

平成一三年三月

三日判決言渡

同日原本領収

裁判所書記官

平成八年(ワ)第一一六六九号 損害賠償請求事件

平成一一年一〇月二二日口頭弁論終結

判 決

東京都千代田区霞が関三丁目七番三号

原 告

興亜火災海上保険株式会社

右代表者代表取締役

辰 馬 輝 彦

右訴訟代理人弁護士

中 田 明

同

松 村 幸 生

同

田 島 正 広

東京都港区虎ノ門四丁目三番一号

被 告

日本貨物航空株式会社

右代表者代表取締役

仲

田

豊

一

郎

右訴訟代理人弁護士

忽

那

隆

治

同

坂

本

紀

子

主

文

一 原告の請求を棄却する。

二 訴訟費用は原告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第一 請求

被告は、原告に対し、一〇五二万八九八八円及びこれに対する平成七年八月二二日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

第二 事案の概要

本件は、運送中に生じた盗難事故について、貨物の買主に保険金を支払った原告が、運送人の被告に対し、損害賠償を請求した事案である。

一 基本的事実関係

1 原告は、平成六年四月一日、日本の法人である株式会社ジェイ・ディ・アイ（以下「ジェイ・ディ・アイ」という。）との間で、同日から平成七年三月三十一日までに出発した航空貨物を保険の対象とし、保険金額を二六二五万二〇〇〇円とする包括的貨物海上保険契約（以下「本件保険契約」という。）を締結した。（甲第二号証）

2 ジェイ・ディ・アイは、平成六年七月ころ、イタリア共和国（以下「イタリア」という。）の法人であるコマーツィアーレ・アッピリアメント株式会社（以下「コマーツィアーレ」という。）から、女性用ブランド衣類

（ブランド名はプリズマ・レイ。）一一二箱（二五九〇・七キログラム）を買い受ける旨の売買契約（以下「本件売買契約」という。）を同社と締結した。（弁論の全趣旨）

3 コマーツィアーレは、平成六年七月一九日、メルザリオ株式会社（以下「メルザリオ」という。）との間で、荷受人を株式会社さくら銀行（以下「さくら銀行」という。）として、右女性用ブランド衣類一一二箱（二五九〇・七キログラム）の貨物（以下「本件貨物」という。）をイタリアのミラノ市内にあるマルペンサ空港から成田空港までメルザリオが運送する旨の運送契約（以下「本件第一運送契約」という。）を締結し、メルザリオは、コマーツィアーレに対し、航空運送状（エアウェイビル）を交付した。（争いがない。）

4 同じころ、メルザリオは、被告との間で、荷受人をニュー・ジャパン・エア・サービス株式会社として、本件貨物をマルペンサ空港から成田空港まで被告が運送する旨の運送契約（以下「本件第二運送契約」という。）を締結し、被告は、メルザリオに対し航空運送状を交付した。（争いが無い。）

5 被告は、マルペンサ空港を平成六年七月二日出発し、翌二二日成田空港に到着予定のKZー〇八五便で本件貨物を空輸するため、同年同月二〇日、被告の委託した集荷業者のベータ・トランス・エス・アール・エルの下請業者のジー・エイ・ビー・エイ社に所属する運転手が、メルザリオのミラノ倉庫で本件貨物の引渡を受け、マルペンサ空港から約七〇キロメートル離れた保税上屋まで運んで関係書類を作成後、同日午後八時三〇分こ

ろ、本件貨物を複数のトレーラーに乗せ、トラクターで牽引して保税上屋から約二五〇メートル離れた公共駐車場にいったん本件貨物を積載したトレーラーをトラクターから切り離して駐車し、運転手が別の作業をするためにトラクターを運転して約三〇分その場を離れていたところ、同日夜九時ころまでの間に、右トレーラーのうちの一台が積荷ごと盗まれた。（争いが無い。）

6 盗まれたのは女性用ブランド衣類三八カートン（八七五・九四キログラム）で、被害金額は一二三一万四九四八円相当であった（以下、右盗難事故を「本件盗難事故」と、被害物件を「本件被害品」とそれぞれいう。）。

（甲第一、第一三号証）

7 ジェイ・ディ・アイは、平成六年八月三日、本件被害品を含む本件売買

契約の代金全額に相当する金額である三億四〇六二万三六四八リラを荷受人のさくら銀行に支払った。本件売買契約は、荷為替信用状による取引であり、荷為替信用状の開設銀行であるさくら銀行への右支払により、コマース・ツィアーレに対する代金が決済された。（弁論の全趣旨）

8 原告は、本件保険契約に基づき、ジェイ・ディ・アイに対し、被害金額である一二三一万四九四八円を、平成七年一月二五日（八九〇万六九二九円）と同年八月二二日（三四〇万八〇一九円）の二回に分けて支払った。

（甲第四号証、弁論の全趣旨）

9 被告は、平成七年十一月二三日、メルザリオに対し、「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（一九五五年のヘーグ改正議定書による改正後のもの。以下「改正ワルソー条約」という。）における運送

人の責任制限額として一万七五一八ドル（一キログラム当たり二〇ドルに八七五・九四キログラムを乗じた金額。なお、以下特に断らない限りドルは米ドルを指す。）を支払った。同日の為替レート（一ドル＝一・九五円）で右支払額は一七八万五九六〇円に相当する。（争いがない。）

二 請求原因及びこれに対する被告の主張の要旨

1 請求原因

（主位的請求原因）

（一） 本件盗難事故が発生した時点で、本件被害品の所有権は本件貨物の買受人であるジェイ・デイ・アイにあった。

（二） 本件盗難事故は、被告が依頼したトラック業者の不注意により発生したものであり、ジェイ・デイ・アイは、本件盗難事故により本件被害品

の所有権を侵害されたことにつき、被告に対して不法行為（使用者責任）による損害賠償請求権を取得した。

(三) 原告は、本件保険契約に基づいて、ジェイ・デイ・アイに対して被害金額と同額の保険金を支払ったから、保険代位により、ジェイ・デイ・アイが被告に対して有する損害賠償請求権を取得した。

(四) 仮に、本件盗難事故が発生した時点で、本件被害品の所有権が売主のコマーツィアールに あったとしても、

(1) コマーツィアールとジェイ・デイ・アイとの間の売買契約において は、危険の移転時期は本件貨物がコマーツィアールの工場において運送人に引き渡された時期とされていたから、本件盗難事故が発生した時点で危険はジェイ・デイ・アイに移転していた。

(2) ジェイ・デイ・アイは、前記のとおり、本件盗難事故後に売買代金全額をコマーツィアーレに支払った。

(3) 原告は、前記のとおり、ジェイ・デイ・アイに保険金を支払った。

(4) 以上により、ジェイ・デイ・アイは、コマーツィアーレが被告に対して有していた不法行為（使用者責任）による損害賠償請求権を法定代位し、更にジェイ・デイ・アイに保険金を支払った原告が右損害賠償請求権を保険代位により取得した。

（予備的請求原因）

(一) メルザリオは、平成六年七月一九日ころ、コマーツィアーレのためにすることを示して、被告との間で、本件貨物をマルペンサ空港から成田空港まで被告が運送する旨の運送契約（本件第二運送契約）を締結した。

(二) 右契約締結に先立ち、コマーツィアーレはメルザリオに対し、右運送契約を締結する代理権を授与した。

(三) 本件貨物の一部である本件被害品は、右運送契約に基づく運送中に前記のとおり盗難に遭い、コマーツィアーレに本件被害品の価額である一二三一万四九四八円相当の損害を生じた。

(四) 前記のとおり、ジェイ・デイ・アイは、コマーツィアーレに売買代金全額を支払い、原告がジェイ・デイ・アイに保険金を支払ったことにより、ジェイ・デイ・アイは、コマーツィアーレが被告に対して有していた債務不履行による損害賠償請求権を法定代位し、更にジェイ・デイ・アイに保険金を支払った原告が右損害賠償請求権を保険代位により取得した。

(結論)

よって、原告は、被告に対し、主位的に不法行為、予備的に債務不履行による損害賠償請求権を保険代位により取得したことに基づき、本件被害品の価額一二三一万四九四八円から被告がメルザリオに支払った賠償金額一七八万五九六〇円を控除した残金一〇五二万八九八八円及びこれに対する保険金の最終支払日である平成七年八月二二日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求める。

2 請求原因に対する被告の主張の要旨

(一) 主位的請求原因について

(1) 本件盗難事故当時に、本件被害品の所有権及び売買契約上の危険のいずれもジェイ・ディ・アイに移転していたことはなく、同社が本件盗難

事故により損害を受けたことはないから、被告が同社に不法行為（使用者責任）による損害賠償責任を負うことはない。

- (2) ジェイ・ディ・アイがコマーツィアーレに売買代金を支払ったとしても、弁済者の代位としてコマーツィアーレの損害賠償請求権を取得することはない。

- (3) 本件盗難事故について、被告にはイタリア民法の使用者責任は認められない。

- (4) 被告に損害賠償責任が認められるとしても、改正ワルソー条約又は運送約款による責任制限の適用があり、被告はメルザリオに同条約又は約款による責任制限額を支払っているから、それ以上の賠償責任はない。

(二) 予備的請求原因について

- (1) メルザリオが、コマーツィアーレの代理人として被告との間で本件貨物の運送契約を締結したことは争う。

- (2) 仮に、被告がコマーツィアーレに債務不履行による損害賠償責任を負うとしても、右責任に関して改正ワルソー条約又は運送約款による責任制限の適用があることは明らかであり、被告はメルザリオに同条約又は約款による責任制限額を支払っているから、それ以上の賠償責任はない。

三 争点

(主位的請求に関して)

- 1 本件盗難事故発生時に本件貨物についての所有権又は危険がジェイ・デイ・アイ・アイに移転していたかどうか(本件盗難事故によりジェイ・デイ・アイに損害が発生したかどうか)

(一) 原告の主張

(1) 本件売買契約においては、危険の移転時期を含めた引渡に関して

「F.O.B. EX. FACTORY」との合意がされていた。「F.O.B.」は本船渡しを意味し、「EX. FACTORY」は工場渡しを意味するが、「F.O.B.」は、

「C.I.F.」や「C.F.R.」と区別する程度の意味（海上運賃、海上保険料等の負担者が誰かといった程度の意味）で用いられることが多いことからすると、本件売買契約の右合意は工場渡しの意味に解するべきである。したがって、本件では、売主であるコマーツィアーレの工場

で本件貨物が被告又は被告の依頼した運送人に引渡された時点で、危険は買主のジェイ・デイ・アイに移転したと解される。また、右危険の移転時期と本件貨物の所有権移転時期とは同一に解するのが当事者

の合理的意思に合致するから、右引渡時に本件貨物の所有権もジェイ・デイ・アイに移転したというべきである。

なお、原告とジェイ・デイ・アイ間の本件保険契約には、航空機積み込みに先立つ、航空会社に貨物を引渡した時点で保険責任が開始する趣旨の「エア・クラフト条項」の合意があり、この合意からも、ジェイ・デイ・アイが貨物の積み込み前に危険を負う意思を有していたと解するのが合理的である。

- (2) 仮に、本件盗難事故発生当時に本件貨物の所有権がジェイ・デイ・アイに移転していなかったとしても、少なくとも危険は既にジェイ・デイ・アイに移転しており、同社がコマーツィアーレに本件貨物の売買代金を支払ったことにより、法定代位によって、ジェイ・デイ・ア

イはコマーツィアールが被告に有していた所有権侵害による不法行為に基づく損害賠償請求権を取得した。

(二) 被告の主張

- (1) 本件貨物の売買条件は「F.O.B.」であるから、インコタームズ（国際的取引について国際商業会議所が制定した解釈基準）に従えば、本件貨物がマルペンサ空港において航空機に積み込まれたときに、危険が売主から買主に移転したと解される。原告は、本件売買契約には「F.O.B. EX. FACTORY」との合意がされていたと主張するが、この文言はコマーツィアールがジェイ・デイ・アイに出した書簡に同封された「信用状を開設するための情報」に記載されているものにすぎない。
- 本件売買契約について取引条件を示した書類は本件貨物の送り状（甲

第八号証）であり、これには「F.O.B. FREE ON BOARD」と記載されている。また、本件貨物は、信用状開設銀行を荷受人とする取引（バンク・コンサイメント）であるから、買主が銀行に代金を支払い、銀行が交付した貨物引渡指圖書（リリース・オーダー）と引換えに航空運送人から貨物を受け取ったときに、買主であるジェイ・ディ・アイが所有権を取得したと解される。そうすると、本件盗難事故が発生した当時は、所有権はもとより危険もジェイ・ディ・アイには移転しておらず、同社に不法行為による損害賠償請求権が発生する余地はない。

- (2) ジェイ・ディ・アイは、本件売買契約上の債務として売買代金を支払ったにすぎないから、これによりコマーツィアールの被告に対する損害賠償請求権を代位取得することはない。

2 被告の使用者責任の存否

(一) 被告の主張

(1) 法例一一條一項によれば、不法行為についての準拠法は、不法行為の原因となる事実の発生した地の法律であり、本件盗難事故について被告が使用者責任を負うか否かはイタリアの法律によることになる。

(2) イタリア民法二〇四九条は、使用者責任について「主人及び雇い主は、その使用される任務の遂行に当たり、その僕婢及び雇人の不法行為によって惹起された損害につき責に任ずる。」と規定しているが、同国の判例は使用人が使用者の指示、監督に拘束されること等を要件と解している。本件盗難事故は、被告がマルペンサ空港発着の貨物の集配等を委託した独立した法人であるベータ・トランス・エス・アー

ル・エルの下請であるジー・エイ・ビー・エイ社に所属するトラック運転手の運送中に発生した事故であり、ジー・エイ・ビー・エイ社及びその従業員は、被告に対する独立性と自主性を失っておらず、被告の指示権限及び監督に拘束されるほどの従属的立場にあったのではないから、仮に右運転手に過失があつたとしても、被告は使用者責任を負わない。

(二) 原告の主張

イタリア民法の使用人責任について、使用者と使用人との従属関係が必要とされることは争わないが、保税上屋から空港までの運送は、運送人である被告の管理下であり、本件盗難事故発生時において、ジー・エイ・ビー・エイ社に所属するトラック運転手に対し被告の実質的な指揮

監督は及んでいたというべきであるから、被告の使用責任を肯定することができる。

（予備的請求に関して）

メルザリオがコマーツィアーレの代理人として本件貨物をマルペンサ空港から成田空港まで運送する旨の運送契約（本件第二運送契約）を締結したかどうか。

（主位的、予備的請求の両方に関して）

1 改正ワルソー条約による責任制限の適用の有無

（一）被告の主張

（1）本件では、コマーツィアーレが荷送人、メルザリオが契約運送人、被告が実行運送人の地位にあるが、改正ワルソー条約にいう運送人に

は実行運送人も含まれるから、被告の本件盗難事故に関する損害賠償責任には、同条約二二条の責任制限規定の適用がある。そして、本件において、被告は、既に右条約に基づく責任制限額を弁済しているから、右以上の損害賠償責任を負わない。

- (2) 一九六一年にメキシコのグアダハラにおいて成立した「契約運送人以外の者によって履行される国際航空運送についてのある規則の統一のための改正ワルソー条約の補足条約（以下「グアダハラ条約」という。）においては、契約運送人も実行運送人も改正ワルソー条約による責任を負うことが明らかにされ（二条）、その反面で実行運送人も改正ワルソー条約所定の責任制限の利益を受けることとされている（五条）。我が国はグアダハラ条約を批准していないが、同条約

は改正ワルソー条約を補足し、解釈を統一するための条約であるから、グアダラハラ条約における解釈規定は、我が国においても国際慣習法又は条理として採用されてしかるべきである。

- (3) 仮に、グアダラハラ条約を右のように位置付けることができないとしても、本件の場合は、同一の航空貨物について荷送人と契約運送人及び契約運送人と実行運送人間の運送契約が実質的に同一内容で連鎖しており、改正ワルソー条約の適用に必要な実質的契約関係が荷送人と実行運送人との間に認められるから、荷送人及び荷受人との関係において、実行運送人である被告に改正ワルソー条約の適用があると解される。

- (4) また、改正ワルソー条約二五条Aは「この条約に定める損害につき

運送人の使用人に対して訴えが提起された場合において、その使用人が自己の職務を遂行中であつたことを証明したときは、その使用人は、二二条の規定により当該運送人が援用することのできる責任の限度を援用することができる。」と規定しているところ、右「使用人」には、運送人と雇用関係にある者だけではなく、広く運送契約の履行のために補助者として使用する者が含まれると解するのが通説であり、被告は、メルザリオの履行補助者の地位にあるから、メルザリオが援用できる責任制限を援用できる。

- (5) メルザリオ発行の航空運送状の約款には、「運送人に適用されるすべての責任の免除又は制限は、運送人の代理人、使用人並びに代表者及び運送人が運送のために使用する航空機の所有者及びその者の代理

人、使用人並びに代表者に適用され、それらの者の利益となるものとする。本項の目的のために、本契約において運送人はすべてのそれらの者の代理人たるものとする。」（七条）といういわゆるヒマラヤ条項（使用人免責条項）がある。被告は、右規定における運送人であるメルザリオの「使用人」又は「運送人が運送のために使用する航空機の所有者」に該当し、改正ワルソー条約所定の責任制限を援用できる。

(6) 原告は、本件盗難事故が「航空運送中」に生じたものではないから改正ワルソー条約の適用はないとの主張をしている。本件盗難事故は、マルペンサ空港を発着する貨物のための保税上屋を出発して、約七〇キロメートル離れたマルペンサ空港に向かう途中に発生したものであるが、保税上屋は空港を発着する貨物の通関のための施設であり、機

能的には空港と一体のものであるから、保税上屋を通過した貨物は、改正ワルソー条約の適用上は「飛行場」内にあるものとみなすべきであり、本件盗難事故は「航空運送中」に生じた事故と解することができる。

仮に、右のように解されないとしても、本件貨物についてメルザリオが発行した航空運送状の約款二条aには「本契約に基づく運送は、改正ワルソー条約によって確立された責任に関する規則に従う。」との規定があり、運送人による貨物の受取から引渡までの全区間について、右約款の効力として改正ワルソー条約の適用がある。そうすると、本件盗難事故が発生した時点での本件貨物の運送が「本契約に基づく運送」に当たるとは明らかであるから、本件盗難事故について改正

ワルソー条約の責任制限を援用できる。

- (7) 原告は、ジェイ・ディ・アイが本件盗難事故当時に本件貨物の所有権を取得していなかったとしても、ジェイ・ディ・アイは売買代金の支払により、コマーツィアーレの被告に対する損害賠償請求権を代位取得したと主張するが、右損害賠償請求権はイタリア法に基づく権利であり、イタリアはグアダハラ条約の加盟国である。同条約には、「実行運送人によって行われる運送については、損害賠償は、原告の選択により、実行運送人若しくは契約運送人に対して又は双方に対して共同に又は各別に提起することができる。」（七条）、「実行運送人によって行われる運送については、実行運送人及び契約運送人並びにその職務遂行中の使用人その他運送のために使用した者から受ける

ことができる賠償金の総額は、この条約に基づき契約運送人又は実行運送人のいずれかに負担させることができる最高額を超えてはならず、かつ契約運送人又は実行運送人はいずれも、自己が適用を受ける責任制限を超える額についてはその責を負わない。」（六条）との規定があるから、被告は責任制限額を超える責任を負わない。

- (8) 原告は、改正ワルソー条約二五条による責任制限の不適用も主張するが、本件盗難事故の際のトレーラーの運転手の行為は、同条二五条の要件を満たすものとは解されないから、右主張は理由がない。

(二) 原告の主張

- (1) 被告は、改正ワルソー条約二二条の「運送人」には当たらない。改正ワルソー条約は、当事者間に運送契約が存在することを前提として

おり、同条約にいう「運送人」は契約運送人を意味し、荷送人と直接の契約関係に立たない実行運送人はこれに当たらない。このことは、グアダハラ条約が改正ワルソー条約を実行運送人にも適用するため制定された経緯からも明らかである。実質的に見ても、実行運送人は大資本による航空会社が多く、責任を制限する必要性に乏しい。

- (2) 我が国はグアダハラ条約を批准しておらず、世界の半数に満たない国が加盟する条約を国際慣習法又は条理として適用することはできない。

- (3) 改正ワルソー条約二五条Aの「使用人」には、グラウンドサービス業者（地上で荷役等を扱う業者）程度は含まれるが、被告のように履行のすべてを代行する独立的契約者は含まれない。

- (4) 改正ワルソー条約による運送人の責任は、「損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものであるとき」に適用され（一八条一項）、
「航空運送の期間には、飛行場外で行う陸上運送を含まない」と規定されている（同条三項）。本件盗難事故は、被告から委託を受けた陸上運送業者が陸上運送中に起こした事故であるから、同条約の適用はない。また、本件貨物についてメルザリオが発行した航空運送状の約款二条 a により改正ワルソー条約が適用されるのは、「本契約に基づく運送」、すなわち荷主コマーツィアーレと契約運送人メルザリオの間の運送契約に関してであって、被告が同条項により責任制限を主張することはできない。

- (5) メルザリオ発行の航空運送状の約款にあるヒマラヤ条項は、荷主に

不当に不利な約款であり、少なくとも被告のような独立的契約者たる履行補助者ないし代行者に関しては無効である。また、右約款が直接の契約当事者ではない荷受人を拘束する理由もない。

- (6) 改正ワルソー条約二五条は、同条約二二条の責任制限規定は損害が無謀かつ損害の生じるおそれがあることを認識して行つた運送人又はその使用人の作為又は不作為から生じたことが証明されたときは適用されない旨規定している。本件盗難事故は、被告の委託した集荷業者の下請業者に雇用された運転手が、公共駐車場にトレーラーを監視のないまま放置すれば盗難被害を受けるおそれがあることを認識した上で、漫然と三〇分間も監視を付けずにトレーラーを放置していたことによつて発生したから、右規定により、本件盗難事故については同条

約二二条の責任制限の適用はない。

2

改正ワルソー条約の責任制限額の換算方法

(一) 原告の主張

(1) 改正ワルソー条約二二条二項は「運送人の責任は、一キログラムについて二五〇フランの額を限度とする。」と規定し、同条五項は「この条にフランで表示する額は、純分千分の九百の金の六五・五ミリグラムからなる通貨単位によるものとする。」と規定している。純分千分の九百の金の六五・五ミリグラムからなるフランとは、いわゆるポアンカレ・フランであり、同通貨は一九三六年（昭和十一年）に廃止されたが、その後も金の公定価格が存在したことから、これを基準に現実の通貨への換算が可能であつた。しかし、一九七八年（昭和五三

年）に金の公定価格制度も廃止されたことから、同条約の適用する上で金価格を解釈により定める必要が生じた。この点の解釈としては、現行フランスフランによって換算するもの、金の現在の市場価格を基準とするもの、金の最終公定価格を基準とするもの、S D R（国際通貨基金の特別引出権）によってポアンカレ・フランを換算するものなどがあるが、立法趣旨等からすると、金の現在の市場価格を基準とするべきである。

- (2) 平成一一年六月一五日現在の純金の市場価格を基準に二五〇ポアンカレ・フランを算定すると一万六三八八・一円であり、本件被害品の重量八七五・九四キログラムの責任制限額は一四三五万四九九二円である。

(3) 本件貨物の運送についてメルザリオが発行した航空運送状には、

「運送人の責任の制限に関する注意書」として、「一キログラム当たり二五〇フランス金フランの責任限度は、金一オンス当たり米貨四二・二二ドルのベースに基づき、一キログラム当たり約米貨二〇ドルである。」と記載されているが、右規定は改正ワルソー条約で定める責任の限度よりも低い限度を定める約款であり、同条約二三条一項により無効である。

(二) 被告の主張

(1) 本件貨物の運送についてメルザリオが発行した航空運送状には、

「運送人の責任の制限に関する注意書」として、「一キログラム当たり二五〇フランス金フランの責任限度は、金一オンス当たり米貨四二

・二二ドルのベースに基づき、一キログラム当たり約米貨二〇ドルである。」と記載されている。右の「一オンス当たり米貨四二・二二ドルのベースに基づき」というのは、金の最終公定価格による換算方式であり、アメリカ連邦最高裁判所が一九八四年四月一七日にしたフランクリン・ミント事件の判決で正当性を認め、改正ワルソー条約のポアンカレ・フラン換算問題について決着を付けた方式である。米国はもちろんのこと、日本を含めてほとんどの改正ワルソー条約締結国における航空運送の実務が一致して貨物一キログラム当たり二〇ドルという基準に従って行われていることは、国際慣行として尊重すべき事実であり、この定着した慣行を著しく離れた基準を採用することは、多年にわたる国際航空運送実務の秩序と安定を破壊し無用の混乱を引

き起こすだけである。被告が主張する金の市場価格による換算は、金の市場価格が、物価指数とは無関係に国際情勢や政治的要因あるいは投機的思惑によつて激動することからすると、安定し、予見可能で国際的に統一された責任制限を設定するという条約の目的に全く反するものである。

(2)

仮に、金の最終公定価格による換算が認められない場合には、貨物一キログラム当たり一七SDRの換算基準を採用すべきである。この方式は、昭和五〇年に国際民間航空機関（ICAO）の草案により、モントリオールにおける外交会議で採択されたモントリオール第四議定書により採用されたものであり、既にイタリアを含む三〇か国が批准し、我が国でも批准の手續が急がれている。この換算基準によると、

本件盗難事故に関する被告の責任制限額は一万四八九〇・九八SDRであり、被告がメルザリオに金の最終公定価格によって換算した責任制限額を弁済した日である平成七年一月二三日時点での円対SDRの為替レート（一五〇・三八九円）により換算すると二二三万九四四〇円になるから、被告の責任の残額は四五万三四八〇円となる。

改正ワルソー条約不適用の場合の責任制限

(一) 被告の主張

仮に、本件盗難事故について改正ワルソー条約が適用されないとしても、本件貨物についてのメルザリオ発行の航空運送状の裏面に記載された約款四条には、「運送人のタリフ又は運送の条件に特約がある場合を除き、ワルソー条約の適用のない運送においては、運送人の責任は、減

失、毀損又は遅延した貨物の一キログラム当たり米貨二〇ドル若しくはその等価を超えない。ただし、それ以上の価額が荷送人より申告され、かつ増料金が支払われた場合はこの限りではない。」との規定があり、契約運送人であるメルザリオの責任は貨物の一キログラム当たり米貨二〇ドルを超えることはなく、右約款七条のヒマラヤ条項により、被告も右責任制限を援用できる。

(二) 原告の主張

前記のとおり、メルザリオ発行の航空運送状におけるヒマラヤ条項は、少なくとも独立的契約者たる履行補助者ないし代行者に関しては無効であり、右約款が直接の契約当事者ではない荷受人を拘束する理由もない。

一 主位的請求について

1 本件貨物の所有権移転時期

(一) ジエイ・デイ・アイが、平成六年七月ころ、イタリア法人であるコマ
ーツイアーレとの間で、女性用ブランド衣類一一二箱（二五九〇・七キ
ログラム）を買い受ける旨の売買契約（本件売買契約）を締結したこと
は、前記のとおりである。

(二) 本件売買契約の準拠法については、当事者の合意による準拠法の指定
があつたことを認めるに足りる証拠はなく、甲第五号証の一によれば、
本件売買契約はジエイ・デイ・アイの注文により締結されたことが認め
られるから、法例七条二項、九条二項により、申込者の住所地である日
本の法律が適用されると解される。

(三) 前記のとおり、本件売買契約は、さくら銀行を荷受人とする荷為替信

用状による取引であり、乙第一号証によれば、メルザリオ発行の航空運送状の荷受人の欄には信用状番号が記載されていることが認められる。

右のような荷為替信用状による取引においては、買主は、荷受人とされた信用状開設銀行に代金を払い込んで航空貨物引渡指圖書（リリース・オーダー）の発行を受けた上で、これを航空運送人に差し出すことによつて、航空運送人が当該貨物を買主に引渡すという仕組みが確立されており、この場合には、買主が信用状開設銀行に代金を払い込んで航空貨物引渡指圖書の発行を受けるまでは、当該貨物の所有権は売主又は荷受人である信用状開設銀行にあり、買主に所有権が移転するのは航空貨物引渡指圖書の発行を受けて貨物を受領することが可能となった時点で

あると解するのが相当である。

- (四) そうすると、本件において、ジェイ・ディ・アイが信用状開設銀行であるさくら銀行に本件貨物の代金を払い込んだのは、本件盗難事故後の平成六年八月三日であることは前記のとおりであるから、ジェイ・ディ・アイは、本件盗難事故発生時に本件貨物の所有権を有していなかったといふべきである。

2 本件貨物の契約上の危険の移転時期

- (一) 甲第八号証によれば、本件貨物の送り状には、取引条件として「F.O.

B. FREE ON BOARD」と記載されていることが認められる。この条件は一般に「本船渡し」を意味し、航空運送の場合には、貨物が出発地の空港において航空機内に積み込まれた時に危険が売主から買主に移転すること

とを意味するものと解される。

- (二) 原告は、本件売買契約においては、危険の移転時期を含めた引渡に關して「F. O. B. EX. FACTORY」との合意がされており、「EX. FACTORY」は工場渡しを意味するから、売主であるコマーツィアーレの工場で本件貨物が被告又は被告の依頼した運送人に引渡された時点で、危険が買主のジエイ・デイ・アイに移転したと主張する。

しかし、甲第五号証の一、二によれば、「貴方の九四年冬の注文の件」と題するコマーツィアーレからジェイ・デイ・アイに宛てた平成六年五月五日付け書簡において「信用状取引を開設するための情報」として同封された書面中に「F. O. B. EX. FACTORY」との記載があることが認められるが、右書簡は、本件貨物の売買契約締結前に作成されたもので

あつて、本件売買契約が右書簡どおりの取引条件で成立したものでどうかは必ずしも明らかではないというべきである。

また、原告は、原告とジェイ・ディ・アイ間の本件保険契約には、航空機積み込みに先立つ、航空会社に貨物を引渡した時点で保険責任が開始する趣旨の「エア・クラフト条項」の合意があり、この合意からもジェイ・ディ・アイが貨物の積み込み前に危険を負う意思を有していたと解するのが合理的である旨主張するが、本件保険契約は、取引の内容及相手方を問わずに一定期間の航空貨物を保険の対象とする包括的保険契約であるから、それに付された約定から個々の取引の条件に関する当事者の意思を推測することには無理があり、原告の右主張は採用できない。そして、本件において、前記の本件貨物の送り状以外に、本件売買契

約の内容を直接に明らかにする証拠はないから、本件売買契約については、前記送り状に記載された取引条件による合意が存在したものと認めるのが相当である。

(三) そうすると、本件盗難事故は、前記のとおり、本件貨物が出発地の空港であるマルペンサ空港に到着する前の陸上運送中に生じたものであるから、本件盗難事故発生時に、本件貨物の契約上の危険が買主であるジエイ・デイ・アイに移転していたとも認めることはできない。

3 被告の使用責任の存否

(一) 既に述べたところからすると、本件盗難事故発生時において、本件貨物の所有権及び契約上の危険のいずれも、本件売買契約の買主であるジエイ・デイ・アイに移転していたとは認められないから、ジエイ・デイ

・アイが本件盗難事故について固有の損害賠償請求権を有していたとは解することができない。

- (二) しかし、ジェイ・ディ・アイは、前記のとおり、本件盗難事故後に本件被害品を含む本件貨物の売買代金全額を支払っており、弁済者の代位又は損害賠償者の代位により、コマーツィアーレが本件被害品に関して取得した権利を代位取得したと解する余地がないわけではないから、更に進んで被告のコマーツィアーレに対する不法行為責任（使用者責任）の存否について検討することとする。

- (三) 法例一一条一項によれば、不法行為についての準拠法は、不法行為の原因となる事実の発生した地の法律であり、本件盗難事故の発生地及び損害の発生地はいずれもイタリア国内であるから、本件盗難事故につい

て被告が使用者責任を負うか否かはイタリアの法律によることになる。

- (四) イタリア民法二〇四九条は、使用者責任について「主人及び雇い主は、その使用される任務の遂行に当たり、その僕婢及び雇人の不法行為によって惹起された損害につき責に任ずる。」と規定しているところ、同規定について同国の判例では、使用者責任は、他の者のために職務に従事する者が、ある活動を他の者の計算で、その支配及び裁量の下に行つた事実に基づいて発生するものであり、使用者の特定の要求又は指示に従う独立の契約者は、なお、独立性及び自主性を保持しており、使用人が従属者として使用者に拘束され、使用者の指示権限及び監督に拘束される場合にのみ使用者責任が存在すると解されている（東京地方裁判所昭和六〇年七月一五日判決・判例時報一二〇頁）。

既に認定した事実からすると、本件盗難事故は、被告の委託した集荷業者の下請業者に雇用された運転手の過失によって発生したものであるから、右イタリヤ民法の解釈からすると、被告の委託した集荷業者がなお独立性及び自主性を保持している場合に当たるとも考えられ、本件において、右業者が独立性と自主性を失い、被告の指示権限及び監督に拘束されるほどの従属的地位にあったことを認めるに足りる適切な証拠はないから、結局、被告の使用者責任についてもこれを認めることはできないというべきである。

4 そうすると、原告の主位的請求は、その余の点を判断するまでもなく、理由がない。

原告は、メルザリオが、平成六年七月一九日ころ、コマーツィアーレのためにすることを示して、被告との間で本件貨物をマルペンサ空港から成田空港まで運送する旨の運送契約（本件第二運送契約）を締結した旨主張するが、コマーツィアーレとメルザリオ間の本件第一運送契約及びメルザリオと被告との間の本件第二運送契約は、前記認定のとおり別個に締結された運送契約であり、後者の運送契約について、メルザリオがコマーツィアーレの代理人としての地位にあつたことを認めるに足りる証拠はない。

したがって、右代理関係の存在を前提として被告の債務不履行をいう予備的請求も理由がない。

第四 結論

以上によれば、原告の請求は、その余の点を判断するまでもなく、理由が

ないから棄却することとし、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第二六部

裁判官

寺

尾

洋

右は正本である。

平成一二年三月三日

東京地方裁判所民事第二六部

裁判所書記官 細田与市

