

航空事故と損害賠償

——航空運送人の民事責任原理の検討——

佐 伯 弘 治

I 航空の発達と航空事故

1. およそ航空の科学ほど、人類の活動に实际的に利用された科学は他に類例をみないといわれる。事実、今日の世界を論ずるに、航空機の存在と役割を無視して考えることはできない。政治も、経済も、文化も、航空機の発達によって国際的な連繫を深め、大洋や山岳はもはや人類の交通の障害でないばかりか、国々を境するものとしての地位をすら失わざるをえなくなった。しかも、なお航空技術の進歩はとどまるところを知らず、目下、世界の航空界が当面する問題は、近い将来に出現を予想される巨人機および超音速旅客機である。200名から1,000名の乗客を乗せる巨人機は、1969年から70年に、超音速旅客機は、イギリス、フランス製コンコードが71年頃、アメリカ製SSTが74年頃、国際航空路線に出現するといわれている。わが国の航空活動も、1952年の対日平和条約発効によって復活して以来、漸次発展を遂げ、近年、とみにめざましいものがある。国内では縦横に路線がはりめぐらされ、国際的にも、日本航空は、1967年3月、大西洋線に週2便を乗り入れ、東京——ニューヨーク——ロンドンを結ぶ世界一周線をBOAC（英国海外航空）について二番目に実現し、4月には、シベリアの上空を経由するモスクワ線の開設、9月には、東京——大阪——台北——マニラ、福岡——釜山、大阪——ソウルにそれぞれ就航させ、さらに、ニューヨーク——パリの直航、メキシコ乗り入れ、シドニー乗り入れ等々、国際線の拡充計画¹⁾は意欲的であり、わが国国際航空の世界におけるシエ

アも増加の一途をたどっている。そして1966年、世界航空輸送界に占めるわが国の地位は、その輸送実績において、かなり上位にランクされている²⁾。同年の航空関係国際収支における旅客運賃の収支は、従来2,000万ドル以上の赤字であったものが、210万ドルの赤字に改善されるに至った。このことは国益の上からすると、喜ぶべき現象であることはいうまでもない。しかし、一方、これにともなって存在する航空機事故の悲惨さも忘れてはならない。戦後、わが国の民間航空事故は、木星号三原山激突事故（昭和27年4月）、全日空機の下田沖墜落事故（昭和35年7月）、名古屋空港における衝突事故（昭和35年3月）等、大小とりまぜて二百数十件にも及んでいる。航空機事故の特徴は、他の交通機関の事故に比べて一瞬にして多数の人命と財産を失い、損害が膨大な事にある。近くは1966年のわが国において、民間航空機の事故による死者は、1年間で381名もの多きにのぼっ

1) 国際航空各社間の競争の激化により、日航をとりまく国際環境が、年々きびしさを増していることも否定できない。これに備えて運輸省は、不採算路線の開設計画停止や購入航空機の選定に当たっての経済性の重視等、日航に対して経営合理化を指導し、両者の間に最終的な意見調整が進められている（昭和43年2月23日、『朝日新聞』）。

2) 昭和41年におけるICAO加盟国111カ国の輸送実績は、これを有償トンキロで見ると274億5,000万トンキロで、これにはわが国の6億200万トンキロが含まれている。わが国のこの実績は第1位アメリカ、以下、イギリス、フランス、カナダ、オーストラリア、ドイツについて7位となる。また、111カ国の有償人キロの合計は2,280億人キロであり、これにはわが国の52億9,600万人キロが含まれている。これによるとわが国は、アメリカ、イギリス、カナダ、フランス、オーストラリアについて世界の第6位にランクされる実績をあげている（運輸省編、昭和42年度版『運輸白書』、p. 374）。

ている³⁾。その主なものは、2月、3月に発生した全日本空輸機、カナダ太平洋航空機および英国海外航空機の事故の他、11月の全日本空輸機の松山空港沖事故であり、いずれも今なお、いたましい記憶としてわれわれの脳裡を去らないものばかりである。このように集中的に航空機事故が起ったのであるから、当然、安全問題が論ぜられた。行政的には、安全性の確保および航空企業の適正な運営の確保のため、航空企業の再編成が強力に推進されることになり、技術的にも保安施設の整備、パイロットの再教育、空港整備等の諸施策が打出されている。とはいえ、今後、事故の起らないという確約は一つない。文明の発達、人類の生活向上に益するところも大きい、それにともなう害も決して小さくない。航空機の場合も、機械の性能が高まり、スピードは増すが、反面、いったん事故を生じた場合の被害の増大も考慮にいれなければならない。科学技術の粋をあつめたものとの鳴物入りでジェット機が世界の民間航空界に登場したのは1959年、それから1966年の中頃までに軍用ジェット機を除いて、合計160機のジェット機が事故を起し、2,354名の生命が奪われている。つまり、性能の向上は同時に

危険性の増大をはらむのである。だいたい航空機事故は、離着陸時に起るものが多く、全体の約7割がそれであるといわれ、構造の欠陥とか、機械の故障によるものは少ない。離着陸後に起ったものは、たいてい悪天候中であるか、悪天候と計器の故障が重なって事故を起している。また、晴雨にかかわらず、乱気流による事故もありうるはずである。いずれにしろ航空機の飛翔する限り、事故は起りうる。例え何億分の1の事故率であろうと、事故の存する限り、安全性の追求はなされなければならない。このようないい方に対しては、必ず、航空機は自動車よりも、汽車よりも安全だ、なぜなら事故による死亡率が低いとの反論がなされる。確かに昨今の自動車事故による死亡率は高い。しかし、そのほとんどは、いわゆる素人の無責任で無謀な運転によるものである。これに比して、貨客を速く安全に運ぶという契約にもとづいてなされる民間航空では、その乗務員は高度の職業技術者である。しかも、自動車と航空機では、その使用目的が全く異なる。条件の相違する両者を比較して確率を云々することは無意味であり、航空会社が宣伝に用いる距離当りの死亡率は安全性の証明にはならない⁴⁾。むしろ、航空機は本

3) 航 空 事 故

年	航空機の種類	発生件数	内 訳													
			航空機の損害程度				人員の負傷程度				原 因					
			大破	中破	小破	なし	死亡	重傷	軽傷	小計	操縦者の過失	整備の過失	機械の故障等	調査中	その他	
41・1・1	飛行機	16 (5)	9 (4)	3 (1)	4	0	381 (371)	9 (8)	0	390 (379)	8	0	1	5 (4)	2 (1)	
41・1・1	ヘリコプター	20	15	3	4	0	7	8	3	18	14	0	0	6	0	
41・12・31	滑空機	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
41・12・31	小計	36 (5)	24 (4)	6 (1)	8	0	338 (371)	17 (8)	3	408 (379)	22	0	1	12 (4)	2 (1)	

注 () 内は定期航空運送事業による事故。

資料 昭和42年度版『運輸白書』, p. 448.

- 4) Fred McClement, It doesn't matter where you sit, Hanson W. Baldwin. 1966. 航空専門家としてみとめられている著者が、豊富な資料を駆使して、飛行機がバス旅行よりも、汽車旅行よりも、あるいは個人の車で出かけるよりも安全であるという論拠はないといい、毎年アメリカの高速道路で、49,000人が死んでいるというような比較は誤りであると指摘する。そして、大型ジェット機や超音速ジェット機の競争は、安全航空ということが、正当の意味で解釈され、心配のない旅行ができるまで競争を止めることだと説いている。南波辰夫、ナツコ・シニア共訳『ジェット機はなぜ落ちるか——世界の航空事故と安全性——』、朝日新聞社。武谷三男編『安全性の考え方』、岩波書店、昭和41年、pp. 204-226. 現代の安全の問題の中では、いつも公共・公衆の立場と利潤の立場の二つが対立している。したがって、安全を考えるには、公共・公衆の立場に立つ人の意見が尊重されなければならないとあり、また、飛行機事故の死亡率をもって乗用車より安全だといいい方は確率についての概念の混乱で、これほどナンセンスな議論はないとしている。

来危険性をもつ乗物であるということの認識こそ肝要である。もっとも、本稿では航空機の安全問題について論ずるつもりはない。ただ、ここで注目すべきは、安全性の問題が、つねに利潤の立場からなる採算性と競合することであり、航空機の事故においても、これに対する措置は、従来、採算性にウェイトがおかれがちで、その結果、公衆に被害の皺寄せがなされてきたということである。

2. 短時日に発達した航空機は、もともと軍事用に開発されたもので、いわば、その副産物として民間の利用に供されたものである。したがって、未熟時代には、開発と企業の育成保護にのみ急で、これにともなう被害に対する施策は十分にかえりみられなかった。このことは、航空をめぐる法制の状態からもうかがい知れることである。第2次大戦後における航空の急速の進歩は、航空法制の著しい発達を招いたとはいうものの、航空の民間利用度の向上と大規模化時代を迎えて、果して十分といえるだろうか、問題は少なくないが、とりわけ、旅客の死傷に対する航空運送人の民事責任に考究すべき点があるように思われる⁵⁾。すなわち、航空事故を支配する過失責任主義の法原理は、航空運送企業の発達の中道において、その保護育成という観点からなる妥当性をみとめられてきたが、現今のように高度に発展した航空事情のもとでは、これをそのまま容認することに懐疑を覚えざるをえない。

人の生命の尊重というきわめて素朴な理念に立かえっての再考が必要のように思われる。わが国においては、一昨年⁴⁾の松山沖全日空YS11機事故がきっかけとなって、漸く、ハーグ議定

書（「1929年1月12日ワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する議定書」……昭和42年8月30日、条約11号、昭和42年11月8日発効）が批准され、補償額が、従来の300万円（125,000フラン）から600万円（25万フラン）にアップしたが、これでもまだまだ安すぎるという声が強い。事実、一昨年3月、富士山で墜落した英国海外航空（BOAC）機事故のアメリカ人遺族に対する補償は、シカゴの裁判所で示談が成立し、15人の遭難旅客につき1人当り85,000ドル（3,060万円）から633,251ドル（2億2,797万円）も支払われている。これに比して、同年2月の全日本空輸、ボーイング27機の羽田沖墜落事故に関する遺族補償は500万円。また、前記BOAC機の場合でも、日本人旅客については1人当り660万円となっている。同年11月の松山沖事故が、昭和42年8月8日、一律800万円でまとまったのは、前述のハーグ議定書批准によって、限度額の引上げが確定し、3ヵ月後の11月にその発効がみこされることによったものであり、わずか数ヵ月前の羽田沖事故の補償額500万円との差異がまことに微妙である。しかし、この補償についても不満があり、現に、羽田沖事故については一部の遺族から約2,500万円を要求する民事訴訟が起されており、松山沖事故についても宇和島の医師会関係の遺族から1,150万円程度の要求が出されている。

このように、同一事故でありながら、日本人とアメリカ人との間に、補償額の較差が生じたことや、条約の批准によって、わずかの間に補償額の差異が生じたことなど、航空機事故特有の問題であり、航空法の国際的関連が示す複雑さがうかがわれる。また、補償額に不満をもっても、被害者側が訴訟によって目的を達することはきわめて困難である。全日空機羽田沖事故の例をみても、2ヵ年の時日を費して43年1月31日に事故技術調査団が発表した経過報告は、事故原因について決め手はなかったとされている。今さらながら航空機事故究明のむずかしさを知られるが、調査結果が明確にならない限

5) 航空事故といっても、それにはいくつかの態様がある。すなわち、航空機の墜落事故、衝突事件をはじめ、旅客が航空機の炎上を企て、あるいは爆発物によって爆破しようとした事故、積荷の損害等の営業上の事故、航空機に関連しての不法出入国、密貿易に関する事故等がある。したがって、法律上には刑事上の問題もあるが、本稿は、もっぱら事故による旅客の死傷についての運送人の損害賠償責任に関する法律問題を取りあげたものである。

り、訴訟は進展せず、被害者に利はない。

ともあれ、科学技術の先端を行く航空ではあるが、鉄道や海運に比して歴史が浅い。そのために未解決の問題も多く、その法制はいまだしである。筆者は、空法については全くの素人であるが、頻発した事故の悲惨さによって覚醒させられ、航空運送人の民事責任に関心をもつに至った。そこで本稿では、もっぱら、このたび批准され、発効した、いわゆる「1955年にハーグで改正されたワルソー条約」を中心にして、主として、この問題を考えてみた。

II わが航空法制と航空運送人の責任

1. わが国においては、航空は陸軍の軍用航空から発達したので、はじめ航空行政は陸軍省の所管となり、航空法令もすべて陸軍省令として公布施行されてきたが、1919年のパリ条約にもとづいて、大正10年、航空法（大正10年4月8日、法54号）が制定され、国内民間航空に関する法的規制がなされた⁶⁾。しかし、第2次大戦の敗戦によって、日本人の一切の航空活動が禁止されたので航空に関する諸法令はすべて失効した。占領下の昭和25年、連合軍最高司令官の「日本における国内航空運送事業の運営に関する覚書」が示されるに及んで、国内航空運送事業令（昭和25年11月1日、政令327号）が制定され、現在の日本航空の前身である日本航空株式会社が設立されたが、実際の航空機の運航は、パンアメリカン、ノースウエスト等の外国航空会社によって行なわれた。昭和27年4月、平和条約の発効にともない、わが国の航空活動は自由を回復し、新たに航空法（昭和27年7月15日、法231号）および航空法施行令（昭和27年9月16日、政令421号）、航空法施行規則（昭和27年7月31日、運輸省令56号）が制定された。この法律は、1944年のシカゴ条約に準拠して、航空機の安全の確保と航空事業の秩序の確立とを目的としたものであり、航空行政を主とした航空公法であって、航空の私法面について定めるところがない。し

たがって、私法面については、民商法等に頼らざるをえないのであり、航空私法を持つ欧米諸国に比しての立後れが感じられる。また、航空運送事業の発展が、国力増強に不可欠なものであると、その積極的な保護助成政策の一環として、日本航空株式会社法（昭和28年8月1日、法154号）が制定された。他に、空港の整備を目的とした空港整備法（昭和31年4月20日、法80号）、航空機金融の円滑化を目的とする航空機抵当法（昭和28年7月20日、法66号）等がある。以上は、わが国、航空法令の主なるものであるが、航空はその性質上、国際的たらざるをえないので、国際的に航空関係事項を規制するための各種機関が設けられ、かつ、各国間にまたがって多くの条約がある。その主なものをあげれば、まず、1944年12月、シカゴで、ソ連等若干の国を除く52ヵ国の参加をえて締結された国際民間航空条約（昭和28年10月8日、条約21号、同日発効）がある。一般に、シカゴ民間航空条約と呼ばれ、航空公法関係を規制するものである。さらに、航空法にとって最も重要な条約である「1929年のワルソー条約」すなわち、「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（昭和28年8月18日、条約17号、同日発効）がある。また、これに再検討が加えられて、1955年のハーグ会議で成立した「1929年10月12日ワルソーで署名された国際航空についてのある規則の統一に関する条約を改正するための議定書」（昭和42年8月30日、条約11号、昭和42年11月8日発効）があり、ともにわが国においても批准済の航空私法に関する条約で、後述するところのものである。他に、外国航空機が地上の第三者に与えた損害に関する条約である「ローマ条約」（1933年）およびこれに改正を加えた「ローマ新条約」（1952年）をはじめとする諸条約や条約案等がある。

2. 航空運送人の民事責任について、特別の私法規定をもたないわが国としては、現在のところ、商法における陸上運送人および船主の責任に関する規定ならびに民商法の債務不履行および不法行為に関する一般規定を適用または準

6) 池田文雄『空法概論』、邦光書房、昭和37年、p. 7, p. 21.

用せざるをえない。しかし、航空運送は、国際的性質をもつものであるから、国内運送に関する法的規制も、できるだけ国際法に接近した解釈を要する。したがって「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」17条ないし30条の航空運送人の責任に関する規定は、国内航空運送人の責任についても示唆するものである。他国の例をみても、ワルソー条約と同一の国内法規を作成している国が少なくない⁷⁾。

a 債務不履行による損害賠償責任については、わが国の場合、上述のごとく特別の私法規定がないのであるから、いわゆる請負契約として民法の規定(民, 632条以下)に従うことになり、また、航空運送に際して旅客または物品に加えられた損害の賠償については、商法の陸上運送(商, 577条, 590条, 786条)のごとき規定がないから民法の債務不履行の一般原則(民, 415条)に拠ることになる。しかし、営業としてなされる航空運送については、商法、商行為編、運送営業の規定(商, 577条~581条, 590条, 591条, 592条)の適用をうける。ともあれ、航空運送については、特別の規定がなく、商法は運送人一般に適用ある運送法の総則的規定をもつにすぎないから、事業の特質に応じた営業行為に関する法律的規制が不明確である。そこで、運送契約から生ずる法律関係を合理的、かつ定型的に処理するための制度として航空運送約款があり(航空法106条)、これらの法律関係を規制している。すなわち、国際航空運送においては、国際航空運送協会(IATA)の統一約款があり、わが国では、日本航空株式会社の国際航空旅客・貨物運送約款および不定期運送航空約款がこれによっている。国内航空運送においては、各航空会社とも、おおむね同一内容の国内航空旅客運送約款、貨物運送約款および不定期航空運送約款を定めている。そして、これらの約款

が、實際上、国際および国内航空運送の運送契約にともなう法律関係を規制しているのであり、航空運送人の損害賠償責任も、これらの各約款に規定されている。

b 航空事故による不法行為の損害賠償責任については、民法の規定(民, 709条以下)が適用される。したがって、過失責任主義の原則にもとづき、航空事故の被害者は、加害者側に故意、過失があったことを挙証しなければ損害賠償の請求ができない。そうしてこの損害が航空会社の被用者の行為によって生じたときは、使用者責任(民, 715条)の適用がある。このように故意、過失の挙証責任が被害者側にあることは、航空事故の場合、多くの事故が突然に起り、かつ証拠となる航空機が破壊され、証人となる人がほとんど死亡し、さらに、外部的証人をうることが困難であり、また、今日の高度に発達した航空機について素人である被害者の挙証能力は技術的に限界があるから、事実上、挙証不可能とさえいえるので被害者側の不利は覆うべくもない。

III ワルソー条約と航空運送人の責任

国際航空における航空運送人の責任を中心とする各種の規定を統一する「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」(the Convention for the Unification of certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw, October 12, 1929)……(昭和28年8月18日, 条約17号, 同日発効)は、1929年10月12日、ポーランドのワルソーにおいて開催された第2回国際航空私法会議において採択され、1933年2月13日発効した。いわゆるワルソー条約(the Warsaw Convention)である。この条約も、その後、国際航空事業の飛躍的發展にともなうて再検討が加えられるに至り、1955年9月のハーグ会議では「1929年10月12日ワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する議定書」が採択、署名され、1963年8月1日に発効している。わが国においても、昭和42年に至ってこれが批准され、

7) イギリスの Carriage by Air Act, 1932; オランダの Transportes. v. 1936; スイスの LFG Art. 75 Abs. 1 (Riese, S. 417). ドイツの場合も全体としてワルソー条約体制によっている(池田文雄「ドイツ1959年航空法について」『空法』5号, p. 100). 伊沢孝平『航空法』, 有斐閣, 昭和39年, p. 90.

同年の11月8日に発効した。

この改正議定書の成立にともない、条約適用面においてワルソー原条約との関係がどうなるかの点は、改正議定書第3章によって解決されている。まず、改正議定書を批准し、または加入した国の間では、原条約と改正議定書は「単一の文書」とみなされ、両者は合せて「1955年にハーグで改正されたワルソー条約」(Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955. the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955. Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955.)といわれる(議定書19条)。条約の締約国でない国が、この議定書を批准し、またはこの議定書に加入した場合には、改正ワルソー条約に加入したものとみなされる(議定書21条2項, 23条2項)。

改正ワルソー条約は、その第3章において(17条~30条)、航空運送人の民事責任を規定しているが、基本的には原条約と変りがない⁸⁾。この条約が航空運送人の責任についてとった主義は、第1に過失責任主義であり、同時に運送人の過失を推定する体制をとっていること(20条)、第2に、運送人の責任を軽減する方法として金額有限責任を認めたこと(22条)、第3に、運送人に対する責任加重の方法として、免責約款を禁止したこと(23条)、等である。以下、この条約にもとづいて、航空運送人の責任を概観しよう。

1. 運送人の過失推定 旅客の死傷に対する損害賠償義務について、条約17条は、「運送人は旅客の死亡または負傷その他の身体の障害の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空機上で生じ、または乗降のための作業中生じたものであるときは責任を負う。」と規定している。すなわち航空運送人の責任原因として旅客の死亡、負傷(blessure)、その他のすべての身体傷害(tout autre lesion

corporelle)をあげ、この責任原因の発生時期として、その損害を生じた事故が、航空機上において生じた場合と、乗降のための作業中において生じた場合とをあげているのである。ここにいる「その他の身体の障害」という中には、生理的なショックによる航空病(mal de l'air)等も入る⁹⁾。また、「乗降のための作業中」(Au cours de toutes opérations d'embarquement et débarquement)ということの意味は、条約の規定が明確を欠くため種々の解釈があるが、旅客の出発地飛行場到着後、その乗込まで、または着陸地において上陸後、飛行場を立去るまでの間に運送人のなすべき作業と解するのが妥当であろう¹⁰⁾。ついで旅客に生じた損害が、運送人の運送作業と因果関係のあることを要するか否かについては、因果関係¹¹⁾を要するものとされている。

託送手荷物および物品の損害に対する損害賠償義務について、条約18条1項は、「運送人は、託送手荷物または貨物の破壊、滅失またはき損の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものであるときは、責任を負う。」と規定する。すなわち航空運送人の責任の原因として貨物の破壊(destruction)、滅失(perle)、き損(avarie)をあげ、責任原因発生の時期として航空運送期間をあげたのである。同条2項は「(1)において航空運送中とは、手荷物または貨物が飛行場若し

9) 池田, 前掲, p. 121.

10) 「乗降のための作業中」の意義については三説ある。他の二説は、(1)運送人が旅客を都市から飛行場まで運送する行為を含むとするものと、(2)梯子などによって旅客を航空機に昇降せしめるとき行為のみとするものであるが、(1)は広きに失し、(2)は狭きにすぎる。伊沢, 前掲, p. 99, 小町谷操三『空中運送法論』, 有斐閣, 昭和29年, p. 155. また、ここに飛行場到着とか、立去るまでというのは、航空機の諸種の作業によって特殊な危険にさらされる時期をいうのであって、例えば待合室で休憩中の場合等はこれに含めて解すべきではない。なお、池田, 前掲, p. 121は、旅客が航空機にのりこむため地面を離れた時から到着航空機を下りて地面に達した時までを航空運送期間と解される。

11) 池田, 前掲, p. 121, 因果関係の存在を要せずとするもの、Koffka, p. 316, Sullivan (J. A. L. VII, p. 22).

8) 池田文雄『国際航空法概論』, 有信堂, 昭和31年, p. 76以下に、ワルソー原条約の成立ならびに1955年改正条約の成立の経緯が詳しい。

くは航空機上においてまたは、飛行場外に着陸した場合には、場所のいかんを問わず運送人の管理の下にある期間をいう。」として、この航空運送期間を定義している¹²⁾。ついで3項は、「航空運送の期間には、飛行場外で行う陸上運送、海上運送または河川運送の期間を含まない。但し、それらの運送が航空運送契約の履行に当り、積込、引渡しまたは積替のために行われるときは、損害は、反証がない限り、すべて航空運送中における事故から生じたものと推定する。」と規定し、前段では、航空運送人が、通常、都市で物品を受取り、郊外の飛行場にこれを運ぶが、この航空運送に接続するための取次行為は航空運送そのものでないことを明らかにしたものである。しかし、一方、荷送人はいったん物品を航空運送人に引渡ししてしまえば、損害がどこでおこったかを立証しえなくなる。そこで後段では、荷送人を保護するため、航空運送の履行の手段としての積込 (chargement)、引渡 (livraison)、積換 (transbordement) の場合には、飛行場外で行なわれる陸上、海上、河川運送であっても、その損害は反証のない限り、航空運送中に生じた結果と推定し、航空運送人に責任を負わせたのである。さらにこれらの賠償義務が、延着の場合にも生ずることを明らかにした19条は「運送人は、旅客、手荷物または貨物の航空運送における延着から生ずる損害につき責任を負う。」と規定している。航空運送は迅速性がその特徴であるから延着を責任原因とするのは当然であり、それは旅客運送においても、貨物運送において区別はない。ただ、ここでも「航空運送における」の意義が問題になるが、条約17条、18条に定める範囲をこの19条

にも適用すべきが妥当と考えられる¹³⁾。さて、以上のごとく責任原因をあげた条約は、損害賠償の挙証責任に関し、その20条に「運送人は、運送人およびその使用人が損害を防止するため必要なすべての措置をとったこと、またはその措置をとることができなかったことを証明したときは、責任を負わない。」と規定している。この20条が、航空運送人の責任に関する規定の中核をなすものであることは改めていうまでもない。運送人は事故の場合に、その責任をまぬかれるためには、必要とされる一切の措置をとったことを証明し、自己の無過失を立証しなければならないというのである。この点につき、航空運送企業は、危険な企業であるから、これに危険責任を負わすのが正当であるとし、運送人に結果責任を負担させようという主張があり、他方においては、発達途上の航空運送は、これを厚く保護する必要があるのに、結果責任を認めれば、過重な負担を課すことになって、その発達が阻害され、そのため運送賃の昂騰を招き、結局、旅客または荷送人にとって不利益となる。それだけでなく、かりに無過失責任としても、免責約款を認めるならば、無過失責任は有名無実になってしまうから、条約が過失責任主義をとったのは妥当である¹⁴⁾といわれる。このように過失責任主義をたて前とするのが、本条約の特徴であるが、それとともに、旅客または荷送人の保護のため、過失を推定する体制をとっているのである。そうしてまた同条が「その措置をとることができなかったことを証明したときは」といっているのは、不可抗力を証明する要あることをいうのではなく、通常の運送人であれば当然とすることが予想されるということの趣旨である。したがって、運送人として相当な注意を払ったことを立証すれば、その運送人は責任をまぬかれうる。もっとも、「損害を防止するに必要なすべての措置」といっても、その範

12) 池田、前掲、p. 124 は、しかしながら、飛行場または飛行場近辺の税関に収容された貨物は、飛行場にありとみなすか否かはあきらかではない。また、飛行場なるものの概念は正確にはどこまでを含むか、ことに水上飛行場の場合どうなるのか一切不明確である。そこで航空運送期間というのは「貨物が出発地の飛行場において運送人の使用人の保管の下におかれたときから、着陸地の飛行場において税関当局に引き渡されたときまでを含む」と規定するのがもっとも正確であると考えられる。

13) 小町谷、前掲、p. 17, 6 池田、前掲、p. 127、伊沢、前掲、p. 103。

14) 最近アメリカでは、無過失責任をみとむべきだとする理論が漸次捨てられ、過失責任主義に復帰しつつある。Anne Mathes and Theodore Mattern, p. 63.

囲は、必ずしも明確でない。いかなる措置が「必要な措置」に当るかは、その都度のケースによってきめられるべきものであるが、少なくとも航空法令の要求する¹⁵⁾諸条件をそなえなければ、無過失とはなしがたい。ところで本条約の規定するところは、債務不履行による損害賠償責任に関しては、民法の一般原則（民、415条）と何ら異なるものではなく、また不法行為については、民法714条、715条、718条と同様に、過失の挙証責任を転換させたものである。

2. 過失相殺 条約21条は、被害者の過失について、「被害者の過失が損害の原因となったこと、または原因の一部となったことを運送人が証明したときは、裁判所は、自国の法律の規定に従い、運送人の責任を免除し、または軽減することができる。」と規定している。この被害者の過失をどの程度の免責事由とみるかについては、法廷地法が適用される。これは英米法系と大陸法系との制度の異なることを考慮した¹⁶⁾からである。わが国の裁判所に訴が提起された場合は、民法418条、722条2項が適用され、損害賠償の責任または金額については被害者の過失が斟酌されることになる。すなわち、運送契約不履行においては、損害賠償の責任を否定することができ、過失は必ず斟酌しなければならない（民、418条）、不法行為においては、損害賠償責任が軽減せられ得る（民、722条2項）。

3. 有限責任 運送人の責任は、過失責任であるにもかかわらず、なお、その責任は限定せられている。この有限責任の根拠として一般にいわれているものは航空企業の保護助長ということである。条約22条は、「旅客運送においては、各旅客に対する運送人の責任は、25万フランの額を限度とする。訴が係属する裁判所の属する国の法律に従い損害賠償を賦払の方法ですることに定めることができるときは、賦払金

の元本は、前記の限度をこえてはならない。ただし、旅客は、運送人との特約により、さらに高額の責任の限度を定めることができる。」（1項）と定め、また「託送手荷物および貨物の運送においては、運送人の責任は、1キログラムについて250フランの額を限度とする。ただし、荷送人が荷を運送人に交付する際に引渡しの際の価額を特に申告し、かつ、必要とされる増料金を支払った場合は、この限りでない。

この場合には、運送人は、申告された価格が引渡しの際における荷送人にとっての実際の価値をこえることを証明しない限り、申告された価額を限度とする額を支払わなければならない。」（2項a）と規定している。さらに「旅客が保管する物品については、運送人の責任は、旅客1人について5,000フランの額を限度とする。」

（3項）と定める。そして、「この条にフランで表示する額は、純分1,000分の900の金の65.5ミリグラムからなる通貨単位によるもの（*franc français poin care*）」であるが、その額は、「各国の通貨の端数のない額に換算することができる」とし、「金貨以外の各国の通貨へのそれらの額の換算は、訴訟の場合には、判決の日における当該通貨の金による価額に従って行なうもの」（52項）としている。

旅客に対する25万フランの金額を限度とする賠償義務は、原条約の125,000フランの2倍に増額されたものではあるが、これとて、人命の価値としての適否を考えると、必ずしも高額なものとはいえない。

運送人は、各旅客に対し、当該運送中に生じた損害について、上述の請求額に達するまで賠償しなければならないから、旅客の数の増加にともない、その額も増加する。しかし、当該運送中に数回損害をうけても、その損害額は、ことごとく包括して法定額の制限を受ける。また、この法定賠償額は、事故にともなう延着による損害¹⁷⁾にも適用がある。

15) 伊沢、前掲、p. 92.

16) 池田、前掲、p. 131. この関係で適用される大陸法の規定を例示すれば、ドイツ民法254条、841条、フランス民法11、47条、スイス債務法44条、99条である、

17) 小町谷、前掲、p. 167、伊沢、前掲、p. 94、池田 前掲、p. 138.

4. 免責約款の禁止 航空運送人は、有限責任制度によって、そのおうべき責任を一定限度にとどめるという恩恵に浴するが、他方では、責任を免除し、または軽減する特約を禁止されている。すなわち、条約23条は「運送人の責任を免除し、またはこの条約で定める責任の限度より低い限度を定める約款は、無効とする。ただし、契約はこのような約款の無効によって無効となるものではなく、引き続きこの条約の規定の適用を受けるものとする。」(1項)。「(1)の規定は、運送される貨物の性質または固有の欠陥から生じた滅失またはき損に関する約款には適用しない。」(2項)と規定し、運送業者が、その運送条件中に免責約款を導入して、責任を免れ、旅客または荷送人に不利益を与えることのないようにした。有限責任を認めなければ、企業の経営が困難をきたし、さればといて、運送人の責任を軽減または免除することにウェイトをかけすぎれば、旅客または荷送人の保護を欠くことになる。条約は両者の調和をめざしたものである。ところで、条約は、運送人の責任を免除する一切の条項を無効とし、さらにこの条約に定める責任限度より低額の限度を定める一切の条項を無効としたのであるが、当事者が特約によって、より重い責任を約した場合についてはふれていない。免責約款禁止の趣旨が旅客または荷送人の保護を目的とするものである限り、この趣旨に違背しない約款はすべて有効と考えてよからう。ただし、この免責約款の禁止は、航空運送に限って効力をもつものであって、連絡する陸上、海上運送については免責約款をみとめてよい。但書は、条約に反する約款は、その約款だけが無効であり、契約そのものは、この条約の規定に従って有効であることを明記した。これによって、損害発生の場合に運送人が、免責約款の無効を口実に契約の無効を主張し、損害賠償を免れることにならないよう配慮したものである。なお、損害発生後の特約はこれを禁ずるものではない。

5. 故意または無謀の場合の有限責任の援用

禁止 有限責任の制度は、航空運送人に大きな特典を与えたものであるから、損害が航空運送人の故意または重過失による場合には、有限責任の援用を禁止するのは当然である。この点については、原条約と改正条約も異なるところはない。ただ原条約が、その25条において、「損害が、運送人の故意により生じたとき、または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により生じたときは、運送人の責任を排除し、または制限するこの条約の規定を援用する権利を有しない。」と定め、何をもって「故意に相当する過失」とするか、その判定を法廷地法にゆだねているので、法制を異にする国家間に解釈上の不統一が生ずるという欠陥があった。これを補うため改正条約は、原条約の25条を削り、「第22条に定める責任の限度は、損害が、損害を生じさせる意図をもって、または無謀に、かつ損害が生ずるおそれがあることを認識して行なった運送人または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。もっとも、使用人の作為または不作為の場合には、さらに、その者が自己の職務を遂行中であったことを証明しなければならない。」(25条)と規定し、故意または無謀な場合には特典を与えないことを明記した。この「無謀に、かつ損害が生ずるおそれがあることを認識して行なった作為または不作為」というのは、重過失について大陸法系と英米法系との調和をはかったものである。さらに改正条約は、25条の後に1条を加え、使用人が自己に対して訴が提起された場合、「その使用人が自己の職務を遂行中であったことを証明したときは、その使用人は、第22条の規定により当該運送人が援用することができる責任の限度を援用することができる。」(25条のA1項)こととした。この場合には、被害者は、運送人および使用人の双方から損害賠償をうけることになるが、賠償総額は、限度額内であることは当然である(25条のA2項)。ただし、損害を生じさせる意図をもって、または無謀に、かつ損害が生ずるおそれがあることを認識してな

された使用人の作為または不作為（使用人の故意または重過失）から生じた損害であることが証明された場合には、援用する権利はない（25条のA 3項）。なお、援用を許さない規定は、20条、21条、22条、26条、29条である。

IV ワルソー体制における民事責任原理の限界

1. 過失責任主義に立脚し、無過失または不可抗力の挙証を運送人に負担させ、運送人の過失を推定する体制をとったこと、ならびに有限責任の制度に立つことが、ワルソー条約における民事責任の基本原則であり、しかも、改正ワルソー条約においても、この原則そのものに変更の加えられることはなかった。しかし、この法原則の果す機能の限界は、つとに指摘される場所であって¹⁸⁾、条約改正の経過においても、その変更ないし修正が俎上にのぼりながら結論をえなかったものである。原条約制定に際し、過失責任主義のとられた理由は、航空運送企業の保護育成であり、その背景に1920年代という未熟な航空事情があった。したがって事故に対して、航空運送人の絶対責任をみとめるということはおよそ不可能であり、当時は、旅客または荷送人は、航空運送の危険なことを承認して敢えてこれを利用するのであるから、運送人の責任は免除すべきだとする主張の存在する余地すらあった。条約20条の妥当性を容易に理解しうるものがある。しかし、その後の航空技術の発達はめざましく、航空交通量の増大は昔日の比ではない。今や航空運送は、需要度において他の交通手段と遜色がないばかりか、飛翔性と迅速性という特長のゆえに、交通体系の中核にまで発展している。このような状況下においては、原条約適用面から生ずる齟齬を解消するための改正が議せられるに至ったのは当然である。

18) 池田文雄「国際航空運送条約における責任制限の研究」『国際法外交雑誌』66巻、3号、4号、国際法学会編、昭和42年、4号、p. 50 以下において、過失責任主義は航空事故を支配する法原則たりうるかについて論じられ、その機能と限界を明らかにしながら過失責任の下では被害者は救われず、ワルソー条約においても結果責任主義を採用すべきであると説かれる。

ところが、改正条約も過失責任主義を温存した。1920年代の航空事情のもとに確立された法原理は、果して今日の航空高度化時代に妥当するであろうか、さらに検討を要するところである。そもそも過失責任主義は、近代市民社会の基盤の上に成育した法原理であり、個人の自由を保障する結果として、加害者の意思活動にもとづく行為によって損害を生じた場合にのみ、その賠償義務を負わせたものである。そしてこの民法原理に支えられて近代資本主義社会は大いに繁栄したのであるが、やがてその成熟につれて矛盾を露呈し、弊害がめだってきた。近代科学の長足の進歩は、つねに不可避的な損害を惹起する可能性をもつ生産設備や交通機関の発達をうながし、巨大な資本が、往々にして不可避的な損害を惹起しながら同時に大きな利益をあげるという状態を生み出した。過失がなければ責任がないという原理では、可能な限りの注意と除害設備をもってしても、なお生ずる損害については無過失とされ（大判大5、12、22、民録22輯2474頁）、被害者がその損害をこうむらざるをえないものとされる。それでは、あまりにも公平を欠くことになるので、加害者の故意、過失を成立要件としない責任原理が社会的に要請されることとなった。すなわち、無過失責任¹⁹⁾である。今日のように、産業、交通の災害が激増すると、そこでは大企業が加害者で、一般市民が被害者という定型的な関係がみられるようになり、災害が不可避的な状況下におかれる大企業では、災害補償をあらかじめ計算にいれながら、生産、輸送等を行なうという傾向が支配的になった。また、保険制度の拡充は、損害賠

19) 谷口知平・植林弘『損害賠償法概説』、有斐閣、昭和39年、p. 18. 無過失責任原理の統一的根拠として、報償責任主義、危険責任主義、原因責任主義、具体的衡平主義等が説かれる。日本においても、社会的需要をみたすために無過失責任をみとめる立法が散見されるが、諸外国に比して少ない。工作物所有者の責任（民、717条）も一種の無過失責任といえるし、鉅害賠償責任（鉅業法109条）、および私的独占、不当な取引制限、不公平な取引方法によって与えた事業者の賠償責任（独禁法25条）等がある。また、自動車保有者の責任（自賠法3条）、使用者責任（民、715条）も無過失責任に近い。

償の支払による経済的損失を社会的に分散させ、加害者の責任の範囲を拡大しても個別的負担は過大にならないという効果をもたらした。このような条件のもとに、現代の社会では、民事責任の社会化がみられ、徐々に、結果責任、無過失責任の方向がとられるようになったのである。各国の立法例をみても、危険がともなう企業や運送手段については無過失責任が相当に進められている。

現代における過失責任主義²⁰⁾の衰退は、けだし当然の途であって、このことは、航空の民事責任についても積極的に肯定されなければならない。上述のごとく、第2次大戦後の航空運送事業は飛躍的に発展し、もはや1920年代にみられたような脆弱さが欠片もない巨大産業である。したがって、商業航空が漸く開発の緒についた時代に、その保護育成の立場から容認された過失責任主義を固守することの意義は失われた。もっとも、高度化の段階においても問題はある。旅客機の大型化は、1回の事故でも、想像を絶する膨大な損害を生むであろうし、過当競争による弊害もありうる。これらが、安全な運航の障害につらなるものである限り、依然、航空運送企業の保護が望まれる。しかし、それは、運送人の無責任を結果づけ、旅客や荷送人の不利益を招きがちな法原理によって行なわれるべきものではなく、あくまで次元を異にする問題である。また、航空事故の被害者の補償は、ほとんどの場合、示談によって解決をみている。多くの不満をもつにもかかわらず正式の訴訟をおこすことのないのは、それなりに理由がある。すなわち、過失責任主義のもとでは、被害者は判決の確定するまできわめて不安定な立場にお

かれる。賠償額についての不安はおろか、賠償金そのものをうけることができるか否かもはっきりしないからである。被害者側が運送人の過失挙証を要する場合はもとより、運送人の過失を推定する体制のもとでも、この点についてはあまりかわりがない。被害者側では、多くの場合、生活上の緊急の要求や訴訟費用の問題等も手伝い、やむなく低額の示談に応ずるのであり、このことは、過失責任主義の国々、あるいは過失推定のワルソー条約当事国に共通である。被害者保護の観点に立つとき、一考を要するところである。

2. 過失責任主義の原則に立ち、それとともに過失推定（挙証責任の転換）と有限責任があいまってワルソー条約における民事責任の基本原則が構成されている。条約はこれによって航空運送企業の保護と被害者の保護との調和をめざしたものであることは、上述のごとくである。ところでこの挙証責任の転換は、果して被害者保護の効果を発揮しているであろうか。もとより、訴訟の場合、挙証責任の転換が被害者側に、ある程度、有利に作用することは否めない。しかし、わが国をも含めて大陸法系の諸国では、運送契約にもとづく債務不履行の場合、挙証責任は被告側にあることを常とするから、まず、その効用に期待はもてない。航空機事故の場合、被害者側で、運送人の故意、過失を挙証することや、運送人の無過失または不可抗力の抗弁に対抗して反証をあげることは、実際問題として不可能に近い。ワルソー条約20条の、運送人が、自己およびその使用人が損害を防止するために、すべての必要な措置をとったこと、またはとることができなかったことを証明したときは、運送人は責任を負わないとの規定のもとでは、過失推定が被害者を保護するものとして無力に近い。

3. ワルソー条約が、損害賠償額に限度を設けていること、および、その有限責任制度の意図が企業保護にあることは、既に述べたところ

20) 航空事故に関する無過失責任主義の諸外国の立法例、イギリスでは1920年の航空法および1949年の民間航空法で無過失責任主義を採用し、ドイツでも1922年の航空法において無過失責任を規定（同法、9条、28条）し、反面、有限責任をみとめている（同法、23条、29条）、フランスでも1924年の航空法は無過失責任主義を採用（同法、53条）し、アメリカでも統一州法は無過失責任主義をとっている。池田文雄「地上損害と民事責任」（空法1号、昭和30年）、小町谷操三「航空機事故と損害賠償責任」（昭和23年）、加藤一郎「航空機による地上損害の賠償責任」（法律時報、30巻、8号、p. 5）等に詳しい。

である。そして、これまた、1920年代から30年代の未発達な航空運送事業のもとで正当づけられた方式に他ならないが、巨大化し、独占化し、さらにまた、国営ないしは大幅な国家財政の補助をうけて、ほとんど国営に近い状態にある今日の航空企業のもとでは、従来のような理由づけによる正当性は、もはや通用しない²¹⁾。航空運送の未熟時代に、事故から生ずる航空会社の破産を救い、その採算性を確立することによって、航空運送の発展に寄与してきたこの制度も、航空技術の発達によってリスクが改善され、安全性が高まり、航空企業の経済力が強化された状況のもとでは、被害者に犠牲を強いる結果を招きがちである。民事責任の本質的な機能である損害填補の要請からすれば、被害者は、当然、損害を全面的に回復しうるものである。しかるに、航空運送事業の保護という名目のもとに、損害の全面的回復を阻まれることは、むしろ不当ですらある。しかも、航空運送事業は、人命の尊重という大前提に犠牲を強いてまで、保護されるべきものであろうか。かりに、それほどの保護の必要をみとめたとしても、被害者への皺寄せによってなされるべき性質のものではない²²⁾。

また、航空事故の損害は、通常、責任保険の利用によってまかなわれる。今日のように保険制度の発達した状況下においては、企業の損害に対する負担は、もっぱら保険料の問題ということになる。そして、この保険制度の利用による損害の分散は、航空事故が運送人に与える経済的影響を低下させることに大きく貢献している。そこで、この保険制度上の技術的要求から責任制限の必要が説かれる。すなわち、責任が限定されておれば、運送人は予め賠償額を知ることができるので、付保すべき保険額の処理が容易になり、旅客の側においても、事故による

損害補償の限度額を考慮に入れながら、万一に備えて保険額を付保しうるといっているのである。確かに保険技術の面からみれば責任制限の制度は便利である。しかし、そのために損害填保の本来の性格が歪曲されてはならないし、このような便宜主義的論法をもって運送人の責任制限を正当化することはできない。しかも、今日の保険技術をもってすれば、保険料率の算定は、責任制限による限度額にもとづかなければできないということはなからう。いわゆるホフマン方式や、過去の事例等を勘案しながら、十分、対処しうるところのものである²³⁾。

以上のような観点から検討を加えると、ワルソー条約における有限責任の制度は、明らかにその合理性を失っている。また、既に述べたごとく、過失推定が被害者保護の機能を果しえないのであるから、ワルソー条約においては、有限責任と過失推定があいまって、運送人保護と旅客保護の調和をはかっているということの主張は当をえない。したがって、過失責任主義に立脚して、過失推定と有限責任を結合させたというワルソー条約における民事責任の基本構造は、今や大きく破綻しているといわなければならない。

V 責任制限方式の再検討

ハーグ議定書による賠償責任限度額の引上げは、けだし当然のことであり、わが国におけるその批准は、むしろ遅きにすぎたのである。そして、引上げられた限度額もまた低額にすぎ、その再改正が問題化している。例えば、アメリカ合衆国では²⁴⁾、ワルソー条約ならびにハーグ議定書に定める人身損害の責任限度額が低すぎるとして、1965年11月15日付をもってワルソー条約を廃棄する旨の通告を、同条約の寄託国、ポーランド人民共和国政府に対して行なった。そして、アメリカ合衆国は、これに先立つ1965

21) 池田、前掲論文、p. 54-56 (66巻、4号)。

22) 池田、前掲論文、p. 48 において、そのような無理をしてまで保護育成を必要とする産業ならば、国家が全面的にそのための責任をとるべきであって、悲惨な航空事故の被害者遺族に肩がわりさすべき性質のものではなからうといわれる。正に同感である。

23) 喜多川篤典「航空の賠償責任とその保険」『損害賠償責任の研究 中』、有斐閣、昭和32年、p. 659以下。

24) 池田、前掲論文は、アメリカ合衆国のワルソー条約廃棄通告から、撤回に至るまでの経緯について詳しい。

年9月、ワルソー条約の責任限度額を最終的には10万米ドルに上げたいと考えるが、暫定措置として、とりあえず75,000ドルに上げることについて、11月15日までに各国主要航空会社間で合意が成立すれば廃棄を見合わせる旨を声明していた。これに対し、国際民間航空機関（ICAO）²⁵⁾および国際航空運送協会（IATA）²⁶⁾は、アメリカのワルソー条約の脱退をなんとかくいとめようとつとめた。ICAOは1960年2月1日から15日にかけて、モンテリオールにおいて特別ICAO会議をもち、ここでアメリカ合衆国の提案を回っての討議をはじめ、他の諸国からも提案がなされた。結果は、他の国々がアメリカの提案を受諾することができないと反対し、アメリカ合衆国のワルソー条約脱退を防止する方法はみいだせなかった。そこで、イギリス、フランス、ドイツ、イタリア、ベルギーなどヨーロッパの主要航空国15ヵ国は、1966年4月18日、ロンドンにおいて、非公式に航空局長会議をもち、アメリカ合衆国の一地点を起点または終点とする運送について、責任限度額を訴訟費用を含む75,000ドル（あるいは訴訟費用を含まない場合には58,000ドル）に上げるとともに、ワルソー条約20条1項を改正する目的で検討する用意があるとの二点からなる当面の対策をまとめ、4月22日、この案をもって、これらの諸国がアメリカ政府と折衝した。しかし、アメリカ側の好意的な反応はみられなかった。一方、この動きと併行して、IATAは、同じく、アメリカのワルソー条約の脱退をくいとめるため、5月4日にモンテリオールにおいてアメリカ側と会合し、協議の末、アメリカ国内の一地点を起点または終点とする運送について、責任限度額を訴訟費用を含む75,000ドルあるいは訴訟費用を含まない場合には58,000ドルに上げるとともに、運送人の責任を絶対責任とする内容の企業間協定を作成し、34の関係会社の承認を求め、その承認をうることに成功した。そして、関係会社の本国政府は、会社の企業間協定参加を承

認する旨の保証をアメリカ政府に対して申し入れ、この結果、アメリカ政府は、廃棄通告の効力発生2日前に、ワルソー条約廃棄通告撤回をポーランド人民共和国政府に通告する旨を発表し、アメリカのワルソー条約脱退は回避された。このIATA企業間協定は5月16日に発効している。結局、アメリカ合衆国は、世界の民間航空にもつ最大のシェアを背景に、ワルソー条約脱退という条件を巧みに駆使して、限度額の大幅引上げ要求を貫徹したわけである。もっとも、IATA企業間協定は、少なくとも形式的には、ワルソー条約上の措置であって、企業間協定による高額の責任限度額は、ワルソー条約22条1項の「ただし、旅客は、運送人との特約により、さらに高額の限度を定めることができる」という特約にもとづくものに他ならず、運送人の責任を絶対責任としたことも、条約20項1項に定める運送人の無過失の抗弁権の放棄であり、ともに法律的にはワルソー条約と矛盾しないということになる²⁷⁾。しかし、実質面においては、先に述べたBOAC機事故の補償額にみられるようにアメリカ人と他国民との大きな較差を招く結果を生み、同じワルソー条約下の運送でありながら、アメリカ合衆国内の一地点を起点または終点もしくは合意された寄航地とする運送と他の運送との責任限度額の間にはなほだしい差異ができたことは、責任額の国際的統一をはかる役割をもつワルソー条約に致命的な欠陥を与えている²⁸⁾。また、75,000ドルの責任限度額は、国民所得の高いアメリカはともかく、他の諸国の国民所得水準を考えるとときに問題があり、とりわけ低開発国の実状にマッチしない等の問題点が指摘されている。このようなアメリカ合衆国のワルソー条約廃棄をめぐる一連の動きは、結局、航空運送のもつ国際性に由来するもので

27) 池田、前掲論文、p. 45（66巻4号）。

28) IATA企業間協定が成立し、アメリカ合衆国のワルソー条約廃棄が撤回された後、1966年6月27日、ICAO理事会は、ハーグ改正ワルソー条約における旅客に対する責任限度額をどのように改正するかについて、専門家のPanel of Expertsを設置する旨の決定を行ない、既に、1967年は2回にわたって会合がもたれた。池田、前掲論文、p. 45（66巻4号）。

25) International Civil Aviation Organization.

26) International Air Transport Association.

あるが、それだけに今後の問題解決に困難が予想される。強大な経済力と、航空運送事業の繁栄という状況をふまえて、人命尊重の考え方を押しすすめてくるアメリカの姿勢には、国際的統一という要請を除けば、必ずしも不当といえないものがあるからである。もともと、人の生命は、金銭に換算されうるものではなく、それを金銭に評価して賠償させるのは社会共同生活上の一種の便法であり、他に適当な方法をみいだせない限りやむをえざる方法である。したがって、事故によって失われた生命をどう評価して賠償させるかは、民事責任の基盤である社会の社会力の要求にもとづいて判断され、決定されるべきものであって、今日、一般化されている、その人の収入を基礎とした計算にもとづく賠償方法には一応の合理性がある。いわば人間を収入をあげる機械のように考えて、その経済的価値を計算し、死者が得ることができたであろうところの経済的利益を遺族のために確保しようというものであるが、人の生命には、このような経済的価値以外にも価値がみとめられなければならない。とくに遺族の側からすれば、たとえ無収入の者であっても、第三者に計り知ることのできない特別な価値がある。そこで財産的損害に加えて精神的損害に対する賠償、す

なわち、慰謝料が計算されるのである。ところで、財産的損害に対する賠償は、算定が比較的容易であり、かつ、その国の社会保障制度等と関連づけられる機械的要素が強いが、精神的損害については、よるべき基準の発見がむずかしい。また、賠償額をやたらに高額化することがつねに当を得ているというわけでもない。低額所得者や無所得者の財産的要求に応ずる賠償額の引上げは望ましいが、異常な高額所得者の保険料まで負担することによって運賃の高騰を招き、それが一般旅客に転嫁せられてはならないからである。これらのことを勘考するとき、責任制限の制度や、被害者類型に応じた賠償額の定額化も、十分、その根拠がある。ただ、その制度の根拠を航空運送企業の保護に求めることは、今や許されない。

航空運送における経済性も、採算性も、航空が危険企業であることの認識に立って、素朴ではあるが、絶対的命題である人命尊重の理念に基礎づけられた、航空運送人の民事責任原理の確立が望まれるところである。ワルソー条約も過失責任主義にかわる結果責任主義の採用²⁹⁾、ならびに責任制限制度の合理化を急がねばならない。

29) 本稿は、前掲、池田論文に負うところが多く、結論は、ほぼ同旨である。