資料

欧州における河川航行の法的規制について

——ライン川とドナウ川を中心に——

木村 琢 磨

- 第1章 ライン川に関する制度
 - 1. 改正ライン川航行条約に基づく制度
 - 1-1. 改正ライン川航行条約の内容
 - 1-2. 改正ライン川航行条約の関連規則
 - 2. ライン川に関する行政協定等
 - 2-1. 航行に関する警察的規制
 - 2-2. 船舶の技術条件
 - 2-3. 船員等に関する規制
 - 2-4. 危険物の運搬に関する規制
 - 2-5. 社会保障関連
 - 2-6. その他
- 第2章 ドナウ川に関する制度
- 第3章 フランスの河川に関する制度
 - 1. 概況
 - 2. 交通法典の関係規定の構成
 - 3. フランス内航公団の役割
 - 4. 河港制度
 - 5. ライン川の河川航行に関する諸規定

本稿では、ヨーロッパの主要河川の航行に関する法規制の状況を紹介する。具体的には、主たる国際河川であるライン川とドナウ川を素材として、それらにおける航行に関する主要条約と関連法令を概観し、あわせてフランスの河川に関する諸制度に触れる。

いずれについても、関係する制度を網羅的に扱うことはできないが、河川交通が発達していないわが国では、諸外国の河川航行に関する紹介

は少ないことから、一応の資料的価値を有するものと考えられる。そこで、不十分な取りまとめの段階ではあるものの、その一部を公表する次第である。

なお、本稿は、2013年5月時点での文献調査を基礎としており、その後の改正等は網羅的に取り入れていない。また、各章の体裁が異なっており、訳語の統一が欠けている箇所がある(特に、地名については、わが国で定着しているものはカタカナ表記にし、それ以外のは原語表記としている)など、相互の調整が不十分な面がある。

第1章 ライン川に関する制度

ライン川の河川航行については、1868年の改正ライン川航行条約(Convention révisée pour la navigation du Rhin/Revised Convention for Rhine Navigation)、いわゆるマンハイム条約が最も基本的な制度をなす。そこで、以下では、改正ライン川航行条約とその附属文書等を概観したうえで(1.)、その他の諸制度を順に取り上げることしよう(2.)。なお、条文の訳出に際しては、原文の語順、構成等を一部変えている箇所がある。

1. 改正ライン川航行条約に基づく制度

改正ライン川航行条約は、多くの追加議定書を伴っており、さらに欧州統合の過程において、EU(ないしEC・EEC)が制定した法令等によって補完されている。なお、以下において、特記しない条文は、改正ライン川航行条約に関するものであり、また、同条約を単に「条約」と記す場合がある。

なお、改正ライン川航行条約およびその追加議定書等については、次のサイトを参照。これは、同条約に基づいて設立されたライン川航行中央委員会(後出1.(3)⑨参照：以下「中央委員会」と略記することがある)のサイトである。

<http://www.ccr-zkr.org/11020200-fr.html>

1-1. 改正ライン川航行条約の内容

(1) 改正ライン川航行条約の沿革

1831年のマインツ条約により、ライン川の航行が自由化された。その後、同条約は1868年10月17日のマンハイム条約によって改正される。さらに、1963年11月20日に改正されている(1967年4月14日発効)。

1868年の署名国は、フランス、バーデン大公国、バイエルン、ヘッセン大公国、オランダ、プロシアであり、1963年の署名国は、ドイツ連邦共和国(西ドイツ)、ベルギー、フランス、英連邦王国、オランダ、スイスである。その他、条約には追加議定書が附属し、時代による事情の変化に対応して、条約の内容を改正するものとなっている。

(2) 改正ライン川航行条約の構成

改正ライン川航行条約の構成は、以下のとおりである。

序文

I 1868年10月17日マンハイムにおける改正条約

第1条～14条：ライン川および河口から外洋への航行は、安全のための法令を守る限り、あらゆる国の船舶にとって自由であること、航行への非課税、荷下ろし、陸揚げ等に関して定める。

第27条～31条：水路の維持管理に関する規定。

第32条 沿岸国政府間の共通の合意によって定められたライン川航行に関する警察規則違反の罰金に関する規定。

第33条～40条：ライン川航行裁判所の開設と裁判権に関する規定。

第43条以下：各締約国から派遣されたコミッショナーによって構成される中央委員会(Commission centrale/Central Commission)に関する規定。なお、45条c)、45条の2は、中央委員会への出訴、その審理を行う部(Chambre des Appels/Chamber of Appeal)について定める。

最終条項：署名に先立つ留保と声明。

II 1963年11月20日ストラスブールにおける改正条約

なお、Iの第15条～21条および41条・42条は、廃止されている。このうち、第15条～21条については、現在ではライン川船頭証明書条約(1922年12月14日)に置き換えられている。

(3) 改正ライン川航行条約の本体部分の内容

以下では、改正ライン川航行条約の本体部分(追加議定書を除く)の概要を示すことにしよう。

①航行の自由

改正ライン川航行条約は、その第1条において、「ライン川およびバーゼルから外海への河口における、商品および人を輸送する航行は、下流へ向かうものであっても上流へ向かうものであっても、すべての国の船舶について自由なものとす。ただし、この条約および全体の安全の維持のために定められた法令の規定に従うものとする」(第1パラグラフ)と定める。また、その最終条項において、「ライン川およびその河口における航行の自由は、ライン川の航行の用に供される船舶、または同様の船舶のみに与えられる特権ではない」とされる。さらに、第7条は、「バーゼルから外洋へのライン川上の商品輸送は、衛生施策が必要な例外を設けない限り制限されない」ものとする。

今日、第15条から第21条までに相当するライン川船頭証明書条約においては、まず第1条は、「締約国の所管官庁によって発行されたライン川船頭証明書を持つもののみが、ライン川のDuisburg-Hoscfeld橋から上流に航行することができる」ものとする。また、その第2条第1パラグラフは、「証明書は、ライン川全域のために、または特定の地域のために発行される」ものとする。ライン川航行の自由は、この限りにおいて制限されることになるが、いかなるものに証明書が発行されるのか明らかでない。

第2号追加議定書(1979年10月17日締結)、およびその署名議定書は、この点を明確にし、疑義を解消した。すなわち、第2号追加議定書により、条約第2条第3パラグラフは「いかなる船舶も、当該船舶が締約国の旗を掲げる権利を有する場合、ライン川の航行の用に供されるものとみなされ、この権利は、所管官庁の発行する文書によって具体化することができる」ものとされた。署名議定書の第1パラグラフは、「第2号追加議定書で改正された改正ライン川航行条約の第2条第3パラグラフで述べられる文書は、当時国と真正な関係を有する船舶のみに対し、そ

の国の所管官庁が発行する」ものとする。また、第2号追加議定書により、条約第4条は次のように定められた。「ライン川の航行の用に供される船舶は、第3条第1パラグラフで述べられた内陸水路の二地点間について、商品や人を輸送する権限を有する。他の船舶は、中央委員会が定める条件のもとにおいてのみ、かかる輸送をする権限を有する(第1パラグラフ)。ライン川の航行の用に供されない船舶が、先に述べた内陸水路地点と第三国の領域に属する地点の間について、商品や人を輸送する条件は、関連する二当時国で締結する協定によって定めなければならない。かかる協定の締結の前に、中央委員会と協議するものとする(第2パラグラフ)。上記内陸水路について、ライン川の航行の用に供される船舶と船荷に対し、あらゆる点において、諸国民は同様の取り扱いがなされるものとする(第3パラグラフ)」。

また、上記署名議定書において、ライン川の航行の用に供される船舶に対するのと同様の措置が、EEC加盟国の旗を掲げる権利を有する船舶に対して与えられるものとされた。かかる措置は、第2号追加議定書第2条第1パラグラフ第2文における、その他の国の旗を掲げる船舶に対する手続に従った決定によって与えられる(署名議定書第3パラグラフ)。これに関し、中央委員会の施行規則、EC理事会規則が定められるが、この点は後述する。また、第7号追加議定書において、中央委員会が船頭のライセンスを承認できる旨の規定が設けられた(後出②〔船頭証明書・船舶証明書〕参照)。

航行の自由に関連するその他の規定として、「このような[訳注：この条約やその他の法令で全体の安全を維持するために定められた]規定のほか、自由な航行に関してはなんら障害とならない」(第1条第2パラグラフ)、「ライン川の航行の用に供される船舶といかだは、ライン川を航行してオランダを横切るときに、いかなる水路をも選択する権利を有する」(第2条第1パラグラフ)、「自然災害や土木工事で、Dordrecht、Rotterdam、Hellevoetsluis、Brielleを通り、外海に通じるライン川の水路のひとつが通れない場合、ふさがれた水路の代わりとしてオランダ船舶に示された水路を沿岸国も同様に通過できる」(第2条第2パラグラフ)、「船頭は第3条の航行可能な水路において積荷の一部または全部を下ろ

すことや移し替えることを強制されない」(第5条第1パラグラフ)、「入港または停泊に関する税は廃止されるものとし、今後も同様とする」(第5条第2パラグラフ)旨を定めた諸規定のほか、航行に関する料金および課税についての条項(第3条・第7条：後出③〔航行料金・航行課税〕参照)がある。

②船頭証明書・船舶証明書

船頭証明書については、前述のように、ライン川船頭証明書条約の第1条が、「締約国の所管官庁によって発行されたライン川船頭証明書を持つもののみが、ライン川のDuisburg-Hoscfeld橋から上流に航行することができる」と定めており、その第2条第1パラグラフは、「証明書は、ライン川全域のために、または特定の地域のために発行される」ものとする。なお、船頭証明書条約第2条第2パラグラフは、「証明書には、権限の範囲となるライン川の地域、および証明書所持者が操船することのできる船舶の種類を記すものとする。証明書に記された種類において、いかなる船舶をも操船する権利が与えられるものとし、船舶が属する国を問わない」ものとする。また、その第3条は、「当局が船頭証明書を発行しなければならない条件は、相互協定で定める規則において規定される」とする。証明書の取消しについて、第5条は、「証明書を発行した国は、能力を欠くために航行に危険を及ぼすことが明らかになったもの、もしくは関税詐欺を繰り返したために、または財産に重大な損害を与えたために、刑に処されたものに与えた証明書を取消すものとする。証明書の取り消しは一時的なものとしてすることができる。証明書発行権限のある当局には、必要な情報を提供する」と定める。

船舶の証明書(ないしライセンス)については、改正ライン川航行条約第22条が、「船舶がライン川を最初に航行する前に、所有者または舵手は、船舶が、当該場所での航行に必要な構造上の強度と設備を有することが記載された証明書を取得しなければならない(第1パラグラフ)。船舶の証明書またはライセンスは、専門家の検査ののち、沿岸国のうちの1国の所管官庁によって発行されるものとする(第2パラグラフ)」と定める。その他、船舶およびライセンスへの船舶名と満載喫水線の記載

(第3パラグラフ)、修理等の場合の検査の更新とその結果のライセンスへの記録(第4パラグラフ)、沿岸国の負担による検査の要請(第5パラグラフ)、ライセンスの携行・提示義務(第6パラグラフ)、が定められる。

第3号追加議定書(1979年10月17日締結)で改正された条約第23条は、「中央委員会は、この条約の第22条とライン川船頭証明書条約(1922年12月14日)の規定に従い、先の規定の範囲から全体的または部分的に除外される船舶のカテゴリーを定める」ものとする。また、第7号追加議定書(2002年11月27日締結)では、条約第22条第2パラグラフの「沿岸諸国」、第5パラグラフの「沿岸国」の文言については、それぞれ「締約諸国」、「締約国」に置き換えられた。さらに、同追加議定書で、条約第23条第2パラグラフとして、「第22条の第2パラグラフおよびライン川船頭ライセンス制度に関する1922年12月14日の条約第1条にもかかわらず、中央委員会は各々の船舶証明書、各々の船頭のライセンスを承認することができる」とする規定が設けられた。

なお、それぞれの追加議定書については、後出1-1.④参照。また、船員と船舶の条件に関しては、後出2-3.(船員等に関する規制)、および2-2.(船舶の技術条件)の項をも参照。

③航行料金・航行課税

第7条は、バーゼルから外海へのライン川上の商品輸送について、「沿岸国は、かかる輸送について、直接、または積替え後もしくは保管倉庫からの出庫後、いかなる料金も徴収してはならない」(第2パラグラフ)と定める。

第3条は、「締約国の領域や第2条で述べられた水路を航行する限り、航行に関して税は徴収されない」とする(第1パラグラフ)。また、浮標等にも課税されない(第2パラグラフ)。

なお、「ライン川上の商品は、いかなる条件のもとにおいても、商品が陸上の国境を出入りする場合以上の輸出入税を課されない」と定められている(第6条)。

④自由港等

第8条は、「現在ライン川の取引においてオープンな自由港は維持されなければならない。締約国は、その数を増やす権利を有する(第1パラグラフ)。これらの自由港に留め置かれた商品は、その後、留められていた沿岸国において商取引に放出された場合、またはその国が属する関税および課税システムへと放出された場合でなければ、輸出入税は課されない(第2パラグラフ)」と定める。最終条項3)は、現在の自由港として、ストラスブール、マンハイム、アムステルダム、ロッテルダムら23の港を掲げる。

なお、第11条は、「沿岸国は、第8条の自由港のほか、船頭が船荷を陸揚げし、または船に積み権利を有する港および荷下ろし場を、その全領域において選定するものとする」と定める(第1パラグラフ)。

⑤税関手続

第10条は、「ライン川によって持ち込まれ、国内消費目的、輸出目的、または積替え後もしくは自由港その他での倉庫保管後の通過目的の商品に関しては、税関手続は、前記輸入、輸出、通過が行われる国境沿岸国の一般法に従う」ものとする。

また、13条は、「いくつかの国が共通の関税ないし課税システムに統合されている場合、連合の境界が第6条から第12条までの適用の地域的境界と考えるものとする」と定める。

⑥航行規則

第32条は、「沿岸国政府間の共通の合意によって定められたライン川航行に関する警察規則違反に関しては、刑罰を科す当局が属する国、または事件が係属する法廷が属する国の通貨に換算し、IMFの特別引出権(SDR)で、3SDRを下らず2,500SDRを超えない額に相当する罰金を科すものとする(第1パラグラフ)。IMFの加盟国の通貨の特別引出権における価値は、IMFがその業務および取引に用いる評価方法に従って計算されるものとする。IMF非加盟国については、この価値は当該国の定める方法に従って計算されるが、国の通貨であらわされる最終額が、SDRで

あらわされる額と、できる限り同価値となるような方法で計算されるものとする(第2パラグラフ)」と定める。本条も、第3号追加議定書による改正規定である。

同条は、第6号追加議定書(1999年10月21日締結)によって、下記のごとく改正された。すなわち、「沿岸国政府間の共通の合意によって定められたライン川航行に関する警察規則違反に関しては、25,000ユーロを超えない額に相当する罰金、または、刑罰を科す当局が属する国、もしくは事件が係属する法廷が属する国の通貨に換算された罰金を科すものとする」。

なお、航行の規制については、後出2-1.(航行に関する警察的規制)の項をも参照。

⑦水路の維持管理

これに関する条約の関係規定の要旨は、以下のとおりである。

第27条：沿岸国政府は、ライン川の他の港と同様、自由港において、荷積み、荷下ろし、倉庫への荷入れを容易にするあらゆる必要な手段が採られること、そして割り当てられる建物や設備が良好な状態で維持されることを保証する(第1パラグラフ)。維持管理に必要な費用に見合った適切な料金を徴収することができるものとする。この料金による収入が先の費用総額を超える場合、料金レートはそれに見合って減額されるものとする(第2パラグラフ)。ただし、この料金は上記建物や設備が利用された場合にのみ徴収できるものとする(第3パラグラフ)。

第28条：締約国は、過去と同様、その領域において、ライン運河と同様に、引き船道を整備し、管理するものとする。この規定は、Corinchem、Krimpen、Dordrecht、Rotterdam間の航行可能な水路にも適用される(第1パラグラフ)。十分な整備がされておらず、その結果、運河が一樣でない川の流域が属する沿岸国は、運河を浮標で示すものとする(第2パラグラフ)。かかる川の流域が、2つの向き合った国の間を流れる場合、浮標の設置と維持の費用は折半する(第3パラグラフ)。

第29条：互いに向き合う国、または近接した国の政府は、その施行が、それらの国の川や岸に直接的な影響を与える水力計画(projets hy-

drotechniques/hydraulic projects)に関し、そのようなスキームが両国にもっとも受け入れられるやり方で実施するために、情報を交換するものとする。

第30条：沿岸国の政府は、あらゆる必要な手段を採り、ライン川が、川沿いに建設された水車小屋や工場、橋、その他の障害物によって遮られていないかを確認するものとする。特に、橋の下の通過が河川交通の遅れとなっていないかを確認する。開閉式の橋の対価を請求することは禁止する(第1パラグラフ)。今後、水上水車の建設は許可されないものとする(第2パラグラフ)。

第31条：すべての沿岸国の政府によって派遣される水力学技師(ingénieurs hydrotechniques/hydraulics engineers)は、時に調査を行い、川の状態を調べ、改善のためにとられた手段の成果を視察し、航行を妨げる障害物を調べるものとする(第1パラグラフ)。中央委員会(43条：後出⑨参照)は、これらの調査が行われる時間と場所を定める。水力学技師は、中央委員会にその結果を報告する(第2パラグラフ)。

⑧水先案内

第26条は、「水先案内人サービス、警告サービス、およびそれらの者に支払う報酬の規定は、各沿岸国の裁量により定められる」(第1パラグラフ)ものとする。また、「船頭やいかだ乗りは、水先案内人を雇う義務はない。実際に水先案内人を船に乗せてそのサービスを利用しない限り、料金を支払うことを要求されない」(第2パラグラフ)と定められている。

⑨ライン川航行中央委員会(Commission centrale pour la navigation du Rhin: CCNR/CCR)

第43条は、「各締約国は、ライン川の航行に関する会議に参加する1名から4名のコミッショナーを派遣する。これらのコミッショナーは、中央委員会を構成し、その本部をストラスブールに置くものとする」(第1パラグラフ)と定める。第44によると、「委員会の司会は、フランス語のアルファベットの順に、締約国から2年間の任期で指名されたコミッ

シヨナーによって行われ」(第1パラグラフ)、「アルファベット順で次の国は、副委員長となるコミッショナーを指名する。副委員長は上記第1パラグラフで述べられた2年の満期において委員長になるものとする」(第3パラグラフ)。委員長の権限と責任について、44条の2は、「委員長は、会議の進行を指揮する。委員長は中央委員会を代表し、その決定に責任を持ち、かつ一般的に、固有の業務について責任を持つ」(第1パラグラフ)と定める。

中央委員会への付託の条件は、第45条第1パラグラフが次のように定めている。

「a) この条約の適用に関する不服申し立て、同様に、沿岸国政府が定めた規則および共通の合意によって定めた手段の施行に関する不服申し立てを審理する場合

b) 沿岸国政府によるライン水運の繁栄に関する提案、および、特にこの条約や共同で策定した規則に追加または改正することを目的とする提案を審議する場合

c) ライン川航行裁判所の第1審判決に対して中央委員会に提訴がされた事件について判決を下す場合(第37条参照)」。

また、「第45条c)に定められた中央委員会の権限は、各締約国のなかから1人の裁判官と1人の予備判事で構成される部によって行使される」(第45条の2)。

なお、この法廷の手續上の規則は、中央委員会が定める(第45条の3)。中央委員会は、ライン川航行の状況について、年次報告を作成する(第45条第2パラグラフ)。

投票と決議の効力については、第46条が定めている。各締約国は、中央委員会において投票権をもつ。投票は、追認を条件としても行われる(第1パラグラフ)。全会一致で採択された決議は、拘束力を持つ。ただし、1か月以内に、締約国のひとつが、承認を拒絶すること、またはその立法機関の同意を条件に承認することを、中央委員会に対して通知した場合は、この限りでない(第2パラグラフ)。過半数の決議は、勧告となる。ひとつの国が承認を拒絶した、全会一致で採択された決議も、同様とする(第3パラグラフ)。中央委員会の内部的事項に関する決議は、

過半数の投票で有効となる(第4パラグラフ)。棄権は投票数に含まれない(第5パラグラフ)。

⑩管轄裁判所

第34条は、ライン川航行裁判所(tribunaux pour la navigation du Rhin/Rhine navigation tribunals)の裁判権について定める。すなわち、ライン川航行裁判所は、まず第1に、刑事事件については「航行と警察に関する規則違反の調査と判決」を行う(同条I)。第2に、民事事件については、次の争いに関する略式判決の言い渡しを行う(同条II)。

a) 水先案内、計量、輸送、波止場の使用について、その料金の支払いおよび額

b) 個人によって引き起こされた引き船道の使用障害

c) 船頭またはいかだ乗りによって引き起こされた航行中ないし衝突の際の損害

d) 船舶を上流に曳航する際に雇われた曳馬所有者に対する財産損害の申し立て。

また、第33条は、「第34条で述べられるあらゆる事件を審理する権能を有する裁判所が、ライン川の、または近接した適切な場所に開設されるものとする。沿岸国の政府は、ライン川航行に関する裁判管轄を定めることや、数・場所・管轄を変更することに関し、情報を交換するものとする」と定める。

管轄権に関しては、第35条が定めており、「刑事事件(34条I)における管轄権は、犯罪が行われたと主張される地域のライン川航行裁判所が有し、民事事件(34条II)における管轄権は、支払いがされるべき場所(34条II a)、または損害が生じたと主張される場所(34条II b), c), d))のライン川航行裁判所が有する」ものとする。

ライン川航行裁判所の手続は、「可能な限り簡易かつ迅速であるものとする」(第36条第1パラグラフ第1文)とされる。

(4) 追加議定書の主な内容

①第1号追加議定書(1972年10月25日締結)

- ・追加議定書第1条は改正ライン川航行条約の第40条の2となる(1)。
- ・本追加議定書の履行において締約国が採択した法規の情報を交換すること(2)
- ・1895年9月18日付け追加議定書の廃止(3)

②第2号追加議定書(1979年10月17日締結)

- ・追加議定書の1および2は、改正ライン川航行条約の第2条第3パラグラフおよび第4条となる(1、2)。
- ・改正ライン川航行条約とその後の改正の規定は、現在効力を有して本議定書と矛盾する限りにおいて無効となる(3)。
- ・署名議定書

第2号追加議定書の不可欠な部分となる条項として議決されたものであり、その内容は以下のとおりである。

すなわち、「第2号追加議定書で改正された改正ライン川航行条約の第2条第3パラグラフで述べられる文書は、当時国と真正な関係を有する船舶のみに対し、その国の所管官庁が発行するものとする(1.第1文)。この点に関しては、締約国間の取扱いの平等原則にのっとり決定されるものとし、締約国は、統一的な適用を保証するために必要な手段をとるものとする。本文書の発行の条件がもはや満たされない場合、文書は有効性を失い、発行した当局によって取り消されるものとする(1.第2文)。輸送の共通方針およびライン川の体制を発展させるため、締約国は、ライン川の国際的な規則へのEECのありうべき加入をめざし、そのためにも必要と判断される改正ライン川航行条約の修正について、修正交渉を可能とするよう、必要な手段を取る準備をする(2)。このありうべき加入のため、本議定書が発効すると同時に、ライン川の航行の用に供される船舶に対するのと同様の措置が、ヨーロッパの共同体の加盟国の旗を掲げる権利を有する船舶に対して与えられるものとする。かかる措置は、第2号追加議定書第2条第1パラグラフ第2文における、その他の国の旗を掲げる船舶に対する手続に従った決定によって与えられる(3)。改正ライン川航行条約に附された第2号追加議定書第4条および第6条は、本議定書の署名にも適用されるものとする(4)。

欧州における河川航行の法的規制について

- ・議定書にはスイスの声明が附されている。

③第3号追加議定書(1979年10月17日締結)

- ・追加議定書Ⅰ、Ⅱ、Ⅲは、それぞれ条約第23条、第32条、第37条となる(Ⅰ～Ⅲ)。
- ・ライン川の船頭証明書に関する条約(1922年12月14日)第1条第2パラグラフ、および1868年10月17日の改正ライン川航行条約の最終条項の6)を廃止する(Ⅰ)。

④第4号追加議定書(1989年4月25日締結)

- ・ライン川水運は、構造改革の臨時手段に従う(Ⅰ(1))。その手段としては、次のものを含む(Ⅱ(2))。
 - a) 船舶所有者の義務的な負担金によって拠出される基金を用いるスクラップオペレーション
 - b) 船主が、船倉に相当する量をスクラップするか、スクラップ基金に特別の貢献をした場合に、追加の船倉を設置する条件の設定
- 統一運用のためにライン川航行中央委員会に決議権限を付与する(Ⅰ(3))。
- ・この追加議定書は、1999年12月31日に失効する(Ⅱ)。

⑤第5号追加議定書(1999年4月28日締結)

- ・1999年12月31日に第4号追加議定書が失効することへの措置を定める。2003年4月29日まで、ライン川水運は、船主が、船倉に相当する量をスクラップするか、スクラップ基金に特別の貢献をした場合、追加の船倉を設置する条件に従う(Ⅰ)。また、統一運用のためにライン川航行中央委員会に決議権限を付与する(Ⅱ)。
- ・この追加議定書には、署名国の共同宣言が附されている。

⑥第6号追加議定書(1999年10月21日締結)

- ・改正ライン川航行条約第32条(1979年10月17日の第3号追加議定書による)は、以下に置き換えられる。「沿岸国政府間の共通の合意によって

定められたライン川航行に関する警察規則違反に関しては、25,000ユーロを超えない額に相当する罰金、または刑罰を科す当局が属する国もしくは事件が係属する法廷が属する国の通貨に換算される罰金を科すものとする。』(I)。

- ・この追加議定書の批准を容易にするための共同宣言を附属文書とする、中央委員会決定がある。

⑦第7号追加議定書(2002年11月27日締結)

- ・改正ライン川航行条約第22条第2パラグラフの「沿岸諸国」、第5パラグラフの「沿岸国」は、それぞれ「締約諸国」、「締約国」に置き換えられる(I)。
- ・改正ライン川航行条約第23条(1979年10月17日第3号追加議定書で改正)に、第2パラグラフとして下記を挿入する。「第22条の第2パラグラフおよびライセンス制度に関する1922年12月14日条約第1条にかかわらず、中央委員会は各々の船舶証明書、各々の船頭のライセンスを承認することができる。」

1-2. 改正ライン川航行条約の関連規則

改正ライン川航行条約に関連する文書は多岐にわたるが、その解釈指針や内規を含めて、主要なものを以下に掲げる。

- (1) 改正ライン川航行条約第2条第3パラグラフ、および第2号追加議定書の署名議定書第1パラグラフと第3パラグラフの施行規則(1984年)

前述のように(1-1. ① [航行の自由]、同④ [自由港等])、1979年に締結された改正ライン川航行条約第2号追加議定書は、条約締約国の旗を掲げる権利を有する船舶をライン川の航行の用に供されるものとみなし、この権利は所管官庁の発行する文書で具体化することができるものとした(条約第2条第3パラグラフ)うえ、同日付けの署名議定書にて、船舶と真正な関係を有する国のみが文書を発行できること、そしてライン川の航行の用に供される船舶と同様の措置がEECの加盟国の旗を掲げる船舶にも与えられるものとした(署名議定書第1パラグラフ、第2パラグラフ)。これらの規定について、ライン川航行中央委員会が施行規則を定

欧州における河川航行の法的規制について

めたものである。その内容については、次のEC理事会規則の説明を参照。

(2) EC理事会規則2919/85(1985年10月17日)

1984年、ライン川航行中央委員会は、改正ライン川航行条約第2条第3パラグラフ、および第2号追加議定書の署名議定書第1パラグラフと第3パラグラフについて、施行規則を議決した。このEC理事会規則は、同施行規則を欧州の共同体レベルに組み込むことを目的として定められたものである。そこで、1984年の中央委員会規則と同内容の文書をその附属文書(Annexe/Annex)としている。

この理事会規則は、以下のような内容を有している。

第1条：附属文書の規定はこの規則の規定に従って共同体に適用されるものとする。

第2条：1. 附属文書の第2条第4パラグラフおよび第8条第1パラグラフについて、加盟国は、当該条項のもとライン川航行中央委員会に送らなければならない情報を、同時にEC委員会に送らなければならないものとする。2. 附属文書の第3条4パラグラフ第1文について、関係する加盟国は、ライン川航行中央委員会の協議を求める一件書類のコピーを、EC委員会に送らなければならないものとする。

第3条：附属条項第3条第4パラグラフ第2文の「一般的な条件」を策定する場合に関する規定。

第4条：この規則はECの官報刊行の日に発効する。ただし、附属条項の第7条2項は、1987年2月1日まで適用されない。本規則は、完全にかつ直接、加盟国に適用される。

附属文書：第1条～第9条

以下では、附属文書(1984年の中央委員会決議)の内容を中心に概観し、あわせて理事会規則の条文にも適宜触れることにしたい。なお、附属文書の条文中で引用されている条文(番号)は、特に記さない限り、附属文書の条文(番号)を指す。

①EEC加盟国への改正ライン川航行条約の関連規定の適用について

附属文書第1条は、「改正ライン川航行条約の1979年10月17日の第2号追加議定書における署名議定書第3パラグラフ第1文で述べられる国は、前記条約における締約国と同等の資格を与えられる。本規則における『締約国』という表現は同等の資格を与えられるこのような国の各々を意味する」と定める(署名議定書については、1-1. ④を参照)。

②証明書の発行権限について

前述のように、改正ライン川航行条約の第2号追加議定書により、条約第2条第3パラグラフは、「いかなる船舶も、当該船舶が締約国の旗を掲げる権利を有する場合、ライン川の航行の用に供されるものとみなされ、この権利は、所管官庁の発行する文書によって具体化することができる」ものとされた。署名議定書が国と船舶の間に真正な関係を要求したことも、既に示したとおりである。この点について、附属文書第2条は次のように定める。

「1. 船舶が公簿に登録されている締約国の当局のみが、当該船舶がライン川の航行の用に供されることを証する改正ライン川航行条約第2条の第3パラグラフに規定する文書を発行し、取り消すことができる。

2. 締約国において公簿がない場合、または船舶が登録されていない場合は、船舶のオーナー(共同所有の船舶については、先のパラグラフで述べられた文書を最初に申請したオーナー)が住所、居所または登録された事務所を有する締約国の当局が、先の文書を発行し、取り消す権限を有する。

3. 当該文書は、船舶がライン川の航行の用に供されるという効果を有するためには、改正ライン川航行条約第2条の第3パラグラフに従った特別の文書の形式をとっても、すでに船舶に発行された別の文書に記載する形式をとってもよい。

4. 各締約国は、選定された所管官庁のリストを、ライン川航行中央委員会を通じ、他の締約国に知らせるものとする。」

第4パラグラフに関し、本理事会規則の第2条第1パラグラフは、「加盟国の各々は、当該条項のもとにおいてライン川航行中央委員会に送らなければならない情報を、同時に(EC)委員会に送らなければならない

ない」ものとする。

③証明書が発行される船舶所有者の条件について

附属文書第3条は、次のように定める。

「1. 第2条の第1パラグラフで述べられる文書は、船舶所有者が以下の場合を除き、船舶に発行してはならない。

- a) 船舶所有者が、自然人であり、締約国の国民で、締約国に住所もしくは居所を有する場合、または
- b) 公法にもとづく法人が、締約国の法の下で設立され、その国に登録された事務所を有する場合、または、
- c) 船舶所有者が私法にもとづく法人、会社、事務所であって、
 - (aa) 締約国において、その法の下で設立され、
 - (bb) 当該締約国に、登記された事務所、主たる事業所、もしくは船舶の基地を有し、

(cc) 管理監督するものの過半数が締約国の国民であり、管理監督するものが締約国のひとつに住所または居所を、法人である場合は登記された事務所を有する場合。」

「4. 締約国は、中央委員会との協議ののち、改正ライン川航行条約の第2号追加議定書の目的に影響がない場合、本条第1パラグラフc) (cc) および第2パラグラフで要求される過半数についての例外が認められる。中央委員会は、これらの例外が許される一般的な条件を定めることができる。」

この規定について、本理事会規則第3条で次のように定める。

「ライン川航行中央委員会は、附属文書の第3条4項第2文で述べられる一般的な条件を策定することを検討すべき場合、委員会からの提案について特定多数決方式で決定を下す理事会は、ライン川航行中央委員会において条約締約国でもある加盟国が採る共同指針を定めるものとする。」

上記の一般的な条件は、共同体レベルにおいては、理事会によって、適切な方法で導入されることが期待されている(同条第2パラグラフ)。

附属文書の第3条第4パラグラフ第1文については、本理事会規則第

2条第2パラグラフにおいて、関係する加盟国は、ライン川航行中央委員会の協議を求める1件書類の写しを、EC理事会に送らなければならないものと定める。

④ 証明書発行の申請について、附属文書第6条は次のように定める。

「1. 船舶のオーナー、共同所有者、操船者は、第2条の第1パラグラフで述べられた文書の発行を当局に申請するものとし、そのために、真実かつ必要な情報を提供するものとする。

2. 船舶のオーナー、共同所有者、操船者は、そのものに関する限りにおいて、文書が発行された条件に変更があった場合、文書が発行した所管官庁に対し、即座に、書面によって通知するものとする。

3. 所管官庁は、第3条、第4条および第5条の定める条件が依然として満たされているか否かを確認することができる。条件が満たされていない場合は、文書を取り消すものとする。」

⑤ 証明書の記載事項と携行について

附属文書第7条は、次のように定める。

「1. 船舶がライン川の航行に属することを証する文書は、下記のことを同一文書に記載することにより、船舶、オーナー、そして必要な場合には操船者を明らかにしなければならない。

- ・ 船舶の名前、ナンバー、登録地、型、カテゴリー
- ・ オーナー、必要が認められる場合には、操船者の名前、商号、住所、居所

2. 文書は、船上において携行し、検査当局の要請があれば提示しなければならない。」

⑥ 締約国の国内法制定義務について

附属文書第8条第1項は、「締約国は、この規則が効力を有するために必要な規定、特に立証手続きと立証責任に関する規定を設けるものとする。これらの規定は、ライン川中央委員会を通じて他の締約国に知らされるものとする」と定める。

欧州における河川航行の法的規制について

この規定について、本理事会規則第2条第1パラグラフは、「加盟国の各々は、当該条項のもとにおいてライン川航行中央委員会に送らなければならない情報を、同時に(EC)委員会に送らなければならない」ものとする。上記附属文書第2条第4パラグラフに関するのと同様の手続である。

(3) ライン川航行中央委員会の目的に関する議定書

将来において、基本原則にもとづくライン川運航制度が普遍であること、およびその実現を保証する。

(4) ライン川航行条約の解釈原則(2003-II-10)

中央委員会はライン川運航の安全と繁栄に関するあらゆる指示を出す権限を有すること、中央委員会の本質的な権限はライン川の自由な航行の維持に関するものであること、などを、改正ライン川航行条約の解釈指針として承認することを定める。

(5) 中央委員会の内規(2006-II-4, 2007-II-26, 2012-II-23, 2012-II-24により改正)

中央委員会の内規には、以下のものがある。

- ・小委員会リスト
- ・ライン川航行中央委員会会計規則
- ・ライン川航行中央委員会事務局規則
- ・ライン川航行中央委員会への出訴手続
- ・ライン川航行中央委員会の裁定権
- ・オブザーバー国の地位に関する規則
- ・非政府組織の地位に関する規則
- ・中央委員会組織規則

2. ライン川に関する行政協定等

以下では、ライン川に関する行政協定のほか、EUの法令や関係規程を含めて、主要な法令を整理する。

今日では、その多くはインターネットで入手できるので、それぞれの項目に関する主たるサイトを冒頭に掲げることにする。

2-1. 航行に関する警察的規制

<http://www.ccr-zkr.org/12020100-fr.html>

航行の警察規則は、中央委員会の警察規則小委員会が制定する。その主な責務は、航行、操船、河川輸送の安全である。船舶に関する喫水標などの標識、航行灯、行き会い、横切り、追い越し、停泊に関するルール、航路の目印、許容される船舶の大きさ、水の汚染防止などが定められる。規則遵守は、沿岸国の水上警察が取り締まりを行う。関連する規則等として、ライン川航行に関する警察規則(RP NR)、内陸水運の無線業務に関するガイドなどがある。これに関連する規程等とあわせて概観することにしよう。

(1) ライン川航行に関する警察規則(RP NR)

http://www.ccr-zkr.org/files/documents/reglementRP/rp1f_122011.pdf

なお、この改正規定は、2011年7月1日と同年12月1日に発効している。その詳細につき、以下のサイトを参照。

http://www.ccr-zkr.org/files/documents/reglementRP/rp1f_122011_feuillets.pdf

http://www.ccr-zkr.org/files/documents/reglementRP/rp1f_072011_feuillets.pdf

その構成は、以下のとおりである。

第1部 ライン川全域に適用される規則

第1章 一般規則

第2章 船舶の標識と等級、トン数

第3章 船舶の信号

第4章 船舶のソナー信号、無線、航行装置

第5章 航行可能水路の標識と標識設置

第6章 航行規則

欧州における河川航行の法的規制について

第7章 停泊規則

第8章 補足規則

第2部 特定流域の特則

第9章 航行および停泊の特則

第10章 満潮および干潮による航行制限

第11章 最大規模船舶、最大規模輸送船団、その他の船舶集団

第12章 アナウンス義務のある流域および航行が警笛により規制される流域

第13章 Bâle-Iffezheim流域運河のボート航行の特則

第14章 ライン川停泊地規則

第3部 環境に関する規則

第15章 水の保全および船上廃物の除去

附則

(2) 内陸水運の無線業務に関するガイド2002年版(2001-II-18)

http://www.ccr-zkr.org/files/rispage/Resolution2001-II-18_fr.pdf

中央委員会は、2002年版の内陸水運に関するガイドを決議した。このガイドは、ライン川の全域に関する編とライン・モーゼル地区に関する編によって構成されている。

(3) 内陸水運の無線業務に関するガイド2012年版

http://www.ccr-zkr.org/files/documents/reglementRP/rp41f_022012.pdf

モーゼル委員会とドナウ委員会も参加したうえで、中央委員会が公表した2012年版のガイドである。

(4) ITU無線規則

国際電気通信連合(International Telecommunication Union: ITU)が制定した世界規模の規則である。

(5) 内陸水路の無線業務に関する地域協定(Regional Arrangement on the

Radiocommunication Service for the Inland Waterways: RAINWAT)

<http://www.ccr-zkr.org/12070000-fr.html>

オーストリア、ベルギー、ブルガリア、クロアチア、チェコ、フランス、ドイツ、ハンガリー、ルクセンブルグ、モンテネグロ、オランダ、ポーランド、ルーマニア、セルビア、スロバキア、スイスの各国政府により締結された。2012年4月18日改正版。ITU無線規則第6条に従い、内陸水運における人と物品の安全な運搬のための共通の原則とルールの実施を目指す。ヨーロッパの航行に際する周波数、技術要素、オペレーティング手続きに関する調整を行う。

(6) 内陸水運における無線交信のための標準用語(国連欧州経済委員会35号決議)

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/publications/oes/TRANS.Standardized.Vocabulary.pdf>

内陸水運作業部会により1996年採択され、1997年に改訂されたものである。

なお、これらの無線関係の規則については、上記のリンク先のほか、以下の2つのサイトをも参照。このうち後者には、ドイツ地域におけるダウンロードに関する規則(ドイツ版)、ドナウ地域におけるダウンロードに関する規則(フランス版)も紹介されている。

<http://www.ccr-zkr.org/12040500-fr.html>

<http://www.ccr-zkr.org/13020500-fr.html>

(7) レーダーに関する規程

これは、設備の技術条件に関するものであるが(2-2.参照)、便宜上この個所で記述する。中央委員会の決議(1989-II-35)が定め、後に、同じく中央委員会の決議(2008-II-11)によって改正された(http://www.ccr-zkr.org/files/rispage/Resolution2008-II-11_fr.pdf)。その他の関連規定は、後述のRVIRが定めている(2-2.①)。また、レーダーの使用については、ライン川警察規則の第4.06条に規定されている。

- (8) ヨーロッパの河川情報サービス (Services d'information fluviale: SIF/River Information Services: RIS)に関するガイドラインおよび勧告

<http://www.ccr-zkr.org/12040300-fr.html#01>

SIF/RISは、内陸水運における交通と輸送の管理をサポートする調和のとれた情報サービスであり、安全で効率的な輸送プロセスを目的とする。中央委員会が採択したガイドラインは、SIF/RISおよび関連システムの計画、実施、オペレーションのための原則と一般的な要求を定める。本ガイドラインは2002年に採択され、2004年に改定されている。これらのガイドラインと勧告は、欧州委員会規則414/2007にも導入された。

なお、河川情報サービスなどに関するガイドラインや無線業務に関するガイドは、それ自体は法的拘束力を有しない。そこで、中央委員会は、警察規則やRVIRといった法令に追加規定を設け、設備に関する義務を明記するとともに、船長がスタンダードに従うことを要求している。

- (9) 欧州委員会規則414/2007(2007年3月13日)

欧州委員会規則414/2007は、河川情報サービス(RIS)の計画、実施、オペレーションのための技術的ガイドラインに関するものであり、共同体における内陸水路の調和のとれたRISについての欧州および理事会規則2005/44の第5条を根拠とするものである。

- (10) 内陸水路における船舶輸送サービスのガイドライン(Guidelines for Vessel Traffic Services on Inland Waterways: VTS Guidelines)

<http://www.ccr-zkr.org/12040300-fr.html#03>

中央委員会が採択したのであり、当局は、ライン川の船舶輸送サービスの計画、創設、オペレーションにおいて、本ガイドラインを考慮することが要求される。

- (11) 河川情報サービスに関するスタンダード(Standards SIF/RIS Standards)

<http://www.ccr-zkr.org/12040300-fr.html#04>

河川情報サービスに関するガイドラインを補足するために中央委員会が定めたスタンダードとして、以下のものがある。これらは、ドナウ委員会や国連欧州経済委員会などの内陸水運に関する国際機関においてもスタンダードとして採択されている。

- ・内陸水運の電子海図情報表示装置(Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation: Inland ECDIS)
- ・内陸水運の電子船位通報(Electronic Ship Reporting in Inland Navigation: ERI)
- ・内陸水運の船舶追尾または船舶自動識別装置(Automatic Identification System: AIS)
- ・内陸水運の船長への情報通報(Notices to skippers for inland navigation)

内陸水運の電子海図情報表示装置について、中央委員会は、スタンダードの1.0版を2001-I-16決議で、1.01版、1.02版は、それぞれ2001年11月、2003年10月に採択した。2.0版は2006-II-22決議で採択されており、その後、2011年11月に採択された2.3版が、2012年10月16日に発効している。

内陸水運の電子船位通報について、中央委員会は、スタンダードの1.0版を2003-I-23決議、1.2版を2006-II-23決議で採択している。2007-II-20決議では、コンテナを運ぶ特定の船舶について電子船位通報を義務付けた。義務的な電子船位通報は、技術的、組織的な問題から延期を余儀なくされていたが、2009-I-17決議において、20個以上のコンテナ、または少なくともひとつの危険な貨物を運ぶ船舶は、要求されたメッセージを交通センターに電子的に送らなければならないものとされ、その旨がライン川警察規則の第12.01条に定められた。2009-I-17決議は、2010年1月1日に発効している。

内陸水運の船舶追尾について、中央委員会は、2006-I-21決議でスタンダードとして採択した。また、オペレーションとパフォーマンスの要求を追加し、内航船舶のAISのための試験方法と必要な試験結果についてのスタンダード(Test Standard for Inland AIS)の1.0版を、2007-I-15決議で採択した。このテストスタンダードは、海洋船舶設備のスタンダード(IEC 61993-2)に基づいており、その後、海洋のAISの機能のいく

つかを包含するなどして、変容した。2012年10月には、中央委員会の警察規則委員会が船舶追尾のスタンダード2.0版を採択、同時にテストスタンダードの発効を決めた(IEC 6193-2, 2版)。内航船舶のAIS設備の認可手続きは、RVIRのパラグラフ7.06(3)に規定されているが、この時より、テストスタンダードの2.0版に基づいて行われることになった。設備は、RVIRのパラグラフ7.06(3)同様、RVIRの附則NパートのIにも従い、当局によって認可されたうえで、承認された専門会社によって組み込まれることになる。また、ライン川の航行におけるAISの使用はライン川警察規則の4.07条に定められている。中央委員会は、内航船舶のAISの義務的組み込みと使用を導入することを2010-I-9決議で宣言した。

内陸水運の船長への情報通報のスタンダードについては、中央委員会が2004-I-17において採択した。警察委員会とRIS作業部会は、2006年4月に1.1版を採択したのち、1.2版、1.2.1版、2.0版と続けて採択し、2009年10月に3.0版を採択した。

(12) スタンダードに関する欧州議会および理事会指令と欧州委員会規則

欧州議会および理事会指令2005/44は、上記4つのスタンダードを含んだものを仕様(specifications)として定めることを求めた(第5条参照)。欧州委員会規則164/2010は内陸水運の電子船位通報について、欧州委員会規則415/2007は内陸水運の船舶追尾について、欧州委員会規則416/2007は内陸水運の船長への情報通報について、各々のスタンダードの仕様をその附属文書で定義し、規則として法的拘束力を持たせた。

なお、(8)~(12)に掲げた規則、決議等については、<http://www.ccr-zkr.org/13020700-fr.html>、および<http://www.ccr-zkr.org/12040600-fr.html>を参照。

(13) 内陸水運に関するヨーロッパ規則(CEVNI)

<http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html>

内陸水運の規則間の調和のため、国連欧州経済委員会の勧告が採択され、当該勧告を受けて制定された。内陸水運作業部会1985年11月15日に

よって採択され、国連欧州経済委員会の24号決議による。その後、数次の改正が行われている (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4)。本規則の規定は中央委員会が定めるRPNRの影響を受けている。警察規則のさらなる調和のため、国連欧州経済委員会、モーゼル委員会、中央委員会、ドナウ委員会、Sava委員会が作業を行っている。

2-2. 船舶の技術条件

<http://www.ccr-zkr.org/12020200-fr.html>

船舶に一定の技術条件を要求する法的根拠は改正ライン川航行条約の第22条に求められる。また、関連して第7号追加議定書で中央委員会による承認を可能とする規定が設けられた。これらについては、1-1.(3)船頭証明書・船舶証明書の項で既述した。

(1) ライン川船舶検査規則 (règlement de visite des bateaux du Rhin: RVBR/Rhine Vessel Inspection Regulations: RVIR)

1905年に制定されたのち、数次の改正が行われた。検査規則は船舶証明書を発行するための基本的な前提を定義するものであり、船舶がライン川を航行するための技術的条件、安定性、耐性、装備について定める。なお中央委員会は、検査機関や所管官庁に規則の実施細則を定めることができる。また、中央委員会は実施細則を定める権限を、検査規則委員会に委任することができる。

(2) 国連欧州経済委員会 (UN-ECE) 61号決議修正版

国連欧州経済委員会の61号決議は、ヨーロッパにおける、内陸水運船舶への調和のとれた技術的要請についての勧告である。本決議は、内陸水運作業部会により、2006年3月16日に採択され、その後、64号、65号、および68号決議により修正された。中央委員会のホームページにおいて、欧州議会および理事会指令2006/87同様、ライン川の船舶検査規則の影響を受けた国際的規則として紹介されている。上記作業部会において、2011年10月14日に採択された72号決議、同じく2012年10月12日に採択された76号決議によっても修正されている。

欧州における河川航行の法的規制について

<http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html>

(3) 欧州議会および理事会指令2006/87(2006年12月12日)

ヨーロッパ共同体の内陸水路網を航行する船舶に対する技術証明書の発行条件を調整することを目的とする。船舶への技術的要請は、既にEC理事会指令82/714が定めていた。同指令は、RVIRの定めを受けて、中央委員会が1982年に承認した条項を、附属文書のなかに取り込んでいた。しかし、もはや時代の変化による技術的の発展に対応できなくなっており、他方、改正ライン川航行条約のもとでの技術証明条項は逐次改正されていることから、安全性等の観点からも、ヨーロッパレベルでの調整が必要と考えられ、先の理事会指令を廃止し、それに置き換わるものとして本指令が出された。

(4) 中央委員会(CCNR)議定書(2007-II-21)

ライン川以外で発行された船舶(技術)証明書を、ライン川においても有効とする。第7号追加議定書を受けたものである。その附属文書でライン川警察規則(RPNR: 2-1.(1)参照)とライン川船舶検査規則(RVBR: (1)参照)に対して必要な改正を行う。

2-3. 船員等に関する規制

<http://www.ccr-zkr.org/12020300-fr.html>

船員については、1-1. ①(航行の自由)、同③(船頭証明書・船舶証明書)も参照。既述のとおり、第7号追加議定書により、ライン川以外の船頭証明書を有する船頭も、ライン川の航行が可能となった。中央委員会は、ライン川以外の船頭証明書を承認する初めての決議を2008年に行った。それ以来、中央委員会は、そのメンバーではないヨーロッパ7カ国、およびメンバー3カ国の証明書を承認してきた。国家間では、行政協定も締結されている。

①ライン川船員規則(RPN)

2010年、中央委員会の決議により採択され(2010-I-8-Annex 1)、

2011年7月1日に発効したものであり、中央委員会が定めてきたさまざまな船員規則を簡略化して再構成したものの。安全な人員配置のための必要条件、必要な航行ライセンスなどを定める。また、この規則には、航海日誌、精神的身体的適合性、客船での安全な人員配置、航行ライセンスの4分野における附属書類がある。これは、主として非加盟国が定めたもので、中央委員会がライン川においても有効であると承認してきたモデルである。なお、人員配置に関する問題は、社会問題、雇用、職業訓練に関する委員会(STF)が所管する。

②業務履歴書(service record books)の相互承認に関する行政協定

2010年12月8日、中央委員会と7カ国(オーストリア、ブルガリア、ハンガリー、ポーランド、ルーマニア、チェコ、スロバキア)の所管大臣によって締結された。ライン川と7カ国の領域において、2011年7月1日に発効している。業務履歴書は船員の身体的精神的適合性、航行経験、資格を証明するものである。ライン川で働くためには、すべての船員は、2011年7月1日までにライン川業務履歴書が必要とされた。しかしドナウ川沿岸国の発行する業務履歴書も、ライン川業務履歴書と相し、ライン川においても有効性を認めるべきとの考えがあった。この協定により、船員は国を移ってもあらたな業務履歴書を取得する必要がなくなった。この協定に関し、ミーティングを開催するための事務局が設けられている。

2-4. 危険物の運搬に関する規制

<http://www.ccr-zkr.org/12020400-fr.html>

①内陸水路による危険物の国際的運搬に関するヨーロッパ協定(ADN)

ライン川の危険物運搬に関する規則(ADNR)が1971年に定められ、1995年1月1日発効した。また、新規則において道路に関する規則(ADR)、鉄道に関する規則(RID)との調整を進めるための再編成が進められ、再編成は2002年に完了し、2003年に発効した。

1995年の国連欧州経済委員会において、中央委員会は、内陸水路によ

る危険物の国際的運搬に関するヨーロッパ協定の作成に参加した。これらの協議の結果、2000年5月26日、ジュネーブにおいて協定に署名がされた。

この新しい協定は、ADNの略称で広く用いられており、2008年2月29日に発効した。この協定に付加された規則は、主としてADNRの条項にもとづいていた。その後、アップデートされたADNの規則が、2009年2月28日に発効した。中央委員会は、移行期間ののちに、ADNの規則がADNRに取ってかわることを定めた(2009-II-20決議)。それが2011年1月1日に発効している。

この協定は、以下の内容をもつ。

- ・一般規定
- ・分類
- ・危険物のリスト、限定かつ除外された分量における特例と免除
- ・パッケージ、タンク、船荷ユニットの使用に関する規定
- ・委託手続
- ・パッケージ、タンク、船荷ユニットの構成と検査
- ・積荷の積載、運搬、荷降ろし、取り扱いの条件
- ・船員、装備、オペレーション、文書に関する規定
- ・解釈規則

②欧州議会および理事会指令2008/68(2008年9月24日)

危険物の内陸輸送に関し採択された。危険物の輸送に関するEC指令としては、EC理事会指令94/55が道路上の輸送について、EC理事会指令96/49が鉄道上の輸送について、それぞれ定めていた。内陸輸送に関するすべての面をカバーし、また、内陸水路についての規定も設けるために出されたのが、本指令である。指令は、遅くとも2011年6月30日までに、加盟国間、加盟国内の内陸水路での危険物の輸送に関し、ADNの規定を適用する。

③内航タンカーとターミナルに関する国際安全指針(ISGINTT)

中央委員会と石油企業国際海洋フォーラム(OCIMF)が連名で定める

ガイド。内航タンカーが他の船舶やターミナルと接する場における危険物輸送の安全性を向上することを目的とする。たとえば、その17章では、埠頭のシステムと施設に関する基準(電気設備・荷役機械など)が掲げられている。

http://www.isgintt.org/files/isgintt062010_en.pdf

2-5. 社会保障関連

<http://www.ccr-zkr.org/12050300-fr.html>

(1) ライン川船員の社会保障協定(Accord rhénan/Rhine Agreement)

1949年ILO会議で採択された協定である(以下「ライン協定」という)。社会保障に関するヨーロッパの多国間法律文書としては最初のものであった。その後、1979年に改正、1983年12月1日発効。この改正は、EC理事会規則1408/71(共同体における被用者とその家族への社会保障制度の適用に関するもの)の発展的内容を協定に組み入れるための措置であった。のちに、同理事会規則は、2010年5月1日発効の欧州議会および理事会規則883/2004により廃止され、ライン協定は、署名国のみならず、EU加盟国にも適用されることになった。

(2) ライン川船員の社会保障に関する1979年11月30日協定実施に関する行政協定

1987年11月26日、関係行政機関によって署名された、ライン協定を実施するための行政協定である。

(3) 欧州議会および理事会規則883/2004の16条(1)に基づくライン川船員への適用法規の決定に関する条約

ライン川の船員は署名国の法律にのみ従うこと、企業の本店が署名国になれば、ライン川の船員は、企業の支店や代理店がある締約国の法律に従うこと、などを定める規定が適用されるものとする。2011年2月11日発効、2010年5月1日まで遡及効を有した。のちに、スイスも加入した。

(4) ライン川船員社会保障中央管理局決定

ライン川船員社会保障中央管理局は、各国のライン川水運の雇用者、および雇われ船員であるそれぞれの政府代表により構成される。代表は各政府により指名される。その主要責務は、ライン協定で定められた規定の解釈と適用から生ずる問題を取り扱うことである。また、船員やその家族など、ライン協定に従う個々人の個別の事例について援助を行う。上記の権限にもとづき、いくつかの決定がなされている。

<http://www.ccr-zkr.org/12050300-fr.html>

2-6. その他

(1) 内陸水路における運搬契約に関するブダペスト協定(CMNI) (2001年6月22日)

内陸水路による物品の運搬契約に関し、共通の協定により統一された規則を定めることが必要であり、かつ望ましいとの認識に基づいて締結された。

(2) 内陸水運における責任制限に関するストラスブル協定(CLNI) 1988年11月4日

ブタペスト協定同様、中央委員会の法制小委員会のイニシアティブによって採択された、私法規定の調整を図る協定。法制小委員会は、現在CLNIの改正作業をすすめている。改正の主たる目的は、適用対象をすべてのヨーロッパの国に広げることである。

(3) ライン川および内陸水路の航海における廃物の収集、廃棄、収容に関する協定(CDNI)

1996年9月9日に締結され、2009年11月1日に発効している。ルクセンブルク、スイス、オランダ、ベルギー、ドイツ、フランスにより締結されたものであり、適用対象は、ライン川全流域、ドイツ、オランダ、ベルギーのすべての内陸水路、ルクセンブルク、フランスにおけるモーゼル川の国際河川部分。加盟国では、条約適用のため、国内法化が行われている。フランスにおいては、2010年2月23日政令(2010-197号)、

2010年6月25日政令(2010-697号)によって規律されている。

<http://www.cdni-iwt.org/11020100-en.html>

(4) コンテナ輸送に関する中央委員会決議(1999-II-22)

常任技術委員会(TP)によるライン川上流域でのコンテナ輸送に関する報告を中央委員会が法的に確認したものである。

第2章 ドナウ川に関する制度

ドナウ川については、1948年に締結された、ドナウ川の航行制度に関する条約(Convention relative au régime de la navigation sur le Danube/Convention Regarding the Regime of Navigation on the Danube)が基本的な条約となっている。以下に示すのは、同条約の抄訳である。

同条約およびその追加議定書等については、下記のサイトを参照。

http://www.danubecommission.org/index.php/fr_FR/convention

なお、条文の構成については、日本の法令の構成にならって、一部原文の構成を修正している箇所ある。また、本稿の訳文は、基本的に英語版によっている。

* * *

1948年8月18日ベオグラードにて、ソ連、ブルガリア、ハンガリー、ルーマニア、ウクライナ、チェコスロバキア、ユーゴスラビアが署名。

1946年12月12日、外相審議会は、ドナウ川の航行制度に関する新しい条約を成立させるため、上に掲げた国々の代表者で構成される議会を開催することを決定し、

ドナウ川流域諸国の利益と権利に従ってドナウ川での自由な航行を提供するため、またドナウ川流域諸国間のみならず他国との経済関係を強化し文化交流を深めるため、

ドナウ川の航行制度に関する条約を締結することを決定し、その目的のため、下名の全権大使を任命した。これらの全権大使は、その全権委

任状を示し、それが良好妥当であると認められた後、次の規定を協定した。

第1章 一般条項(1条～4条)

第1条 ドナウ川の航行は、入港税、航行税、商船の条件に関して対等の立場で、すべての国の民、商業船、物品に対して自由で開かれるべきものである。前述の内容は同じ国の港間の通行には適用されない。

第2条 この条約において成立した制度は、ウルムからスリナ入り江を抜けた黒海までの間(スリナ水路を通して海洋へと出る部分を含む)のドナウ川の航行可能な部分に適用されるべきものである。

第3条 ドナウ川流域諸国は、ドナウ川を航行する船舶に対してはドナウ川の自国にかかわる区域を、また海洋船に対しては適切な区域で、ドナウ川を航行可能な状態として維持し、航行状態の維持管理と改善に向けて必要な工事を実施し、ドナウ川航路上での航行を塞いだり妨げたりしないように取り組まねばならない。ドナウ川流域諸国は、この条項に関する事柄について、ドナウ川委員会(第5条)に助言を求めることができる。

② 沿岸権をもつ国々は、窮迫かつ予見不可能な状況においては、自国の法の下で、航行を維持管理するための工事を実施することができる。その場合、それぞれの国は、工事を実施する必要がある理由を委員会に知らせ、そのことに関する要約説明書を提出しなければならない。

第4条 ドナウ川流域諸国は、自国の土地管轄内で、通常の航行を維持管理するために必要な工事を実施することができないときは、ドナウ川委員会によって決定された諸条件のもとで、同委員会が当該工事を実施することを認めなければならない。また、問題となっている水路区域が他国との境界を形成しないかぎり、他の国に対して当該工事を実施することを委ねることはできない。かかる境界が形成されている場合には、ド

ナウ川委員会は、工事が実施されるべき条件を決定しなければならない。

② ドナウ川流域諸国は、同委員会または当該国家が前項の工事を実施するに当たり、必要なあらゆる援助を提供することに同意しなければならない。

第2章 組織に関する条項(5条~22条)

第1節 ドナウ川委員会

第5条 それぞれのドナウ川流域諸国から1名の代表者を選出し、彼らからなるドナウ川委員会(以下「委員会」という)を設立しなければならない。

第6条 委員会は、委員会のメンバーの中から、3年の任期で、議長・副議長・秘書を選出しなければならない。

第7条 委員会は、会合を開催する回数とそのための独自の手続的諸規則を決定しなければならない。委員会の最初の会合は、この条約が締結されたのち6か月以内に開かれなければならない。

第8条 委員会の管轄は、第2条で定義されたドナウ川に及ぶ。

② 委員会の機能は、以下のとおりである。

- a) この条約の条項が履行されることを監督すること。
- b) ドナウ川流域諸国と特別河川管理機構(第20条・21条)によって示されたさまざまな提案と企画にのっとり、河川航行のために求められる主要な工事の中から一般的計画を準備すること。同様に、そのような工事に関連する一般的予算も策定すること。
- c) 第4条で提示された事例における工事を実施すること。
- d) 本項b)に関する工事を実施するということについて、ドナウ川流域諸国と相談しドナウ川流域諸国へ提案を行うこと。その際に、それぞれの国の技術的・経済的利益、計画案そして可能性に対して十分に考慮すること。

- e) 特別河川管理機構と協議し、特別河川管理機構へ提案を行い(第20条・第21条)、情報を交換すること。
- f) ドナウ川すべての航行可能な部分について、統一された基準となるシステムを構築し、ドナウ川の航行を管理する基本的条項を制定すること。そこには、それぞれの区域においては入手しなければならない特定の諸条件を十分に考慮して、水先案内サービス管理も含むこと。
- g) 河川視察を管理する諸規則を統一すること。
- h) ドナウ川の水文気象学的役務を調整し、水文学的情報に関する便覧、およびドナウ川に関する短期的・長期的な水文学的予報を公表すること。
- i) 委員会の管轄内で、ドナウ川での航行についてさまざまな角度から統計を示すこと。
- j) 航行するための参考文献・航海案内・航行海図・地図を出版すること。
- k) 委員会の予算を準備し承認し、第10条で規定された金額を決定し徴収すること。

第9条 前掲の条項に関する任務を履行するために、当委員会は専門の事務員を雇い、必要な事務所をもたなければならない。そのスタッフはドナウ川流域諸国民から採用されなければならない。

② 事務員や事務所の組織は当委員会によって決定されなければならない。

第10条 委員会は予算を作成し、すべてのメンバーの多数決をもってそれを承認しなければならない。予算は、委員会の管理と組織に必要な支出を計上しなければならない……。

② 特別な工事費用に充てるため……、委員会は特別な負担金を創設することができる。

第11条 この条約の中に特に言及されている場合を除いて、当委員会の決定は、出席しているメンバーの多数決をもってなされなければならない

い(第10条・12条・13条)。

② 委員会の定足数は5人とする。

第12条 第8条(b), (c), (f)および(g)において規定された事項に関する委員会の決定は、委員会のすべてのメンバーの多数決をもってなされなければならない。ただし、当該工事が行われる領土をもつ国が票数で勝る場合を除く。

第13条 委員会の所在地はガラーツとする。

② 前項の規定にかかわらず、全構成員の過半数の決定によって、委員会は所在地を変更することができる。

第14条 委員会は、委員会が所在する国の法令にしたがって、法人としての諸権利をもつ。

第15条 委員会の公式な言語は、ロシア語とフランス語とする。

第16条 委員会の構成員と委員会によって権限を与えられた役員には、外交的特権が与えられる。あらゆる種類の公式な建物・文書・資料は不可侵である。

第17条 委員会の役員は、航行に関する規定……に対する違反行為について、ドナウ川流域の関係国に通報する。……

第18条 委員会は独自の紋章と旗をもつ。公式な建物や船舶にはそれをつけることができる。

第19条 ドナウ川流域諸国は、委員会およびその役職員がこの条約のもとで彼らが義務を遂行するうえで、必要な援助を提供しなければならない。

② (略)

第2節 特別河川管理機構

第20条 ドナウ川下流(スリナ水路の入口とブライラ全域との間)においては、水力工学にかかわる工事を実施するため、および航行を規制するために、特別河川管理機構(Special River Administrations)を設置しなければならない。同管理機構は、ドナウ川下流の沿岸権をもつ隣接する国々(ルーマニアとロシア)の代表者で構成される。

② 同管理機構は、当機構に属する国(ルーマニアとロシア)の政府間における基本的合意に基づいて活動しなければならない。

③ 同管理機構の所在地は、ガラーツ(ルーマニア)とする。

第21条 ドナウ川の鉄門(Iron Gates)地区(ドナウ川右岸ヴィンス～コンストル間、ドナウ川左岸モルドヴァ・ヴェケ～トゥルスセベリン間)には、水力工学にかかわる工事を実施するため、および上記区域での航行を規制するために、鉄門特別河川管理機構(Special River Administration of the Iron Gates)を設置しなければならない。同管理機構は、ルーマニアとユーゴスラヴィアの代表者で構成される。

② 同管理機構は、当機構に属する国(ルーマニアとユーゴスラヴィア)の政府間における基本的合意に基づいて活動しなければならない。

③ 同管理機構の所在地は、オルショバ(ルーマニア)とテキヤとする。

第22条 委員会には、第20条と第21条に関連して、特別河川管理機構(以下、単に「管理機構」という)で合意した事項が通知される。

第3章 航行に関する制度(23条～33条)

第1節 航行

第23条 ドナウ川下流と鉄門(Iron Gates)区域の航行は、それぞれの区域を扱う管理機構によって定められた航行上の諸規則にしたがって運営されなければならない。ドナウ川の他の区域での航行はそれぞれ責任をもつドナウ川流域諸国によって定められた諸規則にしたがって運営されなければならない。……

② 航行上の諸規則を定めるにあたり、ドナウ川流域諸国と管理機構は、当委員会によって定められたドナウ川航行を管理する基本的条項を考慮しなければならない。

第24条 ドナウ川を航行する船舶には、当ドナウ川流域諸国によって決められた諸規則を順守しなければならないが、港に入り、荷物の上げ下ろしや、乗客を乗せたり降ろしたりする権利がある。……

第25条 外国旗船による旅客・貨物の地域輸送および同一国内における輸送は、当該国の国内法令に適合している限りにおいて認められる。

第26条 ドナウ川で効力のある衛生上の規制と警察規制は、船舶の国籍・出港地・目的地やその他の事由に関して差別なく行われる。

②・③ (略)

第27条 ドナウ川の両岸が同じ国に属している場合には、検印または税関職員の監視のもとで通過を求める権利を有する。

② 当該国は、船長……に対し、当該国において禁止されている輸入品を持ち込んでいるかどうか……について、確認を求める権利をも有する。ただし、その場合にも、通過を禁止する権利は有しない。

③ 虚偽の申告をした船舶の船長または所有者は、その申告がなされた国の法に基づき法的責任を負わなければならない。……

④ ドナウ川が2つの国の境界線を形成している場合、通過中の船舶・いかだ・乗客・物品は、船上にある場合には、すべての税関手続きから免除されなければならない。

第28条 河川視察(警察)任務のために、ドナウ川流域諸国によって雇用されている船舶は自分たちの国旗を掲げなければならない。……

第29条 ドナウ川の船は、航行目的のために、無線電信機やそのようなたぐいの沿岸情報交換設備を使うことが許されなければならない。

欧州における河川航行の法的規制について

第30条 非ドナウ川流域諸国の海軍艦艇がドナウ川を航行することは、禁止される。

② ドナウ川流域諸国の海軍艦艇は、……それぞれの国境を越えてドナウ川を航行することはできない。

第2節 水先案内役務

第31条 ドナウ川下流と鉄門区域では、管理機構のもと水先案内隊を設置しなければならない(第22条)。

② 水先案内サービスの諸規則は、ドナウ川航行を管理する基本的条項に従って、管理機構によって規定され(第8条f))、当委員会に伝えられなければならない。

第32条 ドナウ川下流と鉄門区域での水先案内は、適正な水先案内隊の案内人によって、または管轄権を有するドナウ川管理機構によって設定された試験に合格し同管理機構によって水先案内サービスを行う資格があるとされた案内人によって実施されなければならない。

第33条 水先案内隊の人員は、管理機構のメンバーであるドナウ川流域諸国民から採用されなければならない。同案内隊を採用する手続は、先に述べた管理機構のメンバーの間の特別な合意によって決定されなければならない(第20条・21条)。

第4章 航行管理に必要となる費用の負担(34条~43条)

第34条 この条約の第3条に従って、ドナウ川流域諸国によって履行されるドナウ川での水力工学にかかわる工事は、当該ドナウ川流域諸国によって出資されなければならない。

② 第8条パラグラフ(c)にかかわる工事の費用については、委員会によって負担されなければならない。

第35条 航行維持管理費用を負担するために、ドナウ川流域諸国は、委員会の同意によって、船舶に航行料金を課することができる。料金の程度

は設備を維持する費用や第34条に述べられている工事の費用に関連して決定されなければならない。

第36条 航行維持管理の費用を負担するため、および管理機構によって行われるさまざまな工事費用を負担するために、管理機構は、スリナ水路入口～ブライア間、ドナウ川右岸ヴィンス～コンストル間、ドナウ川左岸モルドヴァ・ヴェケ～トゥルヌセベリン間の複数区域を抜けて航行する船舶に課される特別な負担金を設定することができる。

② 管理機構は、委員会に対し、管理機構によって決定された特別料金とそれらを徴収する手続について通知しなければならない。

第37条 委員会、ドナウ川流域諸国および管理機構によって徴収された臨時の航行料金や特別料金は決して主な利益源となってはならない。

第38条 臨時の航行料金や特別料金を課す手続は、委員会、ドナウ川流域諸国または管理機構によってそれぞれ作成された命令書に定められていなければならない。ドナウ川流域諸国および管理機構によって発行された命令書は、委員会の合意のもと作成されなければならない。

② 料金は船舶のトン数によって計算されなければならない。

第39条 ドナウ川が国家間の境界を形成する区域内での工事の実施と費用の分担は、隣接する国家間の合意によって解決される。

第40条 船舶に課せられる入港税(港湾使用料)はドナウ川流域諸国当局によって集金されるべきである。それを行う上で、船舶の国籍・出港地・目的地その他の事由に関し、どのような差別もあってはならない。

第41条 荷揚げ・荷下ろしのために入港する船舶は、適切な輸送局・運送局が妥結した合意内容にしたがって、荷揚げ・荷下ろし用の機器・設備・倉庫・貯蔵保管場所その他を使用することが認められなければならない。

欧州における河川航行の法的規制について

② これらの役務の対価として支払われる金額を決定するに当たって、いかなる差別もあってはならない。

③ (略)

第42条 単なる通過だけの場合には、船舶・乗客・物品に対していかなる料金も課してはならない。

第43条 ドナウ川下流と鉄門区域での水先案内料金表は、管理機構によって調整され、当機構によって委員会に知らされなければならない。

第5章 雑則(44条～47条)

第44条 この条約における「ドナウ川流域諸国」および「ドナウ川流域国家」という表現は、第2条に定義されたドナウ川の片岸または両岸に位置する国を意味していると解釈される。

第45条 この条約の適用または解釈に関する、この条約の複数の当事者間における紛争は、それが直接的交渉によって解決できない場合には、紛争中である一方の申し出により、紛争解決のため調停委員会へ持ち込まれなければならない。その調停委員会は、本紛争に関わるそれぞれの当事者の代表者1名と紛争当事者でない国民からドナウ川委員会の議長により指名された代表者1名から構成される。上記の場合、もし、委員会の議長が当紛争の当事者国民である場合には、ドナウ委員会によって指名される。

② 調停委員会の決定は、最終的かつ拘束力あるものとして、紛争当事者によって受け入れられなければならない。

第46条 現条約は、調印国の多数の要求により修正することができる。本要求はユーゴスラヴィア政府に提出されなければならない。そして当該政府は、出来るだけ速やかに、現条約すべての署名国が参加する議会を開かなければならない。修正条項は、批准書が現条約の6つの署名国によって寄託された後にものみ効力をもつものである。

第47条 この条約、およびロシア語とフランス語が公式文書とされている附属文書は、批准され、6つの批准書の付託のうえて施行されるものとする。批准書はユーゴスラヴィア政府によって寄託されなければならない。ユーゴスラヴィア政府は現条約の原本を保管しなければならない。

② ユーゴスラヴィア政府は、この条約の原本の承認された複写を、この条約すべての署名国に提供し、批准書が寄託されたことを通達しなければならない。

附属文書

- I オーストリアのドナウ委員会への参加について
- II Gabčíkovo-Gonyu区域の管理について

第3章 フランスの河川に関する制度

以上は、ライン川とドナウ川という国際河川に関する制度であるが、国内法の状況に関する例として、フランスの制度を取り上げることしよう。

1. 概況

フランスでは、河川交通に関する規定は、主として交通法典(Code des transports)の第4部「内航および河川交通」に置かれている¹。同法典が制定される以前は、河川法典(Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure)が主たる法令であったが、河川法典の規定のほとんどは、2010年の交通法典の制定によって交通法典に組み入れられ、河川法典には、船舶やフランス内航公団などについて規定が一部残るにすぎない。以下で引用する条文は、特記したものを除き、交通法典の条文である。

¹ フランスの交通法典の紹介として、木村琢磨「港湾法の日仏比較をもとにした一考察」千葉大学法学論集26巻1 = 2号(2011年)251頁。

欧州における河川航行の法的規制について

交通法典・河川法典以外の法令として、以下のものがある。

① 発着条件に関する規則の公布を定めた1995年5月5日政令(95-535号)。これは、ライン川航行中央委員会(CCNR)の1994-I-23の決議に関する国内公布の規定のみである。

② ライン川航行中央委員会の1993年決議に基づく警察規制の公布を定めた1995年5月5日政令(95-536号)。

③ 違反行為の検証・処罰に関する1993年5月15日政令(93-386号)。

④ 警察規制に関する1991年7月15日政令(91-689号)。

⑤ ライン川航行に関する1832年4月21日法律。この法律は、裁判管轄と訴訟手続に関して定めている。

⑥ 2010年2月23日政令(2010-197号)、2010年6月25日政令(2010-697号)。これらは、1996年9月9日に締結され、2009年11月1日発効した、「ライン川および内陸水路の航海における廃物の収集、廃棄および収容に関する協定(CDNI)」の国内法的措置を定めたものである。これらは、下記のサイトから参照できる。

<http://www.cdni-iwt.org/11020100-en.html>

⑦ なお、1991年12月31日法律は、河川交通に関する雑則的な法律であるが、そのうち、ライン川における刑事罰やその手続等を定めた規定(6条～9条)は、交通法典に組み入れられている(L4471-1条以下)。

2. 交通法典の関係規定の構成

交通法典第4部「内航および河川交通」の構成は、以下のとおりである。

第1編 船舶

第1章 船舶の識別

第1款 登録

第2款 トン数算定

第3款 識別票

第2章 所有制度

第3章 損害賠償責任制度

第4章 刑事的制裁

第2編 内航

- 第1章 総則
- 第2章 船舶の航行証
- 第3章 船舶航行の能力証明
- 第4章 内航の警察
- 第5章 海洋の航行に関する諸規定
- 第6章 ライン川・モーゼル川・ルマン湖の航行に関する特則
- 第7章 行政的制裁および刑事的制裁
- 第3編 フランス内航公団と河港
 - 第1章 フランス内航公団
 - 第2章 河港
- 第4編 河川交通
 - 第1章 総則
 - 第2章 河川交通の企業
 - 第3章 職人的河川水運業
 - 第4章 河川貨物仲介業者
 - 第5章 貨物運送に関する契約
 - 第6章 統制と刑事的規定
 - 第7章 ライン川・モーゼル川に関する特則
- 第5編 内航企業の職員
 - 第1章 労働制度
 - 第2章 社会保障および公的扶助
- 第6編 海外領土に関する諸規定

3. フランス内航公団の役割

1868年の改正ライン川航行条約(マンハイム条約)27条において、関係する河川管理は各国によることが定められたのをうけて、フランスでは、基本的にフランス内航公団(Voies navigables de France)がライン川を管理している。

フランス内航公団の業務は、交通法典第4部第3章(L4311-1条以下)において定められている。その内容としては、航路の開発・維持・管理、河川交通の発展とモダルシフトの推進、発電用水路の管理(副次

的な水力発電の運営を含む)、河川に関連した地域開発への協力、河川に関する生態系の維持・保全、国によって委託された財産の管理、河川公物の維持・管理・価値保全、河川観光と水上活動の推進、河川警察に関する国の機関への技術的協力などがある。

基本的には、警察的機能ではなく、管理的機能をもつ組織である。なお、河港の管理は、自治港公団や商工会議所など、別個の組織が担っている。

内航の警察との関連では、交通法典第4部第2編第4章で規定されており、原則として各県における国の代表者(基本的には総合出先機関としての県知事)が規制権限を有するが(L4242-1条、L4243-1条)、フランス内航公団は国の機関への技術的協力を行う、という概括規定がある(交通法典L4311-1条3項)。ところが、2012年1月24日法律(法律2012-77号)による交通法典の改正の結果、水路の管理者は職員が犯罪的事象等に対応するための一時的な措置をとりうること(L4241-3条)、フランス内航公団の職員が違反行為の検証をなしうること(L4272-2条)、などが明記された。ちなみに、河港を管理する自治港公団(後出4.)の職員にも、同様の権限が認められている(L4321-3条)。

ただし、フランス内航公団の職員で、犯罪捜査権限を行使できるのは、「コンセイユ・デタの議を経た政令の条件のもとで任命されて宣誓を行った職員」に、警察的な規制権限を行使できるのは、「交通担当大臣によって任命され、かつ、コンセイユ・デタの議を経た政令の条件のもとで宣誓を行った職員」に、それぞれ限られている(L4272-2条、L4316-10条)。つまり、日本にいう徴税吏員と同じように、同一の行政組織にありながら、特殊なカテゴリーを形成している。

なお、フランス内航公団の基本情報については、下記のサイトをも参照。

<http://www.vnf.fr/vnf/home.vnf?action=vnf>

4. 河港制度

パリ港とストラスブルグ港が中核的地位を有し、自治港公団によって管理されている²。それ以外の河港は、各所在都市の商工会議所によっ

て管理されている³。

交通法典には、このうちパリ港の組織・権限等に関する規定のみが置かれている(L4322-1条以下)。

5. ライン川の河川航行に関する諸規定

フランスでは、ライン川およびモーゼル川の河川航行については、原則として、交通法典の河川交通に関する規定が適用されるが、一部に特則がおかれている。

まず、ライン川に関する河川航行の特則として、違反行為については、原則として改正ライン川航行条約に基づく国際協定が優先して定められることが規定されている(L4261-1条)。また、ライン川・モーゼル川に関する河川航行の特則として、カボタージュ、契約規制および刑事手続に関する諸規定が一部適用除外されている(L4471-2条)。なお、違反行為の捜査・検証・訴追は、通常の警察組織の職員のほか、フランス内航公団職員および税関職員によることも可能である(L4472-1条)。

このほか、刑事手続の特則(L4472-3条)、および違反行為の要件に関する規定(L4472-9条)、などがある。

(追記) 本稿は、科学研究費補助金・基盤研究C・課題番号25380025の成果の一部である。また、ドナウ川の航行制度に関する条約の訳出については、千葉大学大学院人文社会科学研究所科博士後期課程(当時)の長谷川みゆき氏の協力を得た。

² 木村琢磨「ストラスブール誕生史からの示唆」港湾2003年3月号52頁以下。

³ 木村琢磨『港湾の法理論と実際』(成山堂書店・2008年)28頁以下。