



米国での不堪航に対する懲罰的損害賠償の求償 - 煮えたぎる大釜？

米国連邦控訴裁判所による McBride 事件の最近の判決により、今後、不堪航性が争われる船員訴訟においては、再び、懲罰的損害賠償を求める訴えが多く起こされるようになると懸念されます。

「苦勞も苦惱も二倍にするぞ、火を焚きつけろ、釜をぐらぐら煮立たせろ。」
シェイクスピアのマクベス、第4幕第一場より

2014年2月24日、米国連邦第5巡回区控訴裁判所の3名の判事が、*McBride v. Estis Well Service, L.L.C.* (McBride 事件¹という)において、全判事列席の再審理の結果、マクベスの釜の場に登場する3人の魔女のごとく下した判決により、今後、不堪航かどうか争われる船員訴訟においては、過去にそうであったように、懲罰的損害賠償の訴えも併せて提起されるようになると考えられます。本記事では、なぜそのような展開になったのか、米国での船員の傷害・死亡に関する懲罰的損害賠償の流行を探ってみたいと思います。

船員損害賠償という大釜にかぶせられた蓋

McBride 事件の裁判所は、船員訴訟における不堪航に基づく懲罰的損害賠償が、歴史的に米国連邦法に基づいて認められてきたという事実に触れています。この考えは、1818年に米国連邦最高裁判所が、現実的損害賠償額に加えて、「不法な行為に対する適切な懲罰」として懲罰的損害賠償を認めて判決を下す際に述べたものです。「重過失およびひどい酷使」を伴う悪質な行為があった場合、または「人道的見地から実施すべきことを遵守しなかった」場合もしくは「とてつもなく不当な行為」を犯した場合に、懲罰的損害賠償が船主に課されるというものでした。それから150年もの間、これらの行為類型が、不堪航事件において懲罰的損害賠償が被告に課される際の根拠となっていました。

しかし、1990年、*Miles v. Apex Marine Corp.*事件 (Miles事件²という)において、連邦最高裁判所は、船員の怪我に関する事件での損害賠償は「配偶者権の喪失」を伴う不堪航事件の金銭的損害に限定され、懲罰的損害賠償は性質上「金銭的」損害には当たらないのであるから認定は不可能ではないかと言及し、船員訴訟での懲罰的損害賠償の適用を間接的に排除しました。さらに1995年、*Guevara v. Maritime Overseas Corp.*事件³において第5巡回区控訴裁判所はMiles事件について言及し、Miles事件は実際には米国船員に適用される非金銭的損害賠償、すなわち、罹病・負傷した船員に対して最大限の医学的改善に至るまでの生活費と治療費を提供する法的義務を、船主が意図的に悪意をもって無視したことに関する損害賠償請求紛争であったと判示しました。これを受けて、多くの法律専門家は、米国の船員訴訟の懲罰的損害賠償は *Guevara v. Maritime Overseas Corp.* 事件で終了し、その後は認定されなくなるであろうと考えるようになりました。

¹ 第5巡回区、2013年10月2日、No. 12-30714

² 連邦最高裁判所、1990年、連邦最高裁判例集第1期第498巻19頁

³ 第5巡回区、1995年、連邦控訴裁判所判例集第3期第59巻1496頁

船員損害賠償の大釜が再度煮えたぎる

しかしその後、2009年に米国連邦最高裁判所は、*Atlantic Sounding Co., Inc. v. Townsend* 事件（Atlantic 事件⁴という）において大きく方向性を転換しました。この Atlantic 事件では、先の Guevara 事件の判決を明確に破棄し、船員による海事法（General Maritime Law）に基づく生活費と治療費の請求において、船主の故意で認識ある違反行為に対する懲罰的損害賠償を認めました。

McBride 事件では、第 5 巡回区控訴裁判所がこの判示を拡大適用し、不堪航状態が船主による故意で認識ある違反行為に起因する場合、船員が傷害・死亡の求償を提起したときには、懲罰的損害賠償が当該船員に認められると述べました。

この McBride 事件の判決は、2009 年以前の流れに明確に逆行するものです。これにより、米国では、船員訴訟において、不堪航に対する求償という種類の懲罰的損害賠償が申し立てられるようになり、将来、米国で提起される船員訴訟のほとんどにおいて、航海に適した船舶を供するという海事法上の義務に対する「故意で認識ある」違反であるとの申し立てがなされるようになると思われます。しかし、現状では海事事件を扱う他の連邦控訴裁判所（例えば、第 2 巡回区、第 9 巡回区）の多くが、これとは異なるアプローチを採用しています。そのような状況でも、こうした訴訟の裁定額は大幅に増加することになるのでしょうか。米国の海事事件においては、第 5 巡回区が最も影響力のある連邦控訴裁判所であり、第 5 巡回区が下した判決が米国連邦裁判所で破棄される確率は、他の控訴裁判所よりも小さくなっています。

蓋が大釜から外れてしまうのか、もったきつく閉まってくれるのか？

人身傷害や死亡を伴う船員訴訟において「故意で認識ある違反行為」があったと申し立てることはたやすくても、それを立証することは、そう簡単ではありません。これは、違反行為の立証の中でも相当高度なものであり、また、ほとんどの事件において通常は要求されないような類の証拠が要求されるため、たとえ理論的には立証し得るものであっても、実際に立証できるケースは極めて限られます。しかし、もし多くの船員訴訟が提訴された場合、そうした違反行為が頻発していることを裁判所に印象付けることで、勝訴件数も大きく増えるのでしょうか。少なくとも訴訟全体において、故意で認識ある違反行為を立証できる割合が小さくとも、件数としては、大きな数になると思われます。

ではその結果として、裁定額は勝訴した船員に認められる金銭的損失の何倍もの金額になるのでしょうか。おそらくそうはならないでしょう。1989年にアラスカで発生した *EXXON VALDEZ* 号の座礁とそれに伴う汚染に関連した訴訟の 1 つである *Exxon Shipping v. Baker* 事件⁵において、米国連邦裁判所は、海事事件では懲罰的損害賠償額が補償的損害賠償額を超えないのが一般であることから、1対1という比率が懲罰的損害賠償額の一般的な上限であると判示しました。しかし、この訴訟において、米国連邦裁判所は、「極めて例外的に実際の事情によって裏付けられる場合にはこれよりも大きな数字が正当化され得る」と述べました。しかし、米国では既に、原告である船員に対してしばしば高額な裁定額を与えられている現状にあるため、懲罰的損害賠償の認定において裁定額がせいぜい 2 倍になるだけだとしても、こうした訴訟においてはその 2 倍の額は相当な金額となりうるため、注意する必要があります。

McBride 事件による経済的影響は大きく、この判決により、船員訴訟における連邦法の立場に重大な変化が起こったとあってよいでしょう。こうした変化により、米国との関係性が希薄な船

⁴ 連邦最高裁判所、2009年、連邦最高裁判例集第1期第557巻404頁

⁵ 連邦最高裁判所、2008年、連邦最高裁判例集第1期第554巻471頁

員らからも、多額の懲罰的損害賠償裁定額を得ようと、米国の裁判所へ提訴がなされることになるかもしれません。

さらに、米国の連邦裁判所は、今後米国連邦議会によってこの分野の立法化が進められる見込みがほとんどないことを踏まえ、民事裁判の場での被告への懲罰を通じて、単に補償的な損害を認める民事事件と、被告に刑罰と罰金を科す刑事事件との中間的な枠組みを形成しようとしているようです。連邦裁判所は、McBride 事件の論評の脚注において、次のように言及しています。「“Punitive damages”と“Exemplary damages”は同義である⁶。これらの用語には、違反者を罰するとともに、それによって、違反者自身とその他の者に違反行為を思いとどまらせるための「見せしめ」にするという、損害賠償の2つの主たる目的が反映されている。」⁷

第5巡回区裁判所は、こうした流れが、正しき道から外れた船主を「見せしめ」にし、海運関係者に対して米国の法制度の下で罰せられるべき行為類型を知らしめる、そして、将来的に商船の堪航性の全般的向上をもたらすだろうと考えているようです。しかし、米国においてますます多くの船員訴訟が州裁判所に提起されていたり、第1審での陪審員審理の対象になったりするという点は、船主にとっては好ましい方向とはいえません。米国メキシコ湾沿岸での商取引が増加し、米国の海運業界の活動も緩やかながらも上向き傾向にある中、McBride 事件の判決の影響は、広くかつ長く続き、そして、米国海事法の下での船員訴訟額を大幅に増加させると思われます。

では懲罰的損害賠償という「大釜の蓋」は、以前よりもきつく閉められつつあるとはいえないのでしょうか。2014年2月24日に、第5巡回区裁判所は、本事件について全判事列席の再審理を求める申し立てを認めました。この再審理は、本事件の被告に加えて、訴訟当事者でない2者、すなわち、再審理の争点に関して法廷助言者の立場で意見書を提出した International Association of Drilling Contractors（国際採掘請負業者協会）と Offshore Marine Service Association（オフショア海洋サービス協会）によって要求されたものです。こうした申し立ては通常は認められるものではありません。それが、本事件で認められたということは、第5巡回区裁判所が、それ以前の判決の全部または一部を破棄した上で自己の立場を変更しようとしているのか、または、（可能性としては低いものの）再審理後に、当初の判決を支持する、より包括的な意見を出そうとしていると考えられます。

どちらになるかはまだわかりませんが、第5巡回区裁判所の全判事（17名の判事）が列席する法廷での再審理が認められるのは極めて異例なことです（再審理要求が認められるケースすら5%未満）。最終意見書の提出期日は2014年4月25日であり、その後新しい判決が出されることとなります（これは5月または9月に予定される追加の口頭弁論後になると思われれます）。そのときには、第5巡回区裁判所がこの争点についてどのような方向に向かおうとしているのか明らかになるでしょう。

⁶ いずれも懲罰的損害賠償の意

⁷ 引用：David W. Robertson『Punitive Damages in American Maritime Law』28 J. MAR. L. & COM. 73, 82-83 (1997)

本訴訟の結果が今後の損害賠償請求の範囲に関して極めて重要な意味を持つこと、また、第5巡回区裁判所は米国における船員関連の法律問題に対し大きな影響力を有していることを踏まえ、訴訟の結果と、今後の進展を継続的に注視していきます。当然、この問題を米国連邦最高裁判所が取り上げる可能性もあります。懲罰的損害賠償という「大釜」の下で燃える火が、ニューオリンズの第5巡回区裁判所の17名の裁判官の手を離れ、ワシントンDCの米国連邦最高裁判所の9名の判事によって再び大きく燃え上がる可能性も残されています。蓋は閉められたままになるのでしょうか、それとも、取り外されることになるのでしょうか。

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とは限りません。であるとは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。

なお、原文の英文記事は「[Punitive damages for unseaworthiness claims in the USA – a cauldron boiling over?](#)」からご覧いただけます。