

Title	最近における航空犯罪をめぐる国際法の発達と問題点(二)
Sub Title	Recent development of international law on aerial crimes and its problems (2)
Author	栗林, 忠男(Kuribayashi, Tadao)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1972
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.45, No.1 (1972. 1) ,p.24- 59
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19720115-0024

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

最近における航空犯罪をめぐる

国際法の発達と問題点(二)

栗 林 忠 男

- 一 概説
- 二 国際法規の発達の背景と経緯
 - 一 東京条約とハイジャッキング規定
 - 二 海賊その他の関連法規
 - 三 新国際条約の成立経緯——以上前号
- 三 不法奪取条約と不法行為条約
 - 一 目的
 - 二 不法奪取条約の内容——以上本号
 - 三 不法行為条約の内容
 - 四 若干の問題点の考察
- 三 不法奪取条約と不法行為条約

一 目的

不法奪取条約及び不法行為条約の成立経緯からも明らかな如く、航空機の不法な奪取又は管理及び民間航空の安全に対す

る不法な行為の國際的規制が急がれて来た理由としては、其れ等の行為が乗客及び乗組員の人身の安全、塔乗者の財産のみならず航空機及び航空施設を含めた財産の安全、國際民間航空の運行の安全、國際民間航空の安全性についての諸国民の信頼感、諸国民の航空旅行の自由に重大な脅威を与えることが挙げられる。不法奪取条約及び不法行為条約のそれぞれの前文は、其れ等の行為が「人身及び財産の安全を害し、航空業務の運営に深刻な影響を及ぼし、また、民間航空の安全に対する世界の諸国民の信頼を害うものであること」を共通に掲げて、ほぼ右の諸理由を反映している。此れ等の立法理由の背後には、一九七〇年六月のICAO緊急総会の決議に唱われたように、「國際民間航空運送が世界の諸国民の間の友好と理解を創造・維持し、諸国民の通商の促進を助長するものである」という共通認識が横たわつている。従つて、此れ等の立法条約において、保護されるべき法益は人身・財産の安全という個人的法益が含まれると共に、文化・財貨の社会的交流メディアとしての航空活動の安全という法益が共通に意識されているものと考えらるべきであらう。⁽²⁾

航空において特に安全(safety)ということが多方面に亘つて重要視されることは言う迄もないが、此れ等の行為との関係においても、それは結局航空活動の実体面における危険性に由来する。例えば、船舶における同様な行為と比較しても、飛行中の航空機自体もしくはその乗組員に対する妨害行為の危険性は遙かに直接的である。即ち、海洋上に浮ぶ船舶は他の船舶(またはヘリコプター等)による救援が比較的可能であるが、空中の航空機にはそのような手段がないし、また、船舶乗組員の管理能力を奪つても必ずしも当該船舶を沈めることにはならないが、乗組員なしに航空機は空中に止まり得ない。更に時間的要素の観点からしても、航空機の飛行を遅延もしくは進路変更させることは、燃料の不足を来たし、機体と共に多数の生命を危険状態に陥れることになる。何よりも、密閉された機内にある者すべてに対する直接的危険性は、単なる偶発的事象によつても誘発する可能性があり、その意味で、高度に近代化・精密技術化した航空の正常な運航活動を阻害する要因は多かれ少なかれ「安全」に関連性を有することが認識されなければならない。どの程度の安全の侵害をもつて犯罪と看做す

かは立法政策上困難な問題を提起することになるが、少なくともこれ迄の国際立法化の過程を振り返つてみれば、その基準が次第に航空機ないし航空の「安全」の保護に集約されて来たと言える。航空機ないし航空の「安全」は、一方で人身と財産の安全に対する危険を不可避的に招来すると共に、他方で航空運送業務全体の安全に波及的な脅威を与えることになるのである。新たに成立した国際条約がそれぞれ犯罪とされる行為をどの範囲において捉えているかについては次に述べるところであるが、既に不法奪取条約と不法行為条約の成立経緯に関して見た如く、両条約の關係は發展的継続性を有するものと理解すべきであり、それぞれの条約上犯罪とされる行為の行われる状況の相違に由来する若干の調整事項（犯罪の定義、条約の適用範囲、裁判管轄権等）を除いて、後者の条約の殆んどの規定（前文を含む）が前者の条約の諸規定の模倣の上に構成されている。しかし、両条約は実定法上の形式としては別個のものとして成立せざるを得なかつた關係上、以下においてはそれぞれの条約について、その内容を検討することにすが、後者の不法行為条約の検討は、説明の重複を避けるために、不法行為条約に特有な規定部分と不法奪取条約との相違点に重点を置きながら、その内容を眺めることにしたい。

ところで、不法奪取条約にせよ不法行為条約にせよ、以上の如き立法理由を背景として条約を作成する直接の目的は、犯罪行為の規制において可成り限定された側面に関するに過ぎないことを認識する必要がある。即ち、両条約ともその前文において、「そのような行為を抑止する目的をもつて犯人の処罰のための適当な措置を緊急に講ずる必要がある」との考慮の下に締結されたことを明らかにしており、犯罪の抑止のための処罰体制の強化という点に此れ等の条約の直接の目的がある。従つて、航空機の不法奪取ないし民間航空の安全に対する不法な行為の予防的措置あるいは事後の救済的措置については殆んど触れられていない。此れ等の行為を予防するための具体的措置は、ICAO・各国政府・航空企業等の手で種々講じられているが、多様な行為態様の中から一般的パターンを見出し、それに基づいた防止策を講ずることが困難な実情である。即ち、加害者の人数・性別・年齢・動機・加害手段・加害方法・発生状況・被害航空機の種類等について防止上の決定

的要因となるものの発見は難かしく、スピードと便利性の要求される航空交通の大衆化の中で、航空企業の負担あるいは乗客の人権保護等の見地から由来する困難が伴うと共に、科学技術の発達による犯罪行為の早期発見策を期待しても、航空機の安全侵害は単純な運航阻害行為あるいは犯行者の発作的な衝動からも惹起され得ることを考えれば、予防的措置にも自ら限界がある。⁽⁴⁾ また、事後の救済に手段しても、そこに通常多数の生命・財産の安全が含まれているだけに、一般的原则に止まらずより詳細且つ具体的な救助措置が講じられなければならない。特に事後の解決策を一層複雑にするのは、此れ等の行為が国際関係の現況の中で国家体制の相違あるいは国際紛争の対立の場を利用して行われることが多く、時にそうした紛争の場を利用した政治的デモンストレーションとして行われることがあることである。一般国際法上あるいは条約上の機体・搭乗者等の返還・旅行継続の諸義務に違反する国に対する制裁措置が、この側面において若干の効果は認められるとしても、尚それ以前の問題として考慮されなければならない人道上の諸問題が含まれている。従つて、此れ等の行為の効果的取締りのための予防的措置並びに事後の救済措置について、国際社会は尚課題を背負っているものと言わなければならず、多方面のアプローチの要請されるこの種の犯罪の法的規制において、不法奪取条約及び不法行為条約がその一側面を取り扱うに過ぎないという認識が強く持たれるべきである。

(1) 前号拙稿四九頁参照。

(2) 山本草二教授は、航空機不法奪取について、「むしろこの犯罪の本質的な特長は、輸送手段としての航空機の支配を奪いこれを私的に強制的に変え、航空機の飛行計画を暴力で変更させることにあり、窃盗・強盗などはその偶発的な要素にすぎない。いいかえれば、この種の犯罪は、民間航空輸送業務という社会的利益にたいする犯罪であるところに重点がある」と述べられている。山本草二、航空機不法奪取と国際法、ジュリスト、NO 四五三、一九七〇年七月一日号、六三頁。

(3) ICAO事務総長により提出された、一九六九年四月十日より一年間の国際民間航空及びその施設に対する不法妨害(不法奪取を含む)の事例に関する報告は、以下の如き分析を行っている。

「以下の事実は、一九六九年四月十日の理事会決議により設立された国際民間航空及びその施設に対する不法妨害に関する委員会が、一九六九年四月十日最近における航空犯罪をめぐる国際法の発達と問題点

日から一九七〇年四月九日までの一年間に締約国から受けた報告であり、ニュースその他の報道源によつて報道された七五件のうち、三二件を報告するものである(但し、関係諸政府により公式に提出された情報のみに基づく)。

事例の分析

1. 成功・不成功の割合は二八対四であつた。

注(一) 四つの不成功例のうち三つは国内飛行であり、一つは国際航空。

(ii) 国際航空の場合に関係者一名が保安要員と格闘中に空中で殺害された。

(iii) 国内航空で発生した二つの事例において、関係者(各事例につき一名)が乗組員により武装解除され、第三の事例では、二名の者が着陸国官憲による抑留の下に、当該行為の発生した国に直ちに返還された。

2. 不法妨害の各事例に巻き込まれた者の数は、一名から十一名に亘り、その配分は次の通りである。

加害者数	事例数
一	九
二	八
三	五
四	五
五又は五以上	三
不明	二
	計三一

3. 不法妨害の行為の動機は多くの場合提出されなかつた。報告されたものうち七件において、政治的状況又は社会状態に対する嫌悪が、関係加害者により、動機として述べられた。

4. この情報が与えられた十二事例において、加害者はエコノミー・クラスで旅行したと判明した。

5. 加害者が使用することを脅迫した武器の詳細は、三二事例のうち、二五事例について報告された。以下の表はその分類である(次頁表I参照)。

6. 三二事例のうち一七事例において、当該行為の加害者による操縦室への立入りが行われ(三二番目の事例は破壊行為である)、他の事例については何等の積極的な徴候は見られない。

7. 何等の肉体的危害も加害者によつて乗客に加えられたと報告されなかつた。他方で、四つの事例において、僅かな肉体的危害が乗組員の一人に加えられた。

8. 財物に対する危害は何等報告されなかつた。他方で、地上における破壊行為による航空機の損害が二つの事例において報告され、そのうちの一つは広汎な損害を惹起した。

武器	摘要	事例数
小火器 (ライフル・ピストル等)	付加して 手榴弾 及び/又はナイフ 及び/又は 爆薬	22
		2
		9
		4
ナイフ	それのみ 他のものと共に	1
		10
手榴弾 及び 爆薬	それのみ 他のものと共に	1
		7
不特定	それのみ	1

表 I
* 実際又は擬態(擬態武器の使用が二つの事例において見られた)。

型	事例数
Boeing 737: 二基エンジン (ジ エ ッ ト)	1
727: 三 " (")	3
707: 四 " (")	6
DC-8 : 四 " (")	1
Ilyushin 18: 四 " (ターボ・プロペラ)	1
Antonov 24: 二 " (")	2
YS-11: : 二 " (")	2
AVRO 748: 二 " (")	2
Viscount: : 二 " (")	1
DC-6B : 四 " (プロペラ)	1
DC-4 : 四 " (")	6
DC-3 : 二 " (")	6
	32

9、問題の生じなかつた破壊行為の一事例を除いて、二九事例のうち五事例において、燃料を補給するための着陸が、強取の行われた後に為されなければならなかつた(二事例については何等の情報もなかつた)。

10、不法に強取された航空機の方向変更によつて、他の航空機に対する危険が生じたと報告されなかつた。

11、報告国の航空交通業務は、方向変更された航空機と他の交通の間の適切な区別を維持する上で特別の困難に直面したとは思われなかつた。

12、報告された二七事例のうち(五事例については何等の指摘もなかつた)、大多数の事例、即ち、二二事例が国内航空で発生した。

13、航空機の型における事例の分布は以下の通りである(表II参照)。

(4) 現在アメリカでは航空保安官(air marshal)を同乗させる方策を採用しており、その数は約一四〇〇名、費用は年間三七七〇万ドルかかると言われる。毎日航空保安官の三分の二が主として東部海岸上空及び選定された国際飛行に同乗している。一九七一年十一月初旬に、三名の航空保安官の同乗

最近における航空犯罪をめぐる国際法の発達と問題点

4-6 American Airlines の Boeing 747 が Kennedy 空港より San Juan に向けて飛行中、キューバ (ハバナ) に不法奪取された事例は、航空保安官に要請された航空機の奪取の最初の成功例であり、航空保安官の有効性についての疑問を惹起したと言われる。Newsweek, November 8, 1971, p. 37.

二 不法奪取条約の内容⁽¹⁾

(一) 犯罪の構成要件

不法奪取条約は航空機の不法な奪取又は管理の行為を犯罪と宣言し次のように定義する。「飛行中の航空機内における次の行為は、犯罪とする。その行為は、以下「犯罪行為 (the offence)」という。(a) 暴力、暴力による脅迫その他の威嚇手段を用いて当該航空機を不法に奪取し又は管理する行為 (未遂を含む)。(b) (a) の行為 (未遂を含む) に加担する行為」(一条)。この定義によれば、犯罪行為は次の五つの要件からなる。(i) 当該行為が不法であること、(ii) 暴力、暴力による脅迫その他の威嚇手段があること、(iii) 当該行為は航空機内で行われたものであること、(iv) 当該行為は飛行中に生じたものであること、(v) 当該行為は航空機を奪取又は管理することにあること。

第一の「不法性」の要件は、法的権限なく行われる場合、正当防衛の措置でない場合又は他に法的に正当化し得る理由をもつて行われぬ場合等を指すと解される。条約案の審議過程においては、乗客・副操縦士・技術士等が厳密に言えば権限がないにも拘らず航空機の管理を引き継いだ結果として当該航空機が救われたというような場合が不法性に該当しない例として挙げられたが、いずれにしても、不法性の具体的な判断は裁判権を實際に行使する国の国内法によることになろう。⁽²⁾

第二の要件の「暴力 (force)」の意味については審議過程でも相当議論されたのであるが、英語の force が物理的な強力行為を指すのに対して、フランス語の violence 及びスペイン語の violencia は物理的な行為のみならず心理的なものも含むとされる。この用語は東京条約第十一条から借用したものであるが、既述した如く、東京条約第十一条の原案になったア

メリカとベネズエラの共同提案では特に暴力について言及されていなかったものが結局挿入されるに至つたという経緯があつた。⁽³⁾ 不法奪取条約を審議した法律小委員会の段階では、純粹に物理的な暴力の場合にこれを限定すべきかどうかについての決定を下さずに法律委員会の判断に委ねたのであるが、結果としてこの用語はそのまま存置されることになつた。即ち、法律小委員会では、物理的な暴力に加えて何等かの他の威嚇又は強制の使用も規定されるべきか否かが討議されたのであるが、眞の問題は、当該行為が航空機の飛行の安全を直接に脅かす場合であると合意された。法律委員会では、「暴力もしくは暴力による脅迫」という表現に「又はその他の強制 (coercion) 手段を用いて」という語句が追加され、更に最終草案で強制が威嚇 (intimidation) に変更されたのである。このように、不法奪取条約では、機内の暴力行為あるいは少なくとも威嚇を伴う典型的パターンとしてのハイジャッキング行為を想定しており、必ずしも航空機の不法な奪取又は運航管理の予想されるすべての状況をカバーしているとは言えない。従つて、例えばパイロットと乗客が共謀して航空機の子定行先地を変更する場合あるいは詐欺・策略・贈収賄・不実表示等の行為によつて航空機を進路変更又は遅延させる場合は条約の規制対象とはならない。条約がこのような立場をとつた背景には、たとえ航空機が此れ等の不法な行為によつて進路変更又は遅延させられたとしても、そこには人・財産・航空機の安全に対する危険性が認められないから条約上犯罪と看做す必要はないという考えがある。しかし、此れ等の暴力、暴力による脅迫その他の威嚇手段を用いないで航空機が不法に奪取又は管理される場合に、航空機の航行の安全に対する脅威が全くないわけではない。確かにこのような場合でも、パイロット自身が自己を含めた搭乗者の生命を危険に陥れるような行為を敢えて行うことはないであろうが、例えばそのようなように進路変更された航空機を収容する施設のない空港に強制着陸させられる結果となつた場合を考えれば明らかであろう。既に指摘した如く、航空活動という高度な科学技術の緻密性の要求される分野においては、その安全を保障する唯一の手段は正常な運航を確保することが最優先の考慮となるのであつて、如何なる方法によるものであれ、それを阻害する行為は安全に対する危険性を導

き得るといふ基本的認識が不可欠であり、それがまたとにかく安全に且つ自由に旅行したいといふ諸国民の要請に適用するのである。その意味で、条約は犯罪の要件として行為の態様を問題とするよりも、どのような方法によるものであれ、航空機を不法に奪取又は管理するという事実が犯罪を構成するという立場を貫くべきではなかつたかと考えられる。

しかし、右の問題は後述する条約の適用範囲にも関連する。条約は犯罪の定義として飛行中の航空機内で行われた行為に限定した。そのため、もし贈賄、強請 (blackmail) 等の方法をも犯罪の構成要件に含ませると、其れ等の行為は必ずしも機内での行為に限定されず地上においても行われ得る性質のものであるから、条約自体の適用対象が上述の如く限定されている以上、一方で機内におけるパイロットの贈賄等を犯罪としても、他方で機外で行われた場合には犯罪として取り扱わないという矛盾が生ずることになる。このような理由からも贈賄等による場合を含ませない立場が導かれるのであるが、飛行中の航空機内で行われる行為のみに条約の適用範囲を限定することは是非は別として、条約は同様な「矛盾」を犯罪行為の共犯に関しては容認していると思われる。即ち、条約は犯罪行為の未遂のみならず犯罪行為に加担する共犯者をも規制対象とするのであるが、地上における共犯者に関しては条約は適用されず、各国国内法がこれをカバーすることを期待している(ただし、そのことは明文化されていない)。地上の共犯者を含めると若干の国は条約の批准に消極的になることが懸念されたのであるが、同様な考慮は、詐欺・不実表示等の場合を除外した動機の中に含まれていたように思える。そこに早急に典型的な犯罪行為の類型の抑制を目指したこの条約の基本的性質の一面がうかがえる。

第三と第四の要件に関しては、これを共に検討する必要がある、両者は未遂と共犯をどのように規制対象に加えるかといふ共通問題を含む。法律小委員会では、航空機内で行われた犯罪行為のみが条約の下で処罰され得るものとし、航空機内で行われない不法な奪取又は管理の行為は各国国内法の規制に委ねられること且つ当該航空機は飛行中でなければならぬことを決定していた。これは東京条約第十一条におけるハイジャッキング行為の取り扱い方と基本的には同一である。この点

について、小委員会においては次のような意向があつたと言われる。「条約は、それを効果的なものとするのに必要な立法措置を執るよう諸国を義務づけるであろうから、小委員会の可成り一般的な感じとしては、条約がその性質上制限的であればある程、一般的且つ早急に効力を発生することになるといふことであつた。この理由で、航空機内 (on board) 及び飛行中 (in flight) という用語が示唆され且つ当該犯罪は名称を与えられなかつた」と。この「飛行中の航空機内」という限定に最も批判的であつたのはイスラエルである。アラブ・ゲリラによるイスラエル航空機又はイスラエル人乗客に対する攻撃に屢々悩ませられるイスラエルとしては、犯行者に援助を与え又はその者を処罰しない国の国家責任の問題をも含めて、条約の適用範囲と目的を広義に捉えることを強調していた⁽⁵⁾。そして、現在の問題との関連においては、地上の共犯者をもカバーすべきことを主張したのであるが、こうした反対論に優越したのは速やかに且つ多数の国家による条約の受容を可能ならしめるために、「飛行中」及び「航空機内」の制限が必要であるという認識であつた。そこには各国の領域主権意識への考慮がある。また、一九六九年十二月十二日の「航行中の民間航空機の強制的進路変更」に関する国連総会決議が特に「航行中の航空機の問題を取り扱うという制限的表現を用いており、更に I C A O 理事会が当初法律委員会に立案を委託した際にも同様な制限が付されていた関係上、此れ等に忠実であるべきであるという見解もあつた。条約案の段階では、東京条約第一条の定義を借用して、離陸のためのエンデン作動開始の時から着陸のための滑走終了の時点までを「飛行中」の定義としていたのであるが、条約採択時にこの期間が若干拡大されて、条約の適用上「航空機は、そのすべての乗降口が乗機の後に閉ざされた時から、それらの乗降口のうちのいずれか一が降機のために開かれる時まで……飛行中のものと看做す」(三条一項) ことになつたのであるが、依然として航空機の駐機中で乗降口が開かれている状態において発生する不法奪取の行為は空白に残されている。確かに、地上の共犯者と機内の共犯者の場合とでは犯罪への関与の程度が異なることのあるように、航空機が地上にある間に犯罪行為が行われる場合と飛行中に行われる場合とでは危険度あるいは危険感において異なるものがあるう

し、また所謂ハイジャッキングは航空機が地表を離れて飛行している間に実行されるのが通例であると考えられているが、地上の機内(たとえ乗降口が開かれた状態であつても)で行われる航空機の奪取又は管理の行為のもたらす乗客・乗組員に対する精神的・肉体的苦痛は計り知れぬものがあり、官憲の踏み込めない状態において、それは時に食糧の欠乏からあるいは狭い機内での監禁状態から極度の苦痛と恐怖が支配し、惨事に至る可能性を秘めている。しかも、そこに多数国籍の乗客を包含することが日常茶飯事となつた国際航空の現況からも、国際法がこれに無関心であるべきではないと考えられる。条約のカーバーしない、犯人が塔乗してからすべての外側の戸が閉ざされる瞬間までの期間に行われる奪取又は管理は、成功すればいずれにせよ戸を閉じた上で飛び立つことになるわけであるが、失敗すれば領域国の国内法に従うことになる。しかし、この場合の規制を国内法に委ねると言つても、国際法協会のオブザーバーが正しく指摘したように、条約を批准することによつて、「自国内で」行われた奪取行為を不法とする国内法を定立することは必ずしも義務とされていないのである。条約は「飛行中」の定義を若干拡大した点において条約案よりも改善されたが、条約の目的が不法奪取を行う者の処罰を確実ならしめることにあるならば、不確実な国内法への期待を避けて、「飛行中」の制限を更に拡大するか取り除くような工夫が為されるべきであろう。この意味で、不法行為条約がその適用対象の中に「飛行中」に加えて「業務中(engaged)」の航空機というより広い概念を採用していることは注目に値する。⁽⁶⁾次に「航空機内」という要件は、航空機の登録国の裁判権を設定するという条約の立場にとつて不可欠なものであると説明された。しかし、裁判権の設定について、条約は結果的には東京条約と同様に多数管轄権の競合を認めているのであつて、この説明は適當であるとは言えない。しかも、この種の犯罪行為は航空機の国籍登録国のみを法益の侵害として捉え切れない性質のものと考えられ、加えて、船舶の旗国主義の類推は必ずしもすべての場合に妥当ではない。⁽⁷⁾いずれにしても、条約は犯罪行為を「航空機内」に限定することによつて、外部的行為による奪取又は管理を含まないことになる。

第五の要件は当該行為が航空機を奪取又は管理することであるが、当初法律小委員会では犯行者の意図が航空機の旅程を変更することにある場合に限つて犯罪とするという立場を採つたが、後にこれを撤回して、その目的が何であれ、航空機の支配を獲得するために機内で行われたすべての暴力（この段階では威嚇の要素は追加されていない）は航空機の安全に対する危険を構成するから処罰され得べきであると考えるに至つた。しかし、小委員会は犯罪の概念の中に単に航空機の運行を干渉する（interfere）場合を含めなかつた。そのような場合とは、例えば航空機を減速又は加速せしめる場合であると考へられ、其れ等の行為は些細な性質のものであるから条約の考慮すべき犯罪の概念には含める必要はないというのがその理由である。法律委員会ではこの点をめぐつて疑問が提起されたが、結局第一条(a)に *interference* の場合も要件として含めるといふ提案は否決されたのである。⁽⁸⁾ 思うに、干渉行為は時に航空機の運航に重大な危険を及ぼし、民間航空の安全に対する脅威となる場合のあることは否定出来ないのであつて、それは速度の加速・減速というような場合に限定されず、機内の機械施設の破壊のような、より直接的に安全に関わる場合もある。そのため、若干の国（例えばアメリカ・オーストラリア等）の国内法では機内の乗客又は乗組員に対する干渉行為も厳罰に処する犯罪の対象とする規定を設けているのである。他方で、干渉行為自体は航空機の奪取又は管理の行為と必ずしも因果関係を有するとは言えず、そこで不法奪取条約が厳格な処罰を伴う犯罪の定義を行うに當つて干渉行為自体を条約の範囲外のものとしざるを得なかつた理由も理解出来るのである。むしろ、東京条約第十一条において干渉・奪取及び管理の行為が不法奪取の概念の中に莫然と包括せられていた状態をより明確に区分したものと云えようが、それは必然的に此れ等の干渉行為の規制を空白にし、同時に、航空機の内外を問わず行われる干渉の概念の多義性と航空の安全に対する重大性が認識されると共に、新たな別個の条約（不法行為条約）の成立を必要ならしめたと言へる。但し、干渉行為は奪取又は管理の手段ないし結果として行われる場合もあり、単なる干渉に終らず暴力ないし威嚇の要素を伴う奪取又は管理の一過程として捉えられるに至れば、不法奪取条約の規制対象になるものと考えられる。

次に、以上の五つの要件を充足する行為を「犯罪とする」ことの意義であるが、この幾分曖昧な表現は後述する締約国における処罰のあり方とも関連する。既に触れた如く、法律小委員会の一般的雰囲気としては、条約が一般的且つ早急に効力を発するためには、条約の性質が制限的である方が望ましいとする考えが支配的であり、その観点から「犯罪行為」には名称が与えられなかつたと言われる。即ち、「もし特定の名称を伴う特別の条約上の犯罪があるとすれば、既存の実質法である刑法に依存するというより、むしろ“航空機不法奪取”とか呼ばれる行為を処罰され得るものとする新らしい実質法を制定することが諸国にとつて必要であるかも知れないからである」⁽⁹⁾。従つて、「各締約国はこのような航空機の不法奪取をその国内法で刑法上の犯罪として処罰(未遂と共犯を含む)する義務を負うものとした」⁽¹⁰⁾ことは間違いないが、それ以上に進んで、例えば「航空機不法奪取」というような特定の名称を有する犯罪を国際条約上設定して、その名称が各国国内法上正確に再生されることを迫るものではなく、条約の建前としては、上の構成要件を充足する行為が各国国内法で犯罪として処罰され得べきことを規定するのみである。しかしその場合、国内法上は航空機の不法奪取行為を直接に規制する法規を持たないが、刑法その他の関連法規によつて処罰し得る国(例えば現行のカナダ法、ハイジャッキング関係特別法制定以前の日本法等)は、条約に加盟することによつて、国内法を変更ないし整備することが要請されることは言う迄もない。既存の国内法の状態のまま条約を批准すれば、第一条の構成要件を満たす行為を其れ等の関連国内法規がすべてカバー出来ない場合もあるし、従つて処罰し切れない場合もあるからである。更に、第八条で「犯罪行為は締約国間の現行の犯罪人引渡条約における引渡犯罪とみなす」と規定している関係からすれば、第一条に該当する行為を国内法上特定の犯罪として設定して置かなければならない。即ち、英国代表の表現を借りれば、条約を批准する国は、その国内法において、第一条に定義された犯罪と同一視し得る(identifiable)且つ同範囲の(co-extensive)犯罪を設定しておかなければならないのである。もとより、その際各締約国は当該犯罪を如何なる名称で呼ぶことも、また、第一条の範囲を拡大する定義を犯罪の概念に含ましめることも自由であ

り、その意味では、条約は最少限の義務を課すものである⁽¹⁾。

最後に、法律委員会において、火器・爆発物又は危険な投てき物・刃物の武器（航空機の登録国の許可を得たものを除く）を機内に携行することを禁止する追加条項を第一条に加えるという提案があつたが、多数意見は、此れ等の武器の携行が必ずしも犯罪行為と関連性を有しないこと、其れ等が機内犯罪の他の形態（例えば殺人・強盗にも用いられ得ること、条約の適用範囲は離陸後着陸までの期間（この期間は条約採択時に若干拡大された）であつて、武器を携行して塔乗すること自体は犯罪を構成しないが、離陸すれば犯罪を行つたことになるという矛盾があること等の理由で、これを拒けた。不法奪取条約の基本的目的が犯罪行為の処罰体制を強化することであり、不法な奪取又は管理に関するすべての問題を取り扱うものではないという前提からすれば、この問題は別の努力を通じて規制を計るべきものであるかも知れない。しかし、もし不法奪取の効果的な防止を計らうとすれば、殆んどの事例において犯行者が何等かの武器（擬態武器を含む）を所持しているという明白な事実⁽¹²⁾に照らして、武器の携行を制限ないし禁止することは重要であらう。その意味で、イタリヤ代表が示唆した如く、第一条に武器携帯禁止条項を挿入することは無理であるとしても、条約のいづれかの規定にこの問題の取り扱いがあつて然るべきであるかも知れない。尤も、この点についての難点は、犯罪行為の予防的措置の限界性と共に、極言すれば、乗客の簡単な身廻り品の道具を以てさへも、高度の空中における一触即発の危険性を秘める密閉された飛行体において、その目的を遂げることが可能であることである。それにも拘らず、武器を背景にした場合とそうでない場合とは、犯罪の抑制効果において相当の隔たりがあると考えるのは余りにも常識的であり過ぎるであらうか。

(二) 処 罰

不法奪取条約は航空機の不法な奪取又は管理に対する刑罰を特定しないで、一般的に「各締約国は、犯罪行為について重

い刑罰 (Gevare penalties) を科することが出来るようにすることを約束する」(二条)という規定を設けるに止めた。法律小委員会では、例えば自由剝奪 (Deprivation of liberty) というような刑罰類型を特定化することの是非について討議が為されていたのであるが、結局具体的刑罰を規定するのは国内法が最良の立場にあるという考慮から右の如き一般的規定となつたのである。これ迄の国際的レベルにおける犯罪行為を取り扱う国際条約を見ても、いずれも実際の刑罰の程度を規定してゐるものではなく、これは各国により刑罰体系が異なることに帰因する。加えて、国際社会の組織化の現段階においては、航空機不法奪取の犯罪行為のための特別の国際法廷を設立しない限り、違法行為を統一的に認定し量刑を課し得る執行機関は期待され得ない。もつとも、犯罪行為の重大性に鑑みて、それが嚴罰に処し得べきことを条約は要求しているのであるから、他に正当な理由が無い場合に不当に軽い量刑で臨む締約国は条約違反の責任を負うことになるが、その場合でも締約国は重い刑罰を科することが出来る (punishable) ようにすることを義務づけられているに過ぎないのであつて、実際に処罰されるかどうかは別問題とされている点に注目しなければならない (後述の(六)訴訟の項参照)。量刑に何等かの基準を導入するという観点から、「各締約国は犯罪行為の重大性にふさわしい方法で処罰され得るものとする」という提案が為されたこともあつたが、いずれにせよ、各国の刑法制度の相違から最高刑として死刑を以て臨む国もあれば無期刑を課す国もあろう。そして、このことは特に犯罪人引渡しとの関連で問題を惹起する。即ち、死刑廃止を実施する国としては、死刑で臨む国に犯人を引渡すことを躊躇する可能性があるからである。後述するように、犯罪行為を行う犯人の引渡しについては、引渡しの請求される国の国内法上の裁量が全く閉ざされているわけではないから、右の可能性の余地はあるものと言わなければならない。不法奪取の効果的抑制という観点からすれば、国によつて処罰の可能性及び程度に相違のあることは、この種の犯罪行為の発生にとつてむしろ逆効果ないし助長的要因となることが考えられ、そこに、処罰義務の明確化と共に、何等かの統一的な処罰基準が設定される必要がありはしないか、という点で条約は問題を残していると言えよう。

(三) 条約の適用範囲

犯罪の構成要件に関連して述べた如く、条約の規制対象となる犯罪行為は「飛行中」の航空機内のものに限定される。条約の適用上、「航空機は、そのすべての乗降口が乗機の後に閉ざされた時から、それらの乗降口のうちのいずれか一が降機のために開かれる時まで、また、不時着の場合には、権限のある当局が当該航空機並びにその機内の人及び財産に関する責任を引き継ぐ時まで、飛行中のものとみなす」(三条一項)ことによつて、条約案が「飛行中」の定義に含まなかつた乗機後乗降口が閉ざされてから降機のためのエンヂン作動開始に至る迄の期間をもカバーすることになつたと共に、着陸後の適用範囲も、滑走終了から降機のために乗降口が開かれる迄の期間を含み、更に、不時着の場合には若干拡大される規定が置かれている。この不時着 (forced landing) の場合の特例は、不法奪取による着陸が多くの場合航空機の手定先行地を変更して強制着陸されることを考えれば、着陸後乗降口が開かれた後でも引続いて犯人の支配行為が行われている場合に、条約が適用される余地を大にすると思われるが、条約では犯罪行為との関係における不時着の定義は為されていない。

条約は、国際民間航空条約及び東京条約(その他の多くの国際航空条約)と同様に、軍隊、税関又は警察の役務に使用される航空機については適用されない(三条二項)。「その当時 (at the time being)」あるいは「特に (specifically)」此れ等の業務に用いられる航空機には適用されないとして、条約の適用範囲の拡大を計る案はいずれも支持を得なかつた。

条約の審議過程で適用範囲に関して最も議論されたのは、「この条約は、機内で犯罪行為が行われた航空機 (その飛行が国際飛行であるか国内飛行であるかを問わない) の離陸地又は実際の着陸地が当該航空機の登録国の領域外にある場合にのみ、適用する」(三条三項)という規定である。右の括弧内の国際飛行又は国内飛行の無関係を唱う文言は条約採択時に挿入されたものである。この規定は元來、「この条約は機内で犯罪行為が行われた航空機が、その登録国の領域外で離陸又は着陸しなかつた場合には、適用されない」という二重否定の規定案であつたものを積極的な表現に修正したものであり、法律委員会

では、右の規定案を削除して国内航空にも適用範囲を拡大すべきであるという提案と規定の文言を更に明瞭化すべきであるという提案が為されていた。特に英国代表は、条約がハイジャッキングの国際的側面のみでなく登録国の国内で発着する国内飛行中の行為をも対象にすべきことを主張した。例えば、国内でハイジャッキングを行つた犯人が他国に逃亡する場合、当該行為は条約では規制されず、国内法に委ねられることになるが、各締約国は条約に効果を与えるべく国内法を整備しても、純粋な国内ハイジャッキングを規制しようとしないうちも、犯人の逃亡先の国は仮令本条約の締約国であつても犯行地の国内法が当該行為を規制していなければ、犯人を起訴又は引渡し出来ない場合があるというのがその理由である。他方でアメリカ代表は、もし条約が国内ハイジャッキングをカバーしないと、逮捕された犯人の処置に関する情報のICAOへの通報義務(十一条)は国内ハイジャッキングを含まないことになり、ICAOは犯罪行為の全貌の重要な部分を知ることが出来なくなるといふ理由を追加した。三条三項を削除する此れ等の提案はいずれも否決されたのであるが、アメリカの主張する理由は別途の解決方法を計るとしても、英国の主張する国内ハイジャッキングを行つて他国に逃亡する犯人の規制に関して、条約採択会議では、逮捕・抑留・予備調査(六条)、訴追(七条)、犯罪人引渡し(八条)及び刑事手続に関する援助措置(十条)の諸規定は、第三条三項(及び四項)の規定に拘わらず、「犯罪行為の犯人又は容疑者が当該航空機の登録国以外の国の領域内で発見された場合には、当該航空機の離陸地又は実際の着陸地の場所のいかんを問わず適用する」(三条五項)という規定を追加したのである。しかし、もとより条約が登録国の国内に限定される犯罪行為を適用対象としないといふ建前に変更はない。この点に関連して次に問題となるのは、犯罪行為の行われた航空機の登録国以外の国の着陸予定地が含まれている場合で、結果的には登録国内に着陸することになつた場合に条約が適用されるかどうかである。⁽¹⁶⁾しかし、条約上では、被飛行国は条約の適用範囲との関係においては無関係とされており、例えばA国の一地点から他の地点への飛行の途中で、B国上空を通過中進路変更され、A国の別の地点に着陸した場合には、条約では処罰の対象とならないとされ

る。同様に、A国籍機がA国の一地点を発つてB国の一地点へ飛行の途中、A国の他の地点に進路変更された場合も、A国内法によつてのみ規制される。要するに、不法奪取条約では航空機の登録国、離陸地及び行為発生後の実際の着陸地の三つの基準によつてその適用範囲が決定されるのである。犯人の行先国を實際に何等変更することのないハイジャッキングの場合は国際法的規制の積極的に関与する意義を認めない趣旨であると考えられる。しかし、このような立場は運送人の責任及び地上損害等に関する他の国際航空諸条約とは異なる側面を有しており、此れ等の国際条約では次の着陸予定地が他国にある場合には、一般にその業務又は飛行の間に発生した法的事実に国際的要素を付与して条約の対象とするのである。民事事件と異なり、犯罪の訴追及び処罰の諸問題には特に領域主権の要素が介入することは容認されなければならないが、条約が基本的には「その飛行が国際飛行であるか国内飛行であるかを問わない」として、実例において国内飛行過程における発生率の高いこの種の犯罪行為の特殊性⁽¹⁷⁾を捉えているにも拘らず、依然としてその適用範囲に国境の要素を係わらしめている点は問題視されるかも知れない。しかし、他方で、飛行又は業務の性質によつて条約の適用対象を決定するとすれば右の特殊性を十分に把握し切れない嫌いがあることも認められなければならないであろう。

尚、共同の航空運送運営組織又は国際運営機関を設立し、共同の又は国際的な登録が行われている航空機を運航する締約国の場合において、⁽¹⁸⁾機内で犯罪行為の行われた航空機の離陸地と実際の着陸地とが同一の国の領域内にある場合にも条約は適用されない(三条四項)。法律小委員会の原案ではこの規定が含まれていなかったため問題を残していた。例えば、仮りにこのような国際運営組織を組織するA・B・Cの三国が、第五条に従つて、条約の適用上A国を航空機の登録国に指定することに合意し、当該航空機をめぐつてB国内の二地点間で犯罪行為が生じた場合、登録国Aの領域外で離陸又は着陸することであるから、第三条三項の規定によれば条約は適用されることになる。この場合は実質的に一国内で発着する航空であるにも拘らず、条約は適用されることになり、このような機関又は組織の航空機の場合には各組成国が登録国と看做されるこ

とが望ましいという見解が表明されていた。しかし、そうすると第五条で組成国の一を登録国と指定するよう要請する規定部分と衝突することになるし、また、第四条に従つてすべての組成国は裁判管轄権を設定する義務を負うことになる。此れ等の問題の検討を命ぜられた法律委員会の Working Group は、上述の例における B 国内で離着陸する航空機には条約が適用されないこと、但し B 国で離陸し C 国で着陸する場合でその間の飛行中に犯罪行為の行われた場合には適用されるという報告を提出したのであるが、報告の前段部分⁽¹⁹⁾が条約規定に生かされ、後段部分は規定する必要がある程明示的であると考えられたのである。

四 裁判管轄権

航空機の不法奪取の容疑者に対して、どの国が裁判管轄権を有するかという問題について、条約は裁判権の一元化はもとより、多数管轄権の競合の場合の優先順位を設定することなしに、「いずれの締約国も、次の場合には、犯罪行為及びその容疑者が犯罪行為の実行にあたり旅客又は乗組員に対して行つたその他のすべての暴力行為につき、自国の裁判権を設定するために必要な措置をとる」として、次の三つの場合を列挙したに過ぎなかつた(四条一項)。即ち、(a) 犯罪行為が当該締約国において登録された航空機内で行われた場合、(b) 機内で犯罪行為の行われた航空機が容疑者を乗せたまま当該締約国の領域内に着陸する場合、(c) 犯罪行為が、当該締約国内に主たる営業所を有する賃借人又は主たる営業所を有しないが当該締約国内に住所を有する賃借人に対して乗組員なしに賃貸された航空機内で行われた場合である。但し、犯罪行為の容疑者が領域内に所在する締約国は、右の(a)(b)(c)の場合に該当する他のいずれの締約国に対しても第八条(犯罪人の引渡し)の規定に従つてその容疑者を引き渡さない場合に当該犯罪行為につき自国の裁判権を設定するため、必要な措置をとることとされる(四条二項)。更に、この条約は、国内法に従つて行使される刑事裁判権を排除するものではない(四条三項)。航空機の

登録国と着陸国の管轄権は既に法律委員会の条約案で認められていたが、航空機賃借人の主要営業所又は住所を有する締約国の管轄権は、第二項の容疑者の所在国の管轄権と共に外交会議で新たに追加されたものである。

登録国の管轄権は東京条約でも規定しており特に問題視されなかつたが、着陸国の管轄権については可成りの論議があつた。法律小委員会の第一会期では「容疑者が離機する国」とされてきたが、第二会期では「その領域に当該航空機が着陸し且つ容疑者が離機する国」と修正され、更に法律委員会では「当該航空機が容疑者を機内に乗せたままその領域内に着陸する国」となつた。これを見ても判るように、容疑者の「離機」という基準から次第に航空機の「着陸」という基準に重点が移行して来た。先ず、容疑者の離機する国の管轄権を認めようとする立場は、そのような国が容疑者を逮捕するのに最良の立場にあるという考慮に加えて、自国に何等の「関係」も持たずに単に航空機が容疑者を乗せたまま着陸するに過ぎない場合には、管轄権の設定義務を負いたくないという考慮によるものと考えられる。そのような「関係」としては、犯行が自国の領空内で行われる場合、自国の登録航空機内で行われる場合、自国の領空内で行われずとも容疑者が着陸するまで支配を維持している場合（この場合は容疑者が離機して航空機の支配を終了する時まで犯罪行為の継続を擬制することが可能である）、容疑者が自国の国民又は恒久的居住者の場合等が含まれる。次に、着陸と離機の両者を要件とする立場は、ハイジャックされた航空機が給油等のために着陸し、更に他の国に向けて飛び立つ場合をカバーしないことになる。単に給油の行われる中間着陸国である締約国に管轄権を付与する必要はないという意見もあつたが、犯行者が航空機の支配を握りつつ（従つて犯罪行為は継続しつつ）中間着陸するという、いわば着陸国にとつての「関係」は存在すると言えよう。一般に航空機が着陸する場合は犯人が機内で取り押えられてから着陸する場合と犯人が支配を握りつつ着陸する場合とがあり、しかも、そのそれぞれの場合に、中間着陸と最終着陸の場合があり得る。「その領域内に当該航空機が着陸する国は、もし容疑者がその領域内にある航空機から降機しない場合又は移動させられない場合には、管轄権を設定する義務を負わない」という趣旨の提案は

一度は確認されたが、反対意見に鑑みて条約案の中には反映されなかつた。多様性を有する着陸の状況を容疑者の離機という限定された行為で制約することは無理があると言わなければならない。もし裁判管轄権が中間着陸国を含めた着陸国のすべてに設定されるよう義務づけられなければ、現に行われている犯罪行為に早急且つ効果的な終止符を打つことは困難である。乗客・乗組員の苦痛もさることながら、犯罪行為の継続に帰因する航空の安全に対する危険は存続するのであり、その意味で、不法奪取条約が容疑者の離機という領域国との「関係」を重視する基準を捨てて、着陸一般の場合を採用したことは評価される。

航空機賃借人の主要営業所又は住所のある国の管轄権は、法律委員会において、バルバドス代表の終始主張し続けたもので、主として他の航空小国によつて支持を受けた。この種の管轄権の設定理由は、近時国際航空に従事する航空企業の保有する航空機が外国で所有・登録されて運航者に賃貸されるため、運航者の国民によつてその乗組員が構成されながら航空機自体は所有されないというケースが増加して来たことによる。もし航空機の登録国のみの管轄権を認めると、賃借人（法人又は個人の国籍国は管轄権を行使し得ないことになり、このような場合には、航空機を単に賃貸するに過ぎない登録国よりも、むしろ運航者と同国籍の乗組員を乗せて実際に航空機を運航する国の方が犯罪行為に関してより密接な「関係」を有すると考えられるのである。尤もこれに対しては、第四条三項によつて各締約国がその国内法に従つて管轄権を行使することが排除されていないのであるから、航空機を実際に運航する国が管轄権の行使を希望するならば国内法上そのような措置を執ればよいという反対論もあつた。また、東京条約第三条第一項において登録国の管轄権は確立されているからその原則を崩すべきではないという意見もあり、更に、ICAO事務局（法律部）の見解としても、管轄権の問題としてこのような主張が採択されると各国はその刑法を大幅に修正せざるを得なくなる上に、条約の発効を遅らせる結果となると、このように危惧が表明された。しかし、実際に航空機を運航する国の裁判管轄権の主張は、犯罪管轄権一般に関して被害者の（消極的）国籍主義の

主張を含むと共に、条約上では管轄権の設定を義務づけられている国に対して犯罪人引渡しが行われることになつてゐるため、航空小国としては条約上 mandatory な管轄権を有することを主張してゐるのである。そして、「締約国はその国で法人化ないし設立された会社又は他の法主体により所有又は運航された航空機内で犯罪行為が行われた場合に管轄権を有する」という規定を挿入する提案は一度は採択されたが、一票差であつたため問題は再燃し、「各締約国は犯罪行為が自国に主たる営業所を有する運送人によつて運航されるが所有されない航空機内で行われる場合には、犯罪行為に対して管轄権を設立するのに必要な措置をとることが出来る」という妥協案が提案された。しかし、この妥協案は否決され、引き続き当初僅少の票差で採択されたバルバドス提案も再投票の結果否決されてしまつた。だが、この問題は犯罪人引渡しの問題の審議に関連して再度採り上げられ、法律委員会は rapporteur を任命して、所有者でない個人又は航空会社によつて運航される航空機の問題を検討するよう命じ、外交会議で報告させることになつた。その結果ハーグ会議で当初の提案がほぼ再生され、第四条一項(c)となつたのである。

共同の又は国際的な登録が行われている航空機を運航する共同の航空運送運営組織又は国際運営機関を設立する二以上の締約国は、適当な方法により、当該航空機のそれぞれにつきそれらの締約国のうちいずれか一国を、この条約の適用上裁判権を有しかつ登録国とみなされるものとして指定するものとし、これを I C A O に通告する。I C A O は、その通告をすべての締約国に通知する(五条)。条約の適用範囲に関連して述べた如く、国家的基盤で登録されないこのような航空機については問題点が多く、法律委員会では Working Group の検討に委ねていた。問題点とされたのは、(i) 第三条の適用範囲と関連して、此れ等の組織に属する航空機について、各組成国が登録国と看做されるべきであるか、(ii) このような航空機の機内で行われる犯罪行為について条約はどのように適用されるか、(iii) 犯罪人引渡しの目的上、行為発生地の擬制が上の結論如何によつて異なつて来る、(iv) 一九六七年十二月十四日のパリにおける I C A O 理事会の決議によれば、このような

共同運営組織を組成する国は、国際民間航空条約第七七条の下で、ICAO加盟国でなければならぬとされるが、そのことと現条約との関係はどうか、の諸点である。Working Groupの作成した規定案は、ほぼ現在の第五条の内容と同様であるが、これをめぐって法律委員会では可成りの議論があつた。現在の問題である裁判管轄権については(i)の点が関連するが、各組成国のそれぞれが登録国とは看做されないことになり、第四条一項(a)の下にすべての組成国が管轄権の設定義務を負わないことになつたのである。(ii)については既に条約の適用範囲に関して説明した如くであり、(iii)は後述の第八条に関連する問題である。(iv)については、条約は結局オール・ステート・フォーミュラを採用したから、前記の理事会決議とは別個に考慮されることになると考えられる。

外交会議では、裁判管轄権の設定義務に関して、犯罪行為のみならず「その容疑者が犯罪行為の実行にあたり旅客又は乗組員に対して行つたその他のすべての暴力行為」も追加されることになつた。従つて、裁判権に関する限り、条約の規制対象となる行為は不法な奪取又は管理の行為自体より広く捉えられることになるが、犯罪行為の実行にあつて行われる「その他のすべての暴力行為」の意味は、第一条の犯罪の定義との関連において必ずしも明確ではない。犯罪行為の要件の一つは航空機を奪取又は管理することであり、そのために機内で行われるあらゆる暴力行為(未遂を含む)は犯罪行為を構成するのである。従つて、ここで言う暴力行為とはそれ以外の「他の」暴力行為、例えば奪取又は管理の機会に付随的に行う強盗・殺人・強姦等を指し、国内法では観念的競合あるいは結果的加重犯となるような行為を指すものと考えられるのであるが、此れ等の行為は民間航空の安全に対する不法な行為に該当する場合もあり、後述する不法行為条約との関連性を生ずることにならう。

以上の裁判権に関する条約の規定を総合的に眺めてみると、各国国内法による犯罪管轄権の諸種のパターンを導入と行使は、東京条約の場合と同様に排除されておらず、既に法律小委員会の段階で指摘された如く、条約は管轄権の競合の可能性

を増大させる結果となる虞れがあり、そのために単一の裁判権の画定あるいは少なくともその優先順位を認める基準を設定すべきであるという意見も看過し得ないものがある。しかし、不法奪取の行為に限らず機内犯罪一般に関して、どの国が最良の「関係」を有するかを一義的に決定することは困難であると言わなければならない。航空活動の流動性ないし機動性、多国籍の乗客及び乗組員、航空機の商品化による所有 \parallel 登録 \parallel 国籍の結合関係の再検討の必要性、あらゆる場合の旗国主義の類推の不適切性等の諸要因を考慮すれば、特に通常の機内犯罪の場合と異なり、航空機自体が犯罪行為により進路変更され、その安全を脅かされながら国境を飛来する場合には、裁判権の一元化は余程の擬制が認められるだけの合意が得られなければ実現され難い面がある上に、その効果的規制を計る上で必ずしも適当でないと見えよう。従つて条約では管轄権の多元化の構成が採られているのであるが、管轄権の設定を利害関係の強いと見られる国に最大公約的に義務づけて、更に他の諸国による管轄権行使も排除しないという構成を採るよりも、右の諸要因を考えると、この種の犯罪に対してはいずれの国でも管轄権を行使しなければならないという普遍性が認められるべき余地があると考えられるのである。

(四) 逮捕・抑留・予備調査の手続

犯罪行為の犯人又は容疑者の逮捕・抑留・予備調査等の手続に関して、不法奪取条約第六条は東京条約第十三条(二一五項)の規定を準用して、以下のように規定する。犯罪行為の犯人又は容疑者が領域内に所在する締約国は、状況によつて正当であると認める場合には、その者の所在を確実にするため抑留その他の措置をとる。この措置は、当該締約国の法令に定めるところによるものとするが、刑事訴訟手続又は犯罪人引渡手続を開始するために必要とする期間に限つて継続すること出来る(六条一項)。一項の措置をとつた締約国は、事実について直ちに予備調査を行う(二項)。一項の規定に基づいて抑留された者は、その国籍国の最寄りの適当な代表と直ちに連絡をとるための援助を与えられる(三項)。いずれの国も、本

条の規定に基づいていずれかの者を抑留する場合には、航空機の登録国、第四条一項(c)の場合に該当する国、抑留された者の国籍国及び適当と認める時はその他の利害関係国に対し、その者が抑留されている事実及びその抑留が正当とされる事情を直ちに通告する。二項の予備調査を行なつた国は、その結果を此れ等の国に対して直ちに報告するものとし、かつ、自国が裁判権を行使する意図を有するかどうかを明示する(四項)。

「犯人又は容疑者が領域内に所在する締約国」に抑留その他の措置の義務を課すことにしたのは、元々法律委員会におけるノルウェーの提案に端を発する。その理由は、航空機が着陸し容疑者が離機する国(法律小委員会原案の当局が必ずしもその者を逮捕し得るとは限らないこと及び若干の国ではこの点に関する犯罪人引渡し条約と国内法令が、引渡しの要請を受ける以前にもしくは警察当局がその者の逮捕を勧告する以前に、予備的拘留を行う規定を含まないこと等が挙げられる。これに対しては、犯罪行為とは何等の関係もない国がその者を逮捕する義務を負う必要はないという反対論もあつた。尤も、そのような反対も、「状況により正当」と認める場合(upon being satisfied that the circumstances so warrant)」という条件の弾力的適用が可能であるという理由で、結局この提案は採用されることになつたのである。しかし、このように、犯人又は容疑者が所在する国にも逮捕・抑留・予備調査の手續をとる義務を課しても、その国の裁判権が設定されておらず、しかも犯罪人引渡しの可能性のない場合には、起訴も引渡しも行われないう結果となつてしまふ(犯罪管轄権がカバー出来なくても、犯人又は容疑者を抑留し得る法規を定立し得るといふ意見もある)。そこで、このような犯人又は容疑者に有利なギャップを埋めるために、その者の所在する国にも管轄権の設定義務を課すことが必要になり(四条二項、それと同時に、訴追を行う措置を執ることが必要になる(七条)のであるが、後述する如く、犯罪人の引渡しを行うことは必ずしもすべての場合に必要ではないので、その間の調整は為されていない。いずれにせよ、このような提案が為された背後には、「この犯罪が非常に重大な性質のものであるから、法律委員会としては、仮令それが既存の法から若干逸脱することを意味するとしても、犯人が処罰されずに

放置されることを確保するよう努めるべきである」という主張があるのであるが、基本的には東京条約の場合と同様に、此れ等の手続は「状況により正当と認める場合」に「当該締約国の法令に定めるところにより」行われることに限定されており、そこに可成りの自由裁量の介入する余地が認められている。更に、次に述べる如く、当該締約国としては必ずしもすべての場合に容疑者を起訴する義務を課されていない点が留意されなければならない。

（六） 訴 追

犯罪行為の容疑者が領域内で発見された締約国は、その容疑者を引き渡さない場合には、その犯罪行為が自国の領域内で行われたものであるかどうかを問わず、いかなる例外もなしに、訴追のため自国の権限ある当局に事件を付託する義務を負う。その当局は、自国の法令に規定する通常の重大な犯罪の場合と同様の方法で決定を行う（七条）。

この規定は大体において法律小委員会の原案通りであるが、小委員会のとつた立場は、引渡しを行わない国自身が自動的に起訴しなければならないということではなくて、大多数の国では起訴開始の決定が検事によつて為される制度を有しているので、その点を考慮して、ヨーロッパ犯罪人引渡し条約(European Convention on Extradition)の条項を模倣して作成したのである。従つて、不法奪取条約では、当該事件を権限ある当局に委ねる迄の過程は、引渡しを行わない締約国の義務とされているが、権限ある当局が容疑者を実際に起訴するかどうかは最終的には当局の自由裁量に従うことになるので、必ずしも義務とされていないことに注意しなければならない。但し、法律小委員会の見解としては、権限ある当局が航空機不法奪取の犯罪行為の処罰の重要性を特に念頭に置いて決定を下すべきことを期待したのであつて、この点の明文化が外交会議において本条の後段部分の如く表現されたのである。このような決定に達する際に、権限ある当局が容疑者の政治的動機を無視すべきことが規定されるべきであるとする小委員会(第一会期)における見解あるいは「いかなる例外もなく」を“without

exception whatsoever the motives may be” の Drafting Group における見解は結局条約上生かされないことになった。この種の犯罪行為の多くの事例に含まれる「政治的動機」を関係諸国が如何に評価すべきかは、現実の国際関係の要因も絡み複雑な問題を提起するが、一九六九年十二月十二日の国連総会決議に反映された国際的世論の動向及び不法奪取条約のハーグ会議における反対票なしの採択等の事実に鑑み、この種の犯罪行為は放置されるべきではないという、諸国の体制の相違を越えた基本的合意の存在を認め得るとしても、それ以上に進んで、具体的事例における容疑者の取り扱いに関する各国の政治的判断にまで国際条約が介入することには限界があることを不法奪取条約の規定は表現したものと考えられる。しかし、容疑者のいる締約国による起訴を可能な限り義務づけることは、条約の目的を確保するための重要な鍵であることは間違いない。

(七) 犯罪人引渡し

第七条の規定からも明らかな如く、条約は容疑者の引渡しが行われない場合に、容疑者の発見された締約国に訴追の機会を与えており、犯罪行為の処罰を確保する上において一応「引渡し」を前提とする建前をとっている。既に法律小委員会の段階から、このような行為が引渡さるべき犯罪であることに合意が見られ、不法奪取条約の第八条では以下の規定が置かれた。「犯罪行為は、締約国間の現行の犯罪人引渡条約における引渡犯罪とみなす。締約国は、相互間で将来締結されるすべての犯罪人引渡条約に犯罪行為を引渡犯罪として含めることを約束する」(八条二項)。条約の存在を犯罪人引渡しの条件とする締約国は、自国との間に犯罪人引渡条約を締結していない他の締約国から犯罪人引渡しの請求を受けた場合には、随意に (at its option) この条約を犯罪行為に関する犯罪人引渡しのための法的基礎とみなすことが出来る。その犯罪人引渡しは、その請求を受けた国の法令に定めるその他の条件に従うものとする(二項)。また、条約の存在を犯罪人引渡しの条件としない

の他、犯罪人引渡しを規律する一般的原则又は条約に従つて登録国に対する引渡しの優先的順位を与えようとする提案もあつたが(投票に付されず)、結局こうした試みはすべて採用されなかつたのである。フランス代表は、登録国に引渡しを限定することに反対する理由として、航空機の登録国は自国の航空機が犯罪の対象であるだけに、その処罰に強い関心のある国であり、重い刑罰を課すことに多大の関心を有することは疑いないが、正に同じ理由で、航空機の着陸国で犯罪人を登録国に引渡すことについて危惧を抱くこともあり得ることであると述べた。これに類似して、「適用される国内刑法によつて課される刑罰がどのようなものであろうとも」引渡されるという規定を追加する主張に対して、犯罪行為が死刑にされるような国に対しては若干の国は決して引渡しを行わない可能性の指摘もあつた。航空機の登録国のみならず引渡すことあるいは少なくとも引渡しの優先権を与える必要はないとする見解は、基本的には、登録国以外の他の諸国も何等かの形で犯罪行為に関する利害を有するという意識に基くものと思われる。特にこの種の犯罪行為について登録国の裁判権のみを認める立場が決して適切であるとは限らないように、犯罪人引渡しに關しても登録国への一元化ないし優先化を認める積極的根拠は乏しいと言わなければならない。実際にも、航空機の登録国に犯人が引渡され処罰された事例は稀であることが報告されている。しかし、その反面、もし犯罪人引渡しの請求国としての登録国の利害の軽重を問わないとするならば、犯罪の処罰の実効性を確保するためには、着陸国あるいは犯人又は容疑者の所在する国における厳格な処罰体制を確実にすることが要請されなければならないであろう。条約が引渡し↓処罰の順序を採用するならば、少なくとも引渡さない国の訴追を例外なく確保するためのメカニズムを確立することが一層重要になるのである。

(六) 航空機・乗客及び乗組員に対する措置

犯罪行為に遭遇する航空機、乗客及び乗組員に対して、締約国が如何なる援助措置を執るべきかに関する条約の規定(九

条は、東京条約第十一条をほとんどそのまま再生したものである。即ち、第一条(a)に規定する奪取又は管理が行われ又は行われようとしている場合には、締約国は、当該航空機の管理をその適法な機長に回復させ又は保持させるため、あらゆる適当な措置をとる(九条一項)。そして、一項の場合において、当該航空機又はその旅客若しくは乗組員が出来る限りすみやかに旅行を継続することが出来るように便宜を与えるものとし、また、占有権を有する者に対し遅滞なく当該航空機及びその貨物を返還する(二項)。従つて、東京条約第十一条をそのまま借用した法律小委員会の原案に修正が加えられた点は、干渉(Interference)のあつた場合にも機長の管理を回復・保持させるための措置を執る締約国の義務があつたものを、第一条(a)の犯罪の定義との関係でこれを削除したこと、第一条(a)に規定された行為の構成要件を列記しないで、「第一条(a)に規定する奪取又は管理」と表現したこと並びに外交会議において、機体と積荷に対する正当な所有権を有する者を「占有権を有する者」と改めて、所有者でない運航者の場合をも含むようにしたことが挙げられる。また通常犯罪行為の未遂は行為の執行の開始を意味するが、機長は当該行為が実際には未遂の状態に達せずに行われようとすることを知らされることもあるから、このような場合をもカバーするために、既遂と未遂に加えて、奪取又は管理が「行われようとしている場合」を含めている点は東京条約と同様である。その他、「あらゆる適当な措置」の意味についても、東京条約第十一条の規定の解釈が準用されよう。

(九) 刑事手続に関する援助措置

容疑者に対して既に刑事手続を開始している締約国に対して他の締約国が与える証拠の提供等の援助を促進するために、条約では「締約国は、犯罪行為及び第四条一項の暴力行為についてとられる刑事手続に関し、相互に最大限の援助を与える」こととしており、「この場合においては、援助を求められた締約国の法令が適用される」(十条一項)。このように、司法

共助措置は締約国の法令に従つて相互に与えることになつてゐるが、その中に締約国の締結した条約が含まれるか否かの点が法律委員会で問題となり、この点を明確にするために Drafting Group による検討を経て、外交會議では、「一項の規定は、刑事問題に関する相互援助を全面的又は部分的に規定する現行の又は将来締結される二国間又は多数国間の他の条約に基づく義務に影響を及ぼすものではない」(二項)という規定が追加された。

この問題に関連して、一事不再理 (*ne bis in idem*) の原則を条約中に含めるかどうかについては、法律小委員会及び法律委員会のそれぞれにおいて見解が分かれたところである。法律小委員会が決定を下さずに法律委員会の検討の基礎として提出した規定案によれば、「各締約国は、もし犯人が他の締約国で最終判決を受けたこと及び、有罪判決の場合には、判決に服し又は判決が時効により妨げられもしくは特赦されたことを証明する場合には、犯人に対して手続を執ることを差し控えないければならない」とされてゐた。この原則を条約中に含めようとする立場は、条約は裁判権についても犯罪人引渡しについても新らしい義務を課しているから、一事不再理の原則によつて補充される必要があるとする。他方で反対の立場は、この原則がすべての国で同様に適用されていないこと、犯罪人引渡しに関する国内法又は二国間又は多数国間条約で既に処理されている問題であること、各国は訴追又は引渡しの決定に當つて、他の基準(例えば政治的考慮に基くもの)をも考慮に入れることがあること等の理由に基く。妥協案として、締約国は「その国内法又は条約に従つて」一事不再理の原則を適用するという趣旨の提案が法律小委員会で為されたこともあつたが、結局条約では実現しなかつた。東京条約においてもこの原則の条文化は失敗しており、現在この原則は航空犯罪に関して國際的に合意を見ていないことになるが、犯人又は容疑者の人權の保護の観点からは問題のあるところである。

(三) 情報の提供

不法奪取条約の第十一条によれば、各締約国は、国内法に従い、出来る限りすみやかに、(a) 犯罪行為の状況、(b) 第九条の規定に従つてとつた措置、(c) 犯罪行為の犯人又は容疑者に対してとつた措置、特に犯罪人引渡手続その他の法的手続の帰結に関して有する関係情報をICAOの理事会に通報することとされている。この規定は法律小委員会 の原案に若干の修正を施して外交会議で挿入されたものであるが、法律委員会がその条約案の中にこの規定を含めず外交会議の決定に委ねた理由は、条約の普遍性を目指して出来得る限り多くの加盟国を参加させるためには、ICAO加盟国でない諸国にも条約を開放する必要がある、其れ等のICAO非加盟国が理事会に対する義務を受容するのに困難を感じることが懸念されたためである。一九七〇年十一月十四日不法奪取条約の採択直前に、これまで最大の非加盟国であつたソ連が国際民間航空条約に加入したため、このようなICAO非加盟国の困難に対する危惧は、法律委員会の段階よりも大幅に減少することになつた。尚、第九条に従つてとられた措置に関する情報即ち航空機・乗客・乗組員の取り扱いに関する情報は、従来からも比較的迅速にICAOに提供されて来たが、他の情報、特に司法手続及び犯罪人引渡しに関するもの の提供に関しては、調査上の秘密保持の要因も含まれ、長期に亘る可能性があることが指摘された。条約は此れ等の情報の提供を「できる限りすみやかに」行うことを要求するのみである。ICAO事務局では、航空機の不法奪取を含む不法妨害全般の事例についての情報蒐集のため、各国に報告事項の記載方法の例示を示しながら通報要請を行つて来ており、これまでも可成りの情報が寄せられてはいるが全ての事例を網羅するものではなく、特にキューバ及びアラブ諸国の場合のように、犯人の処罰又はその後の所在等について全く不明のものが多いたるが現状である。

(二) 紛争の解決及び条約の手続的事項

不法奪取条約に関する紛争の解決及び条約の批准・加入・寄託・効力発生・登録・廃棄等に関する手続的事項は、いずれ

も条約採択会議に確定されたものであり、以下の如き内容のものである。条約の解釈又は適用に関する締約国間の紛争で交渉によつて解決することが出来ないものは、其れ等の締約国のうちいずれか一国の要請によつて仲裁に付託される。紛争当事国が仲裁の要請の日から六ヶ月以内に仲裁の組織について合意に達しない場合には、其れ等の紛争当事国のうちいずれの一国も、国際司法裁判所規程に従つて国際司法裁判所に紛争を付託することが出来る(十二条一項)。但し、各国は、この条約の署名若しくは批准又はこの条約への加入の時に、一項の規定に拘束されないことを宣言することが出来ると共に、他の締約国は、そのような留保をした締約国との関係において一項の規定に拘束されない(二項)。二項の規定に基づいて留保をした締約国は、寄託国政府に対する通告によつてもその留保を撤回することが出来る(三項)。ハーグ會議にICAO非加盟国を参加させるべきかどうかの問題は、法律委員会では決定を下さずに懸案事項として残されていた。これに關しては、ブルガリア、チェコスロバキア、ハンガリア及びポーランドの四ヶ国から共同提案が提出され、ユーゴスラビアもほぼ同趣旨の提案を別個に行つていた。四ヶ国共同提案は、航空機不法奪取の危険な現象を抑止しようとする条約の有効性を確保するためには、国際社会全体により条約上の諸措置が普遍的に採択・適用されるべきであるとし、そのためにすべての国が条約の立法作業に参加し、条約に署名・批准又は加入すること及びすべての国が外交會議後出来るだけ速やかに条約を採択すべきことを強調したものである。前述の如く、一九七〇年十一月にソ連がICAOに加盟したことにより、条約作成のための参加国の普遍性の要請は大幅に充たされることになつたのであるが、条約は此れ等の提案趣旨を考慮して、すべての国に開放されることになり、いわゆる *all-states formula* を採用している。成立した条約の具体的な規定内容の欠陥は別として、この種事犯の規制がICAOへの加盟の有無及び個別的な国家承認の有無を問わず、広く国際社会全体の関心事として意識されていることは注目すべきである。そこで、条約はハーグ會議に参加した国による署名のため、一九七〇年十二月十六日にハーグにおいて開放され、同年十二月三十一日以後は、モスクワ、ロンドン及びワシントンにおいてすべての国に

よる署名のために開放される。条約が効力を生ずる前に署名しない国は、いつでも条約に加入することが出来る（十三条一項）。条約は署名国によつて批准されなければならず、批准書及び加入書は寄託国政府として指定されるソ連、英国及びアメリカ合衆国の政府に寄託される。条約は、ハーグ会議に参加した一〇署名国による批准書の寄託の日の後三十日で効力を生ずる（三項）。その他の諸国については、三項の規定による条約の効力発生の日又はその批准書若しくは加入書の寄託の日の後三十日目のいずれか遅い日に効力を生ずる（四項）。寄託国政府は、すべての署名国及び加入国に対し、各署名の日、各批准書又は各加入書の寄託の日、この条約の効力発生の日及び他の通知をすみやかに通報する（五項）。条約は、その効力発生效後直ちに寄託国政府が国連憲章第一〇二条及び国際民間航空条約第八十三条の規定に従つて登録する（六項）。いずれの締約国も、寄託国政府にあてた通告書によつて条約を廃棄することが出来るが（十四条一項）、廃棄は、寄託国政府がその通告を受領した日の後六ヶ月で効力を生ずる（二項）。

(1) 不法奪取条約の審議状況については、主として、法律小委員会及びICAO Doc. 8838-LC/157 (Subcommittee of the Legal Committee on the subject of Unlawful Seizure of Aircraft, Reports and Documentation) を、法律委員会及びICAO Doc. 8877-LC/161 (Legal Committee, Seventeenth Session, Minutes and Documents) を参照。本文においては、特に理由がない限り、右の文書の個別的箇所への言及は避ける。ハーグ外交会議の詳細は本稿執筆時に入手し得ていない。

(2) 前号拙稿、東京条約第十一条の説明部分参照。

(3) 右同。

(4) 法律委員会におけるアメリカ代表の発言。Doc. 8877-LC/161, p. 21.

(5) 法律委員会におけるイスラエル代表の発言。Doc. 8877-LC/161, p. 177; LC/Working Draft No. 744-9.

(6) 不法行為条約第二条(b)は、「航空機は、地上業務員又は乗組員が特定の飛行のため当該航空機の飛行前の準備を開始した時から、着陸の後二十四時間を経過する時まで、業務中のものとみなす」と規定する。

(7) 後述の裁判管轄権の項参照。

(8) 法律委員会で提起された疑問の第一点は、犯罪の第一の要件における問題点と同様に、単なる干渉行為であっても、奪取又は管理の場合と同様に重大な危険を招く可能性のあることである。第二点は、東京条約第十一条をほぼそのまま再生した不法奪取条約第九条（航空機・乗客・乗組員に対する措

最近における航空犯罪をめぐる国際法の発達と問題点

置)の法律委員会の規定案では航空機内で干渉行為が行われた場合も含めているから、第一条と第九条は矛盾することである。しかし、干渉という表現が曖昧であるという理由に加えて、東京条約第十一条又は不法奪取条約第九条と第一条の適用範囲の広狭の相違が指摘され、前者では機内の者が航行中の航空機に不法に干渉した場合に、航空機の管理を回復させ、機長の管理を保持させるために締約国が適当な措置をとる義務を課しているのに対して、後者では、厳格な処罰を受ける犯罪を定義することが目的であり、それだけに前者よりも定義上厳密でなければならず、従つて第一条で干渉を除外しながら第九条にそれを挿入することは矛盾しないという見解が表明されて、結局第一条(a)の中に *interference* の場合も要件として含める提案は否決されたのである。もつとも、外交会議においては、第一条と第九条の抵触を避けるため、干渉の場合を第九条からも除外した。

(9) 注(4)参照。

(10) 山本 前掲論文、六五頁。

(11) 犯罪行為 (*offence*) を *crime* に改めるという提案もあつたが、*offence* (英)・*infracción* (仏)・*delito* (スペイン) はいずれも *every violation of the law subject to criminal penalty* に相当するので、そのまま残されることとなつた。

(12) このことは、例えば前掲「国際民間航空及びその施設に対する不法妨害の事例に関する報告書の第五項からも明らかである。本稿一八頁注(3)参照。
(13) しかし、一九六一年三月三〇日にニューヨークで調印された麻薬に関する条約 (*Single Convention on Narcotic Drugs*) の第三十六条一項は、“Subject to its constitutional limitations, each Party shall adopt such measures as will ensure…… that serious offence shall be liable to adequate punishment particularly by imprisonment or other penalties of deprivation of liberty”とつて処罰を特定化してゐる。

(14) *Interpol* のオプザーバーは、犯罪行為の重大性に依つて、一定期間の自由の剝奪を条約上考慮することが望ましいという見解を述べた。Dec. 8877-LC/161, p. 134; LC/Working Draft No. 744-2(9)。

(15) この点で不法奪取条約と東京条約のそれぞれの適用範囲は異なつて来る(但し、東京条約の機長の権限に関する規定部分の適用範囲は不法奪取条約と同様なので、相違はない)。

(16) このような場合にも条約は適用されるという提案を日本も支持したのであるが、否決された。

(17) 本稿一九頁、注(3)の12参照。

(18) 第五条、本稿四五―四六頁参照。

(19) *Working Group* の第五条に対する改正案については、(四)裁判官轄権の項参照。

(20) 国際民間航空条約七七条(共同運営組織の許可)「この条約のいかなる規定も、二以上の締約国が共同の航空運送運営組織又は国際運営機関を組織し、及びいづれかの路線又は地域における航空業務を共同計算にすることを妨げるものではない。但し、その組織又は機関及びその共同計算業務は、協定の理事会への登録に関する規定を含むこの条約のすべての規定に従わなければならない。理事会は、国際運営機関が運営する航空機に対して航空機の国籍に関するこの条約の規定をいかなる方法で適用するかを決定しなければならない。こういう場合の航空機の国籍に関して、シカゴ国際民間航空条

約の国籍に関する規定をどう適用するかは理事会の決定についてこれ迄十分な事例は存在しない。ただ、かつて、当時のアラブ連盟が汎アラブ航空を設立する計画を樹てた際、同会社の航空機の国籍について一九六〇年三月に理事会に要請がなされたことがある。理事会は専門家委員会を任命して、単にアラブ連盟から受けた特殊な要請を検討するばかりでなく、第七七条に関する問題の一般的検討を命じた。委員会は一九六〇年六月に会合し、報告書を作成したが、それによれば、「第七七条に言う『共同の航空運送組織』という言葉は、シカゴ条約の締約国のみにより構成された組織のことを指すのであつて、非締約国を含んだ組織には適用されない。」従つて、「設立を希望している汎アラブ航空はシカゴ条約の締約国でない諸国を含むから、アラブ連盟の要請に応じてシカゴ条約七七条にいう決定をICAO理事会が行わなければならない理由は何もない。」とされた。このため、共同組織に用いられる航空機の国籍如何の問題は未解決のまま残されることになつた。しかし、専門家委員会では、もし航空機が主権独立国で登録されなければ、シカゴ条約の下では当該航空機は国籍を持たないということが多数意見であり、従つて、シカゴ条約の下では国際組織・機関に所属する航空機の国籍は、組織・機関ではなくて国家にのみ帰属すると考えられるようである。 Cf. Bin Cheng, *The Law of International Air Transport*, 1962, p. 131-132.