

航空ニュース

第7488号 2020年 2月 21日(金曜日)

＝目 次＝

◎航空局、第9回航空分科会きょう開催	2
◎東京局、フジビジネスジェットの航空運送事業・使用事業を許可	2
◎東京局、三沢空港駐車場営業者に三沢空港ターミナル会社を選定	2
◎鉄道局、鉄道における準天頂衛星等システム活用検討会を開催	3
◎三井物産、米 Spaceflight 社の全株式を山佐と取得	3
◎三井物産4月1日付人事異動発令	4
◎伊藤忠4月1日付人事異動発令	4
◎丸紅4月1日付人事異動発令	4
◎香港エクスプレスが中部国際空港T2に3月1日より移転	4
◎アリアンスペース、JCSAT-17をアリアン5で打上げ	4
◎HondaJet、3年連続でカテゴリトップの引渡しを達成	6
【特別寄稿】◎宇宙ビジネスの現状と法環境 第4回：宇宙空間における管轄権 センチュリー法律事務所 弁護士 北村尚弘	6
◎(広告)株式会社IHI	附1

発行：株式会社 航空ニュース社 ◇航空ニュース：毎週 月・水・金曜発行（祝・休日休刊）
発行人：廣川誠司 〒116-0002 東京都荒川区荒川7-44-4 Tel 050-5309-3247（代表）／Fax 03-6685-7438
WEB：www.kokunews.com メール：newsac@kokunews.com 本紙の複製、引用・転載・記載を禁ずる。

【特別寄稿】◎宇宙ビジネスの現状と法環境 第4回：宇宙空間における管轄権

センチュリー法律事務所
弁護士 北村尚弘

1 はじめに

近年、アメリカや中国をはじめとする各国が、月・火星等の探査に力を入れており、遠くない将来には、地球以外の天体において人類が生活を営むことが想定される。また、今後は、職業宇宙飛行士だけでなく、民間宇宙旅行者も増えていくことが想定される。もっとも、宇宙空間において、どの国が管轄権を有するのかについては、不明確な点が多い。そこで、本稿においては、まず、管轄権に関して、一般的なルールについて整理したうえで、宇宙空間におけるルールについて紹介し、そのうえで今後のあるべき姿について検討したい。

2 管轄権とは？

そもそも、“管轄権”とは何なのだろうか。簡単にいえば、ある国が、その国の法律を、一定の範囲のヒト・モノに対して適用するための、国際法上の権限をいう。以下に述べるとおり、複数の国の管轄権が競合することもあり、その際には、どの国の管轄権が適用されるのかを決定する必要がある。

3 管轄権の3類型

国際法上、管轄権は、以下の3類型に分けて考えられている。

1つ目は、“領域的管轄権”と呼ばれるものである。これは、ある国が、その国の領域内のヒト・モノに対して有する管轄権をいう。ここでは、“領域”という概念が、その根拠とされている。

2つ目は、“準領域的管轄権”と呼ばれるものである。これは、ある国が、その国の国籍を有する船や飛行機の中にいるヒト・モノに対して有する管轄権をいう。ここでは、船や船舶の“国籍”という概念が、その根拠とされている。

3つ目は、“人的管轄権”と呼ばれるものである。これは、ある国が、その国の国籍を有する国民に対して有する管轄権をいう。ここでは、ヒトの“国籍”という概念が、その根拠とされている。

4 管轄権のヒエラルキー

以上述べたとおり、管轄権には3つの類型があるが、複数の国の管轄権が競合した場合、どの国の管轄権が適用されるのだろうか。

具体例を挙げて考えてみたい。A国の港に、B国の国籍を有する船が停留しており、その船にはC国の国民が乗っているとす。この場合、A国は領域的管轄権を、B国は準領域的管轄権を、C国は人的管轄権を有することになり、3つの国の管轄権が競合することになる。この

ような場合に備えて、管轄権にはヒエラルキーが認められている。単純化すると、「領域的管轄権 > 準領域的管轄権 > 人的管轄権」となる。そのため、先ほどの具体例の場合には、A 国の管轄権が、B 国・C 国の管轄権に優先することになる。もし、船がどこの国にも属さない公海に移動した場合には、B 国が管轄権を有することになる。さらに、乗客が、船を降りて、どこの国にも属さない南極などに上陸した場合には、C 国のみが管轄権を有することになる。

5 宇宙空間におけるルール

以上が管轄権に関する一般的なルールであるが、宇宙空間におけるルールは、これとはやや異なっている。

宇宙条約2条は、「月その他の天体を含む宇宙空間は、主権の主張、使用若しくは占拠又はその他のいかなる手段によっても国家による取得の対象とはならない。」と規定している。そのため、どの国も、月その他の天体が自国の領域であると主張することはできず、その結果として、宇宙空間においては、どの国も、領域的管轄権を有しない。

宇宙条約8条は、「宇宙空間に発射された物体が登録されている条約の当事国は、その物体及びその乗員に対し、それらが宇宙空間又は天体上にある間、管轄権及び管理権を保持する。」と規定している。ここでは、船や飛行機と異なり、“国籍”という概念ではなく、“登録”という概念と結びつけられている。そのため、準領域的管轄権は採用されていない。また、「その中にいる乗員」という表現ではなく、「その乗員」という表現が用いられているため、船外活動などにより宇宙物体の外にいる場合であっても、登録国が管轄権を有することになる。

国際宇宙ステーション協定5条2項は、「自己が登録する要素及び自国民である宇宙基地上の人員に対し、管轄権及び管理の権限を保持する。」と規定している。ここでは、宇宙条約と異なり、要素(モノ)に対する管轄権と人員(ヒト)に対する管轄権とが明確に区別されている。

月協定12条1項は、「月に所在するその要因、機体、装備、施設、基地及び設備に対し、管轄権及び管理の権限を保持する。」と規定している。ここでは、“登録”という概念も“国籍”という概念も用いられておらず、“その”という単語しか登場しない。しかし、“その”とは、何を意味するのだろうか。登録、国籍、所有権、事実上の支配権など様々考えられるが、明確な答えは出ておらず、非常に曖昧な規定となっている。

6 まとめ

以上で見てきたように、宇宙空間における管轄権のルールは、一般的なルールとはだいぶ異なっており、かつ、条約によって規定ぶりが異なっている。そのため、今後、宇宙基地などの建設により、人類が宇宙空間に滞在する時間が長くなり、また、職業宇宙飛行士だけでなく民間宇宙旅行者も増えてくることを想定すると、今の条約体制では混乱が生じる可能性が高い。

上述したように、宇宙に関する条約においては、宇宙物体についての“国籍”という概念は用いられていない。しかし、宇宙物体についても、船や飛行機と同様に考え、“国籍”という概念を用いれば、一般的なルールと同様に考えることができ、混乱は少ないのではないだろうか。

今後、宇宙空間がより利用されていくことを見据えて、一般的なルールに近い新たなルールを策定すべき時期が近づいているように思われる。