

アジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP ; 2005.4.28)の国際法上の意義

Asian Anti - Piracy Agreement (2005.4.28) and International Law

稲原 泰平
Yasuhei Inahara

〈目 次〉

- 【I】序文
- 【II】協定の国際法上の意味
 - 〔I〕協定本文(私訳による全文邦訳)
 - 〔II〕海賊概念の未確定性
 - 〔III〕本協定の背景的特徴と国際法上の位置づけ
- 【III】結語

【I】序文

国際犯罪としての海賊はローマ帝国の時代から存在し、⁽¹⁾ 近代にはヨーロッパ各国の地方の有力者が海賊として活躍し地方的英雄として称えられる時代が続いた。彼らは、不断は海賊として鳴らしていたが、戦時には本国の海軍に編入されて重大な国家的機能を遂行した。そのため、国家も公然と海賊を取り締まれない時代であったといえる。この様相が一変するのは19世紀半ばである。このころ、欧州諸国の海軍は鋼鉄艦となり、木造帆船の海賊船とは比較にならぬ戦闘能力を具備するに到り、戦時においてもはや海賊船の手を借りる必要は無くなった。ここにおいて欧州諸国は、1856年に“海戦及び私掠船廃止に関するパリ宣言”⁽²⁾を締結して一致して海賊取締に乗り出した。そのため、19世紀末ないし20世紀初頭には地上から海賊が姿を消した状況になっていた。満州国軍艦が海賊を捕獲して自国港に引致したものの、満州国刑法に海賊犯罪を処罰する規定が欠缺していたため、釈放せざるを得なかった事件が目立つほど、海賊は忘れ去られた犯罪になっていた。海賊が再び国際法上の一般的且つ緊急の問題として浮上してくるのが1990年代である。始めは年間100件程度報告されていた海賊が2004年度には300件と近年は300～400件の高水準に至っている(【参考資料I】参照)。⁽³⁾ しかも、これは被害者から届出があった件数だけであって、届出の無い被害件数を含めると3～5倍に達すると見られている。被害者が届け出ない理由としては、船舶そのものを掠奪される海賊被害が一般化しており、被害船の捜索に懸賞金を提供しなければならず、たとえ船舶を発見しても発見地の行政当局や司法当局の協力を得るためさらに賄賂を要求されるなど、被害船を回収するために時間と経費がかかりすぎ、むしろ、海賊被害を届け出ない方が負担が少なくなる

からだといわれる。⁽⁴⁾ しかし、いずれにしても、海賊被害は増加の一途を辿っており、とりわけ人名殺傷を伴う事例も多数報告されており、海上交通という国際公益を侵害する国際犯罪として、国連もその対策に取り組んできた。特に海賊の半数が発生するマラッカ海峡(【参考資料II】参照)を始めとする東南アジア海域での海賊取締は、日本にとっても直接国益に関係する問題として認識されている。

2000年9月11日のアメリカでの同時多発テロ以降、国際テロリストによる海上テロの脅威と関連させて、海上交通を海賊やテロから守る“より広範な地域拡大型の海洋秩序維持の試み”⁽⁵⁾が幾つか提案されてきた。その1つが、2004年11月、東京で日本、ASEAN(インドネシア、マレーシア、フィリッピン、シンガポール、タイ、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア)、中国、韓国、インド、スリランカ、バングラデシュの16カ国が採択し、2005年4月28日、シンガポールで署名式が行われた(日本、シンガポール、ラオス、カンボジアが署名した)アジア海賊対策地域協力協定 Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asiaである。この協定は§18③の、“国内手続の完了を通知する10番目の通告書が寄託国(シンガポール)に提出されてから90日目に発効する。その後は、第1項に掲げたその他の国家については寄託国に通告書を寄託した後30日後に発効する”との条項に従い、2005年10月現在、未発効である。したがって、この条約については、目下、“当事国party”という用語は使用できず、署名国又は“締約国contracting State”(日本、シンガポール、ラオス、カンボジア)が存在するだけであるが、⁽⁶⁾ 近い将来発効が予想され、しかも国際法上、海賊取締実務モデル協定としての地位を目指したものと注目していい。

(注)

(1) 「海賊の歴史は古代に始まる。海賊を意味するギリシャ語 *peirates* およびラテン語 *pirata* は投機家を意味し、むしろ地方的英雄としての色彩を持つ言葉であった……。海賊は人類共通の敵 (*communis hostis omnium*) であると最初に述べたのはキケロ (*Cicero*) であった。」林久茂『海洋法研究』日本評論社、1995年、p.104。「しかし、国家の慣行では、すでに14世紀以降裁判による処罰が行われており、一般に捕獲審検法の適用を受けていた。……拿捕された海賊船及びその載貨が報酬として捕

獲者に与えられていた慣行に代わって、“海賊行為は所有権を変更しない” (*pirata non mutat dominium*) の原則が導入されたのは1681年のフランス航海者条例以降であった……。」*ibid.*, p.107.

(2) Declaration of Paris, 1856 : Declaration pour Regrer Divers Points de Droit Maritime (1856年4月16日パリで署名、同日発効、1987年3月19日日本につき勅令で発効)。同宣言は前文と4か条で構成される簡明な文書であるが、その§1は“私船ヲ拿捕ノ用ニ供スルハ自今之ヲ廃止スル事”と明記した。足立純夫編『武力紛争関係条約集(増補版)』, 啓正社、p.125.

- (3) 国際海事局 International Maritime Bureau : IMB (本部はロンドン) の海賊情報センター Piracy Reporting Centre (所在地はクアラルンプール) が2005年8月16日から22日にかけて SafetyNET を通じて大西洋, インド洋, 太平洋海域を航行する全ての船舶に配信した情報によると, 2004年度(2004年1/1~12/31)に報告された海賊は, アフリカ西海岸で55件, アフリカ東海岸及び中東海域で18件, インド洋周辺海域で33件, 東南アジア海域で169件, カリブ海及び南米海域で25件の計300件であった。ちなみに2003年度は417件, 2002年度は341件の海賊が報告されている。http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php この報告書によれば, 海賊発生海域はほぼ特定されており, 海賊の職業化が進んでいることが推測される。
- (4) アロンドラ=レインボー号事件(1999年10月22日発生)の際, “日本火災は…アロンドラ号発見に繋がる情報提供者に対して10万ドルの懸賞金をかけた。アロンドラ号には, 海賊被害に遭った場合に保険金の支払いを受けられる「海賊保険」がかけられていたため, 損保が懸賞金を出すことになった。この保険に入っていないければ, 懸賞金は船主の負担になる。懸賞金情報はIMB海賊情報センターを通じて, 世界中の海事関係者に伝えられた。積荷のアルミインゴットの保険を扱っていた住友海上火災保険も…積荷に関する情報に10万ドルの懸賞金を追加し, 懸賞金総額は20万ドルに膨れ上がった。懸賞金の額には…国際的な基準は無い。アロンドラ号の船自体の時価は約10億円, 積荷の時価は約12億円と見積もられていたが, 懸賞金は, それに見合う投資かどうか…” 読売新聞社会部『マラッカ海賊海峡』,ワック,2000,p.113~114.Cf.拙稿『アロンドラ=レインボー号事件と国際法上の海賊 The ALONDORA = RAINBOW Case and Piracy in International Law』(金沢経済大学論集第34巻第2号所収).Dec.1999.
- (5) http://www.sof.or.jp/ocean/newsletter/117/a01.php この海洋政策研究財団:海洋政策研究所は, 同じウェブ上で次のように指摘している; “例えば, 9.11テロの直後, ASEANは米国との共同による対テロ宣言に調印し, 以後も累次にわたる首脳会議などで, いくつかの反テロ・反海賊宣言を採択するなどのアピールを行ってきたが, 最近では, マレーシアに東南アジア反テロ地域センターを開設し, さらに平成15年のASEAN第II協和宣言において, テロ, 麻薬密売, 海賊対策のような包括的安全保障の追求を重点に置くなど, 国境を越えた秩序維持への協力関係強化を打ち出している。このように, 域内の海洋を巡る安全保障や秩序維持といった共通の目標に対し, 域外諸国を巻き込みながら地域での共同歩調を進めていくことについては, 基本的なコンセンサスが成立しつつあると見て良く, その中で, 地域における海洋秩序維持を巡る多国籍で多機関による協力関係構築が具体的に求められようになった。これを象徴するのが, 昨年, 東京でASEANと日本, 中国, インドなど計16カ国が採択したアジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP)であり…”
- (6) ウィーン条約法条約 Vienna Convention on the Law of Treaties (1969.5.23採択,1980.1.27発効)によれば, “発効しているかどうかを問わず, 当該条約によって拘束されることに同意した国家”が締約国であり, “条約によって拘束されることに同意した国家”であって, その国について当該条約が発効している国家”が当事国と呼ばれる (§2)。

【II】協定の国際法上の意味

【I】協定本文(私訳による全文邦訳)

この協定本文については, すでに日本外務省のホームページに経済局海洋室による仮邦訳が公開されているが(<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/>), 本稿では筆者の責任で私訳(全訳)を提示しておきたい。

アジアの海賊及び船舶に対する武装強盗の取締に関する地域協力協定
Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia⁽⁷⁾

この協定の各締約国は, アジアにおける海賊及び対船舶武装強盗事件の増加に配慮し,

海賊及び対船舶武装強盗の問題の複雑性を思い, 1982年12月10日の国連海洋法条約(以下, UNCLOSと略称)で規定された航行の権利を行使する船舶及び船員の安全の重大性を認め,

UNCLOSの下で諸国家が海賊の防止と抑止のために協力する義務を負うことを再確認し,

2000年3月の“東京アピール”, 2000年4月の“アジア反海賊チャレンジ2000”そして2000年4月の“東京モデル=アクション=プラン”を想起し,

国連総会が採択した関連決議及び国際海事機関が採択した関連決議と勧告に留意し,

海賊及び対船舶武装強盗を有効に防止し抑止するために, 影響をこうむるアジアのすべての国家のより大きな協力と強調の緊急の必要性のみならず, 国際協力の重要性をも自覚し,

締約国間の情報の共有と能力の構築がアジアにおける海賊及

び対船舶武装強盗の防止と抑止に大きく貢献することを確信し,

この協定の実効性を確保するためには, 各締約国が海賊及び対船舶武装強盗を防止し抑止するための措置を強化することが不可欠であることを確認し,

一層, 地域的協力を促進し, そのような協力の実効性を高めることを決意して,

以下の合意に達した:

第I部 前提的規定

§1 定義

1. 本協定の解釈にあたり, “海賊”とは以下の行為のいずれかを意味する:

(a) 私船又は民間航空機の乗組員又は乗客が私的目的で行う違法な暴力行為又は拘束もしくは略奪をいい, 次のいずれかを対象とする場合:

(i) 公海上において他の船舶又はその船上の個人又は財産を対象とする行為;

(ii) いずれかの国家の管轄権外の場所で船舶, 個人又は財産を対象とする行為;

(b) 船舶もしくは航空機を海賊船または海賊航空機にする事実を知りながら当該船舶もしくは航空機の活動に自発的に参加する全ての行為;

(c) 前記(a)もしくは(b)に明示した行為を教唆または故意に幫助する全ての行為。

2. 本協定の解釈にあたり, “対船舶武装強盗 armed robbery against ships”とは, 以下の行為のいずれかを意味する:

(a) 締約国の管轄権内にある場所で私的目的のために遂行された全ての違法な暴力行為又は拘束もしくは略奪行為であって他

の船舶またはその船上の個人又は財産を対象とする行為；
 (b) 船舶を対船舶武装強盗の用に供することを知りながら当該船舶の活動に自発的に参加する全ての行為；
 (c) 前記 (a) もしくは (b) に明示した行為を教唆し又は故意に幫助する全ての行為。

§ 2

一般規定

1. 締約国は各自の国内法の規制に従い、且つ各自の利用可能な資源的能力に従い、海賊及び対船舶武装強盗の防止及び抑止を含めて、可能な最大限度までこの協定を履行しなければならない。

2. この協定の如何なる規定も、UNCLOS 及び国際法の関連規則を含めて、締約国が当事国となっている国際協定の下での当該締約国の権利及び義務になら影響を及ぼすものではない。

3. この協定の如何なる規定も、非商業目的で運行される軍艦その他の政府船舶の免除を害するものではない。

4. この協定の如何なる規定も、又、この協定の下で遂行される如何なる行為や活動も、領域主権に関する全ての紛争及び海洋法に関する全ての問題に関して、いずれかの締約国の立場を害するものではない。

5. この協定の如何なる規定も、ある締約国が他の締約国領域において後者の国内法によって後者の排他的権限に留保されている管轄権や機能を行使遂行する地位を付与するものではない。

6. § 1 ①の適用にあたり、各締約国は第3国の権利を害することなく、UNCLOS の関連規定に妥当な考慮を払わなければならない。

§ 3

一般義務 General Obligations

1. 各締約国は、各自の国内法的規制及び適用可能な国際法規則にしたがって、以下の目的のために有効な措置を採るよう最善の努力を尽くさなければならない：

- (a) 海賊及び対船舶武装強盗を防止し抑止すること；
- (b) 海賊及び対船舶武装強盗の実行犯を逮捕すること；
- (c) 海賊及び対船舶武装強盗の実行の用に供された船舶及び航空機を拿捕し、海賊及び対船舶武装強盗の実行犯が奪取し支配下に置いている船舶を拿捕し、それらの船舶内にある財産を押収すること；及び
- (d) 海賊及び対船舶武装強盗の被害船舶及び被害者を救助すること。

2. この協定の如何なる規定も、各締約国がその領土内において前記 (a) から (d) に掲げた事項に関して追加的措置を採ることを妨げるものではない。

第II部

情報共有センター Information Sharing Center

§ 4

構成 Composition

1. 情報共有センター（以下、“センター”という）を、海賊及び対船舶武装強盗を防止し抑止するための締約国間の緊密な協力を促進するために設立する。

2. センターはシンガポールに設置される。

3. センターは管理理事会 Governing Council と事務局 Secretariat で構成する。

4. 管理理事会は各締約国から1名の代表者を以って構成す

る。管理理事会は、自ら別段の決定をしない限り、少なくとも毎年1回シンガポールで会合する。

5. 管理理事会はセンターに属する全ての問題について政策を決定し、議長の選任方法を含む自らの議事手続規則を採択する。

6. 管理理事会の決定はコンセンサス⁽⁸⁾によって行う。

7. 事務局は事務局長 Executive Director を長とする職員で構成する。事務局長は管理理事会によって選出される。

8. 事務局長は、管理理事会が決定した政策及びこの協定の規定に従って行政上、運営上および財政上の問題について責任を負うと共に、管理理事会が決定した他の問題についても責任を負う。

9. 事務局長はセンターを代表する。事務局長は、管理理事会の承認を得て、事務局の規則及び規程を定める。

§ 5

本部協定 Headquarters Agreement

1. センターは、この協定の締約国がその構成員である国際機構として、センターの受入国において、その職務の遂行に必要な法的権能と特権及び免除を享有する。

2. 事務局長及び事務局の職員は、受入国において、職務の遂行に必要な特権及び免除を付与される。

3. センターは、本条第1項及び第2項で明示された事項を含む諸問題について受入国と協定を締結する。

§ 6

財政 Financing

1. センターの費用は、管理理事会が決定する予算の定めに従い、以下の財源から提供されるものとする：

- (a) 受入国の財政援助；
- (b) 締約国からの自発的拠出金；
- (c) 管理理事会が採択する関係基準に従い、国際機構その他の団体からの自発的拠出金；及び
- (d) 管理理事会が同意するその他全ての自発的拠出金。

2. センターの財政上の問題は、管理理事会が採択する財政規則によって処理する。

3. センターの収支は毎年、管理理事会が任命する独立監査官による検査を受ける。監査報告は財政規則に従い、管理理事会に提出され、公開される。

§ 7

職務 Functions

センターの職務は以下のとおりとする：

- (a) 海賊及び対船舶武装強盗事件の締約国間での情報の迅速な流れを管理し維持すること；
- (b) 海賊及び対船舶武装強盗に関して、可能であれば当該行為を実行する個人や国際組織犯罪に関するその他の関連情報を含め、締約国が提出する情報を収集し照合し分析すること；
- (c) 前記 (b) で収集・分析された情報に基づいて統計的報告書を作成し、締約国に配布すること；
- (d) 海賊又は対船舶武装強盗の脅威が切迫していると信ずべき合理的理由が存在するとき、可能であればいつでも、締約国に対して適当な警告を発すること；
- (e) § 10 が言及する要請、及び、§ 11 の下でとられた措置に関する関連情報を締約国間に回付すること；
- (f) 前記 (b) の下で収集・分析された情報に基づき未処理の統計的報告書を作成し、海運業界及び国際海事機関

International Maritime Organization⁽⁹⁾に配布すること；及び
(g) 海賊及び対船舶武装強盗を防止し抑止するために、管理
理事会が承認するその他の職務を遂行すること。

§ 8

運営 Operation

1. センターの日常の運営は事務局が行う。
2. その職務を遂行するに当たり、管理理事会は締約国が提
供する情報の秘匿性を尊重し、当該締約国の事前の同意がない
限り当該情報を公表又は配布しない。
3. センターは、管理理事会が定めた政策に従って、有効且
つ明確な方法で運営されなければならない。締約国間の活動の重
複を回避しなければならない。

第三部

情報共有センターを通じる協力

§ 9

情報の共有

1. 各締約国は、センターとの連絡の責任を負う部署 focal
point を指定し、協定に署名の際、又は § 18 が定める通告書を
寄託する際に当該部署の指定を宣言しなければならない。
2. 各締約国は、センターの要請に基づき、センターから送
付された情報の秘匿性を尊重しなければならない。
3. 各締約国は、その指定した部署と救助調整センターを含
む他の権原ある国家機関との間や関係非政府間組織 NGOs と
の間の円滑で実効的な連絡を確保しなければならない。
4. 各締約国は、船舶、船舶所有者及び船舶運航者が当該部
署を含む関係国内機関及び状況によってはセンターに対して海
賊又は対船舶武装強盗事件について迅速に通報するよう強く要
請しなければならない。
5. 海賊又は対船舶武装強盗事件又はその切迫した脅威に関
する情報を取得したいずれの締約国も、その指定部署を通じて
センターに関連情報を迅速に通報しなければならない。
6. § 7 (d) に従って海賊又は対船舶武装強盗の切迫した脅
威に関する警報をセンターから受け取った締約国は、切迫した
脅威に関する当該警報を管轄区域内の全ての船舶に配信しなけ
ればならない。

§ 10

協力要請

1. 締約国は、直接に又はセンターを通じて、他のいずれか
の締約国に対して、以下の人物、船舶または航空機のいずれか
について調査協力を要請できる：
 - (a) 海賊；
 - (b) 対船舶武装強盗の実行犯
 - (c) 海賊又は対船舶武装強盗の用に供せられた船舶又は航
空機、及び、海賊又は対船舶武装強盗の実行犯が奪取
し支配している船舶；又は
 - (d) 海賊又は対船舶武装強盗の被害船舶又は被害者
2. 締約国は、直接に又はセンターを通じて、他のいずれか
の締約国に対して自らの国内法規及び適用可能な国際法規の許
容範囲内で、本条第1項 (a) (b) 又は (c) がいう人物もしくは
船舶に対して逮捕又は拿捕を含む適当な措置を採るよう要請
できる。
3. 締約国は、同様に、直接に又はセンターを通じて、他の
いずれかの締約国に対して、海賊又は対船舶武装強盗の被害船

舶又は被害者を救助するための有効な措置を採るよう要請する
ことができる。

4. 本条第1項、第2項及び第3項にしたがって直接協力要
請を行った締約国は、当該要請をセンターに迅速に通告しなけ
ればならない。

5. 犯罪人引渡や司法共助を含む締約国による刑事協力の要
請は全て、他のいずれかの締約国に対して直接行われなければ
ならない。

§ 11

要請を受けた締約国の協力

1. § 10 に基づく要請を受けた締約国は、§ 2 ①に従い、当
該要請を実行するために有効で実際的な措置を取るために最善
の努力を払わなければならない。
2. § 10 に基づく要請を受けた締約国は、当該要請を実行す
るために要請国から追加の情報を求めることができる。
3. 本条第1項に云う措置を採った締約国は、当該措置に関
する関連情報をセンターに迅速に通告しなければならない。

第四部

協力

§ 12

犯罪人引渡 Extradition⁽¹⁰⁾

締約国は、自らの国内法令に従い、自国内に存在する海賊又
は対船舶武装強盗の実行犯を、彼らに対して管轄権を持つ他の
締約国の要請に応じ引渡に努めなければならない。

§ 13

司法共助

締約国は、自らの国内法令に従い、他のいずれかの締約国の
要請に応じ、海賊及び対船舶武装強盗に関する証拠の提出を含
め、刑事司法共助に努めなければならない。

§ 14

能力の養成

1. 海賊及び対船舶武装強盗を防止し抑止する締約国の能力
を高めるために、各締約国は、協力又は援助を要請する他の締
約国と可能な最大限度まで協力を努めるものとする。
2. センターは能力養成を支援するために可能な最大限度ま
で協力を努めなければならない。
3. そのような能力養成のための協力には、経験及び最善の
実行を共有するための教育訓練計画のような技術的援助が含ま
れる。

§ 15

協力取極 Cooperative Arrangements

共同演習や、適当な場合にその他の協力形式を定める協力取
極は、関係締約国間で締結することができる

§ 16

船舶に対する保護措置

各締約国は、船舶、船舶所有者、そして適当な場合は船舶運
航者に対して、関係する国際標準や実行、とりわけ国際海事機
関 International Maritime Organization の決議を考慮して、海
賊及び対船舶武装強盗からの防護措置を採るよう奨励しなけれ
ばならない。

第V部
最終条項
§ 17

紛争の解決

この協定の解釈又は適用から生ずる紛争は、第10条第2項の要請及び第11条第1項に基づいて採られた措置から生じた全ての損失又は損害の責任に関する紛争を含めて、関係締約国間で適用可能な国際法規に従い交渉を通じて友好的に解決されなければならない。

§ 18

署名と発効

1. この協定は、本条第2項が言及する寄託国において、バングラデシュ人民共和国、ブルネイ＝ダルサラーム国、カンボジア王国、中華人民共和国、インド共和国、インドネシア共和国、日本、韓国、ラオス人民民主共和国、マレーシア、ミャンマー連邦、フィリピン共和国、シンガポール共和国、スリランカ民主社会主義共和国、タイ王国、ベトナム社会主義共和国による署名のために開放される。

2. シンガポール政府はこの協定の寄託国となる。

3. この協定は、第1項に挙げた国家の国内手続の完了を示す10番目の通告書が寄託国に提出された日から通算して90日後に発効する。その後は、第1項に挙げたその他の国家については、その通告書が寄託国に提出されてから30日後に発効する。

4. 寄託国は第1項に挙げた全ての国家に対して、第3項に従ってこの協定が発効した旨を通知しなければならない。

5. この協定が発効した後、この協定は第1項に挙げられていないすべての国家の受諾のために解放される。この協定の受諾を希望する国家がその旨を寄託国に通告した場合、寄託国は速やかにその通告書の受理を他の全ての締約国に通報しなければならない。寄託国が通告書を受領してから90日以内に締約国から文書による異議が申し立てられない場合、当該国家は受諾書を寄託国に提出して60日後にこの協定の当事国になることができる。

§ 19

改正

1. 締約国は、この協定の発効後いつでも、その改正を提案することができる。その改正は全ての締約国の賛成を得て採択されなければならない。

2. 改正は全て、全ての締約国が受諾した後90日で発効する。受託書が寄託国に提出された場合、寄託国は速やかに当該受託書の受理を他の全ての締約国に通報しなければならない。

§ 20

脱退

1. 締約国はこの協定の発効後いつでもこの協定から脱退することができる。

2. 脱退は脱退書によって寄託国に通告されなければならない。

3. 脱退は当該脱退書が寄託国によって受理されてから180日後に有効となる。

4. 寄託国は全ての脱退について速やかに他の全ての締約国に通知しなければならない。

§ 21

正文

この協定の正文は英語を用いる。

§ 22

登録

この協定は国連憲章§102に従い、寄託国によって登録される。その証拠として、下名は各自の政府によって正当に授權され、この協定に署名した。

因みに、日本に関して、逢沢一郎(1954.6.10～)外務副大臣が日本を代表して、この協定の署名及び通告書の寄託を行った(2005.4.28)。同日、シンガポール及びラオスが署名及び通告書の寄託を行ったが、カンボジアは署名のみ行った。

(注)

- (7) この協定が発効すれば、国連海洋法条約 UNCLOS (1982.4.30 採択、1994.11.16 発効) の特別条約の地位を取得する。同条約 § 100～107 の海賊取締規定に対して本協定は特別法規の地位を取得するともいえる。“特別法は一般法を破る *Generalibus specialia derogant*” というローマ法格言を持ち出すまでもなく、本協定締約国間では、本協定が優先適用される。特に、海賊の実態に対応して、取締対象を海賊のほかに対船舶武装強盗にまで広げており、UNCLOS の海賊規定の空文化・死文化に対して、地域海ごとに海賊取締の実効性を確保しようとする動向のさきがけとして積極的に評価されよう。特に国際海事局 International Maritime Bureau (IMB) が、“海賊及び武装強盗 Piracy and armed robbery” という1つの概念で統計を取っている慣行が公的に承認された意義は大きい。cf : <http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php>
- (8) 会議体の議決形態としては多数決制(単純多数決又は特別多数決)と全会一致制が歴史的に登場しているが、その際の投票方式は記名投票、無記名投票に分けられる。国際連盟は記名の全会一致制を採用していたが、国連は記名の多数決制を採用している。しかし、国連の実行の中から、コンセンサスという新たな議決形態が現れている。これは、無記名の多数決制と無記名の全会一致制との中間に位置する議決形態であり、会議体の構

成員が明確な意思表示を躊躇する問題(例えば、人権や軍縮)ではあるが会議体としての積極的な意思表示が求められている場合に、利用される。会議体構成員としては、デリケートな問題について明確な意思表示を回避して非難をかわすことができ、会議体自体も職務不履行の非難をかわすことができるというメリットがある。ジュネーヴに設置されている軍縮会議 Conference on Disarmament : CD (1984～現在) は全ての決定を全会一致制 unanimity rule で行っているが、その前身である軍縮委員会 Committee on Disarmament : CD (1978～84) は、その作業や決定の採択はコンセンサスで行っていた。cf : <http://www.seiryo-u.ac.jp/inahara/internationalorganization24.html> こうした先例を見ると、センターの管理理事会での決定にコンセンサス方式が採用されているのは、将来の全会一致制の採用を見据えた措置であるともいえよう。

- (9) 国際海事機関 IMO は、第2次大戦中の連合国間の船舶貸与の海運協力組織(1942年1月、英米間で設置された合同海運調整局 Combined Shipping Adjustment Board) が戦後海の問題全般を扱う国連の専門機関として発展・存続したものである。第2次大戦後、海洋に関する問題として IMO が関心を向けたのは油や放射性廃棄物による海洋汚染や船舶の安全基準の問題であって、海賊が IMO の実務的関心を引くことはなかった。むしろ、1990年代から顕在化してくる海賊については、海運会社、保険会社などは保険事故として民間で処理すべき問題として認識してい

たようである。現在、国際商業会議所 International Chamber of Commerce の国際海事局 IMB (本部はロンドン) がクアラルンプールに海賊センターを置き IMO と協力して、海賊情報を一元的に処理している。ここに、海賊に対する国際法的対応が遅れた一因がある。勿論、海賊は海上交通の安全という国際公益を侵害する国際犯罪であって、単なる企業的・商業的利益を害するだけではない。本来的に、海賊は、IMO の管轄に属する問題であって、現在、地域海ごとに沿岸国間で締結されている海洋汚染防止協定と同様、海賊類発海域ごとに沿岸国間で取締協定を締結して対応すべき問題であって、IMO はそれを積極的に推進しなければならない立場にある。Cf. 外務省編『国際機関総覧(2002年版)』, 日本国際問題研究所刊, 2003, pp.445 ~ 453 ; 拙著『新国際法体系論』, 信山社刊, 2000, p.297 ; <http://www.seiryu-u.ac.jp/inahara/internationalorganization14.html> ; <http://www.imo.org/home.asp>; <http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php>

- (10) 一般的な犯罪人引渡条約は本来自国と友好関係にある国家とのみ結ぶ性格の条約であり、日本はアメリカとの間で日米犯罪人引渡条約 Treaty on Extradition between Japan and the United States of America (1978.3.3 署名, 1980.3.26 発効) を、韓国との間で日韓犯罪人引渡条約 (2002.4.8 署名, 2002.6.21 発効) を締結している。しかし、犯罪人引渡条約は 2 国間条約に限定されず、欧州犯罪人引渡条約 European Convention on Extradition

(1957.12.13 署名, 1960.4.18 発効) のように多国間のものも存在する。これらは文明国標準主義に基づいた相手国の司法制度に対する信頼を背景として締結されている。しかし、海賊の引渡は“人類共通の敵 *hostis humani generis*” たる海賊に対して国際法が認めた国家の普遍的管轄権に対応する他国の国際法上の義務としての性格が強い。従来その義務は許容的義務 *permissive duty* として履行しなくても責任を追及されないものと解されていた。しかし、今回の協定で、締約国間においては条約上の拘束力ある義務に高められており、不履行の場合、国家責任が発生することになる。この事情を林久茂教授も次のように指摘している：“国際法は、海賊に対する普遍的管轄権について許容的 (*permissive*) であるにすぎず、その定める制約内で国家の行動を正当化しているだけである。むしろ、義務化については、地域的引渡条約や引渡条約の締結によって補完されることが期待されているとみられる。したがって、海賊行為に対する管轄権を確立しているにすぎず、通例、普遍主義の模範例として挙げられてはいるが、その行使義務を伴うものでない点を留保しなければならない” (林久茂, *ibid.*, p.109)。ちなみに、日本は、引渡請求国との間で犯罪人引渡条約を締結しているかどうかに関わりなく (引渡条約がないとき、国際礼讓 *international comity* に基づき、請求国から相互主義の約束を得た場合に引き渡すことになるが、これは法的義務ではない)、引渡の国内手続を逃亡犯罪人引渡法 (1953 年法 68 号) で定めている。海賊の引渡についてもこの法律に従うことになろう。

【Ⅱ】海賊概念の未確定性

“海賊 *piracy*” 概念は事実上も法的にも未確定である。事実の問題として、海賊の形態は歴史的に変遷してきている。海賊はおそらく古代国家成立以前から存在したと思われるが、ギリシア、ローマの時代にはその存在が確認され、キケロ *Marcus Tullius Cicero* (B.C.106 ~ B.C.43) が海賊を“人類共通の敵 *communis hostis omnium*” と呼んだことはすでに指摘した。他方、中世において、スウェーデン、ノルウェー、デンマークなどの北欧諸国家では 13 ~ 14 世紀まで集権的統一政権ができなかったところから、地方有力者が割拠して海賊を指揮し英雄視される時代が続いた。所謂“バイキング *Viking*” の時代 (8 ~ 11C) である。海賊のこのような一種独特な公的性格は西欧諸国家に伝播し、近代に入るや国家が勅許状を出して海賊を奨励する私掠船が登場し、本来の海賊船との区別がつかない、或いは両者が同視される時代に入った。その背景に、戦時において近代国家が海賊船を自国海軍に編入して海軍力を補わざるを得なかった事情がある。その後、19 世紀中葉には国家の軍艦は鋼鉄製となり戦闘能力の点で、木造の海賊船とは比較にならないレベルに達した。そして、1856 年、“私掠船廃止に関するパリ宣言” (4.16 署名・発効) によって、国家は海賊取締に 180 度方向転換するのである。その後、海賊は跡を絶ったかのような感があったが、1990 年代に再び新たな装いで姿を現したのである。その間、20 世紀初頭に、航空機が発明され実用に供されるに至り、航空機による海賊も理論的又は概念的に成り立ち得る為に、1958 年の公海条約や 1982 年の UNCLOS では海賊の構成要件に船舶と共に航空機を含めて定義している。しかし、航空機による海賊は理論上成立し得るにとどまり、現実にはその実例があるかどうかについては、筆者は寡聞にして知らない。実際に報告されている航空機犯罪は、機内犯罪やハイジャック、反乱、戦争法規違反であって、海賊の事例は見当たらない。⁽¹¹⁾

しかし、いずれにしても、海賊は古代から今日まで存在し続

けており、人類と共に古い犯罪であるといえよう。その意味で、海賊をテロの中に含める近年の法的方法論は正当であるかもしれない。特に海賊が貧困国国民によって組織的に分業化されて遂行され職業化している状況下では、海賊の行為主体や使用する武器、そして行為の実態はますますテロリズムと区別がつきにくくなっている。今日、世界の各海域で海賊が発生しているが、彼らは攻撃対象船舶を事前に調査し、乗組員を買収して情報を取得し共犯を事前に乗込ませ、携帯電話で連絡を取って高速艇を使って襲撃・乗船し、略奪した積荷や船舶を迅速に密売ルートに乗せ、被害船舶を再塗装して捜索を妨害している。テロ組織と変わらぬ組織力と実行力を誇っている。即ち、海賊を含むかたちでテロリズムを定義して対テロ対策のカテゴリーで海賊問題に対処するか、⁽¹²⁾ 環境法の中の海洋環境保護の問題として海洋汚染と同様、地域海レベルで対処するか、その方法論さえ確立していないのが海賊問題である。唯、テロリズムの定義を巡り国際社会の意見が分かれている現状では、海賊に対する当面の緊急的実務的対応としては、環境問題、特に地域海の環境問題とする方法論が合意を得やすいことは確かであろう。本稿のテーマである“アジア海賊対策地域協力協定”はまさにそうした認識の下で締結された実務協定であって、今後締結されるであろう同種の協定のモデルになることが期待される。ここ 20 年で急速に国際法上の問題として浮上してきた海賊が地域海の環境問題の枠内にとどまり続けるか、それとも、テロリズムの中を含めグローバルな対応が必要になるかが将来的な課題として残る。しかし、これは事実の問題として本稿の守備範囲を超えている。

それでは、次に、国際法上の“海賊”概念の未確定性について指摘したい。慣習国際法上の概念として確立していた海賊は、1958 年の公海条約 *Convention on the High Seas* (1958.4.29 採択, 1962.9.30 発効) § 14 ~ 22 によって法典化され、その規定がほとんど変更されずに現 UNCLOS (1982.12.10 署名, 1994.11.16 発効) に取り込まれている。従って UNCLOS §

§ 100 ~ 107,110 が伝統的な国際犯罪である海賊概念の明文規定になる。特に, UNCLOS § 101 は次のように定めている:

Article 101

Definition of piracy

Piracy consists of any of the following acts:

(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b) .

“海賊行為とは、次の行為をいう。

(a) 私有の船舶又は航空機の乗組員又は旅客が私的目的のために行う全ての不法な暴力行為、抑留又は略奪行為であって次のものに対して行われるもの

(i) 公海における他の船舶若しくは航空機又はこれらの内にある人もしくは財産

(ii) いずれの国の管轄権にも服さない場所にある船舶、航空機、人又は財産

(b) いずれかの船舶又は航空機を海賊船舶又は海賊航空機とする事実を知って当該船舶又は航空機の運航に自発的に参加する全ての行為

(c) (a) 又は (b) に規定する行為を扇動し又は故意に助長する全ての行為 (以上、公定邦訳)”

ここに示されている海賊の定義はまさに慣習国際法上のそれと解されている。しかしよく考えてみると、いろいろ疑問が出てくる。第1に、航空機が海賊行為の主体になりうる事が明記されているが、はたして航空機による海賊の実例が存在するのであろうか? 航空機犯罪という概念であれば成り立ちうるであろうし、国際民間航空機構 ICAO がその種の犯罪防止のために各種条約を整備してきたことは周知のとおりである。しかし、その ICAO 諸条約の中に航空機による海賊を想定した条約や処罰規定は存在しない。航空機による海賊行為が現実的に想定しがたいからではないであろうか? その意味では、2001年9月11日に発生した同時多発テロ事件についても、航空機を使用した犯罪でありながら、航空機をハイジャックし当該航空機その物を凶器としていずれかの国の領域上の人又は財産を攻撃する行為を処罰する条約が作られていなかった事情と同じである。法が人間の作るものである以上、法の不備や欠陥は常に存在するのであって、今、ここでそれを俎上に載せるつもりはない。むしろ、問われるべきは、航空機による海賊の実例が存在しないのに、海賊の主体に航空機を含めた逆の意味での用意周到さであり安直さである。この規定の背後には、船舶と航空機を“浮動国家領域 floating portions of territories”として同一視するキリスト教的価値観があるといえよう。即ち、旧約

聖書創世記(第6~9章)に出てくる“ノアの箱舟 Noah's Ark”伝説に基づき、西欧では長らく船舶が人間の居住地たる国家機能を提供すると信じられ、領土という固定国家領域に対して船舶は浮動国家領域と呼ばれてきた。20世紀に入り航空機が出現し、従来船舶が果たしてきた浮動国家領域の機能を何の疑問もなく航空機にそのまま認めてしまったのである。国家の領域管轄権の配分基準としては船舶と航空機は同格として扱っていいであろうが、海賊行為の主体又は客体としての船舶の地位がそのまま航空機に類推できるかは、船舶と航空機の構造や機能の違いを考えてもっと慎重に検討すべきであったと思われる。これが、海賊概念が抱える最初の問題点である。⁽¹³⁾

第2に、海賊とされるためにはその行為が公海又はいずれの国家の管轄権にも服さない場所で行われなければならない。しかし、今時、この要件を満たす海賊がいるであろうか? 1990年代から顕在化してきた海賊事件は、その大半がいずれかの国家の管轄権水域でおきている。⁽¹⁴⁾ こうした事件は、本来の海賊の要件を満たさないから法的には海賊ではないといってしまうればそれまでである。その行為に国際法的規制はなく各国の国内法上の問題になってしまう。それでは、海賊の取締という伝統的な国際社会の課題に応えられなくなってしまふ。特に、1970年代に世界の多くの国家が領海幅員を3海里から12海里に拡張してからは、従来公海であった海域が沿岸国の領海になったわけであり、しかも、沿岸国は経済水域まで設定している現状では、“いずれの国の管轄権にも服さない”海域での海賊など想定すること自体、非現実的になっている。なぜなら、今日海賊は、略奪した財産を早急に陸上の流通ルートに乗せて処分し、船舶まで奪取して近くの港のドックに入れて再塗装して捜索の目をごまかしているのであって、港に近い沖合いで海賊行為を迅速に遂行する必要があるからである。したがって、“公海又はいずれの国家の管轄権にも服さない場所”という海賊行為の構成要件を満たすこと自体、今日では難しくなっているとわざわざを得ない。その意味で、今回のアジア海賊対策地域協力協定が、その取締対象を国際法上の海賊だけでなく締約国の管轄権内で発生する対船舶武装強盗にまで広げているのは、海賊問題に対する現実的対応として評価できる。いわば、国際法上の海賊ではなく、社会学的意味での海賊に対する実効性ある対応であって、海賊に対するアプローチとして正当であるといえよう。⁽¹⁵⁾

第3に、UNCLOS § 101 の海賊概念及びそれを承認したアジア海賊対策地域協力協定 § 1 の海賊概念の法理的欠陥を指摘しなければならない。確かにこれらの条項には、実行犯だけでなく、教唆犯や幫助犯をも処罰する旨が規定され、遺漏なき感がある。しかし、実行犯だけを採ってみても、いつ実行が有ったといえるかわからないことが多い。襲撃対象を特定して海賊船が港を出たときに実行行為があったと見るべきか? 略奪品を陸揚げして実行行為は終了するのか? 襲撃行為が成功しなかったときは実行犯ではなく、単に未遂犯と見るべきか? その場合、海賊の未遂犯処罰規定が欠陥しているので処罰できないのか? 或いは、そもそも海賊には未遂概念はありえず全て既遂犯として理解されるのか? 又、海賊の犯罪としての性格が漠然としており把握しにくい。本来、海賊概念は財産犯として認識されていたのであろうが、財産奪取の過程に付随する暴行、傷害、殺人、抑留をも選択的構成要件として海賊概念に含めており、行為犯(暴行)および結果犯(傷害そして殺人)そして状態犯(抑留)の性格までも持たせている。このような包括的な構成要件の規定は刑法学的に見ると極めて珍しく問題が多いといわ

ざるを得ない。海賊はその実行に着手したときから国籍を失い“人類共通の敵 *communis hostis omnium*”となって、本国の保護も受けられなくなると考えられた往時と異なり、犯罪者についても人権尊重を主張する今日の刑法理論では、構成要件の漠然性・非特定性を根拠にその無効を唱える説も出てきておかしくないと思えるほどである。更に、一度海賊行為を行った船舶は海賊船として捜索・捕獲の対象とされ、普通犯としての海賊が身分犯に変質する可能性も承認されている (UNCLOS § 103)。公海上ですべての国の軍艦やその権限を与えられた政府船舶が海賊拿捕の権限を認められているのも (UNCLOS §

107)、理論的には、海賊の状態犯及び身分犯としての性格に基づいて説明できる事柄であって、財産強奪行為という行為犯・結果犯的側面だけに注目しては取締の実効性が上がらなくなることは確かである。しかし、それにしても、海賊概念は、他の犯罪に比べて複合的・総合的・抽象的であるがゆえに、処罰が無限に広がる可能性があって、海賊処罰規定の有効性に疑念を生じさせる。こういう状況の下では、国内法で海賊処罰規定を設けることも立法技術的に難しいのではなからうか。ちなみに、日本の国内刑罰法令の中には、海賊処罰規定は存在しない。⁽¹⁶⁾

(注)

- (11) Cf. 浦野起典編著『20世紀世界紛争事典』三省堂刊、2000。See also, Corinne Touret, *La Piraterie au Vingtieme Siecle*, L・G・D・J, 1992.
- (12) Ibid. esp. pp.70～74.
- (13) 尤も、“空の海賊 *piraterie aeriene*”の観念を空の安全保障の観点から支持する説もある。See *ibid.*, p.70.
- (14) 海賊の最頻発区域である全長約1000kmのマラッカ海峡は、特別な条約が適用されず UNCLOS 第3部 (§ § 34～45) が直接適用される国際海峡であって、インドネシアとマレーシア及びシンガポールの領海である。
- (15) 現代の海賊を生態学ないし社会学的に、“商業海賊”と“生活海賊”に分類して、その相対的比率を論じた分析も出ている。“二〇〇〇年にマラッカ海峡で起こった海賊事件の九五%は、生活海賊によるものである。商業海賊はこの一年間出沒していない。「ア号」事件をはじめ、いくつかのハイジャック事件においては、各国の沿岸警備機関から奪った船が発見され、末端グループが逮捕されている。海賊家業は割のよい商売ではないのである。しかし、商業海賊の起こした騒ぎは眠りについていた生活海賊を揺り起こしてしまった。一九九九年二件であったマラッカ海峡内の海賊事件は、二〇〇〇年には七十五件に跳ね上がって

- る。この海賊被害の多くが、マラッカ海峡の中心部、北緯二度・東経一〇二度付近に集中している。この海域は、昔から海賊の海として船乗りたちに恐れられてきた場所である” (<http://www.nippon-foundation.or.jp/org/moyo/2001124/20011241.html>)。
- (16) 戦前の軍艦外務令 (1898.5.27 海軍省達第85号、1947.5.3 自然消滅) は海賊について定めたほとんど唯一の法令であった。以下、関係箇所を紹介する；
- “第三十一条 本令ニ於テ海賊ト称スルハ海洋ニ於テ左ニ掲クル二項ノ一ニ該ルヘキ行為アルモノヲ請フ
- 一 何レノ主権ニモ属セス又ハ何レノ主権者ヨリモ免許ヲ得シテ暴行涼奪ヲ為スモノ
- ニ 交戦国双方ヨリ特許状ヲ得テ捕獲ヲ為スモノ
- 第三十二条 指揮官海賊ヲ逮捕セハ之ヲ便宜ノ港ニ引致シテ海軍大臣ニ具申シ其ノ指令ニ依リテ之ヲ処分スヘシ但シ其ノ指令ヲ待ツ能ハサル場合ニ於テハ之ヲ其ノ地ノ相当ノ官庁ニ引渡スコトヲ得
- 第三十三条 外国領海ニ於テ海賊ヲ逮捕スルヲ得ヘキハ特別ノ条約アル場合ニ限ルヲ例トス”

この法令の全文は以下から取得できる

<http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/1999/00557/contents/125.htm>

〔Ⅲ〕 本協定の背景的特徴と国際法上の位置づけ

この協定は日本が提唱して締結された。日本が輸入している中東原油の約90%はマラッカ海峡を通ってくる。同海峡の安全は日本の安全に直結している。同海峡が海賊の最頻発海域になっている最近の情勢に鑑み (海賊事件の約半数が東南アジア海域で発生している)、2001年11月、日本の小泉純一郎 (1942.1.8～) 首相が、“ASEAN + 3 首脳会議”でアジアの海賊問題に有効に対処すべく法的枠組み作成を提案したが、日本が利害関係国として本協定の締結を主導したことはむしろ当然であった。その後、この問題は、ASEAN 地域協力のよきモデルとして期待され、約3年にわたって交渉され、2004年11月協定本文が東京で採択された。そして、2005年4月28日、シンガポールでの署名にこぎつけたのである。

本協定 § 18⑤は、発効後に前記16カ国以外の国家の受諾のために開放されるが、アメリカが本協定発効後に参加したいとの希望を表明している。海洋安保の能力向上を目指すアメリカは、海賊やテロ、密輸、不法入国などの情報共有を目指していると考えられている。これは、20世紀後半から現れている環太平洋国家としてアジアで日中と共通の利益に預かろうとするアメリカの外交政策の一端である。⁽¹⁷⁾ もし、アメリカが本当に参加したら、本協定の正式名称である“アジアにおける海賊

及び対船舶武装強盗取締のための地域協力協定 *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*”に言う“地域” *Regional* とは、単に地理学的意味のそれではなく、グローバリゼーションに対立する政治的意味の“地域”，即ち，“部分的 *partial*”の意味に変質し、本協定はアメリカの世界戦略の中に組み込まれるであろう。そのときは、本協定にいう“地域 *Regional*”は、地理学的には環太平洋地域に拡大解釈され、国際政治学的にはアジアでのアメリカの国益を維持するという意味で反グローバル的部分性を併有することになる。⁽¹⁸⁾

以上は、この協定の政治的背景について問題点を指摘したのであるが、次に、本協定の国際法体系における位置づけを試みたい。

この協定には、海賊及び対船舶武装強盗に限定されているが、犯罪人引渡 (§ 12) や司法共助 (§ 13) に関する規定も含まれている。これらの条項は“人類共通の敵 *communis hostis omnium*”に対する取締の手段として必要な規定ではあるが、本協定交渉参加16カ国の政治・経済・社会・司法システムは必ずしも同質ではなく、有効に機能するかどうか不安が残る。しかし、当該16カ国について1つの共通性として、人権意識の中庸性または中進性を指摘することはできる。例えば、国連が採択した社会権規約を始めとする13の代表的な人権条約へ

の加入状況を見ると、ロシアを除く欧州 40 カ国では、10 以上の人権条約の当事国になっている国家が 33 カ国に上るのに対し、アジアでは前記 16 カ国のうち日本 (10 条約を批准) とフィリピン (12 条約を批准) だけが 10 以上の人権条約の当事国になっている。⁽¹⁹⁾ まさに、欧州の 82.5 % に対し、アジアの 12.5 % という数字こそ、本協定のアジア的・地域的特性を示している。本協定の犯罪人引渡規定 (§ 12) や司法共助規定 (§ 13) は、決して、本来あるべき西欧的人権思想の反映ではなく、海賊処罰の司法手続の一環としての消極的意味しか付与されていない。それでも、人権意識の中庸性・中進性というアジア的地域性を基礎として締結された地域協定が、やがては世

界各海域の海賊対策のモデル協定になることが期待され、国際法体系の一翼を担うわけである。法の発達は社会の同質性を前提にするとされるが、現代国際社会はその前提を欠いているのである。これは、19 世紀的なユダヤ的キリスト教を背景とする国際社会の同質性が 20 世紀になって崩壊し、イスラム教国や、仏教国や無神論国家など構成員の異質性を特徴とする国際社会になったために、現代国際法に背負わされた宿命的制約である。その意味で、本協定は国際社会において ASEAN を中心とするアジア地域が有する異質性 (= 地域的同質性) が生み出した国際法の発展プロセスであるといえよう。⁽²⁰⁾

(注)

- (17) http://www007.upp.so-net.ne.jp/snakayam/topics_29.html
- (18) 筆者の石川県民大学校能力開発講座“地域から世界へ”情報発信講座 V 『21 世紀の東アジアの夢』(2001.7.19 6 : 00 ~ 9 : 00P.M. 講師 : 稲原泰平) でもその趣旨を指摘している。次の hp を参照せよ。(http://www.kiwinet.seiryu-u.ac.jp/inahara/index.html) グローバリゼーションの本質は西欧型資本主義の地球的拡大として理解されているが、こうした私的活動の拡大に対して国益擁護の立場からグローバリゼーションを規制する国家の対応が目立つとの指摘もある。グローバリゼーションに関する論文集として以下を推奨しておく。張世鵬 等編訳『烏尔利希 等著 : 全球政治与全球治理 — 政治領域的全球化 — 』, 中国国際広播出版社刊, 2004. この論文集はドイツ語等欧州言語の原著の中国語への翻訳版である。
- (19) アジアの人権意識の中進性 (又は、伝統的な中庸性) は、国際社会の中でのアジアの非キリスト教文化圏としての積極的な異質性、又はアジア地域の非キリスト教文化圏としての消極的な文化的同質性を示している。アジア地域の人権意識の中進性については、筆者は以前にもアメリカの人権意識に関連して言及している。Cf. 拙著『新国際法体系論』信山社刊, 2000, pp. 335 ~ 336. 広部・杉原編修代表『解説 : 条約集 2005 年版』, 三省堂刊, 2005, pp. 960 ~ 963.
- (20) 異質な構成要素を含む現代国際社会で、比較的同質性を維持している各地域の方が国際法的合意の形成が容易で、国際法の発達に貢献しうる点について、フランスの国際法学者ドミニク＝キャロー Dominique Carreau が次のように言っている：“最後に、ユダヤ的キリスト教道徳に基礎付けられた《西洋的》価値体系は、それ自体、国際社会共通の基礎として受け入れられるにいたらなかった。国際舞台への新国家の登場によって、そのときまで国際的影響力がなく無神論国家を知らなかった哲学及び宗教 (イスラム教、ヒンズー教、仏教) の重要性が再認

識された。即ち、《アラブ民族》や《アラブ＝イスラム》世界の思想のような国際的な政治的・宗教的勢力の出現によって、概して伝統的国際法の基礎となっていた国家や国境という伝統的観念が破壊されてしまった。更に、1991 年の湾岸戦争の危機によって、この矛盾が明るみに出た。……この諸国間の極めて大きな — そして明らかに増大している — 異質性は、現代国際法に 2 つの基本的な結果をもたらした。最初に、その異質性は諸国家共通の重大関心事にならざるを得ず — 又、重大関心事であり続けざるを得ず —、妥協を達成しがたい問題になっている。当然のことながら、国家の同質性が存在し共通の利益の存在を確認しやすいために団結を確保しやすい地域国際社会で、より重要な国際法の発達が見られる。更にいえば、同じ背景の下で、国際法は、国家間関係を規律する唯一の法としての統一性を失いつつある。かつて、全ての国家は主権平等原則に基づき同一の法に服していた：国際法の統一性は論理必然的に全ての国家の主権平等に由来すると考えられた。今日、全く状況が変わってしまった。弱小国家 (一般的に、《第 3 世界》の国々) は、国際法の改革と不平等の縮小を求め、自分たちに特権を与え富裕国に義務を課すよう求めている。こうした要求は、1 世紀以上前から産業民主主義国の国内法の発達なくして実現されえなかったのであって、多様性と不平等な法主体の現状に鑑みて、実体のなくなった主権概念の《形式的》側面ではなく、《現実的》側面を示している。国家の発展段階の機能を意味する非統一的で異質な新たな国際法概念は、すでに、新たな海洋法や、国際経済法一般の分野で顕著な発達を遂げている (最後の点について次を見よ。D.Carreau, Le nouvel ordre economique international, J.D.I. 1977.595) …… (以上、筆者による私訳)” (Dominique Carreau, DROIT INTERNATIONAL — 8e edition —, Pedone, 2004, p.28) 海賊が動機的に財産犯的性格が濃厚な犯罪であることを考えると、彼のこの指摘は示唆に富むものといえる。

【Ⅲ】結語

本稿では、国際法上の海賊規定が空文化・死文化している事情と、それ故に社会的、生態学的に海賊概念が把握され直してアジアで取締協定が締結された事情を紹介した。その財産犯的性格と暴行・傷害・殺人・誘拐等を伴う普通犯の性格のゆえに、又、日本人の生命・財産が特に東南アジア海域において恒常的に危険にさらされている現状がある以上、日本が主導して本協定締結にこぎつけたことは、日本の国益にも合致するし、ひいては国際法体系の整備・発達にも貢献したことになる。特に、アロンドラ＝レインボー号事件 (1999.10.18)⁽²¹⁾ や日本籍タグ＝ボート“韋駄天”事件 (2005.3.14) では日本人が被害者になっていることを考えると (【参考資料Ⅲ】参照)、アメリカ

が海賊をテロなどと同列の安全保障の問題として取り上げる前に、海賊をアジアの地域海の問題として処理する立法姿勢を貫いたことは、アジアにおける日本の対場を明確にし、グローバリゼーションに対抗する地域主義の立場を正当に示したものと考えられる。

尤も、すでに指摘したとおり、海賊概念が不明確なために、日本には海賊そのものを処罰する規定は未制定である。今後は、国内法の整備が日本を含め各国の課題になってこよう。

なお、それとは別に、本協定締結後の 2005 年 9 月 8 日、マラッカ海峡の沿岸 3 カ国のインドネシア・マレーシア・シンガポールがジャカルタで、マラッカ海峡を通過する船舶の共同監視システムを構築する合意文書に署名した。同システムは、海賊や密輸や廃油投棄の防止を目的として、その本部はインドネ

シア領バタム島 Batam Island (シンガポール沖) に設置される。2005年3月14日の“韋駄天”事件や同年6月の英・ロイズ保険組合による同海峡の“戦争危険地域”指定が同海峡沿岸

3カ国に対応を急がせたという。⁽²²⁾ 少なくとも、マラッカ海峡については、海賊取締の実務的対応が進捗しているようである。

(注)

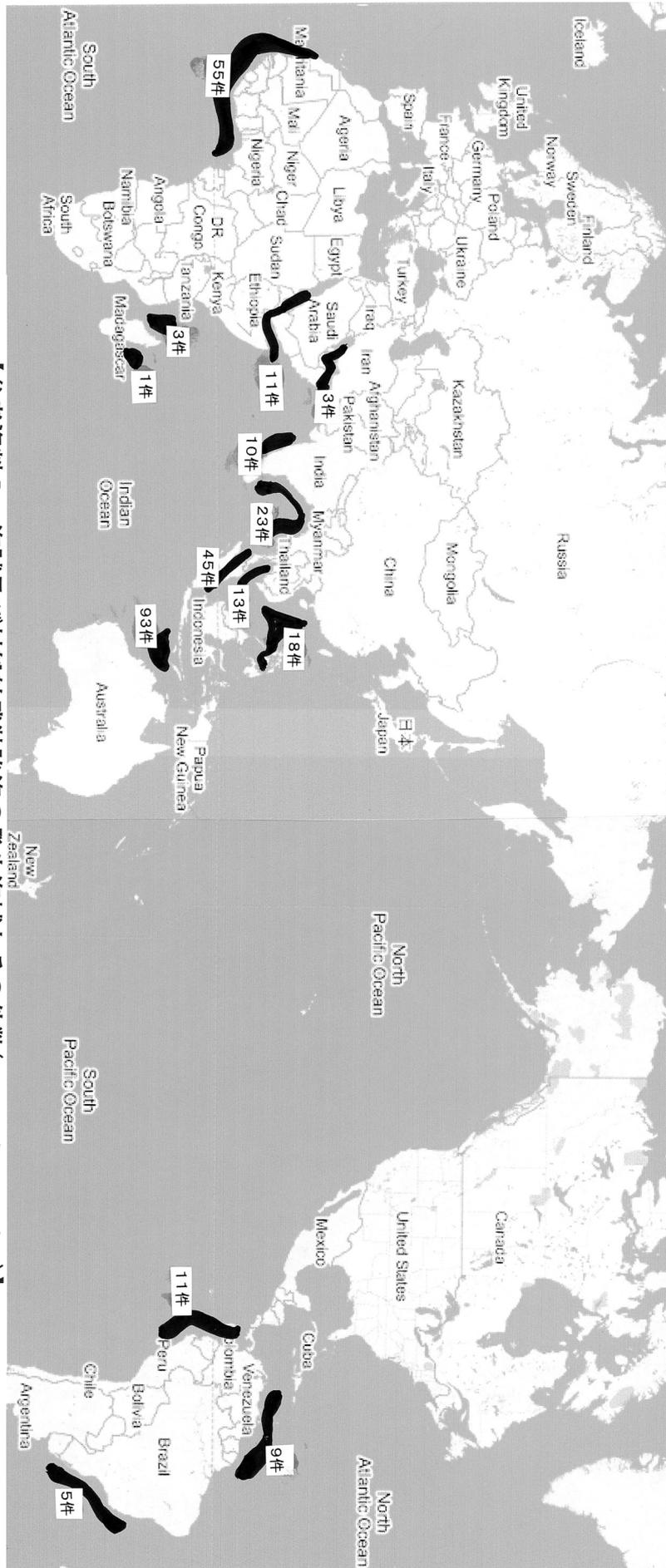
(21) 拙稿『アロンドラ=レインボー号事件と国際法上の海賊』(金沢

経済大学論集第34巻第2号所収 pp.129～143) ,2000.

(22) 2005年9月8日, 共同通信発の情報として北日本新聞(2005.9.9付け)が報道している。

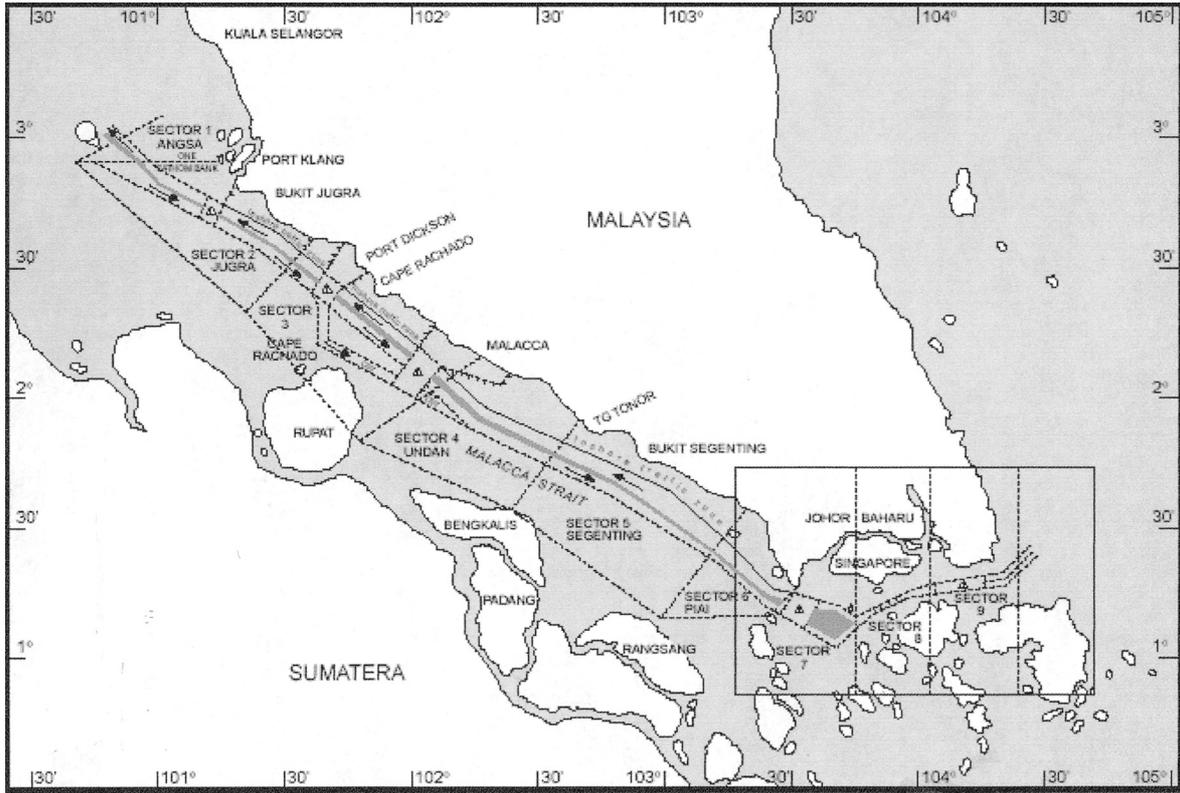
≪ References ≫

1. Lauterpacht, Oppenheim 's International Law (8th ed, 1955) ,Vol.1,pp.608～609.
2. Harvard Research in International Law, Draft Convention on Piracy with Comments (1932) .
3. D.H.N. Jhonson, Piracy in International Law, Transaction of the Grotius Society 43 (1957) .
4. G.R. Constantinople, Towards a New Definition of Piracy : The Achille Lauro Incident, Virginia Journal of International Law 26 (1986) .
5. Frank L. Maraist & Thomas C. Galligan, Jr, Personal Injury in Admiralty, 2000, New York, USA, Michie.
6. Onwudiwe, Ihekwoaba D. The Globalization of Terrorism, 2001, Ashgate Publishing Ltd, GBR.
7. G.E. White, The Marshall court and international law : the piracy cases, AJIL 1989, Vol.83.
8. V. Muntarbhorn, Asylum seekers at sea and piracy in the gulf of Thailand, RBDI 1981 - 1982.
9. C.G. Fenwick, Piracy in the Carribean, AJIL 1961, Vol.55.
10. A.P. Bolo Lemarchand (Mme) , Un probleme contemporain irresolu : “la piraterie aeriene” , Gaz. Pal. 1977 - II.



【参考資料 I : 海賊及び対船舶武装強盗の発生海域とその件数(2004.1/1 ~ 12/31)】

— IMB(国際海事局)の資料を基に作成 —



【参考資料Ⅱ：マラッカ海峡 Strait of Malacca の指定航路帯と分離通航方式】

—出典： http://homepage2.nifty.com/go_tokyo/life_sin.htm —

【参考資料Ⅲ：IMB（国際海事局）による統計（1991年～2005年）】

(1) 発生件数の推移

1990年代の前半は減少傾向を示したが、1995年以後は増加しており、1999年、2000年では毎年約5割づつ増加している（表1）

表1発生件数

年	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
発生件数	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	325

(2) 発生地域

インドネシア、マレーシア、マラッカ海峡、バングラデッシュ、インドで全体の65%を占めている。（表2）

表2発生地域

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
東南アジア	88	63	16	38	71	124	92	89	161	242	109	155	176	165
極東	14	7	69	32	47	17	19	10	6	20	8	11	13	4
印度亜大陸		5	3	3	24	26	40	22	45	93	26	52	87	33
南北アメリカ			5	11	21	31	36	35	28	39	37	52	45	25
アフリカ			7	6	21	25	46	41	55	68	64	71	93	70
その他	5	31	3		4	5	14	5	5	7	91	29	31	28
年間計	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	325

(3) 襲撃時の船の状態

航行中の船舶が襲われるケースが多いのはマラッカ海峡。着岸中、錨泊中の襲撃が多いのが、インドネシア、バングラデッシュである。(表3)

表3襲撃時の状況 2000年

地 域	着岸中	錨泊中	航行中	不 明
東 南 ア ジ ア	26	76	51	1
極 東	2	5	5	1
印 度 亜 大 陸	12	57	6	
ア メ リ カ	11	15	7	
ア フ リ カ	13	22	5	1
そ の 他		2		
合 計	64	177	74	3

(4) 襲撃の種類の変移

未遂事件が激増した他、実際に乗込まれたケースも引き続き増加している。(表4)

表4襲撃の種類

襲撃の種類	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
侵 入 未 遂	4	18	33	22	27	36	18	25	46	145
発 砲		6	16		9	6	24	11	12	6
侵 入	101	80	36	54	129	180	174	145	227	309
ハイジャック	1	1		5	12	5	17	17	10	6
抑 留			8	6	11		8	4	1	2
不 明	1	1	10	3		1	6		4	1
合 計	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469

(5) 武装状況の変化

銃やナイフで武装した海賊が依然多い。(表5)

表5武装状況

武 器	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
武器を持たず	59	55	28	46	97	117	1	2	1	3
銃 の 所 持	1	18	29	17	39	32	71	48	54	51
ナイフを所持	3		7	13	9	23	31	40	85	132
その他の武器	42	29	2	6	34	54	24	18	24	40
不 明		5	35	8	9	2	120	94	126	243
合 計	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469

(6) 乗組員に対する暴行

1998年に殺された78名には、フィリピン地域が25名、南シナ海23名が含まれており、1999年は激減し3名(3件)となったが、2000年は再び72名と激増した。“なお、これには、フィリピン地域で40名(フェリー上のバスが爆破された事件によるもの)、イエメンで17名(テロリストによる米国艦船への攻撃)が含まれているため一般商船の乗組員等の被害は15名である。”(表6)

表6乗組員に対する暴行

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
人 質	33	18	6	11	320	193	419	244	402	202
脅 迫	3	9	1	8	59	56	119	68	21	72
暴 行	2	12	4		2	9	23	58	22	9
傷 害	4	16	3	10	3	9	31	37	24	99
殺 害		3			26	26	51	78	3	72
行 方 不 明									1	26
合 計	42	58	14	29	410	293	643	485	473	480

— 出典：<http://www.jsanet.or.jp/e2-3/pi1-1-1.html>
<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/pirate/index.html>