行為への対応）には、二つの形態がある。一つは憲章第41条<sup>147</sup>が規定する「非軍事的措置」であり、もう一つは憲章第42条<sup>148</sup>が規定する「軍事的措置」である。いずれの場合においても、安保理の「決定」は加盟国を法的に拘束する<sup>149</sup>。

第41条に規定される非軍事的措置とは、国連による経済制裁等である。この非軍事的措置による平和及び安全の維持又は回復の可能性がない場合、または、当該措置では不十分である場合、安保理は第42条に規定される軍事的措置の実施を決定することとなる。この措置には、加盟国の海軍による封鎖（blockade）も含まれ得る。しかし、第42条は、第43条と関連して読み取らなければならない。なぜなら、第43条は、「安保理と加盟国の間で、加盟国が提供する兵力の数及び種類等を定めた特別協定が事前に締結される。」旨

---

<sup>143</sup> U.N. Charter, *supra* note 101, art. 1 (1).

<sup>144</sup> *Id.*

<sup>145</sup> 安全保障理事会は、平和に対する威嚇、平和の破壊又は侵略行為の存在を決定し、並びに目標の平和及び安全を維持し又は回復するために勧告を行い、又は第41条及び42条に従い、いかなる措置をとるかを決定する。 *Id.*, art. 39.

<sup>146</sup> *Id.*

<sup>147</sup> 安全保障理事会は、その決定を実施するために、兵力の使用を伴わないいかなる措置を使用すべきかを決定することができ、かつ、この措置を適用するように加盟国に要請することができる。この措置は、経済関係及び鉄道、航海、航空、郵便、電信、無線通信その他の運輸通信の手段の全部又は一部の中断並びに外交関係の断絶を含むことができる。 *Id.*, art. 41.

<sup>148</sup> 安全保障理事会は、第41条に定める措置では不十分であろうと認め、又は不十分なことが判明したと認めるときは、国際の平和及び安全の維持又は回復に必要な空軍、海軍又は陸軍の行動をとることができる。この行動は、国際連合加盟国の空軍、海軍又は陸軍による示威、封鎖その他の行動を含むことができる。 *Id.*, art. 42.

<sup>149</sup> *Id.*, art. 25.

を規定しているからである<sup>150</sup>。

## 2 国連決議に基づく禁輸執行の目的

安保理が「平和に対する脅威、平和の破壊又は侵略行為の存在」を決定し、国際の平和と安全に影響を及ぼす国等を対象に非軍事的措置としての経済制裁を決定する場合、その中の一つの措置として「禁輸<sup>151</sup>」というものがある。しかし、全ての加盟国が安保理の決定決議に拘束されるとはいえ、対象国に禁輸を課した場合において、安保理自体がその執行のメカニズムを保有していないことから、その実効性の確保には疑問が残ることは否めない。

この疑問を解消し、安保理の課した禁輸の実効性、すなわち、決議の厳格な履行を確保することが禁輸執行の目的である。その目的のため、加盟国の海軍部隊等が、安保理の要請決議に基づき、船舶の停船、検査、行先変更等の措置を実施するわけである<sup>152</sup>。

## 第2項 過去の実行における実施措置とその限度

### 1 南ローデシア

1923年、南ローデシア（現在のジンバブエ）は英国の自治領となった。1950年代末から60年代初めにかけてアフリカ諸国が次々と独立を達成する中で、英国は南ローデシアにも政権に黒人を参加させて独立するように求めたが、イアン・スミス首相率いる南ローデシアの自治政府は、あくまでも拒否する姿勢を貫き、1965年に英国の承諾なしに新国家「ローデシア」の独立を一方的に宣言した。これに対し安保理は、人種差別主義者による一方的な独立宣言を非難し、加盟国に対し、非合法な人種差別政権の承認及びあらゆる援助を控えるよう要求する決議<sup>153</sup>並びに当該事態を「国際の平和と安全に対する脅威」と決定する決議<sup>154</sup>をはじめとするいくつかの決議を採択した。

1966年の安保理決議第221号<sup>155</sup>は、加盟国に対し、ベイラ（モザンビーク）を經由して南ローデシアに仕向けられる石油を輸送していると合理的に考えられる自国船舶の目的地変更を確実にを行うことを要請するとともに、英国政府に対し、当該船舶がベイラに到着することを、必要な場合には武力の行使を

<sup>150</sup> これまでに第43条に基づく特別協定を締結した国は一国もない。 Malanczuk, *supra* note 9, p. 389.

<sup>151</sup> 一般に、ある特定の国との商業及び貿易行為を禁止又は制限する措置をいう。

<sup>152</sup> L. Fielding, "Maritime Interception: Centerpiece of Economic Sanctions in the New World Order", *Louisiana Law Review*, Vol. 53 (1993), pp. 1217-9.

<sup>153</sup> S. C. Res. 216, U.N. Doc. S/RES/216 (November 12, 1965)

<sup>154</sup> S. C. Res. 217, U.N. Doc. S/RES/217 (November 20, 1965)

<sup>155</sup> S. C. Res. 221, U.N. Doc. S/RES/221 (April 9, 1966)

もって、防止することを要請した。英海軍は船舶の行き先を変更させる等の措置を、1975年まで実施した。

1958年に採択された「公海に関する条約」は、「条約上の権限に基づく干渉行為の場合を除き、…」という文言により、軍艦が商船に対し臨検を実施できる場合を制限している<sup>156</sup>。したがって、この場合の英国当局の権限の根拠としては、安保理の決議がない場合においては違法となり得る措置を正規の手続きを経た国連決議に従って実施することは許容される、との解釈に基づく他ない。なお、同年12月16日に採択された決議<sup>157</sup>は、国連憲章第39条及び41条に言及することにより、権限根拠の不明確性を解消している。

国連の認めた措置は、ローデシアに対する軍事的な措置<sup>158</sup>ではなく、石油の禁輸を中心とした経済制裁であった。しかるに、国連は、その安保理決議により権限付けられた禁輸執行を用いて制裁を強い、結果的にローデシアを国際社会から実効的に隔絶させ得たといえるわけである。

## 2 イラク

南ローデシアに対する経済制裁自体は、国連加盟国全てに対して要請されていたが、その実効性を確保するための禁輸執行は、英国単独による実施という形態であった。これと比較し、イラクに対する禁輸執行は、1990年以降の典型となった米国及び他の国連加盟国による措置の最初のケースであった。

1990年8月のイラクによるクウェート侵攻直後、安保理は「国際の平和と安全の破壊」であると決定し<sup>159</sup>、数日後、イラク及びクウェートからの全ての物資の輸入並びに両国への輸出を禁止する決議<sup>160</sup>を採択した。米国は当初、当該決議を広義に解釈するとともに<sup>161</sup>、国連憲章第51条<sup>162</sup>の下で認められているクウェートからの要請に基づく固有の集団的自衛権を根拠に、禁輸の執行を開始した<sup>163</sup>。しかし、国連事務総長は「国連のみが安保理を通じて、封鎖(blockade)について真の決定をなすことができる。」との声明を発表した<sup>164</sup>。

<sup>156</sup> Convention on the High Seas, *supra* note 89, art. 22.

<sup>157</sup> S. C. Res. 232, U.N. Doc. S/RES/232 (December 16, 1966)

<sup>158</sup> 国連憲章第42条に基づく措置を意味する。

<sup>159</sup> S. C. Res. 660, U.N. Doc. S/RES/660 (August 2, 1990).

<sup>160</sup> S. C. Res. 661, U.N. Doc. S/RES/661 (August 6, 1990).

<sup>161</sup> 決議661号は、単独又は多国による禁輸執行を許容するか否かについて明示していない。 *See Id.*

<sup>162</sup> 「… 憲章のいかなる規定も … 加盟国に対して武力攻撃が発生した場合には、安全保障理事会が国際の平和及び安全の維持に必要な措置をとるまでの間、個別的又は集団的自衛の固有の権利を害するものではない。」 U.N. Charter, *supra* note 101, art. 51.

<sup>163</sup> R. Zeigler, “Ubi Sumus? Quo Vadimus?: Charting the Course of Maritime Interception Operations”, *Naval Law Review*. Vol. 43 (1996), p. 28.

<sup>164</sup> *Id.*

また、英国及びオーストラリアは、米国とともに当該活動に加わることに同意したが、他の諸国、とりわけフランス、マレーシア、ソ連及びカナダは、いかなる軍事力の使用も国連憲章第 42 条の下で明示的に正当化される必要があると考え、これを支持しなかった<sup>165</sup>。憲章第 42 条は安保理の執行力を規定するものであり、少なくともフランス及びカナダは、第 42 条の明確な発動がない場合に、これに参加することは、すでに当該阻止活動を実施している国の共同交戦国 (co-belligerents) と見なされる危険性を認識していたわけである<sup>166</sup>。最終的には 8 月 25 日、安保理は国連加盟国に対し、禁輸の執行を要請し<sup>167</sup>、当該要請に応じた十三か国<sup>168</sup>の海軍が禁輸執行の活動を実施した。

### 3 ハイチ

1993 年、初の民主的選挙によって選出されたアリストイド (Aristide) 大統領が国外追放を余儀なくされて以降、ハイチは軍事独裁政権下にあり、公権力による市民への弾圧 (逮捕、殺傷、財産の破壊等) が激増するという状態にあった。国連は 6 月 16 日、安保理決議第 841 号<sup>169</sup>により、「その地域における国際の平和と安全に対する脅威」と決定するとともに、石油及び同関連製品、武器及び同関連物資等を輸送するあらゆる交通手段がハイチの領土及び領海に入域することを禁止する決定をした。

10 月 13 日、安保理は決議 841 号の経済制裁再開の決定<sup>170</sup>をするとともに、16 日には加盟国に禁輸の執行が要請された<sup>171</sup>。翌 1994 年 9 月 29 日にハイチに対する制裁が解除<sup>172</sup>されるまで、米国の他、アルゼンチン、カナダ、フランス、オランダ及び英国の海軍が禁輸執行及び同支援活動を実施した<sup>173</sup>。

### 4 旧ユーゴスラビア

1992 年、拡大する民族紛争 (ボスニア・ヘルツェゴビナでの戦闘及び非人道的行為) に対応するため、5 月 30 日、国連は安保理決議第 757 号<sup>174</sup>により、

---

<sup>165</sup> J. Dalton, "The Influence of Law on Sea power in Desert Shield/Desert Storm", *Naval Law Review*, Vol. 41 (1993), pp. 34-5.

<sup>166</sup> Fielding, *supra* note 152, p. 1216.

<sup>167</sup> S. C. Res. 665, U.N. Doc. S/RES/665 (August 25, 1990).

<sup>168</sup> アルゼンチン、オーストラリア、ベルギー、カナダ、デンマーク、フランス、ギリシャ、イタリア、オランダ、ノルウェー、スペイン、英国及び米国。

<sup>169</sup> S. C. Res. 841, U.N. Doc. S/RES/841 (June 16, 1993).

<sup>170</sup> S. C. Res. 873, U.N. Doc. S/RES/873 (October 13, 1993).

<sup>171</sup> S. C. Res. 875, U.N. Doc. S/RES/875 (October 16, 1993).

<sup>172</sup> S. C. Res. 944, U.N. Doc. S/RES/944 (September 29, 1994).

<sup>173</sup> S. Hodgkinson *et al.*, "Challenges to Maritime interception Operations in the War On Terror: Bridging the GAP", *American University International Law Review*, Vol. 22 (2007), p. 620.

<sup>174</sup> See S. C. Res. 757, U.N. Doc. S/RES/757 (May 30, 1992).

「国際の平和と安全に対する脅威」と決定するとともに、ユーゴスラビア連邦共和国（セルビア及びモンテネグロ）に対する医薬品・食糧を除く全ての物資又は製品の売却若しくは供給の禁止を決定した。11月16日には、安保理決議第787号<sup>175</sup>により、加盟国に対し、禁輸執行を要請し、当該要請に応じた十四か国<sup>176</sup>の海軍が1996年まで禁輸執行を実施した。

## 5 国連決議に基づく禁輸執行の位置付け

国連憲章自体は、禁輸執行を直接に規定するものではない。しかしながら、これまでの四つの実例において、憲章第39条に基づく安保理による「平和に対する脅威、平和の破壊又は侵略行為の存在」が決定され、第41条に基づく「非軍事的措置としての経済制裁」の決定がなされ、その措置の一つとして対象国に「禁輸」が課され、要請決議に応じた国による「執行」がなされてきたことから、憲章第7章という枠組みの中で行われてきたことは明らかである。

国連禁輸執行が国際社会に定着してきた過程を顧みるに、国連禁輸執行という措置が憲章起草の時点で想定されていなかったことを理由に、当該措置の位置付けなり、根拠なりが揺らぐことはないといえよう。しかし、爾後の議論を進めるうえで憲章第7章の中での位置付けの明確化は不可欠であると考えらる。

禁輸執行には海軍力が使用され、強制力行使のための武器の使用が実際に行われたこともあった<sup>177</sup>。しかしながら、その事実をもってしても、禁輸執行を憲章第42条に基づく国連軍による封鎖等の軍事的措置（武力行使）と見なすことはできない。まず、第42条措置の前提となる第43条に規定されている加盟国と安保理との間の特別協定の不在がその証左となり得る。一方、憲章第39条は、国際の平和及び安全を維持し又は回復するために「決定」の他に「勧告」も行われ得る旨を規定している。「勧告」に拘束力はないものの、当該勧告を受諾した加盟国が第42条に基づく軍事的措置を実施することは可能である<sup>178</sup>。さらに、イラクのクウェート侵略及びボスニア・ヘルツェゴビナ紛争等の際には、憲章7章の下、安保理が加盟国に武力行使権を付与するという方式もとられた。しかしながら、過去の国連禁輸執行を要請する安保理決議は、上記のものとは全く異なり、禁輸の厳格な履行のための措置を認めるだけのものである。

他方で、憲章51条に規定される個別的又は集団的自衛権の行使として禁輸

<sup>175</sup> S. C. Res. 787, U.N. Doc. S/RES/787 (November 16, 1992).

<sup>176</sup> アルゼンチン、オーストラリア、ベルギー、カナダ、デンマーク、フランス、ギリシャ、イタリア、オランダ、ノルウェー、スペイン、トルコ、英国及び米国。

<sup>177</sup> T. Delery, "Away the Boarding Party!", *Naval Institute Proceedings*, Vol. 117, No. 5 (1991), p. 66.

<sup>178</sup> 朝鮮戦争の際の変則的な国連軍による武力行使が、唯一の例である。

執行を捉えることは可能であろうか。これに対する回答は否定的なものとなる。すなわち、イラクによるクウェート侵略の際、米国による自衛権を根拠とした先行的な禁輸執行が国連内で支持を得られなかった点<sup>179</sup>からも、禁輸の執行は、「安保理が国際の平和及び安全の回復のために必要な措置をとる」段階の一措置と見なすことが適当なわけである。

## 6 実施措置及びその限度

国連の禁輸執行における現場（海上）での実施措置及び手順については、これらを明確に規定する正式のマニュアル等は存在していない<sup>180</sup>。しかし、1990年（イラクに対する禁輸執行の開始）以降の禁輸執行参加国海軍の実行を経て、次のとおり、ほぼ一般化するに至っている。

- (1) 捕捉された船舶に対し、登録国、積荷及び目的港を回答するように要求する<sup>181</sup>。
- (2) (1)の結果、制裁対象国への禁輸品を輸送していることが明らかになった場合、対象船舶には、制裁対象国以外の港に目的地を変更する機会が与えられる（この選択をした場合、乗船及び書類・積荷の検査を受ける必要はない。）<sup>182</sup>。
- (3) 対象船舶が目的地の変更を拒否し、かつ乗船を拒否した場合、「米海軍特殊部隊（U.S. Navy SEALs）（以下、SEAL）」及び／又は「米海兵隊（U.S. Marine Corps）（以下、Marine）」が強制的に乗船し、当該船舶の監督（control）を確保する<sup>183</sup>。
- (4) その後、正規の乗船チームが搭載艇で近接し、乗船する<sup>184</sup>。

---

<sup>179</sup> See, supra notes 161-6.

<sup>180</sup> 禁輸執行の法的根拠が、憲章第7章に基づく安保理の決定であることはいままでもない。しかしながら、参加国海軍の中には自国のROE（Rules of Engagement）において、海戦法規の規則及び原則にも言及しているものが存在する。これは、安保理により権限付けられた措置の執行に関して具体的な規定が存在していないことに因るものである。つまり、当該海軍部隊は、一般的な指針としてのみ海戦法規に依拠しているわけである。したがって、当該実行は、禁輸執行活動について海戦法規が公式な意味において適用されなければならないという法的信念（*opinio juris*）の存在を示すものとはなり得ない。W. Heinegg, “The Current State of The Law of Naval Warfare: A Fresh Look at the *San Remo Manual*”, *Naval War College International Law Studies*, Vol. 82 (2006), p. 270, n. 6.

<sup>181</sup> Delery, supra note 177, p. 67.

<sup>182</sup> *Id.*

<sup>183</sup> *Id.*, p. 68. ここまでの手順として、対象船舶の速力を減速させるために、軍艦による船首横切り等の高速近接運動、対象船舶の船首前方海面に向けた警告射撃及び空母艦載機による低空直上飛行等も試みられる。これらが失敗した場合、回転翼航空機によりSEAL及び／又はMarineのチームが強制的に乗船することもある。

<sup>184</sup> *Id.*, p. 71.

- (5) 禁輸品の積載が確認されたものの、船長が目的地の変更を拒否した場合、乗船チームが当該船舶を監督し、目的地の変更を強制する<sup>185</sup>。

上記の手順は、壊滅的又は致命的な武力の使用を回避するという考えの下に確立されてきたといえる<sup>186</sup>。イラク、旧ユーゴ及びハイチに対する禁輸執行を要請する決議のいずれにおいても、「特定の状況が必要とする場合、それに見合った措置をとること」という文言が含まれていた<sup>187</sup>。したがって、警告射撃の実施、船長の同意を得ない強制的な乗船<sup>188</sup>及び対象船舶の監督確保<sup>189</sup>などは、全て「必要に見合った措置」として実行されてきたわけである。理論的には、当該文言を根拠に、「対象船舶の船体に対して射撃を実施することにより、当該船舶を航行不能に陥らせることも許容される。」ことはあり得たわけである。しかしながら、これまでの国連禁輸執行において当該実行がなされたことは皆無である。

## 7 1990年代以降の禁輸執行の特色

上述したイラク、ハイチ及び旧ユーゴに対する禁輸執行に関する共通点は、全て多数国（multinational）により実行されたこと<sup>190</sup>、および、国連安保理の明確な決議に基づいて行われたことである。言い換えれば、次節において述べる伝統的な慣習法（海戦法）に規定される措置に対応するものとして、国連憲章体制下の産物として、これらの禁輸執行が存在するようになったのである。

この潮流の延長から導かれる帰結として、現在の国際社会が直面するテロリズム又はテロリストに使用され得る大量破壊兵器等への対応についても、特定の紛争（安保理が憲章第 39 条に基づく、いずれかの決定をなし得るものであることを前提）との関連付けにより禁輸執行の類似としての海上阻止活動の選択というものが考えられるわけである。

## 第 3 項 海上警察権行使との相違

本節において取り上げている国連禁輸執行の措置（特に現場における活動）

---

<sup>185</sup> Delery, *supra* note 177, p. 68.

<sup>186</sup> *Id.*, p. 71.

<sup>187</sup> S. C. Res. 665, U.N. Doc. S/RES/665 (August 25, 1990); S. C. Res. 787, U.N. Doc. S/RES/787 (November 16, 1992); S. C. Res. 875, U.N. Doc. S/RES/875 (October 16, 1993).

<sup>188</sup> 例えば、ヘリコプターから特殊部隊を対象船舶上に降下させること（takedown）等が挙げられる。

<sup>189</sup> 非協力的又は抵抗を続ける船長及び乗員を一時的に拘束することにより、監督が確保されたこともある。

<sup>190</sup> もっとも、各国が自らの「指揮・管制、ROE 及び通信」手続きに従って措置を実行したことをもって、当該活動は名目的には「多数国」であるが、実際には個別国の実行であったとする意見もある。 *See* Zeigler, *supra* note 163.

は、前節で述べた海上警察権の行使と一見類似した行為を含んでいる<sup>191</sup>。すなわち、対象となる船舶に立ち入り、何らかの嫌疑を確認するという点においては外観上の区別はないわけである。しかしながら、それぞれの目的、現場での措置の内容及び法的根拠が異なっていることに留意しなければならない。

## 1 目的

国連禁輸執行の目的は、先述したとおり、安保理の課した経済制裁の一環としての禁輸の実効性、すなわち、安保理決議の厳格な履行を確保することである。これに対し、海上警察権の行使の目的が、海上における犯罪の取締り・防止を通じての海上の治安及び秩序の維持であることはいうまでもない。

## 2 措置の内容

国連禁輸執行における対象船舶に乗船しての検査とは、国連決議に示された禁輸品積載の有無及びその仕向地を確認することである。制裁対象国を仕向地とする禁輸品の積載が確認された場合においても、実施措置は目的地の変更に至る。安保理決議の違反を理由に船舶を拿捕したり、船長・乗組員を逮捕したりすることはない。他方、海上警察権の行使における臨検は、沿岸国の法令違反の有無<sup>192</sup>又は国際水域における公海海上警察権行使の嫌疑<sup>193</sup>を確認することである。その結果、犯罪が確認された場合においては、船舶の拿捕又は乗組員の逮捕を伴う場合もある。

## 3 法的根拠

国連禁輸執行は、国連憲章及びそれに基づく安保理決議をその法的根拠としているが、海上警察権の行使は、海洋法条約及び海上における慣習国際法を根拠とするものである。

## 第4項 ダイナミズムにおける変革

国連決議に基づく禁輸の執行自体が第二次大戦後に出現したものであり、また、その大部分が冷戦終了後、すなわち、安保理が本来期待された機能に近いものを発揮するようになって以降の実行である。したがって、ダイナミズムと呼び得る現象を観察するには短期的に過ぎるという批判も当然に予想される。

---

<sup>191</sup> 海戦法に基づく臨検・拿捕等の措置においても、同様の類似した行為が存在するが、これについては第3節で詳述する。

<sup>192</sup> 領水においては、国内法令の違反の有無を確認する。接続水域においては、通関、財政、出入国管理又は衛生に係る法令違反又はその企図の有無を確認する。排他的経済水域及び大陸棚においては、当該水域において認められる主権的権利行使に対する侵害（違法操業、不法投棄、試掘等）を確認する。

<sup>193</sup> 例えば、奴隷運送、海賊行為、無許可放送等である。

しかし、その批判を打ち消し得るものとして、2001年の9.11同時多発テロがダイナミズムの契機というものを生起させたといえるわけである。

米国は当該テロに対応して、いわゆる「テロとの戦い (War on terror)」を開始した。現在も進行中の OEF において、米国及び有志連合諸国による海上阻止活動 (OEF-MIO) が実施されている。この阻止活動と前述した禁輸執行との最も大きな違いは、前者に関し、国連安保理は米国及び有志連合諸国に対し、当該活動を実施する明確な権限を付与していないという点である<sup>194</sup>。

また、国連の禁輸執行における禁輸品が安保理決議で示された「物資」に限られていたのに比較して、OEF-MIO においては「人」を対象とした「指導者阻止活動<sup>195</sup>」も実施されているわけである。

さらに最近においては、OEF-MIO に関し、テロリスト及び関連物資の阻止に止まらず、より広い概念を包含する「海上治安活動 (Maritime Security Operations (以下、MSO))」という用語も使用され始めている。MSO の定義として最も完成しているものは、米海軍における「航海の自由、通商交通及び海洋資源の保護を確証するとともに、国家による威嚇、テロリズム、麻薬密輸その他の国家間犯罪、海賊、環境破壊並びに海上不法移民に対し、海洋領域の安全を確保することを目的とする活動である<sup>196</sup>。」というものと、英海軍における「海上における治安と安定のための条件を整えるとともに、地域国家の対テロ及び治安維持のための努力を補完するための活動である。さらには、攻撃又は人、兵器若しくは関連物資の輸送の場として海上が違法に使用されることを拒否するための活動である。」<sup>197</sup>というものである。これらは、いずれも、実際の任務として、抑止を含めた海賊行為への対応、遭難船員に対する援助、

---

<sup>194</sup> W. Heinegg, "The Legality of Maritime Interception/Interdiction Operations Within the Framework of Operation ENDURING FREEDOM", *Naval War College International Law Studies*, Vol. 79 (2003), p. 257.

<sup>195</sup> Leadership Interdiction Operation (LIO): LIO はアル・カイダの構成員、特にその指導者層が、アフガニスタンから主としてソマリア及びイエメンに逃走を企図することを阻止するため、アラビア海北部において実施された活動である。See Hodgkinson, *supra* note 173, p. 622.

「イラクの自由作戦 (Operation Iraqi Freedom)」中も、複数の国家は北アラビア海、オマーン湾及び紅海において、テロリスト捕獲のための LIO を通じて「不朽の自由作戦 (Operation Enduring Freedom)」での努力を継続したとされている。もっとも、フランス及びドイツは「イラクの自由作戦」との関連ではなく、あくまでも「不朽の自由作戦」の一環としてのみ LIO に従事しているとされている。See "This Was a Different Kind of War: Interview with Vice Admiral Timothy J. Keating", *U.S. Naval Institute, Proceedings*, Vol. 129, No. 6 (2003), p. 31.

<sup>196</sup> See, Chief of Naval Operations - Commandant of the Marine Corps, *Naval Operations Concept 2006*, (September, 2007), p. 14, at [http://www.mcwl.usmc.mil/file\\_download.cfm?filesource=c:%5CMCWL\\_Files%5CC\\_P%5CNOC%20FINAL%2014%20Sep.pdf](http://www.mcwl.usmc.mil/file_download.cfm?filesource=c:%5CMCWL_Files%5CC_P%5CNOC%20FINAL%2014%20Sep.pdf) (as of January 12, 2008); What are Maritime Security Operations? (Commander, U.S. Naval Forces Central Command/U.S. Fifth Fleet/Combined Maritime Forces) at <http://www.cusnc.navy.mil/mission/rhumblines.html> (as of October 23, 2008).

<sup>197</sup> See, Maritime Security Operations, at <http://www.royalnavy.mod.uk/server/show/nav.5561> (as of October 23, 2008).

あるいは自然災害における人道的救援をも含めている。現時点において、MSO という活動に関する包括的な法的評価自体はなされてはいない。しかしながら、方法論的に一瞥する限りにおいて、国際法上、明確な根拠を有する活動と根拠が明確ではないものとを混在させ<sup>198</sup>、包括的に捉えるとともに、人道的性質を帯びている活動を前面に押し出すことにより、根拠の曖昧性を隠蔽させようとする側面も否定できないと考量する<sup>199</sup>。

これらの劇的ともいえる変化、いわゆる「変革<sup>200</sup>」は、OEF-MIO の法的適合性の問題を提起するものであり、第 2 章において議論を深化させる。

### 第 3 節 海戦法に基づく臨検・拿捕等の措置

武力紛争における実際の行為を規律する法体系 (*jus in bello*) を、それが適用される地理的範囲によって区別した場合、「陸戦法 (*law of land warfare*)」と「海戦法 (*law of naval warfare*)」という区分が可能となる<sup>201</sup>。それぞれの法が規定する陸戦及び海戦というものの性質を捉えるにおいて、最も重要な要素は、歴史的に陸戦が専ら一交戦国の領土内で実施されてきたことと比較して、海戦がその大部分において国際水域（過去の海戦の歴史においては公海）で生起してきたということである<sup>202</sup>。言い換えれば、海戦は、いずれの交戦国の主権の下にもない、国際社会の全国家による合法的使用に開放された水域において行われる場合が多かったということである。この必然的な帰結として、交戦国と中立国の利益の間には、相当程度の競合・相克が生じた。すなわち、交戦国側にとれば、その目的は、敵国の海軍力及び海上通商の破壊に他

<sup>198</sup> 米海軍は MSO の法的根拠について、個々の活動に対してそれぞれに固有の法的根拠が存在すると説明しているが、それら根拠の中に、「自衛」というものまでをも含めていることに留意する必要がある（2008 年 3 月 13 日、海上自衛隊幹部学校第 3 研究室と米海軍大学校国際法部との意見交換）。

<sup>199</sup> 海上治安活動（MSO）は、おそらく大量破壊兵器及び同運搬手段を密輸又は輸送している船舶を主要な目標とし続けるであろう。しかしながら、自衛の主張が妥当せず、また、国連安保理による承認もない場合においては、洋上での「執行」活動は、実際には当該行為を禁止している適用法を推定していることに留意しなければならない。不拡散体制がより完全に発展し、国際的に採択されるまでは、当該体制においても、大量破壊兵器やミサイル構成体を国家間で海上輸送することを（法的な問題を有することなく）許容せざるを得ないという、法と現実との間隙が存在し続けるであろう。C. Allen, “A Primer on the Non-Proliferation Regime for Maritime Security Operations Forces”, *Naval Law Review*, Vol. 54 (2007), p. 77.

<sup>200</sup> 国際法の遵守という側面から見れば「変革」というよりも「逸脱」といった方が適切かもしれないが、あくまでもダイナミズムの一過程という観点から前者の用語を用いる。

<sup>201</sup> その他の区分として、適用される国家間の違いによる「交戦法（交戦国間に適用）」と「中立法（交戦国と中立国との間に適用）」、また、条約法の性質の違いによる「ハーグ法（主に戦闘の方法手段を規定）」と「ジュネーヴ法（主に犠牲者の保護等を規定）」というものがある。

<sup>202</sup> 海軍による敵対行為は、交戦国の領海、内水、領土、排他的経済水域、大陸棚及び適用される所では群島水域、公海、及び中立国の排他的経済水域及び大陸棚上部水域において実施することができる。L. Doswald-Beck (ed.), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (Cambridge University Press, 1995) [hereinafter *San Remo Manual*], para. 10.

ならない。他方、中立国は中立国相互間の通常の海上通商を継続するとともに、国際法の認める範囲内において<sup>203</sup>、交戦国との通商をも実施することに利益を見出すわけである。この利益の競合が、歴史的な流れの中で両者の均衡の上に一定の収斂をなし、海戦法における交戦国と中立国の関係を規律する規則として定式化（成文化ではない。）され、「捕獲法（prize law）」と呼称される海戦法の一分野となっているのである。

これらを踏まえたうえで、本節においては、海上における阻止活動という観点から、戦時において交戦国に認められている諸措置に係るものとして、「封鎖」及び「戦時禁制品」の制度に焦点を当て、その中における臨検・搜索（visit and search）及び拿捕（seizure）という要素を概説することとする。

## 第1項 目的及び実施措置等

### 1 臨検の目的

臨検の目的は、交戦国軍艦<sup>204</sup>又は軍用航空機<sup>205</sup>が中立国領域外で遭遇した

---

<sup>203</sup> 中立国商船が交戦国と私的通商に従事することは慣習国際法の下、認められてきた。しかし、国連体制の下においては、国連が集団安全保障の措置をとる場合、すなわち、国連憲章第 39 条に従い一方の交戦国を違法と決定し、第 41 条による非軍事的措置としての経済制裁を課した場合には、国連加盟国は、当該国に人道的援助を除く援助を与えない義務を負うこととなる。つまり、国連憲章の集団安全保障制度の下では、伝統的な中立法の規定が適用されない場合もあり得るわけである。 See, *San Remo Manual*, supra note 202, para. 7.

もっとも、安保理が、強制措置をとっていない、又は当該措置自体を明示していない場合、もしくは侵略等の存在自体を認定していない場合においては、憲章上の義務と中立の間には明確な相克というものが生じることはない。 A. Thomas and J. Duncan (eds.), “Annotated Supplement to the Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations”, *U.S. Naval War College International Law Studies*, Vol. 73 (1999) [hereinafter Annotated Supplement], p. 369; paras. 13.11-14.

仮に、国連憲章が事実上、中立を禁止しているとすれば、中立法により規定されている「封鎖」や「戦時禁制品制度」もすでに、廃止されていることとなろう。しかし、そのような認識は存在していない。 See D. Guilfoyle, “The Proliferation Security Initiative : Interdicting Vessels in International Waters to Prevent the Spread of Weapons of Mass Destruction?”, *Melbourne University Law Review*, Vol. 29 (2005), p. 742.

国家実行、主要国の便覧（manuals）及び国際法協会による「ヘルシンキ原則」も、「1907年のハーグ第13条約（海戦の場合における中立国の権利義務に関する条約）（Hague Conventions of October 18, 1907: No. XIII Concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War）」により法典化された海上中立法の伝統的規則が時代遅れになったものでも、広範囲に変更されたものでもないという見解を支持している。 See *The Commander’s Handbook*, supra note 3, chap. 7; D. Fleck (ed.), *The Handbook of Humanitarian Law in Armed Conflicts* (Oxford University Press, 1995) [hereinafter *Humanitarian Law in Armed Conflicts*], pp. 501-11; UK Ministry of Defence, *The Manual of the Law of Armed Conflict* (Oxford University Press, 2004) [hereinafter *UK Manual*], para. 13.9; International Law Association, “Helsinki Principles on the Law of Maritime Neutrality”, *International Law Association Conference Report*, Vol. 68 (1998), para. 5.2.10.

<sup>204</sup> 「軍艦」とは、一の国の軍隊に属する船舶であって、当該国の国籍を有するそのような船舶であることを示す外部標識を掲げ、当該国の政府によって正式に任命されてその氏名が軍務に従事する者の適当な名簿又はこれに相当するものに記載されている士官の指揮の下にあり、かつ、正規の軍隊の規律に服する乗組員が配置されているものをいう。 UNCLOS, supra note 5, art. 29.

米海軍のマニュアルにおいては、「軍艦上の文民の存在自体は、当該船舶の地位を変更するものではない。」旨の記述がある。 *The Commander’s Handbook*, supra note 3, para. 2.2.1. See also, Heinegg, supra note 180, p. 271.

<sup>205</sup> 「軍用航空機」とは、国家の軍隊の配備部隊が運用し、当該国家の軍用標識を付け、軍隊構成員が指揮し、

商船<sup>206</sup>の真の性質（敵性か、中立性か）及び武力紛争との関連についての他の事実を確認することである<sup>207</sup>。

敵国旗を掲げて運航されている全ての船舶は敵性を有する。しかし、商船が中立国旗を掲げているという事実のみでは、必ずしもその中立性を確証するものとはならない<sup>208</sup>。交戦国の所有又は統制下にある全ての商船は、中立国旗を掲げて運航しているか否かに関わりなく、敵性を有する<sup>209</sup>。敵性を取得した船舶は、相手方交戦国により敵国船舶として取り扱われることとなる。

## 2 臨検・拿捕等の措置及び手順

戦時において臨検の対象となるものは、全ての敵国商船（無警告攻撃の対象となるもの<sup>210</sup>を除く。）及び拿捕すべき嫌疑のある中立国商船である。中立国の軍艦及び非商業的役務に従事する政府船舶は対象とならない<sup>211</sup>。また、同一国籍の中立国軍艦に護衛される中立国商船も、臨検及び搜索を免れる<sup>212</sup>。

戦時の臨検・拿捕は、交戦国の領海、内水、領土、排他的経済水域並びに大陸棚上部水域及び適用される所では群島水域並びに公海において、また、中立国の排他的経済水域及び大陸棚上部水域においても実施することができる<sup>213</sup>。しかし、中立国の領水においては行うことができない。中立国領域における臨検・拿捕の禁止は、中立国領海で覆われる国際航行に使用されている海峡（以

---

正規の軍隊の規律に服する乗組員を配置している全ての航空機を含み、無人飛行体も同様である。 *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 2.4.1.

<sup>206</sup> 海戦法における「商船」の定義は、「軍艦、補助船舶若しくは税関・警察船舶等の政府船舶以外の船舶であり、商業、もしくは個人的活動に従事するもの。」をいう *San Remo Manual*, supra note 202, para. 13 (i).

<sup>207</sup> *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.6; R. Tucker, "The Law of War and Neutrality at Sea", *U.S. Naval War College International Law Studies*, Vol. 50 (1955), pp. 332-3; *Id.*, para. 118.

<sup>208</sup> *San Remo Manual*, supra note 202, paras. 113-4.

<sup>209</sup> Tucker, supra note 207, pp. 76-86. 中立国商船が敵性を取得する行為態様の詳細については、注 223-8 を参照せよ。

<sup>210</sup> 米海軍のマニュアルによれば、次のカテゴリーに属する敵国商船が無警告攻撃の対象（軍事目標）となる。

- (1) 敵国の側に立って、敵対行為に従事する。
- (2) 敵国軍の海軍又は陸軍の補助艦艇としての資格で行動する。
- (3) 敵国の軍艦又は敵国の軍用機の護衛下で航行している。
- (4) テロリスト、海賊又はその他の脅威に対する自衛の要求を超えるシステム若しくは武器で武装している場合。
- (5) 敵国の軍隊の情報システムに組み込まれているか又はいかなる態様にせよそれを支援している場合。
- (6) 敵国の戦争遂行／戦争継続努力に統合されている。

*The Commander's Handbook*, supra note 3, paras. 7.5.1 & 8.6.2.2.

<sup>211</sup> Tucker, supra note 207, p. 334.

<sup>212</sup> この場合、護衛船団指揮官は、捕捉した交戦国軍艦の指揮官に対し、船舶とその貨物の性格について、臨検及び搜索により知り得る情報を書面で提供しよう求められる。護衛下の船舶が敵性を有するか又は戦時禁制品たる貨物を輸送していると護衛船団指揮官が判断した場合、当該指揮官には違反船舶への保護を撤回する義務が生じ、それによって、交戦国軍艦による臨検及び搜索、並びに場合によっては拿捕が行われることになる。 *See, The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.6; *San Remo Manual*, supra note 202, paras. 120.1-5.

<sup>213</sup> H. Lauterpacht, *Oppenheim's International Law*, Vol. II, 7th ed., (Longmans, 1952), p. 849.

下、国際海峡)と群島航路帯にも及んでいる<sup>214</sup>。海戦法に基づく臨検・捜索の手順は次のとおりである<sup>215</sup>。

- (1) 船舶に停船を命令する前に、軍艦はその国旗を掲げなければならない。停船命令は、空砲、国際信号旗(「SN」又は「SQ」<sup>216</sup>)あるいは他の認められた手段<sup>217</sup>によりなされる。停船を命ぜられた船舶は、中立国商船の場合、停船し、その旗を掲げなければならない、かつ、抵抗してはならない<sup>218</sup>。
- (2) 停船を命ぜられた船舶が逃走を図れば、追跡し、必要な場合には強制的措置<sup>219</sup>を用いて停止させることができる。
- (3) 停船を命ぜられた船舶が停止すれば、軍艦は臨検及び捜索をするために、士官(要すれば補助の士官一名を含む。)が乗り組んだ短艇<sup>220</sup>を送る。士官及び短艇乗組員は、指揮官の裁量により武装することができる。
- (4) 洋上での臨検及び捜索が危険であるか又は実行可能でない場合には、中立国船舶は、停船を命じた軍艦の命令により、臨検及び捜索を容易、かつ安全になし得る最寄りの(中立国領域以外の)場所に移動される。
- (5) 臨検士官は、船舶の性格、出航地、仕向地、貨物の性質、雇用の態様及び他の関連する事実を確認するため、船舶書類<sup>221</sup>を検査する。

<sup>214</sup> See, *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.6.

<sup>215</sup> See, *Id.*, para. 7.6.1.

<sup>216</sup> 当該信号の意味は、次のとおりである。

SN: You should stop immediately. Do not scuttle. Do not lower boats. Do not use the wireless. If you disobey I shall open fire on you.

SQ: You should stop or heave to.

SQ 1: You should stop or heave to, otherwise I shall open fire on you.

SQ 2: You should stop or heave to; I am going to send a boat.

SQ 3: You should stop or heave to; I am going to board you.

*Publication 102, International Code of Signals: For Visual, Sound, and Radio Communications, United States Edition, 1969 Edition (Revised 2003)* (National Imagery and Mapping Agency, 2003), p. 83.

<sup>217</sup> 例えば、無線通信、汽笛又は船首前方海面に向けての実弾の発射等である。Lauterpacht, supra note 213, p. 852; Tucker, supra note 207, p. 336.

<sup>218</sup> 命令された船舶が敵国船舶であれば、命令に従うことは義務付けられてはおらず、武力を用いても抵抗することが認められている。しかし、抵抗を行うことで損害を受け又は破壊される全ての危険を自己負担することになる。Lauterpacht, supra note 213, p. 467.

<sup>219</sup> 相手が敵国商船の場合、停船命令に服従させるための攻撃を実施し、なおも拒否する場合には撃沈することも認められる。服従した場合には、拿捕に移行する。中立国商船の場合、停船強要のための発砲が認められ、その結果、中立国商船が損傷を受けることがあっても違法とはならない。中立国商船が逃走を止め、停船した場合には、臨検に移行する。Lauterpacht, supra note 213, p. 857; Tucker, supra note 207, p. 57.

<sup>220</sup> 軍艦の搭載回転翼航空機の使用も認められる。

<sup>221</sup> 検査される船舶書類には通常、船舶国籍証明(Certificate of national registry)、海員名簿(Crew list)、

- (6) 臨検の結果、拿捕すべき嫌疑を確認できないが、なおも疑わしい場合には、船舶及び積荷の捜索に移行する。
- (7) 臨検及び／又は捜索の結果、拿捕すべき嫌疑を確認できなかった場合、臨検士官は、停船の日付、地点を含む臨検及び捜索に関する事実を臨検した船舶の航海日誌に記載し、同船を解放する。

臨検・捜索の結果、拿捕すべき十分な嫌疑が確認できたときには、船舶を拿捕する。拿捕とは、捕獲物（prize）とすべき商船を一時的に軍艦の権力下に置く行為であり、自国港への引致の後、捕獲審検所（prize court）の検定に付し、捕獲（没収）検定がなされた後に所有権が拿捕国に移転することとなる。

拿捕すべき嫌疑は、大きく敵性の場合と中立性の場合に分けることができる。敵性の場合の例は、以下のとおりである。

- (1) 敵国商船<sup>222</sup>
- (2) 臨検・捜索に抵抗する中立国商船<sup>223</sup>
- (3) 敵国政府の管理（control）、命令（order）、傭船（charter）、使用（employment）又は指示（direction）の下で行動する中立国商船<sup>224</sup>
- (4) 敵国政府の特許（license）を得て、敵国が平時においては他国船に禁止している航海（cabotage<sup>225</sup>）に従事する中立国商船<sup>226</sup>
- (5) 開戦後又は開戦直前に船舶の国籍を敵国から中立国に移転した中立国商船<sup>227</sup>
- (6) 敵国人が所有又は傭船している中立国商船<sup>228</sup>

---

旅客名簿（Passenger list）、航海日誌（Log book）、健康証書（Bill of health）、（傭船されているときには）傭船契約書（Charter party）、貨物の送状（Invoices）又は積荷目録（Manifests of cargo）、船荷証券（Bill of lading）である。また、場合によっては、貨物の無害性を証明する非戦時禁制品輸送に関する領事の宣言や他の証明書（いわゆる Certificates of non-contraband cargo 又は Navicert と呼ばれるもの）が含まれる。

<sup>222</sup> Tucker, *supra* note 207, pp. 103-4.

<sup>223</sup> *Id.*, p. 77; G. Schwarzenberger, *International Law as applied by International Courts and Tribunals, Vol. II, The International Law of Armed Conflict* (Stevens & Sons, 1968), p. 399.

<sup>224</sup> Tucker, *supra* note 207, p. 77; Schwarzenberger, *supra* note 223, p. 387; *San Remo Manual*, *supra* note 202, paras. 117, 146(c).

<sup>225</sup> *See supra* note 27.

<sup>226</sup> Lauterpacht, *supra* note 213, p. 279; Schwarzenberger, *supra* note 223, p. 399.

<sup>227</sup> Lauterpacht, *supra* note 213, p. 284; Schwarzenberger, *supra* note 223, p. 399; *San Remo Manual*, *supra* note 202, para. 117.3.

<sup>228</sup> Lauterpacht, *supra* note 213, pp. 279-280; Schwarzenberger, *supra* note 223, pp. 386-7.

また、中立性である場合においても、戦時禁制品輸送や封鎖侵破等<sup>229</sup>は拿捕の対象となる。

テロリスト又は大量破壊兵器等の移動に関していえば、上記の措置は全て、海上武力紛争の生起という極めて限られた条件の下で、実効性を発揮する可能性はある。しかし、海戦の目的が敵海軍兵力及び海上通商の破壊であることを考慮するに、あくまでも二次的な効果をもたらすものに過ぎない。したがって、ここでは、テロリストや大量破壊兵器等の移動を阻止するという観点で最も妥当性を有する「封鎖侵破」及び「戦時禁制品輸送」について詳述する。

### 3 封鎖侵破

封鎖 (blockade) とは、敵国であるか中立国であるかを問わず、全ての国の船舶及び／又は航空機が、敵国に属するか、その占領下にあるか又はその支配下にある特定の港、飛行場又は沿岸地域へ出入りすることを防止する交戦国の作戦である<sup>230</sup>。封鎖が適法となるためには、次の基準を満足しなければならない<sup>231</sup>。

- (1) 有効でなければならない<sup>232</sup>。
- (2) 全ての国の船舶に対して、衡平に適用されなければならない<sup>233</sup>。
- (3) 中立国港湾及び海岸への航路を遮断してはならない<sup>234</sup>。

<sup>229</sup> この他に中立性であるが拿捕の対象となるものは、次のとおりである。

- (1) 敵国の軍務又は公務に服するものの輸送、
- (2) 情報 (information) を敵国に伝達 (ただし、即時利用可能な軍事情報の場合は、攻撃の対象)、
- (3) 現に作戦行動中の海上部隊の至近にある商船が進路変更又は離隔の命令等に従わない場合、及び
- (4) 不正規又は虚偽の船舶書類の提示、必要な船舶書類の欠落、船舶書類の破棄、損傷、隠蔽の場合。

See, *The Commander's Handbook*, supra note 3, paras. 7.8, 7.8.1, & 7.10.

<sup>230</sup> *Id.*, para. 7.7.1. See also, M. Fraunces, "The International Law of Blockade: New Guiding Principles in Contemporary State Practice", *Yale Law Journal*, Vol. 101 (1992).

<sup>231</sup> J. Stone, *Legal Controls of International Conflict: A Treatise on the Dynamics of Disputes and War-Law* (Stevens & Sons Ltd., 1954), p. 496; *Humanitarian Law in Armed Conflicts*, supra note 204, pp. 470-4.

<sup>232</sup> *San Remo Manual*, supra note 202, para. 95.

「封鎖が有効となるためには、実効的でなければならない。実効的であるとされるためには、封鎖は、封鎖区域への進入やそこからの離脱を危険とするに十分な水上、航空若しくは水中の部隊又は他の合法的な戦闘の方法及び手段により維持されなければならない。封鎖部隊の一時的不在が荒天又は封鎖に係る他の理由 (例えば、封鎖侵破者の追跡) によるものであれば、そのような不在により実効性の要件を欠くことにはならない。実効性は、封鎖区域への全ての可能な進入路を監視することを要求するものでもない。」 *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.7.2.3.

<sup>233</sup> *San Remo Manual*, supra note 202, para. 100.

「封鎖を行う交戦国が、自国又は同盟国の船舶や航空機を含む特定の国の船舶及び航空機を有利に又は不利に差別することは、封鎖を法的に無効とする。」 *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.7.2.4.

<sup>234</sup> *San Remo Manual*, supra note 202, para. 99.

「中立国は、封鎖区域から又はそこへ仕向けられる貿易や交通を含まない中立通商に従事する権利を有している。文民たる住民に飢餓をもたらし、又は彼らの生存に不可欠なその他の物資を与えない

- (4) 宣言され<sup>235</sup>、全ての交戦国及び中立国に対し通告されなければならぬ<sup>236</sup>。

封鎖侵破<sup>237</sup>と信ずるに足る合理的な根拠を有する商船は、拿捕される<sup>238</sup>。また、拿捕に明白に抵抗する商船は、警告の後、攻撃される<sup>239</sup>。

#### 4 戦時禁制品輸送

戦時禁制品 (contraband) とは、敵地 (敵国に属する領域及び敵占領地) に仕向けられた物品で、武力紛争に供し得るものである<sup>240</sup>。伝統的に、戦時禁制品は絶対的禁制品 (*absolute contraband*) と条件付禁制品 (*conditional contraband*) という二つの範疇に分けられてきた<sup>241</sup>。絶対的禁制品は、弾薬、武器及び軍服等、その性質から武力紛争に供されることが明白であるものから構成されていた。他方、条件付禁制品は、食糧、建設資材や燃料のように、平和的目的にも戦争目的にも同様に供し得る物品であった。交戦国は、敵対行為の開始時に、いかなる種類の物品が絶対的、あるいは条件付禁制品と見なされるかとともに、戦時禁制品とは全く見なされない物品 (すなわち免除品又は自由品 (*free goods*))<sup>242</sup> を中立国に通告するため、戦時禁制品リストを宣言す

---

いことを唯一の目的とする封鎖は禁止される。」 *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.7.2.5.

<sup>235</sup> 「宣言においては、封鎖の開始時、期間、場所及び範囲並びに中立国の船舶が封鎖海岸線を離脱することのできる期間が詳述されなければならない。」 *San Remo Manual*, supra note 202, para. 94.

<sup>236</sup> *San Remo Manual*, supra note 202, para. 93.

「封鎖を設定する交戦国は、封鎖を課すことで影響を受ける全ての国に通告するのが慣行である。封鎖の存在を知っていることが、封鎖侵破やその未遂という違反の本質的要素であるから、中立国の船舶は常にその通告を受ける権利を有する。封鎖部隊指揮官は、封鎖区域の現地当局にも通告するのが通常である。」 *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.7.2.2.

<sup>237</sup> 「封鎖侵破とは、封鎖を行う交戦国による特別の出入許可なく、船舶又は航空機が封鎖を通過することである。封鎖の存在を知っていることが、封鎖侵破という違反のために必要であるが、一旦封鎖が宣言され、影響を受ける政府に対し適切な通告がなされれば、封鎖の存在を知っていることが推定される。」 *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.7.4.

<sup>238</sup> *San Remo Manual*, supra note 202, para. 146 (f).

<sup>239</sup> *Id.*, para. 67 (a).

<sup>240</sup> Y. Dinsten, "Sea Warfare", in Bernhardt (ed.), *Encyclopedia of Public International Law*, instalment 4 (1982), p. 203.

<sup>241</sup> G. Politakis, *Modern Aspects of the Laws of Naval Warfare and Maritime Neutrality* (Kegan Paul International, 1998), p. 415; *Humanitarian Law in Armed Conflicts*, supra note 203, pp. 508-9.

<sup>242</sup> 一定の物品は敵国領土へ仕向けられていても、戦時禁制品として捕獲されることを免除されている。以下が自由品の例である。

- (1) 専ら軍隊の傷者、病者の治療や疾病の予防に充てられる物品
- (2) 一般に文民たる住民、特に女子と児童に充てられる医療品と病院用品、宗教用物品、被服、寝具、不可欠の食糧及び避難手段で、それらの物品が他の目的に転用されると信ずる重大な理由がないか又は敵の物品の代替としてこれらを用いることで、当該敵の物品を軍事目的に充当し、よって敵国に明白な軍事的利益をもたらすものでない場合
- (3) 捕虜に宛てられた品目で、食糧、被服、医療品、宗教用品及び教育、文化、運動の用品を内容とする個人宛て荷物並びに集団的救済品を含む
- (4) 上記以外で、国際条約又は交戦国間の特別取極により捕獲を特に免除される物品

ることがあった<sup>243</sup>。交戦国の戦時禁制品リストの厳密な性格は、それぞれの武力紛争の状況によって様々であった<sup>244</sup>。

ところが、第二次大戦中の交戦国による実行は、絶対的禁制品と条件付禁制品という伝統的な区別を崩壊させたといえる<sup>245</sup>。すなわち、第二次世界大戦においては、戦争遂行努力を支援するために、ほぼ全ての国民が投入されたため、敵国政府及びその軍隊に仕向けられる物品と文民たる住民（civilian population）の消費に向けられる物品の間に意味のある区別をすることが極めて困難になったわけである<sup>246</sup>。その結果、交戦国は、直接的又は間接的に戦争努力を支援することとなる全ての輸入品を、条件付禁制品と絶対的禁制品とに区別することなく戦時禁制品と見なすようになったのである<sup>247</sup>。

戦時禁制品となる貨物を積載した商船は、その仕向地が敵地であるならば、中立国領域以外のいずれの場所においても拿捕され得る<sup>248</sup>。また、当該貨物の最終仕向地が敵地であれば、その商船が中立国の港を目的地とする航海の途中であっても拿捕することが認められる<sup>249</sup>。

拿捕された戦時禁制品は、捕獲審検所の検定を経て、没収となる。船舶については解放される場合がある。中立国船舶の乗員は事後解放される。

## 第2項 第二次世界大戦後の実行と評価

第二次大戦後、同大戦において生じた数々の海戦と同等の規模又は烈度を伴う海戦は、ほとんど生起していない。したがって、先述した海上警察権の行使及び近年（特に冷戦終了後）の実行としての国連禁輸執行と比較して、現在における海戦法の妥当性を検証することは容易ではない。しかしながら、第二次大戦後の数少ない実行を見ることにより、その検証にある程度資する要素を見出すことは可能である。本項では、「封鎖」及び「戦時禁制品輸送」に関す

---

*The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.4.1.1.

「海上における武力紛争に適用される国際法—サンレモ・マニュアル—（1995）」（以下、サンレモ・マニュアル）においては、上記に加えて「武力紛争の用に供し得ないその他の物品。」も自由品に含まれるとしている。*San Remo Manual*, supra note 202, para. 150 (f).

<sup>243</sup> Tucker, supra note 207, p. 263.

<sup>244</sup> L. Green, *The Contemporary Law of Armed Conflict* (Manchester University Press, 1993), p. 119.

<sup>245</sup> Tucker, supra note 207, pp. 266-7.

<sup>246</sup> Stone, supra note 231, p. 481; Politakis, supra note 241, p. 417; *San Remo Manual*, supra note 202, para. 148.2.

<sup>247</sup> サンレモ・マニュアルは戦時禁制品に関し、絶対的又は条件付という表現を用いていない。*San Remo Manual*, supra note 202, paras. 148 & 148.2.

<sup>248</sup> *Humanitarian Law in Armed Conflicts*, supra note 203, pp. 506, 508; *San Remo Manual*, supra note 202, para. 146 (a).

<sup>249</sup> いわゆる、戦時禁制品の「連続航海主義」（The doctrine of continuous voyage）である。See, Tucker, supra note 207, pp. 267-8; *Humanitarian Law in Armed Conflicts*, supra note 203, p. 508; *San Remo Manual*, supra note 202, para. 148; Annotated Supplement, supra note 203, p. 384.

る実行をそれぞれ概観する。

## 1 封鎖：インド・パキスタン戦争<sup>250</sup>

1971年の第二次インド・パキスタン戦争における海上戦は、その期間の短さに比して極めて烈度の高い性質を有していた。インド海軍は、量及び質の両方において圧倒的にパキスタン海軍を凌駕しており、開戦当初から海上優勢を確保していた。インド海軍の艦隊は、東西に二分され、東側の部隊がベンガル湾において東パキスタンに対する封鎖任務を帯びていた。

12月4日朝に封鎖が宣言され、同日午後には効力を発揮することとなったが、パキスタンの港内に在泊していた中立国船舶には封鎖水域を離脱するための二十四時間の猶予期間が与えられた。封鎖水域は、チッタゴン港沖に引かれた東西百八十海里の封鎖線で設定され、航空母艦一隻及び駆逐艦四隻からなる封鎖部隊が、封鎖侵破を防ぐための哨戒に従事していた。当該封鎖の間、六隻の大型商船及び数隻の小型船が拿捕され、インドのカルカッタ港に引致された。紛争自体が早期に終結したため、捕獲審検所による検定は一切開始されず、船舶又は貨物の没収裁定も行われなかった。

上記実行に対する個別の評価というものは見当たらないが、「海上における武力紛争に適用される国際法—サンレモ・マニュアル<sup>251</sup>」（以下、サンレモ・マニュアル）においては、封鎖の有効性を認める記述がなされている<sup>252</sup>。

確かに、封鎖の理論は十九世紀の条約<sup>253</sup>及び慣習規則という伝統的なものに依拠している。また、第二次大戦後の実行は、前述の印パ戦争におけるものに加えても、朝鮮戦争<sup>254</sup>、ベトナム戦争<sup>255</sup>及びイスラエル・アラブ戦争（1967/1973年）<sup>256</sup>の場合と限られている。しかし、現代の海戦法マニユア

---

<sup>250</sup> R. Kaoul, “The Indo-Pakistani War and the Changing Balance of Power in the Indian Ocean”, *U.S. Naval Institute, Proceedings*, Vol. 99, No. 5 (1973), pp. 172-95.

<sup>251</sup> *San Remo Manual*, supra note 202.

<sup>252</sup> 「ラウンド・テーブルは、封鎖の実行が一方で、完全に懐古的なものか、それとも他方では、海上戦闘における実行可能な方法として残されているのかについて、長い討議を行った。封鎖とは、全ての国の船舶又は航空機の出入りを防ぐ目的で、敵国の海岸、又はその一部分への接近を阻止することである。正式の手続きを経た封鎖のための伝統的規則は完全に廃れているという少数意見もあったが、多数意見は、第二次世界大戦後に生じた多くの事象において、諸国が封鎖の伝統的規則の一部又は全てを採用した行為に従事したことは、封鎖というドクトリンがいまだ強制手段としての有効性を保っていることを示す、というものであった。この見解は、『封鎖』が強制行動の可能な形態として国連憲章第42条で言及されており、現用の海軍作戦法規に関するマニュアルも、封鎖を許容され得る海上戦闘の形態として含んでいるという事実によって強調されている。」  
*San Remo Manual*, supra note 202, p. 176.

<sup>253</sup> Paris Declaration Respecting Maritime Law of 16 April 1856.

<sup>254</sup> See generally, W. Heinegg, “Naval Blockade”, *U.S. Naval War College, International Law Studies*, Vol. 75 (2000), p. 211.

<sup>255</sup> *Id.*, pp. 211-212. See also *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.7.5.

<sup>256</sup> See W. Heinegg, supra note 254, p. 212.

ルにおける封鎖の理論の再確認<sup>257</sup>及び宣言された封鎖線を侵破しようとする全ての船舶並びに航空機を捕捉するための有効な手段としての明白な軍事的有用性は<sup>258</sup>、引き続きその効能を証明している。したがって、国際社会、少なくとも米国、英国及びドイツ等の主要海軍諸国の認識は、「封鎖」という概念及び措置の有効性に疑問を呈するものではないといえよう。

## 2 戦時禁制品輸送：イラン・イラク戦争<sup>259</sup>

イラン・イラク戦争において、イランはホルムズ海峡に面しているという地理的な優位性を利用し、ペルシャ湾の入り口において組織的に中立国商船を臨検し、自国港へ引致、抑留するという実行をとった。この実行の最初の事例は、1981年8月にイラク向けの軍用機材を積載したデンマーク船がホルムズ海峡付近で臨検・捜索を受けたというものであった<sup>260</sup>。

1985年まではイランによる戦時禁制品輸送に対する措置は、それほど多くなかった。なぜなら、イラン海軍の網の目を掻い潜ってイラクの港に直接到達し得る中立国商船の存在は合理的に考えられなかったからである。しかし、湾岸中立国（特にイラク隣国のクウェート）との貿易量の増大が、徐々にイランの懸念の材料となってきた。1985年6月にクウェート船がホルムズ海峡の南で臨検を受け、バンドルアバス港に引致され、貨物の一部がイラク向けであったことを理由に没収された事件を皮切りに、その後一か月の間に数隻のクウェート船及びクウェートに傭船された船舶が、戦時禁制品輸送の嫌疑で同様の対応を受けた。これらの事案に対し、クウェートは正式の抗議を行ったが、戦時禁制品輸送に対するイラン側の措置が国際法違反であると主張するための正確な根拠を欠くものであった<sup>261</sup>。これに対してイランは、「連続航海主義」に明確に言及するとともに、クウェートによる中立国の避止義務<sup>262</sup>違反を非難し

<sup>257</sup> *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.7; *UK Manual*, pp. 362-3; *Humanitarian Law in Armed Conflicts*, supra note 203, pp. 470-4.

<sup>258</sup> *The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.7.1.

<sup>259</sup> Politakis, supra note 241, p. 539ff.

<sup>260</sup> イラク側は、当該貨物はクウェート及びアラブ首長国連邦に所在する所有者に向けられたものであると抗議するとともに、イランの行為は、国際航行に使用されている海峡において認められる航海の自由という確立された国際法の規則に対する甚だしい違反行為であると主張した。 See, U.N. Doc. S/14637 (August 19, 1981).

<sup>261</sup> クウェートの主張は単に、「これらの商船は国際水域を航行していた。したがって、イラン当局に捕捉する権利は存在しない。」と主張するものであった。 See, U.N. Doc. S/17482 (September 20, 1985).

<sup>262</sup> 中立国の義務は、黙認・避止・防止という三つの内容からなる。

(1) 黙認義務 (duty of acquiescence) :

国際法により交戦国に認められた権利の行使、例えば、戦時禁制品を輸送したり、封鎖侵破を行ったり、非中立的役務に従事する中立国船舶に対する措置を中立国は黙認しなければならない義務。

(2) 避止の義務 (duty of abstention) :

特定の物資や役務を交戦国に供給しない、また、与えない義務。

た<sup>263</sup>。イランによる戦時禁制品輸送に対する措置は、1988年12月12日まで行われた。

このイランによる実行に対し、米国及び英国をはじめとする主要国は、イランによる海上における臨検等の措置の合法性を認めた<sup>264</sup>。また、多くの国際法学者も、「中立国船舶に対する臨検及び臨検のために自国港へ引致するというイランの実行は、慣習法の規定に沿ったものであり、当該事項に係る確立された原則が引き続き妥当であることを再確認するものである。」との見解を表明した<sup>265</sup>。なお、1988年1月31日に捕獲審検所を設定するための法律が公布されたが、実際に設立されることはなかった<sup>266</sup>。

### 第3項 国連決議に基づく禁輸執行との相違

本節において述べた海戦法に基づく臨検・拿捕等の措置も、国連の禁輸執行の措置（特に現場における活動）又は海上警察権の行使と類似した行為を含んでいる。しかし、その相違は明確であり、ここでは、国連決議に基づく禁輸執行との相違を確認する。

#### 1 目的

国連禁輸執行の目的は、先述のとおり、安保理の課した禁輸の実効性、すなわち、決議の厳格な履行を確保することである。これに対し、臨検・拿捕等の措置は、敵国の海上通商を抑止し、その継戦能力を減殺することを目的としている。

#### 2 措置の内容

国連禁輸執行の措置において、これまでの実行上、船舶に対する攻撃又は破壊が実施されたことはない。

---

(3) 防止の義務 (duty of prevention) :

交戦国による中立国領域の軍事利用を防止する義務。

中立国の権利・義務に関する詳細な検討については、P. Norton, "Between the Ideology and the Reality: The Shadow of the Law of Neutrality", *Harvard International Law Journal*, Vol. 17 (1976) を参照せよ。

<sup>263</sup> 「イラン・イスラム共和国政府は、ペルシャ湾水域から侵略国イラクへの武器の輸送を許容しないとの声明を繰り返し発表してきた。しかしながら残念なことに、友好的関係という原則に反し、クウェートを目的港とする貨物船にクウェート経由でイラクに仕向けられた補給品及び武器が積載されていることが確認された ... イラン・イスラム共和国政府は、クウェートに向かう全ての船舶の航海の自由を完全に尊重する一方、ペルシャ湾を経由してイラクに軍事機材が輸送されることを防止するあらゆる権利を有するものである。ゆえに、海戦の場合における中立国の権利及び義務に関する確立された国際法の規則に従い、イラン・イスラム共和国は、イラクに武器を輸送している疑いのある船舶をペルシャ湾において引き続き臨検するものである。」 See, U.N. Doc. S/17482 (September 25, 1985).

<sup>264</sup> Politakis, *supra* note 241, p. 544.

<sup>265</sup> *Id.*, p. 545. See also G. Walker, "The Tanker War, 1980-88: Law and Policy", *Naval War College International Law Studies*, Vol. 74 (2000), p. 612.

<sup>266</sup> Politakis, *supra* note 241, p. 545.

他方、戦時の臨検・拿捕等においては、敵国商船が停船命令に従わない場合には攻撃することができる。また、中立国商船が停船命令に従わない場合においても、停船させるための発砲が認められている。さらに、敵国商船が臨検・搜索又は拿捕に積極的に抵抗する場合にも攻撃が認められるとともに、中立国商船による同様の行為に対しても、警告の後、服従させるために必要な範囲で攻撃することができる。

その他の相違として、封鎖においては、敵地に出入りするという双方向の船舶が措置の対象となり、戦時禁制品輸送においては敵国を仕向地とする貨物を積載して航行するという一方向の船舶が対象となるが、国連禁輸執行においては、対象となる船舶を制裁対象国に向かうものに限定するか、対象国から出航する船舶をも含めるかについては、安保理決議で示される。

### 3 法的根拠

国連禁輸執行は、国連憲章及びそれに基づく安保理決議を法的根拠としているが、臨検・拿捕等の措置は、海上における武力紛争に適用される海戦法を根拠とするものである。法的根拠が異なることが直接の理由ではないが、国連禁輸執行は、武力紛争状態においても継続して実施されることがある<sup>267</sup>。

### 第4項 ダイナミズムにおける沈静

*Jus in bello* の変化は、直近の武力紛争の結果を反映して初めてなされる、言い換えれば、「武力紛争法は、武力紛争の性質の変化に遅れることなく追隨していくことができない<sup>268</sup>。」といわれることがある。紛争における犠牲者の保護という観点においても、確かに、1864年のジュネーヴ条約<sup>269</sup>がすでに存在していたものの、捕虜の待遇に関する条約は、第一次世界大戦での多数の捕

---

<sup>267</sup> 例えば、1990年8月に開始されたイラクに対する禁輸執行は、翌1991年1月の「砂漠の嵐作戦 (Operation Desert Storm)」及び2003年3月の「イラクの自由作戦 (Operation Iraqi Freedom)」という二度の国際的武力紛争の間も継続して実施された。現場において講じ得る措置としては、海戦法に基づくものの方がより強く、限度も高いわけであるが、国連禁輸執行としての措置が引き続きとられた理由としては次のような推測が成り立つであろう。

- (1) 措置自体が直接的に国連決議に基づくという正当性を重視した。
- (2) 実効上、海戦法に基づく措置をとるまでの必要性がなかった。
- (3) 作戦自体の早期終結が見込まれていたため、既存の措置を継続した方が効率的であると判断された。

<sup>268</sup> G. Rona, "Interesting Times for International Humanitarian Law: Challenges from the "War on Terror"", *The Fletcher Forum of World Affairs*, Vol. 27 (2003), p. 56; J. Roach, "The Law of Naval Warfare at the Turn of Two Centuries", *American Journal of International Law*, Vol. 94 (2000), p. 77. See also W. Reisman, "Assessing Claims to Revise the Laws of War", *American Journal of International Law*, Vol. 97 (2003), p. 82.

<sup>269</sup> The Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded in Armies in the Field of 22 August 1864.

虜に対する言語を絶する虐待の結果、1929年に規定<sup>270</sup>されるに至ったものである。また、第二次世界大戦における甚大な被害（特に民間人に対するもの）に鑑みジュネーヴ四条約<sup>271</sup>が規定され、同大戦後に多発した民族自決のための紛争からベトナム戦争に至る過程を反映して、ジュネーヴ四条約に追加する議定書<sup>272</sup>が締結されることとなったわけである。

上記の文脈において、海戦法の変化というものが顕著な動きを示しているか否かについては、不透明な点が多い。感応機雷、ミサイル、あるいは超水平線目標選定・攻撃能力等、テクノロジー及び戦術の発展には目覚ましいものがある。しかし、それらを規律する法規則の発展が歩調を合わせているとは言い難い<sup>273</sup>。一般に、武力紛争における戦闘の方法及び手段を規律する法規則は、

---

<sup>270</sup> The Geneva Convention relative to the Treatment of Prisoners of War of 27 July 1929.

<sup>271</sup> Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick in the Armed Forces in the Field of 12 August 1949, *U.N.T.S.*, Vol. 75 (1950), 31; Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea of 12 August 1949, *U.N.T.S.*, Vol. 75 (1950), 85; Geneva Convention Relative to the Treatment of Prisoners of War of 12 August 1949, *U.N.T.S.*, Vol. 75 (1950), 135; Geneva Convention Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War of August 12 1949, *U.N.T.S.*, Vol. 75 (1950), 287.

<sup>272</sup> Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and Relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts of 8 June 1977, *U.N.T.S.*, Vol. 1125 (1978), [hereinafter Additional Protocol I], p. 3; Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and Relating to the Protection of Victims of Non-International Armed Conflicts of 8 June 1977, *U.N.T.S.*, Vol. 1125 (1978), p. 609.

<sup>273</sup> 武力行使に係る制限的な規則とそれらの規則を時代錯誤のものとする戦術及び軍事技術の進化との間の緊張は、目新しいものではない。一例を挙げれば、第一次世界大戦時における海上通商破壊を規律する戦時国際法では、攻撃に際し、商船に対して事前の警告を与えることが要求されていた。しかしながら、当該規定は、その効果性及び生残性を隠密性に依存する潜水艦を使用した戦闘とは両立し得ないものであった。この場合のように、法の進歩が遅く、新たな現実に対応し得ない時には、法が現実をよりよく反映し得るように進歩するまでは、当該法が無視される傾向にある。K. Mueller *et al.*, *Striking First: Preemptive and Preventive Attack in U.S. National Security Policy* (RAND Corporation, 2006), p. 57, n. 39. *See, also The Commander's Handbook*, *supra* note 3, para. 8.6.2.2; *San Remo Manual*, *supra* note 202, paras. 45.1-4; J. Gilliland, "Submarines and Targets: Suggestions for New Codified Rules of Submarine Warfare", *Georgetown Law Journal*, Vol. 73 (1985), pp. 976-81.

他方で、ジュネーヴ四条約及び同追加議定書が人道法の唯一の法源ではないという点を強調するとともに、当該条約以外にも新旧に関わらず、武力紛争における新たな禁止及び義務規定を確立した条約の存在、とりわけ、その多くが冷戦以降の武力紛争の性質に対応したものであることを指摘することにより、「人道法が時代に遅れたものであるという示唆は誤りである。」とする主張も存在する。 *See Rona*, *supra* note 268, p. 68. なお、当該主張の根拠とされる諸条約は、次のようなものである。1899 Hague Declaration (IV, 2) Concerning Asphyxiating Gases and Hague Declaration (IV, 3) Concerning Expanding Bullets, *American Journal of International Law*, Vol. 1 (1907), Supplement 155-9; 1907 Hague Convention IV Respecting the Laws and Customs of War on Land and its annexed Regulations, Hague Convention V Respecting the Rights and Duties of Neutral Powers and Persons in Case of War on Land, Hague Convention VII Relating to the Conversion of Merchant Ships into Warships, Hague Convention VIII Relative to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines, Hague Convention IX Concerning Bombardment by Naval Forces in Time of War, Hague Convention XI Relative to Certain Restrictions with Regard to the Exercise of the Right of Capture in Naval War, Hague Convention XIII Concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War, *American Journal of International Law*, Vol. 2 (1908), Supplement 90-127, 133-59, 167-74, 202-16; 1954 Hague Convention for the Protection of Cultural Property in the event of Armed Conflict and its First Protocol, *U.N.T.S.*, Vol. 249, 240-88, 358-64; 1999 Second Hague Protocol, *International Legal Materials* [hereinafter *I.L.M.*], Vol. 38 (1999), 769-82; 1980 UN Convention on Prohibitions or Restrictions on the Use of Certain Conventional Weapons Which May be Deemed to be Excessively Injurious or to Have

新たな兵器が発明、使用され、又は、既存の兵器が新たな使用法を付与され、それらが武力紛争法の原則（軍事的必要性<sup>274</sup>（*military necessity*）、不必要な苦痛<sup>275</sup>（*unnecessary suffering*）、区別<sup>276</sup>（*distinction*）及び均衡性<sup>277</sup>（*proportionality*））に合致しない場合に、その発展（又は変化）の契機を与えられるといえよう。これは武力紛争法に限らず、他の法体系においても同様のことがいえよう。例えば、既存の犯罪類型に含まれてはいない犯罪の将来的出現を予期して、刑法の処罰規定が策定されることは想定し難いわけである。すなわち、実行なきところに法自体の変化は見出し難いということである。特に、武力紛争法が、中央集権的システム、なかんずく統一的立法機関を有して

---

Indiscriminate Effects and Protocols and 21 December 2001 amended version, 1980 Protocol I on Non-Detectable Fragments, 1980 Protocol II on Prohibitions or Restrictions on the Use of Mines, Booby-Traps and Other Devices, 1980 Protocol III on Prohibitions or Restrictions on the Use of Incendiary Weapons, *U.N.T.S.*, Vol. 1342 (1983), 137-255, 1995 Protocol IV on Blinding Laser Weapons, *I.L.M.*, Vol. 35 (1996), 1218, 1996 Amended Protocol II, *I.L.M.*, Vol. 35 (1996), 1206-17; 1993 Statute of the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia, U.N. doc. S/25704 of 3 May 1993, *I.L.M.*, Vol. 32 (1993) 1192; 1994 Statute of the International Criminal Tribunal for Rwanda, U.N. doc. SC/5974 of 12 January 1995, *I.L.M.*, Vol. 33 (1994), 1598; 1997 Ottawa Convention on the Prohibition of the Use, Stockpiling, Production and Transfer of Anti-Personnel Mines and on their Destruction, *I.L.M.*, Vol. 36 (1997), 1507-19; 1998 Statute of the International Criminal Court, U.N. doc. A/CONF.183/9 dated 17 July 1998, *I.L.M.*, Vol. 37 (1998), 999-1019.

<sup>274</sup> 「軍事的必要性の原則」は、軍事目的を達成するために死亡や破壊をもたらす武力が適用されることを認めているが、真正な軍事目的を達成するために必要な苦痛及び破壊に限定することがその目的である。 *See, The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 5.3.1; A. Rogers, *Law on the Battlefield*, 2nd ed (Manchester University Press, 2004), p. 4; M. O'Connell, "Lawful Self-Defense to Terrorism", *University of Pittsburgh Law Review*, Vol. 63 (2002), p. 905; F. Russo, Jr., "Targeting Theory in the Law of Armed Conflict at Sea: The Merchant Vessel as Military Objective in the Tanker War" in I. Dekker & H. Post, (eds.), *The Gulf War of 1980-1988: The Iran-Iraq War in International Legal Perspective* (Martinus Nijhoff 1992), p. 176; J. Reynolds, "Collateral Damage on the 21st Century Battlefield: Enemy Exploitation of the Law of Armed Conflict, And the Struggle for a Moral High Ground", *Air Force Law Review*, Vol. 56 (2005), p. 15.

<sup>275</sup> 「不必要な苦痛の原則」とは、戦闘員に不必要な苦痛をもたらすことを意図された武器、弾丸又は物質の使用を禁止することである。 *See The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 5.3.4; J. Gardam, "Proportionality and Force in International Law", *American Journal of International Law*, Vol. 87 (1993), pp. 394-5. なお、この原則は、「人道 (humanity) の原則」として言及されることもある。 *See Rogers*, supra note 274, p. 7.

<sup>276</sup> 「区別の原則」とは、戦闘員と文民を、また、軍事目標と民用物を区別し、文民及び民用物の損害を局限しようとするものである。当該原則は、文民、民用物及び文民たる住民が軍事攻撃の意図的な目標とされてはならないことを規定するのみならず、軍事目標と文民・民用物とを区別しないような性質の攻撃をも禁止するものである。 *See Id.*, para. 5.3.2; I. Detter, *The Law of War*, 2nd ed. (Cambridge University Press, 2000), p. 135; Additional Protocol I, supra note 272, arts. 48 & 51(4); Russo, supra note 274, p. 176; M. Schmitt, "The Principle of Discrimination in 21st Century Warfare", *Yale Human Rights & Development Law Journal*, Vol. 2 (1999), pp. 148-9.

<sup>277</sup> 「均衡性の原則」は、攻撃によって引き起こされる文民及び民用物の不可避的並びに付随的損害と得られることが予期される軍事的利益を比較することに関連するものである。 *See Id.*, para. 5.3.3; Rogers, supra note 274, p. 17; Gardam, supra note 275, p. 391; Russo, supra note 274, p. 177.

1949年8月12日のジュネーヴ諸条約の国際的な武力紛争の犠牲者の保護に関する追加議定書（議定書I）は、無差別な攻撃を「予期される具体的かつ直接的な軍事的利益との比較において、巻き添えによる文民の死亡、文民の傷害、民用物の損傷又はこれらの複合した事態を過度に引き起こすことが予測される攻撃」と定義することにより、「均衡性」を「区別」の特殊な場合として取り扱っている。 *See Additional Protocol I*, supra note 272, art. 51 (5)(b); D. Koller, "The Moral Imperative: Toward a Human Rights - Based Law of War", *Harvard International Law Journal*, Vol. 46 (2005), p. 236.

いない国際法の一分野であることが、この傾向を著しくさせているといえよう。

第2項で述べたとおり、海戦法における国家実行は非常に限られている状況にある。また、海戦法自体、その大部分が未だ慣習法の状態にあるという特色を有しており<sup>278</sup>、その変化なり、発展なりを認識するうえでの困難性を内在している。しかしながら、各国とも海戦法に関する独自のマニュアルを作成し、海戦法の最新の状態というものを解明しようとする努力を継続している。これに関し、すでに本文及び脚注において何度か言及しているところではあるが、特筆すべきものの一つとして、サンレモ・マニュアルが挙げられる。

サンレモ・マニュアルとは、国際人道法研究所 (International Institute of Humanitarian Law) (イタリア共和国サンレモ市に所在) が組織した「海上武力紛争に適用される国際人道法に関するラウンド・テーブル<sup>279</sup>」により1988年から研究が実施され、1994年6月にその成果として採択されたものである<sup>280</sup>。これは、先述した各国独自の海戦法マニュアルが個々に独立して作成されたものであるのに対し、世界の専門家が一堂に会して現代海戦法の解明と具体化を図ったという点で極めて画期的なものであった。このサンレモ・マニュアルは、各国海軍がそれぞれのマニュアルを作成するうえでの指針となるとともに、将来的に海戦法が条約化される場合の検討の土台となると見なされている。

サンレモ・マニュアルにおいては、国連憲章によって *jus ad bellum* が変化した限りにおいて海上における伝統的な中立法に変更がもたらされた点が認識されている<sup>281</sup>。また、海洋環境の保護に関する考慮という要素もかなり取り込まれている<sup>282</sup>。しかしながら、全般的に俯瞰するに、伝統的な海戦法の再確認又は再記述という性格が濃いといえる。これは、国際人権法、あるいは国際環境法の劇的な出現 (又は変化) という挑戦に対しても、海戦法が沈静を保ち、伝統的な規定としての有効性を存続させていることを表すものである<sup>283</sup>。

---

<sup>278</sup> C. Warbrick, “The British Position in regard to the Gulf Conflict”, *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 37 (1988), p. 422.

<sup>279</sup> 第1回ラウンド・テーブルは1989年ボーコム (ドイツ)、第2回は1990年ツーロン (フランス)、第3回は1991年ベルゲン (ノルウェー)、第4回は1992年オタワ (カナダ)、第5回は1993年ジュネーヴ (スイス)、第6回 (最終) は1994年リヴォルノ (イタリア) において、それぞれ実施された。

<sup>280</sup> サンレモ・マニュアルの作成経緯及び内容の概要については、L. Doswald-Beck, “Current Development: The San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea”, *American Journal of International Law*, Vol. 89 (1995) を参照せよ。

<sup>281</sup> *San Remo Manual*, supra note 202, paras. 7.1 & 8.1-2.

<sup>282</sup> *Id.*, paras. 11.1-7. See also Roach, supra note 268, p. 69.

<sup>283</sup> また、中立法の歴史及び現状という観点から、戦時禁制品制度、臨検・搜索及び封鎖の今日における有効性を論じたものとしては、S. Neff, *The Rights and Duties of Neutrals* (Manchester University Press, 2000), pp. 200-5 を参照せよ。

一例を挙げれば、先述の臨検・拿捕等に関する規定中には「拿捕した中立国船舶の破壊<sup>284</sup>」というものがある。近年における私人及び法人財産に係る人権的考慮及び海洋環境に対する考慮の傾向を鑑みるに、いずれの側面からも、当該規定はかなりの抵抗なり、挑戦を受けても疑問はないと思われる<sup>285</sup>。しかし、サンレモ・マニュアルの記述を見る限り、その内容に本質的変化は認められない<sup>286</sup>。

以上述べたような「ダイナミズムにおける沈静」と呼称し得る現象をいかなる側面で捉えるべきか、すなわち、現代的意義をどこに見出すのか、また、本論文の主題である「海上阻止活動の新展開」に関して、いかなる座標上で議論されるのか、という問題については、第4章において検討することとする。

---

<sup>284</sup> サンレモ・マニュアルは、次のように記述している。

「... 拿捕された中立国船舶は、軍事的状況が、そのような船舶を敵国の捕獲品としての審検のために拘置又は引致することを不可能にしている場合、以下の基準が前もって満足されている場合に限り、例外的な手段として破壊され得る。

- (a) 乗客及び乗員の安全が提供されており（この目的のため、その時点での海象及び気象状況において、陸地の近傍であるか、乗客等を船上に収容し得る位置に他船が存在していることにより、乗客及び乗員の安全が確認されていない限り、船舶の搭載艇は、安全な場所とは見なされない。）、
- (b) 船舶書類及び拿捕に関する文書が保護されており、かつ、
- (c) 可能であれば、乗客及び乗員の個人的所持品が保護されている。

拿捕された中立国船舶の破壊を避けるための全ての努力がなされなければならない。それゆえに、拿捕船舶が交戦国の港に引致され得ず、針路変更され得ず、また、適切に解放され得ないという条件が完全に満足されない限り、そのような破壊を命ずることはできない。当項の規定において、戦時禁制品が、価値、重量、容量又は運送料のいずれかで評価して、積荷の過半数を占めていなければ、船舶は、戦時禁制品の輸送を理由として破壊されてはならない。破壊は、裁定の対象とされなければならない。」

*San Remo Manual*, supra note 202, para. 151.

また、米海軍のマニュアルにおける記述は次のとおりである。

「拿捕した中立国の船舶及び航空機の破壊を回避するため、あらゆる合理的な努力が払われなければならない。したがって、拿捕を行う士官は、捕獲した船舶を交戦国の港又は飛行場に引致し得ず、また、自己の見解からして適正に解放し得ないと完全に確信するのでなければ、破壊を命令してはならない。拿捕した船舶を破壊すべき必要が生じたならば、拿捕を行う士官は、乗客及び乗組員の安全を図らなければならない。その際、拿捕した船舶に関する全ての文書や船舶書類を保全しなければならない。実行可能であるならば、乗客の個人的所持品もまた保護しなければならない。」

*The Commander's Handbook*, supra note 3, para. 7.10.1.

<sup>285</sup> サンレモ・マニュアル解説書に当該事項に関するラウンド・テーブルにおける議論が紹介されている。

「リヴォルノにおける最終会議まで、複数の参加者がパラグラフ 151 の削除を希望していた...。過去の実行を鑑みるに、これらの参加者は、もし、中立国の拿捕物品の破壊を許容する規則があれば、交戦国は、日常茶飯事に中立船舶の破壊に訴えることを懸念した。中立国の拿捕物品は、攻撃の対象とされ得る ... 行為に関わらない限り、決して破壊される必要はないと考えられた。国連憲章に組み入れられた武力行使の禁止及びその結果としての中立国保護の妥当性も、パラグラフ 151 の削除を支持するものとして言及された。また、真に必要なとはされないそのような破壊が環境に及ぼす影響を考慮した者もあった。しかしながら、多数の参加者にとっては、拿捕された中立船舶の破壊が例外的手段として正当化されるという慣習法から離脱する準備ができていなかった。もし、船舶が、交戦国に損害を与え、拿捕の対象となるような行為に従事していれば、港内に引致することが全く不可能な状況において、交戦国にその船舶の解放を要求することは、適切なものではないと考えられたのである。」

*San Remo Manual*, supra note 202, para. 151.2.

<sup>286</sup> See Roach, supra note 268, pp. 73-4.