

Title	国際航空旅客運送における裁判管轄：モントリオール条約上のFifth Jurisdictionについて
Sub Title	Fifth Jurisdiction over air carrier liability under the Montreal convention
Author	福村, 麻希子(Fukumura, Makiko)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	2021
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.94, No.1 (2021. 1) ,p.161- 183
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	大森正仁教授退職記念号
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-20210128-0161">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-20210128-0161</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

# 国際航空旅客運送における裁判管轄

——モントリオール条約上の Fifth Jurisdiction に ついて——

福村 麻希子

- 一 はじめに
- 二 条約上の裁判管轄
- 三 近時の米国裁判例
- 四 若干の考察
- 五 むすびにかえて

## 一 はじめに

国際航空運送における運送人の民事責任・賠償範囲等を規律するモントリオール条約<sup>(1)</sup>の成立から約二十年が経過する。この間、技術の進歩と業界全般の発展により航空の安全性・信頼性は格段に向上し、利便・快適化も助長して、世界の旅客需要は堅調な推移を示してきた<sup>(2)</sup>。航空事業の国際化が活発になるにつれ、運送人の責任を問う事例も多様化するが、並行して、モントリオール条約の参加国も着実に増加している<sup>(3)</sup>。かかる条約の広範な普

及は、私法上の解決における予測可能性を担保できる点で、利害関係者にとって甚だ重要である。特に、二つ以上の国をつなぐ国際運送の性質上、旅客損害の賠償責任をめぐる涉外的訴訟では、いかなる国が管轄権を有するのかが問題となる。運送人・旅客が国籍・住所・所在・活動等により其々複数国と関係し得るグローバル社会においては、国際裁判管轄に係る明文規定が果たす役割は益々大きいであろうと思われる。

そこで、本稿では、モントリオール条約三十三条「管轄 (Jurisdiction)」にあらためて注目することとしたい。なかでも、同条約制定時に盛り込まれた五番目の管轄原因、いわゆる「第五の裁判管轄 (Fifth Jurisdiction)」の意義について、現代の航空旅客運送の実情に照らしてどのように評価すべきか、近時の米国裁判例を概観しながら実務的に考察する。

## 二 条約上の裁判管轄

### 1 モントリオール条約の規定

モントリオール条約は、運送人が有償・無償で行う「国際運送」、すなわち、航空券記載の出発地・到達地が二つの国にある運送、または、出発地と到達地が同一国にあつて予定寄港地が他国にある運送に適用される（一条一項・二項）。条約上、運送人は、「旅客の死亡」・「身体の傷害 (bodily injury)」について、航空機上または乗降のための作業中に「事故 (accident)」により生じた損害であることを条件として責任を負う（十七条一項）。そして、条約範囲内における人身事故の補償請求について、原告には五つの裁判管轄から選択する権利を与えている。具体的には、①「運送人の住所地」、②「運送人の主たる営業所」、③運送「契約を締結した営業所の所在地」、④「到達地」（三十三条一項）、および⑤旅客の「住居地」（三十三条二項）である。この⑤ Fifth Jurisdiction

は、旅客の死傷損害に限定され、手荷物・貨物の損害に関する責任追及訴訟には適用されない。また、これら裁判管轄に係る定めは、損害発生前における当事者間の「特別な合意」によって変更することはできず（四十九条）<sup>(7)</sup>、その意味で強行規定性を有する。

### 第三十三条二項

旅客の死亡又は傷害から生じた損害についての損害賠償の訴えは、一に規定する裁判所のほか、事故の発生の際に旅客が主要かつ恒常的な居住地を有していた締約国の領域における裁判所に提起することができる。ただし、関係する運送人が、自己の航空機により又は商業上の合意に基づき他の運送人が所有する航空機により当該締約国の領域との間で旅客の航空運送を行っており、及び当該関係する運送人が、自己又は商業上の合意の下にある他の運送人が賃借し又は所有する施設を利用して、当該締約国の領域内で旅客の航空運送業務を遂行している場合に限る。

原告が Fifth Jurisdiction を選択する場合、三つの要件を満たさなければならない。

まず、「主要かつ恒常的な居住地 (principal and permanent residence)」でなければならないが、それは、「事故の発生の際」に「一定した、かつ恒常的な一の居住地 (the one fixed and permanent abode of the passenger)」をいい、旅客の国籍は決定的要因として扱われない（三十三条三項 (b)）。次に、運送人と提訴締約国との関係性について、運送人が当該国の領域に自社または他の運送人の航空機を就航させて旅客の航空運送を行っていたこと (operates services) が求められる。加えて、同領域内で賃借または所有の「施設を利用して (from premises)」旅客の運送業務を遂行していたこと (conducts its business) が要求される。なお、「商業上の合意」とは、共同して旅客運送業務を行うことに関する運送人間の契約を対象とし、代理店契約を含むものではない（三十三条三項 (a)）。このように、旅客の居住国において運送人が役務提供を行い、営業施設で業務遂行して当該国に存在

することを制約として課し、旅客の便宜と航空会社の応訴義務とのバランスを配慮している。<sup>(8)</sup>

ところで、昨今の航空運送事業は、経済合理性を追求しながらグローバル規模の提携関係を複雑に進化させている。たとえば、航空会社間の契約により一つの便に自社・他社の便名を付すコードシェア (code sharing)<sup>(9)</sup> による運送形態は一般に広く認知されるが、コードシェア便において旅客に死傷が生じた場合、原告は、実際に運航した「実行運送人 (actual carrier)」または自己便名で販売した「契約運送人 (contracting carrier)」のいずれか一方または双方に対し、併せてまたは個別に提訴することができる (四十五条)<sup>(10)</sup>。ただし、裁判管轄は、契約運送人に対しては三十三条に従って認められる裁判所とされ、実行運送人についてはその住所地、または主たる営業所が所在する裁判所に限られる (四十六条)。

## 2 歴史的背景

モントリオール条約は、その前文に謳う通り、「国際航空運送における消費者の利益の保護を確保することの重要性」と「衡平な賠償の必要性を認識し」て、ワルソー体制を全面的に近代化し、整理・統合された単一の新しい条約である。利用者保護強化を図る同条約の最大の成果は、旅客・手荷物・貨物の損害に対する運送人の責任上限を撤廃し、一定の賠償限度額まで無過失責任を認めたことである。<sup>(11)</sup> さらに、旅客死傷の訴えに関する裁判管轄の追加的規定が挿入されたことにも特徴づけられるが、この点は条約作成過程で最も議論された問題であったといふ。<sup>(12)</sup>

条約草案審議の記録<sup>(15)</sup>によれば、Fifth Jurisdiction を強力に推進した米国は、ワルソー体制下では、たとえ運送人が旅客居住地で実質的に事業活動を行っていた場合にも、二十八条に定める四つの場所のいずれかと合致しない限り、旅客は自己の居住地において訴訟を提起できないことが不公正であると指摘している。<sup>(16)</sup> 既に一九七一

年グアテマラ議定書<sup>(17)</sup>には米国の要請が反映され、旅客の死傷・延着・手荷物の損害について、運送人の施設場所と同一の締約国にある場合は、「旅客の住所地または恒久的な居住地 (domicile or permanent residence)」に訴えを提起できると定められていたが(十二条二項)、同議定書は米国が締結せず、結果的に発効に至ることはなかった。そこで、米国は、裁判管轄の追加設定がモントリオール条約の批准に不可欠な要素であるとして、外国の裁判所で補償を求めざるを得ない状況から自国民を保護しようと試みたのである<sup>(18)</sup>。Fifth Jurisdictionの必要性に關し、米国は、航空提携関係の複雑化により自国で補償請求できない旅客が増加していること、国内裁判所であれば、請求者は適用法令・補償水準を予期できること、最も慣れ親しんだ裁判所への提訴を可能せしめることで公平性・妥当性を担保できることを強調した<sup>(19)</sup>。そして、重大な航空機事故では、多くの請求者が航空券を購入した地、すなわち自国の裁判所に提起することが想定され、管轄原因の追加をもつても航空会社の応訴負担は最小限に留まるとした<sup>(20)</sup>。しかし、発展途上国はこのFifth Jurisdictionに対して消極的で、自国の航空会社が米国に就航しないにもかかわらず、比較的高額な賠償が認められ易い米国の裁判権に服することに抵抗を示していた<sup>(21)</sup>という。また、フランスは、ワルソー体制下の四つの管轄原因で圧倒的多数の事件を解決できること、Fifth Jurisdictionの創設は世界的に運送人の賠償責任を大幅に引き上げ、これにより保険料が上昇し、ひいては航空券が値上がりする可能性があるから、国際航空運送の成長に好ましいものではないと述べている<sup>(22)</sup>。結局、対立見解の妥協策として、旅客居住地を所管する締約国と運送人との関係性を前提要件として盛り込み、三十三条二項・三項が受容されるに至ったものである。

### 三 近時の米国裁判例

国際航空運送から生じた旅客の身体的損害をめぐる訴訟のうち、Fifth Jurisdiction に関連する裁判例を取り上げよう。航空業界の牽引役たる米国で蓄積される多くの判例は、各国裁判所においてしばしば参照され、航空運送法実務に影響を及ぼす。したがって、米国判例の動向を中心に、条約規定の運用について検討することとした。い。

#### 1 旅客居住地の要件に関する判断

##### (一) Hornsby v. Lufthansa German Airlines <sup>(23)</sup>

二〇〇七年二月、フランクフルト発ロサンゼルス行き国際線の機内でタービュランスにより負傷した旅客は、実行運送人ルフトハンザに対する賠償を求めてカリフォルニア州裁判所に提訴した。米国民の原告は、当時ドイツで生計を立てており、ドイツを出発地・到達地とする往復航空券を利用して往路便に搭乗していたものである。そこで、本件では、モントリオール条約上、米国が適切に管轄権を有するのかが問題となった。

被告は、事故発生時の原告の「主要かつ恒常的な居住地」はドイツであるとし、現に原告は約二年前にカリフォルニアの自宅を売り、ドイツにて郵便物を受け取り、電話番号・銀行口座・選定医師をもち、犬猫ペットと暮らし、二〇〇七年は米国よりもドイツ滞在が長期であった事実を指摘した。これに対し、原告は、米国でも銀行口座・郵便私書箱を維持し、所得申告を行い、倉庫に家具を収納保管しており、ドイツは定期更新を要する期間限定の滞在許可を得ていたに過ぎないとする事実を挙げて反論した。そして、原告は、宣誓書において、ドイツその他の米国外に永住することなく、常に米国に戻る意思があったことを表明した。

本件では、三十三条二項の「residence」の解釈が争われた。被告は、同用語はそれ以外の意味を含むのではなく、「domicile（住所地）」とは異にすべきとし、そもそも「主要かつ恒常的な居住地」は同時に複数をもつことはできないと主張した。しかし、裁判所は、「これを否定し」、「principal and permanent residence」を定義する「fixed and permanent abode」とは、条約作成当時の辞書に依拠すれば「residence」より「domicile」觀念に近く、この解釈は、フランス語を正文とする条約の性質やモントリオール条約交渉経緯に照らしても締約国の意図に抵触するものではないとした。そのうえで、特に「permanent」の用語により「そこに留まる意思(subjective intent to remain)」の概念が取り込まれているとの原告主張を支持した。こうして、裁判所は、原告はドイツに暮らしながらも米国への帰還を示唆していたことを踏まえ、原告の「主要かつ恒常的な居住地」はカリフォルニア州であったと判示した。そして、米国の裁判権を肯定する帰結は、航空会社より旅客の利益を優先するモントリオール条約の趣旨に合致するものであると認めている。

(2) *Choi v. Asiana Airlines, Inc.* <sup>(24)</sup>

二〇一二年八月、ハワイ発ソウル行きアジアナ航空運航便がシビアタービュランスに遭遇し、その揺れで怪我をした韓国籍旅客は、カリフォルニア州にて損害賠償請求訴訟を提起したが、果たして米国が旅客の「主要かつ恒常的な居住地」であったか否かが争われた。

原告は、米国永住権を有し、二〇〇二年から家族で米国への移住を計画し、一時的にハワイではコンドミニウムを購入していたという。二〇〇八年頃からはカリフォルニア州で子供を学校に通わせながら姉妹と暮らし、同州運転免許証を有し、自動車保険に加入し、米国社会保障カード、銀行口座を保有していた。しかし、原告にはアパート賃貸その他の住宅契約を締結した証拠もなく、二〇〇六年から二〇一二年の間、一週間ないし三週間程



度の滞在を繰り返しながら両国を行き来していたものの、米国の年間合計滞在期間が八週間を超えることはなかった。

裁判所は、原告の物理的居住実態に着目した。事故発生時にソウルで大学教授として働いていた原告は、現地に住居を構えており、対して米国では一年ないし一年以上滞在した特定の住所の記録もなかったことから、家族・友人宅での滞在は「訪問」に過ぎないとした。そのため、たとえ原告が「将来的に (someday)」米国を「主要かつ恒常的な居住地」とする主観的意思を有していたとしても、韓国と米国の関係においては、事故当時米国が条約上の「一定かつ恒常的な一の居住地」であったとはいえないと判示したものである。

## 2 運送人の要件に関する判断

(1) *Erwin-Simpson v. AirAsia Berhad* <sup>(22)</sup>

二〇一六年三月、クアラルンプール発プノンペン行きエアアジア運航便の機内で客室乗務員に熱湯をこぼされ、その後の旅行を断念した旅客は、同乗者の夫と共に、エアアジアとエアアジアXに対する損害賠償を求めてワシントンDC裁判所に提訴した。

エアアジアXは、本件発生後はホノルルにも旅客便を運航するが、単にエアアジアグループの関連企業である。エアアジアとは株式市場での存在も取締役も異なる独立した法人として、モントリオール条約上、本件損害の賠償責任を負うべき運送人に該当しない。そこで、被告エアアジアについて、自己または他の運送人が所有する航空機によって米国との間で旅客航空運送を行っていたか、賃借・所有する施設を利用して米国内で運送業務を遂行していたか否かが問題となった。なお、原告は米国に居住するため、条約上の旅客居住地要件の充足に関する争いはなかった。

マレーシアに本拠地を置くエアアジアは、米国領土に就航しておらず、米国内では事業所ないし従業員をもたない。そこで、航空機を利用した役務提供 (operates services) の要件について、原告主張は、ホノルルに就航するエアアジアXと商業上の関係性を有することに依拠したが、裁判所はこれを否定した。同様に、米国内における業務遂行 (conducts its business) の要件に関しても、裁判所は、条約規定文ないし条約成立経緯を整理・検討したうえで、運送人は米国内で賃借または所有する「物理的場所 (some physical location)」で事業を行うと解すべきであり、とりわけ提訴国における運送人の「物理的存在 (physical presence)」の要求は、Fifth Jurisdiction 導入対立の妥協であることを確認している。また、原告は、エアアジアが運営する米国消費者向けウェブサイトを「仮想上の施設 (virtual premises)」として扱うべきと主張したが、裁判所は、条約起草者は Fifth Jurisdiction には伝統的な「物理的施設 (physical premises)」を想定していたことを強調した。事実上、あらゆる航空会社が米国で利用可能なウェブサイトを展開して航空券販促活動を行っているであろう状況を踏まえても、通常の意味を超える広汎な文言解釈は、慎重な政策的バランスを乱すことになるとの指摘である。

### 3 FNC 法理による判断

モントリオール条約の要件を満たし、米国が適法に裁判管轄を有する損害賠償請求事件において、裁判所の裁量により、管轄権行使の妥当性を判断することがある。すなわち、米国では、FNC (Forum Non Conveniens: 不便宜法廷地) 法理に基づき、他国の裁判管轄がより適切であると認められる事情が存在する場合は訴えが却下されることになる<sup>(26)</sup>。したがって、Fifth Jurisdiction の有用性は、FNC 法理との関連性も絡めて検討すべきであろう。

(1) FNC 法理

FNC 法理は、僅かな連結点を手掛かりとして訴訟地が選ばれることの不都合を克服するために発達した理論<sup>(27)</sup>である。簡単に、米国における同法理の分析基準<sup>(28)</sup>について触れておきたい。

先ず、被告の主張する代替の裁判地において、当事者全てがその管轄権の範囲における手続処理に従える場合に利用可能性 (availability) が肯定され、救済手段を確保のうえ不公平な扱いを受けないときは、当該裁判地が適切である (adequacy) とされる。次に、私的利益 (private interest) と公共的利益 (public interest) とを比較衡量し、いずれの裁判地が審理・決定に適するの検討される。私的利益は、証拠利用性、証人出廷可能性等、事件の審理が容易かつ迅速に行われることを阻害し得る実務上の問題が考慮される。この点、原告にとって裁判地が便宜であるかどうかは、原告が米国民・米国籍居住者の場合は強く推定され、外国人原告には弱い推定が働くことになる。公共的利益は、裁判所の行政手続、住民の陪審義務負担等、地域的利益を勘案した分析がなされる。とりわけ、原告が居住地を所管する裁判地を選択したときは、原告の選択に対する実質的な尊重が与えられるため、相対的に、外国人原告による米国裁判所の選択は尊重の程度が低いとされている。

(2) *In re Air Crash Over Mid-Atlantic on June 1, 2009*<sup>(29)</sup>

二〇〇九年六月、リオデジャネイロ発パリ行きエールフランス運航便は飛行中に失速して大西洋上に墜落し、乗客乗員二二八人全員が死亡した。この大惨事で犠牲となった旅客の遺族らが米国で提起した訴訟は、カリフォルニア州裁判所にて統合されたが、米国籍夫妻旅客のエールフランス航空に対する賠償請求について、条約三十三条二項の要件該当性を認めただうえで、FNC 法理の適用をめぐる条約の解釈が争われた。

本件では、先に、ブラジルで購入した往復航空券で旅行していた米国籍夫妻の「主要かつ恒常的な居住地」が

米国であったのが問題となった。被告は、事故発生時の旅客の居住地について、夫は当時、米国企業の海外関連会社に勤め、ブラジルに約十三カ月間、夫人は約十二カ月居住していた事実を追及したが、裁判所は、「事故当時」という文言は、単に「主要かつ恒久的な」住居の場所を決定する際に裁判所が注目すべき期間をいうとした。他方、原告は、ブラジルは夫の仕事上の一時的な任務のために赴任したに過ぎず、テキサス州の自宅は夫人の息子が管理し、夫妻は自宅で郵便物を受け取り、同州で確定申告を行っていた事実関係を挙げて反論した。裁判所は、これを支持し、ブラジルは夫が国際的な職務に就く間の暫定的な居住であったとする証拠に基づき、事故発生時の彼らの「一定した恒常的な居住地」はむしろ米国内にあったとして、米国の裁判権を肯定した。

次に、FNC法理による被告の抗弁について、原告は、前身のワルソー条約との関係では認められなかった先例<sup>(30)</sup>に照らせば、FNC法理は条約上の Fifth Jurisdiction と相容れないものであると主張した。しかし、裁判所は、モントリオール条約は、ワルソー条約同様に裁判地国の手続法を組み込んだものの、FNC法理の適用に関しては触れていないことを強調した。また、ワルソー条約制定当時の事情と異なり、モントリオール条約批准時には既にFNC法理は確立した有効な手続であったとすうえて、同条約は、FNC法理により訴えを却下する裁判所の裁量を無効にするものではないと述べた。Fifth Jurisdiction と裁判地国の手続法を考慮した組み合わせは、原告に裁判管轄の選択を与えつつ、FNC法理を採用する裁判所に他裁判地の適切性評価を許容することで、原告の選択を制限する意図をも示すという。こうして、本件では、FNC法理に則って諸要素が分析・衡量され、より適切な裁判管轄権を有するのはフランスであるとして、訴えは退けられた。

(c) Delgado v. Delta Air Lines, Inc. <sup>(31)</sup>

二〇一二年五月、マイアミ発パリ行きエールフランス航空運航便に搭乗した米国籍旅客は、パリ空港での降機

時に、機体に取り付けられた可動式階段から転落して重度の頭部外傷を負い、その後現地病院で死亡した。当該コードシェア便の契約運送人であったデルタ航空に対し遺族が提起した損害賠償請求訴訟は、旅客居住地を所管するフロリダ州裁判所に係属していたところ、被告により、FNC法理に基づく訴え却下が申し立てられた。

しかし、本件は一年に及ぶデイスカバリ（証拠開示手続）も終了し、既にトリアル（事実審理）期日も設定されていた。加えて、問題の可動式階段は修理後使用再開されており、フランス語の証言録取に関連する報告資料の英訳も完了していたという。そこで、裁判所は、条約上FNC法理を採用し得ることを前提としたうえで、法的救済手段が確保されるフランスはより適切な代替裁判地として利用可能であることを認めつつ、それでも、私的利益の観点から訴え却下を支持するものではないとした。また、公共的利益に関しても、米国民と米国企業の問題について米国市民に陪審義務を課すことは不公正に負担を強いるものでもなく、行政手続上裁判所が過酷な負荷を負うものではないとした。さらに、先例<sup>32)</sup>を踏まえ、本件却下後において原告がフランスで不当に権利侵害されることなく訴訟を再開できるか否かについては疑問が残るとし、米国の裁判権行使を肯定したのである。

(4) *Eideeb v. Delta Airlines, Inc.*<sup>(33)</sup>

二〇一六年五月、末期がんを患う旅客は、ミネアポリス発パリ行きエールフランス航空運航便に搭乗したが、パリ空港では、ストライキにより予約していた車椅子サービスが手配されず、目的地カイロに向かう予定乗継便に搭乗できなかったために、次便まで一二時間の待機を余儀なくされた。カイロ到着後も、医薬品を含む受託手荷物の受領が一週間遅延し、旅客は翌月に現地で死亡した。そこで、旅客の相続人は、契約運送人デルタ航空と実行運送人エールフランス航空に対し、ミネソタ州裁判所に損害賠償請求訴訟を提起したが、FNC法理に基づき、訴えが却下された最近の事例である。

確かに、本件旅客はミネソタ州居住者であり、航空券を発行したデルタ航空の営業所も同州に所在していた。しかし、裁判所は、被告らがフランスの裁判管轄ないし送達について合意した点を考慮し、手続上の複雑な事情も認められないことから、本件はフランスがより適切な代替裁判地であるとした。また、死因関連事象はパリ空港内で生じ、証拠の利用性・判決執行等の問題を勘案すれば、訴訟当事者の私的利益は、フランスでの裁判に際して生じる原告の不便さに比して実質的に上回るものであり、本件の重要事実はフランスが大いに関係性を有するとして、公共的利益もフランスが優越すると判示した。こうして、被告らの訴え却下の申立が認められたのである。

(5) *Dordieski v. Austrian Airlines, AG*<sup>(34)</sup>

本件では、出生時より脊髄破損を患って右足が変形・硬直し、車椅子生活を余儀なくされていた米国籍旅客が介護人と共にマケドニアに向かう旅程で、足元の広い座席を予約してシカゴ発ウィーン行きオーストリア航空運航便に搭乗したものの、機体上の問題発生によりカナダ・トロントに緊急着陸し、翌日再搭乗した機内ではスペースの狭い座席を強いられたために、足を骨折する結果となった。原告旅客は、自己の居住地インディアナ州で、オーストリア航空、トロント空港のハンドリング受託会社らに対する損害賠償を求めて提訴したが、FNC法理による訴え却下の申立がなされたものである。

オーストリア航空は、米国に旅客便を就航させ、インディアナ州・イリノイ州を含む国内で継続的に運送業務を行っているため、Fifth Jurisdiction に基づく米国の裁判権について争いはない。そこで、本件では、カナダが代替裁判地として利用可能かつ適切であるかが問題となった。裁判所は、私的利益について、原告が自活不能な障がい者であるのに対し、オーストリア航空は国際旅客運送事業に従事するのだから、カナダの重要証人を輸送

でき、証拠収集関連費用と便宜の問題は明らかに原告に有利に働くとした。公共的利益に関しても、両当事者はカナダへの着陸を予期しておらず、むしろ米国に居住する自国民が国内で運送契約を締結し、米国を出発した航空運送に係る本件は米国と強い結び付きがあるとした。特に、車椅子生活で無収入の原告と、国際運送を事業として世界各地で商取引・訴訟に精通する被告のいずれが外国訴訟に応じることが適当かについては「実用的(Dragmatic)」検討すべきとし、裁判所は、オーストリア航空は原告の裁判管轄選択に打ち勝つほどに高度な立証責任を果たしていないとして訴え却下の申立を退けた。

#### 四 若干の考察

##### 1 条約要件該当性の運用

モントリオール条約三十三条二項「主要かつ恒常的な居住地」について、国際運送の利用旅客が自国民でありながら他国で居住していた場合、反対に、他国民が自国で居住していた場合に、その解釈をめぐって争いとなる。この点、米国裁判所では、居住性に関する客観的事実のみならず、本人が当該国に永久に居住する意思、あるいは米国帰還の意思を有していたかを問題とし、主観的要素を考慮する。もつとも、外国籍旅客の外国航空会社に対する賠償請求では、たとえ旅客が米国永住権を取得し、将来的に居住する意思を示したとしても、事故当時の米国居住に係る具体的な証拠が必要であるとした。特に他国との往來を繰り返す他国民については、当該国における生計状況と比較し、米国内で特定の住居をもたないことが消極的要因とされる。米国滞在期間も年に二カ月程度といった短期であれば、客観的には「一定した恒常的な一の居住地」とは認められない<sup>(35)</sup>。これに対し、米国民の場合、事故発生時点の居住が他国であるにもかかわらず、やや主観的要素の比重が大きい印象を受けるが、



その後の米国居住状況をも踏まえ、実際の便宜を図った自国民への配慮の現れであろうかと思われる。

また、運送人と旅客居住国との関連性に係る要件について、条約交渉経緯を背景とした慎重な検討がなされている。米国民が外国航空会社を提訴する事件では、米国裁判所は、被告運送人が米国に発着する航空運送を直接または間接的に役務提供し、国内の施設で運送業務を遂行しているか否か、それら実態の有無に着目した。とりわけ後者に関し、運送人が米国市場向けウェブサイトで航空券販売・宣伝活動を展開していたとしても、「施設」用語を拡張的に捉えることなく、運送人の「物理的存在」を必要とする伝統的解釈を維持している。

実務では、本社所在地の他、各就航地には少なくとも空港または市内に事業所を構え、運航・営業その他の事業活動を行うが、航空券販促をはじめとする消費者マーケティングに関して言えば、インターネットを介した取引がもはや主流であり、その対象国・地域は幅広い。たとえば、他社が運航する提携便において航空運送役務を提供する場合、ウェブサイト等のオンラインサービスを通じて発着国消費者にアプローチするとしても、当該国で自己の事業所を設置して活動するわけではない。よって、Fifth Jurisdiction 規定要件を「物理的施設」に限定する裁判所の判断は、現代インターネット社会においても運送人に過大な負担を与える虞のない合理的運用であると評価できる。

## 2 FNC法理適用の問題点

米国の裁判所は、条約上FNC法理の適用自体は有効であるとの認識に立つ。そのうえで、各事件において個別具体的に私的利益・公共的利益を分析・衡量し、訴え却下の判断を下す。旅客の人身事故に関しては、既に米国裁判所にて訴訟手続が遂行されている実情が存在すれば、他国裁判所における当事者の費用・負担を考慮し、FNC法理による抗弁を否定する。他方、かかる特有の事情がない場合は、事故発生地における証拠の優位性が



認められ易い傾向が窺える。<sup>(36)</sup> 米国民が米国航空会社と締結した運送契約に基づき米国を発着する航空運送を利用して他国の地で死亡した事件では、当該国の裁判管轄がより適切であるとして訴えを却下している。また、原告が身体障がい者であり、物理的・経済的に他国で裁判することが困難な場合には、外国航空会社の便宜に優先して、米国の裁判権行使の妥当性を肯定する。このように、Fifth Jurisdiction に基づく管轄権が認められる事件において、弾力的に FNC 法理を運用して他国の裁判地がより適切か否かを現実的かつ合理的に判断するのが米国判例の態度である。

そもそも、国内の裁判地問題に留まることなく、国際裁判管轄の規範に影響を及ぼす FNC 法理の適用は、条約上許容されるのであろうか。確かに、訴訟手続は係属裁判所に適用される法令により規律されると定めるが(三十三条四項)、米国によれば、同項のもとで手続的手法 (procedural tool) として FNC 法理を採用することはモントリオール条約制定者も意図していたものであるという。<sup>(37)</sup> 翻って、条約起草過程において同項の文言が変更されることはなかったわけであり、条約解釈の問題はウィーン条約法条約に則り、先ず以って締約国の意図を示す条約文に従って誠実に履行すべきとの見方もある。<sup>(38)</sup> 少なくとも、条約三十三条一・二項は、提訴国における運送人の活動と請求原因との関係性を要求していない。<sup>(39)</sup> また、沿革的に、事故発生地を管轄原因から排除していることも明らかである。この点は、ワルソー体制から承継され、締約国は、世界のいかなる場所においても偶然に発生し得る事故に対し、その発生地を所管する国の裁判管轄に服さないことに同意したものと推察される。したがって、当事者便益にかかわらず、請求原因の発生国による裁判権行使を許容する FNC 法理の適用は、管轄原因を明確に限定した条約起草者の企図ないし締約国の期待に沿うとはいえないはずである。もとより、FNC 法理適用による裁判所の柔軟な個別的判断は、Fifth Jurisdiction 要件を本来充足する場合にも訴えが却下される結果を導き、締約国間における条約運用の統一性を損なうものである。特に、条約上の損害賠償請求期間が到達日

から二年であることを考慮すれば、たとえ訴え却下の一条件として被告による当該抗弁援用放棄を付すとしても、不用に裁判手続を複雑かつ長期化させることになり、旅客・請求者の利益に資するとは到底言い難いのではないだろうか。<sup>(40)</sup>

比較法的には、たとえばEUでは、裁判管轄規則を統一化するブリュッセル条約<sup>(41)</sup>は、明示的にFNC法理を認めていない。この点、締約国の管轄権が問題となった事件において、CJEU（欧州連合司法裁判所）は、非締約国の裁判所がより適切な審理場所であるとの理由により締約国の裁判所が管轄権行使を放棄することはできない旨を判示している。<sup>(42)</sup>ブリュッセル条約の立法経緯・適用範囲は異なるものの、モントリオール条約規定に関しても、CJEUは締約国の多分な裁量を認めることなく、欧州法秩序の安定性を重視した厳格な解釈を示すのではないかと思われる。フランスにおいても、条約三十三条・四十六条は裁判管轄の単独選択権を原告に付与するものであり、国内手続法によってその厳然たる選択を害されることはないとして、米国裁判所に一旦提起された事件の管轄権を否定している。<sup>(43)</sup>

### 3 Fifth Jurisdiction の有用性

旅客が居住国発着旅程の航空券を国内で購入する場合、ワルソー体制下に定める四つの管轄原因に基づき、居住国の裁判管轄が認められる余地はある。たとえば、契約運送人および実行運送人が当該国の企業であれば、「住所地」、「主たる営業所」は当該国となる。仮に、外国企業であったとしても、当該居住国内に営業所を有するときは、第三の管轄原因である「契約を締結した営業所の所在地」に基づき当該国の裁判所で提訴することができる。締約国内に所在する運送人の一営業所において損害事故の原因となった航空運送契約が締結されている場合に、その営業所所在地の裁判所に管轄権を認めるものである。<sup>(44)</sup>また、第四の管轄原因である「到達地」とは、

運送契約上の到達地であつて、条約の適用要件である到達地（二条二項）と同じであると解されている。<sup>(45)</sup> 現実には、正規運賃として販売される片道航空券よりも割引運賃適用の往復航空券が利用されることが一般的であるから、当該国を出発地とする往復航空券であれば、たとえ旅客の死傷の要因となった事故が旅程上の他国で発生したとしても、約定の到達地は当該居住国であることになる。よつて、旅客が購入した航空券面に最終到達地として居住国の地が示されていたとすれば、当該国は「到達地」であるから、原告は第四の管轄原因要件を満たすことを主張できる。これに対し、旅客が居住国以外の他国を発着地とする往復航空券、あるいは居住国発他国行き片道航空券を他国で購入する場合は、運送人が外国企業であれば、通常は本店所在地および主たる営業所所在地は外国にあることが多いから、従来の四つの管轄原因ではいずれも有効に対処し得ないと考えられる。そのような場合に限つては、被告運送人が旅客居住国に就航し、当該国で業務遂行するときは、原告側にとつて Fifth Jurisdiction の存在が重要な意味をもつことになる。

運送人にとつてはどうであろうか。ワルソー体制下では、旅客の死傷に対する運送人の責任は有限とされているため、いかなる締約国で裁判が行われようとも最大賠償額に関する予見性を一定程度担保することができていた。しかし、モントリオール条約は、無限の嚴格責任原理を採用するから、締約国の補償水準によつて裁定の振幅が大きい可能性がある。このような背景から、旅客居住地を基準とする Fifth Jurisdiction は、運送人側に配慮された他の四つの管轄原因と比較しても、他国の裁判権に服する蓋然性を高め、運送人に不安定な裁判リスクをもたらす。もつとも、旅客居住国が裁判権を有するには、現に運送人が当該国に旅客運送役務を提供し、国内で運送業務に従事していなければならない。この点、航空会社は、国際線就航に伴つて外国の事業所その他施設で事業活動を行う場合、当該国適用法令遵守のもとで、当然に当該国における訴訟リスクを予測し、適切な管理体制の構築に努める。他社提携を通じて間接的に運航・事業を展開するときも、程度の差こそあれ、同様の姿

勢である。そうすると、各国裁判所において条約要件の解釈が保守的に運用される限り、運送人の応訴負担も期せずして不合理に拡大する懸念もない。

旅客の本国を想定する Fifth Jurisdiction は、旅客・請求者にとって最も便宜の良い地であろうことに疑義はない。<sup>(46)</sup> だが別の視点では、同一事故において旅客によつてその補償に差が現れることにもなり、公平性をめぐる議論は尽きないように思われる。偏に国際航空運送の更なる発展を推進するならば、利用者の公正な保護と利便の確保は一層図られるべきである。ゆえに、限定的とはいえ、Fifth Jurisdiction が条約上の裁判管轄の間隙を埋め、運送人と旅客の利益の衡平な均衡の達成に機能することは有意義であるといえよう。

## 五 むすびにかえて

グローバル経済社会を支える基盤として、航空会社は、世界各地をつなぐ路線網を拡充してきた。その手法は、自社の海外進出から、航空アライアンス・共同事業・資本業務提携まで多岐に亘る。こうして、今日では我が国の国内線利用者にも目を転じて、国際色豊かな様相となったが、<sup>(47)</sup> 航空券面上、国内線と国際線の乗継ぎを伴う旅程が条約に定める「国際運送」に該当する場合、たとえ国内区間の運送中に生じた人身事故であったとしても、Fifth Jurisdiction のもと、被害旅客が居住する他国の裁判所に民事訴訟が提起される可能性があることを意味する。前記のとおり、航空会社としては、自社便を運航する国のみならず、提携パートナーの就航地で運送業務を行う国々を含め、十分に広く訴訟リスクを認識しなければならない。そのうえで、モントリオール条約参加国の増加による地理的拡大と、各国裁判所における判例蓄積をまちながら、裁判管轄に係る国際規範のより統一的かつ安定的な運用を期待するものである。

- (1) 一九九九年五月にモントリオールで採択された「国際航空運送についての規則の統一に関する条約 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)」は旅客の死傷・手荷物・貨物の損害に係る運送人の責任・賠償範囲等を規律する。日本は二〇〇〇年に締結、二〇〇三年一月に発効。
- (2) 国際民間航空機関 (ICAO)、国際航空運送協会 (IATA) World Transport Statistics によれば、二〇一九年の世界の航空旅客数は約四五億人となり、一九九九年から約三〇億人増加した。しかし、二〇二〇年は COVID-19 の影響により航空需要が急減し、特に国際線旅客市場は危機的事態に陥っている。
- (3) モントリオール条約締約国は二〇二〇年七月時点で一三七カ国である。
- (4) 航空運送会社以外による無償の国際運送に対しても適用される (一条一項)。
- (5) 条約上「事故 (accident)」は、米国連邦最高裁により「旅客にとって予期せぬ、または通常ではない、外因的な出来事 (an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger)」と定義され (*Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985))、実務上定着している。
- (6) 国際裁判管轄とともに国内土地管轄も定めたものかについては各国解釈が分かれている。原茂太一「ワルソー条約における裁判管轄権について」空法第二六号 (一九八五) 五五―五八頁参照。
- (7) 締約国は、一部運送を除き、モントリオール条約にいかなる留保も付することができない (五十七条)。
- (8) 藤田勝利『新航空法講義』(信山社、二〇〇七年)、二〇三頁参照。
- (9) コードシェアについて、坂本昭雄「三好管『新国際航空法』(有信堂高文社、一九九九年) 九九頁参照。
- (10) 一方の運送人に対してのみ訴訟提起される場合は、当該運送人は、他方の運送人に対し訴訟手続への参加を要請することができる (四十五条)。
- (11) 一九二九年一〇月にワルソーで署名された「国際航空運送についての規則の統一に関する条約 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air)」は一九三三年二月に発効。一九五五年九月には一部を改正するヘーグ議定書が採択され、その後、国際航空実務の変貌に応じて運送人責任限度額の引上げ等の目的で、補足条約・複数の議定書が加えられた。一九六一年グアタハラ条約、一九七一年・一九七五年グアテマラ各議定書、一九七五年モントリオール各議定書であり、航空運送人の有限責任および過失推定主義を主軸

- とする枠組みをワルソー体制 (Warsaw System) とす。
- (12) 物価変動に応じて五年に一度賠償限度額を見直すことを定める (二十四条)。二〇一九年二月二十八日には十年ぶりに十三・九パーセント引き上げられ、改正限度額は、旅客の死傷には十二万八八二特別引出権 (SDR)、貨物の損害には一kgあたり二二SDR、手荷物は一人あたり二二八八SDR、旅客の延着には五三四六SDRとなった。
- (13) モントリオール条約成立経緯・特色概要は、藤田・前掲注(8)、一九七―二〇六頁、坂本〓三好・前掲注(9)、二七―二九〇頁、参照。
- (14) See Devendra Pradhan, *The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody*, 68 J. Air L. & Com. 717 (2003) at 724
- (15) ICAO, International Conference on Air Law, Vol.II, Documents, 1999 Doc. 9775-DC/2
- (16) See Blanca I. Rodriguez, *Recent Developments in Aviation Liability Law*, 66 J. Air L. & Com. 21 (2001) at 33
- (17) 前掲注(11)参照。
- (18) See ICAO, *supra* note 15, at 102
- (19) See ICAO, *supra* note 15, at 102
- (20) See ICAO, *supra* note 15, at 102-103
- (21) See Pradhan, *supra* note 14, at 719, 925
- (22) See ICAO, *supra* note 15, at 195-198
- (23) Glenda M. Hornsby v. *Lufthansa German Airlines*, 593 F. Supp. 2d 1132, 1137-39 (C.D. Cal. 2009)
- (24) *Boo Ja Choi v. Asiana Airlines, Inc.* Case No.14-cv-03738-JST, (N.D. Cal. Jan. 29, 2015)
- (25) *Mary Erwin-Simpson v. AirAsia Berhad*, 375 F. Supp. 3d 8 (D.D.C. 2019)
- (26) 確かに、米国は、モントリオール条約起草時にも航空機事故に関する重要判例を示し、Fifth Jurisdiction の設定が外国人原告による法廷地漁り (Forum Shopping) を抑制し得ると期待する一方、より適切で代替可能な他国の裁判管轄が認められる場合は外国人による訴えを却下するとの態度を表明している。ICAO, *supra* note 15, at 151-153。
- (27) 三好晉「アメリカにおける航空事故損害賠償事件訴訟のある特性について」空法第二六号 (一九八五) 二八頁。



- (28) FNC法理詳細は、*Piper Aircraft Co. v. Reyno*, 454 U.S. 235 (1981) が参照される。FNC法理に関する主要判例は、三好・前掲注(27)にて詳細に分析されている。
- (29) *In re Air Crash Over Mid-Atlantic on June 1, 2009*, 760 F. Supp. 2d 832 (N.D. Cal. 2010)
- (30) *Katsuko Hosaka v. United Airlines, Inc.*, 305 F.3d 989 (9th Cir. 2002)
- (31) *Sonia Delgado v. Delta Airlines Inc.*, 43 F.Supp.3d 1261 (S.D. Fla. 2013)
- (32) ウエスト・カリビアン航空機墜落事故のフランス人遺族代表原告がフロリダ州にて提起した損害賠償請求訴訟は、FNC法理適用により却下されたが、フランス破産院 (Cour de Cassation) では、フランス海外県マルティニークは代替裁判地として利用不可であると判示された。原告は原審無効を求めて提訴したが、控訴審において地裁の裁量権濫用を認めず、フランス破産院判決は米国判決を破棄するものではないことが確認された (*Henri Galbert v. West Caribbean Airways*, 715 F.3d 1290 (11th Cir. 2013))。
- (33) *Rehab Eldeeb v. Delta Air Lines, Inc.*, Civil No.18-1128 (DSD/TNL) (D. Minn. 2018), appeal docketed, No. 19-1069 (8th Cir. 2018)
- (34) *Mary Dordieski v. Austrian Airlines, AG*, No.2 15CV180-PPS/PRC (N.D. Ind. 2016)
- (35) 二〇一三年七月、サンフランシスコ空港で着陸失敗したアジアナ航空運航便の搭乗旅客二名が提起した損害賠償請求訴訟においても、裁判所は、事故後に治療のため三カ月滞在したことをもって米国が事実上の主たる居住地となったとする外国籍原告の主張を認めつつも (*In Re: Air Crash at San Francisco, California*, on July 6, 2013, 2017 WL 3484643 (N.D. Cal. 2017))。
- (36) 航空機事故について Fifth Jurisdiction 適用事件ではないが、米国人旅客遺族・米国企業を当事者に含み、訴訟の行方が米国の利益に関わり得るとしながら、他国の裁判権に配慮した最近の判断がある。二〇一四年三月、クアラルンプール発北京行きマレーシア航空運航便が失踪し、乗員乗客二二九名全員が死亡推定された事故に関して、旅客遺族らにより提起された訴訟である。裁判所は、国営航空会社の事故調査にマレーシア政府が主導的役割を務め、マレーシア国内には重要証人・証拠も多数存在し、複数の訴訟が係属中であるといった事情が考慮され、私的利益と公的利益の比較衡量により訴えを却下した (*Smith v. Malaysia Airlines Berhad*, 946 F.3d 607 (D.C. Cir. 2020))。

- (37) Allan I. Mendelsohn, et al., *The United States vs. France: Article 33 of the Montreal Convention and the Doctrine of Forum Non Conveniens*, 77 J. Air L. & Com. 467 (2012) at 471-474
- (38) See Dieterich, Katherine R., "Forum Non Conveniens and the Warsaw Convention: Leaving the Turbulence Behind?", *Hofstra Law Review*: Vol. 33, Iss. 4, Article 10. (2005) at 6-7, 31, 35
- (39) See Walker, Gregory C., "Doing Business in Montreal: The Effects of the Addition of Fifth Forum Jurisdiction under the Montreal Convention," *Penn State International Law Review*: Vol. 23, No. 1, Article 6. (2004) at 140, 144
- (40) 二年の出訴期限(三十五条一項)は時効と解するのが通説だが、除外期間とする見解もある。藤田・前掲注(8)、一八三―一八四頁、坂本三好・前掲注(9)、二二六頁参照。
- (41) 一九六八年九月に制定された「民事および商事事件における裁判管轄および裁判の執行に関する条約(Convention on jurisdiction and the enforcement of judgments in civil and commercial matters)」二条では、被告住所地の締約国が管轄権を有することを定める。
- (42) *Andrew Owens v N. B. Jackson*, Case C-281-02 (Mar. 1, 2005)
- (43) *Henri Galbert v. West Caribbean Airways*, 715 F.3d 1290 (11th Cir. 2013). 前掲注(32)参照。
- (44) 原茂・前掲注(6)、五一頁・六七頁。
- (45) 原茂・前掲注(6)、七二頁。
- (46) Pradhan, *supra* note 14, at 727
- (47) もっとも、COVID-19パンデミックに伴う感染拡大防止として各国入国制限措置が講じられている。自由な国際移動が制限され、前掲注(2)のとおり二〇二〇年の国際線旅客運送実績は大幅減少し、国内線にも深刻な影響が生じている。