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

Title	国際紛争の解決手段としての事実審査： レッドクルセイダー号事件の審査報告に関連して
Sub Title	The Role of the International Enquiry Commission : Relation to the "Red Crusader" Incident
Author	中村, 洸(Nakamura, Ko)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1983
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.56, No.3 (1983. 3) ,p.337- 354
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	内山正熊教授退職記念論文集
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19830328-0337

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.

国際紛争の解決手段としての事実審査

―レッドクルセイダー号事件の審査報告に関連して―

中村　洸

一　はじめに
二　レッドクルセイダー号事件・事実の概要
三　審査委員会の構成、任務と手続
四　審査委員会報告書の概要
五　おわりに

一　はじめに

国際紛争の平和的解決手段としての事実審査制度は、一九世紀末頃の二国間の国境事件紛争処理委員会に由来するといわれている。この制度は、一般的に、一八九九年の第一回ハーグ平和会議又は一九〇七年の第二回ハーグ平和会議で採択された「国際紛争平和処理条約」第三章に規定され、国際裁判ほど顕著ではないが、今日なお命脈を保つている。

ハーグ条約にもとづく事実審査は、紛争当事国間の直接交渉の後、とくに当面の紛争が、単に事実上の見解が異つたことから生じた問題である場合には、国際審査委員会を設け、その審理によつて事実問題を明かにし、紛争の解決を容易にする手続とされている。

国際紛争は、通常、法的局面と事実的局面を含むものであるとはいえ、紛争の主題を法律問題としてよりも、むしろ事実問題とすることのできる紛争がある。この種の紛争については、もつぱら事実問題を紛争の主題として、第三者機関に事実を明かにすることを委ね、第三者機関による事実認定を基礎に紛争の解決をはかることが、裁判に付託して紛争の解決をはかるよりもより優つていると判断される場合がある。

国際審査委員会は、ハーグ条約の規定のうえでは、公平誠実な審理によつて事実問題を明かにすることを任務とし、[1] 委員会の報告書は単に事実の認定に止まり、裁判判決の性質をもたないものとされている。しかし、事実問題を明かにすることを委ねられた審査委員会は、実務上、紛争当事国の明示的又は黙示の要請に応じて、単に事実を明かにするだけではなく、その任務を事実認定に伴う法的評価に拡大して、紛争の解決のために勧告的示唆を行う傾向を示してきた。しかも裁判判決の性質をもたない委員会の報告が、紛争当事国によつて積極的に受け入れられ、紛争の解決に寄与してきた。

一九世紀の最終年に起源をもち、国際紛争平和処理条約にちなんで、ハーグモデルと呼ばれている国際審査委員会制度はその長い歴史にもかかわらず、国際紛争がこの委員会に付託された事例は、現在まで僅かに五件を数えるにすぎない。すなわち、日露戦争中の事件として、わが国にもよく知られている、ドッガーバンク事件[2]（一九〇五・イギリス対ロシア）を始めとして、イタリー・トルコ戦争中の、タビニァノ号・カムーナ号・ゴーロア号事件[3]（一九一二・フランス対イタリー）、第一次大戦中の、タイガー号事件[4]（一九一八・スペイン対ドイツ）、チュバンチア号事件[5]（一九二二・オランダ対ドイツ）が記録されている。いずれの事件も、戦時において交戦国の軍艦が中立国船を攻撃した事件に関係していたため、審査はもつぱらこの種の

海事事件に適する紛争解決手段と印象づけられていた。

チュバンチア号事件の審査以来、四〇年の空白期間をおいて、国際審査委員会は、デンマーク・イギリス両国の合意にもとづいて付託されたイギリスのトロール漁船レッドクルセイダー号の拿捕に関する事件を審査し、六二年三月二三日その報告書を両国政府に提示した。

レッドクルセイダー号事件の審査は、従来の審査事件と種々な局面で異なつた特徴を示して、現代の国際社会における国際審査制度の動向を示唆しているように思われる。(6)

(1) 国際紛争平和処理条約第九条は、次のように規定している。
締約国（又は記名国）ハ、名誉又ハ重要ナル利益ニ関係セス、単ニ事実上ノ見解ノ異ナルヨリ生シタル国際紛争ニ関シ、外交上ノ手段ニ依リ妥協ヲ逐クルコト能ハサリシ当事者カ事情ノ許ス限、国際審査委員会ヲ設ケ、之ヲシテ公平誠実ナル審理ニ依リテ事実問題ヲ明ニシ、右紛争ノ解決ヲ容易ニスルノ任ニ当ラシムルヲ以テ有益ニシテ且希望スヘキコトト認ム。

(2) 横田喜三郎『国際判例研究Ⅲ』 有斐閣 昭和五六年 二四七—二五五頁。

(3) 横田喜三郎『前掲書』 二五六—二五九頁。

(4) Bar-Yaacov, N., *The Handling of International Disputes by Means of Inquiry*, (1974), pp. 156—170.

(5) 横田喜三郎『前掲書』 二六〇—二六八頁。Gros, A., "Observations sur une enquête internationale : L'affaire du „Tavignano", *Mélanges offerts à Juraj Andrassy*, (1968), pp. 99—110.

(6) 筆者は、昨（八二）年一〇月一六・七の両日、中央大学で開催された国際法学会の第八五年次秋季大会において、統一テーマ「国際紛争の解決方式」のもとで、「国際紛争における非司法解決手続の意義——混合紛争の概念と審査・調停——」と題して報告を行つた（ジュリスト 一九八三年一月一五日号（№七八二）一一七—一二四頁）。本稿は、右報告で言及した審査例のうちレッドクルセイダー号事件の詳論である。

二 レッドクルセイダー号事件・事実の概要

レッドクルセイダー号事件の事実の概要は、次のようなものであつた。

一九六一年五月二九日、夜、イギリスのトロール漁船・レッドクルセイダー《Red Crusader》号が、一九五九年四月二七日の交換公文[1]によつて、イギリス漁船の漁業を禁止した、フェローズ諸島の海岸（又は領海基線）から青色の線（六海里）までの海域において漁業を行つていたとの理由で、デンマークのフリゲート艦・ニールスエベセン《Niels Ebbesen》号によつて拿捕された。

レッドクルセイダー号は、フェローズ諸島の裁判所での審判のために、ニールスエベセン号に従つて、トルスハウン（Thorshavn）に行くことを命じられた。拿捕を確実にするために、ニールスエベセン号から、Bech大尉とKropp兵曹がレッドクルセイダー号に派遣されていた。レッドクルセイダー号は、ニールスエベセン号に従つて進行した後、拿捕から逃れるために進路を変更し外海へ逃走しようとした。

ニールスエベセン号は、レッドクルセイダー号を追跡し、発砲し、停船を命じた。レッドクルセイダー号は、軽微な損傷を受けたが、なお逃走を続け、両船は、フェローズ諸島とオークニー（Orkney）諸島のほぼ中間の公海上で、事態の処理に向つたイギリス海軍のフリゲート艦《Troubridge》号と漁業監視船《Wooton》号に遭遇した。漁業監視船から五名の士官がニールスエベセン号に赴き、洋上会談が行われた。この会談の結果、レッドクルセイダー号に拘禁されていたデンマークの乗組員をニールスエベセン号に引渡した。レッドクルセイダー号はフェローズ諸島に連行されることなく、アバジーン（Aberdeen）に向つた。

この事態に対して、デンマーク政府は、ニールスエベセン号に、スコットランド海岸沖三海里までレッドクルセイダー号を継続追跡して、その拿捕を象徴するため、その海域に暫時滞船するよう指示することを決定した。また漁業監視に当るデンマーク艦船の乗組員は、今後違反外国船の臨検に向う場合には、武器を携帯することを決定した。

デンマーク・イギリス両国政府は、六二年五月から一〇月まで、この事件の解決のための交渉を行つた。交渉の結果、両

国は、事件の事実について意見の差があることを認めた。デンマーク政府は、事件の事実を確かめるために国際審査委員会を設置することを提案した。イギリス政府は、デンマークのこの提案を受け入れ、事件は、その解決のため国際審査委員会に付託されることになった。(2)

(1) 交換公文の正式名は、一九〇一年六月二四日のフェローズ諸島の周辺の漁業に関する協定を修正することに関して、一九五五年四月二二日にデンマークとグレート・ブリテン及び北部アイルランド連合王国との間で行われた交換公文の更新に関する一九五九年四月二七日の交換公文である。

この交換公文は、領海の幅員及び漁業水域の範囲を規制する一般条約が効力を生ずるまでの間フェローズ諸島の周辺の漁獲の臨時的規制を取きめたものである。

i イギリス政府は、権限のあるデンマーク当局又はフェローズ諸島当局が、イギリスで登録された船舶をフェローズ諸島の海岸とこの交換公文に附属する地図に引かれた青色の線との間の区域における漁獲から排除することに異議を申し立てないものとする。

ii デンマーク政府は、イギリスで登録された船舶が、フェローズ諸島周辺の水域において伝統的に漁獲を行つていることに留意し、その船がiにいう青色の線とこの交換公文に附属する地図に赤色の点線で表示されているフェローズ諸島海岸沿いの低潮線から一二海里に引かれた線との間の区域において引続き漁獲を行うことに対し異議を申し立てないものとする。

……iii-vi省略……

vii この協定のいかなる規定も、国際法における領水の境界画定又は漁業問題に関する排他的管轄の限界についていずれの締約国が有する見解をも害するものとみなしてはならない。

……viii以下省略……

なお本稿において、この交換公文を、五九年イギリス・デンマーク漁業協定と略称する。ちなみにこの協定は、六三年四月二八日にデンマークが終了を通告、六四年四月二八日に失効した。Bowett, D.W., *The Law of the Sea*, (1967), p. 15.

(2) 事実の概要は、Bar-Yaacov, N., *The Handling of International Disputes by Means of Inquiry*, (1974), pp. 179—185, 等によって記述した。

三 審査委員会の構成、任務と手続

レッドクルセイダー号事件を国際審査委員会に付託する合意は、一九六一年一一月一五日のデンマーク・イギリス間の交

換公文[1]において達成された。審査付託のための交換公文は、委員会の構成、委員会の任務、委員会の手続、委員会の報告、そして費用等を定めている。

審査委員会は、シャルル・デゥ・ヴィシャー（Charles de Visscher）教授、アンドレ・グロ（André Gros）教授、C・モーレンブルフ（Moolenburgh）海将をもつて構成され、委員長は、デゥ・ヴィシャー教授とされた。デゥ・ヴィシャー教授は、ベルギー国籍でルーバン大学教授、グロ教授は、フランス国籍でフランス外務省法律顧問、モーレンブルフ海将は、オランダ国籍で船舶監督長官の職にあつた。

この審査委員会の構成は、従来の審査委員会の構成と比較して特徴がある。審査委員会は、ハーグ条約の規定では、常設仲裁裁判所の構成を準用して、当事者の別段の合意のないときは、当事者は各自二人の審査委員を指定し、その内一人に限り自国民を選ぶことができるとされている。[2]

このため、ドッガーバンク事件では、フランス国籍の委員を委員長とし、アメリカ、オーストリー・ハンガリー国、イギリス、ロシアの五人の委員をもつて構成されていた。同じ構成は、チュバンチア号事件の審査委員会でも採用され、スイス国籍のホフマン（Hoffmann）教授を委員長とし、デンマーク、スウェーデン、オランダ、ドイツの五人の委員をもつて構成された。タビニァノ号事件の委員会は、イギリス国籍の委員を委員長とし、フランス、イタリーの委員の三人をもつて構成され、またタイガー号事件の委員会は、デンマーク国籍の委員を委員長とし、スペイン、ドイツの委員の三人をもつて構成された。

国際審査委員会の構成は、五名にせよ、三名にせよ、従来すべて紛争当事国のいわゆる国籍委員を含んでいたし、また委員は、チュバンチア号事件の委員会の長を務めた、ホフマン教授を唯一の例外として、すべて海軍の高級士官の職にある者を選任してきた。

レッドクルセイダー号事件の審査委員会は、その構成において紛争当事国の国籍委員を含まず、紛争当事国が合意によつて三人の委員を指名し、しかも委員の多数を国際法の専門家とした点に特徴がある。このことは、この委員会が、最大限の良心と公正さをもつて、紛争当事国から独立して、事実を決定するための構成がとられたことを意味していた。(3)

審査委員会の任務は、交換公文(b)において次の事項を調査し、かつ両国政府に報告することとされていた。

(i) 一九六一年五月二九日、夜、イギリスのトロール漁船レッドクルセイダー号が拿捕されるに至つた事実。レッドクルセイダー号が一九五九年四月二七日の交換公文によつて設定されたフェローズ諸島周辺の漁業に関する両国間の協定に付属する地図上の青色の線の内側において漁業していたか又はその漁具を格納しないでいたかを含む。

(ii) 拿捕の情況、及び

(iii) 拿捕後、レッドクルセイダー号がアバジーンに達するまでに起つた事実と出来事。

この審査委員会が調査し報告すべき問題は、レッドクルセイダー号の拿捕に至つた事実、拿捕の情況及びその後に生じた事実と出来事であり、委員会は、これらの事実を調査し報告することを任務としていた。従つてこの委員会の任務は、ドッガーバンク事件の審査委員会のように、事件に関するすべての事情とくに責任の所在の問題及びその審査によつて責任が証明される場合には、いずれかの国民に帰せられるべき責任の程度を審査し、報告するといつた、敢えていえば法的責任の審査の任務を委託されていたわけではなかつた。(4)

この委員会の第一の任務は、(i)に示されているように、五九年漁業協定附属地図上の青色の線の内側においてレッドクルセイダー号が漁業に従事していたか、漁具を格納しないままにその水域にいたかどうか、にあつたといえよう。この主題は、事件発生時の船舶の位置と行動に関係しており、タビニァノ号事件あるいはタイガー号事件の審査委員会の主題と類似している。すなわち、タビニァノ号事件における審査対象は、拿捕の行われた正確な地理上の点——その地点が領海内か公

海か――を確定することであつた。またタイガー号事件では、潜水艦による船舶の攻撃・拿捕そして沈没した地点が、海岸から三海里の水域内か外かを認定することであつた。

レッドクルセイダー号の審査委員会は、ニールスエベセン号が、レッドクルセイダー号に停船命令を発した時点において、レッドクルセイダー号が、青色の線つまり六海里の水域の内にいて漁業していたか否かを審査することを第一の任務とし、併せてその後に生じた事件と出来事を審査する任務をもつていた。

この審査委員会の審査の手続は、ハーグ条約第三章の審査の規定を援用することなく、交換公文の比較的簡単な規定によるほかは委員会が自主的に決定することになつていた。(5) このことは、紛争当事国が何よりも審査委員会の公正な審理に全幅の信頼をおいていたことを反映したためであろう。なお交換公文(h)は、両国政府は、審査委員会の評決（findings）を終結とする（as final）ことを認めることを約束していた。(6)

一九六一年一一月二一日、ハーグに開かれたレッドクルセイダー号事件国際審査委員会は、当事国に、申述書、答弁書の提出を求め、六二年三月五日から口頭弁論を開始した。(7) 弁論は、デンマーク側証拠、イギリス側証拠、デンマーク側口頭陳述、イギリス側口頭陳述の順で行われ、三月一六日までの審理において、デンマーク側証人及び鑑定人の喚問、イギリス側証人及び鑑定人の喚問が行われ、英米法流の交互尋問も行われたといわれている。(8)

審査委員会は、すべての審理を終了して、一九六二年三月二三日、ハーグにおいてその報告書を両国政府に伝達した。

(1) 交換公文（Exchange of Notes between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Denmark establishing a Commission of Enquiry to investigate certain incidents affecting the British trawler 'Red Crusader'）は、たとえば、Vallat, Sir, F., *International Law and the Practitioner*, (1966), pp. 79—81 に収録されている。

(2) 委員会の設置又は構成について、一八九九年条約第一一条、一九〇七年条約第一二条参照。

(3) Timsit, G., "Le Fonctionnement de la Procédure d'Enquête dans L'Affaire du 《Red Crusader》." *Annuaire Français de Droit International*, IX, (1963), p. 464.

(4) 横田喜三郎『国際判例研究 Ⅲ』昭和五六年 二四八頁。

(5) 当時、デンマークは、一九〇七年条約の当事国であつたが、イギリスは一八九九年の条約の当事国であつたことも考慮に入れられるかも知れない。

(6) この規定が、ハーグ一八九九年条約第一四条又は一九〇七年条約三五条にいう、審査委員会の認定に対し如何なる結果を付するべきかは全く当事者の自由たるべし、の意味をもつか、タイガー号事件の審査付託合意書に示された、委員会報告を拘束的なものとするとの意味をもつかは、必ずしも明かではない。

(7) なお、イギリス側代理人には、Sir Francis Vallat 教授、デンマーク側代理人補佐に、Max Sørensen 教授といつた、両国の外務省の国際法法律顧問の名がみいだされる。

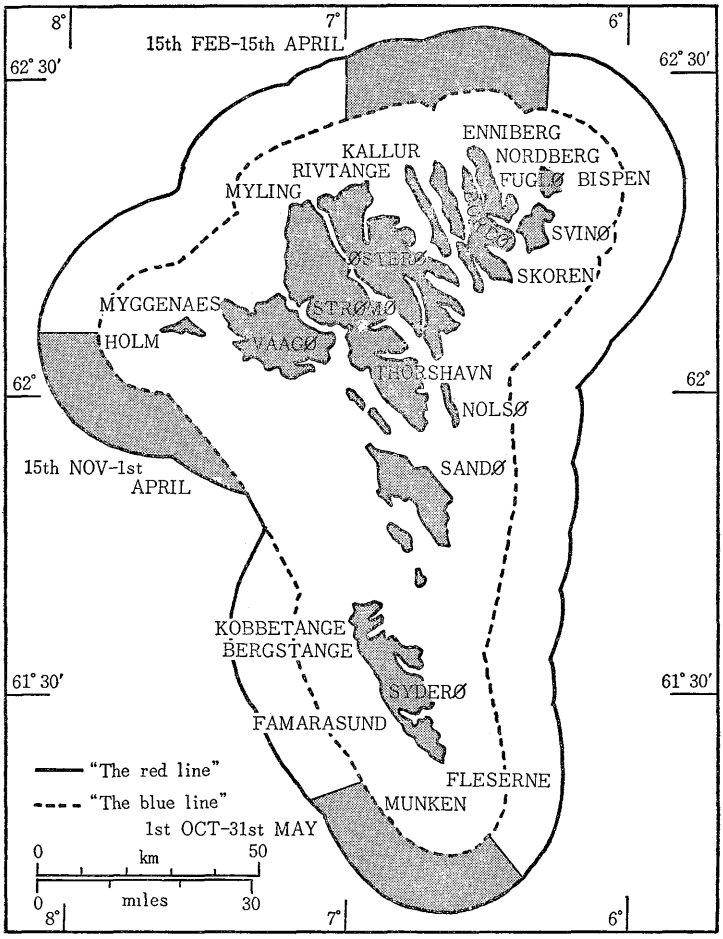
(8) この委員会で実際に用いられた手続について、註(3) Timsit,「前掲論文」 四六五—四六九頁、及び *Bar-Yaacov, N., The Handling of International Disputes by Means of Inquiry*, (1974) 一八七—一八八頁参照。

四 審査委員会報告書の概要

国際審査委員会の報告書[1]は、三つの章からなり、第一章 レッドクルセイダー号の拿捕に導くに至つた事実と拿捕の情況、第二章 レッドクルセイダー号の拿捕とイギリス軍艦との遭遇との間の出来事、第三章 イギリス軍艦との遭遇後の出来事、について、その調査の結果を記述している。以下、章の順を追つて、報告書を抄訳して、その概要の説明にかえることにする。

第一章 レッドクルセイダー号の拿捕に導くに至つた事実と拿捕の情況

第一章は、審査付託合意のための交換公文b項(i)(ii)の問題[2]をあつかう。六一年五月二九日一七時三七分に、フェローズ海軍当局は、ニールスエベセン号に、ミュゲネス (Myggenaes) 沿岸警備局が、四隻のトロール漁船が、五九年漁業協定に示す青色の線内にいるらしいとの報告をしてきたことを知らせた。漁業協定に従つて、イギリス漁船がフェローズ諸島の海岸から青色の線までの海域において漁業を排除されていることについて、両国間に争いはなかつた。従つて、委員会は、レッドクルセイダー号が、五月二九日の夜間に、



〔解説〕1959年デンマーク・イギリス漁業協定に付属する地図，(UNTS, No. 337) Red Crusader号の29日22時19分頃の拿捕位置は，MYGGENAESの北方の---線の外側——線の内側と推定される。30日03時22分 ～ 03時53分の Niels Ebbesen 号による発砲はTHORSHAVNの南東海域---線の内側で行われたと推定される。

青色の線内で漁業していたか又は漁具を格納しないままでいたかを審定し、また拿捕の情況を解明しなければならない。

委員会は、このため、二つの問題、すなわち、船舶の位置と船舶の動き、とを審理する。

1　船舶の位置。デンマーク側の提示したニールスエベセン号の位置は、その艦の二名の士官が、フェローズ諸島の、岩、岩壁、岬を《double-angle》測定によつて行つたもので正確であり、委員会が二面の海図を用いて作図した位置と符合している。委員会は、《double angle》測定による位置を確かめるために用いられた、航海用《radar set》の性能を詳細に審理した。とくにニールスエベセン号上の《Decca 12》とレッドクルセイダー号上の《Marconi Radio Locator Ⅳ》の性能を検討して、計測上の誤差をともにプラスマイナス二パーセント内と認定し、問題の船舶の位置は、一〇海里の視界距離について、〇・四海里の幅内で正確さをもつと認定した。

同時に、ニールスエベセン号の《Decca 12》及び《Rader 293》による方位測定について検討し、その測差を考慮に入れても、二一時一四分と二一時二七分の《Decca 12》の記録において、二一時一四分にレッドクルセイダー号は、青色の線の内側―北北西の小区域を別として―にあつたこと、そして二一時二七分には青色の線の外側にあつたことを示していた。(3)

2　船舶の動き。ニールスエベセン号は、五月二九日一七時二五分、四隻の漁船が四海里ないし七海里の漁場にいるとの通報をうけてから約一時間後、トルスハウン《Thorshavn》港を出港し、《Vestmannasund》を通つて、二〇時三四分に《Sydregjov》を通過し、二〇時五五分に《Mulen》と《Sleftenaes》の間の広い海に達して、国旗と漁業旗を掲げた。ニールスエベセン号は、《Rader 293》が、九海里の距離で最初のエコーをとらえ、目標方向二九二度に進行し、短時間後、北へ偏針して、二九九度、更に三〇八度方向に進行した。ニールスエベセン号は、《double angle method》によつて海岸の岬をとらえ、その位置を《Decca 12》によつて距離と方位を確かめた。二一時一四分の《Decca Rader》のスクリーン上のエコーは、その船舶の位置を、青色の線の内側、その線上、その線の少し外であることを示していた。委員会は、証拠に照して、もつとも近い漁船が、その線の内側にあつたというニールスエベセン号の指揮官の見解を全面的に了解して、それと意見を同じくする。

また証拠によれば、レッドクルセイダー号は、少くとも二一時〇九分から二一時一四分までの間、網を青色の線の内側の水中に入れていたと認められる。ニールスエベセン号が、二一時三九分以後、サイレンとサーチライトによつて停船を指示したが、ウッド(Wood)船長は、信号を理解できなかつたし、またその信号は、他の船《Millwood》号に向けられたものではないかとか、さらに網の修理のための漂流によつて船が青色の線の内側に入つたかも知れないとか陳述した。しかし、委員会は、ウッド船長のこれらの陳述は、証拠

によつていずれも根拠を欠くと認定した。

委員会は、第一章における調査の結果、次のことを評決する。

(1) レッドクルセイダー号は、一九六一年五月二九日、二一時〇〇分頃から二一時一四分まで、そのトロール網は青色の線の内側の水中にあつたという事実にもかかわらず、青色の線の内側で漁業を行つていたという証拠は確かめられなかつた。

(2) レッドクルセイダー号は、一九六一年五月二九日、二一時〇〇分頃から二一時一四分まで、同船の漁具は格納されないままで青色の線の内側にあつた。

(3) ニールスエベセン号の第一回目の停船信号は、二一時三九分に発せられたが、この信号及び第二回目・以後の信号は、すべて青色の線の外側で発せられた、と。

第二章　レッドクルセイダー号の拿捕とイギリス軍艦との遭遇との間の出来事

ニールスエベセン号のソーリング（Sølling）艦長は、二二時一九分頃、Bech 大尉と Kropp 兵曹をレッドクルセイダー号に派遣した。Bech 大尉は、レッドクルセイダー号の《Rader》でその位置を、《Baret》岬まで八・九五海里と測定した。同時刻二二時二八分にニールスエベセン号上で、Andersson 大尉は、《Decca 12》では八・四海里、《Rader 293》では八・〇海里と測定していた。更に二二時二九分の《double angle》による位置測定では、八・六海里とされた。

Bech 大尉は、ウッド船長をニールスエベセン号に連行し、同艦の艦長室で会談が行われた。この会談において、ソーリング艦長は、ウッド船長に対して、レッドクルセイダー号は拿捕されていること及びその理由を告げた。ウッド船長は、青色の線の内側での操業を否認した。

この会談の結果、ウッド船長がニールスエベセン号に後続して、トルスハウン港へ行き、到着後直ちにフェローズ諸島裁判所で審理されかつ公判に付されることを命令されていたことに疑を残す余地はなかつた。このことは、同行した Bech 大尉と Kropp 兵曹を乗込ませたことによつて、レッドクルセイダー号の船長がこの命令に従うことを意味していた。

二九日二三時二二分、ウッド船長は、Bech 大尉らとともにレッドクルセイダー号に戻り、ニールスエベセン号の後に従つて進航を続けた。この航行中、三〇日〇二時五八分、ウッド船長は、トルスハウン港に向わないことをニールスエベセン号に伝えるよう、Bech 大尉に要求した。Bech 大尉は、〇三時〇五分船内に拘禁されていることを伝達した。

委員会は、次いで、(a) レッドクルセイダー号の船内における Bech 大尉と Kropp 兵曹の状態、及び (b) 発砲の問題を審理する。

(a) レッドクルセイダー号のウッド船長は、ニールスエベセン号からの干渉をさけ、また Bech 大尉との口論をさけるために、大尉を船室に実効的に締込む状態においていた、また Kropp 兵曹を監視付で船尾に隔離する状態においていた。

(b) 発砲に関する事実は、次の通りであつた。

○三時二二分に一二七㎜砲発射、○三時二三分に汽笛による停船（K）信号、○三時二五分に一二七㎜砲発射、○三時二六分に汽笛によるK信号。確認されたところでは、○三時二三分以前には、放送、汽笛、空砲その他による信号は出されていなかつた、また以上の発砲と○三時四○分の銃撃は、停船のための警告射撃を意図したもので、レッドクルセイダーを狙つて射つことを目的としたものではなかつた。

両船間の距離は、○三時三○分には○・九海里、艦長が射撃命令を下した○三時三八分には○・四五海里に縮まつていた。○三時四○分、同四一分には拡声機によつて繰返し警告（停船命令）が発せられた。

○三時四○分に走査線に向つて銃撃（後の調査で二発命中）、○三時四三分にマストに向けて銃撃（命中せず）、○三時四四分に四○㎜砲マスト上の燈火に向けて発射（命中せず）、○三時四七分に、「停止せよ、従わなければ船体を攻撃する」と呼びかけを行う。○三時五一分に四○㎜砲船首に向けて発射（船名標後部擦過）、○三時五三分に四○㎜砲船首に向けて発射（命中せず）。

発砲された弾は、すべて固体弾で炸裂弾ではなかつた。レッドクルセイダー号は、全く減速することなく、イギリス軍艦と遭遇するまで停止しなかつた。

以上第二章における調査の結果として、委員会は次のように評決する。

(1) レッドクルセイダー号は拿捕されていた。この結論は、ソーリング艦長の宣言とウッド船長の証言によつて確かめられた。たとえウッド船長が、公式に彼の罪を否認したとしても、彼の回答は明かに彼がその時点において、彼が違法な漁業を理由として正当に拿捕されたと思つていたことを含意していた。ウッド船長の赤い手帳及びレッドクルセイダー号の航海日誌に記入されていた覚え書もまたこの点について疑いを残していない。

(2) ウッド船長は、相当の時間ソーリング艦長の命令に従つてトルスハウン港への航行中に変心して、彼の乗組員と申し合わせて逃走を企て、そして彼がはじめには正当に受認した官憲の管轄権を避けようとしたのであつた。

(3) この逃走の企ての間、ウッド船長は、Bech 大尉と Kropp 兵曹を相当の時間隔離する措置をとり、かつ彼らをアバジーンに連

れて行く意図をもつていた。

(4) ○三時二二分の射撃の開始から○三時五三分まで、ニールスエベセン号の指揮官は、二つの理由で武力の正当な行使をこえていた。(a) 固体弾を無警告で発射したこと。そして (b) ○三時四○分以後、レッドクルセイダー号を実射することによつて、その必要が証明されることなく、レッドクルセイダー号上の人命に危険を生ぜしめたこと。

レッドクルセイダー号が、受認しかつ従つていた命令に著しく違反して逃走したこと、ニールスエベセン号の乗組員のトロール船内での隔離及びウッド船長の停船の拒否は、ソーリング艦長の側における償りを釈明できるかも知れない。しかしながら、これらの事情は、このような暴力的行動を正当化できるものではない。

委員会は、別の手段が試みられるべきであつて、その手段が正当に続けられるならば、ウッド船長を結局は停船に応じさせ、彼自身が以前には従つていた通常の手続に復帰することを納得させえたであろう、との意見をもつている。

(5) イギリス政府が提出していたレッドクルセイダー号への射撃と命中とによつて生じた損傷に対する修理費は、デンマーク当局によつて負担されるのを妥当とする。

第三章　イギリス軍艦との遭遇後の出来事

デンマーク政府と海軍士官は、ニールスエベセン号が適法に拿捕したトロール漁船に行使していた合法的権威に対して、イギリス艦艇が介入したことを非難していた。その非難は、レッドクルセイダー号に拉致されていたデンマーク乗組員の返還の事情ないし奪還への介入に関係していた。委員会は、デンマーク代理人が、手続の過程で、Bech 大尉と Kropp 兵曹の返還問題についての主張を取下げたことに留意する。委員会は、ニールスエベセン号に乗組員が戻ることが、どのような理由であれ、事実上最善の解決策であつたと考えている。デンマーク及びフェローズ当局の管轄権から逃走してしまつたイギリストロール漁船上の、デンマークの海軍士官と水兵をアバジーンに連れて行くことによつて得られるものは何もないからである。

以上第三章に関する審査の手続の結果として、委員会は、次を評決する。

イギリス海軍のグリフィス（Griffiths）指揮官と他の士官は、ニールスエベセン号とレッドクルセイダー号の間での、暴力に訴えようとすることを避けるためのあらゆる努力を行つた。このような態度と行為は非難されうるものではなかつた。

(1) Lauterpacht, E., ed., *International Law Reports*, vol. 35, (1967), pp. 485—501, Permanent Court of Arbitration, Report of the commission of enquiry established by the government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the government of the Kingdom of Denmark on November 15, 1961 ; investigation of certain incidents affecting the British trawler 'Red Crusader', 1962.

(2) 本誌三四三頁参照。

五　おわりに

レッドクルセイダー号事件についての国際審査委員会の報告書は、単なる事実の認定にとどまらず、付託された問題について法的評価を含んでいることが指摘されている。(1)

この委員会で委員長を務めた、シャルル・デゥ・ヴィシャー教授は、この事件の審査について次のように述べている。

委員会に委託された事柄は、委員会が事実の確定に限定されないという意味をもつていた。その審査は、実際に書面の提出から口頭弁論の手続の過程において、有権的な裁判の形式のうちで行われた。当事者は、事実を通じて法の決定を求めていた。それは両国の陳述にみられるように、両国政府が国際審査委員会から期待していたのは、事実の法的な認定であつた、と。(2)

この審査委員会によつて行われた事実の法的認定は、三つの章のそれぞれの局面に応じて、その意義を異にしているように思われる。

まず、第一章において、レッドクルセイダー号が、青色の線の内側で漁業していたか、漁具を格納しないままでいたかの事実の認定は、デンマークフリゲート艦ニールスエベセン号の位置と行動、イギリストロール漁船レッドクルセイダー号の位置と行動を確かめることによつて行われている。

ニールスエベセン号が、レッドクルセイダー号を臨検した地点は、フェローズ諸島の岬から約八・六海里の地点であるが、ニールスエベセン号が最初にレッドクルセイダー号を視認したとき、レッドクルセイダー号の位置は青色の線の内側か、その線上にあつたことが確かめられている。当該漁船が網を投入した状態で、少くとも網が青色の線内にあつたとすれば、五九年漁業協定に違反する理由によつて、沿岸国の漁業取締船は、当該漁船を臨検し、拿捕し、沿岸国の裁判手続に送致する権限をもつことは明かであろう。委員会は、このことを認めているように思われる。

しかし、この認定は、公海に関する条約第二三条に規定されているような沿岸国に継続追跡権を与えるとの認定を含むものではなかつた。公海に関する条約第二三条は、継続追跡は、違反外国船が追跡国の内水、領海又は接続水域内にあるときに開始されなければならないとし、とくに領海及び接続水域に関する条約第二四条に規定する一二海里の接続水域からの追跡は、その接続水域の設定によつて保護しようとする権利の侵害があつた場合に限ることを規定していた。[3] 第一次海洋法会議の直後に生じつつあつた一二海里の漁業水域、とくに五九年デンマーク・イギリス漁業協定で取きめられた、イギリス漁船を排除した水域の法的性質は、当時の国際法において明確ではなかつたし、学説もわかれていた。[4]

五九年デンマーク・イギリス漁業協定が、国際法における領海の境界画定又は漁業問題に関する排他的管轄の限界について、いずれの締約国が有する見解をも害するものとみなしてはならない、と規定していたのは、漁業水域についての法的立場を棚上げして、両国の漁業関係を取きめた意味を含んでいた。

審査委員会は、この事件において青色の線（六海里）の内・外にまたがる水域での違法漁業の嫌疑を理由として、外国漁船を沿岸国警備船が公海上に継続追跡する権利をもつかどうかを法的には認定しなかつた。

次に、第二章において、委員会は、レッドクルセイダー号が、デンマーク当局により違法漁業の嫌疑で正当に拿捕されていたと認定している。報告書は、レッドクルセイダー号が、一度は正当に受認したデンマーク官憲の管轄権から逃走したこ

と臨検官を船内に隔離した行動とを正しくないものと推論させている。同時に、ニールスエベセン号の発砲行動を武力の正当な使用をこえた行動として正しくないものと推論させている。これらの局面では、委員会は、事実に関する法的認定をほとんど全面的に行つているように思われる。

審査権の拡大とみられるこの点に関して、シャルル・デゥ・ヴィシャー教授は、次のように述べている。委員会が、漁船長やフリゲート艦長の行動が正しいか、正しくないかを認定する権限をもつたのは、紛争当事国から反対がなかつたばかりでなく、委員会が事実の単純な認定から合法性又は違法性を導かざるをえなかつたからである、と。(5)

更に、第三章において、委員会は、イギリス艦艇の介入行動は、両船間の暴力をおさえるための行為と態度と評価し、イギリス艦艇の介入行動に非難されるべき問題はなかつたと評決している。しかし、この点に関して、もし第一章で委員会が敢えて法的評価の対象外においた漁業水域からの継続追跡権の合法性、違法性の問題への関係づけができるとすれば、ニールスエベセン号の行使した追跡が、当時生じつつあつた国際法に照して合法か違法かを評決しえたはずであり、そしてニールスエベセン号の追跡が正当な継続追跡権であると認定すれば、イギリス艦艇の介入行動への国際的評価は異なつたかも知れない。審査手続の過程において、デンマークがこの問題を取下げ、審査委員会の任務外としたのは、事件を裁判でなく審査に付託した配慮によるものと思われる。(6)

この審査報告に、紛争当事国は多分決して法的に満足であつたとは考えられないが、両当事国は審査報告に順拠して相互に請求を行うことなく事件を決着させた。

レッドクルセイダー号事件で審査対象となつた事柄は、不確かな法と異常な事実とが交錯した微妙な問題を含んでいた。事件の経過は、単純な継続追跡権の問題として純化できない情況を示していた。

今や海の国際法は、この事件が生じた二〇年前に比較して大きく変化し、漁業水域や排他的経済水域の法的性質や継続追

跡権に関する不確かさを払拭しつつある。[7] しかし、沿岸国の海に対する管轄権が拡大され、沿岸国の管轄水域で活動する外国船舶が増加する現状を考えるとき、わが国の国際紛争の平和的解決手段のなかに、国際審査制度を積極的に加えること[8]について、また海上保安の任務に当る巡視船および海外で活動する外航商船や漁船の装備や行動に対して、[9] この事件の審査報告は今なお教訓を与えているように思われる。

（1）Bar Yaacov, N., *The Handling of International Disputes by Means of Inquiry*, (1974), p. 192., Lauterpacht, E., *The Contemporary Practice of the United Kingdom in the Field of International Law—1962, I.*, (1962), p. 53.

（2）Visscher, Charles de., *Aspects récents du droit procédural de la Cour internationale de* justice, (1966), p. 216.

（3）Lauterpacht, E.,『前掲書』五一—五二頁。Vallat, F., *International Law and the Practitioner*, (1966), pp. 1—2.

（4）とくにイギリスのフィツモーリス卿と日本の小田滋教授の見解については、拙稿、継続追跡権の法理『国際法学の諸問題　前原光雄教授還暦記念』昭和三八年　慶應通信　五三三—五三五頁参照。

（5）Visscher, Charles de.,『前掲書』二一六頁。

（6）デンマーク、イギリスともに、国際司法裁判所の管轄権の受諾宣言国であり、事件を国際司法裁判に付託することに障害はなかつた。Yearbook of International Court of Justice, 1962—63, p. 242 (Denmark 10 XII 56) &. pp. 257—258, (UK 26 XI 58).
なお当時、領海条約も公海条約も未発効であつたが、イギリスは六〇年三月一四日批准を行い、デンマークは事件当時未批准であつた。

（7）一九八二年、第三次海洋法会議で採択された、海洋法に関する国連条約　第一一一条第二項は、追跡権は、排他的経済水域又は大陸棚において、この条約に従い当該排他的経済水域又は大陸棚に適用される沿岸国の法令の違反の場合に準用する、と規定した。

（8）Bardonnet, D., "*Problèmes interessant* les États nouveaux : L'Etat des ratifications des Conventions de la Haye de 1899 et 1907 sur Règlement pacifique des Conflits internationaux", *Annuaire Français de Droit International*, VII (1961), pp. 726—741.

（9）昭和五七年一月一五日、フィリピン海域で、化学薬品タンカー「くつぐ」号がフィリピン空軍機によつて銃撃された事件は、外交交渉によつて同年九月六日解決したと報道されている（朝日新聞　昭和五七年九月六日）。