The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	ヴァージニアG号事件 : 国際海洋法裁判所判決、二〇一四年四月一四日
Author(s)	和仁, 健太郎
Citation	阪大法学. 2017, 66(5), p. 121-155
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/79200
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

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

The University of Osaka

判例研究

ヴァージニアG号事件

——国際海洋法裁判所判決、二〇一四年四月一四日[1]——

和仁健太郎

一　事実（一—八四項）

ヴァージニアG号（The *M/V Virginia G*）は、一九九八年にパナマで設立されたPenn Lilac社により所有され、パナマの旗を掲げる石油タンカーである。拿捕当時、ヴァージニアG号はアイルランド法人Lotus社により傭船されていた。同船の船長はキューバ国民、一一名の乗組員のうち七名がキューバ国民、三名がガーナ国民、一名がケープベルデ国民であった。二〇〇九年八月七日、Balmar社は、Balmar社が運航しモーリタニアの旗を掲げる四隻の漁船（*Amabal I*、*Amabal II*、*Rimbal I* および *Rimbal II*）がヴァージニアG号から軽油の補給を受ける契約をLotus社との間に締結した。

二〇〇九年八月一四日、Balmar社の現地代理人Bijagosは、ギニアビサウの排他的経済水域（以下「EEZ」）において燃料補給を行うことについて許可を求める書面を同国の国家漁業監視管理部（Serviço Nacional de Fiscalização e Controlo das Actividades de Pesca: FISCAP）に提出した。同日の書簡において、FISCAPはBijagosからの書簡の受領を確認し、燃料補給活動を行う場所の座標と日時を事前に知らせることを条件に燃料補給活動を許可すると述べた。Bijagosは、同月二〇日の書簡により、ヴァージニアG号に対する燃料補給を行う場所の座標と日時をFISCAPに通報した。同日、FISCAPはBijiagosに書簡を送り、その中で、FISCAPは必要な情報を受領したが、「燃料補給を行う船舶がギニアビサウEEZにお

いてこの活動を行うことを適切に許可されているかどうかを明らかにするようさらに提案する（further proposes that your agency certify whether the vessel supplying fuel is duly authorised for this operation）」、と述べた。ギニアビサウは、この書簡に対する返答は受け取っていないと主張するのに対し、パナマは、八月二〇日のＦＩＳＣＡＰ書簡は答弁書の中で初めて出てきたものであってそれ以前には船舶所有者等に示されていなかったと主張する。

ヴァージニアＧ号は、二〇〇九年八月二〇日、ギニアビサウのＥＥＺにおいて*Rimbal I*および*Rimbal II*に軽油の補給を行い、二一日には*Amabal II*に補給を行った。二一日一九時、ＦＩＳＣＡＰの係官は、ギニアビサウ沿岸から約六〇カイリの海域において高速ボートでヴァージニアＧ号に接近して乗船し、ビサウ港に向けて航行するよう同船の船長に命じた。ヴァージニアＧ号とともに*Amabal I*と*Amabal II*も拿捕されビサウ港に引致されたが、それらの二隻は二八日に釈放された。

二〇〇九年八月二七日、ギニアビサウの海洋監視省庁間委員会（Commissão Interministerial da Fiscalização Marítima（ＣＩＦＭ）は、ギニアビサウのＥＥＺにおいて漁船への許可を得ない燃料補給を行ったことを理由に、職権によりヴァージニアＧ号およびその貨物を没収する決定を行った（07/CIFM/09）。ＦＩＳＣＡＰは八月三一日、書簡によりこの決定をヴァージニアＧ号の所有者に通知した。ＣＩＦＭは九月二五日、この通知に対し船舶所有者から何の反応もないことを理由に、ヴァージニアＧ号および積荷を没収する手続を進める決定を行った（09/CIFM/09）。一〇月二八日、ヴァージニアＧ号の所有者は、ＣＩＦＭ決定の執行停止を求める暫定措置をビサウ地方裁判所に求めた。裁判所は、一一月五日の命令により決定の執行停止を命じた。この決定は上訴されたが、政府がヴァージニアＧ号を釈放したこと［後述］から、上訴は審理されなかった。一一月二〇日、ギニアビサウ財務大臣は、「［ヴァージニアＧ号］の差押えを停止する裁判所の命令にかかわらず……、政府は、同船がＥＥＺにおいて取引した軽油を使用する手続を進める（proceed to … the use of the oil）」との決定を行い、これに基づき同船の積荷である軽油は同船から積み下ろされた（unloaded）。一二月四日、ヴァージニアＧ号の所有者は、ＣＩＦＭの決定に対する本案手続を申し立てた（ギニアビサウによれば、この手続は現在もなお係属中である）。

二〇一〇年九月二〇日、ＣＩＦＭは、ヴァージニアＧ号の所在が港の海上交通に与える危険や、同船はパナマの旗を掲げてい

るがスペインの会社に属する（belongs to a Spanish company）ので、スペインとの友好関係などを考慮して、ヴァージニアG号の釈放を決定した。ヴァージニアG号は修理を受けた後、二〇一〇年一二月に運航を再開した。なお、乗組員はビサウ港に到着した日（二〇〇九年八月二二日）からギニアビサウ当局により旅券を取り上げられていた。乗組員のうち一人は、旅券が返還された後の二〇〇九年一二月二四日にスペインに向けて出国した。その他の乗組員の旅券は二〇一〇年一月に返還され、そのうち何名かは出国したが、ヴァージニアG号が釈放された二〇一〇年一〇月まで船内にとどまった乗組員も何名かいた。

パナマは、二〇一一年六月三日の書簡により、ヴァージニアG号に関する紛争について海洋法に関する国際連合条約（以下「海洋法条約」）附属書Ⅶに基づく仲裁手続を開始することをギニアビサウに通報した。その後、紛争は、パナマとギニアビサウとの特別合意により国際海洋法裁判所に付託された。

二　判旨（八五―四五二項）

1　管轄権（八五―九二項）

本件紛争は、元々は附属書Ⅶに基づき仲裁に付託されたが、その後、当事者間の特別合意により当裁判所に移送された。本件における管轄権の基礎は、特別合意、条約第二八六条、第二八七条および第二八八条ならびに裁判所規程第二一条である。

2　受理可能性（九三―一〇一項）

パナマは、ギニアビサウが請求の受理可能性について提起しているいくつかの抗弁について、特別合意により受理可能性抗弁の提起が排除されていると主張する。しかし、特別合意の文言は、受理可能性に対する抗弁の提起を排除してはいない。

3　受理可能性に対する抗弁（一〇二―一六〇項）

（1）真正な関係（genuine link）（一〇二―一一八項）

ギニアビサウは、ヴァージニアG号とパナマとの間に真正な関係（海洋法条約第九一条一項）が存在しないとして、請求の受理可能性を争っている。しかし、サイガ号事件（第二）で裁判所が述べたように、船舶と旗国との間に真正な関係の存在を求める条約の諸規定の目的は、旗国の義務がより実効的に履行されることを確保することにあるのであって、船舶の登録の効力を他国が争うための基準を提供するものではない。また、裁判所が利用可能な情報に基づく限り、事件当時パナマがヴァージニアG号に対して実効的な管轄権と管理を及ぼしていたことを疑わせるものはない。したがって、裁判所は、ギニアビサウの抗弁を却下する。

（2）請求の国籍（nationality of claims）（一一九―一二九項）

ギニアビサウは、ヴァージニアG号に関係する者の中にパナマ国籍を有する者は一人もおらず、パナマは外交的保護の枠組みにおいて当事者適格を有しないと主張する。しかし、サイガ号事件（第二）において裁判所が判示したように、船舶は、それについて旗国が負う義務およびそれに対して生じた損害について賠償を求める旗国の権利に関連して、一つのユニットと見なされる。ヴァージニアG号は一つのユニットであり、ヴァージニアG号、その乗組員および貨物ならびに同船の所有者およびその運航に関与しまたは利害関係を有するあらゆる者は、旗国に結びつく一つの団体として扱われる。したがって、パナマは、海洋法条約上の権利の侵害の結果としてそれらの人や団体に生じた損害について、請求を提起する資格を有する。なお、国家がその国民について行使する外交的保護は、船舶の運航に関与する自然人または法人であって旗国の国民でないものに生じた損害について旗国が行う請求とは区別されなければならない。したがって、裁判所は、この問題に関するギニアビサウの抗弁を却下する。

（3）国内救済の完了（一三〇―一六〇項）

ギニアビサウは、ギニアビサウで利用可能な国内救済が尽くされていないと主張するのに対し、パナマは、同国の請求しているのがパナマ自らの権利の侵害であることなどを理由に、本件において国内救済完了の原則は適用されないと主張する。

国内救済の完了が外交的保護権行使の前提条件であることは、慣習国際法の確立した原則である。また、他国の違法行為によって請求国が直接に侵害を受けた（directly injured）場合に国内救済完了の規則が適用されないことも、国際法上確立している。裁判所は、パナマの請求が、パナマの権利の「直接的な」違反（"direct" violation）に関連しているか否かを検討しなければならない。本件と同様の状況が問題となったサイガ号事件（第二）では、セントビンセント・グレナディーンが侵害されたと主張する権利の性質を検討した。本件でもそのアプローチを踏襲する。

本件で違反が主張されている条約の諸規定のほとんどは、主として国家に権利を付与するものである。パナマが援用する規定の中には船舶または人に権利が付与されているようにも見えるものもあるが、それらの規定における「船舶」という語は、船舶の所有者や運航者のような、当該船舶に利害関係を有する者を意味すると理解することができる。請求が国家に対する侵害と個人に対する侵害の両方の要素をもつ場合には、どちらの要素が優越的であるか（preponderant）を判断しなければならない。本件でパナマが主張している権利は、他国のＥＥＺにおいて航行の自由を享受する権利や、沿岸国の法令が第七三条に従って行使されることを求める権利であるが、それらはパナマに帰属する権利であり、したがってその違反はパナマに対する直接的な侵害に当たる。船舶およびその貨物に利害関係を有する人や団体に生じた損害についての請求は、以上のような諸権利の侵害から生じたものであるから、それらについて国内救済完了の規則は適用されない。なお、以上の結論に鑑み、当事者が主張した管轄の連関（jurisdictional link）の問題や、国内救済の利用可能性および実効性の問題は、検討する必要がない。

4　海洋法条約第五六条、第五八条および第七三条一項（一六一―二七二項）

ギニアビサウがヴァージニアＧ号を拿捕・没収したことにより海洋法条約に違反したか否かという問題に答えるためには、海

洋法条約上、同国がＥＥＺにおける外国漁船への燃料補給を規制する管轄権を有するか否かを明らかにしなければならない。

第五六条が沿岸国に与えている主権的権利は、ＥＥＺにおける天然資源の探査・開発・保存・管理に必要でありそれらに関連するすべての権利を含む。「保存及び管理」という表現は、沿岸国の有する権利が狭い意味での保存を超えるものを含むことを示唆する。第六二条四項が列挙する事項を見ればわかるように、沿岸国が規制することのできる活動は、漁業と直接の関連がなければならないが、燃料補給を受けることにより中断なしに海上で漁業を続けられようになることを考えれば、ＥＥＺにおける燃料補給は漁業と直接の関連がある。ＥＥＺにおける外国漁船への燃料補給の規制が第五六条で認められた沿岸国の権限の範囲内にあるというこの結論は、いくつかの国際条約や諸国の国内立法によって裏付けられる。したがって裁判所は、ＥＥＺにおいて行われる外国漁船への燃料補給の規制は、第五六条に基づき生物資源を保存し管理するために沿岸国がとり得る措置の中に入ると考える。ただし、他の燃料補給については、条約に従い別の判断がなされない限り、沿岸国は規制権限を有しない。なお、ギニアビサウは燃料補給の規制を漁業関連法令によって行っているので、海洋環境保護のための燃料補給の規制については、検討しなくてよい。

裁判所は次に、ギニアビサウの関連法令が第五六条および第六二条に適合するか否かを検討する。ギニアビサウの関連法令（Decree-law 6-A/2000および Decree 4/96）は、ＥＥＺにおける漁業を直接支援する活動のみを含むよう、十分に明確な文言を用いている。燃料補給の許可を得る際に課される手数料の支払いについて、パナマは、これが手数料ではなく租税であると主張する。サイガ号事件（第二）において、裁判所は、ＥＥＺにおける関税法の適用は認められないと判示した。裁判所はこの判示を維持するが、ギニアビサウによる説明に鑑みれば、この手数料は、財政的な利益から賦課されているものではなく、燃料補給の許可に関連してなされる役務の対価であり、したがって、ギニアビサウは関税法をＥＥＺに拡張しているのではないと考える。以上の理由により、ギニアビサウの法令は第五六条および第六二条四項に適合していると判示する。

次に、ヴァージニアＧ号がギニアビサウの法令上必要な許可を得ていたか否かについて、パナマは、燃料補給の場所その他の詳細に関する合意は陸上でなされ、最終的な許可（the green light; authorization）は電話および無線により行われたと主張す

るのに対し、ギニアビサウは、同国の法令上、漁船に燃料補給を行うためには書面による許可が必要であるのにヴァージニアＧ号はそれを得ていなかったと主張する。裁判所は、提出された証拠に基づき、同船はギニアビサウの法令上必要とされる書面による許可を得ていなかったと認定する。

海洋法条約第七三条一項は、ＥＥＺにおける生物資源に関連する法令の違反に対する制裁について規定しているが、船舶の没収については何も定めていない。多くの沿岸国は、ＥＥＺにおける生物資源の保存・管理等に関する法令の違反に対する制裁の一つとして漁船の没収を定めており、第七三条一項は、こうした慣行に照らして解釈されなければならない。この点に関連して裁判所は、「漁船の没収は条約によって設定された旗国と沿岸国との間の利益の均衡を覆すような方法で用いられてはならない」と判示した富丸事件判決を参照する。この問題に関するギニアビサウの法令は、違反に対する制裁について当局に柔軟性を与えており、没収に対して異議申立てを行う可能性も認めている。したがって、ＥＥＺにおいて燃料補給を行った船舶の没収を規定していることそれ自体は、第七三条一項に違反せず、没収が合法であるかどうかは個別の状況に依存する。

本件において、ヴァージニアＧ号は書面による許可を得ず、また、所定の手数料を支払っていなかった。これは、法令の深刻な違反ではあるが、他方で本件においては酌量すべき情状（mitigating factors）も存在した。すなわち、本件において漁船側の代理人が書面による許可を得なかったのは、法令の故意の違反というよりも、代理人とＦＩＳＣＡＰとの間のやり取りにおいて誤解があったことによる。そうだとすれば、本件における船舶と軽油の没収は、違反に対する制裁としても、将来の違反に対する抑止としても、必要な措置だったとは言えない。裁判所は、第二九二条手続の文脈においてではあるが、豊進丸事件において、「第七三条二項が定める要件によれば、［沿岸国が］設定する保証金は関連する要因に照らして合理的なものでなければならない」と判示した。合理性の原則は、第七三条に基づく執行活動に一般的に適用される。ヴァージニアＧ号に対してとられた措置は、本件の事情の下においては合理的なものではなかった。

以上から、裁判所は、ヴァージニアＧ号と同船上の軽油の没収は、第七三条一項に違反したと判示する。

5　海洋法条約第七三条二項、三項および四項（二七三―二二八項）

（1）第七三条二項（二七三―二九六項）

パナマによれば、船舶所有者がDecree-Law 6-A/2000第六五条（船舶の速やかな釈放に関するギニアビサウの法令）の手続を利用しなかったのは、設定される保証金額が零細な船舶所有者には納付不能なものであろうことが分かっていたからであるという。

本件では、ヴァージニアG号が没収され、ギニアビサウ国内法上科される罰金は最低で一五〇、〇〇〇米ドル、最高で一、〇〇〇、〇〇〇米ドルなので、保証金額もかなりの高額になっていただろう。しかし、保証金額の決定に当たって、ギニアビサウの権限ある裁判所が保証金は合理的なものでなければならないとする海洋法条約第七三条三項を考慮しただろうし、ギニアビサウの裁判所の決定した保証金が合理的でないと考えるならば第二九二条に基づき手続を開始することもできた。したがって、船舶釈放に関するギニアビサウ法上の手続が不合理かつ高額すぎて利用し得なかったというパナマの主張には説得力がない。したがって、裁判所は、船舶および乗組員の速やかな釈放に関するギニアビサウの法令は第七三条二項に適合しており、ギニアビサウは同項に違反しなかったと判示する。

（2）第七三条三項（二九七―三一一項）

ヴァージニアG号の乗組員に対してとられた短期間の移動制限（confinement）の措置について、乗組員らは同船の外に出ようと思えばいつでも出られた以上、これを拘禁と理解することはできない。また、旅券の一時的な領置が第七三条三項の意味における拘禁と考えることはできない。したがって、本件ではヴァージニアG号の乗組員に拘禁刑は科されておらず、ギニアビサウは第七三条三項に違反しなかったと判示する。

（3）第七三条四項（三一二―三二八項）

ギニアビサウは、旗国への通報義務を定める第七三条四項は第九一条と併せ読まなければならず、便宜置籍船の場合には、船舶と実効的な関係を有する［旗国以外の］国が外交的保護権を行使した時点で［旗国への］通報義務が消滅すると主張する。同国によれば、本件でパナマへの通報を行わなかったのは、スペインとキューバが船舶所有者と乗組員について直ちに外交的保護権を行使したからだという。しかし、裁判所に提出された証拠に基づけば、パナマがヴァージニアＧ号に対し実効的な管轄と管理を行使していなかったと結論することはできず、旗国であるパナマに通報を行わなかったギニアビサウは第七三条四項に違反したと判示する。

6　海洋法条約のその他の条項およびＳＵＡ条約（三二九―四〇一項）

（1）海洋法条約第一一〇条および二二四条（三三二―三四九項）

パナマは、ギニアビサウが第一一〇条および第二二四条に違反したと主張するが、それらの条項そのものに違反したということではなく、それらの条項から抽出される原則に違反したと主張している。裁判所がサイガ号事件（第二）において示した一般国際法上の諸要件は、第一一〇条および第二二四条に取り込まれてはいるが、第七三条一項に従い行われる執行活動にも適用されることにはならない。第二二四条は、海洋環境の保護および保全に関する執行権限の行使に当たり適用されるものであり、第一一〇条は、一項に列挙された五つの行為にのみ適用される。したがって、ギニアビサウは第一一〇条および第二二四条に違反しなかったと結論する。

（2）過度の実力行使の主張（三五〇―三六三項）

裁判所はサイガ号事件（第二）において、「実力の行使は可能な限り避けなければならず、実力の行使が避けられない場合であっても、それは状況により合理的かつ必要な限度を超えてはならない」と判示した。しかし、本件において当事者が裁判所に

提出した情報は食い違っており、ヴァージニアG号に対して過度の実力が行使されたことを示すものはない。

（3）海洋法条約第二二五条およびSUA条約（三六四―三七七項）

海洋法条約第二二五条は条約第一二部に置かれているが、より一般的な適用範囲を有し、第七三条に基づき行われる執行活動にも適用される。しかし、ヴァージニアG号がビサウ港に引致された際の状況に関する当事者の主張は対立しており、本件において第二二五条の違反があったことは説得的に立証されていない。

次に、SUA条約については、同条約第二条が「国が所有し又は運航する船舶であって……警察のために使用されるもの」などを条約の適用対象から除外しており、同条約がEEZにおける沿岸国の合法的な執行活動に適用されないことは明らかである。

（4）海洋法条約第三〇〇条（三七八―四〇一項）

ルイザ号事件において裁判所が判示したように、海洋法条約第三〇〇条は、それ自体単独で援用することはできず、条約で認められた権利、管轄権および自由が濫用的に行使された場合にのみ適用される。しかし、本件においてパナマは、条約上の特定の権利義務に言及することなく、第三〇〇条を単独で援用した。したがって、本件では第三〇〇条違反の主張について検討する必要はない。

7　反訴（四〇二―四〇七項）

ギニアビサウは、パナマが真正な関係のない船舶に国籍を付与し、ギニアビサウEEZにおける許可を得ない燃料補給の実行を助長することにより、第九一条に違反したと主張する。しかし、第一一七項で認定したように、パナマとヴァージニアG号との間には真正な関係が存在したのであり、ギニアビサウの反訴には根拠がない。

8　賠償（四〇八―四四八項）

既に認定したように、本件においてパナマは第七三条一項および四項に違反した。一項の違反は、運航に関与するすべての者を含むヴァージニアG号の権利の侵害であり、四項の違反はパナマの権利を直接に侵害する。

本件において、違法な没収の直接の結果であるのは、没収された軽油の価額についての損害・損失と、船舶の修理費用[2]のみである。逸失利益について、パナマは、船舶没収と逸失利益との間に直接の因果関係（the direct nexus; un lien direct）があることの立証に失敗した。すなわち、ヴァージニアG号を傭船したLotus社との契約は二〇〇九年九月五日に終了したが、契約を終了させる文書の中で、「当該契約に関して相互に請求するものは何もないと宣言する」と述べられていた。したがって、ヴァージニアG号が拿捕された日（二〇〇九年八月二一日）から契約終了の日（同年九月五日）までの間に生じた逸失利益、また、契約終了の日の後に生じた逸失利益を、この契約を根拠に請求することはできない。次に、二〇〇九年九月五日から二〇一〇年十二月（同船が再び運航可能となった時）までの間については、ヴァージニアG号の所有者は、船舶の速やかな釈放を求めるギニアビサウ国内法上の手続を利用しなかったので、パナマは同所有者のために逸失利益を請求することはできない。

裁判所は、提出された証拠を検討した結果、没収当時ヴァージニアG号は五三二・二トンの軽油を積載しており、その価額は三八八、五〇六米ドルであったと認定する。同船の修理費用については、そのすべてが同船の没収との因果関係（a causal link; [le] lien de causalité）を有するとは考えられず、一四六、〇八九・八〇ユーロで十分であると考える。

パナマが請求している満足または陳謝について、満足は宣言的判決の形式をとり得るところ、裁判所は二七一項および三三三項においてギニアビサウがパナマの権利を侵害したことを宣言したため、この宣言が適当な賠償を構成する。

9　費用（四四九―四五一項）

裁判所規程第三四条は、「裁判所が別段の決定をしない限り、紛争当事者は、各自の費用を負担する」と規定する。本件では、本条が規定する一般規則から逸脱する必要を認めない。

10 主文（四五二項）

以上の理由により、裁判所は、

① 裁判所がヴァージニアG号に関する紛争について管轄権を有すると判示し（全員一致）、

② ギニアビサウが請求の受理可能性について抗弁を提起することは排除されないと判示し（全員一致）、

③ パナマとヴァージニアG号との間の真正な関係の欠如を理由とするギニアビサウの受理可能性についての抗弁を却下し（全員一致）、

④ 船舶所有者と乗組員がパナマ国民でないことを理由とするギニアビサウの受理可能性についての抗弁を却下し（二二対一）、

⑤ 国内救済の未完了を理由とするギニアビサウの受理可能性についての抗弁を却下し（一四対九）

⑥ ギニアビサウは、その排他的経済水域における燃料補給を規制したことにより条約第五八条一項および第五六条二項に違反しなかったと判示し（全員一致）、

⑦ ギニアビサウは、ヴァージニアG号に乗船し、それを検査しおよび拿捕したことにより条約第七三条一項に違反しなかったと判示し（二二対一）、

⑧ ギニアビサウは、ヴァージニアG号および同船上の軽油を没収することにより条約第七三条一項に違反したと判示し（一四対九）

⑨ ギニアビサウは、条約第七三条二項に違反しなかったと判示し（全員一致）、

⑩ ギニアビサウは、条約第七三条三項に違反しなかったと判示し（二〇対三）、

⑪ ギニアビサウは、ヴァージニアG号の抑留および拿捕ならびに同船およびその貨物に対するその後の措置について旗国としてのパナマに通報しなかったことにより条約第七三条四項の要件に違反したと判示し（全員一致）、

⑫ ギニアビサウは、条約第一一〇条および第二二四条の諸原則に違反しなかったと判示し（全員一致）、

⑬ ギニアビサウは、ヴァージニアG号への乗船および同船を港に引致する際に傷害または人名を危険にさらす過度の実力を行

使しなかったと判示し（全員一致）、

⑭ ギニアビサウは条約第二二五条に違反しなかったこと、および本件にはＳＵＡ条約は適用可能ではないことを判示し（全員一致）、

⑮ ギニアビサウが提起した反訴には根拠がないと判示し（全員一致）、

⑯ 軽油の没収についてパナマに三八八、五〇六米ドルおよび利息の金銭賠償を命ずることを決定し（一四対九）、

⑰ ヴァージニアＧ号の修理に要した費用についてパナマに一四六、〇八〇米ドルおよび利息の金銭賠償を命ずることを決定し（一三対一〇）、

⑱ 逸失利益についてパナマに金銭賠償を命じないことを決定し（一八対五）、

⑲ その他の請求についてパナマに金銭賠償を命じないことを決定し（全員一致）、

⑳ 各当事者が自らの訴訟費用を負担すべきことを決定する（全員一致）。

三 検討[3]

1 ＥＥＺにおける燃料補給

海洋法条約は、ＥＥＺにおける「天然資源……の探査、開発、保存及び管理」について沿岸国に「主権的権利」を、「人工島、施設及び構築物の設置及び利用」、「海洋の科学的調査」ならびに「海洋環境の保護及び保全」について沿岸国に「管轄権」を与える（第五六条一項）一方、「第八七条に定める航行及び上空飛行の自由並びに海底電線及び海底パイプラインの敷設の自由並びにこれらの自由に関連し及びこの条約のその他の規定と両立するその他の国際的に適法な海洋の利用」については、すべての国の自由を認めている（第五八条一項）。しかし、ＥＥＺにおける船舶への燃料補給（バンカリング）が第五六条一項に該当する事項なのか、第五八条一項に該当する事項なのかについて、海洋法条約は明示的には何も定めていない。

ＥＥＺにおける漁船への燃料補給は、一九九九年のサイガ号事件（第二）でも問題となったが、同事件では、取締りの根拠法

令が漁業関連法令ではなく、燃料の輸入・輸送等を規制する法律であったこと、また、国際法上の根拠としては、海洋法条約第五六条ではなく、「排他的経済水域で行われる無許可の経済活動であって国家の公益に実質的な影響を与えるものに対し自らを保全する固有の権利」あるいは「緊急避難の法理」といったものが援用されたため、裁判所は、「ギニアが排他的経済水域において関税法令（customs laws）を適用することが正当化されるか」という問題の立て方をした上で、ＥＥＺでは人工島、施設および構築物に対するもの（第六〇条二項）を除き関税法令の適用は認められていないと答えるにとどめ、「排他的経済水域における燃料補給に関する沿岸国および他の国の権利というより一般的な問題」については判断を回避した。[4] その背景には、「ギニア沖合を含む西アフリカ沿岸水域では、サイガ号のような給油タンカーが国外から軽油を運搬し、洋上でそれを漁船に積み替えて沿岸国に密輸を行うという取引が横行」しており、「[このような] 背景から見て、ギニアは排他的経済水域において沿岸国に与えられる権利の内容を強化しようという意図で洋上補給の取締りを行ったというより、軽油の密輸取締りの一環として洋上補給についての取締りを行った」、つまり「本件での洋上補給の取締りは、むしろ接続水域の制度のもとで行われるべき取締りが、接続水域の範囲を超えて行われた」という事情があったとも指摘される。[5]

これに対し、ヴァージニアＧ号事件判決は、ＥＥＺにおける漁船への燃料補給が海洋法条約第五六条で沿岸国に付与された権限の範囲内に入る事項であることを明確に肯定した最初の国際判例である（判旨4）。判決でも指摘されているように（第二一八項）、ＥＥＺにおける漁船への燃料補給を規制する法令を制定する沿岸国は多く、それに対する明確な反対も見られない。[6] 本件においても、この点に関する裁判所の判断に否定的な意見を述べた裁判官はおらず、むしろ、「国際海洋法の発展に対する重要な貢献である」とか、「正しい方向への重要な一歩を踏み出した」などと肯定的に評価されている。[7]

本判決の判例としての射程については、次の点に注意する必要がある。

第一に、本判決によれば、沿岸国がＥＥＺにおける漁船への燃料補給を規制できる根拠は、「漁業と直接の関連」を有する活動を規制する沿岸国の権限（第六二条と合わせ読んだ第五六条一項に基づく権限）であり、ＥＥＺで漁業を行う漁船に対する燃料補給の規制が認められたにとどまる。判決が第二二三項で述べるように、「その他の燃料補給活動（other bunkering activi-

ties)」、つまりＥＥＺ内で漁業以外の活動を行う船舶への燃料補給については、「条約に従い別の判断がなされない限り（unless otherwise determined in accordance with the Convention)」、沿岸国は規制権限を有しない。例えばＥＥＺを単に通航中の船舶に対する燃料補給について、沿岸国は原則として規制権限を有しない。ただし、判決は「条約に従い別の判断がなされない限り」というただし書きを付けており、また、判決が第二二四項で明確に判断を回避している通り、ＥＥＺで漁業以外の活動を行う船舶に対する燃料補給であっても、例えば海洋環境の保護に関する管轄権を根拠に沿岸国が規制を行える可能性は排除されていない。

第二に、燃料補給の許可手続に係る手数料の賦課に関連して、判決は、許可手続に係る役務の対価である限りにおいて合法であり、財政的利益に基づき課される租税としての性格を有するものであってはならないと述べ、ＥＥＺへの関税法令適用の拡張は認められないとしたサイガ号事件（第二）判決の判例を維持した（判決第二三三―二三四項）。つまり、ＥＥＺにおける燃料補給の規制が、ＥＥＺへの関税法令の違法な拡張であると判断される場合（サイガ号事件）と、海洋法条約第五六条によって沿岸国に認められた権限の行使であると判断される場合（ヴァージニアＧ号事件）とがあり得るということである。しかし、両者が何によって区別されるのかは必ずしも明らかではない。つまり、サイガ号事件は、規制の根拠法令が漁業関連法令ではなく燃料の輸入等を規制する関税法令であったこと、また、沿岸国ギニアが第五六条の権限を主張しなかったことから、沿岸国による規制行為が第五六条によって沿岸国に認められた権限の範囲外にあると結論しやすい事案であった。しかし、沿岸国が漁業関連法令を適用してＥＥＺにおける漁船への燃料補給を規制してはいるが、実はその目的が燃料の密輸の防止であったり、ＥＥＺでの活動に租税を課すことであったりするケースは想定し得る。そのようなケースについて、サイガ号事件の判例が妥当するのか、ヴァージニアＧ号事件の判例が妥当するのか、その区別基準は未解決の問題として残されている。

2　船舶の保護と外交的保護

（1）請求の国籍

外交的保護制度において、私人（自然人、法人およびそれらが所有する財産）が被った損害について国が他国に賠償を請求できるのは、その私人が請求国の国籍を有する場合である（the nationality of claims の規則）[8]。本件において、ヴァージニアG号の旗国はパナマであったが、船長と乗組員の中にパナマ国籍を有する者はおらず、同船の傭船者であり没収された軽油の所有者であったLotus社はアイルランド法人であった。同船の所有者であるPenn Lilac社の国籍については争いがあったものの――同社の国籍について、パナマはパナマで設立されたパナマ法人だと主張し[9]、ギニアビサウはスペインに本拠を置くスペイン国籍の法人だと主張したが[10]、裁判所は同社の国籍について何も判断しなかった――、同船の運航に関わる利害関係人の多くは、パナマ国籍を有しない自然人および法人だった。そこで、パナマ国籍を有していないそれらの者が被った損害について、パナマが請求を提起する資格を有するか否かが問題となったのである。

同様の問題について、裁判所は、サイガ号事件（第二）で次のような判断を示した。裁判所によれば、海洋法条約は「船舶を一つのユニット（a unit）として」扱っており、「それゆえ、船舶、同船上のすべてのものおよび同船の運航に関与しまたは利害を有するすべての人は、旗国に関連づけられる一つの団体（an entity）として扱われる」[11]。裁判所によれば、船舶とその上にあるすべてのものおよび船舶の運航に関与しまたは利害を有するすべての人が一つのユニットとして扱われる根拠は、①海洋法条約の諸規定（第九四条、第一〇六条、第一一〇条三項、第一一一条八項、第二一七条および第二九二条）が、船舶の乗組員に対する管轄権や、船舶およびその利害関係人が損失や損害を被った場合における賠償・補償請求権を、船舶の乗組員や利害関係人の国籍を問わず旗国に与えていること[12]、そして、②船舶やその貨物について多くの国籍者が関与し利害関係を有する海運の現状の下において、「損害を被った者がそれぞれの国籍国の保護を求めなければならないとすれば、過度の困難（undue hardship）が生ずるであろう」ことであった[13]。サイガ号事件は、船舶の旗国はセントビンセント・グレナディーンであったが、その所有者はキプロス法人で、スイス法人に傭船され、船長と乗組員は全員がウクライナ人、積荷である軽油の所有者はスイス法人

という事案であった。[14] 裁判所は、船舶に生じた損害、船舶の傭船料、海に放出された軽油の価額、船長・乗組員の抑留によって生じた費用、彼らの治療費、傷害や苦痛などについて、旗国であるセントビンセント・グレナディーンに対し金銭賠償を支払うようギニアに命じたのである。[15]

ヴァージニアＧ号事件判決は、サイガ号事件（第二）判決を引用し、それにそのまま依拠して、船舶所有者（Penn Lilac 社）および貨物（軽油）の所有者（Lotus 社）が被った損害（船舶の修理費用と没収された軽油の価額）について、それら法人の国籍とは無関係に、旗国であるパナマに対し金銭賠償を支払うようギニアビサウに命じた。船舶を一つのユニットと捉え、船舶の利害関係人（船舶の所有者や傭船者、貨物の所有者、乗組員等）に生じた損害については国籍を問わず旗国に賠償請求権を認める考え方は、その後の事件においても踏襲されており、[16] 既に判例として確立しているとも言える。本件でも、この問題に関する裁判所の判断に反対したのはセルヴロ・コレイア（Sérvulo Correia）特任裁判官一人だけであった。

セルヴロ・コレイア裁判官が判決を批判するのは、次の三つの理由による。[17] 第一に、例えば国連国際法委員会（以下「ＩＬＣ」）の外交的保護条文草案（二〇〇六年）は、船舶乗組員についてはその国籍を問わず船舶の旗国に賠償請求権を認めているが（第一八条およびその注釈）、それ以外の利害関係人については旗国に賠償請求権を認めていない。第二に、サイガ号事件判決が挙げる海洋法条約の諸規定は船舶および乗組員についてしか言及しておらず、このことは、同条約が「ユニット」として扱っているのは船舶と乗組員だけであることを示している。第三に、たしかに現代の海運に多くの利害関係人が関与するのは事実であるが、旗国の賠償請求権は、利害関係人の国籍国による外交的保護権行使を排除しない以上、旗国に賠償請求権を認めても、サイガ号事件判決が言う「過度の困難」は除去されない。

この批判に照らしてサイガ号事件（第二）判決その他の関連判決を読み直すと、この問題に関する判例は、次のように理解できる。

まず、セルヴロ・コレイア裁判官による批判の第一点目について、ＩＬＣの外交的保護条文草案第一八条は、「船舶の乗組員の国籍国が外交的保護を行使する権利は、国際違法行為によって船舶に生じた被害に関連して乗組員が被害を受けた場合に、国

籍のいかんを問わず乗組員のために救済を求める船舶の国籍国の権利によって影響を受けない」と規定しており、船舶の国籍国（旗国）が国籍のいかんを問わず乗組員について保護権を有することを前提としている。同条の注釈は、「船舶の国籍国（旗国）はその国籍を有していない船舶の乗組員のために救済を求めることができるという立場については、国家実行、判例および学説による支持がある」[18]と述べ、そのことを明確にする。船舶の乗組員について、その国籍を問わず船舶の旗国が保護権を有する根拠に関して、外交的保護に関するＩＬＣの特別報告者を務めたデュガード（John Dugard）は、「［英国民の乗組員が］アメリカの船舶に［乗組員として］勤める間、彼は合衆国に一時的な忠誠を負い（owed temporary allegiance）、その結果、英国政府の保護を期待できなくなる」と判示した合衆国連邦最高裁のロス号事件判決（一八九〇年）[19]などを引用しつつ、乗組員は旗国の刑事裁判権に服することや、旗国はすべての乗組員に適切な労働条件を保障したり船員身分証明書を交付したりしなければならないことなどから、乗組員は旗国と密接に結びついていることを挙げた[20]。デュガードは、船舶の乗客についても検討しているが、乗組員についての旗国の保護権の根拠が「一時的に旗国の管轄権、法令および忠誠に服する」という乗組員の「特殊な地位（the unique status）」にある以上、旗国は乗客について保護権を有しないと述べている[21]。デュガードは、乗組員以外の利害関係人（貨物の所有者等）の保護については何も述べていないが、乗組員の特殊性を強調する右のような理由づけから考えれば、乗組員以外の利害関係人についての旗国の保護権は否定する趣旨であると考えられる。

しかし、サイガ号事件（第二）判決の理由づけの仕方――①海洋法条約の諸規定と、②「過度の困難」という政策的根拠を挙げる――から考えると、船舶が「一つのユニット」として扱われるという判例の立場は、慣習国際法上そのような扱いがされているということではなく、海洋法条約が船舶を「一つのユニット」として扱い、利害関係人に関する保護権を旗国に付与している、ということであろうと考えられる。

そこで次に、セルヴロ・コレイア裁判官による批判の第二点目をどう考えるべきかが問題になる。同裁判官は、海洋法条約において乗組員以外の利害関係人が船舶という「ユニット」の一部として扱われていないことをもっともはっきりと示す条文として、第二九二条を挙げている[22]。すなわち、旗国による速やかな釈放の請求権について定める同条は、船舶および乗組員の釈放に

ついて定めたものであって、船舶の運航に関与するそれ以外の利害関係人の救済について何も定めていないというのである。しかし、船舶および乗組員が抑留されることによって実際に損害を被る最大の利害関係人は、船舶の所有者や傭船者などである。ペク（Paik）裁判官が指摘するように、「船舶は収入を生み出す財産（an income-producing property）である。船舶はその運航によって収入を生み出す」[23]。例えばヴァージニアＧ号は、ギニアビサウによって拿捕されるまで、一月あたり約八万三千ユーロの収益を生み出していたとも指摘される[24]。船舶が抑留されると、その間、船舶の所有者や傭船者は船舶を使用できなくなり、本来であれば得られるはずの多額の収益を得られなくなる。第二九二条は、主にそうした利益を保護するための規定であり、船舶の所有者や傭船者等の国籍と無関係に、速やかな釈放の請求権を旗国に与えている。このように考えれば、第二九二条は、船舶の利害関係人が被った損害について、その国籍を問わず、旗国が保護権を有することを示す条文であると言うこともできる。同様に、第一一〇条三項や第一一一条八項は、「船舶」の損害賠償・損失補償請求権について規定しているが、この場合の「船舶」は、船舶それ自体だけでなく、船舶に利害関係を有する者を含むと考えることもできる[25]。サイガ号事件（第二）判決およびその後の判例の趣旨は、そのようなことであろう。

このように、セルヴロ・コレイア裁判官による批判に照らして判例を読み直すと、船舶が「一つのユニット」として扱われ、船舶の利害関係人に生じた損害については国籍を問わず旗国に賠償請求権を認めるという判例の考え方は、一見根拠がないようにも見えるが、海洋法条約の解釈としてそれなりの根拠があるとも言える。なお、サイガ号事件（第二）判決が指摘する「過度の困難」という政策的根拠については、同判決の想定する「困難」と、セルヴロ・コレイア裁判官の想定する「困難」とが違っているようである。つまり、サイガ号事件判決が言っているのは、船舶の利害関係人がそれぞれの国籍国に保護を求めなければならないのは不便であるという意味での「困難」であるのに対し、セルヴロ・コレイア裁判官が言っているのは、旗国の保護権と利害関係人の国籍国の保護権が重複して行使されることにより生ずる「困難」である。判例の立場に立つと、たしかに保護権の重複的行使という意味での「困難」は生ずるが、判例は、そのことよりも、旗国が一括して保護できることの利点を重視していると考えられる。

（2）国内救済完了の原則

外交的保護制度において、請求国は、侵害を受けた私人が侵害国の国内法上利用可能な救済手段を尽くした後でなければ外交的保護権を行使することができない（国内救済完了の原則）[26]。海洋法条約第二九五条も、「この条約の解釈又は適用に関する締約国間の紛争は、国内的な救済措置を尽くすことが国際法によって要求されている場合には、当該救済措置が尽くされた後でなければこの節に定める手続に付することができない」と定め、国内救済完了原則を確認している。本件において、ギニアビサウは、船舶所有者がギニアビサウ国内法上利用可能な救済手続を尽くしていないとして請求の受理可能性を争った。

国内救済完了原則にはいくつかの例外（被害者が国内救済を尽くしていなくても国籍国が外交的保護権を行使できる場合）があるとされる。それらの例外のうち、本件では、（a）国家の権利が直接に侵害される場合（direct injury）の例外、（b）被害者と加害国との間に管轄の連関（a jurisdictional link）が存在しない場合の例外、（c）加害国の国内法上実効的な救済手段が存在しない場合の例外、という三つの例外が主張された[27]。前述の外交的保護条文草案においても、（a）は第一四条三項で、（b）は第一五条c号で、（c）は第一五条a号で、それぞれ国内救済完了原則の例外として規定されている。

本件と同様の抗弁が提起されたサイガ号事件（第二）において、裁判所は、①原告セントビンセント・グレナディーンが違反されたと主張する権利が「外国人に与えられる待遇に関する国際的義務の違反」ではなく、「すべて、セントビンセント・グレナディーンの権利の直接の侵害（direct violations）である」こと（（a）の例外）、また、②仮に①が成り立たないとしても、国内救済完了原則が適用されるためには被害者と侵害国との間に「管轄の連関」がなければならないことについて当事者は合意しているところ、本件におけるギニアＥＥＺにおける関税法令適用は海洋法条約違反であるから「管轄の連関が存在しなかった」こと（（b）の例外）を根拠に、国内救済完了原則の適用を排除した[28]。

ヴァージニアG号事件判決は、（a）の例外を適用して国内救済完了原則の適用を排除し、（b）および（c）の例外については検討する必要がないとした（判旨3（3））。本判決は、この結論を導く過程で、「請求が国家に対する侵害と個人に対する侵害の両方の要素をもつ場合には、国内救済規則の適用可能性を決定するために、どちらの要素が優越的であるか（preponder-

ant）を判断しなければならない」（第一五七項）と述べ、「優越性（preponderance）」基準と呼ばれる基準を採用した。この基準は、ＩＬＣの外交的保護条文草案第一四条三項でも採用されている。[29]

国内救済完了原則について判示した主文五に対しては、二一名の裁判官のうち九名の裁判官が反対票を投じており、理由づけに反対するコット（Cot）裁判官およびケリー（Kelly）裁判官（本件における実効的な国内救済手段の存在が証明されていないとして、国内救済完了原則の適用排除という結論自体には賛成したが、判決の理由づけには反対した）を含めれば、この問題に関する裁判所の判断には一一名の裁判官が反対したのである。[30] これに対し、本件と同様の判断がなされたサイガ号事件（第二）において、裁判所の判断に反対したのは三名の裁判官のみであった。こうした違いはなぜ生じたのだろうか。[31]

こうした違いの原因になったと考えられるものの第一は、請求国の請求の仕方が違ったことである。すなわち、サイガ号事件（第二）において、セントビンセント・グレナディーンは、当初から、旗国としての同国の権利の侵害について請求し、外交的保護権という言葉を一切使わなかった。[32] これに対し、ヴァージニアＧ号事件において、パナマは、答弁書の中で、「パナマは、ギニアビサウに対し、外交的保護の枠組みにおいて（within the framework of diplomatic protection）訴えを起こしている。パナマは、ギニアビサウによって侵害を受けたと主張する、その国民、ヴァージニアＧ号および同船上のすべての者ならびに同船の運航に関与しまたは利害関係を有するすべての者および団体の申立て（cause）を取り上げているのである」とはっきり述べていた。[33] 少数意見を表明した裁判官が判決を批判するポイントの一つは、裁判所が権限を逸脱して請求の性質を変更したということであった。[34]

サイガ号事件（第二）と本件の第二の違いは、事実関係および違反したと主張される規則が違ったことである。すなわち、サイガ号事件で主張され、実際に違反が認定された規則は、海洋法条約第一一一条（追跡権）や、拿捕に際して過度の実力行使を禁ずる一般国際法上の規則などであった。これに対し、本件で主張され、違反が認定された規則は、主として同条約第七三条一項であった。こうした違いから、ホフマン次長ら六裁判官の共同反対意見やコット裁判官およびケリー裁判官の共同個別意見は、本件がサイガ号事件とは区別され（distinguishable）、サイガ号事件の判例は本件には適用されないと述べた。[35] その趣旨は必ず

しも明らかでない部分もあるが、おそらく、サイガ号事件で違反が主張された規則は、自国籍の船舶を他国のＥＥＺ内で航行させる旗国の権利であり、その侵害を国家に対する直接の侵害と考えることができたのに対し、本件で問題となった損害は、私人がその所有する財産について被った物質的損害（ヴァージニアＧ号の修理費用と没収された軽油の価額）にほかならず、これにより旗国パナマに対する「直接の」侵害が生じたと言うことには無理があるということであろう。

第三の違いとして、サイガ号事件（第二）以降の国際法の発展が挙げられた。例えば、コット裁判官とケリー裁判官は、共同個別意見において、サイガ号事件（第二）判決は「この問題に関する国際法の現状を反映していない」と述べた。すなわち、同判決は、当時のＩＬＣ国家責任条文草案第二二条（「国家の行動が、外国人に付与される待遇に関する国際的義務により要求される結果と合致しない状況を作り出したとき」は国内救済が尽くされなければならないという規定）に依拠したが、この条文はその後削除され、ＩＬＣは二〇〇六年の外交的保護条文草案一四条三項でこれと異なる立場をとった（「優越性」の基準）。この基準によれば、政府高官、外交職員、国有財産等に対する侵害は国家に対する侵害が優越的である事案であることになるが、本件は、私有財産（船舶と貨物）に対する侵害について金銭賠償が請求された事案であり、先例に照らしても国家に対する侵害が優越的である事案とは言えないという。[36]

判決に対する以上のような批判は、外交的保護権に関する伝統的な構成を前提とすれば、もっともな批判である。すなわち、伝統的に外交的保護権は、国家の権利として構成されてきたのであって、個人に帰属する権利を国家が代理行使するというような構成をされてきたのではない。[37]国家を「直接的に侵害する（direct injury）」とか「間接的に侵害する（indirect injury）」というのは比喩的で感覚的な表現であるが、どちらも国家に帰属する権利を侵害する点では変わらない。「間接的な侵害」というのは、国民に対する侵害を通じて国家の権利が侵害されると観念される場合（例えば在留外国人の待遇に関する国際法規則の違反のような古典的な外交的保護の事例）であり、「直接的な侵害」というのは、国民に対する侵害という要素を介在せずに国家の権利が侵害される場合のことをいう（例えば主権侵害は、国民に対する侵害という要素を一切介在せずに国家の権利を侵害する）。他方、例えば外交職員に対する侵害の事例は、外交職員も国民である以上、国民に対する侵害という要素（国家に対する

間接的侵害という要素）もない訳ではないが、それよりも、外交職員という国家機関に対する侵害（直接的侵害）の要素の方が「優越的」である事例であるとされる。[38]

これに対し、ヴァージニアG号事件判決では（サイガ号事件（第二）判決も同様）、問題となっている権利が「パナマに帰属する権利（rights that belong to Panama）である」こと（権利の帰属先）が判断の決め手となっている（判決第一五七項）。[39] しかし、外交的保護制度において、国家に対する「直接的な侵害」であるか、それとも「間接的な侵害」であるか、また、どちらの要素が「優越的」であるかを判断する際に考慮されるのは、紛争の主題、請求の性質、求められている救済（違法性宣言判決を求めているのか、金銭賠償を求めているのか）といった点であり、権利の帰属先は考慮要因にならない（いずれの場合も権利はあくまでも国家に帰属する）。[40]

したがって、判例の立場は、船舶の旗国が船舶の利害関係人について有する保護権が外交的保護権とは性質の異なる請求権であることをもっと明確にしない限り、維持することが困難であるように思われる。しかし判決は、旗国の請求権が「外交的保護と区別される」（第一二八項）と述べつつ、結局は外交的保護に関する法を適用しており（判決第一五三項における外交的保護条文草案の参照や、第一五七項における「優越性」基準の適用など）、外交的保護との連関を断ち切れていない。仮に、旗国の有する請求権が外交的保護権なのであれば（あるいは外交的保護権に類似する権利なのであれば）、少数意見を述べた裁判官が指摘するように、本件は、私人がその私有財産（船舶および貨物）について被った損害に関して金銭賠償が請求された事案であり、国内救済完了原則が適用される典型的な事案であることになる。このように、この問題に関する判例については、旗国の有する保護権がどのような意味で「外交的保護と区別される」請求権なのかを明らかにしなければならないが、その点が依然として曖昧なままにされているという問題が残っている。

3　海洋法条約第七三条一項：没収の合法性審査

海洋法条約第七三条一項は、EEZにおける生物資源の保存・管理等に関する沿岸国の執行措置に関する権限を定めたもので

あり、「沿岸国は、排他的経済水域において生物資源を探査し、開発し、保存し及び管理するための主権的権利を行使するに当たり、この条約に従って制定する法令の遵守を確保するために必要な（as may be necessary）措置（乗船、検査、拿捕及び司法上の手続を含む。）をとることができる」と規定している。沿岸国のこの権限は、同二項～四項により制限されている。第一に、拿捕された船舶およびその乗組員は、合理的な保証金の支払いの後に速やかに釈放される（二項）。第二に、ＥＥＺにおける漁業に関する法令の違反について沿岸国が科する刑罰には、関係国の別段の合意がない限り拘禁を含めてはならず、また、その他のいかなる形態の身体刑も含めてはならない（三項）。第三に、沿岸国は、外国船舶を拿捕または抑留した場合には、とられた措置およびその後科した罰について、適当な経路を通じて旗国に速やかに通報しなければならない（四項）。

本件では、沿岸国ギニアビサウが、同国の法令違反に対する刑罰として、ヴァージニアＧ号およびその貨物（軽油）を没収する措置をとった。この措置について、裁判所は、①ＥＥＺにおける生物資源の保存・管理等に関する法令の違反に対する刑罰として船舶および貨物を没収することそれ自体は、第七三条一項に違反しない、②しかし、本件の事実関係においては、ヴァージニアＧ号およびその積荷（軽油）の没収が「この条約に従って制定する法令の遵守を確保するために必要な措置」だったとは言えず、没収は第七三条一項に違反する、と判示した（判旨4）。

この判断のうち、まず①の一般論については、第二九二条に基づき船舶・乗組員の速やかな釈放が請求された二〇〇七年の富丸事件において、船舶の没収は、船舶所有者が抑留国の国内法上の救済手続に訴えることを妨害したり、旗国が海洋法条約に基づいて速やかな釈放を請求する手続に訴えることを妨害したり、またはデュー・プロセス・オブ・ローの国際的基準に反する形で行ってはならないが、そうでない場合には、速やかな釈放手続の目的を失わせる（rendering the procedure for its prompt release without object）との判断が示されたことがある。[41] しかし、この判断は、あくまでも「釈放の問題のみを扱う」ものとされる第二九二条手続における判断であり、船舶および貨物の没収が第七三条と両立するという判断は、ヴァージニアＧ号事件判決によってはじめて示された。本判決によれば、第七三条は、ＥＥＺにおける生物資源の保存・管理等に関する法令の違反について多くの沿岸国が船舶の没収を定めている慣行に照らして解釈されなければならならず、船舶および貨物の没収という措置そ

れ自体は第七三条一項に違反しない。海洋環境の汚染の防止等に関する国内法令の適用に当たって「金銭罰のみを科することができる」と定める第二三〇条と異なり、第七三条は刑罰としての船舶・貨物の没収が許されるとも許されないとも言っていないが、本判決は、第七三条に基づき船舶・貨物を没収することが同条に違反しない（ただし個別の事案によっては第七三条に違反することがあり得る）ことを明らかにしたのである。

次に②は、少数意見を表明した裁判官からの批判が集中したポイントであり、この問題に関する主文八に対しては九名の裁判官が反対票を投じた。判決は、本件においては「酌量すべき情状」が存在したこと、すなわち具体的には、ヴァージニアＧ号がＥＥＺにおける燃料補給について書面による許可を得ていなかったのは、法令の故意の違反というよりも、補給を受ける漁船側の代理人とＦＩＳＣＡＰとの間のやり取りの中で生じた誤解に基づくものだったことを指摘し、本件において船舶および貨物の没収が「必要な」措置だったとは言えないと判断した。

沿岸国が第七三条一項に基づきとった措置が「必要な」措置であったかどうかを判断する際に裁判所が準拠すべき基準について、少数意見を述べた裁判官らは、「審査基準（standard of review）」とか「評価の余地（margin of appreciation）」といった概念を使いながら、様々な意見を述べた。裁判官らの意見は、大きく分けると、（i）第七三条一項の「必要な措置」に関する裁判所の審査権限を一切否定するジーザス（Jesus）裁判官に対し、（ii）同項に関する裁判所の広範な審査権限を認める多数意見およびペク裁判官個別意見があり、（iii）それらの間の中間的な立場として、恣意的または明白な誤りがない限り沿岸国の判断を尊重すべきであるというホフマン（Hoffman）次長ら六裁判官の共同反対意見およびセルヴロ・コレイア裁判官の反対意見がある。

まず、ジーザス裁判官によれば、第七三条は、ＥＥＺ沿岸国が生物資源の保存・管理等のための主権的権利の行使に当たり一定の措置をとれるという一般原則（general policy）を一項が定め、この一般原則に対する例外を三項が定める構造になっている。この構造から考えて、一項にはいかなる例外も含まれていないのであり、ある措置の「必要性または不必要性についての裁判官の主観的な想定（subjective assumption）」に基づく制限を認めるべきではない。ジーザス裁判官は、裁判所は条約に規定

されていない新たな例外を作り出したに等しいと述べ、判決を批判する。[42] この意見によれば、裁判所が第七三条一項の「必要な」という文言を根拠に沿岸国の条約違反を認定する余地はまったくないことになる。

しかし、このような極端な意見を述べたのはジーザス裁判官だけであり、他の裁判官は、国際海洋法裁判所その他の裁判所（海洋法条約第二八六条および二八七条に基づき管轄権を行使する裁判所）が、一定の場合に、沿岸国の措置の第七三条一項適合性を審査できることを認める。

右に整理した三つの立場のうち（iii）の立場をとった裁判官らによれば、ＥＥＺ沿岸国は無制限の自由を有するのではなく、沿岸国のとった措置が司法審査を免れる訳ではない。しかし、第七三条一項に基づく執行措置の行使について、沿岸国には広範な margin of appreciation が与えられるべきであり、国際海洋法裁判所その他の裁判所が司法審査を行うのは、沿岸国の判断に「明白な誤りがある（there is manifest error）」場合や、「明白に恣意的である（manifestly arbitrary）」場合、または「存在しない事実に基いて」判断したような場合に限るべきである。その根拠としては、海洋法条約において沿岸国の「主権的」権利という表現が使われていること（第五六条一項、第七三条一項等）、関連する事実や法令をより適切に評価できる立場にあるのは国内裁判所や当局であること、「合理性（reasonableness）」が基準となっている第七三条二項と異なり一項では「必要性（necessity）」が基準とされていること（「必要性」は、「合理性」や「均衡性（proportionality）」の基準とは異なること）などが挙げられた。そして、以上のことを本件について当てはめると、ギニアビサウの国内当局の判断は、「明白な誤りがある」とか「明白に恣意的である」場合には当たらないという。広大なＥＥＺを常時監視することは、とりわけギニアビサウのような途上国には困難なことであり、一般予防のための措置として船舶や貨物の没収が「必要な措置」ではないとは言えないからである。[43]

他方、ペク裁判官は、判決を支持する立場から、次のような意見を述べた。[44] すなわち、第七三条一項の「必要な措置」であるかどうかを審査する際に裁判所が適用すべき審査基準は、*de novo* review（すべての法的・事実的問題を改めて審査）よりは緩やかであり、deferential review（恣意的または明白に不合理でない限り国内当局の判断を尊重）よりは厳格な基準である。海洋法条約は、すべての国に適用される海洋の法秩序を確立するために採択されたものであり（条約前文）、条約規定の統一的な

解釈・適用が不可欠だからである。したがって、裁判所は「かなり高い審査基準（a fairly high standard）」を適用すべきである。ギニアビサウのとった措置が「必要な措置」であったかどうかを審査する際には、①「同様に実効的であるがより煩雑ではない（equally effective and less onerous）」他の措置の利用可能性、②没収措置によって達成しようとした目的の重要性、③とった措置がパナマの権利に与える影響、④没収措置がとられた状況と態様を検討しなければならない。これらの点を総合的に衡量すると、ギニアビサウのとった没収措置が「必要な措置」だったとは言えない、というのがペク裁判官の意見である（その理由として、措置によって達成しようとした目的は重要ではあるが、没収措置が不可欠とまでは言えないこと、燃料補給を行う場所や日時などは通告していたこと、補給を受けた漁船二隻は罰金を科されただけで速やかに釈放されたこと、没収の決定は結局「取消された」ことなどを挙げる）。

このように、海洋法条約前文が掲げる「海洋の法的秩序［の］確立」およびその目的を達成するために必要であると考えられる海洋法条約の統一的な解釈・適用という点を重視すれば、ペク裁判官のような立場（右の（ii）の立場）になり、ＥＥＺ沿岸国が生物資源の保存・管理等について有している権限が「主権的権利」と表現されていることや第七三条の文言・構造などを重視すれば、ホフマン次長ら六裁判官の共同反対意見やセルヴロ・コレイア裁判官反対意見のような立場（右の（iii）の立場）になると考えられる。本判決は、第七三条一項に基づいて沿岸国がとった措置について裁判所が司法審査を行った初めての事例である。海洋法条約の解釈としては、ペク裁判官のような立場も、ホフマン次長ら六裁判官の共同反対意見やセルヴロ・コレイア裁判官反対意見のような立場も、両方成り立ち得ると思われるが、判決は、ペク裁判官と同様の立場をとることを選択したのである。なお、第七三条一項では「合理性」ではなく「必要性」が基準となっているというセルヴロ・コレイア裁判官が指摘した点に関連して、判決は、第七三条二項における「合理性」の基準は、二項だけでなく第七三条全体に適用されるという新しい判断を示した（判決二七〇項）[45]。

4　因果関係と「被害への寄与」

本件では、ギニアビサウが海洋法条約第七三条一項および同四項に違反したと認定された。この違反に対する賠償として、一項違反については金銭賠償が命じられ（主文一六および一七）、四項違反については裁判所による違法性の宣言（宣言的判決）が適切な満足を構成すると判示された（判決四四七―四四八項）。後者は、裁判所による違法性の宣言が十分な満足を構成するという確立した国際判例に基づくものであり、問題はない。他方、前者については次のような問題がある。

責任を負う国が支払うべき金銭賠償の範囲について、例えばＩＬＣの国家責任条文は、次のように定めている。すなわち、「責任を負う国は、国際違法行為によって生じた被害について完全な賠償を行う義務を負う」（第三一条一項）。国家責任条文の中には違法行為と損害との間の因果関係に関する詳細な規定が存在しないが、第三一条一項の中の「生じた（caused by）」という部分が因果関係（causation）の要件を定めたものであるとされる[46]。「金銭賠償は、金銭的に評価可能ないかなる損害をも含み、立証される限りにおいて逸失利益も含む」（第三六条二項）。

本件における「金銭的に評価可能な……損害」としては、①没収された軽油の価額、②ヴァージニアG号の修理に要した費用、③ヴァージニアG号が拿捕されてから釈放されるまでの間に同船を運航できなかったことによる逸失利益などが主張されたが、裁判所は、①と②についてのみ金銭賠償を命じ、③については、違法行為と損害との間の「直接の因果関係（the direct nexus; un lien direct）」が立証されていないとして金銭賠償を命じなかった。裁判所はその理由として、Lotus 社との傭船契約から生じていたかもしれない逸失利益については、契約を終了させる文書の中で賠償請求権が放棄されていたこと（判決四三七項）、それ以外に生じていたかもしれない逸失利益については、ヴァージニアG号の所有者がギニアビサウ国内法に基づく船舶の速やかな釈放を請求する手続をとらなかったこと（判決四三八項）を挙げた。

他方、アクル（Akl）裁判官、ジーザス裁判官、ペク裁判官およびセルヴロ・コレイア特任裁判官は、本件における逸失利益の賠償を否定する（または賠償額を減額する）根拠として、因果関係の不存在ではなく、「被害への寄与（contribution to the injury）」の法理に依拠すべきだったという意見を述べた。因果関係を純粋な事実的因果関係という意味で捉えるならば、本件

においてヴァージニアG号の没収と逸失利益との間に因果関係がなかったとは言えないからである。[47]「被害への寄与」とは、被害国または被害者が損害（被害）発生に寄与した場合にはそれを考慮して賠償額を減額するという考え方であり、例えば国家責任条文第三九条は、「賠償の決定に当たって、被害国または同国との関係で賠償が請求される人もしくは団体の故意または過失による作為または不作為による被害への寄与が考慮される」と規定している。[48]

判決は、ヴァージニアG号の没収と逸失利益との間の「直接の因果関係（the direct nexus; un lien direct）」という表現を用いているが、そもそもこれが、「因果関係（causation）」という言葉によって通常想定されるのと同じものであるかどうかが定かではない。また、判決が、「因果関係」という言葉によって通常想定されるのと同じものを問題にしているとしても、クロフォード（James Crawford）が指摘するように、因果関係の問題は、事実的因果関係の検討だけに限定される訳ではなく、事実的因果関係のある損害のうちどこまでを賠償させるべきかという規範的判断を含む法的判断のプロセスである。[49]そして、判決の趣旨が、事実的因果関係の存在を否定するということでなく、公平の観点から賠償の範囲を限定したということなのであれば、判決は、結局は「被害への寄与」の法理と同じ考え方を適用したとも言える。

本件における「被害への寄与」の内容、あるいは賠償の範囲を限定する理由となる事実が何なのか、また、そうした事実によって賠償の範囲をどこまで限定すべきかについては、裁判官の間に意見の相違があった。まず、判決は、ヴァージニアG号の所有者が船舶の速やかな釈放を請求するギニアビサウ国内法上の手続をとらなかった事実を根拠に、逸失利益の賠償を否定した（他方、没収された軽油の価額と船舶の修理費用については金銭賠償を認めた）。アクル裁判官は、判決に基本的に賛成しつつ、判決が挙げる事実は逸失利益の賠償を完全に否定する理由にはならず、賠償額の減額にとどめるべきであったと指摘した。たしかに船舶所有者がギニアビサウ国内法に基づいて船舶の速やかな釈放を求めなかったことは事実であるが、同国の国内法には、船舶没収の決定を争いまたは船舶の釈放を求める複数の手続が存在しており、船舶所有者はそれら複数の手続に訴えていたからである。[50]

ペク裁判官は、アクル裁判官と同様、ヴァージニアG号の所有者が船舶の速やかな釈放以外のいくつかの手続に訴えていた事

実を指摘する。同裁判官はさらに、ギニアビサウ国内法上、船舶が没収され所有権が移転した後には速やかな釈放手続は利用できないのであり、「M/Vヴァージニア G号の所有者が速やかな釈放の手続を利用しなかったので没収と逸失利益との間に直接の因果関係が存在しない、と言うことにはほとんど意味がない」という。同裁判官によれば、本件において考慮に入れるべきなのは、むしろ、そもそもヴァージニア G号がギニアビサウ国内法に違反して許可を得ない燃料補給に従事していた事実であるという。仮にそれに従事していなければ、船舶と貨物が没収されることもなかったからである。同裁判官によれば、これは少なくとも過失による被害への寄与に当たるから、これを理由に賠償額を減額すればよかったと論じる。[51]

他方、セルヴロ・コレイア特任裁判官は、判決と同じ事実を根拠に、逸失利益だけでなく、没収された軽油の価額と船舶の修理費用についても金銭賠償を否定すべきであったと主張する。所有者が船舶の速やかな釈放に関する手続に訴えていればヴァージニア G号は直ちに釈放されたかもしれず、その場合には積荷の軽油は没収されなかったし、抑留によって同船に損傷が生じることもなく、船舶を運航できないことによる逸失利益も生じなかったからである。[52]

ジーザス裁判官は、そもそもヴァージニア G号がギニアビサウ EEZで許可を得ない燃料補給に従事していなければ拿捕も没収もされていなかったこと、また、抑留されていた間にヴァージニア G号の船体に生じた損傷は、船長が整備を怠ったことによるものであり、これらが被害への寄与に当たると論じて、船舶の修理に要した費用、没収された軽油の価額、および逸失利益のすべてについて金銭賠償を否定すべきであったと主張する。[53]

以上のように、本件における金銭賠償の範囲については様々な意見があるが、本判決がこの問題について示した判断を判例として定式化すれば、海洋法条約第七三条一項に基づき船舶が拿捕・抑留された場合において、船舶の所有者等が抑留国の国内法に従い保証金の納付を条件とする速やかな釈放（第七三条二項）を求めなかった場合には、抑留されていた間の逸失利益について、旗国は金銭賠償を得る権利を有しない、ということになる。他方、そのような場合においても、抑留されていた間に船舶に生じた損傷等については、旗国は金銭賠償を得る権利を有する、というのが本判決の示した判例である。ただし、速やかな釈放手続が利用可能なのに利用しなかったために抑留が続き（または船舶が没収され）、その結果として損害が生じたという点では

船体に生じた損傷も逸失利益も同じはずであるのに、なぜ前者については金銭賠償を肯定するのかについて、説得的な説明が示されたとは言えない。

（1） M/V "Virginia G" (Panama/ Guinea-Bissau), Judgment, 14 April 2014, *ITLOS Reports 2014*, p. 4. 本判決についての判例評釈として、Bernard H. Oxman and Vincent P. Cogliati-Bantz, "The M/V 'Virginia G' (Panama/ Guinea-Bissau)," *American Journal of International Law*, Vol. 108 (2014), pp. 769–775; Anne-Catherine Fortas, "T.I.D.M., *Affaire du «Virginia G» (Panama/ Guinée-Bissau)*, arrêt du 14 avril 2014," *Annuaire français de droit international*, tome 60 (2014), pp. 499–518 を参照。

（2） ヴァージニアＧ号の修理がなぜ必要になったのかについて、判決中には何の説明もないが、「気候の厳しい港に一年間居たことにより船舶に損傷が生じた」ということのようである。Dissenting Opinion of Judge *ad hoc* Servulo Correia, *ITLOS Reports 2014*, p. 399 (para. 30).

（3） 本節で言及する条文番号は、特に断りのない限り海洋法条約のものである。

（4） M/V "Saiga" (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, 1 July 1999, *ITLOS Reports 1999*, pp. 54, 56–57 (paras. 126–127, 137–138).

（5） 深町公信「排他的経済水域における航行自由と経済行為：サイガ号事件を題材として」『海上保安国際紛争事例の研究』第三巻（海上保安協会、二〇〇二年）三、二〇―二一頁。

（6） 我が国の排他的経済水域主権的権利行使法（平成八年法律第七六号）も、「漁船への補給」を「漁業等付随行為」の中に含め（第二条一項）、同法の規制対象としている。

（7） Dissenting Opinion of Judge Jesus, *ITLOS Reports 2014*, p. 338 (para. 1); Declaration of Judge Gao, *ibid.*, p. 136 (para. 12).

（8） See e.g., International Law Commission, "Draft Articles on Diplomatic Protection with Commentaries thereto," *Yearbook of the International Law Commission 2006*, Vol. 2, Part Two, Art. 3.

（9） Memorial of Panama, p. 14 (para. 63).

(10) Counter-Memorial of the Republic of Guinea Bissau, p. 16 (para. 38).

(11) *M/V Saiga*, *supra* note 4, p. 48 (para. 106).

(12) *Ibid*., pp. 47–48 (para. 105).

(13) *Ibid*., p. 48 (para. 107).

(14) *Ibid*., pp. 27–28 (para. 31).

(15) *Ibid*., pp. 66–67 (para. 175), p. 73 (para. 183).

(16) Arctic Sunrise (Kingdom of the Netherlands/ Russian Federation), an Arbitral Tribunal Constituted under Annex VII of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, Award on the Merits, 14 August 2015, paras. 170–173, http://www.pcacases.com/web/sendAttach/1438 (accessed 15 November 2016); Duzgit Integrity (Republic of Malta v. Democratic Republic of São Tomé and Príncipe), an Arbitral Tribunal Constituted under Annex VII of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, Award, 5 September 2016, para. 150, https://pcacases.com/web/sendAttach/1915 (accessed 15 November 2016); M/V "Nostar" (Panama v. Italy), International Tribunal for the Law of the Sea, Preliminary Objections, Judgment, 4 November 2016, paras. 229–231, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.25/Preliminary_Objections/Judgment/C25_Judgment_04.11.16_orig.pdf (accessed 15 November 2016).

(17) Dissenting Opinion of Judge *ad hoc* Sérvulo Correia, *supra* note 2, pp. 361–363 (paras. 4–5).

(18) International Law Commission, *supra* note 8, p. 52 (Article 18, Commentary, para. 2).

(19) Ross, 140 U.S. 453, 473 (1890).

(20) John Dugard, "Fifth Report on Diplomatic Protection," A/CN.4/538, pp. 56, 59 (paras. 45, 64).

(21) *Ibid*., p. 60 (para. 68).

(22) Dissenting Opinion of Judge *ad hoc* Sérvulo Correia, *supra* note 2, p. 362 (para. 5).

(23) Separate Opinion of Judge Paik, *ITLOS Reports 2014*, p. 211 (para. 43).

(24) *Ibid*., p. 211 (para. 44).

(25) 「［海洋法条約のいくつかの規定における］『船舶』という語は、船舶の所有者や運航者のような、当該船舶に利害関係

を有する者を意味すると理解することができる」という判決第一五六項は、そのことを述べたものであろう。

(26) See e.g., International Law Commission, *supra* note 8, Arts. 14, 15.

(27) *M/V Virginia G, supra* note 1, pp. 51–53 (paras. 142–149).

(28) *M/V Saiga, supra* note 4, pp. 45–47 (paras. 95–102).

(29) International Law Commission, *supra* note 8, Art. 14, Paragraph 3（「国内的救済は、国際請求またはその請求に関連する宣言的判決の要請が、条文案第八条に規定する国民またはその他の者への侵害を優越的な基礎として行われる場合には（is brought *preponderantly* on the basis of an injury to a national or other person）、尽くされなければならない。」［傍点および イタリック体引用者］）.

(30) Joint Dissenting Opinion of Vice-President Hoffmann, Judges Marotta Rangel, Chandrasenkhara Rao, Kateka, Gao and Bougetaia, *ITLOS Reports 2014*, pp. 214–222 (paras. 1–36); Opinion Dissidente de M. le Judge Ndiaye, *ITLOS Reports 2014*, pp. 277–293 (paras. 107–170); Dissenting Opinion of Judge Jesus, *supra* note 7, paras. 58–83; Dissenting Opinion of Judge *ad hoc* Sérvulo Correia, *supra* note 2, pp. 364–369 (paras. 8–10); Joint Separate Opinion of Judges Cot and Kelly, *ITLOS Reports 2014*, pp. 164–171 (paras. 1–33).

(31) Separate Opinion of Vice-President Wolfrum, *ITLOS Reports 1999*, pp. 107–111 (paras. 46–55); Separate Opinion of Judge Chandrasekhara Rao, *ITLOS Reports 1999*, pp. 129–130 (paras. 13–16); Dissenting Opinion of Judge Warioba, *ITLOS Reports 1999*, pp. 216–217 (paras. 59–61).

(32) *M/V Saiga, supra* note 4, pp. 22–26 (paras. 28–30); Memorial Submitted by Saint Vincent and the Grenadine; Reply Submitted by Saint Vincent and the Grenadines.

(33) Memorial of the Republic of Panama, 23 January 2012, p. 6, para. 15.

(34) Dissenting Opinion of Judge Jesus, *supra* note 7, pp. 355 (paras. 74, 76–77).

(35) Joint Dissenting Opinion of Vice-President Hoffmann et al, *supra* note 30, pp. 215–216 (paras. 8–9); Joint Separate Opinion of Judges Cot and Kelly, *supra* note 30, p. 168 (para. 21).

(36) Joint Separate Opinion of Judges Cot and Kelly, *supra* note, pp. 165, 167–169 (paras. 5–8, 16–26).

(37) See e.g, Concessions Mavrommatis en Palestine, arrêt, 30 août 1924, *CPJI Recueil, Série A*, n. 2, p. 12.

(38) John Dugard, "Second Report on Diplomatic Protection," A/CN.4/514, p. 105 (paras. 25, 27).

(39) なお、二〇一六年の Duzgit Integrity 事件仲裁判決は、権利の帰属先を基準とするのではなく、損害を被った最大の利害関係人である船舶所有者（DS Tankers 社）が沿岸国サントメ・プリンシペとの合意により請求権を放棄したことから、同事件では間接的侵害よりも国家に対する直接的侵害の要素の方が優越的であると判断した。*Duzgit Integrity, supra* note 16, paras. 154–155. この判断の方が「優越性」基準の適用の仕方としては正しいが、このような判断枠組みを適用すると、ヴァージニアG号事件のような事案は国内救済原則が適用される事案であることになるであろう。私人（船舶と貨物の所有者）に対する侵害（国家に対する間接的侵害）の要素の方が圧倒的に大きいからである。

(40) International Law Commission, *supra* note 8, p. 46.

(41) The "Tomimaru" (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, Judgment, 6 August 2007, *ITLOS Reports 2005-2007*, p. 96, (para. 76).

(42) Dissenting Opinion of Judge Jesus, *supra* note 7, pp. 339–342 (paras. 7–22); Opinion dissidente de M. le Juge Ndiaye, *supra* note 30, pp. 280–283 (paras. 123–138).

(43) Joint Dissenting Opinion of Vice-President Hoffmann *et al*, *supra* note 30, pp. 222–229 (paras. 37–61); Dissenting Opinion of Judge *ad hoc* Servulo Correia, *supra* note 2, pp. 375–385 (paras. 16–21).

(44) Separate Opinion of Judge Paik, *supra* note 23, pp. 194–209 (paras. 2–38).

(45) なお、本判決は「必要性」の基準を第七三条一項の文言から、「合理性」の基準を同二項から導いているが、後の判例では、沿岸国の権限行使を制約する「合理性の原則」（必要性と均衡性を含む）が一般国際法上存在するとされ適用されている。*Arctic Sunrise, supra* note 16, para. 222; *Duzgit Integrity, supra* note 16, para. 209.

(46) James Crawford, *State Responsibility: The General Part* (Cambridge: Cambridge University Press, 2013), p. 492.

(47) Declaration of Judge *ad hoc* Treves, *ITLOS Reports 2014*, pp. 149–150 (paras. 3, 4).

(48) Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, 2001, A/RES/56/83.

(49) Crawford, *supra* note 45, p. 492.

(50) Opinion individuelle de M. le Judge Akl, *ITLOS Reports 2014*, pp. 158–163 (paras. 13–18).
(51) Separate Opinion of Judge Paik, *supra* note 23, pp. 209–213 (paras. 39–48).
(52) Dissenting Opinion of Judge *ad hoc* Servulo Correia, *supra* note 2, pp. 386–398 (paras. 22–29).
(53) Dissenting Opinion of Judge Jesus, *supra* note 7, pp. 342–345 (paras. 23–33).

［付記］本稿は、第八三回国際判例事例研究会（二〇一六年八月四日、於：明治大学）および国際法研究会（二〇一六年一〇月一五日、於：京都大学）において行った報告に加筆・修正を加えたものである。研究会の場でコメントを下さった方々に感謝申し上げる。