

A174
G 2



* 0018194000 *

0018194-000

A 1 7 4 - G 2

空中衝突と空難救助

松波仁一郎・〔著〕

〔松波仁一郎〕

〔1936〕

ACJ

A174
62

空中衝突と空難救助

A174
G2

國會圖書館
7.8.22
圖書藏書



95W44983

序

世界の學者航空家等の團體にして半公半私たる國際航空私法専門委員會 (Le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens) 略してシテジャと稱するものが近頃空中衝突條約案及び空難救助條約案を公表して世間の批評を受けることにしたから筆者も批評者の一人となり主として既成の海上衝突條約及び海難救助條約を參酌し又英伊其他諸國の海法會の意見等をも參考として縱横無盡といふ程には至らないが可成り長く且詳かに此二條約案を評論した其當れるか否かは何れにしても將來我日本が此二條約を採用する場合の參考と爲るであらうと信じ且又其爲らんことを希望する。

序にて此二條約案を作製したる國際航空專門委員會の何たるかを示し又此委員會とは異なりて純然たる學者の私設團體たる國際航空法學會の何たるかをも示した。

本書には空中衝突條約案及び空難救助條約等の日佛文を載せある外夫れと共にシテジャの研究が基となりて生じたる航空機假差押條約案及び航空機地上損害責任條約案の日佛文をも掲げて空中關係の條約法令等が現在如何に世界に統一せられつつあるかの傾向を示すことにした。

昭和十一年一月十日

目次

空中衝突條約案

前 言 一

空中衝突條約案(佛英日文) 六

一九三四年の柏林會議案(佛文) 二七

前編(諸國の批評) 三四

總 說 三五

萬國海法會 四〇

英國海法會 四三

和蘭海法會 四六

總括的 四九

逐條的 五三

伊太利海法會 六〇

葡萄牙海法會……………六五

ユーゴスラヴ海法會……………六八

後編(著者の批評)……………七〇

總説……………七一

一 空中衝突の定義不可(一條)……………七六

二 動ける航空機間は不可(一條)……………七九

三 不衝突損害の規定を置くは不可(一條)……………八二

四 責任制限規定を置くは不可(三條)……………八七

五 無限責任規定を置くは不可(三條)……………九一

六 過失不推定規定は可(三條)……………九三

七 共同過失者の連帯責任は良規定(四條)……………九五

八 原因不明の規定無きは可(五條)……………一〇〇

九 地上損害の賠償規定を置くは可(六條)……………一〇一

十 地上損害の無過失賠償責任は可(六條)……………一〇五

十一 機長の救助義務違反規定不十分(七條)……………一〇八

十二 操縦士の救助義務規定無は不可(七條)……………一一〇

十三 管轄裁判所規定は不可(八條)……………一一三

十四 時効の一年は可(九條)……………一一五

十五 公航空機の責任を擴張せよ(十條)……………一二八

十六 條約適用國の規定不可(十一條)……………一三三

十七 機船間衝突に海上衝突條約適用可(十二條)……………一三四

十八 海上衝突條約の適用を擴張せよ(十二條)……………一三七

十九 航空機と陸上運送具との衝突規定除去(十三條)……………一三〇

二十 空先案内人の規定無きは可……………一三三

二十一 空難證書等の規定無……………一三七

結言……………一三九

空難救助條約案

前言……………一四五

空難救助條約案(佛英文)……………一四七

海難救助條約(佛文)……………一五三

第一編 空難救助條約案の解説評論……………一五八

一 航空機上の人命救助……………一五八

二 船舶上の人命救助……………一七四

三 救助の補償……………一七九

四 救助の報酬……………一九一

五 人命のみの救助……………一九八

六 補償報酬の負擔……………二〇〇

甲 負擔の當事者……………二〇一

乙 負擔の制限……………二一〇

七 補償請求權の時效……………二一六

八 報酬契約の變更……………二二七

九 公航機に條約適用……………二二三

第二編 空難條約案に對する私見……………二三五

一 航空機上の人命救助……………二二六

二 船舶上の人命救助……………二三〇

三 救助の補償……………二二三

四 救助の報酬……………二三七

五 人命のみの救助……………二四四

六 補償報酬の負擔……………二四四

甲 負擔の當事者……………二四五

乙 負擔の制限……………二四七

七 補償請求權の時效……………二四八

八 報酬契約の變更……………二四八

九 公航機に條約適用……………二四九

結 言	六
目 次	二五五

附 録

航空機假差押條約案(日佛文)	二六二
航空機地上損害責任條約案(日佛文)	二七三
國際航空私法專門委員會(シテジャ)	二八九
國際航空法學會	三三三
國際航空諸團體	三三一

空 中 衝 突 條 約 案

前 言

茲に海上衝突條約といふは條約自身が「船舶衝突に就ての統一に關する條約」と稱する略稱なり。船舶なる衝突物を主として名付けたる條約にして海船の衝突が如何なる水に生じたるかを問はず適用あるを以て寧ろ船舶衝突條約と稱すべきも、實際は主として海上衝突の場合に適用あるを以て學者は此の如く名付く殊に本論は空中衝突條約案に對する比較研究なるを以て其關係よりしても海上衝突條約の名を用ふるは適當なり、尙此名を辯護せんに空中衝突條約案と稱するもの

も其實廣く航空機關の衝突を規定し苟も航空機の衝突なれば空中に於て生ずると地上に於て生ずるとを問はず之を適用し即ち地上衝突をも入るゝことと和蘭海法會の云うが如くなるも而も空中條約とするを以て船舶の河上衝突を含む條約をも海上衝突條約と稱するも差支なからん。

在巴里の國際航空私法專門委員會(Comité International Technique d'Experts Juridique. C. I. T. E. J. A.)が其會員リペール氏の立案にかゝる空難救助條約案及び同會員アムプロシニの立案にかゝる空中衝突條約案を萬國海法會に送附し來りて其批評を乞へるよりして萬國海法會は之に應じて批評する爲め日本海法會及び其他の各國海法會に夫れ夫れ意見を求め來りしことは海法會誌第十九號に書かれ筆者其際空難救助條約案に關する批評を割合詳細に發表したり。而して便宜上同時に國際航空私法專門委員會の成立組織役員等を説き又同會の起草する航空諸條約案は他日世界航空諸國間の條約となる可能性の大なるを説示したり。

依つて本書に於ては空中衝突條約案を説明評論すべし之を爲すに當り大體空難救助條約案に關し後に爲す方法と同一にす兩案は書き方に多少の差あり立案者

の別人なるよりして又條約の性質内容の異なるよりして條約案の文字に顯はるる形式に多少の差を生ずるを以て其説明批評の方法にも差を生ずるは已むを得ざるに屬す尙文章として後の空難救助條約案の際は口語體を用ひんも衝突條約案には文章體を用ふべし深意あるに非ず文章を異にするに於ては兩論文の區別益々明白なるを信ずる所あるも主として筆者の嗜好に出づ。

空難救助條約案の九ヶ條なるに對し空中衝突條約案は十三ヶ條なり條文の多きは本條約は如何なる場合に締約國に適用せらるべきかをヨリ詳はしく規定し又航空機と船舶が海上にて衝突したる場合及び航空機と陸上交通具の陸上衝突の場合に關して規定するに由る。

空中衝突條約は航空機の空中に於ける衝突に因りて生ずる損害の賠償を如何にすべきかを規定するを主とす然るに船舶の海上に於ける衝突に因りて生ずる損害の賠償に關して既に海上衝突條約を生じ世界の諸國悉く之に加盟し居るを以て空中衝突には海上衝突條約を悉く準用すれば可なる如きも然らず兩者は異なるれり。一は衝突の場所は空中にして他は海上なり又一は衝突の目的物は航空機

にして他は船舶なり、又衝突の直接責任者は空中衝突にありては操縦士、機關士、技師等にして海上衝突にありては船長、機關士、海員等なり、尙又結局の賠償責任者は一には航空機所有者其他の事業主、他には船舶所有者、船舶貸借人等なり、殊に衝突の場所及び衝突の目的物の差は兩條約間多大の差異を招來するを以て、空中衝突には海上衝突條約を準用すとの如き空漠たる規定を以て満足することを得ず、必ず海上衝突條約の外に獨立の空中衝突條約を作成せざるべからず。

此の如く空中衝突條約と海上衝突條約とは大に異なりて各自獨立たるべきなり。然れども兩者間共通點亦決して少しとせず、飛行機の空中を航行して他機と衝突する情況は船舶の海上を航行して他船と衝突する情況に類する所大なり、又衝突に因りて航空機を破壊し毀損し、又積込貨物を滅失毀損せしめ、或は乗客の生命身體を害する情況等も船舶に於けると相似たる所あり。殊に衝突の原因に不可抗力、一方過失、雙方過失の諸種あるに至りては兩者殆ど同一というも不可なき程相似たり。果して然らば此二種の衝突に關する條約の相類するは當然なり、然り而して船舶の海上衝突に關し諸國間に行はるゝ海上衝突條約ありとせば、今新たに

空中衝突條約を作るに際しては海上衝突條約を參考とすること當然の理なり。或規定は其儘採用し他の規定は修正を加へて採用し、又往々海上衝突條約の規定を準用して可なることあらん。

大體の一般論として空法は海法に準據すべきか、或は全然海法と獨立に立法すべきかは何れに決するも、筆者は海法準據論者なり、拙著海法準據論參照（少くとも空中衝突條約は海上衝突條約に準據せざるべからず、然らざれば到底十分なる規定を爲し得ざるべし、若し假りに全く海上衝突條約に準據することなく全然獨立に之と異なるものを作るとすれば其條約は始めより批評する價值なかるべし。若し又學者にして空中衝突條約に關して此の如きを主張すとせば其學者は海上衝突條約の何たるを知らざるのみならず空中衝突條約の何たるをも知らざる者と評せられん、幸實際に於て海法學者及び空法學者にして空中衝突條約を作るに海上衝突條約を顧る要なしと云ふ者なし。

空中衝突條約案を作るには主として海上衝突條約に準據せざるべからざるか、或は少くとも大に之を參照せざるべからずとすれば空中衝突條約案を評論するに

當りても主として海上衝突條約と比較するは自然の勢なり。従つて諸國の海法會及び海法學者は此方法に據りて批評せり、筆者亦此の如くし國際航空私法専門委員會第三部が一九三三年アムプロシニをして作成せしめたる空中衝突條約案を批評するに當たり先づ一九一〇年九月二十八日のブラッセル條約と稱する海上衝突條約を見、次で空法海法に關する諸種の條約を見、其後更に空法海法に關する多くの規定、原理、原則等を見るなり。

茲に空中衝突條約案を批評説明するに當り、先づ諸國の海法會及び海法學者の下せる批評を示し、然る後其批評を比較研究したる筆者の私評を示すべし、以て他日我日本が空中衝突條約案に對する意見を定むる場合の参考とし、現實には日本及び諸國の學者學會等の参考に資す。

空中衝突條約案

空中衝突條約案を示すに當たり先づ原文たる佛文を示し、次で譯文たる英文を示すべし。英文は英國海法會の譯なり、原文よりも多き様に思はる或は後の追加の譯ならんか、日文は筆者の假譯なり而も意譯に過ぎずして唯本論を讀む者の便宜に供するのみ。

一 佛 文

Avant-projet de Convention sur l'Abordage Aérien

NOTION DE L'ABORDAGE AÉRIEN

- Art. 1. (1) On entend par abordage aérien toute collision survenue, pour une cause quelconque, entre deux ou plusieurs aéronefs en mouvement.
- (2) Les dommages qu'un aéronef en mouvement a causés a un autre aéronef en mouvement, alors même qu'il n'y a pas eu collision, sont considérés comme dommages provenant d'un abordage.
- Art. 2. Les indemnités dues à raison des dommages causés en cas d'abordage survenu entre aéronefs sont réglées conformément aux dispositions suivantes:

I

DES DOMMAGES AUX AÉRONÉFS ENTRES EN COLLISION AINSI QU'ÀUX PERSONNES ET AUX BIENS QUI Y SONT EMBARQUÉS

ABORDAGE FAUTIF

- Art. 3. (1) Si l'abordage est causé par la faute de l'un des aéronefs, la responsabilité pour les dommages causés à l'autre aéronef et aux personnes et aux biens embarqués sur les deux

aéronefs incombent à celui qui a commis la faute.

(2) Cette responsabilité est limitée:

a) à la valeur de l'aéronef abordeur (en faute), pour les dommages causés à l'aéronef innocent;

b) au montant des indemnités prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 à l'égard des voyageurs, des bagages et des marchandises, pour les dommages causés aux personnes et aux biens embarqué sur les deux aéronefs entres en collision.

(3) Toutefois, la responsabilité est illimitée s'il est prouvé que le dommage provient de la faute lourde ou du dol de l'exploitant de l'aéronef et de ses préposés, à moins que l'exploitant ne prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation, ou, s'il s'agit de ses préposés, qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage.

(4) Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage aérien.

ABORDAGE DU A FAUTE COMMUNE

Art. 4. (1) Si l'abordage est dû à une faute commune, la responsabilité de chacun des aéronefs pour les dommages aux aéronefs mêmes, aux personnes et aux biens embarqués est proportionnelle à la gravité des fautes commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion

ne peut pas être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

(2) Les limites de responsabilité indiquées à l'article précédent demeurent applicables.

(3) La responsabilité des aéronefs entres en collision par suite de faute commune, est, vis-à-vis des victimes de dommages survenus à bord de ces aéronefs, solidaire, sauf recours de celui qui a payé une partie supérieure à celle que, conformément aux alinéas précédents, il doit payer.

ABORDAGE DU A UN CAS FORTUIT OU A LA FORCE MAJEURE

Art. 5. Si l'abordage est dû à un cas fortuit ou à la force majeure, les dommages aux aéronefs entrés en collision, aux personnes et aux biens embarqués sur ces aéronefs sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

II

DES DOMMAGES CAUSES, PAR SUITE D'ABORDAGE A LA SURFACE

CONSEQUENCES, SOLIDARITE. DROIT DE RECOURS

Art. 6. (1) En cas de dommages causés à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entres en collision, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes des dommages, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la Convention

de Rome du 29 Mai 1933, pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par un aéronef aux tiers à la surface.

(2) Si l'abordage ayant causé les dommages à la surface est dû à la faute de l'un des aéronefs entrés en collision, l'aéronef innocent a le droit de réputer de la part du premier les indemnités qu'à cause de la solidarité, il a dû payer aux victimes à la surface.

(3) Si l'abordage est dû à la faute commune des aéronefs entrés en collision, la responsabilité de ces aéronefs entrés eux est partagée d'après la règle de l'article 4, alinéa premier ci-dessus, et celui qui, à cause de la solidarité, a payé une partie supérieure à celle qu'il doit payer, a droit de recours contre les autres.

(4) En cas d'abordage dû à un cas fortuit ou à la force majeure, chacun des aéronefs supporte la responsabilité dans les limites et les conditions visées à l'alinéa premier du présent article; mais celui qui, à cause de la solidarité, a payé une partie supérieure à celle qu'il doit supporter, a droit de recours contre les autres.

III

OBLIGATION D'ASSISTANCE A L'AERONEF ABORDE

Art. 7. (1) Après l'abordage, le commandant de chacun des aéronefs entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger pour son aéronef, son équipage et ses passagers,

de prêter assistance à l'autre aéronef, à son équipage et à ses passagers.

(2) Le commandant est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre aéronef les marques de nationalité et d'immatriculation de son aéronef, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

(3) Il doit également faire connaître l'accident et tous les renseignements nécessaires aux autorités du territoire où l'abordage s'est produit.

AUTORITES JUDICIAIRES COMPETENTES

Art. 8 (1) Pour connaître des actions en responsabilité pour dommages survenus à cause d'un abordage sont compétentes, dans les territoires de chacune des Hautes Parties Contractantes et dans l'ordre suivant :

- a) L'autorité judiciaire du domicile du défendeur;
- b) celle du lieu où s'est produit l'abordage;
- c) s'il y a eu saisie d'un des aéronefs entrés en collision, l'autorité judiciaire du lieu de la saisie;
- d) celle du lieu d'immatriculation de l'un des aéronefs entrés en collision.

(2) L'action portée par l'un des intéressés devant l'une des autorités judiciaires sus-mentionnées oblige les autres intéressés à assigner en justice le responsable devant l'autorité judiciaire premièrement saisie.

PRESCRIPTION DES ACTIONS EN RESPONSABILITE & EN RECOURS

Art. 9 (1) Les actions en réparation des dommages subis par suite d'un abordage se prescrivent par un an à partir de l'événement, sans préjudice toutefois des actions qui découlent, à un autre titre, des Conventions de droit privé aérien en vigueur.

(2) Le délai pour intenter les actions en recours admises par les articles précédents est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du payement.

(3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

APPLICABILITE DE LA CONVENTION

Art. 10. La présente Convention est applicable aux aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires, de douane et de police.

Art. 11. La présente Convention est applicable dans tous les Etats Contractants, toutes les fois qu'un abordage arrive entre deux ou plusieurs aéronefs immatriculés dans le territoire de deux ou plusieurs Etats Contractants, ou dans le territoire d'un seul Etat Contractant, différemment de celui où l'abordage s'est produit, si ce dernier est en quelque sorte intéressé aux conséquences de l'abordage.

Art. 11.⁽¹⁾ La présente Convention est applicable dans tous les Etats Contractants, si l'abordage arrive sur leur territoire. re... (1) A substituer à l'article 11 ci-dessus si l'on veut que la Convention ait une application plus large et uniforme dans tous les Etats contractants... en

ou si même un seul des aéronefs entres en collision est immatriculé dans la territoire d'un Etat Contractant.

(1) A substituer à l'article 11 ci-dessus si l'on veut que la Convention ait une application plus large et uniforme dans tous les Stats Contractants.

ABORDAGE ENTRE AÉRONES ET AUTRES MOYENS
DE TRANSPORT MARITIME OU TERRESTRE

Art. 12. L'abordage survenu en mer entre un aéronef et un navire et soumis à la loi maritime est réglé d'après la Convention de Bruxelles du 28 Septembre 1910 sur l'abordage maritime.

Art. 13. L'abordage survenu sur terre entre un aéronef et tout autre moyen de transport terrestre est soumis à la loi du territoire où l'abordage s'est produit.

一英文

Draft Convention on Aerial Collisions

DEFINITION OF AERIAL COLLISIONS

Art. 1. (1) The term aerial collision means any collision which for whatever reason occurs between two or more aircraft in motion.

(2) The damage which one aircraft in motion has caused to another aircraft in motion, even if there has been no collision, is considered as damage resulting from collision.

Art. 2. The compensation for damage caused in collisions between aircraft shall be arrived

at in accordance with the following regulations:

I

DAMAGE TO AIRCRAFT IN COLLISION AND TO PERSONS OR GOODS
ON BOARD SUCH AIRCRAFT

COLLISIONS DUE TO NEGLIGENCE

Art. 3. (1) If the collision is caused through the negligence of one of the aircraft, the liability for damage caused to the other aircraft and to the persons or goods on board both such aircraft falls upon the negligent party.

(2) This liability is limited

(a) To the value of the aircraft at fault for the damage caused to the innocent aircraft,

(b) To the total of compensation provided for in Article XXII of the Warsaw Convention of the 12th October 1929 in respect of passengers, baggage and merchandise for the damage caused to persons or goods on board the two aircraft in collision.

(3) The liability is, however, unlimited if it is proved that the damage is caused by the gross negligence or malades of the operator (exploitant) of the aircraft or his agents (?) unless the operator proves that the damage is caused by fault in piloting, management (Conduite) or navigation or in the case of his agents if he has taken all useful measures to avoid the damage.

(4) There are no legal presumptions of negligence in respect of liability for aerial collisions.

COLLISIONS DUE TO NEGLIGENCE OF BOTH PARTIES

Art. 4. (1) If the collision is due to the negligence of both parties, the liability of each aircraft for the damage to the aircraft themselves, to persons and to goods on board them, is in proportion to the degree of negligence. If, however, in the circumstances the proportion cannot be arrived at, or if the degree of negligence appears equal on both sides, the liability is divided equally between the parties.

(2) The limits of liability laid down in the preceding Article shall apply to this Article.

(3) Where both aircraft are to blame for a collision they be jointly and severally liable for the whole damage to persons or property on board both such aircraft, subject to the right of the aircraft which has paid more than it was compelled to under the provision of the preceding paragraphs to claim contribution.

COLLISIONS DUE TO INEVITABLE ACCIDENT (CAS FORTUIT) OR TO FORCE MAJEURE

Art. 5. If a collision is due to inevitable accident or to force majeure, the damage to the aircraft in collision and to the persons or goods on board them is borne by the parties sustaining such damage.

II

OF DAMAGE ON THE GROUND CAUSED IN CONSEQUENCE
OF COLLISION

CONSEQUENCES. JOINT AND SEVERAL LIABILITY (SOLIDARITÉ) RIGHTS OF CONTRIBUTION

Art. 6. (1) Where damage is caused on the ground by two or more aircraft which have been in collision, the owners of each such aircraft are jointly and severally liable to third parties in respect of all such damage, each of them being subject to the conditions and limitations of the Rome Convention of the 29th May 1933 for the unification of certain rules in respect of damage caused by aircraft to third parties on the ground.

(2) If the collision causing the damage on the ground is due to the negligence of one of the aircraft in collision, the innocent aircraft may recover from the other the compensation which, owing to the joint and several liability imposed upon him, he has been obliged to pay to parties suffering damage on the ground.

(3) If the collision is due to negligence on the part of both aircraft in collision, the liability of such aircraft one to the other is divided in accordance with the Rule of Article IV Paragraph (1) above and any party who, because of his joint and several liability has paid a greater proportion than is due from him, may recover such proportion from the other party or parties at fault.

(4) Where a collision is due to inevitable accident or to force majeure, each of the aircraft

is responsible within the limits and conditions set out in Paragraph (1) of this Article; but any party who, because of his joint and several liability, has paid a greater proportion than is due from him, may recover such proportion from the other party or parties.

III

DUTY TO ASSIST AIRCRAFT WHICH HAVE BEEN IN COLLISION

Art. 7. (1) After the collision the Captain of each aircraft in collision is bound, in so far as he is able to do so without danger to his own aircraft, crew and passengers, to render assistance to the other aircraft, its crew and passengers.

(2) The Captain is further bound, in so far as possible, to make known to the other aircraft the marks of nationality and registration of his aircraft and also his place of departure and his destination.

(3) He must also give notice of the accident and all necessary information with regard to it to the authorities of the territory in which the collision took place.

COMPETENT JUDICIAL AUTHORITIES

Art. 8. (1) The following authorities in the territories of each of the High Contracting Parties are competent to hear actions concerning liability for damages sustained by reason of

collision, at the choice of the Plaintiff:

- (a) The judicial authority of the Defendants' domicile,
 - (b) The judicial authority of the territory where the collision took place,
 - (c) If one of the aircraft has been arrested, the judicial authority of the territory where the arrest took place.
- (2) If the Defendant is not domiciled in one of the Contracting States or if the collision has taken place outside the territory of a Contracting State, the damage action may be commenced before the judicial authority of the place of registration of one or other of the aircraft which have been in collision.
- (3) Where an action has been commenced by one of the parties before one of the judicial authorities above mentioned, all other actions arising out of the same collision shall be brought before the judicial authority first seized of the matter.

LIMIT OF TIME FOR ACTIONS IN RESPECT OF LIABILITY AND CONTRIBUTION

- Art. 9. (1) Actions for recovery of damages sustained in consequence of collision must be brought within one year from the date of the accident, but without prejudice to actions under another title arising out of existing Conventions on civil aerial law.
- (2) Actions for contribution, provided for by the preceding Articles, must be brought within

one year. This time limit begins to run from the date of payment.

- (3) The method of calculating the period within which actions must be brought and the causes justifying suspension and interruption of such period, shall be determined by the law of the tribunal seized of the action.

APPLICATION OF THE CONVENTION

Art. 10. This Convention is applicable to state aircraft other than military, customs or police aircraft.

Art. 11. This Convention is applicable in all the contracting States whenever a collision occurs between two or more aircraft registered in the territory of two or more contracting States or in the territory of one contracting State other than that where the collision occurred if the latter is in any way interested in the consequences of the collision.

Art. 11. This Convention is applicable in all the contracting States if the collision takes place upon their territory or if any one of the aircraft in collision is registered in the territory of a contracting State.

IV

COLLISION BETWEEN AIRCRAFT AND OTHER MEANS OF TRANSPORT
EITHER MARITIME OR ON LAND

Art. 12. (1) Collisions occurring at sea between an aircraft and a vessel are subject to maritime law and are dealt with in accordance with the Brussels Convention of the 28th September 1910 on Maritime Collisions.

(2) Provided however that if the aircraft is already in flight, the collision shall be deemed to be an aerial collision and its consequences shall be regulated in accordance with the provisions of this Convention.

Art. 13. (1) Every collision occurring on land or on water between an aircraft belonging to a contracting State and any other vehicle of transport shall be considered as being a collision between motor cars and the consequences of such collision shall be regulated in accordance with the provisions of the law applicable to the place where such collisions took place.

(2) Provided however that if the aircraft is already in flight, the collision shall be deemed to be an aerial collision and the consequences of such collision shall be regulated in accordance with the provisions of this Convention.

三日 文

日本語は概譯なり既に原文たる佛文及び譯文たる英文を悉く其儘記載したるを以て正確詳細の事は之に就て知られたし他日詳細正確なる日本語を示すべし。

第一條 空中衝突とは動ける二個以上の航空機の衝突なり

動ける航空機が動ける航空機に生ぜしめたる損害は衝突なくとも衝突より生じたる損害と看做す

第二條 航空機間の衝突に因り生じたる損害の賠償は次の規定に依りて定まる

第一 衝突機其上に在る人又は物に生じたる損害、過失に因る衝突 (Abordage Fautif)

第三條 (一) 衝突が一の航空機の過失により生じたる場合には、他の航空機及び兩航空機上の人及び財産に生じたる損害の賠償責任は過失者にあり

(二) 其賠償責任は (a) 衝突機の價額 (b) 一九二九年一月十二日のワルソー條約第二十二條に定むる賠償額に制限せらる

(三) 然れども若し其損害が事業主 (exploitant) 又は彼の préposés の悪意又は大過失 (faute lourde ou du dol) より生じたるときは其責任は無限とす但事業主が其損害は pilotage, conduite, navigation の過失より生じたること又代理人 (préposés) の場合なれば事業主が損害を避くる爲め凡ての方法

を盡したることを證明したるときは此限に在らずして損害は之を被りたる者の負擔とす

(四) 空中衝突の責任に關しては過失を推定せず
兩當事者の過失に因る衝突

第四條 (一) 衝突が兩當事者の過失に因るときは兩機其上に在る人及び物に生じたる損害は過失の輕重に應じて負擔す若し其輕重を判斷すること能はざるときは折半して負擔す

(二) 前條の責任制限の規定を適用す

(三) 共同過失の場合に於て機上に生じたる損害(dommages survenus-victimes)に對する賠償責任は連帶とす但自己の負擔部分より多く支拂ひたる者の求償を妨げず

不可抗力に因る衝突(Fortuit)

第五條 衝突が不可抗力に因る場合には兩機其上に在る人及び物に生じたる損害は之を被りたる者の負擔とす

第二 衝突に因りて地上に生じたる損害結果連帶求償權

第六條 (一) 二機以上の衝突により地上に生じたる損害に關しては事業主は被害者に對して連帶責任を負う各事業主に關する條件及び制限のことは一九三三年五月二十九日の羅馬條約に従う

(二) 衝突が一機の過失に因るときは過失機は其賠償したるもの、償還を請求することを得

(三) 衝突が兩機の共同過失に因るときは其航空機間に於ける責任は第四條の規定によりて分擔しヨリ多く支拂ひたる者は其償還を請求することを得

(四) 衝突が不可抗力に因るときは各航空機は(一)に規定する條件及び制限に従ひて責任を負ひヨリ多く支拂ひたる者は其償還を請求することを得

第三 衝突機の相互の救助義務(Obligation d'Assistance, duty to

assist)

第七條

- (一) 衝突後各機の機長は自己の航空機、乗組員及び旅客に危険ならざる限り他の航空機、乗組員及び旅客を救助することを要す
- (二) 機長は出来得る限り他機に其航空機の国籍、機籍、發航地及び到着地を知らしむべし
- (三) 機長は其事變其他必要なることを衝突地の官憲に報告すべし

管轄裁判所(Autorités Judiciaires Compétentes)

第八條

- (一) 衝突に因る損害賠償訴訟の管轄は左の順位に依る
 - a 被告の住所地の裁判所
 - b 衝突地の裁判所
 - c 衝突機差押地 (Lieu de la saisie) の裁判所
 - d 衝突機籍地の裁判所 (Lieu d'immatriculation)
- (二) 若し一の当事者が上述何れかの裁判所に訴訟を提起したるときは凡ての訴訟は其裁判所に提起せらるべし

以上は萬國海法會より日本海法會に送附し來りし佛文の意譯なり、英國海法會の

英譯は之と異なりて a、b、c のみにて d なし d に當るものは第二項となり「被告が締約國に住所を有せざるか、衝突が締約國に起らざるときは訴訟は衝突機登録地の裁判所に提起することを得」とし而して第三項に佛文第二項に當る規定を置けり。

損害賠償及び求償訴訟の時効 (Prescription, limit of time)

第九條

- (一) 衝突に因る損害賠償の訴訟は衝突の時より一年を以て時効に罹る
- (二) 求償訴訟は支拂の時より一年内に提起すべし
- (三) 時効の計算、中斷及び停止は受訴裁判所 (tribunal saisi) の法に依る

條約の適用

第十條

本條約は國の航空機に適用す但軍事、税關及び警察の航空機は此限に在らず

第十一條

本條約は衝突航空機を登録せる條約國の間に效力あり云々

第十一條の二は本條約適用の範圍を廣くせんとする場合の第二案なり

第四 航空機と海陸運送具との衝突

第十二條

航空機と船舶との間に海上に生じたる衝突にして海法に従うべきも

のは海上衝突に關する一九一〇年九月二十八日のブラッセル條約に依る

(L'abordage survenu... et soumis à la loi... est réglé)

英譯には第一項と第二項とあり第一項の規定は佛文に規定するものに當るも稍
と異なれり又第二項は佛文になし
英譯第一項 航空機と船舶との間に海上に生じたる衝突は海法に従ふ (Collisions
occurring... are subject to maritime law) 而して海上衝突に關する一九一〇年九月二十
八日のブラッセル條約に依る
之によるときは航空機と船舶との間に生じたる衝突は海法によりて決すること
に定まり他の解釋を入れる、餘地毫もなし然るに佛文によるときは海法に従うべ
き衝突は云々とし此衝突は何法に従うべきかを明白に定めず唯海法に従うべき
衝突なるに於てはブラッセル條約によりて定まるとする意なり、或は此の如き衝
突は常に海法に依らしむべく又海法に依るより外なきを以て此の如く記載する
も其實英譯と同一に歸すと思ひしかも知れざれど、少くとも條文上英佛の兩者は
異なり又解し方によりては主意に於ても異なるを以て特に注意したり
英譯第二項 航空機が既に飛行するに於ては其衝突は空中衝突と看做して本條
約の規定に従う

(此英譯は或は原案修正後の譯ならんか後報を待つ)

第十三條 航空機と陸上運送具との間に陸上に生じたる衝突は衝突の生じたる
地の法に従う (L'abordage survenu... est soumis à la loi du territoire)

佛文は機船間の海上衝突には「海法に従う衝突はブラッセル條約に依る」とし、機車

間の陸上衝突には「陸上に生じたる衝突は衝突の生じたる地の法に従う」とせり、兩
者其書き方の異なるに注意し以て前條の下に示せる注意文を見るべし
第十三條の英譯は著しく佛文と異なりて「(一)航空機と陸上運送具の間に陸上又は
水上に於て生じたる衝突は motor cars 間の衝突と認めて衝突地の法に従う(二)航空
機が既に飛行するに於ては其の衝突は空中衝突と看做して本條約の規定に従う」
とせり

次に此條約案の生じたる後、國際航空私法專門委員會(シテジヤ)がベルリン會議に
於て議決したる一九三四年九月の條約案を示さん、ベルリン會議には獨逸の Rich-
ter Riese 亞米利加の Ide (Observateur) 白耳義の vos, Lapradelle, Ripert 英吉利の Sir
Maurice, Brown 伊太利の Gianini, Ambrosini, Bosco 日本の關宏二郎等出席す。

筆者其會議より其決議文を得ること能はざりしを以て Revue Aéronautique Internatio-
nale Numéri 13, Septembre 1934, P. 278 にあるものを轉載す。

Projet de Convention Pour L'unification de Certaines Règles Relatives à L'abordage Aérien

Art. Premier. Les Hautes Parties contractantes s'en gagent à prendre les mesures nécessaires
pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Art. 2. (1) On entend par abordage aérien toute collision survenue, pour une cause quel-

conque, entre deux ou plusieurs aéronefs en mouvement.

(2) Les dommages qu'un aéronef en mouvement a causés à un autre aéronef en mouvement ou aux personnes et aux biens qui y sont embarqués alors même qu'il n'y a pas eu collision, sont considérés comme dommages provenant d'un abordage.

Art. 3. (1) L'indemnité due à raison des dommages causés en cas d'abordage survenu entre aéronefs est, conformément aux dispositions suivantes, à la charge de l'exploitant de l'aéronef.

(2) Est qualifié exploitant de l'aéronef toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte.

Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Art. 4. (1) Si l'abordage est causé par le faute de l'un des aéronefs, la responsabilité pour les dommages causés à l'autre aéronef ou aux personnes et aux biens embarqués sur les aéronefs entrés en collision, incombe à celui qui a commis la faute.

(2) Cette responsabilité est limitée :

a) Pour les dommages causés à l'aéronef innocent, à la valeur de l'aéronef en faute. Cette valeur est fixée à raison de 250 francs par kilogramme du poids de l'aéronef. Le poids de l'aéronef s'entend du poids de l'aéronef avec la charge totale maximum tel qu'il est porté au certificat de navigabilité ou toute autre pièce officielle. Toutefois la limite de la responsabilité de

l'exploitant ne pourra pas être inférieure à 600,000 francs, ni supérieure à 2 millions de francs. Ladite somme étant considérée comme se rapportant au francs constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elle pourra être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

b) Pour les dommages causés aux personnes et aux biens embarqués, à quelque titre que ce soit, sur les aéronefs entrés en abordage, au montant des indemnités prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international à l'égard des voyageurs, des bagages et des marchandises.

c) Toutefois, l'ensemble des indemnités dues pour les dommages causés à l'aéronef innocent ou aux personnes et aux biens qui y sont embarqués ne peut pas dépasser la valeur de l'aéronef telle qu'elle est fixée à l'alinéa 2, lettre a), du présent article.

(3) Si plusieurs personnes ont subi des dommages dans le même accident, et si la somme globale à payer à titre de réparation dépasse les limites prévues à l'alinéa c), du présent article, il y a lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de chacun, de façon à ne pas dépasser, dans l'ensemble les limites susdites.

Les personnes qui ont subi des dommages dans le même accident doivent faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à l'exploitant dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'accident.

Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités; les intéressés ayant laissé écoulé le délai au susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

(4) L'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent article qui limitent sa responsabilité s'il est prouvé que l'abordage provient de son dol ou de sa faute lourde ou du dol ou de la faute lourde de se préposés à moins qu'il ne prouve que l'abordage provient d'une faute de pilotage de conduite ou de navigation, ou, s'il s'agit de ses préposés, qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher l'abordage.

Art. 5. (1) Si l'abordage est dû à une faute commune, la responsabilité de chacun des aéronefs pour les dommages aux aéronefs, aux personnes et aux biens embarqués, est proportionnelle à la gravité des fautes commises; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

(2) Les limites de responsabilité indiquées à l'article précédent demeurent applicables.

(3) La responsabilité des aéronefs entrés en collision par suite de faute commune est, relativement aux dommages causés par cet abordage aux personnes et aux biens embarqués sur ces aéronefs, solidaire, sauf recours de celui qui a payé une partie supérieure à celle que, conformément aux alinéas précédents, il doit supporter.

Art. 6. Si l'abordage est dû à un cas fortuit ou à la force majeure, les dommages aux aéronefs entrés en abordage, aux personnes et aux biens embarqués sur ces aéronefs sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Art. 7. (1) En cas de dommages causés à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en abordage, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes des dommages, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de sa responsabilité envers les tiers à la surface.

(2) La répartition de la responsabilité, entre les aéronefs entrés en abordage se fera sur les bases suivantes, mais seulement dans les limites susmentionnées:

a) Si l'abordage est dû à la faute exclusive d'un des aéronefs, cet aéronef est le seul responsable;

b) S'il y a faute commune, la responsabilité sera partagée d'après la règle de l'article 5 ci-dessus.

c) S'il y a cas fortuit ou force majeure, la responsabilité sera partagée d'après la proportion des limites de leur responsabilité telles qu'elles sont fixées par l'article 4, alinéa 2, littéra a), de la présente Convention.

(3) Si, à cause de la solidarité, l'exploitant d'un aéronef a payé aux victimes des dommages à la surface une somme que, d'après l'alinéa 2 du présent article, il ne devait pas supporter,

le recours que cet exploitant exercera contre l'autre ou les autres aéronefs ne pourra jamais être exercé que dans les limites de la responsabilité de chaque aéronef envers les tiers.

Art. 8. (1) Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un des aéronefs entrés en abordage est tenue, en dehors de l'obligation d'assistance aux personnes qui peut peser sur elle et autant qu'elle peut le faire sans danger sérieux pour elle-même, son équipage, ses passagers et d'autres personnes, de prêter toute assistance utile à l'autre aéronef.

(2) Ce commandant est également tenu de faire connaître s'il est possible à l'autre aéronef, les marques de nationalité et d'immatriculation de son aéronef, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

(3) Il doit également faire connaître l'accident aux autorités du territoire où l'abordage s'est produit et fournir tous les renseignements qu'elles exigent. Si l'abordage s'est produit en haute mer, la déclaration sera faite aux autorités du premier lieu d'atterrissage.

Art. 9. (1) Pour connaître des actions en responsabilité pour dommages survenus à cause d'un abordage, sont compétentes, dans le territoire des Hautes Parties Contractantes, et au choix du demandeur :

- a) L'autorité judiciaire du domicile du défendeur ;
- b) Celle du lieu où s'est produit l'abordage ;
- c) S'il y a eu saisie d'un des aéronefs entrés en abordage, l'autorité judiciaire du lieu de

la saisie.

(2) Si le défendeur n'a pas son domicile dans l'un des Etats Contractants, et si l'abordage s'est produit hors du territoire de ces Etats, l'action en responsabilité peut être portée devant l'autorité judiciaire du lieu d'immatriculation de l'un des aéronefs entrés en abordage.

(3) Si différentes personnes lésées agissent en vertu des articles précédents, devant des juridictions situées dans des pays différents, le défendeur peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

Art. 10. (1) Les actions en réparation de dommage subi par suite d'un abordage, se prescrivent par un an à compter du jour du dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pu avoir connaissance soit du dommage, soit de l'identité de la personne responsable, la prescription commence à courir du jour où elle a pu en avoir connaissance.

Dans tous les cas, l'action se prescrit par trois ans à partir du jour où le dommage a été causé.

(2) Le délai pour intenter les actions en recours admises par les articles précédents est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

(3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'inter-
ruption de la prescription sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

Art. 11. La présente Convention est applicable même aux aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires, de douane et de police.

Art. 12. (1) La présente Convention est applicable dans tous les Etats Contractants :

a) Lorsque l'abordage arrive sur leur territoire et si l'un au moins des aéronefs entrés en abordage est immatriculé dans un Etat Contractant ;

b) Quel que soit le lieu de l'abordage, si les aéronefs sont tous immatriculés dans des Etats Contractants différents.

(2) Les mots "territoire d'un Etat Contractant" comprennent aux fins de la présente Convention, tout le territoire soumis au pouvoir souverain, à la souveraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité du dit Etat Contractant pour lequel ce dernier est partie à la Convention.

前 編（諸國の批評）

國際航空私法專門委員會(C. I. T. E. J. A. シテジヤ)が一九三三年立案し、一九三四年萬國海法會を通じて日本海法會に送付し來れる空中衝突條約案は最新且最大の權威あるものにして他日世界の航空諸國を羈束せんとする條約の萌芽なり。故に諸國政府の之に注意すること甚大にして航空學者亦其研讀を怠らず之に對す

る批評の或ものは本案の發表直後公表せられ、或ものは翌一九三四年公表せられ更に或ものは本年公表せらる。多くの學會、調査會、研究會等其調査研究を怠らずして各其調査研究の結果を發表するを以て廣く此等のものを集むるときは其數幾許に達するを知らず、一國十數人とするも數十ヶ國の評論其數百を越ゆべし悉く茲に掲ぐることを不能にして又其必要もなかるべく唯其中の重なるもの數十を擧ぐれば足る。

一言せんに本論は筆者が純粹の航空法學者として此條約案を批評するに非ずして寧ろ海法學者の見地に於てするものなり、航空法學者が立案したる航空法案を海法專門家が批評するなり尙詳言すれば國際航空私法專門委員會より海法學者に對し爲したる批評の請求に應ずるなり、從て自己の參考とするものは自から海法會及び海法學者の意見に限定すべし、然れとも此く限定するも海法會は多くして其數二十を越え何れも意見を有せんも其悉く發表せらるるを待つときは時機を失せんを以て筆者の入手したる數個を參照するに止む。

總 說

世界多數の海法會中空中衝突條約案の批評を公表して昨一九三四年及び本一九三五年筆者の手に入りたるものは英蘭伊葡及びユーゴスラヴの五國に過ぎず(ユ國は一九三四年のみ)中に在りて英國海法會の意見書其重きを爲せり又伊太利は本條約案の起草者アムプロシニの故國にして本案に注意すること深し蓋し伊太利海法會は創立者ベルリンジェリーの下に克く其統一を保ちて毎月伊太利海法雜誌を刊行する程なるを以て本案に對する批評の如きも多數國に先ち之を公表したり而も決して通り一片の素評に非ずして往々辛辣を極め以て大に航空専門委員會の反省を促がしたるものゝ如し、和蘭亦古き海國として現代にても學者實業家等の海事に注意する者多く而して他方國際法の研究に進歩し舊時のグロチウスの如きは勿論近時にもアッサー父子の如き國際法學者を輩出し凡て條約には常に克く注意して調査し本案に關する批評も速かに發表し其内容見るべきもの少からず。

若し夫れ葡萄牙及びユーゴスラヴに至りては世界の大海國を以て目するを得ず又海法學及び國際法學に於ても未だ世界に重を爲さざるに本條約案に對して

速かに批評を出したるは多とする所なり、殊にユーゴスラヴの如きは世界大戰後漸く國を爲したるに過ぎざるに十數個の新海國中最先意見書を發表したるは感ずるに餘あり筆者喜んで此新國の意見を參照したり、更に筆者の個人的關係より云へば曾て一九二三年ブラッセルの外交委員會に於て船荷證券條約案を始め數個の海法條約案を議したる際ユーゴスラヴ國の代表者筆者の面前に來りて刺を通じ謙して「新海國の後進敢へて大國日本の教を請う」と云ひし以來相互親愛の情大に生じて爾來斯國海法會の行爲には特に注意す。

獨り遺憾なるは白耳義なり、同國は二個の條約案中、空難救助條約案に對して意見を公表したるも衝突條約案には未だし、夫れ白耳義は萬國海法會本部の所在地にして常に海法の調査研究に従ひ殊に空中衝突條約案の模範たる海上衝突條約を生せしめたる地なるを以て本案に對する批評の大に見るべきものあらんに其未だ出でざるは遺憾なり。

若し夫れ佛國に至りては海事も海法も發達し立派なる海法會を有するを以て夙に本案に關する意見を出すべきにも未だ出さざるは特殊の事情に因らんか、或は

佛國海法會の意見は多く會員巴里大學教授リペールの説に據りて定まること恰も伊國海法會の意見が主としてゼノア大學教授ベルリンジェリーの意見に據り又白耳義海法會の意見は主として會長ルイフランク及びブラッセル大學教授ソールの意見に據りて定まるに似たるを以てリペールの意見を知るに於ては佛國海法會の意見の大部分を知り得べく殊に此度國際航空私法専門委員會にて作れる二條約案は伊のアムプロシニ及び佛のリペール二氏の立案にかゝり其際兩者相語り相助けて兩案を成立せしめたるものなるを以て若し佛國海法會にして空中衝突條約案を批評せんか會員リペール直ちに筆を採りて本案は大體に可なりと云ふべく假りに多少の批評を爲すとするも數に於て少なく質に於て貧弱なるべきを以て佛國海法會は批評書を發表せざりしならんか筆者遺憾なり。之に反して大に遺憾とする所は獨米兩國海法會の批評を手にし得ざることなり。獨逸海法會は從來屢高見を吐露して他を指導したるを以て空中衝突條約案に對しても亦之を期したるも未だ發表せず此れ或は往年の老ジイベキング逝きて今は亡く一時は其子若ジイベキングの在るありて克く先人の衣鉢を傳へて獨逸海

法會の聲彩を放ちしも其齡最早古稀に近くして晩年振はず後繼者未だ力足らずして十分の批評を爲し得ざるに由らんか。

之に反し米國海法會は近年擡頭し始めたり前世紀末筆者がロンドン萬國海法會議に出席し船主の責任制限問題に關し議長フキモール氏より日本海法界の意見を聽かれたる際日本には未だ海法に關する團體なきを以て其代表として述べるに非ず私見のみと答へたるに次ぎ議長は又列席米國人チャート氏に對し米國海法界の意見を問ひしに答へて「米國海法界の意見は知らざるを以て其代表として答ふるに非ず」と云ひ然らば米國大使の資格を以てするかとの間に對し又「否米國大使の資格を以てするにも非ず唯一個の米國人として語るのみ」と云ひたるを以て議長は更に一人の米國辯護士に對し貴下は米國海法界を代表さるゝやと問へるに彼亦答へて「然らず米國には未だ海法界なきを以て之を代表するを得ず」と云へる情況なりき。然るに其後米國に海法會を生じ萬國海法會議にはハフ判事の如き有力者を代表として出席せしめて大に進歩し筆者が一九二四年夏米國に往きたる際には其基礎大に強固となり居たり故に筆者は米國海法會の本案に對

する批評を翹望したるに未だ其發表を見ざるは遺憾なり、恐らく米國海法會亦或は日本海法會の未だ其意見を發表せざるを遺憾とせるならんか、希くは本誌の此批評論文を見て聊か慰むる所あらんを。

以下諸國海法會の批評を示すに際し、逐條主義に據らずして理論主義に據る、逐條主義を採りて條約案第一條以下順を追ふことも一種の比較研究に便するも、單調にして惰氣を生じ易く且又或種の比較研究に適せざるを以て寧ろ理論主義を採りたり、一々表題を作り之に關する英國の意見如何、伊太利の意見如何、又或國は批評を爲さざるや否やを知らしむ、幸其順位の多くは條文の順位と一致し比較研究に便なり。

各國海法會に先ち萬國海法會の批評を示さん。

萬國海法會 (International Maritime Committee)

萬國海法會の批評は空中衝突條約案の全部に涉るに非ずして僅かに其中の船舶と航空機の關係に關する部分のみ、同會本部が小委員會を巴里に招集して審議せしむるに當り小委員會よりしてシテジヤに對し、貴會は本會の兩條約案全部に關

する批評を求めらるや或は又船舶と航空機の關係の部分のみなるやと問合せたるに對し、リペール教授より「船舶と航空機の關係の部分のみ」と回答し來りたるを以て其範圍内に審議シアント・フランク氏をして其結果を報告せしめたるなり。

(Paris Sub-Committee. 29th April, 1934)

此報告は萬國海法會のブレチン第九十七號として本年(一九三五年)送付し來り英文のみ、故に暫く其英文に據り他日佛文の出でたるとき其果して英文の意義と等しきか否かを検討すべし。(Bulletin Nr 97, P. 15)

一 定義擴張(十二條)

本案の規定にして殊に多く海運に關係あるものは第十二條なり、小委員會は同條第一項に示せる原則を一致して承認す、然れども「海に生ずる」の文字を削除して本案の規定を航空機と船舶の間に生ずる凡ての衝突例は河口又は港に於て生ずる衝突にも適用し得る如くするを示唆す。

小委員會は同條第二項を削除することを勧告す、航空機が動ける場合と單に水に在る場合とを區別すべき理由なければなり、地上に損害を生ぜしめたる航空中の

航空機に過失を推定する利益を船舶に與ふべき理由なし。

二 船舶は運送具中に入らず(十三條)

小委員會は本案第十三條の運送具(Vehicle of Transport)の中に船舶を含まずと解す、仍て本條は海運に關係なし。

三 條約の適用擴張(十一條)

本條約は出來得る限り其適用の範圍を廣くすべし從て第十一條の第二句を改め「本條約は衝突が何處に起るも苟くも衝突機の一が締約國の領土に登記しある場合に之を適用す」とすべし。

四 裁判管轄の規定は至難八條)

本案第八條は船舶と航空機の衝突に適用なきものと認む、若し適用あるものとせば小委員會は此規定に關し何等の意見をも述ぶることを得ず、萬國海法會が國際條約に因りて船舶衝突の場合に於ける裁判管轄權問題を定めんとしたる努力は今日に至るも其功を奏せず。

五 時効は二年(九條)

本案第九條が船舶と航空機との衝突にも適用するものとすれば其訴訟の時効を二年として船舶衝突の時効と同一にすべし。

六 航空機所有者の責任制限

終りに小委員會は衝突より生ずる航空機の所有者の責任を制限することを勸告す。

以上は萬國海法會の意見なり多くの點に於て諸國海法會の意見及び筆者の意見と異なること全編を通じて明かなり。

英國海法會 (British Maritime Committee)

Draft Convention on Aerial Collisions

英國海法會の意見は他國に比して論旨明確なり。

一 空中衝突の定義擴張(一條)

本案は空中衝突條約案と稱し其第一條は定義條文にして之に示せる衝突は動ける二機以上の衝突に限れり、然れども本案に於て航空機と船舶其他の運送具との間の衝突をも取扱ふとすれば寧ろ初めより衝突の定義を廣くして此等の場合を

含ましむる如くしては如何、又夫れは兎に角として衝突する both aircrafts が何故 in motion たるを要するかを解するに苦む。

本案は何故航空機と停止物(stationary object)の衝突を除外するや又何故航空機と他の物との間に何等の衝突なくして(without any collision)生ずる過失損害のことを除外するや。

二 exploitant と faute lourde の字難(三條)

第三條は損害が航空機の exploitant の gross negligence or malafide より生ずる場合には其賠償責任は無限とする旨を規定し此英語に當る佛語として faute lourde 及び dol の文字を使用せり、此中の exploitant の英譯を確かめざるべからず此文字は一時所有者の位地に居る者例へば船舶に於ける charterer by demise の如き意味なるか、尙又吾人は從來 faute lourde 又は dol の佛語の譯字に弱はらされ居るなり、茲に之を gross negligence と譯したるも克く佛語の意義を確定したしと思ふ。

exploitant 及び faute lourde, dol の文字には日本人たる筆者も從來弱はらされ、今も現に弱りつゝあるなり。故に英國の學者が此く愁訴せるに同情す。佛國外の諸國は恐らく何れも此字の續譯に弱りつゝあるならん。吾人は不得已前者を事業主、

後者を悪意、大過失と譯したるも自ら完全無缺の日本譯と信じ居らず。

三 地上損害の無過失賠償は不賛成(六條)

航空機が何等の過失なくして地上の第三者に損害を加へたる場合にも其所有者に賠償の責ありとするは何故なるか吾人今之を了承するを得ず(We do not appreciate at the moment)此の如き思想は我國の通常の法理(ordinary principles of law)に反す但飛行中の航空機は虎、爆發物又は貯水の如き危険物の性質を有し其所有者は之に因りて他人に損害を生ぜしめざる義務を負うと云ひ得とせば格別なり。

此は條約案の無過失責任主義と英國の過失責任主義の差なり、故に英國海法會は本案の此規定を好まざるも左りとて全然反對するに非ずして飛行機を虎、火藥等の危険物と同視し居れり故に吾人が説きて「危険物が他人に損害を加へたる時は其所有者をして過失なくとも責任を負はしむ、所有者は此等の物をして他人に損害を加へしめざる義務を負ふに此等の物が損害を加へればなり」と説くときは本案の無過失責任主義の規定を英國の過失責任主義にハーマナイズすること必ずしも不能に非ざるべし、英國海法會亦絶対に本案に反對するに非ずして留保の意を表し、「吾人今(at the moment)之を了承するを得ず」と云ひ今と云へり。

四 救助義務者少なし(七條)

本案は航空機の救助義務者を機長(Captain)に限れり、之に限らずして空難救助條約

(Salvage Convention) に於ける如く操縦士(Pilot)にまで擴張すべし。

五 條約適用規定の削除(十一條)
第十一條には本文と代文あるも何れの規定も實際に大難問を惹起するならん、吾人此規定の必要を疑ふ。

六 機船の衝突規定は不完全(十二條)

條約案第十二條は衝突が航空機と船舶との間に海上に生じたる場合に如何なる規定を適用すべきかを定めたるものなり、宜しく此規定より「海に於て at sea」の文字を削去すべし本條約は國內航水にも適用ある如くなり居ればなり。
吾人は又航空機と船舶とが衝突する場合に於ては海上衝突規則(Collision Regulations)は常に他の凡ての規則に先立ちて適用せらるべく決して航空機が水上にあると飛行中なるとを問はざるものと信ず、又實際の點より見れば航空機は水上に taxiing 中なると或は飛行中なるとを問はず常に船舶に途を譲るべきものと信ず、然れども此等のことは吾人よりも寧ろ専門技術家の關心に屬す、兎に角第十二條第二項は現在の儘にて成立し得と信ぜず。

英國海法會は、空中衝突條約案の佛文に「衝突が航空機と船舶との間に海上に生じて海法に従ふべきときは」とせるを譯して「航空機と船舶の間に海上に生じたる衝突は海法に従ふ」とし、佛文には海法に従ふべきか否かを論ずる餘地を存するに英譯には最早其餘地なく必ず海法に従ふ如く譯したることの遺憾なるは先きに論じたる如し、而して英國海法會は茲に機船間の衝突には其衝突の海上に生じたると又は飛行中に生じたるを問はず必ず先づ海上衝突規則を適用すべしと云へり、自身に此の如き意見を有するを以て佛文を譯する場合に自然之に影響せられて先述の如き誤を爲したるならんか、筆者自ら尙調査する所あらん。
要するに英國海法會は本條約の適用を機船が國水に於て衝突する場合に擴張する事及び機船の衝突には海上衝突規則を優先に適用すべき事を主張するなり。

七 船舶除外(十三條)

第十三條は航空機と他の運送具との間に陸上又は水上にて生じたる衝突に衝突地法を適用する規定なり、他の運送具の中には船舶も入り従て船舶と航空機との衝突にも衝突地法たる motor cars 間の衝突規則を適用すべきこととなるを以て不可なり宜しく他の運送具の中より船舶を除外することとし「船舶以外」といふ文字を附加すべし。

英國海法會は條約案の英譯に基きて此批評を爲すなり、然るに佛文には航空機と陸上運送具の衝突とせるを以て船舶の入らざること明白なり。

以上は英國海法會の空中衝突條約案に對する批評の大略なり、即ち(一)空中衝突の定義は狭きに失するを以て尙ほ他の多くの場合を含ましむる如く擴張すべし(二) *exploitant, faute lourde, dol* の佛字は難解なるを以て考慮せられたし(三)無過失賠償主義には今其儘には賛成し難し(四)衝突の場合に於ける救助義務者の種類を多くすべし(五)本條約を適用すべき國に關する規定は多くの難問を生ずるを以て削除すべし(六)條約の適用を航空機と船舶が海上にて衝突する場合に限るは狭きに失するを以て凡ての水上とすべし且凡ての場合に海法を優先に適用すべしと云うなり。此外に(七)船舶と他の運送具は異なるを以て此中より船舶を除外すべしと云うも佛文には船舶を入れざるを以て此批評は失的なり。

英國海法會の本條約案に對する批評の當否は後編に述べべし。

和蘭海法會 (Association Néerlandaise de Droit Maritime)

Rapport sur l'Avant-Projet de Convention concernant l'Abordage Aérien

和蘭海法會の空中衝突條約案に對する批評方法は英國海法會と異なれり、先づ條約案に對する一般的批評を爲し然る後逐條的に順次條約案十三ヶ條を説明批評

せり。

總括的

一九三三年五月二十九日羅馬に於て航空機の地上第三者に被らしめたる損害賠償に關する條約は署名せられたり、其條約と本案を比較するに同一の規定もあれば異なるものもあり何故兩條約を併合して同一條約(*même traité*)と爲し得ざるや。本條約案は統一法を作る主意にして其點に於て衝突に關する一九一〇年のブラッセル海上衝突條約に倣ふなり、條約の形式を以て作り諸國に批准せられて效力を生ぜしむるものにして此方法は諸國の規定を統一する良方法なるを以て何人も賛成す。

ブラッセル海上衝突條約第十二條は利害關係人を基本として條約適用の爲否を定め即ち國籍主義(*nationalité des intéressés*)にして衝突地主義に非ず然るに本條約案は夫と異りて此問題に關し二個の案文を示し第一案はブラッセル條約と等しく國籍主義なるも第二案は領地主義及び國籍主義を混合したるものなり(*système mixte de la territorialité et de la nationalité*) 後條文を批評する際再論ずべし。

本條約案は公用に供するもの、外は一般に國の航空機にも適用することとせり。此原理は正當なり航空運送を爲す國は本條約の規定に關し個人と同視すべければなり。

和蘭海法會は先づ此の如く總評し、然る後條約中の重なる規定を六個に分ちて説明せり。

一 條約は衝突の場合を(a)一つの航空機の過失(b)共同過失(c)不可抗力に分てり。
 二 條約は衝突主(Chef d'abordage)の責任の制限に關して規定せり、然れども此の如き規定は本條約より離して他のものに委することブラッセル海法條約の如くするを可とせずや、責任制限の問題は難問にして種々デリケートの諸問題を生じ又衝突法に屬せざるものなればなり、責任制限のことは航空機の所有者又は事業主の責任制限、債權者間の優先權、裁判の執行、其他の多くの問題と直接の諸關係を有するを以て宜しく本案より削除すべし、況んや本案に定むる規定は極めて簡單にして要領を得ざるものなるをや。(一九三三年の羅馬條約第八條 參照)

三 本案第六條は地上の第三者に生ぜしめたる損害に關する衝突航空機の責任を規定するも此種の規定は既に羅馬條約に存するに非ずや、衝突に因りて第三者に損害を生ぜしめたることを以て其賠償責任を衝突條約に規定するに理あるも左ればとて何程丈を本條約に、又何程丈を羅馬條約に規定すべきかの分界明瞭ならず、故に前にも云ふ如く兩條約を併合して同一條約(même traité)を作りにては如何。

四 本案の救助義務規定はブラッセル條約を採用したるものなり、然れども本條約はブラッセル條約第八條末項に規定せる違反の場合に於ける所有者の無責任の規定を採用し居らず。

五 本案第八條は衝突事件に關する裁判管轄權の諸規定なり、締約國裁判所の手續及び裁判執行に關する規定に關聯して研究すべきことは此等の諸問題は之を本案に詳細に規定すべきか或は特別法に航空機の救助其他に關する訴訟を規定する際其中に入るべきかなり。

六 時効はブラッセル條約に従ひて規定せり。

逐條的

和蘭海法會は空中衝突條約案を詳細に批評するに當り逐條主義を採り第一條より第十三條まで説示せり、茲に之を紹介するに當り比較研究に便する爲め内容を見て題目を作るべし他國の海法會は多く逐條的に非ずして實質的に説明評論するを以てなり。

一 空中衝突の定義(一條)

本案は空中衝突は動ける二個以上の航空機の衝突とし、地上の動ける二機間の衝突又は地上に動ける機と將に離陸着陸せんとする機の間を生じたる衝突を含ましむる主意なり、然らば其事を明白に記するを可とせざるか。

第一條は地上にある不動の航空機又は停止する *dirigible* が離陸又は着陸する航空機に衝突せられたる場合を含まず。

二 損害の解釋(一條)

第一條第二項の損害は *non-coupable* の航空機上の人及び財産に生ぜしめられたる損害を含む。

三 *Intitulos* の廢止(二條)

各節の *Intitulos* は論理的ならず寧ろ廢す可し。

四 責任制限規定の除去(三條)

本案第三條第一項はブラッセル條約第二條(第三條の間違ならん)に當る。

本案第三條第二項は損害賠償の責任の制限を規定するも此れは前に云ひたる如き理由にて本案より除去するを可とす、尙又現在の規定は不明且不充分なり賠償責任者の責任を衝突機の價額に制限すと云ふも衝突機の價額とは如何なるものなるか事變後の價額とせんか大多數の場合に殆ど無價なり然らば航空開始の時とせんか何れにするも其價額は如何に定むべきか、其價額に物品及び旅客の運賃を加ふるを要せざるか、又賠償責任者をして責任の制限を主張せしむるには或條件例へば船舶にありて船價に當る如きものを裁判所に供託せしむる要なきか。

五 ワルソー條約の引用不可(三條)

第三條第二項は「一九二九年ワルソー條約に定むる賠償額に制限せらる」とせり削除すべし、本條約の中に本條約と同一の締盟國を有せず又必ずしも本條約と同

様の繼續を有せざる他の條約を引用して其定むる所に依ると規定するは不可なり此の如きは實に abnormal なり。

六 過失不推定(三條)

第三條第四項は過失を推定せずとする規定にしてブラッセル條約第六條第二項を採用したるなり、茲に評せず一言注意したきは此規定は羅馬條約の主義と反対なるを以て疑問を生ず、本案第六條は地上に生ぜしめたる損害賠償の責任は加害者に於て連帶とし羅馬條約に従うとせるが其際には過失を推定するものなるか或は本案の主義として其際にも過失の推定は爲さざるものなるか條文は「Le ren-voi aux Romains條約の條件及び制限」とせるを以て過失を推定するものとも見得ればなり。

七 損害の釋明(四條)

本案第四條はブラッセル條約第四條を採用したるなり、左すれば同條第四項の如く本條にも各國法に據るとの規定を附加すべし。

本案第四條第三項は機上に生じたる損害(dommages survenus)の victime に對する賠

償の責任云々とせり、dommages survenus に代るに「機上に在る人の死亡及び負傷に因りて生ずる凡ての損害」の語を以てすべし。

英國海法會の英譯は佛文と異なりて稍と和蘭海法會の説に等しき點あり佛文の dommages survenus に對し英譯は whole damage to persons or property on board なり、此英文は英國學者が和蘭海法會の如き意見を有して原文を修正したる上のもものならんか、dommages survenus を譯して人又は財産に生じたる一切の損害とすることは翻譯よりは寧ろ註釋なり意見なり。

八 原因不明の場合(五條)

第五條は衝突が不可抗力に因る場合を規定せり、宜しく衝突原因の疑はしき場合に關しても規定すべし、又本條は此場合の損害は被害者の負擔とするに止まるも、之に運送契約に基く償還請求を妨げずとの文字を加ふべし。

九 地上損害賠償規定の削除(六條)

先に述べたる如く本條は削除すべし。

本案第六條(四)の解釋は困難なり、衝突が不可抗力に因る場合にも航空機をして第三者に對し連帶責任を負はしめ而してより多く支拂ひたる者をして其償還を請

求することを得せしむるも其償還請求權は如何に行使すべきかを定めず此場合には各航空機の負擔額を如何にすべきか第五條の規定に據るを得ざるべし何となれば第五條に定むる損害は被害者各自其被むりたる損害を負擔することなるも本條の損害は第三者の被むりたるものなればなり故に此場合には恐らく雙方の航空機をして其損害を折半して負擔せしむる主意ならんも左すれば其事を明言すべし。

尙第六條第一項に地上に於て生じたる損害とせるものに「人及び財産に生じたる」の文字を挿入すべし。

十 救助義務者は機長のみか(七條)

第七條は各航空機の機長(commandant)に負はしむるに救助義務を以てせり然るに空難救助條約案第一條第一は操縦士(pilote)にも之を負はしむ此二個の表示は異なる機能を有するものなるや若し然りとせば機長は航空船(dirigeable)の capitaine 及び飛行機の conducteur を含むものなるか。

十一 管轄裁判所の規定不可(八條)

第八條は損害賠償請求訴訟の管轄裁判所の順位を定むるも若し此規定を維持せんと欲せば宜しく其書き方を明瞭にすべし左の順位に據るとするのみにては意義明瞭ならず順位の第一に被告の住所地裁判所を示せる意味は被告の住所が締約國に在るに於ては其地の裁判所のみ裁判權を有し住所が締約國になき場合には衝突地の裁判所を管轄裁判所とし以下此の如く順を追うものなりや果して其意味とせば何故に此の如き順位を附するか又何故に請求者(demandeur)をして自由を裁判所を選択せしめざるか尙衝突は屢々高海上に生ずることあり其場合に il n'y aura pas de juge compétent ならん。

又事變後に於ける航空機差押の規定は大抵の場合單に理論上の定に過ぎざらん、衝突は兩機の毀損又は全滅を來さざることを稀なればなり。

十二 請求者の裁判所選擇(八條)

第八條第二項は一當事者が何れかの裁判所に訴訟を提起したるときは他の凡ての訴訟は其裁判所に提起せらるべしとするも實際殆ど行はれざるべし其裁判所は凡ての請求者に對し十分力ある裁判を與ふることを得ざるべし但 litispendance

の法理により他の裁判所に送附することあるべし、裁判所の選擇は原則として原告に委すべし。

十三 時 效(九條)

時效に關しては *Pass d'observation*.

十四 公航空機(十條)

第十條に本條約は國の航空機に適用すとし例外として軍事税關及び警察の航空機のみを擧ぐるも宜しく改めて一般的に公用に專用する航空機とすべし何となれば一方にありて税關及び警察の外にも國の航空機あるべく又他方に例外とすべきものは單に公用にのみ供し他の用に供せざるを要するを以てなり。

十五 條約適用國(十一條)

本案第十一條は本條約を如何なる國に適用するかを規定せるものなるも本條に「凡ての締約國に於て」といへるは意義明白ならず又種々の不明又は不理の點あり尙本條約は何故衝突地以外の國と災害發生國とを區別するか解し難し。

十六 船機衝突に海法適用(十二條)

本條は海にて水上飛行機 (*Hydroplane*) と船舶との間に生じたる衝突を規定し其際は海法に據らしむるものなり、然るに海法というも如何なる海法なるか航空機國の海法か、船舶國の海法か、兩國の海法か、衝突が高海に生じたる時は其地に海法 *Lex loci* なし、又本條約案は海上に生じて海法に従ふ衝突は海上衝突に關するブラッセル條約に依ると云うも他の條約を當てにして空中衝突條約を作ることの非なるは前述の如し、適當なる解決はブラッセル條約を改め船舶と航空機の衝突をブラッセル條約第一條に規定する船舶の衝突に *assimiler* することなり。

十七 河上衝突に擴張(十二條)

本條約案は機船の海上に於ける衝突を規定するに止まれり、何故河水を示さざるか。

十八 衝突法適用規定の削除(十三條)

第十三條に航空機と陸上運送具の間に陸上に生じたる衝突は衝突の生じたる地の法に従ふとせり、羅馬條約を採用せるものならんも寧ろ規定せざるに如かず。又此規定は法律の牴觸を解決せんとするものにして本案の如き條約の容喙すべ

きことに非ず。

伊太利海法會 (Association Italienne de Droit Maritime)
Observation sur l'Avant-Projet de Convention Internationale sur
l'Abordage Aérien

伊太利海法會は先づ全體的に不平を述べ國際航空私法専門委員會の兩條約案(空難救助と空中衝突共に容易明瞭に其立案の主旨を知らしむるに足る理由を附せずと云ひ、然る後重なる部分の批評に入れり。其批評の方法は英國海法會の爲す所に類し和蘭海法會の如く逐條的ならず、Rapporteur は Francesco Berlingieri なり。

一 空中衝突の定義(一條)

本案第一條は空中衝突の定義を示せり何故に此の如きものを設けたるかの理由を知るに苦む、又本條を組成する第一項及び第二項を見るに本案の衝突たるには航空機は動けることを必要とせり然らば衝突せられたる航空機が *amarre*(繫留)の場合には衝突とならざるにや本條よりしては此く解すべきも此く規定すること不可なり恰も第二項の規定の不可なると等し、凡て法律に定義を下すこと極めて

危険なり。

二 三機衝突の規定なし(三條)

第三條は過失ある衝突航空機の責任を規定するものなるを以て本案中最も重要な規定の一に屬す、本條は兩機間の衝突を規定するに止まるも衝突は本案の前數條にも示す如く二個より多くの航空機間にも生ずるを以て兩機間に止むるは不可なり改正を要す。

三 責任制限規定を置くは不可(三條)

本案は航空機の所有者又は事業主の責任の制限を規定するも此の如き規定を *ditte générale* の規定に委せずして *chaque convention* の規定に於てする主義は果して可なるや。

四 衝突機の價額規定なし(三條)

損害賠償の性質及び其額に關し過失なき航空機と兩機上の人、手荷物、商品との間に區別を設くるは不可なり(佛文には區別を設けおらず何等の誤解なるか夫れとも或原案には區別を設けありしなるか)、又本案に損害賠償額を定むる基本たる價

額を示さざるは不可なり衝突前の價額なるか、衝突後のものなるかを定めざるべからず。

五 *faute lourde* は曖昧(三條)

本案は事業主の損害賠償責任を原則として有限とし例外として悪意大過失のときは此限に在らずとし例外に事業主又は其 *Préposés* の *dol* を入るゝのみならず *faute lourde* をも入れあり、*faute* が如何なる程度に至るときは *lourde* となりて *dol* と同視すべきかの問題を生ず、故に此の如くするよりも寧ろワルソー條約第五條の主義を採用すべし同條には運送人は其損害が彼の *dol* 又は受訴裁判所 (*tribunal saisi*) の法律に従ひ *dol* と等しと認めらるゝ *faute* より生じたる場合には責任の制限を主張することを得ずとせり。

六 免責規定不完全(三條)

第三條但書に「事業主が其損害は操縦士の過失より生じたること、損害を避くる爲めの凡ての方法を盡したることを證明するときは責任を免かる」とせり此規定より多くの難問を生ずべし。

伊太利海法會は尙進んで一九二九年のワルソー條約、米國のハーターアクト・ヘイグ規則等を引用して評論せり。

七 共同過失の連帶責任の缺點(四條)

第四條は共同過失の場合に於ける過失者の責任を定むるに際し大體にブラッセル海法條約の規定を採用するも過失者の分割責任に關し人と財産との間に差別を設け居らざる點に於て海法條約に反せり、又本條(三)の規定とも矛盾する所あり本條(三)は共同過失の場合に於て機上に生じたる人に對する衝突機の責任は割合に非ずして連帶とすればなり。

八 救助義務輕過(七條)

ブラッセル海法條約(八條)には衝突船の各船長は自己の船舶乗組員及び旅客に重大なる危険なき限り他の船舶乗組員及び旅客を救助すべき義務を負うとし *dans les cas sérieux* とせるに本條約には *serious* の文字なし此れ航空機長の救助義務を輕くし過ぐ。

九 裁判所の順位不可(八條)

本案には多くの管轄裁判所を掲げて其順位を示すも寧ろ *compétence facultative* とすべし夫れには本家中より *dans l'ordre suivant* の文字を除去し代うるに *à son choix* を以てすれば足る又 *compétence* は *base de la prévention* の上に定むとするを可とせんか。

衝突地の裁判所を管轄裁判所とするに關し海事にありては衝突が領海内に生じたるときと限定するに本案(a)には領海の限定なし又本案(b)に衝突機籍地の裁判所とあるは普通法の規定に従ひ請求者の利益に此く定めたるものならん。

十 時効は二年とすべし(九條)

本案の時効は一年なり彼等は時効を長くすべき所以の理を知らず尙本案第十二條に航空機と船舶の衝突の場合にブラッセル條約を適用することとせる其ブラッセル條約は其時効を二年とするを考ふるに於て益々本案の一年時効を解するを得ず。

十一 公船(十條)

公船責任條約の定に従ふを可とす。

十二 條約適用國規定の削除(十一條)

本案第十一條以下の *formule* は承認し難し此等の條文は本條約を締約國に適用すること其他を規定するも *ce qui n'est le cas* なり寧ろブラッセル條約第十二條の *formule* を採用すべし。

葡萄牙海法會

葡萄牙海法會の意見書は伊太利に似たる所多きも大體に未だ熟せず航空法専門家は勿論海法専門家の手をも經ざるものゝ如し恐らく商法を専攻し其關係よりして海法を研究したる學者が航空に關する國際法其他のものを散見して一夜作りに書き流したるものならんか引照に於ても多くの條約又は法令に觸れず主として商法の條文に觸るゝを見て一層此感を深くす。

一 衝突過失の不確定不可(三條)

本案第三條の(四)は一九一〇年のブラッセル海法條約を採用したるものなるも餘りに絶對的規定を含みて不當の結果を生ず吾人は衝突を豫防する國內的及び國際的の多くの規則を有し其の規則の違反は一應過失の法律上の推定(*présomption*)

legale) と認む此くせざれば此規則の實効力を失ふへし、素より衝突者は航空規則に違反するも過失とならざることあり何となれば規則の違反は必要に迫りて生ずることあればなり然れども證明の責任に關しては衝突者よりして其過失なきことを證明せしむべく他の者をして衝突者に過失ある事を證明せしむべきに非ず故に本條約を改め葡萄牙商法第六六九條の如くせんことを望む同條は「衝突は不可抗力に因るものと推定す但航空又は航海の一般又は特別の規則が守られざるときは此限に在らず」とせり。

二 第三者の過失(四條)

第四條は衝突したる兩航空機の過失に關する規定にして中に第三者に過失ある場合をも含み其場合には損害賠償の責任を負う者は第三者にして衝突航空機の所有者に非ずとせり彼に直接の過失(*faute directe*)なければなり、此ことは葡國商法海上衝突第六六七條に規定せり。

三 航空機を曳く場合の責任(四條)

第四條は破損したる陸上又は水上の飛行機(*aeronet ou hydroplan*)を曳く物が飛行機

を曳きつゝある際生ぜしめたる衝突をも含むならん、其場合の責任者は何人なりや曳者のみなるか、假ひ夫れが *hydroplan* の機長の指圖に依りたる場合にては曳者は責任を負ふか、或は又水上飛行機(*hydroplan*)を曳くことは水上飛行機の爲めなるを以て水上飛行機のみ責任を負担すべきか、又其責任は兩者の *conjointe* なるか吾人は最後の解決を望む。

四 原因不明を規定せよ(五條)

第四條は衝突が過失に因る場合の規定にして何れの當事者の過者をも證明し得ざる場合を規定せず然れども此の如き場合は實際に多し過失にも非ず又不可抗力にも非ざるを以て宜しく特に此場合を規定して第五條とし、夫れには葡國商法第六六八條衝突が過失より生ずるか不可抗力より生ずるか又は特定人に過失の責を歸し得ざる事由より生ずるときは損害賠償は云々とするを採用すべし。

五 裁判所の順位不可(八條)

第八條の管轄裁判所の規定は多くの場合に遵守せられざるべし、故に *dans l'ordre suivant* の文句を削り代ふるに *au choix de l'auteur* を以てすべし、尙本條に被告航空

機の所在地の裁判所を入れ之をCとすべし。

六 時効を二年とすべし(九條)

賠償請求訴訟の時効を二年とすべし、空難救助條約案第七條及び一九一〇年ブラッセル條約第七條の如くするなり。

尙葡萄牙海法會は本案に、損害賠償の action は一年にて se prescrivent とせる點を論じ、此規定は prescription なるか échéance なるかは學說上争の存する所なるを以て、其争を避くる爲め此文字を改め代ふるに ne peuvent pas être intentées après le délai de deux ans を以てすべしと陳述せり、理由なきに非ざるも多くの大問題を逸して此の如き些點の批評を爲すは賛成し難し。

ユーゴスラヴ海法會

ユーゴスラヴの空中衝突條約案に對する批評は空難救助條約案に對する批評と等しく簡單にして未だ熟せず既成の海法條約と比較して一夜漬に速成したる感あり、又其批評は前述英蘭伊葡四海法會の如く順序立つることなく一文に書き流しあり、然れども茲には比較研究の爲め前四者と等しく番號及び表題を附すべし。

一 空中衝突の定義擴張(一條)

本案に示せる空中衝突の定義を見るに動ける一機が動ける他機に損害を加へたる場合に賠償すべきものとし損害が衝突に因ると否とを問はざるなり、又賠償責任は航空機に損害を生ずる場合に限らずして機上の人及び物に損害を生じたる場合をも含むなり、然らば明記して疑の生ずるを防ぐべし、尙吾人は航空機の衝突に非ずして其運用不運用及び規則違反より生じたる事變のことも規定せんことを望む。

二 賠償責任の加重(三、四、五條)

本案は海法條約と等しく衝突の三場合を規定するに止まるも空法條約と牴觸せざる限りは衝突の多くの場合及び共同過失より生ずる衝突の責任を示して航空機の所有者又は事業主の責任の最も重きことを示さん望む、同時に他方其 Préposés の責任を彼等と同程度とすべからざるを告ぐ、假ひ Préposés は技術上の知識と資格を有することを要し又良機長の注意を以て其職を盡すを要し其 attributions professionnelles を行使するに際して犯したる凡ての過失に對して責を負うを要す

とするも。

三 特 約

本案に「本條約は運送契約其他之に類するものより生ずる義務に何等の變更をも及ぼすことなし」との規定を入れること海上衝突條約第十條の如くすべし。

後 編(著者の批評)

國際航空私法專門委員會(C. I. T. E. J. A.)の立案せる空中衝突條約案に對する卑見を示すに先ち本案の名稱に關して一言せん。

本案は主として動ける航空機間の衝突を規定するものにして規定の目的は衝突する航空機を主とし其衝突する場所の如きは第二位の問題とするなり。衝突物が航空機なるときは本案を適用し衝突の場所の空中なると地上又は水上なるとを問はず恰も海法條約は主として海船の衝突を規定し衝突の場所の海上たると川上たるとを問はざるに等し、然らば海法條約自ら稱して船舶衝突條約と云ふと等しく本條約亦稱して航空機衝突條約というを可とする如きも航空機間の衝突

は大多數空中に生ずるを以て空中衝突條約案と名付けたり。此くして本案は空中衝突條約案と名くるを以て之と海法條約を比較研究するに當り船舶衝突條約と稱せずして海上衝突條約と稱せん、海と空を比較對照する爲めなり。

總 說

茲に國際航空私法專門委員會(C. I. T. E. J. A.)の立案にかゝる空中衝突條約案に關する卑見を發表するは一は海法研究者として其研究の一端を示さんとするにあるも亦一は萬國海法會及び國際航空私法專門委員會に送附する日本海法會の意見を定むる場合の参考に資するに在り此主意より先づ既に公表せられて筆者の手に入りたる諸國海法會の意見を調査研究して前編に示し同時に之を本編起稿の參考とするなり然るに前にも述べたる如く此起稿までに入手したるものは僅に五海法會の意見に過ぎずして特に知らんを欲する獨米二大海國の意見未だ公表せられざるか或は公表せられたるも筆者の手に入らざるは遺憾なるも現在の事情已むを得ざるなり。

此五個の意見書中には殊に海事に有力にして海法に發達し且海法統一の事業に最も熱心なる英國及び伊太利海法會の意見あり而して此兩國海法會にありて意見書を作るに盡力したる者は伊太利にてはベルリンゼエリイ氏にして筆者屢々面會したる世界的海法學者なり又英國の意見書には作製責任者の名を署せざるも平常此の如き意見書を作り従て又今回の意見書を作りたる者の學力識見を知るを以て其發表したる意見書の決して疎漏のものにあらざるを知りて大に參考としたり和蘭海法會の意見亦同様なり筆者は和蘭海法會の代表者等と萬國海法會議に於て屢々面接討論し又海法を語り就中其最有力者たるアッサイ氏の如きは屢々其宅を訪ひ深く海法を語れり又判事スルーテン氏以下の研究家をも知るを以て諸氏の手になる和蘭海法會の意見を尊重す。

此三海法會の意見に比して葡萄牙及びユーゴスラヴの意見は稍々一夜漬の感ありて十分の參考となり難し筆者決して此二國の大海國に非ざるを顧みて此く云ふに非ず假ひ小國たりとも又新生國たりとも其海法會の意見にして採用すべきものは必ず採用す又主義に於て反對なるが故に採用せざるものたりとも理論

として大に尊重し他山の石とする意あり然れども憾らく此兩國海法會の意見は十分の考覈を経たるものと認め難く其云ふ所に深き研究の跡なきを以て一應の參考とするに止めたり唯假ひ一夜漬たりとも他國に率先して其意見を確定し海法會の名を以て發表したるを多とす。

此の如き理由にて上述五ヶ國就中英伊蘭三國海法會の意見を重き參考として卑見を草し之を發表するに當り此等諸海法會の意見と異なる點及び同じき點を舉示すべし。

筆者は又大に海上衝突條約を顧視したり此れ一は空に關する條約法令等を作るには主として海法に準據すべきを信ずるに由るも假ひ然らずとするも本案を批評するには海上條約は大に重きを置くべきものなるに由る、換言すれば海上衝突條約に觸れずしては到底空中衝突條約案を適當に批評することを得ず現に諸國の海法會が空中衝突條約案を批評するに當り此規定は海上衝突條約の第何條に當れり此規定は海法條約より採用したるものなり此規定は一九一〇年のブラッセル條約にあり等と云ひ或は又我海法會は本案の規定に反對なり此規定は海法

條約と異なりて不可なりとか、本案は此點に關し海法條約の規定と異にしたる理由如何と問ひ、或は又進んで本案に於て此の如く海上條約と異にするは不可なるを以て宜しく改めて海上條約の如くすべしとか、海法條約の規定は其儘本案に適用し得ざるを以て其主意を採り海を空に書き代へ少しく變更して採用すべしとか云ひ必ず海上衝突條約を顧視せり已まんと欲するも已むを得ざるに屬す。抑も筆者の本論は空中衝突條約案の單純批評を爲すに非ずして其題目の示す如く空中衝突條約案とブラッセル海上衝突條約とを比較研究するを目的とするなり内容に於て空中衝突條約を規定するには宜しく海上衝突條約の規定を模範とすべし絶對に海上條約の原理原則を採用し得ずとするも出来る丈多く採用すべし多く採用する丈け夫れ丈け案は良好となると論ずるなり。

素より空と海とは異なれり空は地球の至る所にありて海は陸を除きたる一部分のみ、空は總て立體なり海は原則として平面なり(假りに海中海底を除く)空に飛行機の生じたるは現代僅か數十年來なり海に船舶の生じたるは古昔未開時代なり飛行機は船舶に比して其航行迅速なり又破損するときは飛行機は其上にある人

命財産と共に大抵は全滅する境遇にあるも船舶は夫れ程に非ず、此等の差異よりして兩者に關する條約法令の異なるは當然にして爲めに海上法規の外に空中法規を生じ又海上原理の外に空中原理を生じ尙又海上衝突條約の外に空中衝突條約を生ぜんとするものなるを以て兩條約の原理原則の全然同一なる能はざるは勿論其條文規定に多くの差を見るは當然のことと云ふべし海法準據論者は素より夙に之を知り之を知りたる上にて空法は大に海法に類す、海法を母としての子にして其間母子の關係あり、又海法を兄とすれば空法は弟にして其間兄弟の關係ありと云ふなり、筆者亦此見地より空中衝突條約案と海上衝突條約を比較研究す即ち一九一〇年のブラッセル海上衝突條約を比較の目標とし出来る丈け之と比較す。

而して今回の比較研究は海上衝突條約を目標とするに止め他の條約に及ばず若し本案の空中衝突條約案を十分に評論せんには本案と同時に發表せられたる空難救助條約案は勿論、空中條約たる一九二九年のワルソー條約及び一九三三年の羅馬條約等に觸れざるべからず兩條約は何れも本案の原案者たる國際航空私法

専門委員會の努力に因りて生じ、本案の成立後兄弟關係を有し、殊に羅馬條約の如きは航空機の地上第三者に生ぜしめたる損害賠償を規定するを以て羅馬條約に觸れずしては或は本案を完全に批評すること能はざるべく、尙一層深く本案を研究するには遠く遡りて講和條約中の航空條約に觸るを要し、更に轉じて航空機差押條約案の如きものにも及ばざるべからざるも本論の目的は此れにありて彼にあらざるを以て此等の諸條約には觸れず専ら海上衝突條約との比較研究に止む、本論にて素より航空機所有者の地上第三者に對する損害賠償の責任に關しては夫れと同様のことを規定する羅馬條約を參照し時効に關しては空難救助條約の時効との異同を論ずるも此れ已むを得ざるに出で決して進んで殊更に比較研究せんとするに非ず、之に反し海上衝突條約との比較研究は積極的に殊更に進んで之を爲して其異同を明かにし且兩者の缺點殊に空中衝突條約案の缺點を指摘するなり。

一 空中衝突の定義不可(一條)

空中衝突條約案は第一案に空中衝突の定義を下して、動ける二個以上の航空機の

衝突なり」と云へり海上衝突條約には此形式の定義なく、航海船相互間又は航海船と内水航行船との間に起りたる衝突の場合に於て……損害賠償は……以下數條の規定に依るとせり、形式より見れば大差なり一は空中衝突の定義を示す定義主義、他は海上衝突の定義を示さざる非定義主義にして全く正反對なり。

然らば何れを可とするかと云ふに非定義主義を可とす法に定義を下すときは事物の範圍は制限せられて寸毫も外に出づることを得ざるなり假ひ其定義の外に別に或ものを規定し實質に於て定義を與へざると同範圍となるとするも左すれば此れ自ら其定義を破壊するものにして寧ろ始めより定義を與へざるに如かず凡て法律に定義を下すは危険なり伊太利海法會此點に注意し、本案には空中衝突の定義を示せり何故此の如きものを設けたるか凡て法律に定義を下すこと極めて危険なり」と云へり然り法律に定義を示すは危険なり少くとも形式に於て定義の形を採らざるを可とす、我民法は其實種々の行爲に就き定義の如きものを示しながら形式に於て非定義主義の如くせり善言すれば慚巧にして惡言すれば狡猾なる行り方なり。

海上衝突條約は稍々我民法の行方と等しく明文にて船舶衝突の定義を與へず單に船と船との衝突の場合には云々とするに止めたり此の實質的規定を定義體に改むるときは「海上衝突とは航海船舶相互間又は航海船と内水航行船との間に起りたる衝突」となり本案の「空中衝突とは動ける二個以上の航空機の衝突」と云ふ形式に於て同一となるなり唯同様の實質を一是定義の形式に於て表はしたるが故に一派の批難を招き他は其形を隠したるを以て批難を免る。

本案第一條は之を二項に分ち第一項は衝突を定義し「動ける二個以上の航空機の衝突」として衝突の意義のみを示し第二項は「動ける航空機の動ける航空機に生ぜしめたる損害は衝突なくとも衝突より生じたる損害と看做す」として衝突に非ざるものを示し其非衝突より生ずる損害のことを云へり以上兩項を比較するに第一項に衝突を規定する際は損害のことを云はず第二項に非衝突のことを規定する際は損害のことを云へり何故此く區別したるや之を辯じ第二項に非衝突の損害を衝突の損害と同視すと云ひて第一項の損害を前提とするを以て第一項は損害のことを默規せるなりと云へば夫れには一理あるも而も形式上第一項にも損

害のことを明示するを可とす或は寧ろ本案第一條を全く書き代へて海上條約の如くし以て一は定義は不可なりとの批難を免かれ又一は今被むりつゝある批難を免るゝこととして如何海法條約は「船と船との衝突に因り生じたる損害の賠償は次の規定に依りて定まるとするを以て之に倣ひて本案第一條に「航空機と航空機との衝突に因り生じたる損害の賠償は次の規定に依りて定まるとし而して非衝突損害は別に規定すること海上條約に於ける如くしては如何。

二 動ける航空機間は不可(一條)

本案は空中衝突たるには一の動ける航空機と他の動ける航空機との間に衝突の生ずるを必要とせり故に二機ともに動かざる場合は勿論一機動きて他機に衝突したる場合をも含まず。

海上條約は之と異なりて船と船との間に生じたる凡ての衝突に條約を適用し一船繫留せられて毫も動かず他船航行し來りて之に衝突するも亦衝突なりとして條約を適用す本案も此の如くしては如何素より本案は地上損害の賠償に關しては無過失責任主義を採り其規定或は停止せる航空機に適用し難き事情あるべく

他にも之に類する事情あらんも其場合には夫れに應ずる適當の規定を設け得るを以て原則としては一機動かざる衝突の場合にも本條約を適用すること海上條約と同一にすべし。

英國海法會は筆者と同一の意見にして「吾人は衝突たるには何故兩航空機が motion たるを要するかを解することを得ず」と云へり、伊太利海法會亦同様にして「本案は衝突たるには航空機が動けるを必要とせり故に衝突せられたる航空機の繋留せる場合には衝突とならざるも此の如き規定は不可なり」と云へり。然り而して筆者英國海法會が「一機動き他機動かざる場合にも空中衝突として本案の適用を受けしむべし」と云ふ點には同意するも其進んで尙多くの場合を含ませしめ、本案は其適用を動ける二機以上の衝突する場合に限れるも既に本案に於て航空機と船舶其他の運送具との間の衝突をも規定すとすれば寧ろ始めより衝突の主義を廣くして此等の場合を含ませしめては如何」と云ふ點には同意する能はず、航空機同士との衝突と航空機と他物の衝突の間には非常の差ありて到底同一定義の下に併合し得ざるべし現に本案に規定する兩種の衝突より生ずる責任規定の

異なるは之を同一定義の下に合一することの不能を如實に示すなり。

筆者は又英國海法會が「本案は何故航空機と停止物との衝突を除外するか、又何故航空機と其他の物との間に衝突なくして生ずる過失損害のことを除外するや」と論して此等のことをも本案に入れんとする意見に賛成すること能はず、本案は航空機の衝突に關する最初の條約案なり成るべく局限的に簡易明確に規定して其成立を容易ならしめざるべからず而して其全く成るを待ち漸を追うて他に及ぶを可とす。

和蘭海法會は此等の點に關し別に實質的批評を爲さずして説明の形式をとり、本案は空中衝突は動ける二個以上の航空機の衝突とせり之に依るときは地上に動ける二機間の衝突又は地上に動ける機と將に離陸又は着陸せんとする機との間に生じたる衝突をも含む主意ならん、然らば明白に記載するを可とせざるかと注意するに止まる。

和蘭海法會は次で「第一條には地上にある不動の航空機又は停止する dirigible が離陸又は着陸せんとする航空機に衝突せられたる場合を含まず」といひ即ち一機

動きて他機動かざる場合に本案の適用なきを説明するも夫れに止まりて可否を云はず、英伊の如く批難せざるは本案に賛成の意なるか。

三 不衝突損害の規定を置くは不可(一條)

本案第一條は空中衝突は動ける二個以上の航空機の衝突なりと定義して其衝突より生ずる損害の賠償に關し規定する意を含ましめ、然る後動ける航空機の動ける航空機に生ぜしめたる損害は衝突なき場合たりとも衝突より生じたる損害と看做して本案を適用すと云へり即ち動ける二機間の衝突損害と共に不衝突損害をも規定するなり故に其實空中衝突不衝突條約案なり。

然らば一の動機が衝突なくして他の動機に生ぜしめたる損害とは如何なるものなるか兩機が空中又は地上に於て接觸して損害を生ずるも接觸の程度遲鈍にして衝突といふ程に至らざる場合の如きか、果して然りとせば此の事は衝突の解釋に關聯し來り、若し衝突たるには單に二個の固形物の接觸あるを以て足り其接觸の急激たると否とを問はず遲緩なるも亦衝突なりと解するに於ては此場合の損害に必ずしも特別の規定を要せざるべし、學者或は此解釋よりして此場合に於け

る特別規定の不必要を唱ふ、又之に反し此解釋を是認せずして衝突たるには必ず或程度の激觸は必要にして兩物接觸するのみにては衝突とならずとし而も其場合に生じたる損害賠償を衝突の場合と同視せんとするときは此規定は必要なり、論者は尙辯じて、接觸する物が船舶なるときは物は頑丈にして衝突以外の事より損害を生ずること少きも而も海上條約は船舶の不衝突の場合に於ける損害賠償を規定すとせば況んや航空機の如くデリケートにして僅少の接觸にも損害を生ずる物に關しては此特別規定を置く必要一層多しと云へり。

之を兩機が接觸しながらも衝突に至らざる例とす、然るに本案は廣くして一動機が他動機に生ぜしめたる損害と稱し損害の生ずるに兩機の接觸を必要とせざるを以て一機の航行に因りて生ずる空氣の振動に因りて他機に生じたる損害又は一機の離陸せんとする際起したる風が木片を散らして他機に生ぜしめたる損害等をも含むなり又飛行中の一機より落したる物が同じく飛行中の他機に墜落して之に生ぜしめたる損害をも含むべく其他尙多くの場合を含みて航空機が損害を賠償すべき場合頗る廣汎なり。

尙又本案の條文には航空機に生ぜしめたる損害と云へるを以て若し讀みて字の如く航空機自身に生ぜしめたる損害に限れば其種類或は少なからんも此解釋には反對者ありて和蘭海法會の如きは「此損害は non coupable の航空機上にある人及び財産に生ぜしめたる損害をも含む」と云へり、法文に航空機に生ぜしめる損害といへるを解して航空機の外に航空機の上にある人及び物に加へたる損害をも含むと云ひ得るや否やは別論とし同會は此の如く解せるなり、尙又同會は non culpable の航空機といふも條文には廣く動ける航空機とするを以て其機に過失あると否とを問はず凡ての航空機を含むを以て本條に規定する不衝突の場合に賠償すべき損害は實に多種多様なり。

空中衝突條約案は何故此の如き不衝突の場合を規定したるか、衝突損害を總括的に規定する以外に不衝突損害をも總括的に規定するは衝突條約案として行き過ぎに非ざるか、宜しく衝突の場合に限り以て衝突條約の實をして其名と同じからしむべし而して若し或場合に衝突なくとも衝突と同視すべき損害を規定する必要を生ずれば例外として之を認むることゝすべし、衝突條約中に不衝突損害を總

括的に規定するは不可なり。

之を海上衝突條約と比較するに同條約にも本條約と等しく不衝突損害の賠償を總括的に規定して「船舶は其運用上の作爲若くは不作爲又は規則の違反に因り他の船舶又は其船舶内に在る物又は人に生ぜしめたる損害の賠償に付ては衝突あらざりしときと雖も仍ほ本條を適用す」(十三條)とし大體に於て本案と同一なり本案は恐らく海上條約を模倣したるものならん、其異なる所は海上條約は船舶が船舶に加へたる損害として兩船ともに動くを要せざるに本案は一の動ける航空機が他の動ける航空機に加へたる損害として損害賠償の場合を少くする事、海上條約には他の船舶又は其船舶内に在る物又は人に生ぜしめる損害とせるに本案は航空機に生ぜしめる損害と書きて其上に在る物又は人に生ぜしめたる損害は賠償せずとも可なりと解釋し得る餘地を存する事なり、又海上條約は船舶が他人に損害を加ふる場合を限りて運用上の作爲若くは不作爲又は規則の違反に因る場合のみとするに本案は損害を加ふる原因の如何を問はずして損害賠償の場合を廣くす。

此等の點に於て兩條約相異なるも不衝突損害を衝突損害と同視すること等し何れも不可なり。

参考として他國海法會の意見を調査するに、和蘭海法會は前述の如く條文には一航空機が衝突に因らずして他の航空機に生ぜしめたる損害と云へるに航空機自身に生ぜしめたる損害に限らずして其外に、其航空機上の人及び物に生じたる損害をも含ましめ以て此規定の可なるを前提として擴張解釋を爲すものゝ如し、吾人の探らざる所なり。又ユーゴスラヴ海法會も同様にして「一の動機が他の動機に損害を加へたる場合には必ず賠償すべく其衝突に因ると否とを問はず」と云ひ進んで「此責任は航空機に損害を生じたる場合に限らずして機上の人及び物に損害を生じたる場合をも含むこと」とし條約に之を明記して疑の生ずるを防ぐべし」と云ひ更に進んで「吾人は航空機の衝突に因りて生ずる事變に非ずして其運用不運用及び規則違反より生じたる事變のことも規定せんことを望む」と云へり、吾人益々反對を表せざるを得ず。

伊太利海法會は、本案第一條第二項は不可なりと云ふに止まり其不可なる所以を説明せず、其不可なるは衝突條約に不衝突損害を總括的に規定することの不可なる意か若し然りとせば吾人と同意見なり、又若し之に反し本案は不可なりと云ふ理由は此不衝突損害は動ける航空機間に生じたる損害に止まり、一機が動かざる場合を入れざるは不可なり宜しく之をも入れて不衝突損害賠償の場合を一層廣くすべしと云ふにあれば吾人とは全然反對の意見なり、英國海法會は明かに吾人と正反對の意見を發表し「本案は何故航空機と停止物との衝突を除外するや」と云ひ次で「又何故航空機と他の物との間に何等の衝突なくして生じたる損害を除外

するや」と云ひて不衝突損害賠償の場合を一層廣くせんとし、何等の衝突もなくしてとく without any collision の any を殊更 *italic* にて書き居れり吾人明かに之に反對す。

四 責任制限規定を置くは不可(三條)

本案第三條は衝突が一航空機の過失より生じたる場合には他の航空機及び兩航空機上の人及び財産に生じたる損害の賠償責任は過失者にありとせり海上衝突條約第三條と同主意なり、海上條約には「衝突が船舶の一方の過失に因りて生じるときは損害は過失ありたる船舶に於て之を賠償する責に任ず」とし損害に關しては「一方の過失に因りて生じたる損害」と云ひ單に損害と云ひて何人に生じたる損害なるかを明かにせざるも、學者は解して此は他の船舶に生じたる損害及び兩船舶に在る人及び物に生じたる損害なりとせり故に兩條約は同主意なり唯本案には損害の目的物を明言して他機及び兩機上の人及び物と云へるのみ、解釋を必要とせざる點に於て海上條約に勝れり。

然れども責任制限の規定を置くことに關しては兩條約異なれり、海上條約は過失船の責任を規定するに止まり其責任の制限に觸れず却て明文を以て「本條約の規

定は後の條約を留保し船舶所有者の責任の制限に就き各國に於て定めたる規定に影響を及ぼさざるものとす」と云へるに同條約十條本案は過失者の責任の制限をも規定し(a)衝突機の價額(b)ワルソー條約に定むる賠償額とし進んで例外として或場合に航空機所有者の責任を無制限とする場合を規定せり不可なり此點に於て海上條約に劣れり。

海上衝突條約には「本條約の規定は後の條約を留保し、船舶所有者の責任の制限に就き各國に定めたる規定及び運送費、物其他一切の契約より生ずる債務に影響を及ぼさざるものとす」とし責任制限に關するもの、外運送契約に關するものをも留保せり、ユーゴー海法會之に倣ひ空中衝突條約にも此の如き條文を入れるべしと主張せり。

本案に責任制限の規定を入れたるは航空機の過失者に損害賠償の責任ある場合を定むると同時に其責任の限度を定むるを便宜と考へたるに由らんも實際を省るときは必ずしも然らず損害賠償の責任制限のことは種々の事物と密接なる關係を有し單に航空機關係の事のみを見て決定し得るものに非ず又賠償責任者の責任制限に關しては諸國の法規、慣習、感情等の大に異なるものありて容易に統一

し得ることに非ず故に若し諸國が速かに本案の責任制限の規定に一致する見込あらば之を置くも可ならんも此の如きは到底望み難く却て此規定ある爲め成立し得る條約も成立せざるに至る虞あらん海上條約の立案者之を豫知し條約に衝突過失者の損害賠償の責任を定むるに止め責任制限の規定を置かずして條約の成立を容易ならしめたり賢明にして做すべきに屬す。

海上衝突條約の立案者は海上衝突條約と獨立の船主責任制限條約を成立せしむることに努力し案を作りて萬國會議に提出すること數回なり而も尙成立せざるは以て責任制限規定の統一の困難なるを知るべし之を思へば本案に責任制限の規定を置きたること益々不可なり。

吾人は空中衝突條約成立難の考察よりして本案より責任制限規定の除去を云ふ外更に根本論に遡りて之を云ふなり抑も損害賠償責任の制限規定の如きは空中衝突條約、海上衝突條約、其他各種の條約に附規すべきに非ずして特に責任制限條約として規定すべきものと信じ此根本論よりしても本案に責任制限規定を置くの非を唱ふ。

之を諸國の海法會に就て見るに、和蘭海法會は吾人と等しく本案に責任制限の規定を入れるに反對し、此の如き規定は本條約より離して他に屬せしむること、ブラッセル海法條約の如くするを可とせずや、責任の制限は困難なる問題にして特にデリケートの諸問題を生じ衝突法に屬せざるものなればなり」と云ひ進んで「責任制限のことは航空機の所有者又は事業主の責任、債權者間の優先權、裁判所の執行其他の諸問題と直接の關係を有するを以て宜しく本案より削除すべし」と明言せり、伊太利海法會亦同意見にして「本案は航空機の所有者又は事業主の責任の制限を規定するも此の如きものを *ordre général* の規定に委せずして *chaque convention* に於て規定する主義は其可なるを知らず」と云ひ根本問題に觸れて本案に反對の意を表せり。

和蘭海法會は先づ此の如く云ひ然る後「假りに本案に航空機の所有者の責任制限を規定すとすも本案の如き規定にては不可なり本案の規定は極めて簡單にして要領を得ざるものなり」と云ひ次で「現在の規定は不明且十分なり損害賠償の責任は衝突機の價額に制限すと云ふも衝突機の價額は如何なるものなるか、事變後のものとせんか大多數の場合殆ど無價なり然らば航空開始の時とせんか、尙又何れにするも其價額は如何に定むべきか其價額に物品及び旅客の運賃を加ふるを要せざるか」と問ひ進んで「賠償責任者をして責任の制限を主張せしむるには或條件例へば船舶にありて船價に當るものを裁判所に供託せしむるが如き必要なきか」と問へり、伊太利海法會亦稍々同様の批評を爲し「本案は損害賠償額を定むる基本たる價額を示さざるは不可なり衝突前の價額なるか衝突後の價額なるか、之を定めざるべからず」と云へり、吾人亦本案の責任制限規定の實質に關して種々批評し得るも既に責任制限の規定を全く削除すべしと主張する以上別に制限規

定の批評に入らざるべし。

五 無限責任規定を置くは不可(三條)

本案は過失者の責任制限を規定するに次ぎ惡意大過失者の無限責任及び例外たる責任全免のことを規定し「損害が事業主 (*exploitant*) 又は彼の使用人 (*préposé*) の惡意又は大過失 (*faute lourde ou du dol*) より生じたるときは其責任は無限とす但事業主が：このときは此限に在らずして損害を被むりたる者の負擔とす」とせり。海上條約には之に當る規定なし、先きにも云へる如く同條約は責任の有無を規定するに止まり其責任の限度に及ばず有限責任を規定せざると共に無限責任をも規定せず然るに本案は之に反し責任の有無を規定する外責任の限度をも規定し或場合には當事者の責任を有限とし他の場合には無限とす而して又或場合には當事者に無限責任を負はすべきに非ず左りとて有限責任を負はしむることをも得ざるを以て責任を全免すとせり、本案に有限責任を規定すとせば或は此くの如くするは已むを得ざらんも吾人は空中衝突條約には航空機の責任の限度を規定すべからずと唱ふるものなるを以て自ら無限責任の規定及び其例外たる責任全

免の規定をも置くべからずと云ひ即ち此等の規定の全部削除を主張す。蘭伊の二海法會は本案より責任制限の規定を除去すべしと云ふに止まり無限責任の規定を除去すべしと明言せず或は一を明言せば他は明言せずとも明かなりとの主意なるか其主意なれば吾人と同説なり、又若し之に反し責任制限のことは除去せしむるも無限責任のことは存置せしむる意ならば吾人と反對なり、條約に責任制限の規定なきときは無限責任の規定のみを置くべきに非ず條約に何も云はざれば責任者の責任の無限なるは當然にして特に云ふを要せず責任全免のことも亦本條約の如きものに規定すべきに非ず、伊太利海法會が責任制限の規定の除去を主張しながら無限責任の例外規定たる責任免除の第三條但書を批評せるは不當なり。

英國海法會が無限責任の事由たる航空機事業主の大過失に關して佛語 *exploitant* の意義明白ならず又 *faute lourde* の意義も明白ならずと難じ、伊太利海法會亦同様のことを云ふには吾人同意す。

六 過失不推定規定は可(三條)

本案は航空機の空中衝突に關する過失者の責任を規定するに當り、空中衝突の責任に關しては過失を推定せずと云ひ(三條四)過失不推定の原則を明示せり。此規定に當るものは海上條約(第六條第二項)にもありて、或者は海上條約を批評し「此規定は云ふを待たざることなり、何國にても過失は推定せざるを原則とするを以て其反對に過失を推定する場合には明言する要あるも推定せざることに明言の要なし即ち兩船海上に衝突する場合に何れか一方又は雙方に過失ありと推定すとせば明言を要するも然らざる場合には明言を要せず當然一般の原則に従ひ過失は推定せざるなり」と云ふ如く本案の過失不推定の規定を攻撃し、空中衝突條約が海上衝突條約と同主意にして過失を推定せざるものとせば之を明言する要なく此點に於て兩條約異なる所なし本案の立案者或は辯じて空中衝突の場合には海上衝突と異なりて往々無過失賠償主義を採るを以て世或は過失を推定するかを疑ふを以て其然らざるを明かにする要ありと云はんも然らず無過失賠償の事と過失推定の事とは別問題なり無過失賠償は責任の實體に關し過失の推定不推定は責任の證明に關し混同するなきを要す、尙又無過失責任主義は過失なくとも

責任を負はしむる主義なるを以て此主義の下には過失の證明に關する問題を生ずることなし歸する所推定問題は過失責任主義の下にのみ起るものなるに過失主義の下には何國も過失は推定せざるを以て航空機の衝突の場合に限りて明言する要なしと云へり。

此論には一理あれども有力なる海法會中此論にて此規定の除去を唱ふるものなし獨り葡萄牙海法會本案を評し、此は一九一〇年のブラッセル海法條約を採用したるものなるも絶對的規定を含み不當の結果を生ず故に改めて葡萄牙商法の如く「衝突は不可抗力に因るものと推定す但航空又は航海の規則が守られざるときは此限に在らず」と論じて本案に反對せり、和蘭海法會は「過失を推定せずとする規定はブラッセル條約第六條第二項を採用したるなり茲に評せず」と云ひて暗に其存置を是認するものゝ如し而して後の地上損害の場合に過失を推定する規定との比較調査を爲すべきことを促がし居れり、ユーゴスラヴ海法會は責任制限の規定又は無限責任の規定の可否又は其存廢を云はず唯此等の規定に顯はれたる航空機の所有者又は使用人 (proprietor) 等の責任の輕重を區別せんことを望み、航空

機の所有者又は事業主の衝突より生ずる責任を最も重くすると同時に使用人の責任は軽くせざるべからずと云へり、筆者は本案の過失不推定の規定は可なるものと信ず。

七 共同過失者の連帶責任は良規定(四條)

本案の共同過失に因りて生ずる損害賠償責任の規定は海上條約第四條に當り同條と同じき點もあれば又異なる點もあり、本案は「衝突が兩當事者の過失に因るときは損害は過失の輕重に應じて負擔す」とし共同過失の場合に於ける損害の負擔に關しては折半主義、各自負擔主義等あるも何れをも採らずして割合主義を採りたる點は海上條約と等しくして可なり。

此責任負擔の規定は重要なることなるを以て諸國の海法會此點を重視し評して本案は海上條約に等しきものゝ如しと云へり、例ば和蘭海法會が「本案第四條はブラッセル條約第四條を採用したるなり左すれば本案にもブラッセル條約第四條第四項の如く求償に關する船主の責任の制限は内國法に據るとのことに附加すべし」と云ひ進んで、本條第三項は機上に受けたる損害に對する賠償の責任と書き

あるも『受けたる損害』の代はりに『人の死亡及び負傷に因りて生ずる凡ての損害』とすべし』と評せり、他の海法會亦大同小異なり。然れども何れの海法會も此點を見るに止り他の點に於て亦兩條約殆ど同一なる如く見居るものゝ如きは此れ大なる粗漏なり、過失者の責任の或ものに關しては兩條約間大差ありて其異なる點に於て本案大に海上條約に優るなり、是は本案は共同過失の場合に於ける航空機所有者の責任を重くしたる事なり、海上條約は共同過失の場合に、船舶若くは其積荷又は船員、旅客其他船舶内に在る者の手荷物其他の財産に生じたる損害は第三者に對して連帶することなく前項の割合に應じて過失ありたる船舶に於て之を負擔す』とし衝突より生じたる一切の財産的損害を悉く分割して負擔せしめ唯過失ありたる船舶は死傷に因りて生じたる損害に就ては第三者に對し連帶して義務を負ふ』とするのみ即ち人命に關しては共同過失者をして全部の連帶責任を負はしむるも財産に關しては分割責任なり。海上條約の此の分割責任主義は不可なるものなり、筆者之を議する萬國海法會議に於て又之を條約とする外交會議に於て或は議員とし又委員として極力反對し

たるなり而して不幸此規定の成立したる後も常に其非を鳴らして改正を主張しつゝあり過失者が一船なるときは其過失の大小如何を問はず船主をして法に規定する一切の損害賠償の責任を負うて被害者に賠償せしむるに偶々他船にも過失ある一事を以て其責任を輕減すること極めて背理なり船主を保護するに過ぎず被害者に酷なり殊に他船の過失大にして其船主貪なる場合には被害者の不利益極めて大なり速かに改正を要す。

之に反し空中衝突條約案は空中衝突に關し吾人と同一の意見を採り、共同過失の場合に於て機上に生じたる損害の犠牲者に對する賠償責任は連帶とす』とし其損害の人命に生じたと財産に生じたとを問はず實に良規定と謂ふべし海上衝突條約宜しく之に學ぶ所ありて可なり。

空中衝突條約案に此良規定を生じたるは主として被害者を保護する爲めなり此良事は決して空中衝突の場合に限る事にあらずして海上衝突の場合にも同一たるべきに海上條約は之に反する惡規定を爲したり然るに本案做はずして別に良規定を作り明文を以て共同過失者の連帶責任を規定したるは一大成功なり諸國

海法會宜しく之を顯彰すべし。

諸國海法會は何れも此良規定を顯彰せず、伊太利海法會の如きは此點に觸れて「本案第四條は共同過失の場合に於ける過失者の責任を定むるものにしてブラッセル海法條約の規定を採用するものなり然れども割合責任に關し人と財産との間に差別を設け居らざる點に於て海法條約に反し居れり」と云ひ兩條約の差異を認めながら本案が海法條約より良好のものなることを顯彰せざるは遺憾なり、ベルリンゼーリー氏の賢明なる何故此點に氣付かざりしか又同海法會は本案(三)の共同過失者の連帶責任を(一)の分割責任と比較して論じ「本案(一)の規定は(三)の規定と矛盾す(三)は共同過失の場合に於て機上に生じたる人に對する衝突機の責任は割合に非ずして連帶なればなり」と云へり。

空中衝突條約案第四條を海上條約の規定と比較し易くする爲め書き代ふ。

第四條

- (一) 衝突が兩當事者の過失に因るときは兩機に生じたる損害は過失の輕重に應じて負擔す若し其輕重を判定すること能はざるときは折半して負擔す
- (二) 共同過失の場合には機上に生じたる損害の犠牲者に對する賠償の責任は之

- を連帶とす但自己の負擔部分より多く支拂ひたる者の求償を妨げず
- (三) 前條の責任制限の規定は之を(一)(二)に適用す

尙求償權のことに付き一言せん。

本案は「共同過失の場合に於て機上に生じたる損害の犠牲者に對する賠償責任は連帶なるも自己の負擔部分より多く支拂ひたる者の求償を妨げず」とし(四條三)之を地上損害の共同過失の場合にも適用し「二機以上の衝突により地上に生じたる損害に關しては事業主は被害者に對して連帶責任を負ふも其航空機間に於ける責任は第四條の規定に依りて分擔しヨリ多く支拂ひたる者は其求償を請求することを得」とせり(六條三)

此規定は海上條約第四條に據りたるなり然るに本案は海上條約に「前項の求償に關し船舶内に在る人に對する船舶所有者の責任を制限する契約上又は法律上の條項が如何なる範圍に於て如何なる效力を有するかは内國法の定むる所に依るとするものを採用せざるを以て此點如何なるかを知らず海上條約と同主意ならんには海上條約と等しく之を明示すべし。

八 原因不明の規定無きは可(五條)

本案第五條は「衝突が不可抗力に因る場合には兩機其上にある人及び物に生じたる損害は之を被むりたる者の負擔とす」と書くに止まり衝突が不可抗力に因るか過失其他の事由に由るか不明なる場合に關して何等規定する所なし此れ海上條約と異なる點なり同條約第二條は「衝突が偶然の事由若くは不可抗力に因るとき又は衝突の原因明かならざるときは損害は之を受けたる者の負擔とす」と云ひ衝突の原因不明なる場合を明規すればなり故に或は本案にも之を明規すべしと云ふ者あり例ば和蘭海法會が「宜しく衝突原因の疑はしき場合に關しても規定すべし」と云ひ、葡萄牙海法會が「本案第四條の規定は衝突が過失に因る場合の規定にして何れの當事者の過失をも證明し得ざる場合を規定せず然るに此の如き場合は實際に多く生じ即ち過失にも非ず又不可抗力にも非ざるを以て宜しく本條約に之を規定すべし」と云ふ如し。

然れども原因不明の場合には記載せずとも差支なし記載せずとも解釋に依りて明かに知り得ればなり、無過失賠償の場合には原因不明のときも加害者をして賠償

責任を負はしむるなり又過失賠償の場合には過失は推定せずして證明せしむるを以て證明し得ざるときは過失なきこととなり原因不明の場合には當然其中に入りて何人にも責任を負はしむる事なし日本商法其他多數國の法律は船舶の衝突に關し原因不明の場合を明規せざるも何等の問題を生せず故に吾人は寧ろ海上條約に之を明規したることを非とするものなり必ずしも其削除を主張する程のことなきも空中衝突條約に之を入ることには反對す。

海上條約第二條は「衝突が偶然の事由若くは不可抗力に因るとき」とするに本案は單に「衝突が不可抗力に因る場合」とし偶然を擧げず然れども兩者は實質に於て同一にして如何なる海法會も本案に偶然の事由を明規すべしと主張せず。

和蘭海法會は「本案は此場合の損害は被害者の負擔なりとするに止まるも之に運送契約に基く償還請求を妨げずとの文字を入れるべし」と云ふも此の如きは入れざるも可なり。

九 地上損害の賠償規定を置くは可(六條)

本案は二機以上の衝突に因り地上に生じたる損害の賠償に關して規定せり航空

機が衝突するときは兩機とも地上に落下して地物に損害を生ぜしむるは通常な
り衝突輕微なる際にも航空機の破片の落下或は積荷其他の物の落下にて地物に
損害を生ず、此等の場合に其賠償責任を如何にすべきかを定むべく本案之を規定
し無過失賠償責任主義を採りたり。

此の如き無過失賠償責任主義は海上條約になし、此れ船舶の衝突は地上に損害を
生ずること極めて少なく海上條約に特に其場合の責任を規定する必要なければ
なり條約に何等の特別規定なきを以て船舶の衝突に因り地上に損害を生じたる
ときは民法商法其他の一般規定を適用し自ら過失主義の下に解決せらるゝなり
素より海上衝突の場合にも地上の物に生ずる損害は絶無と云ふに非ず海岸近く
起る衝突は船舶の破片を飛ばして地上の家屋を害することあり或場合に地上の
家屋は火災を惹起することあり又棧橋、防波堤、埠頭等を破壊し尙其上に在る人及
び物を毀損することあり然れども航空機の衝突の如く衝突物自身地上に落下し
て地物を害するとは全然趣きを異にす故に海上衝突條約に船舶の衝突に因る地
上の損害に關する規定を置かざりしなり然れども海上條約になくとも空中條約

に置くを當然とし研究すべきは之を空中條約中の衝突條約に置くか他の條約に
置くか又其規定の實質を如何にすべきかに在り。

一部の學者は空中衝突の地上損害に關する規定は之を羅馬條約の如きものに置
くことゝすべく本條約に二重に規定する要なしと云へり、然れども或國は羅馬條
約を採用せずして空中衝突條約のみを採用することあらん、又其反對のこともあ
らんを以て他の條約に地上損害の規定あればとて夫れにて満足するを得ず、本條
約にも規定して羅馬條約を採用せざる國の爲めに備へざるべからず、若し幸にし
て諸國悉く二個の條約ともに採用すれば同一の規定重複するを以て一を削除す
べく、又若し進んで二個の條約を一個に併合するに於ては當然一個の規定にて足
るも此の如きは何れも假定なるを以て安全を期する爲め空中衝突條約に於て航
空機の衝突に因りて地物に加へたる損害の賠償を如何にすべきかを定むべし、本
案が羅馬條約の存在を知らながら此規定を置きたるは賢明なり。

此の如くして本條約に地上損害の賠償規定を置くは比較的重要のことなるに多
くの海法會之を論ぜず伊、蘭、ユ、ー、ゴ、ー等全然本問に觸れず英國之に觸るゝも規定

の内容を批評するに止まりて根本論たる地上損害の規定を空中衝突條約に置くべきか否かを評論せず。

之に反し和蘭海法會は之を論ず然れども其意見は吾人と反對にして此の如き規定を空中衝突條約に置くべからずと云へり先づ一般論に於て「羅馬に於て航空機の地上第三者に被むらしめたる損害賠償に關する條約は署名せられたり其條約と本案を比較するに同一の規定もあれば異なるものもあり何故此兩條約を併合して一條約と爲さざるか」と云ひ次で逐條的批評に於て「先きに述べたる如く本條は削除すべし」と云ひ然る後規定の實質的批評に入れり。

和蘭海法會の意見は不可なり前にも述べたる如く羅馬の地上損害賠償條約と本案空中衝突條約とは別個の條約なり一を採用して他を採用せざる國あるべし假に幸に和蘭海法會の希望する如く兩條約を併合して一條約と爲し得れば可なるも開は容易に望み難し尙又假に兩者を併合し得とするも併合して一大條約となるときは或國は其條約中の空中衝突に關する部分には賛成するも他の部分には不賛成なるが爲めに全然其條約を採用せざる如き場合を生じ其點より見れば二

個條約の併合却て法の統一に害あり故に寧ろ兩者を併立せしめ各國隨意の選擇に委し羅馬條約のみを欲する國は夫れを採用し空中衝突條約のみを欲する國は之を採用することに委すべし和蘭海法會は又「羅馬條約と本案を比較するに同一の規定もあれば異なる規定もあり」と云へり異なるものあるに於て益々兩者の分立を必要とす。

十 地上損害の無過失賠償責任は可(六條)

二個の航空機衝突して地物に損害を生じ其の中の一機又は兩機共に過失あるとき前の場合は其過失機、後の場合は兩過失機をして連帶して損害賠償の責を負はしむること何人も異論なし然れども衝突が不可抗力に因るときは如何に關して異論を生じ其の場合には兩機及び兩機上の人物共に損害を生じたる場合と同視し被害者をして負擔せしめ五條賠償請求の問題を惹起せしめずと云ふ者と地上の人物は機上の人物と其情況を全く異にするを以て此場合には無過失賠償責任主義を採り航空機をして必ず賠償責任を負はしむと云ふ者とあり其可否に關し大議論ありて羅馬條約を定むる際にも盛に論議せられ遂に無過失責任主義に定

まり本案夫れと等しく無過失賠償主義を採用したるなり吾人賛成す。英國海法會は之に反對し、航空機が何等の過失なくして地上の第三者に損害を加へたる場合にも其所有者をして賠償責任を負はしむるは何故なるか了承するに苦しむ又此の如き思想は我國の通常の法理に反すと云へり。

由來英國は損害賠償に關し一般に過失主義を採り之に異なるものを容れざる主意なるを以て本案の無過失賠償主義に反對するは吾人の豫期せる所なるも航空機の如き新危険物を生じたる時代には假ひ英國たりとも何時まで其過失主義を從來の儘に貫徹し得ざるべし故に本案の無過失賠償主義に反對するに際しても稍々寛容を示し吾等は今此主義を了承するを得ず(We do not appreciate at the moment)と云ひ do not appreciate と云ひ必ずしも強く正面より反對するにあらず又絶對若くは永久了承せずと云ふに非ず at the moment と云ひ他日或は了承するやも計られざる餘地を存するを以て次第によりて後に無過失賠償主義を了承するやも計られず或は了承より進んで賛成するに至るも計られず現に今既に其徵候を示せり即ち前編に説明したる如く英國海法會は航空機を虎、爆發物等の危険物

と同視し虎を有することは其所有者に一種の消極的義務を負はしむるを以て虎が人を噛みたる場合は虎の所有者は虎が人を噛みたることに過失なくとも賠償責任を負ふべく航空機亦或は之に等しからんと云へり。

和蘭海法會は本案より地上損害賠償の規定を除去すべしと云ひ其規定の内容に不明の點ありとし、本條(四)は航空機をして第三者に對して連帶責任を負はしめ而してヨリ多く支拂ひたる者をして其償還を請求することを得せしむるも其償還請求は如何に爲すべきかを定めず恐らく雙方の航空機をして其損害を折半して負擔せしむる意ならんも夫れなれば其事を明言すべしと云へり、然り若し疑を生ずとせば明言すべし然れども之を明言するに當り本案の意見は果して和蘭海法會の如く兩航空機をして此損害を折半せしむるものなるか或は航空機の大小、性能、價額等の凡てか又は其何れかを見て負擔の割合を定めんとするにあるか、或は又其他の分擔方法を採らんとするものなるか明白ならず、本問を決するには羅馬條約は勿論其他多くの空中條約を參照し尙第二次に此等諸條約に類する多くの海法條約を參照せざるべからず。

十一 機長の救助義務違反規定不十分(七條)

本案は衝突したる各航空機の機長をして他機を救助せしめ又他機に自機の機籍發着地等を知らしむ海上條約第八條に衝突したる各船の船長をして他船を救助せしめ又他船に自船の船籍發着地等を知らしむるに等し船を機に代へたるまでなり。

兩條約の差は海上條約(八條三項)には此外に船舶所有者は前二項の規定の違反のみに因りて責任を負ふことなしとせるに本案は之に當るものなし海上條約に之を入れたるは船主の責任を軽くする爲めなり此規定なくんば船長が救助告知の義務を盡さざるに於ては船主は其一事に因りて損害賠償の責を負はしめらるゝや計られざるを以て海上條約審議の際船主は其挿入を主張したるなり。

然るに本案に之を入れざるは空中衝突の場合に機長が救助又は告知の義務を盡さざるときは機主をして損害賠償の責を負はしむる主意なるか兩條約の比較研究上此解釋は有力なるべし或は本案は特に此の如きことを明言せずとも海上條約と同一となるべしと思ひたるものなるか或は又此事は未だ何れとも定め得ざ

るを以て明白に書くことを得ず暫らく後の研究を待ち夫れまでは各自隨意の解釋に委する主意なるか何れにするも吾人賛成せず此點に關する本案の意見未だ定まらざるを以て曖昧に附すといふは極めて不親切且不見識なり宜しく早く定めて何れにか明記すべし此問題は空中衝突の定義地上損害の賠償規定無過失賠償責任の重要規定に比して輕微なるを以て比較的容易に決定し得べし又本案の意見既に定まり此場合は海上條約と異にし機長が救助義務に違反するときは機主をして責任を負はしむる主意なりとすれば其事を明記すべし無言に附するときは疑義を生ず尙又本案意見は此場合を海上條約と等しくし機長の救助義務の違反に因りて機主に責任を負はしめざる主意なれば此れ亦明記すべし何れにするも本案に於て此場合に於ける機主の責任に關し何等の明記をも爲さざるは不可なり。

和蘭海法會は此點を評し救助義務の規定はブラッセル條約を採用したるものなるも同條約第八條末項に規定する船長の義務違反の場合に於ける船舶所有者の無責任規定は採用することなしと云へり此れ和蘭海法會は本案は此場合に機主

をして責任を負はしむる主意なりと解するものにして此く解するには文理解釋上理由あり、又精神解釋よりするも理由あり即ち空中衝突にありては海上衝突と異なりて機長の救助義務違反に對し機主をして責任を負はしむるは至當なりと云ふなり、若し本案の意見にして此の如く航空機所有者をして船舶所有者よりも重き責任を負はしむるものとせば之を明言すべし、立法論としては筆者は此解釋の如くするを可と信ず。

十二 操縦士の救助義務規定無は不可(七條)

本案は空中衝突の場合に機長に命ずるに救助を爲し且告知を爲すことを以てするに止まり操縦士に及ばず海上條約に於て此義務を船長に命ずるに止まり運轉士に及ばざると同一の形式なり。

之に關し論者は海上衝突にては船長に救助義務を負はしむるのみにて足るも空中衝突の場合には操縦士にも此義務を負はしめざるべからず此點に於ては航空機と船舶との間又船舶の運轉士と航空機の操縦士との間に大に異なる所あり航空機の航空して空中にて衝突する情況は船舶の航海して海上にて衝突する情況

と大に異なり殊に航空の操縦士と航海の運轉士とは著しく異なるを以て海上衝突の場合に運轉士に救助義務を負はしむる必要なきも空中衝突の場合には操縦士に救助義務を負はしむる必要大なり航空機に於ける機長と操縦士との關係は決して船舶に於ける船長と運轉士の關係の比に非ず尙此點に關しては空難救助條約に於て操縦士に救助義務を負はしむるものを參照すべしと云ひ空中衝突條約には操縦士の救助義務を規定すべしと主張す。

英國海法會は此意見にして「航空機の救助義務者を機長に限らずして空難救助條約に於ける如く操縦士にまで擴張すべし」と云へり、和蘭海法會亦此規定を評し「本案第七條は各航空機の機長に負はしむるに救助義務を以てするも空難救助條約第一條第一項は操縦士にも之を負はしめたり兩規定は異なるものなるや」と云ひ進んで「若し異なるものとせば機長は *dirigable* の *capitaine* のことにして操縦士は *avion* の *conducteur* のことなるか」と問へり、和蘭海法會の意見は必ずしも同一の航空機に於て機長と操縦士の二人に救助義務を負はすことを主張するにあらざるも空中衝突條約案が機長即ち *commandant* のみに救助義務を負はしむるを以て其外

に操縦士即ち *Pilote* のことをも入るべし此條文中に *Pilote* の文字なきを遺憾とすと云ふものゝ如し而し又同一航空機上の兩人共に救助義務を負はしむる意見とも見られ此點曖昧なり。

救助義務者に關する諸國海法會の意見は *commandant, pilote, capitaine, conducteur* 殊に本案に用ふる *commandant* 及び *pilote* の意義を十分に調査研究し且本案が此等の文字を如何なる意義に使用するかを知りたる後に非ざれば十分に批評し難し。

伊太利海法會は本條の機長の救助義務は海上條約の船長の救助義務に比して輕過ぎるを以て改めて船長と同様にすべしと云へり同會は二個の條約を比較し「*ラッセル海法條約*第八條には衝突船の各船長は自己の船舶に重大なる危険なき限り他の船舶を救助すべき義務を負ふとし重大なる危険と云へるに本條約には重大の文字なし此れ航空機長の救助義務を輕くするものなり」と云へり文字上の比較に於ては洵に伊太利海法會の言の如くなるも實際には殆ど差なし船舶の海上衝突の場合には兩船共に安全なることあり又危険なることあり又普通危険のこと重大危険のこともあり故に海上條約には此の如く區別し船長は自船に重大危険なき限り他船を救助すべしとしたるも空中衝突の場合に於ける危険は殆ど常に重大危険なるを以て單に危険と云ふも重大危険と云ふも實際同一に歸し特に重大なる文字を附け加ふる必要なし。

十三 管轄裁判所規定は不可(八條)

本案は衝突に因る損害賠償訴訟の管轄裁判所を規定せり多くの裁判所を示して其間に順位を附し被告の住所地航空機の衝突地衝突機差押地及び衝突機籍地の四とせり。

海上條約には之に當る規定なし海上條約は損害賠償訴訟の管轄裁判所のことを其條約中に定めず此の如きは他の條約法令にて定むべく海上衝突條約中に入るは不可と認めたるなり之を可とする空中衝突條約が之と異なりて管轄裁判所のことを入れたるは不可なり殊に條約に多くの裁判所を示して其間に順位を附したるは最も不可なり此の如き順位は實行し難きを以て假に本条中に裁判所のことを入るとするも單に適當のもの數個を擧ぐるに止まり其何れに訴ふべきかは原告の任意とすべし諸國海法會の意見亦此の如し。

和蘭海法會は先づ衝突事件に關する裁判管轄等のことは空中衝突條約案に詳細に規定すべきか或は特別法にて航空機の救助其他に關する訴訟を規定するところにて於てすべきかは研究すべき問題なり」と云ひ次で本案を評し「此規定の書き方は明瞭ならず裁判所は左の順位に依ると云ふは原告は第一に被告の住所地裁判

所に請求すべく、其裁判所なきときは衝突地裁判所に請求すべく、以下此の如く順を追はしむる主意なるか若し然らば其事を明瞭に示すべし」と云ひ更に又全體論として「條約に何故此の如き順位を附するか寧ろ原告をして自由に選擇せしむるを可とせずや」と云ひ尙又高海上の衝突に關して「衝突は屢々高海上に生ずることあり、其場合には如何にすべきや」と耶喩し終りに衝突航空機の差押地裁判所に關し「本案の規定は多くは空論に歸すべし航空機が衝突するときは全滅するは通常なればなり」と云へり。

伊太利海法會亦同様の意見にして「本案は多くの管轄裁判所を掲げて其順位を示すも寧ろ *compétence facultative* とすべし」と云ひ衝突地の裁判所を管轄裁判所とすることに關し「海事に於ては衝突が領海に生じたる時とするに本案には其制限なし」と冷評し進んで「本案に衝突機籍地の裁判所とあるは普通法の規定に従ひ原告の利益に此く定めたるものならん」と云へり。

葡萄牙海法會も和蘭、伊太利と同様順位主義に反對し「管轄裁判所の規定は遵守せられざるべし故に順位を廢して原告の選擇に委すべし」と云ひ而して他國と異な

りて更に一の裁判所を加へ、被告航空機所在地の裁判所をも管轄裁判所とすべしと云へり短見なり。

十四 時効の一年は可(九條)

本案は航空機の衝突に因る損害賠償の訴訟は衝突の時より一年を以て時効に罹る、求償訴訟は支拂の時より一年内に提起すべし、時効の計算中斷停止は「受訴裁判所の法に依るとせり殆ど全部海上條約に等しく唯時効の期間二年を一年としたる差あるのみ同條約(七條)は「損害賠償の請求は事故の日より二年を以て時効に罹る、求償權の時効期間は支拂の日より一年とす、時効の中斷停止の事由は受訴裁判所國の法に依るとせり故に和蘭海法會は「時効はブラッセル條約に従ひて規定せり」と云ふに止まり他に何事をも云はず海上條約に於ける時効の二年なるに對し本案は一年なるに別に批評せざるは一年を是認する意ならん。

之に反し伊太利海法會は本案に反對し空中衝突に關しても海上衝突に於けると等しく時効を二年とすべしと唱へ「本案の時効は一年なり彼等は時効を長くすべき所以の理を知らず又本案第十二條には航空機と船舶の衝突の場合にはブラッ

セル條約を適用することとし同條には時効を二年とせるを考ふるに於て益々本案の一年時効を解するを得ずと云へり、葡萄牙海法會亦之と等しく賠償請求訴訟の時効を二年とすべし空難救助條約案第七條及び一九一〇年ブラッセル條約第七條の規定の如くするなりと云へり。

空中衝突に關する損害賠償請求權の時効期間は空難救助の補償請求權に關するものと同一にすべき理由あり故に若し空難に關する時効を二年とするに十分の理由ありとせば空中衝突に關する時効をも二年とするに理あり。然れども伊太利海法會の云ふ如く之を海上衝突に關する請求權の時効と同一にする必要なし兩種の衝突は大に其情況を異にし之より生ずる損害の賠償請求は空突の場合には海突の場合よりも迅速に爲さしむる必要あるなり故に本案が其時効を一年とし海上衝突の時効よりも短かくしたるは可なり。

筆者は空難條約の二年時効を改めて一年とせんことを望むシテジャの作れる二個の空中條約案の時効規定は獨り期間に關して異なるのみならず他の點にも異なり衝突の場合には損害賠償義務者間に於ける求償と其求償の請求に關する時効を規定するも空難救助には此種の求償なく從て空債請求に關する時効の規定

もなし次で衝突條約案は時効規定中に時効の計算中斷及び停止に關し規定するに救助條約案には時効を定むる際「補償の請求は救助の終りたる時より二年の間に依りて *prescribed*」と云ふに止まり時効の計算中斷停止に關して云ふ所なし宜しく空中衝突案に於ける如く時効規定中之を定むべし

尙本案の海上條約と異なる所は海上條約は締約國をして時効期間の伸長權を留保せしむるに本案之を規定せざることなり、海上條約(七條)は被害者の損害賠償請求權の時効を事故の日より二年、求償權の時効を支拂日より一年とするも締約國が之を伸長し得る場合あるを認め、締約國は原告の住所又は主たる營業所の所在國の領水内に於て被告船舶を差押ふること能はざりし事由を以て第一項及び第二項に定めたる期間の伸長の事由と爲すことを其法律に定むる權利を留保すとせり。

然るに空中衝突條約案に此の如き規定なし其理由は他日海上條約の規定を其儘採用する意なるか或は稍々修正して採用する意なるか或は又船舶と航空機は大に其性質を異にし殊に差押の可否及び實行の點に著しき差あるを以て海上條約が船舶の差押に關して作りたる規定の如きは決して空中衝突條約に作るべきに

非ずとして置かざりしものなるか、其何れなるを知らざるも兎に角一には時効期間の伸長に關する規定ありて他にはなきは注意すべき事なり。

十五 公航空機の責任を擴張せよ(十條)

本案は「本條約は國の航空機に適用す但軍事、税關及び警察の航空機は此限に在らず」とし原則として空中衝突より生ずる損害賠償の規定を國の航空機にも適用することとせり時勢の進歩に伴ふ良規定と謂ふべし、古は官を尊び民を卑しみ同一の事たりとも官之を爲せば無責任、民之を爲せば有責任としたるも此の如きは現代進歩の時勢に適せず殊に衝突より生ずる損害賠償の如き事件に官民を著しく差別するは不可なるを以て船舶の衝突に關し此點に於て軍艦と商船を同一に取扱ふべしと云ふ論を生じ前世紀末の倫敦萬國海法會議の際既に之を主張したる者あり(筆者自身)然るに其際は餘りに嶄新に過ぐる突發の意見なりとて容れられず却て海上衝突條約(十一條)に「本條約は軍艦及び専ら公用に供する國の船舶には之を適用せず」との明文を置くこととなれり(Collision between warship and merchant vessel by Dr. Matsumani, 1900)

然れども松波氏の論大に識者を動かし、成程衝突の損害賠償に關し官民船を差別すべきに非ずと云ふ者を多く生じ先づ公用に供せざる國の船舶は私船と同様にすることとなり海上衝突條約に「専ら公用に供する國の船舶には本條約を適用せず」とし公用に供せざる國の船舶には同條約を適用することとし又假ひ公用に供するも専ら公用に供するに非ずして一部公用に供するものにも同條約を適用することとし茲に官民同等論に一步を進めたり。

然るに空中衝突條約案は更に又一步を進め、本條約は之を國の凡ての航空機に適用するを原則とし其航空機の公用に供すると私用に供するとを問はず、又其公用の専用たると一部用たるとを問はざるなり實に大進歩と云ふべし、若し空中衝突條約案にして此原則を貫徹し何等例外を置かざりしならば夫れこそ完全ならんに惜しき哉三種の例外を設けて軍事、税關、警察用の航空機には本條約を適用せずとせり故に人民が此等航空機の爲めに損害を被むるも本條約に依りて其賠償を請求するを得ずして天災と諦らむるの外なき慘狀に置かるゝなり不條理なるを以て速かに此例外を削除して原則を貫徹せんことを望む。

今や船舶の衝突に關しては官民を全然同等視する公船責任條約案を生じ諸國の公船をして例外なく私船と等しく衝突より生ずる損害の賠償を爲さしむることに定め多數國其案に調印し或國は既に批准し又或國は條約たるに止めずして國法に採用したり。(Immunity of State Ship by Dr. Matsumami, 1924) 即ち一九一〇年のブラッセル海上條約に於て軍艦及び専ら公用に供する國の船舶に損害賠償の規定を適用せざることを改めて此等の艦船にも責任規定を適用することゝなりたるなり學者悉く之に賛成す。

吾人は空中衝突條約案にも此良規定を採用することを勸告す等しく空中條約にありても空難救助條約案は既に此點に於て公船責任條約と等しく凡ての公船を私船と同視し公船が私船を救助するときは報酬を請求し得ると等しく私船が公船を救助したるときは又報酬を請求し得せしむ救助條約第九條は「本條約は國の航空機に適用あるものなり」と云ひ國の凡ての航空機に適用ありとし其公用に供すると否とを問はず而も尙疑を生ずるを慮かり親切に特に追加して「其航空機が公用に供せらるゝものたりとも」(même s'ils sont affectés à un service public)と云へり

二個の空中條約案夫々之を國の航空機に適用する本文は同一なるに其次に來る規定は正反對にして救助條約は益々本文の主旨を明かにする良規定なるに衝突條約は本文を殆ど骨抜きに空文に墮落せしむる惡規定なり二條約左の如し。

空難救助條約案第九條

La présente Convention est applicable aux aéronefs d'Etats, même s'ils sont affectés à un service public.

空中衝突條約案第十條

La présente Convention est applicable aux aéronefs d'Etats, autres que les aéronefs militaires, de douane et de police.

兩條約案の差此の如し素より救助と衝突には事情の異なるありて國家の責任に關することに兩者を悉く統一し難し故に順序上先づ救助に關して官民を同等にし次で衝突に及ぶは已むを得ざらんも拙著軍艦の救助に關する報酬論今は最早衝突賠償責任に關して官民を差別とすべき時勢に達し居るを以て宜しく空中衝突條約をして此點に於て一方には空難救助條約に等しからしめ他方には公船責

任條約と等しからしむべし。

諸國海法會の此點に關する意見を徴するに伊太利海法會は吾人と等しく端的に「公船責任條約の規定に従ふを可とす」と云へり凡ての公空機に私空機同様の賠償責任を負はしむべしと主張するなり然るに怪しむは和蘭海法會なり同會は「本條約案は公用に供するものゝ外は一般に國の航空機にも適用することゝせり此原理は至當なり」と云ひ理由を示して「航空運送を爲す國は本條約の規定に關しては個人と同視すべければなり」と云ひ國の私事に關してのみ航空機の衝突を私空機と同等視するを可とするに止まり國の公事に關するものには差別待遇を主張して公空機を總て無責任とすべしと云ひ條約案に賠償責任の除外例を列擧して軍事、税關及び警察用の三者に限れるを不可とし一切の公事専用の航空機を無責任とすべしと云ひ「本條約は國の航空機に適用すとし例外として軍事、税關及び警察の航空機のみを擧ぐるも改めて一般的に公用に専用する航空機とすべし何となれば税關及び警察の外にも國の航空機あればなり」と云へり呆されたる愚説にして時勢に逆行するものなり。

十六 條約適用國の規定不可(十一條)

本案第十一條は本條約を如何なる國に適用するかを定めんとし試みに二案を作れり第一案は本條約は衝突航空機を登録せる締約國の間に效力あり云々とし第二案は本條約は衝突地の締約國の間に效力あり云々とす。

海上條約は之と異なりて「本條約の規定は訴訟に於ける總ての船舶が締約國に屬する場合及び國法に規定したる其他の場合に於て總ての利害關係人に之を適用す」とせり(十二條)本案空しく之に倣ふべし尙本案には種々不明の點ありて就中本條約を衝突地の締約國の間に適用すとす如きは尤も不明なり故に本案には全く此の如きものを規定せざるか或は又規定すとすれば海上條約の如くするか或は現在のものよりも適當且明瞭なる規定を作ることを見望む諸國海法會の意見亦大凡此の如し。

伊太利海法會は「本條以下の formule は承認し難し此等の條文は本條約を締約國に適用することを規定するものなるも宜しからず寧ろブラッセル條約第十三條の formule を採用すべし」と云ひ英國海法會は「第十一條には本文と代文とあるも何れ

も實際非常の難問を惹起するならん吾人此規定の必要を疑ふ」と云ひ和蘭海法會は「本條には種々の不明又は不理の點あり尙又本條約は何故衝突地國と其他の國とを區別するかは解し難し」と云へり。

十七 機船間衝突に海上衝突條約適用可(十二條)

本案第十二條に航空機と船舶と海上にて衝突する場合に關して規定し其衝突にして海法に従ふに於ては海上衝突條約を適用するとせり。

航空機中の水上飛行機は屢々船舶と衝突することあり又陸上飛行機たりとも水上を動きつゝあるとき或は水中に落下する際船舶と衝突して相互に損害を蒙むることあり此等の場合に如何なる規定を適用して其賠償問題を決すべきか本案之を解決して既成の海上衝突條約に依るとせり海上衝突條約は水上に於ける船舶の衝突を規定するものにして實質よりすれば船舶衝突條約なり船舶を基として規定し他の運送具航行物等は殆ど顧みず殊に此條約の成立は二十數年前にかかるを以て船舶と航空機の衝突の如きは全く考慮に入れず其衝突の場合を規定せざるは當然なり。

然るに其後航空機發達し不幸船舶と衝突したること幾回なるを知らず茲に於て新たに空中衝突條約を作るに當りて機船間の衝突に關する新規定を置く必要に接したり然らば之に關し全然新規定を作るべきか、全く既成の船舶衝突條約に據るべきか、或は又同條約に多少の修正を加へて一種特別の規定を作るべきかの問題を生じ本案は全く船舶衝突條約に依ることゝしたるなり其理由は航空機は素より船舶と異なるを以て空中衝突條約は多くの點に於て海上條約と異にするも水上に於ける衝突に關しては船舶と航空機の間には差なく少くとも其衝突の場合に於ける損害賠償に關し其規定を異にすべき理由なし故に既に十分考慮して作り且長く世界に行はれつゝある海上條約に依ることゝしたるなり賢明と謂ふ可し機船間衝突の損害賠償責任に關し全然海上衝突條約と異なる規定を作成し得る見込なく之を修正すと云ふも如何に修正すべきかに惑ふべし、假に或種の修正を施し得とするも其點に於て海上條約と異なるものとなり機船間其適用を如何に區別すべきかに惑ひ其他尙種々の難問を惹起するを以て全然海上衝突條約に依ることゝして難問を避けたるは呉れくも賢明なり。

和蘭海法會は吾人と意見を異にして本案に反対し、本條約案は海上に生じて海法に従ふべき衝突はブラッセル條約に依ると云うも他の條約を當てにして本條約を作るは非なり故に宜しくブラッセル條約を改め船舶と航空機の衝突をも同條約第一條の衝突に *assimilés* すべしと云へり成程諸國が常に他の條約を當てにして新條約を作ることは非なり然れども本條約の如き場合には既成の善良なる條約を利用して之に依るは簡易明瞭にして適當の措置なり又和蘭海法會の云ふ如く既成のブラッセル條約を改めて機船間の衝突を船舶間の衝突に *assimilés* することは決して容易にあらず雷に法制技術上容易ならざるのみならず此の如き改正は締約諸國の同意を要する大事業なりとし畢竟する所和蘭海法會の意見は空論に過ぎず。

尙和蘭海法會は本案に「海法に従ふ衝突は」と云へる點を批評し、茲に海法といふは如何なる海法なるか航空國の海法か船舶國の海法か兩國の海法か衝突が高海に生じたるときは其地に海法なしと云ひ恰も之を定めざるは本案の缺點なる如く評するも本案は其點までを決する主意に非ず本案は如何なる海法に従ふかを決

せざるのみならず海法に従ふことすら決せずして唯海法に従ふ衝突のことを規定したるに止まる故に假に或衝突は海法に従ふことに定まらざるときは如何なる海法に従ふべきか航空機の海法なるか船舶の海法なるか其他如何なる海法なるかを決する用なきなり。又衝突が高海に生じ高海に海法なしとせば其衝突は高海の海法に従はずして可なるのみ理論は此の如しとし本案は海上衝突には海法を適用することが定まるを豫見し其場合には海上衝突條約を適用すと規定したるなり。

十八 海上衝突條約の適用を擴張せよ(十二條)

本案は航空機と船舶の衝突に海上條約を適用するに當り其衝突が海上に生じたる場合 (*survenu en mer*) に限れり偏狹に失す。

本案は海上條約を適用するに當り船舶に制限を設けずして海船たると内水船たるとを問はざること恰も海上衝突條約に於て衝突が海船と海船の間に生じたと海船と内水船との間に生じたとを問はざると等しきも衝突の生ずる場所を限定して海上とする點に於て海上條約より狭し海上條約は之を適用するに衝突

所の何れたるを問はず例へば海船が川にて川船と衝突するも海上衝突條約を適用するに本案によれば海上飛行機が川に於て河船と衝突したる場合は勿論大航洋船と川にて衝突するも海上衝突條約を適用せざるなり非なり飛行機が海にて海船と衝突したると川にて衝突したるとにより海上條約の適否を異にすべきに非ず故に此場合にも海上衝突條約を適用することとすべく更に一步を進め飛行機が川にて河船と衝突する場合にも之を適用することとすべし換言すれば海上衝突條約を適用する船舶と場所にまで航空機衝突の海上條約適用範圍を擴張すべし。

英國海法會及び和蘭海法會は吾人より一層進み、ヨリ多く水上に生じたる衝突に海上條約を適用すべきを主張し英國は「本案の規定中より *maritime* の文字を除去すべし海上條約の規定は國內航水にも適用あるべきものなり」と云ひ和蘭は「本條約案は機船の海上に於ける衝突を規定するに止まれり何故河水 (*caux fluviales*) を示さざるか」と云へり何れも海上條約の適用を機船の海上衝突に限るは狭きに失するを以て河上衝突に及ぼすべしと云ふなり和蘭には河の外に大國水なきを以て

河上と云ふも英國英領には川以外の大國水多きを以て廣く國內航水と云ひ何れも自國の水勢を見るなり英蘭兩國は他の場合に於ても多く海水と内水を同一視し例へば船舶を定義するに當りても廣く水を航行するものと稱して一般的に内船と海船を區別することなく其點に於て我國佛獨等と異なれり。

之を英蘭の主張とするも本案を此の如くするは廣きに失するを以て宜しく海船の航行し得る水面に止むべし海船の航行し得る川に止め其川が湖沼と接續するに於ては其湖沼にまで及ぼすなり此れ丈けの水面に生ずる機船の衝突に海上衝突條約を適用すれば夫れにて足り別に不都合を生ぜざるべし之を越え英蘭の主張する如く水上なれば如何なる所にて可とし遠く海を離るゝ川上又は山間の湖水に生ずる衝突までに海上衝突條約を適用するは不可なり抑も海上衝突條約は主として海上に生ずる衝突に適用する爲めに作りたるなり便宜上之を海船の航行する内水上の衝突に擴張適用するも此れ海船が其水上まで航行するが故にして海の觀念を離れざるに由るものにして之と山間湖沼に於ける衝突にまで適用するとは異なれり此くの如き衝突の爲めに特別の法規を作るか否か又之を作

る際大に海上衝突條約を參考とするか否かは別問とし海上衝突條約を其儘山間湖沼に於ける機船間の衝突に適用すべきに非ず英國海法會は一層進み海上衝突條約の適用を凡ての内水に擴張するを以て足るとせずして水上外の衝突にも適用せんとし、航空機と船舶との衝突の場合に於ては常に海上衝突規則を他の凡ての規則に先立ちて適用すべし航空機が水上にあると飛行中たるとを問はざるべしと云へり機船間の衝突にして水上に生ぜざるものとは如何なるものなるか稍々解し難し或は飛行機が低空飛行を爲して船橋を毀損するが如き場合ならんも此の如きものに海上衝突條約を適用する必要なからん。

又英國海法會は「航空機が水上に taxiing 中なると飛行中なるとを問はず常に船舶に途を譲るべきものと信ず」と云ふも之を本案に入るゝことを主張せず辯じて然れども此等のことは吾人よりも寧ろ専門技術家の關心に屬す」と云へり。

十九 航空機と陸上運送具との衝突規定除去(十三條)

本案は航空機と陸上運送具との間に陸上にて生ずる衝突に適用する法規の何たるかを定め其衝突の生じたる地の法とせり。

之に應ずる規定は海上條約になし海上條約は船舶間の衝突を規定するに止まり假ひ水上にて衝突するも船舶と他物の衝突を規定せず況んや船舶と他物の陸上衝突をや實際には或は船舶の船首又は船尾と海岸に突進し來る人犬馬車等と衝突することあらんも海上衝突條約は此の如き場合を規定せず。航空機と陸上運送具の衝突は割合に多からん時として飛行場を走れる自動車と航空機と衝突することあらん又航空機が不時着陸する場合に自動車馬車等と衝突することあらん從て其場合に如何なる規定を適用すべきかの問題を生じ其問題は航空機の衝突より生ずる問題なるを以て航空機の衝突を規定する本條約に於て之を解決せんとするには一理あり殊に本案は航空機と水上運送具たる船舶との衝突に關しても規定したりとせば之に次で陸上運送具との衝突に關しても規定するは理由ありて一概に排すべきに非ず。

然れども彼れと此れとは異なれり航空機と船舶との衝突に關しては船舶間の衝突を規定する海上衝突條約の既に存するあるを以て新規定を作るよりも既存の海上條約を適用するを可とするを以て其旨を規定したるも航空機と陸上運送具

との衝突は之と事情を異にし之には未だ本案の依準すべき條約を存せず故に本案は之に關しては衝突地の法に據るとしたるものならんも此の如き法規適用の問題は國際私法の解決に委すべく空中衝突條約に規定する要なし故に除去すべし羅馬條約にも之に類する規定あるも吾人賛せず。

和蘭海法會吾人と同意見にして本案第十三條に航空機と陸上運送具との間に生じたる衝突は其衝突の生じたる地の法に従ふとせり羅馬條約を採用せるものなるも寧ろ規定せざるに如かず此規定は法律の牴觸を解決せんとするものにして本案の如き條約の容喙すべきに非ずと云へり。

此規定にして除去すべきものとせば強ひて評する要なきも一言すべし本案は航空機と陸上運送具との陸上衝突に關し此く規定するも航空機と船舶の内水衝突は規定せざるなり本案第十二條は航空機と船舶の海上衝突を規定するに止まり内水衝突を含まず而して第十三條は陸上運送具との衝突にして其中に水上運送具との衝突を含まず又明かに陸上衝突と稱するを以て水上衝突は含まざるなり如何に曲解するも川船は陸上運送具と云ふを得ず又川上は陸上なりと云ふを得

ず故に本案は此等の衝突に關しては何等の規定をも爲さざるなり勿論吾人は之を規定すべしと論ずるに非ず唯本案には此の如き粗漏ありと云ふのみ。

二十 空先案内人の規定無きは可

以上空中衝突條約案の規定を各條に涉りて既成の海上衝突條約と比較研究したり、空中條約案に有する規定を主題として之に當たる海上條約の規定を比較し夫れと同時に又些細なることに關し本案になくして海上條約にあるものを示したり例へば本案は(一)共同過失の場合に於ける超過支拂者の相手方に對する求償權を規定するに止まり其求償に關して内國法に依るものなるか否かを定めず(四條の三、六條の三、二)衝突航空機長の救助義務を定めながら機長が其規定に違反する場合に機主の責任を如何にすべきかを定めず(七條三)時効を規定するに止まり時効の期間の伸長に關する各國の留保權を規定せざること(九條)を示して之を海上條約の規定と對照したり(海上條約は共同過失の求償權のことは四條、救助義務違反のことは九條、時効の期間伸長は七條に規定す)又本案に過失航空機の所有者の責任を制限する規定を置けることを攻撃する際海上條約には此の如き規定を置

かずして、本條約の規定は後の條約を留保し船舶所有者の責任の制限に付き各國に於て定めたる規定に影響を及ぼさずとせることを示し又海上條約には「同條約の規定は運送契約其他一切の契約より生ずる債務に影響を及ぼさず」とすることを示し同時に本案は其何れをも有せざることを説きたり。之にて大體を盡くし残る所は二個の規定なり一は水先人に關し他は損害賠償請求權の方式に關す。

海上條約は前數條に定めたる責任は衝突が水先人の過失に因りて生じたる場合に於て其水先人が強制水先人なるときと雖も亦存在すとせり(同條約五條)此れは船舶の衝突が船長其他の船員の過失に因りて生じたる場合に船主に負はしむる損害賠償の責任を擴張して衝突が船員外の水先人の過失に因りて生ずる場合にも船主に損害賠償の責任を負はしむることを規定したるなり海上衝突に關する至當の規定なり。

然らば空中衝突の場合にも之に當たる規定を置くべきかと問ふに空事には海事の水先人に當たる人なし空事にも海事にも英語の Pilot 佛語の Pilote なる文字あ

るも意義に於て兩者異なれり海事にては Pilot は水先人なり船長に船舶航行の指導的知識を與ふる者にして自ら船舶を操縦するに非ず故に其者の過失に關し船主は責任を負はずとの議論を生ずるは至當なりとし而して又其場合にも船主は責任を負ふと假定すれば其責任は一般の責任にして即ち無限責任なるべし然れども立法論として見るときは一方に於て船主をして水先人の過失に何等の責任をも負はせざらしむるは不可なりと同時に他方に於て責任を負はしむる場合に之を無限とするは酷なるを以て衝突が船員の過失によりて生じたる場合と等しく船主をして水先の過失に責任を負はしめ其責任を有限としたるなり。

之を海上條約に於ける Pilot に關する規定とするも空事 Pilot は海事に於ける航路指導者の如き者に非ずして操縦士と譯する者なり自ら考へ自ら航空機を操縦する者なり其點に於て航空機の機長に等し即ち航空機に於ける機長及び操縦士は何れも船舶に於ける船長なり強ひて海法の下にて別名を求むれば船長と船頭の如きものにして名稱は異なるも何れも自己の考慮と責任の下に航行物を運用する人なり故に空中衝突條約には海上衝突條約の如き水先人に關する規定を置く

要なし若し他日航空大に發達して大々的航空機を生じ大航空機の機長が單に航空機の運用のみを司り航路の指導は特別の専門家之を爲して空先人と稱するに於ては其空先人の過失に因る衝突に關し航空機の所有者をして如何なる責任を負はしむべきかを定むるを要せんも夫れまでは空先人の規定を置く要なく本案に其規定なきは可なり。

船舶の航行に關して水先案内人を生じたと等しく、航空機の航行に關しても空先案内人を生ずるか、船舶の航水路には外來船長の知らざるものありて自己の隨意に航行するは危険なるを以て水先人をして指導せしむるものにして其航路は歐米にも東洋にも多々あり支那の揚子江を経て黃浦江を通航して上海に至るもの、我國の瀬戸内海を通過して神戸港に入るもの、如し然らば航空路に關しても同様なるか之を小にして我國の箱根、鈴鹿等の航空路は不安なりといひ、外國にもアルプス、ヒマラヤ山附近に難路あり又亞弗利加のエチオピア南米諸國の航路にも難路あらんを以て或は空先案内人を要することあらんか。

然れども一方より考ふるに船舶の航海と航空機の航空との間には差ありて航空は極めて迅速を要し機長は即時自己の知識と經驗を以て急速斷行すべく他人の示唆誘導を待つ暇なかるべし従つて空先案内人を容るゝ餘地なからんか又船舶は水上を航行して水に安着するを以て水先人の途中轉乘は容易なるも航空機は空中を航行して空に漂々たるを以て空先人が空中にて轉乘すること殆ど不能なり左りとて一度び着陸し空先人を乗込ませて航空し或所に至り又着陸して彼を

下降せしむる如きは迅速を要する航空機に適せず降下の際には落下傘を用ふるを想像し得るも而も此くまで千苦して空先人を使用せずとも可なりとの論を生ずべし畢竟するに航空機には空先人を必要とせず又適當とせずして或は遂に空先人を生ずることなくして止むも計られず又假りに空先人に類する者を生ずるとするも法規の上に表はれずして済むやも計られず。

水先人に關して見るも或時代には水先人の如き専門的職業者なく船長自ら常に自己の知識のみにて行動したりしなり次で水先人を生じたるも法規の上に表はれず後法規の上に表はれ而も強制水先人の規定を生じつゝありて或國には全く強制水先人の規定を法令より去らしむべしとの論を生じつゝありて或國には全く強制水先人の規定なし此規定なければ水先人を使用すると否とは全く船長の任意にして十分の知識と自信を有する船長は水先人を使用せずして航海す世上若し此の如き船長のみなるときは水先人は全減するに至るべく又凡ての船長悉く此の如くならずとも其大部分が此の如くなるに於ては水先は營業として存立するを得ずして自然に消滅し従つて水先人なき古代の有様に還元するも計られず航空事業にありては今は創業の際とて空先人を必要とせず又航空の性質上或は一度も空先人を生ぜざらんを以て空中衝突條約に空先人の過失に因る損害賠償の規定を爲す必要なからん。

二十一 空難證書等の規定無

尙一つ本案になくして海上條約にあるものは遭難證書其他の方式に關する規定なり海上衝突條約には「衝突に因りて生じたる損害の賠償の請求權は船難證書其

他一切の特別方式に「羈束せらるゝことなし」とする規定なり（六條第一項）本案は海上衝突條約六條第二項に「衝突の責任に關しては法律上過失を推定することなし」とするを採用せるに（本案三條）第一項に「船難證書其他の特別方式に「羈束せらるゝことなし」とするを採用せざるを以て疑を生じ之を採用せざるは空中衝突に於ては損害賠償の請求權は空難證書其他の特別方式に「羈束せしむる主意なるか、條約には「羈束するとも「羈束せずとも明定せずして解釋者をして隨意に解釋せしむる主意なるか、又此の如きは各國法の定めを委し空中衝突條約の關する所にあらずと見る主意なるか、海上衝突條約に此の如きことを定めたるは不當なりと認めて本案に採用せざる主意なるか、此の如きは當然云ふを待たざることにして海上條約は無益のことを云ひたるなりと見る主意なるか、或は又空事に關しては未だ海事に於ける空難證書其他の特別方式を生ぜざるか、或は既に萌芽を見たるも未だ熟して條約に規定するまでに至らざるを以て暫らく其規定を置かざる主意なるかは判明せず、然れども此事は他日詳論することに委し今は唯此點に於て兩條約異なれり一は船籍證書其他の特別方式に關する規定を有し他は空難證書其他の

特別方式に關する規定を有せずと云ふに止む。
 此等の外には兩條約間差なし、勿論海上衝突條約には尙本案になき數條の規定あるも何れも條約の修正追加、署名批准、加盟、廢棄等（十四、十五、十六、十七）に關し實質的の規定に非ざるを以て論及せず。

結 言

以上割合詳細に空中衝突條約案と海上衝突條約とを比較研究したり、既成の船舶衝突の場合に於ける損害賠償を規定する條約を將來將に生ぜんとする航空機の衝突の場合に處する條約案と比較したるなり、兩者は衝突する物の航空機と船舶の異なるより、衝突する場所の海と空の異なるより、衝突する狀況の平面的たると立體的たるの異なるより、殊に航行の速度其他の異なるより種々規定を異にし又衝突より生ずる損害及び其賠償規定の異なるを示したり。

夫れ航空は新事なり、航海は舊事なり、又航空事業を營む者と航海事業を營む者との間には自から異なる所ありて、此等の點より兩條約の規定に差を生じ、海上條約

に必要にして空中條約に必要なならざるものあり例へば水先入に關する規定は海上條約に存するも空中條約に之に當る空先人なく又空難を證する書類に關するものは海難を證する書類に關するものと異なる如し又之と反對に海上條約になくして空中條約に存するものあり然れども此等の諸點を除きては海上條約に存する規定に當たるものは殆ど悉く空中條約に存し而も其中には海上條約の規定と全く等しきものあり。

本論は此等の異同を論説し主として海法學者の見地よりして空中衝突條約案を批評したるなり總てを二十一個に纏む即ち(一)空中條約案が條文に空中衝突の定義を下したるは不可なり海上衝突條約の如く定義の形を避けて其實を定むべし(二)條約の適用を動ける航空機間の衝突に限りたるは狭きに失す海上條約の如く廣くすべし(三)空中衝突條約中に不衝突の場合を總括的に規定するは不可なり海上條約も此缺點を等しくす(四)空中衝突條約中に損害賠償責任制限の規定を置くは不可なり海上條約にはなし(五)空中衝突條約中に無限責任のことを規定するは不可なり宜しく他の法規に委すべし海上衝突條約には此の如き規定なし(六)過失

は推定せずとの規定は可なり海上條約にもあり(七)共同過失者の損害賠償の連帶責任を定めたるは大に可なり海上條約は共同過失者の連帶責任を人に生じたる損害に限るに本案は之を財産に生じたる損害にも及ぼしたるは大改良なり(八)衝突の原因不明の場合を規定せざるは不可なるに非ず海上條約には之を存するも無くも差支なき規定なり(九)地上損害に對する賠償の規定を設けたるは可なり海上條約に之に當たるものなきは當然にして即ち空中衝突の特色なり(十)地上損害の賠償に關して無過失責任主義を採りたるは可なり航空機及び航空の性質上此の如くすべきなり(十一)航空機の機長の救助義務を規定するは素より可なり然れども之を規定しながら其義務に違反したる場合に機主の責任を如何にすべきかを規定せざるは不十分なり(十二)航空機の救助義務を規定するに當たり機長の文字のみを用ひ操縦士の文字を入れざるは不十分なり海上條約に於て船舶の救助に船長の救助義務のみを規定したると事情を異にす(十三)空中衝突條約中に管轄裁判所のことを規定するは不可なり此の如き規定は空中條約に置かざるを可とす殊に多くの裁判所に順位を附するは不可なり海上條約には一切此の如きものなし(十四)

損害賠償請求權の時効を一年としたるは可なり海上條約にて二年とし萬國海法會を始め諸國の海法會中二年を主張するものあるも航空機關係に於ては短かくすべきなり(五)公航空機が衝突したる場合にも損害を賠償せしむることを原則とし其航空機の専ら公用に供すると否とを問はざるは大に可なり此點に於て之と反對の原則を採れる海上條約に優ること萬々にして新時勢に適する良規定なり海上條約は須らく此良規定に倣ひて現在の惡規定を改正すべし本案は此原則を採用するは大に可なるも之を貫徹せずして例外として軍事、税關及び警察の三機を無責任としたるは遺憾なり速かに此例外を廢して官民同責任の原則を貫徹すべし(六)本案に本條約を適用する國に關して規定するは不可なり海上條約になき如く本案も之を削除すべし(七)本案は航空機と船舶の衝突に關して規定し其際は海法に従ひ海上條約に依るべしとしたるは適當なり此衝突を規定すとせば既存の海上條約を利用するは良策なり機船衝突規定の海上條約になきは其立法當時航空機は未だ發達せざりしに由る(八)本案は機船の衝突が海上に生ずる場合にのみ海上條約を適用すとしたるは不可なり狭きに失するを以て衝突の内水に生じ

たる或場合にまで擴張すべし(九)航空機と陸上運送具との衝突を規定するは不可なり削除すべし(十)本案に空先案内人の規定なきは當然なり(十一)本案に空難證書のなきことも咎むべきに非ずと説きたるなり。

上述卑見の或ものは或國の海法會の意見と等しく又或ものは異なれり而して諸國海法會の意見悉く一致するに非ざること前編に詳説したる如し吾人は此の如く本案を批評し終り本案の確定して條約と爲る場合に如何に修正せらるゝかを刮目して待つべし。

空難救助條約案

前 言

萬國海法會本部より一九三四年二月三日附を以て日本海法會理事長に宛て左の意味の通牒が來た。

國際航空私法専門委員會(以下航空私法會と略稱す)は空難救助と空中衝突に關する二個の條約案を作りたり。前者の起案者はリベール教授にして後者はアムブロシニ教授なり。同會は一九三三年十月四日五日のロンドン會議に於て、此案を萬國海法會に送付して意見を聽くことを決議し、其決議に基きて同案を本會に送付し來れり。仍て本會より更に之を貴會に送りて高見を問ふなり。三月十五日までに回答ありたし。

本會に於ては、諸國海法會より送付し來れる意見を參考として本會の意見を定め

んとす。夫が爲めに特別委員會を開くべし、其委員會は四月十五日又は同十七日巴里に開くを以て貴會よりも臨時の代表者を派遣せられたし。委員會の開會を急ぐは、航空私法會は五月一日までに本會の意見を知らしと云ふに由る。

之に對し日本海法會より左の返事を出した。

貴簡は漸く三月九日本會に到達したり。從て本會は此條約案に對する意見を三月十五日までにアントワープ在の貴會に送着せしむること能はず、又四月十五日貴會に於て開かるべき特別委員會に本會の代表者を派遣し能はざるを遺憾とす。されど出來得べくんばリベール、アムプロシニ兩氏の起案に係る二條約案に關する本會の意見を取纏めて四月三十日までに貴會に送着せしむることとすべし。

日本海法會より右の返事を爲したものの、空難救助條約案及び空中衝突條約案の兩者とも何れも大切な條約案にして其一つを議定するにも多數の日を要するに、僅か二ヶ月足らずの間に兩者を悉く審議終了し本會の意見を定めて之をアントワープに送着せしむることは到底不能であつたから、遂に何等の意見をも送り得ざりしは残念であつた、仍て更に其旨を萬國海法會に通知したところ御尤もの次第といふ返事が來た。

而し空難救助條約の事は必ず世界の問題となるべく此問題は空法學者は勿論海

法學者も夫々大に研究を要することである。萬國海法會も日本海法會も十分に研究して之に關する意見を定むべきであらう。

仍て萬國海法會常任委員たり日本海法會専務理事たる筆者は玆々空難條約案を研究し、少しく得たる所があるから夫れを發表することにした、素より十分の研究でないが、今は何分拙速を尊ぶから不敢取今まで研究したものを略示し、以て一は自己が更に研究する道程の一步とし、又一は諸學者の研究を促がす所以の警鐘とする。云ふまでもなく筆者の私見で何會の代表意見でもない。日本海法會も萬國海法會も深く研究して各自の意見を發表することが緊要である。國際航空私法專門委員會(C. I. T. E. J. A.)の如何なるものなるかは別に卷末の附録に載せる。

空難救助條約案(佛英文)

空難救助條約案は一九三三年十月四日五日ロンドンの國際航空私法專門委員會の第三回會議で議定せられたものである。九ヶ條より成り第一條は航空機長及び船舶船長の空難人命救助の義務、第二條は航空機長の海難人命救助の義務、第三

條は救助費の補償請求權、第四條は物品救助の報酬額、第五條は人物共同救助の場合に於ける報酬の分配、第六條は事業主の補償報酬支拂責任及び其制限、第七條は補償訴訟の消滅時效、第八條は報酬契約の改廢、第九條は本條約の公機にも適用することを定めて居る、其原文及び英譯左の如し。尙參考の爲め海難救助條約の原文をも示す。

Avant-Project de Convention sur l'Assistance et le Sauvetage des Aéronefs arrêté par la Seance de la Troisième Commission

Londres 2 Octobre 1933

Article 1^{er}

(1) Tout commandant ou pilote d'aéronef, tout capitaine de navire est tenu de prêter assistance à toute personne se trouvant sur un aéronef en danger de se perdre ou étant en péril à la suite de l'avarie de l'aéronef, pour autant qu'il puisse, sans danger sérieux pour lui-même, son équipage ou ses passagers, se porter sur les lieux, avec la possibilité de prêter un secours utile.

(2) Cette obligation d'assistance cesse quand celui qui en est tenu a connaissance que le secours est assuré par d'autres, dans de meilleures conditions qu'il pourrait l'être par lui-même.

(3) Les législations nationales détermineront les sanctions pénales qui devront être prises contre ceux qui contreviendraient à cette obligation.

(4) Aucune responsabilité pénale ou civile ne peut éser sur le propriétaire ou l'exploitant du navire ou de l'aéronef à raison de l'exécution d'une telle obligation.

Article 2

(1) Tout commandant ou pilote d'aéronef doit prêter assistance à toute personne se trouvant en mer en péril sur un navire, ou étant en péril à la suite de l'avarie du navire.

(2) Les conditions dans lesquelles cette assistance est due et rémunérée sont déterminées par les mêmes règles que s'il y avait eu assistance entre deux navires.

Article 3

(1) Tout aéronef ou navire qui a prêté assistance a droit à indemnité pour les frais exposés et les avaries subies au cours des opérations.

(2) Si l'assistance a été spontanément prêtée, sans qu'il y ait aucune obligation de le faire, l'assistant n'a droit à indemnité que s'il a obtenu un résultat utile en sauvant des biens ou des personnes ou en contribuant au sauvetage.

Article 4

Au cas où il y a eu sauvetage de biens, le sauveteur a droit à une rémunération d'assistance qui sera fixée d'après les bases suivantes :

a) Les dépenses, frais et risques courus par le sauveteur, les avaries qu'il a subies, la valeur et, le cas échéant, la destination spéciale de l'assistant, le danger couru par l'assisté et les difficultés de l'assistance.

b) L'avaleur des biens sauvés.

Article 5

Au cas où il y a eu à la fois sauvetage de personnes et des biens, celui qui a sauvé les personnes a droit à une part dans la rémunération accordée au sauveteur des biens.

Article 6

L'indemnité ou la rémunération est dûe, dans tous les cas, par l'exploitant de l'aéronef, sauf son recours contre les expéditeurs de marchandises, dans le cas où ces marchandises auraient été sauvées. L'indemnité ou la rémunération ne peut être supérieure à la valeur de l'appareil avant l'accident.

Article 7

L'action en indemnité se prescrit par un délai de deux ans qui court de la fin des opérations d'assistance.

Article 8

Toute convention en vue de l'assistance ou du sauvetage, passée sous l'influence du péril, peut à la demande de l'une des parties être annulée ou modifiée par l'autorité judiciaire, quant à la

rémunération promise, quand les conditions convenues ne sont pas équitables.

Article 9

La présente convention est applicable aux aéronefs d'Etat, même s'ils sont affectés à un service public.

**Draft Convention on Aerial Assistance and Salvage, formulated at
the Meeting of the third Commission**

London, 2nd October, 1933

Art. 1.—(1) In cases where persons in an aircraft are in danger of being lost or are in danger by reason of damage to the aircraft, every Captain or Pilot of aircraft and every Captain of a ship is bound to render assistance in so far as he is able to reach the place where such persons or aircraft are, without serious danger to himself, his crew and his passengers so long as there is a possibility of rendering useful assistance.

(2) This obligation ceases when such Captain or Pilot is satisfied that assistance is being rendered by others in more favourable conditions than those under which he himself could render such assistance.

(3) National laws will determine the penalties to which any persons who ignore such obligation shall be subject.

(4) No penal or civil responsibility can rest upon the owner or operator (exploitant) of the ship or aircraft by reason of his compliance with such obligation.

Art. 2.—(1) Every Captain or Pilot of aircraft must render assistance to any person in peril on a ship at sea or being in peril in consequence of damage to a ship.

(2) The conditions upon which this assistance shall be rendered and remunerated are to be determined by the same rules as though salvage had been rendered by one ship to another.

Art. 3.—(1) Every aircraft or ship which has rendered assistance has the right to be indemnified in respect of expenses and damage sustained in the course of such operations.

(2) If the assistance was rendered spontaneously and without any obligation to do so, the salvor shall only be indemnified where a useful result has been achieved by salvaging goods or persons or in contributing to the salvage.

Art. 4.—Where there has been salvage of goods the salvor has the right to salvage remuneration, the amount of which shall be fixed according to the following principles:

a) The expenses, costs and risks run by the salvor, the damage which he has sustained; the value and, when material, the particular destination of the salvor; the danger run by the salvor person or property and the difficulties of salvage.

b) The value of the property salvaged.

Art. 5.—Where both persons and goods have been salvaged, he who has salvaged the persons has

the right to a proportion of the remuneration granted to the salvor of the goods.

Art. 6.—The indemnity or remuneration above referred to shall be due in every case from the operator (exploitant) of the aircraft, subject however to his right to recover contribution from the shipper of goods where such goods have been salvaged. Such indemnity or remuneration shall not exceed the value of the aircraft before the accident.

Art. 7.—An action for indemnity shall be brought within two years from the date when the salvage services terminated.

Art. 8.—Any agreement relating to assistance or salvage, made in circumstances of danger, may, upon demand by either party, be annulled or modified by the judicial authority in respect of the remuneration promised when the terms of such agreement are not equitable.

Art. 9.—This Convention is applicable to state aircraft even when appropriated to the public service.

**Convention pour l'unification de Certain Règles en Matière d'Assistance
et de Sauvetage Maritimes.**

Art. 1. L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

- Art. 2. Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération. Aucune rémunération n'est due so le secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.
- Art. 3. N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.
- Art. 4. Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.
- Art. 5. Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.
- Art. 6. Le montant de la émunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.
- Art. 7. Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.
- Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou téréssée.

Art. 8. La rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion réticence ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la parties intéressée.

Art. 8. La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base: a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteurs, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant; b) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à article 6, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs, ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 9. Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 10. L'action en payement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, commeprovoquant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Art. 11. Toute capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Art. 12. Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas l'infraction à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit réprimée.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou règlements qui auraient déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs États pour l'exécution de la disposition qui précède.

Art. 13. La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des législations nationales ou des traités internationaux sur l'organisation de services d'assistance et de sauvetage par les autorités publiques ou sous

leur contrôle, et notamment sur le sauvetage des engins de pêche.

Art. 14. La présente Convention est sans application aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

Art. 15. Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque soit le navire assistant ou sauveteur, soit le navire assisté ou sauvé appartient à un État de l'une des Hautes Parties contractantes, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois:

(1) Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un État non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des États contractants à la condition de réciprocité;

(2) Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même État que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable;

(3) Que, sans préjudice des dispositions plus étendues des lois nationales, l'article 11 n'est applicable qu'entre navires ressortissant aux États des Hautes Parties contractantes.

海難救助條約原文（一六乃至一九條省ク）

本條約案を解説評論するに當り、之を二編に分割する第一編は一通りの解説及び諸國諸學者の本案に對する評論を主として之に筆者の意見を附加したるもの、第二編は筆者の私見を主とし之に諸國諸學者の本案に對する評論を附加したるものとし以て縦横反覆して説明する。

第一編 空難救助條約案の解説評論

九段に分ちて解説評論する。條約案は九ヶ條であるから比較研究の便宜上之に従ひて順位を附ける。

一 航空機上の人命救助

空難條約案は其初めに、航空機の機長及び操縦士及び船舶の船長 (Tout commandant ou pilote d'aeronaf, tout capitane de navire) の人命救助義務を規定し、航空機に在る人が危険なるか又は航空機が破損したる爲め人が危険なるときは航空機の機長、操縦士又は船長は、其場所に近づき得る限り近づきて其人を救助することを要す。但し自己、自己の乗組員及び自己の旅客に非常の危険なければ、又其救助は有益なる可能性ある限りは、としてある。

至當の規定であつて何人も不可とするものはない。國內法としても條約としても良い規定だ、同胞相救ふことは勿論、異胞相救ふことも良い、人類の幸福を増し、世界の平和を招來する一端である。

空難救助條約案時として空難條約又は空條と略稱すは此の人命救助を平和の時

の人々及び戦時に於ける味方と中立人に限り敵人に及ぼして居ないが、此れは敵人にも及ぼすが良い、海難救助條約(海條と略稱することあり)第十一條は海難の人命救助を敵人に及ぼし、海上に於て生命の危険あるものあるときは船長は船舶職員及び旅客に重大なる危険を及ぼさざる限り敵人と雖も (même ennemie) 之を救助することを要すとしてある。空難條約の人命救助義務の規定は畢竟海條の規定を採用したものであらうが、どうせ採用するのなら、敵人救助の事をも採用すべきである。伊太利のベルリンゼーリー博士此點を指摘し「海難條約にては人命救助の義務は敵人に對しても存するに (même s'il s'agi de prêter assistance à une personne ennemie) 空難條約に存せざるは兩條約の差だ」と云つて居る。博士は尙兩條約の異なる點を挙げ、空難條約には海難條約になき條件を定め、救助が有益なる可能性ある限り救助すべしとし、有益なる可能性がなければ救助せなくとも可としてあるが、夫れは惡るい」と云ひ進んで「宜しく敵人をも救助することとすべし humanité より來るなり、又救助が有益なる可能性ある限りは」との條件を廢すべし、此條件あるときは機長は必要なる救助を爲さざることあり、或は之を遅らしむる事となる」と

云つて居る、味ふべき批評である。
葡萄牙萬國海法會常置委員會は論じて、空難條約にも海難條約と等しく敵人救助の義務を規定すべし、世界大戰中何國も敵人の海上救助を實行せざりしも、而も敵人救助のことたるや主義として常に保持せざるべからずと云つてゐる。英國海法會は、別にベルリンゼーリー博士の如き批評はせずして、唯「空難救助の義務は一九一一年の英國海法條約法第六條の規定 (Section 6 of the Maritime Conventions Act, 1911) と同一の精神なり。同條には船長に命ずるに海上の危険人を救助すべき旨を以てす」と云つて居る。

白耳義の海法會亦稍英國海法會と同様で、空難救助義務の規定の如き規定は既に海難條約に存す、船長の救助義務は一九一〇年九月二十三日のブラッセル條約第十一條に規定せりと云ひ、進んで空難條約の規定を説き、此條約に於ける救助義務は二個の條件の上に立てり、一は救助者に非常の危険なき事、又一は救助が有益なる事 (qu'il puisse être utile) なりと云ひ、救助の有益なる事とは何ぞやを三個の點より説明して居ることは後に述べる。

筆者も、機長等の人命救助義務を條件附とし、救助が有益なる可能性あるときはとした事は良くないと思ふ。

尙又空難條約第一條第二項に、此義務は、救助が自己が爲すよりもヨリ良き條件の下に他人に依りて爲されつつあるときは止むとしてあることも悪い。海難條約には此んな條件のないのは當然である。故に空難條約に於ても之を削除するがよい、勿論誰かが既に空難を救助し居つて立派に救助し得と認むるときは別に他人が救助に出掛ける必要なからう、又其救助が立派に奏功するとは見えなくとも、左りとして自分が立入つても、決して夫れより甘味く行かないと思ふ際之に立入る必要はなからう、此んな場合に差出ると却て邪魔になる、故に空難條約に此規定を作つた精神は少しも悪くはないけれども、此んな條件を法文に書いて置くと却て害を生ずる。

機長や船長は空難を見ながら、又或人々が其救助に従事しつつありて未だ救助し得ざるを知らながら、自ら進んで救助することを爲さずして現救助者の救助情況と自分等が此れより爲さんとする救助とを比較研究して何れが好結果を奏する

であらうかを調査し、爲めに救助の機会を失して人命財産を滅失せしむることに
なる、尙又斯くの如き條文があると、機長が他日或人より「彼の場合に汝が救助せざ
りしは救助義務の違反なり」と攻撃せられたるとき、辯じて、彼の場合には他に好條
件の救助者ありしを以て吾等は救助せざりしのみ、決して救助義務の違反に非ず
と辯明し、兩者間、或事實は好條件なりや否やの争を生ずることになる、或は此條文
なくとも此種の争を生ぜんかなれども、少くとも此條文あるが爲め斯かる争は一
層多く生ずる慮があつて、何れにするも此條文は、機長等の救助の機会を少くする
から削除すべし。

和蘭海法會も筆者と同意見で、第二項は適用の困難なるものなり、機長又は操縦士
は如何にして *le secours est assuré par d'autres dans de meilleures conditions* を知るを得
んや」と云ひ、進んで危険ある場合には急速に救助すること必要なり、其際には他人
が我よりもヨリ良く救助するを得るならんかなどを調査して躊躇すべきに非ず、
然るに條約文を以て此の如く定むるときは機長又は操縦士は之を口實として人
命を救助せざるに至らんと云つて居る。伊太利のベルリンゼーリ博士亦同一

の説である。前にも云つた通り博士は空難條約第一條第一項に於て機長等の救
助義務を條件附とし、有益なる可能性ある限り救助する義務を負ふとせるを不可
とし、此の如くするときには救助者は自己の救助は果して奏功するか否かを考へて
救助を躊躇するならん、救助の如きは急速に爲すべきに此規定は之を妨ぐる恐れ
あり」と云ひ、然る後進んで、他人が自分よりもヨリ良く救助しつある場合には機
長は救助するを要せずとする規定も同一の理由にて不可なり」と云つてゐる。
葡萄牙亦同意見にして、救助義務の規定中より、他人がヨリ良き條件の下に救助に
従事せざるときは「と」するものを除去すべきを唱へ、救助に必要なことは *soi-même*
être であるから、救助者として自分の救助と他人の救助の何れが良好なるかを考
へさせるべきでない、此んなことを考へさせるときは救助が後れる、又之を條件と
するときには救助者の間に自分の方は良き條件の下に救助したのだとか何とかい
ふ争を生じて悪い」と云つて居る。

ベルリンゼーリ博士は空難條約第一條を評する際「此規定には敵人の救助無し
不可なり、又此規定には救助が有益ならんときは (*secours utile*) 救助に従事すべしと
いふ條件有り、不可なり、此無と有は何れも賛成する能はず」と云つて居る (*L'omission*

et l'aide ne peuvent pas être approuvées)。白耳義海法會は、唯「空難條約には救助の義務は (1) le secours puisse être prêt sans danger sérieux (2) il puisse être utile に非れば生ぜずと定め
てある、又機長又は操縦士又は船長は(一)有益なる救助なりと思ひ(二)他に良き救助
なきを知り(三)救助するも自己等に大危険なきときに非れば救助する義務がない
としてある」と云ひ、之を云ふに止つて其是非を評して居ない。

空難條約案第一條第三項は、機長船長等の救助義務違反の場合を定むるものであ
つて、此場合に於ける彼等の刑罰制裁 (Les sanctions pénales) は各國の法により之を
定むとしてある、適當の規定である。伊太利海法會は「所有者又は事業主が同時に
機長 (commandant) なるときは之に國法の定むる制裁を適用することを加へて此規
定を補充訂正すべし」と云つて居るが夫んなことを爲なくともよい。

條約の原文には sanctions pénales の二字を用ゆるに、英國海法會は之を penalties の一
字に譯して居る、之に就ては多少論じたいこともあるが、茲では止めて置く。

空難條約案には人命救助義務者を航空機の機長、操縦士及び船舶の船長としてあ
る (commandant, pilote, capitaine)。其中の船長の意義は明白である、海法に於ける船長
と同意義だからだ。

而し機長又は操縦士の意義は必ずしも明白でない。筆者は船舶の長を船長と略

稱することに對し、航空機の長を假りに機長と略稱するが、此れすら適譯か何うか
分らない。機長といふときは飛行機だけの長の如く思はれないこともない、然る
に世には飛行機の外に、飛行船もあれば風船もあるから機長の文字で此等の凡て
を含め得るか何うかを疑ふのである(飛行船には船長といふ如し)、操縦士は pilote
の譯である、或は操縦者の方が適譯かも知れないが、兎角日本人は士の字を好むか
ら操縦士と譯して置いた、英國では空難條約案の commandant or pilote を Captain or
Pilot と譯して居る。

空難條約に此兩語を用ゐるのは、一個の航空機には必ず機長及操縦士の兩人を要
する故なるか、夫うではあるまい。條文に「機長又は操縦士とし又はと云つて居る
に依つて判る。然れば何れか一人で足るとして、同一飛行機に此二種の人が居つ
ては悪いのか、船舶には船長の外に運轉士が居ることもあり居らぬこともある、又
居るとして一人のこともあり二人三人四人のこともある。左すれば航空機にも
機長の外に操縦士が居つても差支へない様に思ふ。大機になると機長の外に操
縦士の居ることが必要かも知れん。

仍て却て寧ろ反對に果して、航空機に機長居らずに操縦士だけでも良い乎といふ問を生ずる。船舶なれば夫んなことは出来ない、船舶には必ず船長が居らねばならぬ、實際に於て船長居らずして運轉士のみときは、其運轉士は運轉士たる資格に於て船舶を指揮するに非ずして船長たる資格に於てするのである。故に空難條約は船舶の時は單に Capitaine と云つて、此一字のみを用ひ、其外に運轉士 (Mate or officier) の語を用ひて居なす。

然るに航空機に關しては commandant と pilote の二字を用ひて居るから、航空機には機長の外に獨立の操縦士なるものがあつて、當然其資格を以て航空機を指揮し得るのだとも思ふが、一つの疑問である。航空條約や各國の航空法を見た丈では、空難條約中に用ゆる此二個の文字の意義は明了でない、此疑問は必ずしも空難條約に限つて起る疑問でなくして航空に關する日本法を見ても英佛獨等の航空法を見ても又航空關係の諸條約を見ても起る疑問であるが、空難條約に此二文字を連用して居るから同條約を評論する折柄として茲に此疑問を提出するのである。

航空は航海と異なる所がある。又航空機殊に其中でも最も發達し且最も其數多

き飛行機は大に船舶と異なる點がある、故に之を運用する者にも機長 (commandant) の外に操縦士といふ名の者を生じたのであらう。或は特殊又は偶然の事情からして pilote の文字を用ふるに至つたのかも知れない。

而し筆者の如く、海法に於て常に佛の pilote 英の pilot を水先人と解し來りし者の耳には航空の時でも pilote といふと、何となく空先案内人の如く思はれて仕方ない、困つたことだ、航空界では pilote は案内人でなくして操縦士だと云はれても判つきり身に泌みない。尙又操縦士といふと何となく運轉士の如くにして、其上に立派な指揮者が居る様に思ふて困る。明治大正の初め既に、所澤の陸軍飛行隊に通つて航空學の初歩を嗜り、又今より二十餘年前の大正二年十二月二十五日徳川 敬大尉に操縦せられて危険なるモーレス、フヘルマン飛行機に搭乘して研究した筆者として、今頃此んな幼稚な疑問を出すのは不似合なことだと云ふ人もあるかも知れぬが、研究未熟の爲めか何うも此點は未だ判つきりしない。

筆者は海運の具たる船舶を指揮する者と、空運の具たる航空機を指揮する者と、陸運の具たる汽車電車自動車等を指揮する者との、成べく同様の名稱を附したいと思ひ、船の長を船長と云ふ如く、航空機の長を機長と云ひ、車の長を車長と云ひたくなり、遂には運送外にまではみ出して、學校の長を校長、會社の長を社長、寄宿舎の長を舎長と云ひたい氣がする、而し現行法上、汽車や電車に車長なる職名の者なく運轉手、車掌の如き名稱だ、又其車掌なる者の權限は筆者の理想する車長の權限とは違つて居る、又假りに自動車や馬車の長たる者が、大略筆者の思ふ様な權限を持つて居るとしても、法令は彼等を車長と稱して居ない。多くの部下を持たない者を自動車長とか馬車長と云ふのはお可笑とでも思つたの乎、飛行機に於ける操縦士の名稱も、或は此んな事情から來たのであつて、別に深く調査研究審議した上で決

定した名稱でもなからう。將來飛行機が大きくなり、從て乗組員が多くなり、仍て何者か此等の人々を指揮せねばならぬことになつて機長(commandant)の名稱を生じたのではあるまいか。

空難救助條約案には又 exploitant の文字を用ゐて居るが此文字も疑はしきものである。而し此疑問は多くの點に關係を有するから割合詳細に論説する。空難條約第一條第四項には「船舶又は航空機の所有者又は exploitant は人命救助の義務に關して刑事上又は民事上の責任を負ふ事なし」としてある。其意味は機長や船長が空難救助の義務を負ひながら、之を履行せざるに於ては當然其責任を負ひ、或場合には損害を賠償すべく、又或場合には刑事上の制裁をも受けるのである。而し之が爲めに航空機の所有者等にまで累を及ぼし彼等に刑事上の責任も民事上の責任も負はしめることは無いとしたのである。主意に於て海難條約第十一條第二項に「船舶所有者は前項の規定の違反により何等の責任を負ふ事なし」とせるものと同様である。同條は第一項に「海上に於て生命の危難に在る者あるときは船長は之を救助することを要す」とし、次で第二項に「船主が責任を負はざること」を規定して居る。

空難海難兩條約の異なる所は、海難條約は海難救助の義務は之を船長にのみ負はせて航空機長に負はせて居ないのに、空難救助條約は空難救助の義務を航空機長に負はせる外船長にも負はせて居ることである。此れは海難條約の生じたるは今より二十餘年前に屬し、航空機未だ發達せずして、海難を救助する丈の力がなかつたからだ、又今でも、假りに或種の飛行機が克く海難を救助し得るとしても、一般的に規定して總ての航空機に海難救助の義務を負はせるのは適當か何うか考へものである、左ればと云つて或飛行機には海難救助の義務を負はせ、他の飛行機には負はせないとするのも煩雜であるから、少くとも現在のところでは航空機には一般に海難救助の義務を負はせない方は良いかも知れぬ、尙又海難條約に彼の規定を得るには十數年間の苦勞を重ね、多くの議論の末ヤットあれ丈に仕上げた次第だから、海難救助條約案を議する際に航空機の海難救助義務などを問題とするに於ては大に紛擾を生じ、他の纏まるものも纏まらないことなるから全く夫れに觸れなかつた事情もあらう。然らば更に別問題として、海難救助條約が既に完成し、多くの國が之を採用し、又或國々は條約の規定を國法にまで入れた現在にありては、宜しく一步を進め現在の條約を訂正追加し、海難救助の義務者を船長に限らずして航空機長に及ぼしては如何といふ問題を生ずるであらう。夫れには可と思ふ點もあれば不可と思ふ點もある。尙又假りに理論に於て可とするも今之を實行するは適當かといふ點にも疑問はある。だから其事は別題に委して茲に觸れない事にし、空難條約に用ゆる exploitant の文字を論ずるに止める。

海難條約には、船舶所有者は船長の人命救助義務違反の爲め責任を負ふ事なしと

し船舶所有者丈を擧げて居るに、空難條約は前示の如く、船舶又は航空機の所有者又は exploitant は責を負ふ事なし」とし、所有者の外に exploitant を擧げて居る。

空難條約には exploitant の文字を第一條第四項に用ひて居る外、第六條にも用ひて居る、同條は救助報酬の支拂義務者を航空機又は物品の所有者とせずして exploitant として居るが、之に關して諸學者間種々の批評を生じて居る、故に exploitant の意義を検討する必要は大である。

勿論之に似た問題は海法でも起るので、現に海難條約を議する際にも起つたのだ、條約案の或規定に船舶所有者としたところ、直ちに質問を生じ、夫れは船舶の所有權を有する者に限るのか、或は又其外に船舶の所有權を有せず、之を有する者から船舶を借受け自ら艤装して之を利用する者をも含むかと問はれ、夫をも含む主意だと云つて議事を進めた事がある。英國の海運法や海難救助法で ship owner といふ場合には此く廣きものと解せられて居る、我商法でも船舶所有者を此意義に用ひて居る。英國では或場合に明文にて示すことあり、他の場合に解釋にて知らしむることがある。owner の中には pro tempor の owner ありとして、後者を前者

と同一視するのだ。我商法(五五七條一項)は明文を以て、船舶ノ賃借人カ商行為ヲ爲ス目的ヲ以テ其船舶ヲ航海ノ用ニ供シタルトキハ其利用ニ關スル事項ニ付テハ第三者ニ對シテ船舶所有者ト同一ノ權利義務ヲ有ス」とし、他の規定は凡て單に船舶所有者と云ひて其中に此賃借人を含めて居る、日英とも佛蘭西の armateur に當り、自己の所有船を艤装して之を利用する者及び他人の船舶を借受けて艤装し利用する者を含むのであつて、獨逸流に說けば自己の船舶を利用する Rheder と他人の船舶を利用する Ausrücker の兩者を含むのである。

海難條約にては此の如く解し、船舶所有者に賃借人をも含めるのである、左すれば空難條約にても此くすれば良いと思ふが、空難條約の起草者は、海難條約には船舶所有者一字なるが故に釋明の如き面倒を要するのであるから寧ろ明らかに二個の文字を示すを可と認めて propriétaire と exploitant としたのであらう、航空機の所有者と云ふときは所有權を有する者に限り exploitant と云ふときは自己の航空機を運用する者の外に他人の航空機を運用する人を指すのである、條文に航空機の所有者及び事業主といふときは後者は殆ど常に他人の航空機を運用する者と思

つて良い。空難條約第六條に關して非難を生ずるは畢竟其故である。批評者等は、救助の報酬は何故航空機の所有者の負擔とせずして事業主の負擔とするのかと論じて居る。然らば *exploitant* とは抑、如何なるものなるか。

exploitant なる語は随分曖昧なものであつて、筆者は日本に適する最良の譯語を知らない、或は最良の適譯は未だ出來て居ないのだらうかとも思ふ。航空關係の條約を調印批准する爲め、其條約案を審議する必要上假りに之を事業主、事業者、經營者、運用者又は使用者と譯したかも知れぬが何れも完全なものでない。譯者自身すら夫れを完全と自信して居ない、日本の航空法制研究會に於て、日本航究法制の最高權威者十數人集まつて評議したが、未だ最良の譯語を發見し得なかつたのだ、故に筆者は本論に於て假りに *exploitant* を事業主と譯するが最良の適譯と自信して居る譯ではない、或は事業者、運用者、利用者、使用者等と云ふ方は良いかも知れない、又判かり易い點簡單に航主と云つて見たい様な氣もする。

此の點は英國でも同様である。英國の海法に於ては佛國の *armateur* に當る文字なく、從て眞の所有者に對する一時の所有者なる廻はりくどい文字を用ひて所有者

に非ざる *armateur* を示して居る。夫と等しく、今又空法に於ても同様の難關に出喰はし、英國海法界の最高權威者が集まつていろ／＼と佛語の *exploitant* に當る英語を調査したが未だ最良の譯語を發見し得ずして困つて居る様子だ、不敢取假りに *operator* と譯するものの不安と見えて、*operator* の割註に原語 *exploitant* を入れて居る。而して批評的に言明して、*exploitant* と云ふ語をもつと明瞭にすべきであると云ひ、(the word "exploitant" should be more precisely defined) 進んで「此語は恐らく *charters by demise* の位置にある人を含ましむる爲めに用ひられたるならん」と推説して居る。但此推説は大體に當つて居るのであつて、筆者も略夫れと同様に解して居る。

exploitant の難文字に困じて其明白なる説明を望める者は獨り英國人のみに止まらず、殆ど佛語を常用とする白耳義國人も此語の明白なる釋明を望み *nous voudrions aussi trouver dans la convention une définition précise du term "exploitation"* と云つて居る。

筆者は空難條約第一條第四項の英譯の適否を疑つて居る。英國法學者の英譯に

嘴を入れるのは何うかと思ふが何うも腑に落ちない。
空難條約第一條第一項は機長又は船長は救助義務を負ふとし、第二項は機長又は船長が自分の救助よりもヨリ良き救助行はれつつありと思ふときは、自ら救助する義務なしとし、第三項は救助義務の違反者に対する les sanctions pénales は各國の國法之を定むとし、而して第四項として Aucune responsabilité pénale ou civile ne peut peser sur le propriétaire ou l'exploitant du navire ou de l'aéronef à raison de l'exécution d'une telle obligation として居るのであるが、英國海法會之を譯して no responsibility can rest upon the owner or operator of the ship or aircraft by reason of his compliance with such obligation とし、原文に his に當る文字なきに之を入れて居る。故に此英文を讀むと、其は彼れの義務違反とは所有者又は事業主の義務違反とも見えるが、左う見ては此規定の意義が判からなくなる、此規定の義務は機長又は船長が救助義務を盡さなくとも所有者又は事業主が責任を負はざるることなしとする主意である。故に原文には his に當る文字なくして à raison de l'exécution d'une telle obligation と云ふ丈である。然らば寧ろ直譯して by reason of the execution of such obligation としては何うか。夫れでは眞の英文にはならないのか、眞の英文にするには是非とも原文に his と云ふ字を入れねばならぬのか、茲に至つて筆者は迷ふのである。幸に此英譯者の誰れなるかの見當が附いて居るから、機會があつたら英國高等法院判事サー・ジョージ・ラングトン氏か英國海法會名譽書記パリス・トル・ビルチャー氏に問合せて見やう。

二 船舶上の人命救助

空難救助條約は其名稱の示す如く、主として空難に罹れる人命財産の救助を規定

するものである、而し之を主とするに止まり、他を排する譯でない。だから海難に罹れる人命財産の救助をも規定し、此點に於て此條約は空難救助兼海難救助の條約である。先きに生じたる海難救助條約は、船舶間の救助に限りて規定し、船舶と航空機との間の相互救助を規定しないことは前に述べた通りであつて、其頃は航空機が今日程發達せなかつたのと、其時の事情が海空間の相互救助を定めるに都合が悪かつたからである。

而し今日では航空機は大に發達して多くの實用に供せられて居るから、航空機間相互の救助を定め、又船舶をしても空難救助を爲さしむることとしたが、進んで其反對に又航空機をして船舶を救助せしむることとし、機長、船長等の空難救助義務を規定するに次ぎ別に機長等の海難救助義務を規定した。

此海難救助の規定は其主意に於て大に可なるものである。海難に罹つて死せんとする人は凡ての方法で以て助けるが良い。船で助けるのも良ければ、陸から繩を投げて助けるのも良く、又空から航空機で助けるのも良い。人間は助け得る丈は助けるべきである。故に空難救助條約中に此海難救助を規定したことは良い

ことだ、其規定は條約第二條であつて、航空機長又は操縦士は海上船舶にて危険に在る人又は船舶の損害の爲めに危険に在る人に救助を與ふることを要す」としてある。

此規定は此くの如く善良なるものなるに、白耳義海法會が之に關して何事をも云はないのは何だか物足りない。賛成か不賛成か何れかを明言すべきに黙して居るは何ういふ譯か。

白耳義の沈黙に反し、英國海法會は此規定に關して述べ、此規定は第一條第一項の corollary であつて、航空機長又は操縦士に、海上船舶にて危険に在る人又は船舶損害の爲めに危険に在る人に救助を與ふべき義務を負はしむるものである」と云ひ、更に進んで、空難條約に何うして此んな規定を入れたのか吾々には判らんと云つて居る。(we are not clear why this clause has been inserted)

此れは奇怪だ、此規定の必要は先きに述べた通り明白なるに、何うして英吉利學者に判らないのか、筆者は却つて英吉利學者が此れが判らないと云ふことの方が判らない、英國學者の言は何となく皮肉に見える、若し此規定の主意に反對なら明ら

かに反對と云ふが良い、又主意は善くとも實行は困難だと思ふのなら判つきりさう云ふがよい、又主意も善く實行も可能なるも實行の時機は未だ早いといふのなら宜しく尙早論を唱へるがよい。尙又此規定は大體に於て良いが足らぬ所も不可なる點もあるといふのなら親切に其不足及び不可の所點を示して完成を助けべきである、此ことを爲さずして、空難條約に何うして此んな規定を入れたのか判らんと云ひ離してゐる丈では不親切と云はれても仕方なからう、不明か不親切か皮肉か、何れにしても吾人の取らざる所であつて、平常物事を慎重に考へ又禮儀正しく物を云ふ英吉利學者としては遺憾の感がする。

英吉利學者の此の如く不親切なるに反し、伊太利海法會は此規定を可とし、更に一層良くせんと欲して意見を述べ、此人命救助を海上船舶の危険に在る人と船舶損害の爲めに危険に在る人とに限る譯はない、宜しく擴げて一般的とし、海難救助條約(第十一條)に、海上に於て生命の危険に在る人として悉く之を救助することにして居ると同じくすべきだと云つて居る。葡萄牙海法委員會亦之と同意見であつて、宜しく此條約の規定を擴張して多くの場合に適用すべしとし、第二項より船上

(sur un navire) 云々の文字を除去すべし、何となれば救助せらるべき人は小艇 (em-barcation) 筏、巖、暗礁等に居ることあればなり、又船舶損害の爲めの云々 (à la suite de l'avarie du navire) とする事も不可なり、人は船舶の爲めに危険に曝らざるのみならず、危険は naufrage の爲めなることあり、海賊の爲めなることあり、又戦時潜水艦の爲めなることあり」と云つて居る伊葡兩國學者の云ふところ此の如きである、英國學者之を讀めば、此規定の條約中に挿入せられたる所以を知るであらう。ユーゴスラヴの如きは殊に明白に此規定の可なるを述べ航海の爲めに甚だ重要なるものは第二條の規定である、此規定に依りて航空機の乗組員は海上船舶にて危険に在る人又は船舶損害の爲めに危険に在る人を救助する義務を負ふ事になるのだ」と云つて居る。此く云ふに止まり、伊太利や葡萄牙の如く之を擴張すべきを云はないのは遺憾であるが、而も此規定を甚だ重要なりと云ひ其理由を示せる事は、條約起草者の多とするところであらう。和蘭も此規定に賛成し、他の方面よりして其擴張を述べて居る。曰く此の如き人命救助は必ずしも海に限る事ではなく、川に於ても同様だから、川にも及ぼす爲め此規定中より海 (en mer) の文字を

除去すべしと云ひ、l'obligation de prêter assistance doit s'étendre également aux navires se trouvant dans les eaux fluviales と云つて居る。和蘭の地勢上和蘭人の云ひさうな事であるが、他國の地勢には和蘭と異なる所があるから遽かに之に賛成し難い。恰も和蘭の商法學者が、商法には廣く船舶として凡ての船舶を含ましむべく、海船のみを規定し川船を之に準ずるが如きは不可なりと云ふも、他國の學者は自國の立場からして自國の商法に關し之を主張せざるに似て居る。

以上は第二條第一項の規定であるが、第二項は「此の救助を與ふる條件及び報酬のことは船舶相互間の救助に於けると同一の規則に従ふ」としてある。之に關し白耳義、伊太利、葡萄牙、ユーゴスラヴ等は何事をも云はない。英吉利は今この所此第二項をアツブレシエートしないと云つて居る (we do not at the moment appreciate what Article 2 (2) means)。和蘭海法會は「第二項は削除すべし、此の如き場合にはブラッセル條約を適用する可とす」と云つて居るが之には一寸不明の點がある、又條約の規定自身にも疑點はあるが左程大切の事でないから論說せない。

三 救助の補償

航空機長、操縦士又は船長が空難を救助したるときは補償又は報酬を得る権利を有することがある。其如何は、救助せられたるものが人か財産かによりて異なる、

又救助が義務ありて爲したか、義務なくして任意に爲したかによりて異なる、又補償と報酬は大に異なるから別ちて説くを要す、先づ救助者の補償請求権を説明する。

財産の救助に従事した者は補償請求権を有する、救助を爲すに當り、何等の費用をも出ださず又何等の金銭損害をも蒙らなければ補償請求権なきは當然であるが、費用を出したり損害を蒙つた場合には其補償を得るのであつて、條約之を規定して居る。

救助者に救助の義務ある場合と義務なき場合とに分ちて説明する。

第一 救助者に救助義務ある場合

救助者が救助の義務ありて救助に従事し、爲めに費用を出し又は損害を蒙りたるときは、其補償を請求することが出来る。救助に従事したる一事を以て此請求権を與ふるのであつて、敢て救助が有益なる結果を得たるか否かを問はない。

救助者保護の點より來り又此くして救助を奨励する主意である。條約の規定(第三條第一項)には廣く、救助を爲したる者は補償を請求する事を得

と云ひ、別に救助義務を負ふ者と限つて居ないが、次の規定(第二項)に於て、救助の義務なくして救助に従事したる者に關して別の事を定めてあるから、第一項の規定は自ら救助義務ありて救助に従事する場合に限ると解する。

尙此規定を、救助義務なき場合の規定に比して、救助義務ある場合には、救助に有益なる結果を生ぜなくとも救助者が補償を得る権利を有する事が判然と知り得らるのである。救助義務なき場合に關しては、救助が有益なる結果を生じたる時は補償を請求する事を得とし、有益なる結果を條件とするも救助義務ある場合には何事も云はないからである。和蘭海法會之を述べ、第三條の規定よりして、義務ありて救助を爲したる者は有益なる結果なくとも報酬 (remuneration) を請求する権利を有すと云ひ、更に進んで、然れども其報酬は如何に定むべきかは條約案に定めて居ないと云つて居る。茲に報酬と云つて居るのは和蘭海法會の誤解であつて、此れは補償とすべきである、第三條の定むるものは補償 (indemnité) であつて報酬 (remuneration) でない、報酬の事は第四條に定めて居るのだ。

條約は補償を與ふる規定の際には救助を示すに assistance を用ゐ、assistance が與へられたる場合云々としてある。此の佛語の assistance は獨逸語の Hilfeleistung 日本語の救援に當り、主として遭難者が遭難物を占有して自ら之を救け出すことに盡力するも力足らずして他人の力を借る場合に用ゐられるのである、以て全く力盡きて物の占有をも離し、他人の來り救ふを待つ場合の sauvetage, Bergung (英 salvage) と區別する。

英國には佛語の assistance に適格する海法上の術語はない。英語の assistance は佛語の assistance と同一の綴り方であるが意義は全く同一とは云へない。左ればと云つて他に譯字がないから、英國人は不得已佛語の assistance を英語の assistance と譯するので、英國海法會もさうしてゐる。畢竟するに條約第三條は主として、遭難者が遭難の脱出に従事してゐる所を他人が救ふ場合を見るのであつて、萬策盡きて全く他人の救ひに委したる場合のことは第四條に譲る意と見える。

夫れかあらぬか條約には、財産の sauvetage の場合に救助者に與ふる報酬を rémunération d'assistance と云つて居る、然るに英國海法會は之を remuneration of assistance と譯さずして salvage remuneration と譯して居る。此れは英譯の方は正しきやうに思ふ、原文の rémunération d'assistance は適當でない、此場合は凡て救助の成功したる場合であつて左ういふ場合には sauvetage の文字すら不要で唯 rémunération とすべきでない。又第四條の場合には sauvetage の文字すら不要で唯 rémunération といふ丈で足りる。葡萄牙海法會は此點に氣付き「第四條にある d'assistance の文字は無用なり rémunération といへば sauvetage の事を見て知るから」と云つて居る(救援救助の區別に關しては松波私論日本海商法第一〇五六頁以下參照)。

條約は補償の規定に關しては、救助に従事したるものを、人とせずして航空機又は

船舶として居る (Tout aéronef ou navire qui a prêté assistance a droit à indemnité 第三條第一項)。素より航空機や船舶の如き死物が遭難を救助し得る筈なく又補償を請求し得る筈なく、結局は人間であるが、條約には人間と云はずして機船と云つて居る、此れでは救助者たる人間、從て補償を請求し得る人間の誰れなるかは判明しない。機主又は船主とも解し得られ又機長船長とも解し得らるる、又彼等兩者を合はせ

たものとも解し得る、又此外に凡ての乗組員を合したるものとも解し得る。條約は補償請求權に關しては其當事者を何人と明定することを欲しなかつたのか、少くとも此條文に於て決せずして他の條文に譲る積りであつたのか、而し他の條文にも其明定のないところを見ると、他日の定に委する意か、或は條約では此の如き點に全然觸れない積りか、何れにするも此條約からしては何人が何人に對して補償を請求するの判らない。恐らく補償を請求する人は費用を出したる人自身、損害を蒙りたる人自身であらう、機主が費用を出せば機主が補償を請求し、機長が費用を出せば機長が之を請求するのであらう、又操縦士が業服を破壊せらるれば其操縦士が補償を請求するのだらう。補償といふから自然と費用の支出者、損害の被害者となるべく從て、請求權者の何者なるかは割合に定め易いかも知れぬ。而し報酬となる、其權利者を定むることはヨリ困難である、補償なれば請求者は、余は此れ丈の費用を出せりとか、余の衣服は此の如く裂かれたりと申出づるを要し請求に何等かの具體的物物が現はれて來るが報酬となる、必ずしも常に此具體物物が現はれて來ないから報酬權者を定むる事はヨリ困難である。然るに空難條約は報酬の請求權者に關しても誰れ誰れと明言せず唯「財産の sauvetage ありたる場合に於ては sauveteur は報酬請求權を有す」とし、又報酬額の標準を示す際「sauveteur の蒙りたる費用と危険 assistant の la valeur et destination spéciale」として

居るのみで(英國海法會は此凡てを悉く *salvor* の一字に譯してゐる)其救助者の誰れなるかを示して居ないから必ず問題となるであらう。報酬請求權のことだから後の報酬の所で論ずべきだが、補償との比較研究の便宜上此處で説いた。

空難條約に於ては救助せられたるものを人と財産に分つに當り *personnes, biens* の二字を用ゐて居る、然るに英國海法會が之を譯するに當り *biens* を或場合には *goods*、他の場合には *property* として居る。例は第三條第二項財産又は人の救助に成功したる場合云々の *biens* 又は第四條第一項財産の救助ありたる場合云々の *biens* は何れも *goods* と譯しながら、第四條(b)に救助せられたる財産の價額を定むる場合の *biens* は *property* と譯して居る、從て英譯を讀む者に誤解を生ぜしむ、例は第四條第一項は凡ての財産の救助に關する規定なるに拘らず、英譯を見ると物品(*goods*)のみの規定にして航空機其他 *goods* に非ざる財産の救助の事は含まれないと思ふ如し、英國海法會は何うして此んな拙い英譯をしたのか、又原文第四條(a)は *assiste* の蒙りたる危険と云ひ *assiste* の一字を用ゆるに、英語には *salved person or property* と分けて長く譯して居るのは何ういふ譯か、條約の條文は成べく原文通りに譯すべきである。

第二 救助者に救助義務なき場合

救助者が、救助義務なきに救助に従事する事がある、條約は其場合を規定し、救助が *a été spontanément prêtée sans qu'il y ait aucune obligation de le faire* としてある、直譯すれば、救助が救助を爲す何等の義務なく任意に爲されたる時となる、英國海法會は譯して *spontaneously and without any obligation to do so* として明白に二個の

條件として居る。白耳義海法會亦明かに二個の條件とし *a été prêtée spontanément et sans que l'assistant* 云々と云つてゐる。何れにするも意味は同一だ、義務なきに進んで救助する事だ。

此規定は民法學者の謂ふ事務管理に當るもので、日本民法に「義務ナクシテ他人ノ爲メニ事務ノ管理ヲ始メタル者ハ其事務ノ性質ニ從ヒ最モ本人ノ利益ニ適スヘキ方法ニ依リテ其管理ヲ爲スコトヲ要ス」とし、管理者カ本人ノ爲メニ有益ナル費用ヲ出シタルトキハ本人ニ對シテ其償還ヲ請求スルコトヲ得」とし又「管理者カ本人ノ爲メニ有益ナル債務を負擔シタルトキハ」云々(民法六九七、七〇二條)とするものと精神を等しくし、救助を爲して有益なる結果 (*résultat utile*) を生ぜしめたる場合に救助者をして補償を請求し得せしめ、有益なる結果を生ぜざるときは何物をも請求し得せしめないのである。

之を報酬の規定に比するに、報酬に關する條約第四條及び第五條は財産を救助するとき又は人及び財産を救助するときには救助者は報酬を請求することを得としてあるから、其條文からしては義務なくして救助に従事したる者も報酬を