

国連海洋法条約体制の始動と最近の動向

栗林 忠男

キーワード：第三次国連海洋法会議 国連海洋法条約 排他的経済水域 国際海峡
The Third UN Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III)
UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)
Exclusive Economic Zone (EEZ)
International Straits

1 はじめに

1973年から開催された第三次国連海洋法会議は、海洋の利用をめぐる科学技術の発達、国際関係状況の変化などを背景に、伝統的な海洋法秩序の全般的な見直しを図ったものであり、1982年4月30日に全文320ヶ条と九つの附属書からなる「海洋法に関する国際連合条約」(United Nations Convention on the Law of the Sea) (略称、国連海洋法条約) を採択した。この条約の中で最も対立の激しかった深海底 (deep-seabed) の開発制度に関する部分 (第11部) については、条約採択段階では一応妥協されたかに見えたが、その後途上国寄りの規定内容に不満をもつ西側先進諸国が条約体制に参加しなかったため、条約採択後に国連事務総長を中心に先進国・途上国の間で調整・交渉が行われた。その結果、1994年7月に、先進国も受け入れる可能性を持つ内容に条約部分を修正した「1982年12月10日の国連海洋法条約の第11部の実施に関する協定」(Agreement relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982) が国連総会決議により採択され、先進国・途上国が共に国連海洋法条約体制に参加する道が開かれるようになった。国連海洋法条約は日本を含む138ヶ国 (2002年5月現在) が当事国となって、既に実定法として始動している。

国連海洋法条約については、その評価をめぐって様々な見解が表明されている。⁽¹⁾ しかし、それらの見解のいずれに与するかの問題以前に、次の点を指摘しておきたい。即ち、かつては1958年の第一次国連海洋法会議の結果採択されたジュネーブ海洋法四条約と言われる「領海に関する条約」(領海条約)、「公海に関する条約」(公海条約)、「大陸棚に関する条約」(大陸棚条約)、「漁業及び公海の生物資源の保存に関する条約」(公海生物資源保存条約) がそれぞれ別個の条約として採択され、当事国も各条約毎にそれぞれ異なり、更に紛争解決も別枠の制度として設定されるという、いわば海洋法体系の分裂的状況があったのに対して、それら四条約に優先して適用される包括的な国連海洋法条約による新たなシステムの構築が、海洋に普遍的・統

一的な法体系をもたらす、より安定的な秩序への基盤を提供するものとして、(少なくともその点については) 積極的な評価を下してよいのではないかと筆者は考えている。確かに、国連海洋法条約の中には、その内容につき不明確さを残した規定もかなりあり、それらの規則の明瞭化は、一方的行為を含めて二国間・多数国間の各種の国際的フォーラム・手続きを通じて具現される今後の諸国の国家実行の集積によるところが大きい。従って、この条約が「今後の慣行の積み重ねによって、一層磨かれてゆかなければならない」⁽²⁾と認識する点では、学者の間にあまり見解の相違はないように見受けられる。従って、我々にいま要請されるのは、国連海洋法条約体制の始動後に諸国の行う海洋に関する国際法実践の幅広い観察を通じて、新海洋法体制の動向を正確に把握することであろう。本稿では、そのような観点から、国連海洋法条約の発効後に、その不透明な規定内容から表面化してきた幾つかの問題点を指摘し、そこに含まれる課題を整理して、新しい海洋法秩序の行方を展望するための手掛かりを得ることにしたい。

2 沿岸国管轄権の拡大に伴う問題

国連海洋法条約に集約される新しい海洋法体制が、領海の最大幅員 12 海里の承認や 200 海里の排他的経済水域制度の導入をはじめとする、沿岸国管轄権の一層の拡大をその機軸の一つとしていることは間違いない。そのような沿岸国管轄権の拡大が、必然的にあるいは副次的にもたらす海洋法上の新たな諸問題について注目する必要がある。ここでは、国連海洋法条約の発効後に問題となったものとしてストラドリリング魚種 (straddling fish stocks) 及び高度回遊性魚種 (highly migratory fish stocks) の保存・管理の問題と海賊 (pirates) の問題をそれぞれ取り上げることにする。

(1) 国連公海漁業実施協定の成立

国連海洋法条約において十分な議論が煮詰められないまま一般的な規定のみが設けられた事項は多々あるが、200 カイリの排他的経済水域とその外側の公海に「跨がって」生存するストラドリリング魚種と高度回遊性魚種の保存・管理に関して設けられた第 63 条 (二以上の沿岸国の排他的経済水域内に又は排他的経済水域内及び当該排他的水域に接続する水域内の双方に存在する資源) 及び第 64 条 (高度回遊性魚種) の規定もそうであり、公海についていえば、第 7 部 (公海) 第 2 節 (公海における生物資源の保存及び管理) の第 116 条以下の規定がそうである。この問題は、第三次海洋法会議では、それらの資源の保存・管理について沿岸国の管轄権を優先させようとする立場や国際機関の管理権限を認めようとする立場など、各種の提案があったものの結論が出ず、最終的には、地域の漁業管理機関を通じるなどして関係諸国が保存・管理に協力する、というかなり一般的な内容を上記諸規定中に設けるに留まった。200 カイリ水域の設定がすべての問題を解決しうるほど万能ではなく、規定の不備は将来補われるという認識

が、これらの一般的な協力規定という形態を採ったといえる。そのため、国連海洋法条約体制の始動後に、「ストラドリング魚類資源及び高度回遊性魚類資源の保存及び管理に関する1982年12月10日の国連海洋法条約の規定の実施のための協定」(Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks)(国連公海漁業実施協定)が国連総会において1995年8月4日にコンセンサスで採択された。⁽³⁾

この協定は、この種の漁業資源の保存・管理にあたり予防的アプローチ(precautionary approach)または予防原則(precautionary principle)と呼ばれる概念を適用することにした。このアプローチないし原則とは、簡単に言えば、ある行動を取る際にその環境上の影響が未知数である場合には、行動を抑制することが最も賢明な道であるとする考えである。この概念は、1987年に海洋汚染防止の分野で登場して以来、環境関連の諸条約や宣言・決議等に反映されてきたが、比較的新しいものとしては、1992年6月の「環境と開発に関するリオ宣言」が、「環境を保護するためには、各国により、それぞれの能力に応じて、予防的アプローチが広く適用されなければならない」とし、「深刻な、あるいは、回復しがたい損害のおそれがある場合には、完全な科学的確実性の欠如が、環境悪化防止のための費用対効果の大きい措置を延期するための理由とされるべきではない」(同宣言、原則15)と声明している。国連公海漁業実施協定はこのような流れを取り入れて採択されたものであるが、その交渉過程において、EC(当時)・日本・韓国が、リオ宣言にいう予防原則は海洋汚染問題に適用されるものであって、自動的に漁業に適用されるものではないとの立場をとったのに対して、オーストラリア・カナダ・ニュージーランド・チリ・アルゼンチン・アイスランドなどの諸国が、予防原則は天然資源管理のあらゆる分野に関連していると主張したことは留意すべきである。その結果、同協定は、資源評価における不確実性をもって保存措置をとらないための口実としないこと、資源毎に基準値(reference point)を設けて、これに達した場合の措置を定めること、新規の又は開発段階にある漁業については注意深い保存管理措置を適用すること、自然環境の急変による資源への悪影響を回避するための緊急措置を採ること、などを求めている(6条)。また、同協定の附属書IIは、資源の保存管理における予防的基準値の適用におけるガイドラインを定めている。予防的アプローチは、環境の重大な脅威となる問題に対しては詳細な科学的根拠を待たずに早期の法的措置を取ることを正当化するが、産業開発政策やエネルギー政策など国の主権的権利に対して規制時点の科学的予測に基づく制約を課すことになり、そのため具体的規制措置を決定する際には、「発展の権利」(right to development)を主張する開発途上国からの抵抗だけでなく、先進国内部でもしばしば見解の対立を招いている。漁業管理の問題のように、政治的・社会的・経済的・生物学的要因等が複雑に錯綜する分野においては、国際的基準の設定は困難

を極めることが予想される。特に、沿岸国が自国の排他的経済水域内の資源を自国に有利に確保するための武器として、予防的アプローチに依拠しようとする可能性が払拭できないという点に問題が残されている。新しい海洋秩序の基本的構造として、200海里経済水域と公海という二つの接続する、だがそれぞれ異なる法的地位を有する海域が確立されたが、とりわけ沿岸国の排他的経済水域における主権的権利の行使が、経済水域内外にわたる一貫した予防的アプローチの適用にとって障害となることが今後の不安定要因となる。つまり、一方で海洋の物理的一体性と、他方で200カイリという海洋に人為的に確定された国家管轄権の境界を越えて生活する海洋生物の移動性が問題を一層複雑にしており、経済水域相互間及び公海との間で、海洋の生態条件に基づいて緊密に連動する国際的な管理制度を確立することが課題として残されているのである。

国連公海漁業実施協定はまた、地域漁業管理機関の非加盟国の取扱を規定しているが（17条）、この規定は同協定において画期的かつ中核的規定の一つであると評されている。⁽⁴⁾ 国連海洋法条約では、ある国が地域漁業管理機関等に加盟せず、当該機関の設定する保存管理措置に合致しない操業を行っても、公海における漁獲自由の権利を楯にされると、それを中止させる法的根拠が乏しい。特に、便宜置籍船等のような非加盟国の漁船がそのような操業を行っても有効な対抗手段がなかった。こうした状況の中で、国連公海漁業実施協定では、公海で漁業を行おうとする国は地域漁業管理機関等に加盟するか、もしくは、その保存管理措置の自国への適用に合意すべきであって、これを行わない国は、自国船に対して公海上の操業許可を与えてはならない、という規定を設け、また、非加盟国の漁船による有害な活動を抑止するため各国が協力することを規定した。海洋生物資源の保存・管理の目標を達成するためには、すべての国が共通の努力を追求することが不可欠であるとの認識で一致したことを示すものである。

(2) 「海賊」概念の再検討

沿岸国管轄権の拡大から生じる他の問題として、いわゆる「海賊」の取締りを挙げることができる。統計によれば、海上における略奪・暴行等のバイオレンス行為の多くは領海内において発生しているとされている。しかし、国連海洋法条約における「海賊」は伝統的な「海賊」概念を引き継いで、定義上公海上で行われるものに限定されている。3カイリから12カイリへの領海の拡大や群島国制度の導入により公海の範囲が狭まるとともに公海関連規定の地理的適用範囲も狭まったため、海賊行為はむしろいずれかの沿岸国の領海（又は群島水域）内で発生することが多く、そのため、国連海洋法条約は海賊による人権（human rights）への影響及び環境（environment）への影響という二つの重要な問題をカバーしていないという批判がある。⁽⁵⁾ 人権への影響とは、例えばボート・ピープルの避難民に対する略奪・暴行などの行為の問題であり、環境に対する影響とは、例えば危険物を搭載した商船やタンカーが海賊行為に遭遇した場

合にコントロールを失って狭隘な海峡などの海域に惨事を引き起こす可能性があるという問題である。こうした懸念は、拡大された領海や群島水域における沿岸国の海域管理の意思・能力の不足に起因する面もあることは否定できない。国際法上の「海賊」の当初の規制目的は、商船が安全に航行するために大洋航行の通路をオープンなものに維持することであったが、今日ではそれに留まらず、海賊の定義は「領海」を含めるよう拡張されるべきであるという主張さえ見られる。⁽⁶⁾ また、同様な理由から、沿岸国法令の違反の取締りのために公海上まで継続して追跡する(ただし、他国の領海には立ち入れない)ことを認められる継続追跡権(right of hot pursuit)の法理も、人権擁護の見地から、他国の領海にまで立ち入ることが認められるよう拡大されるべきであるともいわれる。⁽⁷⁾ このような議論は、現行国際法上は沿岸国の国家領域の一部としての領海の地位・性質からすれば容易に受け入れられるものではないが、沿岸国管轄権の空間的拡大に伴って、海上バイオレンスの問題を人権や環境保護の観点からアプローチしようとするものとして注目される。

なお、この問題と関連して、近年アジア海域を中心として、航行中または停泊中の商船を襲って金品等を強奪する、いわゆる海上の武装強盗(armed robbery)の横行が見られるようになった。これらの犯罪行為も沿岸国の内水・領海内で発生することが多く、海賊規定だけでは取締りに不十分であり、関係国間での新たな協力体制が望まれている。⁽⁸⁾

3 航行自由の維持に伴う問題

新しい海洋法秩序は、一方では、海洋資源に対する伝統的なフリー・アクセス原則に挑戦し、沿岸国管轄権を拡大する契機を生んだが、他方で、航行の面においては、国際交通の利益あるいはコミュニケーションの自由を維持し存続させたといえる。しかし、船舶航行についても、沿岸国による「安全」面からの規制が次第に強化されつつある。「安全」には、軍事的意味での安全保障(セキュリティ)と海上交通の安全(セイフティ)の両者が含まれるが、前者については、次第に領海における外国軍艦の無害通航権を否定して「事前の許可または通告」を要求する立場をとる沿岸国が増加している。また、軍艦でなくても、核物質や危険物質を運搬する船舶等に関しては、環境保全・汚染防止の観点から、より厳格な規制措置が講じられるようになってきている。ここでは、航行自由の維持から生じてきた問題として、最近議論されるようになった国際海峡における協力の問題を取り上げることにしたい。

(1) 国際海峡における協力義務

国連海洋法条約では、国際海峡に使用される海峡(国際海峡)において、外国船舶及び外国航空機が「通過通航の権利」(right of transit passage)を有することが新たに確立されたが、同時に、海峡利用国と海峡沿岸国が、航行及び安全のための援助施設その他の改善施設並びに

汚染の防止、軽減及び規制に関して合意により協力すべき (should) ことを定める規定が設けられた (43 条)。(9) 領海幅員が 3 カイリから 12 カイリに拡大された場合の国際海峡の通航制度について、一般領海並みの通航制度である無害通航 (innocent passage) を主張する海峡沿岸国側と、従来までの航行の自由を主張する利用国側の立場が激しく対立した後に、第三次海洋法会議のかなり早い段階から、妥協としての通過通航制度が合意を見た。そして、このような通航レジームを確立しただけではなく、狭い海峡が自国の領海であることを強調する沿岸諸国の立場と、海峡が国際交通路の要衝であることを強調する利用国の立場の対立を止揚して、海峡内の航行・安全のために必要な援助施設や汚染防止等のための、両者による国際協力という、一段高い次元において解決を図ろうとしている点で、この規定は将来の新しい秩序を志向するものとして評価しうるものがある。海を単に開発や利用の対象とするだけではなく、国際的な管理・協力を指向するものとして、一般の海峡とは異なる国際海峡という特定の海峡をいわば「開かれた境界」として位置づけるものだからである。(10)

しかし、その具体的な適用をめぐる様々な問題が生じることが予想される。特に最近では、マラッカ・シンガポール海峡における通航料ないし賦課金の問題をめぐる議論がある。海峡沿岸国が航行援助施設の建設などの通航を容易にするために行った作業に対して対価を得る権利を有するかどうかの問題である。この点については、先に述べた国際海峡の通航制度に関する対立を反映して、第三次海洋法会議の前段階を担った国連海底平和利用委員会において、沿岸国側からは、その対価を利用者が負担すべきであるという提案があり、他方で、利用国側からは、それに対する反論や全く正反対の提案がなされていた。しかし、第三次海洋法会議においては、このような賦課金徴収に関する提案は全く表面に出ず、前述の沿岸国と利用国の協力義務を定める第 43 条の提案があるだけであった。何故賦課金徴収の議論が途中で消えたのか。公式記録の乏しいこの会議からはその点を十分にトレースすることができないまま (この事自体が国連海洋法条約の解釈上の困難さを示す一例でもあるが)、沿岸国と利用国の協力義務の問題へと変化して行った経緯の中で、賦課金徴収が可能であるか否かについて第 43 条の解釈として議論せざるを得ない。

ここでは詳細に議論することは避けるが、国際海峡においては、関係諸国の別段の合意により、航行安全のための費用負担を関係国間で共有することを国連海洋法条約が禁止しているとは考え難い。特にマ・シ海峡のように、航行援助業務の整備・管理の資金調達が困難な途上国が主な沿岸国であり、船舶が輻輳し航行上危険な浅瀬が多い狭隘な海峡においては、航行安全を目的とする航行援助業務の費用負担を共有することは、海峡沿岸国にとっても通航国側にとっても共通の利益をもたらすはずである。最近では、狭い海峡における船舶交通業務 (Vessel Traffic Services = VTS) の提供はすべての海峡利用者に恩恵を与える役務なのであるから、一般領海において外国船舶に提供された特定の役務の対価としてのみ課徴金を課すことを認めて

いる国連海洋法条約第26条(2)⁽¹¹⁾を広く解釈して、海峡を交通するための料金(fee)を課すことは、VTSの有効な履行と執行のために必要であるばかりでなく、法的にも正当化されるという見解がある。⁽¹²⁾このような見解は、南北問題と冷戦終結の文脈の中で、環境規制に対応する南側諸国への先進国側からの援助という形で問題を議論するものであれば、恐らくは現在の海峡利用国側からは直ちには受入れられない主張を含んでいる。しかし、同様な問題は国際航空の分野でも取り上げられてきており、最近ではアメリカを除く多くの諸国が、国際民間航空機関(ICAO)理事会の勧告に基づいて、航行の安全確保を理由として、領域上空及び公海上空の飛行情報区域(FIR)を飛行する外国民間航空機に航行援助施設利用料(航援料=正確な呼称ではないが一般には「上空通過料」といわれる)を課している。航空の場合には、国際民間航空条約の第15条(空港の使用料金その他の使用料金)が根拠規定とされるが、海洋法条約にはそれが見出せないことから前述のような議論がなされるのである。

結局、環境の開発から環境の意識や環境の保全へと優先度を移行させる、その変化が国連海洋法条約体制に内在しているとすれば、海峡の沿岸国と利用国との合意による航行安全のための国際協力を奨励した第43条の規定を根拠に、航行援助業務の費用負担の共有を、特別の条約により関係国間で新たに取り決めることは法的に正当化される余地があると考えられる。ただし、第43条の協力義務はshouldという文言で表現されているように、未だ厳格な法的義務ではなく沿岸国と利用国が目標とすべき努力義務であることに留意すべきである。また、協力義務は通航する船舶・航空機に直接課されているものではなく、海峡利用の船舶・航空機の本国に向けられているため、利用船舶等の通航料・使用料ではなく、第一次的には、航行・安全援助設備の設置・維持や汚染管理のための国家間協力の方式をとることが想定されていると考えられる。

(2) 船舶航行の安全情報

国際海峡における協力義務の問題に類似の問題は、北大西洋においてアメリカ・カナダ等が実施しているアイス・パトロール(冰山等の監視業務)の財政負担問題に関しても生じている。即ち、この業務の結果として得られる航行の安全情報に対してアイス・パトロール協定の締約国以外に、この区域を航行して、この業務から利益を享受する非締約国のすべての船舶からも費用を徴収するため、1974年の「海上における人命の安全のための国際条約」(SOLAS条約)を改正しようというものである。公海における「航行の自由」との関係で微妙な問題を含む面があるが、情報だけを得て費用負担しないフリーライダーを許すべきではないという観点から、航行の安全と環境保護を理由として、当該協定の第三国である非締約国からも費用を徴収する趣旨である。

4 おわりに

新海洋法体制の最近の動きを見ると、ストラドリング魚種と高度回遊性魚種に関する国連公海漁業実施協定において採用された、環境に対する「予防的措置」ないし「予防的アプローチ」の概念が、鯨やマグロなどの海洋生物資源についても適用されるべきであると主張されるようになってきている。しかし、このようなアプローチの適用は一面で我々のコンセンサスに訴えるものがあるとしても、無原則にこの方法を採用すると、漁業活動は必然的に縮小せざるを得なくなる。この問題の調整は困難な課題ではあるが、地球サミットで強調されたような地球環境保全の問題が、従来から問題とされてきた海洋汚染のみならず、海洋生物資源にまで拡大してきていることは確かであり、今後の趨勢として留意しておくべき側面である。しかも、海洋管理（ocean management）の責任負担（burden-sharing）のあり方として、沿岸国と漁業国の協力による魚種の保存・管理の目的を達成するために、地域的機関の非加盟国（第三国）を巻き込む包括的な土俵をできるだけ広く確保して、保存・管理の諸措置の普遍的履行を図ろうとする動向は、主権国家の「合意」を基礎とする国際法秩序の伝統的構造との関連において見逃すことのできない点を含んでいる。

同様に、国際海峡における沿岸国と利用国の協力関係は、国際海峡における航行の安全に資するのみならず、ひいては海峡の環境保全に貢献するものであり、航行支援設備の設置をはじめ汚染防止のための諸措置のための費用は、沿岸国のみを負担とせず利用者全員が負うべきことが議論され始めている。北大西洋のアイス・パトロールについても、海上航行に関する情報の恩恵を受けながら費用負担を免れる国のないよう、非加盟国を巻き込んだすべての利益享受国による責任負担が求められようとしている。

国連海洋法条約はその規定内容において不明確性を含むことは確かであり、その代表例としていわゆる各種の協力義務規定が挙げられることが多いが、漠然とした合意内容はマイナスの面ばかりでなく、関係国間で新たな合意を積み重ねることによって、より現実に則したダイナミックな展開を見せる可能性を秘めていると見ることができる。

資源の開発・管理、諸国民間のコミュニケーション、環境の保護などは、海洋だけの問題に限らず、すべて現代国際社会が直面している重要な課題であり、海の秩序における同様の問題は、それらの国際的課題の動向と連動しながら、またそれらの問題の解決の仕方に影響を受けながら、今後解決が求められていくことが予想される。新しい海洋法体制が国際協力の推進、環境の保護・保全、安全の確保、人権の保障といった現代国際法を特徴づける諸要因を基盤として展開して行くこと、そして国際社会の構成員にはますます海洋管理のための責任負担が求められていくことは、動かし難い趨勢であると思われる。

(注)

- (1) 例えば、この条約について、小田滋・国際司法裁判所判事は最近の論文の中で、「この1982年の国連海洋法条約は、(1)先進国対開発途上国のぎりぎりの対立と妥協で出来上がった深海海底制度、(2)ほとんど手直しをすることもなく、旧態のままの制度を議論もまた全体からの展望もなくそのまま導入したもの、(3)新しい課題を担って、それなりの制度を作り上げてきたもの、(4)海洋利用の本質にふれた問題につき、その解決を模索しながらならぬ展望もないままに条文だけは文字にしてあるもの、の四つの種類からなる」と指摘し(ただし、同判事はそれらの具体的な条文例を示していない)、更に、「この四つがバラバラであるだけに、この1982年条約の各条文の調和調整は極度に困難になろう。これを矛盾なく解釈できると思うのは沙汰の極みであろうと思う」と述べている。また、条文中に多くの不完全さが見受けられることを指摘した上で、この条約を「海洋法の不磨の大典である『海洋憲法』であるかの如くに見ることに私は同意することはできない」と結論づけている。小田滋「海の法秩序」、日本学士院紀要第53巻第3号(平成11年3月)147～8頁。
- (2) 小田、前掲論文、148頁。
- (3) この協定の解説としては、野村一郎監修、香川謙二編著『ストラドリング魚類資源及び高度回遊性魚類資源に関する国連協定の解説』(水産新潮社、平成9年)が詳しい。
- (4) 同上書、83頁参照。
- (5) Barry Hart Dubner, Human Rights and Environmental Disaster – Two Problems that Defy the “Norms of the International Law of Sea Piracy”, *Syracuse Journal of International Law & Commerce*, Vol.23:1,1997, pp.1-65.
- (6) Ibid.
- (7) Ibid.
- (8) この問題に関する最近の調査・研究については、『「海賊被害防止対策検討委員会」報告書』、(財)海事産業研究所(平成13年3月)参照。
- (9) 国連海洋法条約第43条は次のように規定する。「海峡利用国及び海峡沿岸国は、合意により、次の事項について協力する。(a)航行及び安全のために必要な援助施設又は国際航行に資する他の改善施設の海峡における設置及び維持、(b)船舶からの汚染の防止、軽減及び規制」。
- (10) 「開かれた境界」の意義について、栗林忠男「国際法における『境界』の空間的構造」(広部和也・田中忠編『国際法と国内法－国際公益の展開－』〔山本草二先生還暦記念〕勁草書房、1991年)参照。
- (11) 国連海洋法条約第26条は、「外国船舶に対しては、領海の通航のみを理由とするいかなる課徴金も課することができない」(1項)とするが、「領海を通航する外国船舶に対しては、

外国船舶に提供された特定の役務の対価としてのみ、課徴金を課することができる。これらの課徴金は、差別なく課する」(2項)とも規定する。

- (12) Craig J.Capon, *The Threat of Oil Pollution in the Malacca Straits: Arguing for a Broad Interpretation of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, *Pacific Rim Law & Policy Journal*, Vol.7 No.1. January 1998, pp.117-141.

A Starting of the UNCLOS Regime and its Recent Trends

Tadao Kuribayashi

A new international legal system of ocean has been introduced with the adoption of the UN Convention on the Law of the Sea of 1982 at the Third UNCLOS. The Convention entered into force in 1994. However, some important provisions of the Convention are unclear in their meaning owing mainly to the political compromises which were made among participating states at the Conference, and it is, therefore, necessary for the Convention to be polished up further by accumulating states practices. In order to find a clue for a general view of the new ocean regime, this article points out some of those opaque provisions which came to the front after the entering into force of the Convention, and throws light on their meaning in the context of recent states practices.

The issues to be examined by this article are classified into those deriving from the expansion of coastal jurisdiction, and those lying behind the freedom of navigation. The problems relating to the conservation and management of straddling fish stocks and highly migratory fish stocks, and the problem of pirates are included in the former type of issues. In the latter type are included the problem of how to cooperate between coastal states and user states for navigational and safety aids and the prevention of pollution in international straits, and the problem concerning safety information of navigation of ice-patrol in the North Atlantic Ocean.

Standing on the viewpoint that the unclarity of the treaty provisions is not always disadvantageous, but there is often a possibility that a dynamic development based on the reality will eventually emerge through the accumulation of agreements among interested states, the writer concludes that the states as members of the contemporary international community will increasingly be required to assume the duty of burden-sharing for a better ocean management.