



「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)

May 21, 2026

杉浦 卓弥 (Takuya Sugiura)

大阪大学大学院国際公共政策研究科博士後期課程

PhD. Student, Osaka School of International Public Policy, The University of Osaka

【キーワード】 The M/V “Norstar” Case, UNCLOS, Exclusive Flag State Jurisdiction

【要約】

This article reassesses the M/V "Norstar" judgment (ITLOS, 10 April 2019) from the perspective of balancing the interests of flag states and coastal states under UNCLOS. The judgment, which found Italy in violation of Article 87(1) by issuing a decree of seizure targeting the Norstar's bunkering activities on the high seas, has attracted substantial scholarly criticism for its sparse reasoning. Contrary to the prevailing view that the majority and the joint dissenting opinion represent opposing interpretations of Articles 87 and 92, this article argues that both opinions share a common understanding: non-flag state measures may, in certain circumstances, violate these provisions even without physical enforcement. The fundamental disagreement concerned the characterization of Italy's conduct — specifically, whether the decree of seizure "criminalized" the Norstar's lawful high seas activities. This reading is supported by UNCLOS's regulatory structure, under which coastal state authority diminishes progressively from the territorial sea through the EEZ to the high seas. The article also identifies unresolved questions regarding the distinction between measures directed at vessels and those directed at persons on board and highlights the limited verifiability of the judgment's reasoning due to the largely non-public nature of the documents relied upon.

---

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。

## 1. 序論

### 1.1: 国連海洋法条約の背景と意義

1982年に採択された国連海洋法条約<sup>1</sup>は、今日では海洋利用に関する基本的な国際的規律を示す文書としての地位を獲得している。例えば、国連総会で毎年採択される「海洋および海洋法」と題した決議の前文では、「国連海洋法条約の普遍的および統一的（unified）性格を強調し、かつ、アジェンダ21の17章で環境と開発に関する国連会議でも認識されているように、同条約が海洋での全ての活動を実施する際の法的枠組みを定めるものであること、海洋部門における国内的、地域的および世界的な行動と協力に関する基礎としての戦略的重要性を有するものであること、ならびに当該一体性（integrity）が維持される必要があることを再確認する」とある<sup>2</sup>。

この決議でも触れられているように、国連海洋法条約はその包括性と一体性を特徴とする<sup>3</sup>。国連海洋法条約の包括性は、その規律事項が極めて広範に及ぶ点に現れている。例えば、その前文では、「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ことを認識し、この条約を通じ、すべての国の主権に妥当な考慮を払いつつ、国際交通を促進し、かつ、海洋の平和的利用、海洋資源の衡平かつ効果的な利用、海洋生物資源の保存並びに海洋環境の研究、保護及び保全を促進するような海洋の法的秩序を確立することが望ましいことを認識し」とある。こうした広範に及ぶ事項を国連海洋法条約は、海域別かつ事項別に規律している。他方で国連海洋法条約の一体性は、留保の禁止（309条）に現れている。すなわち309条は「この条約については、他の条の規定により明示的に認められている場合を除くほか、留保を付することも、また、除外を設けることもできない」と規定し、条約規定の選択的適用を禁止している。

これら国連海洋法条約の特徴は、その背景や起草過程の特質に由来する。すなわち、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<sup>4</sup>。そしてその会議では、各事項や利害関係ごとにグループが多層的に形成され、条約案の交渉と作成が行われることとなった<sup>5</sup>。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<sup>6</sup>、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<sup>7</sup>。コンセンサス方式とも呼ばれる前者は、参加国の増大に促されたものであり、パッケージディールとも称される後者は、交渉事項の多様化によって可能になったとも言える。

こうした各国の利害が複雑に交錯する中で作成された国連海洋法条約には功罪がある。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、旗国と沿岸国ないし寄港国との間で権利義務を如何に設定するかはその根幹である<sup>8</sup>。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<sup>9</sup>。同条約92条1項の公海上の旗国の排他的管轄権はそのうちの一つである。

<sup>1</sup> 「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。

<sup>2</sup> UN Doc. A/RES/80/110 (9 December 2025), p. 2.

<sup>3</sup> 瀬田真『海洋法』（弘文堂、2025年）11-12頁。

<sup>4</sup> 山本草二『海洋法』（三省堂、1992年）以下、山本（1992）33-35頁。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）以下、林（1993）8-15頁。

<sup>5</sup> 山本（1992），pp. 36-37.

<sup>6</sup> 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）以下、古賀（1985）96頁。

<sup>7</sup> 古賀（1985），pp. 102-103. 林（1993），pp. 22 - 23.

<sup>8</sup> 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。

<sup>9</sup> 林（1993），pp. 24-25.

## 1.2: 旗国管轄権の排他性を巡る見解の相違

国連海洋法条約 92 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<sup>10</sup>、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<sup>11</sup>。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<sup>12</sup>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<sup>13</sup>。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<sup>14</sup>。後者の論拠について、「後に生じた慣行 (subsequent practice)」として<sup>15</sup>、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<sup>16</sup>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) である<sup>17</sup>。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<sup>18</sup>。

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

<sup>10</sup> 例えば、山本 (1992), pp. 225-226. Robin Churchill, Vaughan Lowe and Amy Sander, *The Law of the Sea* (Manchester University Press, 4<sup>th</sup> 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.

<sup>11</sup> 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, 3<sup>rd</sup> 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.

<sup>12</sup> 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)].

<sup>13</sup> Honniball (2016), p. 522. Lampo (2022), p. 208.

<sup>14</sup> Honniball (2016), pp. 525-526. Lampo (2022), p. 209.

<sup>15</sup> 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 ケ国) 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」。

<sup>16</sup> 「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 ケ国。

<sup>17</sup> Honniball (2016), p. 524. その他の条約については、Lampo (2022), pp. 212-214.

<sup>18</sup> IMO Doc. LEG 85/10 (29 August 2002). Honniball (2016), p. 524-525. 他の実行については、Lampo (2022), pp. 215-219.

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<sup>19</sup>。

### 1.3: 航行の利益の保護と非旗国措置

しかしながら、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。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いる<sup>20</sup>。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ており<sup>21</sup>、世界経済に悪影響を及ぼし得る。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。

こうした懸念は、国連海洋法条約の一部の規定にも表れている。例えば、226条1項(a)は、「いずれの国も、第216条、第218条及び第220条に規定する調査の目的のために必要とする以上に外国船舶を遅延させてはならない」として、不必要な遅延の回避という形で非旗国が実施する調査に枠付けを行う<sup>22</sup>。同項はさらに「外国船舶の物理的な検査は、一般的に受け入れられている国際的な規則及び基準により船舶が備えることを要求されている証書、記録その他の文書又は船舶が備えている類似の文書の審査に制限される。外国船舶に対するこれ以上の物理的な検査は、その審査の後に限り、かつ、次の場合に限り行うことができる」と規定する。これは、国際標準を満たす文書の審査を通じて船舶の質を一定に保ちつつ、船舶の航行を可能な限り円滑化するための規定である。つまり、船舶が入港する度に詳細な検査を実施することは、船舶にとっては出港の遅滞を招きかねず、検査国にとっても人的資源を割く必要から負担となる。そこで、非旗国による書類審査以上の物理的検査の実施を極めて謙抑的にすることで、航行の円滑化を図ると同時に、国際標準主義を採用することで、旗国による詳細な検査に一定の水準を担保することが可能となる。

したがって、旗国の排他的管轄権を公海上での強制措置に限定して理解することが、国連海洋法条約が実現したであろう旗国と沿岸国の利害の均衡と何故言えるのか、如何にこれを実現するものなのかは定かではない。多数説は港湾での強制措置の実施がその後の船舶の航行に悪影響を与えかねないことを顧みないからである。

### 1.4: ノースター号事件判決の位置付け

2019年に本案判決が下されたノースター号事件判決<sup>23</sup>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

<sup>19</sup> Honniball (2016), pp. 528-530.

<sup>20</sup> 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。

<sup>21</sup> Timothy Egan, “Some Ships Get Coast Guard Tip Before Searches,” *New York Times* (May 20, 2006).

<sup>22</sup> 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。

<sup>23</sup> *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。

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、92 条の解釈を巡る少数説を支持するに至った。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、92 条に関する多数説を支持する立場から糾弾されている<sup>24</sup>。ただ、それでは何故 15 対 7 もの大差で判決が下されたのかという疑問が残る。

しかし、いずれにせよ、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ものである。というのも、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、条約の意義を損ないかねない。特に船舶の航行が関わる場合には、旗国と沿岸国の利害を如何に均衡させるかという観点から検討されなければならないはずである。

### 1.5: 本稿の目的、射程、構成

本稿は、旗国と沿岸国の利害の均衡という観点から、ノースター号事件判決を再検討することで、同判決の意義を明確化する。本件で提示された 87 条と 92 条に関する解釈は、極めて簡素な理由しか示されていないが、国連海洋法条約の背景と規律構造を踏まえれば、必ずしも不可能なものではないと考えられる。したがって、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。

まず「2. 事実の概要と判旨」でノースター号事件判決の事実の概要と判旨を紹介し、「3. 検討」で本件の背景、本件に関する先行研究を整理した上で、多数意見と共同反対意見の異同を明らかにし、その課題を提示する。さらに判決後の展開にも触れる。

なお、以下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。同様に、措置と管轄権も互換的に用いる。また、物理的干渉を伴う措置と強制措置、執行措置を同義に用いる。さらに、直接引用を除いて、規律管轄権、司法管轄権、

<sup>24</sup> 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）[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（小和田恆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 Vichvaneadhithiran, “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 Vichvaneadhithiran (2023)].

執行管轄権という名称の使用を可能な限り回避する。具体的に如何なる措置なのかが重要であって、かかる用法は紙幅の省略という意味しか持たないためである。そもそも国連海洋法条約に「規律管轄権」や「執行管轄権」などという語は登場しない<sup>25</sup>。

## 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、同船は公海で大型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*）<sup>26</sup>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）」<sup>27</sup>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 5 千万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

<sup>25</sup> チェルヌシュ（Máté Csernus）は、国家管轄権の三分論（規律管轄権、司法管轄権、執行管轄権）に依拠しながら、ローテュス号事件判決、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が明言しない。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（規律+司法管轄権、執行管轄権）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）。そもそも判決理由（*ratio decidendi*）と傍論の区別は、先例拘束性の原理（*doctrine of stare decisis*）が実定法である限りで実定法学にとって意味のある区別であって（田中英夫「第 6 章 法源」『英米法総論 下』（東京大学出版会、1980 年）477-497 頁。亀本洋「第 5 章 法的思考」平野仁彦ほか『法哲学』（有斐閣、2002 年）215-216 頁）、先例拘束性の原理は、いずれの事件においても実定国際法ではないから（PCIJ 規程 59 条、国連海洋法条約 296 条 2 項）、実定国際法学としてそれらを区別しなければならないわけではない。それ故、判決理由と傍論を区別する意義が表れるのは、法や裁判に対する信頼を守るために、先例と整合性のある判断を下す必要を感じつつも、どうしても従いたくない先例がある場合である。また、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、法学的に重要な点についても意味しない。ローテュス号事件判決、ノースター号事件判決ともに、多くの議論を巻き起こした以上、論争的な点について、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い。

<sup>26</sup> 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）。

<sup>27</sup> 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）。

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ず」、「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、公海を航行し合法的な（legitimate）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。

## 2.3：判旨（87 - 469項）

「IV. 証拠法」（87 - 99項）について、パナマは、立証基準の調整と、同国が召喚した証人らにより高い証拠的価値を認めることを要請したが（88 - 90項）、裁判所は、立証基準の調整の必要性はなく

(95 - 98 項)、証言の証拠的価値の重みについては、事実の存否に関するものか、直接体験に基づく証言か等に照らして評価することとした (99 項)。「V. 管轄の範囲」(100 - 146 項)について、本件紛争に対する裁判所の管轄権が、ノースター号の押収および抑留にも及ぶこと (122 項)、国連海洋法条約 300 条に関する管轄権の存否はその違反の検討と併せて扱われること (129 項)、本件において裁判所の管轄権を確立するのに依拠された国連海洋法条約 87 条と 300 条の解釈適用に際して、同条約 293 条に従って、92 条を利用することができること (136 - 138 項)、パナマが最終申立てにおいて人権に関する請求を含んでいなかったことから人権に関する請求を扱わないと判断された (146 項)。

「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が争われた (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大型ヨットに給油していたこと、③当該大型ヨットが、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、⑤ 87 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 jurisdiction / 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 条が解釈される時、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な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）について、300 条と 87 条の連関の有無、信義誠実義務違反の有無、権利濫用の有無が争われた。パナマは、87 条上の義務の不履行が 300 条の違反になること、有用性の原則（*principle of effet utile*）に照らして 87 条を広く解釈し、信義誠実概念から 87 条の重大な違反の認定を主張した（236・237 項）。裁判所は、300 条を援用する国は、信義誠実に果たされなかった国連海洋法条約上の義務、または濫用的な方法で行使された同条約で認められた権利を同定し、300 条に関する主張とこれらの連関を立証しなければならないとした上で、87 条の違反が 300 条の違反とはならないこと、パナマが主張する広範な解釈を受け入れることもできず、有用性の原則はこの文脈では関係がなく、87 条の解釈にあたって、ウィーン条約法条約 31 条の条約解釈の一般規則から逸脱する理由はないとした（240 - 244 項）。信義誠実義務について、パナマは、予防措置として拙速な押収命令の執行等がイタリアによる違反の証拠と主張したが（246 項）、87 条との連関が立証されていない等を理由に却下された（248 - 293 項）。権利濫用について、パナマは、イタリアで無罪判決が下されたにもかかわらずノースター号を不当に長期間抑留したこと（294 項）、同船の押収命令とその要請等によって妥当な考慮義務を遵守しなかったこと（295 項）、および十分な捜査を終える前に同船の押収を決定するという拙速な対応によって 87 条と 300 条の権利の侵害が生じたこと（296 項）、さらにイタリアが国連海洋法条約 21 条の権利を濫用したと主張した（297 項）。裁判所は、信義誠実と密接な関係がある権利濫用も裁判所の管轄権に含まれるが（303 項）、押収令状の実施が拙速かつ正当化されないものであったというパナマの請求は国連海洋法条約 87 条と関係がなく、したがって本件において裁判所の管轄の範囲にはないこと（305 項）、国連海洋法条約 21 条に関するパナマの請求も管轄の範囲にないこと（306 項）、国連海洋法条約 87 条 2 項は本件では適用可能ではなく、300 条に基づく権利の濫用の問題は生じないと判断された（307 項）。

「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、イタリアの違法行為によって直接引き起こされた損害だけが賠償の対象になると指摘し（334 項）、イタリアが、押収令状とその執行要請だけでなく、ノースター号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 230 項で結論付けたことから、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）。ノースター号は 2003 年 3 月 14 日のサヴォナ裁判所判決によって抑留から無条件で解放され、それ故、国際違法行為が当該判決の日中止した（365 項）。裁判所の見解では、2003 年 3 月 26 日にノースター号の船主はサヴォナ地裁判決を知っていたに違いないが、船主は同船の回収をせず、それを試みた証拠もない（368 項）。以上に照らして、イタリアの違法行為とパナマが被った損害の間の因果関係は 2003 年 3 月 26 日に中断したと結論付けた（370 項）。イタリアは反訴を提起したのではなく、パナマの損害軽減義務を援用しており（381 項）、船主が保釈金を納めなかったこと、イタリア国内法で利用可能な救済を求めなかったことを、必要に応じて、損害額の評価で裁判所は考慮できるが、このことが適用されるとしても、損害賠償請求は別の理由により却下されるとした（383 項）。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）、ノースター号の備船

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<sup>28</sup>。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<sup>29</sup>。

### 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。「1.2: 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<sup>30</sup>。

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<sup>31</sup>。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<sup>32</sup>。

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

<sup>28</sup> UN Doc. SPLOS/30/2 (31 March 2020), para. 84, p. 17.

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> Guilfoyle (2017), p. 703.

<sup>31</sup> 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).

<sup>32</sup> 「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.

いう<sup>33</sup>。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<sup>34</sup>、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<sup>35</sup>、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<sup>36</sup>。

92条にいう「排他的管轄権」が非旗国による公海上での強制措置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<sup>37</sup>、ローテュス号事件判決の理解も誤っていると指摘する<sup>38</sup>。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<sup>39</sup>。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<sup>40</sup>。

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<sup>41</sup>。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」<sup>42</sup>とか、「こうした結論 [=多数意見] は、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」と言われる<sup>43</sup>。

### 3.3 : 本件の意義と対立点

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」<sup>44</sup>、「87条は、非

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 22, p. 262.

<sup>35</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 26-27, pp. 263-264.

<sup>36</sup> 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. Weinberg (2021), p. 114)。

<sup>37</sup> 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. Vichvaneadhhiran (2023), p. 1983. ただし 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。

<sup>38</sup> 吉田 (2020), pp. 121-122. 薬師寺 (2021), pp. 553-554. 来田 (2022), pp. 11-13. Honniball (2019).

<sup>39</sup> 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.

<sup>40</sup> 来田 (2022). 小島 (2025).

<sup>41</sup> 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), 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. ただしクラインらは多数意見が実行を考慮していないことを認める (p. 280)。

<sup>42</sup> Bantz (2020), pp. 10-11.

<sup>43</sup> Klein et al. (2022), p. 280.

<sup>44</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 15, p. 260.

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」<sup>45</sup>、「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はない」<sup>46</sup>、「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<sup>47</sup>。つまり共同反対意見は、非旗国による規律管轄権の行使が87条と92条によって禁止される場合があることを認めている。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。

87条と92条のこうした解釈は、国連海洋法条約の成立背景と非旗国措置に関する条約の規律構造を考えれば、成立しないわけではない。そもそも国連海洋法条約上、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わけではない。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。「1.2: 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、こうした非強制措置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。こうした旗国と沿岸国の利害の均衡を強調するのが、多数意見を構成した一人のケリー判事である。その宣言によれば、「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を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<sup>48</sup>。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強制措置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<sup>49</sup>。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。

したがって、本件の意義は、旗国と沿岸国の利害の均衡を反映したはずの国連海洋法条約87条および92条を、条約の規律構造全体に照らして解釈し、公海において物理的干渉を伴わない措置であっても、これらの違反となる場合があることを認めた点にあったと言える。

<sup>45</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 17, p. 261.

<sup>46</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 19, p. 261.

<sup>47</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 29, p. 264.

<sup>48</sup> Declaration of Judge Kelly, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, p. 131.

<sup>49</sup> Declaration of Judge Kittichaisaree, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, para. 24, p. 153.

ただ、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条の違反となる非強制措置とは、外国船舶が公海上で行う国際法上合法的な活動一本件では航行の自由に含まれる活動一に対する措置とする(225項)<sup>50</sup>。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<sup>51</sup>、「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<sup>52</sup>。おそらく共同反対意見は、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決定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、罪体物の所有や使用、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<sup>53</sup>、ノースター号は罪体に過ぎず<sup>54</sup>、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<sup>55</sup>。多数意見の性質決定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<sup>56</sup>、国家管轄権に関する一般国際法に基づいてイタリアの行為は正当化されると主張し<sup>57</sup>、87条の違反にはならないという<sup>58</sup>。

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)<sup>59</sup>、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

<sup>50</sup> 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)。

<sup>51</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 18,19,28,31-36, pp. 261, 264-266.

<sup>52</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para.30, p. 264.

<sup>53</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 23, p. 263.

<sup>54</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 26, p. 263.

<sup>55</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 27, pp. 263-264.

<sup>56</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 30, p. 264.

<sup>57</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 30-34, pp. 264-265.

<sup>58</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 28,36 pp. 264,266.

<sup>59</sup> 多数意見の171項については、次も参照されたい。佐古田・前掲注(23)〔資料〕(2) 40-41頁。

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<sup>60</sup>。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<sup>61</sup>。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、そ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。

それ故、本件は、公海上で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異なった事件と言える。

### 3.4 : 多数意見における船舶と人の区別

本件多数意見では、船舶に対する措置とこれに関与する人に対する措置が区別されたが、これには是非が併せ含まれる。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）。共同反対意見は、船舶に対する措置と人に対する措置を峻別する多数意見の理解も批判する。ノースター号は、イタリア領域内と関連性のある犯罪の罪体に過ぎないのだから、ノースター号に押収命令を下し、自発的に入港した同号を内水で押収することを 87 条が如何に禁止し得るのが分からないという<sup>62</sup>。

まず、多数意見を受容しても、いくつかの判例評釈および学説が懸念する<sup>63</sup>、非旗国による取締りを害することにはならないと考えられる。そもそも本件において、船員に対する訴追の合法性については判断されていないため、公海上の外国船舶内の人の行為を非旗国が取り締まることまで禁止されていない。したがって、船員に対する非旗国法令の適用を認める実行を挙げても<sup>64</sup>、正鵠を射た批判

<sup>60</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 21, p. 262.

<sup>61</sup> 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.

<sup>62</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), para. 35, pp. 265-266.

<sup>63</sup> 例えば、小島 (2025), pp. 45-50. 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.

<sup>64</sup> 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). 薬師寺 (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 ヶ国) 23 条 5 項が挙げられ

とはならない。多数意見は、「外国船舶が公海上で行う合法的な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）と判示したのであって、公海上の違法な活動に対する非旗国による規律管轄権の拡張は禁止されていない<sup>65</sup>。そのため、ある条約が一定の活動を取締りの対象としている場合や非旗国措置を明示的に認めている場合、非旗国措置は排除されない。さらに、本件多数意見の判示は、イタリア当局がノースター号の公海上の給油活動を問題視したという性質決定に立脚しており、仮にノースター号を罪体として捉えて捜査に当たっていた場合、合法と判断される余地がある。

他方で、船長らに対する訴追の合法性について判断しないことは、パナマの請求に十分答えるものではない。パナマは、船舶の運航に関与した者らの訴追の違法性の認定も請求していたにもかかわらず（68 項）、多数意見は特に理由を述べることなく、「裁判所は、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を問題にしているのではないことに留意されたい」（212 項）として判断を回避した。さらにイタリアの刑事手続は ITLOS の管轄の範囲にないとも述べた（452 項）。他方で、パナマは「運航に関与した人々も含めて […] 賠償を受ける権利がある」（323 項）としつつ、自然人への物的損害と非物的損害について、ノースター号の抑留との因果関係がないとして賠償請求を却下した（452 項）。前者は、ブローカー会社の社長等、イタリア領域内に所在していた個人に対する刑事手続を指し、後者はノースター号の船長に対するそれを指しているのかもしれない。

いずれにしても、船舶に対する措置の合法性と船舶に係る人に対する措置の合法性が、各々異なる判断枠組みに従うものなのかが、元より明らかではない。公海上の外国船舶内での犯罪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<sup>66</sup>、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<sup>67</sup>。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<sup>68</sup>。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<sup>69</sup>。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 条の問題ということになる。とはいえ、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ため、外国船舶内の人に対する寄港国措置の合法性を判断する枠組みが何であるのか、そもそも船舶と船内の人に対する非旗国の権限を分離して評価すべきなのかは、今後明らかにすべき課題であろう。

---

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スレー判事の問題意識はここにある。紙幅の都合上、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は、検討しない。

<sup>65</sup> 例えば、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〔原文イタリア語〕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。

<sup>66</sup> E.g. Honniball (2016), pp. 524-525. Lampo (2022), pp. 215-221.

<sup>67</sup> *Yearbook of the International Law Commission 1951 Vol. II* (UN Doc. A/CN.4/42), para. 21, p. 78.

<sup>68</sup> *Yearbook of the International Law Commission 1956 Vol. II* (UN Doc. A/3159), p. 275.

<sup>69</sup> Opinion dissidente de M. le juge Ndiaye, *ITLOS Reports 2015*, para. 23, p. 258.

### 3.5 : 本件の課題

船舶と人を区別して評価すべきか否かという点以上に、本件は、論証の質に深刻な課題を残すものであった。イタリアによるノースター号の押収令状の発給とその実施要請が、公海上の給油活動を犯罪化するものか否かを巡って、その検証可能性は欠けている。92条の解釈の実証性も乏しい。イタリアの如何なる行為を問題視したのかという点について、多数意見を構成した裁判官の間でさえ必ずしも見解の一致があったわけではない。

本件では、イタリアの行為の性質評価に際して、多数の文書が挙げられているが（171・185項）、殆ど公開されておらず、この点に関する検証可能性が欠けている。多数意見が参照した文書は、ノースター号の押収令状（171・172項）、スペイン当局への実施要請書（173・174項、176・177項）、スペイン当局による被疑者の尋問（175項）、サヴォナ関税警察の犯罪調書（178項）、ノースター号の返還拒否命令（179・180項）、サヴォナ裁判所判決（181・183項）、同判決の控訴状（184項）、ジェノア控訴裁判所判決（185項）である。共同反対意見は、押収令状と実施要請書、返還拒否命令と控訴状に言及する<sup>70</sup>。しかし、サヴォナ裁判所判決を除き、いずれも公開されていない<sup>71</sup>。だからこそ、性質決定にあたって、より丁寧な説明が求められたが、多数意見は多くの批判を巻き起こし、共同反対意見は15名の判事らを説得できなかつた以上、いずれもそれに失敗したと言わざるを得ない。

次に、非強制措置であっても87条および92条の違反となる場合があることを認めた点について、その理由付けが不十分であったことは否めない。多数意見のローテュス号事件判決の理解は不自然であり、国家実行等も引用していないのは確かである。共同反対意見がその根拠や実行を縷々述べているわけでもない。ローテュス号事件判決では、「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も行使し得ない」（216項）と述べられたが、それに続けて、「しかし、だからといって、国家が、公海上の外国船舶で発生した犯罪に対して、自国領域で管轄権を行使することができない、ということにはならない」とも述べられた<sup>72</sup>。自国領域外での行為に対して規律管轄権を拡張し、領域内でその執行を行うことは国際法上禁止されていない、というのがこの判決の通常理解である<sup>73</sup>。多数意見も共同反対意見も、この点をどう理解したのかは不明である。また、国連海洋法条約87条の解釈に当たって何故92条に依拠する必要があつたのかも定かではない。本稿は、非旗国措置を巡る国連海洋法条約の規律構造を踏まえた解釈を行ったものと評価したが、多数意見も共同反対意見も、そのように説明した箇所はどこにもない。

最後に、問題視されるイタリアの行為について、多数意見の中でも見解の一致はなかつた。多数意見はイタリアによる押収令状の発給、その執行の要請ならびにノースター号の押収および抑留の違法性を認定している（230項）。ところが、賠償の問題（385・462項）では、ノースター号の抑留によって生じた損害か否かという定式で検討している箇所がある。多数意見によれば、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（335項）、賃金の支払い（438項）、登録料と税金の支払い（443項）、自然人に対する損害（452項）については、ノースター号の抑留と関係がないとして却下した。しかし、令状の発給を違法行為と認定するならば、違法な令状発給によって生じた損害は何かという定式化の下、各損害との因果関係を検討するのが自然であろう。こうした歪みが生じたのは、ノースター号の実際の押収および抑留を問題視した判事がいたためであると考えられる。例えば、様々な規定（国連海洋法条約218条等）を挙げて、寄港国措置が無制限に認めら

<sup>70</sup> Joint Dissenting Opinion (2019), paras. 21,23,25, pp. 262-263.

<sup>71</sup> *ITLOS Pleadings, Minutes and Documents 2019, Vol. 27, M/V "Norstar" (Panama v. Italy)*, pp. ix-xxx, 259-268.

<sup>72</sup> *Lotus arrêt, le 7 septembre 1927, C.P.J.I. Recueil, série A*, No. 10, p. 25.

<sup>73</sup> E.g. 薬師寺 (2021), pp. 522-523.

れているわけではないことを強調するキティチャイサレー判事は、「全体として、裁判所が、本件において、寄港国が無制限の主権と管轄権を有し、任意に入港する外国船舶に対して執行措置をとることができる」と定式化することを避けたことは賢明である」と述べているように<sup>74</sup>、実際の取締り（enforcement）の在り方を一貫して問題視する。他方で、公海へのアクセス権を明認する点で異質だが、自由な交通と交易のグローバル化を背景に、航行の自由が様々な海域に適用される全ての法制度に影響を及ぼすとするエンディアイエ判事は<sup>75</sup>、「裁判所は、公海に自国の刑事法の適用を拡張し、押収令状を発給しその実施をスペインに要請したこと—実際にスペインは実行した—によって、イタリアが国連海洋法条約 87 条 1 項でノースター号の旗国たるパナマが享受する航行の自由を害したという点で正しい」と述べる一方で<sup>76</sup>、「[本件では] ノースター号の押収および抑留が問題であり、ノースター号が公海へアクセスすることを妨害し、その結果航行の自由の享受を妨げ、さらにノースター号が公海で従事していた給油活動を妨げるという結果を生じさせる違法行為である」とも述べているように<sup>77</sup>、イタリアの如何なる行為を問題視しているのかが必ずしも一貫していない。こうした相違は、本件において結論を左右する重要なものとはならなかったが、米国と EU を中心とする国際水準を上回る規制の増加に鑑みれば<sup>78</sup>、法令の制定それ自体を問題視するか、それともその取締りの在り方を問題視するかを巡って、今後の国家間紛争や論争を生じさせかねない火種を残すものである。

### 3.6 : 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4月03日）までのところ、本件多数意見を修正するような国際裁判所による判断が示されていない。

本件と並行して手続きが進行したエンリカ・レクシエ号事件<sup>79</sup>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、ローテュス号事件判決を引用しながら<sup>80</sup>、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<sup>81</sup>。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ュス号事件判決を引用しながら述べた後に<sup>82</sup>、ノースター号事件判決を引用しながら<sup>83</sup>、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条の違反にはならないと判示された<sup>84</sup>。

<sup>74</sup> Declaration of Judge Kittichaisaree, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, para. 18, p. 151.

<sup>75</sup> Opinion individuelle de M. le juge Ndiaye, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, p. 187.

<sup>76</sup> Opinion individuelle de M. le juge Ndiaye, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, p. 188.

<sup>77</sup> Opinion individuelle de M. le juge Ndiaye, *ITLOS Reports 2018 - 2019*, p. 189. ラッキー判事の個別意見も、公海へのアクセス権を認める点で異質である (Separate Opinion of Judge Lucky, *ITLOS Reports (2018 - 2019)*, paras. 91, 119, pp. 236, 244)。

<sup>78</sup> 森本清二郎「外航海運における地域規制の問題」『日本海事新聞』2018年12月。Aloupi (2019), p. 478.

<sup>79</sup> 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)*].

<sup>80</sup> *Enrica Lexie Incident (2020)*, para. 366, p. 100.

<sup>81</sup> *Enrica Lexie Incident (2020)*, paras. 367-368, pp. 100-101.

<sup>82</sup> *Enrica Lexie Incident (2020)*, para. 467, p. 133.

<sup>83</sup> *Enrica Lexie Incident (2020)*, paras. 468-473, 527, pp. 133-134, 150.

<sup>84</sup> *Enrica Lexie Incident (2020)*, paras. 481, 489, 495, 535-536, pp. 137, 140, 142, 152.

エンリカ・レクシエ号事件判決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・レクシエ号事件判決は、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<sup>85</sup>。他方で、むしろ、仲裁廷は、ローテ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<sup>86</sup>。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<sup>87</sup>、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。

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き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<sup>88</sup>。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<sup>89</sup>、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<sup>90</sup>。

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、現在係争中である。2022年8月7日、ヘロイック・イドゥン号（マーシャル諸島船籍）はナイジェリアの排他的経済水域に入域し、アクボ沖合ターミナルからの原油の積載を予定していたが、その時点では原油の積載に必要な許可がなかった。そのため、ターミナル側から待機を命じられ、ターミナルから10海里離れた海域で待機していた<sup>91</sup>。8月8日21時16分にナイジェリア海軍の船舶が接近し、ボニー沖の航路標識への移動を命じたが、ヘロイック・イドゥン号側は相手船舶の正体を十分認識できず、命令に従わずに逃走した<sup>92</sup>。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同号に接近し、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<sup>93</sup>。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し、ヘロイック・イドゥン号およびその船員が抑留された<sup>94</sup>。同年9月9日に、マーシャル諸島がITLOSに早期釈放を要請したものの、11月11日に赤道ギニアが船舶および船員をナイジェリアに移送したため、要請は取り下げられた<sup>95</sup>。2023年4月18日に締結された特別協定によって、この紛争はITLOS特別裁判部に付託さ

<sup>85</sup> Csernus (2023), p. 968.

<sup>86</sup> 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（p. 253）。

<sup>87</sup> *Ibid.*, p. 253.

<sup>88</sup> M/T “San Padre Pio” (Switzerland v. Nigeria), Provisional Measures, Order of 6 July 2019, *ITLOS Reports 2018-2019*, p. 375.

<sup>89</sup> Weinberg (2021), pp. 115-116.

<sup>90</sup> M/T “San Padre Pio” (No. 2) (Switzerland/Nigeria), Order of 29 December 2021, *ITLOS Reports 2020-2021*, p. 184.

<sup>91</sup> Memorial of the Marshall Islands, paras. 27 - 28, pp. 10 - 11. Counter-Memorial of Equatorial Guinea of 15 July 2024, para. 13, p. 4.

<sup>92</sup> Memorial of the Marshall Islands, paras. 29 - 33, pp. 11-12. Counter-Memorial of Equatorial Guinea of 15 July 2024, para. 15, p. 4. 石油取引に関するナイジェリアの法令については、石井由梨佳「排他的経済水域における石油及び燃油の瀬取りに対する沿岸国の管轄権」浅田正彦ほか編『坂元茂樹・薬師寺公夫両先生古稀記念論集』現代国際法の潮流1』（東信堂、2020年）380-381頁。

<sup>93</sup> Memorial of the Marshall Islands, paras. 37-40, pp. 13-14. Counter-Memorial of Equatorial Guinea of 15 July 2024, para. 44, p. 14.

<sup>94</sup> Memorial of the Marshall Islands, paras. 43-45, p. 15. Counter-Memorial of Equatorial Guinea of 15 July 2024, paras. 47-48, 51, pp. 14-15.

<sup>95</sup> M/T “Heroic Idun” (Marshall Islands v. Equatorial Guinea), Order of 15 November 2022, *ITLOS Reports 2022-2023*, p.

れた<sup>96</sup>。原告のマーシャル諸島の最終申立によれば、赤道ギニアはヘロイック・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、56 条 1 項、58 条 2 項、87 条 1 項、89 条、92 条 1 項、300 条の違反となることの認定等を請求している<sup>97</sup>。

現在係争中のチョンホー（鄭和）事件でも、87 条、92 条の違反が争われている。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<sup>98</sup>。

学説においては、本件多数意見と共同反対意見の異同を踏まえた検討が行われているわけではない。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、公海上の強制措置に限られるという多数説を支持するに至る<sup>99</sup>。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」が公海上の強制措置を指すものと理解されていたと指摘するに留まる<sup>100</sup>。例えば、公海条約の起草に当たった報告者フランソワは、「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<sup>101</sup>、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<sup>102</sup>、最新版は多数説を支持しているが<sup>103</sup>、そのような立場の転換の理由は説明されていない。

以上のように、旗国管轄権の排他性に関して、国際裁判では不透明な状態が続き、学説においては、従前の立場が繰り返されるに留まっており、その議論に深化を見ることはない。そもそも本件の対立点が、十分に理解されていないためである。

#### 4. 結論

ノースター号事件は、多様な利害が複雑に交錯した中で、曖昧な規定を多分に残さざるを得ない国連海洋法条約を如何に解釈し、本件事案の性質を如何に評価するかが問われた事件であったと言える。そこで本稿は、旗国と沿岸国の利害の均衡という観点から、数多くの批判に晒されているノースター号事件判決を再検討した。

本件の意義は、国連海洋法条約の規律構造全体の中で解釈を行い、公海上で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を、多数意見も共同反対意見も認めた点に

184.

<sup>96</sup> [Special Agreement and Notification of 18 April 2023 and the Minutes of Consultations](#), annexed thereto.

<sup>97</sup> Final Submissions of the Republic of the Marshall Island, paras. 2-3, p. 1.

<sup>98</sup> “Zheng He” (Luxembourg v. Mexico), Provisional Measures, Order of 27 July 2024, *ITLOS Reports 2024*, p. 205.

<sup>99</sup> Lampo (2022).

<sup>100</sup> Lampo (2022), pp. 209-212.

<sup>101</sup> *Yearbook of the International Law Commission 1950 Vol. II* (U.N. Doc. A/CN.4/32), para. 47, p. 74.

<sup>102</sup> Churchill et al. (1999), p. 208.

<sup>103</sup> Churchill et al. (2022), p. 381.

あったと言える<sup>104</sup>。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」と定式化したのが、共同反対意見による射程の理解は定かではない部分がある。

無論、本件における論証の質が著しく低いことは否めない。船舶に対する措置とこれに関与する人に対する措置を峻別して評価すべきなのかは議論の余地が残されている。また、イタリアの行為の性質評価を巡って参照された文書の多くは公開されていないため、その検証可能性を欠いている。92条の解釈論にも実証性を欠いている。本件でイタリアの何を問題視するかについて、多数意見の中で必ずしも見解が一致していたわけではない。ただ、多数意見は船舶に対する措置について判断したものであるから、人に対する措置を非旗国に認める実行を挙げても、必ずしも多数意見の批判にならない。その意味では、多数意見にせよ、これに批判的な見解にせよ、自身が支持する解釈の実証的な証拠は十分挙げられていないのかもしれない<sup>105</sup>。

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（国連海洋法条約 92 条）が規律管轄権まで何故含むのかについて、十分な解を与えるものではなかった。非旗国措置に関する国連海洋法条約の規律構造をどう理解し関連規定の解釈を行うのか、船舶に対する非旗国措置と航行に関与する人に対する非旗国措置は各々異なる判断枠組みに従うのか、また異なるべきなのか、旗国の排他的管轄権を公海上での強制措置に限定して理解することが、旗国と沿岸国の利害の均衡を如何に叶えるものなのかを明らかにすることが今後の検討課題である。

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>

石井由梨佳「排他的経済水域における石油及び燃油の瀬取りに対する沿岸国の管轄権」浅田正彦ほか編『坂元茂樹・薬師寺公夫両先生古稀記念論集』現代国際法の潮流 1』（東信堂、2020 年）  
 亀本洋「第 5 章 法的思考」平野仁彦ほか『法哲学』（有斐閣、2002 年）  
 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）

<sup>104</sup> ホンニバルは、2022 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（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), 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：多数意見における船舶と人の区別」も参照）ため、多数意見と異なる国家実行が多数挙げられているわけではない。そして、本件多数意見の見解を採用しても、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（arrest or detention）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。

<sup>105</sup> 旗国管轄権の排他性を巡る少数説を支持するものとして、ニュージーランドの裁判例（*William Rodman Sellers v Maritime Safety Inspector, The Court of Appeal of New Zealand, CA104/98, 5 November 1998*）がある。判決では、寄港国の課す要件が公海上に効果を及ぼす場合、構造、船舶の安全その他の設備、乗組員（crewing）に関して、寄港国は、外国船舶に対して一方的に要件を課すことのできる一般的権限を有さないとし（p. 17）、旗国管轄権の排他性が非強制措置にまで及び得ることを認めた（p. 8）。他方で、ノースター号事件判決を批判する Honniball (2019) は、同判決とは異なる実行として米国のレイシー法（*The Lacey Act, 16 U.S.C. §§ 3371-3378*）を挙げる。同法によれば、公海上の漁獲であっても、違反があれば、罰金刑または拘禁刑を科されるだけでなく（§ 3373 (d)）、船舶等の没収も規定されている（§ 3374 (a)）。

- 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）
- 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）
- 瀬田真『海洋法』（弘文堂、2025年）
- 田中英夫『英米法総論 下』（東京大学出版会、1980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）
- 森本清二郎「[外航海運における地域規制の問題](#)」『日本海事新聞』2018年12月
- 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 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)
- 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)

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 NCLOS 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 (2020) “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 Vichvaneadhithiran, “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)

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)