

物流関係法判例の主要事項摘要（平成10年以降判決）

Summary of the Court Rulings on International Logistic Services from 1998



古田伸一：日本貿易学会・国際商取引学会 会員

略 歴

1960年九州大学法学部卒、元 米国日本通運NY本社執行役員。
元 流通経済大学法学部講師。

[要約] 特に物流取引の法律関係について主要事項を判示しているものや、その主要事項の判決例の傾向等をコメントするに適した平成10年以降の判決を、筆者のH.P.に掲載の「**物流関係法 所要判例要覧**」掲載の判決例から選定した。ここに用いた見出の各判決例標題ないしそこでのコメントに引用した【**裁判所名・判決年月日表示**】の判決例については、筆者の上記の判例要覧も参照下さい。なお、最終項の**XVI**では、ロッテルダム・ルール（2008.12.11に国連総会で条約承認のUnited Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea）が仮に発効・適用される場合の想定を若干記した。

*筆者のH.P.は、URL http://www7a.biglobe.ne.jp/~s_furuta

H.P.名は「UNCITRAL物品運送条約の研究」。GoogleやYahooのサイトに、判例要覧と入力しても可。

I . [最高裁二小 H.10.3.27 判]

H5（オ）1492号損害賠償請求事件（上告棄却）

ジャスミン号事件

裸傭船ではない定期傭船契約のもとで、
‘For the Master’署名で発行された船荷証券上の運送人は、船長の雇主である船主であり、定期傭船者ではない。

本件事案は、到達地で荷揚後に判明した航海中の貨物濡損について、定期傭船者である邦船社のインドネシア代理店が当該邦船社の代理人である旨を表示して For the Master

を冠して署名・発行したB/L所持の荷受人からの、船主と定期傭船者である当該邦船社に対する損害賠償請求事件である。本最高裁判決は、①：定期傭船契約（NYプロデュース書式使用）の下では、船舶所有者が船長以下の船員に対する指揮監督権限を保持し、船舶を支配し占有し続けるのであるから、この契約の下で船長の名で発行した船荷証券については、船舶所有者が船荷証券上債務者（運送人）になり得るものであるとし、大審院S.10.9.4判・S.9（オ）2320号事件判決をこれと抵触する限度で判例変更する旨を判示した。

即ち、同大審院判決は、定期傭船契約は賃貸借の性質を有する混合契約であり、船舶賃貸借人が船主と同一の権利義務を負う旨を定めた商法557条1項（現行704条1項）が適用され、積荷について運送人となり得るのは定期傭船者のみであり、船長の名で発行された船荷証券について一切の権利義務を有するのは定期傭船者のみであるから、船舶所有者は責任を負わないと判示していたが、本最高裁判決で、これが上記①のとおり判例変更されたのである。

そして本最高裁判決は、②：本件船荷証券に表章された運送契約上の請求権について本件定期傭船者が運送人としての責をB/L所持人に対して負うものとは認められないとした原審の判断は、結論において是認することができると判示している。

ところで、上記の_____部分を確認することが、「原審の判断」のどの部分が最高裁判決の②により、最高裁の判例となっている部分とそうでない部分とを確かめることができることになる。最高裁判決②が指している原審の判断は次の判旨部分である。

原審の判旨：「本件船荷証券の署名欄には（イ）‘For the Master’の記載があつてそれに署名があることや、（ロ）約款にデマイズ・クローズが記載されていること等本件船荷証券上にはそれに表示されている運送人を固有にかつ明確に特定することができる事項があることからすれば、（ハ）本件船荷証券上の表示（定期傭船者の社名であるKANSAI STEAMSHIP LTD. BILL OF LADINGとの表示）は、本件船荷証券の用紙が当該定期傭

船者の専用用紙であることを示すか、荷主等に対して連絡先を示すか、せいぜい定期傭船者等として本件船荷証券で表章される運送人との傭船契約に何らかの形で関与していることを示す以上の意味を持つものではないと見るべきである。」

この判示に対して上告人は、（イ）で運送人を定期傭船者でなく船主とするのは右大審院判例違反であること、（ロ）は公序法に反し民法90条に違反して無効であること、（ハ）は法律所定の運送人の表示であることを上告理由で主張している。

ところで最高裁判決は、右大審院の判例を変更して定期傭船に出していても船舶所有者は運送人たり得、船舶所有者の使用人の名で発行されたB/L上の運送人であると（イ）について判示している。このことは、（ハ）が運送人の表示であることを否定するものでもある。しかしながら（ロ）については学説上も争いがあり、（イ）についての①の判示には（ロ）の如何にかかわらず結論は影響がないことから、（ロ）についての判断は行わず、「原審の判断は、結論において是認することができる」と判示している。即ち、デマイズ・クローズに関する（ロ）についての判断は、最高裁判決では行っていないのである（小林登・海法会誌43号115～116頁は、本最高裁判決は「ロ」のみならず「ハ」の問題についても正面からの判断を示していないと指摘されている。）。

【東京地裁H9.9.30判】（カムフェア号事件）がデマイズ・クローズを定期傭船者が運送契約の運送人であることを否定する限度で

無効とした先例（同様にNYプロデュース書式使用）は、本最高裁判例に抵触しないことになる。

なお、本件最高裁判決を、定期傭船者が契約運送人でないことを規定するデマイズ・クローズが認められた判例として引用している論考をしばしば見かけるが、誤解であることを認識せねばならない。

この最高裁判決には賛否両論あるが（賛：原茂太一・海法会誌43号103頁、小林登・同誌115頁。否：高桑昭・同誌109頁、中田明・同誌121頁。）、同様の案件でB/Lの運送契約が日本法準拠の定めでも米国やオランダ・仏・独等の欧米先進国の法廷では、定期傭船者もB/L上の運送人と認定されることになろう（中田明・前記誌125～126頁、筆者古田・国際商取引年報2006年vol.8の178頁右欄参照）。

II. [最高裁一小H.10.4.30判]

H6（オ）799号損害賠償請求・同付帯請求事件（上告棄却）

宅配便の責任制限条項は、運送人の荷送人に対する債務不履行責任のみならず不法行為責任にも適用され、

また、荷受人が宅配便による運送を容認していたなどの事情があるときは、物品不着で運送人に対する権利を取得していない荷受人が、所有者に弁済しての代位請求であっても、その様な荷受人は、信義則上、責任限度額を超えて運送人に対して損害賠償請求ができない。

債務不履行と不法行為による損害賠償請求

は、それぞれ請求原因が異なるので、特に法令に規定があるかあるいは当事者が別段の約定をしていない限り、各請求権が競合して存在し得ることを認めるのが今日でも判例である [大審院T.15.9.16判]・[最高裁三小S.38.11.5判]・[最高裁二小S.44.10.17判]。本件最高裁判決もそれに沿うものであり、これら従来の判例の立場＝単純請求権競合説を修正するものではないが（山本豊・別冊ジュリスト196号203頁）、大略次のように判示して実質的解決の一例を示している。即ち、「宅配便は、低額な運賃によって大量の小口荷物を迅速に配送することを目的とした貨物運送で、その利用者に多くの利便をもたらしている特質からすると、利用者がその利用について一定の制約を受けるのもやむを得ないところであり、貨物運送業者が一定額以上の高価な荷物を引受けないこととし、仮に引受けた貨物に損害が生じても、故意・重過失がない限りその賠償額を予め定めた責任限度額に限定することは、運賃を可能な限り低い額にとどめて宅配便を運営してゆく上で合理的なものであると解される。この趣旨からすれば責任制限額の定めは、契約当事者間の債務不履行責任についてだけでなく、契約当事者間の不法行為責任についても適用されると解するのが、当事者の合理的な意思に合致する。そうでなければ損害賠償の額を責任限度額の範囲内に限った趣旨が没却されるし、運送人に故意・重過失があるときは一切の損害を賠償する定めであるから、荷送人に不当な不利益をもたらすことにはならない。従って荷受人も、少なくとも宅配便によっ

て荷物が運送されることを容認していたなどの事情が存するときは、(荷物が到達せず荷送人の権利を取得(商法583条1項)していない場合であっても)信義則上、責任限度を超えて運送人に対して損害の賠償を求めることは許されないと解するのが相当である。」

現在の国際貨物運送の実務では、運送契約による免責を対抗できない第三者からの請求にも備えるために、ヒマラヤ条項と併せてCircular Indemnity Clause(循環保障条項)を運送契約で特約していることが多い。同条項は運送契約による運送人の責任額を超える請求が荷主関係者や第三者から運送人に請求がないことを荷送人に保障させる特約である(カナダでこれが認められた判決例の紹介は、岡部博記「ヒマラヤ条項とIndemnity Circulation」『海運』888号(2001.9)109頁参照。)。荷送人は、代位求償なしの貨物保険の付保をして、これに備えることになる。

Ⅲ. [最高裁三小 H.10.5.26 判]

H9(オ)2978号損害賠償請求事件(上告棄却)

税関の事前教示制度による教示
関税法7条3項に基づいて税関のした教示は参考意見としての性質を有するに過ぎないから、その内容に他法令の指摘が網羅的でないなどの不十分な点があった場合でも、国家賠償法1条1項の損害賠償責任を基礎付けるに足りる違法性はない。
税関出張所長のした輸入許可が違法なものであっても、それ自体は完結した処分であるから、その後と同様の処分が受け

られるものとの期待は、右処分が永年にわたり反復継続されるなどの特段の事情がない限り法的に保護すべきものとは言えない。

本最高裁判決要旨の前段は、二審判決が税関の事前教示に他法令に関する不正確さがあっても、他法令に基づき貨物の輸入に関して許可・承認等の権限を付与されているのは、税関以外の他の行政機関であるから、参考意見としての性格を有することに過ぎないことを理由に、標記の前段の趣旨を判示した二審判決を最高裁判決が是認したものである。最高裁判決要旨の後段も、二審判決を最高裁判決が同じく是認したものである。

本判決の、先行する誤った許可に対する信頼の保護に関する最高裁の判断として、「違法な処分が永年にわたり反復継続されるなどの特段の事情がない限り法的に保護すべきものとは言えない」との判旨は、今後の同種訴訟の参考になるものと思われる(西田淳二・訟務月報45巻3号462頁)。

Ⅳ. [東京地裁 H.10.7.13 判]

H8(ワ)18918号 損害賠償請求事件(一部認容・一部棄却、確定)

適法に不知文句を記した船荷証券の運送人は、そのB/L所持人に対し運送品が証券に記載された運送品と同一であることに責任を負わない。
不知文句が有効に為されている以上、B/Lによらない運送品の引渡であっても、B/

Lの正当な所持人に対して不知文句ある記載と同一であることに、運送人は責任を負わない。

貨物の時価の立証責任はB/L所持人にあること。売主が買主に送付していたインボイスの価額を時価と認定。

本判決は、我国の裁判所がB/L上の不知約款の効力を論じた初めてのものだと言われている。多数説に従った判示をしている。その後は【浦和地裁H12.1.28判】の一件のみが判決例として公刊されているが、これは物品の記載に不知文句が付されたB/Lの物品占有を表象する機能すら否認しており、先例にはならないと解される。

倉庫証券では【最高裁三小S44.4.15判】があり、B/Lと異なり倉庫証券には商法上免責特約の許容と禁止の規定がないことが、同最高裁判決での厳しい制約となっている。

本件2件のB/Lには、当該コンテナの内品につき、‘SHIPPER’ S LOAD AND COUNT ‘SAID TO CONTAIN’の不知文句が記載されている。原告の物品損害16,746,000円の請求に対して、本件貨物が中古バイク89台で、本来の買主に送付されていたインボイス価額がUS \$ 12,935であったことから、この邦貨換算額1,230,118円の賠償の支払を判示している。

ところで、本判決文には、不知文句が付された本件2件のB/Lに中品の台数が記載されていたのかなかったのか、またそれを収納したコンテナが各一個ずつであったのかそれ以上であったのかの記載もない。これは、B/

L貨物の空渡にはパッケージ・リミテイションの適用がないとの立場によるものか、あるいは、認定された各B/Lでの中古バイクの台数は、46台と43台であり、認定されたこれら中古バイクの損害額が1,230,118円であり、仮に収納しているコンテナが二個であっても夫々、国海法13条1項1号の一単位666.67SDRを少なからず下回っていることから、田中庸介「船荷証券上の不知約款の効力」（海事法研究会誌151号20頁）にもあるように、パッケージ・リミテイションと不知約款の関係には、我国には学説に諸説があることから、本件ではあえて触れるまでもないことから、判決でB/Lの中品の台数記載の有無に触れなかったものと思われる。

我国においてはヘーグ・ウィスビー・ルール上反証は許されず、不知約款は意味を有さないとする見解（谷川久・海法会誌復刊37号79頁）や諸説の対立があることが上記田中評釈に紹介されている。筆者古田は、国海法13-3のコンテナ条項は、13-1の単位数の読替条項に過ぎず、ヘーグ・ウィスビー・ルール4-5-(c)も-(a)の単位数の読替条項に過ぎず、読み替えとして「みなされ」ているに過ぎない。その単位の数に不知文句が付されていれば、その数を上限として現実にその数があるかの立証責任は、荷主側にあることになると解している。

なお、日米での責任限度額の単位の意義についての比較は【東京地裁S.58.1.24判】の評釈で詳しく触れている。参照いただければと思っている。

V. [東京地裁 H.12.10.12 判]

H11 (ワ) 15507号 損害賠償請求事件 (一部認容・控訴)

現地代理店の仮渡によるB/Lを所持しない荷送人に対する運送人の責任 —— 銀行買取でB/Lの所持がない荷送人に所持人としてでなく運送契約不履行の訴提起を認めた。

本判決は、請求者が銀行からのB/Lの買戻しや、B/L紛失による公示催告未済であることにより、除斥期間の満了で請求権を失っている事例が少なくないことから、貴重な判決例である。

即ち、除斥期間についてはその進行中ないし満了後の債務者の一部弁済には、消滅時効制度とは異なり、その中断効は認められないので [最高裁三小H9.10.14判]、殊に、船積前／荷揚後の事故責任については除斥期間がより短く約定されているのが通例であるから尚更である。

本件は請求者が荷送人であるから、B/L所持人としてでなく荷送人として国海法14条1項の裁判上の請求を行うことを是認しているが、荷受人等の所持人である場合には、除権判決を待たずとも、手形についての [最高裁三小S39.11.24判] の判例からも、所持人であることを証明すれば同条の訴提起が是認されるものと解される。ことに、非流通の記名式B/Lには公示催告手続がないので、特に然りである。

同じく有価証券である手形については、

手形の呈示証券性との関係で、手形請求権の時効中断に関し手形の呈示を必要とするか否かという問題につき [最高裁大法廷S38.1.30判] は、約束手形に関してではあるが、手形の呈示を伴わない催告に時効中断の効力を認めている。その理由として、債務者を遅滞に付するための請求には手形の呈示を伴うことが必要であるが、単に時効中断のための催告には、必ずしも手形の呈示を伴う請求であることを必要としないことを指摘している。「必ずしも」とは、その請求の時点で手形権利者であることが、少なくとも時効期間内に確認できればということと解される。

そして [最高裁三小S39.11.24判] は、手形を所持しない者の裁判上の請求に時効中断の効力を認めた。同判決は、手形上の権利の時効中断のためにする請求に手形の呈示を要しないことは当裁判所の判例とするところであるから、手形を所持しない手形権利者が手形の呈示を為し得ないことを理由として右の請求につき時効中断の効力を否定することもまた理由がないと述べている。

手形に関する最高裁のこのような考え方からすると、船荷証券の場合についてこれを特に区別して考える必要はなく、海上物品運送人に対する物品の引渡請求についても、請求の時点においては、船荷証券の所持を要件とする必要はないと考えることが可能であると思われる (小林登・損害保険研究65巻1・2号439頁以下)。

なお、本件判決は、本件請求が船荷証券所持人としての請求でなく、荷送人と運送人間

の運送契約不履行に基づく損害賠償請求であることを、原告である荷送人の訴え提起時における船荷証券の所持を不要とする理由に掲げているが、理由としては、むしろ以上のような点を問題とすべきであったのではないかと、小林教授は指摘されている（同書449頁）。

VI. [東京地裁 H.13.5.28 判]

H10（ワ）16546号 損害賠償請求事件（請求容認・控訴後和解）

船荷証券の効力発生時点は、荷送人への作成・交付時点であること
船荷証券の荷送人は裏書の連続がなくても実質的権利を証明すれば正当な所持人たり得る

本判決の標記判旨は、我国のB/Lに関しての裁判例としては初めての判断であるが、同じく要因証券である株券の効力発生時期について【最高裁三小S40.11.16判】は、同様に、株主への交付時と判示している。

本判決の評釈で、石原教授は標記判旨に賛同され、船荷証券が荷送人の手中にある場合には、船荷証券の効力が発生しないと解すると、貨物の引渡請求権を行使する者が存在しないこととなり、不合理であることを判旨は理由としていること、交付契約説に立脚しているといえるが、荷送人と荷受人が別人である場合につき言及していない点を見ると、第三者のためにする契約説を採っていないと言えようと指摘され、【最高裁三小S40.11.16判】も、株券の効力発生時期について交付時説を採っていることを指摘され

ている（石原全・金融商事判例1156号61頁）。

西原教授は、「荷送人が貨物引換証の発行を受け、これを荷受人に交付する以前に事実上占有していても、自ら証券上の荷受人または被裏書人になっていない限り、処分権を行使することはできない。この場合、荷送人は、貨物引換証を運送人に返還して証券の発行のない状態を回復した後、荷送人の権利として指図すべきである。」と述べ、大審院M41.6.19判・M41（オ）140号（民録14-746）が「商法333条1項（現571条1項）の規定に従い貨物引換証の交付を受けたる荷送人はその証券の第一所持人として同法342条1項（現582条1項）の権利を行使することを得ると解するを当然とする。」と判示しているのを批判し、同大審院判決の竹田教授の評釈「荷送人の運送品返還請求権（竹田省・商法の理論と解釈・有斐閣S34刊363頁～）」を援用されている（西原寛一・商行為法・有斐閣S35年刊初版・301頁）。

竹田教授は、貨物引換証運送では、荷受人は証券の所持がなければ運送品が到達しても、荷受人には商法582条2項及び583条1項の適用はないから、「荷送人が証券を運送人に返還すると同時に運送品の返還を求め又は荷受人たりし者以外に運送品を引渡すべき旨を指図すれば、最早従来荷受人も荷受人たるの資格を失い、運送人に対しては何等の権利をも有せないことになるのである。」とされている（竹田教授の同書372頁）。

しかし、筆者古田には、この場合の荷送人の地位は運送契約当事者としての債権者であることにとどまり、且つ、運送品処分権は、

運送人がそれに応じられない状況が適法に認定されれば機能しないという弱点があると解される。東京地裁の本件判決は、B/Lに依らない無権利者への引渡責任を運送人に訴求することを是認したものであり、B/L上の権利の譲渡・取得とその対抗要件を小切手法19条で保護する「商取引の迅速・安全性の保護」とは局面が異なる。

本判決は、B/Lを所持する荷送人が裏書の連続を欠いても、当該物件に関する実質的権利も証明することを条件に、運送人に対するB/Lに依らない引渡についての損害賠償請求の提訴を是認したものであり、学説の批判を踏まえて上記大審院判例で認められた荷送人の権利を、裁判手続で行う場合に限って是認したものと解される。裁判手続による場合であれば、B/L上の権利者としての運送品処分権の行使も同様に認められると解される。従って、運送人に対する権利の行使も、竹田教授ご示唆の方法によるよりも絶対的に強固でもあることになる。

Ⅶ. [最高裁一小H.15.3.27判]

H13(受)1297号 損害賠償請求事件(破棄自判)

信用状の開設・条件変更通知は、船積の先履行条件である

売主は、特約がない限り、信用状の発行通知を受け、あるいは条件変更の通知を受け、これを承諾するまでは船積をする義務を負わない。

受益者である売主は、通知銀行の条件変

更通知の遅延のため船積期限に間に合わなかったことにより買主に値引き等をさせられたとしても、通知の遅延は信用状開設義務者である買主側の責任事項であるから、買主への値引き等には相当な理由がない— 売主の当該損失についての通知銀行の不法行為責任を、相当因果関係はないとして否定

本最高裁判決の標記判旨の第一文は、「信用状開設が売主の船積の先行条件である」とする【神戸地裁S37.11.10判】等の先例・学説を、売主・買主間の合意に従い信用状の条件が変更されるときも同様に解し、「信用状条件変更通知も船積の先履行条件である」ことを明らかにしたものである。

本件の信用状統一規則(UCP500)も、買主が信用状を調達すべき時期は、信用状外の事項であることから、これについての明文規定はなく、同規則に定めのない事項は、準拠法となる国内法、即ち本件においては、日本法に委ねられていると解するのが通説である。【神戸地裁S37.11.10判】等の先例のほか学説も前述のように、信用状の発行は、買主が売主の給付を求める前提条件としての先給付義務であり、取消不能信用状の開設時期は、商品の船積前でなければならないとしている。一方、信用状の条件変更がなされたときは、信用状の受益者としての売主が、条件変更の通知を受け、その条件を承諾するまでは条件変更は成立しないのであり(UCP500-9条d項iii号)、このことはUCP500に準拠することが明らかな本件条件変更につ

いても言えることである。本最高裁判決は、①買主が所定の信用状を調達することは、売主Xが船積することの先履行条件であり、信用状の通知を受けるまでは、売主Xは船積を拒絶できる旨の商慣習・学説・判例を確認し、②信用状の条件変更がなされたときは、信用状の受益者である売主Xが、条件変更の通知を受け、それを承諾するまでは、売主Xとの関係では条件変更は成立しないのであり、③条件変更が成立しないときには、原信用状についての上記①と同様となる旨を明示した最高裁判所の重要な判決であると飯田教授は概略述べられ、以上によれば、通知銀行が受益者である売主に対して本件条件変更を船積手続に通常必要な期日までに通知しなかった行為と、売主が被った損害（値引等を買主にさせられたこと）との間に相当因果関係があるということとはできないとした本件最高裁判旨は、正当と思われると評釈されている（飯田勝人・金融商事判例1173号2頁）。

なお、通知銀行の責任に関連した日本の判例は、公表されたものとしては見当たらない。本件事案の原審である大阪高裁H13.6.12判・H12（ネ）3473号（金融商事判例1123号25頁）は、通知銀行が受益者に船積手続開始に必要な期日までに通知しなかったことは違法であると判断しているが、上告審の本判決は、売主の損害自体が通知銀行の通知が遅延したことと相当因果関係がないと判断したことから、この争点（通知銀行の責任）については触れる必要もなく一切触れておらず、肯定も否定もしていない。

他方、長久保評釈（長久保隆英・金融法務

事情1680号49頁）は、UCP500が上告審判決理由の論旨とは逆に、間接的に、売主が信用状の発行通知、条件変更の通知の受領・承認前の船積を予定している規定を置いていることを指摘されている。

即ち、11条c項は「取消不能信用状の発行または条件変更の事前通知（preliminary advice）は、発行銀行が信用状の原本または条件変更の原本を発行する用意のある場合のみ、当該銀行（発行銀行）により行われる」とし「事前通知を与えた銀行（発行銀行）は、当該事前通知と矛盾しない条件により、遅滞なく信用状を発行すること又は条件変更することを無条件に確約したことになる」とUPC500が上記の後段を新たに追加していることを挙げられている。

つまり、これは、売主が効力のある信用状原本あるいは条件変更の原本を入手する以前に、発行銀行のそれらが発行するとの事前通知を受取った段階で船積みすることを予定している規定であること、そして、その事前通知と矛盾しない条件で、信用状を発行・条件変更することを、事前通知した銀行（発行銀行）に義務付ける規定は、1993年のUCP500への改定時に新たに設けられたものであり、これは、当時の事前通知を受取った段階での船積が行われている現実の実務と、船積後に事前通知に即した原本の発行がなかったことから売主が損害を被るケースが少なくなかったことへ対処する規定の改正であることを指摘されている。

長久保評釈は、このUCP500の11条c項の後段から、即、Xの損害には相当因果関係がな

いことを判示できたことを示唆されている。

しかし筆者古田は、この新たな事前通知制度は発行銀行が依頼者である買主に対して条件変更通知発行の義務を負担するものではあっても、その段階では受益者である売主は条件変更の権利を取得、即ち受益権を取得しているわけではないので、この示唆には、にわかには賛同はできない。

VIII. [東京高裁 H.16.12.15 判]

H16(ネ)3048号損害賠償請求事件(控訴棄却・確定)

運送人の着地代理店従業員に偽造させた船荷証券証明書によりB/L非所持人が港湾当局から運送品を詐取した事案での、B/L所持人(運送契約の荷送人)からの運送人に対する損害賠償請求が、除斥期間満了数日後の訴提起で却下。

前払運賃を支払わないことにより船荷証券の交付を遅らせ、その交付受領が違法引渡後であったことを理由に、除斥期間の起算点をその違法引渡の時点であると操作することは許されない。

原告である運送契約の荷送人は、運送人が船荷証券を発行してB/Lによる運送を開始後、2月弱遅れて前払運送賃を支払い、当該B/Lを所持していたが除斥期間を途過してから訴提起したもの。空渡の場合にも除斥期間の適用を認めることは、[最高裁三小H.9.10.14判]は、シングルL/Gの場合でもB/L約款の除斥期間およびヒマラヤ条項でのそのの享受を認めている。本件の東京高裁

判決は、シングルL/Gがない場合でもそれを是認していることになる。

また、本件事案では除斥期間が先行の争点となったため、空渡に国海法13条の責任制限額の適用の有無に触れられることはなかったが、[最高裁三小H.9.10.14判]が「保証渡は『滅失』にあたる」と判示していることから保証渡にも同13条の適用が期待されるとの指摘があるが(雨宮正啓・海事法研究会誌158号6頁)、その後の[大阪地裁H.11.2.23判]も保証渡に同13条の責任制限を適用していないし、[東京地裁H.12.10.12判]も仮渡に「本件における損害賠償の額は引渡時における市場価格によるべきものと解すべきである。」と判示して同13条を適用していない。[東京地裁H13.5.28判]も空渡に到達地価額による賠償責任を判示し同13条を適用していない。

なお、B/L所持人としての所持が銀行等からの買戻が除斥期間満了までに間に合わない場合等の対処については、同じく有価証券である手形債権の請求について、既に[最高裁三小S.39.11.24判]は、所持がなくても手形債権者であることを証明すれば手形債権請求の訴提起を是認し、時効の中断を認めている。更に、本件と同じ邦船社がB/Lと引換でなく運送品を荷受人に引渡した事案につき[東京地裁H12.10.12判]は、B/L買戻前であっても荷送人としての訴提起を国海法14条1項の「裁判上の請求」とであると認めている。口頭弁論終結時までにB/Lの所持を回復できれば良いことになる。除斥期間の満了を一刻も争う訴提起には、これらは貴重な判例であ

る。

IX. [東京簡裁 H.17.10.20 決定]

H17 (へ) 238号公示催告申立事件 (申立却下)

我国の運送人が日本で発行し、荷送人を介して台湾の荷受人に送付する前に日本で紛失した船積港：横浜、陸揚港：台湾キルン、荷受人：〇〇バンクの指図人の輸出B/Lの公示催告の申立

制度の趣旨から、義務履行地のある国で手続が行われることが最も妥当であり、義務履行地の属する国以外では手続を行うことができず、我国には管轄権がないとして申立を却下。

本件東京簡裁決定は、日本の会社が義務履行地をニューヨーク市又はロンドン市と表示した社債券の無効宣言のためにする公示催告についてではあるが、大審院S6.7.25決定（民集10巻603頁）が旧民訴法779条1項（現行非訟事件手続法157条1項の手形・小切手への言及部分を除けば同旨）に掲げる裁判籍は国際的にも証券表示の義務履行地であるとして日本の裁判管轄を否定していることを援用して申立を却下し、傍論としてではあるが、非訟事件手続法157条1項によっても証券に表示されている履行地＝陸揚港が日本にないことから、我国の管轄権を否定している。

上記大審院決定は、当時の多数説でもあるが、それら学説は船荷証券と手形・小切手のような有価証券とを特に区別して考えていない。高橋宏司「船荷証券の除権決定のための公示催告手続の国際裁判管轄」・海事法研究

会誌199号3~4頁には、陸揚港が我国に所在する事案が殆どではあるものの、その後過去60年間に38件もの事案において、陸揚港が外国に所在する場合に我国の管轄を認めて、除権判決がなされたことが官報公告にあるが、何が管轄原因として採用されたのかは、それからは不明であることが紹介されている。

本件の東京簡裁決定は、船荷証券喪失に基づく公示催告・除権決定に関する抵触法的问题につき、比較的詳細に判示した数少ない事例ではあるが、横溝大・ジュリスト1339号184頁~187頁は、大略次のように指摘されている。

即ち、国際的な管轄配分という観点から義務履行地国にのみ国際裁判管轄を認めるという本決定の発想は、義務履行地の国際裁判管轄に関する最高裁三小H9.11.11判・H5（オ）1660号預託金請求事件（民集51-10-4055、判時1626-74）が示した「我が国の民訴法の規定する裁判籍のいずれかが我が国内にあるときは、原則として、我国の裁判所に提起された訴訟事件につき、被告を我国の裁判権に服させるのが相当であるが、我国で裁判を行うことが当事者間の公平、裁判の適正・迅速を期するという理念に反する特段の事情があると認められる場合には、我国の国際裁判管轄を否定すべきである。」という判断枠組みで自国に国際裁判管轄があるか否かのみを決定するという発想と整合していない。非訟事件とはいえ財産関係事件である本件につき同最高裁判決の射程が及ばないと考えるべき理由はなく、従って、本決定は、ここでも原則として非訟事件手続法157条を参照して我国裁

判所の国際裁判管轄の有無を判断すべきであったように思われる。また、その際には、自国における手続遂行の合理性を根拠付ける事案と我国との密接関連性という観点からすれば、有価証券の義務負担者の普通裁判籍が自国にある場合に我国の国際裁判管轄を一律に否定する理由は特にないように思われる。

非訟法157条にいう「義務履行地」は「日本の義務履行地」と解するべきであるとされている。

前記の高橋宏司教授の5頁には、本件東京簡裁決定の評釈として、引渡履行地国の専属管轄性を否定する説が、上記の他にも有力に主張されていることが指摘されている。

なお、平成23年の民事訴訟法の改正で新設された第三条の二以下の第一節「日本の裁判所の管轄権」の条文は、その第三条の九を含め、上記の最高裁三小H9.11.11判の判示に沿うものである。

次に、除権判決（H16改正非訟事件手続法160条により従前の「除権判決」は「除権決定」となった。）の効力について注意すべきことは「最高裁一小H.13.1.25判」が次のように判示していることである。

即ち、「①手形について除権判決の言渡があったとしても、これより前に当該手形を善意取得した者は、公示催告内に権利の届出をしなかったとしても当該手形に表章された権利を失うことは無いと解するのが相当である。②手形に関する除権判決の効果は、当該手形を無効とし、除権判決申立人に当該手形を所持するのと同様の地位を回復させるにとどまり、申立人が実質上手形権利者である

ことを確定するものではない（最高裁二小S29.2.19判）。③手形が除権判決言渡前に善意取得されたときは、当該手形所持人（申立人）はその時点で手形上の権利を喪失するから、その後に除権判決を受けても、当該手形を所持するのと同様の地位を回復するにとどまり、手形上の権利まで回復するものではなく、手形上の権利は善意取得者に帰属している。」と判示していることである。

流通可能B/Lの善意取得者については、手形法16条でなく小切手法21条が商法519条により準用されるが、その内容は本件と同一である。本件最高裁判決以前の実務解説書には、除権判決言渡前のB/Lの善意取得者も除権判決で権利を失うと説明されているので、注意を要する。

除権決定により運送人はB/Lを回収しなくてもよくなるが、除権決定言渡前にB/Lの善意取得者が存在することを知っていたりあるいはその者から引渡請求を受けていれば、二重弁済を強いられることになる。従って、実務で行われている公示催告申立をさせてからのL/Gによる保証渡も、その保証期間は除権決定言渡迄では足りない。

X. [最高裁二小H.17.11.21判]

H16(受)1434号損害賠償請求事件(上告棄却)

商法798条1項の船舶衝突に因る損害賠償請求権の消滅時効の起算点は、被害者が損害及び加害者を知った時

船舶衝突による債権について1年の短期消

減時効を定める商法798条1項は、起算点について何等規定していない。本判決は最高裁として初めての見解を示し、その起算点は民法724条により、上記のとおり判示した。

なお、我国は「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約」（大正3年条約1号）に加盟しており、同条約7条1項は、「損害賠償の請求権は事故ありたる日より2年を以て時効に罹る」と規定し、12条は、加盟国間の船舶衝突にのみ適用を規定する。

本件事案は、船舶衝突の一方の被害船舶は我国の船舶であるが、相手船舶は加盟国でないリベリア国籍の船舶であるから、訴が係属した我国の裁判所は商法798条を適用したものである。

衝突船舶が、①全て我国船舶のときは商法789条の適用となり、②加盟国船舶間には条約が適用となり、③その他の場合には国際私法の解決するところの準拠法によることになる（田中誠二「海商法詳説（増補版）」509頁。条約の邦文は同書639頁）。本件事案は③である。

XI. [東京高裁 H.20.8.27 判]

H20(ネ)2500号損害賠償請求事件(控訴棄却)

B/Lは作成されてもそのサレンダー表示のB/L表面コピーのみが交付された運送は、B/Lによる運送ではない。

荷送人の代理人に交付された同表面コピーに不動文字で「本件貨物が表面及び裏面記載の条件の下に運送人に受領された」旨の記載があり、同代理人がその裏

面約款を知っている限りは、そこに記載されている仲裁条項に不同意を表明していなければ、荷送人や荷送人の権利を取得した荷受人は同仲裁条項に拘束される。

本件判決の上記争点に関する判示そのものには、特に指摘すべきものはない。

しかしながら、同高裁判決が一審判決理由を是認・引用した一審判決理由には、「運送契約の細部に関する定めは、本件証券の裏面に記載された約款以外には存在しなかった。」との文言が三か所もある。

争点が仲裁合意の有無・内容に限られている本件事案では、「少なくとも仲裁に関する定めは、裏面約款以外には存在しなかった」との判示で足りたことである。

本件判決がサレンダー B/Lによる運送についての、我国最初の判決であるだけに、争点以外のサレンダー B/L運送に伴う約定にも言及しているが如き一審の判決理由文言をそのまま修正もせずには是認・援用した二審の判断は軽率のそしりを免れないであろう。

即ち、サレンダー B/Lによる運送を荷送人から引受けた運送人は、B/L原本表面のサレンダーコピーを荷送人に交付して荷受人にFAXで送らせるとともに、運送人は着店に「B/L原本は元地で回収したので荷受人には呈示なしの引渡を案内されたい」旨を通知する商慣習ないし商慣行が存在している事実であり、それによる運送が黙示に約定されている事案である。本件事案の運送は、邦船社発行の韓国釜山から博多港までのB/Lをサレンダーしての運送であり、その荷受人に貨物損

害の保険金を支払った原告（控訴人）損保からの保険代位による損害賠償請求を、仲裁約定があることにより却下した事件である。

2008年現在の調査では、我国においても中国向けを中心にかなりの割合でサレンダーB/Lによる運送が行われている（長沼健「商社における運送書類選択の要因について」国際商取引学会年報2009年第11号・8~9頁）。

この高裁判決から数か月後の業界団体の機関誌には、その協会の顧問法律事務所の弁護士さんのサレンダーB/Lによる運送についての問題提起と解説が載せられている。

そこでは大略次のように解説・指導されている。

即ち、「B/Lは元地で回収されてB/Lとしての役割は終わり、Surrenderedと刻印されたB/Lの表面コピーが交付される運送は、Waybillのように明確に規定された一定のルールがなく、当事者に別段の合意がない限り、法律に基づき処分権が行使できる。日本法では国際海上物品運送法20条2項が商法582条を準用しており、同商法の規定に基づいて処分でき、法律は原則的には『貨物の処分権限は荷送人にある』と規定しているので、文理的に荷受人の引渡請求があるまでは貨物の処分権は荷送人にある。」と

これは即協会事務局の見解ではないと思われるが、長年フォワーダー業界で勤務した筆者の経験では、船荷証券元地回収により荷受人を確定しての運送の商慣習ないし商慣行は、その取扱をする運送関係者や荷主筋には周知の事実であり、その運送を引受けた以上は、荷送人のたつての要請があっても、荷

受人にB/Lの呈示なしでの貨物引渡を予め着店から伝えさせているその様なサレンダー扱である以上は、法的のみならず、信義にも反する荷受人変更や荷送人による貨物の処分指図など、受け付けることなどあり得ないことである。

荷送人の運送品処分権を規定している商法582条についても、運送業者の各担当者はWaybill等にNo Right of Control等の特記事項の記載ができる理由からも、同条が任意規定に過ぎないことは熟知のことである。

筆者は、知古の商社筋の方々から、時たまこの講演記事への懸念をお聞きすることがあるが、上記のようにお伝えしてご心配には及ばない旨お答えしている。

なお、B/Lの元地回収の荷送人のサレンダー署名が、“For the Consignee”を冠して行われた場合の運送と荷受人の地位については、筆者の「船荷証券元地回収による運送」物流問題研究No.48-20~21頁を参照。

XII. [東京地裁 H.20.9.24 判]

H19（ワ）30011号 損害賠償請求事件（訴え却下）

船荷証券裏面約款による運送人の一方的な選択による専属的国際裁判管轄条項により、被告運送人が訴提起された後に本案前の抗弁として除斥期間満了後となる時点で、被告の主たる営業地台湾の裁判所を選択して訴えの却下を求め、その選択を是認して訴を却下

本件東京地裁判決は、裁判所の判例検索シ

ステムにも、また判決文を公刊する雑誌等にも掲載がなく、ジュリスト掲載の判例評釈(増田史子・ジュリスト1442号120頁)で初めて知り裁判所の一件記録を閲覧した。

本件保険代位請求の訴は、H17.1.5に到達地香港で荷揚げの際に発見された貨物損害に、荷送人売主(住所大阪市の日本法人)の付保していた貨物海上保険の原告損保(住所大阪市の日本法人)が着荷主に保険金を支払ったことによる代位請求訴訟であり、大阪地裁H18(ワ)9950号事件として提訴されていたものである。被告運送人船社WAN HAI Lins(住所台北市)は、大阪地裁に対し東京地裁への移送を申立て、H19.11.12付の送付書により東京地裁19(ワ)30011号の本件事件となった。

本件事故貨物のB/L裏面約款の最後の27条には、「本B/Lの下での請求又は紛争は、運送人の選択に従い、運送人の主たる事業所が所在する国、又は、発送地又は引渡地が所在する国、又は、船積港又は陸揚港の法律及び裁判所によって判断されるものとする。」との規定が置かれていた。即ち、運送人が法廷地を選択するまでは、本件B/Lの下でのこの損害賠償請求も含め、係争事案の準拠法も法廷地も定まらないという約款の規定である。これは、上記増田評釈も指摘の通り、「運送人が裁判管轄の選択をするまでは荷主が訴えを提起すべき裁判所を特定できず、訴え前に問い合わせても運送人には返答の義務がないのであるから」、取引の安全及び当事者の予測可能性を尊重する趣旨からは、涉外取引の慣行に合致しないものまで有効と解すべきこ

とにはならないと解される。少なくとも、運送人が提訴する法廷地の選択は認められるとしても、準拠法に関してやその他の部分は全て無効であると、筆者古田は解している。

本件で提訴した本件B/Lの下での損害賠償請求権は、その履行の場所は債権者の現在の営業所であり(商法516条1項後段)、民訴法5条1号により管轄権が認められている。そして、民訴法15条は裁判所の管轄は訴えの提起時を標準として定めると規定しているので、本件に付いての国際裁判管轄合意の有無も、H18の提訴の時点で判断されるべきことになる。

ところが被告船社は、本件訴が東京地裁に移送された翌月のH19.12.27付の答弁書で台湾の裁判所を選択し、その却下を求める記載をいっているが、同答弁書は原告宛の意思表示ではなく、H20.1.16の第一回口頭弁論期日に陳述したことにより、原告に対する意思表示がその時点で確定的にされたことになる。即ち、除斥期間満了を遥かに過ぎた時点での法廷地選択による訴却下の申立であるが、本件の東京地裁はこれを認めて本件訴却下を判決している。本判決では、まず最初にすべき準拠法や管轄合意が有効であるかの判断を、前記指摘のとおり誤っている。

加えて、増田評釈でも指摘のように、除斥期間満了後の被告の外国の法廷への選択権行使を【東京地裁S.42.10.17判】は無効であると正当に判示している一方、本判決が除斥期間満了を遥かに過ぎた時点での被告の台湾の法廷への選択を有効として訴を却下していることは、東京地裁の判断に一貫性がない

ことを露呈している。被告であったWAN HAI Lins LTD.は、この管轄合意規定を、本判決後に、次のように改めていることから、同社自身が当該約款の有効性に疑問を持っていたであろうことを窺わせる。

即ち、次のような規定となっている：

28. LAW AND JURISDICTION

The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by the law of Taiwan, the Republic of China except as may be otherwise provided for herein, and any action thereunder shall be brought before the courts in Taipei, Taiwan, the Republic of China. http://web.wanhai.com/index_global.html

→ Other Information → B/L Clouse
→ (OLD) WAN HAI LINES LTD. :as of 2012.7.5

なお、H24.4.1からはH23改正民訴法が施行されており、増田評釈で指摘のチサダネ号事件〔最高裁三小S.50.11.28判〕や「最高裁三小H.9.11.11判・H5（オ）1660号 預託金請求事件・民集51-10-4055、判時1626-74）」による指導的判例理論が、新設された条文に次のとおりある程度具体的に明文化されている。

即ち、①増田指摘の最高裁H.9判決の「当事者間の公平、裁判の適正・迅速の理念に反する特段の事情」やチサダネ号事件最高裁判決の「(iv) 管轄合意がはなはだしく不合理で公序法に反するとき」に関しては、

新設の3条の9：裁判所は、訴えについて日本の裁判所が管轄権を有することとなる場

合（日本の裁判所のみで訴えを提起することができる旨の合意に基づき訴えが提起された場合を除く。）においても、事案の性質、応訴による被告の負担の程度、証拠の所在地その他の事情を考慮して、日本の裁判所が審理及び裁判をすることが当事者間の衡平を害し、又は適正かつ迅速な審理の実現を妨げることとなる特別の事情があると認めるときは、その訴えの全部又は一部を却下することができる。

②チサダネ号事件最高裁判決の「(i) 少なくとも当事者の一方が作成した書面に特定国の裁判所が明示的に指定されていて、当事者間における合意の存在と内容が明白であれば足りる」に関しては、

新設の3条の7第1項：当事者は、合意により、いずれの国の裁判所に訴えを提起することができるかについて定めることができる。

2項：前項の合意は、一定の法律関係に基づく訴えに関し、かつ、書面でしなければ、その効力を生じない。**3項**：第1項の合意がその内容を記録した電磁的記録によってされるときは、その合意は、書面によってされたものとみなして、前項の規定を適用する。

③チサダネ号事件最高裁判決の「(iii) 指定された外国裁判所がその外国法上管轄権を有すること」に関しては、

新設の3条の7第4項：外国の裁判所にのみ訴えを提起することができる旨の合意は、その裁判所が法律上又は事実上裁判を行うことができないときは、これを援用することができない。

④チサダネ号事件最高裁判決の「(ii) 当該事件が日本の専属管轄に属さないこと」に関しては、

新設の3条の10：・・・3条の6から3条の9までの規定は、訴えについて法令に日本の裁判所の管轄の専属に関する定めがある場合には、適用しない。

従って、それまでの指導的判例であったチサダネ号事件最高裁判決や最高裁H.9判決（預託金請求事件）は、H23改正民訴法の下においても、なお指導的判例である。

本件東京地裁判決を上記のH23改正民訴法に照らせば、訴提起時に運送人による法廷地の選択が存在しないので3条の7第1項の「合意」そのものがなかったことになる。

XIII. [東京地裁 H.22.2.16 判]

H19（ワ）25843号 損害賠償請求事件（請求棄却・確定）

運送品の損害が本船の不堪航によって生じたことの立証責任
国海法20条の2第1項の「荷受人」の意義

本判決は、運送品の損害が本船の不堪航(国海法5条1項)によって生じたことの立証責任は請求者側にあることを傍論ながら判示しているが、発航の当時堪航注意義務が尽くされていたこと（立証責任は運送人：国海法5条2項）を認定し、堪航注意義務違反を否定している。

また、国海法20条の2第1項が航海上の過失免責を含むにいう「荷受人」の意義について、荷受人とは、一般に、到達地において運送人

から運送品の引渡を受けるべき者を意味し、商法583条により荷送人の権利を取得した荷受人に限定されない旨を判示している。本判決は、国海法20条の2第1項の「荷受人」の意義を判断した初めての判決例である。

本判決については、笹岡愛美・法学研究84-8-103～ に詳細な評釈がある。以下、それも踏まえながら指摘する。

[堪航能力]

運送人の堪航担保義務は、発航の当時国海法5条1項各号の注意義務を尽くしたことであり、その立証責任は運送人にある（同条2項）。他方、堪航能力を欠いていたことの主張・立証責任、及びその証明度については規定がないが、本判決は傍論ながら学説の大多数の理解に沿って荷主側にあることを判示している。[東京地裁H9.9.30判] のカムフェア号事件判決も「船荷証券所持人が船舶の不堪航の事実を一応証明した場合には、運送人において堪航状態にするために注意を尽くしたことを主張立証しない限り免責されないと解するのが相当である」と判示している。

即ち、同事件の判示によれば『不堪航であった事実の一応の証明と、運送品の損害との因果関係』が荷主の立証責任であることになる。そして、それが事故発生時の不堪航であっても、運送人が発航の当時に堪航注意義務を尽くしたことを立証すれば、運送人は不堪航による責任を免れることになる（5条2項）。

運送中の運送品事故発生現場は、運送人の管理下ではあっても荷主はその場にはいないのであるから、不堪航であった事実の荷主による証明は、通常の証明（「通常人が疑い

を差し挟まない程度に真実性の確信を持ち得るもの」：最高裁二小S50.10.24判・S48（オ）517号事件・民集29-9-1417、判例時報792-3）ではなく、一応の証明で足りると解すべきは当然であり、未発効の条約であるがロッテルダム・ルールズの17条5項（a）号も、荷主による立証は“probably”で足りると規定している。

[20条の2第1項の「荷受人」]

国海法20条の2第1項は、航海上の過失免責を含む国海法及び商法における一連の規定について、「運送品に関する運送人の荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に対する不法行為による損害賠償の責任」に準用する旨を定めている。

同項の「荷受人」の意義について、我国では確定した解釈がなく、本判決はその意義を判断した初めての判決例であるが、その射程範囲は、本件のように運送契約当事者と実質的に同視できる場合、ではなく、単に一方的に「荷受人」として指定されただけの者が所有者として不法行為責任に基づいて損害賠償請求をするような場合にまでは及ばないと解すべきである（笹岡前掲123頁）。

荷受人の定義は、国海法及び同法が適用ないし準用を規定している商法の条文にもないが、[東京地裁S.56.10.30判]は商法583条1項の荷受人とは「到達地において自己の名で運送品を受取るべき者を指称」と判示している。

しかしながら、国海法20条の2第1項は荷受人に不利益も課すこととなる規定であり、荷受人に不利益を課す場合には単なる指定では

足りないことについても一般に認められている。

商法583条2項や753条は、法文上、運賃その他の費用の支払義務の発生には荷受人による運送品の受取が要件となっている。[最高裁一小H.10.4.30判]も宅配便運送の運送品到達がない荷受人が運送契約に一定の関りを有していたことを理由に、運送契約上の責任制限約款の効力が及ぶことを肯定している。

国海法20条の2第1項における「荷受人」は、契約締結当事者でないにも拘らず運送法上の免責規定等の準用による不利益を被るわけであるから、単に荷送人によって「荷受人」として一方的に指定されただけの者ではなく、その中でも更に一定の要件を充たした者に限定されるべきである。本判決の文言に拘らず、その射程はその様に限定されて行くことになろう。

XIV. [神戸地裁 H.22.10.6 判]

H21（ワ）1752号 損害賠償請求事件（一部認容・確定）

輸出通関・船積手続を委託された輸出代行業者に元請責任を判示した本判決は、元請責任を争わないことに利益があった事案であり、先例性には乏しい

本件は、韓国への輸出工作機械の輸出通関・船積手続を委託された輸出代行業（Y1）に、荷造不完全による航海中の破損事故について、荷造・船積をした運送事業者（Y2）に対する港湾運送事業者の元請責任が、請負

であることをあえて争わないY1に認められ、訴提起時には既に時効消滅していた本件委託料を含む請求権との相殺が認められた判決例である。

取次業務での輸出代行業者に元請責任が判示されたことを捉えて、この判決文の掲載誌・判例時報2103号139頁は、類似先例のないケースについての判断事例として、実務上参考になる旨を指摘している。

ところで、原告である輸出者Xの損害は400万円と認定されているが、被告Y1ないしY2のXに対する債権714,500円は訴提起時には既に時効消滅していた。

Y1が委託を受けたのは取次であり、請負ではないが、そうであれば、相被告である運送事業者Y2のみがXに賠償責任を負うことになり、それは不法行為責任であるから、上記債権714,500円が本来はY2のXに対する債権であっても、不法行為によって生じた債務を受働債権とする相殺はできないことになる(民法509条)。

Y1・Y2が不真正連帯債務者として支払を命じられても、Y2が確実に支払う以上は、時効消滅した上記債権をY1の債務不履行責任による債務と相殺できるように、Y1はあえて元請であることを争わず、同債権の満足を得られるようにしたものと思われる。このことは、Y1・Y2の訴訟代理人が同一人であることから窺える。

XV. [仙台高裁 H.23.9.22 判]

H21 (ネ) 199号 損害賠償請求事件(控訴棄却)

公海上で発生した外国船籍船舶間の衝突事故において、損害を受けた船舶が最初に到達した管轄する裁判所に提起された外国法人間の損害賠償の訴えについて、我国の国際裁判管轄が否定された事例 — 公海上の船舶衝突に関し、我国の国際裁判管轄を否定すべき特段の事情

本判決は、H16.7に公海上で発生した外国船籍船舶間の衝突事故後、損害を受けた船舶が最初に到達した石巻港を管轄する仙台地裁に、日本法人船社が運行管理している被衝突パナマ便宜置籍船のパナマ法人船社が提起した損害賠償請求を、民訴法5条10号(損害を受けた船舶が最初に到達した地を管轄する裁判所に該当する場合であるとはいえ、その特殊例外的ともいえる裁判管轄権が認められた趣旨に副う実体には乏しいとして、①「各船舶の乗組員に対する証人尋問の実施は不可欠である。しかしながら、上記乗組員は日本国内には一人もいない。従って、本件事故の発生原因について、我国で審理することは、裁判の適正・迅速を期すという理念に反するというべきである。」と判示して我国での管轄権を否定した一審判決を相当として、控訴棄却を判示している。

これは、最高裁三小H9.11.11判・H5(オ)1660号:預託金請求事件が判示した指導的判例理論である「我国で裁判を行うことが当事者間の公平、裁判の適正・迅速を期するという理念に反する特段の事情があると認められる場合には、我国の国際裁判管轄を否定すべきである。」との判示に沿うものである。

更に、控訴審が相当とした一審判示の理由のもう一つには、②「原告は原告船が便宜置籍船であり運営管理は日本法人であること等を理由に、法廷地法あるいは最密接関連地法である日本法を準拠法とすべきと主張するが、原告はその本店所在地及び船籍選択の時点において、原告や原告船に対する日本法の厳しい規制や制約を免れ、規制や制約の緩やかなパナマ法に従うことを良しとし、日本法による保護を放棄したに等しいのであるから、船舶衝突という非常時が生じた場合に限って日本法による保護を求めるという原告の主張は身勝手すぎるといふべきであり、採用することはできない。」と判示されている。

なお、本件事案後に施行されたH23改正民訴法での日本の裁判所の管轄権に関する規定は、本稿の【東京地裁H.20.9.24判】の項に載せている。本件事案は、改正民訴法でも3条の3第9号で我国の裁判所の国際管轄が認められるものであるが、本判決が我国での管轄権を否定した判旨①は改正民訴法の3条の9に該当する。そして判旨②は更にそれを強調するものである。

また本件判決が、我国が加盟している「船舶衝突ニ付イテノ規定ノ統一ニ関スル条約」に触れていないのは、同条約は国際裁判管轄を規定するものではないからである。同条約については、本稿の【最高裁二小H.17.11.21判】の項で紹介している。

XVI. おわりに

本稿で検討した事案のいくつかについて、仮にロッテルダム・ルール（以下RRと略記）

が発効して適用される場合の想定を簡単に指摘する（RRの条文対訳は、筆者のH.P.の103を参照。）。

【I】事件は、RRでは、B/L用紙の上部の定期傭船者の表示が契約明細の運送人の表示（36条2項（b））と認められれば、それと矛盾するB/L発行署名に冠したFor the Masterの効力は認められないので（37条1項）、定期傭船者が運送人であることになる。この場合、船主はその運送区間の業務について実行運送人として海事履行当事者（1条7項）であるから、19条1項にも該当すれば、船主にも本条約の下での運送人である定期傭船者に課せられた義務と責任が同項により擬制されることになり、両者の責任は連帯債務である（20条1項）。

これに反してB/L用紙の上部の定期傭船者の表示が契約明細の36条2項（b）の運送人の表示と認められない場合には、契約明細に船舶の名称が表示されているので（36条3項（b）、船主がまず運送人と推定される（37条2項）が、請求者には契約明細に定期傭船者を運送人とする表示がなくても、その立証方法は縛られない（同条3項）。

【IV】事件は、B/Lに記載された積荷単位に不知文句が付されていることから、責任制限額に触れることなく判示されている。ヘーグ・ウィスビー・ルール3条3項の但書は、B/Lに表示のために荷送人が書面で申告した積荷単位等の記載に、いわゆる不知文句を付し得る場合には、申告の積荷単位等の記載を要しない旨を規定している。

他方、RRは、運送人による不知文句の記

載を許すが(40条)、契約明細には荷送人が提供する(31条)積荷単位等を契約明細に記載すべきものとしている(36条1項)。そして、それら契約明細の証拠力は不知文句が付されている事項には認められないが(41条)、責任限度額の算定には、契約明細に計上されている積荷単位をその単位と看做す旨を規定している(59条2項)。即ち、RRでは、荷送人提供の積荷単位の記載に不知文句が付されていても、責任限度額算定上は、その単位数と看做されることになる。なお、B/Lによらない空渡であってもRRでは同様である(59条1項)。

【X II】の事件での運送書類による専属管轄の合意は、RRの場合では、運送人に対する訴の専属管轄の合意は、それが明確に数量契約(80条)に含まれており(67条1項)、且つその合意が運送書類又は電子的運送記録に含まれている場合にのみ、数量契約の当事者でない者、即ち、数量契約の当事者である運送人と荷送人以外の荷受人やB/Lの第三取得者等がその数量契約の条件に拘束される旨の同意を与えていない場合(80条5項)でも、それらの者も、その専属管轄の合意に拘束される(67条2項)。

仲裁地の指定についても、ほぼ同旨の規定がある(75条)。

これらの専属管轄や仲裁地の合意を規定する第14章 裁判管轄 と第15章 仲裁 の両章は、加盟国は何時でも宣言によりOPT IN or OUTすることができる(74条、78条、91条)が、

OPT INしていない場合でも、RRでは専属管轄の合意が認められる要件は現在よりも厳

しいであろうと思われる。

今日、運送約款に専属管轄条項があるのは通例であることから、RRでは、数量契約に馴染まない中小荷主についても、フォワーダーを船社との運送契約の当事者とすることにより、RRが適用される船社貨物の殆どは、数量契約で賄われることになるのは必定と思われる。

加えて、今日のOcean Cargoの運送約款で通例となっているCircular Indemnity Clause(循環保障条項)は、運送契約での運送人の責任制限や減免特約の対第三者実効性の確保を荷送人に保障させるものであるが(荷送人は求償権放棄特約保険の付保で備える)、この条項を運送契約で特約することはRRでは数量契約でしか許されず(80条1・4項)、且つ数量契約での運送人の責任減免特約の第三者効が制約されていることから(79条2項、80条5項)、RRではこの保障条項を付した数量契約が通例となるであろうことは、更に必定であろう(筆者の「ロッテルダムルールのフォワーダー業界へのインパクト」・本誌57号57頁右欄の第二文章段落、及び筆者の「ロッテルダム・ルールズとヒマラヤ条項」・国際商取引学会年報2012年14号の180頁右欄の第一文章段落以降の第II項「RRの本則と実質的本則」の記述、を各参照。)