

# 船舶事故による海洋油濁と被害第三者の損害 (1)

重田晴生

一、序説

二、トリキヤニオン号事件

(1) 事実の概要

(2) 事故原因と油濁訴訟の経過

三、英国の油濁求償に関する指導判例

— Esso Petroleum Co. v. Southport Corp. (1956) —

(1) 事実関係

(2) 第一審判決

(3) 控訴院判決

(4) 貴族院判決

四、英国不法行為法上の請求原因

(1) トレスパス (以上本号)

(2) ニューサンス

(3) ネグリジエンス

(4) 因果関係

五、海洋油濁に関する現行法制と国際的立法の動向

一 序 説

近年における海上運送の著しい変容は、「海難事故」と「海上公害」とを、きわめて密接な関係において結びつけている。すなわち、社会経済の発展に伴う原油や化学薬品など各種の危険・有害性物質の海上輸送の増大と、船舶の大型化・専用化の傾向とが、必然的にこうした現象をクローズアップさせずにはおかないのである。そうした一つの典型として最近とくに問題とされるのが、大型タンカーによる海洋油濁事故である。

近時の世界的趨勢である船舶の大型化傾向は、とりわけタンカー部門において著しく、今や世界の海運界は、四〇万ないし五〇万トン級の超マンモスタンカー時代を迎えつつある<sup>(1)</sup>。そして、このような「浮べる油倉庫」とも称すべき巨船の海上移動については、船舶輸送安全対策や海上災害防止対策、運送人責任、保険制度、等々において、次々と新しい問題が提起され、各領域における検討が急務とされてきたにもかかわらず、一向にこれという成果を収めることがなかった。ところが、一九六七年に至って、海難史上最大の船舶事故の一つ「トリキャニオン号事件」が発生し、それまでとかく将来的な問題として認識され、回避されがちであった、タンカーの海難事故による油濁危険の問題が、正に「現実の問題」として引き出されたのを契機に、海洋における船舶の流出油汚濁に絡まる様々な問題の検討が、急遽各方面においてすすめられることとなった<sup>(2)</sup>。なかでも、その損害の範囲と損害額の点で、従来の海難事故に対する認識を遙かに越えたトリキャニオン号事件の最大の関心事である、油濁の第三被害者に対する船主の損害賠償責任の問題―換言すれば油濁を蒙った一般私人の法的救済の問題については、現行の法制度の徹底的な立ち遅れないし限界が明確に露呈され、その後の各国に対して大きな衝撃を与えた。英国の場合、こうした現行法の問題点は、大きく、(1) 普通法(コモンロー) (2) 海事法 (3) 国際法 の各分野において現われ、以下に概観するようにいくつかの問題を提起している。一方、わが国の場合にも、この種の損害賠償は、民法不法行為(第七〇九条以下)の一般的な問題として、あるいは、商法第六九〇条の責任制限の問題として現われるため、英国の場合以上に困難な問題が多い<sup>(3)</sup>。

ところで、トリキャニオン号事件のような海上汚濁事故は、決して不慮の災害ではなく、その発生と増大は、近年の石油産業の発展に比例して当然に予測されえたわけであって、これは、ひとり世界有数の海路を擁する英国の場合にかぎらず、他の海洋諸国にも共通することであった<sup>(4)</sup>。特に英国の場合、こうした海上油濁に関する損害賠償事件

は、すでに一九五三年の Southport Corporation v. Esso Petroleum Co. [1953] 2 All E.R. 1204. に現われており、しかもこの中で英国貴族院が、油濁被害者である沿岸住民の普通法上の訴権を否認する破棄判決を下したときから、この種の海難の発生と実定法の不備・限界の問題は、広く各界に認識されていたはずのことであった。<sup>(5)</sup>そこで本稿では、かかる油濁求償に関する英国の判例と先頃のトリキャニオン号事件を素材としながら、油濁による被害第三者の法的救済の問題を概観し、併せて、この方面における国際的法規制の動向についても一瞥してみようと思ふ。もとより、タンカー事故に関連する問題は、こうした被害者の補償制度ないし運送人の責任制度の問題に尽きるわけではなく、ほかに、事故の防止・安全救助対策、船員の育成・充実問題、海上保険制度の問題、および安全運航のための港湾の整備・拡大、狭水道の交通規制の問題等々、様々の問題が集積されるが、これらについてはすべて他の資料に譲るとし、<sup>(6)</sup>ひとまずここでは、船主の損害賠償責任を中心とした法律的問題に焦点を合せて考察することとする。

(1) すでに一九六八年、ギリシャの船主 A・S オナシスは、英国の主要造船会社ハーランド・ウルフに対し、四〇万ないし五〇万重量トン級のタンカーを発注する計画がある旨発表しており（日本海事新聞昭和四三年二月二日）、また、わが国の造船の状況も、昭和四六年には三〇万トン時代の到来が告げられ、最近では、将来の一〇〇万トン級タンカー時代に備えて、技術的問題の審議もすすめられている（日本海事新聞昭和四六年二月一・二五日）、海運四八九号。

(2) 油による海洋の汚染は、タンカーの海難事故による積荷油の流出事故のみではなく、脚荷水の放出、航海中のビルジの排出、船積荷揚もしくは給油中の操作ミスによる油の排出などを原因とするものも無視できず、さらに油以外のし尿、工場排水、汚泥など廃棄物の海上投棄による汚染もあるが、ここでは、当面、海難事故による積荷油の流出汚濁の問題として考えていく。

(3) 損害賠償を、一般的・固定的に処理する我が不法行為法および免責委付による責任制限を認める海商法の問題点については、夙に指摘されるところであり、ここでは再論を避ける。なお一般に、トリキャニオン事件のような莫大な損害額と広範囲にわたる被害者に特徴づけられる海難事故の場合、司法的求償に伴う労力・費用・時間、法解釈の難解、立証の困難等々

の問題は、極めて比重の大きな事項であるから、概して無知識・無資力な一般私人や個々団体による個別的求償は、その実行と成功率の点で、甚だ見込の薄いものといわねばならない。加えてわが国の場合には、一般的に国民の権利意識が低く、紛争の法律的解決を好まないという特殊状況と、英国のようなコモローという弾力的な歴史ある法体系—いうまでもなく、英米法は、個々の具体的事実を熟慮し、先例に従いまたは先例からの類推によつて法を形成していくから、抽象的規範たる成文法をもつて第一次的法源とするわが国はじめ大陸法系の法にくらべ、一般に正義と常識により適う弾力的な対処の道がひらかれている—を有しないことがあつて、こうした裁判手続の実行は、益々悲観的であり、多くが時間とともにやむやみに流されるか、一方的な和解を強いられるか、あるいは恩惠的な補償を俟つかの、いずれかの経過をたどるであろうことは、過去の事件に照しても明らかである。

(4) わが国におけるこの種の海難のうち主なものを摘記すれば、トリキャニオン号事件以後の事件としては、昭和四五年一月、リベリアのタンカー「コリントス号」(三〇、一〇五トン)に重油五〇〇〇トン積んだ「第一新風丸」(五〇〇トン)が衝突、重油約三〇〇トン流出した事故があるほか、昭和四六年一月には、新潟沖合海岸で座礁したりベリアのタンカー「ジュリアナ号」(一一、六八四トン)から流出した原油六、〇〇〇余トンが遠く山形県酒田海岸まで汚濁した事件や、同一二月の東京湾木更津沖のノリ養殖漁場濁事件などがあり、これらは未だ記憶に新しい。また、近年のものとしては、昭和三七年京浜運河においてタンカー同士が衝突した「第一宗像丸事件」をはじめ、昭和四〇年五月には、横浜港で起きた「第三東亜丸爆発事故」につづいて、北海道室蘭港岸壁に接岸中のノルウェーのタンカーが埠頭に衝突、破穴のため流出した原油に引火爆発し、延々二八日間にわたり災焼した「ヘイムバード号事件」が、また昭和四一年には、紀伊水道沖での「銀光丸」(二一、五〇〇トン)と「テキサダ号」(三〇、〇五〇トン)との衝突油流出事故のほか、名古屋港でジャパンラインのLPGタンカー「第三ブリジストン丸」が艀に激突する事故が発生し、昭和四三年には、「ホセ・アバド・サントス号」の事故のほか、飯野海運の八万トンタンカー「陽邦丸」がタンクのヒビ割れからアラビア海上に重油約一万トンを流出した八月の事故につづいて、同一二月には、大阪湾堺の石油コンビナート棧橋に停泊中の川崎汽船所属の十二万トンタンカー「和泉川丸」が原油の荷揚げ作業中に突然出火したが、幸に爆発は免がれ安堵の胸を撫で下したのもつかの間、数日後には、東京湾の浦賀水道でインド船籍のタンカー「アジジャンティ号」(三四、〇〇〇トン)が、重油約三万トンを積んだまま、鉾石運搬船と衝突、同号から流出した重油約二万五千トンが周囲三キロにわたり拡散、折からの強風によつた油帯は千



葉県袖ヶ浦沿岸などに漂着し、ノリ魚貝業者に莫大な損害を与えた(被害額は五、六億円とも報ぜられた)事件など、連続して発生しており、これに小規模事故をも含めると実に枚挙にいとまがない(因みに、海上保安庁のまとめた統計によると、昭和四六年の沿岸汚濁発生件数は、約一、六〇〇件で、前年の約四倍に達しているといわれる)。

また、国外の最近の汚濁事件の一例を挙げれば、米国カリフォルニア州サンタバーバラ沖の石油流出事故のほか、一九七〇年のカナダ南東部海岸のアロー号、フロリダ沖のデリアン・アポロン号、スペイン西海岸のポリ・コマンド号、サブトン沖のパシフィック・グローリー号等々の事故、さらに一九七一年一月米国サンフランシスコ港で重油約七、五〇〇トンを出させたオレゴン・スタンダード号とアリゾナ・スタンダード号との衝突事故などがある。

(5) この事件で、油濁被害者の私法的救済の限界と、その補強としての公法的規制の必要を痛感した英国が、一九五四年の「油による海水汚濁の防止条約」の制定にあたって常にイニシアティブをとり、またいち早く同条約の国内法化を図ったことは、こうした事情の一端を示すものであろう。

(6) これらの問題に関する資料を二、三挙げると、損害保険研究第二九卷三号、海運第四七九、四九一、四九二号、ジュリスト四九七号、日本海事新聞昭和四三年九月一八日、十一月二日、十二月一八日、昭和四七年二月一九日・二六日の各記事、海事協議会々報一九一号、海事問題研究、海上保安白書などがある。なお、国際条約を中心とした油濁の責任問題に関する研究としては、谷川久「油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約について」成蹊法学二号、同「油濁損害に対する民事責任に関する国際条約について」海法会誌十五号、柴田博「一九六九年に成立した油濁損害の民事責任に関する国際条約案について」海法会誌十五号、色魔力夫「海水油濁民事責任条約の成立と問題点」国際問題一二三号、および海運五二六号「海洋油濁補償問題に関する国際的動向」、海運五三〇号「油濁補償基金条約案について」などがある。

※ 本稿の脱稿後、一九七二年六月二六日、中東から原油を満載し、シンガポール沖に到着したシェル石油所属の二二万トンタンカー「マーター号」が暗礁に接触したため破穴し、約一、〇〇〇トンの原油が流出するという大事故が報じられたほか、国内では、同六月二九日に発生したフランスのタンカー「ミラルダ号」(二〇五、一一六トン)による千葉港の重油流出事件につづいて、同七月三日、伊勢湾伊良湖水道においてリベリアの鉦石船「グランドフェア号」(七、〇七九トン)と

オランダのシェル石油所属のタンカー「コラティア号」(一二、一五三トン)との衝突流出油事故が発生した。

## 二 トリキャニオン号事件

一九六七年のトリキャニオン号事件は、その損害額の規模と被害領域の広汎なる点で、海難史上最大の船舶事故の一つに数えられるが、同時に、この事件は、大型タンカーの時代を迎えた現在において、なお、油污濁および油の海上運送を規律する法制度がまったくの立ち遅れ状態であることを露見させ、この種の海難事故から生じる諸種の法律的問題を再認識させた事件として、注目すべきものである。そこで、本節では、この度のトリキャニオン号事件について、その事実関係と油濁求償の進展などを概観し、併せてこうした海難事故に関連する問題点のいくつかを指摘していこうと思う。

(1) 事実の概要 Barracuda Tanker Corporation (ロンドンおよびバミューダで設立登記され、実質上は裸備船者である米国カルフォルニアの Union Oil Corporation の系列傘下にある子会社である) が所有する大型燃油タンカー「Torry Canyon」(一一〇、八九〇重量トン)は、<sup>(1)</sup>一九六七年三月一八日午前九時過ぎ、航海備船者 British Petroleum Corporation の原油約十二万トンを満載し、ペルシャ湾の Mina Al Ahmadi を出港、速力約十七ノットで英国の Milford Haven に針路をとり航行中、英国西南端沖約四〇キロの Cornwall と Scilly Isles の中間にある、通称「七つ岩」なる暗礁群のひとつ Pollard Rock に激突、ために、全長二八〇メートルに余る巨体の前部三分の一にわたり船底約五メートルの深さで搁坐した。その結果、同船の一八の油槽中一四槽が破穴して原油が海上に流出し、船体分断の危険を生じた。トリキャニオン号の船主は、離礁の見込を得て、直ちにオランダのサルベージ会社 Bureau Wismuller と

普通条件—Lloyd's Open Form of Salvage Agreement (no cure no pay) —による海難救助契約を締結し、同社の曳船が現場に急行、あらゆる救助方法を試みたが一向に効を奏さず、特に事故発生後三日目の三月二一日、機関室に数回の爆発が起ってからは、被害が一層拡大し、救助作業は徒勞のうちに終止した。ついで三月二六日午後、荒天のため船体が中央部より二つに分裂するや、流出した六万余トンの原油は、厚さ二〇〜三〇センチの油帯となって、觀光地 Cornwall の海岸線約百マイルにわたって打ち寄せ、さらに、景勝地の英国南部海岸の広領域および仏国北海岸に対しても、汚濁の危険を拡げた。

一方、英国政府および油波の来襲をうけた地方公共体は、すでに Cornwall の北海岸全域および南海岸の一部と英国西部の海岸に漂着し、なお、英国南海岸全域、シシリー諸島、チャネル諸島、および仏国海岸の一部にまで威嚇する広大な油の絨毯を食い止めるべく、油処理剤の撒布はじめあらゆる防衛、除去手段を講じ、巨額の費用をこれに投入した。<sup>(2)</sup>しかし、こうした必死の防禦も、まったく焼け石に水、油の海はますます輪を拡げ、その猛威の様は現場総指揮官をして「史上誰も出会ったことのない敵」と嘆息せしめた。

その後、火災弾による原油の点火焼却が考案されたが、その実験が失敗に終り、事態の極悪化を懸念した油濁緊急対策委員会は、三月一八日、独自の判断で難破物と化したトリキャニオン号と積荷の壊滅を目し英国空軍の出動を決定<sup>(3)</sup>、同日、同海域一帯の一般船出入を禁ずる嚴重な警戒体制が敷かれる中で、ジェット爆撃機バックネア八機が出動し、南西端ランズエンドに坐礁中のトリキャニオン号めがけ約四五〇キロの爆弾を投下、船槽およびその周辺海域に浮流する原油五万余トンを焼却させた。また、翌二九日には、原油流出の根源を杜絶すべく再度基地を飛び立った英海軍機五十四機が、約二万八千キロの爆弾・ロケット弾・ナパーム弾等を投下、附近一帯を炎と煙の海と化し、上空二千メートルに巻き上ったキノコ型の黒煙は遙か本土上空にまで棚引いた。その後、四月の第一週に入り、氣象状態

が変化するや、このような史上稀な海難事故は、さらに別の事態をも展開させることになった。すなわち、北ないし北東に変わった風は、油の波頭を仏国のブルターニュ半島に向け、同沿岸を広範囲にわたって押し寄せる危険に晒したのである。これに対して、仏国政府は、急遽海軍艦艇三〇隻をブレストに結集させ洗剤散布その他の防御策をとったが、ついに奏効をみず、大量の油帯は容赦なく北仏国の海岸線約一五〇マイルに漂着、ますます損害の範囲を広めて、国際的な問題にまで発展することになった。

(2) 事故原因と油濁訴訟の経過　世界の海運史に、かつて例をみないトリキャニオン号事件に対しては、当然に、その坐礁事故の発生原因の究明がひとつの問題として発生してくる。これは、単に海難原因の探究といった意義のほか、被害者の不法行為を理由とする油濁求償、およびこれに対抗する船主側の責任制限の問題といった法律的関連においてもまた重要な意義をもってくる。

トリキャニオン号の海難原因については、事故の発生後、トリキャニオン号の船籍国であり、またこの事件の当事国でもある、リベリア共和国政府により招集された「トリキャニオン号坐礁事故調査委員会」が、直接原因の究明にあたり、それが纏めた調査報告書によると、<sup>(4)</sup>同事件の事故原因は、全面的に同船船長の航海過失に起因するものと断定されている。すなわち、事故報告書は、トリキャニオン号の *Rugiat* 船長が、最初予定されていたシシリ諸島の西側を航行せず、同島の東側を航行した点に過失を認定し、これが事故の根本原因であるとし同船が有数の大型船である上に油を満載していた事情を考慮するとき、本来のコースを選んだなら危険に遭遇しなかったであろうし、また、予定航路から外れたシシリ島の東側を通過するについて船長は、独断でこれを決定せず、事前に一等航海士と協議し、かつ四囲の状況について慎重に検討すべきであった、と報告する。一方、その後の訴訟の段階で原告から

も主張のあったトリキャニオン号自体の船体構造、機装、運航能力の欠陥など同船の不堪航の事実については、委員会によって何ら確認されなかった。<sup>(5)</sup>

ところで、大量にしかも広範囲にわたって漂着した油の除去・防禦のためにとられた、軍隊の出動、機械・爆薬・清浄剤・防資材の投入等々に関する莫大な費用を引受けた英国政府は、早くから、その財政的支出（その額は、優に一六〇万ポンド—油濁の財産損害は英国で約六〇〇万ポンドと推計される—を越すといわれる）について、トリキャニオン号の所有者に対し求償の意向を明らかにしていたが、四月四日の下院で、この損害賠償に関する提訴が正式に表明され、船主に対し三五〇万ポンド（ただし、後に英国は三〇〇万ポンドの金額に同意した）の損害賠償額（この金額には、実質的に、海岸、港湾の清浄に関して政府、地方公共体が支弁した直接的費用のほか、ホテル経営者、沿岸の娯楽施設所有者、漁民その他の自国民の蒙った損害に対する賠償請求分も含まれていた）が請求された。また、気紛れな風浪のため北海岸一帯に油波を被り、約二九〇万ポンドの物的損害をうけた仏国は、同じく領海汚染を理由に、船主に対し三一二万五、〇〇〇ポンドの損害賠償を請求し、さらに、英国のガンセイ州（Guernsey）も、独自に四万一、六〇〇ポンドの請求額をかかげてこれに続いた。<sup>(6)</sup>

このように、結局、英・仏国の代表訴訟による求償という形式ですすめられることになったトリキャニオン号事件は、まず、裁判管轄権に関する点で問題が生じた。すなわち、トリキャニオン号が実際には米国資本の所有船であり、英国石油会社がこれを航海備船し、バミューダに本店を置く船会社が運航し、しかもモンロビア船籍でリベリア国旗を揚げ、船長以下の乗組員は全員イタリア人、という大変複雑な事情の船舶であったことから、原告が、いずれの裁判所において提訴できるかという管轄の決定に関する問題、換言すれば、何処で損害賠償の引当てとなる財産を差押えることができるかという法律問題があった。英国の場合には、トリキャニオン号の船主である Barracuda Tanker



Corp. が英国内に営業所を置かないことから、英国の政府および裁判所は、特に船主側から英国裁判所に服する旨の申出があるか、または同社の所有する他の船舶（姉妹船）が英国領海内で差押えられた場合のほかは、まったく管轄を有しえないことになる。そして、かかる裁判管轄を可能とさせる二つの場合のうち、本件では、前者の船主の同意はなかったから、英国政府に残された唯一の司法手続は、一九五六年裁判所構成法（The Judicature Act 1956）第三条四項に定められた、米国籍船 Barracuda Tanker Corp. に所属する、トリキャニオン号の姉妹船「Lake Palourde」  
（六一、二七五トン）および同「Sansinena」  
（三八、五六二トン）の英国領海の進入に伴う差押という場合のみにかぎられた。そして、すでに五月四日、英国高等法院海事部は、「Lake Palourde 号」および「Sansinena 号」に対するトレスパス（trespass）・ニターサンス（nuisance）・ネグリジエンス（negligence）を理由とした対物訴訟を認める令状を発給していたから、両船は、英国領海の立入とともに、英国政府の手で差押えられる運命にあった。しかも、本件の船主が両船に対し容易に英国領海の侵入を許可するはずがないことを見越した英国は、本国以外の地において船主を訴求する手筈も怠らず、同五月四日には、船主 Barracuda Tanker Corp. の本店所在地であるバミューダのハアミルトン最高裁判所に対し訴訟開始の手續を整えたほか、さらに、一九五六年裁判所構成法と同一の国内法をもつ国においても姉妹船の差押を許す英国海事法の規定に従って、いくつかの港に令状を用意し、両船の動静を終始見守るとともに秘かに時期の到来を待った。その結果、ついに、事故発生後約四カ月目の七月一五日夜、ワイヤーロープ二巻を必要としてシンガポール港に緊急寄港した「Lake Palourde 号」を電光石火差押えることに成功した。<sup>(7)</sup>

また、同様に油濁の防禦ないし除去に巨費を投じた仏国政府は、同国海商法に姉妹船差押の措置が認められることから、船主の動きに絶えず関心を払い、「Lake Palourde 号」のシンガポール港接岸の情報を得るや、直ちに同地から、訴訟開始令状を発給し、同船の差押を急いだ結果、一九六八年四月ようやくそれに成功した。<sup>(8)</sup>



このような、英国・仏国両政府の動きに対して、船主側の Barracuda Tanker Corp. は、ロッテルダムにおける仏国政府の提訴、およびシンガポールとバミューダにおける英国政府の提訴を不服とし、複数の裁判所と管轄権に直面する煩を避けるべく、米国ニューヨーク地方裁判所に対し、総額約六六〇万ポンドの責任制限の申立を行なった。そして同時に、本件の坐礁・油流出事故が、船長の航海上の過失、怠慢もしくは不注意に起因・寄与するものと主張し、かつトリキャニオン号からの原油の流出は、その大半が英国海空軍機による爆撃および焼却にもとづくものであると抗弁した。仏国、英国およびガンセイ州は、船主側の責任制限の申立を拒絶し、右の船主側の主張に対しては、「本件の坐礁および損害が Union Oil Corp. 自身の過失・懈怠・煽動および引受に起因する」(英国商船法第五〇三条参照)と反論し、訴訟に持ち込まれた。

その後、この海運史上最高の損害賠償訴訟は、「示談」といえば法延外の場における解決へと方向転換がなされ、その結果、ようやく英仏両国政府と船主および定期傭船者との間で協議が整い、一九六九年一月十九日、英国外務省において正式に協定書の調印が交された。それによれば、トリキャニオン号の船主 Barracuda Tanker Corp. および傭船者 Union Oil Corp. は、同船から流出した原油によって惹起された損害および費用につき、英仏両国政府に対し、総額三〇〇万ポンド、および英仏両国の第三被害者(個人・法人)に対する賠償金として、二万五、〇〇〇ポンドを支払う(この額で不足する分については両国政府の負担とする)という内容で両者は合意点に達したのである。<sup>(9)</sup>

(1) 一九五九年米国ヴァージニア州 Newport News で建造され、後に一九六五年日本国佐世保重工で大型化のための改造をうけ、六一、二六三総トン、一一八、二八五重量トンとなる。主要寸法は、全長九七四フィート八インチ、船幅一二五フィート、深さ六八フィート八インチで当時世界で最大級の船舶であった。なお、トリキャニオン号には、英米両保険会社との間に、同船の船価にあたる一、六五〇万ドルの船舶保険契約(内訳は、Hull Syndicate 50%, Lloyd's 40%, AIO 10%)が締結され、また同船の貨物には六〇万ポンドの積荷保険が付されていた。これらの保険金は、事故発生後、各保険会

社から支払われた。

(2) フォーリー国務次官(海軍)を陣頭指揮者に冠く英国海空軍部隊、警察、消防隊および地方当局は、全国から集中する浄化剤を散布し油の消散・沈澱をはかり、大量のプラスチックフォーム等を投下して油の揮発分吸収をはかり、また、すでに油の襲撃をうけた南西部海岸をはじめとする地域には、ブルドーザーと洗浄剤によって清掃に努めるほか、各港湾口・入江・河口にはオイルフェンス・対潜防御網を張りめぐらして、油波の来襲に備えた。詳細は、谷川・前掲一〇一頁以下の英国政府の「白書」を参照。

(3) このように、難破船および積荷に対する直接的措置についての決定が遅れたことは、世論を喚起し、大いに批難もうけた(英国政府の「白書」に注目)。しかし、ここで留意すべきは、そうした本船に対する爆撃等の措置は、救助会社による救助策が尽きて、船舶が保険者に対し委付されたと看做しうるときにはじめて可能とされることである。本件の場合、仮にもし英国政府の介入がより早期の時点で行なわれたとしたら、政府、船主、保険会社、それに救助会社の間には損害賠償責任はじめ——たとえば、英国商船法第五一五条は「所有者は、難破物またはその積荷または装備品を掠奪、損傷させた者から損害賠償を請求できる」と規定するから、船舶放棄前になされた本船の爆撃に起因する損害に対しては賠償責任問題が発生する——多くの解決に困難な問題が発生したかも知れない。本件の場合には、爆撃前に本船の救助不能が判明し、船主が保険者に船体を委付し、保険者もこれを承認したので全損となったが、この種の事故の場合に、もし船舶、積荷の救助・修繕が充分可能であるにもかかわらず、公害防止対策の見地から爆撃その他の方法で処分されるという場合には、損害賠償責任問題のほか、場合によっては国際紛争にまで発展することになる。損保研究、前掲一二四頁参照。なお、一九六八年一日、IMCOの招請によりロンドンで開催された「海水汚濁損害に関する法律会議」は、「油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約」を採択し、海水・沿岸を汚染の危険にさらした船舶に対し、沿岸国が強力措置をとりうる権利を認め、毎日新聞(一九六八年十一月三〇日)のこの条約については、谷川・前掲成蹊法学二号一二四頁以下参照。

(4) リベリア政府公表の調査委員会報告書については、谷川・前掲成蹊法学二号一一四頁以下参照

(5) トリキャニオン船長の過失を事故原因だと報告するリベリア政府の調査書は、当然のことながらそれが裁判所を拘束する力を有しないとはいえ、それは、事故船舶の所有者に対してネグリジェンスを理由とする損害賠償訴訟を提起する場合の原告にメリットとなることは推測に難くない。

- (6) ガンセイ州には、一九六四年の院令で、一九五八年商船法の適用が認められ、また、一九六六年の院令により、同州で登録された船舶にも Oil in Navigation Act 1955 が適用あるものとされる。
- (7) インドネシアはオランダ法を母法とする関係上、英国同様姉妹船の差押を認めている。英国政府はシンガポール代理人を通じてこの手続をした(海事問題研究一三巻一二号一四頁)。いうまでもなく、対物訴訟が開始された場合には、当該船舶は、原告の請求額に充分見合うだけの担保が提供されるか、あるいは原告を満足させる賠償が実行されないかぎり、移動ができなくなるが、本件の場合、Lake Polourde 号の船主 Barracuda Corp. は、英国政府がその請求最高額として同意した三〇〇万ポンドの差押解除金をロンドンにおいて供託し、かつ船主側弁護人の同高等裁判所への出頭を条件に、結局、同船の差押は解除された。
- (8) 仏国政府は、一九六八年四月一日夜、ロッテルダムのエーロポート湾に入港した「Lake Palourde 号」を差押えた。同船船主は、ロッテルダムの裁判所に本船の差押解除を申立て、その結果、当事者双方は、仏国法廷の判決に従い船主が賠償を支払う(仏国の請求額は三二〇万ポンド)という条件の下に、保険業社が保証した裁判所の決定に同意した(海事問題研究一四巻九号三〇頁)。
- (9) 船舶保険ニュース (No. 69-12)、色魔・前掲一六頁、谷川・前掲会誌一五号五二頁参照。合意された三〇〇万ポンドの協定賠償金は、英(含ガンセイ州)仏両国の賠償請求総額(本稿三七頁参照)の半分に満たない金額である。しかしこの数値については、本争訟の当初から船主が英国法を準拠とした責任制限を主張していた事情を考慮しなければならない。すなわち、提訴地であるバミューダおよびシンガポールは、英国商船法 (Merchant Shipping Acts, 1894) の適用をうけるから、船主は同法第八部(第五〇三条以下)の責任制限規定にもとづき、その責任を、トリキャニオン号の責任トン数(五九、三九〇トン)に、一、〇〇〇フランの責任基準金額を乗じた金額(約一七五万ポンドといわれる)に制限されることになる(この場合に、上記リベリア政府の事故調査報告書にいう船長の航海過失の認定と船舶の堪航性に関する船主の故意過失の否認は、船主にとって有利な材料となる)という事情である。なお、英国商船法における船主責任制度については、拙稿「イギリスにおける船主責任制限制度(一)〜(三)」法学新報第七七巻一一・一二号、第七八巻一・二・三号、四・五・六号各参照。

### 三 英国の油濁求償に関する指導判例

#### ——Esso Petroleum Co. v. Southport Corporation——

イギリスの数多い海事判例の中で、海難事故による油濁問題を裁いた指導的な判例は、一九五五年の *Esso Petroleum Co. Ltd v. Southport Corporation* である<sup>(1)</sup>。一九六七年のトリキャニオン号事件によって、貴重な先例として再評価をうけることになったこの判決は、一つに、その勝敗が、第一審、控訴院、貴族院と、二転・三転したということ、二つには、一九五三年の出訴に始まったこの係争が、翌年の一九五四年、「油による海水汚濁の防止に関する国際条約」(The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil 1954)——イギリスは、翌年 *Oil in Navigable Water Act 1955* として同条約を国内法化した——の成立に一助した、という、二点で極めて注目すべき判例であり、さらには、現代社会における深刻な問題である「公害」の一つとして汚濁の責任問題を取り扱った貴重な事例としても、興味深い判例である。特に、わが国のようにこの種の侵害に対処すべき法制度と法理論の未熟な国にとっては、単に比較法的な関心を越えた意義があると思われる。そこで、本節では、まずこの英国の指導判例の紹介からはじめ、海上の油濁損害に対して、英国の裁判所がどのような姿勢で取り組もうとしたかを明らかにし、英国普通法上の油濁求償の可能性と限界の問題をさぐる手掛かりとしたい。

(1) 事実関係 この事件の事実は、大要次の通りである。*Esso Petroleum Co. Ltd* (以下エッソ石油という) 所有の油槽船「*Inverpool*」(六八〇総トン)は、一九五〇年一月二日午前七時三〇分、有能な船長 (*George McMeakin*)、

機関長 (Mack Bintosh) をはじめ、総員一名の海員を乗組ませ、約七三六トンの重燃料油を積載して、リヴァプール港を出港、プレストン港へ向けて航海の途についた。同船は、同日午前十一時四〇分に Ribble 河口にある Nelson Buoy に到着、暫時ここで潮待ちをしたのち、同一四時四〇分、再び航行を開始し、Ribble 河口の水路に進行した。当日の気象状態は、北々西の風七〜八の風力で、海上はやや荒れ気味の状態であった。Nelson Buoy を出てのち数分後、距離にして約二マイルほどの地点で、Inverpool 号は、Gut Buoy と Wall End Buoy の中間を航行中数回にわたり荒波をうけ、同船の操舵器に原因不明の変調が生じた。機関長から船舶の状態につき報告をうけた船長は、多少の危惧を抱きながらも、プレストン港への予定針路に従う航海の続行を指令した。その後、同船が Wall End Buoy と Saltern's Buoy の中間地点に差しかかった一五時〇五分、航海技師から船長に対し、推進器に鈍重な衝撃を感じた旨の報告があったが——船長の証言によれば、同船は河幅六〇フィートの水路の中央に位置していたことから船舶が接触する事態は予想されなかったという——なお航行は続行された。ところが Saltern's Buoy を通過した直後 (一五時一五分頃)、同船は急に四〜五ポイント右舷に偏向し、針路を離脱して、丁度水路の南側に構築されていた、幅七〜八フィート、高さ三〜六フィートの護岸に乗り揚げた。その結果、同船は竜骨切断の危険を生じ、船舶自体および乗組員の生命が危くなつたため、船長は、エンジンの全回転を命じて、水路への後退を試みた。その際、船長は、推進器に硬い異物が絡み込み、スチームパイプの主軸が破碎する危険を機関長から通報され、直ちにエンジンストップを指令した。

このような切迫した情況に立たされた船長は、船脚を軽くし、できるかぎり緊急に離礁する必要ありと判断して積載油の投荷を決定、五時二五分、まず一二〇余トンの重油が注入された第一タンクを開蓋、続いて第三タンクの重油二八〇余トンを海中に投棄した結果、ようやく離礁に成功し、同船は、一二月八日無事プレストンへ曳航された。ところが、その後、同船から海上に放出された約四〇〇トンの油が、風と潮流の作用によって、ランカシャーの Southport



海岸約二、五マイルに押し寄せ、Southport Corporation (以下サウスポート会社という)の所有・占有する土地および臨海湖等に、汚濁損害を発生させる事態を招いた。そこで、同会社は、船主エッソ石油に対して、流出油によって汚損された土地の清掃、臨海湖の閉鎖等に関する費用の賠償を求めべく訴訟を起こした。その主張する理由は、本件の事故が同号船長の航海上の過失 (master's faulty navigation) に起因し、船主に代替責任があるものであると主張し、その請求原因は、トレスパス、ニューサンス、およびネグリジェンスであった。

(2) 第一審判決 油濁の被害者であるサウスポート会社から裁判請求を受けた、リヴァプール巡回裁判所のデブリン判事 (Devlin J) は、一九五三年一〇月二八日、原告の請求が、被告船主に対する過失の証明を条件に、トレスパスまたはニューサンスとして一応成立するとしながらも、結局、原告側から提出のあった船長の過失に関する主張をすべて却下し、請求棄却の判決を言い渡した。

デブリン判事は、まず、プライベートニューサンス (private nuisance) の請求原因から検討を開始する。判事は、この訴権の構成要件として、申立事実でもある「不法妨害行為が原告の土地に影響を与えたこと」という点は認められたが、妨害行為の発生に関しては、必ずしも「被告の隣接する土地から逸出したこと」は条件ではなく、海上における船舶からの逸出でも差支えないと解して、「被告が、公共の所有になる土地や水ないしは荒廃した土地を誤用する場合や、被許可者または不法侵入者 (licensee or trespasser) として他人の土地を誤用する場合に、その創造されたニューサンスに対して、隣接の占有者と同様の責任を負わずにすまされると解することには正当な理由を認めがたい」と説き、プライベートニューサンスの成立を認めた。

また、判事は、原告が Smith v. Great Western Railway Co. (1926) 42 T. L. R. 391 を引照し、動産からの油の



逸出はニューサンスの訴権を成立せしめるとする請求理由に対しては、Benjamin v. Storn<sup>(2)</sup> (1874) を引例し、ニューサンスが公道 (highway) 上において創造される場合には、道路、水路の区別なく当然にパブリックニューサンスが成立するとし、本件の事故発生場所である Riddle 河口からプレストンに通ずる海峡が、いわゆる「公道」にあたる公共可航河川 (public navigable river) であり、これを誤用 (油の放出) したために近接する (proximately) 被告の土地にニューサンスを創造させたとして、パブリックニューサンスの成立をも認めた。

またさらに、原告の請求原因のうちのトレスパスに対しては、一般にこの訴権発生の基本条件とされる (判事はこの要件を強調しない) 直接的かつ物理的侵害 (direct and physical interference) の事実を本件に認めて、同じくこの不法行為の成立を理論上認めうるとした。

以上のように、デブリン判事は、原告に対して、ニューサンス、トレスパスの両不法行為訴権を一応肯認したが、しかし、それらの成否の如何は、すべて原告の提出する特別抗弁 (special defence) を条件としたものと追言し、公道の隣(近)接者の訴権の問題、必要の抗弁、操舵器故障に関する過失等の各論点に順次検討を加えた上、最終的には、必要の抗弁を斟酌することによって、上記各訴権の不成立を判決する。右の諸論点に対する判事の見解を要約すれば、次のようになる。

まず判事は、「traffic rule」すなわち公道に隣接して土地、財産を所有する者が公道の利用者によって損害をうける場合の法理について検討し、かかる場合の損害に関しては、それが公道の利用者の不注意に起因する場合でないかぎり土地所有者は訴権を有しえないとし、英法上、陸上交通について確立されているこの法理<sup>(3)</sup>が、水路の場合には明確な先例を欠く点に首肯しつつも、かかる公道の法理が、公の可航水路に隣接する土地・財産の場合にも応用可能な法理であると説いて、この論拠を、Fletcher v. Ryland (1866) L.R. IEX.265,286, および River Wear Commissioners

v. Adamson (1877) 2 A. C. 743, 767. におけるブラックヴァーン卿 (Lord Blackburn) の見解<sup>(4)</sup> (傍論) に求めた。また、この交通法理の適用範囲についてデブリン判事は、それが、単に船舶が棧橋に衝突するといった船舶による直接的侵害にかぎらず、航海の通常の過程において (in the ordinary course of navigation) 船舶が間接的に加えた侵害に対しても適用ある法理だと解して、「油の放出行為が、船主側に帰責事由のない海難事故における船長の賢明な安全処置行為として看做されうる場合には、この法理は、油の放出の結果発生した侵害についても適用がある」と述べた。そして、可航水路を公道に該当するものと考え、公道に近接して土地・財産を所有する者は本来的に侵害の危険を冒しているのであるから、道路や海の利用者が、その通行権や航行権の行使に相当な注意を行使するかぎり、侵害に対して訴権を有することはできないと論結する。デブリン判事のこうした考えからすれば、別に不法行為の一般的免責事由である必要の抗弁を説くことは蛇足といえないこともないが、判事は、古い投荷に関する *Mouse's Case* などあたり、この免責事由とも取り組み、本件のように海洋への油の投棄が単に船舶財産の保全を目的とした行為でなく、乗組員の生命の安全・救助といった高次元から決断された場合に問題となる不法行為責任については必要の抗弁 (necessity) が成立し、不法行為の成立は阻却されるとして、たとえブラックヴァーン卿の判決がいう公道の法理の適用が否定されたにしても、なお被告は、本抗弁を有効に提出できるとした。

そして判事は、こうした抗弁の成否が、結局は、被告に対する過失の認否に係わると考え、本件の事実および原告被告両当事者の申立を聴取した上で、(イ) 海峡への進入を決定した船長の判断に過失ないし技能未熟が認められないこと、(ロ) 投荷の決定について船長に責むべき点がないこと、また、最も難解な操舵器の故障と過失の争点については、およそ次のように構成して、(ハ) 被告は船舶を不堪航な状態で航行させたことの過失につき反証の義務を負わな  
い、とした。すなわち、「私は、本船がコントロールを失うに至った原因は、船尾骨材 (stern frame) の破砕にある

と思う。しかし破砕が生じた原因については不明である。この点で原告弁護人は、*The Merchant Prince* (1892) P. 179におけるフライ判事 (FRY J) の見解<sup>(5)</sup>を依拠とし、かかる場合には、被告に不可避的事故 (inevitable accident) の立証義務が課せらる旨を主張する。そこで、仮に原告側の主張を容れ、不可避的事故の挙証責任が被告にあるとするなら、事故の根本的原因について全く証拠提出をなさない本件の被告がこの挙証を履践していないことは明白である。……本件において不可避的事故の証明が成立するためには、被告は船体の検査など彼がとった措置につき十分な証拠を提示し、船舶の構造に発見可能な瑕疵がなかったという点を証明することが必要である。すなわち被告は、船舶について堪航能力の提供およびその維持に相当の注意を尽くしたことを証明しなければならない」と述べた上で、原告が先例として挙げる *The Merchant Prince* の法理が、適用上制限のある法理であるとの前提から、本件に適用でないことを指摘して、抗弁事由として不可避的事故の証明が必要な場合と、事実推定則 (*les ipsa loquitur*) が適用される場合との区別が必要なことを強調した。そして、具体的にトレスパスとネグリジエンスについては、原告が不可避的事故が抗弁となるトレスパスで訴える場合には、トレスパスの事実を証明できれば訴権を有し、これに対して、被告が不可避的事故を抗弁とできなければ敗訴することになるのに対し、ネグリジエンスを訴因とする場合には、原告は被告の過失について立証しなければならず、この場合に事実推定則は原告にとって有利な法則であると説明した。そして、事実推定の法則が立論された先例として挙げる *The Kite* (1933) P. 154 及 *Imperial Smelting Corporation Ltd v. Joseph Constantine Steamship Line Ltd* (1940) I. K. B. 812, 827, のラングトン判事 (Langton J) およびアトキンソン判事 (Atkinson J) の見解によれば、*The Merchant Prince* のフライ判事がいうような証明方法は、本件の被告の場合には要求されず、結局、原告が過失についての立証責任を負い、かつ本件にこの証明がなかったとして、また、原告が、訴答書面に主張する過失以外の理由で訴えることができない点を指摘して、請求棄

却の判決を下した。

(3) 控訴院判決 トレスパス、ニューサンス、およびネグリジェンスといった、普通法上の請求原因をもって、

船主に対し油害求償を求めた土地所有者に対し、船主側の無過失を認め、この一点を理由に、ニューサンスおよびトレスパスの訴に対する絶対的抗弁とし請求却下した一審判決は、これを不服とする土地所有者の上訴手続により、舞台を英国控訴院に移して争われた。そして、一九五四年六月三日のシングルトン、デニング両判事の多数意見になる控訴審判決は、第一審のデブリン判決を破棄し、控訴人たる土地所有者の請求理由を容れた。すなわち、控訴院は、本件に事実推定則を適用し、操舵器の故障原因に関する無過失の举证責任を被控訴人たる船主側に転換して、この証明を履践できなかった本件船主は、ネグリジェンスの責を免れないとしたのである。以下に、控訴院の各判事の見解の概要を示せば次のようである。

シングルトン判事 (Singleton J) 控訴院の多数意見を構成したシングルトン判事は、審理を専ら船主の過失の問題に集中させた。

まず判事は、控訴人から申立のあった (イ) Inverpool号が操舵の不完全なまま海峡に進入したこと、(ロ) 同船が河岸に衝突したこと、(ハ) 同船が四〇〇トンもの油を海上に放出したこと等々、被控訴人に対する一連の航海過失については、原審裁判官の意見を参酌したのち、「本件の衝突事故は、通常ならざる事故であり、事故発生の場合や当時の気象状態を思料すれば、被控訴人たる船主が適切な注意を尽くしたなら発生しそうにない事故である」と述べ、この点の裏付け資料として、事件当時に同一附近を航行中の他の船舶が、いずれも首尾よく航海を成就していた事実を提示

して、<sup>(6)</sup> 被控訴人には、この点何らかの反証が必要であるとした。このように、判事が本件を事実推定の法則が適用される事件とみるのは、一つに、被控訴人が自己の過失の合理性を釈明したる場合に控訴人としては過失のより大きな蓋然性を証明する必要があるとした原審判事の判旨から導き出せることがあり、加えて、事故発生の実問題の点では、破損した船尾骨材に基因し、船舶が堅固でありさえすれば発生しなかつたであろうと推論し、本件では、船舶が海峡へ進入する以前に船尾材 (sternpost) に破損があつたと推測されるから、被控訴人が相当な注意を払っておればそうした事能は起こりえないと判断するのが素直であろうと付言して、本件を、事実推定の法則が適用される事例として処理した。また、判事は、被控訴人の証明が注意の合理性を十分に裏付け、過失の推定を打破するほどのものであつたかという点の検討に及んだ。そしてこの判断に、<sup>(7)</sup> The Merchant Prince のフライ判事が示す証明方法を排して、事実推定則を表明した Scall v. London St Kahernes Dock Co. case のホール判事 (Erle J) の判旨を援用し、<sup>(8)</sup> 本件の被控訴人が適切な証明を行なえる場合には、被控訴人に対する過失の存在、および過失と損害との因果関係についての挙証責任は、控訴人側に転換されるとした。そして、問題となる被控訴人の証明の相当性について判事は、これを消極的に解し、<sup>(8)</sup> 被控訴人は、事故の発生、損害発生の様態、事故の発生前後における船尾材の状態のいずれの点においても証明不十分であるとし、控訴人側の請求を容認した。

また、判事は、原告が他に請求原因として提出するニューサンスおよびトレスパスに関しては検討を避け、これら二個の訴権は、いずれも必要行為の法則によって消滅せられることを確認しながらも、すべて故障の原因が被控訴人の過失に帰せられる以上、もはや必要の抗弁の援用は認められないとして、<sup>(9)</sup> 過失の存否こそ、判決を左右するカギであることを繰り返えし述べている。



デニング判事 (Denning J) シングルトン判事とともに控訴院の判決文を書いたデニング判事は、予審判事が、本訴を船舶衝突事件と同一次元で論じられる種類の訴訟として捉え、すべて「過失」という一般的不法行為に帰着する問題とした点に異議を挟み、控訴人たる土地所有者にとって適切な請求原因は何かという観点からのアプローチに つとめ、控訴人から請求のあったトレスパス、ニューサンス、およびネグリジェンスの各訴訟原因について慎重に検討を加えた。

デニング判事の判決文は、まず、土地に対するトレスパスの検討から開始されている。判事は、この不法行為の訴権が成立するための要因として、被告(被控訴人)の物理的行為が原告(控訴人)の土地に対し直接的に行使されることが欠かせないとし、それを裏付ける先例として *Prior of Southwark's case* (1498) Y. B. 13 Hen 7, f. 26, pl. 4, *Reynolds v. Clarke* (1725) 1 Str. 634 および比較的新近的 *Read v. J Lyons & Co. Ltd* (1947) A. C. 156 など一連の事件を引用したのち、それらの先例に示されたトレスパスの特質、とくに損害の直接性の要素を強調して、控訴人に対し、トレスパスの訴権を否認する。すなわち「本件の場合、油の放出は河口において遂行されたのであり、海浜に対して直接行なわれたわけではない。油は潮流に乗って控訴人の土地に搬入されたが、これは間接的な結果であって直接的なものとはいえない。ゆえにトレスパスは成立しない」と。

つぎに、判事は、プライベートニューサンスを検討する。そして、このケースの訴の成否は、ある者(被控訴人)が自己もしくは他人の土地をして、他人(控訴人)の土地の享有を不法に妨害せしめるような方法で使用することにかかるとし、その責任の基礎をニューサンスが発生する土地の所有および支配に求める<sup>(10)</sup>とともに、本件には、土地の使用という要因がなく、単に海上での船舶の使用があったにすぎないから、プライベートニューサンスは成立しないと結論づけた。



こうして、控訴人に対し、トレスパスおよびプライベートニューサンスの請求原因をともに不成立とさせたデニング判事は、控訴人にとっての適切な請求原因の深究を、パブリックニューサンスに向けた結果、この不法行為の成立を認める。判事はまず、「Public Nuisance」という概念が大小各様の侵害を包摂するものであると述べたのち、「一般公衆の安全および慰安を妨害するような方法による有害な物質の放出は、一般にパブリックニューサンスを成立せしめる」とし、かかる法則が確立された先例として、採石所の爆発に関する *Regina v. Mutter* (1869) および通称「爆竹事件 (Squib case)」として英国不法行為に著名な *Scott v. Shepherd* (1773) を挙げた<sup>(11)</sup>。そして、判事はこの古い先例の法則を、近代的な事件に導入し、大略つぎのような構成をとって、パブリックニューサンスを原告の有効な訴権として評価する。すなわち「我々の土地である海岸に運ばれ公衆に対し侵害と不快をもたらすような状況の下で海上に油を放出する行為は、パブリックニューサンスである。かかる行為は、普通法の処罰をうける犯罪であるほか、油によって、とくに一般公衆が受ける以上の不便を余儀なくされ、特別の損害を蒙った者には、損害賠償を請求しうる私法上の訴権が認められる。この訴権は、古くはケースの訴と指称されていたが、今日ではニューサンスの訴を形成する。一九二二年の制定法 (*Oil in Navigable Waters Act*) が可航水域での油の流出を刑事犯として即決に処罰することは周知のところである。しかしそのことは、必ずしも普通法上パブリックニューサンスが成立する余地を閉ざすものではない。したがって、本件において *Ribble* 河口に四〇〇トンの油を放出するという行為がパブリックニューサンスに該当することは明白である。けだし、油は必然的に海岸に押し流されるであろうし、その漂着の蓋然性については本件の船長もまた等しく認めるところであるから」と。

このこのようにして、原告にパブリックニューサンスの訴因を認めたデニング判事は、第一審判決の争点であった、立証義務、免責事由、操舵器の破損、*The Merchant Prince* の法則、事実推定則、訴答等の論点を狙上へのせ、

控訴人は、油の漂着のために土地が汚損されたという一点の事実を除けば、船舶上で発生した一切の事項についてまったく関知しなかったのであるから、被控訴人たる船主が無過失の証明を尽くしえないかぎり、海岸の清掃費用の支払を賠償すべきは公平かつ合理的な解釈にもとづく述べ、さらに、控訴人はニューサンス、ネグリジェンスのいずれの訴権によっても普通法上の救済をうけうると付言して、判決を結んでいる。そこで以下では、これらの各論点に対するデニング判事の見解を判決文を追いながら摘記してみる。

まず、立証責任の問題についてはパブリックニューサンスとネグリジェンスとの主たる差異が、一つにこの立証責任の点にあることを指摘して次のようにいう。パブリックニューサンスの訴にあっては、ひとたびニューサンスの事実が証明され、かつその現出が被控訴人による点が立証されれば、法律上の挙証責任は被控訴人に転換され、これを証明できないかぎり責任を免れない。これに対しネグリジェンスの訴では、立証責任は概ね控訴人にある。ただこの場合に、控訴人は、事実推定則に類似した仮推定 (provisional presumption) によって保護される場合が多い。しかしそれにもかかわらず裁判官としては、訴訟の終結に際し立証義務の解除について自問を迫られるから、万一この点が不確定のまま残されるような場合には、控訴人に不利となる」と。

また、トレスパスと同様、被控訴人に対して立証責任が転換されるパブリックニューサンスについては、被控訴人に免責事由 (justification or excuse) の主張と証明を尽くす義務があると述べて、ニューサンスにあっては、控訴人たる土地所有者に過失の立証義務を負わせる第一審判決と袂を分かつとともに、デニング判事は、審理を免責事由の問題にうつし、原審が認めた必要行為の免責事由を挙証責任の問題に絡ませながら論究していく。この点の判事の理論展開は、要約次の通りである。まず、必要の抗弁について、「被控訴人は当時船舶が危険な状態にあり、油の海中投棄は船舶の離礁を図るために必要な行為であったと主張するがこれはそのかぎりでは正当である。しかし問題は、

何故に船舶が河岸に衝突したかという点にあり、もし衝突が船舶自体の懈怠 (default) 基因にす場合には、被控訴人の当該責任阻却事由はその一事をもって消滅される。けだし、自己の懈怠によって創造された必要行為に便乗することは明らかに不当といわねばならないからである」とし、また立証責任については、被控訴人たる船主にこれを負わせるとともに、彼が免責を享受しうるためには単なる必要行為の証明だけでは足りず、油の放出が不可避的な必要行為 (unavoidable necessity) —ただし unavoidable という証明は船主が負う— にもとづくものであったことの証明がなければならぬとした。<sup>(12)</sup> そしてこの無過失の立証問題は、ついで Inverpool 号の操舵器の破損問題へと発展したが、デニング判事は、その原因が何であろうとも被控訴人は別段この点に関して自己の無過失を証明していないから責任を免れえないと論結する。

控訴人にパブリックニューサンスの訴権を認め、しかもかかる場合の無過失の立証義務を船主に対して求めるデニング判事の判決理由からすれば、すでに土地所有者の請求理由に十分であり、特にネグリジェンスとの関係で立証問題を論ずることは必要ではなかったのであるが、判事は、この不法行為に対しても検討を加え、ネグリジェンスの訴にあっては、法律上の立証責任は多くの場合なお原告 (控訴人) に残されるが、しかしそれが被告 (被控訴人) に転換される例外もあり、この例として、デニング判事は、The Merchant Price の法則に該当する事件を想定する。<sup>(13)</sup> そして、立証責任を転換された被控訴人としては、不可避的事故の証明、つまり座礁事故が、被控訴人によって惹起されたのではなく、彼にとって回避できない成行が原因となって惹起されたという点の証明に奏効することで免責を許されるといふ<sup>(14)</sup>、本件の被控訴人が、ネグリジェンスの訴追を免れるためには、操舵器の破損が自己の過失に起因しない点の証明を尽くすべきであり、これを行なえない以上、抗弁を援用することは許されないとする。また、さらにデニング判事は、右のような彼の見解に反して、被控訴人の過失に関する立証責任が控訴人に課せられるような場合

にも、事実推定の法則の導入を認めることによって立証の転換をはかり、シングルトン判事の見解に同意し、また訴答の問題に関しても予審判事の見解に反対して、控訴人の請求を容れた。

モリス判事 (Morris J) 控訴審判決の中で、一人反対意見を書いたモリス判事は、控訴人たる土地所有者にトレスパスの訴権を認めて、土地の上に何か投げられた場合、あるいは風ないし水流の作用によって物が土地に運ばれた場合には、トレスパスの訴が成立すると考えた。

モリス判事は、以下に示すところで明らかなように、海に近接する土地や海岸の所有者は、難破物による損害といった一定の迷惑 (Hazard) を蒙り易い運命にあるとして、これを判事の思考の基点にした。判事はこの点を次のように説く。「船舶が強風のために浸水沈没し、あるいは海岸に押し流されて壊滅するといった場合に、海岸は難破物の破片や船荷が撒逸され、汚損されるであろう。かかる事態は不愉快なことにちがいない。しかしそれは、事実においてもまた法律上も容認される種類の危険であると思う。もし本件で Inverpool 号がハリケーンに遭遇したため沈没し、船荷の油が Southport 海岸に漂着し、しかも船主側に何ら責むべく懈怠がないという場合に、土地所有者が法律上訴権を有することとは納得しがたい。けだし、ネグリジェンスの訴は不可能であるし、トレスパスやニューサンスの訴権を利用することもまた無理である。かかる情況におかれた土地の所有者は、自己がうけ易い危険に対しては耐え忍ばねばならない」と。

モリス判事の意見の骨子をなす右の法理は、すでに Fletcher v. Ryland case でブラックヴァン卿によって表明されているが、<sup>(15)</sup>同卿の見解をうけて判事は、船舶の航行・管理および支配に関する過失の立証責任を控訴人に対して課するとともに、過失に関しては、「控訴人は、船長の過失を主張し、また訴答書面の中で被控訴人がニューサンス

およびトレスパスの責任を負うべきことを申立てる。しかし、本件の如き事情にあっては、過失あれば責任ありといった格言で控訴人の訴が遂行されるわけではない。仮に Southport に近い平穏な海上を航行中の船舶が、何ら正当理由もなく多量の油の海上投棄を故意に決定し (deliberately decided)、しかも油が潮または風の作用により海岸に運ばれるような状況の下で実行されたという場合には、トレスパス、ニューサンスが成立する。また何か土地の上に存置せしめられる場合にはトレスパスが成立するし、同様に、土地に何か投入された場合や、風・水的作用で物が土地に運ばれた場合にもトレスパスが成立する<sup>(16)</sup>と述べて、控訴人たる土地所有者が、故意の流出により蒙った損害は、その性格上海に接して土地を所有する者が受忍すべき種類の危険ではなく、航海における通常の事故によるものとはいえないから不法行為の成立を防げないが、本件の油の投棄は、船舶が河岸に擱座した場合のものであり、それは、計算にもとづいた行為であったわけだから事情を異にし、投荷は必要で適切な行為であったと判示する。また、控訴人から主張のあった各過失については、予審判事の判断を認め、それ以上に操舵装置が完全であったかどうかの究明は回避した。また、立証責任についても、控訴人が援用する The Merchant Price と本件との区別を行ない、結局、原審のデブリン判事の判決を支持して、同僚判事と袂を分かった。

(4) 貴族院判決 第一審で勝訴判決を獲得しながらも、控訴院の多数意見で逆転された船主エッソ石油は、判決後直ちに英国貴族院に対して上告手続をとった。貴族院を構成する Earl Jowitt, Lord Normand, Lord Morton, Lord Radcliff および Lord Tucker の各メンバー全員は、本件の審理を、専ら過失(ネグリジェンス)の論点に照射して検討した結果、結局、第一審の事実認定を尊重する結論に達し、船長の過失に関しては全面的にこれを否認し、訴答書面の申立事項に挙げられていない船舶の不堪航に関しては、船主に反証の義務はないと判示した。また事実推定の



法則については特段注意をとめず、パブリックニューサンスについても、いわゆる法律貴族 (Law Lords) の全員が論及することなく、上告理由を認め、事件は、二転、三転して終結した。以下に、貴族院の各裁判官の見解を示す。

ジョウワイト伯爵 (Earl Jowitt)      ジョウワイト伯爵は、上告人 (Esso Co.) の必要の抗弁を容認して、油の放出が乗組員の生命安全のために必要であったという事実が、トレスパスおよびニューサンスに対する有効な抗弁になると解して、審理を専ら過失 (ネグリジェンス) の問題に向けた。そして、訴答中の第二の主張事実、すなわち (1) Inverpool 号の衝突は同船の航海過失に基因し、船長は事故を未然に防止すべく最善の措置を怠ったこと、(2) 油の投棄は不要かつ不当な行為であって、船長は水先人ないしは曳船の援助を求むべきであったこと、および修正訴答書面に付加された、(3) Inverpool 号の操舵故障とこれを知りつつ海峡への進入 (投錨、方向転換、海上への引返等を選ばずに) を決定した船長に過失・技能未熟の責があること、の各点に関しては、第一審のデブリン判決を支持し、全面的に船長の過失を否認した。

また、The Merchant Price を依拠として、被上告人 (Southport Corp.) が主張する事故原因に関する船主の立証責任の問題については、判例を分析した上で、区別 (distinguishment) を行ない、デブリン判事と同様、The Merchant Prince を本件の先例として評価しなかった。

このようにジョウワイト伯爵は、もし被上告人が航海上の過失か船舶の不堪航を理由とし、択一的な形で訴訟をすめたならば、あるいは事件は別の展開をみせたかも知れない旨を洩らしながらも、過失については、すべて予審判事が正確に判断しており、また不堪航の申立がなかった本件の場合には、船主に責任を課すことができないと結んだ。



テュッカー卿 (Lord Tucker)      テュッカー卿は、トレスパスについても若干の意見を述べている。同卿は、まず油の投棄による海岸への侵害が間接的であることを理由にトレスパスの成立を否定したデニング判事の見解を支持する旨表明した上、さらに先例を掲げ<sup>(17)</sup>、公道の利用者間の訴訟や公道の利用者と公道に隣接する土地の占有者で公道の合法的な使用者によって損害を加えられたる者との間で争われる訴訟にあっては、加害者側に過失の責がないかぎり (過失の証明は被害者にある) 訴権は発生せず、被害者はトレスパスにもとづく損害賠償を請求しえないと述べて、重ねてトレスパスの不成立を明らかにした。

ラドクリフ卿 (Lord Radcliffe)      ラドクリフ卿は、トレスパスの成立を否認し、また、プライベートニューサンスについては、控訴院のデニング判事の見解に同意して、上告人には通常の意味におけるプライベートニューサンスの責任はないとした。一方、パブリックニューサンスについては、それが被上告人の請求原因になりうるにしても、油の投棄との関係では、上告人自身の過失が損害発生の危険を招致したというのでなければ、彼の主張するやうに人命救助にいたる必要行為が抗弁となりうるとして、同僚判事と同様に過失の問題に考察をしぼった。

判事はまず、過失の立証責任について、要約次のようにいう。「被上告人は、本訴を複数の方式で遂行できたであろう。その一つは、The Merchant Prince の経路を踏むことである。これは、船舶が河岸に衝突したという事実をもって過失の証明になるといふ解釈を頼みとし、上告人に対してその点の反証を課するものである。本件は、船舶が河岸に衝突した事件であり、停泊中の船舶へ衝突した The Merchant Prince とは性格を異にする。しかしながら、事故はそれ自体過失の一応の証拠となり、仮に被上告人が訴訟をこの方式ですすめた場合には、上告人の立証不足を指摘した控訴院の多数意見は正当であったように思われる。すなわち上告人としては、さらに一歩進めて、操舵装置

の故障防止のため合理的な措置を怠らなかつた点についても証明しなければならぬのである。ところが、被上告人はかかる訴訟方法を選ばず、明細書 (Particulars) に明らかなように船舶の運航に関する船長の一連の行為を理由として提訴した。詳言すれば、船舶の操舵器が故障して作動しないにもかかわらず、あるいは船尾骨材、方向舵、推進器に損傷が発生していたにもかかわらず、船長が海峡に船舶を進めた点に過失が認められるのであって、これが有能な船長であれば外海に停止するか、水先人もしくは曳船を利用するか、または海峡進入前に損傷箇所の点検・修繕をなすか、あるいは少なくとも河岸に衝突せぬよう注意深く航行できたはずである、と主張するのである。被上告人は、船長が船舶を海峡に進めたことは表題のひとつとして訴答に挙げるも、上告人が、船舶を不堪航な状態で航行させることについて容認したことの表題は挙げていない」と述べて、被上告人に対して明細書の実効がないとした予審判事の判断を支持して、上告人の請求を認めた。

ノーマンド卿、モートン卿 (Lord Normand, Lord Morton of Henryton) ノーマンド卿も、トレスパスおよびニューサンスについては特別に論及せず、考察を過失 ( NEGLIGENCE ) の問題にしほり、訴答書面の中で上告人に証明が求められた過失に関しては、船長につきこれを否認し、したがってこの場合には、同時に船主についても否認されると述べて、上告理由を容認し、モートン卿も同趣旨の意見を述べてこれに続いた。

(1) (1956) A. C. 218, (1954) 2 Q. B. 182, (1953) 2 All. E. R. 1204. 本判例をトリキャニオン号事件との関連で触れた研究としては、G. W. Keeton, *The Lessons of the Torry Canyon, Current Law Problems* 1968, p. 94. があり、本稿の貴重な資料となった。

(2) (1874) L. R. 9c p. 400. 本件は、原告が、その所有地の外側を走る公道に停車する大馬車のために、採光を妨害され、

またその馬糞が発する悪息のため、土地に影響をうけたとして訴え、裁判所がこれを認めた事件である。

(3) 判事は、この法理を確立した判例として、*Goodwin v. Chevelley* (1859) 28 L. J. Ex. 298, *Tillett v. Ward* (1882) 10 Q. B. 17, *Gayler & Pope Ltd v. Davies Son Ltd* (1924) 2 K. B. 75. をあげた。

(4) 本稿六六頁以下参照

(5) 本件は、マーズイ河を下降中の被告の船舶が突然停泊中の原告船に衝突した。控訴院は、被告が操舵器の故障を証明するだけでは充分でなく、その故障の理由を証明すべきだと判決した。フライ判事は、「不可避的事故の立証責任は被告にある。彼は次のいずれかの点を証明しなければならない。すなわち、何が事故の原因であったか、またその原因の結果が不可避的であったこと、または結果を招来したあらゆる原因を示すとともにその結果が不可避であったこと」という。

(6) 当時「Inverpool号」の近くには、同じく原告会社所有のタンカー「Esso Swanee号」および別に「Clydebrac号」の二隻が、プレストンへ針路をとっていたが、この二船は、いずれも航海を成就させている。この二船の船長の証言から当時の天候ないし海上の状態を窺えば、「気象状態は余り良好とはいえず、風は北西から吹きかなりの大波があった。私は通航は十分可能と思った。」「海上の状態は異常なほどの悪天候とはいえず、普段より悪いという程度であった」「この程度の気象はプレストンに向う場合や、他の場所においても屢々経験するものであった」ということであり、決して異常天候だったとはいえないようである。

(7) (1865) 3 H. C. 596, 601. 「過失については、合理的な証明が必要である。しかし、事物が被告またはその被用者の管轄下にあるという点の証明があり、しかも管理者が適切な注意を払うかぎり事物の通常の使用において事故が発生しないという場合には、被告の証明がなくなるとも注意の欠如のために発生したことを合理的に証明したことになる」。

(8) 判事は、次のように船主側の立証義務を主張する *The Llanover* (1947) p. 80. の *Backhill* 判事の見解を高く評価する。「衝突を招いた事情の明白な証明について過失の推定がある場合は、*Llanover* 号に不利となり、船主に反証の義務がある。この場合の反証は、船舶の操舵が故障していたという点であり、船主にとって回避できない義務である。したがって、船主は、船舶の操舵装置が故障したために自己になす術がなかったという主張のみでは反証したにあらず、当該故障が合理的な注意および技能の行使をもつても回避することのできなかったものであるという証明、あるいは、自己が故障を回避するためあらゆる合理的注意と技能を行使したこと、および合理的注意ないし技能の行使があつてもなお回避できな

いような原因によって故障したという点を証明する義務は、船主にある」。

- (9) このほか、シングルトン判事は、その所有・占有を問わず海岸の人に対しいかなる義務・責任も負わないと主張する被告側弁護士ネルソン氏の論旨を否定し「船主は、合理的に行動する義務、換言すれば船舶を管理する合理人が海岸の人に対し損害を与えるような行為を行なつてはならないという義務があると」し、また「判決が船舶の航行上の過失について船長を免責する場合には、同様に船主にそれを認めることが better である」と述べて、被告間の地位による差別を否定している。

- (10) *Sealeigh-Denfield v. O'Callaghan* (1940) A. C. 880. における *Wright* 卿の見解を参照。

- (11) それぞれ (1864) L & C. R. 491, (1773) 2 W. B. I. 892. 前者は、採石所の所有者(被告)が岩壁爆破の際に過量の火薬を穴につめ、これが原因で大暴発が起き、爆風のため飛散した岩石が近隣の家・庭・道路等に落下したという事件である。この事件で *Pollock, Wiles, Channell, Byles, Shee* など著名な裁判官は、被告にパブリックニューサンスを認定した。また後者の事件は混雑するマーケットに爆竹を投げ込んだ被告の責任が問われたものであり、デニング判事は、この事件もまたパブリックニューサンスであるという。ブラックストーン判事もトレスパスを否定しパブリックニューサンスだと考えた。デニング判事は、これらの先例と本件の特徴をみて、前者は公衆の安全 (safety) にかかわる危険物の放出であり、本件の油の流出は単に国民の慰安 (comfort) に関するものであるとしたが、これらは決して、ニューサンスの法理 (principle) の特質ではなくニューサンスの種類 (kind) の特質に出たものすぎないとして、重視しなかった。

- (12) 判事は、船主の立証義務と不可避的な必要行為を裏付ける事件として、トレスパスの事件である *Weaver v. Ward* (1616) *Harbart*. 134 (王座裁判所が「全く過失なしとされる以外は救済を否定する」とした事件)と *Dickenson v. Watson* (1652) *Tones*. 205 (税務所員が発砲し、これが原告の眼に当たった事例で、裁判所は「被告は不可避的な必要がなければ免責されず……この証明なし」とした事件)、それにパブリックニューサンスの事件である *Tarry v. Ashton* (1876) 1 Q. B. 314 (スコットランド街を照明する街灯が通行人の頭上に落下怪我をさせた事件で、ライト卿によって、パブリックニューサンスの私訴とされた事件)と *Wringe v. Cohen* (1940) 1 K. B. 229 (公道に隣接して建設された家の切妻 (gable) が風に吹き壊された事件で裁判所はこれをパブリックニューサンスと認定した。その理由とするところから、*Tarry case* と同様、被告の財産管理の不完全であり、被告はこの瑕疵に不知でしかも不知に無過失であったが、被告は免責を証明しな

つたとして、結局責任判決をうけた。') および *Sadlen v. South Staffordshire and Birmingham District Steam Trawags Co.* (1889) 2, 3 Q. B. 17 (公道を走る馬車が、ポイントの欠陥のためトラックに衝突した事件で、陪審は、馬車会社の過失は否認したが、不可避的事故を証明できなかったとして責任を認めた)、を各援用した。

(13) デニング判事は、*The Merchant Prince case* を衝突が故意にもとづく場合にはトレスパスであり、混雑する河川で操舵器が故障し、船主の責に帰すべき不注意で船のコントロールが喪失した場合はパブリックニューサンスとなり、船舶がコントロールを保持しつつも停泊中の船舶に追突したという場合にはネグリジェンスであるとみる。

(14) *The Merchant Prince*, *op. cit.*, Lord Esher MR. 同旨の判決は *Annot Lyle* (1886) 11 P. D. 114. の *Herschell* 判事、および *The Dageid* (1947) 80 L. I. R. 54 の海事裁判所の判決にみることができる。

(15) 本稿後出六六頁参照。

(16) この先例として *Tones v. Llanorwst Urban District Council* の *Parker* 判事の判決を挙げる。

(17) *River Wear Commissioners v. Adamson*, (1877) 2 A. C. 743, *Gayler Pope Ltd v. B. Daves Son Ltd*, *op. cit.* 本稿後出六六頁参照。

#### 四 英国不法行為法上の請求原因

一九五三年の「*Inverpool*号」事件における油濁の被害者と、一九六七年の「*Torry Canyon*号」事件における油濁被害者は、その蒙った損害の規模については両者の間に大きな差異があるとはいえず、いずれも、タンカーの海難事故の結果、海上に投棄ないし流出された積荷(油)のために、その所有する権利・財産に不測の侵害をうけ、その利用を妨げられ、あるいは不法にも生活を侵害された被害者であることにはかわらない。かかる善意の被害第三者としては、そのうけたる損害に対し、終局的には、司法手続に訴えて、不法侵害者である船主の責任を追求していかざるをえないわけである。英国の場合、そうした侵害行為は、いわゆる普通法の「*Tort*」の問題として、集積された判



決例によって規律されることになる。

そこで本節では、油濁損害をうけた被害第三者が、英国不法行為法の下でいかなる請求原因（訴権）を許されるか、言い換えれば、船舶事故による海洋油濁が、英国の普通法においてどういった不法行為を成立させることになるか、という問題について概観していきたいと思う。もとより、*Esso case* における被害者の請求原因も、また *Torry Canyon case* における英国政府のそれも、ともにトレスパス、ニューサンス、およびネグリジェンスを理由とするものであったから、ここでの考察の対象も一応この三つの不法行為類型にしぼり、前記の *Esso case* における各審級裁判所の判決にも関連づけながら、具体的にその成否を検討していくことにする。

(1) トレスパス (*trespass*) 英法上、一般に力を用いて他人の財産に関する権利を侵害する場合には、トレスパス（侵害訴訟）という不法行為が成立するとされ、これには、不動産（土地）の占有に対する不法な侵害 (*trespass to land, trespass (Quare clausum fregit)*) と、他人の占有する有体動産に対する不法な侵害 (*trespass de bonis asportatis*) とがある。

土地に対するトレスパスは、正当な理由にもとづかず他人の占有する土地（地面、土地に定着する建物、地下、空間を含む）に直接的かつ物理的に介入する (*direct and physical interference*) ことによって発生すると定義され、その成立要件は、動産に対するトレスパスの場合にも、ほぼ共通する。そして、後者の不法侵害の場合には、一般に目的物との物理的接触という要素は必須条件とされないが、しかし、侵害が直接的 (*direct and immediate*) であることという要素は、両者に不可欠で、いわばこの不法行為成立の心的要素にあたりと理解するのが、英国の学説、判例の伝統的な見解である。<sup>(1)</sup> しかも、そうした構成要件は、トレスパスとニューサンスとを区別する場合の有力な決め

手としても重要な意味を有するとされる。

Esso Case では、そこでの海水の作用による海浜の油濁と侵害の直接性との関連が、第一審のデブリン判事には肯定された感があるにもかかわらず、控訴院のデニング判事、貴族院のラドリッフ卿とテュッカー卿は、ともにそこでの侵害が間接的に留まる点を強調して、トレスパスを不成立とさせた。そこでまずはこの辺の争点からを検討はじめたい。

トレスパス、とりわけ土地に対するトレスパスは、その「土地の占有に不当に干渉する」という定義から、後述する隣接の不法行為であるニューサンス (nuisance) と共通する部分が多く、両者は、互にその保護法益において交切している<sup>(2)</sup>。しかし、この二個の不法行為は、事実上別種の不法行為であり、性格上の差異もある上に、その選択上の誤りは当初訴訟の勝敗に大きく影響したから、英国の学説および判例は、両者を区別する基準の発見に長いこと傾頭してきた。いまこの点を判例史によって、極く大まかに跡付けるならば、第一五世紀のはじめ、ヘンリー四世(1399—1413)の時代に「場合ニューサンス訴訟」(action on the case for nuisance) の救済方法が現われてからのちは、妨害行為が原告の土地において発生した場合は、状況によって不動産占有侵奪または暴力侵害 (trespass vi et armis) とされ、一方、妨害行為が被告の土地で惹起されたときは、ニューサンスであると考えられた。そしてこの場合に、当時の裁判所が採用した有力な区別の基準は、「何処で侵害が発生したか」ということであった。ファイフット (Fifoot) の「History and Sources of the Common Law」に挙げられる The Prior of Southwark's Case (1498), op. cit. では、河川の近くに穴を掘り、子牛の生皮を埋めた石炭商の行為が、汚染を理由に訴えられたが、裁判所は、被告の行為が原告の土地に加えられたのであれば訴はトレスパスによるべきであるが、それが、被告の土地に対して行なわれたのであればケースの訴によると判決した。その後一六五六年の Preston v. Mercer Hardres 60 の経験を経て<sup>(3)</sup>

第一八世紀に至ると、すでにそれ以前から裁判所が斟酌していた「侵害が直接的なりや間接的なりや」という基準が、従来の「損害の発生場所」という基準に代って支配的となった。一七二六年の *Reynold v. Clarke*, op. cit. は、被告の家屋に設置された噴水から飛散する水が原告の家屋の壁に当り腐触させたとして、トレスパスの訴がなされた事件であるが、フォーテスキュ判事 (*Fortescue J.*) は、「場合トレスパス訴訟と暴力侵害訴訟とは、名称も性格も異なる。前者はニューサンス訴訟 (*action for nuisance*) と呼ばれ、後者は侵害訴訟 (*actiones in juriarum*) と称される。暴力侵害訴訟は、人またはその占有に対し直接的に (*immediately*) 行なわれた不法行為について提起されるものであるに對して、場合トレスパス訴訟 (*trespass upon the case*) は、間接的侵害 (*indirected or consequential injury*) に對して提起される。本件は、占有に對する不法侵害に関するものであるが、それは直接的な不法侵害に對してのものではない」と述べて、原告の申立を却下している。ただこの時代には、トレスパスを理由として訴える場合に、直接的権利侵害の申立に間接的損害の主張をも付加して行なう方法が許されていたために (*per quod dellegation*)、一般にトレスパスの訴はケースの訴をも包含し、両者は併存的であると理解されていた。そして、現在においては、両者の区別はほとんど断念された感があり、トレスパスなりやニューサンスなりやが明確でない場合には二者択一の併合訴訟として訴えることが認められ、実用性の面からいってもその区別の意義は大きく失われてしまっている<sup>(4)</sup>。しかし、たとえ訴訟方式 (*forms of action*) として両者を区別する実益が失われたといっても、訴訟原因 (*cause of action*) としてのトレスパスとニューサンスは、事実上なお別個のものであるから、各々の不法行為概念を明確に構成しようとする場合には、依然区別の意義は残されているものといわねばならない。そして、こうした識別を行なう場合の重要なポイントは、前記のように「侵害の直接性」という基準である。つまり、侵害が原告の土地に對する物理的な干渉行為の直接の結果であるか否かという点の判断に、トレスパスの成否がかかるのである。Esso case のデ

ニング判事の言葉を借りれば、土地に対するトレスパスの成立には、「被告の行為が、原告の土地の上に、被告により直接に行使された物理的行為」(a physical act done directly on the plaintiff's land)であることが必要なのである。重ねて、ブラックストーン (Blackstone) の言をもっていうならば、「暴力侵害訴訟は、行為それ自体が他の人の身体もしくは財産権に対して直接的に有害なもので、したがって、必然的にある種の暴力を伴う場合に、成立する」のである。<sup>(5)</sup>

Esso case のデニング判事は、前記先例をひいて、同件に右のような成立要件の存在を否認し、そこにおいて問題となる海中への油の投棄という被告の行為は、「原告の海浜 (土地) の上に直接的に行使されたのではなく、河口において行なわれた」とし、油が潮流によって原告の土地に到達した事実は、まったく間接的であって直接的ではない。故にトレスパスは成立しない、と判決した。Esso case では、このようなトレスパスの心的要因である侵害の直接性の問題に注視し論究する裁判官は、このデニング判事一人であるが (ただし、貴族院のテュッカー卿がこのデニング見解を全面的に支持する)、直接的侵害とトレスパスとを関連づけることは一応英国の伝統的な判例・学説の立場といえる。<sup>(6)</sup> しかし、控訴院のデニング判事が直接的侵害の要件を強調する事件として引例する The Prior of Southwark's Case や Reynold v. Clarke の場合には、そこでの河川の汚染や噴水の飛散が、いずれも被告の占有になる一筆の土地における活動の結果として生じたものであるのに対し、Esso case のような投荷による一海岸の油濁の場合には、必ず原告の土地に到達するに違いない物体を故意に放出した結果発生したものであるから、両者を混同することは適当ではない。トレスパスを成立させる不法な立入 (entry) とは、他人の土地ないしは建物内に不法に侵入するといふ直接性の典型的なものから、他人の土地の境界内に不法に物体を置く (たとえば、石を投げ込み、他人の壁に梯子を立て掛け、あるいは壁の傍に屑を置くなどの場合)<sup>(7)</sup> といったように、何かを土地に直接接触させようとする、やや直接性

の稀薄な場合をも含むものと解されるから、被告が、自然力のために原告の土地に運ばれるような状況の下で故意に物体を置く行為もまた、直接的物理的な侵害にあたり、トレスパスを成立させるに十分なものと思う。<sup>(8)</sup>

つぎに、トレスパスの訴の成否に関しては、Esso case の第一審判事デブリン、控訴院のモリス判事、および貴族院のテュッカー卿が説いた、公道の事故に関する特殊の法則について注目する必要がある。

およそ、「公道」の交通には、一定量の危険の発生が必然・不可避であり、公道上の人および公道に隣接ないし近接 (proximate) して土地・動産を有する者は、その交通の結果としてうけた侵害について加害者の過失を立証できないかぎり訴権を有しないという、公道の事故に関する特殊な法則 (traffic rule, highway accident rule) は、一九世紀の半ばを過ぎた時点にその最初の形跡を認めることができるのであって、この法則が英国不法行為法の中に侵透する様は、比較的明確に捉えることができる。すなわち、一般に、公道上の事故に関する特殊法則の遡源は二点に発するといわれ、その一つは、家畜のトレスパスの公道における特則であり、二つは、Ryland v. Fletcher (1868) op. cit. および Riverwear Commission v. Adamson (1877) op. cit. の中で強力に主張されたブラックヴァン卿の見解がそれである。

トレスパスの最も古い起源のひとつであり、一四世紀の中葉にその事例が認められる家畜のトレスパス (cattle trespass) は、家畜の所有者はその家畜が他人の土地に迷い込むことにつき、自己の危険において (at his peril) 家畜の管理をなすべき絶対的な義務を負うとするものであり、それは、およそ過失とは無関係の厳格責任の性格を帯びた不法行為であることは周知されることである。しかし、この家畜のトレスパスの法則は、その後一九世紀に、公道から隣地に紛れ込む家畜の不法侵害に対しては適用がないとする判決があらわれ、公道に隣り合せて土地を所有する者は、いわゆる Volenti non fit injuria の一場合として、公道上で合法的に家畜を管理する者に対して家畜の逸



出責任を問うことはできず、そうした侵害は彼の受認せねばならない種類のものであるとされた。<sup>(9)</sup>これが、「家畜のトレスパスの公道上の特則」として今日確立をみている法則であり、公道上の事故の特殊法則の起源の一つとして考えられているものである。

また、この法則の別の起源としては、一連の貴族院判決で表明されたブラックヴァン卿の見解がある。それは、いずれも判決理由の本質となるには至らなかったが、しかし、その思考法は現代の感覚と日常生活に適合し、現在の実務ともなっている。これは、公道上の交通には一定量の危険が不可避であり、公道上の人または公道に隣接（近接）して土地・財産を有する者は、加害者側の過失を立証できないかぎり、公道上の人または公道からの侵害に対して訴権を有しえず、その侵害について認容せねばならないという法則である。Rylands v. Fletcher case で、この法理をブラックヴァン判事は次のように説く。「公道上の通行は、陸上・海上を問わず、公道上の人もしくは公道に付近する財産を、一定の不可避的な危険に晒すことなく行なわれることは不可能である。したがって、公道の通行者や公道に隣接して財産を有する者は、その不可避的な危険の侵害を自ら引受けたものと考えるのが相当である」と。また同卿は、River Wear Commissioner v. Adamson case で、「公衆が通行権を有する場合に隣接する財産は、その通行によって侵害をうけ易く、この点は、商店、窓、柵などが道路を行き交う乗物によって破壊される場合と、海、港湾、可航水路に隣接する棧橋等が船舶によって侵害される場合とで何ら異なるものではない。そして、いずれの場合にも、それによって財産に侵害をうけた者は、相手方の過失の存在と賠償責任について立証できない以上、その損害を受忍しなければならない。故に、単に乗物または船舶の所有者であることの証明のみで相手方の過失を構成し、責任を問うことはできない」と判示して、乗物の所有者に絶対責任のないことを明らかにするとともに、公道上の衝突事件においては相手方の過失の立証義務が原告にあるとの見解を暗示した。そしてその後、このような法則は、一九

二四年の *Gayler v. Pope Ltd v. Davies & Son Ltd*, op. cit. の *マッカーディ* 判事 (*Mc Cardie J*) により、普通法の法理として一層明確に確立され、原告の申立てるトレスパスの訴が否定され、独立の不法行為としての「過失法」が裁判所によって注視されて、種々の理由と訴訟技術上の便益が相俟って、特に、公道における衝突事故の場合には、原告はトレスパスで訴えるのではなく、ネグリジエンスで訴えるようになり、その後は、次第に「ネグリジエンス」が「トレスパス」を圧倒していくことになるのである。<sup>(10)</sup>

*Esso case* では、貴族院のテュッカー卿、および第一審のデブリン判事が、右の公道上の事故の法則に注視し、加害者たる船主側の過失がないことを指摘して、トレスパスの訴権が成立しえない判示した。<sup>(11)</sup> また、海に近接する土地や海岸の所有者は、難破物からの損害というような一定の危険を必然的にうけ易い運命におかれ、この種の危険が忍従されねばならないといった法理に立脚する、控訴院のモリス判事の判決も、基本的には、ヴラックヴァン卿の思考を裏付けとする右の公道の特殊法則にもとづくものといえる。

- (1) 後掲註(6)参照。
- (2) トレスパスとの関連も含め、英米不法行為におけるニューサンスの位置づけを行なった研究としては、矢頭敏也「英米法におけるニューサンス研究への序説(一)」「(二)」早稲田法学三十一巻三・四冊、三十二巻一・二冊、が詳細である。
- (3) 被告が自己の土地から汚物や悪臭を放つ水を放流して原告の建物を侵害したため原告が暴力傷害訴訟を提起した事件で、裁判所は大いに惑わされたが、結局、トレスパスにおいては妨害行為が被告の土地でなされることはないから、場合ニューサンス訴訟が正しい救済方法であるとして、原告勝訴の判決を下した。矢頭・前掲(二)一四四頁。
- (4) 矢頭・前掲(二)一四〇頁。新井正男・砂田卓士共編「英米法講義」一九五頁。
- (5) *Blackstone, Commentaries*, III, p.p. 208—209.
- (6) *Winfield and Jolowicz, on Tort* (9ed) p. 311.

- (7) *Gregory v. Piper* (1829), 9 B. & C. 591, *Konskier v. B. Goodman Ltd.* (1928) 1 K. B. 421.
- (8) *F. H. Newark* *Trespass or Nuisance or Negligence, Modern Law Review* vol. 17, p. 579—581, at 580, *Salmond, on the Law of Torts* (15 ed.), p. 48, *James, General Principles of the Law of Torts* (2ed), p. 75.
- (9) *Goodwyn v. Cheveley* (1859) 28 L. J. Ex. 298. この法理は *Tillett v. Wards* (1882) 10 Q. B. D. 17 に継受された。同件では、被告の牛が原告である鉄器商の店舗に紛れ込んだ。原告は、被告の無過失が明確であっても家畜のトレスパスの厳格責任の法則に従い責を免れないと主張したが、*Coleridge C. J.* は公道から家畜が迷い込む場合は例外であると判示した。なお厳格責任である家畜のトレスパスに「公道上の特則」が現れるに至った過程については、*Winfield, Trespass and Negligence*, 49 L. Q. R. p. 359—378. が詳細である。
- (10) トレスパスからネグリジェンスへの流動については、*ウインフィールドの論文* (前示註(9)) のほか *Harari, The Place of Negligence in the Law of Torts* の二二五頁以下が詳しい。
- (11) ニュークは「Traffic rule」は、純粋に非任意的なトレスパスにのみ適用されるべきで、*Esso case* の場合のように、被告の故意的行為のトレスパスには適用されるべき法理ではないと批判する。*F. H. Newark, op. cit.*, p. 580.

【未完】