



Title	ITLOS ノースター号事件判決（2019年4月10日）の再評価：非旗国措置を巡る国連海洋法条約の規律構造と旗国管轄権の排他性
Author(s)	杉浦，卓弥
Citation	国際公共政策研究. 2026, 31(1), p. 63-85
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/106390
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

ITLOS ノースター号事件判決（2019 年 4 月 10 日）の再評価 —非旗国措置を巡る国連海洋法条約の規律構造と 旗国管轄権の排他性*

A Reappraisal of the ITLOS Judgment in The M/V “Norstar” Case (Panama v. Italy) (10 April 2019): A Framework of Non-Flag State Measures under UNCLOS and the Exclusive Flag State Jurisdiction*

杉浦卓弥**

Takuya SUGIURA**

投稿論文

初稿受付日 2026 年 4 月 6 日 採択決定日 2026 年 7 月 27 日

Abstract

This article reassesses the M/V "Norstar" judgment (ITLOS, 10 April 2019), which found Italy in violation of UNCLOS Article 87(1) for issuing a decree of seizure targeting the Norstar's bunkering on the high seas. The existing literature has two shortcomings. First, it misidentifies the point of contention in the case; second, it neglects to examine why the majority reached its conclusion. Contrary to the prevailing view that the majority and the joint dissenting opinion advanced opposing interpretations of Articles 87 and 92, this article argues that both opinions shared the same framework—non-flag state measures may, even absent physical interference, violate these provisions. Their genuine disagreement lay in characterizing Italy's conduct: whether the decree of seizure "criminalized" the Norstar's lawful high seas activities. Reconstructing the rationale through the declarations and separate opinions, this article shows that flag state exclusivity extends to prescriptive jurisdiction over foreign vessels' lawful activities in order to secure unimpeded navigation, consistent with UNCLOS's regulatory structure, under which coastal state authority diminishes progressively from the territorial sea through the EEZ to the high seas. It further identifies an unresolved question: whether measures against vessels and those against persons on board follow distinct criteria of lawfulness.

キーワード： ノースター号事件判決、国連海洋法条約、旗国管轄権の排他性

Keywords： The M/V “Norstar” Case, UNCLOS, Exclusive Flag State Jurisdiction

* 本稿の執筆にあたり、親切かつ丁寧にご指導いただきました国際公共政策研究科の和仁健太郎教授に深く感謝申し上げます。

** 大阪大学大学院国際公共政策研究科博士後期課程

1. 序論

1.1: 旗国管轄権の排他性を巡る見解の相違

1982年に採択された国連海洋法条約¹92条1項は、公海上の旗国管轄権の排他性について次のように規定する。

船舶は、一の国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別の場合を除くほか、公海においてその国の排他的管轄権に服する。船舶は、所有権の現実の移転又は登録の変更の場合を除くほか、航海中又は寄港中にその旗を変更することができない。

同条の規定する「排他的管轄権」の意味は十分に明らかではない。公海上で臨検や拿捕等の相手船舶の停船を伴うような、強制措置を行う権限—いわゆる執行管轄権—に限定して理解する多数説がありつつも²、それに立法や裁判等の法の制定と適用に相当する措置を実施する権限—いわゆる規律管轄権—も加えて理解し、「排他的管轄権」とはあらゆる措置を指すと解する少数説もある³。こうした見解の相違は殆ど議論されてこなかった。

かかる状況の中で、旗国管轄権の排他性を主題として取り上げたのは、2016年のホンニバル (Arron N. Honniball) の論稿⁴が初めてであったと言ってよい。多数説を支持するこの論稿の最大の意義は、その論拠を明確化した点にある。それによれば、多数説を支持する論拠は、国連海洋法条約の規律構造と国家実行に集約される。前者について、国連海洋法条約92条1項では「公海においてその国の排他的管轄権に服」さない「この条約に明文の規定がある特別の場合」が想定されているが、かかる規定は公海上の執行管轄権にのみ関係するもの (UNCLOS 105条、109条4項、110条、111条、221条、220条3～6項等) しかないという⁵。さらに、同条約92条と97条の関係について「もし排他的旗国管轄権が規律管轄権も含むものであるとすれば、97条は不必要である。というのも、そのような権利は最初から他国に存在しないためである」という⁶。後者の論拠について、「後に生じた慣行 (subsequent practice)」として⁷、旗国管轄権の排他性に関する多数説を前提とした多くの条約が挙げられる。例えば、海洋航行不法行為防止条約⁸が海上の行為に関する裁判権とその前提としての法令制定権—つまり規律管轄権—が非旗国にもあることを含意していること (6条1項(c)、6条2項(b)、6条2項(c))、またそのセーフガード規定が公海上の強制措置に関するものであること (9条) であ

¹ 「海洋法に関する国際連合条約」(1833 U.N.T.S. 3)。1994年発効。当事国数は172ヶ国。

² 例えば、山本草二『海洋法』(三省堂、1992年) [以下、山本 (1992)] 225-226頁。Robin Churchill, Vaughan Lowe and Amy Sander, *The Law of the Sea* (Manchester University Press, 4th ed., 2022) [hereafter Churchill et al. (2022)], p. 381. Douglas Guilfoyle, "Article 92," in Alexander Proelss (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea A Commentary* (C.H.Beck, 2017) [hereafter Guilfoyle (2017)], pp. 702, 703.

³ 例えば、Albert J. Hoffmann, "Freedom of Navigation," *Max Planck Encyclopedias of International Law* (Oxford University Press, online ed., last updated in April 2011), para. 22. Robin Churchill and Vaughan Lowe, *The Law of the Sea* (Manchester University Press, 3rd ed., 1999) [hereafter Churchill et al. (1999)], p. 208. Doris König, "Flag of Ships," *Max Planck Encyclopedias of International Law* (Oxford University Press, online ed., last updated in April 2009), para. 25.

⁴ Arron N. Honniball, "The Exclusive Jurisdiction of Flag States: A Limitation on Pro-active Port States?" *International Journal of Marine and Coastal Law* Vol. 31 (3) (2016) [hereafter Honniball (2016)]. ノースター号事件判決 (2019年) 以後のものとして、Giuliana Lampo, "Jurisdiction Beyond Territorial Sovereignty: Defining the Scope of Exclusive Flag-State Jurisdiction Under Art. 92 UNCLOS," *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht* Vol. 82 (2022) [hereafter Lampo (2022)].

⁵ Honniball (2016), p. 522. Lampo (2022), p. 208.

⁶ Honniball (2016), pp. 525-526. Lampo (2022), p. 209.

⁷ 条約法条約 (「条約法に関するウィーン条約」(1155 U.N.T.S. 331)。1980年発効。当事国数は118ヶ国) 31条3項 (b)。「3文脈とともに、次のものを考慮する。[...] (b) 条約の適用につき後に生じた慣行であつて、条約の解釈についての当事国の合意を確立するもの」。

⁸ 「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約」(1678 U.N.T.S. 222) 1992年発効。当事国数は166ヶ国。

る⁹。条約以外にも、IMO（国際海事機関）での日本の提案も挙げられる¹⁰。

以上のように、ホンニバルは多数説を支持する論拠を挙げる一方で、少数説はその論拠に一切言及しない。ホンニバルは、排他的旗国管轄権は非旗国による規律管轄権の行使、特に寄港国管轄権の制約にはならないと論じ、その上、少数説に合理性はないとさえ述べる¹¹。

1.2: ノースター号事件判決の位置付けと先行研究

2019 年に本案判決が下されたノースター号事件判決¹²は、旗国管轄権の排他性を巡る異なる見解の存在を、改めて浮き彫りにするものであった。2015 年に付託されたこの事件において ITLOS は、国連海洋法条約 87 条およびこれと密接に関連する 92 条にいう「排他的管轄権」の意味が十分定かではない事態に直面し、著しく簡素な理由付けでもって、87 条と 92 条が公海上の外国船舶による合法的活動に対する規律管轄権の拡張も禁止しているという解釈（以下、「判断枠組み」）に至った。判決によれば、国連海洋法条約 92 条にいう公海上の旗国の排他的管轄権は規律管轄権と執行管轄権の両者を含むものとされ、非旗国であったイタリアの 87 条 1 項違反が 15 対 7 で認定された。これには、「3.2: 多数意見に対する批判の概要」で整理するように、比較的肯定的に評価する見解もあるが¹³、92 条に関する多数説を支持する立場からは糾弾されている¹⁴。

しかし、本件判断に関する先行研究には 2 つの課題がある。第一に本件の対立点の理解、第二に多数意見が以上のような帰結へと至った理由の検討である。

まず、多くの先行研究において、87 条および 92 条について、本件多数意見と 7 名の判事による共同反対意見で、異なる解釈が示されたと一般に理解されてきた¹⁵。本件の対立点をどう理解しているかが不明瞭な先行研究もあるが、本件の判断枠組みを批判するならば、多数意見だけを槍玉には挙げ

⁹ Honniball (2016), p. 524. その他の条約については、Lampo (2022), pp. 212-214.

¹⁰ IMO Doc. LEG 85/10 (29 August 2002). Honniball (2016), pp. 524-525. 他の実行については、Lampo (2022), pp. 215-219.

¹¹ Honniball (2016), pp. 528-530.

¹² M/V “Norstar” (Panama v. Italy), Judgment, *ITLOS Reports 2018-2019*, p. 10. 本判決には邦訳があるが（佐古田彰「【資料】国際海洋法裁判所「ノースター号事件」（第 25 号事件）本案判決（1）（2）（3・完）」『西南学院大学法学論集』55 巻 3 号（2023 年）、55 巻 4 号（2023 年）、56 巻 1・2 号（2023 年））、訳出にあたって完全には依拠していない。

¹³ Niki Aloupi, “Tribunal international du droit de la mer - Arrêt du 10 avril 2019, Affaire du navire « Norstar » (Panama c. Italie),” *Revue générale de droit international public* Tome 123 n° 2 (2019) [hereafter Aloupi (2019)], p. 478. Vincent P. Cogliati-Bantz, “Freedom of the High Seas and Extent of Coastal State Jurisdiction: Reflections on the Norstar Case,” *Cambridge Law Review* Vol. 5 (1) (2020) [hereafter Bantz (2020)], pp. 10-11. Natalie Klein and Kate Parlett, *Judging the Law of the Sea* (Oxford University Press, 2022) [hereafter Klein et al. (2022)], p. 280.

¹⁴ 吉田靖之「国際判事例紹介：国際海洋法裁判所 M/V Norstar 事件—（パナマ対イタリア）—」『高岡法学』39 号（2020 年）[以下、吉田（2020）]。薬師寺公夫「公海航行の自由原則と船舶に対する旗国以外の国の刑事裁判権—ノースター号事件 ITLOS 判決を契機として—」岩沢雄司ほか編集代表『国際関係と法の支配（小和田恒国際司法裁判所裁判官退任記念）』（信山社、2021 年）[以下、薬師寺（2021）]。来田真依子「ノースター号事件 ITLOS 本案判決における旗国の排他的管轄権原則—IUU 漁業に対する非旗国の規律管轄権行使の動向を手がかりに—」『京女法学』21 号（2022 年）[以下、来田（2022）]。小島千枝「海洋法における旗国の排他的管轄権に対する動態的アプローチ—ノースター号事件判決への批判からの示唆—」『国際法外交雑誌』124 巻 2 号（2025 年）[以下、小島（2025）]。Richard Collins, “Delineating the Exclusivity of Flag State Jurisdiction on the High Seas: ITLOS issues its ruling in the M/V ‘Norstar’ Case,” *EJIL: Talk!* (4 June 2019) [hereafter Collins (2019)]. Arron N. Honniball, “Freedom of Navigation Following the M/V ‘Norstar’ Case,” *The NCLOS Blog* (4 June 2019) [hereafter Honniball (2019)]. Cameron Miles, “The M/V ‘Norstar’ Case (Panama v. Italy),” *American Journal of International Law* Vol. 114 (1) (2020) [hereafter Miles (2020)]. Yoshifumi Tanaka, “Reflections on the M/V ‘Norstar’ Case Before the International Tribunal for the Law of the Sea,” *The Global Community: Yearbook of International Law and Jurisprudence 2019* (2020) [hereafter Tanaka (2020)]. Vasco Becker-Weinberg, “The Interpretation and Application of the Freedom of Navigation and Flag State Jurisdiction in the M/V ‘Norstar’ and the M/T ‘San Padre Pio’ Cases,” *Korean Journal of International and Comparative Law* Vol. 9 (1) (2021) [hereafter Becker-Weinberg (2021)]. Giulia Demontis, “The Concept of Freedom of Navigation in Light of ITLOS Interpretation in the Norstar Case,” *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy* Vol. 6 (1) (2021) [hereafter Demontis (2021)]. Nirogini Vichvaneadhdhiran, “The M/V ‘Norstar’ Case (Panama v. Italy): Clarifying Freedom of Navigation and Exclusive Flag State Jurisdiction,” *International Journal of Law Management & Humanities* Vol. 6 (4) (2023) [hereafter Vichvaneadhdhiran (2023)].

¹⁵ 例えば、ベッカー・ヴァインベルグは、「ノースター号事件によって提起された主要な問題は、排他的旗国管轄権の原則が非旗国による公海上での規律管轄権の行使を禁止しているか否かである」と述べ（Becker-Weinberg (2021), p. 110）、非旗国による刑事法および関税法の域外適用を航行の自由が禁止しているという多数意見に対して、共同反対意見が疑義を呈したことは、「[...] 国連海洋法条約 87 条および 92 条が、これらの規定に定められた非旗国による執行の保護から規律管轄権を除外するものと解釈していることを示唆する」と述べる（p. 115）。同様に Collins (2019) も判断枠組みの相違を対立点に見出す。

ないため、かような先行研究も対立点を判断枠組みの相違に見出していると考えられる¹⁶。

他方で、クラインら（Natalie Klein and Kate Parlett）は、本件の対立点が性質評価にあり、判断枠組みではないという理解を示す。2022年の共著本にて、「共同反対意見は、87条1項が公海上の外国船舶の『合法的な活動』に対する規律管轄権だけを禁止していると考え [...] 多数意見がイタリアの管轄権行使の性格を見誤ったと考えた。[...] 87条1項への多数意見のアプローチ、特に92条の旗国管轄権の排他性が規律管轄権にも及び執行管轄権だけでないという判示は、多くの学説と対立するものであり批判されてきた。主な理由は裁判所が理由を示さなかったこと（共同反対意見にも同じ批判が当てはまり得る）にあるが、当該判示が国家実行と衝突するという理由もある。」¹⁷と述べる。

本件の対立点を巡るこうした相違は、2022年以後も解消されていない。当該研究に言及する小島千枝は、本件の判断枠組みに対する批判として多数意見にのみ言及するため¹⁸、上述の通り、対立点を判断枠組みの相違に見出していると考えられる。クラインらの研究に言及せず、依然として、本件の対立点を判断枠組みの相違に見出す先行研究もある¹⁹。

この点については、クラインらの理解が正確である。「3.3： 本件の対立点」で述べるように、多数意見と共同反対意見の対立点はイタリアの行為の性質評価であり²⁰、判断枠組み自体は共有されていた。ホンニバルは、法的基礎（legal basis）を欠く非旗国規律管轄権から船舶を保護するものという87条の解釈は共同反対意見でも受け入れられていたと、解釈の共通性を指摘するが²¹、その「法的基礎」——共同反対意見の言う「十分な連関」——への言及は、仮に多数意見の性質評価を受け入れてもイタリアの措置は正当化されるという文脈であって、予備的主張に過ぎない。

¹⁶ 多数意見も共同反対意見も判断枠組みを共有していると十分に認識していれば、少なくとも、以下のような、不用意な記述にはならないはずである。吉田（2020）は、「共同反対意見は、UNCLOS 第 87 条により公海上に所在する船舶は非旗国の立法管轄権からも保護され得る（may）という多数派の意見を、併せて確認している」（p. 123）と述べて、「共同反対意見は、判決（多数派）が想定するよりも非旗国が管轄権を行使できる範囲は広く、公海上に所在する船舶に対して非旗国が行使してはならないのは執行管轄権のみであると反論している」（p. 124）と述べる。薬師寺（2021）は、「共同反対意見も、原則として、公海上での給油活動は適法な活動であり、給油船の旗国以外の国の規律管轄権から 87 条及び 92 条によって保護されているとする点では多数意見と異なる」（p. 550）と述べて、「ITLOS 多数意見と共同反対意見の最大の対立点は、公海上の船舶は旗国の排他的管轄権に服するという原則の解釈にある。[...] 共同反対意見は、[...] 条約 87 条は第 1 次的には公海において船舶の自由通航を旗国以外の国の執行管轄権の行使から保護することを定めたものである。」（pp. 550-551）という不正確な書き方をする。また、「同判決は、公海上の船舶に対する旗国の排他的管轄権を定めた同条約 92 条 1 項に『この原則は、旗国以外の国による公海上での執行管轄権の行使だけでなく、公海上の外国船舶により行なわれる合法的な活動に対して規律管轄権を及ぼすことをも禁止する』という非常に広い解釈を与え [...]」（p. 514）と述べ、その脚注 3 で多数意見の判示箇所だけを挙げる。Vichvaneadhdhiran（2023）は、脚注で共同反対意見を挙げながら、「さらに、認識する必要があるのは、公海上の船舶の航行の自由が、当該海域で行われる合法的な活動に対する執行管轄権も規律管轄権の拡張も、本質的に制限しているということである。もっとも、92 条を含めて条約のどこにも、非旗国が公海上の違法な活動に対して規律刑事管轄権を行使することを妨げていないことには留意すべきである。」（p. 1981）とする一方で、多数意見を The Tribunal と表現し、「多数意見の（The Tribunal's）国連海洋法条約 92 条の拡張的理解、すなわちそれが規律管轄権にまで及ぶと理解することは、先例、国家実行、後の条約からの実質的な正当化と裏付けを欠いている。」（p. 1983）と述べる。その他、多数意見だけを批判するものとして、Miles（2020）、pp. 121-122. Tanaka（2020）、p. 310. Demontis（2021）、p. 111.

¹⁷ Klein et al.（2022）、pp. 279-280.

¹⁸ 「[...] ノースター号事件判決では、非旗国による執行管轄権のみならず規律管轄権の行使までも公海における旗国の排他的管轄権原則に抵触しようということが判示されて注目された。同判決は、旗国の排他的管轄権の原則は、国連海洋法条約またはその他の国際条約によって正当化されない限り、旗国以外の国家による執行・規律管轄権の双方を禁じているとする新たな解釈を示したのである。他方で、同事件で 7 名の裁判官が付した共同反対意見は、国連海洋法条約は領域内の犯罪に関連する域外行為に対して国家が規律刑事管轄権（prescriptive criminal jurisdiction）を行使することは禁じていないと述べた」（小島（2025）、pp. 35-36）。この引用の第二文に付されている脚注 14 では、多数意見の判示箇所（224-225 項）しか言及されていない。また、小島（2025）がクラインらに言及する文脈は、ノースター号事件における判事間の対立点とは関係なく、ノースター号事件判決の問題点と今後の国家実行と判例の動向を注視する必要性について述べた文脈である（pp. 39, 47）。

¹⁹ Danae Georgoula and Lan Ngoc Nguyen, “Judicial Reasoning as a Mask: Rationalizing the Transparency of the Law of the Sea Tribunals,” *Journal of International Dispute Settlement* Vol. 16（2025）[hereafter Georgoula et al.（2025）], p. 16.

²⁰ Tanaka（2020）は、「ノースター号事件は、沿岸国の規律管轄権の真の狙いを同定することが、国内法上の犯罪を防止する非旗国の規制権限と航行の自由の間に、特有の緊張関係（particular sensitivity）を生み出すことを鮮明に示した。」（p. 315）とし、本件における性質評価の重要性を示唆するが、どこまで自覚的であったのかは定かではない。

²¹ Honniball（2019）。来田（2022）も、「つまり共同反対意見は、第 87 条と第 92 条が船舶の公海上での給油活動を非旗国の規律管轄権から保護するという多数意見の見解をある程度認めながらも、特に第 87 条が禁止規範を有していないがゆえに、本件に関しては広く認められた管轄権規則が適用されるという立場をとる」（pp. 9-10）、「[...] 共同反対意見は第 87 条が非旗国の規律管轄権に関する禁止規範を有さないことに重点を置き、非旗国規律管轄権の公海への延伸を全般的に否定するのではなく、外国船舶による公海上での行為と非旗国の領域との間に連関さえあれば管轄権の行使が正当化される余地のあることを認めた」（p. 11）と共同反対意見を理解する。他方で、「たとえ多数意見の判示したように UNCLOS 第 87 条および第 92 条が非旗国の規律管轄権行使まで排除するという内容の規範を含んでいるとしても [...]」（p. 15）、「公海上での外国船舶による『合法的な活動』全般につき、非旗国による管轄権行使を制約的に捉えるという ITLOS 判決多数意見のアプローチ [...]」（p. 25）と述べ、多数意見だけを批判する。

そうすると、87 条および 92 条の解釈に関する多数意見による説明の欠如は²²、理由のないことではないことになる。非旗国による規律管轄権の拡張が禁止される場合があるという理解について、判事と当事国ら—イタリアは「萎縮効果 (chilling effect)」と定式化するが²³—の間に異論はなかったため、説明不要と判断したのかもしれない。無論、このことはかかる解釈を正当化するものではない。

それ故、このような判断枠組みが本件で採用された根拠を再構築する必要があるが、しかし、一切行われていない。クラインらは、多数意見を「本件に固有の事実を考慮すれば、妥協的なあるいは常識的な結果の一例かもしれない」と評価するが²⁴、これ以上の説明をせず、その意味するところは定かではない。翻って、対立点を判断枠組みに見出す先行研究は、多数意見が孕む問題点の指摘に集中し、判決に付された宣言や個別意見に十分な注意を払ってこなかった²⁵。確かに、共同反対意見を含めて、これら宣言等の中に、規律管轄権の拡張の禁止が 87 条と 92 条から導かれる理路を明晰に述べたものはない。この点と関係のないものの中にはある²⁶。しかし、「3.4: 本件の示唆と提起した課題」で言及するように、87 条および 92 条の解釈に関して一定の示唆を与える宣言と個別意見があり、多数意見を補完し得る。本件において、何故公海上の合法的活動に対する非旗国の規律管轄権の拡張が禁止されたのか、かかる帰結が 87 条および 92 条から如何に導出されたのかの検討作業を怠れば、92 条の解釈を巡る学説と国際裁判の対立が継続するだけであり、その議論に深化をみることはない。

1.3: 本稿の目的、射程、構成

本稿は、旗国管轄権の排他性が及ぶ範囲という論点に対し、ノースター号事件判決が与える示唆と残した課題を明らかにすることを目的とする。したがって、本稿では、ノースター号事件判決に関して特に議論が集中した国連海洋法条約 87 条とその関連規定の解釈に限定して検討を行い、その他の論点については必要な範囲で言及する。

本稿は、まずノースター号事件判決の事実の概要と判旨を紹介し（「2. 事実の概要と判旨」）、本件の背景と先行研究を改めて整理した上で、多数意見と共同反対意見の対立点が、本件イタリア検察の行為の性質評価にあり、判断枠組みは共有されていたことを示す（「3.3: 本件の対立点」）。次に、当該判断枠組み、つまり旗国管轄権の排他性が非旗国による規律管轄権の拡張にまで及ぶ場合があると解された根拠を、判決に付された宣言と個別意見に着目して再構成する。それにより、かかる解釈は航行の円滑化を確保するという点に合理性があり、国連海洋法条約の規律構造に照らせば導出され得るという示唆と、船舶とこれに関与する人に対する非旗国措置の合法性の基準が各々異なるものなのか不明確であるという課題を示す（「3.4: 本件の示唆と提起した課題」）。さらに判決後の展開にも触れ、こうした示唆と課題を踏まえた議論が行われていないことを指摘する（「3.5: ノースター号事件判決以後」）。なお、本件における対立点の理解と判断枠組みの根拠は独立した関係にあるが、上述の通り、先行研究の理解に混乱が見られるため、前者も本稿で扱う。

²² 本件多数意見による理由付けの欠如を批判するものとして、例えば、吉田 (2020), p. 121. Honniball (2019). Vichvaneadhdhiran (2023), p. 1983. Georgoula et al. (2025), pp. 15-16. Arron N. Honniball, "Exclusive 'Jurisdiction' on the High Seas Revisited: The Diverging Conceptualisation and Application of Article 92 of UNCLOS in The Enrica Lexie Incident Award," *Ascomare Yearbook on the Law of the Sea 2021* Vol. 1 (2021) [hereafter Honniball (2021)], p. 208.

²³ *ITLOS Pleadings, Minutes and Documents 2019, Vol. 27, M/V "Norstar" (Panama v. Italy)*, pp. 674-675. 萎縮効果とは言わないが同趣旨の主張として、cf. Counter-Memorial of Italy, para. 87, p. 201. Rejoinder of Italy, para. 48, p. 423.

²⁴ Klein et al. (2022), p. 280.

²⁵ 薬師寺 (2021) はエンディアエ判事の個別意見およびラッキー判事の個別意見 (p. 548)、キティッチャイスレー判事の宣言 (p. 556) に、来田 (2022) はキティッチャイスレー判事の宣言に触れる (p. 16)。Honniball (2019) は、判決を肯定的に評価するケリー判事の宣言に対して多数意見が理由を示していないと異議を唱える。Bantz (2020) は、寄港国管轄権についてキティッチャイスレー判事が言及したとだけ述べる (p. 11)。Klein et al. (2022) は、公海へのアクセス権が多数意見において否定されたという文脈でラッキー判事の個別意見を紹介するに留まる (pp. 274-275)。

²⁶ Declaration of Judge Jesus, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, pp. 128-129. Déclaration de M. le juge Gómez-Robledo, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, pp. 138-143.

また、本稿では判決のパラグラフ番号を、本文中に丸括弧で記す（例えば、(69 項)）。亀甲括弧内は筆者による補足または省略である（例えば、[...] は省略を意味する）。ITLOS とは、国際海洋法裁判所を指す。また、本稿で重要なのは、非旗国が如何なる措置をいずれの海域で実施したのかであって、そのカテゴリーではないという立場から、非旗国、沿岸国および寄港国は、いずれも船舶の旗国ではないため、互換的に用いる。また、国家管轄権については学説上、三分論（規律管轄権、司法管轄権、執行管轄権）と二分論（規律+司法管轄権、執行管轄権）の対立があり、本件判断が二分論に立脚した点も批判されている²⁷。本件判断を理解するには、これと同じ概念枠組み、つまり二分論を用いることが有用であるという考えから、本稿も二分論に基づいて検討を行う。

2. 事実の概要と判旨

2.1 : 事実の概要 (1 - 86 項)

ノースター号は、パナマ国旗を掲げる石油タンカーであり、*Inter Marine* 社（ノルウェー登記）が所有、*Nor Maritime Bunker* 社（マルタ登記）が傭船していた。1994 年から 1998 年にかけて、同船は公海で巨大ヨットへの給油に従事しており、*Rossmare International* 社（イタリア登記）がブローカーとして活動していた（69 項）。

1997 年、イタリアの関税警察は、*Rossmare International* 社およびノースター号の活動の捜査に着手し、その結果、*Inter Marine* 社の代表ら、ノースター号の船長および *Rossmare International* 社の社長等 8 名の個人に対して刑事手続を開始した（70 項）。1998 年 8 月 11 日、サヴォナ裁判所検察は、ノースター号に対する押収令状（Decree of Seizure）を発給し、船舶およびそこに積まれた燃料製品は、罪体（*corpus delicti*）²⁸として取得されなければならない、特に、それらを通じて捜査中の犯罪が行われたとして、当該物品の押収を指示した（71 項）。同日、サヴォナ裁判所検事局は、パルマ・デ・マヨルカ裁判所検事局（スペイン）に、司法共助を要請し（74 項）、1998 年 9 月 25 日にパルマ・デ・マヨルカ当局はノースター号を押収した（75 項）。1999 年 1 月 18 日、サヴォナ裁判所検察は、ノースター号の返還要請を却下した。「捜査のため、船舶を抑留することが依然として必要である。何故なら、違法に給油した者による船舶の潜在的認識（potential recognition）に関する捜査上の緊急性がいまだに存在するためである」（76 項）という。同年 2 月 24 日サヴォナ裁判所予備審問官は、ノースター号が既に「証拠押収（probative seizure）」²⁹の対象となっていることに留意し、「予防押収（preventative seizure）」を命令した（77 項）。3 月 11 日に、サヴォナ裁判所検察は、2 億 5000

²⁷ チェルヌシュ（Máté Csernus）は、国家管轄権の三分論に依拠しながら、ローテウス号事件判決、ノースター号事件判決、エンリカ・レクシエ号事件判決を分析し、一連の判断における旗国管轄権の排他性に関する極めて論争的な説示について、それらが傍論（*obiter dicta*）であると指摘する（Máté Csernus, “Might Contain Traces of Lotus: The Limits of Exclusive Flag State Jurisdiction in the Norstar and the Enrica Lexie Cases,” *Leiden Journal of International Law* Vol. 36 (4) (2023)）。国家管轄権の三分論に関しては、各管轄権がそれぞれ特徴を有するとし、異なる基準によって評価されるとするが（p. 955）、如何なる基準なのかを明言しない。他方で、「国連海洋法条約 92 条 1 項の目的に照らせば、司法管轄権は、論理的に規律管轄権と同じグループに分類されるべきである」（p. 958）と述べて、国家管轄権の二分論に屈する。本稿で検討するノースター号事件判決について、最も批判を浴びた点が傍論に過ぎないと述べるものの、「司法管轄権の行使として押収令状を発給したことが、『ノースター号』の航行の自由を侵害したことは自明ではない」として、傍論だとしても同判決に対する批判を免れ得ないことを認める（p. 960）。傍論として述べられたことが、必ずしも、間違った実定法の理解であることも、法学上重要でないことも意味せず、傍論だからといって無視するわけにはいかないだろう。本稿ではこれ以上の深入りを避けた。

²⁸ 罪体（*corpus delicti*）とは、犯罪の実行のために使用された物およびそれによって得られた収益を指す（*ITLOS Pleadings, Minutes and Documents 2019, Vol. 27, M/V “Norstar” (Panama v. Italy)*, p. 214）。

²⁹ イタリア刑事訴訟法上、押収には「証拠押収」、「予防押収」と「保全押収（conservative seizure）」の三形態ある。「証拠押収」とは、証拠収集のために行われ、罪体および犯罪に関するあらゆる要素が収集されることを確保するために行われる（*Ibid.*）。他方で、「予防押収」と「保全押収」は、証拠押収とは異なり嫌疑（*fumus*）を要する押収で、犯罪（*wrongdoing*）の証拠が必要であり、予防的措置であるとされる（p. 24）。なお、『保全押収』および『予防押収』は、それぞれ『犯罪から生じた民事責任および刑事上の訴訟費用の支払い等の履行の確保』および『犯罪の継続または新たな犯罪の予防』を目的とするものであるが、両者ともに物的『保全処分（*misura cautelari*）』に属するものとされ、その適用権限は裁判官・裁判所に限定されている（松田岳士『イタリアにおける刑事手続改革と参審制度』（大阪大学出版会、2015 年）308 頁）。

万イタリアリラに設定された保証金の支払い、または保証人による支払いを条件に、ノースター号が返還され得ることを認めたものの、そのような保証金が支払われることはなく、船舶は押収されたままであった（78 項）。2000 年 1 月 20 日に 8 名の諸個人に対する起訴状が発給され、2002 年後半からサヴォナ裁判所で審理が開始された（79 項）。

2003 年 3 月 14 日、サヴォナ裁判所は無罪判決を下すと同時に、ノースター号の返還命令を下し（80 項）、3 月 18 日には、パルマ・デ・マヨルカ裁判所に、返還命令の実施を要請した（81 項）。3 月 21 日、サヴォナ裁判所は、*Inter Marine* 社に返還命令を伝達したが、船主はノースター号の所有を得ることはなかった（82 項）。7 月 22 日付けのバレアレス州海事局局長の書簡によれば、ノースター号の「押収と抑留を撤回する文書」は 7 月 21 日に発行されたが、パナマは、船主はそのことを知らされておらず、当該文書の写しを受け取ったこともなかったと主張する（83 項）。8 月 18 日にサヴォナ裁判所検察が、8 名の個人のうち 7 名の無罪判決に関して控訴した（84 項）。2005 年 10 月 25 日、ジェノア控訴裁判所は、サヴォナ裁判所判決を支持した（84 項）。

2006 年 9 月 6 日、バレアレス諸島港湾局は、ノースター号の撤去の許可を要請した（85 項）。10 月 31 日、ジェノア控訴裁判所は、サヴォナ裁判所判決が「執行されなければならない」、「船舶の処遇は、権利を有する当事者に返還された後の問題であり、本裁判所の管轄には属さないため、決定すべき事項は存在しない」とする命令を下した（85 項）。11 月 13 日にジェノア控訴裁判所は、2006 年 10 月 31 日命令の写しをバレアレス諸島港湾局に送付した（85 項）。2015 年 3 月 25 日、ノースター号の競売が告知され、8 月には廃棄物処理業者によって購入され港から移動された（86 項）。

2015 年 11 月 16 日、パナマがイタリアを ITLOS に提訴し（1 項）、2016 年 3 月 11 日にイタリアは先決的抗弁文書を提出（17 項）、2016 年 11 月 4 日には先決的抗弁判決が下され、2019 年 4 月 10 日に本案判決が下された。

2.2 : 請求事項（68 項）

パナマは、以下の認定を裁判所に請求した。刑事管轄権を行使して、公海上での給油活動に関税法を適用するに際して、特にノースター号の押収（arrest）を指示し要請したことによって、イタリアが、公海を航行し正当な（legitimate）³⁰商業活動を実施する能力（ability）を妨害したこと、および当該パナマ船舶の運航に利害を有する人々の訴追によって、イタリアが、国連海洋法条約 87 条 1 および 2 項と関連する他の規定で定められている、パナマおよびその旗を掲げる船舶が享受する、航行の自由ならびにこれと関連する他の国際法上合法的な海洋利用の権利を侵害したこと。故意にノースター号の抑留を継続し、無限定に刑事管轄権を行使し公海上で行われた給油活動に関税法を適用したことによって、イタリアは国際法に反して行動し、信義誠実に行動する義務と、国連海洋法条約 300 条に規定された権利の濫用とならない方法で行動する義務に違反したこと。以上の違反の結果として、イタリアはパナマとノースター号の運航に関与する全ての人々が被った損害の賠償責任を負うこと。イタリアは本件から生じた訴訟費用の支払いにも責任を負うこと。

他方でイタリアは、以下の認定を請求した。パナマの請求が、ITLOS の管轄の範囲外にあるまたは受理可能でない、もしくは本件手続中に定式化された主張によれば、本案において理由がないため、パナマの請求を却下すること。パナマは本件から生じた訴訟費用を支払う責任を負うこと。

³⁰ 判決では lawful（225 項等）が用いられるが、本件では互換的に理解されているように思われる。

2.3 : 判旨 (87 - 469 項)

「IV. 証拠法」(87 - 99 項)、「V. 管轄の範囲」(100 - 146 項)は省略。

「VI. 国連海洋法条約 87 条」(147 - 231 項)について、押収令状、その執行要請ならびにノースター号の押収および抑留が国連海洋法条約 87 条の違反であるかどうか争われた (147 項)。まず、押収令状とその執行が関係する活動について (153 項)、パナマは押収令状が公海上の活動に関係していること、船舶が押収される原因となった活動は公海上で行われた活動であったと主張した (154 - 159 項)。イタリアは、押収令状の対象が公海上の給油活動ではなく、イタリア領域内の犯罪を対象とするものであって、ノースター号が抑留されたのは、密輸および脱税を中核的要素とする一連の犯罪の罪体であったためと主張した (160 - 164 項)。

裁判所は、押収令状執行の要請をする嘱託書 (the letter rogatory) において、本件と関連するノースター号に関する活動とは、①船舶用の燃料がイタリアの港で免税を受けて購入され、ノースター号に積み込まれたこと、②ノースター号がイタリア領海外で巨大ヨットに給油していたこと、③当該巨大ヨットが、当該製品の所有を告げずにイタリアの港に寄港したこと、という 3 つの要素から構成されることに留意して、①③がイタリア領域内で行われたものであり、②がイタリア領海外、つまり公海上で発生したものであるとした (166 項)。裁判所は、押収令状の内容 (168 - 172 項) およびサヴォナ裁判所検察からスペイン当局への要請等の各種の文書 (173 - 185 項) から、押収令状とその執行が、イタリア領域内の犯罪とノースター号の公海上の給油活動の両方に関係していると判断した。さらに、公海上のノースター号の給油活動が、実際には、押収令状とその執行の対象となる諸活動の不可分かつ中心的な要素を構成していることを証拠が示しているとし (186 項)、国連海洋法条約 87 条が本件において適用可能性を有すると判断した。87 条違反の有無については、特に同条で規定される航行の自由が如何に解釈され、本件に適用されるのかに基づいているとした (187 項)。

次に、国連海洋法条約 87 条 1 項の航行の自由の意味と範囲 (①航行の自由が適用可能な場所はどこか、②何が航行の自由の侵害を構成する行為か、③航行の自由が沿岸国の刑事および関税法の公海への域外適用を禁止するために援用され得るか)、④イタリア国内裁判所の決定の本件との関連性、⑤87 条 2 項の妥当な考慮義務の違反の有無が争われた (189 項)。まず、裁判所の関心は、自国領域内で行われた犯罪に関与した人物を捜査し訴追するイタリアの権利ではなく、ノースター号の公海上での活動に対するイタリアの行動にあるとする (212 項)。裁判所は、公海の自由かつ開かれた地位のコロラリーの一つが、例外的状況を除いて、如何なる国も公海上の外国船舶に対して管轄権を行使できないということであることを留意し、もし航行の自由を行使する主要な手段たる船舶が、公海上で他国の管轄権に服することがあれば、航行の自由は幻想となるだろうとして、ローテュス号事件判決を引用する。「国際法によって定められた特別の場合を除いて、公海上の船舶が、その旗を掲げるところの国以外の如何なる権力 (autorité / authority) にも服さないということは確かに真実である。海洋自由の原則によって、つまり、公海上には如何なる領域主権も及ばないため、如何なる国家も公海上の外国船舶に対して如何なる管轄権 (des actes de juridiction quelconques / any kind of jurisdiction) も行使し得ない」(Arrêt no 9, 1927, C.P.J.I. série A, no 10, p. 25) (216 項)。裁判所によれば、この原則は、国連海洋法条約 92 条に明らかに反映されているという (217 項)。公海に対する主権の主張の無効の概念と公海上での旗国の排他的管轄権の概念は、自由で開かれた公海の法的地位に内在するものとされ、したがって、国連海洋法条約 87 条が解釈されるとき、89 条および 92 条に依拠され得ると判断した (218 項)。

①～⑤の争点について、裁判所の見解は以下のとおりである。公海上での給油活動は、国連海洋法

条約および国際法の他の規則によって規定された条件に従って行われる航行の自由の一部であり、それ故、ノースター号が公海上でレジャーボートに給油することは、87 条の航行の自由に含まれる（219 項）。国家が自国の内水に主権を行使していることから、外国船舶は、国連海洋法条約または国際法の他の規則によって認められない限り、そこで航行する権利を有さないため、航行の自由が港を出港し、公海へのアクセスを得る権利を含むとする解釈は、内水の法的地位と合致しない（221 項）（①）。如何なる国家も公海上の外国船舶に対して管轄権を行使できないため、外国船舶の航行の干渉となる如何なる行為も、または公海上の外国船舶に対する管轄権の行使も、国連海洋法条約またはその他の条約によって正当化されない限り、航行の自由の違反を構成する。言うまでもなく、公海上の外国船舶に対する物理的または物質的干渉は航行の自由を侵害する（222 項）（②）。しかしながら、公海上で物理的干渉または執行（enforcement）に関係しない行為であっても、航行の自由の侵害となることはあり得る（223 項）。萎縮効果が生じたかどうかは関係がなく、公海上の外国船舶の活動を旗国以外の国家の管轄権に服せしめる如何なる行為も、国連海洋法条約または他の条約に明示的に規定された例外的場合を除いて、航行の自由の違反を構成する。それ故、ノースター号の公海上の給油活動に対して、イタリアが自国の刑事法および関税法を適用したことは、それ自体、萎縮効果の有無に関係なく、国連海洋法条約 87 条の航行の自由の侵害を構成する（224 項）（②）。旗国の排他的管轄権の原則が国連海洋法条約 87 条の航行の自由の内在的構成要素（an inherent component）であって、旗国以外の国による公海上での執行管轄権の行使だけでなく、外国船舶が公海上で行う合法的活動に対して規律管轄権を拡張することも禁止している。ある国が自国の刑事法および関税法を公海に適用して、そこでの外国船舶の活動を犯罪化する場合、国連海洋法条約または他の条約によって正当化されない限り、それは国連海洋法条約 87 条の違反を構成する。当該国が公海上でそれら法の執行を差し控えたとしても同様である（225 項）（③）。イタリアの本件における中心的な主張は、押収令状が執行されたのは公海ではなく、内水であるために、国連海洋法条約 87 条の適用がなく、ましてや違反などないというものであるが、こうした主張が説得的であるとは考えない。裁判所は、87 条の適用可能性または違反の評価にあたって、執行場所が問題となることを知っている。しかしながら、だからといって、執行場所がこの問題の唯一の基準とはならない。イタリアの主張とは反対に、執行が内水で行われたとしても、87 条は依然として適用可能であり、自国の刑事法と関税法を、公海上の外国船舶の活動にまで域外に拡張し犯罪化するならば、87 条の違反となり得る。したがって、国連海洋法条約 87 条 1 項が本件で適用可能であり、イタリアが自国の刑事法と関税法を公海にまで拡張し、押収令状を発給し、そしてスペイン当局にその執行を要請したこと—そして後に実行された—によって、ノースター号の旗国たるパナマが当該規定に基づいて享受する航行の自由を侵害したと考える（226 項）。ITLOS とイタリア国内裁判所の職務は相互に独立している。如何なる犯罪もイタリア法上行われていないというイタリア国内裁判所の決定は、ノースター号の押収が国連海洋法条約上違法であるということを経ずしも意味しない（228 項）（④）。以上に照らして、裁判所は、イタリアが、サヴォナ裁判所検察が発行したノースター号に対する押収令状、その執行の要請ならびに当該船舶の押収および抑留を通じて、国連海洋法条約 87 条 1 項に違反したと結論付ける（230 項）。本件紛争は、自国船舶のノースター号に関するパナマの航行の自由の行使に関係しており、イタリアの航行の自由の行使と関係する紛争はないため、イタリアの妥当な考慮義務違反は問題になり得ない（231 項）（⑤）。

「VII. 国連海洋法条約 300 条」（232 - 308 項）は省略。

「VIII. 賠償（Reparation）」（309 - 462 項）について、パナマが被った損害はいつから生じたのか（324 - 332 項）、ノースター号の押収後に因果関係の中断があったか（336 - 361 項）、パナマが損

害軽減義務を負うか（371・380項）、イタリアの違法行為によって引き起こされた損害の範囲とその損害額（385・393項）が争われた。裁判所は、賠償は、ノースター号の押収および抑留によって直接引き起こされた損害を含むとした（335項）。因果関係は2003年3月26日に中断したと結論付けられた（370項）。パナマの損害軽減義務について、損害賠償請求が別の理由により却下されるとし（383項）、この点は問題にならなかった。ノースター号の損失はイタリアの違法行為によって直接引き起こされたもので（406項）、ノースター号が押収時に堪航性を欠いていたと結論するのに十分な証拠がないことから（410項）、ノースター号の損失として285,000米ドルが支払われなければならないと判示する一方で（417項）、船主の逸失利益（432-433項）、賃金の支払い（438項）、登録料と税金の支払い（443項）、ノースター号の傭船者の損害（448項）、自然人に対する損害（452項）に関して、パナマがそれらの損害額または因果関係を証明していないとして却下した。

「IX. 訴訟費用」（463 - 468項）は省略。

「X. 主文」（469項）では、以上の理由により、裁判所は、(1) イタリアは国連海洋法条約87条1項に違反したと判示し（15対7）、(2) 本件で87条2項は適用可能ではないと判示し（全員一致）、(3) イタリアは300条に違反していないと判示し（20対2）、(4) ノースター号の損失について、285,000米ドルに利息（1998年9月25日から本判決の日まで）を加えて、パナマに支払うことを決定し（15対7）、(5) その他の請求については、金銭賠償を命じないことを決定し（19対3）、(6) 各当事国が自らの訴訟費用を負担すべきことを決定した（全員一致）。

なお、本件判決の発出後、パナマは判決の履行についてイタリアに連絡をとった³¹。イタリアは、判決には不服ではあるが、賠償金を支払ったとされる³²。

3. 検討

3.1：本件の背景

本件で解釈の対象となった国連海洋法条約92条は、公海上の船舶に対して、旗国に排他的管轄権を認める規定である。「1.1：旗国管轄権の排他性を巡る見解の相違」でも述べた通り、同条にいう排他的管轄権とは、国連海洋法条約の規律構造および国家実行から、公海上の執行管轄権を指すという理解が多数説である。その趣旨は、航行の自由の保護にあるとされる³³。

今日では、便宜置籍船問題の顕在化や環境規制の強化、海上犯罪の多様化によって、非旗国措置が必要とされ、条約等を通じて拡充されてきた³⁴。国連海洋法条約2条によれば、内水には寄港国の主権が及ぶため、そこに停泊中の外国船舶に対して包括的な権限が認められる。さらに近年では、公海上の外国船舶の一定の行為の取締りを目的に、寄港国が、入港時における当該外国船舶の書類の不備や虚偽申告を違法化することで、管轄権行使を属地主義に基づいて正当化する実行がある。学説はこれを「人工的属地主義」として理論化する³⁵。

それ故、92条の旗国管轄権の排他性が規律管轄権にも及ぶものと解し、イタリアの87条1項の違

³¹ UN Doc. SPLOS/30/2 (31 March 2020), para. 84, p. 17.

³² Natalie Klein and Jack McNally, *Compliance with Decisions of the Dispute Settlement Bodies of the UN Convention on the Law of the Sea* (Brill, 2023), p. 109.

³³ Guilfoyle (2017), p. 703.

³⁴ E.g. Robin Geiß and Christian J. Tams, “Non-Flag States as Guardians of the Maritime Order: Creeping Jurisdiction of a Different Kind?” in Henrik Ringbom (ed.), *Jurisdiction over Ships Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea* (Brill Nijhoff, 2015).

³⁵ 「人工的属地主義」に賛同しているわけではなさそうだが、Cedric Ryngaert and Henrik Ringbom, “Introduction: Port State Jurisdiction: Challenges and Potential,” *The International Journal of Marine and Coastal Law* Vol. 31(3) (2016), pp. 381-385.

反を認定した多数意見は、大きな波紋を呼ぶこととなった。7 名の判事の共同反対意見だけでなく、多くの学説および判例評釈からも批判を浴びた。

3.2: 多数意見に対する批判の概要

7 名の判事による共同反対意見および数多くの学説や判例評釈の批判の矛先は、多数意見がイタリアの国連海洋法条約 87 条 1 項違反を認定したことおよびその理由付けに向けられている。

共同反対意見によれば、公海上の給油活動に対してイタリアが刑事管轄権を行使したのではないという³⁶。多数意見は押収令状がノースター号の給油活動を対象にしたと述べるが³⁷、押収令状においてノースター号は罪体として言及されたにすぎず、それだけではかかる活動を対象とし、かつ犯罪化したというには不十分であるため、87 条の違反はないこと³⁸、仮に押収令状がノースター号の給油活動を対象とし犯罪化していたとしても、捜査の焦点は手段としての船舶の使用であって、犯罪の一部が自国領域で発生した場合や十分な連関がある場合には、自国の領域外に「刑事規律管轄権 (prescriptive criminal jurisdiction)」を拡張することは広く認められており、イタリアによる当該管轄権の行使を正当化できる十分すぎるほどの連関がある、と多数意見を批判する³⁹。

92 条にいう「排他的管轄権」が非旗国による公海上での執行管轄権を指すという理解に基づく学説は、多数意見が示す 87 条と 92 条の解釈論には実証性が欠けており⁴⁰、ローテュス号事件判決の理解も誤っていると指摘する⁴¹。さらに「海洋環境の保護等 [...] もあわせ考慮すれば、[...] 必ずしも真正で長期的な海洋利益に結びつくものとは思われない」といった、多数意見が惹起しかねない悪影響も指摘されている⁴²。また、非旗国措置とこれを肯定する学説の増加を踏まえて、多数意見の一般化に慎重な見解もある⁴³。

他方で、詳細は明らかではないが、多数意見を比較的肯定的に評価する見解もある。例えば、「裁判所の 87 条の解釈は、沿岸国が自国の利益を害すると考える一連の活動に、公海の自由として認められる外国船舶の諸活動が含まれている場合、そうした活動に関して、外国船舶に沿岸国管轄権を行使する誘惑に対する、強力な歯止めを与えるものである」と評されることもある⁴⁴。

3.3: 本件の対立点

ところが、本件における根本的な対立点は、解釈の実証性の有無というよりは、むしろ、87 条と 92 条の解釈論は共有されていた中で、イタリアの行為の性質を巡る評価の差異にあったと考えられる。

実は、多数意見と共同反対意見の間で、国連海洋法条約 87 条および 92 条の解釈は通底している。多数意見は、特段の根拠も挙げずに 92 条が「外国船舶が公海上で行う合法的活動に対して規律管轄権を拡張することも禁止している」（225 項）と理解した。他方で、共同反対意見は、「87 条は、船舶

³⁶ Joint Dissenting Opinion of Judges Cot, Pawlak, Yanai, Hoffmann, Kolodkin and Lijnzaad and Judge ad hoc Treves, *ITLOS Reports 2018 - 2019* [hereafter Joint Dissenting Opinion (2019)], para. 21, p. 262.

³⁷ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 22, p. 262.

³⁸ Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 26-27, pp. 263-264.

³⁹ Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 28-33, pp. 264-265. 連関の存在による正当化は、多くの学説が認める（薬師寺 (2021), p. 555. 来田 (2022), pp. 13-14. Collins (2019). Honniball (2019). Miles (2020), p. 122. Becker-Weinberg (2021), p. 114). Honniball (2019) は、「公海または排他的経済水域における外国船舶の活動に対して域外規律管轄権を行使することは、有効な法的基礎 (a valid legal basis) がなければ、国連海洋法条約 87 条に違反する」可能性を認める。

⁴⁰ 吉田 (2020), pp. 120-121. 薬師寺 (2021), pp. 554-555. 小島 (2025), pp. 40, 46. Honniball (2019). Miles (2020), pp. 121-123. Vichvaneadhdhiran (2023), p. 1983.

⁴¹ 吉田 (2020), pp. 121-122. 薬師寺 (2021), pp. 553-554. 来田 (2022), pp. 11-13. Honniball (2019).

⁴² 引用文は、薬師寺 (2021), p. 559. 来田 (2022), p. 28. 小島 (2025), p. 50. Miles (2020), pp. 122-123. Tanaka (2020), p. 310. Demontis (2021), p. 114.

⁴³ 来田 (2022). 小島 (2025).

⁴⁴ Bantz (2020), pp. 10-11.

の自由な移動を、主に、公海上の非旗国による執行管轄権の行使から保護している」⁴⁵、「87条は、非旗国の規律管轄権から公海上の船舶を保護することもある」⁴⁶、「さらに、国連海洋法条約の条文も、その起草過程も、他の条約や慣習国際法、国家実行のいずれにおいても、87条とそのコロラリーたる92条が公海上の活動に対する非旗国による規律刑事管轄権の行使を完全に排除することを示すものではない」⁴⁷、「原則として、公海上での給油活動は合法的な活動だと考えることができる。それ故、かかる活動は、87条および92条によって燃料補給船の旗国以外の国家による規律管轄権から保護される」と述べる⁴⁸。つまり共同反対意見は、非旗国による規律管轄権の拡張が87条と92条によって禁止される場合があることを否定していない。それ故、この点につき、判事間に異論はなかったことになる。

もっとも、その射程は定かではない。国連海洋法条約または他の条約によって別段の定めがある場合を除き、多数意見は、87条および92条の違反となる規律管轄権の拡張とは、外国船舶が公海上で行う国際法上合法的な活動—本件では航行の自由に含まれる活動—に対する措置とする（225項）⁴⁹。これに対して、共同反対意見は「規律刑事管轄権」という表現を多用し⁵⁰、「イタリアは、こうした〔脱税および密輸という〕事情がなければ合法的な活動を、犯罪計画に不可欠な一部として捜査する権利を有していた」とも述べる⁵¹。共同反対意見は、多数意見が示す射程を否定するものではなく、ノースター号の活動を、国連海洋法条約が認めるような合法的な活動ではないと捉えているように思われる。

それにもかかわらず、結論に差異が生じたのは、本件におけるイタリア当局の行為の性質評価を巡る対立に起因する。本件では、イタリアによる押収令状の発給およびスペインに対するその実施要請が、ノースター号の公海上の給油活動を「犯罪化」するものであったかどうかについての評価が争われ、これを肯定する多数意見と否定する共同反対意見に分裂した。共同反対意見は、「通常、起訴を巡る関連文書には、被疑者の〔犯罪に〕関連する一連の行為が記載され、それには問題となる犯罪行為の手段として用いられた物、つまり罪体の所有および使用ならびに犯罪計画の一部たる行為が含まれる。しかし、そのような記載は、罪体となり得る物の所有および使用が、または犯罪計画の一部たる行為それ自体が、違法であるとか犯罪であることを必ずしも意味しない。これらを記載する起訴関連の文書が、罪体の所有や使用、犯罪計画の一部となる行為を犯罪化するとか、対象にするとかということも意味しない。犯罪へと至る一連の出来事の全ての要素が必ずしも犯罪というわけではない」と述べ⁵²、ノースター号は罪体に過ぎず⁵³、押収令状の発給によって、ノースター号の公海上での給油活動が犯罪化されたと認定するには不十分であり、したがって、本件において87条の適用可能性があり、その違反もあったと認定するのにも不十分であるという⁵⁴。公海上の行為に対して、それが自国領域で発生した犯罪に不可欠な要素であり、国際法によって禁止されていない限り、規律刑事管轄権を行使でき、87条はそのような禁止を含まないとする⁵⁵。多数意見の性質評価を仮に受け入れても、イタリアは給油活動それ自体を対象としたのではなく、捜査の焦点は領域内で発生した犯罪の手段として船舶が用いられたことにあり、そのような給油活動は合法的な活動ではなく⁵⁶、また、自国領域で

⁴⁵ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 15, p. 260.

⁴⁶ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 17, p. 261. 圏点は筆者によるもの。

⁴⁷ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 19, p. 261. 圏点は筆者によるもの。

⁴⁸ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 29, p. 264.

⁴⁹ 多数意見は「合法的な活動」としか述べていないが、共同反対意見もそれが国際法上の合法性を指すと理解している (Joint Dissenting Opinion (2019), para. 20, pp. 261-262)。

⁵⁰ Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 18, 19, 28, 31-36, pp. 261, 264-266.

⁵¹ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 30, p. 264.

⁵² Joint Dissenting Opinion (2019), para. 23, p. 263.

⁵³ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 26, p. 263.

⁵⁴ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 27, pp. 263-264.

⁵⁵ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 36, p. 266.

⁵⁶ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 30, p. 264.

発生した犯罪と十分な連関がある領域外の行為に対して国家が規律刑事管轄権を拡張できることは広く認められているから、自国の措置を国際法上正当化でき⁵⁷、87 条の違反にはならないという⁵⁸。

それに対して、多数意見が重視したのは押収令状の目的、それも、ノースター号の押収に至ったイタリア当局の当時の自己認識であったように思われる。多数意見は、多数の文書を挙げて（171-185 項）、押収令状の内容と目的（objective）を検討している（173、178 項）。例えば、令状には、ノースター号がイタリア領海外で給油活動を行っており、免税が認められる目的で購入した軽油を当該目的以外で販売しているという記載があることや、ノースター号の領海外での拿捕の可能性にも言及していること（171 項）⁵⁹、サヴォナ検察からスペイン当局への実施要請書において、サヴォナ検察が『沖合給油活動』として知られる現象を徹底的に捜査してきた」と述べている点（173 項）、返還拒否命令において、犯行の証拠（*fumus commissi delicti*）として「特に、ノースター号がイタリア領海外に位置し、そこでヨーロッパの港に向かうヨットに給油していた」と述べている点等である（179 項）。さらに、返還拒否命令には「ノースター号が給油活動を実施できることは争われていない。争われたのは、実施された活動が給油活動から程遠いものであったこと—この点に関して注目すべきは、『燃料受領書』がヨットの所有者宛てに、シルヴィオ・ロッシ〔*Rossmare International* 社代表〕とアルヴェ・モルク〔*Inter Marine* 社社長〕の合意に基づいて不正に作成されていたということである」と、控訴状には「我々は、押収された船舶が給油活動を実施できるか否かを争っているのではない。争っているのは、実施された活動が実質的には給油活動から大きく異なっていたことである」と記載されており、これらを共同反対意見は、イタリアがノースター号の給油活動を違法だと主張していない証拠として挙げる⁶⁰。ところが、両文書における第二文は、公海上の給油活動がイタリア国内法上正当な形で行われていないことを意味しているようにも読める。本件でイタリア当局が問題視すべきだった行為とは、ノースター号の関係者がイタリア国内で軽油を購入した際に、免税を受けるために虚偽の目的を申告したこと、公海上で給油を受けた巨大ヨットが給油の事実を申告せずに入港したことであって、ノースター号が公海上で給油を行うことそれ自体ではない⁶¹。それにもかかわらず、イタリア当局が、一連の文書でノースター号の公海上での給油活動に執拗に言及し、ノースター号が証拠物に過ぎないという態度を明々白々に示していないのは、それがイタリア国内法上の犯罪行為であるという理解に基づいていたようにも見える。この意味で、「自国の刑事法および関税法を公海に適用して、ここでの外国船舶の活動を犯罪化」した（224-226 項）、というのが多数意見の捉え方であろう。ただ、多数意見にせよ、共同反対意見にせよ、性質評価を巡って、検証可能性が欠けていることに留意する必要がある。多数の文書が挙げられているが（171-185 項）、サヴォナ裁判所判決を除き、いずれも公開されていないからである⁶²。

以上を要するに、本件は、公海上での物理的干渉を伴わない措置であっても 87 条および 92 条の違反となる場合があることを、多数意見と共同反対意見の双方が認めつつも、イタリア当局の行動が当該場合に該当するか否かの評価が対立した事件であったと言える。本件判事らは全員、旗国管轄権の排他性を巡る少数説を支持しつつ、その射程を「合法的活動」に限定した。「3.1：本件の背景」でも述べたように非旗国措置が整備されてきたとはいえ、非旗国による規律管轄権の拡張が完全に排除さ

⁵⁷ Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 31-34, pp. 264-265.

⁵⁸ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 36 p. 266.

⁵⁹ 多数意見の 171 項については、次も参照されたい。佐古田「前掲論文（【資料】(2)）」（注 12）40-41 頁。

⁶⁰ Joint Dissenting Opinion (2019), para. 21, p. 262.

⁶¹ Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 25-26, p. 263. 多数意見を批判する立場ではあるが、吉田（2020）, p. 118.

⁶² ITLOS Pleadings, Minutes and Documents 2019, Vol. 27, M/V “Norstar” (Panama v. Italy), pp. ix-xxx, 259-268.

れたわけではない⁶³。

3.4：本件の示唆と提起した課題

本件の対立点は以上のように再定位されるが、公海上の外国船舶の合法的活動に対する非旗国による規律管轄権の拡張が87条と92条によって禁止されるという解釈の根拠は、多数意見においても共同反対意見においても示されていない。この点について手掛かりとなるのが、エンディアイエ判事とラッキー判事の各個別意見、ケリー判事とキティッチャイサレー判事の各宣言である。規律管轄権も旗国に専属させることの政策的合理性が前者から、これが法解釈として正当化される理路が後者から得られ、旗国管轄権の排他性を巡る議論に対して示唆を与える。無論、なお残る課題もある。

エンディアイエ判事とラッキー判事は、公海へのアクセス権を認める点で異質だが、港湾での措置が船舶の航行に悪影響を及ぼしかねないという理解を示している。エンディアイエ判事の個別意見によれば、「自由な交通の世界において、そして特に交易のグローバル化が進行する時代にあっては、〔航行の自由という〕原則は、様々な海域に適用される全ての法制度に影響を及ぼす」⁶⁴、「〔公海へのアクセス権がなければ〕船舶は沖合を徘徊するほかなく、海洋へのアクセス権および海洋からのアクセス権、さらに港への出入港や通過の自由を与えなければならない航行の自由を十分に享受できないことになる」⁶⁵、「もし船舶が航行の自由とこれに付随する権利を殆ど享受しなければ、旗国の港に、たとえ数千海里先にあるとしても、戻らざるを得ない」⁶⁶という。主たる関心は権利濫用（300条）にあるラッキー判事の個別意見は、論旨が不明な点多々あるが、「航行の自由は権利である。したがって、当該権利行使の如何なる否定、妨害または干渉も、国連海洋法条約87条1項の違反である」⁶⁷、「本件では、ノースター号が違法かつ不当に拿捕、抑留され、その結果、公海上で給油活動—船主と船員の生計の手段—という合法的活動を実施することが妨げられたという点で、公海へのアクセスが違法に拒否された」という⁶⁸。

港湾での措置が船舶の出航とその後の活動に支障を与え得る点を強調するこれらの個別意見は、公海上での執行管轄権の行使だけでなく規律管轄権の拡張も旗国に専属させることの目的が、航行の円滑化にあることを示唆する。というのも、貿易量（トン）ベースでは、依然として、世界の物流の大半が船舶による海上輸送によって行われており⁶⁹、海上輸送の遅延によって、船舶の種類や規模によっては、毎時4万ドルにも及ぶ損失が生じ得るとさえ言われる⁷⁰。その遅延要因には、航行中の船舶に停船を強いる措置だけでなく、港に停泊中の船舶を対象とする措置も含まれる。強制的に対象船舶の出港を阻止する抑留は当然のこと、船舶の乗船検査であっても、その間は停泊していなければならないのであり、程度に差があるとはいえ、航行の遅延を招きかねないという点は同様である。国連海洋法条約の一部の規定（例えば、226条1項（a））、また他の条約規定にも⁷¹、こうした懸念は反映さ

⁶³ Miles (2020) は、「多数意見の国連海洋法条約87条および92条の解釈に従えば、公海上の船舶の行為に触れ、関係し、または何らかの方法で規律しようと試みる非旗国によるあらゆる〔原文イタリック〕規律管轄権および執行管轄権の行使が、航行の自由の違反となる」と述べるが（p. 122）、不正確な記述である。

⁶⁴ Opinion individuelle de M. le juge Ndiaye, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, p. 187.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 188.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 189.

⁶⁷ Separate Opinion of Judge Lucky, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, para. 119, p. 244.

⁶⁸ *Ibid.*, para. 121, p. 244.

⁶⁹ 経済産業省『通商白書』（2020年）193頁。松田琢磨『コンテナから読む世界経済—経済の血液はこの「箱」が運んでいる！』（KADOKAWA、2023年）26頁。

⁷⁰ Timothy Egan, “Some Ships Get Coast Guard Tip Before Searches,” *New York Times* (May 20, 2006).

⁷¹ 国連海洋法条約226条1項（a）と同様に、寄港国措置に一定の限界付けを設ける規定は他にもある。例えば、国連海洋法条約230条1項は非旗国による処罰の上限を金銭罰に限定し、73条2項、226条1項（b）、292条で船舶と船員の早期釈放を規定している。国連海洋法条約以外では、SOLAS条約（1974年）（「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」（1184 U.N.T.S. 2）。1980年発効。当事国数は168ヶ国。）附属書第19規則では、「監督を行う職員は、当該船舶が旅客又は乗組員に危険

れている。海上輸送の遅延が引き起こしかねない莫大な経済的損失に鑑みれば、非旗国による取締りが無制限に認められるべきではない。

以上を踏まえれば、本件判断は、旗国管轄権の排他性を巡る議論に対して、特に「1.1: 旗国管轄権の排他性を巡る見解の相違」で述べた多数説が等閑視してきた、円滑な航行の確保の重要性を再認識させるものとも言える。旗国管轄権の排他性に関する多数説は、港湾での措置の実施が、船舶の出港とその後の航行に支障を生じさせ得ることを全く考慮しない。

他方で、ケリー判事とキティッチャイサレー判事は、国連海洋法条約が全体として体现する旗国と沿岸国の利害の均衡を強調している。ケリー判事の宣言によれば、「国連海洋法条約は、一方で、[...] 公海上での旗国の諸利益と、他方で、[...] 沿岸国の諸利益の極めて繊細な均衡を表している。[...] 本判決は、とりわけ、一方で、公海上の航行自由および自国の旗掲げる船舶に対する公海上の旗国の排他的管轄権に関連する規定と、他方で、船舶の諸活動—すなわち給油活動—に関する沿岸国の管轄権や権限に関する規定を、具体的に解釈し、本件事実への適用を通じて、国連海洋法条約の諸規定の範囲と意味を適切に明確化した、と私は考える」という⁷²。つまりケリー判事にとって、92 条にいう排他的管轄権が公海上の執行管轄権のみを指すと解釈することは、かかる均衡を崩すものであったことになる。寄港国による取締りと旗国への迅速な通知義務について宣言を残したキティッチャイサレー判事も、「裁判所は、将来的にこれら二つの重要な論点を直接扱う機会に恵まれることを期待している。それによって、国連海洋法条約の当事国の権利義務の均衡が適切に保護され得る」と述べた⁷³。この宣言にいう「国連海洋法条約の当事国の権利義務の均衡」が旗国と非旗国のそれであることは言うまでもない。キティッチャイサレー判事は、国連海洋法条約 218 条、違法漁業防止寄港国措置協定⁷⁴7 条および 11 条、国連公海漁業実施協定⁷⁵23 条を挙げて、寄港国による取締りが無制限に認められているわけではないことに注意を促す⁷⁶。また、国連海洋法条約 27 条 3 項および 73 条 4 項に言及し、外国船舶の取締りを行った際に、当該取締国は旗国にそのことを迅速に通知する一般的義務を負うか否かという論点が生じ得ると述べる⁷⁷。

こうした見解は、国連海洋法条約 87 条および 92 条を、条約の規律構造全体に照らして解釈すべきことを示唆しているように思われる。以下ではこの点を敷衍し、国連海洋法条約の成立背景を概観しつつ、非旗国措置に関する条約の規律構造について論じる。

国連海洋法条約の最大の意義は、海洋利用を巡る包括的な規律枠組みを提示した点にあり、旗国と非旗国との間で権利義務を如何に設定するかはその根幹をなす⁷⁸。同条約は、脱植民地化と海洋技術の急速な進展を背景に、数多くの国家が参加しながら、多岐に渡る事項について海洋法秩序を再編する必要が広く認識された中で⁷⁹、コンセンサス方式とパッケージディールによって成立した。すなわ

を及ぼすことなく航行することができるようになるまで、当該船舶を航行させないための措置をとる。」と規定する。同様の規定は、LL 条約（1966 年）（「1966 年の満載喫水線に関する国際条約」（640 U.N.T.S. 133）。1968 年発効。当事国数は 166 ヶ国。）21 条、STCW 条約（1978 年）（「1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（1361 U.N.T.S. 2）。1984 年発効。当事国数は 167 ヶ国。）10 条、海上労働条約（2006 年）（「2006 年の海上の労働に関する条約」（2952 U.N.T.S. 6）。2013 年発効。当事国数 112 ヶ国。）第 5.1.4 規則等にもある。

⁷² Declaration of Judge Kelly, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, p. 131.

⁷³ Declaration of Judge Kittichaisaree, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, para. 24, p. 153.

⁷⁴ 「違法な漁業、報告されていない漁業及び規制されていない漁業を防止し、抑制し、及び排除するための寄港国の措置に関する協定」（3161 U.N.T.S. 377）。2016 年発効。当事国数は 85 ヶ国。

⁷⁵ 「分布範囲が排他的経済水域の内外に存在する魚類資源（ストラドリング魚類資源）及び高度回遊性魚類資源の保存及び管理に関する 1982 年 12 月 10 日の海洋法に関する国際連合条約の規定の実施のための協定」（2167 U.N.T.S. 3）。2001 年発効。当事国数は 93 ヶ国。

⁷⁶ Kittichaisaree, *Supra* note 73, paras. 5-13, pp. 145-148.

⁷⁷ *Ibid.*, paras. 20-22, pp. 152-153.

⁷⁸ 西本健太郎「国際海事機関（IMO）を通じた国連海洋法条約体制の発展」『国際問題』642 号（2015 年）28-29 頁。

⁷⁹ 山本（1992），pp. 33-35. 林久茂「国連海洋法条約の成立と概要」林久茂ほか編『海洋法の新秩序（高林秀雄先生還暦記念）』（東信堂、1993 年）8-15 頁。

ち、その会議では、各事項や利害関係ごとにグループが多角的に形成され、条約案の交渉と作成が行われることとなった⁸⁰。それ故、一般的合意を達成するためにあらゆる努力を尽くさなければ、諸国の「対立を固定化するだけで、実効性を乏しくする」だけであり（コンセンサス方式）⁸¹、ある事項について他国に譲歩する代償として、別の事項について他国からの譲歩を引き出すことで妥結を図った（パッケージディール）⁸²。だが、それと同時に、国家間で明確な合意に至ることができず、曖昧な規定も少なくない⁸³。92条1項の公海上の旗国の排他的管轄権もそのうちの一つであろう。

したがって、国連海洋法条約の規定は、本来、その規律構造全体に照らしながら解釈されるべきであると言える。コンセンサス方式とパッケージディールを通じて作成された国連海洋法条約は、「海洋の諸問題が相互に密接な関連を有し及び全体として検討される必要がある」と前文にも記されているように、条約全体として多様な利害の均衡を叶えているからである。そうである以上、問題となっている規定のみを頼りに解釈することは、この条約の意義を損ないかねない。非旗国措置に関する国連海洋法条約の規律構造は、沿岸国権限の配分と公海上の活動の法的枠組みという二つの側面から捉えることができる。

沿岸国権限の配分という観点から非旗国措置を巡る国連海洋法条約の規律構造を捉えると、国連海洋法条約は、公海上で物理的干渉さえ伴わなければ沿岸国は如何なる措置も実施できる、というような構造を採っていない。領海においては21条と24条によって、排他的経済水域では56条によって、沿岸国権限は制約を受けている。そしてこれらの規定は、実際の取締りの有無とは無関係に定められている。「1.1: 旗国管轄権の排他性を巡る見解の相違」で述べた旗国管轄権の排他性に関する多数説に従えば、公海においてこうした制約は条約上存在しないことになる。しかし、領海および排他的経済水域でさえ、こうした規律管轄権の行使を限界付ける規定があるにもかかわらず、公海においてはそれが無いと考えるのは、国連海洋法条約の規律構造として不可解である。つまり、外国船舶には、領海では無害通航権（17条）だけが認められ、排他的経済水域では航行の自由と海底パイプラインの敷設の自由（58条）が、公海では公海の自由（87条）としてより一層の自由が認められており、沿岸から遠洋に向けて外国船舶に認められる活動が拡大する。これを沿岸国の側から見れば、沿岸から遠洋に向けて、つまり自国領域から遠ざかるにつれて、徐々に沿岸国権限に制限が付され、それが公海ではより厳格と考えるのが自然である。領海から排他的経済水域へと徐々に権限が縮小していくのに対して、公海に出た途端にそれが拡大するのは不合理であろう。そこで本件では、公海に対する沿岸国権限の制約が、国連海洋法条約87条および92条—おそらく89条も（218項）—に見出されたと考えられる。

公海上の活動の法的枠組みという観点からは、国連海洋法条約は、公海上での一定の活動を、公海の自由（87条）としてその合法性を承認すると同時に、全ての当事国による防止の対象と規定し、その意味で違法化しているものもある。国連海洋法条約は、航行の自由をはじめとして、6つの活動を公海の自由に含まれるものとして明記している。本件で問題となった公海上での給油活動は、航行の自由の一部として判決で明認された（219項）⁸⁴。他方で、国連海洋法条約は、海賊行為の抑止（100条）、麻薬又は向精神薬の不正取引の防止（108条）、公海からの無許可放送の防止（109条）に関する、全ての当事国が負う協力義務を定める。その内容は定かでない部分もあり、具体的な措置に言及

⁸⁰ 山本（1992），pp. 36-37.

⁸¹ 古賀衛「海洋法条約交渉手続の特徴とその影響」『国際法外交雑誌』84巻3号（1985年）96頁。

⁸² 同上102-103頁。林「前掲論文」（注79）22-23頁。

⁸³ 林「前掲論文」（注79）24-25頁。

⁸⁴ 公海上での給油活動が合法的な活動であることは共同反対意見も認める。Joint Dissenting Opinion（2019），para. 29, p. 264.

する規定も別途ある（公海上での海賊船の拿捕を非旗国に認める 105 条等）。とはいえ、少なくともその防止に向けた協力義務を規定する以上、それら活動は条約上容認されるものではない。薬物の不正取引について言えば、国連海洋法条約に加えて、麻薬及び向精神薬の不正取引条約⁸⁵でも取締りの対象となっている。こうした規定ぶりに鑑みて、本件では、非旗国が公海上の外国船舶に対して規律管轄権を拡張してはならない場合を「合法的活動」という、より包摂的な定式化で射程の限定が行われたと考えられる。

以上を踏まえれば、本件で示された 87 条および 92 条の解釈は、非旗国措置に関する国連海洋法条約の規律構造、つまり沿岸国権限の遞減構造および公海上の活動の法的枠組みと整合するものと言える。このことは、旗国管轄権の排他性を巡る議論に対して、非旗国措置に関する国連海洋法条約の規律構造全体への着目という示唆を与える。「1.1: 旗国管轄権の排他性を巡る見解の相違」で述べた多数説は 97 条にしか言及しないが、それだけでは不十分であることを意味する。

しかし、航行の円滑化と国連海洋法条約の規律構造を踏まえても、船舶に対する非旗国措置とこれに関与する人に対する非旗国措置は異なる合法性の基準に従うものなのかが課題として残る。本件多数意見では、船舶に関与する人の訴追の合法性については、パナマの請求事項にあったにもかかわらず、判断されなかった。本件多数意見は、イタリアによるノースター号の押収令状の発給、その実施要請と実際の抑留の違法性を認定したものの（230 項）、ノースター号の運航に関与した 8 名の諸個人に対する訴追の合法性については判断していない（212 項、452 項）。つまり、人の訴追は合法と判断される余地がある。それ故、人に対する非旗国法令の適用を認める実行を挙げても⁸⁶、必ずしも多数意見に対する批判にはならない。

国連海洋法条約の規律構造に照らしたとしても、この課題への結論は容易に導かれるものではないと思われる。そもそも、国連海洋法条約において船舶と人が必ずしも峻別されていない。例えば、判例によれば、船舶とその利害関係者らは「一つのユニット」と称され、同条約 94 条、106 条、110 条 3 項、111 条 8 項、217 条、292 条を根拠に、「船舶、その船上の全てのものおよび船舶の運航に関与または利害を有するすべての者は、旗国と結びついた一つの存在（an entity）として扱われる」⁸⁷。他方で、公海上の船舶同士の衝突のように、船員の訴追については旗国と国籍国に認めつつ（97 条 1 項）、船舶の拿捕または抑留（arrest or detention）は旗国にしか認めない規定もあり（同条 3 項）、この限りで船に対する措置と人に対する措置は区別されている。また、公海上の外国船舶内での犯罪

⁸⁵ 「麻薬及び向精神薬の不正取引の防止に関する国際連合条約」（1582 U.N.T.S. 95）。1990 年発効。当事国数は 192 ケ国。

⁸⁶ 例えば、IUU 漁業行動計画（2001 年）18 項（Food and Agriculture Organization of the United Nations, *International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing* (2001), para. 18, p. 6）が挙げられることがある（吉田（2020）, p. 121）。葉師寺（2021）は、多数意見について、「法律の域外適用を禁止される『船舶により行われる活動』が船上の個人の行為を含むのか否かも必ずしも判然としない」（p. 514）、「8 人（船主、船長を含む）の訴追にはふれない多数意見には [...]」（p. 549）と述べ、多数意見が人に対するイタリアの措置の合法性については判断していないことを認識しておきながら、わが国の法令（刑法 1 条、覚せい剤取締法 41 条の 12、出入国管理及び難民認定法 74 条の 7）やタジマ号事件に言及しつつ、「公海上の船舶の行為を旗国の排他的な刑事規律管轄権の下に置くことは、『合法的』活動に限定するといっても、必ずしも真正で長期的な海洋利益に結びつくものとは思われない」（pp. 558-559）と多数意見を批判する。他にも、「西部及び中部太平洋における高度回遊性魚類資源の保存及び管理に関する条約」（2275 U.N.T.S. 43. 2004 年発効。当事国は 26 ケ国）23 条 5 項が挙げられることもある（Honniball（2019））。ただ、同項に基づいて認められる非旗国措置は、あくまでも「最大限可能な範囲」である。寄港国措置に関する規定（27 条）では、寄港国に実施可能な措置として乗船検査（27 条 2 項）および「陸揚げ及び転載」の禁止（27 条 3 項）が定められ、その他の措置については国際法に従った各国の主権の解釈に委ねられており（27 条 4 項）、曖昧にされている。つまり、あらゆる権限が明示的に認められているわけではない。本件多数意見を構成したキティッチャイサレー判事の問題意識はここにある。本稿では、その他の国際文書を一々挙げて、関係国に実施を要請する措置が、人に対するものか、船舶も含むのか、あらゆる措置を無制限に認めているのかを、これ以上検討しない。

⁸⁷ E.g. *M/V "SAIGA" (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, Judgment, *ITLOS Reports 1999*, paras. 105-106, pp. 47-48. 船舶と船員その他が被った損害に関して、国連海洋法条約自体が旗国による一括請求を認めているという判例の立場については、和仁健太郎「判例研究 ヴァージニア G 号事件：国際海洋法裁判所判決、2014 年 4 月 14 日」『阪大法学』66 巻 5 号（2017 年）1008-1011 頁。

の被疑者を寄港国が取り締まることは広く認められている一方で⁸⁸、航行に不可欠な人に対する非旗国措置を認めることに慎重な見解もある。例えば、戦後のジュネーブ四海洋法条約の起草過程において報告者のフランソワは、公海上の船舶同士の衝突の文脈で、船長の逮捕は船舶の抑留に等しく、勾留されれば代わりの船長が来るまで船舶は動くことができないと述べた⁸⁹。同様に、領海を無害通航中の外国船舶に対する沿岸国の刑事管轄権について、国際法委員会のコメントリでは、いなくなると航行ができなくなるような船員の逮捕は可能な限り控えるべきだと述べられている⁹⁰。本件多数意見を構成したエンディアイエ判事は、エンリカ・レクシエ号事件の ITLOS による暫定措置命令における反対意見で、92 条は船舶の地位に関する規定であり、船舶自体が訴追されているのではなく、殺害の嫌疑が乗組員ではない個人に対して向けられているため、本件とは無関係であるとした⁹¹。これを反対解釈すれば、乗組員として航行に不可欠な存在であれば、92 条の問題になる。

したがって、船舶に対する非旗国措置とこれに関与する人に対する非旗国措置は異なる合法性の基準に従うのか、またそうすべきか否かは、92 条の解釈を巡る今後の検討課題と言える。船舶の円滑な航行の確保という観点からは、船長が逮捕されれば、その間、船舶は出航できないため航行に悪影響を及ぼす。それ故、船舶に対する措置と運航に関与する船員に対する措置の合法性の基準を区別すべきではない。とはいえ、それらを区別すると、いくつかの判例評釈および学説が懸念する⁹²、非旗国による犯罪の取締りを害することにはならなくなる。

3.5 : ノースター号事件判決以後

多くの批判を浴びた本件判決は、旗国管轄権の排他性に関する議論を喚起したが、問題の解消には程遠い状況にある。学説は、本件多数意見の修正を期待したが、現在（2026 年 7 月 18 日）までのところ、国際裁判所によるそのような判断は下されていない。また 92 条が非旗国による規律管轄権の拡張を禁止することの理路も示されていない。

本件と並行して手続が進行したエンリカ・レクシエ号事件⁹³でも、87 条および 92 条の解釈が争点の一つとなった。2012 年にインドの排他的経済水域で発生したイタリア船とインド船間の発砲事件に関して、イタリアは、加害者たる自国の海兵隊員に対するインドの刑事管轄権行使を巡る紛争を、2015 年 6 月 26 日に国連海洋法条約附属書 VII 仲裁に付託し、2020 年 5 月 21 日に仲裁判断が下された。同判断では、ローテウス号事件判決を引用しながら⁹⁴、インドによるエンリカ・レクシエ号（イタリア船籍）およびイタリア海兵隊員に対する刑事管轄権行使が属地主義によって正当化されるだけでなく、国連海洋法条約 92 条によっても正当化されるとした⁹⁵。さらに、公海上の旗国管轄権の排他性が慣習国際法であり、国連海洋法条約 92 条として法典化されているとローテウス号事件判決を引用しながら述べた後に⁹⁶、ノースター号事件判決を引用しながら⁹⁷、インドがエンリカ・レクシエ号の針路を変更させ、インド領海およびコチ港へ向かわせたことは、イタリアの航行の自由の侵害および 92

⁸⁸ E.g. Honniball (2016), pp. 524-525. Lampo (2022), pp. 215-221.

⁸⁹ *Yearbook of the International Law Commission 1951 Vol. II* (UN Doc. A/CN.4/42), para. 21, p. 78.

⁹⁰ *Yearbook of the International Law Commission 1956 Vol. II* (UN Doc. A/3159), p. 275.

⁹¹ Opinion dissidente de M. le juge Ndiaye, *ITLOS Reports 2015*, para. 23, p. 258.

⁹² 例えば、小島 (2025), pp. 45-50. Becker-Weinberg (2021), p. 114. Dita Lilliansa, "Home State Jurisdiction over Corporate Harms at Sea in Fisheries in Southeast Asia," *Ocean Development and International Law* Vol. 57 (1) (2026), pp. 21-23.

⁹³ The "Enrica Lexie" Incident (the Italian Republic v. the Republic of India), An Arbitral Tribunal Constituted under Annex VII to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, Award, 21 May 2020, PCA Case No. 2015-28 [hereafter *Enrica Lexie Incident* (2020)].

⁹⁴ *Enrica Lexie Incident* (2020), para. 366, p. 100.

⁹⁵ *Enrica Lexie Incident* (2020), paras. 367-368, pp. 100-101.

⁹⁶ *Enrica Lexie Incident* (2020), para. 467, p. 133.

⁹⁷ *Enrica Lexie Incident* (2020), paras. 468-473, 527, pp. 133-134, 150.

条の違反にはならないと判示された⁹⁸。

エンリカ・レクシエ号事件仲裁判断とノースター号事件判決の整合性は明らかではない。一方で、エンリカ・レクシエ号事件仲裁判断は、92 条の解釈について、ノースター号事件判決と同様の理解を示しながら、旗国と非旗国の管轄権の競合を認めるのは矛盾するとも言われる⁹⁹。他方で、むしろ、仲裁廷は、ローテュス号事件判決を含む一連の判断について、一貫した理解に努めてはいたという評価もある。エンリカ・レクシエ号事件では、インド船上で結果が生じた犯罪に関して旗国として有している排他的管轄権をインドが行使したために国際法上合法と判断されたのに対して、ノースター号事件判決では、ノースター号の行動の結果がイタリア船で発生したわけではないから、イタリアによる管轄権行使が違法と判断されたというのが、仲裁廷の立場であるとされる¹⁰⁰。これ以外にも、イタリアの海兵隊員の行為が「合法的活動」ではないと捉えるか¹⁰¹、船舶に対する措置と船内の人に対する措置はルールが異なると把握すれば、整合性を保つことも不可能ではない。

いずれにしても、この事件で仲裁廷が示した国連海洋法条約 92 条の解釈は説得的なものではない。仲裁廷は、ノースター号事件判決を引用しながら、公海上での物理的干渉を伴わない措置であっても航行の自由の侵害となることが認められ、「航行の自由の違反は [...] 航行の自由の行使に恐怖を与える、またはそれを妨害する効果をもつ非物理的形態の干渉から生じ得る」という¹⁰²。しかし、その論拠は先例（ガイアナ対スリナム海洋境界画定事件判決¹⁰³、サイガ号事件（No.2）におけるレイング判事の個別意見¹⁰⁴）の引用に留まり、これらが上記の解釈とどう関係するのかが説明されていない。

サン・パドレ・ピオ号事件では、ナイジェリアの行為が 87 条および 92 条に違反するか否かが争われたものの、本案判決は下されなかった。2018 年 1 月 23 日、ナイジェリア海軍が、同国の排他的経済水域で給油活動を行っていたサン・パドレ・ピオ号（スイス船籍）を拿捕し、船長らを逮捕して刑事手続を進めたことを巡る紛争をスイスが 2019 年 5 月 21 日に国連海洋法条約附属書 VII 仲裁に付託すると同時に、ITLOS に暫定措置を要請した¹⁰⁵。同年 7 月 6 日に船舶と船員らの釈放を命じる暫定措置が下された。ノースター号事件で扱われた諸点を明確化する機会であるとして、その本案判断が注目されたが¹⁰⁶、後に両国は了解覚書を締結し、2021 年 12 月 29 日に訴えが取り下げられた¹⁰⁷。

ヘロイック・イドゥン号事件でも、87 条および 92 条の違反が争われ、2026 年 5 月 27 日に本案判決が下された。ナイジェリアの要請に基づいて赤道ギニアが 2022 年 8 月 12 日、サントメプリンシペの排他的経済水域でヘロイック・イドゥン号（マーシャル諸島船籍）に接近し、捜査のため、赤道ギニアが領有するビオコ島マラボへの移動を命じた¹⁰⁸。その移動途中で行先が変更され、8 月 13 日にビオコ島ルバに到着、ヘロイック・イドゥン号が抑留され、8 月 17 日には船長を含む一部の船員がマラボの施設にて取り調べを受けた¹⁰⁹。2022 年 9 月 23 日、赤道ギニアの管轄水域への違法な入域、同国 EEZ 内で旗を掲揚せずに航行したこと、同国当局の許可なく EEZ を離れたことを理由に、ヘロイ

⁹⁸ Enrica Lexie Incident (2020), paras. 481, 489, 495, 535-536, pp. 137, 140, 142, 152.

⁹⁹ Csernus, *Supra* note 27, p. 968.

¹⁰⁰ 和仁健太郎「判例研究 エンリカ・レクシエ号事件：国連海洋法条約附属書 VII 仲裁裁判所、2020 年 5 月 21 日仲裁判断」『阪大法学』71 巻 1 号（2021 年）249-253 頁。インドとイタリア双方の旗国管轄権の排他性の衝突という課題は残る（253 頁）。

¹⁰¹ 同上、253 頁。

¹⁰² Enrica Lexie Incident (2020), paras. 471-472, p. 134.

¹⁰³ Award in the arbitration regarding the delimitation of the maritime boundary between Guyana and Suriname, Award of 17 September 2007, *RIAA* Vol. XXX. 引用されたのは 445 項（p. 126）。

¹⁰⁴ Separate Opinion of Judge Laing, *ITLOS Reports 1999*. 引用されたのは 29 項（p. 173）。

¹⁰⁵ M/T “San Padre Pio” (Switzerland v. Nigeria), Provisional Measures, Order of 6 July 2019, *ITLOS Reports 2018-2019*, p. 375.

¹⁰⁶ Becker-Weinberg (2021), pp. 115-116.

¹⁰⁷ M/T “San Padre Pio” (No. 2) (Switzerland/Nigeria), Order of 29 December 2021, *ITLOS Reports 2020-2021*, p. 184.

¹⁰⁸ The M/T “Heroic Idun” (No.2) (Marshall Islands/Equatorial Guinea), Judgement, 27 May 2026, paras. 75-76, pp. 37-38.

¹⁰⁹ *Ibid.*, paras. 76-80, pp. 37-39.

ック・イドゥン号の船長に金銭罰が課された¹¹⁰。原告のマーシャル諸島は、赤道ギニアがヘロイック・イドゥン号にルバへの移動を強制し、これを抑留したことが、国連海洋法条約 87 条 1 項、90 条、92 条 1 項の違反となること、また、ヘロイック・イドゥン号および船員の抑留、船長の訴追ならびに約 200 万ユーロの罰金を船長に課したことが、87 条 1 項、89 条、92 条 1 項等の違反となることの認定等を請求した¹¹¹。ITLOS 特別裁判部は、EEZ 入域に許可の取得を求め、EEZ 航行中の旗の掲揚を要求する国内法の不遵守を理由とした執行措置、特に船長に金銭罰を課したことが、国連海洋法条約 87 条、92 条 1 項等に違反したと判断した¹¹²。その際、旗国管轄権の排他性によって、外国船舶が公海上で行う合法的な活動に対する規律管轄権の拡張が禁止されているとするノースター号事件判決の 225 項が引用されたが、先例でそのような解釈が示されたということ以上の理由付けはされなかった。

チョンホー（鄭和）事件でも、87 条および 92 条の違反が争われたが、本案判断には至らなかった。メキシコのタンピコ港に入港したチョンホー号（ルクセンブルク船籍）が、関税法違反の容疑で、2023 年 11 月 1 日にメキシコ当局によって押収された。メキシコ国内では、船主の訴えによって下級審が押収の無効を認めるも、上級審にて係争中であり、翌年 6 月 3 日にルクセンブルクが ITLOS に紛争を付託した¹¹³。その後、両国の合意の下、2026 年 3 月 16 日に訴えが取り下げられた¹¹⁴。

学説においても、「3.4：本件の示唆と提起した課題」で述べた、円滑な航行の確保と国連海洋法条約の規律構造が顧みられていない。例えば、エンリカ・レクシエ号事件を含めて、旗国管轄権の排他性を再検討したランポ（Giuliana Lampo）も、冒頭で言及したホンニバルの論稿と概ね同様の論拠から、旗国の排他的管轄権は公海上の執行管轄権の行使に限られるという多数説を支持するに至る¹¹⁵。ホンニバルとの主な差異は、多数説を支持する国家実行の例示が豊富化したこと、国連海洋法条約 92 条の基となった公海条約 6 条の起草過程において、「排他的管轄権」が公海上の執行管轄権の行使を指すものと理解されていたと指摘するに留まる¹¹⁶。例えば、公海条約の起草に当たったフランソワは、「しかし、こうした船舶が旗国の法秩序に永続的に従属するということは、一定の場合に、複数の競合する法秩序に船舶が服する可能性がないことを必ずしも意味しない。この点は、数年前のローテュス号事件で常設国際司法裁判所が初めて明確化した」と述べており¹¹⁷、公海上の外国船舶に対して、旗国以外の国家の法令の効力が及び得ることを明認している。また海洋法の代表的なテキストにおいて、旧版は少数説を支持する一方で¹¹⁸、最新版は多数説を支持するが¹¹⁹、こうした転換の理由は説明されていない。

以上のように、ノースター号事件判決を契機として、旗国管轄権の排他性を巡る議論は深化していない。国際裁判ではノースター号事件で示された見解が定着しつつあると言えるが、その理路は示されてきていない。他方で、学説においては従前の立場が繰り返されるに留まっている。

¹¹⁰ *Ibid.*, para. 81, p. 40.

¹¹¹ *Ibid.*, para. 70, pp. 30-34.

¹¹² *Ibid.*, paras. 352-359, pp. 118-120.

¹¹³ “Zheng He” (Luxembourg v. Mexico), Provisional Measures, Order of 27 July 2024, *ITLOS Reports 2024*, p. 205.

¹¹⁴ “Zheng He” (Luxembourg v. Mexico), Order of 16 March 2026.

¹¹⁵ Lampo (2022).

¹¹⁶ Lampo (2022), pp. 209-212.

¹¹⁷ *Yearbook of the International Law Commission 1950 Vol. II* (U.N. Doc. A/CN.4/32), para. 47, p. 74.

¹¹⁸ Churchill et al. (1999), p. 208.

¹¹⁹ Churchill et al. (2022), p. 381.

4. 結論

ノースター号事件判決は、旗国管轄権の排他性について、異なる見解が存在することを改めて認識させる判決であった。公海上の合法的活動に対する規律管轄権の行使も排他的であるという理解を示した多数意見は、厳しく批判されてきた。しかし、先行研究において、本件の対立点は十分に理解されず、何故かかる結論に至ったのかという理路が検討されてこなかった。そこで本稿は、ノースター号事件判決を再検討することで、同判決において、旗国管轄権の排他性が非旗国による公海上の強制措置以外の措置にまで及ぶと解された根拠を再構成し、旗国管轄権の排他性を巡る議論に対して、本件判断が与える示唆と残した課題を明らかにした。

本件では、公海上での物理的干渉を伴わない措置であっても 87 条と 92 条の違反となる場合があることが、多数意見でも共同反対意見でも認められていた¹²⁰。多数意見は、その射程を「外国船舶が公海上で行う合法的活動」と定式化し、共同反対意見も、必ずしもこれを否定するわけではない。にもかかわらず、結論に差異が生じたのは、本件でのイタリア当局の行為がノースター号の給油活動を犯罪化するものであったかどうかについての性質評価が異なったからである。

本件判断が旗国管轄権の排他性を巡る議論に与える示唆は、学説上の多数説が等閑視してきた航行の円滑化を確保する重要性を再認識させたことと、非旗国措置に関する国連海洋法条約の規律構造への着目を促したことである。規律管轄権も旗国に専属させるのは、非旗国による港湾での措置の実施を可及的に排除するためであり、国連海洋法条約の規律構造全体に照らして 87 条および 92 条を解釈すれば、合法的活動に対する非旗国による規律管轄権の拡張の禁止が導出し得る。しかしこうした示唆を得てもなお、船舶に対する非旗国措置とこれに関与する人に対する非旗国措置の合法性の基準が異なるものなのかについて、今後の検討課題が残る。本件以後の国際裁判例および学説は、旗国の排他的管轄権が規律管轄権まで何故含むのかについても、船と人の区別という課題についても、十分な解を与えるものではない。

本稿の基となったノースター号事件判決に関して、京都国際法研究会（2026 年 2 月 7 日）および国際判例事例研究会（2026 年 2 月 17 日）で報告の機会を頂戴しました。いずれの研究会でも、出席者の方々から重要なコメントや質問を賜りました。記して感謝申し上げます。また、本研究は JSPS 科研費 JP24KJ1625 の助成を受けたものです。

<参考文献>

古賀衛「海洋法条約交渉手続の特徴とその影響」『国際法外交雑誌』84 巻 3 号（1985 年）

小島千枝「海洋法における旗国の排他的管轄権に対する動態的アプローチ—ノースター号事件判決へ

¹²⁰ ホンニバルは、2021 年に公表された論稿で、沿岸国法令に関する国連海洋法条約の規律構造という本稿の着眼点に肉薄した。しかし、エンリカ・レクシエ号事件判決を正当化するには説得力が弱く、92 条にいう排他的管轄権に規律管轄権を含むものとして理解することは、国家実行や、仲裁廷がインドとイタリアの管轄権の競合を認めたこと、国連海洋法条約 97 条の例外性と整合的に理解することが困難であると指摘する（Honniball (2021), pp. 222-223）。エンリカ・レクシエ号事件判決の検討は別稿にて行うが、国家実行との整合性については、ホンニバルは船舶と人を峻別して理解していない（「3.4：本件の示唆と提起した課題」も参照）ため、本件判断枠組みと異なる国家実行が多数挙げられているわけではない。さらに、本件判断枠組みを採用しても、97 条の存在理由を説明できる。すなわち、92 条は非旗国の規律および執行管轄権行使を禁止しているが、97 条 1 項は、刑事および懲戒上の処罰権を、旗国に加えて、船員の国籍国にも認めている。同条 2 項は、処罰権の中でも船長免状ほかの取消し権を発給国のみに認める。非旗国（船員の国籍国、発給国）が、関係者の処罰の可否を決定するための調査にあたって、罪体として船舶を拿捕または抑留することもあり得るため、97 条 3 項でそれを明示的に禁止した。このように理解すれば、旗国の排他的管轄権に規律管轄権も含まれると理解しても、97 条は決して不必要な規定にならないと考えられる。

の批判からの示唆—」『国際法外交雑誌』124巻2号（2025年）

佐古田彰「【資料】国際海洋法裁判所「ノースター号事件」（第25号事件）本案判決（1）（2）（3・完）」『西南学院大学法学論集』55巻3号（2023年）、55巻4号（2023年）、56巻1・2号（2023年）
西本健太郎「国際海事機関（IMO）を通じた国連海洋法条約体制の発展」『国際問題』642号（2015年）

林久茂「国連海洋法条約の成立と概要」林久茂ほか編『海洋法の新秩序（高林秀雄先生還暦記念）』（東信堂、1993年）

松田琢磨『コンテナから読む世界経済—経済の血液はこの「箱」が運んでいる！』（KADOKAWA、2023年）

松田岳士『イタリアにおける刑事手続改革と参審制度』（大阪大学出版会、2015年）

薬師寺公夫「公海航行の自由原則と船舶に対する旗国以外の国の刑事裁判権—ノースター号事件 ITLOS 判決を契機として—」岩沢雄司ほか編集代表『国際関係と法の支配（小和田恆国際司法裁判所裁判官退任記念）』（信山社、2021年）

山本草二『海洋法』（三省堂、1992年）

吉田靖之「国際判例事例紹介：国際海洋法裁判所 M/V Norstar 事件—（パナマ対イタリア）—」『高岡法学』39号（2020年）

來田真依子「ノースター号事件 ITLOS 本案判決における旗国の排他的管轄権原則—IUU 漁業に対する非旗国の規律管轄権行使の動向を手がかりに—」『京女法学』21号（2022年）

和仁健太郎「判例研究 ヴァージニア G 号事件：国際海洋法裁判所判決、2014年4月14日」『阪大法学』66巻5号（2017年）

和仁健太郎「判例研究 エンリカ・レクシエ号事件：国連海洋法条約附属書Ⅶ仲裁裁判所、2020年5月21日仲裁判断」『阪大法学』71巻1号（2021年）

Niki Aloupi, “Tribunal international du droit de la mer – Arrêt du 10 avril 2019, Affaire du navire « Norstar » (Panama c. Italie),” *Revue générale de droit international public* Tome 123 n° 2 (2019)

Vasco Becker-Weinberg, “The Interpretation and Application of the Freedom of Navigation and Flag State Jurisdiction in the M/V ‘Norstar’ and the M/T ‘San Padre Pio’ Cases,” *Korean Journal of International and Comparative Law* Vol. 9 (1) (2021)

Vincent P. Cogliati-Bantz, “Freedom of the High Seas and Extent of Coastal State Jurisdiction: Reflections on the Norstar Case,” *Cambridge Law Review* Vol. 5 (1) (2020)

Robin Churchill and Vaughan Lowe, *The Law of the Sea* (Manchester University Press, 3rd ed., 1999)

Robin Churchill, Vaughan Lowe and Amy Sander, *The Law of the Sea* (Manchester University Press, 4th ed., 2022)

Richard Collins, “Delineating the Exclusivity of Flag State Jurisdiction on the High Seas: ITLOS issues its ruling in the M/V ‘Norstar’ Case,” *EJIL : Talk!* (4 June 2019)

Máté Csernus, “Might Contain Traces of Lotus: The Limits of Exclusive Flag State Jurisdiction in the Norstar and the Enrica Lexie Cases,” *Leiden Journal of International Law* Vol. 36 (4) (2023)

Giulia Demontis, “The Concept of Freedom of Navigation in Light of ITLOS Interpretation in the Norstar Case,” *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy* Vol. 6 (1) (2021)

Timothy Egan, “Some Ships Get Coast Guard Tip Before Searches,” *New York Times* (May 20,

2006)

Robin Geiß and Christian J. Tams, “Non-Flag States as Guardians of the Maritime Order: Creeping Jurisdiction of a Different Kind?” in Henrik Ringbom (ed.), *Jurisdiction over Ships Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea* (Brill Nijhoff, 2015)

Danae Georgoula and Lan Ngoc Nguyen, “Judicial Reasoning as a Mask: Rationalizing the Transparency of the Law of the Sea Tribunals,” *Journal of International Dispute Settlement* Vol. 16 (2025)

Douglas Guilfoyle, “Article 92,” in Alexander Proelss (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea A Commentary* (C.H.Beck, 2017)

Albert J. Hoffmann, “Freedom of Navigation,” *Max Planck Encyclopedias of International Law* (Oxford University Press, online ed., last updated in April 2011)

Arron N. Honniball, “The Exclusive Jurisdiction of Flag States: A Limitation on Pro-active Port States?” *International Journal of Marine and Coastal Law* Vol. 31 (3) (2016)

Arron N. Honniball, “Freedom of Navigation Following the M/V ‘Norstar’ Case,” *The UNCLOS Blog* (4 June 2019)

Arron N. Honniball, “Exclusive Jurisdiction Revisited: The Diverging Conceptualisation and Application of Article 92 of UNCLOS in The Enrica Lexie Incident Award,” *Ascomare Yearbook on the Law of the Sea 2021* Vol. 1 (2021)

Natalie Klein and Jack McNally, *Compliance with Decisions of the Dispute Settlement Bodies of the UN Convention on the Law of the Sea* (Brill, 2023)

Natalie Klein and Kate Parlett, *Judging the Law of the Sea* (Oxford University Press, 2022)

Doris König, “Flag of Ships,” *Max Planck Encyclopedias of International Law* (Oxford University Press, online ed., last updated in April 2009)

Giuliana Lampo, “Jurisdiction Beyond Territorial Sovereignty: Defining the Scope of Exclusive Flag-State Jurisdiction Under Art. 92 UNCLOS,” *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht* Vol. 82 (2022)

Dita Lilliansa, “Home State Jurisdiction over Corporate Harms at Sea in Fisheries in Southeast Asia,” *Ocean Development and International Law* Vol. 57 (1) (2026)

Cameron Miles, “The MV ‘Norstar’ Case (Panama v. Italy),” *American Journal of International Law* Vol. 114 (1) (2020)

Cedric Ryngaert and Henrik Ringbom, “Introduction: Port State Jurisdiction: Challenges and Potential,” *The International Journal of Marine and Coastal Law* Vol. 31(3) (2016)

Yoshifumi Tanaka “Reflections on the M/ V ‘Norstar’ Case Before the International Tribunal for the Law of the Sea,” *The Global Community: Yearbook of International Law and Jurisprudence 2019*(2020)

Nirogini Vichvaneadhdhiran, “The M/V ‘Norstar’ Case (Panama v. Italy): Clarifying Freedom of Navigation and Exclusive Flag State Jurisdiction,” *International Journal of Law Management & Humanities* Vol.6 (4) (2023)