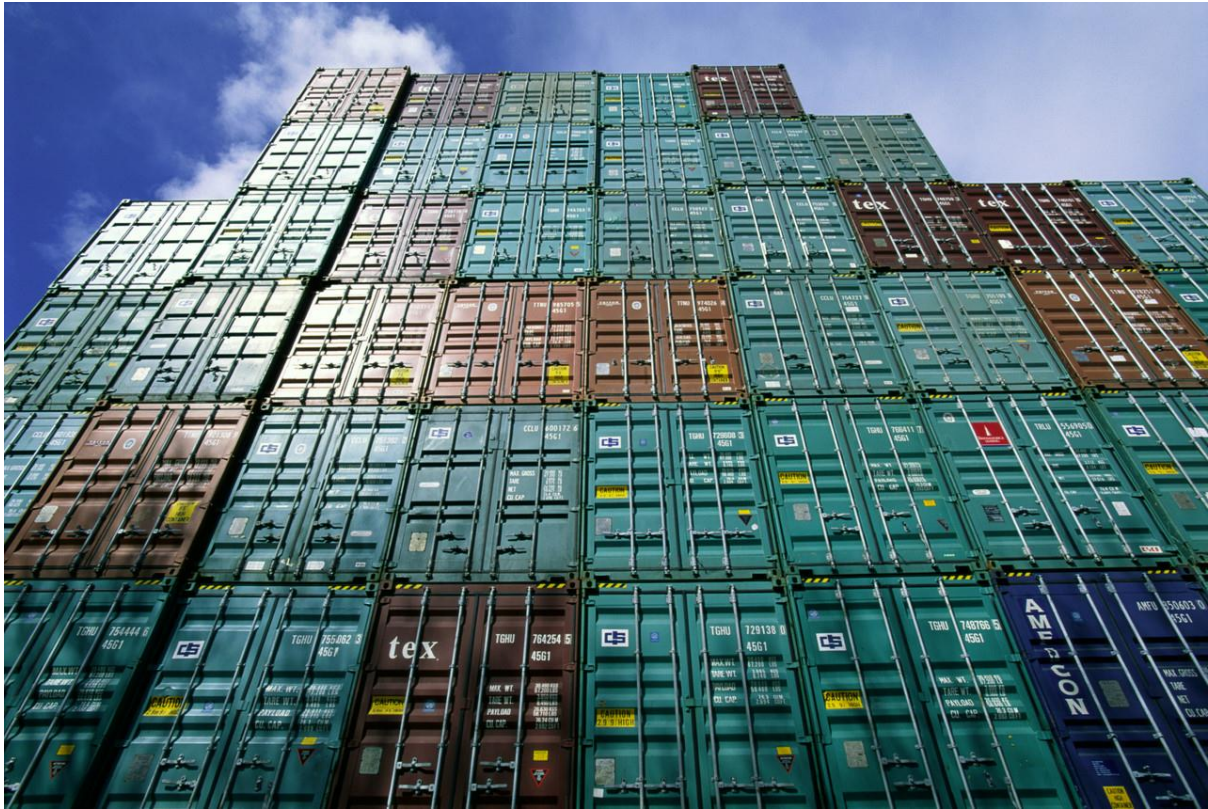




COGSA のパッケージ・リミテーションをひも解く：米国裁判所の解釈・適用に関する考察



こちらは、英文記事「[Unwrapping the COGSA Package Limitation: A Survey of How It is Interpreted and Applied by U.S. Courts](#)」（2014年6月6日付）（執筆者：Y. Douglas Yang¹）の和訳です。

国際海上物品運送法（Carriage of Goods by Sea Act [COGSA]）は、一見すると解釈の簡単な法律のように見えます。その Section 4(5)では、運送人と船舶の権利および免責に触れ、「いかなる場合においても」運送人の責任負担を「1 梱包」または「慣習的な運賃単位」につき 500 米ドルに制限する、と定めています。²

しかし、COGSA には、何をもって「1 梱包」または「慣習的な運賃単位」とみなすのかの定義がなく、また、裁判所がどのような状況・場面において上記の責任限度額を無視し得るのかについても明確な記述がありません。したがって、米国の裁判所が COGSA に定めるパッケージ・リミテーション（1 梱包または慣習的な運賃単位当たりの運送人の責任限度額）とその例外をどのように分析しているのかを知ることは、その限度額の適用状況を理解する上で重要です。

¹ 2014年ボストン大学ロースクール卒 (J.D.取得)。2010年ウィスコンシン大学マディソン校卒 (B.A.取得)。

² 国際海上物品運送法の § 4(5), Ch. 229, 49 Stat. 1207 (1936)を参照。46 U.S.C. § 30701 の注記に転載。COGSA の関連する段落には「物品の性質および価額が荷送人により船積み前に申告され、かつ、その申告が船荷証券に記載されている場合を除くほか、運送人及び船舶は、いかなる場合においても、当該物品の損害又は当該物品の輸送に関連する損害については、米国の法定貨幣で 1 梱包若しくは物品が包で出荷されない場合には慣習的な運賃単位につき 500 ドル、または他の通貨でそれに相当する額を超える金額の責任を負わず、または今後負うこともない。この申告は、船荷証券に明記されている場合、推定的証拠であるが、運送人に対する確定的証拠ではない」と書かれている。

COGSA 上の 1 梱包とは何を意味するのか？

COGSA が今からおよそ 80 年前に制定されて以来、連邦裁判所は、COGSA 上の 1 梱包について明確で簡潔な定義を定めようと努力してきました。最も一般的に踏襲されている解釈のひとつは、COGSA 上の 1 梱包を「大きさ、形状、重量にかかわらず、取扱いを容易にする輸送のための何らかの荷造りの準備がなされているが、必ずしも物品を覆い隠しているか完全に包んでいるわけではない類の貨物」と定義しています。³ このような広義の説明は珍しいものではなく、実際のところ、COGSA 上の 1 梱包に関して、広く受け入れられている簡潔な定義は存在しません。しかしそれでも各裁判所は、何が 1 梱包で何がそうでないかを線引きするための基準点をそれぞれ示してきました。つまり、ある特定の物品が COGSA 上の 1 梱包であるか否かを各裁判所が判定する際に適用する大まかな枠組みが存在するという事です。

大別すると、特定の物品が COGSA 上の 1 梱包であるか否かの判定に関して、2 つの見解があります。⁴ その 1 つは、第 2 巡回区連邦控訴裁の判例法に由来し、Aluminios Pozuelo, Ltd. v. S.S. Navigator で明らかにされたものです。⁵ Aluminios 側は、1 梱包とは、一般的に、物品の取扱いを容易にする「準備」で構成されているという幅広い見方を述べました。⁶ Aluminios 側の分析は、物品の梱包に関わる事実と「荷造りの主観的な目的」の両方に着目したものです。⁷ これは対照的に、第 9 巡回区連邦控訴裁は、COGSA 上の梱包のより狭義の概念を支持しています。⁸ 「梱包」という言葉そのものの意味だけに焦点を当てていると言えるものです。⁹ 第九巡回区控訴裁の狭義のアプローチを採用した場合、ある物品が 1 梱包であるか否かに関して非常に明確に答えが得られるケースもありますが、曖昧なケースもあります。¹⁰ 例えば、箱詰めのカレーのように完全に包まれた物品は大抵梱包とみなされますが、完全に覆い隠されたり包まれたりしていない物品は梱包とはみなされないこともあり得ます。¹¹

通常、船荷証券上に、合理的な判断において 1 梱包であると解釈できる荷造りの 1 単位が明確に記述されている場合、裁判所は、この船荷証券上の梱包の定義を COGSA に定める梱包として認めることになるでしょう。¹² ただし、船荷証券の記述が不明確、曖昧または不正確である場合に訴訟問題が生じます。1 梱包に関する船荷証券の記述の曖昧さを裁判所が認定した場合、裁判所は「全当事者の意図を最もよく表しているもの」に基づいて、相対的に事実関係に重きを置いた分析を実施します。¹³ とは言え、第 11 巡回区控訴裁が「(COGSA) の当初の目的は運送人に対して荷送人を保護することにあつたという広く受け入れられている理解に照らして」、不明確な記載がある船荷証券の解釈を行っていることに、運送人は留意すべきです。¹⁴

³ Aluminios Pozuelo Ltd. v. S. S. Navigator - 407 F.2d 152, 155, 1968 AMC 2532 (2d Cir. 1968).

⁴ Malloy v. The Vessel Oregon Rainbow, 1980 AMC 2183 (M.D. Fla. 1980) を参照。

⁵ 407 F.2d 152, 1968 AMC 2532 (2d Cir. 1968).

⁶ 同上。厳密に言うと、第二巡回区連邦控訴裁は、「事件に端を発する「包」の意味は、それ故に、大きさ、形状、重量にかかわらず、取扱いを容易にする輸送のための何らかの荷造りの準備がなされているが、必ずしも物品を覆い隠しているか完全に包んでいるわけではない類の貨物を定義していると言える」と述べた。同上 at 155.

⁷ Travelers Indem. Corp. v. Vessel Sam Houston, 26 F.3d 895, 901, 1994 AMC. 2162 (9th Cir. 1994) を参照。(第 2 巡回区連邦控訴裁の COGSA 上の「包」の定義に対する第 9 巡回区連邦控訴裁の不同意について議論); Aluminios Pozuelo, Ltd., 407 F.2d at 155-156.

⁸ Hartford Fire Ins. Co. v. Pac. Far East Line, Inc., 491 F.2d 960, 1974 AMC 1475 (第 9 巡回区連邦控訴裁 1974 年), 裁量上訴不受理, 419 U.S. 873, 1974 AMC 2677 (1974).

⁹ Travelers Indemn. Corp., 26 F.3d at 901.

¹⁰ Deltak v. Indus. Mar. Carriers Worldwide, 2004 AMC 1781, 1788-1789 (9th Cir. 2004).

¹¹ 同上

¹² Seguros "Illimani" S.A. v. M/V Popi v. Universal Mar. Serv. Corp., 929 F.2d 89, 94, 1991 AMC 1521 (2d Cir. 1991); Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime law 647-648 (5th ed. 2012).

¹³ Schoenbaum, 上記の注 12, at 648.

¹⁴ Sony Magnetic Prods. Inc. v. Merivienti O/Y, 863 F.2d 1537, 1542, 1989 AMC 1259 (11th Cir. 1989).

COGSA 上の梱包としての海上輸送コンテナ

コンテナ輸送が台頭する何十年も前に書かれた COGSA は、当然のことながら海上輸送コンテナが「梱包」であるか否かという問題には対応していません。それにもかかわらず、海上輸送コンテナの要件を COGSA に含めるかどうかがいまだに明らかにされていません。そのため、海上輸送コンテナを COGSA 上の梱包とみなすか否か、どのような場合にみなすかについて判断する責任を裁判所が負っているわけです。「その全部又は一部が海上運送である国際物品運送契約に関する国際連合条約（United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea）」、いわゆるロッテルダム・ルールが発効すれば、責任制限額が明確になるでしょう。

この問題に関して主導的な巡回区連邦控訴裁である第 2 巡回区連邦控訴裁は、海上輸送コンテナを COGSA 上の梱包とは認めていません。40 年以上前にフレンドリー判事が「海上輸送コンテナは COGSA に定める梱包とはみなし難い」と宣告して以来、第 2 巡回区連邦控訴裁は、海上輸送コンテナが COGSA 上の梱包に当たるとする訴えを相当懐疑的に捉えてきました。¹⁵ 第 2 巡回区連邦控訴裁の分析に追随する各裁判所も、海上輸送コンテナは COGSA 上の梱包とみなされる、という船荷証券の定型的な表現には説得力を見出さないでしょう。¹⁶ こうした流れがある中、コンテナ内で貨物がどのように「包まれ、まとめられ、固定されて」いようとも、第 2 巡回区連邦控訴裁に追随する各裁判所がその見解を翻して、海上輸送コンテナは COGSA 上の梱包であるとの裁定を下すことはないでしょう。¹⁷

しかし、海上輸送コンテナが COGSA 上の梱包であり得る、との判断を第 2 巡回区連邦控訴裁が下したこともあります。「当該コンテナが 1 梱包として船荷証券に記載され、かつ記載内容から梱包であると合理的に了解し得る物品が記載されていない場合、当該コンテナを COGSA 上の 1 梱包とみなさなければならない」。¹⁸ また、第 2 巡回区連邦控訴裁は、「船荷証券の表面にコンテナの内容物が明記されており、それらの内容物を COGSA 上の梱包と合理的にみなすことができる場合、当該コンテナは COGSA 上の梱包ではない」との判断も示しています。¹⁹ こうした第 2 巡回区連邦控訴裁のアプローチを、第 4 巡回区連邦控訴裁²⁰、第 5 巡回区連邦控訴裁²¹、第 9 巡回区連邦控訴裁²²および第 11 巡回区連邦控訴裁²³が、それぞれ明示的、または黙示的に採用しています。

COGSA 上の梱包としての出荷用パレット

裁判所は、海上輸送コンテナを COGSA 上の梱包とみなすことには消極的ですが、それとは対照的に、パレットが COGSA 上の梱包であるべきだとする考えに対しては受け入れる姿勢を示しています。第 2 巡回区連邦控訴裁と第 11 巡回区連邦控訴裁がそれを先導しています。両裁判所の判決は、船荷証券にパレットを梱包として明示的に記載している場合、および、荷送人が 1 梱包の目的に合致した方法でパレットを使用している場合、パレットは COGSA 上の梱包であ

¹⁵例として次を参照。Monica Textile Corp. v. S.S. Tana, 952 F.2d 636, 1992 AMC 609, (2d Cir. 1991); Leather's Best, Inc. v. S.S. Mormaclynx, 451 F.2d 800, 1971 AMC 2383 (2d Cir. 1971) (フレンドリー首席判事)

¹⁶ Monica Textile Corp., 952 F.2d 636 を一般的に参照。

¹⁷ Mitsui & Co., Ltd. v. Am. Exp. Lines, Inc., 636 F.2d 807, 822, 1981 AMC 331 (2d Cir. 1981) (フレンドリー首席判事)

¹⁸ Binladen BSB Landscaping v. M.V. Nedlloyd Rotterdam, 759 F.2d 1006, 1015, 1985 AMC 2113 (2d Cir. 1985). Peter Rosenbruch v. Am. Exp. Isbrandtsen Lines, 543 F.2d 967, 1976 AMC 487 (2d Cir. 1976), 裁量上訴不受理, 429 U.S. 939, 1976 AMC 2684 (1976)を参照。

¹⁹ Monica Textile Corp., 952 F.2d at 639.

²⁰ Universal Leaf Tobacco Co. v. Companhia De Navegacao Maritima Netumar, 993 F.2d 414, 1993 AMC 2439 (4th Cir.1993).

²¹ Croft & Scully Co. v. M/V Skulptor Vuchetich, 664 F.2d 1277, 1982 AMC 1042 (5th Cir. 1982).

²² All Pac. Trading, Inc. v. Vessel M/V Hanjin Yosun, 7 F.3d 1427, 1994 AMC 365 (9th Cir. 1993).

²³ Hayes-Leger Assoc. v. M/V Oriental Knight, 765 F.2d 1076, 1986 AMC 1724 (11th Cir. 1985).

るといふ考え方を支持しています。²⁴ しかし、COGSAとは異なり、ヘーグ・ヴィスビー条約とロッテルダム・ルールは、パッケージ・リミテーションのパレットへの適用を限定しています。²⁵

慣習的な運賃単位

慣習的な運賃単位 (Customary Freight Unit [CFU]) 当たりの責任限度額は、梱包で出荷されない物品に適用されます。COGSAにおけるパッケージ・リミテーションと同様、CFU制限額は運送人の責任を「慣習的な運賃単位当たり」500米ドルに制限します。²⁶ CFU制限額スキームの範疇に入ることの多い典型的な物品として、ばら積み貨物、ばら積み機械、未梱包の機器等があります。²⁷ 運賃単位の一般的な尺度としては、重量、立方フィート等のほか、梱包されていない自動車のような実際の積荷そのものも含まれます。²⁸

CFUという用語に「慣習的 (Customary)」という語が含まれているにもかかわらず、裁判所は通常、CFUを計算する際に業界の慣習や慣行を考慮しません。²⁹ 裁判所は、むしろ、荷送人と運送人が「具体的事例において運賃計算を行った際に使用した単位」に着目します。³⁰ このアプローチでは、契約当事者の意図を詳しく調べる必要が生じ、結果的に船荷証券³¹や関税³²を精査することが多くなります。一般的に、運賃単位の計算に関する紛争はほとんど起こっていません。CFU計算に関しては、第2巡回区連邦控訴裁が主導し³³、第1巡回区連邦控訴裁³⁴、第4巡回区連邦控訴裁³⁵、第9巡回区連邦控訴裁³⁶、第11巡回区連邦控訴裁³⁷がこれに追随しています。

第5巡回区連邦控訴裁も、第2巡回区連邦控訴裁のアプローチを踏襲していましたが、慣習的な運賃単位を決める際の契約当事者の意図を理解するため、他の要素を調査することを示唆しています。³⁸ 同控訴裁がどのような要素を検討することになるのかガイダンスは示されていないものの、CFU計算方法に関して、第5巡回区連邦控訴裁がより幅広い見方を取っていることは確かです。

²⁴ *Groupe Chegaray v. P&O Containers*, 251 F.3d 1359, 2001 AMC 1858 (11th Cir. 2001) を参照。(「プラスチックでラップされた42個の段ボール箱は、明らかに、個々の段ボール箱の集まりを効率的に輸送しやすくし、その取扱いの際の安全性または損傷リスクを低減した。Hayes-Leger事件とFishman & Tobin事件で積み重ねられた原則に基づき、(荷送人が)それらの段ボール箱をまとまりのない状態で出荷する代わりに、扱いやすい個数でまとめて包装することを選択したという事実は、それらの段ボール箱がCOGSA上の包を意味するという我々の結論を裏付けている」); *Allied Int'l Am. Eagle Trading Corp. v. S.S. Yang Ming*, 672 F.2d 1055, 1982 AMC 820 (2d Cir. 1967); *Standard Electrica v. Hamburg Sud*, 375 F.2d 943, 1967 AMC 881 (第2巡回区連邦控訴裁 1967年); *DCI Mgmt. Grp., Inc. v. MV Miden Agan*, 2004 AMC 1294 (ニューヨーク州南部連邦地方裁判所 2004年) (船荷証券にパレットの数が記載されていること、荷送人がその積荷を複数のパレットに梱包した上で取扱いや輸送をしやすくするため各パレットをプラスチックでラップしたこと、および、荷送人と運送人との通信文において荷送人がパレットを積荷として記したことを理由として、パレットをCOGSA上の包として認定)。

²⁵ 1928年8月25日にブリュッセルにて署名された「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」の1968年改正議定書(ヘーグ・ヴィスビー条約に対する修正); 1968年2月23日の改正議定書により改正された「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」の1979年改正議定書, Article IV (5)(c) (SDR議定書); 「その全部又は一部が海上運送である国際物品運送契約に関する国際連合条約」art. 59 (ロッテルダム・ルール)。

²⁶ 国際海上物品運送法§ 4(5), Ch. 229, 49 Stat. 1207 (1936) (46 U.S.C. § 30701の注記に転載)を参照。

²⁷ Schoenbaum, 上記の注 12, at 652.

²⁸ 同上

²⁹ *FMC Corp. v. S.S. Marjorie Lvkes*, 851 F.2d 78, 1988 AMC 2113 (2d Cir. 1988).

³⁰ Schoenbaum, 上記の注 12, at 652. *Edso Exporting LP v. Atl. Container Line AB*, 2012 AMC 1811 (2d Cir. 2012)についても参照。

³¹ *Caterpillar Overseas, S.A. v. Marine Transp. Inc.*, 900 F.2d 714, 723-724, 1991 AMC 75 (4th Cir. 1990).

³² Schoenbaum, 上記の注 12, at 652 を参照; *Gen. Motors Corp. v. Moore-McCormack Lines, Inc.*, 451 F.2d 24, 1971 AMC 2408 (2d Cir. 1971).

³³ *Edso Exporting LP*, 2012 AMC at 1812-1813. 一般的に *FMC Corp.*, 851 F.2d 78 を参照。

³⁴ *Henley Drilling Co. v. McGee*, 36 F.3d 143, 148, 1995 AMC 1047 (1st Cir. 1994).

³⁵ *Caterpillar Overseas, S.A.*, 900 F.2d at 723-724; *Aetna Ins. Co. v. M/V Lash Italia*, 858 F.2d 190, 193, 1989 AMC 135 (4th Cir. 1988).

³⁶ *Vision Air Flight Serv., Inc. v. M/V Nat'l Pride*, 155 F.3d 1165, fn.5, 1999 AMC 1168 (9th Cir. 1998).

³⁷ *Fireman's Fund Ins. Co. v. Tropical Shipping & Constr. Co.*, 254 F.3d 987, 999, 2001 AMC 2474 (11th Cir. 2001).

³⁸ *Craddock Int'l, Inc. v. W.K.P. Wilson & Son, Inc.*, 116 F.3d 1095, 1108-1109, 1998 AMC 1107 (5th Cir. 1997).

パッケージ・リミテーションの例外

一般的に、荷送人が限度額の引き上げを要求せず、より高額な運賃を支払うことに同意しなかった場合、裁判所は、パッケージ・リミテーションまたはCFU制限額を各々の梱包またはCFUに対して適用することになります。ヘーグ・ヴィスビー条約の規定に類似する明確な規定がCOGSAそのものがないため³⁹、裁判所は、COGSA上のパッケージ・リミテーションまたはCFU制限額の適用除外を設けました。⁴⁰ 適用除外事項には、公平な機会の原則、不当な逸脱、重大な違反等があります。

公平な機会の原則

公平な機会の原則に基づいて、「荷送人が相応の高い運賃を支払うことによってCOGSAに定める責任限度額を上回る責任を選択する『公平な機会』を与えられた場合に限り、運送人は、COGSAに基づいて自己の責任を制限することができる」。⁴¹ 運送人が、荷送人に対して、「制限額より高額な価額を申告し、追加的保護のために余分な料金を支払う公平な機会」を与えなかった場合は、1梱包または1CFUにつき500米ドルの制限額が無効になると判示されています。⁴² しかし、何をもちて「公平な機会」とみなすのかは巡回区によって異なります。例えば、第9巡回区連邦控訴裁は、公平な機会の原則に関して狭義の見方を取っています。⁴³ 同控訴裁は、COGSAの本文を反映させる形で船荷証券に注意書きを記載するよう運送人に求めています。⁴⁴ この注意書きによって「荷送人が物品の価額を申告し、余分な料金を支払うことで、限度額を上回る責任を選択できる」ことを荷送人に知らせ⁴⁵、船積みする物品の価額を荷送人が申告する公平な機会を与えることとなります。これに対して、第5巡回区連邦控訴裁は、申告価額が制限額を上回っている場合の段階的な運賃を運送人が提示しているかどうか専ら着目しています。⁴⁶ 特に、第1巡回区連邦控訴裁、第2巡回区連邦控訴裁、第9巡回区連邦控訴裁は、荷送人が積荷のために第三者保険を購入した場合、そのこと自体、荷送人に保険を増額する公平な機会を与えられたことを示しているとする原則を支持し、「責任の制限を無効化しないよう忠告している」⁴⁷

巡回区連邦控訴裁のすべてが公平な機会の原則を採用しているわけではありません。⁴⁸ 第2巡回区連邦控訴裁、第4巡回区連邦控訴裁、第5巡回区連邦控訴裁、第6巡回区連邦控訴裁、第8巡回区連邦控訴裁、第9巡回区連邦控訴裁および第11巡回区連邦控訴裁は公平な機会の原則を認めています⁴⁹、その他の巡回区連邦控訴裁は、公平な機会の原則に関するそれぞれの見解を明らかにしていません。⁵⁰ その合法性を仕方なく許容する⁵¹、認めることを拒否しています。⁵²

³⁹ 1928年8月25日にブリュッセルにて署名された「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」の1968年改正議定書 art. 2 (ヘーグ・ヴィスビー条約の第4条のルール 5e を作成)。

⁴⁰ 例として次を参照。Vision Air Flight Serv., Inc., 155 F.3d 1165, 1999 AMC 1168; Peter Rosenbruch v. Am. Exp. Isbrandtsen Lines, 543 F.2d 967, 1976 AMC 487 (2d Cir. 1976), 裁量上訴不受理, 429 U.S. 939, 1976 AMC 2684.

⁴¹ Vision Air Flight Serv., Inc., 155 F.3d at 1168-69.

⁴² Nippon Fire & Marine Ins. Co. v. M.V. Tourcoing, 167 F.3d 99, 101, 1999 AMC 913 (2d Cir. 1999).

⁴³ Carman Tool & Abrasives, Inc. v. Evergreen Lines, Metro. Stevedore Co., 1989 AMC 913 (9th Cir. 1989) (コジンスキー首席判事)

⁴⁴ Kukje Hwajae Ins. Co., Ltd. v. M/V Hyundai Liberty, 408 F.3d 1250, 2005 AMC 1550 (9th Cir. 2005)を参照。第2巡回区連邦控訴裁は2014年の略式命令において同じテストを使用した。先例となる効果は上がっていない。OOO "Garant-S" v. Empire United Lines Co., Inc., et al., 2014 AMC 600, 605 [LTD] (2d Cir. 2014).

⁴⁵ 同上 at 1256.

⁴⁶ Brown & Root, Inc. v. M/V Peisander, 648 F.2d 415, 424, 1982 AMC 929 (5th Cir.1981).

⁴⁷ Kemper Ins. Co. v. Fed. Exp. Corp., 252 F.3d 509, 513-514 (1st Cir. 2001) (Vision Air Flight Serv., Inc. v. M/V Nat'l Pride, 155 F.3d 1165, 1169, 1999 AMC 1168 を引用(9th Cir. 1998)); Nippon Fire & Marine Ins. Co., 167 F.3d at 101 (Vision Air Flight Serv., Inc., 155 F.3d at 1169 も引用)

⁴⁸ Ferrostaal, Inc. v. M/V Sea Phoenix, 447 F.3d 212, 220, 2006 AMC 1217 を参照 (3d Cir. 2006).

⁴⁹ 同上 (Nippon Fire & Marine Ins., 167 F.3d 99 を引用); Caterpillar Overseas, S.A. v. Marine Transp. Inc., 900 F.2d 714, 719, 1991 AMC 75 (4th Cir. 1990); Sabah Shipyard SDN BHD. v. M/V Harbel Tapper, 178 F.3d 400, 404, 2000 AMC 163 (5th Cir. 1999); Acwoo Int'l Steel Corp., v. Toko Kaiun Kaish, Ltd., 840 F.2d 1284, 1288-89, 1988 AMC 2922 (6th Cir. 1988); Gamma-10

不当な逸脱と重大な違反

運送人は、運送契約からの不当な逸脱または重大な違反があった場合、パッケージ・リミテーションを利用する権利を失う可能性があります。Mobil Sales and Supply Corp. v. M.V. Banglar Kakoli で述べられたように、「不当な逸脱は運送契約の重大な違反である。船舶は、かかる逸脱に関与することにより、運送契約とそこに組み込まれている運送人の責任制限規定を『排除』し、そうすることで運送人を貨物の『保険者』とたらしめている」⁵³

裁判所は、過去において、運送人が「通常の航路」から不当に離路したと判断した場合に限り、不当な逸脱を認定していました。⁵⁴ しかし、COGSA の § 4(2) および § 4(4) は、海上における人命または財産の救助努力もしくはその試みに免責を与えており、また COGSA の § 4(4) は、合理的な逸脱は契約違反とはならない旨を明示的に述べています。⁵⁵

裁判所は、「逸脱に準ずるもの」を含め、不当な逸脱の例外範囲を拡大してきました。⁵⁶ 各巡回区連邦控訴裁間において、何を逸脱に準ずるものとみなすかという点の見解が統一されていないものの、事前の契約上の合意なしに、または、一般的な慣習によらず、甲板上に不当に積み付けられた物品は逸脱に準ずるものである、という点に関しては既に合意が形成されています。⁵⁷

各控訴裁のうち、第 2 巡回区連邦控訴裁、第 3 巡回区連邦控訴裁、第 4 巡回区連邦控訴裁、第 5 巡回区連邦控訴裁は、不当な逸脱に準ずるものを狭義に解釈する傾向にあり、その範囲を「無

Plastics v. Am. President Lines, 32 F.3d 1244, 1251-54, 1995 AMC 909 (8th Cir. 1994); Kukje Hwajae Ins. Co., 408 F.3d at 1255 (9th Cir. 2005); Fireman's Fund Ins. Co. v. Tropical Shipping & Constr. Co., 254 F.3d 987, 996, 2001 AMC 2474 (11th Cir. 2001).

⁵⁰ 第 7 巡回区連邦控訴裁および第 9 巡回区連邦控訴裁は、公平な機会の原則に関する彼らの立場を支持しなかった。例として、DB Trade Intern., Inc. v. Astramar, 592 F. Supp 1215, 1218, 1985 AMC 1476 を参照 (イリノイ州北部地区連邦地裁 1984) (「第 7 巡回区連邦控訴裁は、何をもちかかる公平な機会とするかについて述べなかった」とある)。

⁵¹ 第 1 巡回区連邦控訴裁は、Henley Drilling Co. v. McGee, 36 F.3d 143, 146-148, 1995 AMC 1047 (1st Cir. 1994) において、訴訟当事者の公平な機会の原則に関する認識を容認したが、それと同時に、海上貿易に不確実性をもたらす不完全な司法を生み出すものとして同原則の利用を批判した。

⁵² 第 3 巡回区連邦控訴裁は、これまでのところ、拘束力のある法律としての公平な機会の原則を明示的に棄却した唯一の巡回区連邦控訴裁である。Ferrostaal, Inc., 447 F.3d 212 を参照 (「公平な機会」を求めることは、COGSA が覆したまさにその体制を支持して、COGSA を無視することを意味する。制定法は、この点に関して運送人及び荷送人との間にあって中立ではない。より高い価額を申告する荷送人に負担がかかる。我々を拘束する判例にも公平な機会の原則は見つからない。」)。

⁵³ 588 F.Supp. 1134, 1146 (ニューヨーク州南部地区連邦地方裁判所 1984 年)

⁵⁴ Theodara Nikaki, "The Quasi-Deviation Doctrine," 35 J. Mar. L. & Com. 45, 48 (2004) (Hostetter v. Park, 137 U.S. 30, 40 (1890) を引用(引用文の途中は省略))。

⁵⁵ 国際海上物品運送法 § 4(2) & 4(4), Ch. 229, 49 Stat. 1207 (1936), 46 U.S.C. § 30701 の注記に転載。

⁵⁶ 例として次を参照。Jindo Am. Inc. v. M/V Tolten, 2003 AMC 1312; St. Johns N.F. Shipping Corp. v. S.A. Companhia Geral Commercial do Rio de Janeiro, 263 U.S. 119, 124-125, 1923 AMC 1131 (1923)。

⁵⁷ 例として、次を参照。St. Johns N.F. Shipping Corp., 263 U.S. at 124-125 (「物品を甲板積みすることにより船舶は契約を破り、甲板積みに合意していた場合よりも大きなリスクに物品をさらし、それによって直接損失を生じさせた。したがって、船舶は逸脱に関する責任を負うこととなり、その利益のために船荷証券に記載された救済条項を理由に責任を免れることはできず、到着地価額について責任を負わなければならない」); Konica Bus. Mach., Inc. v. Vessel Sea-Land Consumer, 153 F.3d 1076, 1078, 1998 AMC 2705 (9th Cir. 1998) (「海上-陸上の無故障船荷証券は、運送人の裁量による甲板積みを許可する慣習に準拠している、との認定を記録が裏付けているため、Konica のコンテナを甲板積みしたことは契約からの逸脱ではなかった」)。

許可で貨物を甲板上に積み付けすること」に限定しています。⁵⁸ 例えば、第2巡回区連邦控訴裁は、重過失および悪意のある故意の違法行為を逸脱に準ずるものの例に含めることを拒否しました。⁵⁹ 同控訴裁は、逸脱に準ずるものの議論を「船荷証券の発行時における物品の物理的状態または場所に関する不実記載」に限定しています。⁶⁰ 対照的に、第9巡回区連邦控訴裁は、荷送人の物品を故意に破壊した事例を逸脱に準ずるものに含めました。⁶¹ しかし、第9巡回区連邦控訴裁でさえ、過失は逸脱に準ずるものとはみなされない、と明示的に宣言しています。また、重大な違反に関する原則は、不当な逸脱に関する原則に極めて類似しています。⁶² このように近い関係にあるため、逸脱および逸脱に準ずるものは、実質的に重大な違反の一部とみなされますが、注意深く調整された上で適用されます。そのため、運送人は、「契約の本質」に関わる違反を犯さなくても、重大な違反の責任を問われることもあり得るということです。⁶³ 残念ながら、「重大な違反を COGSA に基づく通常責任と区別する明確な基準」は存在しませんが⁶⁴、重大な違反に関する原則は、運送人による故意の行為に対するもので⁶⁵、船舶が手配できずに運送人が代替船を手配したなどの通常の Warrant 違反とは区別されるべきです。⁶⁶

今後の展望: ロッテルダム・ルールとパッケージ・リミテーション

現在発生しているパッケージ・リミテーションに係る訴訟のほとんどは、今後、20カ国がロッテルダム・ルールを批准して、1年後に発効した場合、すっかり消滅するかもしれません。⁶⁷ ロッテルダム・ルールにおいても、COGSAと同じく、パッケージ・リミテーションによって運送人の責任が制限されます。ただし、ロッテルダム・ルールと COGSA の類似点はそこだけです。

COGSA とは異なるがヘーグ・ヴィスビー条約とは類似する点は、ロッテルダム・ルールが重量制限額を設定していることです。この制限により、運送人の責任負担は、「請求・紛争の対象である物品の1梱包若しくはその他の積荷単位当たり 875 計算単位、または総重量の1キログラム当たり 3 計算単位のうちいずれか高い方の額」が上限となります。⁶⁸ ロッテルダム・ルールの第59条2項は、どのような場合にコンテナとパレットがロッテルダム・ルール上の梱包と

⁵⁸ Nikaki, 上記の注 54, at 49. *Rockwell Int'l Corp. v. M/V Incotrans Spirit*, 998 F.2d 316, 318-19, 1994 AMC 71 (5th Cir. 1993) についても参照。(荷揚げする際の過失は不当な逸脱にはならない); *Universal Leaf Tobacco Co. v. Companhia De Navegacao Maritima Netumar*, 993 F.2d 414, 417, 1993 AMC 2439 (4th Cir. 1993) (不当な逸脱の例外を広義に解釈することを拒否); *SPM Corp. v. M/V Ming Moon*, 965 F.2d 1297, 1304, 1992 AMC 2409 (3d Cir. 1992) (「COGSA では逸脱に関する原則は廃止されなかったが、法律の存在そのものと広い適用範囲が、荷送人を保護するために逸脱の概念を拡大することを不要にしている。また、逸脱に関する法令上の制限は、裁判所がこの原則を狭義に解釈すべきであることを示唆している」); *Iligan Integrated Steel Mills, Inc., v. S.S. John Weyerhaeuser*, 507 F.2d 68, 1975 AMC 33 (2d Cir. 1974) (運送人の堪航性の欠如した船舶は、不当な逸脱ではない)。

⁵⁹ *Iligan Integrated Steel Mills, Inc.*, 507 F.2d at 71-72 (フレンドリー首席判事). *OOO "Garant - S"*, 2014 AMC at 604 [LTD]についても参照。

⁶⁰ *St. Paul Travelers Ins. Co. v. M/V Madame Butterfly*, 700 F.Supp.2d 496, 506, 2010 AMC 1299 (S.D.N.Y. 2010) (quoting *Delphi-Delco Elec. Sys. v. M/V Nedlloyd Europa*, 324 F.Supp.2d 403, 411, 2004 AMC 1217 (ニューヨーク州南部地区連邦地方裁判所 2004年))

⁶¹ *Vision Air Flight Serv., Inc. v. M/V Nat'l Pride*, 155 F.3d 1165, 1175, 1999 AMC 1168 (9th Cir. 1998).

⁶² Schoenbaum, 上記の注 12, at 640 (「大多数の見解では、不当な逸脱は運送契約の重大な違反である」と述べている)

⁶³ *Vision Air Flight Serv., Inc.*, 155 F.3d at 1175.

⁶⁴ Schoenbaum, 上記の注 12, at 642.

⁶⁵ *Vision Air Flight Serv., Inc.*, 155 F.3d 1165; *Mobil Sales and Supply Corp.*, 588 F.Supp. 1134 を参照。

⁶⁶ *M.V. Floreana* に関して, 65 F.Supp.2d 489, 492, 1999 AMC 2930 (テキサス州南部地区連邦地方裁判所 1999年)

⁶⁷ 米国は、この条約の批准プロセスに積極的に取り組んでいる。国務省は「批准に関する包括提案」を準備しており、2014年5月18日現在国務省に置かれていた。国務省はまもなくこの包括提案を大統領に提出する予定である。大統領は、アメリカ合衆国憲法に従い、連邦議会上院に助言と承認を求めなければならない。上院で3分の2の賛成(67人の上院議員)によって承認を得た後に、大統領は条約を批准することができる。上院の助言と承認を得た後、大統領はロッテルダム・ルールを批准し、批准書を国連に預託することができる。ロッテルダム・ルールは、20番目の国が国連に批准書を預託してから1年後に発効する。これまでに、米国を含む25カ国がロッテルダム・ルールに署名して批准する意思があることを示しており、コンゴ、スペインおよびトーゴは既に批准している。多くの国は米国の批准を待っており、米国の批准後すぐにこれに続くものとみられる。

⁶⁸ ロッテルダム・ルール, art. 59. 「計算単位」は、第59条に「国際通貨基金が定義する特別引出権」と定義されている。2014年2月14日現在、1特別引出権("SDR")は、1.54411米ドルに相当する。参照サイト https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx (2014年2月16日にアクセス)。

してみなされるかについて規定しています。同条第2項には、コンテナとパレットが梱包とみなされる状況が明確に限定されています。すなわち、パレット上またはコンテナ内の輸送される物品が「契約明細に列挙されて」いない場合⁶⁹、各パレットまたは各コンテナ内の物品は1個のロッテルダム・ルール上の梱包とみなされます。

この他、ロッテルダム・ルールは、上記で論じたパッケージ・リミテーションの適用を受けられない状況を著しく狭めています。例えば、第61条では、公平な機会の原則、不当な逸脱、重大な違反の適用除外を廃止しており、契約違反の甲板積みに関する規定を除き、パッケージ・リミテーションや重量制限額を無視することを実質的に不可能にしています。⁷⁰ ロッテルダム・ルールの第25条は、どのような種類の貨物であれば甲板積みができるか、できないかについて明確に定めており、同条の5項では、物品を甲板下に積載することに運送人と荷送人が同意している状況において甲板積み運送による滅失もしくは損害または遅延が発生した場合には、制限額の利益を運送人に与えないとしています。⁷¹

ロッテルダム・ルールの目的は COGSA の欠陥・欠点とみなされてきた点に対処することですが、その規定の一部はもしかすると、今はまだ予想できませんが、実際には将来、司法の解釈やニュアンスによってのみ明白となるようなものかもしれません。つまり、「完全な」法律とはなっていないのです。ロッテルダム・ルールにおいてさえ1梱包または1単位を綿密に定義していませんので、船荷証券に列挙されている内容を解釈する責任と権限は引き続き裁判所が担うことになるでしょう。⁷²

⁶⁹ ロッテルダム・ルール、59条

⁷⁰ 同上 at 61条

⁷¹ 同上 at 25条

⁷² 例として次を参照。Savanna Auto Sales v. Mediterranean Shipping Co., S.A., No. 13 Civ. 1615(SAS), 2013 WL 3753155 (ニューヨーク州南部地区連邦地方裁判所 2013年7月16日), 2013 A.M.C. 2823. Savanna Auto Sales の事件において、同裁判所は、船荷証券に「4台の梱包されていない中古車」を含む積荷の内容と「包の総数：4」に関する記述と「包」の定義が記載されていたにもかかわらず、制限額は「慣習的な運賃単位」により決定すべきだと判決を下した。同上 at *4.

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。