

19世紀後半から20世紀初頭の国際法における「海賊行為」概念 —反乱団体と海賊—

菅野直之

SUMMARY

International law states that only the flag state of a vessel has jurisdiction over it on the high seas. However, piracy in international law is an exception to this rule. Here, all states have jurisdiction over a vessel engaging in piracy.

It is important to study the definition of piracy. Article 101 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) defines piracy in international law as acts “committed for private ends,” but the meaning of the concept of “private ends” is controversial. My aim is to study this concept. Scholars nowadays maintain that from the late nineteenth century to the early twentieth century, the concept of “private ends” was used to exclude acts of insurgent vessels that were recognized as not belligerent. In order to understand the definition of piracy and the meaning of “private ends” in that time, I will conduct research on the arguments made about this concept.

Many authors of international law in those days maintained that, if insurgent vessels operating in civil wars were engaged in belligerent acts to ensure the success of insurrections, their acts would be regarded as acts committed to achieve “political ends,” which must not be regarded as piracy, and not to achieve “private ends.” Acts committed for “private ends” were depredation and violence unrelated to belligerent acts during civil wars.

Further, they maintained that so long as the insurgent vessels assaulted vessels of the same flag state as itself, their acts could not be considered acts of piracy. This statement was based on the argument that piracy must be indiscriminate, regardless of the nationality of the victim vessel. Thus, assaulting vessels of only one state was not considered an act of piracy.

Consequently, from the late nineteenth to the early twentieth century, many writers of international law considered piracy to be acts that were committed to fulfill “private ends” and were indiscriminate. Therefore, when considering the definition of piracy, we should take into consideration these views.

1. 序論

1-1. 問題の所在

「海賊」とは何か。国際法上、公海上を航行する船舶に対しては、旗国主義の原則から、その旗国が排他的管轄権を有するが、海賊は、古くから認められてきた旗国主義の例外であり、普遍的管轄権の対象として、すべての国家が海賊を取り締まることができるかとされている。このような例外が認められる理由について、例えば、ローチェス号事件において、ムーアは次のように論じた。曰く、国際法上の海賊行為は、管轄権の観点から見て、「独自の制度 (*sui generis*)」であり、「国際法に反する犯罪」である。海賊の活動は公海上で行われるが、公海上には国家の警察権が及ばず、海賊は旗国の保護を拒絶された「法外の存在 (*outlaw*)」として、また、すべての国家が、すべての国家の利益のために、彼らを拿捕し、処罰することができる「人類共通の敵 (*hostis humani generis*)」として扱われる¹。他に、山本草二は、海賊行為が国家の排他的管轄権に属する領域の外で行われていること、また、「海上交通の一般的安全」を侵害する「人類共通の敵」であるという特徴が、海賊に対する普遍的管轄権の基礎をなしていると論じる²。

それでは、海賊行為とは、いかなる行為であるのか。公海条約15条、およびその規定を引き継いだ海洋法条約101条において、「海賊行為 (*piracy*)」とは、(1) 私有の船舶または航空機の乗組員または乗客が、(2) 私的目的のために、(3) 公海上又は無主地において、(4) 一方の船舶から他方の船舶に対して行う違法な暴力・略奪・抑留行為であると規定されている。このような行為に従事する者が、海賊 (*pirate*) として、普遍的管轄権の対象となるのである。

しかし、海賊行為の定義は、古くから争われているところである³。現代でも、それは変わらない。海洋法条約における海賊行為の定義は、公海条約の規定を引き継いでいるが、この定義に対し

ては、現代の海上での暴力行為を規制するには不十分であるという批判がなされていた⁴、アキレ・ラウロ号事件をきっかけとして、海賊行為の「新しい定義」が論じられたこともある⁵。歴史的に、新しいタイプの海上犯罪を規制しようとする際には、海賊行為がその原型・指標に用いられたとされるが⁶、現在でも、海上犯罪の規制を論じる際に、海賊行為が言及されているのであり、海上犯罪の規制に関して、その古典的な類型である海賊行為を論じることの重要性は薄れていない。

しかし、海上犯罪の規制において、海賊行為の概念が重要な意味を持つとしても、そのことは、多様な海上犯罪を、一様に海賊行為として扱うべきである、ということの意味するわけではない。海賊行為という概念が、あらゆる海上犯罪を包含するほど融通無碍な概念であるのかは疑問であるし、旗国主義の重要性に鑑みて、その例外が認められる範囲は制限されるべきではないのかという疑問も生じる。それゆえ、海賊行為の概念については、その範囲が明確に定まっていることが必要であると考えられる。このような観点から、本稿は、海賊行為の定義について考察を行うが、とりわけ、海洋法条約の諸要件の中で、その内容について明確な定義が示されておらず、その意味について争いがある「私的目的」要件に焦点を当てる。

「私的目的 (*private ends*)」とは、いかなる要件であるのか。この問題に取り組む上で最初にすべきことは、現在、この要件がどのように理解されているかを明らかにすることである。それゆえ、以下では、海賊行為を定義した公海条約15条と海洋法条約101条の解釈に際して、現在の学説が「私的目的」をどのように解釈しているかを概観し、この要件の解釈がどのような点で争われているのかを整理する。

1-2. 学説状況

(1) 行為者意図説

「私的目的」という言葉を素直に受け取れば、行為者が主観的に何らかの政治的主張を掲げてい

る場合、その行為の目的は「政治的目的」であり、「私的目的」ではないという理解が可能である。このような立場は、「私的目的」を、行為者の主観的意図として理解していることから、「行為者意図説」と呼ぶことができよう。「国際法における海賊行為の本質は、それが私的目的のために行われなければならないということである。換言すれば、政治的な理由のために行われたハイジャックや乗っ取りは、自動的に海賊行為の定義から排除される」⁷とするショーの議論が、それである。他にも、こうした観点から、宗教的、民族的な目的で行われた行為は海賊行為ではないと論じる学説が見られる⁸。

問題は、このような解釈の妥当性であるが、この説に対しては、いくつかの疑問が生じる。第1に、行為者の主張が政治的であるかを、どのような基準で判断するのか、不明である。第2に、政治的主張とは、どのような主張でも良いのか、あるいは、特定の内容を持つ主張に限られるのか、という点も明確ではない。第3に、政治的主張を掲げた行為と海賊行為を区別すべき理由も示されていない。このような疑問が生じる理由は、行為者意図説において、この要件が必要とされる根拠が十分に論じられていないという点に由来すると思われる。一般的に言って、要件の解釈に際しては、その解釈の根拠を示す必要がある。海賊行為という制度の趣旨を論じた上でなければ、いかなる行為を「私的目的」の範囲に含めるべきかを判断することはできないはずである。にもかかわらず、行為者意図説では、ほとんどの場合、条約の文言がそのように読める、という以外に、解釈の根拠が示されていない。

もっとも、制度趣旨に言及する議論も皆無ではない。例えば、「海上通商と海上交通に対する国家の関心と、通商の問題には関わらない、政治的な動機による行為に、他の国家が管轄権を及ぼすことへの躊躇いを示している」という理解に基づき、政治的行為が海賊行為と区別されるという議論がある⁹。そうした論者によれば、海賊行為と

は、海上通商・海上交通の安全を侵害する行為のみを意味するのであって、「政治的目的」で行われる行為は、海上での強盗などとは異なり、海上通商に対する侵害を目的としていないから、普遍的管轄権の対象とすべきではないとされる¹⁰。

しかし、この議論にも問題はある。すなわち、政治的主張を掲げる行為は海上通商の安全を侵害しないという議論が、あらゆる場合に妥当する保証はない。また、行為者の主観的意図と、その行為が海上通商に及ぼす影響との間に、どのような関係があるのかについても、ここでは論じられていない。したがって、このような解釈も、制度趣旨を反映した要件の解釈としては不十分である。

以上を要するに、行為者意図説には、説得的な解釈の根拠が提示されていないという弱点があり、解釈として疑問が残ると言えよう。

(2) 行為性質説

学説では、行為者意図説とは異なる解釈も、有力に主張されている。その際、解釈の根拠として論じられるのが、「私的目的」が、歴史的にどのような文脈で論じられていたか、という点である。以下では、「私的目的」の歴史的な意義、および、そこから導かれる解釈について、現在示されている議論を概観する。

以下で述べるように、「私的目的」は、交戦団体として承認されていない反乱団体（以下「未承認反乱団体」または単に「反乱団体」）の行為が海賊行為に該当するかという局面において、特に問題となった。このような問題が生じる理由は、未承認反乱団体が、国家や交戦団体とは異なり、国際法の主体ではない、という点に由来する。

すなわち、軍艦や政府船舶など、国家から権限を与えられた船舶が、国際法で認められた手段によって他の船舶に強制措置を実施する行為は、国際法上、合法的行為であり、海賊行為ではない。また、これらの船舶によって違法行為が行われた場合は、その旗国の国家責任が生じるのであって、その船舶が海賊と見なされるわけではな

い¹¹。また、内戦が発生した場合、国家に対して反乱を起こした勢力は、そのままでは国際法の主体ではないが、内戦の当事国または第三国が、交戦活動に関連する範囲で、反乱団体に国際法上の権利義務を認める「交戦団体承認」という制度が存在する。この交戦団体承認によって、反乱団体は国際法上の権利義務主体として認められるので¹²、交戦団体から権限を与えられた者の交戦活動も、国際法上は合法であり、やはり海賊行為ではない。

このように、国際法上の権利義務主体から権限を与えられた者による行為は、海賊行為ではないとされる。これに対して反乱団体は、交戦団体として承認されなければ、国際法の主体ではないので、国際法上、その構成員には、何らの権限も与えられていないことになる。それゆえ、権限の有無によって海賊行為であるか否かが判断されるならば、未承認反乱団体の構成員が公海上で行う暴力行為は、海賊行為と評価されるはずである。にもかかわらず、多くの論者は、未承認反乱団体の行為が、一定の条件を満たした場合、その行為は「政治的目的」または「公的目的」で行われており、「私的目的」で行われる海賊行為とは異なると論じ、また、19世紀の議論にも言及しつつ、歴史的にも、未承認反乱団体の行為と海賊行為の区別が問題となる場面で「私的目的」要件が論じられてきたことを指摘する¹³。

このように、「私的目的」要件には、未承認反乱団体の行為と海賊行為の区別に関わってきたという歴史があり、現代の学説でも、このような歴史的背景を踏まえた「私的目的」の解釈が示されている。ここで問題となるのは、反乱団体の行為と海賊行為を区別する基準、両者を区別する理由、および、これらと「私的目的」との関係である。そこで最初に、この両者の区別に関する代表的な学説である、オコンネルと山本の議論を見る。オコンネルによれば、反乱団体の行為の正当性を決定するのは、その行為の性質である。すなわち、反乱団体の行為が、交戦活動に通常付随す

るような行為である限り、その行為を海賊行為として扱うべきではない。なぜなら、そうした行為には「海賊行為の故意 (*mens rea of piracy*)」が欠如しているからである¹⁴。オコンネルは、公海条約の「私的目的」という文言が、この点を明確化したものであると説く¹⁵。つまりオコンネルは、反乱団体の行為と海賊行為を区別する基準は行為の性質であると考えており、この区別の根拠を、反乱団体の行為に「海賊行為の故意」が欠如しているという点に求めている。しかし、「海賊行為の故意」とは何か、また、反乱団体と海賊の関係を離れて、どのような行為が、海賊行為の性質を持つかといった点について、オコンネルの見解は明らかではない。

次に、山本の議論を見る。山本は「私的目的」について、「この要件は、利益の追求に限らず、憎悪とか復讐のためといった、犯人の個人的または主観的な動機」を意味すると論じるが、その「本旨」は、国家や交戦団体などから「権限を与えられた者」の行為、および、「純粹に政治的な動機により行われた行為」を海賊行為と区別することにあると指摘する¹⁶。山本は、反乱団体の行為が海賊行為に該当するか否かは、交戦活動に通常付随する行為か、それともその範囲を超えた略奪行為であるか、といった行為の性質によって決定されたと論じており¹⁷、「純粹に政治的な動機により行われた行為」とは、反乱団体が行う「交戦活動に通常付随する行為」を意味すると考えられる。

このように山本は、国家や交戦団体の行為、および未承認反乱団体の一定の行為が「私的目的」の行為ではないと論じた。ここで山本は、行為の性質が基準であることを示しているものの、その区別の根拠については、特に論じていない。それゆえ、オコンネルと同様、その他の行為が「私的目的」に照らしてどのように評価されるのかについて、明確な判断基準が示されたとは言えず、依然として疑問は残る。

以上のように、有力な学説では、「私的目的」が、

反乱団体の行為の性質を基準として判断されると論じられており、こうした学説を「行為性質説」と称することができよう。しかし、両者を区別する理由が不明確であることから、反乱団体と海賊の関係という特定の局面を離れて、いかなる行為が「私的目的」の行為であるかについて、明確な判断基準が示されているわけではない。これに対して、以下で見る学説は、反乱団体の行為が海賊行為と区別される理由を検討することで、「私的目的」を判断する一般的な基準を示すを試みている。しかし、そうした立場においても、複数の見解が示されている。

第1に、「私的目的」の行為とは、国家などから「公的」権限を与えられないで行われた行為を意味する、という議論がある。ギルフォイルによれば、当事国の政府船舶を攻撃している限り、反乱団体の船舶は、交戦団体承認の有無にかかわらず、海賊ではないとされる。その理由は、(1) 内戦において、政府船舶は「合法的な攻撃目標」であり、それを攻撃している反乱団体は、「限定的な形式の公的権限 (limited form of public power)」を行使している、(2) 反乱団体は、将来的に合法的な政府になる可能性があるという点で、海賊とは異なる、という2点である。この2つの理由から、ギルフォイルは、反乱団体が「限定的な公的権限または地位」を有すると論じる¹⁸。

つまりギルフォイルによれば、(1) 国際法の主体となる可能性がある反乱団体の船舶による、(2) 合法的な攻撃目標への攻撃、という性質を持つ行為は、未承認反乱団体の行為であっても、公的な行為である。ここでギルフォイルは、「合法的な攻撃目標」を攻撃しているか否かという、船舶の行為の性質を基準として、反乱団体と海賊の関係を論じている。このような条件を満たす行為と海賊行為を区別する理由は、このような反乱団体の行為が「公的な行為」、すなわち、国際法の主体から与えられた権限に基づく行為であり、国際法上も合法的な行為であると考えられているからである。もっとも、一般的に、未承認反乱団体の行為

は、国際法上の根拠を持たない行為であると理解されているので、ギルフォイルの議論が、一般的な理解とは異なる点には留意すべきである。このような議論の根拠であるが、ギルフォイルは、反乱団体が将来的に国際法の主体となる可能性があることを理由に、一定の範囲で、未承認反乱団体にも法的地位を認めることができると理解していると考えられる。この説明の妥当性はともかく、このような理解に基づき、ギルフォイルは、権限に基づく行為とそうでない行為を区別することが「私的目的」の意義であり、権限を与えられていない者による行為が「私的目的」の行為であると論じる。それゆえ、主観的に何らかの政治的主張を掲げた行為も、当局によって許可 (sanction) されていないければ、「私的目的」の行為であるとされる¹⁹。また、同様の主張として、「公的な、または国家が有する目的のためではなく、公的な人物によって行われたい行為」が「私的」行為である、といった説明もなされている²⁰。

第2の立場として、森田章夫の議論がある。1-1で見たように、海賊に対して普遍的管轄権が認められるのは、海賊が「海上交通の一般的安全」を侵害するからである、という議論がある。このような議論を踏まえて、森田は、「真正の海賊抑止の法的趣旨」は、「海上交通 (往来) の一般的安全」の侵害を防止することにあると論じる。森田によれば、このような海賊取締の趣旨目的に照らして、「真正の海賊」とは異なる「純粹に政治的目的」の行為者を排除する目的で「私的目的」が論じられたとされる。このような理解に基づき、森田は、「行為の性質」において「反乱に必然的に付随する行為」であるかどうか、「私的目的」の判断基準であると述べる。具体的には、「反乱団体が戦争法に従って中立船舶の捕獲をおこなう場合」は「私的目的」ではなく、海賊行為ではないが、「権限」を「濫用」し、「海上交通 (往来) の一般的安全」を侵害する態様で第三国船舶に被害を与える場合には、「私的目的」で行われた行為であり、海賊行為に該当すると論じる²¹。

森田は、反乱団体の行為が「私的目的」ではないとされる理由は、こうした行為が「海上交通の一般的安全」を脅かすものではないからであると述べており²²、森田の議論とは、行為の性質から判断したときに、海上交通の安全を侵害する行為が「私的目的」の行為であることを述べたものと理解できよう。

以上のように、「私的目的」の歴史的背景を踏まえて、行為の性質が「私的目的」の判断基準であると論じる学説は、行為者意図説とは対照的に、解釈の根拠を提示することに成功している。しかし、行為性質説においても、「私的目的」について複数の解釈が示されており、「私的目的」の意味が明確にされたとは言えない。その原因は、解釈の重要な指針である、反乱団体の行為と海賊行為を区別する理由について、議論が一致していないことに求められる。この区別の根拠を、権限の有無に求める立場と、「海上交通の一般的安全」に対する侵害の有無に求める立場の間で、「私的目的」に関して、異なる解釈が示されているのである。

1-3. 本稿の分析方法と構成

以上で、「私的目的」に関する、公海条約以降の学説を概観した。行為者意図説には、その解釈の根拠が脆弱であるという問題がある。他方で、反乱団体と海賊の区別に関わるという「私的目的」の歴史的背景を手がかりに、この要件を解釈する行為性質説も有力であるが、行為性質説の内部においても、「私的目的」の解釈については、争いがある。現在の国際法学における「私的目的」をめぐる議論状況は、このように整理することができよう。

本稿の目的は、このような現状を踏まえて、「私的目的」要件の意味を明らかにすることであるが、その方法が問題となる。ここまでの検討から、行為者意図説については、議論を裏付ける根拠が不十分であることが示された。これに対して、行為性質説は、反乱団体と海賊を区別するという、

要件の歴史的背景を根拠に「私的目的」を解釈しており、行為者意図説の難点を免れている。また、行為性質説に立脚する論者は、反乱団体の行為の性質を基準として「私的目的」を判断するという点で一致している。確かに、行為性質説の内部では、反乱団体と海賊を区別する理由に関して争いがあり、その結果、「私的目的」の解釈も一致していないという問題がある。しかし、歴史的背景を参照すること自体が誤りである、というわけではない。むしろ、この点について正確に理解することができれば、より説得的な根拠に基づいて「私的目的」を解釈することが可能になると考えられる。

以上の理由から、本稿も、反乱団体と海賊を区別する基準と、両者を区別する理由を明らかにすることを目的として、反乱団体と海賊の関係について考察する。検討の素材は、この問題が本格的に議論され、「私的目的」の概念が用いられ始めた、19世紀後半から20世紀初頭の学説・実行・判例である。この時期の議論を考察する理由は、反乱団体と海賊の関係に関する初期の議論を考察することで、「私的目的」の本来の意味を解明し、それを踏まえて、現在の議論を整理することも可能になると考えるからである。また、この時期に海賊を論じた学説や実行は、その大多数がこの問題に関わっており、議論が量的に充実しているという点でも、素材として優れていると思われる。

最後に、本稿の構成を示す。第2節では、19世紀後半から20世紀初頭の学説において、反乱団体と海賊を区別する基準と、その理由がどのように論じられたかを分析する。第3節では、反乱団体と海賊の関係に関する当時の判例と国家実行を分析する。これらの考察を通じて、反乱団体と海賊の関係を解明し、現在の「私的目的」解釈の手がかりを得ることが、本稿の目的である。

2. 反乱団体と海賊

2-1. 海賊論の基礎

本節では、19世紀後半から20世紀初頭の国際法学説において、反乱団体と海賊の関係がどのように論じられたのかについて考察するが、最初に、当時の議論を扱う上で必要と思われる、2つの前提を確認する。

第1に、19世紀の時点で、海賊行為に対する普遍的管轄権が認められていたのかを確認しなければならない。当時の国際法学では、公海上の船舶に関する旗国主義が妥当する中で、戦争法で定められた捕獲・封鎖によらず、平時において他国の船舶を臨検・捜索できるかが問題となった。一般に、軍艦が外国船舶にこのような措置を実施することに対しては強い反発があったが²³、海賊行為に関しては、「すべての国家が海賊行為を処罰することができる」という結論に反対する学説は見られず、当時においても、海賊行為に対する普遍的管轄権は、一般的に認められていたと考えられる。

第2に、「国際法上の海賊行為」と「国内法上の海賊行為」の区別に注意が必要である。国内法で「海賊行為」を規定する場合、その定義は法を制定する国家に委ねられている。しかし、ある行為が、いずれかの国の国内法で「海賊行為」とされたからといって、その行為が普遍的管轄権の対象になるわけではない。普遍的管轄権の対象となるのは、国際法によって定義される「国際法上の海賊行為」のみである²⁴。なお、本稿で「海賊」「海賊行為」と書くときは、特に区別しない限り、国際法上の海賊、国際法上の海賊行為を意味する。

2-2. 海賊行為と南北戦争

(1) 以上を踏まえて、反乱団体と海賊の関係についての考察を開始する。19世紀後半から20世紀初頭の国際法において、この問題は、反乱団体によって私掠船に与えられた委任状の効力の問題として論じられることが多かった。トゥイスの定

義によれば、私掠船とは、「私人によって装備され、敵国の国民の船舶と財産を拿捕し、捕獲することを交戦国によって委任された指揮官に率いられて航海する、武装した船舶」である²⁵。フィリモアによれば、「戦時において、私掠免状や国家の委任状を受け取り、その委任状の範囲内で航行する軍艦は、国際法上の海賊であると考えられてはならない」²⁶。つまり、私人による海上での暴力・略奪行為は海賊行為と見なされうるが、国家から権限が与えられていれば、その行為は、私掠船による合法的私掠行為であって、海賊行為ではないとされたのである。

私掠船に対する委任状は、多くの場合、主権国家によって与えられるが、時には、内戦を戦う反乱団体によって与えられることもあった。しかし、反乱団体の委任状が、常に国家の委任状と同じ効果を持つわけではない。基本的に、この問題は「交戦団体承認」によって処理される。ホールが、この制度に関して代表的な議論を残している。曰く、内戦が発生したとき、国家が反乱団体を「交戦団体」として承認すると、その内戦に関する限り、この反乱団体は、国際法によって認められた交戦権を行使することを認められ、交戦団体と第三国との間では、中立法が適用される²⁷。この時、交戦団体の委任状は、国家の委任状と同じ効力を持ち、それに基づいて行動する私掠船も、海賊とは区別される。また、交戦団体と第三国との間で中立法が適用されることにより、交戦団体が第三国船舶に対し、臨検・捜索など、中立法で認められた措置を実施することも合法とされる。

これに対して、未承認反乱団体が発する委任状は、国際法上の権利義務主体ではない団体によって発せられたものであるから、法的には無効である。委任状が無効であれば、私掠船は自らの行為の合法性を主張できない。そうすると、無効な委任状を根拠に活動している反乱団体の私掠船は、違法行為を行う海賊として扱われるはずである。しかし、当時の学説の間で、このような結論は、

ほとんど支持されておらず、一定の条件を満たした場合、反乱団体の私掠船は海賊ではないと論じる立場が優勢であった。

それでは、法的には無権限で活動する反乱団体の船舶は、いかなる条件を満たした場合に、海賊と区別されたのか、また、そのような条件が論じられた理由はどこにあったのか。以下、検討を行う。

(2) 反乱団体と海賊の関係は、南北戦争をきっかけに論じられるようになったとされる。海軍を持たない南部が、私掠船を駆使して北部に対抗したことから、この私掠船を海賊として扱うべきかが問題となったのである。1860年代から70年代にかけての学説は、南北戦争での実行に触れ、反乱団体によって指揮されている私掠船は海賊ではないと論じる。例えばフィリモアは、南北戦争においてイギリスが南部の交戦権を承認したことで、イギリスは南部の私掠船を合法的な交戦主体と認めなければならなくなったと論じる²⁸。またトウイスも、南北戦争での米国の国内判例を引用し、南部の私掠船は海賊ではないと論じている²⁹。

しかし、フィリモアは、交戦権が承認されていない場合については論じていないし、トウイスも、正統政府が反乱を鎮圧する際に戦争法に従って行動することを、第三国に「通知(notification)」³⁰することがあると論じて、その一例として南北戦争の判例に言及するのみであり、「未承認反乱団体」の地位については触れていない³¹。

(3) 以上のように、南北戦争を契機として、反乱団体と海賊の関係が論じられるようになった。1860年代から70年代の学説では、少なくとも、交戦団体承認を受けた反乱団体のために活動する私掠船は海賊と区別されると考えられていたが、他方で、未承認反乱団体の扱いについては、何らかの理由によって、未だ議論される段階になかったと考えられる³²。この問題に関する詳細な議論が登場するのは、1880年代以降のことである。

2-3. 海賊行為の本質:「私的目的」と「無差別性」

1880年代以降、学説の大多数では、交戦団体承認があれば、反乱団体の船舶が海賊として扱われないことは自明とされ、議論の主題は、未承認反乱団体と海賊の関係へと移行した。

現代の研究によれば、当時の学説の多数派は、反乱団体の船舶が当事国の船舶を襲っている限り、その船舶は海賊ではないが、第三国船舶に危害を加えれば海賊であると論じていたとされる³³。実際、そのような議論は数多い。例えばハーシェイは、「反乱団体の船舶は、中立通商に対する略奪を行わない限り、海賊として扱われるべきではない」と論じる。それゆえ、内戦の当事国が、国内法によって、反乱団体を海賊として扱うことはありうるが、その場合でも、反乱団体が国際法上の海賊になるわけではないとされる³⁴。オープンハイムも、内戦において、軍艦が未承認反乱団体に参加した場合、「正統政府はその船舶を海賊として扱うだろう。しかし第三国は、これらの船舶がこれらの第三国の船舶に対して暴力行為を働かない限り、彼らを海賊として扱うべきではない」³⁵と論じる。他にも多くの学説が、第三国船舶に危害を加えない限り、反乱団体は国際法上の海賊として扱われないと主張する³⁶。

このように、多数説では、法的にはいかなる権限も持たない未承認反乱団体の船舶を、海賊と区別していたのであるが、その際、当該船舶の行為の対象が、内戦の当事国の船舶に特定されているか、という点が、重要な基準と考えられていた。それでは、なぜ、このような条件が論じられたのであろうか。また、この条件は「私的目的」とどのような関係にあるのか。以下では、その手がかりとなる学説を検討する。検討対象は、ホール、フォーシーユなどである。他方で、同時代には、少数説として、第三国船舶に対する侵害行為を海賊行為として扱わない学説も存在しており、そのような学説で用いられていた基準についても考察

する。

2-3-1. 多数説の検討

(1) ここでは、「私的目的」要件を最初に提示したとされる、ホールの議論を分析する。ホールによれば、「いずれかの国家に行為の責任を負わせることが不可能、又は不公正であるような条件下で行われている」ことが、海賊行為の本質的な特徴である。なぜならば、「暴力行為が国家の権限で行われる場合、その国家が責任を負い、管轄権を行使する。委任状を与えられた軍艦が違法行為を行えば、その国家に救済を求めることができる」のに対して、海賊に対しては、「いかなる国家も管理する権利を持たず、その行為に対する責任も負っていない」³⁷。ホールは、海賊行為による被害については、いかなる国家も責任を負わず、国家から救済を得ることができないことを指摘し、そのことが、海賊行為の重要な特徴であると理解したのである。

この点を踏まえて、ホールは、「海賊行為の決定的な指標は、国家やそれと同等の当局からの独立」であり、政治的に組織された社会から権限を与えられていない個人によって行われる暴力行為が、海賊行為であると述べる。ここで注意すべきは、ホールにおいて、権限を与える存在は、主権国家に限られないという点である。曰く、国家として主権を承認されていなくても、「実際に独立している社会」が存在すれば、その社会から権限を与えられて行動する船舶は、海賊ではない。この「実際に独立している社会」には、交戦権を認められた反乱団体だけでなく、「未だ交戦団体として承認されていない、政治的に組織された団体」、すなわち未承認反乱団体も含まれる³⁸。

以上のように、ホールは、政治組織から権限を与えられた行為は、海賊行為には該当しないと論じる。しかし、ここで問題が生じる。国家や交戦団体から権限を与えられた船舶の行為が、国際法上の権限に基づく行為であるのに対し、私的な団体である未承認反乱団体の「権限」とは、事実上

の「権限」に過ぎず、このような「権限」に基づく行為を、国際法上、合法的行為と認めることはできない³⁹。にもかかわらず、なぜ、未承認反乱団体から与えられた、事実上の「権限」に基づく行為が、海賊行為ではないとされるのか。この問いに対して、ホールは2つの議論を示し、自らの立場を説明している。

第1の議論が、「私的目的」である。「権限を持つ当局の不在が海賊の指標であるが、その本質は公的 (public) 目的と対比される、私的 (private) 目的の追求である」⁴⁰というホールの記述において、初めて「私的目的」という言葉が用いられたとされる。問題は、この「私的目的」の意味である。ホールは、海賊が「国家の管轄権の及ばない場所で、彼の個人的な欲望や、個人的な復讐心を満たすために強盗や殺人を行う」のに対し、「公的目的によって行動する人は、ある程度は同様に行動するが、彼の倫理的態度 (moral attitude) は異なり、その行為そのものは、明確な限度の内側にとどまっている」と論じるが⁴¹、これだけではまだ、「私的目的」及び「公的目的」の意味は明らかでない。

この謎を解く鍵は、この一連の記述の、直前の部分にある。ホールは、反乱団体が法的に承認されるためには、交戦活動を行うしか手段がなく、その交戦活動を海賊行為として扱うことは「絞首刑にされるかもしれない行為によって自分の主張を正当化することを要求すること」であり、それは「不条理 (absurd)」⁴²であると論じる。関連して、ホールは交戦団体承認を論じた箇所において、「人道 (humanity)」の観点から、反乱団体の構成員を交戦主体 (belligerents) として扱うことを要請しており、第三国が反乱団体の軍艦の乗組員を海賊として処罰することは「非人道的 (inhuman)」であると主張する⁴³。要するに、ホールは、内戦を戦っている反乱団体に対しては、内戦という実態に即した「合理的」で「人道的」な扱いが必要であると考えていた。この観点からすると、反乱団体の行為を海賊行為として扱うこと

は、反乱団体が自らの権利を認めさせる唯一の手段を「絞首刑にされるかも知れない行為」として扱うことを意味しており、反乱団体に対する不当な扱いとして評価されることになる。

以上の議論を総合すると、ホールが言う「公的目的」とは、「反乱を支援する目的」を意味している。すなわち、反乱団体のために活動する船舶が交戦活動に従事しているとき、その行為は、反乱を支援するという「公的目的」で行われたと評価される。「公的目的」の行為と海賊行為を区別する理由であるが、ホールの議論を踏まえると、第1の理由は、「公的目的」の行為は、「倫理的態度」において、交戦活動という「明確な限度の内側にとどまっている」ことから、「個人的な欲望や復讐心を満たす」ための海賊行為とは異なっているというものであり、第2の理由は、こうした行為を海賊行為として扱うことは「不条理」であるというものである。以上のような理由により、ホールは、反乱団体が法的には交戦権を承認されていない場合でも、反乱団体の船舶による交戦活動は、海賊行為と区別されなければならないと主張したのである。

他方でホールは、反乱団体の船舶が、交戦活動の名目で、反乱と無関係な略奪・暴力行為をおこなった場合について、「彼らが政治的活動の枠を逸脱した瞬間、国家は彼らを海賊として扱うことができる」と論じる⁴⁴。その理由は、第1に、「政治的目的」を逸脱し、反乱と無関係に行われた「私的目的」の行為は、「倫理的態度」の観点から、海賊行為と同様であるからであり、第2に、反乱と無関係な行為を「人道」の観点から保護する必要はないので、そうした行為を海賊行為として扱うことが「不条理」であるとは言えないからである。

つまり、ホールにおいて、「私的目的」による行為とは、個人的な欲望や復讐のために行われる、私的な略奪・暴力行為を意味しており、内戦に際して、交戦活動と無関係に行われる行為が、それに該当した。敷衍すれば、「私的目的」とは、

行為者の個人的な欲望や復讐心を満たすという「目的」である。反乱を支援するために行われる交戦活動は、このような目的を持たないと評価されるが、反乱と無関係な行為は、「私的目的」で行われたと評価され、海賊行為として扱われる。つまり、行為者の目的は、その行為の性質を基準として判断される。ホールは、このような意味における「目的」が、海賊行為の本質であると論じたのである。

第2の議論では、反乱団体の行為が誰に向けられているかが問題となる。ホールによれば、反乱団体の行為が「完全に政治的であり、他の国家の人や財産への略奪や攻撃を注意深く回避して、特定の国家のみに向けられていることがある。そのような場合、その行為は攻撃された国家にとっては海賊行為であるが、他の国家にとっては、実質的に、海賊行為ではない。なぜなら、彼らはそれらの国家の安全や一般的な海洋の秩序を侵害しないし、それらに脅威を与えないからである」⁴⁵。

ここでホールは、「特定の国家」と「他の国家」を区別して、前者に対する侵害行為は海賊行為ではないと論じている。ここで言う「特定の国家」は、内戦の当事国を意味し、「他の国家」は、第三国を意味すると解釈できる。つまりホールは、反乱団体の行為の対象が当事国に特定されている場合と、第三国が被害を受けている場合を区別し、反乱団体が当事国の政府と戦っている限り、彼らは海賊ではないが、第三国に危害を加えれば、彼らは海賊になると論じたのである。その理由は、反乱団体の行為の対象が、当事国の船舶に特定されている限り、海洋の秩序は危険にさらされないが、第三国に被害が及べば、「他の国家の人や財産への略奪や攻撃を注意深く回避」したことにならず、海洋の秩序が危険にさらされる、というものであった。

つまりホールは、反乱団体の行為と海賊行為を区別する際に、行為の対象という基準も用いている。このような基準を置く理由として、ホールは、特定の国家に向けられた行為は、海洋の秩序を侵

害しないという点を指摘しているが、このような議論がなされる理由については、必ずしも明らかでない。

以上のように、ホールは、国家や交戦団体のような政治組織から法的権限を与えられた行為のみならず、未承認の反乱団体から、事実上の「権限」を与えられた行為であっても、(1) そのような船舶が、反乱を支援する交戦活動に従事している場合、(2) 反乱団体の行為が、内戦の当事国の船舶のみを対象としている場合、そうした行為は、海賊行為ではないと説いたのである。ただし、以上のホールの記述からは、(1) と (2) の議論の関係は読み取れない。特に問題となるのは、第三国船舶に対する侵害行為についても、行為の性質が考慮されるのか、それとも、それは常に海賊行為であるのか、という点であるが、この点について、ホールは特に論じていない。

(2) のようなホールの議論や、それに対する疑問点を踏まえて、さらに、関連する学説を分析する。先に触れたように、第三国船舶に危害を加えない限り、反乱団体の行為は海賊行為ではないと論じる学説は数多いが、そのなかで、当時の代表的な学説として、フォーシーユ、ジデル、デ・ラウテルの議論を検討する。最初の検討対象は、フォーシーユである。

フォーシーユによれば、海賊行為は「すべての国家の通商を無差別に危険にさらす」行為であり、特定の国家の利益のみを侵害する暴力行為を海賊行為として扱うべきではない⁴⁶。このような海賊行為の特徴を指摘した上で、フォーシーユは、「政治的で、その政府とのみ戦っている反乱団体の船舶が、海賊であると言うべきではない。この軍艦は、その政府に対する反乱の罪によって処罰されるのみである」と述べる。このような船舶は、特定の国家の利益だけを侵害しており、海賊の特徴を有しない⁴⁷。他方、特定の国家の利益だけを侵害する行為を行ったことを理由に海賊ではないとされた船舶も、「すべての国家に対する (*envers et contre tous*)」暴力行為を行えば、

海賊となる。それゆえ、第三国船舶に危害を加えた反乱団体の船舶は、海賊である⁴⁸。

このようにフォーシーユは、「政治的目的」で「その政府とのみ戦っている」反乱団体の船舶が、海賊ではないと論じた。ここでは、反乱団体と海賊を区別する2つの条件が論じられている。以下、関連する諸学説を参考に、それぞれの意義を検討する。

第1の条件は、「政治的目的」である。この文言を、意味のある文言として理解するためには、フォーシーユが、反乱団体の行為を「すべて」海賊行為から区別するのではなく、「政治的目的」の行為のみを区別することを意図していたと読む必要がある。それでは、「政治的目的」の行為とは、いかなる行為であるのか。

この点については、フォークの議論が参考になる。フォークは、反乱団体の軍艦が「政治的な戦争行為」に従事しており、「殺人や私的な略奪行為」を行わないことを指摘し、こうした軍艦が海賊として扱われるか否かは、軍艦による「国際的な暴力を行う特権の適切な行使」に依存すると論じる⁴⁹。このようにフォークは、「政治的」行為と「私的」行為を区別する際、戦争法（「国際的な暴力を行う特権」）に従って行われる交戦活動か、そのような規則に従わない私的な略奪・暴力行為か、という行為の性質を基準としていた。また、ウールジーは、反乱団体から委任状を与えられた私掠船が、「戦争状態において、敵の通商を略奪する時、この私掠船は海賊行為を行っているのではない」と述べて、戦争に関係する行為であるかという点が、海賊行為であるか否かを決定することを指摘している⁵⁰。これらを参考にすれば、フォーシーユが「政治的目的」を論じた趣旨も、同様に理解できるであろう。すなわち、フォーシーユも、行為の性質を基準として、戦争法によって規律される反乱団体の交戦活動と、そのような規律に服さない海賊行為を区別していたと考えられる。すでに見たように、ホールは、反乱団体の行為が、反乱を支援するための交戦活動であ

るか否かによって、「公的目的」と「私的目的」を区別しており、フォーシーユに関するこのような理解は、ホールの議論とも一致する。

なお、用語の問題であるが、ここまで見たように、「私的目的」の対義語として、学説上、「公的目的 (public ends)」と「政治的目的 (political ends)」という両者の表現が用いられている。現在では、この両者を区別する見解も見られる⁵¹。しかし、反乱団体と海賊の関係を論じる上で、この両者はともに「反乱を支援する目的」を意味しており、両者を区別する意義は薄い。本稿では、引用の場合を除いて、「政治的目的」の語を用いる。

第2の条件は、反乱団体の行為が、「その政府にのみ向けられた」行為である、ということである。フォーシーユによれば、反乱団体の「政治的」行為は、特定国家の利益しか侵害しないという点で、すべての国家の通商を危険にさらす海賊行為とは異なる。この点については、ホールも、「海洋の秩序への干渉」という観点から、行為の対象の特定性に言及していた。

海賊行為が、すべての国家の利益を侵害する行為であるという議論は、例えばフィオレが、海賊行為は「無差別的な窃盗や強盗の意図で行われる」と論じ⁵²、オルトランが「すべての国家を無差別に攻撃する海賊」と言うように⁵³、多数の学説に見られる。本稿では、このような海賊行為の特徴を「無差別性」と称するが、フォーシーユにおいて、特定の国家の利益のみを侵害する行為、すなわち無差別ではない行為が、法的にも海賊行為と区別されていることを考えると、この「無差別性」とは、単なる事実の描写ではなく、海賊行為の要件であったと考えるべきである。ホールやフォーシーユにおいて、反乱団体の行為の対象が基準とされ、当事国の船舶に対する侵害行為が海賊行為ではないとされたのは、こうした行為が、すべての国家の通商にとって脅威となる行為ではない、すなわち「無差別性」要件を充足しない行為であると考えられたからであると理解できる。

以上のように、フォーシーユは、反乱団体の船舶が、反乱を支援する目的で、交戦活動に従事し、特定の国家と戦っている場合に、これを海賊と区別した。この時、第三国船舶に対する「私的目的」の行為が海賊行為であることに疑いはないが、「政治的目的」で行われた第三国船舶に対する侵害行為の評価については、検討が必要である。この点で興味深いのが、クレト・ア・ピエロ号事件(1902年)である。この事件は、ハイチで発生した反乱の際に、反乱団体の船舶がドイツの船舶から物資を奪い、その後、ドイツの軍艦が、その反乱団体の船舶を攻撃したという事件である。この事件で被害を受けたドイツの船舶は、ハイチの政府に軍需物資を輸送していたとされており⁵⁴、それを妨害しようとした行為が「反乱と無関係の私的な略奪・暴力行為」であるとは言い難い。戦争法では、中立国船舶に対する臨検・捜索など、第三国に影響を及ぼす措置が認められており、この事件における反乱団体の行為も、「政治的目的」による交戦活動として理解する余地がある(この点は、後述の少数説で明示されている)。にもかかわらず、フォーシーユは、この事件において、反乱団体の行為が第三国船舶に向けられたことのみを理由に、この行為を海賊行為と評価している⁵⁵。この議論をどのように理解するかであるが、行為の性質が問題とされていない以上、フォーシーユは、たとえ「政治的目的」でも、第三国船舶が被害を受けている以上、この行為は「無差別性」要件を充足する行為であり、海賊行為として扱うべきであると考えていた、という理解は成り立つであろう。言い換えれば、フォーシーユは、行為の性質に関わらず、第三国船舶に対する侵害行為を海賊行為として扱ったと考えられる。このような理解が妥当であるとする、と「私的目的」「無差別性」という2つの要件の関係が問題となるが、この点については、次に見る学説の検討も踏まえて、後述する。

(3) 以上のように、フォーシーユは、反乱団体の行為の性質(交戦活動か、私的な略奪・暴力行

為か)と対象(当事国の船舶か、第三国船舶か)を基準として、当事国の船舶に対する交戦活動が海賊行為ではないと論じた。これらの基準は、フォーシーユが指摘した海賊行為の要件と対応する。すなわちフォーシーユは、「私的目的」「無差別性」が、海賊行為の要件であると考えており、これらの要件の充足性を判断する基準として、反乱団体の行為の性質、及び行為の対象という基準を用いたのである。ホールが、フォーシーユと同様の基準を用いていることから考えて、ホールの議論も、同様の趣旨であると理解して良いであろう。以下では、ここで示した海賊行為の要件についての理解をさらに深めるため、ジデルとデ・ラウテルの議論を分析する。

ジデルは、海上交通の一般的安全に対する危険を構成する行為であることが、海賊行為の要素であると論じる。それゆえ、海賊行為は、特定の国家ではなく、すべての国家を無差別に攻撃する行為でなければならないとされる⁵⁶。ここでジデルは、明示的に、「無差別性」が海賊行為の要件であると考えており、特定の国家の利益のみを侵害する行為を、海賊行為から区別している。

さらにジデルは、「私的目的」に言及する。曰く、暴力行為は、利益の追求、憎悪、復讐といった「私的目的」のために行われなければならない。しかし、「政治的」行為が、このような「私的目的」のために行われることはあり得ない。それゆえ、「反乱や内戦の際に海上で行われる暴力行為において、海賊行為と見なされるべきものと、そうではないものを区別するための、最も確実で中心的な概念となるのは、暴力行為における私的目的の欠如という性質である」⁵⁷。ここでジデルは、反乱団体の暴力行為には、海賊行為に含まれるものと、海賊行為ではないものがあると理解しており、この両者を区別する基準が「私的目的」の有無であると論じている。ジデルは、「私的目的」の判断基準について明示的には論じていないが、他の学説と同様に、交戦活動か、私的な略奪・暴力行為かという、行為の性質が判断基準であった

と考えてよいであろう。

以上を踏まえて、ジデルは、反乱団体と海賊の関係について、反乱団体の行為によって第三国の権利が侵害されない限り、第三国は反乱団体を海賊として扱う理由はないと論じる⁵⁸。関連して、ジデルは軍艦の反乱について論じている。そこでは、第1の区別として、反乱を起こした軍艦が「自分自身の利益のために海上を航行している」場合と、「内戦の際、または危機が発生する直前の時期に、軍艦が正統政府に反乱を起こした」場合が区別され、前者の場合、その軍艦は海賊であるとされる。後者の場合には、第2の区別として、軍艦が内戦の当事国の船舶を攻撃しているか、第三国船舶を攻撃しているかが区別され、前者のみが海賊行為ではないとされる⁵⁹。第1の区別(行為の性質)が「私的目的」と「政治的目的」を判断する基準であり、第2の区別(行為の対象)が「無差別性」の判断基準であると理解できるので、ジデルの議論とは、「政治的目的」で行われた当事国の船舶に対する侵害行為は、海賊行為と異なるというものであったと整理できる。ここでも、「政治的目的」で行われた第三国船舶に対する侵害行為の法的評価が問題となるが、ジデルは「反乱を起こした船舶は、(中略)第三国の旗を掲げて航行する船舶に対して、生命または財産に危害を及ぼす行為に従事すれば、ただちに海賊と考えられるべきである」と述べるのみで、第三国船舶に対する侵害行為と海賊行為が区別される可能性について、何ら言及していない⁶⁰。したがってジデルもまた、フォーシーユと同様に、行為の性質にかかわらず、第三国船舶に対する侵害行為を、一般的に海賊行為として扱っていたと考えられる。

続いて、デ・ラウテルの議論を考察する。デ・ラウテルは、海賊行為には「すべての国家を危険にさらし、すべての国家の協力によって取り締まらなければならない」要素があると論じる。加えて、海賊行為は、利得の目的で(dans un but de lucre)行われる海上の暴力行為であると定義される。このような海賊行為の定義に照らして、デ・

ラウテルは、反乱団体が、政治的目的を追求して、特定の国家の国民だけを略奪する場合には、これらの要素が欠けており、その行為は海賊行為ではないと論じる⁶¹。

この議論を分析する前に、デ・ラウテルの言う「利得の目的」の意味について触れておく。ここで言う「利得の目的」とは、財物を奪う意思を意味しており、一般的には「窃盗意思 (*animus furandi*)」と称される。この「窃盗意思」と「私的目的」の関係であるが、「窃盗意思」は、財物を奪う意思のみを意味するのに対し、「私的目的」は、利益の追求の他に、憎悪や復讐の目的を含むことから⁶²、「窃盗意思」は「私的目的」の1類型であると言える。元来、海賊行為とは、「窃盗意思」により、無権限で行われた暴力行為のみを意味したとされるが⁶³、19世紀後半以降の学説では、「窃盗意思」による行為のみが海賊行為であるとする立場と、海賊行為の目的は「窃盗意思」に限られないとする立場が、いずれも有力に主張されていた⁶⁴。しかし、本稿の文脈では、両説の違いに立ち入る必要はない。というのも、「窃盗意思」が「私的目的」の1類型である以上、海賊行為の目的を「窃盗意思」に限定したとしても、交戦活動が海賊行為に含まれないという結論は同じだからである。実際に、海賊行為の目的を「窃盗意思」に限定する学説でも、「窃盗意思」は、交戦活動と海賊行為を区別する要件であると理解されている。ラッセルは、平時における略奪行為は海賊行為と見なされるが、戦時における略奪行為は、合法的な交戦活動であることが推定されると論じる。このことを、ラッセルは「交戦意思は、強盗にとって不可欠な要素である窃盗意思を排除する」⁶⁵と表現する。つまりラッセルの議論とは、戦時において「交戦意思」で行われた行為、すなわち交戦活動には「窃盗意思」が存在せず、それゆえ、交戦活動は海賊行為とは異なるというものであった⁶⁶。

「利得の目的」すなわち「窃盗意思」による行為が海賊行為であると論じるデ・ラウテルは、こ

のような「窃盗意思」に関する議論を踏まえて、「政治的目的」で行われた交戦活動と、「窃盗意思」で行われる海賊行為を区別したと考えられる。また、デ・ラウテルは、反乱団体の行為の対象が特定されていれば、その侵害行為は海賊行為ではないと論じるが、「すべての国家を危険にさらす」という海賊行為の特徴によって、このような議論は導かれている。要するに、デ・ラウテルもまた、行為の性質から判断される（「私的目的」の1類型としての）「窃盗意思」と、行為の対象によって判断される「無差別性」に照らして、反乱団体の一定の行為を海賊行為と区別したのである。

もっとも、デ・ラウテルは、「窃盗意思」と「無差別性」の関係については特に論じておらず、デ・ラウテルが第三国船舶に対する交戦活動をどのように評価していたかは不明である。

(4) ここで、以上の議論を整理する。この時期の学説で多数を占めていたのは、反乱団体の船舶が第三国船舶に危害を加えない限り、その船舶は国際法上の海賊ではないとする議論であった。この議論は、より正確には、反乱団体の船舶が交戦活動を行い、当事国の船舶のみを行為の対象としている限り、その船舶は海賊ではない、という議論として定式化できる。

無論、交戦団体として承認されない限り、反乱団体は交戦権を認められていないので、反乱団体の「交戦活動」は、国際法上は違法である。しかし、実際に行われている行為が、こうした条件を満たしていれば、その行為は、少なくとも海賊行為ではないと考えられた。これらの条件は、当時の多数説において海賊行為の要件とされた、2つの要素に対応している。

その第1が「私的目的」である。「私的目的」とは、個人的な欲望や復讐心を満たすという、行為者の目的を意味し、このような目的で行われた行為のみが、海賊行為として扱われた。ただし、行為者の目的は、行為の性質から判断される。具体的には、反乱団体の船舶が、反乱を支援するための交戦活動に従事している場合、その行為の目

的は「政治的目的」である。このような行為は、戦争法に従って行われており、個人的な欲望や復讐を「目的」としていない点で、海賊行為とは異なっており、なおかつ、そうした行為を海賊行為として扱うことは、内戦という実態にも反する。他方で、反乱団体の船舶は、反乱と無関係な略奪・暴力行為を行う可能性がある。このような行為が、反乱を支援する目的でなされたと考えられることはできない。それゆえ、反乱と無関係な行為は、「私的目的」の海賊行為として扱われる。

第2の要件が、「無差別性」である。当事国の船舶に対する侵害行為は、内戦の当事国の利益しか侵害しておらず、すべての国家の利益を損なう海賊行為とは異なる。この要件に照らしたとき、第三国船舶に対する「私的目的」の行為が海賊行為であることについては、特に説明を要しないであろうが、第三国船舶に対する侵害行為が「政治的目的」で行われた場合については、議論の余地がある。ホールやデ・ラウテルが、こうした可能性をどの程度考慮していたかは不明であるが、フォーシーユとジデルの議論を見る限り、多数説では、このような行為も海賊行為として扱われていたと考えられる。しかし、フォーシーユとジデルの説明にも、疑問は残る。確かに、当事国以外の利益を侵害している以上、「政治的目的」の交戦活動も、「無差別性」要件を充足する行為であると言えるが、「無差別性」のみを理由に、反乱団体の行為を海賊行為として扱うのであれば、行為の性質は考慮されていないことになる。にもかかわらず、行為の性質が考慮されない理由は説明されていないのである。

こうした疑問は残るが、当時の多数説では、海賊行為とは、無差別に行われる、私的な略奪・暴力行為である、という制度理解が一般的に共有されており、「無差別性」「私的目的」は、このような制度理解に由来する要件であるという点は指摘できる。反乱団体の船舶が「政治的目的」で当事国の船舶に危害を加えたとき、その行為は、これらの要件を充足しないものとして、海賊行為と区

別されたのである。

以上で、この時期の多数説を検討したが、先に触れたように、第三国船舶に対する一定の侵害行為を海賊行為として扱わない立場も存在する。以下では、そうした学説が、いかなる基準で両者を区別していたのかを検討する。

2-3-2. 少数説の検討

(1) デ・ラウテルは、正統政府と戦っている限り、反乱団体は海賊として扱われないと論じる一方で、国家実行では、反乱団体が第三国船舶に危害を加えた場合、行為者を捕らえた第三国が、行為者を当事国の正統政府に引き渡したと指摘する⁶⁷。デ・ラウテルが言うように、通常海賊は、すべての国家において訴追・処罰されるのであり⁶⁸、この処遇は、通常海賊の場合とは異なる。

デ・ラウテルや、その議論を引用するジデル⁶⁹は、このような差異を認めつつ、第三国船舶に対する侵害行為が海賊行為であるとする結論を維持しているが、反対に、こうした違いが生じる理由は、第三国船舶に対する侵害行為が海賊行為ではなかったからであると解する余地もある。

以下では、少数説であるが、実際にそのような理解を採用する学説が、いかにして、そのような結論を導いたかを検討する。検討対象とするコベットとハイドは、このような立場を明確に採用している論者である。

(2) コベットは、反乱団体の行為は、それが「政治的目的」のために行われ、かつ、その反乱団体が対峙している政府の支持者以外の人に対する暴力行為が行われない限り、海賊行為ではなく、他の国家が彼らの船舶に介入する権利や義務もないと論じた⁷⁰。このコベットの説明は、当事国の船舶に対する反乱団体による「政治的目的」の侵害行為を、海賊行為から区別することを論じたものであり、多数説と同様の見解が示されていると言えよう。

しかし、第三国船舶に対する侵害行為については、様相が異なる。コベットは、その支持者を指

揮できる政府を持つ反乱団体は、「他の国家の商業活動を阻害し、制約するものであっても」、その敵に対して、必要と思われる交戦活動を行うことを妨げられないと論じる⁷¹。ここでコベットは、第三国船舶に対する侵害行為についても、その行為が、反乱団体の指揮下で行われた交戦活動、すなわち「政治的目的」の行為であるかを考慮しており、第三国船舶に対する侵害行為を一般的に海賊行為として扱う多数説とは異なる立場を示している。

この議論をどのように理解するかであるが、ここではコベットによるワスカル号事件の解釈が参考になる。後に検討するが、ワスカル号事件(1877年)とは、反乱を起こしたペルーの軍艦がイギリス船から石炭を奪うなどした後、イギリスの軍艦に攻撃された事件である。ワスカル号事件は第三国船舶に対する侵害行為の事例であるが、コベットは、この事件について、(1) いかなる組織された政府も存在せず、当事国の政府も責任を否定した、(2) その行為が「承認された交戦団体に認められる中立通商に介入する権利さえも逸脱している」、という2点によって、ワスカル号は海賊であると論じている⁷²。

ここでコベットは、(1) ワスカル号の背後に政治組織が存在せず、(2) 交戦活動の範囲を逸脱して「私的目的」で活動していることを捉えて、ワスカル号が海賊であると考えた。しかし、第三国船舶を攻撃したこと自体が、ワスカル号を海賊として扱う理由とされているわけではなく、この点、第三国船舶に対する侵害行為であることを理由としてワスカル号を海賊として扱う、フォーシーユやジデルとは対照的である⁷³。むしろ、コベットの議論によれば、第三国船舶に対する侵害行為は、行為の性質から判断して、交戦活動として認められる範囲にとどまっていれば、それは海賊行為ではないと評価されることになる。

以上のように、コベットは、行為の性質から判断して「政治的目的」の行為であると言える場合には、当事国の船舶に対する侵害行為と、第三国

船舶に対する侵害行為のいずれの場合についても、その行為は海賊行為ではないという結論を導いている。それゆえ、コベットにとって重要であったのは、「私的目的」のみであったと考えられる。

(3) 次に、コベットと同様に、第三国船舶に対する侵害行為を必ずしも海賊行為として扱わない立場として、ハイドの議論を検討する。

ハイドによれば、海賊行為の特徴は、政治組織のために「公的目的」で行われるのではなく、「私的目的」のために行われる点にある。ただし、公的な活動に参加する者は、政治的な動機と無関係な略奪行為を行う可能性があり、このような行為を、公的な動機に関連する行為と区別しなければならぬとされる⁷⁴。つまり、表面的には政治的、公的な目的を掲げていても、その目的と無関係な行為は、「私的目的」の海賊行為である。

このような観点から、ハイドは、未承認反乱団体の活動が、どの範囲で、違法な海賊行為と評価されるべきかについて論じる。曰く、「海洋国家の大半(the body of maritime states)は、必ずしも、反乱団体が打倒しようとしている国家の船舶のみに向けられた反乱団体の活動によって、影響を受けるわけではない」。また、反乱団体が法的に承認されるには、公海上で実力を行使しなければならないので、それを海賊行為と考えるべきではないという点も指摘されている。以上の理由から、反乱団体の適切な指揮下において、反乱を推進するために、対峙する政府の船舶のみに向けられた反乱団体の行為は、海賊行為ではないと結論される⁷⁵。

ここでハイドは、「反乱団体の適切な指揮下において」「反乱を推進するために」「対峙する政府の船舶のみに向けられた」行為を海賊行為と区別している。すなわちハイドは、(1) 反乱団体の指揮下で行われた交戦活動である、(2) 侵害行為の対象の特定、という2つの観点に着目している。この点で、当事国の船舶に対する侵害行為を海賊行為と区別する理由については、多数説とハイド

の説明は合致していると言えよう。

他方、ハイドによれば、第三国船舶に対する侵害行為の評価は、「反乱の規模、および、その行為の、政府の支配に対する戦いととの関係に依存する」。具体的には、「外国による反乱団体の承認を正当化するような規模を持った戦いにおいて、その行為が、その争いに付随しており、外部の国家やその国民が法的な政府を援助するのを妨げる試みであるならば、その行為は海賊行為として扱われるべきではない」⁷⁶。

ハイドは、当事国の船舶に対する侵害行為が「海洋国家の大半」の利益を侵害しないと論じたが、第三国船舶に対する侵害行為について、このような記述はない。ハイドが着目するのは、(1)承認を正当化するような規模であるか、(2)その行為が、反乱に付随して行われる「外部の国家やその国民が法的な政府を援助するのを妨げる試み」であるかという2点である。第1の点は、「反乱の規模」についての具体的な基準である。この基準は、「反乱団体の適切な指揮」が存在する、という基準と同一であると理解できよう。すなわち、交戦団体承認に際しては、反乱の規模などが考慮されるが、承認の可能性がないような小規模の反乱であれば、構成員を適切に指揮するような政治組織は存在しないと考えられる。この場合、構成員の行為を、反乱団体の指揮下で行われた行為と見ることはできない⁷⁷。第2の点は、「政府の支配に対する戦いととの関係」を有する行為の内容を具体的に説明したものである。つまりハイドは、反乱団体の船舶による交戦活動は、第三国に対して向けられたとしても「公的目的」の行為であり、海賊行為とは異質な行為であると論じたのである。このようにハイドは、コベットと同様に、「無差別性」に言及せず、「私的目的」要件のみに照らして、第三国船舶に対する侵害行為を海賊行為と区別したのであり、「無差別性」を加えた2要件によってこの問題を論じる多数説と対立する。

(4) コベットとハイドは、当事国の船舶に対す

る侵害行為と第三国船舶に対する侵害行為を別々に論じているが、いずれの場合においても、「私的目的」要件を充足しなければ、その行為は海賊行為ではないと論じた。この点で、彼らの議論は、「無差別性」要件によって、第三国船舶に対する侵害行為を一般的に海賊行為として扱う多数説と異なる。

確かに、ハイドは、反乱団体の行為によって海洋国家が受ける影響についても言及しており、少数説において、海賊行為の「無差別性」という特徴が無視されていたとは思われない。しかし少数説では、第三国船舶に対する侵害行為であっても海賊行為から区別される場合があったのであり、反乱団体の行為の対象が当事国船舶であるか、第三国船舶であるかという要素は、結論に影響していない。このことは、少数説において「無差別性」が海賊行為の要件とは考えられていなかったことを意味する。それゆえ、少数説において、明確に海賊行為の要件と考えられていたのは、「私的目的」のみであったと考えられる。

(5) 以上のように、少数説は、反乱団体と海賊の関係を論じる上で、「私的目的」を重視しており、「私的目的」「無差別性」の2要件を論じる多数説と立場を異にしていた。それゆえ、第三国船舶に対する侵害行為を一般的に海賊行為として扱う多数説とは異なり、少数説は、反乱団体の交戦活動は、たとえ第三国に影響を与えたとしても、「私的目的」要件を充足していない点において、海賊行為とは区別されなければならないと主張した。

ところで、ここまでの議論について、多数説と少数説のいずれが、実行に関する説明として適切であったのか、という疑問が生じるであろう。この点については、次の点に留意する必要がある。すなわち、少数説では、第三国船舶に対する侵害行為が海賊行為とは評価されない場合でも、自国船舶が被害を受けた場合には、被害国が、自国民を保護する目的で措置を執ることができると論じられていた（このように考えると、そうした自衛

的な措置が認められる法的根拠が問題となるが、この点の本稿の射程を超えるので、これ以上は立ち入らない⁷⁸。また、多数説では、第三国船舶に対する侵害行為は海賊行為であるから、自国船舶が被害を受ければ、当然、普遍的管轄権を根拠とする措置が可能である。後述のように、国家実行では、反乱団体が第三国船舶に危害を加えた場合、その侵害行為に対する被害国の措置が、海賊取締として正当化されることがあった。要するに、いずれの立場でも、自国船舶を保護するための措置を執ることができるという点では、同じ結果が意図されている。それゆえ、当時の文脈では、実行に関する説明能力の観点から両説の優劣を論じる意味は、ほとんど存在しなかったと言える。

ただし、実際の効果に違いが生じる局面もある。それは、被害国以外の国家による措置が問題になる場面である。もし第三国船舶に対する侵害行為が国際法上の海賊行為であれば、普遍的管轄権を根拠に、被害国以外が措置を執ることも許容されるはずであるが、実施される措置の目的が自国民保護に限られるのであれば、被害国以外による措置は認められないと考えられる。この問題については、国家実行を論じる際に検討する。

2-3-3. 海賊行為の要件 — 「私的目的」「無差別性」 —

反乱団体と海賊の関係を論じた学説では、海賊行為の要件に照らして、反乱団体の一定の行為と海賊行為を区別する基準が論じられたが、その際に重要な役割を果たしたのが「私的目的」要件であった。また、有力な学説では、海賊行為の「無差別性」という要件も、重要な意味を有していた。以下では、各要件について、これまでの叙述を整理する。

(1) 「私的目的」

「私的目的」とは、行為者の目的である。具体的には、個人的な欲望や復讐心を満たすという「目的」を意味する。このような目的で行われる、

私的な略奪・暴力行為が、海賊行為である。

特定の行為が「私的目的」で行われているか、「政治的目的」で行われているかは、行為の性質によって判断される。すなわち、反乱団体の船舶が、反乱を支援する交戦活動に従事している場合、その行為は「政治的目的」で行われたと評価され、海賊行為と区別される。反対に、通常の交戦活動を逸脱し、反乱と無関係に行われた略奪・暴力行為は、「私的目的」で行われた海賊行為として扱われる。

反乱団体の交戦活動と海賊行為を区別する理由としては、2つの理由が示されている。第1の理由は、ホールやハイドが指摘する、反乱団体が交戦団体として承認されるには、交戦活動をする必要があり、そのような行為を海賊行為として扱うことは不適切であるという理由である。第2の理由は、ホールが述べた、戦争法によって規律される交戦活動と、このような規律に服さない海賊行為とは、「倫理的態度」において異なるという理由である。こうした理由から、交戦活動と海賊行為は区別されなければならないと考えられたのである。

(2) 「無差別性」

海賊は、海上交通の一般的安全を侵害する行為であって、特定の国家の利益を侵害する行為は、海賊行為ではないと考えられていた。このような海賊行為の特徴を表現したのが「無差別性」という要件である。

反乱団体と海賊の区別に際しても、「無差別性」が論じられた。「無差別性」の判断基準は、反乱団体の行為の対象である。すなわち、反乱団体が、内戦の当事国の船舶に危害を加えている場合、その侵害行為を海賊行為として扱うべきではないと考えられた。その理由は、このような行為が侵害しているのは、特定の国家の利益のみであり、海上交通の一般的安全が侵害されているわけではないというものであった。これに対し、第三国船舶に対する侵害行為は、海上交通の安全を侵害し、すべての国家を危険にさらす行為であるこ

とから、海賊行為として扱うべきであると考えられた。

(3) 各要件の意義

以上の要素を考慮して、学説は、反乱団体と海賊の関係について、以下のような議論を行った。まず、多数説では、「私的目的」「無差別性」が考慮され、当事国の船舶に対する「政治的目的」の行為と海賊行為が区別される一方で、第三国船舶に対する侵害行為は、「無差別性」の観点から、行為の性質にかかわらず、自動的に海賊行為と評価された。これに対して少数説では、「私的目的」要件に照らして、行為が「政治的目的」であると言えれば、対象となる船舶の種類にかかわらず、その行為は海賊行為ではないと考えられた。

両説のいずれが、国家実行の理解として適切であるかという問題は、国家実行を分析する際に扱うとして、ここでは、「私的目的」と「無差別性」の関係について指摘しておく。すなわち、多数説では、「政治的目的」の行為であっても、第三国船舶に危害を加えれば海賊行為であるとされるが、「私的目的」要件を満たさない行為が海賊行為とされる理由は定かでない。後述のように、国家実行では、第三国船舶に対する侵害行為に関して、被害国が海賊取締として自国船舶を保護する措置を講じており、こうした実行を説明する必要があったという理由は考えられるが、このような理由があるとしても、「私的目的」ではない行為を海賊行為として扱うという説明が、理論的に一貫していると言えるかについて、疑問は残る。それゆえ、一貫性という点では、「政治的目的」の行為は、行為の対象にかかわらず海賊行為ではないとする少数説が優れているように思われる。もっとも、一貫性に問題があるとしても、それだけを理由に、多数説は誤りである、あるいは、「無差別性」は重要ではない、という結論が導かれるわけでもない。それゆえ、ここで「無差別性」について結論を出すことはできないと言うべきであろう。

2-4. 小括

本節では、19世紀後半から20世紀初頭の学説を題材に、反乱団体の行為と国際法上の海賊行為を区別する基準と、その理由について考察した。学説上、両者を区別する基準は、反乱団体の行為の性質（交戦活動か、私的な略奪・暴力行為か）であり、学説の多数派は、これに加えて、行為の対象（当事国の船舶か、第三国船舶か）も基準としていた。これらの基準は、それぞれ、「私的目的」「無差別性」という、海賊行為の要件に対応している。

これらの基準が置かれた理由については、以下のように論じられた。まず、「政治的目的」で行われる反乱団体の交戦活動と、「私的目的」で行われる海賊行為を区別する理由は、反乱団体の交戦活動を海賊行為として扱うことが、内戦における反乱団体の扱いとして「不条理」である、あるいは、交戦活動と海賊行為が「倫理的態度」において異なる、という点に求められている。また、当事国の船舶に対する侵害行為と海賊行為を区別する理由は、このような侵害行為が、すべての国家の海上通商・海上交通の安全を侵害しないという点に求められている。

以上で、本稿は、「私的目的」要件の解釈において重要な意味を有する、反乱団体と海賊の関係を規律する基準と、その区別の根拠について論じた学説を分析した。ここまでの分析が、「私的目的」要件の解釈をはじめとする、現代の海賊論にとって、どのような意味を持つかが問題となるが、その点を論じる前に、当時の判例、国家実行を検証する。

3. 判例・国家実行

本節では、判例・国家実行における反乱団体と海賊の関係を考察する。学説では、反乱団体の行為と海賊行為の区別について詳細な議論が行われ

ていたが、このような区別が実際に行われていたかについて検討する必要がある。

それゆえ以下では、19世紀後半から20世紀初頭における判例・国家実行を分析し、反乱団体の行為と海賊行為が区別されていたのか、区別されていたとすれば、その根拠がどのように論じられていたのかを分析する。

3-1. 判例

3-1-1. 判例の分析

(1) 南北戦争期

最初に、南北戦争期に発生した2つの事件を分析する。Mauran v. Insurance事件(1867年)は、南北戦争で、南部の私掠船が北部の民間船舶を拿捕した事件に関して、保険契約における「捕獲(capture)」の概念が問題となった。問題の保険契約では、海賊による被害に対して、保険会社は保険金を支払わなければならないが、交戦権に基づく「捕獲」であれば、保険会社はこの支払いを免れるとされており、本件の拿捕がいずれに該当するかが争われた。それゆえ、この事件で問題となったのは、保険契約における海賊行為の定義であり、直接、国際法上の海賊行為が問題となったわけではない。しかし、判決では、契約における海賊行為の定義を解釈する上で、国際法上の海賊行為についても論じられていることから⁷⁹⁾、国際法上の海賊行為に関する議論として参照することは可能であろう。

連邦最高裁のネルソン裁判官によれば、捕獲そのものが合法であれば、委任状が完全に合法的な政府によって発行されている必要はない⁸⁰⁾。権利を持たない「事実上の政府」であっても、政府に等しい組織を持ち、主権的な権力を行使していれば、その政府が発する委任状の下で行われた捕獲は、保険契約においては合法であり、南部は、このような事実上の政府であるから、その委任状に基づく捕獲も、合法に行われたと評価される⁸¹⁾。この判決で、ネルソン裁判官は、「捕獲」そのものの合法性、つまり反乱団体の行為が戦争法に

従って行われているという点と、「事実上の政府」によって命じられた行為であることに着目した。つまりネルソン裁判官は、「事実上の政府」によって命じられた交戦活動であるという理由に基づき、本件は海賊の事例ではなく、「捕獲」の事例であると判断したのである。

ネルソン裁判官は、ニューヨーク巡回控訴裁判所の裁判官として、サバンナ号事件(1861年)を扱っている。これは、南部の私掠船が、1820年の海賊処罰法によって処罰されるかどうか争われた刑事裁判である。彼は陪審員に対する説示の中で、国際法上の海賊行為を、権限なく、普遍的な敵対的意図によって行われる行為であると定義した上で⁸²⁾、サバンナ号の意図が、ただ一国(北部)の船舶や財産を略奪することにあり、普遍的な敵対的意図を持っていないという理由により、サバンナ号は国際法上の海賊ではないと論じた⁸³⁾。ここでは、「無差別性」が海賊行為の要件であると考えられている。

以上で、南部の私掠船が国際法上の海賊ではないとされた南北戦争期の判例において、どのような議論がなされていたかを見た。判例で論じられたのは、南部の私掠船の行為が、交戦活動として行われていたという点、あるいは、その行為が第三国には向けられていないという点であり、これらは学説で論じられた「私的目的」「無差別性」に対応している。

(2) アンブローズ・ライト号事件

次に、反乱団体と海賊の関係を論じた判例として引用される頻度が最も高い、アンブローズ・ライト号事件(1885年)を検討する。

この事件は、コロンビアでの反乱に協力して、反乱団体による封鎖作戦に参加するために航海していたアンブローズ・ライト号が、公海上で米国の軍艦に拿捕され、その捕獲の合法性が争われた事件である。この船は、国籍不明の旗を掲げて航行していたが、米国の軍艦に発見された際にコロンビアの国旗を掲げた。アンブローズ・ライト号が第三国船舶に危害を加えた事実は認められな

かったが、この事件を担当した連邦地裁のブラウン裁判官は、その議論の中で、未承認反乱団体の船舶は海賊であると論じた⁸⁴。

すでに見たように、学説上は、第三国船舶に危害を加えない限り、未承認反乱団体の船舶は海賊として扱われるべきではないと論じる立場が有力であった。これに対し、この判決は、交戦団体承認がなければ、反乱団体の船舶は海賊として扱われると論じており、学説からは批判的に言及されることが多い⁸⁵。それゆえ、ブラウン裁判官がこのような結論を導いた理由が問題となる。

第1に、ブラウン裁判官は、未承認反乱団体からの委任状は「合法的な委任状」とは言えず、この委任状に基づく行為は、違法な私掠行為、すなわち海賊行為として扱われるべきであると論じる。その理由として、そのような行為は海洋の平和や秩序と両立せず、他者への損害に責任を負うこともできないという2点が指摘されている⁸⁶。

第2に、ブラウン裁判官は、交戦団体承認を行えるのは国家の政治部門のみであり、反乱団体が事実上交戦活動を行っているとしても、それで交戦団体承認が与えられるわけではないと論じる⁸⁷。ブラウン裁判官によれば、交戦団体承認が行われていない状況では、裁判所が他国の内戦を調査し、政治部門に対して、法的な意味の戦争が発生しているかどうかを判断させることはできない。この事件では、いかなる交戦団体承認も存在せず、戦争状態は認められない。この場合、反乱団体の委任状は、裁判所において有効性を主張できない⁸⁸。

ただし、ブラウン裁判官は、コロンビアの反乱に関して、米国政府が交戦状態を黙示的に承認したと評価し、それを根拠に、アンブローズ・ライト号を海賊として扱うことはできないと論じて、船舶を解放する判断を下している⁸⁹。つまりブラウン裁判官は、本件を（黙示的に）承認された交戦団体の事例として理解している。

以上の議論について、次のような特色を指摘することができる。第1に、ブラウン裁判官は、反

乱団体の船舶が海上通商に危険を及ぼすという理由を挙げている。学説では、第三国船舶に危害を加えない限り、海上通商に危険は及んでいないと評価されていたのであり、第三国船舶に対する侵害行為が存在しない本件においても、このような危険が存在すると論じるブラウン裁判官の見解は、学説と一致しているわけではない。ただし、アンブローズ・ライト号が海賊とされた理由は、それだけではない。第2に、ブラウン裁判官は、交戦団体承認を行えるのは、政府のみであり、裁判所の権限では、反乱団体の行為が交戦活動であるかを判断することはできないと論じる。裁判所が、交戦団体承認に関する政府の判断に拘束されるとする議論は、南北戦争期の米国判例でも見られる⁹⁰。

つまり、未承認反乱団体の船舶は常に海賊であるというブラウン裁判官の議論は、国際法の観点のみから導かれたものではなく、交戦団体承認に関する裁判所と政府の権限配分という、米国の国内法上の要請を反映している。そうすると、このような国内法上の観点を排除した場合に、未承認反乱団体が海賊であるという結論が維持されたかについて疑問が残る。それゆえ、この判決が、未承認反乱団体が海賊であるという結論を、国際法の議論として支持していたと言えるかについては、留保が必要であるように思われる。

(3) ポリビア対インデムニティ海事保険会社

次に、英国の判例である、Republic of Bolivia v. Mutual Indemnity Maritime Insurance Co. 事件（1909年）を検討する⁹¹。この事件は、ポリビアとブラジルの国境付近の要塞に食料を運んでいたポリビアの輸送船が、反乱団体によってアマゾン川で拿捕された事件に関連して、ポリビア政府が保険金の支払いを求めてイギリスの裁判所に出訴した際、海賊行為の定義が問題となったものである。

この事件は公海上で発生していないが、その点は結論に影響しないとされている。英国高等法院のピックフォード裁判官は、ホールが言う「海賊行為」こそが、この保険契約における「海賊行為」

であると定義する。その定義に照らしたとき、本件の事実は、特定の領域に政府を樹立しようとする組織的な試みであって、彼らが船舶に介入するのは、その目的に必要な場合に限られ、彼らが無差別的に略奪を働いているわけではないことを示していると論じ、この事件が私的な動機で行われたとする原告の主張を否定した⁹²。

この判決では、ホールが引用され、船舶への介入が「組織的な試み」に必要なものであって、「無差別的な略奪」でなければ、海賊行為ではないとの結論が導かれている。この議論は、反乱団体の行為が「政治的目的」で行われていること、及び「無差別性」を論じたものと解せられる。

3-1-2. 小括

ここまで、判例における反乱団体と海賊の関係について考察した。判例では、捕獲の合法性、保険契約の解釈、海賊の刑事処罰などの事件に関して、反乱団体と海賊の関係が論じられた。こうした問題に関する裁判所の対応について、米国の判例では、交戦団体承認に関する政府と裁判所の関係という特殊な問題が論じられているが、基本的には、反乱団体と海賊は異なる存在であると論じられていたと言える。第三国船舶に対する侵害行為が問題となった判例は分析しておらず、この点は今後の課題であるが、少なくとも、当事国の船舶に対する侵害行為と海賊行為を区別する際、「私的目的」「無差別性」の2点が言及されていたことは指摘できよう⁹³。

3-2. 国家実行

3-2-1. 国家実行の検討

(1) モンテスマ号事件

モンテスマ号事件(1877年)は、キューバの反乱団体が、宗主国スペインの蒸気船モンテスマ号を奪取し、ラプラタ川でスペインの商船に侵害行為を行った事件である。スペインは、国内法によってモンテスマ号が海賊であると宣言し、その停泊地であったブラジルに対して、この船を海賊

として扱うように要請した。しかし、ブラジル政府は海賊を「適切な権限を与えられず、すべての船舶に対して無差別的に略奪を行う目的で、利得のために海上で活動する」存在であると定義し、モンテスマ号の「敵対行為は、すべての国家に対してではなく、スペインに対してのみ、向けられている。彼らは略奪の目的ではなく、植民地の反乱を支援する目的で活動している」と論じ、スペイン政府の要請を拒絶した⁹⁴。

ブラジル政府は、(1) 反乱を支援する目的の行為である、(2) 行為の対象が特定されている、という2点に着目し、モンテスマ号は海賊ではないと主張した。このブラジル政府の対応は、海賊行為の要件である「私的目的」「無差別性」に依拠して、モンテスマ号を海賊と区別したものであり、学説と一致している。

ところで、この事件で、ブラジル政府は、内戦の当事国であるスペイン政府の要請を拒否して、モンテスマ号への介入を控えており、こうした対応を説明する際に、モンテスマ号が海賊ではないと論じている。次に見るカルリスタ戦争でも、同様の局面において反乱団体と海賊の関係が問題となっているが、そこでは、この問題に関する興味深い議論が示されている。

(2) 第三次カルリスタ戦争

ナポレオン戦争後のスペインでは、王位継承権を巡る争いが、カルリスタ戦争と呼ばれる内戦に発展した⁹⁵。本稿では、1872年から1876年にかけて戦われた第三次カルリスタ戦争に関するヨーロッパ諸国、特にイギリスの対応を見る。反乱団体がカルタヘナを制圧し、その港に停泊していた艦隊を掌握した際、スペイン政府は、この艦隊を海賊として扱うことを、各国に要請した。

この時、イギリス政府は、スペイン政府の要請に対する対応について、法務官(Law Officer)に見解を求めた。法務官は、「スペインの反乱船舶は、法的な意味の、また通常の意味の海賊とは異なる」と事態を評価し、「我々の政府が反乱団体と対立してマドリッドの政府を支援しない限り、

我々は彼らを臨検、拿捕するべきではない」と結論した⁹⁶。

この見解を受けて、イギリス政府は海軍提督に通達を発した。「もしその船団がイギリスの国民や財産を襲って、海賊行為を行えば、彼らは海賊として扱われなければならない。なぜなら、スペイン政府が彼らから旗を奪っている。しかし、もし彼らがこの種の行為を全く行わなければ、彼らの活動に介入すべきではない」⁹⁷。さらに、イギリス政府は、ドイツ政府との書簡のやりとりの中で、「スペイン沿岸に艦隊を置いていないイタリア政府の熱心な要求で、必要な場合には、イタリア人を保護する場合に拡張することを許可した」⁹⁸と述べた。このようなイギリス政府の立場は、(イタリアに関連する部分を除いて)他国の政府にも共有されていた。ドイツ政府⁹⁹、フランス政府¹⁰⁰は、自国民保護の必要がない限り、武力によってスペインの内戦に介入しないと決定している。

この事例で、イギリスの法務官は、反乱団体の艦隊を海賊と区別する明確な理由を示しておらず、両者が区別される理由を考えるという観点からは、あまり参考にならない。しかし、この事例は、反乱団体と海賊の関係に関する国家の対応を考える上で、興味深い問題を提起する。

第1に、この事例は、学説における多数説と少数説のいずれが、実行に関する説明として適切であるかという点に関わる。イギリス政府は、自国の利益が侵害されない限り、反乱団体を海賊として扱うべきではないとする方針を示したが、この方針は、複数の解釈を許容する。すなわち、イギリス政府の通達では、自国民が被害を受けた場合、その行為者は海賊として扱われるとされているが、この「海賊」が国際法上の海賊を意味するのか、国内法上の海賊を意味するのかが不明なのである。「国際法上の海賊」を意味すると解釈した場合、イギリス政府は、第三国船舶に対する攻撃について、普遍的管轄権を根拠に反乱団体の船舶に対して措置を執ることができることを前提

に、政策的理由から、自国がイタリアの船舶が攻撃された場合を除いて、そのような措置を控えた」と理解される。他方で、「国内法上の海賊」として解釈すると、イギリス政府は、第三国船舶に対する攻撃について普遍的管轄権が認められないことを前提に、自国民保護や、他国からの要請という特別な根拠に基づいて、このような措置を執ることが可能であると主張したことになる。

先に見たように、学説は、自国船舶が危害を加えられた時、被害国が何らかの措置を執ることができるという点で、一致していた。違いは論理構成であり、第三国船舶に対する侵害行為を海賊行為であると考えた上で、海賊取締としてこの措置を説明するか、海賊行為であるとは考えず、自国民保護のための特殊な措置として説明するか、という違いがあった。この違いが明確化するのには、被害国以外の国家による対応が問題になる場面であることも指摘したが、この事例では、まさにそのような状況が生じているにもかかわらず、いずれの構成でも、イタリア船舶の保護に関するイギリスの対応を説明できてしまう。したがって、国家実行を見ても、第三国船舶に対する侵害行為が海賊行為であるかという問いについて、多数説と少数説のいずれが正しいかは決定できないのである。

第2に、モンテスマ号事件と同様、反乱団体の船舶を海賊として扱うことを求める当事国の正統政府の要請は、第三国によって拒絶されているが、その際、イギリスの法務官が、「我々の政府が反乱団体と対立してマドリッドの政府を支援しない限り」反乱団体の船舶を海賊として扱うべきではないと論じたことの意味が問題となる。裏を返せば、法務官は、そのような扱いが正統政府への支持を意味すると述べたことになるが、なぜそのように言えるのか。その手がかりは、次のワスカル号事件で示されている。

(3) ワスカル号事件

ワスカル号事件(1877年)とは、次のような事件である。ペルーの軍艦ワスカル号で反乱が発

生し、公海上で複数のイギリス船舶に侵害行為を行い、石炭を奪うなどした。ワスカル号はチリの港に停泊したが、この時、チリ政府はワスカル号を海賊としては扱わなかった。その後、イギリスの軍艦がワスカル号を海賊として攻撃したため、ワスカル号は逃走し、最終的にペルー政府に投降した。イギリスの軍艦による攻撃に関して、ペルー政府はイギリス政府に賠償を請求したが、イギリス政府は、ワスカル号が海賊であったとして、請求を拒絶した¹⁰¹。

最初に、ペルーとチリの間で生じた紛争に触れる。ペルー政府は、チリ政府に対してワスカル号を海賊として扱うことを要求したが¹⁰²、チリ政府は、停泊中のワスカル号への介入を控えた。この対応に関して、ペルー政府は、(1) ペルーでは内戦が発生していないので、チリには中立義務が存在しない、(2) ワスカル号に好意を示すことは、ペルーの権利を侵害していると主張した¹⁰³。しかし、チリ政府は、(1) この反乱は政治的目的を持っており、これを海賊行為として扱うことは国際法に反している、(2) 自国の利益にとって必要でなければ、ワスカル号と戦う理由はない、などと主張して、ペルー政府の要請を拒絶した¹⁰⁴。

チリ政府は、ワスカル号の反乱を「政治的目的」で行われた行為と評価し、(自国の利益が関係しない限り) ワスカル号を海賊として扱わないという方針を示した。理論的には、こうした対応は、「政治的目的」によって正当化されているが、ここでは、こうした対応の現実的な効果が問題とされている。ペルー政府の理解によれば、このようなチリ政府の対応は、チリ政府が、ワスカル号の反乱を「犯罪」ではなく「内戦」と認識し、しかもこの内戦に関して「中立」を維持しようとしたことを意味する。実際、チリ政府は、ワスカル号に対して、最低限必要な水と食料以外の、武器や燃料を積み込むことは許されず、24時間以上、チリの領海にとどまってはならないと通告している¹⁰⁵。チリ政府は、ワスカル号にも、ペルー政府にも積極的な支援を与えないという姿勢を示した

のであり、チリ政府が、この争いを「内戦」であると考え、この内戦に巻き込まれることを嫌ったことは、ほぼ確実である。

以上の分析は、カルリスタ戦争において、正統政府の要請に第三国が従うことが、正統政府への支持を意味するとされていたことと、整合的に説明できる。ワスカル号事件で、仮にチリ政府が、特別な事情もないのにワスカル号を海賊として攻撃すれば、名目は海賊取締であっても、結果的には反乱を鎮圧する側に荷担したことになり、内戦に関して「中立」であるとは言えなくなる。チリ政府は、ワスカル号を海賊として扱わないと宣言することで、同時に、ワスカル号の反乱が「内戦」であること、および、その内戦に介入しないことを表明したのであり、実際に、ペルー政府もそのように理解したのである。このことから考えると、カルリスタ戦争の際に、イギリス政府などが反乱団体を海賊としては扱わなかったのも、反乱を鎮圧する側に荷担することを回避し、内戦に対する中立の姿勢を示そうとしたからであると理解される。モンテスマ号事件でのブラジル政府の対応も、同様の目的に基づいていたと理解することに、差し支えはなからう。

続いて、イギリスの対応を分析する。ワスカル号を追跡したホーシー海軍少将は、政府に提出した報告書において、(1) ワスカル号が合法的委任状を受け取っていないことが、(2) いかなる政府にも忠誠を誓っていないことが、(3) ペルー政府がワスカル号の行為について責任を放棄したこと、という3点を挙げて、ワスカル号自身が責任を負うべき事例であると述べる。結論として、この事件は反乱を起こした船舶が海賊行為を行った事例であり、自らの行為はペルー政府の利益を損なわなかったと述べて、彼は自らの行為を正当化した¹⁰⁶。

この件に関して諮問を受けた法務官は、ホーシー海軍少将の主張を受け入れつつ、ワスカル号が海賊であるかは明言しなかった¹⁰⁷。また、イギリスの下院において、法務総裁 (Attorney

General) は、以下のように論じた。曰く、ワスカル号は交戦主体ではなく、強盗である。叛徒が中立国船舶に対して公海上で一定の行為を行うのであれば、彼らは政府のような組織を持っていないなければならない。しかし、実際には、そのような組織は存在しない¹⁰⁸。

イギリスでは、法務官の対応について若干の疑問は残るにしても、この事件は海賊として処理されたと言えよう。ただし、その根拠は、ワスカル号が第三国を攻撃したという点ではなく、その行為に関して、ペルー政府も、その他のいかなる政治組織も責任を負わないという点に求められている。つまり、ワスカル号の行為は、政治組織のために行われた交戦活動ではなく、「私的目的」による略奪・暴力行為として理解されたのである。

(4) アンブローズ・ライト号事件

最後に、判例分析でも取り上げた、アンブローズ・ライト号事件(1885年)を検討する。コロンビアの反乱団体に協力していたアンブローズ・ライト号が、公海上で米国の軍艦に拿捕された事件である。事件の詳細について、ここでは繰り返さない。こちらでは、この事件に関連する米国政府の対応を分析する。

事件が発生する以前、米国のベアード国務長官は、コロンビアの大臣に宛てた書簡の中で、コロンビアの国内法で反乱団体が海賊として扱われていたとしても、それだけでは、彼らが国際法上の海賊であるかどうかは決まらず、この判断は、個別の事例に関してなされるべきであると主張した¹⁰⁹。

ベアードは、アンブローズ・ライト号の拿捕にも批判的である。ベアードは海軍長官に宛てた書簡で、海賊行為は、(1)「窃盗意思」によって行われ、(2)船舶の国籍に無関係の敵意が存在しなければならないので、一国だけを攻撃する意図で行われた攻撃は海賊行為ではないと主張し、海軍によるアンブローズ・ライト号の拿捕を批判した¹¹⁰。

以上から、ベアードが、反乱団体は原則として海賊として扱われるべきではなく、アンブローズ・ライト号も海賊ではないと考えていたことは確かである。この事例では、第三国に被害を与えなかった反乱団体の船舶が問題となったが、ベアードは、「窃盗意思」と「無差別性」が欠如しているという理由で、アンブローズ・ライト号を海賊として扱うべきではないと論じたのである。

同時に、米国政府がこのような立場を採用した背景には、政策的な側面もあった。ベアードは、反乱団体と海賊の関係について、「いかなる中立国も、コロンビア政府によって示されている立場を採用することはできない」¹¹¹と述べる。ここでベアードは、米国が「中立国」であると認識しており、そのことは、米国がコロンビアでの反乱を「内戦」と見なした上で、その内戦に関して「中立」の立場を維持しようとしたことを意味する。すでに論じたように、反乱団体を海賊として扱うことは、結果的に、内戦に介入することを意味しており、「中立」の方針に反する。それゆえ、コロンビアの反乱団体を海賊として扱わないというベアードの対応は、米国が「中立国」であることの帰結であり、モンテスマ号事件におけるブラジル、カルリスタ戦争におけるイギリス、ワスカル号事件におけるペルーの対応と同様の目的を有していたと評価できる。

3-2-2. 小括

19世紀後半の国家実行では、内戦の当事国の正統政府が、第三国に対して、反乱団体の船舶を海賊として扱い、処罰することを要求した際に、それに対する第三国の対応に関連して、反乱団体と海賊の関係が問題となった。第三国は、自国民が被害を受けるなどの事情がない限り、正統政府の要請にもかかわらず、反乱団体を海賊として扱うことを回避する一方で、自国船舶が被害を受けた際には、自国民を保護するための措置を執るといった姿勢を示した。

このような国家実行について考える上で問題と

なるのは、第三国が当事国の要請に従わなくてよい理由である。この点は、国際法上の海賊と国内法上の海賊の違いによって説明できる。確かに、正統政府が反乱団体の船舶を「海賊」として扱っている以上、少なくとも当事国の国内法において、その船舶は「海賊」である。しかし、先に述べたように、ある国の国内法で規定された「海賊」が、常に国際法上の海賊と一致しているわけではない。国際法上の海賊は、国内法ではなく、国際法によって決定されるからである。つまり、当事国が反乱団体の船舶を「海賊」として扱っているという事実は、必ずしも、その船舶が国際法上の海賊であることを意味しない。それゆえ第三国は、反乱団体の船舶が国際法上の海賊であるか否かを、当事国の要請とは無関係に判断できるのである。

それでは、なぜ第三国は、反乱団体を海賊として扱わなかったのであろうか。管轄権の行使が義務でない以上、海賊であることを認めた上で、管轄権を行使しないという対応も考えられたはずである（この場合でも、反乱団体の船舶に管轄権を行使しないという結果は同じである）。にもかかわらず、国家実行において、反乱団体の行為は海賊行為ではないと理解された。その理由としては、以下で見るように、法的な理由と政策的な理由があったと考えられる。

第1に、反乱団体と海賊の区別に関する法的な理由を見る。ワスカル号事件で、チリ政府とイギリス政府は「私的目的」を考慮した。モンテスマ号事件で、ブラジル政府は「私的目的」と「無差別性」を論じている。また、アンブローズ・ライト号事件において、ベアードは「窃盗意思」と「無差別性」に言及した。各国政府は、国際法上の海賊行為に対する一定の理解を前提として、このような特徴を持たない反乱団体の交戦活動を、海賊行為と区別した。

それでは、国家実行と学説を比較したとき、何が言えるのであろうか。特に、学説において見解が分かれた、「無差別性」が海賊行為の要件である

かという点について、国家実行が何らかの手がかりを与えているかが問題である。

上述のように、複数の国家実行において「無差別性」が論じられていたことは確かである。しかし、それをもって、学説の多数派の見解が適切であるとは言い切れない。というのも、第三国船舶に対する侵害行為を一般的に海賊行為として扱うのが多数説であるが、国家実行をこのように理解できるかについて、疑問が残るからである。例えば、カルリスタ戦争において、確かにイギリス政府は、自国船舶への侵害行為が海賊行為であると考えていた。しかし、ここで言う「海賊行為」が、国際法上の海賊行為であるのか、国内法上の海賊行為であるのかは不明であるという問題がある。後者の可能性が否定されない以上、イギリス政府の見解を、第三国船舶に対する侵害行為は一般的に国際法上の海賊行為であるという議論の根拠として用いることはできない。また、第三国船舶に対する侵害行為が海賊行為として扱われたワスカル号事件でも、イギリス政府は、もっぱら「私的目的」を論じており、第三国船舶に対する侵害行為が一般的に海賊行為であると主張しているわけではない。それゆえ、国家実行に照らして、多数説が正しいと結論できるほどの証拠もない。

要するに、国家実行の分析から、第三国船舶に対する侵害行為は一般的に海賊行為であるか、「無差別性」は海賊行為の要件であるか、という点について、明確な解答を示すことはできない。ここでは、国家実行において指摘された海賊行為の要件が、学説で論じられたものと共通していたという事実を指摘するにとどめる。

第2に、第三国がこのような対応を示した政策的な理由を見る。多くの国家実行において、第三国は、自国の利益が侵害されない限り、反乱団体の船舶に介入することを望まなかった。カルリスタ戦争の際、イギリスの法務官は、反乱団体を海賊として扱うことが正統政府への支援を意味すると指摘した。また、アンブローズ・ライト号事件の背景となったコロンビアでの内戦に関して、米

国が反乱団体の船舶を海賊として扱わなかった理由は、米国がこの内戦に関して「中立」を維持しようとしたからである。こうした実行から考えると、他国での内戦に巻き込まれることを望まない国家は、反乱団体の船舶を海賊として扱わないことで、正統政府、反乱団体のいずれかと対立することを回避し、内戦に関して中立の立場を表明したと理解することが可能である。

この点に、第三国が反乱団体を海賊として扱わないという対応の政策的な意味があると考えられる。すなわち、第三国が反乱団体の行為を海賊行為として扱った場合、第三国にとって、その行為は単なる犯罪である。しかし、海賊行為であることが否定された場合、第三国は、その行為を犯罪ではなく、内戦における交戦活動であると評価したことになる。このことは、ワスカル号事件において、ワスカル号を海賊として扱わなかったチリ政府の対応が、ペルー政府によって、「内戦」に対する「中立」を表明したものとして非難されていることから読み取れる。ペルー政府にとって、ワスカル号の反乱は「海賊行為」という犯罪であったが、チリ政府はその判断を共有せず、これを「内戦」であると考えた。このように、当事国の要請に従わないことで、第三国は、当事国において内戦が発生しているという認識を明示し、同時に、その内戦に関して「中立」であることを示したと考えられる。

他国の内戦に関して中立の立場を維持しようとする国家が、反乱団体と海賊を区別することによって自国の立場を表明し、反乱団体の船舶への介入を控えたという本稿の理解は、当時の学説が示唆するところによって、裏付けが可能である。プラディエ・フォデレは、政府と反乱団体の戦いに参加しないことを示すために、第三国は反乱団体の船舶への介入を差し控えたのであり、当事国の政府が彼らを海賊として扱っているというだけでは、内戦に関心を持たない第三国が反乱団体の船舶を海賊として扱う必要はないと説明している¹¹²。またペレルスも、「干渉意図のない国家

(*puissances non intervenantes*) の軍艦の司令官は、海上の平和に対する犯罪的な侵害が行われない限り、国際法上は、〔反乱団体の〕船舶を海賊として扱う理由を持たない¹¹³と論じ、反乱団体を海賊として扱わないという対応が、他国の内戦に巻き込まれることを望まない第三国の対応であることを示唆している。このように、当時の学説も、反乱団体と海賊の関係をめぐる法的議論が、内戦に関する中立という国家実行上の問題と関連していたことを、認識していたのである。

3-3. 小括

以上で、判例と国家実行における反乱団体と海賊の関係についての検討を終える。反乱団体の行為と海賊行為の区別が、当時の判例・国家実行において重要な意味を有していたことは、以上の検討から明らかである。その際、この両者を区別する理論的な説明は、学説と共通していたと言える。

上述のように、第三国船舶に対する攻撃が常に海賊行為であるか、すなわち「無差別性」が海賊行為の要件であるかについて、学説は分かれている。多数の判例と国家実行において「無差別性」が言及されていることは明らかであるが、「無差別性」が絶対的に必要な要件であったかについては、不明な点が多い。「無差別性」については、今後の研究が必要である。

このような問題は残るとしても、「私的目的」「無差別性」が、反乱団体と海賊の関係を論じる上で頻りに論じられていたことは確かである。したがって、これらの要件が、海賊行為の定義を論じる上で、考察の対象とすべき重要な要素であることは指摘できるであろう。

4. 結論

(1) 19世紀後半から20世紀初期の国際法学において、「私的目的」とは、個人的な欲望や復讐心を満たすという、行為者の「目的」を意味して

おり、このような意味における「目的」が海賊行為の要件とされていた。反乱団体と海賊を区別するという文脈において行為が「私的目的」で行われているかどうかは、反乱団体の行為の性質によって判断された。具体的には、反乱団体のために活動する船舶が反乱を支援する交戦活動に従事している限り、その行為の目的は、反乱を支援するという「政治的目的」とであると評価され、こうした行為は海賊行為とは異質であると考えられた。その理由は、反乱団体の交戦活動を海賊行為として扱うことは反乱団体に対する扱いとして「不条理」であり、また、戦争法によって規律される交戦活動とそのような規律に服さない海賊行為は本質的に異なる、という点に求められていた。これに対して、反乱と無関係な略奪・暴力行為の場合、その行為の目的は、個人的な欲望や復讐心を満足するという「私的目的」とであると評価され、これらの行為を海賊行為と区別する理由はないと考えられたのである。

他方で、当時の議論では、「私的目的」以外にも海賊行為の要件が存在することが指摘されており、それが「無差別性」であった。すなわち、当時の多数説において、第三国船舶に対する侵害行為は、その行為の性質にかかわらず、海上交通の安全を侵害する行為とされ、そのことを理由に、海賊行為として扱われた。このように、反乱団体と海賊の関係を論じる上で、「私的目的」と並んで「無差別性」が、両者を区別する基準を提供していたのである。

(2) 最後に、ここまでの議論を踏まえて、現在の「私的目的」解釈を簡単に検討する。とはいえ、本稿の考察は、公海条約、海洋法条約を分析していないなど、不十分な点も多い。したがって、以下の記述は、本稿の観点から現在の学説を整理した上で今後の課題を示すものととどまる。

まず、行為者意図説であるが、この議論は、かつての議論の枠組みの外にあると考えられる。この説で、どのような主張が「政治的」とされるかについて疑問は残るものの、宗教や民族といった

例が挙げられていることから、反乱団体の交戦活動に限らず、多様な政治的主張を掲げた行為を、「政治的目的」の行為として、海賊行為と区別していると考えられる。しかし、20世紀初頭までの議論において、「政治的目的」の行為とは、交戦活動という特定の行為を意味していた。そこでは、反乱団体の交戦活動と海賊行為の区別の必要性や区別の理由は論じられていたが、その他の政治的主張を掲げた行為を一般的に海賊行為と区別する必要があると論じられていたわけではない。

したがって、行為者意図説に関して最初に示した疑問点（「私的目的」の判断基準、「政治的」とされる主張の範囲、「政治的」行為と海賊行為を区別する理由）について、本稿の分析は解答を提示できない。それゆえ、これらを論証することが、行為者意図説の課題である。

それでは、現在の行為性質説は、どのように評価すべきか。反乱団体の行為と海賊行為を区別する基準は行為の性質であるというオコンネル等の議論は、本稿の分析結果と一致する。ただし、行為の性質から判断するとしても、今度は、いかなる行為が海賊行為の性質を有するのかという問題が生じる。交戦活動と海賊行為を区別するという「私的目的」要件の趣旨から考えて、国家や反乱団体による交戦活動、あるいは国家による海上警察権の行使のように、政治組織の指揮下で、一定の規律に従って行われる行為が「私的目的」の行為ではないと言うことは可能であろうが、それ以外の私人の行為がすべて「私的目的」要件を満たすと考えて良いかは別問題である。かつての議論で示されていたのは、交戦活動と海賊行為の区別だけであり、この議論から、それ以外の私人の行為を常に海賊行為として扱うべきであるという結論が直接に導かれるわけではない。この点、森田は海上交通の一般的安全を侵害する行為が「私的目的」の行為であると論じており、注目される。しかし、本稿の分析から、直接にこのような解釈が導けるわけでもない。というのも、反乱団体の交戦活動が第三国船舶に向けられた場合につ

いて、19世紀後半から20世紀初頭までの多数説と、森田の理解は異なるからである。すなわち、本稿の理解によれば、「無差別性」に言及する当時の多数説は、クレト・ア・ピエロ号事件に対するフォーシーユの評価に典型的に示されるように、本国政府を支援する船舶に危害を加える場合を含め、第三国船舶に向けられるあらゆる侵害行為を、海上交通にとって危険な行為であると理解していたのに対し、森田が「反乱団体が戦争法に従って中立船舶の捕獲をおこなう場合は「私的目的」ではないと論じるとき、森田はこうした行為が海上交通の一般的安全を侵害しない行為であると理解しているように思われる。したがって、森田のような解釈が可能であるかについては、今後、検討の必要があろう。

以上が、「私的目的」に関する学説の整理と今後の課題である。ところで、本稿で見たように、反乱団体と海賊の関係をめぐる過去の議論では、「私的目的」以外に、海賊行為の要件として「無差別性」を論じる見解が有力であった。海洋法条約においてこのような要件は明文化されておらず、その解釈において、この要件を考慮できるかは不明である。しかし森田説のように、現在でも「無差別性」の存在を示唆する議論が見られるこ

とから、海洋法条約の解釈において「無差別性」を考慮することが排除されているわけではないように思われる。この疑問を解明するには、公海条約や海洋法条約を詳細に検討する必要がある、今後の検討課題である。また本稿では、歴史的に、海賊行為が「私的目的」で行われ、海上交通の一般的安全を害する行為であると理解されていたという点を指摘したが、「私的目的」「無差別性」が海賊行為の要件であると考えられるようになった理由を解明したわけではない。つまり、交戦活動と海賊行為を区別すべき理由は何か、あるいは、海賊行為が海上交通の一般的安全を害する行為でなければならない理由はどこにあるのか、といった点について、本稿は立ち入っていない。この点についても、今後の検討が必要であると思われる。

以上のように、今後解決すべき問題は、多岐にわたる。本文でも触れたように、海賊は、海洋の秩序を脅かす存在であると言われる。であるならば、海賊を論じることは、海賊取締によって守られるとされる、海洋の秩序を論じることでもある。このような推論が妥当であるならば、海賊に関する考察は、現代の海洋法にとって、重要な意義を持つように思われるのである。

¹ PCIJ, Dissenting Opinion by Mr. Moore, *The Lotus, Judgment of September 7th, 1927, P.C.I.J. Ser. A. No.10*, p.70.

² 山本草二『国際刑事法』三省堂、1991年、248頁。

³ 酒井啓巨「アキレ・ラウロ号事件と海上テロ行為の規制」栗林忠男・杉原高嶺編『海洋法の主要事例とその影響』有信堂、2007年、131頁。

⁴ B. H. Dubner, "The Law of International Sea Piracy," *New York University Journal of International Law and Politics*, vol.11 (1979), pp.471-494.

⁵ G. R. Constantinople, "Toward a New Definition of Piracy," *Virginia Journal of International Law*, vol.26 (1986), pp.749-751.

⁶ 山本草二『海洋法』三省堂、1992年、231頁。

⁷ M. Shaw, *International Law*, 6th ed., Cambridge: Cambridge University Press, 2008, p.615.

⁸ J. Peppetti, "Building the Global Maritime Security Network: A Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats," *Naval Law Review*, vol.55 (2008), p.92; Y. Dutton, "Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court," *Chicago Journal of International Law*, vol.11 (2010), p.207.

⁹ L. Azubuike, "International Law Regime against Piracy," *Annual Survey of International and Comparative Law*, vol.15 (2009), pp.52-53.

¹⁰ E. Barrios, "Casting a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in South East Asia," *Boston College International and Comparative Law Review*, vol.28 (2005), p.153.

- ¹¹ I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, 7th ed., Oxford: Oxford University Press, 2008, p.231.
- ¹² 山本草二『国際法（新版）』有斐閣、1994年、137-138頁。
- ¹³ R. C. F. Reuland, "Interference with Non-National Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction," *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol.22 (1989), pp.1184-1185; J. H. W. Verzijl, *International Law in Historical Perspective*, vol.4, Leyden: A. W. Sijthoff, 1971, pp.255-256; N. Ronzitti, *Rescuing Nationals Abroad*, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1985, pp.140-141; D. W. Greig, *International Law*, London: Butterworths, 1970, pp.258-259.
- ¹⁴ D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, vol.2, Oxford: Clarendon Press, 1984, p.975.
- ¹⁵ *Ibid.*, p.976.
- ¹⁶ 山本・前掲『国際刑事法』250頁。
- ¹⁷ 山本・前掲『国際刑事法』257頁（脚注15）。
- ¹⁸ D. Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, New York: Cambridge University Press, 2009, p.35.
- ¹⁹ *Ibid.*, pp.36-37.
- ²⁰ J. Kraska, "Broken Taillight at Sea: The Peacetime International Law of Visit, Board, Search, and Seizure," *Ocean and Coastal Law Journal*, vol.16 (2011), p.26; M. Baher, "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations," *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol.40 (2007), p.28.
- ²¹ 森田章夫「海賊行為と反乱団体—ソマリア沖『海賊』の法的性質決定の手がかりとして」『平成20年度 海洋権益の確保に係わる国際紛争事例研究（第1号）』海上保安協会、2009年、48-49頁。
- ²² 森田章夫「国際法上の海賊（Piracy *Jure Gentium*）— 国連海洋法条約における海賊行為概念の妥当性と限界 —」『国際法外交雑誌』110巻2号、2011年、14-15頁。
- ²³ 葉師寺公夫「公海海上犯罪取締の史的展開 — 公海海上警察権としての臨検の権利を中心に —」栗林忠男・杉原高嶺編『海洋法の歴史的展開』有信堂、2004年、198-204頁。
- ²⁴ H. Wheaton, *Elements of International Law*, 8th ed., ed. by R. H. Dana, Boston: Little, Brown and Company, 1866, p.194.
- ²⁵ T. Twiss, *The Law of Nations Considered as Independent Political Communities: On the Rights and Duties of Nations in Time of War*, 2nd ed., Oxford: Clarendon Press, 1875, p.374.
- ²⁶ R. Phillimore, *Commentaries upon International Law*, vol.1, 3rd ed., London: Hodges, Foster, and Company, 1879, pp.502-503.
- ²⁷ 当事国によって交戦団体承認が行われた場合、その内戦は国家間の戦争と同様の法的扱いを受け、第三国は戦時における中立国として扱われる。またこの場合、正統政府は、自らが実際にはコントロールできない地域における国際的な義務を果たすことができないという理由で、反乱団体の行為や、反乱団体が第三国に与えた被害には責任を負わなくてよい。他方、第三国によって交戦団体承認が行われる場合、反乱団体には交戦活動に関わる権利と義務が与えられ、内戦の当事国は、その第三国を中立国として扱う義務が生じる。
- 以上につき、W. E. Hall, *International Law*, Oxford: Clarendon Press, 1880, pp.25-26.
- ²⁸ R. Phillimore, *Commentaries on International Law*, vol.3, 2nd ed., London: Butterworth, 1873, p.536.
- ²⁹ Twiss, *supra* note 25, pp.502-505.
- ³⁰ *Ibid.*, pp.501-502.
- ³¹ ダナは、「国家に対する反乱は犯罪であり、この犯罪者が国家によって保護された通商に被害を与えれば、彼らは国際法上の海賊となる」と論じて、未承認反乱団体の船舶は海賊であると主張した。しかし、彼が論じたのは、国内裁判所における反乱団体の扱いである。他の学説では、必ずしも、このような問題のみが扱われていたわけではなく、ダナの議論を一般化することには、疑問の余地がある。Wheaton, *supra* note 24, pp.197-200 (note 84, by Dana).
- ³² この点については、当時の交戦団体承認の概念を検討する必要があると思われるが、本稿では立ち入らない。19世紀における交戦団体承認については、W. L. Walker, "Recognition of Belligerency and Grant of Belligerent Rights," *Grotius Transactions*, vol.23 (1937), pp.177-210.
- ³³ J. W. F. Sundberg, "Piracy and Terrorism," in M. Bassiouni & V. Nanda, eds., *A Treatise on International Criminal Law*, vol.2, Springfield III, Thomas, 1973, pp.463-464; 森田・前掲「海賊行為と反乱団体」48, 56頁（脚注41）。
- ³⁴ A. S. Hershey, *The Essentials of International Public Law*, New York: The Macmillan Company, 1919, pp.224-225.
- ³⁵ L. Oppenheim, *International Law*, vol.1, London: Longmans, Green, and Co., 1905, p.327.
- ³⁶ C. Phillipson, *Wheaton's Elements of International Law*, 5th English ed., London: Stevens and Sons, 1916, p.212; A. Rougier,

Les guerres civiles et le droit des gens, Paris: L. Larose et Forcel, 1903, pp.307-308; C. Wiesse, *Droit international appliqué aux guerres civiles*, Lausanne: B. Benda, 1898, p.128.

³⁷ Hall, *supra* note 27, p.215.

³⁸ *Ibid.*, pp.215-216.

³⁹ *Ibid.*, p.217.

⁴⁰ *Ibid.*, p.217.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Ibid.*, pp.27-28.

⁴⁴ *Ibid.*, pp.217-218.

⁴⁵ *Ibid.*, p.220.

⁴⁶ P. Fauchille, *Traité de droit international public*, tom.1, 2^e partie, Paris: Librairie Arthur Rousseau, 1925, p.74.

⁴⁷ *Ibid.*, p.75.

⁴⁸ *Ibid.*, p.79.

⁴⁹ R. R. Foulke, *A Treatise on International Law*, vol.1, Philadelphia: The John C. Winston Co., 1920, p.359.

⁵⁰ T. D. Woolsey, *Introduction to the Study of International Law*, 6th ed., New York: Charles Scribner's Sons, 1897, p.236.

⁵¹ Guilfoyle, *supra* note 18, pp.36-37.

⁵² P. Fiore, *Nouveau droit international public*, tom.1, 2^e éd., traduite de l'Italien et annotée par C. Antoine, Paris: Durand, 1885, p.423.

⁵³ T. Ortlan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, tom.1, 4^e éd., Paris: Librairie de Henri Plon, 1864, p.208.

⁵⁴ P. Cobbett, *Cases and Opinions on International Law*, vol.1, 3rd ed., London: Stevens and Haynes, 1909, p.290.

⁵⁵ Fauchille, *supra* note 46, p.79.

⁵⁶ G. Gidel, *Le droit international public de la mer*, tom.1, Chateauroux: Mellottée, 1932, p.315.

⁵⁷ *Ibid.*, pp.317-320.

⁵⁸ *Ibid.*, p.320.

⁵⁹ *Ibid.*, p.324.

⁶⁰ *Ibid.*, pp.325-326.

⁶¹ J. De Louter, *Le droit international public positif*, tom.1, Oxford: Imprimerie de L'université, 1920, p.412.

⁶² Gidel, *supra* note 56, p.317.

⁶³ Oppenheim, *supra* note 35, p.325.

⁶⁴ Fauchille, *supra* note 46, p.73.

⁶⁵ W. O. Russell, *A Treatise on Crimes and Misdemeanors*, vol.1, 7th ed., London: Stevens and sons, 1910, p.257.

⁶⁶ 19世紀初期の米国の判例で、船舶の拿捕が「戦争法 (jus belli) によって行われたのではなく、窃盗意思によって行われた」として、その行為者を海賊として扱った事例がある。ここでも、交戦活動として行われた行為には、「窃盗意思」を認めることはできないと考えられている。United States v. Klinton, 18 U.S. 144 (1820), p.150.

⁶⁷ De Louter, *supra* note 61, p.424.

⁶⁸ *Ibid.*, p.413.

⁶⁹ Gidel, *supra* note 56, p.320.

⁷⁰ Cobbett, *supra* note 54, p.289.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² *Ibid.*, p.288.

⁷³ Fauchille, *supra* note 46, p.79; Gidel, *supra* note 56, p.325.

⁷⁴ C. C. Hyde, *International Law*, vol.1, Boston: Little, Brown and Company, 1921, pp.413-414.

⁷⁵ *Ibid.*, pp.414-415.

⁷⁶ *Ibid.*, pp.415-416.

⁷⁷ 同様の観点から、カルボーやウェストレークも、反乱の規模に着目する。M. C. Calvo, *Le droit international théorique et pratique*, tom.1, 5^e éd., Paris: Rousseau, 1896, pp.582-583; J. Westlake, *International Law*, vol.1, 2nd ed., Cambridge: University Press, 1910, p.185.

- ⁷⁸ Cobbett, *supra* note 54, pp.289-290; Hyde, *supra* note 74, pp.416-417.
- ⁷⁹ M. H. Passman, "Interpreting Sea Piracy Clause in Marine Insurance Contracts," *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol.40 (2009), p.80.
- ⁸⁰ *Mauran v. Insurance Company*, 73 U.S. 1 (1867), p.11.
- ⁸¹ *Ibid.*, p.13.
- ⁸² A. P. Warburton, *Trial of Officers and Crew of the Privateer Savannah, on the charge of Piracy*, New York: Baker and Goodwin Printers, 1862, p.370.
- ⁸³ *Ibid.*, p.371.
- ⁸⁴ J. B. Moore, *A Digest of International Law*, vol.2, Washington D. C.: United States Government Printing Office, 1906, pp.1098-1099.
- ⁸⁵ Hyde, *supra* note 74, p.415; O'Connell, *supra* note 14, p.976.
- ⁸⁶ *United States v. Ambrose Light, etc.* (District Court, S. D. New York, September 30 1885), 25 Fed. 408, pp.416-417.
- ⁸⁷ *Ibid.*, pp.418-419.
- ⁸⁸ *Ibid.*, pp.420-421.
- ⁸⁹ *Ibid.*, pp.446-447.
- ⁹⁰ A. P. Warburton, *supra* note 82, pp.371-372; D. F. Murphy, *The Jeff Davis Piracy Cases: Full Report of Trial of William Smith for Piracy*, Philadelphia: King and Baird, 1861, p.96.
- ⁹¹ *Republic of Bolivia v. Mutual Indemnity Maritime Insurance Co.* 1 K.B. 785, *Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht*, vol.3 (1909), pp.169 ff.
- ⁹² *Ibid.*, 172-173.
- ⁹³ フランスや、その他のイギリスの判例についても、おおむね、このような点に着目した判断が行われている。Cf. Gidel, *supra* note 56, pp.319, 327; Phillimore, vol.1, *supra* note 26, pp.500-502.
- ⁹⁴ Calvo, *supra* note 77, pp.592-593.
- ⁹⁵ カルリスタ戦争の事実関係と背景については、森本久夫「カルリスタ戦争について（王政復古時代のイスパニア）」『神戸市外国語大学外国学研究』12号（1981年）23-38頁を参照。
- ⁹⁶ H. Lauterpacht, *Recognition in International Law*, Cambridge: Cambridge University Press, 1947, pp.327-328.
- ⁹⁷ Calvo, *supra* note 77, p.584.
- ⁹⁸ *Ibid.*, p.585.
- ⁹⁹ *Ibid.*, p.584.
- ¹⁰⁰ *Ibid.*, p.586.
- ¹⁰¹ Moore, *supra* note 84, pp.1086-1087; Hall, *supra* note 27, pp.223-224.
- ¹⁰² Draft of Letter from the Earl of Derby to Senor Galvez, quoted in Lauterpacht, *supra* note 96, p.316; A. Rubin, *The Law of Piracy*, Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1988, p.259.
- ¹⁰³ Rubin, *ibid.*, p.260.
- ¹⁰⁴ *Ibid.*, pp.260-261.
- ¹⁰⁵ *Ibid.*, p.261.
- ¹⁰⁶ *Ibid.*, p.263.
- ¹⁰⁷ *Ibid.*
- ¹⁰⁸ S. Baker, *Halleck's International Law*, vol.1, 3rd ed., London: Kegan Paul, Trench, Trubner, & Co., 1893, p.449.
- ¹⁰⁹ Mr. Bayard, Sec. of State, to Mr. Becerra, Colombian min. April 24, 1885, quoted in Moore, *supra* note 84, pp.1089-1090; Mr. Bayard, Sec. of State, to Mr. Becerra, Colombian min. June 15, 1885, quoted in Moore, *ibid.*, pp.1094-1096.
- ¹¹⁰ Mr. Bayard, Sec. of State, to Sec. of Navy, July 14, 1885, quoted in Moore, *ibid.*, p.1097.
- ¹¹¹ Mr. Bayard, Sec. of State, to Mr. Becerra, Colombian min. April 24, 1885, quoted in Moore, *ibid.*, p.1089.
- ¹¹² P. Pradier-Fodéré, *Traité de droit international public européen & américain*, tom.5, Paris: A. Durand et Pedone-Lauriel, 1891, p.855.
- ¹¹³ F. Perels, *Manuel de droit maritime international*, Paris: Librairie Guillaumin, 1884, p.138.