



東京海上日動 マリンニュース

米国鉄道脱線事故と運送人の責任制限

—米国・連邦最高裁の判決(紹介)—

要旨

米国に海上輸送される貨物には、米国国際海上物品運送法(USCOGSA)が適用され、運送人の責任は1梱包あたりUS\$500に制限されます。また、通し船荷証券(Through B/L)には、海上輸送だけではなく荷卸し後の陸上輸送にもUSCOGSAが適用される旨の規定があります。このため、Through B/Lの下での鉄道輸送中の事故にもUSCOGSAが適用され運送人の責任が制限されることとなるのか、大きな争いになっていました。

今般、昨年(2010年)6月に、米国の連邦最高裁判所において、B/L上の裁判管轄について、USCOGSAが適用されるとの判決が下されましたので、その概要をご紹介します。

1. 背景

アジアから米国の西海岸まで海上輸送された貨物が船舶から荷卸しされ、内陸の最終仕向地まで鉄道輸送される間に、脱線事故などにより、大きな損害を被ることがあります。このような輸送においては、船会社などの運送人は、荷主と積地から最終仕向地まで一貫した運送契約を結び、海上輸送と鉄道輸送の通し船荷証券(Through B/L)を発行し、そして、鉄道輸送部分については、別途、下請運送人である鉄道会社に輸送を委託することが一般的です。

2. 事案の経緯

今回の事件の経緯は次の通りです。

中国から海上輸送された貨物が米国西海岸のロングビーチで荷卸しされ、ユニオンパシフィック鉄道が内陸輸送中にオクラホマで脱線事故に遭ったもので、日本の船会社が通し船荷証券(Through B/L)を発行していました。

一審のカリフォルニア中部地裁では、B/Lに規定されていた東京地裁裁判管轄条項を理由に荷主の訴えが却下されたものの、控訴審の第9巡回区控訴裁判所では、「USCOGSAは海上輸送には強行適用されるが、外国からの輸送の一部である陸上輸送には契約上任意に適用されるものに過ぎず、陸上輸送には連邦法である州際通商法(Interstate Commerce Act 1887)のカーマック修正(Carmack Amendment 1906)とそれに関連するスタガーズ鉄道法(Staggers Rail Act 1980)が適用されるので、B/Lの東京地裁裁判管轄条項は無効である」として、USCOGSAの適用を否定する判決が下されました。

カーマック修正が適用されると、運送人は荷主に対して、事前に「貨物の価額を申告し、相応の運賃を支払うことにより、輸送中の事故による貨物の損害について全額の賠償を受けられる」ことを選択する機会を与えていない場合、つまり、事前に貨物の損害賠償額が制限されることを説明していない場合は、運送人は全額を賠償

する義務を負うことになり、法定裁判管轄地以外の専属裁判管轄地に合意する条項も無効となります。ニューヨークを管轄する有力な控訴裁判所である第 2 巡回区控訴裁判所でも、Sompo Japan 事件 (Sompo Japan Insurance Company of America v. Union Pacific Railroad Company) において、同様に判断され、その他の控訴裁判所と判断が大きく分かれたため、本件は、連邦最高裁判所自身で審議すべく、上訴が受け入れられました。

3. 米国最高裁の判決

(1) 最高裁は審理の結果、「カーマック修正は Through B/L の下での海外からの輸送には適用されない」として、控訴審の判決を破棄し、B/L の東京地裁裁判管轄条項を認める判決を下しました (Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. v. Regal-Beloit Corp.)。

判決理由は、カーマック修正は「米国の陸上運送委員会 (Surface Transportation Board) の管轄区域で開始する輸送において最初に貨物を受け取る運送人」にカーマック修正に適合した B/L の発行を義務付けており、そのカーマック修正に適合した B/L の下で貨物が輸送される場合は、その後に別の運送人に貨物が引き渡され、カーマック修正が適用されると規定しているが、本件においては、輸送は陸上運送委員会の管轄外である中国で開始し、川崎汽船は中国で最初に貨物を受け取ったため、カーマック修正に適合した B/L を発行する義務はなく、カーマック修正は適用されないというものでした。

また、ユニオンパシフィック鉄道についても、海外で輸送が開始する Through B/L の下で他の運送人から貨物を引き渡されただけであり、カーマック修正で規定されている「陸上運送委員会の管轄区域で最初に貨物を受け取る運送人」には該当せず、カーマック修正は適用されないとして、最高裁の 9 人の判事中 6 人の賛成多数で、ユニオンパシフィック鉄道は受け取り運送人であってカーマック修正の適用を受けるという少数意見を退けました。

(2) なお、本件同様に控訴審ではカーマック修正の適用が認められた上記の Sompo Japan 事件も、本件の判決と同月の 2010 年 6 月に、最高裁において控訴審の判決が覆され、鉄道輸送中の USCOGSA の適用が認められています。

4. ロッテルダム条約

米国は新しい国際海上物品運送条約 (ロッテルダム条約) に署名し、現在、批准を検討しています。将来、同条約に批准し、現在の US COGSA が改正されれば、Door to Door 輸送区間にも適用されるので、同条約が内陸輸送にも適用され、米国向け貨物における運送人の責任制限額が現在の US COGSA より引き上げられる可能性があり、2011 年には改正されるとの見方もあります。

(注) 本記事は当社発行の **Tokio Claims Journal** 第 9 号 (2010 年 12 月) より転載しました。

以上