

航空運送人の民事責任

——有限責任を中心として——

浅野裕司

はじめに

現行の航空法（昭二七・七・一五・法二三一）は、行政法規が主体であり私法的規制は特に含まれていない。また、他にも国内航空運送に関する私法関係の特別法規は、昭和四八年一〇月現在、定められていないので、航空機事故による損害賠償責任の適用法規について問題が生ずる。国内航空運送の場合、例えば、免責約款の効力など、航空運送人の責任に関しては、解釈上、商法の運送人の責任の規定を類推適用乃至準用せざるをえないことになる（物品運送は別に考察されるが）。

国際航空運送については、昭和二八年に「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約——略称ワルソー条約」を、昭和四二年に「一九二九年一〇月二二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ための議定書——略称ハーグ議定書」をそれぞれ批准して、条約だけの規制に委ねている。国内

航空運送については、運輸大臣の運送約款認可制度の運用により、国際運送についての条約の規制と同じ内容の規制を及ぼしている。このような状況は望ましくなく、国際運送と国内運送とに共通して適用される航空運送法を条約の規制に準じて制定すべきことは、空法を専攻する学者、実務家を中心にはやくから提唱されていた。昭和四八年一月、航空運送法特別委員会作成の航空運送法要綱修正案が日本空法学会でも討議されたので、この小稿が印刷される時期には、国会で審議されることであろう。早晚、立法制定があることを願っている。もっとも、この航空運送法要綱修正案でも指摘される問題点も多く、「適用範囲」を国内運送のみに限定するか、国際運送も含めるか、一九七一年三月グアテマラ市において調印された「The Warsaw Convention as amended at The Hague 1955 and at Guatemala City 1971」（一九五五年のハーグ議定書により改正された一九二九年ワルソー条約を改正するグアテマラ議定書—略称グアテマラ議定書）の批准に際し既存のワルソー条約およびハーグ議定書を如何に取扱うか、一九六一年九月メキシコのグアダハラハラで採択された「The Warsaw Convention, for the Unification of Certain Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier」（契約運送人以外の者により行なわれる国際航空運送についてのある規則の統一のためワルソー条約を補足する条約—略称グアダハラ備機条約）との調整をどうするか、貨物運送の扱いをどうするか、など検討の必要がある。この点について、結論的な私見を述べるとすると、理想は国際、国内航空運送に共通する立法にあると考える。国内立法の要旨は、日本法が準拠法になった場合に、国際的にも国内的にも適用のある、かつ各条約の内容にも反しない航空運送法をつくることにある。例えば、一九五二年の「外国航空機が地表上の第三者に与えた損害に関する条約—略称ローマ条約」は批准促進問題もありなお

検討しなければならぬが、少なくともグアダハラ備機条約までのものを含めて国内立法すべきであろう。

こうした航空運送法の必要性は、国内航空運送に関する運送約款の問題にも波及する。例えば、日東航空「つばめ号事件」についての責任制限約款無効判決（大阪地判昭和四二・六・二二）は、約款による百万円の責任限度は低くすぎて公序良俗に違反する（民法九〇条）ので、無効であるとして総計二千二百万円を認めている。この判決の例からすると、国際的水準以下の約款では無効とならう。

ワルソー条約は、国際航空運送人の責任について、過失の立証責任を転換するとともに、人身事故について旅客一人当たり八千三百ドルの限度を設けていたが、ハーグ議定書は、その限度を二倍の一万六千六百ドルに引き上げた。しかし、ワルソー条約の主要加盟国で全世界の旅客の四〇%をその国民が占める米国では、ハーグ議定書批准が問題になり、米国上院では、その限度が低くすぎることを理由に批准が得られず、遂に、一九六五年一月には、ワルソー条約廃棄通告を行なうに至った。この廃棄通告の効力発生直に、IATA（国際航空運送協会）を中心として、モントリオール協定が一九六六年二月に成立し、それにより、協定加入航空会社を利用する旅客で米国を出発地・到達地・予定寄航地とするものの責任限度を特約により七万五千ドル（訴訟費用を別とすれば五万八千ドル）に引き上げ、運送人の無過失の抗弁を放棄することになった。他方において、米国の判例は、カナダ太平洋航空の羽田空港事故につき、ワルソー条約を違憲として、ワルソー条約上、認められない原告住所地の裁判管轄を認め、且つ、責任制限を否定した。このような情勢にかんがみ、ICAO（国際民間航空機関）は、ワルソー条約の改訂作業に着手し、グアテマラ議定書を作成したのであるが、その内容は、旅客・手荷物に関する運送人の責任について、無過失責任制度を採用し、

責任限度を一〇万ドルに引き上げることを中心として、旅客の保護を強化するとともに、種々の規制により賠償の予測可能性をより確実にして運送人の保護をも図ろうとするものである。

前に触れたカナダ太平洋航空羽田空港事件の判決は、ワルソー条約上の最も重要な規定である二二条、二八条を違憲としたことは条約が実質的、全面的に違憲であると宣告したに等しいセンセーショナルなものであった。ところがこの判決は、後に同一判事によって取消され、同一事実を前提としながら修正判決が出されてワルソー条約は適用されないと判断した後、違憲判断を撤回している。前の判決は、具体的事案の解決を図ることを怠り、飛躍して判決による一種の立法作用を営むことを試みて躓いたものとみることが出来る。

航空機が地上第三者に与えた損害に関する運航者の民事責任については、一九三三年の「Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface」(航空機によって地上の第三者に加えられた損害についてのある規則の統一に関する条約—略称ローマ条約)、一九三八年の一九三三年ローマ条約の保険条項を修正する「ブラッセル追加議定書」(Protocole additionnel de Bruxelles)、一九五二年にローマで調印された「Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers」

(外国航空機が地表上の第三者に与えた損害に関する条約—略称新ローマ条約)等の条約がある。新ローマ条約は、条約批准国または条約加入国の領土内において、締約国である外国の航空機によって地上損害が惹起された場合に適用され、内国航空機の場合や軍用機、税関機、警察機によって生じた損害に対しては適用されない。条約は結果責任を基本とし、責任の発生要件も航空機による損害の発生という事実のみでたり、航空機から落下した物体の接触、発火、爆発

などの原因により地上に生じた物的損害がすべてはいる。地上において損害をうけた者は、その損害が飛行中の航空機から落下した人もしくは物のために生じたことを立証しさえすれば、この条約にさだめる賠償をうける権利をあたえられる。この結果責任の原則の除外例として過失責任によるべき場合をあげている。一二条は「被害者が、その損害が運航者またはその使用人の損害を与えようという故意の作為または不作為 (a deliberate act or omission of the operator, his servants or agents done with intent to cause damage) によって生じたということを証明したときは、運航者の責任は無限とする。ただし、使用人の作為の場合には、使用人が職務中に、かつ、その権限の範囲内において行動したことを証明しなければならぬ」とし、航空機の運航者側に故意のあったことを、被害者が立証したときには、一般法の原則とする過失責任にしたがい、賠償額について条約にさだめる制限をうけないということになる。故意の有無の認定については各国法による。しかし、この一二条は、規定の実益につき疑問もある。航空において故意に過失を惹起せしめるということがありうるか、その故意を地上の第三者が挙証するということは絶対的といつても過言ではない程、不可能に近い。また運航者の使用人の故意の作為または不作為について、それが使用人の職務上の行為であり、かつ、その権限内の行為であることを証明しなければならぬわけであるが、故意の行為でしかも正当な権限であるということは論理に反することになる。運航者は、ワルソー条約よりきつい結果責任を負わされているが、その責任を一定限度に制限している。賠償額について、実損害額まで無制限に認めることは、航空会社の企業経営を不安定にし、航空の発展を妨げることによる。有限責任は、責任保障制度、殊に保険と密接な関連にたつが、運航者はその責任を付保し、被害者からみても一定額が必ず保障されるためには有限責任が必要とされる。問題は、責

任額の算定の基準として航空機の、重量を用いることの可否である。すなわち、機重量を責任額算定の基準とし、機重量に従うスライド方式を採り、一事故の人的損害に対して、優先的に賠償額の半分程度を割当てる。航空機の重量は、ある程度において航空会社の支払能力に関係があると考慮されるが、同一の航空会社が重量の異なる航空機を用いることは航空現勢であり、しかも、航空機による地上損害の程度が、航空機の重量に正確に比例するとはかぎらない。もし、同一の航空会社が重量の異なる航空機を使用した場合、同一程度の損害を生じたと仮定すると、その場合の損害賠償は各ケースにより同一の被害に対して異なった額となり、不合理な結果を生ずることになる。

わが国における航空機による地上損害の法理と適用法規については、民間航空機については民法七〇九条および航空会社の被用者によって損害が生ぜしめられた場合には民法七二五条が適用される。国有機の場合には国家賠償法一条が適用され、航空自衛隊機の場合には内部的な規則である航空自衛隊損害賠償規則で国賠法一条、二条、民法七二五条により賠償すべき旨を定めている。また、駐留米軍機による場合は、公務執行中の米軍の構成員または被用者の行為によって第三者に与えた損害については、行政協定一八条に基づく民事特例法によって国賠法一条、二条と同趣旨の規定がおかれていて、日本国が直接の賠償責任を負うことになる。民法七〇九条、国賠法一条による故意・過失の立証は、墜落事故の場合など証拠になる人の死亡、航空機の破壊を伴うケースが多く至難である。そこで被害者の救済を容易にする方法から解釈上、挙証責任の転換ということが考えられるが、加害者側の無過失・不可抗力の立証によって覆えされることが容易に推測できる。そこで、航空機を民法七二七条の「土地の工作物」または国賠法二条の「营造物」と看做して同条を適用または類推適用して航空会社や国の無過失責任を問う考え方もあるが、この工作物

責任も営造物責任も、目的物に「瑕疵」のあることが要件とされているので、被害者側で航空機の機械や設備に瑕疵があったことを立証する必要がある。この立証も航空機の墜落に伴う機体の破壊・滅失により困難な場合が多く、民法七一条、国賠法二条の解釈上の限界も指摘できる。かような事項を考慮するとき、航空機の地上損害に関する特別の立法や航空法のなかに含めて規定する立法措置が強く望まれる。

航空は、時として人命または財産に危険を伴わしめることがあるが、空の交通は人類がその生活維持による福祉増進のため、国策上はなおこれを奨励し発展せしめねばならない。しかしながら航空企業は、陸運、海運に比し、その変遷は著しくその法規と運用上において深き配慮を必要とする。そこで、航空機事故による損害賠償責任につき、航空運送に伴う旅客・貨物などに対する航空運送人の民事責任と航空機による地上第三者の損害に対する運航者の民事責任について素描を試み、若干の航空運送法の立法論をも述べて、鴻学の大方より厳しい御批判、御叱正を仰ぐことができたら幸甚である。

この小稿を海難審判法の世界的権威で中大大学院で指導教授として御指導いただいた元日本航空法学会理事長故森清博士の御霊前に捧げます。

私の希望をかなえて中大大学院で航空法につきフランス法の民事責任理論を親切に直接御指導下さり、現在も御元気で後進を御指導なさっておられる勝本正晃博士、商法で御指導を仰いだ野津務博士、日々物心両面で御世話になり民法を御指導下さっている水島広雄博士に満腔の感謝と敬意を表します。

一 航空運送人の責任

一 国際航空運送における条約の適用問題と無過失の挙証責任

昭和四八年現在、わが国で国際航空運送において適用されるワルソー条約 (The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air) も、ハーグ議定書 (Hague Protocol) も、共に運送人の責任については、運送人あるいはその使用人に故意過失があったときは責任を負うという過失主義をとっている。それと同時に挙証責任を転換し、無過失の挙証責任を運送人に負わせている。この挙証責任の転換つまり過失推定と責任額の制限とが、ワルソー条約体制の特徴となっている。ワルソー条約が適用される運送、すなわち条約加盟国間の国際運送 (当事者間の約定によれば、運送の中断又は積替があるかどうかを問わず、出発地及び到達地がこの締約国の領域にある運送又は出発地及び到達地が単一の締約国の領域にあり、且つ予定寄港地が他の国 (この条約の締結国であるか否かを問わない) の主権、宗主権、委任統治若しくは権力の下にある地域にある運送をいう) において運送人は無過失の挙証責任を負うが、過去における航空事故調査でその原因不明と航空局乃至調査団から結論が出されたケースもあった。かような航空事故原因不明とされた場合には、無過失の挙証の関係を如何に解したらよいかという難問もある。学説は大別して二つに分れ、無過失の証明には、間接的な一般的証明で十分とする説と厳格な解釈をとり間接的な証明を認めない説が対立している。すなわち、ワルソー条約二〇条につき、運送人が自己および自己の使用人が損害防止のために必要な全ての措置

をとったことを証明するためには、運送人として出航前の周到なる飛行準備として通常行なっている一切の合理的措置をとったことを証明すれば足りると解するのが多数説と思料される⁽¹⁾。これに反し、結果から振返って事故を防止するために必要であったと考えられる全ての措置をとったことを証明しなければならぬとする説もあるが、かような解釈を押し詰めて行くと不可抗力 (force majeure) に起因するものであることまで証明しなければならぬなり、航空運送人による無過失の証明を著しく困難にすると言わなければならず、運送人は非常に厳格な責任乃至無過失責任を負うことになる。したがって、損害防止のため必要な一切の手段という絶対的に防止できる方法であることを要するといふのではなく、⁽³⁾ 善良な運送人が通常とるところの良識ある一切の手段であれば足り、その措置の内容は場合に より多少差異があるとしても、一般に航空技術の現段階において不可欠とされる措置であり、⁽⁴⁾ 航空法令の要求する条件を一応充たし、かつ、運送人としての相当の注意を払ったことで十分であると考ええる。また、手段を講ずることができないとは、不可抗力を指すのではなく、相当の注意を用いても防止措置がとれなかったことをいふのであると解せる。条約には「損害を防止するため必要な全ての措置」につき、如何なる行為が含まれるかは明定していないが、「必要な全ての措置」(all necessary measures) とは、「合理的かつ必要な全ての措置」(all reasonable necessary measures) の意であるとされる⁽⁵⁾。また「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」とは、損害が雷の作用、阻止しがたい狂人の行為、外敵の攻撃によって生じた場合などをいう⁽⁶⁾。もちろん、不可抗力または不可抗力に近い状態によって生じた損害については、航空運送人は責を負わないことになる。事故の真因が不明とされる場合に ついては、多数説は、航空運送人が可能な損害発生原因を列挙し、その各個につき自己の無過失を証明しなければなら

ないとしており、また、これに対し、航空運送人が堪航能力 (air worthiness) があること、乗員が正規の免状並に証明書の保持者であること、燃料の搭載が十分であり、氣象通報を受け熟知していること、真ちに必要な救助を出したことなど、周到なる運送人に対し、要求される通常の措置をとった証明をすれば足りるとの説もある。但し、この原因不明ということの解釈が問題になるべきだと考える。現代科学の粋をあつめて事故調査しても原因の究明が出来得ないようなことがあるといっても、例えば、隕石との衝突、機内での爆発、氣象の激変などが、一応推定でき得るわけ、殊に、氣象上の問題がからむ場合には、氣象衛星、レーダー観測を中心とする各地の氣象観測基地の整備などから定められた航空路を飛行しているかぎり、事故が惹起された地点の大体の氣象の判定は可能である。また、機内での異常事態は、ボイスレコーダー、フライトレコーダーなどが回収された場合にはより判定の糸口になる。したがって、原因不明といっても、ほとんどが氣象上の問題に焦られるのではなからうか、なればかような問題は不可抗力ということになる。これを不可抗力といわないで、他に何をもって不可抗力とするかが問題である。要するに、ワルソー条約二〇条は過失責任主義を定めているから、フランス民法にいう *force majeure* の場合と、第三者の故意、過失、および旅客自身の故意、過失による責任については免責されることになる。問題となるのはフランス民法にいう *cas fortuit* の場合と事故の原因不明といわれる場合につき、どの程度までの無過失の立証で過失の推定が覆えられるかである。わが民法は、周知の如く、不法行為責任については、過失責任主義をとり、主観的要件たる加害者の故意、過失の立証は被害者が為さなければならぬ。わが民法では、*force majeure* と *cas fortuit* との觀念の區別はないが、具体的には、ワルソー条約二〇条の解釈に関し既述したところが論議の対象となるであらう。

グアテマラ議定書 (Guatemala Protocol) の一七条は、旅客および手荷物の責任原理を定め、その死傷・損壊の場合の運送人における責任原理を absolute liability とし、ワルソー条約、ハーグ議定書の過失推定主義にかえて、運送人に如何なる免責事由も認めない無過失責任主義をとっている。⁽⁸⁾しかし、二〇条は、旅客・手荷物の延着と貨物についての責任につき過失の立証責任が転換され、運送人は無過失を立証しない限り責任を負う旨を定めた過失推定責任の規定となっている。この結果、人身事故・手荷物の損害の場合には、被害者は絶大な保護をうけることになる。運送人の免責事由となるのは、死亡・身体傷害旅客の健康状態のみから生じたものであること、手荷物の性質あるいは固有の欠陥が唯一の原因であることおよび comparative negligence (わが国の過失相殺の概念に相当) (二一条) だけである。このグアテマラ議定書は無過失責任原理が導入されており、天災、不可抗力はもちろん、戦争、武力紛争、ハイジャック、サボタージュも免責事由にならない。すなわち、一切の責任を運送人が負わなければならないという非常に重い責任を負わされているわけであり、例えば、原子力損害の賠償に関する法律とか鉱業法などが無過失責任原理を導入していても、大きな天災、その他、不可抗力の場合の抗弁事由というのも認めているがグアテマラ議定書では一切そういったものを認めていない。但し、三〇条に、衝突、ハイジャック、サボタージュなど第三者の行為によって損害が生じたときには、相手方やそれらの者に対して求償権がある旨の注意規定がその代りにおかれた。無過失責任は、モントリオール協定 (Montreal Agreement) 以来のものであるが、不法行為責任に関する地上損害についてのローマ条約に先例があるとはいえ、運送法の分野では画期的な事柄である。したがって、グアテマラ議定書を批准すれば当然どういう意味においても、国際関係上、国際的、国内的な規律になり、国内立法について航空運送人であ

る企業としては批判はあろう。国際運送は条約どおり、国内運送はそれと違う内容のものとするに一貫性を保てなくなる。

一九六四年空中衝突条約案(第二次モントリオール草案)の責任原理をみると、衝突した航空機の運航者は、それぞれ相手方の航空機の運送契約に基づいて運送される人または物(財産)の損害については、無過失責任の立証を行なわない限り責任を負う(五条)となっている。つまりワルソー条約方式の過失推定制がとられているが、相手方航空機および運送契約によって運送される人または物以外のものの損害については、過失が立証されたときにのみ責任を負うこととしている(四条)。ここに規定された損害以外の損害につき、関係航空機の二もしくはそれ以上の運航者の本条約もしくは他の法律上の規則に基づく責任を生ぜしめた場合には、かかる損害に対する責任は、責任ある運航者間において、それぞれの犯した過失の程度に比例して、また、過失の程度が明らかにされない場合は平分してこれを負担するものとし、いずれの運航者にも過失あることの証明がない場合は、それぞれの航空機の重量に従うものとする⁽⁹⁾と規定している。ここにいわゆる「……明らかにされない場合」、「……証明されない場合」とは、裁判官が当該訴訟において過失の程度、もしくは過失の有無について心証がえられない場合という程の意味か、更に立証責任の問題にまで言及して規定しているのか明確でない。元来、立証責任の問題は、民事訴訟法の領域において、一定の事実の存否が明らかにされない場合に、どちらの当事者が不利益な法律的判断を受けるのかの問題である。

(1) Some proof of general diligence could succeed in freeing the carrier from liability. I.C.A.O. Doc. 7450, LC/136,

vol. 1. p. 86. 池田文雄教授「国際航空法概論」一一二頁参照。

- (2) Koffka-Bodenstein-Koffka, Luftverkehrs-gesetz und warshauveer abkommen, 1937.
- (3) Paul Chauveau; Droit Aérien, p. 178.
- (4) 過去の有名なイギリスの判例 Grein v Imperial Airways, Ltd, (1937), I.K.B. 50 や Greer, L.J, 45 all reasonable skill and care in taking all necessary meures 云々の 71' ハンコックの Ritts v American Overseas Airlines (1949), U.S.A. v. p. 65 及び 'all reasonable and necessary meures 云々の 72'。
- (5) ハンコックの tribunal de Toulouse (10 fevr, 1938) 45 Caillay c/air France の事件に toutes les mesures raisonnables et normales pour éviter le dommage 云々の cour de Toulouse (23 Févr, 1939) に於ける内容を認めたことである。条約に於ける「必要なる一切の措置」云々の 運送人として通常必要と考へられる一切の措置を意味すると解する説は P. Chauveau, op. cit. 176 et seq.
- (6) Arnold W. Knauth, Some notes on the Warsaw convention or 1929, Journal of Air Law and Commerce, vol. 14, No. 1 (winter, 1947), p. 45.
- (7) Otto Riese, op. cit. p. 283, H. Abraham, Der Luftbeförderungsvertrag 1955. p. 25.
- (8) 矢沢淳教授「グアテマラ議定書について」空法十六号十一頁参照。Kean, A.W.G., The Warsaw Convention and the Guatemala Protocol, Journal of Business Law 1971 p. 210.
- (9) 池田文雄教授「空中衝突法」ジュリスト No. 448 参照。

二 航空運送人の有限責任

ワルソー条約は、航空運送人の責任を免除したり軽減する免責約款を禁止している。これにより条約の限度額より低い限度額を認める免責特約を結んでもそれは、無効となる。条約は、運送契約当事者間の免責特約を禁止しておいて、反面において条約上の責任限度を法定した。責任制限は、具体的には旅客については、一二万五〇〇〇金フラン

(邦貨約三百万円)、託送手荷物および貨物については、一キログラムにつき二五〇金フラン(邦貨約六千円)、持込手荷物については一人につき五〇〇〇金フラン(邦貨約二万円)と定めているが、ハーグ議定書では、各旅客に対する責任限度額を二倍の二五万金フラン(邦貨約六百万)に引き上げている(同二二条一項)。前述したモントリオール協定は、単なるエア・ライン間の協定であるが民間航空で最大のシェアをもつアメリカをワルソー条約体制につなぎとめておくための措置として加入各航空会社が、アメリカ国内の一地点を起点・終点または、寄航地とする運送について、運送人の責任を訴訟費用を含む七万五〇〇〇ドル、あるいは訴訟費用を含まない五万八千ドルに引き上げ、さらに、ワルソー条約(またはハーグ議定書)二〇条一項所定の抗弁権を放棄するとの運送条件に同意したことなどを認めている。グアテマラ議定書では、旅客一人について、旅客死傷の場合は、一〇万ドル、延着の場合は、四千百五〇ドル、手荷物については、託送か否かの区別なくして、損壊・延着を含めて千ドルとされた(二二条一項)。死傷の限度額は、ワルソー条約の一二倍、ハーグ議定書の六倍という大幅な引き上げであるが、全く例外を認めないという形で運送人の利益を考慮しており、弁護士費用を含む訴訟費用は別であるばかりでなく、限度額の定期的修正と国内的補助措置による補充が考えられていることに注意しなければならない。この人身損害の責任限度額は、いつ如何なる場合にも厳守され(二四条二項)、これを超える限度額は認めないことになった。運送人の故意の場合にも有限责任を認める点が注目される。これらのことは、従来のように特約でこれより高い限度額をとり決めることはできないことを意味する。また、如何なる根拠に基づいても、この限度が適用され、例えば、航空機製造会社、航空管制官(国)、衝突の相手方航空機からの求償による場合にも、この限度によることになる。グアテマラ議定書では、切符に運送人の

責任制限に関する注意書を記載しなくてもよいことになったが（三条・四条は旅客切符・手荷物切符の不交付又は責任限度額の通告の不備の場合でも限度額の適用を受けられる旨が明定された）、現行のワルソー条約、ハーグ議定書ではこれがないと責任制限を援用することができないので航空会社は注意書をはずすことができない。このグアテマラ議定書が発効すると旅行区間によって責任限度ばかりでなく責任原則が大きく違ってくることになり、同一事故による場合でも、ある旅客には一〇万ドル支払われ、ある旅客は少額しか支払われないことも予測される。そこで、グアテマラ議定書批准と同時にワルソー条約を廃棄して新しい条約で規制の統一を図ることが必要になる。現実問題として国際運送については、現にワルソー条約を批准している国、ハーグ議定書を批准している国、いずれの条約にも加盟していない国、それからモントリオール・アグリーメントが存在しており、それからさらに今後グアテマラ議定書が新たに発効すると、国際運送の賠償限度は、現在ワルソー条約の運送による約三百万円（八千三百ドル）が賠償限度の旅客もあれば、ハーグ議定書によりリミットの約六百万円（一万六千六百ドル）の賠償限度が適用される旅客もあれば、さらに、モントリオール協定適用の七万五〇〇〇ドル適用の旅客もあり、将来グアテマラ条約が発効すると一〇万ドル適用の旅客も出てくる。グアテマラ議定書に加盟しない国も出てくると考えられるので、国際運送においても、個々に旅客を考慮することにより、その出発国と到着国がどの条約に加盟しているかにより幾通りかの賠償限度の適用がある。グアテマラ議定書とわが国内法との関係で問題となり得るのは、運送人の故意の場合にも、有限責任を認めた点と弁護士費用について裁判所に裁定する権限を認めた点があり、後者については、その当否は別として単に、グアテマラ議定書を批准することで、国際航空運送に関する航空機事故についてのみ、わが国における民事訴訟法の例外を認め

るという方法も理論的にあり得ないことではないが、故意の場合にも有限責任を認めるという点は、わが国の法理論上、場合によっては、公序良俗にも反するのではないかということから問題もあろう。

三 航空運送人の有限責任の援用禁止—運送人の故意及び重過失—

ワルソー条約二五条は「運送人は故意又は訴が係属する裁判所の属する国の法律により生ずる故意に相当すると認められる過失により損害が生じた場合には……」として、運送人の有限責任の、援用を禁止している。⁽¹⁾有限責任制度は、本来実損額充当分を全て払わなければならない賠償額を一定限度で切り捨ててしまい、航空運送人に大きな特典を与えるものであるから、運送人の故意または重過失が事故原因であるような場合には、かような特典や保護を運送人に与えるべきではない。条約は、このような観点から運送人やその使用人の故意または重過失の場合には、責任限度の援用を許さないものとしたことは当然の措置といえよう。この責任軽減規定の援用禁止の該当事由として、ワルソー条約は、航空運送人およびその使用人の故意または重過失（二五条）と航空運送証券の不発行または記載事項の不備（三条二項、四条四項、九条）の二つの場合を挙げている。この事項に該当する場合、援用を許されない規定とは、二〇条二項、二一条、二二条、二六条、二九条の各条をさすものと解された。しかし、援用を禁止される規定とは、「運送人の責任を排除し、または制限するこの条約の規定」とされているため、右の二〇条一項、二一条二六条、二九条につき、それが、かかる範囲に含まれるか否かについて争がある。そこで、ハーグ議定書は、この争いを防ぐため、二二条に限る旨を規定した。また、ワルソー条約二五条の「故意に相当する過失」は Continental Law 系で

は、重過失の概念で表現されているのに対して、Anglo-American Law 系では、これに相当する概念がないため、その調和策として法廷地法にその決定を委任したわけであるが、これでは法解釈の統一を図ろうとする条約の趣旨にそわないので、ハーグ議定書の二五条は「二二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以て、または無謀に、かつ損害が生ずるおそれあることを認識してなされた運送人またはその使用人の作為または不作為から生じたことが証明されたときは適用されない」と規定した。ワルソー条約は、運送人の責任について有限責任制度を採っているので、旅客・荷送人が、全損害の賠償を得ようとするならば、この運送人の故意、重過失を証明しなければならぬわけである。そこで、運送人に対する損害賠償訴訟の多くは、この運送人の故意・重過失がその争点となる。ワルソー条約二五条の趣旨とするところは、運送人の故意または重過失によって損害が生じた場合には、運送人の責任の軽減を認めないということである。しかし、ワルソー条約は何をもって「故意に相当する過失」(“dol”, “faute lourde”)とするか、その判定を法廷地法に委ねてしまったことによつて、解釈上、法制を異にする国家間に矛盾、抵触を生ぜしめる可能性を残し、それは法律上の難問題を生ぜしめる結果となった。かかる欠陥は、実際上においても、原告側の二二条、有限責任の規定の適用を免れようとする傾向と、さらに二五条の規定の不明確を奇禍として利益を占めようとする試みにより痛感せられてきたところである。⁽²⁾「故意」または「故意に相当すると認められる過失」(dune faute qui……est Considérée Comme equivalente au dol) は、共にフランス法固有の概念である “dol” または “faute lourde” をいうのであるが、⁽³⁾わが国の法制を含み大陸法系の諸国では、重過失 (grobe Fahrlässigkeit, faute lourde) がこれに当るものとされている。ワルソー条約がかような表現を用いたのは、英米法に重過失に該当する用

語がないことによる。しかし、重過失は故意と同等である、*culpa lata dolo aequi paratur* というローマ法諺は英米法系においても同様に認められてはいる。doli または *faute lourde* の概念はフランス法特有のものではあるが、イギリス法においては、*wilful misconduct* が doli に最も近い概念とみられている。しかし、この *wilful misconduct* でさえ、doli とは完全に一致するものではない。さらにイギリス法では、故意と過失との中間的概念であるワルソー条約二五条にいわゆる *default……equivalent to “doli”* なるものは存在しない。かようなことから、このフランス法における“doli”または“*faute lourde*”を他国語に訳す場合には、正確に対応する概念を求めることは困難とせられ、この規定が、しばしば批判の対象とせられてきたものと考えられる。⁽⁴⁾ イギリス法にいう *wilful misconduct* は、故意とともにいわゆる無謀な過失を含むが、大陸法系でいう重過失の全てを包含するわけではない。しかも大陸法系においても、この重過失の概念は漠然としており、国によってその内容を若干異にしている。例えば、ベルギー法においては重過失“*faute lourde*”は故意“doli”に相当するものと看做されておらず、故意に相当すると認められる過失につき、極めて故意に近いもの限り狭く解釈されている。⁽⁶⁾ フランス一九五五年航空法一一八条によれば、ワルソー条約二五条の適用に関しては、故意に相当すると認められる過失 (*faute équivalente au doli*) とは、宥恕すべからざる過失 (*faute inexcusable*) をさすものとする。宥恕すべからざる過失とは、損害が生ずる蓋然性があることを認識し、かつ正当な事由なくして軽卒にそれを認容(看過)することを意味する認識ある過失 (*faute délibérée*) をいうとしている。なお、この規定は、有限責任限度額については、ハーグ議定書の半額にすぎないワルソー条約に拠りながら、航空運送人の有限責任援用禁止に関する条項についてはワルソー条約よりはるかに厳しい定義を採るハ

1951年ワルシャワ条約のそれを採用している。グアテマラ議定書は、故意・重過失の場合には限度額の援用ができない旨の規定および特約により高額の限度を定めうる旨の規定は削除された。これらは、アメリカにおける近年の判例や故意・重過失の立証によって訴訟が長期間にわたったり、賠償額の予測可能性がなくなっていることを考慮して、迅速な賠償を可能にするための措置である。

- (1) Guldemann, W. Zur Auslegung von Art 25 des Warschauer abkommens. Z.L.R. No. 4, 1955, pp. 270—278.
- (2) W.F. Astle, Air Carriers' Cargo Liabilities and Immunities, 1958. p. 73.
- (3) Hans Jürgen Abraham, Der Luftbeförderungsvertrag, Z.H.R. Bd. 117, s. 166; Drion, Limitation of Liabilities in International Air Law, pp. 208—209.
- (4) S. Wetter, Possible Simplification of the Warsaw Convention Liability Rules, J.A.L.C, 1948, vol. 15, No. 1 p. 5; W.E. Astle, op. cit, p. 73.
- (5) Shawcross & Beaumont, On Air Law, 2nd ed, 1951, p. 334.
- (6) Werner Guldemann, J.A.L.C. 1959, No. 1. vol. 26, p. 88, Pawels v. Sabena, Tribuna civil Bruxelles, 6 mai 1950.

二 航空機が地上の第三者に対して加えた損害の賠償責任

一 ローマ条約と運航者の責任

わが国では航空機による地上損害の賠償責任に関する特別立法は未だなされておらず、ローマ条約の批准問題もさることながら、⁽¹⁾国内立法にあたっては、適法な飛行であってもソニック・ブームのような異常な結果を伴うものにつ

航空運送人の民事責任(浅野)

いての航空機運航者の損害賠償責任につき、航空法上特別の規定をおく必要がある。わが国の場合、飛行場周辺の航空機騒音につき特賠法、基地周辺整備法、航空機騒音防止法があり、飛行場周辺についての問題は一応の対策はなされてる。

一九五二年新ローマ条約は、航空機運航者に結果責任を課すると共に、責任保険の付保を強制し、かつ、保険者に損害発生地の通貨による支払能力あることの厳格な証明を要求している。しかし、条約化をまつまでもなく航空機事故による人的・物的損害について、被害者に対する直接的な国家補償の手段をとらず、当該航空機の運航者もしくは所有者に損害賠償責任を負担させる立法が多く、国でなされている。そして地上損害による民事責任に関しては、結果責任主義を採用する立法がかなり多い。これは、地上にある第三者は航空と無関係であるにも拘わらず、航空機の墜落または機上よりの離脱物等によって絶まなき危険に曝され、生命財産に甚大な被害を蒙らなければならない、更に事故を予見回避することはもちろんのこと何等の防禦手段も持たず、航空事故の性質が偶発的でしかも多大の被害を齎らすことにもよるが主として地上の被害者側に何等の帰責原因も存しないことの結果であろう。通常、地上損害を惹起する原因となるものに、航空機のパイロットの過失による墜落、不時着、航空機の構造上の欠陥による空中分解、機械の故障による部品の離脱、気象並に諸現象に基因する各種の事故、空中衝突による航空機の墜落・不時着・投荷・補助タンクおよびバラスト等の投下、機上犯罪による墜落、低空飛行等が考えられ、かように航空機の運航に伴う不可避の結果として多種多様な事故により、地上若しくは水上の人および財産に多大の損害を与えるのである。⁽²⁾

一九五二年ローマ条約は、その第一条において、航空機による地上損害につき結果責任を規定するために責任の発

生要件も航空機による損害の発生という事実のみでたりる。その損害のうち事故の直接の結果 (a direct consequence, la conséquence directe) でない損害はこの範囲から除外される。これは因果関係を直接的な範囲に限定しようとするもので一九三三年ローマ条約にはみられなかった表現である。「直接的」という表現は、絶対的な限界を示すものではなく、個々の場合において余りに拡大した因果関係は如何なる請求権もたないといういわゆる相対的な禁止規定とみることができる⁽³⁾。この第一条第一項後段は「損害が現行航空法規にしたがう航空機の空域の通過という単なる事実に起因する場合は損害賠償請求権は生じない」と定めているが、騒音等の関係は、この規定の適用をうけることになり、したがってローマ条約の下においては、航空機の上空通過の際の爆音による生理的障害、家畜などの損害については、その飛行が航空法規にしたがう合法的なものである限り、損害賠償の請求をなしえないことであるか否かを各国の航空関係監督官庁の規制に委ねたものと解することができる。また、集中的騒音、すなわち、飛行場ないし空港付近の空域において、各々の通過は航空規則にしたがってなされ正常であるが、多数の航空機によって輻湊通過のため集中的に生ぜしめられる騒音については、条約により基礎づけられることなく、各国国内法の規定に委ねられるとする意見が多い (Rinck, J.A.L.C. 1956, p. 409)。上空通過が通常でない騒音や震動を伴うとき、すなわち、異常な騒音・震動の場合には「通過の単なる事実」から生じた損害とはいえず、一条一項但書に拘らず責任を認めるべきだとする意見も強い (Rinck, J.A.L.C. 1956, p. 408, Kistler, Römer Haftungsgbkommen, 1959, S. 49)。前述したソニック・ブームもこれに関連するが、わが国は騒音の法的対策は一応ととのつていても、ソニック・ブームを対象としたものはなく、今後、これらの点につき条約の検討は続けられるとしているが⁽⁴⁾飛行場付近以外の場所において航空規則に

違反して低空飛行を行なった場合の損害および適法な飛行による異常な結果を伴うもの（ソニック・ブームのような）についての航空機運航者の損害賠償責任につき、わが国の立法論として航空法上特別の規定をおき、具体的な被害、例えば家屋の損害（窓ガラスの破壊等）、家畜類のショックによる各種の被害、人体への直接的影響（ショック死、家屋内で震動による物の脱落で負傷等）の被害につき、航空機運航者に有限の責任を負わす必要がある。

航空機の運航者は、その航空機の運航に際して地上の人または財産に与えた損害について当然に責任を負い、この責任は被害の過失により損害が生じた場合の他には不可抗力、第三者の行為の介入によっても、免責されない。これは、一九三三年ローマ条約二条、一九五二年ローマ条約一条、ドイツ航空法三三条、フランス航空法五三条に共通してとり入れられており、このような厳格な責任は⁽⁵⁾（Absolute liability, Responsabilité absolue 絶対責任）、危険責任主義に基くものであるから、航空機の利用・管理権者に帰属し、単なる所有者に帰属するものではなく、危険を作るのは航空機の所有でなくして、その利用・管理⁽⁶⁾であり、条約はかような者を「運航者」（Operator, Exploitant, Halter）としてとらえている。もっとも、フランス航空法は、運航者の定義につき明文規定をもたず、民法典一三八四条一項にいう Gardien（保管者）をさすのか、利用者をいうのか争いがある。保管者説は、必ずしも自ら航空機を使用しなくても航空機の指揮・管理権をもっているだけでよいとする（Besson la faute dans le garde, thèse Dijon 1927, p. 221 et suiv., Juglart, Traité élémentaire de droit aérien, p. 190）。利用者説は、フランス航空法五五条によって賃借人は運航者とされながらも、同四九条によれば反対の合意なき限り航空機の指揮権をもたぬことを理由とす（Juglart, op. cit., p. 190）⁷が、判例もこの利用者説を考慮しているようである（Juglart, op. cit., p. 191）。一九五二年ローマ条約は、

「運航者とは、損害発生の際に、航空機を利用していた者をいう」としながらも、「ただし、航空機の運航管理権が、その航空機の利用権を直接または間接に与えた者によって、保持されている場合は、その者を運航者とみなす」（二条二項a）と規定し、一応利用者を運航者としながらも利用者と運航管理権者とがわかれたときは運航管理者を運航者としており、かつ、自己の計算における使用という制限を除いている。地上の被害者は、加害者が航空機を利用していたことのみを証明すればよく、利用者は他の者が運航管理権を有していることを証明して責任を免れることができる。その結果、利用者は、その者が運航者であるという推定をうけることになる。⁽⁷⁾ また、航空機の登録所有者は運航者であると推定されるが、他の者が運航者であることを証明し、訴訟手続が許す限りこの者を訴訟に關与させるのに相当な方法をとったときはその責任は消滅する（二条三項）。ここにいう運航管理権は、航空機に対する法律上の支配力であって、乗員の任命・解任権、指揮監督権、航行についての指示等を意味する。⁽⁸⁾ この点は、わが国で立法する際に参考になると考える。すなわち、航空機事故において賠償義務者を考えるときには、多額の賠償責任を果たす弁済能力があるとともに、責任保険を締結する主体性が要求される。それ故に、単なる利用者よりも運航管理権者を責任主体としてとらえるのは当然である。前述した一九五二年ローマ条約一二条の問題点として注目されることは、一九三三年ローマ条約から故意(dol)とならんで重過失(faute équivalent au dol)を無限責任の原因としてあげていたのを故意のみに限定し、しかもフランス法上の dol という表現に伴う困難をさけて、with intent to cause damage, avec l'intention de provoquer un dommage と表現したことである。これはワルソー条約二五条の解釈にみられるような混乱をさける意図にでたものであることはいうまでもない。しかしながら、この重過失の削除について

は反論も存在する⁽⁹⁾。ことに周知の如くワルソー条約のハーグ議定書が重過失について国際的統一概念をつくり、これに無限責任を課しているのと対比するとき均衡を失するという批判はまぬかれないであろう。

(1) このローマ条約作成に関する詳細については小町谷操三博士「航空機事故と賠償責任」池田文雄博士「国際航空法概論」、
「航空機の上空通過に伴う法律問題」空法等を参照されたい。また、フランス法を理論的によく解説されている金沢理教授
の「航空機による地上損害とその賠償責任」早稲田法学三二巻と最近の論文として山崎悠基教授の「航空機が地上第三者に
対して加えた損害の賠償責任に関する研究」空法一二号、一三号がある。

(2) 拙書「民間航空法論」四九一頁以下参照

(3) A. Garnault; R.F.D.A. 1953. p. 4 Nunneley; J.A.L.C. 1953. p. 94.

(4) ICAO. Doc. 1967 LC/WD No. 736—11.

(5) Matte, Traité de droit aérien-aéronautique, 1964. p. 495, note 23.

(6) Ripert, Bulletin de la Société d'Etudes législatives 1921. p. 228.

(7) Rinck, a.a. O., S. 91.

(8) Gerd Rinck, Das Römer afkommen von. 7. okt. 1952, p. 87.

(9) Gerd Rinck, op. cit. s. 93.

二 有限責任制度の採用

一九三三年、一九五二年条約は、ともに地上第三者の損害に対して運航者の負う責任を一定限度に制限している。
「はじめに」その概要は触れたが、責任の制限を必要とする理由については基本的にはワルソー条約の場合と同様で
あると考えられる。もちろん、かような有限責任制度に対しても、保険の実際的立場における反論も存在し得る。す

なわち、航空機による地上損害は、事故統計上、自動車事故などに比較し極めて少なく、もし、無限責任主義をもつてしても結局は、保険料率の問題に帰着するところから、その負担は、比較的少なくてすむと思料される。したがって、航空交通事業者にとつても無限責任は堪えられないところではないという議論である (Gerd Rinck, Schaden Dritter in internationalen Luftverkehr. Z.L.R. 1962. No. 2. s. 92)。この論議も考えられるところではあるが、国際条約とということのみこだわれば、それは常に対立する立場の妥協の産物であり、対立する利害を調整し、統一するために、ある程度の妥協はやむをえない。殊に、国際航空運送の分野においては、それぞれの国は、外国航空機による損害について、自国民の利益を擁護する反面、他国の領域内を飛行する自国航空機の利害関係も当然考えなければならぬ。これらの事情を考慮した妥協が国際条約による外国航空機の責任の制限となってあらわれてくる。これは、また他面からみれば損害賠償額に関する法の国際的統一であるということもできよう (Drion, Limitation of liabilities in international air law. 1954. p. 41. et suiv.)。ドイツ航空法二七条は、有限責任制度をみとめているが、フランス航空法は無責任制度を採用しており、被害者である地上の第三者の保護を目的としている。その論旨は、航空機の運航による利益の獲得と全く無関係な地上の第三者は、空からの落下物災害に対して全く無抵抗であり、この危険に対して予防手段を講ずることも、また不可能であつて絶対的に劣弱な地位に立つものであるから完全賠償をもって酬いるべきで、もし有限責任制度を採るにしても責任限度額を決定することが實際上、極めて困難となる欠点を指摘する。有限責任制度が高額であるときは、第一に、無限責任制度と実質的に異ならないとの批判を運航者から蒙り、第二に、保険料支出が企業にかなりの負担となるから、もし、責任限度額が高く定められれば、企業は保険料負担の重荷にう

ちひしがれて国際的競争力を弱められる結果となる。反対に、これを余り低額に定めると、少額の損害のみが填補され、重大な被害が生じて多額の賠償が必要とされるときには、無過失責任によって約束された被害者に対する保障は殆んど有名無実化してしまうおそれがあるからである。ただし、フランスでも、最近、有限責任制度採用への要望が高まっている。わが国での立法論としては、被害者の保護と運送航空企業の利益の保護という二面からの妥当な調整にあると思うが、一方において航空機運航者は、有限責任であればこれを保険に付して危険の分散を図ることが可能だし、他方において被害者も不確実な賠償しか得られない無限責任よりも保険により確実な賠償を得ることが出来る有限責任の方を選択するものと考えられるので、有限責任制度の採用は認めるべきであらう。有限責任の実際の運用は航空機の重量による責任制限の可否につき検討の余地はあり、殊に、人的損害に対する賠償額が条約は、低いと考えるのでこの点は考慮すべきである。一九五二年ローマ条約は責任額は次の如く定めている。(1)千キログラム未満の重量の航空機、五〇万フラン、(2)千キログラム以上六千キログラム未満の重量の航空機、五〇万フランプラス千キログラムを超える一キログラムごとに四〇〇フラン、(3)六千キログラム以上二万キログラム未満の重量の航空機、二五〇万フランプラス六千キログラムを超える一キログラムごとに二五〇フラン、(4)二万キログラム以下五万キログラム未満の重量の航空機、六〇〇万フランプラス二万キログラムを超える一キログラムごとに一五〇フラン、(5)五万キログラム以上の重量の航空機、一〇五〇万フランプラス五万キログラムを超える一キログラムごとに一〇〇フラン(一条一項)、(6)死亡または身体傷害に関する責任は、死亡または傷害を受けた一人につき五〇万フランを超えてはならない(二一条二項)としている。これらのフラン貨は「純分千分の九百の金の六五・五ミリグラムの金よりなる貨幣単

位」による金額である。

三 有限責任を援用できない場合

一九五二年ローマ条約一二条については、前述したがその一項但書によれば、使用人の故意による場合には、被害者はさらにその使用人の故意の作為または不作為が職務遂行上のものであって、かつ正当な権限内のものであった旨の証明をしなければならぬ。これは、条約が無過失責任を課するものである以上、その適用になる場合を厳密に規定しようとした努力のあらわれともみることができぬ。けれども、この規定によって使用人の行為に対して運航者が無限責任となるためには、運航者が使用人の故意の作為または不作為についてあらかじめ事前の承認を与えていたことが必要とならう。有限責任はある者が無過失に行爲したとき、それ故に危険責任が適用される場合にのみ根拠付けられる。危険要件に運航者の過失が加わったときは有限責任はその根拠を失うことになる。条約の如きは、はなはだしく事理に反するものといわなければならない (G. Rinck, op. cit., s. 100)。損害がそれを生ぜしめる目的と故意をもつて加えられたときのみ運航者は無限責任を負う。運航者またはその使用人が *recklessness* または *negligence* であっても有限責任しか発生しない。かような一二条の表現は *common law* の伝統がない国においては困難を生ぜしめる。被害者は運航者が損害を生ぜしめる故意をもって行爲したことを証明しなければならない。この理由によって条約は、*de fact* に無限責任を排除したものと批評されている (Riese, *Der Entwurf von Mexico zur Revision des Romer Haftungsabkommens*, Z.I.R. 1952. s. 122)。さらに、一九五二年ローマ条約一二条二項によれば、航空機を使用する権能をもつ者(通常の場合運航者)の承認をえないで航空機を不法に (*wrongfully*) 入手し、かつ使用した場合、その不法

使用者の責任は無限責任となる。問題となるのは、もし航空機を合法的に入手し、かつ正当な授權のもとに使用していたものが、その後になって権限外の使用を行なった場合、この者の責任は如何に解されるかということである。例えば、合法的なチャーターの場合、期限が切れた後においてなお使用し、またはチャーター契約に違反して使用した場合、この使用者の責任はどうなるのか、この点について条約は不明確であるが、この場合は同条約第四条により有限責任の保護をうけるものと解せられる。(これら地上の第三者の損害に対する運航者の責任について、池田文雄教授より御惠贈いただいた同教授の論文及び資料にもとづいて論究したところが多い、ここに池田文雄教授の学恩に感謝の意を表したい)。

おわりに

わが国の現在の旅客賠償の約款限度額は六百万円であるが、昭和四十一年の連続三大事故と同年十一月の松山沖事故を契機に世論の圧力から、国際運送について運送人の責任限度額を従来の倍額の六百万円に引き上げるハーグ議定書を批准した。これと同時に、国内運送についても、国際線と同額の六百万円に引き上げた。運送約款は運輸省が認可(各航空会社はそれぞれ航空法一〇六条に基づき運輸省の認可を得て約款を制定する)しているが、現在、約款について空文にひとしいような運用が行なわれている場合もあり、グアテマラ議定書を批准する場合には国際運送、国内運送共通の制度を採用すべきではないかと考える。現在の約款による賠償処理を考える場合には、死亡事故の場合、無過失責任的な約款の運用をはかっているが、問題は約款限度額規定の適用の仕方にあるわけで、最高限度額である以上少な

くとも事故発生時においてわが国の航空企業約款限度額水準ないしは他の死亡事故に関する一般賠償水準に照らして不当に低いとみられる前述した「つばめ号事件」のような場合を除けば、その最高限度内で理論上はおさめてよいはずだが、それが守りきれないのはわが国独特な温情主義にもとづくということもさることながら、問題は約款限度は故意・重過失の場合には破り得るのであって常にそれが和解交渉の背景にあって心理的に圧力となつていふと思料される。約款の中には損害賠償に関する規定は必ず置かなければならないということになっており、わが国の国内航空会社の約款も挙証責任は転換してある。これはワルソー条約に沿ったやり方であるが、要するに航空会社が無過失を立証できない限りは責任を負うという形になっている。約款の責任限度の運用が従来国内運送では非常に変則的なものになって、實際上、最高限度でなく最低限度とされていたために、機能的にみるとそれと真に責任限度としてみている国際航空運送とレジームが離れていたわけである。これに香典・見舞金その他、色々な名目で上乘せさせているが、例えばイギリス航空法の国内運送の賠償限度額の五万八千ドルに相当する千八百万円とかいったものを考慮して、やはり法定の限度額を立法的な根拠に基づいて明定さるべきものと考えられる。しかし、その場合においてもわが国の賠償水準をはるかに超えた額ではなく、リーズナブルな賠償水準というものを限度額とすべきものと思われるが、池田文雄教授は、現在ののような社会経済状況の下で、運送人の賠償責任額を一定額に釘づけすることは、物価スライド約款でもつけない限り、早晚妥当性を失ない、もしそれを固守するならば、いちじるしく法的均衡をそこない社会正義に反することになってしまふと指摘されている（法学教室一二三〇頁「航空機事故と損害賠償」）。今後の検討されるべきものにグアテマラ議定書方式の高限度とさらにそれを補足する措置を認めておいて責任制限本来の機能を生かす

という問題がある。昭和四七年十一月モスクワ日航機墜落事故の遺族補償をめぐり、日航側の提示額、アメリカ経由の乗客の遺族については「モントリオール協定」に従い約二千三百万円、その他の乗客は「ハーグ議定書」で決められた六百万円の最高限度額に見舞金、慰謝料を加え、約千三百万円を不満とし、日航を相手取り五家族二人を代表原告として総額四億二千三百万円の損害賠償を求める民事訴訟を東京地裁に四八年一月一四日提訴した。提訴理由は飛行経由地により、賠償額に一千万円の差がある点とハーグ議定書にある「無謀な操縦で生じた事故の場合はこの限度を超えて支払う」という条項により、モスクワ事故はこの例外規定に当たっているとしている。国際運送もそのリミットが現状はワルソー、ハーグ、モントリオールというように変則的状況になっているが、いずれは全世界的に統一したレジーム・リミットで律せられるという状態を理想としていかなければならないと考える。