

海上保険における衝突概念

久 木 久 一

船舶が海上を航行する際に遭遇する危険には種々あるが、ここに謂う衝突の危険はその最も重大なものの一に属する。海上における船舶の衝突は、船舶が海上を航行して以来発生してきた事故ではあるが、昔時と異なり近時においては頻繁に発生し、その重大性は往時のそれの比ではない。それは、今日世界の船舶数が著しく増加して、その航行が頻繁となり、航行の範囲も拡大したこと、またその進む航路も一定し最短距離をとるために殆んど船舶が同一航路上を航行していることや、その上商業取引上の要求から高速の運行がなされ、天候状況の如何にかかわらず航海をなし、船長は時間の損失を蒙るよりも、むしろ天候の危険を冒すに吝かでないというような事情によるのであって、荒天や濃霧中の衝突は稀ではなく、衝突船舶の全損を招いたり、また人命を損することがある。しかし、今日船舶へのレーダーの取付等技術上の改善や、また海上衝突予防に関する国際的規定の制定は、衝突発生 of 事前防止に貢

献するところが大きいことは否めない。それにも拘らず衝突の発生は依然として避けられず、海上航行上重大な事故となっている。

この重大な事故である衝突の危険に対しては、古来から通常海上保険者の担保するところであることはいうまでもない。

海上保険契約において、通常保険者の担保する危険は、それぞれ各国の法律によって一応規定されている。そしてその規定の仕方により、わが国のように、保険者の担保すべき危険は航海に関する事故となす如く（商法第八一五
条第八一六条）具体的に保険事故を列挙することなく、単に一般的表現をもってし、概括的に保険者の責任を規定する包括責任主義をとる場合と、また、ドイツ（H. G. B. § 820）やフランス（Code de Com. Art. 350）のように、とくにいくつかの危険を例示して、その他一切の海と危険（Gefahren der Seeschiffahrt, fortunes de mer）を保険者の担保すべきものとする例示的包括責任主義による場合、あるいはまた、英国のように、保険契約に示された危険を担保すべきものとして（M. I. A. S. I）保険証券上列記された保険事故に対してのみ保険者責任ありとする列挙責任主義をとる場合がある。そのいずれの場合においても、衝突は海上危険の一つとして、保険者が通常担保する危険に属するものであることは明かである。

海上保険契約において衝突とはいかなるものを指すか。広く衝突という語は、海上における船舶相互間の衝突のみならず、船舶と船舶以外の物体例えば防波堤棧橋への激突漂流物難破物との接触等をも含むものと解されるが、狭義における衝突は船舶相互間の衝突を指すものとされている。海上保険の用語としての衝突は、そのいずれの解釈をとるべきか。

海上保険契約上衝突危険が論議せられる場合は、次の三つである。すなわち、

(1) 法律上通常保険者の担保危険としてあげられる場合

- (2) 免責約款または単独海損不担保約款に掲げられている場合
 (3) 衝突約款における衝突の場合

であつて、その中(3)の場合は、本質的には固有の海上保険ではなく責任保険に属するものではあるが、海上保険契約に附帯して保険されているのであつて、この三場合を通じて、衝突なる用語を同一概念に解されているかどうか、また異なりたる概念に解してよいものかどうか。第三の場合は別としても、前二者の場合は、衝突なる用語に対しては統一的概念が与えられるべきである。

—

英法では、保険証券上列記された保険者の担保危険の中には衝突 (Collision) という語は用いられていない。保険者が衝突による損害を填補するのは、列記危険の一である Perils of the sea による損害としてである。すなわち衝突危険は海固有の危険に属するものである。⁽¹⁾ 再保険の場合には、とくにこの危険を明示して保険することがあるが、たまたま保険が Collision だけに対して行われるときは、この語は航行し得べき二物の接触を意味するものと Arnould 氏は指している。⁽²⁾ また一九〇四年の The Normandy 号事件の判決において、Burness 判事は、Collision の真の意義は単なる打ち突けではなく打つ突かり合うこと (not a mere striking against, but striking together) であつて、Damage by Collision という言葉の一般的な範囲並に通常理解されている意味から見て、海事法廷 (The Admiralty Court) では、Collision という語は船舶間の衝突のみに用いられるとして⁽³⁾ いる。したがつて、英法では Collision は船舶間の衝突のみ用いられる語であるから、この語を示して衝突危険を担保するときは、被保険船舶と他物すなわち防波堤突堤棧橋その他定著物又は難破物とか漂流品との突き当りは、この語の解釈には含まれないことになるので、保険者の責任外

であるといわねばならない。しかしながら、こうした漂流物、難破船とか定著物との接触による損害は、Perils of the sea に因る損害と認められる限り、保険者の責任となることはいうまでもない。ただし、こうした損害すなわち Collision の損害は、一切海固有の危険に因るものと断定し得るかどうかは疑問があることは、村瀬博士の指摘されているとおりである。⁽⁴⁾

以上述べたことから見て、英法では一般的には、保険者は保険証券の危険条項により、被保険船舶が他船との衝突のみならず、船舶外の物体との接触についても、海固有の危険として広く担保する責任を負うものといえることができるが、Collision を明示してその危険を負担したときは、他船との衝突により受けた損害に対してのみ担保する責任があるのみというのである。したがって、Collision なる用語の解釈としては、狭義の概念をとらねばならぬということになる。

米国においても、英国と同様に考えられる。Mullins 氏は「広い意味で衝突とは一物が他物に衝き当ることをいうが、海上保険の用語としては、この語は船舶と船舶その他の移動物体に限定されており、船舶が岩や海底または突堤棧橋への衝き当りは、衝突ではない。衝突……は海固有の危険である。衝突により船舶の受けた損害は、保険証券の条項に従い、海の危険によるものとして、保険者から回収できる」としている。⁽⁵⁾ところが、Winter 氏は、「衝突は海固有の危険の一であって、霧や暗黒や氷やその他船舶の航行の障害となる自然の条件の発生により、しばしば起り得るものである。衝突は船舶相互間または船舶と氷山またはその他移動する物体または定著物との接触を言うことがある。海固有の危険としての衝突の用語は、被保険船舶がその過失により他船と衝突して、善意の第三者に与えた損害に対しての被保険船舶に課せられた賠償責任に対し保険者の引受ける責任、すなわち、船体に対して海上保険上与えられる保護の場合と混同してはならない」としているが、⁽⁶⁾同氏は衝突概念を広い意味に解しているものと見なければ

ばならない。すなわち、保険者が海固有の危険として担保する広義の衝突を Collision の用語で包括しているのである。独乙商法第八二〇条は、「本法並に契約に別段の定めない限り、保険者は保険契約期間中船舶または積荷の遭遇する一切の危険を担保する。特に次に掲げる危険を担保する」として、その七号に「船舶衝突の危険、それは被保険者が衝突のため直接受けた損害であると、また第三者に加えた損害を賠償することにより間接的に負担する損害である」とを問わない」と規定している。この規定は例示的に船舶衝突の危険 Zusammenstoß von Schiffen を掲げているのである。そして一九一九年の独乙一般海上保険定則に、責任範囲一般として第二八条にも同趣旨の規定があり、ここでは船舶衝突(Schiffszusammenstoß)の語があり、船舶と船舶以外の物体との衝突については、とくにいわない。このことは独法並に定則が、船舶相互間の衝突に対してのみ保険者責任ありとしたのではない。Sieveking氏が、商法第八二〇条の註釈において、「保険者は被保険船舶自体が、他の船舶と衝突するに因り蒙むる損害を負担しなければならぬ。衝突は海難(Seemal)であるから、これすでに第一号の規定によって発生する。そして衝突を原因として生ずる直接の損害に対しては、被保険船舶が他の船舶と、または他の物体、船橋棧橋その他と衝突したとを問わず、保険者は責任がある」として、保険者の担保責任を船舶相互間の衝突のみに限定はしない。このことは、Ritter氏も、定則第二八条の註釈において、船舶衝突の項に「他の目的物との衝突は、当然危険事故 Gefahrenereignisse に外ならず」として、前者と同様の見解を示している。

これによって見れば、独乙法上海上保険者の責任は、船舶相互間の衝突のみならず、被保険船舶と船舶以外の他の物体との衝突に対しても担保するものであることは、英法の場合と異なるところはない。ただ衝突の用語を用うるに際しては、従来から慣用されて来た船舶相互間の衝突(Zusammenstoß von Schiffen)という語句を使用して、船舶と船舶外の他物との衝突を除いているものと言わねばならない。

フランスでは、海上保険の碩学 Emerigon 氏は、一六八一年の L'Ordonance de la Marine 第二六条の註釈に際し、同法は衝突 *abordage* すなわち、船舶が他の船舶との激突 (*le choc d'un vaisseau contre un autre*) による損失損害は、保険者の危険に属するとし、衝突には三種ある、一は不可抗力 (*cas fortuit*) により生ずるもの、二は何者かの過失 (*faute de quelqu'un*) に因り生ずるもの、三は誰の過失か知ることができないで発生するものとして、その各々につき説明をなし、衝突が何びとの過失にも因らず海上危険により発生するならば、それは単純な海損であって、各船舶はそれぞれの損害を負担し、保険者はそれぞれの被保険者にその責任を負うのであり、衝突が一方の船長の過失に因り発生したときは、その損害はこれを生ぜしめた者により賠償されねばならず、また衝突が不可抗力によらずして発生しその何者の過失であるかを知ることができぬときは、異論の生ずるものであるが、各船舶がその損害を折半負担するのであるとしている。しかし乍ら、この区別については、今日そのまま採用はされていない。今日では不可抗力または原因不明の衝突 (*l'abordage fortuit*)、一方の過失に因る衝突 (*l'abordage fautif*)、及び双方の過失に因る衝突 (*l'abordage par faute commune*) に区別されている。

フランス商法第三五〇条は「暴風雨・難破・坐礁・無過失の衝突……その他一切の海上危険により保険の目的につき生じた損失損害は保険者の負担とする」と規定しているが、これは独乙法同様に「衝突の危険」は、例示的に掲げられたものであり、保険者の担保する危険は、その他一切の海上危険 (*fortunes de mer*) である。そしてこの無過失の衝突 (*abordage fortuit*) は、不可抗力によるものと原因不明のものを含むのであるが、いずれも船舶相互間の衝突を指すに外ならない。これは Lyon-Caen et Renault 両氏の⁽¹⁶⁾ また Danjon 氏の指摘するところである。後者は、⁽¹⁷⁾ 「衝突すなわち、伊太利人のいう *heur* 英人のいう *Collision* は、二隻の船舶の激突をいうのであって、いずれも航行しまたは航行し得べき船舶相互の衝突をいう。船舶が定著物 (*Corps fixe*) 暗礁埠頭堰堤海底突堤棧橋水門の如きものとの激

突、あるいはまた、航行し得ない浮流物、たとえば浮氷群氷山浮木船橋浴槽船洗濯船水上拘置船または浮上療養船の如きもの、さらにまた沈没船で難破状態にあるものとの衝突は、衝突という語の専門的意義での衝突ではない」としている。また Lureau et Olive 両氏も、この商法の一般規定をとり入れたフランス船舶保険約款第一条の例示危険として掲げてある *abordage* については、二隻の船舶の多少激しい接触 (*la rencontre plus ou moins violente de deux navires*) と説明している⁽¹²⁾。しかしこれは衝突 (*abordage*) の用語の解釈としてであって、保険者の責任が船舶相互間の衝突に限定されるというのではない。この点は独乙及び英国におけると同じく、船舶と船舶外の他物との衝突も等しく商法にいう *fortune de mer* であって、保険証券第一条の文言にある如く、当然保険者の負担に帰することは明かである。ただ商法第三五〇条は無過失の衝突 (*abordage fortuit*) のみを指し、過失に因る衝突 (*abordage fautif*) は、同法第三五三条により、特約なき限り、船長船員の悪意または過失に対し責任を負担しない、すなわち、船員の匪行を担保しないと規定しているので、保険者の責任外とされているが、船舶保険約款第一条第二項はこれを担保しているので、被保険船舶の船長の過失による衝突といえども、これに因る損害は通常保険者の責任となっている。

ところが、衝突を船舶相互間のみに限るべきでなく、もっと広く解すべきだとする論がある。すでに、Desjardins 氏は、海上保険において、「衝突という語は商法第四〇七条の意義に解すべきではない。船舶が他の船舶の衝突により損害を受けようとまた繋留錨や鮪網により損害を受けようと大した問題はない」とい⁽¹³⁾、Ripert 氏は「商法は *abordage fortuit* を保険者の責任としている。この用語は商法第四〇七条の専門的意義を持っている。 *abordage fortuit* は純然たる災難に因るものをいい、 *abordage fautif* に対するものである。が、ここではこれを専門的意義に解する必要はない。それは次の二点からいえる⁽¹⁴⁾」として、その主要点は第一には保険者は一切の海上危険を負担するから、この問題は興味がないこと、第二には海上保険証券では、商法のように *abordage fortuit* という狭い意義の語に代え、

さらに *abodage* という広い表現を用いているからだとしている。それらの詳しい論議については後に述べる。

わが商法の保険者の担保危険については、すでに述べたように、第八一六条「保険期間中保険の目的につき航海に關する事故に因りて生じたる一切の損害を填補する責に任ず」として、具体的に保険事故を例示しないが、衝突はこの航海に關する事故の一つであつて、これが船舶相互間のものであると被保険船舶と船舶以外の他物との激突によるものであると問わず、一応保険者の担保するところである。加藤博士が「海上保険において衝突とは専ら船舶と船舶との衝突を指すものなりと為す説があるが、之は英法における衝突の意義であつて、我国に於ては斯くの如く狭義に解すべき特殊の理由なく、又確たる慣習も存しない」とされ⁽¹⁵⁾、また今村博士も「海上保険事故としての衝突なる概念は斯く狭少に限定せらるべきものではない。海上保険事故としての衝突は必しも船舶間の衝突たるを要するものではない。保険の目的たる船舶と他の一切の船舶を始め其他防波堤棧橋流水漂流物浮標等との接触も亦ここに保険事故たる衝突である」とされるのは⁽¹⁶⁾、この意味においてであるが、村瀬博士藤本博士の如く、海上保険における衝突を狭義に解され、「海上保険の衝突は普通船舶と船舶との撃衝を意味するものの如くである。」「本邦商法（第七九七条（第七九八条）の規定による衝突、その他衝突予防法中に規定せる衝突等いづれも皆これを狭義に解せられるものの如くである。この故に我国に於ても亦外国に於けると等しく船舶が棧橋防波堤浮標船橋等に衝突てたるにより生じた損害の如きは保険者の担保すべきものではなく、又保険者はその被保険者が衝突のため第三者に支払うべき損害賠償額は担保しない」と主張される⁽¹⁹⁾。衝突を船舶間の衝突のみに狭義に限定解釈することはよいが、船舶外の物体との衝突に因り保険の目的の蒙むる損害を保険者の担保責任外に置くことは、明かに誤りであるといわねばならぬ。

わが商法上保険者の担保危険として衝突なる語句はないが、わが和文船舶及び積荷保険証券では、約款第一条に「衝突其他の海上危険に因り生じたる損害」を填補する責に任ずと規定し、衝突の語句がある。その解釈についても

加藤・今村・勝呂諸博士はこれを広義にとり、船舶以外の他物との激突をも含むものとする⁽¹⁹⁾。この解釈は保険者の通常の場合の担保責任を示すものとしては適當ではあるが、外国において古来より用いられ、そしてその語に特別な解釈を与えられて来た語としては、適當であるかどうかは疑わしい。むしろ、これを船舶相互間に限定し狭義に解するのがよいのではないか。

- (1) Arnould, *Marine Insurance*, 13th Ed., Sec. 826.
- (2) Arnould, *Ibid.*
- (3) Gow, *Marine Insurance*, 4th Ed., p. 187, Note 1.
- (4) 村瀬博士 村瀬保険全集 二四五頁。
- (5) Mullins, *Marine Insurance Digest*, p. 41.
- (6) Winter, *Marine Insurance*, 3rd Ed., p. 178.
- (7) Sieveking, *Das Deutsche Seeversicherungrecht*, S. 96.
- (8) Ritter, *Das Recht der Seeversicherung*, S. 486.
- (9) Emerigon, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, éd. par Boulay-Paty, Chap. 12, sect. 14.
- (10) Lyon-Caen et Renault, *Droit commercial*, T. 6, No. 999.
- (11) Danjon, *Traité de droit maritime*, T. 4, No. 1330.
- (12) Lurcan et Olive, *Commentaires de la police française d'assurances maritimes sur corps de navires*, p. 11.
- (13) Desjardins, *Traité des assurances maritimes*, T. 6, p. 293.
- (14) Ripert, *Droit maritime*, 4 éd., T. 3, No. 2646.
- (15) 加藤博士 海上危険論 一五九—一六〇頁。
- (16) 今村博士 海上保険契約論中巻 五一—二頁。
- (17) 村瀬博士 前掲、藤本博士 海上保険 一〇六七頁。
- (18) 藤本博士 前掲。

三

衝突の語句が明確に使用され、しかもその概念にしたがって保険者の責任が定まる場合は、免責歩合の適用を排除する約款の場合と単独海損不担保約款の場合にこれを見る。

海上保険では、古来から一定歩合に達しない小損害を保険者が担保しない慣行があり、その率には多少の相違はあるが、それぞれ各国の法律にも規定されている（商法第八三〇条・独 H. G. B. § 845・仏 Code de Com. Art. 408）。英国では法律上の規定はないが、保険証券に免責歩合約款 Memorandum Clause をもってその旨を定めている。

ところが、保険者の小損害に対する免責は、特定の場合に限り、保険証券上排除されている。英国の Memorandum Clause は、一七四九年始めて Lloyd's Policy に附加されたものであるが、⁽²⁰⁾この時すでに、共同海損並に坐礁の場合は（Unless general, or the ship be stranded）免責歩合が適用されないことを規定している。⁽²¹⁾ところがその後これに沈没・火災（sunk or burnt）が附加され、その後、さらに汽船の往来頻繁となり衝突が続発するにおよび、十九世紀の終り頃 “or the damage be caused by collision” または “or in collision” の語句を附加して、⁽²²⁾保険者の小損害免責阻却事由を拡大したのである。そしてこの場合の衝突の意義については、一八八〇年の Richardson v. Burrows 事件において Lord Coleridge が、この約款における衝突は他船との衝突（Collision with another ship）を意味するとの意見を述べている。⁽²³⁾

小損害免責規定約款における免責阻却事由として衝突を掲げたものは、英国の Memorandum Clause のみならず、米国の船舶保険約款にも “In collision with any other ship or vessel” として規定され、またフランス船舶保険約款第

一一条 “Tous risques” の保険の規定に単独海損 (Les avaries particulières) は衝突 (L'abordage) 坐礁火災その他被保険船舶が固定し移動し浮流する物体との衝突の結果発生したときは、免責歩合なしに支払う旨の規定がある。独乙の一般海上保険定則にはこれは認められていない。

英国の Memorandum Clause は、免責歩合に関する規定だけでなく、分損不担保を規定した部分をも含んでいる。ところがこの分損不担保を規定した部分は、そこに掲げられた商品だけでは、進歩発達した取引の要求に応ぜられないので、Memorandum Clause を改定することなしに新たな約款が加えられた⁽²⁴⁾。これが分損不担保約款 (F.P.A. Clause) である。そしてこの分損不担保約款には、免責歩合約款におけると同様、特定の事故ある場合 (F.P.A.E.C. = Free-of-particular-average-English-conditions) または特定の事故に因る損害は (u.c.b. = unless caused by F.P.A.A.C. = Free-of-particular-average American-conditions) 分損でも保険者の担保するところとなっている。衝突はこの特定事故の一として掲げられている。その語句は免責歩合約款の場合と異ならないが、現今では船舶間の衝突に加えるに「(氷を含む) 水以外の外部の物体との接触なる」文句が附加され、保険者の担保責任の拡大が行われている。

フランスでは、一九四九年改定の船体保険附加約款第四条には、F. A. P. sauf (Franc d'avaries particulières sauf) すなわち分損不担保に相当する規定では、この保険は衝突坐礁火災並に被保険船舶が定著移動または浮流せる物体との衝突の場合以外は単独海損を担保しないことになっている。

Ripert 氏は、「商法並に一九一五年七月十五日の法律では、船舶が船舶でない (船橋漂流物) 浮流物体または定著物との衝突 (heur) の場合は衝突 (L'abordage) にはならないことは確かである。海上保険では、衝突の語をこのような専門的意義に解する必要があるだろうか。自分はそうは思わない。保険証券は危険の原因を示している、そして Franc d'avaries sauf abordage の保険では、被保険船舶が他船と衝突しようまたは船舶でない船橋や海上に浮流する漂流物

と激突しようとする問題は、衝突という語は一般的な意味に (dans son sens usuel) 解すべきである。保険者は常に衝突という語を正確に専門的意味にとっている、仏蘭西の法律はこの点で意見が分れている。船体保険証券附加約款第四条は、被保険船舶が定著移動または浮流せる物体との激突をも規定している。同条は衝突の中に移動建造物堤防突堤棧橋またはその他の定著移動または浮流せる物体との激突をも含ませている⁽²⁵⁾として、衝突の意義を広義に解しようとしている。同氏はその旧版(第三版)では、「保険の衝突は、単に二隻の船舶の激突のみならず、被保険船舶が定著建造物突堤堤防とのまた法律上船舶の性質を有しない浮流物体との激突をもいう」としたのであるが、これに対し Anduin 氏は、「リペール氏は、他ではこの意見に賛成して一九二四年十月九日のフランス船体保険が衝突という事実と突堤棧橋その他の定著物との激突という事実を、第三者の求償の項で、同一にしていると批難している。この議論は確かに彼の所説に反している。というのは、その条項の制定に当り、保険者は充分注意して、被保険船舶が他の船舶との接触に対しては衝突の専門的意味における性格を与えてはいるが、heurt についてはその船舶の堤防突堤棧橋またはその他一切の定著物との激突と規定している。この同一の取扱は Franc d'Avaries sauf 約款の場合には充分起り得る。しかしながら、約款第二条の場合と同じく、彼等は、その担保する二つの事故のおのにおし、その約款を『本保険は衝突坐礁火災並に定著または浮流せる物体との接触の場合以外海損は担保せず。またかかる被保険危険の拡張は割増保険料を支払うものとする』と規定して、それぞれ法的性格を定めるのに注意を欠いたのではない⁽²⁷⁾』といっている。

船体保険証券附加約款第四条は、船舶相互間の衝突ばかりでなく、船舶以外の他の物体との接触についても保険者の担保責任を規定しているが、これは Allein Besse 氏が Ripert 氏の所論に反ばくして述べているように⁽²⁸⁾、衝突の中に船舶以外の物体との接触をも含んでいるというが、「それは同約款による担保事故を掲げた趣旨ではないと思われ

る。同約款は事実、保険者が衝突坐礁火災及び定著移動浮流せる物体との接触を担保すると規定している。この約款の眞の解釈は、保険者は衝突の外にさらに (*en plus de l'abordage*) 接触 (*le heurt*) をも担保するというので、決してそれは船舶間の衝突と船舶と他物との接触を同視したのではない。」この点につき *Lureau et Olive* 両氏も、「衝突の定義に従えば、被保険船舶が他の何物かすなわち法律上船舶の性質を有しないものとの衝突は、衝突 *abordage* ではなく、したがって担保されない。しかるに、保険証券ではその効果の上で、被保険船舶が他の何物かとの接触をも衝突と同様に取扱い度いと望んでいる……」⁽²⁹⁾として、*abordage* の外に *Heurt* または *Collision*⁽³⁰⁾ を保険者の担保危険に加えたものとして説明している。また、*Ripert* 氏が衝突の概念を拡張解釈した判決として、一八八三年のナント裁判所及び一八八四年のマルセーユ裁判所の判決を引用しているのに対して、*Boissac* 氏は、衝突を船舶間の衝突に限るとする彼の見解を支持するものとして、最近までのフランスの各裁判所の判決を引用している。⁽²⁹⁾ すなわち、特約がない限り衝突の語の解釈を拡張すべきでないとする一八八七年のセーヌ商業裁判所の判決、一九〇三年のパリ控訴院一九一五年のポールドー商業裁判所の判決、並に衝突の専門的意義をもつ定義は保険者被保険者間の関係についても同様に適用すべきものであるとする一九二五年のアーブル商業裁判所及びセーヌ商業裁判所の判決、それに一九三五年のアルゼンチン裁判所並に一九五五年の破産院の判決を引用し、いずれも衝突は二隻の船舶間の衝突をいうものとしている。

独乙一般海上保険定則第一四条には *Frei von Beschädigung ausser im Strandungsfall* なる約款について規定しているが、それによると保険者は坐礁の場合にのみ分損 (*Beschädigung*) に対し責任を有すとし、その第二項では、船舶保険につき、船舶が顛覆沈没難破し、または他の船 (*Fahrzeuge*) と衝突し、砲撃されあるいは船舶内に火災爆発が発生したときは、これを坐礁と見做すと規定している。*Ritter* 氏はその註釈において、「*Fahrzeuge* という語は一般的にはより広い概念に使用され、*Schiff* という語は狭い概念に用いられている。その区別の意義はそれにもかかわらず重要

ではない。というのは、Fahrzeuge は言葉の用法より見れば、船舶の如き水上を移動しまたは移動するための建造物をいうので、船舶(Schiff)のような一定の大きさのものというのではなく、いろいろな大きさのものをいうのである。それ故に、たとえばまた、燈明船とか廃船は Fahrzeuge と見るべきではない⁽³²⁾として、この場合は衝突を船舶相互間のものに限ると解釈している。第二項の積荷保険については、約款の規定は他物との激突 mit anderen Sachen Zusammenstoss) なる語句を使用しているので問題は無い。

わが国の船舶保険の普通約款には、小損害免責の規定はないが、この普通約款は、何らの特約なくこれを使用するときは、分損担保の契約となるのであるから、⁽³³⁾当然商法第八三〇条が適用される。すなわち、百分の二の免責歩合が適用されるが、その免責を阻却する特定事故はない。(積荷約款の第二五条第一項には小損害免責の規定があるが、特定事故のときはこれが適用されないその特定事故の一として他物との衝突なる語がある)ところが、特別約款第四種 Excess 10% or 0% P. A. 第一条の保険者負担危険としての修繕費については、被保険船舶の沈没坐礁膠砂火災と並んで、他物(水を除く)との衝突に因る損傷の修繕費という用語があり、また同じく第五種 F. P. A. unless etc. R. D. C. 第一条にも、同様の文言がある。

わが約款では、これらの場合の保険者の担保責任を船舶間の衝突のみに限定してはならず、広く船舶外の物体との接触をも含めておるのであり、他物の語にはもとよりその主たるものとしての船舶を含めておくことについては疑いがない。この点は諸外国と異なり、衝突を船舶間以外に拡張するときには、船舶との衝突の語の外に他物との激突の語を加えているものとは、その趣きを異にしている。したがって、わが国の海上保険においては、衝突なる用語は当然船舶間のみならず、広く他物との接触にまで及ぶものとして解釈せらるべしとなすのであり、これを船舶間衝突のみに解釈するものは、これは特約により船舶外の他物との接触をも含めたものとして⁽³⁴⁾いる。そのいずれの見解による

のが正しいか。

- (20) Gow, *Ibid.*, p. 177.
- (21) Gow, *Ibid.*
- (22) Gow, *Ibid.*, p. 187.
- (23) Cited in Gow, *Ibid.*
- (24) Gow, *Ibid.*, p. 189.
- (25) Ripert, *loc. cit.*
- (26) Ripert, 3 éd., No. 2646.
- (27) Auduin, Les clauses "Franc d'avaries" dans l'assurance maritime, p. 19, cité par A. Bessé, *Assurances maritimes sur corps, la clause "Franc sauf,"* 1957, p. 85.
- (28) Bessé, *op. cit.*, p. 86.
- (29) Lureau et Alive, *op. cit.*, p. 222.
- (30) Collision 45 heurt のせう形を過きなく。(Lureau et Alive, *loc. cit.*)
- (31) Bessé, *op. cit.*, p. 87~9.
- (32) Ritter, a. a. O., S. 1287
- (33) 海上保険(船舶)約款改正理由書一一頁。
- (34) 藤本博士 前掲。

四

海上保険者は、担保危険に因り船舶積荷その他保険の目的の受けた直接の損失損害を填補する。したがって、被保険船舶が衝突してその船舶の受けた損傷その他の直接損害には、保険者は責任を負担するが、被保険船舶の過失によ

る衝突のため他船に加えた損害につき、他船より請求された損害賠償金に対しては、間接損害として保険者は責任を負担しない。英国ではすでに一八三六年の *De Vaux v. Salvador* 事件において、仲裁の結果 *la Valeur* 号の支払うべき損害賠償金の差額を単独海損として請求した際に、その判決ではそれは海の危険の必然的または直接的結果ではなく、国家の法律が勝手に決めた規定により生じたものとして、その請求を拒否している⁽³⁵⁾。すなわち、海上保険は物の保険 (*Assurance de choses*) であって責任の保険 (*Assurance de responsabilité*) ではない⁽³⁶⁾。他船の求償は物の保険の範囲に入らず、その保険は責任保険である。したがって、衝突損害賠償金の保険は、本来の海上保険ではなく全然別個のものであるとされている。

しかるに、衝突損害賠償責任は船舶の海上航海に密接不可分のものであり、海商企業者はその保険と海上保険と併せて引受けることを求めているため、海上保険者もその要望に依ってこれを負担するようになった。そこで独乙商法は例外的に保険者の負担危険に加えて、これを同法第八二〇条第七号に規定したのである。またフランスでは船舶保険普通約款第二条の第三者の求償 (*Recours de tiers*) という項目の下にこれを負担するのを通例としたのである。英米並にわが国では、*Collision Clause* または *Running Down Clause* として、あるいは衝突損害賠償金填補条項の如き、特別約款を添付することにより保険者の負担するところとなっている。

英米わが国約款の衝突は、狭義の衝突すなわち、船舶相互間のものに限っている。これは *With any other ship* とか *With an other ship or vessel* あるいは、他の船舶と衝突しと明文をもって示している。この点独乙の商法並に一般海上保険定則^(第七八条)でも、*Zusammenstoß von Schiffen* とあって同じである。しかるに、フランスの船舶保険約款第二条は、他船との衝突並に他の浮流せる建造物堤防繫船岸壁棧橋その他定著移動または浮流せる物体との激突というように、さらに広く第三者の求償危険を保険者の負担とすべき旨を定めている。なお、この場合もすでに述べたよう

に、他船との衝突に加えて、船舶外の他物との激突をもってしたので、*abordage* と *heurt* を各別に定めている。

さて衝突を狭義に解し、被保険船舶と他船との衝突と見る場合、その船舶とはいかなるものを指すか。その解釈は日常の用語例に従うべきであつて、とくに商船であることを要しない。水上に浮揚して航行し得る機関 (*engin flottant et susceptible de naviguer*)⁽²⁷⁾ であれば良い。浚渫船は船舶と見做すべきかどうか疑う者もあるが、これも船舶である。⁽³⁸⁾

浮起重機も同一場所に固定されていない限り、船舶と認められる。⁽³⁹⁾ 飛行船は船舶ではない(一九四三年 *Polpen Shipping Co. v. Commercial Union Assurance Co.* 事件)⁽⁴⁰⁾。沈没せる船舶といえども、後に浮揚使用し得るものであるときは、勿論船舶と認めることができるが(一八九八年 *Chandler v. Blogg* 事件)、救助できない場合や、廃船となつたものは船舶と認め難い。したがつて、これらのものとの激突接触があつても、被保険船舶の衝突とはならない。

さらに、衝突とは船舶と船舶との現実の接触とくに衝撃をいう。被保険船舶の航跡波のために他船に損害を与えても、その間に衝突ありとはいひ得ないし、また被保険船舶が氷を割つて進航し、そのため氷塊が他船に打ち当つて損害を生じて、他船との間に衝突ありとはいひ得ない。⁽⁴¹⁾ また英国では、一八九一年の *MacCowan v. Bain* 事件のように、被保険船舶を曳船せる挽船が、他船と衝突せるとき、被保険船舶と他船との間に衝突を認めたこともある。これり挽船曳船を一体と見たからである。

また船舶間の衝突とは、両船の船殻が直接接触すること要求はしていない。船体の一部またはその属具との接触をも衝突と見る。錨鎖への激突も衝突とされ(一九〇一年 *Margett v. Ocean Accident & Guarantee Corp.*)、また漁船と一哩も離れた漁網との接触は、その漁船との衝突ではないと判決されている(一九一四年 *Bennett Steamship Co. v. Hui Mutual Steamship Society*)。そしてまた、海底に投入された被保険船舶の碇に他船がぶつつけても、これは衝突とはならないであらう。

さらに、衝突は船舶間の単なる接触をいうのではない。その接触は衝突であることを必要とする⁽⁴³⁾。その衝突は瞬間的であつてもよい。併んで繫留中の二隻が、一方が押し他方が押されて両船々体が擦れ合った場合に、これを衝突と見ることはできない。この両船間に何ら衝突の事実はないから。フランスでは、一九二五年のアルゼーの裁判所並に一九三一年のサン・ナザール (Saint-Nazaire) の裁判所は同様の見解を採つたといふ⁽⁴⁴⁾。

Danjon 氏は、船舶間の激突 (choc) は船舶の進航中 (en marche) に生じたものでなければならぬといふ。すなわち、一方の船舶が進航中であれば他方の船舶が漂流又は碇泊中であつても衝突は成立するという。船舶の激突は必しもその船舶が進航中であることを要しない。漂流中の船舶が碇を降ろした他船にぶつかつてもそれは衝突といつて差支えない。Besse 氏はこれを衝突として取扱つたフランス最近の判決として、一九三三年三四年三五年のマルセーユの裁判所、一九三四年パリ裁判所、一九五三年のマルセーユ商事裁判所の判決を引用している⁽⁴⁶⁾。

- (35) Gow, *Ibid.*, p. 250.
- (36) Lureau et Olive, *op. cit.*, p. 19.
- (37) Besse, *op. cit.*, p. 89.
- (38) Sieveking, *a. a. O.*, S. 97
- (39) Dover, *Ibid.*, p. 282~3.
- (40) Ritter, *a. a. O.*, S. 975.
- (41) Dover, *Ibid.*, p. 527.
- (42) Schaps, *Seerecht*, S. 682.
- (43) Besse, *op. cit.*, p. 91~2.
- (44) Besse, *loc. cit.*

(45) Danjon, op. cit., No. 1330.

(46) Bessé, loc. cit.

五

十九世紀の半ば以降、海上での船舶間の衝突が頻発し、衝突に因る災害が大きかったため、衝突事故は重大な事故として取上げられた。そしてこの場合の衝突は船舶間の衝突と解せられており、したがって、このことは Emerigon の著書でも明かにされている。

かくして、衝突といえは船舶間の衝突であるとする観念は、法律の面にも取り入れられ、すでに述べたように、英法でも仏法でも同様な解釈をとるようになり、また独法のようにこれを明確に船舶間の衝突と明示することによって、固定した概念が衝突に与えられたものといえることができる。

海上保険者の負担する危険は、火災保険等のように、単一危険ではなく、多数危険を包括してその担保責任も広いので、保険者は船舶間の衝突損害の担保のみに止まらず、船舶と他物との衝突に因る損害に対しても、同様に責任を負担してきたのである。事実、荷主は勿論のこと船主にとっては、船舶間の衝突であろうと船舶と他物との衝突であるかを問わず、その重大性においては変わりなく、この間に区別せらるべき何ものもないのである。そこで船舶と他物との衝突衝撃に因る損害をも併せ保険者に担保せしめるためには、衝突は船舶間の衝突であるという既成概念の上から立って、証券上に他物との衝突接触する語句を追加したものといわねばならない。これはフランスの船舶約款等に見るとおりである。同時に、保険者の責任を船舶間の衝突のみに限るためには、あえて船舶間の衝突というように船舶間の語句を附加して、之を明確にしたものといえることができる。アメリカの約款に見るとおりである。

また、衝突損害賠償金の保険では、フランス約款は別として、衝突は船舶間の衝突に限定している。船主にとって、その賠償責任が棧橋防波堤等との衝突に因るものであると船舶間の衝突に因るものであるとは、差別のあるべき理由はない。しかし、依然としてこれを船舶間の衝突に限定しているのは、衝突が海上保険者の負担すべき重大危険として取上げられた当時の支配的な衝突概念が、今日まで存続して来ているものであるといわねばならない。フランスでも、船舶と他物との衝突による賠償責任を保険者に負担せしめるための要望は、船舶間の衝突に他物との衝突を追加規定することによってその目的が達せられていると解さねばならない。

以上述べたように、衝突を依然として船舶間のものに限定して保険者の責任を定める場合と、他物との衝突を約款により追加することによりすなわち、約款の拡張によって、船舶間の衝突という従来の概念を保存し乍ら、これに他物との衝突を加え、実質的に保険者の責任を拡大している場合と、さらにわが船舶特別約款第四種のように、他物との衝突の語をもって船舶間の衝突をも包含する如く、海上保険界の従来の立場から離れて大胆に規定されている場合とがある。

以上を通じ明確になっていることは、今日では衝突を船舶間に限定した概念をもって保険者の責任を限定することは、海上保険の実状に適合しないということ、並にこれを直ちに拡張して、常に衝突は船舶間のみならず他物との衝突の場合をも含んで保険者の責任を一挙に拡張しなければならぬという情況になるのも未だしの観があるということである。そこでこの場合実状に適した解釈としては、海上保険にいう衝突は依然従来からとられている既成の概念に従ってこれを決し、必要に応じ他物との衝突をも追加することにより、保険者の担保範囲を拡大して社会の要求に副うことが、最も妥当な解釈といわねばならぬのではないだろうか。