

誰が海賊への身代金を支払うのか

筆者：安寿志

2009年10月19日、中国船籍の大型貨物船「徳新海」号（積載重量7.6万トン）がインド洋にてソマリア海賊に乗っ取られた。今回の事件については、全国民の注目を集めている。

一、海賊と新しい問題

海賊は古来からある職業であり、人間が船を利用してから現在に至るまで存在している。3000年前に、既に人間の歴史には海賊行為に関する記述がある。『キャプテン・ブラッド』(Captain Blood)、『パイレーツ・オブ・カリビアン』(Pirate of the Caribbean)等の映画で描かれているように、海賊たちは、たとえ勇敢、毅然で、人情溢れる一面が描かれていたとしても、その行為は殺人、貨物の強奪等悪事の限りを尽くしている。海賊は常に不法に船舶を襲撃したり、沿海都市を襲撃・略奪するため、国際法では成立時から海賊行為を禁止しており、古代の海上帝国であるイギリスでは1536年に『ヘンリー八世海上法令』を公布し、海上での略奪行為を禁止した。1700年イギリスでは更に専門的に「第2海事法定」を設立した。

数千年に渡る時を経て、現在の人々は地球の如何なる場所へも強大な軍隊を派遣することが可能となったが、海賊たちは依然として世界の「五大危険海域」であるソマリア沿岸、紅海とアデン湾周辺海域、バングラデシュ湾沿岸、マラッカ海峡、及び全東南アジア海域にて出没している。この二年間、ソマリア海賊は人々の見方を覆した。近年、彼らは殺人も貨物の強奪もせず、たとえ船員を拘留し、貨物を押収したとしても、彼ら唯一、身代金を支払うことを要求する。

統計によると、2008年全世界では293件の海賊事件又は海上での武力による強奪事件が報告され、内111件がソマリア海域にて起こった。2009年の上

半期に発生した 240 件の海賊事件（犯罪未遂のものも含む）の内、130 件がソマリア海賊によるものであった。これらの事件の中には、2008 年 11 月 18 日に起こったサウジアラビア船籍の超大型石油タンカー「シリウス・スター」号が乗っ取られた事件も含まれており、また武器を輸送していたウクライナの貨物船の海賊襲撃事件も発生した。そのウクライナの貨物船には 33 両の T-72 型戦車及び大量の弾薬が積まれていた。これらの海賊行為は国際社会の注目を集めただけでなく、如何にして海賊という犯罪行為が現代の法制社会に引き起したこの新しい問題を解決するか法律家たちを困惑させた。

二、海賊行為か、それともテロ行為か

18 世紀以前、国際法では、イギリスが公布したいくつかの法令を除き、海賊行為を禁止する専門的な法律がなかった。当時のイギリスは標的にされていたため、法律を公布したのは「法に則り」自国を保護するためであった。当然、それら法律は当時各国には国際法として認められてはいなかった。19 世紀に入り、北欧人、地中海人及びムーア人による海賊行為が横行したため、国際社会では海賊行為を国際的犯罪であると認識し始めた。

海賊行為は通常公海上で発生し、且つ海賊船は国旗を揚げない。当然、一部の海賊船は髑髏旗を揚げるが、これは国籍及び身分を表明するためではなく、恐怖の雰囲気醸し出し、また他人に彼らの勇猛を感じさせるためである。船舶が無国籍であり、海賊行為は公海上で発生していたため、「国際慣習法の規則に従い、すべての海洋国家は海賊を処罰する権利を有する。軍艦、その他の政府船舶又は商船を問わず、国家の一切の船舶は、公海上で海賊船の追跡、攻撃、逮捕が可能であり、且つ本国に連れ帰り本国の裁判所で審判し処罰することができる。」と著名な国際法律家のオッペンハイムは判断した。

近代の国際法では、海賊行為を共通の敵と見なし、またその危害性から、国際私法統一規則を確立するために 1878 年に制定された『リマ条約』(Treaty to Establish Uniform Rules for Private International Law) では海賊行為に対して処罰及び攻撃を行わなければならないと規定した。1958 年の『公海条約』(Convention on the High Seas) 第 19 条ではこの国際法の規則が確認された。1982 年の『国連海洋法条約』第 100 条では、公海又は各国家の管轄

海域以外の如何なる場所における海賊行為を取締るため、海賊の処罰及び攻撃、各国に海賊行為に対する普遍的な管轄権の付与、最大限の協力の要求が再度表明された。現在までに、中国を含め 157 の国家がこの条約に批准し参加している。

しかし、現代、特に 2001 年の 9.11 テロ事件以後、アメリカの国際社会での主導的立場および利益独占への不満が、現在の「テロリズム」の拡大を引き起こしている。海賊行為に対して更に効果的な攻撃を与えるために、海賊行為をテロリズムと定義すべきであると多くの人が主張している。同様に、ソマリア海賊行為に対して、国連安全保障理事会は、アメリカ及びEUの主導下で、2008 年 6 月と 2008 年 10 月 7 日に相次ぎ第 1816 号決議及び第 1838 号決議を可決し、海賊への攻撃を提唱した。

安全保障理事会第 1816 号の決議第 7 段落では、本決議採択日（2008 年 6 月 2 日）より 6 ヶ月の期間、ソマリアを通過する国連加盟国と協力しソマリア海賊を攻撃することができると明確に規定されている。これらの国家が海賊を攻撃に対して、海賊及び海上武装強盗制圧のためにソマリア領海内への進入し、また、ソマリア領海内で海賊及び武装強盗を制圧するためにあらゆる必要な手段を講じることも規定されている。安全理事会の決議は従来までの国際法下における各国の海賊行為への攻撃に関する権限を大きく変えた。従来までの国際法下において、各国の軍艦は海賊を追跡する権限を有するが、（追跡対象船舶が）他国の領域に進入した場合、追跡を止めなければならない。海賊、特にソマリア海賊はこの制限を利用し、国境の周辺にて襲撃を行い、迅速に国境内に逃げるという方法を取っていた。

しかし、国防大学戦略研究所の王宝付教授が言うように、海賊とテロリズムとは同じようなところがあり、人類が直面する脅威であり、また共通の敵である。しかし、海賊とテロリズムは違う。その最大の違いは、海賊が犯罪行為を行う目的は身代金の要求であるが、テロリズムの場合は目的が複雑である。例えば、9.11 テロ事件、ボンベイでの 11 月 26 日大規模テロ事件等の背景には、政治的目的及び政治的意図がある。そのため、国際社会において各国家（国際的組織、国連を含む）が、海賊を攻撃することに対して異論はないが、テロリズムに対しては世論が分かれる場合が多い。

三、身代金を支払うか否か

国際海事機関（IMO）の統計によると、1996年以降、海賊行為は毎年200件以上あり、船舶襲撃事件の内の80%が海賊に身代金支払うことで解決した。2008年10月15日、世界第二位の大型石油タンカーであるサウジアラビア船籍「シリウス・スター」号襲撃事件において、海賊は2500万米ドルの身代金を要求した。また、ウクライナ船籍貨物船襲撃事件において、海賊は2000万米ドルの身代金を要求した。一部の海賊対策専門家の推定によると、2007年ソマリア海賊が要求した身代金の総額は1.5億米ドルにも達し、また、これにより、海上保険費の急激に値上がり、航路の変更による燃料費及び船員の賃金上昇等の間接的な損失をもたらした。

通常、海賊へ支払う身代金とは、海上航行中、船舶、貨物、その他の財産及び船員の生命が海賊に制圧、威嚇された場合、これらの財産及び生命を取り戻すために海賊に支払う代金を指す。イギリスの1781年の身代金に関する案件中、HavelockがRookwoodを訴えた(1799) 8 TR268 案件、Royal Boskalis Westminster & OrsがMountain & Orsを訴えた案件が示すように、海賊が要求する身代金は、ギャンブルによる負債と同様に見なされ、法的形式にてそれを肯定することができず、不法財産であると認定されるべきである。

身代金が不法財産であると認定されるため、また、犯罪行為の助長を抑制するため、船主は海賊の要求に従わず、身代金の支払いを拒否すべきだと各方面では叫ばれている。しかし、現実問題として、身代金を支払わない場合、海賊は人質を殺すこともある。台湾漁船「慶豊華168」号の襲撃事件において、海賊たちは150万米ドルの身代金を要求した。結局、交渉が膠着状態になり、ソマリア海賊は船員の1人を殺害した。先日の中国船籍「新徳海」号の襲撃事件については、新華網の報道によると、船舶襲撃の翌日、海賊は救援した場合人質を殺害する旨を予告した。

身代金の金額は通常相場がなく、完全に海賊の要求額に基づき双方で交渉して決められる。各国の立法者の見解では、海賊へ身代金を支払う行為は海賊行為を容認する行為であり、刑法の分野では更に顕著である。。しかし、海上

での事件は複雑で、隠蔽性が強く、さらに国際司法主権上で協力に対して制限を受ける等の原因で、船舶又は船員が海賊に襲撃された後、救出の成功率が非常に低い。そのため、たとえ海賊への身代金が不法で不合理であったとしても、船主は通常船舶、貨物、船員の安全を守るために身代金を支払わなければならない。当然、成功例もある。例えば、2009年4月8日、アメリカ国旗を揚げたデンマーク船籍の貨物船「Maersk Alabama」号がインド洋海域にて海賊に襲撃された後、アメリカ艦隊は軍艦を2艘派遣し、船長及び船舶の救出に成功した。2008年12月12日、中国船籍「振華4」号がソマリア海賊に襲撃された後、船員はビール瓶、高水圧ホースを利用して自力で海賊を撃退することに成功した。しかし、そのような幸運はほとんど無い。船主たちが採れる選択肢はただ二つ、身代金を支払うか人質を見捨てるかである。

船主、荷主及び船員には、このように深刻な海賊に対するリスクが存在している。彼らは三つ目の選択肢、即ち保険への加入を通じてリスクを分散することができるのか。現代社会において、ほぼすべてのリスクは保険を通じて分散することができる。例えば、神舟号ロケット打ち上げ保険、天災時農業収入保険等がある。しかし、保険法の角度から言えば、保険を引き受ける最も重要な条件は保険対象が合法であることである。ギャンブルに付保できないことと同じように、海賊への身代金が各国の法律での保護範囲内に属さないため、各種財産保険等の商業保険では通常海賊への身代金に付保できない。現在、船主相互保護協会のみが船舶の身代金に対して賠償金を支払う。その理由は船主相互保護協会は船主の間で自ら設立した保険会社が担保しないリスクを分担する互助組織であり、普通の商業的保険と異なり、非営利的で、柔軟であり、互いに助け合う。なお、世界で有名なイギリスのロイズは新しい海賊保険を開発し、海賊に襲撃された船舶の滞船料を担保する。また、海賊への身代金は特別保険の形式にて担保する、或いは件々の訴訟費用及び労務費（sue and labour expense）として清算する。

しかし、各船主相互保護協会及びロイズは船舶に対する身代金のみを担保し、さらに入会費用が非常に高い。海賊が貨物又は船員に対して身代金を要求した場合、この種の身代金が保険の範囲に含まれるか否かについては、各国の保険法では依然として規定がない。荷主、船員及び彼らの家族たちはただ祈って待つしかない。

四、救助するか、それとも共同で損失を受け入れるか、船主と荷主との争い

身代金を支払って船舶、貨物、船員の安全が確保された後、船主の焦点はどのように補償されるかということである。海賊への身代金は航程中のすべての利益者で共同で分担されるべきである。分担の比例は当事者間で決定される。比べて言うと、従来までの海商法下での法律制度では以下のように規定されている。船主が船舶、貨物及び船員を解放する為に海賊に支払った身代金については、次の二つの方法を通じて補償することができる。

一つは、船主が海難救助報酬を主張することができる。『(1989年の) 国際サルベージ条約』(International Convention on Salvage, 1989) 第1条では、「救助作業とは、到達可能水域又はその他の如何なる水域において、危険な状態にある船舶若しくはその他の財産を救出する行為或いは活動を指す。」と規定されている。船主が支払う海賊への身代金は船舶の救出、船上貨物及び未払の運賃のためである。しかし、船主が依然として直面する問題は、海難救助中の救助者が本船及び貨物の所有者以外の第三者によるものでなければならぬか否かである。中国の『海商法』ではこれについて明確な規定がない。なお、船主が自分の船舶のために身代金を支払うのは自救行為に属しており、海難救助が成立しない。

もう一つは、船主は共同海損分担を主張することができる。共同海損は海商法特有の古い法律制度である。中国『海商法』第193条では、「共同海損とは、同一の海上航程において、船体、貨物及びその他の財産が危険に遭った場合、共同で安全を確保するため、意義のあり合理的な措置により直接もたらされた特殊な犠牲、支出した特殊な費用を指す。」と規定されている。『ヨーク・アントワープ規則』(The York Antwerp, 2004)にも類似する内容が規定されている。しかし、二つの条文では、海賊への身代金が共同海損に属するか否かについて明確に規定されていない。これについては、『オランダ海商法』第699条での規定「敵又は海賊から船舶若しくは貨物を取り戻す或いは払い戻すため、敵又は海賊に与えた如何なる物(もしわかりづらければ身代金と考える)とは船舶及び貨物の利益を保護するため支払われたものである。」を参考にすることができる。なお、『ドイツ商法典』第706条でも類似する内容が規定されて

おり、海賊が船員を人質にした場合、身代金に人質の分を含めたとしても、依然として共同海損に算入され、救助された船体、貨物、運賃等を共同で分担することができるのと更に明確になっている。

海賊への身代金は海難救助及び共同海損の性質を有する。船体、貨物、船員が開放された後、船主と荷主は通常身代金の内容及び補償について争議をする。船主は通常共同海損にて身代金を補償するよう主張する。例えば、2008年8月、「Iran Deyant」号がソマリア海賊に襲撃された事件では、船主は身代金を支払った後直ちにそれを共同海損として宣告し、荷主に身代金を分担するよう要求した。船主が共同海損を選択した背景には船主が海難救助制度を主張した場合利益を獲得できないという理由があったからである。なぜなら、たとえ海難救助が船舶優先権に明確に列挙されているとしても、船主が自分の船舶を救助する（即ち自救）行為は海難救助が成立しないからある。共同海損を主張する場合、船主は自救による身代金を共同海損中の犠牲に算入することができるだけでなく、また船舶保険から賠償を取得することもできる。

まとめ

ソマリア海賊問題の根本原因はソマリアの社会的混乱及び生活上の物質の欠乏にある。現地には強力な政府がなく、海賊という職業は現地の住民が危険を冒してまで選んだ生きる術である。しかし、国際社会の角度から見ると、海賊たちの行為は確実に人々の平穏な社会、商業貿易活動に影響を与えている。今回のソマリア海賊の行為には海賊のロマンある物語もなく、スペイン、ポルトガル海賊のような「勝てば官軍、負ければ賊軍」という言葉も当てはまらない。彼らは、海賊という悪名を着て、日々不安な生活を送ることとなる。

[安寿志：敬海法律事務所アモイ分所弁護士、大連海事大学海商法修士、ストックホルム大学欧州法修士。]