

## サイガ号事件（セント・ビンセント及びグレナディーン諸島対ギニア共和国）の紹介 （1977年12月4日（第1事件）及び1999年7月1日（第2事件）国際海洋法裁判所判決）

高井 晋

### はじめに

サイガ号事件は、カリブ海の島嶼国セント・ビンセント及びグレナディーン諸島（以下、セント・ビンセント）と西アフリカのギニアとの間で、排他的経済水域（以下、EEZ）におけるギニアの行為について、国際海洋法裁判所（以下、ITLOS）<sup>1</sup>で争われた最初の事件である。換言すると、ギニアの EEZ 内でセント・ビンセントの洋上給油船サイガ号（M/V“SAIGA”）が他国漁船への給油したことに對し、ギニアが国内法違反であるとしてとった一連の行為について、セント・ビンセントが ITLOS に提訴した事件である。

サイガ号事件は2つの事件で構成され、第1号事件（サイガ号乗組員即時釈放事件）は、セント・ビンセントが、ギニアの沖合の海域で拿捕された自国船サイガ号とその船員を速やかに釈放する手続きを開始するよう提起した事件<sup>2</sup>である。本案である第2号事件は、ギニアが国内法を根拠に洋上補給したサイガ号を拿捕・抑留したことについて、ギニアの管轄権行使が合法であるか否かについて争われたもの<sup>3</sup>で、第1号事件と第2号事件は共に ITLOS で審理された。

国際海洋法裁判所（ITLOS）全景



(出典: <https://www.itlos.org/en/main/general-information/seat-of-the-tribunal/>)

サイガ号事件は、第1号事件で拿捕・抑留した船舶と乗組員の即時釈放問題、第2号事件

---

<sup>1</sup> 国際海洋法裁判所は、1994年に発行したUNCLOSに基づき、UNCLOSの解釈や適用に関する紛争を司法的に解決することを任務として、1996年にドイツのハンブルグに設置された。これまでに32件の事案が付託され、そのうち、15件の判決と11件の暫定措置命令、2件の勧告的意見が下されている (<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/itlos.html>)。

<sup>2</sup> 本件の概要や判決については、以下の国際海洋法裁判所の判決を参照：INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, *REPORTS OF JUDGMENTS, ADVISORY OPINIONS AND ORDERS THE M/V "SAIGA" CASE (SAINT VINCENT AND THE GRENADINES V. GUINEA)*, List of cases: No. 1, PROMPT RELEASE JUDGMENT OF 4 DECEMBER 1997.

<sup>3</sup> 本件の概要や判決については、以下の国際海洋法裁判所の判決を参照：INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, *REPORTS OF JUDGMENTS, ADVISORY OPINIONS AND ORDERS THE M/V "SAIGA" (No.2) CASE (SAINT VINCENT AND THE GRENADINES V. GUINEA)*, List of cases: No. 2 JUDGMENT OF 1. JULY 1999.

では、管轄権と受理可能性<sup>4</sup>の問題、他国の排他的水域におけるギニアの行為の合法性、賠償問題など争点が多岐に渡っている。しかし、この国際判例紹介では、紙幅との関係で、サイガ号の第1号事件と第2号事件における事実関係、両当事者の主張及び裁判所の概要を示し、最後に若干の考察を加えている。

セント・ビンセントに暫定的に船舶登録されていた洋上給油タンカーのサイガ号は、1977年10月24日にダカール港を出発し、27日にギニア領のアルカトラズ島の沖合32カイリの排他的水域内に侵入し、ギニアから漁業許可を得て操業中のセネガル船籍の漁船2隻とギリシャ船籍の漁船1隻に対して燃料の補給を行った。翌28日にサイガ号は、ギニアのEEZの境界の南の洋上で別の漁船に洋上補給を行うために停泊していたが、積み荷の所有者のスイスの会社の指示でギニアのEEZを出て、シエラ・レオーネのEEZ内で漁船へ給油するため漂泊していた。

そこへ現われたギニアの税関警備艇は、停船命令を発したがサイガ号はこれを無視し逃走したので、警告した後に武力攻撃を行って同船を停船させた。この時、少なくとも2名の乗組員が負傷した。同船は、ギニアのコナクリ港に連行され、船長、ウクライナ人の船員21名と塗装工のセネガル人3人が抑留され、サイガ号の積み荷はギニアに陸揚げされた。

洋上給油船サイガ号



(出典:<https://www.eu-japan.eu/sites/default/files/presentations/docs/18thjpeuconf-gautier.pdf>)

サイガ号は、セント・ビンセントに仮登録されていたが、キプロスの会社が所有し、スコットランドの会社が運航を引き受けていた。また、サイガ号の積荷の石油はスイスの会社の所有で、別のスイスの会社が傭船契約していたことから、サイガ号は、複雑な契約関係にある洋上石油補給船であった。

---

<sup>4</sup> ある紛争について、被告国が裁判所に管轄権があるかどうか、あるいは請求を受理出できるかどうかという抗弁を行なった場合に、裁判所は、この問題を先決的な判決で決定しなければならない。

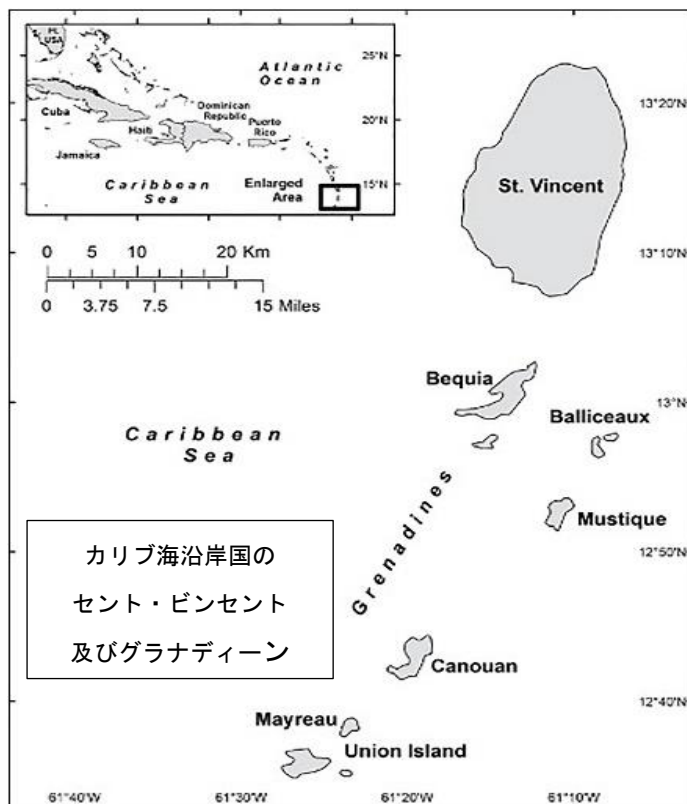
## 2 サイガ号第1号事件と ITLOS の判断

### (1) ITLOS への提訴

セント・ビンセントは、1998年1月13日に、国連海洋法条約(以下、UNCLOS)の第290条<sup>5</sup>に基づいてサイガ号とその乗組員の速やかな釈放に関する紛争について、ギニアに対し手続きを提起する申立書を ITLOS に提出した。この申し立ては、ITLOS の件名簿に第1号事件として「サイガ号」の件名で登録された。ITLOS は、この事件の申し立てに関する弁論を11月21日に開始するよう、セント・ビンセントに通報した。他方、ギニアは、11月26日に応答声明を ITLOS に送付した。

### (2) 紛争当事者の主張

この事件の争点は以下のとおりである。すなわち、原告国のセント・ビンセントは、



- ①サイガ号がギニアの領海に侵入していないこと、
- ②ギニアの関税警備艇がシエラ・レオーネ EEZ 内に在るサイガ号を攻撃する管轄権を有していないこと、
- ③ギニアが抑留の理由をセント・ビンセントに通報しなかったこと、
- ④ギニアが UNCLOS 第73条<sup>26</sup> (を遵守していないことを主張した

(出典：[https://www.frontiersin.org/files/Articles/668597/fmars-08-668597-HTML/image\\_m/fmars-08-668597-g001.jpg](https://www.frontiersin.org/files/Articles/668597/fmars-08-668597-HTML/image_m/fmars-08-668597-g001.jpg))

他方、被告国のギニアは、いかなる違法行為も手続きの違反も犯していないので、ギニア

<sup>5</sup> 第292条1項は、船舶を抑留した国が第73条2項を遵守しなかったと主張されているときは、「釈放の問題については、紛争当事国が合意する裁判所に付託することができる。抑留の時から10日以内に当事者が合意しない場合には、釈放の問題については紛争当事者が別段の合意をしない限り、抑留した国が第287条の規定によって受け入れている裁判所又は国際海洋法裁判所に付託することができる。」と規定する。

<sup>6</sup> 第73条2は、「拿捕された船舶及びその乗組員、合理的な補償金の支払又は合理的な他の保証の提供の後に速やかに釈放される。」と規定する。

の権利の保護を追求し続けており、セント・ビンセントの提訴を却下することを要請した。すなわち、①セント・ビンセントの申し立てが ITLOS 規則第 110 条<sup>7</sup>に従っていないこと、②本件には UNCLOS 第 292 条の適用がないこと、③サイガ号がギニア関税規則上の犯罪である密輸の関与していたこと、④抑留が UNCLOS 第 111 条に規定する連続追跡権<sup>8</sup>を行使した後に発生したことを主張した。

### (3) ITLOS の判断

裁判所は、審理の結果、①UNCLOS 第 292 条に基づいて、1997 年 11 月 13 日にセント・ビンセントが提出した申し立てを裁判所が受理する管轄権を有すること、②ギニアはサイガ号およびその乗組員を抑留から速やかに釈放しなければならないと命令し、③釈放は合理的な担保金の支払い又は合理的な補償の提供の後でなければならないと判示した。

## 3 サイガ号第 2 号事件と ITLOS の判断

### (1) 第 1 号事件と第 2 号事件との関係

セント・ビンセントは、1998 年 1 月 13 日に UNCLOS 第 290 条 5 項に基づいて、サイガ



号とその乗組員の釈放等を求める暫定措置を ITLOS へ要請した。他方でギニアは、同年 2 月 20 日にセント・ビンセントと合意した交換公文を ITLOS へ通知した。すなわち両国は、1997 年 12 月 22 日に開始されていた仲裁手続きを ITLOS に変更することにしたため、ITLOS はこれを承認した。

また、ギニアは、ITLOS が暫定措置命令を出す前の 1998 年 3 月 4 日、サイガ号とその乗組員を釈放した。したがって ITLOS は、暫定措置命令を出す目的は失ったが、それでもサイガ号、船長、乗組員、所有者、傭船者に対して如何なる司法的及

(出典 : <https://www.slideserve.com/conway/jurisdiction-over-vessels>)

とるこをも慎むよう命令した。ITLOS は、暫定措置の命令後、サイガ号拿捕に関して UNCLOS 違反があったか否かについての本案の審理に入った。

<sup>7</sup> ITLOS 裁判規程第 110 条 4 項は、「旗国を代表する申請には、第 2 項に基づく許可があらかじめ裁判所に提出されていない場合には、その許可及び申請を提出した者が許可に記載されている法人であることを示す文書が添付されなければならない。また、申請書のコピーとすべての裏付け書類が旗国に配達されたことを示す証明書も含まれるものとする。(暫定訳)」と規定する。

<sup>8</sup> 第 111 条 1 項は、「沿岸国の権限ある当局は、外国船舶が自国の法律に違反した信ずるに足り十分な理由があるときは、当該外国船の追跡を行うことが出来る。…(追跡は)中断されない限り、領海又は接続水域の外において引き続き行うことが出来る。…」と規定する。

## (2) 紛争当事者の主張

原告国のセント・ビンセントは、①シエラ・レオネの EEZ 内でサイガ号を攻撃・拿捕・有罪としたことは、自国の旗を掲げる船舶の航行の自由を侵害しており UNCLOS 第 56 条 2 項<sup>9</sup>及び第 58 条 (EEZ における他の国の権利及び義務) に違反する、②ギニアの関税及び密輸取り締まりに関する国内法は、ギニアの EEZ には適用・執行できず、UNCLOS 第 33 条 1 項 (a)<sup>10</sup>に違反する、③ギニアの連続追跡権は、UNCLOS 第 111 条に規定する要件を満たしていないため、同条 8 項<sup>11</sup>の規定により補償を行う義務がある、との主張を行った。

さらにセント・ビンセントは、④サイガ号や船員等の積放に際して補償金の支払いを怠ったので、UNCLOS 第 292 条 4 項と第 296 条 (裁判が最終的なものであること及び裁判の拘束力) に違反している、⑤国内裁判所にセント・ビンセントを召喚したことは、同国の UNCLOS 上の権利を侵害している、⑥陸揚げした積荷の軽油に相当する米ドル額を即座に返還する、⑦上述の結果生じた損害に利子を含めて賠償する責任がある、⑧訴訟費用及びセント・ビンセントが被った費用を支払うべきである、と主張した。

これに対して、ギニアは、サイガ号の拿捕及び船長有罪の根拠は、関税及び密輸取締法 (94/007TRN) の違反であり、同法は、無許可での燃料の輸入・輸送・貯蔵・販売を禁止し (第 1 条)、違法に輸入された燃料を補給した場合は禁固・罰金を科せられ (第 4 条)、違法に燃料を持ち込んだ者は禁固・輸送手段の没収・罰金を科す (第 6 条) と規定されている、とした。同法は、沿岸から 250km までの水域を関税圏としている (第 34 条)。換言すると、サイガ号は、ギニア関税圏に軽油を不法に持ち込んだため、関税及び密輸取締法第 1 条に違反したのであり、ギニアは、関税圏内における漁船への軽油販売を規制・防止する権利があると主張した。

またギニアは、サイガ号が拿捕された時点でセント・ビンセントの国籍を有していなかったとも主張する。すなわち、セント・ビンセントがサイガ号の旗国であると主張できるあらゆる機会があったにもかかわらず、主張しなかったと主張するのである。またギニアは、セント・ビンセントがサイガ号に対する規律管轄権及び執行管轄権を欠いていたため、サイガ号との間に真正な関係は存在していないとも主張した。

## (3) ITLOS の判断

ITLOS は、サイガ号第 2 事件の審理後、1999 年 7 月 1 日に以下のような判示を行った。

---

<sup>9</sup> 第 56 条 2 項は、「沿岸国は、排他的経済水域においてこの条約により自国の権利を行使し及び自国の義務を履行するに当たり、他の国の権利及び義務に妥当な考慮を払うものとし、また、この条約と両立するように行動する。」と規定する。

<sup>10</sup> 第 33 条 1 項 (a) は、「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法令の違反を防止すること。」と規定する。

<sup>11</sup> 第 111 条 8 項は、「追跡の行為が正当とされない状況の下に領海の外において船舶が停止され又は拿捕されたときは、その船舶は、これによって被った損失又は損害に対する補償を受ける。」と規定する。



すなわち、①ITLOSはこの事件に対する管轄権を有すること、②ギニアはセント・ビンセントの請求の許容性に異議を申し立てることを妨げられない、④拿捕の時点でサイガ号がセント・ビンセントに登録されていなかったとのギニアの主張を「却下」する、④サイガ号とセント・ビンセントの間に真正な関係が存在しなかったとの主張を「却下」する、とした。

さらに、ITLOSは、⑤ギニアはサイガ号を拿捕し、同号及びその乗組員を抑留し、船長を訴追して有罪判決を下し、サイガ号を押収してその積荷を没収して、セント・ビンセントのUNCLOSに基づく権利を侵害したと「決定」し、⑥サイガ号を拿捕するにあたり、ギニアは、UNCLOSの連続追跡権行使に関する規定に反し、セント・ビンセントの権利を侵害したと「決定」し、⑦サイガ号を停船させ、拿捕する間に、ギニアは国際法に反して過度の武力を行使し、それによってセント・ビンセントの権利を侵害したと「決定」した。

#### ITLOSにおけるサイガ号事件第2事件の審理



(出典: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-1/>)

#### 4 若干の考察

中国は、2018年に中国海警法を制定し、法執行機関の中国海警局を設立して中国軍事委員会の指揮下に置いた。さらに、2021年4月に改正交通安全法を制定し、中国海警局の権限を大幅に強化した。同改訂法は、海上交通の管理を強化して海上交通秩序を維持するために、中国の管轄海域における船舶の航行、停泊、作業その他海上交通安全に係る活動に適用されると規定した(第2条)。中国の海警法や改正交通安全法に規定する中国の管轄水域の範囲は明確ではないため、中国は、同法の適用範囲を、東シナ海の尖閣諸島周辺海域はもとより、南シナ海の九段線内の海域をも含んでいると言われている。

日本は、尖閣諸島の帰属をめぐる中国の主張との相違がある中、日本漁船が尖閣諸島周辺海域で改訂交通安全法に基づいて、中国海警局の船舶に拿捕・抑留される可能性は、これを否定できない。尖閣諸島を自国領と主張する中国の法執行船が、日本漁船を中国領海法違反として拿捕・抑留されないよう、海上保安庁の巡視船が警戒行動を行っている。しかし、不幸にして日本漁船が拿捕・抑留された場合、中国も日本もUNCLOSの当事国なので、サイガ号事件第1事件の判示が参考になると思われる。

また、UNCLOS は、船舶の運航等の管理について旗国主義を原則としつつ、沿岸国や寄港国の権限の行使を一定限度認めている。中国海警法は、法執行活動において必要であれば、武器の使用を認めている。サイガ号事件では、ギニアは、自国の EEZ で給油活動を行ったサイガ号を拿捕・抑留する際に、武力行使を行っている。

近年、南シナ海や東シナ海では 76mm 砲を搭載した中国海警船が法執行活動を行っており、尖閣諸島周辺海域で操業する日本の漁船あるいは海上保安庁の巡視船に対し武力行使の可能は、これを否定できない。

UNCLOS は、船舶を拿捕する際の武力行使について明示的な規定を欠いているが、裁判所は、国際法の適用がある規則の脈絡で拿捕の事情を考慮しなければならないとし、武力の使用は可能な限り回避し、武力行使が不可避の場合は、状況において合理的かつ必要な限度内でなければならないとし、サイガ号第 2 号事件の判決において、長期にわたり海上における法執行活動において遵守されてきた諸原則があると述べた。

すなわち、海上において停戦のための通常の行為は、先ず国際信号を発出すること、次いで選手を超えて発砲することであり、追跡船が最後の手段としての武力行使は、これらの行動が失敗した際の最後の手段であると判示したのであった。

ITLOS はまた、サイガ号第 2 号事件において、ギニアの関税警備艇による武力行使は、サイガ号の船体、機関室、通信室の重要な装備が相当の被害を与え、無差別の銃撃が船上の 2 名の人に重傷を負わせたという理由により、ギニアは、サイガ号への乗船の前後に渡って過度の武力を行使し、人命を危険ならしめ、もってセント・ビンセントの国際法上の権利を侵害した、と判示したのであった。

中国海警船は、法執行における強制措置として、2014 年 5 月にベトナムの警備艇に対し



放水銃での大量放水や体当たりを行った。さらに、中国海警局船は、2024 年 1 月にアユギン礁(セントトーマス礁)フィリピンの警備艇と補給艦に大量の放水を行っている。中国海警船によるフィリピン艦艇に対する大量放水は、薬品を混ぜた海水を大量に浴びせることで、警備船を長時間の修理を必要とする状態にすることが目的であるという。また、

薬品が混ざった海水の放水は、これを浴びた乗員が本国で治療しなければならないほどの危険な行為だった。

(上図出典：<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOGM101ZI0Q3A211C2000000/>)

中国は、尖閣諸島周辺海域で日本の巡視船に対しても、このような薬品を混ぜた大量放水や体当たりを行う可能性がある。

このような中国海警船の体当たりや大量放水は、武力行使と見做すことが出来るかにつ

いては、まだ明確ではない。

しかし、巡視船に対する体当たりや大量放水が UNCLOS に照らして違法性があるかについては、サイガ号第 2 事件の判決が参考になると思われる。

(本稿は、笹川平和財団海洋政策研究所編『島嶼研究ジャーナル』第 13 巻 2 号 (2024 年 4 月) 所収の論稿に加筆修正したものである。)