

宇宙運送における運送人の責任を定める 統一法制定の要否

杉村 拓哉
(北澤研究会 4 年)

序 論

I 国際私法における統一法の議論

- 1 統一法の種類
- 2 統一法と国際私法

II 航空運送統一法の現状

- 1 ワルソー体制とモントリオール条約における航空運送人の責任
- 2 地上第三者に対する損害
- 3 裁判管轄、条約の排他的強行性

III 宇宙運送において想定される損害の発生原因

- 1 地上の 2 地点間運送
- 2 地上から宇宙建造物への運送
- 3 地上第三者への損害

結 論

- 1 直接適用か間接適用か
- 2 条約の解釈について
- 3 宇宙運送における統一法の必要性
- 4 宇宙運送統一法の立法にあたって必要となる要素
- 5 おわりに

序 論

近年、宇宙旅行という言葉が現実味を帯びてきている。21世紀に入り、先進国の科学技術実験の場であった宇宙空間を民間企業が利用するという時代に突入した。数年以内に観光客を大気圏外に送り込む宇宙観光を提供するとする企業も現れ、近い将来宇宙空間を利用して 2 地点間を結ぶ宇宙運送が実現する蓋然性が非

常に高くなってきている。それら民間企業による宇宙運送が普及した際に問題となるのは、法的トラブルが発生した際に宇宙空間に法律が存在しないという点である。各国が宇宙開発をする上で生じうる問題については国際公法という形で宇宙条約や宇宙損害責任条約等いくつかの条約が発効しており、宇宙空間内における活動については国家に責任集中させる¹⁾ ことによって国家同士によって解決されることを想定してきた。よって、私人間で生じる宇宙活動上の問題について規律する法は少なく、国内法の形で宇宙物体の打ち上げについて規律する法が世界15カ国に存在するのみである²⁾。これらは国内法であるため当然自国民が関連する宇宙活動ないし自国領域内で展開される宇宙事業についてしか適用されない。人や物の運送にあたって宇宙空間で事故が発生した際に生じた損害をどのような法的根拠に基づいて補填するかについては、現状国際的な法整備は全くされていない。しかし、今後宇宙運送の需要が高まった際にすべての私人による宇宙運送において、国家が責任を負うことは現実的ではなく、私人同士の宇宙活動による損害が発生した際に私人間での法的紛争に発展する可能性は高い³⁾。

世界的に統一された法を作るという試みは抵触法と実質法の両方において19世紀末から行われてきたが⁴⁾、法がそもそも宗教や倫理思想を背景に発展してきた経緯、経済的・社会的な要因による制約、大陸法諸国と英米法諸国の法体系の対立など様々な要因によって未だに達成されていない⁵⁾。しかし、ジュネーブ統一手形法・小切手法条約や船荷証券統一条約、海難の救援救助に関する条約、船舶の衝突に関する条約に見られるように、一定の分野においては統一的な実質法作りに成功しており、航空分野はその中の1つである。航空法の分野においては国際航空運送について規律する1929年の「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」(以下、ワルソー条約)及び後継の1999年モントリオール条約が統一法としての代表的地位を確立している反面、地上損害に関するローマ条約は頓挫状態にある⁶⁾。

宇宙運送においては、要求される技術レベルの高さから、事故が発生した際の損害は一般的な航空運送に比べて甚大なものとなる。宇宙運送に係る立法がなされる場合には現在の航空私法で問題点となっている責任限度の有無と有限責任とした場合の上限の設定が焦点になると考えられる。

本稿では、宇宙運送について規律する統一法が必要か否か、必要であればどういった立法がなされるべきかを、現在の航空運送における規律及び、宇宙運送において想定されうる法的問題を検討することによって結論づける。

I 国際私法における統一法の議論

1 統一法の種類

前述のように世界的統一法の議論自体は19世紀から続けられてきたが、成功したといえるものは限られている。そもそも渉外的法律関係に国際私法が適用されるのは各国の実質法が異なるためであるから、実質法を統一すれば渉外的法律関係の解決が国際私法を介さずに行うことができると考えられた⁷⁾。統一法は大きく2種類に分けることができる。世界法型統一法と万民型統一法である。

世界法型統一法は実質法のすべてを統一し、国内外の法律関係すべてに当該統一法を適用し、解決を図るものである。しかし、特に家族法の分野においては宗教的・倫理的背景が国によって大きく異なりこの方法での統一は難しい。実際に世界法型統一法の形で作成されたものの代表例が1930年のジュネーブ手形・小切手統一条約である。我が国を含むこの条約の批准国はこの条約の内容を国内法化し、涉外事件のみならず国内事件についても当条約に基づいた処理を行うようになった。我が国においてはこの条約に基づき、手形及び小切手の章が商法より独立した。

万民型統一法とは、国内的法律関係と国際的法律関係を区別した上で国際的法律関係にのみ適用される法律を統一するものである。これは国内法の違いはそのままに渉外的法律関係に適用される実質法を国内の実質法とは別に作るという点に特徴がある。国際運送の分野においては万民型統一法が作られており、1924年の船荷証券統一条約や1929年のワルソー条約（以下、1929年ワルソー条約。1955年ヘグ改正ワルソー条約は以下、1955年ワルソー条約）、1980年のウィーン売買条約が代表例として挙げられる。これらはそれぞれ国際海上運送契約、国際航空運送、国際物品売買契約という法律関係にのみ適用される。

2 統一法と国際私法

(1) 直接適用か間接適用か

統一法と国際私法の関係を見た場合に問題となる点は2つある。1つは統一実質法として制定された条約を批准した場合に、国際的法律関係に直接適用するか間接適用するかという点である。直接適用とは各事件につき法廷地の国際私法を排除し、直接実質法たる条約を適用するものであり、間接適用とは、一旦法廷地

国際私法によって準拠法を指定した後に当該準拠法国が統一法たる条約を批准しているかないかで条約を適用するか、指定した準拠法をとして適用するかを決定するものである⁸⁾。

学説の状況を見ると、統一法を直説適用すべきかについて、直接適用説によれば統一法によって国際私法の適用排除の明文規定があればそれを根拠に、明文の規定がないときは、その統一法の趣旨、目的、立法経緯等により直接適用すべきかを判断することとなる。他方間接適用説に立てば、法廷地国の国際私法によって統一法の締約国の法律が準拠法とされた場合に統一法が適用されうることになる⁹⁾。

直接適用説の問題点としては、統一法が意図している適用範囲が不明確な場合の統一法適用の可否、すなわち、統一法の締約国でない国に関する法律関係において、法廷地が締約国であるという理由で統一法を直接適用してしまつてよいのかという妥当性の問題がある。1964年ハーグ統一売買法条約では国際的な売買取引に関して一律して本条約を適用することと規定されていた¹⁰⁾。つまり、締約国と無関係な売買契約であったとしても法廷地が締約国であれば、統一法が適用されることになる。この規定は後の条約修正¹¹⁾ 及び後継の1980年ウィーン統一売買法条約で修正され、締約国間における売買に関しては統一法が適用されるがそうでない場合には本条約の締約国の法が準拠法となる場合にのみ適用されるとされた¹²⁾。

一方間接適用説の問題点としては、統一法として立法された条約が明文規定で国際私法の適用を制限している場合の扱いが挙げられる¹³⁾。統一法の目的として、ある法律関係につき、一律の結論が導かれることを前提として作られているので、統一法の適用範囲内の問題について一旦法廷地の国際私法を介して準拠法を決定することには問題があるといえよう。

このようにそれぞれの説につき、問題点が指摘されてはいるものの、現状の統一法には適用範囲が不明確なものも多く、直接適用か間接適用かという問題に関しては結局統一法ごとに判断すべきという見方が強いと言われている。例えば航空運送に関する1929年ワルソー条約に関しては直接適用であるとする学説が多数であるが海上運送に関しては1924年船荷証券統一条約の批准によって国内法として制定された国際海上物品運送法の適用に関し判例・学説が間接適用説を支持し、反対説として同法は強行規定であるとして直接適用するべきという説も有力である。また、売買取引に関してはウィーン売買条約1条 (b) に関して「国際

私法の準則によれば締約国の法の適用が導かれる場合」という文言が直接適用を指すか間接適用を指すかという争いがある¹⁴⁾。本稿では宇宙運送と航空運送の類似性に鑑み、航空運送における判例について、統一法がどのように適用されたかについて概観する。

統一法の適用について争われた判例は多くないが、航空運送と統一法の適用についてみれば最高裁昭和51年3月19日判決¹⁵⁾、最高裁昭和52年6月28日判決¹⁶⁾、下級審判決ではあるが東京地裁平成11年10月13日判決¹⁷⁾が挙げられる。

昭和51年判決は、原告である会社Aが被告ノースウェスト航空に対しダイヤモンドの航空運送を委託した事案に対するものである。運送の過程でダイヤモンドが滅失したため、Aが被告に対し、損害賠償を請求した。当該航空運送は米国を出発地、日本を到着地とする国際運送であった。当判決において最高裁は「本件木箱の運送契約は、【1929年ワルソー条約の】締約国のアメリカ合衆国の領域にある地を出発地とし、同じく締約国である日本国の領域にある地を到達地とする航空機による貨物の国際運送契約であるから、その法律関係については、ワルソー条約が適用されることは明らかである（同条約1条¹⁸⁾。」として統一法であるワルソー条約を直接適用した。

昭和52年判決は、原告がダイヤモンドの輸入を、信託会社Aを荷受人として被告である日本航空に対し貨物運送を委託したところ、日本航空が当該貨物を紛失しAに到着しなかったために原告が紛失による損害賠償としてダイヤモンドを受領することになっていた訴外会社Bに支払った720万円及び遅延損害金の支払いを日本航空に求めた事件に対するものである。当該航空運送は日本を出発地、米国を到着地とする国際運送であった。当判決においては特に理由を示すことなく当然にワルソー条約を直接適用した。

平成11年判決はコンピューター及びその備品の買主Aと貨物海上保険契約を締結した保険会社Xが本件製品の一部を輸送中に紛失した航空会社Xに対して不法行為による損害賠償を請求した事案である。本事案は米国を出発地、日本を到着地とする国際運送であり、当事者間には米国法を準拠法とする黙示の意思表示があった。当時日米両国共にワルソー条約の締約国であったが、条約という「運送人」の解釈が日米間で異なっていたため、日米どちらの法に基づいてこれを解釈するかが争点となった¹⁹⁾。すなわち、条約を直接適用して日本法に基づいて解釈するか、条約を間接適用によって準拠法たる米国法の一部と解し、米国法に基づいて解釈するかが争われた。

判決において東京地裁は、「本件……運送契約はいずれも出発地を米国内、到着地を日本国内とする航空機による貨物の運送契約であり、米国及び日本国はいずれも旧ワルソー条約の締約国であるから、……旧ワルソー条約が適用される(同条約1条2項前段)²⁰⁾。」と過去の最高裁判例を継承した上で、「……旧ワルソー条約は、その21条において、『被害者の過失が損害の原因となったこと又は原因の一部となったことを運送人が証明した時は、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、又は軽減することができる。』と規定し、また、その25条1項において、『運送人は、損害が、運送人の故意により生じたとき、又は訴えが継続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、又は制限するこの条約の規定を援用する権利を有しない。』と規定している。こうしたところからすると、同条約は、法廷地の法律によって判断すべき場合があることを当然に予定しているものといえる。また、旧ワルソー条約32条本文は、『運送契約の約款及び損害の発生前の特約は、当事者がその約款又は特約で適用すべき法律を決定し、又は裁判管轄に関する規則を変更することによってこの条約の規定に違反するときは、無効とする。』と規定しており、たとい当事者が準拠法について合意しても、同条約の規定に違反する限り無効とすることとしている。」「このような旧ワルソー条約の趣旨、全体的な規定内容等に照らせば、同条約は、同条約1条及び2条に該当する国際航空運送について直接適用されるものと解するを相当とする。」として1929年ワルソー条約(判例中の旧ワルソー条約)1条と32条を根拠として本統一法を直接適用すべきと判断した。

以上のように日本における判例に限定してみれば、法律関係が条約の射程内と判断されれば日本の国際私法を排除して直接に統一法を適用しているように見受けられる。

(2) 統一法を解釈する法の選択

直接適用か間接適用かという問題に関連して次の段階として生じる問題は、統一法を適用するにあたって統一法の文言の解釈を何法によってするかというものである。統一法の直接適用と間接適用については上述のように統一法ごとに判断される見方が強いので、ここでは航空運送の統一法についての判例、学説を紹介する。

解釈準拠法の如何については上述の平成11年東京地裁判決において争われた点

でもある。条約中の「運送人」の定義について、それが契約運送人であるか実運送人であるかにつき、判決では1929年ワルソー条約を直接適用したため、法廷地法である日本法に基づいて「運送人」を解釈した²¹⁾。学説の多数もワルソー条約に関して直接適用説を支持しているため、法廷地実質法に基づいて統一法の解釈が行われるとする見方が強い²²⁾。

一方で、統一法は間接適用されるべきとした上で、統一法の解釈は準拠法地の法によってなされるべきだという説もある²³⁾。航空運送人の責任について、統一法である1929年ワルソー条約が法廷地の国際私法の適用を排除し、直接適用されるべきとする主張の根拠は同条約1条及び32条であるが、間接適用説を支持する立場からは、1条は単に本統一法が適用される範囲を示しただけにすぎず、32条の規定は国際私法上の、契約準拠法は当事者が選択できるという当事者自治の原則に沿って、特約によって選択された準拠法が適用された結果、運送人の責任が条約で定められている程度よりも引き下げられる場合に当該特約を無効にするというものであり、締約国の国際私法を排除するものではないとしている。言い換えると、32条は条約で運送人の責任の制限を認めることにしたにも関わらず²⁴⁾、当事者が準拠法の選択によって非締約国法を選択し、これが運送人の免責をより認める法であった場合、条約の趣旨が失われるために置かれた規定であるとしている。

確かに法廷地法で条約を解釈することは法廷地によって結論が異なってしまう危険があるが、法廷地裁判所が準拠法として選択された外国法によって解釈すると、解釈の信頼性が劣るという欠点もある。立法論として、統一法作成にあたっては条約の適用範囲を明確にするとともに、締約国の既存の国際私法の扱いを明確に定める必要があるのではないだろうか。

II 航空運送統一法の現状

1 ワルソー体制とモントリオール条約における航空運送人の責任

航空運送分野においては比較的早い段階で統一法の作成が行われており、運送人の責任を定めるワルソー条約は1927年の大西洋無着陸横断飛行成功の2年後、1929年に採択された。現在150カ国が締約国となっている。1929年ワルソー条約は航空機により有償で行われるすべての国際運送について適用され²⁵⁾、過失推定責任と有限責任の2つの原則が用いられた²⁶⁾。その後、1955年のヘーグ議定書に

よる改正 (1955年ワルソー条約)、1961年グアタハラ条約や1971年グアテマラ議定書 (未発効)、1975年モントリオール議定書 (一部未発効) などによる幾度かの現代化が図られ (ワルソー体制)、1999年のモントリオール条約によってそれまでの1929年ワルソー条約をはじめとする各補完条約類の統合がなされた。以下、1929年ワルソー条約における航空運送人の責任制度について概観する。

1929年ワルソー条約は22条において航空運送人の責任につき有限責任を採用している。その理由につき、以下の理由が挙げられている²⁷⁾。

1. 船舶所有者の責任制限を定める海商法の類推
2. 財政基盤が弱い航空企業を保護する必要性
3. 致命的な責任負担を航空企業のみを負担させるべきではないこと
4. 航空運送の危険に対して航空運送人が保険をつけられるようにすること
5. 賠償請求者自身が保険をつけることができるようにすること
6. 運送人に加重された責任を課す代わりに責任を制限すること

特に上記2で挙げられている航空企業の保護の要請と被害者の妥当な救済の要請の調和を大きな趣旨とする立法であったと言われている²⁸⁾。航空運送人の責任原因については、大きく以下の3つが規定されている。

旅客運送の場合、旅客の死傷その他身体の障害について、その損害の原因となった事故が航空機上で生じ、又は乗降のための作業中に生じたものであるときは、運送人は責任を負うものとされている²⁹⁾。ここにいう「身体の障害」について、純然な精神的苦痛による損害が含まれるかが大きな論点となっているが、判例上は肉体的、外見的障害を伴う精神損害のみに限定している³⁰⁾。

託送手荷物及び貨物について運送人が責任を負うのは、それらの破壊、滅失、毀損の場合における損害について、その原因となる事故が航空運送人の管理下にある航空運送中に生じたものであるときとされている³¹⁾。

更に、航空運送人は旅客、手荷物又は貨物の運送における延着によって生じる損害についても責任を負うこととされている³²⁾。ところが、1929年ワルソー条約中には延着についての定義規定がなかったために、その意義や損害賠償の範囲につき、法廷地法により判断されることとなった。本点につき、我が国においては、海外旅行の際、出発地で預けた手荷物を目的地の空港で受け取ることができなかった原告が被告である航空会社に対し、延着によって手荷物を利用できなかったことで被った精神的苦痛に対する損害の賠償を求めたという平成15年2月25日仙台地裁の判決がある。本判決においては「旅客とその手荷物を全く同一の航空

便で輸送しなければ直ちに延着に該当すると解すれば、旅客の損害が受忍の限度を超えない些細な遅延の場合にも、逐一、被告にその損害を賠償する義務が発生することになり、……航空会社とその旅客との力関係の差を考慮してもなお公平を欠く。」「条約19条は、受託手荷物が同じ航空便で運送されることまで求めているものと解することはできない。」「旅客と手荷物の所在、両者の地理的關係、その地域における航空機の運航状況その他の交通事情、航空会社の運送処理体制等に照らして、旅客が運送された時から客観的に相当な期間を経過して手荷物が運送された場合には、被告は債務不履行責任を負うが、運送人が無過失であることを立証したときは責任を免れることになる。」「もっとも、手荷物を預託した旅客は、当該手荷物が旅客と同時に運送されることを期待し、これを前提にして目的地到着後の行動を予定するのが通常であるから、……運送人の故意又は重過失による場合には、信義則上、客観的に相当な期間の経過の有無を問わず……責任を負うと解するのが相当である。」とした上で、1日の延着は許容範囲であるが、5日は客観的に相当な期間を超えていると判示した³³⁾。

ところで、航空運送人の責任原因となる「事故」について、その定義についても1929年ワルソー条約は規定を置いていなかったが、米国の最高裁判例において事故の定義がなされ、1929年ワルソー条約に言う「事故」とは、予期しない、通常ではない、外因的な出来事であるという判例法が確立されている³⁴⁾。

以上のように航空運送中に、ないし航空機上で生じた事故に関し、航空運送人は無過失を立証しなければ責任を負う旨が規定されており³⁵⁾、過失推定責任が採用されている。ここにいう無過失の立証では航空運送人は、自己又はその使用人が運送契約の履行にあたって、善良な運送人が通常払うべき注意を払ったことを証明すれば足りるとされていた³⁶⁾。この過失推定責任は1999年モントリオール条約の発効とともに2層制の責任制度に変更された（後述）。

航空運送人が過失推定責任制度によって責任が加重されている見返りとして1929年ワルソー条約においては有限責任制度が採られており、1929年の立法当時、旅客死傷の場合の責任限度額は1人あたり12万5000金フラン、託送手荷物及び貨物の損害に対する限度額は1kgあたり250金フラン、旅客の持込手荷物については1人あたり5000金フランの限度額とされた³⁷⁾。この責任限度額は情勢の変化に伴い度々引き上げられており、1975年モントリオール議定書（モントリオール第一追加議定書）では通貨単位が金フランから国際通貨基金（IMF）の特別引出権（SDR）へ変更された。

ワルソー条約は1929年という比較的早い段階で制定された統一法であるが、その後航空産業の急速な発展に伴い改正の動きが強まっていく。ワルソー条約自体も1955年に改正されたがその後も前述のグアダラハラ条約やグアテマラ議定書、モントリオール議定書など追加の条約や協定が制定された（ワルソー体制）。しかし、これらはそれぞれの条約、協定ごとに締約国が異なってしまう³⁸⁾、制度が複雑化してしまっただけでなく、統一法たる効果が薄れるという事態に直面したため³⁹⁾、それまでのワルソー体制関連条約を統合し、近代化する目的で1999年にモントリオール条約が成立した。ここからはモントリオール条約によって加えられたワルソー体制への変更点を概説する。

旅客の死傷に対する運送人の責任については、過失推定責任と有限責任の2本柱だったワルソー体制が大きく転換され、10万 SDR までの損害については無過失責任とされた。10万 SDR を超える部分について過失推定責任を採り、ワルソー条約時と同じく運送人が無過失を立証すれば免責されるとする2層制の責任制度が構築された⁴⁰⁾。貨物の損害については1 kg あたり17SDR を限度額とする無過失責任とされた⁴¹⁾。延着損害に関しては過失推定責任とされ、旅客については1人あたり4150SDR、貨物や手荷物については1 kg あたり17SDR が限度額とされた⁴²⁾。

旅客の死傷、貨物の損害につき無過失責任が採用されたことにより、航空利用者の保護が大幅に強化されたこととなった。この制度転換の背景はワルソー条約が締結された1929年と航空産業の態様が大きく変わったことである⁴³⁾。1929年ワルソー条約の時代は、航空企業は政府の支配下にあるケースが多く、航空企業の責任負担＝政府の責任負担であった。加えて航空産業がまだ黎明期であったために安全性の面から見ても、政府自身の利益を守るべく、航空運送人の責任を制限する必要があったと考えられる。今日の航空産業は大きな発展を遂げ、安全性が向上されただけでなく、航空企業も保険の利用によって自身の保護を図ることができる環境になった⁴⁴⁾。そのため、ワルソー条約で見られたような運送人保護と被害者の妥当な救済の調和を重視する必要性が弱まり、被害者保護をより強化するような内容に転換することができるようになった。

航空統一法を巡る課題としては大きく2つが挙げられるだろう⁴⁵⁾。1つは国ごとに批准条約が異なる可能性である。1999年時点でモントリオール条約は108カ国が批准しており、かつワルソー体制に取って代わるものとして統一法たる地位を確立しつつある。しかしながら、1929年ワルソー条約、1955年ワルソー条約

(ヘーグ議定書)、その他ワルソー体制関連条約とは別個の条約であるため、例えばモントリオール条約の締約国はワルソー体制関連条約を破棄して新体制に移行する可能性がある中で、モントリオール条約の非締約国は依然としてワルソー体制を採り続けることになる。すると同じ航空統一法を締約した国家の間で採用されている制度が異なるという事態が発生してしまうことになり、特に責任限度の面で法の統一効果が大幅に弱められてしまう点が問題となりうる。

もう1つの課題は旅客の死傷に対する損害につき、モントリオール条約では実質的に責任限度が撤廃されたため、ワルソー体制下では大きな問題にならなかった損害賠償の範囲が問題となりうる。注40)で述べたようにモントリオール条約29条では懲罰的損害賠償、その他非補償的損害賠償の請求を認めないことを明文で規定しているが、損害賠償の範囲や算定方法が国によって異なるため、その額を巡る問題が発生する可能性がある。

これらの問題は宇宙運送に関する統一法を作成するにあたっては立法時に考慮すべき課題となってくると考えられる。

2 地上第三者に対する損害

ワルソー体制関連やモントリオール条約は運送人の責任を契約法の観点から規律するものである。航空機の墜落や航空機からの落下物によって生じた地上第三者への損害については多くが被害地の国内法によって規制されうる⁴⁶⁾が、国際的にもそのような損害を規律する統一法が比較的早い段階から存在した。それが1933年に成立した「航空機による地上第三者に対する損害に関する規則の統一のための条約」(以下、旧ローマ条約)である。その後、近代化のために1952年ローマ条約と1978年モントリオール改正ローマ条約(以下、1978年ローマ条約)によって現代化が図られるが、1929年ワルソー条約や1999年モントリオール条約と異なり、旧ローマ条約の当事国は5、1952年ローマ条約の当事国は48、1978年ローマ条約の当事国は10⁴⁷⁾と、統一法としては失敗している。しかし、2001年の米国における同時多発テロにおいて航空機が引き起こす損害が甚大であることが再確認された上に、宇宙運送という観点から見ても、技術面において地上に損害をもたらす危険はまだまだある。加えて、国内法として立法されている米仏等の宇宙活動法⁴⁸⁾や我が国の宇宙活動法中間取りまとめ⁴⁹⁾にも宇宙活動に係る地上第三者への損害賠償についての規律が存在する。宇宙運送に関しても、統一法の形で世界的に規律する条約を策定するとなれば、当然事故等によって引き起こされる

地上第三者への損害について規定する必要が生じるであろう。本節では、旧ローマ条約をはじめとする各統一法の内容を概観した上で、なぜ当事国の数という点で現状では失敗に終わっているのかを分析する。

1933年に成立した旧ローマ条約の基本原則は厳格責任（免責条項付きの無過失責任）と有限責任であった。本条約が適用されると、処分の自由を含めて航空機を有し、自己の計算で、その利用をなす航空機の運航者は、被害者が単に損害の存在とその航空機に損害発生の原因を帰せられることを証明することにより、責任を負わなければならない⁵⁰⁾。そしてその賠償責任は、航空機の各キログラムに対して、250金フランに制限され、更にその総額は60万金フラン以上200万金フラン未満でなければならないとされた⁵¹⁾。有限責任の例外として、損害が運航者若しくはその使用人の故意又は重過失により生じたときは、運航者は無限責任を負うとされた⁵²⁾。しかし、前述のように旧ローマ条約の批准国は5カ国にすぎず、1952年に改正が行われた。

1952年ローマ条約では運航者の無過失責任及び有限責任という旧条約の原則は維持された。一方で、責任限度額については、大幅な見直しが行われ、航空機の最大離陸重量を基準に分類が行われ限度額が設定された。一番重量が大きい航空機については1050万金フランが基準額とされ、重くなればなるほど限度額が上がるような構造が採られた。

上記のように責任限度額について見直しを行い、批准国の増加を図ったものの、当事国はワルソー条約のそれには遠く及ばない結果となり、更なる改正が検討された。それが1978年ローマ条約である。責任限度額について、通貨単位が金フランからSDRに変更されたことと、限度額が1952年ローマ条約に比べ5～8倍⁵³⁾に増額されたことが大きな着目点である。

1978年ローマ条約の原則は厳格責任と有限責任に加えて2つある⁵⁴⁾。1つは限定責任の原則⁵⁵⁾、もう1つは運航者に責任の担保を義務づけたこと⁵⁶⁾である。これらは1999年モントリオール条約においても共通する原則である⁵⁷⁾。限定責任の原則によって、運航者は、飛行中の航空機、又はそれから落下する人若しくは物が与えた損害であっても、条約中に明文で定める物以外については責任を負わないとされている。1929年ワルソー条約や1999年モントリオール条約にも存在し、いわゆる条約の排他的強行性と呼ばれる規定であるが、詳しくは後述する。責任の担保については、運航者は責任保険のような自己の責任を果たすのに必要な担保を付保することが求められている。ただし、保険に限定されることはなく、当

該責任をカバーするだけの信頼性があるもの、例えば国家の金融機関若しくは取り扱いを認められた銀行に対する現金の供託の形式に代えることも認められている⁵⁸⁾。

このように、地上第三者の損害に対する旧ローマ条約をはじめとする諸条約は、被害者の保護を最大限に図りつつも、厳格責任という責任要求を容認する運航者への見返りとして、限定責任かつ有限責任とするという構造を採っている。しかし、現実には前述のように、不法行為法からのアプローチであるこれらの条約の当事国は現在に至るまで低迷を続けており、我が国も締結・批准はしていない。その最たる原因は、責任限度額が存在であると言われている⁵⁹⁾。

地上第三者損害について規定する国内法には責任制限を有するものと有さないものが存在する。多くの先進国国内法は責任制限を設けていないために⁶⁰⁾、そもそも有限責任としている旧ローマ条約等を受け入れることが容易でないと考えられる。ただし、一部の国では航空事故を想定した特別法を制定している⁶¹⁾が、我が国のように航空需要が非常に高い国において、航空事故に関する特別法が存在せず、民法ないし国家賠償法に頼らざるをえないケースでは、被害者である原告側が運航者側の故意又は過失を立証する責任を負うこととなる。そのような立証は困難であり、なんらかの国際的統一ルール of の制定は必要となってくると考えられる。

一方、国内法によって地上第三者の損害に対する賠償に責任制限を設けていた国⁶²⁾においても、同様の重量の航空機で比較すると、1978年ローマ条約の責任限度額は、旧西ドイツ基準の半分程度でしかなく⁶³⁾、先進諸国から見ると承認はしがたい内容であることがわかる。旧ローマ条約の責任限度額は途上国と先進国との妥協によって設定されたと言われているが、損害を被る地上第三者は航空会社の保険であらかじめ保護されている旅客とは異なり、あらかじめ保険を購入できる立場にはないため、特に先進国においてはこのような低い基準の賠償額では被害者の救済を図れないとする批判もある⁶⁴⁾。

3 裁判管轄、条約の排他的強行性

これまでに概観した各条約や協定には裁判管轄規定も置かれており、国境が存在しない宇宙空間を介する宇宙運送に関する統一法の要否や内容を検討するにあたり触れておく必要がある。

ワルソー体制では航空運送人の責任に関する訴えは原告の選択により、条約締

約国の領域内にある（１）実行運送人又は契約運送人の住所地（ドミサイル）、（２）実行運送人又は契約運送人の主たる営業所の所在地、（３）運送人が契約を締結した営業所の所在地又は、（４）到達地のいずれかの裁判所に提起することと定められていた⁶⁵⁾。1999年モントリオール条約では第５の管轄裁判所として、人身事故の場合に一定の条件下⁶⁶⁾で旅客の住所地の裁判所にも訴えを提起できることとなった。ワルソー体制で第５の裁判管轄が認められていなかった背景には、旅客の住所地を裁判管轄に含めることは原告である旅客には法的な不安感を取り除けることで都合が良く、裁判所にとっても補償額の算定について、迅速な裁判が行えるという利点があるものの⁶⁷⁾、被告である航空会社側には法廷地漁り（フォーラムショッピング）をされるおそれがあったためであると考えられている⁶⁸⁾。1999年モントリオール条約では旅客の死傷事故であることかつ、条件を付することでバランスを取っているものと思われる。

原告が複数の裁判所に訴えを提起できるかについて、我が国における昭和62年の大韓航空機撃墜事件に関する判例⁶⁹⁾では、「条約28条１項の文理についてみるに、……『いずれか一の締約国の領域において』とは、……必ずしも【運送人の住所地ないし到達地の裁判所の】……いずれか一の裁判所のみを選択してこれに訴えを提起しなければならず、かつ右一の裁判所に訴えを提起したときはもはや……他の裁判所に訴えを提起することができないことを文理上明らかにしたものとは、解することができない。」と述べ、（１）一国でなされた判決の効力は必ずしも他国で通用力を認められるものではないから、国際的二重訴訟を禁止すべき制度的な前提に欠ける、（２）被告の財産が２つ以上の国にまたがって存在する場合、原告の権利保護に欠ける不合理な結果を招来する可能性があること、（３）二重訴訟を許容すると、運送人側は複数の国の裁判所で応訴することを余儀なくされるが、旅客に生ずる前記のような不合理に優先させるべきでなく、受忍すべきであること、を挙げ、同一の訴えについて同時に複数の裁判所で訴訟提起することを認容した。しかしながら、フォーラムショッピングや不便法廷（フォーラムノンコンビニエンス）を助長するとして国際的二重訴訟には否定的な見解も存在する⁷⁰⁾。

地上第三者の損害に関しては、旧ローマ条約では被害者である原告は、運航者の住所地国の裁判所、又は損害発生国の裁判所で訴えを提起できるとする選択的管轄を認めていた⁷¹⁾が、１つの裁判所の判決が他の締約国においても執行されるとする保障規定が存在しなかったために、1952年ローマ条約では、損害発生地

の単一裁判管轄を原則とし、外国判決の承認と執行についても規定を置いた⁷²⁾。例外的に当事者間の合意によって他の締約国の裁判所にも訴えを提起できるとした。この原則は1978年ローマ条約にも引き継がれている。

最後に現在の航空統一法における排他的強行性について述べておきたい。1999年モントリオール条約は、旅客、手荷物又は貨物の運送によって生じた損害の航空運送人の責任に関する訴えは、それが条約に基づくもの、契約、不法行為、その他の事由を理由とするものであるかを問わず、この条約で定める条件及び責任の限度に従うことによってのみ提起することができるとし⁷³⁾ また、運送人の責任を減免する約款の効力を否定し⁷⁴⁾、かつ運送約款及び損害発生前の合意により結んだ、契約の当事者が適用すべき法律を決定したり、条約所定の裁判管轄を変更したりするような特約は無効⁷⁵⁾ としている。

1978年ローマ条約においては、運航者は地上第三者に与えた損害につき、条約に明文で定められた損害以外については責任を負わないと規定している⁷⁶⁾。この点につき解釈が分かれており、(1) 条約に明記された責任限度額以上の責任は負わないという趣旨である説、(2) 直接損害以外には責任を負わない意味であるとする説、(3) 各国の国内法は適用されないことを宣言した条項であるとする説がある⁷⁷⁾。有力説は、条約に明文で規定されていないものについては、運航者はすべて責任を負わないとする説であり、たとえ国内法で条約とは別途に救済措置が設定されていたとしても、条約が適用されるときは条約が優先される。

これら条約の排他的強行性ないし限定責任の原則は、法の統一という諸条約の基礎的な立法趣旨からしても欠かすことのできない規定であろう。

以上、現在の統一航空私法についてそれぞれの内容と沿革を概観してきた。それぞれ改正を繰り返し、多くの国に受け容れられてきたものと失敗に終わっているものがあるが、宇宙運送はいわば現在の航空運送の発展形と捉えられるべき運送形態であり、これら既存の航空条約が宇宙運送に関連する立法を行うにあたって大いに参考にされるべきであると考えらる。

Ⅲ 宇宙運送において想定される損害の発生原因⁷⁸⁾

本章では、まだ実現若しくは普及していない運送方法を取り上げることとなる。宇宙運送が普及していく上で、想定されていく運送形態として以下の3つを挙げた。それらの運送類型とそれに伴う損害の発生原因とそれに伴い生じうる問題を

概観する。

1 地上の2地点間運送

第1の類型は、地上2地点間の旅客・貨物運送を、宇宙空間を経由して行う運送類型である。高高度に達することにより、空気抵抗を避け、より高速な移動が可能であるので、短時間で人や貨物の輸送が可能になる。

本類型では、運航者と搭乗する旅客又は貨物の荷主との間に契約関係が生じる。また、飛行に利用する機体（スペースプレーン）が現在の航空機のようなものではなく、ロケットやスペースシャトルのように打上げ式のものの場合、運航者と打上げ事業者が異なるケースも考えられる。そのような場合、打上げに際して事故が発生し、その結果として損害が発生した場合、損害を受けた旅客や荷主と運航者との間では契約関係があるため、債務不履行責任を問うことが可能であろうが、打上げ事業者との間では契約関係が存在しないため、不法行為責任を打上げ事業者に対して問うことになると考えられるが、その際、一般的な不法行為法によって解決が図れるか検討を加える必要があるだろう。

運航者との関係では、出発地と到着地が地球上にある点では特に裁判管轄の面では既存のモントリオール条約と類似する形での解決が可能となると思われる。ただし、宇宙空間を飛行することにより、軌道上を飛行中の衛星等、他の宇宙物体との衝突リスクや大気圏再突入の際の事故のリスクが発生する。そのような事故の場合、旅客輸送の場合の損害額が非常に大きくなると考えられるし、他の宇宙物体との衝突のようなケースでは当事者間に契約関係も存在しないことになるため、既存の法制度での解決は困難になるおそれがあり、検討が必要となる。

2 地上から宇宙建造物への運送

第2の類型は地上から国際宇宙ステーション（ISS）等、軌道上又は他の惑星若しくは衛星上の建造物への旅客や貨物の輸送を行う運送類型である。特に昨今、民間事業者による衛星などの打上げ及び管理が活発となってきており⁷⁹⁾、特に貨物輸送として見れば今後更に需要の伸びうる類型であると考えられる。

旅客や貨物の荷主と運航者の関係では契約が存在することとなるため第1の類型と大きな違いはないと思われるが、到着地が地球上でないという特殊性が存在する。到着地で旅客の乗降支援や荷降ろしをする第三者によって損害が引き起こされた場合、荷主との間に契約関係がなかった場合には国際私法的アプローチで

は不法行為法による解決を図ることになるが、原因事実発生地がどの国の領域にも属さないため、裁判管轄や準拠法選択に際し困難が生じる可能性は高い。なお、第1の類型や本類型において、宇宙空間で他の宇宙物体と空中衝突を起こした場合、損害を被った被害者が当該宇宙物体の運航者等に損害賠償請求する際にも同様の問題が生じうると考えられる。

3 地上第三者への損害

航空機による運送を行うにあたっては地上第三者への損害賠償については既存のローマ条約で規定されており、ロケット等宇宙物体が地表において引き起こした損害については宇宙損害責任条約で規定されている⁸⁰⁾。宇宙運送につき、上記2類型のような運送に伴って生じた事故が地上の第三者に与えた損害の賠償にあたっては、有限責任原則を採るローマ条約と、無限責任原則を採る宇宙損害責任条約のどちらに合わせるかが問題となる。加えて、強力な推進力を要するスペースプレーンの飛行に際しては騒音やソニック・ブームが地上第三者への損害に当たるかも検討する必要がある。ソニック・ブームとは、航空機が音速を超えて飛行するときに生じる衝撃波のことである。航空機が飛行する角度によっては衝撃波が地上に達し、建物の価値を減少させると言われている⁸¹⁾。現状、ローマ条約においては騒音損害やソニック・ブームは適用範囲外とされており⁸²⁾、各国国内法によって土地の不法侵害や不法奪取、不法妨害の存否が主に争われ、解決が図られる⁸³⁾。

英国国内法では、航空機が航空交通令に従って天候などの影響も考慮した通常の飛行をしている限り、土地の上空を通過したというだけでは土地の不法侵害又は不法妨害には当たらないとされている⁸⁴⁾。

米国においては、政府保有の航空機又は軍用機の飛行によって生じたソニック・ブームによる被害について損害賠償請求を認容した判例⁸⁵⁾と棄却した判例⁸⁶⁾が混在するが、現状音速を超えて飛行する民間航空機が存在しないことと、米国の多くの州の領域の上空では音速の壁を破るのを禁止されている⁸⁷⁾ことから判例法として確立された結論が出ていたとは言い難い。

我が国においては、航空機による地上損害に関する特別法が存在しないため、不法行為責任又は国家賠償法によって解決が図られることとなる⁸⁸⁾。騒音損害に関する我が国の判例として、大阪国際空港の周辺住民が夜間飛行禁止等を求めた昭和56年12月16日の最高裁判決⁸⁹⁾がある。本判決では、「空港の離着陸のために

する供用は運輸大臣の有する空港管理権と航空行政権という2種の権限の、総合的判断に基づいた不可分一体的な行使の結果であるとみるべきである」として民事請求として運航の差止めを求めることは認めなかったが、「国は右被害の発生を防止するのに十分な措置を講じないまま……継続的に使用させてきた、というのである。……本件空港の設置・管理に瑕疵がある」とし、国が騒音対策を講じていないことを認めた上で、国家賠償法2条1項の規定による責任を有するとした。一方で、航空機の騒音の存在を認識しながら入居した場合は慰謝料の請求は許されないとし、将来の損害の賠償請求に関しては、「将来の侵害行為が違法性を帯びるか否か及びこれによつて……受けるべき損害の有無、程度は、……種々の生活事情の変動等の複雑多様な因子によつて左右されるべき性質のものであり、明確な具体的基準によつて賠償されるべき損害の変動状況を把握することは困難といわなければならない」として認めなかった。

結 論

本稿では統一法を巡る国際私法上の議論、現在の航空運送に関する統一法の概要、沿革の概観、問題点の分析を行った上で、宇宙運送が普及した際に想定される運送類型とそれに伴う損害発生原因を検討した。本章では、まず国際私法における統一法の議論において、航空運送及び宇宙運送がどのような位置づけに置かれるかを検討し、宇宙運送に係る統一法が必要であるという立場に立った上でその理由と具体的内容の検討を行う。

1 直接適用か間接適用か

航空運送に関する条約が適用される事案については、法廷地の国際私法を介することなく、直接に適用される直接適用説を支持する。その理由としては2つ挙げられる。

第1に、1929年ワルソー条約に始まったすべての航空運送に関する条約が運送人の責任に関して世界的に統一されたルール作りを趣旨として立法されているからである。その運送人の責任について、条約は責任の上限額等具体的な内容を定めている。よって条約の適用にあたっては、条約上の適用範囲規定に沿うものであれば法廷地の国際私法を介することなく、直接適用されるべきであると考えられる。間接適用説に立ってしまうと一旦法廷地において準拠法選択が行われた後、当該

準拠法国が条約締約国であれば条約が適用されるという過程をたどることになるが、準拠法国が条約締約国でなかった場合、訴え自体は多くの場合条約の中で規定されている管轄裁判所に提起されることになるであろうが、条約の間接適用によって訴訟の解決には条約が適用されない場合も考えられる。これではたとえ当該事案が条約の適用範囲内にあるようなケースであっても、導かれる結論が異なってしまうおそれがあり、航空統一法の立法趣旨に反することとなる。また、モンリオール条約やローマ条約の場合、それぞれ適用範囲が明確に定められており、間接適用説の指摘する、統一法が意図している適用範囲が不明確な場合の統一法適用の可否の問題も生じない。加えて、判例法上も航空私法条約に関しては直接適用しているものが多いことから、実務上の問題もほとんどないものと考えられる。

第2に、条約中の排他的強行規定の存在である。上述のように、モンリオール条約、ローマ条約共に運送人に対する損害賠償請求は条約の制限の中でなされるものとする規定があり、条約の中で規定されていない責任を運送人が追うことはないとされている⁹⁰⁾。このような規定は、条約の適用範囲内の事例につき直接その事例を当該条約が規律することを前提として置かれていると解され、そのような前提のもとで間接適用説を採用することは困難であると考えられる。

以上2つの理由から、航空運送人の責任を規律する統一法は締約国内では直接に適用されるべきであり、類似する宇宙運送に関する統一法においても同様に直接適用される立法が行われるべきであると考ええる。

2 条約の解釈について

条約を適用する上での解釈につき、法廷地実質法に基づいて解釈を行うとする説と、準拠法を指定してその準拠法地の法に基づいて解釈を行うとする説があることは本稿I章2節2項の通りである。航空私法条約について、直接適用説を支持する立場から、条約の解釈を行う法は法廷地法とするべきであると考ええる。1929年ワルソー条約には法廷地裁判所に解釈を委ねる明文規定が存在した⁹¹⁾が、そのような規定がなかったとしても、条約を直接適用しておきながら、適用後の解釈について準拠法を指定し、当該準拠法に基づいて解釈するのは不可解であり、整合性が保てない。よって統一法の解釈は法廷地法によって一律になされるべきであろう。法廷地によって解釈が異なる危険はあるものの、そもそも航空運送人の責任を規律する条約では法廷地があらかじめ限られているため、当事者の予見

可能性を大きく害するとは考えにくい。

判例上も、昭和62年の最高裁判決⁹²⁾ではワルソー条約を直接適用した上でその管轄につき日本法に基づいて解釈しているほか、平成11年の東京地裁判決⁹³⁾は「運送人」の文言解釈を日本法に基づいて行っていることから、直接適用説に立って、解釈も法廷地法に基づいて行われることに問題はないといえる。

3 宇宙運送における統一法の必要性

これまで国際私法と航空私法の観点から現状の議論や制度の状況を分析してきた。ここで、宇宙運送に関する統一法の要否について、現行の各法制度とは別個の宇宙運送に特化して運送人の責任について定める統一法が必要であるという結論を導きたい。なぜなら、現行の法制度では本稿Ⅲ章で紹介したような宇宙運送の形態に対応するには限界があるからである。現在、大気圏内を飛行する航空運送についてはⅡ章で分析した各条約が規定し、宇宙物体による損害については宇宙損害責任条約が規定する。以下、航空条約と宇宙損害責任条約それぞれについて、宇宙運送に係る限界を検討したい。

航空法の限界について検討してみると、まず現在のモントリオール条約やローマ条約は宇宙空間を利用した運送は想定していない。地上第三者への損害について運送人の責任を定めるローマ条約に関しては、管轄が損害発生地の管轄裁判所になるので、大きな問題は生じないと思われるが、宇宙運送に係るローマ条約特有の問題として、(1)騒音やソニック・ブームに起因する損害についての規定がないこと、及び(2)批准国の少なさが問題となる。

(1)に関して、Ⅲ章3節で述べたように、騒音被害については国内法による解決が図られており、我が国においては国家が責任を取る形⁹⁴⁾で騒音による損害を賠償している。しかし、宇宙運送の普及、すなわち世界の様々な場所にスペースプレーンが乗り入れるという状況を想定すると、騒音に関する損害につき、国際的な判決ないし結論の調和が図られることが望ましい。

(2)について、ローマ条約は批准国の数が相対的に少なく、多くの先進国が批准していない現状⁹⁵⁾から、統一法としては失敗に終わっていると考えざるをえない。よって、宇宙運送を行うに伴って生じる地上第三者への損害についてはローマ条約の問題点の解決を図った上で、別途に新たな統一法を立法したほうが(1)で述べた結論の国際的調和という観点からも適していると思われる。

一方で、航空運送に係る旅客や貨物の損害についての責任を定めるワルソー体

制関連条約及びモンリオール条約について検討してみると、(1) 裁判管轄につき、宇宙運送特有の問題に対応できないおそれがある、(2) 現行法体系が複雑であるという2点が問題として挙げられる。

(1) について、運送人の住所地、主たる営業所の所在地、運送契約が締結された営業所の所在地及び到達地という現行規定⁹⁶⁾ そのものについて問題はないが、Ⅲ章2節で紹介したような地上から宇宙空間への旅客・貨物の運送にあたっては到達地がどの国の領域にも当たらないという特殊事情が生じる。更なる問題として、宇宙空間において他の宇宙物体と衝突した際に生じた損害につき、当該物体を所有又は運航する相手方に対して訴えを提起する⁹⁷⁾ 際に、運送人との間とは異なり、当事者間に契約関係が存在しないため、不法行為責任を問うこととなる。すると原則として不法行為発生地の裁判所が管轄を有することになり、準拠法もその地の法が選択される⁹⁸⁾。しかしこの場合、不法行為発生地は宇宙空間であり、どの国の領域にも属せず、管轄裁判所も、適用されうる法も存在しない。このような問題は現行の航空条約では解決が困難であり、宇宙運送に特化した実質法的統一法を整備することで、準拠法選択という問題の回避が必要のように思われる。

(2) に関しては、Ⅱ章1節で述べたように、ワルソー体制関連条約、協定は多岐にわたっており、批准国の数も異なる。更にそれらを統合する目的で作成されたモンリオール条約も、出発国と到着国両方が締約国でなければならず、一方がワルソー体制関連条約のみに参加している国だとモンリオール条約は適用されない⁹⁹⁾。このような状況では統一法がその役割を最大限に発揮することはできず、(1) のような宇宙運送特有の問題も存在することも踏まえると、ワルソー体制及びモンリオール条約も宇宙運送に対応できないと考えられる。

ワルソー体制関連条約、モンリオール条約、ローマ条約に共通する問題点は、それぞれ宇宙運送を想定していないために責任限度額が低すぎるという問題点がある。モンリオール条約は2層制の責任制度¹⁰⁰⁾を採用しているとはいえ、限度額以上については過失推定責任原則を採り、運送人の責任を軽減している。宇宙運送は現行の航空運送よりも高度な技術を要求する運送形態であり、それに伴って生じる事故の損害も大きくなると思われる。有限責任や責任限度額は是非については後ほど検討するが、限度額を設けるにしてもその額は批准国の数に影響を与える¹⁰¹⁾と考えられるため、少なくとも現行制度を宇宙運送にそのまま適用するのは困難であろう。

以上のように、現行の航空私法条約で宇宙運送によって生じる法律問題を解決するには限界があり、少なくとも宇宙運送に適用することは不適であると思われる。次に宇宙損害責任条約について検討する。

宇宙損害責任条約は、宇宙物体が地表において引き起こした損害又は飛行中の航空機に与えた損害につき無過失責任を¹⁰²⁾、他の国の宇宙物体又はその宇宙物体内の人若しくは財産に対して地表以外の場所で損害を発生させた場合は過失責任¹⁰³⁾を、当該宇宙物体を打上げた国に負わせるものである。この条約を宇宙運送に適用しようとする際に問題となる点は3つある。

第1に、この条約において責任は国家に集中しているという点である。21世紀に入って宇宙活動参加国が増加し、衛星の利用については民間企業も積極的に参加するようになってきている。宇宙損害責任条約をはじめとする現行の宇宙関連諸条約の多くは、国に私人の監督義務を負わせることで宇宙空間における規律の維持を図っている¹⁰⁴⁾。今後宇宙産業が更に発展し、宇宙空間の商業利用が加速することを考慮すると宇宙活動、特に宇宙運送に関しては主体が国家から様々な民間企業に移っていくことが予想される。そのような時代を迎えればもはや国家にすべての私人の監督義務を負わせることは適当ではなく、損害賠償問題のような私人間の権利義務関係が関わる問題に関しては私人間を規律する独立した条約を作成するべきではないだろうか。

第2に、宇宙運送に使用されるいわゆるスペースプレーンの形態によっても、それが宇宙損害責任条約の適用範囲に入るのか疑問が生じる。例えばスペースプレーンが打上げ型であればそれが発射された国が条約のいう打上げ国¹⁰⁵⁾ということになるだろうが、現在の航空機のように空港の滑走路から飛び立つ形態の場合、それが打上げといえるのかが問題となりうる¹⁰⁶⁾。

第3に、上記と関連してスペースプレーンの法的位置づけが問題となりうる¹⁰⁷⁾。宇宙物体として位置づけられるのであれば宇宙損害責任条約が適用される余地もあろうが、航空機として位置づけられるのであれば航空私法が適用されることとなる。この問題に関してもやはりスペースプレーンの形態によるということになろうが、宇宙運送が開始されていない現在において結論を導くことはできない。

宇宙運送人の責任は航空法と宇宙法の交錯点に位置する問題であり、ここまで検討してきたように、どちらも宇宙運送に起因する私人間の法的問題を解決するには不十分であると考えられる。従って、現行の法制度では解決が困難な中間点

を補完する宇宙運送独自の法が必要であると考える。

4 宇宙運送統一法の立法にあたって必要となる要素

では、宇宙運送における運送人の責任を規律する統一法にはどのような要素が必要となるのだろうか。ここまで概観、分析してきた現行の法制度であるモントリオール条約、ローマ条約、宇宙損害責任条約と各国の国内法（宇宙活動法）を参考に検討してみたい。

（1）適用範囲

本章1節で述べたように航空統一法について、直接適用説を採る立場からすれば、本統一法においては適用範囲を明確に定義しなければならないと考える。すなわち、宇宙運送を「スペースプレーンを用いて旅客・貨物を運送する航空運送のうち宇宙空間を経由又は宇宙空間中の建造物等目的地とするもの」というように明確に定義する必要がある。この適用範囲が不明瞭だとモントリオール条約と適用範囲が交錯してしまうおそれもある。この際、スペースプレーンの法的地位を含めた定義や宇宙空間¹⁰⁸⁾、宇宙空間中の建造物等の定義の規定も必要となってくるが、これらの点については技術面も含めた更なる議論の発展を待たなければならないだろう。

適用対象となる私人に関しては、運送人（契約運送人と実行運送人）、宇宙空間において空中衝突が発生した際の衝突した宇宙物体の所有者又は運航者、スペースプレーンの形態が打上げ式の場合で、運送人と打上げ事業者が異なる場合は当該打上げ事業者となると考えられる。

（2）法廷地国際私法の排除規定、排他的強行性の規定

統一法を直接適用するにあたって、その目的は法の統一という効果を維持するものであるから、当事者間で管轄裁判所を選択したり、準拠法合意や条約に定めのない運送人の責任に関する特約を結んだりという事象は回避されなければならない。そのため、本統一法にはモントリオール条約26条、29条、49条、ローマ条約9条のような排他的強行性を持たせる規定が必要と思われる。

また、法廷地裁判所が国際私法によって準拠法を指定すること¹⁰⁹⁾を避けるため、法廷地が条約の締約国であり、かつ事案が適用範囲内である場合には直ちに本条約が適用される旨の規定を設ける必要もある。これは抵触法的規定であり、

実質法の統一をする条約と抵触法の統一をする条約は別個に立法されるべきとする見解も存在する¹¹⁰⁾が、本条約は適用範囲が宇宙運送のみと狭いため、同一の条約で抵触法規定を設けるのみで足ると考える。

(3) 管轄規定

裁判管轄規定については、現行のモントリオール条約33条とほぼ同じ規定を設けることが妥当であるように思われる。本章3節で問題とした到達地が宇宙空間の建造物等で、どの国にも属さない地である場合には、第1から第3の管轄である運送人の住所等が選択できるし、旅客の死傷の場合には第5の管轄である旅客の住所地も選択が可能である。ただし、昭和62年の東京地裁判決¹¹¹⁾で問題となった二重訴訟については、判決中で述べられていたように、被害者の適切な救済のための執行を確保するという点と、複数の裁判所で同一旅客に対する賠償を求める訴えを提起されても管轄裁判所が限定されていることから運送人の予見可能性は失われないとする点に基づいて容認されるべきであろう。

裁判管轄でもう1つ問題となるのは被害者となる旅客又は貨物の荷主と契約関係にない第三者の所有・運航する宇宙物体ないし所有者不明の宇宙物体に衝突した際の裁判管轄である。このような空中衝突については現行の航空私法において特に規定されていないが、宇宙運送を行うにあたっては、宇宙空間におけるいわゆる「スペースデブリ」と呼ばれる宇宙ゴミの問題¹¹²⁾もあり、運送中に生じる事故が必ずしも運送人の責任において発生するとは限らず、独自の規定を設ける必要がある。この場合、衝突した物体の所有者、運航者が確認できるようであれば、第6の管轄裁判所として、その所有者又は運航者の住所地若しくは主たる営業所の所在地の裁判所を追加することができるのではないだろうか¹¹³⁾。衝突した物体の所有者又は運航者が不明な場合は当初の規定通りの管轄裁判所で訴訟を行うこととなろう。

(4) 責任制度

本稿Ⅱ章1節で述べたように、モントリオール条約は旅客の死傷に伴う損害につき一定の額までは無過失責任主義を採用し、それより上の損害について運送人は過失推定責任を負うという2層制の責任制度（実質的な無限責任）を導入しており、貨物の損害については無過失の有限責任制度を採用している。一方、本章3節で概観したように、宇宙損害責任条約は飛行中の航空機に与えた損害の賠償

につき無過失責任、地表以外での損害については過失責任を負うとしている（どちらも無限責任）。

既に述べたように、ワルソー体制関連条約及びモントリオール条約が有限責任を採用している背景には産業保護の要請があった¹¹⁴⁾。宇宙運送の普及のためには、初期段階において、ある程度運送人たる事業者の保護が必要であるように思われる。従って、少なくとも貨物運送に関してはモントリオール条約と同じく、無過失の有限責任とするべきであると思われる。他方で、旅客の死傷に伴う損害の場合、産業保護の観点からは有限責任が望ましいように考えられる。しかし、ワルソー体制関連条約の1つである1995年 IATA 運送人間協定において、有限責任から実質的な無限責任である2層制へ転換がなされた背景¹¹⁵⁾には、我が国において、（1）航空機の安全性が向上し、責任限度額を設ける意義が薄弱となった結果、自動車事故の賠償水準が航空機事故にも反映されるようになったこと、（2）そのような状況の中で、自動車事故における損害賠償額と責任限度額条項の適用を受ける国際航空事故における損害賠償額との乖離が顕著であった点、（3）ワルソー条約の適用を受けない国内航空運送人については責任限度額を1982年の時点で撤廃していた点、（4）あまりに低額な損害賠償額は訴訟において公序に反すると判断されうる¹¹⁶⁾点、（5）責任限度額によって賠償額が低くなってしまい、かつ示談が成立しない場合は関係者の刑事責任が問われる可能性が高い点¹¹⁷⁾が挙げられている¹¹⁸⁾。

これらの点を考慮すると、モントリオール条約の採る2層制の責任制度が旅客の損害については適していると考えられる。第1に、有限責任としてしまうと、責任限度額で国の同意を得ることが難しくなってしまう、結果的にローマ条約のように批准国が増えないという事態に陥る可能性があるからである。第2に、保険制度は航空産業黎明期に比べると非常に充実しており、更に航空運送における無限責任に対応した保険制度が機能していることから、宇宙運送人が無限責任を担保する保険を付保することは何ら困難ではないと判断できる。第3に、無限の無過失としてしまうと、空中衝突のように必ずしも運送人にすべての責任を問えないようなケースにおいて、運送人に過大な責任負担がかかってしまう。かといって、過失責任としてしまうと、高度な技術によって実現している宇宙運送の運送人の過失立証責任が旅客に負わされることとなり、被害者の衡平な救済が図れない。よって、原則無過失責任としつつ、一定限度額以上は過失推定責任とすることで、事業者保護と被害者の救済の要請を図ることができる。

加えて、空中衝突による損害の場合の規定として、1952年ローマ条約7条や宇宙損害責任条約4条のように加害当事者が連帯して責任を負うとする条項を設けるべきではないだろうか。

なお、スペースデブリとの衝突など、運送人に全過失を問えずかつ第三者もないようなケースにおいても、運送人は無過失責任を負うこととなるが、その不利益に関しては2層制として限度額以上の負担を求めないことで解消が可能であると考えられる。一方で、無過失責任の限度額については技術面を考慮して、危険責任の法理に従い、モントリオール条約と比べると高めに設定する必要があるし、その見直しを定期的に行う規定を設けるべきであろう¹¹⁹⁾。

モントリオール条約においては19条で延着による旅客・貨物への損害賠償について定めていたが、宇宙運送に関してはその性質上、通常の航空運送と比べて天候その他の条件の影響を受けやすく、安全性の確保のために定時性を犠牲にすることも想定されるため延着による損害の規定は設けるべきでないとする。

(5) 地上第三者への損害

国際航空運送においては統一法であるローマ条約が多くの国で批准されており、統一法としての役割を果たしていない。特別法として国内法による解決が図られている国もあるが、我が国のように、航空事故に起因する地上損害に関する特別法が存在しない国もある¹²⁰⁾。しかし、宇宙運送については法的問題を解決するにあたって判決の国際的調和が強く求められる。従って、宇宙損害責任条約や一部の国で国内法として制定されている宇宙活動法との整合性を保つ形で規定を設けることが望ましい。

宇宙損害責任条約では地上に対して引き起こした損害について無過失の無限責任を負う旨が定められている¹²¹⁾。この点に関し、ローマ条約が責任上限額を設定した結果、先進国の批判を受けた背景からも、無過失で無限責任を負うとするべきであるとする¹²²⁾。これは、地上の第三者という事前に保険などを購入することができない被害者の救済を重視する法制度となる。運送人にとっては非常に重い責任負担になるが、天災地変などの免責事由を明記することと、すべての宇宙運送人につき、保険の付保を義務づけることで事業者の保護も図ることができると思われる¹²³⁾。

騒音及びソニック・ブームによる損害についても、ローマ条約では条約適用外とされたが¹²⁴⁾、本条約においては、スペースプレーンは宇宙空間を飛行すると

いう特殊性があり、推進力の大きなエンジン等を使用すると考えられる。よって、その形態（打上げ式か滑走離陸式か）に関わらず、騒音やソニック・ブームに起因する損害についても地上第三者への損害として条約の適用範囲内とすることが望ましいと考えられる。

5 おわりに

以上、宇宙運送における運送人の責任を定める統一法が必要であるという観点からその内容について検討を加えてきた。宇宙運送はまだ本格的に開始されたわけではないため、仮定に基づき議論を進めてきた部分もあるが、将来本稿で検討した事柄が宇宙運送のみならず、宇宙産業全体の法整備に少しでも寄与することができれば幸いである。

- 1) 宇宙条約 6 条、7 条参照。
- 2) 青木節子「世界の宇宙活動法—現状と活動法制定の趣旨—」（宙の会、2006年）
http://www.soranokai.jp/pages/katsudouhou_world.html にて挙げられている12カ国及びイタリア、オランダ、フランス。青木節子「諸外国の宇宙活動法について」（2008年）<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/utyuu/housei/dai1/siryou4.pdf> も参照。
- 3) 宇宙損害責任条約11条2項にあるように国家に責任集中するのが原則だが、私人間の法的紛争は禁止されていない。
- 4) 石黒一憲『国際私法 第2版』（新世社、2007年）124-125頁。
- 5) 澤木敬郎・道垣内正人『国際私法入門 第7版』（有斐閣、2007年）2-11頁。
- 6) 関口雅夫・工藤聡一「国際航空法の史的展開」藤田勝利編『新航空法講義』（信山社、2007年）35-37、57-61頁。
- 7) 神前禎・早川吉尚・元永和彦『国際私法 第3版』（有斐閣、2012年）11頁。
- 8) 山田鐸一『国際私法 第3版』（有斐閣、2004年）6頁、石黒前掲注4）126頁。
- 9) 高桑昭『国際商取引法 第3版』（有斐閣、2011年）66-67頁。
- 10) 1条1項、2条参照。
- 11) 3条参照。
- 12) すなわち後者に関しては間接適用説を採用。第1条1項（a）（b）参照。
- 13) 高桑前掲注9）66-67頁。
- 14) これらの統一法を巡る争いについて、久保田隆「統一法と国際私法」櫻田嘉章・道垣内正人編『国際私法判例百選 第2版』（有斐閣、2012年）38頁。
- 15) 最高裁昭和51年3月19日第二小法定判決（民集30巻2号128頁）。
- 16) 最高裁昭和52年6月28日第二小法廷判決（民集31巻4号511頁）。
- 17) 東京地裁平成11年10月13日判決（判例時報1719号94頁）。

- 18) 1929年ワルソー条約1条1項「この条約は、航空機により有償で行う旅客、手荷物又は貨物のすべての国際運送に適用する。この条約は、また、航空運送企業が航空機により無償で行う運送にも適用する。」なお、1929年ワルソー条約32条「運送契約の約款及び損害の発生前の特約は、当事者がその約款又は特約で適用すべき法律を決定し、又は裁判管轄に関する規則を変更することによってこの条約の規定に違反するときは、無効とする。」が法廷地国際私法の適用を制限しているとする説もある。
- 19) 「運送人」の解釈については後に1961年グアタハラ条約で立法的に解決。
- 20) 1929年ワルソー条約1条2項前段「この条約において『国際運送』とは、当事者間の約定によれば、運送の中断又は積替えがあるかどうかを問わず、出発地及び到達地が二の締約国の領域にある運送又は出発地及び到達地が一の締約国の領域にあり、且つ予定寄航地が他の国（この条約の締約国であるかどうかを問わない）の主権、宗主権、委任統治もしくは権力の下にある地域にある運送をいう。」
- 21) 加えて日本法で解釈した理由について判例では、1929年ワルソー条約21、25条1項が法廷地法による解釈を認めていることからそれら規定の類推解釈によって条約上の文言の解釈を法廷地法に基づいたとしている。
- 22) 小塚莊一郎「航空貨物運送における運送人の責任制限」ジュリスト1189号（2000年）107頁。
- 23) 石黒前掲注4）127-128頁、石黒一憲「統一法による国際私法の排除とその限界」海法会誌復刊24号（1980年）10頁、石黒一憲『現代国際私法 上巻』（東京大学出版会、1986年）23頁。
- 24) 1929年ワルソー条約内で運送人は運送中の損害について有限責任を負い、限度額も設定されていた。
- 25) 1条1項参照。
- 26) 20条、22条参照。
- 27) H. Drion, *Limitation of Liabilities in International Air Law* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1954) 12頁。
- 28) 藤田勝利「航空運送人の責任」藤田勝利編『新航空法講義』（信山社、2007年）176頁。
- 29) 17条参照。
- 30) *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530 (1991) “Article 17 does not allow recovery for purely mental injuries.”
- 31) 18条参照。
- 32) 19条参照。
- 33) 仙台地裁平成15年2月25日判決（判例タイムズ1157号157頁）。
- 34) *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985) “Liability under Article 17 arises only if a passenger’s injury is caused by an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger, and not where the injury results from the passenger’s

own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft, in which case it has not been caused by an accident under Article 17.”

- 35) 20条参照。
- 36) 藤田前掲注28) 177頁。
- 37) 22条1項～3項参照。なお我が国がワルソー条約を批准した1953年当時の1金フランは約24円。
- 38) 例えばグアテマラハラ条約は84カ国が加入（我が国は未加入）しているが、グアテマラ議定書は12カ国の批准に留まり、モントリオール議定書については4つの各議定書に50前後の国が加入しているが第三議定書のみ21カ国の加入に留まり未発効である。
- 39) 杉江徹「国際航空旅客運送における法の適用について（序説）」成蹊法学32号（1991年）2頁。
- 40) 17条、21条参照。なお無過失責任とされる限度額について現在では11万3100SDRとされている。また、29条により懲罰的損害賠償を請求することはできない。
- 41) 18条、22条参照。なお現在は1kgあたり19SDRに引き上げ。
- 42) 19条、22条参照。なお現在は旅客1人あたり4694SDR、貨物は1kgあたり19SDRに引き上げ。
- 43) 藤田前掲注28) 201頁。
- 44) モントリオール条約50条では、締約国に運送人への保険付保を求めている。
- 45) 藤田前掲注28) 205-206頁。
- 46) 坂本昭雄『新しい国際航空法』（有信堂、1999年）200頁。
- 47) 2006年現在。
- 48) U.S. Code Title 51, Subtitle V, Chapter 509 – Commercial Space Launch Activities, LOI no 2008-518 du 3 juin 2008, relative aux opérations spatiales 参照。
- 49) 宇宙活動に関する法制検討WG報告書〈中間取りまとめ〉（宇宙活動に関する法制検討ワーキンググループ、2010年）<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/utyuu/katudo/houkokusho.pdf> 参照。
- 50) 2条、4条参照。
- 51) 8条3項参照。
- 52) 免責事由もあり。14条a号参照。
- 53) 藤田勝利「地上第三者に対する責任」藤田勝利編『新航空法講義』（信山社、2007年）218頁。
- 54) 坂本前掲注46) 201頁以下。
- 55) 9条参照。
- 56) 旧ローマ条約12条1項参照。
- 57) 1999年モントリオール条約29条及び50条参照。
- 58) 旧ローマ条約12条2項参照。

- 59) 坂本前掲注46) 204頁。
- 60) 山崎悠基「航空機が地上の第三者に対して加えた損害の賠償責任に関する研究—その1 責任を発生させる要件について—」空法12号 (1968年) 67頁。
- 61) 例えば1955年フランス航空法は航空事故に起因する地上第三者の損害に対し、結果責任原則を採用し、運航者は法律上当然に責任を負うとされた。国内航空法の比較について、野上鉄夫『世界統一空商法の形成への道—世界空商法の独自形成への過程論—』(嵯峨野書院、1994年) 111頁以下。
- 62) 例えば旧西ドイツの1977年改正航空法。1978年モントリオール議定書と同時期に制定されている。
- 63) 藤田前掲注53) 222頁。
- 64) 関口・工藤前掲注6) 59-60頁。
- 65) 1929年ワルソー条約28条、1961年グアダハラ条約8条参照。グアダハラ条約では運送人が実行運送人と契約運送人の2つに分類定義された。
- 66) 条件については1999年モントリオール条約33条2項参照。
- 67) 坂本前掲注46) 198頁。
- 68) 藤田前掲注28) 203頁。
- 69) 東京地裁昭和62年6月23日判決(判例時報1240号27頁)。
- 70) 坂本前掲注46) 197頁、坂本昭雄・三好晋『新国際航空法』(有信堂、1999年) 236頁。
- 71) 16条参照。
- 72) 20条参照。
- 73) 29条参照。
- 74) 26条参照。
- 75) 49条参照。
- 76) 9条参照。
- 77) 坂本前掲注46) 203頁。
- 78) 本章では、想定される事例につき、増田晋「宇宙活動と国際私法による考察」慶應法学15・16合併号(2010年) 47頁以下を参考にしている。
- 79) 龍澤邦彦「現行宇宙法体系を宇宙商業化に適応させる必要性についての考察」藤田勝利・工藤聡一編『航空宇宙法の新展開—関口雅夫教授追悼論文集—』(八千代出版、2005年) 443頁以下。
- 80) 2条参照。
- 81) 山崎悠基「ソニック・ブームとローマ条約」空法24号(1983年) 7頁。
- 82) 1978年ローマ条約における改正案において、騒音又はソニック・ブームによる損害に関する条項を入れる案が提案され、採用されなかったものの採択では賛成の方が多かったという背景から、1条の規定する適用範囲に騒音及びソニック・ブームを含ませうという見方もある。この点について藤田前掲注53) 220-221頁。
- 83) 坂本前掲注46) 207頁。

- 84) Civil Aviation Act 1982, Sec.76, Subsec. (1).
- 85) *Gravell v. United States*, 407 F. 2d. 964, *Neber v. United States*, 265 F.d. Supp. 210.
- 86) *Brown v. United States*, 230 F. Supp. 774 (D. Mass. 1964), *Laird v. Nelms*, 406 U.S. 797 (1972).
- 87) 山崎前掲注81) 14頁。
- 88) 坂本前掲注46) 209頁。
- 89) 最高裁昭和56年12月16日判決 (判例タイムズ455号171頁)。
- 90) ローマ条約の限定責任条項の解釈について、文言から条約に明文で規定されていないものについては、運航者はすべて責任を負わないと解するべきと考える。
- 91) 21条、25条1項参照。
- 92) 前掲注69) 参照。
- 93) 前掲注17) 参照。
- 94) 前掲注89) 参照。
- 95) 本稿Ⅱ章2節参照。
- 96) モントリオール条約33条参照。
- 97) 運送人に対する訴えではないためワルソー体制関連条約やモントリオール条約は適用されない。
- 98) 増田前掲注78) 49頁、法の適用に関する通則法17条参照。
- 99) 更に一方がモントリオール条約のみの参加、一方がワルソー体制関連条約に参加というケースでは一切の条約関係も存在しないことになる。
- 100) 本稿Ⅱ章1節参照。
- 101) ローマ条約の批准国の少なさの原因はその責任限度額の低さであると言われていいる。本稿Ⅱ章2節参照。
- 102) 2条参照。
- 103) 3条参照。
- 104) 増田前掲注78) 42頁、宇宙条約6条、7条参照。
- 105) 定義について1条参照。
- 106) 田中穂積「スペースプレーンと国際法—ハイブリッド飛翔体もたらす国際法上の諸問題—」札幌法学21巻1号(2009年)98頁。スペースプレーンの分類について、同84-85頁。
- 107) 田中前掲注106) 98-101頁。
- 108) 宇宙空間は2条において領有が禁止されているが、領空と宇宙空間との境界は明確でない。大気圏や低軌道などによる境界策定の合意が別途必要になる。
- 109) 条約の間接適用。
- 110) 高桑前掲注9) 67-68頁。
- 111) 前掲注69) 参照。
- 112) 青木節子「スペースデブリー宇宙のゴミ問題—」(宙の会、2006年) <http://www.soranokai.jp/pages/uchunogomi.html> 参照。

- 113) 増田前掲注78) 48-49頁の事例を参考にした。
- 114) Drion 前掲注27) 12頁。
- 115) 我が国の航空会社が約款で独自に責任限度額を撤廃したことがきっかけとされる。ジャパニーズ・イニシアティブともよばれる。藤田前掲注28) 192頁。
- 116) 国内航空運送の事故であるが1967年日東航空機墜落事故に関する大阪地裁昭和42年6月12日判決(下級民集18巻5・6号641頁)。
- 117) 1985年の日本航空ジャンボ機墜落事故において関係者20名が書類送検された。
- 118) 関口雅夫『国際航空運送人の責任制度』(成文堂、1998年) 77-99頁。
- 119) モントリオール条約24条では5年ごとに責任限度額の見直しが行われる。
- 120) 本稿Ⅲ章3節参照。
- 121) 2条参照。
- 122) 我が国において宇宙損害責任条約の国内履行を担保する目的で作成が進んでいる宇宙活動法の中間取りまとめでも厳格責任(免責事由付きの無過失責任)が採用されている。
- 123) 前項の旅客の損害についても無過失責任の限度額は高く設定されるべきであるため、運送人の事業認可にあたっては責任の付保が要件となるべきである。宇宙活動法中間取りまとめⅢ章1節も参照。
- 124) 前掲注82) 参照。