

損保ジャパン対ユニオン・パシフィック事件 判決要旨 1 : 制定法の現況

2006年7月23日
安藤 誠二

本件で提示された争点は、国際通商の異なる側面を支配する二個の相当複雑な連邦制定法の合流点から発生したものである。

A. 海上物品運送法 (Carriage of Goods by Sea Act ("COGSA"), 46 U.S.C. app. §§ 1301-1305)

COGSA は、「1924年ブリュッセル会議で改定された1921年ヘーグ・ルールズを殆ど丸ごと取入れたものである。」ヘーグ・ルールズの目的は、「海上物品運送を支配する法律の国際的統一」を確立することであった。「COGSA は、国際通商に於ける運送人と荷主相互の間の権利と責任を支配する統一海上船荷証券を確立する多国間努力の最終結果である。」

COGSA は、過失を基礎とする責任制度を確立する。同法は、また、運送人が運送貨物の滅失または損害に対する責任を一包当たり\$500に制限することを明確に許容する。運送人は、荷主が自己の貨物に制限額より高額な責任価格を申告する「公平な機会」を与えられない限り、一包当たり\$500の責任制限を利用できない。このように、荷主が\$500より高価な価格 --- 申告額は貨物の全価格である必要はない --- を申告する公平な機会を与えられれば、運送人の最高責任額は運送人の申告額(それがどのようなものであれ)に制限される。しかしもし運送人が荷主に価格申告の公平な機会を与えないのであれば、運送人は貨物の全価格に対する責任を負う。

COGSA は、その規定によれば、「貨物が船積みされた時から陸揚された時までの期間」、所謂「テークル・トゥ・テークル」(tackle-to-tackle)期間に限って適用される。

貨物の海上運送を行う船舶への船積み以前及び船舶からの陸揚以後については、貨物の滅失または損害、或いは保管、管理、及び取扱いに関連する損害に対する船舶または運送人の義務と責任に関して、協定、合意、留保、または免除を運送人または船舶が約定することを、COGSA の如何なる規定も禁じていない。

このように、「COGSA の不申告時規則を、陸上運送期間を含めて、貨物が運送人の責任下にある全期間に拡張適用することを」運送人が船荷証券上選択することを、COGSA は妨げない。

B. カーマック修正 (Carmack Amendment) と 1980年スタッガーズ鉄道法 (Staggers Rail Act of 1980)

1887年州際通商法 (ICA)により鉄道運賃を規制する州際通商委員会 (ICC)が創設された。(1995年から陸上運送委員会(Board)に改組。)1906年には、「有効な船荷証券による州際運送中に滅失または損傷した貨物の運送人責任に係る連邦体制を創設する」努力の成果として、ICAにCarmack修正が施された。Carmackは、鉄道または「鉄道及び水

運」による運送が、「米国内地と外国地との間の米国内運送」を含む「継続的運送または発送であって、共通の支配、管理または手配の下にあるとき」に、適用される。Carmack 立法の趣旨は、「貨物の州際運送に携わる多数の運送人の中から特定の有責運送人を探し出す困難から荷主を救済すること」にもあった。このように、荷主は、Carmack によって、最終運送人と船荷証券または受取証を発行した運送人の何れを相手にしても滅失または損傷による損害を回収できることとなった。

COGSA が過失責任制度を確立した一方において、Carmack は「原始運送人と最終運送人に対して厳格責任に近い責任を課している。」確かに、Carmack は、判例法上公共運送人に課せられていた厳格責任の原則を効果的に法典化したものである。荷主が「良好な状態での引渡し、損傷状態での到着、及び損害額」を示して Carmack 責任の一応の事実推定を確立し、運送人に防禦手段[*]がなければ、運送人は運送した「財物の実損害」に対して責任を負う。[*ミズーリ・パシフィック鉄道事件連邦最高裁判決によれば、運送人が(1)過失のないこと、及び(2)貨物の損害が(a)天災、(b)公共の敵、(c)荷主自身の行為、(d)官憲、または(e)貨物の隠れた瑕疵または性状、の何れかの原因により生じたことを証明すれば、Carmack の下に於いても、運送人は責任を免れる。]

ICA による広範囲な規制措置により、1976 年までには、鉄道運送業者は他の運送手段と効果的に競争できなくなっていた。多方面にわたる規制緩和政策の一環として、スタッガーズ鉄道法が 1980 年に立法された。Staggers の一規定により、ICC は「継続的複合移動の一翼を担う鉄道運送人が提供する運送を免除する」権限を与えられた。この授權に基づき、ICC は継続する複合移動の一行程を運営する、ユニオン・パシフィックのような、鉄道運送人を規制から免除した。

この免除命令は、一定の鉄道運送人に対して料金規制を免除したが、荷主に対する全ての法的義務から鉄道運送人を解放したわけではない。特に、免除鉄道運送人は 49 U.S.C. § 10502(e)の要件を満たさなければならない。それは次のような規定である。

本条により発付される如何なる免除命令も、責任と請求に関する契約条項を 11706 条の規定に首尾一貫させる鉄道運送人の義務を軽減しない。本項または 11706 条の如何なる規定も、鉄道運送人による代替条項の申込みを妨げず、また 11706 条の規定に基づく特定の料金水準または用役を要求する権限を委員会に与えるものでない。

11706 条は鉄道運送人の責任を定める Carmack 条項である。同条項は、特に、「財物を引渡し、本規定により委員会の管轄に属する運送と用役を提供する鉄道その他の運送人は、受取証または船荷証券による賠償請求権者に責任を負う。本項に従い課せられる責任は財物の実際の損失額または損害額である。」と定めている。このように、免除鉄道運送人は、複合運送に携わる者を含み、「代替条項」を交渉して Carmack 責任を制限することができる。しかしながら、10502(e)条と 11706(a)条の結合効果によって、自らの責任制限を望む鉄道運送人は、Carmack 条項に従った厳格責任と全損害賠償を共に含む、Carmack 完全担保の選択権を荷主に提供しなければならない。免除鉄道運送人が荷主に財物の実際の損失額または損害額を担保する選択権を提示しなかったときには、荷主は運送人を Carmack にしたがって訴え得る。

前述したとおり、MOL の通し船荷証券はクボタに対しトラクターに一包当たり\$500

を超える価格を申告する「正当な機会」を与えた。従って、一包当たり\$500の法定責任制限を発動するために COGSA が求める全てを行った。しかし Sompo は、クボタのように、外国を起点とする通し船荷証券で移動する貨物の国内鉄道区間には Carmack と Stagers が適用されるとの説得力ある主張を控訴審で展開した。従って当裁判所は、外国の起点から米国の目的地に通し船荷証券で移動する鉄道区間の貨物運送である、クボタ輸送貨物の国内区間に、Carmack が適用されるか否か決定しなければならない。もし適用されないのであれば、責任期間約款とヒマラヤ約款の合同効果によって、ユニオン・パシフィックの責任は一包当たり\$500に制限される。しかしながら、Carmack が適用されるのであれば、ユニオン・パシフィックに課し得る Carmack の全責任と、MOL の船荷証券に指示合体されヒマラヤ約款によってユニオン・パシフィックに拡張適用される COGSA の責任制限との間の、潜在的抵触を当裁判所は解決しなければならない。もし Carmack が COGSA の契約的拡張に優先するのであれば、当裁判所は更に、ユニオン・パシフィックが Carmack 責任の制限を許容されるために必要な Stagers 要件に従ったか否かの問題に取組まなければならない。