

## 損保ジャパン対ユニオン・パシフィック事件 判決要旨 2 : Carmack の適用可能性

2006 年 7 月 23 日  
安藤 誠二

Carmack は「陸上運送委員会(Board)の管轄に従う運送と用役を提供する」公共運送人に適用され、Board の鉄道運送人に対する管轄は「米国内地点と外国地点との間の米国内運送」(transportation in the United States between a place in the United States and a place in a foreign country)に適用される。

Sompo は、「もし国内鉄道運送が外国を起点とする範囲の長い運送の部分であるなら、それは米国内地点と外国地点との間の米国内運送であって制定法の要件に合致する」と主張する。ユニオン・パシフィックの見解がこれと異なるのは驚くに当たらない。即ち、「Carmack 修正は、通例として、通し船荷証券が貨物の国内運送を予定しているときには不適用である。」両当事者の主張は、外国を起点とする貨物運送を対象とする通し船荷証券に Carmack が適用できるか否かに関して存在する判例間の相違を反映している。この問題が第 2 巡回区の初例であるのは驚きである。

この問題に答えた多くの裁判所は、第 11 巡回区連邦控訴裁判所(11th Cir.)がスウィフト判決(Swift Textiles, Inc. v. Watkins Motor Lines, Inc., 799 F.2d 697, 698-700(11th Cir. 1986)で示した、通し船荷証券の場合のように、「外国貨物の運送が陸揚港を越えた特定の目的地を最終とする意図で米国に送られたとき」は、陸上運送区間を対象とする別個の積荷証券が存在するときに限って、Carmack が適用されるとの法の見解を踏襲する傾向がある。当裁判所は Swift の分析方法には同意するが、法の見解には致命的な欠陥がある。

Swift ではスイスからジョージア州ラグランジに向けた紡織機械の運送が問題となった。通し船荷証券は無い。機械はスイスからジョージア州サヴァンナまで一つの船荷証券で海上運送され、続くサヴァンナからラグランジまではトラック運送人により別個の積荷証券で運送された。サヴァンナ・ラグランデ区間で機械を収納したコンテナがトラックから滑り落ちて機械が損傷した。事件が 11th Cir.に控訴された 1986 年には、問題の運送に対する ICC の管轄は鉄道運送人に適用される規定とほぼ同一の規定に従っていた。即ち、ICC は自動車運送人による「米国内・・・地点と外国の地点間であって、米国内輸送の範囲までの」(between a place ... in the United States and a place in a foreign country to the extent the transportation is in the United States.) 運送に管轄を行使する。しかしながら、ICC は単なる州内運送には管轄を持たなかった。[ICC は州際運送には管轄を有していたが、本件の国内全運送区間はただ一州に留まった。]

Swift コートにとって、外国で始まった運送の国内区間に Carmack が適用されることに疑問はなかった。実際、裁判所は、前記管轄規定を「外国通商継続規定」(the continuation of foreign commerce provision)と呼んでいる。裁判所は、もしスイスからジョージア州ラグランデまでの貨物輸送が一つの継続的 foreign 運送であれば、Carmack が適用されると理解していた。しかしながら、もし二つの別個の運送 --- 一つはスイスからサヴァンナまで、他はサヴァンナからラグランデまで --- が存在するならば、Carmack は国内区間に

適用されない。自動車運送人は、国内運送を対象とする別個の積荷証券の存在を、二つの別個独立した運送の証拠と見るべきだと主張した。裁判所はこの主張を斥けて、複合運送の性格を決定する「意図基準」(intent test)の見解を表明した。即ち、「運送の性格は、船荷証券(積荷証券)の機械的検証や、権限が何時また誰に移転したかによるのではなく、むしろ、財物が選ばれた目的地まで継続的乃至統一移動によって運送される基準となる船積み前に形成される意図に反映される『通商の本質的性格』によって決定される。」(the nature of a shipment is not determined by a mechanical inspection of the bill of lading nor by when and to whom title passes but rather by "the essential character of the commerce" relected by the "intention formed prior to shipment, pursuant to which porperty is carried to a selcted destination by a continuous or unified movement")

この意図基準を適用して、裁判所は当該運送が「外国通商の継続」を表象し、従って Carmack が適用されると判断した。「コンテナがサヴァンナで停止した理由には、受荷主の税関業者がサヴァンナ・ラグランデ区間の移動を手配したこと以外に無い。」当事者が、「運送がスイスで始まり、ジョージア州ラグランデで終わることを意図した」ことは明らかである。運送が単一の継続的運送であるとの見解を採用した裁判所は、自動車運送人が移動の最終州内区間に別個の積荷証券を発行したことは無関係であると考えた。Swift コートは、エリー鉄道事件連邦最高裁判決を引用して、運送の性格は「取引が・・・完全に州内的である近距離積荷証券で完結した事実によって影響されない。」と説いた。

Swift の明快な分析にも拘わらず、裁判所は次のように混乱の源となる法の見解を表明した。

外国貨物が陸揚港を越えた特定の目的地を終着地とする意図で米国に送られるときは、行程の国内区間(陸揚港から意図した目的地まで)は、**国内区間が別個の積荷証券で運送される限りに於いて(as long as the domestic leg is covered by separate bill or bill of ladings.)**、Carmack 修正に従う。

Carmack 適用には国内積荷証券が必要だとの 11th Cir.見解は控えめに言っても混乱を招く。確かに、Swift で自動車運送人が Carmack が適用されないと、不首尾ではあったが、主張するため援用したのは、別個の国内積荷証券(単に州内移動を対象とする)であった。Swift コートは、当事者が外国起点地から最終目的地までの継続的運送を意図していたと決定したうえで、別個の国内積荷証券は無関係であるとみなした。更に、Swift 当時有効であった Carmack は、自動車(または鉄道)運送人が積荷証券を発行しなくとも、当該運送人は Carmack の射程内にあると規定し、その規定は今以て鉄道運送人について現存する。

Swift の論拠と法の見解の断絶は見逃されていない。実際に、不整合を認めたある裁判所は、「の場合でも」(even if)の代わりに Swift が使用した「限りに於いて」(as long as)は誤植であろうとの仮説を立てている。従って当裁判所は Swift の流れを汲む一連の判例に依拠することを躊躇する。

しかしながら、Swift の法の見解を拒絶する一方に於いて、当裁判所は Carmack 適用可能性を分析した Swift 手法を採用することに逡巡しない。その手法に従えば、当裁判所が先ず決定するのは当該運送の性格 --- 運送が単一の継続した複合運送であるか、ま

たは相互に独立した別個の海上運送と国内運送から成る集合運送の何れか？ --- である。次いで、決定を要するのは、係争中の運送に Carmack が適用されるか否かである。

第一の問題に対する回答は簡単である。Swift の意図基準によれば、クボタ・トラクターの運送は貨物の別個独立した州際運送と言うより、寧ろ継続した外国通商である。トラクターを日本からジョージア州スワニーまで送るクボタの意図は、ジョージア州スワニーを最終目的地とする通し船荷証券が証明するとおり、運送が日本で開始した時に確定した。ユニオン・パシフィックが別個の積荷証券を発行したことは運送の性格を変えない。

クボタのトラクター発送が外国を起点とし米国を目的地とする単一の継続的貨物運送であることは比較的明瞭であるが、他方に於いて、このような運送の国内鉄道区間に Carmack が適用されるかどうかの問題は一層複雑である。複雑さは Swift の法的見解が原因ではない。それが不注意からの過誤であることは既に説いた。複雑さは寧ろ制定法の文言と歴史から由来する。

「制定法解釈の出発点は常にその文言であり、」また「裁判所は制定法の文言に立法府の意思が表現されていると推定しなければならない。」本事件に直接関係するのは、Carmack が [Board の管轄下にある] 「米国内・・・地点と外国の地点間の米国内輸送」 (transportation in the United States between a place ... in the United States and a place in a foreign country) に適用されるとの規定である。先ず、文言「間の」 (between) は移動の方向を意味するのではなく、寧ろ、事物または活動が固定した二地点に関して持つ関係を単に表現しているようである。従って、「二都市間の空路」は一都市から他の都市へ、またその逆方向の空路を意味する。更に、「二都市」は二つの端点のどちらも優先しない。両者の立場は対等である。これとは対照的に、Board が「米国内・・・と外国・・・の間の・・・運送」に管轄を持つと定め、外国と米国との間の運送に管轄の授権がないのは、ICA が輸出と輸入を区別していると読めるかも知れない。

Carmack 適用可能性について周到な分析を行った Berlanga 事件のテキサス州地裁は、Carmack が、移動の方向に関わりなく、国際運送の国内区間に適用されることを見極めるため、制定法改正前後の条文を比較した。1978 年以前の条文は、「の間」を含まず、代わりに「何処であれ米国の地点から近隣国の地点に」 (from any point in the United States to a poin in an adjacent country) を対象としていた。1978 年に議会は ICA を改正し、「から・・・に」 (from ... to) 構成を「の間」の語に変えた。「用語の変更は何らかの効果を持つものと、可能ならば、理解する必要がある」との制定法解釈原則を用い、Berlanga 地裁は、1978 年の用語変更によって、議会は、外国通商で移動する物品の運送に、爾後運送の起点に左右されることなく、Carmack の適用を可能とする意思があったに相違ないと結論づけた。

しかしながら、Berlanga 法廷と、それ以後の裁判所は、1978 年改正が実定法法典化作業の一環であったことを看過している。「議会が行う法律の統廃合は、明確な意思表示がなければ、効力変更の意思と推定」すべきでない。1978 年改正にそのような意思表示はない。それとは逆に、当該法案は法の実体維持が目的であると議会は明言している。

しかしながら、制定法解釈の確立した原則を併用して判例による改正以前の ICA 解釈を見ると、「から・・・に」の語句を含む 1978 年以前の法でも Carmack が米国の出入

両方向の貨物運送に適用される結論が導かれる。最初の Carmack 制定時、同法は外国を目的地とする貨物運送には適用されず、単に州際通商に限定適用されていた。対照的に、ICC の規制管轄は初めから「何処であれ米国の地点から近隣国の地点への」運送を含んでいた。このように、1906 年現在に於いて、ICC 管轄を確立した ICA の規定は、公共運送人の責任を確立した Carmack 修正 ICA 規定より、広範囲な公共輸送人を対象としていた。

1915 年に議会在が First Cummins 修正を制定し、Carmack の適用を「何処であれ米国の地点から近隣国の地点への」運送に拡張したため、相違は解消した。First Cummins 修正はある一定の国外運送を Carmack の射程内に入れたが、「から・・・に」の語句の正確な境界に関する疑問は残った。

Woodbury 事件連邦最高裁は、ICC 管轄規定に含まれる「から・・・に」の語句を、輸出と輸入を共に含むものと解釈した。Woodbury の争点は、カナダからテキサスへの旅程中に紛失した旅客のトランクについて、鉄道会社が ICC に公告した運賃表を援用して、責任制限を行えるか否かであった。最高裁の説くところでは、Carmack の下でも、運送人は FCC に運賃表を公告することで責任を制限でき、この規則は First Cummins 修正後も残存していた。しかし、ICC 公告の運賃表に依拠するためには、当該運送が ICC 管轄の及ぶ範囲内でなければならないと、鉄道旅客は主張した。即ち、当該運送は米国ではなくカナダを起点とするため、「何処であれ米国の地点から近隣国の地点への」運送に該当せず、ICC には管轄がない。この主張を斥け、後年「法解釈の驚異的偉業」と婉曲に呼称された連邦最高裁判決によれば、運送の起点が米国と近隣国の何れにあるかに関わらず、「から・・・に」の語句によって ICC は外国通商上の運送に管轄を授權されている。法廷意見を書いた Brandeis 判事は、「鉄道により近隣国への運送に従事する運送人は通常、他はともかく、当該国から米国への運送に携わっている。」と論じた。Brandeis 判事による語句の双方向解釈は、類似の通商事例で同類語句を解釈した ICC と最高裁の前例に支援を求めた。

同一制定法内の二個の異なる規定で、同一語句は当然ながら、同類語句が用いられているときは、最高裁が強調しているとおり、「二規定は同一手法で解釈すべきである。」この制定法解釈原則は、「語句を統一的に用いる意図が議会になかった強力な証拠が存在しない限り、有効である。このように、Woodbury コートが「から・・・に」の語句を解釈したのは ICA 管轄を規定する条項だけだったとは言え、Carmack の同一語句には同様解釈が適用されると考える。しかしながら、下級審裁判所は一般的にこれに抵抗し、代わりに影響力ある Alwine 事件ペンシルヴァニア州最高裁判決の論理を採用する傾向にある。

Carmack 責任規定の「から・・・に」の語句に Woodbury 解釈を拡張せずに、Woodbury 解釈を ICC 管轄規定の語句に限定する理由として、Alwine コートは二つの根拠を挙げている。第一に、ICC 自体が First Cummins 修正を「Carmack 修正の領域的適用を・・・近隣国向け輸出貨物に拡張した」と解釈していることに Alwine コートは注目した。しかしながら、この引用文が ICC による ICA の公式解釈に当たるか定かでない。仮にそれが公式解釈であったとしても、知る限りでは、Carmack が専ら輸出に適用されると ICC を未だ嘗て述べていない。

第二に、Alwine 事件州最高裁は Woodbury 判決後に議会が行った動きから得られる推理をも拠り所にした。ICC 規定を輸出だけを対象としていると見た Woodbury 事件州裁判所の決定の後、ICC 管轄が近隣国との輸出だけでなく輸入貨物運送に及ぶことを明確にするため、ICA の修正作業に動いた。結局その修正は Woodbury 連邦最高裁判決の 2 ヶ月後に制定された。Alwine コートの推論によると、管轄規定の語句改定過程で、Carmack のさほど重要でない改定を同時に行う一方で、Carmack の管轄規定を改正しなかったことは、立法府にはもはや二規定の適用範囲を同一にする意図がないことを裏付けている。

推論の効果について当裁判所は Alwine コートほどに楽観的でない。多くの機会に連邦最高裁は「議会の不作為から推論を行うことに抵抗」を示している。この抵抗は、推論が連邦最高裁判決の効果に反旗を翻すこととなる Alwine 事件には当に適切である。実際には、寧ろ、1920 年 2 月 28 日の Carmack 再改正で議会が「から・・・に」の語句を変えなかったのは、Woodbury 最高裁判決の語句解釈を是認する議会の意思を反映したように見える。「立法府は行政府や司法府の制定法解釈を知っていると推定すべきで、変更無く制定法を改正するときは、その解釈を採用したものと考えるべきである。」Woodbury 語句解釈に照らして ICC 管轄規定の語句を単に明確化したことを以て、議会が Carmack の対象を専ら輸出に限定する意思を示したとは、当裁判所は考えない。

次の連邦最高裁は Reider 事件(1950)である。第 7 巡回区は Capitol 事件で、Reider 判決の特徴を「外国で発行された通し船荷証券で運送される貨物は Carmack の対象外と判示したもの」と言い、問題が解決したと示唆しているが、当裁判所はそのように考えない。Reider での問題は、アルゼンチン、ブエノスアイレスを起点とし、ルイジアナ州、ニュー・オーリンズ経由、ボストンを最終目的地とする貨物の国内鉄道区間に Carmack が適用されるか否かであった。重要なことは、Reider では、最初の運送人がブエノスアイレスからボストンまでの通し船荷証券を発行しなかったことである。したがって、最高裁は、運送を二つの別個の区間 --- ブエノスアイレスからニュー・オーリンズまでとニュー・オーリンズからボストンまで --- から成ると見て、ニュー・オーリンズからボストンまでの州際区間には Carmack が明らかに適用されると、正しく指摘した。更に続けて、最高裁は、当該運送が通し船荷証券と関係しないため、Alwine 事件ペンシルヴァニア州最高裁判決の当否判断を行わないことを明らかにしている。「Alwine 判決が正しいかここでは決定しない。本事件に限れば、Alwine 事件ではペンシルヴァニア州最高裁が、運送貨物はカナダから米国に通し船荷証券で到来したと強調していることを確認すれば充分である。運送契約は、本件のように国境で終わっていない。」このように、第 7 巡回区の示唆とは反対に、ここでの争点 --- 外国を起点とする単一の継続した貨物運送の国内鉄道区間に Carmack が適用されるか? --- について Reider コートは特に判断を留保している。

それでは現状は? Woodbury 判決が ICC 管轄規定中の「何処であれ米国の地点から近隣国の地点へ」の語句を輸入と輸出を共に包含すると解釈したことを我々は知っている。既に言及したとおり、ICC 管轄規定中の語句を Carmack のそれと別違に解釈することを議会が望んでいた「強力な証拠」がない限り、Woodbury の解釈は、また、Carmack 中の「から・・・に」の語句の解釈基準となる。このような議会意思を示す強力な証拠がないのは勿論として、全く証拠が見いだせないため、当裁判所は、Woodbury 連邦最高

裁判判決が、ICA が統一法典化された 1978 年以前に於いては、Carmack 中の「から・・・に」の語句の解釈基準となったであろうと推断する。したがって、当時は、米国外を起点とする国内運送区間に Carmack が適用されたと考える。Woodbury コートの解釈に至る論拠については疑問もあるが、最高裁判例と意見を異にするという理由だけで、簡単にそれを放棄できない。「最高裁判例中に根拠薄弱な先例があったとしても、それを無効にできるのは唯一最高裁の特権である。」Woodbury は未だ無効とされていないため、未だに有効な法であり、当裁判所はそれに拘束される。

Carmack に関する当裁判所の見解 --- 外国運送の国内区間に、運送の起点に関わりなく、Carmack が適用される --- は、ICA が 1978 年に統一法典化されたときの議会の法的見解にも適合する。法典化法で、議会は Carmack から「から・・・に」の語句を完全に抹消し、Carmack の適用可能性を「公共運送人が ICC の管轄下で運送を提供している」かどうか依存することとした。したがって、Carmack の適用可能性を決定するときには、ICC の管轄規定を調べなければならない。法典化法には現実に存在する法を変更しない意図があるため、この Carmack に施された再構成は Carmack 適用可能性の境界を ICC 管轄の境界と以前から常に同延においていた議会の理解を反映している。Woodbury と 1920 年 2 月法（Woodbury 解釈を是認した）によって、ICC 管轄が外国から米国に向けた運送を含むことは、明確に確立している。ICC 管轄規定の範囲が Carmack の適用可能性と同延であり、また Woodbury コートが「から・・・に」の語句を方向に関わりなく外国通商で移動する貨物に適用されると解釈したため、Carmack 中の「から・・・に」の語句もまた移動方向に関わりなく外国通商に適用されることになる。したがって、Carmack はクボタ貨物の国内州際区間に適用されると決定する。