

【資料】

講演「国際法上の海賊」

鶴 田 順

目 次

はじめに

- 1 . 国際法上の「海賊行為」の限定性
 - 2 . 「船舶に対する武装強盗」なる概念の登場
 - 3 . 国際法上の「海賊行為」に対する日本法の対応可能性
- おわりに - 海上保安庁による海賊対策の意味 -

は じ め に

本日はこのようなご機会を賜りまして、ありがとうございます。私が本日与えられましたテーマは「国際法上の海賊」です。海賊の定義であれば条約をみれば分かる、とお思いになる方が多いかもしれません。たしかに、1982 年に採択された国連海洋法条約の第 101 条¹には、海賊行為の定義についての条文があります。しかし、私が本日お話ししたいのは、国連海洋法条約における海賊行為の定義そのものではなく、そのような海賊行為の定義にたどりつく過程でいかなる検討がなされたか、また、そのような定義からもれた事象に対していかなる対応がなされてきたか、です。

私は 2005 年 4 月に海上保安大学校に赴任しましてから、大学校の学生・研修生や現場の海上保安官のみなさんとの間で、近年の海賊問題が話題となることがたびたびありました。しかし、よくよく話していると、そこで「海賊」と称されているものは、実は、国連海洋法条約における「海賊」にはあたらないことがあります。

国連海洋法条約における海賊行為は、「公海上の私有船舶の乗員・乗客による他の船舶に対する私的目的に基づく不法な暴力等の行為」であり、4 つの要件(

¹ 国連海洋法条約第 101 条は、次のような規定である。

「第 101 条 (海賊行為の定義)

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すべ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若しくは財産

(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すべての行為

(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すべての行為」

位置は「公海上」、主体は「私有船舶の乗員・乗客」、対象は「他の船舶」、目的は「私的」を課せられた、きわめて限定的なものとなっています(限定性 a)。また、国連海洋法条約における海賊行為にあたるとしても、海上保安庁ができることはそもそも限定的であるといえます(限定性 b)。

この講演では、今後、海上保安庁が海賊対策の制度設計を行っていくにあたっての何かしらのインプットになればという観点から、大きく 3 つのお話をいたします。

第一に、国連海洋法条約における海賊行為の定義にいたる過程でいかなる検討がなされたのか、についてみていきます。第二に、国連海洋法条約における海賊行為の定義にこれら 4 つの要件が課せられた結果として、その対象からもれてしまったさまざまな事象に対し、国際法の領域において、いかなる対応がなされてきたのか、についてみていきます。第三に、国連海洋法条約における海賊行為に対する日本法の対応可能性についてみていきます。第一と第二の話しは限定性 a に関わり、第三の話しは限定性 b に関わります。

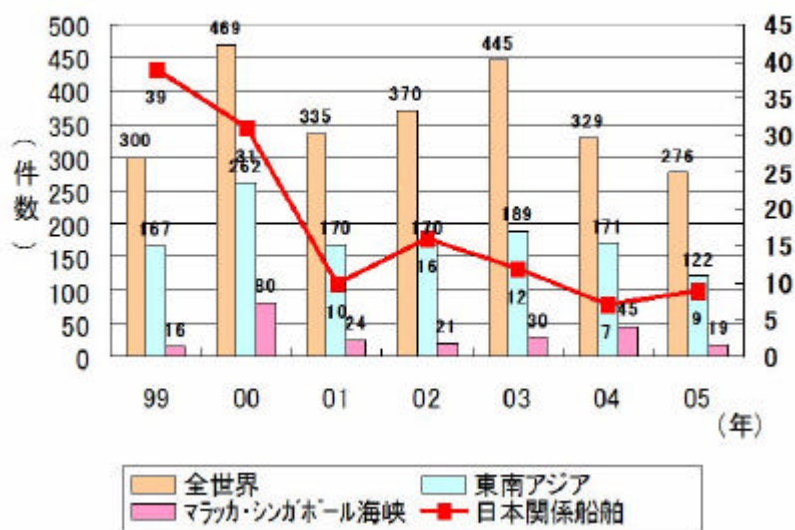
1. 国際法上の「海賊行為」の限定性

1990 年代半ば以降、海上における不法な暴力等の行為は、質においては凶悪化・組織犯罪化が指摘され、また、量においては激増しました。国際海事局 (International Maritime Bureau (IMB))²の報告書によれば、海賊事件及び海上武装強盗(後述する)事件は 1998 年の 202 件、1999 年の 300 件、2000 年の 469 件をピークにして、2003 年以後は減少傾向にあります。東南アジア海域での事件発生件数は、たとえば、2005 年では、全発生件数が 276 件のうちの 122 件(全発生件数の 44%)です。マラッカ・シンガポール海峡は、東アジアと中近東や欧州を結ぶ海上交通の要衝であり、エネルギー資源の大半を石油とガスに依存する日本にとってきわめて重要な海峡といえますが、「世界最悪の海賊多発地帯」とすると指摘されています。この海峡において日本人乗組員が被害者となった事件としては、1999 年の「アロンドラ・レインボー号事件」³と 2005 年の「韋駄天号事件」⁴があります。

² 国際海事局は、国際貿易等に関する取引慣習の統一化等を行う民間団体である国際商業会議所 (International Chamber of Commerce) の一専門部局であり、海上における不法な暴力等の行為について情報を収集・分析している機関である。

³ 1999 年 10 月 22 日、インドネシアのクアラタンジュン港を出港し、日本の三池港に向かっていったアロンドラ・レインボー号(パナマ船籍、乗組員 17 名(うち、日本人は船長と機関長の 2 名)、アルミンゴットを約 7000 トン積載)は、マラッカ海峡を航行中に海賊に襲撃された。その後、同年 11 月 9 日、いかに海上に放置された乗員は、漂流中のところを、タイの漁船によって救出された。同号は、同年 11 月 16 日、インド沿岸警備隊により発見され、同号に乗船していたインドネシア人 15 名の身柄を拘束した。

⁴ 2005 年 3 月 14 日、インドネシアのバタム島からミャンマー沖の油田採掘現場へ作業台船(パナマ船籍)を曳航中のタグ・ボート「韋駄天」(日本船籍、乗組員 14 名(日本人 8 名とフィリピン人 6 名))が、マレーシア領海内のマラッカ海峡を航行中、武装集団が乗り込んだ小舟に襲撃され、日本人の船長と機関長の 2 名、フィリピン人乗組員 1 名の合計 3 名が連れ去られた。



「海賊及び海上武装強盗事件の発生件数」(海上保安庁ホームページ上の資料より(Available at <http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/anti-piracy/index.htm> (September 7, 2006).))

海賊行為は、古くから「人類共通の敵」(hostis humani generis)と称され、ひろくすべての国の刑事管轄権行使の対象とされてきた一方で、国際法上の海賊行為の実定法化の過程は、その要件の絞り込みの過程であったといえます。国際法における海賊行為の定義は、1958年の公海条約の第15条、そして、それをそのまま引き継いだ1982年の国連海洋法条約の第101条に規定されていますが、これらの条約における「海賊行為」は、次の四つの意において、海上でなされる不法な暴力等の行為のごく一部しか該当しません。

第一に、海賊行為の主体は、私有の船舶の乗員・乗客による行為に限定されます。それゆえ、軍艦や政府公用船舶の乗員による行為は含まれません。

第二に、海賊行為の目的は、私的目的の行為に限定されます。

第三に、海賊行為の対象は、他の船舶でなければなりません。海賊行為に同一船舶内での暴力行為は含まれません。

第四に、海賊行為がなされる位置は、公海上でなければなりません。そのため、領海内でなされた暴力等の行為は海賊行為となりません。

では、これらの要件の絞り込みの過程では、いかなる検討がなされたのでしょうか。さきほど申しあげました通り、1982年の国連海洋法条約の第101条は、1958年の公海条約の第15条をそのまま引き継いでいます。また、公海条約の海賊規定に基本的な枠組みを与えたのは、1932年のハーバード・ロースクールの研究グループによる「海賊に関する条約案」(以下、「ハーバード条約案」とする)です。ここでは1932年のハーバード条約案をめぐる議論と1958年の公海条約をめぐる議論についてみていきます。いずれの要件の検討においても、海上

同年3月20日、連れ去られた3名は、タイ南部のサトゥーン沖合で現地のタイ海上警察によって無事に保護された。

における暴力等の行為を「海賊行為」と認定し、すべての国の管轄権行使の対象とすることの必要性やその適否が検討されたといえます。

第一の「私有の船舶の乗員・乗客による」という要件については、主に、軍艦や政府公用船舶の乗員による行為も海賊行為に含めるべきか否かというかたちで検討されました。その結果、一般に、軍艦・政府公用船舶の乗員は国家による権限の委任や命令によって行動しているため、仮に彼・彼女等が海賊行為に該当するような行為を行ったとしても、その行為を海賊行為にあたるとして、すべての国の管轄権行使の対象とするのではなく、その行為を行う軍艦や政府公用船舶の旗国の責任追及というかたちで、解決を模索するべきであるとされました。もっとも、乗員が反乱を起こして支配している軍艦と政府公用船舶については、この例外とされました（公海条約第 16 条と国連海洋法条約第 102 条）。

第二の「私的目的」という要件については、もともとは、国家間の攻撃や反政府団体による政府に対する攻撃を海賊行為から除外する趣旨で登場しました。この要件について、ハーバード条約案のコメントは、政治目的のために人または財産に対してなされる不法な行為はいずれも海賊行為から除外する、と述べています。これは、反政府行動の過程において、他国が反政府団体の船舶による行為を海賊行為と認定し、これに刑事管轄権を行使して介入する可能性を排除したものとされます。

第三の「他の船舶に対する」という要件と第四の「公海上で」という要件については、ハーバード条約案では、第 3 条で、「いずれの国の管轄権内にもない場所」と定めていました。ハーバード条約案は、各国は自国領域の排他性に高い関心を有していることから、特定の国の利益に反するにとどまる行為をすべての国の管轄権行使の対象とすることに強い反対がある、と述べて、特定の国の管轄下の領域における行為と旗国の管轄下にある同一船舶内における行為の二つを海賊行為から除外し、公海条約と国連海洋法条約もこれら二つの除外を踏襲しました。公海条約の草案を審議した国連国際法委員会は、同一船舶内で乗員または乗客によって行われ、船舶自体もしくは船舶内の人や財産に対してなされる行為は海賊行為にはあたらない、とはっきり述べ、同一船舶内における行為はあくまでも旗国の管轄権に委ねるべきという立場を踏襲しました。

2 . 「船舶に対する武装強盗」なる概念の登場

1985 年 10 月、イタリア船籍のアキレ・ラウロ号が、エジプトのアレキサンドリア沖合の公海上で、武装したパレスチナゲリラ (PLF) に所属する 4 名の乗客によって乗っ取られました。乗取犯は、イスラエルに拘禁中のパレスチナ人 50 名の釈放を要求し、乗客を人質として監禁し、乗客のうちの米国人一名の殺害に及びました。乗取犯は、罪に問われることなく国外に退去することを条件に、エジプト政府に投降し、乗客は解放されました。

乗取犯を乗せたエジプトの民間航空機は、エジプトからチェニアに向けて飛行中、公海上空で米軍の戦闘機により進路を妨害され、イタリアのシゴネー

ラの NATO 空軍基地に強制着陸させられました。イタリア政府は、乗取犯を自国で裁判に付すため、その身柄を拘束しました。

こうしたなかでアメリカ政府は、容疑者たちを「海賊」と認定して、その身柄の引渡しを要求しました。すでに米国・イタリア両国間では 1983 年に「犯罪人引渡し条約」が締結されており、条約の第 3 条は、両国の国内法で共に犯罪として処罰されるものであれば、たとえ国外で実行された犯罪であっても、相手国に引渡し要求することができる、と規定していました。米国は、乗取犯を国際法上の海賊及び人質奪取と性格付けて、船舶の旗国であり乗取犯の身柄を拘束しているイタリアに引渡しを要求しましたが、イタリアは自国での裁判に付し、引渡しには応じませんでした。

しかし、そもそも、国連海洋法条約における海賊行為の定義は、「公海上の私有船舶の乗員・乗客による他の船舶に対する私的目的に基づく暴力等の行為」ですので、本件は、その目的が私的目的であるか否かという問題もありますが、少なくとも「他の船舶に対する」という要件は満たしていません。本件を通じて、国連海洋法条約の「海賊行為」の射程が限定的であること、また、国連海洋法条約における「海賊行為」とアメリカ国内法上の「海賊行為」との間には齟齬があることが、具体的ななかたちで明らかとなったといえます。

このアキレ・ラウロ号事件を契機として、国際法学者によって、公海条約における海賊行為の定義について、さまざまな改正案が提示されるようになりました。たとえば、犯行地として領海内も含めるべきであるとの提案、政治的目的による行為も含めるべきであるとの提案、公海条約の海賊行為の定義から「他の船舶に対する」を削除し「船舶に対する」に修正すべきであるとの提案、そして、「私的目的」の要件はそのまま残し、行為主体の地位ではなく行動を基準として、政治的目的の行為を正当なものと不当なものに区別すべきであるとの提案などです。

しかし、この事件後も、公海条約における海賊行為の定義は、改正されないどころか、国連海洋法条約にそのまま引き継がれることになりました。国連海洋法条約における海賊行為が、公海条約と同様に、その対象が限定的である結果として、その対象からもれたさまざまな事象については、あくまでも国連海洋法条約の枠外で、対応が模索されてきたといえます。

国際海事機関（以下、「IMO」とする）は、アキレ・ラウロ号事件を契機に審議を開始し、1988 年に「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約」（以下、「シージャック防止ローマ条約」とする）を採択しました。この条約は、国連海洋法条約の海賊行為には該当しない海上での不法行為も対象とし、領海内における行為や同一船舶内での行為や公的目的に基づく行為にも適用されます。また、条約の第 6 条は、裁判権の設定について、締約国に、自国船舶に対する犯罪、自国船舶内での犯罪、自国領域（領海を含む）内での犯罪、自国民による犯罪について、自国の裁判権を設定するために必要な措置をとるよう義務づけ、また、自国内に常居所を有する無国籍者によって行われる犯罪、犯罪の過程において自国民が拘束、脅迫、傷害や殺害といった被害を被った犯罪、自国に特定の何らかの作為・不作為を強要する目的で行われる犯罪については、自国の裁判権を設定することを許容しています。さらに、条約の第 10 条は、犯人又は

容疑者が自国領域内において発見された締約国には、「引き渡すか、自国で裁判するか」(aut dedere aut judicare)のいずれかの措置をとるよう義務づけています。

シージャック防止ローマ条約は、国連海洋法条約の海賊行為に該当しない不法な暴力等の行為にもひろく対処し得るものですが、条約当事国以外の国を拘束するものではないという点には注意が必要です。シージャック防止ローマ条約の当事国数は、IMO が公表している 2006 年 6 月 30 日のデータによりますと、136 カ国、東アジアでは日本、中国、韓国、ロシア、東南アジアではシンガポール、フィリピン、ミャンマー、ベトナム、ブルネイ、南アジアではインド、パキスタン、スリランカ、便宜置籍船国ではパナマ、リベリア、キプロスが当事国であり、しかし、マラッカ海峡の沿岸国のタイ、マレーシア、インドネシアの三ヶ国は非当事国です。

また、シージャック防止ローマ条約における「犯罪」概念とはまた別に、海賊行為以外の不法な暴力等の行為を「船舶に対する武装強盗」(armed robbery against ships)として定義する動きもあります。IMO が 2000 年に作成した「海賊及び船舶に対する武装強盗の犯罪の捜査のための慣行の綱領案」(MSC/Circ.984)においては、海賊行為を「国連海洋法条約の第 101 条に定義された不法な行為」と定義し、他方で、「船舶に対する武装強盗」を「海賊行為以外の不法な暴力若しくは抑留行為又は略奪行為であって、当該犯罪に関する一国の管轄権の下にある船舶に対して又は当該船舶内の人若しくは財産に向けられたもの」と定義して、両概念を区別して用いています。

沿岸国は、国際法上、自国領域を管理する責任を負うため、領海内における不法な暴力等の行為の取締りは、沿岸国の権利であるだけでなく、義務でもあります。しかし、実際には、沿岸国が自国領域を実効的に管理する意思や能力を欠いていることもあります。国連海洋法条約のもとでは、領海の 12 カイリ化や排他的経済水域制度の創設など、沿岸国が管理する領域が拡大したにもかかわらず、これらの領域を実効的に管理する意思と能力を有している国は決して多くはありません。

また、旗国は、自国を旗国とする船舶に対して、行政上、技術上、また社会上の事項について国内法に基づいて有効に管轄権を行使する義務を負っています。しかし、いわゆる便宜置籍国を旗国とする船舶が海上における不法な暴力等の行為の被害にあったような場合、旗国に事件の通報や捜査等にかかる十分な管轄権行使を期待できないという問題があります。

国際法において、海賊行為とは別個に、「船舶に対する武装強盗」なる新たな概念が措定されたことの意味は、「海賊行為」の要件を絞り込んでいく過程で尊重された沿岸国や旗国による管轄権行使そのものを修正するというのではなく、従来はあくまでも沿岸国や旗国の管轄権に服するのみであった事項を国際的な関心事項に引き上げるという点にあります。国内管轄事項であるものを国際的な関心事項に引き上げ、その結果として、国際レベルでの関係国間の情報共有などの協力を媒介にして、国内レベルの沿岸国による自国領域の管理の実効性の向上や旗国による自国籍船舶の管理の実効性の向上を模索しているといえます。2004 年に採択された「アジアにおける海賊行為及び船舶に対する武装

強盗との戦いに関する地域協力協定」(Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)、2006 年 9 月 4 日発効)⁵によって設置される「情報共有センター」(Information Sharing Center(ISC))は、そのような国際レベルでの協力のあり方を具体化するものといえます。

3 . 国際法上の「海賊行為」に対する日本法の対応可能性

国連海洋法条約は、各国がとる措置について、義務をあらわす表現(助動詞の shall)と権利をあらわす表現(助動詞の may)がそれぞれ使い分けられています。海賊行為について、条約の第 100 条は、

「すべての国は、最大限に可能な範囲で、公海その他いずれの国の管轄権にも服さない場所における海賊行為の抑止に協力する。」(All states shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.)

と規定し、海賊行為を抑止することに各国が協力する義務をうたっています。他方で、海賊行為について各国が実際にとる措置については、第 105 条において、

「いずれの国も、公海その他いずれの国の管轄権にも服さない場所において、海賊船舶、海賊航空機又は海賊行為によって奪取され、かつ、海賊の支配下にある船舶又は航空機を拿捕し及び当該船舶又は航空機内の人を逮捕し又は財産を押収することができる。拿捕を行った国の裁判所は、科すべき刑罰を決定することができるものとし、また、善意の第三者の権利を尊重することを条件として、当該船舶、航空機又は財産についてとるべき措置を決定することができる。」(On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.)

と規定しています。公海上の船舶は旗国の管轄権に服するというのが原則ですが、この第 105 条の規定は、海賊行為については、船舶の旗国以外の国も取締りや処罰を行うことが国際法上の権利として許容されているという趣旨であり、実際に海賊行為の取締りやその実行者の訴追・処罰を行っても、どの国

⁵ 「アジアにおける海賊行為及び船舶に対する武装強盗との戦いに関する地域協力協定」は、2006 年 9 月 4 日に発効した。2006 年 9 月 30 日現在、締約国は 11 カ国(カンボジア、日本、ラオス、シンガポール、タイ、フィリピン、ミャンマー、韓国、ベトナム、インドとスリランカ)、署名国は 2 カ国(ブルネイとバングラデシュ)、署名と締結のいずれも行っていない交渉参加国は 3 カ国(インドネシア、マレーシアと中国)である。

からもその違法性を非難されたり、責任を追及されたりしないという効果をもたらす。このように、海賊行為の取締まりやその実行行為者の訴追・処罰を国際法上の義務ではなく権利として位置づけている点は、国連海洋法条約のみならず、1958 年に採択された公海条約、また、公海条約に基本的な枠組みを与えた 1926 年のハーバード条約案においても同様です。これらの条約や条約案の海賊行為についての規定は、海賊行為という犯罪の構成要件やその実行者の訴追・処罰を直接に定め、各国にそれらの国内法による受け止めとその実施を義務づけるというものではありません。

このような、国連海洋法条約の海賊行為に関する規定における権利と義務の使い分けについては、大きく二つの捉え方があります。一つの捉え方は、各国が海賊行為に対していかなる措置をとるかについて、各国の判断に委ねたことは、それだけ多くの国が船舶の航行安全を確保する意欲と能力を競い合っていたことの証左であるとして、「権利行使」の側面を強く読み、積極的に捉えるものです。もう一つの捉え方は、ある国の軍艦や政府公用船舶が、公海上で海賊船舶をたまたま発見したが、当該海賊行為に対していかなる措置もとらなかったような場合に、そのことが直ちに国際法違反となるわけではないというように、権利行使の「裁量性」の側面を強く読み、消極的に捉えるものです。

しかし、これら二つの海賊行為に対する管轄権行使の捉え方は、その行使者の観点からは、相互に対立するものではありません。ある局面においては権利行使を競い合い、また、ある局面においては権利行使の裁量性を強く読むというように、「使い分ける」ことが可能です。いま「局面」と申しましたが、それが具体的にどのような整理になるのかについて、私の答えはありません。ありませんが、海賊対策の制度設計にあたっては、とりわけ日本国民と海賊行為との関係性や日本と関係各国・地域との関係性に配慮しつつ、局面を整理し、使い分けることが大事であると思います。

次に、国際法上の海賊行為についての日本法の対応可能性について、簡単にお話しします。

日本においては、海賊行為に対処するための特別の法律はなく、刑法の第二編に規定される犯罪に該当するかどうか、具体的には、殺人罪（刑法第 199 条）、傷害罪（第 204 条）、逮捕監禁罪（第 220 条）、脅迫罪（第 222 条）、強盗罪（第 236 条）に該当するかどうか問題となります。

また、刑法の場所的適用との関係では、まず、領海内での犯罪の場合は刑法第 1 条 1 項の「国内犯」として、日本船舶や日本人による犯罪はもちろん、外国船舶や外国人による犯罪に対しても、刑法を適用できます。

次に、公海上での犯罪については、刑法第 2 条の「国外犯」または刑法第 3 条の「国民の国外犯」にあたる犯罪であれば、刑法を適用できます。しかし、海賊行為の実行者が外国人である場合、海賊行為の主要な構成要素と考えられる殺人、傷害、逮捕監禁、脅迫、強盗は刑法第 2 条の犯罪には含まれていないため、刑法を適用できません。ただし、海賊行為の実行者が外国人である場合でも、その被害者が日本人であれば、刑法第 3 条の 2 によって、刑法を適用できます。他方で、海賊行為の実行者が日本人である場合は、さきほどの殺人、傷害、逮捕監禁、脅迫、強盗の 5 つの犯罪のうち、脅迫以外の犯罪は第 3 条に

含まれているため、脅迫以外の 4 つの犯罪については、刑法を適用できます。

なお、刑法第 4 条の 2 は、「条約による国外犯」について次のように規定しています。

「第二条から前条までに規定するもののほか、この法律は、日本国外において、第二編の罪であつて条約により日本国外において犯したときであつても罰すべきものとされているものを犯したすべての者に適用する。」(傍点は筆者による挿入)

刑法第 4 条の 2 は、条約で処罰が義務と規定されている犯罪である場合を対象としていますので、国連海洋法条約のように、海賊行為の処罰を義務とはせず、あくまでも権利とするにとどめているような場合は対象外です。

おわりに - 海上保安庁による海賊対策の意味 -

海賊行為に対処する日本の政府公用船舶は、海上保安庁の巡視船です。海上保安庁法の第 2 条では、「海上における犯罪の予防及び鎮圧」、「海上における犯人の捜査及び逮捕」が海上保安庁の任務として挙げられ、第 5 条では、「13 海上における暴動及び騒乱の鎮圧に関する事」、「14 海上における犯人の捜査及び逮捕に関する事」が所掌事務として含まれています。海賊船舶や海上暴力行為に従事している船舶に対して、海上保安官は、「海上における人の生命若しくは身体に対する危険又は財産に対する重大な損害を及ぼすおそれがある行為を制止すること」(第 18 条 1 項 6)ができ、「船舶の進行を停止させて立入検査を」(第 17 条 1 項)することができ、船舶の「航路を変更」(第 18 条 1 項 2)させることもできます。

しかし、海上保安官が海上保安庁法に基づき海賊船舶を公海上において捕捉し、鎮圧したとしても、検査の結果として、上述の日本国刑法適用の限定性を克服できない限りは、海賊行為者を逮捕し、訴追し、処罰することはできません。日本では、ドイツ人が当時の東シナ海で海賊行為を行い、中華民国船籍の船舶を奪って関東州の領海内に入ってきた事案について、「わが領海外の〔本件〕行為は公海における外国人が外国人に対して為したる犯罪にして、わが現行刑法上処罰する規定なきをもって、刑事訴訟法第 364 条 1 項 1 号を適用して公訴棄却の言渡を為すべきものとす。」と判示した戦前の判例(関東庁地方法院昭和 9 年(1934 年)4 月 26 日判決『法律新聞』第 3696 号 13 頁)がありますが、このような場所的適用の限定性は現行刑法においても変わらないといえます。

そのため、海上保安官が海上保安庁法に基づいて海賊船舶を公海上において捕捉し、鎮圧したとしても、検査の結果として、刑法適用の限定性を克服できない限りは、当該海賊船舶を放免するか、他国(海賊船舶の旗国、海賊行為の実行者の国籍国、被害船舶の旗国、被害者の国籍国など)に引渡すかしかないといえます。国際法上の海賊行為が犯罪人引渡の一要件である双方可罰性を満たすことについては一般に問題なく、二国間の犯罪人引渡し条約において引渡犯罪として掲

げられることもあります (例えば、1978 年の日米犯罪人引渡条約は、その付表 26 において、「国際法上の海賊」を引渡犯罪として掲げている)。

しかし、このように、海賊行為の実行者を逮捕し、訴追し、処罰することが困難であるという点をもって、海上保安庁による海賊対策の意味がなくなるということはありません。大事なのは海賊対策の実効性です。対策の実効性は日本において訴追し、処罰することのみによって担保されるものではありません。現在、海上保安庁は、海賊対策を媒介にして、東南アジア各国の関係機関との情報交換や協力関係の積み上げを行っているところです。そのような積み上げの意味は、海賊対策のみならず、密輸・密航対策などを含む、海上における取締り能力総体の向上や二国間関係や地域との関わりという、より広い視点で捉えるべきものといえます。

また、このような視点は、海上保安庁が、海賊対策という案件においてのみならず、司法警察としての対応とは異なる対応、とりわけ、国際レベルの協力に基づく対応をとること (あるいは、とるべきこと) がますます増えてきている今日、きわめて重要な視点といえます。

ご静聴ありがとうございました。

【付記】

本稿は、筆者が、2006 年 3 月 5 日に「海洋セキュリティに関するフォーラム」(国際海洋政策研究会主催・海上保安大学校国際海洋政策研究センター及び若葉会後援、於東京・浜離宮朝日ホール)において行った講演の記録である。講演にあたって筆者をサポートして下さった海上保安庁政策評価広報室の瓜生晴彦室長、鹿田貴嗣専門官と中西健二専門官、草稿に貴重なコメントを下された海上保安大学校の村上曆造教授、池田晃康教授、山地哲也助教授、日山恵美講師、そして、筆者が海賊問題に興味を持つきっかけを与えてくれた平成 17 年度海上保安大学校特修科研修生のみなさんに、厚く御礼申し上げる。

なお、本稿は講演の記録であり、詳細な註を付すことは控えたが、主たる参考文献は次の 7 点である。

- ・ 飯田忠雄, 1967, 『海賊行為の法律的研究』, 海上保安研究会.
- ・ Barry H. DUBNER, 1980, *The Law of International Sea Piracy*, Martinus Nijhoff.
- ・ 山本草二, 1986, 「海賊概念の混乱」『海洋時報』第 41 号, pp. 2-8.
- ・ Alfred P. RUBIN, 1998, *The Law of Piracy*, 2nd edition, Transnational Publishers.
- ・ 村上曆造, 2001, 「現代の海上犯罪とその取締り」国際法学会編『日本と国際法の 100 年 第 3 巻 海』, 三省堂, pp. 136-162.
- ・ 高井晉, 2002, 「マラッカ海峡周辺海域の海賊と海軍の役割」『防衛研究所紀要』第 5 号 第 1 号, pp. 1-21.
- ・ 中谷和弘, 2003, 「海賊に関する法律問題」落合誠一・江頭憲治郎編集代表『日本海法学会創立百周年祝賀 海法体系』, 商事法務, pp. 779-806.