

## 損保ジャパン対ユニオン・パシフィック事件 判決要旨 3 : Carmack 修正と COGSA

2006 年 8 月 1 日  
安藤 誠二

MOL 通し船荷証券の責任期間、ヒマラヤの両約款を合わせると、COGSA の条項がユニオン・パシフィックのような MOL の下請業者に拡張適用されるため、Carmack もまたクボタ貨物運送のユニオン・パシフィック区間に適用される事実が、二つの異なる責任法制の間に潜在的抵触を生出すことになる。しかしながら、当裁判所の見解では、抵触は二つの連邦法の間ではなく、寧ろ、一つの連邦法(Carmack)と、他の連邦法(COGSA)の条項を合体しているが制定法の資格を欠く一つの契約との間にある。COGSA の第 1307 条は規定する。

COGSA に含まれる如何なる規定も、運送人または荷送人が、海上運送船舶への貨物船積前または船舶からの貨物陸揚後の期間を対象として、貨物の滅失、損傷、または保管、注意、取扱いに関連した損害に対する責任に関して、協定、合意、条件、留保、または免除を如何なるものであっても、取決めることを妨げない。

COGSA は「貨物が船舶に船積みされる時から陸揚される時までの期間」についてのみ適用されるため、COGSA が 1307 条に規定される如く契約によってテークルの先(陸揚以後)まで拡張されるときは、COGSA は制定法自体の効力としてではなく、寧ろ契約条項として適用されることを、裁判所は一貫して主張してきた。

COGSA に関するこの見解は、同法の適用範囲を陸上以外の行程 --- 特に米国港湾間の通商(即ち沿岸通商) --- に拡張する契約は制定法の効力を持つと議会が明確に規定した事実からも更なる支持を得ている。COGSA はその条項から「米国港発または着」の運送だけに適用され、更に外国通商に限定される。単一国港湾間の運送は当該国の管轄だけに入り、それ故に、Hague Rules が取り組もうとした統一問題が発生しない。米国では、現在でも沿岸通商は Harter Act が規制する。国内海(水)上運送に Harter Act が適用されることは COGSA によって殆ど影響を受けていないが、COGSA には「沿岸選択権」(coastwise option)と呼ばれる規定 1312 条があって、国内通商の運送人と荷主が明文で定めれば結果ににおいて Harter Act から離脱し、COGSA 制度に従うことを認めている。このように、ある一定の契約について現存連邦制定法に取り代わって COGSA が適用されることを立法府は疑い無く意図していた。

しかしながら、1312 条の下で制定法の条項を沿岸通商に拡張する契約と 1302 条に従って COGSA 条項をテークルを越えて拡張する契約の間には、原文に重要な相違がある。沿岸選択権に基づく契約に関しては、その契約が「あたかも法律の明文に・・・従うが如く、完全に COGSA に従う」ことを立法府は明確にした。従って、沿岸通商を対象とする契約によって拡張されたときには、COGSA は自らの力で(*ex proprio vigore*)現実に効力を発揮する。[但し、サーキット間で見解の相違がある。]しかしながら、MOL 船荷証券条項のような責任期間条項に関し、議会は単に、「COGSA に含まれる如何なる規定も、運送人または荷送人が、斯かる協定を如何なるものであっても、取決めること

を妨げない。」と定めた。「立法府が法律のある条項に特別の語句を用いる一方、同一法律内の他の条項でそれを省略するときは、立法府は意図的にこの異なる包含または排除を行ったものと一般に推定される。」従って、議会在が 1312 条の語句に類似した語句を 1307 条制定時に省略したことは、責任期間条項に連邦制定法に優越した効力を与える意思がなかったことを示す説得力ある証拠である。

責任期間条項の契約的性格に照らして、COGSA をテークルの先まで拡張する契約は抵触する法律に取って代わられると、型にはまった判決が為されてきた。「契約に合体された COGSA は単に適用される州法と抵触しない限りに於いて有効である」ため適用州法の見地から一包当り \$500 の COGSA 責任制限の適用を拒否した例。「船積前または陸揚後に起こる運送区間は、COGSA 条項の対象と成らず、Harter Act が支配する。」「当事者が船積前の局面に COGSA 条項を拡張しても、Harter Act との不一致は Harter Act に譲歩して従う」と判示しつつも、COGSA の出訴期限 1 年を合体した契約は Harter Act と矛盾しないと判決した例。Carmack が運送の陸上区間に適用されるなら、契約に合体した COGSA 責任制限は許されないと示唆した例。等々がある。しかし、COGSA 条件を合体した契約は Harter Act との抵触に勝ると、審議すること無く、想定した例がある。

実際に、外国通商が対象となる事件で責任期間条項と Harter Act(国際運送では貨物が陸揚されてから「適切な引き渡し」までに適用となる)が抵触する場合、主たる争点は COGSA 条項を合体した契約が Harter Act の抵触する規定に取って代わられるか否かではなく、寧ろ、そもそも抵触があるか否かである。「COGSA と Harter Act は非常に類似しているため、どちらの法律を適用するかによって全く相違が生じないことがしばしばである。」しかしながら、裁判所が二法律間に不一致を確認したときは、Harter Act が責任期間条項に取って代わると判示してきた。例えば、ニュー・ヨーク州南部地区連邦地裁(SDNY)は、ヘレニック・ローレル号事件で、「COGSA の規定が Harter Act と矛盾する範囲では、貨物の陸揚後及び引渡前の運送人の責任を対象として COGSA を船荷証券に合体することはできない。」と判示して、--- 特定の過失に起因する損害に限って運送人責任を負う --- COGSA の「火災免責」規定は Harter Act と矛盾するため、「無効」と判決した。同様に、ウルトラマー海運事件で SDNY は、堪航性確保に尽くすべき相当の注意義務につき運送人が負う拳証責任が、COGSA では Harter Act より緩和されていると認め、責任期間条項は Harter Act に道を譲らなければならないと判決した。最後に、Birdshall 事件でフロリダ州南部地区連邦地裁は、COGSA の出訴制限規定は、船積前後の局面では、Harter Act の制限規定不存在に優先できないと判示した。

これらの判決は COGSA を誘導した政策と整合する。COGSA 立法の促進力は、海事通商の中心に位置する契約を支配する法律を統一する必要性であった。多数の海洋国に接触したその当事者も関与する海事通商から生じる費用を最小限にするため、統一は必要と考えられた。これら取引に関与する運送人、荷送人、保険業者、貨物保険者及び介在金融業者にとって、国際海運取引を取り決める契約を支配する法の調和は、Hague Rules と COGSA の採択以前に普及していた多くの不確実と予測困難(即ち、船荷証券に関わる訴訟に於いてどの法律が適用されるか当事者は事前に知り得なかった)を解消した。しかしながら、Hague Rules(またその延長である COGSA)は、国際的海上貨物運送を支配する法の統一達成だけを務めていた。陸上運送を含む他の運送形態は、ハーグ国

際会議参加各国の個々の法律に支配されることとなった。米国が Harter Act の適用存続を決めたことは、「テークルからテークルまで」の範囲を超えた期間の貨物運送を支配する「統一規則を確立する努力を国際社会が行わなかったという単純な理由だけでも、国際的統一を犠牲にし」ていない。

条約の目的に合致するように、議会は特に COGSA に規定を置き、同法が国内貨物運送に適用される法律に何らの影響を与えないことを確認した。

貨物の船舶への船積前、または船舶からの陸揚後の船舶または運送人の義務と責任に関連する限りでは、COGSA の如何なる規定も Harter Act または COGSA が無ければ適用される他の如何なる法の規定を廃棄するものと解釈してはならない。(1311 条)

ホワイト上院議員が本会議への通商委員会議案報告で説明したように、「COGSA は貨物が船舶に船積みされたときから陸揚されるときまでの期間について所謂 Harter Act を廃棄する。その他の点では、我が国の法は、議案によって影響され、毀損されることなく、現状どおり正確に存続する。」1311 条は特に Harter Act に言及しているが、同条はまた「貨物の船舶への船積前、または船舶からの陸揚後の船舶または運送人の義務と責任に関連する限りでは COGSA が無ければ適用される他の如何なる法」も COGSA の適用範囲外として堅持している。Carmack はこのような法である。よって、当法廷は COGSA 条項を内国に拡張する契約規定は Carmack に劣りこれに従うべきであると判断する。従って、本件に於けるユニオン・パシフィックの責任には Carmack が適用される。

ユニオン・パシフィックは当法廷が最近の Kirby 事件連邦最高裁判決 (Norfolk Southern Railway Co., v. Kirby, 543 U.S. 14 (2004)) に依拠することを期待したかも知れない。しかし Kirby によって当法廷の分析は変わらない。Kirby 事件連邦最高裁は、海上と陸上区間から成る通し船荷証券の解釈には、海上区間が「重要な」(substantial) 限り、連邦法が適用されると判決した。荷送人の Kirby はスイスからアラバマ州ハンツビルまでの機械類運送を手配するためフレイト・フォワードを雇った。フレイト・フォワードは貨物の運送をドイツの海運会社に委託し、海運会社は陸揚港ジョージア州サヴァンナから最終目的地アラバマ州ハンツビルまで貨物の鉄道輸送を行うため Norfolk Southern 鉄道と契約した。海運会社と Norfolk Southern の間の貨物証券は、COGSA の一包当り \$500 の責任制限の利益を Norfolk Southern のような独立契約者に与える、責任期間条項とヒマラヤ約款を含んでいた。列車がハンツビルに向かう途中脱線して貨物が損傷したため、Norfolk Southern は貨物証券の規定を援用して一包当り \$500 の責任制限を主張した。貨物所有者の Kirby は、責任期間条項は州法の代理原則に照らして解釈すべきで、その場合には、フレイト・フォワードが海運会社から船荷証券を受領したのは Kirby の代理人としてではないため、鉄道会社はヒマラヤ約款から利益を得ることができないと反論した。[なおこの他に、Norfolk Southern は、フレイト・フォワードと海運会社間の船荷証券に含まれるヒマラヤ約款に依拠して自己防禦を試みた。しかしながら、当該ヒマラヤ約款の解釈は、連邦法と州法の何れを適用すべきかの問題ではなく、Herd 事件連邦最高裁先例の解釈問題に発展した。したがって、連邦法と COGSA 適用範囲を拡張する契約が抵触するとき適用すべき妥当な法は何かを論議する本件事件との関連性は少ない。]

連邦最高裁は、海陸両運送を対象とする船荷証券であっても、なお海事契約であるため連邦法が適用されると判断した。概念的手法を採用した最高裁は「船荷証券が重要な海上運送を必要とする限り、その目的は海事通商の遂行であり、多少の陸上運送を提供したとしても・・・それは海事契約である。・・・もし船荷証券の海上部分が重要でなければ、それは海事契約ではない。」と言っている。最高裁は更に続けて、連邦法の適用によって、「所与の契約の意義を複数法体系が支配することから必然的に発生する混乱と非効率」を回避し、その結果「一般海事法の統一」を促進することになると説明している。契約への単一法体系の適用によって、「議会在 COGSA で確立した責任法制度を強化する」ことにも最高裁は注目した。

国際海事契約解釈の統一と一貫性に関する同様の懸念から「責任制限を陸上運送に拡張する通し船荷証券の規定は Carmack 修正ではなく COGSA によって検討する必要がある。」とユニオン・パシフィックは強く主張する。当法廷は Kirby をそれほど広義に解釈できない。Kirby で最高裁が主として懸念したのは、COGSA 条項を陸上に拡張する契約に州法が適用されることから起こる統一と一貫性の喪失であった。これは、陸上運送中の貨物損害に対して潜在的に責任を負う無数の当事者にとって、責任の輪郭を明確にする州法がどれであるか事前に知り得ないため、特に重要な懸念事である。海上運送が重要な構成要素となる国際船荷証券の解釈を連邦法の支配に置いた最高裁判決は、この問題を巧妙に回避した。

しかしながら、Kirby では、貨物所有者は Carmack の適用可能性の問題を提起しなかった。従って、最高裁で争われた争点は、唯一、州法と COGSA 条項を鉄道運送人に拡張した契約条項の相互作用であった。その結果、Kirby が確立した原則は、海事契約は連邦海事法に照らして解釈すべきことである。ユニオン・パシフィックの反対意見にも拘わらず、その原則から唯一適用される連邦法が COGSA であるとの結論は得られない。それだけでなく、--- ユニオン・パシフィックが「非海事連邦法」と呼ぶ --- Carmack は海事契約の国内運送区間の条項を支配する役割を担い得ないとの議論も受け入れられない。連邦海事法は連邦判例法と連邦制定法から成る。海事関係に於いては、事件が主に間隙型であるため、連邦判例法の役割が制定法より突出しているが、判例法が適用されるのは事件に関連した制定法が存在しないときに限られる。「関連する制定法が存在しないときは、司法が発展させた一般海事法が適用される。」何が関連する連邦制定法を構成するかは、所与の制定法がそれ自体の条項によって特定の事実関係に適用できるか否かによって決定する。裁判所が「本質的に海事」(inherently maritime)と看做す連邦制定法だけが海事契約の解釈を支配する。それ以外の必要条件はない。

本件で Carmack を排除して COGSA を適用することは、責任期間条項は制定法的地位を持たないとの十分に確立した巡回区先例に矛盾し、また、COGSA は船積前・陸揚後の貨物運送を支配する法に影響を与えないと明確に規定している COGSA 自体の法文の土台を崩すことになる。当法廷は、COGSA の根底にある政策に関する Kirby コートの文言 --- 州法ではなく連邦法を適用すべきであるとの判断の単なる補足に過ぎず、中心から遙かに離れた文言 --- に、COGSA を陸上に拡張した契約がそれ無くば適用される連邦法の地位を奪う意味があるとは解釈できない。他には最高裁と議会からの指標がないため、当法廷は先例と制定法体系の明瞭な文言(plain language)に従わなければならない。