

論 説

船舶起因汚染に対する寄港国管轄権の適用基準 —近年の米国と EU の実行を素材として—

瀬 田 真

はじめに

第一章 寄港国管轄権の基盤と発展

第二章 船舶起因汚染に対する寄港国管轄権の近年の実行

第三章 寄港国管轄権の適用基準

結びに代えて

はじめに

旗国と船舶の関係が希薄化する今日においては、海洋秩序の維持を旗国のみに委ねるのではなく、旗国以外の国家（非旗国）が船舶に管轄権を行使する必要性が高まっている。そのような非旗国による管轄権行使の一形態として、船舶の寄港した国家が外国籍船に対して行使する寄港国管轄権が挙げられよう⁽¹⁾。同管轄権は、「1973年の船舶による汚染の防止のため

(1) 寄港国管轄権には、大別して二つの定義がある。第一に、寄港国管轄権という用語を字義通りに捉え、船舶が寄港した国家の管轄権とする定義がある（*e.g.* E. J. Molenaar, “Port State Jurisdiction”, in R. Wolfrum (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Vol. VIII (2012), p. 355）。このような定義を用いた場合、港を有する国家は一般的に、沿岸国として自国水域（内水・領海・排他的経済水域）に対しても管轄権を有することから、寄港国管轄権と沿岸国の管轄権とは大きく重複することとなる。そこで両者を峻別する観

の国際条約（MARPOL 条約）」をはじめとする国際海事機関（IMO）諸条約のみならず、国際労働機関（ILO）で採択された「2006 年の海上の労働に関する条約」や 2009 年に国際連合食糧農業機関（FAO）において締結された「違法・無報告・無規制（IUU）漁業の防止・抑制・廃絶のための寄港国措置に関する FAO 協定（IUU 漁業寄港国協定）」など、様々な多数国間条約において規定されるようになっている。こうした条約においては、多くの場合に非差別適用原則が規定されており、締約国の船舶だけでなく非締約国の船舶に対しても、締約国によって寄港国管轄権が行使される。さらに、このような多数国間条約を離れ、EU や米国などにおいては、近年自らの海洋環境政策の実現のために寄港国管轄権を一方的に行使する動きも見られる。船舶という管轄権の対象が管轄権を行使する国家の領域主権下にあることを前提とするため、国家の側からすれば、寄港国管轄権は一方的に行使しやすいのである。

しかしながら、条約一般の射程を超えた非締約国の船舶に対する措置や条約に基づかない寄港国管轄権の一方的な行使までもが、国際法に合致していると言えるかは、必ずしも明確にされているわけではない。これは、

点から、第二に、寄港国管轄権を、自国水域外での国際規則・基準の違反を事由として、寄港した船舶に対し行使される管轄権と定義する見解もある（e.g. M. Nordquist (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : a Commentary*, Vol. IV (1991), p. 261）。本稿では、寄港した船舶に対する管轄権の適用基準を包括的に検討する必要から、より広義である前者の定義を用いる。また、同様の観点から、本稿においては、寄港国管轄権は立法・執行・司法といった管轄権のすべての作用を含むものとして用いる。しかし、この点については、パンのように「寄港国管理（Port State Control）」は訴追等にいたらない行政的な措置に留まるのに対し「寄港国管轄権（Port State Jurisdiction）」は訴追・処罰を含むという観点から両者を峻別したり、カソリデスのように「寄港国執行（Port State Enforcement）」という表現を用いる者もいる。H. Bang, “Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of Sea”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 40 (2009), p. 292; G. C. Kasoulides, *Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, (1993), p. 110.

属地主義、属人主義、保護主義、普遍主義などに区分される管轄権の適用基準に照らして、寄港国管轄権の根拠がどのように位置づけられるのか曖昧であることに起因している。この点に関しては、学説においても、国家実行においても、見解が一致していないと言わざるをえない。たとえば、米国や EU の寄港国管轄権の一方的な行使に関しても、当該行使が属地主義に基づくのか、それとも他の基準に基づく管轄権の域外適用とみなされるのか、また仮に域外適用とみなされる場合、いかなる適用基準に基づくのか等について議論が錯綜しているのが現状である。

本稿では、こうした状況を踏まえ、近年の米国や EU の実行を詳細に検討することによって、寄港国管轄権の適用基準を明確にし、どのような態様の寄港国管轄権の行使であれば現行国際法に合致していると言えるのかを明らかにすることを目的とする。なお、ここでは船舶起因汚染に焦点を絞り、これに対して行使される寄港国管轄権に限定して検討を行う。寄港国管轄権は船舶起因汚染の文脈において初めて導入されており、同汚染はいわば寄港国管轄権の起源とも考えられるためである。また、「海洋法に関する国際連合条約（UNCLOS）」が寄港国による司法管轄権の行使を詳細に規定するなど、船舶起因汚染に対する寄港国管轄権は国際法による規律が最も進展していると思われるからである。

本稿ではまず、寄港国管轄権が行使される空間である内水における沿岸国の管轄権について確認する（第一章）。その後、船舶起因汚染に対する寄港管轄権に関する米国及び EU の実行をそれぞれ参照し（第二章）、最後に寄港国管轄権の適用基準について考察を深める（第三章）。

第一章 寄港国管轄権の基盤と発展

第一節 慣習法上の内水における沿岸国の管轄権

(1) 内水における沿岸国の管轄権

港は、国際法上内水と分類される水域に位置することがほとんどである⁽²⁾。慣習法上、内水には領域主権が及ぶとされるため、内水沿岸国は属地主義に基づき、外国籍船が入港するに際しての条件（入港条件）を定めたり、内水において遵守すべき法令を制定したりすることができる⁽³⁾。UNCLOS 第 211 条 3 項においても、公表しかつ IMO に通報する限りにおいて、国家は海洋環境を防止するために、入港条件を設定することができると規定されている。加えて、沿岸国の法令に違反した場合、慣習法上、沿岸国は強制管轄権を行使することができるとされている⁽⁴⁾。

このように外国籍船であっても原則として内水沿岸国の管轄権に服するのは、ある外国に滞在する個人が当該外国の法令を遵守する必要を認識して入国するのと同様に、沿岸国の管轄権に服することに同意して、船舶が内水に入っていると考えられるからである⁽⁵⁾。この考えを裏付ける事実として、遭難や不可抗力によって寄港した場合、すなわち、自らの意思と関

(2) 内水以外に設けられる港について検討したものとして、B. Marten, *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*, (2014), p. 22.

(3) *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. the United States)*, Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, p. 101, para. 213; J. P. Pancracio, *Droit de la mer*, (2010), p. 133.

(4) R. Churchill and A. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed., (1999), p. 65; C. P. Wang, "A Review of the Enforcement Regime for Vessel-Source Oil Pollution Control", *Ocean Development & International Law*, Vol. 16 (1986), p. 328.

(5) 同様の指摘を行うものとして、H. Bang, "Is Port State Control an Effective Means to Combat Vessel-Source Pollution? An Empirical Survey of the Practical Exercise by Port States of Their Powers of Control", *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 23 (2008), p. 720.

わりなく寄港した場合には、沿岸国はその管轄権を行使することはできない⁽⁶⁾。また、内水沿岸国の管轄権の射程は、寄港する船舶内での問題が、沿岸国の自国水域において発生した、又はこれらの水域に影響を及ぼす場合に限られる⁽⁷⁾。すなわち、自国水域外で発生した問題に関しては、その後、船舶が自国の港に寄港したからといって、沿岸国は原則として管轄権を行使することはできないのである。

この点に関し林司宣は、犯罪が行われたのが公海上であっても、当該犯罪を行った船舶がある国家に寄港した場合、当該国家の平和と公序を害したとみなすことができることから、事案の発生場所のみが重要なわけではないと指摘する⁽⁸⁾。確かに、タジマ号事件のような⁽⁹⁾、殺人を公海上で行った者が乗船する船舶が1ヶ月以上にわたり自国の港に停泊するような事態は回避される必要がある。そのためには、公海上で発生した事案に対しても寄港国による管轄権の行使が認められるべきとも考えられる。しかしながら、ある国で犯罪を行った個人が他国に逃亡した場合に、逃亡先の国家による管轄権行使が属地主義により正当化されるわけではないのと同様に、公海上で発生した事案に関して、その後に船舶の寄港した国家が管轄権を一律に有すると結論付けることはできないであろう。

(2) 内水における沿岸国管轄権の域外への影響

上述した殺人事件のように、問題となる事案の発生場所が特定可能である場合、自国水域外で発生した事案については属地主義に基づく正当化が

(6) H. Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, (2006), p. 85.

(7) 同様の指摘を行うものとして、T. L. McDorman, "Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 28 (1997), p. 310.

(8) 林司宣『現代海洋法の生成と課題』(信山社, 2008年) 164-165頁。

(9) タジマ号事件に関しては、阪田裕一・池山明義「Tajima号事件が惹起した法的諸問題—公海上の外国籍船上でのある外国人犯罪に対する法的対応及び立法的措置」『海事法研究会誌』171号(2002年) 2-17頁参照。

できず、寄港国は管轄権を行使することはできない。他方で、いわゆる CDEM（構造 (Construction), 設計 (Design), 設備 (Equipment), 乗組員の配乗 (Manning)）基準等の違反を追及する場合のように⁽¹⁰⁾、属地主義に基づく内水沿岸国の管轄権行使が、事実上、域外においても影響を与える場合がある。寄港国管轄権の行使が域外に影響を与えたとしても、それが直ちに旗国主義に反する管轄権の域外適用となるわけではなく、内水における管轄権の適法な行使の帰結にすぎない場合もあるのである。

そこで、寄港国管轄権の行使が属地主義に基づくとみなされるのか、それとも域外適用とみなされるのかを決定する基準が重要となる。この点、CDEM 基準等のように、内水沿岸国によって入港条件として設定・強制される範囲においては、属地主義に基づき正当化されと考えられる⁽¹¹⁾。なぜなら、先述したように、国際法上、沿岸国は入港条件を設定・強制する幅広い裁量を有するからである⁽¹²⁾。域外に影響を及ぼす寄港国管轄権の行使を国際法の観点から評価するにあたっては、当該行使が入港条件の設定・強制とみなされるか否かを検討する必要があるのである。

(10) 西村は CDEM 基準等を「船舶そのものに関わる事実」とまとめる。西村弓「公海上の船舶内での行為に対する裁判管轄権」『海洋権益の確保に係る国際紛争事例研究（第 3 号）』（2011 年）37 頁。

(11) 同様の指摘を行うものとして、H. Ringbom, “Global Problem-Regional Solution? International Law Reflections on an EU CO₂ Emissions Trading Scheme for Ships”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 26 (2011), p. 626.

(12) 国家のこのような裁量を制限するものとして、WTO などの通商条約も挙げられる。T. Keselj, “Port State Jurisdiction in Respect of Pollution from Ships: The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Memoranda of Understanding”, *Ocean Development & International Law*, Vol. 30 (1999), p. 134.

第二節 条約における寄港国管轄権の導入と発展

(1) OILPOL 条約における油記録簿管理に対する寄港国管轄権の導入

内水における沿岸国の管轄権が慣習法により規律されるのに対し、船舶起因汚染に対する寄港国管轄権は条約により規律され発展してきた。船舶起因汚染を規律する条約として初めて締結されたのは「1954年の油による海水の油濁の防止のための国際条約（OILPOL 条約）」である⁽¹³⁾。同条約は、船舶からの油の排出を規制することを目的とし、特定の条件下においては油及び油性物質の排出を禁止すると同時に（3条）、船舶が油記録簿を備え付けることを義務付けた（9条1項）。また、これらの義務を遵守させるために、寄港国が当該記録簿を検査する権限を規定する一方で（9条5項）、排出違反に関して処罰を行うことができるのは旗国のみとされた（6条）。

同条約は、油記録簿を検査する寄港国の権限を初めて明示的に規定した。しかしながら、条約締結時に同権限が慣習法上の属地主義に基づくものとみなされていたのか、あるいは、条約上特別に許容される域外適用として規定されたのかについては明らかではない。この点、ロウは OILPOL 条約は最終的な法執行を旗国及び沿岸国に委ねているため、国家が慣習法上有する管轄権を超えた規定を含むものではないと指摘する⁽¹⁴⁾。他方で村上は、第9条5項は公海上での外国籍船の条約違反に対し寄港国が介入することを許容する規定であるため、旗国主義を修正するものであると指摘しており⁽¹⁵⁾、学説上、見解は一致していない。

(13) 同条約に関しては、水上千之「政府間海事協議機関（IMCO）と海洋汚染」『国際法外交雑誌』第72巻6号（1974年）49-50頁参照。

(14) A. V. Lowe, "The Enforcement of Marine Pollution Regulations", *San Diego Law Review*, Vol. 12 (1975), p. 629.

(15) 村上暦造「海洋汚染に対するエンフォースメント—国際条約のセーフガードを中心として—」『海保大研究報告』第27巻2号（1981年）5頁。

(2) MARPOL 条約における CDEM 基準等及び排出に対する寄港国管轄権の導入

1973 年のロンドンでの政府間海事協議機関会議（ロンドン会議）において、OILPOL 条約に代わるものとして MARPOL 条約が締結された（9 条 1 項）。しかしながら、規定の一部が運航実務と乖離していたこともあり、同条約はしばらく未発効なままであった。その後、1976-1977 年に米国沿岸でのタンカー事故が相次いだことにより、MARPOL 条約を加筆・修正する形で「1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書」が採択されると、同議定書及び MARPOL 条約は単一の文書として 1983 年に発効することとなった（本稿ではそのような単一文書を「MARPOL73/78」と表記する）。MARPOL73/78 は、規制対象を油以外の物質にまで広げ、船舶より排出される物質ごとに附属書 I ～ VI を設けている。このうち、油に関する附属書 I 及び有害液体物質について規定した附属書 II は強制附属書として MARPOL73/78 の締約国を自動的に拘束するが、附属書 III ～ VI については、締約国がそれぞれを受諾するか否かを個別に決定することができる⁽¹⁶⁾。

附属書の内容は個々に改正されており、排出規則には変化が見られるものの、寄港国管轄権を含む管轄権の配分に関しては、1973 年以降、MARPOL73/78 はいかなる変更も加えていない⁽¹⁷⁾。寄港国管轄権に関し MARPOL 条約は CDEM 基準等についての違反の場合と排出違反の場合とで異なる規定を設けている。CDEM 基準等に関し、MARPOL73/78 附属書 I は、船舶の構造（structure）・設備等が附属書の定める規則（附属書 I 規則 12-14）と合致している場合にのみ、旗国は国際油汚染防止証書（International Oil Pollution Prevention Certificate）を発給するように定

(16) MARPOL73/78 を概説するものとして、富岡仁「海洋汚染防止条約」国際法学会編『国際関係法辞典（第 2 版）』（三省堂、2005 年）139 頁。

(17) A. K. Tan, *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, (2005), p. 191.

めている（規則6）。そして、同証書に事実と異なる記載が認められたり、同証書が船舶に備え付けられていない場合には、寄港国はさらなる航行を防止するための措置をとることができる（5条2項）。また、OILPOLにも規定された油記録簿の管理については、規則17（7）において、寄港国が検査を行う権限を規定している。

排出に関しては、寄港国がいかなる管轄権を行使するか、具体的には、寄港国司法管轄権を認めるか否かがロンドン会議における争点となった。環境保護のために寄港国の権限をより強化する立場の米国、カナダ、オランダ等が、寄港国司法管轄権の導入を提案したのに対し、海運国（英国、ギリシア、フィンランド）及び社会主義国（ソビエト連邦、ポーランド）は、航行の自由を保障するために可能な限り寄港国の権限を抑制すべきであるという立場から、当該導入に反対した⁽¹⁸⁾。最終的には賛成16、反対25、棄権10で、米国等の提案は退けられ⁽¹⁹⁾、寄港国司法管轄権の導入は見送られた。しかしながら、MARPOL条約はその第6条2項において、条約規則に違反する排出について寄港国が調査を行うことを認めた。これは、寄港国執行管轄権を規定したものと考えられる。司法手続を行うことが可能なのは依然として旗国のみに限定されているが（6条4項）、旗国の手続を補完するために寄港国に調査権限が与えられた点は、排出違反に対する寄港国管轄権のOILPOL条約からの発展と評価することができよう。

（3）UNCLOSにおける排出に対する寄港国管轄権の発展

MARPOL73/78に規定されることはなかったが、自国水域外での排出に対する寄港国司法管轄権をめぐる議論は、UNCLOSの採択へと至る第

(18) 寄港国司法管轄権をめぐる議論に関しては、富岡仁「海洋汚染の防止に関する旗国主義の動揺—IMCO一九七三年会議の議論を中心として—」『名古屋大学法政論集』第66巻（1976年）114-118頁参照。

(19) 公的に作成されたものではないが、寄港国による訴追を認める提案に対する各国の立場を一覧表にしたものとして、R. M. M' Gonigle and M. W. Zacher, *Pollution, Politics and International Law: Tankers at Sea*, (1979), p. 233.

三次国連海洋法会議へと舞台を移し継続された。同会議の 1975 年のジュネーブ会期において提出された欧州 9 ヶ国草案は、他の締約国からの要請がある場合に限定してではあるが、寄港国司法管轄権を規定した。また、当該管轄権を行使する際のセーフガードとして同草案は、その第 14 条において、UNCLOS 第 228 条 1 項に結実する旗国手続の優先性を、第 17 条において、UNCLOS 第 230 条 1 項に結実する寄港国による処罰を金銭罰に限定する旨規定している⁽²⁰⁾。寄港国司法管轄権を認める一方で、違法か否かの基準を国際基準とし、旗国の優先性を定めたり処罰を金銭罰に限定したりするセーフガードを設けることで、寄港国の裁量を制限しようとしたのである。

続く 1976 年にニューヨークで開催された第 4 会期において最終的にとりまとめられた「改訂単一交渉草案」の第 28 条は、他の締約国からの要請がない場合であっても寄港国が手続を行うことを認めた⁽²¹⁾。また、ジュネーブ会期の最終日に議長が取りまとめた「非公式単一交渉草案」においては第 28 条 5 項ないし 9 項として規定されていたセーフガードの規定が⁽²²⁾、「改訂単一交渉草案」においては、セーフガードと名付けられた第 8 節として、より詳細に規定されるようになった⁽²³⁾。その後の会期においても、フランスやスペインが反対し続けるなど⁽²⁴⁾、寄港国司法管轄権は

(20) United Nations Conference on the Law of the Sea, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Vol. IV (A/CONF.62/C.3/L.24), p. 211.

(21) United Nations Conference on the Law of the Sea, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Vol. V (A/CONF.62/WP.8/REV. I/PART III), p. 178.

(22) *Supra* note 20, (A /CONF. 62/WP. 8/PART III), p. 175.

(23) *Supra* note 21, pp. 179-180.

(24) フランスは第 5 会期、第 6 会期において繰り返し寄港国管轄権を行使する際の条件を変更する提案を出している。R. Platzöder, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Documents*, Vol. X (1986), pp. 466, 494 参照。スペインは第 5 会期に「場所にかかわらず」という条件を削除することを求めている。Platzöder, *ibid.*, p. 466.

必ずしも全ての国家から異論なく支持されていたわけではない。しかし、1977年の第6会期に提出された「非公式統合交渉草案」第219条や⁽²⁵⁾、1981年の第10会期に提出された「海洋法条約草案」第218条においても⁽²⁶⁾、他の締約国からの要請がなくとも寄港国が手続を開始することができることは一貫して規定され続けた。

このような経緯を経て、最終的に1982年に採択されたUNCLOSでは、排出に対する寄港国司法管轄権はその第218条1項において、「いずれの国も、船舶が自国の港又は沖合の係留施設に任意にとどまる場合には、権限のある国際機関又は一般的な外交会議を通じて定められる適用のある国際的な規則及び基準に違反する当該船舶からの排出であって、当該国の内水、領海又は排他的経済水域の外で生じたものについて、調査を実施することができるものとし、証拠により正当化される場合には、手続を開始することができる（傍点筆者）。」と規定されるに至った。

第二章 船舶起因汚染に対する寄港国管轄権の近年の実行

第一節 米国による油記録簿管理違反に対する寄港国管轄権の行使

（1）船舶起因汚染に対する米国法制

米国は2014年5月現在UNCLOSの締約国ではないが⁽²⁷⁾、近年、米国水域外で発生した船舶起因汚染に対し寄港国司法管轄権を行使する傾向

(25) United Nations Conference on the Law of the Sea, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Vol. VIII (A/CONF.62/WP.10), p. 38.

(26) United Nations Conference on the Law of the Sea, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Vol. XV (A/CONF.62/L.78), p. 210.

(27) 米国のUNCLOS批准へと向けた動きに関しては、都留康子「アメリカと国連海洋法条約：“神話”は乗り越えられるのか」『国際問題』617号（2012年）42-53頁参照。

にある。そして、同国が管轄権を行使する際に主として適用されるのが、「船舶からの汚染防止法」(Act to Prevent Pollution from Ships, 以下 APPS)である。同法は MARPOL73/78 の担保法として 1980 年に制定され、合衆国法典第 33 編「航行及び可航水域 (Navigable Waters)」の第 1901 条以下に位置づけられる。

同法によれば、MARPOL73/8 附属書 I の規則は、米国籍船及び米国の可航水域内、すなわち、内水並びに領海にある船舶に対して適用され (第 1902 条)⁽²⁸⁾、MARPOL73/78 の違反は米国法上も違法とされる (第 1907 条)。MARPOL73/78 の違反は重罪 (felony) D に分類され (第 1908 条 (a))、刑事罰として 5 年以上 10 年未満の拘禁及び個人には 25 万ドル以下の、法人には 50 万ドル以下の罰金が科される⁽²⁹⁾。また、民事罰として一回の違反につき 2 万 5,000 ドル以下の罰金が科される (第 1908 条 (b) (1))。MARPOL73/78 附属書 I 規則 15 は適切な排出に関して規定し、規則 20 は油記録簿管理に関して規定している。そのため、違法な排出や油記録簿管理を行った者は、上述の第 1907 条に基づき処罰される。さらに、第 1908 条 (b) (2) は、米国当局に対して虚偽の表示を行った場合に、一回の違反につき 5,000 ドル以下の罰金が民事罰として科される旨規定している。また、第 1912 条によれば、APPS に基づきとられる措置は国際法に合致していなければならない。しかしながら、上記罰則は、コーストガード (USCG) が所管する他の法令と調整する形で定められており⁽³⁰⁾、APPS の起草に際し、罰則と国際法との整合性について十分な検討が行われたわけではない。

この APPS に加えて、次に分析する米国の刑事訴訟においては、虚偽

(28) 河口水域の定義に関しては、第 1901 条 (a) (7) 参照。

(29) 合衆国刑法典第 3559 条 (a) (4) 及び第 3571 条 (b) (3) 参照。

(30) "House Report (Merchant Marine and Fisheries Committee) No. 96-1224, Aug. 18, 1990", *United States Code: Congressional and Administrative News*, 96th Congress-Second Session, 1980, Vol. 5, p. 4864.

の事実を記入した油記録簿を USCG へ提示することなどが合衆国刑法典に反すると判示されている。とりわけ、第 1001 条に規定される「偽証(False Statement)」(偽証罪)及び第 1519 条に規定される「連邦調査および破産の記録の破壊、変造あるいは偽造」(偽造・変造罪)に基づき刑罰が科される傾向にある。偽証罪は、合衆国政府の管轄下にある事項に関し虚偽の報告等を行った者に対し、罰金及び 5 年以下の拘禁を科す旨規定している。偽造・変造罪は、米国当局の公務の執行を妨害する目的で虚偽の報告等を行った者に対し、罰金及び 20 年以下の拘禁を科す旨規定している。

(2) 油記録簿管理違反に対する米国の管轄権行使とその適用基準

(i) 排出違反と油記録簿管理違反の峻別

MARPOL73/78 及び APPS が米国裁判所において初めて解釈されたのは、アペックス石油会社事件においてである。同事件において第九巡回区控訴裁判所は、APPS の運用にあたり USCG が従う連邦規則集の規定が曖昧であるため、慈悲の原則 (rule of lenity) に基づき、被告人に不利益を科すことはできないと判示した⁽³¹⁾。この曖昧性の問題を回避する必要があったため⁽³²⁾、リベリア籍船によるバハマ水域での違法な排出が問題となったロイヤル・カリビアン・クルーズ社事件 (RCCL 事件) においては、油記録簿管理に関する偽証罪違反のみが問われ、APPS 違反が問われることはなかった⁽³³⁾。このように偽証罪違反のみが問われた前提として、油の

(31) *United States v. Apex Oil Company, INC.*, 132 F.3d 1287, 1291 (1997).

(32) 同様の指摘を行うものとして、R. H. Sparks, "The Fifth Circuit Finds that Criminal Sanctions for a Falsified Oil Record Book are Consistent with International Law in *United States v. Jho*", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 33 (2009), p. 566.

(33) *United States v. Royal Caribbean Cruises, Ltd.*, 11 F. Supp. 2d 1358 (1998); S. Gehan, "United States v. Royal Caribbean Cruises, Ltd.: Use of Federal 'False Statements Act' to Extend Jurisdiction over Polluting Incidents into Territorial Seas of Foreign States", *Ocean & Coastal Law Journal*, Vol. 7 (2000), p. 168; 同社に関しては 6 つの裁判所において 21 の訴因に基づき起訴が為され、最

排出違反と油記録簿管理の違反とが米国法上峻別されていることが挙げられよう。

この二つの違反の関係については、アプロガー事件において詳細に検討されている。同事件は、日本の海運会社が運航するパナマ籍船マゼラン・フェニックス号 (Magellan Phoenix) が公海上において違法な排出を行ったことに端を発する⁽³⁴⁾。同船が米国に寄港した際、USCG の取り調べを受け、その結果、同船の機関長であったノエル・アプロガー氏が油記録簿管理の違反について起訴された。被告人が事実を大筋で認めたこともあり、その手続において大きな争点となったのは被告人の量刑に関してであった。第一審のニュージャージー連邦地方裁判所は、排出違反そのものが油記録簿管理違反の「関連行為 (relevant conduct)」(連邦量刑ガイドライン (Federal Sentencing Guidelines) 第 1 条 (B) 1.3 に規定) にあたるとして⁽³⁵⁾、量刑を重くし⁽³⁶⁾、アプロガー氏に 1 年と 1 日の拘禁及び 3 年の保護観察処分を科した⁽³⁷⁾。これに対し第三巡回区控訴裁判所 (以下、第三控訴裁) は、排出違反そのものは関連行為に該当しないため、量刑を重くすることは不適切であると判断し⁽³⁸⁾、拘禁刑を科すことはなかった。第三控訴裁は、排出違反と油記録簿管理違反との峻別を控訴裁レベルにおいて初めて認めただけでなく、前者は後者の関連行為にすらあたらないとしたの

最終的に、同社は 1,800 万ドルという巨額の罰金を支払うこととなった。Website of the Department of Justice, “Royal Caribbean to Pay Record \$18 Million Criminal Fine for Dumping Oil and Hazardous Chemicals, Making False Statements”, *available at* <<http://www.justice.gov/opa/pr/1999/July/316enr.htm>> (last visited 19th Jul. 2013).

(34) *United States v. Abrogar*, 459 F.3d 430, 432-433 (2006).

(35) 連邦量刑ガイドラインの概要に関しては、篠塚一彦「合衆国連邦量刑ガイドライン」『上智法学論集』第 31 卷 3 号 (1988 年) 131-172 頁参照。

(36) *Supra* note 34, p. 434.

(37) Website of the Department of Justice, “Chief Engineer Sentenced for Concealing Vessel Pollution”, *available at* <http://www.justice.gov/opa/pr/2006/January/06_enrd_006.html> (last visited 19th Feb. 2013).

(38) *Supra* note 34, p. 432.

である。このことは、米国裁判所において、二つの違反を峻別する方向性を確定的なものにしたと評価することができよう。

(ii) 油記録簿管理違反に対する寄港国管轄権の適用基準

二つの違反が峻別された帰結として、両違反の発生地も峻別されることとなった。排出違反に関してはその性質上、発生地の特定はあまり問題とはならないが、油記録簿管理違反については、同違反が公海上で行われたのか、それとも米国の港で行われたのかがジョ（Jho）事件において争点となった。同事件は、ニューヨークに本拠地を持つオーバーシーズ・シップホールディング・グループ（OSG）が所有する、マーシャル諸島籍船舶パシフィック・ルビー号が、違法な排出を行なったことに端を発する。同船が違法な排出を行った後に寄港した米国の港において、USCG が取り調べを行った結果、正確に記入された油記録簿が備え付けられていなかったため、機関長として同船舶の機関部について責任を負うジョ氏及び OSG は APPS 違反、偽証罪、偽造・変造罪等で起訴された⁽³⁹⁾。

第一審となったテキサス州東部地区連邦地方裁判所（テキサス地裁）は、UNCLOS を慣習法として適用した上で、刑事罰を課すことはできないと判示した。そして、そのような判断を行った前提として、記録簿の管理違反は「米国の水域外（outside U.S. waters）」において行われたものであるとしている⁽⁴⁰⁾。これに対し、第二審となった第五巡回区控訴裁判所（第五控訴裁）は、この「米国の水域外」で行われたとしたテキサス地裁の判断が誤ったものであると指摘する。確かに、不正確な記入が公海上において行われたため、違反行為は米国の外で行われたとみなすことも可能かもしれない。実際、本件において被告人らはそのような主張を行っている。しかしながら、第五控訴裁によれば、仮にそのような被告人らの主張を認めると、米国の水域に入る直前に記録簿の情報が改竄された場合、米国は管轄権を行使することができなくなる。そのため第五控訴裁は、APPS が

(39) *United States v. Jho*, 2008 AMC 1746, 1747 (2008).

(40) *United States v. Jho*, 465 F. Supp. 2d 618, 625 (2006).

油記録簿の記入だけでなく、「正確な (accurate)」油記録簿を備え付けていることまでを要求しているとした。その上で、米国水域に入った時点で油記録簿が正確でなければ、不実表示 (misrepresentation) という油記録簿管理の違反が、米国の港において行われたものとみなされると判示した⁽⁴¹⁾。

油記録簿管理の違反は米国の水域内で行われており、それ故、米国は属地主義に基づき管轄権を行使することができるとするこのような論理構成は、その後の米国裁判所の判断においても支持されている。例えば、2009 年にはイオニア社の責任をめぐる訴訟において第二巡回区控訴裁判所（第二控訴裁）が⁽⁴²⁾、さらに、2012 年にサンフォード社及び同社に雇用されていた機関長の刑事責任をめぐる訴訟においてコロンビア地区連邦地方裁判所が⁽⁴³⁾、同様の論理構成を採用している。また、サンフォード会社事件のように、公海上での油排出が問題となったいくつかの事件において、船員に対して、拘禁刑を含む刑罰が科されている⁽⁴⁴⁾。

第二節 EU による温室効果ガス (GHG) の排出に対する 寄港国管轄権の検討

(1) 海運からの GHG の排出に対する規制

GHG の削減に関する国際条約としては、気候変動枠組条約及びその京都議定書が挙げられる。しかしながら、同議定書第 2 条 2 項は、「附属書 I の締約国は、国際民間航空機関及び国際海事機関を通じて作業を行い、航空機燃料及びバンカー油から排出される温室効果ガス（モントリオール議定書によって規制されているものを除く）の抑制又は削減を追求する。」

(41) *Supra* note 39, pp. 1750-1752.

(42) *United States v. Ionia Mgmt. S.A.*, F.3d 303, 308-309 (2009).

(43) *United States v. Sanford, Ltd. and James Pague*, 880 F. Supp. 2d 9, 23 (2012).

(44) このような事実を指摘するものとして、J. R. Crook (ed.), "U.S. Criminal Sanctions for High Seas Pollution by Foreign Vessels Entering U.S. Ports", *American Journal of International Law*, Vol. 103 (2009), pp. 755-758.

と規定しており、海運からの排出についての規制は IMO に委ねられている。そのため、IMO の海洋環境保護委員会 (MEPC) においては、2003 年の IMO 総会第 23 会期に採択された総会決議 A.963 に基づき、海運からの GHG の排出に対する国際的枠組みの作成を目指し、議論が交わされてきた⁽⁴⁵⁾。

MEPC は、技術的、運航的及び経済的手法の観点から GHG 排出の削減を検討してきた。技術的及び運航的手法については、2011 年 7 月の MEPC62 において、MARPOL73/78 の附属書 VI の改正案が採択された⁽⁴⁶⁾。しかし、経済的手法についてはそもそもの排出削減目標が設定されていない上に、船舶の燃料への課金制度や排出量取引制度など複数の制度が提案されており、新たな枠組みの作成は難航している⁽⁴⁷⁾。これに業を煮やした欧州議会及び理事会は、IMO において 2011 年末までに国際海運の排出削減に関する国際合意が得られない場合、欧州委員会は国際海運を EU の排出削減約束に組み込むための提案をすべきとの指令を 2009 年に採択した⁽⁴⁸⁾。さらに、2010 年に同委員会は、2012 年中には同提案を策定すると の行動計画を盛り込んだ「委員会作業プログラム 2011」を公表した⁽⁴⁹⁾。

(45) 野村摂雄「国際海運のための温室効果ガス排出権取引制度の検討に向けて」『環境法研究』第 35 号 (2010 年) 178-182 頁参照。

(46) MEPC, “Mandatory Energy Efficiency Measures for International Shipping Adopted at IMO Environment Meeting”, *available at* <<http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/42-mepc-ghg.aspx>> (last visited 20th May, 2013).

(47) 2010 年までの MEPC での議論状況をまとめたものとして、森本清二郎・李志明・松田琢磨「国際海運の CO₂ 排出削減のための経済的手法—検討の現状と今後の論点—」『海運経済研究』第 44 号 (2010 年) 1-10 頁参照。

(48) “Directive 2009/29/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009”, *Official Journal of the European Union*, L140/63 (5 June 2009).

(49) European Commission, *Annexes to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*, (2010), p. 20, *available at* <http://ec.europa.eu/atwork/programmes/docs/cwp2011_annex_en.pdf> (last visited 9th Apr. 2014).

こうした流れの中、船舶からの GHG 排出に関する EU の規制として、EU 排出量取引制度 (EU-ETS) を国際海運に適用する海運 EU-ETS が検討された。同制度については、欧州委員会の組織内の研究機関である Joint Research Center (JRC)、同委員会が調査を依頼した CE-Delft、及びドイツ連邦環境省が調査を依頼した Öko-Institut が、その制度設計等をしており、それぞれが報告書を提出している。設計された制度の内容は、それぞれの報告書ごとに異なり一様ではない。しかしながら、提出された報告書のいずれもが、予定される海運 EU-ETS が、公海や他国水域において外国籍船が排出した GHG をも適用対象とする可能性について言及している⁽⁵⁰⁾。EU-ETS がいわゆるキャップ・アンド・トレード方式を採用しているため、EU 加盟国へ入港する船舶の排出総量に上限 (キャップ) が設けられるとなれば、海運 EU-ETS は、実際には EU 加盟国の水域外での事案に対し、課税やそれに準じた措置をとることと同様の意味を持つといえよう⁽⁵¹⁾。

(50) JRC Reference Reports, *Regulating Air Emissions from Ships: The State of the Art on Methodologies, Technologies and Policy Options*, (2010), p. 41; CE-Delft, *Technical Support for European Action to Reducing Greenhouse Gas Emissions from International Maritime Transport*, (2009), p. 238; Öko-Institut, *Integration of Marine Transport into the European Emissions Trading System: Environmental, Economic and Legal Analysis of Different Options*, (2010), pp. 62-63.

(51) 後述する航空機排出権事件において ECJ は、航空 EU-ETS はオープンスカイ協定において禁止される税・手数料に該当しないとしている。Judgment of the Court (Grand Chamber), (21st Dec. 2011) Case C-366/19, paras. 136-147; 確かに、国内政策の議論においては排出権取引と課税とは峻別・比較されることが一般的である。大塚直「地球温暖化に対する政策手法についての意見」1 - 2 頁, available at <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tikyuu/kaisai/dai01shuhou/01siryou3_3.pdf> (last visited 20th Feb. 2014); しかしながら、国際法の観点からすれば、両者は国家が GHG の排出に対し経済的な負担を課す点で共通しているため、両者の峻別が説得的とは思われない。実際、ECJ の判断に対する批判は枚挙に遑がない。例えば, B. F. Havel and J. Q. Mulligan, "The Triumph of Politics: Reflections on the Judgment of the Court of Justice of the European Union Validating the Inclusion of Non-EU Airlines in the Emissions

2013年6月にEUがIMOとの協調行動を表明したことから⁽⁵²⁾、EUが今後、海運EU-ETSを実施する可能性はさほど高くないのかもしれない。しかしながら、海運EU-ETSに関する管轄権の適用基準の検討は、シップリサイクル等⁽⁵³⁾、他の文脈においても寄港国管轄権を一方的に行使しようとするEUが、自らの管轄権行使をどのように正当化するかを理解する上でも重要と思われる。

(2) 海運 EU-ETS の適用基準

(i) 海運 EU-ETS の適用基準に関する予備的検討

上述したように、海運EU-ETSの制度設計を行った報告書は、いずれも外国籍船によるEU加盟国の水域外での排出に対する海運EU-ETSの適用の可能性を示している。これらの報告書はいわゆるシンクタンクにより作成されたものであり、その結論が直ちにEUの政策となるわけではない。しかしながら、これらの報告書は、公的機関の依頼を受けて作成されたものであり、政策決定者に参照されることから、EUの政策について大きな意味を持つと考えられる。そこで、想定される海運EU-ETSが国際法上どのように評価されるかについてのこれらの報告書の見解を順に検討する。

CE-Delftの報告書は、外国籍船による公海上での排出を規制したとしても、EUの水域を通過するのみの船舶には適用せず、寄港する船舶に対してのみ措置を講じる限り、必ずしも国際法違反とはならないと指摘す

Trading Scheme”, *Air and Space Law*, Vol. 37 (2012), pp. 27-32; B. Mayer, “Case Law: Case C-366/10”, *Common Market Law Journal*, Vol. 49 (2012), p. 1135 参照。

(52) European Commission, *Integrating Maritime Transport Emissions in the EU’s Greenhouse Gas Reduction Policies*, p. 4, available at <http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/com_2013_479_en.pdf> (last visited 19th Jan. 2014).

(53) シップリサイクルに関するEU独自の動きに関しては、U. D. Engels, *European Ship Recycling Regulation: Entry-Into-Force Implications of the Hong Kong Convention*, (2013), pp. 101-228 参照。

る⁽⁵⁴⁾。報告書においてその根拠は明示されていないが、同報告書が依拠するカゲソン（Kågeson）のレポートによれば、寄港国が自国に入港する船舶に対し広範な裁量を有していることが指摘されている⁽⁵⁵⁾。同報告書はまた、CO₂ 排出に関する一定の運航効率性を満たさない限り、船舶の EU への入港を禁止する措置を講じたとしても、CDEM 基準に関しては寄港国が国際基準よりも厳しい措置をとることが認められているため、当該措置は海洋法に反するものではないと指摘している⁽⁵⁶⁾。

Öko-Institut の報告書は、ある措置が属地主義に基づくとされるか域外適用とされるかは規制される行為が国家の領域で発生したか否かによるという前提の下、EU 域外の外国籍船に対し適用される海運 EU-ETS は域外適用にあたるとした。その上で、海運 EU-ETS は効果理論に基づき、原則として国際法上正当化されるとする。同報告書によれば、効果理論に基づき管轄権行使が正当化されるか否かは利益衡量によって決まる。具体的には、①管轄権を行使する国家に対する効果の重大性、②国際共同体の利益、③管轄権の域外行使により影響を受ける可能性のある第三国の利益、の三つを衡量する必要がある。この点、①気候変動は EU 諸国にも重大な悪影響を及ぼし、②国際共同体は海運からの CO₂ 排出の削減に利益を有し、③これらを上回る第三国の利益が海運 ETS の導入により影響を受けることは想定しにくいとする。このように、報告書は原則として効果理論に基づき海運 EU-ETS を正当化する一方で、同制度が UNCLOS 及び MARPOL73/78 と合致せず、国際法上正当化されない可能性も指摘する。しかしながら、UNCLOS 第 211 条 3 項は CO₂ 排出を含む海洋環境の汚染に関する入港条件を設定する沿岸国の裁量を認めているため、海運 EU-ETS の導入は UNCLOS 及び MARPOL73/78 と合致しないわけではない

(54) CE-Delft, *supra* note 50, p. 114.

(55) P. Kågeson, *Linking CO₂ Emissions from International Shipping to the EU ETS*, (2007), p. 30.

(56) CE-Delft, *supra* note 50, pp. 108 and 117-118.

と結論付ける⁽⁵⁷⁾。

上記二つの報告書が想定される海運 EU-ETS は現行国際法に合致しているのに対し、JRC の報告書は、EU が域外に管轄権を行使するための強固な法的基礎は現在のところ存在しないと指摘する。同報告書は、海運 EU-ETS が規制の対象とする CO₂ の排出は、第 218 条で規定する違法な排出にあたるため、寄港国管轄権の行使自体は同条により許容される可能性があるとする。しかしながら、セーフガードとして定められる第 228 条が旗国管轄権の優先性を規定しているため、EU の管轄権は大きく制限されると結論付ける⁽⁵⁸⁾。

(ii) 航空機排出権事件における欧州司法裁判所 (ECJ) の判断

このように、海運 EU-ETS の適用基準については、立法政策に影響を及ぼし得る多様な意見が確認される。他方で、この点に関する司法的判断としては、民間航空機を対象とした同様の規制である航空 EU-ETS (EU 理事会指令 2008/101 により規定される) に関し、ECJ が 2011 年に判断した航空機排出権事件が参照に値しよう。海運 EU-ETS とこの航空 EU-ETS とでは、対象が海と空と異なり、それぞれを規律する国際法も異なる。しかしながら、EU 域内に離着陸した航空機を対象に公海上空での排出までを規制する航空 EU-ETS は、次の点において、想定される海運 EU-ETS と一致している。すなわち、内水・領域内という領域主権に服する空間において公海・公海上空という領域外での排出に対して管轄権を行使するという点においてである。換言すれば、管轄権が属地主義に基づく適用となるか、それとも域外適用となるかを決定する基準に関して、航空 EU-ETS と海運 EU-ETS との間に理論的な差異は見受けられないのである。

航空機排出権事件において、原告たる米国企業等は、航空 EU-ETS が他国の主権を侵害するものであるため、指令 2008/101 を実施するための

(57) Öko-Institut, *supra* note 50, pp. 85-91.

(58) JRC Reference Reports, *supra* note 50, p. 41.

英国担保法は無効であると主張した⁽⁵⁹⁾。しかし、同事件において先決裁定を求められた ECJ は、航空 EU-ETS は他国の主権を侵害するものではないと判断した。その理由として、航空 EU-ETS は EU 加盟国の領域を離着陸する航空機のみを対象とするため、それらの航空機が「物理的に EU 加盟国の領域内に存在し、その結果、EU の無制限の管轄権の下に服する⁽⁶⁰⁾。」ことを挙げている。同判決は、航空 EU-ETS が属地主義に基づくものであると明確に述べているわけではない。しかし、判決に大きく影響を及ぼす法務官は「本件において EU は属地主義に依拠することができ⁽⁶¹⁾。」と述べており、この点を考慮すると、ECJ も同様の理解に立ち判決を下したと思われる⁽⁶²⁾。つまり、ECJ によれば、管轄権の行使が属地主義に基づくか否かは、管轄権の対象となる事案が発生した場所ではなく、航空機の所在という実際に管轄権が行使される場所によって決定されるのである。

さらに、ECJ は効果理論や客観的属地主義による正当化を行う。ECJ は、「部分的に領域外で発生した出来事に由来する」EU 域内での環境汚染に対しても EU は管轄権を行使することができるとし、その根拠として、効果理論や客観的属地主義に基づき管轄権を行使した先例を挙げている⁽⁶³⁾。また、法務官は、「大気汚染は国境を知らず、GHG は排出された場所に関係なく、世界中で気候変動に寄与することとなる。GHG は、あらゆる

(59) 国際法上、EU 加盟国が管轄権を有する場合、対外的には EU も管轄権を行使できることが議論の前提となっている。ECJ がこのような前提に立つことを想起させるものとして、Judgment of the Court, *supra* note 51, para. 124.

(60) *Ibid.*, para. 125.

(61) Opinion of Advocate General Kokott, (6th Oct. 2011) Case C-366/19, para. 150.

(62) 航空 EU-ETS は属地主義に基づくものであると ECJ が判断していると指摘するものとして、高村ゆかり「EU の航空機二酸化炭素排出規制—『規制の普及』戦略とその国際法上の課題—」『法学セミナー』693 号 (2012 年 10 月号) 12 頁。R. M. Nagle, "Aviation Emissions: Equitable Measures under the EU ETS", *Environmental Law Reporter News & Analysis*, Vol. 43 (2013), p. 10048.

(63) Judgment of the Court, *supra* note 51, para. 129; 効果理論と客観的属地主義の差異については、本稿 111-113 頁参照。

国家及び EU を含むあらゆる国家連合の環境及び気候に効果を及ぼし得る⁽⁶⁴⁾。」と、どちらかと言えば効果理論を想起させる表現を用いて海運 EU-ETS を正当化している。

第三章 寄港国管轄権の適用基準

第一節 属地主義か域外適用かの決定基準

(1) 属地主義の射程

近年の米国や EU による寄港国管轄権に関する実行については、属地主義に基づくのか、それとも域外適用となるのかがまず問題となっている。そして、寄港国管轄権の行使が属地主義に基づくか否かは、寄港国管轄権の行使としてとられる措置が入港条件の設定・強制とみなされるか否かによることは、第一章において確認した通りである。そのため、いかなる措置であれば入港条件の設定・強制とみなされるかが問題となる。この点に関し、保護する重要な利益を寄港国が特定する場合には、当該国家は自国水域外における行為に対する措置も、船舶の入港条件として課すことができるであろうと、ジョンソンは国家実行を挙げて主張する⁽⁶⁵⁾。つまり、彼女の見解によれば、EEZ 外で殺人を行わないことを入港条件として課すことが場合によっては可能となる。そのため、公海上で殺人が発生した船舶が寄港した際に、寄港国が当該殺人事件に対し管轄権を行使することが許容され得るのである。

このような見解に対しモレナーは、CDEM 基準以外の運航要件や航行実務 (navigational practices) については、寄港国管轄権の行使として領域を超えた規制を課すことが可能か否かに関しては注意を要すると指摘す

(64) *Supra* note 61, para. 154.

(65) L. S. Johnson, *Coastal State Regulation of International Shipping*, (2004), pp. 41-42.

る。彼によれば、仮にジョンソンの見解を認めるとなれば、UNCLOS において革新的に挿入された第 218 条の趣旨が没却されることとなる⁽⁶⁶⁾。また、Öko-Institut も、ジョンソンの見解に従って海運 EU-ETS を正当化することは、「国際法の一般原則の不法な迂回」になると指摘している⁽⁶⁷⁾。

この点、少なくとも排出に関しては、自国水域外で行われた場合には寄港国の管轄権に服するわけではないとの認識を国家が共有していることは、MARPOL73/78 や UNCLOS の起草過程からも明らかである。だからこそ、寄港国司法管轄権の導入をめぐり意見が対立し、同管轄権の行使に際してのセーフガードが詳細に規定されたのである。また、ジョンソンが国家実行として挙げている事例も⁽⁶⁸⁾、自国水域外での事案に関してまで、内水沿岸国が入港条件として課すことが可能なことの根拠となるものではない。したがって、自国水域外で行われた行為に対する措置も、内水沿岸国は入港条件として課すことができるとする彼女の見解は説得的でないと思われる。

このように沿岸国が入港条件として課す措置の限界が想起される以上、その限界の見極めが重要となろう。もちろん、ある措置を入港条件として課すことが可能か否かは個別・具体的に決定される。しかしながら、そのような決定を行うにあたっての一般的な基準が必要とされよう。この点、入港条件の設定・強制とみなされるか否かを決定するにあたっては、措置の対象事案の性質及び措置の内容の二つが基準として考えられる。

措置の対象事案が CDEM 基準等の場合には、航行中に変更可能ではないというその性質上、公海での違反があれば、内水での違反も当然に想定されると考えられる。他方で排出に関しては、その性質上、ある水域で違

(66) E. J. Molenaar, “Book Review on Coastal State Regulation of International Shipping”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 22 (2007), pp. 185-186.

(67) Öko-Institut, *supra* note 50, p. 85.

(68) Johnson, *supra* note 65, p. 42, footnote 141.

法な排出を行い他の水域では行わないといったように、水域ごとでの峻別が可能である。このように、措置の対象事案を水域ごとに峻別することが可能か否かが、入港条件の設定・強制とみなされるか否かを決定する一つの基準となるのである。これは、IUU 漁業のように水域ごとの峻別が可能である事案に対し、自国水域外での IUU 漁業の規制について、寄港国は原則として管轄権を行使できないとされてきた事実とも整合的である⁽⁶⁹⁾。

また、例えば、国際基準に合致しない構造の船舶が入港した際に、水域に関係なく、当該船舶の航行距離に準じて課金する措置をとるとする。この場合、公海上での航行に対しても課金していることとなり、そのような措置は正当化されにくくなる。他方で、航行を防止する措置のような場合、それが公海上での違反に対するものとも入港した際の違反に対するものともみなすことができるため、そのような措置を入港条件として課すことは正当化されやすくなる。措置の内容が課金のように水域ごとに峻別が可能か、それとも航行の防止のように峻別が困難かも、入港条件の設定・強制とみなされるか否かを決定する基準となるのである。

(2) 米国及び EU の実行と属地主義による正当化

(i) 米国の管轄権行使と属地主義

前章において示したように、米国裁判所は排出違反と油記録簿管理の違反とを峻別し、後者を米国の港での違反と構成することにより、属地主義に基づき管轄権を行使している。そのため、入港する船舶が公海上で違法な排出を行っていたとしても、その違法状態を正確に記入した油記録簿を

(69) このような事実を前提としているからこそ、IUU 漁業寄港国協定の起草過程においては、寄港国にどのような管轄権を認めるかについての議論が為されたのである。同協定における寄港国管轄権に関しては、J. L. Iten, “Les compétences de l’État du port”, *Annuaire français de droit international*, Tome 56 (2010), pp. 529-542 参照。

備え付けていた場合、偽証罪に基づく訴追・処罰はできない。このことは、RCCL 事件において米国裁判所自身も認めるところである⁽⁷⁰⁾。このように、二つの違反を明確に峻別するのであれば、正確な油記録簿を備え付けることを入港条件として課すことも不可能ではないかもしれない⁽⁷¹⁾。措置の対象事案である油記録簿の管理、とりわけ、同記録簿の備え付けは、水域ごとの峻別が不可能な、CDEM 基準に類似した性質と考えることも可能だからである。

しかしながら、上記議論の前提となる、排出違反と油記録簿管理の違反とを峻別することが、MARPOL73/78 に合致しているとは考えにくい。油記録簿の管理は、そもそも油の排出が適正に行われるよう作業者に注意を喚起するために規定されたものである⁽⁷²⁾。現行の MARPOL73/78 においても、油記録簿に対する寄港国の検査権限が明示されており、同権限は、排出違反についての訴訟手続の証拠を確保するためにコピーをとることを含んでいる。これらの事実を鑑みれば、排出違反と、それと密接にかかわる形で規定された油記録簿管理の違反とを峻別して訴追・処罰することは、MARPOL73/78 起草者の意図に反するものと思われる。

また実務的には、米国裁判所の論理構成に基づき訴追・処罰を行うことは、量刑の観点からも問題となるように思われる。アプロガー事件の第一審判決のように、排出違反そのものを関連させて量刑を確定するならばと

(70) *Supra* note 33, 11 F. Supp. 2d 1358, 1371.

(71) 自国水域外の排出について、別の違反行為を構成して責任を追及する可能性は以前より指摘されるところである。例えば、直前に寄港した港において油性残留物や他の汚染物が船上にあることを記録簿が証明しているにもかかわらず、タンクが綺麗な状態で到着する行為を、排出そのものとは異なる違法行為として処罰することについて、国際法協会英国支部の海洋法委員会は、管轄権の伝統的な基礎（属地主義）に基づくことができると指摘する。British Branch Committee on the Law of the Sea, "The Concept of Port State Jurisdiction", *International Law Association: Report of the Fifty-Sixth Conference held at New Delhi*, (1976), pp. 407-408.

(72) 海洋汚染・海上災害防止法研究会編『海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の解説』（成山堂書店、1996 年）59 頁。

もかく、第三控訴裁が判断したように、両者は関連行為ですらないとし、排出違反そのものに科されるであろう刑罰を科さないことは、公海上での違法な排出に対し、相応の罰を科さないこととなる。このことは、延いては公海上の違法な排出に対する米国による取締りの抑止機能に悪影響を与えるかもしれない⁽⁷³⁾。

(ii) 海運 EU-ETS と属地主義

仮に外国籍船による EU 加盟国の水域外での排出をも対象にする形で海運 EU-ETS が採用された場合、EU は、航空 EU-ETS における ECJ の見解と同様の理由づけによって正当化を試みるかもしれない。航空機排出権事件において ECJ は、「物理的に EU 加盟国の領域内に存在」する航空機は、属地主義に基づき EU の管轄権に服するとした。まず、前提として確認しなければならないのが、慣習法上の属地主義とは、あくまでも、領域内において発生した事案に対する管轄権を正当化するものであり、域外で発生した事案に対し、域内で管轄権を行使することを正当化するものではないという点である。したがって、ECJ の理由付けをそのまま受け入れることはできない。

ただし、海運 EU-ETS が入港条件として設定・強制されるものであれば、同措置は属地主義に基づく寄港国管轄権の行使として正当化され得る。入港条件として認められるか否かについては、海運 EU-ETS の対象事案の性質及び措置の内容によって決まる。この点、対象事案は CO₂ の排出という水域ごとの峻別が可能なものであり、また、措置の内容は排出量にキャップを課すという水域ごとに講じることが可能なものである。そのため、海運 EU-ETS が入港条件として設定・強制されるとは考えにくい。

また、ECJ が示唆したように、航空機の離着陸という、航空 EU-ETS の対象事案の一部が EU 域内において発生していることを理由に、同措置を客観的属地主義に基づき正当化することも考えられよう⁽⁷⁴⁾。ただし、こ

(73) 同様の指摘を行うものとして、Sparks, *supra* note 32, pp. 572-573.

(74) 航空 EU-ETS は属地主義に基づくことが可能であることを指摘するものとし

ここで留意しなければならないのは、排出と離着陸とは明確に峻別されるという点である。米国の実行でみた排出と油記録簿の管理とが密接な関連を有しているのに対し、排出と離着陸は完全に異なる事案である。どのような排出をしようとも、EU 域内に離着陸することもできれば、域外で離着陸することも可能である。そのため、域外で発生していると峻別される事案に対し、課税やそれに準じた措置をとることは、属地主義に基づく管轄権の行使とはみなされず、域外適用になると考えられよう。

第二節 域外適用の適用基準

(1) 効果理論

(i) 効果理論の性質及び要件

効果理論に関しては、客観的属地主義から派生したものとして、属地主義の一種とみなす整理もあるが⁽⁷⁵⁾、本稿では、域外適用の適用基準として検討する⁽⁷⁶⁾。さはさりながら、同理論はあくまでも属地主義をその基礎とするものである。そのため、効果理論に基づく管轄権の行使は、慣習法上の原則たる属地主義に基づき正当化されることとなり、同理論を規定する特別な条約や慣習法が更に必要とされるわけではない。この点において、後述する普遍主義とは大きく異なる。

特別な条約や慣習法を必要としないため、管轄権の域外適用に際して効果理論は援用されやすく、第二章で扱った実行においても、同理論に基づく正当化が見られる。RCCL 事件においてフロリダ州南部地区連邦地方裁判所は、偽証罪に対する管轄権の代替的な適用基準として、効果理論を

て、J. Scott and L. Rajamani, "EU Climate Change Unilateralism", *European Journal of International Law*, Vol. 23 (2012), pp. 475-476.

(75) 例えば、杉原高嶺・水上千之他（著）『現代国際法講義（第5版）』（有斐閣、2012年）81頁。

(76) 属地主義とは一線を画した域外適用としての効果理論の側面を強調してまとめるものとして、酒井啓亘、寺谷広司、西村弓、濱本正太郎『国際法』（有斐閣、2011年）91頁。

挙げている⁽⁷⁷⁾。さらに、ペトラリア事件メイン州連邦地方裁判所判決は、RCCL 事件を引用し、効果理論に基づく正当化は、偽証罪違反だけでなく油記録簿を備え付けることを怠る犯罪にも関連するとしている⁽⁷⁸⁾。同様に、ECJ 及び法務官も航空 EU-ETS を効果理論を想起させる論理構成に基づき正当化しており、Öko-Institut は海運 EU-ETS を正当化するものとして効果理論を挙げている。

効果理論とは、1945 年のアルコア事件判決以来、競争法の分野において米国裁判所により採用されてきた理論である。同理論は、1964 年に採択された対外関係法第二リステイトメントにおいて定式化され⁽⁷⁹⁾、1987 年に作成された第三リステイトメントにおいても同様に規定されている。同リステイトメントの第 402 条 1 項 (c) によれば、「米国の領域外において行われる行為であって、米国の領域内において実質的な効果を与えた、あるいは与えることを意図したもの」に対しては、効果理論に基づき管轄権を行使することが認められる。ただし、同規定のコメンタリーも言及するように、効果を与える意図があるにもかかわらず実際に効果を与えていない場合はごく稀である⁽⁸⁰⁾。一般的には、効果理論の援用に際しては、国内での効果の発生が求められよう。このことは、アルコア事件判決において、第二控訴裁が、「米国において結果 (consequence) を発生させていない行為」について処罰することを議会は意図していないと判断していることから確認される⁽⁸¹⁾。

このように、国内での効果の発生を要件とするのであれば、結果の領域内での発生に基づく客観的属地主義と効果理論がどのように異なるのかが

(77) *Supra* note 33, 11 F. Supp. 2d 1358, 1364.

(78) *United States v. Petraia Maritime Ltd.*, 483 F.2d 34, 38 (2007).

(79) American Law Institute, *Restatement of the Law Second, Foreign Relations Law of the United States*, (1965), p. 47.

(80) American Law Institute, *Restatement of the Law Third, Foreign Relations Law of the United States*, (1987), pp. 238-239.

(81) *United States v. Aluminum Co. of America et al.*, 148 F. 2d 416, 443 (1945).

問題となる。一口に効果理論といっても、アルコア事件以降、その定義に関しても様々な修正を受けており、第三リステイトメントのように、国境を越えた狙撃といった、一般的に客観的属地主義により説明される事案をも効果理論の中にも含める見解もある⁽⁸²⁾。しかしながら、アルコア事件判決に対し欧州からの強い反対が為された事実を考慮すると、効果理論は、欧州においても当時から広く認められていた客観的属地主義とは区別される必要がある。客観的属地主義は刑法の文脈で論じられ、違法行為（構成要件）の一部が自国領域において発生する場合にのみ援用可能であるのに対し、効果理論は競争法の文脈で論じられたため、より抽象的な効果が自国領域において発生していれば援用が可能な点で、両者は区別されよう⁽⁸³⁾。

（ii）船舶起因汚染と効果理論

上述のように説明される効果理論であるが、近年では競争法以外の分野へも拡張される傾向にある⁽⁸⁴⁾。米国のテック・コミンコ社事件判決においては、環境法の域外適用を効果理論に基づき行うべきであったとの指摘が為され⁽⁸⁵⁾、域外適用に消極的とされてきた環境法の文脈においても、域外適用を容認する学説は見られるようになってきている。しかしながら、そのような学説でさえ、効果理論に基づく域外適用が認められるのは、自国国内において効果が発生している場合に限られるとしている⁽⁸⁶⁾。したがって、公海上での排出が自国水域に影響を及ぼした、又は及ぼすであろう場合でなければ、寄港国は効果理論に基づき管轄権を行使することはできない。

(82) American Law Institute, *supra* note 80, p. 239.

(83) R. Y. Jennings, "Extraterritorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws", *British Year Book of International Law*, Vol. 33 (1957), pp. 158-159 and 175.

(84) A. Parrish, "The Effects Test: Extraterritoriality's Fifth Business", *Vanderbilt Law Review*, Vol. 61 (2008), pp. 1456-1457.

(85) J. S. Addis, "A Missed Opportunity: How *Pakootas v. Teck Cominco Metals, Ltd.* Could Have Clarified the Extraterritoriality Doctrine", *Seattle University Law Review*, Vol. 32 (2009), pp. 1046-1047.

(86) *Ibid.*, p. 1025.

効果理論により正当化される範囲が上述のように限定されるのであれば、同範囲は、客観的属地主義により正当化される範囲と一致することとなる。そのため、環境法の文脈においては、客観的属地主義さえ援用すればよく、効果理論を援用する必要はないかもしれない。また、GHGの排出のように、地球全体を通して自国にも影響を与え得る事案に対する管轄権の行使を、効果理論によって正当化することは適当でないと思われる。仮にこのような正当化が許容されるとなれば、属地主義に基礎を持つ効果理論により、域外適用が際限なく正当化されるという事態を招きかねないからである⁽⁸⁷⁾。

(2) 普遍主義

(i) 理論的可能性

地球全体に対し影響を及ぼす事案に対する管轄権を正当化するにあたっては、効果理論に比べ、普遍主義の方がより適切であると思われる。なぜなら、普遍主義とは、他の適用基準と異なり、国家利益への直接的な侵害ではなく、国際共同体の利益が侵害されたことを理由に、国家の管轄権行使を正当化するものだからである。このように根拠づけられることもあり、普遍主義に基づく管轄権たる普遍的管轄権とは、「事案といかなる連関も有さない国家が特定の事案に対し行使する管轄権（立法・執行・司法のいずれかまたはそれらの組み合わせ）」と定義される⁽⁸⁸⁾。

実際、自国水域外での排出に対する管轄権の行使が普遍主義に基づくとされることは、UNCLOS 第 218 条の文脈において議論されている。UNCLOS 第 218 条 1 項に規定される管轄権の対象は、自国水域外での排出とされているため、外国籍船からの排出であれば、当該排出と沿岸国との間にはいかなる連関も存在しない。そのため、普遍的管轄権の定義に鑑

(87) 同様の指摘を行うものとして、Jennings, *supra* note 83, p. 175.

(88) 拙稿「海賊行為に対する普遍的管轄権の位置づけ—管轄権の理論的根拠に関する再検討—」『早稲田法学会誌』第 63 巻 2 号（2013 年）125-126 頁参照。

みれば、同項における寄港国管轄権は普遍的管轄権の一形態と分類されるのである。河西も、「公海上での基準違反の排出に関しては、属地的、属人的なリンクが一切ないにもかかわらず、入港国の執行を認めている点で、普遍主義的であることは否めない^{(89)〇}」と指摘する。また、岩間も、第 218 条 1 項が「引渡ししか訴追か」の義務に類似した法構造であることを指摘し、同義務が普遍主義に基づくものであるから、寄港国管轄権も普遍主義により説明されるとする^{(90)〇}。バンやヤンも、第 218 条 1 項の寄港国管轄権は普遍主義に基づくものであると主張している^{(91)〇}。

他方で、船舶起因汚染はその性質上、普遍的管轄権に服する犯罪とは異なるとの指摘も為される。ムーラディアンは、船舶起因汚染が普遍的管轄権の対象ではないことの根拠として、戦争犯罪等とは異なり環境損害への脅威は、国際共同体によって国際秩序の脅威とみなされているわけではないことを挙げている^{(92)〇}。このように、船舶起因汚染及びその不処罰が国際共同体の利益を侵害するものではないと主張される一方で、ヴォルフムは、海洋環境の保存のために規則を制定し、施行することは国家の共同体 (community of States) の利益であると主張する^{(93)〇}。また、ビニユは寄

(89) 河西直也「国際基準と国家の立法管轄—船舶起因汚染をめぐる法令の適用関係に関する一考察—」『新海洋法制と国内法の対応 (第 1 号)』(1986 年) 134 頁、脚注 58。同様の指摘を行うものとして、村上暦造「入港国管轄権と国内法の対応」『海洋関係国内法の比較研究 (第 1 号)』(1995 年) 129 頁。薬師寺公夫「国連海洋法条約と海洋環境保護：越境海洋汚染損害への対応」『国際問題』617 号 (2012 年) 32 頁。

(90) 岩間徹「入港国管轄権について」『一橋論叢』第 92 巻 5 号 (1984 年) 656-657 頁。これに対し栗林は、第 218 条 1 項の規定が、「引渡ししか訴追か」のように義務を課すものではないこともあり、同項が普遍主義に基づくという見解を否定している。栗林忠男『注解国連海洋法条約〈下巻〉』(有斐閣, 1994 年) 107 頁。

(91) Bang, *supra* note 1, p. 298; Yang, *supra* note 6, p. 111.

(92) C. P. Mooradian, "Protecting 'Sovereign Rights': the Case for Increased Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution in the Exclusive Economic Zone", *Boston University Law Review*, Vol. 82 (2002), pp. 790-792.

(93) R. Wolfrum, "IMO Interface with the Law of the Sea Convention", in M. H. Nordquist and J. N. Moore (eds.), *Current Maritime Issues and the International*

港国について、自国の利益が侵害されているわけではないため、一般利益 (intérêt général) のために機能するものとみなされなければならないと指摘する⁽⁹⁴⁾。ニュージーランドも同様に、「自国及び他国の利益を保護するためだけでなく、海洋環境を保護するという国際共同体の利益のために、寄港国は自由に行動することができるべきである⁽⁹⁵⁾。」とジュネーブ会期において主張している。

上述の議論状況が示すように、船舶起因汚染及びその不処罰が国際共同体の利益を侵害するか否かについては意見が対立している。確かに、違法な排出が、戦争犯罪のように国際公序ともいべき国際共同体の道徳的な利益を侵害する性質を有するとみなすことは困難であろう。しかしながら、航行の自由という国際共同体の実利的な利益を侵害するが故に海賊行為が普遍的管轄権に服するように、船舶起因汚染も、道徳的な利益は侵害しないとしても、海洋環境という実利的な利益を侵害することから、普遍的管轄権に服すると考えることはできよう⁽⁹⁶⁾。

(ii) 特別な条約又は慣習法の必要性

公海上の排出に対する寄港国管轄権は、理論的には普遍主義に基づくと説明され得るが、特別な条約又は慣習法が存在しない場合に、このような正当化を行うことは難しい。慣習法上原則とされる属地主義を基礎とする

Maritime Organization, (1999), p. 232.

(94) D. Vignes, "La juridiction de l'Etat du port et le navire en droit international", in SFDI (ed.), *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, (1992), pp. 149-150.

(95) Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, *The Law of the Sea: Enforcement by Port States, Legislative History of Article 218 of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, (2002), p. 15; また、同様の指摘を行うものとして、田中嘉文「国連海洋法条約体制の現代的課題と展望」『国際問題』617号(2012年)12頁。

(96) 拙稿「前掲論文」(注88)130頁。ムーラディアンも、船舶起因汚染に対する普遍的管轄権を否定する一方で、経済的観点から、将来においては海洋環境汚染に対する普遍的管轄権が認められ得ることを指摘している。Mooradian, *supra* note 92, p. 793.

効果理論と異なり、普遍主義はあくまでも例外として許容されるものにすぎない。そのため、普遍的管轄権行使の正当化にあたっては、特別な条約又は慣習法が必要とされるのである。実際、普遍的管轄権に服すると現在考えられている事案に関しては、ジェノサイドや拷問等、その多くが国際条約の規律対象となっている⁽⁹⁷⁾。公海上の排出に関しては、UNCLOS 第 218 条 1 項の規定があるからこそ、同行為に対する普遍的管轄権は許容されているのであって、同項が不存在の場合に許容されるとは思われないのである。

確かに、公海上の排出に対する普遍的管轄権が、UNCLOS を離れ、慣習法上認められると考えることができないわけではない。UNCLOS 第 218 条が条約採択後に慣習法となったとの主張も為されている。例えば、バーニー・ボイルは、その著書の『国際法と環境』の第 1 版（1992 年出版）においては、第 218 条は「あるべき法（lex ferenda）」を規定したものであるとしているのに対し⁽⁹⁸⁾、2002 年に出版された第 2 版においては、「第 218 条が慣習法となったことを否定する国家は存在しない⁽⁹⁹⁾。」と指摘している。ただし、もし第 218 条 1 項が慣習法になるとすれば、UNCLOS が規定するセーフガードも併せて慣習法になると考えられる。仮にセーフガードは慣習法とならず第 218 条 1 項に規定される寄港国司法管轄権のみが慣習法上認められるとなれば、UNCLOS の締約国のみがセーフガードに拘束され、非締約国はセーフガードに拘束されないこととなる。MARPOL73/78 では認められなかった寄港国司法管轄権が UNCLOS にお

(97) 管見の限り、条約が作成される前に普遍的管轄権に服するとの主張が為されたものは、海賊行為及び人道に対する罪に限られる。

(98) P. Birnie and A. Boyle, *International Law and the Environment*, 1st ed., (1992), p. 282; ヤンも、第 218 条が慣習法になったとみなすのは時期尚早であると指摘する。Yang, *supra* note 6, p. 111.

(99) P. Birnie and A. Boyle, *International Law and the Environment*, 2nd ed., (2002), p. 376; 2009 年に出版された第 3 版も、第 2 版と同一の指摘をしている。P. Birnie, A. Boyle and C. Redgwell, *International Law and the Environment*, 3rd ed., (2009), p. 422.

いて認められるに至った背景に、セーフガードを組込むことによる国家間の妥協があった事実に鑑みると⁽¹⁰⁰⁾、このようなセーフガードを取り除く形での慣習法が形成されるとは考えにくい。

そのため、仮に公海上での排出に対する寄港国司法管轄権が慣習法上許容されるとしても、金銭罰以外の処罰を科した米国の実行は当該慣習法とは合致しないと思われる。UNCLOS 第 218 条 1 項や上述した慣習法に基づけば、公海上の排出に対しても寄港国司法管轄権を行使することは認められるため、米国が同管轄権を行使すること自体は国際法上問題とはならない。他方で、普遍主義に基づき公海上の排出それ自体を取り締まるとなれば、非金銭罰を科すことが UNCLOS 第 230 条 1 項や同内容の慣習法に反することとなるのである。米国裁判所は国際法を尊重しているとの見解も見られるが⁽¹⁰¹⁾、米国の実行は、このようなセーフガードに違反するものと考えられる⁽¹⁰²⁾。同様に、想定される海運 EU-ETS も UNCLOS の規定する要件を満たさず、現行国際法と合致することはないように思われる。仮に CO₂ の排出が UNCLOS 第 218 条 1 項でいうところの「排出」に該当

(100) セーフガードに関しては、ロンドン会議においても既に同様の提案が為されていたが、海運国や社会主義国は、パッケージ・ディールとして採択される見込みであった UNCLOS の議論を意識し、同会議において寄港国司法管轄権を認めることには消極的であったと指摘されている。M'Gonigle and Zacher, *supra* note 19, p. 232; Lowe, *supra* note 14, p. 639.

(101) 例えば、K. T. Martin, "U.S. Control over Extraterritorial Water Pollution: The Interplay between International and Domestic Law", *Journal of Natural Resources and Environmental Law*, Vol. 22 (2007), pp. 215-216; ベルグは、米国は「国際法によって課される執行に対する制限を迂回する (circumvent) 創造的な法的戦略を追求してきた」と評している。N. H. Berg, "Bringing It All Back Home: The Fifth and Second Circuits Allow Domestic Prosecutions for Oil Record Book Violations on Foreign-Flagged Vessels", *Tulane Maritime Law Review*, Vol. 34 (2009), p. 254.

(102) 米国の実行が UNCLOS 第 230 条 1 項を無効化し得ることを指摘するものとして、A. Pozdnakova, *Criminal Jurisdiction over Perpetrators of Ship-Source Pollution: International Law, State Practice and EU Harmonisation*, (2013), p. 189.

し⁽¹⁰³⁾, EU-ETS の適用が同項の「手続」に含まれるとしても⁽¹⁰⁴⁾, 海運 EU-ETS が「国際的な規則及び基準」に基づいていない以上, 同措置が国際法に合致しているとは考えにくいのである。

結びに代えて

寄港国管轄権の行使を国際法の観点から評価するにあたっては, まず, 当該行使が入港条件の設定・強制, すなわち, 属地主義に基づくものとみなされるか否かを決定する必要がある。具体的には, 寄港国管轄権の行使としてとられる措置の対象事案が水域ごとに峻別可能か, また, 措置の内容が水域ごとに峻別可能かを基準として決定される。寄港国管轄権の行使が属地主義に基づくとみなされない場合, 当該行使は効果理論や普遍主義により正当化される必要がある。前者の場合には, 管轄権の対象事案が自国領域に効果を及ぼしていることが, 後者の場合には, 普遍的管轄権を規定する特別な条約又は慣習法が必要とされる。

このようにまとめられる既存の管轄権理論によれば, 本稿で検討した米国の油記録簿管理違反の訴追・処罰や海運 EU-ETS は, 国際法に合致しない寄港国管轄権の行使とみなされよう。他方で, 米国や EU の実行が達成しようとする目的, すなわち, 公海上での違法な排出の取締りや海運からの GHG の削減は, 国際法に合致した他の手段(措置)によっても達成可能と思われる。例えば米国は, UNCLOS のセーフガードに合致する形で違法な排出を抑止するために, MARPOL73/78 や APPS に違反する疑

(103) 第 218 条 1 項の「排出」が, MARPOL73/78 の附属書 I ~ VI で規制されるような, 多様な物質の排出を含むことを指摘するものとして, H. Dipla, "Préservation du milieu marin versus liberté de la navigation: la lutte contre la pollution par les navires et les pouvoirs de l'État du port", *Annuaire du droit de la mer*, Tome VIII (2003), p. 310.

(104) 「手続」が幅広い措置を含むことを指摘するものとして, Pozdnakova, *supra* note 102, pp. 149-150.

いのある船舶の入港を禁止する動きを見せている⁽¹⁰⁵⁾。また、EU も、一定の燃料効率を満たした船舶に対してのみ入港を認めるといったように、属地主義に基づく管轄権行使を通じて目的を達成することも可能であろう。しかしながら、国際法に合致するように留意してとられるこれらの措置が、国際共同体にとってはもちろん、各国家にとっても望ましいものといえるかについては精査する必要がある。UNCLOS 第 230 条 1 項により禁止されているにもかかわらず、米国が船員に拘禁刑を科すようになった背景には、海運会社に金銭罰を科したとしても、RCCL のように再犯を繰り返す企業があり、抑止力の観点から十分でないことが指摘される⁽¹⁰⁶⁾。また、EU が海運に EU-ETS を導入しようとしたのは、同措置が費用対効果の観点から優れていると考えられたためである⁽¹⁰⁷⁾。

便宜置籍船国、船員供給国、海運会社所在地国と、各国が立場を明確に異にするため、寄港国管轄権を規律する国際法の形成に関しては意見が対立し易い。しかしながら、各国が対立して新たな法を形成することができず、それぞれが、国際法に違反しない形で寄港国管轄権を行使した結果、いずれの国家もが利益を得ないという場合もあり得るのである。確かに、法の支配がますます強調される現在の国際社会においては、本稿において示したように、管轄権の一方的な行使が国際法に合致しているか否かを判断することは重要である。しかしながら、米国や EU の実行を単に国際法と合致しないものとみなすのではなく、なぜこのような寄港国管轄権の一方的な行使が行われるに至ったのかを真摯に検討し、新たな条約の締結・慣習法の形成へとつなげていくことが、寄港国管轄権を今後発展させていく上ではより重要となろう。

(105) B. S. Gullo, "The Illegal Discharge of Oil on the High Seas: The U.S. Coast Guard's Ongoing Battle against Vessel Polluters and a New Approach toward Establishing Environmental Compliance", *Military Law Review*, Vol. 209 (2011), pp. 166-174 参照。

(106) 同様の指摘を行うものとして、D. P. Kehoe, "United States v. Abrogar: Did the Third Circuit Miss the Boat?", *Environmental Law*, Vol. 39 (2009), pp. 40-42.

(107) CE-Delft, *supra* note 50, pp. 102-129.

【本稿は、早稲田大学特定課題 2013A-817 として早稲田大学より研究助成を受けた研究成果に基づくものである。】