

# 英法における船舶未修繕損傷処理 と海上保険者の責任

—Neil Hudson 氏の所見をめぐって—

大谷孝一

## 目次

- 1 はじめに
- 2 Hudson 氏の所見
- 3 結びにかえて

### 1. はじめに

1-1 海上保険法理上、未解決の問題の一つに、船舶の未修繕損傷 (unrepaired damage) に対する海上保険者の責任額の算定方法の問題がある。これは、被保険船舶が保険期間中、被保険危険によって損傷を被り、保険期間満了前に売却されるか、何らかの理由で、保険期間満了の時まで未修繕のまま放置された場合に、保険者にてん補責任があるかどうか、もしてん補責任があるとすれば、その責任額はどのようにして算定されるのかという問題である。

周知の通り、英法では、1906年海上保険法（以下 MIA と略す）第 69 条第 3 号<sup>(1)</sup>は、船舶が修繕されず、かつ保険者の責任の継続中に損傷状態のまま売却

---

(1) § 69. Partial loss of ship.—Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

(1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty:

却されなかった場合には、被保険者は妥当な修繕費 (reasonable cost of repairs) を超えない範囲で、未修繕損傷から生じる妥当な減価 (reasonable depreciation) についててん補を受ける権利があると規定することによって、未修繕損傷に対する保険者の責任を認めている。しかし、同法には、この保険者のてん補すべき「妥当な減価」の算定方法についての定めがなく、従って、過去の判例によってこれを決定しなければならないのであるが、この判例は、船舶の正体価額 (sound value) から損傷価額 (damaged value) を控除した残額をもって保険者の責任額を決定していた長い間の慣行を排除したものの、協定保険価額から船舶の損傷価額を控除した残額をもって「妥当な減価」とす

- 
- (2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above:
  - (3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage computed as above.

「第69条 船舶の分損——船舶が損傷を被ったが全損とならない場合には、損害てん補の限度は、保険証券に明示の規定がある場合にはこれに従うこととして、次の通りとする。

- (1) 船舶が修繕された場合には、被保険者は妥当な修繕費から慣習上の控除を行なった残額についててん補を受ける権利がある。ただし、一回の災害については、保険に付けられた額を限度とする。
- (2) 船舶が損傷の一部についてのみ修繕された場合には、被保険者は、修繕部分については前号によって計算した妥当な修繕費のてん補を受ける権利があるほか、未修繕の損傷から生じる減価があれば、妥当な減価についててん補を受ける権利がある。ただし、その総額は前号によって計算した全損傷の修繕費を限度とする。
- (3) 船舶が修繕されず、かつ、保険者の危険の継続中に損傷状態のまま売却されなかった場合には、被保険者は、未修繕の損傷から生じる妥当な減価についててん補を受ける権利がある。ただし、その額は第1号によって計算した損傷の妥当な修繕費を超えないものとする。」

るのか、船舶の正体価額から損傷価額を控除した残額の正体価額に対する割合を協定保険価額に乗じたものをもって「妥当な減価」とするののかについて最終的な決定を下していないのである。

すなわち、1882年の *Pitman v. Universal Marine Insurance Co.* 事件によれば、一船舶が被保険危険によって損傷したが、必要な修繕を施すべき施設がなかったので、後に損傷状態のまま売却された（この未修繕売船の事態は、後述の通り、MIA には規定がない）。原告は船舶の修繕費見積額を保険者から回収しようと努めた。これに対して、Lindley 判事は、損害の真の範囲は損傷の結果としての船舶の減価であって、この減価は避難港における船舶の正体価額と避難港における船舶の損傷価額とを比較し、その結果として算出される差額の正体価額に対する割合を、評価未済保険（unvalued policy）の場合には保険開始の時ににおける船舶の実価に、また評価済保険（valued policy）の場合にはその協定保険価額に乗じなければならないという、今日一般に Pitman Formular といわれる方式を提唱した。

これに対して、控訴院では、三人の判事のうち Brett 判事が、修繕費見積額がてん補額を決定する唯一の要素であり、保険者は修繕費見積額から慣習上の控除額を差引いたものをてん補すべきであるとして、第一審判決に反対を唱えたが、Jessel 記録長官と Cotton 判事の二人が第一審判決に積極的な賛意を表さないながら、Lindley 判事の減価額算出方式に対立する方式を具体的に明示することのないまま、多数決によって、第一審判決を支持する形となった。

*Pitman v. Universal Marine Insurance Co.* 事件における Lindley 判事の見解は、その後、貴族 Downshire 侯のマンションに関する火災保険事件である1949年の *Elcock and another v. Thomson* 事件において、Morris 判事によって、正当であると承認された。

さらに、この問題は、同じ1949年の *Irvin v. Hine* 事件において再び考察

された。この事件において、原告である被保険者は、未修繕損傷から生じる船舶の減価を見積るに当って、協定保険価額と船舶の損傷価額との差額を回収する権利があると主張し、これに対して、保険者側は、正体価額から損傷価額を控除するか、または Pitman 方式によって減価額を算出すべきであると抗弁した。

Devlin 判事は、保険者側の一方の主張である「正体価額から損傷価額を控除する方式」を拒絶したが、被保険者の主張する「協定保険価額から船舶の損傷価額を控除する方式」(棒引計算方式)と、保険者側の主張するもう一方の方式、すなわち Pitman Formular (分損計算方式)のどちらの方式による数字も、MIA 第69条第3号に規定する修繕費見積額を超えたために、このいずれの方式を採用すべきかを決定することを差し控えた。

さらに、1965年に“Medina Princess”号事件が発生し、Queen's Bench の Roskill 判事は、被保険船舶が保険期間中修繕されず、また売却もされなかったために、保険者のてん補額は MIA 第69条第3号によって決せられるが、同船の損傷価額は事実上ゼロであるので、てん補額は「妥当な修繕費」に限定されると判決した。この事件においても、未修繕損傷による減価額の算定方法として、Irvin v. Hine 事件において Devlin 判事の決定を差し控えた二つの方式のうち、いずれを採用すべきかを決定する必要がなかった。

一方、アメリカでは、1954年の“Armar”号事件および1962年の“Renay”号事件のいずれもが、英法の Pitman 方式を採用して、船舶の正体価額と損傷価額との差額の正体価額に対する割合を保険価額に乗じる算出方式を採用した<sup>(2)</sup>。

1—2 また、MIA には、船舶が保険者の責任の継続中に損傷状態のまま

---

(2) 拙稿「船舶未修繕損傷に対する保険者責任についての一考察——1906年英国海上保険法第69条第3号の『妥当な減価』の意味とその算出方法」『保険学雑誌』第490号、1980年、pp. 25～27参照。

売却された場合の保険者の責任に関する規定がなく<sup>(3)</sup>、従って、この場合にも、過去の判例によってこれを決定しなければならないのであるが、前記1882年の *Pitman v. Universal Marine Insurance Co.* 事件の第一審判決において、被保険者は損傷船舶の売得金から実際に施工された修繕の実費を控除したものと船舶の正体価額との差額の正体価額に対する割合を協定保険価額に乗じることによって得られる金額を回収することができる<sup>(4)</sup>と判決されたが、修繕費見積額がいかなる場合においても損害の基準であり、修繕費見積額によって確められた損害額を、船舶の売却の結果という保険契約以外の偶然的事情によって左右してはならないという、控訴院における Brett 判事の強力な反対意見のために、法は最終的には未決定であると言われている<sup>(5)(6)(7)</sup>。

## 2. Hudson 氏の所見

2-1 このように、英国では、船舶の未修繕損傷に対する海上保険者の責任については、多くの問題が未解決であり、100年来の議論の対象となっている。毎年行なわれる英国海損精算人協会総会における会長演説でも、たびたびこの問題が取り上げられていることから、この問題に対する船舶保険関係者

(3) 故椎名幾三郎博士は、MIA 第69条第3号の規定に、この未修繕船舶が保険期間中に売却される場合を含めておられたが（「船舶保険に於ける未修繕問題」『海上保険の諸問題』、1967年、p. 308）、これは誤解である。

(4) Gow によれば、この未修繕売却の場合にも、被保険者は、売却によって確められた船価の現実の減少額を超えない範囲で、妥当な減価額を回収できるという趣旨の規定が、1896年から1902年まで、MIA 第69条第4号としてその草案中に存在していたが、*Pitman v. Universal Marine Insurance Co.* 事件における Brett 控訴院判事の反対意見に効力を置いて、1903年3月に削除されたということである。——cf. *Sea Insurance*, 1914, pp. 143~144.

(5) Arnould, *The Law of Marine Insurance and Average*, 15th ed., s. 1037.

(6) 従って、この船舶の未修繕損傷クレームの問題が英国において解決されていると考えるのは大きな誤りであり、また法規と実務が一致しているとも間違っている。——椎名幾三郎・前掲論文、p. 311。

(7) 前掲拙稿、pp. 37~38。

の苦悩が察せられるのであって、まさに、この船舶の未修繕損傷処理の歴史は、Goodacre が言うように、「災難の連続」(chapter of accidents)であったと言える<sup>(8)</sup>。

そこで、本稿では、Commercial Union Assurance Group の Claim Adjuster で、同グループの Marine Claims Division の General Manager であり、また同グループの理論的指導者であって、さらに英国救助協会の Chairman も務めた Neil Hudson 氏が、1981年に Lloyd's of London Press の Hull & Cargo Conference で行なったスピーチを少しく整理し、時にはその一部を妙訳し、簡単なコメントを付して、読者の参考に供したいと思う。

2—2 まず、彼は、未修繕損傷クレームが通常提起される三つの場合を紹介している (Ibid., pp. 1~4)。

- (1) 船舶が、堪航性または通常の航行もしくは業務に影響を与えないほどの比較的小規模な損傷を被り、従って特別急いで修繕を施す必要がない場合
- (2) 船舶が、推定全損となりうるほどの甚大な損傷を被ったが、推定全損が成立しない場合
- (3) 船舶が、相当程度の損傷を被ったが、比較的高齢船であるために、仮修繕のみでその運命を待つ場合

---

(8) *Marine Insurance Claims*, 1974, p. 283 (葛城照三・木村栄一・大谷孝一・小池貞治監訳、大正海上海損部訳『グッドエーカー海上保険クレーム』, pp. 351~352)。

未修繕損傷クレームに対する保険者の責任をめぐる問題は、英国ばかりではなく、国際的にも注目を集めている。たとえば、1980年9月にシアトルで開催された国際海上保険連合総会では、「未修繕損傷および繰延べ修繕に対する保険金請求処理について色々の市場で採用されている方法」(“Methods adopted by different markets in handling claims for unrepaired damage and deferred repairs”)と題するパネル・ディスカッションが行なわれているし、UNCTAD (国連貿易開発会議)の国際海運立法作業部会でも、未修繕損傷に関する問題提起がなされている。——中西正和「船舶保険契約における未修繕損害をめぐる最近の論議について」『損害保険事業研究所創立五十周年記念損害保険論集』, 1983年, pp. 458~477参照。

第一の場合の損傷は、長年にわたり徐々に積み重なっていくもので、船舶は、未修繕のまま、代替船を得るために売却されるか、または全損となるかであって、いずれの場合にも、クレームは保険期間満了後に生じる。船舶は、長年にわたって存在していた損傷をもったまま、引続き仕事をしていたのであるから、この場合、船舶が、実際に、その損傷によって減価したかどうかを証明することは困難である。それにもかかわらず、この種の未修繕損傷クレームは後を絶たず、処理が極端に困難なことがあると Hudson 氏は述べている (Ibid., p. 2)。

しかし、被保険船舶が全損となったときに、船主が、この種の未修繕損傷に対するクレームを提起しても、「吸収」(merger) の原則によって、同一保険期間中の前の未修繕損傷は後の全損に吸収されるから<sup>(9)</sup>、たとえこの場合に MIA 第69条第3号の「減価」があったとしても、前の未修繕損傷に対しては保険者あずかり知らぬところである。彼の誤解であろう。

第二の場合の未修繕損傷に対するクレームについては、被保険船舶が被保険危険によって甚大な損傷を被り、減価したことは事実であるから、どのようにしてその減価額を定めるかという実際的な問題が生じる。しかし、船舶は、修繕する見込みがないほどに甚大な損傷を被っているが、船主が推定全損を証明することができなければ、彼は保険金額全額を請求することができず、また修繕は施工されないので、損害てん補の限度額として MIA 第69条第1号の修繕費に頼ることもできない。彼は唯一、あらゆる困難と不確実性を伴った MIA 第69条第3号に頼るだけである。他言すれば、彼は、かかる状況の下において何が「妥当な減価」であるかを証明する実際的な義務に直面している。この種のケースは、過去において、最後には裁判になったとしても驚くにあたらないことである。

(9) MIA § 77 (2); ITC § 16.

第三の未修繕損傷クレームは、高額の修繕費を正当化するのに十分なほど甚大なものであるが、推定全損には程遠いような損傷を被った場合に生じる。この損害は、船主に対して、船舶がその有効寿命の終りに近づきつつあるということ強調する効果をもち、船主は、代替船の入手について考えなければならなくなる。各種の代替手段についてその資金調達の問題を考えなければならず、この場合、船主は、主として、船舶を売却した場合に同船はいくらで売れるか、修繕を施工した場合に、または未修繕のまま保険金請求をした場合に、保険者からいくら回収できるかを比較考量して、意思決定を行なうことになる。従って、この場合の未修繕損傷に対する被保険者の保険金請求は曖昧模糊としており、時として直接的な保険金請求はなされず、ただ「この未修繕損傷に対して保険金請求をしたら、保険者はいくら支払うか」といった質問がなされるだけであり、また直接保険金請求が提起されても、その後の交渉はしばしば中断されるといった特徴を有する。

2—3 それでは、これら三つのタイプの未修繕損傷クレームを処理するためには、保険者にとっていかなる方法が利用可能であろうか。Hudson氏は、この問題に関しては、何冊かのテキスト・ブックや多数のペーパーがあり、これらは常に、MIA第69条第3号から出発し、今日では十分に知られているHall v. Hayman, Elcock v. Thomson, Irvin v. Hine, Astra v. Archdale (The Armar) および Medina Princess 号事件といった比較的近年の諸事件に言及し、その後、「妥当な減価」(reasonable depreciation)の原則を説明するに当たって、Pitman v. Universal Marine Insurance Co. 事件におけるLindley判事やCotton控訴院判事(更にはMIAの起草者)が不親切であったこと、および修繕が施工されない場合には別の基準が適用されるのに、修繕が施工された場合には、なぜ保険者によって修繕費がてん補されるのかを理解するのは困難であること、の二点を論じているけれども、それらの論述は、残念ながら、「妥当な減価」をいかに計算し、協定すべきかについて、



船主と保険金決済者との間の交渉のテーブルに横たわる実際的な問題に関して、明解な指針を与えてくれない、と批判している (Ibid., p. 5)。

Hudson 氏のこの批判は的を得ており、この点については、私も既に指摘した<sup>(4)</sup>。

2-4 この問題に関するこれまでの議論は、あまりにも多くの注意が MIA 第69条第3号に向けられてはいなかったか、キャンパスをもっと広げることによって、この問題を側面から考えることができないか、すなわち、MIA 第69条第3号そのものを熟視するのではなく、その周辺の関連条項を検討することによって、同条同号に示唆が与えられるのではないかと彼は考える。この点についても同感である。

彼は、次のように述べている (Ibid., pp. 6~8)。

「注目すべき第一の点は、第69条が孤立して存在しているのではないということである。それは、第67条から第78条までにわたって、『損害てん補の限度』 (Measure of Indemnity) という包括的な見出しの下に規定されている『一束の条文』 (Fasciculus of sections) と (British and Foreign Marine Insurance Co. v. Wilson Shipping Co. 事件において) Lord Sumner が述べたものの中に配置されている。

第67条自体は、『損害に対する保険者の責任の範囲』 (Extent of liability of the insurer for the loss) という小見出しをもち、評価済保険証券と評価未済保険証券を区別する複雑な語句を取り去って言えば、『(自己を被保険者とする保険証券に基づいて) 被保険者が損害について回収することができる金額は、損害てん補の限度と呼ばれる』と述べている。従って、第67条は、次条以下第78条までの条文の全部が関連していることを規定している。

Chalmers の第四版において、第67条に続く注釈があり、それは次のように

---

(4) 前掲拙稿, p. 35。なお、後述参照。

述べている。『保険は損害てん補の契約であるが、海上保険においては、てん補額は契約当事者間の合意 (conventional) の問題であり、次条以下がてん補額を定めるための標準または限度を規定する』と。従って、『損害てん補の限度』が意味するところは、特定の場合に保険上てん補されるべき金額を定めるプロセスであり、損害てん補の原則には口先だけの厚意が払われているけれども、規定されているてん補額は、實際上、契約当事者間の合意の問題にすぎない。すなわち、それは真の損害てん補額ではないということである。なぜならば、海損精算組合で働く私の友人たちはそのような考えに対して不興の色を示すであろうが、ある場合には、被保険者は、厳密に言って受取る権利がある以上の金額を回収することがあり、また他の場合には、保険者は支払うべき金額よりも少なく支払うことがあるということである。

第68条は、全損の場合の損害てん補の限度について規定し、第69条は、もちろん、船舶の分損の場合について規定している。その後については、第70条と第71条は、それぞれ運送貨の分損および貨物の分損について規定している。船舶、運送貨または貨物の全損の場合には、被保険者が、損害について自己を被保険者とする保険証券に基づき回収することのできる金額について定めている条文は一つしかないのに、船舶、運送貨および貨物のそれぞれの分損については、それぞれ別個の条文が規定しているという点に注意することは興味深い。

第72条から第78条までは、第三者に対する責任のような特殊な場合について規定しており、ここでは関係がないと思われるので、今は、われわれは第69条に注意を集中することができる。第3号に進む前に、まず本条の前文を見てみよう。それは『船舶の分損』(Partial loss of ship) という見出しがつけられており、『船舶が損傷を被ったが、全損とならなかった場合には、損害てん補の限度は、保険証券に明示の特約がある場合を除き、次の通りである』とあって、その後、各号が記載されている。この前文は、二つの側面を有すると思われる。第一に、損害を別の方法で計算することを認める明示の規定が保険証

券にある場合には、その明示された方法が第69条の諸規定に含まれるこれと抵触する方法に取って替るということであり、第二に、MIA は、本条において、損害てん補の限度について、または第67条に定められているような、損害について自己を被保険者とする保険証券に基づき回収することのできる金額について、規定しているのであって、修繕が現実に行われようと否とを問わず、保険者は修繕費を支払うと言っているのでは全くないということである。

これは微妙な点であるが、最も重要な問題である。日常会話では、われわれはみんな、保険者が船舶を修繕する費用について責を負うと言っているが、MIA が規定しているように、法律上は、われわれの責任が生じるのは、修繕費それ自体についててん補する必要があるからではなくして、修繕が施工された場合には、修繕費が、被保険者が回収することのできる金額の限度を知るることのできる最良の方法だからである。

逆に言えば、修繕が実施されなかった場合には、修繕費は、どんなに正確に見積られても、見積り以外の何物でもなく、それ自体では、単に損害てん補の限度額を計算する一つの方法にすぎない。もし、何か別の、もっと正確な損害てん補の限度額を知る方法があれば、それが修繕費見積額に優先することは十分にありうる。」

そして、Hudson 氏は、1882年の *Pitman v. Universal Marine Insurance Co.* 事件にふれ、同事件は未修繕損傷クレーム処理の実際に大いに役立ったかどうかは疑問であるが、判事たちのコメントには興味深いものがあるとして、既に本稿 1—2 で紹介したような、同事件の第一審における Lindley 判事の見解および控訴審における Cotton 判事の見解を紹介している。

2—5 次いで、いわゆる「新旧交換」控除（または「新旧交換差益」控除）(deduction “new for old”) の問題に言及している。つまり、既述の通り<sup>(1)</sup>、

---

(1) 注(1)参照。

MIA 第69条第1号には、船舶が修繕された場合には、被保険者は、妥当な修繕費から「慣習上の控除」を行なった残額を回収する権利があると規定されている。現在、使用されている協会期間約款（船舶）(Institute Time Clauses-Hulls) 第10条には、

“Average payable on each valuation separately or on the whole without deduction, new for old, whether the average be particular or general.”

「海損は、単独海損である共同海損であるを問わず、新旧交換控除なしで、各別の評価額または合計評価額に基づき支払われる。」

とあり、これは MIA 第69条前文の「保険証券中に明示の規定がある場合」に該当するが、こういった規定がなければ、修繕が施工された場合には、当然、修繕費から慣習上の控除（もしあれば）が行なわれることになる。この「新旧交換」控除が行なわれるのは、船舶が旧材料に替えて新材料をもって修繕されることにより、被保険者が利益を得ることを避け、こうして損害てん補の原則の実効を計ろうとするためである。

上記約款が協会期間約款（船舶）に導入されたのは、1888年であるが、当時は、以下のような規定であった（現行規定に改訂されたのは、1952年10月1日）。

“Average payable on each valuation separately or on the whole, without deduction of thirds, new for old, whether the average be particular or general.”

「海損は、単独海損である共同海損であるを問わず、3分の1新旧交換控除なしで、各別の評価額または合計評価額に基づき支払われる。」

この約款が協会期間約款に導入された1888年までには、修繕費は新旧交換控除を行わずに全額をてん補するという慣習が一般化していた<sup>12)</sup>。しかし、

12) 葛城照三監訳、大谷孝一・井土紀六・平野統・下山博也・西村直晴訳『英国海上保険約款の変遷』、1968年、p. 71。

1882年の Pitman v. Universal Marine Insurance Co. 事件の頃は、ちょうど端境期であって、木船から鉄鋼船への過渡期にあったものの、それでもまだ、修繕費から3分の1の控除を行なうという従来の慣行が流布していた<sup>13</sup>。鉄船や鋼船の所有者の不満に対しては、個別に、保険証券中に3分の1不控除約款を挿入して対処していたようであるが、同事件の審理の対象となった Universal Marine Insurance Co. の保険証券には、この約款が挿入されていなかった。従って、もし船舶に修繕が施こされていたならば、修繕費から慣習上の控除を行なうことによって、保険者のてん補額は決定された筈である。また、未修繕のままであっても、売却されなければ、修繕費見積額から同様の控除を行ない、その残額を合意による減価額として取り扱うことによって、修繕が施工された場合と同じ方法で、船価の一応の減価 (*prima facie depreciation*) は算出された筈であり、そうであれば、第一審および控訴審の審理の過程での判事の意見の対立もなかったであろうと、Hudson 氏は考えているようである (Ibid., p. 11)。しかし、同事件では、船舶が売却され、保険者に対するものとして損傷価額が特定され、従って、判事たちは、船主が「自己を被保険者とする保険証券に基づき損害について回収できる金額」を算定するために、「修繕費（見積額）から慣習上の控除を行なった残額」を要求することができないという事実と直面し、その結果、既述の通り、Lindley 判事および Cotton 判事の意見と Brett 判事の意見との対立が生じ、次いで MIA の起草者たちによって、Lindley 判事および Cotton 判事の見解に近い立場が採用された。

そこで、現在では、未修繕損傷クレームを処理するに当っては、結局、損傷船舶の正体価額、損傷価額および修繕費見積額という、少なくとも三つの数字を

13) 葛城照三監訳・前掲書, p. 70。

Stevens や Benecke がかの有名な著書を著わした当時は、次のような慣習が確立していた。——「分損および共同海損に対するクレームの精算に当っては、新材料および工費から3分の1の控除をなすのが慣習である。そして船舶が全くの新造船である場合すなわち処女航海中の場合、または犠牲に供された材料が全くの新品である場合を除いて、かかる控除は常になされるものである。」(Stevens)——前掲訳書, p. 70。

確定しなければならず、これらは、いずれも、既に19世紀の末に、Beneckeがまさに予想した通り、「絶対的な正確性を期待できないその時々の見積り」によって決める以外になく、これを確定するのは容易なことではないのであって、当事者間の長びく紛争の原因となっているのが事実である。

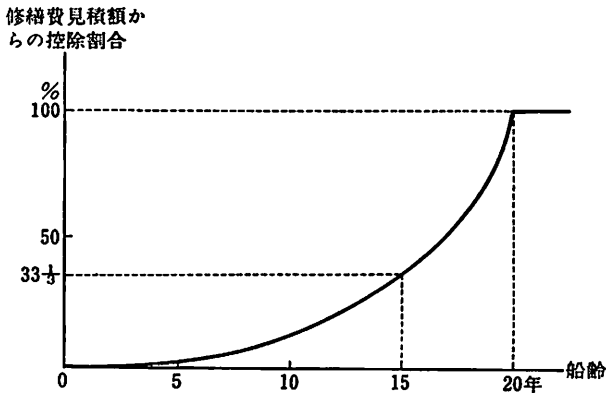
2-6 こういった状況の下において、Hudson氏は、次のように結論する。

(1) 現在では、未修繕損傷クレームについては、MIA第69条第3号が適用されるが、保険証券中に明示の特約を設けて同号の適用を排除し、Beneckeが予想したような、真の減価を確定するに当たってのあらゆる不確実性を除去することが可能である。

(2) その場合、損傷船舶の正体価額、損傷価額および修繕費見積額という三つの見積りに頼り、そのために当事者間に多くの紛争の余地を残すよりも、修繕費見積額というただ一つの数字に基礎を置いた別の方法に期待をかける方が、ずっとベターである。

(3) そこで、未修繕損傷に対する保険金請求がなされた時、その時点における被保険船舶の船齢に応じて異なる一定割合の控除額<sup>14</sup>を修繕費見積額から控

(14) この控除割合は、一定の船齢を超える船舶については全く未修繕損傷に対する保険金の支払いを得ることができないような点に到達するまで、船齢と共に増加する。これを、一応の目安としてグラフに示せば、次のようになろう。



除することによって減価額を算定する旨の特約を設けることが適当であろう。こうすれば、本稿 2—2 で述べた三つのカテゴリーの未修繕損傷クレームのいずれを処理するのにも適する。すなわち、新造船の船主が推定全損でない損害を被った場合には、修繕費見積額からの控除は行なわれず、未修繕修繕費をいくらか補してもらえるかを知りたい年数経過船の所有者は、難なく答を出すことができるであろう (Ibid., p. 11)。

### 3. 結びにかえて

3—1 以上、未修繕損傷クレーム処理に対する Neil Hudson 氏の所見を紹介したが、結びにかえて、若干、感想を申し述べたい。

この未修繕損傷クレーム処理に関する議論に当っては、保険者の心の中には常に、「損害てん補の原則」(実損てん補の原則)という伝家の宝刀がひそんでいて、その時々顔顔をのぞかせる。特に、損傷船舶を修繕もせず、売却もしなければ、減価は生じず、被保険者には損害がないから、保険者にはてん補責任がないという点において、および減価額算定に当って保険価額に頼るとすれば、保険価額を船舶の実価より高く協定した場合に、被保険者は保険によって利得することがあるから、保険価額に頼ってはいけないという点においてである。とりわけ後者について、保険者は、保険価額を実価よりも高く協定することによって、それを低く評価したときには得られない諸種の恩恵<sup>4)</sup>を受けているという点には目をつぶって、損害てん補の原則を厳格に適用しようとする。しかし、保険価額変動の原則に対する例外を設けて保険価額不変動の擬制 (Fiktion des gleichbleibenden Versicherungswertes) をしたり、当事者間で保険価額を協定することは認めながら、一方において、未修繕損傷クレームについてだけは、何としても損害てん補の原則からの逸脱を認めないというの

4) 前掲拙稿, pp. 33~34参照。

は、少々 eccentric な感じを受ける。

3—2 ところで、本稿で取り上げた、修繕費見積額から一定割合の控除を行なった残額をもって妥当な減価額とせよという Neil Hudson 氏の考えは、もちろん新奇なものではなく、また純粹理論的なものでもない。さらに、MIA 第69条第3号の文理解釈の範囲内では、「修繕費見積額」と比較されるべき「妥当な減価」は「修繕費見積額」と別個の概念でなければならないことは明らかであるし、また過去の判例に照してこの問題を解釈すれば、一部保険者の批判はあるにせよ、既述の通り<sup>10)</sup>、協定保険価額から損傷価額を控除した残額をもって「妥当な減価」とする（棒引計算方式）か、船舶の正体価額から損傷価額を控除した残額の正体価額に対する割合を協定保険価額に乗じた金額をもって「妥当な減価」とする（分損計算方式）かは未決定ながら、未修繕損傷船舶の「妥当な減価」を算出するに当たっては、とにかく協定保険価額に頼らなければならない。その意味では、Hudson 氏の所見は、MIA の規定する減価概念および判例上の減価額算定方式とは異なるのであって、それ故にこそ、保険証券中にその旨の特約を設けようというのである。そして、修繕費見積額をもって減価額算定のベースにしようというのである。

いったい、船舶の未修繕損傷に対する保険者の責任額算定について、なぜ100年間も活発な議論が繰り広げられてきたのかを探ってみると、船舶が損傷を蒙ることによって被保険者が被る損害と、その損害について保険者がてん補すべき金額とは全く別個のものであって、それは、船舶が修繕されようとされまいと同じでなければならないという原則（これに対しては、既述の通り、船舶が修繕されなければ、被保険者には減価は生じない、と唱える保険者の反対意見もあるが）を理解せず、船舶が修繕された場合に、先験的に修繕費を支払

(10) 本稿1—2。さらに、前掲拙稿、pp. 25—27, p. 30；および拙稿「わが国海上保険者による船舶未修繕損傷処理の史的変遷」『早稲田商学』第282号、1980年、pp. 51—52参照。



ったところにその根本原因があるといっても過言ではない。しかし、船舶が修繕されようとされまいと、常に協定保険価額を考慮に入れなければならないといった理論的な配慮に基づく原則の実施という点を棚上げして、Hudson 氏の結論を考えてみると、船舶が修繕された場合に修繕費をてん補するように、未修繕損傷については修繕費見積額をてん補するという考えには、ある程度実務的統一性および一貫性が計られており、また何よりも、實際上、保険者と被保険者との間で修繕費見積額について合意に達するのが比較的容易であるだけに、修繕費見積額を減価額計算のベースとする特約を実行に移すことは可能であろう。

3—3 しかし、この修繕費見積額から、保険金請求の時点における被保険船舶の船齢に応じた控除を行なうとなると、本来恣意的な控除割合を、3分の1とか6分の1とかいった大雑把なものではないにしろ、契約の両当事者、とり

(7) 未修繕損傷船舶の減価額を算定するに当っては、修繕が施工された場合と同様、保険価額に頼らずに、なるべく「現実の減価額」に頼ろうという考えは、UNCTAD の国際標準約款や英国の新協会期間約款（船舶）における最近のう勢に通じるものがあり、興味深い。——中西・前掲論文、pp. 475~478参照。

しかし、理論的には、「妥当な減価」の算出に当っては、あくまで協定保険価額に頼るべきである。——前掲拙稿、pp. 35~37参照。

(8) 1964年ノルウェー海上保険通則 (Norwegian Marine Insurance Plan of 1964) 第174条も、船舶の未修繕損傷クレーム処理に当って、修繕費見積額をもって減価額算定のベースとしており、次のように規定している。——小池貞治訳「1964年ノルウェー海上保険通則(訳)」『損害保険研究』第45巻第1号、p. 67。

「174条 未修繕損傷に対するてん補請求

修繕が未だ行われていない場合であっても、次の場合には、被保険者は、損傷についててん補を請求することができる。

(a) 船舶が解体のため売却される場合

(b) 船舶が、外国人への売却、強制競売または第169条\*の規定に基づいててん補することができない拿捕もしくは徴発によって、被保険者の所有から離れる場合  
てん補金は見積修繕費に基づいて計算される。ただし、損傷に帰因する売得金の減少額を限度とする。反証がある場合を除き、損傷は、(a)の場合は売得金を減少させなかったものとみなし、また、(b)の場合は見積修繕費の額だけ売得金を減少させたものとみなす。」

\* 拿捕、徴発および海賊による推定全損の成立に関する規定

わけ被保険者側に納得のいく、ある程度普遍的なものとして算出し、合意することは、實際上、なかなか困難であろう。特に、一定船齢以上の老齢船について、それが修繕される場合と違って、解体される場合にも、船舶として売却される場合にも、競売に付される場合にも、一律に修繕費見積額から100%の控除を行ない、従って減価がなかったものとして保険金をいっさいてん補しないというのは、(海上保険の歴史が、言ってみれば担保拡張の歴史であったという事実を照して考えてみると)被保険者側に不利となる問題であるだけに、理論的に被保険者側を納得させるか、またはそれが被保険者側にとって有利な措置でなければ、普遍的な実施はむつかしいと考える。

(1983年11月28日)