

複数危険の協力の場における保険者のてん補責任 —The Cendor Mopu 事件（2009～2010 年）を中心として—

松 島 恵

1. はじめに

貨物保険におけるオール・リスク担保条件のもとでは、保険者は偶然性を有するすべてのリスクを包括的に負担することになっているが、オール・リスク担保条件によっても、例えば、被保険者の故意、運送の遅延、戦争危険、自然の消耗を含む固有の瑕疵などの特定の危険については、保険カバーが排除されている。損害がオール・リスク担保（担保危険）によってのみ発生した場合、または固有の瑕疵（免責危険）のみを原因として生じた場合には、それぞれの各危険と損害との間に明確な因果関係が存在する限り、保険者のてん補責任を決定するうえで困難な問題は生じない。

けれども、損害が担保危険または免責危険のいずれの危険によって引き起こされたのか判然としない場合、あるいは担保危険または免責危険の複数危険が協力したことによって発生した場合に、保険者のてん補責任をどのように決定すべきかという問題が生じる。損害が担保危険または固有の瑕疵（免責危険）のいずれの危険を原因として引き起こされたのかという問題をめぐっては、イギリスでは、古くから、裁判所で多くの事例が審理の対象とされ、これまでも多数の判例が見られる⁽¹⁾。

イギリスの法廷では、近年の事例として、*Global Process Systems Inc and Another v. Syarikat Takaful Malaysia Berhad* 事件（2009～2010 年）（以下、*The Cendor Mopu* 事件と略称）が提起され、損害の原因は担保危険または固有の瑕疵（免責危険）のいずれであるかにつき審理されたが、第一審・商事法廷では、損害の原因は固有の瑕疵（免責危険）であると判示されたのに反して、控訴院では、担保危険が有力危険（近因）であるとして、保険者のてん補責任が認められた。目下、イギリス法廷の最終的判断を求めて、最高裁判所で審理中であるが、どのような判決が下されるのか注目される場所である。

本稿においては、最初に、*The Cendor Mopu* 事件における事実概要および判決概要につき言及したうえで、次に、同事件において争点とされた偶然的事故および固有の瑕疵のそれぞれの概念について、論点を整理することにした。最後に、損害の原因として、担保危険か固有の瑕疵（免責危険）のいずれ

を原因とするかにつき審理された多数の事例の中から、*The Cendor Mopu* 事件と類似する 3 事例を取り上げ、*The Cendor Mopu* 事件とそれらの事例との間に、何らかの関係性を見出すことができるのかどうかという視点から、論考を試みようと思う。

2. *The Cendor Mopu* 事件における事実概要および判決

2.1. *The Cendor Mopu* 事件の事実概要⁽²⁾

(1) 石油掘削装置 (oil rig)・*Cendor Mopu* は、1978 年シンガポールでジャッキアップ式プラットフォームとして製造されたが、被保険者はその *Cendor Mopu* の所有者であった。2005 年 6 月 28 日、被保険者は当該装置をアメリカ・テキサス州のガルベストン (Galveston) からマレーシア (Malaysia) まで運送するための用船契約を締結し、同年 7 月 22 日、23 日両日には、バージへの積み込みを終了した。Galveston を出航しておよそ 7 週間後の同年 10 月 10 日に、曳航されたバージは曳船とともにケープタウンの北部サルダニア湾 (Saldanha Bay) に到達したが、そこで掘削装置の円柱にかなりの亀裂が見つかったので、修繕を行うことになった。同年 10 月 28 日、曳船はバージとともに喜望峰回りの航海に向け出航したが、同年 11 月 4 日夕方、南アフリカ共和国・ダーバン (Durban) の北部沖で右舷の円柱に折損事故が生じた。11 月 5 日夕刻には、残りの 2 本の円柱も立て続けに折損事故を被った。2005 年 12 月 9 日、曳船はようやくバージとともに目的地に到達することができた。

(2) 引き受けられた保険条件の概要は、次のとおりであった。

(ア) 保険期間：2005 年 7 月 20 日～2005 年 11 月 30 日。

(イ) 保険の目的物：石油掘削装置 (*Cendor Mopu*)。

(ウ) 保険金額：1,000 万米ドル相当額。

(エ) 担保危険：1982 年協会貨物約款 (A)・オール・リスク担保 (第 1 条—この保険は、この約款に定める以下の第 4 条、第 5 条、第 6 条および第 7 条の規定イによって除外された場合を除き、保険の目的物の滅失または損傷のすべての危険を負担する)。

(オ) 免責危険：この保険は、いかなる場合においても、以下のものを負担しない。(第 4 条 4—保険の目的物の瑕疵によって生じた滅失、損傷または費用)。

(3) 原告・被保険者によれば、円柱の損害は偶然的事故によって生じたものであり、その事故はオール・リスク担保条件に該当するものであるから、保険者はてん補責任を負担すべきこと、他方で、円柱の損害が Saldanha 湾において修繕されたが、その際、修繕が適切に施されていないことにも損害の原因があるものとして、被保険者は保険者に保険金の支払いを求めた⁽³⁾。

これに対して、保険者は要旨、次のように抗弁した。(ア) 損害の原因は、保険の目的物である円柱自体の固有の瑕疵 (inherent vice) であるか、さもなければ、(イ) 意図された航海の過程で偶然事故の介入によらない円柱自体の脆弱性にあったこと、(ウ) 固有の瑕疵による損害については、オール・リスク担保条件のもとでは免責危険として定められていることから、保険者はてん補責任を免れ

るもの、と主張したのである⁽⁴⁾。

2.2. 商事法廷における判決

(1) 第一審・商事法廷 (Commercial Court) においては、要旨、次のように判示された⁽⁵⁾。

まず第一に、保険者は、損害が円柱自体の脆弱性の不可避的・必然的結果によるものと主張したが、この不可避性につき次のような判断を示した。元来、損害発生の不可避性というのは、損害が確実に発生することを意味するものであって、損害の発生確率がいかに高くても、単に高い確率というだけでは損害が不可避的に発生したことにはならない。本件において、円柱の折損事故の原因として、確かに、その金属疲労による亀裂の存在を認めなければならないが、その亀裂は必然的に発生したのではなく、亀裂が潜在していた円柱を折損させるほどの衝撃波 (leg breaking wave) または円柱の堪航性を超える最後の一撃 (final straw) の圧力が加わったことによって生じたもの、といえる。掘削装置を積み込んだバージが喜望峰回りの航海中、曳航されていたことからすれば、掘削装置の円柱の亀裂発生の可能性はかなり高まっていたかもしれないが、だからといって、不可避的に発生したものと推断することはできない⁽⁶⁾。

(2) 次に、損害の原因が円柱の「固有の瑕疵」 (inherent vice) にあったか否かについて、商事法廷では、次のように判断された。被保険者は、円柱の損害の原因が Saldanha 湾における不適切な修繕にもあったことを主張したが、むしろ、損害は円柱の固有の瑕疵に近因して生じたことを強調すべきである。固有の瑕疵の概念については、これを「意図された航海の通常の出来事に、貨物の固有の性質が堪えることのできない自然の反応である。」と認識したうえで、本件においては、円柱が Galveston から Malaysia までの航海の通常の出来事に堪えることができなかつたことこそが、重視されるべきである。

かくして、第一審・商事法廷においては、損害は、「海固有の危険」 (perils of the seas) を含む担保危険によって生じたものではなく、「固有の瑕疵」 (inherent vice) によって引き起こされたものである旨、判示された⁽⁷⁾。そこで、被保険者は、控訴院の判断を求めて控訴の手続きをとることになった。

2.3. 控訴院における判決

(1) 控訴院において、被保険者は、おおむね次のように主張した⁽⁸⁾。

(ア) 保険者がてん補責任を免れる固有の瑕疵については、これを保険の目的物が外部の事故による損害としてではなく、専ら目的物の内部の性質によって生じる保険の目的物の固有の品質劣化の意味に、解しなければならないこと。

(イ) しかし、本件においては、海的作用 (action of the sea) —風波の通常的作用 (ordinary action of the winds and waves) ではない—にあったことからすれば、海的作用がどのような方法であれ、損害は海的作用によって生じたものであって、固有の瑕疵によって発生したものであること、が強調された。

これに反して、保険者の抗弁は、端的にいえば、保険の目的物が航海の通常の出来事に堪えることができない、貨物固有の脆弱性にこそ損害の真の原因が存在するもの、ということであった⁽⁹⁾。

(2) 控訴院では、要旨、次のように判決された⁽¹⁰⁾。

まず最初に、固有の瑕疵の概念については、これを「船積み貨物が意図された航海の通常の過程で、偶然的な外部の事故が介入することなく、貨物自体の自然の反応の結果として被る品質劣化である。」⁽¹¹⁾と解することができる。したがって、航海の通常の過程で、風波の通常的作用によって保険の目的物自体の品質劣化を伴うケース、または航海の通常の過程で何か外部的作用で保険の目的物に損害を被ったとしても、その外部的作用が偶然的な担保危険に該当しない程度の作用であるときに、物の損害が発生したようなケースにおいては、一般的に、これを固有の瑕疵の概念に含めて考えなければならない⁽¹²⁾。

(3) しかしながら、物それ自体の損害が、もし偶然的事故または外部の予期できなかった出来事によって引き起こされたものとすれば、その場合の損害については、固有の瑕疵を原因として生じたもの、と判断してはならない。

本件において、保険者が重視したのは、損害の原因が円柱自体の金属疲労による脆弱性にある、という点であった。もし円柱が偶然的な事故によらず、突然に折損事故を被ったということであるならば、金属疲労の脆弱性・固有の瑕疵を損害の原因として推断することもできるが、金属疲労の脆弱性が損害の近接原因ではなかった。金属疲労を被っていた円柱に、その円柱を折損させるほどの衝撃波の圧力が加わったことによって、損害が発生したもの、と考えられる。円柱がこのような衝撃波に遭遇しなかったならば、円柱の亀裂損害は生じなかったであろう、と判断されたのである⁽¹³⁾。

(4) さらに、控訴院では、金属疲労の脆弱性による損害発生 of 必然性の有無についても、審理の対象とされた。被保険者が、船積みの際に船積貨物の検査員から安全運送方法のみならず、適切な積みつけ方法についても助言を得たうえで、積みつけを行い、航海に適合した方法で運送していたことからして、掘削装置の堪抗性を保証することができるもの、と判じた。

にもかかわらず、右舷の円柱をはじめ、残された円柱が立て続けに折損事故を被った直接の原因は、偶然的な外部の衝撃波であった。その衝撃波は、11月頃の喜望峰回りの通常の航海で予想される必然的に生起するような波ではなかったが、そのような衝撃波の圧力によって円柱が結果として折損事故を被ったことからすれば、円柱の金属疲労の脆弱性による損害は、必然的に発生したものではなく、衝撃波という偶然的出来事の介入によってはじめて生起したもの、と判断しなければならない。そこには、偶然的事故の存在が推断されることとして、被保険者の主張が認められることになった⁽¹⁴⁾。そこで、保険者は、控訴院判決に不服があるものとして、最高裁判所（Supreme Court）に上告することになったが、現在のところ、本件についての最高裁判所による最終的判断は示されていない。

3. *The Cendor Mopu* 事件における論点

すでに述べたように、*The Cendor Mopu* 事件についての控訴院判決では、円柱の損害が、(a) 海固有の危険 (perils of the seas) を含む偶然的事故であるのか、それとも (b) 固有の瑕疵 (inherent vice) のいずれの危険によって生じたのか、ということが審理の争点であった。損害の原因が、海固有の危険を含む偶然的事故であると判断されるためには、出来事が何らかの方法で偶然的に発生したことを立証するだけで十分であって、特に、荒天または風波の強烈な作用によって発生したことまで証明する必要はない。そこで、もし貨物が航海中に合理的に予想される範囲内の気象・海象状況のもとで、発生した出来事に堪えることができなかつた結果としての損害については、それは固有の瑕疵に近因して生じたもの、と判断されることになる⁽¹⁵⁾。

ここでは、控訴院判決を踏まえて、保険の本質的要件とされる偶然的事件とは何か、他方で、保険者のてん補責任から排除される固有の瑕疵の概念につきどのように理解すべきか、それぞれの基本的概念について、以下に論点を整理してみようと思う。

3.1. 偶然的事故の概念

(1) 1906年イギリス海上保険法(以下、MIAと略称)第1付則・保険証券の解釈規則第7条には「海固有の危険」(perils of the seas)という文言は、海の偶然な事故または災害のみをいい、風波の通常的作用を含まない旨の規定が設けられている。この規定は、「海固有の危険」の概念には、海上で発生するすべての出来事を包含するものではないことを明らかにするために定められたものであるが、この概念規定だけから、「海固有の危険」の概念を普遍的に理解することは困難である。

にもかかわらず、「海固有の危険」の概念をめぐる審理された多数の判例の中から、その概念を構成する共通の要素として、(ア)偶然的な出来事であること、(イ)海上で発生すること、(ウ)海的作用によるかまたは海に特有のものであることの3要件が、一般的に、列挙されている⁽¹⁶⁾。本稿においても、この3要件に沿って、言及することしよう。

(2) 偶然的な出来事であること。まず最初に、「海固有の危険」は、偶然の出来事でなければならない。「海固有の危険」の定義から明らかなように、「海固有の危険」が海の偶然な事故または災害のみを指すことから、偶然的出来事とはその発生が不確実な出来事で、発生することが予測できない偶然性をもつ事故のことを意味する。これは、「海固有の危険」特有の要件としてばかりでなく、あらゆる保険の本質的要件としても要請されるものである⁽¹⁷⁾。したがって、航海の過程で発生することが予測できない何か偶然的な作用があったり、発生するに違いない出来事ではなく、たまたま発生した事故は偶然的な出来事であり、したがって、「海固有の危険」であるといえるのである。

これに反して、航海の通常過程で「風波の通常的作用」(ordinary action of the winds and waves)によって生じた船舶の自然の消耗や、風波の通常動揺による海水浸入の結果生じた貨物の品質劣化などについては、海上で発生した事故であっても、偶然性に欠けるということから、「海固

有の危険」概念から除外されている。したがって、もし損害が「海の作用」(action of the seas)によって発生したことを被保険者が主張するためには、風波の通常的作用ではない、何か外部の偶然的出来事が介在していたことを立証する必要がある⁽¹⁸⁾。

(3) 海上で発生すること。次に、「海固有の危険」の危険であるためには、船舶の乗り上げ、座礁、沈没などの典型的な例に見られるように、海上で発生することを要する。けれども、「海固有の危険」は、海上で発生するすべての出来事を含むわけではない。例えば、盗難、捕獲、拿捕、火災などの危険は、海上で発生する事故ではあっても、海固有の危険ではない。海固有の危険からなぜ除外されているのかといえば、これらの事故が、航海の過程で一般的に予想される風、波、雨、霧、雪、潮流などの自然的危険事情を原因として発生したのではない、と考えられているからである⁽¹⁹⁾。

(4) 海の作用によるかまたは海に特有のものであること。最後に、「海固有の危険」は、海を直接の作用とするかまたは海に特有のものでなければならない。したがって、船舶の難破、乗り上げ、座礁など海の風波の直接作用によって生じた損害は、「風波の通常的作用」によるものでない限り、「海固有の危険」概念に属することになる。けれども、場合によっては、海の直接の作用を伴わなくても、「海固有の危険」として判断されるケースがある。例えば、(ア) 平穏かつ晴天の気象状況のもとで船舶が暗礁に乗り上げた事故、(イ) 乗組員の過失を直接の原因として生じた座礁、(ウ) 他船の過失によって生じた衝突事故のようなケース、かかる場合には、事故が海の直接の作用によって生じたわけではない。にもかかわらず、これらの事故を「海固有の危険」として理解するためには、これらの事故が、海の作用または海に特有のものによって生じたものとしてではなく、むしろ航海事業に付随して生じる偶然事故として理解する方が妥当であろう⁽²⁰⁾、と考えるものである。

(5) *The Cendor Mopu* 事件における担保危険については、1982年 ICC(A) 条件のもとに、保険契約が締結されていた。1982年 ICC(A) 条件第1条の危険条項は、いわゆるオール・リスク(all risks)担保条件について定めたもので、端的に言えば、オール・リスク担保条件とは、「海固有の危険」を含む偶然性を有するすべてのリスクを包括的に担保することを意図したものである。すでに言及したように、「海固有の危険」であるためには、要件の一つとして偶然的事故であることが要請されたが、実は、「海固有の危険」の概念であると、「オール・リスク」担保の概念であるとを問わず、両者に共通する本質的要件として求められるのは、出来事の偶然性にほかならないのである⁽²¹⁾。

他方、オール・リスク担保条件を定めた危険条項第1条によれば、(第4条)一般免責条項、(第5条)不堪航・不適合免責条項、(第6条)戦争危険免責条項、(第7条)ストライキ免責条項に定められた事由によって生じた保険の目的物の滅失・損傷の一切の危険を、保険カバーから除外している。固有の瑕疵による損害については、一般免責条項の中の第4条4に「保険の目的物の固有の瑕疵・性質によって生じた滅失、損傷または費用」負担しない旨の規定が設けられているが、それでは、保険者がてん補責任を免れる固有の瑕疵につき、これをどのように理解すべきか、次に、検討することにしよう。

3.2. 固有の瑕疵の概念

(1) *The Cendor Mopu* 事件の控訴院判決においては、損害が海固有の危険を含む偶然的事故または固有の瑕疵のいずれを原因として発生したものであるかが争点となり、審理の結果、損害の原因は、海固有の危険を含む偶然的事故であって、固有の瑕疵ではない旨の判決が示された。この控訴院判決で争点の一つであった固有の瑕疵の概念は、実は、*Soya G. m. b. H. Mainz Kommoditgesellschaft v. White* 事件 (1979~1983 年)⁽²²⁾ (以下、*Soya v. White* 事件と略称) におけるディプロック (Diplock) 判事の定義を根拠とするものであった⁽²³⁾。Diplock 判事によれば、固有の瑕疵の概念について、これを「船積み貨物が意図された航海の通常過程で、偶然的な外部の事故の介入を受けることなく、貨物自体の自然の結果として被る品質劣化である。」⁽²⁴⁾ と定義づけたが、これはまた、偶然的・外部の事故が積極的に介入しない、いわば通常の航海過程で、通常の出来事に堪えられない貨物自体の内部的要因による劣化状態であることとして、理解することもできよう。

(2) それでは、固有の瑕疵につき、保険者のてん補責任が排除される MIA 第 55 条 2 項 (C) 号および 1982 年 ICC (A) 第 4 条 4 に定める規定については、これをどのように解釈すべきであろうか。MIA 第 55 条 2 項 (C) 号の規定が制定された当初の解釈としては、保険の目的物自体の内部的腐敗・劣化を直接的原因として生じたようなケースのみを想定して、免責されることが意図されていた。したがって、この種の固有の瑕疵は、航海開始のときからすでに固有の欠陥が存在していたか、または通常の航海の過程で外部の影響を何ら受けることなく必然的に性質損害が発生したものと考えられ、固有の瑕疵が唯一の原因として、必然的に損害を伴う、いわば必然的固有の瑕疵と呼ばれるものである。このような固有の瑕疵は、損害を確実に発生させ、したがって、偶然性に欠けることから元来、保険カバーの対象となり得ない瑕疵で、保険者は当然のことながら、てん補責任を負担しない。

(3) これに反して、航海の通常過程で、通常の出来事の範囲で、航海の影響を受けた結果として保険の目的物が性質損害を被ることがある。この種の固有の瑕疵は、航海の通常過程で、航海の影響を受けて固有の欠陥や性質損害を、場合によっては引き起こすことがあるかも知れないし、または引き起こさないかも知れないといった、ある種の不確実なリスクを含む瑕疵であると解され、偶然的固有の瑕疵と呼称されるものである。したがって、このような理解を踏まえていえば、MIA 第 55 条 2 項 (C) 号および 1982 年 ICC (A) 第 4 条 4 の免責規定については、必然的固有の瑕疵のみならず、このような偶然的固有の瑕疵も含めて、保険者はてん補責任を免れているもの、と解することができる⁽²⁵⁾。

4. イギリス法廷におけるその他類似の事例

4.1. *Wayne Tank* 事件 (1973 年)

(1) まず最初に、*Wayne Tank and Pump Co. Ltd. v. Employers' Liability Assurance Corporation Ltd.* 事件 (1973 年)⁽²⁶⁾ (以下、*Wayne Tank* 事件と略称) を挙げることができよう。本件は、一般賠償責任保険に関する判例であったが、要旨は、次のとおりである。

ある工場が火災によって全焼したが、一部は、被保険者が設置した装置の危険性のある欠陥的性質によって生じ、一部は、被保険者の従業員の過失行動の結果として生じたものであった。免責条項として、被保険者が提供した商品の性質・状態および被保険者が設置した装置の危険性のある欠陥の結果負担することを余儀なくされた賠償責任については、これを免責する旨定められていた。原告・被保険者は、従業員のミスで損害賠償責任を負担することになったので、保険証券に基づき、被告・保険者に対して保険金の支払いを請求した。これに対して、保険者は、損害が被保険者自身の提供した商品の性質・状態(免責危険)によって生じたことを根拠に、被保険者からの保険金請求を拒絶した。

(2) 第一審判決においては、保険者が、損害が商品の性質・状態(免責危険)によって生じたことを立証できなかったことから、被保険者の従業員の過失行動こそが、一連の因果関係の連鎖を中断する介入危険(*novus actus interveniens*)であると判断されることとして、被保険者の保険金請求が認められた。

これに反して、控訴院では、第一審判決と異なり、損害の原因が担保危険と装置の欠陥的装置(免責危険)であると判断され、担保危険と免責危険の複数危険のいずれも損害発生に寄与し、かつ、それぞれの危険が双方ともに損害の近因である場合には、免責危険が担保危険に優先して適用される旨、判示された⁽²⁷⁾。

4.2. *Miss Jay Jay* 号事件 (1986 年)

(1) 次に、*J. J. Lloyd Instruments Ltd. v. Northern Star Insurance Co., Ltd.* 事件 (1986 年)⁽²⁸⁾ (以下、*Miss Jay Jay* 号事件と略称) について、言及することにしよう。

原告・被保険者が所有するクルーザー(*Miss Jay Jay* 号)は1976年に建造されたが、当初から装具類と船尾装置が故障をくり返していた。1980年7月9日 *Miss Jay Jay* 号は、イギリス・ハンブル(Hamble)からフランス・ドービル(Deauville)へ向けて出航した。往航時の天候は、ビューフォート風力段階の5で平穏な航海であった。ところが、7月15日の復航時には、風波は異常とはいえなかったが、海路の進行はかなり難航し、そのような規模のクルーザーにとっては、厳しい状況であった。Hambleに帰港して係留しているときに、Deauvilleからの復航時に、船体の外板が損傷を被っていたことが判明した。

保険条件としては、(a) 保険期間：1979年8月1日から12か月、(b) 担保危険：(ア) 外部の偶

然的作用、(イ)すべての人の過失、(ウ)船体・機関の潜在瑕疵(但し、欠陥部分の取り換え・修理費用は除く。)による損害につき、保険カバーが認められ、他方、(c)免責危険の中には、(エ)設計上の改良・変更に伴う追加費用、(オ)潜在瑕疵または設計上の過失・欠陥部分のみの取り換え・修理費用などが、含まれていた。

(2) 第一審・商事法廷においては、要旨、次のように判示された。

(a) 本件においては、一方で、確かに、設計上の欠陥による船体の不堪航の事実が認められる。けれども、*Miss Jay Jay*号の船体の欠陥は、被保険者の相当の注意を払っても発見できなかった潜在瑕疵であったことを、重視しなければならない。かりに損害の原因が設計上の欠陥による船体の不堪航であったとしても、保険証券上の危険免責の効果は、設計上の欠陥部分の損害のみであって、設計上の過失・欠陥によって生じた損害の取り換え・修理費用にまで及ぶものではない、と判断された。

(b) *Miss Jay Jay*号は、一方で、設計上の欠陥による不堪航状態ではあったが、不堪航状態のみによって損害を被ったわけではなかった。他方で、損害は、そのような不堪航状態にあった船体に、悪天候という風波の偶然的作用(fortuitous action of the winds and waves)が加わって生じたものと考えられることから、保険者がてん補責任を負担すべきもの、と判示された⁽²⁹⁾。

(3) 保険者は、第一審・商事法廷の判決結果につき不服があるものとして、控訴院での審理の手続きを求めることになったが、控訴院では、要旨、次のように判決された。

(a) 損害の一つは、設計上の欠陥による船体の不堪航に起因するものであったことを認めなければならないが、そのような設計上の欠陥による船体の不堪航は、引き受けられた保険証券のもとでは免責危険ではなく、非担保危険であったこと。

(b) 他方、損害は、設計上の欠陥による船体の不堪航(非担保危険)によつてのみならず、悪天候という外部の偶然的作用(担保危険)によつても発生したものと判断できること。

このように、非担保危険と担保危険の双方の危険が協力して、かつ、同時に損害を引き起こしたような場合には、いずれの危険も損害の近因であるものとして考えられ、したがって、かかる場合には、保険カバーが認められるもの、とする判断が示されたのである⁽³⁰⁾。

4.3. *Mayban v. Alstom* 事件 (2004年)

(1) 最後に、*Mayban General Insurance BHD v. Alstom Power Plants Ltd.* 事件 (2004年)⁽³¹⁾ (以下、*Mayban v. Alstom* 事件と略称)の概要について、紹介することにしよう。

2002年1月25日、被保険貨物である大型の電気変圧器をオランダ・ロッテルダムまで運送するために、カナダ・エルズミア港(Ellesmere)で同変圧器が船積みされた。船舶がセントジョージ海峡を通過した頃から、天候が悪化し、南西からの風波にさらされた。ロッテルダムで、当該変圧器はコンテナに積み替えられ、同年2月1日に、コンテナ船はLimutへ向け出航した。2月4日正午頃から同コンテナ船は、イギリス海峡内の西回り航路を航行中、南西の風に見舞われ、航海日誌によれば2月4日14時頃から翌2月5日の午前中にかけて、ローリングとピッチングを繰り返す航海を続けた。

(2) 保険条件については、保険の目的物である電気変圧器につき、1982年 ICC(A)：(オール・リスク担保)で付保する一方、(ア)保険の目的物の荷造り・準備の不完全・不適合および(イ)保険の目的物の固有の瑕疵によって生じた滅失・損傷・費用については、てん補しない旨の免責条項が定められていた。

被保険者は、保険証券に基づき保険金を請求したが、保険者は、保険の目的物である電気変圧器が航海の通常の出来事に堪えられなかった、いわば物自体の脆弱性によって損害が発生したものと抗弁して、てん補責任を拒絶した⁽³²⁾。

(3) 第一審・商事法廷では、要旨、次のように判決された。

(a) 運送された電気変圧器については、元来、航海の通常の出来事に堪えられるような方法で、荷造り・準備がなされるべきことを条件として、保険が引き受けられており、もし荷造り・準備の不完全によって損害が発生した場合には、これを負担する旨の約定がない限り、保険ではカバーされないことになっている。したがって、貨物が航海に堪えられるように適切に荷造り・準備されていた場合に、もし貨物を船積みした船舶の遭遇した海象状況が合理的に予想される航海よりもより厳しい状況のもとで、貨物が損害を被ったものとすれば、その場合の損害は、海固有の危険を含む偶然的事故を原因として生じたもの、と判断されることになる⁽³³⁾。

(b) これに反して、船舶が遭遇した海象状況が、合理的に予想された以上に激甚ではなく、航海の通常の過程で、貨物がそれ自体の性質の欠陥に起因する損害を被ったものとすれば、かかる場合の損害は、貨物が航海の通常の出来事に堪えることができなかつた、いわば貨物自体の固有の脆弱性に原因があったものとして判断しなければならない。

本件における電気変圧器の損害は、確かに、長時間にわたり船舶が風波の動揺を受けた結果として生じたものであったことも認めなければならない。けれども、提示された証拠に基づき、船舶の遭遇した状況が異常な出来事を引き起こすような状況ではなかつたことからすれば、電気変圧器の損傷は、航海の通常の過程で生起する風波の通常の物理的作用によって生じたもの、と判断することができる。したがって、変圧器の損害は、変圧器自体の航海の通常の出来事に堪えることができなかつたという、保険の目的物の固有の瑕疵または荷造り・準備の不完全（免責危険）によって生じたもの、と判示されたのである⁽³⁴⁾。

5. むすび

(1) 以上、本論においては、一方で、損害の原因が、外部の偶然的事故（担保危険）なのか、それとも保険の目的物の固有の瑕疵（免責危険）であるのかの判断をめぐる争われた *The Cendor Mopu* 事件を中心に、検討を試みた。*The Cendor Mopu* 事件においては、担保危険および免責危険の複数危険が同時に、かつ、同等に協力して損害を生じせしめる同時協力的因果関係の論理・類型としてではなく、担保危険または免責危険のいずれの危険が、損害発生の有効危険（近因）であるのかという視点から、損害の原因について、第一審・商事法廷では、固有の瑕疵（免責危険）が重視されたのに反

して、控訴院判決では、担保危険が有力原因（近因）として判断された。

(2) 他方、イギリス法廷におけるその他類似の事件では、どのような因果関係の論理・類型が採用されてきたのであろうか。

まず最初に、*Wayne Tank* 事件の控訴院判決においては、損害発生に対して、担保危険と装置の欠陥的性質（免責危険）の双方の危険が、同時に協力して、かつ、それぞれの危険がいずれも有力危険であると認められることから、かかる場合には、担保危険および免責危険の複数の危険を近因であると認識したうえで、免責危険を優先的に適用すべきものとして、保険者のてん補責任を除外する旨の判断が示された。イギリス海上保険においては、固有の瑕疵以外の免責危険と担保危険が協力して損害を引き起こした場合には、免責危険と担保危険のそれぞれの危険による損害が各別に分割評価ができない限り、一般的に、双方の危険を損害の近因であると判断したうえで、免責危険を担保危険に優先して適用すべきものとする解決策が支配的である。

次に、*Miss Jay Jay* 事件の控訴院判決では、担保危険と設計上の欠陥による船体の不堪航（非担保危険）の双方の危険が、同時に協力することによって損害が発生したものと判示された。このように、担保危険と非担保危険の双方が、損害発生の協力危険として寄与し、かつ、いずれの危険も近因であると判断される場合には、それぞれの危険による損害部分につき分割評価が可能でない限り、イギリスでは、担保危険の効力が優先的に適用されるものとして、保険者がてん補責任を負担することになっている。このような解決策は、海上保険以外の分野、例えば、傷害保険の分野においても認められているところである。

最後に、*Mayban v. Alstom* 事件の第一審・商事法廷では、本件についてこれを、一方で、担保危険と、他方で、保険の目的物の固有の瑕疵・荷造り、準備の不完全（免責危険）の複数危険が、同時に、協力して損害を生ぜしめたものとして捉えるのではなく、保険の目的物が航海の通常の出来事に堪えることができなかつた、いわば保険の目的物自体の固有の欠陥的性質こそが、損害の有力原因（近因）であるものとする判断が示されたのである。

(3) *The Cendor Mopu* 事件については、現在、イギリス最高裁判所（Supreme Court）の審理を求めて上告中であるが、最高裁判所の判決では、果たして、担保危険および免責危険（固有の瑕疵）が同時に協力する因果関係の類型として捉えて、したがって、複数の近因を認めたうえで保険者のてん補責任を決定するのか、それとも担保危険または免責危険（固有の瑕疵）のいずれが損害の近因として判断されるのか、注目されるところである。

注

- (1) 例えば、主要な判例として、次のものを挙げることができる。① *Sasson and Co., Ltd. v. Yorkshire Insurance Co., Ltd.* 事件(1923年)、② *Berk (F. W.) and Co., Ltd. v. Style* 事件(1955年)、③ *Gee and Garnham Ltd. v. Whittall* 事件(1955年)、④ *Wayne Tank and Pump Co., Ltd. v. Employers' Liability Assurance Corporation Ltd.* 事件(1973年)、⑤ *Soya G. m. b.H. Mainz Kommanditgesellschaft v. White* 事件(1979～1983年)、⑥ *J. J. Lloyd Instruments Ltd. v. Northern Star Insurance Co., Ltd.* 事件(1986年)、⑦ *Noten B.V. v. Harding* 事件(1990年)、⑧ *Mayban General Insurance BHD v. Alstom Power Plants Ltd.* 事件(2004年)。

- (2) *Lloyd's Law Reports* [2009] vol. 2, 72~93.
- (3) *Lloyd's Law Reports* [2009] vol. 2, 72~73.
- (4) *Lloyd's Law Reports* [2009] vol. 2, 72~73.
- (5) *Lloyd's Law Reports* [2009] vol. 2, 72~93.
- (6) *Lloyd's Law Reports* [2009] vol. 2, 72, 88, 104.
- (7) *Lloyd's Law Reports* [2009] vol. 2, 72~93.
- (8) *Lloyd's Law Reports* [2010] vol. 1, 243.
- (9) *Lloyd's Law Reports* [2010] vol. 1, 243.
- (10) *Lloyd's Law Reports* [2010] vol. 1, 243~264.
- (11) *Lloyd's Law Reports* [2010] vol. 1, 243, 249.
- (12) *Lloyd's Law Reports* [2010] vol. 1, 249, 261.
- (13) *Lloyd's Law Reports* [2010] vol. 1, 244.
- (14) *Lloyd's Law Reports* [2010] vol. 1, 243~244.
- (15) *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 1st supp. to the 17th ed., 2011, 23-13.
- (16) 木村治郎『海上保険実務の基本問題』保険研究所, 1978年, p. 72, p.94。
- (17) 今村有『海上保険契約法論・中巻』損害保険事業研究所, 1979年, p.113。
- (18) *Lloyd's Law Reports* [2010] vol. 1, 244, 261.
- (19) 今村有, 前掲書, p. 111。
- (20) 木村治郎, 前掲書, p. 93。
- (21) *Arnould's, op. cit.*, 23-68.
- (22) *Lloyd's Law Reports* [1980] vol. 1, 491., *Lloyd's Law Reports* [1982] vol. 1, 136., *Lloyd's Law Reports* [1983] vol. 1, 122.
- (23) *Lloyd's Law Reports* [2010] vol. 1, 249. *Arnould's op. cit.*, 22-25C.
- (24) *Lloyd's Law Reports* [1983] vol. 1, 126.
- (25) Hodges, S., *Law of Marine Insurance*, 1996, pp. 242~243.
- (26) *Lloyd's Law Reports* [1973] vol. 2, 237~247.
- (27) *Arnould's Law Marine Insurance and Average*, 2008, 22-19.
- (28) *Lloyd's Law Reports* [1987] vol. 1, 32~41. 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. 57~86。
- (29) *Lloyd's Law Reports* [1987] vol. 1, 33.
- (30) *Lloyd's Law Reports* [1987] vol. 1, 34.
- (31) *Lloyd's Law Reports* [2004] vol. 2, 609~617.
- (32) *Lloyd's Law Reports* [2004] vol. 2, 609.
- (33) *Lloyd's Law Reports* [2004] vol. 2, 610.
- (34) *Lloyd's Law Reports* [2004] vol. 2, 609~610.