

# 国際航空宇宙裁判所の設立可能性に関する考察

金斗煥\*

## 目次

1. はじめに
2. 国際航空宇宙法裁判所 (ICASL) 設立の必要性
3. 国際航空宇宙法裁判所 (ICASL) の組織
  - 1) ICASL の構成
  - 2) ICASL 判事に関する選出手続
  - 3) 判事の任期、義務、外交特権、裁判所メンバーの報酬及び本部
  - 4) 裁判の請求、特別裁判部の構成
  - 5) 裁判官の権限、裁判管轄権及び裁判官の国籍、聴聞会
  - 6) 裁判所の手続、聴聞及び経費
  - 7) 判決、勧告的意見、判決の最終性、判決の拘束力
4. おわりに

## 1. はじめに

国際航空宇宙法裁判所 (International Court of Air and Space Law : 仮称、以下 ICASL とする) の設立に関するアイデアは、学問的及び実務的な面で、私の個人的な一つの見解である。国際航空宇宙法裁判所の設立は、国際航空宇宙法事件に関する裁判の迅速性と公正性を、促進することを目的とする。国際航空

宇宙法裁判所の設立は、国境を越えた航空宇宙訴訟事件の共同解決、また、国際社会の平和を増進させるための国際協力の強化を可能にし、航空機、衛星、スペースシャトルの事故及び事件解決のために必要とする全てのマン・パワー、情報、裁判、訴訟を独立し行う機構を設立し、中央集中的に管理する役割を担うものである<sup>1)</sup>。

この裁判所は、国際航空宇宙法と関連がある国際訴訟事件を公正及び迅速に解決するため、国連の専門機関である国際民間航空機関 (ICAO) の理事会および総会と国連総会の宇宙平和的利用委員会 (UNCOPUOS) の法律委員会及び総会の過半数の決議によって選出された国際航空宇宙法分野にもっとも深い知識を有する 14 名の裁判官によって構成される。

## 2. 国際航空宇宙法裁判所 (ICASL) 設立の必要性

なぜ、国際航空宇宙法裁判所が設立されるべきなのか、その理由は次の通りである。航空機、人工衛星や宇宙船事故の特性には、①全損性 (all or nothing)、②瞬間性 (Augenblick)、③地上従属性 (subordination

---

\*本学社会システム研究所客員教授、韓国：韓国航空宇宙法学会名誉会長、韓国：韓国航空大学 講師、インド Gujarat 国立法科大学 名誉教授

to the ground)、④損害の巨額性、⑤国際性(internationality)がある<sup>2)</sup>。ICASL設立の必要性は、航空機、人工衛星や宇宙船等による航空宇宙運送事故が、自動車、汽車等による陸上運送事故及び船泊による海上運送事故とはさまざまな面で特性があるからである。これらの一般の航空機事故、テロ攻撃による航空機拉致事故、人工衛星、宇宙船及びスペースシャトルの事故等によって発生した損害賠償額をめぐって有限責任にするか又は無限責任にするかについて加害者と被害者とのあいだに紛争が高まっているのが世界の現実である。

契約責任に基づいている1999年のモントリオール条約(「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」)、不法行為責任に基づいた2009年の新しい「航空機に対する不法妨害行為に起因した第三者の損害賠償に関する条約(不法妨害条約:航空機テロ)」<sup>3)</sup>と「第三者に対する航空機に起因した損害賠償に関する条約(一般危険条約)」、1972年の「宇宙損害賠償責任条約」において、規定されている損害賠償額の査定は、現実に適合している面がある。しかし、2001年9月11日、ニューヨークで発生した航空機テロ攻撃<sup>4)</sup>及び2009年2月10日、2009年2月10日のイリジウム衛星とロシアのコスモス衛星間の軌道上の衝突等の国際航空宇宙事故から発生したクレームを解決するために、裁判管轄権をもつ国際航空宇宙法裁判所が設立されていれば、これらの事件をより合理的にまた迅速に解決することができたはずである。

この国際航空宇宙法裁判所の設立には、手続法と実体法の規定が必要である。国際司法裁判所(International Court of Justice: ICJ)は、1945年の国連憲章<sup>5)</sup>及びICJ規程に基づいて設立されたものである。国際海洋法裁

判所(International Tribunal for the Law of the Sea: ITLS)<sup>6)</sup>は、1982年の国連海洋条約第6附属書及びITLC規程に基づいて設立されたものである。国際刑事裁判所(International Criminal Court: ICC)<sup>7)</sup>は、ローマ条約及びICC規程に基づいて設立されたものである。ルクセンブルグにあるヨーロッパ共同体裁判所<sup>8)</sup>とストラスブールにある欧州人権裁判所<sup>9)</sup>の設立も、その裁判所の規程に基づいてそれぞれ設立されたのである。国際司法裁判所は、グローバルな裁判管轄権を持つ世界唯一な裁判所としての役割を果たしている<sup>10)</sup>。国際司法裁判所は、二つの裁判管轄権がある。その一つは、国家等によって提起されている法的紛争を、国際法に基づいて判決をするものである。その二つは、国連や専門機関などの要請(勧告的管轄権)<sup>11)</sup>に対して法的問題に関する勧告的意見を与えている。現在、国際司法裁判所は、特定の場合、一部事件に対して、判決遅延に関し非難を受けている。ボスニアにおけるジェノサイド条約のケースは、訴訟を提起してから裁判所の判決を宣告するまで約14年間(1993～2007年)がかかった。また、石油プラットフォーム事件の場合、11年ぶりにメリット判決を出した。さらに、原告カタール対被告バーレン事件<sup>12)</sup>に於いては、解決できるまで10年がかかった。重要なことは、国際司法裁判所の裁判遅延そのものについての問題である。いくつかの事件が国際司法裁判所で結審に達するまでに、非常に長い期間がかかったため、ICJの事件当事国等は、常に、これらの事件等をなるべく迅速に判決することを希望している。他の国際裁判所でも、裁判遅延に関し問題になっている事実がある<sup>13)</sup>。

国際航空宇宙法裁判所は、原告と被告が国境を越えた事故から引き起された国際航空宇宙損害賠償訴訟事件を審理(裁判)をするこ

とができる。これらの裁判は、国際航空宇宙条約、議定書、協定及び国内法を基礎に判決するので、判決の統一性の欠如を排除することができるのである。加えて、国内裁判所は、国際航空宇宙システムに該当しない事件等に適用される、有限責任または無限責任に関し責任制限の可否を選択させるし、また法律分析を通じて自国の準拠法を選択を開発することになるであろう。

したがって、国際航空宇宙法裁判所の設立は、航空宇宙条約、議定書、協約書に加入していない乗客と荷主の間での損害賠償額を、差別しなくて公平に調整することができる。しかし、航空宇宙法事件の裁判管轄権を拡大し、事件を公正及び迅速に判決させるため、国際航空宇宙法裁判所の設立が望ましいことである。まず第一に、国際航空宇宙法裁判所を設立させるためには、国際航空宇宙法裁判所の設立に関する条約草案の制定がもっとも必要である。

以下において、国際司法裁判所の規程（第1～70条）<sup>15)</sup>、国際海洋法裁判所の規程（第1～41条）<sup>16)</sup>、国際刑事裁判所の規程（第1～128条）<sup>17)</sup>を比較しながら国際航空宇宙法裁判所の条約草案に挿入する主な項目だけを説明する。

### 3. 国際航空宇宙法裁判所（ICASL）の組織

#### 1) ICASLの構成

国際航空宇宙法裁判所の設立は、国連の専門機関である国際民間航空機関（ICAO）及び宇宙平和的利用委員会（COPUOS）傘下の主要な司法機関として設置するのが妥当であろう。国際航空宇宙法裁判所は、ICASL設立条約に基づいて設立され、また、その裁判所条約及び規程<sup>18)</sup>に従って権限を行使する

ことができる。ICASLは、国際的な法人格（legal personality）を享有する。さらに、この裁判所は、裁判所の権限行使及び任務遂行のために必要な法的能力を有する。

当裁判所は、すべての締約国の領土と、また特別な契約によって他の国の領土で、この規程によって提供されたその機能と権限を行使することができる。当裁判所は、高い道徳性がある人びとの中で、国籍と関係なく選出された独立の判事団によって構成される。また判事は、自分たちの国家の中で最高司法官として、国際航空宇宙法分野で最高権威がある法曹人または法学教授等の中で選出されなければならない<sup>19)</sup>。

当裁判所は14名の判事によって構成される（航空法分野で7名の判事また宇宙法分野で7名の判事）、また同一国家の国民の中で2名の判事は選出できない。裁判所の所長は、裁判所の適切な行政及び管理・運営をする責任がある。裁判所は、所長と副所長で構成される。

#### 2) ICASL判事に関する選出手続

裁判所の判事は、6大陸の国家グループ（北アメリカ大陸、南アメリカ大陸、アフリカ大陸、オセアニア大陸、アジア大陸）とICAOおよびUNCOPUOSのような2つの国際組織から指名されたリストの中で、ICAOの理事会及び総会及びUNCOPUOSの法律委員会及び総会の決議によって選任される。各国家グループは、その指名以前に、最高裁判所の判事、法学部の教授、学術院の会員及び航空宇宙法の研究に専念する国際機構の責任者達と相談しながら推薦を受けることが必要である<sup>20)</sup>。ICAOの事務総長及び国連の宇宙局長（UNOOSA）は、すべての人ため、指名のアルファベット順にリストを準備しなければならない。ICAOの事務総長及び国連

の宇宙局長（UNOOSA）は、総会、理事会及び法律委員会に、前記リストを提出しなければならない。ICAOの理事会及び総会、UNCOPUOSの法律委員会及び総会は、独立して、航空宇宙法裁判所のメンバー（判事）の選出を続行しなければならない。前記裁判所の判事は、秘密投票によって選出される。

これらの候補者は、ICAOの理事会及び総会とUNCOPUOSの法律委員会及び総会での投票の過半数を取得した場合、選出される。これらの選挙は、ICAOの理事会及び総会とUNCOPUOSの法律委員会及び総会で、絶対多数決によって同一国家で1名以上を選出したとき、年長者が選ばれる。前記裁判所の所長と副所長の任期は、3年間であるし、再選が可能である。裁判所は、その登録官を任命しなければならないし、また必要に応じて他の役員を任命をすることができる。

### 3) 判事の任期、義務、外交特権、裁判所メンバーの報酬及び本部

当裁判所判事の任期は、9年間で、一度の再選が可能である。裁判所の判事は、政治や行政機能に関与することができない。また、航空宇宙の商業的利用及び航空宇宙資源の開発及び探検と関連がある職業又は金融業に従事することができない。

当裁判所の判事は、過去において当事者の一方が国内または国際裁判所や法廷でのエージェント、弁護士、法律顧問となった事件に対して、裁判及び判決に関与することができない<sup>21)</sup>。当裁判所の業務に従事する判事は、外交特権と免責特権を享有する。裁判所のすべての判事は、職務に従事する前に、公開の法廷で、公平かつ良心的に裁判業務を執行することを厳粛に宣言しなければならない。

国際司法裁判所（ICJ）と国際刑事裁判所（ICC）の本部は、オランダのハーグにおか

れている。国際海洋法裁判所（ITLS）の本部は、ドイツのハンブルクでに置かれているので、その三つの国際裁判所の本部が、全部ヨーロッパに位置している。

しかし、ヨーロッパの人口は、710万人は世界の人口の11%を占めているが、アジアの人口は、38億人、世界人口の60%以上を占めている<sup>22)</sup>。世界の人口を比較することで、国際航空宇宙法裁判所の本部をアジア地域に置くのが適当だと思う。しかし、アジアの地政学的な面から見ると、韓国は、大国である中国と日本の間に緩衝地域として中間に位置しているので、国際航空宇宙法裁判所の本部をソウルまたはアジア地域の他の都市に置くのが、望ましいと思われる。国際航空宇宙法裁判所の本部の位置は、あくまでも最終的に当裁判所が決定するものである。裁判所の所長及び登録官は、国際航空宇宙法裁判所の本部で生活をしなければならない。

当裁判所の判事は、年間の手当、日当及び特別手当を受けることができる。当裁判所の所長は、年間の特別手当を受けることができる<sup>23)</sup>。当裁判所の副所長は、裁判所の所長の業務を代行したとき、特別日当を受けることができる。これらの給与や手当は、ICAO総会及びUNCOPUOS総会の決議によって、裁判所のワークロードを考慮し決定されなければならない。その給与や手当は任期中に減じることができない場合もある。

### 4) 裁判の請求、特別裁判部の構成

もし、何らかの特別な理由で、ある判事が特定事件の審理に参加できないときには、裁判所の所長に通報しなければならない。裁判所の所長は、裁判所の判事にいくつかの特別な理由がある場合、特定事件に参加することができないことを通報する。ある事件について、裁判所の判事と裁判所の所長との間に

意見が一致しない場合は、この問題について裁判所の決定によって解決しなければならない<sup>24)</sup>。

裁判所は、特定事件を取扱う。例えば航空機の拉致、航空機事故に起因した損害賠償、人工衛星や宇宙船の打上げ事故、航空機と衛星間の衝突、スペースデブリの事故に起因し引き起された損害賠償事件を取扱う。そのために、3名以上の判事によって構成される特別裁判部を構成することができる。また前記裁判所は、必要ときには、特定の事件を取扱う特別裁判部を設置することができる。特別裁判部を構成する裁判官の数は、当事者の承認を得て裁判所が決定しなければならない。裁判所は、その機能を遂行するために規定を制定することができる。特に、裁判所は、特別裁判部に関する手続きの規則を定めることもできる。当裁判部の判決は、締約国の最高裁判所の命令が適用される領域内と同じ方法で、締約国の領域内での施行を求めて執行することができる。

#### 5) 裁判官の権限、裁判管轄権及び判事の国籍、聴聞会

当裁判所は、締約国に開放されなければならない。国家等は、裁判所が担当する事件の当事国になることができる。裁判所は、その規定を遵守しなければならない。裁判所が取扱う事件と関連がある公共の国際機関に情報を要請することができる。また、裁判所が主導的にそのような国際機関から情報を自発的に受けることができる。当裁判所は、裁判所の規程を締約国に公開しなければならない。裁判所の裁判管轄権は、有効な航空及び宇宙関係条約に規定されているすべての特別に定めた事項を含むものである。

裁判所の裁判管轄権の有無の問題は、裁判所の判決によって決定される。裁判所は、その

機能に従って、国際紛争と同様に提起された国内紛争は、航空法及び宇宙法と国際法に従って判断するためには、次のような項目を適用しなければならない：

- (1) 国際条約の一般的な条文と特定の条文、または紛争当事国家が明示的に認定した国際慣習法；
- (2) 法として受け入れた一般慣習の証拠としての国際慣習；
- (3) 文明国によって認定されるた法の一般的原則；
- (4) 当事者が同意した場合、この規定は、公正と良心 (ex aequo et bono ラテン語) によって事件を判決する裁判所の権限を侵害することはできないこと<sup>25)</sup>。

裁判所の判事が、紛争当事者のいずれかの国籍を持っている場合、裁判所のメンバーとして参加する権利が留保される。裁判所は、紛争の聴聞会があったとき、当事者の一方が、ある国籍を持って判事席で審問したとき、他の当事者は、裁判所のメンバーとして参加する判事を忌避することができる。裁判所で聴聞会があった場合、法廷に当事者の国籍を持った判事が含まないとき、これらの各当事者は、裁判所のメンバーに、裁判所の一員として参加する人を選ぶことができる。

#### 6) 裁判所の手続、聴聞及び経費

紛争が、裁判所に提起され、特別協定による通報または書面による訴状は、裁判所の書記に送らなければならない。どちらの場合でも、紛争の当事者名を記載しなければならない。書記は直ちに特別協定や、すべての関係者に訴状の内容を通知しなければならない。また、裁判所の書記は、すべての締約国に通知しなければならない。裁判所は、事件を処理するため命令を発することができ、各当事

者が論争の結論をだした書式及び時間を決定する。また、証拠<sup>26)</sup>を取るのに必要な準備をしなければならない。

裁判所は、必要な事情を考慮し、当事者の一方が個々の権利を保有する次のような一時的措置を指示する権限を持っている。

- (1) 両当事者は、代理人によって代表される。
- (2) 当事者は、裁判所で、弁護士や法律顧問の支援を受けることができる。
- (3) 当事者の代理人、法律顧問、弁護士は、裁判所で、彼らの職務を独立に行使するのに必要な特権および免除を享有することができる。

裁判の手続は、二つの部分から成る、すなわち、書面と口頭である。聴聞会は、裁判長の主宰によってするし、もし裁判長が主宰できない場合は、副裁判長が主宰することができる。また、副裁判長が主宰できない場合は、現在の判事の中で上級判事が主宰することができる。法廷での審理は、裁判所が別途に定めがない場合と、当事者が裁判公開を認定しないことを要請した場合を除き、裁判は公開される。議事録は、各聴聞会別に作成し、また、裁判長及び書記によって署名される。

当事者の一方が裁判所に出席しない場合、及び、またその事件の抗弁をしない場合、他の当事者が、その事件の主張を賛成する決定を裁判所に対して要求することができる。裁判所の指揮に従った場合、代理人、法律顧問、弁護士がその事件に関するプレゼンテーションを完了したとき、裁判長は聴聞会が終了したと宣言しなければならない。すべての質問は、裁判官、現在の過半数で決定しなければならない。判決権者は平等であるが、判決の結果が可否同数である場合、裁判長や彼の代わりに行為する判事が決定権を有する。

裁判所の費用等は、締約国及び締約国の関

係当局が負担する。費用の条件及び方法等は、締約国の会合で決定される。締約国または締約国の関係当局以外の機関（実体）が事件当事者として費用を提案した場合、裁判所は、提案者が裁判所の費用を負担する金額を決定しなければならない。別途の約定がないかぎり、裁判所は、費用の決定を行うが、当事者は、独自の費用を負担しなければならない。

#### 7) 判決、勧告的意見、判決の最終性、判決の拘束力

判決には、その理由が述べられなければならない。また、判決に参加した判事の名前が記載されなければならない。判決文は、裁判長及び書記官によって署名される。判決文は、公開法廷で朗読されなければならない。または、適切な通知が代理人に送致される。裁判所は、国際航空宇宙法裁判所の規程と一致し、認定した団体の法的諮問に対して勧告的意見を与えることができる<sup>27)</sup>。書記官は、直ちに裁判所に出頭する権利があるすべての国に勧告的意見を通知をしなければならない。裁判所の判決は最終的で、紛争のすべての当事者は、この判決を遵守しなければならない。この判決は、当事者の間では、特定紛争の関連を除き、拘束力がないものとする。判決の意味や範囲について争いがあった場合、裁判所は、当事者の要求に応じて解釈しなければならない。裁判所の公用語はフランス語と英語である。当事者が事件を英語で審理した場合、判決を英語で宣告することができる。

#### 4. おわりに

国際航空宇宙法裁判所の設立は、民間航空機、人工衛星やスペースシャトルの事故に起

因する、損害賠償に関する判決の統一性を試図するのに一翼を担当するのであろう。国際航空宇宙法裁判所は、航空宇宙事故に関する損害賠償請求の訴訟事件を裁判するとともに、クライアントの最善の利益を対弁する弁護士は、裁判所の法律の選択について精査を行うであろう<sup>28)</sup>。国際航空運送、人工衛星や宇宙船の軌道上の周回と宇宙旅行について、異なる責任制度を採択した国家間の紛争に対して合理的な解決策をはかるために、新しい航空宇宙法分野での国際条約に基づいた国内航空宇宙法を改善する必要があると考える。

将来、いつか国際航空宇宙法裁判所が設立された場合、裁判所の判事は、航空宇宙事件に対して判決基準を決めることができることになる。航空機、人工衛星、宇宙船の事故やテロリストによる航空機拉致等に起因する損害賠償に関し、不法行為者と遺族及び負傷者との間の紛争及び複雑な訴訟事件を合理的に、また迅速に解決ができるであろう。まず、第一段階として国際航空宇宙訴訟事件だけを取り扱う国際航空宇宙法裁判所の設立に関する新しい条約草案を作るのが必要である。

私は、国際航空宇宙法裁判所の設立に関する新しい国際条約の草案を作ることを提案する。航空機、衛星、スペースシャトルの事故は、陸上の交通事故（自動車、汽車等）又は海上の船泊事故と異なる特殊性を持っている。また、異なる法的システムと異なる国の間で発生している航空宇宙事件を効果的に、また能率的に解決させるためには、国連傘下の特別機構として国際航空宇宙法裁判所の設立がもっとも必要であるし、また、望ましいことだと思う。国際航空宇宙法裁判所の設立は、国際社会で航空宇宙法の統一のために触媒的な役割をすると考え得る。

## [註]

- 1) Gabriel Lafferranderie, “*Outlook on Space Law over the Next 30 years*”, Kluwer Law International, 1997, at 424.
- 2) Doo Hwan Kim, “*A Study on the Civil Liability of the Air Carriers and Legislative Problems*”, Doctoral Dissertation (1984), Graduate School, Kyonghee University at Seoul in Korea, at 1.
- 3) 2009年4月20日から5月2日のまで、第三者に航空機に起因する損害の国際的な賠償と責任関係を規定した2つの新しい航空条約が国際民間航空機関（ICAO）によって主催し、モンテリオールで開かれた外交会議によって採用された。ひとつの条約の原名は、Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft (Unlawful Interference Convention) of 2009である。ふたつめの条約の原名は、Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties of 2009である。
- 4) [http://en.wikipedia.org/wiki/September\\_11\\_attacks](http://en.wikipedia.org/wiki/September_11_attacks)
- 5) <http://www.icj-cij.org/icjwww/igeneralinformation/inotice.pdf>;  
The International Court of Justice was created by the Article 92~96 of the United Nations Charter in 1945 and is also a judicial principal organization of the United Nations. The court handles disputes between nations and it begun work in 1946. Its seat is at the Peace Palace at The Hague in The Netherlands.
- 6) [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html); The International Tribunal for the Law of the Sea is an independent judicial body established by the Convention to adjudicate disputes arising out of the interpretation and application of the Convention. The Tribunal is composed of 21 independent members, elected from among persons enjoying the highest reputation for fairness and integrity and of recognized competence in the field of the law of the sea. The United Nations Convention on the Law of

the Sea was opened for signature at Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982. It entered into force 12 years later, on 16 November 1994. A subsequent Agreement relating to the implementation of Part XI of the Convention was adopted on 28 July 1994 and entered into force on 28 July 1996. This Agreement and Part XI of the Convention are to be interpreted and applied together as a single instrument.

- 7) The International Criminal Court (French: *Cour Pénale Internationale*; commonly referred to as the ICC or ICt) is a permanent tribunal to prosecute individuals for genocide, crimes against humanity, war crimes, and the crime of aggression (although it cannot currently exercise jurisdiction over the crime of aggression). The court came into being on 1 July 2002—the date its founding treaty, the Rome Statute of the International Criminal Court, entered into force—and it can only prosecute crimes committed on or after that date. The official seat of the court is in The Hague, Netherlands, but its proceedings may take place anywhere. As of October 2009[update], 110 states are members of the Court, and a further 38 countries have signed but not ratified the Rome Statute. However, a number of states, including China, India, Russia and the United States, are critical of the court and have not joined. [citation];

[http://en.wikipedia.org/wiki/Rome\\_Statute\\_of\\_the\\_International\\_Criminal\\_Court](http://en.wikipedia.org/wiki/Rome_Statute_of_the_International_Criminal_Court)

- 8) The European Court of Justice (ECJ) (officially the Court of Justice of the European Communities), is the highest court in the European Union in matters of European Union law. It is tasked with interpreting EU law and ensuring its equal application across all EU member states. The Court was established in 1952 and is based in Luxembourg. It is composed of one judge per member state — currently 27 — although it normally hears cases in panels of three, five or thirteen judges. The court is led by a President who has been Vassilios Skouris since 2003.[citation];

[http://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Court\\_of\\_Justice](http://en.wikipedia.org/wiki/European_Court_of_Justice)

Justice

- 9) The European Court of Human Rights (ECtHR) (French: *Cour européenne des droits de l'homme*) in Strasbourg is an international judicial body established under the European Convention on Human Rights (ECHR) of 1950 to monitor respect of human rights by states. The European Convention on Human Rights, or formally named Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms, is a convention adopted by the Council of Europe. All 47 member states of the Council of Europe are parties to the Convention. Applications against Contracting Parties for human rights violations can be brought before the Court by other states, other parties or individuals.
- 10) V.S. Verschehetin, “*The International Court of Justice as Potential Forum for the Resolution of Space Law Disputes*,” *Luft-und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert (Air and Space Law in the 21st Century)*, Liber Amicorum, Karl-Heinz Böckstiegel, Carl Heymanns Verlag KG, 2001, at 476.
- 11) <http://www.icj-cij.org/jurisdiction/index.php?p1=5>
- 12) <http://www.ejiltalk.org/recent-developments-at-the-international-court-of-justice/>
- 13) The International Court of Justice was created by the United Nations Charter in 1945. Comment, *The Role of Choice of Law in Determining Damages for International Aviation Accidents*, 51 J. AIR L. & COM. 953, 997 n.301 (1986). The court handles disputes between nations. Id. For a list of the seventy cases filed with the court as of July, 1984, see 1983-1984 I.C.J.Y.B. 3-6 (1984). Id.; See, <http://www.icj-cij.org>; <http://www.icc-cpi.int>; <http://www.itlos.org>; <http://www.un.org>
- 14) The Warsaw system need not be destroyed, however. Professor Matte of McGill University suggests creating an International Court of Appeals or extending jurisdiction to the International Court of Justice at the Hague to decide Warsaw Convention cases.
- 15) 国際司法裁判所規程 (The Statute of the International Court of Justice) は、国際司法裁

判所の構成、管轄、手続きなどを規定する国際条約。1945年6月26日にサンフランシスコ会議で採択され、同年10月24日発効。国際連合憲章と不可分であり、すべての国連加盟国は本規程の当事国となることが義務づけられている。

- 16) 裁判官数は現在 21 名。裁判官は裁判所には常駐せず裁判がある場合にのみ裁判所に滞在する。裁判官は条約締約国の選挙において選出される。裁判官の任期は9年間で、3年に一度、員数の3分の1ずつが改選される。当選には3分の2以上の得票が必要で、当選者が決定しない場合、決定するまで何度も投票が行われる。
- 17) 国際刑事裁判所国際刑事裁判所 (ICC) は、個人の国際犯罪を裁判する常設の国際司法機関である。国際刑事裁判所 (ICC) は 1998 年 7 月 17 日に、国際連合全権外交使節会議において採擇された国際刑事裁判所ローマ規程 (ローマ規程または、ICC 規程) に基づき 2003 年 3 月 11 日、オランダのハーグに設置された。判事・検察官などは、締約国会議 (ASP: Assembly of States Parties) によって選出される。
- 18) Articles of Incorporation, Memorandum of Association
- 19) Article 2, Statute of the International Court of Justice.
- 20) Article 6, Statute of the International Court of Justice.
- 21) Article 8 (Conditions relating to participation of members in a particular case), the Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea.
- 22) [http://en.wikipedia.org/wiki/World\\_population](http://en.wikipedia.org/wiki/World_population)
- 23) Article 18 (Remuneration of members), the Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea.
- 24) <http://www.icj-cij.org/documents/index.php?p1=4&p2=2&p3=0>
- 25) Article 36, Statute of the International Court of Justice.
- 26) Article 27 (Conduct of case), the Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea.
- 27) Article 36, Statute of the International Court of Justice.

- 28) Doo Hwan Kim, *Some Considerations on the Draft for the Convention on an Integrated System of International Aviation Liability*, JALC (Vol.53, No.3, 1986) at 794-795.

## [参考文献]

- 金斗煥、「最新 国際航空法学論」、(韓国学術情報 [株]、2005 年)
- 板本昭雄、「新しい国際航空法」、(有信堂、1999 年)
- 藤田勝利、「新航空法講義」、(信山社、2007 年)
- 編輯代表 栗林忠男、「解説 宇宙法資料集」、(慶応通信、平成 7 年)
- 龍澤邦彦、「宇宙法システム」、(丸善プラネット株式会社、2000 年)；(中央学院大学地方自治研究センター [編]、「原典、宇宙法」、(丸善プラネット株式会社、1999 年)
- 青木節子、「日本の宇宙戦略」、(慶応義塾大学出版会、2006 年)
- P.S. Dempsey and M. Milde, “*International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*,” (Institute of Air and Space Law, McGill University, 2005)
- P.S. Dempsey, “*Public International Air Law*” (Institute and Centre for Research in Air and Space Law, McGill University, 2008)
- Gabriel Lafferranderie, “*Outlook on Space Law over the Next 30 years*”, (Kluwer Law International, 1997)
- Bin Cheng, “*Studies in International Space Law*”, (Clarendon Press Oxford, UK, 1997)
- V.S. Verschehetin, “*The International Court of Justice as Potential Forum for the Resolution of Space Law Disputes*,” Luft- und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert (Air and Space Law in the 21st Century, Liber Amicorum, Karl-Heinz Böckstiegel, Carl Heymanns Verlag KG, 2001)
- I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, “*An Introduction to Space Law*,” (Kluwer Law International, 1999)

- Doo Hwan Kim, “*Some Considerations on the Draft for the Convention on an Integrated System of International Aviation Liability*”, JALC (Vol.53, No.3, 1986)
- Doo Hwan Kim, “*Some Considerations on the Possibility of Establishing an Asian Space Agency*”, *Zeitschrift für Luft-und Weltraumrecht* (German Journal of Air and Space Law, 50 Jahrgang, Heft 3, Institut für Luft-und Weltraumrecht der Universität zu Köln, Germany, March 2001)
- Doo Hwan Kim, “*Example Legislation on the Space Relations of Every Countries in the World and Main Contents of the Space Exploration Promotion Act and Future Task in Korea*,” (Vol.20, No.1, The Korean Journal of Air and Space Law, June 2005)
- Doo Hwan Kim, “*Korea’s space development programme: Policy and law*”, (Space Policy Vol. 22, Issue 2, Elsevier, Scotland, UK, May 2006)
- Doo Hwan Kim, “*Essays for the Study of the International Air Law and Space Law 「国際航空法・宇宙法研究論叢」*”, (Book written by the English and Japanese language, 786 pages), Korea Studies Information Co. Ltd., (2008)

## Possibility of Establishing an International Court of Air and Space Law

KIM Doo Hwan

Visiting Prof. Chuogakuin University in Japan, Honorary President, The Korean Association of Air and Space Law, Lecturer, Korea Aerospace University in Korea, Honorary Prof., Gujarat National Law University in India

### **Abstract**

The idea of establishing an International Court of Air and Space Law (hereinafter referred to ICASL) is only my academic and practical opinion as first proposal in the global community. The establishment of the International Court of Air and Space Law can promote the speed and promote fairness of the trial in air and space law cases.

The creation of an ICASL would lead to strengthening of the international cooperation deemed essential by the global community towards joint settlement in the transnational air and space cases, claims and would act as a catalyst for the efforts and solution on aircraft, satellite and space shuttle's accidents and cases and all manpower, information, trial and lawsuit to be centrally managed in an independent fashion to the benefit of global community.

The aircraft, satellite and spacecraft's accidents attributes to the particular and different features between the road, railway and maritime accidents. These aircraft, satellite and spacecraft's accidents have incurred many disputes between the victims and the air and space carriers in deciding on the limited or unlimited liability for compensation and the appraisal of damages caused by the aircraft's accidents, terror attack, satellite, space shuttle's accidents and space debris. This International Court of Air and Space Law could hear any claim growing out of both international air and space crash accidents and transnational accidents in which plaintiffs and defendants are from different nations. This alternative would eliminate the lack of uniformity of decisions under the air and space conventions, protocols and agreements.

In addition, national courts would no longer have to apply their own choice of law analysis in choosing the applicable liability limits or un-limit for cases that do not fall under the air and space system. Thus, creation of an International Court of Air and Space Law would eliminate any disparity of damage awards among similarly situated passengers and shippers

in non-members of air and space conventions, protocols, agreements and cases. Furthermore, I would like to explain the main items of the abovementioned Draft for the Convention or Statute of the International Court of Air and Space Law framed in comparison with the Statute of the International Court of Justice, the Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea and the Statute of the International Criminal Court.

First of all, in order to create the International Court of Air and Space Law, it is necessary for us to legislate a Draft for the Convention on the Establishment of the International Court of Air and Space Law. This Draft for the Convention must include the elected method of judges, term, duty and competence of judge, chambers, jurisdiction, hearing and judgment of the ICASL.

The 14 Judges of the Court shall be elected by the General Assembly and Council of the ICAO and by the General Assembly and Legal Committee of the UNCOPUOS from a list of persons nominated by the national groups in the six continent (the North American, South American, African, Oceania and Asian Continent) and two international organization such as ICAO and UNCOPUOS. The members of the Court shall be elected for nine years and may be re-elected as one time. However, I would like to propose a creation an International Court of Air and Space in extending jurisdiction to the International Court of Justice at the Hague to in order to decide the air and space convention's cases.

My personal opinion is that if an International Court on Air and Space Law will be created in future, it will be settled quickly and reasonably the difficulty and complicated disputes, cases or lawsuit between the wrongdoer and victims and the injured person caused by aircraft, satellite, spacecraft's accidents or hijacker and terrorists etc. on account of deciding the standard of judgment by judges of that's court.

It is indeed a great necessary and desirable for us to make a new Draft for the Convention on a creation of the International Court of Air and Space Law to handle international air and space crash litigation. I shall propose to make a new brief Draft for the Convention on the Creation of an International Court of Air and Space Law in the near future.