

空運における国際的エレメント

吉 川 貫 二

はしがき

- I 政治的, 経済的, 技術的レベルに関する国際的エレメントの現われ
 - A 多边的協定と双務協定
 - 1 Air Navigation
 - 2 Air Carriage
 - B 経済面に関する国際的調整と協力
 - C 技術面に関する国際的調整と協力
 - II 空運法規の国際化
 - A 責任に関するルールの国際化
 - B 航空会社の責任に関する法的統一化への障害
 - C 航空機の登録に関する国際的ルールの形成
- むすび

今日民間航空は、国内的にも国際的にも、驚異的な発達をみていることは、周知の通りであるが、とりわけ、その活動のウエイトが国際航空の分野におかれていることは、航空そのものの本性からみて、当然の結果であり、また、航空の真価は、国際航空を通して顕現されるものとさえいっても、敢えて過言ではなからう。おそらく国内だけの航空が重要な意味を持つものといえ、アメリカ合衆国、ソ連、カナダ、インドのような、一国でもって大陸にも相当する広大な国土を持った一部の大国にのみ限定されるであろう¹。

1 C. H. Fulda, International Aspects of Aviation, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. XXXIII, 1967, p. 63.

とはいえ、国際航空が現実遂行されるためには、必然的に他国の領空を飛ばねばならない。ところが、どの国にあっても、自国の領域の上空に対しては、絶対的な領空権を保有していることは、つとに国際的に認められているところであって(1919年のパリ条約)、この点、空運にあっては、公海自由の原則が支配する海運の場合と その性格を異にしている。そこで、国際航空にあっては、先ずもって、air space の利用をめぐる国家間の協力体制が、その大前提でなくてはならない。したがって、この種の絶対的な領空権の問題を解決するために、民間機の無害航空自由についての相互承認の原則が、いち早く1928年のハバナ航空協約において確立され、戦後は民間航空における著しい発達に対処する意味から、戦前のハバナ協約に代わって、さらにこの点において、地域的にも内容的にも一歩前進したシカゴ協約(1944年)の締結をみたが、このほかにも、International Air Service Transit Agreement, International Air Transport Agreement などの国際協定を基盤として、現実には、各関係国の間で、各自の領域における定期航空を相互的に認め合うという、いわゆる双務協定(しゅとして1946年に米英両国間で結ばれたバーミューダ協定方式による)としての航空協定が結ばれている一方、国際航空の運営に伴う技術面、経済面、法律面などに関連する各般の事項の規制に当たるとともに、国際航空の開発助成ならびに国際的協調をも目標とする I C A O (1947年にシカゴ協約の実行機関とし多数国の間で設立された)、I A T A (1945年に各国の航空会社間の国際協力機関として設立された)、ワルシャワ協約(しゅとして航空事故に対する航空会社の損害賠償責任に対する協定として1929年に設立された)など、これら一連の公私の国際航空機関の開設をみたのであって、これらの国際機構を通して、ある程度国際航空の統一体制が進められてきたことは事実である。

しかしながら、民間航空界においては、依然として、ナショナリズムが

堅持されており、国際航空のより一層の開発条件たるインターナショナルイズムとは相容れない要素が多分にみられ、これが障害となつて、国際航空の持つ本来的な国際的エレメントが、じゆうぶん¹に反映されていないこともまた事実である。この意味において、国際航空の新展開を現実化するためには、今後なお検討すべき数々の問題が残されている。

われわれは、いま、しゆとして、Michel Pourcelet² の論説を 抛りどころとして、国際航空にみられるこの種の国際的協調体制のうちで、国際的エレメントがどの程度まで展開されているのか、そしてまた、民間航空が高性能の近代機を導入して、ますます国際航空のシェアを高めようとして、いる現段階において、技術上、経済上ないしは法律上におけるこの種の問題の所在を摘記しつつ、徒らに主権を固執するナショナルイズムの範域に抑制を加え、国際航空の各般の分野におけるインターナショナルイズムの成長を通して、公法といわず、私法といわず、国際航空に関連する法規の国際化、画一化と国際航空事業間の経済的、技術的提携とを一段と推進することによって、この間に横わる数々の困難を克服して確固たる国際航空協力体制を基盤とする強力な国際航空政策が、いかに緊要かつ重要な課題であるかについて、いささか検討を試みることにしたい。

は し が き

過去数年の間に、世界の空運は、旅客ばかりでなく、貨物についても、堅実な成長をもたらした。経済的な輸送の開発と増進とに当って、スピー

2 L. L. M. (air and spacelaw), McGill University ; Doctor of Law, University of Paris ; Assistant Professor, University of Montreal.

3 Michel Pourcelet, The International Element in Air Transport, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. XXXIII, 1967, pp.75-85.

4 ICAO Bull., No.5, 1965, pp.4-8. 1964年において、航空会社が輸送した旅客は154百万人、貨物は3920百万トンキロに達した。この点については、なお Dutoit, L'essor du trafic aérien en 1964, *Revue Générale de L'air et de L'espace*, Vol. XXVIII, 1965, p. 69 [hereinafter cited as R. G. A. E.] 参照。

ドが最上の要因である当世にあっては、遠大な距離に及ぶ空運に対する需要は、この分野において多分に国際性を意味するものといえる。もしも過去において、主権本位から、結局空運を高度に保護する体制が生じたにしても、現在では、領空に関する新たな調整手段について、平面的にも立体的にも、これを検討することが可能であると思われる。われわれが、ここで立ち入って言及しようとする分野は、⁵現在の政治的、経済的な前後関係から、流行おくれな考え方とみられているナショナリズムの衰退と、空運におけるインターナショナリズムの基準の成長とに関連している。航空機のスピードも航空輸送のスピードも、同じように向上したために、air space を国域本位で分割することは、この上もなく、空虚なものとなった。空運に対して近代機の特徴である性能を高め改善せしめるようにしたのは、まさしく、このような国境を横断することにある。もしも、厳格に経済ということに基準をおくとすれば、ただに国内だけでなく、国外にも運航されるのでなければ、航空機の収益性は完全に実現できない。現に空運が国際機構の下におかれているのは、多少ともこれらの事由からきている。これらの国際的エレメントは、航空に関するルールを標準化することと、空運に関係のある政治、経済および技術の点で、国家間で協調協力することによって、表現されている。この論文では、これらの展開と、これらの国際的エレメントが、固有の航空法に与える影響とについて検討しようとするものである。

I 政治的、経済的、技術的レベルに関する 国際的エレメントの現われ

国際的協調は、これまで I C A O (International Civil Aviation

5 Huguenau, Les formes de collaboration internationale dans le transport aérien, *Revue Française de Droit aérien*, Vol. VIII, 1954, p. 345. [hereinafter cited as R. F. D. A.]

Organization)および I A T A (International Air Transport Association) のような国際機構によって、体系化されまた促進されている。I C A O の目標は、国際航空のプリンシプルと技術とを開発し、かつまた、空運の開発について、その確立と促進とを助長することにある。⁶これは対して、I A T A では、空運の促進を図り、これに相応する諸問題の研究に当たり、直接に間接に国際サービスに従事する航空事業間の協調に必要な手段を提供し、I C A O およびそれ以外の国際機関と協力し、もって世界のすべての人々の利益になるような安全正確かつ経済的な輸送を助長することを目標としている。この種の二つの国際団体は、これまでのところ空運に対して重大な刺激を与えたばかりでなく、航空サービスについての協力と開発との点で、ある程度の統一化を達成した。ここで国際的エレメントをさらに強調することは当を得たものといえる。

A 多边的協定と双務協定

空運は、国際的適性を持った運送様式であるから、空運は外国の領空を飛行することと技術上 および 交通上から途中の着陸が必要である。だから、これまで航空によって生ずる各種の問題を規制する必要があった。領空権について論議的となった問題は、シカゴ協約で認められたものであるが、現在のところ、この問題は、国際連合と I C A O とにおいて、討議の焦点となっている。というのは、自由管理制度が特定の空域に関して設けられているにしても、「空運の開発とは裏腹に、国家の領空権は無視されなかった」からである。理論上は、二つの air space に対して共通の管理⁷制度が認められるべきである。

6 Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), 7 Dec. 1944, art. 44. 61 Stat. 1180, T. I. A. S., 1591. (effective 4 April 1947). [hereinafter Chicago Convention].

7 Chaumont, *Orientation actuelle du Droit de l'Espace*, R. G. A. E., Vol. XXVIII, 1965, p. 7; Moon, *A Look at Airspace Sovereignty* J. Air L. & Com., Vol. XXIX, 1963, p. 328; Pradelle, *codes de l'Air et de l'Espace*, R. G. A. E., Vol. XXVII, 1964, p. 5; Georgiades, *du Nationalisme aérien à l'internationalisme spatial*, R. F. D. A., Vol. XVI, 1962, p. 129.

領空権のプリンスプルは、これまで伝統的に国家の利権として認められてきた。シカゴ協約では、国際航空輸送を支持する有名な五つの自由があげられている。最初の二つの自由は、国際航空連絡（上空飛行と技術的な途中着陸）に関するものであり、これ以外の三つの自由は、経済的自由（貨物の積卸ならびに旅客の乗降に対する権限）と考えられるものである。⁸しかしながら、これらの空の自由といっても、これらの自由は、いつでも解除することができるから、極めて不安定な性格をもった特権でしかない。そこには、航空のナショナリズムを強化しようという本来の任務があるから、国家としては、この種の制約を緩和するために、双務協定を通して航空権を取り交わし、ある程度の互恵的な自由を認めるという体制を確立するに至った。この種の協定は、air navigation と air carriage とに関するものである。

1 Air Navigation

シカゴ協約に加盟していない若干の国々では、双務協定を通して、国際航空法の発展に⁹関与している。これらの双務協定は、実質的には、シカゴ協約およびその付録（空のルール、耐航証明、地上設備、気象施設）に関する措置に準拠しており、そしてまた、空港税、関税その他の支払に関して特別な措置を定めている。

2 Air Carriage

8 しかしながら、定期航空と不定期航空との間には、当然区別が設けられて然るべきである。国際定期航空サービスは、事前認可制度の下におかれており、上空飛行の認可は、その領域国の自由裁量に委されている。しかし、着陸については、その領域国が、その権利を留保しており、民間航空のケースでは、利害関係国では、「その国が欲するままの規制、条件または制限」を課することができる。大抵の国では、不定期サービスを事前認可制度の下におきながら、これになんらかの規制を加えることで、第5条の精神を放棄してきた事実からみれば、定期サービスと不定期サービスとの間のこの種の区別は無意味である。Lemoune, A la recherche du droit international aérien, R. F. D. A., Vol. IX, 1955, p. 6.

9 Sand, *Die Entwicklung des Luftfahrtrecht in der Sowjet Union, Osteuropa-Recht*, 1964, S. 157-210.

「空運に対する規制は、双務協定のうちで本質的かつもっともオリジナルな部分である¹⁰」といわれていることは正しい。事実、この種の協定のうちには、契約国が互恵主義を基盤として、その合意をみている航空上の自由に関する措置が含まれている。これらの合意をみたもののうちで、その大部分は、アメリカ合衆国とイギリスとの間で締結され、相互に与えられた航空上の権限を詳細に規定しているバーミューダ協定において確立をみた措置を採択している¹¹。極めて特定のではあるが、契約国の間で国際航空関係に関連した権限の決定に意見の一致をみたのは、次の点についてである。

(1) 路線図のうちで挙げられた航空サービスをば、各当事国が指定した航空会社の手によって開発する権限。

(2) 各国が指定した予定の着陸地点および路線上で、国際航空旅客、郵便物および貨物を積込み積卸す権限。

(3) 認可を受けたサービスの開発に必要な競争力の公平な配分の原則に関し、その可能性と公平な権限。

この種の協定の大部分のうちには、場合によって起りうる意見の衝突を規制する措置に対して、これを規定する条項が含まれていることには興味を覚える。仲裁措置はルールによるものとみてよく、I C A OのCouncilへの提訴は例外的である¹²。

B 経済面に関する国際的調整と協力

航空路線の多様性のために、航空サービスの開発に対する犠牲の基礎は、経済的レベルで、各種の航空会社間の協力を高めることに置かれてい

10 Cartou, *Droit aérien, Collection Thémis*, 1963, p. 95.

11 Cooper, *Le plan des Bermudes, un modèle pour l'organisation mondiale du transport aérien, R. F. D. A.*, Vol. 1, 1947, p. 139; Adriani, *The Bermuda Capacity Clauses, J. Air L. & Com.*, Vol. XXV, 1955, p. 406; McCarroll, *The Bermuda Capacity Clauses in the Jet Age. J. Air L. & Com.*, Vol. XXIX, 1963, p. 115.

12 Larsen, *Arbitration of the United State-France Air Traffic Rights Dispute. J. Air L. & Com.*, Vol. XXX, 1964, p. 231.

る。この種の協調は、プール協定の開発と航空会社の合併意図とによって論証されている。

プール協定は、果敢な航空会社が共同開発の考えを強力に示したものである。¹³ この種のプール協定というのは、「一国の航空会社と、路線の一部または指定路線について、その国の領域を飛行する認可を得ている航空会社とによる共同開発事業」を内容とする航空会社間の協定である。¹⁴ この種のプールでは、サービスの割当てのほか、このような開発から生じた収入の割当てをも規定している。これらのプールは、航空会社間の競争を回避し、開発路線において、よりベターなサービスを提供し、さらにまた、各社の提供施設を計算した上で、収入を配分するという利益がある。一般的にいて、プール協定によれば、より少ない費用で、路線からより多い報酬が得られる。¹⁵

多数の航空会社が集中し結合して共同運航に当たるというこの種の共同事業は、空運の拡張を有利ならしめる。この点で、国際的エレメントは、このような共同事業の考えの基準をなすものであり、共同事業の必要性は、シカゴ協約で予見されていた。「現在のシカゴ協約のうちには、二国またはそれ以上の契約国が空運の共同開発のために共同組織を設けることを妨げる条項は、全然みられない。」I C A Oには、「どの路線、どの地域でも、航空サービスの共同開発に必要な組織をつくることを関係国に勧告

13 Chicago Convention, art. 77.

14 Lemoine, *Traité de Droit aérien*, 1947, p. 107; Cheng, *The Law of International Air Transport*, 1962, p. 279.

15 1964年5月に、Air France社と日本航空会社との間で、インドと北極とを經由する極東路線において、この両社による開発を規制するプール協定を、さらに3年間について更新した。Dutoit, *R. G. A. E.*, Vol. XXVIII, 1965, p. 72. 1958—59年の例会において、B E A社は次のように言明している。すなわち、「プール協定は、われわれの相手方とプールによって協力し、今後のわれわれのサービスを拡張せしめることによって、われわれにこれらの経済的利益を得る機会が与えられる。したがって、われわれのプールは、より低い料金を達成する手段であって、これを妨げる独占的な仕組ではない。」

する権限が与えられている。

スカンジナビアの三つの国（スウェーデン、ノルウェー、デンマーク）の間の組合から成る SAS (Scandinavian Airlines System) は、共同開発の一事例である。¹⁶しかしながら、SAS は、開発についての国際的な協同組合とはいえない。というのは、どの航空機も同じ社章をつけているものの、国家体制は依然としてそのまま残されているからである。¹⁷これは、いわば特有な法性格を持った多数国による会社組織であって、国際的協同組合と見做すには、国家主義のプリンシプルとは両立しない。¹⁸

次にまた、空運の共同会社組織のそれと類似した事業形態を達成することも有利であるとみられる。The Societe Air-Afrique¹⁹ は、この種のケースに当てはまる。この種の共同会社組織は、アフリカの多数の加盟国の間で、国際的連合体を設立しているものであるが、「これをもっと詳しくいえば、この種の共同会社組織が企図しているのは、これらアフリカの地域と外国との間の国際関係に関連を持つところの空運に対して、アフリカ諸国の権限を開発することにある。」この種の共同会社組織では、それぞれの契約国の国籍が保持されていることは確かである。国籍が登録地に從って決定されるという事情の下では、これら諸国の航空機は Ivory Coast に登録されているから、したがって、Ivory Coast の国籍を取得している。このような次第で、共同登録が容易に実行されないことがわかる。

ヨーロッパにおいても、また同様に、これまで民間航空輸送を統合するための努力が払われてきた。1955年には European Civil Aviation Com-

16 Agreement of 20 Dec. 1951.

17 Gourrier, La notion juridique d'entreprise commune et les problèmes particuliers en matière de transports aériens, *R. F. D. A.*, Vol. XVIII, 1964, p. 143.

18 Radiere, La constitution de sociétés multinationales de transports aériens, *R. F. D. A.*, Vol. XIX, 1965, p. 159.

19 Text of the treaty relating to air transport in Africa, *R. F. D. A.*, Vol. XVII, 1963, p. 329. Air-Africa は、11の共和国が参加して設立をみた regional な空運組織である。

mission (ECAC) が設立されたが、これは 1954年のストラスブルグにおける Coordination of Air Transport Conference の勧告によるものである。²⁰ Air-Union は、1958年に設立され、Air France, Lufthansa, Sabena, Alitalia の四つの航空会社から構成されているものであるが、この種の Air-Union の狙いは、ヨーロッパ内および諸外国内において、航空サービスを開發する点で、交通上および技術上の協力を行なうことである。不幸にして、特に旅客、貨物の割当に関する経済問題やこの種の union が、どの程度に国家のコントロールを受けるかという政治問題のために、ヨーロッパにおける真の共同市場の設立は無力となった。1964年における ECAC の第 5 回総会で、空運の運営に関し、ある程度の財政面および経済面を取り扱っている Economic Commission of the Meeting of the Council of Europe のレポートが検討された。ヨーロッパの民間航空の問題に関する質問書に従って、専門家の間では、満場一致で、よりベターな経済的成果をもたらすためには、ヨーロッパの航空事業を速やかに統合する必要があることが承認された。しかしながら、大多数の政府では、主権の属性を自発的に放棄しようとしないうし、また、見たところ、そのような放棄が各国の航空事業に利益をもたらすと信じられていないという事実を考え、国際的にみた場合には、そのような統合を効果的ならしめるような組織体をつくっても、また、実際に則したレベルで、ある種の国際的な連合体をつくっても、いずれにしても、それから生ずるいろいろな困難の²¹あることが挙げられている。

20 Air-Union のプランは、航空の分野において、ヨーロッパの組合をつくるために、Council of Europe に提出された計画に従って生れたものである。ここでは、多数のプランが提出された。すなわち、1950年の Bonnefous Plan, 1951年の Sforza Plan (超国家的な混成機関とヨーロッパの航空シンジケートの設立を意図している)、1951年の Kieft Plan (ヨーロッパ全体における一会社主義を主張している) がそれである。R. G. A. E., Vol. XIV, 1951, p. 359-370.

21 Speech of Mr. Duynstee before Assemblée consultative de l'Europe on 23 April 1964.

空運の調整と統合とが現在実現をみているし、また、「地上運送の経済的統合」²²の刺激によって、共同開発の過程がヨーロッパの航空輸送会社組織—超国家的国際組合—を創設するところまで到達するものとみて差支えなからう。すでに存在している各種の機関は、そのような可能性を支持している。

C 技術面に関する国際的調整と協力

多数の国々では、それぞれの航空法の制定に当たっては、シカゴ協約とその付録（空のルール、地上設備、気象施設、耐航証明、乗員の免許、無電通信、空港施設）の措置に従って、ルールを複写している。この分野では、画一性はルールであると同時に至上命令である。

純技術的レベルでは、協調の主な形態は援助と取扱に関する協定の形で表現されている。これらの協定では、とりわけ、ある航空会社が互恵主義に基づいて、他の航空会社の航空機の整備と修繕とに当たるという保証が考えられている。たとえば、Boeing Pool Agreement では、この関係者についての一部のリストのなかには、Air France, PAA, BOAC, Luft-hansa, Qantas, Air India の各航空会社が含まれており、この種の Boeing Pool Agreement は、幾つかの特定の空港において、Boeing 社が整備に当たるという協定である。これらの援助および取扱いの協定のほかに、特に挙げておきたいのは、超音速機コンコードの仏英共同開発のような技術協力である。終りに、国際的調整ならびに協力の一つの重要な面として、Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation) が挙げられるが、この Eurocontrol の運営は、ヨーロッパの air

22 Villeneuve, *Les transports aériens réguliers de l'Europe occidentale*, R. G. A. E., Vol. XXIV, 1961, p. 340. 筆者としては、たとえ各社が自治権を維持していながらも、ある種の分野で、各社が極めて緊密に協調することには賛成である。組合の形でヨーロッパ共同市場を創設させたいというのが、きまり文句である。Cartou, *La structure juridique du transport aérien en Europe à la Veille du marché commun*, *Annuaire Français de Droit international*, 1957, p. 535.

space における空運の安全を保証する公共サービスとしての役割を果たして²³
 いる。²⁴ United Kingdom, Ireland, France, Germany, Benelux States
 (ベルギー, オランダ, ルクセンブルグ) の諸国によって構成されている
 この種の Eurocontrol は, 航空機の輸送量とスピードとの増大に伴って
 必要となった共通の管理機関として設立されたものであると²⁵同時に, これ
 ら加盟国の各種各様の権利義務の擁護者でもある。Eurocontrol は, 第三
 の関係国をこの種の協定に参加せしめる権限を持っており, すでにこれま
 で, スカンジナビアの諸国, スイスおよび Federal Aviation Agency で
 は, この協定にサインしている。

II 空運法規の国際化

国際航空輸送は, これを支配する法律に著大な影響を与えてきた。航空
 法は, 公法といわず, 私法といわず, いずれも, これまで, より一層統一
 化への途をたどっており, これは, air navigation の必然的結果である。
 事実, 航空法は, 各国の法律の間で解決できない矛盾が回避されるのであ
 れば, それは, 国際法として考えられて然るべきである。しかし, この種
 の法律は, 技術に適応させればよいというのではなく, 技術を支配しなけ
 ればならない。²⁶ しかも, 空運が国際化しつつある今日, 国際法によるルー
 ルが当然設けられてしかるべきである。²⁷

23 Le Monde hebdomadaire, 28 July 1965, p. 22.

24 民間機および軍用機については, ヨーロッパでは, Benelux と German Federal Republic においては, 6,000 メートルの上空を, Ireland, United Kingdom, France においては, 7,500 メートルの上空を通過するので, これらの航空機は Eurocontrol のコントロールとガイドの下におかれている。

25 Eurocontrol を構成している国々のうちで, シカゴ協約に加盟しているのは僅かに 5 カ国にすぎないし, 同時にまた, イギリスとアイルランドとは, European Economic Community のメンバーでもない。

26 Ripert, *Preface au Traité de Droit aérien de M. de Juglart*, 1952.

27 Cas, *Les Sources du Droit des transports aériens, Librairie de Droit et de Jurisprudence*, 1964, p. 21.

国際航空法の制定には、多大の労苦を要し、しかも、その運用には困難が伴うとの非難があるにしても、²⁸ 国際航空法は、国際航空輸送を支配する各種の国際協約によって立証されたものとして実在性がある。一般的に、国際関係の開発と促進とは、国際航空法の拡大には好都合であったし、同時にまた、国際的ルールを国内法に「移入」することによって、その意思を表現する「国際主義者的精神状態」²⁹を生み出したものといってもよい。それにもかかわらず、国内的にも、国際的にも、空運に適用できるこのような法的ルールの画一化は、ある程度、経済的、政治的、社会的、法律的な動因によって拘束を受けている。終りに、空運における国際的な協力機関を創設するには、国際的エレメントが支配する新しい法的ルールが必要である。

A 責任に関するルールの国際化

ワルシャワ協約の批准国では、この協約のルールに従って、その国際航空輸送に当っている。³⁰ しかしながら、国内法は、しばしば、国際法を「吸収」してきた。というのは、国際航空法の制定に当たっては、多くは、国内航空会社の責任に関する問題を規制するために、国際的措置を採りいれてきたからであって、この点では、航空法と海法との間には、類似点がみられる。³¹ しかしながら、航空法は、「インターナショナルリズムの色彩」が

28 Lemoine, A la recherche du Droit international aérien, *R. F. D. A.*, Vol. IX, 1955, p. 1.

29 Guinchard, L'influence de la Convention de Varsovie sur les règles de Droit interne relatives à la Responsabilité du transporteur aérien, *R. F. D. A.*, Vol. XI, 1957, p. 189.

30 Warsaw Convention の第1条が意味する国際輸送の概念については、Guinchard, *R. F. D. A.*, Vol. X, 1956, p. 14. および Pontavice, Responsabilité du Transporteur aérien, *R. G. A. E.*, Vol. XXVIII, 1965, p. 186.

31 1924年の Brussels Convention に批准しているか、または、それに忠実な国々では、それらの国々の国内水運法に国際水運法の主なる措置を採りいれてきた。同様のことが Brussels Convention の契約国でない国々についても生じている。たとえば、Canada は、B. L. に関する1925年8月25日の Brussels Convention に批准もしていないし、またこれに忠実でもなかったが、Hague Rules を同国の国

強い傾向があるという事実にもかかわらず、法律上では極めて顕著なナショナルリズムが、依然として、国内法の原文に浸透している。国内航空会社の責任に関する国内法の原文を分析してみれば、はっきりと定義された三つの傾向がみられる。すなわち、あるものは、ワルシャワ協約のプリンシプルを主張しており、あるものは、ワルシャワ協約に対するハーグ暫定協定の修正を主張しており、さらにまたあるものは、過失を前提とした考えを採り上げている。

B 航空会社の責任に関する法的統一化への障害

多数の国々の航空に関する法規は、ワルシャワ協約のそれとは異っているし、その他の国々では、単純に common law のプリンシプルを適用している。たとえば、「ワルシャワ協約が標準的な法律であり、これによって、国際環境というこの特殊な環境のために、そしてまた、この種の環境の下で、正規に実施されるはずの活動のためにも望ましい法律制度が設けられるとしても」、³² ユニバーサルリズムへの方向をたどろうとする傾向と、「各国に固有な経済的な慣習とか考慮すべき事柄」のために起草された国内法とは両立しない。アメリカ合衆国は、このような実態の具体的な事例である。

アメリカ合衆国では、国内の航空輸送に適用されているのは、各州の

内法に採りいれている。Law of 13 July 1936 relating to the Water Carriage of Goods Act (*Can. Rev. Stat. C. Vol. IV, 1952, p. 291.*) 同じことが航洋船の船主の責任の限度に関する 1925年 8月 25日 および 1957年 10月 10日の Brussels International Conventions にも当てはまる。Canada's Merchant Shipping Act の修正法 (1960-61, 9-10 Eliz. 2, c. 32) では、特に新しい責任の限度 (art. 657 of the Merchant Shipping Act) ならびにその限度を利用しうる人々 (art. 659) に関しては、1957年の Convention の措置を国内法に導入した。最後に、カナダの海上運送 (用船契約と B. L.) では、共同海損の問題については、York and Anvers のルール (1950) に従い、衝突の問題については、カナダの法律は、1910年 9月 23日の Brussels International Convention の措置を利用した。

³² Chauveau, Des conventions portant loi uniforme, *Journal de Droit international*, 1956, p. 570.

³³ Limpens, Les constantes de l'unification du Droit privé, *Revue internationale de Droit comparé*, Vol. X, 1958, p. 277.

common law であり、各州の責任に関するルールを一見すれば、責任に適用される規準においても、また、common law のプリンシプルの適用においても、画一性がおそろしく欠如していることがわかる。³⁴とりわけ、適用しうる法律の選択に関係をもつような事態では、画一的な法律が存在しないために非常な困難が生ずる。時によっては、各州では、公共政策に反するものとして、他の各州が制定した責任の限度³⁵を拒否することがある。³⁶このことは、最近のアメリカ法学の進展によって、いわゆる *lex loci delicti* の考えの適用上可能となっており、若干の州では、事故が生じた場所以外の法律を適用し、それによって、他の州から課せられる責任の限度を回避することが認められている。³⁷だから、アメリカ合衆国において画一法を採択することは、「どのような場所にあっても、法律の矛盾から、まちまちで、しかも複雑な論議が生じないような措置をとる」ためには是非とも必要である。³⁸しかしながら、すでに計画されている画一法が採択されれば、³⁹連邦政府において、各州の承認が得られると思われるので、この種の法律の運用上における困難は、幾らか緩和されるに相違ない。

この種の common law は、カナダの大部分においてもまた適用をみている。カナダでは、統一的な航空法の採択が必要ではあるが、責任に関する問題は、各州が保留している公民権に従って別々にグループ化されているという事実からみて、憲法上の問題を生ずるおそれがある。とはいえ、憲法を改正すれば、技術的、行政的かつ法律的なレベルで、航空の分野に

34 Sweeney, *Is Special Aviation Liability Legislation Essential* (pts. 1-2), *J. Air L. & Com.*, Vol. XXII, 1952, p. 166, 317.

35 Note, *J. Air L. & Com.*, Vol. XXX, 1964, p. 98.

36 Wolens, *A Thaw in the Reign of Lex Loci Delicti*, *J. Air L. & Com.*, Vol. XXXII, 1966, p. 408.

37 Reese, *Conflict of Laws and the Restatement Second*, *L. & Contemp. Prob.*, Vol. XXVIII, 1963, p. 679.

38 Vries, *Universalisme et unification du Droit des Etats-Unis d'Amérique*, *Revue internationale de Droit compare*, Vol. VII, 1955, p. 542.

39 Sweeney, *supra* note 31.

おける法律の制定を認める一切の権限を中央機関の手に与えることが可能となるものと思われる。

上述したところのものには、法律上、経済上、社会上に若干の問題があり、これが法律によるルールの一画一化を拘束している。アメリカ合衆国が不本意に思っている最も明らかな事例の一つは、ワルシャワ協約の解釈と、1955年の Hargue Protocol で規定されている責任の限度の採択とに関連している。R. H. Mankiewicz が言明しているように、画一的な適用の欠如は、「国家の法秩序による画一性が、うわべだけのものであったという慣例や考え方に、国際的制度の根拠をおいていたワルシャワ協約の創始者が下した評価の誤りに主として帰因している。⁴⁰」ワルシャワ協約の第25条において説明されている故意の過失という概念は、見解の相違という点で、最も議論の余地があるとみてよい。そして、この概念が同じ方法で、また、同じ意味で、解釈されていないことを知るためには、common law の裁判所と civil law の裁判所が下した判決を判読すれば、それでじゅうぶんである。他方において、このことは、経済問題であり、また、社会問題でもあり、ワルシャワ協約による責任の限度は、アメリカにおける一部の州が規定している責任の限度に比べて高額であるとはいえ、それはあまりにも低額であると考えられる。アメリカの判決のうちその大部分のものは、致命傷に該当するケースにおける査定額が、けたはずれな金額であるといった反対論はみられない。したがって、このような損害査定額に比べてみた場合、Hargue Protocol の16,000ドルの限度は、ばかばかしい程低額であるに見えるかも知れない。アメリカの裁判所では、国際輸送に基づく死亡者に対する損害査定と、その他のタイプの訴訟の査定とを同列におくために、第25条をずっと広義に解釈する傾向があるのは、この理由のためである。Hargue Protocol が説明している新しい定義に従え

40 Mankiewicz, *Melanges Roubier*, 1961, p. 110.

ば、航空会社の共謀関係なくして、故意の過失を実証することは、ほとんど不可能である。だから、開かれないままに残されている唯一のドアは、第22条の恩典である。アメリカ政府が、ワルシャワ協約の第39条の措置に従いがい、ポーランド共和国政府に注意を与えることによって、ワルシャワ協約の廃棄通告を行なった理由は、この点にある。⁴¹

裁判の不統一は、判決の結果が、裁判所や地域によって、まちまちであるということから論証される。このことは、これらの違いを承知している原告をして、最も有利であると考え裁判所に提訴することを助長せしめることとなる。1955年に、イタリアの Sabena 社の航空機の墜落事故に伴って、フランスとアメリカ合衆国でとられた措置は、この種の不統一のよい例である。セイヌの裁判所では、⁴² この責任を評価するために、1957年3月2日の法律を参照しながら、Sabena社の責任を第22条の限度内に止めた。このセイヌの裁判の判決が非難を受けたのは、ただに航空会社の過失を評価するのに、1957年3月2日の法律の定義（故意の過失—許すことのできない過失）を適用した点だけによるのではなく、過失の重大性を証明する事実上の立場にあるにもかかわらず、その最終判決が航空会社にとっ

41 アメリカ政府は、1965年11月15日にワルシャワ協約の廃棄を通告した。そこでワルシャワ協約と Hargue Protocol との責任の限度についての特別の meeting が ICAO によってモントリオールで開催された。この meeting の後で、ICAO の Council では、次の四つの提案を研究するために外交会議の招集を求めた。すなわち、ここにいうところの四つの提案とは、(1) 33,200ドル+裁判費用、(2) 50,000ドル+諸費用、(3) 49,800ドル+裁判費用または裁判費用込みの66,400ドル、(4) 58,100ドル+裁判費用または裁判費用込みの74,700ドルである。1966年5月13日にアメリカ政府は、IATA と CAB との調停によって到達した協定に従って、廃棄の通告を撤回し、40社を超える航空会社の間では、アメリカ合衆国において離着陸する国際飛行全部に対して、75,000ドルの限度と無限責任の原則 (art. 20, line 1 of the Convention の削除) とを容認した。しかし、一部の航空会社 (Aerolinas Argentinas, Saturn, World Airways, Pacific Northern Airlines) では、責任の限度については容認しながらも、無限責任の原則については、これを拒否した。(IATA, Press Release, No.14, 13 May 1966).

42 Emery v. Sabena Belgian World Airlines, R. G. A. E., Vol., XXIII, 1960, p. 359, judgment confirmed on appeal, R. G. A. E., Vol. XXVIII, 1965, p. 331.

ては、極めて有利であったことにある。これに反して、ニューヨークの裁判所では、故意の過失の存在を認め、航空会社の犯罪を第25条に拠るものとして、セイヌの裁判所とは反対の判決を下した。⁴³このような判決こそは、同一の訴訟において、裁判所の間に統一性がないことを表明しながら、「forum shopping」の態度を有利ならしめている。⁴⁴

C 航空機の登録に関する国際的ルールの形成

航空機はそれぞれ国籍⁴⁵を持っており、一国以上に登録することはできない。空運ならびに経済問題、財政問題の展開に伴って、若干の航空会社の合併が行なわれ、またそれに関連して、シカゴ協約の下に、これらの国際的結合に必要な国籍の問題が生じた。航空機の登録の問題は、⁴⁶1956年以来 I C A O の Legal Committee で検討されてきた。事実、この種の委員会は、第77条に準拠して、「国際的開発機関が使用している航空機の国籍に関しては、現行のシカゴ協約の措置を適用する方法を決定する仕事を I C A O の Council に移譲している。1959年12月に、アラブ連合では、アラブ諸国およびアラブ連合が自由に参加できる国際航空事業を開設する計画を立て、I C A O の注目を引いた。アラブ連合では、国籍に関するシカゴ協約の措置が、計画中の事業において使用する航空機に対して、どのような条件で適用されるかを決定するよう Council に要請した。1964年11月11日に至って、多数国で構成している Air Africa 社も、同じ問題について、Council にアプローチするよう I C A O の事務総長に要請した。1965年7月にモントリオールで開かれた Juridical Committee の委員長によ

43 *Leroy v. Sabena Belgian World Airlines, Airlines, 8 Av. Cas, ¶ 18, 142 (S. D. N. Y. 1964).*

44 McHenry, *Judicial Jurisdiction Under the Warsaw Convention, J. Air L. & Com.*, Vol. XXIX, 1963, p. 205.

45 Roger, *Etude sur la nationalité des aéronefs, R. F. D. A.*, Vol. XVIII, 1964, p. 159.

46 Mankiewicz, *Aéronefs internationaux, Annuaire Français de Droit international*, 1962, p. 685.

って、この条項に関する分科委員会が設置された。この種の仕事をこなう前提として、この分科委員会では、このような国際的登録の影響を考慮に入れることなしに、シカゴ協約の加盟国の間で定められた国際的な開発機関を設置した。この種の分科委員会では、シカゴ協約の措置が、無修正のまま、国際的な共同登録のプリンシプルに、抵触するものでない旨の通告を發した。

この見解は、国際機関による登録の可能性と合法性とを是認することによって、この種の国際機関が、主権国に代わってシカゴ協約によって登録国に課せられた義務を引受けることができることが容認されたという点で、興味を持たれる。このことは、国家の主権に固有する一切の権利を保有し、一切の義務を引受けながら、同時に主権国の法律上の地位を持っていないこの種の政府間の連合体に、指導力を与えることによって、それだけインターナショナリズムを高めると同時に、国家主権の概念が目立って後退したことを表明している。

む す び

空運のインターナショナリズムは否定できない事実であり、かつまた、それが空運の開発には必要な条件でもある。国際的エレメントの存在は、航空の分野における新しい技術の増進、経済的な至上命令ならびに航空が果たさねばならない新しい必要性などによって、明らかにされている。I C A O の Council の会長である Walter Binaghi が I C A O の第 20 回記念日において述べているように、「航空はもともと国際的なものであるし、また、現実的な設計明細書を確立しかつ全世界的または地域的な要請に答えるためには、国家の開発上それこそびったりとフォローしなければならぬ急速な進歩によって、特徴づけられている。技術上、政治上、経済上、法律上の分野において、必要な統一化を実現するためには、依然と

して長いルートが前途に横⁴⁷っている。空運におけるこの種の協調と、この種の技術を支配している法律体系の統一化とに、確信を持ちこれが実現化されうるのは、ただただ、相互扶助の雰囲気とあらゆるレベルにおいて協力しようという欲求とである。宇宙の測り知れない奥深い層を征服しようとしている時代において、各国の政府は、国際的規準の支配を免かれることのできない空運のプリンシプルと現実とを容認し、かつまた、国際的な見通しでもって、航空を支配するルールの標準化に協力する義務がある。

(1968・9・21)

47 Sand, *The International Unification of Air Law, L. & Contemp. Prob.*, Vol. XXX, 1965, p. 400.