

港湾施設に与えた損害に対する 船主の賠償責任と海上保険

— ロンドン保険協会の P. I. クローズ

について —

今 泉 敬 忠

(関東学院大学)

一、は し が き

最近の船ごみおよび港の諸施設の狭小とこれに反する船舶の大型化にともない、船舶が港の諸施設に与える損害が激増している。このように船舶が港の施設に与えた損害のために船主が支払わなければならない損害賠償金は船舶保険証券中の通常の衝突約款 (Collision Clause または Running Down Clause) (注1) では担保されず、主として船主責任相互保険組合 (Protection and Indemnity Association または Club) (注2) がその保険を引き受けている。しかし船舶に関して被保険利益がありながら、こういつた組合に加入できないものがある (注3)。例えば造船業者とか船舶の修繕業者などである。また船主でも所有船を組合に加入したがない場合もありうる。こういつた場合に対処するために、イギリスではロイズ保険者が被保険者の希望によってこの種の危険を引き受け、またロンドン保険協会 (Institute of London Underwriters) の協会造船危険約款 (The Institute Clauses for Builders' Risks) や協会係船危険約款 (The Institute Port Risks Clauses) には船主責任保険約款 (Protection and Indemnity Clause) (注4) が挿入されており、ときには通常の協会期間約款 (船舶) (The Institute Time Clauses (Hulls)) にも挿入されることがある。わ

が国では昭和24年(1949年)まで船主責任相互保険組合は存在せず、従つてこの種の危険を担保する保険は行われていなかった。ただ第二次世界大戦前ある船会社と二、三の保険会社との間に船舶保険の特約として超過責任額(Excess Liability)と船員の死亡および傷害の危険が契約されていたことがあるらしい。しかし残念ながらこのことから船主責任相互保険組合の設立とか、海上保険会社による船主責任保険約款の制定という段階には発展しなかった。大戦後弱体化した海運界の保護育成手段の一つとして船主責任相互保険組合の設立の必要性が強調され、昭和24年(1949年)7月1日から日本船主相互補償組合が発足し、更に翌年5月船主相互保険組合法が施行された結果、この組合は現在の日本船主責任相互保険組合に生れ変つた。一方海上保険会社側は組合にこの種の危険の担保責任を委ね、現在の和文船舶保険証券には船主責任保険約款に類するものが存在していない。そこでこの時期に當つてロンドン保険協会制定の船主責任保険約款に関する紹介を試みることにする。

(注1) 今村有博士・海上損害論301頁以下、葛城照三博士・イギリス船舶保険契約論193頁以下、加藤由作博士・損害保険実務講座第三巻147頁以下、勝呂弘博士・海上保険390頁以下、Arnould ; On The Law Of Marine Insurance And Average (葛城博士訳10項以下)、Dover; A Handbook To Marine Insurance p. 527 ; Analysis Of Marine Insurance Clauses pp. 35, 99, 225, Templeman ; Marine Insurance (葛城博士訳469頁以下)、Hurd; The Law And Practice Of Marine Insurance (旧版には勝呂博士の訳がある) p. 93等 参照。

(注2) 他の保険の分野と同様にこの分野でもイギリスが発祥地であり、De Vaux V. Salvador(1836) 事件(後出)の結果制定された $\frac{3}{4}$ 衡

突約款で担保されない残額の $\frac{1}{4}$ を負担するためにいわゆる船主責任保険組合ができたといわれている。その後 1862 年の会社法に基づいて商事会社の一種として船舶に関する保険を行うことが認められて今日にいたっている。わが国では前述のごとく船主相互保険組合法（昭和 25 年法律第 177 号）に基づいて設立された日本船主責任相互保険組合がある。アメリカではこういった組合の設立は比較的新しく、それまではもっぱらイギリスの組合を利用していたが、第一次世界大戦中イギリス政府が戦争目的遂行のためイギリスの組合に対して中立国（当時アメリカは中立国であつた）に不利な規定を挿入させたため、アメリカ国内でも組合設立の要望が起り、1917 年に始めて設立された。しかし現在では営業保険者がこの分野に相当進出している。またヨーロッパでは、イギリスの活動に刺激されて、ノールウェイ、スウェーデン、デンマークの北歐三国が 1897 年に共同して Assurance Forenningen Skuld を設立している。— Winter; Marine Insurance p. 306, Mullins; Marine Insurance Digest p. 199, Dover; Handbook p. 505, Hurd p. 94 etc., 勝呂博士・206 頁、東京海上・海上保険の解説 106 頁以下、駒田行雄氏・P. I. 保険の概要（海運 320 号 26 頁以下）参照。

（注 3） 船主責任相互保険組合に加入できるのは船舶所有者（裸用船者を含む）、用船者、回航請負業者などである。なお日本船主責任相互保険組法定款第 2 条、第 9 条参照。

（注 4） Protection and Indemnity Clause を船主責任保険約款と訳したが、これは内容から判断した訳であつて、対象となるのはもちろん船主ばかりではないが、この約款で負担される危険は船主責任危険（いわゆる P. I. Risks）ともいいうるものであり、また、船主責任相互保険組合という名称とも合致すると思う。これには昔から種々の訳が行われて来たが、定訳はなく、^{ビー・アイ クローズ} 実際界では P. I. Clause といっている。なおイギリスでは Protection と Indemnity という二つの言葉がそれぞれ担保範囲を異にするといわれており、現にイギリスの船主責任相互保険組

合では Protection の部門と Indemnity の部門に分けて引受けをしている。例えば、Dover は前者は船舶の所有権から生じる責任に関するものを担保し、後者は船舶の使用から生じる責任に関するものを担保する (Handbook p. 512) としており、また前者は船員旅客の死傷に対する責任、衝突以外の原因に因り他船および他船の積荷等に損害を与えた場合の責任、衝突損害賠償金中保険会社がその $\frac{3}{4}$ しか填補しない場合の残りの $\frac{1}{4}$ 、港湾施設等に損害を与えた場合の責任、船骸除去費、異常検疫等に関するものであり、後者は大体自船の積荷に損害を与えた場合の責任であるとする説もある (東京海上・海上保険の解説 107 頁) が、これらの点ははつきりしていない。ただもともとは Protection とは船主の利益の保護を意味し、船主が船舶の運航にともなつて生じる第三者に対する責任および船員に対する保護の責任を表わし、Indemnity とは賠償を意味し、船主が運送人という立場上荷主に対し運送人としての過失に対する責任を表わしたもののらしい。イギリス以外の国ではこういつた区別は存在せず、例えばアメリカではこの保険のことを Catch all (何でもとれる保険) と称している (前掲・駒田氏論文参照)。

二、船主責任保険約款の主な目的

船主責任保険約款いわゆる P. I. クローズの主な目的は、船舶の所有者またはその他の利害関係者が当該船舶の過失ある航海または過失ある管理 (negligent navigation or management (注1) の結果、支払う責めを負わされた損害賠償金のうち、通常の衝突約款 (注2) では回収されない部分を填補することである (注3)。

(注1) ここにいう管理 (management) とは船長および海員の船上における器具、例えばポンプ、海水弁等の操作を意味する。—Hurd p. 142 参照。

(注2) 協会期間約款 (船舶) 中の衝突約款は次の通りである。なお協会造船危険約款および協会係船危険約款中の衝突約款は若干これと異つている

が、この点に関してはあとで触れる。

"It is further agreed that if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision, the Underwriters will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of the Vessel hereby insured, provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the vessel hereby insured, and in cases in which the liability of the Vessel has been contested, or proceedings have been taken to limit liability with the consent in writing of the Underwriters, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay; but when both vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the

Assured in consequence of such Collision.

Provided always that this Clause shall in no case extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours, wharves, piers, stages and similar structures, or any goods or property thereon or on land, consequent upon such collision; or in respect of the cargo or engagements of the insured Vessel, or for loss of life or personal injury."

(注3) Hurd p. 142, Magee; General Insurance p. 266, Dover; Analysis p. 79, なお Winter p. 306, Mullins p. 199 参照。

協会期間約款(船舶)中の通常の衝突約款で填補されるのは、現実には被保険船舶が他船と接触した(注1)ことに因つて生じた他船の滅失または損傷、他船上の積荷またはその他の財産、他船の運送貨、旅客運送貨および雇用契約、他船上の旅客および船員の身廻品の滅失または損傷等に関して支払われた損害賠償金の $\frac{3}{4}$ と、被保険船舶が全部または一部責任のある衝突に巻き込まれたその他の船舶上の上記とどのような損害に関して支払われた損害賠償金の $\frac{3}{4}$ に限られている(注2)。

従つて填補されないのは、上記の残額である $\frac{1}{4}$ 、死亡または傷害に対する求償、固定施設、すなわち港の施設等に加えた損害、衝突の結果生じた障害物を除去する費用および被保険船舶の他船との現実の接触はなかつたが当該船舶の過失ある航海または過失ある管理から生じた損害等である(注3)。これら衝突約款で填補されないものは、当該船舶が船主責任相互保険組合に加入していれば当然組合から回収することができるものである(注4)。そし

て当該船舶が組合に加入していない場合に被保険者を組合に加入しているのとどのような地位におくのがこの船主責任保険約款の目的なのである。

(注1) 衝突約款における衝突の構成要件として、被保険船舶が他船(an other ship or vessel)と現実接触した(actual contact)ことが必要である。これらの点に関しては、勝呂博士204頁以下、

葛城博士・船舶198頁以下、Hurd p. 102参照。

(注2) これを「 $\frac{3}{4}$ 衝突約款」(Three-Fourths Running Down Clause: $\frac{3}{4}$ R. D. C.)といい、残りの $\frac{1}{4}$ を被保険者に負担させて船舶の航海を慎重にさせようとしたのである。従つて前にのべたようにこれが船主責任保険を発生させた要因なのであるが、現在ではロイズあるいはその他の会社保険者がこの $\frac{3}{4}$ という言葉をも $\frac{4}{4}$ に変えるか抹消し、または船主責任保険約款で引き受けるか、船主責任相互保険組合が引き受けるのが慣行となつており、従つて初期に $\frac{3}{4}$ に制限した意味はなくなつてゐる。勝呂博士206頁、葛城博士・船舶198頁等参照。

(注3) Hurd p. 142.

(注4) イギリスの船主責任相互保険組合の担保範囲に関しては後述する。

しかしながら、船舶を所有したまたはこれに利害関係あるいは責任があつて、当該船舶の過失ある航海または過失ある管理から損害賠償責任を負いながら、船主責任相互保険組合に加入する資格がないか、加入したがないものがある。例えば造船業者や船舶の修繕業者などであるが、造船業者に関しては、船舶がその管理下にあつて船主に引き渡される前、特に進水後は他船と衝突することもあるし、また試運転中使用人の過失で第三者に損害を与えることもある。船舶の修繕業者についてもどうようである。しかし造船業者や船舶の修繕業者は組合に加入する資格がなく、そのために協会造船危険約款や協会係船危険約款には船主責任保険約款が挿入されているのである。それからこの協会係船危険約款は

船舶が相当の期間港内で休航し、通常の期間保険証券や航海保険証券が失効し、しかも当該船舶が組合に加入していない場合にも船主を保護するために使用される。更に船主が当該船舶につき組合に加入する資格がないか、加入したがないような場合、例えばイギリス船以外の船舶であるとか特殊な貿易に従事している場合には、通常の船舶保険証券にもこの約款が挿入されることがある（注1）。しかし協会期間約款（船舶）の場合には協会係船危険約款や協会造船危険約款中の船主責任保険約款のように正式に制定されたものではなく、これらの中の約款を必要に応じて若干変更して使用するらしい（注2）。また衝突約款に関しても協会係船危険約款および協会造船危険約款中の衝突約款は協会期間約款（船舶）中のものとは異り、末尾に但し書きあるいは除外条項を排除する条項が付加されている（注3）。だから同じ船主責任保険約款を使用した場合には、その填補する範囲に相違を生じてくる。

（注1） Hurd p. 143.

（注2） Hurd p. 150 参照。

（注3） 末尾に付加される条項は次の通りである。

This clause shall also extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours, Wharves, piers, stages, and similar structures or for loss of life or personal injury consequent on such collision.

三、協会船主責任保険約款の本文

協会係船危険約款では第11条ないし第13条、協会造船危険約款では第15条および第16条が船主責任保険約款となつているが、両者の相違は死亡または傷害に関する一条項だけで他の点ではま

つたく同旨同文である。この点に関しては解説のところで触れることにする。下記のものが協会係船危険約款中の船主責任保険約款で 1942 年 8 月 1 日施行されたものである。

11. It is further agreed that if the Assured shall by reason of his interest in the insured ship become liable to pay and shall pay any sum or sums in respect of any responsibility, claim, demand, damages, and/or expenses arising from or occasioned by any of the following matters or things during the currency of this policy, that is to say —

Loss of or damage to any other ship or goods, merchandise, freight, or other things or interests whatsoever, on board such other ship, caused proximately or otherwise by the ship insured in so far as the same is not covered by the running down clause set out above:

Loss of or damage to any goods, merchandise, freight, or other things or interest whatsoever, other than as aforesaid (not being builders' gear or material or cargo on the insured ship), whether on board the insured ship or not, which may arise from any cause whatsoever:

Loss of or damage to any harbour, dock (graving or otherwise), slipway, way, gridiron, pontoon, pier, quay, jetty, stage, buoy, telegraph cable or other fixed or moveable thing what-

soever, or to any goods or property in or on the same howsoever caused;

Any attempted or actual raising, removal, or destruction of the wreck of the insured ship or the cargo thereof, or any neglect or failure to raise, remove, or destroy the same:

Any sum or sums for which the Assured may become liable or incur from causes not hereinbefore specified, but which are absolutely or conditionally recoverable from or undertaken by the Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association, Limited, and/or North of England Protecting and Indemnity Association:

Loss of life or personal injury or payments made on account of salvage, whether of life or property:

the Underwriters will pay the Assured such proportion of such sum or sums so paid, or which may be required to indemnify the Assured for such loss, as their respective subscriptions bear to the insured value of the vessel hereby insured, provided always that the liability under this clause, together with any liability there may be under Clause 12, in respect of any one accident or series of accidents arising out of the same event, shall be limited to the sum hereby insured, but when the liability of the Assured has

been contested with the consent in writing of the Underwriters, the Underwriters will also pay a like proportion of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay.

12. This insurance also to pay the expenses, after deduction of the proceeds of the salvage, not recoverable under Clause 11, of the removal of the wreck of the insured vessel from any place owned, leased or occupied by the Assured.

Underwriters' liability under this clause is subject to the limitations in amount provided in Clause 11. The provisions of that clause regarding the payment of legal costs shall apply also hereto.

13. Notwithstanding the provisions of Clauses 11 and 12, this Policy is warranted free from any claim arising,

(a) directly or indirectly under Workmen's Compensation or Employers' Liability Acts and any other Statute or under Common Law in respect of accidents to or illness of workmen or any other person employed in any capacity whatsoever by the assured or others in on or about or in connection with the insured ship or her cargo materials or repairs.

(b) in connection with an occurrence resulting from the operation of a peril excepted by,

(i) the Free of Capture and Seizure Warranty.

(ii) the Free of Strikes, Riots and Civil Com-
motions Warranty.

なお、私訳は次の通りである。

第11条 更に次の通り約束する。被保険者が被保険船舶について有する彼の利害関係のために、本保険期間中、次の事由に因つて生じた一切の責任、求償、要求、損害賠償金および／もしくは費用に関し、ある金額を支払う責めを負わされて支払わねばならない場合、すなわち ——

上記衝突約款によつて担保されない限度で、被保険船舶に近因または遠因して生じた一切の他船または他船上の貨物、商品、運送賃あるいはその他一切の他物もしくは利益の滅失または損傷

原因の如何をとわず、被保険船舶上にあると否とをとわず、上記以外の（被保険船舶上にある造船業者の施設または材料もしくは積荷を除く）一切の貨物、商品、運送賃あるいはその他一切の他物もしくは利益の滅失または損傷

原因の如何をとわず、一切の港、船渠（乾船渠たると否とをとわず）船架、通路、船棚、船橋、埠頭、防波堤、突堤、足場、浮標、海底電線またはその他一切の固定あるいは可動物体、もしくは上記の物の中あるいは上にある一切の貨物または財産の滅失または損傷

被保険船舶の船骸または同船の積荷に関する一切の企図されたあるいは現実の引揚げ、除去または破壊、もしくは上記の物を引揚げ、除去または破壊するに当つての過失あるいは失敗

被保険者が上に特に記載しない原因から責めを負ひまたは支出した一切の金額で、絶対的にあるいは条件つきで the Liverpool and London Steamship Protection and Indem-

nity Association, Limited および／もしくは North of England Protecting and Indemnity Association から回収することができまたは上記二組合によつて引き受けられるもの

死亡または傷害もしくは人命たると財産たるとをとわず救助のためになされた支払い

保険者等は各自の引受額の被保険船舶の協定保険価額に対する割合で、この種の支払われた金額またはこの種の損害に対し被保険者を填補するのに必要な金額を支払うものとする。但し常に本条に基づく責任は第12条に基づく一切の責任と合計して、同一事由から生じた一個または一連の事故に関して保険金額を限度とする。しかし被保険者の責任が保険者等の書面による同意を得て係争される場合には、保険者等はこのために被保険者が支出しまたは支払われた費用のどのような割合をも支払う。

第12条 本保険契約はまた被保険者により所有され、賃借されまたは占有されている一切の場所から被保険船舶の船骸を除去するに当つて、救助物の売上げ金を控除した後、第11条に基づき回収されない費用をも支払う。本条に基づく保険者等の責任は第11条に定められた金額の制限に従うものである。訴訟費用の支払いに関する同条の規定は本条にも適用するものである。

第13条 第11条および第12条の規定にもかかわらず、本保険契約は下記の事由に因つて生じる一切の求償を担保しない。

(a) 直接なると間接なるとをとわず、如何なる資格によるとをとわず、被保険船舶またはその積荷、材料あるいは修繕につきもしくはこれに関連して被保険者またはその他の人々に使用される労働者あるいはその他一切の人々の事故または疾病に関し労働者災害補償法または雇用者責任法およびその他一切の制定

法あるいは普通法に基づいて生じた求償

(b) 下記免責約款によつて除外された危険の作用に起因する事故に関連して生じた求償

(i) 捕獲拿捕不担保約款

(ii) 同盟罷業、一揆暴動不担保約款

四、船主責任保険約款の解説

船主責任保険約款を解説すれば大体次の通りであるが、この約款はもともと衝突約款に関連をもつものであり、従つて衝突約款から始めるのが本当であるが、これについては過去に多くの研究が行われているので、ここでは最小限にとどめることにする。

1. 第 11 条の前文は同条の適用範囲の概略を定めている。まず "It is further agreed" (更に次の通り約束する) という言葉はこの約款が船舶自体の保険契約および衝突約款に含まれる保険契約と異なる別の契約であることを示している。従つてこの約款が含まれている場合には、保険者は保険証券自体および衝突約款に基づき填補するのに加えて更にこの約款に基づき填補することになる (注 1)。場合によつては一つの事故に関連して被保険船舶自体の全損または分損と、衝突約款によつて被保険船舶が相手船に加えた損害の賠償金を填補し、その上この約款に基づき衝突約款で除外された損害も填補しなければならないことになり保険金額の限度をはるかに超えた金額を填補しなければならないこともある (注 2)。

"by reason of his interest in the insured ship" (被保険船舶に関して被保険者が有する利害関係のために) という言葉は、被保険者が必ずしも当該船舶の船主でなくてもよく、当該船舶に契約上のまたはその他の関係を有するものであればよいことを示している (注 3)。

" become liable to pay and shall pay any sum or sums " (ある金額を支払う責めを負わされて支払わねばならない) という言葉は第三者に対する責任を意味し、被保険者自身に属する財産の損害は除かれる (注4)。この場合第三者とは衝突の結果、相手船が更に第三船に損害を与えた場合には、この第三船も含むのである (注5)。更にこの言葉は、保険者の填補責任を被保険者が衝突損害賠償金支払いの責めを負うだけでなく、現実
に支払うことにも懸らせている。だから被保険者が、衝突の結果損害賠償をする法律上の責めを負い、実際にそれを支払った場合に限り、保険者の填補責任が生じるのである。この点は衝突約款とどうようである (注6)。

(注1) この約款に基づく契約は衝突約款とどうよう責任保険契約であつて本来の海上保険契約ではない。

(注2) Hurd p. 145, 葛城博士、船舶196頁。なお *Adelaide S. Co. v. Attorney General on behalf of the King (The Warilda)*, [1923] A. C. 292; 28 Com. Cas. 315; 16 Asp. M. C. 178; L. L. Rep. 549 事件参照。

(注3) Hurd p. 145.

(注4) Hurd p. 145.

(注5) 被保険船舶が自船の過失で他船に衝突し、その衝突の結果他船が更に第三船に衝突した事件で、他船ばかりでなく第三船に対する損害賠償金も衝突約款に基づいて回収することができるという判例がある。——
France, Fenwick & Co. V. Marine Insurance Co. (1915), 3K. B. 290; 19 Com. Cas. 446; 20 Com. Cas. 227; 12 Asp. M. L. C. 544; 13 Asp. M. L. C. 106.

(注6) 葛城博士・船舶210頁参照。なお *Dover; Analysis* p. 80 参照。

2. 第11条1号は、被保険船舶が他船と現実接触した場合、他船および他船上の財産あるいは利益の滅失または損傷に関して

$\frac{3}{4}$ 衝突約款に基づき回収できない部分である $\frac{1}{4}$ と、現実に被保険船舶が他船と接触はしなかつたが、同船の過失ある航海または過失ある管理のために他船および他船上の財産または利益に損害を与えた場合、その損害賠償金の全額を支払う旨を規定している(注1)。

衝突約款では原則として保険者の填補責任を生じさせるためには、被保険船舶が現実に他船と接触したことが必要であり、例外として、衝突の相手船が第三船に損害を与えた場合に、被保険船舶との接触がなくてもこの第三船に対する損害賠償金を填補するのであるが、この船主責任保険約款によれば、被保険船舶が何ら現実に接触することなく、ただ過失ある航海または過失ある管理の結果他船相互間に衝突を生じさせた場合にまで保険者の填補責任を拡大している。従つていわゆる Wash damage (注2) や Crowding damage (注3) も担保されることになる。

(注1) Hurd p. 145.

(注2) 船舶の起した波浪に因る損害。

(注3) 衝突によらずに船舶の不当な航海のために他船間に衝突を生じさせた場合の損害。

3. 2号は、被保険船舶の船種と用途によつてその適用範囲が違つてくる。例えば通常の航路に就航している船舶もあるし、建造中、修繕中あるいは解体中の船舶のこともある。通常の航路に就航している船舶の保険証券にこの約款が挿入されている場合には括弧内の除外事項は大した意味をもたないが、船舶が修繕業者か造船業者の手にある場合には重大な意味をもつことになる(注)。

(注) Hurd p. 145, Dover; Analysis p. 80.

4. 3号では列举された物件の損害が、必ずしも被保険船舶に

因つて直接に生じたことを必要としていない。” however caused”（原因の如何をとわず）という言葉は、被保険船舶の衝突、過失ある航海または過失ある管理の結果他船に損害を与えた場合はもちろん、1847年港湾法（The Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847）やその他同種の諸法によつて被保険船舶に過失がないにもかかわらず、港の諸構造物に加えた損害に対して船主が責めを負う場合も保険者によつて担保されることを明らかにしているのである（注1）（注2）。

（注1） Hurd p. 146, Dover; Analysis p. 80.

（注2） 本号に列举された物件は訳し分けることのできるものもあるが、判別のつかないものもある。これも英法の並列主義の現われと思われる。衝突約款の但し書き中に列举された物件よりずっと多く、港内にあると考えられるほとんどすべてのものをあげている。

5. 4号では、その適用が被保険船舶または同船上の積荷に限られている。この限定は前述したように、協会係船危険約款および協会造船危険約款では衝突約款の末尾に付加された条項で、被保険船舶の過失で衝突して沈没した他船の船骸を除去する費用を担保しているために生じたのであり（注1）、従つてもし通常の協会期間約款（船舶）にこの約款が挿入される場合には、この点を考慮する必要がある（注2）。

（注1） Hurd p. 146, Dover; Analysis p. 80.

（注2） 前掲衝突約款参照。

6. 5号では、被保険者が以上に明記されない原因から支払う責めを負わされあるいは支払つた金額の中、列举された二組合の一方または双方から回収できる金額にも適用することを明らかにしている（注1）。イギリスには現在多数の船主責任相互保険組合

があるが、その中で上記二組合をあげていることはこれらが代表的な存在であることを示しているものと思われる(注2)。そこでこの約款の適用範囲を明確にするためにも必要であるので、この種の組合が負担する危険の中第三者に対する責任に関するものを取りあげてみると次の通りである。なお前にものべたようにイギリスの組合では Protection と Indemnity の二部門に分けて引き受けをしているのであるが、この分け方が一定していないので一括して取り扱うことにする。

イ、死亡または傷害 船員、旅客、荷役人夫またはその他の人々の死亡および傷害に対する責任を担保する。

ロ、衝突危険 衝突約款で担保されない衝突の結果に対する責任を担保する。この中には衝突の結果生じた他船の船骸または同船上の積荷の難破物の引き揚げ、除去または破壊に要する費用、更に他船が港の諸施設に加えた損害を含む。

ハ、衝突以外の原因から生じる責任 いわゆる Wash damage や Crowding damage 等が含まれる。

ニ、積荷危険 自船の積荷の滅失または損傷に対する責任を担保する。もちろんこの場合事故が組合員の現実の過失に因りまたは黙認のもとで生じたものでないことが条件である。

ホ、港湾被害の危険 港の諸施設の滅失または損傷に対する責任を担保する。

ヘ、難破危険 自船の船骸および同船上の積荷の難破物の引き揚げまたは移動の費用を担保する。

ト、人命およびその他の救助と共同海損の危険 人命救助に対する組合員の責任と組合員が支出しなければならない救助料、共同海損費用および特別費用で航海の開始の際に船舶を堪航にするために相当な努力をはらうことを怠つたため積荷の利害関係者から回収できない部分を担保する。

チ、船員の求償 船員の病院に入院する費用、医療費または葬祭費およびこれらの結果である送還費は担保される(注3)。

以上簡単にイギリスにおける船主責任相互保険組合の担保危険に触れたがもちろんこれは十分なものではなく、アメリカと異り各組合によつて相当な相異が存在する。

(注1) Hurd p. 146.

(注2) Dover; Analysis p. 80. イギリスにおける最大の組合は United Kingdom Mutual Steamship Association Ltd. であるが、この二組合も代表的なもので前者は1881年、後者は1860年に設立されている。なお、日本船主責任相互保険組合の定款は後者の規約を模範として作成されたのである。

(注3) Hurd p. 147, Dover; Handbook p. 515 et seqq., Mullins p. 199 et seqq.

7. 6号は協会造船危険約款では" but excluding loss of life and personal injury" (但し死亡または傷害を除く)となつており、この協会係船危険約款より狭くなつている。

" Or payments made On account of salvage, whether of life or property" (あるいは人命または財産のいずれのたるとをとわず、救助のためになされた支払い)という言葉は恐らく、人命救助の報酬としてあるいは人命および財産の救助の報酬としてなされた支払いであつて、通常の船舶および積荷保険証券では回収されないもののことを指しているものと思われる(注)。

(注) Hurd p. 146, Dover; Analysis p. 80.

8. 第11条の後文は、前半で保険者の填補の限度を示し、保険者の引受額の被保険船舶の協定保険価額に対する割合で被保険者の支払つた金額あるいは損害を填補することを規定している。また後半では訴訟費用に関し、被保険者の責任が係争された場合に、

保険者の書面による同意があればこれも上記の割合で支払うことを定めている(注)。

(注) 一時この約款に基づく保険者の責任に制限のない時代も存在した

(Dover; Analysis p. 80)。

9. 第12条では難破物の除去に関し、第11条で与えられた保護の範囲を、その難破物が被保険者により所有され、または占有された財産の上に横たわっている場合にまで拡張している(注)。

(注) Hurd p. 146, Dover; Analysis p. 80.

10. 第13条はA号では直接なると間接なるとをとわず雇傭者責任法等に基づいて生じる一切の求償を除外している。更にB号では捕獲拿捕不担保約款(注1)および同盟罷業一揆暴動不担保約款(注2)で除外された危険に関連のある求償を除外している(注3)。

B号はこの約款の初期の様式には存在しなかつたもので *Adelaide Steamship Co. v. The Crown (The Warilda)* 事件(注4)の結果挿入されたものである。同事件では衝突約款は保険証券中の主たる契約を補足する契約であるから、捕獲拿捕不担保約款は衝突約款には適用しないと判決された。この約款は衝突約款とどうよう補足的な契約であるため、捕獲拿捕不担保約款および同盟罷業一揆暴動不担保約款を適用するためには、特別に挿入することが必要なのである。

(注1) 葛城博士・船舶323頁以下参照。

(注2) 葛城博士・船舶406頁以下参照。

(注3) Hurd p. 146.

(注4) [1923] A. C. 292; 16 Asp. M. L. C. 178.

以上が船主責任保険約款の概略であるが、協会係船危険約款の

船主責任保険約款であるが、協会造船危険約款中のこの約款とは前に指摘したように大きな相違はないが、これが協会期間約款（船舶）に挿入された場合にはその適用範囲が異ってくる。すなわち、第11条 前文 1号は“ in so far as the same is not covered by the running down clause set out above ”（上記衝突約款によつて担保されない限度で）適用されるからである。衝突約款の広狭の差がここに現われるのである。従つて協会期間約款（船舶）にこの約款が挿入される場合には、この点も考慮する必要がある。

五、む す び

以上、述べてきた船主責任保険約款はほんの一例にすぎず、他にも種々存在する。例えば第13条B号の効果を排除するものも使用されることがある。アメリカではこの分野ですでに一つの約款としてではなく、一つの保険契約として通常の船舶保険証券と別個の保険証券となつている場合が多い。また組合と営業保険者で使用される保険証券も賦課徴集の部分が異なるだけといつてよく、むしろイギリスよりも整理されているように思われる。わが国でこの種の保険を行えるのは、現在の日本船主責任相互保険組合のような船主相互保険組合法によつて設立された相互組合か、保険業法により免許を受けた相互会社または株式会社か、あるいは外国保険事業者に関する法律により免許を受けたものに限定されている。これからの外国保険者の進出を考え、また経済社会が急速に進歩発達するにつれて、更に社会的な立法の制定に従い、これからも船主が船舶の運航にともなつて生じる責任の範囲は拡大してゆくのであるから、この際にわが国の営業保険者もこの種の保険あるいは約款を制定使用することを考えてもよいのではないかと思う。