

# スペインと日本における航空事業の民事責任 ——モントリオール条約によって国際的に規定される 航空運送人の責任を中心に——

安藤 暢志  
(前田研究会 4年)

- I はじめに
- II スペイン・日本両国における航空業務の構成団体
  - 1 空港の運営団体
  - 2 管制官
  - 3 航空運送人(航空会社)
- III 航空運送人の責任
  - 1 概 説
  - 2 モントリオール条約の誕生
  - 3 モントリオール条約の基本的な内容
  - 4 日本の現状——国際運送約款と国内運送約款の不一致
  - 5 スペインの現状
- IV 結 論

## I はじめに

現代社会は情報化・国際化が急激に進んでおり、世界中の人々と容易かつ迅速にコミュニケーションをとることが可能となった。また、人の行き来もより頻繁になり、ビジネス面はもちろん、海外旅行に赴く観光客も年々増加している。日本を例にとっても、2016年の訪日外国人観光客は2400万人を超えた<sup>1)</sup>。政府は2020年東京オリンピックまでの年間訪日外国人観光客数の目標を2000万人に設定していたにもかかわらず、4年も早く、リオデジャネイロの年に達成してしまっ

た。そこで政府は2020年までに4000万人、2030年までに6000万人を目指す上方修正を行った。日本からの出国者数についても、2016年は1700万人を超え<sup>2)</sup>、これはリーマンショック後3番目に多い数字となった。こういった流れの中で、航空業界の存在感と重要性は増していく一方である。昨今、企業や個人が所有するビジネスジェット（プライベートジェット）もしくはクルーズ船の利用が徐々に増えてきてはいるが、海外等への長距離移動の際には、やはり航空会社が運航する民間航空機が圧倒的なシェアを誇っているのが現状である。観光業界と航空業界が密接な関係にあることは容易に想像でき、また国際化が今後より進んでいくことを考えると、今後航空機への需要は高まっていくと推測できる。そこで、航空業界全体に求められるのは、事故のない安全な運航である。航空事故は自動車事故などに比べ、発生率は非常に低い。しかしながら、発生した際に被る損害は甚大であり、より多くの人々が利用していくであろう未来を考えると、より一層の安全対策、充実した国際的な法体制の確立は必須である。また、自然災害はもちろん、テロといった外在的な要因によって事故が発生する可能性も高まっている現状を考えると、被害者を第一優先で保護する損害賠償制度もまた重要である。

そこで、本論文前半ではスペインと日本における航空事業に着目し、各構成団体とその責任について考える。後半では航空運送人（航空会社）における民事責任に関する議論に転換し、1999年に国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization、以下、ICAO）によって採択された「国際航空運送についてのある規則の統一のための条約」（Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air、以下、モントリオール条約<sup>3)</sup>）を参考に、スペイン・日本および国際的観点から、航空事故に対する責任追及またその原則に関して、当団体が負う責任について論じる。航空産業がより身近な存在となり、安全に運航されることを目的とし、検討していきたいと考える。

## II スペイン・日本両国における航空業務の構成団体

航空業務においては様々な立場の者が個々の責任を全うすることで、何千何万という機体が安全に空を飛び交うことが可能となっている。本章では、そんな航空業界を構成する各団体が執り行う業務やその義務、責任について、スペイン・日本両国の比較の視点から検証したい。

## 1 空港の運営団体

あらゆる航空業務の母体となる空港の重要性は計り知れない。多種多様なバックグラウンドを持つ人々に対して、あらゆる側面において完璧なサービスを提供する必要がある。それは居心地の良い空間の構築、時間に正確な運航、そしてテロといった事故を未然に防ぐ警備と安全の提供などが例として挙げられる。また、航空事故が発生する場所が空港の敷地内である可能性は十分に考えられ、法的責任が追及される可能性もまた否定できない。

また、空港の運営方法として、昨今「民営化」が大きなテーマとなってきた。1980年代の欧州を皮切りに、現在は全世界100以上の空港が民営企業によって運営されている。日本においても、仙台などの地方空港が民営化に動き出したことは記憶に新しい。その一方で、スペインは空港運営の民営化に積極的ではない。

### (1) スペインにおける空港の運営団体

スペインの空港運営を取り上げる上で、欠かすことができないのがスペイン国内の空港と航空ナビゲーション (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea、以下、AENA) である。AENAは国家予算の編成に関する1991年6月14日のリアルデクレト<sup>4)</sup> 第905号によって、スペイン国土交通省 (Ministerio de Fomento)<sup>5)</sup> の管轄下で設立された<sup>6)</sup>。AENAは現在スペイン国内では、アドルフォ・スアレス・マドリード＝バラハス空港、バルセロナ＝エル・プラット空港、バレンシア空港、パルマ・デ・マジョルカ空港など、48の空港の運営を行っている。また、主にLCC (Low Cost Carrier) が多く運航されているイギリスのロンドン・ルートン空港、その他にもメキシコ、コロンビア、ジャマイカなどの国外の空港運営まで業務を拡大しており、合計90以上の空港を管理している。空港管理会社としては世界一の規模、利用者数を誇り、また公団であることも特徴といえるだろう。彼らは安全な空港運営のための警備や交通ネットワークの管理だけでなく、国内の航空業界の発展、空港での高品質なサービスの提供なども担当している。スペイン国内および管轄航空における航空業務の総合的な発展が主なミッションだといえることができる。それら一連の活動が国のロイヤルデクレトなどで発表される方針に基づいて行われている。また、AENAはそれまで前述の業務を担当していた国営空港自治団体 (Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales) にとって代わったため、

本団体は解体に至った<sup>7)</sup>。

AENAは政府の管轄にあるものの、独立した法的能力を所持している。すなわち、自己資産に関して独立した権利を持っているため、特に航空活動の発展に関し、資産の投資を効率的かつ潤滑に行うことが可能である。その母体が国にあることで、安定した資金源を確保できている点も大きなメリットである。また、それによって災害や事故といった問題が発生した際、国が迅速に対応することができるという利点もある。現場と会議室の乖離を防ぎ、意思疎通がよりスムーズに行うことができるのは、非常事態において最も重要なことの1つだろう。とはいえ、AENAの活動には他の企業と同様に、各国内法によって民事的・商業的・労働的規制が及んでいることは事実であり、また政府の管轄下という側面を考慮すると、彼らが運営する空港は民営空港と比べ、スピード感に欠けるといえる。民営空港の運営企業は着陸料の決定権、資金の管轄権を自らが所持し、実行する能力があるからである。

AENAの具体的な業務は非常に幅広い。例えば、

- ・空の交通に関する命令や情報のマネジメント
- ・空港施設、関連するインフラ、新空港への投資や管理
- ・空港および航空活動が行われるエリアの安全管理
- ・航空活動を行うにあたってのライセンス取得のための講座
- ・緊急時の対応施作とそれに付随する情報の政府への提出
- ・航空技術、航空工学、政府への見解等に適応し、迅速に各業務に反映させること
- ・関係各所(政府、子会社、空港職員)や消費者への情報開示

などが挙げられる<sup>8)</sup>。これらを通した、国家利益となる空港マネジメントおよび民間航空のサポートが求められている。また、AENAの具体的な運営に関しては国土交通省に担当の理事会(協議会)が設置されており、その理事会を通して、政府と企業の意思疎通、基本的な運営方針の一致が行われている。また、航空活動におけるデータの収集、国家・国際レベルの会議の参加や意見の表明などもこの理事会が担当している他、当団体の法的責任も理事会が負うこととなっている。

また、AENAは2010年に「AENA Aeropuertos, S. A.」を新たに設立した。その背景としてはAENAの業務が多様化していたことが前提として存在し、その他に①AENAが行っていた空港内サービスの管轄権の付与、②国際的およびEUが発表した法規制への適応、③空港およびヘリポート等のマネジメント権の付与

が挙げられる。AENAは引き続き同等の法的地位を保ったまま存続しており、主に航空ナビゲーションを中心に業務を担当している<sup>9)</sup>。

このように具体的かつ詳細な業務が規定されている背景としては、省庁の増加によって業務の多様化が可能になったことが挙げられる。このようにAENAの業務が多様であること、また運営を担当している空港が90にも及ぶ事実を考慮すると、その裁量権は大きく、スペイン内外の航空活動において非常に大きな影響力を秘めているといえる。

## (2) 日本における空港の運営団体

国内の過半数の空港を1つの企業が運営しているスペインに対し、日本は各空港によってその管理団体が異なっている。もちろん、すべての空港によって運営団体が異なるわけではない。日本の空港はその管理方法によって大きく2つに分けられる。「株式会社管理空港」と呼ばれる空港においては、その名の通り1つの企業が空港内のマネジメントから滑走路や交通の整備、安全管理などをすべて行っている。例えば、成田国際空港、新関西国際空港、中部国際空港が挙げられ、それぞれ成田国際空港株式会社、新関西国際空港株式会社、中部国際空港株式会社がその運営団体として該当する。一方、空港の一部、例えば滑走路や安全面の管理を国が行い、その他の部分を民間企業に任せている場合もある。それらは、「国管理空港」と呼ばれ、東京国際空港（羽田空港）、新千歳空港、福岡空港などがそれに該当する。このような空港の場合、実際の航空活動が行われる設備（例えば、滑走路や税関カウンターなど）を国（地方団体）が、主にサービス面を行うターミナルビルを民間企業が管轄することが多い。東京国際空港においては日本空港ビルディング株式会社が運営を行っている。その他にも、関西国際空港や中部国際空港の運営も担当している業界大手企業である。新千歳空港は新千歳空港ターミナルビルディング株式会社が運営を担当している。興味深い点としては、スペインのAENAが40を超える空港を運営しているのに対し、日本の民間企業が担当しているのはごく少数の空港に限られていることである。AENAの母体が政府であることを考慮すると十分理解できるが、AENAが国家の法規制を迅速かつ確実に適応できる一方、このように運営団体がその空港によって異なる日本においては、そのような法律<sup>10)</sup>の反映や国としての方針を打ち出す際、障害となる可能性がある。また、本論文の後半で取り上げる、航空運送人の民事責任に関しても同じ現象が起きている。

### (3) 総括

見てきたように、スペインと日本における空港の運営方針には大きな違いがあることが分かる。本質的な活動内容にそこまでの差異はなく、またあるべきではないと考えるが、スペインではAENAという1つの団体が国内のほとんどの空港の運営を担当している一方、日本では大きく国か民間企業かに分かれている点については非常に興味深い。先に述べたように、現在「空港の民営化」が大きなテーマとなっている。その点に関しては、日本では関西国際空港、大阪国際空港（伊丹空港）を皮切りに、国が運営していた空港としては2016年7月に仙台国際空港で初めて民営化がなされた。民営化された空港では民間企業が空港の着陸料等を定めることができ、また空港内での収入も管理することができる。この場合、新規路線の拡大や設備投資などを航空会社とともに行うことができ、これは大きなメリットとなる。一方で、経済面が重視された結果発生するサービスの質の低下などがデメリットとして挙げられる。スペインでは民間企業が運営を行っているとはいえ、国土交通省の管轄下で多くの業務が遂行されていることを考えると、民営化が積極的に進められているわけではない。その例として、2012年には国内最大規模を誇るバルセロナ＝エル・プラット空港の民営化が、主に経済面の問題を理由に白紙に戻されている。

## 2 管制官

スポットライトが当たることは少ないが、航空活動における管制官の業務の重要性は計り知れない。国際民間航空機関（ICAO）としても附属書として個別に取り上げている<sup>11)</sup>。国際化が進み、多くの航空会社が国際路線を拡大し、またそれに伴って様々な国出身の人々が利用するようになっている。加えて、LCCの登場によって消費者層はより幅広くなっており、便数も増加している。これらの影響から複雑になりつつある航空ネットワークを司る管制官について、その立場を明らかにする。

### (1) スペインにおける管制官

スペインでは、航空管制およびそれに影響する気象情報は、専門家かつ公務員によって提供されている<sup>12)</sup>。LNA（スペイン航空法）第61条を見ると、「国家の範疇における航空ナビゲーションや気象学のエンジニアリング機能は当該資格を持つ者によって行われる」<sup>13)</sup>としている。また、1998年3月に採択された「民間航

空における専門的な資格および航空交通管制官の免許」<sup>14)</sup>に関するレアルデクレトによって、ICAOが定めた国際的基準を取り入れるという目的も含めて、その詳細が規定された。これは管制官の精神的・技術的な要件を規定しただけでなく、最終的に資格を得るまでのプロセスも記したものである。その11年後、本条例はレアルデクレト第1516号によって改定されることとなる。これは2003年に設立された欧州航空安全機関（European Aviation Safety Agency、以下、EASA）の影響を大きく受けている。EU（European Union）圏内のパスポートコントロール撤廃などによって、加盟国間の移動は非常にスムーズになった。その1つの施作として発足したEASAは、航空関連における管轄圏内の安全管理はもちろん、航空会社の認定なども行っている。また、関連分野におけるEU法の起草に伴う助言等も行っており、その結果としてEASAの発足が各加盟国の法体制に影響を及ぼしているのはごく自然なことである。管制官については前述のレアルデクレト第1516号に加え、2006年に発行されたレアルデクレト第23号が特に重要な法基準として挙げられる<sup>15)</sup>。これはEASAの発足に伴って作成された法令であり、管制官の正式な条件および要件、訓練方法、身体面の状態などについて規定している。このレアルデクレトの目的は、航空機と障害物との間の操縦領域における航空機の衝突の防止、航空交通の移動を迅速かつ整然と保つために提供されるサービスの促進、空域および飛行場の最高レベルでの安全などが挙げられ<sup>16)</sup>、ここからEUが本腰を入れて航空交通整理を開始したことが理解できる。この他にもEASAは航空機やエンジンなどの部品についての型式証明や耐空性<sup>17)</sup>に関する基準の設定を行っており、製造面からも航空の安全に貢献している。

このようにEUでの規制が加盟国の法体制に影響を与えるのは特にめずらしいことではない。EUというある種特殊な枠組みでは、管制官に関する規定においてEASA以外にも重要な団体が存在する。それが欧州航空航法安全機関（European Organization for the Safety of Air Navigation、以下、EUROCONTROL）である。本部をベルギーのブリュッセルに置くEUROCONTROLは1963年に設立され、長年EUにおける航空事業の基盤としての役割を果たしてきた。EASAが航空事業に幅広く関わっている一方、EUROCONTROLは主に管制、航空ナビゲーションに特化した団体であり、ICAOによって推奨された国際民間航空業界における基準や観光的側面の基準の統一、航空工学の急速な技術革新に対応するべく発足された。各国政府、空港、またその他組織と常に協力し事業を展開しており、管制官の教育や航空航行技術発展の支援を行っている点も大きな特徴の1つである。

## (2) 日本における管制官

スペインと同様、日本における管制官もまた国家公務員である<sup>18)</sup>。軍用飛行場等において一部例外はあるが、本論文では航空機の民間利用に着目しているのでここでは取り上げない。日本では、航空管制官採用試験に合格し国土交通省の職員として認められたのち、様々な専門研修を経て管制官として認定される。すなわちあらゆる業務の最終決定権は、国土交通省大臣にあり、またその責任を負うのも大臣本人となる<sup>19)</sup>。しかしながら、各業務に関して大臣に許可を得るのは非現実的なため、航空法施工規則第240条などによって各地方局長にその責任を分散させている。しかしながら、具体的に管制官に業務を委託するなどという記述はなく、また航空法自体に「管制官」という言葉は登場しない。とはいえ、管制官が国土交通省所属の国家公務員であれば、仮に事故が発生した際、国として責任を負い管制官を保護できるというメリットがある。

## (3) 総括

以上から分かるように、管制官の立場は両国同じではあるが、その法規制や基準の発信源が異なることがわかる。ICAOの基準は共通して適用されているが、スペインはEASAおよびEUROCONTROLらの影響を受けており、EUという統合機構の存在がいかに大きいかが見て取れる。日本にはこのような団体は当然存在しないため、特に法整備やその過程において違いが見られるのもまた明らかである。今後より一層、空域および空港の交通が複雑化することを懸念すると、管制官の責任は重大であると同時に、事故が発生した際の保護も重要となっていくだろう。

## 3 航空運送人 (航空会社)

現代社会において、航空会社の業務・責任は多様化していると同時に、国際化などを背景にその重要性もまた増しているといえる。安全かつ時間通りの航空機の運航はもちろん、そのチケットの手配や、空港内外でのサービス、会社HPの強化、またこれらを他言語で行う必要がある。2001年9月11日のアメリカ同時多発テロを教訓に、いかにテロを未然に防ぐのか、というのもまた空港運営団体と共々航空会社の大きな使命といえるだろう。国際化・デジタル化が進んだことによる利用者とのタッチポイントの増加は、航空会社にとって大きなメリットとして働いている一方、今までにない責任と懸念材料が発生しているといえる。ここ



では航空会社が運営を認められるまでの過程と、その業務における規制や事故発生時の責任を紹介すると同時に、本論文後半で取り上げる航空運送人の民事責任およびモントリオール条約の重要性につなげていく。

### (1) スペインにおける航空会社

企業が航空会社としての営業を開始するにあたっては、国から有効なライセンスを取得する必要がある。スペインにおいては、1998年3月12日に採択された「航空会社における有効なライセンスの発行と維持 (Concesión y Mantenimiento de Licencias de Explotación a las compañías aéreas)」に関する条例に記されている<sup>20)</sup>。この条例によると、営業許可を申請する企業は以下のような要件を満たしていなければならない。

- ・その企業の主な活動の中心となる事務所をスペイン国内に所持していること
- ・その企業の主な活動が航空機による航空輸送もしくはその他商業機関と共同の航空輸送であり、もしくは航空機の修理および整備であること
- ・1機以上の航空機を所有し、またその航空機を民間航空機登録機関 (el Registro de Matricula de Aeronaves) に登録していること
- ・事故が発生した際に、乗客・手荷物・貨物・郵便物および第三者に対して責任を負うための保険や規則を整備していること
- ・国によって発行された有効なライセンスを所持し、そのライセンスの範囲内での活動に勤しみ、またその活動に伴うEU法にも適応すること
- ・会社の運営を継続的かつ効果的に行うべく、企業に関する情報は常に開示し誠実性を示すこと<sup>21)</sup>

これらは当企業がライセンスを取得する上での最低条件であり、これらの審査が通った後は、民間航空総局 (la Dirección General de Aviación Civil) に、①事業計画書、②企業の議事録、③財務諸表を提出する必要がある<sup>22)</sup>。文書が提出されると、民間航空総局により最大3ヶ月以内に認可もしくは不認可の決議が発行される<sup>23)</sup>。仮に3ヶ月経過してもなお連絡がこなかった場合、それは認可されたものとみなされる。これらの規則は1992年7月23日に定められた航空会社のライセンスに関する欧州経済共同体 (European Economic Community、以下、EEC) が発表した法的基準に適用し作成されたものである<sup>24)</sup>。その後、新たな要件や条件を記した規則1008/2008<sup>25)</sup> が発行されており、その他にも随時関連条項が追加されている。

一方で、ライセンスの発行に関する国際的な規定は存在しない。民間航空機の潤滑な国際航空運営を目指し規定された1944年のシカゴ条約、海外にて登録された航空機が地上の第三者に与えた被害への責任に関して規定された1952年ローマ条約によって航空会社の定義はされてはいるが、航空運航業務とは各国家の主権が及ぶ範囲で行われるべきとされており、それに準ずる取り決めは各国の国内法をベースに行われるべきという考えが一般的である。しかしながら、航空機の利用は国際化が進んでおり、その主たる媒体である航空会社に関する取り決めが多種多様であることに関しては懸念が残る。もちろん、各国の経済状況や既存国内法、航空機への需要など考慮が必要な点は挙げられるが、基準となる国際規定もまた必要だと考える。

## (2) 日本における航空会社

日本においても航空機を使用した事業を行う場合、国土交通大臣より許可を受ける必要がある。これは航空法第100条に記載されている。運航の許可に至っては、スペインと同様、事業計画書や安全管理に関する書類を提出しなければならない。また、国際航空事業の運航許可に関しては、前述のシカゴ条約（国際民間航空条約）に沿った事業計画書を別途提出する必要がある。

## (3) 総括

前述した通り、航空会社に認定に関しての国際的規則は存在しないにも関わらず、2国間で大きな差はないといえる。シカゴ条約<sup>26)</sup>やローマ条約によって航空会社や航空機の定義はされているが、非常に概略的なため、具体的なライセンス取得のプロセスに影響を及ぼしているとは思えない。ただ、航空会社や航空機の営業許可、国籍認定を国際的に定義していることで、事故発生時の責任の帰属先の判断を容易にしている点は評価できる。

# Ⅲ 航空運送人の責任

## 1 概説

そこで重要となるのが、特に国際航空運送における国際的な法規制および事故発生時の帰責性の判断である。航空事故が起きた時の被害は甚大であり、また国際運送において、異なる国籍を持つ者が当事者となるのは避けようがない。本章

では、航空運送、特に国際航空運送にクローズアップし、現行法体系を考察すると共に日本およびスペイン両国からの視点を交え、日本における法体制の改善点を指摘する。その際、中心となるのはこの分野における国際的な法規制として浸透しつつあるモントリオール条約となり、またその中でも航空事故発生による消費者の死亡および損傷における航空運送人の民事責任を取り上げる。

## 2 モントリオール条約の誕生

航空運送は国際航空運送と国内航空運送の2つに分けることができる<sup>27)</sup>。モントリオール条約は前者を扱っており、1995年5月10日から28日までカナダのモントリオールで開催されたICAOの国際航空会議によって、日本を含む107カ国のファイナルアクト<sup>28)</sup>、53カ国の署名によって成立したものである<sup>29)</sup>。現在は130カ国が批准している。

国際航空運送人に関しては1929年制定のワルソー条約（日本は1953年批准<sup>30)</sup>）が最初の国際的な法規制として誕生した。1955年のヘーグ議定書<sup>31)</sup>、1961年および1971年のグアダハラ条約等による改正や追加議定書の作成は繰り返し行われ、第一次世界大戦終了後より、国際航空運送の法体制の基盤として機能してきた。しかしながら、航空事故発生時における遺族への賠償額の低さや航空事故の原因が多様化したことからその事故責任の判断方法の見直しがされるべきとの声が大きくなり、現行のワルソー条約に代わる新たな国際的法規制の成立への動きが活発化した。

上記の問題点を改善し、今日にも続く法規制として機能しているモントリオール条約であるが、その成立の背景には契機となった動きがある。それが日本の航空会社が採択した国際運送における旅客責任制度である<sup>32)</sup>。この規制は「ジャパニーズ・イニシアチブ」と呼ばれ、先陣を切って航空運送人における民事責任の改革を行ったとして世界的に賞賛されたものである。ジャパニーズ・イニシアチブとは1992年11月に日本の航空会社が採用した国際航空運送における新たな旅客責任制度のことで、旅客が死傷した場合の責任制限を撤廃し、10万SDRまでの無過失責任とそれ以上の損害については過失推定責任を取る二層制の責任制度である<sup>33)</sup>。その誕生経緯については次項で詳しく取り上げる。

そもそも旧法体制であるワルソー条約成立から当時約半世紀が経過しており、航空工学やその技術、需要が急速に発展していたことを鑑みると、いくら幾度かの改訂がなされていたとはいえ、根本的な見直しが必要であったという事実は疑

うよしもなく、実際に1980年前後より議論が盛んになる。また、その複数回に及ぶ改訂によって帰責性の判断において統一性が失われていたこともまた事実であり、締約諸国の混乱を招いていた。そういった側面からしても、世界的な新法規制の作成は早急に行われるべき事象であったといえ、それに先立って現法体制の問題点を指摘し、改正した日本の旅客責任制度は特筆すべきものであったといえる。

### 3 モントリオール条約の基本的な内容

ワルソー条約からの大きな変更点としては、航空事故、特に旅客の死亡や障害といった損害に対する責任制度の在り方が挙げられる。ワルソー条約においては旅客の死傷に関し、過失推定責任が取られてきた。この場合、航空事故によって損害を被った遺族もしくは被害者の利益の保護が十分になされておらず、また公平な補償がなされていないという指摘が度々挙がっていた。そのため、ヘーグ議定書<sup>34)</sup> やグアダハラ条約<sup>35)</sup> によって賠償金の限度額や責任原則の見直しがされてきたのである。とはいえ、それだけでは不十分かつ制度の定義が曖昧で混乱を招いていた。1982年にはモントリオールで開催された国際法協会 (International Law Association、以下、ILA) 第60回大会の空法部会で作成された「国際航空責任の統合制度に関する条約草案」によって、旅客の死傷に対する航空運送人の責任を絶対責任(無過失責任)とすべきという案が提出され、航空運送人に対しより重い責任追及を課すべきとの見方が浸透していった<sup>36)</sup>。そういった意味では新法体制の起案に向け、次のステージへ突入したといえる。しかしながら、航空事業が格段に発展した先進国と、発展途上国の間には大きなギャップがあり、全世界に適応し浸透することはなかった。その中で、世界の流れを大きく変えたのが日本における責任制度の誕生である。各国の航空会社において未だ採用されていなかった、「旅客死傷における無限責任の導入」に踏み切ったのである<sup>37)</sup>。旅客のより一層の保護が叫ばれていた中の、この決断は極めて画期的なものであったといえ、その後の国際的な規制、すなわちその7年後に採択されるモントリオール条約に大きな影響を与えた。日本の航空会社がそのような決断に至った主な理由としては以下が挙げられる。

1. 「日本の人身事故における他の損害賠償と対比した場合、鉄道や自動車の事故、さらに同じ航空運送でも国内運送では無限責任とされており、国際航空運送の責任限度額は低すぎる。

2. モントリオール第三追加議定書は、責任限度額が低額で、しかも破られない責任制限であり、米国の批准の可能性も低いいため、批准・加入する国が増えず、発効する見込みが少ない。
3. 責任限度額は従来から最低保障として機能する傾向があり、これ以上、責任限度額を引き上げることは困難である。
4. 無限責任が航空会社に及ぼすコスト（保険料）負担の増大は懸念するほど大きくない<sup>38)</sup>。」

このように、被害者である利用客を第一に保護すべきという考え方が優先されていることが分かる。これはモントリオール条約にも見られる考え方であり、ジャパニーズ・イニシアチブが広く評価された理由が窺える。

次に、モントリオール条約の具体的な内容、特に航空事故発生による乗客の死亡および損傷について論じていくが、そもそもモントリオール条約の立法趣旨としては、ワルソー条約および関係する文書を近代化し統合することで新たな国際航空運送条約を制定することにあつた<sup>39)</sup>。そして、基本原則として

1. 「消費者の諸利益の保護（Protection of the Interest of Consumers）
2. 現状回復の原則に基づく衡平な賠償（Equitable Compensation on the Principle of Restitution）
3. 諸利益の衡平な均衡（Equitable Balance of Interests）」

を掲げている<sup>40)</sup>。

ここで着目すべきはワルソー条約との大きな違いとして挙げられる「消費者の諸利益の保護」である。急速な技術の発展により、消費者としてはより容易に飛行機を利用することが可能になったが、それに伴い航空工学や気象学など専門的な知識に関しては企業と大きなギャップができてしまった。航空産業の初期と比べ、大幅に技術が発展し、損害保険等も充実している昨今、優先して保護されるべきは航空運送人ではなく、消費者となってきたのである。これは他業界においても同じことがいえるだろう。とはいえ、消費者を軽視することは許されず、説明義務や損害発生時の対応による安心の提供は優先して行われるべきことである。また、複数国間以上を移動する際に利用することが多くなったことを考えると、モントリオール条約が最重要事項として消費者の利益の保護を掲げるのは、国際法としてあるべき姿ともいえる。消費者の保護を第一に考える旨の主張は、ワルソー条約においては見られなかったことであり<sup>41)</sup>、現代社会の流れを汲み、法の統一を計った本条約は評価に価するだろう。

モントリオール条約の最大の焦点として、「航空事故発生時の旅客の死傷に対する責任についての改正」が挙げられる。ワルソー条約における過失推定責任から、①各旅客につき11万3100SDR<sup>42)</sup>までの賠償についてはその責任を排除又は制限ができない無過失責任、それを超える部分については、②運送人が、損害が運送人又はその使用人若しくは代理人の過失又は不法な作為若しくは不作为によって生じたものでないこと、損害が第三者の過失又は不法な作為若しくは不作为によって生じたこと、上記2つの条件のいずれかを自ら証明することができた場合、免責されるという10万SDRまで無制限の無過失責任、による二層制の責任制度 (Two Tier System) に変更された<sup>43)</sup>。すなわち、航空運送業務中における航空運送人の責任が強く問われるようになっており、消費者および被害者の保護が強化されたのである。その成立背景として、10万SDRまでの無過失責任に関しては各国の同意を得るに至ったが、それを超える部分の責任に関しては、賠償水準の低い発展途上国から過失責任主義の採用が主張され、外交会議でも10万SDRから50万SDRまで過失推定責任、50万SDR以上は過失責任を採用する三層制を提唱する国も見受けられた。しかしながら、航空運送人の立場から自身の故意・過失について証明するのは可能であるが、被害者の立場から航空運送人の故意・過失を証明するのは、非常に困難であるという理由から、3つ目の過失責任については取り下げられることとなった<sup>44)</sup>。この判断は、モントリオール条約の「消費者の諸利益の保護」という最も重要な原則を忠実に反映しており、一定の評価をすることができるだろう。航空業界においては、急激に技術が発展しているのは周知の事実である。それは、航空運送人と消費者双方にメリットのあることではあるが、高度な技術や複雑な約款を含め、両者の間には少なからず認識の差ができてしまう。仮に事故<sup>45)</sup>が発生した場合、損害を被った消費者に、情報を収集し航空運送人の過失を証明させるのはあまりに酷な話である。10万SDRまでの無過失責任を無条件に負わせるモントリオール条約は、消費者の利益保護を図っていると同時に、それ以上の賠償に関してはケースバイケースで判断されるようになっており、航空運送人に圧倒的に不利な条件とはいえない。なお、身体的障害をともしない精神的障害 (トラウマやショック) については、その責任を負う必要はない<sup>46)</sup>。また、無過失責任を採用することで、事故機が行方不明となり事故の理由が判断できない場合、テロリストによる犯行といった事故の理由が明確であるものの、加害者に補償能力がない場合に、被害者を保護することにも役立つ。そもそも航空事故が発生する際、航空運送人もしくは航空機の

製造者、管制官等に過失がある可能性は高い。その例外として挙げられるのが自然災害やテロリストによる犯行である。テロ行為に関しては、①事前に防ぐ手立て（荷物検査等）があること、また②航空運送人の責任は厳格責任かつ結果責任であることから、免責されるべきではないという考えが一般的である<sup>47)</sup>。また、自然災害に関しても上記②の理由、またモントリオール条約が消費者利益の保護を第一に制定された背景から考えるに、十分な免責事由にはならないとされている。このように、モントリオール条約において航空運送人が果たすべき責任の重さが窺え、より消費者の立場になった制度だということが分かる。

#### 4 日本の現状——国際運送約款と国内運送約款の不一致

1999年に採択されたモントリオール条約であるが、日本はファイナルアクトに参加し、2000年に批准した。その後、モントリオール条約は、批准国が30カ国に到達した2003年11月4日に発行された。したがって、日本は成立当初からモントリオール条約の影響を受けている国の1つである。しかしながら、わが国の現行法制度において、1つの大きな問題点が挙げられる。それが、国際運送約款と国内運送約款における乖離である<sup>48)</sup>。日本における航空運送人を取り締まる規則の変遷をたどるとともに、その問題点について掘り下げていく。

##### (1) 日本における航空運送約款の変遷

現行のモントリオール条約が発行される前は、ワルソー条約が国際的な航空運送における民事責任についての規則を制定していた。日本は1953年にワルソー条約を批准し、その他の国々と同様、長期的に本条約の影響を受けてきた。その間、ワルソー条約が改定されることもあったが、それに合わせて国内における約款も改訂することで対応してきた。当時の国内航空運送約款<sup>49)</sup>においては、旅客の死傷に対する航空会社の責任限度額は100万円とされており<sup>50)</sup>、これは現在の約10分の1程度の額となる。しかし、ワルソー条約の批准を受け、国内航空運送における旅客死傷の場合の責任限度額は、300万円に変更される。また、同じように1967年には、1955年ヘーグ議定書を批准したことから、その責任限度額が600万円に改訂された。その8年後には、1966年のモントリオール協定に合わせて、2300万円に大幅に変更されている。このように、徐々に賠償額が上昇変更されていったが、これらの改訂はすべて「過失推定責任」の元行われている。すなわち、航空運送人には立証責任があり、それによって追求される責任の限度も損害賠償

額もまちまちであったということである<sup>51)</sup>。

その中で1900年代後半に入ってから、日本において2つの大きな動きがあった。1つ目が、1982年の国内航空運送の旅客死傷に対する責任制限の撤廃、2つ目が、1992年の国際航空運送の旅客死傷における責任制限の撤廃である。後者は、前述したようにジャパニーズ・イニシアチブ（国際航空運送における旅客の死傷に対する責任限度の撤廃）と呼ばれ、数年後に成立するモントリオール条約に大きな影響を与えたとされており、その先見性が高く評価されている。現在のモントリオール条約では責任制限が撤廃されている一方、ワルソー条約においては、特に損害賠償額の面で上限があり、その責任原則も過失推定責任とされていた。その中で、この2つの責任制限の撤廃は、立場の弱い消費者を保護する上で大きな進歩であり、日本は世界に先立って航空運送における法整備を進めていたといえる。1976年には国際運送において7万5000USドルまでの無過失責任に、1981年にはさらに上の10万SDRまでの無過失責任に変更される改訂が行われたことから、責任原則および責任限度に関して積極的に改訂を行っており、この変革は大いなる影響を世界に及ぼしたといえるだろう。

このように、わが国は国際航空運送における法規制は、国際的な条約にのって、また先手を打つ形で、その都度改正などが行われてきた。しかしながら、国内航空運送における航空運送人の民事責任を定める特別法はわが国において存在せず、民法や商法における一般的な規定やワルソー条約等、国際的な規則に基づいて、運送約款によって規定されてきた<sup>52)</sup>。まず、現行の大きな問題点として、当該特別法が存在しないことが挙げられ、これが国際運送約款と国内運送約款における不一致を巻き起こしている主な原因であると考えられる。現状では、航空会社ごとに「国内旅客運送約款」といった名で約款が制作されており、これはモントリオール条約や国際運送約款などを参考にしている。しかし、これだけ航空利用が盛んになり、LCCの登場などから今後より大衆化していくであろう国内航空運送において、その民事責任や運送人と利用客の間を規定する特別法が存在しないのは大きな問題といえるだろう。現行の国内運送約款<sup>53)</sup>は、非常に簡略でわかりやすいものの、未だモントリオール条約を反映しきれていない。モントリオール条約に批准し国際運送に関しては最新の法整備が整っている一方、ジャパニーズ・イニシアチブなど先見性を持って規制進めていたにもかかわらず、国内運送に関して国際的な取り決めを反映できていないことには大いに疑問が残る。次に、この国際運送と国内運送における乖離を見ていく。



## (2) 日本における問題点

前述したように、日本では1992年のジャパニーズ・イニシアチブの10年前、1982年に国内旅客運送においてもその責任限度を撤廃している。その大きな背景としては、その数年前に国際運送における責任原則が過失推定責任から無過失責任に変更され、その制度に関して再度見直しが行われたことが大きい<sup>54)</sup>。しかし、ここで着目すべきはそれが「国際航空運送」の責任原則であったことである。この約20年後にはモントリオール条約が発行され、旅客の死傷に対する責任原則が無過失責任と過失推定責任の二層制となったが、その間、「国内航空運送」に関しては一貫して過失推定責任が維持されたままである<sup>55)</sup>。これはワルソー条約の基本原則であり、それ以来更新されていないことになる。国際的な規制の影響から付け足的に、責任制限の撤廃が行われたが、本質的な責任原則は以前のまま、すなわち利用者からしたら不十分なままなのである。

上記のように、現在の日本の最大の問題点は、モントリオール条約を明確に反映した国内航空運送における航空運送人の民事責任を定める特別法が存在しないことである。その結果として、国際運送と国内運送の間にギャップができてしまっているのである。本論文では、旅客の死傷に関する責任に言及しているが、これはその他の損害についても同じことがいえる。例えば、手荷物の損害については、モントリオール条約に基づく国際運送約款では、その手荷物固有の欠陥等によって損害や事故が発生した際にのみ、免責を認める運送人の厳格責任と規定しているのに対し、国内運送約款においては、手荷物固有の欠陥等による免責のみに止まらず、旅客の死傷についての損害発生時と同じように、「会社は、本条第1項および第2項の損害について、会社およびその使用人がその損害を防止するため必要な措置をとったこと又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、賠償の責に任じません<sup>56)</sup>。」と明記し、証明責任を転換することで、過失推定責任を取っている<sup>57)</sup>。手荷物を託送手荷物(Checked Baggage)と機内持ち込み手荷物(Unchecked Baggage)に分類するか否かといった差はモントリオール条約と日本における国際運送約款の間で出てくるが、本質的な責任原則において乖離が見られる。また、貨物の損害についても同じことがいえる。モントリオール条約においては、「1975年のモントリオール議定書を参考にした厳格責任が取られている一方、国内運送約款においては、会社に故意又は過失がなかったことを証明した場合には責任を負わないとする挙証責任を転換した過失推定責任としている<sup>58)</sup>。」旅客の死傷という極めて甚大な損害に加え、手荷物や貨物など、

航空運送において発生しうる可能性が高い損害においても各所に違いが存在することが分かる。

## 5 スペインの現状

スペインはモンテリオール条約に加盟しており、日本と同じく協議会加盟国 (Council Member State) の1つである<sup>59)</sup>。すなわち、国際航空運送約款においてはモンテリオール条約が基盤となっている。そういった意味では日本の国際航空運送の取り決めと大きな差はないと考えられ、それよりもモンテリオール条約を国内法に反映させているのか、そもそも国内航空運送における民事責任について規定する特別法が存在するのかが焦点となる。

### (1) スペインにおける国内法——la Ley de Navegación Aérea

結論から述べると、スペインには la Ley de Navegación Aérea<sup>60)</sup> (LNA) という国内法が存在する。LNA は、以下のような構成となっている。

#### 第1章 一般規定 1-7条

空における主権 (統治権)、航空法およびその適用のための一般規定

Disposiciones generales. De la soberanía sobre espacio aéreo, de las Leyes Aeronáuticas y de las reglas generales para su aplicación

#### 第2章 行政機関 8-10条

De la organización administrative

#### 第3章 航空機の定義・分類・国籍 11-19条

De las aeronaves. De su definición, clasificación y nacionalidad

#### 第4章 必要書類 20-27条

De los documentos de a bordo

#### 第5章 航空機のS登録に関する手続き 28-33条

Del registro de matrícula de aeronaves

#### 第6章 耐空性に関する規範と証明書 34-38条

De los prototipos y certificados de aeronavegabilidad

#### 第7章 空港および飛行場 39-47条

De los aeropuertos y aeródromos

#### 第8章 点検・押収・動員 48-50条

Requisas, incautaciones y movilización

第9章 航空地役権 51-54条

Servidumbres aeronáuticas

第10章 航空職員 55-66条

Del personal aeronáutico

第11章 航空交通 67-91条

Del tráfico aéreo

第12章 航空運送契約 92-114条

Del contrato de transporte

第13章 事故発生時における責任 115-125条

De la responsabilidad en caso de accidente

第14章 航空保険 126-129条

De los seguros aéreos

第15章 税金と特権 130-133条

De los gravámenes y de los créditos privilegiados

第16章 事故とその救助、またその他の発見物 134-141条

De los accidentes, de la asistencia y salvamento y de los hallazgos

第17章 航空交通における警備 142-149条

De la policía de la circulación aérea

第18章 民間輸送・観光に関するナビゲーション・航空学校 150-151条

Del transporte privado, de la navegación de turismo y de las Escuelas de Aviación

第19章 制裁 152-159条

De las sanciones<sup>61)</sup>

次に、LNA における重要な条文をいくつか取り上げ、その内容を考察する。

## (2) LNA の重要条文

以上のように本法律では、航空領域における一般規定から、航空機や空港の認定と必要書類、航空保険など、非常に幅広い分野に渡って規定している。これに相当するわが国の法律は「航空法」<sup>62)</sup>となる。航空法は LNA に規定されているような航空業務における登録・証明、耐空証明、空港に関する規定など、全162

条にわたって各条例を出しているが、唯一 LNA の第13章にあたる事故発生時における対応についての規定がなされていない。航空事故に関しては航空法第76条のように「機長は、次に掲げる事故が発生した場合には、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣にその旨を報告しなければならない。ただし、機長が報告することができないときは、当該航空機の使用者が報告しなければならない<sup>63)</sup>。」といった規定は存在するが、具体的にモンテリオール条約の内容を反映した航空事故発生時における民事責任などについては一切規定されていない。この航空法における航空運送人の民事責任に関する規定の不存在が、国内・国際航空運送における制度の乖離を生んでいるともいえる。その一方でスペインの LNA にはこのテーマに関して、第13章で明確に定められている。第115条では、「本章において、旅客輸送における損害とは、航空機に搭乗した者に対するものであり、もしくはそれに及ぶ行為の際に発生したものとし、また荷物や貨物の積み下ろし作業の結果として発生したものと理解されることとする。手荷物および受託手荷物に関しては、税関が所持している期間を除いて、乗客が当該荷物を航空会社に預けてから、再び使用可能になるまでの期間に損害が発生した場合、その責任を航空会社が負うものとする。(一部抜粋)」、第116条では「航空運送人は、運送中に生じた損害または傷害について責任を負う。それは①旅客の死亡、傷害、または旅客が被ったその他の身体的損傷、②荷物、手荷物、貨物の損害、紛失、損傷、遅滞が当てはまる<sup>64)</sup>。」と航空事故における損害についての定義を行っている。

そして、最も注目すべきは第120条および第121条である。

第120条「損害賠償の根拠としては、航空運送中に生じた事故または損害が理由となり、それが偶然的(不慮の)事故によるものであったとしても、また航空運送人またその雇用者が適当な注意を払っていたにも関わらず発生してしまったことを正当化したとしても、この章で規定されている責任限度まで賠償が行われる。

La razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá, hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el de accidente fortuito y aun cuando el transportista, operador o sus empleados justifiquen que obraron con la debida diligencia<sup>65)</sup> .」

第121条「前条の規定に関わらず、航空運送人およびその運営者は、当人およびその雇用者の行為について責任を負い、損害がその行為によるものと判明したときは、責任限度を超える損害賠償をしなくてはならない。雇用者の場合は、その職務機能にのっとった行為であったことも証明されなくてはならない。

No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderá de sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrán ampararse en los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave. En el caso de los empleados habrá de probarse, además, que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones<sup>66)</sup>。」

このように第120条では、モンテリオール条約の①責任限度額まではその責任について排除もしくは制限をすることができない無過失責任を負うことを明記しており、また第121条では②その責任限度でカバーしきれないものについてはさらに過失推定責任を負う、二層制の法体系であることが分かる。第120条でいう責任限度については第117条に規定されている。LNAは1960年に制定されており、その後幾度かの改正がなされている。本条文においてもそれは例外ではなく、2003年に責任限度額についての見直しが行われた。1960年の第117条では、①旅客の死亡または永久的な障害が残った場合350万ペセタ<sup>67)</sup>、②部分的永久的な障害が残った場合200万ペセタ、③部分的一時的な障害の場合100万ペセタ、と限度額が規定されている<sup>68)</sup>。一方、2003年に制定された最新のものは、①の場合10万SDR、②の場合5万8000SDR、③の場合2万9000SDRに変更された<sup>69)</sup>。これはやはり1999年に制定されたモンテリオール条約の影響が大きいだろう。また、このように旅客の傷害に対し、細かく基準を設けている点は高く評価できる。

また、LNAの第125条にもまた着目すべき規定がなされている。条文は、「スペイン国内において、守るべき国際条約が存在しない場合、国際航空運送においては、相互主義の原則を適用し、本法律が適用される<sup>70)</sup>」というものである。すなわち、航空事故やその他航空運送における問題が発生し、その問題に対応する国際法をスペインが批准していなかった場合、国内法であるLNAが優先されるということである。これは航空運送人の民事責任を取り締まる特別法が国内に存

在しない日本とは対極的な状態といえる。国際航空運送においても国内法が補完的に適応することができるのは、モントリオール条約に基づいた規定がされているからであろう。

以上のように、スペインにおいては、LNA という航空運送人の民事責任について規定する国内法が存在することが分かった。また、その LNA はその分野における国際条約「モントリオール条約」を導入し、その変更や時代の流れに合わせて、改正を行っていることも分かった。また、国際航空運送において何か問題が発生した際には LNA を用いることができる旨も明記している。

#### IV 結 論

本論文では、まずスペイン・日本両国における航空業界の参加団体、空港の運営団体・管制官・パイロット・航空運送人について紹介し、その違いなどについて言及した。パイロットや管制官においては大きな違いは見られなかったが、スペインにおいては EU の法規制や関連団体の影響が国内法に及んでいることが分かった。日本はそういった共同体法の影響がない分、スペインよりも拘束が少なく、国内における規制とルール化にとどまっている。しかしながら、何も自由に法律を制定して良いわけではない。特に、航空法という国際的な側面の強い法律においてはなおのことである。

論文の後半では、事故発生時の航空運送人の民事責任についてクローズアップし、ここでもスペインと日本の違いを明らかにした。両国ともにモントリオール条約加盟国であり、国際航空運送における運送人の責任については、最新かつ万全な整備が揃っている<sup>71)</sup>。しかし、国内航空運送においては明確な違いが見られた。スペインにはモントリオール条約に忠実に従った LNA という国内法が存在する一方、日本には国内運送について規定する特別法はなく、各航空会社が制定した「国内航空運送約款」のみにとどまっている。モントリオール条約を明確に引用した特別法の不存在は、特に責任原則や責任限度について国際的な規制と国内的な規制の間に大きなギャップを生んでしまっている。

結論として国内航空運送における運送人の民事責任について言及する国内法の成立が望まれる。モントリオール条約を批准しているにもかかわらず、またジャパニーズ・イニシアチブなど世界と比較して先見的に航空運送人の責任原則について議論を重ねていたにもかかわらず、この分野における特別法が存在しないの

は心許ない。スペインのように明確にモンリオール条約に適応した特別法が必要不可欠である。もしくは現行の航空法に責任原則と責任制度を反映した改訂を行うことも1つの手である。いずれにせよ、そういったアクションを通し、国際航空運送と国内航空運送における責任制度を統一するべきだと私は考える。本文において何度も述べたように、現代社会は国際化が進み、航空利用も盛んになってきている。今後、世界中で新規路線が開拓されていくだろう。そういった状況で国内運送と国際運送を区別する必要はないと考える。国内線においても外国籍の人々が利用することなど、今後当たり前ようになっていくはずだ。また、その航空業務の国際性を考慮すると、192カ国が批准しているモンリオール条約の重要性は計り知れない。また、それに基づく各国の国内規制に関してもあまりに大きな差が出るはずがなく、また出るべきでもないと考ええる。ただ、何もモンリオール条約をそっくりそのまま適応し、国内法を制定するべきではない。経済状況、人口や地理条件、航空機の利用頻度、空港や路線の数など、国によって大きく異なるのは間違いない。現にモンリオール条約制定の際、責任制度の三層制案が却下された理由の1つは賠償水準の差である。そう考えると、各国によって細かい規定に違いが見られるのは自然なことである。しかし、無過失責任と過失推定責任の責任制度、最低でも10万 SDR までの損害賠償額は、各国が国内、国際運送関係なく、採用すべきであると考ええる。運航しているのは同じ人間であり、また利用しているのも同じ人間なのである。

- 1) 国土交通省 観光庁 出入国者数 (2017年12月22日) 〈[http://www.mlit.go.jp/kankoch/siryoutoukei/in\\_out.html](http://www.mlit.go.jp/kankoch/siryoutoukei/in_out.html)〉 (閲覧日2018年1月12日)
- 2) 同上。
- 3) 小林登「1999年モンリオール条約における国際航空運送人の責任—旅客運送責任に関する規定を中心として—」空法42号、2001年、21頁。(以下、小林登2001)
- 4) レアルデクレト (Real Decreto) とは政府から憲法など国内法に基づいて、もしくは関連して発行される法的基準のことである。
- 5) Ministerio de Fomento とは、交通・通信・郵便といった国民のインフラストラクチャーを支える省のことであり、本論文においては「国土交通省」と訳す。
- 6) Doudouh, Labib Ettaoussi “La investigación de los accidentes e incidentes aéreos y los procesos judiciales en Derecho comparado”, 2014, 201頁。(以下、Doudouh 2014)
- 7) Doudouh 2014, 202頁。

- 8) Doudouh 2014, 202-203頁参照。
- 9) Doudouh 2014, 207-209頁参照。
- 10) 日本においては航空法各条および空港法、スペインにおいては Ley de Navegación Aérea (スペイン航空法、以下、LNA) 39-47条、Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (行政機関およびその財政等について規定する法律第53/2002) の100-101条等が該当する。NOTICIAS JURIDICAS Ley 48/1960, de 21 de julio, de de Navegación Aérea ([http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Admin/148-1960.html#c1](http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/148-1960.html#c1)) (閲覧日2018年1月2日) なお、本条約は幾度か改正されている。以下、NOTICIAS JURIDICAS LNA1960。
- 11) 附属書とは1944年シカゴで採択された「国際民間航空条約」において作成された世界的な標準 (Standards) および勧告方式 (Recommend Practices) のことである。ICAO が世界的に統一したルールが必要だとした18の関連分野について発表している。
- 12) Doudouh 2014, 220頁。
- 13) 同上。
- 14) 「el Título Profesional Aeronáutico Civil y Licencia de controlador de Tránsito Aéreo」、同上。
- 15) Doudouh 2014, 221頁。
- 16) 同上。
- 17) 安全性を確保するための強度や構造、騒音、装備品などが基準となり、判断される。LNA においては34-38条に規定されている。
- 18) 国土交通省 航空管制官公式 ([http://www.mlit.go.jp/koku/koku\\_fr14\\_000010.html](http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr14_000010.html)) (閲覧日2017年12月31日)
- 19) 同上。
- 20) Doudouh 2014, 227頁。
- 21) Doudouh 2014, 227頁参照。
- 22) Doudouh 2014, 228頁。
- 23) Doudouh 2014, 228頁。
- 24) Doudouh 2014, 229頁。
- 25) 同上。
- 26) 第17-21条。
- 27) 藤田勝利「1999年モントリオール条約体制における航空運送人の責任規制について—国内航空運送約款と国際航空運送約款の乖離の問題を中心に—」空法53号、2012年、34頁。(以下、藤田勝利2012)
- 28) 新条約の成立に際し、それを証明する文書に署名すること。
- 29) 藤田勝利「1999年モントリオール条約について」空法42号、2001、1頁。(以下、藤田勝利2001)
- 30) 国土交通省モントリオール条約の発行について (2003年9月26日) (<http://>



[www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/12/120926\\_2\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/12/120926_2_.html)〉(閲覧日2018年1月12日)

- 31) 同上。
- 32) 藤田勝利2001、1頁。
- 33) 藤田勝利2001、6頁。
- 34) 1955年に制定されたワルソー条約の改正条約。主な変更点としては、旅客死傷の場合の損害賠償が1人あたり25万金フランまでの過失推定責任となったこと、条約第25条が全面改正され、航空運送人の故意過失認定を厳しくしたことが挙げられる。藤田勝利、2001、3頁。
- 35) 1961年および1971年に制定されたワルソー条約の補足条約、藤田勝利2001、3頁。
- 36) 藤田勝利2001、7頁。
- 37) 藤田勝利2001、6頁。
- 38) 藤田勝利2001、6頁より引用。
- 39) 小林登2001、22頁。
- 40) 小林登2001、22頁より引用。
- 41) 藤田勝利2001、11頁。
- 42) SDRとは特別引出権(Special Drawing Rights)のこと。全世界共通の通過単位であり、こういった世界的な条約や国際郵便などが行われる際に使用される。毎年変動する。日本郵便 国際郵便〈<http://www.post.japanpost.jp/int/question/10.html>〉(閲覧日2018年1月2日)
- 43) 藤田勝利2012、39頁。
- 44) 藤田勝利2001、12頁。
- 45) モントリオール条約における「事故」とは、「①予期せぬ(unexpected)、②異常な(unusual)または③外来の(external)という要件を満たす場合に限られる。」小林貴之「1999年モントリオール条約が与えた国際航空運送実務への影響」空法48号、2007年、99頁。
- 46) 藤田勝利2012、39頁。
- 47) 小林登2001、25-26頁。
- 48) 藤田勝利2012参照。
- 49) 国内旅客運送約款は各企業によって定められている。
- 50) 藤田勝利2012、36頁。
- 51) 藤田勝利2012、36-37頁。
- 52) 藤田勝利2012、34頁。
- 53) 藤田勝利2012、50頁。
- 54) 藤田勝利2012、36頁。
- 55) 藤田勝利2012、50頁。
- 56) 日本航空 国内旅客運送約款(平成29年7月19日より有効)〈<https://www.jal.co.jp/dom/yakkan/>〉(閲覧日2018年1月2日)また、これはワルソー条約第17条および20条1項を適応させたものである、藤田勝利2012、50頁。
- 57) 藤田勝利2012、51頁。

- 58) 同上。
- 59) 2017年11月18日現在、協議会加盟国は (Council Member State) 36ヵ国 ICAO Member States (2017年11月18日) 〈<https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf>〉 (閲覧日2017年1月2日)
- 60) 正式名称は Ley 48/1960, de 21 de julio, de de Navegación Aérea 直訳すると、航空 (ナビゲーション) 法である。
- 61) NOTICIAS JURIDICAS LNA1960、参照。
- 62) 電子政府の総合窓口 e-Gov 航空法 平成29年6月2日公布 (平成29年法律第45号) 改正 〈[http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws\\_search/lsg0500/detail?lawId=327AC000000231#677](http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=327AC000000231#677)〉 (閲覧日2018年1月3日)
- 63) 同上。(閲覧日2018年1月3日)
- 64) NOTICIAS JURIDICAS LNA 1960、参照。
- 65) NOTICIAS JURIDICAS LNA 1960、参照。
- 66) 同上。
- 67) ペセタとはスペインの旧通貨単位である。為替レートは1ペセタ=0.82円である。
- 68) NOTICIAS JURIDICAS LNA 1960、参照。
- 69) NOTICIAS JURIDICAS Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea 〈[http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Admin/rd37-2001.html#I2](http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd37-2001.html#I2)〉 (閲覧日2018年1月5日)
- 70) NOTICIAS JURIDICAS LNA 1960、参照。
- 71) 日本では一部ワルソー条約を適用する場合もある。藤田勝利2012、45頁。