

KANSAI GAIDAI UNIVERSITY

2009年不法妨害損害条約の責任原則に関する一考察

メタデータ	言語: jpn 出版者: 関西外国語大学・関西外国語大学短期大学部 公開日: 2021-09-24 キーワード (Ja): 地上第三者損害, 2009年不法妨害損害条約, 運航者への責任集中, 運航者の無過失責任, 不法行為責任条約 キーワード (En): 作成者: 小林, 貴之 メールアドレス: 所属: 関西外国語大学
URL	https://doi.org/10.18956/00007996

2009年不法妨害損害条約の責任原則に関する一考察

小林 貴之

要 旨

航空機による地上第三者損害を規律する不法行為責任条約として現在発効しているものは1952年ローマ条約および1978年ローマ条約改正議定書であるが、現代の補償水準からは、あまりにも運航者の責任制限額が低いものとなっている。国際民間航空機関は、このローマ条約の現代化を目指し、2009年通常損害条約と2009年不法妨害損害条約を採択したが、未だに発効の目途は立っていない。本稿は、契約責任条約と不法行為責任条約における責任制限の性質の違いに着目しつつ、2009年不法妨害損害条約の責任原則の問題点につき、1952年ローマ条約および1978年改正議定書の責任原則と比較しながら論じるものである。

キーワード：地上第三者損害、2009年不法妨害損害条約、運航者への責任集中、
運航者の無過失責任、不法行為責任条約

1. はじめに

航空責任条約は、1929年ワルソー条約から始まる契約責任条約と1933年ローマ条約から始まる不法行為責任条約との2つの系譜に大別することができる。¹⁾ 国際航空事業の黎明期に採択されたこれらの条約は、未だ十分な経営基盤と補償資力を有していなかった当時の国際航空事業者の事業継続性を担保するため、旅客・荷主または地上第三者が被った損害に対する責任制限を認めることを特徴としていた。

契約責任条約の分野においては、運送人と旅客・荷主との間には契約関係が存在することから、運送人が航空券または航空運送状に責任制限が存在する旨を表示した通知を行うことによって、旅客・荷主に保険の付保などにより損害発生リスクを自ら回避する機会を与えることができる。もし運送人がそのような通知を怠った場合には、運送人の責任制限の援用を認めないとの仕組みを採用することによって、運送人と旅客・荷主との間の負担の均衡を条約上図ってきた。²⁾

一方、不法行為責任条約の分野においては、運航者と地上第三者との間には契約関係が存在せず、被害者は損害発生リスクを自ら回避するための機会すら与えられていないため、損害に対する責任制限の金額の妥当性が契約責任条約よりも厳しく問われることとなり、これが不

法行為責任条約の責任原則の制度設計を非常に困難なものとしている所以である。³⁾

本稿は、不法行為責任条約の現代化を目指した国際民間航空機関（以下、ICAO）が、2009年の外交会議において採択した2つの不法行為責任条約（以下総称して、2009年ローマ条約）のうち、関係各国の関心の高かった2009年不法妨害損害条約の責任原則に関して、1952年ローマ条約および1978年改正議定書と比較しながら重要な論点につき検討を行なうものである。⁴⁾ さらに、2009年不法妨害損害条約が採択後10年以上経過しても、未だ発効要件を満たすためには遥かに足りない締約国数に留まっている原因を探り、現代における不法行為責任条約としての問題点を明らかにしようとするものである。

2. 2009年ローマ条約採択に至る経緯

第二次世界大戦後の世界経済の急速な発展に伴い、ICAOは契約責任条約の分野において、1955年ヘーグ改正議定書、1961年グアタハラ条約、1971年グアテマラ議定書、1975年モントリオール第一・第二・第三追加議定書、1975年モントリオール第四議定書そして1999年モントリオール条約を採択し、運送人の責任原則の現代化を成し遂げた。⁵⁾ そのなかでも1999年モントリオール条約は旅客の人身損害に対する運送人の責任制限を廃し、さらに128,821 SDRまでの無過失責任を運送人に課すなど、旅客の保護に厚い条約として、2021年4月現在の締約国数は137カ国に達しており、もっとも成功した航空責任条約のひとつとして評価されている。⁶⁾

一方、不法行為責任条約の分野においては、ICAOは1933年ローマ条約の近代化を目指して1952年に外交会議を招集し、「外国航空機が地上第三者に与えた損害に関する条約」（以下、1952年ローマ条約）を採択した。⁷⁾ 飛行中の航空機が地上第三者に与えた損害に関して、航空機の運航者に厳格責任を課す一方、運航者に責任制限の援用を認めるものとなっており、現在発展途上国などを中心に51カ国が締約国となり発効しているが、その責任制限額の低さにより先進国の批准は進まなかった。その後ICAOは責任制限額等を見直した1978年ローマ条約改正議定書（以下、1978年改正議定書）を採択し、2002年7月に発効はしたものの、その締約国数は2021年4月現在に至るも12カ国に留まっている。⁸⁾

そこでICAOは1952年ローマ条約と1978年改正議定書の現代化を目指し、約10年間にわたる検討の末、2009年に外交会議を招集して「航空機が第三者に与えた損害に関する条約（以下、通常損害条約）」と「不法妨害行為を被った航空機が第三者に与えた損害に関する条約（以下、不法妨害損害条約）」の2つの条約を採択した。⁹⁾ 1952年ローマ条約および1978年改正議定書の責任制限額を先進国も批准しやすいような現代の経済水準を反映した金額に改めることを目指していたが、検討を始めた時期に航空機を地上第三者への大量殺戮兵器として用いた米国の9.11テロ事件が起き、地上第三者の損害総額が直接損害だけでも運航者の経営破綻や国家の航

空輸送システムの崩壊へとつながる恐れがあったことから、各国の関心は、このようなテロによる航空機の奪取（以下、不法妨害行為）によって被った地上第三者の損害に対する条約上の救済措置と国の航空輸送システムの維持の両立へと傾倒して行くこととなった。¹⁰⁾ 上記の2つの条約は、地上第三者損害の発生が航空機に対する不法妨害行為を原因とするものか否かによって、不法妨害行為に起因する損害は不法妨害損害条約、不法妨害行為以外に起因する損害は通常損害条約へと適用が分かれるものである。残念ながら、これらの条約は2009年5月の採択後10年以上が経過した今日においても、通常損害条約の締約国数は12カ国、不法妨害損害条約の締約国数は9カ国に留まっており、発効の見込みは立っていない。¹¹⁾

3. 責任原則（厳格責任から無過失責任へ）

1952年ローマ条約は、一般に過失責任または過失推定責任の下で通常認められている不可抗力の抗弁を運航者に許さないことを特徴としている。ただし、地上第三者への損害の発生が、武力紛争・内乱に起因する場合、または当局の行為により航空機の使用を阻まれたことに起因する場合には運航者を免責していることから、運航者に厳格責任を課したものである。¹²⁾ この厳格責任により、損害を受けた地上第三者は、運航者への補償請求において、運航者の過失の有無を争う必要はなく、損害額の立証のみ行えば足りるため、被害者の迅速な救済に資することとなる。これにより、現代の補償水準のレベルと比較すると非常に低い責任制限額にもかかわらず、1952年ローマ条約は、たとえ発展途上国がその大部分を占めるとはいえ、51カ国もの締約国によって現在も支持されており、この運航者の厳格責任は1978年改正議定書にも継承されている。一方、2009年不法妨害損害条約は、損害の発生が不法妨害行為によるものであっても、運航者に免責を認めない無過失責任を課すものである。ただし、1960年パリ条約および1963年ウィーン条約が定義する原子力損害については、これらの条約が原子力事業者に責任を集中させていることから、運航者を免責する旨の規定を新たに設けている。¹³⁾

運航者に不可抗力の立証を認めない無過失責任は、過失の有無を争うことなく地上第三者への迅速な補償が行える望ましい仕組みである。一方、運航者の事業継続性に対しても配慮すべきであることから、これまで無過失責任に対しては条約上責任制限を設けることが通例であるが、その具体的な責任制限額をどのようなレベルに設定するかが、責任条約の制度設計上重要となる。そこで、これまでの不法行為責任条約の責任制限額の推移をまとめ、現在国際線に就航している航空機の代表的な機種において、その責任制限額が具体的にいくらになるのかを試算してみた。

4. 責任制限額の推移

(1) 1952年ローマ条約の責任制限額

地上第三者の損害の大きさは一般に航空機の機体の大きさに比例するものと考えられることから、航空機の最大離陸重量に応じた損害総額に対する責任制限額を定めている。¹⁴⁾

表1 1952年ローマ条約における損害総額に対する責任制限額

航空機の最大離陸重量	責任制限額の算定方法（金フラン表示）	責任制限額
1,000kg以下	50万金フラン	50万金フラン
1,000kg超 6,000kg以下	50万金フランを基本とし、 1,000kgを超える1kg毎に400金フランを追加	50万金フラン ～250万金フラン
6,000kg超 20,000kg以下	250万金フランを基本とし、 6,000kgを超える1kg毎に250金フランを追加	250万金フラン ～600万金フラン
20,000kg超 50,000kg以下	600万金フランを基本とし、 20,000kgを超える1kg毎に150金フランを追加	600万金フラン ～1,050万金フラン
50,000kg超	1,050万金フランを基本とし、 50,000kgを超える1kg毎に100金フランを追加	1,050万金フラン～

(注) 1952年ローマ条約第11条1項の規定を基に筆者が作表。

さらに1952年ローマ条約第11条2項は、この損害総額に対する責任制限に加えて、地上第三者の人身損害に対しては、航空機の最大離陸重量にかかわらず、運航者が被害者に対して一人当たり50万金フランの責任制限を主張することも認めている。¹⁵⁾ 同条約上の金フランはすでに廃止された通貨であることから、現行通貨への換算は各国の裁判所の判断によって異なることとなるが、代表的な金フラン換算例である米国連邦最高裁判所のTWA対フランクリンミント事件判決によれば、1金フランは0.08米国ドル相当となる。¹⁶⁾ したがって、1952年ローマ条約においては地上第三者が死傷したとしても、運航者は一人当たり50万金フラン、すなわち4万米国ドルの責任制限を主張することができることとなる。このように、人身損害に対して一人当たりの低い責任制限額が適用されるところに1952年ローマ条約の最大の問題が存在すると指摘されてきた。

(2) 1978年改正議定書の責任制限額

1978年改正議定書は、最大離陸重量のカテゴリーを一つ減らした上で、損害総額に対する各カテゴリーにおける責任制限額を引き上げるとともに、責任制限額についてSDR表示を採用した。さらに、被害者一人当たりの死亡または身体の傷害に対する責任制限を設ける仕組みは維持したうえで、その責任制限額を125,000 SDR（2021年4月現在のIMF換算レートでは約18

万米ドル相当)へと増額した。しかしながら、著しい経済成長を遂げつつあった先進諸国にとっては、被害者の死亡および身体の傷害に対する125,000 SDR という運航者の責任制限額は、補償水準としてあまりにも低いことから、受け入れることが困難なものであった。

表2 1978年改正議定書における損害総額に対する責任制限額

航空機の最大離陸重量	責任制限額の算定方法	責任制限額
2,000kg以下	300,000 SDR	300,000 SDR
2,000kg超 6,000kg以下	300,000 SDRを基本とし、 2,000kgを超える1kg毎に175 SDRを追加	300,000 SDR～ 1,000,000 SDR
6,000kg超 30,000kg以下	1,000,000 SDRを基本とし、 6,000kgを超える1kg毎に62.5 SDRを追加	1,000,000 SDR～ 2,500,000 SDR
30,000kg超	2,500,000 SDRを基本とし、 30,000kgを超える1kg毎に65 SDRを追加	2,500,000 SDR～

(注) 1978年改正議定書改正第11条の規定を基に筆者が作表

(3) 2009年不法妨害損害条約の責任制限額

今日の世界の主要航空会社が一事故当たり総額15億米ドルから20億米ドルの航空保険を付保していると言われている航空事業の実態を考慮し、不法妨害損害条約は以下の一覧表に示す責任制限額に引き上げた。これまでは航空機の最大離陸重量が1kg増加するごとに責任制限額も一定額増加する仕組みを採用していたが、これを改めて、最大離陸重量の段階ごとに定額の責任制限額を設けることとしたことが特徴である。また、これまで設けられていた人身損害における被害者一人当たりの責任制限を廃止したことにより、1952年ローマ条約および1978年改正議定書における大きな問題を解消した。

表3 不法妨害損害条約における損害総額に対する責任制限

航空機の最大離陸重量	責任制限額
500kg 以下	750,000 SDR
500kg 超 1,000kg以下	1,500,000 SDR
1,000kg 超 2,700kg以下	3,000,000 SDR
2,700kg 超 6,000kg以下	7,000,000 SDR
6,000kg 超 12,000kg以下	18,000,000 SDR
12,000kg 超 25,000kg以下	80,000,000 SDR
25,000kg 超 50,000kg以下	150,000,000 SDR
50,000kg 超 200,000kg以下	300,000,000 SDR
200,000kg 超 500,000kg以下	500,000,000 SDR
500,000kg 超	700,000,000 SDR

(注) 2009年不法妨害損害条約第4条の規定を基に筆者が作表。

現在就航している代表的な航空機の責任制限額が、不法妨害損害条約の下でいくらになるかを具体的に試算してみると、近距離で用いられるボーイング737-800型機（最大離陸重量79,010kg）では3億SDR、中・長距離で用いられるボーイング787-900型機（最大離陸重量247,208kg）では5億SDR、現在世界最大の旅客機であるエアバス A380-800型機（最大離陸重量560,000kg）では7億SDRとなることがわかる。そこで、これらの航空機の各々の条約上の責任制限額について1978年改正議定書と2009年不法妨害損害条約で比較したものが以下の一覧表である。

表4 代表的な現行航空機の各条約上の責任制限額の比較

	B737-300	B787-900	A380-800	備考
1978年改正議定書	5,685,650 SDR	16,618,520 SDR	36,950,000 SDR	発効
2009年ローマ条約	300,000,000 SDR	500,000,000 SDR	700,000,000 SDR	未発効

（注）1978年改正議定書と2009年不法妨害損害条約に基づき筆者が計算し、作表。

このように、現在就航している航空機を用いて実際に責任制限額を比較してみると、不法妨害損害条約の責任制限額は、1978年改正議定書の責任制限額を大きく引き上げたものであることがわかる。では、なにゆえ不法妨害損害条約は採択後10年以上経過しても、未だに発効要件を満たすには程遠い締約国数しか得られないのであろうか。たしかに、米国9.11テロ事件を契機とする各国の航空保安体制の強化により、地上第三者に大規模損害を与えるような事件が再発していないことが、各国の新条約発効への関心を薄れさせていることの大きな要因であろう。しかし同時に、責任制限が破られる要件を複雑化してしまったことなども、各国の批准の動きを鈍らせてしまう一因となっている可能性がある。それらについて、具体的に不法妨害損害条約の関連条項を検討してみることにする。

5. 責任制限が破られる要件

航空責任条約において責任制限を設けた場合、その責任制限がどのような場合に破られるのかは、条約の制度設計上の重要なポイントである。これによって各国の批准が著しく困難な状況となることがあるからである。たとえば、契約責任条約の一つである1971年グアテマラ議定書は旅客の人身損害に対して運送人に責任制限額までの無過失責任を課す一方、たとえ運送人の故意による旅客の死傷であったとしても運送人の責任制限は破られないものとしたことによって、各国の批准は困難なものとなり、未だ発効していない。不法行為責任条約である1952年ローマ条約および1978年改正議定書は、運航者の責任制限を認める一方、被害者が運航者ま

たはその履行補助者の故意によって損害が生じたことを立証した場合には責任制限は破られるものとした。そこで、今般の不法妨害損害条約がどのような場合に責任制限が破られるとしたのかについて、1952年ローマ条約および1978年改正議定書と比較しながら、その妥当性の検討を行ってみる。

(1) 故意に相当する過失の追加

1952年ローマ条約第12条は、運航者またはその履行補助者の故意により損害が生じたことを被害者が立証したときは、運航者の責任は無制限とする旨を定めており、1978年改正議定書もこれを踏襲した。¹⁷⁾ 故意によって地上第三者に損害を与えた場合にまで、運航者に責任制限を認める妥当性はないからである。

これに対して不法妨害損害条約第23条2項は、運航者またはその従業員の故意または無謀にかつ損害の生じるおそれがあることを認識して行なった行為 (done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result) (以下、故意に相当する過失) が損害の発生に寄与したことを被害者が立証した場合には責任制限は破られるとして、運航者の責任制限が破られる要件を拡大した。1952年ローマ条約および1978年改正議定書よりも被害者が責任制限に晒される可能性を低めたことにより、責任制限の存在が各国の批准の妨げとならないように配慮したものと考えられる。

しかしながら、この故意に相当する過失とは、これまでの多くの航空機事故における各国の裁判所の判断のなかで、未だ統一的な解釈が確立されているとは評価しがたいもののひとつである。¹⁸⁾ 本来は加害者が損害発生の結果を認容しつつ無謀な行為を行ったと解されるものであり、たとえ故意でなくとも、少なくとも損害発生の結果を認容していなくてはならないことから、刑法上の概念ではあるが未必の故意に相当するものと考えられる。¹⁹⁾ 一方、国によっては加害者が損害発生の結果を認容するまでの必要はなく、損害発生の結果を認識していれば足りるとして、認識ある過失または重過失の有無で判断する裁判所も存在する。たとえば、1989年名古屋空港における中華航空140便墜落事故において、運航乗務員がゴー・アラウンド・モードに入っていたことに気付かぬまま着陸を強行しようとした操縦行為は、認識ある過失または重過失と評価されることはあっても、運航乗務員は墜落の瞬間まで損害発生の結果を回避しようとしており、一瞬たりとも墜落しても構わないとの損害発生の結果を認容はなかったはずであることから、故意に相当する過失と評価するのは困難なはずであったが、名古屋地方裁判所は条約上の責任制限を破る故意に相当する過失に該当するとの判断を示し、中華航空の責任制限の主張を退けた。現代の巨大企業としての航空会社と無防備な乗客との関係に鑑みれば、その判断には結果としての妥当性が存在するが、国によって解釈が分かれる可能性のあることを示す一例かと考える。

不法妨害損害条約第23条2項は、この故意に相当する過失を運航者の責任制限を破る要件に

追加したことによって、1929年ワルソー条約以来の契約責任条約で争われた問題の火種を持ち込むこととなった。

このように責任制限を破る要件を拡大する一方で、運航者を守るために新たに追加した条項もある。すなわち、運航者が1944年シカゴ条約第17附属書に規定された保安体制を構築し、実行しているならば、無謀（recklessly）とはみなされないとの規定を設けることによって、運航者の責任制限を認める仕組みである。²⁰⁾ しかしながら、このような故意に相当する過失はなかったものとみなす規定を設けても、実際の訴訟でどのように機能するかは疑問の残るところである。不法妨害行為が発生したことそのものが、保安体制が適切に構築され、実行されていなかった証左であるとの議論にどこまで対抗できるのかは不明である。

(2) 履行補助者から従業員への変更

1952年ローマ条約および1978年改正議定書において運航者の責任制限を破る行為者は「運航者またはその履行補助者（its servants or agents）」と規定していたが、今般の不法妨害損害条約は、「運航者またはその従業員（its employees）」と変更したことにより、責任制限を破ることとなる行為者の範囲をより限定的なものとした。これによって、空港の保安検査会社の故意または故意に相当する過失が損害の発生に寄与したとしても、保安検査会社および保安検査員は運航者の履行補助者ではあっても、雇用関係のある従業員ではないことから、運航者の責任制限に一切影響を与えないこととなる。米国の9.11テロ事件のテロリスト達が空港の保安検査員の目を逃れ、航空機内にカッターナイフ等を持ち込んだために、保安検査業務を委託していた航空会社が使用者責任による損害賠償請求の対象となったことも、このような変更の背景にあるものと考えられる。今日の航空運送事業においては経営効率化のため、航空会社が有していた機能の分社化や委託化が広く行われており、この傾向は今後も拡大していくものと考えられる。そのような事業環境のなかで、責任制限を破ることとなる行為者の対象を制限したのは、故意に相当する過失を追加したことへの一種のトレード・オフとも考えられる。

さらに、履行補助者から従業員への変更に関しては、第23条3項において従業員の選任および監督についての適切なシステムを構築し、実行していたことを運航者が証明するならば、たとえ従業員の故意または故意に相当する過失が損害発生に寄与したとしても、運航者の責任制限は破られないという運航者にとっての防波堤も設けている。このように責任制限が破られる可能性を少ないものとしようという配慮が不法妨害損害条約には働いている。しかしながら、もし従業員の故意または故意に相当する過失が損害に寄与した場合に、たとえ従業員の選任および監督のシステムを構築していたとしても、それが適切かつ有効なものではなかったから損害が発生したのだという議論に対して、この防波堤がどこまで有効なのかは疑問の残るところである。責任制限が破られる要件を導入しながらも、その適用の要件を厳格にしたのは、でき

るだけ多くの国が正義や倫理といった問題に直面せずに批准できるような制度設計にしようという配慮であることは理解できるものの、責任制限を破る要件を故意に相当する過失にまで広げたことによって運航者の責任制限を不安定なものとしてしまったことは否めないものとする。

6. 補償対象の制限（純粋な精神的損害）

1952年ローマ条約第11条2項および1978年改正議定書第3条2項は地上第三者の人身損害における補償の対象を「loss of life or personal injury」と規定している。この personal injury が、条約採択時に身体的傷害のみを指す概念として用いられていたのか、精神的損害まで含む概念として用いられていたのかについては不分明であるが、1978年改正議定書採択の外交会議に出席した長尾正勝氏が改正議定書仮訳第3条2項において「身体傷害」との訳語を用いていたことから、身体の傷害のみを指す概念として用いられていたのではないかと推察できる。²¹⁾ 一方、契約責任条約の分野においては、先進国を含む多くの国の裁判所は、補償の対象となる条約第17条の身体の傷害 (bodily injury) には、身体の傷害に起因または付随する精神的損害も含まれると解して、被害を受けた旅客への慰謝料等を認めており、我が国の裁判所も同様である。したがって、契約責任条約において補償の対象から排除されるのは、身体の傷害と直接的関係を持たない純粋な精神的損害のみということとなる。²²⁾

今般のローマ条約の現代化に際しては、運航者の責任制限は認めつつも、補償の対象はできるだけ制限しないようにするため、不法妨害損害条約第3条3項前段で「Damages due to death, bodily injury and mental injury shall be compensable.」として、精神的損害も明示的に補償の対象に含む旨を規定した。これにより、純粋な精神的損害も精神的損害の一種として補償の対象に含まれることとなったわけである。たとえば、航空機が墜落し、その墜落現場の近くにいる自分も事故に巻き込まれたかもしれないとの恐怖も補償の対象になるということであり、この点については現代の不法行為責任条約として妥当なものとする。ただし問題となる可能性があるのは、契約責任の場合には、被害者は運送契約の当事者であることから、航空機の座席数によって自ずと被害者の数が限定される一方、不法行為責任についてはその被害者の範囲がどこまで及ぶのが予測困難であることである。

たとえば、墜落事故の現場の状況をテレビで見た世界中の多くの視聴者が恐怖を感じたとして精神的損害に基づく請求を行ってきた場合にも運航者に補償の義務を課すか否かである。この点については、たとえ損害発生地の法制が、遠隔地で生じた事故の様子をメディアにより見たことによって生じた恐怖による賠償請求を国民の権利として保障していた場合であったとしても、無過失責任を課した運航者にそこまでは補償させる妥当性はないとの判断から、条約上そのような場合を補償の対象から排除したしだいである。具体的には不法妨害損害条約

第3条3項後段に「Damages due to mental injury shall be compensable only if caused by a recognizable psychiatric illness resulting either from bodily injury or direct exposure to the likelihood of imminent death or bodily injury.」との一文を付け加えることによって、危険に直接晒されていない被害者、すなわちテレビのようなメディアを通じて事故の映像を見たような場合の間接的な体験による純粋な精神的損害を補償対象から排除したのである。各国の裁判所の解釈や判断による洗礼を受けてはいないが、運航者が補償の義務を負うべき損害の範囲についての予見可能性を高めるとともに、被害者への実質的な救済を図った条項として妥当なものとする。

7. 運航者への責任集中

1952年ローマ条約および1978年改正議定書は、たとえ損害の発生が運航者以外の者によって生じた場合であっても、運航者に厳格責任を課すことによって、被害者の請求が運航者に向かうような仕組みを採用した。²³⁾ これらの条約は運航者以外の者を直接免責する規定を設けているわけではないが、被害者の請求は過失の立証が不要な運航者に自然と向かうことから、運航者への実質的責任集中を行ったと言われる所以である。なお、1952年ローマ条約は航空機の所有者として登録された者も運航者とみなすとの規定を設けていたことから、運航に実際に関与することのない航空機のファイナンス・リース等の登録名義上の所有者、賃貸者などが、運航者と同様に厳格責任を課される恐れもあったが、これは反証によって覆されるものとしている。²⁴⁾

不法妨害損害条約においては、この運航者への責任集中は明示的なものとなっており、第29条1項前段により被害者は運航者に対してのみ補償請求が許されることとなっている。²⁵⁾ すなわち、米国の9.11テロ事件のように、運航者から空港の保安検査業務の委託を受けた事業者の過失等が損害の発生に寄与したとしても、そのような事業者に対する被害者の補償請求は認められないこととなる。ここに本当の意味での運航者への責任集中がなされたわけである。

このような制度設計を採用したのは、たとえば空港保安検査会社、空港地上業務支援会社、航空機製造会社などの多くの航空関連事業者が航空輸送を支えており、これらの事業者の過失等が寄与したために大規模な地上第三者損害が発生し、巨額の賠償責任を負うこととなると、航空輸送システムを支える航空関連事業者の経営破綻につながる恐れがあるからである。したがって航空輸送産業にかかわるすべての事業者を被害者からの請求から免責し、航空保険という巨額の補償資力を有する運航者に責任を集中させることにより、不法妨害行為による危機においても航空輸送システムを維持できる仕組みを作り上げたのである。運航者以外の事業者は巨額な補償を行うだけの賠償保険や補償資力を有していないことが多く、また被害者がこれら

の事業者に対する責任追及を行っている間は責任制限が適用される運航者の債務の総額を確定できず、被害者への救済が遅れ、場合によっては除斥期間である2年間の徒過により被害者の救済を図れなくなる恐れもあることから、運航者へ責任を集中させるメリットは存在する。²⁶⁾

なお、運航者以外の者が損害の発生に寄与した場合には、運航者はその者の付保する保険の範囲において求償できるものとし、もしその者が故意に相当する過失によって損害の発生に寄与した場合には、制限のない求償権の行使を運航者に認めている。²⁷⁾ これによって、被害者への迅速な救済を実現するとともに、運航者とそれ以外の事業者との間の負担の衡平を図っている。

8. 排他的裁判管轄

1952年ローマ条約および1978年改正議定書の問題点として議論になるもののひとつに、損害発生国にのみ排他的裁判管轄を認めていることがあげられる。²⁸⁾ もし被害者が損害発生国の国民だけであるならば特段の不都合は生じないが、今日の社会においては多くの人々が国境を越えた移動を行っており、観光地や大都市の国際的イベント会場に航空機が落下し、外国人が被害者となった場合には、当該外国人やその遺族は、外国において訴訟手続きを遂行しなくてはならない立場に置かれることとなる。言語や訴訟手続き以上に問題となるのは外国裁判所における補償金額の算定である。被害者の損害に対して適切な補償金額を算定できる裁判所は、その被害者が常居所（principal and permanent residence）を有する国の裁判所であり、しばしば米国の裁判所が高額な賠償判決を求める法廷地漁りを不適切な法廷地（forum non conveniens）として拒否する理由もそこに存在する。

被害者の損害総額に対して責任制限を適用しようとする、裁判管轄は一カ国に限定せざるをえない。これは複数の裁判管轄国を認めると、一方の国では責任制限額に達したとして按分配当手続きに入り、他方の国では責任制限額に達していないとして全額の補償を命じることにより、被害者間の補償の公平性を害するおそれや運航者に責任制限額を超えた負担を強いるおそれが存在するからである。1952年ローマ条約および1978年改正議定書が、裁判管轄を損害発生国に限定している理由もそこにあり、不法妨害損害条約も損害総額に対する運航者の責任制限を認めていることから、必然的に裁判管轄は損害発生国に限定せざるをえなくなる。もし被害者保護の観点から裁判管轄の拡大を図るのであれば、運航者の責任制限そのものを廃止せざるをえず、制度設計の仕組みを根本的に見直さなくてはならなくなる。

9. 条約適用領域の拡大

1952年ローマ条約は、地上第三者損害の発生国と損害を生じさせた外国航空機の登録国のい

ずれもが締約国である場合に適用されるとしている。²⁹⁾ したがって、1952年ローマ条約のタイトルは「外国航空機が地上第三者に与えた損害に関する条約」ではあるが、この外国航空機は他の締約国に登録された航空機に限定されるため、締約国内に地上第三者損害が生じた場合であっても、非締約国に登録された外国航空機による場合には1952年ローマ条約の適用はなく、損害発生国の国内法制に従った補償が行われるのみである。1978年改正議定書においては、運航者の本店所在地の国が締約国である場合には、たとえその航空機が非締約国で登録されていても、他の締約国で損害を発生させた場合には条約を適用すると条約適用領域の拡大が図られた。これは、航空機のリース・スキームの発達により運航者が他国で登録された航空機を用い始めた実態に対応するための改正であった。

2009年不法妨害損害条約においては、航空機の登録国が締約国であるか否か、または航空機の運航者の本店所在地が締約国内であるか否かを問わず、国際線を運航する航空機が締約国で地上第三者損害を発生させれば条約が適用されるとした。³⁰⁾ すなわち、締約国となれば、外国航空機にかぎらず、自国の運航者が国際線で用いた航空機により自国で地上第三者損害を生じさせた場合にも条約が適用されることとなるわけである。このように条約の適用条件を変更したことによって、条約の適用領域は大幅に拡大することとなった。

10. 通常損害と不法妨害損害を分ける意義

不法妨害損害条約第1条が定義する不法妨害行為 (act of unlawful interference) とは、1970年ハーグ条約 (航空機の不法な奪取の防止に関する条約) または1971年モントリオール条約 (民間航空の安全に対する不法な行為の防止に関する条約) およびそれらの改正において定められた犯罪行為であり、航空機が地上第三者に対して与えた損害の発生原因が不法妨害行為によるものか否かにより、通常損害条約または不法妨害損害条約のいずれか一方が適用され、被害者への補償の仕組みも大きく異なることとなる。³¹⁾

しかしながら、被害者にとっては、その損害発生の原因が不法妨害行為によるものか否かは、被害者の被った損害とは無関係であり、また不法妨害行為に起因するものであれば、さらに国際補償基金から補償を受けられるとの点についても被害者間の公平に失するのではないだろうか。不法妨害行為による損害の場合は、運航者自身も航空機や乗員を失った被害者であるとの見地から、運航者の責任制限額を一定額に抑え、旅客や荷主からの拠出金で構成される国際補償基金によって被害者への追加的補償を行おうとする仕組みについてはある程度理解できる部分もある。しかしながら、今般の不法妨害損害条約の基本的な考えは、たとえ運航者が不法妨害行為の被害者であっても、その付保する航空保険による補償資力を原資として地上第三者損害への補償を行うために運航者に無過失責任を課していることに鑑みれば、不法妨害行為に

起因するか否かによって被害者への救済の仕組みを大きく異ならせるまでの必要性はないもの
と考える。

11. 2009年不法妨害損害条約の問題点

運航者に無過失責任を課し、運航者が付保する航空保険を原資として地上第三者への補償
を行うとの伝統的な不法行為責任条約の基本的な仕組みは、地上第三者保護のために今後も維
持すべきものであると考える。また、現代の国際線の主要な運航者は、地上第三者損害に対す
る巨額の航空保険を付保している大企業であり、この航空保険によって担保された補償資力に
よって、被害者への補償のために運航者をチャネルとして用い、そこに責任を集中させ、被害
者の迅速な救済を目指す仕組みそのものについても合理性のあるものと考えている。

一方、運航者の立場からすれば、かつての国家の保護産業の時代であったならばともかく、
1978年の米国航空規制緩和政策を契機とした現在の厳しい航空会社間競争の時代において、運
航者に無過失責任を課すことにより、運航者が付保する航空保険を発動させ、それを原資とし
て地上第三者損害を補償させる不法行為責任条約の伝統的的制度設計そのものに疑問が向けられ
るのではないだろうか。さらには、運航者にとって旅客は運航者を信頼し搭乗してくれた運送
契約の相手方であるのに対して、地上第三者との間にはそのような関係が一切存在しないため、
なにゆえ契約関係のある旅客よりも地上第三者に対してより重い責任を負わなければならない
のかとの疑問も実務感覚としては生じるであろう。現代においてすべての当事者を満足させる
ような不法行為責任条約を設計することの難しさは、このようなところに由来しているのでは
ないかと考える。

今般の不法妨害損害条約は責任制限を設けたことにより、運航者と地上第三者の保護を両立
させるための複雑な責任原則を構築せざるをえなくなった。運航者に責任制限を認めつつ、責
任制限額を超えた損害に対しては、旅客や荷主からの拠出金を原資とする国際補償基金から被
害者への補償を行うことにより問題を解決しようとしたが、ICAOのこのような試みは各国の
批准を促すものとはならなかった。

運航者に無制限の無過失責任を課す法制の下では、運航者の付保額を超えるような損害の
発生は、運航者の経営破綻へとつながるおそれがあり、それによる破産法制の下での按分配当
によって被害者への補償も制限を受け、さらに国は自国の航空輸送システムを失うおそれもあ
る。したがって、被害者への十分な補償を行い、国の航空輸送システムを維持するために国際
補償基金を創設し、被害者への補償と運航者の事業継続性を保障すべきとの見解もあるであ
らう。しかしそれは、本来国家の行うべき判断と支援を、旅客や荷主から徴収した拠出金によ
って肩代わりをさせているのに過ぎないのではないだろうか。運航者の付保金額を超える巨額な

損害が生じ、それが運航者の経営破綻へにつながる恐れのある状況において、被害者への十分な補償を目指すのか、運航者を救済し自国の航空輸送システムを維持しようとするのかは、発生した損害の様態と程度に応じた高度に政治的な国家の主権的判断によるべきものなのではないのだろうか。今般の不法妨害損害条約に大きな問題があるとすれば、それは不法行為責任条約の責任制限額の設定とその性質の妥当性という最も重要で困難な議論を、運航者の責任制限と旅客・荷主の拠出金を原資とする国際補償基金とを組み合わせることで回避してしまったことにあるのではないかと考える。

12. おわりに

各国が、過失責任や厳格責任などに基づく地上第三者損害への国内法による不法行為法制を、各々すでに整えている現状において、新たに統一条約としての不法行為責任条約の制度設計を行おうとしたICAOの試みを無益なものと評価する見解もあるであろう。しかしながら、運航者に無過失責任を課すことが地上第三者保護に資することはまちがいでなく、また運航者も付保する航空保険によって担保された補償資力を十分有している。検討すべき課題は被害者と運航者との間の衡平な負担、すなわち具体的な責任制限額の設定とその責任制限額の性質である。本稿において、運航者の責任制限額が破られる要件や補償の対象となる損害の範囲に関するいくつかの論点に触れたが、今後不法行為責任条約が検討される機会があるのならば、その際には本稿において言及した論点が少しでも検討に資するものとなることを願うしだいである。

注

- 1) 1929年ワルソー条約「Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Transportation by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (U.S. 49 Stat. 3000; T.S. 876)」は、1933年2月に発効し、2021年4月現在批准国数は152カ国に達している。一方、1933年ローマ条約「Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface」は、1942年2月に発効したものの、締約国数は5カ国に留まる。
- 2) 旅客運送においては1929年ワルソー条約第3条2項により、航空券に責任制限の定めを記載しなかった場合には運送人は責任制限を援用することができないとされた。貨物運送についても、同条約第9条に同趣旨を規定している。
- 3) 航空会社を示す場合に、契約責任条約においては運送人 (carrier)、不法行為責任条約においては運航者 (operator) が用いられていることから、本稿においてもその例に従って書き分けている。
- 4) 1933年ローマ条約、1952年ローマ条約および1978年改正議定書に関する論文は非常に多く公表されて

- いる。一方、2009年ローマ条約に関するものは未だ少数ではあるが、そのなかでも詳細な検討を行なっているものとして小塚壮一郎、2015年「航空機による地上損害の条約から見た統一私法の『成功の条件』(2・完)」学習院大学法学会雑誌第50巻2号139-163頁がある。
- 5) 1955年ヘーグ改正議定書「Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929」は、1933年2月に発効し、2021年4月現在批准国数は137カ国に達している。1961年グアダハラ条約「Convention Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, adopted at Guadalajara in 1961」は、1964年5月に発効し、2021年4月現在批准国数は86カ国に達している。1971年グアテマラ議定書「Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by The Protocol done at the Hague on 28 September 1955, adopted at Guatemala City in 1971」は、2021年4月現在でも批准国数は7カ国に留まり、未だ発効していない。1975年モンリオール第一・第二・第三追加議定書及び第四議定書は、従前の航空責任条約の責任制限額の表示を、フランス金フランから国際通貨基金の特別引出権(Special Drawing Rights)による表示へと変更したものである(ICAOW文書番号9145,9146,9147,9148)。1999年モンリオール条約「Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, adopted at Montreal in 1999」は、それまでの航空責任条約の統合条約であり、2003年11月に発効した。
- 6) 1970年代から航空責任条約においては、それまでの条約上の責任制限額の表示に用いられていたフランス金フランが通貨として廃止されたことから、国際通貨基金の特別引出権(Special Drawing Rights)を用いて責任制限額を表示するようになった。1999年モンリオール条約発効時には、運送人は10万SDRまでの人身損害に対して無過失責任を負うこととされていたが、同条約第24条のインフレ自動調整条項の発動により、2009年12月に113,311 SDR、2019年12月に128,821 SDRへと上方修正された。2021年4月現在のIMFレートによれば128,821 SDRは約18万米ドルに相当する。
- 7) 1952年ローマ条約「Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface in 1952」は、1958年2月に発効し、2021年4月現在51カ国が批准している。
- 8) 1978年ローマ条約改正議定書「Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface signed at Rome in 1952, signed at Montreal on 23 September 1978」は、2002年7月に発効したものの、その批准国数は12カ国にとどまる。
- 9) 通常損害条約「Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Party done at Montreal on 2 May 2009」の2021年4月現在の批准国数は12カ国に留まり、未発効である。また同日採択された不法妨害損害条約「Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference involving Aircraft, done at Montreal on 2 May 2009」も2021年4月現在の批准国数は9カ国に留まり、未発効である。
- 10) 中村克己「テロに起因する第三者賠償責任の現状と考察」空法第44号23-28頁。

- 11) 通常損害条約の締約国はバーレーン、ベニン、コンゴ、コートジボワール、コンゴ民主共和国、エクアドル、ガボン、ガーナ、クウェート、モンテネグロ、モザンビーク、スイスの12カ国である。また、不法妨害損害条約の締約国はコンゴ、コートジボワール、エクアドル、ガーナ、クウェート、モンテネグロ、モザンビーク、シエラレオネ、スイスの9カ国である。
- 12) 1952年ローマ条約第5条「Any person who would otherwise be liable under the provisions of this Convention shall not be liable if the damage is the direct consequence of armed conflict or civil disturbance, or if such person has been deprived of the use of the aircraft by act of public authority.」
- 13) 1960年パリ原子力条約「Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy on 29 July 1960」または1963年ウィーン原子力損害条約「Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage on May 1963」で定義された原子力損害、たとえば1963年ウィーン原子力損害条約第1条1項k号において定義された(i) loss of life, any personal injury or any loss of, or damage to, property which arises out of or results from the radioactive properties of a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or radioactive products or waste in, or of nuclear material coming from, originating in, or sent to, a nuclear installation; (ii) any other loss or damage so arising or resulting if and to the extent that the law of the competent court so provides; and (iii) if the law of the Installation State so provides, loss of life, any personal injury or any loss of, or damage to, property which arises out of or results from other ionizing radiation emitted by any other source of radiation inside a nuclear damageなどの損害については、2009年ローマ条約第3条5項において無過失責任の下でも運航者を免責する規定を設けている。
- 14) 最大離陸重量とは滞空証明書により離陸の認可を受けた航空機の最大の離陸重量であり、航空機の型式ごとに最大離陸重量は定められている。
- 15) 1952年ローマ条約第11条2項「The liability in respect of loss of life or personal injury shall not exceed 500,000 francs per person killed or injured.」
- 16) 1984年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)。
- 17) 第12条1項において「If the person who suffers damage proves that it was caused by a deliberate act or omission of the operator, or his servants or agents, done with intent to cause damage, the liability of the operator shall be unlimited;」として、責任制限を破るものは故意に限定している。この点が、1929年ワルソー条約から始まる契約責任条約と大きく異なる点である。
- 18) 1999年モントリオール条約は、人身損害に対する責任制限を廃止することによって、これまで多くの裁判所において争われてきた「故意に相当する過失」の問題に終止符を打つこととなった。
- 19) 単に損害の発生のおそれを認識しただけではならず、その損害発生の蓋然性が高い (probably) ことを認識し、その結果の発生を認容して、あえて無謀な行為を行うことが故意に相当する過失の概念である。
- 20) 不法妨害損害条約第23条4項の規定であり、故意に相当する過失は“and”で結ばれたrecklesslyとwith the knowledge以下の双方を満たさなくてはならないとする一体説に立脚している。

- 21) 日本空法学会「空法」第22・23合併号100頁。
- 22) 米国の判例として代表的なものは、Eastern Airlines v. Floyd, 449 U.S.530 (1991) がある。旅客機のエンジンすべてが停止し墜落しそうになった際に恐怖を感じたフロイド氏が賠償請求した事件であり、身体の傷害を伴わない恐怖のような純粋な精神的損害は条約の文言上補償の対象とはならないと判示された。1999年モントリオール条約も「death or bodily injury of a passenger」の文言を維持しているが、先進国の判例において排除されると解されているものは純粋な精神的損害のみである。
- 23) 1952年ローマ条約第2条は「The liability for compensation by Article 1 of this Convention shall attach to the operator of the aircraft.」として、第5条において「Any person who would otherwise be liable under the provisions of this Convention shall not be liable if the damage is the direct consequence of armed conflict or civil disturbance, or if such person has been deprived of the use of the aircraft by act of public authority.」とすることにより、運航者が免責を主張できる対象を、武力紛争・内乱・当局の行為に限定することにより、一般的な不可抗力の抗弁を封じている。これにより運航者は地上第三者損害に対して厳格責任を課されたこととなる。
- 24) 1952年ローマ条約第2条3項において「The registered owner of the aircraft shall be presumed to be the operator and shall be liable as such unless, (中略) he proves that some other person was the operator」との、みなし規定を設けている。ただし、航空機の所有者の反証によって覆ることから、みなし規定 (presume) ではなく、推定規定 (deem) と解すべきである。長尾正勝、「ローマ条約：改正議定書対照訳文」、日本空法学会「空法」第22・23合併号97頁も「運航者と推定され」と訳出している。
- 25) 「any action for compensation for damage to a third party due to an act of unlawful interference, (中略) can only be brought against the operator」とし、地上第三者損害の補償請求の相手方を運航者に限定している。
- 26) 不法妨害損害条約第36条1項により、損害発生日から2年間の経過により補償請求の権利が消滅する除斥期間を定めている。
- 27) 不法妨害損害条約第26条1項および2項により運航者の求償権を認めている。
- 28) 1952年ローマ条約第20条1項「Action under the provisions of this Convention may be brought only before the courts of the Contracting State where the damage occurred.」として損害発生国のみを裁判管轄を認めている。ただし、同条後段で原告・被告双方の合意によるならば他の締約国における訴訟手続きの遂行も認めている。
- 29) 1952年条約第23条1項「This Convention applies to damage contemplated in Article 1 caused in the territory of a Contracting State by an aircraft registered in the territory of another Contracting State.」
- 30) 不法妨害損害条約第2条1項「This Convention applies to damage to third parties which occurs in the territory of a State Party caused by an aircraft in flight on an international flight.」
- 31) 1970年ハーグ条約「Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Signed at The

Hague on 16 December 1970」は1971年10月に発効し、現在批准国数は185ヶ国に達している。また、1971年モントリオール条約「Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal on 23 September 1971」は1973年1月に発効し、現在批准国数は188ヶ国に達している。

参照条約

1. 不法行為責任条約

- (1) Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface in 1952.
<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/rome1952.pdf>
- (2) Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface signed at Rome in 1952.
<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1978.pdf>
- (3) Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Party.
https://www.icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_42_en.pdf
- (4) Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference involving Aircraft.
https://www.icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_43_en.pdf

2. 契約責任条約

- (1) Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Transportation by Air signed at Warsaw on 12 October 1929
<https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/portrait.pdf>
- (2) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929.
<https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.hague.protocol.1955/portrait.pdf>
- (3) Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, adopted at Montreal in 1999.
<https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/portrait.pdf>

参考文献

坂本昭雄・三好晉、「新国際航空法」、1999年、有信堂

(こばやし・たかゆき 外国語学部教授)