

海賊事案の対応等について

高橋淳*, 池野一成*

The correspondence of maritime piracy

TAKAHASHI Jun*,
IKENO Kazunari*

In Japan, marine transportation accounts for 99.7% of quantity of trade. A foreign route merchant ship with more than of 2,000 gross tons takes 66.6% of transportation in quantity of this seaborne trade. Therefore the securing of stable marine transportation is extremely important. A factor to threaten the stable international marine transportation of the foreign route merchant ship is maritime piracy. In this study, We consider the correspondence of maritime piracy.

キーワード 法律, 海賊対処法

1. はじめに

日本は四方を海に囲まれ、貿易量(輸出入合計)の99.7%(トン数ベース)を海上輸送が占めている。この海上貿易量のうち60.6%の輸送を日本国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船が担っており、安定的な国際海上輸送の確保は極めて重要である。⁽¹⁾外航商船の安定的な国際海上輸送を脅かす要因のひとつである「海賊事案」が近年深刻な問題となっている。本研究では、海賊事案に遭遇した場合の法的な対応と影響を考察した。

2. 研究の背景と目的

アデン湾、ソマリア沖は、スエズ運河を經由して日本と欧州、アジアを結ぶ重要な海域であり、同海域において、2008年ころから海賊事案が多発したことにより、2009年(平成21年)6月19日「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」(以下海賊対処法)が成立した。この海賊対処法が成立したことによって日本に関係する船舶(商船)が公海上等において

海賊被害にあった場合、同法を適用し処理されることになった。この処理は、通常国内において行われている刑事訴訟法に基づく事件捜査であり、捜査側である警察機関(海上保安庁)においては、被害者側である商船乗組員及びその関係会社の意向に配慮しながら、事件捜査を行わなければならない。これは、刑事訴訟法及び警察機関側の捜査規範で定められており、被害者側の都合で捜査を辞めることが出来ない。裁判も含め長期間に渡る捜査協力が必要となる。被害者側の負担を減らすべく海賊事案遭遇後の法的な対応(事件処理内容)について調査した。

3. 海賊対処法について

3.1 海賊対処法の目的について

第1条に「海賊行為の処罰について規定し、海上における公共の安全と秩序の維持を図る」と記されている。この法律が成立したことによって、今まで公海上の海賊事件については、国内法による対応が難しく、任意調査の域を出ないような対応のみであったが、この法律により刑事事件として対応することができるようになった。

3.2 海賊対処法の定義について

第2条より、適用される海域及び海賊にあたる行為

* 練習船 若潮丸
e-mail: jtakahashi@nc-toyama.ac.jp
e-mail: ikeno5176@nc-toyama.ac.jp

が定められた。適用海域については、「公海又は我が国の領海若しくは内水」と定められており、本邦外(海外)においても同様に一定の条件を満たせば、日本の司法権を行使できるものとなった。

海賊にあたる行為については⁽²⁾、第2条第1号から7号まで定められ、第1号については「船舶強取、航行支配罪」と呼ばれる所謂航空機のハイジャックと同様の行為、第2号については「船舶内財物強取、不法利得罪」と呼ばれる船内の財産物を盗み、盗んだ財産物を売り払い利益を得る行為、第3号においては「人質目的略取罪」と呼ばれる乗組員を脅しながら支配下に置く行為、第4号については「海賊人質強要罪」と呼ばれる乗組員を人質に取り、乗組員関係者等になんらかの要求をする行為であった。

第5号から第7号については、前述第1号から4号を実行する目的で行うものであり、第5号については「海賊目的艦船侵入罪」と呼ばれ、許可なく船舶に侵入又は破壊する行為、第6号については「海賊目的接近・つきまとい・進行妨害罪」と呼ばれ、船舶の進路妨害等の行為、第7号については「海賊目的準備集合罪」と呼ばれるもので、凶器を準備して船舶を航行させる行為であった。

前述の第1から4号は人に死傷させる可能性が高い行為であった。法第3条第1項、2項で定められた罰則も「無期又は5年以上の懲役」という重いものであった。また、人を負傷、死亡させた場合は法第4条第1項、2項において「無期又は6年以上の懲役」、死亡させた場合は「死刑又は無期懲役」と非常に重い罰則が定められた。

第5,6号については、「5年以下の懲役」、7号については「3年以下の懲役」と定められた。

4. グアナバラ号事件について

4.1 事件概要について

海賊対処法が初適用されたグアナバラ号事件の概要を示すと、2011年3月5日22時15分ころ、インド洋オマーン沖公海上において、ウクライナから中国向け航行中のオイルタンカー グアナバラ号(バハマ船籍、総トン数 57,462 トン、外国人乗組員(フィリピン人

18名、クロアチア人2名、モンテネグロ人2名、ルーマニア人2名)合計24名乗組み)が自動小銃やロケットランチャーで武装した海賊4名(全員ソマリア人)が乗船した小型ボートの追跡を受けた。海賊は乗組員を誘拐し、身代金を得る目的で自動小銃を乱射しながらグアナバラ号に接舷移乗した。海賊は操舵室に押し入り操舵装置を動かし、乗組員を誘拐する目的で施錠されたドアを破壊しながら乗組員を探し回り、船長室ドアに自動小銃を発射した。グアナバラ号側は時期不明ではあるが救難信号等を発出、乗組員は citadel(シタデル)と呼ばれる緊急避難室に避難したと思われる。グアナバラ号からの救難信号を受けた米国海軍とトルコ海軍により、グアナバラ号船内は制圧され、海賊4名はアメリカ海軍兵士に身柄を拘束され、グアナバラ号は海賊から解放された。身柄を拘束された海賊4名は3月11日、日本側に引き渡された。事前に東京地方裁判所より発布を受けていた逮捕状により、海上保安庁により通常逮捕された。図1は本件事案発生等位置を示す。



図1 本件事案発生位置図⁽³⁾

4.2 適用条文について

本事案は、海上保安庁による逮捕時、海賊対処法第3条第3号(罰則)、第2条第5号(海賊目的艦船侵入罪)を使用して逮捕状請求、通常逮捕した。第3条第3号(罰則)は、「前条第5号または6号に係る海賊行為をしたものは5年以下の懲役に処する。」と定められ、第2条第5号(海賊目的艦船侵入罪)につい

では、「前各号いずれかに係る海賊行為をする目的で、航行中の他の船舶に侵入し、又はこれを損壊する行為」と定められている。起訴時において、適用条文の変更がなされ、第3条第2項(未遂)、第1項(罰則)、第2条第1号(船舶強取・運航支配未遂罪)、刑法第60条(共犯)とされていた。適用条文の変更内容としては、変更前の第2条第5号(海賊目的艦船侵入罪)について、「海賊行為をする目的で、船舶に侵入、又は損壊する行為」と単純な犯罪扱いであったが、変更後の第2条第1号(船舶強取・運航支配未遂罪)については、条文内容が「暴行若しくは脅迫を用い、又はその方法により人を抵抗不能の状態に陥れて、航行中の他に船舶を強取し、ほしいままにその運行を支配する行為」となっており、強盗、ハイジャックと同様の内容である。それにともない罰則の内容も当初の「5年以下の懲役」から「無期懲役又は5年以下の懲役」と重いものになった。

4.3 適用条文変更について

この適用条文の変更理由については、様々な理由が考えられるが、本事案が海賊対処法を初めて適用する事件であることから、海賊4名に対する逮捕状請求作業において、逮捕状を請求する裁判所に疑義を生じさせない一番確実な第2条第5号(海賊目的艦船侵入罪)を使用したものと考えられる。検察庁が起訴するまでの間、事件捜査が進められ、「暴行若しくは脅迫、その他の方法により人を抵抗不能の状態に陥れた状態」の立証ができたと判断したことから、より重い罰則がついた第2条第1号(船舶強取・運航支配未遂罪)にて起訴したものと考えられる。

4.4 適用条文から想像される事件処理内容について

事件処理内容としては、第1に海賊側がグアナバラ号の乗組員を「暴行若しくは脅迫、その他の方法により人を抵抗不能の状態に陥れる」という状況を明確に証明する必要があることから、例として船長室ドアに発射した自動小銃の特定、船内に残った弾痕の計測やその状況の写真撮影、海賊が操縦ハンドルを操作し

同号の運航を支配しようとした状況を再現し写真撮影といった様々な検証又は実況見分に乗組員の立会いが必要であったものとする。なお検証又は実況見分の結果が記された検証、実況見分調書は刑事訴訟法第321条第3項により裁判において証拠として用いられるため、必ず実施されるものであった。乗組員からはこの海賊行為を受けた状況を、運航会社からは船体損傷及び運航を止めたことによる損害状況等を録取し供述調書(乙)として書面、証拠化した。海賊側の取調べが進むにつれて、海賊側の供述をとる必要がある。乗組員側と海賊側との供述の相違も必ず出ることから確認作業があり、また裁判が進むにつれて、検察側からの乗組員、運航会社に対する証人出廷の要請もあったものと考えられる。

裁判では海賊側の判決が確定するまで証言や資料の提出を求められるなどの対応が続いたものと推測される。

5. 現実的な対処方法について

グアナバラ号事件を見ても、乗組員側に死傷者が出ず、船体積荷も強取されずに未遂で済んだとしても事件化されれば乗組員側、運航会社側に多大な労力が必要である。

現実的な対処方法としては、海賊の商船への移乗さえ防げれば、そう大きな事件にならないものと考えられる。現在、商船側で実施している物理的な海賊対処方法である舷側に鉄条網、ネズミ返しを設置する、ビルジ消防ポンプを使用して海水を放水し海賊船を近寄らせないようにすることは有効な方法ではあるがより強固なものとする必要があるものと考えられる。既に自衛隊、海上保安庁、調査捕鯨船団に採用実績のある長距離音響発生装置を使用するなどの方策も必要である。海賊に対して無条件に対処処置を行うことは許される訳ではなく、過度の実力行使は、裁判において問題となる。放水は放水圧が高ければ、当然負傷する可能性が高く、音響と比べると物理力の行使という点で問題となる。長距離音響発生装置は、基本的に人を不快にさせるのが目的であり、負傷させる恐れが少ないことから、移乗する意図を挫くには良い道具と

考えられる。

これら物理的な対処方法を有効に活かすのに最も重要なことは、より早くで海賊船、不審船を見極める必要がある。早期発見により時間的な余裕も生まれ、乗組員側の冷静な判断も期待できる。当該各位への連絡、救助要請ができるものと考えられる。

6. おわりに

海賊対処法成立のきっかけとなったアデン湾、ソマリアの海賊事案は、各国海軍の船団護衛等により、ピークであった2011年の219件⁽⁴⁾を境に2014年の11件と激減したが根絶されたわけでは無い。この海賊対処法の成立以前は、海賊に対する国家としての方策がほとんど無く、情報提供、自衛策に期待する状態であった。海賊対処法により軍事処置が難しい日本において、国外の海賊事案に対処可能になったことは大変な前進と考えるが、その一方で過去に日本が関係する海賊事件が多く発生したマラッカ・シンガポール海峡を含む東南アジアについては、沿岸各国の主権が複雑に入り組むため、この海賊対処法の適用も難しい。現時点においては、法の影響を受けづらい商船による物理的な自衛海賊対策を強化する方法が最適と考えられる。

7. 引用文献

- (1) 国土交通省, 海事レポート, 34(2014)
- (2) 甲斐克則, 海事交通研究, 海賊対処法の意義と課題, 61, p14-p21(2012)
- (3) 国土交通省, 国土交通白書2011
- (4) 内閣官房, 海賊対処レポート2014年, p7