

公海における衝突その他の事故に対する刑事管轄権

——ローテュス号事件とその後——

I 序説——ローテュス号事件

公海上で、国籍を異にする二船舶が衝突すれば、民事責任と刑事責任を決定する際に、適用法と管轄権、夫々の抵触問題が起る。これは、海法と国際私法だけの問題ではなく、国家間の裁判管轄権の分配という、国際法問題でもある。これは一九二七年九月七日の常設国際司法裁判所のローテュス号事件で扱われ、解決されたが、その後、反対の趣旨の規定が、一九五二年五月一〇日の衝突及び航海上の事故についての刑事裁判権に関する若干の規定の統一のための条約に盛り込まれ、次いで、一九五八年四月二十九日の公海に関する条約にも右の規定とは

佐藤好明

ほ同じ趣旨の規定が採用された。このため、常設国際司法裁判所のローテュス号事件の判決は、右の二つの条約によって覆えられ、裁判所の判決には歴史的関心しかないと評する国際法の教科書もあるほどである。

果たしてそうであろうか？ 判決を葬り去った原動力はどこにあるのか？ かねてから疑問に思っていた事でもあり、国際裁判研究に心血を注がれた皆川教授の御教えを受け、海洋法と縁の深い大学に奉職する身として、格好の問題であるので、資料の面で不足があり、思索の点で未熟さを自覚するものであるが、ここに簡単に纏めて、江湖諸賢の御教示を乞いたい。

一九二六年八月二日午後十二時直前に、Sigrí (Mity-

(Lane) 岬の沖五、六海里の海上で仏郵便船ローテヌス (Lotus) 号とトルコ石炭船ボズ・クルト (Bos-Kourt) 号が衝突し、後者が沈没し、乗船していたトルコ人八名が溺死した。ローテヌス号は沈没船の船長ハッサン・ベイ (Hassan Bey) を含む十名を救助し、目的のコンスタンチノールブルへの航海を続け、翌三日に到着した。衝突時点での当直職員はローテヌス号の一等航海士仏国民デュモンでボズ・クルト号は船長ハッサン・ベイが指揮をしていた。兩名を過失致死罪 (manslaughter/homicide par imprudence) として刑事訴追すべく、デュモンは五日に逮捕され、八月二十八日の第一回の裁判でトルコの裁判所に管轄権なき旨の抗弁したが却下された。九月十一日にデュモンは六千ポンドで保釈され、同十五日、デュモンに禁錮八十日罰金二十二ポンドの判決が下され、ハッサン・ベイにはもっと厳しい判決が下された。⁽³⁾ トルコの検察官はこの判決に対し控訴をし、そのため判決の執行が停止され、デュモンの保釈も続けられることになり、コンスタンチノールブルを出て仏国に帰ることができた。⁽⁴⁾ ローテヌス号は出港予定八月五日十二時の所、十一時にデュモンが逮捕されたため、乗組員が彼を釈放しなけれ

ば出港を拒否すると騒ぎ出し、大使館員その他の説得で漸く二十時に出港した。その後も乗組員は彼の救援を外務大臣や同業組合に働きかけた。⁽⁵⁾

この間仏政府は、トルコの裁判権を否定しデュモンの釈放を要求して外交上の問題になったが、問題を常設国際司法裁判所に付託する合意が成立し、一九二六年十月十二日に特別合意がジュネーヴで署名された。

特別合意が同裁判所に裁判を要求したのは、(1)トルコは……デュモンに対し……刑事訴訟を提起することによって……ローザンヌ条約第十五条に反して、国際法の原則に抵触する行動をしたか——したとすれば如何なる原則に抵触するか？ (2)右の答が肯定的であれば、国際法により……、デュモンに対し如何なる金銭賠償が支払われるべきか？ の二点であった。⁽⁶⁾

仏国の主張は、(一)ローザンヌ条約締結の経緯により、トルコが国外で行われた犯罪に関し仏国人に刑事訴訟を起す事は認められない。

(二)外国人が国外で行った犯罪へ、その犯罪の被害者が自国民であるという理由だけで刑事管轄権を及ぼすことは、国際法上許されない。

(三)公海上の商船において行われた行為は刑事訴訟に関し、その船舶の旗国にのみ属する。これは海洋自由の原則に由来し、又、衝突を起した過失の認定は旗国の国内法規に照らして行うべきだからである。

(四)衝突の発生地を沈没船に特定し、その旗国に管轄権を与える事は、事実⁽⁷⁾に反するから、許されない。

(五)国籍の異なる二船舶の衝突で、一方の船舶の旗国が、牽連犯(Connexité)を根拠に、他船の職員に刑事管轄権を拡張するのは国際法上支持されない。

以上の理由で、仏のローテヌス号に対する刑事管轄権が仏国に排他的に属し、トルコのデュモン訴訟は誤りであり、賠償責任がある事を認める判決を求めた。⁽⁷⁾

トルコの主張は1、ローザンヌ条約の下でトルコは管轄権行使に関し、国際法の原則に従う事しか要求されない。

2、伊刑法を文字通り採用したトルコ刑法第六条は国際法の原則に反しない。

3、本件の犯罪はトルコ国旗を掲げるボズ・クルト号船上で行われ、公海上の船舶は旗国の領土の一部であるから、犯罪に対する管轄権はトルコに属す。

4、本件は牽連犯であり、仏国法を模倣したトルコ刑事訴訟法により仏国職員に対する併合審理が当然となり、管轄権を有するに至る。この事はすべての国の立法例でも認められる。

5、衝突の点に限れば、トルコは損害賠償に関する民事管轄権行使を妨げる国際法の原則はないから、刑事管轄権も有する。

6、衝突の結果、過失致死罪を犯した仏人デュモンに対する管轄権を有するトルコが、この基本的管轄権を行使しても損害賠償の義務を負わないのは当然である。

以上の理由で、トルコの管轄権を認める判決を求めた。⁽⁸⁾ 常設国際司法裁判所は、決定すべき争点を紛争付託特別合意(十月十二日)により明確にし、デュモンとハッサン・ベイは、衝突の事実が複雑であるためトルコ刑事訴訟法の牽連犯の規定により、審理の便宜上併合して同時に同一の裁判所に於て訴追されたが(トルコ法の母法の仏刑訴訟でも、時間と場所の一致は牽連性を招来する)、

当事者間で争われているのは、デュモンの行為とトルコ国民の死亡の因果関係の存否や、トルコ刑法適用の適否ではなく、デュモンのトルコによる訴追が国際法の原則

によって許されないか否かであるとした。⁽⁹⁾

次にローザンヌ条約に関しては、その第十五条の条文が十分に明確であるから、予備交渉の経緯を考慮する必要がない。デモンの訴追が違反したと仏の主張する右の条文に言う「国際法の原則」とは、通常の意味の管轄権に関する一般国際法の原則であるとしてトルコを支持した。⁽¹⁰⁾

次に基本原則の問題として挙証責任が取り上げられた。即ち、トルコの管轄権を認める国際法上の権限を示す義務がトルコにあるのか、逆に、仏国がトルコの管轄権行使の禁止規定を挙証する義務を負うのかが争われたが裁判所は、特別合意は、トルコが国際法の原則に反して行動したか否かを争点としているから、仏に挙証責任があるとした。裁判所によれば、これは国際法の現状と性質によっても認められるとされる。即ち、国家を拘束する法規はその自由意志に由来するから、⁽¹¹⁾独立国家に対する制限は推定できないからである。勿論、国は他国に於てその権力を行使できないという国際法上の制限があり、この意味で国の管轄権は領土的である。けれども国外の人、財産あるいは行為に対して法の適用と管轄権を一切

及ぼし得ないのではなく、この点広い範囲の裁量権が認められる。このため法規の多様性、管轄権の抵触あるいは欠缺が生じ、これを除去あるいは補正しようという立法化の試みが欧米で行われてきたのである。⁽¹²⁾

刑事管轄権という特別の場合にも、右の管轄権一般の議論が妥当するか裁判所は検討した。刑法の領土的性格は基本的であるが、同時に、殆どすべての法体系が国外で行われた違法行為にまで訴訟を及ぼして、領土性は絶対的なものではない。この点、当事国の一方の観点では、原則は自由で、国家は、刑事管轄権に関しても、国際法の課す制限に触れない限り、自由に法律により規律できる。他方では、刑事管轄権の法は領土的であり、例外は国際法の特別の許容的規則によらねばならないとする。後者に十分根拠が有るか否かは、条約がなければ、慣習法によって、刑事法に関する国の裁量権を制限する国際法原則の存在を証明しなければならぬ。⁽¹³⁾

次に、裁判所はトルコの前デモン刑事訴追を禁止する一般国際法規の存否を検討するに当り、仏の主張(二)と(三)を評価する。

先ず(二)の主張について裁判所は考慮する必要なしとし、

この議論の正否について意見を留保した。⁽¹⁴⁾ 本件は被害者のトルコ国籍を唯一の根拠としている訳でないからである。本件では犯罪結果発生地がトルコ船、つまりトルコ領土と見做される場所で発生した。刑法の領土的性格を嚴重に性格づける国でも、犯罪の結果が自国内で発生すれば、犯罪の時点に犯罪者が国外に居てもその犯罪は自国内で行われたと見做す。これは仏国の判例もそうであり、この解釈に対して他の国が抗議した事もない。従ってこの点でデュモンの訴追を禁止する国際法規があるとは言えない。故意犯と過失犯を区別して、過失致死罪の犯罪地を死亡という結果発生地にすることはできない。何故なら結果を意図していた訳ではないし、過失 (culpable intention) の意志が結果発生地に向けられていた訳でもないからであるという議論も行われた。裁判所は過失致死のような罪の場合、犯罪者の主観的意図よりも結果が極めて重大なため、結果を重視して罰するとも言えるが、これはトルコ刑法の解釈問題であるとして検討を避けた。⁽¹⁵⁾

仏国の主張(三)の前半、即ち、船舶上のすべての事項に旗国が排他的管轄権を持つという議論について、裁判所

は一応これを認め、単純な公海上の衝突で軍艦が自国船と衝突した相手国船を臨検したりできないとしながらも、公海上で異なる国旗を掲げる船舶に互って犯罪が行われた場合、結果発生船の旗国が船舶を自国領土と見做して訴追しても、これを禁ずる国際法規は存在しないとした。⁽¹⁶⁾ 仏国の援用した学説もこれを覆すには至らないし、先例については、英国が米国船で犯罪を犯した英国人の引渡を拒否した理由に米国の管轄権と競合して英国にも管轄権があると主張した例は、船舶に対する旗国の排他的管轄権が必ずしも一般的に受け入れられていない事を示す。⁽¹⁷⁾ 条約には二船舶間の問題、二つの国の管轄権問題を扱ったものではなく結論は出せない。⁽¹⁸⁾

仏国の主張(三)の後半、即ち、旗国の排他的管轄権は衝突事件の場合特に適用されるべきであるという議論は、更に、衝突事件の管轄権問題は民事裁判では頻繁に起るが、刑事裁判では稀にしか起らない事実は刑事訴訟が旗国の裁判所で行われなければならないことに対する諸国の黙示の合意と実定国際法化している事を示すと展開された。裁判所は右の事実は諸国が刑事裁判を差控えているだけで、そうしなければならぬという義務を意識したものでない

可能性を示す。この点の国際裁判はないが、私は *Transcomia* 事件等を援用し、トルコは *West-Hinder* 事件を援用する。このように国内判決が割れている事は、私の主張する制限的法規が殆どないという事を示す。⁽¹⁹⁾ しかも旗国以外の国が刑事訴訟を行ったのに対して反対や抗議をした形跡はなく、右の黙示の合意の存在は疑わしい。⁽²⁰⁾ 又、旗国の排他的管轄権を支持するため、海運国の国内規律遵守の問題であり、船長資格剝奪など懲戒上の処分の方が刑事罰よりも有効であるとの議論が行われたが、これらの考慮によって次元の異なる刑事法の適用が妨げられてはならない。⁽²¹⁾ 裁判所の結論は、衝突事件に關し旗国に排他的管轄権のみを認める国際法規は存在しないという事である。ローテュス号上の過失とボズ・クルト号上の結果は法的に不可分一体のもので、離せば犯罪は存在しなくなる。従つて夫々が管轄権を事件全体に対して行使すべきで、競合的管轄権の場合なのである。⁽²²⁾ 最後にデュモンとハッサン・ベイの併合審理は、トルコの刑事訴訟を禁止する法規が存在するとき、始めて牽連性という事実により停止されるかの問題だから論ずる必要はない。⁽²³⁾ こうして判決はトルコのデュモン訴訟は国際法原則に反

せずとした。⁽²⁴⁾

判決は一九二七年九月九日に下されたが、この時、裁判所の構成は *Loder* (オランダ) *Finlay* (英) *Weiss* (仏) *Nyholm* (デンマーク) *Moore* (米) *Alamira* (スペイン) 裁判所長 *Huber* (スイス) *de Bustamante* (キューバ) 織田 (日本) *Anzilotti* (伊) *Pessóá* (ブラジル) の十一名にトルコの国籍裁判官 *Bey* の計十二名であった。判決に賛成したのは右に掲げた十二名中 *Huber* 以下 *Bay* に至る六名、反対も *Loder* から *Alamira* に至る六名で同数であったが、*Huber* のキャスティング・ボートにより右のように決した。

判決に対する反対意見は多岐に亙るが、先ず船舶領土説に対して、*Finlay* 卿は船舶は動産であつて、航海中は日一日、刻一刻移動するもので、ボズ・クルト号をトルコ領土の一部と見做すのは、驚くべき珍奇な比喻の応用であると批判した。⁽²⁵⁾ 結果発生地を犯罪地と見做す事は、行為と結果に直接不可分の關係があるときだけ許され、犯罪人が現在地以外の所で侵害の結果を起す故意がなければならぬ、と批判したのは *Loder* である。⁽²⁶⁾ 衝突の衝撃で船員や乗客が海に投げ出され、海底で死亡した可

能性もあるのに、船内で死亡した証拠はないと Weiss は指摘する⁽²⁷⁾。トルコが管轄権の根拠とする牽連犯たる事について、Loche は、両船舶の動きは互いに独立で他の動きを知らなかったので、その結果の衝突は同時ではあっても牽連性を持たない。併合審理をするには両方に管轄権を持っていなければならず、逆に、牽連性が管轄権を創り出すのではない⁽²⁸⁾。

批判が集中したのはトルコ刑法第六条の所謂保護主義に對してであつて、Moore も、裁判合意により付託された問題については判決に賛成しているが⁽²⁹⁾、判決の避けた保護主義について否定的である。トルコ刑法の実質は、トルコ自身に對するのみならず、トルコ国民に對する外国人の外国における犯罪に對し裁判し処罰する管轄権を主張する所にある⁽³¹⁾。この保護主義国の国民が外国を訪れるとき、母国法の保護を伴うのであり、彼の接觸する外国人を母国法に服属せしめる。これは訪問国の排他的領土管轄権を破壊し、外国人は入国先の法に服するといふ原則に反し、一種の治外法権を主張することになる。逆に大都市の住民は、僅かの間、無意識に多数の保護主義的外国刑法の下に陥る事になる。多数意見は判決中、

同条がたとえ國際法の原則と抵触しても、國際法に適合する他のトルコ国内法規によつて刑事訴訟を起すことができなかつても、第六條の國際法違反のみで、訴訟自体も國際法違反とは断定できない、と断つて⁽³³⁾いる⁽³²⁾。

こうして多くの点で鋭い論争があり、かつ際疾い票差で判決が下されたのである⁽³⁴⁾。

(1) 典型的には設例の通りであるが、公海上同一國の船舶同士の衝突でも、第三國民たる被害者の母國が、これを問題とするときも同じ問題は生じる。従つて、必ずしも異國籍船の衝突に限らなかつた。

- (2) G von Glahn, Law among Nations 1981, p. 411.
- (3) P. C. I. J., Ser. A. No. 10, pp. 10—11.
- (4) P. C. I. J., Ser. C, No. 13—C, p. 176.
- (5) Ibid., p. 177.
- (6) P. C. I. J., Ser. A. No. 10, p. 5.
- (7) Ibid., pp. 6—8.
- (8) Ibid., p. 9.
- (9) Ibid., pp. 12—15.
- (10) Ibid., pp. 16—17.
- (11) Ibid., p. 18.
- (12) Ibid., p. 18—19.

- (13) Ibid., pp. 20—21.
- (14) Ibid., pp. 22—23.
- (15) Ibid., p. 24.
- (16) Ibid., p. 25.
- (17) Ibid., pp. 26—27.
- (18) Ibid., p. 27.
- (19) Ibid., pp. 27—29.
- (20) Ibid., p. 29.
- (21) Ibid., p. 30.
- (22) Ibid., pp. 30—31.
- (23) Ibid., p. 31.
- (24) Ibid., p. 32.
- (25) Ibid., pp. 52—53.
- (26) Ibid., p. 37.
- (27) Ibid., p. 48.
- (28) Ibid., p. 38.
- (29) トルコ刑法第六条「外国人が、外国に於てトルコ国又はトルコ国民に対してトルコ刑法が一年以上の禁錮に処すべく規定する罪を犯し、トルコ内で逮捕された場合……トルコ刑法に於ては処罰される。」Ibid., pp. 14-15.
- (30) P. C. I. J., Ser. A. No. 10, p. 65.
- (31) Ibid., p. 91.
- (32) Ibid., p. 92.
- (33) Ibid., p. 24.

(34) 本節については皆川洗「国際法判例集、昭和五十年、pp. 251—264. と山田三良「ローテヌス号事件に就て」、法学協会雑誌第四六巻、昭和三年、pp. 546—587 & 985—1014. に多くを負っている。

II 国際海事委員会とブラッセル条約

ローテヌス号事件に対しては、学者の批判も起ったが、⁽¹⁾ 実際界では、商船職員協会 (the International Association of Merchantile Marine Officers) が、船舶の旗国と入港国の双方によつて過失責任を問われるような危険を回避すべき措置を国際連盟に要望し、連盟では交通通信諮問専門家委員会 (the Advisory and Technical Committee on Frantsis) に問題を付記したが、その港と航海に関する常設委員会 (Permanent Committee on Ports and Maritime Navigation) が勧告を出し連盟も採択したが、商船職員協会はこれを不適切として国際労働事務局 (International Labour Office) へ問題を提起し、⁽²⁾ ILO が問題を担当せしめた合同海事小委員会 (the Joint Maritime Committee) は一九二九年四月の段階でも進捗が遅れている事を遺憾としてアントワープの国際海事

委員会に扱わせる事を決議した。⁽³⁾ 同委員会では各国の国内法の状況について各国海法会 (Maritime Law Association) に質問を発したが、次のように各国の態度は区々であった。「公海に於ける衝突が死亡又は刑法上の侵害 (penal injury) を引起了たとき、刑事制裁 (sanction) が規定されているか」という問に対して、回答を寄せたすべての国、独 (罰金と懲役) ベルギー (罰金と禁錮)、デンマーク、仏、英、伊、日、ノルウェー、オランダ、スウェーデンが肯定した。⁽⁴⁾ この問題で国内裁判所が管轄権を持つか? その条件」という問に対しても右のすべての国が管轄権自体は持つ。就中、独、日、ベルギー、デンマーク (但し新法の解釈にもよる) では、犯罪が自国船で行われたときと、犯罪の結果が自国船上に発生した場合に管轄権を認める。スウェーデンは、外国人については (i) 犯罪が自国船で行われ、かつ犯罪人が自国内にあるときと (ii) 外国船で自国民を被害者として行われ、かつ犯罪人が自国内にあって更に国王の決定があれば管轄権が認められる。伊は、自国民が犯罪人である場合と、犯罪の被害者である場合に管轄権を認める。英、仏、ノルウェー、オランダは、犯罪が自国船で行われたときだ

け管轄権を認める。第二問「統一的法改正に際し (a) 右の衝突に刑罰規定を入れるべきか (c) 如何なる裁判所に管轄権を認めるべきか?」に対し、ノルウェーは国際海事委員会の権限外であるとし、米国は、国際条約を要するほど重要でないとし、何れも具体的回答をしていない。デンマークは統一的条約の試みには反対しないものの、実際的必要性を疑う。英国も、懲戒上の問題で刑事問題になることが稀であるとの理由で実際の必要に極めて懐疑的である。肯定したのは独、仏、伊、ベルギー、オランダ、スウェーデンであった。(c) につき如害船舶の旗国のみ管轄権を認める提案をしたのは仏、オランダ及びベルギーであった。独と伊は混合裁判所あるいは国際裁判所の設立とこれらへの上訴権を認める案を出した。

右の回答を土台にして国際海事委員会が一九三〇年八月一日から五日までアントワープで会議をした。仏海法会の回答は G. Ripert の手によるが、条約草案を含み、第一条で、領海外の衝突につき、船長その他船舶に勤務する如何なる者も、刑事あるいは懲戒上の問題で船舶旗国の裁判所でのみ訴追できる、としていた。⁽⁵⁾ 会議における報告者 L. Dor (仏) もこれを支持した。その根拠は、

領海については沿岸国が夫々の事情に応じて規律をしている。又、規律を執行できるのも沿岸国だから、この刑事管轄権には干渉すべきではない。公海での管轄権の競合を廃絶するには国際裁判の設立が最善であるが、現実的でないため、何れかの国の管轄権を認める方向で解決する。(a)衝突責任者の母国(b)被害者の母国(c)被害船の旗国(d)加害船の旗国(e)避難港国(f)拿捕差押国等が考えられるが、オランダの G. van Sjoeten が回答で指摘しているように、(a)(b)については関係者の二重国籍や無国籍の場合問題であり、関係者多数であれば、多数国の管轄権が競合する。又、海事問題に経験のない、例えば無沿岸国の介入を招く恐れがある。(e)は関係当事者と何らの関係がなく(f)は民事の慣習によるもので刑事管轄権とは無縁である。(c)については、死亡など犯罪結果は海中で発生する事が多く、擬制を用いない限り、結果発生地の特定は困難である。又、船長等を彼らの知らない外国法に従わせるのは公平に反する。従って(d)に排他的管轄権を認める。この結果、衝突船舶の夫々の旗国が互いに反する裁判を下す事態も問題として残るが、民事には不都合でも刑事上は、船長などが何ヶ国もの訴迫を受ける事態

を回避した点で長所が認められるとする⁽⁷⁾。会議に於て Jones (米) は同国海法会の回答と同様に、事件が非常に少なく条約化を要せず、各国の礼讓に委ねるべき事を表明した。これは又、領海の幅を定めるという厄介な問題の回避のためともされた⁽⁸⁾。同様に Hill (英) も衝突に関する刑事訴訟は三十四十年に互ってなく、船長等の資格剝奪等で十分であると⁽⁹⁾。Scott (英) も国際礼讓による解決を主張するが、英国民がヴェネズエラ領海内で相手船員を溺死させ逮捕された所、英国が抗議をし釈放のみならず補償金まで獲得した例を挙げている事を見れば、礼讓には砲艦外交も含まれているのではないかという疑いが拭い切れない。これに対し Dox は、国際礼讓で解決できなかった例がローテュス号事件であると指摘し、Jansma (オランダ) は、自動車の運転手に過失致死罪を問うのに船長等だけ民事責任と資格処分しか問わない理由がないと反論した⁽¹⁰⁾。問題の場所的限定に関し Scott は、船員は航海中、港の内外は認識するが人工的法的概念にすぎない領海は警戒と無関係であると述べ、公海と領海を同じ様に扱うべき事を示唆した⁽¹¹⁾。Bellingeri (伊) は、夫々の船の衝突責任を確立しなければ犯罪の評価が

できないから、国際裁判が最も満足すべきものであると
 原案には批判的であった⁽¹⁴⁾。Sievking (独) も衝突船舶の
 旗国の一方が単なる名目的な処罰しかないとときの相手国
 の怒りを解消するため、混裁裁判所への上訴権を規定す
 べきであると主張した⁽¹⁵⁾。Dor の前注(7)と同旨の答に対し
 て Bellingieri は刑事事件で過失が認められたのに償権
 者が黙過する筈がない事と、民事と刑事の密接な関係を
 示したため、Dor は両者を併せて考慮すると答えた⁽¹⁶⁾。
 Haralambidis (ギリシア) は、船舶と乗客の安全のため
 には最も近い港に避難する必要を指摘して、裁判のため
 遠隔の港に連行しない必要を説いた⁽¹⁷⁾。結局アントワーブ
 会議では意見が纏まらず、次会まで小委員会に条約草案
 を準備させる事にした⁽¹⁸⁾。

右の小委員会は三回に互って草案を準備したが、最終
 草案は八条より成り、第一条で旗国に加え船長等の母国
 にも管轄権を認めた。諸国が自国民たる船員に対する管
 轄権を放棄しないと考えられたからである⁽¹⁹⁾。第二条は領
 海内の衝突に対する管轄権を第一条は害しないという規
 定で、英国海法会の公海と領海を同様に扱うべしとする
 主張を考慮したものである⁽²⁰⁾。第三条は、衝突後入港した

船舶に対し港の国が調査の手段を執りうる事を規定して
 いる。最初は避難港としていたが、これに限定されない
 との理由で入港と交えられた⁽²¹⁾。第四条は、没収又は拿
 捕・差押え (arrest) を刑事制裁としてできる (但し拿
 捕の限度は八日間) 旨規定する⁽²²⁾。第五条は国内の管轄裁
 判所を指定する義務と、二年の時効を定めている⁽²³⁾。第六
 条は、船長等の母国の行政権の懲戒権を害しない旨規定
 する。水先人が含まれるか否か、第一条同様問題となる
 が、国によって国家機関として扱ったり、単なる技術助
 言者として扱ったり異なるから、問題の指摘にとどめる⁽²⁴⁾
 とされた。第七条は、管轄権の抵触につき常設国際司法
 裁判所への一方的付託を認める。これは伊海法会の提案
 によるが、仏船と伊船の衝突で英国民が死亡したとき、
 伊仏共に管轄権を拒否する場合、英国に紛争付託を認め
 るというように、広く関係国の付託を認める⁽²⁵⁾。第八条は
 軍艦公船への適用除外を定める⁽²⁶⁾。

右の案をもってオスロ会議が一九三三年八月二十二日
 から二十五日まで行われた。米国海法会の態度は変らず、
 Hagart (米) はローテュス号事件のトルコの立場に同情
 的であり、判決を覆す事を不当とする⁽²⁷⁾。Scott (英) は領

海内の衝突につき沿岸国が管轄権を行使できるといふ反対解釈の可能な条約は、管轄権行使を従来控えてきた国々を刺激し、危険であると言ふ。⁽²⁸⁾ Clinnson (英) も英国の法規にかかわらず過失による衝突に対し刑事訴追を控えてきた慣行を指摘し、船長等の資格に対する処分で十分であるとする。⁽²⁹⁾ Asser (オランダ) も領海内の衝突に対する沿岸国の管轄権を廃止したいのに第二条はこれを認めて心理的悪影響を及すから削除すべき意見である。⁽³⁰⁾ これに対し Ripet (仏) は、実際に多くの国の有する領海に関する管轄権を放棄させるのは不可能で、最初に公海について合意し、進展を待つべきだとした。⁽³¹⁾ A. Franck (ベルギー) は、民事と異なり船主等の参加できない刑事訴訟が進行している間、民事訴訟はできず、しかも刑事裁判はすべての人を拘束し不都合であるから条約によって変更すべきであるとの驚くべき案が出されたが、⁽³²⁾ Haight は出席しない者に他の裁判の証拠を許す管がなく、⁽³³⁾ 条約を作っても所期の目的を達しうるか疑問だと評された。次に、草案については、第一条の原則を全員一致で受け入れた。第二条は削除する。第三条につき調査の手段とは商事裁判に必要な記録書のため海事当局がすべての証

人から調査を取ることと説明がなされ、Scott が刑事裁判に関する本条約には不要と批判し、報告者 Dor も同意した。⁽³⁴⁾ 第四条につき、Schoning (ノルウェー) は船主の立場から、一日も抑留されては困る旨表明。Knoten-belt (オランダ) も同意した。⁽³⁵⁾ これに対し八日の限定に意義があるという擁護論も出て結着は付かなかった。⁽³⁶⁾ 第五条に取掛った所で報告者 Dor は Brandt (ドイツ) の条約草案としては第一条・第七条・第八条だけで十分で条文が多ければ多いほど合意がむずかしくなる旨の発言に合意して第七条に移る。⁽³⁷⁾ 船長等の母国と旗国が殆ど一致するから管轄権の抵触は問題にならないとの意見も出たが小委員会で検討する事になる。⁽³⁸⁾ 第八条については議論がなかった。⁽³⁹⁾ 第三条に対する批判をかわすためもあって Schre (ベルギー) は条約の題を「航海上の事故問題の」と変えたらどうかと提案をした。船の火事や座礁等種々問題があり広げたくないのが Dor の意向であった。⁽⁴⁰⁾

オスロ会議で条約草案の検討を任された小委員会は一九三六年六月二日バリで開かれ、オスロ会議での反対の多さを考慮して第一条と第八条を夫々第一条と第三条として残す事にし、第四条第一項も、公海の衝突につき警

察措置又は調査の手段として外国港で取調べを受ける事態を回避するため第二条として残す事にした⁽⁴¹⁾。

国際海事委員会バリ会議は一九三七年五月十八日と十九日に刑事管轄権を討議した。第一条につき Coombs (英) は管轄権を船長等の母国に認めてゐるのを削除して旗国に限る修正案を出し、議論の結果、認められた⁽⁴²⁾。後は第一条の原則を領海にも適用する補足条項を提案し、第二条として盛込まれることになった。領海の犯罪を訴追する主権を放棄することなく、第一条の原則を領海での衝突等にも適用しよう努める (soit suivi) とする⁽⁴³⁾。バリ会議に出された第二条は、ノルウェー海法会の提案で、調査の手段としてもという条件を付ける事にし、第三条として採択される⁽⁴⁴⁾。最後に草案段階の第三条はスウェーデン案により削除された⁽⁴⁵⁾。

国際海事委員会は条約案を完成したため、これを条約として採用する外交会議の召集をベルギー政府に要請していたが、後節で触れる理由⁽⁴⁶⁾で伸びく⁽⁴⁷⁾になっていたが、一九五二年ブラッセルで開かれ、五月十日「航海及び海上のその他の事故に付ての刑事裁判管轄権に関する若干の規定の統一のためにする国際条約」として署名され

た。

- (1) M. O. Hudson, II, World Court Report, 1935, p. 20.
- (2) International Maritime Committee, Bulletin N. 91, Antwerp Conference, 1930, pp. 442—3. 以下 I. M. C. へ略す。
- (3) P. C. Jessup, The Growth of the Law, p. 497, vol. 29, American Journal of International Law, 1935.
- (4) I. M. C., supra note (2), p. 217, Synoptical Table.
- (5) Ibid., p. 104.
- (6) Ibid., pp. 135—138.
- (7) Ibid., pp. 207—210.
- (8) Ibid., p. 462.
- (9) Ibid., p. 440.
- (10) Ibid., p. 449.
- (11) Ibid., pp. 206 & 470.
- (12) Ibid., p. 460.
- (13) Ibid., p. 451.
- (14) Ibid., pp. 435—436.
- (15) Ibid., p. 441.
- (16) Ibid., pp. 425 & 433.
- (17) Ibid., p. 477.
- (18) Ibid., p. 484.
- (19) I. M. C., Bulletin N. 96, Oslo Conference, 1933, p.

- 119.
- (20) Ibid., p. 166.
 - (21) Ibid., pp. 120 & 167.
 - (22) Ibid., p. 167.
 - (23) Ibid., p. 168.
 - (24) Ibid., pp. 120 & 168.
 - (25) Ibid., pp. 124 & 169.
 - (26) Ibid., p. 170.
 - (27) Ibid., pp. 312—313.
 - (28) Ibid., pp. 318—319.
 - (29) Ibid., pp. 288—296.
 - (30) Ibid., p. 301.
 - (31) Ibid., pp. 327—9.
 - (32) Ibid., p. 309.
 - (33) Ibid., p. 313.
 - (34) Ibid., pp. 331—333.
 - (35) Ibid., pp. 338—339 & 346.
 - (36) Ibid., pp. 338—339, & 341—342.
 - (37) Ibid., p. 347.
 - (38) Ibid., pp. 347—349.
 - (39) Ibid., p. 349.
 - (40) Ibid., pp. 334—335.
 - (41) Documents, 35, *Revue de Droit Maritime Comparé* (1937), p. 498.

- (42) La Conference de Paris 1937 du Comité Maritime International, 37, *Revue de Droit Maritime Comparé*, (1938), p. 36.
- (43) 条文 35, *Revue de Droit Maritime Comparé*, (1937), p. 499.
- (44) La Conference de Paris 1937 supra note (42), p. 37.
- (45) Ibid. 尚、ハリ会議については松波仁一郎、公海衝突事件の刑事裁判管轄権統一、二十二号、海法会誌、昭和 年、pp. 15—100. を参照せよ。
- (46) 後節 III—(2) 及び III—(26) の本文を見よ。

III 国際法委員会と公海条約第十一條

国際法委員会が一九五八年のジュネーヴ海洋法会議に提出した草案三五条は前節 II のブラッセル条約と余り異ならないもので、若干の修正の上に条約第十一條となつた。⁽¹⁾しかし、一九五一年の国際法委員会では、船舶の衝突に関する刑事管轄権を巡って激しい論争が行われ、必ずしも円滑な条約化とは言えない。

同年四月十日付の公海に関する第二報告中、衝突問題に関する刑事管轄権の項で、報告者 François (オランダ) は、ローテュス号事件を契機に国際海事委員会がオ

スロ会議やパリ会議で衝突問題の条約草案を検討した事、ここで採決した条約草案採択のための外交会議の召集をベルギー政府に要請したが、ある事情で召集に至っていない事、ローテヌス号事件の判決が外国籍船の船長等に対する刑事訴訟を鼓吹したとは認められない事、右判決は僅差の票決で当時の実定法を反映していたか疑いがあり、批判が多い事、海運界の法的意見と合わない事を挙げ、国際法としては存在しないとしてパリ会議で採決した条文を草案として提出した⁽²⁾。七月十日の会合で冒頭、François は判決は過去のもので事情が変わった事を指摘し、Amado (ブラジル) もこれに同意した。提案に対して Spiropoulos (ギリシア) は、これは一国の刑事管轄権の拡張という国内管轄事項で公海制度と関係なく、国際法委員会が扱うべきでない。当初完全であった諸国の管轄権は国際法の発展により制限されるに至ったが、ローテヌス号事件ではトルコの裁判権を制限する国際法の存在が証明できず、報告者提案の規則は現在も存在しないと反対した⁽³⁾。Hudson (米) も、犯罪人の国籍、犯罪地を問わずに罰する刑法はオーストリアから伊、トルコと踏襲されるが、国際法に反するとは考えられず、逆に

これらの刑法の規律は国際法委員会の任務ではない。専ら海事法に関心を寄せる海事団体と異なり、諸国の刑法や管轄権を考慮せずに問題を検討する如きはできない。提案は立法論であり、不要かつ望ましくない。常設国際司法裁判所の威信を傷つけないためにも判決の誤りを主張すべきではない。右の事件で Moore 判事は Cutting 事件に於けるメキシコの議論を支持するため反対したにすぎず、主要な論点では多数意見に同意していたので実質は七対五の票差である⁽⁴⁾。議長 Briery 英⁽⁵⁾ は Moore 判事はあくまで反対意見と反批判⁽⁶⁾。Sandström (スウェーデン) も、報告者の指摘する、船長等が多数の国の刑事訴訟に曝される危険は、判決の批判根拠としては薄弱である。民事上の損害賠償で船舶が差押えられても同様に貿易や航海を害する事では同じだからであると批判する⁽⁶⁾。裁判所の威信につき、委員会事務局長 Higgs が既に各方面からの批判が有り、内容も先例の適用に失敗したと言われると反批判をした⁽⁷⁾。ここで管轄権問題を取り上げるか否か議決され、十対一で取り上げることに決まった⁽⁸⁾。

Briery は伊刑法等が採用する普遍的管轄権を国際法

委員会は鼓吹すべきではなく、英国もこれを認めないと主張し、Hudsonは国外の行為により国益を犯されたときに行使する管轄権は普遍的管轄権ではなく国際法違反でもないと応酬した。Spiropoulosも英米と異なり、大陸法国では、自国民を侵害した犯罪人が自国に入るとき管轄権を行使するのは一般的であるとする。BrierlyとFrançoisは、法の進歩的發展として将来の望ましい適用法を示しても裁判所の威信を傷つけないとする。Schelle(仏)は、ローテュス号事件におけるBadevantを支持し、衝突事件に現場近くの(local)国家が管轄権を控える不作為の傾向を認め、慣習法が芽生えていたとする。海事団体の批判については、Spiropoulosは、右のような大陸法の規則は船員にとり不快であり、衝突後も逮捕を免れて航海を続けたいであろうが、これら一握りの人々のために何故これを変えなければならないか反問する。Cordova(メキシコ)は、管轄権は逮捕・拿捕国にあり、何故、船員のみ母国に戻さなければならないのかの理由はありえず、海運界は自国管轄権を世界に押し付けようとするもので、治外法権の時代への逆行であると論難する。el-Khoury(シリア)は、François報告の土台と

なっている海事委員会は法律家ではなく海運の専門家、航海中の責任を外国裁判で問われる事を嫌う船長達の利益を擁護して母国での裁判を勧告している。この議論は誤りで、この場合、被害者の裁判所で裁判すべきであると述べる。これらを受けてFrançoisは海運界の利益を離れてローテュス号事件の判決を批判している事を強調すると共に、国際海運は死活的に重要で必ずしも法原則を優先できない点を指摘した。Brierlyも危険に曝される当事者の意見を重要視すべきという意見である。SpiropoulosとHudsonは、右の判決にもかかわらず、François自身の報告にあるように、衝突に対する刑事訴訟が増えた訳でも、海運に支障を来たしている訳でもない事実で反駁した。それは判決に対する批判が強すぎて、判決に沿う立法を諸国が躊躇ったからだと言。Françoisが応じた。Schelleは、国家間相互に不信感が存在するため論理的解決が不能な事を示唆し、国際裁判所が望ましいが、現状では不可能だから、海運国に管轄権を認め特権を認めるべきである。海運は最も能力のある国に任せるのが効率的で国際社会の利益にもなる。国家平等の原則に反するようでも、海運国に衝突と違法行為の

判断を委ねるべきであると主張した⁽¹⁹⁾。Sandström は特権なるものが常設国際司法裁判所に否定されたのであり、事故の責任者の処罰という社会全体の利益も考慮しなればならないと、Schelle を批判した。議論が出尽くしたとして François 提案を票決に付した所、六対六という奇しくもローチェス号事件と符号する意見分布が再現し、一旦は採択しない事に決した。反対は、Alfro (バナマ、国際裁判所創立案) Cordova Hudson, el-Khoury, Sandström 及び Spiropoulos び、賛成は、Amado Brierly, François Hsu (中華民国) Schelle 及び Yepes (コロンビア) であった。

ところが意外な結果に動転したのか Hudson は自らの投票によって委員会を分裂させたくないといい、衝突に關する法発展方向の検討続行に賛意を表明した。彼は、話を外交会議に転じ、一九三七年に國際海事委員会の提唱した外交會議の召集をベルギー政府に國際法委員会が勧告するのは如何と諮った⁽²⁰⁾。François が同政府に確めた所、他の問題が煮詰まるまで待つ事に決めたとの事であった⁽²¹⁾。事態に変わりはなく条約成立の見込みがなければ危険であるとして勧告には反対であった。Schelle も勧

告には悲觀的であった。Cordova が外交會議召集勧告をして會議の結果を待てば、實質問題の解決が省ける旨糺した所、Hudson は Brierly と共に、實質的論点の決定は翌年の報告の基礎なるといい、報告者に指示を与えるのが委員会の任務であると言いい、Hudson は言葉を繼いで、問題の検討のため棄権の用意のある旨表明した。Spiropoulos もこれに同調し、議長が報告者の勧告に含まれる原則を再び票決に付すと、賛成六、反対四、棄権二で採択された。この議事は議長自ら述べた様に、一度反対した者の要請による二度の票決という極めて異常な過程を辿った。しかし異議を唱えた者はいなかった。内容に反対であるが、立法を進める大勢に逡巡が押し流されたという所である。以後は条約への平坦な道が続く。

(1) 横田喜三郎、海の國際法上巻、昭和三十四年、pp. 352 & 354.

(2) J.P.A. François, Régime of the High Seas, Deuxième rapport (Document A/CN. 4/42), II, Yearbook of International Law Committee, (1951), p. 80. 以下 Y. I. L. C. に略す。

(3) vol. 1, Y. I. L. C., (1951), p. 335.

(4) Ibid., p. 335 & 336.

- (5) *Ibid.*, p. 335.
- (6) *Ibid.*, p. 336.
- (7) *Ibid.*, p. 335.
- (8) *Ibid.*, p. 336.
- (9) *Ibid.*, p. 337.
- (10) *Ibid.*, pp. 336 & 337.
- (11) *Ibid.*, p. 339.
- (12) *supra* note, (11) の本文。
- (13) vol. 1, Y. I. L. C., (1951), p. 337.
- (14) *Ibid.*, p. 338.
- (15) *Ibid.*, pp. 337—338.
- (16) *Ibid.*, p. 338.
- (17) *Ibid.*, p. 337.
- (18) *Ibid.*, p. 338.
- (19) *Ibid.*, p. 339.
- (20) *Ibid.*, pp. 339—340.
- (21) *Ibid.*, p. 340.
- (22) *Ibid.*, p. 342.

IV 結語的覚書

S. Mankabady は「海上衝突 (Collision at Sea)」の中で、「一九五二年のブラッセル条約(衝突及び航海上のその他の事故に付ての刑事管轄権に関する若干の規定の

統一のためにする国際条約) 第一条の規定は英国では有効ではない。批准に際し英国政府は次のような留保を付した『……次の船舶については上述の条約第一条の規定を遵守しない権利。即ち、問題の船舶の旗国が、その船舶又はその船舶の属する種類について連合王国の司法又は行政当局における刑事又は懲戒手続の実行に同意していれば、その船舶について』この留保の結果、公海上の衝突による訴訟には何らの制限がない。』と述べている⁽¹⁾。これは英国のブラッセル条約との関係で、しかも英国が右の同意を与えられた範囲でしか妥当しない。因みに、一九六九年十二月三十一日の段階で英国は一九五二年の公海条約第十一条に何ら留保を付していない⁽²⁾。にもかかわらず衝突に関する旗国の排他的管轄権に対する英国の消極的態度が窺われる。

一九七一年八月二十八日ギリシアのフェリーボート、ヘレアンナ号 (Helanna) がアテネを出、Ancona (伊) に向う途中火事を出し、二十六名が死亡したが、伊の主張によれば若干名が伊領海内で、一名が Brindis (伊) の病院で死亡した。このうち何名かは伊国民であった。伊刑法では外国人による外国での伊国民の殺人についても、

犯罪人が伊国内にあるときは管轄権を行使できる。更に伊海事法によれば、伊被害者が伊領海内にあったときは伊領土内で行われたと見做される。⁽³⁾ こうして Brindis の検察官はヘレアンナ号の船長 Dimitros Antipas を逮捕し過失死罪で告訴した。事故当時、同船は、Brindis から二十五海里、最も近い伊海岸でも九海里あり、伊は当時領海六海里しか主張していなかったから公海上にあった。⁽⁴⁾ 従って公海上の船舶の事故である。伊は公海条約を批准しているが一九五二年のブラッセル条約はしていない。逆にギリシアはブラッセル条約に加入しているが公海条約にはしていない。言わば跛行的条約関係にあるが、伊が公海条約の拘束を受けるとして右の行動を国際法違反の行為として片づけられるか問題である。

Whiteman の Digest of International Law 第九巻には公海条約第十一条の前身、草案第三十五条について、米船船のかかわる事故 (casualty) 後、相手外国船が任意に米国に入港すれば証人として召換することがあり、その結果、相手船舶を抑留する事があり得、第三十五条第二項との抵触が起りうるが、任意に領海に入ることは米国の管轄権にも服することになると書かれている。⁽⁵⁾ と

すれば、任意に領海に入る船舶は公海条約第十一条第三項の適用を受けない事になる。

イスラエルも、ローテウス号事件同様の事件が起れば、被害船の旗国として管轄権を行使しうる法制であるが、公海条約署名後も、右の国内法を修正していない。Folger は、公海条約第十一条は、(a) 船長その他船舶勤務者が船内にとどまり、しかも当該船舶が公海にある事と、(b) 訴訟が身体的物理的強制を伴う事の二条件を満たす場合にしか適用されないと、極めて制限的に解釈する。

何故なら、同条は、主権自由の原則に対する例外的規則であり、その目的は、同条第三項で達成されるからである。犯人が下船した後に管轄権を行使しても、航海の自由を妨げないし、逆に彼に避難所を与える事は、公海条約の目的ではない。航海中の船舶に旗国の管轄権が及ぶのは、船舶が旗国の浮かぶ領土と見做されるからであるが、領土管轄権自身が制約を受ける以上、これから派生する管轄権も、当然制約される。又、犯人に対する母国の管轄権も排他的ではありえないからである。⁽⁶⁾

II 節で見たように、ブラッセル条約は、領海での衝突事件に対する沿岸国の管轄権さえ否定しようとした海運

業界の露骨な要求に遠慮をし、刑事と民事の調整や国際裁判への上訴権問題は切捨てて、妥協を重ねて成立し、船主や船員の保護にのみ厚い。

船舶領土説には批判が多いが、国家の管轄権の及び方の把握の問題は、国際法上如何なる管轄権が認められるかとは別問題ではないだろうか。保護主義も Moore により手厳しく批判された。言論の自由のある国で、他国を批判した所、その国を訪れた際、反逆の罪動として訴追される如きは別として、過失致死罪のように殆ど普遍的に認められ、かつ相当重い罪の場合、意外な処罰とは非難できない。被害者の母国の数だけ責任者が裁判される危険も、関係国が既に出された外国判決を十分考慮すれば、幣害を小さくできる。仏国も一九七五年に保護主義を採るに至った。ローテュヌ号事件でトルコは、全ての被害者の母国であり、被害船の旗国であるのみならず、衝突現場から最も近く、最初の入港国でもあったから、証拠保全上も、安全の考慮の点でも、事件の統一的裁判に最適な国であった。このように幾つかの条件を加重的に満たした場合、事件全体に対する管轄権を認める見直しがあっても良かったが、第三次海洋法会議では触れら

れなかった。⁽⁷⁾ 自国登録船を取締る意志と能力の疑われる便宜置籍国や、外国人船員を安価に、不安定な労働条件で雇う経済性のみを考慮が横行するとき、公海条約第十条を維持できるか疑問である。本条が犯罪人に避難所を与える結果に終れば、不幸な法典化であった。

- (1) S. Markabady, *Collision at Sea*, 1978, pp. 52—53.
- (2) United Nations, *Multilateral Treaties in respect of which The Secretary-General Performs Depositary Functions*, 1970, pp. 351 & 355.
- (3) *Chronique sur le Droit de la Mer*, 17, *Annuaire Français de Droit International*, 1971, p. 758.
- (4) Notes, *The Heleanna Case and International Law-Making Treaties*, 69, *American Journal of International Law*, (1975), p. 624.
- (5) M. Whiteman, vol. 9, *Digest of International Law*, (1968), p. 60.
- (6) S. Z. Feller, *Concurrent Criminal Jurisdiction in the International Sphere*, 16, *Israel Law Review*, (1981), p. 61.
- (7) D. Ciobanu, *The Flag Law Revisited*, 12, *Revue Belge de Droit International*, (1976), p. 171. 及び海洋法に関する国際連合条約第九七条。

(東京水産大学助教授)