

『海上武力紛争に適用される国際法サンレモ・マニユアル解説書』(二)

——人道法国際研究所が招集した国際法学者と海軍専門家のグループによる起草——

竹 本 正 幸
安 保 公 人
岩 本 誠 吾
真 山 全

序 説

略語表

第一部 総 則

第一節 法の適用範囲

第二節 武力紛争と自衛に関する法

第三節 安全保障理事会が行動をとった武力紛争

第四節 海戦の区域

第五節 定 義

第二部 作戦海域

第一節 内水、領海および群島水域

第二節 国際海峡と群島航路帯通航

〔海上武力紛争に適用される国際法サンレモ・マニユアル解説書〕(二)

一六一 (一五五三)

(パラグラフ 1~2)

(パラグラフ 3~6)

(パラグラフ 7~9)

(パラグラフ 10~12)

(パラグラフ 13)

(パラグラフ 14~22)

(パラグラフ 23~33)

第三節 排他的經濟水域と大陸棚

(パラグラフ 34 ~ 35)

(以上、第四五卷五号)

第四節 公海と国家管轄を越える海底

(パラグラフ 36 ~ 37)

第一部 基本的規則と攻撃目標の区分

第一節 基本的規則

第二節 攻撃に際しての予防措置

第三節 攻撃を免除される敵国の船舶と航空機

第四節 その他の敵国の船舶と航空機

第五節 中立国の商船と民間航空機

第六節 民間航空機に関する予防措置

第四部 海上における戦闘の方法と手段

第一節 戦闘の手段

第二節 戦闘の方法

第三節 欺瞞、奇計および背信行為

第五部 攻撃に至らない措置(インターセプション、臨検、搜索、針路変更および拿捕)

第一節 船舶と航空機の敵性決定

第二節 商船の臨検と搜索

第三節 民間航空機のインターセプション、臨検および搜索

第四節 敵国の商船とその貨物の拿捕

第五節 敵国の民間航空機とその貨物の拿捕

第六節 中立国の商船とその貨物の拿捕

第七節 中立国の民間航空機とその貨物の拿捕

第六部 被保護者、衛生輸送手段および衛生航空機

一般規則

第一節 被保護者

第二節 衛生輸送手段

第三節 衛生航空機

(パラグラフ 159 ~ 160)
(パラグラフ 161 ~ 168)
(パラグラフ 169 ~ 173)
(パラグラフ 174 ~ 183)

(パラグラフ 38 ~ 45)
(パラグラフ 46)
(パラグラフ 47 ~ 58)
(パラグラフ 59 ~ 66)
(パラグラフ 67 ~ 71)
(パラグラフ 72 ~ 77)
(以上、本号)

(パラグラフ 78 ~ 92)
(パラグラフ 93 ~ 108)
(パラグラフ 109 ~ 111)

(パラグラフ 112 ~ 117)
(パラグラフ 118 ~ 124)
(パラグラフ 125 ~ 134)
(パラグラフ 135 ~ 140)
(パラグラフ 141 ~ 145)
(パラグラフ 146 ~ 152)
(パラグラフ 153 ~ 158)

第三部 基本的規則と攻撃目標の区分

第一節 基本的規則

38. いかなる武力紛争においても、紛争当事国が戦闘の方法または手段を選ぶ権利は、無制限ではない。

注解

38・1 陸上武力紛争に適用される一般原則が、海上における敵対行為にも関連を持つと明確に述べる条約規定は、現在のところ存在しない。しかし、その一般原則が海上の武力紛争法にしっかりと定着していることは、その全体の法体系から論理的にそういう結論になる。さらに、国際連合総会は、一九六八年二月一九日の決議二四四四（XXIII）で、武力紛争法の基礎にある若干の原則を全会一致で確認したが、その中にはパラグラフ38と39の要求事項も含まれている。

38・2 この基本的規則の起源は、一九世紀に行なわれた諸会議と議論に見られる。本原則は、一八七四年のブラッセル会議における武力紛争法の文書（第二二条）にまでさかのぼる。その後、一九〇七年のハーグ陸戦規則でそれが条文化された（第二二条）。本パラグラフの表現については、それが第一追加議定書第三五条一項からとられていることに注目すべきである。その条文は第一追加議定書第四九条三項の範囲外にあり、したがって、海戦にもすでに適用されているが、本原則の重要性を強調するため本書に挿入するのが適切であると考えられた。したがって、本規則の詳しい注釈は、既存の解説書の中に見い出せる。第一追加議定書の新兵器に関する第三六条は、本パラグラフの実効的な履行に関係がある。武力紛争法にもとづいて紛争当事国が負う義務に関連して、新しい戦闘の手段と方法の適否を判断する義務は、本パラグラフで述べられた選択の自由がないことから論理的に結論される。このことから、第一追加議定書の第三六条は、同議定書の当事国ではない国家をも拘束しているものと考えられる。その規定は、

海戦における手段と方法の選択においても同様に適用できる。

(52) ICRC の追加議定書注釈書 *Commentary on the Additional Protocols of 8 June 1977 to the Geneva Conventions of 12 August*

1949 (eds.) Yves Sandoz, Christophe Swinarski, Bruno Zimmermann, 1987, pp. 390-399.

38・3 ラウンド・テーブルは、本マニュアルの起草に際して、大量破壊兵器、特に核兵器の使用に関連する問題を討議しないことに合意した。

39・紛争当事国は、文民または他の保護される者と戦闘員とを、また、民用物または免除される物と軍事目標とを、常に区別しなければならぬ。

注解

39・1 区別原則が海戦法規に適用されると明確に述べている条約規定は、現在のところ存在しない。他方、国際連合総会は、一九六八年二月一九日の決議二四四四 (XXIII) において、一般に武力紛争法全体の基礎にある若干の原則を全会一致で確認した。その中には「敵対行為に参加する者と文民たる住民の構成員との間を、後者を可能な限り多く助命するために常に区別しなければならぬ」という要求も含まれていた。ラウンド・テーブルは、この要求が海戦法規にも適用されることを合意した。実際に、海上作戦をどのように行なうべきかを規律するための武力紛争法が存在すべきであるとすれば、いかに不完全であろうとも、その法体系の不可欠の要素は、識別原則とも呼ばれるこの区別原則である。このような法体系の存在は、攻撃してもよい物または人と攻撃してはならない物または人との間を区別する要求を前提とする。現代のいくつかの紛争で全犠牲者に対する文民犠牲者の比率が増加していることは、いく人かの研究者をして区別原則は我々の世紀には不鮮明になったと示唆させることになったけれども、それが好ましい発展であると見る法学者はいないであろう。

39・2 パラグラフ 39 は、第一追加議定書第四八条に類似しているが、パラグラフ 39 は軍の保護される人および免除される物に言

及しているもので、まったく同じではない。これらのカテゴリーは第一追加議定書第四八条にはない。なぜなら、同条は、文民たる住民と民用物の保護のみに関する部（敵対行為の影響に対する一般的保護）にあるからである。それゆえ、パラグラフ39の記述の方が、より完全なものとなっている。

40・軍事目標は、物については、その性質、位置、用途または使用が軍事活動に効果的に貢献する物で、その全面的または部分的な破壊、奪取または無効化がその時点における状況の下において明確な軍事的利益をもたらすものに限られる。

注解

40・1 当初、参加者の議論は、海戦における軍事目標の一般的な定義をすることから始めるのか、それとも攻撃できる船舶もしくは攻撃を免除される船舶のどちらかのカテゴリーを含むリストから始めるのか、いずれが適切であるかという問題に集中した。

40・2 「リスト方式」は、特別に保護される船舶の種類を基準にするか攻撃される船舶の種類を基準にするかの違いはあっても、海上戦闘の状況で一般的定義が適用できるかどうか疑問視する者と、海軍の指揮官には「明確な戦列規則」(Bright line rules)と呼ばれているものを与えることが重要であると考える者によって支持された。他の参加者は、リストの価値をまるで疑うか、その方式に内在する困難さを指摘した。リストに反対する者は、以下のように主張した。海軍の指揮官は脅威を受けていると考える理由がある場合にのみ攻撃を行なうであろうから、一般的な定義で十分である。すなわち、ある船舶を軍事目標とみなすに十分な軍事的必要性の根拠があるか否かに関する個々の海軍指揮官の置かれた状況および（または）認識のいかんによる。そのことは、伝統的な海戦法規の下で特別に保護される船舶についても当てはまる。例えば、ベトナム戦争のマーケット・タイム作戦では、小型沿岸漁船は、北ベトナムの情報システムに統合されていたために合法的な軍事目標であるとみなされた。「リスト方式」に関して困難を予測する者は、リストが少なくとも一般的な定義を説明するのには役立つとしても、すべての状況に回答を示すことができるわけではなく、疑わしい場合が残る、と論じた。彼らの考えは、次のようであった。攻撃することができる船舶のカテゴリーを示す

包括的なりストは、多数の国から受け入れられないであろう。攻撃を免除される船舶のカテゴリを示すリストは、それに含まれない船舶が何らの法的抑制もなく攻撃できることを意味することとなる。保護される船舶についての単一のリストを作ることは、既存の国際法の下で異なるカテゴリーの船舶に異なる程度の免除が与えられていることを考慮に入れられないこととなる。例えば、沿岸漁船と病院船に平等な待遇を与えて保護される船舶のリストを拡大すれば、ジュネーブ第二条約の下で現在病院船に与えられている保護を危うくすることとなる。

40・3 「一般的定義方式」の主唱者は、第一追加議定書第五二条二項に規定された軍事目標の定義を出発点とするように主張した。それは、以下のような見解である。第一次世界大戦と第二次世界大戦中の国家実行を強調し過ぎてはならず、一九六九年以来行なわれてきた作業の成果と恩恵、特に一九七四年から一九七七年までのジュネーブ外交会議の結果を利用すべきである。問題の核心は、攻撃される船舶または特別に保護される船舶のカテゴリーではなくて、その時点における支配的状況である。そうした状況は一般的に、かつ、事前に特定化できないので、一般的定義が必要である。もし、第一追加議定書第五二条二項が海戦法規にとつても適切であると考えられるとすれば、同議定書第五二条三項に規定された無害性の推定も考慮に入れることができよう。

40・4 しかし、この見解についても異論がなかったわけではない。グループにとつては、第一追加議定書第五二条二項の定義は曖昧すぎると考えられた。これに関連して「明確な戦列規則」の必要性が、再び強調された。軍艦の艦橋に立つ指揮官は、戦闘場面で使用でき、また、目標と交戦するか否かを即座に判断できる明瞭な指示を必要とする。他の者は、全面的に定義アプローチに反対ではなかったが、現代の海戦で、特にエスカレートする状況では、無害性の推定を実効的でなくかつ実施不可能であると批判した。いく人かの者は、いずれにせよ海軍の指揮官はその定義のみをみて、海上の輸送手段をすべて軍事目標と簡単にみなすであらうと主張した。無害性の推定を挿入することは、戦闘状況では無意味となるので、実効性の原則に反することとなる。

40・5 曖昧であると主張されている第一追加議定書第五二条二項の表現に関し、一般的定義を支持する者は、海軍の指揮官にもつぱらその定義のみを与えようとするつもりではないことを明らかにした。むしろ、一般的定義に合致した適当な交戦規定その

他の指示を一定の状況について作成するのは各国政府の義務である、と主張した。

40・6 無害性の推定を挿入することに反対して主張された論拠は、かなりくわしく論じられた。無害性の推定は、軍用航空機を巻き込んだエスカレートする状況では、軍艦の安全については実施できないか、逆効果にさえなるかもしれないことが認められた。しかし、それは、無害性の推定原則が非常に有益であり得る大半の事態では、当てはまらないと考えられた。この原則が法の一部を構成し第一次世界大戦中に機能していたならば、ルシタニア号は撃沈されなかったであろう。加えて、ある者は、第一追加議定書第五二条の体系的な文脈を指摘した。第三項は、ある物が第二項の要件を満たしていることを証明する十分な根拠がない場合のみ機能する、と述べた。他の者は、疑わしい場合を考慮しなければならないという要件は、すでに第一追加議定書第五二条二項に組み込まれていることを強調した。

40・7 議論の進め方の問題に関する討議の終りころに、参加者に現れた傾向は、まず一般的な定義から始め、次に攻撃を免除される船舶のリストで補足するという結合方式についての合意であった。この段階では、定義の内容について確固たるコンセンサスはまだなかったものの、大多数の者は、あらゆるケースに適用される基本的で包括的な規定を作るためには、一般的定義が絶対必要であると考えた。参加者の多くは、第一追加議定書第五二条を使用する気になった。その点で、区別原則が相当地に重要であること、また、同原則に照らし第一追加議定書を使用する試みは、その表現を海戦法規に適合させるかそれともそのままにできるかを知るため広範な分析を必要とすることが了解された。その結果、原文の提案は、起草グループに委ねられた。保護される船舶のカテゴリのリストを採用することは、定義を明確化する手段として、また、法的な明快性からも有益とみなされた。というのは、そのリストは、海軍の指揮官がある特定の船舶を攻撃できるか否かを判断するのを可能とするからである。異なるカテゴリの船舶にすでに付与されている異なる程度の免除については、無害性推定の原則を適用することによって解決すべきか、それとも結論をまとめる際に保護の程度が異なることを考慮することによってこの問題を解決すべきかは、未解決のまま残った。

40・8 大部分同時に扱われたもう一つの論点は、いく人かの参加者が大規模な戦争と制限戦争の事態とは、後者の場合には前

者よりもずっと多くの法的制限が適用されなければならないと考えたために、両者を区別した後で出てきた。法規則は大規模な戦争と制限戦争の両者に同じであるべきこと、ただし、規則を実際に適用する際には、制限戦争における攻撃目標の選定はより制限的なアプローチになるべきこと、が最終的に合意された。

40・9 最終的に、ラウンド・テーブルは、第一追加議定書第五二条二項の本文をパラグラフ40として採用し、これを海戦に適用することにした。ただし、海戦では事実上すべての軍事目標が移動可能なので、位置に関する重要性はしばしば低くなるとの意見の一致をみた。

40・10 パラグラフ40は、二股の基準を課している。軍事目標は、その性質、位置、用途又は使用によつて

(a) 軍事活動に効果的に貢献し、かつ

(b) その全面的または部分的な破壊、奪取(捕獲) または無効化(無力化) がその時点における状況下において明確な軍事的利益をもたらす、物である。

40・11 この定義で軍事目標と分類される物は、たとえば軍艦、軍用車両、兵器、弾薬、燃料貯蔵所および要塞のような厳密な軍事目標よりも、ずっと多くの物を含む。その時点における状況の下で(仮定の将来の時点ではなく)、物がこの二股の基準を満す場合には、例えば、輸送および通信システム、鉄道、飛行場、港湾施設ならびに武力紛争の遂行にとつて基本的な重要性をもつ産業のような、軍事作戦に対して管理的及び後方的な支援を提供する活動も軍事目標に含まれる。

40・12 軍事目標は、「軍事活動に効果的に貢献」するものでなければならない。これは、戦闘行動との直接的な関係を要求するものではない。したがって、民用物が、戦闘行動への結び付きが単に間接的であっても、紛争当事国の全体的戦争遂行努力のうち^{関連}の軍事的部分に効果的に貢献するように使用されるならば、軍事目標となり、故意の攻撃からの免除を失う。ラウンド・テーブルは、「軍事活動」という表現を用いるのか、それとも、例えば戦争遂行努力または戦争支援努力のような代替の表現を用いるべきかを検討し、最終的に、代替表現はあまりにも意味が広すぎると判断した。パラグラフ59、60、62、63、67および70に関する討議

を参照せよ。

(訳注) Cambridge本では、「戦闘能力」となっている。

41. 攻撃は、厳に軍事目標に限定しなければならない。商船および民間航空機は、この文書に規定する原則および規則によって軍事目標とされない場合には、民用物である。

注解

41・1 「攻撃」、「商船」および「民間航空機」という用語は、パラグラフ13で定義されている。「軍事目標」は、パラグラフ40に定義されている。攻撃は暴力行為である。攻撃は、軍事目標に対して、また、パラグラフ66と70に定められた中立国の船舶と航空機で、軍事目標である敵国の船舶と航空機によってなされる任務と機能的に区別のつかない任務に従事する限られた部類のものに対して、向けられなければならない。軍事目標を外れたか、または命中したがその効果が軍事目標を超えて広がったかどうかの理由で、軍事目標に向けられた攻撃が他の人または物に付随的な死傷または損害を引き起こした場合、自動的にこの法の違反を構成するのではない。いかなる戦闘の方法または手段も、一〇〇パーセント正確に機能するわけではない。一般に、投射物が狙った目標に正確に命中する確率は、かなり低い。付随的損害が起りうることは、^(訳注)攻撃を違法ならしめるものではない。

(訳注) Cambridge本では、「ここに「ただそれだけでは」の語句が入っている。」

42. 紛争当事国を拘束する特定の禁止事項のほか、次の戦闘の方法または手段を用いることは、禁止する。

(a) 性質上、過度の傷害もしくは不必要な苦痛を与えるもの、または

(b) 次の点で無差別なもの、

(i) 特定の軍事目標に向けられていないか、向けることのできないもの、もしくは、

『海上武力紛争に適用される国際法サンレモ・マニュアル解説書』(二)

(ii) この文書に示された国際法が要求するように、戦闘の方法または手段の効果を限定することができないもの。

注解

42・1 パラグラフ42に含まれる規則は、不必要な苦痛／過度の傷害と區別に関する基本原則が一般的に適用できることを示している。その導入文は、一八六八年のセント・ピーターズブルグ宣言、一八九九年のダムダム弾（訳注）に関するハーグ宣言、一九二五年のジュネーブ議定書および一九八〇年の特定通常兵器条約第一議定書に含まれる検出不可能な破片を利用する投射物（訳注）の使用禁止のような禁止が、海戦にも同様に適用されることを明記したものである。さらに、その文は、追加的な一定の禁止事項が将来合意される可能性をも示している。

(訳注) Cambridge本では、前者は「開展弾」、後者は「第一義的に傷害を与える兵器」となっている。

42・2 パラグラフ42(a)は、性質上過度の傷害または不必要な苦痛を引き起こす手段と方法の使用禁止に関する長年の規則を示している。この表現も、主として第一追加議定書第三五条二項に由来するが、それはすでにセント・ピーターズブルグ宣言の前文や一九〇七年のハーグ規則第二三条e項のようなそれ以前の条文に規定されている。パラグラフ38のように、第一追加議定書のこの規定も、すでに海戦に適用できるものとなっている。一般に海戦では、戦闘の手段および方法は優先的に物的目標に向けられるので、この原則は、海戦において相対的に価値が小さい。しかしながら参加者は、この原則に基づいて将来議論するのを排除しないために、本原則をこの文書に含めるのが有益であると考えた。

42・3 パラグラフ42(b)は、第一追加議定書第五一条四項に相当する海上の規則である。パラグラフ38および42(a)とは対照的に、議定書その条項は、海戦には適用されない。本文書にこのパラグラフを挿入することは、區別原則の適用可能性から論理的に導かれている。それゆえ、パラグラフ39—41の注解が参考になる。區別原則と無差別攻撃禁止はともに、戦闘の特定の手段と方法に関する規則を含む本マニユアルの第四部で詳しく説明されている。

43. 生存者を残さないよう命令すること、そのような命令で敵を威嚇すること、または、生存者を残さない方針で敵対行為を行なうことは、禁止する。

注解

43・1 助命に関するこの規定は、第一追加議定書第四〇条と同じである。この文書に挿入した趣旨は、パラグラフ38と41(a)の場合と同じように、当該規定がすでに海戦に適用できることを単に確認したものである。

43・2 この規定には、長い歴史的發展過程がある。もつとも、いかなる助命も許されないという宣言に確固として反対する立場がとられたのは、一九世紀になってからに過ぎない。現在のテキストは、一九〇七年のハーグ規則第三三條(d)をさらに發展させたものであり、明らかに、海上における傷者、病者および難船者の尊重ならびに保護と密接に結び付いている。実際、先になされた不心要な苦痛に関する規則の説明に照らして、これは、性質的に戦闘員よりも主に物に対して影響を及ぼす海上作戦の遂行に直接適用される原則としてよりも、傷者、病者および難船者を保護する義務の一部として見られるべきである、と主張できよう。このアプローチは、一九一三年の海戦に関するオクスフォード・マニュアルに示されており、ここでは、助命拒否の禁止は、降伏した敵の殺傷禁止も対象とした第一七条で述べられている。

43・3 海上の敵対行為において本規則が引き続き妥当することは、第二次世界大戦の結果生じたいくつかの有名な裁判判決の中で繰り返し確認されてきた。⁽⁵⁸⁾

(58) 特に、W.J. Fenrick, *Introductory Report*, published in Wolff Heintschel v. Heinegg (ed.) *The Military Objective and the Principle of Distinction in the Law of Naval Warfare*, pp. 11-17 中のデーニッツ、レーダーおよびフォン・ルシエテシエルの裁判への言及を参照。

44. 戦闘の方法および手段は、国際法の関連規則を考慮しつつ、自然環境に妥当な考慮を払って用いるべきである。軍事的必要性

により正当化されず、また抑制なく行なわれる自然環境に対する損害または破壊は、禁止する。

注解

44・1 予備会期（イタリアのサンレモ、一九八七年六月二五日―二七日）の専門家ラウンド・テーブルは、「海戦の新しい技術と方法、武力紛争法と海洋法の新展開ならびに海上武力紛争の結果として環境に対する重大な害が増大する可能性……」が、特に環境に悪影響を及ぼす海上武力紛争を研究する正当な理由である、と述べた。

44・2 しかし、海上武力紛争法の研究のための「マドリッド行動計画」は、取組むべき課題の一つとして環境の保護を挙げなかった。それにもかかわらず、一九八九年のツーロン会期ラウンド・テーブルの結論であるテキスト草案は、この問題をパラグラフ37で表わし、括弧で括った。そのパラグラフは、「軍事的条件が許す限り、戦闘の方法および手段は、自然環境の保護に妥当な考慮を払って用いられるべきである。」とした。

44・3 海戦法規における環境保護の題目は、一九九一年のベルゲン会期と一九九二年のオタワ会期の予備的な議論を経て、一九九三年のジュネーブ会期ラウンド・テーブルのための合意議題として挿入された。

44・4 ジュネーブ会期中に武力紛争中の環境保護に関する特別報告者は、平時には海洋環境を害さない義務が国家に存在する、との結論に達した。しかし、一九七七年の環境改変技術の軍事的使用その他の敵対的使用の禁止に関する条約（環境改変条約）および第一追加議定書の第三五条と第五五条に示された限度を越えて、この義務が武力紛争に適用されるかどうかは、なお曖昧で不確実である。他方、特別報告者は、湾岸戦争（一九九一年）の経験は、少なくとも、海上武力紛争中に戦闘の道具として海洋環境を用いること、または、それを攻撃目標とすることを禁止する規則が出現してきていることを非常に明白に示している、と強調した。それゆえ、特に次のことを提案した。

(i) テキスト草案のパラグラフ37に付された括弧を取り除くこと、

(ii) 海洋環境を武力紛争中に戦闘の道具として、または、直接の目標または対象として用いることを違法化する新傾向を反映

した新パラグラフをテキストに加えること。

44・5 ジュネーヴ会期で十分な議論がなされた結果、元のパラグラフに付されていた括弧を取り除き、また、「軍事的必要性によつて正当化されず、また抑制なく行なわれる自然環境に対する損害または破壊は、禁止する。」と述べた新しい文でそれを完全なものにすることが合意された。後者の追加は、この点に関して特別報告者が行なつた提案を満足させることを意味し、また、多くの参加者が表明した関心事、すなわち草案は軍事的必要性の原則の範囲内で海上武力紛争の戦闘の道具または攻撃の直接目標もしくは対象として海洋環境を用いることを違法化すべきであるという関心事に答えるものであった。

44・6 ジュネーヴ会期で、海洋環境保護に関する義務を履行するに当つて、海上武力紛争当事国にとつて有効な基準は、「妥当な考慮」かそれとも「尊重」であるか相当議論された。最初は「妥当な考慮」という表現が参加者に受け入れられていた。というのは、それがすでに一般海洋法で受け入れられており、また、海洋区域で敵対行為を行なう海上武力紛争当事国の権利と、海洋環境を保護し保存する義務との間に存在すべきバランスを反映していたからである。

44・7 実際には、「妥当な考慮」という用語は、一九八九年のツーロン会期で登場した。それは、海洋法条約がもたらした重要な革新の一つとして同条約中に広範に表明され、一九八九年以降海上武力紛争法との関係で重要性を増してきた環境に対する関心を反映したものであった。

44・8 環境問題が提出されたこの会期における議論の主導者は、「海上武力紛争中の環境保護問題を扱う（ハード）ロー（Hard Law）」はほとんど存在しない」と述べて、「妥当な考慮」表現を乗り越えようとした。それにもかかわらず、ほとんど存在しないにしても法が「妥当な考慮」表現に優先すべきである。そこで彼は、テキスト案の元のパラグラフ37に次のような修正を提案した。

「海上武力紛争に従事する国家は、自然環境に妥当な考慮を払わなければならない。条約であれその他の法の源であれ、国家は、海上武力紛争の事態に特に適用される自然環境を保護するすべての国際法規に従わなければならない。」

この提案者の観点では、「このアプローチの利点は、永続性である。新しい規則が出現してきているので「妥当な考慮」という

表現は、例えば本問題に関する条約の明確な規則に自動的に道を譲ることとなるう」というものであった。この提案を支持するコメンサスは、得られなかった。

(59) 環境の保護に役立つ国際人道法についての一般的な概観は、例えば「International Committee of the Red Cross, 'Protection of the Environment in Time of Armed Conflict: Report submitted by the International Committee of the Red Cross to the Forty-Eighth Session of the United Nations General Assembly (1993) を参照。」

44・9 討議中に、「**「妥当な考慮」**を「**尊重**」に置き換えようという提案が現れた。多くの参加者は、海上武力紛争の当事国に対しては、より重い負担が課されるべきであり、その意味を示すためには「**尊重**」がより適切であると考えた。「**妥当な考慮**」表現を支持する者は、相対的な表現文句である「**妥当な考慮**」の方がより適切であると考えた。特に、それは海洋法条約ですでに確立され、また、一方で海上紛争に参加している国家が戦闘の方法と手段を用いる権利と、他方で当該国が海洋環境を保護する義務との間に存在しなければならないバランスをより適切に表現するからであった。

44・10 リヴォルノの最終会期で、この問題は、再び十分に議論された。このパラグラフの第一文を次の文章に置き換えるよう提案したいいくつかの参加者もいた。

「**戦闘の方法および手段は、その法源のいかんにかかわらず、海上武力紛争の事態に適用される自然環境の保護と保存に関する国際法のすべての規則に従って使用されなければならない。**」

彼らの眼には、この提案は、より明確で回りくどくないものであった。とりわけ、それは武力紛争における環境保護に適用される法の将来的発展に道を開くものであった。しかし、他の参加者は、このパラグラフで「**国際法の関連規則を考慮して**」に言及することは、武力紛争に適用されるそうした規則を尊重しなければならないことを適切に規定しており、また、「**妥当な考慮**」の基準をそれに追加して維持することは、より効果的な保護に貢献すると考えた。その理由は、今日、武力紛争中の環境保護に直接言及する規則はきわめて限られており、また、「**妥当な考慮**」の表現は、個々の特定の場合に対立する利害を評価するのに柔軟性を

与えているから、というのであった。「**妥当な考慮**」という用語の使用については、パラグラフ12の注解をも参照せよ。

45. 水上艦、潜水艦および航空機は、同一の原則および規則に拘束される。

注解

45・1 海戦に潜水艦と航空機が出現して以来、武力紛争法の原則と規則の遵守に関する懸念が表明されてきた。臨検と搜索に関する伝統的な規則の履行は、潜水艦によつては非常に限られた範囲でしか実施できず、固定翼航空機ではまったくできなかった。さらに、船舶を沈めてしまったか、これから沈めようとする場合に、船舶の乗員と乗客に安全を提供する義務の遵守を確保することは、潜水艦にとつては困難であり、航空機にとつてはほとんど不可能に近いものであった。特にイギリスは、第二次世界大戦前のいくつかの機会に海戦における潜水艦の使用を禁止しようと努力した。

45・2 既存の条約規定は、潜水艦が水上艦の行動を規律する規則に従う義務に関するものに過ぎない。一九二二年のワシントン条約第一条一項は、商船は臨検搜索に積極的に抵抗するか、拿捕の後に指示に従つて進航しないのでなければ、攻撃してはならない、という慣習法規に言及している。ともかく、以前のからの文書で示された、船舶の乗員と乗客を安全な場所に置かなければならないという長期にわたる規則は、遵守されなければならない。続いて第二項は、潜水艦もそうした規則に拘束され、もし特定の状況の下で従えない場合には、商船を無傷のままにしななければならないと述べている。これらの規則は、後に、一九三〇年のロンドン条約第二二条に、また、同条約の終了により、一九三六年のロンドン議定書に受け継がれた。

45・3 第一次と第二次の世界大戦では、既存の法が要求するところに合致しない潜水艦戦が広範に見られた。その実行の合法性は、ニュールンベルグで審理された。戦争における特殊な状況、特にイギリス商船が実施するよう義務づけられた役割とイギリス商船が武装された事実により商船が実際に軍事目標に変えられたことを考慮して、国際軍事裁判所はデーニッツ提督とレーダ提督とを敵国商船の攻撃禁止に違反した理由では有罪と認定しなかった。しかし同裁判所は、中立国商船に関する無制限戦は違法で

あり、また乗客と乗員に安全な場所を与える義務が侵犯されたと結論づけた。それゆえ裁判所は、特定の紛争において関係規則が無効であったとしても、その規則自体の効力の継続に影響を与えないことを認め、一九三六年のロンドン議定書の基本的規則を支持した。

45・4 水上艦を同じ規則に従わせることに反対して伝統的に示されてきた懸念は、商船と民間航空機を攻撃できる条件に関する規定が発展したことで解消された(パラグラフ 60、63、67および70)。このパラグラフは、はじめて航空機にも同様にその規則を適用している。参加者は、この発展は海上武力紛争で航空機が演ずる役割がますます重要になってきたことの当然の帰結であると考へた。

第二節 攻撃に際しての予防措置

46. 攻撃については、次の予防措置をとらなければならない。

- (a) 攻撃を計画し、決定しまたは実行する者は、軍事目標でない物が攻撃区域に存在するかどうかを確認する際に助けとなる情報を収集するために実行可能なすべての措置をとらなければならない。
- (b) 攻撃を計画し、決定しまたは実行する者は、自己が利用できる情報に照らして、攻撃が軍事目標に限定されることを確保するために実行可能なすべてのことを行なわなければならない。
- (c) さらに、付随的な死傷もしくは損害を回避しまたは最小限にとどめるために、方法および手段の選択にあたって実行可能なすべての予防措置をとらなければならない。
- (d) 攻撃全体から予期される具体的かつ直接的な軍事的利益との比較において、過度の付随的な死傷または損害を引き起こすことが予測されるならば、攻撃は開始してはならない。付随的な死傷または損害が過度となることが明白となった場合には、速やかに攻撃を取り消し、または停止しなければならない。

この部の第六節は、民間航空機に関する追加の予防措置を規定する。

注解

46・1 このパラグラフの文言は、陸戦と空戦に関する第一追加議定書第五七条一項の義務を反映しているが、より単純な形となつている。ポツダム会期で、攻撃の際の予防措置に関する基本的規則を採用した後、参加者は、軍事目標の定義に関連して、^(訳注) 戦闘の手段と方法からみて可能な一層の予防措置を分析することが適切であると考えた。ポツダムで合意された記述、すなわち、「攻撃を計画し、決定する者は、文民の生命および他の保護される人の生命の損失ならびに民用物への損害を回避するため、実行可能なすべての予防措置をとることを確保しなければならない」は、第一追加議定書第五七条四項に示された規則の意図をより正確に記述したものであった。⁽²⁰⁾ しかし、ツーロン会期で進められたこの拡充は、海上における文民、他の保護される者および免除される物の保護を高めることにならう。同会期へ提出された予備報告は、^(訳注) 攻撃に際しての予防措置が軍事の「経済性」理論にも反映される必要性と均衡性の一般原則と密接な関係があるという事実をあげている。^(訳注) 最初に、陸上の軍事目標に対する攻撃は議定書の関連規定によって規律されること、それゆえ、例えば対陸上艦砲射撃に関する攻撃および防御の両面での予防措置は、議定書第五七条と第五八条によって規律されることに注目すべきである。

(60) 前掲注 (57) ICRC Commentary, pp. 687-689 を参照。

(訳注) Cambridge 本では、前者は削除されており、後者は「海戦における戦闘の方法と手段に関する特別報告者は、ツーロン会期へ提出した彼の報告の中で、……事実をあげた。」となつている。

46・2 攻撃時の予防措置に関する基本的規則は、基本的な區別原則および軍事目標のみに対し交戦する義務に関係する。これらの義務は、目標識別がなされる場合にはじめて果たすことができる。現代の海戦においてこれらの義務が関連を有していることを過少評価してはならない。発見次第行なう射撃と無制限攻撃区域の実行が、不幸にも、大きな海上紛争では広範に行なわれてきた。世界のたいいていの国が容易に入手できるミサイルのような現代技術の出現は、海戦に適用できる規則を作成する必要性をただ強調

するばかりである。

46・3 可能な限り既存のテキストに近づけるため、このパラグラフは「実行可能な」という語句を用いている。それは、一九一七年の第一追加議定書および一九八〇年の特定通常兵器条約の批准に際し諸国が行なつたいくつかの了解宣言によれば、「人道的考慮と軍事的考慮を含め、その時点におけるすべての状況を考慮して、実際的に可能なこと」として理解されるべきである。「自己が利用できる情報に照らして」攻撃を軍事目標に限定する義務は、数カ国による了解表明（「あと知恵規則」*hindsight rule* と通常言われる）を引き出した第一追加議定書の欠陥の一つを補っている。導入文は、計画者と指揮官が、決定時に自己に利用できたと実際の状況で合理的に考えることができる情報に基づいて誠実に決定を下した場合には、本規則違反が成立しないことを明らかにしている。陸戦における事前警告の要求に匹敵するものを導入することは、すでに先にふれた海戦の特殊性に照らして適切とは思われなかった。

46・4 参加者は、予備報告中の次の説明に完全に同意した。すなわち攻撃時の予防措置に関する規定とは対照的に、陸戦のために作られた第一追加議定書第五八条で列挙された防御時における予防措置の規定（「攻撃の影響に対する予防措置」）は、海上の環境では容易に適用できないことである。陸戦と空戦で適用できる攻撃の影響に対する予防措置は、軍事目標と、文民たる住民、個々の文民および民有用物との間を、後者の保護を高めるために物理的に引き離すことに向けられている。しかし、海戦の経済戦的性格と、軍事努力の支援に商船と民間航空機を広範に使用することは、異なるアプローチを正当化する。その結果、ボツムで到達した結論と、攻撃免除および後のパラグラフで述べる保護の喪失に関して採用された制限的アプローチは、パラグラフ105から108で列挙される区域の使用基準の発展と同様に、より有益なもののみなされた。したがって、防御における予防措置に関しては本書のどのパラグラフにおいても起草されなかった。

（訳注） Cambridge 本では、「報告者の報告書」となっている。

46・5 パラグラフ46(d)は均衡性の原則を述べ、それを海戦法規に適用している。「付随的死傷」または「付随的損害」という

表現は、パラグラフ13(c)で、文民その他の被保護者の死亡または傷害、および自然環境もしくはそれ自体軍事目標ではない物に対する損傷または破壊をいう、と定義されている。パラグラフ40によれば、軍事目標に対する攻撃は、「明確な」軍事的利益をもたらすものでなければならぬ。パラグラフ40の「明確な」という用語は、このサブパラグラフの「具体的な」とおそらく同義語である。サブパラグラフ46(d)の「直接的」という表現は、軍事的利益の評価に一層の条件をつけている。「直接的」は、「付随的な条件または媒介がないこと」を意味する。将来のある時点に得られることになる間接利益は、均衡性の方程式に含めるべきではない。「過度の」という表現は、少なくともぎりぎりの場合には、多少主観的となる。すべての関連する要素を考慮したときに、軍事目標に損害をもたらすためより、むしろ付随的な損害を引き起こすために行なわれる攻撃は、明らかに禁止される。あと知恵で考えると、一九一五年にドイツがルシタニア号を撃沈したことは、同船が四二〇万個の小銃弾倉、一二五〇個の榴散弾の空のケースおよび一八個の非爆発性の信管のケースを含む貨物を明らかに輸送していたけれども、一九八名の乗客と乗組員の死亡をもたらしたので、明らかに均衡を失っている、と思われる。

46・6 このパラグラフの最後の文は、民間航空機の予防措置に関して第六節のパラグラフ77で用いられている表現を考慮して、リヴォルノの最終会期で導入された。当該パラグラフに次の文を挿入することが提案された。すなわち、軍隊がいかなる方法でも自己の行動で民間航空機を危険にさらさないと示す文である。同パラグラフに定められたすべての行動を一日二四時間を基準として必ずとるべきことを意味していない、ということを示す文である。しかし、現在の形でパラグラフを維持する方が、「軍隊が攻撃開始前に」予防措置をとるべきであるという用語の挿入よりも望ましいと考えられた。しかし、パラグラフ77の規則が民間航空に危険をもたらす軍隊の行動にのみ適用されることを示すために、パラグラフ46にこの一文が加えられた。

第三節 攻撃を免除される敵国の船舶と航空機

前置きの説明

『海上武力紛争に適用される国際法サンレモ・マニユアル解説書』(二)

一七九 (二五七)

本節は、船舶と航空機が従う必要のある一定の条件に違反しない限り、攻撃できないものの種別を挙げている。しかし、すべての条件を尊重しない場合においてさえも、必ずしも直ちに、また自動的に、当該船舶または航空機を攻撃し得るわけではない。このため本節は、免除される船舶または航空機のカテゴリーのみならず、その免除の条件と最終的に攻撃に移行する前に従うべき手順および考慮すべき要素も、示している。

列挙された船舶および航空機は、条約もしくは慣習法によって、または一定の人道的もしくは環境的な任務に一層大きな保護を与えるための漸進的発達の方法によって、攻撃から保護される。しかし、このリストに含まれない船舶または航空機が存在するという事実は、それらを攻撃し得ることを意味するものではない。なぜなら、軍事目標の定義に合致する船舶または航空機のみを攻撃の対象とし得るのであり、また、その場合でさえ、均衡性の原則が考慮された後にしか攻撃できないのである。⁽⁶¹⁾

(61) パラグラフ38—42および46とその注解を参照。

攻撃を免除される船舶の種別

47. 次の種別の敵国船舶は、攻撃を免除される。

- (a) 病院船
- (b) 沿岸救助作業に使用される小舟艇およびその他の衛生輸送手段
- (c) 交戦国間の合意協定により安導券を与えられた船舶で、次のものを含む。
 - (i) カータール船、例えば、捕虜の輸送に指定されたか、その輸送に従事する船舶
 - (ii) 人道的任務に従事する船舶（文民たる住民の生存に不可欠な支給品を輸送する船舶ならびに救済活動および救助作業に従事する船舶を含む）。
- (d) 特別の保護下にある文化財の輸送に従事する船舶

(e) 文民旅客の輸送にのみ従事している間の旅客船

(f) 宗教、非軍事的学術または博愛の任務を帯びる船舶。軍事的応用がなされそうな学術データを収集する船舶は保護されない。

(g) 小型の沿岸用漁船および地方的沿岸通商に従事する小型船。ただし、それらは、当該海域で作戦行動中の交戦国海軍指揮官が発する規則および検査に従う。

(h) 海洋環境の汚染事故への対処にもつぱら指定されているか、改造されている船舶

(i) 降伏した船舶

(j) 救命ラフトおよび救命ボート

47・1 (a) 病院船

このカテゴリーに属する船舶は、パラグラフ13(e)の注解で示されている。

47・2 病院船は、ジュネーヴ第二条約第二条によって攻撃から免除されるのみならず、その他の保護を享受する。

・病院船は拿捕できない。⁽⁶²⁾

・敵国の権力内に陥った港にある病院船は、その港から出港することが許される。⁽⁶³⁾

・病院船は、港における停泊に関しては軍艦と同一視されない。⁽⁶⁴⁾

・病院船に対する復仇は、禁止する。⁽⁶⁵⁾

(62) ジュネーヴ第二条約第二条。本マニュアルのパラグラフ13とその注解を参照。

(63) ジュネーヴ第二条約第二九条。

(64) ジュネーヴ第二条約第三二条。

(65) ジュネーヴ第二条約第四七条。

47・3 病院船は、この保護を享受するために、船名および細目を少なくとも使用の一〇日前に紛争当事国に対し、通告しなければならぬことに注意すべきである。⁽⁶⁶⁾ この点に関する詳細は、マニユアルのバラグラフ169とその注解を参照せよ。

(66) ジュネーブ第二条約第二二条。

47・4 病院船は、国籍によって差別することなく傷者、病者および難船者を救助するよう要求されている。⁽⁶⁷⁾ また、病院船に改装された武力紛争当事国の商船は、敵対行為が継続する期間中は、他のいかなる使用にも当ててはならないことに注意すべきである。⁽⁶⁸⁾

(67) ジュネーブ第二条約第三〇条。

(68) ジュネーブ第二条約第三三条。

47・5 ジュネーブ第二条約第二六条は、少なくとも病院船は総トン数二〇〇トンであることを勧告しているが、これは義務的な要求事項ではない。

47・6 最後に、病院船は、ジュネーブ第二条約第四三条によって次のように表示することが要求される。

• 全ての外面を白色とし、最大限の可視度を確保するように塗装された大きな濃色の赤十字を付す。メイン・マストには、白地に赤十字の旗をできる限り高く掲げなければならない。

• 国旗を掲げるものとし、また、病院船が中立国に属する場合には、指揮を受ける紛争当事国の旗を掲げる。

赤十字への言及は、赤新月にも適用される。

この要求事項を遵守しないことのみをもって、その船舶が病院船として保護されるべき権利を法的に有しないことになるのか、それとも、この要求は、むしろ実際的な識別目的のためのものであるのかは、明らかではない。参加者の間で意見は分かれたが、表示していない船舶は、原則問題としても、また識別の見地からも、承認を受けることが困難なことは明らかである。

47・7 第一追加議定書の第一附属書は、追加的な識別手段を導入した。これは、任意のものではあるが、今日的な状況において病院船の識別の助けになる。その詳細については、バラグラフ72とその注解を参照せよ。

47・8 病院船が攻撃から保護される条件で、無害な使用に関連するものは、パラグラフ48の注解で扱う。

47・9 (b) 沿岸救助作業に使用される小舟艇およびその他の衛生輸送手段

このカテゴリーに入る船舶は、パラグラフ13(e)の注解に列挙されている。

47・10 沿岸救助作業に使用される小舟艇は、「作戦上の要求が許す限り尊重し、且つ保護される」と規定するジュネーヴ第二條第二七条によつて、原則として攻撃を免除される。この文言は、同舟艇の小さなサイズと、軍事作戦の区域の中に存在するという事実のためにこれらの舟艇が直面する不可避的危険を考慮して、用いられた。しかし、交戦者が船舶を救助用舟艇であると認識した場合には、これを意図的に攻撃できない。

第二ジュネーヴ条約第四七条は、復仇の方法としてこれらの船舶を攻撃することを禁止している。

(69) また、それらは原則として拿捕を免除される。パラグラフ136(a)を参照。

47・11 これらの舟艇は、ぎ装中および発航の際に、その監督下にあつた旨を記載する責任のある当局が発給した証明書を備えなければならぬ。⁽⁷⁰⁾

(70) ジュネーヴ第二條約第二七条および第二四條。

47・12 ジュネーヴ第二條約第四二條は、救助用舟艇が病院船と同じ方式で表示されることを要求する。⁽⁷¹⁾ 救助用舟艇は、平時に最大限の可視度を確保するために、しばしば橙色のような明色で全体を塗装されることに注意すべきである。しかし、武力紛争時には、ほとんどの救命ボートの協会は、ジュネーヴ第二條約の規定に従う必要性を認め、また、赤十字または赤新月を付した白色でボートを塗装することを定めている。しかしながら、ある協会は、ボートを明色で塗装するものの、表面の一部に赤十字または赤新月を付した白色とすることで妥協し、その政府はこれも許されると主張してきた。⁽⁷²⁾

また、救助用舟艇は、第一追加議定書第一附屬書が規定する現代的な識別手段を使用することができる。

(71) 前述のとおり。

(72) パラグラフ172およびその注解を参照。

47・13 その他の衛生輸送手段のカテゴリに入る船舶は、パラグラフ13(e)の注解で示されている。

47・14 病院船の救命艇は、ジュネーヴ第二条約第二六条の下で攻撃または拿捕を免除され、また、第四七条はそれらに対する復仇を禁止している。

47・15 衛生設備を輸送するために備船された船舶は、ジュネーヴ第二条約第三八条の下で攻撃と拿捕を免除され、また、同第四七条の下で復仇から免除される。当該船舶は、この保護の利益を受けるため、敵国に航海に関する細目を通告し、承認を受けておく必要がある。しかし、承認に関するこの要求は、航海に関する細目、すなわち予定の航路、日時その他の要素にのみ関するものである。⁽⁷³⁾ その航海自体の存在について、敵国は異議を差しはさめない。航海の無害性に関する条件は、パラグラフ48の注解で検討している。

(73) 前掲注(一) ICRC Commentary Geneva Convention II, p. 214 を参照。

47・16 「その他の衛生船舶及び衛生舟艇」は、追加議定書第二三条によって攻撃から保護され、同議定書第二〇条によって復仇からも保護される。これらの船舶は通告され、また、何らかの特別の方法で塗装されることは必要とされないが、追加議定書第二三条四項とその一項に基づいてこれらの予防措置をとることが奨励される。⁽⁷⁴⁾

これらの船舶は、若干の制限はあるが、拿捕することができる。

(74) パラグラフ136(b)とその注解を参照。

47・17 慈善心から、傷者、病者もしくは難船者を船内に収容し、または死者を収容する中立国船舶は、それが一紛争当事国の要請の結果であるか、自らが率先したものであるかを問わず、ジュネーヴ第二条約第二一条と第四七条に基づいて、攻撃、拿捕または復仇から保護される。第二一条は、それらの中立国船舶が作業を実施するために特別の保護と便益を享受すると規定する。これは、赤十字または赤新月の標章も、また第一追加議定書第一附属書に規定される識別手段を用いなくても、その航海の継続を可能

ならしめる安導券の形をとることができる。その保護は、船舶がこの任務を実施している期間に限り継続し、その後は、中立国船舶に適用される通常の規則が適用される。

47・18 (c) 交戦国間の合意協定により安導券を与えられた船舶で、次のものを含む。

(i) カーテル船、例えば、捕虜の輸送に指定されたか、その輸送に従事する船舶

(ii) 人道的任務に従事する船舶（文民たる住民の生存に不可欠な支給品を輸送する船舶ならびに救済活動および救助作業に従事する船舶を含む。）

安導券は、交戦国が付与した書面による許可で、敵国民または他の者が、特定の目的のために特定の場所に行くことを許すものである。安導券の受領者が課された条件に従い、また、安導券が交戦国間または交戦国と中立国の間の調整の結果である限り、安導券は、関連の船舶に対し、攻撃または拿捕からの免除を与える。⁽⁷⁵⁾

(75) 前掲注(4) アメリカの指揮官ハンドブック para. 8 2. 3; 前掲注(8) ドイツのマニユアル para. 1043; および前掲注(8) カナダのマニユアル section 718. 1. d. pp. 7-24を参照。

47・19 伝統的にカーテル船は、交換される捕虜を敵国から自国に海上輸送するために、または敵国へおよび敵国からの公式の通信文を輸送するために、使用される交戦国の船舶と定義される。⁽⁷⁶⁾

(76) 例えば、前掲注(50) L. Oppenheim, *International Law* Volume II, *War, Disputes and Neutrality*, para. 225を参照。

47・20 カーテル船の概念は、何らかの交戦国間の通信または公的輸送に使用される船舶に関するもので、捕虜または通信に限定される必要はないものの、それらが通常の使用方法であるとする傾向がみられた。

47・21 現代的な通信が行なわれる今日では、公式の通信文を輸送する重要性は小さくなっているが、カーテル船を通信目的のために依然使用できることは明らかである。⁽⁷⁸⁾ 捕虜に関しては、今日では法は、実際の敵対行為の終了とともにすべての捕虜の送還を要求し平和条約または他の取極の締結に依存しないので、このパラグラフでは、用語を伝統的な「捕虜の交換」から「捕虜の輸

送」へ変更した。さらに、一九四九年のジュネーヴ第三条約は、傷者または病者の捕虜の一定カテゴリーを本国に送還するか、または中立国へ輸送することを規定している⁽⁸⁰⁾ので、そのために使用される交戦国の船舶もカーテル船となろう。

(77) アメリカの指揮官ハンドブックは捕虜交換にのみ言及し(前掲注(4) para. 8. 2. 3)、カナダのマニユアル草案も同じである(前掲注(80) para. 718. 1. a. pp. 7-24)。

(78) ドイツのマニユアルはなおこの使用に言及している(前掲注(8) para. 1034-1035)。

(79) 一九四九年のジュネーヴ第三条約第一一八条。

(80) 同上、第一〇九条—第一一七条。

47・22 カーテル船は、捕虜または通信文を輸送している期間のみならず、捕虜または通信文を収容するための航海、および、それらを輸送した後の帰路においても拿捕と攻撃を免除される。

47・23 この保護の利益を受けるために、カーテル船は、自身がカーテルとして委任されたことを記述した書類を保持するとともに、いかなる通商にも従事してはならず、または、何らかの貨物もしくは他の公文書を輸送してはならず、また、とりわけ武器を輸送してはならない。ラウンド・テーブルの報告者は、特にその問題を取り上げなかつたけれども、カーテル船が純粋な防衛兵器すなわち、その船舶のための回避システム(例えばチャフ)や、乗員の防衛のための個人用軽火器を持つことで、その保護を喪失することはありそうには思われない。

47・24 海上武力紛争の犠牲者保護に関する報告者は、軍事目標のみが攻撃され、真の救済品の輸送や救助活動はその船舶を軍事目標としないので、人道的任務に従事している船舶は、攻撃免除を得るために安導券を必要としない、と主張した。報告者は、実際の見地から、より確かな保護を確保するために、通告がなされるべきであると提案した。同じことが、人道的団体に所属している敵国船舶についても言える。しかしながら、報告者は、そうした船舶が封鎖侵破を試みる場合には、通常拿捕されるのであつて攻撃は受けなければならず、封鎖線を通すためには事前の許可を求めなければならないであろう、と述べた。

47・25 しかしながら、ラウンド・テーブルの見解は、人道的任務に従事する敵国商船が保護される地位の利益を得るためには、前もって当事国の同意を求めるべきであり、また、安導券をもつべきである、というものであった。この判断に至った主な理由は、問題の積荷が真に文民たる住民のために必要な貨物の一つであると当事国が納得する必要がある、というものであった。

47・26 原則的に、戦闘の手段として文民たる住民を餓死させることは一般に違法とみなされるので、救済貨物の通過の許可は、一般的にも、封鎖を通過する場合も、与えられるべきことが承認された。第一追加議定書第五四条に示された「文民たる住民の生存に不可欠なもの」という表現は、合法に移動させることのできない不可欠の品目をいう。他方、第一追加議定書第七〇条で示された救済品とは、文民たる住民が適切に供給されていないもので、関係当事国の同意でもってしか通過が許可されない送付品を指す。参加者は、攻撃からの保護を当該船舶に与えるために同意を必要とすることから、これらのカテゴリーの間に区別をしなかつたが、住民の生存に不可欠なものの輸送の場合に同意を与えないことは、恐らく違法とならう。

(81) 第一追加議定書第五四条。また、前掲注(4)アメリカの指揮官ハンドブック注釈、Part 8-12に対する脚注(15) (戦闘の手段としての餓死の禁止は「遵守されるべきで、また、やがて慣習法としてみとめられるべきである」と述べている)を参照。また、para. 7.7.3.をも参照。

47・27 とにかく、船舶の攻撃と拿捕との間に明確な区別が維持されるべきである。拿捕を免除されない敵国船舶を拿捕することは、明らかに合法であるが、攻撃を免除されない敵国船舶は、自動的に攻撃され得るということにはならない。むしろ、攻撃を免除される船舶のリストは、船舶が保護の条件に従う限り攻撃からの絶対的な保護を受けることを示している。その他の敵国商船は、パラグラフ40で定義された軍事目標となる場合のみ攻撃されるのである。それゆえ、敵国商船が真に人道的活動を実施しており、それゆえ敵国の軍事活動に貢献していないことを紛争当事国が知っている場合には、その地位に適用される規則に違反しない限り(例えば、臨検搜索のための停船を拒否する)、たとえその船舶が安導券を持たず航海をしても、それを攻撃してはならない。

47・28 攻撃から保護される人道的任務には、食料品の配送のみならず、例えば、水の浄化プログラム、救済要員の輸送、攻囲下

にある住民の移送など、多様な人道的任務につく船舶を含めることができる。しかし、難民の輸送または攻囲下にある文民の救出に使用される船舶は、「文民旅客の輸送にのみ従事している間の旅客船」のカテゴリーにあたるので、安導券を必要とすることなく、攻撃を免除される。

47・29 このカテゴリーに入るその他の船貨としては、ジュネーヴ第三條約第七〇条―第七七条とジュネーヴ第四條約第一〇七条―第一一二条に規定されているように、捕虜と文民抑留者の通信および公式書類ならびにそれらの者のための荷物がある。これらの条項は、捕虜が家族に手紙を送付し、通信と荷物を受領する権利があること、また、それは停止してはならないことを明記している。ジュネーヴ第三條約第七五条とジュネーヴ第四條約第一一条は、こうした貨物の輸送が、利益保護国、赤十字国際委員会または当事国が正当に承認した他のいずれかの団体によって実施される可能性を規定しており、その場合には、当該貨物のために安導券を与えることを勧告している。

47・30 (d) 特別保護下にある文化財の輸送に従事する船舶

一九五四年の「武力紛争の際の文化財の保護のためのハーグ条約」は、もっぱら、文化財を移動するための輸送に関する保護を規定している。同条約第一二条三項は、この輸送に対する攻撃または拿捕を禁止している。

47・31 この特別保護を得るために従わなければならない手続きは、同条約実施規則第一七条―第一九条に規定されている。紛争当事国は、特別保護下にある文化財を移動することについて、その細部計画とともに、文化財委員長に要請を提出すべきである。

もし、文化財委員長が、利益保護国を含めた適当な協議の後に、その移動が正当化されるとみなした場合には、文化財の目的地で同行する一名または二名以上の検査官を任命する。第二二条一項は、この輸送に同条約第一六条で規定された識別標章を表示するものとする、と規定している。⁽⁸²⁾ この標章を表示することが、保護の条件となるのか、それとも、単なる識別の手助のためであるのかは、示されていない。

(82) 一角がその楯の先端を形成する生青色の正方形、その正方形の上方の生青色の三角及び両側にある一個ずつの白色の三角

からなっているもの。

47・32 文化財の移動が緊急に必要とされ、前述の手續きに従う時間が十分でない場合には、敵対国に対して通告がなされるべきである。そして、文化財が他国に移送されているのでなければ、その輸送に識別標章を表示することができる。⁽⁸³⁾この場合について同条約では、当事国は「輸送に向けて敵対行為が行われないうようにするため必要な予防措置をできる限り執るものとする」と規定している。⁽⁸⁴⁾

(83) 文化財保護条約第一二三条。

(84) 同条約第一二三条二項。

47・33 (e) 文民旅客の輸送にのみ従事している間の旅客船

これはアメリカの指揮官ハンドブック注釈とドイツのマニユアルの双方において、攻撃から免除されると認められているカテゴリーの船舶である。伝統的な慣習法の下で、すべての商船は発見次第に攻撃されなかつたので、旅客船は、いかなる特別の免除も与えられていなかった。

47・34 この免除の理由に関しては、異なる見解がある。アメリカの指揮官ハンドブック注釈は、旅客船は敵国の交通線の一部を構成するときには通常は軍事目標となるが、その攻撃における文民の死亡が、その攻撃から予期できるいかなる軍事的利益に対しても釣り合わないことは明らかであろう、と述べている。⁽⁸⁵⁾

(85) 前掲注(4) para. 8-20, footnote 61.

47・35 参加者のいく人かは、旅客船がしばしば軍事目的に徴用されていることを指摘し、この見解に同意した。しかし、他の参加者は、軍事目標の定義では、当該目標を破壊することがその時点における状況の下において明確な軍事的利益をもたらすことを要求している、と指摘した。彼らは、徴用されていない文民の輸送手段が、後に軍事目的のために徴用されるかもしれないという単なる推定があるとしても、もっぱら文民の輸送のために使用されているものは軍事目標の定義を満さない、という意見であった。

47・36 しかし、どのような理由付けを採用するとしても、攻撃を免除されるこの船舶の地位は明らかであり、全参加者はそれを慣習法の表明であるとみなした。

47・37 (f) 宗教、非軍事的学術または博愛の任務を帯びる船舶。軍事的応用がなされそうな学術データを収集する船舶は保護されない。

これらの船舶の拿捕からの免除は、一九〇七年のハーグ第一一条約で条約規定として始めて導入された。いずれにしても、これらの船舶は、すべての商船と同じように、伝統的な慣習法の下では発見次第攻撃されてはならないものであった。

47・38 科学的発見のための航海を行なう船舶に安導券を与える実行は、一九〇七年までに慣習として十分に確立していた。⁽⁸⁶⁾ しか
 其他のカテゴリの船舶については、そうであったとは思われないので、拿捕からの免除はハーグ条約が導入したものである。

(86) L. Oppenheim *International Law* 2nd ed. 1912. Vol. II. pp. 232-233 に引用された事例を参照。

47・39 ハーグ条約の文言は、これらの船舶は安導券を求めなくとも、拿捕（および、とりわけ攻撃）からの絶対的な免除を与えているようにみえる。最初の案は、⁽⁸⁷⁾ 学術、宗教および博愛の任務に従事する船舶は敵対国に通告しなければならず、そして、後者は免除の条件を示した安導券を与えなければならない、というものであった。

(87) イタリア代表団が、ハーグ条約でこれらの船舶に拿捕からの免除を与えることについての最初の提案を行なった。

47・40 国家実行は、条約の文面より最初の案により近いように思われる。というのは、一般に国家は、自動的に免除を享受する船舶のカテゴリを非常に狭く解釈し、また、合意とそれに基づく安導券の付与を要求してきたからである。⁽⁸⁸⁾

(88) R. W. Tucker, *The Law of War and Neutrality at Sea*, (前掲注(40)) pp. 96-97. またアメリカの指揮官ハンドブック注釈(前掲注(4)) para. 8. 2. 3. pp. 8-19 を参照。

47・41 この実行に照らしてみると、国家はこのカテゴリに該当するすべての船舶に安導券を与える義務があるのか、もしそうなら、正確にどの船舶をこれに含めるのか、という疑問が残る。

47・42 ラウンド・テーブルは、軍事的転用がありそうな任務につく学術的船舶を、この免除から除外することを決めた。このことは、慣習と一致するし、ハーグ条約の規則の目的が軍事学術研究ではなくて探検航海の保護であった事実とも調和する。現代のこれに当たるものとして、いく人かの参加者が引用したのは、ジャック・クストーの研究作業であつた。

47・43 また、「博愛の」任務は、本質的に「人道的」と同じ意味であるため、それに言及することを削除する提案がなされた。しかし、本質的に異なる意味ではないことが認められたけれども、ハーグ条約の規則は、「人道的任務」⁽⁸⁹⁾に適用される慣習規則よりも「博愛の」任務により絶対的な保護を与えているように思われるので、また、いっそう寛大な規則の恩恵を受ける可能性を取り除くべきではないので、それを維持することに決つた。承認された博愛の団体により使用される船舶が、とくに交戦国領域に支給品を配送しているのではない場合には、本規則の恩恵を受ける可能性があることが指摘された。

(89) パラグラフ47(c)(ii)の注解を参照。

47・44 「宗教の任務」の意味について若干議論がなされたが、国家実行の不足が本規則の解釈に困難をもたらした。おそらく、伝道の仕事と、修道会により組織された人道的業務を担う航海がこれに該当するが、宗教目的のために武力を行使するか、鼓舞する任務については、当然に免除は与えられないであろう。

47・45 (g) 小型の沿岸用漁船および地方的沿岸通商に従事する小型船。ただし、それらは、当該海域で作戦行動中の交戦国海軍指揮官が発する規則および検査に従う。

これらの船舶は、一九〇七年のハーグ第一一条約で、条約規定としては初めて拿捕からの保護を与えられた。すべての商船と同様に、伝統的な慣習法は、その船舶を発見次第に攻撃することを禁止していた。

47・46 沿岸漁船を拿捕から保護することは、一九〇七年以前からの慣習法で確立していた。保護する理由は、漁業自体を保護することにあるのではなく、地方的漁業に従事する人とそれに依存する住民を保護することにある。これらの船舶に対する攻撃を禁止することは、同じ理由、つまり、漁業を妨害することが交戦国に何らの実質的利益をもたらさず、住民を害することになるとい

うことに基づいている。⁽⁹⁰⁾

(90) 特に地域住民は、生命の維持手段である資源を取り上げられてはならない(第一追加議定書第五四条)。

47・47 この免除は沿岸近くで行動している漁船に適用されるが、それは、沿岸のすぐ近くでなければならぬ、という意味ではなくて、沖合数カイリで操業していてもよい。地域の必要を満たす小型の漁船と、通常はより大型で広い市場に魚を供給する遠洋漁船との間に、区別がなされている。

47・48 しかし、遠洋漁船は特に攻撃から免除されなければいけません、真にもつぱらその活動に従事していれば、軍事目標になることはないのです、通常は攻撃してはならないことに注意すべきである。

47・49 地方的通商に従事する小型船を拿捕から免除することは、ハーグ条約で初めて導入されたもので、それ以前は慣習として認められていなかった。重要な基準は、その通商が真に地方的であり、一般的な沿岸通商でないことである。この小型船は拿捕から保護されるので、攻撃からも保護されることは明らかである。しかし、この免除を享受しない通商に従事している船舶は、軍事目標でないときには、攻撃されてはならない。

47・50 しばしば非常に多くの沿岸用漁船と通商船があることを考えると、この免除の尊重は、実際にはその誠実な使用にかかっている。このため、ハーグ第一一条約が、紛争当事国はこれらの船舶を平和的外観のまま軍事目的に使用してはならない、と明記したことに注目することは重要である。⁽⁹¹⁾ それにもかかわらず、船舶がそのように使用される場合には、免除を失い、攻撃を受ける。⁽⁹²⁾

(91) 第三条三項。

(92) 例えば、一九九二年の南大西洋紛争においてアルゼンチンの漁船ナウオールは、イギリス艦隊の追従に使用され、また、

その位置を報告していたので、イギリス軍により沈められた。アメリカの指揮官ハンドブック注釈(前掲注(4)) pp. 8-19. footnote 60 中の引用を参照。

47・51 国家実行が作り出したもので、もう一つの安全装置は、沿岸用船舶は、その海域で作戦行動中の交戦国海軍指揮官に

よる規制と検査に従うとする規則の明確化である。⁽⁹³⁾これは沿岸用船舶が免除の利益を得るためにその存在を指揮官に通知しなければならぬことを意味しているのではなく、むしろ、要求に応じて自己の身を明らかにし、検査に開放し、また、指揮官が心要なものとして設ける他の規制に従うべきことを意味する。しかし、こうした規制は、必要な範囲に限定すべきで、また、攻撃と捕獲からの免除を認める規則の目的を損なうほどに、船舶の活動を実際的に妨げるべきではない。

(93) アメリカの指揮官ハンドブック注釈(前掲注(4)) para. 823. pp. 8-19およびカナダのマニユアル案(前掲注(8)) para. 718 pp. 7-24.

47・52 (h) 海洋環境の汚染事故への対処にもつばら指定されているか、改造されている船舶

これは、専門家が法の漸進的発達のために含めることを決めたまったく新しいカテゴリーの保護される船舶である。今日、軍のマニユアルで保護される船舶のリストにこれを入れているものはなく、また、いまだ慣習法においても特に保護されていない。しかし、この機能を果たす民間船舶は、通常、敵国の軍事活動に貢献しているものとして類別されず、軍事目標ではないので、攻撃してはならない。

47・53 この種の海上における活動は、第一追加議定書で特別保護が与えられた陸上の民間防衛活動に多くの点で類似しているとみなされるので、本提案がラウンド・テーブルで新らたになされた。さらに、海洋環境と野生生物の保護のために汚染を回避し、また可能な限り効果的かつ迅速に汚染を除去する重要性を、国際社会はますます自覚してきている。

47・54 汚染は海上事故からばかりでなく陸上または空中からも生じ得る点で、用いられている文言は、汚染の種類と汚染源に關して意図的に一般的な表現にされている。また、汚染の規模も無関係である。

47・55 船舶は軍または民間いずれでもよいが、この免除を享受するためには、もつばらその目的のために指定されるか、改造され、かつ、それ自体を識別可能とすることが必要である。専門家グループは、一時的にしかその活動に従事しない軍の船舶に免除を与えることは可能ではないと考えた。民間船舶に関しては、いずれにしても軍事目標でないものは攻撃されないが、特別の免除

を得るためには、その目的のために特に指定されるべきであると考えられた。

47・56 (一) 降伏した船舶

この船舶は、助命を与える慣習法上の義務に従って攻撃から保護される。その目的は、もはや戦闘を望まない船舶の乗員の生命を救うことである。本規則は、敵対者が、降伏したときにその船舶を拿捕する位置にある場合に適用できる。

47・57 船舶が降伏を欲していることが明らかに became 場合には、敵対者はこれを助命する義務を負う。降伏の意図を知らせる一つの決った方法はないが、一般に認められたいくつかの方法がある。⁽⁹⁴⁾

- 旗の降下
- 白旗の掲揚
- 潜水艦の場合は浮上
- 機関の停止と攻撃者の信号に対する応答

- 救命ボートへの移乗
- 夜間は、停船と灯火の点灯

(94) アメリカの指揮官ハンドブック注釈(前掲注(4)) para. 2.1. ハンブルグ英国軍事裁判所によるヘルムト・フォン・ルシユテシエル裁判の判決をも参照 (LRTWC vol. IX p. 82)。

47・58 (一) 救命ラフトと救命ボート

このカテゴリーは、放棄された船舶の救命ボートと救命ラフトからなり、救助用舟艇はこれに含まれない。

これらの船舶を攻撃から保護することは、難船者に対する攻撃禁止を定める確立した慣習法規に基づいている。⁽⁹⁵⁾ 難船者を保護する義務は、軍人であれ文民であれ、災厄の結果海上で危険にさらされているすべての者、⁽⁹⁶⁾ または難船者を輸送している船舶もしくは航空機⁽⁹⁷⁾に適用される。⁽⁹⁸⁾ それらを攻撃することは戦争犯罪であり、当該者が元気なために再び敵対行為に参加する可能性があるとして

いうことは、ここでは考慮外である。他方、それらが実際に敵対行為を再開した場合には、この保護は終了する。⁽⁹⁹⁾

(95) 次の判決を参照。ランドベリーキャストル (ドイツ大審院) 一九二二年 16 AJIL 708, 1922: ヘルース事件, LRTWC Vol. I, p. 1: フォン・ルシユテシエル (LRTWC Vol. IX, p. 82) とキエレの裁判 (LRTWC Vol. XI, p. 75) (英国軍事裁判所ハンブルグ、一九四五—一九四七年) また、ジュネーヴ第二条約第二条と第一八条を参照。

(96) ジュネーヴ第二条約第一二条は、この規則が原因のいかんを問わず難船した者に適用され、それには航空機による、および航空機からの海上への不時着を余儀なくされた者を含めている。

(97) 遭難により落下傘で降下する者の保護は、第一追加議定書第四二条で法典化された。

(98) 第一追加議定書第八条(b)。

(99) たとえば、カール・ハイントツ・モレ事件 (一九四六年) における判決 (英国軍事裁判所ハンブルグ) LRTWC Vol. XI, p. 75 参照。

(100) 第一追加議定書第八条(b)。敵対行為の遂行は、常に、保護される船舶から免除を奪う (パラグラフ 48 (a) とその注解を参照)。

免除の条件

48. パラグラフ 47 で列挙した船舶は、次の場合にのみ攻撃を免除される。

- (a) 無害にその本務に従事し、
- (b) 要求された場合、識別および検査に服し、かつ、
- (c) 戦闘者の行動を意図的に妨げず、また要求された場合、停船または退去に従う。

注解

48・1 船舶は、これら三つのすべての条件に従う場合にのみ、攻撃から免除される特別の地位を維持する。すなわち、船舶は、三条件の二又は二以上に違反した場合には、特別の地位を失う。しかし、それは、自動的に攻撃され得ることを意味するのではな

『海上武力紛争に適用される国際法サンレモ・マニュアル解説』(二)

一九五 (一一五八七)

くて、むしろ、軍事目標と類別された場合に攻撃される他の商船と同じになること、また、その攻撃が均衡性の規則に違反しないことを意味するのである。免除の地位を失った船舶を攻撃する前に従うべき手続きは、パラグラフ49—52で示されている。

48・2 (a) 無害にその本務に従事する。

本務に従事するとは、航行の形態として通常の方法で行動することを意味する。例えば、「文民旅客の輸送にのみ従事している旅客船」は、常態として乗客の個人用旅行靴ならびに乗員用、賄い用および航海用の用品類を運び、また、フェリーの場合には、旅客の車両とおそらくは少量の非軍用貨物を運ぶであろう。

48・3 安導券を備えることによつて保護される船舶の場合には、航路や日付など、合意された特定の事項に従うことが重要である。

48・4 無害に従事するとは、本質的には、船舶が例えば攻撃や自己にとつて真に防衛的でない軍事物資の輸送または情報の収集のような、いかなる種類の敵対行為をも行なつてはならないことを意味する。⁽¹⁰¹⁾

(101) ジュネーブ第二条約は、第三五条において、敵対行為とみなしてはならず、それゆえ病院船または救助用舟艇の免除の地位を失わせるに至らない活動を列挙している。それは特に、秩序維持のために、または自身の防衛もしくは患者の防衛のために武装していること、航海または通信を容易にする装置をもつこと、患者から取り上げた携帯用武器または弾薬でまだ適当な機関に引き渡されていないものが存在することである。

48・5 しばしば人道法は、国家が保護される船舶を軍事目的に使用することを明示的に禁止するが、ジュネーブ第二条約で保護される衛生輸送手段および小型で沿岸用の漁船と通商船が確かにこの場合にあたる。他方、過去には、旅客船が、しばしば軍事目的に使用され、攻撃を受けることとなった。例えば、第二次世界大戦中に情報目的で使用された旅客船がこれにあたる。⁽¹⁰²⁾

(102) ジュネーブ第二条約第三〇条二項。

(103) 一九〇七年のハーグ第一一条約第三三条三項。

(104) デーニッツは、イギリス商船に対し攻撃を実行したことによつて起訴されたが、無罪とされた。イギリス商船は、可能な

らば、Uボートを衝角攻撃することを、また、潜水艦を発見次第その位置を報告することを命じられていたと、法廷が事実認定したためである。Judgement of the International Military Tribunal for the Trial of German War Criminals, 108-109.

48・6 報告者は、次のような示唆を行なった。旅客船が文民旅客の輸送に現に使用されている場合には、国家はその船舶を軍事目的に使用するのを当該航海の間禁止されるべきである。軍事目的に旅客船を徵用することは、たがたびなされており、まったく合法であるので、この禁止とは区別すべきである。しかしながら、旅客船で輸送される文民の保護は、同船がその時点で軍事目的に使用されていない場合のみ確保されることは疑いがないので、国家はそのようなやり方で文民を危険に陥れることは控えるべきである。

48・7 (b) 要求された場合、識別および検査に服する。

この条件は、パラグラフ47のサブパラグラフ(a)―(h)に列挙された船舶に適用される。

48・8 これは、船舶が実際に本務に従事していることを交戦者が確かめることを可能にする予防措置である。それは、船舶が何らかの理由で交戦者の疑いを引き起こした場合にとり得る措置である。

48・9 要求された場合に識別に従う義務というのは、そうするように求められた時、船舶は自己を明らかにしなければならないことを意味する。

48・10 検査に従う義務というのは、一名または二名以上の検査官が乗船し船舶を搜索することを、これらの船舶が認めなければならないことを意味する。これは、これらの船舶に適用される一般規則であるが、二つの条約に特別の手續きが規定されている。

―武力紛争の際の文化財の保護のためのハーグ条約は、特別保護の下にある文化財を輸送している船舶に乗船同行する検査官を任命する特別の手續きを指示している。⁽¹⁶⁾

―ジュネーヴ第二条約は、紛争当事国が一方的にまたは特別の合意により病院船と救助用舟艇に中立国のオブザーバーを乗り込ませることができる」と明記している。したがって、中立国からの検査官または赤十字国際委員会のような人道的団体に属する検査

官は、船舶が所属する当事国の招請によつて、これらの船舶に乗り込むことができる。⁽¹⁰⁶⁾ このような可能性に加えて、敵対国に属する検査官は、船舶の完全な搜索、装備品および補給品の調査、患者リストの確認、乗組員の身元確認等を実施できる。⁽¹⁰⁷⁾ しかし、それらは、永続的に検査官を乗船させてはならない。搜索を実施するために、または、例えば一定の針路をとるようにとの一定の命令が履行されているかを調べるために、一時的にのみ乗船させることができる。⁽¹⁰⁸⁾

(105) パラグラフ74(d)の注解を参照。

(106) ジュネーヴ第二条約第三一条(四)。

(107) ジュネーヴ第二条約第三一条(一)およびICRC Commentary ed. Pictet, (前掲注(一)) p. 182.

(108) ジュネーヴ第二条約第三一条(一)および(二)。

48・11 パラグラフ74(a)―(h)に列挙した船舶に対する検査は、いつでもなし得るが、可能であれば、当事国は航海の前に検査を試み、また、搜索によつて生じる船舶の任務中断を可能な限り限定すべきである。

48・12 (c) 戦闘者の行動を意図的に妨げず、また要求された場合、停船または退去に従う。

本規則の目的は、これらの船舶が交戦国の軍事行動に重大な問題を引き起こすのを防止することである。

48・13 戦闘者の行動を意図的に妨げない義務は、確立しており、船舶が本来の役割で無害に使用されなければならないという条件と連接している。⁽¹⁰⁹⁾ 「意図的に」という文言は、これらの船舶が、その業務を実施している間に、戦闘者の行動を実際に時折妨げるかも知れないので、そうしたときに船舶が保護を失わないことを明らかにするために用いられている。それは、意図しない時々生起することであり、そのために免除される船舶が罰せられるべきではない。

(109) 例えばジュネーヴ第二条約第三〇条は、締約国は病院船および救助用舟艇をいかなる軍事目的のためにも使用しないことを約束する、と規定した第二項の後の第三項で本規則を規定している。

48・14 要求された場合に停船し、または退去する義務は、交戦者が必要となるときに軍事行動を實行できることを確保する条件であ

(10) 此の規定の誠実な履行のために、交戦者は真に必要な時にのみそうした命令を発すべきであり、また、それゆえ、可能な限り船舶の業務への干渉を避けるよう努めるべきである。

(110) ジュネーブ第二条約第三二条(一)、第一追加議定書第二三条二項および三項。

免除の喪失

前置きの説明

パラグラフ49―52は、攻撃を免除される船舶が、パラグラフ48で規定したような保護の条件の一つに違反したため保護を喪失する場合に従う手続きを示している。保護を喪失するということは、自動的に当該船舶を攻撃してもよいことを意味するのではない。パラグラフ49―51は、病院船が拿捕され、また、攻撃される前に満たされなければならない手続きと基準を述べている。その他の種別の免除船舶のための基準は、パラグラフ52にある。

病院船

49. 病院船の攻撃免除は、パラグラフ48の免除条件に違反したという理由によってのみ消滅させることができ、その場合、免除を危うくしている原因を除去するために合理的な期限を定めた警告がすべての適当な場合に発せられ、かつ、その警告が無視された後でなければ、消滅させることができない。

注解

49・1 この手続きは、ジュネーブ第二条約第三四条で要求される。警告の目的は、病院船の乗員に対しその状況を修正する機会を、また、もし病院船が保護の条件に違反していなかったと信するならばそれを説明する機会を与えることである。時間的期限は、「合理的」でなければならぬこと以外には明記されていない。警告の目的を考えると、これは、正しくない行動を停止させるた

めに十分な時間を付与しなければならぬことを意味するに違いない。しかし、病院船が直接的な攻撃を行なう場合には、直ちに反撃されるであろうから、時間的期限を与えることが不適当なことは明らかである。⁽¹¹¹⁾

(111) ICRC Commentary to GC II ed. Pictet (前掲注(1)) pp. 191-192.

50. 適当な警告の後も、病院船が免除条件の違反を続ける場合には、拿捕または服従を強いるための他の必要な措置に処される。

注解

51. 1 病院船が直接的な攻撃以外の行為をなす場合には、敵対者は、その受容できない行動を停止させるために、攻撃ほど激烈ではない措置をとるよう目指すべきである。とにかく敵対者は、何らかの過激な行動をとる前に、可能な限り乗船している傷者の安全のための適当な措置をとらなければならない。⁽¹¹²⁾

(112) 同上、p. 192.

51. 病院船は、次の場合にのみ最後の手段として攻撃することができる。

- (a) 針路変更または拿捕が可能ではなく、
- (b) 軍事的支配を行使するための他の方法が使用できず、
- (c) 病院船が軍事目標となったか、または合理的にそう推定されるほど不遵守の状況が十分に重大であり、かつ、
- (d) 付随的^(訳注)死傷が、得られるかまたは予期される軍事的利益に対し不釣合でない。

注解

51・1 このリストの条件は、すべてが満たされなければならないならず、一つの条件でも満たされない場合には、敵対者は、免除の地位を失った病院船を攻撃することは許されない。

(訳注) Cambridge本では、「付随的な死傷または損害」となっている。

51・2 (a) 針路変更または拿捕が可能ではない。

紛争当事国は、保護の地位を失い、また、警告に対し積極的に反応しなかった病院船であっても、それを拿捕し、または拿捕に代えて単に針路を変更させることが十分に可能であるとすれば、これを攻撃してはならない。⁽¹¹⁾

(113) マニユアルのパラグラフ49とその注解を参照。

(114) 拿捕または針路変更の方法は、商船に対する拿捕または針路変更に適用されるものと同じである。パラグラフ119およびパラグラフ138—140ならびにそれらの注解を参照。病院船を拿捕した場合に、その拿捕の後に海上で破壊してはならないことは明らかである。なぜなら、それは船内の患者にとってほとんど間違いなく致命的となるからである。このため、同じ規則が海上で拿捕された旅客船にも適用されるであろう。すなわち、そうした船舶は、船内の人が安全に上陸できる港に引致しなければならぬ。

(訳注) Cambridge本には、この語句がない。

51・3 (b) 軍事的支配を行使するための他の方法を使用できない。

交戦国部隊は、病院船の支配を行使するためにすべての利用可能な手段を尽さなければならない。その手段には、特に、視覚信号と遭難時に用いる無線周波数を使用して指示を繰り返すこと、船首前方に向けた伝統的な警告射撃を行なうこと、安全な場所に護送すること、また、支配を行なうために病院船に乗り込むことが含まれる。攻撃に至らないすべての措置によって、支配を確立することに失敗した場合には、この例外的状況において交戦国部隊は、病院船の航行を不能にする試みとして攻撃を実施できるが、沈めてはならない。まれには、支配を確立するすべての試みが失敗し、またパラグラフ51のすべての他の基準が満たされていれば、交戦国の部隊はその船を沈めることを正当化できるかもしれない。

51・4 (c) 病院船が軍事目標となったか、または合理的にそう推定されるほど不遵守の状況が十分に重大である。

この規定は、軍事目標のみが攻撃され得るという基本原則と一致している。それゆえ、病院船が、パラグラフ48に列挙した免除

条件を遵守しない状況が、その病院船をして敵国の軍事活動に貢献しているか合理的にそのように推定でき、また、その破壊が特別の状況の下で明確な軍事的利益を攻撃者にもたらすほどのものでなければならぬ。⁽¹¹⁵⁾

(115) パラグラフ40とその注解を参照。

51・5 (d) 付随的な損害または死傷が、得られるかまたは予期される軍事的利益に対し不釣合でない。

病院船は通常は大型で多くの患者を収容しているので、攻撃された場合には多くの死傷者が生じることが明らかである。そうした攻撃、もしくは救命ボートまたは救命ラフトの中で自然の作用にさらされることから生き残ることはできないであろうから、すべての患者が死ぬことは実際上避けられない。それゆえ、均衡性の規則に対する違反が生じないように、免除の地位を失った病院船を攻撃する軍事的利益は非常に大きいものでなければならぬであろう。

攻撃を免除されるその他すべてのカテゴリーの船舶

52. 攻撃を免除されるその他のいづれかの種別の船舶が、パラグラフ48の免除の条件のいづれかに違反するとき、次の場合にのみ攻撃することができる。

- (a) 針路変更または拿捕が可能ではなく、
- (b) 軍事的支配を行使するための他の方法が使用できず、
- (c) 船舶が軍事目標となったか、または合理的にそう推定されるほど不遵守の状況が十分に重大であり、かつ、
- (d) 付随的な損害または死傷が、得られるかまたは予期される軍事的利益に対し不釣合でない。

注解

52・1 攻撃からの免除を失ったその他の船舶の場合には、敵対国は、パラグラフ49で示された病院船に適用される手続きに従う必要のないことが注目される。これは、そう要求するいかなる慣習規則も、条約規則も存在しないからである。しかし、敵対国は、

サブパラグラフ(a)―(c)に列挙した基準が満たされているかどうかを確認する一つの手段として、合理的な時間的期限を定めた警告をもちろん実施することができよう。その他の場合には、パラグラフ51の注解に含まれるいくつかの記述が(必要な変更を加えて)本パラグラフに適用できる。

52・2 サブパラグラフ(d)に関する限り、付随的死傷が得られる軍事的利益に不釣合かどうかは、一方では免除条件に対する違反の性質と、他方では生じる可能性のある死傷者の数によるであろう。例えば、アメリカの指揮官ハンドブック注釈は、旅客船が軍隊または軍用貨物を輸送していることを、保護を失う例として挙げている。⁽¹⁶⁾このことは、実際すべての場合に船舶を軍事目標とすることは明らかであるが、敵対国は攻撃の前に非常に注意深く均衡性の規則の含意を考慮しなければならないであろう。例えば、第一次世界大戦中に生じた旅客船ルシタニア号の沈没は、たとえそれが軍用貨物を輸送していたとしても、千名以上の文民の死を招いたので、非常に悪いことと考えられた。⁽¹⁷⁾

(16) 前掲注(4) para. 8.2.3 subpara. 6 pp. 8-20.

(17) L. Oppenheim 7th ed. (前掲注(5)) p. 308を参照。

攻撃を免除される航空機の種別

53. 次の種別の敵国の航空機は、攻撃を免除される。

- (a) 衛生航空機
- (b) 紛争当事国間の合意により安導券を与えられた航空機、および
- (c) 民間旅客機

注解

53・1 一九四九年のジュネーブ諸条約、第一追加議定書および軍のマニユアルに表された一般的規則は、衛生航空機は攻撃の目

標とすることができないことである。その規則は、ハーグ第一〇条約における病院船および一九〇六年の「戦場における軍隊の傷者及び病者の状態改善のためのジュネーヴ条約」における移動衛生部隊に対するものと同じ攻撃からの保護を、救護航空機に与え一九二三年のハーグ空戦規則に由来する。⁽¹¹⁸⁾

(118) 前掲注(23)ハーグ空戦規則案第一七条。

53・2 交戦国間の合意により安導券を与えられた航空機は、通常は攻撃を免除される。そうでなければ、安導券を与えることは無意味とならう。

53・3 敵国の民間旅客機は、文民旅客の輸送にのみ従事しているときは、敵国の旅客船と同じ理由で通常は攻撃を免除される(パラグラフ47(e))。航空機はたいていの空対空または艦対空の兵器でもって破壊または操縦不能とされ得るので、民間旅客機に搭乗している無害な文民旅客は、旅客船の場合よりも大きな危険を負っていることになる。一九八四年のシカゴ条約議定書は、第三条の後に挿入される新しい第三条の二のサブパラグラフ(a)において、次のとおり規定した。

「締約国は、すべての締約国が飛行中の民間航空機に対する武器の使用に訴えることを慎まなければならないこと、およびインターセプションの際に搭乗している人の生命および航空機の安全を危険にしてはならないことを、承認する。」

シカゴ条約は軍用(国の)航空機には適用されず(第三条)、また「この条約の規定は、戦時には、交戦国であると中立国であるを問わず、関係締約国の行動の自由に影響を及ぼすものではない。」(第八九条)と規定している。しかし、平時のために発展してきた法の武力紛争時における適用に関して、灰色の領域があることが認められる。それゆえ、人道法に関する本文書は、平時に適用される規則と武力紛争中に適用される規則との、常識的で現実的な一体化をもたらそうと試みている。

衛生航空機の免除の条件

54. 衛生航空機は、次の場合にのみ攻撃を免除される。

(a) 衛生航空機として確認された場合

(b) パラグラフ17に規定した取極に従って行動している場合

(c) 自軍もしくは友軍の軍事的支配下にある地域を飛行する場合、または^(訳注)

(d) 武力紛争の区域外を飛行する場合

その他の場合には、衛生航空機は自己の危険負担で行動する。

注解

54・1 一九四九年のジュネーヴ諸条約は、衛生航空機が交戦国の間で特別に合意された高度、時刻および路線で飛行中は、攻撃の対象としてはならず、交戦国によって尊重されることを規定した。⁽¹¹⁹⁾ 第一追加議定書は、交戦国の実行を反映させ、衛生航空機に一層の保護を与え、また、衛生ヘリコプターを使用した衛生任務への迅速な対応に一層の柔軟性を認めるため、衛生航空機の規則を緩和した。特に、衛生航空機の保護を確保するための交戦国間の合意は、すべての状況下で要求されるのではなく（しかし、なお奨励される）、また、合意のない場合に、一旦衛生航空機と確認されれば保護を受ける。⁽¹²⁰⁾ パラグラフ54は、ジュネーヴ諸条約、第一追加議定書および海上武力紛争の実情に照らし、攻撃からの免除を明確に述べたものである。衛生航空機に関する詳細な規則は、パラグラフ174—183にある。

(119) ジュネーヴ第二条約第三九条。

(120) 第一追加議定書第二四條—第三一條。

(訳注) Cambridge 本には、この修飾語がない。

54・2 サブパラグラフ(a)では、確認があらゆる場合に保護を与える。⁽¹²¹⁾

(121) これは第一追加議定書第二六條—第二七條に明記された。

54・3 サブパラグラフ(b)では、パラグラフ17に従った交戦国間の取極も、免除を与える。⁽¹²²⁾

(122) ジュネーヴ第二条約第三九条、第一追加議定書第二六条―第二七条。

54・4 サブパラグラフ(c)では、自軍または友軍が明らかに軍事的支配を確立している区域内を衛生航空機が飛行する場合には、攻撃免除のために交戦国間の合意は要求されない。⁽¹²³⁾ 海上の敵対行為が行なわれる区域内で、軍事的支配が疑わしいか、部分的にのみ支配が確保されているか、または明らかに敵対交戦国によって確立されている場合には、衛生航空機は交戦国間の合意によつてのみ保護を確保なものとすることができる。⁽¹²⁴⁾ 例えば、現に敵対行為の生起している区域で、敵航空機に対し二万フィート以上の空域を支配したとしても、敵のミサイルに対しては二万フィート未満の空域では支配を確立できない。交戦国間の合意がなければ、衛生航空機はそのミサイルの脅威下にある区域を自己の危険負担で飛行することとなる。

(123) 第一追加議定書第二五条。

(124) 第一追加議定書第二六条―第二七条。

54・5 サブパラグラフ(d)は、武力紛争区域外を飛行する衛生航空機を、攻撃から保護する規定である。例えば、衛生航空機で、遠隔の基地へと向かい、または遠隔の基地から、傷者、病者または衛生用品を輸送し、かつ、現実に敵対行為が行なわれている区域外の国際水域上空を飛行するものは、保護される。

54・6 バラグラフで述べられた場合にあらぬ衛生航空機は、自己の危険負担で行動するが、前述のように、それが衛生航空機であると確認された後は尊重される。実際問題として、パラグラフ17に従い明瞭に塗装されたとしても、衛生航空機の安全を確実化することは非常に困難である。しかし、交戦国は、戦闘者の敵対行為が衛生航空機の安全を危うくする危険を最小とするような場所と方法でもって、衛生任務が行なわれることを確保すべきである。

安導券を与えられた航空機の免除の条件

55. 安導券を与えられた航空機は、次の場合にのみ攻撃を免除される。

(a) 無害に、合意された役割に従事し、

(b) 戦闘者の行動を意図的に妨げず、かつ、

(c) 合意の細目（検査を実施できることを含む。）を遵守する。

注解

55・1 交戦国は、安導券を与えられた航空機がこのパラグラフの条件を遵守するものと、期待するであろう。合意することができ、役割には、いかなる制限もない。安導券を与えられた航空機は、なかならず、捕虜の輸送、救済任務の実施、文化財の輸送または環境保護の実施ができればよい。それらの航空機は、無害なものとして、すなわち軍事的利益をもたらす隠れ蓑ではないように、使用されなければならない。戦闘者の行動を意図的に妨げてはならず、それゆえ交戦国部隊の命令に従わなければならない。安導券を与えられた航空機は、なるべくなら飛行開始前に飛行場において、合意を守っているかどうか確認するために検査に従わせることができる。そうした航空機の識別に関して、赤十字国際委員会にチャーターされた航空機は、衛生航空機と同じ地位を持ち、同じ識別の方式を用いることができる（パラグラフ175）。その他の安導券を与えられた航空機は、衛生航空機の識別を使用してはならないが、今日では、詳細な飛行計画をファイル（パラグラフ76）し、また、民間航空機のための二次監視レーダSSRのモードおよびコードを使用しなければならない。

民間旅客機の免除の条件

56. 民間旅客機は、次の場合にのみ攻撃を免除される。

(a) 無害に、その本務に従事し、かつ、

(b) 戦闘者の行動を意図的に妨げない。

注解

56・1 攻撃免除を維持するため、敵国民間旅客機は、明確に標示され、航空路に沿った定期飛行および不定期飛行として、すなわち、その本務に従事して、文民旅客の輸送に従事しなければならない。その使用は無害でなければならない。すなわち、軍事的利益を得るための偽りの口実であってはならない。さらに民間旅客機は、戦闘者の行動を意図的に妨げてはならない。海上作戦の至近において交戦国部隊の命令に従う慣習上の要求（パラグラフ73）も、免除の条件のなかに含意されている。パラグラフ72―77の民間航空機に関する予防措置は、民間旅客機にも適用される。

免除の喪失

57. 攻撃を免除される航空機がパラグラフ54―56に定める免除の適用条件のいずれかに違反するときは、次の場合に限って攻撃し得る。

- (a) 着陸のための針路変更、臨検搜索および可能な拿捕が実施できず、
- (b) 軍事的支配を行使するための他の方法が使用できず、
- (c) 航空機が軍事目標となったか、または合理的にそう推定されるほど不遵守の状況が十分に重大であり、かつ、
- (d) 付随的な損害または死傷が、得られるかまたは予期される軍事的利益に対し不釣合でない。

注解

57・1 このパラグラフは、通常攻撃を免除される敵国船舶を攻撃することに関するパラグラフ49―52に対応する。敵国の衛生航空機、安導券を与えられた航空機および民間旅客機は、まず、パラグラフ54―56のそれぞれの免除条件に違反していなければならぬ。その次に、サブパラグラフの(a)―(d)のすべての条件が満たされる場合にのみ、攻撃を命じることができる。

57・2 サブパラグラフ(a)については、民間航空機のインターセプション、臨検および搜索の規則は、パラグラフ125―134にある。敵国民間旅客機の拿捕に関する規則は、パラグラフ141―145にある。衛生航空機と安導券を与えられた航空機は、拿捕を免除される

が、検査のために着陸するように命令され得る。

57・3 サブパラグラフ(b)に関しては、交戦国部隊は敵航空機に対する支配を行使するすべての利用可能な措置を尽さなければならぬ。これは、航空機に対し、着陸させ、針路を変更させ、またはその他の方法で免除条件の違反を止めさせるための命令に従う時間を与えることを意味する。

57・4 サブパラグラフ(c)は、攻撃免除条件の違反が交戦国部隊にとって極めて有害になるもので、かつ、パラグラフ40の軍事目標に関する基本的規則に合致しなければならぬことを規定したものである。

57・5 サブパラグラフ(d)は、パラグラフ46(d)の付随的な死傷又は損害に関する基本規則を別の表現で述べたものである。無害な乗客を搭乗させている敵民間旅客機の場合には、差し迫った不可欠な軍事的要求のみが均衡性の天秤を自己に有利に変え、攻撃を正当化するように思われる。

58. 攻撃を免除される船舶または航空機が軍事活動に効果的に貢献するように使用されているかどうか疑わしい場合には、そのように使用されていないものと推定しなければならない。

注解

58・1 軍事活動に効果的な貢献をしない船舶または航空機は軍事目標とはならず、攻撃してはならない。反対の事実が確実ではないために攻撃免除を享有するようにみえる船舶または航空機について、実際に免除の権利を持つことは民用物の保護を高めることとなる。その推定は、疑わしき場合にのみ適用し、反証をもって覆すことができる。紛争当事国は、あらゆる場合を考慮して船舶または航空機が軍事活動に効果的に貢献していることを確定できれば、それに応じて行動をとることができる。本規則は、いわゆる疑わしきは罰せず、という規則であり、攻撃を開始する前に関係情報を収集し評価する義務を紛争当事国に課している。

第四節 その他の敵国の船舶と航空機

敵国商船

59. 敵国商船は、それがパラグラフ40の軍事目標の定義に合致する場合にのみ攻撃することができる。

注解

59・1 もし敵国の商船が合法的な軍事目標でなければ、それは一定の場合に拿捕されるけれども（パラグラフ135—140を参照）、攻撃からは免除される。それらは攻撃の対象とされてはならないが、一定の場合には、軍事目標に対して向けられた攻撃の結果、付随的損害を受けることがある。

60. 次の行動は、敵国の商船を軍事目標とする。

- (a) 敵国のために戦争行為に従事する。例えば、機雷敷設、機雷掃海、海底電線およびパイプラインの切断、中立国商船に対する臨検搜索または他の商船に対する攻撃。
- (b) 敵国軍隊の補助船舶として行動する。例えば、軍隊の輸送または軍艦に対する補給。(訳注)
- (c) 敵国の情報収集システムへ統合され、またはそれを支援する。
- (d) 敵国の軍艦または軍用機の護衛の下で航行する。
- (e) 停船命令を拒否し、または臨検、搜索もしくは拿捕に対して積極的に抵抗する。
- (f) 軍艦に損害を与えることができる程度に武装されている。これについては、例えば海賊に対抗して要員を防御するための個人用軽火器および「チャフ」のような純粋な回避システムは除く。または、
- (g) その他、軍事活動に効果的に貢献する。例えば、軍事物資の輸送。

注解

60・1 パラグラフ40に関する議論で示されたように、ラウンド・テーブルは、最終的に、軍事目標の論点に対する最良のアプローチは一般的定義と例示リストとの組み合わせであることに合意した。軍事目標と区別原則に関する報告者は、当初、次のリストを提案した。

- (a) 敵国側に立つて戦争行為に従事する。
 - (b) 敵国軍隊の事実上の補助部隊として行動する。
 - (c) 敵国軍隊の情報システムへ統合され、またはそれを支援する。
 - (d) 武装されている。
 - (e) 臨検、搜索または拿捕に対し積極的に抵抗する。
 - (f) 正当に発せられた停船命令を拒否する。
 - (g) 敵国軍艦または軍用機の下で航行する。
 - (h) 敵国の戦闘努力または戦争支援努力へ統合されている。
- 〔訳注〕 Cambridge 本では、この次に「例えば、偵察、早期警戒、監視、または指揮・管制・通信に関する任務に従事する。」がある。

60・2 参加者が提出したコメントによると、このカテゴリーのいくつかは広く受容されていると思われる。しかし、その他のもの、特に(b)、(c)、(d)および(h)は、十分に議論する必要があった。この点について議論の主導者は、敵国商船が少なくとも武力紛争に直接結びついていない場合の攻撃免除について、参加者の間に明らかに一つの傾向があることに気付いた。

60・3 初期段階の議論は、敵国商船の定義に集中した。参加者は、「商船」という用語に関し、それが、軍艦、軍の補助船舶または特別に保護される船舶のいずれのカテゴリーにも入らないすべての船舶を包含することに、直ちに合意した。しかし、商船の

国籍または敵性に関しては二つの対立する見解がみられた。一グループは、中立国旗、特に便宜置籍国旗を掲げる多くの船舶は他国の国民または政府によってコトロールされることを指摘した。少なくとも艦橋の指揮官がたやすく確かめることができない経済的または財政的な側面がしばしば関連していることがある。そうした船舶が敵国政府によってコントロールされ、敵国経済のために運航されていれば、それらは恐らく敵国の戦争支援努力にも統合されていることになる。

60・4 第二のグループは、各種の理由から船舶の敵性を確定する際に上記の見地を考慮しようとはしなかった。彼らは第一に、便宜置籍国旗の問題は中立法の一部の問題であり、中立国船舶の地位に関するものであると考えた。第二に、船舶の国籍の問題を複雑化することを望まなかった。法的には、敵国船舶と中立国船舶の差異は、前者が拿捕されることである。中立の地位に疑いを起こさせるかもしれない経済的または財政的な利害関係は、捕獲審検所によって検証され得る。艦橋の指揮官は、船舶登録も経済的または財政的利害関係のどちらも調べないであろう。したがって、まず一応国旗が決定的であり、次に指揮官は嫌疑をかける十分な理由があるかどうかを確認するため、情報資料に依拠するであろう。また、パラグラフ112—116を参照せよ。

60・5 「明確な戦列規則」を作成する作業であるために、表面的には後者の見解が優勢となった。こうして参加者は、この作業会期の以後の討議では、敵国商船を攻撃し得る基準に移った。

60・6 その部分に関する議論を開始するにあたり、敵国商船を攻撃することができると言及がなされた。敵国商船は、その特質または機能のいずれかによって軍事目標となるか、または、具体的な場合におけるその行為によって、厳密な意味における軍事目標となることなく攻撃され得るか、いずれかである。後者は、特に船舶が臨検、搜索および拿捕に抵抗する場合は当てはまる。

60・7 次に、船舶の貨物が戦争支援努力に貢献するならば、多くの場合その貨物は適正な目標である、と言明された後に、カテゴリー(h) (敵国の戦闘努力または戦争支援努力への統合) が中心的論点となった。これに関連して、いく人かの参加者は、一般的に敵国商船を合法的な軍事目標として分類し、次に敵国船舶のいくつかを攻撃から免除する基準を作成するように提案した。しか

し、この提案を支持するために持ち出された理由は、かなりの範囲で異っていた。保護される船舶の地位がそれによって改善されると考えた者がいた一方で、主として軍事的な理由を持ち出した者もいた。例えば、敵国商船が一般的に軍事目標と類別されれば、交戦規定 (rules of engagement) は、よりたやすく起草できるであろう、とした。前記の提案を支持した第三のグループは、カテゴリー (h) が、軍事目標の定義からみて主要なカテゴリーであると考えた。カテゴリー (h) の文言は、かなり広い意味をもつとしても、例えばイラン・イラク戦争の実行をみると、敵国商船が実際に戦争支援努力に統合されていたので、現実的である。したがって、このカテゴリーを正確に定義する必要性があるにもかかわらず、国家実行は、敵国商船が軍事目標であるとすると推定を支持している。他の者は、この理由付けに反対し一九七七年の第一追加議定書の採択をもたらしたジュネーブ外交会議中に、住民たる住民の保護について持ち出された議論に言及した。一方で特別に保護される者があり、他方で文民たる住民はそれ自体で保護された。その差異は保護の程度にある。このことは、各種の船舶にとっても同様に受け入れることができるであろう。さらに、もし敵国商船がそれ自体で軍事目標であれば、免除される地位を得るための挙証責任がそれらの船舶に課されることになろう。

60・8 二つの見解が対立したため、カテゴリー (h) の敵国商船が実際に軍事目標であるかどうか、また、報告者が提案した「敵国の戦争支援努力への統合」とはどのように理解されるべきか、という問題を一層明確化する必要がある、と考えられた。報告案に反対する者は、次のように主張した。二つの世界大戦中には、この実行は復讐の方法によって正当化された。したがって、交戦国自身は、敵国商船に対する攻撃を違法とみなしてきた。イラン・イラク紛争では、紛争当事国はあきらかにいかなる法的側面も考慮に入れなかったため、根拠とすることはできない。フォークランド紛争では、当事国は敵国商船を攻撃する能力を保持していたけれども、そうしなかった。それゆえカテゴリー (h) は、慣習国際法の一部とはなっていない。いずれにしても、ラウンド・テーブルの任務は将来の紛争のための規則を作り上げることであるから、過去の国家実行を決定的な要素とすべきではない。さらに、戦争支援努力への統合が、発見次第攻撃することを正当化する十分な理由とみなされると、第一追加議定書で達成された基準が危うくなる。そうになると、諸国の「法的信念」は、危険な方向へ発展してしまうであろう。それゆえ、カテゴリー (h) は、

第一追加議定書第五二条二項の文言に置き換えるべきである。これが受け入れられれば、敵国商船が合法的な軍事目標であるかどうかは、個々の事例いかんによって決ることとなる。最後に、交戦規定を起草する便宜のような実用的考慮は、副次的な重要性しかもたない。法規がまず確定されなければならない。その次に、艦橋の指揮官がその法に従うことを可能ならしめる明快な交戦規定を作るのは、各国政府の義務であろう。

60・9 報告案を支持する者は、次のように論じた。諸国家が受け入れることのできる規定について合意することが必要である。この報告案がそのようなかを、また、法規が人道的基準と軍事的基準の合理的なバランスで成り立っているかを確認するために、国家実行を詳しく調べることが不可欠である。例えば、一九三六年のロンドン議定書が失敗したのは、条約起草者が第二次大戦で交戦国となる諸国の能力の違いを無視したのが原因である。イギリスは拿捕の権利を効果的に行使し得たのに対して、ドイツは、水上部隊の劣勢ゆえに敵国経済を打ち破るために他の措置をとらざるを得なかつた。現代の武力紛争では、戦争支援努力に正規に統合されている敵国商船を攻撃することは、軍事的な利益をもたらすものである。それは法的に重要である。しかし、分離しなければならぬ二つの状況がある。カテゴリー(h)の核心は、例えば、敵国または敵国が支配する領域に向けて航行し、敵国の軍隊に燃料を供給するタンカーについてのことではない。そうした船舶は、軍隊を輸送する船舶と変わらないので、軍事目標となり、攻撃を免れない。カテゴリー(h)は、そういう場合ではなく、特に長引く紛争の場合に、敵国の輸出経済に貢献している商船に適用されるであろう。カテゴリー(h)の書きぶりのために不確実さが残るとすれば、それは「効果的」という用語を挿入することで解決できよう。中間的な立場では「戦争支援努力」という用語は、「その時の一般的状況」によって意味を限定されることになるか、またはケース・バイ・ケースで明らかにされるか、どちらかにすべきである。もし、後者が受け入れられれば、敵国の商船はその他のすべての場合には拿捕にのみ服するというように明確化されるべきである。

60・10 アメリカ海軍の現行マニュアルは、敵国商船が敵国の戦闘努力または戦争支援努力に統合されている場合で、かつ、一九三六年のロンドン議定書を遵守すると、その部隊を差し迫った危険にさらすか、そうでなくても任務の達成が阻げられるときには、

その敵国商船を攻撃できることを示唆している。⁽¹⁶⁾ その規定の注釈をみると、「『戦争支援』という用語は、正確な定義づけはなされていなが、間接的であるとしても効果的に交戦国の戦闘能力を支援し支持する『努力』は、当然にその用語の範囲に入る」と述べている。⁽¹⁶⁾ もう一つの注釈が例として示しているのは、「兵器の生産に使用される原料の輸入、および売上利益が武器弾薬を購入するため交戦国によって用いられる製品の輸出」である。⁽¹⁷⁾

(125) 前掲注(4)アメリカの指揮官ハンドブック注釈 para. 8. 2. 2. 2.

(126) 同上、pp. 8-12, footnote 52.

(127) 同上、pp. 7-23, footnote 90.

60・11 しかし、集中的な議論の後、ラウンド・テーブルは、「敵国の戦闘又は戦争支援努力への統合」という表現は非常に広い意味を持つので、これら残余の種類の船舶については使用できない、とする見解を受け入れた。敵国商船のうちで合法的な軍事目標となる残余の種類の船舶を表わすために選ばれた表現は、例えば、軍事物資を輸送することによって、軍事活動に効果的な貢献をする商船である。この表現は、軍事目標の定義の一部としてパラグラフ40で使用された表現と同じである。攻撃を受ける敵国商船のカテゴリーは、拿捕に服する敵国商船のカテゴリーよりも狭いことに注意しなければならない。すべての敵国商船は拿捕し得る。そのうち、いくつかのもののみを攻撃し得る。

60・12 戦闘・戦争支援・軍事活動に関する議論の最後に、商船と他の船舶の間の、また、敵国船舶と中立船舶の間の区別を廃止すべし、というも一つの提案がなされた。攻撃について議論する際には、兵器を使用する理由を考慮に入れなければならない。その理由は次の二つである。すなわち、軍艦が脅威にさらされているか、任務の達成 (sea area) または sea control) のために攻撃が不可欠であるか、のいずれかである。船舶のカテゴリーも国籍も関連をもつのではなくて、その船舶が軍事目標であるかどうかである。したがって、この提案によると、次のカテゴリーの船舶について合意すれば十分ということになる。すなわち、(a) いかなる場合にも攻撃を受ける船舶、(b) 一定の状況の場合にのみ攻撃を受ける船舶、および(c) 攻撃を受けない船舶である。その

ような方式は、適切な交戦規定の起草も容易にするであらう。^(訳注)

(訳注) Cambridge 本には、この次に「この提案は、それ以上は追求されなかった。」という文が追加されている。

60・13 ラウンド・テーブルのこの段階において対立した立場のすべてを満足させることは可能ではなかったので、^(訳注) 残りの時間は、敵国商船の武装に関するカテゴリー(d)に専念することとなった。唯一の争点は、商船は防衛的な武装を有していたとしても攻撃されないとする伝統的な規則が、なお維持されるべきかどうかであった。はじめ、若干の参加者は、純粹に防衛的な性質の武装は許容する必要がある、と考えた。しかし多数の者は、この見解に反対し、現代戦の状況では攻撃的兵器と防衛的兵器を区別することは不可能であるとした。船上の秩序維持または海賊の襲撃に対する防御のために必要な小型武器はこのカテゴリーに含めるべきでないことが明らかにされた後に、例えば対ミサイル・システムがそのカテゴリーに属するかどうかという問題が議論された。チャフはカテゴリー(d)の意味における武装とみなされるべきではないとする主張がある一方で、船に対してではなく、ミサイルと投射物に対してのみ指向できるシステムに関して、いくらかの疑問が提起された。

(訳注) Cambridge 本では、この個所が削除されている。

60・14 最終的には、ラウンド・テーブルは、現在のパラグラフ60となったものを採用した。パラグラフ60(a)―(e)は、本質的には伝統的な法を再表明したものである。しかしながら、伝統的な法のもとでは、敵国の商船は防衛的武装を装備できたが、攻撃的武装を装備していた場合には発見次第攻撃にさらされた。パラグラフ60(f)はこの伝統的な法を変更した。なぜなら、過去には可能であったとしても、現代の兵器からみると、商船の武装が攻撃的に用いられるか、単に防衛的に使用されるかどうかを決定することは不可能であるからである。その判断を敵国部隊ができると期待することは非現実的である。潜水艦に対する場合を含め、軍艦に損害を与えることができる程度に武装している敵国商船は、発見次第に攻撃することができる。この点について、潜水艦を衝角攻撃するために使用できる船首は、兵器とはみなされない。船舶の乗員は、特に海賊が出没する海域では小銃や拳銃のような個人用の火器で武装できる。また船舶は、武装しているとみなされることなく「チャフ」のような回避システムを装備することが

できる。

61. これらの船舶に対するいかなる攻撃も、パラグラフ38—46に定める基本的規則に従う。

注解

61・1 パラグラフ38—46の注解を参照せよ。これらの基本的規則は、いかなる攻撃目標選定の判断がなされるときにも、従わなければならない。

敵国の民間航空機

62. 敵国の民間航空機は、パラグラフ40の軍事目標の定義に合致する場合にのみ、攻撃することができる。

注解

62・1 このパラグラフは、パラグラフ59の敵国商船に関するものと同じく、敵国の民間航空機に対する攻撃に、一般的な制限を設けている。この敵国の民間航空機は、特定の軍関係の活動に従事することに加え、その性質、位置、用途または使用によって軍事活動に効果的に貢献しているものでなければならない。また、その全面的または部分的な破壊、捕獲もしくは無力化が、その時点における状況下において明確な軍事的利益をもたらすものでなければならない。パラグラフ40の軍事目標の定義は、第一追加議定書第五二条二項と同一である。

62・2 民間航空機は、パラグラフ13(一)の中で、敵国のものか中立国のものであるかにかかわらず、軍用機、軍の補助航空機または税関および警察のような国の航空機を除いた航空機、と広く定義されている。パラグラフ62—64で述べられている敵国の民間航空機は、攻撃を免除される衛生航空機、安導券を与えられた航空機および民間旅客機以外の民間航空機のことである。

63. 次の行動は、敵国民間航空機を軍事目標とする。

(a) 敵国のために戦争行為に従事する。例えば、機雷敷設、機雷掃海、音響センサーの敷設またはモニター、電子戦、(訳注)他の民間航空機に対するインターセプションもしくは攻撃、または敵軍への攻撃目標情報の提供。

(b) 敵国軍隊の補助航空機として行動する。例えば、敵国軍隊または軍用貨物の輸送、軍用航空機への給油。

(c) 敵国の情報収集システムへ統合され、またはそれを支援する。例えば、偵察、早期警戒、監視、または指揮・管制・通信に関する任務に従事すること。

(d) 随伴する敵国の軍艦または軍用航空機の保護の下で飛行する。

(e) 自己に対する識別もしくは針路変更の命令を拒否し、または、当該型式の航空機にとって安全で合理的に到達できる交戦国飛行場への臨検搜索のための引致命令を拒否する。または、航空機の兵器システムの一部であると合理的に解釈できる火器管制装置を作動し、もしくは、インターセプトされたときに、そのインターセプト中の交戦軍用航空機を攻撃するために明らかに運動する。

(f) 空対空または空対艦の兵器で武装されている。または、

(g) その他の方法で、軍事活動に効果的に貢献する。

注解

63・1 推進装置と素材技術の進歩は、第一次世界大戦以来、海上武力紛争における航空機の役割を劇的に変化させてきた。速力、航続力、上昇力、運動性能および搭載量は、航空機をして兵器の発射母体であることに加えて、多様な任務の遂行を可能にした。

航空機は海上で、監視、攻撃目標の選定、電子戦、指揮・管制・通信、臨検搜索、給油、搜索救難、兵員および軍用補給品の輸送ならびに医療支援に恒常的に使用されている。航空機には固定翼も回転翼もあり、また、艦載機も陸上機もあり、有人機も無人機もある。兵器として、ミサイル、ロケット、機銃および爆弾を積載できる。多くのウエポン・システムが運搬可能で、小型の固定

翼機またはヘリコプターに迅速に装備できる。

(訳注) Cambridge本では、「電子戦に従事」となっている。

63・2 サブパラグラフ(a)―(c)は、敵国の民間航空機を軍事目標にする軍関連の活動を例示したものである。これらの活動のいくつかは、民間航空機の大規模な改装を必要とする。軍事目標選定に関する情報提供、情報収集、重要な通信の中継、兵員または軍用貨物の輸送のような他のものは、民間航空機の外見的特徴を変えることなく行なうことができる。

63・3 サブパラグラフ(d)は、敵国軍艦または軍用航空機の護衛の下で航行する敵国商船を軍事目標と規定したパラグラフ60(d)と、同様のものである。敵国の軍艦または軍用航空機の随伴による保護の下で飛行する敵国民間航空機は、敵国の軍艦または軍用航空機が軍事目標であるので、戦闘の直近で自らを危険にさらしていることになる。交戦国部隊は、保護される敵国民間航空機が敵国軍隊の補助航空機として行動しているものと推定するかもしれず、あるいは、攻撃を強行する場合には、敵国民間航空機を誤認することがある。一九九〇年の国際民間航空機関(ICAO)による「民間航空機の行動に潜在的に危険な軍事活動に関する安全措置マニュアル」は、民間航空機は、通常、危険な軍事作戦の区域で行動すべきではない、と述べている。⁽²⁸⁾

(28) ICAO Doc. 9554-AN / 932, 1990.

63・4 サブパラグラフ(e)は、交戦国部隊が、軍事関係の活動に従事していかもしいない敵国民間航空機に遭遇する戦術場面について述べている。敵国の民間航空機は、命じられたときは識別に従う義務がある。また、針路の変更または臨検搜索のための交戦国飛行場への飛行を命じることがもできる。これらの命令への服従を拒否することは、敵国の民間航空機を軍事目標にする。民間航空機に対するインターセプション、針路変更および臨検搜索に関する規則は、本マニュアルのパラグラフ125―134に示されている。

63・5 ほとんどの交戦国が実施している交戦規定のもとでは、軍艦と軍用機は、攻撃されようとしていることを示す明確で誤認のない敵対行為が存在する場合には、実際に撃たれるまで自衛行為を待つ義務はない。敵国民間航空機が軍艦や軍用航空機に対し

て火器管制センサーを輻射することは、ミサイルが即座に発射できることを示すものである。同様に、インターセプト中の軍用機を射撃できる位置につくよう運動する敵国民間航空機は、即座に攻撃する意図を示すものである。民間航空機をインターセプトする通常の手順では、民間航空機は軍用機にインターセプトされた時の針路、速力および高度を保持するようにアドバースされている。これらの敵対行為のいずれかを犯すことは、敵国民間航空機を軍事目標に変え、交戦国部隊が即時の防衛措置をとる結果を招くことになる。

63・6 サブパラグラフ(f)は、軍艦や軍用機を攻撃するために使用できる兵器で敵国民間航空機を武装することを禁止している。乗員の防衛のための個人用軽火器と攻撃兵器の回避装置や被攻撃警報装置は、この範囲から除外される。科学技術は、空対空および空対艦兵器を小形で、正確でかつ致命的なものにした。交戦国部隊は、そうした兵器が敵国の民間航空機で輸送されていないことを合理的に保障されることが重要である。この点について、一九二三年のハーグ空戦規則は、戦時には、いかなる私航空機も本国の管轄外で武装してはならない、という慣習規則を述べている。

63・7 サブパラグラフ(g)は、敵国民間航空機による他の軍事関連の活動で、敵国の軍事活動に効果的に貢献し、そのために敵国民間航空機を軍事目標にするものを扱っている。この点について、一九二三年のハーグ空戦規則は、交戦国の軍用機を除くすべての航空機は、いかなる形においても敵対行為に従事してはならない、という慣習規則を述べている。

64. これらの航空機に対するいかなる攻撃も、パラグラフ38―46に定める基本的規則に従う。

注解

64・1 このパラグラフは、敵国商船に関するパラグラフ61と同様に、民間航空機に対するいかなる攻撃も、パラグラフ38―46に示す区別、軍事目標および付随的損害に関する基本的規則に従うことを明記している。

敵国の軍艦と軍用機

65. パラグラフ47または53の下で攻撃を免除されない限り、敵国の軍艦および軍用機ならびに敵国の補助船舶および補助航空機は、パラグラフ40の意味の軍事目標である。

注解

65・1 パラグラフ47は攻撃を免除される敵国船舶の種別を、そしてパラグラフ53は攻撃を免除される敵国航空機の種別を列挙している。パラグラフ13は、軍艦、補助船舶、軍用航空機および補助航空機を定義している。攻撃を免除される敵航空機の種別はほとんどなく、そして、うまくゆけば容易に識別できる。すなわち、衛生航空機、民間旅客機（訳注）および合意により安導券を与えられた航空機である。攻撃を免除される敵国船舶の種別は多少広い。それは、ある程度、船舶が航空機よりも非常にゆっくりと移動し、より多くの時間をそれがもたらす脅威の性質の評価に使用できるという理由による。さらに歴史的にも、近接する航空機は脅威を構成するとの一応の推定が存在した。一般に、敵国の軍艦と補助船舶は、安導券を与えられた場合、降伏した場合、または病院船、衛生輸送手段もしくはもっぱら海洋汚染事故に対処するために建造されているか改装されている船舶のように、容易に認識できるカテゴリーの場合には攻撃を免除される。軍艦が、単に、雷撃された船舶の生存者を救助するような人道的任務に従事しているとしても、攻撃を免除されるものとはならない。

（訳注） Cambridge本で、前者は「敵の軍用航空機」となっており、後者は削除されている。

66. それらは、パラグラフ38―46の基本的規則に従って攻撃することができる。

注解

66・1 パラグラフ38―46の注解を参照せよ。これらの基本的規則は、いかなる攻撃目標の決定がなされる場合においても、従わ

なければならぬ。

第五節 中立国の商船と民間航空機

中立国の商船

67. 中立国の旗を掲げる商船は、次の場合を除くほか、攻撃してはならない。

- (a) 合理的な理由に基づき、それらが戦時禁制品を輸送しているか封鎖を侵破していると考えられ、かつ、事前の警告の後に、それらが、意図的かつ明らかに停船を拒否し、または意図的かつ明らかに臨検、搜索または拿捕に抵抗する。
- (b) 敵国のために戦争行為に従事する。
- (c) 敵国軍隊の補助者として行動する。
- (d) 敵国の情報システムへ統合されているか、それを支援する。
- (e) 敵国の軍艦または軍用機の護衛の下で航行する。
- (f) 例えば軍事物資を輸送することによって、敵国の軍事活動に効果的に貢献しており、かつ、攻撃する側の部隊にとって、乗客と乗組員を安全の場所に置くことが実行可能ではない。事情が許すならば、商船は、航路の変更、荷降ろし、または他の事前の予防措置をなすことができるように、警告が与えられるべきである。

注解

67・1 議論の主導者は、ラウンド・テーブルの多数の者が最も重要と考えた中立国商船の地位に関する議題について、考えられる討議基礎案を作成した。彼は、敵性または中立性の確定問題を詳細に論じるのを好まず、中立国または非交戦国の船舶が攻撃を受ける状況に集中することを選んだ。このため、攻撃をたぶん正当化できる場合として報告者および他の参加者が提出していたリストが適切な基礎とされた。^(訳注) 議論の主導者が提案したそのリストによれば、中立国商船は次の場合に攻撃を受ける。

- (a) 臨検、捜索または拿捕に意図的かつ執拗に抵抗するときは、事前の警告の後。
- (b) 正当に発せられた停船命令を意図的かつ執拗に拒否するときは、事前の警告の後。
- (c) 敵国のために戦争行為に従事するときは、無警告で。
- (d) 事実上、敵国軍隊の補助者として行動するときは、無警告で。
- (e) 敵国の情報システムに統合されているか、それを支援するときは、無警告で。
- (f) 敵国の軍艦または軍用機の護衛の下で航行するときは、無警告で。
- (g) 敵国の戦闘努力に統合されており、かつ、攻撃する艦にとって、乗客と乗員を安全の場所に先に置く選択が実行可能でないときは、無警告で。

(h) 敵国の戦争支援努力に統合されており、かつ、攻撃する艦にとって、乗客と乗員を安全の場所に先に置く選択が実行可能でないときは、無警告で。

(訳注) Cambridge 本では、「討議の基礎」となっている。

67・2 議論の主導者は、中立国商船が演じる役割は実際面で重要ではないとする見解に反対した。例えばイラン・イラク戦争のように地勢上融通のきかない武力紛争では、中立国商船は交戦国の措置によって影響を被る。リストのいろいろのカテゴリーについて、彼は(h)項が最も論争のあるものと考えた。そのため、武力紛争時における中立国商船のための行動規範を作るという構想を考慮に入れるよう提案した。彼は、第一追加議定書の諸規定を考慮して、民用物の保護が主要な論点であることを認めた。しかし、参加者はその他の関連問題をも考慮しなければならなかった。最後に、彼は、中立国商船は攻撃を受けないという仮定から出発し、前述のリストに規定された免除を議論することで前へ進めることを提案した。

67・3 商船の敵性または中立性の間の区別を大きく扱わないという議論主導者の提案にもかかわらず、それは重大な論争点となった。区別の維持を支持するグループは、以下のように主張した。国連憲章の下では中立国商船の保護される地位は伝統的な

法の場合と比べて大きくなってきた。今日も、中立国商船に対し停船、臨検および搜索をなすことができるが、国際連合憲章第五条によって正当化される場合にしか攻撃することはできない。それは、海戦法それ自身が国連憲章によって修正されてきたことを意味しない。しかし、国際的武力紛争が勃発したからといって、特に交戦国と中立国の関係で国連憲章が効力を停止しないという否定できない事実には妥当な考慮を払わなければならない。イラン・イラク戦争中の中立国の実行をみると、それは、交戦国の実行と同じ程度まで考慮しなければならないと論じることさえできる。特に、国連憲章第五条を引き合いに出すイギリス政府については、自衛権の行使に当って、臨検と搜索の権利を制限する方向へ向かう傾向がすでにみられた。

67・4 前の諸点の場合と同様に、この見解は、一方の国連憲章と他方の戦争法・中立法では適用範囲が異なる、と指摘した人達によって拒絶された。^(訳注)武力紛争の場合には、国連憲章は交戦国の行為の合法性についてはいかなる役割も演じない。そのうえ、中立国の実行を強調し過ぎてはならない。イラン・イラク戦争中、中立国は、その経済的利益に対するいかなる介入も黙許する意思のないことを証明する能力を有していたし、その能力を使用した。それは、例外的な場合であって、一般化することはできない。

(訳注) Cambridge本では、この文章の前に「彼らは次のように主張した。」という語句がある。

67・5 少数ではあるが、第二のグループは、さらに一歩進めて、一方で紛争当事国でない国と、他方で永世中立の地位に同意している国とを区別するよう提案した。後者のカテゴリーに属する国の旗を掲げる商船は、より高い保護を与えられるべきである。これらの国は、自国船舶を紛争に関与させないことに特別の利益をもち、そのため、例えば、自国の商船をより厳格に監督する行動をとるであろう。このグループは、イラン・イラク戦争で、クウェートとスイスまたはスウェーデンの商船が同じ取扱を受けたとしたら忍び難いことであろう、と付け加えた。しかし、ほとんどの参加者は、旗国の中立の形態に基づく新しい区別には同意しなかった。それは、実際には、なし得ないと考えた。さらに、永世中立または厳格な中立の地位に同意している国家でさえ、自国民と武力紛争当事国との通商を禁止する義務を負わない。

67・6 参加者のもう一つのグループは、実際のおよび法的問題の多様性ゆえに、中立国と敵国の商船の区別をまったく廃止する

ことを提案した。彼等には、軍事目標の定義に照らしてみると、中立国商船または敵国商船のいずれの法的地位も、その時点の状況における商船の貨物と機能のいかに基づくとすれば、二組の規則を維持することが必要なのか、を疑問視した。したがって、戦域から遠隔の海域で行動中の敵国旗を掲げた船舶は、軍事目標とみなすことができない。それに比べて、敵国に重要な貨物を輸送している中立国船舶は、軍事目標とみなされ得る。それゆえ、無害の推定は、掲げている国旗にかかわらず、すべての商船に適用される。商船は、軍事目標であるとみなされる場合にのみ、また、攻撃におけるすべての事前の予防措置が遵守された場合にのみ、攻撃される。

67・7 しかし、多数派の見解は、次のとおりであった。中立国商船と敵国商船の区別は三つの理由で維持しなければならない。第一に、軍事目標の定義は、交戦国と中立国の間の法的関係には適用されない。第二に、すべての敵国商船は拿捕と没収を免れない点で決定的な違いがある。第三に、実際の政治の問題として中立国は、紛争に関与しない。

67・8 そこで、参加者は、中立国商船の一般的な地位を議論した。交戦者が臨検搜索の権利を行使する能力を持たない場合には、攻撃に移行することは決して許されず、すべての中立国商船を妨害することなく通過させる義務を負う、と提案された。この見解は、その実行可能性を疑う者達によつて拒否された。国際法には強制手段がないので、戦争を敗退に追い込むような規則を受け入れよう国家に期待することはできない。考慮に入れなければならない一定の限界がある。同じことが兵器技術の発達と経済の關係に關しても当てはまる。

67・9 中立国に適用されるべきは軍事目標の定義自体ではなくて、定義に含まれる基準のみであることが明確にされた後、明らかに多数の参加者が組した見解は、中立国商船は例外的な場合にのみ攻撃を受けるということにまとまった。したがって、中立国商船が敵国の軍事活動に効果的に貢献しており、かつ、その破壊が明確な軍事的利益をもたらす場合にのみ攻撃を受ける。これらの前提条件ならびに直接的または間接的な経済的貢献という条件が明確に立証されなければならない。さらに敵国港から出港する中立国商船と、石油のような輸出貨物を輸送している中立国商船は、^(訳注)軍事目標と考えるべきではない。この点について、いく人か

の参加者は、非中立的役務に関する規則を再編成し、その規則を軍事目標の定義に定められた基準に適合させるよう提案した。

(訳注) Cambridge 本では、「として取扱う」となっている。

67・10 次いで、参加者は、議論の主導者によって提案されたリストの検討を始めた。カテゴリ(a)―(f)には大きな反対はなかったが、カテゴリ(g) (戦闘努力への統合) とカテゴリ(h) (戦争支援努力への統合) は議論の的となった。いく人かの者は、これらのカテゴリの間を区別できるのかを疑った。このために、これらを軍事目標の定義に置き換えるか、または全部削除することを提案した。他の者たちは、カテゴリ(g)と(h)の維持を望んだ。というのは、攻撃を正当化する例外的な場合の完璧なリストを作ることが不可欠であると考えたからである。しかし、これらのカテゴリは、なお詳細に精緻化する必要があることを彼らは認めた。

67・11 中立国商船の地位に関して結論に達することが必要と考えられたので、議論の主導者に、議論を組み立てるのに助けとなる案を提出するという任務が与えられた。議論主導者は、区別原則の有効性と軍事目標の定義ならびに比例性の原則については一般的合意があると述べた。しかし、それらが、リストの各カテゴリに対し、いかなる程度までのインパクトを持つかは不明瞭のままであった。この問題は海戦法の特定の要素について合意が達成されたときにのみ解決され得ると、議論の主導者は考えた。このため参加者は、提示された数多くの論点をなおも議論しなければならなかった。それらの中には、特に、もしあるとすれば、中立と非交戦の区別、および非中立的役務の定義があった。議論の主導者は、後者の論点について、考えられる結論を詳しく述べることなく、その用語の明確化に利用できる六つのカテゴリを明示した。それによると、中立国商船は、次の場合に非中立的役務を行なっているとみなされることになっていた。

- (a) 敵国のために戦争行為に従事する。
- (b) 事実上の補助者として行動する。
- (c) 敵国の情報システムに統合されているか、それを支援する。

(d) 敵国の戦闘努力に統合されている。

(訳注)

(e) 敵国の戦争支援努力に統合されている。および、

(f) 敵国の軍艦または軍用機の護衛の下で航行する。

(129) ジュネーブ会期では最終文書で、中立国と非交戦国の区別を認めるのではなく、すべての非紛争当事国を「中立国」と呼ぶことが決定された。パラグラフ13(d)の注解を参照。

(訳注) Cambridge本では、「または」になっている。

67・12 これらのカテゴリーは、なお徹底的に議論しなければならなかった。特に、カテゴリー(e)はそうであった。「敵国の戦争支援努力への統合」に関し、参加者が考慮に入れなければならなかったことは、旗国はたいていの場合に自国の旗を掲げている船舶の行動に気付かない、ということであった。非中立的役務の各行為をこのように列挙するだけでは、商船に対する戦争の影響を軽減するのに十分ではないと、議論の主導者は付け加えた。したがって、さらに二組の規則について合意することが不可欠であった。

67・13 第一組の規則は、中立国商船の行動規範であろう。その点について非中立的役務の定義が発点として採用されるべきである。それによると、中立国商船は、敵国の護衛の下で航行すること、また、敵国のために戦争行為に従事することは認められない。さらに、中立国商船が正当な停船命令に従う義務があること、また、臨検と搜索に抵抗することが許されないことを、同規範に含めなければならない。しかし、議論の主導者は、中立国商船の武装禁止を正当化する理由はないと考えた。

67・14 第二組の規則は、敵国船舶であるか中立国船舶であるかにかかわらず、すべての商船との関係で武力紛争当事国がとる行動についての規則である。その行動規則によると、交戦国は以下の権利を与えられることになる。

(a) 区域の制限を發すること。

(b) すべての商船に停船を要求すること。

(c) すべての商船を臨検搜索すること。

(d) 一定の条件の下で、商船を拿捕すること。および、

(e) 警告して、または無警告で、商船を攻撃すること。

67・15 議論の主導者は、区域的制限に関する議題は後のラウンド・テーブル会期で包括的に扱われることになっていたので、詳述することを望まなかった。カテゴリー(d)に関して、彼は、中立国商船は軍事目標であるかまたは非中立的役務に従事しているときに、拿捕されることを提案した。中立国商船は、臨検、搜索および拿捕に対し積極的に抵抗する場合には、事前の警告の後に攻撃することができる。しかし、彼は、敵国の戦闘努力および戦争支援努力への統合が無警告攻撃を正当化するかどうかをはっきりさせることはできない、と考えた。

67・16 議論の主導者が、中立国商船の問題を幅広く取り扱うよう提案するつもりで述べたその説明は、ラウンド・テーブルの進め方に関する基礎的問題について議論を生じさせた。多数派は、議論の主導者の詳しい提案を歓迎したものの、それらはこの会議の対象外であるとみなした。そこで扱われるべき問題は、そういうものではなく、軍事目標の定義が、中立国商船の地位に法的関連性をもつか否かであった。これが基本的問題であり、他のすべてのことから、それがどうなるかにかかっている。一般的な定義の有効性にコンセンサスが達成できた場合にはじめて、細部事項について作業を進めることができる。そのため、定義の表現は、かなり幅の広いものとなる。

67・17 いく人かの参加者は、多数派とは逆に、定義は細部事項の研究の結果からのみ導けるのであるから、一般的定義と一般原則から着手することはできないと考えた。それゆえ彼らは、議論の主導者の提議を以後の討議の基礎として取り上げることが提案した。それに引き続いて行なわれた議論の中で、議論の主導者が提議した二つの側面、すなわち、非中立的役務の定義と中立国商船の行動規範が、かなり論じられた。

67・18 非中立的役務に関して、一九〇九年のロンドン宣言第四五条のフランス語正文と英語訳の表現の違いに言及がなされた。フ

ランス語の用語「軍事的幫助」(assistance hostile)は、公平義務の違反以上のものを意味すると主張された。二種類の「軍事的幫助」があり、直接的なそれと、間接的なそれである。後者が、例えば軍隊の輸送を含むのに対して、前者は交戦国からの命令の受領と同様の行為をいう。したがって、一九〇九年のロンドン宣言によれば、非中立的役務は経済と貿易の關係に従事することを意味するのではなく、もっぱら戦争行為における援助を意味する。それは、参加者によって考慮されるべきである、と。

67・19 この見解に反対する他の者は、ロンドン宣言は没収することまでに限定しており、また、国際捕獲審検所に対し述べられたものであるから、ここでの議論のためには限られた価値しかないものとみなした。ロンドン宣言は、一九〇九年当時存在した慣習法を反映したものであったが、当時は非中立的役務が中立国商船を攻撃にさらすことはなかった。しかし、すでに第一次世界大戦において実行は変化し、おそらく法も変化した。このため、検討すべき問題点は、一九〇九年以後の国家実行によって發展した非中立的役務の概念が中立国商船の攻撃に関してどこまで使用できるかである、と反対者は主張した。

67・20 その後の討議の過程において、当初のカテゴリ(g)と(h)は、「戦争的活動への効果的または直接的な貢献」に置き換えるよう提案された。当初のカテゴリ(g)と(h)は中立国商船に対する攻撃を正当化するには不適切とみなされたので、はじめのうちは、この提案に一定の賛意がみられた。しかし、その後すぐに、提案の文言が批判された。すなわち、「直接的な」という用語は、重要な物資を敵国に供給している中立国船舶を除外するので反対された。そうした行為は非常に効果的であるが、間接的な貢献としかみなされえない。さらに、大海軍国は、限定武力紛争のみならず全体的な戦争においても適用できる表現しか受け入れない。したがって、「効果的」という用語を維持することが合意された。「戦争的活動」という用語もまた拒否された。多数派は、第一追加議定書の表現に一致させるという理由で、その用語を「軍事活動」に置き換えることを提議した。結局、当初のカテゴリ(g)と(h)を「軍事活動への効果的な貢献」に置き換えることが合意された。この表現は、パラグラフ40の軍事目標の定義に由来する。ただし、多数派は中立国商船それ自体は軍事目標ではない、という見方をした。(訳注)

(訳注) Cambridge 本では、この文章は削除されている。

67・21 次に参加者の議論は、その新しいカテゴリーに該当する事例に集中した。もつとも議論のあった問題点は、経済的支援、特に重要な物資を輸出することが「効果的な貢献」としての性質を持つのかどうか、であった。この点について、いく人かの参加者は、イラン・イラク戦争中のペルシャ湾における実行を指摘した。カーク島への、および同島からの運航に組み込まれた中立国のタンカーは、イラク軍によって攻撃された。しかし、間もなくして、ペルシャ湾の実行を一般化すべきではないことが合意された。

67・22 参加者は、当初のカテゴリー(a)と(b)から、事前警告の要件を削除することに合意した後、中立国商船の行動規範の提案に関する審議にとりかかった。多くの者がそうした規範を持つことは有益であると考えたものの、多数派はさまざまな理由からこの問題を取扱うことを望まなかつた。彼らは、次のように主張した。第一に、その問題はボツム会期の対象ではない。むしろ、イラン・イラク戦争時になされたように、国家船舶局が各紛争において勧告を発しなければならないものである。第二に、そのような行動規範は、それぞれの国旗をかかげる個々の商船の行為について旗国の国際責任に関する問題を引き起こす。最後に、そのような行動規範は法的義務をもつものではない。したがって、行動規範に違反しても国際舞台で法的効果をもたらすことはできない。これらの理由から、国際海事機関のような他の機関が本問題を取り上げるよう提案することが合意された。

67・23 最終的に、ラウンド・テーブルは現パラグラフ67の文章を採用した。サブパラグラフ67(a)―(e)という部類の船舶は、通常、攻撃を受けるものとみなされてきた。サブパラグラフ67(a)については、その船舶が戦時禁制品を輸送しているか、封鎖を侵破していると信ずるに足る十分な根拠がなければならぬ。船舶は、封鎖地区へ、または封鎖地区から航行することによって封鎖を侵破することになる。しかし、戦時禁制品たる貨物は、敵対国が行なう潜在的な輸出品であり、潜在的輸出品ではない。サブパラグラフ67(a)と(e)でいわれているカテゴリーは、通常、関連するものと考えられる。というのは、敵国の軍艦または軍用航空機の護衛の下で航行する船舶は、臨検、搜索および拿捕に抵抗しているものとみなされるからである。そのようにみなされるために、攻撃を行なう前に警告を与える必要はない。

67・24 サブパラグラフ67(b)の戦争行為には、機雷の敷設、掃海、海底電線の切断および商船に対する攻撃が含まれる。

67・25 サブパラグラフ67(c)については、商船が軍隊を輸送し、軍艦または上陸任務部隊に対する補給のために何らかの物資を輸送し、もしくは、軍事作戦中の軍艦または上陸任務部隊に随伴するとき、その船舶は敵国軍隊の補助者として行動しているのである。一九八二年のフォークランド／マルビーナス諸島を奪還するイギリス軍に随伴したイギリスのS T U F T (徴用船隊)は、サブパラグラフ67(c)の意味における補助船舶として行動していた。

67・26 サブパラグラフ67(d)は、厳格に解釈しなければならない。たいていの紛争では、通常の商業活動に従事中の商船が、敵国の船舶または航空機に遭遇した際に発見報告をせよとの指示を受けていることのみを理由として、その商船は発見次第攻撃できる軍事目標とはならない。しかし、商船が情報収集を主目的として使用され、また、船上に特別の通信または探知装置とその要員をもつ場合には、発見次第攻撃することができる。例えば、フォークランド紛争中に、イギリス軍はアルゼンチンのトロール漁船ナウオールを攻撃し沈めた。同船は、再三にわたってイギリス軍艦の位置を報告し、また、アルゼンチン海軍の派遣隊員を乗せていた。ニュールンベルグ裁判では、イギリス武装商船が敵国の船舶または航空機の発見報告をせよとの内務命令を与えられていた。事実は、同裁判所に、ドイツ軍は発見次第イギリス武装商船を攻撃することを禁じられていなかった、と決定させた要因の一つにすぎなかった。

67・27 サブパラグラフ62(e)の残余のカテゴリーには、軍事作戦のためにまたは軍用品の生産のために使用され得る輸入のほとんどが含まれる。しかし、敵対国による輸出は、戦争遂行努力の財源として重要であるとしても、その輸出と軍事活動との結びつきは離れ過ぎているので、含まれないであろう。

68. これらの船舶に対するいかなる攻撃も、パラグラフ38―46の基本的規則に従う。

注解

68・1 パラグラフ 38—46 の注解を参照せよ。この基本的規則は、攻撃目標についていかなる決定がなされる場合にも従わなければならない。

69. 単に中立国商船が武装されている事実は、それを攻撃するいかなる根拠も提供しない。

注解

69・1 世界の一部の海域では、まだ海賊が真の脅威となっている。また、伝統的な法の下では、中立国商船は自衛のために武装することができ、ときには重武装の場合もある。

中立国の民間航空機

70. 中立国の標識を付けている民間航空機は、次の場合を除くほか、攻撃してはならない。

(a) 合理的な理由に基づき、戦時禁制品を輸送していると考えられ、かつ、事前の警告またはインターセプションの後に、それらが、目的地からの針路変更を意図的かつ明らかに拒否するか、または、当該形式の航空機に安全で合理的に到達できる交戦国飛行場へ臨検搜索の方向かうことを意図的かつ明らかに拒否する。

(b) 敵国のために戦争行為に従事する。

(c) 敵国軍隊の補助者として行動する。

(d) 敵国の情報システムへ統合されているか、それを支援する。または、

(f) 他の方法で、例えば軍事物資を輸送することによって、敵国の軍事活動に効果的に貢献しており、かつ、事前の警告またはインターセプションの後に、それらが、目的地からの針路変更を意図的かつ明らかに拒否し、または当該形式の航空機に安全で合理的に到達できる交戦国飛行場へ臨検搜索の方向かうことを意図的かつ明らかに拒否する。

注解

70・1 このパラグラフは、中立国商船攻撃に関するパラグラフ67に対応するもので、その注解が一般的に適用できる。中立国の民間航空機は、ここに掲げられた特定の活動に従事しない限り攻撃できない。攻撃するときでさえ、パラグラフ71で規律される。パラグラフ70と71で述べられている中立国の民間航空機とは、衛生航空機、安導券を与えられた航空機および攻撃を免除される民間航空機以外の民間航空機である。

70・2 サブパラグラフ(a)は、中立国民間航空機が戦時禁制品を輸送していると、交戦国部隊が信じるに足りる合理的な根拠を持つている状況について述べている(戦時禁制品、戦時禁制品リストの発出および「自由品」に関する規則は、パラグラフ148―150にある)。嫌疑のある中立国航空機が、交戦国部隊による警告またはインターセプションを受けた後に、その目的地からの針路変更を拒否し、または安全で到達可能な交戦国の飛行場へ臨検搜索を受けるために向かうことを拒否する場合には、その航空機は攻撃を受ける危険を負担する。合理的な根拠と交戦部隊による事前の警告またはインターセプションに加えて、中立国の民間航空機は、**意図的かつ明らかに**、針路の変更または臨検搜索を受けるための飛行を拒否していなければならない。インターセプション、針路変更および臨検搜索に関する規則は、パラグラフ124―134にある。この点について一九二三年のハーグ空戦規則は、臨検搜索を受けるために合理的に到達できる適当な場所に着陸しまたは向かうことを警告の後に拒否した場合には、私航空機は射撃される危険がある、と規定した。

70・3 サブパラグラフ(b)―(d)は、中立国商船に関するサブパラグラフ67(b)―(d)に対応する。中立国民間航空機のそうした行動は、非中立的役務を構成し、その航空機を攻撃の危険にさらすことになる。

70・4 サブパラグラフ(e)は、中立国民間航空機が、敵国の軍事活動に効果的に貢献する状況について述べている。本サブパラグラフ中の事前の警告またはインターセプション、および交戦者の命令に服従することを意図的かつ明らかに拒否するという条件が、適用される。一九二三年のハーグ空戦規則は、交戦国部隊が、その直近に所在する中立国民間航空機を規制する権利について

規定していることが注目される。

71. これらの航空機に対する攻撃は、パラグラフ 38—46の基本的規則に従う。

注解

71. 1 本規則は、中立国商船に関するパラグラフ 68と同様に、中立国民間航空機に対するいかなる攻撃も、パラグラフ 38—46の区別、軍事目標および付随的損害に関する基本的規則に従うことを明記している。

第六節 民間航空機に関する予防措置

前置きの説明

パラグラフ 72—77は、敵国および中立国の民間航空機の安全に関する規定を含んでおり、交戦国および中立国の双方に適用される。各パラグラフは、相互に関連しており、全体として読まなければならない。その諸規定は、各種の慣習規則と実行の整理統合、軍隊と国際民間航空機関（ICAO）によって公布された手続き、ならびに各種の事件から学びとられた教訓を表わしている。そのパラグラフは、航空交通業務を実施する機関を含めて、交戦国と中立国が海上作戦と民間航空機の空路を事前に通告することに於いて規定する。通信と識別の手続きが強調される。地位を確認し、意図を明確にし、不明瞭な点を解決しおよび予期できない状況を克服するために、軍艦と軍用航空機の指揮官、民間航空機の機長ならびに航空交通業務機関の間で最大限の情報交換をするよう指示している。交戦国と中立国が、パラグラフ 72—77の規則に従えば、運用面における誤解と混乱の機会を最小限に押えるであろう。これらの規則の下で、交戦国は、商業または個人業務に従事する民間航空機が不注意に射撃されるのを防ぐために可能なすべての措置をとる義務を負う。本マニュアルのパラグラフ 46とその注解をも参照せよ。中立国は、その民間航空機が射撃の危険にさらされるのを防止するために可能なすべての措置をとる義務を負う。民間航空機搭乗者の人命と航空機の安全を危険にさらして

はならない。

72. 民間航空機は、潜在的に危険な軍事活動の区域を避けるべきである。

注解

72. 1 パラグラフ72は、すべての国家、航空交通業務および民間航空機の機長に対し、民間航空機が潜在的に危険な軍事活動の区域を避けるように措置する義務を課している。一九二三年のハーグ空戦規則と一九九〇年のICAOの「民間航空機の運航に潜在的に危険な軍事活動についての安全措置に関するマニュアル」の双方ともに、同様の勧告を規定している。海上武力紛争の場合には、民間航空機は敵対行為が実際に生起している区域から十分に離れた空路と高度で飛行すべきである。このために航空交通業務機関は通常の空路を変更すべきである。

73. 海上作戦の直近においては、民間航空機は、その針路および高度に関する交戦者からの指示に従わなければならない。

注解

73. 1 このパラグラフは、海上作戦の直近にある民間航空機を監督する権利を、交戦者が持つとする慣習規則を述べている。パラグラフ77は、この監督がいかに行使されるべきかを記述している。

74. 交戦国および関係中立国ならびに航空交通業務を実施する機関は、軍事作戦の区域内にある民間航空機に指定された空路または民間航空機が提出した飛行計画（通信チャンネル、識別のモードとコード、目的地、乗客および貨物に関する情報を含む。）を、軍艦および軍用航空機の指揮官が、絶えず知り得る手続きを制定すべきである。

注解

74. 1 このパラグラフは、指定空路および軍事作戦の区域内の民間航空機が提出した飛行計画(パラグラフ76)を、すべての当事者が、常に知らされていることを要求している。したがって、交戦国と中立国の軍隊は、その軍艦と軍用機の指揮官が作戦区域内の空路、飛行計画および航空交通業務の手続きを絶えず知っているよう確保しなければならない。

75. 交戦国および中立国は、民間航空機にとって潜在的な危険がある区域内の軍事活動に関する情報(危険区域の設置または一時的な空域制限を含む。)を提供するノータム(NOTAM: notice to airmen)が発せられるよう確保すべきである。このノータムには、次の情報を含めるべきである。

- (a) 航空機が継続的に待ち受けを維持すべき周波数
- (b) 民間の気象レーダならびに識別のモードおよびコードの継続運用
- (c) 高度、針路および速力の制限
- (d) 軍用機による通信呼出しに対して応答する手続きおよび双方向通信を設定する手続き。および、
- (e) ノータムに従わず、かつ、民間航空機が脅威となっていると軍隊が認める場合に、その軍隊がとり得る行動

注解

75. 1 このパラグラフは、潜在的に危険な区域内の軍事活動に関する詳細な情報を民間航空機に提供するノータムの発出を、交戦国と中立国に義務づけている。その軍事活動には、海上武力紛争に加えて、演習、射撃訓練または兵器の実験も含まれるであろう。このノータムの手続きは、交戦国と中立国の軍隊による長い間の実行によるものである。最近の例としては、アドリア海とペルシャ湾の海上作戦の間に発せられたノータムがある。ノータムは、民間航空機に潜在的に危険な軍事活動の計画と調整のためのICAO手続きにおいても記述されている。⁽¹²⁾ サブパラグラフ(e)は、民間航空機に対して、民間航空機がノータムに従わず、かつ例えば攻撃正面を飛行することく、海軍部隊が脅威と認めるような仕方では飛行すれば、その民間航空機は海軍部隊により自衛とし

て射撃されることを警告している。

(132) ICAO Doc. 9554-AN / 932.

76. 民間航空機は、必要な飛行計画を管轄の航空交通業務に提出し、登録、目的地、乗客、貨物、緊急通信チャンネル、識別のモードとコードに関する情報をすべてそろえ、飛行経路を最新のものとし、また、登録証明書、耐空証明書、乗客および貨物に関する証明書を備えるべきである。予期し得ない状況が生起するのでなければ、民間航空機は、航空交通管制の許可を得ることなく航空交通業務の空路または飛行計画から外れるべきではなく、安全または遭難のいずれの場合でも適切な通報をただちにすべきである。

注解

76・1 このパラグラフは、シカゴ条約⁽¹³²⁾とICAOの基準および手続きに規定された、国際航空に従事する民間航空機が履行すべき必要事項を述べている。民間航空機の飛行計画、緊急通信チャンネル、二次監視レーダ（SSR）システム（シカゴ条約第一〇付属書）と一体となった識別のモードとコードに関する事前の情報を、管轄の航空交通業務の機関が軍隊に利用せしめることは特に重要である。飛行情報区において航空交通業務を提供する国家は、民間航空機の安全に対し特別の責任を負う。

(133) Chicago Convention, Chapter V and VI.

77. 民間航空機が潜在的に危険な軍事活動の区域に入る場合には、関係のノータムに従うべきである。軍隊は、民間航空機を識別し、警告を与えるため、利用可能なあらゆる手段を用いるべきである。特に、二次監視レーダのモードとコード、通信、飛行計画の情報の相関性、軍用機によるインターセプションを使用し、また、可能な場合には適当な航空交通管制施設との連絡をとる。

注解

77・1 このパラグラフは、民間航空機が潜在的に危険な軍事活動の区域に入る場合に、関係の民間航空機と軍隊の双方に義務を課すものである。民間航空機は、ノータムのすべての規定に従うべきである。特に、指定された通信周波数を継続して待ち受け、また、レーダおよび識別のモードとコードの運用を継続すべきである。海軍部隊は、民間航空機を識別して警告を与えるため、可能な場合は、その時の飛行進捗情報、遅延および計画外飛行に関する情報を交換するために適当な航空交通管制業務と直接交信することを含め、利用可能なあらゆる手段を用いなければならない。もし実行できるならば、海軍部隊はレーダ探知目標との相関性をつかみ、また、識別するため、適当な航空交通管制の周波数をモニターする装置を持つべきである。若干の場合には、海軍部隊は、海上作戦の直近にある民間航空機をインターセプトし、目視で識別することが必要になるかも知れない。インターセプションの手続きは、パラグラフ128とその注解で述べられている。