

ワルソー条約における航空運送人の懲罰的損害賠償 (punitive damages)

——アメリカ判例の展開とその法理——

重 田 晴 生

目 次

一	序 説	
二	航空運送人の懲罰的損害賠償をめぐる米國判例の展開	
(1)	懲罰的損害賠償容認判決	
(2)	懲罰的損害賠償否認判決	
三	ワルソー条約と懲罰的損害賠償	
(1)	条約一七条と懲罰的損害賠償	
(2)	条約二五条と懲罰的損害賠償	
(3)	条約の訴訟原因の排他性・専占	
四	結 語	

一 序 説

国際航空運送における運送人と旅客荷主間の権利義務等を統一的に規制すると同時に新規産業である航空運送業を保護すべく航空運送人の潜在責任を制限し、もって航空運送人には巨大損失に対する付保能力を保証し、他方、損害を蒙った乗客には迅速かつ最小の裁判手続により適切な補償をなすことを目的として、一九二九年一〇月一二日に成立した、いわゆるワルソー条約（「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（一九三三年二月発効））は、現在、わが国を含め世界一二三カ国の加盟を集め、名実とも航空私法に関する世界法の名を勝ち得ている。

このワルソー条約は、第二次世界大戦後民間航空運送が急速な発展を遂げるなかで澎湃たる国際航空運送法形成の要望が、パリ（一九二五年）およびワルシャワ（一九二九年）と二度の国際会議を開かしめ、かつパリ会議において特別に常置された航空法専門家による委員会（Comité International Technique d'Experts Juridique Aériens : CITEJA）の約四年に及ぶ検討作業の努力があつて、今日国際条約の一つの理想とされる姿を実現させたものである。

しかし、こうして航空機運送が発展の途にいたばかりの二〇世紀前半に世界的規模で推進された航空運送法統一の動静に対し、アメリカ合衆国は、いずれの国際会議にも正式代表を派遣せず、単にオブザーバーを参加させたにとどまり（その理由は、当時における米国の航空産業の未発達、国際航空運送における有限責任原理の不承認、民間航空に対する直接助成の躊躇などによるものであったとされる）、それ以後も、ただ一度、一九三四年に原条約の批准国となったものの、そのあと時代の進展に合わせて次々と採択されるワルソー条約の改正議定書（一九五五年ハーグ議定書、一九七一年グアテマラ議定書、一九七五年モントリオール第一―第四議定書）に対しては、どれにも批准をせず（ただし、ハーグ議定書には署名のみする。また一九六六年のモントリオール民間協定に加わる）、ために、現在アメリカは、この法領域については世

界の他の航空国家に背を向け、著しく国際協調を欠く状態を続けたままである。

ところで、ワルソー条約を生み出した一つの国際会議ならびにその折設置された国際航空法専門家委員会(CITEJA)は、フランスを中心とした大陸法国家の法律家のイニシアティブの下で推進され(因に、パリ会議の出席国四カ国中コモン・ロー諸国は英国・カナダ・ニュージーランド・南アフリカのみであり、また、ワルシャワ会議で最初に条約に調印した一三カ国は、英国以外すべて大陸法系諸国である)、そして最終的に採択された条約の公式テキストもフランス語一カ国語だけであり、公式の英国語テキストなるものは存在しない。したがって、ワルソー条約への批准はすべて公式のフランス語による条約について行なわれ、アメリカが一九三四年一〇月二十九日に正式加盟の手続きをしたのも勿論フランス語による公式テキストである。もっとも、アメリカが一九三四年にワルソー条約の批准を決定するに際しては、同国国務省がフランス語テキストとともに非公式の英国語訳のテキストを用意し、上院議会に対しこの英語訳のテキストをも合わせて提示しており(ただし、一九三四年六月二五日の米上院での条約批准決議は公式のフランス語の条約だけに対し行なわれた)、この米国務省訳英語版条約テキストは、非公式のテキストながらも、アメリカの裁判所や学説によって「公式のアメリカ訳」テキストと看做され、「準公式」的權威を認められている。

もとより、ワルソー条約が国際航空運送契約の当事者の権利と責任に関する法統一を究極の目的に掲げるものであれば、その言語はただ一つとし、そのリーガルシステムも一本として、条約解釈の齟齬を極力減ずることが理想であるが、しかし現実には、アメリカやイギリス、ドイツなどの例が示すように、ワルソー条約は各締約国の異なる言語で表現され、また様々なスタイルで法制度化され、かつまたそれはそれぞれの商業実務に基づいて運用されており、そのため、しばしば条約の起草者が意図するところと締約国のワルソー立法との間に齟齬をきたし、条約の解釈をめぐって締約国の間で対立が生じることがある。いま最近の顕著な例を一つ挙げてみれば、一九九一年四月、合衆国最

高裁判所はワルソー条約一七条の正文でいう“lesion corporelle”の意味に関し、そのフレーズは米国訳では“bodily injury”であるとし、かつ航空機の旅客は身体傷害または傷害の肉体的徴候が随伴しない純粹な精神的侵害 (purely mental injury) については損害賠償を請求できない旨を判示したが (Eastern Airlines v. Floyd, 111 S. Ct. 1489 (1991))、これより六年前の一九八四年、イスラエル最高裁判所は、一九七六年六月二七日に発生したテルアビブ発パリ行きのエアーフランス航空機のハイジャック事件に関して乗客から航空会社に対し提訴された民事訴訟事件につき、ワルソー条約一七条は單純な精神的苦痛による損害の賠償をも規定していると解釈し (Air France v. Teichner, 38 (III) P. D. 785 (Isr. 1984))、もっとも、同訴訟では原告が事故から六年も経過して出訴したため、条約一九条により請求権が時効とされ、原告は敗訴となった、合衆国最高裁判所とまったく正反対の解釈がなされているのである。

かくしてワルソー条約については、今日まで六四年間、世界の各国で様々な解釈的問題が生じ、アメリカの裁判所もまたワルソー・ロー・システムの形成につき少なからぬ貢献をし、ときには世界をリードしてもきたが、そうしたアメリカの裁判所において昨今盛んに議論され、と同時に下級審裁判所間で意見が割れている問題が、ワルソー条約の下で航空運送人の懲罰的損害賠償 (punitive damages; exemplary damages; vindictive damages) が認容されるかどうかという問題である。特に、国際航空運送において、旅客が航空運送人の wilful misconduct (故意的非行、故意の失当行為、あるいは単に故意と訳出される) により死亡・負傷せしめられた場合に旅客または遺族はその蒙りたる損害に対し填補的・補償的損害賠償 (compensatory damages) に加えて、懲罰的損害賠償⁽¹⁾——その普遍的な定義はないが、一般には、不法行為者に、故意の (wilful)、無関心の (wanton)、無謀な (reckless)、強圧的な (oppressive)、非道な (outrageous)、悪意に満ちた (malicious) といった言葉で表わされるような悪性の強い行為がある場合に、それを処罰し (punish)、または将来他の者がそうした不法な行為をなすのを抑止する (deter) ことを目的として認容される非補償的な損害賠償

償とされる——の回復をも受けることができるかという問題である。もとより、アメリカの場合、懲罰的損害賠償は今日大多数の州においてはつきり認められており、したがって航空機事故による人身損害の場合でも、それが合衆国内の航空運送であれば、被害者たる原告は恐らく懲罰的損害賠償を認容されるであろうが、国際的航空運送つまりワルソー条約が適用される航空運送の場合には、条約自体にそうした点が明記されていないためすべては解釈に委ねられてくるのである。

そこで本稿では、ワルソー条約によって規律される国際航空運送の事故の結果、不法生命侵害（Ⅱ不当死亡）または負傷した被害者は、果して航空運送人に対して懲罰的損害賠償の回復をもとめることができるかどうかという問題を、現在、世界の中で唯一判例による法的経験を積み、議論も盛んなアメリカ法について考察することとしたい。

二 航空運送人の懲罰的損害賠償をめぐる米国判例の展開

ワルソー条約が、航空機による国際運送中の事故に対する航空運送人の責任を規律する「合衆国の最高法規（Supreme Law of the Land）」（合衆国憲法第六条⁽²⁾）としてアメリカの法の一部を構成し、同国の裁判所を拘束することになってから、ちょうど六〇年の歳月を重ねようとしている。この間、合衆国最高裁判所が、この国際条約に対し解釈を行なったのはわずかに四件を数えるのみであり、しかも、それらのすべてがここ九年の間に下された、いうならば最近の判例ばかりである。いま、年代順にその事件名を示せば、Trans World Airlines, Inc. v. Franklin Mint Corp. (1984), Air France v. Saks (1985), Chan v. Korean Air Lines, Ltd. (1989), Eastern Airlines, Inc. v. Floyd (1991) である。最初に登場する Franklin Mint 事件は、重量七一四ポンドの貴金属が入った四個の託送手荷物がフィラデルフィアからロンドンに空輸中紛失した事故に関するリミテイション・ケースとして、条約二二条二項にポアンカレ・

フランで表示された責任限度額を米ドルに換算するに当り如何なる計算単位によるべきかが最大の争点となった事件であるが、この年初めてワルソー条約の解釈に手を染めた合衆国最高裁判所のオコナ判事による八対一の法廷多数意見は、一九七八年の平価修正法 (Par Value Modification Act) 廃止法による金の最終公定価格 (last official price of gold) ——一ポンド当り九・〇七ドルを換算基準とする旨を判決した。⁽³⁾ いれに続く Air France v. Saks 事件は、搭乗機の降下中、機内の与圧装置が原因で片方の耳の聴力を喪失したとして航空会社を相手に損害賠償請求がなされた事件で、その概念が問題となった条約一七条の「事故 (accident)」について、これもオコナ判事による最高裁の全員一致法廷意見は、条約の正文が仏語である以上それはフランスの法律の意味によるべしとしたうえで、負傷が旅客にとつて外因的な出来事 (external event) で、予期しないまたは通常でない出来事 (unexpected or unusual event) に起因する場合には事故に当たるが、航空機の通常の運航に対して旅客が内的に反応した結果による場合には事故に該当しないと判示して、連邦下級審裁判所において解釈の乱れがあった問題に対し決着をつけた。⁽⁴⁾ 第三番目の Chan v. KAL 事件は、例の一九八三年九月一日、日本海上空で発生した大韓航空の旅客機〇〇七便墜撃事件について提起された不法生命侵害の損害賠償請求訴訟に関し、航空運送人が、モントリオール協定で修正された条約三条により旅客切符 (passenger ticket) 上に少なくとも一〇ポイントの活字で条約の責任限度額が適用されることを旅客に通知すべしとされている義務を遵守しなかった場合に、七万五〇〇〇ドルの責任制限権を援用できないことになるかの問題について、スカリア判事が代表する五対四のきわどい法廷多数意見は、二〇世紀後半以降一連の連邦下級審判決で形成されてきた「十分な通知」 (adequate notice) の要件によるアメリカ特有の伝統的法準則を廃棄して、八ポイント活字で印刷された注意書について航空運送人は責任制限を剝奪されない旨を判決した。⁽⁵⁾ そして、最も新しい Floyd 事件は、後に改めて紹介されるように条約一七条の規定にいう旅客の「死亡又は負傷その他の身体の傷害」 (death or wounding on any other

bodily injury) の意味につき、マーシャル判事による裁判官全員一致の最高裁判決は、米国語で“bodily injury”と訳出される条約一七条の公式フランス語テキストの“*lésion corporelle*”なるフレーズの法律上の意味は、死亡・人身傷害といった肉体的外傷を随伴しない純粋な精神的傷害(purely mental injury)を包含しないと判示し、搭乗機のエンジントラブルで一旦は墜落の恐怖を味わわれた旅客がその精神的苦痛に対する補償を求めた訴えを退けた。⁽⁶⁾

以上のように、これまでに下された四件の連邦最高裁判決は、どれもワルソー条約の重要問題について判断するものの、しかしそれらは国際航空運送における人身事故被害者が懲罰的損害賠償を認容されるか否かという問題を扱ったものではない。

翻って、アメリカの連邦地裁および連邦控訴裁判所の動向をみるに、ワルソー事件判決は数において決して少ないわけではないが、やはりワルソー条約の下で国際航空運送の人身事故被害者が懲罰的損害賠償に関する特権を認められるかどうかの争点について審理している判決は、全部を数え上げても十指に満たず、しかも現在、連邦最高裁による決着がない中で、近年のアメリカ下級審裁判所間には、この問題につき、結論の点で、また理由付けの点でも意見の不一致がみられるのである。

そこで、まず本節においては、こうしたワルソー条約下の懲罰的損害賠償の認否について、アメリカの連邦裁判所がどのように考え、どう結論付けているかを検証することから始めたいと思う。もとより、ワルソー条約の下で航空運送人の懲罰的損害賠償が問題になるのは、乗客の死傷その他の人身障害事件(条約一七条)がほとんどを占めており、本稿もまたそこを中心に考察せんとするものであるが、乗客の人身損害以外でも、例えば、差別的なバンピング(航空会社が座席数を上回る予約・発券をしておいて乗り切れない乗客を断ること)や、航空会社側の故意による不実表示などによる乗客の旅行遅延損害事件(条約一九条)に関しても同様の問題が生じている。もちろん貨物・手荷物の損害の場合

には問題にはなっていない。

以下に、ワルソー条約の下で航空運送人の旅客に対する懲罰的損害賠償の認容が法律争点となったアメリカ判例を具体的に紹介するが、これに先立ち、登場判例の全体について交通整理をしておく。

まず訴訟事件を判決の年代順に並べると次の通りである。

- ① Hill v. United Airlines (カンサス連邦地方裁判所——否認) 一九八二年一〇月七日判決
- ② Butler v. Aeromexico (第一巡回区連邦控訴裁判所——否認) 一九八五年五月一八日判決
- ③ Harpalani Air-India, Inc. (イリノイ連邦地方裁判所——否認) 一九八六年五月六日判決
- ④ In re Air Crash Disaster at Gander, Newfoundland (ケンタッキー連邦地方裁判所——否認) 一九八七年一二月三日判決

- ⑤ Thompson v. British Airways (コロンビア特別区連邦地方裁判所——否認) 一九八九年四月一八日判決

- ⑥ Floyd v. Eastern Airlines, Inc. (第一巡回区連邦控訴裁判所——否認) 一九八九年五月五日判決

- ⑦ In re Hijacking of Pan American World Airways, Inc. Aircraft at Karachi International Airport, Pakistan on Sep. 5, 1986 (ニューヨーク連邦地方裁判所——否認) 一九九〇年一月一八日判決

- ⑧ In re Air Disaster at Lockerbie, Scotland on Dec. 21, 1988 v. Pan American World Airways, Inc. (第二巡回区連邦控訴裁判所——否認) 一九九一年三月二二日判決

- ⑨ In re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983 (コロンビア特別区連邦控訴裁判所——否認) 一九九一年七月五日判決

①及至③の判例は、旅客運送の「遅延」損害に関する事件であるが、④以下の判例は、すべて乗客の「死傷」損害

に關した事件である。しかも、⑤以下の新判例五件がわずか一八ヵ月程の短期間に集中しているところも注目される。次に、懲罰的損害賠償の認否という点から仕分けをすれば、①、⑦の判決および⑨の判決の第一審（コロンビア特別区連邦地裁）ならびに控訴審の *Milkva* 裁判長の少数意見が容認判決であるほかは、すべて否認判決である。もつとも判決の結論が同一でもそこに至る理由が異なっている場合があることに留意すべきである。

(1) 懲罰的損害賠償容認判決

1 *Hill v. United Airlines* (1982)⁽⁷⁾

アメリカの連邦裁判所が、ワルソー条約の下での懲罰的損害賠償認容の問題について最初に手掛けた事件が本件であり、ここでは、航空会社による接続便のインフォメーションに関する故意の不实表示 (*intentional misrepresentation*) が原因で発生した遅延に対する損害賠償請求訴訟の中で原告から懲罰的損害賠償額の裁定が主張された。したがって、本件は旅客の死傷（二七条）に関するケースでも、遅延（一九条）が正面から争われたケースでもない。本件の実事関係をやや詳しく述べると次の通りである。

被告航空会社（*United Airlines*）の四二七便でカンサスシティ国際空港を出発し、デンバーでシアトル往きの三八七便に乗り継ぎ、シアトルからはノース・ウエスト・オリエント航空の国際便で東京まで行く旅行を予約した二名の乗客（原告）が、カンサスシティから予約便に搭乗した際に、デンバー・シアトル間が天候不順のため飛行中止された旨を告げられた。デンバー到着後、原告は被告会社のチケット代理店に東京往きの便について尋ねたところ、シアトル空港は悪天候のため全便が飛行中止される旨を通告され、さらに、被告会社のフロントインフォメーションデスクでもシアトル空港は悪天候のため離発着便が間もなく飛行中止になるか、もしくはすでにそうなっていること、また

全便が遅れるためなお接続が可能であることを告げられた。デンバーにおいて、被告航空会社は、原告をデンバー・ポートランド・シアトル便に全席予約をさせた。この便は、原告が最初に予約していた東京便が離陸した後にシアトルに到着予定の便であり、原告が、何故本便が飛び三八七便は飛ばないかを尋ねたところ、ポートランドまでは飛ぶがそこからシアトル間はすぐに飛行禁止になるだろうと返答があった。この便がデンバーを離陸した後、シアトル空港は現在オープンされている旨の機内アナウンスがあり、同便はオレゴン州ポートランドに定刻通り到着した（もっとも、原告は予約していた東京往きの接続には間に合わなかったのではあるが）。そこで原告は、被告航空会社の代理店に接続便の件について問い合わせをしたが、またも、シアトルの気象が悪状況であると返答された。そこで原告は、シアトルにおける接続便運航会社であるノース・ウエスト・オリエント航空にこの件を尋ねたところ、シアトルの航空当局に問い合わせしてくれ、シアトルは午前中ずっとオープンされていたことが判明した。ようやくシアトルに到着した原告は、被告会社の代理店に詰問したところ、シアトル空港は朝からオープンしていたことを認めた（事実によれば、一九七九年一〇月二三日のシアトル空港は深夜零時から朝四時までの間閉鎖されていた）。

かくて、結局は被告航空会社による誤った情報の提供によりシアトル発の東京便に乗り損なった原告は、被告に対して商取引の機会を逸したことにより各自が受けた現実的損害の賠償請求と、「故意による不実表示」に対する懲罰的損害賠償を請求した。これに対し、被告会社は、本件原告の旅行に対してはワルソー条約が通用され、同二八条によりカンサス地裁は適切な裁判地（venue）ではないとして、本件に適用されるべき法について決定するよう申立てた。

以上に対し、カンサス連邦地方裁判所（Saffels 判事）は、裁判管轄権、裁判地および訴訟原因について承認したうえで、問題の故意の不実表示に関する請求は完全にワルソー条約の諸規定（一七・一九条）外にあるとした（at 1054）。しかし不可解なことだが、Saffels 判事はさらに言を続け、判決理由として、原告がもし故意の不実表示の諸要件を立

証できるならばワルソー条約二五条に基づいて懲罰的損害賠償の回復を受け得るかも知れないと判示して、結局、被告会社の申立てを却下した。

このように、Hill判決は、原告の請求原因がワルソー条約の責任規定に基づくものではないとして、条約の範囲外の問題としつつ、他方で条約二五条を適用できるとしている点で、本判決は、論理的整合性を欠き、その先例的価値が疑わしい判決であるとの批判を受ける (Gander case, at. 933, Harpalani case, at. 799)。

2 In re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983 (1987) 事件——地裁判決⁽⁸⁰⁾

本件は、ニューヨークのケネディ空港発ソウル行きの大韓空港 (Korean Air Lines: KAL) の旅客機〇〇七便が一九八三年九月一日一三時に給油地のアンカレッジ空港を飛び立った後、日本海サハリン島上空においてソビエト空軍機により撃墜され、乗客二六九名全員が死亡した事件につき、乗客の遺族がKALに対し不法生命侵害に関する損害賠償を請求した訴訟事件である。事件発生の経過につき若干の事実を付け加えれば、当時アンカレッジの航空管制官はKAL007便に対し高度三万三千フィートまで上昇し、第一のウェイポイントであるBETHELに向け直進するように指令し、その後も引き続き同機をレーダー監視していたが、同管制官が最後にKAL007便とレーダー交信した時には、すでに同機の位置は飛行計画の北方六マイル外れたところにあり、かつなおも予定コースから逸脱し続けていた。しかし、KAL007の乗務員はアンカレッジ離陸後五時間以上も同所航空管制官に対し同機がルート上にあることを通報し続け、そして一八時二七分過ぎ、同機の乗務員から東京の管制官に対し機の減圧と降下を告げる緊急連絡があったのを最後に消息を断った。まもなく、ソビエトから、同国空軍の迎撃機がソ連領空を二時間近く侵犯し続けていたKAL007を撃墜した旨が発表された。乗客の生存者はなく、また機体の残骸の一部が発見されただけでその後も事件の真相は一切不明である。

第一審のコロンビア特別区連邦地方裁判所 (Robinson 判事) は被告航空会社 (KAL) から提起された七万五〇〇〇ドルを超える損害賠償請求の否認および陪審審理の否認を理由とした一部争点に対する略式判決の申立てを棄却した。プリトリアル (正式事実審理前) の陪審審理においては、原告側から、KAL のパイロットがアンカレッジ離陸後すぐ故意にコースを逸脱しソ連領空圏に侵入した点の証拠があげられ、KAL に対する懲罰的損害賠償金の裁定が求められた。これに対して被告側は、出発地アンカレッジで乗務員が慣性航行装置 (INS) のセットを忘れ、離陸直後乗務員はそのインプットミスに気付いたが、アンカレッジに引返してセットし直す方法を選ばずそのまま機の正確な位置を修正し飛行を続ける方法を選んだのであり、したがって故意はなかったと反論した。以上に対し、陪審は、KAL の *willful misconduct* (故意的非行) を認定するとともに、一三七名の原告に対して五、〇〇〇万ドルの懲罰的損害賠償金の裁定を含む損害賠償金の支払いを命ずる評決を下した。コロンビア特別区連邦地裁は、この陪審による懲罰的損害賠償認可の評決を特別に意見を付すことなく確認した。

この後、一審で敗訴した被告の KAL は、訴訟当事者の権利は唯一ワルソー条約によってのみ規律され、かつ右条約が適用される場合には法律問題として懲罰的損害賠償は認可されないと主張して控訴したが、一九九一年五月七日、コロンビア特別区連邦控訴裁判所 (Aubner Mikva 裁判長) も、全裁判官一致の意見として、陪審による *willful misconduct* の認可を確認したため KAL の申立ては退けられた。しかし、原審が懲罰的損害賠償金の裁定を認めたことについては、二対一の法廷多数意見 (Mikva 裁判長は少数意見) により誤りであったと判決され、この部分の原審判決は破棄されることになる (この点についての控訴審判決は⁽⁶⁾27で示す)。

⁶ In re Hijacking of Pan American World Airways, Inc. Aircraft at Karachi International Airport, Pakistan on September. 5, 1986 (1990)

本件は、一九八六年九月五日、乗客三八六名を乗せたインドのボンベイ発ニューヨークのケネディ空港往きのパンナム航空の〇七三便が、予定寄港地のパキスタンのカラチ空港に着陸中、武装した四人のテロリスト達により奪機され、乗客二〇名が殺害されたほか一二七名が負傷した。事件後、死亡した乗客の遺族および受傷した乗客からパンナムに対しセキュリティの不十分性について故意的非行 (wilful misconduct) が主張され、填補的損害賠償および懲罰的損害賠償が請求された。これに対し、被告パンナム航空会社は、ワルソー条約一七条を根拠に、公式の仏語テキストによる条約一七条のワーディングは、航空運送人が *dommage survenu* またはその訳語にあたる *damage sustained* (ただし訴訟当事者は、仏語から英語に翻訳された “*damage sustained*” のフレーズについては合意をしていない) に対してのみ責任を負うことを示しており、またこの言葉は、条約の作成者の意図が填補的損害賠償 (*compensatory damage*) について責任を負わせないものであることを証明しているとし (つまり、被告パンナムは、“*damages sustained*” および “*bodily injury*” という語は事故が懲罰的損害賠償を惹起するわけではないからそうした損害の補償は排除されるはずであるし、それ故に懲罰的損害賠償は事故において「被った」 (*sustained*) とはいえないと説明する)、また一七条は懲罰的損害賠償の回復を専占するとして、モントリオール協定で補足されたワルソー条約二二条の責任限度額である七万五〇〇〇ドルの責任制限を主張した。

以上に対し、一九九〇年一月一八日、ニューヨーク南地区連邦地方裁判所 (Sprizzo 判事) は、ワルソー条約の一七条、二四条および二五条などの規定を論拠に、ワルソー条約は懲罰的損害賠償の認容を認めているとし、パンナム側の申立てを却下した。スプリゾ判事は、まず航空運送人の責任規定である条約一七条に焦点を合わせ、すでに上位管轄裁判所である第二巡回区が「ワルソー条約は排他的な救済方法を定めてはいない」旨を判示した *Tokio Marine & Fire Ins. Co. v. McDonnell Douglas Corp.* (1980) 事件⁽¹⁰⁾を依拠としながら、さらに、「懲罰的損害賠償はコモン・ロ

一の不法行為の救済方法の一部分であるし、条約中にはそうした請求権を明白に専占し (pre-empted) または排除する (precluded) 旨の文言は何もない。……そうした専占については、条約のテキスト自体または条約の立法経過において明白に指し示すものがないから、恐らく黙示されてもいない」と述べて、条約一七条は航空運送人が責任を負うべき損害のタイプについて明らかにしておらずかつ条約が懲罰的損害賠償問題について沈黙する以上、裁判所は懲罰的損害賠償を専占する明白な指示を認め難いとした。そして事実、スプリゾ判事は、次のように条約二四条に対する精密な検討のうえに、ワルソー条約は懲罰的損害賠償を認容しているものと認めるのである。つまり、まず最初に、条約二四条一項が「損害に関する訴は、請求の事由のいかんを問わず、この条約で定める条件および責任限度に従ってのみ提起することができる」と規定し、特にその「請求の事由のいかんを問わず (However founded)」という語句は、ワルソー条約が、懲罰的損害賠償に関するものを含めて条約に根拠のないまたは条約によって創造されるものでない別個独立した州の訴訟原因を予期していることを強く示唆したものと解釈しうるし、また二四条二項は、条約が「訴を提起する者の判決及びそれらの者が各自有する権利の決定」にも適用されると明確に規定し、その「それらの者が各自有する権利 (respective rights)」なる語句は懲罰的損害賠償の回復を受ける権利を含めて州法ないし地域的法律に基づいて存在する権利を指すものと理解することができるから、条約二四条には州や地方の懲罰的損害賠償の法律を含めて州法および地域的法律の採用についての明らかな意思が認められ、したがって、条約の語句の平易な解釈に基づいて原告は懲罰的損害賠償の認容が認められると判示した。

次いで、ニューヨーク地裁は、もし仮に条約一七条が懲罰的損害賠償の回復を排除していると解釈されたところで、条約一七条は単純に乗客が航空運送人の wilful misconduct (故意的非行) を証明すれば二五条によって覆される責任の制限または免除を定めた規定であるから、それを航空運送人に wilful misconduct がある事例について適用するこ

とはできないとして、懲罰的損害賠償を承認する理由の第二を条約二五条の解釈に求める。つまり、スプリゾ判事は、条約二五条による責任の制限または免除は二二条の金額的責任制限にだけ適用される（二七条には全く適用されない）と解釈することは二五条の語句を余りに拡張しすぎた解釈であり、そうした被告パンナム側の主張は Chan 事件判決によって排斥されたはずの条約の明瞭な文言の裁判所による変更を強要するものであって認め難いと拒絶するのである。そしてさらに、ニューヨーク地裁は、パンナム側から主張されたハーグ議定書（一九五五年ワルソー改正条約）により修正された二五条は上述のような意味すなわち航空運送人に wilful misconduct がある場合に二二条の責任限度額が剥奪されるとする理解の参考になるとした点に対しても、アメリカ上院はハーグ議定書の批准を拒否しているものであり、そうであれば裁判所が改正条約を参酌して二五条を司法的に修正すべきではないとし、結論として、きつぱりとワルソー条約は原告が wilful misconduct を立証した場合には懲罰的損害賠償の回復を予期していると判決し、パンナムの略式判決申立てを棄却した。

なお、本判決は、その後パンナムにより第二巡回区連邦控訴裁判所に対し上訴されたあと、一九九一年、同じ巡回区内の別件の Lockerbie Disaster 事件と併合され、この上訴審判決（後出(2)6）において破棄されている。

(2) 懲罰的損害賠償否認判決

1 Butler v. Aeromexico (1985)⁽¹¹⁾

本件は、アメリカの裁判所がワルソー条約との関係で懲罰的損害賠償の回復を否定的に解釈した最初のケースである。事件は、一九八一年七月二七日にメキシコのチワワ空港で発生した着陸中の航空機の墜落事故に関するもので、この事故で死亡した二名の乗客が被告航空会社側の wilful misconduct（故意的非行）を理由に懲罰的損害賠償を求め

た事件である。したがって、本件の主な争点は、被告航空会社の乗務員の行為がワルソー条約二五条にいう *wilful misconduct* に相当し条約二二条所定の七万五〇〇〇ドルの責任限度額の適用が排除されるか否かであった。陪審なしの公判の後、アラバマ北地区連邦地裁は、被告側の *wilful misconduct* と認定し、原告に対し、それぞれ八一万一千ドルと七九万余ドルの損害賠償額を裁定した。これに対し、航空会社(控訴人)は、原審がワルソー条約よりもむしろアラバマ州法を適用したこと、また原審が懲罰的損害賠償を定めたアラバマ州法の下で回復される損害賠償額を制限しなかった点で誤りがあるとして控訴した。

第一巡回区連邦地方裁判所(Dumbauld判事)は、アラバマ州法が不法生命侵害事件の場合に懲罰的損害賠償のみが回復されるものと規定して填補的損害賠償の回復をまったく認めないユニークな法であることを指摘したうえで、「そのような制度は、航空機事故の被害者に対する補償(compensation for victims)を企図するワルソー条約の趣旨に矛盾し」、よって、原審判決が金銭的損害賠償を裁定したことは誤審ではなかったと判決した。

2 Harpalani v. Air-India, Inc. (1986)⁽¹²⁾

本件は、インド航空(被告)から、シカゴ、ボンベイ間の周遊航空券を購入した原告(Usha Harpalaniと彼女の二人の子供)が、一九八三年八月二三日のボンベイ、ニューヨーク間の同社飛行便に搭乗手続をしようとしたがはずされ(bumped)、またその後も、被告会社は座席を用意できたはずであるにもかかわらず六日間もアメリカ行きの旅行を手配してくれなかったとして、被告会社の *wilful misconduct* (故意的非行)を主張し、約一万ドルの填補的損害賠償と五〇万ドルの懲罰的損害賠償を請求した事件である。したがって、本件は条約一七条(旅客の死傷)のケースではなく、条約一九条(遅延損害)に関するケースである。そして懲罰的損害賠償に関しては、原告が、ワルソー条約二五条は航空運送人がその *wilful misconduct* により運送を遅延させ損害を生ぜしめた場合には懲罰的損害賠償をせねばならな

い旨を規定していると主張したのに対し、被告航空会社側は、反対に条約二五条はそのような趣旨の規定ではなく、航空運送人の wilful misconduct が認定されたる場合でも単に条約が定める填補的損害賠償責任の上限を取り除くだけの規定にすぎないと反論した。

以上に対し、イリノイ北地区連邦地方裁判所(Dick 判事)は、以下の三点を理由に被告航空会社勝訴の判決を示した。すなわち、第一に、ワルソー条約二五条は、これを運送人の責任原因を定めた一七条乃至一九条および責任の最高限度を定めた二二条といった他の諸規定との関連でみれば、填補的損害賠償の補償に関する条約の責任制限の例外を定めた規定として理解し、条約の何処にも認められていない損害の形を認めたものではないとするのが最も合理的な解釈であること、第二に、条約が定める運送人責任限定の立法経緯に照せば、懲罰的損害賠償の裁定を認めようとした事情はないし、またそうした条約の責任規定の目的は、旅客に対する十分な補償を確保すべく航空運送人に厳しい責任限度を設定すると同時に、航空運送人が合理的なレートで損失を付保しうるよう十分に低くしてある。したがって、航空運送人がそれについて付保することもできずまたその狙いが制裁・抑止にある懲罰的損害賠償を認めることは条約の仕組みに矛盾することになること、第三に、これまでワルソー条約の下で運送人の wilful misconduct のケースに懲罰的損害賠償を認容した判例は存在しないこと(この点、唯一の例外は Hill v. United Air Lines, Inc. 事件(前出(1)1)であるが、右裁判所の意見は傍論であるほか、懲罰的損害賠償に関する先例を慎重に調査していないから参照に値しない)。

なお、Harpalani 判決は、翌年の一九八七年、やはり航空会社の差別的な「バンピング」⁽¹³⁾による運送の遅延に関する損害賠償責任訴訟である Wolger v. Mexicana Airlines 事件⁽¹³⁾において引用されているが、そこでは、ワルソー条約一九条はバンピングに関する訴訟原因を限定していない旨が判示され、ワルソー条約の適用外の事案として、差別的バンピングそれ自体に対する損害賠償請求訴訟として裁かれている。

3 In re Air Crash Disaster at Gander, Newfoundland on Dec. 12, 1985⁽¹⁴⁾(1987)

本件は、一九八五年十二月二日、カナダのニューファンドランド島のガンダー国際空港から飛び立ったアロー・エア航空のDC-8型機が墜落し、乗客乗員全員九〇名が死亡した事故に関する民事訴訟事件である。原告の被相続人は軍人であり、当時アラブ連合共和国のカイロからケンタッキー州フォートキャンベルまで、ドイツのコログネ(Cologne)、ガンダーを経由して旅行している間に本件事故に遭遇したものである。原告は、ワルソー条約の一七条、二五条に基づいた訴訟原因を提起するとともに、被告会社には故意かつ無謀な行為、未必の故意、認識ある過失等があるとして填補的損害賠償のほか懲罰的損害賠償をも請求した。一方、被告航空会社側は、ワルソー条約は懲罰的損害賠償を認めていないと抗弁し、一部争点に対する略式判決を申立てた。

以上に対して、ケンタッキー西地区連邦地方裁判所(Johnstone裁判長)は、ワルソー条約のテキストおよびその語句が使用される文脈を検討し、まず条約一七条について、「同条は、一見したところ語調としては完全に補償的である。それは、単に旅客が「被った損害(damage sustained)」または「被った身体の障害(bodily injury suffered)」に關しただけの責任を定めたものである。懲罰的損害賠償は、原告が「被った損害」ではなく、むしろ、民事陪審が被告の行為を処罰すべく、また将来誰かが同様の行為をなすのを抑止すべく課した私的な罰金である。∴懲罰的損害賠償額は、単に原告が「受けた身体の傷害」によって算出されるのではなく、むしろ懲罰的損害賠償額の賦課は、有害行為の違法性、被告の有責性、被告の動機または意図、そして原告に加えた損害の種類・範囲といった他の諸要素に従って決定されるのである(at.931-2)」と述べて、懲罰的損害賠償は条約一七条の規定に描かれた責任の中にないと判決した。加えてケンタッキー地裁は、たとい航空運送人に *wifful misconduct* (故意的非行) がある場合でも、条約二五条の責任制限の排除は条約における填補的損害賠償の回復に關した責任制限の例外条項と解釈するのが最も合理的

であり(なお、法廷は、原告が別に主張した条約三条二項——旅客切符の不交付につき航空運送人が責任制限を援用できない旨を定める——との関係でも、同様の解釈を示す)、先例においても懲罰的損害賠償の回復は認められていないと判決した。また最後に、ジョンストン裁判長は、ワルソー条約の立法経緯、先例などを概観したうえで、条約が懲罰的損害賠償の認容を意図していたことを示唆する証拠は何も見当らないとしたほか、もしも懲罰的損害賠償が入手できるとなれば法統一の目的、保険可能性、有効な責任制限などが実現不可能となると述べた。

かくて、ケンタッキー地裁は、条約の解釈として懲罰的損害賠償の認容を否定した *Butler v. Aeromexico* 判決ならびに *Harpalavi v. Air-India, Inc.* 判決(前出(2)1、2)に同意したが、逆に懲罰的損害賠償に関する請求を容認したカensas連邦地裁の *Hill v. United Airlines, Inc.* 判決(前出(1)1)を拒絶した。そして、結論として、ケンタッキー地裁は、ワルソー条約はその法条および沿革から州法に基づいて発生する運送人に対する填補的損害賠償の請求権は容認するが、懲罰的損害賠償の請求権は除外されると判決した。

4 *Thompson v. British Airways* (1989)⁽¹⁵⁾

本件は、首都ワシントンと西アフリカのギニアのフリータウン間の旅行日程で家族旅行を計画した原告が、復路で被告航空会社の一方的ミスによりワシントンからフリータウンへの接続便を逸し、一家は他社の別便を手配されたがグレードダウン(等級下げ)を余儀なくされ、そのうえ託送手荷物もフリータウンに遅れて到着しかつ損傷していた。そこで原告は、被告会社ほか複数の航空会社に対し、差別、過失、契約違反を理由に条約に基づき損害賠償を請求し、懲罰的損害賠償も請求した。

右に対し、コロンビア特別区連邦地方裁判所(Penn. 判事)は、ワルソー条約は原告に対し排他的救済を定めており、また被告会社の責任は条約二二条により制限されるから、懲罰的損害賠償を認めることは条約の意図に背反すること

になると判決した。またさらに、法廷は、原告から主張された事実は被告航空会社の wilful misconduct (故意的非行) を証明するに不十分であり、よって原告は条約二五条を援用することはできないとも判決した。二審のコロンビア特別区連邦控訴裁判所 (未公表意見) は、航空会社側に無謀ないし意図的な悪行があったことを証明する事実を指摘できなかったと述べて、懲罰的損害賠償に関する請求を却下した原審判決を確認するにとどまった (つまり、法廷は懲罰的損害賠償の問題に関する審理を拒否した)。

5 Floyds v. Eastern Airlines, Inc. (1989)⁽¹⁶⁾

一九八三年五月五日朝、イースターン航空の八五五便がマイアミ国際空港を発ちバハマのナッソーに向けて飛行中、機体の三つのエンジンの一つに油圧故障が発生したため、パイロットはその故障エンジンを停止しマイアミ空港に引き返した。しかし、その途中で他の二つのエンジンも停止してしまい同機は降下したため、乗務員は乗客に対し大西洋上に不時着せざるをえない旨を伝え救命胴衣を着けるよう指示した。そしてその後機は数千フィート降下したが、乗務員の懸命な努力が功を奏して、エンジンの一つが再び動き出し同機は無事にマイアミ空港に着陸し、乗客にも死傷者は出なかった。

右トラブルにつき、八五五便の乗客二五名からイースタン航空に対し合計二五件の訴が提起され、その併合訴訟において、原告は、請求理由の第一として、フロリダ州法に基づく故意的な精神的苦痛の賦課に対する補償を請求し、また、請求理由の第二として、被告航空会社は事故機のエンジンのメンテナンス問題を知りながら修補正をしなかった点で wilful misconduct (故意的非行) の非責を免れないとし、ワルソー条約二五条一項およびフロリダ州法に基づいて懲罰的損害賠償を請求した。第一審のフロリダ南地区連邦地裁は、原告はその訴訟上の救済が州法、連邦法のいずれに根拠をおくかについて陳述できていないとして訴を却下したが、控訴審の第一巡回区は、懲罰的損害賠償の

請求について審理する前に精神的苦痛の故意の権利侵害問題に関して審理すべく事件を差戻した（なお、この争点については、一九九一年四月一七日、連邦最高裁判所が、第一一巡回区判決を破棄して、乗客の純粋な精神的苦痛は回復されない旨が判決されることになる）。

四年前の *Butler v. Aeromexico* 事件に続き再びワルソー条約下の懲罰的損害賠償問題と対決することになった第一一巡回区連邦控訴裁判所（Anderson 判事）は、本訴において原告はワルソー条約一七条に基づく訴訟原因が懲罰的損害賠償の回復を認めていると特別主張した訳ではなかったが、条約一七条の規定は、その語調および構造からして填補的損害賠償を定めたことは明らかであり、同条の文言上懲罰的損害賠償の回復を示唆するものは全くないし、また第一大陸法諸国が中心となって作られたワルソー条約の訴権ないし救済方法は契約に関連しており、契約訴訟にあって懲罰的損害賠償を入手することはできない旨を強調した。

またアンダーソン法廷は、懲罰的損害賠償の目的は不法行為者に対する処罰・制裁と将来における同種不法行為の再発予防にあり、決して被害者を補償することが目的ではないと認識したうえで、かたやワルソー条約はこの上なく補償的なものであって、条約の議事録の何処にも無責任な航空運送人に懲罰的損害賠償を課すことにより非行を抑止しようとした形跡はないから、懲罰的損害賠償は条約作成者の胸中になかったと説いて、条約一七条は填補的損害賠償のみを認めた規定であると結論付けた（at. 1486-89）。

次に、第一一巡回区は、原告が、ワルソー条約二五条は懲罰的損害賠償に関する独自の訴訟原因を創造するとの主張に立ち、同条は航空運送人に *wilful misconduct* がある場合に運送人が条約二二条の金額による責任制限の保護に訴えまたは条約が定める一般的な責任制限制度の保護に訴えることを禁止するから、懲罰的損害賠償の回復が認められるべきであると主張したのに対し、アンダーソン法廷は、条約二五条は一九五五年ハーグ議定書によって修正され、

その wilful misconduct の除外例に関する表現は条約成立当初の意図を明瞭にして懲罰的損害賠償を否認しており、また二五条の原文にある「(運送人の)責任の免除又は制限」は明らかに二二条所定の填補的損害賠償の責任制限のみに関わり、運送人の責任限度額のキャップを取り除くだけで、懲罰的損害賠償に関する独立した訴訟原因を創造する規定ではないと判決したほか、さらに懲罰的損害賠償の回復を容認しないことが条約の究極目的である航空運送人責任の広範かつ統一的制度の確立に合致し、それがアメリカの判例の一致した考え方でもあると述べた。

かくして、ワルソー条約の下では填補的損害賠償のみが回復されるとする第一巡回の考え方は、原告がその故意的な精神的苦痛につき州法に基づいて懲罰的損害賠償を請求する点についても、そうした州法の訴訟原因に基づく懲罰的損害賠償を容認することはワルソー条約の補償の体系と抵触し、州の訴権はワルソー条約によって専占 (preempt) されるが故に認められないと判示されることになる (at. 1485)。

6 In re Air Disaster at Lockerbie, Scotland on Dec. 21 1988 v. Pan American World Airways Inc. (1991)⁽¹⁷⁾

本件は、一九八八年二月二日、西独のフランクフルト発ニューヨークケネディー国際空港往きのパンナム航空の一〇三便が予定寄港地のロンドンヒューズロー空港を離陸後間もなく、スコットランドのロッカービー付近で空中爆破し乗客等二五九人が死亡した事件である。爆発は、テロリスト集団がパンナムの警備体制を潜り抜け、手荷物に隠し入れ機内に持ち込んだ爆発物によるものであった。事故犠牲者の遺族からパンナム航空に対し州法に基づく不法生命侵害請求が主張され、填補的損害賠償および懲罰的損害賠償が請求された。これに対し、被告パンナム側は、以下のような二つの抗弁を提出して、ワルソー条約は懲罰的損害賠償を認容しない旨を主張した。すなわち、第一が、ワルソー条約一七条の規定にいう“damage sustained”は填補的損害賠償を指し、懲罰的損害賠償を含まない語句であるから原告の財産回復は填補的損害賠償に限定されるとの抗弁であり、第二は、wilful misconduct (故意的非行) の

場合にはワルソー条約二五条の wilful misconduct の例外規定に示される条約の責任制限条項からの「除外」は第二二条所定の責任限度額だけに關係し、運送人の責任を確定する一般的制度には關係しないとの抗弁である。ところで、事件は、広域係属訴訟司法委員会 (Judicial Panel on Multidistrict Litigation) の移送命令により、ニューヨーク東地区連邦地方裁判所にて集中審理されることになり、一九九〇年二月二六日、同地裁のプラット (Platt) 裁判長によりパンナム航空の wilful misconduct が認定されるとともにパンナムによる懲罰的損害賠償の争点に関する略式判決の申立が容認され、原告の懲罰的損害賠償の請求が却下された。その後、本件は同じくパンナム航空の航空機が絡んだ別の国際運送に関するテロ事件判決 Karachi Hijacking (前出(1)3) で、ニューヨーク南地区連邦地裁が、同じ法律争点であるワルソー条約下の懲罰的損害賠償認容問題につき正反対の結論を出していたことから、プラット判事から直ちに第二巡回区連邦控訴裁判所に控訴の手續がとられ、二つの事件は併合されたうえ、一九九〇年九月に口頭弁論が行なわれた。そして一九九一年二月二二日、第二巡回区連邦控訴裁判所は、Lockertie Disaster 判決を確認し、一方、Karachi Hijacking 判決を破棄して、ワルソー条約の下で発生する請求に関して懲罰的損害賠償は認容されない旨の判決を下した。

第二巡回区の Cardamone 判事は、まず最初に、アメリカ法における懲罰的損害賠償の性質を分析し、アメリカの大多数の州が懲罰的損害賠償の目的を不法行為者に対する「処罰」または公衆に対する不法な行為の「抑止」に求め、被害者の補償を意図していないとし、極く一部の州 (例、ミシガン州) が懲罰的損害賠償に填補的要素を認めている状況を指摘し、このことによれば、もし原告がワルソー条約の下で州法の訴訟原因で訴追することが容認されれば、懲罰的損害賠償は補償的な要素を包含することになるであろうが、しかし、もし連邦の訴訟原因が排他的であれば、連邦法は一般に懲罰的損害賠償に処罰的・抑止的な意味しか認めないから、懲罰的損害賠償は決して補償的要素を包含

しないとして (at. 1270-73) 果してワルソー条約は排他的・独占的 (exclusive) な訴訟原因を定めるものか、それとも条約は懲罰的損害賠償を請求できる各州法の訴訟原因を容認したものかという問題の審理に及んだ。そして、第二巡回区は、自らの先例であった *Benjamins v. British European Airways* (後掲) がはっきりとワルソー条約は固有の訴訟原因を創造する旨を判示するもののワルソー条約の下でそれとは別に州法の訴訟原因を主張できるかどうかの問題については決定を保留していると指摘したうえで、かかるワルソー条約自体にもまた連邦制定法においても明らかとされず、かつまた合衆国最高裁も明白に審理を断ってきたワルソー条約の下での訴訟原因の「排他性」ないし「専占」の問題について果敢に挑み、ワルソー条約は州法の訴訟原因を保留していない旨の判決を下した。すなわち、第二巡回区の分析によれば、ワルソー条約の訴訟原因の排他性については、すでに第五巡回区 (*Behringer-Mannheim Diagnostics, Inc. v. Pan Am. World Airways Inc.*, 737 F.2d 456 (1984)) および第九巡回区 (*In re Mexico City Aircrash of Oct. 31, 1979*, 708 F.2d 400 (1983)) (後掲) がこれを承認しており、またイギリス、カナダ、オーストラリアなどの条約締約国がすべて条約施行法によりワルソー条約一七条の排他的訴訟原因を規定していることを指摘する。また、第二巡回区は、もし州法の訴訟原因を許容するならば、事実審裁判所は個々の原告に対しそれぞれの州の異なる法を適用せざるを得なくなり、ワルソー条約の適用をより一層複雑にさせてしまうし、同一の事故に対して相矛盾する法律が適用されることにもなって、航空運送人の責任は結局のところ原告による裁判所の選択次第で決まってしまうことになるとし、本条の目標である法の統一や法適用の明確性を実現不能にさせないためにもワルソー条約は州法の訴訟原因を専占すると解すべきであると判決した (at. 1273-1278)。

次に、第二巡回区は、ワルソー条約が独占的・排他的な訴訟原因を創造し州法の訴訟原因を専占するものと判示した関係で、いかなる法が適用されるかという次なる問題を審理し、訴訟の権利は条約自体に基礎を置くから連邦不法

行為に関するコモン・ローこそが条約の解釈に当り適用される適切な実体法（＝準拠法）であるとし、また、その不法行為の連邦コモン・ローは不法生命侵害訴権（wrongful death action）を承認し、かつそれは、懲罰的損害賠償に被害者に対する填補的要素を意図せず被告に対する処罰ないしその種の不法行為の抑止を意図していると結論付けた（at. 1278-80）。

次いで、第二巡回区は、懲罰的損害賠償が認められるかどうかをワルソー条約の一七条、二四条および二五条の規定との関係で別個審理し、結論として、条約のテキストは懲罰的損害賠償を認めていないと判決する。

まず、ワルソー条約下の訴訟原因の源泉である一七条については、Lockerbie Disaster の地裁判決を書いたプラットフォーム裁判長が、同条の公式フランス語テキストにいう“dommage survenu”なる言葉の法律的意思是英語訳で“damage sustained”であるとした解釈に同意し、原告側が主張した“damage occurred”または“damage happened”の方がより正しい訳であるとする考え方に対しては、そうした訳でも、懲罰的損害賠償は“sustained”より以上のものが“occur”または“happen”するわけでもないからほとんど違わないと答え、被告パンナムの反論を支持した。そしてさらに、第二巡回区は、条約作成時の状況を検討したうえで、一七条にいう“dommage survenu”なる語句には条約に補償的な財産回復制度のみを定めようとした作者の意図が暗示されており、この明白な意味解釈が条約の後に現われるモントリオール協定によっても支持されて、その公式英語訳として“damage sustained”のフレーズが使用されているのであり、また、条約は、本来一般に懲罰的損害賠償が認められない国の大陸法法曹によって起草され、そうした大陸法によれば条約に基づく訴権は契約に関連しており、しかも大陸法の契約訴訟においては一般に懲罰的損害賠償は入手できないことなども指摘して、結論として、条約一七条は完全に補償的損害賠償に関する責任のみを定めており、同条を懲罰的損害賠償の回復を認めたものと読み取ることは条約の目的に矛盾すると判決した（at. 1280-

82)。

次に、条約二四条との関係では、原告が、条約二四条一項が「責任に関する訴は、請求の事由のいかんを問わず」(however founded)と規定するのは、地域の個別法律の訴訟原因はそれが条約の責任限度額を超えない限り提起できるということを示し、また二四条二項が条約の下での訴は「請求の事由のいかんを問わず」(without prejudice)とするのは、明らかに条約が回復しうる損害の種類を地域の個別法律(local law)に任せていることを示していると、*dommage survenu* がどのような意味であろうとも、それとは関係なく条約の下で回復できる損害の種類は最終的には地域的個的法律によって決定されると主張したのに対し、第二巡回区は、「二四条一項の *however founded* 条項は統一的な責任限度額を確立しようとする条約の目標に類似したものであり、同条は州法を根拠とした訴訟原因を含め他の一切の訴訟原因を排除するとして、損害賠償額の問題には地域的個別法律が適用されるとする原告の主張を退けた。また、第二巡回区は、二四条二項の *without prejudice* 条項は、一七条に基づいて提起された人身傷害または死亡の請求権が手荷物の紛失や延着に関する一八条および一九条に基づく請求と同じ条約の責任制限に服する趣旨を言い換えたものであると認めた。つまり、第二巡回区は、二四条二項は地域的個別法律が単に法定相続人や近親者への損害賠償額の分配問題のみについて「請求の事由のいかんを問わず」従うべきであるということを意味した規定だと解釈するのである (at 1282-1285)。

さらに、第二巡回区は、条約二五条との関係で、原告が、航空運送人に *wilful misconduct* があった場合には運送人は二二条に規定される金銭的な責任限度および填補的損害賠償のみを認める条約の全般的な責任大系を奪剥されると主張し、かさねて条約一七条は航空運送人に *wilful misconduct* がある場合には懲罰的損害賠償に関する独立の訴訟原因を創造すると主張したのに対して、そのいずれの主張をも否定した。すなわち、第二巡回区は、条約二五条の *wilful*

misconduct 条項は二二条に規定される填補的損害賠償に関する金銭的限度(七万五〇〇〇ドル)のキャップを取り除くが、しかし、一七条が定める条約の根本的な補償制度にまで影響を及ぼすものでないとし、そのように二五条のリーチを制限する理由としては、大陸法では恐らく裁判官は全額補償だけで wilful misconduct の抑止は十分達成され、懲罰的損害賠償は過大で余分なものと判断するであろうし、また一九五五年ハーグ議定書および一九七一年ガテマラ議定書(そこでは填補的損害賠償に限定されている)の運送人責任の統一という目標にも合致するとする。

そして最後に、第二巡回区は、条約作成者の期待としても恐らく条約の下で懲罰的損害賠償を入手できるとは考えていなかったであろうという条約の背後にある法の目的考慮に鑑み、もしも条約が懲罰的損害賠償の回復を容認することになれば、条約が達成を図ろうとする諸目的、つまり運送人の責任制度の確立、航空産業の存立を保証する責任制限、損失に対する運送人の付保能力の確保、および迅速かつ最小の訴訟費用にする被害者への適切な補償などの多くが妨げられることになるとしている。

7 In re Korean Airlines Disaster of Sept. 1, 1983——控訴審判決⁽¹⁸⁾

本件は、すでに本節の(1)3で紹介した KAL 事件の控訴審判決である。控訴審判決は Aubner Mikva 裁判長以下全員一致の法廷意見で、控訴人(被告) KAL 側の wilful misconduct (故意的非行)を認定した原審判決を再確認し、したがって、ワルソー条約による七万五〇〇〇ドルの責任制限を援用する KAL の申立は棄却されたが、他方で、控訴審判決は、原審が認容した五、〇〇〇万ドルの懲罰的損害賠償金認容の部分については Buckley 判事による二対一の法廷多数意見(Mikva 裁判長は少数意見)によって、原審判決は誤りであったとされ、破棄されている。以下では、懲罰的損害賠償の争点に関する部分のみを紹介することにする。

コロンビア特別区連邦控訴裁判所(Buckley 判事による法廷多数意見)は、Lockerbie Disaster 事件判決(前出(2)6)

において展開された第二巡回区の見解をほぼ全面的に承継して、まずワルソー条約一七条における *damage sustained* 条項は法律的損害賠償または懲罰的損害賠償と対比される現実的損害賠償または填補的損害賠償のみを企図していると解釈し、条約に対するそうした解釈の論拠として、第一に、条約の立法経緯に照し作成者が航空運送人に対して契約上の責任を課そうとしていたことは明白であり、そうした契約に基づく責任の場合には、そもそも契約は懲罰的損害賠償について定めないのでが通例であるから懲罰的損害賠償を入手することはできないこと、第二に、フランス、ドイツ等の条約締約国では一般に懲罰的損害賠償について規定されておらず、またある関係では懲罰的損害賠償について規定をしているイギリスでもワルソー条約の関係ではそれについて特に規定をしていないこと、を挙げ、法の統一の適用を目的としたワルソー条約であれば、一七条は国際的な航空機の墜落事故の場合に懲罰的損害賠償の認容を禁止していると解釈するのが最善であるとした。

次に、コロンビア特別区巡回区は、原告が、条約二四条は「請求の理由のいかんを問わず」(*however founded*) 損害を認めるとして、損害賠償額の算定を地域的個別法律に委ねていると主張する点に対し、二四条はワルソー条約の範疇に入る訴が条約の制限——一七条の填補的責任制度も含む——に従うということを反復している規定であるとして拒否し、また、さらに原告が、条約二五条を根拠に、航空運送人は原告の財産回復を填補的損害賠償に限定する一般的责任制度を含めて一切の責任の免除または制限に乗ずることを禁止されたと主張をしたのに対し、コロンビア特別区巡回区は、*Lockerbie Disaster* 事件の第二巡回区および *Floyds* 事件の第一巡回区の理由付けを全面的に支持し、二五条は、その立法経緯に照してそれが規定に限定されることは明らかではないが、一九五五年ハーグ議定書および一九七五年モントリオール第四議定書をみれば、*wilful misconduct* による権利放棄は単に二二条の金銭による責任限度額のみを無効とするだけで、一七条には効果が及ばないとし、また、二五条は懲罰的損害賠償に関する独立し

た訴訟原因を認可するものでもないと判示した。

そして最後に、コロンビア特別区巡回区は、自らの結論の正当性を支える根拠を条約の目的（ポリシー）に求め、ワルソー条約は航空運送人と旅客・荷主間の取引（bargain）に基づいて成立した協定であり、かたや航空運送人は責任制限という利益を享受し、他方旅客は、条約が運送人に推定的責任を負わしめることで訴訟において立証責任を軽減されるという利益を受けるのである。懲罰的損害賠償の認容は、恐らく争訟を増加させ、保険料を引上げ、そして最終的には航空運送賃を騰貴させることになろうから、そうした本質的な取引に背反する、とする。

ところで、以上の法廷多数意見に対し、コロンビア特別区連邦控訴裁判所の *Mikva* 裁判長は、ひとり懲罰的損害賠償はワルソー条約の下でも入手できる旨の反対意見を唱え、法廷意見と袂を分った。

Mikva 裁判長は、条約一七条については、多数意見と同様に、条約に基づく請求につき懲罰的損害賠償の回復を認めた規定として読み取ることにはできないし、また条約は連邦法としてそれに抵触する州の懲罰的損害賠償請求を専占するとしたものの、しかし、航空運送人に *wifful misconduct* がある場合には、そうした一七条に内在する限界が二五条によって放棄され、原告は懲罰的損害賠償を回復されるとの結論を下すのである。そしてそうした理由の正当性を、*Mikva* 裁判長は、*Chan v. Korean Air Lines, Inc.* 判決における連邦最高裁判所の陳述に求め、一九二九年のワルソー条約のテキストが明瞭で曖昧さを残さないときは、その文言の明白な意味に従って解釈すべきであって、アメリカが批准もしていないハーグ改正議定書に依拠することは誤りであるとする（つまり、改正条約によって論証するのは、原条約が懲罰的損害賠償に関して曖昧な場合あるいは懲罰的損害賠償が実際に認められている場合である）。また、*Mikva* 判事は、ワルソー条約は被害者である国際航空運送の旅客に対し排他的な救済方法を定めたものではないとし、法廷多数意見が全幅の信頼を寄せる *Lockerbie Disaster* 事件の第二巡回区が、二〇年来のアメリカの判例法を拒絶して条

約締結国が制定した他国の立法に依拠し、訴訟原因の排他性の論理の正当化を図るのは根本的誤りを犯すものであると批判している (at. 1492-1493)。

(1) アメリカの懲罰的損害賠償に関する邦語文献としては、古典的な田中和夫「英米における懲罰的損害賠償」我妻教授還暦記念論文集・損害賠償責任の研究(中)八八五頁(一九五八年)のほか、田中英夫・竹内昭夫・法の実現における私人の役割一四〇頁(一九八七年)、W・グレイ(木下毅訳・コメント「アメリカ法における懲罰的損害賠償——現代の理論および実務」アメリカ法一九七八—二〇一七頁、山口正久・欧米の製造物責任七頁(一九八七年)、大羽宏一・米国の製造物責任と懲罰賠償(一九八四年)などがある。また、このほか特に最近の動きなどについて考察した邦語文献として、例えば、手塚裕之「米国各州の懲罰的賠償判決の性質・法的機能と本邦での執行可能性」ジュリスト一〇二〇号一七頁(一九九三年)、落合誠一「懲罰的損害賠償(Punitive damages)に関する責任保険てん補」成蹊法学二八号一九七頁(一九八八年)、中村弘「米国の製造物責任法における懲罰的損害賠償(1)」「(2)完」同志社商学三八巻二四七頁、三八巻三二四頁(一九八六年)、同「米国連邦議会上院商業委員会承認済みの製造物責任法案 No. S. 2760」同三八巻五号四九頁(一九八七年)、堀田牧太郎「アメリカ合衆国の懲罰的損害賠償制度(1)——製造物責任法案をめぐり」早稲田法学六一巻三・四号二二一頁(一九八六年)などがある。

(2) 合衆国憲法第六条の(二)項は、「この憲法及びそれに従って制定された合衆国の諸法律、合衆国の権限の下で締結され、将来締結される総ての条約は、国の最高法規である。そしてそれぞれの州の裁判官は、州の憲法ないし法律にそれに反する定めがあったとしても、それによって拘束される。」と定め、条約が州の憲法・法律に優位するとする。要するに、アメリカにおいては、ワルソー条約は特別の国内立法がなくとも国内法的効力をもつ「自力執行的条約(self-executing treaty)」と看做されているのである。

(3) *Trans World Airlines, Inc. v. Franklin Mint Corp.*, 466 U. S. 243 (1984). 杉江徹「ワルソー条約第二二条の金価値条項について——米国のフランクリン・ミント事件を中心に——」空法二五号一頁以下(一九八四年)は、本件の控訴審判決を紹介し、問題の背景を検討している。なお、本件の合衆国最高裁判決をコメントするものを「三」示せば、Recent Development, *Franklin Mint Corporation v. Trans World Airlines, Inc. : Limiting Air Carrier Liability Under the Warsaw Convention*, 11 *Syr. J. Int'l L. & Com.* 651 (1984), McGilchrist, *Franklin Mint Corp. v. Trans World Airlines, Inc. - The Opinion of the U. S. Supreme*

Court, [1984] LMCQ 499, Case Comment, 17 N. Y. U. J. Int. L. & Pol. 323 (1985).

(4) Air France v. Saks, 470 U. S. 392 (1985).

(5) Chan v. Korean Air Lines Ltd., 490 U. S. 122 (1989). 本件については、重田晴生「ワルソー条約第三条の「旅客切符交付」要件と航空運送人の責任制限——Chan v. Korean Air Lines, Ltd. (1989) による「十分な通知 (adequate notice) 要件の撤廃」現代企業法の理論と実務〔高窪先生還暦記念論文集〕(一九九三年)五八六頁以下、特に六〇二頁以下を参照。

(6) Eastern Airlines, Inc. v. Floyd, 111 S. Ct. 1489 (1991).

本件の事実経過は、本文に述べるので省略するが、(二)(2)5参照)。一審のフロリダ地裁(消極)、原審である第一巡回区(積極)の後を受け、合衆国最高裁判所は、法律争点であるワルソー条約一七条は肉体的外傷を随伴しない純粋な精神的侵害の回復を認めるものかどうかについて、一七条の公式フランス語テキストの“*lésion corporelle*”の意味をフランスの制定法の規定、裁判例、学者の論文などを参照しながら、「ワルソー条約自体にも、またフランスの法学資料にも“*lésion corporelle*”が“*bodily injury*——純粋な精神的侵害を排除する狭い概念——以外の言葉で訳出されるべきことを示唆するものは全くない」と判決した。そして、こうした結論を支える理由として、最高裁は、一つには条約の立法経過を、二つには一九二九年以後の条約改正の動きと条約締結国の解釈をあげる。まず前者に関しては、“*lésion corporelle*”を“*bodily injury*”と訳することは条約会議における交渉の経緯と一致しており、また条約の作成者や署名国が特別に精神的侵害に関する責任について考慮したり“*lésion corporelle*”の意味について考慮した証拠は見出せないとした。また最高裁は、純粋な精神的侵害の救済方法は一九二九年頃には大多数の国でまだよく知られていないものであり、もし条約作成者がそうした損害についても回復を許すつもりであったら多分それについて明白に言及をしやうとしたに相違ない。また、“*lésion corporelle*”を狭義に理解することは航空業の保護のための責任制限や統一的責任制度の確立といった条約の目的にも合致する、など、その立論の裏付けを行なっている。次に、第二の理由との関係では、一九二九年以降に成立したハーグ議定書、モントリオール協定およびグアテラ議定書は、“*lésion corporelle*”を“*personal injury*”——純粋な精神的侵害を包含できる——と訳出するが、それらの国際協定のどれにも、一七条の規定を明瞭にしようとか実質的に変更しようとした証拠は存在しないとした。

(7) 550 F. Supp. 1048 (D. Kan. 1982).

(8) M. D. L. 565 Misc. No. 83-0345 (D. D. C. Aug. 3 (1989)).

(9) 729 F. Supp. 17 (S. D. N. Y. 1990), *cert. denied sub nom.*

(10) Tokio Marine & Fire Ins. v. McDonnell Douglas Corp., 617 F. 2d 936 (1980).

本件は、一九七二年一月二八日に発生した日航モスクア空港航空機墜落事故（乗客五二名死亡、重傷二名）に関し、遺族・負傷者全員に和解が成立した後、マクドナル・ダグナス社（事故機DC-8の製造者）、日航（航空機運航者）、東京海上（日航の保険代位者）が各々の差額の補填を請求して提起した訴訟である。つまり、東京海上はマクドナル社から日航の機体の損失と乗客に対し支払った和解金の分担または損失補償を請求し、マクドナル社からは乗客の請求に対して支払った金額につき東京海上および日航からの分担または損失補償が請求された。本件の控訴審において、マクドナル社側から、日航が解決した訴権はワルソー条約により創造されたもので、かつそれは契約であり、不法行為ではないとの主張があった。これに応えて、第二巡回区連邦控訴裁判所（Van Gafeiland 判事——ベンジャミンズ事件判決の少数意見者である）は、もしワルソー条約の作成者が契約の訴訟原因を創造するつもりであったとしても、作成者は訴訟原因を排他的なもの（exclusive）にするつもりはなかった、と述べている（at 941-942）。

(11) 774 F. 2d 429 (11th Cir. 1985).

(12) 634 F. Supp. 797 (N. D. Ill. 1986).

(13) Wolgel v. Mexicana Airlines, 821 F. 2d 442 (7th Cir. 1987).

本件は次のような事件である。一九八一年四月一七日、シカゴからメキシコのアapulcoまでの旅行につき、被告メキシカーナ航空会社から周遊切符二枚を購入した原告 Wolgel 夫妻が、O'Hare 空港に到着した後、被告会社の旅客代理店に切符と手荷物を提示したところ、満席である旨を告げられた。要するに夫妻はバンピングされたのである。そこで原告は、一九八六年四月一七日、クック郡の巡回裁判所に対し、差別的なバンピング、契約違反等を理由に被告メキシカーナに対し損害賠償請求訴訟を提起したが、この時が丁度原告が権利侵害を受けた時から五年目であった。被告メキシカーナ航空は、自己が百パーセントメキシコ政府所有の会社であるから外国主権免除法（Foreign Sovereign Immunities Act）にこう「外国」に当たるとして連邦地裁に事件を移送したうえ、原告の請求はワルソー条約二九条の二年の出訴期限により時効にかかっていると主張し、訴の取下げを求めた。

右に対し、一番のイリノイ北地区連邦地方裁判所は、メキシカーナの申立を容認したが、第七巡回区連邦控訴裁判所（Flaum 判事）は、次のような理由を述べて、原審判決を破棄差戻した。(1)ワルソー条約一九条は差別的なバンピングの訴訟原因を限定して

いない。よって原告の請求は条約二九条一項所定の二年の出訴期限により時効にならない。(2)原告の請求は、遅延による付随的損害賠償を求めるといよりもパンピングそれ自体に対する損害賠償を求めるものであるからワルソー条約の適用外の請求であり、条約の二年の出訴期限の適用はない(適用法規は、五年の時効を定める連邦航空法(Federal Aviation Act, 49 U. S. C. app. § 1374 (b) である)。

- (14) 684 F. Supp. 927 (W. D. Ky. 1987).
- (15) M. D. L. No. 87-3352, 1989 WL 43997 (D. D. C. Apr. 18, 1989).
- (16) 872 F. 2d 1462 (11th Cir. 1989).
- (17) 928 F. 2d 1267 (2d Cir.), *cert. denied*, 112 S. Ct. 331 (1991).
- (18) 932 F. 2d 1475 (D. C. Cir.), *cert. denied*, 112 S. Ct. 616 (1991).

三 ワルソー条約と懲罰的損害賠償

ワルソー条約の下で旅客(遺族)が航空運送人の懲罰的損害賠償の認容を求めその権利回復を図るスタイルとしては、第一に、国際航空運送人責任の根本規定である条約一七条に基づき一般的な訴訟原因として懲罰的損害賠償を主張するという形である。すなわち原告の請求理由としては、航空運送人は同条の規定に従い乗客が受けた「損害」(damage sustained) に対して賠償責任があり、そういう損害の中には、条約作成者の暗黙の意思として、懲罰的損害賠償額も当然に含まされると主張されるのである。

第二の方法は、条約二五条の規定に基づいて、ワルソー条約に規定される一切の損害に関する責任制限ないし責任免除が航空運送人の *willful misconduct* (故意的非行) により権利放棄される結果、原告は懲罰的損害賠償の認容を受けると主張することであり、そして、第三の権利回復手段は、ワルソー条約が定める訴訟原因ないし救済方法は決し

て排他的・独占的 (exclusive) ではなく、また専占 (preempt) もしないから、原告は州法またはコモン・ローの下で懲罰的損害賠償を認容される、と主張していくことである。

しかし、アメリカ判例の傾向を結論的に述べてしまえば、現時点で、合衆国裁判所は、それらのいずれについても見解を表明していないが（連邦最高裁は、Lockerbie Disaster および Karachi 事件に続き、KAL Disaster 事件についても、サーシオレイライの受理を拒否しており、一方、裁量上訴が受理された Floyd 事件では懲罰的損害賠償の認容は争点となっていない⁽¹⁹⁾）、最近のいくつかの連邦控訴裁判所レベルで形成されるアメリカ判例の考え方は、一七条を根拠に、一般的に懲罰的損害賠償の認容を得ようとする考え方については、原条約はもとよりその後の改正条約に照し作成者の意思に反した解釈であるとして一般に否認するが（本節三(1)、二五条に基づいて、航空機事故につき航空運送人に willful misconduct（故意的非行）が認定される場合には特に懲罰的損害賠償が認容されるとの考え方については、現在、三つの連邦控訴裁判所が否定的に解答するものの、なお連邦地方裁判所との間で見解が分かれている（本節三(2)）。また、ワルソー条約の請求理由ないし救済方法が唯一絶対的かといういわばアメリカ法に特有の問題についても、最近の第二巡回区連邦控訴裁判所による判例が肯定的に解釈しているものの学説の中になんか強い反対意見があり、裁判所は原告に対し州法に基づく訴権を認め懲罰的損害賠償を認容すべきことが強く説かれている（本節三(3)）。

そこで本節では、前節において概観したアメリカの判例の状況を踏まえて、ワルソー条約の下での航空運送人の懲罰的損害賠償の成否について具体的に検討をしていくが、そうした本論に進む前に、ワルソー条約の全体的構造、特にその運送人責任のシステムについて概略説明しておく必要がある。

まず、一九二九年のワルソー条約は、全五章、合計四一カ条文から構成される。第一章（二～二条）は、条約の適用範囲について、第二章（三～一六条）は、国際航空運送において用いられる旅客切符・手荷物切符・航空運送状等運送

証券の発行要件を定め、第三章（一七条～三〇条）では、航空運送人の責任を扱う。第四章（三一条）は、複合輸送に関する規定をおき、第五章（三一～四一条）は、条約への参加に関する総則規定となっている。そこでさらに、本稿のテーマに鑑み、航空運送人の責任という絞りでワルソー条約の法構造を眺めてみるに、条約は、第一七条、一八条および一九条の三ヶ条文によって国際航空運送人の責任の基本原則を定め、また第二二条、二四条および二五条において損害賠償額に関連した規定をおいている。

まず第一七条は、旅客の死傷に対する国際航空運送人の責任原則を定めた最も基本的な規定であって、「運送人は、旅客の死亡又は負傷その他の身体の障害の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空機上で生じ、又は乗降のための作業中に生じたものであるときは、責任を負う」と定める。第一八条は、航空運送中に発生した託送手荷物または貨物の破壊・滅失・損傷に対する航空運送人の損害賠償責任を規定し、また一九条では、旅客、手荷物又は貨物の延着（*retard: delay*）損害に対する航空運送人の責任について規定する。そして、ワルソー条約の二四条においては、上記の一七条、一八条、一九条の三カ条に基づく航空運送人の損害賠償責任に関する一切の請求権が条約の条件および責任制限に服する旨について、「(1) 第一八条及び第一九条に定める場合には、責任に関する訴は、名義のいかんを問わず、この条約で定める条件及び責任の限度に従ってのみ提起することができる。(2) (1)の規定は、第一七条に定める場合にも適用する。但し、訴を提起する権利を有する者の決定及びそれらの者が各自有する権利の決定に影響を及ぼすものではない」と規定している。二〇条から二三条は運送人責任の諸条件と責任の限度に関する規定である。まず二〇条では、航空運送人は自己または使用人が損害を防止するため一切の必要な措置をとった場合に責任を免除されることが、また二一条は、寄与過失の抗弁を定める。そして二二条では、航空運送人に反証可能な責任推定を課す代りに責任制限の制度を認め、例えば旅客の不法な死亡の場合の責任限度額としては、一人当たり一

二万五千フラン（八、三〇〇米ドル）の金額を定めている（一九五五年ハーグ議定書はそれを二五万フランに倍増したが米国は未批准である。なお一九六六年モントリオール協定により、航空会社は、限度額を、訴訟費用を含めて一人当り七万五千ドルに増額している）。もつとも、右に対しては、第二五条で「運送人は損害が彼の故意的非行（wilful misconduct）又は訴の係属する裁判所の法によれば故意的非行と同一のものと看做すべき過失によって生じたときは、その責任を排除又は制限する規定を援用することができない」としている。そして以上の運送責任の実体規定のほかにも、ワルソー条約は、二八条で訴の裁判管轄、二九条では二年の出訴期限に関してそれぞれ規定をおいている。

(1) 条約一七条と懲罰的損害賠償

国際航空運送において、旅客（遺族）が、その事故によって被った死傷その他の人身障害の損害について、ワルソー条約の下で国際航空運送人の懲罰的損害賠償を主張する場合の論拠の一つは、航空運送人の帰責事由について定めた条約一七条である。本条は、国際的航空運送における運送人の責任成立条件として、航空運送人は、旅客の死亡、負傷その他身体の障害に関する損害が、一定の期間内の（乗降中または航空機上）、特定の出来事（事故）、を原因として惹起された場合に、その損害に対して過失推定責任（二〇条一項参照）を負うべき旨を規定している。しかしてこの一七条は、運送契約の当事者である航空会社と旅客・荷主の利害が真正面にぶつかり合う損害賠償問題に関する基本規定であるため、従来、例えば、その責任構成要件である「身体の傷害」（bodily injury）とか、「事故」（accident）、あるいは「航空機上又は乗降……中に生じた事故」（accident took place on board the aircraft or in the course of……emberking or disembarking）、といった法条の言葉の意味や事故と損害との因果関係などに関して、しばしば厄介な論争を生んでいる。⁽²⁰⁾特に、この一七条は、ワルソー条約の運送人責任システムの根本規定であるにもかかわらず、責任原因以外に

は、一体全体航空運送人がいかなる種類の損害について賠償責任を負うかとか、損害賠償請求権者の範囲、賠償の方法などについては、法文それ自体はもとより、条約会議の議事録、メモなど何処にも明らかにするものがなく、そうした法条の沈黙部分がまた紛争の火種を供している。

果してワルソー条約は独立した訴訟原因 (cause of action) を創造するものか、という素朴な疑問は、この一七条につきアメリカの裁判所を最初に悩ませた問題であるし（これについては本節の(3)で検討する）、近年では、一九七〇年代の初め以降その数が増加していく航空機のハイジャック事件や航空テロリズム事件を契機として俄にクローズアップされるに至った恐怖や侮辱といった純粹な「精神的苦痛」がその「その他の身体傷害 (any other bodily injury)」のフレーズに含まれ補償の対象となるかの問題とか、航空機事故により不法生命侵害 (wrongful death 不法死亡とも訳される) を受けた旅客（その遺族）が懲罰的損害賠償を回復されるかどうかの問題は最も議論を呼んでいる問題である。

ところで、国際航空における旅客がその事故により被った損害につき、運送人責任の一般規定である一七条により懲罰的損害賠償を認められるかについては、最近の第一巡回区 (Floyd 事件)、第二巡回区 (Locke 事件) およびコロンビア特別区 (KAL Disaster 事件) の三つの連邦控訴裁判所の判決に象徴されるように、アメリカの裁判所は総じてこれを否定的に解しており、学説にも特にこれという反対意見はみられない。

そこで、こうした最近の一連の連邦控訴裁判所によって一七条につき説かれる懲罰的損害賠償否認の理由がどのようなものかを、コメンテーターの意見も加えながら分析してみると、要するに、ワルソー条約一七条は条約における補償システムを填補的・補償的損害賠償 (compensatory damages) のみに限定した規定であるという理解である。

(イ) 条約一七条の “damage sustained” なるフレーズは、条約のフランス語正文の “dommage survenu” の正式かつ適切な英語訳であり（それは、米國務省が訳出し、合衆国法律集 (U.S.C.) でも使用され、また一九三四年の条約批

准の際に米上院でも採用された訳語である。また、ワルソー条約を改訂するハーグ議定書で採用された公式英語訳およびグアテマラ議定書でもすべてその訳語が用いられている）、合衆国最高裁判所も *Air France v. Saks* 事件でこの訳語を認めているもので、その意味は、法律的または懲罰的損害と対立する現実的、金銭的または填補的損害賠償だけを意味する言葉である（英国裁判所も、ワルソー条約の *domage survenu* については金銭的損害に限定されると解釈している）。

この点に関して、一部では、一七条正文の “*due damage survenu*” のより正確な英語訳は “*sustained*” ではなくて “*occurred*” “*arrived happened*” であると説く者もあるが、⁽²¹⁾ その論拠が十分でないばかりか、第一、懲罰的損害賠償は陪審や裁判所が社会のために不法行為者を制裁・抑止するために課したもので、決して被害者に対する補償ではないし、⁽²²⁾ またそもそも懲罰的損害賠償は “*sustained*” したものであるのと同じ様に “*happen*” または “*occur*” したものであるのでもないから、そうした翻訳の正確さを議論すること自体が無意味である。

(ロ) 条約一七条は懲罰的損害賠償を排除すると明示はしないが、条約の成立経過、文脈、構造などを総合的に勘案して、一七条は純粹に補償的、現実的損害賠償の回復しか予定していない。

条約作成者の意思 (*framers' intent*) の推論であり、最近の判例の中でも必ずといっていいほど当事者（航空会社側）により主張される理由である。⁽²³⁾ 学説では、一九九二年の *Annals of Air and Space Law* 誌にその懲罰的損害賠償否認説の見解を発表したパトリシア・バーロー (*Patricia Barlow*) 論文および一九九二年の *Houston Journal of International Law* 誌のラリー・ムーア (*Larry Moore*) 論文が、ともにこの理由を力説する。まず、バーローは、英米の懲罰的損害賠償の歴史検討を踏まえ、大凡次のように説く。そもそもワルソー条約は、その作成当時懲罰的損害賠償というものを知らない大陸法系諸国の法曹が中心となって作成されたものであるし、また唯一コモン・ロー国として条約の作成に直接携わった英国の場合にも、条約が作成された一九二〇年当時はそうした懲罰的損害賠償は本質的にト

レスパス(侵害訴訟)や故意の不法行為、名誉毀損といった範囲に限って認められたものであり、それが人身傷害請求について裁定されるのはせいぜい暴行殴打(assault and battery)の訴訟原因に基づく場合だけであつたから、コモン・ローの法律家達も条約の中に懲罰的損害賠償を規定する意思などはなかった。したがって、ワルソー条約に懲罰的損害賠償を読み込むことは大陸法系諸国の代表者達およびコモン・ロー諸国の代表者の双方の意思に反する。また、アメリカ判例の状況も、一九世紀末までは暴行(assault)、不法監禁(false imprisonment)、土地への無関心な不法侵入(wanton trespass on land)、計画的な詐欺を伴った婦女誘拐(seduction accompanied by deliberate fraud)のケースにおいてだけ懲罰的損害賠償を裁定したにすぎないから、ワルソー条約の成立時にも、またその受容時にも懲罰的損害賠償は認識されていなかった。⁽²⁴⁾

一方、メンフィス州立大助教授のムーアは、ワルソー条約のフォームと言葉を直視して、何よりも条約が懲罰的損害賠償について何も言及していない点が重要視されねばならないとしたうえで、ワルソー条約は、各国の法律や救済方法を考慮しなければならぬ場合には条約中にそうする旨を明言しているから(例えば、二一条では寄与過失の構成について、二五条一項では故意の損害とは何かについて、二八条では従うべき訴訟手続について、二九条二項では出訴期限の計算方法について)、条約が人身傷害について考慮すべき損害賠償を決定する地域的個別法律(local law)に関して言及しなかったということは、その範囲については地域的個別法律によらず、統一された国際的シテスムによって決定すべきことと示唆したものである、と説いて、もともと懲罰的損害賠償は条約作成者の念頭になかったとする。⁽²⁵⁾

(ハ) ワルソー条約に基づく訴権はすべて契約に基礎づけられており、他方、懲罰的損害賠償は不法行為訴訟に關して回復されるものであつて契約違反に關して回復されるものではないから、懲罰的損害賠償を認容することは条約の趣旨に矛盾すること。

最近の判例でも Floyd 事件(第九巡回区)、Lockerbie Disaster 事件(第二巡回区)、およびそれらの踏襲判決である KAL Disaster 事件(コロンビア特別区)などの中に見受けられる理由であるし、学説では、前掲のバーロー (Patricia Barlow) 論文が、条約制定の議事録や条約締約国における判例・学説の考え方などを丹念に分析しながら、ワルソー条約の訴訟原因は運送契約に基礎をおき、また懲罰的損害賠償は、一九世紀および二〇世紀の大半を通し契約訴訟においては入手できなかったから、一七条に懲罰的損害賠償が包摂されているはずはないと力説する。⁽²⁶⁾

(2) 条約二五条と懲罰的損害賠償

国際航空運送における旅客(または遺族)がその被った人身損害につき、ワルソー条約に従い航空運送人に対して懲罰的損害賠償の認容を主張する場合の第二の論拠は、条約第二五条である。すなわち、航空機事故につき wilful misconduct (故意的非行)の責のある航空運送人はワルソー条約に定められた一切の責任制限ないし免責の権利を剥奪される結果、航空運送人としては実損害の填補の枠をこえて懲罰的損害賠償についても財産回復をすべき法律上の義務があると主張する方法である。最近の三大事件である Lockerbie, KAL Disaster, Floyd のプリーディングにおいても、原告である旅客側は決まってこうした二五条による救済方法を、一七条に基づく救済方法と合わせて提出している。

それでは、条約二五条を根拠とした航空運送人の懲罰的損害賠償認容の主張は果してどれほど説得力を持つのだろうか。以下に、肯定、否定のそれぞれの見解を整理し検討してみる。

まず、アメリカの現在の判例の立場は、前節で検証した通りであり、最近の第二巡回区(Lockerbie 事件)、第一巡回区(Floyd 事件)およびコロンビア特別区(KAL Disaster 事件)の三つの連邦控訴裁判所が、二五条による懲罰的損

害賠償の裁定を否定的に解釈している。しかしこれら判例の拠って立つ論拠が何かといえば、まず航空運送人責任に関する基本規定であるワルソー条約一七条及至一九条の規定を原告が実際に蒙った損害を補償するという填補的ないし補償的損害賠償 (compensatory damages) について定めた規定であると認識し、次いで条約二五条について、同条は、航空運送人またはその使用人に wilful misconduct がある場合には填補的損害賠償に関して定めた二二条を無効とし運送人の責任制限権を剥奪して、航空運送人が七万五〇〇〇ドルの法定責任限度額を超える補償的損害賠償額に対して無限の賠償責任を負わねばならないとする規定であるとする。つまり条約二五条は、事故につき wilful misconduct がある航空運送人に対してまるまる条約を適用排除するわけではなく、単に填補的損害賠償に關した二二条を破壊するだけであるから(ハーグ議定書やガアテマラ議定書にその趣旨が明記されることがそうした解釈を裏付ける)、一七条には適用が及ばず、また二五条自体が新たに独自の懲罰的損害賠償の訴訟原因を創造する規定ではない。条約は責任制限権の剥奪という方法で wilful misconduct の責を負う航空運送人を実質的に「処罰」しているから、それ以上に彼が懲罰的損害賠償を賦課されることはない。これが最近の判例によって説かれる懲罰的損害賠償否認の中核的論理であり、それについては、同じく懲罰的損害賠償の認容に反対する学説も同調する。航空法専門の法曹カロール・ドゥーク (Carroll Dubuc) 氏は、条約二五条の wilful misconduct とアメリカ法上懲罰的損害賠償が裁定される行為が極めて類似することを強調しながら、⁽²⁷⁾ もしも被告たる航空運送人が同一の行為について二度の処罰と支払いをさせられるというのであれば、それはいわば「シビル・ダブル・ジェパディ」(civil double jeopardy) ——ダブル・ジェパディ(二重危険、一事不再理)とは、何びとも同一の犯罪について重ねて刑事責任を問われないとするコモン・ロー上の原則——⁽²⁸⁾ 違反であり、不公平であって、重大な憲法問題(なお合衆国憲法第五修正参照)にも発展するし、また当然に航空運送人のデュー・プロセス(合衆国憲法第五修正)⁽²⁹⁾ の権利を侵害することになる、とその懲罰的損害賠償否定の考

え方を補強する。

以上のような最近の一連の連邦控訴裁判所による否認説に対しては、最近の学説や一部の連邦地方裁判所、それに KAL Disaster 事件判決において米国の控訴裁判所の中で最初に反対の意思を表明した勇気あるコロンビア特別区のミクヴァ裁判官(彼は元来下院議員の経歴の持ち主である)などによる強い反対意見があり、航空運送人に wilful misconduct があれば運送人は二三条の金額による填補的損害賠償の責任制限ばかりか填補的損害賠償のみを認める条約の一般的責任制度それ自体もすべて剥奪される結果、原告は懲罰的損害賠償の回復を受けることができる⁽²⁹⁾と説かれる。つまりワルソー条約二五条は独立した懲罰的損害賠償の訴訟原因を創造するもの⁽³⁰⁾と考えるのである(さらに一部には、かかる航空運送人に wilful misconduct がある場合には条約一七条も影響が及ぶとする主張さえある)。

それではこうしたワルソー条約二五条に基づいて懲罰的損害賠償を容認する考え方はその辺りをどの様に主張するのであろうか。米国学説を中心にその理由の主なところをみれば、容認説の論理は、詰まるところワルソー条約のテキストに対する解釈姿勢の違い、つまり否定説の逸脱した目的論的解釈に対する批判に集中する。すなわち、一九二九年のワルソー原条約二五条は wilful misconduct の非責を受けた航空運送人が責任を「制限」または「免除」する条約の諸規定を援用できないことを明瞭、平易かつ概括的に規定しており、然様に同条のテキストの意味が平易明瞭であるならば、裁判所がそうしたテキストに拘束され、それに則した解釈をなすべき⁽³¹⁾とは、Chan v. Korean Air Lines Ltd. 判決や Air France v. Saks 判決の中で合衆国最高裁判所が訓戒するところでもある⁽³²⁾。それ故、原条約テキストの平易、明瞭な意味を無視して別の意味に解釈しようとすることは正に Chan 判決でもはっきり禁止されている「裁判所による条約の修正」であって許されないことであるというのである。そして、右のような条約解釈の基本姿勢に立つて、さらに容認説は、一九二九年ワルソー原条約がその条件・効果の点で明瞭である以上、その後⁽³³⁾に成立する改正

条約がそうした明瞭な言葉を変更することはできないし、そうしたものが考慮されてはならない。したがって、否認説が一九五五年ハーグ改正議定書の文言に直接依拠して条約二五条のリーチを二三条の責任限度規定の範囲にとどめたことは、ワルソー条約を解釈した連邦最高裁の先例に抵触するほか、そもそもハーグ議定書はアメリカがその批准をきっぱり拒絶したものである(米上院において、ハーグ議定書の批准が拒否されたのは、それが二五条の *wilful misconduct* の権利放棄の適用を二三条の責任限度額にだけに及ぶと明確に限定していたことが理由であったとされる⁽³¹⁾)。また、仮にもしハーグ改正議定書が二五条の権利放棄を二三条に限定しようと企図したとしても、ワルソー原条約の作成者も同様のことを考えていたと勝手な推量をなすことは間違いである。かくて、そこに格別の限定の言葉がない原条約二五条は、航空運送人の *wilful misconduct* がある場合にワルソー条約の中の一切の明示ないし黙示の責任制限または免責についての全面的な権利放棄を定めたいわば雨傘規定として理解するのが適切である。

以上が、二五条による懲罰的損害賠償を容認する米国学説が唱え、また実際の訴状において原告が主張する論理であるが、このほか、肯定に立つ学説からは、例えば、条約作成者の黙示の意思として、あるいは懲罰的損害賠償が否認されることによる航空安全確保の危惧といった観点から、二五条の下での懲罰的損害賠償の認容が力説される。前者の立法の意図については、条約に明文がない以上、結局は水掛け論として決定打になりえないが、一応容認説からは、条約は航空運送人の故意または無謀な失当行為に対する懲罰的損害賠償の入手可能性について沈黙するが、しかしそれを排除しているわけではないこと、条約はその名の通り国際航空運送の「ある規則」の統一だけを目的としており、条約の議事録に徴するとき、起草者は、条約二五条の *wilful misconduct* の場合に法廷地の法(＝地域の個別法律・州法)に訴えて懲罰的損害賠償の裁定を受けることを黙認していたこと、条約締約国のワルソー立法が懲罰的損害賠償を明確に禁止していないことが条約作成者にそれを排除する意思がなかったものと条約を理解していること、な

どの理由があげられる。⁽³²⁾ また後者は、航空機事故につき航空運送人に wilful misconduct があることが証明されたところで恐らく裁判所は填補的損害賠償だけの補償制度を打破しないであろうということになれば、原告は航空運送人側の故意・無謀な失当行為を主張したり立証をなそうとしなくなる(けだし、かかる立証をなすには調査費用、訴訟弁護士費用などかなり高額のコストがかかるため原告はそうした方法を断念し、容易かつ安価に入手できる七万五〇〇〇ドルの責任限度額の補償で和解してしまう)、そうなれば、航空運送人は自ずと事故防止の努力を怠り航空運送の安全確保に対して投資をしなくなる(けだし、航空会社がその wilful misconduct について懲罰的損害賠償を負わされるとなればそれより安価な事故防止のために支出しようとするが、wilful misconduct があってもなくても実際の出費がそう変わらないというのであれば、航空会社は保険制度の方を選んでしまう。⁽³³⁾)

(3) 条約の訴訟原因の排他性・専占

国際航空運送における旅客(その遺族)が、事故により被った死傷その他の身体傷害につき航空運送人に対して懲罰的損害賠償を求める方法の第三は、州法またはコモン・ローにおける訴権を主張することである。しかしてここに原告が頼みとする州法には一般に原告が財産回復しうる損害賠償の種類が明確に規定され、しかも、今日、アメリカでは一部の州(ルイジアナ、マサチューセッツ、ネブラスカ、ワシントン、ニュー・ハンプシャー)を除き、大部分の州がコモン・ロー上懲罰的損害賠償を認めているから、原告としてみれば、ワルソー条約(そこでは航空運送人がいかなる損害について賠償すべきかが明記されていない)に基づいて訴を提起するよりもむしろ州法をベースに出訴する方が簡便であるといえなくもない。

さて、今日、国際航空運送において死傷その他人身傷害を受けた旅客・遺族は、一定の条件を満たすかぎりワルソ

―条約に基づいて航空運送人に対して損害賠償請求訴訟を提起しうることは当然の理とされ、これを疑う者はない。しかし、そもそもワルソー条約自体がそこに独立した訴訟原因を創造し、国際的航空運送の事故被害者が条約に拠って出訴しうるということについては、運送人の一般責任規定である条約一七条（また、一八条、一九条）のテキストに格別その趣旨が明言されるわけでもないし、また条約の成立経緯を調べても特に訴訟原因（cause of action）に関して直接論議された形跡を認めることはできないから、そのことは、あくまで条約の言葉や立法資料などを基に条約の作成者の黙示の意図として推測される一つの結論にしかすぎない。条約の締約国がそれぞれ自国の航空運送立法上訴訟原因についてわざわざ明らかにした規定をおくのもそうした理由あつてのことである。

それでは、特別にワルソー立法を有しないアメリカの場合、そうした条約の「訴訟原因」問題はどうか考えられているのであろうか。驚く勿れ、同国の連邦裁判所がワルソー条約の固有の訴訟原因について認識するに至るのは、条約がアメリカに受け入れられてから実に四十年以上も経つてのことである。つまり、それまでのアメリカ法は、一九四〇年代のニューヨーク州裁判所による一群の先見的な判例⁽³⁴⁾の後を受け、一九五〇年代に、ようやくこの法領域の法律問題に身を乗り出した連邦裁判所が、州裁判所の傾向とは逆に、ワルソー条約は単に航空運送人の「責任の推定」や「責任制限」を規定するにすぎず、訴権の供給方法はすべて全米のコモン・ローに任せたのであつて、条約は特に独立した訴訟原因を創造するものではない（まして、ワルソー条約は排他的訴訟原因を定めているはずなどない）と解釈して、初期の連邦判例の法準則を樹立した。ニューヨーク南地区連邦地裁とその上位裁判所である第二巡回区連邦控訴裁判所が手掛けた *Komlos v. Compagnie Nationale Air France* (1952) 事件と *Noel v. Linea Aeropostal Venezolana* (1957) がそれである⁽³⁵⁾。

したがって、当時は、国際航空運送の被害者もまた国内航空運送の場合と同様に自己の訴の理由を不法行為地法で

ある州の法律などにおいて探らざるをえなかったのである。しかし、ようやく一九七〇年代末になって、第二巡回区連邦控訴裁判所が、それまでの自らの立場を一八〇度転換して、ワルソー条約は訴権の普遍的な源泉 (the universal source of a right of action) であり、原告が直接その条項に訴えうる独立した訴訟原因を創造したものであると判決し、国際航空運送の旅客(遺族)に対し州法とワルソー条約の訴訟原因の選択的行使を許して、他の条約締約国の法との調和も図った。これが一九七八年の *Benjamins v. British European Airways*, 572 F. 2d 913 (2d Cir. 1978) である。

ベンジャミンス事件は、アメリカのワルソー条約判例史上エポックメーキングな判決であるので、その事実から少し詳しく紹介しておけば、本件は、一九七二年六月一八日、ロンドンのヒースロー空港からベルギーのブラッセルに向けて飛び立った被告会社 (British European Airways and Hawker Siddeley Aviation Ltd.) の航空機が、離陸して間もなく原野に墜落し乗客一一二名全員が死亡した事故につき、原告 (Abraham Benjamins ベルギー人) が、事故死した彼の妻の財産承継人として被告会社に対しワルソー条約一七条および一八条一項に基づき不法生命侵害と手荷物損害の賠償責任を求めた事件である。相対する被告会社から原告の訴状は適切な請求原因を欠缺するが故に受訴裁判所は事物裁判管轄権がないとの主張があり、これが認められたため、原告は訴状を修正し、ワルソー条約に基づく一般連邦問題 (28 U. S. C. § 1331 (a)) および外国人不法行為請求法 (Alien Tort Claims Act: 28 U. S. C. § 1350) を根拠に改めて連邦裁判管轄権を主張した。ニューヨーク東地区連邦地方裁判所による請求棄却判決 (理由は、ワルソー条約が独立の訴訟原因を創造しないこと) を不服とする原告の上訴を受け、第二巡回区連邦控訴裁判所 (Lumbard 判事による二対一の多数意見³⁶) は、本案の審理は原告の請求原因がワルソー条約の下で発生するか否かの一点に絞られるとしたうえで、(1) たとい条約のテキストに訴訟原因が明記されていなくとも、条約作成者は明らかに「航空機事故に適用される統一性」の創造を意図していたこと、(2) 条約の一八条や三〇条三項など他の条文が独立の訴訟原因を創造しており、

また、条約の目的は一七条も含めて一般的な訴訟原因を創造しようとする事、(3)一九三二年英国航空運送法など条約を受容したコモン・ロー諸国の法はどれも一七条は訴訟原因を包含した規定であると了解し、国際航空運送人責任の根源がワルソー条約にあるとしていること、の三点を理由に、一二年前に自らが書いた Noel 判決ならびに Komlos 判決を破棄し、ワルソー条約一七条は旅客の死傷につき固有の訴訟原因を定めているとする、今日の米国裁判所に遍く浸透しているワルソーの新解釈原則を樹立した。

かくて、ベンジャミンズ事件を境に、国際航空運送の人身事故被害者は、アメリカの裁判所において州法に基づいてもまたワルソー条約に基づいても自由に提訴ができることとなり、旅客の権利保護が図られたが、こうして旅客の前に開かれた二つのドアは、再び第二巡回区および第五巡回区により閉ざされ、今度は、ワルソー条約は排他的・独占的な訴訟原因 (exclusive cause of action) を定めており、しかもワルソー条約のそれは州法の訴訟原因を専占 (pre-empt) するといった論理で州法に基づく訴権の行使が封じ込められることになる。最近の Lockbie 事件判決において第二巡回区連邦控訴裁判所が専ら依拠した一九八四年の第五巡回区判決 Boehringer-Mannheim Diagnostics, Inc. v. Pan American World Airline, Inc. 事件は⁽³⁷⁾、これと相前後して同種の問題を審理したもう一つの第九巡回区連邦控訴裁判所判決 In re Mexico City Aircrash of October 31, 1979⁽³⁸⁾ともいそいそとした「排他性」ないし、「専占」の理論を確立した重要な判例である。Boehringer 事件は、航空貨物の損害賠償請求事件であり、したがってそれは条約一七条の旅客の死傷事件ではないが、荷送人が被告パンナム航空を相手にワルソー条約一八条とテキサス州のネグリジェンス法の双方を根拠にクレームを提起した(テキサス地裁は原告の二つの請求原因を容認し、州法に定められた弁護士費用を認めた)のに対し、第五巡回区連邦控訴裁判所は、「ワルソー条約は、独立した訴訟原因を定めることにより国際航空運送人について責任の排他的な救済方法 (exclusive liability remedy) を定めたものか、それとも州法または連邦法に

より規定される他の訴訟原因について単に財産回復額を制限 (limit the amount of recovery) するだけなのか」という初めて経験する法律問題について、ワルソー条約は「支配的な訴訟原因 (controlling cause of action) を創造し、また条約は暗黙にそれがカヴァーする航空運送人責任の領域にあるすべてのテキサス州法を専占する」との結論を下して州法の訴訟原因を否認した。

一方、Boehringer 事件判決より一年前の一九八三年に第九巡回区連邦控訴裁判所により示された Mexico City 判決は、第五巡回区のような徹底した考え方とはやや異なり、ワルソー条約は排他的な訴訟原因を定めているというよりも排他的な救済方法 (exclusive remedy) を定めたものと把握したうえで、ワルソー条約の州法に対する専占を、条約と直接抵触する州法の部分 (例、財産回復額) についてだけ認める制限的な論理を展開するところに特徴がある。本件は、ウェスターン航空のロスアンゼルス発メキシコシティ往きのジェット旅客機がメキシコシティ空港に墜落し、乗客乗員合せて七四人が死亡した事故に関し、犠牲となった同機の乗務員の法定相続人がワルソー条約に基づいて航空会社を訴えた事件である。一審が、服務中死亡せしめられた被用者はカリフォルニア州労働者災害補償法が定める救済のみを受けられるとして原告の訴えを却下したのを受け、第九巡回区連邦控訴裁判所 (Fletcher 判事) は、ワルソー条約が不法死亡について独立の訴訟原因を創造することを認めたベンジャミンズ判決に追随しながら、ワルソー条約は、カリフォルニアの労働者災害補償法が被用者の死亡について独占的救済方法を創造しようとする範囲に限って州法を専占すると判決したのである。

かくて、ベンジャミンズ判決に続く一九八〇年代のアメリカ判例は、ワルソー条約が固有の訴訟原因を創造することについては完全に承認するに至ったが、それを州法の訴訟原因 (そこには普通、懲罰的損害賠償が規定されている) との関係でどう理解するかについては、ワルソー条約の訴訟原因が排他的・独占的であり、一切の州の訴訟原因は専占

の法原則により否認されるところ第五巡回区 (Boehringer 判決) と、ワルソー条約は排他的訴訟原因を規定するわけではなく排他的な「救済方法」を定めているから、条約の条件に抵触しない範囲では州の訴訟原因も認められるとする第九巡回区 (Mexico City 判決) とに見解が分かれており (なお、Boehringer 判決は「貨物」損害のケースであり、Mexico City 判決は「乗務員」の不法死亡のケースである)、次の九〇年代においては、他の巡回区の考え方ならびに連邦最高裁による最終的決着が待たれるところであった。かかる中、九〇年代の声を聞くと同時に、まずフロリダ南地区連邦地方裁判所が、一九九〇年一月二五日にニューヨークのコーブ・ネック (Cove Neck) で発生したアエロビラス II アビアンカ航空の旅客機墜落事故に関して提起された三件の民事訴訟の移送事件のうちの一 (Alvarez v. Aerovias Nacionales de Colombia, S. A. (1991)) において、ワルソー条約は単に排他的な救済方法を定めたものであると判決し、Mexico City 判決の制限的な専占の準則を支持した⁽³⁹⁾。そして、この後、一九九一年三月、Lockerbie Disaster 事件を得た第二巡回区連邦控訴裁判所 (その管轄下には、ニューヨーク、コネティカット、ヴァモントの各州が属する) が、今度は「乗客」の不法死亡に関する損害賠償請求の事案で、ワルソー条約は唯一の訴訟原因を定めたものであり、州法の訴訟原因は、条約が目指す法統一の目的を挫折させないためにも当然にワルソー条約により専占されると判決し、すでに同趣旨を判示している第五巡回区と合せ、現在のアメリカの判例法の大勢をつくっている (ただし、Lockerbie Disaster については強き訴訟原因の排他性・専占の論理は、その四カ月後に現れる KAL Disaster 事件判決のロンドン特別区巡回区においては拒否されている)。ともあれ、合衆国最高裁判所は、一九九一年一〇月一五日に Lockerbie Disaster につきサーシオレイライ (裁量上訴) 令状の受理を拒んだのに続き、同年十二月には KAL Disaster についてもサーシオレイライを拒否し、また裁量上訴が受理され、一九九一年四月一七日に判決が下された Floyd 事件においては訴訟原因の排他性・専占の論点は審理されていないから、現時点では合衆国最高裁の考え方は明らかでない。したがって、ワル

ソー条約の訴訟原因は排他的であるというのが現在のアメリカの判例法である。

それでは、こうしたワルソー条約の訴訟原因の独占性・排他性および専占の問題について、アメリカの判例、学説の理解とその根拠は何であろうか。肯定、否定両説の理由付けを整理すれば、*Lockerbie Disaster* 判決に代表される肯定説の理由は、そもそも州法に基づく訴権により懲罰的損害賠償を認めることは航空運送人の責任につき補償的かつ統一的制度を樹立せんとしたワルソー条約の目的に反することにほば集約され、これを補足して、アメリカ法に最も類似する法を持つイギリス、オーストラリアおよびカナダの条約実施法が条約に基づく訴権に対して単一の実体法を適用していることや条約は州法の訴訟原因に基づく訴権を保留しているとは到底読めないこと、などの理由があげられる。

これに対し、学説やコロンビア特別区巡回区のミクヴァ裁判官による反対説からは、ワルソー条約の訴訟原因の排他性・専占が完全に否定されるか、あるいはワルソー条約は単に排他的な「救済方法」を規定するから条約に抵触しない州法の訴権は行使できると説かれる。そして、その理由としては、(イ)ワルソー条約の立法経緯や条約のテキスト、文脈などを検討しても条約が国際航空運送の旅客の人身損害につき排他的な訴訟原因を定めたとする証拠が見つからないこと、条約締結国がワルソー国内立法で一七条の訴訟原因を排他的なものにさせていることは逆に条約は排他的な訴訟原因を定めていないことを裏書すること、⁽⁴⁰⁾(ロ)ワルソー条約二四条は、条約の条件に適合する限りで別個の訴訟原因を認めており、損害賠償額の問題は地域的個別法律(local law)に一任されていること。ワルソー条約二四条にいう「責任に関する訴は請求のいかんを問わず」(any claim for damages, however founded)なるフレーズは、条約作成者が明らかに他の訴訟原因(例えばアメリカの場合には、州の訴訟原因)を目論んでいたことを裏付けるものである。⁽⁴¹⁾(ハ)ワルソー条約は、そのタイトルの中の“certain rules”(“certaines Règles”)という語が示す通り国際航空運

送に関するすべての事項をカバーしようとして作られた協定ではなく、或る(一定の)ルールだけを扱ったものであるから、個々の州や連邦の訴訟原因により懲罰的損害賠償を認めても条約作成者の意思に反するわけではないこと、⁽⁴²⁾ などがあげられる。

(19) *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd* 事件では、二審の第一巡回区においてワルソー条約の下では一切懲罰的損害賠償は認容されない旨が判示されていたが、上告審では、上訴に当たって旅客側がこの争点を持ち出さなかったため、連邦最高裁は懲罰的損害賠償について審理をしていない。また、同じく上訴人は原審において棄却された州法の訴訟原因についても上訴しなかったため、本最高裁判決は、ワルソー条約が旅客に対する排他的訴訟原因を定めたものかどうか、あるいは州の訴訟原因がワルソー条約によって専占されるものかどうかといった問題についても裁決していない。それでは、何故に原告側(旅客)はそうした点について争わなかったのだろうか。その理由としては、*Floyd* 事件が連邦下級裁判所において係争中、別途フロリダ州裁判所に対して提起されていた同一事故に関しての、しかも *Floyd* 事件と同一の精神的苦痛の補償請求訴訟で、原告は州法に基づく請求理由を陳述していない旨が判決されたため (*King v. Eastern Airlines, Inc.*, 557 So. 2d 574 (Fla. 1990))、旅客が訴えうるのはワルソー条約の訴訟原因のみであり、州法は関係がなかったためと説明されている。*Sisk, Recovery for Emotional Distress Under The Convention: The Elusive Search for the French Legal Meaning of Lésion Corporelle*, 25 Tex. Int'l L. J. at. 148-149 (1990).

(20) 長尾正勝「米国におけるワルソー条約一七条に係る最近の判例」空法二八号五五頁以下(一九八七年)は、一九七〇年代後半から八〇年代前半の米国判例の動向を的確にまとめている。また、坂本昭雄・国際航空法論二五・二五五頁(一九九二年)。

(21) *Thomas P. O'Brien, Flying the Warsaw Convention's Not-So-Friendly Skies: Should Air Carriers' Wilful Misconduct Go Unpunished?*, 29 San Diego L. Rev. at. 352-353 (1992).

トーマス・オブライエン論文は、懲罰的損害賠償容認説に立ち、合衆国最高裁がワルソー条約の下で懲罰的損害賠償の裁定を容認する方向で問題解決を図るべきことを提案し、その可能性を、条約テキストとコンテキストの解釈、条約作成者の意思の確定、および実際の考慮の各点から具体的に示唆している。そして、この可能性の検討の中で、オブライエン論文は、一七条のフランス

語正文の“dommage survenu”について「THE NEW CASSELL'S FRENCH DICTIONARY (Denis Girard ed. 1967) によれば、dommage は“damage injury, hurt, detriment, loss, harm”と定義され (at. 266) ‘survenir’は“to arrive or happen unexpectedly”と訳されている。同書の Manual of Law French によれば、英語の sustain の適切な訳は“sustener”とされる (at. 705)。²²」したがって、条約一七条の適切な訳は「[t] he carrier is liable for damage happening or arising unexpectedly in the event of the death or wounding of a passenger ……」とされる。²³」の訳文口調は、恐らく Air France v. Saks 事件で合衆国最高裁判所が依拠した訳ほど補償的ではなさ。……」と説いている。

- (22) Lockerbie Disaster, 928 F. 2d, at. 1281.
- (23) Patricia Barlow, Punitive Damages under The Warsaw Convention : Mixing Apples with Oranges, 17 Annals of Air & Space L. 71, at. 73-86 (1992). 同書 Robert Wilkinson, Recovery of Punitive Damages under the Warsaw Convention A botly contestes issue in the USA, 16 Air Law, 25 at. 30 (1991).

もっとも、条約に明白な文言のない下でのそうした立法者の意思の推論については、当然に逆の解釈（＝条約作成者は懲罰的損害賠償を意識していたにもかかわらずその禁止をしなかったからそれが包含される）も主張されうるが、米国の判例・学説上、一七条それ自体にそうした立法者の意思を推論する者は見当たらない。

- (24) Barlow, op. cit., pp. 73-78.
- (25) Larry Moore, The Lockerbie Air Disaster : Punitive Damages in International Aviation under the Warsaw Convention, 15 Houston Journal of International Law, at. 87-88 (1992).

- (26) バロー (Barlow) は次のように述べている。「英国のコモン・ローの法準則と同じく、懲罰的損害賠償は一九世紀を通じて契約訴訟においては入手できなかった。ポロック (Pollock) が、一八九四年の著作で説明しているように、懲罰的損害賠償は、規範として、契約に関する訴訟においては回復することができない。……二〇世紀の大半を通し、合衆国裁判所は一般的に懲罰的損害賠償はどんなに被告の行為が故意であっても契約に基づく訴訟には入手できないという法準則は継承されていた。極く最近になって、アメリカの裁判所は、英国裁判所が懲罰的損害賠償の入手を縮減するのと逆に、懲罰的損害賠償を裁定するケースを拡大しており、また、ほとんどの裁判所はまだ懲罰的損害賠償は不法行為訴訟においてのみ裁定されると解しているが、若干の裁判所はこの法準則に背反している。懲罰的損害賠償の裁定が最初に拡大したのは一九七〇年代中頃であり、それは自動車や製薬会社からんだ一

連の製造物責任の事件で通俗化し、またそれは航空機およびその部品製造業者に対する航空機製造物責任事件において認容されはじめてゐる。……」⁽²⁷⁾ Barlow, op. cit., at 79-80.

- (27) ドウブク (Dubuc) は、ウィルフル・ミスコンダクトと懲罰的損害賠償が裁定される行為の類似について次のように述べる。「裁判所は、ワルソー条約の文脈でいう wilful misconduct を、『その行為の履行が恐らく権利侵害または損害を惹起するであろうことを認識して或る行為を故意に履行すること、または、その行為の履行による蓋然的結果を無視するかのような方法で或る行為を故意に履行することである』と説明している。また、wilful misconduct は、『その行為の履行が旅客に対する権利侵害を惹起するかも知れないことを認識して履行すること、またはその蓋然的結果を無謀にかつ不注意に無視することであるとも定義されている。条約の下での wilful misconduct の概念はアメリカ法の下で懲罰的損害賠償が裁定される行為に著しく似ている。懲罰的損害賠償は被告の行為を処罰するために若しくは他の者がその種の行為をなすことを抑止するために課せられる。一般に懲罰的損害賠償を引き起こす行為は二つに類型化される。(つまり)損害を惹起する意思をもった、または被告の信ずることがおおむね確実に損害を惹起するといった被告の行為が一つであり、被告の行為が不合理な危険または強い損害の蓋然性を創造するであろうことを被告が知りまたは合理的に知りうべきときに、被告が意識的にまたは不注意に結果を無視するといった被告の行為が他の一つである。いずれの場合にも、故意の行為又は被告が認識している行為は権利侵害を惹起し、そのうちであるか多分惹起するであろう。これと同じ様に、結果を不注意に無視して履行した行為は十分に懲罰的損害賠償額の裁定を裏付ける。かくて、懲罰的損害賠償の裁定を裏付けるであろう行為はまた、条約の責任制限条項の除去を裏付ける行為でもある。もしかすると航空運送人に懲罰的損害賠償に関する責任を負わせることになる同じ行為が、またもしかすると運送人に七万五〇〇〇ドルを超える填補的損害賠償に関する責任を負わせることにもなる。……」⁽²⁸⁾ Carroll E. Dubuc, More Judicialchemy: Punitive Damages Under The Warsaw Convention, Defense Counsel Journal, Jan. 1991, at 44-45.

(28) 英米法辞典〔田中英夫編〕二七五頁。

(29) Dubuc, op. cit., at 44-45.

(30) Kelly Compton Grems, Punitive Damages Under the Warsaw Convention: Revisiting The Drafter's Intent, 41 Am. U. L. Rev., 141, at 172-173 (1991).

(31) Recent Decisions-Punitive Damages Unavailable in Cases of Wilful Misconduct Under the Warsaw Convention-In re

Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983, 932 F.2d 1475 (D.C. Cir.), *cert denied*, 112 S.Ct. 616 (1991) 65 Temp. L. Rev 1103, at. 1115 (1992)。

- (23) Barbala J. Buono, The Recoverability of Punitive Damages under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct : Is the Sky the Limit? 13 Fordham Int'l L. J. 570, pp. 598-601.(1989-1990), O'Brien, op. cit., pp. 356-357, Gremis, op. cit., pp. 177-178.

バーバラ・ブオノ (Barbala Buono) 女史は、ワルソー条約のテキストが懲罰的損害賠償の入手可能性につき沈黙する以上は、条約の議事録 (minutes) や交渉記録 (negotiation records) を参考にせざるをえないとしたうえで、条約二五条は、航空運送人に wilful misconduct がある場合に旅客が権利回復できる損害賠償の種類を法廷地の法 (forum law) ないし地域的個別法律 (local law) に委ねているから、懲罰的損害賠償は容認されると力説している。女史の論理を要約すれば、①一九二八年にCITEJAが起草し第二回会議に提案された予備草案(当初は、二四条二項と二五条が合体し、一カ条文になっていた)には、「一切の責任の訴訟は本条約で定める条件と制限の下にのみ提起できる」との法廷地法に訴えることを許さない規定が含まれていたが、しかし、それは不法死亡または身体傷害の場合(旧二一条、現行一七条)にだけ適用され、wilful misconduct の場合には適用されていなかった。その後、一九二九年の会議で、起草者は委員会と全体会議の二度にわたって二五条による wilful misconduct の場合にもモン・ローに訴えることを許さないとする規定を挿入する機会があったにもかかわらず、それを行なわなかったから、航空運送人の wilful misconduct により被害を受けた者は法廷地の損害賠償法に訴えて、懲罰的損害賠償の裁定を受けることができること、②議事録によれば、起草者はあらゆる国際航空運送問題をカバーする条約を作ろうとは考えておらず、条約のタイトルにある通り「ある規則 (Certain Rules)」をカバーする条約が目的であったから、その他の規則は地域的個別法律に任されている。またいくつかの判例をみれば、起草者は恐らく条約の統一的な「適用」を意図し、統一的な「結果」は意図しなかったから(一例をあげれば、航空運送人の wilful misconduct の解釈につき、フランスは客観テストを採用するが、ベルギーは主観テストを採用する。カナダでは葬儀費用の回復は認められないが、フランスの裁判所はそれを認める)、ある条約締約国が懲罰的損害賠償を認めても、法廷地の裁判所が画一に条約の原則を適用するかぎり、起草者の目的を挫折させることにはならないこと。

オブライエン、グレムズの両論文にも同趣旨の指摘がある。さらに、オブライエン女史は、締約国による条約の統一的解釈が理想の姿であるとしたうえで、今日アメリカ以外のワルソー締約国の裁判所は条約の下で懲罰的損害賠償が認められるとも認められ

ないとも判示していないから、アメリカが懲罰的損害賠償の裁定を認める判決を出しても他の締約国と調和的判決を下すという米最高裁の目的を破壊させることにはならない」とも述べている。

(33) Buono, op. cit., at. 603, Recent Decisions, op. cit., pp. 1116-1117.

(34) アメリカにおいてワルソー条約が独自の訴訟原因を創造するかどうかの問題に対し先鞭をつけたのは、一九三八年六月二九日、南太平洋上で行方不明になったパンナムの航空機事故に関する民事訴訟事件 *Wayman v. Pan American Airways, Inc.*, 181 Misc. 963, 43 N. Y. S. 2d 420 (Sup. Ct. 1943) *aff'd mem.*, 267 App. Div. 947, 48 N. Y. S. 2d 459 (1st Dep't 1944), *cert. denied*, 342 U. S. 882 (1945) を審理したニューヨーク州高位裁判所である。同裁判所は、この初対面の事案について「公海上における死亡に関する法律」(Death on the High Sea Act: 46 U. S. C. § 761-768) に基づいて提訴された損害賠償責任訴訟(つまりワルソー条約に關した訴訟ではない)である *Choy v. Pan American Airways* [1942] U. S. Av. Rep. 93 (S. D. N. Y. 1941) に依拠し、傍論ながらもワルソー条約は単に航空運送人について責任の推定 (presumption of liability) を創造するだけで、新たな実体的訴権を創造するものではない旨を判決した。

続いて一九四五年、別のニューヨーク州裁判所が關つた *Garcia v. Pan American Airways, Inc.*, 269 App. Div. 287, 55 N. Y. S. 2d 317 (2d Dep't 1945) が現われ、そこでは、ワルソー条約は国際航空運送人に対する訴権を創造すると、*Wayman* 判決とは正反對の結論が示された。本件は、一九四三年二月二日ポルトガルリスボンのターガス河にパンナム機が墜落した事故に關して、ワルソー条約に基づき乗客の遺族が提起した不法生命侵害(II不法死亡)および手荷物の損害賠償請求事件であるが、ニューヨーク州裁判所は、ワルソー条約は、条約として州法に優越する連邦法を構成し、したがってそれは、訴訟原因は法廷地法ではなく不法行為地法により規則されるという不法行為責任の法原則を破棄する旨を判示した。

そしてさらに、続く *Ross v. Pan American Airways*, 85 N. Y. 2d 880 (N. Y. 1949) および *Salamon v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, N. V.*, 107 N. Y. S. 2d 768 (Sup. Ct. 1951) などでも、ニューヨークの州裁判所は、ワルソー条約は明らかに独立した訴訟原因を創造する旨を判示した。*Ross* 事件は、人気女性エンターテナーのジェーンフローマン (Jane Froman) が第二次大戦中に米軍慰問協会 (U. S. O.) の欧州ツアー中、一九四三年にポルトガルで墜落事故に遭遇し重傷を負った事故に關する損害賠償請求事件である。原告は、ポルトガルの法律に従い一〇〇万ドルの損害賠償を請求したが、航空会社側は、本件の飛行は「国際運送」であり、ワルソー条約の適用を受ける結果、条約の法定責任限度である一二万五千フランまたは八、三〇〇米ドル以上の責

任は負わないと主張した。これに対し、ニューヨーク州最高裁判所 (Court of Appeals) がワルソー条約は独立の訴訟原因を規定しており、その中で責任が認められる条件とか回収しうる損害賠償額の限度について定め、それによって地方的な訴訟原因を専占 (preempt) していると判示し、また条約の責任限度額は wilful misconduct によってのみ排除されるとも述べ、結論としては航空会社による責任制限を容認した。また、Salamon 事件はアムステルダムとニューヨーク間を飛行中に墜落したオランダ航空機に関する不法生命侵害訴訟事件であり、ニューヨーク州最高裁判所はワルソー条約一七条の言葉は明らかに航空運送人に対して不法死亡又は人身損害に関する責任を課していると判示した。かくて、ワルソー条約の法律問題に初めて関与したニューヨーク州裁判所は、条約一七条に独立の訴訟原因を認め、他のワルソー諸国との調和が図られるやに見えたが、しかしそれは、そのすぐ後に登場する二件の連邦裁判所の判決によってその方向が遮られるのである。

(35) *Konlos v. Compagnie Nationale Air France*, 111 F. Supp. 393 (S. D. N. Y. 1952) と *Noel v. Linea Aeropostal Venezolana*, 144 F. Supp. 359 (S. O. N. Y. 1956) *aff'd*, 247 F. 2d 677 (2d Cir. 1957), *cert. denied*, 355 U. S. 907 (1957).

前者の *Konlos* 事件は、パリからニューヨークに向ったエアフランスの航空機がポルトガルのサンミゲル諸島に墜落した事故による不法死亡に関する訴訟である。本件の主な争点は、労働者災害補償の填補を受けけていた不動産会社と保険会社が航空機の墜落事故で死亡した原告の息子（彼は単なる旅行ではなく仕事を割り当てられて事故機の搭乗客となっていた）の不法死亡につき航空会社を訴える権利を有するかどうかであった。一番のニューヨーク南区連邦地裁 (*Leibell* 判事) は、被告航空会社がワルソー条約に基づく訴訟原因を主張したのに対し、「ワルソー条約は不法死亡につき訴権を創造しない。条約は事故につき責任の推定を創造する」と述べ、本件を支配する法はニューヨーク州の労働者災害補償法であるとして、保険会社は代位訴権を有するが、不動産会社には訴権はないと判決した。右の判決に際し、*Leibell* 判事は、すでに *Ross* 事件のニューヨーク州最高裁判所が国際航空運送事故に関する訴訟原因は複数の条約締約国がからむ場合には専ら条約に基づいて発生するとの十分熟慮された意見があったにもかかわらずそれを拒絶し、逆に *Wyman* 事件の傍論の方を受け入れている。本件の上訴審においては、法の衝突問題と裁判管轄問題が主な争点となっており、訴訟原因についても、またワルソー条約についても触れられず、第二巡回区 (*Frank* 判事) は、ただ原審の *Leibell* 判事の認定に同意するだけ述べている。

また、後者の *Noel* 事件は、ニューヨークからカラカスに飛行中のヴェネズエラ航空の旅客機がペンシルヴェニア州ニュージャーシーから約三〇マイル沖合の大西洋上に墜落した事故に関連した不法生命侵害訴訟事件である。本件において原告は、ワルソー条約

に基づき連邦地方裁判所における裁判権を確定しようとしたが、第一審裁判所は、ワルソー条約一七条は独自の訴訟原因を創造しないとし、また本件の訴権は公海上の死亡に関する法律 (Death on the High Sea Act : DOHSA) により創造されるから海事事件として提訴されるべきであると判決した。原告はこれを不服とし、ニューヨーク州法によればワルソー条約は独自の訴訟原因を創造すると主張して上訴したところ、第二巡回区連邦控訴裁判所 (Lumbard 判事—後にベンジャミンス判決で改説する) は、先例である *Komlos* 判決に双手をあげて賛成し、ワルソー条約一七条は、一方で地域的個別法律 (local law) に被害を受けた旅客に訴権があるのかどうかの決定を任せつつ単に訴訟手続と救済方法の統一だけを目的として創造された規定であり、そのことは、*Komlos* 事件の *Leibell* 判事が指摘した一九三四年三月三十一日付のハル米国務長官からルーズベルト大統領に宛てた条約批准勧告書の内容によっても裏付けられると説いて、ワルソー条約は決して訴訟原因を創造しないと判決した。

このように、不法死亡または身体傷害訴訟はワルソー条約ではなく地域的個別法律に基づくべしとの法準則は、一九五〇年代に、第二巡回区が二度にわたり繰り返し、かつその最高裁へのサーシオレイライも拒絶され、そしてまた後続判例にも踏襲されていくが、しかし、そうした *Komlos* および *Noel* の法準則は、当時の学説から酷しい批判浴び (*G. Nathan Calkins, The Cause of Action Under the Warsaw Convention*, 26 J. Air L. & Com., 223 (1959), *Lowenfeld & Mendelsohn, United States and the Warsaw Convention*, 80 Harv. L. Rev. 497, 517-519, (1967))、また後年の判例でその法理に疑問が呈され、さらに一時は、議会立法によって条約から訴訟原因を創造するための法案 (*H. R. 8386*, 89th Cong., 1st Sess. (1965) : S. 2032, 89th Cong., 1st Sess. (1965)) が提出される動きさえ現れるのである。ベンジャミンス判決は、こうした状況を背景に登場してきた判決である。

- (36) *Van Gaafteiland* 判事の反対意見は、行政府による条約の解釈 (一九三四年三月三十一日付のハル国務長官の勧告書) を尊重すべきこと、ワルソー条約自体が二四条で他の救済方法に適用していること、長年の判例を変更する重大な理由がないこと、などを理由に挙げている。572 F. 2d pp. 919-923.

- (37) 737 F. 2d 456 (5th Cir. 1984), *cert. denied*, 456 U. S. 1186 (1985).

- (38) 708 F. 2d 400 (9th Cir. 1983), 第九巡回区は、*Mexico City* 判決の前年の *In re Aircrash in Bali, Indonesia on April 22, 1974*, 684 F. 2d 1301 (9th Cir. 1982), *cert. denied*, 493 U. S. 917 (1989) 事件で、すでにワルソー条約が独立の訴訟原因を創造するか否かの問題を経験していた。この事件はパナム航空のジェット旅客機がインドネシアで墜落し乗客二〇四名が死亡した事故である。原告は、カリフォルニアで提訴し、第一審裁判所において本件にはカリフォルニア州法が適用されるべきであり (同州法は契約に

よる責任制限を許していない)、ワルソー条約の七万五〇〇〇ドルの責任限度額は適用されない旨を主張した。陪審は、原告の一人に三〇万ドル、別の原告に六万五千ドルの評決を出した。上訴審では、ワルソー条約が逐条解説されたあと、条約の文言から、条約はすべての州法を専占する意図はなかったことは確かだが、損害賠償額の裁定の限度を定める範囲において州法を専占するつもりであったとの結論を下し、原審判決を破棄した。

- (39) フロリダ連邦地方裁判所は、すでに一九八〇年代に、*Rhymes v. Arrow Air, Inc.*, 636 F. Supp. 737 (S. D. Fla. 1986) において、ワルソー条約は単に排他的な救済方法を規定する旨を判示していた。*Rhymes* 事件とは、エジプトのシナイ地区で平和維持の任務を終え帰国する米陸軍兵士を乗せた米軍のチャータージェット機が、一九八九年二月二日、ニューファウンドランドのガンダー国際空港を離陸直後墜落し、二四八名の兵士が死亡した事故につき提起された一八個の訴訟が、フロリダ州巡回裁判所に併合された。本件の原告は右事故に遭遇し死亡した青年兵士の法定相続人であり、ワルソー条約には言及せずに、専らフロリダ州不法生命侵害法に基づき州の訴訟原因に依拠してフロリダ州裁判所に対し本訴を提起した。これに対し、被告会社は、原告は連邦法の訴訟原因を主張していないが、しかし本訴は国際航空運送中に発生した不法生命侵害請求であるから当然にワルソー条約の適用を受けるとし、フロリダ南区連邦地裁への事件の移送を主張した。しかし、原告はこれを争い州裁判所への差戻しを申立てた。

以上に対し、フロリダ南区連邦地方裁判所 (*James Lawrence Kinn* 裁判長) は、これまでワルソー条約上の訴訟原因について裁いたすべての米国判例が、条約の責任制限はたとい訴訟原因が州法を根拠とする場合でも常に排他的救済方法 (*exclusive remedy*) である旨を判示しており、財産回復額は条約の条項に従って制限されるものとされている。したがって、ワルソー条約は、「それに抵触する州法の救済方法の部分」を専占するが、原告は専ら州法に基づいて州裁判所に対して不法死亡訴訟を提起できると判決した。*Rhymes* 判決の論理は、その後 *Calderon v. Aerovias Nacionales de Colombia*, 738 F. Supp. 485 (S. D. Fla. 1990) においてそのまま踏襲され、*Velasquez v. Aerovias Nacionales de Colombia*, 747 F. Supp. 670 (S. D. Fla. 1990) では逆にワルソー条約は排他的な連邦の訴訟原因を創造する旨の結論が出されたが、そのあとフロリダ連邦地裁は最も新しい *Alvarez* 判決において再び *Rhymes-Calderon* の判決の本流に復帰した。なお、フロリダ地裁の上位裁判所である第二巡回区は、一九八九年の *Floyd* 判決においてワルソー条約がそれに抵触する州法の訴訟原因を専占する旨を判示するが、ワルソー条約の訴訟原因の「排他性」の問題については真正面に審理をしていない。

- (40) *Floyd Brantley Chapman, Exclusivity and the Warsaw Convention : In Re Air Disaster at Lockerbie, Scotland*, 23 Inter

-American L. Rev. at 511-512 (1991-92), Mikva J. in KAL Disaster at 1494.

(41) Chapman, op. cit., at 507.

(42) Gremis, op. cit., at 177, O'Brien, op. cit., at 356-357.

四 結 語

懲罰的損害賠償は、英米法系に特徴的な制度の一つであり、そもそも責任論につき、刑事責任(刑罰)と民事責任(損害賠償)を峻別し、損害賠償責任からは制裁の要素を排除する大陸法系の制度においては、歴史的には存在しないものである。しかし、こうした懲罰的損害賠償は、それが英国のコモン・ローの一部としてアメリカの不法行為法の中に受諾されてからすでに一四〇年余の時を重ね、この間消長を変遷しつつ、近年では、特にアメリカにおいてそれについて新しい方向づけも与えられているが(例、一九七〇代中頃以降の製造物責任訴訟)、ワルソー条約の下での懲罰的損害賠償の歴史は、未だ十年そこそこではない。

すでに本稿で考察した通り、今世紀の第2四半世紀に、大陸法系の法律家達を中心に作成されたワルソー条約には、国際航空運送中に航空運送人の故意の不法行為によって死亡・負傷させられた旅客(その遺族)が懲罰的損害賠償を回復できるかどうかについてはまったく言及がなく、ために、この法条の沈黙が、現実にはアメリカにおいて懲罰的損害賠償の入手可能性をめぐってさまざまな解釈を産み、裁判所間の分裂を生んでいるのである。そして、過去の経験則に照らすなら、おそらく近い将来合衆国最高裁判所はその解決に重い腰を上げざるを得ないことになろうし、またそれを期待する声もかなり大きい。

それでは、こうしたワルソー条約の下での懲罰的損害賠償について合衆国裁判所はどのような判断を下すのであろう

うか。もとよりそうした予断をなすことは本稿の目的とするところではないから、立ち入らないが、ただ、ここではアメリカ合衆国最高裁判所の最近の動向について二つほどを指摘しておきたい。

その一つは、*Chan v. Korean Air Lines*をはじめとする最近の四つのワルソー条約事件判決で表明された合衆国最高裁判所の条約解釈の方法論である。つまり、これら最近の一連の判決において、合衆国最高裁は、決まって最初に議論となる条約のテキストおよびその法文の字句が使用されているコンテキストを検討することからはじめ、そして、もし条約の法文の字句が明白(clear)であればその字句の明白な意味に則して解釈しなければならず、裁判所にそれを変更する権限は一切なく、もし条約テキストの字句が曖昧(ambiguous)であれば、そのときには、裁判所は条約の成立経過(legislative history)のほか交渉記録(議事録・メモ)を参照し、実際の解釈を行うことができるものとしている。先にその名をあげた*Chan v. Korean Air Lines*事件⁽⁴³⁾で、条約の解釈については文字どおりの語が支配すべきであり、裁判官は条約の明白な意味を実施しなければならないと判示し厳密な文理解釈の立場を宣明したスカリア最高裁判事は、あの一九世紀のアメリカ法学を代表するストウリ(Story Joseph)判事が一九一二年の事件で条約の解釈における裁判所の役割について述べた次のような一節を賛意を表して引用している。すなわち、「小さいものであれ、大きいものであれ、あるいは、重要なものであれ、些細なものであれ、或る条項を挿入することによって、条約を変更し、修正し、または追加することは、我々の方に権限を篡奪することであって、司法機能の行使ではない。それは条約を作成することであって、条約を解釈することではない。当裁判所は、法律において遺漏事項(casus omisus)を補充することができないように、条約においてもそのことができないのである。我々は、係争事項につき適切な法準則を適用することで当事者の意図を見つけ出さねばならないのである。そしてそれを発見できた場合には、たとえその背後に欠陥または難点が隠されていようとも、それが進める所まで追いかけ、そしてそれが停止する所で止まるのが、

我々の義務である' (The Amiable Isabella, 6 Wheat. 1, 71 (1821))」と。

もう一つは、近年、とかく司法的にまた立法からも風当たりが強く、また特に最近では憲法適合性の問題としても挑戦を受けている懲罰的損害賠償に対して、合衆国最高裁判所が、一九九一年の連邦コモン・ロー事件 Pacific Mutual Life Insurance Co. v. Haslip, 111 S. Ct. 1032 (1991) において、懲罰的損害賠償を認めることは必ずしも合衆国憲法第一四条修正のデュー・プロセス (due process) 条項に違反しないと判決していることである。この事件は、保険会社(上诉人)の代理人による健康生命保険契約の保険料横領事件(保険会社は、保険料滞納を理由に保険料支払の受理を停止して被上诉人である被保険者の契約を解除失効させたが、この事実を保険代理人が被上诉人に通知しなかったため、被上诉人は医師から直接その支払を請求されることになったケース)において、被保険者が保険代理人の詐欺について保険会社に対し代位責任による懲罰的損害賠償の回復を求めたのに対し、ブラックマン (Blackmun) 判事に代表される多数意見(レーンクイスト長官、ホワイト、マーシャル、スティーヴンズの各判事が同調。スカリア、ケネディの各判事が結論同意意見、オコナ判事が反対意見、スータ判事は不参加)は、保険会社にその代理人の詐欺につき責任を負わせることは保険会社のデュー・プロセス(法の適正手続)の権利を犯すものではないし、また、アラバマの陪審が不法行為の重大性や同種行為の再発防止の必要性を考慮して懲罰的損害賠償額を決定すべく指示してコモン・ローの懲罰的損害賠償額決定の方式は合理的であり合衆国憲法第一四修正のデュー・プロセス条項に違反しないとして、陪審が補償的損害賠償額の四倍、被保険者が損をした費用の二〇〇倍を越えて懲罰的損害賠償額を裁定した⁽⁴⁴⁾評決を支持した。

本稿において考察したワルソー条約の下での懲罰的損害賠償の認容の問題は、国際航空運送の旅客および運送人の双方にとって極めて重大な利害に関わる事柄であり、その成行き⁽⁴⁵⁾の如何によっては、ワルソー条約の補償システムの

ほか運賃体系、保険市場など広く影響を与える問題であることも確かである。したがって、今後、合衆国最高裁判所がこの問題につきどう決着をつけるかは大いに興味のあることであるが、ただ、最高裁の判決が肯否いずれに転ぼうとも、それによって問題が根本的に解決されるわけではもちろんない。ただし、最近の KAL Disaster 事件を持ち出すまでもなく、航空機事故による人身損害賠償請求訴訟は、そのほとんどが条約の設定する責任限度額の低廉に発するものであり、責任制限制度に対する根本改革なくしては、問題の真の解決はありえないからである。そうした意味からも、もはや裁判所の役割分担はこの二〇世紀をもって終焉させ、次の新世紀には立法府や行政府が代ってその任を引き受けることが期待される。

(43) Chan 事件判決については、重田・前掲論文六〇二頁以下参照。

(44) Haslip 事件において、ブラックマン判事は、ブラックストンの英法釈義 (3 William Blackstone, Commentaries on the Laws of England) や一七六三年の英国判例 Wilkes v. Wood, 98 Eng. Rep. 489 (C. P. 1763) を引用しながら、英国における懲罰的損害賠償についての長いコモン・ローの歴史を承認し、またアメリカの判例では、一七八四年の Genay v. Norris, 1 S. C. L. (1 Bay) 6 (1786) および一七九一年の Goryell v. Colbaugh, 1 N. J. L. 77 (1791) にまで遡って懲罰的損害賠償を認容した事例を引用しながら、これまでも合衆国最高裁はしばしば懲罰的損害賠償に対する伝統的なコモン・ローのアプローチを承認してきており、ここでは、懲罰的損害賠償の金額は、最初は陪審が不法行為の重大さとか他の者が同種行為をしないようにする抑止の必要などを考慮するよう説示を受けて決定を行ない、次いで事実審裁判所や上級裁判所が陪審の認定した裁定が合理的であるかどうかについて審理するのであると説明している。そして最高裁は、陪審の行なった懲罰的損害賠償の裁定額が合理的であるかどうかはケースバイケースで判断されるものと判示する。

右のブラックマン判事の法廷意見に対し、スカリア判事の結論同意意見は、法廷意見がケースバイケースによりデュー・プロセスの分析を行なうことに対し反対の意を表すもので、懲罰的損害賠償が歴史的に認容されていることは、裁判所による「公正さ」や

「合理性」の審理にかまわずそうした損害が許されることとする。また一人反対意見を吐くオコナ判事は、懲罰的損害賠償の裁定は適法であるとするも、陪審に対する懲罰的損害賠償の説示の不確実さなどからその裁定額が乱雑になったり破壊的になったりする点に専らの根拠をおく。ともあれ、*Halsbury* 判決において法廷意見を構成しない三名の裁判官もまたその全員がアメリカにおける懲罰的損害賠償は適切であると考え、またその長い歴史を確認していることは注目すべきことである。

(一九九三年八月三十一日稿)