

イギリス海上保険法における 堪航黙示担保の改正試論

— ノルウェー海上保険通則との比較研究 —

松 島 恵

目 次

1. はじめに
2. MIA 第33条(3)項の規定に関する課題
3. MIA 第39条(5)項の規定に関する課題
4. 1996年ノルウェー海上保険通則における堪航性
5. Soyerの改正試案
6. むすび

1. はじめに

(1) 1906年イギリス海上保険法(MIA)第33条(1)項によれば、**担保**(warranty)とは、被保険者がある特定のことを行うこともしくは行わないこと、ある条件を充足することを約束することまたはある特定の事実状態の存在を肯定もしくは否定することを意味する、いわば**確約的担保**(promissory warranty)のこととされている。この担保には、**明示担保**(express warranty)と**黙示担保**(implied warranty)の両者が含まれるが、明示担保は保険証券またはその付属書類に文言で明記することによって担保の効力が生じる性質の担保であり、MIAでは中立性担保と安全担保の二つの担保が定められている。

これに反して、**黙示担保**は保険証券に明示の条

項がない場合でも、法律効果によって保険契約の内容の一部とされる担保である。この黙示担保につき、MIAのもとでは、例えば、**堪航担保**、**港湾堪航担保**、**載貨適性担保**、**適法性担保**の4種類の担保が定められているが、黙示担保の中で最も重要なものが、**堪航担保・堪航性担保**(warranty of seaworthiness)と呼ばれる担保である。

元来、MIAでは船舶保険の航海保険においては、船舶が航海開始のときに、通常の航海に堪える能力を具備することが要求されており、船舶が堪航能力を備えていることを、船舶の**堪航担保**と称している。したがって、もし船舶が発航当時、堪航能力に欠けた状態であれば、それは**船舶の不堪航**(unseaworthiness of ship)ということになる。このように、船舶の不堪航は、船舶が堪航でなければならないものとする保険契約の前提要件または存立要件を欠くことになるから、航海開

始のときに、船舶の堪航能力を要求する黙示担保に違反することにもなる。MIA 第 33 条(3)項は、もし被保険者にかかる担保違反があれば、保険者は保険証券に明示の規定がある場合を除き、担保違反の日から自動的にてん補責任を免れる旨定めている。前述のとおり、MIA 第 33 条(3)項によれば、担保違反と損害との間に因果関係を必要とすることなく、保険者は自動的に責任を免除されることになるが、被保険者の観点から、かかる MIA 第 33 条(3)項の規定につき、不公平・不都合は生じないのであろうか。もし MIA 第 33 条(3)項の規定について、これを見直しする必要があるとすれば、どの部分をいかに改正すべきであろうか、このことが本稿で検討しなければならない第 1 の課題である。

(2) 次に、船舶保険における期間保険については、MIA 第 39 条(5)項は、船舶が航海のいかなる段階においても、堪航でなければならないという黙示担保はない旨定めて、船舶の堪航性担保の順守を排除している。けれども、期間保険において、被保険者は堪航性の黙示担保を順守する必要がないのかどうか。

他方、MIA 第 39 条(5)項但し書きにおいて「被保険者が船舶の不堪航状態を知りながら、これを就航させた場合には、保険者は不堪航に起因するすべての損害につき、てん補責任を負わない。」旨の規定も設けられている。この規定によれば、不堪航に起因する損害につき、保険者のてん補責任が排除されているが、一方で、「被保険者が船舶の不堪航状態であることを知りながら」ということの意味をどのように解すべきであろうか。一方、船舶を不堪航状態で就航させた場合の「不堪航と損害」との間の因果関係については、いかに理解すべきであろうか。例えば、㊸不堪航が損害発生の唯一の原因と判断された場合、㊹不堪航が

複数近因の中の一つとして協力した場合、さらに、㊺不堪航が遠因として寄与した場合が想定されるが、不堪航と損害との因果関係について、これをどのように認識すべきか、端的に言えば、MIA 第 39 条(5)項に関して提起されるこれらの問題を検討することが、第 2 の課題である。

(3) 1996 年ノルウェーでは、海上保険の諸条項を広範囲に亘って法典化した規則として、**ノルウェー海上保険通則**（Norwegian Marine Insurance Plans : 1996 NMIP）が制定された。この NMIP は、保険者、被保険者はもとより、その他の利害関係団体、例えば、ノルウェー船主協会、ノルウェー船舶相互組合委員会、ノルウェー船舶相互保険組合、ノルウェー海上保険中央会、ノルウェー戦争危険船主相互協会などの協力を得て、ノルウェーにおける海上保険標準約款として作成されたものである。

同規則においても、船舶の堪航性の意義および不堪航と損害との因果関係に関する規定が、明文をもって設けられている一方、同規則には、イギリス海上保険法に見られる担保（warranty）に関する規定はない。その代わり、**国際安全管理コード**（International Safety Management Code : **ISM コード**）が導入されていて、それを反映した**安全規則**（safety regulations）に関する規定が設けられている。堪航制度に関して、ノルウェーにおける NMIP の規定とイギリス海上保険における規定との比較法的検討を通じて、いかなる点で、両者に相違が見られるのか、このことを明らかにすることが第 3 の課題である。

(4) 近年、イギリス海上保険における現行の担保制度（warranty regime）、とりわけ担保違反の法的効果については、被保険者保護の観点から、学説、判例など多くの批判がなされている。ウェールズ大学法学部講師兼国際海運貿易法協会

会員ソイヤー (B. Soyer) もその一人である。

本稿では、イギリス海上保険法の黙示担保制度について、一方で、現行 MIA の担保制度に関する規定を検討すると同時に、他方で、その担保制度につき、被保険者の立場から見直しの必要があるのではないか。もし見直しの必要があるとするならば、現行 MIA の規定のどの部分をいかに改正すべきなのか、Soyer の提言⁽¹⁾を手がかりとしながら、前述の課題について、明らかにしようと思う。

2. MIA 第 33 条(3)項の規定に関する課題

(1) イギリスにおける一般契約法では、契約の重要事項に関する約定を**条件** (condition) と称して、契約の相手方に損害賠償を求める権利を認めるほか、契約解除権をも発生させるもの、と解されている。これに反して、**担保** (warranty) は、さほど契約の重要性をもたない補助的・副次的な約定であり、その違反は、相手方に損害賠償請求権のみを与えるものとして、条件と区別されている。

ところで、海上保険における担保は、伝統的に、条件と同じ意味で用いられており、その担保違反は、保険者にてん補責任を免除させる法的効果をもたらすものである。MIA 第 33 条(1)項においては、被保険者がある特定の条件を満たすことや

ある特定事実の存在を約束することが確約的担保である旨明記されている一方、同第 33 条(3)項では、かかる確約的担保は危険に対して重要であると否とを問わず、正確に充足されなければならない条件である旨の規定が設けられていて、保険者のてん補責任が開始するためには、被保険者が確約的担保を充足することが、その前提条件とされている。端的に言えば、被保険者による確約的担保の充足が、保険者のてん補責任開始の**停止条件** (condition precedent) ということになる⁽²⁾。

担保は、MIA のもとでは、明示担保と黙示担保の二つに分類されているが、黙示担保については、保険証券に明示の規定がなくても、契約当事者の間で暗黙のうちに契約の拘束力をもつものと了解されている担保のことである。その黙示担保の中で最も重要視されているのが、**堪航担保**または**堪航性担保**と呼ばれる担保である。MIA では、船舶保険の航海保険においては、船舶が保険につけられた特定の航海事業を遂行するために、航海開始のときに堪航でなければならないという黙示担保が要求されている。ただ、このことは、航海開始のときに、船舶が堪航であれば堪航の黙示担保条件を充足することを意味するのであって、航海期間中、船舶が堪航でなければならないという担保まで要求したものではない。MIA 第 39 条(1)項に規定するとおりである。

もとより、どの程度の堪航能力を具備する必要があるのか、堪航能力については、絶対的概念ではなく、相対的概念で十分である。堪航性は、①企図された航海によって異なり、②同一航海であっても季節によって、堪航性の程度は異なり、さらに、③同一航海、同一季節であっても、積載される貨物の種類によって、その程度・範囲が異なる

(1) Soyer, B., *Warranties in Marine Insurance*, 2001. Soyer, B., "Marine warranties: Old rules for the new millennium?" in D. R. Thomas ed., *The Modern Law of Marine Insurance*, vol. 2, 2002. なお、1906 年英国海上保険法の邦語訳については、葛城照三・木村栄一・小池貞治共訳『1906 年英国海上保険法』(損害保険事業総合研究所発行)を使用させていただいた。

(2) Hodges, S., *Law of Marine Insurance*, 2004, pp. 100~101.

ことから、堪航であるか否かは、諸般の事情を考慮して、相対的に決定されるべきものである。

（２）このように、航海開始のときに、船舶の堪航性が要求される**堪航黙示担保**（implied warranty of seaworthiness）は、航海保険においては、船舶保険のみに要請されているわけではない。積荷その他の動産を含む貨物保険においても、航海保険である限り、堪航性の黙示担保が要請されているのである。もし船舶が堪航能力を具備しなければ、船舶の不堪航状態が発生する。船舶が堪航であることを前提条件または存立条件とする海上保険契約のもとでは、船舶の不堪航はその前提・存立要件を欠くことを意味するので、発航時に船舶が堪航能力を充足すべきものとする黙示担保にも違反することになる。もし被保険者にこのような担保違反があれば、その担保違反が危険にとって重要であると否とを問わず、保険証券に明示の規定がある場合を除き、保険者は担保違反の日から自動的にてん補責任を免れることになる。このような趣旨を定めたのが、MIA 第 33 条（３）項の規定である。

（３）往時において、イギリス海上保険では、海上運送契約にならって船舶の堪航性につき、客観的堪航が順守されていたが、船舶の巨大化、船舶構造の高度化・複雑化に伴ない、船舶所有者の注意力では発見できない欠陥部位の存在が指摘されることになり、客観的堪航担保の代わりに、主観的堪航担保が適用されることになった⁽³⁾。例えば、1995 年協会期間約款・船舶（1995 年 ITC・H）第 6 条 2 項但し書きにおいては、船舶の潜在瑕疵（latent defect）やシャフトの折損などによって生じた損害については、被保険者、船舶所有者・管理者または監督者などが相当の注意を尽くして

いる限り、保険者がてん補責任を負担することになっていて、船舶の欠陥・不堪航が無条件に免責されているわけではない。

他方、MIA 第 34 条（３）項に定められているように、保険者の担保違反の権利を放棄することも認められている。とりわけ、船主と荷主がそれぞれ別個の経済主体として活動する今日においては、船舶保険における客観的担保を貨物保険分野にも厳格に要求することは、荷主にとって過酷であるばかりか、保険の効用も減殺されることになるので、保険者が客観的堪航を黙示担保とする法理を放棄せざるをえなくなった⁽⁴⁾。1963 年協会期間約款（ICC, F. P. A., W. A., All Risks）第 8 条の「堪航承認約款」（seaworthiness admitted clause）には、善意の被保険者である荷主を保護するために、荷主と保険者との間では船舶の堪航性を承認する旨の内容が盛り込まれているが、その趣旨は 1982 年 ICC 第 5 条（２）項の規定にも継承されている。これは、かかる基本的精神に基づき、被保険者またはその使用人が、船舶の不堪航・不適合の事実に関与していなかった限り、荷主を保護することを意図したものである。

ここで注意すべきことは、保険者による権利の放棄の対象が、あくまで担保違反であって、黙示担保それ自体ではないということである。その意味では、貨物保険においても、黙示担保が完全に排除されているわけではない。前述した 1982 年 ICC 第 5 条（２）項のもとでは、被保険者またはその使用人が船舶の不堪航・不適合に関与していなかった場合においてのみ放棄されているのである。それゆえ、もし被保険者またはその使用人が不堪航・不適合に関与していたときに、かりに担保危険によって損害が発生した場合であっても、保険

（３） 今村有『海上保険契約法論（中巻）』損害保険事業研究所、1979 年、pp. 305～306。

（４） 今村有、前掲書、p. 306。

者はてん補責任を免れることになる⁽⁵⁾。

(4) それでは、海上保険における担保制度は、どのような背景のもとに、1906年MIAに導入されたのであろうか。

まず最初に、現行MIAが制定された経緯について、概要を述べなければならない。現行MIAは、1906年イギリス国会で制定され、1907年1月1日から実施された海上保険の規範的法典である。同MIAの基礎は、18世紀後半、王座裁判所(Court of King's Bench)の首席判事であったマンスフィールド卿(Lord Mansfield)の在任期間中の功績によって確立されていたもの⁽⁶⁾、といわれている。同卿が首席判事となった当時の判例は、わずか60件足らずで、しかもそのほとんどが重要なものではなく、当時の陪審員の常識的判断か、さもなければ裁判官個人の私見に基づくものであった。そこで、適正な裁判のあり方を根本的に改革する一方、保険法の原則を明確にするために、Mansfield卿は、ローマ法典をはじめ各国の海商法の研究、さらに、内外の学説・判例・商習慣などの検討に努めた。その結果、海上保険契約の主要な原理に関する多数の判例が遺されることになったが、18世紀中葉以降1800年代末までに発生した2000件以上の歴大な判例やそこから導かれる原理を修正することなく、できるだけ忠実に、法文化することを意図して、チャームズ卿(Sir M. Chalmers)の起草により、海上保険法案が国会に提出され、1906年12月、ようやくMIAが制定されるに至ったのである。

(5) 現行MIAに定める海上保険における担保制度のほとんどすべての原則は、実は、18世

紀後半、Mansfield卿時代に実施されていた大陸法典(Continental Codes)と同種の原理から採り入れられたものであった⁽⁷⁾。往時において海上保険契約の成立に際して、あることを被保険者が約束し、または確約することは、極めて重要なことであった。もし被保険者が当初の約束や確約を順守できない事態を招くことになれば、契約当初の危険事情は変更を余儀なくされ、保険者もまた当初の約束とは異なる立場に置かれることになった⁽⁸⁾。のみならず、通信機関が今日に比べて未熟で、コミュニケーション手段が極めて制限されていた当時、保険期間中、船舶に関する危険事情が変更を余儀なくされた場合に、保険者が迅速にこれに対応する適切な措置を採ることは決して容易でなかった。したがって、もし被保険者が保険者に対する当初の約束を順守できなかった場合に、保険者がためらうことなく、すべてのてん補責任から免れるという権利を主張してきたのは、何はともあれ、保険者が被保険者に対して当初の約束を履行してもらうことを要求しており、もし約束違反があればこれを容赦しないという厳格な法的手続に訴えるという法理に由来していたのである。それが、海上保険における担保制度に反映され、後に成文化されたもの、と考えられているのである⁽⁹⁾。

(6) 18世紀のMansfield卿時代に比べて通信・コミュニケーション手段が飛躍的に発展した今日においては、契約締結時に被保険者が約束した事実につき、何らかの事情でこれを順守できなくな

(5) Hodges, S., *op. cit.*, p. 132.

(6) 勝呂弘『海上保険(改訂新版)』春秋社、1955年、pp. 18～19。『保険辞典』有斐閣、1962年、p. 36。『保険辞典』保険研究所、1978年、p. 28。

(7) Soyer, B., "Marine warranties: Old rules for the new millennium?" in D.R. Thomas ed., *The Modern Law of Marine Insurance*, vol. 2, 2002, p. 162.

(8) Soyer, B., *Warranties in Marine Insurance*, 2001, pp. 291～292.

(9) Soyer, B., *op. cit.*, p. 292.

り、担保違反となった場合でも、契約当事者の間で、迅速にその担保内容や担保条件を修正することが可能なのではないのか。にもかかわらず、被保険者の黙示担保違反があれば、保険者が担保違反の日から、自動的に、責任を免れるものと定める現行 MIA 第 33 条(3)項の規定は、被保険者にとって極めて過酷な制裁規定ではないのか。例えば、一方で、被保険者の黙示担保違反と損害との間には因果関係が存在しないにもかかわらず、他方で、実際に保険者の負担に属する担保危険によって損害が発生した場合に、この規定によれば、被保険者の担保違反と損害との間の因果関係の有無を問わず、違反の日から、保険者は自動的にてん補責任を免れることになる。このような法的効果を認める現行 MIA の規定が、果たして、被保険者に公平かつ適切に適用されているもの、といえるのであろうか。むしろ、被保険者にとっては厳格過ぎるので、現行 MIA 第 33 条(3)項の規定については、これを見直し・改正する必要がある、と主張するのが、Soyer の所論である⁽¹⁰⁾。

3. MIA 第 39 条(5)項の規定に関する課題

(1) MIA 第 39 条(1)項によれば、すでに言及したように、航海保険においては、船舶保険のみならず、貨物保険においても、航海開始のときに、特定の航海事業遂行のために堪航でなければならないとする堪航の黙示担保が要求される。ところが、MIA 第 39 条(5)項本文の規定のように、期間保険においては、船舶が堪航でなければならないという黙示担保は、要請されてはいない。それは、端的に言えば、契約成立時に、かりに船舶

の堪航性担保が要求されたとしても、実際に船舶が航海途上にある場合には、被保険者である船主が船舶の堪航状態を保証することが、事実上不可能であり、その状態を維持・管理することが困難だからである⁽¹¹⁾、とされている。

にもかかわらず、MIA 第 39 条(5)項但し書きにおいては、もし被保険者が船舶の不堪航状態を**知りながら** (with the previty) 船舶を発航させた場合には、保険者は**不堪航に起因する一切の損害** (any loss attributable to unseaworthiness) について、責任を負担しない旨の規定が設けられている。この場合、被保険者が不堪航を知りながら、船舶を発航させるということはどのような内容を意味するのであろうか。他方、保険者が責任を免れるためには、損害が被保険者が知っていた船舶の不堪航に起因して生じたことを要件とする規定になっているが、かかる場合の不堪航と損害との因果関係について、これをどのように理解すべきか、以下にこれらの問題について明らかにしようと思う。

(2) 最初に、船舶の不堪航について、「被保険者が知りながら」 (with the privity of the assured) 船舶を就航させた場合の“privity”という概念について、言及することにしよう。

“Privity” の概念は、*Compania Maritime San Basilio ST v. Oceanus Mutual Undertaking Association (Bermuda) Ltd. (The Eurysthenes)* 事件 (1976 年)⁽¹²⁾ における控訴院の審理によって、初めて詳細に検討された。本件においては、船舶・Eurysthenes 号の所有者である原告と船主責任相互保険組合 (P & I Club) の被告との間で、船主責任相互保険 (P & I Insurance) が

(11) 今村有，前掲書，p. 307。

(12) *Lloyd's Law Report*, 1976, vol. (2), pp. 171 ~188. Soyer, B., *op. cit.*, p. 99.

(10) Soyer, B., *op. cit.*, pp. 292~293.

締結された。運送中、同船舶が損傷を被ったので、原告・船主は、被告・P & Iクラブに対して保険金の支払いを請求したが、P & Iクラブは、船主が船舶の不堪航を知っていながら就航させたという理由で、てん補責任を拒絶した。控訴院で、とりわけ、審理の対象となったのは、MIA 第 39 条(5)項但し書きに定める被保険者の行動が、被保険者の「知っていたこと」(privity)に該当するか否かということであった。つまり、その判断基準は、①船主に過失があったこと、②その不堪航の事実を船主が認識していたこと、そして③不堪航状態で船舶を就航させた際に、船主に故意または無分別な行動があったこと、を立証できるかどうかということであった。

船主は、MIA 第 39 条(5)項但し書きにいう“privity”という文言は、MIA 第 55 条(2)項(a)号に定める「故意の違法行為」(wilful misconduct)と同一概念であって、それゆえ、被保険者が船舶の不堪航状態を知りながら、故意にまたは無分別に船舶を就航させた場合にはじめて、船主の保険金請求権が排除されるもの、と主張した。これに反して、保険者は、“privity”につき、船舶の不堪航状態について被保険者が「実際に過失を犯したかまたは知っていた」(actual fault or privity)ことを意味するものであり、不堪航状態で船舶を就航させたという船主自身の怠慢があれば、“privity”に該当するものである、と反論した。

そこで、控訴院においては、“privity”が“wilful misconduct”に該当するかどうかについての判断が求められることになったが、控訴院判事・ロスキル卿(Lord Roskill)は、次のような見解を示した。

船主・被保険者が不堪航状態を知りながら船舶を就航させた場合に、確かに、被保険者の故意の

違法行為に該当するケースも想定されよう。それゆえ、その結果損害が発生したような場合には、保険者は MIA 第 39 条(5)項但し書き、または同 55 条(2)項(a)号、のいずれの規定によっても、てん補責任から免れることができる⁽¹³⁾。けれども、被保険者が不堪航状態を知ってはいたが、急遽船舶の発航を余儀なくされたケース——例えば、戦時下、軍港に滞泊中の船舶が敵の襲撃をおそれて、適切な堪航状態を完備するいとまもなく、急に発航せざるをえなくなった場合——において見られるように、被保険者が不堪航状態を知っていたこと自体、必ずしも被保険者の違法行為を意味するものとは限らない⁽¹⁴⁾。被保険者の故意の違法行為には該当しないけれども、被保険者が不堪航状態を知りながら、船舶を就航させるケースが想定されることを理由に、“privity”と“wilful misconduct”の両者の概念は、基本的に区別されるべきもの、と判断された。

要するに、控訴院の審理で明らかになったことは、“privity”が被保険者による「認識と合意」(knowledge and consent)を意味するということである⁽¹⁵⁾。控訴院判事・デニング卿(Lord Denning)によれば、この場合の認識という意味は、被保険者が不堪航の事実につき積極的にこれを知っていたことのみならず、知ってはいたが、「知らないふりをする」(turning a blind eye)、いわば推定的な認識をも含むものとする内容であった⁽¹⁶⁾。他方、企業組織の形態を採る場合の被保険者につき、被保険者の範囲をどこまで認めるべきかについても検討されたが、その判断基準は、基本的には、被保険者である企業を代表するもので

(13) Soyer, B., *op. cit.*, p. 100.

(14) Soyer, B., *op. cit.*, p. 100.

(15) Soyer, B., *op. cit.*, p. 101.

(16) Hodges, S., *op. cit.*, p. 136.

なければならないとして、その被保険者の代表は、つまるところ、企業の中で「指導的地位にある人」(headpeople)を意図するものである、と判断された。ただ、不堪航につき被保険者が実際に、知っていたか否かについて、これを保険者が立証して、不堪航の免責を主張することは、極めて困難であるとされている⁽¹⁷⁾。

(3) MIA 第39条(5)項但し書きによれば、期間保険において被保険者が不堪航状態を知りながら、船舶を就航させた場合には、その「**不堪航に起因する**」(attributable to unseaworthiness)損害につき、保険者は、てん補責任を免れることになる。この規定から明らかであるように、保険者がてん補責任を免れるためには、不堪航と損害との間に一定の因果関係の存在を必要とするが、かかる因果関係のあり方について、これをどのように理解すべきか、このことが、MIA 第39条(5)項但し書きに関して明らかにしなければならない、もう一つの課題である。イギリス海上保険における因果関係の問題は、一般に、**近因原則**(principle of proximate cause)に基づき解決されているが、損害が不堪航に起因して発生したのか否かを判断する際に、近因原則のみによって、この場合の因果関係の問題を処理することができるのであろうか。他方、損害が不堪航によって生じた場合であっても、①不堪航が損害の唯一の原因である場合、②不堪航が他の競合原因の一つとして協力した場合が考えられる。この点、現行MIAには明示の規定が設けられていないので、これらのこともあわせて、以下に検討することにしてしよう。

① 近因原則については、MIA 第55条(1)項

(17) 井口俊明「イギリス海上保険における保険事故と免責事由との関係」『損害保険研究』第53巻第2号、1991年、p.119。

に「保険者は被保険危険に近因して生じたすべての損害について責任を負担する。」旨の規定が設けられている。この近因原則は「**近因を見て、遠因をみるな**」(causa proxima non remota spectatur)という法諺に由来するものであるが、保険者がてん補責任を負担するためには、損害が被保険危険(担保危険)に近因して発生することが必要である。ところが、MIAには近因それ自体につき明記されていないことから、近因とは何かについて多くの判例・学説で議論されることになった。

Pink v. Fleming 事件(1890年)⁽¹⁸⁾に代表されるように、当初イギリスでは損害発生に時間的に最も近接した原因をもって近因とする見解が支配的であった。かかる見解は、結果である損害に対して、時間的に最後に発生した原因のみを近因として、それ以外の原因を無視する思考方法である。それゆえ、一連の因果関係の連鎖の中で、時間的に最後に発生した条件のみを重視することになるので、契約当事者間で、損害の原因を決定する際

(18) 本件においては、果実の積荷が分損担保の条件(ただし、他船と衝突した場合を除く)で付保された。その積荷を運送中の船舶が他船と衝突したため、修繕を余儀なくされたが、修繕のためには、果実の一部をはしけに荷下ろして、修繕後にその果実を再び積み込む必要があった。仕向港に到達したところ、果実に甚大な損害が見つかり、その一部は荷下ろし・再積み込の際の荷扱い作業によって、他の部分は運送の遅延による果実の腐敗から損害が発生したことが判明した。本件において、リンドレイ(Lindly)控訴院判事は、「損害の近因、すなわち損害発生に時間的に近接した原因のみを重視するのが、海上保険に関するイギリス法の確立した原則である。」と述べた上で、損害の近因は、荷扱いと運送の遅延の協力によって生じた果実の腐敗にある。運送の遅延をひき起こした船舶の衝突は遠因に過ぎないもの、と判示した(Lambeth, R. J., *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed., 1986, p.196. Hodges, S., *Law of Marine Insurance*, 1996, p.146.)。

に、迅速に、かつ、簡潔に解決できるという利点があった。にもかかわらず、かかる近因原則には、他方で、余りに機械的に処理され、妥当な解決策とはなりえないとする批判が向けられた。

② そこで、近因について、時間的に近接した原因とする思考方法に代えて、損害発生に寄与した原因の中で、損害に最も効果的に、有力に、影響を及ぼした原因のみをもって近因とする有力・効果的原因が採用されることになった。近因をこのように、有力・効果的原因と解する立場は、*Leyland Shipping Co. Ltd. v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.* (Ikaria 号) 事件 (1918 年)⁽¹⁹⁾ において、決定的なものとして確認され、以降多数の判例・学説の支配的通説として、今日に至っている。

(4) にもかかわらず、MIA 第 39 条(5)項但し書きにおいては、なぜ “proximate cause; proximately caused by” という文言ではなく、“attributable to” という文言が使用されているのであろうか。前述したように、MIA は、18 世紀中葉以降 19 世紀末までに発生した 2000 件以上の判例およびその原理を修正せずに、忠実に法文化する

ことを目的として、1906 年に制定されたものである。Chalmers による MIA 起草当時の 19 世紀の近因原則といえ、損害発生に時間的に最も近接した原因をもって近因とする見解が支配的であった。それゆえ、もし MIA 第 39 条(5)項但し書き規定の中に “proximately caused by” という文言が使用されていたものとすれば、当時の支配的な近因原則に基づき、損害に時間的に近接した原因のみを重視する判断基準が採用されていたはずである。したがって、例えば、不堪航によって海水浸入が発生し、その結果損害が実現したような場合には、損害の近因は海水浸入(担保危険)ということになり、保険者は MIA 第 39 条(5)項但し書きに定める不堪航を理由に、免責を主張できないことになる。

実際には、不堪航こそが海水浸入を引き起こし、不堪航が損害の原因として、損害発生に積極的に、かつ、継続的に影響を及ぼしているにもかかわらず、時間的近接原因をもって近因とする原則からすれば、保険者にとっては、不堪航の抗弁を主張することができないという不合理が生じたのである。そこで、このような場合に、損害発生に時間的には直接・近接関係がないにもかかわらず、損害発生に積極的に影響力を与えた不堪航を、保険者が免責するためには、当時の近因原則とは別の表現、つまり「不堪航に起因する」(attributable to unseaworthiness) という文言を使用する必要がある⁽²⁰⁾。

このように、不堪航に起因して生じた損害は、不堪航と時間的には近接していない——不堪航が遠因である——にもかかわらず、被保険者の故意の違法行為に起因して生じた損害についての解決策と同様に、損害が不堪航の効果的原因によって

(19) 拙稿「イギリス海上保険における因果関係」『文研論集』第 124 号、1998 年、pp. 35 以下。本件において、船舶、Ikaria 号につき、一方で、海上危険、他方で、戦争免責条件の保険契約が締結された。Ikaria 号はドイツ潜水艦の魚雷の攻撃を受けたが、ル・アープルに到達することができた。そこで滞泊中に、干潮時には乗り上げ、満潮時には浮揚するという状態をくり返し、全損となった。被保険者は、損害の原因は海固有の危険(海上危険)であるとして保険者に保険金の支払いを求めたが、保険者は、魚雷の攻撃である戦争危険こそが損害の近因であるとして、責任を拒絶した。貴族院は、魚雷の攻撃が、船舶の損害に致命的打撃を与えたものであるから、損害の近因であり、それゆえ、保険者はてん補責任を免れるもの、と判示した (*All England Law Reports Reprint*, 1918~1919. pp. 449~454.)。

(20) Soyer, B., *op. cit.*, p. 111.

生じたものと判断して、近因原則と同様の法的効果が適用されることになった⁽²¹⁾。

（５）端的に、不堪航と損害との間の因果関係といっても、両者の因果関係を考察する場合に、①不堪航が損害の唯一の近因（the sole proximate cause of loss）として判断される場合、②不堪航が損害の一つの近因（a proximate cause of loss）として判断される場合および③不堪航が損害の遠因（a remote cause of loss）として判断される場合、に大別して検討することを要する。

① 不堪航が損害の唯一の原因として判断される場合⁽²²⁾。

船舶の不堪航のみによって損害が発生した場合のケースとして、例えば、船舶が不堪航状態のまま就航したが、船舶に構造上の欠陥が存在していたために、通常、海難に堪えることができず、その結果、船舶が損傷を被った場合が想定される。不堪航は、一般に、保険証券上保険者の負担する担保危険から排除されることが多いので、かかる不堪航を唯一の近因として生じた損害については、通常、保険者はてん補責任を免れる。かかる場合には、被保険者がその不堪航につき知っているか否かを問わず、被保険者の損害は保険者のてん補責任から除外されるという、結論を導くことができよう。

確かに、MIA 等 39 条（５）項但し書きの規定では、被保険者が知っていた不堪航に起因して生じた損害につき、これを保険者のてん補責任から除外することになっているけれども、被保険者が知らなかった不堪航に起因する損害についての保険者のてん補責任については、明文の規定が設けら

れていない。したがって、免責危険・非担保危険として明記されていない不堪航が損害の唯一の近因であり、かつ、被保険者がその不堪航につき知らなかったものと仮定すれば、このような場合に、保険者は MIA 第 39 条（５）項但し書きの規定に基づき、てん補責任を免れることができないであろう。

このように、MIA 第 39 条（５）項但し書きの規定については、明文の規定が欠如していることから、保険者のてん補責任免責が一方的に適用されず、被保険者有利に解釈される余地が残されているのである。そこで、被保険者が知らなかった不堪航に近因して生じた損害につき、もしこれを保険者の責任に含めることを意図するのであれば、誤解が生ずるおそれを除去する意味で、その旨の明文の規定を設ける必要があるのではなかろうか⁽²³⁾、と考えるものである。

② 不堪航が損害の一つの近因として判断される場合⁽²⁴⁾。

まず第 1 に、船舶の不堪航と担保危険としての海難リスクの双方の危険が、近因として協力した結果、損害を引き起こした場合が考えられる。端的に、不堪航といっても、例えば、船舶構造上の欠陥、船員の人員不足・資格の欠落などがあげられるが、その場合船舶構造上の欠陥については被保険者が関知していなかったにもかかわらず、船員の人員不足・資格欠落の点では関知していたケース、また、その逆のケースなど、不堪航状態に被保険者が関知していた不堪航とそうでない不堪航など、さまざまなケースが考えられる。いずれにしても、被保険者が関知していた不堪航と担保危険としての通常の海上危険の両者が、いずれも同

(21) Soyer, B., *op. cit.*, p. 111. Hodges, S., *op. cit.*, p. 167.

(22) Soyer, B., *op. cit.*, p. 160.

(23) Hodges, S., *op. cit.*, p. 164.

(24) Hodges, S., *op. cit.*, p. 164. Soyer, B., *op. cit.*, pp. 111~112.

程度に協力して損害を引き起こした場合には、双方の危険が損害の近因ということになる。被保険者が関知していた不堪航は、元来、被保険者自身に責任が問われるべき事実行為であると認識されることから、一般的に免責危険とされているが、かかる場合には他方の近因がかりに担保危険であったとしても、保険者はてん補責任を免れるもの⁽²⁵⁾とされている。

次に、船舶の不堪航について、被保険者は関知していなかったが、保険証券上、特に免責危険または担保危険として明記されていなかった場合に、その不堪航と通常の海上危険がいずれも、近因として損害を発生させるケースが想定される。かかる場合には、非担保危険である不堪航と担保危険である通常の海上危険が、それぞれ近因として損害を協力発生させたものとして判断されるので、保険者がてん補責任を負担しなければならない、という結論を導くことができよう。かかる論理を支える有名な事件が、1980年代に提起された *J. J. Lloyd Instruments Ltd. v. Northern Star Insurance Co. Ltd. (Miss Jay Jay)* 事件 (1986年)⁽²⁶⁾ である。

本件においては、クルーザ・ミス・ジェイ・ジェイ (Miss Jay Jay) 号が、フランス・ドービル (Deauville) からイギリス・ハンプル (Hamble) への帰港後、船体が損傷を被ったことが発見された。原告・被保険者は、損害の原因が悪天候 (担保危険) であるとして保険金を請求したが、被告・

保険者は、損害がクルーザの設計不良による不堪航によって生じたものであるから、てん補責任を免れることができる、と抗弁した。控訴院では、損害は④設計不良による不堪航と⑤悪天候という外部の偶然的作用によって生じたものであるから、いずれのリスクも損害の近因である旨の判断が示され、よって一方の担保危険と他方の免責危険以外の危険 (非担保危険) が協力して損害を引き起こした場合は、保険者はてん補責任を負担しなければならない、と判示された。

本件において、クルーザの就航時における不堪航は非担保危険として判断され、結果として保険者のてん補責任が認められたが、それは他方で、原告・船主が不堪航につき関知していなかったという事情が背景に考えられたからである。それゆえ、もし船主がクルーザの不堪航を知りながら就航させ、同様の損害を被っていたものとすれば、控訴院は、このような場合、明らかに保険者のてん補責任を排除する判断を示していたであろう、と解されている⁽²⁷⁾。

③ 不堪航が損害の遠因として判断される場合。

被保険者が船舶の不堪航状態を知りながら就航させたが、その不堪航によって担保危険を引き起こし、その結果損害が発生した場合に、その不堪航は損害の遠因のケースとして考えられる。「近因をみて、遠因をみるな」の近因原則からすれば、このような場合、遠因を無視して、近因のみが重視されることになるので、損害の原因は担保危険ということになる。

けれども、MIA 第55条(1)項によれば、この近因原則は、「法律の諸規定に従うこととして」(subject to the provisions of this Act) を定める文言によって、一般原則としての近因原則が、

(25) Hodges, S., *op. cit.*, p. 164.

(26) *Lloyd's Law Reports*, 1987, vol. 1, pp. 32~41.

なお、本件については、井口俊明「イギリス海上保険法における保険事故と免責事由との関係」『損害保険研究』第53巻第2号、1991年、pp. 130以下。松田和也「英国海上保険判例 ミス・ジェイ・ジェイ号事件の意義——二つの近因が認められた事例——」『損害保険研究』第59巻第4号、1998年、pp. 32~41。参照。

(27) Hodges, S., *op. cit.*, p. 165.

例外的に緩和されている。MIA 第 55 条(2)項(a)号および MIA 第 39 条(5)項但し書きに定める“attributable to”の規定は、保険者のてん補責任を決定する際に、時間的に近接した原因をもって近因とする近因原則を採用せず、遠因であっても損害の原因としてこれを適用すべきものとする規定である⁽²⁸⁾。この点については、つとに、アーノルド（Arnould, J.）によっても指摘されている。Arnould によれば、近因原則は MIA 等 55 条(2)項(a)号に定める「被保険者の故意の違法行為に起因して生じた損害」には適用されない。同様に、MIA 第 39 条(5)項但し書きに定める「不堪航に起因する損害」にも適用されないものの⁽²⁹⁾、と述べている。

これを要するに、保険者がてん補責任を免れるためには、被保険者が関知していた船舶の不堪航が損害発生の遠因として作用しているならば、それで十分であって、不堪航が必ずしも損害の近因として寄与する必要はないことが力説されているのである⁽³⁰⁾。

4. 1996 年ノルウェー海上保険通則における堪航性

(1) 1996 年ノルウェーでは、旧海上保険通則を改正して、1996 年海上保険通則（1996 年 NMIP）が制定された。同通則は、1997 年 1 月から実施されて、今日に至っている。これは、保険者、被保険者のほか、ノルウェー船主協会、ノルウェー船舶相互組合委員会、ノルウェー船舶相互保険組合、ノルウェー海上保険中央会など、多く

の利害関係団体の協議を経て、ノルウェーにおける海上保険の標準的約款として作成されたものである。1996 年 NMIP は、第 I 部（第 1 章～第 9 章）あらゆる保険に適用される総則、第 II 部（第 10 章～第 13 章）船舶保険に適用される特別条項、第 III 部（第 14 章～第 16 章）航洋船に適用されるその他の保険および第 IV 部（第 17 章～第 18 章）その他の保険、の 4 部から構成されている。

(2) 船舶の堪航性については、第 3 章——保険契約者および被保険者の義務——の中に 1 節が設けられているが、第 3-22 条 1 項には、次のように定められている。

「保険者は、船舶の不堪航状態の結果生じた損害については、被保険者が船舶の欠陥を検査することができたであろうと考えられるときに、被保険者がその欠陥を知っていたか、または当然知っていたものと判断される場合には、責任を負わない。」（The insurer is not liable for loss that is a consequence of the ship not being in a seaworthy condition, provided that the assured was or ought to have been aware of the ship's defects at such a time that it would have been possible for him to intervene.）

この規定によれば、保険者がてん補責任を免れるためには、次の 3 要件を充足しなければならない⁽³¹⁾。

まず第 1 の要件として、被保険船舶が不堪航状態であったことを必要とする。保険者は、船舶が航海中に漏れ口ができて浸水した場合を除き、その船舶が堪航状態でなかったことを立証しなければならない。逆にいえば、もし被保険船舶に浸水事故が発生した場合には、就航時に船舶が堪航状態であったことを立証する責任は、被保険者に転

(28) Hodges, S., *op. cit.*, p. 165.

(29) Arnould, J., *The Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., 1981, s. 718.

(30) Hodges, S., *op. cit.*, p. 166.

(31) Soyer, B., *op. cit.*, p. 279.

嫁されることになる。そこで、被保険者としては、船舶の不堪航という欠陥につき、知らなかったことまたは知るべき立場にいなかったことを立証しない限り、保険カバーを享受することができない。

第2の要件として、保険者がてん補責任を免れるためには、その不堪航と損害との間に一定の因果関係が存在することが必要である。先述したように、イギリス海上保険においては、原因とその損害との因果関係の原則につき、近因原則が導入されているが、ノルウェー海上保険では、いかなる因果関係の原則を採用すべきかについては明らかにされていない。そこで、不堪航と損害との間の因果関係については、一般的通念としての因果関係が存在しなければならないという意味で、「一定の因果関係」という表現を使用することにした。逆にいえば、不堪航と損害との間に一定の因果関係が存在しなかったケースとして、次の例をあげることができよう。例えば、船舶が船員不足のまま不堪航状態で就航した後、航海中たまたま落雷で損傷を被った場合に、保険者は不堪航を理由に被保険者に対するてん補責任を免れることができない⁽³²⁾。かかる場合の損害は、船員不足という不堪航を原因として生じたものではなく、不堪航とは全く無縁の落雷による損害である、と判断されるからである。

第3の要件として、船舶の不堪航状態につき、これを被保険者が知っていたこと、また、被保険者が当然知っていたものと思われることを、保険者は立証することが必要である⁽³³⁾。もし保険者がこれを立証することができた場合には、保険者は不堪航についての抗弁を主張することができる。

(3) 実は、ノルウェー海上保険においては、

イギリス海上保険で導入されている「担保」(warranty)の概念は存在しない。その担保の概念に対応するものとして、ノルウェー船舶保険では**危険の変更**(alteration of risk)の概念が採用されている⁽³⁴⁾。1996年NMIPにおいて、危険の変更に関する規定は、第3章——保険契約者および被保険者の義務——第2節危険の変更の中に、設けられており、その第3-8条1項には、次のように定められている。

①「危険の変更は、保険契約上保険の基礎をなす事情に変更が生じ、かつ、保険契約の黙示条件に反する危険変更の事情が生じた場合に発生する。」(An alteration of the risk occurs when there is a change in the circumstances which, according to the contract, are to form the basis of the insurance, and which alter the risk contrary to the implied conditions of the contract.)

つまり、危険の変更が発生したか否かを確認するためには、一方で、危険の程度・性質に変動を及ぼす保険の基礎を構成する事情に変更が生じたこと、他方で、保険契約の黙示担保に違反する危険事情の変更が生じたこと、の二つの要件を充足しなければならない。ただ、1996年NMIPは、危険変更の具体的事実について、明文の規定を設けていないので、契約当事者の意思および諸般の事情を総合的に判断して、それぞれ個別の事例ごとに、危険変更の有無を決定する必要がある⁽³⁵⁾。

② 危険の変更があった場合に、保険者による制裁規定はどのようになっているのであろうか。1996年NMIPにおいては、第3-9条、第3-10条および第3-11条に、それぞれ規定が設けられている。

(32) Soyer, B., *op. cit.*, p. 280.

(33) Soyer, B., *op. cit.*, p. 280.

(34) Soyer, B., *op. cit.*, p. 286.

(35) Soyer, B., *op. cit.*, p. 285.

まず最初に、第 3-9 条 1 項においては「契約締結時に、被保険者が故意に危険の変更を引き起こしたか、または合意した場合には、保険者は責任を免れる。但し、保険者が契約締結時に、危険の変更が発生するであろうということを知っていたならば、保険を引き受けなかったであろうということを条件とする。」(If, after the conclusion of the contract, the assured has intentionally caused or agreed to an alteration of the risk, the insurer is free from liability, provided that he would not have accepted the insurance if, at the time the contract was concluded, he had known that the alteration would take place.)と定められており、ついで同 2 項では、次のように規定を設けている。「保険者が、その他の条件で、保険を引き受けていたであろうと推定される場合には、損害が危険の変更に起因しなかったと立証される限度においてのみ、保険者は責任を負担する。」(If it must be assumed that the insurer would have accepted the insurance, but on other conditions, he is only liable to the extent that the loss is proved not to be attributable to the alteration of the risk.)

第 3-9 条 1 項によれば、被保険者が故意に危険を変更したか、もしくは危険の変更に合意した場合、契約締結時に危険の変更が生じるであろうことを、保険者が知らなかった場合には、保険者は保険契約を締結しなかったであろうと推定して、てん補責任を免れることを明らかにしたものである⁽³⁶⁾。

しかしながら、契約締結時に、もし保険者が危険の変更の可能性について知っていたとしたら、他の条件、例えば、割増保険料を領収して保険を

引き受けていたであろうと推定される場合には、保険者は損害のうち危険の変更によって生じなかった損害部分についてのみ、てん補責任を負担することを明記したのが、第 3-9 条 2 項の規定である。

③ 次に、第 3-10 条には「危険の変更が生じた場合には、保険者は、14 日の事前通知によって保険を終了させることができる。」(If an alteration of the risk occurs, the insurer may terminate the insurance by giving fourteen days' notice.)

④ さらに、第 3-11 条においては、次のように規定されている。「被保険者が危険の変更が生じるであろうことまたは生じたことを知った場合には、遅滞なく保険者に通知しなければならない。被保険者が正当な理由がなく、その通知を怠った場合には、危険の変更が被保険者によって行われなかった場合でもまたは被保険者の同意をえないうで行われた場合であっても、第 3-9 条の規定を適用し、かつ、保険者は 14 日の事前通知によって、保険を終了させることができる。」(If the assured becomes aware that an alteration of the risk will take place or has taken place, he shall, without undue delay, notify the insurer. If the assured without justifiable reason fails to do so, the rule in § 3-9 shall apply, even if the alteration was not caused by him or took place without his consent, and the insurer may terminate the insurance by giving fourteen days' notice.)

⑤ いずれにしても、ノルウェー海上保険における危険の変更の特性として明らかなことは、保険契約の黙示条件に反して、危険の変更があった場合には、その危険の変更と損害との間に因果関係が存在していた場合にはじめて、保険者がてん補責任を免れるということである。

(36) Soyer, B., *op. cit.*, p. 286.

(4) ところで、ノルウェー海上保険の実務では、「担保」(warranty)の代わりに、**国際安全管理コード**(International Safety Management Code: **ISM コード**)を採用することになった⁽³⁷⁾。1997年1月から実施されたNMIPは、海上保険の標準的約款として使用され、その機能を果たしているが、NMIPにおけるISMコードは、「**安全規則**」(safety regulation)としての規定としても知られている。端的に言えば、もし損害が安全規則に違反して発生した場合には、安全規則違反と損害との間に因果関係が存在しなかったこと、他方、その安全規則違反につき責任がなかったこ

とを、被保険者が立証しない限り、保険者はてん補責任に任じない趣旨である。NMIP第3-25条に定められているとおりである。

(5) 以下、**安全規則**について定める1996年NMIP第3-24条、第3-25条1項および第3-27条について、言及することにしよう。

① 安全規則について、第3-24条は、次のように規定している。

第3-24条1項「安全規則とは、損害防止措置に関する規則であって、公的機関によって発行されたもの、保険契約に記載されたものもしくは保険契約に基づき保険者によって指定されたもの、または船級協会によって発行されたもの、を意味する。」(By safety regulations is meant rules concerning measures for the prevention of loss issued by public authorities, stipulated in the insurance contract, prescribed by the insurer pursuant to the insurance contract, or issued by the classification society.)

第3-24条2項「船級協会によって要請される定期検査は、第3-24条1項に基づく安全規則とみなされる。この定期検査は、船級協会の定める一定期間内に実施すべきものとする。」(Periodic surveys required by the classification society constitute a safety regulation under subparagraph 1. Such surveys shall be carried out within the time-limit determined by the classification society.)

第3-24条は、安全規則についての一般的な定義につき定めた規定であるが、どのような場合に、安全規則と見なされるのであろうか。

まず第1に、安全規則は、保険契約の中に被保険者がある種の義務を強制的に履行しなければならない旨明文をもって記載されているが、このような強制的義務だけに限定されない。

(37) この点に関して、イギリス海上保険の実務——船舶保険——の中に導入されたISMコードと“warranty”との関係について、中西正和氏による詳細な論考があるが、その一部を紹介すると次のとおりである(中西正和「英文船舶保険証券の問題点」『海法大系・日本海法会創立百周年祝賀』(落合誠一・江頭憲治郎(編)、商事法務、2003年、pp.562以下)。

共同船舶委員会(JHC)は、基本的に船舶の堪航能力を保険者のてん補責任の前提条件として要求することを考えていたようであるが、堪航能力それ自体を“warranty”とする法理を導入しなかった。そこで、船級に具現される物的堪航能力が船舶にとって重要な堪航能力の基準とされ、船級協会規則に違反すれば、保険者の責任を以後免責する措置がとられることになった。他方で、ISMコードが実施されることになったが、これは元来、堪航能力を確保するための手続きを定めた規定に過ぎず、船級協会規則とともに併用された。2002年、JHCは、1995年協会約款を改正して、国際船舶保険約款(IHC)を制定したが、その第13条には、保険契約の開始時・保険期間中、船級協会の定める船級を維持し、ISMコードを順守することは、保険契約の絶対的条件であり、それに違反した場合には、保険契約が自動的に終了する旨定められている(中西正和、前掲論文、p.579)。

IHC第13条の趣旨からすれば、ISMコードの要請基準を充足するか否かが、船舶の堪航性の有無を判断する際の、決定的要因の一つであるように思われる。

次に、安全規則は、さまざまな方法でこれを定めることが可能である。本条では公的機関という言葉が使用されているが、公的機関には、地方自治体のみならず、例えば、国際海事機関（International Maritime Organization）といった国際的組織団体も含まれるので、これらの公的機関によって公告される規則もまた、安全規則とみなされている⁽³⁸⁾。

第 3 に、安全規則は、保険者によって採択されることがある。保険者は契約締結時のもとより、保険期間中に、安全規則を保険契約の中に盛り込むことができるのである。例えば、安全確保の見地から、特殊な装置を船舶にとりつける必要があるときに、その旨保険契約の文言として記載した場合には、その文言が安全規則としてみなされる。

最後に、安全規則は、船級協会によって発行されることがある。前述の第 3-24 条 2 項に基づき、公的機関または船級協会によって定期検査によって義務づけられているが、その際発行される定期検査済み証明書なども、安全規則として機能するものとされている。

② 安全規則違反について、第 3-25 条 1 項は、次のような規定を設けている。「被保険者が安全規則に違反した場合には、損害がその違反の結果でないこと、または被保険者がその違反につき、責任を負わないことが立証された場合に限って、保険者はてん補責任を負担する。」（If the assured is in breach of a safety regulation, the insurer shall only be liable to the extent that it is proved that the loss is not a consequence of the violation, or that the assured was not responsible for the violation.）

第 3-25 条 1 項は、被保険者が安全規則に違反

した場合の制裁規定について定めたものであるが、保険者は被保険者の安全規則違反によって生じた損害につき、責任を免れる旨明記している。それゆえ、被保険者に安全規則違反があったにもかかわらず、④被保険者の安全規則違反と損害との間に因果関係が存在しなかったこと、または⑤その違反につき、被保険者自身咎められるべき責任がなかったことを、被保険者が立証した場合には、被保険者の保険金請求権が認められることになる⁽³⁹⁾。端的にいえば、保険者がてん補責任を免れるためには、被保険者の安全規則違反と損害との間に因果関係の存在を必要とする、ということである。

③ 被保険者が安全規則に違反した場合に、保険者が保険を終了させる権利について、第 3-27 条は、次のような規定を設けている。

「保険者は、次の場合は、14 日の事前通知によって保険を終了させることができる。但し、保険者の指示によって船舶が最寄りの港に到達するまで、保険は有効に存続する。

(a) 項 欠陥、不適切な構造または類似の事情のために、船舶が堪航であるとみなすことができない場合。

(b) 項 船舶が事故または類似の事情によって不堪航となった場合で、かつ、被保険者が遅滞なく船舶を修理しない場合。

(c) 項 被保険者または被保険者に代って安全規則を履行し、またはそれが履行されることにつき注意を払うべき義務を負う者が、故意または重過失によって重要な安全規則に違反した場合。」

（The insurer may terminate the insurance by giving fourteen days' notice, however, at the earliest with effect on arrival of the ship at

(38) Soyer, B., *op. cit.*, p. 281.

(39) Soyer, B., *op. cit.*, p. 282.

the nearest port according to the insurer's instructions, if:

(a) the ship, by reason of defects, unsuitable construction, or similar circumstances, cannot be considered seaworthy,

(b) the ship has become unseaworthy due to a casualty or other similar circumstances, and the assured fails to have this rectified without undue delay,

(c) a safety regulation of material importance has been violated, intentionally or by gross negligence, by the assured or by someone whose duty it is on his behalf to comply with the regulation or ensure that it is complied with.)

第3-27条は、端的に言えば、第3-27条(a)項、(b)項および(c)項に定めるような被保険者に安全規則違反があったものと判断された場合に、保険契約を自動的に終了させることができるかということであるが、かりに安全規則違反があったとしても、保険者は保険契約を直ちに終了させることができない。14日の事前通知によってはじめて保険を終了させることができる旨明記したのが、本条の規定である。

5. Soyer の改正試案

(1)すでに述べたように、イギリス海上保険における担保は、端的に言えば、ある特定の事実が存在すること、またはある特定の条件を満たすことを、被保険者が約束する確約的担保のことである。現行 MIA 第33条(3)項によれば、かか

る担保は、危険に対して重要であると否とを問わず、これを正確に充足することが要求されている。もし被保険者に担保違反があれば、担保違反と損害との間に因果関係がない場合でも、担保違反の日から、保険者は以後責任を免れることになる。かかる MIA 第33条(3)項の規定について、これを見直し、かつ、改正すべきであると提言しているのが、Soyer による一方の大きな改正試案である。

他方、現行 MIA 第39条(5)項においては、期間保険のもとでは、航海事業のいかなる段階でも船舶が堪航でなければならないという黙示担保の要求は否定されているが、果たして、期間保険において堪航の黙示担保を要求する必要があるのかどうか。むしろ、被保険者および保険者双方の利害関係者の利益を保護する観点から、期間保険においても、船舶の堪航黙示担保を要求することが有益なことであるとして、現行 MIA 第39条(5)項の規定を改正すべきであると主張するのが、Soyer による他方の改正試案である。

そこで、一方で、現行 MIA 第33条(3)項の規定に関する改正試案、他方で、現行 MIA 第39条(5)項の規定に関する改正試案について、なぜこれらの規定を見直し、かつ、改正する必要があるのか、改正するとすれば、どの部分を、いかに改正すべきかにつき提言した Soyer の所論を以下に紹介しようと思う。

① まず最初に、現行 MIA 第33条(3)項の規定では、担保違反と損害との間に因果関係が存在しないときでも、保険者が担保違反の日から自動的に責任に任じないことになるが、保険者が責任を免れる条件として、むしろ、担保違反と損害との間に因果関係の存在が必要ではないか、と Soyer は主張する。逆に言えば、かりに被保険者に担保違反があったとしても、担保違反と損害と

の間に因果関係が存在しない限り、保険者は被保険者に対して、責任を負担すべきものとする論理である⁽⁴⁰⁾。Soyerによれば、海上保険における担保違反の法的効果についての現行MIA第33条(3)項の規定については、これを担保違反と損害との間に因果関係が認められる場合においてのみ、保険者が責任を免れる旨の規定に改めるべきではないか、と提言するのである⁽⁴¹⁾。

② Soyerのかかる所論を支える論拠の一つは、1996年NMIPにおける危険の変更の場合の黙示違反および安全規則違反に関する規定に、注目していることである。前述したように、1996年NMIPには、元来、“warranty”の概念がなく、したがって、それに対応するものとして危険の変更の概念が導入されているのであるが、ノルウェー海上保険においては、保険契約の黙示条件に違反して、危険の変更が生じた場合には、危険の変更と損害との間に因果関係が認められた場合のみ、保険者の責任を排除することになっている。また、1996年NMIP第3-25条に定められているように、被保険者が安全規則に違反した場合には、その安全規則違反によって損害が生じた場合に限定して、保険者のてん補責任が否定されるのに反して、安全規則違反と損害との間に因果関係が存在しなかった場合には、保険者がてん補責任を負担するという趣旨である。

このように、担保違反と損害との間に因果関係が存在する場合においてのみ、保険者がてん補責任を免れるという法規は、ノルウェーだけに限らない。ノン・マリン保険分野において、例えば、

1986年損害保険実務ステートメント（Statement of General Insurance Practice 1986）2(b)(iii)の規定に見られるように、結果として発生した損害が担保違反と無関係であれば、保険者は担保・条件違反を理由にてん補責任を拒絶することができない⁽⁴²⁾。同旨のことは、ニュージーランド1977年保険法改正法第11条、さらに、オーストラリア1984年保険契約法第54条(2)項にも定められているとおりである⁽⁴³⁾。

③ 現行MIA第33条(1)項に定める“warranty”が、被保険者がある特定のことを行うこと、ある条件を充足すること、またはある特定の事実が存在することを約束する、確約的担保を意味するものであることについては、すでに言及してきたところである。端的にいえば、“warranty”については、担保を充足することを前提条件として保険者の責任が開始する停止条件（condition precedent）として、これを理解することも可能である。

そこで、その趣旨を明確にする目的で、改正条文の中に明文化を試みるならば、現行MIA第33条(3)項の規定の冒頭文言“A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not.”を削除して、その代わり、“a warranty, as above defined, is a condition precedent to the attachment of risk or to further liability of the insurer, and must be exactly complied with.”「上に定義した担保は、危険の開始または保険者の責任開始の停止条件で

(40) Soyer, B., “Marine warranties: Old rules for the new millennium?” in D. R. Thomas ed., *The Modern Law of Marine Insurance*, vol. 2, 2002, pp. 194~195.

(41) Soyer, B., *Warranties in Marine Insurance*, 2001, p. 308.

(42) Soyer, B., *op. cit.*, p. 290.

(43) Soyer, B., “Marine warranties: Old rules for the new millennium?” in D. R. Thomas ed., *The Modern Law of Marine Insurance*, vol. 2, 2002, p. 190.

あり、かつ、これを正確に充足しなければならない。」旨の規定に改正すべきものと提唱するのが、Soyer による第 1 の改正試案である⁽⁴⁴⁾。

④ 次に、現行 MIA 第 33 条(3)項によれば、担保違反があれば、担保違反と損害との間の因果関係の有無を問わず、その担保違反の日から、保険者は免責されることになるが、かりに担保違反が被保険者の支配できない事情で生じた場合でも、同様な法的効果を被保険者に強制することは、被保険者にとって極めて、不合理で、かつ、過酷である。Soyer の主張は、担保違反が被保険者に咎められるべき責任がなかった事由または被保険者の支配できなかった事情によって生じたことを、被保険者に立証させる機会を与え、もし被保険者の支配できなかった事情によって担保違反が生じ、しかも、その結果損害が引き起こされなかった場合には、保険者が MIA 第 33 条(3)項を根拠として、免責を主張できない旨の内容に変更すべきものとする論理である。

そこで、Soyer の趣旨を改正条文の中に明文化しようとするれば、以下のようになり、MIA 第 33 条(3A)項および(3B)項——本稿では省略——を新設規定として明記すべきであると提唱しているのが、Soyer による第 2 の改正試案である⁽⁴⁵⁾。

“(3A) When breach of a warranty is followed by a loss, the insurer is precluded from relying on s. 33 (3) if the assured on a balance of probabilities proves that the loss in respect of which he seeks to be indemnified was not caused or contributed to by the breach.” 「(3A) 項 担保違反の結果として損害が発生した場合には、被保険者がてん補される損

害につき、蓋然性の比較考量に基づき、担保違反によって発生しなかったこと、または担保違反に起因しなかったことを、被保険者が立証した場合には、保険者は第 33 条(3)項に基づき免責を主張することができない。」

⑤ 第 3 に、現行 MIA 第 33 条(3)項においては、担保は危険に対して重要であると否とを問わず、正確に充足されなければならない旨定められているが、この規定は、担保が明示担保であると黙示担保であることを問わず、海上保険における担保を対象として定められたものである。元来、明示担保は、保険証券に明記することによってその効果が生じる契約条件を意味し、黙示担保と区別されているものである。明示担保としての確約的担保を前提とする場合には、明示担保が危険に対して影響を及ぼさない程度のものであっても、契約当事者間で明示担保を充足することが要求されているのである⁽⁴⁶⁾。

もし改正試案のように、被保険者の担保違反と損害との間に因果関係の存在が認められることになれば、現行 MIA 第 33 条(3)項に定める、明示担保が「危険に対して重要であると否とを問わず」という文言——厳密に言えば、明示担保が危険に対して重要でないという文言——は、その意義を失うものと解されている⁽⁴⁷⁾。つまり、被保険者による担保違反が危険に対して重要な効果を及ぼさないということは、担保違反と損害との間の因果関係が、明らかに否定されることを意味しているのである。

そこで、担保違反と損害との因果関係の必要性を条文の中に盛り込むことを意図するならば、現行 MIA 第 33 条(3)項に定める「危険に対して重要であると否とを問わず」という文言を削除して、

(44) Soyer, B., *Warranties in Marine Insurance*, 2001, p. 310, p. 315.

(45) Soyer, B., *op. cit.*, p. 287, p. 308, p. 315.

(46) Soyer, B., *op. cit.*, p. 311.

(47) Soyer, B., *op. cit.*, p. 311.

明示担保が「危険に対して重要であることを要しない。」(it needs not be material to the risk insured against.) 旨の文言を、明示担保につき定める現行 MIA 第 35 条(1)項の末尾に追記した方が、条文の明確化と整合性を同時に叶えることができるとして、主張するのが、Soyer による第 3 の改正試案である⁽⁴⁸⁾。したがって、MIA 改正試案第 35 条(1)項は、次のように変更されることになる。MIA 35 (1) “An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred **and it needs not be material to the risk insured against.**” 「MIA 第 35 条 1 項 明示担保は、担保とすべき意思が推測されるものであれば、その文言のいかんを問わない。かつ、明示担保は、危険に対して重要であることを要しない。」

⑥ 最後に、現行 MIA 第 34 条(2)項によれば、担保違反があった場合には、その担保違反が損害発生前に改められて、担保が充足されたという事実があっても、被保険者はその事実をもって抗弁することができない旨定めている。この規定は、実は現行 MIA 第 33 条(3)項に定める、担保違反があれば保険者が自動的に免責されるものとする規定と整合性を持たせた規定である⁽⁴⁹⁾。

けれども、改正試案によれば、担保違反と損害との間に因果関係がなかった場合には、保険者による免責を主張することは認められなくなる。まして、担保違反が損害発生前に改められて、担保が充足されることになれば、現行 MIA 第 34 条(2)項それ自体の存在意義が失われることになる。それゆえ、現行 第 34 条(2)項の規定を、MIA の条文から削除すべきである、と提言するのが、

Soyer による第 4 の改正試案である⁽⁵⁰⁾。

(2) 現行 第 39 条(5)項においては、先述したように、期間保険のもとでは、船舶が堪航でなければならぬという黙示担保を要求しない旨明記されている。けれども、Soyer の提言によれば、堪航性の問題を不問に付するのではなく、むしろ期間保険においても、被保険者はその代理人を通じて、危険開始後に遂行すべき航海ごとに船舶の堪航状態を維持すべき義務があり、かつ、堪航状態を維持できる立場にあることを、指摘している⁽⁵¹⁾。

① 現に、堪航性についての明示担保が、期間保険にも導入されていた判例も見られる。*Martin Maritime Ltd. v. Provident Capital Indemnity Fund Ltd. (Llydia Flag)* 事件 (1998 年)⁽⁵²⁾ においては、原告・船主の所有する船舶・Llydia Flag 号につき、被告・保険者との間で協会期間約款(船舶)に基づき保険契約が締結された。同約款には、担保危険として、船体・機械の潜在瑕疵、修繕者の過失が列挙されていて、保険者の責任は、損害が被保険者の相当の注意の欠如によって生じたものでないことを条件とするものであった。他方、同約款には、船主が充足すべき若干の担保(warranties)についても規定されており、とりわけ、①保険の開始時に船舶の堪航状態が存在すること、②堪航状態が充足されていなければ充足されるまで、保険が中断すること、③保険期間中船舶の堪航状態を維持するために、船主に相当の注意を尽くす義務があることなど、が盛り込まれていた。

1996 年 8 月、船舶・Llydia Flag 号は Abidjan

(48) Soyer, B., *op. cit.*, p. 311, p. 315.

(49) Soyer, B., *op. cit.*, p. 311.

(50) Soyer, B., *op. cit.*, p. 315.

(51) Soyer, B., *op. cit.*, p. 313.

(52) *Lloyd's Law Reports*, vol. 2, 1998, pp. 652~658.

で舵に損傷を被ったが、その原因は修繕者に何らかの過失があり、その結果損害が生じたものであるとして、船主は保険者に対して保険金の支払いを求めた。これに対して、保険者は、①'船舶が保険開始時に不堪航状態であったこと、②'修繕時に船主が相当の注意義務を尽くしていなかったことなどを理由に、保険金の支払いを拒否した。商事裁判所・女王座部は、被告から提出された証拠からは、上記①'および②'について、十分これを立証したものと判断することができない。それゆえ、船舶の舵の損害は、修繕者の過失によって発生したものとして、保険者に保険金の支払いを命じたのである。

この Llydia Flag 号事件の判決の結果は、つまるところ、損害の原因が修繕者の過失にあるものとして、保険者のてん補責任を認めたものであるが、事件の審理を通じて注目すべきことの一つは、保険が有効に成立するための要件として、堪航性についての明示担保が、期間保険においても要求されていたということである。

② 堪航性の黙示担保を期間保険においても要求すべきものとする先述の Soyer の提言は、実は、20 世紀初頭における最も顕名な著者の一人、ウィリアム・ガウ (William Gow) の所論によるところが大きい⁽⁵³⁾。Gow, W.⁽⁵⁴⁾ (*Marine Insurance*, 5th ed., 1931 年) によれば、「期間保険においては、船舶が各航海ごとに個別に保険につけられていた場合と同様に、船舶は堪航性の黙示担保を順守すべきものとする。」旨の条項が、期間保険証券に導入されていたことに注目して、被保険者が期間保険においても、堪航性の黙示担保を順守すべきことを明らかにしているのである。

このように、堪航担保を条件として付保されている保険のもとでは、堪航状態で船舶が就航させた船主は、旧保険証券 (第 1 保険証券) の保険期間が満了となり、新保険証券 (第 2 保険証券) の保険期間が開始した場合には、航海終了まで実際に保険でカバーされることになる。Gow⁽⁵⁵⁾ によれば、①航海ごとに保険がつけられていること、②期間保険でも堪航性担保を要求すること、になっているので、かりに最初の第 1 保険証券の保険期間中に損害が発生したとしても、航海開始時に堪航状態が充足されている限り、第 1 保険証券に基づき被保険者は保険保護を受けることになる。他方、第 1 保険証券上の保険期間が終了し、第 2 保険証券上の保険期間が開始した直後に、かりに不堪航状態になったとしても、航海開始時に堪航性が充足されている限り、第 2 保険証券上の保険期間中の損害につき、被保険者はてん補される、という論理である。

逆にいえば、もし航海開始時に船舶を不堪航状態で就航させた場合には、かりに航海中に第 1 保険証券に基づく保険期間が終了し、かつ、第 2 保険証券に基づく保険期間が開始したとしても、かかる場合の損害については、保険者は堪航性が充足されていないことを理由に、いずれの保険証券においてもてん補責任を免れることになる⁽⁵⁶⁾。

③ このように、期間保険においても船舶の堪航性の黙示担保を要求し、かつ、充足させることを狙いとする新しい担保制度は、被保険者および保険者双方の利害関係者の利益を保護することでもあるという視点から、Soyer の改正試案は主張されている⁽⁵⁷⁾。もとより、被保険者に黙示担保のすべてに厳しく要求するのではなく、被保険者自

(53) Soyer, B., *op. cit.*, p. 313.

(54) Gow, W., *Marine Insurance*, 5th ed., 1931, p. 273.

(55) Gow, W., *op. cit.*, p. 273.

(56) Soyer, B., *op. cit.*, p. 314.

(57) Soyer, B., *op. cit.*, p. 314.

身、充足可能な黙示担保について要請するという
ことである。つまり、それは各航海開始時にお
ける黙示担保の要求であって、航海中のすべての
期間にわたって堪航状態を順守することを要求
したものではない。他方、保険者にとっては、
黙示担保制度に基づき、航海終了時まで、船
舶所有者または船舶管理人から船舶の堪航性
に関わる適切な情報を可能な限り、確保でき
るというメリットがあるもの、と考えられてい
る。

④ 以上述べた論点に基づき、現行 MIA 第 39
条(5)項について、これを見直し、具体的に改正
試案を明示するならば、現行規定を削除して、そ
の代わり、次のような内容の条文に変更すべきで
あると提唱しているのが、Soyer による第 5 の改
正試案である⁽⁵⁸⁾。

MIA 第 39 条(5)項 “A time policy shall be
subject to the same warranty of seaworthiness as if the vessel were insured separately
for each voyage.” 「期間保険においては、船舶
が航海ごとに個別に保険につけられていた場合と
同様に、堪航担保を順守すべきものとする。」

6. むすび

以上、イギリス海上保険における堪航の黙示担
保に関する現行規定の改正試論について、Soyer
の提言を手がかりとして検討してきたが、見直し
を要する条文としては、つまるところ、一つは、
MIA 第 33 条(3)項の規定であり、他方では、
MIA 第 39 条(5)項の規定である。

(1) MIA 第 33 条(3)項の規定によれば、も
し被保険者に黙示担保違反があれば、その担保違
反と損害との間に因果関係が存在しなかった場合

でも、保険者は担保違反の日から自動的に責任を
免れるもの、とする趣旨である。けれども、担保
違反が被保険者の支配できない事情によって生じ
た場合や担保違反と損害との間に因果関係が立証
されなかった場合には、保険者はもはや免責を主
張することができない旨の法理を明記することによ
って、現行規定を見直す改正試案が提唱される
ことになった。

このように、担保違反と損害との間に因果関係
が立証されない限り、保険者が担保違反を理由に
免責を主張できないものとする法理は、イギリス
でもノン・マリン分野ではつとに容認されており、
その他 1977 年ニュージーランド保険法改正法第
11 条、1984 年オーストラリア保険契約法第 54 条
(1)項、さらに、ノルウェー海上保険通則 (1996
年 NMIP) 第 3-11 条、第 3-25 条 1 項においても、
認められているところである。その意味で、かか
る法理は、マリン、ノン・マリンの保険分野を問
わず、世界の保険市場の一つの象徴的な動向を示
唆しているように思われるのである。

(2) 他方、MIA 第 39 条(5)項本文によれば、
期間保険においては船舶の堪航の黙示につき、被
保険者がこれを順守すべきことを排除している。
それは、かりに船舶の堪航性担保が要求されたと
しても、契約時に航海途上にある船舶については、
被保険者が船舶の堪航状態を維持・管理すること
が、事実上、困難であるという理由からであった。
一方、現行 MIA 第 39 条(5)項但し書きにおい
ては、被保険者が船舶の不堪航を知りながら、こ
れを就航させた場合には、保険者は不堪航に起因
する一切の損害につき、免責される旨定められて
いる。ところが、この場合保険者がてん補責任を
免れるために、船舶の不堪航状態につき被保険者
がこれを知りながら就航させた事実を保険者が立
証することもまた、きわめて困難なこととされて

(58) Soyer, B., *op. cit.*, p. 316.

いる。確かに、それを緩和するために、ISM C（国際安全管理コード）が導入されてはいるが、立証することの困難性が全面的に解消されているわけではない。

そこで、これらの問題を解決するためには、期間保険において、堪航の黙示担保を不問に付すのではなく、むしろ、船舶が各航海ごとに堪航担保を条件として保険がつけられているように、期間保険においても被保険者が堪航の黙示担保を順守すべきものとする趣旨の条文に変更する必要があるとして、「期間保険においては、船舶が航海ごとに個別に保険につけられていた場合と同様に、堪航担保を順守すべきものとする。」旨の改正試案が提唱されることになった。この試案によれば、期間保険においても、航海開始時に船舶の堪航担保が要求されることになるので、航海開始時に堪航担保の条件が充足されている限り、かりに当初（第1）の保険証券上の保険期間満了後に船舶が不堪航状態となった場合でも、被保険者は第2の保険証券上の保険保護の恩恵を享受することができる。

これに反して、もし船舶が航海開始時に不堪航状態のまま就航していたものとすれば、被保険者は保険保護の利益に預ることができない。したがって、かかる場合には、保険者の利益が配慮されることになる。さらに、被保険者は航海の全期間にわたって、船舶の堪航黙示担保につき、常時、要求されているわけではないが、遂行予定の各航海ごとに、船舶を堪航状態に維持・管理することができる点では、保険者よりもより優位な立場にある。つまり、被保険者は、その代理人・使用人を通じて、船舶の堪航状態を維持するために相当の

注意を尽くしている旨の適切な情報を、適宜、保険者に提供することも可能である。したがって、保険者としても、かかる情報を入手することによって、被保険船舶の堪航性につき間接的に関与することができることなどの理由から、期間保険において堪航の黙示担保を導入することは、被保険者自身の利益のみならず、保険者の利益を図ることにも、大いに貢献しているもの、と考えられているのである。

（3）もとより、現行 MIA の規定に関する改正試案の是非については、最終的には、イギリス保険市場をはじめ、その他関係分野・機関などの判断、さらには、イギリス国議会の審議の結果を待たなければならないであろう。その意味で、改正試案の是非は、つまるところ、イギリス国自体の決定にかかわる性質の問題であるが、MIA が制定されてからこの 100 年の間、世界の保険市場における原則的法理として支配的な役割を果たしてきた MIA の影響力に思いを致すとき、単なる他国の改正問題として、等閑視するわけにはゆかない。

情報通信産業のめざましい発展により、人と人との意思の伝達を図るコミュニケーション手段の多様性・迅速性・利便性の恩恵を享受できる今日に比べて、その手段が未熟で、かつ、極めて制限されていた時代に制定された現行 MIA の堪航の黙示担保に関する規定、いわば被保険者により厳格に適用されている規定については、これを見直し、かつ、改正すべき必要に迫られているもの、と考えるものである。

（2006 年 5 月 11 日経済学会受理）