
国際海事機関 (IMO) を通じた 国連海洋法条約体制の発展

西本 健太郎
Nishimoto Kentaro

はじめに

「海の憲法」とも呼ばれる国連海洋法条約は、その発効からすでに20年以上が経過し、海洋秩序の基本的な法的枠組みとしての地位を確立するに至っている。条約の当事国数は167カ国に達し、主要国のなかでは唯一条約を批准していない米国も、条約の主要な規定が同時に慣習国際法であるとの立場を明らかにしてきた⁽¹⁾。国際連合総会で毎年採択される「海洋及び海洋法」と題した決議では、「そのなかで海洋におけるすべての活動が行なわれなければならない法的枠組み」として国連海洋法条約にその前文で繰り返し言及している⁽²⁾。

国連海洋法条約の最大の成果は、海洋資源に対する独占権・優先権を目的としたさまざまな海域主張が行なわれていたなかで、明確な法的枠組みをもたらしたことである。ここでは、海洋の利用に関する多様な利害関係の調整が、領海や排他的経済水域 (EEZ) といった海域ごとの機能的な国家管轄権の配分によって行なわれ、かつ、こうした調整結果の全体が一括の「パッケージ・ディール」として採択された。このように海洋における国家の管轄権を配分する基本的な枠組みとしての国連海洋法条約は、さまざまな課題が指摘されつつもおおむね肯定的に評価されてきた⁽³⁾。

しかしながら、採択時の利害関係の反映である条約の法的枠組みは、同時に状況の変化や新たな課題に対応できなければ、実効性のある枠組みであり続けることはできない。この点で、条約内容の変更・修正のための制度的なメカニズムに乏しい国連海洋法条約を中心とした現代の海洋秩序にとって、国際海事機関 (IMO) による規則・基準の設定と、その国連海洋法条約体制への取り込みが果たしている機能が注目される。本稿では、国連海洋法条約体制におけるIMOの位置づけを検討したうえで、海洋の利用と海洋環境の保護をめぐる利害調整の場面にIMOが関与した2つの事例を例示的に考察して、IMOの活動がどのように海洋秩序の発展に対して貢献してきたのかについて明らかにする。

1 国連海洋法条約とIMOの関係

(1) 「枠組み条約」としての国連海洋法条約

環境分野の条約では附属書または議定書の採択を通じて条約体制の発展を漸次的に図ることを予定した枠組み条約の形式がしばしばとられるが、国連海洋法条約はこの意味における枠組み条約ではない⁽⁴⁾。しかし、国連海洋法条約は条約上の義務の具体的な内容や権利行使

の基準について、条約の外で作成・形成された規則・基準を参照する規定を多用しており、これを捉えて一種の「枠組み条約」または「傘（アンブレラ）条約」であると表現されることがある⁽⁵⁾。例えば、すべての国は自国を旗国とする船舶からの海洋汚染を防止・規制する法令の制定を義務づけられているが、その法令の内容については「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一般的に受け入れられている国際的な規則及び基準と少なくとも同等の効果を有するもの」とされている（国連海洋法条約第211条2項）。参照条項の利用によって権利義務の内容・基準は条約規定のなかには固定されず、条約外での展開に応じて「自動的に調整」されていくことになる⁽⁶⁾。

このように、国連海洋法条約における参照条項の利用は単に詳細な技術的事項を別の文書に委ねる立法技術としての意義を有するだけではなく、海上の安全や海洋環境保護に関する国際規則・基準が条約外で漸進的に発展していくことを予定し、その時点で一般的に受け入れられている国際規則・基準を条約体制に取り込む機能を果たすものである。そして、こうした国際規則・基準の多くは、各国が実施すべき規制内容の下限や、外国船舶に対する沿岸国の規制権限の上限を画するものとしての位置づけを与えられている⁽⁷⁾。前述の第211条2項は、船舶からの海洋汚染に関する旗国の最小限の義務を国際規則・基準によって特定するものである。他方で、例えば第21条は、領海を無害通航中の船舶に関して沿岸国に一定事項の法令制定権を与える一方で（第21条1項）、「外国船舶の設計、構造、乗組員の配乗、設備」については、「一般的に受け入れられている国際的な規則又は基準を実施する場合」でない限り適用しない（同2項）として、国際規則・基準を沿岸国が行使しうる権限の限界としている。

旗国、沿岸国そして寄港国との間の管轄権の配分は国連海洋法条約の根幹部分である。そうした規定における統一的な国際規則・基準への依拠は、国際航行の利益の保護を目的にしたものである。円滑な国際交通を実現するためには、通航中の船舶に対する沿岸国の介入は最小限であることが望ましく、また各国が船舶のハード面についてさまざまな規制を採用する場合には通航自体が困難となる。前述の第21条2項の規定は、複数の国の領海を通航する際に船舶の基本的な構造や配乗に変更を加える必要がないことを確保するものである⁽⁸⁾。このように、国際海運に従事するすべての国家は規則・基準の統一性に利益を有する一方で、具体的な規制・基準のあり方についてはしばしば関係国間の利害関係が交錯することになる。国連海洋法条約が参照する具体的な国際規則・基準を作成する作業は、そうした関係国間の利害調整の実質的な部分を担うことになる。

（2）IMOにおける規則・基準の作成

IMOは国連の専門機関であり、海運に関する技術的な規則・慣行について政府間協力のための機構を提供し、海上の安全、能率的な船舶運航、海洋汚染の防止に関し実行可能な最高基準の一般的な採択を推奨・促進することを目的としている⁽⁹⁾。IMOではこれまで、海上の安全、海洋汚染の防止、油濁責任および海上貿易の促進といった分野において多数の条約および関連文書を採択してきた。本稿と関係する海上の安全と海洋汚染の防止の分野においては、それぞれ「海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）」および「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（MARPOL条約）」をはじめ

とする諸条約が存在する。

海事の分野におけるIMOによる国際規則・基準の作成は早くから行なわれていたが、国連海洋法条約の交渉期以降は、同条約の枠組みとIMOが作成する国際規則・基準との整合性に注意が払われてきた。国連海洋法条約とIMOの活動との関係については、IMO事務局が検討を行なって報告書を作成しており、その後の展開に照らした改訂も行なわれている⁽¹⁰⁾。この報告書は、両者の関係について、国連海洋法条約は旗国、沿岸国、寄港国の管轄権を定義するものであるのに対して、IMOが作成する法文書は海上安全および海洋汚染防止規則の遵守を確保するために各国がどのように管轄権を行使すべきかを特定するものであると整理を行なっている⁽¹¹⁾。そして国連海洋法条約の参照条項との関係では、海上安全および汚染の防止について「権限のある国際機関」が単数形で規定されている場合にはIMOのことであり、また複数形の場合でもIMOを含む場合があることを確認している⁽¹²⁾。この報告書はIMOが関連する国連海洋法条約の規定について、IMOの具体的な活動との関係を包括的かつ詳細に整理している。

実際にもIMO関連の諸条約とその関連法文書は「一般的に受け入れられている」または「適用のある」国際的な規則・基準の主要なものとして取り扱われてきた⁽¹³⁾。また、IMO関連の諸条約の多くはいわゆる「タシット（tacit acceptance）方式」を採用して、きわめて効率的なかたちで新たな課題や技術革新に対応する国際規則・基準を更新してきた⁽¹⁴⁾。この方式の下では、条約改正のための協議をIMOの加盟国ではない条約当事国を含めて開催するIMO委員会の拡大会合において実施し、条約改正案を決議として採択する。例えば同方式を採用するMARPOL条約では、附属書の改正は原則として3分の2の多数決によって採択され、締約国の3分の1または世界の商船船腹量の50%に相当する締約国による異議がない限り、受諾されたものとみなされる。通常の条約改正手続きに比べて迅速な規則の改正が可能であり、IMOにおけるこうした規則作成プロセスは「準立法的」なものとも評価されている⁽¹⁵⁾。

2 海洋の利用・保護をめぐる利害の調整とIMO

(1) プレステージ号事件とタンカー規制

IMOが作成する国際規則・基準の多くは、船舶の建造・設計等に関するきわめて技術的な規則・基準である。しかし、そうした技術的な規則・基準であっても、その統一性の維持が国連海洋法条約における沿岸国と旗国との間の管轄権配分のために重要な意義を有していることをあらためて認識させた事件として、2002年のプレステージ号事件が挙げられる。同年11月に老齢のシングルハル（一重船殻構造）タンカーであるプレステージ号がスペイン沖で沈没し大規模な油濁汚染を引き起こした事件を契機として、欧州連合（EU）では国際規則・基準を超える独自規制を実施する動きが生じた⁽¹⁶⁾。プレステージ号事件とその後の展開は、国際海運のための統一的な規則の重要性と、その作成におけるIMOの役割の重要性とを示すものとなった。

プレステージ号事件は、自国沿岸に近い海域を航行する船舶に対する沿岸国の規制権限と、国際交通を実現するために伝統的に認められてきた旗国の航行の権利・自由との間の balan

スをいかに図るかという海洋法秩序にとってきわめて本質的な問題を再燃させるものであった。スペインをはじめとした欧州の沿岸国は、事故への対応として重質油を積載するシングルハルトンカーが自国の港および内水に入域することを禁止する法令を制定したのみならず、通航中のものも含めた外国のシングルハルトンカーを自国EEZから排除する措置をとった⁽¹⁷⁾。入港禁止措置は必ずしも国連海洋法条約に違反しないとしても⁽¹⁸⁾、船体の構造に関する沿岸国の上乗せ規制を根拠としたEEZからの排除は明確な条約違反であった⁽¹⁹⁾。

またEUは2003年の規則1726/2003によって、EU加盟国を旗国とするすべてのタンカーに加え、EU加盟国の港湾、洋上ターミナルまたは錨泊地に出入りするすべてのタンカーを対象とする規制を一方的に強化した。実施されたのは、シングルハルトンカーによる重質油の輸送の即時禁止、国際基準よりも前倒しでのシングルハルトンカーのフェーズアウト、そしてフェーズアウト前のシングルハルトンカーに対する検査の強化といった措置である。また、実現可能性は薄かったとはいえ、欧州委員会および欧州議会では海洋環境に脅威となる外国船舶に対して沿岸国が実効的な措置をとることができるよう、国連海洋法条約の改正に向けた呼びかけまで行なわれた⁽²⁰⁾。

事態の收拾は、最終的にはIMOにおける交渉を通じて実現した。EUは独自に実施した規制を国際規則とすべくMARPOL条約附属書Iの改正を提案したが、日本を含めた他の締約国からは懸念が表明され、EUの規制を基調として一定の例外を設ける妥協案によって決着に至った⁽²¹⁾。EUが単独で実施したシングルハルトンカーのフェーズアウトの前倒し、およびシングルハルトンカーによる重質油の輸送禁止は国際基準として採用されたが、一定の例外が設けられることとなり、ただし例外が適用される船舶について、沿岸国は入港を拒否できるものとされた。その結果、沿岸国が領域国として本来的に裁量を有している入港拒否の問題はともかく、EEZでの国際規則・基準に基づかない外国船舶への規制の常態化といった国際航行の利益にとって深刻な事態に至ることは免れた。

プレステージ号事件後の展開では、IMOにおける統一的な国際規則・基準の作成を通じた旗国と沿岸国との間の調整の仕組みが有効に機能することで、国連海洋法条約体制の枠組み自体は維持されたと言える⁽²²⁾。議論の過程では時代遅れの条約枠組みが海洋環境保護の現代的要請に応えられていない等の主張もなされたが、問題は海上の安全および環境保護に関する国際規則・基準の高低の調整問題としてIMOで処理され、その結果が参照条項を通じて条約体制に取り込まれたことになる。もっとも、EUによる一方的規制の断行を背景にした国際規則・基準の作成には問題も大きく、問題の構造自体は解決されていない。海洋秩序は、これまでも特定国の一方的行為を契機として展開することがあったが、今後も国際標準主義と単独主義・地域主義の緊張関係のなかで展開していくものと思われる。

なお、プレステージ号事件を契機としたIMOにおけるもうひとつの動きとしては、特別敏感海域（PSSA）制度への注目があつた。同制度は海洋環境保護を目的としてIMOの枠組みのなかで形成されてきたものであり、IMO総会決議として採択されたガイドラインに基づいて運用されている⁽²³⁾。そこでの定義によれば、PSSAとは「認められた生態学的、社会経済的または科学的な特性の重要性により、国際海運活動から受ける損害に脆弱な、IMOによる行動

を通じて特別な保護を必要とする海域」であり、IMOにおける承認を経て指定された海域では国連海洋法条約またはIMO関連諸条約の下での既存の権限の範囲内で「関連保護措置」と呼ばれる措置がとられる。

プレステージ号事件後、欧州の5カ国は欧州西部沿岸の大西洋の広い海域にPSSAを設定し、関連保護措置としてシングルハルトンカーの航行を排除することを提案していた。この提案は、EEZ内における航行の権利・自由と抵触するものとして批判を受け、MARPOL条約附属書Iの改正に関する妥協が成立した後に撤回されたが、危険物を積載した船舶に48時間の事前通告の義務を課す関連保護措置は航行の自由・権利とも両立するものとして認められ、2004年に西ヨーロッパPSSAとしての指定を受けている⁽²⁴⁾。PSSAの制度はその性質上、指定によって沿岸国に追加的な権限を付与するものではないが、国連海洋法条約体制の枠組みのなかで特定の海域における通航と環境保全の調和のあり方をIMOにおける手続きを通じて可視化し管理するための手段としての意義を有している⁽²⁵⁾。

(2) 極海コードの採択と北極海航路の規制

IMOにおいて作成された新たな国際規則として現在最も注目されているものに、北極および南極周辺海域で運航する船舶に適用される国際規則・基準を定めた、いわゆる「極海コード（Polar Code）」がある⁽²⁶⁾。IMOではすでに1990年代から極海の航行に関する規則策定の議論が始まっており、2002年には北極を対象とした非拘束的なガイドラインを制定した⁽²⁷⁾。気候変動に伴い北極海航路の今後の可能性に注目が集まるなかで⁽²⁸⁾、極海に適用される法的拘束力ある規則の制定に向けた議論が進んでいたが、2014年11月にIMO海上安全委員会、そして2015年5月に同海洋環境保護委員会において極海コードは採択された⁽²⁹⁾。

極海コードは新たな条約としてではなく、既存のIMO関連条約であるSOLAS条約およびMARPOL条約の附属書の改正により実現した⁽³⁰⁾。この方法の利点は、両条約が採用するタシット方式により早期の発効が見込めることにある。このため、極海コードは海上の安全に関する部分と汚染の防止に関する部分に分かれている。2014年11月にIMO海上安全委員会が採択したのは、極海コードのうち海上安全に関する義務的な要件を規定した第I-A部と海上安全に関する勧告を規定した第I-B部であり、委員会は同時に第I-A部をSOLAS条約の下で義務化するための同条約附属書の改正案を採択した⁽³¹⁾。海洋環境の保護に関する第II-A部と第II-B部についても同様に、2015年5月に開催されたIMO海洋環境保護委員会において、MARPOL条約附属書の改正案とともに採択された。また、船員訓練・資格証明・当直基準については、STCW条約（1978年の船員の訓練および資格証明ならびに当直の基準に関する国際条約）の改正も予定されている。

極海コードは、SOLAS条約、MARPOL条約、STCW条約の各要件に、極海に特有の事情を勘案して必要となる上乗せ要件を課すものである。その具体的な内容は技術的な基準であり、義務的なものとして採択された海上安全に関する第I-A部では、主として船体構造や設備について海氷との衝突や極海の過酷な気象条件を考慮した基準を定めているほか、運航マニュアルの整備、航行計画の策定および配乗・訓練に関する事項などのソフト面についても基準を設けている。また、MARPOL条約およびSTCW条約の附属書改正に係る部分では、油

の排出を原則として禁止することや、海氷の状況等に応じた訓練を船員に義務づけることなどが含まれている。このように、極海コード自体はあくまでも技術的な基準を定めているにすぎないものの、同コードの採択は、北極海の航行利用をめぐる沿岸国と旗国との権限配分という国連海洋法条約の枠組みにかかわる法的な問題とも密接に関連している。この点について、北極海の航路利用をめぐる沿岸国と他国との間の利害関係と、これを規律する国連海洋法条約の規定を踏まえたうえで、さらに検討を加えたい⁽³²⁾。

北極海を通る航路にはロシアの沿岸を通過する北極海航路（NSR: Northern Sea Route）とカナダの沿岸を通過する北西航路が存在するが、沿岸国であるロシアおよびカナダはともに自国の領海およびEEZを通航する船舶に対して国内法令に基づく規制を課しており、他国の航行の利益との間で潜在的に緊張関係が生じている⁽³³⁾。カナダは北極海域汚染防止法によって自国EEZについて国際基準よりも厳しい環境規制を課すとともに⁽³⁴⁾、カナダ北部船舶通航業務海域規則（NORDREG）の制定により北西航路の大部分に「船舶安全管理海域」を設定して、入域に事前の許可を求めている⁽³⁵⁾。他方、ロシアも2013年に新たに制定した「北極海航路の航行に関する規則」において通航の事前許可制を敷き、航行安全および海洋環境保護を目的とした水先案内人の乗船を義務づけるとともに、一定の場合には砕氷船の利用を義務づけ、そのための手数料を徴収する仕組みを設けている⁽³⁶⁾。

こうした規制は、領海での無害通航権およびEEZでの航行の自由を侵害するものとして通常の海域では許されないが、国連海洋法条約は氷結海域に関する規定（第234条）を置いており、カナダおよびロシアの国内法令がこの規定の下で許容されるのかが議論されている⁽³⁷⁾。第234条は氷結海域において、「航行並びに入手可能な最良の科学的証拠に基づく海洋環境の保護及び保全に妥当な考慮を払ったもの」であることなど一定の要件の下に「船舶からの海洋汚染の防止、軽減及び規制のための無差別の法令を制定し及び執行する権利」を沿岸国に与えている。この規定は、国際航行の利益を重視する国連海洋法条約の枠組みのなかで、相当の限定を加えつつも氷結海域の特殊性を理由に独自の規制を許容するものである⁽³⁸⁾。

こうした議論が行なわれているなかで、氷結海域に関する国際規則・基準が発効したのちに、なお沿岸国は一方的な国内規制を正当化しうるであろうか。各国の船主協会を会員とする国際海運会議所は2012年の北極における海運に関するポジション・ペーパーにおいて、沿岸国がEEZ内の氷結海域において導入するものも含め、一方的な国内規制または地域的規制は避けるべきであり、IMOによって提供される規制枠組みによって国際的に対処すべきであるとの立場を示している⁽³⁹⁾。また学説においても、極海コードと国連海洋法条約との間の法的な関係の整理として、条約として採択された場合には、後に成立した条約である極海コードが国連海洋法条約に優先するという見解が主張されたこともある⁽⁴⁰⁾。

しかし、第234条が国際規則・基準の有無を問わずに沿岸国に上乗せ規制を認める趣旨の規定と理解されてきたことや、極海コードに関する附属書改正により新たに導入されたSOLAS条約第XIV章はその第2規則において「本章のいかなる規定も国際法の下での国家の権利または義務を害するものではない」との規定を置いていることから、極海コードが第234条に優先するとの立論は解釈論としては困難であると考えざるをえない⁽⁴¹⁾。もっとも、国際

的な規則が成立した以上、一方的な規制を認めなければならない実質的な根拠が何であるのかは問い直されなければならない。また、第234条の要件との関係では、沿岸国の上乘せ規制が「航行並びに入手可能な最良の科学的証拠に基づく海洋環境の保護及び保全に妥当な考慮を払ったもの」であるという点について、今後沿岸国側にいっそうの説明が求められることになる⁽⁴²⁾。この点でIMOが採択した極海コードは、技術的な規則・基準の充実をもたらすだけではなく、北極海における国家間の権限配分にかかわるこれまでの議論に、確実に新たな要素を付け加えることになると思われる。

おわりに

IMOは一種の枠組み条約としての国連海洋法条約に対して、海上の安全と海洋汚染の防止の分野を中心に国際的な規則・基準の実質的な中身を供給し、かつ状況に応じてそれを随時更新するための枠組みを提供している。そこでの活動はその性質上、直接には技術的な事項の調整であるが、国連海洋法条約体制に日々生じる問題の処理と今後の方向づけにとって重要性をもちうる⁽⁴³⁾。IMOは同時に、国連海洋法条約の採択時点以降の国際社会の利害関係のバランスの変化、または採択時には予見されていなかった事項への対応においても、一定の役割を果たしてきた。今後の海洋秩序を考えるうえでは、IMOが作成する一見専門的・技術的な規則・基準が、より広く国連海洋法条約体制にとって有する意味について、常に注意深く考察していく必要がある。

- (1) “Statement on United States Ocean Policy,” March 10, 1983, *International Legal Materials (ILM)*, Vol. 22 (1983), p. 464.
- (2) 最新の2014年の決議として、UN Doc. A/RES/69/245. 2000年以降の「海洋及び海洋法」に関する国連総会決議はすべてこの表現を含んでおり、近年のものはさらに国連海洋法条約の「普遍的かつ統一的性格」を強調している。
- (3) David Freestone (ed.), *The 1982 Law of the Sea Convention at 30: Success, Challenges and New Agendas*, Martinus Nijhoff, 2013.
- (4) Alan Boyle, “Further Development of the Law of the Sea Convention: Mechanisms for Change,” *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 54, No. 3, p. 564.
- (5) IMOは、国連海洋法条約のIMOにとっての意義を検討した文書のなかで、同条約を「枠組み条約」として表現している。IMO Doc. LEG/MISC.7, *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, Study by the Secretariat of the International Maritime Organization, 19 January 2012, p. 8. 同様にアンブレラ条約との表現を用いるものとして、例えばJames Kraska and Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff, 2013, p. 362; 薬師寺公夫「海洋汚染」、山本草二編『海上保安法制——海洋法と国内法の交錯』、三省堂、2009年、331-332ページ。
- (6) Bernard H. Oxman, “The Territorial Temptation: A Siren Song at Sea,” *American Journal of International Law*, Vol. 100, No. 4 (2006), p. 843.
- (7) Wolfrumは参照条項の趣旨として、旗国の負う義務の具体化、特定の活動に従事する船舶に対する義務の具体化、沿岸国の規律管轄権に対する制限、寄港国による権限行使を正当化する条項等を挙げる。Rüdiger Wolfrum, “IMO Interface with the Law of the Sea Convention,” Myron H. Nordquist and John Norton Moore, *Current Maritime Issues and the International Maritime Organization*, Martinus Nijhoff, 1999, p. 229.
- (8) John E. Noyes, “The Territorial Sea and Contiguous Zone,” Donald R. Rothwell, et al. (eds.), *The Oxford*

Handbook of the Law of the Sea, Oxford University Press, 2015, p. 100.

- (9) IMO条約第1条(a)。なお、同条約の第1条(b)および(c)は海運にかかる経済的な事項についても機関の目的として挙げているが、IMOは第1条(a)に掲げられた活動を実施してきた。この点に関する事情について、Agustín Blanco-Bazán, “IMO—Historical Highlights in the Life of a UN Agency,” *Journal of the History of International Law*, Vol. 6, No. 2 (2004), pp. 261–263 参照。
- (10) 最新のものとして、IMO Doc. LEG/MISC.7, supra note 5.
- (11) Ibid., p. 12
- (12) Ibid., p. 7.
- (13) 他方で、IMOが作成する規則・基準のうち参照条項を通じて拘束力を有する範囲については、非拘束的文書の取り扱いや、IMO関連条約の非締約国との関係などの点で見解の相違が存在してきた。この点については、薬師寺、前掲注5、332–334 ページ。
- (14) Markus J. Kachel, “Competencies of International Maritime Organisations to establish Rules and Standards,” Peter Ehlers and Rainer Lagoni, et al. (eds.), *International Maritime Organisation and Their Contribution Towards a Sustainable Marine Development*, Lit Verlag, 2006, pp. 33–34.
- (15) Wolfrum, supra note 7, p. 225.
- (16) 事件後の展開に関する詳細な検討として、Veronica Frank, “Consequences of the *Prestige* Sinking for European and International Law,” *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 20, No. 1 (2005), pp. 1–64.
- (17) Ibid., p. 9.
- (18) Alan Boyle, “EU Unilateralism and the Law of the Sea,” *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 21, No. 1 (2006), pp. 22–25.
- (19) Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary General, UN Doc. A/58/50 (2003), para. 57; Alan Khee-Jin Tan, *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, 2012, p. 152.
- (20) Commission of the European Communities, Report to the European Council on Action to Deal with the Effects of the *Prestige* Disaster, COM (2003) 105, Para. 2.2.3.3; European Parliament Resolution on Improving Safety at Sea in Response to the ‘*Prestige*’ Accident (2003/2066 (INI)), para. 41.
- (21) IMO Doc. MEPC 50/3, paras. 5–16.
- (22) 国連海洋法条約体制のなかで、常設的な機関が一方的措置に訴える国家と他国との間の仲介的な役割を果たした例と位置づけ、肯定的に評価するものとして、James Harrison, *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law*, Cambridge University Press, 2011, p. 289.
- (23) Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, IMO Res. A. 982 (24).
- (24) Markus J. Kachel, *Particularly Sensitive Sea Areas: The IMO’s Role in Protecting Vulnerable Marine Areas*, Springer, 2008, pp. 160–161.
- (25) 許淑娟 「PSSA (Particularly Sensitive Sea Area: 特別敏感海域) —— 海洋環境保護と海上交通の関係をさぐる一例として」 『立教法学』 第87号 (2013年)、184–167 ページ。
- (26) International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code), IMO Doc. MSC 94/21/Add.1, Annex 6, pp. 3–43.
- (27) 極海コードの作成に至るIMOでの議論の経緯について、岩石順子 「北極の自然環境と国際法」 『北極海季報』 第16号 (2013年)、35–37 ページ。
- (28) 海域の利用・開発に関する北極海のガバナンスをめぐる問題の全体像については、西元宏治 「北極海のガバナンスとその課題——海域の法的地位・国家間協力の枠組みを中心に」 『国際問題』 第627号 (2013年12月号)、5–21 ページを参照。
- (29) IMO Res. MSC.385 (94).
- (30) 極海コードを義務化する方法をめぐるIMOにおける議論について、J. Ashley Roach, “A Note on

Making the Polar Code Mandatory,” Suzanne Lalonde, et al. (eds.), *International Law and Politics of the Arctic Ocean: Essays in Honor of Donat Pharand*, Martinus Nijhoff, 2015, pp. 125–140 参照。

- (31) IMO Res. MSC.386 (94).
- (32) 北極海における国際法上の問題の全体像については、西元宏治「北極海をめぐる国際法上の諸問題」、奥脇直也・城山英明編『北極海のガバナンス』、東信堂、2013年、19–49ページ参照。
- (33) 北極海の航行をめぐる沿岸国と他国との間の利害関係から生じる法的問題について検討したものとして、西本健太郎「北極航路における沿岸国規制と国際海峡制度」『海洋政策研究』2014年特別号、23–40ページ。
- (34) Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA), R.S.C., 1985, c. A-12, available at <<http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/A-12.pdf>>.
- (35) Art. 126 (1) (a), Canada Shipping Act, 2001, S.C. 2001, c. 26, available at <<http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-10.15.pdf>>.
- (36) Rules of Navigation in the Water Area of the Northern Sea Route, available at <http://www.nsr.ru/en/pravila_plavaniya/>.
- (37) 第234条の解釈をめぐるっては、カナダの論者を中心にすでに多数の論文が存在する。例えば、D. M. McRae and D. J. Goundrey, “Environmental Jurisdiction in Arctic Waters: The Extent of Article 234,” *UBC Law Review*, Vol. 16 (1982), pp. 197–228; Kristin Bartenstein, “The ‘Arctic Exception’ in the Law of the Sea Convention: A Contribution to Safer Navigation in the Northwest Passage?” *Ocean Development and International Law*, Vol. 42, No. 1–2 (2011), pp. 22–52; Ted L. McDorman, “National Measures for the Safety of Navigation in Arctic Waters: NORDREG, Article 234 and Canada,” Myron H. Nordquist, et al. (eds.), *The Law of the Sea Convention: US Accession and Globalization*, Martinus Nijhoff, 2012, pp. 409–424.
- (38) Myron H. Nordquist, et al. (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Martinus Nijhoff, 1991, IV, p. 398; Erik J. Molenaar, “Status and Reform of Arctic Shipping Law,” E. Tedsen, et al. (eds.), *Arctic Marine Governance*, Springer, 2014, p. 137.
- (39) International Chamber of Shipping, *Arctic Shipping Position Paper*, available at <<http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/policy-tools/ics-position-paper-on-arctic-shipping.pdf>>.
- (40) J. Ashley Roach and Robert W. Smith, *Excessive Maritime Claims* (3rd ed.), Martinus Nijhoff, 2012, p. 494.
- (41) 極海コードの成立前の検討であるが、詳細な検討を行なっているものとして、Ted L. McDorman, “A Note on the Potential Conflicting Treaty Rights and Obligations between the IMO’s Polar Code and Article 234 of the Law of the Sea Convention,” Lalonde, et al., *supra* note 30, pp. 141–159.
- (42) 沿岸国が実施する具体的な規制が第234条の目的との関係で根拠のあるものであるのかについては、これまでも疑義が提示されてきた。U.S. Diplomatic note to Canadian Department of Foreign Affairs and International Trade, commenting on Canada’s NORDREGs, available at <<http://www.state.gov/documents/organization/179286.pdf>>; Statement by the Delegation of Singapore, IMO Doc. MSC/88/26/Add.1, Annex 28.
- (43) この意味でのIMOの重要性を指摘する興味深い議論として、米国のPedrozoの議論がある。Pedrozoは米国が海洋の問題についてリーダーシップをとるために国連海洋法条約を批准すべきであるとの議論に反論するなかで、米国はむしろその役割をIMOでよりよく発揮することができると主張している。このなかでPedrozoは国連海洋法条約は「枠組み合意」とであると説明し、本稿と同様の意味で条約体制の中身に実質を与え、関係国間での調整を行なう場としてIMOを捉えている。Raul (Pete) Pedrozo, “Is it Time for the United States to Join the Law of the Sea Convention?” *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 41 (2010), pp. 161–164.