

平成16年(ネ)第3048号 損害賠償請求控訴事件 (原審・東京地方裁判所平成14年(ワ)第4953号)

口頭弁論終結の日 平成16年10月13日

判 決

シンガポール共和国 (188968) チャット ホン ビルディング 04-01番 ミドル ロード110

控 訴 人

トライ スター エレクトロニクス
ピーティイー リミテッド

(以下「控訴人トライスター」という。)

代表者代表取締役

ボ ッ プ イ ン ダ ル シ ン

シンガポール共和国 (609206) 52-55 エーアンドビー フレイト
ステーション ペンジュル レーン 46

控 訴 人

カン グ ロジスティックス ピーテ
ィイー リミテッド

(以下「控訴人カング」という。)

代表者代表取締役

イ ン デ ル ジ ー ト シ ン

上記2名訴訟代理人弁護士

岡 部 博 記
山 口 修 司
相 澤 貞 止
戸 塚 健 彦
大 島 佳 奈 子

大阪市北区中之島3丁目6番32号

被 控 訴 人

株 式 会 社 商 船 三 井

代表者代表取締役

鈴 木 邦 雄

訴訟代理人弁護士

窪 田 健 夫

フランス共和国マルセイユ市13002ケ・ダラン4番地

被控訴人補助参加人	セ	エ	ム	エ	セ	ジ	ェ	エ	ム	
代表者執行役員	シ	ウ	フ	ィ	・	ジ	ョ	ル	ジ	ュ
訴訟代理人弁護士	藤			井		郁		也		
	武			藤		司		郎		

主 文

本件控訴をいずれも棄却する。

控訴費用は控訴人らの負担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 控訴の趣旨

- 1 原判決を取り消す。
- 2 被控訴人は、控訴人トライスターに対し、金80万7525米国ドル及びこれに対する平成14年3月28日から支払済みまで年6分の割合による金員を支払え。
- 3 被控訴人は、控訴人カングに対し、金80万7525米国ドル及びこれに対する平成14年3月28日から支払済みまで年6分の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要（以下、略称等は原判決に従う。）

- 1 控訴人トライスターは、シンガポール共和国で一般物品の卸売及び輸入等を営んでいる会社であるが、マダガスカル共和国のマモッドとの間で電化製品等（本件貨物）についての売買契約を締結し、海運業を営んでいる被控訴人（日本に本店がある。）に対し、船舶ジョアナ・ボニータ（本船）で本件貨物をシンガポール港からマダガスカル共和国のタマタベ港に海上運送することを依頼して、その手続等を控訴人カングに指示した。控訴人カングは、シンガポール共和国でトラックによる運送、配達等を営んでいる会社であるが、控訴人トライスターの指示を受け、平成13年2月13日ころ、本件貨物を詰めたコンテナ（本件コンテナ）をシンガポール港で本船に積み込んだ。

シンガポール港を出港した本船は、同年3月1日、タマタベ港に到着し、本件コンテナは、同日から翌2日にかけて本船から荷揚げされた。マモッドは、被控訴人との間で貨物の保管・引渡し等について代理店契約を結んでいる補助参加人の従業員に金銭を渡し、本件船荷証券の写しに貨物引渡指図のスタンプを押させるなどして引渡証を偽造し、同月15日ころ、本件貨物の引渡しを受けた。

控訴人カングは、本件船荷証券上の荷送人であるが、海上運送人である被控訴人に対し、被控訴人現地代理店である補助参加人の従業員が、本件船荷証券と引き換えることなく本件貨物を第三者に引き渡したことにより、その代金相当額の損害を被ったとして、平成14年3月8日、本件運送契約の債務不履行に基づく損害賠償を求める訴えを提起した。これと同時に、本件貨物の売主である控訴人トライスターも、本件運送契約の実質的な当事者であると主張して、上記と同様な理由により、被控訴人に対し、債務不履行に基づく損害賠償を請求するとともに、補助参加人の従業員が運送品を第三者に引き渡したことにつきその使用者として責任を負うべきであると主張して、不法行為に基づく損害賠償を求める訴えを提起した。

2 原判決は、被控訴人と本件運送契約を締結した者は控訴人カングではなく、控訴人トライスターであるとした上、被控訴人の債務不履行責任は船荷証券上の除斥期間の経過により消滅しており、また、被控訴人を補助参加人の使用者と認めることはできないと判断して、控訴人らの請求をいずれも棄却したので、これを不服とする控訴人らが控訴した。

3 前提事実及び争点とこれに関する当事者の主張は、4において当審における控訴人らの主張を付加するほかは、原判決の「事実及び理由」中「第2 事案の概要」の2及び3に記載のとおりであるから、これを引用する。

4 当審における控訴人らの主張

(1) 原判決は、運送人である被控訴人の責任について本件船荷証券の裏面約款

(以下「本件約款」という。) 5条(1)(a)の適用によりヘーグ・ルール1条から8条までの規定によることになったとしても、除斥期間については、本件約款5条(5)が適用され、直接的にはヘーグ・ルールが適用されることにはならないと判示した。しかし、このように判断をした原判決には疑問があり、除斥期間については、ヘーグ・ルールに準拠して解すべきである。本件のように船荷証券と引き換えることなく貨物の引渡しがなされた事故をヘーグ・ルールにより規律した場合、運送人である被控訴人は、本件運送契約の根本的違反として短期1年の免責を受けることはできない。その主な理由は以下のとおりである。

ア 本件約款5条(5)の除斥期間が海上運送のみに限定されず、それ以外の運送についての除斥期間をも規定しているとしても、被控訴人は、船会社であり、海上運送が担当する運送の主要部分を占め、水上運送における被控訴人の責任が同条(1)(a)のヘーグ・ルールに準拠すると定められている以上、同条(5)の除斥期間もヘーグ・ルールに則して解釈すべきである。

イ 本件約款25条は、「本証券に含まれる契約は、本証券に別段の定なき限り、日本法に準拠する。」と規定しており、これによれば、日本法に準拠することなく、本件約款それ自体をその条項に従って解釈しなければならないはずである。しかし、原判決は、日本法すなわち我が国の国際海上物品運送法が運送人の善意・悪意を問わず1年の除斥期間の適用を認めているとしてこれを採用し、本件約款5条(5)が悪意の場合について何ら定めていないことから、その解釈に当たり日本法に準拠して運送人が悪意の場合を除外していないと解すべきと判示したものであり、このような判断は不当である。

ウ 原判決は、本件船荷証券がシンガポールにおいて発行されたことなどから、本件船荷証券にヘーグ・ヴィズビー・ルールが強行的に適用される結果、本件約款1条の定義上本件船荷証券の「ヘーグ・ルール」にはヘーグ

・ヴィズビー・ルールを含むと解され、したがって、本件約款5条(1)(a)により定められた被控訴人の責任についてはヘーグ・ヴィズビー・ルールを含むヘーグ・ルールによって規律されることになり、現行国際海上物品法14条がヘーグ・ヴィズビー・ルールを受け入れて運送人の悪意の場合を除外していないことからすると、本件約款5条(5)も同様に解せられ、このような解釈は、本件約款5条(1)(a)を含めた本件船荷証券全体の構造とも適合していると判示している。しかし、このような解釈は、本件約款1条のヘーグ・ルールの定義の解釈を誤っている。船荷証券について、シンガポール法を準拠法とし、シンガポールが管轄権を有すると規定されている場合には、ヘーグ・ヴィズビー・ルールが強制的効力を有するが、本件船荷証券においては、このような合意はなされていないから、シンガポールで本件船荷証券の発行がなされ、船積みがなされたとしても、本件船荷証券にヘーグ・ヴィズビー・ルールが強行的に適用されることにはならない。

(2) 原判決は、日本法における解釈を直接の根拠に、本件では本件貨物が滅失したと認定し、これを前提に、除斥期間の起算点は、運送品の「引渡しがあるべかりし日」すなわち「本件コンテナの荷揚作業が終了し、その引渡しが可能となったと認められる日」であると解した上、「本件コンテナは平成13年3月2日ころ、本船より荷揚げされ、検数員、検査員の検数、検査を受けたことが認められ、遅くとも、その翌日である同月3日には、本件貨物の引渡しが可能になったと推認される。」として、同月2日が「引渡しがあるべかりし日」であると判示した。しかし、このような判断は、以下の理由で不当である。

ア 本件においては、本船が同月1日にタマタベ港に到着後、これがマモッドに通知されたかどうか曖昧であり、被控訴人において間違いなく本船の到着を連絡したことが確認されない限り、マモッドには本件船荷証券を提

示して本件貨物の引渡しを受ける機会が与えられていなかった。また、控訴人トライスターも、マモッドや被控訴人からの通知がなく、本船がそのころにタマタベ港に到着したこと自体を知らなかったものであり、運賃を支払って本件船荷証券の引渡しを受け、マモッドに本件貨物を受け取らせる準備もできない状況にあった。このような事情において、本船が到着して本件コンテナの荷揚げが終了した時点から除斥期間が進行するものと解することは、本件船荷証券の所持人等の荷主関係者に不測の損害を被らせることになる。

イ 本件においては、被控訴人は、マモッドに本件貨物を引き渡ししながら、運賃の支払を受けるため、控訴人トライスターに本船の正確な到着を知らせないで、本件船荷証券を所持し続けたものである。そうすると、その間は本件船荷証券は流通せず、これが運送人に提示されることはあり得ないから、本件貨物が引き渡されるべき日は存在していなかったことになる。また、本件においては、本件船荷証券が発行されないでいる間に貨物が目的地まで運送され、そこで運送人が荷受人と共謀して違法に貨物を引き渡した場合と同様に解されるから、除斥期間の起算点を船荷証券が流通している場合における仮渡しや保証渡しの場合と同様に解するのは不合理である。したがって、本件における除斥期間の起算日は、本件貨物が現実に引き渡された日とされるべきである。

第3 当裁判所の判断

- 1 当裁判所も、控訴人らの本件請求はいずれも理由がなく、これを棄却すべきであると判断する。その理由は、当審における控訴人らの主張に対する判断を2において付加するほかは、原判決の「事実及び理由」中「第3 争点に対する判断」に記載のとおりである。ただし、原判決27頁6行目から7行目の「と一応認められるから(乙21, 21)」を「ことを窺うことができる(乙21, 21)。もっとも、この点は控訴人の調査結果(甲56の1, 2)に照

らすと、必ずしも断定することはできないが、逆に上記のような認定が覆されるものでもない。したがって、本件証拠上は明確に認定し得るものではないが、この認定が正当なものとするれば」と改める。

2 当審における控訴人らの主張に対する判断

(1) 控訴人らの主張(1)について

前記のとおり、本件運送契約の合意内容は本件船荷証券により規定されているところ、その裏面約款（本件約款）5条(1)(a)において、「滅失もしくは損傷が水上運送期間中に発生したと立証される場合は、ヘーグ・ルール1条から8条までの規定（ただし、1条(e)を除く。）による。」と規定され、本件約款1条において、上記「水上運送」の定義につき、「船積港もしくは荷揚港の海上／水上ターミナルで、運送品を運送するため運送人が保管する期間を含む。」とされ、本件においては、本件コンテナがタマタベ港で荷揚げされた後にマモッドに引き渡されているから、本件が上記「水上運送中に発生したと立証される場合」に該当することが認められる。そうであれば、被控訴人の責任は、本件約款5条(1)(a)に基づきヘーグ・ルール1条から8条により規律されることになると解することができる。

このように解釈すると、除斥期間については、ヘーグ・ルール3条6項第4文の「滅失又は損害についての運送人及び船舶のすべての責任は、いかなる場合においても、物品の引渡の後又は物品が引き渡されるべきであった日から1年以内に訴が提起されないときは、消滅する。」という規定が適用されると考えられるが、他方、本件約款5条(5)に「運送人は、物品の引渡の後、又は物品全部の滅失の場合は物品が引き渡されるべきであった日の後1年以内に訴訟が提起され、その通知が運送人になされない限り、すべての責任を免れる。」とほぼ同様の規定が置かれているので、この両者の関係が問題となる。この点、控訴人らは、本件約款5条(1)(a)に該当するときはヘーグ・ルールが適用されるべきであると主張し、それに従うとすれば上記の場合に

は(5)の除斥期間の規定は適用されない結果となる。

しかし、この解釈は、本件約款5条の規定の仕方及び内容に照らして考えると、相当ではないというべきである。すなわち、本件約款5条は、(1)及び(2)で運送品を受け取ったときから引渡しまでの運送人の責任について網羅的に規定しているところ、(3)の規定は、ヘーグ・ルールには規定されていないから、(2)の場合は勿論、(1)でヘーグ・ルールが適用になる場合にも当然適用されるはずである。また、(4)の規定は、ヘーグ・ルール3条6項に同じような規定があるが、同規定では通告を要しない場合が定められているのに対して本件約款上はこれがないので、ヘーグ・ルールが適用になる場合にも(4)の規定を適用する趣旨であると解すべきである。そうすると、ヘーグ・ルールが適用になる場合には(5)の規定のみ適用されないという解釈は、一貫性がなく妥当性を欠いているというほかない。本件約款5条の規定を全体として見れば、(1)によって定められた運送人の責任に関しても、その除斥期間については(5)の規定が適用されるとする原判決の判断は、相当であるというべきである。

もっとも、本件約款5条の規定上は、本文で「滅失又は損害について」運送人が責任を負わない旨を規定し、(5)で運送人が「すべての責任」を免れるとしており、文言の上ではヘーグ・ヴィズヴィー・ルールの「当該物品に関するすべての責任」より、「滅失又は損害についてのすべての責任」とするヘーグ・ルールに類似した文言を使用している。そこで、上記(5)を適用するとしても、ヘーグ・ルールと同様に解釈すべきである、という立論も可能であろう。控訴人らは、この「滅失又は損害についてのすべての責任」という文言が使われているヘーグ・ルールの場合には、不適切な物品の引渡しについては、この免責から除かれると主張しており、この主張が正当であり、かつ、上記の(5)の規定の解釈が妥当であれば、本件では除斥期間が経過していないことになるはずである。しかしながら、このように解することも相当で

はない。本件約款の25条は、船荷証券に別段の定めがない限りは日本法に準拠するとしており、日本法を解釈の基礎にしていると考えられるが、日本法では不適切な物品の引渡しについても免責を認めると解されていること（甲9, 17, 乙9によれば、平成4年法律第69号による改正前の旧国際海上物品運送法14条は、運送人が悪意であるときは1年の除斥期間の適用を除外していたものの、この点を改正しヘーグ・ヴィズヴィー・ルールを取り入れた現行の国際海上物品運送法14条においては、運送人が悪意である場合の適用除外規定を削除し、運送人の善意・悪意のほか、保証渡しなど不適切な引渡しがなされた場合にも1年の除斥期間の適用を認めている。）、本件約款5条(5)の除斥期間の規定は、この別段の定め該当するというべきであるから、本件で本件約款25条により日本法が直接適用になることはないが、本件約款5条(5)の規定の文言を解釈するに当たってヘーグ・ルールを適用すべきことが明記されていないこと、ヘーグ・ルールに準拠するのであれば、本件約款5条(1)(a)に該当する場合には同条(5)の規定をこのような形式で設ける必要はなかったにもかかわらず、その場合にも適用するものとしてわざわざ除斥期間に規定を置いていること、このようにヘーグ・ルールに準拠すべきか否かが明確でない場合にまでこれに準拠するのは、本件約款25条が置かれていることと整合的ではないこと、これらの点を併せ考えると、本件においては、運送人の責任に関する除斥期間については、本件約款5条(5)をヘーグ・ルールに準拠して解釈することは困難である。

これに対し、控訴人らは、被控訴人が船会社であり、海上運送がその主要部分を占め、水上運送における被控訴人の責任が本件約款5条(1)(a)のヘーグ・ルールに準拠すると定められている以上、その場合には同条(5)の除斥期間もヘーグ・ルールに則して解釈すべきであると主張する。確かに、控訴人らがその主張の前提としている事実関係はそのとおりであるものの、上記のとおり、除斥期間に関しては、本件約款5条(5)が同条(1)及び(2)のように特定

の運送区間と関連せず、すべての運送の場合に適用される独立の完結的な規定であることに照らすと、ヘーグ・ルールによりそのまま規律されるものとはいえない。

さらに、控訴人らは、本件約款5条(5)を日本法に準拠して解釈するのは不当である旨主張する。しかし、上記のとおり、本件約款25条において、本件運送契約は基本的に日本法に準拠すると定められている以上、規定の文言の意義について日本法である現行国際海上物品運送法に基づいて解釈することは許されるというべきである。

その他、控訴人らは、ヘーグ・ルールに準拠すべき根拠をるる主張しているが、いずれも独自の見解であり、採用することはできない。

以上によれば、ヘーグ・ルールに準拠することを前提に本件約款5条(5)の除斥期間の規定を解釈すべきであるとする控訴人らの主張は、その前提を欠き、失当であるというほかない。

(2) 控訴人らの主張(2)について

前記のとおり、本件貨物を詰めた本件コンテナは、本船によりシンガポール港からタマタベ港に海上運送され、平成13年3月1日、同港に到着し、同日から翌2日にかけて本船から陸揚げされ、タマタベ港開発公社の検数員、検査員による検数、検査を受けたこと、マモッドは、被控訴人との間で貨物の保管・引渡し等について代理店契約を結んでいる補助参加人の従業員に金銭を渡し、本件船荷証券の写しに貨物引渡指図のスタンプを押させるなどして引渡証を偽造し、同月15日ころ、本件貨物の引渡しを受けたこと、マモッドは、マダガスカルの裏社会と繋がりのあるボス的な存在であり、同年4月ころ親族殺害等の犯罪に関与した疑いを持たれていたこともあって、マダガスカルを出国し、他国に滞在していることが認められる。このような事情の下で、被控訴人が法的措置により本件貨物を取り戻して控訴人トライスターに引き渡すことは事実上不可能であるから、本件約款5条(5)の「運送品全

品滅失」に該当するとした上、その除斥期間の起算日である「引き渡されるべきであった日」を本件コンテナの荷揚作業が終了し、その引渡しが可能となったと認められる日である同月3日と認定した原判決の判断は、正当として是認することができる。

この点に関し、控訴人らは、マモッドも控訴人トライスターも本船がタマタベ港に到着したことすら知らされていないにもかかわらず、本船が到着して本件コンテナの荷揚げが終了した時点から、除斥期間が進行するものとするれば、本件船荷証券の所持人等の荷主関係者に不測の損害を被らせることになる旨主張する。しかしながら、本件約款5条(5)によれば、「運送品全品滅失の場合、それが引き渡されるべきであった日」を除斥期間の起算点とすべきであると定められており、前記のとおり、これに該当する本件において、控訴人らの主張するように「現実に引き渡された日」を起算点と解するのは無理である。これに加えて、除斥期間は、本件貨物の客観的状态に基づいて引渡しが可能であったかどうかを判断すべきであり、荷送人及び荷受人がこれを知っていたかどうかによって決定される性質のものではない。仮にこのような事情を考慮するとしても、本件において、マモッドは、同月1日に本船がタマタベ港に到着したことを知っており、その翌2日、補助参加人の従業員に金銭を渡し、本件船荷証券の写しに貨物引渡指図のスタンプを押させるなどして引渡証を偽造したものである(甲24, 丙3, 11, 13)。また、控訴人トライスターは、これまでもマモッドと取引をしており、本船がシンガポール港を出てからタマタベ港に到着する間での期間を予想した上、マモッドに本件貨物の代金の支払を催促していたことが認められる(甲12, 乙12)。そうであれば、マモッド及び控訴人トライスターは、いずれも本船が同月1日本件タマタベ港に到着し、本件コンテナが荷揚げされていたことを知っていたと推認することができる。

また、控訴人らは、被控訴人が運賃の支払を受けるまで本件船荷証券を所

持していたから、同月3日の時点では本件船荷証券を提示して本件貨物の引渡しを受けることはあり得ず、したがって、その時点から除斥期間が進行するというのは不合理であり、その起算点は本件コンテナが「現実に引き渡された日」とすべきである旨主張する。しかしながら、前記のとおり、本件運送契約においては運賃前払の合意がなされているから、控訴人らとしては、運賃さえ支払えば即座に本件船荷証券の交付を受けることができたにもかかわらず、本件コンテナがタマタベ港に到着して荷揚げされた後も、被控訴人にその支払をしなかったものであり、同年4月11日によりやくその支払をした（甲5、乙12）。そうすると、本件コンテナが荷揚げされた同年3月2日の時点において、本件貨物は運賃さえ支払えば直ちに引き渡される客観的状态にあったといえる。控訴人らが主張するように運送人である被控訴人が本件船荷証券を所持している間は除斥期間が進行しないとすれば、荷送人である控訴人トライスターにおいて運賃の支払を遅らせることも可能になり、不合理な結果になることは明らかである。したがって、控訴人らの上記主張は採用できない。

第4 結論

以上によれば、控訴人らの本件請求はいずれも理由がなく、これを棄却した原判決は相当であるから、本件控訴は理由がない。

よって、本件控訴をいずれも棄却することとして、主文のとおり判決する。

東京高等裁判所第12民事部

裁判長裁判官 相 良 朋 紀

裁判官 打 越 康 雄

裁判官 吉 田 健 司

これは正本である。

平成16年12月15日

東京高等裁判所第12民事部

裁判所書記官 藤 木 貴

