

海上保険法における現実全損の概念

——イギリス法を中心として——

石田清彦

はじめに

第一章 イギリス法における全損制度の概要

第一節 現実全損の概要

第二節 解積全損の概要

第二章 船舶の現実全損の成立する範囲

第一節 一九〇六年以前の代表的判例

第二節 一九〇七年以後の判例

第三節 小括

第三章 貨物の現実全損の成立する範囲

第一節 一九〇六年以前の代表的判例

第二節 一九〇七年以後の判例

第三節 小括

第四章 イギリス法における現実全損の問題点

第一節 一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の

第一の基準および第二の基準によって成立する現

実全損の変容

第二節 現実全損および解積全損と委付の通知との関係

第三節 小括

おわりに

はじめに

一、一九七九年八月、イギリス法の現実全損⁽¹⁾に関する注目すべき見解が、アメリカ合衆国連邦地方裁判所によって示された⁽²⁾⁽³⁾。

その見解とは、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項に規定されている、「保険の目的物が破壊される場合」と「保険の目的物が保険に付された種類の物として存在することがで

きなくなる程の大きい損害を受ける場合」という現実全損の成立する基準について、新たに三つの判断基準を設定しようとするものであった。

その三つの基準とは、第一に、合理的な救助若しくは技術についての基準、第二に、修繕の範囲についての基準、そして第三に、修繕の費用についての基準であり、それぞれ、それらが非合理的な場合に、現実全損が成立すると述べられたのであった。⁽⁴⁾

こうした判断基準は、イギリスの判例法および学説を尊重しながらも、現代の技術の進歩などを十分に考慮に入れて定められたものであると考えられるが、ここでは、現実全損と解釈全損との境界線をめぐる新たな問題が今後惹起されることが予想され、さらに、一九〇六年イギリス海上保険法が制定後すでに八〇年を経過していることを考え合わせれば、イギリス法における現実全損について幾つかの問題が発生していることが推察される。

これに対して、日本では、近年、商法中の保険法改正の気運の高まりに伴って、保険委付制度の見直しが検討されているが、現実全損に関しては、日本法にその定義規定がないことから被保険者が法的安定性をもって保護されているとはいえず、⁽⁸⁾やはり現実全損の定義規定を置き、いかなる場合に全損処理がなされるかについて、一定の基準を明示することが望ましいと

考えられている。⁽¹⁰⁾

そして、その中にはイギリス法の現実全損に関する規定を取り入れようとする見解もあり、有力なものとなっているが、日本では現実全損の概念に対する意識が薄いため、⁽¹¹⁾一九〇六年イギリス海上保険法第五七条の現実全損の規定をそのまま受け入れようとする嫌いがないわけでもない。⁽¹²⁾

本稿の目的は、日本法のこのような状況のもとで、船舶と貨物の現実全損というものに焦点を絞った上で、イギリス法の現実全損が抱えている問題を把握し、日本法にイギリス法の全損制度が導入される場合に、いかなる形で現実全損というものを受け入れることが最も望ましいかということについて検討することにある。

二、本稿の考察順序は次の通りである。

まず第一章では、イギリス法の全損制度を現実全損と解釈全損とに分けて概説し、第二章では船舶の現実全損について、また、第三章では貨物の現実全損について、それぞれがどのような範囲で認められてきたのかを、判例法を中心に、一九〇六年イギリス海上保険法の施行前と施行後とに大別して考察・説明する。そして第四章ではイギリス法における現実全損の現状というものを、問題点を指摘しながら明らかにし、最後に、それから明らかにされた点をもとにして、日本法における現実全損の今後の在り方について検討していくことにする。

- (1) 現実全損という言葉は、イギリス法およびアメリカ法で認められている Actual Total Loss の日本語訳であり、Actual Total Loss は、制定法では、一九〇六年イギリス海上保険法 (Marine Insurance Act 1906, 6 Edw. 7, ch. 41) 第五七条に定義をされている。詳しくは、第一章第一節参照。なお Actual Total Loss は、古くは Absolute Total Loss と呼ばれ、絶対全損と日本語訳されている。
- (2) *Edinburgh Assurance Co. v. R. L. Burns Corp.*, 479 F. Supp. 138, 1380 A. M. C. 1261 (C. D. Cal. 1979), *aff'd* 689 F. 2d 1239, 1982 A. M. C. 2532 (9th Cir. 1982)。本件では、現実全損のみの保険に付されたオイルリグ (Gatto 号) が、一九七六年一月に、台風によってその大部分が海面下に沈んでしまったために、被保険者が全損金を請求し、これに対して裁判所は、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の基準のもとでの現実全損の成立を認めている。第四章第一節参照。
- (3) 裁判所によって示された見解はイギリス法に基いたものであるが、それは、保険契約当事者が、交渉の状況および当該代理関係の点から見て、現実全損の定義の適用にイギリス法を意図していたと裁判所が認定したためである。 *Edinburgh Assurance Co. v. R. L. Burns Corp.*, 479 F. Supp. at 153。
- しかし、もともとアメリカでは、海上保険法に関しては、イギリスの会社がアメリカでその植民地時代から海上保険を引受けていた関係上、イギリスの判例法と慣習がアメリカの法に反映されており、また、海上保険に関する制定法がないために、一九〇六年イギリス海上保険法が制定された後は、それ以前のアメリカの判例法および慣習に反しない限り、その法律の解釈をそのまま受け入れており、現実全損に関しても、イギリス法の解釈をほぼ受け入れていたと考えられるので、本件においては、アメリカ法を適用したとしてもほぼ同様の結論が得られたであろうと推察される。 See *LESITTE J. BUGLASS, MARINE INSURANCE AND GENERAL AVERAGE IN THE UNITED STATES* 3-4, 91 (2d ed. 1981)。
- (4) 第一の基準は、「もし、保険の目的物を回復し、または、再生するために必要とされる努力が、その結果使用されるようになるものに対してあまりにも不釣り合いな努力であるならば、そのときは、保険の目的物は現実全損である」というものであり、第二の基準は、「もし、再生する努力が修繕として特徴づけられるにはあまりにも非合理的に広範囲にわたっており、むしろ再建として考慮されねばならないならば、そのとき保険の目的物は現実全損である」というものであり、第三の基準は、「保険の目的物を回復し、かつ再生する費用が、目的物が合理的に現実全損と考慮されねばならないほど、その結果使用されるものの価格と約合いがとれていないかどうか」というものである。 *Edinburgh Assurance Co. v. R. L. Burns Corp.*, 479 F. Supp. at 158。
- (5) 解釈全損という言葉は、イギリス法およびアメリカ法で認められている Constructive Total Loss の日本語訳であり、Constructive Total Loss は、制定法では、一九〇六年イギリス海上保険法第六〇条に定義されている。詳しくは、第一章第二節参照。
- (6) 実際、 *Edinburgh Assurance Co. v. R. L. Burns Corp.* 事件においても、裁判所は、「現実全損と解釈全損との間には区別が保たれねばならず、商業上の実務や実行可能性に完全に依存することはない」の概念の間の差異を抹消する危険を孕んでいる」と述べている。 479 F. Supp. at 156。
- (7) 保険委付制度とは、保険の目的物がその性質上全損でなくても全損とほとんど同一視すべき場合、あるいは全損があったと思われるがその証明が困難な場合に、全損に準じて取り扱うことを認める制度であり、商法第八三三条から第八四一条に規定されている。また、船舶保険普通保険約款および貨物海上保険普通保険約款にも、商法の規定を補充および修正した規定が置かれている。
- (8) その理由として、小町谷操三『海上保険法各論三』(岩波書店、一九六七年)三頁は、「立法者は、この場合(現実全損の場合)には、事情が比較的明確且つ簡単であるため、これを損害保険の通則と当事者の特約とに委せておけば足りる」と考えたとためである

う」と述べており、また、旭季彦「船舶全損論」損害保険研究第三八巻第二号二六頁（一九七六年）は、「そもそも日本商法が、委付にのみ言及して全損について何ら触れるところがないのは、日本商法の法源がフランス商法にあるからであって、そのフランス商法が全損については何も触れていないからである」と述べている。

(9) 神田三嗣「保険委付の廃止について—貨物保険の立場から—」保険季刊誌第五二二号九一頁（一九八六年）。

なお、旭・前掲注(8)三二頁は、この点に関して「現実全損の観念が法律の上でも約款の上でも明定されておらず、そのためか、実務者の間に船舶の一部でもものとして残っている場合は、その本来的性質がすでに失われてしまっても、現実全損とみなない傾向があるやにもうかがえる」と述べている。

(10) 旭・前掲注(8)二六頁並びに神田・前掲注(7)九一頁参照。

(11) 例えば、海上保険法研究作業部会『保険委付(貨物)に関する商法改正要綱草案』(損害保険協会 一九八四年)二二頁では、次のような全損に関する規定を置いており、明らかにイギリス法を受け入れているものといえる。

「A貨物保険における全損(1、貨物保険については、次の場合、全損として被保険者は、保険金額の全部を請求することができる。(1)被保険貨物の全部が完全に破壊された場合、(2)被保険貨物の全部が損傷を被った結果、その貨物本来の性質を完全に失った場合、(3)被保険者が被保険貨物の全部を喪失して回復が不可能である場合」

(12) 現実全損に関して述べた文獻としては、神田・前掲注(7)七六頁以下、旭・前掲注(8)二四頁以下のほか、小町谷操三『海上保険法各論三』(岩波書店、一九七七年)一頁以下、今村有『海上保険契約法論下巻』(損害保険事業研究所、一九八〇年)一三八頁以下等があるが、現実全損の概念に対する総合的研究は、わが国では、未だ存在しない。

海上保険法における現実全損の概念

第一章 イギリス法における全損制度の概要

第一節 現実全損の概要

一、イギリス法における海上保険に関する法は、一九〇六年以前には主として判例法および商慣習から引き出されていた。

しかし、今日では海上保険に関する法の指導的原理は、一九〇六年イギリス海上保険法に収められている。

全損に関しては、一九〇六年イギリス海上保険法第五六条から第六三条に規定されており、第五六条は次のように全損を定義している。

§ 56. (1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.

(2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual total loss.

(4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.

(5) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial and not total.

第五六条第一項「損害は全損または分損のいずれかとする。以下定義する全損以外の一切の損害は分損である。」

第二項「全損は現実全損または解釈全損のいずれかとする。」
 第三項「異なる意思が保険証券の文言から明らかでない限り、全損を担保する保険は、現実全損の外に解釈全損をも担保する。」

第四項「被保険者が全損について訴訟を提起した場合に、証拠によって分損に過ぎないことが立証されるときは、保険証券に別段の定めがない限り、被保険者は分損について回収することができぬ。」

第五項「貨物が保険に付された種類の物として仕向地に到達したが、荷印の消滅またはその他の理由で同一性を識別することができない場合において、もし損害があるならば、それは分損であつて全損ではない。」⁽²⁾

二、現実全損については、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条にその規定が置かれている。⁽³⁾

§ 57. (1) Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured,

or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.

(2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.

第五七条第一項「保険の目的物が破壊される場合、若しくは保険に付された種類の物として存在することができなくなる程の大きい損害を受ける場合、または、被保険者が保険の目的物を奪われてその回復が不可能である場合には、現実全損があるものとす。」

第二項「現実全損の場合には、委付の通知をすることを要しない。」

現実全損は、これらの規定からも明らかのように、法律上及び事実上の全損であり、⁽⁴⁾また、現実全損の場合には定義上委付するものがなく、それゆゑ委付の通知をすることなく被保険者から保険金全額を請求する権利を被保険者に与えることになるから、委付の通知に重要性がないことは明らかである。⁽⁵⁾

なお、現実全損は絶対全損 (Absolute Total Loss) とも呼ばれている。

第二節 解釈全損の概要

一、解釈全損⁽⁶⁾は、一九〇六年イギリス海上保険法第六〇条および第六一条において次のように規定されている。⁽⁷⁾

§ 60. (1) Subject to any express provision in the policy,

there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

(2) In particular, there is a constructive total loss—

- (i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods as the case may be, would exceed their value when recovered ; or
- (ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against, that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired ; or

- (iii) In the case of damage to goods, where the cost of

repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

第六〇条第一項「保険証券に別段の明示の規定がある場合を除き、保険の目的物の現実全損が避け難いと思われるため、または、費用の支出された後における保険の目的物の価格を超えると思われる費用を支出しなければ現実全損を免れることができないため、保険の目的物が正当に遺棄される場合には、**「解積全損があるものとする。」**」

第二項「特に次の場合に解積全損があるものとする。(i)被保険危険によって自己の船舶または貨物の占有を奪われた場合において、(a)被保険者がその船舶若しくは貨物を回復する見込がないとき、若しくは(b)船舶若しくは貨物を回復する費用が回復した後の船舶若しくは貨物の価格を超えると見られるとき、または、(ii)船舶の損害の場合には、船舶が被保険危険によって大きい損害を受け、その損害を修繕する費用が修繕した後の船舶の価格を超えると見られるとき。修繕費を見積るにあたっては、上記の修繕に対して他の利益によって支払われる共同海損分担額を控除してはならない。また、将来の救助作業に要する費用、および、船舶が修繕されたならば船舶の負担となるであろう将来の共同海損分担額は、これを修繕費に加算しなければならない。または、(iii)貨物の損害の場合には、その損害を修復する費用と貨物をその仕向地まで輸

送する費用との合計額が、到達時の貨物の価格を超えると思
られるとき。」

§ 61. Where there is a constructive total loss the assured
may either treat the loss as a partial loss, or abandon the
subject-matter insured to the insurer and treat the loss as
if it were an actual total loss.

第六一条「解釈全損が生じた場合には、被保険者はその損害
を分損として処理することもできれば、保険の目的物を保険
者に委付してその損害を現実全損の場合に準じて処理するこ
ともできる。」

二、解釈全損は、これらの規定からも明らかなように、法律
上の全損であるが事実上の全損ではない。従って、保険者に対
して全損金を請求する権利を被保険者に与えるためには、正当
に通知された委付によって事実上の全損に変更されねばならな
い。⁽⁹⁾

保険に付された目的物が事実上全く失われてはいないが、修
繕若しくは回復の見込がなさそうな場合、または、修繕若しく
は回復が実行不能になりそうな場合、または、修繕若しくは回
復の費用からみて事実上全く失われそうである場合に解釈全損
が存する。⁽¹⁰⁾

なお、この原則は海上保険に特有のものであり、もし自己の
船舶を捕獲された被保険者が、保険証券に基づいて請求をなし

得る前に船舶を取戻す機会を待たねばならないのであるなら
ば、多くの困難を被るわけであるが、そのような困難を軽減す
るために、捕獲の場合にこの原則は始まったようであり、やが
てそれは他の種類の損害に広がっていったのである。⁽¹¹⁾

(1) Marine Insurance Act 1906, 6 Edw. 7, ch. 41. なお、この
制定法は一九〇七年一月一日より施行された。

(2) 一九〇六年イギリス海上保険法については、葛城照三・木村榮
一・小池貞治「一九〇六年英国海上保険法」損害保険研究第三九卷
第一号一三頁以下（一九七七年）において日本語訳がなされてい
る。本稿における一九〇六年イギリス海上保険法の日本語訳につ
いては、右文献の日本語訳を参考にしていく。

(3) アメリカ法においては、2 PHILLIPS, TREATISE OF THE LAW
OF INSURANCE § 1485 (5th ed. 1867) が、現実全損について次
のように定義している。

「保険の目的の全損は次の場合に生じる。すなわち、保険の目的
が被保険危険によって破壊されるか、または、甚大な損傷を被っ
て、意図されていた目的および用法のためには、被保険者にとって
取るに足りないか若しくは何の価値もなくなったとき、または、被
保険者の占有および支配から離れて保険の目的が奪われたとき、ま
たは、保険が付せられた航海若しくは冒険が被保険危険によって中
断されたときである。」

(4) 2 ARNOULD, LAW OF MARINE INSURANCE AND AVERAGE
954 (16th ed. 1981).

(5) *Id.* at 925.

(6) 解釈全損、並びに解釈全損と深い関わりのある一九〇六年イギ
リス海上保険法第六二条および第六三条に規定されている委付につ
いては、日本法における保険委付制度と関係があるため、日本では
数多くの研究がなされている。以下に主要な文献を掲げておく。

松波港三郎「保険委付について」(1) 民商法雑誌第三八卷第二号五八頁以下(一九五八年)、同「保険委付について」(2) 民商法雑誌第三八卷第三号六八頁以下(一九五八年)、守屋尚「英法に於ける船舶の経済的修繕不能について」損害保険研究第二〇卷第一号二三頁以下(一九五八年)、大森忠夫「保険委付によって移転する権利」一橋論叢第三九卷第二号一三一頁以下(一九五九年)、小町谷操三「船舶の修繕不能による委付に関する諸問題」損害保険研究第二五卷第四号一頁以下(一九六三年)、同「海上保険における委付権の行使について」損害保険研究第二六卷第二号一頁以下(一九六四年)、同「運賃の保険委付について」法学新報第七一巻第三号一頁以下(一九六四年)、同「海上保険法各論四」(岩波書店、一九六八年)二七一頁以下、島十四郎「保険委付の法的構成——保険の目的に附随する負担に関連して——」熊本法学第三号四七頁以下(一九六五年)、同「保険委付の権利移転的効力について」熊本法学第一〇号一頁以下(一九六七年)、横尾登米雄「英國海上保険法における委付の法律的性質について」損害保険研究第二九卷第二号一頁以下(一九六七年)、旭季彦「船舶全損論」損害保険研究第三八卷第二号二四頁以下(一九七六年)、今村有「海上保険契約法論下巻」(損害保険事業研究所、一九八〇年)二二一頁以下、久留島隆「保険委付により移転する権利の範囲」横浜経営研究第五卷第四号一五頁以下(一九八五年)。

(7) アメリカ法においては、2 PHILLIPS, *supra*, § 1535. が、解釈全損について次のように定義している。

「アメリカ合衆国における一般原則では、被保険船舶若しくは積荷が、被保険危険によって、その価格の半分を超える損害を受けたとき、または、半分を超える運送賃が失われたときは、被保険者は委付をして全損金を回収することができる。同じ損害の割合が初期の著者らによって、若しくは外国の法理論の中に、全損の基準として記載されてゐる。」

(8) 2 ARNOLD, *supra*, at 954.

(9) *Id.* at 954.

海上保険法における現実全損の概念

(10) *Id.* at 954.
(11) *Id.* at 954-55.

第二章 船舶の現実全損の成立する範囲

第一節 一九〇六年以前の代表的判例

一、いかなる場合に船舶の現実全損が成立するかを、一九〇六年イギリス海上保険法の施行以前の判例によって検討していくことにする。

まず現実全損は、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の規定によれば、次の三つの判断基準に分類することができる。

- (一) 保険の目的物が破壊される場合
- (二) 保険の目的物が保険に付された種類の物として存在することができなくなる程の大きい損害を受ける場合
- (三) 被保険者が保険の目的物を奪われてその回復が不可能である場合

従って、これらの判断基準が規定されるにあたり背景となつた代表的な判例を、その判断基準ごとに分類して現実全損の成立範囲を検討してみることにする。

二、第一に、「保険の目的物が破壊される場合」と規定されている第五七条第一項の第一の基準の背景となつた代表的な判例について見てみると、直接船舶が破壊されたか否かで争われ

た事例はないようであり、これは、このような場合には現実全損は明らかであり、争う余地がないからであるかと考えられる。

しかし、後に詳しく述べるように、貨物の現実全損について争われた *Roux v. Salvador* 事件⁽¹⁾において、Lord Abinger が「もし、航海の過程において、保険の目的が完全に破壊若しくは壊滅する……ならば、保険者は、契約の文言そのものによって保険金全額を支払わねばならない」と判示しており、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第一の基準も、かなりこの陳述に影響を受けて規定されたものと考えられる⁽²⁾。

三、第二に、「保険に付された種類の物として存在することができなくなる程の大きい損害を受けた場合」と規定されている、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第二の基準の背景となった代表的な判例を見てみよう。

まずは、船舶としての特徴を維持していたか否かで争われた判例である。

〔判例一〕 *Knight v. Faith* (1850) L. R. 15 Q. B. 649.

〈事実〉 船舶 *Pusey Hall* 号は保険に付されていたが、一八四六年九月一六日に、引き潮の時に *Santa Cruz* 港に入港しようとして浅瀬に乗り上げ、再び潮が満ちてくるまで、岩石質の海底の上で離れられない状態となってしまった。やがて船舶はそこを離れ、*Santa Cruz* 港に入り、一〇月半ばまで乗組員を

上船させたままで停泊し、時々ポンプで水を汲み出していた。積荷は他の船に荷積され、結局、船舶は調査の目的で浜に揚げられた。

そして、調査によって、船舶は九月一六日の事故によってかなりの損害を受けていることが判明したが、造船所・修理人・材料などがなかったために、*Santa Cruz* においては必要とされる修繕をすることができず、また、そのような修繕ができる *Monte Video* や他の場所などに船舶を運ぶこともできなかった。

結局、一〇月二八日に、船舶の一部所有者でもある船長によって船舶は売却されたが、委付の通知はなされなかった。原告船舶所有者らが被告保険者に対して全損金を請求した。

〈判旨〉 *Court of Queen's Bench, Lord Campbell, J.*

「本件は、被保険危険によって船舶が航行不能となり、また船舶が運ばれた港において修繕が不可能であったという事案であるが、所有者である被保険者の権利が購入者に適切に移転されることがなければ、なおも船舶としての特徴を維持していた。

従って、ここでは現実全損はないと思われる、もし解釈全損があれば、保険者は委付の通知によってのみ、保険に付された目的物について責任を負わされるのである。もし保険に付された目的物が、損害を受けた状態ではあるが元の種類の物として残っているならば、委付の通知は、船舶が現実に破壊されたとして

保険金を請求する権利を被保険者に与えるのに必要である。」⁽⁶⁾

本判決は現実全損の成立を否定した事案であるが、船舶としての特徴を維持していないことが現実全損の成立要件の一つであることを明らかにしており、⁽⁴⁾ここに意義がある。

つきは、船舶が難破物となった判例である。

〔判例c〕 Levy and Co. v. The Merchants Marine Ins. Co. (1885) 1 T. L. R. 228.

〈事実〉 船舶の抵当権者である原告らは、Ardentlea号と呼ばれている船舶を貸し出そうとして、抵当権設定者である所有者と船舶に保険を付すことを企て、一八八一年九月に、船舶がGreenock から Cardiff へ向かう航海の間、絶対全損のみの保険の契約手続を完了し、保険証券を受け取った。

Greenock を発ってから三日後に、大荒れの天気となり、船舶は Rothersey Bay の海岸で座礁した。原告らによって委付の通知がなされ、原告および被告保険者は共に、船舶が解積全損であるという結論に達した。

その後、船舶は座礁した後何週間もさらされたままの状態になっていたため、被保険危険によって損害はかなり増加していき、両当事者の権利を侵害することなく船舶は売却された。その売却の時点では原告らはまだ船舶の抵当権者であったが、本件訴訟が提起された時点では、彼らの債権はすべて弁済されていた。

海上保険法における現実全損の概念

そこで、原告は、船舶の損害に対して抵当権設定者を補償する意図で、全損金を請求した。

〈判旨〉 Queen's Bench Division, Mathew, J.

「本件の状況のもとでは、船舶は座礁した後何週間もさらされて完全に難破物となり、船舶を修繕することは船舶を再建するに等しいことが明らかであるから、保険証券の文言に基づく絶対全損は存在していた。」

本判決は、絶対全損のみを担保する保険が船舶に付せられたという特殊な状況下で、絶対全損すなわち現実全損が成立するか否かが争われた事案であり、船舶が難破物となり、その修繕が船舶の再建に等しい場合には現実全損が成立する⁽⁶⁾とした点に意義がある。また、最初は解積全損であったものが、その後の事態によっては現実全損になることもあるということを示した判決としても意義がある。

四、第三に、一九〇六年イギリス海上保険法第五十七条第一項の第三の基準である、「被保険者が保険の目的物を奪われてその回復が不可能である場合」の現実全損に関して述べてある代表的な判例を見てみよう。

まずは船舶の沈没の場合の判例である。

〔判例e〕 Kemp v. Halliday (1865) 34 L. J. Q. B. 233.

〈事実〉 保険に付された船舶 Chebucto 号は、一八六三年一月〇月に Liverpool から Rio de Janeiro へ向けて、積荷を乗せ

て出航した。しかし、航海の途中で船舶は暴風に遭遇し、漏口から浸水したため、一月半ばに船舶・積荷・乗組員の安全のために、Falmouth 港に入港した。同港において、積荷の大部分は陸揚げされたが、一部の積荷を残したままの状態で、二月初めにまたもや暴風に襲われ、係留所において沈没した。原告船舶所有者は委付の通知をなし、その後船舶と積荷は引揚げられたが、原告は、船舶が修繕費に相当する価値がないという理由で全損金を請求した。主な争点は解積全損が成立するか否かであった。

〈判旨〉 Court of Queen's Bench, Shee, J.

「第一の問題点は、原告が解積全損とは区別されている絶対全損として回復する権利を有しているかどうかであるが、私としては、原告は絶対全損として回復する権利を有していないと解する。船舶を引揚げることは不可能ではなく、また、引揚げられた場合に船舶を修繕することも不可能ではなかった。修繕した後に船舶として使用される可能性があるという条件で、船舶を引揚げる機会があった。被保険者の支配下において、船舶は元の種類の物として存在し、急迫の破壊の危険もないのであるから、船舶を売却するか、若しくは難破物としての破片として片づけられることを許すか、若しくは委付の通知をすることによって保険者に船舶の引揚げかつ修繕の費用を負わせるかの選択の機会を被保険者に与えずに、引揚げた時に難破物として

売却することなどは、許されなかったであろう。従って、我々は、示された事実に基づいて、絶対全損はなかったという答えを与えることができる。」

本判決では、沈没が必ずしも現実全損になるという訳ではなく、ならない場合もあることが明らかにされ、その点に意義がある。また、元の種類の物として存在する場合には現実全損にはならないということも合わせて述べられている。

次も船舶の沈没の場合の判例である。

〔判例 4〕 Sailing Ship "Blairmore" Co. v. Macredie [1898]

A. C. 593, H. L.

〈事実〉 帆船 Blairmore 号は一八九六年の四月に San Francisco で仕事のために待機していたが、同年四月七日に評価済保険に付された。しかし同年四月九日に Blairmore 号は San Francisco 港に停泊中、暴風に襲われ、沈没した。難破救助者によって船舶の引揚げの申し出があったが、原告船舶所有者は受け入れず、被告保険者に委付の通知をした。被告はその後多額の費用を出して訴訟提起前に船舶の引揚げに成功した。被告は、船舶が船舶よりも安い費用で修繕可能であるから、分損に對してのみ責任があると主張したため、原告が全損金を求めて訴訟を提起した。Court of Session は請求を認めず、原告上訴。

〈判旨〉 House of Lords, Lord Halsbury.

「訴訟提起以前の引揚げが解釈全損の請求を無効にするという教義は捕獲およびそれと同様の場合にのみ適用があり、船舶が海底に沈没した場合には、現代の技術によって引揚げられたとしても現実全損となり、その教義は適用がない。」

しかし、Lord Watson は反対意見を次のように述べている。

「認められた状況によれば、Blairmore 号が一八九六年の四月に海底に沈没した時、船舶は直ちに現実全損になったとは思われない。船舶は、再建なくしては船の形態を回復することができない単なる板材や鉄片の集積の状態には変わっておらず、しかも引揚げて修繕することができる水深に沈んでいた、という状況を見れば、厳格な意味で船舶は難破船になってはいなかった。」

本判決では、沈没の場合にはすべて現実全損となると思われるような表現が、Lord Halsbury によって示されており、⁽⁸⁾ここに意義がある。しかし、この見解は、後に、Captain J.A. Cates Tug and Wharfage Co. v. Franklin Ins. Co. 事件⁽⁹⁾で、枢密院司法委員会によって反対されている。

また、再建なくしては船の形態を回復することができない場合は現実全損になるということが、Lord Watson の反対意見の中で述べられており、この点も注目に値する。⁽¹⁰⁾

さらに、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第三の基準に関して述べてあるものとして、次の判例がある。

海上保険法における現実全損の概念

〔判例5〕 Barker v. Janson (1868) L. R. 3 C. P. 303.

〈事実〉 保険に付されていた Sir William Eyre 号は、一八六二年に England から New Zealand に向けて出航したが、New Zealand において座礁し、莫大な損害を受けた。そして、その場所においては修繕の手段が存在しなかったために、暫くの後、Calcutta に向けて出航し到達した。船舶はそこで検査され、被った損害は、その修繕費用が修繕後の船舶を超える程のものであることが判明した。従って、原告船舶所有者は被告保険者に対して委付の通知をなしたが、通知が遅れたことにより、分損として損害を回復することしかなかった。

また、船舶が Calcutta にいたある時点で、事故についてまだ知らなかった原告は船舶に評価済保険を付したが、その保険の期間中のまだ修繕が遂行されていなかったときに、船舶は暴風によって完全に破壊されてしまった。従って、原告は評価済保険の支払を求めて訴訟を提起した。

〈判旨〉 Court of Common Pleas, Willes, J.

「もし、船舶が莫大な損害を受けたので修繕なしでは出航することができず、かつ必要な修繕を施すことができる港まで廻航されることができなければ、その場合は現実全損となる。というのは、船舶としての目的に使用されることができなければ、船舶としては存在していないからである。しかし、船舶を遙かに超える費用がかかるけれども港に廻航して修繕すること

ができるならば、それは船舶として存在することをやめてはおらず、委付の通知がなければ解積全損さえも成立しない。」

本判決では、船舶が莫大な損害を受けた場合に、修繕をしなれば航行することができず、必要な修繕ができる港に曳航することもできないならば、現実全損が成立すると判示されている。⁽¹²⁾

第二節 一九〇七年以後の判例

一、ここでは、一九〇六年イギリス海上保険法施行後の現実全損に関して争われた判例、若しくは現実全損に関して述べてある判例について検討し、一九〇六年イギリス海上保険法の現実全損に関する規定がどのように解釈されているのかを確かめてみることにする。

二、第一は、船舶が座礁した場合の現実全損について争われた判例である。

〔判例の〕 *George Cohen, Sons & Co. v. Standard Marine Insurance Co., Ltd.* (1925) 21 Ll. L. Rep. 30, K. B. D.

〈事実〉 原告は、*Prince George* 号と呼ばれていたすでに使用されていない旧式の戦艦を、ドイツで解体する目的で手に入れ、一九二一年一月に、二隻の曳船による牽引によって Chatham から Brake に向けて出航したが、風の強い悪天候によって思うように進めず、やがて船舶は流れに押されて *Ymiden* と *Nieuwediep* (共にオランダ国内) の中間にある *kam-*

perlin の岸に接近し、遂には浅瀬に乗揚げてしまい、曳船による救出が不可能になってしまった。

原告は、Chatham から Brake までの間を保険に付しており、被告保険者に全損金を請求した。

〈判旨〉 *Kings Bench Division, Mr. Justice Roche.*

「私の意見によれば、船舶は現実全損ではない。船舶が現実全損であるか否かは、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条の文言によって判断される。……船舶はまだ存在しているので破壊されているとの論争はなされなかった。そして、保険に付された種類の物として存在することができない程の甚大な損害を受けているとの論争もされることはないし、できなかった。

しかし、原告被告保険者が保険の目的物を奪われて回復することができなくなってしまう、それ故船舶は現実全損であるということが提議されている。もちろん、もしそうであるならば、条文は *ロモン・ロー* に従って規定しているので、委付の通知を与えることは必要ではなす。原告は保険の目的物を奪われて回復できないというのではないと判示する私の理由は次の通りである。

単に被告に有利となる証拠だけではなく、数人の証人、特に私は *Richards* 船長の証拠を非常に重要なものであると考えるが、そのような証人によって提出された原告に有利となる証拠などによるすべての証拠によれば、この船舶は物理的に離礁させることが可能であったというのが私の意見である。それは大変な

苦心と困難とを必要とするが、ともかく最高度の苦心と困難が要求されるとしても、私は船舶が離礁不可能であったと納得することはできない。そして全体から見ても、私は船舶を離礁させることができたと思うのである。それは相当な準備が必要とされる技術的に熟練した手腕を必要とし、後に私が決定するよう非常に巨額の費用を必要としたのではあるが、物理的な手腕に関する限りにおいては離礁させることはできたのである。

Richard 船長は船舶を離礁させることができるかどうかは疑わしいと考えたのではないかと私は思うが、離礁させることができなと言ひ覚悟は彼にはなかつたのである。このような状況においては、物理的不可能という理由によって裁判所が認定することができるような回復の見込なき剝奪というものはなかつた。

本判決においては、船舶の座礁によって生じた損害が現実全損となるか否かが争われているが、裁判所は、最終的には一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第三の基準である「被保険者が保険の目的物を奪われてその回復が不可能である場合」に該当しないと、現実全損の成立を否定している。

一九〇六年イギリス海上保険法制定以前の判例における解釈を考慮に入れて、第三の基準に該当する場合を列挙してみると、それは船舶においては、沈没して引揚げが不可能な場合、船舶が莫大な損害を受け、修繕をしなければ航行できないの

海上保険法における現実全損の概念

に、その場所においては修繕が不可能で、かつ修繕をすることができる場所に曳航することも不可能な場合、拿捕され船舶が裁判所の命令によって売却された場合等である。

しかし、本判決では、現実全損の成立は否定したものの、第三の基準の中に座礁した場合が含まれる可能性があることを示しており、そこに意義がある。

思うに、一九〇六年イギリス海上保険法では、現実全損の基準というものを損害の種類に分類して規定していないために、その損害の発生した状況に応じてその現実全損となる基準を自由に選択できることになり、本判決もそのような法の柔軟性を生かしたものと言えよう。

三、第二は、船舶が沈没した後引揚げられたが、被保険者が現実全損を理由として全損金を請求した判例である。

〔判例7〕 Captain J. A. Cates Tug and Wharfage Co., Ltd. v. Franklin Ins. Co. [1927] A. C. 698, P. C.

〈事実〉 モーター・タグボートである Radius 号は保険に付されていたが、一九二五年八月二六日に Vancouver の港である Burrard Inlet の入口の外で衝突によって沈没し、約三〇メートルの深さに沈没した。原告所有者は直ちに委付の通知をした。しかし、タグボートの正確な位置が確認され、その後数日間で、タグボートは被告保険者に雇われた救助者によって引揚げられて海岸近くに曳航され、従って委付は承諾されな

かした。

原告は全損金の支払を求めたが、Court of Appeal of British Columbia では認められず、さらに上訴した。上訴理由の1つは、「タグボートが沈没した場合には、Sailing Ship "Blairmore" Co. v. Macredie 事件⁽¹⁸⁾における Lord Halsbury の有名な見解⁽¹⁹⁾によれば、現実全損となる」というものであった。

〈判旨〉 Privy Council, Viscount Sumner.

「沈没した船舶の引揚げの物理的可能性は、船舶の沈んだ位置、船舶の大きさ、損害の程度、救助作業の設備の状態だけではなく、救助者の技能などもあり、それは一八九六年に比べてかなり進歩しているのである。船舶が水面下に沈んだ場合にはいつでも船舶は現実全損になるという意味で Lord Halsbury の意見を受け取るべきではなく、それは救助者が引揚げる際にある程度の困難が予想される沈没の場合でも同様である。」

本判決以前においては、沈没は必然的に現実全損になるという見解と、沈没によっても現実全損にはならない場合が存在するという見解とに分かれていたが、本判決は後者の見解を採用することを明確にしたものであり、かつ、前者の見解は特殊の事実の事件にのみ適用されるものであると説明した点に意義がある。

四、第三は、船員の悪行による損失が現実全損になるか否かで争われた判例である。

〔譯文〕 Marstrand Fishing Co., Ltd. v. Beer (1936) 56 Ll. L. Rep 163, K.B.D.

〈事實〉原告は Girl Pat と呼ばれていた五五トンの漁船の所有者であるが、一九三六年四月、保険に付した漁船を Grimsby から北海近辺の漁に出させたが、その後船長は Grimsby には戻らず、Dover に寄港し、さらにスペインの港である Corcubion に寄港し、最終的には船舶を売却する意図で乗逃げしてしまった。原告は、現実全損であるという理由で被告保険者に全損金を請求した。

〈判旨〉 King's Bench Division, Mr. Justice Porter.

「現実全損に関しては、悪行は拿捕に類似しており、しかも拿捕は奪還によって損失が償われるかもしれないが現実全損であると言われている。私は、かつてこれは法律的に正しい問題であるかどうかを疑った。私は、それはいつも拿捕が現実全損であるのか、解積全損になりうるにすぎないのかどうかの事実問題であると思う。疑いなく捕獲確認裁判に従った拿捕は現実全損であるが、それは事実上船舶が没収と定められたからである。すなわち、戦争というものは終結が不明確であり、それ故船舶の合理的期間内に回復される可能性があるわけではない。私一人が思うわけではなく、拿捕は今までは必然的に現実全損であった。もし、船舶が密輸品を運んでおり、捕獲確認裁判が確実ならば、船舶は現実全損になると判決されるかもしれない。

い。しかし、その場合でも私は確実とは思わず、結果は次のようになるであろう。通常私は、拿捕は解積全損であると考え、それが現実全損であるか解積全損であるかに関して持ち上がってきた混乱は、単に初期において二つの全損の分類が明確に保たれなかったためにすぎないと考える。……古い法律においては拿捕が現実全損になるのか解積全損になるのかはともかくとして、現在では、判例は一九〇六年イギリス海上保険法第五六条から第六〇条によって律されている。」

「私の見解によれば、船舶がその船主にとって回復の見込のない損失があったと本件について誰も言うことはできないであろう。⁽²¹⁾一九〇六年イギリス海上保険法によれば、船員の悪行による損失は必ずしも現実全損ではなく、本件においては現実全損はなかったと認定する。」

本判決は、船員の悪行による損失が必ずしも現実全損になるものではないと判示したが、一方で、捕獲確認裁判に従って没収された場合は現実全損となることを明らかにしている。⁽²³⁾

五、第四は、修繕不能に関する判例である。

〔判例〕 *St. Margaret's Trust, Ltd. v. Navigators & General Insurance Co., Ltd.* (1949) 82 Ll.L. Rep. 752, K.B.D.
〈事実〉原告は、*Vishela* 号という沿岸貿易帆船 (Ketch) の所有者であるが、その船舶に保険を付した。一九四七年九月一七日、船舶は *Town Quay* から *Lymington* へ移動し停泊

海上保険法における現実全損の概念

していたが、その後、川を横切って泥土の停泊位置に停泊した。船舶はやがて干潮になった時に横転し、乾舷上部のコーキングの不十分な状態によって浸水し、それが原因で沈没し難破物となってしまった。その後、船舶は引き起こされ、*Pylewell* に曳航されたがそのまま放置され、徐々に悪化してその解体価格ほどの価値しなくなってしまったので、原告は全損金を請求した。

〈判旨〉 *King's Bench Division, Mr. Justice Morris.*

「私の判断によれば、*Vishela* 号が現実全損になったと判決することはまったく誤りである。船舶は引き起こされ *Pylewell Creek* に曳航され、その後、原告のために検査官による検査を受けた。*Griffin* 氏 (退役海軍将校) は *Pylewell Creek* に行つたのち船舶の状態について實際上多くを語ることはなかったが、一日だけ船舶を見て、多くの艀装が船舶から運び出されていたと通知した。しかしながら、私は船舶を見た検査官の証拠を持っておらず、*Messrs. Smith & Marshall* の誰からの証拠も持つてはいない。船舶が、一九四七年九月一七日にあった状態になるように修繕することができない状態に、一九四七年一月一五日にあったと主張を推論することが正しいことであると私には思えない。」

本判決は、被保険者の現実全損による全損金の請求に対して、船舶の損害は遅延によって生じたものであるとして請求を

否定したものであるが、その判旨の中で、船舶が元の状態に修繕することができない状態にあったか否かについて述べられており、ここから、物理的に修繕が不可能な場合には現実全損となるということが窺える。しかし、そのことが一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項のいずれの基準によるものかは不明である。

六、第五は、船舶の拿捕についての判例である。

〔判例10〕 Panamanian Oriental S.S. Corp. v. Wright [1970]
2 Lloyd's Rep. 365, Q. B. D. (Com Ct.)

〈事実〉一九六六年三月、保険に付されていた Antia 号は、Saigon 川の河口にある Cap St. Jacques に到着したところ、積荷目録に記載されていない膨大な量の積荷が発見されて、船舶はベトナムの税関に乗り込まれ、港に護送された。そして特別裁判が開かれ、船長は無罪となり放免されたが、船員のうちの数名は密輸罪で有罪となり、船舶は没収された。その後、船舶の解放のため多くの努力がなされたにもかかわらず、船舶は Saigon 港に停泊したままであったので、原告船舶所有者が現実全損として全損金を請求した。

〔判例〕 Q. B. D. Commercial Court, Mr. Justice Mocatta.

「没収命令は、捕獲審検所によって船舶の没収の判決が出た場合には、原告の船舶の所有権を奪うということは真実であろう。しかし、回復のできない剝奪の基準は、回復の見込のない

場合の基準よりもはるかに厳しいものである。……私は、船舶の回復できない程の剝奪があったということを認定することは不可能であると思う。」

本判決は、捕獲審検所の判決による場合には現実全損になるとしたものの、それ以外の場合には、現実全損となることは、拿捕の場合には非常に困難であることを示している。⁽²⁶⁾

第三節 小括

一、第一節および第二節で見てきたような船舶の現実全損について争われた、若しくは現実全損に関しての見解が述べられた判例、または、現実全損に関して述べている学説をもとにして、船舶の現実全損の成立する範囲というものについてまとめをみることにする。

二、まず第一節では、一九〇六年以前の船舶の現実全損に関する代表的な判例をいくつか挙げてみたのであるが、ここでは現実全損が次の場合に成立することが認められた。

すなわち、Roux v. Salvador 事件⁽²⁷⁾では船舶が被保険危険に よって完全に破壊された場合に、Knight v. Faith 事件⁽²⁸⁾によれば船舶としての特徴を維持していない場合に、Kemp v. Halliday 事件⁽²⁹⁾によれば、船舶が元の種類の物として存在して十分な場合に、Levy and Co. v. The Merchants Marine Ins. Co. 事件⁽³⁰⁾や Sailing Ship "Blairmore" Co. v. Macredie 事件⁽³¹⁾における Lord Watson の見解によれば船舶が難破物となりその修

繕が船舶の再建に等しいような場合に、*Kemp v. Halliday* 事件⁽³³⁾によれば船舶が沈没して引揚げが物理的に不可能である場合に、*Barker v. Janson* 事件⁽³⁴⁾によれば船舶が莫大な損害を受け修繕しなければ航行することができずかつ必要な修繕ができる港に曳航することができない場合に、それぞれ現実全損となることが明らかにされたのである。

そして、これら代表的な判例のほかにも数多くの現実全損に関する判例があり、それらの判例が基礎となつて、一九〇六年イギリス海上保険法の現実全損に関する規定が定められたのである。

三、次に、一九〇六年イギリス海上保険法の現実全損の規定が、その後の判例においてどのように解釈されているかを見よう。

まず、*George Cohen, Sons & Co. v. Standard Marine Insurance Co., Ltd.* 事件⁽³⁵⁾では、船舶が座礁し、船舶としては存在しているものの物理的に離礁が不可能な場合に、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第三の基準である「被保険者が保険の目的物を奪われてその回復が不可能である場合」に含まれる可能性があることが示された。

また、*Captain J. A. Cates Tug and Wharfrage Co., Ltd. v. Franklin Insurance Co.* 事件⁽³⁶⁾では、判決以前には見解が分かれていた沈没の解釈、すなわち、沈没は必然的に現実全損に

なるのか、沈没によつても現実全損にならない場合が存在するのかが、沈没によつても現実全損にならない場合が存在するの点について、後者の見解を採用することが明らかにされた。

そして、*Marstrand Fishing Co., Ltd. v. Beer* 事件⁽³⁷⁾や *Panamanian Oriental S. S. Corp. v. Wright* 事件⁽³⁸⁾では、船舶が拿捕され、捕獲確認裁判に従つて没収された場合は現実全損になることが確認され、*St. Margaret's Trust, Ltd. v. Navigators & General Insurance Co., Ltd.* 事件⁽³⁹⁾では、船舶損害が遅延によつて生じた場合には現実全損は成立しないと判示された。

四、以上のような判例によつて導き出された解釈、または、現実全損について述べている学説⁽⁴⁰⁾によれば、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項で規定されている現実全損は、船舶に関して次の場合に成立すると言える。

まず、船舶がばらばらになつて海底に沈むか、あるいは火災によつて船舶が灰の山と化してしまつた場合、船舶が航海の途中で被保険危険によつて全く解体した状態に変わり、元の種類の物として存在しなくなつてしまつた場合、船体はまだ一体としての状態を保っているものの、船舶としては破壊され、難破物⁽⁴¹⁾としてのみ存在する場合に現実全損が成立する。

これらは、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第一の基準および第二の基準によつて現実全損となるのである。

が、しかし、そのいずれの基準によるのかは、第一の基準の内容が判例によってもほとんど明確にされていない以上、断言することは困難である。

また、船舶が沈没し回復する機会がなくなった場合や、船舶が莫大な損害を受け、修繕をしなければ航行することができず、かつ必要な修繕ができる港に曳航することもできない場合、そして、船舶が拿捕され、裁判所の命令によって没収され若しくは売却された場合にも現実全損が成立し、これらは、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第三の基準によって現実全損となるのである。

さらに、船舶がまだ難破物になっていない場合であっても、修繕された後の船価を超える費用をかけなければ修繕することが全く不可能であるならば、そして、その結果として、船長が善意で、かつ慎重な所有者が保険をかけていない場合に行動するように行動して、船舶が位置する場所で船舶を売却するならば、この場合は現実全損となる。⁽⁴³⁾

ただし、この場合に、現実全損が一九〇六年イギリス海上保険法のどの条文によって成立するのか、すなわち、同法第五七条第一項によって現実全損となるのか、同法第六二条第七項によって処理されるのかについては、今だ決着が⁽⁴³⁾ついていない。

なお、このような場合に、もし船長が船舶の所有者と交信することが不可能でなければ、船長は、いかなる事情において

も、船舶を売却することについて正当化されることはなく、實際上、極めて稀な場合を除いたすべての場合において、自宅にいる所有者は、船舶の状態について船長から情報を受取った時には、船舶が現実難破物となっている場合を除いて、全損として回収することを望むならば、すぐに委付の通知をなすに相違ないと思われる。⁽⁴⁴⁾

従って、もし船長が船舶の所有者と交信することが不可能でなければ、船長はいかなる事情においても、船舶を売却することについて正当化されることはなく、⁽⁴⁵⁾また現代においては、船長が所有者と交信することが不可能であるような状況はまったくと言っていいほど存在しないのであって、それ故この問題が今後裁判によって争われ、明らかにされる可能性は非常に少ないものと考えられる。

(1) (1886) 3 Bing. N.C. 286. [判例11] 参照。

(2) ZARNOUD, LAW OF MARINE INSURANCE AND AVERAGE 927 (16th ed. 1981) は、このような種類の災害が現実全損に該当するかの検討に対しては、Lord Abinger の言葉による解答よりも一層妥当なそして理解力のある解答を与えることはできない、と述べている。

(3) 保険の目的物が元の種類の物として残っている場合に、委付の通知が必要な理由は次のように述べられている。

「船舶上の保険に関しては、保険者が調査の手段と詐欺に対する防御の手段とを与えること、保険者が自分等の利益になると思うならば船舶を修繕することができるようになること、そして、保険者が全損としての責任を負うならば、損失を被った時からその船舶の所有

者として権利を行使し得た事についての利益を保險者が確保せしむるに在りて、法廷より課せられたるものなる。Knight v. Faith (1850) L. R. 15 Q. B. at 659.

このLord Campbellの言はるるは、たゞの教義は、頭取の保險に關する訴訟に於て Rankin v. Pater (1873) L. R. 6 H. L. 83. に於て「委付の通知を以て保險者が定むる利益の便宜を生じ得るに在りては、委付の通知をなす必要はなからず、亦亦た通知を以て條はれ得べし。」

- (4) Knight v. Faith (1850) L. R. 15 Q. B. at 659.
- (5) Levy and Co. v. The Merchants Marine Ins. Co. (1885) 1 T.L.R. at 229.

- (6) Kemp v. Halliday (1865) 34 L.J.Q.B. at 235.

(7) 船舶の沈没が必ずしも現実全損に非ざるは、限ひなく、そのトモに於て Copeland v. Phenix Ins. Co., 6 Fed. Cas. 507 (No. 3210) (C.C.D. Mo. 1868) 亦、是の如き如きトモに在り。

- (8) Sailing Ship "Blairmore" Co. v. Macredie [1898] A.C. at 598.
- (9) [1927] A.C. 698.

- (10) Sailing Ship "Blairmore" Co. v. Macredie [1898] A.C. at 603.

(11) 最後の文言は、現在では委付の通知がなければ、解積全損としての保險金請求権が生じなごう意味をなごつてのみを指すものなり。See 2 ARNOULD, *supra*, at 933.

- (12) Barker v. Janson (1868) L.R. 3 C.P. at 305.
- (13) George Cohen, Son & Co. v. Standard Marine Insurance Co., Ltd. (1925) 21 L.L. Rep. at 33.
- (14) E. g. Kemp v. Halliday (1865) 34 L.J.Q.B. 233. [参照せよ]
- 参照。
- (15) E. g. Barker v. Janson (1868) L.R. 3 C.P. 303. [参照せよ]
- 参照。

海上保險法における現実全損の概念

- (16) E. g. 2 ARNOULD, *supra*, at 933.

- (17) George Cohen, Son & Co. v. Standard Marine Insurance Co., Ltd. (1925) 21 L.L. Rep. at 33.

- (18) [1898] A.C. 593.

- (19) *Id.* at 598.

- (20) Captain J.A. Cates Tug and Wharfage Co., Ltd. v. Franklin Ins. Co. [1927] A.C. at 702-3.

- (21) 原文は「意味が種ひたし not 追加せしむる」。

- (22) Marstrand Fishing Co., Ltd. v. Beert (1936) 56 L.L. Rep. at 173.

- (23) *Id.* at 172.

- (24) St. Margaret's Trust, Ltd. v. Navigators & General Insurance Co., Ltd. (1949) 82 L.L. Rep. at 767.

- (25) *Id.* at 766.

- (26) Panamanian Oriental S.S. Corp. v. Wright [1970] 2 Lloyd's Rep. at 383.

- (27) (1836) 3 Bing. N.C. 266. 後掲 [判例11] 参照。

- (28) (1850) L.R. 15 Q.B. 649. [判例1] 参照。

- (29) (1865) 34 L.J.Q.B. 233. [判例2] 参照。

- (30) (1885) 1 T.L.R. 228. [判例3] 参照。

- (31) [1898] A.C. 593, P.C. [判例4] 参照。

- (32) *Id.* at 603. [判例4] 参照。

- (33) (1865) 34 L.J.Q.B. 233. [判例5] 参照。

- (34) (1868) L.R. 3 C.P. 303. [判例5] 参照。

- (35) (1925) 21 L.L. Rep. 30, K.B.D. [判例6] 参照。

- (36) [1927] A.C. 698, P.C. [判例6] 参照。

- (37) (1936) 56 L.L. Rep. 163, K.B.D. [判例7] 参照。

- (38) [1970] 2 Lloyd's Rep. 365, Q.B.D. (com. ct.). [判例8] 参照。

- (39) (1949) 82 L.L. Rep. 752, K.B.D. [判例9] 参照。

- (40) E. g. 2 ARNOULD, *supra*, at 932-35.

(41) 船舶として破壊されてしまった場合というのは、イギリス法においては、現在までのところ物理的に破壊された場合だけしか該当しないと云わざるを得ないが、同じく一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第二の基準を適用したと思われる、貨物の現実全損に関する判例において、商業上の見地から判断するところ見解が出されており、注目値する。〔判例17〕参照。

また、アメリカの判例においては、船舶に關し、商業上の見地から、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項のおよび第二の基準を適用して、現実全損を判断すると判示したものである。Edinburgh Assurance Co. v. R. L. Burns Corp. 479 F. Supp. 138, 1980 A.M.C. 1261 (C. D. Cal 1979).

(42) *Fanworth v. Hyde* (1886) 34 L.J.C.P. 207. 〔判例21〕参照。

(43) この場合に、一九〇六年イギリス海上保険法第六二条第七項を適用した判例がある。Vacuum Oil Co. v. Union Insurance Society of Canton (1926) 25 Ll. L. Rep. 546, C.A. 〔判例21〕参照。詳しくは、第四章第二節参照。

(44) *See 2 ARNOULD, supra*, at 939.

(45) *Australian Steam Navigation Co. v. Morse* (1872) L.R. 4 P.C. 222.

第三章 貨物の現実全損の成立する範囲

第一節 一九〇六年以前の代表的判例

一、いかなる場合に貨物の現実全損が成立するかを、一九〇六年イギリス海上保険法の施行以前の判例によって検討していくことにするが、本節においては、易損性貨物の損害などの貨物独自の損害の場合にのみ検討することにし、船舶と共通した

損害の場合は割愛することにする。

二、まず、易損性貨物の現実全損の判例について見てみよう。

〔判例11〕 *Roux v. Salvador* (1836) 3 Bing. N.C. 266, 132 Eng. Rep. 413.

〈事實〉 一八三二年六月、Valparaiso から Bordeaux まで分損不担保の条件で保険に付された獣皮を積んだ船舶 *Roxalane* 号は、航海の途中、悪天候により漏口ができて、それを修繕するために *Rio Janeiro* に入港した。獣皮は已むを得ず陸揚されたが、浸水からの湿気によって引起こされた初期の腐敗状態にあることが判明し、やがて、目的地に到達する前に獣皮としての性質を失ってしまったので売却された。船舶はその後修繕され、残りの積荷を乗せて出航した。獣皮の所有者である原告は、損害と売却の通知を同時に受け取ったが、委付の通知をすることなく被告保険者に金損金を請求した。Court of Common Pleas では原告の請求は認められず、原告上訴。

〈判旨〉 Court of Exchequer, Lord Abinger.

「本件において、陪審は、獣皮の形では決して到達できないほど獣皮は海の危険によって著しい損害を被ったと認定した。すでに始まっていた発酵と腐敗の進行によって、目的地の港に獣皮が到達する前に、それら全部の滅失は避け難いものとなった。それらは、船舶から外に取り出された時には、完全には滅

失していなかったので、そのままの状態で、損害を被る当事者の利益のための救助物となり、従って売却された。そして、損害と売却の事実と同時に被保険者に知らされた。被保険者も保険者も、この時には獣皮の上に支配を及ぼすことができず、また、いかなる干渉によっても結果を変えることはできなかった。それ故、これは貨物の解釈全損と呼ぶ事例ではなく、貨物の絶対全損の事例であったと我々には思える。」

本判決は、易損性貨物が航海中に損害を受けたため、中間港で荷卸されたが、急速に腐敗が進行している状態にあったために、目的地に到達する前に本来の貨物の性質が失われることが確実であったので、已むを得ず売却された場合に、現実全損が成立することを明らかにしており、この点に意義がある。

また本判決においては、Lord Abinger が、保険の目的が完全に破壊若しくは壊滅した場合、保険の目的が、被保険危険によって、到達を確保することが被保険者または保険者の力の全く及ばない位置に置かれた場合に、現実全損が成立すると述べており、この点も非常に重要である。

三、次は、船舶および貨物の売却の場合の判例である。

〔判例12〕 Farnworth v. Hide (1866) 34 L.J.C.P. 207.

〈事実〉 保険に付された木材を積んだ船舶 Avon 号は、Liverpool へ向かう途中、一八六一年十二月に St. Lawrence に到着したが、氷が船舶を取り囲み、船舶は航海を続けること

ができなくなってしまう。一八六二年一月に査定人が船舶の売却を主張し、さらに同年四月、最も慎重な方法として船舶と積荷を共に売却すべきであると査定人が提案したため、同年五月、船舶と積荷は売却された。積荷の所有者である原告は委付の通知をすることなく被告保険者に全損金を請求した。

〈判旨〉 Court of Common Pleas, Smith, J.

「我々は、このような売却は現実全損であったと答える。正当な売却は所有権を移転し、被保険危険の発生かつ結果として所有権が被保険者から移転するときは、積荷は、あたかも破壊されたのと同様に、被保険者にとっては現実に失われたのである。もし、委付の通知がなされたならば、船舶または積荷が全部または一部分でも救助されたかもしれない場合には、保険者の利益が売却によって時には犠牲になることがあることを我々は知っている。しかし、本件で証明されたような正当な売却が現実全損になると判示されなければ、委付の通知によって解釈全損にすることができる場合には、委付の通知をして、船舶または積荷を売却せずに滅失するに任せておく方が被保険者の利益になり、売却による救助物の利益も委付の通知に要した遅延のために失われるということを我々はまた知っている。」

(3) 本判決は、正当な売却は現実全損になることを判示しており、ここに意義がある。

四、次も貨物の売却の場合の判例である。

〔判例13〕 Saunders v. Baring (1876) 34 L.T. 419.

〈事実〉 原告は Liverpool と London で事業を営んでおり、一八七二年二月十九日、Cardiff から横浜へ石炭の積荷を運送する目的で、ドイツ船舶 Mary Anna 号の所有者と備船契約を結んだ。

原告によって保険を付された積荷を乗せた船舶は、一八七三年二月二日、Cardiff を出航したが、六月と九月に暴風雨に遭遇し、マストを失ってしまい、積荷の一部を船外に投棄する必要が出てきた。

船舶は非常に危険な状態に置かれたので、船長は避難港にもっとも近い Hong Kong に向かって進行し、一〇月一〇日に到達した。

そこで船長は通常の見難報告書を作成し、船舶は立ち合い検査を受け、危険な状態であると判断された。そして、積荷が陸揚されたところ、もし横浜に運送していたならば自然発火の重大な危険があるほど積荷は損害を受けていることが判明したので、鑑定人は公的な競売によって売却されるべきであると勧告し、それは実行された。そこで原告は被告保険者に全損金を請求した。

〈判旨〉 Queen's Bench Division, Blackburn, J.

「石炭の積荷は海固有の危険によって直ちに売却する必要があるほどの損害を受け、しかも売却されたという事実は全損金

を構成するのに十分である。」

本判決においては、売却された時には、まだ石炭は元の種類の物として存在していたが、再び船積みして航行したとしても非常に危険であるという理由で、その売却を正当なものとして、被保険者に現実全損としての全損金の請求を認め⁽⁴⁾た点に意義がある。

五、次は捕獲の場合の判例である。

〔判例14〕 Stringer v. English and Scottish Marine Insurance Co. (1870) L.R. 5 Q.B. 599.

〈事実〉 原告は Dashing Wave 号という名の船舶に乗せた積荷に Matamoros から America への航海の期間で、「すべ⁽⁴⁾ての国王および人民の強留、抑止および抑留」を含む通常の危険に対して保険を付した。

しかし、航海の途中、一八六三年一月五日に、アメリカ合衆国の巡洋艦に拿捕され、New Orleans に連行され、そこで審判をして捕獲者に戦時品としての合法的な賞与を与えるという目的で、船舶および積荷に対する訴訟が始められた。原告は委付をせずに、捕獲者の請求と争った。

一八六四年六月一六日に、捕獲審検所は、捕獲者に対して返還命令を出したが、同年七月控訴された。そこで、控訴の通知を受け取った原告は、被告保険者に対して委付の通知をしたが、その承諾を拒絶された。

一八六四年二月七日および一八六五年二月九日に、原告は、捕獲審検所長官が裁判所に積荷の売却を命じたことを被告に通知した。

積荷の売却は、その積荷金額の供託によって、または積荷の保釈金によって妨げることができたが、積荷の質がかなり低下したために原告も被告も調停をしなかったところ、一八六五年五月二六日に裁判所の命令で積荷は売却された。そこで、一八六五年七月一五日、売却の通知を受け取った原告は、被告に対してその事実を告げ、再び委付の通知をして、全損金を請求した。Queen's Bench では原告の請求が認容されたため、被告上訴。

〈判旨〉 Court of Exchequer Chamber, Kelly, C.B.

「この事件の状況における売却命令、そして、積荷の所有者側の怠慢が何もない状況のもとの売却に関して、我々は、全損の中の一場合として取扱われたときに売却が原告を正当化するかどうかを考慮しなくてはならない。私の意見としては、積荷の売却命令、並びに命令のもとの積荷の売却は、永久に所有者から積荷の占有を奪うものであり、そして、所有者から元の種類の物として積荷を再占有することを奪うものであれば、原告に全損の一場合として取り扱う権利を与えたと考える。」

「これらの状況においては、本件は委付の通知の有無に関係なく全損の一場合であり、ともかく本件では合理的期間内に委

海上保険法における現実全損の概念

付の通知がなされているのであるから、原告は回復する権利を有し、Queen's Bench の判決を支持するというのが、我々全員の意見である。」

本判決では、捕獲審検所の判決によって積荷が売却された場合には現実全損となることを明らかにしている。

第二節 一九〇七年以後の判例

一、本節では、一九〇六年イギリス海上保険法施行後の貨物の現実全損に関して争われた判例について検討していくことにする。

二、まずは、船舶の沈没によって生じた積荷の現実全損について争われた判例である。

〔判例51〕 Montreal Light Co. v. Sedgewick [1910] A. C. 598, P.C.

〈事実〉 一九〇三年五月、Maria号と呼ばれる barge (平底の荷船) は一五〇〇 barrels のセメントを St. Lawrence 川の支流である Richelieu 川沿いの Chambly Canton へ運送する目的で航海に出発した。

しかし、航海の途中で、船舶は川の暗礁に打たれ、船首に大きな穴があいたため、川の浅瀬に傾いて止まり、大部分が水沈してしまった。そして、セメントも大部分が濡れてしまい、石に変わり、完全にセメントとしては破壊されてしまった。セメントは保険に付されていたが、その保険証券は形式が非

常に特別であり、船舶の全損によるセメントの全損に対して保険が付されていた。セメントの所有者である原告は被告保険者に全損金を請求した。

△判旨▽ Privy Council, Lord Atkinson.

「セメントの損害は絶対全損であり、解積全損ではない。」

「積荷の全損は、浸水し沈没した結果として生じた船舶の難破によって引き起こされたものであり、セメントの損害は保険証券によって意図された方法で生じたものである。」

本判決では、船舶が解積全損であったか否かの論点について判示したカナダの Supreme Court の判決を破棄し、易損性貨物についてその物の性質が破壊された場合には現実全損が成立すると判示しており、この点に意義がある。

三、次は、積荷の売却に関する判例である。

〔判例16〕 Fooks v. Smith [1924] 2 K.B. 508.

△事実▽ 獣皮の積荷が Calcutta から Bourgas までの保険に付され、その積荷を積んだ Stanbul 号は、一九一四年七月出航したが、同年八月一三日、Trieste に到着した後、イギリスとオーストリアの間に戦争が始まり、積荷は陸揚げされて内地に発送された。その後一年以上経過した一九一六年、オーストリア政府によって積荷は徴用され売却されたが、一九二一年まで積荷所有者である原告はその事実を知らず、委付の通知はされなかった。原告は現実全損があったとして全損金を請求し

た。

△判旨▽ King's Bench Division, Bailhache J.

「私が法について理解しているところによれば、法はこのような方針を採っている。すなわち、被保険危険によって解積全損が生じ、しかし委付の通知がなされなかった場合に、被保険危険の発生に続いて中断することのない連続した出来事が自然の成行きとして生じ、解積全損が現実全損となるならば、それは例えば押取に続いて起こる没収があるときなどであるが、そのような場合には保険者は全損に関して責任を負うことになる。しかしながら、最終的な全損が、被保険危険の発生に続いて起こった中断することのない連続した出来事の自然の成行きの結果ではなく、付加的に起こる原因の結果であるならば、保険者は責任を負わない。」

「さて本件において、全損は被保険危険の必然的な結果であっただろうか。もちろん、これらの獣皮をオーストリアに持っていき、それを Trieste にとどめた統治者の抑止が、最終的な損害に必要不可欠であったということは事実である。……しかし、それらはイギリスがオーストリアと戦争をしていない時期にそこに持ってこられたのであり、一九一四年八月一三日に宣戦布告されてからは、オーストリアの船舶が公海において危険にさらされることをオーストリア政府が望まなかったことから、そこに持ってこられたのである。しかし、これらの獣皮が

そこに持つてこられたという事実は、必然的な、自然の、または直接の結果として、オーストラリア政府による獣皮の最終的な押収、徵用および売却をもたらした訳ではなかった。その押収および売却は、新しい付加的原因であり、統治者の抑止の必然的なそして直接の結果ではなかったと私は考える。」

このように、本判決においては、最初は解釈全損に過ぎなかった損害が、その後の事態によって現実全損となる場合とは、被保険危険の発生に続いて自然の成行きとして生じた中断することのない連続した出来事の結果として最終的に全損となる場合であり、例として、押収に続いて起こる没収の場合を挙げており、その場合には、被保険者は委付の通知をすることなく全損金を回収する権利を持つと述べられている。

四、最後は、貨物が元の種類の物として存在しているか否かで争われた判例である。

〔判例17〕 Berger and Light Diffusers Pty. Ltd., v. Pollock [1973] 2 Lloyd's Rep. 442, Q.B.D. (Com. Ct.).

〈事実〉 原告は、蛍光性の照明のプラスチック散光器の製作に用いられることになっている四つの大きな鋼鉄の注入鋳型の所有者であった。

鋳型は、Hong Kong で作られたのであるが、後に、鋳型について行なわれた試験によって、現在の状態では不適當なことが判明した。それゆえ原告は、オーストラリアから再切断する

海上保険法における現実全損の概念

ことのできるイギリスへ船で運ぶことを望んだ。

一九六六年一月、原告の運送取扱人は、Paparoa 号という船舶で鋳型を輸送した。しかし、不十分な包装であったために、水に浸ったことによる腐食によって鋳型は損害を受け、原告は全損金を請求した。

〈判旨〉 Q.B.D. Commercial Court, Mr. Justice Kerr.

「問題は、鋳型の損失の程度である。私の見解によれば、商業上の立場から見た場合には、鋳型は航海の間に被った損害の結果として全損になったというのが真実である。解釈全損の問題は議論されなかったが、しかし、私はそれらが現実全損として扱われるべきであると考える。というのは、腐食は、航海の前にそれらが持っていた制限された価値を破壊し、スクラップとしての金属としてそれ以上の価値をもっていないように鋳型を無能な物にしてしまったからである。……私は、鋳型がこのような損害を受けた状態において何らかの価値を持っていることを結論づけることは不可能であると認定する。」

本判決では、貨物が損害を被った場合に、元の種類の物として存在するか否かに関して、実際の商業上の立場を考慮するとしており、この点に意義がある。

第三節 小括

一、貨物の現実全損は船舶の現実全損によって生じることが多いが、必ずしも船舶が現実全損となる場合には常に貨物も現

実全損になるというわけではない。例えば、船舶が沈没によって現実全損となった場合にも、積荷が他船に積み替えられており無事であれば、その積荷の全損はなく、また、そのような場合に、積荷が損傷状態で救助されたのであれば、現実全損ではなく解積全損として処理される可能性もある。

また逆に、船舶は完全な状態のままであるけれども、易損性貨物などの場合には、貨物が破壊されて現実全損となることがある。⁽¹⁰⁾

本節では、第一節および第二節で述べられた現実全損の成立範囲についてまとめてみることにする。

二、まず第一節では、一九〇六年以前の貨物独自の現実全損についての代表的な判例をいくつか挙げてみたのであるが、ここでは現実全損が次の場合に成立することが認められた。

すなわち、*Roux v. Salvador* 事件⁽¹¹⁾では、易損性貨物が元の種類の物として目的地に到達することが不可能であることが判明し、売却された場合に現実全損を認め、*Farrworth v. Hyde* 事件⁽¹²⁾では、已むを得ない場合に現実全損を認め、*Saunders v. Baring* 事件⁽¹³⁾では、貨物が目的地に到達するまでに元の種類の物として存在しなくなり危険な状態となる場合に現実全損を認め、*Stranger v. English and Scottish Marine Insurance Co.* 事件⁽¹⁴⁾では、捕獲審検所の判決によって積荷が売却された場合に現実全損となることを認めている。

三、次に、一九〇七年以後の現実全損についての判例について見てみよう。

まず、*Montreal Light Co. v. Sedgewick* 事件⁽¹⁵⁾では、易損性貨物が元の種類の物として存在しなくなった場合に現実全損を認めている。

次に、*Fooks v. Smith* 事件⁽¹⁶⁾では、解積全損がその後の事態によって現実全損となるためには、押取に続く没収の場合のように、連続した出来事の結果として生じるものでなければならぬことを明らかにしている。

そして、*Berger and Light Diffusers Pty. Ltd. v. Pollock* 事件⁽¹⁷⁾では、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第二の基準に関して、貨物が元の種類の物として存在しているか否かについての判断は、実際の商業上の立場によって決せられると判示している。

四、以上のような判例によって導き出された解釈、または、現実全損について述べている学説によれば、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項で規定されている現実全損は、貨物に関して次の場合に成立すると言える。

まず、貨物が被保険危険によって破壊された場合、そして貨物が損害を受け元の種類の物として存在していない場合、それは例えば、廃物または残骸物とする以外の目的で船舶所有者に利用されることがない場合などであるが、それらの場合には、

一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項第一若しくは第二の基準によって現実全損となる。

また、貨物が元の種類の物として存在しているか否かの判断は、実際の商業上の立場によって決せられることになる。⁽⁹⁾

次に、貨物が積荷の状態のまま海底に沈んでしまふ、その結果それらを回復する機会がなくなった場合にも現実全損となる。⁽²⁰⁾ただし、この場合については、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項のいずれの基準によって現実全損となるかを明言した判例がないために、その点については不明確であるが、船舶における判例の態度を考慮すれば、同法第五七条第一項の第三の基準によるものと考えられる。捕獲の場合も同様である。

さらに、貨物が損害を受けたことが判明した時点ではまた元の種類の物として存在している場合でも、現実全損となる場合がある。

すなわち、易損性貨物が、航海の途中で、急速に腐敗が進行する状態であることが判明し、もし目的地の港まで運送するならば、貨物が目的地に到達する前に、分解・腐敗によって元の種類の物ではなくなり、その本来の性質が全く失われることが確実であることから、已むを得ず中間港で売却された場合である。

そのような場合には、売却された貨物に対して現実全損がある。

海上保険法における現実全損の概念

るという法則が、イギリス法では確立されていゝのである。⁽¹²⁾

- (1) Roux v. Salvador (1836) 3 Bing. N.C. at 281, 132 Eng. Rep. at 419.
- (2) Roux v. Salvador (1836) 3 Bing. N.C. at 286, 132 Eng. Rep. at 420.
- (3) Farmworth v. Hide (1866) 34 L.J.C.P. at 210.
- (4) Saunders v. Baring (1876) 34 L.T. at 421.
- (5) この文書は、捕獲拿捕不担保約款中の「捕獲または拿捕」という文語からその意味は狭く、E.g. IVAMY, MARINE INSURANCE 150 (4th ed. 1985).
- (6) Stringer v. English and Scottish Marine Insurance Co. (1870) L.R. 5 Q.B. at 604.
- (7) Montreal Light Co. v. Sedgewick [1910] A.C. at 604.
- (8) Fooks v. Smith [1924] 2 K.B. at 514.
- (9) Berger and Light Diffusers Pollock [1973] 2 Lloyd's Rep. at 456.
- (10) See IVAMY, *supra*, at 350.
- (11) (1836) 3 Bing. N.C. 266. [判例1] 参照。
- (12) (1866) 34 L.J.C.P. 207. [判例13] 参照。
- (13) (1876) 34 L.T. 419. [判例2] 参照。
- (14) (1870) L.R. 5 Q.B. 599. [判例1] 参照。
- (15) [1910] A.C. 598. [判例15] 参照。
- (16) [1924] 2 K.B. 508. [判例19] 参照。
- (17) [1973] 2 Lloyd's Rep. 442. [判例17] 参照。
- (18) IVAMY, *supra* at 350.
- (19) 同様の立場で立って現実全損を否定した判例として、Boon & Cheah Steel Pipes v. Asia Insurance Co. [1975] 1 Lloyd's Rep. 452. がある。この判例は、イギリスの判例ではながら、イギリス法における見解を適用したフランスの判例である。
- (20) 2 ARNOULD, LAW OF MARINE INSURANCE AND AVERAGE

第四章 イギリス法における現実全損の問題点

第一節 一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第一の基準および第二の基準によって成立する現実全損の変容

一、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項によって、第一の基準である「保険の目的物が破壊される場合」並びに、第二の基準である「保険の目的物が保険に付された種類の物として存在することができなくなる程の大きい損害を受ける場合」には現実全損がある、と規定されている。⁽¹⁾

この、第一の基準および第二の基準は、保険の目的物自体の損害のみによって現実全損の成否を判断するものであり、保険の目的物自体の損害というよりもそれを取り巻く状況によって現実全損の成否を判断しようとする第三の基準、すなわち「被保険者が保険の目的物を奪われてその回復が不可能である場合」とは一線を画しているといつてよいであろう。

しかし、それでは第一の基準⁽²⁾と第二の基準とは、どこが異なるのかといえは、前述したように、判例法においては、第一の基準⁽³⁾に関して直接争われたものは私の調べた限りでは存在せず、

また、第一の基準に関して、より詳しく述べてあるものもほとんどないというような状況であるため、どのような具体的事例が第一の基準に該当するかを述べることは非常に困難なことであり、従って、現段階では明確に第一の基準と第二の基準の相違を示すことは無理であると述べるほかはない。

結局、判例法⁽³⁾および学説⁽⁵⁾から出された第一の基準若しくは第二の基準の具体的事例を包括的に列挙してみると次のようになる。

すなわち、保険の目的物がばらばらになって海底に沈むか、あるいは、火災によって保険の目的物が灰の山と化してしまつた場合、保険の目的物が被保険危険によって全く解体した状態に変わり、その結果として、目的物の特有の形態を失い、もはや保険に付せられたものと同じ種類の物として存在しなくなつた場合、船舶はまだ一体としての状態を保っているが、船舶としては破壊され、難破物としてのみ存在する場合、等である。

二、次に、右に述べた事例の中で、保険の目的物が被保険危険によって全く解体した状態に変わり、その結果として、目的物の特有の形態を失い、もはや保険に付せられた物と同じ種類の物として存在しなくなつた場合について着目してみると、保険の目的物が貨物のときには、*Berger and Light Diffusers* *Py. Ltd. v. Pollock* 事件⁽⁶⁾によって、元の種類の物として存在するか否かに関して、実際の商業上の立場を考慮する必要がある。

あるということが明らかにされている。(7)(c)

しかし、このように、実際の商業上の立場を考慮して現実全損の成否を判断することによって、今度は解釈全損との境界が問題となってくる。

そこで、現実全損と解釈全損とを比較してみると、現実全損が法律上および事実上の全損であるのに対して、解釈全損は法律上の全損ではあるが事実上の全損ではなく、⁽⁹⁾また、現実全損が第二章および第三章で明らかにされたような場合に成立するのに対して、解釈全損は、保険に付された目的物が、事実上全く失われてはいないが、修繕若しくは回復の見込がなさそうな場合、修繕若しくは回復が実行不能になりそうな場合、修繕若しくは回復の費用からみて事実上全く失われそうである場合、⁽¹⁰⁾⁽¹¹⁾に成立する。

そして、このような区別があるにもかかわらず、なぜ現実全損と解釈全損との間に問題が生ずるのかといえ、それは、現代の技術が進歩してきたことによって、単に物理的な点から現実全損の成否を判断するのでは、多くの場合に現実全損が否定され、被保険者を不利な立場に追い込むことになってしまいうために、判例法自らが、必然的に、現実全損というものの範囲を変化させてきたからなのである。

Ivamy は、「現実全損と解釈全損との間に明確な境界線はなく、この二つの種類は互いに交錯している」と述べているが、⁽¹²⁾

海上保険法における現実全損の概念

それは、まさしく現実全損が変容しているということを示しているといつてよいであろう。

三、さらに、第一の基準と第二の基準の相違の不明確性を解消するために、この二つの基準の分析に同じ判断基準を適用することが一般に適切であるとする見解が、最近、アメリカ合衆国連邦地方裁判所⁽¹³⁾において出されている。

その判断基準とは、第一は、合理的な救助若しくは技術についての基準であり、「もし、保険の目的物を回復し、または、再生するために必要とされる努力が、その結果使用されるようになるものに対してあまりにも不釣合いな努力であるならば、その時保険の目的物は現実全損である」というものである。⁽¹⁴⁾

第二は、修繕の範囲についての基準であり、「もし、再生する努力が修繕として特徴づけられるにはあまりにも非合理的に広範囲にわたっており、むしろ再建として考慮されねばならないならば、その時保険の目的物は現実全損である」というものである。

そして、第三は、修繕の費用についての基準であり、「保険の目的物を回復し、かつ再生する費用が、目的物が合理的に現実全損であると考慮されねばならない程、その結果使用されるものの価格と釣合いがとれていないかどうか」というものである。⁽¹⁵⁾

一九〇六年イギリス海上保険法第五十七条第一項の第一の基準

および第二の基準が、保険の目的物自体の損害の程度によって区別されていたのに対し、新たな基準は、損害を受けた保険の目的物の修繕および再生に必要な要件によって区別されており、そこには、イギリス法によって認められてきた現実全損の範囲をできるだけ変えずに、現実全損をより理解し易いものにし、また、実際の商業上の立場を考慮しながらも、現実全損と解釈全損との間に差異を設けようという、積極的な姿勢が窺え、その点において注目に値する見解であるといえよう。

第二節 現実全損および解釈全損と委付の通知との関係
一、本節における問題は、船舶および貨物が損害を受け、正当に売却された場合に、いったい一九〇六年イギリス海上保険法のどの条文によって現実全損が成立するのかということである。

すなわち、この場合に現実全損が成立することは、判例法並びに学説の共に認めるところなのであるが、それが一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項⁽²¹⁾によって認められるのか、それとも同法第六二条第七項⁽²²⁾によって認められるのか、ということである。

二、ここで、この問題を検討する前に、委付の通知について少し説明しておくことにする。

委付の通知とは、被保険者が財産を委付し、それを保険者の思い通りにできる状態に置くという、被保険者によって保険者

に対してなされる通告である。⁽²³⁾

現実全損の場合には、定義上委付するものがなく、それ故、委付の通知をすることなく保険者から全損金の請求をする権利を被保険者に与えることになるから、委付の通知に重要性がないことは明らかであるが、解釈全損の場合には、保険者に対して全損金の請求をする権利を被保険者に与えるためには、正当に通知された委付によって事実上の全損に変更されねばならぬ⁽²⁵⁾⁽²⁶⁾。

そして、解釈全損の場合に委付の通知をしなければならぬ理由については、*Kaltenbach v. Mackenzie* 事件⁽²⁷⁾において Cotton L.J. が次のように述べている。

「被保険者が一旦損害を全損として取り扱うことを選択した場合には、保険者は、被保険物から生じるであろう一切の利益の恩恵を受けられるようにするために、被保険者の選択による被保険者自身の変わらぬ意思を主張することができ、それ故、委付の通知の目的は、被保険者が自分が何をなしたのかを直ちに保険者に通告し、状況の変化の起こることがあるかどうかを確かめるために、自分が何をなしたのかを心の内に秘密にしておかないことにある。また、もう一つの理由がある。さまざまな手段が取れる状況にある物は、有益に処理されることができる。それ故、委付の通知が保険者に与えられることを要求する第二の理由は、もし保険者が適切と思うならば、最も良い

と考えられることをなすことができ、被保険者が選択した結果として委付された物を保険者はできる限り利用することができる(26)ということにある。」

三、さて、ここで本間に帰ってみると、委付の通知がこのような理由によって必要であるのに対して、ここで問題となっているのは、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項にして、同法第六二条第七項にして、委付の通知が不必要な場合である。

そして、判例法によれば、このような正当な売却の場合に、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項によって現実全損となることを明言した判例は今だに存在しないが、これに対して、同法第六二条第七項を適用するであろうと解される見解を述べている判例があり、まずこの判例について見てみることにする。

〔判例18〕 Vacuum Oil Co. v. Union Insurance Society of Canton (1926) 25 Ll. Rep. 546, C.A.

△事実▽ 一〇〇〇缶の石油が Alexandria から Cyprus の港までの航海について保険に付され、Agios Georgios 号という名の帆船に積まれ、出航したが、一九二二年二月一七日 Hamidieh と呼ばれている小さな村の近くにある Syria 海岸で船舶は座礁し、難破物となつてしまつた。

船舶の難破の通知は、石油の所有者である原告の地方代理

海上保険法における現実全損の概念

人、および Lloyd's の代理人に届き、彼らは、難破船とそこに積まれている貨物に関する情報を手に入れるために、Hamidieh に向いた。

結局、石油缶の大部分は海岸に流れつき、回収され、その数は八六九六缶であつた。このうち、五七二三缶には石油が入っていたが、一四二四缶は空であり、一五四九缶はほとんど空の状態であつた。そして、石油が漏出している缶は、ブリキ職人によって修繕され、また、別の缶から石油が補充され、最終的には石油のいっぱい入った缶が五五七〇缶できたが、三二二六の空の缶ができ、これらは、Lloyd's の代理人によって、獲得可能な最高額で売却された。原告は全損があつたとして保険金を請求した。

△判旨▽ Court of Appeal, Lord Justice Bankes. (27)

「一九〇六年イギリス海上保険法第六二条第七項を解釈するに際しては、この制定法が制定された当時に何がこの法の状態であつたのかということ、心に留めておかなければならない。そして、この制定法が利益をもたらす見込がないと述べているときには、Schlier 氏が示しているように、出来事が発生した場合に保険者が前よりもより裕福にならなかつたであろうということを意味しているのではない。私の理解しているところによれば、また、この制定法が制定された当時に存在していた法に關して私の理解しているところによれば、その言葉が意

味しているものというのは、状況が、もし貨物が委付されてお
り、保険者がその貨物の上に絶対的な支配を及ぼしていたら
ば、保険者は、その支配権を行使して、その状況のもとで最も
良いと思われたことを行なえた、という場合のことである。も
ちろん、もし貨物が、まさに消滅しようとしているような、ま
たは、まさに消失しようとしているような状況にあるならば、
その適当な言葉、それは保険の目的物の性質に応じて変えられ
なければならぬが、その言葉がどんなものであってもそのよ
うな状況にあるならば、また、船舶の場合には、もし船舶が解
体している最中であるとか、ほとんど解体しているような状況
であるならば、あなた方は、船舶がそのような段階にあるとき
には、たとえ委付の通知が保険者になされていなくとも、保険
者には何の利益もたらす見込がなかったであろうと言うこと
ができ、それは、何故ならば、保険者が何かをすることができ
た以前に船舶は解体してしまっていたからである。それが『利
益をもたらす見込』という言葉によって意図されたことであろ
うと私は理解する。しかし、本件の事実に基づけば、物事の事
態は次のようなことであつたことが全く明白である。すなわ
ち、もし委付の通知が合理的期間内になされていたら、保
険者はこれらの貨物を処分する十分な機会を持つことができた
のである。貨物は元の種類の物として存在していたのであり、
利害関係者の利益のために売却する目的で修復されていたもの

であり、そして、もし委付の通知が合理的期間内になされてい
たならば、それらの貨物は、この第六二条第七項の意味におい
て、保険者に利益をもたらすあらゆる見込がある状態であつた
のであり、というのは、貨物として存在しており、保険者はそ
れらを自分の好きなようにすることができたからなのである。」
「それ故、単に証明されている事実に基づいて制定法を解釈
すると、本件はその例外に属するものではないと私は思う。」
本判決では、控訴裁判所は、損害を被つた石油缶を運送して
くれる船主を見つけないこと、並びに積替えの見積費
用額を考慮して、解積全損があつたと判示したが、また、貨物
は損害の後も元の種類の物のままであつたのであるから委付の
通知は必要であると判示した。⁽³¹⁾

しかし、Lord Justice Bankes の見解によれば、貨物が元の
種類の物として存在していたとしても、貨物がまさに消滅しよ
うとしているような、または、まさに消失しようとしているよ
うな状況にあるならば、委付の通知は不要であると解釈してよ
いのではないかと考えられる。

従つて、そのような解釈によれば、例えば、易損性貨物がそ
のような状態となり売却された場合には、やはり一九〇六年イ
ギリス海上保険法第六二条第七項が適用されて、委付の通知は
不要であると言えるであろう。また、船舶に関しても、解体し
ている最中であるとか、ほとんど解体しているような状況であ

るならば、やはり同法第六二条第七項によって、委付の通知は不要であると解釈してよいと考えられるのである。

四、次に学説を見てみよう。

まず、Arnould は、船舶の正当な売却に関して、「被保険者が、売却の後に、委付の通知をすることなく、現実全損として損害を回収することができるためには、實際上、損害が売却前に解積全損でなければならぬ。それ故、これは、解積全損に対して委付の通知がなければならぬという一般原則の一つの例外を形成するものである」と述べており、一九〇六年イギリス海上保険法第六二条第七項を適用しているとも解される見解を述べている。

また、易損性貨物の正当な売却についても、Arnould は、「船外の投棄または売却は、被保険危険の作用の直接かつ必然的な結果であるという立場にもとづいて第五七条第一項における『被保険者が保険の目的物を奪われて、その回復が不可能である場合』という文言によって取り扱われるのではないかと思(33)う」と述べており、さらに、「あるいは、そのような場合には、第六〇条第一項のもとの解積全損を構成すると判決されるかもしれない。そして、この解積全損は、第六二条第七項によって委付の通知をすることは必要ではない」と述べている。

五、結局、船舶または貨物が損害を受け、正当に売却された場合に、それが一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項

海上保険法における現実全損の概念

の規定によって現実全損となるのか、それとも、同法第六二条第七項によって処理されるのかという問題は、イギリス法においてはまだ未解決の状態なのである。(35)

なお、一九〇六年イギリス海上保険法第六二条第七項の「保険者に何らの利益もたらす見込がない場合」がすべて現実全損である場合であるかどうかについては、また別の重要な問題であるが、運送賃からんだ問題がその中心を占めているために、ここではあえてこの問題について触れないことにする。

最後に、Arnould がその著書の中で現実全損の場合には委付の通知に重要性がないことを述べたあと、新版で付け加えた一節を記すことにする。

「しかしながら、当然の帰結として、委付の通知が必要とされない全損の場合や、通知の必要が放棄されてきた全損の場合だけが、現実全損である場合となるとは限らない。……被保険者が損害の情報を受け取ったときに、通知が保険者に与えられても何も保険者に利益を与えない場合には、一般に委付の通知は必要ではないと一九〇六年イギリス海上保険法は規定している。(37)この法則が、實際上、現実全損の一事例ではない何らかの場合に適用されることができるか否かの議論というものはまだ未解決であるが、解積全損と現実全損とを区別するための基準は、委付の通知の用途若しくは必要性があるか否かではないと主張することがより安全である。(38)実際上疑わしい場

合には、そして、被保険者が被保険物の所有権の占有を奪われたという理由で全損金の請求を望むすべての場合の一般的な法則として、被保険者は、その損害が現実的な全損であるのか、それとも解釈的な全損であるのかについては後に決定されるものとして残しておき、委付の通知を与えるべきである。」⁽³⁹⁾

第三節 小括

これまで見てきたように、現実全損に関しては、帆船時代から積み重ねられてきた数多くの判例があり、また、制定法によっても定義がなされているにもかかわらず、今なおいくつかの問題が未解決のまま残されている。

その一つは、現実全損の成立する範囲が次第に変化しつつあることによって生じる問題であり、それは現代の技術の進歩並びに通信制度の発達により、現実全損というものが生き残るために必然的に生じたものであるが、そのために解釈全損との境界線がさらに不明確になっていることは否定できず、ここに新たな現実全損の定義づけが要求されてくるのである。

また他の一つは、一九〇六年イギリス海上保険法自体の定義の不明確さによって生じる問題であり、それは、船舶および貨物の正当な売却の場合に、同法第五七条第一項と第六二条第七項のいずれを適用すれば良いかが不明であるということであって、これは、判例法によって適切な解決策が示されるか、さもなくば立法によって解決されねばならない問題であらう。

そして、最後の一つは、現実全損・解釈全損という概念が委付の通知の有無によって区別されることができるのか否かという全損制度全体の問題であり、それは特に運送貨という被保険利益に関して問題となるため、本章ではこの点について触れなかったが、現実全損に関係する重要な問題であることには相違ないということ指摘しておきたい。

(1) アメリカ法における現実全損の定義については、第一章第一節注(5)参照。

(2) 第二章第一節参照。

(3) Edinbrough Assurance Co. v. R.L. Burns Corp. 事件において、裁判所は、この点に「一九〇六年制定法の現実全損の第一の基準である『破壊』の概念についてのイギリス判例法は、まったく貧弱なものであり、議論も非常に乏しいのである」と述べている。479. F. Supp. 138 at 158 (C.D. Cal 1979).

(4) 船舶については、第二章第三節参照。また、貨物については、第三章第三節参照。

(5) E.F. 2 ARNOULD, LAW OF MARINE INSURANCE AND AVERAGE 394-987 (16th ed. 1981).

(6) [1973] 2 Lloyd's Rep. 442, Q.B.D. (Com. Ct.).

(7) *Id.* at 456.

また、学説の中にも、商業的あるいは事業的観点を考慮すべきであるという見解がある。R.J. LAMBERTH, TEMPLEMAN ON MARINE INSURANCE 213 (6th ed. 1986).

(8) アメリカ合衆国連邦地方裁判所も、船体はまだ一体としての状態を保っているが、船舶としては破壊され、難破物としてのみ存在する場合について、イギリス法を採用して、商業上の立場を考慮するかどうか判断を下している。Edinbrough Assurance Co. v. R.L.

Burns Corp., 479 F. Supp. at 156-57.

な等」の Edinbrough Assurance Co. v. R.L. Burns Corp. 事件に關しては、アメリカ法に於ても同様の結論を導き出せたのであるから、この見解が、L.J. BUGLAS, MARINE INSURANCE AND GENERAL AVERAGE IN THE UNITED STATES 91(2d ed. 1981).

なるは、アメリカ法では、現実全損の成立は、保険者に委付すべき価値のあるものが残るかどうかを以て判断して行なはるべきである。See Soelberg v. Western Assur. Co., 119 F. 23 (9th Cir. 1902). そのため、アメリカ合衆国最高裁判所は、保険に付された砂糖の包装機械が New York から New Haven に運ばれる途中、船舶が暴風にやぶに難破したために、その機械を構成する多くの部品が回収されたものの、機械としては全く役に立たなくなると、同様に「この価値がなくなつてしまつた事実を以て、被った破壊は物固有の性質の破壊である」と判断して、保険の目的物は現実全損であつたとした。下級審の見解を確認して、Great Western Ins. Co. v. Fogarty, 86 U.S. 640.

- (9) 2 ARNOULD, *supra*, at 934.
- (10) *Id.* at 954.
- (11) 一九〇六年「キリス海士保險法第六〇条参照」。
- (12) E.R. HARDY IVAMY, MARINE INSURANCE 343 (4th ed. 1985).
- (13) Edinbrough Assurance Co. v. R.L. Burns Corp., 479 F. Supp. 138.
- (14) *Id.* at 158.
- (15) *Id.* at 158.
- (16) *Id.* at 158.
- (17) この場合について、第三章第三節参照。
- (18) 第二章第三節および第三章第三節参照。
- (19) 2 ARNOULD, *supra*, at 941. IVAMY, *supra*, at 348.
- (20) アメリカ法に於ては、古くは「この場合に現実全損が成立し

海上保險法における現実全損の概念

なかつたからである。しかし、Wallerstein v. Columbian Insurance Co. 事件では、イギリスの判例によつて確立された法則を採用すると判断して、積荷の正当な売却の場合に現実全損を認めるに至つた。44 N.Y. 204 (1870)

(21) 第一章第一節参照。
(22) § 62. (72) Notice of abandonment is unnecessary. Where at the time when the assured receives information of the loss there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him.
第六二条第七項「被保險者が損害の情報を受けた時に委付の通知を保險者にしたとしても、保險者何らの利益をもたらす見込がなから場合には、委付の通知は不要である。」
(23) IVAMY, *supra*, at 381.
(24) 2 ARNOULD, *supra*, at 925.
(25) *Id.* at 954.
(26) しかし、保險者の委付は、解釈全損の本質的な要素ではなく、解釈全損としての全損金請求の本質的な要素にすぎない。*Id.* at 958.

- (27) (1878) 3 C.P.D. 467.
- (28) 同様の裁判は、Vacuum Oil Co. v. Union Insurance Society of Canton (1926) 25 Ll.L. Rep. 546, at 553. 見よ、Lord Justice Atkin の説くところ。
- (29) Lord Justice Bankes, Lord Justice Atkin and Lord Justice Sargant.
- (30) Vacuum Oil Co. v. Union Insurance Society of Canton (1926) 25 Ll.L. Rep. at 552.
- (31) *Id.* at 549-550.
- (32) 2 ARNOULD, *supra*, at 938.
- (33) *Id.* at 942.
- (34) *Id.* at 942.
- (35) この点に關して、アメリカにおいて「船舶が完全には難破

物となつてはいないが、船長によつて正当に売却された場合は現実全損とみる。しかし、そのような場合は、委付の通知の必要のない解積全損の一場合として扱うことがより論理的であるように思える。と述べる見解がある。Herbert M. Lord, *The Hull Policy: Actual and Constructive Total Loss and Abandonment*, 41 *Tul. L. Rev.* 347, 348 (1967).

(39) 2 ARNOULD, *LAW OF MARINE INSURANCE AND AVERAGE* (16th ed. 1981).

(37) 一九〇六年イギリス海上保険法第六二条第七項。

(38) アメリカ法では、委付すべき価値のあるものが残っているか否かで、解積全損か現実全損かが決められているため、イギリス法に見られるような、現実全損および解積全損と委付の通知との遊離はなからと言えそうである。See *Soeberg v. Western Assur. Co.*, 119 F. 23 (9th Cir. 1902).

(39) 2 ARNOULD, *supra*, at 925-26.

(40) 一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項参照。

(41) 第四章第一節参照。

(42) 第四章第二節参照。

おわりに

一、現実全損は、一見、単純なる事実問題であるとも考えられる。

しかし、イギリス法を検討してみると、そこには現実全損の成否をめぐる争われた数多くの判例が存在し、また、現実全損とそれを取り巻く制度に内在した幾つかの問題が発生していることも明らかになった。

従つて、立法論としてイギリス法を日本法に導入する場合には、それらの問題を解決した形で受け入れることが望ましく、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の現実全損の定義規定をある程度変更する必要があると考える。

まず、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の、保険の目的物自体の損害のみによつて現実全損の成否を判断する第一の基準および第二の基準について検討してみる。

それらの基準は、「保険の目的物が破壊される場合」並びに「保険の目的物が保険に付された種類の物として存在することができなくなる程の大きい損害を受ける場合」として規定されている。

しかし、第一の基準はイギリス法においてほとんど機能しておらず、保険の目的物自体の損害のみによつて現実全損の成否を判断する基準はすべて第二の基準に拠っているといても過言ではない。

しかも、損害が多様化し、また、工学技術が進歩し通信制度が発達した現代においては、それに見合った現実全損の定義が必要になるのである。

この点で、はじめにおよび第四章第一節で挙げた、アメリカ合衆国連邦地方裁判所の判決⁽¹⁾において示された見解、すなわち、保険の目的物自体の損害のみによつて現実全損の成否を判断しようとする場合に、損害を受けた目的物の修繕および再生

に必要となる要件によって区別をしようとしている見解は、日本法における立法の場合にも、重要な意義を有すると考える。

また、一九〇六年イギリス海上保険法第五七条第一項の第三の基準である「被保険者が保険の目的物を奪われてその回復が不可能である場合」については、船舶および貨物の正当な売却の場合を、その生じる可能性が少ないとはいへ、現実全損の定義として付け加えることが必要であると考える。⁽²⁾

二、さらに、現実全損だけではなく、全損制度全体として考えてみた場合に、保険者は、委付によって利益を得るところか、残存物撤去義務などによる不利益を被ることが予想されるため、実務上、保険の目的物の所有権の移転を否定する特約を被保険者と交わして解決しているというような日本法のもとでの現状を考えれば、現実全損・解積全損というような区別をせず、一括して全損として、委付することなく保険金全額を請求することができるという制度を採用することも、不可能ではないと考えられるが、この点については、解積全損についての総合的な研究とともに、今後の課題としたい。

(一) Edinburgh Assurance Co. v. R.L. Burns Corp, 479 F.

Supp. 138, 1980 A.M.C. 1261 (C.D. Cal. 1979).

(二) 第四章第二節参照。

〔追記〕 本稿の執筆にあたっては、島十四郎教授のご指導を賜わった。