

《研究論文（査読付き）》

## 船級協会に対する責任の追及と裁判権免除

坂 卷 静 佳  
(静岡県立大学)

### 《アブストラクト(要旨)》

慣習国際法上、民間団体についても、それらが主権的権限を有しそれを行行使した場合等に、国家免除が認められてきている。船級協会の業務は主に、船舶所有者等との私法上の契約に基づく船級登録と、条約等に基づき国から委託される法定検査に分けられ、そのいずれの不備についても船級協会の責任が問題になりうるが、国家免除の援用は、後者に関わる第三者による委託国以外の国の裁判所での責任の追及の文脈で、手続上の防御として機能しうる。法定検査に関する国内裁判例は船級協会の免除を認めるものと否定するものとで割れているが、従来の国家実行に鑑みると、免除を認めるべきと考えられる。国家免除は船級協会に対する責任追及の防御として、限定的な文脈においてはあがあるが機能する可能性がありえよう。

《キーワード》 船級協会、国家免除、裁判権免除、第三者による責任の追及

### 目 次

1. はじめに
2. 民間団体による裁判権免除の享有
3. 船級協会の業務とそれに関わる責任の追及における免除の援用
4. 船級協会の裁判権免除に関する裁判例
5. おわりに

### 1. はじめに

船級協会 (Classification Society) とは、船舶の構造や状態が航行に耐えうるか否か等を検査し証明する民間団体である<sup>1</sup>。18 世紀後半以降、ロンドンの海事保険業者が、船舶に保険を付するに際して船舶の状態を技術的に評価し、独立したシステムを構築したことがその始まりとされる<sup>2</sup>。このシステムは徐々に他国へも波及し、19 世紀に入ると、独自に策定した一定の基準のもとに船舶の状態を評価し、その情報を提供する団体、今日でいうところの船級協会が海運国に相次いで設立された<sup>3</sup>。現在、世界には 50 を超える船級協会が存在している<sup>4</sup>。船級協会

<sup>1</sup> 今井史彦「船級協会とは」『日本造船学会誌』863 巻 (2001 年) 23 頁。

<sup>2</sup> IACS, "Classification societies: what, why and how?" (2022), pp. 3-4, at <https://iacs.s3.af-south-1.amazonaws.com/wp-content/uploads/2022/05/09132251/classification-what-why-how.pdf> (as of 13 October 2024).

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>4</sup> 山田剛「世界の船級協会」特集によせて『日本マリンエンジニアリング学会誌』54 巻 1 号 (2019 年) 2 頁。

は、船舶所有者等との私法上の契約に基づき船舶の安全性について検査を行い認証する船級登録を伝統的にその業務としてきたが、1960年代後半以降、条約に基づき旗国に義務づけられる船舶検査等の実施も国から委託されるようになってきた<sup>5</sup>。

1970年代以降、船級協会に対しその契約責任を追及する損害賠償請求等が提起されてきた<sup>6</sup>。また1990年代以降、船級協会と契約関係にない第三者が船級協会に対して損害賠償を求める事案も増えてきている<sup>7</sup>。その背景には、船舶の安全確保等について船級協会の役割が増したことと、船級協会の賠償責任が法上明示的に制限されていないことがあると考えられる。一方で、船舶の安全の確保はそもそも船主の義務であり、船主は社内に工務部を設けていたが、海運業界の激しい競争を受けて船主がその経営を簡素化するなかで、船舶管理業務の外部の専門会社への委託が進み、船舶の安全確保について船級協会への依存が増していった<sup>8</sup>。また、条約に基づく船舶検査等の実施を国から委託されるようになると、海上安全及び環境保護の促進に船級協会の担う役割は増した<sup>9</sup>。そして、船級協会への依存の高まりと業務の拡大は、一部の協会を資力のある一大組織に押し上げもした。他方で、船舶所有者、傭船者、救助者等と異なり、損害賠償請求に対し船級協会の責任を制限する明文規定は、国際法上は基本的に存在せず、国内法上も必ずしも存在しない<sup>10</sup>。その帰結として、第三者が船級協会を相手取って損害賠償請求等を提起し、十分な額の賠償等を獲得しようとする事例が現れてきたと考えられる。

船級協会の責任について国際的に統一的なルールはなく、その判断は各国で割れている。船級協会の責任は、コモンローのもとでは概ね否定されてきたが、大陸法のもとでは認められる傾向にある<sup>11</sup>。各国の国内裁判所がその責任についてそれぞれに判断する状況は法的に不安定で、このような状況を認めることは船級協会にとって望ましいものではないとしばしば批判されてきた<sup>12</sup>。万国海法会もその懸念から、合同作業部会を設置して、船級協会の法的責任を明確化するため検討してきた。当該合同作業部会は、1996年及び1997年の会議で、「船級協会の行動準則」に加え<sup>13</sup>、「モデル契約条項」を作成した<sup>14</sup>。モデル契約条項は、船級協会と政府間の契約に挿入されるべき条項を示した第一部と、船級協会と船主間の契約条件を含む船級協会規則に挿入されるべき条項を示した第二部から構成されており、第一部には、船級協会は、国

<sup>5</sup> Li, Z. & Seta, M., “The Expanding Role of Classification Societies in Conserving the Marine Environment: The Case of the 2004 BWI Convention,” *Ocean Development & International Law*, Vol. 53 (4) (2022), pp. 321-323.

<sup>6</sup> 合田浩之「船籍国と船級協会」『海事交通研究』62集（2013年）23頁。

<sup>7</sup> 清水耕一「船級契約の法的性質と第三者保護の効果について——ドイツ法を手がかりとして——」『神奈川法学』44巻2・3合併号（2011年）302頁。なお、ほとんどの場合、船級協会と利害関係者との間の紛争は和解によって解決されており、公式に報告されていないとの指摘がある（Jessen, H., “The Liability of Classification Societies: Some Practical Issues,” *CMI YEARBOOK 2014*, p. 275）。

<sup>8</sup> COMPASS「特集 船級協会：船舶安全の重要な“担い手”——“エリカ”事故で世界的な再編の波」『COMPASS』20巻1号（2001年）72頁。

<sup>9</sup> 小林登「船級協会の法的責任をめぐる最近の動向」岩原紳作・神田秀樹編『商事法の展望』（商事法務、1998年）346頁。

<sup>10</sup> Tettenborn, A., “The Liabilities of Classification Societies: More Awkward Than It Looks?,” in Thomas, R., *Liability Regimes in Contemporary Maritime Law* (Informa Law from Routledge, 2007), pp. 109-110. 責任制限を定める国際条約のいずれにおいても、船級協会は責任制限を認められる対象に明示的に含まれていない。

<sup>11</sup> Hare, J., “Liability of Classification Societies: Current Status and Past CMI Initiatives,” *CMI YEARBOOK 2014*, pp. 325-329; 笹岡愛美「船級協会の責任」『海法会誌』58巻（2015年）115-118頁。

<sup>12</sup> 小林「前掲論文」（注9）346頁。

<sup>13</sup> Comité Maritime International, Principles of Conduct for Classification Societies (1998), at <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Principles-of-Conduct-CMI-Assembly-London-May-8-1998.pdf> (as of 19 July 2024).

<sup>14</sup> Comité Maritime International, Model Contractual Clauses for Use in Agreements between Classification Societies and Governments and Classification Societies and Shipowners (1999), at <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Model-Clauses-for-Class-Society-Agreements-1999.pdf> (as of 19 July 2024).

からの委託に基づく船舶の認証について、免責又は責任制限を含む国と同じ抗弁事由を享有しうる、また船級登録については、間接損害について責任を負わないといった規定が置かれた<sup>15</sup>。しかし現在、船級協会の行動準則もモデル契約条項も利用されていない<sup>16</sup>。また2024年現在まで、船級協会の責任についての国際的なルールは形成されていない。

このような状況において、2000年代後半以降、船舶検査の不備等に基づく損害賠償請求訴訟等において、船級協会が国際法上の国家の裁判権免除を主張する事案が登場してきている。国際法上、国家はその行為又は国有財産をめぐる民事裁判手続において、外国の裁判所の管轄権に服することを免除されるとの慣習法規則が確立してきた（国家免除・主権免除）<sup>17</sup>。このうち裁判手続からの国家の免除をとくに裁判権免除という。国家の裁判権免除は、国家それ自体や政府その他の国家機関にのみならず、国家から独立している民間の主体にも一定の場合に認められるとされてきた<sup>18</sup>。船級協会は、前述のように、船主等との私法上の契約に基づく船舶への船級の付与に加え、条約上旗国に義務づけられる船舶検査等を国からの委託に基づき実施してきた。また、条約上義務づけられる検査の合格には船級の取得を条件づけられることが少なくなく<sup>19</sup>、両者は事実上不可分に関係してもきた。船級協会は、船舶検査のこのような位置づけを踏まえて、裁判権免除を主張してきたと推測される。

ただし、裁判権免除の主張が船級協会に対する損害賠償請求訴訟等における抗弁として、実際上どの程度有効かは必ずしも明らかではない。船級協会は国から独立した民間団体であり、そもそも国家免除を享有する資格を有するかが問題になりうる。また、船級協会は様々な文脈で責任を追及される可能性があるが、すべてにおいて裁判権免除を抗弁として援用しうるとは限らない。法廷地国に裁判権免除の付与が義務づけられる範囲は狭められてきており、具体的な事案において実際に船級協会が裁判手続からの免除が認められるかも問題になりうる。

そこで本稿においては、船級協会はいかなる場合に裁判権免除の享有を国際法上認められうるのか整理することを通じて、裁判権免除の抗弁の船級協会にとっての有効性を明らかにすることを旨とする。以下においては、まず、民間団体が慣習国際法上裁判権免除を認められる範囲を検討したうえで（2）、船級協会が責任を追及されうる場面を整理し、そのうち国家の裁判権免除の抗弁が機能しうる場合を特定する（3）。そのうえで、近年実際に船級協会が免除を主張した裁判例を分析し（4）、裁判権免除の抗弁としての有効性について評価して、結びとする（5）。環境問題への取組みの要請の高まりや海事産業におけるデジタル化の進展を受けて、船級協会の認証事業は海事産業についてもまたそれ以外の分野についても拡大してきているが<sup>20</sup>、本稿の検討の対象は基本的に、船舶の船級検査及び条約又は国内法に基づく法定認証

<sup>15</sup> モデル契約条項についての解説としては、たとえば小林登「船級協会の法的責任に関する CSJWG 案」『海法会誌』41号（1998年）101-106頁を参照。

<sup>16</sup> Hare, *supra* note 11, p. 323.

<sup>17</sup> 岩沢雄司『国際法』（第2版）（東京大学出版会、2023年）183-184頁。なお、国家免除は性質上手続的で、行為の合法違法には関わらない点は留意が必要である（*Jurisdictional Immunities of the State (Germany v. Italy; Greece intervening), Judgment, I.C.J. Reports 2012 p. 124, para. 58*）。国家免除が認められることで法適用が除外されるわけではないし、それは責任を免除したり制限したりするものでもない（Fox, H. and Webb, P., *The Law of State Immunity*, 3rd ed. (Oxford University Press, 2013), p. 21）。

<sup>18</sup> *Yearbook of the International Law Commission, 1991*, vol. II, Part 2, p. 17.

<sup>19</sup> Ulfbeck, V. and Möllmann, A., “Public Function Liability of Classification Societies,” in Rott, P. ed., *Certification: Trust, Accountability, Liability, Studies in European* (Springer, 2019), pp. 224-227.

<sup>20</sup> たとえば、高木宏治・対馬和弘「特集 船級協会の環境対応：ESG時代に変わる役割」『COMPASS』41巻3号（2021年）39-40頁；高木宏治「特集 船級協会の認証事業：求められる役割が大きく変化」『COMPASS』42巻3号（2023年）36-37頁。

に限定する。

## 2. 民間団体による裁判権免除の享有

民間団体は、その設立に基本的に国家の関与はなく、国家から独立した法人格を有し、国家とは別個の主体として存在している。そのため、民間団体に国家の任務の委託が進むとともに、そのような民間団体も、国家の国際法上の権利である裁判権免除を享有する資格を有するのかが、またその資格を有するとして如何なる場合に裁判権免除を享有するのかが問題となってきた。

国家実行（外交声明、国内法の制定、国内裁判所の判決といった国の実行）上、国家から独立した法人格を有する民間団体についても、主権的権限を有しそれを行使した場合や、国の指示又は管理のもとで国の任務を実施していた場合に、国家免除を享有する資格が広く認められてきている。たとえば英国は、1978年国家免除法で、外国の「政府執行機関から独立し」かつ民事訴訟において当事者能力を有する「独立主体」(separate entity)は、それが「主権的権限を行使して実施したもの」に関わる裁判手続について裁判権免除を享有しうると定めている (§ 14(1)(c)及び同(2))<sup>21</sup>。

また、国家免除に関する国内制定法を有さないドイツでは、国内裁判例上、国家から独立した法人格を有する主体は、政府の指示に拘束されかつ政府の政策を実施している場合、實際上政府に法的に従属する機関を構成するとして、裁判権免除が認められうるとされてきた<sup>22</sup>。同じく国家免除に関する国内制定法を有さないフランスでも、国内裁判例上、国家から独立した法人格を有する主体は、国家の指示のもと又は国家のために公的権限を行使し若しくは公目的を追求していた場合は国家と同一視しうるとして、免除享有資格を認められてきた<sup>23</sup>。

さらに、2004年に採択された国及びその財産の裁判権からの免除に関する国際連合条約（国連国家免除条約）においても、国家免除を享有する「国」には、「国家の機関若しくは下部機関又は他の団体」で、「国家の主権的な権能の行使としての行為を行う権限を有し、かつ、そのような行為を現に行っている場合」が含まれると規定された（同2条1項(b)(iii)）。

国家免除を享有する資格を有する民間団体について、裁判手続からの免除を享有する範囲に関わる特有の国家実行の蓄積はこれまでのところ見られず、国家と同じ場合に裁判権免除を享有すると考えられる。国家の裁判権免除に関しては、国家実行上、国はほぼいかなる場合にも外国の裁判権から免除されるとする絶対免除主義が支持されてきたが、19世紀後半に入り、国家は主権的行為 (*acta jure imperii*) については免除を認められるが、業務管理的行為 (*acta jure gestionis*) については認められないとする、制限免除主義を採用する国家が登場し、20世紀後半以降、各国でその採用が進んできた<sup>24</sup>。現行の慣習国際法上、国家は、外国国家に対し、主権的行為については裁判権免除を付与することが引き続き義務づけられる一方、業務管理的行

<sup>21</sup> State Immunity Act 1978, Ch. 33.

<sup>22</sup> Central Bank of Nigeria Case, Federal Republic of Germany, Provincial Court (Landgericht) of Frankfurt, 2 December 1975, *International Law Reports*, Vol. 65, p. 134.

<sup>23</sup> Blagojevic v. Bank of Japan, France, Court of Cassation (First Civil Chamber), 19 May 1976, *International Law Reports*, Vol. 65, p. 66; Société Sonatrach v. Migeon, France, Court of Cassation (First Civil Chamber), 1 October 1985, *International Law Reports*, Vol. 77, p. 527; Euroéquipement SA v. Centre européen de la Caisse de stabilisation et de soutien des productions agricoles de la Cote d'Ivoire and Another, France, Tribunal d'Instance of Paris (Second District), 7 February 1991, *International Law Reports*, Vol. 89, p. 37.

<sup>24</sup> 岩沢『前掲書籍』（注17）184-185頁。

為についてその付与は禁止されていないが、その否定は許容されているといえる。

主権的行為と業務管理的行為とを区分する基準については、主として、行為の目的とする立場（行為目的説）と性質とする立場（行為性質説）があるが、学説及び実行上定まっていはいない<sup>25</sup>。国内裁判所では、私人と同様の方法で行為しているか否かという基準がしばしば参照されてきており<sup>26</sup>、私人では為しえない方法で行為していればそれは主権的行為に、私人と同様の方法で行為していればそれは業務管理的行為にあたると評価されている。

国家から独立した法人格を有する民間団体に、国から付与された主権的権限を行使して実施した行為や国からの指示により実施している国の任務について国家免除の享有が認められる場合、その任務を実施する行為は基本的に、制限免除主義のもとでも免除が認められる主権的行為を構成するものと解されている<sup>27</sup>。たとえば英国では、1978年国家免除法のもとで、「独立主体」が「主権的権限を行使して実施したもの」に関わる裁判手続について、当該独立主体は裁判権免除を享有しうると定められるところ（§14(2)）、ここでいう「主権的権限を行使して実施」されるものは、国内裁判例上、制限免除主義のもとで免除が否定されるいわゆる業務管理的行為と対置される主権的行為を指し、それに当たるか否かは「問題の行為それ自体が、いずれの私人も実施可能な行為と対置される場所の政府行為（a governmental act）としての性格を有するか」により判断されると解されてきた<sup>28</sup>。そのため、民間団体の裁判権免除が問題となった裁判例、とくに国内制定法を有さない国の裁判例においては、ある民間団体が免除を享有する資格を有するか否かの判断と、ある行為についてその団体が免除を享有するかの判断は、必ずしも明示的に区別されない傾向にある。

### 3. 船級協会の業務とそれに関わる責任の追及における免除の援用

現在の船級協会の業務は主に、船舶所有者等との私法上の契約に基づく船級登録と、国からの委託による法定検査とに分けられ、船級協会の責任はそのいずれの不備についても問題になりうるが、防御としての国家免除の援用は、後者に関わる第三者による委託国（つまり船舶の旗国）以外の国の裁判所での責任の追及の文脈にのみ関わりうると考えられる。

#### 3. 1 船級登録に関わる船級協会に対する責任の追及

船級登録は、船体等の構造強度及び水密性並びに船舶の重要な機器及びシステムの安全性及び信頼性が一定の基準に適合していることを証明する手続である<sup>29</sup>。船舶所有者等は船級協会と私法上の契約を締結し、船舶の船級登録を実施してきた。船級協会の伝統的な業務はこの船級登録である。各船級協会はそれぞれ独自に、船級登録に値する船舶の満たすべき要件や、船

<sup>25</sup> Yang, X., *State Immunity in International Law* (Cambridge University Press, 2012), pp. 85-107.

<sup>26</sup> *Ibid.*, pp. 76 and 81.

<sup>27</sup> ただし、国家免除にかかわる国内法および条約上、裁判手続に関わる行為が主権的か業務管理的かを問わずに、当該行為が法廷地国内で実施されたことのみをもって免除を否定する規定も登場してきており（たとえば国連国家免除条約12条）、そのような規定のもとでは、民間団体に免除享有主体性が認められたからといって、その根拠となった主権的権限を行使して実施した行為に関わる裁判手続について免除が否定される可能性がある。

<sup>28</sup> *Kuwait Airways Corp v Iraqi Airways Co (No.1)*, [1995] 1 W.L.R. 1147; [1995] 3 All E.R. 694; [1995] 2 Lloyd's Rep. 317; [1995] C.L.C. 1065.

<sup>29</sup> ClassNK「2017-12 船級登録及び設備登録に関する業務提供の条件」5頁、1.2, at [https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/rules/010\\_conditionservice\\_j\\_2024.pdf#page=2.00](https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/rules/010_conditionservice_j_2024.pdf#page=2.00) (as of 18 July 2024).

級の登録又は維持のための検査の要件を定めた規則を策定し公開している。船級協会は、これらの規則に基づいて船舶に船級を付与しうるかを評価し、付与しうる場合はその登録簿に登録し、船級証書を発行する。船舶の運航に際し船級の取得は必ずしも法令上の義務ではない。しかし、船舶、貨物、輸送等に対する損害保険の加入、傭船契約の締結等のための必要条件となっており、船主や造船所は一般に、船級協会と私法上の契約を締結して、その船舶について船級登録を受ける<sup>30</sup>。

船級登録は船舶所有者等と船級協会との間で締結された私法上の契約（以下「船級契約」とする）に基づき実施されることから、登録の前提たる検査等に何らかの不備があった場合に、船級契約上の義務に違反していたとして、契約相手よりその責任を追及される可能性がある<sup>31</sup>。ただし、船級契約には一般に、船級協会の責任について留保条項が含まれており、当該契約の違反に基づく船級協会の責任の追及は制限されている<sup>32</sup>。たとえば日本海事協会は、「船級登録及び設備登録に関する業務提供の条件」の3.1-1.で、「本会又は本会の役員、職員、代理人若しくは下請負人は、業務、情報又は助言の提供の際の作為、不作為又は過失に起因して何人かが蒙った損失、損害又は費用について、いかなる責任も負わない。」、さらに同3.2で、「前3.1-1.項の規定にかかわらず、依頼者の蒙った損失、損害又は費用が本会又は本会の役員、職員、代理人若しくは下請負人の過失による作為又は不作為、又は提供した情報又は助言に存在した過誤に起因することが立証されたときは、本会は、当該業務、情報又は助言に対して本会が請求し、かつ受領した手数料の金額を限度として、立証された損失、損害、又は費用を補償する。」と定め<sup>33</sup>、原則として責任を負わず、責任を負うとしても手数料の額にその限度額を制限している。そのため、船舶所有者等が船級契約上の義務違反に基づき船級協会に対して責任を追及した場合、その責任は当該契約内の責任制限規定により制限される。制限されてなお残る船級協会の責任は、一般に船級協会が加入している保険で補填される<sup>34</sup>。

船級契約を締結した船舶所有者等は、契約上の責任とは別に、船級協会に対して不法行為責任を追及することもできる。船級協会の不法行為を規律する特別の国内法は一般になく、各国において、一般的な不法行為法が船級協会の不法行為責任についても適用される<sup>35</sup>。ただし、不法行為責任に関しても船級契約上の責任制限条項は適用され、契約の相手方である船舶所有者等との関係で船級協会の責任は制限される。制限されてなお残る船級協会の不法行為責任は、一般に船級協会が加入している保険で同じく補填される<sup>36</sup>。

船級協会は、船級登録の不備等について、船級契約の相手方ではない第三者からも責任を追及されうる。その場合一般に不法行為責任が追及される<sup>37</sup>。前述のように、船級協会の不法行為を規律する特別の国内法は一般にないことから、船級協会に当該第三者に対する不法行為責任が認められるか否かは、一般的な不法行為法の適用により判断される<sup>38</sup>。船級契約に含まれ

<sup>30</sup> Lagoni, N., *The Liability of Classification Societies* (Springer, 2007), pp. 11-12.

<sup>31</sup> Kozuka, S., and Yoshida M., "Liability of Classification Societies under the Japanese Law," *ICCLP Publications*, No. 10 (2007), p. 162.

<sup>32</sup> Ulfbeck and Möllmann, *supra* note 19, p. 215.

<sup>33</sup> ClassNK「前掲資料」(注29)5頁。

<sup>34</sup> Kozuka and Yoshida, *supra* note 31, p. 164.

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> 不法行為責任とは別に、たとえばドイツでは、第三者が船舶の売却や事故に関連し、第三者を保護する効果を持つ契約の原則に基づき損害賠償請求を請求する動きもある(清水「前掲論文」(注7)302頁及び308-319頁)。

<sup>38</sup> Kozuka and Yoshida, *supra* note 31, p. 164.

る責任制限条項は第三者による不法行為責任の追及には適用されない。日本海事協会の「船級登録及び設備登録に関する業務提供の条件」の2.1.4は「この業務提供の条件又は本会が業務提供に関連して発行する文書又は提供する情報若しくは助言のいかなる記述も、……第三者に対していかなる求償、賠償その他の請求権を付与するものでもない」と定めるが、同項により第三者による請求は妨げられえない<sup>39</sup>。ただし、損害賠償を請求する第三者が船舶所有者又は運送人と契約関係にある荷送人であり、船荷証券にヒマラヤ条項が含まれている場合は<sup>40</sup>、船級協会は運送人の責任制限を援用することができる可能性がある<sup>41</sup>。また、第三者に対する船級協会の不法行為責任も、一般に船級協会が加入している保険で補填される<sup>42</sup>。

船級登録は船級協会と船舶所有者等との間の私法上の契約に基づき実施されている。船級協会は、その際に、当該船舶の旗国よりその国の主権的権限を付与されていなければ、当該旗国からの指示や管理・監督を受けたりしてもいない。その帰結として、船級登録に関わる裁判手続との関係で、船級協会は国家免除を享有する資格を国際法上有していない。

### 3. 2 旗国より委託された法定認証に関わる船級協会に対する責任の追及

20世紀に入り、船級協会はその業務を、船主等との私法上の契約に基づく船舶への船級の付与に加え、条約上旗国に義務づけられる船舶検査等の国からの委託に基づく実施へと拡大してきた<sup>43</sup>。国際海洋法上、すべての国は、自国を旗国とする船舶について、「海上における安全を確保するため」(国連海洋法条約94条3項参照)、「一般的に受け入れられている国際的な規則、手続及び慣行を遵守」して(同5項参照)、「資格のある船舶検査員による検査を受ける」よう確保するために「必要な措置」をとること(同4項(a)参照)が義務づけられている。ここでいう「一般的に受け入れられている国際的な規則」等に該当するとされてきた主な条約として、1966年満載喫水線条約、1974年海上人命安全条約、1973年船舶汚染防止条約に関する1978年議定書などがある<sup>44</sup>。

これらの条約は遵守の確保のため当事国たる旗国に船舶検査とそれに基づく証書の発給を義務づけるが、当事国政府に対し、そのために指名する検査員又は政府の認定する団体にその検査及び証書の発給を委託することを認めてきた<sup>45</sup>。国は旗国としての権限をどこまで委譲するかについて船級協会との間に協定書を締結する<sup>46</sup>。船級協会は船級の付与のため船舶の検査技術を発展させかつその経験を蓄積してきたことから、日本を含む少なくない国が検査等を船級協会に委託してきている<sup>47</sup>。なお、条約上義務づけられる検査の合格には船級の取得を条件づけられることが少なくなく<sup>48</sup>、前述の通り、船級取得のための船舶検査と法定証書発給のた

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 165.

<sup>40</sup> ヒマラヤ条項とは、一般に、「運送契約の直接の当事者でない運送人の使用する者等であっても、運送人と同様の責任の減免の利益を受けることができる旨を定めた船荷証券上の条項」のことである(中村紀夫「船荷証券上のヒマラヤ条項」『海事法研究会誌』203号(2009年)2頁)。

<sup>41</sup> Kozuka and Yoshida, *supra* note 31, p. 165.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 164.

<sup>43</sup> Li & Seta, *supra* note 5, pp. 321-323.

<sup>44</sup> Proelß, A ed., *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary* (Nomos, 2017), p. 713 (Guilfoyle).

<sup>45</sup> たとえば、1966年満載喫水線条約13条、1974年海上人命安全条約附属書第6規則、1973年船舶汚染防止国際条約11条(1)(b)。

<sup>46</sup> 清水耕一「船級協会の法的責任の動向」『損害保険研究』76巻4号(2015年)76頁。

<sup>47</sup> 吉田晶子「国際海事条約における外国船舶に対する管轄権枠組の変遷に関する研究」『国土交通政策研究』77号(2007年)15-16頁；合田「前掲論文」(注6)25頁。

<sup>48</sup> Ulfbeck and Möllmann, *supra* note 19, pp. 224-227.

めの船舶検査とは、事実上不可分に関係してきている。

国から委託を受けた法定認証に不備があった場合等、船級協会は委託元の国の国内法に基づき一定の処分を受ける（たとえば船舶安全法 25 条の 58 及び 63～66）。それに加え、船級協会の法定認証の不備等により第三者に損害が生じ、それにより委託元の国に対し損害賠償請求がなされてこれが認められ、当該国に損害が発生した場合、船級協会は当該国により損害賠償を請求される可能性がある<sup>49</sup>。なお、船級協会の法定認証の不備等について委託元の国が国内法上責任を負うかは問題となりうる。この点、日本法上は、国家賠償法に基づき国に対して訴訟が提起されるとの立場もあるが、国は船舶安全法に基づき船級協会を監視し監督する包括的な権限を有しているものの、それは一般的な性質のもので、個々の船級登録又は検査に関わるものではなく、国は船級協会のいかなる不法行為に対しても責任を負わないとの見解もある<sup>50</sup>。

それに加えて船級協会は、法定認証の不備等について、委託元の国以外の第三者からも直接に責任を追及されうる。たとえば、船舶から流出した油等により損害を受けた者が、法定認証の不備等に基づき、船級協会に対し汚染損害の発生地等で不法行為責任を追及するといった場合である。このとき不備等があったとされる法定認証は、国が条約によりその職員による実施を義務づけられている海上安全確保のために「必要な措置」のひとつであり、当該措置を実施する権限は国の主権的権限とも解せられ、また少なくともその措置の実施は国の管理及び監督のもとで実施される国の任務といえよう。そうであるとすれば、その行為は業務管理的というよりは主権的といえ、船級協会は国家免除を享有する資格を有し、ひいては当該措置にかかわる裁判手続から免除を認められうると考えられる。その帰結として、当該追求が委託元たる旗国以外の国の裁判所で実施された場合は、国家免除が問題となりえてくる。したがって、船級協会が旗国の国際法上の裁判権免除の抗弁を援用しうる場合があるとすれば、それは旗国より委託された法定認証について第三者から委託元たる旗国以外の国の裁判所で訴えを提起される場合といえる。

#### 4. 船級協会の裁判権免除に関する裁判例

近年、船級協会に対し委託元たる旗国以外の国の裁判所で第三者により提起されてきた船級登録又は法定認証に関わる損害賠償請求訴訟等においては、船級協会の免除享有主体性それ自体は必ずしも否定されていないものの、裁判権免除が認められるか否かについて判断が割れてきた。判決は、船級登録と法定認証とを区別し、法定認証についてのみ船級協会の裁判権免除を認めるものと、両者を区別せず、どちらについても裁判権免除を認めるものと、どちらについても認めないものとに分かれる。

##### 4. 1 法定認証についてのみ裁判権免除が認められるとした裁判例

###### (1) Erika 号事件 2008 年パリ軽罪裁判所判決

1999 年 12 月 11 日、マルタを旗国とするタンカー Erika 号が、3 万 884 トンの重油を積載し、アイルランドからイタリアへと向かってビスケー湾の排他的経済水域を航行中に、悪天候に見

<sup>49</sup> Kozuka and Yoshida, *supra* note 31, p. 167.

<sup>50</sup> *Ibid.*, pp. 166-167, and 172.



舞われ、その船体が2つに破断された<sup>51</sup>。それに伴い1万トンの重油が沿岸に流出し、300 km以上の海岸線が汚染された<sup>52</sup>。Erika号は、イタリアの船級協会 Registro Italiano Navale (RINA) により船級を付与され、1998年に特別検査を、1999年8月・11月に定期検査を受けていた<sup>53</sup>。また、RINAはマルタからの委託を受けて、Erika号の法定検査も実施していた<sup>54</sup>。その後、被害を受けた各国で船主や荷主等に対して裁判手続が提起され、フランスでは、船主や荷主等に加えてRINAに対しても刑事・民事両責任の追及が行われた。RINAはこの民事裁判手続において国際法上の裁判権免除を主張した<sup>55</sup>。

第一審のパリ軽罪裁判所は、船体の構造上の強度に関する検査を通じた安全規則の実施の確認に際して船級協会が実施するのは、船主の依頼に基づき、船主との契約の履行として実施される私的な活動であるところ、今回の事例はまさにそれに当たるとして、RINAの免除の主張を却下した<sup>56</sup>。同裁判所は、認証と船級付与との条文上又は事実上の結びつきや船級の付与が公共目的を伴うといったことは、RINAを旗国の主権の行使とを結びつけるものではないと述べた<sup>57</sup>。ただし、後述するその後の控訴審判決は、船級協会は船級登録と法定認証のいずれについても裁判権免除を認められるとする立場を採用した。

## (2) Prestige号事件 2019年フランス破棄院判決等

2002年11月13日、バハマを旗国とするタンカーPrestige号が、77,000トンの重油を積載してラトビアからシンガポールに向けて航行中に、スペイン北西部ガリシア地方のフィニステレ岬から30海里沖で悪天候のために座礁した<sup>58</sup>。同号は当局の命令で大西洋に曳航された後、19日に分裂して沈没した<sup>59</sup>。同号からは合計64,000トンの重油が流出し<sup>60</sup>、スペイン、フランス及びポルトガルの沿岸地域に甚大な環境汚染と経済的な災害をもたらした<sup>61</sup>。そのため、被害者らは各国で船主等に対し損害賠償等を求める訴えを提起した<sup>62</sup>。フランスは、ボルドー大審裁判所で、米国の船級協会 American Bureau of Shipping (ABS)に対し損害賠償請求を提起した。同号は事故の6か月前の2002年5月に、ドバイでABSにより年次検査を受けていた<sup>63</sup>。ABSはバハマから法定証書の発給を委託されていることから、バハマの裁判権免除を享有すると主張して、裁判所の管轄権を拒否した<sup>64</sup>。

<sup>51</sup> Permanent Commission of enquiry into accidents at sea (CPEM), Report of The Enquiry into the Sinking of the Erika off the Coasts of Brittany on 12 December 1999, p. 7, at [https://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RET\\_ERIKA\\_En\\_Site.pdf](https://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RET_ERIKA_En_Site.pdf) (as of 16 October 2024).

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> *Ibid.*, pp. 16-17.

<sup>54</sup> *Ibid.*, pp. 17-18.

<sup>55</sup> Tribunal correctionnel de Paris, 16 janvier 2008, n°9934895010, 2.1.2.2.QC.1.5.

<sup>56</sup> *Ibid.*

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> Michinel, M., "The *Prestige* in the Courts," *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, Vol. 21 (2007), pp. 171-172.

<sup>59</sup> *Ibid.*

<sup>60</sup> de Bruyne, J., "Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 45 (2) (2014), p. 213.

<sup>61</sup> Michinel, *supra* note 58, p. 172.

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> Bahamas Maritime Authority, "Report of the investigation into the loss of the Bahamian registered tanker "Prestige" off the northwest coast of Spain on 19th November 2002" (2004), p. 76, at <https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2020/10/BMA-Investigation-Report-Hull-failure-and-loss-of-the-Prestige.pdf> (as of 19 July 2024).

<sup>64</sup> Cour d'appel de Bordeaux, 1ère chambre civile, 6 mars 2017, n°14/02185.

フランスは当初、本件請求を ABS が旗国バハマに委託された法定認証の不備に根拠づけていた。そのため、一審ボルドー大審裁判所は、ABS は法定認証をバハマの命令のもとに又はバハマに代わって実施しており、かつ、海上人命安全条約に基づく法定証書の発給により、ABS は公権力による行為又は公共サービスのための行為を実施していたとして、ABS は裁判権免除を認められると判断した<sup>65</sup>。そこでフランスは控訴の際に請求の根拠を変更し、ABS が誤って船級証書を発給したことが事故の一因になった主張した<sup>66</sup>。なお、その際フランスは、ABS の主権免除の主張には異議を唱えない旨を示した<sup>67</sup>。それを受けてボルドー控訴裁判所は、ABS が問われている責任は法定認証についてではなく、船級検査における義務の不履行に関してであると<sup>68</sup>、ABS の裁判権免除は認められないと判断した。

ABS は、船級に関する活動の枠内で ABS に過失があったとしても、それは単なる業務管理的行為ではなく、バハマより委託された公共サービス事業の実施に関わる行為を構成すると考えるべきであり、それゆえ ABS は裁判権免除を享有する等と主張して、上告した<sup>69</sup>。破棄院は、国家の委託による認証に関する活動と船級に関する活動とは、それぞれ異なる法制度に基づくもので分離可能であり、私法上の企業が旗国の裁判権免除を主張できるのは前者の認証に関わる活動についてのみであるところ、本件裁判手続において問われているのは、バハマ名義で実施された認証活動ではなく、船主との契約により義務づけられた年次検査等における過失についてであるとして、上告を却下した<sup>70</sup>。

### (3) Al Salam Boccaccio 98 号事件 2012 年ジェノバ地方裁判所判決

Al Salam Boccaccio 98 号はパナマを旗国とするフェリーで、サウジアラビアの Dhiba 港からエジプトの Safaga 港に向かって航行中の現地時間 2006 年 2 月 3 日に排他的経済水域内で沈没し<sup>71</sup>、1,000 名以上が犠牲となった。本件に関連し、一部被害者の親族が、イタリアの船級協会 RINA がパナマから委託されて実施した船舶検査において損傷を見逃したことが沈没の原因になったと主張し、RINA に対する損害賠償請求訴訟を、少なくとも 2 つ並行してジェノバ地方裁判所に提起した<sup>72</sup>。それに対し RINA は、いずれの訴訟においても、船舶の法定認証及び船級登録はパナマからの委託に基づいて実施しており、旗国の主権の行使に該当するため、私企業であるとしても、RINA には裁判権免除が及ぶと主張した<sup>73</sup>。

そのうちの 1 つの裁判手続の一審判決においては、船級業務と認証業務とを区別する立場が

<sup>65</sup> Tribunal de Grande Instance de Bordeaux, Chambre 6, 19 mars 2014, n°10/02421, at [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/10/prestige\\_judgment190314.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/10/prestige_judgment190314.pdf) (as of 20 July 2024).

<sup>66</sup> Cour d'appel de Bordeaux, 1ère chambre civile, 6 mars 2017, n°14/02185, p. 4, at [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/10/Prestige\\_Court\\_of\\_Appeal\\_Judgment\\_March\\_2017\\_in\\_French\\_only\\_.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/10/Prestige_Court_of_Appeal_Judgment_March_2017_in_French_only_.pdf) (as of 20 July 2024).

<sup>67</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>68</sup> *Ibid.*, p. 10.

<sup>69</sup> Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 17 avril 2019, 17-18.286.

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> Panama Maritime Authority, "Preliminary Investigation Report on the Sinking of M/V Al Salam Boccaccio 98," 17 August 2006, p. 3 and p. 17, at [https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/11/Panama-Maritime-Authority-Preliminary-investigation-report-on-the-sinking-of-Al-Salam-Boccaccio-98-2006\\_08.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/11/Panama-Maritime-Authority-Preliminary-investigation-report-on-the-sinking-of-Al-Salam-Boccaccio-98-2006_08.pdf) (as of 20 July 2024).

<sup>72</sup> Mabrouk v. Registro Italiano Navale SpA, Final appeal on a point of law, No 28180/2020, ILDC 3224 (IT 2020), 10th December 2020, Italy, F2 and Decision: full text, Ragioni della decisione, XIV (hereinafter "Mabrouk v. RINA"); ECJ, Judgment of the Court (First Chamber) of 7 May 2020, Case C-641/18, LG and Others v. Rina Spa and Ente Registro Italiano Navale, ECLI:EU:C:2020:349, paras. 2 and 16 (hereinafter "ECLI:EU:C:2020:349").

<sup>73</sup> Mabrouk v. RINA, *ibid.*, F3; ECLI:EU:C:2020:349, *ibid.*, para. 16.

とられた。ジェノバ地方裁判所は、国際司法裁判所判決が定義した国家免除に関する慣習国際法を適用すると、私人によって実施された行為であったとしても、それが主権的行為であればその者に免除が及ぶとし<sup>74</sup>、RINA がパナマの認定団体として実施した行為について裁判権免除を認めた<sup>75</sup>。しかし、その後の控訴審判決及び破棄院判決では異なる立場が採用された。

#### 4. 2 船級登録と法定認証のいずれについても裁判権免除が認められるとした裁判例

##### (1) Erika 号事件 2010 年パリ控訴裁判所判決

本判決は前述の 2008 年パリ軽罪裁判所判決の控訴審判決である。パリ控訴裁判所は、国家の発露 (l'émanation des Etats) たる機関は、裁判例上、訴訟の原因たる行為が「単なる業務管理的行為ではない」場合に免除を認められてきているところ、船級協会による法定証書の発給は、当該証書を保持していない船舶は航行することができないことから、単なる業務管理行為又は純粋に技術的な行為とは捉えられず、それを委託された RINA は法定証書の発給について裁判権免除を享有すると述べた<sup>76</sup>。そして、船級証書の発給に関し、「その発給は旗国に依拠するものではないが、その発給の条件は、海上人命安全条約と満載喫水線国際条約による参照を通じて、法定証書の発給を条件づける一連の規則の一部を構成しており、それは公共サービス活動の確保、つまり航行の安全性の向上に寄与している」と述べて<sup>77</sup>、船級登録と法定認証とはその実態及び機能において共通していることを指摘し、RINA は船級登録についても裁判権免除を享有しうると示唆した<sup>78</sup>。

ただし、控訴裁判所はそれに続けて、本件において RINA の裁判権免除は放棄されていたと評価し、RINA に対し損害賠償等を命じる判決を出した。その後の破棄院も RINA は免除を主張する権利を放棄したとのみ判断した<sup>79</sup>。

##### (2) Al Salam Boccaccio 98 号事件 2017 年ジェノバ控訴裁判所判決

前述のジェノバ地方裁判所判決の控訴審において、ジェノバ控訴裁判所は、RINA は認定団体として国家機能を代行しているため裁判権免除が及ぶと判断し、この点について原審判決を維持した。控訴裁判所はさらに、条約基準に則した船舶の安全性を確保するという検査の目的とその効果から、RINA の活動は「純粋に技術的な性質」を有するものではなく公的に重要性をもつ活動であると述べ、船級の認定の要件は法定認証に関する規則の一部を構成し、かつ、船級の認定も法定認証と同様に公的な関連性を有する行為の性質を有することから、船級に関する活動と認証に関する活動を区別することの特段の重要性も否定した<sup>80</sup>。

#### 4. 3 船級登録と法定認証はいずれも主権的行為に当たらないとする裁判例

2020 年 12 月に出された Al Salam Boccaccio 98 号事件イタリア破棄院判決では、前述の一審 2012 年判決とも上訴審 2017 年判決とも異なり、船級業務と認証業務はいずれも主権的行為で

<sup>74</sup> Mabrouk v. RINA, *ibid.*, F4.

<sup>75</sup> *Ibid.*, Decision: full text, Fatti di causa, 4.

<sup>76</sup> Cour d'appel de Paris, 30 mars 2010, n°08/02278.

<sup>77</sup> *Ibid.*

<sup>78</sup> Serdy, A., "State immunity and the law of the sea: a shipping perspective," *Journal of International Maritime Law*, Vol. 29 (2023), p. 273.

<sup>79</sup> Cour de cassation, Chambre criminelle, 25 septembre 2012, 10-82.938.

<sup>80</sup> Mabrouk v. RINA, *supra* note 72, para. 7.

はないとする立場が採用された。この判決は、同じく Al Salam Boccaccio 98 号に関わる RINA に対する損害賠償請求について、2020 年 5 月に出された欧州連合司法裁判所 (European Court of Justice: ECJ) の予備的判決における、欧州理事会規則の条文解釈に関わる船級協会による法定認証と船級登録の性格の評価を踏まえたものと推測しうる。そこで以下においては、2020 年 5 月の ECJ 予備的判決の当該判示、同年 12 月イタリア破産院判決の順でとりあげる。

(1) Al Salam Boccaccio 98 号事件 2020 年欧州連合司法裁判所予備的判決

RINA に対してジェノバ地方裁判所に提起された少なくとも 2 つの損害賠償請求訴訟のうち、前述した訴訟と並行して提起されたもう 1 つの訴訟において、ジェノバ地方裁判所は、RINA の本社はイタリアであるものの、パナマから委託されて行為していたと主張されているため、イタリアの裁判所の管轄権に疑義があると認めて手続を停止した<sup>81</sup>。そして、ECJ に対し、当該訴訟に関し加盟国の裁判所が管轄権をもたないと判断すること又は当該加盟国内で設立された民間団体及び法人の裁判権免除を認めることは、民事及び商事に関する裁判管轄及び判決の承認と執行に関する理事会規則 No. 44/2001 の 1 条 1 項及び 2 条 1 項により妨げられると解釈されるべきか、判断するよう求めた<sup>82</sup>。同規則の 1 条 1 項は「この規則は、裁判所の性質を問わず、民事及び商事に関する事項について適用される。特に歳入、関税又は行政に関する事項には適用されない。」と、同 2 条 1 項は「本規則に別段の定めがある場合を除き、加盟国内に住所のある者は、国籍を問わず当該国の裁判所に訴えられる。」と規定している。

ECJ は、この問いは、理事会規則 No. 44/2001 の 1 条 1 項の「民事及び商事に関する事項」の範囲内に、船級の認定と船舶認証に従事する私法上の企業に対する損害賠償請求が含まれると解釈すべきか、また、含まれると解される場合に、裁判権免除に関する慣習国際法上の原則は同規則の定める裁判権の行使を排除するかを問うものであると整理した<sup>83</sup>。

前者の問いについて、ECJ は、当事者の一方による公権力の行使は「民事上及び商事上の問題」に当たらないとした<sup>84</sup>。また、一定の権限が公的機関の行為により委譲されることはその権限が主権的に行使されていることを意味せず<sup>85</sup>、国に代わって行為してもそれが常に公権力の行使に当たるわけではないと指摘した<sup>86</sup>。そのうえで、本件において問題となっている RINA の船級業務と認証業務は、RINA が船主と直接締結した私法上の契約のもとで報酬を得て実施していたものであるが<sup>87</sup>、それらは対象船舶が規定の要件を満たしているのかを判断し、満たしていれば証書を発行するのみで、適用される技術要件の解釈と選択はパナマ当局に留保されていたと指摘した<sup>88</sup>。さらに認定団体による証書の取消しも、当該団体の政策決定権限に依拠するものではなく、既定の規制枠組みの運用に依るもので<sup>89</sup>、認定団体による検査の完全性及び実効性を十分に保証しかつ必要な手配を行う義務は関係国にあると述べた<sup>90</sup>。ECJ は以上から、本件で RINA により実施された船級業務と認証業務は、EU 法上、公権力を行使して実施

<sup>81</sup> ECLI:EU:C:2020:349, *supra* note 72, para. 18.

<sup>82</sup> *Ibid.*, para. 20.

<sup>83</sup> *Ibid.*, para. 27.

<sup>84</sup> *Ibid.*, para. 34.

<sup>85</sup> *Ibid.*, para. 39.

<sup>86</sup> *Ibid.*, para. 40.

<sup>87</sup> *Ibid.*, para. 45.

<sup>88</sup> *Ibid.*

<sup>89</sup> *Ibid.*, para. 47.

<sup>90</sup> *Ibid.*, para. 48.

されたとは評価され得ず、それらの業務に関する損害賠償請求は同規則1条1項の「民事及び商事に関する事項」の範囲内に含まれると判断した<sup>91</sup>。

つづけてECJは、裁判権免除に関する慣習国際法上の原則について検討し、RINAのような私法に準拠する主体の船級業務と認証業務に関する裁判権免除は、それらの業務が国際法上の意味で主権的に実施されていない場合には認められないとの一般的な理解のみ示した<sup>92</sup>。

船級協会の船級業務と認証業務は公権力の行使ではないとの本判決の評価は理事会規則の解釈上の評価であり、慣習国際法についての判断ではない。しかし次節で取り上げる破棄院判決は、当該評価に即して慣習国際法上の裁判権免除について判断していると推測される。

#### (2) Al Salam Boccaccio 98号事件 2020年イタリア破棄院判決

RINAに対してジェノバ地方裁判所に提起されたもう1つの損害賠償請求訴訟では、前述したように一審と控訴審で異なる立場がとられたが、ECJ予備的判決後に出されたその破棄院判決では、船級業務と認証業務はいずれも主権的行為ではないとする立場が採用された。

破棄院は、国家免除について問題となるのは、裁判手続に関わる主体の性質を問わず、主権的行為に関わるか否かであるところ<sup>93</sup>、旗国は海上安全を確保するために必要な措置をとる義務を課されており、そのために条約上の要件を解釈する裁量権を有するが、そのような裁量権は認定団体には付与されておらず、認定団体による条約に基づく認証はあくまでも事前に設定された要件と設定値により規制される技術的な活動にすぎないと述べた<sup>94</sup>。そして、本件におけるRINAの活動が、商業的な関係に基づいて、当該船舶が条約上の証書を得るための要件を満たしているか確認するために実施されていたことは明らかであり、このような活動は、広い意味で公的な認証機能に寄与するものの、技術的で委託国の主権的な特権の行使とはみなしえないとし、イタリアの裁判所の管轄権が認められると判断した<sup>95</sup>。

#### 4. 4 国内裁判例の評価

船級協会に関わる裁判権免除の評価について裁判例が割れている要因は、第1に船級登録及び法定認証のために必要な検査が事実上重複しているところ、船級登録が一部の法定認証の要件とされており、両者の機能も一部共通化していること、及び、第2に法定認証の性格を主権的と捉えるか業務管理的と捉えるかについて見解の一致のないことにあるといえる。

第1の点に関し、一部判決は船級登録と法定認証との重複と関連を重視し、そのうち法定認証を主権的行為と評価した判決は船級協会はどちらについても免除されると、業務管理的行為と評価した判決はどちらについても免除されないと判断した。しかし、検査の重複や機能の共通化は結果論にすぎず、それにより私法上の船級契約に基づく民間団体の行為が国家の行為に変わったり、主権的行為に変化したりすることはない。船級協会による船級登録と法定認証とを、国家免除との関係で同一視することはできない。慣習国際法上、船級登録に関わる裁判手続について船級協会に対し免除を付与する義務はなく、管轄権を行使しようと評価しうる。

第2の法定認証の性格に関し、たしかに当該行為の実施に際し政策判断を実施していたこと

<sup>91</sup> *Ibid.*, para. 49.

<sup>92</sup> *Ibid.*, para. 57.

<sup>93</sup> *Mabrouk v. RINA*, *supra* note 72, Decision: full text, Ragioni della decisione, X.

<sup>94</sup> *Ibid.*, Decision: full text, Ragioni della decisione, XIII.

<sup>95</sup> *Ibid.*, Decision: full text, Ragioni della decisione, XIV.

を免除の認められる要件とする国家実行もないわけではないが、ごく一部にとどまる<sup>96</sup>。国内裁判例で主権的か業務管理的かを評価する際にしばしば援用される私人テストの適用に際し、政策判断や裁量の余地の有無は必ずしも考慮されていない<sup>97</sup>。また、たとえば難民認定処分のように、いわゆる羈束行為であっても主権的と評価されるほかない行為もある。法定認証の実施は、そもそも条約上の国家の義務で、条約に基づいて船級協会に委託されていることに鑑みると、その目的又は性質また私人テストのいずれの基準にたっても主権的行為と評価されるべきであろう。この評価は裁判権免除の行為の性格に関するこれまでの国家実行における評価とも乖離するものではない<sup>98</sup>。

## 5. おわりに

以上より、法定検査に関わり第三者により船級協会に対して損害賠償等を求める訴えが委託国たる旗国以外の国の国内裁判所に提起された場合、裁判権免除の抗弁は防御として機能しうる余地があるといえる。国家の裁判権免除に関する国家実行に鑑みると、このような裁判手続において、国内裁判所は船級協会に対し裁判権免除を付与することが慣習国際法上義務づけられると考えられる。

ただし、船級契約に基づく船級業務については免除の付与が慣習国際法上義務づけられないと考えられることから、実際の裁判手続において裁判権免除が防御として機能しうる射程はきわめて狭い。また、法定検査について船級協会の裁判権免除を否定する裁判例も登場しており、今後の国家実行の蓄積によっては、法定検査についても免除の否定を認める慣習国際法が確立する可能性もないわけではない。責任を制限する国際ルールは確立しておらず、各国の判断基準はまちまちで、責任制限は適用されないおそれがあることも鑑みると、船級協会は、船級登録又は／及び法定認証の不備に基づき第三者により損害賠償請求が提起された場合に備えて、保険等の加入を強化しておく必要がある。

第三者からの責任の追及が認められる法状況は、法の遵守を促す効果を有するものの<sup>99</sup>、追及される主体に過剰な負担ももたらしうる。船級協会に対する責任の追及を取り巻く現在の不安定な法状況は、船級業務や法定認証の価格の上昇や船級協会の一部業務からの撤退を招きかねず<sup>100</sup>、海運業界全体、ひいては海上安全の確保や環境の保全にも悪影響を及ぼしかねない。船級協会が船級登録や法定認証について第三者より訴えられることを前提に、公平かつ衡平に負担を配分する船級協会の責任制限に関する国際ルールの形成が望まれる。

\* 本研究は JSPS 科研費 23K01115 の助成を受けたものです。

<sup>96</sup> *E.g.* Foreign Sovereign Immunities Act, 1976, § 1605(a)(5)(A).

<sup>97</sup> *E.g.* Doe I v. State of Israel, 400 F. Supp. 2d 86, 106 (D.D.C. 2005).

<sup>98</sup> Yang, *supra* note 25, p. 83.

<sup>99</sup> Glinski, C., "Liability of shipowners and classification societies for environmental damage and unsafe working conditions at recycling yards," *Review of European, Comparative & International Environmental Law*, Vol. 31 (2022), p. 471.

<sup>100</sup> Micallef, D., "A Legal Analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies," *CMI YEARBOOK 2014*, p. 241.