

海難残骸物の除去に関するナイロビ条約

小塚 莊一郎

一 本稿の目的

芸術家の修練は、模倣から始まる。『花伝書』にも、「およそ、何事をも、残せや、よく似せんが本意なり」と記す。しかし、『花伝書』にいう「物まね」は、精神の緊張感を持つて学ぶことであろう。その姿勢を欠くとき、模倣は、ただちに怠惰と安逸の弁解に堕す。

IMO（国際海事機関）の法律委員会で長らくアジェンダとなってきた海難残骸物の除去に関する条約が、二〇〇七年五月一八日に、ようやく外交会議で採択される日を迎えた。会議を招請したケニア政府の貢献を称えてナイロビの名を冠したこの条約は、表面的には、国際的な海事法の体系に欠けていたスキームを補うものである。しかし、その内容を仔細に検討すると、類似した制度の安易な切り貼りという印象を免れない。海事法の関係者には、その意義を考えるに際して、十分な慎重さが求められよう。

本稿は、この「二〇〇七年の海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約」(Nairobi International Convention on

論 the Removal of Wrecks, 2007. 以下では、「ナイロビ条約」と呼ぶ)について、成立過程の議論を紹介しながら検討を加えるものである。⁽¹⁾外交会議に先立つIMO法律委員会において検討されてきた条約案については、先に若干の考察を加えて公表したので、本稿では基本的に、前年(1996年)のIMO法律委員会以降に修正や変更が加えられた部分を検討の対象として取り上げる。ただし、行論の都合上、ある程度の重複した記述を含むことは了解を願いたい。

二 作業の経緯と条約の概要

1 条約成立までの経緯

はじめに、外交会議に至るまでの検討作業の経緯を簡単に述べておこう。海難残骸物の除去に関する国際条約を作成するという構想の歴史は、きわめて古い。最初の条約案は、一九七一年にIMCO(政府間海事協議機関)IMOの前身)の法律委員会(第一二会期)において示されたと言われる。それは、トリーキヤニオン号の事故に端を発した油濁⁽²⁾条約および基金条約が完成された直後であり、おそらくはその延長線上に、公海上に放置された海難残骸物に対する沿岸国の管轄権を新たな条約によって規律するという構想が成立したのではないかと想像される。ところが、その時点では、条約案に対する審議は進まなかつた。一九七六年から第三次海洋法会議が始まり、また、IMOの側でもHNS条約(危険物質及び有害物質の海上輸送に関する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約)をはじめとするさまざまな優先課題を抱えていたためである。

半ば忘れられていた課題が再度取り上げられたのは、一九九〇年代も中盤になつてからであつた。一九九五年に改めて条約案がIMO法律委員会(第七三会期)に提出され、翌年から同委員会による審議が開始されるとともに、並

行して、万国海法会(CMI)⁽³⁾による検討の対象となつた。しかし、この段階に至つても、IMOの法律委員会は他の緊急案件をいくつか抱えており、海難残骸物の除去に関する条約は、なお主要な議題とは扱われなかつた。ようやく1990二年頃から、この条約案に対する審議が本格的に行われるようになる。

この間、主導的代表団(lead delegation)として議論のまとめ役を担つていたのは、オランダであった。ところが、条約案を最終的に取りまとめる⁽⁴⁾ことになつていた1996年の法律委員会(第九二会期)において、思いがけない事態が発生した。この会合では、条約の適用範囲を排他的経済水域に限定するという原則に対し、当事国の選択によって領海および内水にも適用する余地を認めるという仕組み(いわゆるオプト・イン)⁽⁵⁾が提案されたのであるが、これに対してオランダ代表が強硬に反対し、主要国の中で孤立する結果となつたのである。いわばまとめ役を欠く状態で議論は混乱し、外交会議を控えて、法律委員会は条約案を確定することができなかつた。そこで、やや異例の対応として、非公式の会合が1997年の三月にロンドンで開催され、オプト・インの問題に限定して、意見交換が行われた(以下では、「これを「ロンドン会合」と呼ぶ)。ロンドン会合の結果は、まとめ役を委嘱されたドイツ⁽⁶⁾を中心とする数ヶ国によつて条文化され、外交会議に修文案として提出された。⁽⁷⁾このようにして、ようやく外交会議を迎えることができたのである。

外交会議は、1997年五月一四日から一八日まで、ケニアの首都ナイロビの郊外にある国際連合ナイロビ事務所(UNON)で開催された。IMOがアフリカで外交会議を開催するのは歴史上初めてのことであり、ケニア側も、一日目にキベキ大統領が会場を訪れて歓迎の辞を述べるなど、熱心に会議を主催した。形式上の意思決定機関である総会(plenary)の議長(President)はケニアのムワクウェー(Chirau Ali Mwakwere)運輸大臣、実質的な審議を行う全体会議(Committee of the Whole)の議長はオランダ運輸・建設・水面管理省のデ・ボー(Jan Engel de Boer)氏

2 逐条概説

外交会議では、ロンドン会合の結果を受けた前記の修文案が、オランダを含む主要国的支持を受け、オプト・イン条項の採用が決定された。最大の争点であったオプト・インの問題が解決した後は、それに伴う若干の修正と、発効要件等のそれまでは触れられてこなかつた点の審議とが行われ、起草委員会 (drafting committee)⁽⁹⁾による文言の修正を経て、会議の最終日に、満場一致（いわゆるコンセンサス方式）によりナイロビ条約が採択された。以下には、ナイロビ条約の仮訳を掲げながら、ロンドン会合および外交会議における議論の経緯等の概略を説明する。

前 文

本条約の当事国は、

海難残骸物が除去されないならば、航行又は海洋環境に危険を生じることを認め、
海難残骸物の迅速かつ効果的な除去及びそれに要する費用の補償の支払いを確保する統一された国際的規制及び手続を採択することが必要であると確信し、

海難残骸物の多くは各国の領海を含む領域内に所在することに注意し、

危険な海難残骸物の除去の責任と負担に関する法的枠組の統一によって得られる利益を認識し、

一九八二年一二月一〇日にモンテゴベイで作成された海洋法に関する国際連合条約及び海洋に関する慣習国際法

の重要性並びに本条約がそれらの規定に従つて実施される必要性に留意して、
次のとおり合意した。

外交会議の結果、前文に第三段落および第四段落が挿入されたほか、第五段落の後半（「並びに」以下）が付け加えられた。これらの修正は、米国等が一体として提案した文案⁽¹⁰⁾にもとづいており、修正の意図は、オプト・インの規定を利用するか否か（第三・第四段落）にかかわらず、各國は本条約を既存の海洋法の枠組と整合的に実施しなければならない（第五段落）と宣言するところにあつたと思われる。

ナイロビ条約と既存の海洋法制との関係について整理しなければならない点があることは事実であるが（後述三一参照）、条約の本文において、国連海洋法条約や慣習国際法にもとづく各國の権利義務は害されない旨が規定されている（第一六条）ときに、同様に一般的な内容を前文で繰り返すことが、どれほどの意味を持つかは疑わしい。議場でも相当多くの国が反対を表明したが、審議の時間が切迫する中で、議長は米国等の提案を一部取り入れ、前文の修正が採択されたと宣言した。

第一 条

本条約において、

- 1 「条約の適用水域」(Convention Area) とは、国際法に従つて設定された当事国の排他的経済水域をいい、当事国が排他的経済水域を設定していない場合には、国際法に従つてその国が決定する領海に接続した水域であつて、領海の幅を測定するための基線から一〇〇海里を超えないものをいう。
- 2 「船舶」(ship) とは、あらゆる種類の航海の用に供する船舶をいい、水中翼船、エアクラッシュ船、潜水船、浮遊舟艇及び水上プラットフォーム（海底鉱物資源の調査、開発又は生産のために設置されているものを除く。）を含む。
- 3 「海難」(maritime casualty) とは、船舶の衝突、座礁その他の航行上の事故又は船舶若しくはその積荷に対する重大な損害若しくはその切迫したおそれをおじさせるような船舶上若しくは船舶外の事態をいう。
- 4 「海難残骸物」(wreck) とは、海難から生じた次のものをいう。
 - (a) 沈没又は座礁した船舶
 - (b) 沈没又は座礁した船舶の一部（当該船舶上にあり又はあつた物を含む。）
 - (c) 海上で船舶から失われた物及び座礁し、沈没し又は海上を漂流している物
 - (d) 沈没若しくは座礁しようとしている船舶又は沈没若しくは座礁することが合理的に予想される船舶であつて、危険な状態にある船舶又は財産の救助のための効果的な手段が措置されなくなつているもの
- 5 「危険」(hazard) とは、次のものをいう。
 - (a) 航行に対する危険又は障害を引き起こす状態又はおそれ
 - (b) 海洋環境に対する重大かつ有害な結果又は一若しくは複数の国の沿岸域若しくは関係する利益に対する損害を生ずることが合理的に予想される状態又はおそれ
- 6 「関係する利益」(related interests) とは、海難残骸物により直接的に影響を受け又は脅かされる沿岸国の次のよつた利益をいふ。
 - (a) 渔業活動その他の海岸、港及び河口に関する活動であつて関係者の生計に不可欠な手段となつてゐるもの
 - (b) 観光誘致その他関係地域の経済的利益
 - (c) 沿岸住民の健康及び海洋生物資源及び野生生物の保護を含む関係地域の良好な状態の維持。
 - (d) 沖合い及び水中の構造物
- 7 「除去」(removal) とは、海難残骸物によつて生み出された危険のあらゆる形態での防止、軽減又は解消をいう。「除去する」(remove)、「除去された」(removed) 及び「除去する」(removing) は、これに応じて解釈される。
- 8 「登録船主」(registered owner) とは、船舶の所有者として登録されている者をいじ、登録がない場合には海難の時に船舶を所有してゐる者をいう。ただし、国が所有する船舶であつて、その国においてその船舶の運航者として登録されてゐる会社が運航するものについては、「登録船主」とはその会社をいへ。
- 9 「船舶の運航者」(operator of the ship) とは、船舶の所有者又は船舶の所有者から船舶の運航に責任を引き受け、責任を引き受ける際に、国際安全管理コード（その改正を含む。）の下で課せられた義務と責任のすべてを引き継ぐ」とは同意した船舶管理者若しくは裸船者その他の組織若しくは人をいう。
- 10 「影響を受ける国」(Affected State) とは、海難残骸物が自國の条約の適用水域に存在する国をいう。
- 11 「船舶の登録国」(State of the ship's registry) とは、登録船舶についてはその船舶が登録されている国をいい、非登録船舶についてはその船舶が掲げる」とができる旗の国をいう。

- 12 「機関」(Organization)とは、国際海事機関をいう。
 13 「事務局長」(Secretary-General)とは、機関の事務局長をいう。

* 国際海事機関の総会決議 A.741 (18) (その改正を含む。) により採択された船舶の安全運航及び汚染防止のための国際管理コードを参照。

外交会議における修正点は、第二項に定義された「船舶」が、「航海の用に供する船舶」(sea-going vessel)でなければならぬとのことが明記されたことである。IMO法律委員会における条約案では、「海洋環境において運航する船舶」(vessel....operating in the marine environment)という表現が用いられていたが、これは、海洋汚染防止条約(MARPOL 73/78)における「船舶」の定義(同条約1条4項)をそのまま採用したものであり、したがって、内水船を含むと読めるものであった。オプト・インの規定がなければ、条約は排他的経済水域にしか適用されないから、この点は実質的な問題とはならなかつたはずであるが、ロンドン会合でオプト・インの規定がコンセンサスを得た結果、領海のみならず内水にも条約の適用範囲が広がり得る」となつたため、内水船が座礁して残骸物となつたもの等について本条約の適用を排除する必要性が認められ、このよつた定義の修正が承認された。

なお、本条約は、基本的には排他的経済水域に所在する海難残骸物に對して適用されるものであるため、本条一項における「条約の適用水域」の定義には修正が加えられていない。オプト・インを利用して当事国が条約を領海および内水に拡大した場合には、「条約の適用水域」が読み替えられ、排他的経済水域、領海および内水のすべてを指す

ところになつてゐる(二条三項)。

第二条

目的及び一般原則

- 1 当事国は、条約の適用水域において危険を生じてゐる海難残骸物の除去に關して、本条約に従つた手段を用いることができる。
- 2 影響を受ける国がとする第一項の手段は、危険に比例したものでなければならない。
- 3 上記の手段は、危険を生じてゐる海難残骸物を除去するために合理的に必要とされる範囲を超えてはならず、海難残骸物が除去されたときは直ちに終了しなければならない。それは、船舶の登録国を含む他の国並びに関係するあらゆる自然人又は法人の権利及び利益を不必要に侵害してはならない。
- 4 条約の適用水域内における本条約の適用は、当事国に対して、公海のいかなる部分についても主権又は主権的権利を主張し又は実行することを認めるものではない。
- 5 当事国は、海難残骸物を発生させた海難の影響が、影響を受ける国以外の国に及ぶときは、協力するよつに努めなければならない。

ナイロビ条約には、海難残骸物に関して沿岸国の管轄権を定めた国際法的な側面と、その除去費用についての責任

と強制保険の仕組みを定めた私法的な側面とがあるが、本条は、そのうち前者についての基本的な構造を示すものである。すなわち、第一に、本条約の下で、当事国は、「条約の適用水域」（原則として排他的経済水域）に所在することと「危険」を生じていることを要件として、「海難残骸物」を「除去」する権限を与える。第二に、その権限は、危険に比例し、また海難残骸物の除去という目的のため合理的に必要とされる範囲内に限られる。そして、第三に、この権限は沿岸国の主権的権利を拡張するものではない。これらの点については、本条約の審議を一貫して変更ではなく、したがって、外交会議でも本条にはわずかな語句の修正を除いて変更は加えられていない。

オプト・インによる適用範囲の拡大は、このような国際法的な側面には関係がないはずであろう。領海や内水に対しては、沿岸国は領域主権行使して、危険を生じている海難残骸物を除去することが当然にできるからである。そして、その場合にも、いわゆる警察比例の原則が適用される結果、行使される権限は危険に比例し、また必要な限度内に留められなければならないと考えられる。⁽¹²⁾ 本条二項・三項は、オプト・インが行われた場合にも適用を排除されないが（四条四項(a)号参照）、その理由は、このように説明される。オプト・インに消極的であったオランダは、ロンドン会合でも外交会議でも、領海および内水においてはこれらの規定（特に本条三項）の適用を排除するよう主張し続けたが、仮りにその要求を容れていたとしても、「影響を受ける国」の行政法がきわめて特殊な考え方を採用していない限り、一般原則の適用として、実質的には同じ制約が導かれるであろう。⁽¹³⁾

第三条 適用範囲

- 1 この条約に別段の定めがある場合を除き、本条約は、条約の適用水域に所在する海難残骸物について適用される。
- 2 当事国は第四条第四項の適用を条件として、本条約を、領海を含む領域内に所在する海難残骸物にも適用することができる。その場合には、当事国は、本条約に拘束されることへの同意を表明する時に又はその後いつでも、その旨を事務局長に通知するものとする。当事国が領海を含む領域内に所在する海難残骸物に本条約を適用する旨の通知を行つたときといえども、その国が、領海を含む領域内に所在する海難残骸物に関する、本条約に従つた位置決定、標示及び除去以外の手段を用いる権利又は義務には変更を生じない。この場合において、本条約第七条、第八条及び第九条中に規定するもの以外の手段には、本条約第一〇条、第一条及び第二二条の規定を適用しない。
- 3 当事国が第二項に定める通知を行つた場合には、影響を受ける国（「条約の適用水域」）にはその当事国の領海を含む領域が含まれる。
- 4 第二項に定める通知は、その当事国について本条約が発効する前に行われた場合には、発効の時にその当事国について効力を生ずる。通知が、その当事国について本条約が発効した後に行われた場合には、事務局長による受領の六ヶ月後に効力を生ずる。
- 5 第二項に定める通知を行つた当事国は、いつでも、事務局長に対する撤回の通知によつてそれを撤回することができる。撤回の通知は、その中で六ヶ月後以降の日を指定していなければ、事務局長による受領の六ヶ月後に効力を生ずる。

本条二項が、いわゆるオプト・インの規定である。条約の適用範囲の拡大は、当事国の一方向的な決定によつて行われ、IMO事務局長に対して通知される。批准の時点ではオプト・インを行わず、事後的に適用範囲を拡大することも可能であり、逆に、オプト・インを撤回することも認められている。

外交会議の議場では、ロンドン会合に参加しなかつた国を中心に、そもそもオプト・インを認めることに否定的な見解も相当数表明された。その多くは、領海および内水は沿岸国の主権に服する領域である以上、国内法を任意に制定し得ることは明らかであり、間際になつて慌しく規定を作つてまでオプト・インの仕組みを導入する必要はない、と主張した。これらの反対意見は、ロンドン会合にもとづくドイツ等の上記修文案を支持する見解と拮抗したかにも思われたが、議長は各国の意見を慎重に聴取した上で、さまざまの見解が示されたものの、多数意見は、ドイツ等の修文案をたたき台に議論を進めるべしとの見解であつたと判定した⁽¹⁴⁾。そこで、修文案が起草委員会に送付され、いくつかの提案を容れて修正を加えられた結果が、最終的に採択された本条の規定である。

しかし、本条約が、排他的経済水域への適用を前提として沿岸国の権限に限界を画したものであるとすれば、領海および内水においては、その限度を超える措置をとつたとしても許容される余地があろう。オプト・インはそれを制約するものではないので、当事国が条約の適用範囲を拡大しても、「本条約に従つた位置決定、標示及び除去」以外の手段をとり得なくなるわけではない旨が明記された。位置決定や標示、除去についても、本条約に従つたもの以上の措置が許されるという趣旨である。ただし、本条約の定めを超える部分についての費用は、条約にもとづく強制保険では担保されない。以上の内容が、第二項の後半（第三文および第四文）に表現されている。

第四条

適用除外

1 本条約は、一九六九年の油による汚染を伴う事故の場合における公海上の措置に関する国際条約（その改正を含む。）又は一九七三年の油以外の物質による海洋汚染の場合の公海上の措置に関する議定書（その改正を含む。）の下でとられる手段には適用しない。

2 本条約は、軍艦又は国によつて所有され若しくは運航されるその他の船舶であつて当該期間中政府の非商業的役務にのみ使用されているものについては、適用しない。ただし、その国が別段の決定を行なつた場合はこの限りではない。

3 当事国は、第二項に定める軍艦又はその他の船舶に対して本条約を適用することを決定したときは、その旨を、適用の条件を明示して事務局長に通知しなければならない。

4 (a) 当事国が第三条第二項に定める通知を行つた場合には、本条約中の次の規定は、領海を含む領域内には適用しない。

(i) 第二条第四項

(ii) 第九条第一項、第五項、第七項、第八項、第九項及び第一〇項

(iii) 第十五条

(b) 第九条第四項は、当事国の領海を含む領域に適用する場合には、次のとおり読み替えるものとする。

登録船主は所有者を代理して、影響を受ける国の国内法に従い、救助業者その他の者との間で、危険を生じていると決定された海難残骸物を除去する契約を締結することができる。影響を受ける国は、除去が開始される前に、安全及び海洋環境の保護への配慮に合致した方法で除去が行われるようにするために必要な限度で、その除去の条件を規定することができる。

第三条について述べた問題ともかかわるが、オプト・インを採用すると、領海および内水においては適用すべきではない規定と適用されるべき規定との選別が必要になる。これについて、適用すべきでない規定の方を適用除外の一種（適用範囲の拡張を選択した場合に限つて妥当する適用除外）と整理して列挙したものが、本条第四項である。

適用が除外されるべき規定は、ロンドン会合において活潑な議論の対象となつた。原案には、九条一項・五項・六項(b)号(c)号・一〇項が列挙されていたほか、九条四項は国内法に従つて適用すること、九条八項に定める緊急措置について船舶の登録国および登録船主に報告する時点は事後でもよいとすること、が提案されていたが、一方では、九条六項所定の手続は領海および内水においても除外されるべきでないとする見解が英国や船主団体、P & I クラブから示され、他方、国家間の紛争解決手段を限定する一五条の除外がオランダ等によつて求められた。二条については、前述のとおり、オランダは全面的な適用の除外を求めたが、多くの国が二条二項・三項は領海および内水においても適用されるべきであるとして反対したため、二条四項の適用除外のみが残された。ロンドン会合後、これらの意見を取り入れるとともに、九条四項を「国内法に従つて」適用するという趣旨を明確化するために読み替え規定を書くこという作業が行われ、結果として、現在の本条第四項のような体裁になつた。⁽¹⁵⁾

第五条

海難残骸物の報告

1 当事国は、自国の旗を掲げる船舶の船長及び運航者に対して、その船舶が海難残骸物を生ずる海難に遭遇したときは、影響を受ける国に対し遅滞なく報告するよう求めなければならない。本条に基づく報告義務が船長又は運航者のいずれか一方によつて履行された場合は、他方の者は報告義務を免れる。

2 上記の報告には、登録船主の名称及び主たる営業所の所在地並びに影響を受ける国が第六条に従つて海難残骸物が危険を生じているかどうかを決定するために必要な、次のものを含むすべての関連情報を提供しなければならない。

- (a) 海難残骸物の正確な位置
- (b) 海難残骸物の種類、大きさ及び構造
- (c) 海難残骸物の損害の状況及び状態
- (d) 積荷、特に危険物質及び有害物質があるときはその性質及び数量
- (e) 燃料油及び潤滑油を含む積載されていた油の数量と種類

第六条

危険の決定

海難残骸物が危険を生じてゐるか否かを決定する場合には、影響を受ける国は次の基準を考慮しなければならない。

い。

- (a) 海難残骸物の種類、大きさ及び構造
 - (b) その海域の水深
 - (c) その海域の干満の差及び潮流
 - (d) 機関によつて採択されたガイドライン^{*}にしたがつて特定され、かつ適當と認められる場合には指定された特別敏感海域又は一九八二年の海洋法に関する国際連合条約第二一条第六項に従い特別の措置がとられた排他的経済水域内の明確に限定された水域
 - (e) 航路又は設定された水路との近接性
 - (f) 交通量の密度及び頻度
 - (g) 交通の種類
 - (h) 海難残骸物の積荷の性質及び数量、積載されていた油（燃料油、潤滑油等）の数量及び種類並びに、とりわけ積荷又は油が海洋環境中に放出された場合に生ずるであろう損害
 - (i) 港湾設備の脆弱性
 - (j) 気象及び水象の一般的な状況
 - (k) その海域の海底の地形
 - (l) 千潮時に海難残骸物が水面上及び水面に有する大きさ
 - (m) 音響探知及び磁気探知による海難残骸物の形態
- * 国際海事機関の総会決議 A.982 (24) により採択された特別敏感海域の特定及び指定に関する改訂ガイドライン（その改正を含む。）を参照。

第七条

海難残骸物の位置決定

- 1 海難残骸物を認識したときは、影響を受ける国は、関係する海員及び国に対し、当該海難残骸物の性質及び位置を緊急に警告するため、各國及び各種組織による仲介を含むあらゆる実行可能な手段をとらなければならぬ。
- 2 影響を受ける国は、海難残骸物が危険を生じると信じる理由がある場合には、海難残骸物の正確な位置を確定するため、あらゆる実行可能な手続がとられるようにならなければならない。

第八条

海難残骸物の標示

- 1 影響を受ける国が、海難残骸物が危険を生じてゐると決定したときは、その国は海難残骸物の標示を行なつためのあらゆる合理的な手続がとられるようにならなければならない。

- 5 第二項及び第四項に定める除去が開始されたときは、影響を受ける国は、安全及び海洋環境の保護への配慮に確実に合致した方法で除去が行われるようにするために必要な限りにおいてその除去に介入することができる。
- 6 影響を受ける国は、
 - (a) 第六条の規定に従つて決定した危険の性質を考慮した上で、登録船主が海難残骸物の除去を行わなければならぬ合理的な期限を設定し、
 - (b) 登録船主に対して、書面により、設定した期限を通知するとともに、期限までに除去が行われないときは登録船主の負担において国がその海難残骸物を除去できることを通告し、かつ
 - (c) 登録船主に対して、書面により、危険が特に重大な状況になつた場合には直ちに介入する意図を有していることを通知しなければならない。
- 7 第六項(a)に従つて設定された期限までに登録船主が海難残骸物を除去しない場合又は登録船主と連絡がとれない場合には、影響を受ける国は、安全及び海洋環境の保護への配慮に合致する手段であつて、可能な範囲で最も実際的かつ迅速なものによりその海難残骸物を除去することができる。
- 8 影響を受ける国は、直ちに行動することが必要であり、かつ船舶の登録国及び登録船主にそのように通知した場合には、安全及び海洋環境の保護への配慮に合致する手段であつて、可能な範囲で最も実際的かつ迅速なものにより、その海難残骸物を除去することができる。
- 9 当事国は、国内法において、自国の登録船主が第二項及び第三項の規定を遵守するようにするための適切な措置をとらなければならない。

第九条 海難残骸物の除去を容易にする手段

- 1 影響を受ける国は、海難残骸物が危険を生じていると決定したときは、ただちに以下のことを行なわなければならない。
 - (a) 船舶の登録国及び登録船主に通知すること
 - (b) その海難残骸物に關してとるべき措置について船舶の登録国及び海難残骸物により影響を受けているその他の国と協議すること。
- 2 登録船主は、危険を生じていると決定された海難残骸物を除去しなければならない。
- 3 登録船主又はその他の利害関係者は、海難残骸物が危険を生じていると決定されたときには、影響を受ける国との当局に対して、第一二条の規定により求められる保険その他金銭上の保証の証明を呈示しなければならない。
- 4 登録船主は所有者を代理して、救助業者その他の者との間で、危険を生じていると決定された海難残骸物を除去する契約を締結することができる。影響を受ける国は、その除去が開始される前に、安全及び海洋環境の保護への配慮に合致した方法で除去が行われるようにするために必要な限度で、その除去の条件を規定することができる。

10 当事国は、必要な場合には、第四項ないし第八項に基づく行動をとることについて、影響を受ける国に対し同意を与える。

11 影響を受ける国は、本条に定める通知を、第五条第一項に定める報告において示された登録船主に対して行なうものとする。

第五条から第九条までは、影響を受ける国が海難残骸物に対して取るべき手順を定めた規定である。まず、海難に関係した船舶の船長または運航者のいずれかが、「影響を受ける国」に対して海難残骸物の発生を報告する。報告を受けた「影響を受ける国」は、海難残骸物が危険を生じるか否かを決定し、危険を生じると考えるとときは、その位置決定 (locating) および標示 (marking) を行い、警告 (warn) や標示の公表 (promulgate) を通じて関係者に周知を図る。その上で、登録船主に海難残骸物の除去義務を負わせ、除去 (removal) が行われない場合には、自ら代執行する。これらの規定については、すでに法律委員会で確定されていたので、外交会議では一、二の語句の修正を除き変更されていない。⁽¹⁵⁾

第一〇条

所有者の責任

1 第一条の適用を条件として、登録船主は、第七条、第八条及び第九条の規定に基づく海難残骸物の位置決定、標示及び除去の費用について責任を負う。ただし、海難残骸物を発生させた海難が次のいずれかにあたることを

登録船主が証明したときはこの限りではない。

- (a) 戰争、敵対行為、内乱、暴動又は例外的、不可避的かつ不可抗力的な性質の自然現象によつて生じたこと
 - (b) 損害を発生させる意図をもつてした第三者の作為又は不作為により専ら生じたこと
 - (c) 専ら灯台その他の航行援助施設の維持について責任を有する政府その他の当局による、その責務の遂行についての過失又はその他の違法な行為によつて生じたこと
- 2 本条約は、一九七六年の海事債権についての責任の制限に関する条約（その改正を含む。）等の、適用のある国内法又は国際法上の制度の下で、登録船主が責任を制限する権利に影響を与えるものではない。
- 3 本条約の規定にもとづくほか、登録船主に対して第一項に定める費用を請求することはできない。このことは、第三条第二項に定める通知を行つた当事国が、領海を含む領域内に所在する海難残骸物に関する、本条約にもとづく位置決定、標示及び除去以外に有する権利及び義務に変更を生ずるものではない。
- 4 本条は、第三者に対する求償権を害するものではない。

第一条

責任の例外

- 1 登録船主は、第一〇条第一項に定める費用に関する責任が次のいずれかと抵触する限りにおいて、その費用に關する本条約上の責任を負わない。但し、当該条約の適用があり、かつ、発効している場合に限る。
 - (a) 一九六九年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（その改正を含む。）
 - (b) 一九九六年の危険物質及び有害物質の海上輸送に關連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に關する

する国際条約（その改正を含む。）

(c) 一九六〇年の原子力の分野における第三者に対する責任に関する条約（その改正を含む。）若しくは一九六三年の原子力損害についての民事責任に関するウィーン条約（その改正を含む。）又は原子力損害についての

責任の制限を規定又は禁止する国内法

(d) 二〇〇一年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する条約（その改正を含む。）

2 本条約に基づいてとられた手段が、適用のある国内法や国際条約の下で海難救助に該当すると解される限りにおいて、その法律又は条約は、この条約の規定に優先して、救助者に支払われる報酬及び補償の問題につき適用される。

第一〇条は、登録船主の責任の内容を定めるから、登録船主およびその保険者（P&Iクラブ）にとつてはきわめて重要な規定である。そして、本条約とは別個の責任原因（わが国でいえば、たとえば民法七〇九条の不法行為）にもとづいて、免責要件や責任範囲を異にする責任が成立するようでは不都合であると考えたP&Iクラブの提案により、第三項に「本条約の規定にもとづくほか……費用を請求することはできない」という規定が置かれた。登録船主以外の責任主体についてはなんら規定していないから、これは、日本法の概念で整理すれば、請求権競合問題に対応するための規定ということになる。同様の規定は、油濁民事責任条約（油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約）三条四項やHNS条約七条四項、バンカー・オイル条約（燃料油による汚染損害についての民事責任に関する条約）三条五項等にも置かれている。

P&Iクラブが当初に提案した文言は、「本条の規定にもとづくほか」となっていた。⁽¹⁸⁾ 保険者としては、登録船主

の免責と責任制限にしか関心がなかつたためであろう。ところが、提案を受けた議場から、「本条」を「本条約」と置き換える考え方⁽¹⁹⁾が示され、たちまち多くの国の支持を得た。油濁民事責任条約等ではそのように規定されているため、一見説得力があつたのかもしれないが、それでは、オブト・インとの関係で、領海および内水について本条約が定める以外の措置を規定した場合にも（三條一項第三文参照）、その費用を登録船主から回収することができなくなってしまう。この点は、なかなか各国に理解されなかつたが、わが国が中心となつて主要国やP&Iクラブ等の説得を続けた結果、ようやく第三項に後段が付け加えられた。⁽¹⁹⁾

第一条には、外交会議ではまったく修正が加えられていない。

第一二条

強制保険その他金銭上の保証

1 総トン数三〇〇トン以上の船舶であつて当事国の旗を掲げるものの登録船主は、本条約に基づく責任を担保する保険その他銀行若しくは類似の機関による保証等の金銭上の保証を、適用のある国内法又は国際法上の責任制限制度の下における責任制限額と等しい金額について、一九七六年の海事債権についての責任の制限に関する条約（その改正を含む。）第六条(1)(b)により計算された額を超えない範囲で、保持しなければならない。

2 第一項に定める要件が充足されていることが確認されたときは、総トン数三〇〇トン以上の各船舶に対して、保険その他金銭上の保証が本条約に従つて効力を有することを証する証明書が、船舶の登録国の権限ある当局によつて発行される。当事国に登録されている船舶については、その証明書は、船舶の登録国の権限のある当局に

よつて発行され又は認証されなければならない。当事国に登録されていない船舶については、証明書は、いざれかの当事国の権限ある当局により発行され又は認証されたものであれば足りる。その強制保険証明書は、本条約の付属書に示された様式により、かつ次の事項を記載したものでなければならない。

(a) 船名、船舶を識別する番号又は記号及び船籍港

(b) 船舶の総トン数

(c) 登録船主の名称及び主たる営業所の所在地

(d) IMO船舶登録番号

(e) 保証の種類及び有効期間

(f) 保険者その他保証を提供する者の名称及び主たる営業所の所在地並びに、該当する場合には、保険契約又は保証契約を締結した営業所の所在地

(g) 証明書の有効期間。この期間は、保険その他保証の有効期間を超えてはならない。

3 (a) 当事国は、第二項に定める証明書を発行することを、その国が承認した機関又は組織に対して権限を委任することができる。その機関又は組織は、証明書を発行する都度、その国に対して通知しなければならない。いかなる場合においても、当事国は、このよつにして発行された証明書の完全性及び正確性を完全に保証し、かつ、この義務を履行するために必要な措置がとられるようによることを引き受けるものとする。

(b) (i) 当事国は、事務局長に対し、次の事項を通知するものとする。
(ii) 自国が承認した機関又は組織に委任した権限の具体的な責任及び条件
(iii) 権限の委任の撤回

(b) 権限の委任又は権限の委任の撤回が効果を生じる日

権限の委任は、その旨が事務局長に通知された日から三ヶ月より以前に効力を生ずるものであつてはならない。

(c) 本項の規定に従つて証明書を発行する権限を委任された機関又は組織は、少なくとも証明書が発行された条件が満たされなくなつたときは、その証明書を撤回させることが認められなければならない。いかなる場合においても、機関又は組織は、証明書の撤回について、証明書を発行する権限の由來する国に対して、報告しなければならない。

4 証明書は、それを発行する国の公用語で作成するものとする。用いられる言語が英語、フランス語又はスペイン語ではない場合には、その文面中に、それらの言語のいずれか一つによる訳文を記載しなければならず、その公用語は、国がそのように決定したときは、省略することができる。

5 証明書は船舶内に備え置き、その写しを当該船舶の登録簿を管理する当局、当該船舶がいずれの当事国にも登録されていない場合にはその証明書を発行し又は認証した国の当局に寄託されなければならない。

6 保険その他金銭上の保証は、第二項に定める証明書に記載された保険その他保証の有効期間の満了以外の理由により、第五項に定める当局に対して終了の通知が行われた日から三ヶ月の期間を経過する前に効力を失わせることがあるものである場合には、当該期間内に証明書が当局に引き渡され又は新しい証明書が発行されたことを条件として効力を失う場合を除き、本条の要件を満たさない。この規定は、保険その他保証が本条の要件を満たさなくなるような変更にも同様に適用する。

7 船舶の登録国は、本条の規定及び登録船主の金銭上の責任について機関が採択したガイドラインを考慮して、

証明書の発行及び効力の要件を定める。

8 本条約は、当事国が本条約のため、保険者又は金銭上の保証の提供者の財政的能力について他の国又は機関その他の国際組織から得た情報を依拠することを妨げるものと解されてはならない。この場合において、そうした情報に依拠した当事国は、第一項に定める証明書を発行した国としての責任を免れない。

9 当事国の権限に基づいて発行され又は認証された証明書は、当事国に登録されていない船舶に対し発行され又は認証されたものを含めて、本条約の適用上、他の当事国によって承認され、当該他の当事国が発行し又は認証した証明書と同一の効力を有するものと認められる。当事国は、証明書に記載された保険者又は保証の提供者が本条約によつて課せられる義務を履行する財政的能力を有しないと認める場合には、いつでも、証明書を発行し又は認証した国に対して協議を要請することができる。

10 本条約に基づいて生じた費用の請求は、登録船主の責任につき保険その他金銭上の保証を提供する者に対する直接に行うことができる。この場合には、被告は、適用のある国内法又は国際法上の責任制限制度を含め、登録船主が援用することができる抗弁（登録船主の破産又は清算を除く。）を援用することができる。被告は、また、登録船主が責任を制限することができないときにおいても、第一項に従つて保持される保険その他金銭上の保証の額に等しい金額に責任を制限することができる。被告は、更に、海難が登録船主の意図的な非行により生じたことを抗弁として援用することができるが、登録船主が被告に対して訴えを提起した場合に援用することができたであろう他のいかなる抗弁をも援用することができない。被告は、いかなる場合にも、登録船主が訴訟手続に参加することを要求する権利を有する。

11 当事国は、自国の旗を掲げる船舶であつて本条の適用を受けるものについては、第二項又は第一四項の規定に

従つて証明書が発行されていない限り、いかなる場合にも運航を許してはならない。

12 本条の規定の適用を条件として、各当事国は、国内法において、自国の領域内の港に入港し若しくはそこから出港し、又は領海内の沖合い施設に到着し若しくはそこから出発する船舶であつて総トン数三〇〇トン以上のものについて、登録のいかんを問わず、第一項において義務づけられる範囲の保険その他保証が有効に存在することを確保しなければならない。

13 第五項の規定にかかわらず、当事国は、第二項により義務づけられる証明書を発行する当事国が、証明書の存在を証し、各国が第一二項に定める義務を果たすことを可能にする電子的記録であつてすべての当事国が参照可能なものを維持していることを事務局長に対して通知することを条件として、船舶が自国の領域内の港に入港し若しくはそこから出港し、又は領海内の沖合い施設に到着し若しくはそこから出発するに際して、第一二項の目的で、第二項により義務づけられる証明書を船舶内に備え置くこと又は呈示することを要しないとする旨を、事務局長に通知することができる。

14 当事国が所有する船舶について、保険その他金銭上の保証が保持されていない場合には、本条の関係する規定は、その船舶については適用しない。ただし、その船舶は、当該船舶の登録国のある当局が発行する証明書であつてその船舶がその国により所有され、かつその船舶の責任が第一項に定める金額の範囲で担保されている旨を記載しているものを備え置くものとする。その証明書は、可能な限り第二項に定める様式に近いものとしなければならない。

期間制限

本条約の下において費用を請求する権利は、本条約に基づいて危険が決定された日から三年以内に訴えが提起されないときは、消滅する。いかなる場合にも、海難残骸物を生じた海難の日から六年の後は、訴えを提起することができない。海難が一連の出来事から成る場合には、六年の期間は最初の出来事の日から起算する。

法律委員会の段階では、第一二条に限定して適用対象を拡大し、領海および内水にまで及ぼすことができる旨の規定（その時点では一二条一項）が角括弧つきで置かれていたが、オプト・インの規定が採択されたので、当然、それは削除された。その結果として、本条の規定は、第一項以外の項が一つずつ繰り上がっている。

付保を強制される船舶の範囲（一二条一項等）は、外交会議まで未定になっていたが、一九七六年海事債権制限条約において当事国が条約の拘束を受けない範囲（同条約一五条二項(b)号）との横並び等を考え、総トン数三〇〇トン以上とされた。⁽²⁰⁾

第一四条

改正

- 1 当事国の三分の一以上の要請がある場合には、本条約の改正のため、機関によつて当事国会議が招集される。
- 2 本条約に拘束されることについての同意が、本条約の改正が発効した日よりも後に表明されたときは、改正後

の本条約について適用することとする。

法律委員会における条約案の一四条には、条約改正のための手続として、機関（IMO）のイニシアティヴによる会議の招集（その時点の一四条一項）と、当事国の三分の一以上の要請を受けた当事国会議の招集（その時点の一四条二項）とが定められていた。本条約はIMO事務局長が寄託者となる「IMOの条約」であるが、IMOの加盟国以外にも広く開放されるので、二つの手続を並存させておくことには十分な理由がある。ところが、当事国会議の規定も「機関によつて招集される」という表現になつていただけ、起草委員会に出席していた事務局長が、両者は同一の手続を招集主体と招集請求権者の両面から規定したものにすぎないと誤解して、一つにまとめるなどを提案し、受け入れられてしまった。その結果、本条は、一定数の当事国から要請を受けない限り、IMOは本条約の改正を発議することはできないという奇妙な規定となつている。⁽²¹⁾

第一五条

紛争の解決

- 1 本条約の解釈又は適用に関して二以上の当事国間に紛争が生じたときは、まず、紛争を交渉、審査、仲介、調停、仲裁裁判、司法的解決、地域的機関若しくは地域的取極の利用又はその他の当事国が選択する平和的手段による解決に努めなければならない。

2 一の当事国が他の当事国に對してそれらの間に紛争が存在することを通知した後一二ヶ月を超えない合理的な期間内に解決が得られない場合には、紛争の当事者が一九八二年の海洋法に関する国際連合条約の当事国であるか否かに關わらず、一九八二年の海洋法に関する国際連合条約第十五部に定める紛争の解決に関する規定を必要な変更を加えて適用することとする。

3 本条約及び一九八二年の海洋法に関する国際連合条約の当事国である国によつて、後者の条約の第二八七条に従い選択された手続は、本条に基づく紛争の解決に適用するものとする。ただし、当事国が、本条約を批准、受諾、承認若しくは加入する時又はその後に、本条に基づく紛争解決のために、書面による宣言によつて、一九八二年の海洋法に関する国際連合条約第二八七条第一項に定める手段のうち一又は二以上を自由に選択することができる。第二八七条は、その場合の宣言及びそのような国が当事者となつてゐる紛争であつて現在有効な宣言の対象とされていないものに対して適用する。調停及び仲裁裁判に際しては、国は、一九八二年の海洋法に関する国際連合条約の附属書V及び附属書VIIに従つて、本条約から生じる紛争を解決するため、附属書V第二条及び附属書VII第二条の名簿に記載されるべき調停人及び仲裁人を指名することができる。

4 本条約の当事国であつて一九八二年の海洋法に関する国際連合条約の当事国でない国は、この条約を批准、受諾、承認若しくは加入する時又はその後に、本条に基づく紛争解決のために、書面による宣言によつて、一九八二年の海洋法に関する国際連合条約第二八七条第一項に定める手段のうち一又は二以上を自由に選択することができる。第二八七条は、その場合の宣言及びそのような国が当事者となつてゐる紛争であつて現在有効な宣言の対象とされていないものに対して適用する。調停及び仲裁裁判に際しては、国は、一九八二年の海洋法に関する国際連合条約の附属書V及び附属書VIIに従つて、本条約から生じる紛争を解決するため、附属書V第二条及び附属書VII第二条の名簿に記載されるべき調停人及び仲裁人を指名することができる。

5 第三項及び第四項の下でなされた宣言は事務局長に寄託するものとし、事務局長は、その写しを当事国に送付するものとする。

第一六条

他の条約及び国際的合意との関係

本条約は、一九八二年の海洋法に関する国際連合条約及び海洋に関する慣習国際法の下におけるいかなる国の権利及び義務をも害するものではない。

第一五条および第一六条について、外交會議での実質的な修正点はない。米国は、非当事国の海難残骸物についても、影響を受ける国にそれを除去する権限が認められる点、および領海を無害通航する非当事国の船舶に対しても沿岸国が付保義務を負わせることができるかのように読める点で、本条約が非当事国の慣習国際法上の権利を制約していると主張し、これらの点について疑義を排するため、第一六条を「……非当事国の権利および義務を害するものではない」と改めるよう提案したが、まったく支持を受けなかつた。なお、後者の付保義務に関しては、米国の主張は誤解にもとづくものであり、本条約は、入出港を伴わない無害通航中の船舶に対して沿岸国が付保を義務づける权限を定めるものではない旨が、議場で確認された。⁽²³⁾

第一七条

署名、批准、受諾、承認及び加入

1 本条約は、機関の本部において一〇〇七年一一月一九日から一〇〇八年一一月一八日まで署名のため開放し、

その後は加入のため開放する。

(a) この条約に拘束されることへの国の同意は、次の方法により表明することができる。

(i) 批准、受諾又は承認を留保しない署名

(ii) 批准、受諾又は承認を条件とした署名とその後の批准、受諾又は承認

(iii) 加入

(b) 批准、受諾、承認又は加入は、その旨の文書を事務局長に寄託することによつて行う。

第一八条

効力の発生

1 本条約は、一〇ヶ国が批准、受諾若しくは承認を留保することなく署名し又は批准、受諾、承認若しくは加入の書面を事務局長に寄託した日から一二ヶ月後に効力を生ずる。

2 第一項に定める効力発生の条件が充足された後にこれを批准し、受諾し若しくは承認し又はこれに加入する国については、本条約は、その国が該当する文書を寄託した日から三ヶ月後に効力を生ずる。ただし、本条約が第一項に従つて効力を生ずる日より前にはならない。

第一九条

廃棄

1 当事国は、本条約がその国について効力を生じた日から一年を過ぎた後は、いつでも本条約を廃棄することができる。

第二〇条

寄託者

1 本条約は、事務局長に寄託することにより行う。

2 廃棄は、事務局長によるその旨の書面を寄託することにより行う。

3 廃棄は、事務局長によるその旨の書面の受領から一年後、また廃棄の書面にこれよりも長い期間を指定したときはその期間の後に効力を生ずる。

第二一一条

事務局長

1 本条約は、事務局長に寄託することにより行う。

2 事務局長は、次のことを行う。

(a) この条約に署名又は加入したすべての国に対して次の事項を通知すること。

(i) 新たに行われた署名又は批准、受諾、承認若しくは加入の書面の寄託及びその日

(ii) 本条約の効力発生の日

(iii) 本条約の廃棄の書面の寄託並びにその寄託の日及びその廃棄が効力を生ずる日

(iv) この条約に基づき受領したその他の宣言及び通知

3 本条約に署名又は加入したすべての国に対し、本条約の認証された真正な写しを送付すること。

4 本条約が効力を生じたときは、事務局長は、直ちに国際連合憲章第一〇二条の規定にもとづく登録及び公表のため、本文の認証された真正な写しを国際連合事務総長に送付する。

第二一条
言 語

本条約は、等しく正文であるアラビア語、中国語、英語、フランス語、ロシア語及びスペイン語により原本一通を作成する。

二〇〇七年五月一八日にナイロビにて作成した。

第一八条の発効要件については、外交会議前には空欄とされていたが、一〇ヶ国の批准することで合意を見た。当事国の数だけではなく、保有する船腹量が一定以上に達することを発効要件として要求すべきであるとの提案もなされたが⁽²⁴⁾、会議場では多くの支持を得られなかつた。油濁民事責任条約などとは異なり、海上運送活動に一定以上の割合を占める国が揃つて参加しなければ機能しないような条約ではないから、発効要件を必要に加重する理由はないであろう。

一〇ヶ国目の批准書等が寄託されてから現実に効力を生ずるまでの期間が一二ヶ月とされている点は、やや長いようにも感じられるが、デンマーク等が、船主に条約の発効を周知し、確實に付保させるにはかなりの時間を必要とすると主張したため、このよつた結論になつた。

三 理論上の問題

1 オプト・イン

ナイロビ条約について、理論的に整理しておいた方がよいと思われる問題の第一は、オプト・インによる領海および内水への適用である。この問題は、条約作成の過程を通じて、大きな論点であり続けた。そもそも、一九九五年に提案された条約案には、次のような一つの規定が置かれていた。

第二条二項 本条約の当事国は、いつでも、事務局長に対する通知によつて、本条約「の一部又は全部の規定」が、その国が一九八二年の海洋法に関する国際連合条約第一条に従つて主権を行使する水域に所在する「船舶又は」海難残骸物に對して適用されることを宣言することができる。この宣言においては、本条約が適用される領域を特定しなければならない。

第一二条二項 第二条第二項の一般的な規定にかかわらず、当事国は、本条「ナイロビ条約一二条に相当する規定——小塚註」の適当な規定をその管轄権に服する水域に適用することができる。

その後の審議の中で、前者の規定が一旦削除され、後者のみが残された。⁽²⁵⁾そして、前者に相当する規定を再度条約に盛り込むべきか否かをめぐつて外交会議直前の混乱が生じたことは、すでに述べたとおりであるが（前述二一）、このよつた議論が迷走した理由の一つは、オプト・インの意味について、各國の間で理解が統一されていなかつたた

めではないかと思われる。

一方では、領海および内水において、沿岸国（影響を受ける国）は条約に定める以上の措置をとり得るはずである。という前提から出発すると、オプト・インは、いわばそれに上乗せして、強制保険により担保される制度を導入するものとなる。条約所定の限度を超える措置は、国内法（たとえばわが国の行政代執行法）にもとづいて関係者に求償することは可能かもしれないが、本条約にもとづく保険からの回収はできない。もつとも、費用負担者が船舶所有者その他の運航者であつた場合には、一般的のP&I保険に加入しているであろうから、そちらからの回収は、なんら妨げられないはずであろう⁽²⁷⁾。すると結局、オプト・インの実質的な意義は、保険者に対する直接請求権（本条約一二条一〇項）の存在に限定される。

これに対して、船主や保険者の立場から見れば、領海や内水においても過度に大きな負担を課せられることは望ましくない。そこで、オプト・インが行われる場合には、条約上の制度をできる限りそのまま適用すべきであるという考え方方が示される。この立場では、キーワードとして「法制度の統一」が主張されるが、その実質的な意図は、沿岸国⁽²⁸⁾の立法の自由度を制約し、責任の予見可能性を高めるところにある。

これらの二つの考え方は、沿岸国に認められる立法の幅についてはむしろ正反対であるにもかかわらず、オプト・イン規定の導入に賛成するという一点で同視され、「オプト・イン不要論」と対置された。しかし、「オプト・イン不要論」を主張した国も、保険その他保証に関する部分に限って領海および内水に適用するという規定（一九九五年当時の二二条一項）まで否定していたわけではないから、実質的には、前者の「上乗せ」論との距離は大きくなかったのである。他方で、審議過程での対立がこのような形で集約されたために、オプト・イン賛成論の間での思惑の違いが、かえって隠蔽される結果となつた。そのことが、オプト・インの規定が採択された後に、当事国が領海および内水において有する権利についての規定（本条約三条二項第二文第四文・一〇条二項）をめぐり、再度の混乱をもたらした原因である。

2 条約の適用関係

理論的な解明を要する点の第一として、ナイロビ条約の適用関係について考えておこう。この問題を繰り返し提起したのは、米国であった。条約じたいに対しても明らかに関心がなく、それが第三国（日本）の権利を侵害しないかという問題のみを発言し続けるそのスタンスは、各国の反撥を招き、条約が第三国について権利義務を創設することはあり得ない（ウイーン条約法条三四条）という発言によって一蹴される場面も少なくなかつた。しかし、非当事国の国民や企業の所有に属する船舶・積荷等が海難残骸物となつた場合に本条約が適用されるのか否かについては、各国の間で明確なコンセンサスが成立していたとはいはず、文言上も明らかではない。

非当事国の利害がナイロビ条約の適用に際して大きな問題となるのは、主として本来の「条約の適用領域」である排他的経済水域においてであろう。そもそも国連海洋法条約は、排他的経済水域において沿岸国が行使することでの開発のためのその他の活動に関する主権的権利、③人工島、施設および構築物の設置および利用、海洋の科学的調査ならびに海洋環境の保護および保全に関する管轄権、④同条約に定めるその他の権利および義務、に限定しており（同条約五六条一項）、海難残骸物の除去は、それ自体としては、この中に規定されていない。ナイロビ条約の下で、環境に対する影響を理由として海難残骸物が危険と判断される場合（ナイロビ条約一条五項⑨号前段）は、③にいう「海洋環境の保護および保全」に該当する可能性があるが、「危険」の定義はこれよりも広く、航行に対する危険や障

害を引き起こす場合（同条約一条五項(a)号）や、漁業活動・観光業等の「関係する利益」に損害を生ずる場合（同条約一条五項(b)号後段、六項）も含まれる。したがって、ナイロビ条約によって沿岸国に認められる権限が、国連海洋法条約が明示的に規定する範囲を超えていることは、否定できないと思われる。

しかし他方で、国連海洋法条約は、海難の結果として汚染のおそれがある場合に、沿岸国が慣習国際法および条約に従い、領海外で一定の措置をとる権利を認めており（同条約二二条一項）、ナイロビ条約は、海洋汚染を理由として「危険」が決定される場合には、ここに言う「条約」に該当する可能性がある。また、航行に対する危険等を理由とする海難残骸物の除去については、国連海洋法条約にまったく規定を欠くわけであるが、それは沿岸国による除去等の措置をおよそ禁止する趣旨ではなく、特段の態度決定がなされていないにすぎないとも解釈することができる。その限りでは、ナイロビ条約は国連海洋法条約とは抵触せず、規制の空白を埋めるものと位置づけられよう。このような整理が、審議の早い段階でなされ、ナイロビ条約の理論的な基礎となつた。⁽³⁰⁾ 一見、牽強付会にも響くかもしけないが、国連海洋法条約が排他的経済水域における沿岸国と他の国の権限を書き切つていないことは明らかであり（同条約五九条⁽³¹⁾ 参照）、また実質的に考えても、すでに残骸物となつた船舶や積荷に航行の自由その他の正当な利益（同条約五八条に列举された自由を享受する利益）があるとも言いたいと思われる。

以上のような整理を前提とすれば、ナイロビ条約が、非当事国の海難残骸物に対しても適用されないと言えないであろう。⁽³²⁾ 一般的にいえば、ナイロビ条約は、国連海洋法条約その他の国際法の規範が許容する範囲において（ナイロビ条約一六条）、非当事国の海難残骸物に対しても適用される場合があり得るのであり、その許容される範囲がどの程度か、あるいはそのような措置が許容される余地はそもそもまったく存在しないのではないかといった点は、すべて解釈問題であると考えられる。現実の除去作業の場面を考えると、たとえば当事国を登録国とする船舶上に非

当事国の荷主が所有する積荷があり、海難によつて船舶が大破するとともに積荷が散乱したような状況では、非当事国の荷主の積荷のみを除外して、船舶の残骸および他の積荷に限つた除去作業を行つことは現実的ではないし、荷主その他の関係者の意図に沿つとも思われない。まして、たとえば当事国を登録国とする船舶に非当事国の債権者が抵当権を設定していたとして、その船舶が海難残骸物となり、当事国である影響を受ける国が除去作業を行つても、非当事国の国民の利益を侵害したとは言いがたいであろう。

なお、これとやや類似した問題は、オプト・インを行つた当事国と行つていない当事国との間にも生じ得る。たとえば、当事国Aがオプト・インによつて自国の領海および内水に対して条約を適用する旨を事務局長に通知したが、当事国Bはオプト・インを行つていないとしたとき、Bを登録国とする船舶がAの領海内で座礁し、海難残骸物となつたとしたら、Aは本条約の規定にもとづいて除去作業を行つた上で費用を回収することができるのか。オプト・インの規定を含む条約の当事国となつた以上は、Bは他の当事国が本条約を領海や内水にも適用する可能性をあらかじめ承認していると見れば、これを肯定する余地があろう。他方、そのような前提に立たず、Aが領海内における本条約の適用を対抗することができるのは、同様にオプト・インを行つて領海への適用の拡大に同意した当事国との関係に限られるという解釈も成り立つる。本条約の審議の中では、多くの代表が、暗黙のうちに前者の考え方を前提として議論を行つていたように思われるが、その点が明示的に確認されたわけではなく、そもそも問題の所在すら認識されていなかつた可能性が高い。⁽³³⁾

四 條約の意義

1 IMOにとつての意義

海難残骸物に関する国際条約の作成は、IMOの法律委員会においては、三十年以上にわたる懸案であった。その意味で、ナイロビ条約の採択は、IMOによる海事法制の整備に大きな段階を画したものであると一應は言えそうである。また、登録船主に対して保険を義務づけ、船舶の運航に伴つて発生する費用や損害の担保とするという仕組みを汚染損害以外の局面にも導入したという点では、油濁民事責任条約、HNS条約、バンカー・オイル条約と並ぶ国際的なスキームを確立したとの評価もあり得るであろう。

しかし、今後の批准の見通しについては、悲観的な評価がすでに示されている。⁽³⁵⁾そもそも、排他的經濟水域における海難残骸物の除去は、オランダやデンマーク等、ヨーロッパの一部の国のみが関心を抱く問題であつたという印象が強い。⁽³⁶⁾他方で、領海や内水（港湾）における海難残骸物の除去については、沿岸国がその権限を有することは本条約を俟つまでもなく明らかであり、また、船舶所有者が一般的に加入するP&I保険に替えて本条約にもとづく強制保険（海難残骸物の除去責任のみを担保し、P&Iクラブのブルーカードおよび当事国の付保証明書が発行され、保険者に対する直接請求権を認めるもの）を導入する必要性がどれほど存在するかも疑わしい。

すると、本条約は、成立してもなかなか当事国が増えず、発効すらしないのではないかとも予想される。それは、IMOの法律委員会が、いわば不要不急の条約に時間を費やして自己満足したという評価にもつながりかねない。⁽³⁷⁾そして、本条約が採択された現在、法律委員会には大きなアジェンダがほとんど残されていないことを考えると、ナイ

ロビ条約は、IMO法律委員会による継続的な条約作成という体制の転機を示すものであるようすら思われる。

2 わが国の国内法との関係

わが国にとって、ナイロビ条約は、一種の立法モデルとしての意義を有した側面がある。⁽³⁸⁾平成一六年に油濁損害賠償保障法が改正され、総トン数一〇〇トン以上の一般船舶に対して、燃料油による損害および海難残骸物の撤去費用を担保するための保障契約を締結することが義務づけられているが、この立法は、バンカー・オイル条約とともに、本条約の当時の条約案をモデルにしたと思われるからである。その意味では、ナイロビ条約が無事に成立したことは、わが国の立法の正当性を国際的に裏づけるものであるとも言えよう。

しかし、船舶油濁損害賠償保障法は、登録船主ではなく船舶所有者・船舶賃借人（同法一条五号の二）を責任主体とし、一般のP&I保険によるカバーを前提とする点で、ナイロビ条約と同じではない。また、このほかにも、船舶交通の危険を理由とする除去命令の規定が海上交通安全法三十三条三項、港則法二六条・三七条の三にあるほか、船舶の沈没または乗揚げに起因する海洋汚染またはそのおそれを理由とする除去命令の規定が、最近の改正によつて海洋汚染等および海上災害の防止に関する法律四十条に設けられたが、これらの規定も、ナイロビ条約と要件・効果において相違がある。⁽⁴¹⁾その意味で、領海および内水における国内法制と条約のズレは、わが国にとつても現実の問題となるわけである。

3 条例における沈没船の撤去命令

港湾管理者が地方公共団体である場合には、海難残骸物の除去に関する権限が港湾管理条例（港湾法一二条二号・三

四条参照) や環境保全条例の中(43)で定められていることもある。これらの条例の特徴は、撤去義務を負う主体が沈船や放置船舶の「所有者」「占有者」等と規定されており、海上企業主体としての船舶所有者ではなく民法上の所有者(登録船主)を指していると思われる点にある。⁽⁴⁴⁾また、現に危険や汚染を発生させている状態ではなく、沈船等を放置したという行為に義務負担の根拠が求められるため、所有権を放棄しても撤去等を行う責任は免れない。

現状では、地方公共団体にとっての大きな問題は放置されたプレジャーボート等のようであり、海難によつて発生した「海難残骸物」とのつながりは稀薄に感じられるかもしれない。しかし、ひとたび湾内で海難事故等が発生し、船骸が発生すれば、結局は、これらの条例の規定にもとづいて除去等の措置がなされることになる。そして、その場合には、除去費用をどのようにして回収するかという問題に直面するであろう。その意味で、ナイロビ条約の成立は、わが国の地方公共団体にとっても少なからぬ意味を持つている。

本条約は、海難残骸物の除去を命じ、場合により自ら実行する主体を「影響を受ける国」と規定しているが、それは、その国内における中央政府と地方公共団体の権限の分配について定める趣旨の規定ではないであろう。したがつて、本条約を批准した上で、オプト・インにより内水にも適用し、港湾管理者である地方公共団体が必要に応じて海難残骸物の除去費用を条約上の強制保険から回収できるようすることは、考えられないわけではない。ここでも、重要な問題は、本条約によらず、一般に船主が加入するP & I保険から費用を回収すれば足りるのではないかという点である。したがつて、地方公共団体による港湾管理上の費用負担を理由として本条約の批准を考えるときには、わが国の港湾に入港する船舶(特に便宜置籍船)が、実質的にはどの程度P & I保険に加入しているかについての実態調査が欠かせないと思われる。

五 教訓

以上のとおり、ナイロビ条約の内容にはきわめて不備が多く、立法作業の不十分さを印象づけられる。その理由について、審議の結果を蓄積する作業が欠けていたとの指摘があり⁽⁴⁵⁾、また、そもそも各國の立法を十分に調査しないままに最初の草案が作成された点を批判する見解もある⁽⁴⁶⁾。それらに加えて、制度の意義に対する理論的な整理が行われてこなかつた点も、指摘してよいであろう。

登録船主を責任主体と定めた上で特別の保険を義務づけるスキームは、現在では、油濁民事責任条約やHNS条約、バンカーオイル条約を通じて、すっかり見慣れたものである。しかし、海難残骸物の除去は、現実の作業は救助業者によつて行われる場合が多いとしても、その場合も含めて、常に当事国の政府が費用負担者であり、一般の被害者は存在しない。油濁損害やHNS事故の損害とは、この点で決定的な相違があるにもかかわらず、他の条約と同様の保険者に対する直接請求権を定めれば、登録船主に対する他の債権者に優先して、政府が確実に費用を回収する結果となる。なじみのある制度を安易に引き写す前に、それが真に各国の望むところであるのか、反省してみる必要があつたのではないか。

『花伝書』は戒める。「稽古は強かれ、諭識はなけれ」と。模倣は学習の出発点であるが、厳しい修練と謙虚な向上心がなければ、道を究めることはあり得ない。言うは易く、行うに難い教えである。

(1) 筆者は、ナイロビ条約を採択した外交会議およびこれに先立つて開催された非公式会合に、日本政府代表団の一員として参加

海難残骸物の除去に関するナイロビ条約

- する機会を得たが、本稿はまったく個人的な見解を述べるものである。なお、ナイロビ条約に関して早々に公表された研究として、井口俊明「海難残骸物の除去に関する」(一〇〇七年ナイロビ条約の採択) 海運100七年八月号二二頁・九月号六〇頁がある。
- (2) 小塚莊一郎「海難残骸物の除去に関する条約案と我が国の法網」上智法学論集五〇巻四号一頁〔一〇〇七年〕。
- (3) 小塚・前掲〔註2〕・二一三頁参照。
- (4) 当時のCMIにおける議論の状況については、井口俊明「船骸撤去条約案の審議の動向」海法会誌復刊四一号七二頁〔一九九七年〕参照。
- (5) 一〇〇五年末頃までの条約案による概説として、Patrick Griggs, Draft Convention, CMI Yearbook 2005-2006, at 376 (藤田友敬「船骸撤去条約案」海法会誌復刊五〇号六一頁〔一〇〇六年〕) は、その邦文による紹介である。
- (6) ドイツがまとめ役を委嘱された理由は、オブト・インを積極的に支持した英國、カナダ、デンマーク等に対してオランダの反撥がきわめて強く、「中立的な」国による調整が求められたからである。
- (7) LEG/CONF.16/12 (24 April 2007). 提案国は、オーストラリア、カナダ、ドイツ、ノルウェー、ポルトガル、英國。
- (8) 全体会議の議長としては、アフリカ出身の海事法の権威であるトーマス・メンザ元国際海洋法裁判所所長が予定されていたが、個人的な事情により会議に参加できなくなり、急遽、デ・ボー氏が議長に任せられたこととなつた。
- (9) メンバーはカナダ、中国、エジプト、フランス、ガボン、メキシコ、ロシア、スペイン、英國の九ヶ国であるが、わが国を含む多数の国がオブザーバーとして参加した。議長はカナダ司法省のゴティエ (Mark A.M. Gauthier) 氏が務めた。
- (10) 小塚・前掲〔註2〕にも当時の条約案の仮訳を掲載したが、それは、外交会議前に間に合わせるために限られた時間で作成した等の理由から、きわめて不備が多いものであった。本稿に掲載する訳文は、それを全面的に見直したものである（したがって、右の論文と本稿との訳文が変更されている箇所と、当時の条文案から最終的な条約の文案が作成される過程で加えられた変更点とは一致しない）。
- (10) LEG/CONF.16/CW/WP.6 (16 May 2007).
- (11) 本条約に採用された“*Sea-going vessel*”という表現は一九七六年海事債権制限条約を参考したものであるから（同条約一条一項参照）、我が国が本条約を批准する場合には、「航海の用に供する船舶」（船主責任制限法「一条一項一号」という概念を用いること）になろう。裁判例によれば、航行区域が平水区域のみとされている船舶は「航海の用に供する船舶」に該当しない（東京高等裁判所平成七・一〇・一七判例タイムズ九〇七号一六九頁）。これに対して、海洋汚染防止条約を国内法化した海洋汚染等および海上
- 災害の防止に関する法律では、船舶は「海域……において航行の用に供する船舶類をいう」と定義されており、湖川で航行の用に供される船舶のみを除き、港湾で航行の用に供される船舶は含むとされている（原田國男「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」平野龍一編『注解特別刑法 公害編V』九頁〔一九八五年〕）。したがって、法律委員会での条約案がそのまま採用されてしまうと、わが国でも、内水船に対しても適用が認められていたのである（小塚・前掲〔註2〕・四二頁の記述は、これらの用語の意義を誤解していたものであり、ここに述べるとおりに訂正する）。
- (12) 比例原則は、ドイツ行政法において、警察行政の限界として提唱された理論であり、現在のわが国では、行政法全般に妥当する法の一一般原則と認められている（塩野宏「行政法I」〔第四版〕七六頁〔一〇〇五年〕、藤田苗靖『第四版行政法I（総論）』〔改訂版〕一〇〇頁〔一〇〇五年〕）。
- (13) 小塚・前掲〔註2〕・三九頁。実際にも、一〇〇四年にスペイン沖で発生したPrestige号の事故に際してスペイン政府が行った除去作業はいつづけ費用の一部が、本来不需要であつたとして油濁補償基金からの支払を拒まれた事例が存在する。See Johan Schelin, *Convention on Wreck Removal – The rules that no one wanted?*, <http://web.mac.com/johan.schelin/iWeb/MaritimeLawInstitute/Research/8F823625-D08F-4E02-9CB0-14CCD0BC7072.html>.
- (14) いじ判定が客観的妥当であったか否かをふくら、各國が再度意見を述べた一幕も見られたが、今度は、議長の判定が正しいとして支持する見解が明らかに多数を占めたため、オブト・イン規定を認める結論に落ち着いた。
- (15) 適用が除外される規定のリストに九条七項が含まれるに至った経緯は、明らかではない。おそらく、九条六項をリストから外したこととの見合いで、よくなつたのではないかと推測される。九条六項が適用される以上、海難残骸物の除去について合理的な期限を設定し、期限内に除去を行わない場合には代執行する旨の通知を行うという手続は踏まなければならないのであるから、九条七項の適用が除外されたことの効果は、代執行としてとられる手段が「可能な範囲で最も実際的かつ迅速なもの」でなくともよいという点にのみ見出されることになる（）。
- (16) 外交会議前の「訂正」により、影響を受ける国から海難残骸物の除去について同意を求められた他の当事国（たとえば船舶の登録国）が「同意を与えるものとする (shall give their consent)」とおれていた九条一〇項の規定が、「同意を与える (give their consent)」に改められた。一〇〇六年一〇月の法律委員会（第九二会期）において審議の対象とされた条約案では後者の文言が用いられており、同委員会でこれを変更した事実は存在しないから、その後の資料の中で、同項に「ものとする (shall)」といつ語が挿入されていたのが文書整理上の誤りであつたことは確かである。」のような形で修正されるとやや微妙で

海難残骸物の除去に関するナイロビ条約

はあるが、「必要な場合に」(where required) 同意を与えると規定されてゐるが、「ものとする」がなくとも、同意を求める
られた当事国に拘る余地はないという趣旨に変わりはないと考えてよいであろう（小塚・前掲〔註2〕・〔四一〕五頁参照）。

(17) 本条約は、そもそも責任集中の仕組みを採用していない（小塚・前掲〔註2〕・九頁）。

(18) LEG/CONF.16/13 (23 April 2007).

(19) さうまでもなく、一〇条三項後段は登録船主の責任を加重する余地を認めるだけであり、それは本条約にもとづく強制保険によつてはカバーされない（〔一〕条一項第四文）。しかし、一般的のP&I保険等から回収することは可能であるから、この規定の有無は大きな差異をもたらす。

(20) P&Iクラブのみが、バンカーオイル条約を引き合ひに出して1000メートルという基準を呈示したが（同条約七条一項参照）、あつたく支持は得られなかつた。

(21) この二つの不都合は、たとえば、本条約が発効する前に改正の必要が生じたような場合（多くの国にとって批准の障害となる点が発見され、批准を促して発効させるためには改正が必要であると認められた場合）などを考えれば、明らかであろう。わが国代表団は、起草委員会の場で問題点に気付き、各国の説得を試みたが、時間が切迫していた上に、事務局長の提案にかかる修正であつたこともあり、起草委員会のメンバーに支持を見出すには至らなかつた。

(22) LEG/CONF.16/6 (1 March 2007); LEG/CONF.16/7 (15 March 2007).

(23) すなわち、本条約一二条一項は当事国を登録国とする船舶についての規定であり、当事国以外の国に登録された船舶については、同条一二項の限度で、当事国の港または沖合いの施設に入る場合にのみ付保を義務づけられるので、無害通航権とは何の関係もないこととなる。これならば、油獨民事責任条約におけるほぼ同一の規定の解釈に一致する（わが国の一般船舶油獨損害賠償保険法一二条・二十九条の四も、そのもとづく解釈に立つて第一項と第二項を書き分けている）。なお、IMOの外交会議では、議論の経緯をあつたと記録しないきわめて簡潔な議事録しか作成されないため、米国は議場で確認されたこれらの理解を自らのステートメントにおいて、条約の採択時に読み上げた（LEG/CONF.16/9 (15 March 2007); 提案国ペルーが議場に現れなかつたことによる）。

(24) LEG/CONF.16/9 (15 March 2007), 提案国ペルーが議場に現れなかつたことによる事情もあるが、会議に出席して提案理由を説明したれば各國の支持を得たとも考へがだら。

(25) LEG 73/11 ANNEX (8 August 1995).

(26) 〔三〕一案一項が削除された経緯について、井口・前掲〔註1〕・海運100七年九月号六〇頁参照。

(27) 日本船主責任相互保険組合保険契約一四条三号・一五条四号参照。同様の規定は、海外のP&Iクラブの保険契約規定にも含まれている（今泉敬忠「日本船主責任相互保険組合の新定款および保険契約規定の研究」一九九頁・二一〇頁〔一九九八年〕）。

(28) したがつて、万国海法会（CMI）の関係者は、いのうな考え方を述べることが多く、審議の初期の段階では、むしろ領海への適用を原則とした上で、当事国の選択により、適用対象を領海外に限定するといふ選択肢を当事国に認めるというアイディア（いわばオプト・アウト）を模索した時期がある（CMI Study of the Law on Wreck Removal, CMI Yearbook 1996, at 191）。

(29) 小塚・前掲注〔2〕・三六一三七頁参照。

(30) LEG 74/5/2 Add.1, reprinted as "Background Paper" in CMI Yearbook 1996, at 203-208. See also Wreck Removal: Notes of the Session Held on 10 June 1997, CMI Yearbook 1997, at 197.

(31) R.R. Churchill & A.V. Lowe, *The Law of the Sea 175-176* (3rd ed. 1999).

(32) 米国は外交会議で、本条約二条一項の文言を「当事国の」海難残骸物については適用されると改める旨の提案を行つたが、あつたく支持を得られなかつた。法律委員会すでに審議され、あえて限定しないといふ決着が図られていた論点であつたため（小塚・前掲〔註2〕・一八頁）、この段階で蒸し返す」と直体に対する反対がそもそも強かつたのであるが、内容的にも、各国の理解と一致していたとは言えない。

(33) 本条約の内容が、領海内において沿岸国が本来有する権限の範囲内にあると見れば、影響を受ける国は、いずれにせよ、領海内に所在する海難残骸物に対して本条約所定の除去その他の措置をとり得ることになるか、問題はないと考えられるかもしれないが、理論的には、それは沿岸国の国内法の効力であり（非当事国の海難残骸物と同等になる）、本条約が当事国間に有する拘束力ではない。

(34) ただし、条約採択時に米国が読み上げたステートメントの中には、これに言及した部分がある（LEG/CONF.16/18 (17 May 2007)）。

(35) Schein, *supra* note 13.

(36) それらの国においては、海岸線の地形の特徴から、排他的經濟水域に海難残骸物が放置され、沿岸に不利益を及ぼすといふ事態が毎年のように発生してくると言われる（井口・前掲〔註4〕・七七頁）。

(37) Schein, *supra* note 13. 「IMOの法律委員会はそれによって（Can the IMO Legal Committee afford this?）」。

で述べてはいる。

- (38) 以下の大きな課題は、一〇年以上前に採択されたながら現実に機能する見通しの立たないHNS条約の見直しであるが、その作業は、直接的には油濁補償基金 (OPC Fund) によつて行われており、まだいずれにせよ一～二年内には決着する見通しである。その他の条約案で「パンティンク」となつてゐるのはなく、一〇〇七年一〇月の法律委員会（第九三会期）は、実質的な議題がほとんどなる状態であった。

- (39) 一般的に、ヨーロッパ以外の国においては、むねる統一法が、各国の法の統一と並んで本来の目的ではなく、立法のためのモデルとして利用される事例があつて多い。*(Souichirou Kozuka, Carriage of Goods and Legal Uniformity in the Asia-Pacific Region, [2003-1/2] Uniform L. Rev. 255, 257-259; 小塚莊一郎「運送法統」の現状と将来—リムロウ七五周年記念シンポジウムにおける議論から—」海法全誌復刊四六号二二二～二六頁〔11001年〕、同「東アジア諸國の契約法の現代化」今泉慎也編「国際ルール形成と開発途上国——グローバル化する経済法制改革——」一七一頁〔11007年〕)。* 海難残骸物の撤去費用に関する船舶油濁損害賠償保障法の規定も、そうした事例を付け加えるものである。

- (40) この改正の際に、法律の題名が船舶油濁損害賠償保障法に改められた。

- (41) 平成一八年改正による新設規定であり、本条約の成立に先立つ平成一九年四月一日に施行された（小塚・前掲「註2」・七頁ではこの改正に触れていない）。

- (42) たとえば、海難発生の事実を通報する義務は船長に課せられ（海上交通安全法三三三条、港則法）五条。ナイロビ条約五条対照、この点ではナイロビ条約の方に疑問がある（小塚・前掲「註2」・一九一～一〇頁）、また撤去等を当局が代執行する場合に、履行期限を定めて戒告するという手続（行政代執行法三条）の特則が適用される場合がある（海洋汚染等および海上災害の防止に関する法律四一条。ナイロビ条約九条六項対照（同項は領海・内水においても適用を除外しないことに注意））。

- (43) 横浜市放置自転車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例（四条）神戸市民の環境をまもる条例五一条一項等。港湾管理ではなく、環境保全を直接的目的とした条例が増えてきた背景には、プレジャーボートの放置が各地で環境問題となるところとくらう事情がある（参照、松本宏之「沈没船等にかかる環境保全条例と港則法」海上保安問題研究会編集「海上保安と環境」一〇九頁以下〔一九九九年〕、奥原徳男「放置艇に関する問題」同書一三一頁以下）。

- (44) 横浜市放置自転車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例では、撤去義務者である「所有者等」の定義に「所有権、占有権又は使用権を現に有する者」を広く含めているから（同条例二条七号）、船舶賃借人等がこれに該当する場合もある。

が、少なくとも、登録船主が責任を免れる」とはないと解される。

- (45) 「放置した者」を所有者、占有者と並んで義務の主体とする立法例も見られる（横浜市放置自転車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例二条七号、神戸市民の環境をまもる条例五一条一項）。これに対して、海上交通安全法、港則法、海洋汚染等および海上災害の防止に関する法律は、現に公共の利益を害する状態（警察違反の状態）を発生させていふところに責任の根拠があるから、所有権を放棄すれば負担を免れることが可能である（かつて万国海法会が各國法制を調査した際に、この点がやや誤解されて、日本では海難残骸物の委付により責任を制限できると言われた（CMI Study of the law on wreck removal, *sapra note 28, at 220*））。

- (46) 井口・前掲（註1）・海運11007年九月号二二二頁。

- (47) Patrick J.S. Griggs, *Obstacles to Uniformity of Maritime Law*, CMI Yearbook 2002, at 168-169. 審議の終盤に注目して、「我々およびイタリアが、やや唐突に国連海洋法条約第一五部に従つた紛争解決手続の採用を提案」、本条約二条七号一項以下に盛り込まれたが、EU加盟国では国連海洋法条約との間に条約ではないが優先するとして欧洲裁判所の判決（Commission v. Ireland (Case C-459/03) — MOX）との関係がどの程度整理されたのか、疑問なところである。See Schelin, *sapra note 13*.