

国際事例紹介(2) ウクライナ・ケルチ海峡ウクライナ海軍 艦艇拿捕事案(ロシア対ウクライナ)

上野 英詞
(日本安全保障戦略研究所上席研究員)

はじめに

ロシアは2018年11月25日、黒海とアゾフ海を結ぶケルチ海峡付近の海域で、アゾフ海に向かっていたウクライナ海軍艦艇を攻撃、拿捕し、乗組員を拘束した。このコラムは、本件事案の経緯とその背景、ロシアによる攻撃、拿捕及び拘束を巡る法的論点について、各種資料からその概要を取り纏めたものである。

1 事案の経緯と生じた海域

末尾掲載参考資料(以下、資料)9などによれば、本件事案は概ね以下の経緯を辿ったとみられる。2018年11月23日、3隻のウクライナの海軍艦艇—小型砲艦 *Berdyansk* と *Nikopol*、タグボート *Yany Kapu*—がオデッサ(Odessa)港からウクライナのアゾフ海沿岸のマリウポリ(Mariupol)港に向かって出航した。同港に向かって黒海からアゾフ海に入るにはケルチ海峡を通航しなければならない(図1参照)。11月24日、ウクライナ海軍分遣隊指揮官はロシア当局からケルチ海峡海域の閉鎖を通告されたが、11月25日、ウクライナ海軍分遣隊は、ケルチ海峡の通航をロシアの海域管理当局に要請した。11月25日の朝、哨戒艦 *Don* と *Izumrud* を含む、ロシア連邦保安庁(FSB)沿岸警備隊哨戒部隊は、ウクライナのタグボート *Yany Kapu* に激突し、被害を与えた。ウクライナのタグボートが航行を継続したので、ロシアは、ケルチ海峡を跨ぐ「ケルチ橋」の下に貨物船を錨泊させ、ヘリや航空機で海峡を哨戒飛行し、アゾフ海への入口を塞いだ。このため、ウクライナのアゾフ海沿岸のベルジャンシク(Berdyansk)港の基地からケルチ海峡に向かっていて、別の3隻のウクライナ海軍分遣隊は基地への帰還を余儀なくされた。一方、11月25



Source: Ukraine National Security & Defence Council, Ukrainian navy, Ukrayinska Pravda, Kommersant

図1：ウクライナ艦隊の想定航跡図（3隻のウクライナ海軍艦艇がオデッサ港からアゾフ海沿岸のマリウポリ港に向かって航行中、ケルチ海峡付近の海域で拿捕された）

出典：資料6

日の夕方、ロシアの哨戒艦は、反転しオデッサ港に戻ろうとしていたウクライナの砲艦（*Berdyansk*）を停船させるために発砲し、3隻のウクライナ海軍艦艇を全て拿捕するとともに、23人の乗組員を拘束した。ロシアの哨戒艦の1隻には、10人の特殊部隊要員が乗船していたといわれる。ロシアは、11月26日に再開するまで、一時的にロシア以外の艦船のケルチ海峡通航を禁止した。

では、本件事案の生じた海域は何処か。これについては、この種の事件の例に漏れず、双方の主張は対立している。前掲資料9は、双方の公表資料、画像やビデオの分析結果から、以下の諸点を指摘している。(1) ウクライナの艦艇はロシアが主張する「領海」—クリミア半島由来の「領海」とロシア本土側由来の「領海」—に入った。(2) ウクライナのタグボート、*Yany Kapu* は少なくとも1時間に4度激突された。(3) ロシアFSBの情報から、ウクライナの砲艦、*Berdyansk* への砲撃は国際水域で行われたとみられる。一方、ウクライナ情報庁（SBU）が公表した情報

によれば（図2参照）、砲撃、拿捕海域はいずれもクリミア由来の「領海」12カイリの外側の海域であったことを示している。



図2：ウクライナ情報庁公表資料による砲撃、拿捕海域（画像右上が小型砲艦 *Nikopol* の拿捕海域、左上が小型砲艦 *Berdyansk* の砲撃、拿捕海域、左下がタグボート *Yany Kapu* の拿捕海域）、いずれもクリミア由来の「領海」12カイリの外側の海域である。
出典：資料7

2 ケルチ海峡とアゾフ海の地政学的環境

この事件はケルチ海峡への接近航路に沿った海域で生じたが、この海域は東側がロシアの、西側がロシアによって併合されたウクライナのクリミアの海域と境界を接する。ロシアとウクライナの間には、アゾフ海とケルチ海峡の利用に関する条約が存在する。

ロシアとウクライナは2003年に、アゾフ海とケルチ海峡の利用に関する条約に調印している（詳細は資料12-1参照）。この条約は、ケルチ海峡とアゾフ海が両国の歴史的内水であるとし、海洋境界の確定については双方の交渉によるとしているが、ケルチ海峡に対する双方の主権主張はいずれの側も受け入れておらず、現在まで境界確定には至っていない。両国国旗を掲げる商船と軍艦に対しては、ケルチ海峡とアゾフ海における航行の自由を認めている。アゾフ海沿岸のロシアとウクライナ

の港湾に出入港する両国以外の第三国の商船に対しても航行の自由を認めているが、第三国の軍艦及び公船に対しては、いずれか一方の当事国の許可または招請に基づいて海峡を通峡してアゾフ海にアクセスできるが、他方の同意を必要とする。このことは、ロシアがウクライナの許可または招請に対して拒否権を行使できることを意味する。

ケルチ海峡水域はロシアとウクライナの領海内にあるが、海峡が黒海とアゾフ海を結ぶ唯一の通路であることから、国連海洋法条約(以下、UNCLOS)第3部に規定される国際航行に使用される海峡としての法的性格を有するのか。これについては、例えば、資料13は国際海峡ではないとして、以下の諸点を指摘している。(1) UNCLOS 第37条は、これらの条項が公海あるいは排他的経済水域(以下、EEZ)の一部と他の公海あるいはEEZの一部との間の国際航行に使用される海峡にだけ適用できることを規定しているが、アゾフ海は、公海もEEZも含んでいない。(2) UNCLOS 第9部で定義されるように、アゾフ海は閉鎖海、あるいは半閉鎖海である。第123条の規定に従って、閉鎖海あるいは半閉鎖海と境界を接している国は自国の権利行使と義務の履行に当たって協力する。(3) 1991年のソ連崩壊以前は、アゾフ海とケルチ海峡はソ連の内水であった。ウクライナとロシアは最終的な境界画定をしてないが、両国は、アゾフ海とケルチ海峡をロシアとウクライナの内水域とした、2003年条約を批准している。(4) アゾフ海には公海もEEZもないことは疑問の余地がなく、それ故、ケルチ海峡はUNCLOS 第3部で規定される国際航行に利用される海峡とは言えない。いずれにしても、アゾフ海とケルチ海峡に関しては、ウクライナとロシアの2国間条約や協定以外に、黒海とエーゲ海を結ぶボスポラス海峡・マルマラ海・ダーダネルス海峡における通航制度を定めた、1936年のモントルー議定書のような国際的な規則はない。

2003年条約の期限は無期限で、2014年4月のロシアによるクリミア併合後も、いずれの側も条約無効を宣言していない。しかしながら、クリミアは、2014年3月16日にロシアに併合され、ロシアの管轄は陸上とともに海域にも及んでいる。中国、北朝鮮、イランなど一部の国を除いて、国際社会はクリミア併合を認めていないが、併合によってケルチ

海峡とアゾフ海の地政学的環境は一変した。

アゾフ海は約3万9,000平方キロの広さである。その最狭部がケルチ海峡で、幅3.1キロである。2003年条約に従えば、ウクライナはアゾフ海の62%を管轄し、ロシアのそれは38%であったが、2014年のクリミア併合後、アゾフ海のロシアの管轄海域は75%を占める(資料4、図3参照)。アゾフ海は事実上、「ロシアの湖」となった。そして、ロシアは、2018年5月にはケルチ海峡を横切る長さ19キロの橋を开通させ(建設は2015年にウクライナの承認なしに始まった)、これを「クリミア橋」と命名した。この橋梁の中央橋脚間は33～35メートルで、これによってアゾフ海に入出域可能な船舶の大きさが規制され、大型船の海峡通航を妨げる構造的な障害となっている。ウクライナ港湾当局によれば、アゾフ海沿岸のウクライナの港湾に寄港する船舶の平均的な大きさは、全長175メートル、全幅27メートルで、最大喫水が9.6メートルであったが、クリミア橋ができた今日、通過可能船舶は、全長160メートル、全幅31メートル、高さ33メートル、最大喫水8メートルに制限される(資料13)。

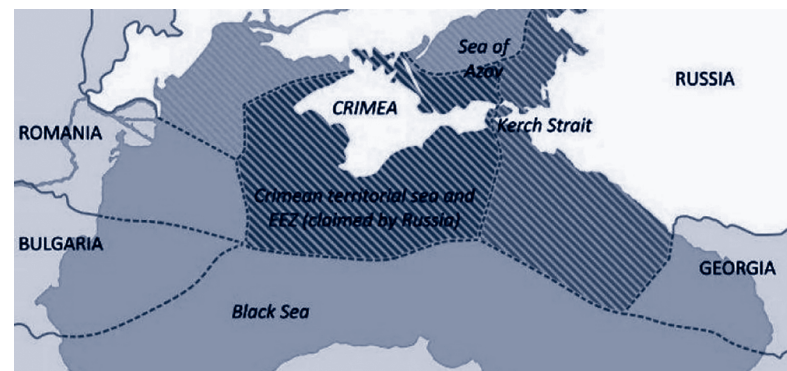


図3：2014年3月のロシアによるクリミア併合後のロシア・ウクライナ海洋境界概念図
出典：資料2

この橋は、クリミアとロシア側のクラスノダール地域を結ぶ大陸側ロシアへの唯一の陸上ルートである。2014年のロシアによるウクライナへの軍事介入以来、ウクライナ東部で暴動が続いているが、アゾフ海では、これまでのところ比較的平穏であった。ロシアは、治安強化の必要