

論説

ユーロトンネル事件国際仲裁判決

東京大学教授

中谷和弘

I. はじめに

II. 事件の概要

III. 本仲裁判決の内容

IV. Lord Millet 反対意見

V. 省察

I. はじめに

不法移民のトンネル内への侵入を防止するための適切な管理措置をとらなかったために鉄道の運行に支障が生じたこと及び鉄道と競合するフェリー会社に補助金を供与したことを理由として、トンネル建設・運営企業が英仏両政府を訴えたユーロトンネル事件国際仲裁裁判は、2007年1月30日にブリュッセルにおいて（中間）判決が下された（判決公表は同年2月23日）¹⁾。本仲裁判決は、陸上輸送分野での数少ない国際仲裁判決である²⁾が、先進国である英仏両政府が共同被告となり、しかも違法行為責任が認定され両国政府が敗訴したという点でも、また、国際法学においては専ら鉱物資源開発契約として登場したコンセッション契約³⁾がトンネル建設・

1) In the Matter of an Arbitration before a Tribunal Constituted in Accordance with Article 19 of the Treaty between the French Republic and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning the Construction and Operation by Private Concessionaires of a Channel Fixed Link Signed at Canterbury on 12 February 1986 between 1. The Channel Tunnel Group Limited, 2. France-Manche S.A. and The Secretary of State for Transport of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Le Ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer du Gouvernement de la République française, Partial Award, *International Law Reports*, vol. 132(2008), pp. 1-144. 判決文は英仏両語。本判決の要旨は Belinda Macmahon and Fedelma Claire Smith, *Permanent Court of Arbitration Summaries of Awards 1999-2009* (2010), pp. 106-116 にまとめられている。本判決の紹介・評釈として、Jean-Marc Thouvenin, *L'arbitrage Eurotunnel*, *Annuaire français de droit international* 2006, pp. 199-212; Mathias Audit, *Un arbitrage aux confins du droit international public*, *Revue de l'arbitrage* 2007, pp. 445-461; Mathias Audit, *The Channel Tunnel Group Ltd and France-Manche SA v United Kingdom and France, Partial Award on Jurisdiction, Decision of 30 January 2007*, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 57 (2008), pp. 724-732. 補償額の問題は第二段階で扱われることが予定されたため、本判決は中間判決 (partial award) と位置づけられた。

2) 陸上輸送に関しては、鉄道復興に関してベルギー・オランダ間で費用負担等が争われた *Iron Rhine* 仲裁判決 (2005年) がある。大谷良雄『鉄のライン』鉄道事件——国際法とEU法の交錯——『日本大学法科大学院法務研究』第3号161-175頁(2007)参照。なお、航空輸送に関しては、これまで5つの国際(国家間)仲裁判決がある。拙稿「国際航空輸送の経済的側面に関する国際裁判」国際法外交雑誌103巻2号31-57頁(2004)参照。

運営契約として登場し、契約準拠法である国際法に照らして同契約の解釈・適用がなされたという点でも、ユニークなものである。さらに本判決は、特定の合意に基づく国家責任及び共同責任に関連する判断がなされたものとしても貴重なものである。

以下、事件の概要と本仲裁判決の内容（及び反対意見）を紹介した後、若干の点について簡単に検討することにした。

II. 事件の概要⁴⁾

ドーバー海峡（英仏海峡）を結ぶ鉄道用トンネルであるユーロトンネルは、民間資金による建設と運営が基本方針とされ⁵⁾、1985年4月、英仏両政府は、トンネルの建設と運営について入札を募った。入札の結果、ともにユーロトンネル・グループの企業である Channel Tunnel Group Limited (Eurotunnel plc) の完全子会社、双方とも英国法の下で組織）及び France-Manche SA (Eurotunnel SA) の完全子会社、双方ともフランス法の下で組織）が事業者選ばれた（両事業者は *partnership, société en participation* を構成する）。1986年2月12日、両政府間で民間事業者によるトンネル建設・運営に関するカンタベリー条約⁶⁾が締結され、同条約は1987年7月24日に発効した。同条約は両政府が規定した基準に従ってトンネルを建設・運営することを認める枠組を定め、建設・運営に関するすべての事項を両政府にかわって監督する政府間委員会（Intergovernmental Commission, IGC）を創設した。1986年3月14日、両事業者は両政府とコンセッション協定⁷⁾を締結し、これにより両事業者にはトンネルの建設・運営の権限が55年間にわたり付与された（1998年2月13日のコンセッ

ション延長協定により、期間は99年間に延長された）。

トンネルは1994年に開通した（開通式は同年5月6日、ユーロスター開業は同年11月14日）が、1999年秋にフランス政府はトンネルのフランス側入口の Coquelles から2.5キロしか離れていない Sangatte に移民収容施設を設置した。同年末から、同施設に居住する不法移民が英国を目指して同施設を脱出し、隠れて列車に乗り込むという事件が相次いだ（2001年夏には月間1万件に達した）。両事業者では運営に重大な支障が生じ、追加的な保護措置のために多額の経費を要した。両事業者は2000年9月から両政府に対して同施設の閉鎖を要求した。2002年7月の両政府の合意に基づき、同施設は同年末に閉鎖された。

英国は、1999年の移民及び庇護法に基づき、英国への不法移民の移送に責任を負う者に対する民事罰（1人あたり2000ポンド）を規定し、2001年10月、同法に基づき両事業者に民事罰を科した（2002年2月までに38万8000ポンド）。2002年2月、英国政府は両事業者に対する民事罰を撤回するとした。

1999年12月、ドーバー海峡のフェリーを運営するフランス企業 SeaFrance（フランス国営のフランス鉄道（SNCF）の孫会社）に対する資本注入がフランス政府の承認の下になされ、SNCFは2隻の新船舶を SeaFrance に供与し、SNCFはさらに免税スキームを利用して2隻の新船舶を購入した。

2003年12月17日、両事業者は仲裁付託条項であるコンセッション協定40（一方又は双方の事業者と一方又は双方の政府との間での同協定に関するいかなる紛争も、一方の要請によりカンタベリー条約19条に従って

3) なお、鉱物資源開発においてコンセッション契約は古いタイプの契約であり、現在の主流は生産物分与契約（PSC）である。

4) 以下、主に *International Law Reports*, vol. 132, pp.3-5 に付された Summary, pp. 20-28 (Chapter II - Background to the Dispute) 及び *Permanent Court of Arbitration Summaries of Awards 1999-2009*, pp. 107-108 に付された Facts による。

5) この点につき、Roger Vickerman (添田慎二司会) 「ユーロトンネル民間セクターによる公共インフラプロジェクトの成功と失敗」運輸政策研究2巻2号81-84頁(1999)。

6) *United Nations Treaty Series*, vol. 1497, I-25792.

7) Cmnd. 9769.

仲裁に付託される旨を規定)に基づき、英仏両政府を相手取って仲裁裁判に付託した。両事業者の請求は、Sangatte ClaimとSeaFrance Claimの2つに大別され、前者については、①英仏両政府がSangatteの移民収容施設から脱出した多数の不法移民によって引き起こされた損害からトンネルを保護しなかったこと、②両政府が不法移民問題に直面する他の事業者に比して両事業者を不利に差別したこと、③英国政府が民事罰の適用に見合う義務を果たさなかったことが、コンセッション協定、カンタベリー条約、一般国際法に反すると主張し、後者については、SeaFranceへの補助金の付与により不公正な競争となったことを根拠とした。請求額は、前者につき3000万3982ポンド、後者につき4億2840万ポンドであった。

常設仲裁裁判所(PCA)が、国際紛争処理条約47条に基づき便宜供与を行った。両事業者はFortier(カナダ)及びPaulsson(フランス)を、英国政府はLord Millet(英国)を、フランス政府はGuillaume(フランス)を仲裁裁判官に選任した。政府選任の2名は、他の2名の合意を得て、Crawford(オーストラリア)を裁判長として選任した⁸⁾。2005年4月、英仏両政府の要請に基づき、裁判所は金銭補償額の問題は本判決では扱わず、後の段階に回すことを決定した。2006年5月に口頭弁論(証人による証言を含む)が行われた。

III. 本仲裁判決の内容

本仲裁判決は膨大な分量を有するが、前置きとなる手続的前史(第1章、パラグラフ1-45)及び紛争の背景(第2章、パラグラフ46-73)に続く実質的内容の部分は、A. 先決的問題(第3章、パラグラフ74-96)、B. 管轄

権及び準拠法(第4章、パラグラフ97-161)、C. 原告による「連帯責任」の主張(第5章、パラグラフ162-187)、D. Sangatte Claimの本案(第6章、パラグラフ188-352)、E. SeaFrance Claimの本案(第7章、パラグラフ353-394)、F. 決定(第8章、パラグラフ395-396)からなる。以下、判決の要旨のみを簡単に記述する。

A. 先決的問題

カンタベリー条約19条2項f最終文(「事業者によって選任された仲裁裁判官は本条約の解釈・適用に関する決定の部分には参加しない」旨の規定)の解釈について、同条項が適用されるかの問題を含めて裁判所に付託されたすべての問題は、5名全員が弁論を聞き検討することができる。同条項の効果は、事業者選任の仲裁人を討議から排除するものではないが、該当する問題については当該仲裁人は票決から排除されるという趣旨である(パラグラフ75-90)。

当事者は、コンセッション協定が国際法によって規律されること⁹⁾、「国際契約」であること、国際法の解釈原則が適用されることにつき合意し、また、条約法条約の解釈原則が国際法上の国家・私人間の協定についても宣言的なものであって、正文の不一致(同協定は英文と仏文が等しく正文)の解決に適用されるべきであることに合意している(パラグラフ92)。言語上の不一致につき、裁判所は条約法条約33条を適用するように求められている(パラグラフ93)。協定の起草につき、まとまった交渉記録はないが、当事者が援用した通信や他の交渉記録は、条約法条約32条の準備作業(travaux préparatoires)から類推して、十分な注意を払った上で参考にする(パラグラフ94)。この点で、1985年

8) 5名のうち、PCAの裁判官名簿(国際紛争平和的処理条約44条)に掲載されているのはGuillaume及びPaulssonの2名である。

9) コンセッション協定40.4は、「カンタベリー条約19条6項に従って、本協定の適用に関するいかなる紛争をも解決するために、条約及び本協定の関連条項が適用される。英国法の諸規則及びフランス法の諸規則が、これらに依拠することが英国法又はフランス法の下での特定の義務の履行にとって必要な場合には、適宜、適用される。一般に、国際法の関連原則及び紛争当事者が合意する場合には衡平の原則への依拠もなされる」と規定する。

4月の入札案内は、カンタベリー条約やコンセッション協定の準備作業ではないが、協定解釈に際しての特に重要な準備文書である(パラグラフ 95-96)。

B. 管轄権及び準拠法

本件においては、①原告と被告(の一方又は双方)の間に「紛争」が存在したか、②請求はコンセッション協定 40.1(「本協定に関する一方又は双方の事業者と一方又は双方の政府との間のいかなる紛争も、当事者の要請によりカンタベリー条約 19 条の規定に従って仲裁に付託される」と規定)の範囲内であるか、③協定 41.4(「一方の国における法の履行及び執行は、当該国の裁判所又は国内法上、許容され又は利用可能な場合には他の関連するフォーラムの管轄権に服する」と規定)に従って他のフォーラムに係属され又はされ得ることは、本仲裁裁判所の権限に影響するか、という3つの問題が区別されなければならない(パラグラフ 135)。

①につき、Sangatte Claim の多くの側面に関して両者の間に紛争が存在することに問題はない(パラグラフ 138)。SeaFrance Claim については、原告によってとられた諸措置の結果として、補助金の問題に関して原告とフランス政府の間に紛争は存在し、この紛争は協定 40.1 という紛争に該当する(パラグラフ 142)。原告と英国との間には SeaFrance Claim について紛争は存在しないため、請求のこの側面は管轄外となる(パラグラフ 143)。

②につき、裁判所の管轄権はコンセッション協定 41.1(「両政府と両事業者間の関係は、本協定によって効力を付与されたカンタベリー条約の諸条項及び本協定の諸条項によって規律される」と規定)の下での当事者の権利及び義務にかかる請求に限定される。それゆえ、本裁判所が関与する当事者の権利及び義務の唯一の淵源は、①カンタベリー条約(但しコンセッション協定によって効力を付与された部分についてのみ)及び②コンセッション協定である(パラグラフ 153)。Sangatte Claim はコンセッション協定の諸条項

の範囲内にあるため、本裁判所は Sangatte Claim につき管轄権を有する(パラグラフ 154)。SeaFrance Claim に関しては、少なくとも協定 34.3(「両政府は、コンセッション期間を通じて、いかなるリンクも、公的ファンドの支援(直接に又は財政的若しくは商業的な性質の政府保証の諸条項によってかを問わない)によって融資されないことに合意する」と規定)に依拠した請求については、本裁判所は管轄権を有する(パラグラフ 155)。

③につき、コンセッション協定では国内裁判所と国際仲裁という救済のパラレリズムを定め、また国内救済完了は協定 40.1 の下での国際仲裁の前提条件ではないことに鑑みると、Sangatte 請求につきフランスでの訴訟を継続しなかったこと及び SeaFrance 請求につき欧州委員会への申立に参加しなかったことは、本仲裁手続への障害にはならない(パラグラフ 156-160)。

C. 原告による「連帯責任」の主張

原告は、不法移民に関する作為及び不作為は英国及びフランスに責任が個別に、及び、共同して帰属すると主張する(パラグラフ 163)。フランスは、もし責任が生じるのであれば連帯して責任が認められなければならないと主張する(パラグラフ 170)。英国は、共同責任又は連帯責任の国際法上の根拠はないと主張する(パラグラフ 171)。

判決では、国家責任条文 47 条に言及した上で、カンタベリー条約及びコンセッション協定の条項が義務違反に対する連帯責任の一般原則を確立又は含意しているか否かを問う必要があるとする(パラグラフ 173-175)。協定 20.1 は「両事業者の両政府に対する本協定の下での義務は、連帯のものである」(The obligations of the Concessionaires to the Principals under this Agreement shall be joint and several)と規定するが、両政府の両事業者に対する責任に関する対応する条項はない。協定起草時に両事業者は両政府の連帯責任を規定する条項を提案したが拒絶された(パラグラフ 176)。原告の請求が一方の国家の行為に対する他方の国家の連帯責任にかかるも

のである場合には、請求は棄却されなければならない。しかし、ユーロトンネルは両国政府の間の緊密な協力を必要とし、協力はとりわけ IGC 及び安全委員会を通じてなされる。両事業者に対する建設を容易にし、トンネルの中断なき運営を認める旨の約束は、両政府の直接的な又は IGC を通じた継続的な協力を必要とした。コンセッション協定の特定の違反が一方の国家又は両国家の過失から生じたかどうかは、違反した特定の義務及びすべての事情による（パラグラフ 187）。

D. Sangatte Claim の本案

Sangatte Claim は、①英仏両政府が、ユーロトンネルを不法侵入から保護するのに必要な措置をとらなかったこと、②両政府が、フランス鉄道ターミナル及びカレール港へ支援したことにより、ユーロトンネルを差別したこと、③両政府が、コンセッション協定の下で適用されるフランス法及び英国法にそれぞれ違反したこと、④英国政府が、コンセッション協定に違反して民事罰と拘禁及び退去のコストを課したこと、を主な根拠とする（パラグラフ 188）。

①につき、原告は、Sangatte 収容施設を設置し、繰り返しの閉鎖要請にもかかわらず開け続けたことは、コンセッション協定及び適用法に違反する一方的措置だと主張する（パラグラフ 194）。また原告は、両政府は、Coqueles ターミナル周辺での不法移民の行動に実効的に対処するための警備及び治安のレベルを、原告の支援要請にもかかわらず、引き上げなかったと主張する（パラグラフ 207）。原告は、「両政府は、必要とされる収入のフローを危うくするいかなる方法によってもユーロトンネルの建設及び運営が阻害されないよう確保することを約束した」と主張する（パラグラフ 218）。

判決では、まずコンセッション協定 2.1 第

2 文（事業者は、「政府の資金や政府保証に頼ることなく、また遭遇するいかなる危難 (hazards) にもかかわらず、自らのリスクで」ユーロトンネルの建設及び運営を行わなければならないと規定）につき、両政府の約束不履行を hazard と解釈することは正しくないとする（パラグラフ 280-281）。次に、協定 21.1（「事業者と両政府の間では、ユーロトンネルの建設又は運営から生じた利用者又は他の第三者が被った損害に対しては、事業者のみが、両政府へ求償することなく、責任を負う」旨の規定）については、本規定は第三者への責任に関するものであり、協定違反に対する両政府と事業者の間での責任の問題とは無関係であるとする（パラグラフ 282）。協定 2.1 冒頭の英文は The Principals shall, in a manner which they will endeavour to cooperate between them, adopt ... となっており、両政府は必要な措置をとる義務を協調の成否にかかわらず負うという意味になるのに対して、仏文では、Les Concédants coordonnent autant que possible leur action afin d'adopter ... となっており、両政府の負う義務は必要な行動を採用するために可能な限り協調することにとどまるという意味になり、不一致が生じる。不一致の解決のため、条約法条約 33 条 4 項を適用する。裁判所の見解では、「同条項は協調の義務のみを課し措置をとる義務を課していない」との解釈は誤りである。その理由は、①協定 2.1 はカンタベリー条約 2 条 2 項に効力を付与するが、同項の英仏文¹⁰⁾はともに協定 2.1 の英文に対応している。②協定 27.7（「両政府は、政府間委員会及び安全当局が本協定の履行を促進するための必要な措置をとることを確保すること」、及び、「両政府、政府間委員会及び安全当局は、不必要なコスト及び遅延の回避を含む事業者の合理的な商業目的に妥当な考慮を払う」旨を規定）は英仏文¹¹⁾とも英文の協定 2.1 を反映している。③英文の方が、半世紀

10) 英文は、The High Contracting Parties shall take measures which are necessary ... 仏文は、Les hautes Parties contractants prennent les dispositions nécessaires ... となっている。

11) 英文は、The Principals shall ensure that ...the Intergovernmental Commission and the Safety Authority shall take necessary steps ... 仏文では、Les Concédants s'assurent que ... la Commission intergouvernementale et la Comité de sécurité prennent les mesures appropriées ... となっている。

以上にわたる巨大インフラ・プロジェクトの建設及び運営の安定した基礎を提供するという協定の趣旨及び目的全体とより合致する(パラグラフ 296-301)。

次に、どの程度両政府がこの義務に従ったかの決定について。まず、Sangatte 収容施設の設置はフランス当局の裁量の範囲内にある(パラグラフ 306)。それゆえ、同施設の開設自体はコンセッション協定の違反にはならない(パラグラフ 308)。2001年1月までには、同施設が犯罪活動のために利用されていることが両国政府及びIGCには明らかとなった。協定 2.1 及び 27.1 の下で IGC はトンネルの秩序ある運用を確保するため必要な措置をとるべきであったが、IGC は保安の全負担をユーロトンネル社に任せようとした(パラグラフ 309)。不法移民の侵入の結果、事業者が損失を被ったが、それは主に両政府の協定 2.1 及び 27.7 の下での義務の不履行による(パラグラフ 315)。英国の責任に関しては、ユーロトンネルの安全についての全般的責任は共有され、分割されない。協定 27.7 の下で両政府は IGC が協定の履行を促進するための必要な措置をとることを確保しなければならなかった(パラグラフ 317)。この認定は英国に対して不均衡なものではない。Coquelles ターミナルを保護するためとられた措置の主な受益者は英国自身であった。両国の協力的行動によってのみ問題は解決されるものであった。英国はフランスとともに原告が負った損害に対して責任を負う(パラグラフ 318)。以上より、両政府は Coquelles ターミナルでの安全と公序を維持するため責任を負い、この点で適切な措置をとらなかったため協定 2.1 及び 27.7 に違反する。原告にはこの違反から生じる損失を回復することが認められる(パラグラフ 319)。

次に、②について。原告は、両政府がコンセッション協定 15.3 (安全・保安・国境管理に関して協定 15.1 及び 15.2 において特定された各政府の要件に従うためのコストは、事業者又は関連当局によって負担されるが、各国の国内慣行に従い、また他の輸送手段との無差別原則を尊重する旨を規定)に違反すると主張する(パラグラフ 321)。保安や安全

のような運営上の要件に関して、異なる輸送モードのドーバー海峡輸送事業者間での無差別原則の遵守を両政府に一般的に義務づける規定は協定にはない(パラグラフ 324)。SNCF ターミナル及びカレー港とユーロトンネルとの異なる取扱は、協定違反にはならないと結論する(パラグラフ 335)。

次に、③について。本裁判所は両政府に対して国内法又は欧州法を執行する執行を有しないが、それでも原告はコンセッション協定 40.4 第 2 文(「英国法のルール又はフランス法のルールは、これらのルールへの依拠が英国法又はフランス法の下での特定の義務の履行に必要な場合には、適用されうる」と規定)に依拠する(パラグラフ 336-337)。しかし、協定の下での義務は英国法又はフランス法の下での義務ではない。協定の準拠法は一方の国内法ではなく国際法である(パラグラフ 338)。原告が請求のために依拠するフランス法又は英国法の条項は 40.4 第 2 文によってカバーされないのは明らかである(パラグラフ 339)。それゆえ、原告によるフランス法及び英国法の解釈が正しいかどうかについて検討する必要はない(パラグラフ 340)。

最後に、④について。民事罰は現実には支払われておらず、コンセッション協定の下での民事罰をめぐる不一致は抽象的なものにとどまる(パラグラフ 344)。不法移民の拘禁及び移転のコストは別個の責任の基礎としてではなく損害のありうべき一項目として扱うのが適当である(パラグラフ 350)。

原告の損害額は、本(中間)判決ではなく、第二段階で扱われる(パラグラフ 351)。

以上より、(a)2000年9月から2002年12月までカレー地方において存在した不法移民問題の状況において、Coquelles ターミナル内及び周辺での正常な治安と公序の状況を維持する責任は両政府が IGC を通じてか否かを問わず負う。(b)両政府はこの点において適切な措置をとらず、それゆえコンセッション協定 2.1 及び 27.7 に違反した。(c)原告はこの違反から直接に生じる損失の回復を求める権限を有する。損失は必要であれば訴訟の別の段階で、協定 15.3 の下での義務を勘案して、査定される。(d)原告によって提示された他の

請求は棄却される（パラグラフ 352）。

E. SeaFrance Claim の本案

SNCF による SeaFrance への支援につき、SNCF の行為がフランスに帰属するかについて、原告はこれを肯定し、フランスはこれを否定する（パラグラフ 362-364）。原告は、SeaFrance への支援がコンセッション協定 34.3 等に違反すると主張する（パラグラフ 366）。

コンセッション協定 34.3 はユーロトンネルと既存のドーバー海峡輸送サービスとの間の不正な競争のより広い問題を対象とする規定ではない（パラグラフ 370）。その理由としては、第 1 に、仏文では、協定 34 のタイトルは *Extension éventuelle de l'ouvrage*（英文では *Exclusivity and Second Link*）となっており、*ouvrage*（建築物）という言葉が 34.1, 34.2 に登場するが、フェリーサービスは *un ouvrage* ではなく、既存のフェリー運航者への補助金は *une extension*（拡張）ではない。第 2 に、文脈上、協定 34 は両事業者が尚早に第二 link に直面しないよう確保するものである。ユーロトンネルは少なくとも 2020 年までは排他性を享受できるが、この排他性はフェリーサービスに関しては発生しない。第 3 に、SeaFrance のようなフェリー企業の運営が link と説明できるか疑問である。もし SeaFrance が該当するならば、エールフランスのパリ・ロンドン便も link に該当するはずである。いかなる協定中にもドーバー海峡のフェリーサービスを link と説明するものはない。第 4 に、既存の輸送事業者との競争上の立場は諸協定において無視された訳ではなく、いかなる保証も与えられない旨が言及されている（パラグラフ 373-377）。

その他、①コンセッション協定 2.1, ②カンタベリー条約 12 条 1 項と協定 2.1, 12.1（「両政府は事業者が自由にその商業政策、料金及びサービスの種類を決定できるよう確保する」旨を規定）、③コンセッション延長協定 7（両政府は両国と第三国の間の鉄道輸送の発展を促進することを約束する旨を規定）

も原告の主張を認める根拠とはなりえない（パラグラフ 387-393）。

よって、SeaFrance の請求は全体として棄却される（パラグラフ 394）。

F. 決定

以上より、本裁判所は次の通り結論する。

(1) 裁判所は、両被告に関する Sangatte 請求及びフランスに関する SeaFrance 請求について、これらの請求がコンセッション協定又は同協定によって効力を付与されたカンタベリー条約の下での被告の義務の違反に基づく限りにおいて、管轄権を有する。

(2) 2000 年 9 月から 2002 年 12 月までの期間においてカレー地方において存在した不法移民問題の状況において、両政府は、Coquelles ターミナル内及び周辺での通常の治安と公序を維持する責任を IGC を通じて可否かを問わず負った。両政府はこの点において適切な措置をとらず、それゆえ協定 2.1 及び 27.7 に違反した。

(3) 原告はこの違反から直接に生じる損失の回復を求める権限を有する。損失は必要であれば訴訟の別の段階で、協定 15.3 の下での義務を勘案して、査定される。

(4) 原告によって提起された他のすべての請求の根拠は棄却される（パラグラフ 395）。

IV. Lord Millet 反対意見

Sangatte 請求につき移転要求を除いては英国は責任を負わないと考え、この点についてのみ判決に反対する。

(1) コンセッション協定 2.1 によって課された「ユーロトンネルの運営のために必要な措置をとる」義務は、両政府の連帯責任である。どちらの政府でもとりうる措置を両政府ともとらなかった場合には両政府に責任が生じ、一方の政府のみとりうる措置を当該政府がとらなかった場合は当該政府に個別責任が生じる（パラグラフ 2）。収容施設を閉鎖しなかったことにつき、英国は責任を負わない。閉鎖はフランス政府のみがなしたことであり、英国の支援や協力は不要であった。収容施設

内の一定数の移民の英国入国を認める措置は英国が義務としてとったものではなく、早期に同措置をとらなかったことは協定の違反ではない（パラグラフ 4-7）。Coquelles ターミナルを大量侵入から保護しなかったことにつき、ユーロトンネルの公序及び治安の維持についての全般的責任は両政府が負うとする多数意見には賛成するが、この責任が分割され得ないとする見解には反対する。公序の維持は、国土防衛同様、主権の行使であり、領域国のみが責任を負う。両政府は公序の維持につき責任を共有するが、ユーロトンネルの端から端まで全体につき共同で責任を負うわけではない。英仏は自国領域内（英国はケント、フランスはカレー県）での公序についてのみ別個に責任を負う（パラグラフ 10-11）。

(2) コンセッション協定 27 につき、IGC はコンセッション協定の締約者ではなく、原告に対して自身の契約上の義務や運営上の責任を負わない（パラグラフ 12）。協定 27.3（代理責任）に関連して、IGC が 2000 年 9 月 25 日の書簡（原告に保安の全責任を負わせようとした）を書くことを許可した英仏の行為は、それ自体が協定の違反となるものではない（パラグラフ 16）。また協定 27.7（直接責任）に関連して、同規定は両政府の共同義務について規定するが、あらゆる違反によって生じた損失につき両政府が等しく責任を負うことになる訳ではない。協定 27.7 も協定 2.1 も、前者は直接に、後者は IGC を通じて、両政府に行動をとる義務を課すが、どちらの場合も違反は必要な行動をとるべきフランスの不作为からなる（パラグラフ 18）。

(3) 一次的責任と二次的責任につき、本件は両政府が同一の国際違法行為につき有責となる国家責任条文 47 条に該当する場合ではない。英国につきせいぜい言えることは、フランスが自らの義務を誤解したことを誤って支持したこととフランスの義務履行を促すことをしなかったことである。これらはコンセッション協定の違反ではない（パラグラフ 19）。収容施設閉鎖と公序維持に関するフランスの義務不履行につき英国は責任を負うものではなかった。英国はフランスによる履行を保証しなかったが、たとえ保証したとし

ても、英国の責任はフランスの責任に比して二次的であり、両国間では原告への補償の責任はすべてフランスのみが負う（パラグラフ 21）。多数意見パラグラフ 318 では「英国は、望ましくない状況を終了させるため自らの権限内にあるすべてのことを行わなかった」としたが、正確には「英国は、フランスにその義務を履行させることによって、望ましくない状況を終了させるため自らの権限内にあるすべてのことを行わなかった」というべきである（パラグラフ 23）。「フランスにその義務を履行させることによって」という言葉の欠落ゆえ、両政府が責任を負うという英国に対して不衡平な結論となった。しかし不正義は英国が原告に対して僅かといえども責任を負うことに存するのではなく、フランスの責任を減少させたことに存する。英国の不作为がどのようなものであれ、最終的に英国の責任の原因はフランスがコンセッション契約の下での義務を果たさなかったことである（パラグラフ 24）。

(4) 両政府間の責任配分は責任の問題であって賠償額の問題ではないから、第二段階に回すのは誤りである（パラグラフ 27）。

(5) 英国による原告に対する不法移民の移転要求は英国のみが責任を有する違反であり、フランスの責任ではない（パラグラフ 30）。

V. 省察

以下の 10 点について、簡単に指摘しておきたい。

第 1 に、本判決は、社会的には英仏両政府が企業に敗訴した点が注目されたが、複数国の不作为ゆえの国家責任が認められた稀有な例であり、先進国の国家責任が認められた例という点でも興味深い例であるといえる。国家の共同責任について、国連国際法委員会「国家責任条文」では 47 条 1 項が「複数の国が同一の国際違法行為に対して責任を負う場合には、当該行為との関係でそれぞれの国の責任を追及することができる」と規定する。同条のコメンタリーでは、まず、同一の国際違法行為について複数国が有責となる場合として、①運営全体に関して共同で行動してい

るとみなされる場合、②共同の機関を通じて行動している場合、③他国の指揮・命令をしている場合（条文 17 条）があるとす。その上で、各国が個別に責任を負うのが当該国家間で反対の合意がない場合の国際法上の基本原則であるが、ある単一の行動が同時に複数国に帰属し、当該各国が国際的に違法となる状況は発生し得るとし、同条はこのような場合につき規定したものだとする（なお、そのような場合に該当するか否かは状況及び当該各国の国際義務次第だとされる）¹²⁾。同条との関連では、本件はコンセッション協定により②が認められた例だと把握することが可能であろう¹³⁾。

第 2 に、これと関連して、本判決では、国家責任条文をはじめ一般国際法にはほとんど言及しておらず、専らコンセッション協定（及びカンタベリー条約）という「特別法」に照らして判断をしたのが特徴である。この点は、裁判長 Crawford が国家責任条文（案）の特別報告者であったことに鑑みると非常に興味深い。同条文の援用を「自制」した裁判官の姿勢は法曹倫理の観点からも注目に値しよう。但し、その結果として、一般国際法への依拠がほとんどないため、国際法学徒にとっては率直に言って「使えない」判決となった。また、複数国による国際共同事業から生じうる国家責任の問題は、本件のような相手締約者に対する合意不履行の責任の問題のみならず、締約関係にない第三者に対する損害から生じる責任の問題も存在し、この後者の場合には一般国際法に照らした判断が必要になる。この点からも、一般国際法への依拠がほとんどないことは、やむを得ないこととはいえ、残念であった。

第 3 に、コンセッション協定において準拠法が国際法となった理由について。端的に言えば、英国法又はフランス法のどちらか一方を準拠法とすることは両政府とも互いに譲らないため決定できず、また第三国法を準拠法とすることは、プライドが許さないばかりか、英米法又は大陸法のどちらかにすると一方に有利になってしまいかねないため、折り合いがつかなかったものと推測される。準拠法を国際法とすることで、条約法条約のルールや国家責任のルールの適用や準用が可能あるいは容易になる。本件では結局、国家責任の一般的ルールを援用する必要性は生じなかったが、条約法条約の条約解釈のルールの準用は合理的であり、特に同条約 33 条は英文テキストと仏文テキストの齟齬の問題を解決するに際して有用な指針となった。

第 4 に、本判決においては、フランスの領域内で発生した事件について英国にも責任が生じると判示した。領域外の出来事についても国家責任が生じうることについては、既に国際司法裁判所「ナミビア事件」勧告的意見（1971 年）において、南アフリカによるナミビアへの居座りに関連して、「主権又は権原の正当性ではなく、領域の物理的な支配こそが他国に影響を与える行為に対する国家の責任の基礎である」と判示されている¹⁴⁾。「二国間協定に基づき共同機関（IGC）を創設して共同の運営を進める以上、物理的・直接的には対処できない相手国内での出来事に対しても相手国に善処するよう働きかけることは可能であるばかり協定上の義務にもなり得る」というのが、本判決の趣旨であろう。逆に Lord Millet 反対意見はこの「働きかけ」について何ら勘案していない。

12) *Yearbook of the International Law Commission*, 2001, vol. II, Part Two, pp. 124-125.

13) 国際司法裁判所「ナウル燐鉱山」事件では、ナウルの信託統治を実施した行政当局（Adminstrating Authority, オーストラリア、英国及びニュージーランドの 3 カ国により創設、実際にはオーストラリアが運営）に関連して、オーストラリアは「ナウルの請求は 3 カ国共同に対してはなし得ても、オーストラリア単独に対してはなし得ない」旨、主張したが、1992 年の判決では「オーストラリアは信託統治協定の下で行政当局を構成する 3 カ国のうちの 1 国として義務を負い、オーストラリアによる当該義務違反の請求の裁判所による審理を妨げるものは同協定には存在しない」と判示した（*ICJ Reports 1992*, pp. 258-259）。同判決及び本判決とともに、共同機関の行為が当該機関を構成する各国に帰属することを示した最近の例であると指摘される。Francesco Messineo, *Multiple Attribution of Conduct*, SHARES Research Paper No. 2012-11 (available at <http://www.sharesproject.nl>), p.15.

14) *ICJ Reports 1971*, p. 54.

第5に、2008年4月にフランス政府はユーロトンネル・グループ側に2400万ユーロの支払をすることで、2009年に英国政府は800万ユーロの支払をすることで、それぞれ合意に達した¹⁵⁾。そして本裁判は2010年に正式に終結した。英仏両政府の補償額の相違（英国はフランスの3分の1）は、二国間合意に基づく管理・運用責任を超えた領域管理責任の有無として説明できよう。具体的な補償額及び補償割合の算定基準は明らかではないが、原告によるSangatte請求の請求額（約3000万ポンド）は2008年時点のユーロに換算すると約3700万ユーロとなるため、その9割近くは補償されることになったといえる。

第6に、本判決は、予防法学の観点からは、政府が将来、国際共同事業を実施する場合（先端科学技術分野での事業で巨額の費用を要する場合がその典型として考えられる）においての1つの教訓になりうるものである。即ち、複数国の共同事業として国家自体が事業主体となり、独自の国際法人格を有する国際組織が事業主体となって運営するのではない場合¹⁶⁾において、自国領域外の（想定外の）出来事についても共同責任（しかも不作為に基づく責任）を問われうるため、一見すると相手国の国内管轄事項と思われるものであっても共同事業に関連すると思われる懸念事項については、積極的に関与（口出し）していくことが求められる、という教訓である。換言すれば、他国領域内での事項については外交上の配慮から口出しを慎むという一

般的な対応は、自国に責任が生じてしまうリスクを抱えることになるため、国際共同事業においてはとられるべきではないということである。このようなリスクを回避する別の方法としては、国際共同事業の実施合意において、「相手国領域内での出来事については相手国のみが一切の責任を負う」旨を規定しておくことが考えられる¹⁷⁾。なお、共同責任に言及した数少ない条約の例として、宇宙損害責任条約を挙げることができ、同条約5条では共同打ち上げの場合の連帯責任及び求償の権利について規定する。

第7に、本仲裁は、投資に何らかの意味で関連する仲裁ではあるものの、①A国及びB国の共同プロジェクトにA国企業及びB国企業が共同で投資するという本件は、投資企業の国籍は投資受入国とは異なるという外国投資の当然の要件を少なくとも純粋な形では満たしていない、②当事者間の関係を規律する基本ルールは投資協定ではない、③公正衡平待遇や直接・間接収用をめぐる紛争ではない、という3点において、国際投資仲裁と呼ぶことは妥当ではなく、独自の存在として把握すべきものである。特にSangatte請求は施設周辺の全般的な管理責任をめぐるものであり、その意味で本件は、むしろ国内の行政訴訟（特に国家賠償訴訟）に近い構造を有するものであった。判決の Paragraph 275 では、「ユーロトンネルを外国投資とみなすことは疑わしい」と指摘し、さらに、たとえ一般国際法が適用されるとしてもSangatte請求を公正衡平待遇や収用と結びつけて論じる

15) Groupe Eurotunnel SA: 2009 Reference Document, pp. 20-21, available at <http://www.eurotunnelgroup.com/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=4099>.

16) このような場合の例として挙げられるのが、宇宙基地協定である。同協定では責任の問題に関しては、①参加国間では責任の相互放棄を規定し（16条）、②第三者損害については、宇宙損害責任条約の適用を確認し（17条1項）、同条約に基づく請求が行われた場合には参加主体は協議すべき旨を規定し（同2項）、また参加主体は連帯責任の分担について別の取極を締結できる旨を規定する（同3項）。他方で、国際組織が事業主体になる場合（例えば、国際熱核融合実験炉（ITER）事業についてはITER機構が創設され事業主体となっている）には、国際組織の責任と加盟国の責任の関係が国際法上の主な論点となる。この点につき、拙稿 *Responsibility of the Member States towards Third Parties for an Internationally Wrongful Act of the Organization*, in Maurizio Ragazzi (ed.), *Responsibility of International Organizations (Essays in Memory of Sir Ian Brownlie)* (Brill, 2013), pp. 293-301 参照。近い将来には、例えば、国際リニアコライダー（ILC）の建設・運営をどのような（どちらの）法的枠組の下にすすめるかが検討課題となろう。

17) もっともそのように合意していても、第三者損害が生じた場合には、当該規定の第三者対抗力の問題が生じうるが、第三者対抗力が否認されて第三者への補償が求められる場合であっても、当該規定は少なくとも相手国（領域国）への求償の根拠となろう。

ことは困難であり、また投資の「特別法」を構成するカンタベリー条約及びコンセッション協定にも対応する規定はない旨を指摘する。

第 8 に、Sangatte 請求に関連して、多数の不法移民のトンネル内への侵入の背景には、庇護希望者に対する英仏両政府の待遇の相違がある。よりよい待遇の国への移動は自然な流れであり、トンネル近辺に収容施設を設置したこと自体が侵入の誘引となったことは相違ない。ユーロトンネル建設当時にはこのような形でトンネルの運営が阻害されることは想定外であったと思われるが、両政府は管理及び運営に全般的責任を有する以上、「想定外」は抗弁にはならないし、また、運営の阻害はフランスによる自招危険の側面が強いと言わざるを得ない¹⁸⁾。なお、Sangatte 収容施設が 1999 年 9 月から 2002 年 12 月までの間に受け入れた者は合計 65483 人であり、出身別の内訳は、イラク 26090 人、アフガニスタン 17715 人、イラン 5893 人、コソボ 3867 人、クルド 1543 人、トルコ 1407 人、ルーマニア 1304 人の順であった¹⁹⁾。

第 9 に、SeaFrance 請求について判決では他の輸送モード（具体的にはフェリー会社 SeaFrance）に対する補助・支援については検討不要だとした²⁰⁾。判決では EU の補助金ルールについての検討はなされていないが、2004 年の「海上輸送に対する国家援助の共同体ガイドライン」(Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport)²¹⁾ の「10. 短距離航路に従事する海運業への支援 (Aid to Short Sea Shipping)」において規定された支援の諸条件（支援は 3 年以内、運用コストの 30% 以内、他の船主との無差別等）の適用があると考えられる。なお、日本では「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客

定期航路事業等に関する特別措置法」(昭和 56 年 6 月 9 日法律第 72 号)に基づき、本州四国連絡橋により悪影響を受けるフェリー会社に対して一般旅客定期航路事業廃止等交付金が交付された。

第 10 に、本仲裁裁判の訴訟費用は約 70 万ポンドと指摘される²²⁾。英国の法律事務所 Herbert Smith LLP が原告側の代理人 (Counsel) として携わった。ユーロトンネル社の法律顧問 David Marteau は、インタビューにおいて、①外部の代理人との協力が重要であるとの教訓が Sangatte 請求から得られたこと、②仲裁コストの透明性は非常に重要な問題であること、③多くの困難が重要書類の英語版とフランス語版の間の整合性の欠如から生じたこと、を指摘する²³⁾。

(なかたに・かずひろ)

18) なお、Sangatte での不法移民をめぐる諸状況につき、Liza Schuster, *Asylum Seeker: Sangatte and the Tunnel, Parliamentary Affairs*, vol. 56 (2003), pp. 506-522.

19) Romain Liagre et Frédéric Dumont, *Sangatte: Vie et mort d'une centre de <réfugiés>*, *Annales de Géographie*, Numero 641 (2005), p.100, Tab.1.

20) なお、SeaFrance は 2012 年に経営破綻し、ユーロトンネル社が買収した。

21) *Official Journal of the European Union*, 2004/C 13/03.

22) Kate Durcan, *International Arbitration: Getting Pricier, but Still Growing*, in *The Law Society Gazette*, available at <http://www.lawgazette.co.uk/48011.article> (last visited Aug. 15, 2014)

23) David Marteau, *Global Arbitration Review*, Volume 3 Issue 1 (2008), p.47.