

故意に相当すると認められる過失の意義

浅野裕司

はじめに

故意または故意に相当する過失は、英米法において *willful misconduct* の概念で示され、大陸法系諸国では、*faute lourde*（重過失）と解されてきた。しかし、条約の適用上は、故意に相当する過失とは、*faute inexcusable*（宥恕すべからざる過失）を意味すると解し、フランス等は、これを *faute délibérée*（意識的な過失）を謂うと定義的解釈をしている。ワルソー条約第二五条は、航空運送人は損害が故意（*dol*）により生じた場合、または訴えが係属する裁判所の属する国の法律によれば故意に相当すると認められる過失により生じた場合は、運送人の責任を排除し、または制限するワルソー条約の規定を援用する権利を有しない、としている。 *gross negligence*（重過失）であれば、限度額のない責任を負わなければならない、とするのか、条約の解釈上も「故意に相当すると認められる過失」につき、英米法と大陸法とで統一を図り得ないところがある。わが国の最高裁は、昭和五一年三月一九日、条約第二五条で謂

う「訴が係属する裁判所の属する国の法律によれば故意に相当すると認められる過失」とは、わが国の法律上「重大な過失」を意味するものと解すべきであると判示した。

一九七八年ムルマンスクにおける大韓航空機事件、一九八三年樺太における大韓航空機墜撃事件は、それぞれ故意あるいは重大な過失があつたとして損害賠償請求訴訟がなされている。そこで、故意に相当すると認められる過失、故意あるいは重大な過失を中心に、その意義につき若干の指摘を試み、大方の御批判、御叱正を仰ぐことにしたい。

一 条約と故意に相当する過失の解釈

ワルソー条約の主たる目的は、一九二〇年代の航空事業の揺籃期において、過度の賠償請求から国際航空運送人を保護することにあつた。航空運送人の債務不履行または不法行為によつて生じた旅客の死傷に対する全損害額は、本来運送人によつて賠償されるべきであるが、ワルソー条約の有限責任制度は、その賠償額を一定限度に軽減し、事実上運送人に大きな特典を与えている。しかし、運送人側に特に非難すべき事由のある場合においても運送人を保護するのは、衡平の観念に反するので、この様な場合は、運送人の責任軽減の特典は剝奪される。ワルソー条約に定められた責任軽減規定（二二条）の援用が禁止されるのは、航空運送証券の不発行または記載事項不備の場合（三条二項、四条四項、九条）及び航空運送人またはその使用人の故意、重過失の場合（二五条）である。なかでも第二五条一項は「故意または訴えが係属する裁判所の属する国の法律により生ずる故意に相当すると認められる過失により損害が生じた場合」に、運送人は条約の責任軽減規定を援用し得ない旨規定している。わが国の学説では、「故意」(dol)

とは、単なる損害発生認識ではならず、損害を加える意図をもって加害行為を為す事と解されている⁽¹⁾。この様な場合であれば、既に運送人保護の必要はない。二五条一項に「故意に相当すると認められる過失 (d'une faute quasi considérée comme équivalent au dol)」の文言が用いられた理由は、英米法にはこれに相当する術語が存しない為であり、その調和策として、何が故意に相当する過失であるかの判断が「訴えが係属する裁判所の属する国の法律」(lex fori)たる法廷地法に委譲された。この様に、第二五条の規定は英米法との妥協の産物と言われる⁽²⁾。それにも拘らず、第二五条の規定方法は、法体系及び法制度を異にする諸国間に法解釈の矛盾、抵触を発生せしめ、統一法の目的を阻害する欠陥として、批判の対象とされてきた⁽³⁾。即ち、「故意に相当する過失」(faute équivalent au dol)とは、わが国、ドイツ・フランス等、大陸法系の諸国では、重過失 (grobe Fahrlässigkeit; faute lourde) の事である⁽⁴⁾。しかし、大陸法系諸国における重過失の内容は、国によって若干異なり、その概念は必ずしも明確でない。また、英米法系における willful misconduct の概念が「故意」及び「故意に相当する過失」に最も近いと解されているが、willful misconduct には無謀な過失も含まれるため、大陸法系に謂う重過失の全てがこれに含まれるわけではない⁽⁵⁾。この様に、大陸法系と英米法系とは故意に相当する過失の解釈が異なり、しかも条約二八条は、責任に関する訴え (action responsabilité) をどうに提起するかの選択権を原告に与えた為に、訴えの提起される国によって異なった結果も生じ得るのである。第二二条に定められた限度額以上の損害賠償を得るためには、運送人の故意、重過失は、損害を蒙った原告によって立証されなければならない。実際に原告側は第二二条の適用を免れようとする傾向がある。従って、不明確且つ結果を評されるワルソー条約第二五条の故意、重過失を争点とする判例が各国において数多く示

されている。まず、大陸法系に属するベルギーの裁判所は、*faute lourde* の觀念は *dol* に類似するが、完全には一致せず、害意 (*intention de nuire*) の証明されない *dol* または害意の存在しない *dol* と解し、更に *faute lourde* は限定された範囲内に狭く解釈されるべきであるとす。⁽⁶⁾ フランスの判例には、*faute lourde* とは具体的な過失でも、業務上の過失でも刑事犯罪 (*infraction pénale*) でもなく、それは専ら無能であり、極端な無頓着であり、換言すれば、意識的無謀のような無関心、拙劣、無分別であるとするものがある。⁽⁷⁾ また、一九五五年一月三〇日のデクレ (民間航空法典) を改正する一九五七年三月二日の法律は、条約第二五条の故意に相当すると認められる過失とは、結果を認識してなされた宥恕すべからざる過失 (*la faute inexcusable*) を謂い、宥恕すべからざる過失とは、損害発生の蓋然性を認識しながらも、正当な事由なくして軽率にこれを看過することを謂うと定義した (改正民間航空法典一一八条一項)。即ち、許すべからざる過失とは、損害の発生の可能性を認識し、且つ正当の理由のないにも拘らず、それを無謀に認容する故意的過失にあるとし、これは通常、民事法という重過失よりは、極めて限定的な内容のもので、刑事法でいう「認識ある過失」に近いものであるといえる。条約上の故意または故意に相当するものと認められる過失とは、フランスにおいては、疑いもなく *faute lourde* を意味するが、*faute lourde* の基準は漠然としていると云われる。⁽⁸⁾ 比較法の研究が進展するに従って、フランスで訴訟をする航空運送人は、*faute lourde* の概念の存在しない国、とりわけ *common law* に従っている国で訴訟をなし得た運送人に比して、不利益を蒙ることが明らかになった。その結果、実際に損害を蒙ったのはフランスの運送人であると云われている。⁽⁹⁾ 因に、わが国の最高裁は、物品運送に關してではあるが、大陸法系の立場を採って条約第二五条の解釈を示し、故意に相当すると認められる過失とは、わが

国の法律上「重大な過失」を意味するとわが国の多数説に従い、航空機による貨物の運送が船舶による運送に類似する点を理由に、条約第二五条は商法第五八一条を準用する商法第七六六条、国際海上物品運送法第二〇条第二項と同趣旨と解した。¹⁰次に、何が *willful misconduct* を構成するかが争点となった英米法系の判例を概観する。第二五条に関するイギリスの最初の判例は、*willful misconduct* が成立するには、操縦士が故意に違法行為を為しただけでなく、それを為す場合に、それが違法行為であるとの認識、即ち *misconduct* を犯しているとの認識を有したことを要するとしている。¹¹他方アメリカの判例では、何が *willful* 即ち *misconduct* を構成するかについては議論の余地がなく、その行為に基づいた損害に関する蓋然性の認識、及びその行為から発生すべき結果の無視が存在しなければならず、この要件は従来の判例¹²とも合致するとしたものがある。¹³英米では、運送人の故意または故意に相当する過失が認められるのは極めて稀であり、責任軽減規定が適用された場合は、所得水準との関係では殆ど最大限の補償が与えられている。¹⁴各国の判例を比較検討すると、基本的に、運送人の故意、重過失は全く例外的であり、それらを容易に認めまいとする傾向を指摘できる。しかし、特に故意に相当する過失の基準が、法体系の相違から法解釈上の難問題を生ぜしめる結果となり、条約の趣旨が阻害されていた為に、一九五五年のハーグ議定書第二五条は、重過失を「無謀に且つ損害が生じる虞れがあることを認識して為された……作為または不作為」と具体的に明定した。これは大陸法系と英米法系の調和というよりも、寧ろ多くの判例に示された *willful misconduct* の觀念に接近したと云えるであろう。フランスの一九五七年法の様に「故意に相当すると認められる過失」を限定的に解するならともかく、それを単に重過失と同義語であるとするならば、一般的に、大陸法系国の方が英米法系国より第二五条を広く適用する結果となる。

フランスにおいては、ハーグ議定書第二五条を *faute inexcusable* (有恕すべからざる過失) と謂われるものを定めたと評価する見解もある⁽¹⁶⁾。ハーグ議定書第二五条の「無謀に」(*recklessly*) とは、最も不注意な人間が行動する場合に有するであろう人間としての最小の注意すらも欠くことであるとされるが、これを条文の解釈上独立して読むのか、または「損害の生ずる虞れがあることを認識して」と合体して読むかが論争点となっている。それを独立して読めば、各々が作為または不作為の悪性を表わす要件となるが、合体して解釈すれば「損害の生ずる虞れがあることを認識して」は、「無謀に」の心素、即ち心理的な要素となり、通説は合体説を採っている。一方、「損害の生ずる虞れがあることを認識して」という条文に解釈上認識すべきであったことを含めるか否かという論争がある。それを含めれば、責任限度額を援用できない場合は広められ、含めれば狭くなる。この論争は、ハーグにおける議定書の採択会議において既に決着が為されており、認識すべきことは含めない事とされている⁽¹⁷⁾。しかし、その後採択された一九七一年のグアテマラ議定書⁽¹⁸⁾においては、過失責任の原理が根本的に改められ、運送人に故意がある場合は責任限度額を採用しえない旨の規定(ハーグ議定書二五条、二五条A)が迅速な賠償を可能ならしめるため、削除されている点に注目しなければならぬ⁽¹⁹⁾。このグアテマラ議定書は、一九二九年ワルソー条約における運送人の責任に関する原則を基本的に修正するものであり、運送人の絶対責任 (*absolute liability*)、責任限度額の引き上げ及びその絶対性 (*higher and unbreakable limit of liability*)、裁判管轄の拡大 (*enlargement of competent jurisdiction*)、運送証券の簡易化 (*simplification of transportation document*)、和解の促進 (*inducement of settlement*) 等が骨子となっている。即ち、運送人の無過失責任を取り決めており、これはワルソー条約及びハーグ議定書の運送人の責任の根本を代

えたものと云える。責任額については、乗客一人について人身事故の場合一五〇万金フラン（最高限度額一〇万ドル）、手荷物の損害・延着について二万五千フラン、延着の場合は、過失推定の下で六万二千五百フランとなっており、この限度は事故原因の如何を問わず厳守され、特約によりこれより高額の賠償を取り決めることはできない。但し、訴訟費用（弁護士費用なども含め）はこの限度額の枠外とされ、運送人に支払わせることができる。なお、運送人が予め裁判所の裁定額以上の賠償金額を提示している場合には、この訴訟費用はとれない。これは妥当な金額で当事者間に和解が行われることを促進する効果を狙ったものとされ和解促進条項（settlement inducement clause）と呼ばれている。人身損害の場合の一五〇万フランの限度額は、貨幣価値の下落を想定し、五年ごとに限度額を八万五千フランずつ引き上げられる。こうした如何なる状況下にあつても破り得ない（unbreakable）有限責任主義の採用は、一方において、それにより将来の額の予想が可能になり航空運送企業の健全経営化に役立ち得るが、他方、国民の生活水準が相対的に高く、それに連動して損害の補償ないし賠償水準も高額である国にあつては、こうした責任限度額が相対的に低額に設定される場合、利用者の利益を充分に保護し得ない事態も発生する。その結果、国内事情により議定書の批准を見合わせざるを得なくなる国が出るのを考慮し、何れの国も破り得ない責任限度額を補完する国定的補償補完制度⁽²⁰⁾を設け運用し得る旨の明文をおいている。米国の場合、このグアテマラ議定書を批准し、補償の不足分は、乗客から二ドルを強制的に徴収し、最高二〇万ドル迄の補償を前記の賠償限度額に上乘せるといふ構想が考慮された。この議定書の発効要件は、三〇の批准書の寄託に加え、批准五カ国の航空企業の一九七〇年のICAOの統計による旅客キロで表わされた総国際定期航空運送量が四〇パーセント以上となることを要件としている。そし

てこの議定書は、米国の立場とそれ以外の国の立場との調整を目的に作成され、基本的には米国の批准なくしては発効しない仕組みにもなっている。米国はこの議定書が定める旅客及び手荷物の運送についての変更を受け入れ得るとの意向を示しているが、未だ批准されておらず未発効となっている。一九六一年グアダハラ条約（「契約運送人以外の者により行われる国際航空運送についてのある規則の統一のためワルソー条約を補足する条約」The 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）は、ワルソー・システムが適用する国際航空運送における旅客または荷送人と運送契約を締結する者を実際に運送を行う者とが異なる場合の責任関係を律するためのワルソー・システムを補完する条約である。この条約は、旅客や荷主を直接運送契約を締結する契約運送人（contracting carrier）と旅客や貨物の運送を実際に行う実際運送人（actual carrier）と名付けて、一方において、この両者に実質的な連帯責任を課すると共に、他方においてこの両者にワルソー・システムが定める有限責任の原則の保護を与えている。⁽²²⁾この条約は、一九六四年五月一日に発効しているがわが国は未加入である。前述のグアテマラ議定書は、旅客及び手荷物についてのみワルソー条約を改正したのに留まったため、条約の重要な原則について、貨物との間に若干の問題点が出てきた。そこで、一九七五年九月、ICAOが主催する外交会議である第九回国際航空法会議（International Conference of Air Law）が開催された機会に、会議の当初の目的を発展させ、ノルウェー代表の要請により、これ迄の条約上の運送人の責任限度額に使用している金フランの継続的使用についても検討された。そして、検討の結果、ワルソー条約及びその関連改正議定書が定める運送人の責任限度額の表示通貨単位をポア

ンカレ・金フランから国際通貨基金 (International Monetary Fund) が特別引出権 (Special Drawing Right) に置替えるべきであるとの提案を採用する事となった。これにより既存の条約及び議定書の表示単位を、すべて金フランから SDR に変更する事となった。⁽²³⁾ また前述のグアテマラ議定書が定める貨物条項との会議が新たに採用する貨物条項との間に発生し得る抵触問題を解決すべしとの提案も検討した。同会議では、貨物に関する条約を改正する議定書をモントリオール第四議定書 (Montreal Protocol No. 4) とし、⁽²⁴⁾ 限度額の表示単位を改正する議定書を、⁽²⁵⁾ それぞれ、ワルソー条約に対するものをモントリオール第一追加議定書 (Montreal Additional Protocol No. 2)、⁽²⁶⁾ グアテマラ議定書に対するものをモントリオール第三追加議定書 (Montreal Additional Protocol No. 3) として採択する事になった。これらがモントリオール議定書と云われている。⁽²⁸⁾ 一九六六年モントリオール協定 (Montreal Agreement) は、米国を出発地、到着地または予定寄航地とする国際旅客運送について、一九二九年ワルソー条約及び一九五五年ハーグ議定書と異なり、民事責任の基本原則として、抗弁の制限された嚴格責任の原則を採用することになる。そして運送人の責任限度額は、訴訟費用も含めて七万五千ドル、または訴訟費用を除いて五万八千ドルに引き上げられることになる。この協定は更に、旅客切符上に、より明確でより理解されやすい形式で、責任限度額を表示すべき事を要求している。同協定は、国際航空運送における運送人の民事責任を強化する目的で作成された関係運送人間の私的合意である。企業間協定と云われるこの協定は、政府間協定ではなく、国際法としての効力を有していない。けれども、この協定は、米国の民間航空当局である民間航空委員会に提出され且つ承認を得ることを要件として意味において、また米国以外の運送人の多くは、多かれ少なかれ自国の行政機関に直接・間接に所有若しくは支配

されて居り、この様な運送人のなす合意は、自国の行政機関の意向を反映した準公的な合意となる意味において、更に、自国の法律が要求することきは、この合意は、自国の關係行政機関に提出され、承認を得なければならぬという意味において、単なる契約上の強制力以上のものを有している。この協定が、事実に、ワルソー条約の限定的な改正となっている点は、留意されなければならない。⁽²⁹⁾

一九七八年のムルマンスクにおける大韓航空事件では、韓国航空事故調査委員会は、「方向測定器の故障と乗員の勤務怠慢が複合的に作用して起った」と指摘した。同事件で死亡した日本人遺族達は大韓航空を相手どり一億八千万円の損害賠償を求め、東京地裁に提訴したが、同裁判では遺族原告側は、大韓航空の重過失を立証しなければならず、旧ソ連領内で起きた事故の原因立証の難しさが問題となった。同事件でフランス人乗客がフランスの裁判所に大韓航空機が急降下した際、耳を痛めた事につき、一九七九年に一〇万フランの支払いを求め提訴したが「国境侵犯に最も厳しい国に、壊れた計器を付けて飛行すること自体、重い過失」と判断し、支払いを命じている。一九八三年の樺太海馬島付近上空で起きた旧ソ連空軍機による大韓航空機撃墜事件では、昭和五九年一二月に「事故は大韓航空機のコース逸脱が原因で、故意あるいは重大な過失があった」として、大韓航空を相手どり、総額九億一千四百万円の損害賠償請求訴訟を六遺族が東京地裁に起している。ICAO事故調査報告は、(1)機首方位を南西二四六度に固定する方法で飛行し、そのまま慣性航法装置(INS)に切り換えなかった、(2)出発地のアンカレッジでINSに現在地点を入力する際、三台のうちの一機に経度を東に一〇度間違えた、という二説を有力としている。そして「全運航乗務員のかんりの不注意が前提」という但書が付け加えられている。航空関係者からは、両説とも実際に操縦すると、無

理があり過ぎる、という批判が多く、コース逸脱については依然として疑問が残ってはいるが、大韓航空には、大きくコースを逸脱し、旧ソ連領を侵犯していたという「故意に相当する過失」ないし「重過失」があると云える。³⁰⁾ 航空運送人は、損害賠償責任を一定限度、即ち、ワルソー条約第二二条一項により一二万五千フランに制限することができるが、同条約第二五条により、損害が運送人またはその使用人の故意または法廷地の法律によって故意に相当すると認められる過失によって惹起された場合には、運送人は責任制限を主張できず、無限責任を負わなければならない。³¹⁾ 一九九三年四月、花巻空港で起きたDC-9-41型機の着陸に失敗、炎上した事故につき、運輸省航空事項調査委員会は、事故機が強い横風の中での着陸に必要な速度を出さなまま着陸態勢に入ったため、失速したことを指摘している。原因究明では、事故機が旧式飛行記録装置しか積んでいなかったことが大きな障害になった。しかし、「横風への警戒が甘かったための操縦ミス」と委員会はみている。同事故では、副操縦士が、同社の運航規定で定められた横風制限や経験年数の制限に違反して操縦していたことが分かり、同社は運輸省から業務改善勧告を受けた。これらは、「重大なる過失」に当ることになろう。ジャンボジェット旅客機の御巢鷹の尾根、墜落事故にみられた修理ミス、その後の整備上の過失も、今後、「重大なる過失」か「故意に相当する過失」として認められる過失か論争を深める必要がある。

- (1) 小町谷操三「空中運送法論〔増補〕」134頁。
- (2) 小町谷前掲書135頁、ワルソー条約二五条の制定経過の詳細は高田桂一「航空運送人の責任に関する一考察」法政研究 二六卷二号二二六頁以下参照。
- (3) 拙稿「航空運送人の民事責任」大東法學創刊号一七頁。
- (4) Abraham, H. J., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Z. H. R. Bd. 117, S. 166. 小町谷前掲書135頁参照。
- (5) Shawcross & Beaumont, *On Air Law*, 2nd. ed., 1951, p. 245.
- (6) Trib. civ. Bruxelles, 6 mai 1950, R. F. D. A., 1950, 411. 重過失となせよく狭く解せらるることの結果同頁。小町谷前掲書 135頁。高田總論書132頁。
- (7) Trib. civ. Seince, 24avri. 1952, R. F. D. A., 1952, 199.
- (8) 拙稿「民間航空法論」449頁参照。
- (9) Rodière, R. *Droit des transports terrestres et aériens*, 1973, p. 254.
- (10) 最判昭五1・三・19判陸入〇七号三頁。
- (11) Horabin v. British Overseas Airways Corp., [1952] 2A11E. R. 1016.
- (12) *American Airlines v. Ulen*, 1949 87 U. S. APP. D. C. 307, 186F. 2d 529; *Pekelis v. Transcontinental & Western Air, Inc.*, 20Cir., 1951, 187F. 2d122; *Goespp v. American Overseas Airlines*, 1952, 281 App. Div. 105, 117N. Y. S. 2d 276.
- (13) *Gray v. American Airlines*, D. C. S. D. N. Y. 1950, 95F. Supp. 756.
- (14) 生田典久「航空機事故で死傷した旅客に対する賠償責任」シユリスト三三四九号五三頁。
- (15) Rodière, R., *op. cit.*, p.255. 但し有怨すべからざる過失は「Comm. 22 Avri. 1969, R. F. D. A., 1969, 397」に於ては認められなかつた。
- (16) *Hague Minutes*, 16th Meeting, p. 195.
- (17) *Hague Minutes*, 17th Meeting, p. 205-206.

- (18) G. F. FitzGerald, *The Guatemala City Protocol to Amend the Warsaw Convention*, 9 *Can. Yll.* (1971), 217; R. Maniewicz, *Warsaw Convention: the 1971 Protocol of Guatemala City*, 20 *Am. J. Comp. L.* (1972), 335. 矢沢淳「マテプラ議定書について」空法第一六号(1973)。
- (19) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12th October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28th September 1955 (「一九五五年九月二八日にハーグで作成された議定書により改正された一九二九年十月二日にワルソーで署名された国際航空運送に関する規則の統一に関する条約を改正する議定書」(一九七一年グアテマラ議定書 *Guatemala Protocol*, 1971)') *Final Act of the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Guatemala City in February-March 1971*. Shawcross and Beaumont, *Air Law* (4 Ed., 1979).
- (20) 山本善明「米国における国内補助措置について」空法第一八・一九合併号(1976) 及び空法第二〇・二一合併号(1978)。
- (21) 池田文雄「航空事故と賠償」法学教室 No 20', 一二二頁。
- (22) *Final Act of the International Conference on Private Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation O. Reise*, *Le projet de la Commission juridique de L'IOACI* (Tokyo 1957) sur l'affrètement, la location et la banalisation des aéronefs dans le transport international, RFDA (1959), 1; 独文 11 ZLR 1 (1958); E. Georgiades, *Quelques réflexions sur le projet de Tokyo*, RFDA (1959) 113; M. Pourcelet, *Transporteur contractuel et transporteur de fait dans la Convention de Guadalajara* (18 septembre 1961), 4 *McGill Law Journal* (1963), 317; R. H. Maniewicz, *Charter and Interchange of Aircraft and the Warsaw Convention*, 10 *Interhat. & Comp. L. Q.* (1961) 707 矢沢淳「備機等の場合の国際航空運送人の責任——ICAT 第一一回法律委員会の東京条約について——」空法三号'〇・リゼ「一九六一年九月一八日のグアダハラ備機条約について」空法七号、菅原菊志「航空運送人の責任——航空機のチャーターなどに関する国際条約の研究——」法学志林五五卷三号、菅原菊志「いわゆるグアダハラ条約について」空法第一八・一九合併号、及び、池田文雄「エア・チャーターについて」現代私法の諸問題・下(勝本正晃先生還暦記念)。

- (23) 坂本昭雄「現代航空法」一三〇頁、Final Act of the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montreal in September 1975 (Doc. 9144).
- (24) 一九五五年九月二八日にハーグで作成された議定書により改正された一九二九年一月二二日にワルソーで署名された国際航空運送に関する規則の統一に関する条約を改正するモントリオール第四議定書 (Montreal Protocol No. 4 to Amend the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12th October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28th September 1955. 以下、*通称*「一九七五年モントリオール第四議定書」(Montreal Protocol No. 4, 1975) と称せらる。
- (25) 一九二九年一月二二日にワルソーで署名された国際航空運送に関する規則の統一に関する条約を改正する第一追加議定書 (Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12th October 1929. 以下、*通称*「一九七五年モントリオール第一追加議定書」(Montreal Additional Protocol No. 1, 1975) と称せらる。
- (26) 一九五五年九月二八日にハーグで作成された議定書により改正された一九二九年一月二二日にワルソーで署名された国際航空運送に関する規則の統一に関する条約を改正する第三追加議定書 (Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of the Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12th October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28th September 1955. 以下、*通称*「一九七五年モントリオール第二追加議定書」(Montreal Additional Protocol No. 2, 1975) と称せらる。
- (27) 一九五五年九月二八日にハーグで作成された議定書及び一九七一年三月八日にグアテマラ・シティで作成された議定書により改正された一九二九年一月二二日にワルソーで署名された国際航空運送に関する規則の統一に関する条約を改正する第三追加議定書 (Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12th October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28th September 1955 and at Guatemala City on 8th March 1971. 以下、*通称*「一九七五年モントリオール

ル第三追加議定書 (Montreal Additional Protocol No. 3, 1975) 275頁以下。

- (8) Gerald F. FitzGerald, *The Warsaw Convention as Amended by the Montreal Conference on International Air Law* (1975), 1 *Annals of Air and Space Law* 49-61; Shawcross and Beaumont, 4th Ed., (1977); Nicolas M. Matte, *International Air Transport*, XII *International Encyclopedia of Comparative Law*, Chapt. 6 (1980); Nicolas M. Matte, *Treatise on Air Aeronautical Law* (1981); René H. Mnkiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carrier* (1981); *International Conference on Air Law* (Montreal, 1975) Volume I-Minutes (Doc 9154-LG\174-1) and Volume II-Documents (Doc 9154-LG\174-2).
- (9) Lowenfeld and Mendelsohn, *the United States and Warsaw Convention*, 80 *Harv. L. R.* (1967), 497; G. F. FitzGerald, *Liability Rules in the International Carriage of Passengers by Air and the Notice of Denunciation of the Warsaw Convention by the United States of America*, 4 *Can. YIL* (1966), 194. 日航の国際線のうち「アメリカを発着なご」は寄航地とする運送では、航空会社レベルの取り決めであるモントリオール協定(補償限度七万五千ドル)が適用される。この協定は、米国の国内事情による経緯が反映している。即ち、ハーグ改正議定書の六百万円という限度額について、高所得、高賃金の米国では不満があり、ワルソー条約に反対の世論の圧力から、一九六五年一月一日に米国はワルソー条約の廃棄通告を行なった。ところが、世界的に空運市場を押さえている米国にワルソー条約から離脱されると条約体制は一挙にくずれれることは明白であり、どうしても、米国をつなぎ留めなければならない事情があった。この至上命令から一九六六年五月四日に、国際航空運送境界(IATA)は、モントリオールで航空運送企業間協定(モントリオール協定)を結び、米国内の一点点を発着地あるいは寄航地とする運送について、責任限度額を七万五千ドルとし、運送人の責任を無過失とすることを取り決めた。この様な背景の後、ともかく米国がワルソー条約の廃棄通告を発効する二日前の五月二三日に条約の廃棄通告を撤回した(モントリオール協定は米国をワルソー条約体制につき留めておく為の応急措置にすぎず、色々な問題を改正する「グアテマサ議定書」が署名された。池田文雄「航空事故と賠償」法学教室一九八二・五No 20。浅野・野口「空法」八九頁以下参照)。以上の様な事情で成立したIATA企業間協定に、国際線を運航する日本航空は、成立当初か

ら参加しているため、同協定の適用がある。前述した様に、最も金額の高いモントリオール協定は、元来、旅程に米策に米国が含まれている（出発、到着、あるいは経由地として）乗客に対して適用されていたが、現在では、ヨーロッパ諸国のほとんどの航空会社がモントリオール協定の限度額を全路線の乗客に適用するようになってきている。また、英国航空、日本航空は、世界に先がけて昭和五六年夏期より国際線の限度額を一〇万SDR（IMF特別引き出し権、約二千六百六〇万円）と、更に、引き上げている。こうして補償限度は、世界的に上昇しているが、第三世界の旅行等では、ハーグ改正議定書の六百万円に押え込まれる可能性は依然として残っている。

- (30) 城戸正彦「大韓航空機事件と国際法上の問題点」ジュリスト一九八三、一一、一五、一二頁以下。栗林忠男「大韓航空機撃墜事件」法学教室No三九。

William J. Hughes, *Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force*, JALC vol. 45, No. 3.

池田文雄「民間航空機の安全確保とICAOの役割」ジュリスト一九八三、一一、一五、一八頁。

落合誠一「国際的航空事故の補償システムと大韓航空機事故」ジュリスト一九八三、一一、一五、一二頁以下。

- Mankiewicz, *Hague Protocol to Amend the Warsaw Convention*, *The American Journal of Comparative Law*, 1956, p. 90.

池田文雄「航空事故と賠償」法学教室No20、一二三頁。

Lowenfeld and Mendelsohn, *The United States and the Warsaw Convention*, *Harvard Law Review* 1967, P. 497. 池田文雄「国際航空運送条約における責任制限の研究(1)(2)」国際法外交雑誌六六卷三号一頁、四号三三頁、藤田勝利「国際航空事故における旅客補償制度の一考察、(一)～(三)」法学雑誌一七卷一号一頁、二号五三頁、四号九〇頁。

- (31) 大韓航空機事故による損害賠償請求訴訟について外国とわが国におけるしげを訴訟提起を認めた事例（東京地裁昭和六二年六月二三日、中間判決）がある（判例タイムズ六三三九号二五三頁）。事業の概要は、原告（二五名）は、本件事故は、機長、副操縦士、航空機関士の航路逸脱という故意または重過失によるものであるとし大韓航空を相手どり、米国、カナダの各裁判所において損害賠償請求訴訟を提起した。同時に、原告らは、これら外国での裁判が却下される場合にそなえて、

東京地裁においても大韓航空を相手に総額一八億円余の損害賠償請求訴訟を起こした。被告の大韓航空は、本案前の主張として訴えの却下を求めた。即ち、ワルソー条約第二八条一項文言、趣旨に照らすと、これら四カ所のいずれにおいても重疊的に裁判を提起できることを許容したのではなく、原告はいずれかひとつの裁判所を選択しなければならないものであるから、わが国は裁判権を有しないと主張した。判旨は、被告の本案前の主張には理由がない、とした。判決のなかで「……国際的な二重訴訟の場合に、一国においてなされた判決が当然に他国において、その効力を認められるか否かは、他国の外国判決の承認に関する規定に従うこととなるのであるが、右規定は各国によりその内容が異なり、一国においてなされた判決が当然に他国においてその効力について通用力を認められるものではないから、国際的な二重訴訟の場合にはこれを禁止すべき制度的な前提を欠くものといわなければならない……」としている。わが民訴法二二二一条は、同一国内において二重起訴は禁止されているが、国際訴訟となると違ってくる。国際的・二重訴訟の発生を阻止するような多国間の条約も存在しない。民訴法二二二一条の「裁判所」は、日本国の裁判所をさすとするのが判例である。（大阪地裁（中間）昭和四八年一〇月九日、判時七二八号七六頁参照）。

二 故意に相当する過失と懲罰的賠償責任

航空事故の原因が航空運送人及びその使用人の故意に相当する過失に基づくものであった場合、懲罰的責任の問題はどうなるか、考慮の余地がある。勿論、米国における問題であり、わが国で考慮されることは現状ではないと言える。

米国における懲罰的賠償 (punitive damages) は、加害者の行為が特に悪質であるとされる場合に、補償的賠償 (compensatory damages) に加えて課せられる賠償であり¹⁾、それが認められるためには、基本的に不法行為の各要件が充足されなければならない²⁾。従って、損害要件もその例外でないが、名目的賠償 (nominal damages) の場合にも認められている。更に、行為が故意または重過失に基づく場合に限られている。私見では、民事上の損害賠償責任の問題に関し、刑罰的要素を持ち込む理論には賛成できず、当を得ないと考える。これまで、わが国で同様な見解をされる学者も見受けられるが、理論構成に弱いものがある。

懲罰的賠償の目的は、主として違法行為の懲罰と抑止 (punish and deterrence) に求められる。懲罰的賠償を課すことにより、行為者に制裁を加え、加害者及びそれ以外の者が同様の不法行為を繰り返す事を予防しようとするところにある。これは、懲罰的賠償は刑罰が有する諸機能を含むが、効果において刑罰よりは劣る面が当然存在する。三倍賠償や陪審制を背景とした巨額の懲罰的賠償について、民刑不分離時代の遺物とみるべき面が強いから、いずれもわが国の公序に反すると解すべきであると大方から指摘されている³⁾。懲罰的賠償を導入する判決は、米国でもカリフォルニア州など一部の州にみられるだけで、マサチューセッツ、ルイジアナ、ネブラスカ、ワシントンの各州と、プエルトリコは否定的である。但し、訴訟大国の米国にとっては弁護士費用は多額である。特別な規定の存しない限り、裁判に勝訴しても、弁護士費用の償還を相手方に求めることはできないので、懲罰的賠償がその補償の役割を担うとする見方もある。しかし、コネチカット州は弁護士費用等訴訟遂行に要した費用の填補として、ミシガン、ニューハンプシャー州は、非財産的損害に対する賠償に限って、懲罰的賠償を補償的機能としての役割を果たしているに過ぎ

ない。一九七四年三月、パリ郊外で墜落し、三四六名の死亡者を出したトルコ航空DC-10型機の事故では、当該航空機を製造したメーカーと共に、エンジン製造者も被告側となり、航空会社と三者で損害賠償の分担方法について合意し、原告遺族側が懲罰的賠償の請求を放棄する事を条件として責任を争わずに原告と和解する事を、カリフォルニア連邦地方裁判所に申し出た。裁判所は、強力に和解の推進を図り、和解の早期成立の為に裁判所が損害賠償の基準につき準拠法を判定する事が有益であると考えて、この点につき判断を下した。一九七五年八月、多数の法は不統一な結果になるとし、一元的にカリフォルニア州の法を適用することが、同州に居住する被告の不法行為を制御すると同時に被告に過大な経済的負担が課される事を防ぎ、且つ、カリフォルニア州の厳格責任に基づく製造物責任の法理の下で統一的な損害賠償責任のルールをひくことになり、カリフォルニア州の統治的利益に適用との判断を下した。一九八七年のCivil Liability Reform Actは、懲罰的賠償については、従来、被告の悪意または無謀な行為による原告の権利侵害が証拠の優越により立証されることが求められていたが、本法により、明白且つ確信的な立証を求める事となった。懲罰的賠償は、結局のところ被害者が現実⁽⁴⁾に生じた損害を越える賠償を収めることを認めることにある。その填補的機能は、一般予防目的があり、違法行為に対する処罰として国家政策的目的もそこに存在すると考えられる。但し、懲罰すれば航空事故が無くなるという保証は、どこにも存在しない事を考慮すべきである。航空安全の確保は、航空行政の問題であって、単なる私人間の利害調整にことかりて民事罰をもって望むことに問題がある。

- (1) Owen, punitive damages in Products liability litigation, 74 Mich. L. Rev. 1265.
- (2) Vol. Drolshammer\Schärer, Die Verletzung des materiellen ordree public als Verweigerungsgrund bei der Vollstreckung eines US-amerikanischen (punitive damages-Urteils), SJZ. 1986. 314, Schütze, Die Anerkennung und Vollstreckbarerklärung US-amerikanische Schadensersatzurteile in Produkthaftungssachen in der Bundesrepublik deutsche (FS. für Nagel), S. 395, 酒井一「米国挑発的賠償判決の承認と執行に関する一考察」民商333533。
- (3) 藤田泰弘「涉外民事事件の義務と問題点」事由と正義二二卷一一号二二頁。小林秀之「国際取引紛争」一八五頁。
- (4) M., Franklin & R. Rabin, Tort Law and Alternatives, 4th ed. 1992; D. W. Barnes, & L. A. Stout, The Economic Analysis of Tort Law. 1992; E. J. Kionkea, Torts in a Nutshell, 2nd ed. 1992. J. A. Weir, Casebook on Tort 7th ed. 1992; A. N. Link, Evaluating Economic Damage 1992; Prosser & Keeton, On Torts, 4th ed. 1984; Birnbaum, Unmasking the Test for Design Defect: From Negligence [to Warranty] to Strict Liability to Negligence, 33. Van L. Rev. 593 (1980).

おわりに

これまで触れた様に、故意に相当すると認められる過失の意義については、各国によりその解釈が分れ、英米法系の国々では、大陸法の様な「故意」、「重過失」に相当する概念がないところから、ワルソー条約第二五条の責任制限阻却事由は、wilful misconduct or default equivalent to wilful misconductと理解されている。また、大陸法系に属

する国々では「重過失を意味すると理解されている。ワルソー条約による航空運送人の責任は、運送契約に基づく債務不履行責任と解されている。但し、運送人の使用人 (servants or agents) の責任 (条約第二五条 A) は、不法行為責任とも解されているから、両責任が競合していることにもなる。なお、債務不履行及び不法行為責任の条約上の法的効果を同一とされる (条約第二四条)。条約第二二条の責任の限度は、損害が生じさせる意図をもって (with intent to cause damage)、または無謀に (recklessly)、且つ、損害が生ずる虞れがあることを認識してなされた (with knowledge that damage would probably result) 運送人またはその使用人の作為または不作為から生じたことが証明されたときは適用されない (条約第二五条 A 第三項) とし、改正前条約では「損害が運送人の故意 (wilful misconduct) により生じたとき、または訴が係属する裁判所に属する国の法律によれば、故意に相当すると認められる過失 (default) により生じたとき」と規定していた (二五条一項) が、「故意に相当すると認められる過失」、即ち、重過失の解釈を大陸法と英米法との間で調整統一させるために、ハーグ議定書は「無謀に且つ損害が生ずる虞れがあることを認識してなされた」と明確に規定した。なお、運送人の使用人に対して、この条約の対象となる損害賠償請求の訴が提起された場合は、その使用人が自己の職務遂行中であつた (within their scope of his employment) 事を証明したときは、第二二条の責任の限度をその使用人が主張できる (条約第二五条の A 第一項) とした。わが国の判例は、故意に相当すると認められる過失は重過失であるとして大陸法系の立場を採っている (最高裁昭和五一年三月一九日判決) が、操縦者の運航規則違反行為については判断はされていない。これらの問題について *wilful misconduct* と関連して今後とも論及を試みていきたい。

故意に相当すると認められる過失の意義

恩師水島廣雄博士の日頃の御指導に心から感謝を申し上げ筆をおくことにする。