

判例紹介

商業上の過失とワルソールール

- 本件は、いわゆるミスデリバリーによって発生したカーゴクレームに関して、荷主から航空機貨物の運送人の本邦子会社に対して、不法行為および債務不履行に基づく損害賠償が提起された事案である。本判決では、①飛行場外における運送人の発送業務に関してワルソールールが適用されるのか、および、②飛行場内での到着業務における運送人の商業上の過失に対してワルソールールが適用されるかどうかが主に争われた。裁判所は、運送人の本邦子会社をワルソールールの運送人である点は認めつつ、①の論点に関しては、「運送人の本邦子会社に関しては、発送業務に関与しておらず本件判断の必要はない」とした。その上で、②の論点に関しては、ワルソールールの適用に関して商業上の過失を排除する理由は無いとして、被控訴人の主張を認め、被控訴人のワルソールールによる責任制限を認めた。本件第1審判決に関しては、海事法研究会誌2003年2月号 (No. 172) 参照。
- 大阪高等裁判所第8民事部平成15年10月14日判決、平成15年(ワ)第5号損害賠償請求控訴事件 (口頭弁論終結日：平成15年8月28日)

判決

大阪市平野区長吉長原3丁目15番9号

控訴人(1審原告) 株式会社還

同代表者代表取締役 和泉克彦

同訴訟代理人弁護士 布谷武治郎

東京都渋谷区神宮前4丁目3番15号

被控訴人(1審被告) サヴィーノ・デルベ
ネ・ジャパン株式会社

同代表者代表取締役 フラヴィオ・ゴーリ

同訴訟代理人弁護士 松井孝之

主文

- 1 原判決を次のとおり変更する。
 - (1) 被控訴人は、控訴人に対し、68万7146円及びこれに対する平成13年8月17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) 控訴人のその余の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は、第1、2審を通じて、これを5分し、その4を控訴人の、その余を被控訴人の各負担とする。
- 3 この判決は、主文第1項(1)に限り、仮に執行することができる。

事実及び理由

第1 控訴の趣旨等

- 1 原判決を取り消す。
- 2 被控訴人は、控訴人に対し、327万7416円及びこれに対する平成13年8月17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 訴訟費用は、第1、2審とも被控訴人の負担とする。

4 仮執行宣言

第2 事案の概要

- 1 本件は、控訴人が、貨物運送取扱業等を営む株式会社である被控訴人に対し、イタリア共和国フィレンツェから日本国大阪に向けて、控訴人を荷受人とする航空貨物を運送するに当たって、被控訴人がフィレンツェにおいて上記貨物にあて先のラベルを誤って貼付し、かつ、航空運送状の荷受人コード番号を誤って入力し、さらに関西国際空港において上記貨物内容を点検、照合する義務を怠った各過失により、上記貨物が滅失したため損害を被ったと主張して、不法行為に基づき損害賠償を請求する事案である。

原判決は控訴人の請求を棄却したため、控訴人が本件控訴を提起した。

2 前提となる事実

当事者間に争いが無い事実並びに各項記載の証拠及び弁論の全趣旨により容易に認定できる事実は、次のとおりである。

- (1) 控訴人は、雑貨品等の輸出入及び販売等を目的とする株式会社である。

被控訴人は、港湾運送業、貨物運送取扱業等を目的とする株式会社であり、イタリア共和国法人であるサヴィーノ・デル・ベネ(Savino Del Bene S.P.A.以下「サヴィーノ」という。)の子会社である。(乙5)

- (2) イタリア共和国法人であるシュガー・エス・アール・エル(以下「シュガー」という。)は、平成13年4月18日ころ、控訴人との間で、原判決別紙1記載の運送品5箱を控訴人に売り渡す旨の売買契約を締結し、その

ころ、サヴィーノとの間で、サヴィーノに対し、上記運送品を、フィレンツェから日本国大阪に所在する控訴人に航空機により運送することを委託する旨の運送契約（以下「本件運送契約」という。）を締結した。

- (3) フィレンツェにおいて、何者か（控訴人は被控訴人、予備的にサヴィーノと主張）が、前記運送品の一部（原判決別紙1記載の運送品のうちBOX NO.1及び2。以下「本件運送品」という。）に、誤って、控訴人あてのラベルではなく、株式会社ありやま（以下「ありやま」という。）あてのラベルを貼付した（以下「本件クロスラベル」という。）。

本件運送品は、航空機により運送され、平成13年4月20日ころ、関西国際空港に到着し、貨物及び書類のチェックを受けた（以下「本件到着業務」という。）が、その際に本件到着業務の担当者は、本件クロスラベルを発見することができず、そのため、同月25日ころまでに、本件運送品はありやまに誤配され、ありやまがこれを処分した結果、本件運送品が滅失するという事故（以下「本件事故」という。）が発生した。

- (4) 日本国及びイタリア共和国は、平成13年4月の時点において、国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約（昭和28年条約第17号。昭和8年2月13日発効。以下「ワルソー条約」という。）、国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する議定書（昭和42年条約第11号。昭和37年8月1日発効。以下「ヘグ議定書」という。）及び国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正するモントリオール第4議定書（平成12年条約第6号。平成10年6月14日発効。以下「モントリオール第4議定書」という。）をいずれも批准していた。

したがって、平成13年4月における、イタリア共和国の領域にある地を出発地とし、日本国の領域にある地を到達地とする、航空機により有償で行う貨物の国際運送については、ヘグ議定書及びモントリオール第4議定書により改正されたワルソー条約（以下「本件条約」という。）が適用される（乙3、10の1・2）。

なお、被控訴人は、本件事故に係る損害賠償請求について適用される条約につき、従前はヘグ議定書により改正されたワルソー条約であると主張していたのを、当審において本件条約であるという主張に変更したが、控訴人は、この点をとらえて、上記主張の変更は時機に後れた攻撃防御方法の提出であり許されないとして、民訴法157条1項により却下を求める旨の申立てをした。しかし、被控訴人の上記主張の変更は、本件事故に係る損害賠償請求について適用される条約を改正前のものから改正後のものに改めたにすぎず、条約の適用は法令の適用と同様に裁判所の専権であり、時機に後れて新たな攻撃防御方法を提出したものと認められないから、控訴人の上記申立ては却下する。

3 本件の争点

- (1) 本件事故に係る損害賠償請求について本件条約の関係規定が適用されるか否か。
 (2) 上記(1)が肯定される場合、控訴人が被控訴人に対して請求できる損害賠償額は幾らか。
 (3) 上記(1)が否定される場合、

ア(ア) 被控訴人の過失行為の有無（①本件クロスラベル、②航空運送状の荷受人コード番号の誤入力及び③本件到着業務における点検・照合義務違反の各過失行為の有無）

(イ) サヴィーノの過失行為の有無（①本件クロスラベル及び②航空運送状の荷受人コード番号の誤入力の各過失行為の有無）

(ウ) 上記(イ)が肯定される場合、サヴィーノと被控訴人とは共同不法行為者に当たるか否か。

イ 被控訴人の過失行為と本件事故の発生との間における相当因果関係の有無

ウ 本件事故により控訴人の被った損害額は幾らか。

エ 本件事故に係る損害賠償請求について、航空運送状記載の運送約款の責任制限の規定は適用されるか否か。

第3 当事者の主張

1 争点(1)について

【被控訴人の主張】

(1)ア 被控訴人は、本件到着業務に関しては、

本件条約にいう運送人に当たる。

また、被控訴人は、本件条約にいう運送人であるサヴィーノの使用人にも該当するところ、運送人の使用人は、運送人が援用することができる本件条約22条の責任制限の規定を援用することができる（本件条約25条A）。

イ 本件条約18条2項によれば、運送人は、貨物の破壊、滅失又はき損の場合における損害については、その損害の原因となった事実が航空運送中に生じたものであることのみを条件として、責任を負うものとされる。そして、同条4項によれば、「航空運送中」とは、貨物が飛行場内若しくは航空機上のいずれにあるかを問わず、又は飛行場外に着陸する場合には場所のいかんを問わず、運送人の管理の下にある期間をいうものとされる。

ウ そうすると、控訴人が本件事故の原因となった事実であると主張する本件クロスラベル等についての各過失は、いずれも、本件運送品が運送人の管理の下にある期間に発生したものであるから、被控訴人は、本件事故に係る損害賠償請求について、本件条約22条の責任制限の規定を援用する。

(2) 本件条約18条2項及び4項は、貨物が運送人の管理の下にある期間において損害の原因となった事実が発生した場合に、運送人が責任を負うことを定めたものであり、航空運送の危険性、特殊性に原因する事故に適用範囲を限定する趣旨のものではない。したがって、ラベルの誤貼付や到着業務における点検・照合義務違反の過失により損害が発生した場合についても、本件条約は適用される。

仮に、控訴人が主張するように、航空運送の危険性、特殊性と関係がない過失については本件条約が適用されないと解すると、荷主は、そのような場合には本件条約による厳格責任（過失推定主義）の利益を享受することができず、通常の主張立証責任を負担することになる。国際航空運送、特に混載業務に関する下請関係は複雑であり、荷主において、誰のどのような過失が存在したか、運送人と下請業者との間にどのような指揮監督関係が

あったかを主張立証することは極めて困難であるから、控訴人主張のような解釈を採った場合には、荷主は損害賠償請求をすることができなくなってしまうおそれがあり、かえって不利益を被ることになる。

なお、仮に、控訴人が主張するような解釈を採ったとしても、控訴人の主張する本件發送業務上の過失及び本件到着業務上の過失は、いずれも航空運送における混載業務に関するものであるから、航空運送の特殊性に基づく過失に当たる。

(3) 控訴人の主張する本件到着業務上の過失及び被控訴人とサヴィーノの共同不法行為についての主張は、時機に後れた攻撃防御方法の提出であるから、民訴法157条1項により却下を求める。

【控訴人の主張】

(1) 被控訴人が本件条約にいう運送人に当たることは認める。

(2) 後記の本件發送業務上の過失と本件到着業務上の過失は、共同不法行為の関係にあるが、このうち本件發送業務上の過失は、本件運送品が運送人の管理の下に入る以前に飛行場外で発生したものであり、航空運送中に生じたものとはいえないから、本件事故に係る損害賠償請求について本件条約は適用されない。

(3) ワルソー条約における運送人の責任を制限する規定は、プロペラ航空機の時代に、技術が未発達であったことから、航空運送は本質的に危険を伴うものであるという認識を前提に、航空産業ないしその担い手である運送人を保護育成することを目的として設置されたものである。

しかし、その後の航空機の発達、特にジェット機の就航により、航空輸送は、安全、高速かつ多量な輸送手段となった。したがって、発生した損害を巡る運送人とこれを利用する荷主、荷送人との間の利害関係は、ワルソー条約締結時と現在では全く異なっており、運行利益を得る者は予想可能なリスクを負担するという基本的視点のもと、一方の利益に偏ることなく、バランスの取れた解釈をすべきである。

そうすると、前記のような航空運送の危険

性、特殊性に関係のある過失（以下「航空上の過失」という。）だけではなく、単なる運送手続のミスなど航空運送の危険性、特殊性と無関係な過失（以下「商業上の過失」という。）により損害が発生した場合においても、運送人が責任制限の規定を援用することができることは、運送人と荷主、荷送人との間の衡平を失するものであり、本件条約の解釈として相当ではないから、商業上の過失により損害が発生した場合については、本件条約は適用されないと解すべきである。

後記の本件発送業務上の過失及び本件到着業務上の過失は、いずれも商業上の過失に該当するというべきである。仮に、これらの過失が航空上の過失と商業上の過失の限界線にある事例であるとしても、約款の解釈に際しては約款作成者に不利益に解釈するという原則からすれば、条約の解釈に当たっても運送人に不利益に解し、商業上の過失に該当すると解すべきである。

このことは、本件運送品について付保された輸入貨物海上保険契約の保険者である三井住友海上火災保険株式会社が、本件事故は輸送途上で発生した事故ではないから保険事故には該当せず、保険金支払義務はないという見解を明らかにしていることから裏付けられる。

2 争点(2)について

【被控訴人の主張】

本件条約22条2項(b)及び同条6項により、運送人の責任は、重量1kg当たり17特別引出権（国際通貨基金が定める特別引出権。以下「SDR」という。）の額を限度とするところ、本件運送品の重量は229kgであるから、被控訴人の負担する責任の限度は、3893 SDR（229kg×17 SDR）である。

なお、本件条約22条4項は、特別に弁護士費用回収の権利を与えたものではなく、裁判管轄地における民事訴訟において訴訟費用を回収できる制度がある場合は、その利用を妨げるものではないという規定にすぎない。

【控訴人の主張】

仮に、本件事故に係る損害賠償請求について本件条約が適用されるとしても、本件条約22条

4項は訴訟費用の請求を許容するものであるから、控訴人は、被控訴人に対し、本件訴訟を提起追行するために要した費用として別表のとおり100万円の支払を請求する。

3 争点(3)について

【控訴人の主張】

(1) 本件発送業務上の過失

ア 荷送人であるシュガーは、集荷に際して、被控訴人に対し、航空運送状を交付し、かつ、本件運送品の荷箱の外側にも控訴人あてのラベルを貼付して、出荷指示を与えた。

ところが、いわゆる混載業者である被控訴人は、本件運送品をラベリングし混載仕立をする作業に際して、誤って本件クロスラベルを行った。

このようなクロスラベルは、混載業者として極めて初歩的かつ重大な過失であり（以下「本件クロスラベルの過失」という。）、被控訴人は、控訴人に対して、不法行為に基づく損害賠償責任を負う。

イ また、被控訴人は、フィレンツェにおいて、航空運送状を作成する際に、荷受人コード番号を誤って入力したため、シュガー、控訴人及びありやまの三者がいずれも【0732】という同一番号の記載された航空運送状を所持するという事になった。正確な荷受人コード番号が入力されていれば、関西国際空港等に設置されているコンピュータによる読み取り検査、照合テストにより、誤配を未然に防止することができた。

したがって、被控訴人には、上記のとおり航空運送状の荷受人コード番号を誤って入力したことについての過失がある（以下「本件誤入力の過失」といい、「本件クロスラベルの過失」と併せて「本件発送業務上の過失」という。）から、被控訴人は、控訴人に対して、不法行為に基づく損害賠償責任を負う。

ウ なお、日本法人である被控訴人が、フィレンツェにおける本件クロスラベル及び荷受人コード番号入力に関与していないとしても、本件クロスラベル及び荷受人コード番号入力を行ったのは被控訴人の親会社であるサヴィーノである。

サヴィーノは、イタリア共和国に本拠を置き、世界各国で貨物運送業務を行ういわゆる多国籍企業であり、被控訴人は、実質的にはサヴィーノの日本における代理店の地位にある。被控訴人とサヴィーノは、別個の法人格を有するが、経済的、資本的には一体であり、被控訴人代表者はサヴィーノの従業員であるなど人的構成についても同一性がある。

したがって、本件発送業務上の過失について、被控訴人は不法行為による損害賠償責任を負担するといふべきである。

(2) 本件到着業務上の過失

被控訴人は、関西国際空港において本件運送品を受領する本件到着業務を行うに際し、本件運送品と、それに誤って貼付されたありやまあてのラベルが、品名・素材・数量・重量・値段及び航空運送状の番号の全てにおいて異なっていたにもかかわらず、これを看過して、ありやまに配送した。

被控訴人は、輸入専門業者として、ラベル、貨物内容、送り状及び航空運送状を点検、照合すべき注意義務を負うところ、これを怠った過失により（以下「本件到着業務上の過失」という。）により本件運送品を滅失させ、控訴人に損害を与えたものであるから、被控訴人は、控訴人に対して、不法行為に基づく損害賠償責任を負う。

(3) 共同不法行為

本件発送業務上の過失をした不法行為者が被控訴人ではなくサヴィーノである場合には、被控訴人とサヴィーノは共同不法行為者の関係にあるから、いずれにせよ、被控訴人は損害賠償責任を免れない。

(4) 過失行為と本件事故との間の相当因果関係

被控訴人及びサヴィーノの過失により、本件運送品が滅失したのであるから、被控訴人の過失行為と本件事故の発生との間に相当因果関係が認められる。

(5) 損害額

控訴人が本件事故により被った損害は、原判決別紙2記載のとおり406万1163円であり、ありやまから支払済みの78万3747円を控除すると、残額は327万7416円となる。

(6) 運送約款による責任制限

控訴人と被控訴人との間には契約関係がないから、本件事故に係る損害賠償請求について、航空運送状記載の運送約款の責任制限の規定は適用されない。

【被控訴人の主張】

(1) 本件発送業務上の過失

ア 被控訴人は、日本法人であり、フィレンツェで行われた本件クロスラベル及び航空運送人の荷受人コード番号の誤入力には全く関与していない。

なお、実際に本件クロスラベルを行ったのは、被控訴人でもサヴィーノでもなく、集荷業者又は荷送人の代理人であると思われる。したがって、被控訴人は、いずれにせよ、本件クロスラベル及び本件誤入力の過失に基づく不法行為責任を負わない。

また、これらの不法行為についての準拠法は、日本法ではないと考えられる。

イ 被控訴人とサヴィーノは別個の法人格を持つから、サヴィーノの行為について被控訴人が損害賠償責任を負うことはない。

(2) 本件到着業務上の過失

関西国際空港で行われた本件到着業務は、実際には下請業者が行ったものであり、被控訴人はこれに関与していない（ただし、この主張は、被控訴人が本件条約にいう運送人に該当することを争う趣旨ではない）。また、本件到着業務において貨物内容を検査することは業務の遅滞を招くため、現実には不可能である。

控訴人は、本件到着業務を誰が行ったか、本件到着業務を行った者と被控訴人との間にいかなる指揮監督関係があったかについて何ら立証をしていない。したがって、被控訴人は、本件到着業務上の過失に基づく不法行為責任を負わない。

(3) 過失行為と本件事故との間の相当因果関係

仮に、本件事故の発生について被控訴人に何らかの過失があるとしても、ありやまが誤配された本件運送品を処分しなければ本件事故は発生しなかったのであるから、被控訴人の過失行為と本件事故の発生との間に相当因果関係はない。

(4) 損害額
争う。

(5) 運送約款による責任制限

航空運送状記載の運送約款（裏面約款）第4条によれば、運送人の責任限度額は重量1kg当たり17SDRに制限される。

第4 当裁判所の判断

1 争点(1)について

(1) 被控訴人の民訴法157条1項に基づく申立てについて

まず、被控訴人は、控訴人による本件到着業務上の過失の主張は時機に後れた攻撃防御方法の提出に当たるとして、民訴法157条1項により却下を求めると、この点について検討する。原判決には摘示されていないものの、控訴人は、平成14年2月25日の原審第1回口頭弁論期日において陳述された訴状により、本件クロスラベルの過失の主張のほかに、本件運送品を受領する際に、送り状（インボイス）記載の品名・素材・数量・重量及び値段並びに航空運送状の番号がいずれも本件運送品と異なっているところ、被控訴人は、輸入専門業者として、本件運送品に貼付されているラベル及び本件運送品の内容と送り状及び航空運送状とを対照照合して、これらを確認すべき義務があるのに、これを怠った過失がある旨の主張をしていることが認められる（当裁判所に顕著な事実）。したがって、被控訴人の上記民訴法157条1項に基づく申立ては却下する。

(2) 被控訴人の責任原因について

ア(ア) 本件において荷送人であるシュガーと直接本件運送契約を締結したものはサヴィーノであり、被控訴人は、サヴィーノのために、本件運送契約に基づいてサヴィーノが行う業務のうち関西国際空港内においてされた本件到着業務を担当したものであると認められる（甲10の1・2、19、乙1、5、弁論の全趣旨）。

(イ) ところで、現在は、航空運送の発達に伴い、荷送人と運送契約を締結した運送人（以下「契約運送人」という。）が、別の運送人に対し実際の運送業務の全部又は一部を担当させることが広く行われ

ている（弁論の全趣旨）。

ワルソー条約が制定された1929年（昭和4年）当時は、このような事態が想定されておらず、ワルソー条約及びそれを改正したものである本件条約は、運送人の定義規定を置いていないため、荷送人と直接契約関係のない運送人に本件条約が適用されるか否かは検討の要がある。

(ウ) 思うに、本件条約には、荷送人と運送人との間に契約関係が存在することを前提としている規定（5条ないし16条）がある一方で、契約関係に基づかない損害賠償請求（不法行為責任）についても適用される旨の規定があること（24条2項）、運送人の使用人も、本件条約による責任制限の規定を援用することができること（25条A）等に照らせば、荷送人と直接契約関係にある契約運送人のみならず、契約運送人と契約を締結して実際の運送業務の全部又は一部を担当する運送人についても、本件条約が適用されると解するのが相当である。このような解釈を採ることは、国際航空運送において運送業務に携わる責任主体ごとに適用される法規が別個になる事態を回避し、円滑な国際航空運送を実現することを可能にするものであり、本件条約の趣旨に合致するといえる。

(エ) 上記のような本件条約の各規定の文言、趣旨を考慮すれば、被控訴人は、本件条約にいう運送人に当たるといべきである。

イ 本件到着業務は、関西国際空港内においてされたものである（当事者間に争いが無い）。したがって、本件到着業務上の過失は、本件運送品が飛行場内において、運送人の管理の下にある期間内に発生したといえることができる。

ウ そうすると、本件運送品の滅失の原因となった事故は、本件運送品が飛行場内において、運送人の管理の下にある期間内に発生したものであることが明らかであるから、被控訴人は、控訴人に対して、本件運送品の滅失により控訴人が被った損害を賠償す

べき責任を負う(控訴人は、被控訴人に対し、日本民法上の不法行為に基づき損害賠償を請求するものであるが、本件条約24条2項により、貨物の運送についての損害賠償の訴えは、日本民法上の不法行為に基づくものであっても、本件条約で定める条件及び責任の限度に従ってのみ提起することができる)とされているのであるから、被控訴人の責任の発生原因としては、本件条約に定める条件、すなわち本件条約18条2項の要件の該当性についてのみ判断すれば足りる。)

(3) 本件条約の適用に関する控訴人の主張について

ア 控訴人は、本件条約は、航空運送の危険性、特殊性にかんがみ、運送人の保護育成を目的として締結されたものであるから、航空運送の危険性、特殊性と関係がない過失(商業上の過失)により損害が発生した場合には、本件条約は適用されない旨主張する。

しかし、本件条約は、航空機の墜落等の事故により貨物が滅失した場合に限定して適用される旨の規定を置いていないのであるから、条約の文言解釈として、航空運送の過程において航空運送の危険性、特殊性とは関係がない原因により貨物が滅失した場合には本件条約は適用されないと解することはできない。

ワルソー条約20条2項には、運送人は、損害が操縦、航空機の取扱い又は航行に関する過失から生じたことを立証した場合には責任を負わない旨の規定があり(同規定はヘーグ議定書により削除されたが、その理由は同規定が裁判において防御方法として使用されることが希であったためであり、制度趣旨に変更が加えられたものではない。)、このことからすれば、ワルソー条約及びそれを改正したものである本件条約は、むしろ商業上の過失による事故をその主な適用の対象としたものであると解することもできるのである。

また、ワルソー条約やそれを改正したものである本件条約は、国際的な航空運送に

おける諸国間の法令の統一を主要な目的とし、かつ、運送人の厳格責任を定めるなど紛争の迅速な解決をもその目的に含むものであることを考慮すると、本件条約の適用の範囲を限定的に解釈することは相当ではない。

さらに、控訴人は、輸入貨物海上保険契約の保険事故の要件と比較し、本件事故に係る損害賠償請求について本件条約は適用されないと主張するが、上記保険契約の保険事故の要件は、本件条約18条に定められた運送人の責任原因と同一のものではない(弁論の全趣旨)から、上記のような比較をすることは相当ではないというべきである。

したがって、本件条約は、損害の原因となった事故が、航空上の過失により発生した場合だけではなく、商業上の過失により発生した場合においても適用されるというべきである。控訴人の上記各主張は、いずれも採用することができない。

イ なお、控訴人は、サヴィーノと被控訴人とは日本民法にいう共同不法行為者の関係に立ち、共同不法行為者の一方であるサヴィーノの本件発送業務上の過失は航空運送中にされたものではなく、本件条約の適用がないとして、他の共同不法行為者である被控訴人についても本件条約の適用が否定されるという趣旨の主張をする。

しかし、仮に、サヴィーノに本件発送業務上の過失があり、かつ、それが航空運送中にされたものではないとしても、本件条約には、控訴人の上記主張のような解釈を肯定するような文言は存在しない。また、本件条約の適用を受けない共同不法行為者が存在するという偶然の事情の介在により、他の共同不法行為者についても本件条約が適用されないと解すると、法的安定性を害するし、前記アに記載した国際的な航空運送における諸国間の法令の統一、紛争の迅速な解決という本件条約の趣旨に反することにもなりかねない。

したがって、日本民法にいう共同不法行為者の関係にある第三者が存在し、その者については本件条約の適用条件を備えてい

ない場合であっても、本件条約の適用条件を備えている他の不法行為者との関係においては、本件条約が適用されることを妨げることはないとは解するのが相当である。そうすると、本件クロスラベルについてサヴィーノに過失があるか否か、本件クロスラベルが飛行場外でされたものであるか否かは、控訴人と被控訴人との間の本訴事件について本件条約が適用されるか否かを左右するものではない。

(4) 小括

以上によれば、本件事故に係る損害賠償請求については本件条約の関係規定が適用される。したがって、被控訴人は、本件条約18条2項により、控訴人に対して、同22条2項(b)の範囲内で損害賠償責任を負担する。

2 争点(2)について

(1) 被控訴人の責任の限度

証拠(乙1)によれば、本件運送品の重量は229kgであると認められる。したがって、本件条約22条2項(b)により、運送人が賠償すべき責任の限度は重量1kg当たり17SDRであるから、被控訴人が賠償すべき責任の限度は3893SDR(229kg×17SDR)である。当審口頭弁論終結の日である平成15年8月28日において、1SDRは161.096円である(公知の事実)から、3893SDRは、日本円に換算すると62万7146円となる(ただし、1円未満は切捨て計算とした)。

一方で、証拠(甲4の1・2、13の1～3、14の1～4、15)及び弁論の全趣旨によれば、控訴人は、本件運送品の滅失により、少なくとも、本件運送品の買付当時の価格である174万6195円(買付価格2910万3250リラを、当時の為替レートである1リラ=0.06円の割合で日本円に換算したもの)から、ありやまから一部弁済を受けた78万3747円を控除した額である96万2448円を下らない損害を受けたことが認められる。

したがって、被控訴人は、控訴人に対し、本件運送品の滅失による損害賠償として、62万7146円の支払義務を負う。

(2) 弁護士費用

本件条約22条4項の趣旨に照らせば、本件条約は、22条2項(b)による責任制限額のほかに、法廷地国法に基づく弁護士費用の賠償請求を許容する趣旨であると解すべきである。

前記(1)の認容額など本件にあらわれた諸般の事情を総合的に考慮すると、控訴人が支出した弁護士費用のうち6万円の限度において、本件事故と相当因果関係があるというべきである。

(3) 附帯請求

本件条約には、損害賠償金に遅延損害金を付加して支払うべきことを定めた規定は置かれていないが、本件条約が遅延損害金の支払を否定する趣旨であると解すべき事情はないので、この点についても、法廷地国法である日本民法及び商法を適用すべきものであると解する。そして、控訴人の被控訴人に対する損害賠償請求は、不法行為に基づくものであるから、控訴人は、被控訴人に対し、前記損害額に対する損害発生の日(本件運送品が滅失した日)の後である平成13年8月17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請求権を有するものと解する。

3 その他、原審及び当審における当事者提出の各準備書面記載の主張に照らし、原審及び当審で提出、援用された全証拠を精査しても、当審の認定、判断を覆すほどのものはない。

4 結論

以上によれば、その余の争点について判断するまでもなく、控訴人の請求は、68万7146円及びこれに対する平成13年8月17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り、控訴人の請求を全部棄却した原判決は一部失当であるから、これを変更する。

よって、主文のとおり判決する。

(口頭弁論終結の日 平成15年8月28日)

大阪高等裁判所第8民事部

裁判長裁判官 竹原 俊一
 裁判官 黒野 功久
 裁判官 中村 心