

判例紹介

船舶の違法差押と損害賠償

■東京地方裁判所民事第49部、令和2年2月12日判決

■平成29年(ワ)第1574号 損害賠償請求事件

民事執行法における船舶の差押えでは、船舶を差し押さえられた船主は、PIクラブの保証状など保証の提供によって船舶を解放することが認められている(117条)。問題は、この法117条による保証による船舶の解放が、実務上頻繁に使用される保全と呼ばれる「民事執行法115条による船舶執行の申し立て前の船舶国籍証書等の引渡命令」に適用されないことである。この結果、船舶を差し押さえられた船主は、担保を提供して船を解放することができず、船主と債権者の話し合いが成立しない限り船舶は長い間にわたって差し押さえられたままということになる。これは民事執行法の立法の過誤であり、船主だけではなく船舶を差し押された債権者にとっても不幸な話である。本件判決は、船舶を差し押さえたいわゆる債権者が後に債権を有していないことが判明した事例において、船舶を差し押さえたものに損害賠償責任が認められた判決である。このような不幸な判決を防ぐためにも、早急に民事執行法の改正を望みたいところである。

原告代理人 弁護士・松井孝之

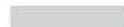
判決

香港(以下略)

原告



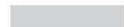
同代表者取締役



同訴訟代理人弁護士

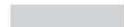


同

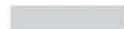


東京都(以下略)

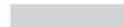
被告



同代表者代表取締役



同訴訟代理人弁護士



同



同訴訟復代理人弁護士



主文

- 1 被告は、原告に対し、1175万4356円、19万5411.48米国ドル及び19万9087.59人民元並びにこれらに対する平成29年2月1日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 2 原告のその余の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用は、これを3分し、その1を被告の、その余を原告の負担とする。
- 4 この判決は、第1項に限り、仮に執行することができる。

事実及び理由

第1 請求

被告は、原告に対し、2262万7841円、70万6893.48米国ドル及び27万8388.21人民元並びにこれらに対する平成29年2月1日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要

1 事案の要旨

本件は、原告が、被告において、原告が定期傭船をしていた4隻の船舶につき、船舶を目的とする担保権実行前の船舶国籍証書等の引渡命令をそれぞれ申し立てて同命令の発令を受け、その後に同命令がいずれも執行されたが、同申立てが担保権の存在の証明を欠いた違法なものであった上、被告には同申立てが違法なものであることについて故意又は過失があり、同命令の執行により各船舶の運航スケジュールが大幅に乱れるなどしたと主張して、被告に対し、不法行為に基づき、損害金2411万4925円、129万3431.87米国ドル及び25万3080.19人民元(差押港での移動費用等348万0748円、代理店料169万3860円、

代船費用 170 万 6948 円、27 万 0188.39 米国ドル及び 25 万 3080.19 人民元、スロットチャーターラーへの賠償金 6 万 7188 米国ドル、風評被害 95 万 3318.88 米国ドル、並びに弁護士費用 1723 万 3369 円及び 2736.6 米国ドルの合計額) の一部(ただし、総額においては一部であるが、人民元の支払を求める請求においては一部ではない。) である 2262 万 7841 円、70 万 6893.48 米国ドル及び 27 万 8388.21 人民元並びにこれらに対する訴状送達日の翌日である平成 29 年 2 月 1 日から支払済みまで民法所定の年 5 分の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

2 前提事実

以下の各事実は、当事者間に争いがない事実であるか、後掲各証拠、弁論の全趣旨等によって容易に認められる事実である(なお、複数頁にわたる書証又は調書のうち認定に用いた主な箇所の頁数(書証等に頁数が付されているものはそれにより、付されていないものは当該書証等の冒頭からの丁数による。)を〔〕で摘示した。以下同じ。)

(1) 当事者

ア 原告は、日本・中国間のコンテナ船の定期航路の運航業を営む香港の有限責任法人である。原告は、平成 27 年 9 月から同年 12 月までの間、コンテナ船であるハンサ・アルティンバーグ号(以下「ハンサ号」という。)、オーシャンドラゴン号(以下「ドラゴン号」という。)、ディーエス・ブルー・ウエイブ号(以下「ブルーウエイブ号」という。)及びジェイアールエス・コルバス号(以下「コルバス号」といい、ハンサ号、ドラゴン号及びブルーウエイブ号と併せて「本件各船舶」という。)を登録船主から定期傭船をし、日本・中国間の定期航路に配船をしていた。(弁論の全趣旨、記録上明らかな事実)

イ 被告は、海上運送業等を目的とし、海運代理店業、船舶の燃料油の売買等の海運ビジネスを営む株式会社である(当事

者間に争いがない事実、記録上明らかな事実)。

(2) 本件各船舶の差押え等

ア 被告は、平成 27 年 10 月 7 日から同月 23 日までの間、民事執行法 189 条、115 条 1 項の規定に基づき、本件各船舶に係る船舶国籍証書等(船舶国籍証書その他の航行所要文書。以下同じ。)の担保権実行前の引渡命令(以下「船舶国籍証書等引渡命令」という。)を求める申立てを、本件各船舶の所在地を管轄する横浜地方裁判所にそれぞれ申し立てた。これらの申立ては、いずれも、被告が原告との間の船舶燃料油供給契約に基づき本件各船舶に提供した船舶用燃料油の売買代金債権及び利息債権(以下「本件各代金債権」と総称する。)を被担保債権及び請求債権、商法 842 条 6 号に基づく船舶先取特権(又は同号に基づく船舶先取特権及びリベリア海事法に基づく船舶先取特権)を担保権として本件各船舶に係る競売の開始の申立てを準備しているところ、本件各船舶が国内に入港している間に船舶国籍証書等を取り上げなければ競売実施が著しく困難になることを理由とするものであり、被告から委任を受けた A 弁護士(以下「A 弁護士」という。)が被告を代理して申し立てたものである。

横浜地方裁判所は、同月 8 日から同月 23 日までの間に、本件各船舶について船舶国籍証書等引渡命令(以下「本件各引渡命令」と総称する。)をそれぞれ発令した。(以上につき、当事者間に争いがない事実、甲 1、3、6、9、12~15)

イ 本件各船舶に係る船舶国籍証書等は、平成 27 年 10 月 9 日から同月 28 日までの間に、本件各引渡命令に基づき、ハンサ号については横浜港において、ドラゴン号については門司港において、ブルーウエイブ号については神戸港において、コルバス号については名古屋港において、それぞれ執行官に引き渡された(当

事者間に争いがない事実、弁論の全趣旨)。

ウ 被告は、本件各船舶に係る船舶国籍証書等が執行官に引き渡された後、平成27年10月12日から同月28日までの間に、本件各船舶に係る船舶競売の開始を求める申立てを、横浜地方裁判所、福岡地方裁判所小倉支部、神戸地方裁判所、名古屋地方裁判所にそれぞれ申し立てた。これらの申立ては、いずれも、本件各代金債権を被担保債権及び請求債権として、商法842条6号に基づく船舶先取特権（又は同号に基づく船舶先取特権及びリベリア海事法に基づく船舶先取特権）を担保権とするものであり、A弁護士が被告を代理して申し立てたものである。

上記各地方裁判所は、同月15日から同月29日までの間に、本件各船舶について、担保権の実行としての競売手続を開始し、被告のためにこれを差し押さえる旨の船舶競売開始決定（以下「本件各開始決定」という。）をそれぞれ発令した。

なお、本件各開始決定に基づく船舶競売の手続は、原告が民事執行法189条、117条1項の規定に基づき保証を提供したため、いずれも、間もなく取り消された。（以上につき、当事者間に争いがない事実、甲26～29、乙1～4、弁論の全趣旨）

エ 原告は、本件各開始決定に対し、それぞれ執行異議を申し立てた。

本件各開始決定に対する執行異議審においては、いずれも、船舶先取特権の成否を判断する準拠法、先取特権の存在を証する文書の存否等が争点となつたが、審理の結果、本件各開始決定は、いずれも、被告が原告に対して本件各船舶に係る燃料油の代金債権（本件各代金債権）を有するとはいえないこと等を理由に、平成27年12月4日から平成28年4月22日までの間に、本件各開始決定を発令した上記各地方裁判所により取り消された（以下、本件各開始決定の各取消決

定を「本件各取消決定」と総称する。）。本件各取消決定は、その後、いずれも確定した。（甲2、4、5、7、8、10、弁論の全趣旨）

3 争点

- (1) 被告が本件各引渡命令の申立てをしたことが原告に対する不法行為を構成するか。
- (2) 損害及び因果関係
- (3) 過失相殺

4 争点に関する当事者の主張

- (1) 被告が本件各引渡命令の申立てをしたことが原告に対する不法行為を構成するか。

（原告の主張）

ア 故意について

本件各引渡命令の申立ては、本件各船舶に係る各燃料油供給契約（以下「本件各供給契約」という。）の契約当事者が原告と被告であり、被告が原告に対して燃料油の売買代金債権を有することを前提とするものである。しかし、被告が本件各引渡命令の申立ての際に自ら裁判所に提出した証拠には、①被告が香港明徳有限公司（以下「香港明徳」という。）に対し、被告を売主、香港明徳を買主とする燃料油注文確認書を発行していること、②香港明徳も被告に対し、被告を売主、香港明徳を買主とする燃料油用命書、燃料油注文書を発行していること、③香港明徳が原告のみならず被告との間でも、価格交渉をしていること、④香港明徳が原告に対し、被告と香港明徳との間の注文確認書及び請求書記載の燃料油の単価とは異なる単価に基づく請求書を交付していること、⑤香港明徳が原告に対し、香港明徳の名義で燃料油の代金を請求していること、⑥被告が香港明徳に対し、本件各供給契約に基づく代金の支払催告をしていること、⑦香港明徳も被告に対し、代金の支払義務があることを前提とした支払遅延の理由を説明していること、及び⑧本件各供給契約の交渉等の場面において、原告の名が香港明徳を介して被告に示されていなかったことが顕れている。そうすると、

被告は、本件各供給契約の契約当事者が被告と香港明徳であることを認識していたはずであるから、本件各代金債権の債務者が原告ではないことを知つて本件各引渡命令を申し立てたといえる。

イ 過失について

(ア) 民事執行法は、船舶執行の手続について不動産競売の手続を準用しており、船舶の差押えは、不動産競売の場合と同様、執行裁判所の開始決定による差押宣言及び差押えの登記によってされるところ、船舶の移動性が高いため、観念的な処分制限だけでは差押えの目的を達成することが困難である。そこで、船舶執行においては、船舶国籍証書等の取上げの制度が設けられ（同法 114 条 1 項）、さらに、船舶執行の申立て前に船舶国籍証書等を取り上げなければ船舶執行が著しく困難となるおそれがあるときは、裁判所が船舶国籍証書等引渡命令を発令することができるものとされた（同法 115 条 1 項）。かかる立法趣旨の下に設けられた船舶国籍証書等引渡命令の制度は、船舶執行における保全処分としての性質を有する。

その上、船舶国籍証書等引渡命令は、債務者に対する事前送達を要せず、口頭弁論を経ることなく発令することができ、実務上債務者の立会いなく審理・決定がされるのが通常である。また、上記の保全処分としての性質から、船舶国籍証書等引渡命令に対する不服申立ての方法は、執行抗告ではなく、即時抗告である（同条 5 項）。さらに、船舶国籍証書等引渡命令は、民事保全法上の保全処分と同様、相手方に決定が送達される前でも執行することができる（同法 43 条 3 項、民事執行法 115 条 7 項、55 条 9 項）。このように、船舶国籍証書等引渡命令の制度は、債務者に対する手続保障の欠如の程度においても、保全処分とほぼ同等のものである。

以上によれば、船舶国籍証書等引渡命

令又は船舶競売開始決定が取り消された場合における申立人の船舶国籍証書等引渡命令の申立てに係る過失の有無は、仮処分命令が異議若しくは上訴手続において取り消された場合、又は本案訴訟において原告敗訴の判決が言い渡され、その判決が確定した場合に、他に特段の事情のない限り、仮処分命令の申立人において過失があったものと推認するのが相当である旨の裁判例（最高裁判所第三小法廷昭和 43 年 12 月 24 日判決・民集 22 卷 13 号 3428 頁。以下「昭和 43 年最判」という。）と、同様の判断枠組みによって判断されるべきである。

(イ) これを本件についてみると、前記(ア)の特段の事情は見当たらない上、かえって、前記アのとおり、被告が香港明徳に対して被告を売主、香港明徳を買主とする燃料油注文確認書を発行していること等、本件各代金債権が存在しないことを疑わせる書面があったから、被告においては、かかる書面を吟味した上で、原告及び香港明徳に対して事実確認を行うべきであり、そうでなくとも、少なくとも原告に対して事前に警告をすべきであった。そうであるのに、被告は、十分に事実関係を調べることなく、代理人である A 弁護士を通じ、たて続けに 4 隻もの本件各船舶を差し押さえ、しかも、ハンサ号及びコルバス号の船舶競売開始決定の申立てに際しては、重要な証拠につき本来すべき翻訳を行わなかったのであるから、本件各引渡命令を申し立てるに当たって重過失があったといえる。

なお、被告は、弁護士に案件を委任した場合には、特段の事情のない限り、権利又は法律関係の存否につき本人の過失が否定的に推認される旨主張する。しかし、本件については、裁判所に提出する証拠及び情報の取得の全てを被告自身が行っており A 弁護士が本件各引渡命令の申立ての前に被告から得ていた資料

は、代理協議書、香港明徳の代表者の報告書及び被告の社長とその秘書からの説明のみであった上、A弁護士において依頼者である被告の意思を無視して香港明徳に事実確認を行うことはできない。したがって、A弁護士に本件各引渡命令の申立て等を委任したからといって、被告の過失が否定されることにはならない。

(被告の主張)

ア 船舶国籍証書等引渡命令及び船舶競売開始決定が発令された後に競売開始決定が取り消された場合において、申立人がこれらの手続に係る申立てをしたことについて損害賠償責任を負うのは、確定判決に甚づく強制執行と不法行為の成否について判示した裁判例（最高裁判所第三小法廷昭和44年7月8日判決・民集23巻8号1407頁）に準じて、相手方の権利を害する意図の下に、作為若しくは不作為によって相手方が裁判手続に関与することを妨げ、又は虚偽の事実を主張して裁判所を欺瞞するなどの不正な行為を行い、その結果本来あり得べからざる内容の裁判を取得し、これを執行したときに限られる。このように解すことができないとしても、訴えの提起が違法な行為となる場合について判示した裁判例（最高裁判所第三小法廷昭和63年1月26日判決・民集42巻1号1頁）に準じて、申立人が損害賠償責任を負うのは、当該裁判手続において申立人の主張した権利又は法律関係が事実上、法律上の根拠を欠くものである上、申立人が、そのことを知りながら又は通常人であれば容易にそのことを知り得たといえるのにあえて申立てを行ったなど、当該申立てが裁判制度の趣旨目的に照らして著しく相当性を欠くと認められるときに限られると解すべきである。

なお、原告は、昭和43年最判を引用し、船舶競売開始決定が異議手続において取り消された場合にも申立人に不法行為上の過失が推定される旨主張する。しかし、昭和43年最判の判断の対象であった民事保全

手続と船舶競売手続は性格の全く異なる手続である。すなわち、民事保全手続は、権利を主張する者に暫定的に一定の権能や地位を認める仮の手続であり、速やかにしなければその目的を達成することができないという緊急性の要請から、保全すべき権利又は権利関係及び保全の必要性に関する立証が証明ではなく、疎明で足りるものとされている上、必要に応じて担保を立てることを求められるのも、まさに違法・不当な保全処分の執行によって相手方が被る損害を担保するためであり、過失ある仮処分の申立てに対して損害賠償を請求することが元々想定されている。これに対し、船舶競売手続は、民事保全手続と異なり、申立人が担保権の存在を証明する文書を提出し、執行裁判所が慎重に精査し、判断する手続である以上、かかる判断が事後的に違法とされたことをもって申立人の過失が推定されると解すのは合理的でない。

イ これを本件についてみると、被告は、本件各引渡命令及び本件各開始決定の各申立てをそれぞれ行うに当たっては、海事事件を専門とするA弁護士に相談したほか、平成27年8月12日及び同月30日に原告と交渉の場を設けている。そして、被告は、各申立てを委任したA弁護士から、本件各船舶の定期傭船者である原告が本件各代金債権の債務者であること等は証拠上裏付けられているが、香港明徳が燃料油の売買当事者であるかのようにも読める関連書類が存在し、仮に香港明徳が売買当事者であるならば、香港明徳から債権譲渡を受けた上で申し立てる方法や債権者代位権の構成で申し立てる方法、更に香港明徳を当事者として差押えを申し立てる方法があり得る旨の説明を受け、それでもなお、被告としては香港明徳が売買当事者ではなく仲介者であるという認識であり、被告が香港明徳に対して包括的かつ基本的な代理権を授与したことを示す代理協議書も存在することから、原告が本件各代金債権の債務者であ

ることを前提とする本件各引渡命令及び本件各開始決定の申立てをそれぞれ行うこととしたのである。被告は、各申立ての際、香港明徳が売買当事者であるかのようにも読める請求書等を包み隠さず裁判所に提出し、担当裁判官にも売買当事者が問題になり得るという問題意識を確実に伝え、当該裁判官も船舶先取特権の存在の証明があったと認めたのであるから、被告が A 弁護士に委任して行った各申立ては、何ら落ち度のないものであった。

また、弁護士に案件を委任した場合には、特段の事情のない限り、権利又は法律関係の存否につき本人の過失は否定的に推認される。特に、本件のように、船舶先取特権の成否を決する準拠法、船舶先取特権の成否、その証明文書の存否など極めて高度の法的判断を有する事案においては、本人が専門家である弁護士の助言に大きく依拠せざるを得ないから、過失がないことの推認はより強く認められるべきである。

(2) 損害及び因果関係

(原告の主張)

ア ハンサ号に係る損害

(7) ハンサ号の移動及び停泊に要した費用

198万9082円

ハンサ号に係る船舶国籍証書等引渡命令はコンテナバースにおいて執行されたが、同バースは次々にコンテナ船が停泊して荷物の積み下ろしをする場所であり、船舶が差し押さえられたからといって同バースに停泊し続けることは許されず、かといって差し押さえられた船舶を港外に移動させることもできないから、結局、ハンサ号を港内の他のバースへ移動させる必要が生じた。その結果、原告は、同引渡命令の執行により、移動費用45万1599円及びバース使用料153万7483円の損害を被った。

(イ) 代理店料 92万2880円

原告は中国の会社であり、船舶が日本の港に停船している以上は日本で代理店

を立て、船舶国籍証書等の返還手続、港湾当局等への書類の提出、船舶の移動や船員の下船乗船に係る調整、停泊中の船舶への食糧供給等をしてもらう必要があった。原告は、総代理店である B 海運株式会社（以下「B 海運」という。）を通じて三井倉庫株式会社（以下「三井倉庫」という。）を代理店として起用し、これにより、代理店料 92 万 2880 円の損害を被った。

(ウ) 代船費用 8万5000円、10万4336.31米国ドル及び17万7713.59人民元

原告は、コンテナ船を多数傭船して海運事業を営んでいたところ、船舶国籍証書等の引渡しによりハンサ号が稼働不能になったことから、原告の海運事業全体の損失を最小限に留めるため、その保有する傭船を利用し、又は新たな船舶を傭船して、海運事業を継続した。原告は、これにより、代船費用 8 万 5000 円、10 万 4336.31 米国ドル及び 17 万 7713.59 人民元の損害を被った。

イ ドラゴン号に係る損害

(ア) ドラゴン号の移動及び停泊に要した費用 41万1005円

ハンサ号と同様、原告は、船舶国籍証書等引渡命令の執行により、移動費用 8 万 6900 円及びバース使用料 32 万 4105 円の損害を被った。

(イ) 代理店料 27万2580円

ハンサ号と同様、原告は、三井倉庫を代理店として起用したことにより、代理店料 27 万 2580 円の損害を被った。

(ウ) 代船費用 149万4748円、9万1075.17米国ドル及び2万1374人民元

ハンサ号と同様、原告は、その保有する傭船を利用し、又は新たな船舶を傭船したことにより、代船費用 149 万 4748 円、9 万 1075.17 米国ドル及び 2 万 1374 人民元の損害を被った。

(イ) スロットチャータラーに対する賠償金 2万8338米国ドル

原告は、ドラゴン号のスペースを他の傭船者（スロットチャータラー）に売り渡しており、このことを被告も十分に了知していたところ、船舶国籍証書等の引渡しによりドラゴン号の運航が阻害されたため、同スペースを同傭船者に使用させることができず、同傭船者に賠償金を支払うことを余儀なくされた。原告は、これにより、賠償金2万8338米国ドルの損害を被った。

ウ ブルーウエイブ号に係る損害

- (ア) ブルーウエイブ号の停泊に要した費用
35万3861円

ハンサ号と同様、原告は、船舶国籍証書等引渡命令の執行により、バース使用料35万3861円の損害を被った。

- (イ) 代理店料 36万0240円

ハンサ号と同様、原告は、三井倉庫を代理店として起用したことにより、代理店料36万0240円の損害を被った。

エ コルバス号に係る損害

- (ア) コルバスの移動及び停泊に要した費用
72万6800円

ハンサ号と同様、原告は、船舶国籍証書等引渡命令の執行により、移動費用60万0422円及びバース使用料12万6378円の損害を被った。

- (イ) 代理店料 13万8160円

ハンサ号と同様原告は、三井倉庫を代理店として起用したことにより、代理店料13万8160円の損害を被った。

- (ウ) 代船費用 12万7200円、7万4776.91米国ドル及び5万3992.60人民元

ハンサ号と同様、原告は、その保有する傭船を利用し、又は新たな船舶を傭船したことにより、代船費用12万7200円、7万4776.91米国ドル及び5万3992.60人民元の損害を被った。

- (エ) スロットチャータラーに対する賠償金
3万8850米国ドル

ドラゴン号と同様、原告は、スロットチャータラーに賠償金を支払うことを余

儀なくされたことにより、賠償金3万8850米国ドルの損害を被った。

オ 風評被害 95万3318.88米国ドル

コンテナ船を利用する荷主は、船のスケジュールを最重要視しており、いつ差し押さえられるか分からぬようないい船を利用するのではない。現に、ハンサ号が差し押さえられた後、原告が運航する全ての船に対して荷主からのキャンセルが続出し、その結果、原告の売上げが大きく減少した。これにより、原告は、風評被害による売上減少相当額95万3318.88米国ドルの損害を被った。

カ 本件各船舶の解放等に要した弁護士費用
1723万3369円及び2736.60米国ドル

原告は、本件各開始決定を取り消し、船舶の差押えを防ぐべく仮処分を申し立てるために海事弁護士に委任するとともに、中国の文書の解釈や船舶先取特権の準提法が問題となつたために専門家から意見書を取得する必要があった。これにより、原告は、以下のとおり、弁護士費用1723万3369円及び2736.60米国ドルの損害を被った。

- (ア) C 法律事務所 1653万3369円

- (イ) D 法律事務所 70万円

- (ウ) デ カストロ アンド ロベルス
1536.60米国ドル

- (エ) オクストン ロウ 1200米国ドル

キ 被告の主張に対する反論

被告は、本件各引渡命令等がいずれも執行裁判所がその自由心証に基づいて船舶先取特権の存在を確信してしたものであるから、被告の本件各引渡命令の申立てと原告の主張する損害との間に相当因果関係がない旨主張する。しかし、船舶国籍証書等引渡命令は債務者の反論を待たずに発令されるものであり、裁判所の判断は絶対的なものではないから、裁判所が債権者の申立てを認容したからといって、同申立てが正当化されるものではない。またA弁護士は、裁判所に提出した証拠の一部に翻訳を付しておらず、裁判官は全ての書類の内容を正

確に把握することができなかつたのであり、この点においても、裁判所が被告の申立てを認容したからといって、同申立てが正当化されるものではない。

(被告の主張)

ア 本件各船舶の移動及び停泊に要した費用

元々支出が予定され、本件各引渡命令がなくとも必要な費用であった可能性を否定することができず、損害との間に因果関係がない。仮に因果関係があるとしても、原告は、より安価な公共岸壁ではなく、プライベートバースを使用しているから、港費の全額を損害とすることに合理性がない。

イ 代理店料

三井倉庫は本件各引渡命令がなくとも通常の船主業務を行うものとされていたから、当該船主業務分の代理店料は、そもそも損害とはいえない。また、代理店担当者が本件各船舶に乗り込み、又は裁判所等に同行するなどして自ら本件各引渡命令等に対応する必要はなく、仮にその必要性があったとしても、人数又は時間の点で過大な対応であるから、損害との間に因果関係がない。

ウ 代船費用

原告が請求する代船費用は、本件各船舶が通常の運航サービスに復帰し、原告のサービスが維持継続されている状況において立てた代船の費用であり、本件各船舶の差押えと関係のない貨物運送需要に基づき生じたものである。また、船荷証券に記載されているとおり、広告されたスケジュールはあくまで予定にすぎず、原告がそのスケジュールどおりに運送する義務を負うものではなく、代船を立てる必要が実際にあつたのか、代船を立てなかつた場合にどれほど得べかりし利益を失ったのか等が一切不明であるから、代船費用が通常要する費用であるとはいえない。

エ スロットチャータラーに対する賠償金

国際海上物品運送においては、特定の日時に運送品を目的地まで運ぶことを約束す

ることは稀であるから、仮に原告がスロットチャータラーとの間で特定の日時に運送品を目的地まで運ぶとの特別の合意をしていたとしても、被告に予見可能性がない。

オ 風評被害

原告が風評被害を受けたことは否認する。

仮に荷主が原告に対して運送を委託しなかったことがあったとしても、それは、船舶の運航に必要不可欠であり、最も先に支払われるべき燃料油の代金を支払わなかつたことから生じた結果であるから、本件各引渡命令の申立て及び執行と損害との間に因果関係がない。

カ 本件各船舶の解放等に要した弁護士費用
否認する。

キ 相当因果関係

本件各引渡命令及び本件各開始決定は、いずれも、執行裁判所がその自由心証に基づいて船舶先取特権の存在を確信したものであるから、被告が執行裁判所の自由心証を阻害したという事情のない本件においては、被告の本件各引渡命令の申立てと原告の主張する損害との間に相当因果関係がない。

(3) 過失相殺

(被告の主張)

被告が本件各引渡命令の申立てをしたのは、原告代表者が、被告と本件各代金債権に係る債務の弁済について協議をした際、原告と被告が直接の契約関係にあることを前提として行動をしていたのに、同債務を一切弁済しなかつたためであるから、仮に被告が損害賠償責任を負うとしても、過失相殺を認めるのが相当である。

(原告の主張)

争う。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実

前記第2の2の前提事実（以下「前提事実」という。）、後掲各証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の各事実が認められる。

(1) 本件各引渡命令及び本件各開始決定の申立て等

ア A弁護士は、平成27年8月末頃、被告から、本件各船舶に係る燃料油の代金（本件各代金債権）が未払になっているため、これを回収したい旨の相談を受け、本件各代金債権の回収に向けた調査（以下「本件調査」という。）に着手した（乙18〔1、2〕、証人A弁護士〔2、3〕）。

イ A弁護士は、本件調査において、被告から、後記（7）から（ク）までの資料（以下「本件資料」という。）を受領した（甲12～15、乙6の1、2、乙18〔3～8〕、証人A弁護士〔3～8〕）。

（7）被告と香港明徳との間の電子メール
(甲12〔6、7、17～24〕、13〔11～13、22～25、33～36〕、14〔8～11、20～22、31～38、52〕、15〔8～10、19～21、30～33、48〕)

上記各電子メールは、被告と香港明徳が、本件各船舶に係る燃料油の代金額等について交渉をしている経過を示すものである。このうち被告が平成27年8月13日に香港明徳に対して送信した電子メール（甲14〔52〕、15〔48〕）には、「御社は多数の支払いが期限を過ぎても支払われていない」と記載されている。

（イ）原告と香港明徳との間の電子メール
(甲13〔50～55〕、14〔46～51〕、15〔42～47〕)

上記各電子メールは、原告と香港明徳が、ドラゴン号、ブルーウエイブ号又はコルバス号に係る燃料油の代金額等について交渉をしている経過を示すものである。

（ウ）燃料油用命書又は燃料油注文書（甲12〔8〕、13〔10、37〕）、14〔12〕、15〔11、34〕）

上記各書面は、「売主」を被告、「買主」を香港明徳とし、香港明徳が被告に宛てて作成した本件各船舶の燃料油

に係る燃料油用命書等である。

（イ）燃料油注文確認書（甲12〔9、10、25、26〕、13〔6、7、18、19、29、30〕、14〔13、14、23、24、39、40〕、15〔12、13、22、23、35、36〕）

上記各書面は、「売手」を被告、「買手」を香港明徳とし、被告が香港明徳に宛てて作成した本件各船舶の燃料油に係る燃料油注文確認書である。

（オ）燃料油供給書及び燃料油受領書（甲12〔13、29〕、14〔28、43〕、乙6の1、2、弁論の全趣旨）

上記各書面は、ハンサ号又はブルーウエイブ号に係る燃料油供給書及び各号の船長による燃料油受領書が一体となった文書（以下「本件各受領書」という。）である。

このうちハンサ号の船長による燃料油受領書には、「Received only – any charge subject to Charterer's approval not for Owner's account and without authority to bind vessel」（以下「本件英文1」という。）と記載されたスタンプが押捺されている。

ブルーウエイブ号の船長による燃料油受領書には、「This vessel is under Timecharter. The charter contains a "prohibition of lien clause" which prohibits the Timecharterer from creating any lien on the vessel. All orders whatsoever are made in Timecharterers' name and on their account. Please take note that the Owners is not responsible for any fees, expenses and costs whatsoever for any supplies or services which, according to the Timecharterer, are for Timecharterers' account.」（以下「本件英文2」といい、本件英文1と併せて「本件各英文」という。）と記載されたスタンプが押捺されている。

なお、本件英文1は、傭船者たる原告には、ハンサ号を拘束する権限がな

いことを、本件英文2は、傭船者たる原告には、ブルーウエイブ号に担保権を設定する権限がないことを、それぞれ意味するものであった。

- (カ) 請求書（甲12〔15、16、30、31〕、13〔14、15、26、27、38、39〕、14〔18、19、29、30、44、45〕、15〔17、18、28、29、40、41〕）

上記各書面は、被告が本件各船舶に係る燃料油の代金支払を求める被告作成の請求書であり、「顧客名」欄には、香港明徳の名称が記載されている。

- (キ) 代理協議書（甲12〔38、39〕、13〔43、44〕、14〔55、56〕、15〔56、57〕）

上記書面は、被告が香港明徳に対して船舶燃料業務の中国市場での開拓を委託すること、被告が香港明徳に対して取引量に基づき一定の仲介報酬を支払うこと等を内容とする、被告及び香港明徳の各作成名義の代理協議書（以下「本件協議書」という。）である。本件協議書は、中国語により作成されており、その末尾には、被告及び香港明徳の各代表者による署名欄、各公印の押印欄及び日時の記入欄がそれぞれ設けられているが、香港明徳の各欄には、香港明徳の運営者であるEのものとされる署名、「香港明徳有限公司」等の文字から成る印影及び「2012年12月17日」との記載があるのに対し、被告の各欄には、不詳者による署名（以下「本件署名」という。）及び、「2017年12月21日」との記載があるにとどまり、公印等による印影がない。

- (ク) 報告書（甲12〔40〕、13〔66〕、14〔57〕、15〔55〕）

上記書面は、香港明徳が、被告との2012年（平成24年）12月21日付け委任契約に基づき、被告の代理人として、原告との間の「取引の締約及び媒介の代理」をしたから、燃料油供給契約の当事者が原告と被告であること等

を内容とする、E名義の報告書（以下「本件報告書」という。）である。本件報告書の末尾には、Eのものとされる署名及び「香港明徳有限公司」等の文字から成る印影がある。

ウ A弁護士は、本件資料等を検討した結果、香港明徳が本件各代金債権の債務者であるかのように読める資料も存在するものの、本件協議書、本件報告書等の記載内容からすれば、被告が香港明徳に対して包括的かつ基本的な代理権を授与しており、本件各供給契約も、香港明徳が被告を代理した結果、原告と被告との間で締結されたものであると立証することができると判断し、被告代表者にその旨の説明をしたところ、従前から香港明徳が被告の代理人にすぎない旨の主張をしていた被告代表者はA弁護士の説明に納得し、A弁護士を代理人とし、債務者を原告として船舶国籍証書等引渡命令の申立てを行うことを決定した。

その上で、A弁護士は、本件各供給契約が、香港明徳が被告のために、原告と被告との間の「取引の締約及び媒介の代理」をして締結されたものであるから、本件各供給契約の当事者は、原告と被告である旨を報告する内容の報告書を作成した。（以上につき、甲12〔34～37〕、13〔45～49〕、14〔76～79〕、15〔51～54〕、乙18〔6～12〕、証人A弁護士〔8、9〕、弁論の全趣旨）

エ A弁護士は、平成27年10月7日から同月23日までの間に、被告の代理人として、本件各代金債権を被担保債権及び請求債権、商法842条6号に基づく船舶先取特権等を担保権として本件各船舶に係る競売の開始の申立てを準備していること等を理由として、民事執行法189条、115条1項の規定に基づき、本件各船舶に係る船舶国籍証書等引渡命令の申立てを横浜地方裁判所にそれぞれ行い、先取特権の存在を証明する文書として、本件

資料等を同裁判所に提出した。

ア 弁護士は、本件各受領書を上記裁判所に提出するに当たり、本件各英文に訳文を付さなかった。

また、A 弁護士は、本件調査において、被告から、同年 8 月 12 日及び同月 30 日に当時の原告代表者と被告担当者が本件各代金債権の支払を巡って直接交渉をしていたことを聴取していたが、本件各引渡命令の申立てに先立ち、その交渉内容について被告担当者から更に事情を聴取することはなかった。

さらに A 弁護士は、本件署名が誰の署名であるかを調査せず、本件協議書及び本件報告書の作成者とされる E に対し、これらの作成経緯を尋ねることもしなかった。(以上につき、前提事実(2)ア、乙 18 [2]、証人 A 弁護士 [10 ~ 13、20、21、23、25、27、34、35]、弁論の全趣旨)

オ 横浜地方裁判所は、平成 27 年 10 月 8 日から同月 23 日までの間に、本件各引渡命令をそれぞれ発令し、本件各船舶の船舶国籍証書等は、同月 9 日から同月 28 日までの間に、本件各引渡命令に基づき、それぞれ執行官に引き渡された(前提事実 (2) ア、イ)。

カ A 弁護士は、本件各船舶の船舶国籍証書等が執行官にそれぞれ引き渡された後、被告の代理人として、本件各船舶に係る船舶競売の開始を求める申立てを横浜地方裁判所等にそれぞれ行い、各地方裁判所は、平成 27 年 10 月 15 日から同月 29 日までの間に、本件各開始決定をそれぞれ発令したが、原告の保証の提供により、本件各開始決定に基づく船舶競売の手続は、いずれも、間もなく取り消された(前提事実 (2) ウ)。

(2) 本件各開始決定の取消し

ア 原告は、本件各開始決定に対してそれぞれ執行異議を申し立てた(前提事実(2)エ)。

イ 本件各開始決定に対する執行異議審においては、いずれも、船舶先取特権の成否を判断する準拠法、先取特権の存在を証する文書の存否等が争点となったが、審理の結果、本件各開始決定は、いずれも、被告が原告に対して本件各船舶に係る燃料油の代金債権(本件各代金債権)を有するとはいえないこと等を理由に、本件各開始決定を発令した上記各地方裁判所により取り消された。本件各取消決定は、その後、いずれも確定した。(前提事実 (2) エ)

(3) ハンサ号に係る費用

ア ハンサ号の移動及び停泊に要した費用

ハンサ号は、平成 27 年 10 月 9 日、横浜港の DT-9 バースに停泊していた際、船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた。これにより、ハンサ号は、同港から出港することができない状態となり、所定の時間を超えて同バースに停泊し続けることとなった上、同月 14 日、他船のために同バースを明け渡す必要が生じたことから、同バースから DT-4 バースまで移動し、同日及び同月 15 日、同バースに停泊した。

原告は、上記執行に伴うハンサ号の上記移動及び停泊の手続を代理した三井倉庫に対し、DT-9 バースの延長使用料 110 万 6987 円、同バースから DT-4 バースまでの移動料 45 万 1599 円及び同バースの使用料 43 万 0496 円を支払った。(以上につき、前提事実 (2) イ、甲 35 の 1、2、甲 88 の 2 [1, 2]、甲 99, 104 [1, 2])

イ 代理店料

原告は、ハンサ号に係る船舶国籍証書等引渡命令及び船舶競売開始決定によって生じる一連の事務手続等を委託するため、三井倉庫を現地の代理店として起用した。三井倉庫は、同代理店として、ハンサ号への食糧等の補給、船員の下船の調整、船長との打合せ、海上保安庁への訪問、裁判手続への同行等の事務を行つ

た。

原告は、三井倉庫に対し、上記代理店料として、92万2880円を支払った。(以上につき、甲34の1、2、甲88の2〔2〕、甲96、105〔1～3〕、証人F〔4～6〕、弁論の全趣旨)

ウ 代船費用

ハンサ号は、別紙1の「HANSA ALTBURG」の当初のスケジュール欄記載のとおりのスケジュールで運航し、平成27年10月9日に横浜港に入港し、同月10日に同港を出港することが予定され、広告されていたが、同月9日に同港において船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた結果、実際に同港を出港したのは、同別紙の「実際の船の動き」欄記載のとおり、同月15日であった。ハンサ号は、その後、本来のスケジュールから数日遅れて運航を続けていたが、その遅れを回復することができなかったため、原告は、同年11月1日から同月6日までの間に代船であるオプティマ号を備船してハンサ号の代わりに荷物を運搬させ、ハンサ号につき本来のスケジュールの一部を省略して運航させることにより、ハンサ号が本来のスケジュールに戻って運航することができるよう手配した。

原告は、船舶代理店等に対し、代船の備船に要した費用として、オプティマ号の備船料6万1906.93米国ドル、同号の燃料代4万0529.38米国ドル、オフハイヤー燃料調査費8万5000円、並びに同号に生じた追加港費1900米国ドル及び17万7713.59人民元を支払った。(以上につき、甲39の1、2、甲40の1、2、甲41の1、2、甲88の2〔1、2〕、甲89〔1、2〕、91、99、証人F〔8、9〕、弁論の全趣旨)

(4) ドラゴン号に係る費用

ア ドラゴン号の移動及び停泊に要した費用

ドラゴン号は、平成27年10月15日、門司港のバースに停泊していた際、船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた。これにより、ドラゴン号は、同港から出港することができない状態となり、所定の時間を超えて同月19日まで、同バース及び別のバースに移動して停泊を続けることとなった。

原告は、上記執行に伴うドラゴン号の上記移動及び停泊の手続を代理した三井倉庫九州株式会社に対し、バースの延長等使用料32万4105円及びバース間の移動料8万6900円を支払った。(以上につき、前提事実(2)イ、甲43の1、2、甲88の2〔2〕、甲100、104〔3〕、弁論の全趣旨)

イ 代理店料

原告は、ハンサ号と同様、ドラゴン号に係る船舶国籍証書等引渡命令及び船舶競売開始決定によって生じる一連の事務手続等を委託するため、三井倉庫を現地の代理店として起用し、三井倉庫は、同代理店として各種の事務を行った。

原告は、三井倉庫に対し、上記代理店料として、27万2580円を支払った。(以上につき、甲34の1、2、甲88の2〔2、3〕、甲96、105〔4〕、証人F〔4～6〕、弁論の全趣旨)

ウ 代船費用

ドラゴン号は、別紙2の「Ocean Dragon」の当初のスケジュール欄記載のとおりのスケジュールで運航し、平成27年10月14日に門司港に入港し、同港を出港することが予定され、広告されていたが、同月15日に同港において船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた結果、実際に同港を出港したのは、同別紙の「実際の船の動き」欄記載のとおり、同月19日であった。原告は、その後、ドラゴン号の一部航路をキャンセルした上で、同月24日から同月30日までの間に代船であるリナ号を備船してドラゴン

号の代わりに荷物を運搬させ、ドラゴン号につき本来のスケジュールの一部を省略して運航させることにより、ドラゴン号が本来のスケジュールに戻って運航することができる手配した。

原告は、船舶代理店等に対し、代船の傭船に要した費用として、リナ号の傭船料5万0820米国ドル、同号の燃料代4万0255.17米国ドル、並びに同号に生じた追加港費149万4748円及び2万1374人民元を支払った。(以上につき、甲48の1、2、甲49の1、2、甲50の1、2、甲88の2〔2〕、甲89〔2、3〕、92、100、証人F〔11〕、弁論の全趣旨)

(5) ブルーウエイブ号に係る費用

ア ブルーウエイブ号の停泊に要した費用
ブルーウエイブ号は、平成27年10月19日、神戸港のバースに接岸した際、船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた。これにより、ブルーウエイブ号は、同港から出港することができない状態となり、所定の時間を超えて同月23日まで、同バースに停泊を続けることとなった。

原告は、上記執行に伴うブルーウエイブ号の上記停泊の手続を代理した三井倉庫に対し、同バースの延長使用料35万3861円を支払った。(以上につき、前提事実(2)イ、甲58の1、2、甲88の2〔3、4〕、甲104〔3〕、弁論の全趣旨)

イ 代理店料

原告は、ハンサ号と同様、ブルーウエイブ号に係る船舶国籍証書等引渡命令及び船舶競売開始決定によって生じる一連の事務手続等を委託するため、三井倉庫を現地の代理店として起用し、三井倉庫は、同代理店として各種の事務を行った。

原告は、三井倉庫に対し、上記代理店料として、36万0240円を支払った。(以上につき、甲34の1、2、甲88の2〔4〕、甲96、105〔4～6〕、証人F〔4～6〕、弁論の全趣旨)

(6) コルバス号に係る費用

ア コルバス号の移動及び停泊に要した費用

コルバス号は、平成27年10月28日、名古屋港のT3バースに停泊していた際、船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた。これにより、コルバス号は、同港から出港することができない状態となり、他船のために同バースを明け渡す必要が生じたことから、同バースからW66バースまで移動し、同バースに停泊した。

原告は、上記執行に伴うコルバス号の上記移動及び停泊の手続を代理した三井倉庫に対し、W66バースの使用料12万6378円及びT3バースからW66バースまでの移動料60万0422円を支払った。(以上につき、前提事実(2)イ、甲51の1、2、甲88の2〔3〕、甲104〔3〕、弁論の全趣旨)

イ 代理店料

原告は、ハンサ号と同様、コルバス号に係る船舶国籍証書等引渡命令及び船舶競売開始決定によって生じる一連の事務手続等を委託するため、三井倉庫を現地の代理店として起用し、三井倉庫は、同代理店として各種の事務を行った。

原告は、三井倉庫に対し、上記代理店料として、13万8160円を支払った。(以上につき、甲34の1、2、甲88の2〔3〕、甲96、105〔6〕、証人F〔4～6〕、弁論の全趣旨)

ウ 代船費用

コルバス号は、別紙3の「JRS Corvusの当時のスケジュール」欄記載のとおりのスケジュールで運航し、平成27年10月27日に名古屋港に入港し、同港を出港することが予定され、広告されていたが、同月28日に同港において船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた結果、実際に同港を出港したのは、同別紙の「実際の船の動き」欄記載のとおり、同月29日であった。コルバス号は、同港を

出港後、予定されていた大阪港に寄港せずに青島港に向かったが、その遅れを回復することができず、その後も予定されていた大阪港への寄港を取りやめたが、その遅れが回復することはなかった。一方、原告は、アルファ号を傭船し、同年11月29日及び同年12月6日に青島港に、同月3日に名古屋港にそれぞれ寄港させた。

原告は、船舶代理店等に対し、アルファ号の傭船料4万0671.11米国ドル、同号の燃料代3万4102.80米国ドル、並びに同号に生じた港費12万7200円及び5万3992.60人民元を支払った。(以上につき、甲55の1、2、甲56の1、2、甲57の1、2、甲88の2〔3〕、甲89〔3、4〕、93、101、証人F〔11、12〕弁論の全趣旨)

(7) 弁護士費用等

ア 原告は、本件各引渡命令の執行、本件各開始決定に対する不服申立手続等への対応を、C法律事務所に委任し、同事務所に対し、その弁護士費用（実費相当額を含む。以下同じ。）として1653万3369円を支払った。(甲90、94〔1～9〕、弁論の全趣旨)

イ 原告は、本件各開始決定に対する不服申立手続において提出する意見書の作成をD法律事務所に委任し、同事務所に対し、その費用70万円を支払った(甲59の1〔3～5〕、2〔3〕、甲94〔1、18～20〕、弁論の全趣旨)。

ウ 原告は、ドラゴン号に係る船舶競売開始決定に対する不服申立手続において提出する意見書（パナマ法下における海事先取特権に関する法律意見書）の作成をデ カストロ アンド ロベルスに委任し、同事務所に対し、その費用1536.60米国ドルを支払った(甲59の1〔9〕、2〔7〕、甲94〔23、24〕、弁論の全趣旨)。

エ 原告は、本件各開始決定に対する不服申立手続において提出する意見書の作成をオクストン ロウに委任し、同事務所

に対し、その費用1200米国ドルを支払った(甲59の1〔6～8〕、2〔4～6〕、甲94〔21、22〕、弁論の全趣旨)。

2 爭点 (1) (被告が本件各引渡命令の申立てをしたことが原告に対する不法行為を構成するか。)について

(1) ア 前記1の認定事実(以下「認定事実」という。)(1) エ、オ及びカ並びに(2)のとおり、被告は、本件各代金債権を被担保債権及び請求債権、商法842条6号に基づく船舶先取特権等を担保権とする本件各船舶に係る競売の開始の申立てを準備していること等を理由として、民事執行法189条、115条1項の規定に基づき、本件各船舶に係る船舶国籍証書等引渡命令の申立てを横浜地方裁判所に行い、同裁判所により本件各引渡命令が発令され、本件各船舶の船舶国籍証書等が本件各引渡命令に基づき執行官に引き渡されたこと、被告は、同引渡しの後、本件各船舶に係る船舶競売の開始を求める申立てを同裁判所等に行い、各地方裁判所により本件各開始決定が発令されたこと、これに対し、原告から本件各開始決定に対する執行異議が申し立てられ、審理の結果、本件各開始決定は、被告が原告に対して本件各船舶に係る燃料油の代金債権(本件各代金債権)を有するとはいえないこと等を理由に、取り消されたことがそれぞれ認められる。

イ そして、認定事実(1)イのとおり、本件各供給契約をめぐっては、被告と香港明徳との間で本件各船舶に係る燃料油の代金額等について交渉をしている経過を示す各電子メール(同(7))、及び原告と香港明徳との間でドラゴン号等に係る燃料油の代金額等について交渉をしている経過を示す各電子メール(同(1))が存在するほか、香港明徳が被告に宛てて作成した、被告を「売主」、香港明徳を「買主」とする本件

各船舶の燃料油に係る各燃料油用命書又は燃料油注文書が存在し（同（ウ））、さらに、それを受ける形で作成され、交付されたものと考えられる、被告が香港明徳に宛てて作成した、被告を「売手」、香港明徳を「買手」とする同燃料油に係る各燃料油注文確認書が、被告から香港明徳に対して同燃料油の代金の支払を求める各請求書がそれぞれ存在すること（同（エ）、（カ））が認められる。このように同燃料油について被告を売主、香港明徳を買主とする内容の一連の各書面が存在すること、及び各書面につき被告と香港明徳との間で頻繁にやり取りがされていたことからすると、本件各供給契約は、被告と原告を直接の契約当事者とするものではなく、被告と香港明徳（さらに、香港明徳と原告）を契約当事者とするものであったと認めることが相当であり、すなわち、被告が有する同燃料油の売買代金債権は、原告に対するものではなく、香港明徳に対するものであったというべきである。

そうすると、本件各代金債権を被担保債権等とする本件各引渡命令の申立ては、被担保債権等を有していないのに、これを有するという誤った事実関係に基づき行われたものであり、本件各引渡命令の執行の結果、原告は、本件各船舶の足止めを余儀なくされる（認定事実（3）～（6）の各ア）とともに、それに引き続き発令された本件各開始決定への対応を余儀なくされる（認定事実（2））という権利侵害を被ったということができる。

(2) そして、前記（1）で指摘したとおり、被告は、香港明徳との間で本件各船舶に係る燃料油の代金額等について交渉をしている上、香港明徳から被告に宛てられた、被告を「売主」、香港明徳を「買主」とする本件各船舶の燃料油に係る燃料油

用命書等を受け取り、これに応じ、香港明徳に対し、被告を「売手」、香港明徳を「買手」とする同燃料油に係る各燃料油注文確認書及びその代金の支払を求める各請求書を自ら作成し、交付しているのである。加えて、認定事実（1）イ（7）のとおり、被告（の担当者）が平成27年8月13日に香港明徳に対して送信した電子メールには、「御社は多数の支払いが期限を過ぎても支払われていない」という、香港明徳から同燃料油の代金が支払われないことへの苦情の趣旨と考えられる記載が存在すると認められる。一方、香港明徳は、被告の主張によつても、原告の代理人ではなく、あくまでも被告の代理人であり、被告において、香港明徳が契約当事者であるか代理人にすぎないかの判断を誤ることがやむを得ないといえるような特段の事情も見出し難い。このような事実関係からすれば、被告は、本件各供給契約の契約当事者については、これを原告ではなく、香港明徳であると認識していたのではないかとうかがわれるところであり、また、そうでなくとも、被告がこのように認識することは容易なものと考えられるから、被告において当該契約当事者を誤認していたとすれば、少なくとも同誤認につき過失があることが明らかであるといわざるを得ない。

- (3) 前記（1）及び（2）で説示したところによれば、本件各引渡命令の申立ては、不法行為を構成するから、被告は、原告に対し、同不法行為により原告が被った損害を賠償すべき責任を免れない。
- (4) なお、原告は、前記（2）の判断に関連し、船舶国籍証書等引渡命令又は船舶競売開始決定が取り消された場合における申立人の船舶国籍証書等引渡命令の申立てに係る過失の有無は、仮処分命令が取り消されるなどした場合と同様、他に特段の事情のない限り、仮処分命令の申立人において過失があったものと推認する

のが相当である旨の昭和 43 年最判と同様の判断枠組みによって判断されるべきである旨主張する。

確かに、民事保全手続は、民事訴訟の本案の権利の実現を保全することを目的とし（民事保全法 1 条参照）、将来強制執行又は権利の実行が不可能又は著しく困難となるおそれがあるとき等にとることができる手続であり（同法 20 条 1 項、23 条 1 項、2 項）、同手続に関する裁判は口頭弁論を経ないでできる（同法 3 条）ところ、船舶国籍証書等引渡命令の手続も、船舶執行の申立て前に船舶国籍証書等を取り上げなければ船舶執行が著しく困難となるおそれがあるときに、船舶の航行のために必要な文書である船舶国籍証書等の引渡しを命じる手続であり（民事執行法 115 条 1 項）、その裁判は口頭弁論を経ないでできるとされている（同条 2 項）。そうすると、両手続は、いずれも、将来の執行手続が奏功しないおそれがある場合に、執行対象財産の散逸等を防ぐため、密行性、迅速性の要請から簡易な手続により当該財産を保全することを趣旨の一つとしていると解されるから、この点において両手続の制度趣旨は共通しているということができる。

しかし、民事保全手続における被保全権利の立証の程度が疎明で足りる（民事保全法 13 条 2 項）のに対し、船舶国籍証書等引渡命令の手続においては、執行力のある債務名義の正本又は担保権の存在を証する法定文書を提示しなければならず（民事執行法 115 条 3 項、189 条、181 条 1 項）、その立証の程度は証明を要するものと解されるから、担保権の存否につき裁判所の厳格な審査を経ることとされている。また、民事保全手続においては、違法な保全命令によって債務者が被る可能性のある損害を担保するために担保の提供を求められることがある（民事保全

法 14 条 1 項）のに対し、船舶国籍証書等引渡命令の手続においては担保の提供が求められないのも、同手続が担保権の存否につき暫定的な判断を示す手続でないことを前提としているものと解される。そうすると、船舶国籍証書等引渡命令の手続と民事保全手続との間には制度上大きな差異があるということができ、担保権が存在しないとして船舶競売開始決定が取り消された場合における船舶国籍証書等引渡命令の申立てに係る過失の有無を、仮処分命令の申立てにおける過失の判断枠組み（昭和 43 年最判）と同様に判断することが相当であるとはいえない。

したがって、原告の上記主張は採用することができない。

(5) ア 以上に対し、被告は、船舶国籍証書等引渡命令の申立てをしたことについて当該申立人が損害賠償責任を負うのは、①確定判決に基づく強制執行と不法行為の成否について判示した裁判例に準じ、相手方の権利を害する意図の下に、作為若しくは不作為によって相手方が裁判手続に関与することを妨げ、又は虚偽の事実を主張して裁判所を欺罔するなどの不正な行為を行い、その結果本来あり得べからざる内容の裁判を取得し、これを執行したときに限られ、②このように解すことができないとしても、訴えの提起が違法な行為となる場合について判示した裁判例に準じ、当該裁判手続において申立人の主張した権利又は法律関係が事実上、法律上の根拠を欠くものである上、当該申立人が、そのことを知りながら又は通常人であれば容易にそのことを知り得たといえるのにあえて申立てを行ったなど、当該申立てが裁判制度の趣旨目的に照らして著しく相当性を欠くと認められるときに限られる旨主張し、なるほど認定事実 (1) エのとおり、被告は、本件各供給契約が被告と香港

明徳との間で締結されたことを示す一連の書面を含め、本件資料等を裁判所に提出していることが認められるから、被告において、少なくとも裁判所を欺罔するなどの不正な行為を行ったものであるとは認められない。

しかし、前記(4)で説示したとおり、船舶国籍証書等引渡命令の手続は、船舶執行の申立て前に船舶国籍証書等を取り上げなければ船舶執行が著しく困難となるおそれがあるときに、船舶の航行のために必要な船舶国籍証書等の引渡しを命じるもので、その裁判は口頭弁論を経ないでできるとされているところであるから、両当事者が攻撃、防御を尽くし、それを踏まえて裁判所が一定の判断をするという対審構造が予定されているわけではない。その結果、同手続における相手方当事者は、一般に同手続に関与する機会を与えられることはなく、そのような意味で簡易な手続の中、担当裁判官は、船舶先取特権を証する文書の存否といった時に容易なものではない判断を自らすることを迫られるのであるから、そのような手続に係る違法な申立てから、相手方当事者を保護すべき要請は相当に高いといわなければならない。そうすると、同手続の申立てが不法行為に該当するか否かについて、これに当たるべき違法事由をいたずらに限定することは相当でないと解される。

したがって、被告の上記主張は採用することができない。

イ また、被告は、①弁護士に案件を委任した場合には、特段の事情のない限り、権利又は法律関係の存否につき本人の過失が否定的に推認されるところ、本件事案が専門家である弁護士の助言に大きく依拠せざるを得ない案件であり、被告が海事事件を専門とする

A弁護士に対し、相談をし、被告が香港明徳に対して包括的かつ基本的な代理権を授与したことを示す本件協議書が存在したこと等から、本件各引渡命令の申立てを委任したこと、②被告が平成27年8月12日及び同月30日に原告との交渉の場を設けていること、③被告が、本件各引渡命令の申立ての際、香港明徳が売買当事者であるかのようにも読める請求書等を包み隠さず裁判所に提出し、担当裁判官にも売買当事者が問題になり得るという問題意識を確實に伝え、当該裁判官が船舶先取特権の存在の証明があったと認めたから、被告がA弁護士に委任して行った本件各引渡命令の申立てが、何ら落ち度のないものであった旨主張する。

しかし、上記①については、弁護士に案件を委任したからといって直ちに依頼者本人の過失が否定されるものではない上、前記(2)のとおり、被告の過失は、本件各供給契約の相手方当事者が誰であるかという事実の問題に関するものすぎないから、海事事件を専門とする弁護士からの助言、意見等に大きく依拠せざるを得ないものではなく、また、認定事実(1)ウ及びエのとおり、実際のA弁護士による本件調査の内容等も、被告の過失を否定することができるようなものではない。さらに、本件協議書の内容も、いたって曖昧なものであるといわざるを得ないから、本件協議書が存在するからといって、被告自身もが関与している具体的な事実関係を離れ、本件各供給契約の相手方当事者が誰であるかが直ちに特定されるべきものではない。

また、上記②については、原告との交渉の場を2度にわたり設けたからといって、被告の過失が直ちに否定されるものではなく、実際、同交渉の場において、被告において本件各供給契約

の相手方当事者が原告である旨の認識を抱いたことがやむを得ないといえるような具体的なやり取りがあったことを的確に認めることのできる証拠もない。

さらに、上記③については、本件資料等を提出したとしても、本件各供給契約の相手方当事者が誰であるかといった問題については、その一方当事者である被告と、被告から提出される証拠等に頼らざるを得ない裁判所との間において、それぞれが保有する情報量に大きな差異があると考えられるから、裁判所が、当該相手方当事者が原告であるとひとまず認定したからといって、被告の過失が直ちに否定されるものではない。

したがって、被告の上記各主張はいずれも採用することができない。

3 爭点（2）（損害及び因果関係）について

（1）ハンサ号に係る損害

ア ハンサ号の移動及び停泊に要した費用
198万9082円

認定事実（3）アのとおり、ハンサ号は、横浜港に停泊中に船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた結果、バースを移動しつつ停泊期間の延長を余儀なくされたと認められるところ、港内で船舶国籍証書等引渡命令が執行され、港外に出ることができなくなれば、停泊期間の延長等に伴う支出が生ずることは一般に想定し得るから、同支出は通常生ずべき損害であると認められる。したがって、ハンサ号の移動及び停泊に要した費用合計198万9082円（認定事実（3）ア）の支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認められる。

イ 代理店料 92万2880円

認定事実（3）イのとおり、原告は、ハンサ号に係る船舶国籍証書等引渡命令及び船舶競売開始決定によって生じる一連の事務手続等を委託するため、三井倉

庫を現地の代理店として起用し、代理店料として92万2880円を支出したと認められるところ、前提事実（1）アのとおり、原告が香港の企業である上、本件各引渡命令が突如執行されたことによって原告及びその日本における総代理店であるB海運（甲88の2〔1〕）に予期せぬ多大な事務負担が生じ、本件各船舶の停泊港に担当者を派遣したりする必要性等もあったと推認することができる。そうすると、これらの事務を遂行するために生じる支出は通常生ずべき損害であると認められるから、同代理店料の支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認められる。

ウ 代船費用 8万5000円、10万4336.31米国ドル及び17万7713.59人民元

認定事実（3）ウのとおり、ハンサ号は、平成27年10月10日に横浜港を出港することが予定されていたが、同月9日に同港において船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた結果、実際に同港を出港したのが同月15日となったことが認められる。そして、別紙1（甲99）の「HANSA ALtenburgの当初のスケジュール」欄記載のとおり、ハンサ号の運航スケジュールはもともと相當に過密なものであり、5日間にわたってハンサ号を運航することができなくなれば、これによって生じた遅延を運航速度、荷役時間の調整のみによって回復することは困難であると考えられるから、船舶国籍証書等引渡命令の執行によってかかる事態が生じ、定期船であるハンサ号が本来のスケジュールに戻って運航することができるようには一定の対応が必要となることは一般に想定し得る。そうすると、同対応のための傭船等に要した代船費用の支出は、通常生ずべき損害であると認められる（なお、ハンサ号の停泊費用はランプサム、すなわち年間払により既に支払済みである（証人F〔16〕）から、代船の傭船に

伴いハンサ号の停泊回数が減少したからといって、代船の停泊費用に係る損害について因果関係を否定し、又は損益相殺をすることはできない。) から、ハンサ号を本来のスケジュールに戻して運航させるための代船費用合計 8万 5000 円、10万 4336.31 米国ドル及び 17万 7713.59 人民元（認定事実（3）ウ）の支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認められる。

(2) ドラゴン号に係る損害

ア ドラゴン号の移動及び停泊に要した費用 41万 1005 円

認定事実（4）アのとおり、ドラゴン号は、門司港に停泊中に船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた結果、バースを移動しつつ停泊期間の延長を余儀なくされたと認められるところ、港内で船舶国籍証書等引渡命令が執行され、港外に出ることができなくなれば、停泊期間の延長等に伴う支出が生ずることは一般に想定し得るから、同支出は通常生ずべき損害であると認められる。したがって、ドラゴン号の移動及び停泊に要した費用合計 41万 1005 円（認定事実（4）ア）の支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認められる。

イ 代理店料 27万 2580 円

認定事実（4）イのとおり、原告は、ドラゴン号に係る船舶国籍証書等引渡命令及び船舶競売開始決定によって生じる一連の事務手続等を委託するため、三井倉庫を現地の代理店として起用し、代理店料として 27万 2580 円を支出したと認められるところ、前記（1）イのとおり、同支出は通常生ずべき損害であると認められる。したがって、同支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認められる。

ウ 代船費用 149万 4748 円、9万 1075.17 米国ドル及び 2万 1374 人民元

認定事実（4）ウのとおり、ドラゴン

号は、平成 27 年 10 月 14 日に門司港を出港することが予定されていたが、1日遅れで入港し、同月 15 日に同港において船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた結果、実際に同港を出港したのが同月 19 日となったことが認められる。そして、別紙 2（甲 100）の「Ocean Dragon の当初のスケジュール」欄記載のとおり、ドラゴン号の運航スケジュールはもともと相当に過密なものであり、4 日間にわたってドラゴン号を運航することができなくなれば、これによって生じた遅延を運航速度、荷役時間の調整のみによって回復することは困難であると考えられるから、船舶国籍証書等引渡命令の執行によってかかる事態が生じ、定期船であるドラゴン号が本来のスケジュールに戻って運航することができるようには一定の対応が必要となることは、一般に想定し得る。そして、ドラゴン号が船舶国籍証書等引渡命令の執行時点において既に予定のスケジュールから 1 日遅れた状況にあることを踏まえても、ドラゴン号の運航に傭船等の対応が必要となる大きな遅延が生じた主な原因是、4 日間もドラゴン号の出港を妨げた船舶国籍証書等引渡命令の執行であると認めるのが相当であるから、傭船等に要した費用の支出は、因果関係のある通常生ずべき損害であると認められる（なお、ドラゴン号の停泊費用はランプサム、すなわち年間払により既に支払済みである（証人 F [16、17]）から、代船の傭船に伴いドラゴン号の停泊回数が減少したからといって、代船の停泊費用に係る損害について因果関係を否定し、又は損益相殺をすることはできない。）。したがって、ドラゴン号を本来のスケジュールに戻して運航させるための代船費用合計 149万 4748 円、9万 1075.17 米国ドル及び 2万 1374 人民元（認定事実（4）ウ）の支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると

認められる。

エ スロットチャータラーに対する賠償金 0米国ドル

原告は、国籍証書等引渡命令の執行によりドラゴン号の運航が阻害されたため、ドラゴン号のスペースを売り渡した傭船者に賠償金2万8338米国ドルを支払ったから、同額が違法な船舶国籍証書等引渡命令の申立てと相当因果関係のある損害である旨主張し、原告代表者である [REDACTED] がその旨陳述する（甲89〔4〕）。

しかし、上記主張及び陳述を裏付ける的確な証拠はなく、同陳述をそのまま信用することは困難であり、原告が上記賠償金を支払った事実を認めることはできない。したがって、同賠償金の支出が、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であるとは認められない。

(3) ブルーウエイブ号に係る損害

ア ブルーウエイブ号の停泊に要した費用 35万3861円

認定事実（5）アのとおり、ブルーウエイブ号は、神戸港に停泊中に船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた結果、停泊期間の延長を余儀なくされたと認められるところ、港内で船舶国籍証書等引渡命令が執行され、港外に出ることができなくなれば、停泊期間の延長に伴う支出が生ずることは一般に想定し得るから、同支出は通常生ずべき損害であると認められる。したがって、ブルーウエイブ号の停泊に要した費用35万3861円（認定事実（5）ア）の支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認められる。

イ 代理店料 36万0240円

認定事実（5）イのとおり、原告は、ブルーウエイブ号に係る船舶国籍証書等引渡命令及び船舶競売開始決定によって生じる一連の事務手続等を委託するため、三井倉庫を現地の代理店として起用

し、代理店料として36万0240円を支出したと認められるところ、前記（1）イのとおり、同支出は通常生ずべき損害であると認められる。したがって、同支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認められる。

(4) コルバス号に係る損害

ア コルバス号の移動及び停泊に要した費用 72万6800円

認定事実（6）アのとおり、コルバス号は、名古屋港に停泊中に船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けた結果、バースを移動しつつ停泊期間の延長を余儀なくされたと認められるところ、港内で船舶国籍証書等引渡命令が執行され、港外に出ることができなくなれば、停泊期間の延長等に伴う支出が生ずることは一般に想定し得るから、同支出は通常生ずべき損害であると認められる。したがって、コルバス号の移動及び停泊に要した費用合計72万6800円（認定事実（6）ア）の支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認められる。

イ 代理店料 13万8160円

認定事実（6）イのとおり、原告は、コルバス号に係る船舶国籍証書等引渡命令及び船舶競売開始決定によって生じる一連の事務手続等を委託するため、三井倉庫を現地の代理店として起用し、代理店料として13万8160円を支出したと認められるところ、前記（1）イのとおり、同支出は通常生ずべき損害であると認められる。したがって、同支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認められる。

ウ 代船費用 0円、0米国ドル及び0人民元

認定事実（6）ウのとおり、コルバス号は、平成27年10月27日に名古屋港を出港することが予定されていたが、1日遅れで入港し、同月28日に同港において船舶国籍証書等引渡命令の執行を受

けた結果、実際に同港を出港したのが同月 29 日となったことが認められる。もっとも、コルバス号については、船舶国籍証書等引渡命令の執行時点において既に予定のスケジュールから 1 日遅れ正在こと、船舶国籍証書等引渡命令の執行によってコルバス号が出港することができなくなった期間が 1 日にとどまるとして、コルバス号が運航を再開した後も、本来予定されていた大阪港への寄港を省略したのに運航の遅れが拡大していること（甲 101）、同年 12 月 5 日に運航スケジュールが回復した後も再度運航の遅れが発生していること（甲 101）等に鑑みれば、コルバス号の運航スケジュールが元来過度に過密なものであり、船舶国籍証書等引渡命令の執行がなくとも遅れを回復することが困難であったという蓋然性が認められる。したがって、代船費用合計 12 万 7200 円、7 万 4776.91 米国ドル及び 5 万 3992.6 人民元（認定事実（6）ウ）の支出は、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であるとは認められない。

エ スロットチャータラーに対する賠償金 0 米国ドル

原告は、国籍証書等引渡命令の執行によりコルバス号の運航が阻害されたため、コルバス号のスペースを売り渡した傭船者に賠償金 3 万 8850 米国ドルを支払ったから、同額が違法な船舶国籍証書等引渡命令の申立てと相当因果関係のある損害である旨主張し、原告代表者である [REDACTED] がその旨陳述する（甲 89 [5]）。

しかし、上記主張及び陳述を裏付ける的確な証拠はなく、同陳述をそのまま信用することは困難であり、原告が上記賠償金を支払った事実を認めることはできない。しかも、前記ウのとおり、コルバス号は船舶国籍証書等引渡命令の執行時点において既に出港予定日を 1 日超過し

ているところ、契約上いかなる場合に傭船者に対する賠償金支払義務が発生するかが証拠上詳らかでなく、また、前記ウで説示したところによれば、船舶国籍証書等引渡命令の執行を受けなかったとしても賠償金支払義務が発生していたという蓋然性も認められる。したがって、仮に原告が上記賠償金を支払ったとしても、同支出が被告の不法行為と相当因果関係のある損害であるとは認められない。

（5）風評被害 0 米国ドル

原告は、ハンサ号が差し押さえられた後、原告が運航する全ての船に対して荷主からのキャンセルが続出して売上額が大きく減少し、風評被害として 95 万 3318.88 米国ドル相当額の損害を被った旨主張する。

しかし、本件各証拠（甲 88 の 2 [4, 6]、甲 89 [5, 21]、証人 F [6～8] 等）をもってしても、原告が主張するような売上額の大幅な減少、及び同減少が本件各引渡命令の執行に伴ういわゆる風評被害によるものであることを、的確に認めるることは困難である。

したがって、原告の上記主張は採用することができない。

（6）本件各船舶の解放等に要した弁護士費用 500 万円

認定事実（7）のとおり、原告は、本件各引渡命令の執行を受け、その後に発令された本件各開始決定に対する不服申立手続のため、弁護士費用等として合計 1723 万 3369 円及び 2736.60 米国ドルを支出したと認められる。そして、同不服申立手続が日本各地の裁判所に係属し、それぞれへの対応が必要であったこと（前提事実（2）ウ、エ、認定事実（1）カ、（2））、執行異議審において、船舶先取特権の成否を判断する準拠法が争点の一つとなる（前提事実（2）エ）など本件事案が専門性を有するものであり、準拠法となるべき外国法の制度、同法の適切な解釈に対する主張、立証もが必要とされたことに加え、同不服申立手続の

遂行につき迅速処理が求められたであろうこと等を併せ考えると、意見書の作成等の費用を含め、同支出のうち500万円をもって、被告の不法行為と相当因果関係のある損害であると認める。

(7) 被告の主張について

ア 被告は、本件各船舶の停泊に要した費用について、より安価な公共岸壁ではなく、プライベートバースを使用しているから、港費（バース使用料）の全額を損害とすることに合理性がない旨主張する。しかし、B 海運社長である F は、公共岸壁は出港時刻が決まっていなければ通常使用することができず、船舶国籍証書等を取り上げられた本件各船舶が公共岸壁を使用することができないとえた旨証言する（証人 F [23]）ところ、同証言の信用性を覆すに足りる証拠も、同判断が不合理であることをうかがわせる証拠もないから、原告及び B 海運が、そのような認識の下、公共岸壁でなく、プライベートバースを使用することとしたという判断については、合理性があると認められる。したがって、本件各船舶のバース使用料の全額を損害と認めることが相当である。

イ 被告は、三井倉庫が、本件各引渡命令がなくとも通常の船主業務を行うものとされていたから、当該船主業務分の代理店料が損害とはいえない旨主張する。しかし、証拠（甲 34 の 1、2、甲 96、105）によれば、原告が損害であると主張する三井倉庫の代理店業務は、いずれも本件各引渡命令の執行日に開始され、その内容も、本件各引渡命令の執行に伴って生じた業務であると認められる一方、その中にもともと予定されていた船主業務が含まれていることをうかがわせる具体的な反証もない。したがって、同代理店業務に係る代理店料の全額を、被告の不法行為による損害と認めることが相当である。

ウ 被告は、代船費用について、本件各船舶の差押えと関係のない貨物運送需要に基づくものであり、また、船荷証券記載のとおり、広告されたスケジュールは予定にすぎず、原告が同スケジュールどおりに運送する義務を負わないこと等から、代船費用が通常要する費用であるとはいえない旨主張する。

しかし、認定事実（3）ウ及び（4）ウのとおり、オプティマ号及びリサ号の各傭船は、ハンサ号及びドラゴン号に係る船舶国籍証書等引渡命令の執行に伴う各号の運航の遅延を取り戻し、本来の運航スケジュールに戻すためのものであったと認められる（各傭船がハンサ号及びドラゴン号の各出港後相当期間経過後にされたものであることが、同認定を直ちに左右するものではない。）。

また、原告が荷主に発行又は発行予定であった船荷証券に「スケジュール又は広告された出港及び到着日時は想定日時にすぎず、運送人が必要、賢明又は便宜上妥当と判断した場合には、到着日時を遅らせ、又は早めることができる。」と記載されていることが認められる（乙 20 の 1、2、弁論の全趣旨）が、同記載自体、本件各船舶の運航スケジュールについての原告における一定の裁量判断を許容するものにすぎない。加えて、認定事実（3）ウ及び（4）ウのとおり、船舶国籍証書等引渡命令の執行により、ハンサ号が 5 日、ドラゴン号が 4 日にわたって出港をそれぞれ妨げられているから、各号の運航の遅延を回復し、運航スケジュールに従って定期航路を運航させるために各号の予定航路の一部を省略変更して、同変更分の運送を傭船により賄うという原告の判断については、それなりの合理性があると認められ、そのような方法を選択することが特異な判断であることをうかがわせる事情もない。

エ 被告は、被告が執行裁判所の自由心証

を阻害したという事情のない本件においては、被告の本件各引渡命令の申立てと原告の主張する損害との間に相当因果関係がない旨主張する。しかし、民事裁判の内容は、当事者が提出する主張及び証拠といった攻撃防御の方法によって左右されるべきものであるから、担当裁判官が故意に誤った裁判をしたなどといった想定し難い事情もうかがわれない本件においては、被告による違法な申立てと原告の損害との間に裁判行為が介在するからといって、これを理由に因果関係が断絶されるものではなく、相当因果関係が否定されるものでもない。このことは、被告が執行裁判所の自由心証を阻害したという事情が認められないことをもって、左右されるものではない。

オ したがって、被告の前記アからエまでの各主張は、いずれも採用することができない。

(8) 合計額

前記(1)から(7)まで説示したとおり、本件各引渡命令の申立てと相当因果関係があると認められる損害の額は、合計1175万4356円、19万5411.48米国ドル及び19万9087.59人民元となる。

4 爭点(3)(過失相殺)について

被告は、本件各引渡命令の申立てをしたのが、原告代表者において原告と被告が直接の契約関係にあることを前提として行動をしていたのに、本件各代金債権に係る債務を一切弁済しなかったためであるから、仮に被告が損害賠償責任を負うとしても、過失相殺を認めるのが相当である旨主張する。

しかし、原告代表者において、本件各船舶の燃料油の供給について原告と被告が直接の契約関係にあることを前提として行動していたことを認めるに足りる証拠はない。

また、本件各引渡命令の申立ての当時、原告が香港明徳に対し、本件各代金債権に相応する燃料油の代金を支払っていなかったことが認められる(乙19、証人A弁護士〔13、

14〕各参照)が、同不払の事実は、被告との関係で原告の違法、不当を基礎付けるものであると直ちにいえるものではないし、当該支払があれば、香港明徳が被告に対して本件各代金債権に相応する燃料油の代金を支払った可能性があるという関係を有するにとどまる。

そうすると、上記各事情は、被告が原告に対して本件各代金債権を有していないのに、これを有するとして本件各引渡命令の申立てを行ったという被告による不法行為について、原告の落ち度として過失相殺をすべき事情とはならない。

したがって、被告の上記主張は採用することができない。

5 結論

以上によれば、原告の請求は、1175万4356円、19万5411.48米国ドル及び19万9087.59人民元並びにこれらに対する平成29年2月1日から支払済みまで年5分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で理由があるから、これを認容し、その余は理由がないから、これを棄却することとして、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第49部

裁判長裁判官	松本 真
裁判官	渡邊充昭
裁判官	今泉颯太