



2010年4月26日(月) 開催

テーマ:「臨検・捕獲と航行の自由—歴史的エピソードからみた・英米海軍の臨検・捕獲と航行の自由—」

報告者: 由井 暁生(研修員)

概要

1. 海洋での臨検・拿捕などの強制的な措置について、国連安保理決議あるいは国家安全保障とのかかわりから考える場合、ひとつ問題となるのは、「航行の自由原則(freedom of navigation)」との関係であろう。国際的な公共財として存在していることは、あらためての説明を要しないであろう。公海上の船舶に対しては、旗国以外のいかなる国家の管轄権もおよばない。海洋法に関する国際連合条約(国連海洋法条約)は、公海上の臨検や捕獲といった強制措置について厳しい制約を設けている。

2. 国連海洋法条約は、「相互の理解及び協力の精神によって解決する」ことを前提にしている。その性格上、武力紛争のみならず、これに類似した平時の暴力的な局面について、—例えばハーグ海戦法規(1907)にみるような—細部にわたる規定を有しているわけではない。「相互の理解」や「信頼」が不在の場合、「航行の自由」原則のもと、どの程度の実力行使が許容されるのか。その範囲は、必ずしも明らかにはなっていない。何らの、いわば「グレーゾーン」が存在しているようにみうけられる。

3. 臨検・捕獲の制度は、中世・近世ヨーロッパにおける海上掠奪の慣習に端を発する慣習は、近世の海事法(admiralty law)によって制度化され、海事裁判所(admiralty court)によって、判例が蓄積された。こんにちの海洋における国際的なルールは、英米の海事法を基盤としており、臨検・拿捕のルールも、19世紀英米の海事裁判の諸審決に大きく影響されている。

4. 平時の公海上における臨検は、英米では、18世紀末から19世紀初にかけての英米の海事裁判の諸審決によって、その合法性が否定された。この平時の公海臨検の否定は、自由通商や海軍外交において、きわめて有用であり、19世紀中にヨーロッパ全体に拡散した。

5. 同時期、戦時の臨検については、航行の自由の原則を最大限に尊重した国際的なルールが発達し、ついには20世紀初頭のハーグ海戦法規に結実した。いっぽう、平時の公海上での臨検は、それ自体が否定されたこともあり、成文化された国際的なルールが発達しなかった。

6. 公海上での臨検が禁止された反面で、19世紀の英米海軍では、下にみる「近接・臨検 (right of approach and visit)」の概念が発達した。やや複雑であるが、「近接・臨検」のもとでは、以下3点は合法とみなされた。

- ・軍艦が、平時の公海上で不審な船舶の動向を監視し、あるいは誰何するために接近すること。

- ・船長の自発的な同意を得て、海軍将校に指揮された乗船班人が公海上の外国商船に乗船すること。

- ・攻撃された軍艦が、平時でも自衛権を行使し、兵力を使用できること。

7. 米では「近接・臨検の権利 (right of approach and visit)」は、中世・近世から続く平時の慣習とされ、戦時の臨検・搜索権 (right of visit and search) とは、区別された。現在の米国海軍、沿岸警備隊も、この「近接・臨検」を、日常的に実施している。スペイン海軍が、北朝鮮船籍船を公海上で臨検した「ソーサン号」事件(2002)は、ほかならぬ「近接・臨検」に基づいて実施されたものであった。

8. 「近接・臨検」は、要すれば、艦船の威容をもって実施する検査活動といえよう。そうした性格上、そこには明らかに、成文化しにくい、微妙な領域が存在する、そうした領域を、英米海軍や、その他欧州の諸海軍は、海事の長い歴史と慣習の中で共有するにいたった。では、非ヨーロッパ圏の地域の海軍や法執行機関が、この成文化しにくい海のルールを、どの程度共有できるであろうか。あるいは、独自のルール形成に指向するのであろうか。こうした点について、多角的な側面からの活発な討議を通じて、理解を深めた。

以上