

油濁による環境損害を通じた経済的損失の考察

新 井 真

(川崎汽船株式会社 IR・広報グループ長)

目 次

第一章 考察の背景

第二章 経済的損失をめぐる議論

1. エクソン・ヴァルディーズ号事件判決におけるスティーヴンズ
裁判官反対意見
2. ロビンズ・ドライドックルール
3. Oil Pollution Act of 1990 の下で回復される経済的損失

第三章 ディープウォーター・ホライゾン事件からの視座

1. 背景
2. BPの責任の範囲に関する若干のポイント

第四章 むすびにかえて

第一章 考察の背景

筆者は、これまで米国における懲罰的損害賠償に関するエクソン・ヴァルディーズ号事件判決の変遷をフォローし¹、デュー・プロセス（法の適正な過程）によらず、連邦海事法におけるコモン・ロー上、懲罰的損害と填補損害賠償の比率を1対1の上限を設定する画期的判決を出した2008年の連邦最高裁判決²の射程の考察を試みてきた³。

そしてアメリカの複雑訴訟における、最近の趨勢と進展の中心論点としてなってきたのが、集団訴訟（クラス・アクションおよび広域係属訴訟への併合を含む）、連邦法による州法の専占⁴、環境問題への民事責任、そして懲罰的損害賠償である⁵。本稿においては、

¹ 拙稿「自然資源損害賠償と懲罰的損害賠償の接点－エクソン・ヴァルディーズ号事件を契機とした米国の動向とわが国における射程－」早稲田大学博士学位申請論文（法学）（2008年）available at <http://www.wul.waseda.ac.jp/gakui/honbun/5076/>.

² Exxon Shipping Company, et.al v. Grant Baker et al. 128 S. Ct. 2605 ; 171 L. Ed. 2d 570; 2008 U.S.LEXIS 5263 (2008). [以下、引用はL. Ed. 2dから]

³ 拙稿「米国における油濁による損害賠償・損害評価の動向－エクソン・ヴァルディーズ号事件連邦最高裁判所判決の射程－」海事交通研究第60集21頁（2011年）. available at <http://www.ymf.or.jp/zaidan/kikansi/kaizi/#61>.

⁴ （連邦法による）専占：合衆国憲法第6編2項により連邦法違反の州法は無効とされるが、連邦の法律に州法と明示的に抵触する定めがなくとも、連邦の法律が制定されたことがその分野の法規制はすべて連邦法による趣旨のものであると解される場合、州法の定めが、上記条項により無効とされること。（田中英夫編BASIC英米法辞典）

⁵ シンポジウム「アメリカ不法行為法の展開」キャサリン・M・シャーキー（訳）和田武士・（監訳）溜箭将之「アメリカ合衆国における現代的複雑訴訟－公と私の主導権争い－」[2011-1] アメリカ法27頁.

懲罰的損害賠償の前提となる填補賠償はどの範囲まで含むものか、つまり経済的損失をどのように認めるのかという検討からはじめる。

英米にいわゆるネグリジェンスとしての不法行為（一般的に言えば、法は、他人の落度により損害を被った人はその損害につき賠償を請求することができるということ⁶）が成立するためには、現実には「身体」ないし「財産」に実害が生じることが要件とされてきたが、「経済的損失」（economic loss; pecuniary loss）といった無形の損害に対しては、当事者間に特別の関係が存在しない限り消極的に解されてきた。経済的損失を限定的に解する法政策的理由は、濫訴の弊を戒め、加害者に膨大なリスクを負わせることを回避する点にあったといわれる⁷。米国では経済的損失の賠償基準を狭く解するロビンズ・ドライドックルール（次章参照）の傾向が続いてきた⁸。しかし、米国においても、とりわけ加害者・被害者の関係が実質的に近接している場合には、純粹経済損失といえども、賠償責任を認容する方向で判例理論が変化していると言われている⁹。

この関連で、2010年4月20日、ルイジアナ州沖合で発生した原油探鉱中のディープウォーター・ホライゾンの爆発炎上事故は関連する視座を与えてくれるものである。本稿の考察を、その分析設定のステージとしたい。

第二章 経済的損失をめぐる議論

1. エクソン・ヴァルディーズ号事件判決におけるスティーヴンズ裁判官反対意見

スティーヴンズ裁判官の反対意見をあらためて紹介する¹⁰。多数意見は、懲罰的損害賠償のポリシーの基礎は制裁と抑止の二つであることを明言し、かつてのポリシーであった損害額として把握されない原告の無形の被害を填補するという機能について、「輝きを失った」ものとして退けている¹¹。この点に関して、スティーヴンズ裁判官の反対意見は以下のように述べた。

「当裁判所が依拠した実証的なデータの分析は、いくつかの点で問題がある。第一は、陸地上での不法行為事件のデータに無批判に依拠しないような助言となる海事法特有の特徴を当裁判所が認識しそこなっていると信じるからである。つまり、普通海法（general maritime law）は、填補損害賠償の利用を制限している。いくつかの海事裁判所（maritime court）は、過失により与えた純粹に精神的な苦痛（emotional distress）に対する賠償を禁じている。そして、多くの裁判所の見解において、海事法は純粹に『財産もしくは財産的な利害に対する直接的な実際の損害が生じていないときの経済的損失』の填補を除外している。海事法のもとでは、陸地上での不法行為における文脈以上に、懲罰的損害賠償が、

⁶ P.S.アティア（望月礼二郎訳）『法の迷走・損害賠償－非難文化の温床－』8頁（木鐸社、1999年）。

⁷ 木下毅『アメリカ私法』80頁（有斐閣、1988年）。

⁸ 田井義信『イギリス損害賠償法の理論』198～199頁（有信堂、1995年）。

⁹ 卯辰昇『原子力損害賠償の法律問題』62頁（金融財政事情研究会、2012年）。田井・前掲注8）。なお本稿の検討事項ではないが、比較法的に日本法が最も不法行為責任の適用範囲が広がっていることについては、能見義久「比較法的にみた現在の日本の民法－経済的利益の保護と不法行為（純粹経済損失の問題を中心に）」、広中＝星野編『民法典の百年Ⅰ』（有斐閣、1998年）619頁以下参照。純粹経済損失とは、人身被害（死亡・負傷）や物的被害（物の毀損・滅失）を伴うことなく、経済的な損失のみが生じる場合をいう。

¹⁰ 拙稿・前掲注2）25頁以下。

¹¹ *Baker*, 171 L.Ed.2d at 585.

金銭賠償の範疇のもとで回復されうるある種の無形の被害に対して填補することに資するかもしれない¹²。

しかしながら、連邦最高裁は、填補損害賠償に対して海事法における填補損害賠償が広い範囲の損害を認めないがゆえに、不法行為法全般よりも懲罰的損害額の上限の制限を緩やかにすべきであるというこの反対意見を認識した上でも、懲罰的損害賠償の目的が損害の填補でない旨明言したのである¹³。

2. ロビンズ・ドライドックルール

エクソン・ヴァルディーズ号事件連邦最高裁裁判においてスティーヴンズ裁判官は、海事裁判所は過失により純粋な精神的苦痛や経済的損失が生じた場合には填補損害賠償の有用性を制限しているため、海事法においては懲罰的損害賠償がそのような無形の損害を賠償するために役立つことを主張した。そして、この見解が事実であるとするれば、海事事件での懲罰的損害賠償は実質的には補充的填補として機能するため、制裁や抑止を目的とする懲罰的損害賠償のデータを事件に直結させて判断したことに問題があるとする批判がある¹⁴。かような主張を理解するために、スティーヴンズ裁判官が反対意見の根拠として挙げる1927年Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint判決の原則（以下、ロビンズ・ドライドックルール）¹⁵の理解は欠かせない¹⁶。

① 事件および判決の概要

ロビンズ・ドライドックは、汽船BJONEFJORDの定期傭船者からドライドックに対する、汽船のスクリューを損傷した被告ドライドックのネグリジェンスによる汽船の使用喪失の財産回復の申立てである。チャーター・パーティーのタームによって、汽船は、少なくとも6カ月に一回はドックされ、傭船料の支払いは再び通常の航海に復帰するまで停止される。これらの条項によって、汽船は被告に引き渡されドックした。ドック期間中被告のドライドック会社は過失によって船のスクリューを損傷し、新しいものと交換しなければならなくなり、これにより訴えの対象である遅延が生じた。定期傭船者は「定期傭船について何も知らない第三者（被告ドライドック）によって船舶が被った故意によらない被害に対して、法によって保護される利益」をもつのかどうかという疑問が裁判所に提示された。連邦最高裁は定期傭船者にそのような利益を認めなかった。そして、損害は、それが単に修繕作業の遅延を引起したものであるのみ定期傭船者にとって重要であるのであり、その遅延は被告のドライドックの船舶の所有者との契約を除いては不法でない理由づけた。当裁判所は「一般的に、少なくとも、人身や財産に対する不法行為は、不法行為者に対して、単に被害を受けた者が不法行為者にとって知られていない他人と契約しているということをもって、他の者に対して責任を負わせることがないことは論を俟たない。

¹² *Id.* at 602.

¹³ *Id.* at 598.

¹⁴ 吉村顕真《判批》[2009-1] アメリカ法 210-216頁。

¹⁵ 275 U.S. 303 (1927). R. Force, ADMIRALTY AND MARITIME LAW (2004) (青戸照太郎ほか訳、日本海運集会所) 112頁は、原告が財物に対して排他的物権を有していなければ、当該財物に損傷を与えた過失ある不法行為者は、経済的損失の回復について責任を負わないとされているロビンズ・ドライドックルールは、全ての海事不法行為事案に適用されると解説する。

¹⁶ Broussard, *The Oil Pollution Act of 1990: An Oil Slick over Robins Dry Dock*, 8 LOY. MAR. L.J. 153 (2010) の整理による。

法はその保護を遠くまで及ぼさない」と断言した。そして裁判所は、もし契約上あるいは不法行為における被告ドライドックに対してそれを要求する権利をもつ者がいない限り、裁判官は、被告ドライドックを全ての使用喪失に対して責任を負わせることがないことを続けて述べる。当裁判所は、定期傭船者がそのような要求をする権利をもたないと判示したのである。

② 第5巡回区連邦控訴裁判所のブライトライン・ルールの認識

ほとんどの裁判所が、ロビンズ・ドライドックルールが故意によらない海事不法行為に対して、普通海法下において回復される損害に対するブライトライン・ルール確立の柱であることを結論づけている¹⁷。

連邦最高裁のロビンズ・ドライドック事件判決に基づいて、ルイジアナ州にある第5巡回区連邦控訴裁判所所属裁判官全員によるM/V TESTBANK事件判決では、財産的利益(proprietary interest)に対する物理的損害(physical damage)を伴わない経済的損失に対する請求は海事不法行為法では救済されないというブライトライン・ルールが発展してきたと結論を下した¹⁸。

事案は、入港中のバルクキャリアM/V SEA DANIELと出港中のコンテナ船M/V TESTBANKのミシシッピー川河口における衝突によるものである。衝突の際に、M/V TESTBANK上のコンテナが損傷を受け喪失した。加えてM/V SEA DANIELがおよそ12トンのペンタクロロフェロールを流出した。これは米国史上最大の流出と断言された。U.S.コーストガードは衝突の結果として水路に通じる河口を封鎖し、全ての漁業、エビ漁そして関連するすべての活動が、400平方マイルの取り巻く湿地、水路とともに河口内で中断された。そして化学品の流出によって経済的損失を主張する訴訟が提起された。海運業の利益、マリーナやボートのレンタル業者、漁業に直接かかわらない卸および小売のシーフード企業、シーフードレストラン、釣具店、遊漁業者によるものである。地方裁判所は被告申立により、財産への物理的損害を伴わない経済的損失に対するすべての請求に対するサマリージャッジメント¹⁹を認めた。ただし、出入港禁止となった水域を商業利用してきた商業カキ養殖者、エビ漁師、カニ漁師、出入港禁止となった水域を商業利用してきた漁師は除かれる。地裁は、これらの商業漁師が、船員によって享受されているのと同様に特別な保護に値すると認定した。所属裁判官全員の合議体が地裁判決を維持し、財産的利益に対する物理的損害を伴わない経済的損失は、海事不法行為法では救済されないとの結論を下した。

第5巡回区連邦控訴裁判所はM/V TESTBANK判決において、当裁判所がロビンズ・ドライドック判決にコミットしていることを追認したのである。当裁判所は、ロビンズ・ドライドックに由来する準拠ルールは「若し当該損失が、財産的利益を有しない財産への物理的損害から生じたものであるときは、原告に経済的損失の救済を否定する」²⁰と述べ

¹⁷ *Id.* at 163.

¹⁸ Louisiana ex rel. Guste v. M/V TESTBANK, 752 F. 2d 1019 (5th Cir. 1985).

¹⁹ 正式事実審理を経ないでなされる判決。重要な事実についての真正な争点がなく、法律問題だけで判決できる場合に、申立てによりなされる判決。(田中英夫編BASIC英米法辞典)。

²⁰ M/V TESTBANK, 752 F. 2d at 1023.

る。当裁判所はロビンズ・ドライドック判決において「定期傭船者がドライドックから遅延の救済を受けられなかったのは、連邦最高裁が、それらをあまりに遠因 (too remote) であると信じているからだ」²¹ と認定する。このようにM/V TESTBANK判決は、ロビンズ・ドライドック判決が「予測可能性という不法行為法の原理に対して裁判所によって課された実用的な制限である」²² と結論づけている。究極的に当裁判所は、この制限なしには「予測可能性は法の支配として機能するその大部分の能力を失う」²³ と主張するのである。

M/V TESTBANK判決は、ロビンズ・ドライドックルールを習い、またケースバイケースの予測可能性アプローチを拒否し、財産的利益に対する損害を要求するブライトライン・ルールを選考したわけだが、紙幅も限られるのでその他の連邦控訴裁判所判例等の紹介はここでは省かせていただく²⁴。

③ ブライトライン・ルールに対する商業漁師の除外

Union Oil Co. v. Oppen, 判決²⁵において、第9巡回区連邦控訴裁判所は、ロビンズ・ドライドックルールから発展したブライトライン・ルールに対する例外を採用し、化学品の流出によって引き起こされた財産的利益への損害を被っていない商業漁師への経済的回復を認めた。

争点は、被告がドリリングの操業におけるネグリジェントな行為を差し控えるという商業漁業者に対する義務を負うか否かであった。その行為は合理的に、そして予見可能に、周囲の水域の水生物の減少を引き起こし、それゆえに原告のビジネスに損害を与えることが懸念されたであろうものである。判決においてはそのような義務が存在し、当裁判所は「被告が原告に対して義務を負うかどうかを決定する主要な構成要素はリスクの予見可能性であるので、その要素は、すべてのケースにおける主な関心ごとになるだろう」と述べた²⁶。

そして、Channel Star Excursions, Inc. v. Southern Pacific Transportation Co., 判決²⁷で、第9巡回区連邦控訴裁判所は、Union Oil判決の基調であるその限定された例外を明らかにした。裁判所は、Union Oil事件における彼らの決定を、商業漁師以外から提起されるかもしれない請求に「チャンスを与えないように」限定したと述べる²⁸。裁判所は、Union Oil判決は「環境の領域に限定され」、そして「海事法 (admiralty law) の下で、石油掘削者に、魚や海洋生態系に対する義務を設定することによってロビンズ・ドライドックルールに対する唯一の例外を造り出しただけとすることができるだろう」と主張する²⁹。さらに、裁判所は、Union Oil判決をその限定された事実の外では決して適用して

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ *Id.* at 1021.

²⁴ R. Force・前掲注15) 112頁参照。

²⁵ Union Oil Co. v. Oppen, 501 F. 2d 558 (9th Cir. 1974).

²⁶ *Id.* at 568-69.

²⁷ Channel Star Excursions, Inc. v. Southern Pacific Transportation Co., 77 F. 3d1135(9th Cir. 1996).

²⁸ *Id.* at 1138.

²⁹ *Ibid.*

こなかったこと、そして、それがそのように適用されるべきでないとしていることを強調した³⁰。

本稿でさらに判例を網羅的に検討することは行わないが、以上の判断は異なる裁判管轄区におけるものであり他を拘束するものではないことをおことわりしておく。しかしながら、エクソン・ヴァルデーズ号事件後30,000件以上の請求を含む200以上の訴訟が連邦および州裁判所に持ち込まれたものの、エクソンの商業漁師に対する責任は議論の余地がないものであった³¹。同様に、アラスカ先住民が「漁業資源の喪失から生じる」経済的損害を回復する権利を持つことについても異論はなかった。実際に、連邦最高裁が漁師とアラスカ先住民に懲罰的損害賠償を得ることを認めた事実からも、裁判所が填補損害賠償を請求する彼らのスタンディング（訴えの利益）を暗黙のうちに認めたことが推察されるのである³²。

さらに、アラスカ州最高裁判所とアラスカ州連邦地裁からの上訴を審査した第9巡回区連邦控訴裁判所が、州法下の純粹経済損失に対する責任を専占しないと判示しており³³、これが今日の支配的な見解であるとする論者もいる³⁴。この立場によれば、ロビンズ・ドライドックルールは、それが海法（admiralty）に由来するものでもなく、海事法における「排他的に適用される」ものでもないがゆえに海事法の「特性」ではないことになる³⁵。

④ 小括

①～③は、次節で述べるOPAを適用できる前の議論であり、OPA 90の適用を前提とした議論ではない。エクソン・ヴァルデーズ号事件の時点では、原油流出の責任を規制する主たる制定法は水質浄化法だったが、そこでの争点は、同法が連邦コモン・ロー上の懲罰的損害賠償を認めるかどうかだった³⁶。

そして、エクソン・ヴァルデーズ号事件連邦最高裁判決において、懲罰的損害賠償の上限が填補損害賠償と同額に制限されたことから、ベースとなる損害賠償がいくらになるか、つまり経済的損害賠償がいくらになるかの基礎をおさえておくことが、米国における（懲罰的損害賠償を含む）BP事件の未解決の問題を理解する出発点になるのである。法廷意見を執筆したスーパ裁判官は、懲罰的損害賠償を却下するためにデュー・プロセスではなく、主に海事法に依拠したが、海事法自体は実際の被害のうち多くの構成要素の填補を禁止していることを無視していることには留意しておきたい³⁷。

³⁰ *Ibid.*

³¹ Perry, *Economic Loss, Punitive Damages, and the Exxon Valdez Litigation*, 45 GA. L. REV. 409 (2011) n. 250にて *In re Exxon Valdez*, 1509,1511,1518 (D. Alaska 1991) ; *In Re Exxon Valdez*, No. A 89-0095-V, 1994 U.S. Dist. Lexis 6009 at *21.*23 (D. Alaska Mar. 23, 1994) を挙げる。

³² *Id.* at 457. Jones, *The Sky Has not Fallen Yet on Punitive Damages in Admiralty Cases*, 83 TUL. L. REV. 1289,1293 (2009).

³³ *In re Exxon Valdez*, 270 F. 3d 1215, 1251-53 (9th Cir. 1994) ; *Kodiak Island Borough v. Exxon Corp.*, 991 P. 2d 757, 767-69 (Alaska 1999).

³⁴ Perry, *supra* note 31 at 461,462.

³⁵ *Exxon Valdez*, 270 F. 3d at 1251; *Kodiak*, 991 P. 2d at 767.

³⁶ シャーキー・前掲注5) 51頁、拙稿・前掲注2) も参照。

³⁷ Calandrillo, *Penalizing Punitive Damage: Why the Supreme Court Needs a Lesson in Law and Economics*, 78 GEO. WASH. L. REV. 774, 791 (2010).

3. Oil Pollution Act of 1990 の下で回復される経済的損失

エクソン・ヴァルディーズ号の原油流出事故が制定法の分野にも大きな影響を与え、従来米国の水質汚濁に関する法は制定法とコモン・ローとの重複により混乱していたが、1990年8月15日に成立したOil Pollution Act of 1990（以下OPA）により、油濁に関する包括的な防止、除去、責任、填補、そして制裁のスキームが確立した³⁸。

ブライトライン・ルールの下で認められる以上の回復を許す法律の成立によって、1990年にブライトライン・ルールの例外となるモメンタムが継続することとなったのである³⁹。

なお、United States Codeの第33編2702条(b)項において、本法でいう、何が回復可能なかを詳細にわたって記述している。特に2702条(b)項(2)(E)の下で、すべての請求者が油の可航水域における流出あるいは実質的な脅威からの「不動産、動産または自然資源の損傷、破壊または損失に起因する利益の損失または稼働能力の減損」に対する経済的損失は回復されうる⁴⁰。

そして、本法は2751条に留保条項(savings provision)をもつ。関連する(e)項は、本法にこれと異なる規定のある場合を除き、本法は以下のことに影響を及ぼさない。

(1) 海事法；または

(2) 原告は、全ての場合において、通常有する他の救済手段を援用する権利を保有するところの、海事裁判管轄下の民事訴訟に関する連邦地方裁判所の裁判管轄権

つまり、OPAの留保条項が「異なる規定のある場合を除き」海事法上の請求や裁判管轄権影響を受けないと述べていることは、言い換えればたとえ損害が普通海法の下でかつては救済されないものであっても、損害を受けた財産に財産的利益が不在時の純粹経済損失(purely economic losses)のようなさまざまなタイプの損害がOPAの下では回復可能なのである。そして多数派の裁判所はOPAの規定により経済的損失の回復を認めることになったが、ミシガン州東部地区連邦地裁だけは引き続きブライトライン・ルールを適用している⁴¹。

また、第5巡回区連邦控訴裁判所は、故意によらない海事不法行為から回復することができる損害を決定するにあたって不法行為のネグリジェンスをも適用したもので

³⁸ Pub. L. No. 101-380, Aug.18, 1990, 104 Stat. 484 (33 U.S.C. 1901 et seq.).

³⁹ Broussard, *supra* note 16 at 165.

⁴⁰ *Id.* at 166.

⁴¹ *Id.* at pp. 177-187. OPA 90の下で回復される損害について、以下の判例がある。第1巡回区連邦控訴裁判所Ballard Shipping Co. v. Beach Shellfish, 32 F. 3d 623 (1st Cir.1994)はHouse Conference Reportに依拠して、請求者がOPAの下で経済的損失を回復するために損害を受けた財産の所有者である必要がないと解釈した。第5巡回区連邦控訴裁判所In re Taira Lynn Marine Ltd No. 5, LLC, et al. v. Jays Seafood, Inc., 444 F. 3d 371 (5th Cir.2006)は、普通海法においてロビンズ・ドライドックルールからブライトライン・ルールが発展してきたものの、OPAの下では2702条(b)項(2)(E)によって原告は他人の財産への損害から生じる経済的損失の回復ができると判示した。ルイジアナ州東部地区連邦地裁2つの事例で判断しているが、Sekco Energy, Inc. v. M/V MARGARET CHOUDEST, 820 F. Supp. 1008 (E.D.La.1993)は油流出を引起した被告のネグリジェンスと請求者が主張する経済的損失の間に合理的な関係がなくてはならないと結論づける。OPAに直接言及しないが、海事ネグリジェンスにおける近因(proximate cause)による理由づけをした。2つ目のケースであるIn re Settoon Towing, 2009 WL 4730969 (E.D. La.2009)においては、普通海法下ではロビンズ・ドライドックルールに従って原告の請求は認められないものの、OPAの規定が普通海法を専占することにより原告の請求を認めると判示した。ミシガン州東部地区連邦地裁はIn re Cleveland Tankers, 791 F. Supp. 669 (1992)において、請求者はOPAの下でも経済的損失を回復するには自らの財産に被害がなければならずと判示した。

あるので、OPA 90下の経済的損害の救済のための要件を決定するために今後裁判所が CHOUET 判決⁴²における近因 (proximate cause)⁴³ アプローチに追随するかどうかという問題を見守っていく必要がある⁴⁴。

第三章 ディープウォーター・ホライゾン事件からの視座

1. 背景

2010年4月20日、米国ルイジアナ州沖合のメキシコ湾Macondo wellで発生した原油掘削リグ「ディープウォーター・ホライゾン (Deepwater Horizon)」の事故についての経済的損失のポイントを考察するにあたって、事故以来の展開を概観しておく。

本件は、推定2億ガロンの石油がリグと油井からメキシコ湾に噴出した大惨事である。原油が流出した時点で、ディープウォーター・ホライゾンの掘削装置はトランスオーシャン社により所有され、BPにリースされていた。アナダルコ・ペトロリアム社とMOEX USA社が、BPとともに油井を掘削する事業組合を形成していた⁴⁵。

事故直後から、死亡、人身損害、財産損害、経済的損失、環境被害、その他考えられるすべての損害賠償の訴訟がメキシコ湾岸のすべての地域および米国内のその他地域で提起された。BP、ハリバートン社 (海底のセメント工事とセンタリング装置を設置)、キャメロン社 (Blow Out Preventer: 暴噴防止装置の製造者) がもっとも重要な被告であるが、その他にも多数の被告や数千にもおよぶ原告が存在する⁴⁶。これら複数の州で提起されたクラス・アクションに対して、被告らはこれらの訴訟を広域係属訴訟 (multidistrict litigation) に併合するよう求め、場所は被告の多くが本社を構えるテキサス州ヒューストンでなく、地理的に人および財産への被害のインパクトが大きい原告の求めるルイジアナ州ニューオーリンズにて広域係属訴訟が行われることが認められた。そして、広域係属訴訟司法委員会 (以下パネル) は、複雑訴訟の豊富な経験を持ち海事法にも特別な知識と経験をもつバルビエ裁判官を選任した⁴⁷。

そしてその初期のタスクとして、広範囲に渡る請求を管理可能なグルーピングを行い、カテゴリーを括りだす「訴答の束」(pleading bundles) と名付けた⁴⁸。

一方で、連邦政府の関与としては、BPの幹部とオバマ大統領は一連のミーティングで、会社の財政的対応を議論し、2010年6月16日に共同で「当石油会社が油流出の犠牲者への填補をする基金を創設することに合意をした。BPが、40ヶ月にわたって基金に対して200

⁴² CHOUET, 1993 WL 322942 at 4.

⁴³ 一定の状況をもたらした原因と考えられる種々の要素のうち、法的な観点から顧慮されるべき原因。必ずしも場所的・時間的に近い原因という意味ではなく、当該結果をもたらすのに法的にみて相当であったと考えられる原因をいう。(田中英夫編英米法辞典)

⁴⁴ Broussard, *supra* note 16 at 187.

⁴⁵ シャーキー・前掲注5) 43頁.

⁴⁶ Robertson & Sturley, *RECENT DEVELOPMENT: Recent Development in Admiralty and Maritime Law at the National Level and in the Fifth and Eleventh Circuits*. 36 TUL. MAR. L. J. 425, 529 (Summer, 2012).

⁴⁷ Transfer Order at 5, *In re*: Oil Spill by the Oil Rig "Deepwater Horizon" in the Gulf of Mexico, on April 20, 2010, MDL No. 2179 (E.D. La. Aug.10, 2010), available at http://www.laed.uscourts.gov/OilSpill/Orders/MDL_Transfer_Order.pdf.

⁴⁸ Pretrial Order No.11 [CASE MANAGEMENT ORDER No.11] at 2-5, *In re*: Oil Spill by the Oil Rig "Deepwater Horizon" in the Gulf of Mexico, on April 20, 2010, MDL No. 2179 (E.D. La. Oct. 19, 2010), available at <http://www.laed.uscourts.gov/OilSpill/Orders/PTO11.pdf>.

億ドルの負担をすること、そして、適切な基金の利用を確実にするために米国での資産において200億ドルを確保しておくことに合意した」旨発表した。これらの基金を配分する統一体が、the Gulf Coast Claims Facility（以下GCCCF）と呼ばれた⁴⁹。数日後、BPとオバマ大統領はともに、9.11の補償基金を管理したケネス・ファインバーグ弁護士を請求プロセスの管理者として指名した。

GCCFへの請求提出は、連邦法あるいは州法下でBPの責任設定を求めるものではない。GCCFへの請求を提出するものは、別に法的手段に訴えることも許される。しかしながら、GCCF基金の最終支払を得るために、請求者は油流出の関係で被った被害についてBPに対して持つかもしれないどんな法的権利も放棄するようGCCFから求められることになる。とハーバード大学教授であるゴールドバーグは当時述べている⁵⁰。

2. BPの責任の範囲に関する若干のポイント

OPAの下におけるBPの責任の範囲に関しては重大な争点がある。GCCFは、その賠償原案の制定にあたりゴールドバーグ教授の制定法解釈に依拠した。他方で、請求者の弁護士は、連邦法によって要求されるより寛大な填補賠償を促すようなロバートソン教授の準拠制定法の広い解釈に依拠してきた⁵¹。

ゴールドバーグ教授がGCCFのために用意した報告書は、2702条 (b) 項 (2) (E) の文言は、請求者が商業的使用 (commercial use) に供する特別な権利をもつ財産または資源を使用する権利を油流出が侵害したがゆえに経済的損失を被ったいかなる請求者にも救済を与えると解釈するのがベストであることを述べる⁵²。つまり、油流出によって漁業を妨げられたがゆえに収入や賃金を失った商業漁師については、責任当事者から回復をえるスタンディング (訴えの利益) がある。それが “due to …injury, destruction, or loss of …natural resources” that “result from” a spill という損失なのだ主張する⁵³。ロバートソン教授がゴールドバーグ報告書の誤りが “due to” という文言が “proximately caused by” を意味すると固執するところに存在する、と主張していることをゴールドバーグ教授は非難する⁵⁴。“due to” とは “[actually] caused by” (事実的因果関係) であって “proximately caused by” でないというロバートソン教授の主張は通常の英語の用法に反しているというのである⁵⁵。

一方ロバートソン教授は、ゴールドバーグ教授の商業使用権 (Commercial-Use-Right) 理論に疑問を呈する⁵⁶。商業漁師には回復の権利はあるが、油流出によって物理的に影響を受けはしないものの油流出によって旅行業における全般的な沈滞から経済的損失を受けるような地域のビーチリゾートの所有者は、OPAの下で回復できない部類には

⁴⁹ Goldberg, *Liability for Economic Loss in Connection with the Deepwater Horizon Spill*, (Nov. 22, 2010), reprinted in 30 MISS. C.L.REV. 335 at 338-339 (2011).

⁵⁰ *Id.* at 339.

⁵¹ Jackson, *After Deepwater Horizon: An Introduction to the Legal Symposium*, 30 MISS. C. L. REV. 149, 150 (2011).

⁵² Goldberg, *OPA and Economic Loss: A Reply to Professor Robertson*, 30 MISS. C.L. REV. 203, 203 (2011).

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Id.* at 207.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ Robertson, *The Oil Pollution Act's Provisions on Damages for Economic Loss*, 30 MISS. C. L. REV. 157, 164 (2011).

いるという理論⁵⁷に対してである。

OPAの関連規定に言及するわずかな判例のうちのひとつがゴールドバーグ教授の提案に酷似している議論を却下していることをロバートソン教授は自らの主張が正しいことの理由に挙げているが⁵⁸、以上からもOPA解釈の問題として残る争点が第二章の結末同様に存在することが分かる。

第四章 むすびにかえて

本稿の出発点はエクソン・ヴァルディーズ号事件連邦最高裁判決のステイーヴンズ裁判官の反対意見であることは冒頭に述べたとおりである。片やBP事件での懲罰的損害賠償を巡る議論には、連邦法による専占という論点がある⁵⁹。そして、複雑な疑問の回答のひとつとして、2011年8月ルイジアナ州東部地区連邦地裁のバルビエ裁判官は10万人を超える請求人にかかわる「B1」という「訴答の束」のいくつかの申立てについて命令をだし、OPAは何ら言及していないものの、OPAの沈黙が必ずしも普通海法の下で懲罰的損害賠償を排除するとは読めないと判断している⁶⁰。経済的損失については、商業漁師以外の所有権をもたない者の請求はロビンズ・ドライドックルールによって認められなかったが⁶¹、この命令も含めた今後の判例の動向に留意したい。

支払われるべき損害賠償額がいくらになるかも、エクソン・ヴァルディーズ号事件連邦最高裁判決で懲罰的損害賠償の上限が填補損害賠償と同額に制限されたことを考慮すれば、将来にのみ解決されることになろう⁶²。本稿において明快な結論を得ることはできなかったが、米国においてすでに巻き起こっている活発な議論および今後の理論展開を検討するため、何が損害になるのかという本稿で行った基礎部分の整理・考察には意味があると考えられる。

なお、2012年3月2日BPと原告の運営委員会（Plaintiffs' Steering Committee, 以下PSC）が和解案について原則的合意に達したことで、正式事実審理の予定も大きく変わったが、紙幅が尽きたこともあり、この和解案を本稿の検討の対象としなかったことをおことわりしておく⁶³。

⁵⁷ Goldberg, *supra* note 52 at 335.

⁵⁸ Robertson, *supra* note 56 at 202.

⁵⁹ シャーキー・前掲注5) 51頁.

⁶⁰ Order and Reasons [As to Motions to dismiss the B1 Master Complaint] at 26, *In re*: Oil Spill by the Oil Rig "Deepwater Horizon" in the Gulf of Mexico, on April 20, 2010, MDL No. 2179 (E.D. La. Oct. 19, 2010), available at [http://www.laed.uscourts.gov/OilSpill/Orders/8262011RevisedOrder\(MotionsToDismissB1Complaint\).pdf](http://www.laed.uscourts.gov/OilSpill/Orders/8262011RevisedOrder(MotionsToDismissB1Complaint).pdf).

⁶¹ *Id.* at 24-25.

⁶² シャーキー・前掲注5) 51頁.

⁶³ See Preliminary Approval Order [As to the Proposed Economic and Property Damages Class Action Settlement], *In re*: Oil Spill by the Oil Rig "Deepwater Horizon" in the Gulf of Mexico, on April 20, 2010, MDL No. 2179 (E.D. La. Oct. 19, 2010), available at [http://www.laed.uscourts.gov/OilSpill/Orders/05022012Order\(EconomicSettlement\).pdf](http://www.laed.uscourts.gov/OilSpill/Orders/05022012Order(EconomicSettlement).pdf).