



油による海洋汚染の防止と国際法 : 海の環境保護と 国際法

芹田, 健太郎

(Citation)

神戸商船大学紀要. 第一類, 文科論集, 21:17-53

(Issue Date)

1973-01

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/E0035365>



油による海洋汚染の防止と国際法

― 海の環境保護と国際法 ―

芹 田 健 太 郎

はしがき

一、油による海洋汚染防止のための国際条約（一九五四―一九六九）

二、トリ―・キャニオン号事件（一九六七）と慣習国際法

三、油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約（一九六九）
あとがき

は し が き

本年六月にはスエーデンのストックホルムにおいて国連人間環境会議が開催され、社会の関心は、今日、人間の生活環境をどのようにして守るか、自然と人間との係り合いはどのようにあるべきか、という方向に向い、環境破壊に対する法的統制のため、わが国においても法律家たちは、公害問題を前にして、「環境権」(environmental right)の構成にとり組んでいる。⁽¹⁾

ところで、ここに取り上げる問題は、海洋環境保護のための法制度、それも国際法制度のうち、油による海洋汚染による海洋汚染の防止と国際法

染——油濁——に関する国際法の素描である。われわれは体験的に海が汚されて来たことを知っている。この大阪湾では先ず海水浴場の相次ぐ閉鎖となって現われ、そして今や瀬戸内海全体が一大溝川化する危険が指摘されている。汚染物質が油に限らないことも周知のことである。しかし、本稿では汚染源も油に限った。そして核物質その他の有害物質による海洋汚染と国際法の問題は別稿に譲ることとする。油濁に関する国際法の規則は、油濁の防止と油濁の責任の問題をめぐるものに大別されるが、本稿ではこの点でも防止の問題のみに限った。⁽²⁾

さて、本年六月二十六日、マラッカ海峡を航行中のシェル石油タンカー「マトター号」(二十一万トン)が座礁し原油一千トンが流出した。しかし世人の注目をひいたのは一九六七年三月十八日の事件である。同日イギリスのコーンウォール南西沖のシリー群島附近においてリベリア船籍のトリリー・キャニオン号が座礁し、約六万トンの原油が流出し、コーンウォール海岸、さらにブルターニュ海岸(フランス)にまで流れつき、多大な損害を与えた。このトリリー・キャニオン号事件が提起した問題はあまりにも大きく、それまでの海事に関する国際的な制度の再検討を迫まられることになった。こうして政府間海事協議機構IMCOが中心となって問題を検討し、一九六九年十一月に開催された海水汚濁損害に関する法律会議 (la conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer de 1969) において「油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約」(International Convention relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties, Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures) および「油濁損害に対する民事責任に関する国際条約」(International

Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) の二つの条約が採択された。従ってトリイ・キャニオン号事件前の制度と、同事件のときにとられた諸措置に対応する法制度、ならびに一九六九年条約が設けている制度について検討することが、油濁防止の法制度を明らかにする上で必要であろう。尚、油濁は、トリイ・キャニオン号事件に代表されるように、事故によっても引き起こされるが、船舶から海洋に油を排出することによっても引き起こされる。そしてトリイ・キャニオン号事件までの国際的な努力は、船舶からの油の排出の規制に主として向けられていた、といえよう。この意味で最初の条約は、一九五四年に締結された「油による海洋汚染防止のための国際条約」(International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954) である。先ずここから検討を始めることにする。

- (1) ジュリスト(特集) 環境—公害問題と環境破壊(一九七一・一一・一〇)参照。憲法における位置づけの問題で、小林直樹「憲法と環境権」(前掲ジュリスト) 参照、ほかに「環境権確立のための提言」(ジュリスト四七九号) 等。
- (2) 本稿は法学の専攻科における特別講義のために取り急ぎまとめたものであり、このまゝのため E.D. Brown, *The Legal Regime of Hydrospace*, London, Stevens & Sons, 1971 の第三部から大きな示唆を受けた。一部資料について日本船舶協会のお世話になった。

一 油による海洋汚染防止のための国際条約(一九五四—一九六九)

油濁防止条約に関してイニシヤチブをとったのはイギリスであり、一九五二年九月に運輸大臣 (Minister for Transport) に任命された委員会が、一九五三年七月に報告書を提出し、英国沿岸水域の油濁を防止するための唯一の方法は、油濁を避けるための「行動規則」(“Code of conduct”) についての国際的合意のみである、という

油による海洋汚染の防止と国際法

考えを示し、やはり一九五二年に設置された別の委員会が国際会議の招集を決定したことであった。会議は一九五四年四月二十六日から五月十二日まで開かれ、国際条約（以下五四年条約と略称）が採択された。この会議には日本も代表を派遣した。⁽¹⁾政府間海事機構 I M C O が一九五八年三月に成立し、五九年に事務を引き継ぐまでの期間、イギリスに事務局が置かれた（条約二十一条）。この五四年条約は、I M C O が招集し一九六二年三月二十六日から四月十三日まで開かれた会議によって大幅に改正された。日本は、ロンドンで開催されたこの会議に参加し、この六二年に改正された条約（以下六二年改正条約と略称）に六七年八月二十一日加入した（日本について効力発生同年十一月）。日本はこの条約に加入するに先立って、六七年八月一日「船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律」（昭和四十二年八月一日法律第百二十七号）を制定した。その後条約は一九六九年に再び改正されたが、この改正は未だ発効するに至っていない。尚、日本はこの六九年の改正を考慮して、前述四十二年の法律（以下旧海水油濁防止法と略称）を廃止し、四十五年末に「海洋汚染防止法」（昭和四十五年十二月二十五日法律第百三十六号）を制定した。この法律は本年六月二十五日から全面的に施行されることとなった（同法附則第一条）。従ってここでは、先ず六二年改正条約の基本的枠組、次に六九年改正条約の改正点について触れることにする。

A、一九六二年改正条約

一九六二年改正条約は、船舶からの油の排出の禁止を規定するものであるが、一般的禁止ではなく、二つの点で条件付禁止である。一つは禁止される「油」(oil) および「油性混合物」(oily mixture) が定義され、もう一つは排出が禁止される海域が定められていることである。

(1) 条約適用対象の船舶(第二条)

本条約の適用される船舶は、締約国領域で登録された船舶および登録はされていないが締約国の国籍を有する船舶である(日本については船舶法第一条が日本船舶の要件を定め、第五条で登録、船舶国籍証書について定める)。

但し次の船舶は除かれる(二条一項(a)―(d))

(a) 一五〇総トン以下のタンカーおよび五〇〇総トン以下のその他の船舶には適用されない(四十二年の旧海水

油濁防止法第十条一項参照)

(b) 捕鯨業に従事する船舶で現に捕鯨作業に使用されている場合(旧海水油濁防止法第七条一項五号および昭和四

十五年の海洋汚染防止法第四条六項参照)

その他に五大湖等を航行する船舶(c) およびその他の補助的船舶(d) が除外されている。

(2) 禁止される行為(第三条) およびその例外(第四条、第五条)

「禁止海域」(Prohibited Zones) における船舶からの油または油性混合物の排出が禁止されている。本条約の適用対象となる船舶(以下単に船舶という)は、この禁止との関連では三つに分類されている。第一はタンカー(三条(a)号)であり、第二はタンカー以外の船舶(三条(b)号)である。タンカー以外の船舶からの油または油性混合物の排出の禁止は、条約が船舶の関連する領域に関して効力を生じた日から三年を経て後にのみ適用される。ただし廃油処理施設が整備されていない港に入港するために当該港に向って航行中の場合にはこの禁止は適用されない。ただこの場合の油または油性混合物の排出は、陸岸からできるかぎり離れて行なわれなければならない(旧海水油

油による海洋汚染の防止と国際法

濁防止法第五条二項および三項ならびに附則第二条一項および二項参照）。そして第三は総トン数二万トン以上の船舶であつて条約が効力を生ずる日以後に建設契約が結ばれたもの（三条(c)号）であり、これらの船舶からの排出はいかなる海域においても禁止される。ただし、特別の事情により油または油性混合物を船内に保留することが適当でない（neither reasonable nor practical）と船長が認める場合には、禁止海域の外において排出することができる（旧海水油濁防止法第六条一項および二項参照）。

さて、このように条約第三条によつて船舶からの油または油性混合物の排出が一定海域において禁止されているのであるが、この第三条の原則に対して、第四条および第五条で例外が規定されている。

第五条の規定は、船舶のビルジからの油性混合物の排出、いわゆるビルジの排出に関するもので、条約が効力を生じた日から一年を経過するまでは第三条は適用されず（五条(a)号）、一年を経過した後も、船舶の機関室以外の場所から流出した潤滑油（lubricating oil which has drained or leaked）を含まないビルジの排出は認められている（五条(b)号）（旧海水油濁防止法第七条一項四号参照）。

第四条の規定は、昭和四十二年の「船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律」（旧海水油濁防止法）第七条第一項一号、二号および三号の規定となつて現われている通りである。

第三条の排出の禁止は次の各号の一に該当する場合には適用されない。

(a) 船舶の安全を確保し、船舶もしくは積荷の損傷（damage）を防止し、または海上において人命を救助するための油または油性混合物の排出。

(b) 船舶の損傷その他不可避な漏れ (unavoidable leakage) から生ずる油または油性混合物の漏出 (escape of oil or of oily mixture)。ただし、損傷が起こり、漏れを発見したのち、漏出を防止し、または減少させるために、あらゆる合理的な措置をとった場合に限る。

(c) 船舶の使用する重油または潤滑油の清浄化 (the purification or clarification) により生ずる残留物 (residue) の排出。ただし、この場合の排出は、陸岸からできるかぎり離れて行なわれなければならない。

(3) 「油および油性混合物」の定義と「禁止海域」の設定

一 六二年改正条約でいう「油」とは、原油 (crude oil) 燃料油 (fuel oil) 重ディーゼル油 (heavy diesel oil) および潤滑油 (lubricating oil) をいう。わが国の法律は、旧海水油濁防止法 (第二条) が「原油、重油 (運輸省令で定める重ディーゼル油を含む……) 及び潤滑油……」とし、海洋汚染防止法 (第三条) が「原油、運輸省令で定める重油及び潤滑油……」とするが、これはわが国では「重油」とは、海洋汚染防止法施行規則 (昭和四十六年六月二十三日運輸省令第三十八号) 第二条により「日本工業規格 K 二二〇五 (重油) に適合する重油」つまり (fuel oil) と、これ以外の重油で「日本工業規格 K 二二五四 (石油製品蒸留試験方法) により試験したときに (尚、一九六二年改正条約第一条一項の文言によれば when tested by A. S. T. M. Standard Method D. 86/59 筆者) 摂氏三百四十度以上の温度で体積の五十パーセントをこえる量が蒸留される重油以外の重油」つまり heavy diesel oil である船舶用ディーゼル油 (marine diesel oil) の双方について言われるからである (旧海水油濁防止法の下でもこの事情は変わらない。旧海水油濁防止法施行規則 (昭和四十二年八月三十一日運輸省令六十六号) 第一条参照)。

油による海洋汚染の防止と国際法

従つて「油性」(oily) というのも「油」の定義に應じて解釈されねばならない。そして「油性混合物」というのは、これらの油の含有量が一万立方センチメートルにつき一立方センチメートル以上である混合物のことをいう。尚、わが国の法律は、条約にいう「油および油性混合物」のことを単に「油」という（旧海水油濁防止法第二条一項および海洋汚染防止法第三条一号）。

二 「禁止海域」は条約附属書 A に規定されている通りである。

第一は、基線（一九五八年の領海及び接続水域に関する条約にいう基線）から五〇カイリ以内のすべての海域である。第二は、わが国の政令「船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律第五条第一項第二号の沿岸海域を定める政令」（昭和四十二年十一月九日政令第三百四十三号）が別表で掲げる海域と同じである。ただし、ソ連は六二年改正条約に、一九六九年九月三日に加入したので、条約附属書 A (2) (d) の「黒海及びアゾフ海」海域に関する規定によりアゾフ海およびソ連の黒海に臨む海岸の基線から百カイリ以内の海域が禁止海域となった。

(4) 履行の確保の手段

条約の実施を容易にするために条約が規定する手段は、油記録簿 (Oil Record Book) の備え付けの義務化と油記録簿の検査（第九条）および違反（第三条と第九条の違反）に対する処罰である（第六条）。

(イ) 油記録簿の備え付け

油を燃料として使用するすべての船舶およびすべてのタンカーは油記録簿を船舶内に備え付けなければならない（第九条一項および四項）。そして、油記録簿は最後の記載をした日から二年間船舶内に保存しなければならない

(同四項) (旧海水油濁防止法第九条一項、二項および三項参照)。

この油記録簿には、当該船舶において次の作業が行なわれたときは、そのつど、記載がなされなければならない(九条二項)。

- (a) タンカーの貨物油タンクへのバラストの積込みおよびよごれたバラストの排出
- (b) タンカーの貨物油タンクの洗浄
- (c) タンカーのスロップ・タンクにおけるセトリングおよび水の排出
- (d) タンカーのスロップ・タンクその他からの油の残留物 (oil residues) の処分
- (e) タンカー以外の船舶の燃料油タンクへのバラストの積込み又は燃料油タンクの航海中の洗浄
- (f) タンカー以外の船舶の燃料油タンクその他からの油性残留物の処分
- (g) 事故その他の例外的理由による油の排出または漏出
- (四) 検査 (九条五項)

いづれの締約国も、その権限ある当局にこの油記録簿をいづれの船舶の船内においても検査させることができる。ただし当該船舶がその締約国領域内の港内にあり、かつ当局の行動が迅速に行なわれ当該船舶の航行を遅らせないことを要する。権限ある当局は、油記録簿の記載事項の写しを作成し、その写しが真正である旨の証明を船長に対して求めることができる。こうして作成された写しは司法手続において記載の中で述べられている事実の証拠 (evidence of the facts stated in the entry) として許容される。

ハ 罰 則（第六条）

油の排出に関する禁止（第三条） および油記録簿備え付け義務（第九条）の違反は、当該船舶に関係ある領域（第二条一項参照、前述）の法律によって処罰される。領海の外での不法排出に科すべき罰は、こうした排出を思い止まらせるに十分なほど厳しく、少くとも領海内での同じ違反に対する罰と同じでなければならない。わが国の場合、旧海水油濁防止法によれば、条約第三条違反の場合「三月以下の懲役又は十万円以下の罰金」（同法第三十六条）、条約第九条違反の場合「一万円以下の罰金」（同第三十九条）であった（尚、海洋汚染防止法第五十五条および五十八条によれば、前者の場合「六月以下の懲役又は二十万円以下の罰金」であり、後者の場合は「五万円以下の罰金」である）。

処罰はこのように当該船舶に関係ある領域の法律によって行なわれるのであるが、他の締約国政府は、当該船舶の条約違反についての証拠の細目を書面によって、当該船舶の関係領域の政府に提供することができ、こうした通報を受けた政府は、訴訟を維持するに十分な証拠が利用可能であると認めるときには、船舶所有者または船長に対する手続をとらねばならないとされている（十条）。

B、一九六九年改正条約

一九六二年改正条約の主要な枠組は以上述べてきたところで明らかであろうと思われる。一九六九年の改正を正しく評価するには、ブラウンの言うように、汚染の原因の分析やタンカー業界の実行の最近の発展を見る必要があり、《Clean Seas Code》やその一部をなすロット・システム（the Load-on-Top [LOT] system）について触れておかねばならないと思われるが、本稿では、六九年改正条約が未発効のことでもあり、主要な改正点にのみ触れ

ておきたい。

第一は、「油性混合物」の定義が変化したことである。これは、六二年改正条約を基礎にしていたわが国の旧海水油濁防止法第二条一項から六九年改正条約を基礎にした海洋汚染防止法第三条一号への変化の中に見られる通りである。すなわち、油性混合物とは、原油、燃料油、重ディーゼル油および潤滑油を含む混合物を意味し、その混合物における油の含有量を問題としない。

第二は、第三条の改正である。六二年改正条約での排出の禁止は、船舶の種類によって異なる扱いがなされており、船舶を三つのカテゴリーに分けていたことは既に述べたとおりである。六九年の改正はこの点を改め、タンカーとタンカー以外の船舶に二分し、二万トン以上の船舶というカテゴリーを廃止し、規制をより厳しくしたことがある。そして、禁止海域を定める附属書Aが削除された。

従って、六九年改正条約によれば、油および油性混合物の排出は、いかなる海域においても、次の場合を除き、禁止される。

(a) タンカーの場合

- i. 当該船舶の航行中に行なわれ、
- ii. 領海の基線から五〇カイリをこえる海域において行なわれること、また
- iii. 当該船舶のバラスト航海中 (a ballast voyage) (当該船舶の貨物艙への水バラストの積込みの開始時から当該水バラストの排出の完了時までの間) において排出される総量が当該船舶の総貨物艙積載容積 (total cargo-

油による海洋汚染の防止と国際法

carrying capacity) の一万五千分の一以下であり、

iv. 排出率 (the rate of discharge) が一カイリあたり六〇リットル以下であること

または排出が十分に洗浄されたタンクからのバラストになっているか、あるいは油または油性混合物
タンカー以外の船舶と同じ条件で、機関室のビルジ (machinery space bilges) から排出される場合を除
く

(b) タンカー以外の船舶の場合

六二年改正条約の場合は、既述のとおり、当該国に関して効力を生じた日から三年を経過した後にタンカー
以外の船舶にも適用されることになっていた（日本船舶に関していえば、一九七〇年十一月以降）。そして条約の適
用を受けるようになって後も、廃油処理施設が整備されていない港に向って航行中の場合には排出禁止は適用
されなかった。しかし、この点でも規制は厳しさを加えた。すべての排出は、次の場合を除くほか、禁止され
ている。

i. 当該船舶の航行中に行なわれ、

ii. 瞬間排出率 (the instantaneous rate of discharge) （ある時点におけるリットル毎時による油分の排出速度
を当該時点におけるノットによる船舶の速力で除したもの。海洋汚染防止法第四条二項一号による。筆者）が一カイ
リあたり六〇リットル以下であり、

iii. 油分 (oil content) が排出される油一万立方センチメートル当たり一立方センチメートル未満であり、

そして

iv. こうした排出が陸岸からできる限り離れて行なわれる場合

以上みるように、海洋環境を保全するための国際的規制は一段と進んだといえよう。わが国の海洋汚染防止法が六九年改正条約を全面的にとり入れたことは評価すべきことである。しかし、一つだけ問題点を指摘しておきたい。六九年改正条約は、六二年改正条約の油の含有率とか禁止海域という考えを否定し、油分 (oil content) とか瞬間排出率 (instantaneous rate of discharge) という考えを持ち込んだ。規制がより精緻になったといえよう。しかし、いくら薄めても絶対量が同じであれば、汚染という結果は同じであり、ペルシャ湾から日本に至る海域に浮ぶタンカーが増えれば、それに応じて絶対量も増え、汚染は進む。従って、薄めて捨てるのではなく、濃くして処理することを考えねばなるまい。

(1) British Shipping Laws, Vol. 8. pp. 1157-58 尚、条約のテキストには、Id., pp. 1162-1182 を用いた。

(2) 昭和四十二年十一月九日の政令第三百四十三号が掲げる別表は次の通りである。

海 域 名	海 域 の 範 囲
カナダ西部海域	カナダの西海岸の基線から百海里以内の海域
北西大西洋海域	北緯三十八度四十七分西経七十三度四十三分の地点から北緯三十九度五十分西経六十八度三十四分の地点まで引いた線、同地点から北緯四十二度五分西経六十四度三十七分の地点まで引いた線及びカナダの東海岸の基線から百海里の距離に引いた線の内側の海域
アイスランド海域	アイスランドの海岸の基線から百海里以内の海域

油による海洋汚染の防止と国際法

地 域 名	海 域 の 範 囲
ノールウェー、北海、バルティック海、北東大西洋、スペイン及びポルトガル海域	ノールウェーの海岸の基線から百海里の距離に引いた線、北緯六十二度東経二度の地点から北緯六十四度経度零の地点まで引いた線、同地点から北緯六十四度西経十度の地点まで引いた線、同地点から北緯六十度西経十四度の地点まで引いた線、同地点から北緯五十四度西経四十度の地点まで引いた線、同地点から北緯四十四度西経四十度の地点まで引いた線、同地点から北緯四十四度西経二十度の地点まで引いた線、同地点から北緯四十六度西経二十度の地点まで引いた線、同地点からフィニステール岬まで引いた線並びにスペインの大西洋に臨む海岸及びポルトガルの海岸の基線から百海里の距離に引いた線の内側の海域
地中海及びアドリア海域	アルジェリア、フランス、ギリシャ、イスラエル、イタリア、レバノン、スペイン及びアラブ連合共和国の地中海又はアドリア海に臨む海岸の基線から百海里以内の海域
紅海海域	イスラエル、ヨルダン及びアラブ連合共和国の紅海に臨む海岸の基線から百海里以内の海域
クウェイト海域	クウェイトの海岸の基線から百海里以内の海域
マダガスカル海域	マダガスカル海岸の基線から百海里以内の海域（北はアンブル岬を通る子午線以西、南はセント・マリー岬を通る子午線以西の部分に限る。）及びマダガスカル海岸の基線から百五十海里以内の海域（北はアンブル岬を通る子午線以東、南はセント・マリー岬を通る子午線以東の部分に限る）
オーストラリア海域	オーストラリアの海岸の基線から百五十海里以内の海域（オーストラリア本土の海岸の木曜島と向かい合う地点を通る子午線以西、かつ、西海岸と南緯二十度の線との交点のうち最も東の地点を通る子午線以東の北海岸及び西海岸の沖合の部分を除く。）

(3) Brown, *op cit.*, p. 135

二 トリー・キャニオン号事件（一九六七）と慣習国際法

A 事件の概要と問題点

事件については種々の機関からいろいろの文書が出され、多方面において検討されたので周知のことではあるが、以下にイギリス政府がIMCO理事会に提出した「トリー・キャニオン号事件から得られる教訓」(Lessons arising from the Incident of the Torrey Canyon)と題する覚書の中から「事件」の部分抜き出しておこう。⁽¹⁾

「一 一九六七年三月十八日（土）午前九時十一分、Torrey Canyon号はScilly島とLands Endの間のSeven Stones 礁に乗り上げたと報告されている。

同船は十一万七〇〇〇トンの原油を積んで Milford Haven に向っており、座礁した時には約十七ノットで航行中であつたと信ぜられる。

三 油による汚濁の危険が世界でも前例をみない程大規模なものとなるであろうことは、直ちに明らかであつた。最終的には五三隻にのぼる英国海軍艦艇とチャーターされた船が、流出した油を消散させるために洗浄剤を撒布する継続的作業を開始した。

四 三日間は波が高かつたため、検査に必要な器材を搬入するために舟艇を横づけすることが危険であつた。しかし、三月二〇日（月）に至って、約三万トンの油が海上に流れたことが判明した。

五 三月二十五日（土）に、油はCornish Beaches に到達しはじめ、一〇〇マイルにわたる海岸線が被害を受油による海洋汚染の防止と国際法

けた。

六 三月二十六日(日)の夜、高波と強風のため同船は竜骨を破損し、さらに推定約三万トンの油を海上に流出した。三月二十七日(月)、英国政府は、同船又はその一部を曳航することによって油濁を最少限に食い止める望みは棄てられなければならないと決定した。これに続く数日間、同船は船内に残っている油に着火するために爆撃された。

七 これらの作業を行なう間、政府は船内及び海上にある油に着火する各種の方法その他これら処理すべき種々の方法を検討した。これらの方法の中には、麦わらとひる石 vermiculite のごとき材料を用いて油を吸収することの可能性及び凝結剤により油を沈めることの可能性が含まれている。いかなる場合にも、油のみならず油を消散させる方法が魚類その他の海洋生物に与える影響を考慮する必要があった。関係当局はまた、油を同船の近辺に封じ込め、さらに防材を使用して油を港や入江から閉め出す計画をたてた。

八 被害を受けるおそれのある海域のパトロールのためにフランス政府当局との協力関係が確立され、水上及び海岸における油の処理方法に関する技術的情報がフランスの専門家に提出された」

トリ・キャニオン号は、リベリア船籍の十一万八二八五重量トンのタンカーで Barracuda Tanker Corporation 所有、Union Oil Co. of California に長期裸備船され、British Petroleum Co. Ltd. に一航海備船され、クエート産原油を満載してペルシャ湾よりイギリスに向け航行中であつたものである。

さて、この事件は国際法にどのような問題をもたらしたか。さきの英国の覚書は八必要とされる国際法の修正▽

として次のように言う。

「十四 (1) Torrey Canyon 号事件の規模は、前例をみないものであった。公海上におけるタンカーの難破は、これまでは、公海に境を接する沿岸にこれほど重大なね返りを与えることはなかった。その結果、かかる事項に関する国際法は、船舶またはその積荷に直接の利害関係を有しないが、当該船舶の事故によりその領域に被害を受けることあるべき国の利益を充分考慮していない。将来の事故においては、沿岸国の政府が、自国の海岸を汚濁から守るために、船主、サルベージ業者、保険会社、さらには当該船舶の旗国政府の権利すら侵害するかも知れないような措置をとりたいと望むことも充分ありえよう。従って英国政府は、沿岸国がかかる場合に国際法上いかなる権利を有しているかまたは有すべきであるか、またかかる権利はいかに実行すべきかについて検討することを提案する」

要するに沿岸国の権利の問題といえよう。ところで事件当時議論されていた沿岸国の防止行動または保護行動の主たる根拠は「自衛」「緊急避難」および「接続水域における沿岸国の権利」の三つである。そしてこの三つについて簡単に説明を加えておくことが、一九六九年の海水汚濁損害に関する法律会議が採択した公法条約および私法条約を理解する上に必要であろう。

B 慣習国際法

(1) 自 衛

国際関係で自衛という言葉を使うとき、先ず触れられるのが一八三七年の英米間に起きたカロライン号事件⁽²⁾である。油による海洋汚染の防止と国際法

り、アメリカの國務長官ウェブスターから英國の駐米公使フォックス宛への書簡の中で述べられている自衛権発動の要件である。それによると「目前に差迫った重大な自衛の必要があり、手段の選択の余裕なく、熟慮の時間もなかったこと」(necessity of self-defence, instant, overwhelming, leaving no choice of means, and no moment for deliberation)⁽³⁾が証明されれば武力行為が自衛のためのものとして正当化される。この言葉がトリリー・キャニオン号事件当時多く引かれ、とくに英國による同船の爆撃を正当化するために引かれた。しかし、自衛というのは、広い意味では、外国からの侵害に対して、自国を防衛するため緊急の必要がある場合、それを反撃するために、一定の実力を行使しうる権利をさすものである、と今日一般に考えられており、違法な作為又は不作為に対して向けられているものである。この意味で、自衛の原則はトリリー・キャニオン号事件には無関係なものといえよう。本件の場合、船籍国リベリアは違法に行動したとは思えないし、船舶の行動はせいぜい旗国の国内法による訴追の原因となる過失にすぎない。また前述した海水油濁防止条約(一九五四—一九六九)は、油または油性混合物の排出を禁ずるものであって、事故による汚濁には適用はなく、いずれにしろ、既述のとおり、刑事裁判権は旗国の手にあるのである。尚、付言すれば、リベリア政府が組織した海難調査委員会の報告書によれば、⁽⁴⁾本件事故は船長の単独過失によることが明らかであり、同報告書は船長免状の取消を勧告した(公海条約第十一条参照)。

このように相手方の行動の違法性を自衛権の考え方は前提としていたのであって、この意味では、トリリー・キャニオン号事件に関して自衛の問題は生じえない。

(2) 緊急避難

緊急避難、つまり、相手方の違法な行為に基づかない事態によって、自国の存立が脅かされる場合、通常ならば違法とみられる防衛措置をとりうるかどうかについては、若干争いがあるといわれる。⁽⁵⁾

各国の国内法において緊急避難と正当防衛とについてみると、両者は共通点として「個人が、自己の法益を救うために他の道のない立場に陥ったとき、他人の法益を侵害する措置——本来ならば違法と見なさるべき——をとることによって、自己の法益を守ることの許される場合」⁽⁶⁾であるという特徴をもち、両者の根本的相違点として次の二つがあげられる。第一に、緊急避難の場合には、この措置によって法益を害される者は、その措置に訴える者の法益を違法に侵害した事実がないに反して、正当防衛の場合には、既述のように、これが重要な要件であること。

第二に、その代り、緊急避難の場合には、救われる利益の重大性が要件として重要であることである。このように緊急避難を理解すると、田岡博士の綿密な研究に従って、伝統的国際法学が、自衛権の先例として挙げるカロライン号事件、アメリカ島事件、ヴァージニアス号事件、デンマーク艦隊事件等の諸事件の特徴的性格は「自衛行為に訴える国が相手方に違法行為があると信じたことではなく、むしろ現在危険に瀕しつつある自国の重大性への考慮に支配されたことにあるとすれば、一般国際法上の自衛権は、国内法上の緊急避難と本質的に類似する觀念であると見なさねばならない」⁽⁷⁾。そしてこの意味での「国際緊急避難は、これを肯定する多くの学説に拘らず、国際慣習法の中にその場席を認めるだけの実証的根拠はない」⁽⁸⁾といわれる。このように田岡博士は国際社会における「緊急避難権」の存在を否定される。しかし、これをそのままトリ・キャニオン号事件に移しかえることはできないであらう。公海上における座礁とその結果たる油の流出がもたらす損害という全く新しい現象が本件の内容であるか

らである。「客観的に小さな利益のために、社会的に重要な利益を危険に陥し入れるべきではない」という考えはこれを法律制度化された緊急避難と呼ぶ呼ばないは別として、少くとも、油濁の危険に対しては、認められるのではなからうか。⁽⁹⁾しかししづれにしろ、問題を解決するのに十分でないことは確かであり、このことは前述の英国の覚書が指摘するところでもある。

(3) 接続水域における沿岸国の権利

トリ・キャニオン号事件は、英国の領海の幅を測定するための基線から十二カイリ以内の地点で発生した。このことから、接続水域において沿岸国に認められている権利によって、イギリスが同事件に際して取った措置を説明できるか否かの問題を考えよう。

一九五八年の領海及び接続水域に関する条約（一九六四年九月一〇日発効、イギリスは事件当時この条約の当事国であった）第二四条によって、沿岸国は、自国の領海に接続する公海上の区域（ただし、基線から十二カイリ以内であること）において、次のことに必要な規制を行なうことができる。

- (a) 自国の領土又は領海内における通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の規則の違反を防止すること
- (b) 自国の領土又は領海内で行なわれた(a)の規則の違反を処罰すること

従って、このジュネーブ条約二四条一項の「衛生上の規則」と油濁が問題となるわけであるが、しかし、油濁の問題がここにいう「衛生上」の問題であると考えられてはいなかったことは確かなことであると思われる。油濁防止に間する前述した国際条約を見ても明らかである。ブラウンによれば、トリ・キャニオン号事件が引き起した

ような汚染によって侵害されるような立法はイギリスにはない。⁽¹⁰⁾とすれば、この条約もトリー・キャニオン号事件の解決には無力である。

こうして、一九六九年の油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約の締結へと各国の努力が集中されることとなるのである。

(1) 邦訳は、昭四二・四・二四付の運輸省資料によった。ほかに、谷川久「油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約について」(成蹊法学第二号(一九七〇、成蹊法学会)、一二九—一三四頁参照)。

尚、トリー・キャニオン号事件については、一九六七年四月に日本船主協会がまとめた「Torrey Canyon 事件について」という小冊子がある。これに、運輸省海運局の「トリー・キャニオン号事件の概要」(同船舶局「Torrey Canyon 号座礁事故情報」、日本海難防止協会の「Torrey Canyon 号乗揚事件」)「Torrey Canyon 号事件の保険賠償責任」(「Torrey Canyon 号事件と洗海作戦」)「トリー・キャニオン号事故についての国際的反響等」などと、イギリス内務省の手になる白書「The "Torrey Canyon" presented to Parliament by the Secretary of states for the Home Department by Command of Her Majesty, April 1967, Cmd. 3246」がそのまま収録されている。この議会に対する報告書の邦訳が、谷川、前掲論文一〇二—一三頁にある。

(2) 田岡良一・国際法上の自衛権(昭三九・勁草書房)・三二—四七頁。ほかに小川芳彦「カロライン号事件」(田畑茂二郎編・ケースブック国際法八一九七二・有信堂)・六七—六九頁参照。

(3) 日本語は田岡・前掲書・三五頁、英文は D.W. Bowett, *Self Defence in International Law*, 1958. Manchester U.P., p. 59.

(4) この報告書 Report of the Board of Investigation in the Matter of the Stranding of the S.S. Torrey Canyon on March 18, 1967 の内容について、谷川、前掲論文一四—二四頁参照。

(5) 田畑茂二郎・国際法Ⅰ(昭三二・有斐閣法律学全集)・二六六頁

油による海洋汚染の防止と国際法

(6) 田岡良一・前掲書・一二三頁

(7) 同右 一二五頁

(8) 同右 一二三頁

(9) 私は、さきに「『客観的に小さな利益のために、社会的に重要な利益を危険に陥し入れるべきではない』という考えは、これを法律制度化された緊急避難と呼ぶのではないとしても、少くとも、油濁の危険に対しては、認められるのではなからうか」と述べ（一七頁）、後に、海洋汚染防止法第四二条との関係で、イギリスでは公海上の外国船舶に対しても措置をとり得ることを説明し、その根拠として、「緊急避難の法理を根拠とする議論が強いようではあるが、ものの考え方としては、接続水域の法理の延長線上でとらえるのが妥当ではないだろうか」と述べる（二七頁）。この考えは、一見、矛盾しているように思えるので、以下に説明しておこう。

自衛権や緊急避難権は、従来どちらかと言えば、国家の存立自体に係る危険に対して向けられていたと言えるのであって、本稿で扱う油濁危険の場合のように特定地域の漁業、観光産業、野生動物の保護といった利益保護のための権利としては觀念されるのが少なかつた。従つて、今日行なわなければならない作業は、何が守るべき利益であるのか、どの点が従来の法理論ではカバーできない点であるのかを確定することであり、そして、他の法制度との関連で、全体と調和する説明を引き出すことである。このように考えると、公海上の油濁事故に対して油濁の脅威にさらされている沿岸国が介入する場合には、公海自由の原則と沿岸国の利益が対立しているのであって、もし沿岸国の利益が公海上を航行中の船舶の船主や荷主の利益よりもはるかに大きなものであれば、船主や荷主の利益を犠牲にしても、沿岸国の利益を保護すべきであるというのは素直な法感情である。これが第一の点である。しかし、緊急避難権を語るとき、たとえば一九四〇年七月のオラン港およびその附近のフランス艦隊をイギリス艦隊が撃沈した事件について、このイギリスの措置をローターパクトが合法化していることを思い起すべきである（L. Oppenheim-H. Lauterpacht, *International Law*, Vol. I, 8th edition, 1955, p. 303）。そこで本文で述べようとしたのは、極めて限定的な意味で緊急避難が成立する可能性があることを指摘したにとどまる（尚田畑・前掲書・二六六頁参照）。これが第二点である。とすれば、比較的疑問点の少ないと思われる接続水域の法理へと向かわざるを得ないのである。

(10) Brown, *op. cit.*, p. 146.

三 油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約（一九六九）

一九六九年十一月にIMCOが招集した海水汚濁損害に関する法律会議は、ブラッセルのパレ・デ・コングレ（Palais des Congrès）で、十日から二十九日まで開催され、オブザーバーを含め五十四カ国が代表を送った。主要な委員会は当然のことながら、公法に関する全体委員会（委員長ソ連の G.A. Maslov）と私法に関する全体委員会（委員長スイスの W. Müller）であり、会議はIMCOの法律委員会が作成した介入権に関する条約案と民事責任条約案を審議の基礎とした。⁽¹⁾

IMCOの法律委員会は、一九六七年五月に開催された第三回臨時理事会によって設置が決定され、この委員会には六項目の検討事項が付託された。この法律委員会での審議の状況については、同委員会に出席された谷川教授による詳細な報告があるので、ここではこれを繰り返すことはせず、成立した条約について、基本的な問題点を分析することにする。⁽²⁾⁽³⁾

クレール・ルジャンドルは、フランス海法会誌の中で、公海自由の原則を新たに宣言した公海条約の第二四条が「すべての国は、海水の汚濁の防止に関する現行の条約の規定を考慮に入れて、船舶若しくはパイプラインからの油の排出又は海底及びその下（the seabed and its subsoil）の開発及び探査により生ずる海水の汚濁の防止のための規則を作成するものとする」として締約国に海水汚濁防止規則作成義務を課していることの中に、介入権条約

油による海洋汚染の防止と国際法

の作成にまで至らせた関心を見ているが、⁽⁴⁾一九五八年の公海条約の中にこれを見るには少し無理であろう。この公海上の介入権に関する条約の作成で終始イニシアチブを握っていたのはイギリスであり、法律委員会での討議資料として先ず用いられたのは、トリリー・キャニオン号事件の経験を生かしたイギリスのガイダンス・ペーパー⁽⁵⁾であったからである。またこの問題は巨船化時代の産物であるからである。

条約は、前文と本文十七カ条と、調停及び仲裁に関する附属書とから成っている。基本的な問題点は、前述のイギリスのペーパーの中に指摘され、そのペーパーを基礎にして生み出された第二回法律委員会の合意事項⁽⁶⁾の中に示されている。

この条約は「海水と沿岸の油濁という危険を引き起す海難 (a maritime casualty, un accident de mer) の重大な結果 (the grave consequences) から自国民の利益を保護する必要性」から作成され「こうした状況のもとで、そのような利益を保護するための例外的性質の措置が公海上で必要とされることがあり、かつこれらの措置が公海自由の原則を害さないこと」が確認されている。そしてこの前文に続いて本条約は第一条一項で原則を次のように規定する。

「本条約の締約国は、大規模な有害な結果 (major harmful consequences, des conséquences dommageables très importantes) をもたらすものと合理的に予測されうるような海難又はそれに関係のある行為により、油による海水の汚染又は汚染の脅威がある場合において生じる自国の沿岸又は関係利益 (related interests, intérêts connexes) に対する重大かつ急迫した危険 (grave and imminent danger, les dangers graves et imminents)

を防止し、軽減し、又は除去するために必要な措置を公海においてとることができる」。

ただし、第二項によって、軍艦又は国によって所有もしくは運航され、かつ当面政府の非商業的役務にのみ使用される船舶に対しては、この条約に基づきいかなる措置もとってはならないものとされている。

(1) 沿岸国が介入しうる海域

汚染の原因となる事故の発生地点と汚染地域とを分類すると次のようになる。

(a) A 国領海で事故発生

汚染地域：(i) A 国領海及び（又は）

(ii) B 国領海及び（又は）

(iii) 公海

(b) 公海で事故発生

汚染地域：(i) A 国領海及び（又は）

(ii) B 国領海及び（又は）

(iii) 公海

この分類が必要なのは「公海上において」(on the high seas) という句の位置が、法律委員会案と条約とでは異なるからである。条約草案の第一条一項は次のようなものであった。

「本条約の締約国は、大規模な若しくは破局的な結果 (major or catastrophic consequences) をもたらすもの油による海洋汚染の防止と国際法

と合理的に予測されうるような公海上における、海難又はそれに関係のある行為により「油による」海水の汚染又は汚染の脅威がある場合において生ずる自国の沿岸又は関係利益に対する重大かつ急迫した危険を防止し、軽減し、又は除去するために必要な措置をとることができる」。

従って、草案では分類の(b)(iii)の場合のみを意図していたかのように思えたのに対し、本条約は事故発生海域については言及がなく、(b)全体に適用がある。つまり措置をとる海域が公海であることを条約は特定しているのである。ところで、領海において必要な措置をとり得るかについては「領海及び接続水域に関する条約」第一条（国家主権の範囲）第二条（沿岸国の主権の範囲）から考えても、条約目的等から考えても、可能である、とするのが既に諒解されていた（カナダ、ポーランド、スペインの会議での発言）。

この点について、わが国の海洋汚染防止法第四十二条について触れておかねばなるまい。同条は次のように規定する。

「海上保安庁長官は、本邦の沿岸海域において排出された著しく大量の油により海洋が著しく汚染され、当該汚染が広範囲の沿岸海域において、海洋環境の保全に著しい障害を及ぼし、人の健康を害し、財産に重大な損害を与え、若しくは事業活動を困難にし、又はこれらの障害が生ずるおそれがある場合において、緊急にこれらの障害を防止するため排出油の防除の措置を講ずる必要があると認めるときは、当該排出油の防除の措置を講ずるためやむを得ない限度において、当該排出された油が積載されていた船舶を破壊し、当該排出された油を焼却するほか、当該排出された油のある現場附近の海域にある財産の処分をすることができる」（傍点筆者）

この海洋汚染防止法の規定は、前述の公法条約の内容の一部を取り込んだものであるが、第四十二条に基づく船舶の破壊、排出油の焼却処理、財産処分（これらはいずれもトリー・キャニオン号事件の際にイギリスがとった措置と同じである）等が一体公海上でも行なわれ得るのか、については明らかにしていない。イギリスの国内法 Oil in Navigable Waters Act 1971 (An Act to amend the Oil in Navigable Waters Acts 1955 and 1963 and section 5 of the Continental Shelf Act 1964; to make further provision for preventing pollution of the sea by oil; and for purposes connected therewith [8th April 1971]) の section 8 は海難 (Shipping casualties) の場合の介入権について規定し、その Subsection (b) は次のように規定する。

Her Majesty may by Order in Council provide that this section and schedule 2 to this Act together with any other provisions of this Act, shall apply to a ship—

(a) which is not a ship registered in the United Kingdom, and

(b) which is for the time being outside the territorial waters of the United Kingdom,.....

イギリスでは、この規定にいうオーダーが出され、一九七一年十一月二十二日から発効したといわれるので、公海上の外国船舶にも、わが国の海洋汚染防止法第四十二条類似の措置がとられ得ることとなった。この根拠については明確ではなく、谷川教授によると、緊急避難の法理を根拠とする議論が強いようではあるが、ものの考え方としては、接続水域の法理の延長線上でとらえるのが妥当ではないだろうか。ただ現在の領海及び接続水域に関する条約第二四条の解釈論としては難しいのは事実である。

(2) 沿岸国が介入しうる状況

沿岸国が第一条によって措置をとりうるのは、大規模な有害な結果をもたらすものと合理的に予測される事故またはこれに関係のある行為によって、自国沿岸または関係利益に対して重大かつ急迫した危険を生み出す油濁もしくは油濁の脅威がある場合である。同様に、前述のように、前文では、例外的性質の措置によって海難の重大な結果から自国民の利益を保護する必要性がうたわれている。

ところで、これらの言葉はどのように解すべきなのであろうか。I M C O の法律委員会案から本条約への起草上の変化を先ず見ておこう。

- ・海難の「破局的な結果」(disastrous consequences) (草案前文) ↓ 「重大な結果」(grave consequences)
- ・例外的性質の措置が「極限的な場合に」(under extreme circumstances) とられる(草案前文) ↓ 「これらの場合に」(under these circumstances) ……
- ・「大規模な若しくは破局的な結果」(major or catastrophic consequences) をもたらす海難 ↓ 「大規模な有害な結果」(major harmful consequences) ……

これらはいずれも会議においてなされたものであり、「破局的」を「重大」に替え、「極限的」を削除する案は、ドイツの提案によってなされ、「大規模な若しくは破局的な」という句のもつ力を弱める案は、アメリカの提案にかかり、会議で「大規模な有害な」がこれに替って採択されたといわれる。⁽⁸⁾ これらの経緯から考えて、全体の流れは、公海において沿岸国が措置をとることができる場合を拡大する方向に向いていたといえよう。つまり、単に汚

染の相当な危険がある時はいつでも、条約が適用されるべきである、と考えられていたといえよう。そして過剰介入の場合のチェックの方法を条約は規定したのである。

(i) 沿岸国は自国沿岸のみならず「関係利益」に対する危険に対しても措置をとりうる。第二条四号によると、関係利益とは、海難によって直接に影響を受け又は脅かされる沿岸国の利益で、次のようなものをいう。

(a) 漁業活動 (fisheries activities) を含む沿岸、港湾又は河口における海事活動 (marine coastal, port or estuarine activities) で、関係者の生計に不可欠の手段となっているもの（漁業活動の語は日本の提案によって挿入された）

(b) 関係地域の観光資源 (tourist attractions)

(c) 沿岸住民の健康及び水産資源や野生生物の保存 (conservation of living marine resources and of wildlife, la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore) を含む関係地域の福祉（法律委員会案では、「水産資源」の語は「魚」(fish)であったが、これも日本の提案によって採択されたものであり、海草、貝等を含む）

(ii) ところで、油濁または油濁の脅威というとき「油」は何であるのか。法律委員会案には、油についての定義はなかった。それは、同委員会において、汚染原因物質を油と限定するか否かについて、先ず議論があり、意見がまとまらなかったことにもよう。会議において、油は次のように定義された。油とは、原油、燃料油、ディーゼル油および潤滑油をいう。この定義は、スエーデンの提案に基づいて採択され、揮発性油 (non-persistent oils)

油による海洋汚染の防止と国際法

も含むものと考えられている。⁽⁹⁾ 油性混合物も当然この定義によってカバーされているものと考えられる。

(iii) 海難とは何か。第二条一号によると、海難 (maritime casualty, accident de mer) とは、船舶の衝突、座礁その他の航海上の事故、または、船上もしくは船外におけるその他の出来事 (other occurrence, autre evenement) であつて、船舶または積荷に対し物的損害を与え、または物的損害を与える急迫した脅威があるものを含む。⁽¹⁰⁾ そして、船舶については、次のように定義されている。ただし、公船については、公海条約第九条における免除と同様に、本条約の適用対象とはされないことは前述したとおりである。

(a) すべての型の海洋航行船 (any sea-going vessel)

(b) 海床、深海海底およびその下の探査ならびにその資源の開発に用いられる設備その他の装置を除くすべての floating craft やぐい (any floating craft, with the exception of an installation or device engaged in the exploration and exploitation of the resources of the seabed and the ocean floor and the subsoil thereof; tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploration du fond des mers, des océans et de leurs sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources;)

従つて、この船舶の定義から明白なように、公法条約にいう船舶は、海水油濁防止条約（一九六九年改正）にいう船舶よりも広い。六九年条約は floating craft.....making a sea voyage を含むすべての型の海洋航行船について述べており、またこれを取り入れたわが国の海洋汚染防止法も「航行の用に供する船舶類をいう」（第三条四号）と定義しているからである。公法条約の船舶の定義からすれば、石油貯蔵を目的として公海上で投錨しておく floating

crafts も含まれることとなる。そしてこうした海上に浮かしておく石油タンクは近い将来現実のものとなるであろう。ただ、日本は当事国ではないが、大陸棚条約第五条の大陸棚の探査およびその天然資源の開発のための設備その他の装置の一部としての海上石油タンクに対して介入権があるかどうかは、問題が残る。尚また、大陸棚条約第一条でいう the seabed and subsoil (海床及び地下) と、公法条約第二条でいう前述の the seabed and the ocean floor and the subsoil thereof とではそのカバーする海域が異なることに注目しなければなるまい。後者の場合、海岸に隣接する海底の区域とか水深二百メートルとか開発可能性という基準はない。

(3) 沿岸国が介入する場合の要件

第一条で規定する介入権は第三条、第五条で定めるいくつかの要件に服せしめられている。主要なものは「協議」「通告」(第三条) という手続的な要件と「均衡の原則」(第五条) という実質的な要件である。

(i) 事前協議

沿岸国は、いかなる措置をとる場合にも、海難によって影響を受ける他の国家、特に旗国 (the flag state or states) と事前に協議を開始しなければならない (第三条(a)号)。なお沿岸国は、第四条に定める条件で、専門家名簿の中から選んだ独立の専門家 (independent experts) との協議を、措置をとる前に、開始することができる (c)号)。ただしこの独立の専門家との協議は義務ではない。

(ii) 通告

事前の通告 沿岸国は、とうとうとする措置を、これらの措置により影響を受けるであろうと合理的に予想され得油による海洋汚染の防止と国際法

る利益を有することが沿岸国に知れていたか、または協議を通して沿岸国に知らされた自然人または法人に対して遅滞なく通告しなければならない。そして沿岸国は、これらの自然人または法人が提出する意見 (any views, les avis) を考慮しなければならない (第三条(b)号)。

事後の通告、第一条を援用してとった措置は、国および知られた関係自然人または法人、ならびに I M C O 事務局長に、遅滞なく通告しなければならない (f)号)。

なお、事前協議および事前通告は、措置を直ちにとる必要がある緊急の場合には、免除され、事態の緊急性によって必要とされる措置を、沿岸国はとることができる (第三条(d)号)。ただし、沿岸国は、第一条に定める措置をとる前およびとっている間は、人命に対する危険を避け、危難に直面している人に対して必要とする援助を与え、しかるべき場合には船舶乗組員の本国送還を促進し、そして本国送還にいかなる障害も生じないように最善の努力を払わなければならない (第三条(e)号)。これは緊急の場合にも適用される。

(iii) 均衡の原則

第一条に従って沿岸国がとる措置は、実際に受けた損害または脅かされている損害と均衡がとれていなければならない (五条一項)。沿岸国がとる措置が損害と均衡がとれているかどうかを評価する場合の基準は次の三つである (五条三項)。

- (a) 当該措置がとられなかった場合に直ちに生ずる損害の規模と蓋然性 (the extent and probability of imminent damage)

(b) 当該措置の有効性 (the likelihood of those measures being effective; l'efficacité probable de ces mesures)

(c) 当該措置によって生ずるかもしれない損害の程度

カナダは(c)の基準を削除しよう提案したが採択されなかった。カナダの立場は極めてドラシックなもので、油の運送そのものが絶対責任のもとになる極端に危険な活動 (ultra-hazardous activity) であるから、沿岸国に対する汚染損害と防止措置の結果たる船舶および積荷に対する損害とを秤りにかけること、つまり均衡原則をもちこむことは、絶対責任と相容れない、というものであった。このカナダの提案に対し、ドイツは、この(c)の基準が均衡原則の核心であることを指摘し、さらにトリー・キャニオン号事件でとられた措置の結果としての化学薬品による損害について注意を喚起し、またオランダは、百万ドルの油濁損害を防止するために五千万ドルのタンカーを破壊することの馬鹿々々しさを指摘したといわれる。⁽¹¹⁾

なお、第五条の均衡の原則の規定の中には、ブラウンが「合理的必要性の基準」と呼ぶものが第二項に規定されている。⁽¹²⁾それによると、当該措置は、第一条で言及する目的を達成するために合理的に必要であると思われる措置を越えてはならず、その目的を達成した場合には直ちに中止しなければならない。また当該措置は、不必要に、旗国 (the flag state)、第三国および関係自然人もしくは法人の権利と利益とを害するものであってはならない。

(4) 沿岸国が規定違反の措置をとった場合の補償とその請求手続

第六条は次のように規定する。

油による海洋汚染の防止と国際法

本条約の諸規定に違反して措置をとった条約当事国は、他人に損害を与えた場合、第一条で言及する目的を達成するために合理的に必要な措置を越えた措置によって与えた損害の程度まで補償しなければならない。

従って補償を得るためには次の三つを立証しなければならない。第一は、とられた措置が条約違反であること、第二に、当該措置によって請求者に損害が生じたこと、第三に、その損害が、第一条にいう目的達成に合理的に必要な範囲を越えた措置によって引き起こされたこと、である。

紛争解決は、第八条一項の規定に従ってなされる。次のように規定する。

締約国間における紛争であって、第一条に基づいてとられた措置が本条約の諸規定に違反していたか否かに関するもの、補償が第六条により支払われるべきか否かに関するもの、およびそのような補償の額に関するものは、関係当事国間または措置をとった当事国と自然人もしくは法人である請求者との間における交渉による解決が不可能であって、かつ、当事国間で別段の合意がない場合には、いずれかの関係当事国の要求により、本条約附属書に掲げる条件で、調停、または調停不成功の場合には仲裁に、付さなければならない。

現行の条約規定の基礎となった法律委員会の草案は、調停・仲裁について、二つの案を並記していた。第一は「調停、仲裁又は仲裁を伴う調停に」であり、第二は、現行方式の「調停または調停不成功の場合には仲裁に」であった。従って、会議はより厳格な方を採択したといえよう。現行方式では、次の四つの解決方法のいずれかによって、紛争は解決されることとなる。第一は、関係当事国間の交渉、または、当事国と自然人もしくは法人である請求者との間の交渉（私人はこの交渉による解決方式にのみ当事者として登場する）、第二は、交渉不成功の場合

合当事国が合意によって決めるその他の平和的解決方法、第三は、この合意が成立しない場合、いずれかの当事国の要求によって付託される調停（この場合、調停付託は義務的であるが、調停委員会の勧告を受諾することは、伝統的な国際調停の方式に従って、義務ではない。この点では、解決できるか否かは当事国の意思にかかっているのである。附属書第八条ないし第十条参照）、第四は、義務的仲裁である。この四つのいずれかの解決方法によって、紛争は最終的に解決される。というのは、第一から第三までの方法によって解決することができないとしても、義務的仲裁、つまり調停不成立後一八〇日以内にいずれか一方の關係当事国からの要求があれば紛争は仲裁手続に付託しなければならない（附属書第十三条二項）、当事国は仲裁々判所の裁定（終局的であって控訴は許されない）に直ちに従わなければならない（附属書第十九条一項）、という二重の意味で義務的な仲裁によって必らず解決されるからである。

なお、本条約の紛争解決手続では、一般の紛争の平和的解決方法とは異なっており、国内的救済完了の原則の厳格な遵守を要求しておらず、たとえすべての国内的救済が尽されていない場合であっても、そのことを唯一の理由として、調停または仲裁の要求を拒否してはならないことが規定されている（第八条二項）。

以上略述してきたところが、一九六九年の「油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約」の主要点である。条約は、この他に、既存の権利を害するものでない旨の規定（第七条）などを置いている。

- (1) 一九七〇年一月の海運局外航課資料「一九六九年の海水汚濁損害に関する国際法律会議（仮訳）」による。
- (2) 谷川、前掲論文、一二四頁以下。
- (3) 条約のテキストは、英文、仏文ともに、*Le droit maritime français*, Tome 22, N°261 (Septembre, 1970), pp. 520-539 による。尚、ここでの分析は、ほぼ全面的に Brown, *op. cit.*, pp. 147-158 に負うものである。また議事録も未だ入手できず、代表の議論もブラウン氏のものによったことをお断りしておきたい。尚また、法律委員会の条約草案の邦訳は、谷川教授のもの（前掲論文、一四〇—一四九頁所載）を原則として、使用した。
- (4) Claire Legendre, "La Conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer de 1969," *Droit maritime français*, N° 261 (Sept. 1970), p. 517.
- (5) 谷川 前掲 一三七—一三八頁
- (6) 右掲 一三九—一四〇頁
- (7) 「ジュリアナ号事件の諸問題」と題する座談会記事（ジュリスト No. 499 (1972・2・15) 五三頁）参照。尚、Oil in Navigable Water Act 1971 のテキストは、昨年八月のロンドン滞在中に買い求めたが、オーダーについてはテキストが手元になく詳しい内容を私は知らない。
- (8) Brown, *op. cit.*, p. 149
- (9) *Id.*, p. 150.
- (10) 英文、仏文テキストは次の通りである。
《maritime casualty》means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or cargo ;
l'expression 《accident de mer》s'entend d'un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison;
- (11) Brown, *op. cit.*, p. 154.

(12) ブラウンは、この「合理的必要性」の基準は、「均衡」の基準よりも、より広いものであって、不均衡というのは、合理的な必要を越えた措置の一例であるから、規定方法として、第一項と第二項を入れかえて、「合理的必要性」という基準を第一項に先ず規定し、続いて第二項で「均衡」の基準を規定するのが、より論理的であつたろうと述べる。(Id., p. 154.) しかし、この問題提起には、果してそうであろうか、という疑問が残る。

あとがき

本稿で扱った問題は主としてIMCOが取り上げて来たものである。しかし、海洋汚染防止の問題は、この他に一九六九年の国連総会決議に基づきIMCO、FAO(国連食糧農業機構)、ユネスコ、WMO(世界気象機構)、WHO(世界保健機構)、IAEA(国際原子力機関)の六つの国際組織が結成した「海洋汚染の科学的側面に関する国連諸機関の合同専門家グループ」(GESAMP)や、同じ一九七〇年の国連総会で七三年に開催を決定した第三次海洋法会議の準備を進めている海底平和利用委員会(第三小委員会が環境問題を扱っている)でも検討され、さらに昨年六月第一回会議を開いた国連の「海洋汚染問題に関する政府間作業部会」は、本年四月の第三回会議で、一九七一年十月の「船舶および航空機からの海洋投棄に関するオスロ会議に提案され採択されたオスロ条約(現在英、仏、北欧三国など十二カ国が当事国である)に影響されて、相当に厳しい内容をもつ海洋投棄条約案を採択した。この条約案は本年十月末から十一月上旬にかけてロンドンで開催される海洋投棄会議で採択されるであろう。

このように、これまでの海洋法、海に関する国際法は、軍事問題と資源(漁業資源と海底鉱物資源)問題という二つの大きな観点から論じられてきたが、ここに第三の大きな問題、海洋汚染防止という論点が加わつたのである。わが国と関係の密接なマラッカ海峡問題にしてもこの第三の問題を忘れるわけにはいかない。