

Gard Insight

同一視の問題 - 船舶保険における関係者間での過失の帰属

こちらは、英文記事「[The problem of identification - attribution of fault and negligence among players in hull and machinery insurance](#)」(2015年4月6日付)の和訳です。英語の原文は、[Andreas Meidell](#)(Advokatfirmaet Thommessen AS)、[Dieter Schwampe](#)(Dieter Schwampe, Dabelstein & Passehl)および[Alex Kemp](#)(Holman Fenwick Willan)により執筆されました。

本稿では、被保険者が、その従業員、共同被保険者、代理人による過誤や過失に対してどの程度責任を問われるかについて、ノルウェー、ドイツ、イギリスの海上保険約款を比較し、検討します。



はじめに

船体や機関のリスクをカバーする海上保険会社は、リスクの性質に関する情報はもとより、被保険者が船舶の安全性に関わる技術・運航上の義務を履行しているかどうかについても、被保険者からの情報に依存しています。こうした情報は通常、被保険者しか知り得ないものであり、最大善意の原則に基づいて提供されるものです。こうした背景から、海上保険約款にはこれらの義務が明記され、違反した場合の影響や結果が規定されています。今日の世界において、その多様な役割は、船主が被用者・請負業者・代理人として起用する多くの個人・企業が担っています。保険の観点から見ると、保険契約上重要な役割の多くが、被保険者以外の個人・企業によって遂行されているということです。そこで、ある疑問が浮かびます。すなわち、被保険者は、起用している個人・企業が過誤や過失を犯した場合に、どの程度まで同一視されるのか、また、あたかも被保険者自身が過失を犯したかのような結果を招くことになるのか、という疑問です。

この問題は、ノルウェー保険法において同一視(identifikasjon)と呼ばれています。以下、ノルウェー、ドイツ、イギリスの海上保険約款がこの問題をどのように取り扱っているのか比較します。

被保険者とその被用者・代理人との同一視

船舶の運航に関するすべての役割を、1社の企業や少数の個人が担うことはほとんどありません。したがって、海上保険約款に規定される注意義務を順守できるか否かは、複数の企業の行動に左右されることになります。ただし、責任の割当は、運航業務に関与する個人や企業の間で異なります。

1. 基本ルール

ノルウェーの約款

基本ルールは、2013年ノルウェー海上保険通則(The Nordic Marine Insurance Plan (NMIP))[第3-36条](#)第2項に記載されています。

「保険契約に係る極めて重要な役割に関し被保険者から意思決定の権限を委ねられた組織や個人が過失を犯した場合、保険者は、被保険者に対して過失を主張することができる。ただし、過失がこうした役割の遂行に関連して生じた場合に限る」

被保険者以外の者の行為を被保険者の責に帰すことができますが、それには2つの条件を満たしていなければなりません。

1. 保険契約に係る極めて重要な役割に関し、被保険者が当該人に権限を委ねていなければならない。
2. 過失が上記の役割の遂行に関連して発生したものでなければならない。

したがって、第三者の行為の責任を被保険者に負わせるかどうかは、各ケース固有の事情に適用される役割基準に従って判断されます。NMIP第3-36条の解説(Commentary)は、「配乗の責任のほか、技術、航行、商業面に関する業務」に言及していることから、これらに関連するすべての役割が極めて重要である可能性があります。

1964年ノルウェー海上保険通則が適用されたHamar-Kapp事件¹とMidnattsol事件²に、基準に関する指針を見出すことができます。この2つの事件では、休航船の全般的な監督責任が特定の企業や個人に委任された場合、被保険者は、その企業や個人と同一視されるものとし、企業や個人の義務遂行中の過失は、被保険者の過失とみなすと判示されました。おそらく2013年ノルウェー海上保険通則でも同じ考えが適用されるものと思われます。

ドイツの約款

ドイツ民法(German Civil Law)の下では、被保険者は自身の義務を履行させるために起用した者全員に対して責任を有しています(第278条)。このルールがあまりにも幅広く解釈されたため、保険担保の価値の大幅な下落を招きました。ドイツの裁判所は、20世紀の初めから、被保険者が責任を有する範囲を「代表(Repräsentanten)」と呼ばれる集団に狭めてきました。このルールでは、保険対象分野において、代理関係またはこれに類似した法律関係により、被保険者の立場を取る者に対してのみ、被保険者は責任を負います。つまり、単独で、かつある程度まで被保険者の代理人を務めることができる者をいいます(ドイツ連邦裁判所、保険法(1993年)、828)。ノルウェーの約款とは対照的に、被保険者としての位置づけの濃淡が関係してきます。

イギリスの約款

英国法の下では、被保険者は担保危険に近因して生じた損失を回復できるというのが原則です。担保危険の性質・範囲は、保険契約の解釈の問題です。法律や契約条件によって請求権が排除されない限り、担保危険が生じた理由や担保危険が損失を発生させるに至った理由は問題ではありません。

したがって、被保険者は、損失が担保危険に近因して生じた場合、それを回復することができます。1983年協会船舶期間保険約款(ITCH)は、主に、担保危険を指定するアプローチを採用しています。同約款の第6条には、担保危険に関する記載があり、2つのカテゴリーに分類されています。1つ目は、特定の担保危険の1つによって損失が生じた場合にその損失をカバーするものです。2つ目は、特定の担保危険によって損失が生じ、なおかつ被保険者、所有者またはマネージャーによる「相当の注意」の欠如に起因して損失・損害が生じたのではない場合に限りカバーするというものです(インチマリー条項)。例外は、ITCHの第8条、23条、24条、25条、26条に記載されています。

特筆すべきは、被保険者またはその代理人、被用者の過失行為や不作為がなかったら、担保危険が損失をもたらさなかったとの申立ての妨げにはならないということです。

すなわち、同一視の問題は、(1)被保険者の被用者または代理人、(2)所有者またはマネージャー、および(3)被保険者に義務が課されているその他のケースに関連して生じる可能性があるということになります。例えば、開示義務(下記参照)、あるいは、1906年海上保険法(MIA)第39条第5項の堪航性に関する規定のような船舶の運航に関する義務がこれにあたる可能性があります。英国法は、別人格(alter ego)の原則を企業その他の法人に適用します。主要判例であるLeonard's Carrying Co v Asiatic Petroleum Co³では、第39条第5項の状況でこの原則が適用されたことについて、記録長官判事のデニング卿がTHE EURYSTHENES⁴の中で言及しています。この問題は、「知識の帰属(attribution of knowledge)」のひとつとみなされ、組織内の自然人の意思決定権限に着目するという機能重視のアプローチが採用されています。言い換えると、NMIP第3-36条第2項に類似したアプローチと言えます。

¹ ND 1973 p.428

² ND 1991 p.214

³ [1915] A.C.705.

⁴ [1977] Q.B.49. THE SEA STAR [1997] 1 Lloyd's Rep. 360 CAおよび Arnould: Law of Marine Insurance and Average 17th Edition, p ages 20-32も参照してください。

2. 被保険者と船長・乗組員との同一視

ノルウェーの約款

NMIP第3-36条第1項によれば、保険者は、乗組員が船員としての役務に関連して引き起こした過失を被保険者に帰属させることはできません。この条項の定めるところによれば、例えば、船長が船主の代わりに商業面に関する役割を果たす場合、船員としての役務の範疇には入らないので、NMIP第3-36条第2項に基づく基本ルールに基づいてこれを検討する必要があります。その場合、被保険者が保険契約に係る極めて重要な事柄について船長に意思決定権限を与えたかどうかによって立場が決まることになります。

ドイツの約款

ドイツ法の下で、船長と乗組員に関して「代表」という概念が重要な役割を果たすようになったのは1980年代の初めでした。海上保険市場は、その時まで、注意義務に関わる訴訟を、専らGerman General Rules of Marine Insurance(ADS)の第33(3)項に基づいて取り扱っていました。同条項には、「被保険者は、船舶の乗組員の行為自体について責任を負わない」と定められています。しかし、1983年、ドイツ連邦裁判所は、船長は「代表」としての資格があるとの判決を行いました。同様の判決がこれに続きましたが、市場はこれらの判決を概ね無視しました。この傾向に変化が見られたのは、今世紀の初めに、船長が行った安定性計算の誤りが原因で不堪航となった重大事件が裁判に持ち込まれたときからです。この事件は判決が下されることなく決着しましたが、その結果、Marine Print 12/2003として広く知られる条項が業界に導入されました。この条項は次のように定めています。

「不堪航が船長の過失であった場合、被保険者は、船舶を航海に適した状態で出港させるため必要な措置を取ったこと、および、船舶の命令系統においてグッドシーマンシップの当該規定および規則が考慮され、履行されるよう組織的に担保したことを証明した場合、船長の過失について責任を負わないものとする」

イギリスの約款

ITCHの第6.2.3条は、船長、航海士、乗組員または水先案内人の過失に起因する保険目的物の損失または損害を明示的にカバーしています。この条項は、損失または損害が、被保険者、所有者またはマネージャーによる相当の注意の欠如により生じたものでない場合に限り回復を認めた「相当の注意」の但し書に基づいています。付保された財産の所有者または共同所有者である船長、航海士、乗組員または水先案内人の側に相当の注意の欠如があった場合、当人が被保険者であるとしても、それは回復の妨げとはなりません。したがって、船長、航海士、乗組員または水先案内人がその立場で犯した過失に起因する損失は、たとえその過失者が被保険者であったとしても、担保危険となります。

共同被保険者間の同一視

今日、船舶(保険対象物)に対してそれぞれ異なる利害を持つ関係者が多数存在する場合があります。そのため、特定の第三者および抵当権者に共同で保険を掛けることが通常の慣行として行われています。関係者全員が被保険者の立場にある場合、海上保険証券に基づいて個別に支払い要求を行う可能性があります。そこで、ひとつの疑問が生じます。ある被保険者は、他の被保険者が過失を犯した場合、その過失に関してどの程度まで同一視される可能性があるのかという疑問です。

ノルウェーの約款

まず、NMIP第3-37条に基づくと、ある共同被保険者の過失を、他の共同被保険者に帰属させることはできません。

保険者は、被保険者に対して、別の被保険者や第3-36条第2項に基づいて被保険者と同一視される可能性のある者が犯した過失を主張することはできません。ただし、過失を犯した被保険者が船舶の運航に関して全般的な意思決定を行う権限を有している場合は別です。

このルール の目的は、船舶の運航に関して全般的な意思決定を行う権限を有していない別の被保険者が過失を犯した場合に、他の共同被保険者らを保護することにあります。意思決定権限を有していない共同被保険者が船舶の運航を妨害したとすれば、それは異常事態であり、他の共同被保険者たちがそのために保険の利益を毀損されるのは不当なことだからです。

ドイツの約款

ドイツ法の下では、「代表の原則」が共同被保険者に適用されます。したがって、ある共同被保険者が「代表」の基準を満たしている場合、その他の共同被保険者は、代表の基準を満たしている被保険者の犯した過失について責任を負うこととなります。約款には、特定の状況について言及している条項が含まれています。例えば、ADS第57条は非開示と不実表示を扱っています。また、2009年のドイツ外航船保険標準約款(DTV-ADS)の第8条は、上記の範囲を超えて、認識と過誤について規定しています。

「別段の合意がない限り、この保険約款において、特定の重大な事実に関する被保険者の認識または過誤への言及がある場合(「知っていた」または「知っていたはずである」)、これは被保険者に等しく適用されるものとする」

イギリスの約款

イギリスでは、裁判所が、複合保険証券に基づく異なる関係者の共同保険について、一貫して、1人の関係者による義務違反が他の関係者に影響を及ぼさないように取り扱ってきました。これは、契約成立前の最大善意の義務にも適用されます。イギリスの裁判所は、この原則をNew Hampshire Insurance Co vs MGN Ltd [1997] LRLR 24に適用し、次のように判示しました。「独立している関係者が単独で付保されている場合、このように付保された者が非開示事項を内密に知らされていた場合を除き、この関係者について非開示を理由に保険証券を無効にすることに疑問はありえない」

他の者の非開示を理由に共同被保険者の1人に対して保険証券を無効とすることはできないとはいえ、ある共同被保険者が知っていることを、2番目の共同被保険者が通常の業務において当然知り得たはずである場合、2番目の共同被保険者は開示義務を負う可能性があります。例えば、共同被保険者がある企業グループの所属メンバーである場合などが該当します。

被保険者と保険契約者の同一視

保険を契約する際の開示義務違反の可能性に関して、被保険者と保険契約者を同一視できるか否かを検討することも重要でしょう。

ノルウェーの約款

NMIP第3-38条は、別の人の行為を被保険者に帰属させることができるとしています。

「保険者は、被保険者に対して、保険契約者が犯した過失を主張することができる」

保険契約者は、海上保険を提供する責任を有するコマーシャルマネージャーまたはテクニカルマネージャーである可能性があります。この場合、被保険者が保険契約者と同一視されるのが極めて自然です。被保険者は、その上、保険契約者の被用者(例えば、コマーシャルマネージャーやテクニカルマネージャーの起用者、あるいは保険契約者が起用したブローカー)による違反についても責任を問われることとなります。被保険者が海上保険を契約する業務を他の企業や個人に委任している限り、NMIP第3章第1条および2条に基づく開示義務について全責任を負うこととなります。

ドイツの約款

ドイツでは、被保険者の「代表」に対する被保険者の責任の一般規則が適用されます。契約に関して具体的に述べている条項、ADS第22条は次のように定めています。

「被保険者の代理人が契約を結ぶ場合に、被保険者が認識していること、または被保険者が認識していたはずのことだけでなく、代理人が認識していること、または代理人が認識していたはずのことも極めて重要である」

DTV-ADS第22.1条の最後のセンテンスによれば、「被保険者の代理人が契約を結ぶにあたり、代理人が重大な事実を認識している場合、被保険者自身がこれを認識していたものとみなされる」

第三者の利益のために結ばれた保険に関し、ADS第57条は次のように定めています。

「重大な事実の非開示または不実表示があった場合、保険契約を締結した提案者が認識していたこと、または認識していたはずのことだけでなく、被保険者が認識していたこと、または認識していたはずのことによって法的な帰結が異なる」

イギリスの約款

イギリスの約款では、被保険者の開示義務が履行されていること、不実表示がないことの確認に最善を尽くすのは、ブローカーの義務とされています。また、ブローカーは、保険者に対し不実表示をすることで被保険者に損害をもたらしてはなりません。ブローカーがその義務を怠った場合、保険者は、被保険者に対して救済を行い、ブローカーは被保険者に対して責任を負います。ブローカーは保険者の代理人ではないため、通常、偽りではないが誤りのある記載に関して保険者に対して責任を負いません。

MIA第19条にも開示義務に関する指針が記載されています。

「開示する必要のある事情に関する前条の規定に基づき、代理人が被保険者のために保険を付保する場合、代理人は、保険者に対し、以下を開示しなければならない。

(a) 代理人が現在認識している重大な事情。保険契約を結ぶ代理人は、通常の業務において認識しているはず、または伝えられたはずの事情をすべて認識しているとみなされる。これに加えて、

(b) 被保険者が開示することになっている重大な事情。ただし、その事情を知るのが遅れたため代理人に伝えられなかった場合を除く。」

ブローカーが被保険者に対する義務に違反した場合、ブローカーは、被保険者がその違反によって被ったと証明できる損失について、被保険者に対し責任を負います。ブローカーは、自らの義務違反にかかわらず、当該のリスクに保険を掛けることは不可能であったという理由により、または保険者が支払を拒否する根拠が他にも存在した(それについてブローカーは責任がなかった)という理由により、被保険者に損失を与えていない、と主張することができます。

まとめ

被保険者以外の者の行為を被保険者に帰属させることができるかどうかという問題については、ノルウェー、ドイツ、イギリスの約款ごとに対応が異なります。そのため、問題解決の方法にも違いが生じる可能性があります。

被保険者の被用者の過誤・不作為に関して言うと、ノルウェーの約款の要件では、被用者が保険契約に係る極めて重要な役割に関して意思決定の権限を有していなければなりません。これは、ドイツの約款における「代表」という概念に多少似ていますが、実際に適用された場合に異なる結果をもたらされる可能性は捨てきれません。イギリスの約款は、同一視という概念が全くないように思われます。ただし、インチマリ一条項で被保険者、所有者またはマネージャーは相当の注意を払うことが義務付けられており、これは、意思決定の権限を有する個人の集団や企業、または「代表」に相当することになると思われます。こうしたアプローチの違いにより、異なる法制度の下では判決内容も異なったものになる可能性があります。

船長や乗組員の行為を被保険者に帰属させることはできないという考え方は、これよりも普遍的なようです。船長や乗組員の犯した過誤、不作為による損失は、保険契約の条件に基づいて填補されます。ただし、船長の過失が保険填補の妨げとはならないという原則は、ノルウェー、ドイツの約款よりもイギリスの約款により定着しているようで、MIA第55(2)(a)条に成文化されています。ノルウェーとドイツの約款の下では、船長が意思決の権限を有しているか、代表である場合、船長の過失が保険填補に悪影響を及ぼす可能性があります。

共同被保険者間の保険については、ノルウェー、ドイツ、イギリスの約款のいずれにおいても、基本的に、共同被保険者の1人が犯した過誤・不作為は、他の共同被保険者に対する填補の妨げにはなりません。しかし、これに関しても、ノルウェーの約款とドイツの約款は、共同被保険者の1人が意思決定の権限を有しているか、代表としての役割を担っている場合に、例外を受け付けやすいように思われます。これに対して、イギリスの約款では、原則に対する例外が制限されるように思われます。

最後に、保険契約者の行為は被保険者と同一視されなければならない、それゆえ、保険契約者による開示は、被保険者による開示とみなされるという考え方が、3つの約款に基づく一般原則であるように思われます。

この記事に関するご質問、ご意見は、[Gard Editorial Team](#)または[ガードジャパン株式会社](#)までご連絡ください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されています。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文と内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。