

連邦海事法に於ける懲罰的損害賠償金

Exxon Valdez 号事件連邦最高裁判決

Exxon Shipping Co. et al v. Baker et al

(USSC No. 07-219, Decided June 25, 2008)

安藤 誠二

争点：

1. 連邦海事法上では、会社は管理職的地位にある職務執行者の行為を原因とする懲罰的損害賠償金(punitive damages)の責任を負うべきか？ (derivative liability)
2. 連邦水質改善法が水上汚濁処罰を定めているため、海上漏油事件に懲罰的損害賠償金を課することは禁じられるか？ (preemption by CWA)
3. 填補損害賠償金(compensatory damages)の5倍額に相当する懲罰的損害賠償金(25億ドル)は、連邦海事法上、過重か？ (standard for assessing maritime punitive damages)

連邦最高裁判決に至る経緯：

1989年3月24日深夜、上告人Exxon社の所有・運航する巨大タンカーExxon Valdez号は、Hazelwood船長の行為(再発性アルコール依存症にもかかわらず出航直前棧橋のバーでダブルのウォッカを少なくとも5杯を飲んだ；危険な流氷航路回避中に不可解にも船橋を離れた；船橋を離れる前に自動操舵に切り替え、船速を上げた)と当直士官の不作为(2分後Busby灯台通過点で右旋回し原航路に復帰せよとのHazelwood船長の事前指示に従わなかった)が原因で、アラスカのプリンス・ウィリアム・サウンドで座礁して船体が亀裂し、41,600K/Lsの原油を流失した。船橋に戻り沿岸警備隊に座礁報告をしたHazelwood船長は、船体の離礁を試みたが失敗した。しかし、離礁していれば原油流出量は増大し、船は沈没していたであろう(被害拡大の可能性)。座礁11時間後に沿岸警備隊が行った血液検査の結果から、事故当時Hazelwood船長の血中アルコール量は、多くの州法が規制する自動車運転許容値の3倍に達していたと推測される。

事故によりアラスカ州の海岸線1,900キロメートルが汚染し、Exxon社は、自ら行った自然環境浄化作業に21億ドルを支出した。またExxon社は、水質改善法(Clean Water Act)、廃棄物法(Refuse Act)、渡り鳥条約法(Migratory Bird Treaty Act)などの違反につき有罪を認め、連邦政府に罰金2千5百万ドルと損害賠償金1億ドル支払った。連邦政府とアラスカ州政府が訴えた環境被害に関する民事訴訟では、同意判決が成立し、Exxon社は天然資源回復のため9億ドルを支払った。更に、Exxon社は漁業者、土地所有者、その他私人に対して3億3百万ドルを自主解決金として支払済みである。

生計被害を受けた約32,000人の周辺住民(漁業者、土地所有者、アラスカ原住民等)からアラスカ州連邦地裁に提起された民事訴訟で、Exxon社は過失を自白しそれに付随する填補損害賠償責任に合意した。審理は、Phase I(Exxon社とHazelwood船長の無謀(recklessness)認定と付帯する懲罰的損害賠償金の可否)、Phase II(漁業者とアラスカ原住

民に対する填補損害賠償金の確定)、Phase III(懲罰的損害賠償額の決定)の3段階に分かれた。

Phase Iでは、Hazelwood 船長の酒癖、事故当夜の行為、及び酒癖治療の無効化を Exxon 社役員が知っていたかどうかについて広範囲の証拠調べを行った後、地裁は陪審員に対して次のように説示した。

「会社は管理職として雇傭する従業員が管理業務に従事する間に行う無謀行為に責任を負う。会社の管理者が行う職務遂行中の無謀行為または無謀不作為は、法律上会社の無謀行為または無謀不作為と判断される。・・・従業員が他の従業員を監督し、会社業務の特定面に責任を負い、権限を行使するとき、その従業員は管理職者として会社に雇傭されている。」

Exxon 社は Hazelwood 船長がこの定義に従い管理職従業員であることを争わず、陪審は、Hazelwood 船長と Exxon 社が共に無謀であり、そのため懲罰的損害賠償金の責任妥当性があると判断した。

Phase II で陪審員は漁業者に対する填補損害賠償金を 2 億 8 千 7 百万ドルと裁定した。またアラスカ原住民は 2 千 2 百 50 万ドルの填補損害賠償金で和解した。

Phase III では、Exxon 本社役員の漏油事故に関連する行為と不作為が審理された。証拠調べの終わりに、地裁は陪審員に対して懲罰的損害賠償金の目的を説示し、それは填補的救済を与えるのではなく、被告を懲罰し抑止する (punish and deter) 制度であると強調した。地裁は陪審員に被告行為の非難妥当性 (reprehensibility)、被告の財務状態、被害の規模、及び軽減事実を考慮するよう指示した。合議の結果、陪審は Exxon 社に対して 50 億ドル、Hazelwood 船長に対して 5 千ドルの懲罰的損害賠償金を答申した。

ところが、この後、被害住民の経済的損失に対する懲罰的損害賠償金の裁判は延々と続いた。この訴訟が必要的集合代表訴訟 (mandatory class action) としてアラスカ州連邦地裁で開始したのが 1994 年 5 月である。まさに long-running protracted litigation となった。

訴訟経過の概略は次の通りである。

1994 年 10 月、陪審が Punitive Damages 50 億ドルの答申 >>>>>> 1996 年 5 月、アラスカ州連邦地裁(以下 DC Alaska)が Punitive Damages 50 億ドルの判決 >>>>>> 2001 年 11 月、第 9 巡回区連邦控訴裁判所(以下 9th Circuit CA)が原審判決破棄差戻 >>>>>> 2002 年 12 月、DC Alaska が Punitive Damages 40 億ドルの判決 >>>>>> 2003 年 8 月、9th Circuit CA が再度原審判決破棄差戻 >>>>>> 2004 年 1 月、DC Alaska が Punitive Damages 45 億ドルの判決 >>>>>> 2006 年 12 月、9th Circuit CA が原審判決破棄、Punitive Damages 25 億ドルを自判(20 億ドルの remittitur) >>>>>> 2007 年 5 月、9th Circuit CA が大法廷再審申立を却下(併せて前判決一部修正) >>>>>> 2007 年 10 月 29 日、連邦最高裁(以下 US Supreme Court)が上告受理(certiorari granted)。

DC Alaska と 9th Cir. CA との間で控訴、破棄差戻が繰り返された理由は、専ら時期を同じくして展開した Punitive Damages に関する一連の USSC 判決にあった。Punitive Damages が憲法第 14 修正 Due Process Clause の制約を受けることが、1991 年 3 月の Haslip Case、1993 年 6 月の TXO Case、1996 年 5 月の BMW Case、2001 年 5 月の Cooper Case、2003 年 4 月の State Farm Case の諸判決で相次いで示されたからである。(Pacific Mutual Life Insurance Co. v. Haslip, 499 U.S. 1, 22 (1991); TXO Production Corp. v. Alliance Resources Corp., 509 U.S. 443 (1993); BMW of North America, Inc. v. Gore, 517 U.S. 559 (1996); Cooper Industries, Inc. v. Leatherman Tool Group, Inc., 532 U.S. 424 (2001); State Farm Mutual Automobile Ins. Co. v. Campbell, 538 U.S. 408 (2003))

Punitive Damages の憲法的制約 Due Process に関して現時点で特に考察を要するのは、"Three Guideposts"を明示した BMW Case、"de novo appellate review"を明示した Cooper Case、"Five Factors of Reprehensibility"を明示した State Farm Case の三判例である。

しかし、今回の事件 "Exxon Shipping Co. v. Grant Baker (07-219)"で USSC が上告を認可した争点は万人の期待を裏切り、Due Process が審理の対象から外されている。発端は大法廷再審理を却下した 9th Circuit CA にある。本事件判決で panel に加わっていなかった Alex Kozinski 判事が強力な少数反対意見（つまり en banc rehearing を行うべきだとの）を書いている。理由の要旨は、海事法では Punitive Damages は認められないこと、海事法では船長の不法行為について船主の使用責任を問えないこと（1818 年の *The Amiable Nancy* 事件連邦最高裁判決）である。"For centuries, companies have built their seaborne businesses on the understanding that they won't be subject to punitive damages if they "[neither directed it, nor countenanced it, nor participated in" the wrong, *The Amiable Nancy*, 3 Wheat. 546 (1818); the panel opinion has thrown this protection overboard." Kozinski CJ は更に警告している。"[T]he effects of this opinion are not limited to shippers and docks based in the Ninth Circuit: The shipping business knows no circuit, or even national, boundaries. Shippers everywhere will be put on notice: If your vessels sail into the vast waters of the Ninth Circuit, a jury can shipwreck your operations through punitive damages and the fact that you did nothing wrong won't save you."

連邦最高裁判決要旨：

法廷意見は Souter 判事が申し渡し、Roberts 長官、Scalia、Kennedy、Thomas 各判事が同調した。Stevens、Ginsburg、Breyer 各判事が第一、第二の争点に同調し、第三の争点に反対した。Alito 判事は上告人と利害関係を有するため審理と判決に参加していない。

第 1 の争点：Derivative Liability

上告人 Exxon 社は「会社は管理職・・・従業員が管理業務に従事する間に行う無謀行為に責任を負う。」との陪審説示は誤りであると主張する。本争点に関しては、連邦控訴裁判所は巡回区間で見解が分かれ、不法行為法第 2 リステートメントを採用する第 9 巡回

区が、第1巡回区、第5巡回区、及び第6巡回区と対立している。(Proctectus Alpha Nav. Co. v. North Pacific Grain Growers, Inc., 767 F. 2d 1379, 1386 (CA9 1985); CEH, Inc. v. F/V Seafarer, 70 F. 3d 694, 705 (CA1 1985); In re P&E Boat Rentals, Inc., 872 F. 2d 642, 652 (CA5 1989); United States Steel Corp. v. Fuhrman, 407 F. 2d 1143, 1148 (CA6 1969))

Exxon 社は主として Amiable Nancy 号事件・Lake Shore 事件両連邦最高裁判決に依拠して、船長の無謀を原因としては船主に対して懲罰的損害賠償金を請求できないことが先例から明白であると主張する。前者は武装民有船 Scourge の士官と船員が中立国船 Amiable Nancy に乗り込み略奪した事件の海事訴訟である。(The Amiable Nancy, 3 Wheat 546 (1818)) Story 最高裁判事は判決で「略奪行為を(に)全然、指示せず、無視せず、また参加もしなかった船主は、原告の物的損害と身体的虐待を補償しなければならないが、懲罰的損害賠償金 (vindictive damages) までも負担することはない。」との見解を述べている。Exxon 社の主張する解釈によれば、この言明は船主の「指示」(directed)、「無視」(countenanced)、「参加」(participated in) の無かった下役の行為には懲罰的責任が免除される法理を示している。

更に Exxon 社は、連邦最高裁がこの法理を鉄道事故にかかわる Lake Shore 事件で確認していると主張する。(Lake Shore & Michigan Southern R Co. v. Prentice, 147 U.S. 101 (1893)) 同判決は、Erie 事件 (Erie R. Co. v. Tompkins, 304 U.S. 64 (1938)) 以前の一般判例法を、Amiable Nancy 事件に依拠して、「本人は代理人による意図的不法行為を補償しなければならないが、本人が参加していない意図的行為に対して懲罰的損害賠償金 (exemplary damages) を課されることはない。」と言っている。海事法は依然として連邦判例法であり、且つ同判決がその後問題とされたこともないため、Lake Shore 事件は海事法の確固たる証拠として持続している。仮に Amiable Nancy 事件と Lake Shore 事件が支配しないとしても、1964 年市民権法 VII 章に関連する Kolstad 事件で現れる現代的変異としての「雇用者は、人種差別反対方針を誠実に維持し、執行している限り、管理職雇員の差別行為に対して懲罰的損害賠償金を課されることはない。」に注目すべきである。(Kolstad v. American Dental Assn., 527 U.S. 526, 544 (1999))

被上告人の集合代表訴訟原告は、管理職従業員の無謀行為に会社の懲罰的損害賠償金支払義務を認める不法行為法リステートメントに従った、Proctectus Alpha 事件先例に基づき、陪審説示を承認した原審判決を支持する。被上告人によれば、Amiable Nancy 事件は懲罰的損害賠償金が争点になっていないため傍論に過ぎず、Lake Shore 事件は鉄道車掌の行為に会社の責任を否定したのみで、船舶船長のごとき上位職代理人の責任については何も触れていない。被上告人は更に論を進め、同判決が現在陸上管轄で圧倒的多数派を占める使用者責任原則 (respondeat superior rule) と抵触することは勿論、当時の多数派原則をも反映していないと非難する。被上告人によれば、海事法則は現代の陸上判例法(多数の州が全ての従業員の行為に懲罰的損害賠償責任を認め、また他の多くの州が管理職代理人に責任を課すリステートメントに従っている) に合致すべきである。

本争点については、連邦最高裁の意見は等しく(4対4)分かれた。(Alito 判事は Exxon 社の株式を保有しているため本件訴訟に關与していない。)従って、第9巡回区意見が最終判断となる。しかしながら、連邦最高裁が同意見を妨げなかったことが代位責任(derivative liability)の先例と成らないことは当然である。

第2の争点：Preemption by CWA

本争点には手続き上の瑕疵(時宜に遅れた申立)が認められ、控訴審の与えた救済が裁量権の範囲か疑念無しとしないが、ここでは、Singleton 事件判決 (*Singleton v. Wulff*, 428 U.S. 106, 120 (1976))と同様に、裁量権抑制に関する一般原則の定立は差し控える。

本案についても、水質汚染を懲罰する水質改善法(CWA)が判例法上の懲罰的損害賠償金救済を排除するとの Exxon 社の主張は、原審判断同様に認められない。「米国内可航水域、隣接沿岸線・・・及び天然資源」の保護を唱う同法 1321 条 b 項には、「油流出に起因する公有・私有財産に加えた損害に対する全ての法規規定上の・・・義務を保留する」との留保条項が付帯している。Exxon 社主張は、油流出に基づくいかなる不法行為訴訟も 1321 条が明白に保留しない限り排除されるとの趣旨である。実際、留保条項は経済的損失に対する懲罰的損害賠償金に言及していない。もし Exxon 社の主張が正しければ、油流出その他の水質汚染に由来する経済活動の妨害や、物質毀損、身体傷害に対する填補損害賠償金も排除されことになる。「水域」、「沿岸線」及び「天然資源」を明白に保護すべく準備された法律に、個人の身体・生活への侵害を自制すべく石油会社に課せられた判例法上の義務を暗黙裡に消滅させる意図があるとは理解しがたい。

Exxon 社は、CWA が水質汚染の結果に対する填補救済、更には経済的損害に対する填補救済までが排除されないことを認めている。CWA が、経済的損失に対する、填補損害賠償金を認めながらも、他方懲罰的損害賠償金を否定するとの主張は筋が通らない。結局、議会が水質汚染に対する救済全てを CWA に包含する意図があったとの明確な兆候はなく、また私人の損害に対する懲罰的損害賠償金が CWA の効果を毀損するとも考えられない。

第3の争点：Standard for Assessing Maritime Punitive Damages

海事法は連邦裁判所の管轄であり、判例法として発展・生成する。但し、連邦議会には斯かる判例法を修正する立法権がある。Exxon 社が提起した海事法に於ける懲罰的損害賠償金は連邦最高裁が審理する初例である。同社は 25 億ドルの判決金額が多額に過ぎると問題にし、懲罰的損害賠償金の終局目的(無謀な(または選り悪い)行動を躊躇させ、斯かる行動の結果増大する損害の危険を阻止する)により正当化される限界を超過していると主張する。

- (a) 古代から中世に至る法典にはある種の特別危険行為に複数倍の損害賠償金を定める例(自由人の山羊を盗んだ犯人に 10 倍額の罰金を定める Hammurabi 法典など)もあるが、現代英米法の懲罰的損害賠償金は 18 世紀の英国法に起源があり(*Wilkes v. Wood*, 98

Eng. Rep. 489, 498 (1763))、19世紀中葉までに米国裁判所で広く受け入れられるようになった。(Genay v. Norris, 1 S.C.L. 6, 7 (1784); Coryell v. Colbaugh, 1 N.J.L. 77 (1791))

- (b) 米国で普及した懲罰的損害賠償金は、被告の行為が重過失、故意、理不尽、他人の権利に対する無謀な無関心、またはこれら以上に嘆かわしい行動のために極悪となる無法行為に限定された。現在の多数意見では、懲罰的損害賠償金は報復的懲罰 (retribution) と危険行為の抑止(detering harmful conduct)である。
- (c) 懲罰的損害賠償金に関する州の規定は様々である。ほとんど認めない州や全く認めない州が幾つがあるが、その他の州は法律に定めがある場合に限り認めている。多くの州は懲罰的損害賠償金の額に法律上の制限を課している。制限の形式は、無条件の最高限度金額 (monetary caps)、填補損害賠償金に対する懲罰的損害賠償金の最高比率 (maximum ratio)、または、しばしば、両者の組み合わせから成る。
- (d) 米国の懲罰的損害賠償金は過去数十年批判的となったが、最近の研究ではその声が弱められている。実質金額で上昇しているとの指摘もあるが、多くの研究では懲罰的損害賠償金の填補損害賠償金に対する比率の中央値が 1:1 以下に留まっている。懲罰的損害賠償金の事件数に目立った増加はない。真の問題は、懲罰的損害賠償金が全く予測できないことにある。一貫性は公正を旨とする裁判所の関心事であるが、得られる資料から見ると個々の裁定額には上下の懸隔があり過ぎ、容認できない。州裁判所の民事陪審事件では、隔たりが大きく、孤立値の事例では対応する填補損害賠償金が霞んでしまうほどである。(最近の包括的調査によれば、中央値が 0.62:1、平均値が 2.90:1、標準偏差が 13.81 となっている。) 非陪審審理の裁定額は陪審審理のそれより分布が狭いが、それでもなお顕著である。これらの分布範囲は、多様な事実関係の中で努力の結果、懲罰と抑止のため一般的に容認される最適水準に達したものであれば容認できよう。しかし逸話的証拠からはそれが事実でないことが判明する。
- (e) 連邦最高裁が孤立値懲罰的損害賠償金に対してこれまでに応答してきた事件は Due Process に違反すると申し立てられた州裁判所判決に限定される。これとは対照的に、本事件は、連邦海事管轄で起きたものであり、憲法標準の適用に優先し、それを不要とする連邦判例法平面で下された陪審答申の再審理が求められている。このような状況に於いて、予測不能な懲罰的損害賠償金は異常な高額に伴う不公正の観点から懲罰機能と緊張関係をもたらす。懲罰はその厳しさに於いて合理的に予測可能でなければならず、ホームズの「悪人」でさえ行為を選択するときに事前に利害関係を知り得る能力を持つべきである。懲罰制度は、加えた損害と同程度の損害を受忍させる公正な蓋然性を以て被告を威嚇すべきである。事案の事情から損害に比して過度であると理性人が考える懲罰を確実に禁止することが司法の常識である。
- (f) 海事懲罰的損害賠償金の評価基準を決定するため当裁判所は三様の手法(一は文言的、他の二は数値的)を検討する。

- (i) 文言表現には、「被告行為による実害または可能性ある損害」(actual or likely harm from the defendant's conduct)、「非難妥当性の程度」(degree of reprehensibility)、「類似違法行為を妨げる必要性」(the necessity of preventing similar wrongs)、「填補損害賠償金との合理的関連」(reasonable relationship to the compensatory damages awarded) などがある。しかしこのような文言表現は、類似する刑事判決で試行された一貫性ある刑期を求める経験に照らして、予測不能な孤立値懲罰損害賠償金に対する最善の保護手段たり得るか、当裁判所は疑問に思う。
- (ii) したがって当裁判所は、予想不能な孤立値懲罰的損害賠償金を排除するため、数値的制限に注目する。しかしながら、兌換可能なドルでの最高限度を設定することは拒絶する。理由は、「基準となる」(standard) 不法行為や契約違反が存在しないため、全ての事案に適合する特定のドル数値を設定することが困難なこと、司法府が設定するドル最高限度には、立法府の法律改正と異なり、改訂の必要性が生じる前に争点が新たな訴訟事件として現れないかも知れない、重大な欠陥が伴うこと、である。
- (iii) 比較的有望な代案は、比率または最高倍率を用いて、懲罰的損害賠償金を填補損害賠償金に連動させることである。これには多くの州法と3倍額損害賠償金を認める連邦法(反トラスト法、RICO、特許法、商標法、消費者信用保護条項など)が模範となる。問題はどの比率が最適であるかである。懲罰的損害賠償金と填補損害賠償金の中央値比率を示す調査研究に容認可能な基準を見いだすことができる。これらの調査研究は、数千の事件について、悪意・貪欲から無謀まで(管轄によっては重大過失まで)、即ち非難妥当性の最大例から最小例までに適合した懲罰的損害賠償金についての、陪審と判事の決定を反映している。問題のデータは全領域の中央値比率を1:1と示し、多くの事件に於いて填補損害賠償金が懲罰的損害賠償金を上回っていることを意味している。良好に機能する制度では、中央値以下の裁定金額が、例外的非難妥当性の特徴がない本事件(故意・悪意のない行為、利益追求を目的としない行動、甚大な被害に多額の填補救済)のごとき事案には、合理的懲罰金として大凡妥当するとの陪審の良識を表している。したがって、当裁判所は、抑止・応報何れが目的であるにせよ、予想不能で不必要な懲罰的損害賠償金裁定の可能性(そして法制度にもたらす分裂費用)を防ぐ必要から、1:1が海事事案に於ける公正な上限であると判断する。
- (iv) 上記基準を適用して、関係する填補賠償金の合計額を地裁の計算通り5億7百50万ドルとすると、懲罰対填補比率1:1は懲罰的損害賠償金の上限額を5億7百50万ドルに設定することとなる。

結論：

原判決を破棄し、控訴裁判所が本判決に従った損害賠償金の縮減を行うよう、差し戻

す。

Stevens 判事の第 3 争点に関する反対意見:

法廷意見が述べる経験判断は当裁判所よりむしろ議会が行うべきものと信じる。海事法は大部分が裁判官によって作られた法であるが、同時に大部分が制定法である。実際、海事不法行為法は連邦法に支配されている。そのため、我々が、一方に於いて、懲罰的損害賠償金の容認可能性を再審査する上訴裁判官の伝統的任務を行うか、他方に於いて、新たな法策定を敢えて試みるか、の選択に直面したときには、当面の任務を果たす機関として備えが選り優れているのは、我々が、それとも立法府か、注意深く考慮しなければならない。

海事事件に於ける懲罰的損害賠償金を支配する固定した方式を課すべく議会が我々に命じるまでは、小職としては裁量濫用基準 (abuse-of-discretion standard) を適用する。憲法問題が提起されない限り、上訴審の役割は、少なくとも連邦制度の下では、事実審の決定を裁量濫用基準に従って、単に再審査することに留まる。

当裁判所が本日宣言した如き法策定の権限を有することに疑いはないが、その権限行使は誤っている。小職は控訴裁判所判決を維持する。

Ginsburg 判事の第 3 争点に関する反対意見:

提起された議論は、連邦海事管轄で生じたものであり、当裁判所は疑いもなく法策定の権限を有する。したがって、問題は権限があるにもかかわらず当裁判所が問題を議会に委ねるか否かである。何れをとるか微妙ではあるが、小職としては、意思決定者として議会の備えが選り優れていると説く Stevens 判事に同調する。

第一に、懲罰的損害賠償金を適切に説示された陪審が決定し、事実審が追随し、次に上訴裁判所が妥当性を再審査する「伝統的判例法の手法」(traditional common-law approach) から決別する緊急の必要性が海事法にあるか疑問を感じる。実際、法廷意見は、伝統的手法が懲罰的損害賠償金をいたずらに大量生産している事実はなく、和解協議を破綻させた事実もないことを認めている。また法廷意見が、裁量濫用基準では再審査が不満足なため、海事事件では連邦法が支配する他の領域に比べ、孤立値懲罰的損害賠償金の発生件数が多く問題も多様だと主張しているわけではない。

第二に、解決を要する問題を考えても、当裁判所の法策定は多くの疑問を生む。Exxon 社は利益増大を求めたのではなく、加害目的もなかった。つまり同社の行為が非難妥当性尺度の下端にあるため、1:1 が本事件には妥当すると法廷意見は信じている。それでは、

悪意があり、または経済的利益を追求した被告にはどの比率を設定するのか？危険の大き
さで比率を上げるのか？どの程度？最終的には、1:1 が海事法の上限であると判断して終
わるのか？それとも、1:1 より大きい比率は憲法上の上限を超えるとの合図か？次の機会に
は、1:1 が全ての州、全ての連邦事件において Due Process が求める上限だと確定的に宣言
するのか？

当裁判所が策定した新法は議会に委ねるべきであるとの Stevens 判事意見に同調し、
控訴裁判所の判決を維持する。

Breyer 判事の第 3 争点に関する反対意見:

懲罰的損害賠償金は、ある行為がどの程度厳しく罰せられるか告示し、また同様の立
場にある被告には統一した取り扱いを保証する、意義ある基準にしたがって裁定されるべ
きとの法廷意見に同意する。しかしながら、法的基準は、固定された数比率に内在する硬
直性を伴わずに、確実に目的を達成できる。State Farm 事件で当裁判所は、懲罰的損害賠
償金を制約する憲法上の Due Process について、「懲罰的損害賠償金と填補損害賠償金の比
率が一桁を大きく超えるほとんどの裁定は Due Process を満足しない。」と説明した。(State
Farm Mut. Automobile Ins. Co. v. Campbell, 538 U. S. 408, 425 (2003)) このように、当裁判所
は数的制約に例外を想定している。

本件では法廷意見の示す 1:1 比率の制限された例外が妥当する。本件は並の無謀行為
ではない。Hazelwood 船長が再発アルコール依存症であることを知りながら Exxon 社は多
くの原告が生計を依存する海域で数百万ガロンの原油を繰り返し輸送させていたと信じた
陪審には合理性がある。本件のように座礁と漏油が発生するのは単に時間の問題に過ぎな
かった。しかも、船長が試みた離礁が奏功すれば、損害が更に深刻化したのは容易に想定
できる。

このような事実から、陪審は 50 億ドルの懲罰的損害賠償金が正当化できると考えた。
連邦地裁は、陪審に合意し、その後も新たに現れた連邦最高裁の Due Process 諸判例に鑑
みて、二度ならず三度まで鋭い検証を繰り返した。その都度、地裁は「Exxon 社の行為は
非難妥当性が高度である」との事実を根拠に「50 億ドルの懲罰的損害賠償金が正当化で
きる」と結論づけた。そして、連邦控訴裁判所からの明確な指示に応じて、僅かではある
が裁定額を 45 億ドルに減額した。

漸く控訴裁判所が自ら判断する立場になったとき、控訴裁判所は 25 億ドルの懲罰的損
害賠償金が正当化できると結論づけた。控訴裁判所は Exxon 社の行為が「甚だしく目に
余る」ため、当裁判所が Due Process 事件で直前に示した 1:1 より相当高い比率が正当化
されると信じたのである。(State Farm Mutual Automobile Ins. Co. v. Campbell, 538 U.S. 408
(2003))

本事件は特別な事例であって、1:1 数値基準の厳格な適用を正当に免れる例外であると判断した控訴裁判所の結論に異論を差し挟む理由は見いだせない。当裁判所に判断を求められた懲罰的損害賠償金は地裁が適切と強く信じた金額から既に 50%減額している。

原審判決を維持する。

以上

(2008 年 7 月 23 日脱稿: 2008 年 8 月 1 日開催の忽那海事法研究会に於いて報告)