

判例研究

〔商法 六四五〕 国際航空旅客運送における受託手荷物の延着事例

東京地判令和四年四月一五日
令和二年(ワ)第一四五八八号、損害賠償請求事件
LEX/DB 26005255

〔判示事項〕

航空運送人は、国際航空旅客運送において、原則として手荷物を旅客の搭乗便に搭載する債務を負い、旅客の手荷物を合理的な根拠なく延着させた本件では、債務不履行責任がある。また、運送人は、予約された座席種別での運送債務を負う。

〔参照条文〕

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約
(モントリオール条約) 一九条

〔事実〕

一 本件前提事実の概要——座席種別のアップグレード
Y1(以下「被告NH」とY2(以下「被告SQ」)は、スターアライアンスグループに加盟しており、提携関係にあるところ、被告NHのウェブサイトで、提携関係に加盟する航空会社(以下「加盟航空会社」)運航便の航空券を購入できる。

被告NHは、会員制プログラムとして同社マイレージクラブ(以下「AMC」)を運営しており、AMC会員は、被告NHや加盟航空会社の運航便を利用した場合にマイルを取得することができる(AMC規約七条)。

A M C 会員は、取得したマイルを被告 N H または加盟航空会社の国際線運航便の座席種別をエコノミークラスからビジネスクラスにアップグレードすることができるが（A M C 規約「一条ないし一三条」、同特典を利用するためには、利用対象の予約クラス運賃で航空券を予約し、決済することが必要である。なお、アップグレード特典を利用してビジネスクラスにアップグレードできるエコノミークラスの対象運賃は、一般的に価格の高い運賃限定がなされている。

二 往復航空券の購入

原告 X は、羽田空港からダッカ空港までの往復の航空券を購入することとし、平成三一年二月四日ころ、被告 N H のウェブサイトで、同年三月一〇日に羽田空港を出発し、チャンギ空港に到着する被告 N H 八四三便（以下「I 便」）の航空券と、チャンギ空港を同日に出発し、ダッカ空港に到着する被告 S Q 四四八便（以下「II 便」）の航空券を、いずれもアップグレード特典を利用できるエコノミークラス運賃で予約・決済した後、同特典を利用して座席種別をビジネスクラスにアップグレードした。被告 N H は、当該申込みを受けた後、II 便のビジネスクラス座席が確保できたことをシステムで確認し、X の保有するマイルからアッ

プグレードに必要な一万二〇〇〇マイルを減算処理した。

また、X は、復路として、ダッカ空港を出発し、香港空港に到着する訴外加盟航空会社の運航便の航空券と、香港を出発して羽田空港に到着する被告 N H 運航便の航空券を、往路と同様に、いずれもアップグレード特典を利用できるエコノミークラス運賃で予約・決済した後、同特典を利用して座席種別をビジネスクラスにアップグレードした（以下、X によるダッカ空港への往復の予約を総称して「本件予約」といい、往路及び復路の旅程を総称して「本件旅程」という）。

X は、被告 N H に対し、本件予約の際、前記旅程の航空運賃三一万三八〇〇円に税金等を加算した三五万七八〇円を支払った。

三 ビジネスクラス搭乗拒否と受託手荷物の別便運送

X は平成三一年三月一〇日、羽田空港において、被告 N H に対し、受託手荷物の運送を委託し、I 便のビジネスクラスに搭乗して、チャンギ空港に到着した。被告 N H は、X の受託手荷物を I 便に搭載してチャンギ空港に運送し、被告 S Q に同荷物を引渡した。X が II 便に乗り継ごうとしたところ、被告 S Q の空港職員から、同社予約記録上、X が同便ビジネスクラスにアップグレードされた旅客である

データが反映されていないとの説明を受けた。

Xは、被告NH予約センターの係員に架電し、被告SQに対してXがII便のビジネスクラスに搭乗できるように働きかけるよう求めた。NH係員は、Xの予約状況を確認し、被告NHの運送責任者を通じて、被告SQに対し、Xが同便のビジネスクラスに搭乗できるよう働き掛けるなどしたが、被告SQは、Xがアップグレードした旅客であることの確認ができないとして、ビジネスクラスの搭乗を拒否した。

被告SQは、II便の出発時間が近づいたことから、Xに対し、同便のエコノミークラスに搭乗するか、同便に続く被告SQ四四六便（以下、「III便」）に搭乗するかを選択することを決定した。被告SQは、遅くともXがII便に搭乗する前までに出発準備が完了しているため、Xの受託手荷物を同便に搭載することができなかった。そのため、Xは、ダッカ空港に到着した後、受託手荷物未着情報に連絡先の電話番号を記載した。

被告SQは、Xの受託手荷物をIII便に搭載し、ダッカ空港に運送した。被告SQは前記電話番号に連絡し、Xから委託を受けた者がXの受託手荷物を受領した。なお、被告

SQの運送約款には、同社が受託手荷物を旅客と同じ航空機で運送することが実行不可能であると判断した場合は、許容搭載量に余裕のある次の運航便で運送する旨の定めがある（同九条四項(c)）。

Xは、ダッカ空港から羽田空港までの復路は、訴外加盟航空会社および被告NHの各運航便ビジネスクラスに搭乗した。被告NHは、XがII便のビジネスクラスに搭乗することができなかったことから、減算処理した一万二〇〇〇マイルをXに払い戻した。

四 訴えの提起

Xは、被告らがXをII便のビジネスクラスに搭乗させる債務およびXの手荷物をII便に搭載する債務を負っていたにもかかわらず、前記各債務を履行しなかったなどと主張して、被告NHに対し、Xにはアップグレード特典を利用することのできるエコノミークラスの運賃から前記特典を利用することのできない同クラスの運賃の差額三〇万七三〇円の損害が生じたとして同額およびこれに対する遅延損害金の支払を求めるとともに、被告SQに対し、Xには前記差額に前記手荷物の受領に要した費用、再度の旅行をするための航空運賃等、慰謝料を加算した一〇一万四六〇円の損害が生じたとして同額およびこれに対する遅延損害金

の支払を求めた。

本件の争点は、Xをビジネスクラスに搭乗させる債務の不履行の有無(被告NH・同SQ)、被告SQの延着責任の有無、そして、Xの被った損害である。なお、延着責任については、Xおよび被告SQがモントリオール条約(以下、文中「条約」または「MC」と略称する場合がある。)一九条の主張を行い、本判決も前提事実において、関係する条約として同条を引用している。

〔判旨〕

請求棄却

一 被告NHの債務不履行責任の有無

本判決は、「Xは、II便の航空券を購入しており、Xと運航航空会社である被告SQとの間に運送契約が成立している」と認められるから、被告NHがXを同便のビジネスクラスに搭乗させる債務やXの受託手荷物を同便に搭載する債務を負うとは認められない。また、(中略)被告NHにおいてXが同便の座席種別をエコノミークラスからビジネスクラスにアップグレードするために必要な手続を行っていることが認められるから、かかる観点からも被告NHがXに対して何らかの債務不履行責任を負うものとは認めら

れない。」と判示して、被告NHの債務不履行責任を否定した。

二 被告SQの債務不履行責任の有無

(一) ビジネスクラスに搭乗させる債務について

次に本判決は、「被告SQは、XをII便のエコノミークラスではなく、ビジネスクラスに搭乗させる債務を負うにもかかわらず、被告SQの予約記録上、Xがアップグレード特典を利用してビジネスクラスにアップグレードしたことが確認できないなどとして、Xが同便のビジネスクラスに搭乗することを拒否したものであるから、被告SQは上記債務を履行しなかったものと認められる。」とした上で、「被告SQにおいてXがアップグレード特典を利用してビジネスクラスにアップグレードしたことの確認ができなかった原因は専ら被告SQが使用するシステム上の問題に起因することががわかれることに照らすと、当該システムを使用していた被告SQには少なくとも過失が認められるというべきであるから、同社に帰責性がないということとはできない。」と判示した。

(二) 受託手荷物の延着について

本判決は、「被告SQがXをII便のビジネスクラスに搭乗させる債務を負っていたことからすると、被告SQは本

来Xの受託手荷物を同便に搭載すべき債務を負っていたと認められ、Xの受託手荷物をⅢ便に搭載したのは専ら被告SQがXをⅡ便のビジネスクラスに搭乗させる債務の履行をしなかったことによるものといえるから、Xの受託手荷物は合理的な根拠なく延着したものと認めるのが相当である。」とした上、「Xと被告SQが上記(受託手荷物の運送がⅢ便の到着時刻になること)の合意したことを認めるに足りる証拠はなく」、「被告SQは、Xの受託手荷物をⅡ便に搭載すべき債務を負うのにこれを履行しなかったことが認められる上、被告SQに帰責性がないということはできない。」と判示した。

三 Xに生じた損害

本判決は、「債務不履行によりXが主張する損害が生じた」と認められるかについて検討する」が、手荷物の受領に要した費用は「支払った事実を認めるに足りる確な証拠は見当たらないから、原告に同額の損害が生じたとは認められない。」、再度の旅行をするための航空運賃について「Xが再度会議のためにダツカに赴く必要があることやそのために上記各金額の支払が必要であることを認めるに足りる確な証拠は見当たらないから、Xに同額の損害が生じたとは認められない。」とし、運賃の差額も「被告NH

において減算処理をしたマイル以外にXに損害が生じたということは困難であるというほかない。」と判示した。

また、本判決は、延着から生じた慰謝料について、「Xは、被告SQの債務不履行により、精神的苦痛を受けた旨を主張するが、(中略)被告SQが原告をⅡ便のビジネスクラスに搭乗させる債務を負っていたとはいえ、状況によって原告は同便のビジネスクラスに搭乗できない可能性があることを事前に認識し、あるいは、認識し得たと認められるから、Xに殊更金銭賠償を要するほどの精神的苦痛が生じたとは認められない。」と判断した。

以上のように、本判決は、被告SQには債務不履行があるが、Xの損害を否定して、Xの請求を棄却したものである。

〔研究〕

判決の結論には賛成。

一 本判決の意義

本判決の意義は、国際航空旅客運送における手荷物の延着責任について判示した点にあり、モントリオール条約一九条に関する主張がなされた初めての公表裁判例であろう(松田真治「判批」法律のひろば七六巻八号(二〇二三)

一〇九頁)。

二 モントリオール条約の規律

(一) 国際航空運送に対する排他的適用

一九九九年五月二八日、ワルソー条約を現代化したモン
トリオール条約が、国際民間航空機関 (ICAO) 加盟国
外交会議で採択された。モントリオール条約とは、国際的
な旅客・手荷物・貨物の輸送について、現代の運送人
(carrier) の責任を統一したものである (菅原貴与志「航
空運送契約に関する損害賠償」藤村和夫編『複雑困難事件
と損害賠償Ⅱ』六四頁 (青林書院、二〇二二))。

モントリオール条約は、国際航空運送に適用され、国内
の航空運送には適用がない。すなわち、モントリオール条
約は、航空機により有償で行う旅客・手荷物・貨物のすべ
ての「国際運送」について、その規律が排他的に適用され
る (条約の排他的強行性。MC 一条一項、二九条参照)。

条約に定める「国際運送」とは、第一に、出発地・到達
地が二つの締約国の領域にある場合であり、第二に、一つ
の締約国に出発地・到達地があり、かつ予定寄港地が他の
国 (条約の締結国でなくともよい) の領域にある場合であ
る (MC 一条二項)。また、条約適用の有無は、旅客の国

籍や運送した航空機の国籍、事故発生地などとは無関係で
あり、運送契約の内容によって決定される (藤田勝利編
『新航空法講義』一七四頁 (藤田) (信山社、二〇〇七))。

そして、運送契約の内容は、運送契約の締結および条件に
関する証拠証券として交付される航空券 (旅客切符) の記
載によって判断される (江頭憲治郎『商取引法 (第九版)』
三七二頁 (弘文堂、二〇二二))。したがって、航空券に記
載された出発地・到達地が、①二つの締約国の領域にある
か、②一つの締約国に出発地・到着地があり、かつ予定寄
港地が他の国の領域にある場合には、当該運送契約が「国
際運送」として条約が適用されるのである。

(二) 本件運送契約の条約適用

本件運送契約は、二〇一九年三月、羽田空港 (日本) か
らチャンギ空港 (シンガポール) を経由してダッカ空港
(Bangladesh) に行き、ダッカから羽田に帰着する
という往復旅行 (round trip) である。この点、本件運送
契約は二〇一九年三月、Bangladesh がモントリオ
ール条約に加盟したのは二〇二二年九月二日であるため
(https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20parties/MH99_EN.pdf)、条約の適用が一応問題とはなる
(松田・前掲 一一三頁)。

しかし、本件では、出発地・到着地を締約国である日本とし、バングラデッシュを予定寄港地とする往復航空券が発行され、これに対して運賃が支払われている事案であるから、条約一条二項所定の国際運送に該当し、同条約が適用される(往復旅行の国際運送を肯定する見解として、藤田・前掲一七四頁、藤田勝利『落合誠一』山下友信編『注釈モントリオール条約』三三三頁〔山下〕〔有斐閣、二〇二〇〕)。

モントリオール条約の適用に有無について、本判决では明確な言及がない(松田・前掲一三三頁)。しかし、判決中で「原告は、被告に対し、本件予約の際、本件旅程(往復旅行)の航空運賃を支払った」旨を明示するなど、本判决は、条約の適用を前提とした判断をしたものと評価できるであろう。

三 運送人の延着責任

(一) 延着の意義

条約一九条は、「運送人は、旅客、手荷物又は貨物の航空運送における延着から生じた損害について責任を負う。ただし、運送人は、運送人並びにその使用人及び代理人が損害を防止するために合理的に要求されるすべての措置を

とったこと又はそのような措置をとる事が不可能であったことを証明する場合には、延着から生じた損害について責任を負わない。(The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.)」と定める(定時性・定期性の法的性質について、菅原貴志「国内航空運送法制化に際しての諸論点」慶應法学三〇号(二〇一四)九六頁)。

条文には「延着(delay)」の定義がないため、その意義や損害賠償の範囲などは法廷地法によって判断される(藤田・前掲一七七頁)。この点、条約の起草過程では延着の定義を置くべきとの議論もあったが、事案の集積により延着概念が明らかにされるであろうとの観点から、裁判例を前提として、個々の事案ごとに判断することとし、定義規定をおかないとの結論に至った。

延着とは、文理上、到達地に到達すべき時期により遅れて到達することであるが(小町谷練三『空中運送法論』増

補版』一六三頁(有斐閣、一九五四)は、その原因の如何を問わないとされる)、学説においては「時機(当事者間に合意された到達時間)を失した到達 (untimely arrival at the place of destination)」という時間的な問題に帰着せよせる (L. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated*, (2nd. ed.2000) p.101、藤田ほか・前掲二五七頁〔松嶋隆弘〕)。

また、この延着責任は、運送人または使用人・代理人が損害を防止するために合理的に要求されるすべての措置をとったことまたはそのような措置をとることが不可能であったことを証明すれば免れる(過失推定責任。MC一九条但書)。この点、「合理的に要求されるすべての措置をとった」(all measures that could reasonably be required)とは、善良な運送人が通常払うべき注意を払ったことと解釈されている(藤田・前掲一七七頁)。

以上のことから、運送人の合理的措置ないし時間的問題は、MC一九条但書の免責事由として考慮されることとなる(松田・前掲一一四頁)。

(二) 手荷物の延着——同時到達義務について

モントリオール条約一九条では「旅客、手荷物」の延着を並立的に規定しており、文理上、旅客運送契約と手荷物

運送契約を別契約と観念する余地もなくはないが、旅客運送を前提としない手荷物運送契約では、貨物運送と異なることとなる。ちなみに、条約は、書面による通知(MC三条四項)や損害賠償の範囲(同一七条)についても、旅客と手荷物を同一条文に規定している。したがって、手荷物運送は、旅客運送契約の縮結を前提とした、これに付随する運送契約と解するべきである。

このように、手荷物運送の縮結は旅客運送の存在を前提とするから、旅客は旅客と手荷物が同時に運送されることを期待するのが通常である。そこで、旅客と手荷物が同一便で運送されなければ、運送人は直ちに延着責任を負うのか、いわゆる同時到達義務が問題となる。

この点、仙台地判平成一五年二月二五日判タ一一五七号一五七頁は、国際旅客運送契約に伴う受託手荷物が五日間延着した事案について、モントリオール条約の前身となる改正ワルソー条約一九条は「受託手荷物が同じ航空便で運送することまで求めているものと解することはできない」と判示し、同時到達義務を否定した。

しかるに、同時到達義務については、条約に明文規定がないため、運送契約の解釈ないし当事者の合理的な意思解釈の問題と解さざるを得ない。

航空各社の運送約款の多くは、手荷物の後続便での運送があり得ることを規定する。たとえば、被告S Qの運送約款にも、同社が「受託手荷物を旅客と同じ航空機で運送することが実行不可能であると判断した場合、許容搭載量に余裕がある次の運航便で運送する」旨の定めがある（同九条四項）。

旅客は旅客と手荷物が同時に運送されることを期待するのが通例ではあるが、約款の趣旨に鑑みても、運航の安全性の確保など、他に優先する事情が生じた場合には、旅客側もこれを許容しなければならないから、同時到達義務は否定すべきものと解する。ただし、旅客と手荷物を同一便で運送できなかった場合、かかる他に優先すべき事情は、運送人が主張立証の責任を負う（かかる立証責任については、同時到達義務肯定説と異ならない）。

（三）延着責任に関する本判決の評価

本判決は、その法的な根拠を明確に示していないものの、被告S QがXをII便のビジネスクラスに搭乗させる債務を負っていたことから、本来「受託手荷物を同便に搭載すべき債務を負っていた」と判断し、形式的には同時到達義務を肯定しているようにも思える。しかし、判決文では「本来」との留保を付しているので、旅客が許容すべき他の優

先事情が認められる場合であれば、必ずしも同時到達義務を課さない趣旨という解釈も可能であろう。

他方、Xの受託手荷物がIII便に搭載されたのは、専ら被告S QがXをII便のビジネスクラスに搭乗させる債務を履行しなかったことが原因であるから、「Xの受託手荷物は合理的な根拠なく延着したものと認めるのが相当である」、「被告S Qは、Xの受託手荷物をII便に搭載すべき債務を負うのにこれを履行しなかったことが認められる上、被告S Qに帰責性がない」とはできない」と判示した。

要件事実論として考察すれば、原告は、請求原因として、延着事実の存在および損害の発生・数额を主張立証し（MC一九条本文）、これに対して、被告は、延着の不存在（積極否認）と合理的措置を講じたこと（抗弁）を反論立証することとなる（同条但書）。そして、条約一九条は過失推定責任を採用するから、運送人が過失の評価障害事実、すなわち合理的措置を講じたこと（無過失の抗弁事由）を主張立証し、原告は、それに対する過失の評価根拠事実を主張立証することとなる。

また、どの程度の時間的経過をもって「延着」と判断するのかに関しても、実務において時間的問題の「定式化」が定着している現状にはない（かかる定式化を試みる

見解として、Elmar Giemulla et al. (eds.), *Montreal Convention: Commentary*, Art.19 (2006 & Supp.3, 2008)、松嶋・前掲二六一頁)。したがって、延着事実の存否もまた、規範的要件に近似する構造となり、原告の延着事実の評価を基礎づける事実の主張立証と、延着の不存在と評価できる事実の反論反証との攻防となるものと解される。

この点、本判決では、同時到達義務の存否についての立場は明らかでないものの、前記判示のとおり、延着事実の存否および合理的措置について、条約一九条本文・但書の要件事実の構造に則った判断をしたものと理解できるように思う（国内手荷物運送の延着においても、商法五九二条一項・五七五条は過失推定責任を採用する）。

四 ビジネスクラスに搭乗させる債務

(一) 債務の内容

本判決では、Ⅱ便について、Xと被告SQとの間に運送契約が成立しており、被告NHはⅡ便に関する債務を負わないとした。したがって、Ⅱ便のビジネスクラスに搭乗させる債務不履行の有無は、被告SQに限って問題となる。

航空旅客運送契約は、運送人が旅客に対し、出発地から到達地まで場所的に移動すること（場所的移動）を内容と

する役務提供を引き受け、その対価として旅客が運賃を支払うこと（運賃支払）を内容とする請負契約である（原茂太一「航空旅客運送契約」遠藤浩ほか監修『現代契約法大系第七巻』四二頁（有斐閣、一九八四））。これに対して、運賃種別に応じた座席搭乗は、運送契約の本質的要素とはいえないが、運賃価額の高低差、座席仕様や食事の機内サービスの違いなどに鑑みれば、当事者にとって契約を構成する重要部分であることは否定できない。したがって、運送人が運賃種別に応じた座席に搭乗させないこと、より具体的にはビジネスクラス搭乗を拒否し、エコノミークラスを提供するのは、重大な債務不履行と評価できる。

(二) 準拠法について

運送人が旅客を運賃種別に応じた座席に搭乗させる債務については、モントリオール条約に何らの規律を設けていないため、準拠法によって解釈されるべき問題である。しかるに、航空各社の国際運送約款にも準拠法に関する定めがないのが一般的であり、その場合、法律行為の成立および効力は、給付当事者の常居所地法と推定される（法の適用に関する通則法八条二項）。

この点、本判決では、準拠法についての言及はないが、仮に通則法にしたがえば、シンガポール法の適用が推定さ

れることとなる。コモン・ローの法体系に属するシンガポール法では、フラストレーションの法理 (Doctrine of Frustration) が適用される場合を除き、原則として、債務不履行責任に債務者の故意・過失は求められない。

(三) 本判決の検討

本件において通則法の規律を前提とせず、日本法を適用して解釈するならば、債務不履行責任の要件事実としては、運送人の側が自らの無過失を主張立証する必要がある(民法四一五条参照)。

本判決は、「被告SQは、XをII便のエコノミークラスではなく、ビジネスクラスに搭乗させる債務を負うにもかかわらず、同被告の予約記録上、Xがアップグレード特典を利用してビジネスクラスにアップグレードしたことが確認できないなどとして、Xが同便のビジネスクラスに搭乗することを拒否したものであるから、被告SQは上記債務を履行しなかったものと認められる」とした上で、「被告SQにおいてXがアップグレード特典を利用してビジネスクラスにアップグレードしたことの確認ができなかった原因は専ら同被告が使用するシステム上の問題に起因することとかがわれることに照らすと、当該システムを使用していた同被告には少なくとも過失が認められるというべき

であるから、同社に帰責性がないということではできない」と判示した。

仮に通則法に則ってシンガポール法に準拠するならば、ビジネスクラスに搭乗させる債務の存在を認定する以上、あえて被告側の過失を認定しなくとも、債務不履行責任を肯定できたものと解せられる。

この点、本判決は、おそらく日本法によることを前提としたものであるが、「専ら同被告が使用するシステム上の問題に起因することとかがわれることに照らすと(中略)少なくとも過失が認められる」として、被告の過失を認定しており、わが国民法の解釈適用としては、妥当な判断であったと思う。

五 延着の損害論

(一) 延着損害の範囲と立証責任

延着から生じた損害 (damage occasioned by delay) についても、モントリオール条約は具体的な範囲を定めておらず (MC一九条)、法廷地法によって判断されることとなる。

この点、各国裁判例によれば、延着に直接起因する損害のほか、市場価格の喪失、間接損害・派生的損害、得べき

りし利益、倫理的損害などが問題とされている（松嶋・前掲二六三頁）。

本件においてXは、被告らに対し、アップグレード特典を利用できるエコノミークラス運賃から特典を利用できない運賃との差額三〇万七三〇円、受託手荷物の受領に要した費用、再度の旅行をするための運賃に慰謝料を加算した一〇一万四六〇円およびこれに対する遅延損害金の支払を求めた。

損害賠償請求訴訟において、損害の発生およびその数額は、原告が主張立証の責任を負う（最判昭和二八年一月二〇日民集七卷一一号一二二九頁）。しかるに、本件においては、原告側の立証が奏功することなく、いずれの損害額も認められていない。この点、本判決をみる限り、「事実を認めるに足りる的確な証拠は見当たらない」などと判断されているように、原告側の証明不足は否めず、妥当な結論ではないかと思う。

（二）延着と精神的損害

ところで、本件では、Xが延着から生じた慰謝料を請求している。

条約一七条一項「身体の傷害の場合における損害」の解釈をめぐっては、身体の傷害 (bodily injury) に、純粋な

精神的損害 (pure mental injury) を含まないという解釈が定着しているが (Giennulla・前掲 Art.17 para.4 Eastern Airlines v. Floyd, 499 U.S. 530, 552 (1991))。延着損害に精神的損害 (emotional and mental damage) が含まれるかについては、その解釈が確立している状況になり。

この点、最近の外国判例には、延着の精神的損害を認められたものがある (Supreme Court of Korea judgment delivered on 26 October 2023, Case No. 2021 Da 259510; Supreme Court of Korea judgment delivered on 26 October 2023, Case No. 2022 Da 254765)。これは、旅客が運送人を相手取り、約九時間ないし一二時間に及ぶ延着を理由に訴訟を起こした事例であり、原審のソウル中央地裁は、モントリオール条約に精神的損害に対する補償について明確な言及はないが、国内法（韓国民法）を補充的に適用できるとして、乗客一人当たり四〇〇万ウォン（約三六〇米ドル）の損害賠償を認めた。かかる原審の判断について、韓国大法院（最高裁）は、条約一九条により補償される損害の範囲に精神的損害が含まれないことを認める一方、精神的損害に対する賠償のように条約の規律が及ばない分野への国内法の適用を妨げるものではない旨を判示し

ている。

前記の韓国判例は、約二〇時間に及ぶ旅客自身の延着事案であったが、本件のような手荷物の事例においても同様に解釈できるかどうかは一つの課題である。

(三) 手荷物延着と慰謝料に関する私見

モントリオール条約が延着損害の範囲を明確に規定していないことをもって、直ちに国内民法の適用が認められるかどうかには議論の余地がある（MC二九条参照）。また、賠償の対象となる損害の範囲について、仮に法廷地法が補完的に適用されるとしても、その具体的な内容は入念に検討しなければならない。

我が国の国内法においても、民法七二〇条が非財産的損害に対する賠償を認めていることから、身体的傷害を伴わない延着の精神的損害に対する賠償も認められる余地がある（東京地判昭和六一年九月一六日判時一二〇六号七頁）。しかし、判例上、身体的傷害を伴わない精神的苦痛が損害賠償の対象となっている事案は、故意・重過失による注意義務違反があり、それが信義則に著しく違反する行為態様であった場合や（最判平成一六年一月一八日民集五八卷八号二二二五頁）、生命・身体に危険が迫るような過酷な状態に長時間おかれた場合（東京地判昭和六一年四月三〇

日判時一二三一号一一七頁）など、限られているのが実情である（菅原・前掲九四頁）。

特に旅客の延着事案においては、身体的傷害に準ずるほどの精神的苦痛を受ける可能性があり、条約に定める旅客一名あたりの責任限度額五三四六SDRの範囲内であるならば（MC二二条一項。二〇二三年一月二二日現在の邦貨換算で約一〇二万六一〇六円）、慰謝料請求を認めてよい。ただし、手荷物の延着事例においては、旅客自身の延着と比較すれば、それなりに限定的な解釈がなされるべきであろう。

本件の手荷物延着においては、本判決が「被告SQが原告をII便のビジネスクラスに搭乗させる債務を負っていたとはいえ、状況によつて原告は同便のビジネスクラスに搭乗できない可能性があることを事前に認識し、あるいは、認識し得たと認められるから、Xに殊更金銭賠償を要するほどの精神的苦痛が生じたとは認められない」と判断するとおり、金銭賠償を肯定できるほどの精神的苦痛が認められない事例であったものと理解できる。

六 若干の補足

本件は、令和元年六月、Xが被告らに対して、東京簡裁

に民事調停を申し立てたが、三回の期日を経て調停不成立となったため、東京地裁に訴訟移行したものである。

被告 S Q としては、証明責任の分配論の厳格解釈は扱置き、実務上、本件の主たる原因とされる同社システム上の問題についての反論反証を十分にすべきではなかったかと思われるが、その点が奏功しなかったため、被告側のシステム障害の有責性が認定される結果となった。しかし、被告 S Q の債務不履行は肯定されたものの、X の損害については、原告側の証明不足により、その請求は棄却されている。

なお、本件は、令和四年五月、X が東京高裁に控訴したが、その後に和解で終結している。

菅原 貴与志