

Inchmaree clause と保険者の責任

亀井利明

はしがき

英米の海上保険契約における危険負担方式は、いわゆる列挙責任主義であって、危険約款において保険者の担保する危険は、英国の場合、(1)海固有の危険(perils of the seas)、(2)火災(fire)、(3)強盗(thieves)、(4)投荷(jettison)、(5)船員の悪行(barratry)、(6)戦争危険(war risks)、(7)以上と同種の危険(similar risks)であり、米国の場合にはこれ以外に通常雷(lightning)と地震(earthquake)が追加されている。しかし、海上保険証券には戦争危険不担保約款(F.C. & S. clause)が挿入されているのが常であるから、結局、英国の場合には六種、米国の場合には八種の危険が担保されていることになる。

これらの危険負担は、船舶保険においても貨物保険においても、もはやそのままの形で利用されておらず、単なる基本的担保(basic coverage)としての意義しか有していない。すなわち、現実の海上保険契約においては、必ず追加約款が挿入され、保険者の担保危険が拡張されている。その一つの例はここで問題とする Inchmaree clause の挿入であって、船舶保険における担保危険をいちじるしく拡張している。同約款は一八八七年の Inchmaree 号事件を契機として英国にて制定され、それが各時代の要請に応じて修正拡張されるとともに、米国に導入された

Inchmaree clause と保険者の責任(亀井)

ものである。したがって、現行の *Inchmaree clause* は制定当時のものといちじるしく相違したものとなっている。そこで、本稿においては、(1) 同約款の変遷を明らかにし、(2) 現行の英・米両約款の比較をなして、その相違点を指摘することにしよう。

ところで、米国の貨物保険証券においては、*American Institute Cargo Clauses* が挿入されるのであるが、その第十二条に船舶保険において使用されるのと同名の *Inchmaree clause* が存在し、ボイラーの破裂、シャフトの破損、機関、船体、属具の潜在瑕疵、船員等の過失、不注意等を追加担保し、荷主の保護をはかっている。他方、英国の貨物保険においては *Institute Cargo Clauses* が使用されるのであるが、米国のような約款が存在しない。したがって、上記のような事故が生じた場合、保険者の責任の有無ならびにその根拠が問題となる。これは相当利害関係の対立する難問題で、これを論じたものは絶無であるが、本稿においては(3)として採りあげ、私見を明らかにしたい。

一 *Inchmaree clause* の変遷

十九世紀後半、木船から鉄船へ、あるいは帆船から汽船へと船舶の構造ならびにその推進機関の発展にともなって、船舶に新たな危険を発生せしめるに至った。すなわち、船舶に機関(*machinery*)やボイラー(*boiler*)が導入されたことによって船舶自体の危険性が質的に異なったものとなり、保険者にとっても多くの新しい問題を課した。とくに、坐礁や悪天のごとき既知の危険の介在なしに、機関の損傷やボイラーの爆発が起こった場合がそうであった。

その一つの具体的な例として登場したのが一八八〇年の *Investigator* 号事件である。本件によると、晴天時に^①

Investigator号が港から出航しようとしていたところ、ボイラーの一つが爆発し、船舶に大損害を与えた。しかもこの爆発はボイラーの外皮が非常に薄くなっていることを考慮することにつき船員の過失があったために生じたものであった。控訴院はこの損害につき保険者に責任があると判決した。本件を担当した Lord Selborne や Cockburn 首席判事は、それを perils of the seas と同種と考え、Brett 判事はそれを火災に類似の危険と考え、保険者有責の判決を下したのである。

このような判決は保険者ならびに海損精算人の驚かすところとなり、海上保険市場においてはなんらかの対策が必要とされるに至った。すなわち、保険者はこの種の事故を担保するか、免責するかを、保険証券に明示する必要に迫られた。かくて、保険者は、「機関およびボイラーは、船舶の坐礁、沈没、炎上によって生じたのではないから、その単独海損を担保しない」(Machinery and Boilers warranted free from Particular Average unless caused by the stranding, sinking or burning of the vessel.) とし、不担保約款を作成したり、あるいは逆に、「いかなる原因から生じたものであっても、三割以上であるかぎり、蒸気運航および（もしくは）蒸気の使用に関して生じる機関ならびにボイラーのすべての危険および（もしくは）損傷を担保する」(Including all risks of and/or damage to Machinery and Boilers, incidental to Steam Navigation and/or the use of steam, from whatever cause arising, if amounting to 3%;……) とし、担保約款が作成された。^③

しかしながら、この種の約款を挿入することが一般的慣行とならないうちに、前述の一八八七年の Inchmaree 号事件が発生した。本件によれば、^④ Inchmaree 号が航海を開始するために補助ボイラーを運転して主要ボイラーに水を注ごうとした。しかるに開放されてあるべき弁が偶然かまたは不注意によって閉じられていた。そのため水は主要ボイラーに入らず、給水ポンプの空気室の中に圧縮され、そのポンプを破裂させてしまった。本件につき、第一

Inchmaree clause と保険者の責任（亀井）

審ならびに第二審において、危険約款の総括的文言の *all other perils* に該当するものとして保険者有責とされた。しかし、第三審の上院においてはこれを覆えし、かかる損害は *perils of the seas* と同種でもなく、総括的文言の *all other perils* に当つはる危険でもないのであつて、それは弁の閉鎖というボイラーの隠れたる瑕疵による損害であるとして、保険者の免責を認めた。これは、Investigator号事件の判決とは正に反対の結果となつたのであるが、海上保険市場にいて一般に主張されていた「特約なきかぎりかかる損害につき保険者は無責である」という考え方と一致した。かくて、この原則は一九〇六年英国海上保険法第五五条第二項(C)号に法文化されるに至つた。

他方、Inchmaree号事件以後においても、この種の事故を担保すべきであるという船主側の要望が強く、かつ前述のとおり、すでにある種の担保約款が存在していたため、一八八八年 Institute Time Clauses-Hulls の制定に際して、この種の事故を担保する条項が取り入れられ、Inchmaree号事件にちなんで *Inchmaree clause* と名づけられた。これが本約款の起源である。そして、その内容は以下のとおりであつた。^①

“This insurance also specially to cover loss of, or damage to hull or machinery through the negligence of Master, Mariners, Engineers, or Pilots, or through explosions, bursting of boilers, breakage of shafts, or through any latent defect in the machinery or hull, provided such loss or damage has not resulted from want of [due diligence by the Owners of the vessel, or any of them, or by the manager.”

本約款の内容は、(1)船長、船員、機関士または水先人の過失、(2)爆発、ボイラーの破裂、シャフトの破損、(3)機関または船体の潜在瑕疵、によって船体または機関に生じた損害を填補することである。ただし、船舶所有者、そ

の共有者のいずれか、あるいは船舶管理人が相当の注意を欠いたために生じたのではないことが条件とされている。

この約款は当時の船主側の要望を大幅に取り入れ、Investigator号事件やInchmaree号事件の争点となった事情を上廻る保険保護を与える結果となった。このような保険保護の拡大はその後も、この約款の改正という形で続けられた。それはともかく、Inchmaree clause は海難の直接的な結果とはいえないような船体や機関の損傷を保険者が担保した点に重要な意義がある。

さて、本約款制定の翌年に当たる一八八九年に、その文言中の船舶一般をさす vessel という語に代えて、大型船舶をさす ship という語が用いられた。しかし、それはまた一九三一年約款において元に戻された。

一八九二年に至って、従来の約款では追加危険については franchise の適用があるのかないのか、判然としておらず、むしろ、その適用なしと解される危険性があつた。そのため、「分損不担保の条件に従い」(subject to the free of average warranty)という文言が追加された。^⑥これは三多未満の小損害不担保を意味した。

また、一八九九年に至って、一八九〇年代から別個の約款として使用されていた船舶共有者に関する約款を Inchmaree clause 中に織り込むに至つた。それは、かりに船長や船員等が当該船舶になんらかの持分を持つている場合でも、本約款上共有船主とみなさなないという旨の規定であつた。これは、船主または共有船主のいずれかが相当の注意を欠いた場合には Inchmaree clause 上の保護を与えないとする条件の緩和であり、かつまた共有船主たる資格を有する船長、船員等の過失を担保することの確認でもある。

以上のごとく、Inchmaree clause は相当内容の明確な約款となつてきたのであるが、なお解釈上の疑義が生じた。その一つは潜在瑕疵(latent defect)の解釈ならびに保険者の責任であり、その二は Inchmaree clause に対する Inchmaree clause と保険者の責任(亀井)

する同種制限の原則の適用問題である。最初の問題については、一九〇二年の Jackson v. Munford 事件において、設計上の欠点は潜在瑕疵なる概念に包含されないとされ、一九〇六年の Zealandia 号事件において、潜在瑕疵の発見という事実を保険者は担保しているわけではなく、したがって、部品の取替費用を填補するものでないと判決され、一九一一年の Ellaline 号事件においてもこれが確認された。^⑥ かくて、潜在瑕疵によって船体もしくは機関に損傷を与えないかぎり、それは担保されないことが周知の一般原則とされた。

第二の問題については、有名な一九一四年の Ussa 号事件において説明された。本件によれば、船舶 Ussa 号が積荷の一部として三個の重いボイラーが積み込まれていた。そのうち一つを起重機でつり上げようとしたとき、ケールが切断され、ボイラーが船艙に墜落し、船舶に大損害を与えた。保険者はかかる損害に対して填補の責なきものと判決された。それは Inchmaree clause は、ある特定の危険に対する別個にして、追加的なる保険を構成しこの特定の危険は保険証券本文中の総括的文言に適用される同種制限の原則によって拡大することができないという点に根拠があった。これはむしろ当然のことである。

そのため、この種の事故をも合わせて担保することを望む船主側の要請に応え、一九一四年の約款改正に際し、「貨物の積込、積卸、荷扱い中の事故によって直接生じた」(directly caused by accidents in loading, discharging or handling cargo) 船体または機関の損害が填補されるようになった。さらに、一九三〇年に至って、同じ趣旨から石炭の積込、燃料の積込中の事故を担保する旨の文言が追加されるに至った。^⑦

一九三一年に至って、Inchmaree clause は大幅な改正が施された。すなわち、これまでの追加危険の並記方式を改め列挙方式を取り、その編成がえが行なわれた。それとともに、爆発の担保が船内たると船外たるとを問わない旨を明確にされた。これによって、自船のボイラーの爆発、自船の積荷の爆発、他船の爆発、碇泊中に陸上の石

油タンクやガス・タンクの爆発等による損害も填補されることにはつきりした。

次に、戦争ならびにそれに続く時代の影響を受け *Inchmaree clause* もそれに対応する修正が行なわれた。すなわち、一九三八年約款においては、航空機との接触 (*Contact with Aircraft*) が追加担保され、一九五九年約款においては、原子力危険を担保すべく、核装置または原子炉関係の事故が追加担保された。もっとも、この間の一九五二年において、重要でない若干の用語の変更が行なわれている。

以上のごとくして、英国の *Inchmaree clause* は一九五九年制定の *Institute Time Clauses-Hulls* の第七条に規定されており、これが現行のものである。^⑨

かくのごとく、*Inchmaree clause* は船主に対して大幅な保護を与えてきたにもかかわらず、定期船の船主達はこれに満足せず、それ以上の担保を要求する約款の作成を要求した。そのため、保険者は各種の *Liner Negligence and Additional Perils Clause* を作成した。この種の約款は、最初はまだまちまちであったが、一九三一年に最初の標準約款が制定された。しかし、それはいまだ協会約款とはなっていない。^⑩

この約款は、船主達の最大の不満であった欠陥ある部品 (*defective part*) それ自体を担保するものである。たとえば、シャフトの破損があった場合、その結果的損害 (*consequential damage*) のみならず (これは *Inchmaree clause* で担保される)、シャフトの取替費用をも担保することを意図している。^⑪ ただし、設計または建造上の潜在瑕疵、過失もしくは誤びゅうを唯一の原因として使用不能の宣言を受けた欠陥ある部品の取替費用は担保されないし、自然消耗もまた同様である。

次に、*Liner Negligence and Additional Perils Clause* にまごつた *Inchmaree clause* における船員等の過失担保をさらに拡張して、何人たるとを問わず悪意的行為 (*malicious act*)、過失 (*negligence*)、判断上の誤びゅう *Inchmaree clause* と保険者の責任 (亀井)

心(error of judgement)または無能力(incompetance)をも担保してゐる。もちろんこの種の担保は標準的な約款に基くものであつて、保険者は被保険者たる船主いかんによつて担保範囲の異なる約款を使用する。

注 ① 本件の概略は「Arnould, The Law of Marine Insurance and Average, 15th ed. 1961, s. 852; Eldridge, Marine Policies, 3rd ed., 1938, p.134」を、詳細は「(1880)6 Q.B.D. 51」を参照。

② An Historic Records Working Party of the Insurance Institute of London, Institute Time Clauses-Hulls, 1963, p.36, など、本書は以下Report H.R. 3, を引用。

③ 本件の概略は「(1887)12 App. Cas. 484」を参照。

④ Report H.R. 3, p.36.

⑤ Report H.R. 3, p.37.

⑥ 拙著「海上保険証券免責条項論」昭和三十六年・二六四—五頁。

⑦ Templeman & Greenacre, Marine Insurance, 4th ed., 1934, p.319.

⑧ Report H.R. 3, pp.37—38.

⑨ 一九三八年約款は「Accidents in loading, discharging or handling cargo, or in bunkering or in taking in fuel」を「Accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel」と改題せり、「Mariners, Engineers」を「Mates, Engineers」と改題せり、「Officers Crew」を「by the Owners of the vessel, or any of them, or by the Managers」と改題せり、「by the Assured, Owners or Managers」と改題せり。

⑩ Gordon, N. M., "The Inchmaree and Liner Negligence Clauses" p.9, by the Chartered Insurance Institute, Marine Insurance(Proceedings 35th Educational Conference London, 15 and 16 November, 1957)

⑪ Dover, A Handbook to Marine Insurance, 6th ed., 1962, p.286, など。ローマは「本約款の効果はインマレー・タローヌそれ自体に保有せられたる直接に caused by」として用語を除去せりといはれたる条件として認めらる。

二 英・米約款の相違

前述したとおり、英國の Inchmaree clause は、各時代の船主の要望に応じて何度も修正を加えてきたものと、現行のものとはかなり複雑な内容のちがひがある。それは以下のとおりである。

This insurance also specially to cover (subject to the free of average warranty) loss of or damage to the subject matter insured directly caused by the following :-

Accidents in loading, discharging or shifting cargo or fuel

Explosions on shipboard or elsewhere

Breakdown of or accident to nuclear installations or reactors on shipboard or elsewhere

Bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull

Contact with Aircraft

Negligence of Master Officers Crew or Pilots

provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.

Masters Officers Crew or Pilots not to be considered as part Owners within the meaning of this clause should they hold shares in the Vessel.

このほか、米國の Inchmaree clause は英國約款に準拠して發展して来たのであるが、現行のものは一九五九年制定の American Institute Time (Hulls) Form of Policy の第一〇条にない二二二行を規定している。

Inchmaree clause の保険者の責任 (龜井)

これは英国約款と比較して、その内容がお互つらまざるし、相違はないが、なお相当な相違が見られる。具体的に相違する点は次に掲げる米國約款中のインダーラインした箇所である。

100

This insurance also specially to cover (subject to the Average Warranty) loss of or damage to the subject matter insured directly caused by the following :-

Accidents in loading, discharging or handling cargo, or in bunkering ;

Accidents in going on or off, or while on drydocks, graving docks, ways, gridirons or pontoons ;

Explosions on shipboard or elsewhere ;

Breakdown of motor generators or other electrical machinery and electrical connections thereto, bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull (excluding the cost and expense of replacing or repairing the defective part);

Breakdown of or accidents to nuclear installations or reactors not on board the insured Vessel ;

Contact with aircraft, rockets or similar missiles, or with any land conveyance ;

Negligence of Charterers and/or Repairers, provided such Charterers and/or Repairers are not Assured(s) hereunder ;

Negligence of Master, Mariners, Engineers or Pilots ;

provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, the

Owners or Managers of the Vessel, or any of them, Masters, Mates, Engineers, Pilots or Crew not to be considered as part owners within the meaning of this clause should they hold shares in the Vessel.

さて、英米約款とも「以下によって直接生じた保険の目的の滅失または毀損を担保する」わけであるが、この用語はきわめて重要な意義を有している。ただし、以下に掲げられた危険には、原因形態や発現形態の危険が雑然と列挙されているが、発現形態の危険、とくにボイラーの破裂やシャフトの破損などは、その結果的損害だけを担保するというように制限的に解釈されているからである。換言すれば、ボイラーの破裂やシャフトの破損は担保危険(perils insured against)であって、これらの危険の作用によって船舶に与えた損害が填補される。①かくて、ボイラーの破裂やシャフトの破損が他の担保危険に近因して生じた場合においてのみ負担するという結果となる。

列挙された危険の第一は、英国約款の場合「貨物または燃料の積込、積卸または置替の際における事故」である。対し、米國約款の場合「貨物の積込、積卸または荷扱、あるいは燃料積込の際における事故」となっている。したがって、この点に関するかぎり、英国約款の方が担保範囲が広いことになる。ただしその文言上、米國約款の場合には燃料それ自体の積卸または置替の際の事故が担保されていないからである。

ところで、この種の危険が追加担保されたのは前述した *Usa* 号事件の結果であるから、当然のことながら、積荷の船艙への墜落、接触を予想してのことである。Dover によれば、最もよく起こる事故は艙口の縁が損傷するという事故であるとしている。それと同時に、accidentは過失なくして生じる出来事を意味するゆえ、この種の事故が沖仲仕の過失によって生じた場合には本約款にて担保されないとしている。②しかし、もしそうなら、この種の事故を追加担保した意義の大半は失われることになり、accidentという語を厳格な法律的意思に解する必要はないと

Inchmaree clause と保険者の責任 (亀井)

考える。したがって、この場合の *accident* には過失の有無を問わず、単に偶発的出来事を意味すると解すべきであらう。

次に、英国約款には見られないのであるが、米国約款には、各種ドックに進入、進出のとき、または在渠中の事故を担保している。このような危険の追加担保が何を意味するのか解説した文献を見ないが、保険者に大幅な責任を課したことは確かであって、一種の修繕保険にも似た担保を被保険者に与える結果となる。

列挙された危険は次に英・米約款とも「船内または船外の爆発」となっている。これは船内のボイラーや燃料タンの爆発はもちろん、陸上施設の爆発による損害を含む趣旨である。

爆発に続いて英国約款において列挙されているのは「船内または船外にある核装置または原子炉の破壊または事故」である。これに対する米国約款は電動発電機などの破壊の次に「被保険船舶上にない核装置または原子炉の破壊または事故」を列挙している。これはいずれも原子力危険を追加担保したものであるが、米国約款では船内の事故を担保していない点がいちじるしく相違しており、原子力船については別個の特約が必要となる。

次いで *Inchmaree clause* 中、最も重要な危険の列挙になるわけであるが、英国約款においては、これを「ボイラーの破裂、シャフトの破損または機関もしくは船体の潜在瑕疵」とし、米国約款においては「電動発電機またはその他の電気装置およびその電動連結装置の故障、ボイラーの破裂、シャフトの破損または機関もしくは船体の潜在瑕疵（欠陥ある部品の取替または修繕の費用を除く）」としている。英国約款におけるこの種の危険担保についてはすでに述べたところで明らかであるが、問題は米国約款である。

すなわち、米国約款における最初の危険は英国約款には存在しない。Buglass によれば、これは電気的故障（*electrical breakdown*）から生じた偶発的損害を担保することを意味し、電気装置の瑕疵ある状態の単なる発見

を担保するものではない^③。また、約款解釈上、英国において当然とされている原則をカッコ条項としている点からして、電氣的故障があつた場合、その部分の取替費用は担保されない^④。この点についてはシャフトの破損の場合と同様である。

次に問題となるのは潜在瑕疵である。これは顕在瑕疵に対する概念であり、隠れたる欠陥である。したがって、船舶関係者が相当の注意をもってするも発見できないような欠陥的状态である。米国の判例ではあるが、*Rover*号事件において「航海開始時に存在するも、相当の注意をもってしても発見できなかった鍛接上のひび」を潜在瑕疵と認め、*Carib Prince*号事件において「船舶建造中に存在せるも、通常の検査をもってしては発見できないもの」を同様に解している^⑤。したがって、*Inchmaree clause*の解釈上重要な点は、たとえ保険期間開始前に潜在瑕疵が存在していても、それが原因となつて船体または機関に与えた損害は填補されるが、被保険者が相当の注意を払つたならば発見できたであろうところの潜在瑕疵を担保しているのではないことである。したがって、既知の瑕疵を担保しているのではない。この点については英・米約款とも危険の列挙に次いで同旨の規定を設けている。ただし、その規定の仕方は英国約款の場合「この滅失または損傷は被保険者、船舶所有者または船舶管理人が相当の注意を欠いたことから生じたものでないことを条件とする」となっている。

問題を列挙危険に戻すと、次に列挙されているのは、英国約款の場合は「航空機との接触」であるに対し、米国約款の場合は「航空機、ロケットまたは同種のミサイルとの接触またはすべての陸上運送用具との接触」となっている。英国約款における航空機にはロケットやミサイルを含むと解すことができないため、接触危険担保については明らかに米国約款の方が担保範囲が広い。ただし、接触といっても相手が飛行物体であるときには事実上それは墜落であろう。この場合、飛行物体の一部または搭載物の墜落を含むかどうか問題はあがあるが、その文言からして否

定的に解さざるをえない。

最後の危険の列挙は過失に関するものである。英国約款においては「船長、高級船員、普通船員または水先人の過失」となっているに對し、米國約款においては「彼らが被保險者でないことを條件として傭船者および（もしくは船船修理業者の過失」と「船長、船員、機関士または水先人の過失」とを別個に掲げている。がんらい英法においては、保險者は船員の過失が付保危険の原因となつて損害を生ぜしめた場合に、その損害を填補するが、船員の過失が直接に損害を生ぜしめたときには填補責任を負わない。^⑥かくて、Inchmaree clause は後者の損害を填補することを意図したものである。しかし、水先人については問題があるので Inchmaree clause では船員と同様に扱っている。過失担保に関する英・米約款の相違は、米國約款が傭船者もしくは船船修理業者の過失を担保している点である。

英國の Inchmaree clause の第二項は船長などが船舶に持分を有していても、彼らを共有船主とはみなさない旨の規定となつてゐるが、米國約款においても、この点については二、三の用語の相違を除いて全く同じである。

注 ① Buglass, *Marine Insurance Claims*, 1963, p.31.

② *Dover*, op. cit. pp.280~281.

③ Buglass, op. cit. pp.31~32.

④ この種のカッコ条項は一九二八年以降において挿入されたものらしい (Winter, *Marine Insurance*, 3rd ed. 1952. p.272)。

⑤ Buglass, op. cit. p.31.

⑥ M.I.A., §55(2)a.

三 Inchmaree clause と貨物保険

Inchmaree clause の挿入によって、船主は各種の危険が追加担保されるわけであるが、その船舶に積載されていた貨物の損害につき荷主はどのような問題がある。荷主は運送契約に従って船主に損害賠償の請求をなすことができるかもしれないが、航海過失が商事過失かの判定をめぐって、あるいは船荷証券上の免責条項との関連においてやむかない問題に逢着する。しかも、貨物保険においては Inchmaree clause によって船主が保護されているような危険は特約なきかぎり、この種の危険は担保されていない。そこで、米国においてはこれに具えて、American Institute Cargo Clauses 第十二条に船舶保険の場合と同名の Inchmaree clause を挿入して荷主の保護をはかっている。この約款は次のとおりである。

This insurance is also specially to cover any loss of or damage to the interest insured hereunder, through the bursting of boilers, breakage of shafts or through any latent defect in the machinery, hull or appurtenances, or from faults or errors in the navigation and/or management of the vessel by the master, mariners, mates, engineers or pilots.

本約款において担保される危険は、(1)ボイラーの破裂、(2)シャフトの破損、(3)機関、船体または属具の潜在瑕疵(4)船員または水先人の船舶の運航および(もしくは)管理に関する過失または誤びゅうであって、これらから生じた貨物の損害について被保険者は保護される。文言の解釈について疑点がないわけではないが、貨物の損害は大体において結果的損害となるゆえ、船舶約款のような問題は生じないと思われる。

その上で American Institute Cargo Clauses 第四条の F.P.A. clause によって他物との衝突または接触が Inchmaree clause へ保険者の責任(亀井)

担保され、第九条の爆発約款によって爆発が担保されている。したがって、大体において、船舶保険における *Inchmaree clause* に見合う危険が貨物保険においても担保されていることになる。

ところが、英国の貨物保険契約において必ず使用される *Institute Cargo Clauses* には米国の貨物の *Inchmaree clause* と同様な約款は全く存在していない。そこで、米国約款において与えられているような保護は英国の場合、積極的ではないにしろ、消極的のでも与えられていないであらうか。以下この点について私見を明らかにしよう。

よつ Institute Cargo Clauses (F.P.A., W.A., All Risks) のうち危険を追加担保しているのは、その第五条の F.P.A. clause と Average clause とある。危険を包括担保しているのは All Risks clause である。まず最初に F.P.A. clause と Average clause を問題とすると、これらによって追加担保されているのは(危険約款との対比において)積込、積替または積卸の際の一部の全損事故、爆発、他物との衝突もしくは接触、遭難港における荷卸中の事故である。したがって、米国の *Inchmaree clause* が担保している(1)ボイラーの破裂、(2)シヤフトの破損、(3)機関、船体または属具の潜在瑕疵、(4)船員または水先人の過失または誤びゅうは担保されていないことになり、それに直接起因した損害は填補されない。ただし、(1)から(3)の事故が担保危険から生じ、そのため損害が生じたという場合には、保険者がかかる損害をその担保危険によるものとして填補の責に任ずる。ただし、(1)から(3)の事故は積極的免責危険ではなく、いわば無責の危険であって、因果関係の連鎖において中性的事実として取り扱われるからである。(4)についてはすでに船舶保険のところで述べたごとく、かかる危険が担保危険の原因をなしている場合には、保険者は責任を負わねばならない。これは英国海上保険法第五五条第二項(a)号に規定されているが、逆に担保危険から(4)のような危険が生じた場合にはどうなるか。これは多少非現実的かもしれないが、この点についても、私は保険者有責と解したい。けだし、因果関係の追究において、担保危険の前後に不可避的に

中性的事実が連鎖していても、それによって保険者は免責されないからである。これを要するに、F.P.A. clauseや Average clause においては、担保危険が介在してはならぬかぎり、米国の Inchmaree clause によって担保されているような危険は担保されないことになる。したがって、この点に関するかぎり、F.P.A. や W.A. 条件の担保範囲は英国よりも米国の方が広いといわねばならない。

次に、All Risks clause について考えてみよう。同約款の第一文は次のとおりである。

This insurance is against all risks of loss of or damage to the subject-matter insured but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject-matter insured.

本約款においては、保険期間中発生することあるべき一切の偶発的事故を担保することを意図しており、危険の包括負担を規定したものである。しかし、偶発性の乏しい危険や商業的危険は例外とすべく、海上保険法第五五条第二項(b)号および(c)号の趣旨を導入し、遅延と固有の瑕疵または性質の免責を規定している。このような法定免責事項は All Risks clause それ自体の中に規定してゐるわけであるが、危険の同質化ならびに平準化の要請からして稀有の異常危険を排除するため、Institute Cargo Clauses (All Risks) 第十二条ならびに第十三条において戦争危険とストライキ危険の免責を規定してゐるので、これもまた All Risks Clause にて担保される危険の制約をしている。約款において特に規定していないが、保険契約の最高善意性を欠き、かつ偶発性を欠いている被保険者の故意については海上保険法第五五条第二項(a)号の規定により免責されることは明らかである。

このような例外を除いて、All Risks clause は一切の偶発的危険を担保するわけである。では具体的に米国の Inchmaree clause で担保されてゐる危険についてはどうであろうか。まずボイラーの破裂とシャフトの破損であ

Inchmaree clause へ保険者の責任(亀井)

るが、これらの事故によって貨物に損害を生ぜしめた場合、保険者有責と解される。ただし、ボイラーの破裂やシヤフトの破損は貨物にとっていわば外製事故であり、全く偶発的な出来事であるとともに「All Risks clause」上に特に除外された危険ではないからである。具体的には、これらの事故によって、貨物は破損、曲損、減量、不足あるいは発火等を起こすことがあり、被保険者はその損害を先行事故あるいは後行事故のいずれによるものとしても填補の請求をなしうる。もちろんこの場合、損害が偶発事故によるものであるという立証責任は被保険者が負うことになる。

次に、機関、船体または属具の潜在瑕疵であるが、これによって貨物に生じた損害は All Risks clause や海上保険法第五十五条第二項(C)号で免責されている保険の目的の固有の瑕疵または性質、ならびに機関の損傷に該当するかどうかのポイントとなる。それがためにはまず、固有の瑕疵と潜在瑕疵の關係が問題となる。前者は、ある特定のものがある欠陥の状態であるに對し、後者は相当な注意をもってするも発見できないような欠陥の状態である。したがって、潜在瑕疵は固有の瑕疵の一形態と解される。しかし、そうであるからといって、機関や船体の瑕疵による貨物の損害が担保されないと速断してはならない。なるほど、All Risks clause や海上保険法において、瑕疵を免責としているが、それは「保険の目的の」という限定がついている。現在の問題は保険の目的が貨物であって、貨物保険においては船舶の瑕疵の問題はそれが不堪航に關係なきかぎり、一応無關係のことである。機関の損傷についてもまた同様で、それは船舶保険に固有の問題にすぎない。したがって、貨物保険にとってはこの種の危険はいわば二次的危険ということにならう。

具体的な例を挙げてみよう。航海開始の際に相當の注意を払ったにもかかわらず船体のある個所に亀裂が入っており、これが航海中大きくなり、波浪のため急激に浸水して貨物を濡らしたとする。この場合、船体の潜在瑕疵、

浸水、濡損という因果関係の連鎖が見られるわけであるが、被保険者たる荷主は保険の目的に濡損を被ったという結果の原因は保険の目的でない船体の潜在瑕疵にある。しかも、それは貨物保険において積極的に免責されているものではない。船体や機関の潜在瑕疵それ自体は決して貨物に損害を与えるものではない。船体や機関の潜在瑕疵が顕現して、第一次危険として船体や機関になんらかの損傷を与え、その第二次危険として貨物に損傷を生じるわけである。

しかし、ここで注意しなければならないのは、船体や機関の潜在瑕疵それ自体は偶然性を持った危険ではなく、船舶保険においてもそうであったごとく、その顕現による第一次危険が偶発性を持つものといわねばならない。被保険者はこのような第一次危険または第二次危険に偶発性を有することを立証して損害の填補の請求をなすことができる。貨物の保険者はその損害は船体または機関の瑕疵による損害であると主張して免責することはできない。ただし、貨物保険の *All Risks clause* においては、船舶または機関の潜在瑕疵は中性的事実にはすぎないからである。かくて、*All Risks clause* の下においては船体または機関の潜在瑕疵は積極的に担保されているわけではなく、いわば消極的担保でその第二次危険が担保されているにすぎない。

最後に、船員または水先人の過失であるが、これは *All Risks clause* の場合においても、海上保険法第五五条第二項(a)号との関連において、*F.P.A. clause* や *W.A. clause* の場合と同様に解する。したがって、これもまた消極的担保ということになる。

以上、*Inchmaree clause* の歴史的ならびに比較的な考察をしてきたのであるが、英・米における同種の約款に相当な相違点があることが判明した。わずかに一つの約款をとっても、両国間にこのような相違が存在するゆえ、われわれが英文約款に接する場合には充分注意せねばならない。

注 ① Winter, op. cit. p.180.

② この点については拙稿「海上保険契約における举证責任と損害説明義務」(損害保険事業研究所創立三十周年記念損害保険論集) および「包括責任主義とオール・リスクス」(勝呂弘博士還暦記念・保険理論の新展開) 参照。