慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	国際海峡の通航制度 (二・ 完) : 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つて
Sub Title	The régime of passage through international straits (2, end) : 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.5 (1975. 5) ,p.15- 39
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19750515-0015

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・完）

――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つて――

栗林忠男

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）――以上前号
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――以上本号

三　問題点と各国の立場

国連海底平和利用委員会と第三次海洋法会議のカラカス会期における各国の諸提案と討議の内容は、新らしい海洋法条約に含まれるべき国際海峡の通航制度のあり方をめぐつて、相互に関連する幾つかの問題点を提起している。それらは、国際海峡の法的地位、通航権の性質、国際海峡の定義、船舶・航空機の区別、通航の規則並びにその他の問題点に関するものである。以下、それらの問題点について、各国の立場の対立を明確にさせながら、考察していきたい。

一　国際海峡の法的地位

第三次海洋法会議における国際海峡をめぐる諸問題の発端は、既述の如く、領海の最大幅員を十二マイルに拡大・統一する国際社会の大勢によつて、既存の国際海峡における多数の回廊が公海としての地位を失なう結果となることに起因する。国際社会がそれぞれ主権平等を標榜して並立する多数の領域国家によつて構成されるという近代国際法秩序の分権的構造が存続する限り、海洋空間もまた領域主権の及ぶ領海部分とそれの及ばない公海部分との基本的区分を崩すことはないであろう。国際社会の発展に伴ない、海洋法を含む諸種の分野において、領域的管轄権のカテゴリカルな地的配分を越えた機能的な管轄権の配分が益々要求されていくことが十分予想されても、海洋空間における人間の活動区域、従つてまたそこに生成する法的諸関係の帰属する空間が、公海であるか領海であるか（それらをどのような名称で呼ぼうとも）の相違は、国際法上宿命的と思えるほどの重要性をもつている。国際海峡の既存の地位の変更が、その海峡をめぐる諸国家の利害に直接的影響を及ぼす契機を有するのは、この理由によるものである。

しかし、一九七一年と一九七二年に、海底平和利用委員会において、米ソがそれぞれ「公海において有すると同じ」航行

又は上空飛行の自由を国際海峡に導入する提案を提出したとき、それらの提案は国際海峡の地位が公海としての性格を維持することを意図したものとは言えない。両案において、そのような自由の享有は「通過の目的に関して」、換言すれば、通航制度の側面に関してのみ主張されたからである。このことは、特に海底委員会におけるソ連案とカラカス会期における東欧六ヶ国案が、いずれも、船舶に関しては一又は二以上の沿岸国の領水内にある海峡に、そして、航空機に関してはそのような海峡上空の航空機による飛行に適用されること、[1] 並びに、海峡の水域、海底及び生物・鉱物資源に関する沿岸国の主権に影響を及ぼさないこと[2]を明記しており、更にその一提案国は、幅六マイル以内の海峡の例外性を主張する提案に反対して、六マイルまでの海峡と六マイルから二十四マイルまでの海峡の「両者の場合において、その法的地位は同一であり、かかる海峡の水域は領海である」[3]と明瞭に言及していることからもうかがえる。

むしろ、海峡国グループとその主張に同調する諸国が反撥すると同時に危惧したのは、沿岸国による領海に対する主権の行使を現在の無害通航制度による制約以上に大幅に制限する恐れのある特別の通航レヂームの確立が、本来領海としての国際海峡の地位を「実質的に」公海のそれに近似させる効果を生むのではないかということであつた。そのような懸念は、カラカス会期においても、これらの諸国によつて繰り返し表明された。スペインが「厳密に言えば、ある国家群にとつて、海峡の水域はもはや領海の一部ではない」[4]と述べて、それが国際航行に使用されているかどうかに拘わりなく、沿岸国の主権はその領海部分を構成する海峡に及ぶという基本的立場を明確にさせようとしたのも、また中国が「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いつて、公海の一部分となることができない」[5]ことを強調したのも、いずれもこのような共通の懸念を表明するものに他ならない。このような懸念は主権の行使に対する一般国際法上の制約の性質と範囲に関わるものであり、従つて結局は、国際海峡において外国船舶、航空機によつて享有される通航権の性質と範囲に依存する問題であろう。

国際海峡の法的地位の問題には、別の角度から、もう一つの見逃せない側面がある。それは、たとえ国際海峡が領海であつて、しかも領海の通航制度に服するとしても、軍艦の場合には、その通航権を否認する若干の諸国の立場があるとはいえ、一九四九年のコルフ海峡事件[6]における国際司法裁判所の判決[7]と一九五八年の領海条約の規定の解釈によつて、無害通航権の享有が一般国際法上主張され得る余地があるのに対して[8]、航空機特に軍用航空機の場合には、領海を含む国家領域上の空域が領空主権の排他性によつて外国軍用航空機に対して全く閉ざされているため、一層深刻な問題を提起するからである。民間航空機についてのみ適用される一九四四年のシカゴ国際民間航空条約の加盟国間においては、領空主権の排他性を緩和するための若干の飛行権が交換されているが[9]、軍用航空機については、下土国の特別の許可がなければ全く上空飛行は許されない[10]。もとより、特別の条約によつて飛行権を確保する道はあるが、ここで重要なことは、軍用航空機（又はそれを含む「国の航空機」）の航空権に関するこのような規則が一般国際法規となつていることである。従つて、特に強力な空軍力の援護を伴なう機動艦隊の戦略的行動の自由を確保したいアメリカにとつては、領海上空の飛行権、特に軍用機のそれが一般国際法上国際海峡の上空に認められない限り、国際海峡の領海としての法的地位をそのまま認めるわけにはいかない立場にあるといえよう。恐らく、アメリカは国際海峡の領海としての地位を否認しようとしないまでも、それがそのまま overflight の問題を含むとすれは、そのような解決には反対し続けることが予想される。

二　通航権の性質

これまで提出された各国提案の内容からも明らかな如く、このたびの第三次海洋法会議における国際海峡の問題の最大の争点は、外国の船舶又は航空機の享有する通航権の性質をどのようなものとして把えるかである。既に海底平和利用委員会で顕著となりカラカス会期においても解消されることのなかつた基本的に対立する二つのアプローチは、無害通航権を基調

とする立場と自由通過権を基調とする立場である。

無害通航アプローチは、領海十二マイルによつて包含される国際海峡の通航制度を領海のそれと一体として看做す点では、一面において現行の領海条約の伝統的基礎を維持し、他面において、領海が十二マイルに拡大される以前に海峡利用諸国が享有していた権利及び利益を否定ないし制約する効果をもつものである。このアプローチが主張されるのは主として次のような理由に基いていると考えられる。先ず、国際海峡は領海に含まれるのだから当然に領海の通航制度の基礎である無害通航権に服するという原則論は、海峡八ヶ国案とオーマン案の起草精神をなす基本的原則であり、領海十二マイルは既定の趨勢であつてその承認のために国際海峡の特別の通航レヂームと交換されるべき筋合いのものではないとして、海底委員会の米ソの発想に強い反撥を示した海峡沿岸国側の立場を最も集約する理由である。もつとも、これらの諸国にとつては、国際航行の利益が考慮されないわけではないが、沿岸国の安全、航行上の安全及び汚染防止などの観点から、無害通航制度が最良のバランスを計るものであるとされる。更に、このアプローチにおいては、国際海峡における無害通航権の適用はこれまで諸国の実行上有益なものであつたから、殊更これを変更する必要はないという経験的評価も下される。例えば、海峡国グループの一員であるモロッコは、カラカス会期において次のように述べている。

この原則の適用は、国際通商と諸国間の協力の発展を許して来たし、どのような方法でも国際航行を阻害したことは決してなかつた。それは実際、国際社会の実行となつて来たし、全く満足すべきものであることが判明した。従つて、交通量が増加し、すべての種類の事故の危険がかつてより増大しているときに、無害通航の規則をより正確でない何ものかに変更する必要は何等ない。(11)

また、イランも、少なくとも平時において、沿岸国は国際航行に使用される海峡の通航に制約を課したことが殆んどないことを指摘している。(12)

これに対して、自由通過アプローチは、領海とは別個の通航レヂームを確立しようとする点では、一面において現行の領海

条約の枠組からはみ出た新らしい法制度を国際海峡に導入し、他面においては、従来からの海峡利用の権利及び利益の維持ないし部分的修正を計るものである。但し、このアプローチに属する提案の中で、英国案と東欧六ヶ国案の通航権の性質に関するそれぞれの規定内容には、若干のニュアンスの相違が含まれている。両案はいずれも、国際海峡における航行又は上空飛行の自由という表現を使用するが、海底委員会における当初の米ソ両国のそれぞれの提案が表現していた「公海において有すると同じ」自由という文言は使用していない。他国の同様な使用に単に合理的な考慮を払うことが要求されるに過ぎない「公海の自由」の概念は、沿岸国による領域的管轄権の行使が前提とされている海峡には適合し得ないものをもつている。英国案と東欧六ヶ国案は、一方で前者では「妨害されざる通過通航の権利」の概念が「継続的かつ迅速に通過する目的でのみ行なわれる」ことを強調しており、他方で後者ではその点は単に「通過の通航のため」と表現され、むしろ「平等」の自由が強調されている点が異なつている。無害通航アプローチに立つ諸提案がいずれも国際海峡を含む領海の通航を「継続的かつ迅速なものでなければならない」ことを要求する規定を設けているから、英国案は船舶・航空機の通航の態様をこのように限定づけることによつて、海峡沿岸国の安全に対する懸念を緩和する効果をもつといえるが、通過のための通航の自由を沿岸国の領域管轄権に対する一般的制約として確立するという本質的な面において、英国案と東欧六ヶ国案の両案は同一の基盤に立つものと解される。(13) なお、アメリカは、カラカス会期において、この英国案の継続的かつ迅速な妨害されざる通過の概念に同意する旨の発言を行なつた。(14)

自由通過が主張される理由は多様である。先ず一般的には、国際海峡はすべての国による国際航行が不可避的に依存するもので、諸国間の交流、協力、経済的・商業的その他の関係の発展に寄与する点において、国際社会全体にとって領海とは異なる重要性をもつことが強調される。このことは、例えばチェコが「時に広大な幅員をもつ領海の場合には、沿岸国の特に安全に関する利益は決定的重要性をもつ」ことを認めながらも、「原則として僅か数マイルの広さの海峡の通航の場合には

事情は異なつており、そこでは、円滑な国際航行、物品運送及び諸国間の友好関係を維持する上での国際社会全体の利益が優越しなければならない」[15]と述べている発言に代表されるであろう。また、このような国際海峡の意義は国際の平和及び安全の維持の理由からも強調される。ソ連は、海峡沿岸国の安全を保護する必要性を認識しながらも、同時にそれらの海峡を利用する多数を占める諸国の安全及び他の利益も考慮に入れられなければならないとして、ソ連の安全が海洋と海峡による交流に依存する点を強調する。[16]アメリカによる説明は一層簡明である。

個別的及び集団的自衛の行使は、国連憲章の下で、あるいは、国連の繰り返された行動の中で認められて来た。すべての国は、海峡に接していようといまいと、彼等の死活的な領土的・政治的保全の保護のためのかかる権利を維持する重要性を認めている。[17]軍艦と軍用航空機のための通過権の維持は、憲章に合致するのみでなく、世界の平和と国際的安定に合致する唯一の政策である。

内陸国又は地理的不利国の立場にある諸国からも海洋と海底への自由な接近の保証を求める声がある。アルヂェリアはそのような趣旨の提案を説明する中で次のように述べている。

アルヂェリアは地理的不利国であり、なかんづく、海洋への接近が海峡を通じてのみ可能である。半閉鎖海に接しかつ実際上何等の資源もない発展途上国として、アルヂェリアは論理的に海洋への接近を可能ならしめる特別の制度に服さなければならない。自由通過の権利は内陸国のために承認されることが求められている権利と類似のものであるべきである。何故ならば、近隣の経済水域の生物資源に対する地理的不利国の権利をこれらの国が享有することを可能ならしめる手段を同時に否定されるとすれば、それら地理的不利国の権利を承認する意味がないからである。[18]

海峡問題に限らず、第三次海洋法会議に付託された諸問題の多くの側面において、発展途上の内陸国又は地理的不利国が、その自然的制約の故に、屢々沿岸国による支配を強調する「南」側諸国の結束を乱さざるを得なかつた一例がここに見られる。もつとも、アルヂェリアは、その提案の意図するように、地中海における特殊事情の観点からのみ海運の促進を計ろうとするもので、軍艦及び類似の船舶については無害通航アプローチに立つている。その他、モンゴル、リベリアの如く、国

際航行の自由あるいは海洋の自由（mare liberum）が現代国際法の基本原則であることを原則論的に強調する立場[19]、英国案と東欧六ヶ国案が「正しい方向」に向かつていると考えながらも、いずれの案もすべての国の利益を調整していないことを理由として態度を保留するカナダ[20]や、特殊な政治的立場と歴史的経験を理由として国際海峡における航行と上空飛行の自由の維持に賛成するキューバのような立場がある[21]。

これら自由通過アプローチをとる多くの国は、無害通航権の評価において、屢々その制度の運用における沿岸国の一方的・任意的あるいは差別的制限に対する抜き難い不信を表明するのが一般的である。「もし通航を許可したり拒否したりする決定が、未だ十分には定義されていない無害通航の観念を基礎として任意的に執られることができるとすれば、沿岸国の現存する同盟、政治的紐帯及び特殊利益のために、主観的理由による若干の国に対する差別と航行の権利の制限に至ることがある[22]」という不信である。そして、このような無害通航制度の欠陥は、船舶の通航における遅延と運送費の増大を招くとして、国際海上運送の経済的側面にも影響を及ぼすことが指摘される[23]。

このように、国際海峡における通航権の性質に関しては、二つのアプローチが全く対立しており、それを支える理由も相互の不信と疑惑の中でそれぞれの立場から根拠づけられる。実際、無害通航制度に対する不信は、過去の海洋法会議においても、領海の拡大に反対する理由の一つとして先進海洋国側から屢々表明されたものである[24]。「大洋航行の自由を領水の理論と調和させる結果」あるいは「一般的原則として何等の支持的議論もしくは権威の引用を要しない[25]」国際法上確立されたものと評されて来た無害通航権の概念は、確かに、何が無害である通航なのか、そして、沿岸国はその通航に対してどの程度の規制を及ぼすことが許されるかについての不明確さも含んで来たことは事実である。第三次海洋法会議における「領海」の項目に関する審議は主としてこれらの点の明確化に向けられている。しかし、これまでの国際海上運送が真実この無害通航制度によつて障害を蒙つて来たのであろうか。もしそうでないとすれば、その制度的欠陥と船舶通航の経済的デメリット

に関する懸念は、結局のところ無害性の基準、沿岸国の国内法令制定権の範囲などに関する通航の規則の実質的内容の明確化とその運用のあり方に帰着する問題として把えられないだろうか。むしろ、沿岸国による差別的制約あるいは一方的決定などに対する不信は、主として軍艦・軍用航空機に対する適用に向けられているように思われる。

三　国際海峡の定義

一概に国際航行に使用される海峡といつても、その地理的事情、利用度、名称等は多様である。一九四九年のコルフ海峡事件の判決において、国際司法裁判所はコルフ海峡が国際海峡であるとして、ある海峡が通航権の存在する国際的公路の範疇に属するかどうかの決定的基準（decisive criterion）は「公海の二つの部分を結ぶものとしてのその地理的事情とそれが国際航行に使用されているという事実」にあると述べた。[26] なお、裁判所は当該区域が公海の二つの部分の間の必要な航路であるか、もしくは、単なる代替的航路であるかは問題ではないと考えた。[27] その海峡が国際海上交通にとつて有益な航路であつたことで十分なのである。[28] 裁判所は公海と領海との間の通航権の問題を議論しなかつたが、既に触れた如く、この点は現在では、領海条約が「公海の一部分と公海の他の部分又は領海との間にあつて国際航行に使用される海峡の外国船舶による無害通航は停止してはならない」ことを規定している（同条約第十六条四項）。この規定の立案過程において、国際法委員会の一九五六年の草案は、コルフ海峡事件の判決によつて示唆されたものとして、「公海の二つの部分の間にあつて国際航行に通常（normally）使用される海峡」を当初想定していたが、[29] 一九五八年のジュネーブ海洋法会議ではアメリカの提案によつて、コルフ海峡事件における判決は「通常」という制限的用語を採用していないという理由の下にこの語が削除された。[30] この結果、当該規則はより一層一般的適用を有するものとされるとともに、特定の各々の場合において海峡を使用する交通量に関する議論を避けたと言われる。[31] また、それと同時に、「公海の一部分と外国の領

海を結ぶ海峡」も新らたに含まれることになつた。[32]「海洋自由の方向」[33]に歩を進めたと評されるこの修正は、イスラエルと近隣アラブ諸国のチラン（Tiran）海峡の通航権をめぐる抗争におけるアメリカの政治的立場が背景となつていた。[34]

ところで、海峡沿岸国の諸提案に含まれた国際海峡の定義は、その海峡が領海部分を構成することを要求するのみでその地理的事情を問題としていない。即ち、海峡八ヶ国案は、若干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ことを規定し、[35]オーマン案も「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、外国船舶の通航は無害通航の規則によつて規律されるとしている。[36]従つて、停止されざる無害通航の適用される国際海峡が公海—公海又は公海—領海を結ぶものか、代替航路の可能性があるか、幅員が狭いか等の地理的事情は無関係である。このような各種のタイプの海峡を包含する幅広い適用範囲をもつ国際海峡の概念は、コルフ海峡事件の判決における基準を明らかに越えるものである。

海底平和利用委員会に提出されたアメリカ案は、自由航行の適用される国際海峡の地理的範囲を公海—公海又は公海—領海として定義しており、[37]これはカラカス会期においてイスラエルが主張した公式でもある。[38]現行の領海条約の第十六条四項では、このような国際海峡には停止されざる無害通航権が適用される前提であるから、アメリカ案はこれまでの領海三マイルの幅員の海峡における通航制度の変更を含めて、全く新らしい通航制度を最大幅員二十四マイル以内の国際海峡に創設しようとするものである。イタリア案も国際海峡の地理的範囲に関してはアメリカ案と同一の公式であるが、幅六マイルを越えず、両岸が同一の国に属し、かつ、海峡によつて結ばれる海の部分の間に近い他の交通路がある海峡には無害通航の適用を認めているから、[39]その限りにおいて、自由通航の適用される海峡の地理的範囲を限定するものである。但し、イタリア案の代替航路の存在の条件はコルフ海峡事件の判決内容と矛盾するものを含んでいる。英国案及び東欧六ヶ国案は、自由通過の適用される国際海峡を公海—公海の場合に限定しており、公海—領海の場合には無害通航を提案している。[40]この公式に沿つた

その他の提案としては、デンマーク・フィンランド案、アルヂェリア案及びアラブ九ヶ国案がある。特にデンマーク・フィンランド案は、このような地理的範囲をもつ海峡でも、基線間が六マイルより広くない国際海峡には無害通航制度を提案している。[41] この立場は、これまで無害通航権の適用が認められて来た国際海峡の現状を維持しようとするもので、次にその提案国の一であるフィンランド代表の説明を引用しよう。

諸提案は航行の自由が以前に公海の自由の原則に基いていたような海峡に対してのみ適用されるものと思われる。しかし、フィンランドは、その表現自体が海峡の通航が以前に海洋自由の原則に基いていたような場合に提案条文の適用を限定するのに十分であるかどうかを疑う。もしかかる疑問が正当化されるならば、これまで提案された条約案のいずれも、二つの公海部分を結ぶ海峡における領海の幅員が新らしい規定にも拘わらず依然として変らず、従つてまた、通過通航の前提条件も変らないままである場合に対する明白な例外を設けていないことが注目されるべきである。このような場合が特に閉鎖海区域内にあるか又はそれに通じる海峡及び完全に一沿岸国の領域内にあるか、互いに既に境界を接している国々の領海を走つているような海峡に関する場合なのである。もし何等の特別規則も合意されないならば、無害通航に関する諸規定が適用され、かつ、将来も適用されることができるであろう。事態は変らなかつたから、このような海峡を自由通航に開放すること、換言すれば、航行に関する限りその海峡を公海制度の下に置くことを要求する理由は何もない。……しかし、もしその意図が海峡の現行地位を変更しようとするものであれば、その地位の変更は商船航行の利益を擁護するためには不可欠なものではないし、関係沿岸国によつて執られる措置の結果でもないものであり、それら沿岸国の死活的利益に干渉し、しかも平等な取り扱いに対する彼等の権利を無視するものであろう。……提案された諸条文の欠点は、狭くしかも内水が大部分を占める海峡に関しては特に重大である。実際的な救済策は通航の自由の適用される海峡の最小幅員が六マイルでなければならないことを規定することであろう。[42]

この会議における国際海峡の問題が、そもそもは領海の十二マイルへの拡大によつて惹起される事態が以前は公海自由の原則に基く国際航行の前提条件に変化をもたらすという懸念に由来することを考えれば、無害通航制度以外の新らしい通航制度は現在公海部分を構成している海峡にのみ適用されるべきであるという主張には十分な正当性を認めなければならないであろう。

カナダ案は国際海峡を「その全長におけるいずれの点をとつても、一又はそれ以上の国の領海内にあり、かつ……を結ぶ、伝統的に国際航行に使用されて来た地形の間の自然の通路」と定義して、[43] 国際海峡の連結する二つの海域部分の法的地位については空白を残しているが、「その全長におけるいずれの点をとつても一又はそれ以上の国の領海内にあり」という条件は、公海部分を含む二十四マイル以上の幅員の海峡であつても、その公海部分が狭く危険な浅瀬である場合には通過通航権を適用しようとする英国案の想定する事例[44]を国際海峡の概念から除外する効果をもつと考えられる。むしろ、カナダ案はすべての提案に共通する「国際航行に使用される海峡」の法的概念について、コルフ海峡事件の判決を勘案して国際航行に伝統的に使用されて来た事実を強調することにある。この点については、同様にアルヂェリア案が「伝統的に」、そしてアラブ九ヶ国案が「慣習的」に使用されて来た海峡に限定している。[45] いずれにせよ、アメリカ案を除く他の諸提案は、領海の通航制度と異なるレヂームをもつ国際海峡のカテゴリーを、程度の差はあるが、地理的事情（連結される二つの海域の地位、代替航路の可能性、最小幅員など）の観点から、あるいは、「国際航行に使用されている事実」の法的概念の観点から限定づけようと試みるものであり、それは同時に制度の複数制を容認するものである。その意味で、それはまた「領海部分を構成する」国際海峡の無害通航制度を一律的に主張する諸提案とそれだけ重なり得る要素をもつものである。とりわけ、公海―公海の公式並びに「伝統的」又は「慣習的」の概念は、領海条約における国際海峡の広い概念をコルフ海峡事件における国際海峡の定義に復帰させる要素を含んでいる。

これらの提案における国際海峡の定義は、いずれも適用されるべき通航制度の内容と相関関係にあり、どのような通航制度がどのような国際海峡に適用されるかを考慮する必要がある。しかし、もしそれらの提案が現行の領海条約の通航制度と異なるレヂームをもつ国際海峡のカテゴリーを別個に確立しようとするならば、少なくともそのような国際海峡の概念の確定は不可欠のものとなるであろう。

四　船舶・航空機の区別

国際海峡の通航制度に関する諸提案の内容と各国の立場を分析すると、船舶・航空機の区別が一つの重要な争点となつていることが判明する。ここで船舶・航空機の区別というのは、船舶と航空機の区別、航空機の種類（民間航空機と軍用航空機）の区別及び船舶の種類（商船・軍艦・特殊船舶）の区別を指す。

新海洋法条約における国際海峡の通航制度が船舶の通航制度のみを対象とするべきか、あるいは、航空機の上空飛行の制度をも含むべきかは、カラカス会期において各国の立場が分かれた問題であり、諸提案の内容も対立している。領海上空の飛行権は一般国際法上承認されていないから、国際海峡の通航制度を領海制度と一体として扱おうとするアプローチの諸提案においては、当然航空機に対する何等の言及もなされていないし、それ以外の多くの諸国も航空機の上空飛行問題を別の条約もしくは機関で扱うべきであると発言している。別の条約又は機関というのは、具体的には、特別の二ヶ国間条約又はシカゴ条約あるいは国際民間航空機関などを指すと考えられる。これに対して、自由通過アプローチをとる諸国は、デンマーク等の若干の例外を除いて、ほとんどがすべての船舶の通航とすべての航空機による上空飛行を適用対象としている。その理由としては、国際航空運送の保護ないし海峡制度との密接な関連性などが指摘されるが、基本的には、海峡利用諸国が領海十二マイルの拡大以前に享有していた公海上空における飛行の自由を引続いて維持したいと望む点にある。この点は、アメリカの次のような説明に表明されている。

この会議は航空機の上空飛行に関する諸問題を考慮すべきではないという示唆があるけれども、かかる諸問題は一九五八年のジュネーブ諸条約における海洋法と不可分に結びついていることが想起されなければならない。更に、領海の幅員がこの会議によつて決定されるであろうから、上空飛行の問題は、若干の国がその領海上の空間に対する自国の主権を放棄しようとするのでないならば、避けることはできない。現在において、私有・国有のすべての航空機は、国際航行に使用される海峡内の公海を含む公海区域を上空飛行する権利を有

している。もし海峡の上空飛行に関して適当な規定が設けられなければ、十二マイルへの領海の拡大は、十二マイルの領海によつて重複される国際航行に使用される多数の海峡の上空飛行の基本的な権利を変えることになろう。[46]

更に、アメリカはシカゴ条約が次の三つの理由によりそのような権利の保護にとつて不十分であるとしている。即ち、第一に、必ずしもすべての国が当該条約の当事国となつていない。第二に、私有航空機による領海の上空飛行に関しては、当該条約は若干の場合に上空飛行を制限もしくは停止させる権限を国家に与えている。第三に、当該条約の諸規定は国家所有の航空機による上空飛行には適用されない。[47] 私有・国有という不明確な表現を別として、アメリカの提示したこれら三つの理由は、多かれ少なかれ現行の国際航空法の規則を反映しているが、民間航空機については、特殊な地理的条件をもつ例外を除けば、海峡の上空飛行権を確保することが必ずしも不可欠なものとは考えられないし、いずれにせよ、飛行権の相互交換及びその細則は二国間協定によつてカバーされるのが現状である。従つて、国際海峡の上空飛行権の主張も、軍用航空機の自由な通過飛行の確保が最大の狙いであると思われる。そして、そのような主張は、軍用航空機による上空飛行のために関係国の事前の許可を要請しているシカゴ条約の修正に至る要求を含むことは確かである。

なお、若干の国は民間航空機の通航をできる限り促進すべき沿岸国の義務を強調しつつも、軍用航空機については通告されざる存在を容認できないとして、両者の取り扱いを区別する立場を表明した。[48] しかし、その場合に民間航空機に適用されることが予想される船舶と同様の「無害航空」あるいは類似の概念は、航空法においては更に一層の明確化が要請される諸問題を含んでいる。[49]

カラカス会期における討議においては、海峡国グループのみならず多くの発展途上諸国の間に、軍艦と商船の区別を主張する声が強かつた。それは、商船が人類に対する国際的義務と発達のための手段である国際貿易において重要な役割を果たすという認識であり、オーマン案に盛り込まれた商船通航の無害性を推定する規定は、[50] 既述の如く、これらの諸国の声に合

致するものを含んでいた。カラカス会期における審議の成果の一つは、最も強硬に沿岸海洋に対する支配の拡大強化を主張した国々によつてさえ、国際商業航行の重要性が等しく評価され、むしろ、スリランカ代表の指摘するように、これら諸国が「柔軟性を示す徴候」[51]を見せたことであつた。その反面、軍艦に関しては、それが単なる国家的義務を遂行するもので国際社会全体に奉仕しない、少数の海洋列強の戦略的・軍事的利益に奉仕する、沿岸国の安全に対する脅威を与える、などの側面が指摘され、殆んど異口同音に事前の通告又は許可が要求された。このような声に対して、アメリカが軍艦又は軍用航空機の航行権を差別することは非現実的であるとして、世界の平和と国際的安定に合致する唯一の政策として、軍艦・軍用航空機のための通過権の確保を主張したことは前に触れた通りであるが、東欧圏諸国からも、「海洋における軍事的バランス」について国際海峡に接する少数の国が任意的・政治的な裁量を行使することに反対し、「世界の平和と安全」が国際社会全体にとつての関心事であることが強調された。[52]確かに、一方において、自由通過の原則は、これまで国際海峡の安全に影響を与えなかつたという評価が可能であるのかも知れないし、また、この原則のいかなる制約も最終的な安全を沿岸国に保証しないことになるのかも知れない。しかし、他方において、この問題に対する小国又は発展途上諸国の反応は、例えば次のように表現される感情に支えられていることも留意されなければならない。

国際貿易を促進するのみではなく、その国家的安全と主権に対するいかなる攻撃もしくは脅威からも自己を保護することは沿岸国の責務である。それ故、軍艦と軍用航空機が領海を通航するための許可を得ることは不可欠である。すべての国は、特に小国で軍備が適当でない場合には、その主権を後生大事に（jealously）守るものである。いずれの国も、その管轄権の下にある区域の軍艦、潜水艦又は軍用航空機の通告されざる存在を容認できない。それにも拘わらず、一度び沿岸国が軍事用の船舶又は航空機が国家的安全に対するいかなる危険も及ぼさないと納得すれば、それらの通航に対する許可は直ちに与えられなければならない。[53]

第三次海洋法会議に提起されている国際海峡の通航制度の問題がこの会議に付託された他のいかなる問題にもまして軍事的性格の濃厚な側面を有するのは、それが現在の国際情勢の中で米ソ両大国の軍事的機動力の行動半径に直接関わる問題だ

からである。この問題の究極的解決が一般的な軍縮の達成という遠い将来に横わつていることを考えれば、過去の海洋法会議で不十分に取り残されて来たように、今回の会議でもまたその基本的対立の解消を計ることは困難であろう。

自由通過アプローチをとる諸国は、僅かに東欧六ヶ国案が巨大タンカーの義務に触れている点を除けば、「特殊船舶」のカテゴリーを特に区別しないのに対して、それを新らしいカテゴリーの船舶としてその航行上の規制を強化するのは、無害通航アプローチに共通する立場である。既に海峡八ヶ国案の前文は、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と、そしてこのことは「特別な性質」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ことを唱つていた。[54] ここでは、従来のような航行の態様ではなくて、船舶の種類・性質自体が問題とされている。海峡八ヶ国案、オーマン案及びフィジー案の中で最も幅広い特殊船舶の定義を設けているのはオーマン案であるが、それによれば「原子力船又は核兵器を運搬する船舶、海洋調査船及び水路測量船、石油タンカー及びケミカル・タンカー、核物質を運搬する船舶」が挙げられている。[55] 海峡八ヶ国案は「沿岸国に危険を及ぼし、もしくは、海洋環境を著るしく汚染するいずれかの他の物質を搭載する船舶」を含めているが、これらの定義は必ずしも明確でない面がある。例えば、タンカーが空船の場合にもなお特殊船舶のカテゴリーに入れるのか、あるいは、多かれ少なかれ少量の危険物を積載する一般貨物船又はコンテナ船なともこれに含まれるのかなど、海上運送の立場から明確化を要請される点がなお残されている。

五　通航の規則

国際海峡における通航規則の内容に関しては、二つの基本的アプローチの相違点に重点を置いて、次にその主要な問題点のみを指摘することにする。

自由通過アプローチにとつては、通過権を行使する船舶・航空機の国際海峡における通航に関して、沿岸国による「無害

性」の判断は当然排除される。英国案及び東欧六ヶ国案では、いずれも若干の行動が禁止されているが、それらは通航する船舶・航空機側の一方的な自制に依存する要素が濃い。このことは特に沿岸国の安全に対する脅威の問題との関連において、軍艦の通航規則において問題となる。カラカス会期においては、沿岸国の安全に対する配慮から、英国案及び東欧六ヶ国案は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威嚇又は武力の行使を慎しむことが唱われるようになつたが、もとより海峡国としては、このような通航者側からの自制を不十分として、事前の通告又は許可を前提とするのである。特に、潜水艦が水中にある場合に、その海峡通過の間武器の使用を慎しむかどうかを沿岸国がいかに立証できるかというエヂプトの質問に対して、アメリカは、同国が調印・批准するいかなる条約にも従うことを十分期待すると述べ、海峡は船舶又は潜水艦の艦長が海峡国の安全を脅かす行動を選ばないように限定された水域であること、並びに、潜水艦は水中を推進する構造になつているから、そうすることが国際海峡を横切る最も安全な方法であることを説明した。[56] しかし、無害通航アプローチにとつては、領海における一般の船舶通航と同様に、沿岸国の平和、秩序又は安全に対する無害性が通航の前提とされる。そのいずれの提案も、沿岸国に対する戦闘行為、武器の使用、航空機の発着又は積み込み、人又は貨物の乗船又は積込み及びそれらの下船又は荷卸し、沿岸国の安全に影響を及ぼす情報収集行為又は宣伝行為、沿岸国の通信施設に対する妨害行為あるいはその施設又は設置物に対する妨害行為など無害性を失う船舶の行動を列挙することによつて判断の客観化を計ろうとしているが、[57] これらの提案は、そのような行動の列示的列挙であるか（海峡八ヶ国案及びオーマン案）[58] もしくは「通航に直接関係のない他のいずれかの行為」を加えることによつて包括的効果をもつと定義しているか（フィジー案）[59] のいずれかであり、沿岸国による裁量に対する歯止めがなされていない点が注目される。

沿岸国の国内法令制定権の範囲については、英国案によれば、沿岸国はシーレーン及び通航分離制並びに海峡における油、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について制定権を有するとされる

が、[60] 無害通航アプローチの諸提案では、いずれも領海通航に関する詳細な列挙規定が適用される。但し、この場合でも、フィジー案を除いて、いずれも列示的内容を掲げているから、外国船舶による無害通航権の享有を事実上否定ないし害なう効果をもつ国内法令の制定に対する歯止めがなされていない。

シーレーン及び通航分離制の指示又は設定に関しては、両アプローチに特別の相違はないが、英国案が沿岸国はＩＭＣＯに対して提案を行なつた後に、その承認を得て行ない得るとするのに対して、[61] 東欧六ヶ国案[62]及びオーマン案[63]は権限ある国際機関の勧告を考慮に入れて、あるいは、その勧告を基礎に、これらを設定し得るとしている。後者の場合には、国際機関の勧告に強制的な性質を付与するかどうかの問題が含まれてくるが、国際機関の権限を制約的に解する東欧諸国の場合には、恐らく単なる勧告以上のものを期待できないと思われる。

特殊船舶に関しては、自由通過アプローチはこれを特殊なカテゴリーとして扱わないが、狭い海峡内におけるこれらの船舶の通航に由来する沿岸国の不安と脅威から、とりわけ汚染による脅威が国家の安全そのものに影響を及ぼす性質である場合があるので、特殊なカテゴリーを設けるかどうかは別として、その通航に対する規制は強化される傾向に向かうと考えられる。その意味では、むしろオーマン案が石油タンカー及びケミカル・タンカーには事前の通告を要求しないのは、航行の安全の見地から若干問題があるかも知れない。しかし、事前通告の真の効果は、沿岸国の受信体制と情報処理能力の整備などに依存する問題でもあるから、シーレーン又は通航分離制の設立をも含めて、それらのための海峡沿岸諸国と海峡利用関係国又は国際機関との協力ないし技術的援助が重要になつてくるであろう。

汚染の防止に関しては、英国案は、海峡を通過中の船舶が船舶起因の汚染の防止と規制のための国際的規則、手続及び実行に従うことを要求し、[64] 東欧六ヶ国案は通過中の船舶が汚染又は他の損害を避けるためにあらゆる予防措置をとること、とりわけ巨大タンカーは航行の安全を確保し汚染を避けるための特別の予防措置をとることを要求している。[65] しかし、これらの

自由通過アプローチの諸提案はいずれも通過船舶側からの遵守義務を規定するのみであつて、沿岸国による汚染規制の措置については殆んど触れていない。カラカス会期における討議は、海峡内における汚染防止に関する諸国の増大する関心を反映したが、主として会議の第三委員会（the Third Committee）で包括的に取り扱われているこの問題は、伝統的な旗国主義の原則に入港国による汚染管轄権の実施を加味し、更に次第に沿岸国による汚染防止管轄権の行使の強化が主張される傾向にある。こうした状況の中では、海峡内における船舶の排出基準に関してのみならず、構造・設計などに対する国内基準の適用、更には、沿岸国の汚染防止法令に違反する通航は無害でないと主張される余地を生むであろう。なお、汚染による損害を含めて、沿岸国に与えた損害並びに沿岸国が通航船舶に与えた損害に対する責任について、両アプローチに基本的な相違は見られない。(66)

以上のように、国際海峡における通航の規則に関する諸提案の内容には、通過通航が航行及び上空飛行の「自由」の行使であるとする発想と領海に対する主権の行使は無害通航権の一般的制約にのみ従うとする発想の根本的対立が反映されている。しかし、軍事的性格の問題を切り離して考慮することが許されるとすれば、世界の海上運送交通が不可避的に国際海峡の通過に依存しなければならないという要請と沿岸国の安全、航行の安全、汚染の防止などに関する利益を保護するという要請とは必ずしも対立するものとは思われない。むしろ、海峡利用国は同時に海峡沿岸国の立場にある場合があるという事実、そして、沿岸国の利益に対する配慮は海上交通の利益にもつながる側面が多いという事実は注目されなければならない。しかし、それと同時に、沿岸国の恣意的・差別的な措置あるいは海峡に接しているという自然的事実にのみ依拠する国家主権の示威によつて、海上運送の正常な流れが歪められることは許されないであろう。この点では、無害通航アプローチの諸提案が外国船舶に対する形式上・事実上の差別の禁止と通告手続における遅延の回避を唱つていることは、(67)それなりの評価が下されよう。

六　その他の問題点

第三次海洋法会議において国際海峡の通航制度のあり方に関して当面するその他の問題点としては、国際海峡に関する国際協力・紛争の解決機構、パッケーヂ・ディール（一括取引）の問題などがある。以下、それらについて簡単に触れておきたい。

オーマン案は、海峡における航行上の施設及び支援物の設置と維持のために、[68]そして、英国案はそれに加えて、船舶からの汚染の防止及び規制のために、[69]関係国又は国際機関と協力することが規定されている。前者はこれを沿岸国の「要求する」特別の権利として掲げ、後者は海峡利用国と沿岸国の義務とする相違はあるが、国際海峡が利用国と沿岸国の利害のバランスの上に成立するとすれば、むしろこの側面は今後積極的に活用されるべきであろう。他方で、スリランカは国際海峡における軍艦の通航に関する発言において、一以上の国が含まれる場合に、それらの国はその中の一国の側の協力が得られないことに由来する通航に対する障害を避けるために、共同機構（joint administration）を設立することに協力するよう要請されるべきであることを規定する規則を新らしい制度に含めることは不合理ではないと考える旨の見解を述べた。[70]この提言は関係国間の単なる協力を唱うのではなく、沿岸関係諸国の共同の組織までも示唆するものである。また、カナダは海峡に関する諸規定の履行から生ずる紛争の解決のための国際機構を提案することが必要であろうと述べている。[71]新海洋法条約はその規定から生ずる紛争の解決手続を盛り込むことを予定しているが、カナダの提言は海峡に関する紛争を解決するための特別の機構を示唆しているものと考えられる。狭い特殊な海域をめぐる錯綜した利害を公正に保護するために、沿岸諸国のみならず広く利用諸国一般を含めた、国際海峡を管理するための一般的又は特別の国際機構ないし国際委員会の設置を考案する必要性の問題も含めて、これらの点はなお今後に残された問題点でもある。

国際海峡の通航制度の確立に当面するその他の問題点としてもう一つ触れておかなければならないのは、パッケーヂ・デ

ィールの問題である。当初国際海峡の自由航行の概念は領海十二マイルの拡大の受諾条件として発想されたのであるが、領海十二マイルの大勢が確定的となつたカラカス会期に至つて、米ソは排他的経済水域（exclusive economic zone）の原則的承認に踏み切ると同時に、その条件として国際海峡の自由通過の受諾を要求した。従つて、このようなパッケーヂ・ディールの主たる対象は、領海問題から経済水域の問題に移行した観がある。これに対しては、アイスランドのように、経済水域の成功裡の処理を確保する上で、海峡問題が障害物ではなくて、むしろ触媒（catalyzing factor）となるよう希望する見解もあるが、[72] 中国・ペルーなどの諸国は、発展途上諸国の正当な要求を軍艦・軍用航空機による海峡の自由通過と交換しようとするいかなる試みも容認できないとして反対の姿勢を示している。

第三次海洋法会議の第三会期（ジュネーブ会期）はカラカス会期から約半年後の一九七五年三月十七日に継続審議を開始することになつている。その半年間に、国際海峡の通航制度の問題を含めて、各国がそれぞれ関係国と個別的に、あるいは、利害グループを通じて外交政策の決定と立場の調整を練つていることは想像に難くない。ジュネーブ会期は、基本的対立点の調整を一層煮詰めて行く作業に終始するかも知れないが、いずれにせよ、今後の会期においては、重要な多数国間国際会議で屢々見られるより以上の激しい外交的駈引と妥協の上に、新らしい海洋法秩序が成立して行くことが予想される。軍事的・政治的性格を必然的にはらんで来た海洋国際法の歴史において、第三次海洋法会議の国際海峡の通航制度の問題は、そのような側面を如実に露呈しながらも、本来船舶航行の有する社会的価値を実現すべく、安定的・統一的な通航制度の確立に向かつて行くことが期待される。

(1) A/AC. 138/SC. II/L. 7 and L. 7/Add. 1, Art. 2(3)(a); A/CONF. 62/C. 2/L. 11, Art. 1(3)(a).

(2) A/AC. 138/SC. II/L. 7 and L. 7/Add. 1, Art. 2(3)(b); A/CONF. 62/C. 2/L. 11, Art. 1(3)(b).

(3) ポーランドの発言。A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at p. 5.
(4) A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 4.
(5) A/CONF. 62/C. 21/SR. 13, at p. 11.
(6) The Corfu Channel Case, [1949] 1. C. J. Reports 4.
(7) 裁判所は「国家は平時に、公海の二つの部分の間の国際航行に使用される海峡を、沿岸国の事前の許可なくして、その軍艦を通航させる権利がある……」と述べた。[1949] I.C.J. Reports 4, at 28. 但し、このような権利が領海一般に存在するかどうかの問題については見解を表明するのを避けた。(at pp. 29～30)
(8) 本稿（前号）三七頁参照。
(9) 国際民間航空条約第五条（不定期飛行の権利）。なお、定期国際航空業務は、締約国の特別の許可その他の許可を受け、かつ、その許可の条件に従う場合を除く外、その締約国の領域の上空を通つて又はその領域に乗り入れて行なうことができないが（同条約第六条）、一九四四年の国際航空業務通過協定（「二つの自由」協定）の加盟国間では上空通過権及び技術的着陸権を交換し、更に運送業務については、二ヶ国間航空協定によつて個別的に航空権の確保が計られている。
(10) 国際民間航空条約第二条（C）。
(11) A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at p. 8.
(12) A/CONF. 62/C. 2/SR. 11, at pp. 2～3.
(13) ナイヂェリアは、英国案では通過通航の権利といい、東欧六ヶ国案では航行の自由といつているが、共に公海の自由に類似する通航の自由を想定していると述べている。A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 11.
(14) A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at pp. 16～17.
(15) A/CONF. 62/C. 2/SR. 12, at p. 10.
(16) A/CONF. 62/C. 2/SR. 12, at p. 2.
(17) A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at pp. 16～17.
(18) A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 8.
(19) A/CONF. 62/C. 2/SR. 12, at p. 12 ; A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 14. もつとも、リベリアは取り敢えずは「無害」通航に対するものとしての「自由」通航の制度を固執しないと述べている。それは、それらの用語が委員会によつて未だ満足に定義されていないという理由による。
(20) A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at pp. 2～3.
(21) A/CONF. 62/C. 2/SR. 12, at pp. 4～6.
(22) A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at p. 5.

(23) インドは「海峡の通航に対するいかなる障害も運送費及び時間の点において非常に大きな影響をもつであろう」と述べている。A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 18. また、チェコは「船舶の通航における遅延といかなる種類のものであれ差別を惹起するいかなる制約的措置も否定されなければならない。制約は運送費を増加させ、それによって海峡の利用国のみならず、他の多くの国にも影響を与えるだろう」と述べた。A/CONF. 62/C. 2/SR. 12, at p. 11.

(24) 小田滋「第二次国際運河海洋法会議について」、国際法外交雑誌、第六一巻一・二合併号、三六頁参照。

(25) J. C. Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, (1927) 120.

(26) The Corfu Channel Case, loc. cit., 28.

(27) Ibid. at 28.

(28) Ibid. at 28.

(29) Report of the International Law Commission covering the work of its eighth session, 23 April-4 July 1956, U.N. Gen. Ass. Off. Rec. 11th Sess. Supp. No. 9 (A/3159) pp. 19-20 ; II Yearbook of the International Law Commission 1956, pp. 253, 273.

(30) U.N. Doc. A/CONF. 13/C. 1/L. 39 ; III U.N. Conference on the Law of the Sea, First Committee, p. 220.

(31) A. H. Dean. Geneva Conference on the Law of the Sea, 52 A.J. I. L. 607—628 (1958) ; The American Society of International Law, International Law in the Twentieth Century (ed. by Leo Gross) 1969, p. 320.

(32) U.N. Doc. A/CONF. 13/C. 1/L. 71 ; III U.N. Conference on the Law of the Sea, First Committee, p. 100.

(33) A. H. Dean, op. cit., p. 320.

(34) カラカス会期においても、サウジ・アラビア、クエートなどのアラブ諸国は国際海峡の地理的範囲を公海の二つの部分を結ぶ海峡にのみ厳格に限定する態度を崩していない。

(35) A/AC. 138/SC. II/L. 18, Art. 5(4).

(36) A/CONF. 62/C. 2/L. 16, Arts. 20 & 21.

(37) A/AC. 138/SC. II/L. 4 and Corr 1, Art. 2(1).

(38) A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 7.

(39) A/AC. 138/SC. II/L. 30, (B).

(40) A/CONF. 62/C. 2/L. 3, Chapter, III, Arts. 1 & 8 ; A/CONF. 62/C. 2/L. 11, Arts. 1(1) & 2.

(41) A/CONF. 62/C. 2/L. 15, Art. 1(5).

(42) A/CONF. 62/C. 2/SR. 11, at pp. 5~6. なお、スエーデン代表も次のように述べている。「いかなる改正も現行規則の枠内でなされなければならないと考えるが、もしこの会議に参加している大多数の国が国際海峡の通航のために無害通航以外の制度に賛成するならば、スエーデンはそのような制度が現在公海の部分を構成する海峡にのみ適用されるべきこと、そして、いずれにせよ狭い海峡即ち幅員において六マイルつまり領海の最小幅員の二倍

以下の海峡がかかる制度のいかなるものからも免除されたければならないと考える。スェーデンの立場は、国際法の規則に従つて数百年の間行使して来た狭い海峡の通航に対する支配を放棄するよう沿岸国に要求することは公正ではないという事実に基いている」。A/CONF. 62/C. 2/SR. 12, at p. 9.

（43） A/CONF. 62/C. 2/L. 83, Item 4.

（44） 本稿（前号）五七頁参照。

（45） A/CONF 62/C. 2/L. 20, Art. 3(a) ; A/CONF. 62/C. 2/L. 44.

（46） A/CONF. 62/C. 2/SR. 12, at p. 8.

（47） Ibid. at p. 8.

（48） 例えばイェーメンの発言。A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at pp. 13～14.

（49） 筆者はこれら国際海峡の上空飛行の諸問題については、別の機会に稿を改めて詳細に議論したいと考えている。

（50） A/CONF. 62/C. 2/L. 16, Art. 22(1).

（51） A/CONF. 62/C. 2/SR. 11, at p. 9.

（52） ブルガリアの発言。A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 15.

（53） イェーメンの発言。A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at pp. 13～14.

（54） A/AC. 138/SC. II/L. 18, 前文。

（55） A/CONF. 62/C. 2/L. 16, Art. 8(1). 但しフィジー案は潜水船及び潜水機器もこのカテゴリーに含めている。

（56） A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at p. 16.

（57） ここではフィジー案の規定内容を掲げた。A/CONF. 62/C. 2/L. 19, Art. 3(2). なお、アルバニアは、商船が制約を受けることなく、海峡を通航することが許されるべきであるとしながらも、沿岸国はスペインの目的である若干の列強の商船の利用に由来する主権に対する脅威から自己を保護するために必要と看做す規則を設けることができると述べている。A/CONF. 62/C. 2/SR. 14, at p. 12.

（58） A/AC. 138/SC. II/L. 18, Art. 6 ; A/CONF. 62/C. 2/L. 16, Art. 3(2).

（59） A/CONF. 62/C. 2/L. 19. Art. 3(2).

（60） A/CONF. 62/C. 2/L. 3, Chapter III Art 4(1).

（61） Chapter III, Art. 3(3).

（62） Art. 1(2)(b).

（63） Art. 7(2).

（64） Chapter III, Art. 4(4).

（65） Art. 1(2)(c).

(66) 英国案（Chapter III, Art. 7）、東欧六ヶ国案（Art. 1(2)(d)）、及びオーマン案（Art. 9）参照。
(67) オーマン案（Art. 4(1) & (4)）及びフィシー案（Arts. 3(4) & 6(4)）。
(68) Art. 23.
(69) Chapter III, Art. 5.
(70) A/CONF. 62/C. 2/SR. 11, at p. 10.
(71) A/CONF. 62/C. 2/SR. 13, at p. 13.
(72) A/CONF. 62/C. 2 /SR. 13, p. 11.

（一九七五・三・十一　稿）