

## Gard Insight

# 責任制限の権利が認められても、必ずしも、その制限された責任が保険で補償されることを意味しない？

こちらは、英文記事「[Does the right to limit liability inevitably mean that there is insurance cover for the liability that has been limited?](#)」(2014年7月2日付)の和訳です。原文は、スウォンジー大学スクール・オブ・ロー教授の Richard Williams 氏による寄稿です。

最近のカナダ最高裁判所判決を考慮した、責任制限の権利と保険補償の相互関係の評価

先日、カナダ最高裁判所は、Peracomo, Real Vallee ほか対 Telus Communications etc 事件において、責任制限の権利と当該責任に関する保険補償との関連性について、ある判決を出しました。その内容は、いい面もあるが、それだけではない、まさに「半熟」という表現が当てはまるようなものでした。

当該事案の概要は以下のとおりです。

漁船 REALICE 号の実質的な所有者であるレアル・バリー氏が、セントローレンス川で同船を操船中に、漁具にからまってしまった光海底ケーブルを切断するという事案が発生しました (REALICE 号は、Peracomo 社が保有していたものの、その実質的な所有者は、同社の単独株主であるレアル・バリー氏でした)。同氏は、そのケーブルが実際に使用されている可能性があるとは考えたものの、どこかの博物館で「遺棄物 (abandonee)」と書かれていたのを見たのを思い出し、そのケーブルはもはや使用されていないものであると判断してしまいました。しかし、そのケーブルは、実際に使用されていたものであり、ケーブルの所有者は、バリー氏と Peracomo 社に対し、修理費用約 100 万米ドルを請求しました。Peracomo 社には、その損失の責任があると認定され、バリー氏個人にも責任があるとの判決が下されました。この判決を受けたバリー氏と Peracomo 社は、1976 年賠償責任条約に基づく船舶の限度額が 50 万米ドルであることを根拠に、賠償責任をその範囲に制限することを求めるとともに、保険会社 Royal & Sun Alliance Insurance Co. of Canada に補償を求めました。

カナダ最高裁判所は、バリー氏はケーブルが実際に使用されている可能性があるという考えを抱きながらも、Canadian Charts and Nautical Publications Regulations 1995 (1995 年のカナダの海図および航海用刊行物に関する規則) で義務付けられている、海図の確認義務と、「ケーブルの性質と使用状況について海上交通管制に確認する」義務を怠ったことを理由に、ケーブルを切断したことは無謀な行為であったと判断しました。しかし、同裁判所は、バリー氏がケーブルが遺棄されたものであると思い込んでいたことを考慮して、「彼は、自身の行為が誰かの財産を損傷してしまい、その財産を修理しなければならなくなるとは思っていなかった」とも判断しました。結局、最高裁判所は、4 対 1 の多数意見をもって、Peracomo 社とバリー氏には責任制限の権利は与えられるが、保険会社から補償を受ける権利はないと判示しました。その中で反対意見を表明した Wagner 裁判官は、責任制限の権利があることには同意し、保険会社から補償を受ける権利はないという点には反対しました。

つまり、過半数を超える裁判官が、制限を無効にするような不法行為と、保険補償を排除するような不法行為とを区別したということです。裁判所は、不法行為者が故意か無謀かを問わず、該当する不法な作為や不作為を行った結果として生じる可能性のある損失の種類も予見していた場合に限り、1976 年条約に基づく制限は無効になると結論付けました。しかしながら、裁判所は、保険補償を排除するためには、その不法行為 (故意か無謀かを問わない) から損害や損傷が生じる可能性があることが予想されれば十分であり、必ずしも実際に生じる損失が予見される必要はないとしました。その結果として、本事案のように、不法行為者がその行為から実際に生じる損失の種類を予見しなかったという理由から、責任制限の権利が認められる一方で、その行為は故意または無謀による不法行為に当たるとする理由から、保険会社から補償を受ける権利はないという事態が起こりえるのです。

この判決は、制限権は存在しないとした従前の下級審の判決を、全員一致で覆したという点において、歓迎すべきものです。なぜなら、今回の判決内容は、他の法域のものと整合するものであり、船主は「ほぼ争う余地のない制限



権」<sup>1</sup>を持つことになり、「真に例外的なケースに限って、船主の制限権が無効化される可能性があるだろう」<sup>2</sup>という考えを強めることとなります。

反対に、保険補償については、予想外の判決となりました。なぜなら、輸送・保険業界では、被告に責任制限の権利がある場合、P&I などの賠償責任保険に基づいて補償を受けると考えられてきたからです。海事クレームは高額になる傾向があり、その額は船主の資産額を超えることも多いため、こうした考えは重要であったのです。したがって、損害賠償責任保険を利用可能であることは、信用力のある第三者によって限度額までの補償が速やかに提供されることを示すものであるという点において、船主と請求人の双方に利益をもたらすものです。実際、制限権と賠償責任保険の利用可能性が両立することは、様々な種類の海事債権を規律するために業界と政府が IMO を通じて何年もわたって構築してきた実行性のある補償枠組みの礎となっています。したがって、海事クレームに関して、責任制限の権利を有する被告が、賠償責任保険に基づく補償を受けられないとすれば、その枠組みを支える微妙なバランスが失われることとなります。皮肉なことに、この判決は、被告の行為がその責任制限の権利に関し、公序に反するほど重大ではない場合であっても、賠償責任保険(場合によっては強制的賠償責任保険)による保護を、善意の請求人から奪うことになってしまうという結果をもたらしかねません。

では、大多数の裁判官がこうした予想外の結論に達したのはなぜでしょうか。それは、以下の理由により、制限権と保険補償は、区別して扱うべきであると考えたからです。

1. 2つの規定の目的は異なっている
2. 1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約と海上保険法の用語は大きく異なっており、異なる目的に重きを置いている

## 1. 異なる目的

カナダ最高裁判所の過半数を超える裁判官らは、1976年制限条約の規定と保険の利用可能性との間には関連性があるものの、責任制限の権利が存在する場合に保険補償の権利が自動的に想定されなければならないというものではないとの結論に至りました。裁判所は、1976年責任制限条約に基づいて制限された責任の総額を定める際に限って保険が関係するのであって、被告が、自身の行為について、制限を無効にするほどのものではなかったことを証明しても、その行為が保険補償を受けるとする権利を排除するようなものではなかったとすべき、政策的な理由は存在しないと結論付けました。

しかし、1976年制限条約の起草者と同条約の交渉に深くかかわった保険会社の側には、責任制限の権利と、保険補償が提供されることとは、多くの事案において、両立するであろうとの期待があったのも事実です。今後、制度が発展し、請求人のために適切な資金が用意され、迅速かつ実効的にクレームの支払いが行われるように、保険会社からの証明書の提供<sup>3</sup>によって極めて高額な責任限度額が保証されるようになるかもしれません。<sup>4</sup> 地方や国の当局は、そうした制度がもたらす安心感に大いに依存しています。不法行為者に制限が認められる場合には、その制限された額は、保険会社によって補償されるであろうという期待感があるからです。しかし、損失や損害が被保険者自身の違法行為から生じたものである場合には、そうした証明書が、補償を拒絶する権利を保険会社に認めることになることも覚えておかなければなりません。

## 2. 異なる文言

1976年制限条約第4条は、以下のように規定しています。

<sup>1</sup> BOWBELLE 号事件(THE BOWBELLE (1990)(3 AER 476)における Per Sheen 裁判官

<sup>2</sup> SAINT JACQUES II 号事件(THE SAINT JACQUES II) (2003)(1 Lloyd's Rep 203)における Per Gross 裁判官

<sup>3</sup> この要求事項は、CLC、バンカー条約や HNS 条約等の汚染防止条約、アテネ条約等の旅客責任条約上、存在するものです。米国などの国内法上も存在します。

<sup>4</sup> 強制保険が必要とされる理由の詳細説明については、Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2000 の Erik Rosaeg 教授の「[Compulsory Maritime Insurance](#)」を参照してください。

責任を負う者は、損失を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損失の生ずるおそれのあることを認識して行った自己の行為又は不作為により当該損失の生じたことが証明された場合には、自己の責任を制限することができない。<sup>5</sup>

しかし、英国の 1906 年海上保険法<sup>6</sup>第 55 条は、以下のように定めています。

(1) この法律の諸規定に従うことを条件として、かつ、保険証券に別段の定めがない限り、保険者は、被保険危険に近因して生じた一切の損失について責任を負うが、上記の条件に従い、保険者は、被保険危険に近因して生じたものではない一切の損失について責任を負わない。

(2) 特に、

(a) 保険者は、被保険者の故意の違法行為に起因する損失について責任を負わない。ただし、保険証券に別段の定めがない限り、被保険危険に近因して生じた一切の損失については、船長または船員の不法行為または過失がなければその損失が発生しなかったとしても、保険者は、これに責任を負う。

下線を付した文言は、責任制限の権利の排除につながる不法行為は、より具体的には、海上保険法のより一般的な規定よりも、具体的に生じた損害と関連付けるべきであると確かに読めますが、その区別が妥当であるのは、ごくわずかな事案に過ぎないように思われます。カナダ最高裁判所によるこうした事実認定は極めて異例なものであり、反対意見を述べた Wagner 裁判官の見解からも明らかなように、批判の対象となり得るものです。Gard では、過去、船主の責任制限の権利が認められた事案において、本来であれば補償を受けられるクレームについて 1906 年海上保険法の第 55 条に依拠することを国際 P&I グループ加盟クラブが求めた事例を知りません。こうした事態は、特別な事情がなければ生じ得ないと考えられます。

また、1906 年海上保険法の関連する文言の解釈がどうであれ、不法行為によって、保険補償を受ける権利が無効とされるには、その不法行為は、被保険者の従業員や使用人によるものではなく、むしろ被保険者自身によるものでなければならないこと<sup>7</sup>を強調しておく必要があります。したがって、損失や損害が乗組員の故意や無謀な行為から生じたものである場合、通常、被保険者自身にとっても、予期しない危険から生じたものであり、被保険者が保険に基づく請求を行うことを妨げるのには十分ではないといえるでしょう。

しかし、多くの場合、事態はより複雑です。なぜなら、ほとんどの場合、被保険者は、人を通じて事業を行う法人だからです。したがって、損失や損害がその使用人や代理人の故意の不法行為によって生じた場合、二項対立が生じる可能性があります。つまり、その行為は被保険者の使用人や代理人のもののみならず、それとも被保険者自身の行為なのか？ということです。伝統的な解決策<sup>8</sup>は、関係者が被保険者の「意思を代表する個人」または分身であるとみなされるか否かを確認することです。<sup>9</sup> そうであれば、その行為は、被保険者自身の行為とみなされます。大

<sup>5</sup> 他の条約でも同様の表現が使用されているものの、制限権を排除するための文言が統一されていないことによって、問題が複雑化しています。具体的な損失または損害を予見する行為を要求する条約(ハンブルク・ルール(第 8 条)、ロッテルダム・ルール(第 61 条)、CMR(第 29 条)、CIM-COTIF 第 44 条)、ブダペスト条約(第 21 条)、アテネ条約(第 13 条)、92 年 CLC(第 6 条(2))、HNS 条約(第 9 条(2))もあれば、具体的ではない損失または損害に一般的に言及する行為を要求するに過ぎない条約(ヘーグ・ヴィスビー条約(第 IV 条規則 5(e))、改正されたワルソー条約(ヘーグ議定書第 25 条)、モントリオール条約第 22 条(5))もあります。

<sup>6</sup> REALICE 号事件に適用された 1993 年カナダ海上保険法の第 53 条(2)の表現は、多少異なるものの、大きく異なるものではありませんでした。「第(1)項の一般性を損なうことなく、保険者は、被保険者の故意の不法行為に起因する損失について責任を負わず、保険証券に別段の定めがない限り...」

<sup>7</sup> 1906 年海上保険法の第 55 条(2)を参照。これは、コモンロー上の古くからのルールです(Thompson v Hopper(1858)(E.B. & E. 1047)および Trinder v Thames and Mersey Ins. Co (1898) (2 QB 114)を参照)

<sup>8</sup> これは、主に、責任制限とのかかわりの中で使用されてきたルールですが、同様のアプローチが保険補償に関しても採用される可能性があります(例えば、Francis Rose 教授の「Marine Insurance Law and Practice」(Informa 2nd edition 2012)の 18.25 と、「O' May on Marine Insurance」(Sweet & Maxwell 1993)の 112-13 ページを参照)。

<sup>9</sup> 過去において、そうした人は、会社の上級役員であることが多い(Lennard's Carrying Co 対 Asiatic Petroleum Co.事件(Lennard's Carrying Co v Asiatic Petroleum Co.)(1915)(AC 705)および LADY GWENDOLEN 号事件(THE LADY GWENDOLEN)(1965)(Probate 294))。しかし、ISM コードおよび ISPS コードに基づく管理責任者(DP)の要件の出現により、そうした人は、会社人事構造上のその人の地位にかかわらず、DP が最終的な責任を負う事項に関する分身とみなされる可能性もあるといえるかもしれません。また、米国法上、該当する行為は、「マネージング・オフィサー」、つまり、会社の業務の該当する側面を実際に管理または指揮する人の行為でありさえすればよいとされています(Coryell 対 Phipps 事件(Coryell v. Phipps)(1943 年最高裁)(317 US 406))。

半の事案では、該当する不法行為は法人の事業の一面(経営面であることが多い)に関するものであることから、調査は難しくありません。しかし、まれに、関係者が 2 つの立場で行為しており、不法行為が行われたのはどの立場によるものかを確認する必要がある場合があります。典型的な例としては、(REALICE 号事件のように)不法行為者が船長であり、(通常は小規模な)船舶の事実上の船主でもある場合が挙げられます。

驚くべきことに、カナダ最高裁判所はおそらくこの問題を検討しなかったと思われます。同裁判所は、バリー氏は個人的に無謀であったことを認めたため、その結果として、本人が保険補償を受けることができないのは驚くことではないとしました。しかしながら、同裁判所は、バリー氏は Peracomo 社の単独株主かつ実質的な所有者として、Peracomo 社の「意思を代表する個人」または分身でもあることから、Peracomo 社は保険による保護を受けられず、また、バリー氏の無謀さも Peracomo 社が保険に基づく補償を受けることを妨げるものだとしました。しかし、事実から示唆されるのは、ケーブルの切断という無謀な行為を行った時点で、バリー氏は、会社の「意思を代表する個人」または分身としてというよりも、船長／航海士としての立場で行為していたということです。そのような状況下で、同氏の行為は Peracomo 社の行為ではなく本人の行為であると考えべきであり<sup>10</sup>、したがって、Peracomo 社は保険補償を受ける権利が認められるべきであるというのが、ほとんどの国で支配的な見解であると思われます。

しかしながら、判決にはこのような趣旨の意見は見られないものの、カナダ最高裁判所は、Peracomo 社には保険補償を受ける権利はないとの結論を出す際に、Peracomo 社とバリー氏は非常に密接な関係があり、共同で保険に加入していたという事実に影響を受けた可能性があります。このような状況で、同一の財産または事業に対して実質的に同じ利害を持つ 2 名の者が 1 つの保険に共同で加入している場合、一方の被保険者の不法行為によって、両方の被保険者の補償を受ける権利が排除されてしまった先例があります。これは、有名な保険事案である Samuel 対 Dumas 事件(Samuel v Dumas)で英国の貴族院が検討したもので、Viscount Cave は以下のように判断しました。

「この議論には影響力がありますが、私は、本事案においてそれを優先すべきであるとする心構えはできていません。<sup>11</sup> 2 名の者が共同で保険に加入しており、それらの利害に不可分の関連性がある、損益が必然的に双方に影響を及ぼす場合には、一方の不法行為は、保険全体を汚染するに足るものです。(Phillips' Law of Insurance, Vol. I, s. 235)」<sup>12</sup>

バリー氏が Peracomo 社の単独株主でもあったという事実は、「それらの利害」には「不可分の関連性がある、損益が必然的に双方に影響を及ぼす」と考え得ることを示すものです。この場合、Peracomo 事件の幾分か特異な事実に鑑みると、第一印象では驚くべき結論のように思えた保険補償に関するカナダ裁判所の結論も、正当化できるものかもしれません。

## まとめ

カナダ最高裁判所の判決は、請求人が 1976 年制限条約に基づく制限を無効にする際に感じた苦労を全員一致で改めて強調した点で歓迎すべきものです。しかしながら、同裁判所の過半数意見による判決(Wagner 裁判官は反対)は、被告には自己の責任を制限する権利があるという事実にもかかわらず、被告は保険補償を受けることができないということを示したという点で、驚くべきものです。こうした結論は、輸送・保険業界の理解と期待に反するものであり、多数意見が出した結論の中には、疑問のあるものもありますが、幾分か特異な事実によって説明することができるのかもしれませんが、他の法域における他の裁判所が異なる判断を出したとしても、驚くことではないでしょう。

この Gard Insight の記事に関するご質問やご意見は、[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。

<sup>10</sup> ANNIE HAY 号事件(THE ANNIE HAY)(1968)(Probate 341)を参照。ノルウェー法上でも同様の考え方が取られています。M/K HADSELØ 対 M/K POLLY 事件(M/K HADSELØ v. M/K POLLY)(Rt-1957-624)のノルウェー最高裁判所判決のほか、Falkanger 教授と Bull 教授がその代表的なテキスト「Introduction to Maritime Law」で示した見解を参照。

<sup>11</sup> Viscount Cave がこのような意見を出したのは、その事案の 2 名の共同被保険者が抵当権設定者と抵当権者であったためであり、裁判所は、2 名の被保険者は被保険物に対して同じ利害を持つものではないと結論付けました。

<sup>12</sup> (1924) 18 Lloyd's Rep. 211 at 214. Robert Merkin の「Marine Insurance Legislation」(Lloyds' s List Group,2000)の 76 ページ、「O' May on Marine Insurance」(Sweet & Maxwell 1993)の 114 ページも参照。

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とは限りません。であるとは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、原文との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。