

外国船舶に対する寄港国管轄権の法的限界 - 外航海運における地域規制の問題を中心に -

平成30年12月7日

(公財) 日本海事センター企画研究部

主任研究員 森本清二郎

1. 本報告の背景

- 外航海運における安全・環境規制は、国際海事機関 (IMO) で策定された国際基準 (SOLAS、MARPOLなど) を旗国が自国船舶に適用し、寄港国検査 (PSC) で補完する形で統一的に実施。一方で、寄港国が独自基準を入港船舶に適用する「地域規制」の事例が増加。
- これら地域規制は、その後の国際基準の策定を後押しする場合もあるが、海運業界にとってはダブルスタンダードによる弊害が懸念される。
- また、これら地域規制の多くは自国水域内での汚染防止等を目的としたものであるが、自国水域の外側 (公海) にまで規制の効果が及ぶものもあり、そのような域外適用の適法性が問題になり得る。

	地域規制	IMOルール (国際基準)
タンカーのダブルハル規制	USA Oil Pollution Act (1990年8月制定)	MARPOL Annex I (1992年3月採択)
燃料消費量等の報告制度	EU MRV (2015年4月採択)	MARPOL Annex VI Data Collection System (2016年10月採択)
GHG削減に係る経済的手法	海運版EU ETS ? (未導入)	-

2.本報告の目的

- 外国船舶に対する寄港国管轄権の法的限界 (寄港国が自国水域の外側に効果が及ぶような規制を如何なる範囲で適用できるのか) を明らかにすること。
- 当該検討を通じ、安定的な海上輸送の実現に必要な法秩序のあり方を考察すること。

- 上記検討・考察は、第3期海洋基本計画で掲げられる以下の点からも重要。
 - 資源・原材料の大部分を輸入に依存する我が国にとって、安定的な海上輸送の確保は重要。
 - 海洋の産業利用の促進 (海運等の経済活動の拡大を通じた海洋の開発・利用による経済成長の実現)
 - 国連海洋法条約を中心とした国際ルールに則して海洋問題に対処し、かつ、海洋分野における国際ルール形成を主導する。

3. 国連海洋法条約上の寄港国管轄権

- 国連海洋法条約によれば、公海上の船舶については旗国が排他的管轄権を有するとされる一方、沿岸国にも一定範囲内で管轄権行使が認められている (但し、外国船舶の設計、構造、乗組員の配乗、設備 (CDEM) については、国際基準を適用する場合にのみ管轄権行使が認められている)。
- 一方、寄港国管轄権については、適用基準や規制内容が十分かつ明確な形では規定されていない。

港	領海	排他的経済水域 (EEZ)	公海
入港要件の設定・違反防止措置 (25条2項、211条3項)	寄港国管轄権		国際基準に違反する排出に対する措置 (218条1項)
領海・EEZでの法令違反に対する措置 (220条1項) 沿岸国管轄権	法令の制定・外国船舶のCDEMは国際基準のみ (21条1項・2項)	国際基準に適合する法令の制定・外国船舶のCDEMは国際基準のみ (211条5項・6項)	公海における航行の自由 (87条1項) 公海上の自国船舶に対する排他的管轄権 (92条1項)

4. 一般国際法上の寄港国管轄権

- 外国港湾に入港する権利
 - 船舶は外国港湾に入港する権利を有さない (寄港国は外国船舶の入港を規制する権限を有する。但し、別段の定めのある条約が適用される場合を除く。)
 - cf. ニカラグア事件ICJ判決
- 港における外国船舶の法的地位
 - イギリス主義 vs フランス主義
- 立法管轄権の法的根拠
 - 属地主義、属人主義、保護主義、普遍主義、効果理論
- 管轄権が競合する場合の調整基準
 - 実質的かつ真正な連関 (substantial and genuine connection)
 - 利益の比較衡量 (balancing of interests)
 - cf. US Restatement of Foreign Relations Law, Final Report of ILA's Committee on Extra-territorial Jurisdiction

5. 寄港国管轄権に関する学説等の展開

- 従来は制限的な解釈が主流。(T.L. McDorman (1998)、薬師寺 (2001))
- 近年は、国家実行や判例の蓄積と共に、以下の論理構成で寄港国管轄権をより広く捉える学説が展開。(E.J.Molenaar (2007), H.Ringbom (2011), B.Marten (2016), R.Churchill (2016), N.L.Dobson & C.Ryngaert (2017))
 - 規制のタイプを、静的 (static) 事項 (CDEMなど) に係る規制と運航面 (operational) に係る規制 (汚染物質の排出規制など) に分類。
 - 静的事項に係る規制は、海域毎に峻別不可能であるため、域外適用は領域管轄権の行使の結果として許容されると解釈。
 - cf. OPA 90, EU Stockholm Agreement, Intertanko v Lowry
 - 運航面に係る規制は、海域毎に峻別可能であり、自国との連関を欠く域外適用は原則不可能。但し、執行の態様を以下(a)(b)に分けた上で、(a)の措置であれば域外適用は可能と解釈。
 - (a) 外国船舶が享受する権利を有さない便益を供与しない措置 (入港拒否等)
 - (b) 懲罰的措置 (抑留、罰金等)
 - cf. 違法漁業防止寄港国措置協定
- 情報の記録・報告を求める規制は、(域外での排出等の記録・報告を求める内容であったとしても) 領域管轄権の行使として可能と解釈。
 - cf. United States v Royal Caribbean Cruise Ltd, ECJ Case C-366/10

6. 寄港国管轄権の法的限界 (現時点での仮説と検討課題)

- 国連海洋法条約上、国際基準に違反する排出に対する措置は許容される。但し、保障措置 (227条の外国船舶の無差別など)、船舶及び乗組員の速やかな釈放 (292条)、信義誠実・権利濫用の禁止 (300条) など、条約関連規定に基づく制約あり。
- 静的事項に係る規制 (領域管轄権の行使の結果としての域外適用) は可能。運航面に係る規制は、執行の態様を入港拒否等に限定する場合、域外適用は可能。但し、一般国際法の原則 (実質的かつ真正な連関、利益の比較衡量、均衡性など) に基づく制約あり。
- 更なる検討課題：
 - 領域管轄権の行使と域外適用の判別基準 (情報の記録・報告を求める規制など)
cf. 油記録簿に関する米国国内判例
 - 実質的かつ真正な連関と利益の比較衡量の具体的内容
cf. 「人類の共通懸念 (common concern of mankind)」概念
 - 国際経済法 (GATT, GATS) との関係

7. 安定的な海上輸送の実現に向けた法秩序のあり方 (試論)

- 国や地域によって自然環境・生態系や問題意識が異なり得るため、より迅速かつニーズに特化した対応が可能な、国又は地域独自のルールが必要となる場合もある。但し、海運業界への弊害を最小化する取組みが重要。
- 一方で、グローバルな環境問題に対応するためには、国際基準の統一の実施が重要。IMOの信頼性確保・向上、安定的な海上輸送の実現、海上貿易の安定的発展のためには、国際基準の策定に向けた取組みが重要。
- 特に海洋立国である我が国として、地域規制の背景にある各国利害の調整を含め、国際協調に根差した国際ルールの策定を主導することが期待される。