

Title	国際海峡の通航制度 (一) : 第三次海洋会議の第二会期 (カラカス) における諸提案と問題点をめぐって
Sub Title	The Régime of Passage through International Straits (1) : Proposals and Problems at the Caracas Session of the Third U.N. Sea Conference
Author	栗林, 忠男(Kuribayashi, Tadao)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1975
Jtitle	法學研究 : 法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.48, No.4 (1975. 4) ,p.35- 69
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19750415-0035

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.

国際海峡の通航制度（二）

——第三次海洋法会議の第二会期（カラカス）における諸提案と問題点をめぐって——

栗 林 忠 男

- 一 背景
- 二 諸提案の内容
 - 一 海底平和利用委員会
 - 二 第三次海洋法会議の第二会期（カラカス）——（以上本号）
- 三 問題点と各国の立場
 - 一 国際海峡の法的地位
 - 二 通航権の性質
 - 三 国際海峡の定義
 - 四 船舶・航空機の区別
 - 五 通航の規則
 - 六 その他の問題点

一 背 景

一九七四年六月二十日から開催された第三次国連海洋法会議の第二会期(カラカス会期)⁽¹⁾は、十週間に亙る討議の後、八月二十九日に閉会し、次回会期が一九七五年三月十七日より五月十日までジュネーブで開催されることになった。

実質会期としては最初のカラカス会期の開催を前にして、第三次海洋法会議の最大の焦点の一つが、國際海峡と呼ばれる「國際航行に使用される海峡」の通航制度、即ち、船舶・航空機の通航権の性質と範囲にあることは、會議に先立つ国連海底平和利用委員会における準備的審議の内容からも、既に十分予想されるところであつた。それは、近年の國際社会における政治、經濟、科学技術の急速な情勢変化と發達を反映して、伝統的な海洋区分の再編成の問題を含む既存の國際海洋法秩序全般についての再検討が余儀なくされて来た一般的趨勢⁽²⁾の中で、過去一九五八年及び一九六〇年の二度に亙るジュネーブ海洋法會議で決着を見なかつた領海の幅員が、漸やく最大幅員十二マイルに統一される動向が強まつて来たことによつて、従来、公海自由の原則の下に船舶・航空機の航行又は上空飛行の自由⁽³⁾が認められる公海部分の残されていた國際海峡の大多数が、その全部又は一部において、海峡沿岸国の領海に含まれる結果となり、そのため、外国の船舶又は航空機は沿岸国の領海における通航制度に服さなければならぬという前提が生じて来たからである。このような海峡は、マラッカ海峡、ロンボック海峡、ホルムズ海峡、ジブラルタル海峡、ドーバー海峡、宗谷海峡、津軽海峡など世界に一一五ないし一一六ヶ所存在すると言われる⁽⁴⁾。

現行の國際法規である一九五八年の「領海及び接続水域に関する条約」(Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone)⁽⁵⁾ (以下領海条約と略称)によれば、領海においては、沿岸国であるかどうかを問わず、すべての国の船舶は無害通航権(right of innocent passage)を享有するが(十四条一項)、領海における外国船舶の通航は、沿岸国の平和、秩序又は

安全 (peace, good order or security) を害さない限り無害とされる (同条四項)。沿岸国は領海の無害通航を防止するため、その領海内において必要な措置を執ることができる (十五条一項及び十六条一項)。無害通航権を行使する外国船舶は、沿岸国が領海条約の規定及び国際法の他の規則に従つて制定した法令、特に運送及び航行に関する法令に従わなければならない (十七条)。また、沿岸国は、自国の安全の保護のため不可欠である場合には、その領海内の特定の区域において、外国船舶の間に差別を設けることなく、適当な方法で公表した後においてのみ、外国船舶の無害通航を一時的に停止することができる (十六条三項)。但し、外国船舶の無害通航は、公海の一部と公海の他の部分又は外国の領海との間における国際航行に使用される海峡においては停止してはならないとされる (十六条四項)。国際海峡における通航の停止を禁止するこの規則は、領海における無害通航制度を前提とするものであり、従つて、国際海峡における外国船舶の通航の無害性は、領海における船舶の通航一般と同様に、前記の領海条約の諸規則に従つて判断されるとともに、沿岸国の規制を受けることにならう。更に、潜水船は海面上を航行しかつその旗を掲げなければならない (十四条六項)。特に、軍艦が領海の通航に関する沿岸国の規則を守らず、しかも、軍艦に対して行なわれる遵守の要請を無視した場合には、沿岸国はその軍艦に対し領海からの退去を要求することができる (二十三条)。軍艦が領海内において無害通航権を享有するかどうかは、国際法上二通りの解釈があつて争われている。領海条約が「すべての船舶に適用される規則」として無害通航権を認めているのであるから、軍艦もそれに含まれるとする解釈と、同条約二十三条で軍艦は沿岸国の領海通航に関する規則を遵守しなければならないから、その規則中に事前許可又は通告を含めて、これに従わない軍艦を退去させることができるという解釈である。ソ連をはじめかなりの数の国は現在まで事前の許可のない軍艦による無害通航を承認せず、条約に留保をつけて軍艦の通航権を否認している。⁽⁶⁾なお、航空機は、船舶と異なり、民間航空機であろうと国の航空機であろうと、領海上空に対する沿岸国の完全かつ排他的な領空主権の下に立ち、一般国際法上無害通航の権利を享有しない。⁽⁷⁾

海上通航権の國際法制度が、近世初頭の「海洋論争」とその後の諸国の慣行の中で定着した「海洋自由の原則」の下に、公海における航行の自由 (freedom of navigation) のみならず、外国領海における無害通航の確保というかたちで、海洋空間における基本的な法的区分を乗り越えた通航権を確立しているのは、國際交易の要路としての海洋の意義、換言すれば、船舶航行のもつ社会的価値が普遍的に評価されて来たからにほかならない。しかし、國家の領域部分として領域主権の及ぶ領海において船舶が享有できるとされる無害通航の概念は、これまで必ずしも明確ではなかつた。海底平和利用委員会とカラカス会期においては、この抽象的な概念の明確化を計るために、無害でない通航の種類を具体的に列挙して、沿岸国による無害性の判断の客観化を試みたり、無害でない通航を防止するための沿岸国の国内法令制定権の範圍を具体的に確定しようとする試みなどがなされたが、その根底には、外国船舶の通航に対する沿岸国の主観的・差別的な裁量の余地があるという強い懸念ないし不信感が横わつている。

カラカス会期においても、また、そのための準備的討議を行なつた海底平和利用委員会においても、國際海峡の通航制度の問題が、基本的には海峡の利用をめぐる國際社会全体の利益と海峡沿岸国の利益との間に適正な調和を見出すことであるという認識においてすべての国に共通するものがあつたが、何が適正なバランスであるかについては、各国の立場は決して一様ではなかつた。そこには、領海化した國際海峡は当然に領海と同一もしくは類似の通航制度に服するとする立場と、國際海峡における自由航行ないし自由通過は海洋自由の原則のコロラーであるとする立場との單純な論理的対決だけでは割り切ることのできない、國際海峡をめぐる政治、經濟、軍事的な諸要因に由来する特殊な諸問題がある。とりわけ、強大な海軍力と空軍力の自由な作戦行動を世界の海域とその上空に互つて確保しようとする米ソの軍事戦略上の要請は、軍艦と軍用機を含むすべての船舶・航空機の通過のための自由な通航制度の確立を強く迫つており、その承認をもつて、主として發展途上諸国の発想になる今會議のもう一つの最大焦点である二〇〇マイルの排他的經濟水域の承認とパッケージ・ディール

の対象としている。これに対して、自国の領海における国防上の安全、海上交通の安全、汚染防止などの諸利害を擁護するために、沿岸国による規制強化を主張する有力な海峡沿岸諸国並びにそれを支援する多くの発展途上諸国の対立が顕著である。国際海峡の通航制度は、更に、軍事的側面のみならず、商船による国際海上通商の立場からも強い関心が寄せられている。特に、我国のように、国民の経済生活を海上貿易運送に極度に依存する海運国にとつて、国際海峡は通商上の生命線であり、そこにおける通航制度のあり方いかんによつては、海運ひいては国民生活に大きな影響を蒙ることが予想されている。加えて、公海への接近をこれらの海峡に必須的に依存しなければならない内陸国又は地理的不利国の立場もある。このように眺めると、国際海峡は多様に錯綜する各国の複雑な利害が集約される場であり、未組織の段階にある現在の国際社会における諸国間の平和と国際協力への隘路を象徴的に反映していると言えよう。

間近かに迫つたジュネーブ会期の開催を前にして、本稿のテーマは、国際海峡の利用をめぐる国際社会全体の利益と海峡沿岸国の利益との間の適正な調和点の探索がどこまでなされ、また、なされようとしているかの確認にある。この観点から、以下、本号において海底平和利用委員会及びカラカス会期における各国提案の内容を眺め、次号において国際海峡の通航制度をめぐる各種の問題点と各国の立場を明らかにしたいと思う。なお、領海の通航制度と国際海峡の通航制度を別個のものとする最終的決定が国際会議においてなされていない現段階において、本稿の考察は必然的に領海における通航制度一般にも言及せざるを得ないこと、特定の国際海峡の法制度に関しては、従来多くの研究がなされているが、本稿は今次海洋法会議における新しい争点を対象とするので、それらにはほとんど触れないこと、また、国際海峡の通航問題は汚染の防止問題と密接な関連性があるが、海洋汚染に関する問題全般は海洋法会議の別の主要な主題として他の委員会で検討中であり、ここでは、通航制度に関わり合いのある限度においてそれらに触れるに止めることを予かじめお断わりしておきたい。

(1) 第三次国連海洋法会議は、第一会期を一九七三年十二月三日から十五日までニューヨークにおいて開催し、会議の議事手続規則についての審議を行な

つた。しかし、表決手続に関する規則は、各国の激しい対立のため採択されず、第二会期のカラカス会議に持ち込まれた。カラカス会期は、実質的な審議を開始する前に一週間をかけて表決手続を採択した。手続規則に関しては、A/CONF.62/30/Rev.1 参照。

(2) 一九六七年の国連総会の第二十二会期は、国家管轄権の範囲を越える海底の平和的利用を検討するために、三十五ヶ国からなる特別委員会(Ad Hoc Committee)を設立する決議を採択した。総会は、特別委員会の報告に基づいて、一九六八年十二月二十一日の第二十三会期において、「国家管轄権の範囲を越える海底の平和的利用に関する委員会」(Committee on the Peaceful Uses of the Sea-Bed and the Ocean Floor beyond the Limits of National Jurisdiction)を設立する決議を採択した。この委員会は当初四十二ヶ国であり、その後四十四ヶ国と五ヶ国をそれぞれ加え、全体としての構成国が九十一ヶ国になった。委員会は、一九六九年より一九七三年までニューヨークとシタネーブにおいて一連の会合を開き、その作業の包括的レポートと諸文書を含む、その審議に関する最終報告を提出した。最終報告は、Official Records of the General Assembly, Twenty-eighth Session, Supplement No. 21, A/9021, Vols. I to VI に収録されている。

(3) 第三次海洋法会議(カラカス会期)の一般的背景については、別の機会に簡単に触れたことがある。拙稿「新海洋法秩序」への動向―国連海洋法会議に参加して」三田評論、一九七四年十一月号(第七四二号)、四十六頁。

(4) 一九五八年のシタネーブ「公海に関する条約」(Convention on the High Seas)の第二条は、公海の自由には、なかんずく、次のものが含まれるとして、「航行の自由……公海上空の飛行の自由」を掲げている。なお、「公海」とは、国家の領海又は内水に含まれていない海洋のすべての部分をいう(同条約一条)。

(5) ソ連とアメリカの夫々の主権下にあるヒーリング海峡をニヤ所と算定すれば、二六ヶ所になる。なお、Kennedy, A Brief Geographical and Hydrographical Study of Straits which constitute routes for international traffic, U.N. Doc. A/CONF.13/6 and Add. 1 参照。

(6) 高林秀雄「海洋法の軍事的側面」ジュリスト、一九六六年、No.三三七、八九一〇頁参照。

(7) 一九四四年のシカゴ「國際民間航空条約」(Convention for the International Civil Aviation)の第一条は、「締約国は、各国がその領域上の空間において完全かつ排他的な主権を有することを承認する」と規定する。この条約の適用上、国の領域とは、その国の主権……の下にある陸地及びこれに隣接する領水という(同条約二条)。「完全かつ排他的な主権」という文言は、領空主権が領海における無害通航権のような一般国際法上の制約を受けないことを明確にする趣旨である。なお、シカゴ条約は民間航空機にのみ適用され、国の航空機(軍、税関及び警察の業務に用いる航空機は国の航空機とみなされる)には適用されない(同条約三条)。

二 諸提案の内容

一 海底平和利用委員会

国際海峡の通航制度の問題は、一九七一年より一九七三年まで国連海底平和利用委員会の第二小委員会 (Sub-Committee

II) で審議された。この問題を直接取り扱った各国の提案としては次のものがある。

- 1 アメリカ「領海の幅員、海峡及び漁業に関する条文案」(一九七一年七月三十日提出)。⁽¹⁾
- 2 ソ連「国際航行に使用される海峡及び領海の幅員に関する条文案」(一九七二年七月二十五日及び一九七三年三月十三日提出)。⁽²⁾
- 3 海峡八ヶ国(キプロス、ギリシア、インドネシア、マレーシア、モロッコ、フィリピン、スペイン、イェーメン)「国際航行に使用される海峡を含む領海の航行に関する条文案」(一九七三年三月二十七日提出)。⁽³⁾
- 4 イタリア「海峡に関する条文案」(一九七三年七月十六日提出)。⁽⁴⁾
- 5 中国「国家管轄権の範囲内の海域に関するワーキング・ペーパー」(一九七三年七月十六日提出)。⁽⁵⁾
- 6 フィジー「領海の通航に関する条文案」(一九七三年七月十九日提出)。⁽⁶⁾
- 7 ポーランド「海峡の航行の側面に関する提案」(一九七三年八月八日提出)。⁽⁷⁾

1 アメリカ案

アメリカ案は、領海の最大幅員を十二マイルとして承認するとともに(一条)、国際海峡について次のような規定(二条)を設けている。

1. 公海の一部と公海他の部分又は外国の領海との間における国際航行に使用される海峡において、通過中のすべての船舶及び航空機は、かかる海峡の通過の目的に関して、それらが公海において有すると同じ航行及び上空飛行の自由 (the same freedom of navigation and overflight for the purpose of transit as they have on the high seas) を有する。沿岸国は、かかる海峡のすべての船舶及び航空機の通過のため適当な回廊を指定することができ、航行のための特別の航路が、慣習的に通過船舶によつて用いら

2. 本条の規定は、特別な海峡について既に効力のある条約又は他の國際的取極に影響しないものとする。

無害通航を通過の保証として受け入れ難いことを説明する中で、アメリカはとりわけ次の三つの理由を挙げたと言われる。即ち、(一) 無害通航は、領海条約によつて、沿岸国の平和、秩序及び安全を害さない通航として定義されている。若干の沿岸国は、この文言によつて、例えば国旗、当該船舶又は積荷の目的地・性格に基づいて、他国の船舶による通航を選択的に規制もしくは妨害することを許容されるものと解釈して来た。(二) 同条約の下における無害通航は、潜水船が海面上を航行することを要求している。(三) 無害通航は領海の上空飛行の権利を含まない、の三点である。⁸⁾ この提案は、次の諸点を含む幾つかの重要な点において、現行の國際海峡の通航制度を変更しようとするものである。即ち、「無害通航」から「自由航行」への変更、「自由航行」の概念に潜水通航を含めること、並びに、「自由通航」の概念に上空飛行を含めることである。但し、アメリカは、航行の安全及び汚染に関する沿岸諸国の関心に応えて、汚染規制のための國際基準の遵守、國際的な通航分離方式 (traffic separation scheme) の強制的適用、並びに、これらの方式及び同様な國際民間航空機関 (ICAO) の航空規制を遵守しないことによつて惹起される事故に対する厳格な責任を示唆した。⁹⁾ また、アメリカは、この提案の目的を受容しない海洋法會議の成功を、アメリカ政府としては考えることができないと述べて、アメリカがこの提案を極めて重要視していることを示唆した。領海十二マイルの世界の大勢を不可避とみたアメリカが、その受諾条件として発想したこの海峡の自由通過の考えは、米ソ協議の結果、既に一九六八年頃から友好国の間に打診を始めていたと言われ、¹⁰⁾ 一九七〇年二月に、アメリカ國務省法律顧問スチープソンは「國際法と海洋」と題する講演の中でこの発想を打ち出した。¹¹⁾ その基本的動機が潜水艦を含む軍艦及び軍用航空機の自由通過を戰略的に確保することにあつたことは、これまでの海洋法會議におけるアメリカの態度から十分察せられる。第一次海洋法會議における、六マイル以上の領海幅員の拡大に対するアメリカの

強硬な反対も、公海における海軍の展開行動の最大限の可能性を維持しようとする国防上の理由からであり、その根拠の一つは、多数の海峡の領海化によつて軍艦・軍用航空機の自由航行が喪失される懸念にあつたのである。⁽¹²⁾

2 ソ連案

ソ連案は、領海の最大幅員を十二マイルとして承認するとともに(一)条、船舶・航空機が国際海峡の通過の目的に関して、公海において有すると同じ航行及び上空飛行の自由を享有する(二)条とす点で、アメリカ案と同様であるが、国際海峡の地理的概念、並びに、海峡を通過中の船舶・航空機の沿岸国に対する諸種の義務を具体的に明記しようとしているなどの点において異なつている。即ち、ソ連案にいう航行及び上空飛行の自由が認められる海峡は、「公海の一部」と公海の他の部分との間における「国際航行に使用される海峡であつて、アメリカ案の含める「公海の一部」と外国の領海との間における」国際海峡は除外されている(二)条一項)。そのような海峡が沿岸国の領海内にあるものを指すことは、「この条文の規定は、一又は二以上の沿岸国の領水内にある海峡に適用されるものとする」(二)条三項)という規定から明らかである。また、海峡を通過中の船舶が従わなければならない規則としては、沿岸国の安全に対する脅威を避けるための措置の採用・軍艦の作戦・戦闘行為・兵器の使用・航空機の発進・水路測量その他通過に関係のない行為の禁止、衝突などの事故の防止に関する国際規則の遵守、分離航路間の分界線の横断の禁止、不必要な進路変更の回避、海峡水域及び海岸の汚染その他の損害に対する予防措置の採用、旗国又はその法人の海峡沿岸国に対する損害の責任、いずれの国にもよる船舶の通航の遮断・停止・妨害の禁止並びに停止又は情報提供の要求権のないことが盛られている(二)条二項)。航空機については、指定された回廊の境界内の飛行及び高度の維持、沿岸国の安全に対する脅威を避けるための措置の採用、軍用航空機による作戦・戦闘行為・兵器の使用・航空写真の撮影・船舶への旋回・給油その他上空飛行に係る関係のない行為の禁止、航空機の属する国又はその法人の

沿岸国に対する損害の責任、いずれの国にもよる上空飛行の遮断・停止の禁止が規定されている(三条二項)。これらの諸規定から特に次の三点が指摘されよう。即ち、(一) 沿岸国の回廊指定権をとくに狭い海峡に限定している点においてアメリカ案と異なる。(二) アメリカ案と同様に、國際海峡における潜水船の海面浮上義務について触れていない。(三) 通航又は上空飛行に関する諸規則は、海峡における自由通過を確保するため、海峡を通過する艦船及び航空機の義務を具体的に艦船・航空機の側の責任において明らかにしたものであるが、それは艦船・航空機側に事実上有利に作用するものである⁽¹³⁾。なお、ソ連案は、条文の諸規定か海峡の水域、海底及び生物並びに鉱物資源に関する沿岸国の主権的権利に影響を及ぼさないこと(二条三項(b))、そして、通過及び上空飛行が國際取極によつて規律されている海峡の法制度(legal regime)に影響を及ぼさないことを明記している(二条三項(c)、三条三項(b))。

これまで領海における軍艦の無害通航に事前の許可を要求していたソ連が、領海部分となる國際海峡における航行の自由を主張するに至つた背景には、最近におけるソ連艦隊の著るしい強化があり、ソ連も軍事大国として、國際海峡に対してアメリカと共通の利害關係を持つに至つたことを示している⁽¹⁴⁾。

3 海峡八ヶ国案

これらの米ソの提案に強い反撥を示したキプロス、ギリシア、インドネシア、マレーシア、モロッコ、フィリピン、スペイン、イェーメンの所謂「海峡八ヶ国グループ」によつて提出された「國際航行に使用される海峡を含む領海に関する条文案」は、その起草に際して、次の基本的考慮をとり入れたことを前文で明らかにしている。それによれば、

(一) 領海の航行及び國際航行に使用される海峡の航行は、問題の海峡が領海もしくは領海の一部を構成するから、一体として(casualty entity)取り扱われなければならない。

(二) 航行の規制は、沿岸国の特別利益と國際海上航行の一般的利益との間の満足すべき調和を確立しなければならない。このことは、領

海の航行のための伝統的制度の基礎である無害通航の原則によつて最もよく達成される。

(三) その規制は、沿岸国の安全 (security) と国際海上航行の安全 (safety) の両者に寄与しなければならない。このことは、規制の目的が通航を防止したり妨げたりすることではなくて、沿岸国に対していかなる反対効果も与えることなく通航を促進することであるから、自国の領海の航行を規制する権利の沿岸国による合理的かつ適切な行使によつて達成することができる。

(四) その規制は、経済的現実及び近年生じた科学技術上の発達を適切に考慮に入れなければならない。このことは、「特殊な性質」 (special characteristics) を有する若干の船舶の航行を規制すべき適当な規則の採用を要求する。

(五) 最後に、その規則は、一九五八年のジュネーブ条約の欠点、特に海峡を含む領海の軍艦の通航に関する欠点に対応しなければならない。⁽¹⁵⁾
(傍点筆者)

ハヶ 國家の諸規定は、領海条約の第三章 (無害通航権) の規定方式をほとんど踏襲しているので、主としてそれらの現行規則に新たに追加もしくは修正を施した部分を次に指摘することにする。第一章 (すべての船舶に適用される規則) の A 節 (無害通航権) では、すべての国の船舶は領海において無害通航権を享有するが (一条)、通航は継続的かつ迅速 (continuous and expeditious) でなければならぬこと、通航する船舶は不必要に進路を変更し、徘徊し、あるいは単なる通過以外のいづれの行動にも従事することを慎まなければならないこと (三条二項)、そして、沿岸国は領海の無害通航を妨害してはならず、「特に特定国の旗を掲げ又は特定国によつて所有された貨物を運びもしくは特定国の領域から出航し又は特定国に仕向けられた外国船舶の無害通航を妨害してはならない」という差別禁止の条項が加えられている (四条)。国際海峡の通航に関しては、「第八条、第二十二條三項及び第二十三條の規定に従うことを条件として、外国船舶の無害通航は、領海の一部を構成する国際航行に使用される海峡においては停止してはならない」と規定されるのみである (五条四項)。ここでは、国際海峡は「領海の一部を構成する」限り問題となるのであつて、その地理的形状は問われていない。B 節 (通航の規則) の諸規定はそのほとんどが新たに追加されたものである。先ず、沿岸国はその領海において航行に関する規則を制定することができるが、その規則は、特に、(a) 海上の安全及び輸送並びに特に航路及び通航分離方式の設定、(b) 航行のための施設及び援助システム

の設置及び利用並びにその保護、(c) 海洋資源の探査及び開発のための施設の設置及び利用並びにその保護、(d) 海上輸送、(e) 特別な性質をもつ船舶の通航、(f) 海洋及び沿岸国の環境の保全並びにあらゆる型の汚染の防止、(g) 海洋環境の調査、の諸事項に関係することができるとして、国内法令制定権の範囲を具体的に例示している。次に、外国船舶は、領海において無害通航権を行使するにあつて、(a) 沿岸国の安全に影響するスパイ又は情報の収集行為に従事すること、(b) 沿岸国に反する宣伝又はその通信システムに介入する行為に従事すること、(c) 軍隊、乗組員、フロッグマン又は他の人員もしくは機材を沿岸国の許可なく積込み又は積卸すこと、(d) 不法な貿易に従事すること、(e) 海底又は空中ケーブル、チューブ、パイプラインもしくはあらゆる種類の設備並びに構造物を破壊又は損傷すること、(f) 沿岸国の許可なく海洋並びに海底地下資源を探査又は開発すること、の如き行動を行なうことは許されないとして(七条)、無害性を失なう船舶の行動を詳細に列挙している。但し、これらの国内法令制定権の内容及び無害性を失なう船舶の行動の列挙は、いずれも例示的に規定されていることに留意する必要がある。沿岸国の権利・義務に関するその他の規定としては、沿岸国は、その領海において権限ある国際機関の勧告を「考慮して」、航路及び通航分離方式を指定し、このような航路及び通航分離方式の使用を通航船舶に義務的なものとして命ずることができる(八条)。また、その領海内における航行のためのすべての施設又は援助システム並びに航行に対して障害となる海洋資源の探査・開発のすべての施設の存在について適当に公表するとともに、これらの施設及びシステムの存在について航行に注意を与えるために必要な標識を常設的な方法で取り付けなければならない(九条)。更に、沿岸国は、通航の規則に関する規定を遵守しないすべての外国船舶に対して、その領海から退去することを要求できる(十条)。第二章(一定の型の船舶に適用される規則)はA節(商船)、B節(特別な性質をもつ船舶)、C節(軍艦以外の政府船舶)及びD節(軍艦)に分けられ、領海条約における船舶の分類に新たに特殊船舶と呼ばれる「特別な性質をもつ船舶」が加えられた点が画期的である。商船に関しては、課徴金、刑事裁判管轄権及び民事裁判管轄権に関する現行規則がそのまま

録されており、僅かに、課徴金に関する規定に「沿岸国は、通航を助長するために引受けた作業に対して報酬をうける権利を有する」(十一条三項)という規定が追加された。この報酬は課徴金とは異なるものであるから、例えば航路標識等の新設を理由とする報酬を要求することによつて、実質的な海峡通航料の徴収に至る可能性を秘めていると考えられる。特別な性質をもつ船舶の種類としては、(a) 原子力船又は核兵器を搭載する船舶、(b) 核物質又は沿岸国に危険を及ぼし若しくは海洋環境を著しく汚染する他のいずれかの物質を搭載する船舶、(c) 海洋環境の調査に従事する船舶が挙げられ、沿岸国は、それらの船舶の通航を規制することができる(十四条)。(a)に属する船舶の通航については、沿岸国は、事前の通告又は許可を要求することができる。但し、これは、沿岸国が当事国となるいずれの協定も害するものではない(十五条)。タンカーが含まれるものと解される⁽¹⁶⁾に属する船舶の通航については、沿岸国の権限ある当局に対する事前の通告、かかる物質の輸送によつて生ずる損害に対する国際的保険又は保証による補填、指定した航路の使用の条件に従うこと、を要求することができる(十六条)。(c)に属する船舶の通航については、事前の通告を要求することができ、また、それらの船舶は領海を通航中、沿岸国の明示的許可なしに、いずれの科学調査又は海洋調査も行なう権能をもたないものとされる(十七条)。なお、通航を迅速にするために、沿岸国は、この節の各条に指示された通告の手続が不当な遅滞を生じないよう確保する義務を負う(十八条)。軍艦以外の政府船舶に関しては、領海条約の諸規定とほぼ同一であるが、非商業目的の政府船舶については、事前の通告と指定航路の使用が要求される。軍艦に関しては、その領海の通航について、沿岸国が国内規則に従つて、その権限ある当局に対する事前の通告又は許可を要求することができると明記している点が注目される(二十一条)。無害通航権を行使する外国軍艦は、沿岸国により制定された法規に従わなければならないが、兵器を伴う訓練又は演習の実施、乗組員による戦闘配備、航空機の発進、武力の威嚇又は誇示、調査活動の実施のような通航に直接関係のないいかなる活動も行なつてはならない。また、沿岸国によりこの目的のために指定された一定の航路を通航することを要求される(二十二条)。なお、軍艦

の規則違反と規則遵守の要請無視の場合の退去要求権に関する領海条約の規定がそのまま存置されている(二十三條)。

海峡八ヶ国家は、國際海峡に領海と異なる特有のレヂームを設立せずに、前者の通航制度が後者のそれに包摂されるという前提に立つている。むしろ、現行の領海条約の枠組みの中で、起草精神である前記四つの基本的考慮に沿つて、沿岸国の防衛上の安全、航行の安全及び汚染の防止等について、外国船舶の無害通航に対する沿岸国の規則を一段と強化していることが特徴である。国内法令制定権の内容及び無害性を失なう船舶の行動の判断に関する諸規定に見られるように、通航艦船側に立つたソ連案(及びアメリカ案)と対照的に、沿岸国側に事実上有利に作用するものであらう。そして、当然のことながら、航空機の上空通航権は全く問題とされていない。このような発想の基本的相違と米ソの夫々の提案が全く触れていない潜水艦を含む軍艦の事前通告ないし許可を明記している点などを考え合わせると、米ソと海峡八ヶ国の立場は真向から対立するものであり、従つて、國際海峡の通航制度をめぐるアプローチの基本的対立は、既に海底平和利用委員会におけるこれらの提案の中で明瞭に提示されているとみてよい。海底平和利用委員会におけるその他の諸国の提案と後述するカラカス会期における諸提案は、いずれもこの二つのアプローチのいずれかに基本的には位置づけられるからである。

4 イタリア案

イタリア案は、「すべての船舶及び航空機は、公海の二つの部分を結ぶかもしくは公海の一部と外国の領海を結ぶ國際海峡において、通過の目的のために、公海におけると同じ航行又は上空飛行の自由を有する」(A項)と規定しており、これは米ソの各提案と全く同じ基調に立つものであるが、但し、通過及び上空飛行は、幅六マイルを越えず、兩岸が同一国に属し、かつ、海峡によつて結ばれている海の部分の間に近い他の交通路がある海峡においては、無害通航に関する規定によつて規律されなければならないとしている(B項)。これは自由通過の認められる海峡の種類を限定するとともに、その範圍

外の海峡においては、船舶のみならず航空機の無害通航をも認めようとする効果をもつものである。幅六マイル以内の海峡を除外したのは、イタリア南端のカラブリア半島とシシリ島との間にあるメッシナ海峡に対する自由通航を認めないという配慮があつたと言われる。⁽¹⁷⁾しかし、一般国際法上、領空内における外国航空機の無害通航の概念は明確に確立されているとは言えないから、これらの例外的な国際海峡における航空機による上空飛行権については新しい原則を導入しようとしていると言わなければならない。イタリア案は、通航の規制に関しては、「通過の自由は交通へのあらゆる（不必要な）障害を避けるように行使されなければならない」こと、及び「沿岸国は海峡及びその上空の通過交通に使用する適当な水路並びに回廊を指定することができる」（A項）ことを一般的に規定するのみで、「ほとんどもつぱら国際航行の利益から発想された」提案であるが、海峡の通航権を一律的に把えないで、異なる海峡に対して異なる制度を適用する考えを打ち出している点は注目される。

5 中国案

中国のワーキング・ペーパーは、「領海内にある海峡は、国際航行に頻繁に使用されているかどうかを問わず、沿岸国の領海の不可分の一部をなす」（七項）として、海峡ハヶ国家の基本的立場を確認している。中国は、次の発言に見られるように、第三次海洋法会議（カラカス会期）においても一貫してこの立場をとっている。

領海は疑いもなく沿岸国の領域の不可分の一部であり、沿岸国はそれに対して完全な主権を行使するのである。領海の限界内に位置する海峡は領海の地位を変更することができず、単にそれが国際航行に通常使用されているからと言って、公海の一部となることはできない。このような海峡に対して海峡国が主権と管轄権を行使し、海峡を規律する必要なすべての法令を制定する権利を有することは理に適っている。⁽¹⁹⁾

中国家は、その他に、次のような一般的な原則規定を設けている。沿岸国は、その領海の規制のために必要な法令を制定し、それを公表することができる。他の国の領海及びその上空を通航する外国の船舶及び航空機は、当該他国の法令に従わなければならない。外国の非軍事用船舶は領海の無害通航を享有し、通航は沿岸国の平和・安全及び秩序を害さない場合には無害である。沿岸国は、その法令に従つて、外国の軍事用船舶に対して、その領海を通航する前に、沿岸国の権限ある当局に対し事前の通告をなし、もしくは、当該当局より事前の許可を求めることを要求することができる(以上八項)。

6 フィジー案

フィジー案は、海峡八ヶ国案と同様に、國際海峡の通航制度を領海制度の下に服させている。両制度の相違は、「これらの条文の規定に基づいて許された範囲を除き、國際航行に使用される海峡若しくはこれらの条文の規定に基づき指定された航路の外国船舶の無害通航を停止してはならない」(四条二項)という規定によつて区別されるのみである。しかし、フィジー案の意図は、むしろ、領海における通航の無害性の判断をより客観化しようとすることにあり、そのことは、同案の Explanatory Note において、次のようにその起草目的が述べられていることからもうかがえる。

領海の通航の問題(海洋法に関する主題と項目のリストの項目二・四)は、今日に至るまで、不満足に決定されていると考えられて来た。現行規則に対する不満は、主に、通航の無害性又はその他のことの決定に対する、一九五八年の領海及び接続水域に関する条約の下に適用される基準の主観的性格(subjective nature)に由来する。

この文書の意図は、現在存在しているもの以上に、客観的な性質(objective nature)の一般規則を確立する目的で、この項目に関する条文案を提出することによつて、委員会の作業に貢献することである……⁽²⁰⁾。

もしアメリカ案、ソ連案、イタリヤ案などの主張するように、領海幅員の十二マイルへの拡大に伴つて生成する領海化した國際海峡における自由航行ないし自由通過の新制度の導入が認められない場合には、結局問題は「無害通航」概念の明確

化の問題に帰することが考えられるから、フィジー案の意図自体は国際海峡の通航制度にとつても過少評価できないであろう。フィジー案も、現行領海条約の諸規定の修正又は新規則の追加という形式をとっており、海峡八ヶ国案と同様に、船舶が通航の無害性を失う行動を列挙しているが（三条二項）、沿岸国の事前の許可を得て行なわれている行動、並びに、不可抗力又は遭難によつて必要とされもしくは危険又は遭難状態にある人員又は船舶に援助を与えるための行動が特に除外されている（同条三項）。特殊船舶のカテゴリーに潜水船及び潜水機器を含め、一定の条件の下に（沿岸国に対して通航の事前通告を与えるとともに、沿岸国によつて指定される航路に通航を限定する場合）潜水船の浮上義務を要求していないこと（六条一項）、タンカーを特殊船舶として明示的に加えて、事前の通告と指定航路内の通航を要求できること（同条二項）、特殊船舶に対する航路の指定並びに通航分離方式の指示にあたつて、沿岸国が考慮に入れるべき事項（権限ある国際機関の勧告など）を列挙していること（同条八項）、軍艦の定義を導入するとともに（十二条一項）、軍艦及び非商業目的の政府船舶の無害通航に対する事前の通告又は許可を要求していないことなどが特徴である。特に、潜水船の浮上義務並びに軍艦の事前通告又は許可に関しては、海峡八ヶ国案の厳格な規則をかなり緩和している点が注目される。なお、軍艦に関しては、通航と直接関係をもたない展開行動を行なうこと、又は、水路測量作業又は海洋調査活動を行なうことが禁止され（十二条三項）、これらの行動を行なう場合と沿岸国の法令違反並びに遵守要請を無視した場合には、沿岸国はその軍艦の通航権を停止することができる、沿岸国が命じた水路によつて、その領海からの退去を要求することができる。しかも、沿岸国は、かかる通航の停止に加えて、沿岸国によつて定められた期間、軍艦の通航を禁止することができる（同条四項）。更に、軍艦又は非商業目的のために運航される政府船舶が、沿岸国の法令等を遵守しなかつた結果として沿岸国に与えた損害に対するこれらの政府船舶の旗国責任を規定している（十四条）。

7 ポーランド案

ポーランド案は、「沿岸国は、國際航行に使用される海峡において、かかる海峡の船舶の通航を妨げもしくはその障害となるいかなる種類の建造物も設置してはならない」という一ヶ条の内容案のものである。⁽²²⁾

(1) A/AC. 138/SC. II/L. 4, and Corr. 1 and Rev. 1.

(2) A/AC. 138/SC. II/L. 7, and L. 7/Add. 1. ン連案は、「國際航行に使用される海峡に関する条文案」に後に提出された「領海の幅員に関する条文」が追加挿入されたものである。

(3) A/AC. 138/SC. II/L. 18, and Corr. 1 and Rev. 1.

(4) A/AC. 138/SC. II/L. 30.

(5) A/AC. 138/SC. II/L. 34 (Working Paper).

(6) A/AC. 138/SC. II/L. 42.

(7) A/AC. 138/SC. II/L. 49.

(8) John R. Stevenson and Bernard H. Oxman, 'The Preparations for the Law of the Sea Conference, American Journal of International Law, 1974, Vol. 68, at p. 10.

(9) Ibid.

(10) 小田 滋「海洋法の新しい動き(4)」『ジュリスト』一九七三年八月十五日、No. 五四一、一二三頁。

(11) 中村 洸「領海・國際海峡・群島水域の通航権——第三次海洋法会議準備委員会における諸提案をめぐって」、『海事産業研究所報』No. 九二、一九七四年二月、二〇頁参照。

(12) アメリカ首席代表デーン (Arthur H. Dean) の説明によれば、領海問題によつて左右される海峡はおおよそ一二六、このすべては、十二マイルの領海を採用すれば、それかの国の領海になるが、十二マイルを採用した場合には、五二のみが領海部分となる。そして五二のうち一一のみがアメリカの軍艦や航空機の航行を妨げる国のものとなる。この一一の海峡において航行が拒否されるということは、アメリカの防衛にとつて損失ではあつてもまたたえうる程度であるが、十二マイルの採用の結果は五二のうち一八においてアメリカの軍艦、軍用機の航行が拒否されるようになり、これは全くたえがたいことである、と述べられた。小田 滋「第二次國際連合海洋法會議について」三三頁以下参照。なおこの点については、Arthur H. Dean, Geneva Conference on the Law of the Sea, American Journal of International Law, (1958) Vol. 52, pp. 607-608.

(13) 中村 三三頁参照。

(14) 田畑茂二郎「現代國際法の諸問題」(7)「領海と國際海峡」、『法学セミナー』一九七三年十月、六五—六六頁。

(15) A/AC. 138/SC. II/L. 18, Report of the Committee on the Peaceful Uses of the Sea-Bed and the Ocean Floor beyond the

Limits of National Jurisdiction, Supplement No. 21, A/9021, Vol. III 下収録。

- (16) 中村 二八頁、田畑 六七頁。
- (17) 山口開治「海洋國際法の動向——第三次海洋法會議への展望(その2)」、『海峽校評論』第十一卷六号(通卷六四号)、四〇頁。
- (18) 中村 二五頁。
- (19) A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, p. 11.
- (20) A/AC. 138/SC. II/L. 42 and Corr. 1, Explanatory Note.
- (21) タンカーとは「液体状の石油、天然ガス又は他の高度に可燃性、爆発性又は汚染性の物質を、ばら積みで運ぶために使用されるすべての船舶を含む」と定義される(六条三項)。
- (22) なお、一九七三年七月十三日にマルタによって提出された「海洋空間における沿岸国の管轄権の範囲画定並びにその管轄権の下にある区域における沿岸国の権利及び義務に関する準備的草案」(A/AC. 138/SC. II/L. 28)の第三十六条から第四十二条までの規定が「國際航行に使用される海峡に適用される特別規則」を規定していたが、ここでは、同案の規定が海峡を國際航行に使用されるかもししくは使用されることができると二十四マイル以上の幅員の海峡と二十四マイル以下の幅員の海峡に分類し、前者については、沿岸国による通航の妨害の禁止、そして、後者については沿岸国の諸種の規制が規定されていることを指摘するに止める。また、一九七三年七月二日にアフリカ統一機構(OAU)は「アフリカ諸国は國際航行に使用される海峡における國際航行の重要性に鑑み、原則として無害通航の制度を是認するが、その制度の一層の明確化に対する必要を認める」という声明を含むアヂス・アベバ宣言(Organization of African Unity Declaration on the issue of the Law of the Sea-CM/Res. 289 (XIX), A/AC. 138/89 of 2 July 1973 and Rev. 1)を採択しつゝその旨を付記しつゝを採る。

二 第三次海洋法會議の第二会期(カラカス)

第三次海洋法會議の第二会期において、「國際航行に使用される海峡」(Straits used for International Navigation)の主題は、全体で二十五項目に及ぶ會議の審議項目の中の第四項目として、領海、接続水域、大陸棚、排他的經濟水域、群島などの海洋法一般に関する十五項目を取り扱った第二委員会(The Second Committee)において審議された。第二委員会においては、國際海峡を含むこれらの項目について順次審議を尽くして、最終的には、海底平和利用委員会及びカラカス会期に提出された各国提案の中から主傾向(main trends)として浮かび上った各種の代案(オールタナティブ)を条文毎に纏めた非公式のワーキング・ペーパーを完成するところまで漕ぎつけた。これらの代案は、討議日数の制約もあつて諸提案の関連条項を

十分に整理・統合することなく羅列したに過ぎない面も見受けられるが、次回ジュネーブ会期における討議のための有益な基礎となることが期待されている。國際海峡に関する実質的討議は、一九七四年七月二十二日(第十一回会合)より二十五日(第十五回会合)まで行なわれ、その main trends を纏めた非公式ワーキング・ペーパーについての第一読会(第二読会を行なわれず)が八月二十六日に行なわれた。カラカス会期において國際海峡について直接取り扱った新規提案としては次のものがある。

- 1 英国「領海及び海峡に関する条文案」(一九七四年七月三日提出)。(2)
- 2 スペイン「主題及び項目のリストの項目二・一に関する条文案」(一九七四年七月十日提出)。(3)
- 3 東欧六ヶ国(ブルガリア、チェコ、東ドイツ、ポーランド、ウクライナ、ソ連)「國際航行に使用される海峡に関する条文案」(一九七四年七月十七日提出)。(4)
- 4 デンマーク・フィンランド「文書 A/CONF. 62/C. 2/L. 3 に含まれた領海及び海峡に関する条文案の修正」(一九七四年七月二十二日提出)。(5)
- 5 オーマン「國際海峡に使用される海峡を含む領海における航行に関する条文案」(一九七四年七月二十二日提出)。(6)
- 6 フィジー「國際航行に使用される海峡を含む領海における航行に関する修正条文案」(一九七四年七月二十三日提出)。(7)
- 7 アルジェリア「國際航行に使用される海峡——半閉鎖海」(一九七四年七月二十三日提出)。(8)
- 8 アラブ九ヶ国(アルジェリア、バーレン、イラク、クウェート、リビア、カタール、サウジアラビア、チュニジア、アラブ首長国)「國際航行に使用される海峡の定義に関する条文案」(一九七四年八月七日提出)。(9)
- 9 ドミニカ「海峡及び水路に関する条文案」(一九七四年八月十四日提出)。(10)
- 10 カナダ「國際海峡の定義」(一九七四年八月二十六日提出)。(11)

これらの提案の中で、この項目についての包括的な諸規則を盛り込んでいるのは、英国案、ソ連等東欧六ヶ国案、オーストリア案及びフィジー案であり、それらの提案が最も多く *main trends* に反映されている。⁽¹²⁾ 他の提案は特定の事項に関するものか、もしくは、他国案に対する修正案である。

1 英国案

英国案は三つの章からなり、第二章が領海に関して、第三章が国際航行に使用される海峡の通航に関するものである。英国案は、右の条文案の構成からもうかがえるように、国際海峡の通航問題を領海とは別個に切り離す立場をとっているが、その起草に際しては所謂「海峡国グループ」の提案と米ソの夫々の提案との両者を考慮したと言われる。⁽¹³⁾

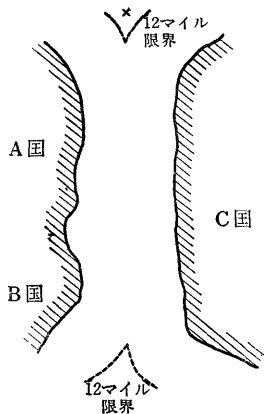
英国案の「国際航行に使用される海峡の通航」に関する章は全文で十二ヶ条からなり、その第一条はまず、この条の適用される海峡におけるすべての船舶及び航空機による「妨害されざる通過通航の権利」(the right of transit passage, which shall not be impeded)を提唱している(一条一項)。通過通航とは、この章の規定に従つた、公海の一部と公海他の部分又は海峡に接する国との間にある海峡の継続的かつ迅速な通過(continuous and expeditious transit)のためのみの航行及び上空飛行の自由の行使であると定義される(同条二項)。第一条は、地理的名称のいかに拘わらず、(a) 国際航行に使用され、かつ、(b) 公海の二つの部分を結ぶ、すべての海峡もしくは他の水路に適用される(同条三項)。また通過通航は、(a) 等しく適当な公海航路が海峡に存在しないか、もしくは、(b) 海峡が沿岸国の島によつて形成されている場合に、その島の沖合い方向に等しく適当な公海航路が存在しない限りにおいてのみ海峡に適用される(同条四項)。このやや複雑な構成をもつ第一条の規定の趣旨は、英国代表の説明によつて補足しながら分析すると、次のようなことである。まず、公海の二つの部分を結ぶ海峡を通る通過通航の概念は、現時点における最良の国際的実行(the best international practice)であると英国

代表が信ずるものに相当する。通過通航の権利を行使している船舶及び航空機は通過中、妨害又は邪魔されてはならず、同時に、その権利は「当該海峡の継続的かつ迅速な通過のためにのみ」与えられる。この権利が適用される地理的状况としては、第一に、公海の一部を公海の他の部分と結ぶ海峡が念頭に置かれている。特別の海峡は、他の名称例えば Channel とか Passage とか呼ばれているし、更に屢々どこで海峡が始まり又は終るかを示す正確な線は存在しないから、「その地理的名称のいかんに拘わらず、海峡又は他の水路」という文言が挿入されている。第二に、海峡の一方に接する一以上の国を有する長い海峡例えば、西側にA国とB国の二国、東側にC国の一国を有する海峡を南下して通り抜ける船舶又は航空機のために、通過通航権が提案される。もし船舶又は航空がB国の港又は空港を訪れる目的で、A国とC国との間の海峡の最初の部分を進下すれば、通過通航権が提案される。それが第一条二項末の「又は海峡に接する国」という文言の目的である。第一条四項について、英国代表は次のような説明を加えている。

第一条四項は二つの例外的な事例に関するものである。第一の例外は、広い海峡と記述されるものについてである。即ち、むしろ二十四マイル以上の幅で、中央に完全に良好にして十分に広い公海を有するような海峡である。このような場合には、我々は通過通航権に対する必要性を認めない。船舶は中央の公海を航行できる。第二の例外は、その例が少ないものではないが、海峡が一国の沿岸沖二十四マイル以下に位置する一つの島によつて形成されている場合についてである。ここで再び、我々は船舶と航空機がその島の沖合、方向に等しく適当な公海上の航路を有する限り、その島とその国の海岸の間においては、通過通航権を与える十分な正当性を認めない。しかし、第一条四項は通過通航権が認められる場合を規定しているのであつて、英国代表の右の説明は、むしろ次に述べる第八条に該当するものであろう。英国案の第八条は、「通過通航の制度が第一条に従つて適用される海峡以外のもので、公海の一部と公海の他の部分との間又は公海の一部と外国の領海との間の國際航行に使用される海峡においては、本条の規定に従うことを条件として、第二章第三部の規定に従つた無害通航の制度が適用されるものとする」と規定する。第二章第三部とは領海における無害通航権に関するものである。この規定は次の三つの事例に関する。即ち、(一) 公海の一部

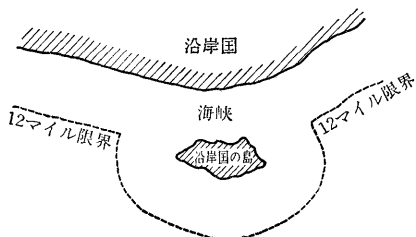
Diagrams illustrating Chapter Three of A/CONF. 62/C. 2/L3.

(Second Committee, Statement by United Kingdom Delegation, on 22 July 1974より)



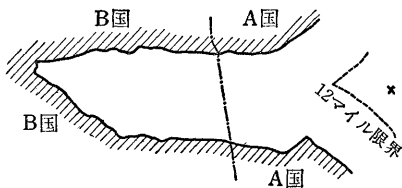
事例'A'

B国の港が公海から公海への国際航行に使用される海峡にある。*において公海から進行する船舶は、その港に行こうとするには、A国とC国との間を通過しなければならない。B国の水域に入るまでは通過通航が適用される。(第1条(2))



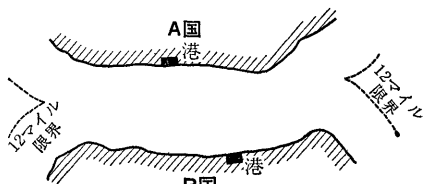
事例'B'

海峡は沿岸国の島によって形成されているか、その島の沖合いには、等しく適当な公海航路がある。海峡においては、停止されざる無害通航のみが適用される。(第1条(4)(b)及び第8条)



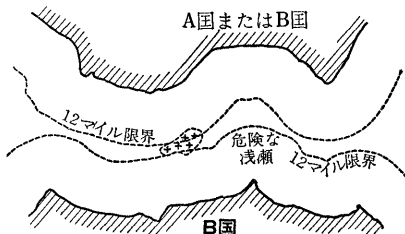
事例'C'

船舶は*における公海からB国の港へ行きたい。海峡は公海の二つの部分の間に所在していない。停止されざる無害通航のみが適用される。(第8条)



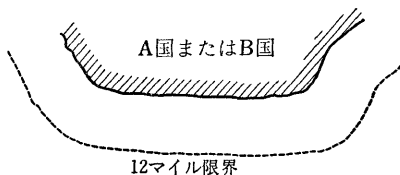
事例'D'

船舶はA国の港からB国の港へ航行したい。無害通航が適用される。(第8条)



事例'E'

海峡の幅は24マイル以上であるが、海峡内の公海は航行には狭いか、くわっているかまたは浅すぎる。通過通航が適用される。(第1条(4)(a))

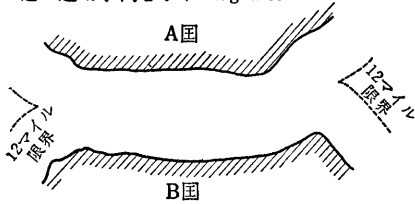


事例'F'

広い海峡がそこを通る適当な公海航路を有する。無害通航が12マイル限界内で適用される。

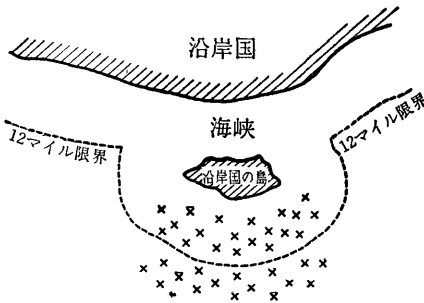
を一国の領海と結ぶ国際航行に使用される海峡の場合、(一) 沿岸国の島と本土との間に位置する海峡で、第一条四項(b)の規定に従えば通過通航権が含まれない場合、並びに、(二) 公海の間廊が中央に走っている広い海峡の場合である。更に、第一に、海峡の一方の側から他方の側に横断する船舶、第二に、単一の国に接する海峡部分に沿って通航して、その国の港に行く船舶を含む二つの例外的な場合があり、これら二つの場合においては、通過通航制度ではなく、無害通航制度が適用されることになる。⁽¹⁵⁾ 英国代表は、海峡のこれらの地理的状况と夫々の状況に対応する通航権の性質を示す前頁の如きダイアグラムを準備した。なお、事例「F」の場合の適用規定が記述されていないが、第一条四項(a)又は第八条がこれに該当すると思われる。しかし、右のダイアグラムは必ずしも第一条及び第八条の想定するすべての事例をカバーしていると思われないので、更に左の如き事例図を追加する必要があるであろう。

英国のDiagramsには図示されていないが、英国提案が想定していると考えられるその他の適用事例を示すDiagrams



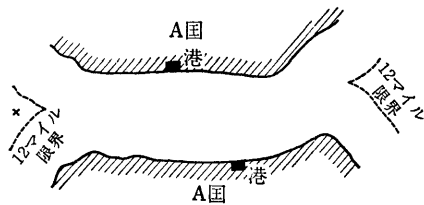
事例'G'

船舶は公海の一部と公海他の部分を結ぶ海峡を通過する通過通航が適用される。(第1条)



事例'H'

海峡は沿岸国の島によって形成されているが、その島の沖合に等しく適当な公海航路がない。海峡においては、通過通航が適用される。(第1条(4)(b))



事例'I'

船舶はxにおける公海から単一国に接する海峡部分に沿って通航し、その国の港に行きたい。無害通航が適用される。(第8条)

英国案は、沿岸国の保護のため、通過通航に伴う海峡利用者の義務として、船舶及び航空機は通過通航権を行使している間海峡の通航を遅滞なく続け、通常の通過に付随するもの以外のいかなる活動も行なつてはならないこと、並びに、隣接海峡国の領土保全又は政治的独立に対して、国連憲章の違反による武力の威嚇又は行使を慎しまなければならないことを規定する（二条一項）。特に、通過中の船舶は、一般的に受諾された国際海上衝突予防規則を含む海上における安全及び船舶からの汚染の防止・管理のための国際的規則、手続及び慣行を遵守しなければならない。また、通過中の航空機は、シカゴ条約に基づく国際民間航空機関により制定されている航空規則を遵守すること、そして、国の航空機の場合にはこのような安全措置を正常に遵守し、飛行の安全のため常に通航に注意を払うこと、更に、航空機は国際的に指定された適当な航空管制当局の指定する無線周波数又は国際遭難無線周波数を常に聴取することが要求される（同条二項・三項）。通過通航に対する沿岸国の権利については、海峡国は船舶の安全通航を促進することが必要な場合にシーレーン又は通航分離方式を指定することができるが、このようなシーレーン又は通航分離方式の指定をする前に、権限ある国際機関の承認を受けなければならない（三条）。ここで権限ある国際機関とは具体的には政府間海事協議機関（IMCO）を指しているが、IMCOによる事前の承認が義務として課されている点が注目される。海峡沿岸国は、シーレーン又は通航分離方式に関する法令と油、油性廃棄物及びその他の有害物質の排出に関する適用可能な国際規則を実施する法令を制定することができるが、この点に関しては外国船舶間の差別が形式においても実際においても禁止され、これらすべての法令の公表義務が沿岸国に課される。また、通過通航権を行使する外国船舶はそれらの法令を遵守しなければならず、主権の免除の資格を有する船舶がこれに従わない場合に海峡国に与えた損害の責任を旗国が負う（四条¹⁸）。沿岸国の義務としては、通過通航を妨害してはならず、航行又は上空飛行に対する危険を公表すること、並びに、通過通航を停止してはならないことが規定されている（六条）。「本章のいかなる規定も、海峡内の公海のいかなる区域にも影響を及ぼさない」という第九条の趣旨は必ずしも明確ではないが、第一条三

項によつて、幅員が二十四マイル以上であつても、中央に残る公海部分が狭く危険な浅瀬である場合には通過通航制度が適用される（前掲図事例「E」を見よ）とする英国案の立場から考えると、たとえ一般的には領海内の國際海峡における通航制度として通過通航の概念が案出されたにせよ、それによつてその公海たる法的性質は失われなことを明確にさせたものと解される。最後に、英国案は、國連憲章又は特別の海峡に関する既に有効な条約又は他の國際協定の下における義務（obligations）に影響を及ぼさないことを明記している（十條）。

2 ス페인案

スペイン案は、それが國際航行に使用されているかどうかを問わず、沿岸国の主権は領海部分を構成する海峡に及ぶこと、そして、沿岸国はこの主権をこれらの条項と國際法の他の規則に従い行使することを規定する（三條）。この提案内容は海底委員会における中国のワーキング・ペーパーに唱われた一般原則に近似するが、その狙いは、海峡八ヶ国の提案国の一つとして、自由通航ないし通過通航の概念によつて國際海峡を構成する領海部分の領海としての法的地位を変更しようとする若干の諸国の動向に反対するスペインの立場を鮮明にさせることにあつたと考えられる。「主題及び項目のリストの項目二・一」とは、國連總會決議二七五〇C（XXV）によつて作成された海洋法會議における諸問題のリストの領海の「性格と特徴」の項目を指すが、スペインの提出した条文が殊更「主題及び項目のリストの項目二・一に関する条文案」という表題を掲げているのは、右のような事情からであらう。

3 東欧六ヶ国案

ソ連を含む東欧六ヶ国の提案は、基本的には海底平和利用委員会におけるソ連案の内容を基調としているが、若干の点に

において、新しい諸規則を含んでいる。東欧六ヶ国案によれば「公海の一部と公海の他の部分との間における国際海峡に使用される海峡において、通過中のすべての船舶は、かかる海峡の通過通航 (transit passage) のために平等に航行の自由 (equally the freedom of navigation) を享有する」(一条一項)。同様に、「公海の一部と公海の他の部分との間における、上空が伝統的に (traditionally) 外国航空機による通過飛行 (transit flights) に使用されている海峡において、すべての航空機は平等にかかる海峡の通過上空飛行の自由を享有する」(三条一項)。海底委員会におけるソ連案と同様に、航行の自由の認められる海峡を「公海の一部と公海の間」における国際航行に使用されるものに限定しているが、航空機については「上空が、伝統的に、外国航空機による通過飛行に使用されている海峡」に修正されている。この点は船舶と航空機についてこのような區別を設けないアメリカ案、英国案などと異なる。これと関連して、「公海から一以上の外国の領海に通じかつ国際航行に使用される海峡の場合には、すべての船舶に対する無害通航の原則が適用され、この通航は停止してはならない」ことが明記された(二条)。これは、自由通過の原則の例外としての海峡の種類を認める点において英国案と共通の立場に立つものである。⁽¹⁹⁾ 右の場合には航空機の通航権の性質は触れられていないが、その場合には沿岸国の排他的領空主権に従うことになるであろう。更に、船舶通航に関して、狭い海峡における沿岸国による回廊の指定権に加えて、「航行の安全を確保するためにかかる提供が必要な海峡」においても回廊の指定を行なうことができるとしていること、並びに、回廊の変更の場合における他のすべての国に対する事前の通報義務が新たに加えられている(一条一項)。航行の自由が行使される場合に従うべき規則としては、第一条二項及び第三条二項の以下の規定がある。ここでは、海峡沿岸国の安全に対する脅威のみならず、その領土不可侵又は政治的独立に対する脅威も惹起してはならないこと、並びに、海峡内の事故、予見できない停止又は不可抗力によつて必要とされるいづれの行為の場合にも、すべての船舶は海峡国に通報する義務を負うことが追加されている。航行規則に関しても、交通量が多量なすべての海峡において、沿岸国はIMCOによる勧告に基づいて、通航

を規制する明瞭に指示された分界線を伴う二方向通航分離を指定することができ、すべての船舶は確立された交通秩序と分界線を遵守しなければならない、という詳細な規定となつてゐる。IMCOによる勧告に基づいて通航分離を指定することができるという点は、IMCOの事前承認を義務的なものとする英国案と異なる。更に、汚染又はその他の損害を避けるべき事前措置を執ることに加えて、「海峡を通過中のスーパー・タンカーは、航行の安全を確保しかつ汚染を惹起することを避けるための特別の予防措置 (special precautionary measures) をとらなければならない」という新設の規定が注目される。但し、スーパー・タンカーの定義及び「特別の予防措置」の内容については触れられていない。損害に対する責任の主体についても、次のように規定が詳細となつてゐる。即ち、通過中の船舶又は上空飛行中の航空機によつて海峡沿岸国、その国民又は法人に対して惹起されるいかなる損害に対する責任も、その船舶又は航空機の所有者又は損害に責任のある他の者並びにこれらの者によつて補償が支払われない場合には船舶の旗国又は航空機の登録国が負う。また、船舶の通航を妨害もしくは邪魔するいかなる設備も海峡に設置してはならない旨の規定が新設されているが、これは海底委員会におけるポーランドの提案が反映されているものと思われ⁽²⁰⁾。なお、海峡の海上、海底及び生物・鉱物資源に関する沿岸国の主権的権利が影響を受け⁽²¹⁾ないこと、並びに、特別の國際協定によつて規制される海峡の法制度の存続などに関する他の諸規定はソ連案とほぼ同じである。潜水船及び軍艦について特に触れていない点も同様である。この提案は「國際航行に使用される海峡に関して、伝統的な公海自由の概念から大幅に訣別し、規制を受けた自由な妨害されざる通航の制度を導入する解決において、すべての利益の公正なバランスを達成しようとした」ものであると一提案国の代表によつて説明されたが、他方で、「それらが公海において有すると」という海底委員会におけるソ連案の文言は六ヶ国案の本文から削除されたが、第一条二項の慎重な精読はその言及する自由が公海の自由と同一であることを示している、と海峡国側から批判⁽²²⁾されている。しかし、英国案も東欧六ヶ国案も、海底委員会における当初の米ソの提案内容よりも、沿岸国の安全、航行上の安全、汚染の防止、損害に対する

責任などの点に関して、沿岸国の利益との調和を試みる諸規定を設けるようになったことは事実である。

4 デンマーク・フィンランド案

デンマークとフィンランドの一ヶ条からなる共同提案は、その表題の示す如く、英国案特にその第一条（国際海峡の定義）に対する修正案である。英国案の修正される部分は同案第三章第一条三項であつて、デンマーク・フィンランド案によれば、妨害されざる通過通航権の享有とその概念は変わらないが、「本条は、その地理的名称のいかんに拘わらず、基線間が六マイル以上の幅のいかなる海峡又は他の水域で、(a) 国際航行に使用され、(b) 公海の二つの部分を結ぶものに適用される」と改められ（一条三項）、それと同時に、英国案第二章の領海における無害通航権に関する諸規定は、基線間が六マイルより広くない国際航行に使用される海峡に適用される旨の規定が加えられている（一条五項）。この提案の狙いは、英国案が二十四マイルの幅までの海峡とその幅が狭いために沿岸から数マイルの所で実際に航行が行なわれる他の海峡との相違を反映していないことから、通過通航権の認められる国際海峡の範疇から最大幅員六マイルまでの海峡を除外し、そこに従来通りの無害通航制度を適用させることにある。デンマーク代表は、自由通航及び自由飛行の権利が決して存在したことのない六マイル以下の幅員の海峡における無害通航の規制を変更することが必要であると思われないと述べ、反対に、船舶の大きさ、速度並びに海峡における増大する交通量は、益々沿岸国の利益に対して配慮を与えることを正当化すると述べた。⁽²³⁾

5 オーマン案

オーマン案は国際海峡を領海制度に包摂している点で、海峡八ヶ国案と同一の基調に立つものである。提案の趣旨説明において、オーマン代表が海峡八ヶ国案の起草に際して考慮された四つの基本的原則をくり返したことがそれを物語る。⁽²⁴⁾

オーマン案は第一部で領海における無害通航権を扱い、第二部で國際航行に使用される海峡の無害通航権を扱っているが、海峡における外国船舶の通航は、第二十二條（沿岸国の特別の義務）に従うことを条件として、第一部の規則によつて規律されることになつてゐる（二十一條）。領海における無害通航権に関する部分は領海條約の規定方式を踏襲しており、特に同案の特徴と思われる規定のみに触れれば、先ず、通航の無害性については、「外国船舶の通航は、領海において、例えば以下の如き活動に従事しなければ、沿岸国の平和、秩序又は安全を害するものと看做されてはならない」として各種の行為を具体的に掲げているが、それらの行為は「例えば」という文言によつて例示的に列挙されている（三條二項）。また、特殊船舶に関する特別の規定を設け、そのカテゴリーの中に石油タンカー（oil tankers）と並んでケミカル・タンカー（chemical tankers）を加えている（八條一項(c)）。しかし、石油タンカー及びケミカル・タンカーについて、沿岸国は指定水路内の通航を要求できるが、特に沿岸国当局に対する事前の通告又は許可は要求されていないことが注目される（八條四項）。その他、無害通航権を行使する船舶が航行に関する法令に従わず、沿岸国に損害を加えた場合に補償を受ける沿岸国の権利と、その反対に、外国船舶に対する損害を補償する沿岸国の義務が明記されている（九條）。また、軍艦に対しては無害通航権が与えられるが（十五條一項）、沿岸国は事前の通告又は許可、並びに、シーレーン内の通航を要求することができる（十五條三項・十六條）。

國際航行に使用される海峡の無害通航権に関しては、第二部として設けられた以下の諸規定があるが、特に注目すべき点は、「沿岸国の特別の義務」として次のことが掲げられていることである。即ち、(一) 海峡における外国船舶の通航は無害と推定されなければならない（Passage of foreign merchant ships through straits shall be presumed to be innocent）。(二) 海峡における外国船舶の無害通航は停止してはならない。(三) 沿岸国は海峡における領海の外国船舶の無害通航を妨害してはならず、かつ迅速な通航を確保するためにすべての努力を行なわなければならない。特に、沿岸国は特定の国の船舶又は特定の国への、特定の国からの、並びに、特定の国のために貨物又は乗客を輸送する船舶を、形式においても實際において

も差別してはならない。(四) 沿岸国は海峡における航行水路に、かかる海峡における船舶の連航を妨害するいかなる種類の施設、建造物又は装置も設置してはならない。沿岸国はその海峡内の航行に対する障害又は危険で、自国が知つてゐるものを適当に公表するよう要求される(二十二条)。また、「沿岸国の特別の権利」として、沿岸国は、海峡における航行上の施設及び援助物を設置・維持するために、関係国並びに適当な国際機関の協力を要求することができる(二十三条)。オーマン案には、海峡ハヶ国案に規定されるような通航を助長するために引受けた作業に対して報酬を受ける沿岸国の権利に関する規定はない。

海峡における商船の通航は無害と推定されなければならないという規則は、無害でないことの立証責任を沿岸国に課する(29)と解されるから、確かに、オーマン代表自身が表現するように重要な「革新」(Innovation)を含んでいる。それは、また、カラカス会期において多くの海峡国及び発展途上国などが主張した商船と軍艦の取り扱い上の相違を要求する声に応えるものであると同時に、米ソの如く戦略的立場に立たず、領海と同一視された国際海峡における無害通航に対する沿岸国による一層の規制強化に危惧の念を抱く国際通商上の海峡利用諸国にも訴えるものをもつてゐる。軍艦の事前通告又は許可の要求並びに航空機の飛行に対する領空主権の適用など、主として先進諸国の主張するすべての船舶・航空機の自由通航ないし通過通航の概念との隔たりは歴然としてはいるが、当初の海峡ハヶ国案の基本的原則に立ちつつも、沿岸国の特別の諸義務を掲げて、実質的に海峡における非軍事的通航を保証する方向に近づこうとしてゐる点において、国際海峡にある種の特有なレヂームを認める余地を残している。しかも、このオーマン案に対しては、沿岸国支配を強硬に主張した諸国からも反対の声が聞かれなかつた点は留意されなければならない。

6 フィジー案

カラス会期におけるフィジーの提案は海底平和利用委員会におけるフィジー案の修正案である。修正された主要な点は、通航規則に関する国内法令制定権の範囲に属するとされる事項の若干の追加・修正（例えば、沿岸国の漁業規則の違反防止の規定など）に加えて、「かかる法令は、一九七三年の船舶からの汚染の防止のための国際条約又はそれ以後の一般的に適用される国際条約によつて規定される要求より以上に制約的な船舶設計、構造、配乗又は設備に関する要求を含めることはできない」（五条二項）という規定の追加がある。また、無害通航権を行使する軍艦が領海において行なうことを禁止される行動は、旧案においては通航と直接関係のない展開行動もしくは、水路測量作業又は海洋調査活動が挙げられていたが、修正案においては、単に通航に直接関係をもつ操船以外のいかなる操船も行なつてはならないと簡略化されている。

7 アルジェリア案

「国際航行に使用される海峡——閉鎖海」と題した一ヶ条からなるアルジェリア案は地中海の如き半閉鎖海と呼ばれる海域に接する地利的不利国の商業上の利益を保護しようとする内容のものである。従つて、商船及び商業目的の政府船舶にのみ自由通航が主張され、それ以外の軍艦等の船舶については、無害通航制度に従わしめている。即ち、海洋空間への接近が公海の二つの部分を結びかつ伝統的に国際航行に使用される海峡に全面的に依存する半閉鎖海に接する沿岸国へ向かうか、もしくは、当該沿岸国から出る商船及び商業目的のために運航される政府船舶は、この目的のために自由通過権 (right of free transit) を享有するものとされる。しかし、この自由通過の通航制度は次の幾つかの規則に従つて適用されなければならぬ。それらは、通航船舶は衝突の防止に関する国際規則及び通航分離の遵守、沿岸国に対する損害を避けるために必要なすべての予防措置の採用、加えられた損害に対する沿岸国の補償請求権、いずれの国も海峡の自由通過を中断又は停止させ、その通過を邪魔するいかなる措置もとることができないことである。但し、アルジェリア案の規定は、公海の二つ

の部分をつ結びかつ伝統的に国際航行に使用される海峡にのみ適用され、また、既に国際条約により規律された海峡には適用されない。

8 アラブ九ヶ国案

アルジェリア、バーレン、イラク、クエート、リビア、カタール、サウジアラビア、チュニジア、アラブ首長国のアラブ九ヶ国案は、国際海峡の短い定義を内容とする提案で、それによれば、「本条約の文脈において、国際航行に使用される海峡とは、公海の二つの部分をつ結びかつ慣習的に (customarily) 国際航行に使用されるいかなる海峡をも意味する」。前回提出したアルジェリア案における「伝統的に」という文言が「慣習的に」という文言に置き代えられている。このような公海の二つの部分をつ結ぶ海峡に国際海峡を限定しようとする立場は、アカバ湾に通ずるチラン海峡の通航制度をめぐるイスラエルとアラブ諸国の歴史的対立を背景としている。この点を含めて、国際海峡の定義については後に詳述したい。

9 ドミニカ案

ドミニカ共和国の提案は、「共通の水路 (waterways) 及び海峡を有する諸国の間においては、それらのいずれか一国が他の沿岸国に対するいかなる種類の汚染にも帰するような作業又は設備を行なう前に、事前の交渉の原則が採用されなければならない」というものである。

10 カナダ案

会期末に至つて提出されたカナダの「国際海峡の定義」に関する提案は、「国際海峡とは、次の地形の間の自然の通路

(a natural passage between land formations) である。(a) (i) その全長におけるいずれの点においても一又はそれ以上の国の領海内にあり、かつ、(ii) ……を結ぶ、(b) 伝統的に国際航行に使用されて来たもの」と規定している。カナダ案は、国際海峡と呼ばれる海峡が公海の二つの部分を結ぶものであるか、あるいは、公海と領海を結ぶものであるかについて未解決である現段階において、国際海峡の地理的定義を可能な限り試みるとともに、法的定義として一九四九年のコルフ海峡事件における国際司法裁判所の判決を勧案して、「伝統的だ」(traditionally)の文言を強調したものである。

(1) ナラカヌ会期では、各項目ごとの main trends を informal working papers の形で纏め、それを会期終了後最終的に Main Trends という統合した報告書で、A/CONF. 62/C. 2/W.P. 1, 15 October 1974 に収録された。

- (2) A/CONF. 62/C. 2/L. 3.
- (3) A/CONF. 62/C. 2/L. 6.
- (4) A/CONF. 62/C. 2/L. 11.
- (5) A/CONF. 62/C. 2/L. 15.
- (6) A/CONF. 62/C. 2/L. 16.
- (7) A/CONF. 62/C. 2/L. 19.
- (8) A/CONF. 62/C. 2/L. 20.
- (9) A/CONF. 62/C. 2/L. 44.
- (10) A/CONF. 62/C. 2/L. 59.
- (11) A/CONF. 62/C. 2/L. 83.
- (12) この「ハーモン案及びロンドン案は本文で説明する如く、国際海峡が基本的には領海と同一のレヂームに服するものであるから、それらの提案事項は「国際海峡」ではなくて、「領海」に関する main trends の部分で多く反映されている。
- (13) 英国代表の発言。A/CONF. 62/C. 2/SR. 3, at p. 9.
- (14) A/CONF. 62/C. 2/SR. 11, at p. 7.
- (15) Ibid. 英国案の第八条に対しては、イスラエルとイラクが夫々の立場から反対した。A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 7; A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at pp. 15-16.
- (16) 「海峡国」とは、本章の適用される海峡に接するいずれの国をさし、(英国案第三章十一条)。

- (17) 英国代表の發言。IMCOは事実ドーバー海峡にこの種の制度を認めており、それは現在運用されているが、いずれの国もその規制を一方的に変更することはできないと説明された。A/CONF. 62/C. 2/SR. 11/ pp. 7-8.
- (18) これに関連して、旗国の責任及び損害賠償として、主権免除をもつていずれかの船舶又は航空機による本章の違反行為に起因する海峡国に加えられた損害の責任は旗国がこれを負うことが規定されている。また、もし海峡国が本章の規定に反して行動して外国船舶又は航空機に損失又は損害を与えた場合、海峡国は、その損失又は損害を受けた船舶又は航空機の所有者に補償をしなければならぬとして、沿岸国の責任についても規定している(七条)。
- (19) 東ドイツ代表は、かかる海峡は公海の二つの部分を結ぶ海峡ほどには国際社会にとつて重要ではないけれども、個々の国家の航行にとつては重大な利益となるものであり、従つて、海峡国がその無害通航を停止しないことを規定することが必要であると思われると述べている。A/CONF. 62/C. 2/SR. 12, at p. 4.
- (20) ポーランド代表は、通過の権利は理論的なものに過ぎないであろうし、もし沿岸国が事実上狭い海峡の閉鎖に至るような建築物及び設備を建造することを許されるならば、通過は妨害を招くものではなくなるだろうと述べた。A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at p. 5.
- (21) プルガリア代表の發言。A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 14.
- (22) スウェーデン代表の發言。A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 4.
- (23) A/CONF. 62/C. 2/SR. 11, at p. 3.
- (24) 本稿四四—四五頁参照。
- (25) 第二十条は、これらの条項は国際航行に使用され、かつ、一以上の国の領海部分を構成するいかなる海峡にも適用されると規定している。オーマン代表によれば、第二十条はコルフ海峡事件において定義されたような海峡をカバーしており、従つて、歴史的に国際航行に使用されて来なかつた海峡には適用されないのである。A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 3.
- (26) A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 3.