

## 国際民間航空補償基金の制度設計上の問題

著者	小林 貴之
雑誌名	研究論集
巻	116
ページ	159-177
発行年	2022-09
URL	<a href="http://doi.org/10.18956/00008055">http://doi.org/10.18956/00008055</a>

# 国際民間航空補償基金の制度設計上の問題

小林 貴之

## 要 旨

不法妨害行為により航空機が地上第三者に損害を与えた場合、2009年不法妨害損害条約は運航者に責任制限を認める一方、地上第三者への追加的補償を行うために国際民間航空補償基金を創設することとした。この基金の制度設計に関して、1971年グアテマラ議定書における国内補助補償措置および1992年国際油濁補償基金条約における国際油濁補償基金との比較検討を行なうことにより、その問題点を明らかにしようとするものである。さらに、地上第三者損害に対して、各国は厳格責任から過失責任まで異なる国内法制をすでに確立しており、統一法としての不法行為責任条約の発効は困難な現状のなかで、過失責任を採用している我が国や米国にとっての現代における運航者の望ましい責任原則とは何かを併せて明らかにしようとするものである。

キーワード：ローマ条約の現代化、地上第三者損害、国際民間航空補償基金、  
2009年不法妨害損害条約、2009年通常損害条約

## 1. はじめに

2009年不法妨害損害条約（以下、不法妨害損害条約）の責任原則に関する拙稿<sup>1)</sup>について、多くの方からご意見をいただいた。そのなかでも、不法妨害損害条約は運航者の責任原則だけではなく、その責任制限額を超えた部分の損害に対する国際民間航空補償基金<sup>2)</sup>（以下、国際補償基金）まで含めて判断すべきであるとのこと指摘が多かった。また、同条約が定める第1層の運航者の責任原則に関しても、問題点の指摘に留まるだけではなく、どのような責任原則が現代の国際航空事業において望ましいのかについても具体的に示すべきとのこと指摘もいただいた。そこで、本稿においては、国際補償基金の制度設計とその問題点について明らかにするとともに、現代における運航者の地上第三者損害に対する望ましい責任原則とはなにかを提示することも試みたい。

1929年ワルソー条約から始まる航空責任条約の歴史において、追加的補償措置を条約上設けたのは2例しか存在しない。1971年グアテマラ議定書（以下、グアテマラ議定書）の採択に際して予定されていた国内補助補償措置<sup>3)</sup>と不法妨害損害条約における国際補償基金である。

どちらも運送人や運航者の条約上の責任制限額を超えた部分の損害に対して、旅客等からの

拠出金によって構成される基金から追加的補償を行うことを目的としているが、その性格は大きく異なるものである。国内補助補償措置は運送人と旅客との間の契約責任に基づくものであることから、追加的補償を行う損害については機内の旅客数という限定が自ずと働くこととなる。一方、国際補償基金は運航者の地上第三者に対する損害という不法行為責任に基づくものであることから、追加的補償を行う損害の上限について想定することが困難である。

そこで、まずグアテマラ議定書における国内補助補償措置の制度設計を検討した後、国際補償基金とその制度設計を行う際に参考とされた国際油濁補償基金を比較検討することから始めてみよう。

## 2. グアテマラ議定書と国内補助補償措置

### (1) 国内補助補償措置創設の経緯

1955年ヘーグ議定書採択において米国は同議定書に署名したものの、米国議会は旅客の人身損害に対する一人当たり25万金フランの責任制限額は米国民に対する補償水準としては低すぎるとして批准を拒否した。このため米国政府は12万5千金フランを定める1929年ワルソー条約からも脱退することとし、同条約管理国のポーランド政府への脱退通告を行った。

これに対して、国際航空運送協会（以下、IATA）加盟航空会社は1966年モントリオール航空会社間協定を締結し、国際旅客運送約款の改定により米国を離発着する路線については旅客の人身損害に対して一人当たり7万5千ドルまで責任制限額を引き上げることとし、さらに責任制限額までは不可抗力の抗弁を放棄する無過失責任を自ら引受けることとした<sup>4)</sup>。

これにより、少なくとも米国離発着の路線に搭乗する旅客（主に米国民）は、条約よりも運送約款によって手厚い補償を受けることができる法的環境が整ったことから、米国政府はヘーグ議定書を批准しないものの、ワルソー条約からの脱退通告を撤回する旨の通知をポーランド政府に送達し、この問題は一応の解決をみることとなった。

このような動きに対して、国際民間航空機関（以下、ICAO）は1971年にグアテマラ市に外交会議を招集し、グアテマラ議定書を採択した。同議定書は旅客の人身損害に対する責任制限額を一人当たり150万金フラン<sup>5)</sup>まで大幅に引き上げるとともに、責任制限額までは運送人に対して無過失責任を課すものであった。一方、大幅な責任制限額の引き上げと運送人に課した無過失責任との均衡を図るため、運送人が故意または故意に相当する過失によって損害を生じさせても責任制限が破られないものとする絶対的責任制限額を採用した。

グアテマラ議定書における150万金フランの責任制限額は当時の各国にとってかなり高額な補償水準であり、満足のいくものであったが、米国だけはこの150万金フランをもってしても成長著しい米国経済における国民への補償水準としては不十分であるとした。航空大国である

米国抜きで新たな議定書を成立させても無意味なものとなることから、運送人の150万金フランの責任制限額を超える部分の人身損害に対する追加的補償のため、航空責任条約上初めて検討されたものが米国に設置される国内補助補償措置であり、同議定書の第35条Aにそれに関する定めが設けられた。

## (2) グアテマラ議定書第35条A

運送人の責任制限額を超えた部分の人身損害を補償する新たな基金制度を創設するものの、その制度がグアテマラ議定書の定める運送人の負担を増加させるものであってはならず、また米国もそのようなことを望んではいなかった。そこで、グアテマラ議定書に第35条Aを設けて、(a) 同議定書の定めを超えるような責任を運送人に課すものではないこと、(b) 旅客から拠出金を代行徴収する義務以外は、運送人に一切負担を課すものではないこと、(c) この基金制度はどの運送人にも差別なく適用されること、(d) 拠出金を支払った旅客は誰でも補償を受け取れるものであることの4つを明示的に記載した。特に上記の(d)は、米国民の保護のみならず、拠出金を支払った旅客はその国籍にかかわらず、基金からの追加的補償を受けられることを保障するものであった。

具体的には、米国を出発する国際線旅客から一人当たり2ドルをPlan Surcharge（以下、プラン特別料金）として運送人が代行徴収し、Supplemental Compensation Fund（以下、補助補償基金）に送金することが予定されていた<sup>6)</sup>。この補助補償基金の運営管理は米国政府が行うのではなく、業務効率性の観点から米国プルデンシャル保険会社に行わせることとなった。プラン特別料金を負担した米国出発旅客が航空機事故により人身損害を被った場合には、運送人が無過失責任を負う第1層の150万金フランの責任制限額に加えて、これを超えた損害に対しては旅客一人当たり20万ドルまでを米国プルデンシャル保険会社が補助補償基金より支払うという仕組みである<sup>7)</sup>。

したがって、この国内補助補償措置における基本的構造は、米国を出発する旅客が基金への拠出金を負担し、その旅客が万一航空機事故等により人身損害を被れば、運送人からの補償に加えて、基金からの追加的補償が受けられるというものである。すなわち、被害者となる旅客間の相互扶助のような仕組みを採用したものと言うことができる。この補助補償基金への拠出金の負担者と受益者が旅客という点で一致していることが、後に述べる不法妨害損害条約における国際補償基金の仕組みとは大きく異なるものである。

## (3) グアテマラ議定書の特徴的な発効要件

米国の強い意向が反映されたグアテマラ議定書は、米国の批准なしには無意味なものになってしまう。そこで、同議定書の発効要件としては30カ国の批准だけではなく、締約国のうち上

位5カ国の国際定期航空旅客輸送量が1970年度 ICAO 加盟国すべての同輸送量の40%以上であることも発効要件に加えた<sup>8)</sup>。これにより、事実上米国を抜きにしては発効しない議定書としたのである<sup>9)</sup>。これまでの航空責任条約においては、一定の締約国数が整えば発効する仕組みを採用していたが、このときに初めて締約国数だけではなく、その旅客輸送量をも発効要件として新たに追加したのであった。

#### (4) 国内補助補償措置の挫折

この国内補助補償措置は想定外の問題を抱えることとなった。それは、グアテマラ議定書採択後に金が国際通貨換算の基軸としての地位を失い始めたことであった。すなわち、国内補助補償措置の旅客一人当たり20万ドルまでの補償金は、運送人の150万金フランの責任制限額を超えた部分の損害に適用されるが、肝心の責任制限額が金フラン表示であったため、各国の裁判所によって異なる現地通貨への換算が行われることとなるおそれが生じてきた<sup>10)</sup>。

そこで、1975年にモンリオールに外交会議が招集され、グアテマラ議定書の金フラン表示を国際通貨基金の特別引出権である SDR 表示に変更するモンリオール第3追加議定書が採択された<sup>11)</sup>。これにより150万金フランは10万 SDR とされ、旅客は10万 SDR を超える部分の人身損害に対して20万ドルまでの補償を受けられるとの仕組みが明確になった。

各国がこの金フラン表示を変更する議定書の検討を行なっている間に、欧州や日本を含むアジア諸国の経済成長も米国と同様に著しくなってきたため、グアテマラ議定書の責任制限額の妥当性は急速に失われ、さらには人身損害に対して絶対的責任制限を設けることそのものに対する懸念も強まっていった<sup>12)</sup>。そのため、グアテマラ議定書はついに各国の批准が困難となり、2022年4月現在でも締約国数は8カ国に留まり、今後も発効の見込みは立っていない。

### 3. 国際油濁損害民事責任条約と国際油濁補償基金

不法妨害損害条約案の検討を行なった ICAO 特別グループ会合<sup>13)</sup>は、運航者の責任制限額を超える部分の地上第三者損害に対しては、第2層の国際補償基金による追加的補償を行うこととした。その制度設計の検討を行なうにあたり、海上輸送における不法行為責任を規律する1992年国際油濁損害民事責任条約<sup>14)</sup>（以下、1992年民事責任条約）と1992年国際油濁補償基金条約<sup>15)</sup>（以下、1992年基金条約）を参考にした<sup>16)</sup>。

タンカーが海難事故等により貨物として積載していた原油等が海上に流失し、油濁損害を与えることがある。このような油濁損害の発生に対して、我が国も締約国となっている1992年民事責任条約は、海上輸送に供したタンカーの所有者に対して厳格責任を課す一方<sup>17)</sup>、損害を生じさせたタンカーの総トン数に応じて最大8千977万 SDR までの責任制限を認めてい

る。この責任制限額を超える損害部分については、追加的補償を行うため、1992年基金条約によって創設された第2層の補償を担う国際油濁補償基金によって一事故当たり最大2億3百万SDRまでの補償が行われる。その第2層の国際油濁補償基金をもってしても損害の全額を補償するのに足りない場合には、さらに第3層の補償を定める国際油濁補償追加基金議定書<sup>18)</sup>(以下、2003年追加基金議定書)によって一事故当たり最大7億5千万SDRまでの国際油濁補償追加基金による補償を行う仕組みを採用している<sup>19)</sup>。なお、第2層の国際油濁補償基金の2億3百万SDRは第1層の1992年民事責任条約におけるタンカー所有者の責任制限額まで含めた金額であり、また第3層の国際油濁補償追加基金の7億5千万SDRは、第1層のタンカー所有者の責任制限額および第2層の国際油濁補償基金の補償額を含めた金額であることに留意する必要がある。

この第2層の国際油濁補償基金と第3層の国際油濁補償追加基金の補償原資は、タンカーにより原油等を輸入している貨物受取人の石油輸入事業者からの輸入量に応じて算定される拠出金によって構成される<sup>20)</sup>。タンカーによる原油等の海上輸送を利用することにより石油輸入事業者は事業上の利益を得ていることに着目し、この海上輸送の利用者である石油輸入事業者に対して拠出金支払い義務を課し、油濁損害に対する追加的補償を行える体制を構築している。

## 4. 不法妨害損害条約と国際補償基金

### (1) 国際補償基金の役割

不法妨害損害条約において国際補償基金を創設する目的は、運航者の同条約上の責任制限額を超えた部分の地上第三者損害に対して基金による追加的補償を行えるようにすることである。運航者は不法妨害損害条約の締約国を出発する旅客または荷主から一定額を代行徴収し<sup>21)</sup>、IATAのクリアリング・ハウスによる決済システムを通じてICAO本部内に置かれる独立した法人格を有する国際補償基金へと送金する義務を負う。この拠出金を補償原資として、第1層の運航者の責任制限額を超えるような大規模損害が生じた場合であっても、この第2層の国際補償基金が30億SDRを限度として追加的補償を行うものである。

不法妨害損害条約は発効要件として35カ国の批准を条件とするのみならず、締約国を出発する年間国際線旅客数の合計が7億5千万人以上であることも発効要件に加えている<sup>22)</sup>。これは、米国、欧州、日本、豪州、カナダなどの国際旅客輸送量の多い国々が批准しないままに発効してしまうと、国際補償基金の補償原資を確保するための十分な拠出金を集めることができないからである。この点において、グアテマラ議定書が30カ国の批准を発効要件としただけではなく、締約国の国際定期航空旅客輸送量をも発効要件に加えた例にならっている。したがって、不法妨害損害条約の発効後、たとえば締約国からの出発旅客から一人当たり1SDRの拠出金



を徴収したとすれば、毎年7億5千万SDR以上の補償原資が国際補償基金に蓄積されることとなり、4年間で国際補償基金の上限額である30億SDRの蓄積を達成することとなる。出発旅客から徴収する拠出金の具体的金額については締約国会議によって今後決定されることとなっているが、上記の出発旅客一人当たり1SDRというのが一応の目安となると考えられる。

## (2) 拠出金の徴収

国際補償基金の補償原資を、大規模損害が生じる前に全額徴収するのか（以下、前払い方式）、大規模損害が生じた後で徴収を始めるのか（以下、後払い方式）、それとも30億SDRの1/2または1/3程度の金額を事前に徴収し、そこで拠出金の徴収は一旦停止した上で、大規模損害が実際に生じた後に残りを再び徴収し始めるのか（以下、折衷方式）が議論となった。国際補償基金は大規模損害の発生という非常事態に対応するためのものであることから、そのような非常事態が長年にわたって引き起こされない可能性もあり、巨額の補償原資を事前に全額徴収しておくことに消極的な立場から後払い方式や折衷方式を支持する国もあった。しかしながら、不法妨害行為による大規模損害が発生した場合には国際航空輸送の旅客需要が著しく冷え込み、締約国からの出発旅客数が激減して補償原資に足るだけの拠出金が徴収できなくなることを懸念する国が多数を占めたことから、最終的に前払い方式を採用した<sup>23)</sup>。

## (3) 補償原資の運用と借入

拠出金の前払い方式を採用したことにより、4年間で少なくとも30億SDRの巨額な補償原資が国際補償基金に蓄えられることとなる。不法妨害行為による大規模損害が生じない限り、この補償原資が用いられることはないことから、今後締約国会議によって決定される投資ガイドラインに従って、国際補償基金が資金運用を行うことを認めた<sup>24)</sup>。ただし、投資の法的安定性を担保するために、補償原資の投資先は締約国内に限定されている<sup>25)</sup>。

また、先払い方式を採用したとはいえ、十分な補償原資が蓄積される前に大規模損害が生じる可能性や、連続して大規模損害が生じる可能性もあり、そのような場合には被害者に対して十分な補償が行えなくなってしまうおそれもある。そこで、締約国会議における2/3以上の特別多数による決定により、国際補償基金に将来の拠出金徴収権を担保として金融機関から資金の借り入れを行える権限を与えることとした<sup>26)</sup>。

## (4) 人的損害への優先補償

1952年ローマ条約および1978年ローマ条約改正議定書は、損害総額が運航者の責任制限額を超えた場合に、人的損害に対して優先的に補償を行う仕組みを採用している。1952年ローマ条約においては、まず運航者の責任制限額の50%をもって人的損害に対して優先的に補償させ、

残りの50%をもって人的損害および人的損害以外の損害の金額に応じて比例配分させることとしている<sup>27)</sup>。一方、1978年ローマ条約改正議定書は、まず運航者の責任制限額の全額をもって人的損害に対して優先的に補償させ、もし余剰があれば、次に人的損害以外の損害の金額に応じて比例配分させることとしている<sup>28)</sup>。

国際補償基金は巨額な補償原資を有しているとはいえ、地上第三者の損害が、第1層の運航者の責任制限額および第2層の国際補償基金の補償原資を超えてしまう可能性は否定できない。そこで、国際補償基金は1978年ローマ条約改正議定書と同様に、まず人的損害に対して優先的に補償し、もし余剰があれば人的損害以外の損害に対して補償する仕組みを採用した<sup>29)</sup>。商業高層建築物などは所有者が物保険を付保しているのが通常であり、倒壊等があれば所有者は保険金によって損害の補填を受けることができる。保険会社は保険金の支払いと同時に代位求償権を取得し、国際補償基金への求償権を持つこととなる。これに対して、一家の働き手を失うという人的損害を被った家族は生活の困窮に直面するおそれがある。一方は損害発生リスクを引受けることによって保険という営利事業を営む金融機関であり、一方はリスクに対する回避手段を講じることが困難な個人である。単にローマ条約の伝統的な仕組みを継承したものであるだけでなく、補償原資が限られている場合に人的損害に対して優先的に補償を行う仕組みは、現代においても妥当性を有するものと考えられる<sup>30)</sup>。

## 5. 国際補償基金の副次的機能

国際補償基金を創設する本来の目的は地上第三者への追加的補償であるが、これに多くの副次的な機能を果たさせることとした。その各々について、その妥当性も含めて検討を行なってみることとする。

### (1) 不法妨害行為により損害を被った旅客への追加的補償

不法妨害行為により地上第三者に損害を与えた航空機に搭乗していた旅客の損害は、運送人との間に契約関係が存在することから、契約責任条約によって補償されることとなる。したがって、当該旅客のなかには1999年モントリオール条約が適用になる者もいれば、1929年ワルソー条約や1955年ヘーグ議定書の責任制限額が適用となる者も存在する可能性がある<sup>31)</sup>。そこで、地上第三者も旅客も不法妨害行為の被害者であることには変わりがないとの観点から、もし旅客に適用となる契約責任条約上または国内法上の補償が、不法妨害損害条約上の地上第三者に対する補償よりも制度的に劣るものであるならば、締約国会議の過半数の決定により、そのような旅客に対しても地上第三者と同等の補償を国際補償基金によって行えることとした<sup>32)</sup>。これは、不法妨害損害条約の基本原則を検討したICAO第1回特別グループ会合におい



て、1999年モントリオール条約における旅客に対する保護以上のレベルの保護を地上第三者に対して与えるべきであるとの基本原則を採択したことから<sup>33)</sup>、逆にもし不法妨害行為によって損害を被った旅客の保護が地上第三者よりも劣るものであった場合には、その差異を国際補償基金による追加的補償によって埋めようとするものである。旅客も地上第三者と同様に不法妨害行為の被害者であるならば、これらの被害者間に補償の差異を設けるべきではないとの考えであろうが、請求原因も適用条約も異なる旅客と地上第三者との間で、国際補償基金を旅客への追加的補償に用いようとすることは、締約国会議の過半数の賛同を要するとはいえ、すでに十分機能を果たしている契約責任条約の補償体制に対する無用の干渉と考える。

## (2) 非締約国における損害に対する運航者への資金援助

国際補償基金による追加的補償を受けられるものは、締約国において損害を受けた地上第三者である<sup>34)</sup>。したがって、たとえ締約国の運航者であっても、非締約国において損害を生じさせた場合には、国際補償基金による地上第三者への追加的補償は行われず、運航者は損害発生国の適用法令に従って賠償責任を負うこととなる。大規模損害が生じた場合には運航者の地上第三者賠償責任保険の付保額をはるかに超える賠償責任を負うこととなる可能性は否定できず、それが運航者の経営破綻に結び付くおそれがある。そこで締約国会議の決定により、締約国の運航者が経営破綻から免れるように、国際補償基金から運航者に対して資金援助が行なえる仕組みを設けた<sup>35)</sup>。ただし、この資金援助の条件として、当該非締約国が不法妨害損害条約の責任制限等の仕組みを受け入れることを求めており、さらに国際補償基金からの資金援助を受ければ運航者が経営破綻を回避できる状況であることが必要である。なぜならば、締約国の運航者を経営破綻から免れさせるために、あえて国際補償基金から資金援助を行うわけであるから、そのような援助にもかかわらず運航者が経営破綻してしまったのでは資金援助を行った意味がなくなるからである。

国際補償基金への拠出金の負担者と受益者が異なることを問題とする見地からは、この非締約国の損害に対する運航者への資金援助がひとつの問題として捉えられている。すなわち、非締約国の地上第三者は拠出金を負担していないため、本来ならば追加的補償を受ける権利がないにもかかわらず、締約国会議の決定により、国際補償基金より資金援助を受けた運航者からの補償を受けることができるからである。いくら締約国の運航者の事業の存続を図るためとはいえ、非締約国によるフリー・ライドのおそれがある。

さらに根本的な問題は、自国の運航者の命運を締約国会議の決定に委ねることである。自国の運航者が大規模な地上第三者損害を生じさせたことにより経営破綻に直面したとき、これを救済するか否かは自国の主権国家としての高度に政治的な判断によるべきであるのにもかかわらず、これを一締約国として一票しか投じることのできない締約国会議の2/3以上の賛同を要

する特別多数決に委ねてしまうことは妥当ではないと考える<sup>36)</sup>。

### (3) 国際補償基金の第1層への下方延伸

米国9.11テロ事件の直後に、戦争・テロに起因する地上第三者損害保険特約（AVN52C）について、保険引受者から7日前の解約予告が世界の運航者に対してなされた。この保険特約が解約されてしまうと、運航者は無保険状態となってしまう、運航を継続することができなくなってしまう。保険引受市場は、戦争・テロに起因する航空保険を引き受けるものが極度に減少するハード・マーケットとなった。幸いにも上記解約予告が発効する前に、一事故当たり5千万ドルまでは新たな保険特約（AVN52D）が引受けられるようになったが、運航者は有償旅客一人当たり1.25ドルの追加保険料を支払わねばならず、またその付保額はこれまでの一事故当たり20億ドルには遥かに及ばないものであった<sup>37)</sup>。このため世界の運航者は、必要な航空保険を市場で購入できない部分につき、自国の政府保証等に依存せざるをえなかった。

そこで、大規模テロ損害が再発した場合に備えて、保険引受市場において戦争・テロに起因する地上第三者損害保険特約の全部もしくは一部を引受けてもらえない、または運航者の経営を危うくするほどの高額な保険料でなければ引受けてもらえないような事態に陥った場合には、第2層部分の補償を担う国際補償基金が、締約国会議の決定により、その補償の対象を第1層の運航者の無過失責任部分まで下方に延伸させ（以下、ドロップ・ダウン）、政府保証等の代わりに国際補償基金の保証によって運航者が運航の維持を図れる仕組みを採用した<sup>38)</sup>。国際補償基金が運航者に代わり、第1層部分も被害者に直接補償金を支払うことで、運航者は免責され、同基金からの求償を受けることもない。すなわち航空保険の代替的役割を果たすこととなるわけである。

ただし、この国際補償基金のドロップ・ダウンによって運航者が保険料の負担なく運航を継続できることは、航空保険の代替的役割を果たす国際補償基金へのフリー・ライドとの懸念もあることから、締約国会議は運航者から妥当な金額の料金（いわゆる、航空保険料に相当する保証料）を徴収しなければならないとしている<sup>39)</sup>。

このドロップ・ダウンは締約国会議において決定されることとなるが、その決定は締約国会議において義務的（mandatory）なものとするか、裁量的（optional）なものとするのが運航者にとっては重要な意味を持つてくる。最終的には実際にどのような事態に至った場合にドロップ・ダウンを発動させるべきかの条件について、その判断基準を事前に条約上明記することは困難であるとされたことから、締約国会議の裁量的判断に委ねられることとなった<sup>40)</sup>。なお、この締約国会議におけるドロップ・ダウンの決定も、2/3以上の賛同を必要とする特別多数決によるものとされている<sup>41)</sup>。

## 6. 国際補償基金の制度設計上の問題

不法妨害損害条約の責任原則を構築する際に、地上第三者損害に対して航空機の運航者に無過失責任を課す一方、損害を生じさせた航空機の最大離陸重量に応じて運航者の責任制限を認めることとした。この補償の第1層は航空保険による補償資力を有する運航者が担い、その責任制限額を超える部分の損害に対する補償は、国際航空輸送を利用している旅客および荷主からの拠出金で構成される第2層の国際補償基金が担うという垂直的な補償体制を採用した。この第2層の国際補償基金への拠出金を旅客から徴収するとしたことが、制度設計上の大きな誤りではなかったのかと考える。

航空輸送または海上輸送を行う事業者に対して無過失責任または厳格責任を課す一方、事業者者に破られにくい責任制限を認める場合には、被害者への追加的補償を行うために基金を創設する例をこれまで見てきた。

たとえば補助補償基金とは、航空機に搭乗する旅客（すなわち事故により自分自身が被害者となる可能性のある者）が基金への拠出金を負担し、現実に被害者となってしまった旅客が基金からの追加的補償の利益を受けられるという旅客間の相互扶助システムであり、拠出金の負担者と受益者が一致しているのが特徴である。

一方、国際補償基金においては、締約国の地上第三者損害に対する追加的補償を行う補償原資を、締約国を出発する旅客からの拠出金によって賄うこととしている。これは、タンカーによる海上輸送を利用して事業を行う石油輸入事業者に対して、第2層の補償を担う国際油濁補償基金および第3層の補償を担う国際油濁補償追加基金への拠出金を求めていることを参考にして、これと同様に航空機による航空輸送を利用している旅客および荷主に対して第2層の補償を担う国際補償基金への拠出金を求めたことによる。海上輸送と航空輸送との違いはあるが、いずれもそのような輸送手段を利用することによる利益を受ける者に対して基金への拠出義務を課し、その補償原資によって拠出者と関係のない被害者への補償を行うとの点では同一の構造を採用しているように見受けられる。しかしながら、海上輸送のタンカーを利用する者と航空輸送の航空機を利用する者と同じ利用者という範疇に括ってしまったが、その両者には本質的な違いが存在する。

海上輸送における石油輸入事業者は自らの営利事業のためにタンカーを利用して原油等を輸入している。タンカーの海難事故により貨物としての原油等が流失し、その損害が第1層のタンカーの所有者の責任制限額を超え、第2層の国際油濁補償基金からの補償が生じる場合に備え、前年度の各社の石油輸入量に応じて、国際油濁補償基金への拠出金が割り当てられ、これを拠出している。石油輸入事業者はこの拠出金を事業上の費用として計上し、また販売価格の一部にこれを転嫁していくことも可能な立場にある。

一方、航空輸送における利用者とされた旅客は、航空機への搭乗を営利事業として行っているわけではなく、国際補償基金への拠出金も自己の負担を単に増加させるのみであり、そのような負担の増加を他に転嫁するすべも持たない。すなわち、旅客は単なる公共的な交通機関の一利用者に過ぎないのである。したがって、国際油濁補償基金の拠出者は海上輸送の利用者であるからといって、この考え方を航空輸送における旅客に適用したことは、両者の立場の違いを考慮すれば、誤りであったと言わざるをえない<sup>42)</sup>。

## 7. 現代における不法行為責任条約の望ましい姿

1952年ローマ条約の現代化を目指して招集された ICAO スタディ・グループによる新条約案は、2004年5月の第32回 ICAO 法律委員会において未だ外交会議を招集するものとしては不十分な内容であるとして採択されず、新たに21ヵ国から構成される ICAO 特別グループ会合によって再度検討が行われることとなった。この第1回会合において、その後の条約案検討における基本原則が合意された。それを要約すると、1) 地上第三者は旅客の保護を実現した1999年モントリオール条約上の保護と少なくとも同等以上の保護が与えられるべきであること、2) 不法妨害行為による大規模な損害においては、被害者でもある運航者の保護も図れる責任原則であるべきこと、3) 地上第三者と運航者の保護を両立させるための架け橋となる新たな補償基金を創設すべきことの3点であった<sup>43)</sup>。

たしかに1999年モントリオール条約は航空契約責任条約で最も成功した統一法と言われ、2022年4月現在137ヵ国もの締約国数を誇っているが、特段新たな責任原則を創り出したわけではなく、1966年モントリオール航空会社間協定から1995年 IATA 国際航空会社間協定に至るまで、世界の主要航空会社の運送約款改定によってすでに実施されていた責任原則を条約レベルで追認したに過ぎない。だからこそ、その責任原則に対する異論はほとんどなく、多くの国々の批准に結びついたのである。

しかしながら、航空不法行為責任条約の分野においては、各国はすでに国内法制による多様な責任原則を有しており、また判例も蓄積されている。この欧州各国の厳格責任から米国や日本の過失責任までの大きく異なる責任原則を条約で統一させることは非常に困難なことであった。不法妨害損害条約は、国際補償基金を創設し、締約国の国民および運航者に対する多くのメリットを提示することにより、各国が自国の国内法制上の責任原則に固執するのではなく、互いに譲歩を引き出し合うことによって統一法を生み出そうとしたが、2022年4月現在の締約国数が僅か9ヵ国との現状が、その評価を物語っていると考える。ICAO 特別グループ会合の議長を務めたスウェーデン代表の Henrik Kjellin 氏は、「当事者の誰もが満足しない条約こそが、もっとも当事者間の利害のバランスをとった条約である」と語っていたが、今回ばかりはその

例には当たらないようである。

そこで本稿では、我が国のように国内法制で過失責任を採用している国の立場からは、どのような責任原則が現代の不法行為責任条約として望ましいのかについて具体的に検討してみることとする。

### (1) 過失責任から過失推定責任への転換

運航者と地上第三者とは契約関係が存在しないことから、運航者は不法行為責任を負うこととなる。被害者たる地上第三者は運航者の過失の存在につき立証責任を負い、その立証に成功しないかぎり一切補償を受けることはできない<sup>44)</sup>。

しかしながら、現代の巨大な航空企業としての運航者と地上第三者との間で、不法行為責任であるから被害者に過失の立証責任を課すというのは、運航者と地上第三者との現実の力関係に鑑みれば衡平を欠くものと言わざるをえない。米国9.11テロ事件を除き、これまでの地上第三者損害の規模は限られたものであったことから、運航者はあえて過失の有無を争うことなく、保険引受人の協力の下、自発的に補償に応じてきたため、この不均衡が大きな社会問題とはならなかっただけである。船舶・鉄道・自動車などと異なり、運航者が営利事業に使用する航空機は上空を飛行していることから誰もが被害者となりうるし、その損害も広範囲に及びやすい事業上の危険性を有していることを考慮すれば、現代の運航者には過失推定責任を課すことが妥当と考える。

### (2) 責任制限について

契約責任条約においては、運送人に過失推定責任を課した場合には、責任制限の援用を認めるのが通常である。旅客が運送人から責任制限の通知を適切に受け取っていれば、旅客自ら保険等を購入することによりリスクを回避することが可能であることなどが、その背景にある。一方、地上第三者損害においては、被害者は事前に損害の発生を予想することは不可能であり、また回避する手段も持たない。したがって、たとえ運航者に過失推定責任を課したとしても、責任制限を認める合理性はないものとする。運航者の責任制限を設けなければ、大規模損害が生じたときに運航者が経営破綻するおそれがあるとの指摘もあるが、それは運航者の航空保険の付保額を超えるほどの大規模な損害が発生し、かつ運航者が過失推定責任の下で無過失の立証に失敗した場合のリスクである。そのような場合に旅客の負担による国際補償基金によって救済しようとするのではなく、国家の政治的判断と財源によって自国の運航者の救済や自国の被害者への補償を行うべきである。実際に米国9.11テロ事件の際に米国議会が採択した Air Transportation Safety and System Stabilization Act がその典型である<sup>45)</sup>。



### (3) 一部無過失責任の導入

運航者に無制限の過失推定責任を課しても、損害の規模が大きくなるほど運航者および保険引受者が過失の存在について争う可能性は高くなる。運航者が無過失を主張し争っている間は、被害者はなんら補償を受けることはできず、補償の時期も遅れることとなる<sup>46)</sup>。そのような状況のなかで、運航者に一部無過失責任を課すことの合理性は、被害者へ迅速な補償を実質的に担保できるという一言に尽きる<sup>47)</sup>。運航者は一事故当たり20億ドル程度の地上第三者損害に対する賠償責任保険を付保していることに鑑みれば、一定額までの無過失責任を課すことによって被害者への迅速な補償金の一部前払いを促すことは、決して不合理なものとは考えない。

ただし、実際にどの程度の金額まで運航者に無過失責任を課すかについては議論が分かれるところであろう。無過失責任を課す金額は、損害に対する責任制限額ではなく、迅速な補償金の一部前払いを行わせるための運航者の責任原則の転換点（threshold）に過ぎないが、運航者に過度の負担を与えない程度のものが望ましい。あえて航空機の最大離陸重量を用いる必然性はないが、現在欧州に乗り入れのために要求されている EC 規則785/2004<sup>48)</sup> の強制付保額以下の金額であれば、運航者にとって大きな追加的負担とはならないのではないだろうか。なお、このように運航者に一部無過失責任を課すことによって、運航者への実質的な責任集中が生じることとなるため、運航者以外の者の故意または過失等が損害の発生に寄与した場合の運航者の求償権を認めておく必要がある。

### (4) 責任原則の望ましい姿

このように検討してみると、現代における地上第三者損害に対する運航者の責任原則とは、まず責任制限の存在しない過失推定責任を課した上で、被害者への補償の迅速性を担保するために一定額までの無過失責任を併せて課すものであると考える。これは、不法妨害損害条約とともに2009年の外交会議において採択された通常損害条約における運航者の責任原則と構造的に似ているものである。条約案検討の過程において、各国の関心が国際補償基金の制度設計に集中するなかで、ほとんど関心が向けられることのなかった通常損害条約ではあるが、過失責任を国内法制で採用している国の立場から見れば、現代の不法行為責任条約の責任原則としては妥当性のあるものではないかと考える。

## 8. おわりに

すでに確固たる国内法制が各国に存在し、判例も蓄積されている現状に鑑みれば、不法行為責任条約による統一法はもはや不要なものであり、これまでのように各国の国内法制に委ねるべきであるとの見解は説得力がある<sup>49)</sup>。英国などのように青天井の厳格責任を国内法制とし



です。すでに整備している欧州の国々にとっては、損害発生の原因が不法妨害行為によるものであり、運航者にも被害者としての一面が存在するとしても、自国の国内法制よりも後退した責任原則を有する統一法を採用することは困難である。ICAO 特別グループ会合は、その困難を克服するために、運航者の責任制限と被害者の保護を両立させるための架け橋となる国際補償基金を創設し、これに多くの副次的機能を持たせることによってメリットを強調し、各国が自国の国内法制に固執することをやめ、互いに譲歩し合うことによって統一法としての妥協点を見いだそうとした。しかしながら、国際補償基金の追加的補償や副次的機能は、すでに述べたように本来国家が高度な政治的判断の下で、自らの財源により実行すべきものであり、締約国会議の決定などに委ねるべきものではなかった。また、国際補償基金への拠出金を旅客に求めたが、国際油濁補償基金における石油輸入事業者の立場とは本質的に異なるものであり、公共的な輸送機関の一利用者にすぎない旅客に地上第三者損害への拠出金支払い義務を課すべきではなかった。

一般のローマ条約の現代化とは統一法を創り出すことではなく、過失責任を採用している日本や米国のような国々に対して、被害者の保護に資する一方、運航者にとっても事業継続上大きな負担とならない民事救済の仕組みを提唱しようとのことであるならば、その目的は通常損害条約の採択という形で、ある程度果たされたのではないだろうか。たしかに運航者に免責事由を認めるのか、人的損害への優先補償を行うのか等の多くの論点は未だ整理されてはいないが、少なくとも現代における運航者の望ましい責任原則の方向性だけは示したのではないだろうか。このように捉えれば、ICAO における約10年間に渡った不法妨害損害条約と国際補償基金および通常損害条約の検討も決して徒労に終わったものではなく、むしろ国家が本来果たすべき責務について各国の認識を新たなものとさせる契機となったのではないかと考える。

以上

## 註

- 1) 小林貴之「2009年不法妨害損害条約の責任原則に関する一考察」関西外国語大学『研究論集』第114号、2021年、227-244頁。
- 2) 不法妨害損害条約第3章および第4章においてThe International Civil Aviation Compensation Fundの権能が規定されている。本稿においては、このThe International Civil Aviation Compensation Fundを字義通り、国際民間航空補償基金と訳出している。
- 3) グアテマラ議定書第35条Aの定める追加的補償措置の名称はDomestic Supplemental Compensation Planであり、本稿においては国内補助補償措置と訳出している。(坂本昭雄・三好賢『新国際航空法』)

有信堂、1999年、244頁)

- 4) 米国との航空運送が無条約運送となってしまうと、1929年ワルソー条約第17条が規定する運送人の補償すべき損害を「damage sustained」とした制約が失われ、米国特有の法制度である懲罰的損害賠償の対象となるおそれが生じてくることから、IATA加盟航空会社としては、たとえ自ら無過失責任を引受けてでも、米国を条約の枠組みのなかに留めておく必要があった。
- 5) グアテマラ議定書採択当時は10万ドル相当であった。(落合誠一「国内的補助措置の意義および必要性に関する若干の検討」日本空法学会『空法』勁草書房、1983年、第24号、32頁)
- 6) 山本善明「米国における国内補助措置について(2)」日本空法学会『空法』勁草書房、1978年、第20・21合併号、17頁。
- 7) 運送人はプルデンシャル保険会社と協定を締結し、その代行者として旅客からプラン特別料金を徴収する義務を負うのみである。したがって、この協定の私的効果を旅客に及ぼすためには、米国民間航空局による同協定の承認(米国連邦航空法第412条)および運送人が申請するプラン特別料金の認可(同法第403条)が必要となる。このような米国民間航空局の承認および認可により、米国出発旅客はプラン特別料金の拠出を強制されることとなる。なお、プルデンシャル保険会社は人身損害に対して一人当たり20万ドルまで基金より補償するが、一事故当たり1億ドルという総額の補償制限も有していることに留意する必要がある。また、補償金の支払いに際して、補助補償基金から支払われるのは損害額の95%であり、残りの5%はプルデンシャル保険会社自らが負担して支払うこととされている。これは補助補償基金からプルデンシャル保険会社が安易に補償金を支払うことを抑止するためである。(山本、前掲 [註6]、28頁)
- 8) 国際航空旅客輸送量の計測には、旅客数に輸送距離を乗じた passenger-kilometers (旅客キロ) を用いる。
- 9) グアテマラ議定書第20条1項。1970年度 ICAO統計によると、米国23.2%、英国10.3%、フランス6.7%、カナダ4.4%、イタリア4.3%、日本4.1%、オランダ3.6%であったことから、米国を抜きにしては上位5カ国で40%以上の発効要件を満たすことは不可能であった。(坂本・三好、前掲 [註3]、246頁)。また、グアテマラ議定書と同時に発効させる予定であった米国の国内補助補償措置も、1973年度の米国出発旅客数の85%以上を運送する運送人がプルデンシャル保険会社との協定を締結し、旅客から補償原資として十分な金額のプラン特別料金が徴収できる体制が整ってから発効する仕組みを採用している(山本、前掲 [註6]、36頁)。
- 10) 米国連邦最高裁判所判決 TWA v. Franklin Mint Corp., 18 Avi. 17,778 (U.S. Sup. Ct., 1984) においては、国際通貨基金が1978年に金の公定価格を廃止した際の最終公定価格1オンス42.22米国ドルをもって換算レートとした。我が国においては、東京高等裁判所昭和50年10月28日岩沢商店事件判決において同様の換算レートを採用したが、国によっては金の市場価格によるものもあった。
- 11) この1975年の外交会議において、1929年ワルソー条約の12万5千金フランは8,300 SDR (モントリオール第1追加議定書改正第22条) および1955年ヘーグ改正議定書の25万金フランは16,600 SDR (モントリオール第2追加議定書改正第22条) へと併せて改定された。ただし、これらの追加議定書は、1971

年グアテマラ議定書の150万金フランを10万SDRに改定するモントリオール第3追加議定書を含めて、未だに発効していない。

- 12) 補助補償基金に対する別の角度からの批判として、旅客間の補償の不公平があげられる。すなわち、人身損害の算定において補償金額の大きな部分を占めるものは逸失利益であり、旅客の収入の多寡によって大きく左右されることから、同額の拠出金を負担しながら、一方は基金による追加的補償を受けられ、一方は損害が責任制限額の範囲に留まるため追加的補償が受けられないという問題である。
- 13) このICAO 特別グループ会合のメンバー国は、アルゼンチン、オーストラリア、バーレーン、ブラジル、カメルーン、エジプト、フランス、ドイツ、ガーナ、インド、イタリア、日本、韓国、メキシコ、ロシア、シンガポール、南アフリカ、スウェーデン、トルコ、英国および米国の21ヵ国であった。
- 14) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992。
- 15) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992。
- 16) 国際補償基金の制度設計の検討に際し、ICAO 特別グループ会合の構成国は英国ロンドンのInternational Oil Pollution Compensation Fundを訪ね、拠出金徴収の仕組みなどを聴取し、その多くが国際補償基金の制度に盛り込まれることとなった。(Henrik Kjellin 「The New International Regime for Third Party Liability」 Wolters Kluwer 『Air and Space Law』 Volume 33, Issue 2, April 2008, p.69)。
- 17) 戦争行為や甚大な自然災害に起因する損害など4つの免責事由を認める厳格責任を課している。
- 18) Protocol of 2003 to The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992。
- 19) これらの1992年基金条約および2003年追加基金議定書による補償は、第1層の船舶の所有者が厳格責任における4つの免責事由のいずれかを立証して補償義務を負わない場合であったとしても、被害者への補償原資として用いられる点に特色がある。International Maritime Organizationの2021年10月27日付統計によれば、1992年民事責任条約の締約国は145ヵ国、1992年基金条約の締約国は120ヵ国（2022年5月批准予定の2ヵ国を含む）、2003年追加基金議定書の締約国は32ヵ国であり、我が国はこれらすべての条約および議定書の締約国となっている。
- 20) 年間15万トンを超える輸入を行う石油輸入事業者が報告し、拠出金を負担する義務を負うが、国際油濁補償基金の2020年度年次報告書によれば、1992年基金条約における国別拠出金の上位は、インド15.15%、日本11.78%、韓国9.57%、オランダ7.35%、イタリア7.19%、シンガポール5.98%、スペイン5.03%などであり、2003年追加基金議定書における国別拠出金の上位は、日本17.84%、韓国14.43%、オランダ11.12%、イタリア10.88%、スペイン7.61%、フランス5.33%、英国5.28%などとなっている。(原油等の輸入量の多いインドは2003年追加基金議定書の締約国ではないため、同議定書の拠出金リストには現れてこない。)

[ [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/03/Annual-Report-2020\\_e.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/03/Annual-Report-2020_e.pdf) ] (最終検索日：2022年4月28日)

- 21) 航空券を発券する際に抛出金を運賃等とともに旅客から徴収し、荷主からも航空運送状を発行する際に同様に徴収することを予定している。
- 22) 不法妨害損害条約第40条1項「however, that the total number of passengers departing in the previous year from airports in the States that have ratified, accepted, approved or acceded is at least 750 000 000」として、批准国数だけではなく、締約国を出発する旅客数も国際補償基金の原資を確保するために発効要件に加えている。なお、締約国を出発する貨物の重量については、荷主からの抛出金の金額規模が限定的であることから、発効要件には含めていない。
- 23) 不法妨害損害条約第12条1項。
- 24) 不法妨害損害条約第17条2項。
- 25) 不法妨害損害条約第17条2項後段。
- 26) 不法妨害損害条約第17条4項。
- 27) 1952年ローマ条約第14条(b)項。
- 28) 1978年ローマ条約改正議定書第4条
- 29) 不法妨害損害条約第22条「the total amount shall be awarded preferentially to meet proportionately the claim in respect of death, bodily injury and mental injury, in the first instance.」。
- 30) ただし、人的損害以外の損害とはいえ、個人の住居として用いられ、十分な物保険が付保されていない家屋が倒壊した場合などにおいて、補償を劣後させてよいのかとの疑問は残るであろう。保険の付保の有無によって補償の優先順位を定めようという考え方もあるかもしれないが、一概に決めかねる問題である。
- 31) 旅客に対して、どの契約責任条約が適用になるかは、個々の旅客の出発国と到達国が批准した契約責任条約のうち共通のものが適用されることとなる。たとえば1999年モントリオール条約においては、第1条2項のinternational carriageの定義によって条約の適用の可否が決まることとなる。
- 32) 不法妨害損害条約第9条(j)項および第10条4項。
- 33) Kjellin、前掲〔註16〕、65頁。
- 34) 不法妨害損害条約第18条1項。締約国の領域において生じた損害が対象となり、自国民の損害に限られるわけではない。
- 35) 不法妨害損害条約第28条。
- 36) 不法妨害損害条約第9条(k)項および第10条4項により、非締約国の地上第三者損害に対する締約国の運航者への資金援助は、締約国会議において2/3以上の特別多数決を要する。
- 37) 中村克己「テロに起因する第三者賠償責任の現状と考察」日本空法学会『空法』第44号、勁草書房、2003年、26-28頁。
- 38) 不法妨害損害条約第18条3項前段。
- 39) 不法妨害損害条約第18条3項後段。「The Conference of Parties shall decide on a fee.」として、金額の多寡にかかわらず、運航者からの保証料の徴収を義務的なものとしている。
- 40) 不法妨害損害条約第9条(o)項および第18条3項「the International Fund may, at its discretion, in

respect of future events causing damage compensable under this Convention, pay the damages」(下線は筆者)

- 41) 不法妨害損害条約第10条4項「Decisions under Article 9, subparagraphs (a),(b),(c),(d),(e),(k),(m), (n)and(o) shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting.」として、subparagraph(o)のドロップ・ダウンは特別多数決によるものとしている。ただし、同条約第11条1項「In addition, the Director: (e) shall decide to temporarily take action under Article 18, paragraph 3, until the next meeting of the Conference of Parties」として、米国9.11テロ事件直後のように7日前の予告通知により保険特約が解約されるような事態においては、ドロップ・ダウンを決定する締約国会議の開催が間に合わない可能性が高いことから、国際補償基金の事務局長に一時的にドロップ・ダウンを実施する権限を与えている。(不法妨害損害条約第11条1項(e)号)
- 42) 航空輸送を利用する荷主は、原油輸入事業者と同じ営利事業を行う立場である。しかしながら、荷主から期待できる拠出金の金額規模は、旅客からの拠出金の金額規模と比較すると、巨額な補償原資を賄うには十分なものとは言えない。
- 43) Kjellin、前掲 [註16]、65頁。
- 44) 一方、契約責任においては、運送人は契約上の義務、すなわち旅客を安全に目的地まで運送するという基本的債務への不履行から生じた損害に対して、運送人が自らの無過失を立証できないかぎり賠償責任を負うこととなる。
- 45) Air Transportation Safety and System Stabilization Act.  
[ <https://www.congress.gov/bill/107th-congress/house-bill/2926/text> ] (最終検索日: 2022年4月28日)
- 46) 不法妨害損害条約第6条は運航者に補償金の一部前払いを行う義務を課しているが、それは国内法が一部前払いを要求している場合に限定されることから、我が国などでは適用がないこととなる。
- 47) 1971年グアテマラ議定書と組み合わせられる国内補助補償措置への批判に対して、米国国務省と同運輸省は1976年2月3日付反論書のなかで一部無過失責任の導入は、たとえ絶対的な責任制限額が存在したとしても、迅速な補償の観点から旅客保護に資するものであるとの見解を示した。(山本、前掲 [註6]、51頁)
- 48) Regulation (EC) No785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators.  
[ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0785&from=EN> ] (最終検索日: 2022年4月28日)
- 49) George N. Tompkins Jr. 「Some Thoughts to Ponder when Considering Whether to Adopt the New Aviation General Risks and Unlawful Interference Conventions Proposed by ICAO」, Wolters Kluwer 『Air and Space Law』, Volume 33, Issue 2, pp.81-84.

### 参照条約

1. 2009年不法妨害損害条約 (Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft, signed at Montreal on 2 May 2009.)  
[ [https://www.icao.int/Meetings/wrdss2012/Documents/9920\\_mu.pdf](https://www.icao.int/Meetings/wrdss2012/Documents/9920_mu.pdf) ] (最終検索日: 2022年4月28日)
2. 2009年通常損害条約 (Convention for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, signed at Montreal on 2 May 2009)  
[ [https://www.icao.int/Meetings/wrdss2012/Documents/9919\\_mu.pdf](https://www.icao.int/Meetings/wrdss2012/Documents/9919_mu.pdf) ] (最終検索日: 2022年4月28日)
3. 1992年国際油濁損害民事責任条約 (International Convention on Civil Liability for Oil pollution Damage, 1992)
4. 1992年国際油濁損害補償基金条約 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992)
5. 2003年国際油濁損害補償追加基金議定書 (Protocol of 2003 to The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992)

上記3～5の条約および議定書は、英国油濁損害補償基金の以下のサイトに収録。

[ [https://www.iopcfunds.org/uploads/tx\\_iopcpublications/Text\\_of\\_Conventions\\_e\\_01.pdf](https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/Text_of_Conventions_e_01.pdf) ] (最終検索日: 2022年4月28日)

(こばやし・たかゆき 外国語学部教授)