

損保ジャパン対ユニオン・パシフィック鉄道事件
Sompo Japan Insurance Co. of America v. Union Pacific Railroad Co.
United States Court of Appeals for the Second Circuit
Docket No. 04-4066-ev: Decided July 10, 2006

事件の概要：

2002年7月、(株)クボタはトラクター32台を東京からジョージア州スワニーまで運送する契約を三井OSK(以下MOLと呼ぶ)と結び、MOLは海上・陸上両運送を含む複合運送通し船荷証券(intermodal through bills of lading)を発行した。MOLが東京からカリフォルニア州ロサンジェルスまでの貨物海上運送を行った後、MOLの下請けユニオン・パシフィックがジョージア州までの陸上鉄道運送を引受け、電子ウェイビル(electronic waybills)を発行した。陸上運送中に、テキサス州内で列車が脱線し、トラクターが甚大な損傷を受けた。

トラクターの全損保険金\$479,500を填補した損保ジャパンは、貨物所有者クボタに代位して、ニュー・ヨーク州南部地区連邦地裁(以下SDNYと呼ぶ)にユニオン・パシフィックを訴えた。SDNYは、船荷証券契約、即ち米国海上運送法(以下COGSAと呼ぶ)を海上運送区間に関する準拠法と定めると共に、同法の適用範囲を陸上運送区間に拡張する「至上約款」(paramount clause)及び船荷証券上船主に与えられる防禦、免除、制限、またはその他保護を下請契約者に拡張適用する「ヒマラヤ約款」(himalaya clause)、に効力を認めて、ユニオン・パシフィックの責任をトラクター1台当たり\$500、全貨物で\$16,000に制限した。

SDNYは、州際鉄道運送業者の厳格責任と損失全額賠償を定めた州際通商法(1887)のカーマック修正(1906)(以下Carmackと呼ぶ)及び規制緩和政策に基づき免除鉄道運送業者にCarmack責任からの回避選択を認めたスタッガーズ鉄道法(1980)(以下Staggersと呼ぶ)は、MOLが責任期間を拡張した至上約款(period of responsibility clause)とヒマラヤ約款を含む通し船荷証券を発行しているため、本事件には適用できないものと判断した。

MOLは全損害金の賠償を求めて第2巡回区連邦控訴裁判所(以下2nd Circuitと呼ぶ)に控訴した。

2nd Circuitは、(1) 本件の如き外国を起点とする継続的複合運送の国内鉄道区間にはCarmackが適用される、(2) 通し船荷証券はCOGSAの陸上区間への拡張適用を定めているが、契約上の拡張は制定法の効力を持たないため、連邦法間の抵触はない、及び(3) COGSAの文脈で起草された複合運送通し船荷証券は、鉄道業者にCarmack責任の制限を認めるStaggers要件を充足しないと判断し、原審に差戻した。

以 上