九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

イラク軍クウェート侵攻によるクウェート航空機損害に係わる保険金請求・第一審判例D 研究ノート : death-blow principle, 並びにtop-downprinciple of subrogationについて

大石, 正明
九州大学経済学部 : 客員教授

https://doi.org/10.15017/4369974

出版情報：經濟學研究. 65 (1/2), pp.93-119, 1998-08-31. 九州大学経済学会
バージョン：
権利関係：

KYUSHU UNIVERSITY

〔資料〕

イラク軍クウェート侵攻による クウェート航空機損害に係わる 保険金請求・第一審判例[1] 研究ノート

―― death-blow principle，並びに top-down principle of subrogation について ――

大　石　正　明

目　次

第1章　はじめに
第2章　事案の概要
　1．保険契約関係
　2．事件の概要
第3章　因果関係について
　1．指摘された論点
　2．論点整理
第4章　代位請求・損防費用について
　1．事実関係
　2．論点
　3．論点に対するコメント
第5章　まとめ・私見
　1．death-blow principle について
　2．top-down principle について
　3．まとめ

第1章　はじめに

原始的保険[2] に於いても，「戦争リスク」は代表的な被保険危険の一つであり，保険引き受けが可能なリスクとして位置付けられていた。この古典的なリスクであり，人災の代表例である「戦争リスク」に係わる，1990年にイラク軍がクウェートに侵攻した際に発生した，航空（機体）保険の保険金請求についての英国の判例を紹介する。航空保険はロンドンを中心に引き受けられており，英国以外の引き受け国でも，英国保険約款の利用度合いの高い保険種目の一つ

1)　Lloyd's Law Report Part 6 [1996] Vol.1 p. 664-699 Queen's Bench Division (Commercial Courts) 参照

2)　原始的保険の定義を行う必要があるが，歴史的に見て海上保険・火災保険・自動車保険の様な物保険より始まった保険を原始的保険と分類出来よう。自動車保険に関しては，車両の所有利益の保険，いわゆる物保険から賠償責任保険に進化している。海上保険が引受けの対象としている分野では，船主組合，P&I CLUB, Through Transport (TT) CLUB 等の各種の共済組合等が発達している。民間保険業者と共済組合との共生・引受分野の棲み分けの在り方は，リスクの配分として非常に興味深いテーマの一つである。また，1997年に発生したロシア船籍タンカー「ナホトカ」の事例でも明確な様に，油濁補償制度に関しては，CLC（民事責任条約）FC（基金条約）を国内法化した「油濁損害賠償保障法」に拠る事となる。本邦の場合，マス・リスク分野としては自賠責保険が存在し，いわゆる窓口として民間保険事業者が関与している。しかし，油濁事故の様なラージ・リスク分野では，民間保険業者は窓口業務を含め一切の業務に関与しておらず，何故関与させないのか，何故関与出来ないのか，単に歴史的問題なのかは興味深い。更には，HNS 条約の様な関係者が油濁の場合に比して多数に上るケースでは，分担金収集メカニズムの中に自賠責保険の様に，民間保険事業者を関与せしめる事の意義は存在するのか否かも，社会的総コスト削減という意味からも面白いテーマである。

である。そもそも「戦争リスク[3)]」とは二国間の武力紛争に関するリスクである。しかし，近年では，戦争リスクは，一国の中だけに限定的にリスクが所在する地域・国内紛争と，多国が巻き込まれ，場合によっては国連決議等が係わる，リスクの所在が多国にわたる多国間戦争との二つに，分化してきている。古典的には，二国の間にのみ，戦争というリスクが存在する，存在場所が限定されたリスクであったが，上述の様に，戦争リスクは国際間に近時拡大する傾向にある。この為，その保険引き受けに際しても，引き受けキャパシィティーの確保，保険料率算出の為の情報収集・現況情報モニタリング等の観点からも，当該リスク所在国の免許保険業者のみの引き受けという形態よりも，国際的協調体制が模索される。また，保険引き受けリスクを国際的に分散させ，大数の法則が働き易くする為にも，国際的な標準約款の利用が促進される。実際現在では，英国の約款・料率が世界各国の元受け保険市場で良く利用されている。更に，損害査定面に関しても，保険引き受け面の影響もあり，約款解釈に際しては，英国での取り扱いが参考にされる事が多くなる。実際，当事者間の戦争保険の保険金請求に関する争いも，元受け国一国の法律・慣習に準拠するのではなく，世界的に認容されたルール，またはそれに替わりうる世界の中心的役割を果たす保険市場での判断等に委ねられた方が，裁定としての客観性を，より容易に実質的に確保出来る事になろう。今回（1998年2月）は，国連事務総長がイラクにて大統領と直接会談するという破格の尽力により，武力行使という最悪の事態は回避し得た模様である。しかし，今後も領土・エネルギー資源等の争いに加え，知的所有権・金融

3) 戦争リスクの様に危険状態が一定期間複数の地域または国家に跨り継続するリスクと，地震の様に一度発生するとその後関連した危険状態が継続し，その継続期間中には危険と全く関係の無い盗難・略奪が発生したり，地震と因果関係がある火災が発生したりするリスクとに大別出来よう。五大国間の戦争勃発等は以後免責の対称となる代表的なリスクである。保険供給者の立場からすると，保険料率算出時に予測出来ない，保険期間開始後の危険事情の変更に関しては，包括責任主義を採用する度合が高まれば高まるほど，証券上に免責事由として，それも当該リスクに起因する損害を単に免責するという様な単純免責事由としてではなく，その事由発生した以降の損害に関して，当該事由と損害との間に因果関係があると否とを問わず，全ての損害に対して保険者免責とする以後免責として取り扱う事が，公平の観点から必要となる。船舶戦争保険の場合は，期間保険が普通であるが，以後免責事由が発生したと判断した保険者に，保険契約は自動的に終了した事を被保険者・保険契約者に通知する事を認めている。当該通知を受けた被保険者・保険契約者は以後免責事由発生以降も引続き，当該保険カバーを購入したいと判断した場合は，新たな保険料率により新規の保険契約が締結される。この為，availability の問題は一応解決されており，affordability の問題が保険利用者側に残されている，という形でのリスクの配分が実行されている。しかし，通常の期間保険の単純なる免責事由については，事故発生以降の保険者の塡補責任の有無を論ずる際に顕在化するのが一般的であり，保険契約者・被保険者としては availability・affordability の二つを同時に失っている事が追認される。期間保険，特に fixed property を保険の目的とする物保険に関しては，単純免責事由（発生損害と原因事故との間の因果関係を問い，保険者の塡補責任の有無を判断する，というケースの場合の保険者が責めを免れると事前に規定されたリスク），保険の目的が置かれている状態によりその間の損害は原因の如何を問わず全て保険者免責として取り扱われる免責事由（保険の目的が置かれている状態に係わる免責であり，fixed property より movable property に関する保険の場合の方が導入し易いと思われる），保険契約を自動的に解約し終了させる権利を保険者に与える事由（火災保険の場合の官による接収等か考えられよう），始期に遡及して保険契約を解除出来る権利を保険者に与える事由の様な問題が，一度有効となった保険契約において，保険供給者・利用者の間で発生する。この様な問題に際しての保険契約当事者間のリスクの配分は，動産の場合と fixed property とではどのように違い，また動産の中でも保険の目的の所有・占有が保険期間中に他者に移転する事を想定している保険と，契約締結当初は想定していない保険とではどのように違うかを明らかにする事は必要な事柄と思う。賠償責任保険等の新種保険に就いても，物保険との相違を比較し，各種保険の保険者・被保険者間のリスクの配分を見る事は，分かり易い保険を目指す為にも必要であると思われる。

技術等に関し，様々な経済的争いが世界で繰り広げられると予想されるが，「戦争リスク」に関しては，戦争保険を介して，英国が紛争処理の世界的センターの役割を演じ，保険料率のプライス・リーダーとしての役割を果たしている実態がある。そして，この実態は今後暫く継続するのではないかと思われる。これは，世界標準戦略の観点よりは，金融の世界におけるアングロサクソン化の中の数少ない例外と位置付けられるかも知れない[4]。

世界における経済活動の相互関連性が高まり，いわゆる経済のグローバル化が伸展すると，リスクの自国内完結度合いが低落する。よって，国際的な経済活動・リスクを対象としている保険では，各国間の異質性が排除され，世界的な同質化が模索され始め，世界的標準となる約款の制定・査定処理の均質化が望まれるようになる[5]。多国籍企業のリスク管理の観点からは，各地が独自に管理すべきリスクと，世界的に一つの基準に基づき，国家という枠組を超えて管理されなければならないリスクとの区別が先ず確立される。そして，その区別に従い，当該リスク毎に，最適な管理基準・保険処理・保険外手段によるリスク・ファイナンス・処理方法が策定される。現在，アンブレラ等の様な，世界全域を保険カバーの対象地域とする，多国籍企業グループ全体を被保険者とするworld wide insurance programの開発も盛んに行われている。一方，リスクに対する保険者の取り扱い，即ち，担保危険・免責危険等の危険の取扱いに関しては，保険期間の長期化とあいまって，戦争・地震・放射能汚染の様な危険状態の長引くリスクについては，各種の免責規定・以後免責規定の導入が今後も益々図られていくと推測される[6]。この様な取り扱いに関しても，各国のいわゆるローカル・スタンダードと世界的な標準引受けとの融和が，経済が国際化する中では，希求されるであろう。巨大リスクについては，再保険の必要もある。よって，ラージ・リスク分野では，本邦引き受けについても，元受け面・再保険の両面よりも，国際的同一性が求められ

4) 本邦の銀行・証券が「金融ビッグバン」を通じ米国化し，いわゆる「アングロサクソン化」すると指摘するむきもあるが，保険ではアジア市場は欧州保険市場への依存度合が未だ高いと予測される。これは海上保険・航空保険が英国約款によりアジア各国でも引受けられている事と，各国の出再先が依然として欧州市場であるとに拠るものと推測出来る。日本の航空保険も元受け保険料の半分以上が任再・特約の如何を問わずロンドンブローカーを介して海外出再されている模様であり，アジア各国保険市場の引受けキャパシィティーを鑑みると，その海外出再率は日本と同等以上と推測出来る。

5) 1998年1月27日付けの保険毎日新聞損保版には，ドイツ保険連盟賠償責任委員会議長のヘルベルト・シリング氏による「ヨーロッパにおける保険業の規制緩和について」の講演が掲載されている。同氏は講演の中で，産業と通商のグローバル化に伴い，被保険者が国際的事業展開を行っている場合，国別の保険引受けが馴染まない種目として「第三者賠償責任保険，製造物責任保険，事業中断，信用保険」等を例示している。保険種目単位毎の付保規制から保険種目と被保険者との両項目とリスクの所在地とを勘案した元受け付保規制が必要な時代に変化している，とも思える。アンブレラ保険等に見られるように，グローバル化される保険とローカル引受け分との融合が求められおり，この為の新しい付保地・付保先・保険条件・保険料率・仲介者の自由化が必要となろう。

6) 保険期間に保険契約当事者の関与し得ない事由により危険事情が変更した場合，当該危険事情の変更を取り扱う方法としては，個別免責とする方法と期間免責とする方法の二通りがある。個別免責とは当該事情に直接起因する損害に対して保険者免責とするもので，免責危険に該当する。これは様々な理由により契約当初より当事者間で，免責危険として列挙され合意されのが一般的であり，免責危険と発生した損害との間に因果関係が存在する限り，保険者免責となる。一方，期間免責とは，当事者が契約締結当初に，保険期間中に当該危険事情の変更が生じた場合は，当該危険事情の継続する間に発生した損害は，その原因の如何を問わず全て保険者免責として取り扱う事を合意したものである。これは，個別の損害と原因との因果関係と免責事由との関係を論じるよりも，より公平が保て契約当事者間の問題が少ないであろうとして，ある特定の危険事情の変更が生じた場合は，当該危険事情変更発生以降

てくる。この様な状況下で，英国の保険判例にて，その採用が議論された，各種の原則・principleを紹介する事は，本邦にも有益であろうと思い，今回はイラク・クウェート間の侵攻に係る事案を取り上げるものである。

第2章　事案の概要

1．保険契約関係[7)]

クウェート航空とクウェート保険会社との間に元受け保険契約が締結された。本保険の場合，見積書に基づいて，保険の申し込みが被保険者より行われた。しかし，見積書は前年度保険証券に言及したものであり，前年度保険証券と前年度見積書との間にも齟齬が存在し，保険者の塡補限度額の適用方法並びに事故原因の認定が争われたものである。

(1) 1990年6月14日付けの今年度のquotationの記載内容は以下の通りであった。

TYPE: Aviation Hull and Spares War Risks and Allied Perils insurance.

ASSURED: Kuwait Airways Corporation and/or Kuwait Aviation Services Company and/or Govt. of Kuwait and/or other interests for their respective rights and interests as orig.

PERIOD: 12 months at 1st July 1990

INTEREST: To cover the Assured's fleet of owned or operated aircraft (including spares and ancillary equipment) against the risks of war and allied perils whilst flying and on the ground and/or as original.

SUM INSURED: Max. agreed value US$80M any one aircraft. Max. ground limit US$300M.

Spares/equipment not exceeding US$10M any one item US$30M any one sending US$150M any one location

SCHEDULE OF AIRCRAFT: As attached

SITUATIONS: Worldwide

CONDITIONS:

-All terms, conditions and premiums to automatically follow original Policy, subject to AV41.

-Original Net rate 0.045% of aircraft value plus US$46,250 in full in respect of spares.

はその危険事情の変更が継続する限り，その間の全ての損害に対して保険者無責とするものである。この為，契約締結当初に契約当事者間で，期間免責の対象となる危険事情の変更が，免責事由として特定・列挙されるのが一般的である。この期間免責には，以後免責と遡及免責とがあろう。以後免責には，当該危険事情変更以降保険期間満了時まで保険者免責とするものと，当該危険事情が消滅した際は保険が自動的に復活するものとが有り得る。前者の保険満了時まで保険者免責とする場合は，その免責期間中の保険料徴収の問題を明確にする為にも，保険自動終了条項の挿入が必要となる。この自動終了条項により，如何なる事態が発生した折り，保険者が保険契約を終了させる権限を有するかが明示される。契約者は客観的に如何なる事態が発生したならば，保険者が自動終了条項を発動するか契約締結当初より了知し，自動終了条項発動以降のリスクの対処の方法を考える事が出来る。後者の保険期間中に危険事情の変更が消滅し，保険が自動的に復活するパターンの期間限定的な期間免責では，消滅時期の客観的な判断基準の明示と，当該免責期間中の保険料徴収権の問題がある。地震の場合は，例えば発生以降72時間は当該地震の継続している期間と明示し，危険事情の変更の終了時を明確にする事も可能であり，戦争の様に宣戦布告と講和条約の締結という客観的な形での危険事情の変更の始終期を明示する事が求められる。また期間限定的な期間免責の場合は，当該免責期間中は保険料徴収は不要とするのが公平であり，期初に保険料全額を徴収している場合は，返還保険料の算出方法と返還時期に関しても，契約の中で明示するのが公平と考える事も出来る。保険料不可分の原則との関係も約款として明示した方が，より分かり易い保険となると考えられる。

7) 航空保険については，原茂太一『イギリス法における航空保険』(財団法人　損害保険事業総合研究所)，1991年が詳しい。

INFORMATION:

1. In respect of Spares/Equipment etc., coverage as per section one (a) only applies while Spares/Equipment etc., are in transit, transit being defined as per CL.255/CL.258 as applicable, as expiring. . .

2. Excluding confiscation by Government of Registration. . .

All other terms and conditions as expiring as original policy or as may be agreed by L/U.

尚，スケジュールには航空機23機がリストアップされており，当該23機の保険金額の合計額はUS＄1,052Mであった。本quotationは被保険者により受諾され，被保険者は1990年6月20日付けテレックスにて，その旨を返信した。この受諾のテレックスにより，本保険契約は正式に締結された[8]。

(2) 前年度保険証券（expiring policy）の関連約款は以下の通り。

通常の場合，航空保険には，機体の損害に関する全危険担保の保険と戦争保険との二種類の保険約款が適用され，いわゆるwrite back方式が採用されている。即ち，全危険担保約款で対象とする危険の中に戦争危険も含まれるため，一度，全危険担保約款上にて戦争危険を免責・除外し，その後，特約条項に拠って，改めて戦争危険を復活担保するものである。

A. 戦争リスクに関する保険約款

SECTION ONE; LOSS OF OR DAMAGE TO AIRCRAFT

Subject to the terms, conditions and limitations set out below, this Policy covers loss of or damage to the Aircraft nominated in the Schedule against claims excluded from the Assured's Hull "All Risks" Policy as caused by;

(a) War, invasion, acts of foreign enemies hostilities (whether war be declared or not), civil war, rebellion, revolution, insurrection, martial law, military or usurped power or attempt at usurpation of power.

(b) Strikes, riots, civil commotions or labour disturbances.

(c) Any act of one or more persons, whether or not agents of a sovereign power, for political or terrorist purposes and whether the loss or damage resulting therefrom is

8) 保険契約は諾成契約であり，保険契約者・被保険者の保険申込みを保険者が承諾した時点で保険契約は成立する，と説明される。木村栄一・高木秀卓編「損害保険概論」（有斐閣，1995年，61頁）によると，「損害保険契約は，損害保険会社と保険契約者の約束（意思表示）の合致だけで成立するものであって，保険証券の交付や，保険料の支払などによってはじめて成立するものではない。」と説明されている。本事案ではテレックスによるquotation承諾の意思表示がなされ，保険契約が締結されている。このテレックスによる承諾は，着信主義・発信主義何れで解すべきかの議論は，損害保険では余り見掛けない。日本の損害保険会社が発行する外航貨物海上保険に係わるquotationにはoffer validity 30日の記載が通常はあるので，確定申込みfirm offerと解するのが妥当であろう。テレックスによる承諾を対話者間と見るか遠隔地者間と見るかで貿易実務の場合は，発信主義・到着主義の適用が異なり，保険契約に就いても同様の考え方が導入されるのが妥当と考える。1998年3月25日日本経済新聞朝刊に東京海上社の河野会長の談話が掲載されていた。同会長は1951年に発生したベルギーの貨物船「ルーベンス号」の座礁による積荷の大豆の損害5億円の損害について，海外の再保険社に再保険を電報で手続きしたのみで再保険料も支払っていなかったが，再保険金は無事滞りなく送金されて来た，と紹介している。保険の場合，特に再保険並びに企業分野の保険の場合は，特定取引先との反復契約が一般的である為，貿易物品売買の様な申込みと承諾の行き違いの起こる可能性は低いとも思われるが，保険料即収の原則と元受け保険・再保険との関係は，実務的にやむを得ない措置であるのか，保険者の専管事由か，事業方法書に規定すべき事柄か，企業分野と家計分野の差違を設ける事の是非を含め調査する必要があろう。

accidental or intentional.

(d) Any malicious act or act of sabotage

(e) Confiscation, nationalization, seizure, restraint, detention, appropriation, requisition for title or use by or under the order of any Government (whether civil military or de facto) or public or local authority.

(f) Hi-jacking[9] or any unlawful seizure or wrongful exercise of control of the aircraft or crew in flight (including any attempt at such seizure or control) made by any person or persons on board the Aircraft acting without the consent of the Assured.

Furthermore this Policy covers claims excluded from the Hull Policy from occurrence whilst the Aircraft is outside the control of the Assured by reason of any of the above perils. The Aircraft shall be deemed to have been restored to the control of the Assured on the safe return of the Aircraft to the Assured at an airfield not excluded by the geographical limits of the Policy, and entirely suitable for the operation of the Aircraft (such safe return shall require that the Aircraft be parked with engines shut down and under no duress)[10].

SECTION FOUR: GENERAL CONDITIONS

1. This policy is subject to the same warranties, terms and conditions (except as regards the premium, the obligations to investigate and defend, renewal agreement (if any) the amount of deductible or self insurance provision where applicable AND EXCEPT AS OTHERWISE PROVIDED HEREIN) as are contained in or may be added to the Assured's Hull "All Risks" Policy.

SECTION FIVE: CANCELLATION, AUTOMATIC TERMINATION AND AMENDMENT OF TERMS

1. (a) Insurers may give notice effective on the expiry of 7 (seven) days from midnight G. M. T. on the day on which notice is issued to review the rate of premium and/or the geographical limits.

(b) This insurance may be cancelled by the Insurers or the Assured giving notice not less than 7 (seven) days prior to the end of each period of three months from inception.

2. Whether or not such notice of cancellation has been given this Insurance shall TERMINATE AUTOMATICALLY:

(a) Upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following States, namely, The United Kingdom, United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the Peoples Republic of China.

SECTION SIX: THE SCHEDULE

2. Aircraft Hereby Insured:

[There followed a list of aircraft and their insured values]

The Maximum Agreed Value any one Aircraft shall not exceed US$80,000,000.-and

9) ハイジャックに関しては，羽原敬二「航空保険における戦争危険の問題に関する一考察」『保険学雑誌』(日本保険学会)，第525号，平成元年 (1989年) 6月，30頁～57頁参照。

10) ロンドン等では一般的に"Further-more Clause"と呼称される。

the Maximum Sum Insured in respect of Ground Risks is US$300,000,000.-any one occurrence any one location applicable to this policy. . .

3. Geographical Limits: Worldwide excluding the Lebanon and Iran

4. Excluding Confiscation, etcetra by Government(s) of: Registration

AIRCRAFT SPARES AND EQUIPMENT EXTENSION

It is noted and agreed that the indemnity provided by this policy other than Paragraph (a) of Section One is extended to include loss of or damage to Aircraft Spares and equipment which is the property of the Assured or for which they are responsible.

Subject to a limit of US$10,000,000 any one item, US$30,000,000 any one sending, and US$150,000,000 any one location. The maximum limit under this Policy for Hull War Risks and Spares Combined any one aircraft is limited to US$80,000,000.

Nevertheless paragraph (a) of Section One of this Policy shall apply in respect of spare parts and equipment whilst in transit by sea or air.

Whenever the term "Aircraft" is used in the Policy to which this extension applies the same will also be deemed to mean Aircraft spares and equipment.

B. Hull All Risks Policy 中の関連条項

SECTION SEVEN: DEFINITION

7.4 The word "occurrence" shall mean an accident or a continuous or repeated exposure to conditions occurring during the policy period which results in bodily injury or property damage which is neither expected nor intended from the standpoint of the Assured.

7.5 省略

7.6 The words "Property Damage" shall mean loss of, or damage to or destruction of property . . .

(3) 保険契約の推移を時系列で示すと次の通りとなる。

1990年6月14日　今年度見積書(quotation)提示される

6月20日　契約者は見積書受諾のテレックスを発信する

7月1日　更改日　(しかしこの時点では今年度保険証券は未発行であった。)

8月2日　イラク軍クウェート国領土に侵攻

2. 事件の概要

(1) 時系列的に事件の概要を整理すると次の通り(一部各証人の証言も参考の為に時系列に併せ示す)。

1990年8月2日

-早朝　invasion of Iraqi troops into Kuwait.

-Kuwait airport was one of the primary targets of the invading forces.

-The Iraqis wished to establish control of the civilian airfields and other targets are the National Bank of Kuwait.

-A raid was made to seize the gold and foreign currency reserves of the Kuwait National Banks.

-Having failed to capture the royal families.

-Provisional free Kuwait government an-

nounced the confiscation of all financial assets, and telex was sent to foreign banks to secure deposits and investments abroad.

-4:00pm 4 executive type jets were flown out of Kuwait by Iraqi military pilots.

1990年8月3日

-first of the large passengers jet was flown off.

1990年8月4日乃至6日

-6 jets were taken.

1990年8月7日

-chairman and managing director of Kuwait Air Corporation（以下KACと呼称）writing from KAC London office to brokers to place underwriters on notice of claim

-KAC insurance manager in Kuwait wrote a letter of claim in confirmation of a telephone conversation that he had had the previous day with Kuwait Insurance Co.'s deputy general manager, and delivered it to Kuwait Insurance Company on Aug. 9.

1990年8月8日

-Boeing 767 was taken by Iraqi crews.

-resolution 313 of the Iraqi Revolutionary Command Council was issued.

-President Saddams first instinct was not to annex Kuwait. His initial attempt is to establish pro-Iraqi government upon Kuwait.

-He was disappointed and he moved to annex Kuwait.

-in all 14 aircraft had left Kuwait.

1990年8月9日

-戦争保険キャンセルされる。

-resolution 369 was declared and Saddam provided for the dissolution of KAC and the transfer of all its assets, rights, and possessions to Iraqi Airways.

1990年9月12日

-保険ブローカーが再保険者にクレーム通知を行う。

1990年9月18日

-再保険者は本件3億ドルの支払いに応ずる事を保険ブローカーを通じ連絡する。

1990年10月30日

-reinsurance brokers responded to reinsurers that US$300,000,000 payment will be accepted as a on account payment without prejudice.

1991年5月6月乃至1992年8月

-航空機8機をKACは回収。

(2) 事件概要

1990年8月2日，クウェートにイラク軍が侵攻したが，その時クウェート飛行場にはクウェート航空の航空機15機があった。8月8日迄に15機中14機がクウェートより持ち去られた。残る1機はエジプト航空へのリース期間が満了し，クウェート航空に返却されたものであった。同機は修理しなければ飛行出来ない状態であり，修理された後，1990年8月後半か9月に，クウェートより持ち去られた。クウェート飛行場に侵入したイラク軍は，航空機以外にも，同飛行場内・付近の複数の建物に保管されていた部品類も，数日間に分けて，イラクより運び出し，持ち去った。

クウェート航空は，この為，機体並びに部品類の損失に関して，戦争保険者に対して，保険金の支払いを求めた。更に，1992年までに回収することに成功した機体8機に関する帰属についても，保険者と争った。

第3章　因果関係について

1．指摘された論点

本件の論点は，事故原因は何か，何回の事故により損害が引起されたのか，保険証券上の文言はどのように解釈すべきか，そして，回収された機体に関し，被保険者と代位した保険者との間でどのように配分すべきか，である。Lloyd's Law Report では論点を次の様にリストアップしている。

論点1－ maximum ground limit US300m の適用方法。保険者側の主張は，この限度額は絶対で，any one occurrence, any one location の様な単位毎に適用される事はない，というもの。

論点2－ maximum ground limit US300m は機体のみに適用されるのか，または機体と部品類の両損害額の合計額に適用されるのか。保険者側の主張は，この限度額は機体・部品類の損害額の合計額に適用される，というもの。

論点3－ maximum ground limit US300m が any one occurrence, any one location 毎に適用されるとすれば，本件では何回の occurrence があり，何箇所（location）にて事故が発生したのか。保険者の主張は，イラク軍侵入の最初の日，即ち，1990年8月2日に発生した一回の occurrence に因り，機体も部品類も同時に損害を被ったというもの。

論点4－列挙される戦争危険並びに同種の危険のうち，どの危険が機体並びに部品類の損害を惹起せしめた危険か。保険者は section one のパラグラフ（a）に起因した損害と主張し，被保険者はパラグラフ（c）または（e）にも起因した，と主張した。

論点5－部品類の損失の原因が複数であり，パラグラフ（a）と（c）または（e）何れかとが協同して，当該損害が発生したとするならば，輸送中でない状態にあった部品類の損害に関しては，パラグラフ（a）が免責危険とされているとの理由のみで全く塡補されないのか，それとも一部でも損失は塡補される得るのか。

論点6－部品類の損害は塡補され，更に maximum ground limit または spares limit of US$150m "any one location" が適用可能であれば，部品類は複数の location より奪取されたのか。

その他の論点－保険ブローカーは1990年8月9日以降にも機体並びに部品類に戦争危険による損害が発生したにも拘わらず，8月9日以降の戦争リスクに関する保険カバーのキャンセルに同意した事は過失に該当する。

－回収された機体に関する sue and labour charge に対する保険者の塡補責任と保険代位について（被保険者優先主義の適用方法）――この点に関しては第4章で後述する。

2．論点整理

論点を，塡補限度額の適用規定についての保険証券上の文言の解釈に関するものと，本件の事故原因は何か，何回の事故が発生したのか，という事実関係に関するものとの二つに分けて論ずる。

(1) 本件の主たる論点の一つは，MAX GROUND LIMIT の適用である。即ち，一保険事故毎に適用するのか，一保管場所単位に適用するのか，機体のみに適用し部品類には適用しないのか，という問題である。保険証券上の文言によって，確認されるべき保険契約当事者の意思が不明確であった為に争われたものであり，

よつて，保険証券解釈の問題が派生したものである。この保険証券解釈の問題とは別に，事実関係として，事故原因は何か，事故の発生回数は複数か，事故発生場所は一箇所か複数かが別途論じられたものである。

保険契約者側の考えは，当然発生した損害額全額を保険で回収しようというものであった，と推測出来る。本件の損害は，機体と部品類との二つに分かれ，機体に関する損害は692百万米ドル，部品類の損害は約300百万米ドル相当であった。この他にも，イラクにより強取された機体・部品類を，隣国のイランなどよりクウェートまで搬送する際に，英国航空等に支払った諸費用が約20百万米ドルに上った。しかし，保険者の主張は，MAX GROUND LIMIT が機体にも部品類にも適用され，かつ，事故回数の如何に拘わらず適用されるというものであった。各論点毎の当事者の主張と，当該主張に対する疑問点とコメントをまとめると以下の通りである。

a．部品類の損害を包含してMAX GROUND LIMIT は適用されるか否か？

(a) 契約者主張

部品類の損害額はMAX GROUND LIMIT の額に算入されない，と主張した。その論拠として，契約者側は，部品類に関しては，見積書も原保険証券 (underlying policy を言う。以下同じ。) も，機体とは別個の塡補限度額が設定されている事実，拡担部分では，地域に係わる限度額として，US$150M any one location と，原保険証券の max ground limit とは全く別個の塡補限度額が設定されている事実を指摘した。更に，保険料に関しても，機体と部品類とでは率と実額と規定の方法が異なってる事実を指摘した。

(b) 保険者側主張

拡担部分において「defines the term aircraft as aircraft spares and equipment」と定義規定が明示されており，よって，US$300M MAX GROUND LIMIT に部品類の損害も包含される，と主張した。

（コメント）　これは，原保険証券 underlying policy と拡担部分との関係を論じたものである。つまり，原保険証券には MAX GROUND LIMIT が明示されているが，拡担部分である AIRCRAFT SPARES AND EQUIPMENT EXTENSION では，機体・部品類合算した塡補限度額の規定は，GROUND RISK に関しては存在しない。単に，同一航空機積に関する規定として，「the maximum limit under this policy for hull war risks and spares combined any one aircraft is limited to US$80,000,000.」とあるのみである。つまり，輸送中の機体・部品類の損害に係わる合算の，一航空機に係る塡補限度額が，拡担部分にて明確に規定されているのにも拘わらず，最も損害額が巨大になる可能性が高い陸上危険についての，機体・部品類の損害に係わる合算の塡補限度額の具体的数字に関しては，拡担部分ではなく原保険証券記載の額を適用するものである。その根拠として，拡担部分に規定された，航空機なる語の意味を示す定義規定が採用されている。裁判官は本論点に関して，保険者側の主張を認容している。しかし，前述の原保険証券と拡担部分の表記の在り方に就いては，公平の観点より，どのように解釈するのが，最も妥当であろうか。原保険証券の SECTION SIX では「the maximum agreed value any one aircraft shall not exceed US$80M」とあり，拡担では「the maximum limit under this policy for hull war risks

and spares combined any one aircraft is limited to US$80M」と明確に記載されている。Lloyd's Law Report を見る限り，契約者側が上記の事実を指摘したとの記載は無い。よって，拡担部分で一機毎，即ち，機体と積載部品類とが同時に受損した場合の，機体・部品類合算塡

1989年	1990年
見積書　地域　worldwide (excluding Lebanon and Iran H/C)	見積書　地域　worldwide
見積書　塡補限度額[11)] max agreed value US$80M any one aircraft max ground limit US$300 M spares/equipment not exceeding US$10M any one item, US$30M any one sending, US$150M any one location	見積書　塡補限度額 max agreed value US$80M any one aircraft max ground limit US$300M spares/eqiupment not exceeding US$10M any one item, US$30M any one sending, US$150M any one location
見積書　右の注記に関しての記載の有無は不明	見積書　注記　all other terms and conditions as expiring policy or—
原保険証券 The maximum agreed value any one aircraft shall not exceed US$80M -and the maximum sum insured in respect of ground risks is US$300M -any one occurrence, any one location applicable to this policy	原保険証券　未発行
拡担　Subject to limit of US$10M any one item, US$30M any one sending and US$150M any one location. The maximum limit under this policy for Hull War Risks and Spares Combined any one aircraft is limited to US$80M 注．この combined Limit の表記は見積書には無い	拡担　　未発行
拡担　whenever the term aircraft is issued in the Policy to which this extension applies the same will also be deemed to mean Aircraft spares and equipment	拡担　　未発行

11)　前年度見積書の全文が Lloyd's Law Report には記載されていないが，前年度と今年度の見積書文言は同一との記載があった為，上記の様に類推した。

補限度額が繰り返し明言されたにも拘わらず，最も大事なGROUND RISKについて，何故，機体・部品類合算塡補限度額が，再度，関係者の誤解を回避する為にも明言されなかったのか，その理由は定かではない。仮に，保険者の主張どおりに，拡担の定義規定に準拠したものであれば，US$80Mの塡補限度額を拡担部分に改めて規定する必要は，念の為の規定となり，同じく念の為に，US$300Mの規定も拡担部分に挿入した方が，より分かり易い，親切な約款であると思われるが。参考迄に1989年証券・見積書と1990年見積書との比較表を前項に示す。

b．MAX GROUND LIMITはoccurrence, location単位に適用されるべきか？

(a) 契約者側主張

見積書は正式な保険契約内容を示す書類ではなく，本件の場合，前年度保険証券に，その契約の意図を見出すべきである，と主張した。即ち，本年度見積書には，前年度保険証券に準拠すると記載がある一方で，「max. ground limit US$300M」としか記載されていない。前年度保険証券では「maximum sum insured in respect of ground risks is US$300M-any one occurrence, any one location applicable to this policy」と，その限度額適用方法が明確に記載されている。また，前年度見積書の記載と今年度の見積書の記載も，max ground limitに関しては同一である。従って，前年度保険証券の文言通りの合意が，今年度保険契約に関しても契約者間であった，と解釈すべきである，と主張した。

(b) 保険者側主張

契約者側の上記主張を認容せず，見積書記載通り，一切のoccurrence, location毎の適用という制限は無く，「overall and absolute limit without any qualifications such as any one occurrence, any one location」と主張した。論拠としては，見積書では「could be contrasted with the expression of qualifications to other limits to be found under the sum insured heading of the quotation, such as US$80,000,000 any one aircraft, and so far as spares were concerned US$10,000,000 any one item US$30,000,000 any one sending——.」と指摘し，「There was good reason for the deliberate omission of the qualification to the ground limit in the growing tension in the Gulf——. The incorporation of all other terms of the expiring policy did not incorporate a qualification which had been clearly intended to be omitted.」と主張した。

（コメント）　これは企業分野の保険で常用される見積書の有効性に係わる争いである。見積書は単なる見積書であり，契約当事者の意思を見出す書類とはなり得ない，と考えるか，企業物件の様に，取引のスピードが大切にされる分野では，保険証券の発行が遅れたり，または省略されたりする事もある為，見積書中の記載にも保険契約者が受容した範囲において，契約当事者の意思を見出す書類として取り扱うべきである，と考えるかの相違である。本件の場合，いわゆる保険の専門家同志の取引であり，契約者は1990年6月20日付けのテレックスにて，1990年6月14日付けの見積書をacceptした旨を打電している。見積書記載の限度額US$300Mの適用の方法と，前年度保険証券上に記載されていた塡補限度額の適用方法とは全く異なっており，この点を契約者側が了知していたか否かが問題となる。Lloyd's Law Reportでは，この点に関しての保険者側の主張は，熟

慮の結果の見積書記載であり，他の塡補限度額の記載と異なり，MAX GROUND LIMIT には何ら制限的な語句が付けられておらず，これは直近のペルシャ湾の情勢を鑑みた結果であり，見積書記載の all other terms and conditions as expiring なる表現の中には，意図的に削除した MAX GROUND LIMIT に係わる制限的文言である any one occurrence any one location は含まれない，というものであった。これに対して，クウェート航空側は，1989年度，即ち，前年度の6月19日付けの見積書に基づき昨年度保険契約が締結され，前年度保険証券が発行されており，前年度見積書の記載は単に max ground limit US$300M とあるのみであるにも拘わらず，前年度保険証券上は any one occurrence any one location の制限的文言が max ground limit に適用されるように規定されていた，と反駁した。

1989年見積書と1990年見積書の記載が同一であれば，1989年の発行済み保険証券の文言と1990年の未発行の保険証券との文言とが同一であろうと推定する被保険者を責める事は困難であろう。逆に，保険者が1989年と異なり，1990年は塡補限度額の適用の方法を変更するのであれば，変更の内容と変更したい意思を明確に，見積書提出時に付帯説明資料として提出すべきである，と考える事も出来る。この考えに基づくと，当然保険契約の仲介に携わった保険ブローカーの説明義務にも言及する必要が生じる。Lloyd's Law Report によれば，the quotation is not a mere pre-contractual negotiating document. It is, as in the following year, the basis upon which the previous year's contract was made. The policy only came later and superseded an existing contract. I do not see, therefore, why it is not legitimate to construe the 1990 quotation against the background of not only the expiring policy but also the 1989 quotation. とされ，保険者側の主張は斥けられている。

(2) 次に本件のもう一つの大きな論点である何回の occurrence が発生したのか，また更に，何箇所の location にて損害が発生したのか，に関しては death-blow principle が採用されている。契約者側は航空機一機毎に一つの occurrence が発生した，と主張し，保険者側は航空機も部品類も一回の occurrence により受損した，と主張した。つまり，保険者側は，イラクのクウェート侵攻があると，直ちに機体と部品類とに損害が発生したもので，その後の機体のクウェートよりの搬出は単なる損害発生以降の機体処分の為の物流にしか過ぎない，という主張したのである。

当事者間で争いが少なかった事実関係としては次の様な点が Lloyd's Law Report では挙げられている。「Iraq commenced hostilities against Kuwait in the early hours of the morning of Aug. 2, 1990. Kuwait airport was one of the primary targets of the invading forces. The Iraqis wished to establish control of the civilian airfields as a strategic element in their invasion plans. Other priority targets were the National Bank of Kuwait, where the Iraqis expected to find the nation's gold reserves, and the royal palace, where the Iraqis hoped to capture the Kuwait royal families. In the latter quest the Iraqis were unsuccessful. They established complete control of the airport.」

また，各航空機の搬出に関しては次の様に要

約されている。「Thus, to recapitulate on the removal of the aircraft; the four small jets went immediately on Aug. 2, flown by Iraqi military pilots; the first large passenger jet, an airbus, was taken on Aug. 3, with the help of Iraqi pilots in training with Kuwait Airways, but also with the assistance of Iraqi civilian crewmen who had come in from Iraq together with a senior engineering manager from Iraqi Airways; a further four airbuses and two Boeings left between Aug. 4 and 6; and the remaining aircraft, save for one airbus, 9K-AHI, which was unserviceable, left on Aug. 8. I find that 9K-AHI in all probability would have been removed as well by Aug. 9, if it had been serviceable. There is no reason to distinguish between this and other 14 aircraft on the ground at the time of the invasion.」

部品類に関しての記述は以下の通りである。「As for spares, there were contained for the most part in a number of different buildings which made up KAC's so-called "engineering base" or "maintenance facility".—Although there is some evidence of looting and disturbance of spares within the very first few days of the invasion, the main assault appears to have started with the flying out of the airbuses and to have accelerated from around Aug. 6.」

部品類の損失に係わる各種の証言を統合すると，イラク軍はクウェート飛行場の複数の保管場所等に蔵置されていた部品類を計画的に大量に略奪した。一人の証人は，8月8日に保管場所を検査したが，部品類は大部分既に持ち去られており，同日にはイラク軍による部品類の搬出は完了した模様であつた，と述べている。実際は，しかし，8月8日以降も少しではあるが，引き続きイラク軍による部品類の略奪が行われていた事も，また，確認されている。

判事は部品類の損失に関して次の様に言明している。「It is clear to me, although looting of KAC's spares at its engineering base and around the airport had continued over one to two weeks and in respect of some items over a longer period still, it had been a process which had been put into operation almost as soon as the removal of the aircraft themselves was associated with that removal, and was in some substantial measure accomplished by midnight on Aug. 9. If the aircraft were to go to Iraq, it was only logical that the spares were to go as well. The rest was logistics.」

尚，何回の occurrence が存在したのかの議論は，事故原因の特定とも関連する為，事実関係の議論に先に入る。

(3) 真の事故原因は何か，列挙された危険の何れによって本損害は発生したのか？

事故原因の一つとして，関係者はイラクのクウェート侵攻の原因とフセイン大統領の意図とに言及した。まず，被保険者側証人は，イランとの戦争以降のイラクの経済的状況が今回の侵攻をもたらしたという考え方をとり，フセイン大統領の political position in Iraq and Saddam's pan-Arab aspirations を指摘した。一方，保険者側証人は，8年間に及んだイランとの戦争の結果，イラク経済は疲弊し，戦後の復興の為のコスト増，原油価格の低迷，債務の増大等の経済的諸事情が，フセイン大統領をして，

南の防御の甘い隣国の所有する富・外貨に向かわしめた，とした。

しかし，裁判官は次の様に指摘した。「There was, however, little to choose between these approaches, at any rate for present purposes. This is because the essential interest of the primary parties to this litigation in such geopolitical evidence was not in the scholarship of the causes of the Gulf conflict but in question whether in invading Kuwait, President Saddam intended from the very first, or only more gradually and incrementally, to seize Kuwait's assests as so much loot and booty.」即ち，フセイン大統領は侵攻当初よりクウェートを接収する意図があったか，それとも侵攻以降に徐々に接収の意図が醸成されたのか，を質した。この点に対し，被保険者側証人の証言は次の通り。「President Saddam's first instinct was not to annex Kuwait, but to turn it into an Iraqi satellite. It was only when his initial attempt to foist pro-Iraqi government upon Kuwait failed, and he was disappointed in any expectation that the people of Kuwait would give the Iraqi invaders support against the ruling royal family of Kuwait and to turn it into a mere province of Iraq. That occurred on Aug. 8 with Iraq's resolution No.313 of the revolutionary command, which, amid a flourish of rhetoric, decreed Kuwait's return to Iraq and to that complete integrated unity which is eternal—.

this decree was a watershed. Before it it was not possible to ascribe to President Saddam or to his invading strategy an intention to seize anything other than what his forces actually laid their hands on. Only his action, or those of the forces under his control were any guide to his intentions, and his initial decision not to annex Kuwait showed that it was not his intention to seize all the property and assets of Kuwait. After the annexation decree of Aug. 8, however, there had been a fundamental changes.——after Aug. 8 an owner of the aircraft might have thought it unlikely that they would be returned.」

被保険者側は resolution 313 以前と以降とでは事情が異なり，当然事故原因も異なり，当該複数の事故原因毎に塡補限度額の適用がある，としたかったと思われるが，裁判官は保険者側の証言を採用し，その理由を次の様に述べている。「In the first place, there is a clear evidence that, on my view, President Saddam was looking to Kuwait to remedy the economic difficulties of Iraq. He sought to achieve Kuwait's economic aid in the period leading up to the invasion by cajolery and threats. In the end, he resolved to take Kuwait's wealth by force. Thus in February, 1990, at a meeting of the Arab Cooperation Council in Amman, President Saddam said;-Let the Gulf regimes know, that if they do not give this money to me, I will know how to get it. On July 15, 1990 deputy prime minister and foreign minister of Iraq wrote a long and important letter to the secretary general of the Arab League, elaborating on points raised in a speech by President Saddam to the Iraqi

nations. In his letter deputy prime minister expatiated upon the cost to Iraq of its defense of pan-Arab sovereignty and dignity during war with Iran: meanwhile Kuwait (and the UAE) had deliberately glutted the oil market with oil in excess of their fixed OPEC quotas, adding to Iraq's financial crisis. He tabled numerous demand, including a complete moratorium on Iraq's wartime loans and—an Arab plan similar to the Marshall Plan to compensate Iraq for some of the losses during the war.

Secondly, the extent of looting carried out in the first days of the invasion indicates the planning which must have preceded the assault. This applies to KAC's fleet of aircraft itself. Four of them were flown out on the first day, five on KAC's own case. That in my view was not mere happenstance, but reflects an intention from the first to take control of KAC's fleet.

Thirdly, —President Saddam did not have it in mind to proclaim the annexation of Kuwait from the very first, but preferred to begin with the lower risk strategy of attempting to set up a puppet satellite regime which could be relied on in a time honoured fashion to pretend to have called in the Iraqi forces to liberate Kuwait from oppression and to preserve peace and democracy.

Fourthly, on July 16, 1990 a Baghdad newspaper article reported on the director general of Iraqi Airways (IAC) speaking of that airline's future plans for replacing its aged feet—. This strategy for the future of Iraqi Airways would make KAC's airbus fleet highly attractive to Iraq and to my mind reinforced the view that Iraq had designs on KAC's fleet of aircraft from the very beginning.」

この他にも裁判官は以下の様なイラク航空会長の証言の一部を採用し，被保険者側の主張を斥けている。被保険者側は，一方，侵攻当初は略奪等の計画的犯行は無かったと主張した。その証拠として最初の航空機はイラク軍により飛行され持ち去られているが，それ以降は，イラク軍人自身によってではなく，軍の命令を受けた民間パイロットにより持ち去られている事実等を指摘した。だが，一方，イラク航空会長の証言では，「as a matter of Iraqi law, the aircraft in question became the property of the State of Iraq at least as at 8th August 1990, when Iraq formally declared Kuwait to be a province of Iraq, although the aircraft were obviously within the possession and control of Iraq as soon as the Kuwait Airport was occupied by and in the control of the Iraqi Government forces, i. e. 2nd August 1990.」とある。即ち，侵攻当初よりクウェート航空機は実質的にイラクの管轄下にあったが，8月8日の宣言により，イラク法的にもクウェート航空機はイラク国の財物とされた，と証言されたのである。

また同会長は「On 6th August, the Iraq minister of Transport and Communications gave me oral instructions in Baghdad as Director General of IAC that IAC should instruct its pilots to remove certain aircraft,

including 10 aircraft in question in this action, from Kuwait to various airports in Iraq for safe-keeping. In compliance with that government instruction, I gave such instructions to IAC pilots, and during the following days the aircraft were removed to those airports in Iraq and handed over to the Ministry of Transport and Communications.」とも証言している。裁判官はこの8月6日に関しては，それ程重要視はせず，侵攻当初よりイラク国政府の高官もクウェート航空の飛行機を目標としていた事を重要視して，同一日に飛行機が持ち去られなかったのは単にパイロットの手当がつかなかった為であり，飛行機が日にちを違えて持ち去られた事が直ちに複数の occurrence が発生した事を意味しない，と判断した。更に，KAC が占有を奪われた航空機を回収する見込に関しては，相当期間困難であったとし，6ヶ月を相当期間とした。

（コメント）　本論点が本事案の主要部分である。各機体が持ち去られた事が一つ一つの別個の occurrence に該当するか，部品類について各保管場所より持ち出された事実が一つ一つの建物毎に別個の occurrence を構成するか，がポイントとなる。しかし，本件において，被保険者側は機体に関する損害は one location で発生したと認め，機体に関しては事故回数についてのみ論じ，部品に関しては，原保険証券に記載されている限度額とは別個の，限度額 US$150M が拡担により設定されている，とのみ主張した。何故，部品類に関しては location の意味を質さなかったのか，は不明である。恐らく，機体に関する損害について，one location で発生した事を認容したため，部品類に就いても同様に one location で発生したものと被保険者側は位置付けたものと推測出来る。

一方，保険者側は8月2日のイラク軍クウェート侵攻と同時に，機体も部品も全ての損害は，一つ occurrence により発生したものであり，この時点で全損が既に発生していた，と主張した。その理由として，侵攻は計画的なもので，侵攻の戦略的目標は飛行場にあり，現実的に機体は appropriate されており，相当期間経過しても KAC 側に機体が返却されてくるか否かは不確かであった点を挙げた。

英文保険証券では良く，occurrence, event の用語が利用され，each and every loss, damage and/or occurrence and/or series of occurrences arising out of one event と表現される。戦争の様に，危険状態が長期間継続するリスクもあれば，爆発の様に一瞬のリスクもある。因果関係を近因・相当因果関係何れの説に基づき追求するかは別にして，戦争・地震等の様なリスクは，一度そのリスクが発生すると，そのリスクに関連して引き起こされた危険状態が暫く継続する。戦争が勃発すると，一定地域が戦略目的または安全確保の目的で封鎖されることがある。この封鎖により，当該地域内にたまたま運搬されていた動産は，地域から脱出出来なくなり，使用不能という経済的損失を被保険者が被る事も想定できるが，この種のリスクは，通常の戦争保険の範疇外である。戦争保険とは，所有利益という被保険利益を対象とする，財物損壊をメインの発現形態の損害とする保険であり，保険の目的を戦争リスクが存在する地域から搬出出来ずに使用出来ない，という使用利益をカバーするものではない。しかし，保険の目的が，戦争に巻き込まれ，例えば，イラク軍により占有を現実的に奪取され，回復の見込が無いような場合，現実全損を認めるか，または保

険委付を認めるのかは，保険契約上当然の対応であろう[12]。だが，戦争というリスクは前述の通り，また本件の通り，期間的に危険状態が継続するものであり，この特性があるが故に，保険者としては，一切の制限的文言を付す事無く，支払限度額を一保険証券単位または一戦争危険単位に広く適用しようとする。塡補限度額の適用を広くする方法としては，保険期間通算の担保危険の種類を問わないaggregate limit of liability，担保危険の継続している間全期間について適用される塡補限度額，保険期間通算の同種リスクに起因する全ての支払保険金に係わる塡補限度額，一つの保険事故で複数の被保険利益に損害が発生した場合の一事故通算塡補限度額等がある。この他にも，危険状態が時間的に継続して存在する，戦争リスクに代表されるリスクに関しては，保険者は，原保険証券にて相対的免責事由として掲げ，復活担保の特約の

1990年8月以前　フセイン大統領がクウェート侵攻を決断	侵攻の意思が明確になったのみで，何ら具体的な実態的な物理的な損害が機体・部品類に発生しておらず，保険事故も損害も未発生である
1990年8月2日　イラク軍クウェート侵攻し，当初の攻撃目標としたクウェート飛行場に侵入し，航空機・部品類を実質的管理下に置く。よってこの8月2日に全ての保険事故が同時に発生した事になる。	8月2日の侵攻開始の時点で，既に損害は確定しており，その後のイラク軍パイロット・民間パイロットによる飛行は単なるロス発生以降の問題である。いわゆる「potential death-blow theory」に従えば，相当の期間回復の見込の無い損害が，既に発生している。よって，この侵攻により損害が発生し，かつ直ちに確定したと判断出来る。従い，この8月2日に有効な保険証券上では保険者の責任が確定し，8月9日に当該保険契約が解約された事は，保険塡補責任の有無の判断に何ら影響を与えない。
1990年8月以降　捕獲された航空機がイラクに向け飛行が順次開始された。その各々の飛行日が一機毎の保険事故の発生した時である。	seizure, agent of sovereign power等が本件の事故原因であるとの主張は，本件領土内にての行為ではなく，採用出来ない。また，約款は，戦争状態以外のseizureを意味するものであるから，被保険者の主張は採用出来ない。一方，イラク軍のクウェート侵攻がwarに該当する否かについては，関係者間の議論は無く，SEC. SIX (a)の適用ついては関係者異議無し。

12)　原茂・前掲書54頁では機体保険について，「航空機が偶然に滅失または毀損した場合に，保険者は，その選択に従って，保険金を支払，航空機の取り替えまたは修理を行う。物理的滅失のほか，約款では，行方不明も保険事故として認められているが，保険委付は認められていない」と英国約款を説明している。

中で，塡補限度額を広く適用出来るように規定することにより，保険者の視点からのリスクと保険料との公平性が保持されるような仕掛けが為されている。その意味からも保険証券上に明確に塡補限度額の適用方法を明示し，本件の様な，保険証券文言の解釈に関する争いが生じないように注意する責任が保険者にはある，と考えられる。また，少なくとも，見積書については，保険者の意思を明確に表示する為にも，昨年度との相違等を明示するように努める責任がある，と思われる。

本件について，事故の経緯を時系列的に並べ，真の事故原因の認定との関係を見ると，おおよそ前表の様になる。

第4章　保険代位・損防費用について

回収された航空機についての，代位した保険者との，その価値の配分方法並びに損防費用の負担者に関しての争いは付きの様なものであった。

1．事実関係

1991年5月・6月初旬並びに1992年8月になり，KACは強取された15機のうち8機を回収する事が出来た。1機はヨルダンより，他の1機はイラクより，残る6機はイランより回収された。同じく，KACは強取された部品類についても回収に成功した。しかし，これらの回収作業を通じ，KACは様々な費用を支出した。例えば，回収された航空機の機体の輸送に際して支出された保険料，部品類の運送費用等であり，イランに支払われた6機に係わる諸費用の合計額はUS＄20Mに達した。これらの諸費用に関し，KACは“Sue and Labour Clause”に基づいて保険金請求を行った。これに対して，保険者は，max ground limitを超えての損防費用の支払を拒絶し，更に，回収された機体・部品類の一部については，代位した保険者に帰属すべきもの，と主張した。回収された6機の保険金額はUS＄395Mであり，盗取された15機の保険金額はUS＄692Mであり，両者の差額の実額はUS＄297Mと，偶然にもMAX GROUND LIMIT UD$300Mとほぼ同額となった。

2．論点

(1) without prejudiceにて支払われた保険金US＄300Mは機体に関するもののみか，それとも機体・部品類両方に関するものか，という論点が第一に発生する。前述の通りMAX GROUND LIMIT US$300Mが適用されての保険金支払であるが，それが機体部分のみのものか，機体・部品類両者に関する保険金かの議論は明確にはなっていない。

(2) 仮に機体に関し保険金が支払われたとして，保険者には300／692，被保険者には392／692という割合で回収金を分配するのが妥当か，または本件サブリミット方式の保険であり，実損が回収されるまで，被保険者に有利に取り扱うべきなのか，被保険者優先主義を採用する場合は，lowerの自家保険・deductible部分より優先的に適用すべきか，top-downの考え方を採用し，保険者の設定したサブリミット超過分より適用すべきか，という問題が発生する。

(3) 機体・部品類を回収する為に要した費用は全額損防費用として保険金にて支払われるか，MAX GROUND LIMITがexhaustしている為，全く保険金では支払われないのか，上記(2)記載の割合にて，保険者・被保険者両者で各々負担すべきものか，という問題も派生する。

(4) 更に，回収した際に機体に発生していた，

破損等の損害（後発損害とも言える）は誰が負担するのか，という問題も発生する。これは，絵画・美術品の保険では良く議論される問題である。絵画の場合は，他にも，盗まれ全損処理されたが，後日発見された場合，回収美術品の所有権は保険者に存在すると原則通りの取扱いとするが，優先的な買い戻しの権利を当初の被保険者に認め，且つ，その際の美術品の損傷状況を確認して，妥当な価格を算定する鑑定人・評価人についても，契約当初より，保険契約当事者で特定し，合意しておくのが一般的である。全部保険であれば，回収した保険の目的に，盗取されている間に別の破損・汚れ等の損害が発生しても，代位取得した保険者の正味回収額が減少するのみで，被保険者との議論になる可能性は少ない[13]。しかし，サブリミットが設定されていれば，委付による全損，回収の見込が無いと認定され支払われた損害の場合は，幸いに，保険金受領後，保険の目的が回収されれば，回収に要した費用の負担者，回収した保険の目的の所有者・処分権者，回収時に発見された各種の損害の負担者，等々様々な問題が保険契約当事者で発生する懸念がある。商法でも被保険者優先主義が採用されている[14]。しかし，実務では，絵画・美術品に関する展示一貫保険の一部に上記の意図を明確に示すbuy-back clause等が挿入されているだけで，必ずしも全ての絵画・美術品の保険に，当事者間の合意を明確に示した特約が挿入されているわけでもない。同様に，他の物保険の場合も，この様な特約が挿入されていないのが，通常である。しかし，fixed propertyは別に，動産を保険の目的とするlossという形態の損害を担保する保険では，そして，巨額案件でサブリミットが設定される保険契約では特に，上述の様な諸問題が起こりうる為，より分かり易い保険商品を目指す為にも，保険の目的の回収の際の措置に付き，契約時に保険契約者・被保険者に説明する必要があろう。

3．論点に対するコメント

(1) Top-down Principleについて

Lloyd's Law Reportでは，max ground limitが適用され，支払われた保険金の対象となった保険の目的は，機体のみであるとの明確な言及は無い。一方，裁判官は，「top-down principle」の適用について次の様に言及している。「KAC are entitled to the benefit of the top-down principle: either because it is the principle which most closely conforms to the underlying rationale of subrogation; or because any variation from that principle is confined to marine insurance.」

またtop-down principleの先例として次のケースを挙げている。「In support of the top-down approach is *the decision of the House of Lords in Lord Naper and Etrrick v. Hunter* [*1993*]. It was decided that an underwriters at Lloyd's who takes out a stop-loss policy to pay for losses within a band of (say) excess of stg.pound 25,000 up to stg.pound 125,000, but loses stg.pound 160,000 on his underwriting and then recovers stg.pound

13) 100%分損の議論も，保険の目的から重油等が漏れ出す危険がある損害の場合は採用される為，不可欠である。特に，環境などの観点より，委付が単独行為の法体系の国では，この議論を明確にしておく必要があろう。

14) 損害保険法制度研究会「損害保険契約法改正試案・傷害保険契約法（新設）試案　理由書　1995年確定版」68頁～72頁参照。具体的事例としては，財団法人　損害保険事業研究所（現　損害保険事業総合研究所）約款研究会「運送保険普通保険約款改正試案理由書」57頁～60頁参照。

130,000 from a third party in respect of those losses, holds stg.pound 95,000 for his stop-loss insurer. Although self-insured above stg.pound 125,000, he is entitled to first call on the recoveries in respect of the top slice of his losses, leaving the balance of stg.pound 95,000 for the stop loss insurer who insurers the next slice.」

このtop-down principleは「under insurance or partial insurance or layers of insurance」に適用されるのが妥当と，裁判官はテンプルマンを例に挙げ説明している。しかし，サブリミット方式の保険，高額免責high excessの保険，更には，現時点で盛んに採用されはじめている保険代替手段が絡むケースでは，どのように適用するのが最も公平であろうか。layering policyに関しては，当該引き受け事例が少ない本邦では商法662条の規定との関連で，どのように適用するのが妥当であろうか。保険供給者には国家も非免許保険業者も元受けキャプティブも共済も存在し得る。この各種保険供給者とのリスクの配分の調整，更にはtop-slice部の自家保険分との調整は近時の新しい問題であろう。更に，high-deductibleが採用された場合の調整・配分方法については，トップダウンを適用すると，当事者間の公平性は，その他のケースと同様に維持出来るのか，subrogation rightについても同一の原則が適用されなければならない，と考えるは全てのケースの場合妥当であるのか，等を検討し，分かり易い形で契約者に説明する必要が，保険が進化した現在こそ契約締結段階で求められている，と思われる。

(2) Sue and Labourについて

他方，損害防止義務・費用の議論に関しては，underlying policyの該当約款1.5 Extensions of Coverの文言は次の通りである。「This section of the Policy is also to cover—

1.5.2 Sue, Labour and Travel costs and expenses and Salvage Charges and expenses incurred by or on behalf of the Assured in or about the defense, safety, preservation and recovery of the insured property and also such extraordinary sacrifice and expenditure which is voluntarily and reasonably made or incurred in the time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure, and costs and expenses arising out of all search and rescue operations.

Provided always that these costs and expenses shall be included in computing the losses herein-before provided for, notwithstanding that the Company may have paid for a total loss.」

上記文言に関する小論点は，次の通り。

① max ground limit US$300Mの限度額の内枠として損防費用は位置付けられるのか，それとも外枠として位置付けられるのか。

② 損防義務は何時終了するのか，もし仮に保険の目的が全損に帰した時は，その時を以って損害防止軽減に係わる義務は終了し，これ以降に発生した損防費用に関しては保険者に塡補責任が発生しないのか。

③ 当該損防費用を被保険者は全額回収出来るか，または300／692の様に比例塡補されるべきか。

小論点①に関しては，契約者側は損害防止軽減費用を保険金として支払うという条項は追加の拡担である，よって，損防費用はmax ground limitとは関係なく保険で塡補されなければな

らず，外枠として取り扱うべき性質のものである，と主張した。一方，保険者は当然内枠と主張した。MIA s. 78（1）では，損害防止軽減義務との見合いで，損防費用は全損金を受領した場合にも，塡補される，と規定されている，本件関連条項中にも MAX GROUND LIMIT の額の中に損防費用をも包含するとの積極的な文言は存在しない，損防費用を発生せしめた occurrence, location と，underlying loss に係る occurrence, location とは同一ではない，等の理由により「there may be recovery under the sue and labour clause, even though the limits of the ground risk and spares have already been reached.」と第一審では判断されている[15]。

小論点②に関しては，損害自体をミニマイズする保険事故発生の際に生じる損防義務と，第三者に対する求償権保全義務・時効延長義務と，更には回復不能と判断され全損金が支払われた保険の目的に関する回収義務とに明確に分けて論ずる必要がある。第一の損防義務に関しては，全損認定時期との関係で何時損防義務が終了するかが明確にされる必要がある。第二の求償権保全義務は，損害賠償請求権行使の為の訴訟等と関連し，実損塡補の保険では，当該訴訟にて加害者の賠償額が確定して始めて被保険者の実損が確定し保険金が支払われる，という古典的な考え方も有り得る。また他方，被保険者の名前にて subrogation claim against responsible third party が行われ，訴訟費用は保険者負担とし，弁護士費用は成功報酬にてのみ決定される，という考え方も有り得よう。第三の義務に関しては，特にサブリミット方式の保険契約の場合は，事前に当事者間で回収金の配分等に関し合意内容を明確に確認しあう必要があり，これは小論点③とも関連する。

小論点③は，保険者に損防費用全額を塡補する責任は無いのか，という議論で，top-down principle of subrogation, doctrine of apportionment の何れを適用するのが公平かという議論でもある。

被保険者側は，doctrine of apportionment はマリン分野に適用が限定される，proceeds of recovery に関しては top-down principle が適用されているので，損防費用に関しても同一原則が適用され，被保険者は損防費用全額を保険者から回収し得る，と主張した。しかし，裁判官は「sue and labour expenses incurred to avert or diminish a loss will have to be apportioned in accordance with assured's and insurer's respective interests and potential liabilities in respect of that loss; and sue and labour expenses incurred to recover insured property will have to be apportioned in accordance with assured's and insurer's interests in and potential benefit from the recovery. If the insurer could obtain no benefit from the recovery, then I do not see why he should bear any share of the expenses of it.」と言明している。確かに，免責金額が高額になると，免責金額以下の損害に対して保険者の担保責任は発動しないのが妥当であり，当該免責金額以下の損害をリカバリーする為に要した費用に関しても保険で塡補する事は合理性に欠ける。では，免責金額以上の損害が発生した場合（免責は deductible, franchise の何れか）で，回収金控除後の正味損害額が免責金額以下になってし

15) Court of Appeal については，Lloyd's Law Report part 6 [1997] Dec.1997, p.687-702 を参照乞う。

まったケースでは，どのように取り扱うのが妥当であろうか[16]。この他にも，56ページに示した保険商品の概念図に拠ると，サブリミット付き保険契約の場合，owner's risk 付き保険契約の場合などで，担保危険・回収金額の多寡に応じ，sue and labour charge の取り扱いを体系だてて取り決めた方が，より分かり易いのではなかろうか。更に，前述の通り，sue and labour には様々な意味が付されている為，そこに含まれる費用の種類は多様である。この多様なケース，即ち，多様性を齎す事項を全て網羅した理論的に起こりうる全ケースを組み合わせ，各ケース毎に，その取り扱いを公平性の観点から再確認する必要があろう[17]。この様な作業を通じ，自国にて提供されている目に見えない未来財たる保険商品と，他の金融商品・他国にて提供されている保険商品との比較がより容易となり，消費者にとって，より分かり易い，優しい金融商品となり，購入時と保険金塡補時との齟齬の発生がより防止されることになると推測される[18]。

本事案では，上記の小論点以外にも，回収された航空機を返送する際に支払われた機体にかかわる保険料は sue and labour charge を構成するか否か，損害賠償請求の訴訟の為に被保険者が支出を余儀なくされた弁護士費用等は，機体を回収する為のものではなく，単に財物損壊に係る損害賠償責任を追求する為のものであり，sue and labour charge とは認定出来ない，等の論議も行われている。

---

16) 免責金額付き物保険を例にとると，以下の様なパターンが考えられる。

エクセス設定の有無	当初の予想損害額	確定した損害額	ケース番号	保険者の塡補責任	第三者より保険の目的が回収される場合			
					被保険者自ら回収		代位した保険者回収	
					最終損害額 以下	以上	最終損害額 以下	以上
有	エクセス以上	以上	ケース1	有	1-a	1-b	1-c	1-d
		以下	ケース2	無	2-a	2-b	2-c	2-d
	以下	以上	ケース3	有	3-a	3-b	3-c	3-d
		以下	ケース4	無	4-a	4-b	4-c	4-d

上記のケース1-a では，最終損害額，即ち被保険者が自らの努力で，責任ある第三者より損品を一部回収する事に成功し，その結果回収後の最終損害額を免責金額以下に軽減する事が出来た。この場合，当該最終損害額に対する保険者の塡補責任は，ケース1で示したように，被保険者が回収努力する以前の確定損害額ベースでは保険者に塡補責任がある為，当然有りとする考え方も有り得る。また，回収に要した費用に関しても，保険金削減に貢献したとし，保険で塡補すべきと考える事も可能であるが，逆に最終損害額は免責金額以下になったとして，全く塡補しない，と取り扱う事も理論的には可能である。この様に理論的に起こりうる全てのパターンを分類・比較・考量した説明を被保険者に行いうれば，保険供給者の説明義務に問題が生じる可能性は排除出来るが，全てのパターンを説明するのは現実的に無理であろう。よって，何れのパターンまで説明すべきか，という範囲の問題となる。

サブリミット・免責金額付き保険契約の場合は，サブリミット以下・以上の変数を加える為，更にパターンの数は増え，そのパターン毎に比較検討し，全体の公平性と統一性を確保する必要が生じる。保険設計段階では，この一般的パターンに全てあてはめ，当事者間で公平にリスクが分配されているか，チェックする事が，現在の最先端のラージ・リスク分野の保険には求められている，と感じている。

17) 物保険と賠償責任保険とでは，recovery of lost property, recovery from responsible party を明確に識別出来るよう規定する事が被保険者にとり，より分かり易いと推測される。

18) PL 保険，D&O 保険等では免責金額の設定が一般的であろう。しかし，被保険者に対し，被害者・株主等の保険契約当事者以外の第三者から，様々な額と訴因の訴え・請求が為される。この場合，免責金額以下の請求であれば，保険発動なしとする考え方と，免責金額以下ではあるが被保険者が訴訟に要した弁護士費用，または全くの ground-less であるが dismiss に要した費用等を，一定の基準に基づき保険で塡補するという考え方の二通りがあろう。後者の考え方は，公序良俗に反しない限り認容しうると判断している。

第5章　まとめ・私見

1．death-blow principleについて

death-blow principleは「Arnoldの Text Bookのパラグラフ1138に記載されているconstructive total loss of goods when assured loses possessionの効果である」と裁判官は言及している。リスクと損害の関係では，原因形態のリスクと発現形態のリスクが存在し，combination of causesのケースとjoint action of several different causesのケースとが存在する。一方，リスクの種類は，戦争・地震の様に，リスクの継続する期間が長いものと，落雷・爆発の様にリスクの存続する期間が短いものとに類別される。継続する期間の長いリスクに関しては，集積の為に損害が巨額となる可能性を保険者は心配する。また，当該発生リスクと直接の因果関係のない損害が，当該リスク継続期間中に発生する可能性が高い事も心配する。よって，保険者は，これらのリスクを免責事由として保険証券上に列挙することによって，期初に徴収した確定保険料と保険期間中のリスクとのバランスを欠かないように手当を行っている。また，保険事故が異時に連続して発生する，という例外的な事柄が起こる可能性もある。連続損害の問題である。これに関しては，後発全損は先発分損を吸収する，という考え方がある。unrepaired damageは後発全損に吸収され，未修繕分損に対して保険者はその責めを，例え，担保危険による分損であったとしても免れうる，とMIAには規定されている。逆に，先発推定全損が発生すれば，後発の損害が，例え，担保危険以外・保険期間外のものであっても，保険の目的には実質的な全損が既に発生しており，「死に体」状態にあるのであるから，後発損害に左右されずに保険者の塡補責任が決定される，と考えるのが，いわゆるdeath-blow principleである。しかし，この原則には，本件の様に被保険者に不利に働く場合もある。巨額案件で，仮に，保険価額以下の支払限度額がoccurrence単位に設定されているfirst loss basisの保険契約では，支払限度額の適用方法が，被保険者に不利に働く場合も想定出来る。戦争・侵攻というoccurrenceにより，複数の機体の回収不能損害と部品類の強取という損害が発生したにも拘わらず，複数の損害に塡補限度額を乗じた保険金を被保険者は入手出来なくなってしまうからである。

また，複数の原因事故が発生する事に伴う問題として，連続損害以外にも，複数の原因が競合するケースが挙げられる。このjoint action of several different causesのケースでは，関与した各々の原因形態のリスクに対して関与度合を算定し，担保危険の関与度合に従い，支払保険金の額を算定する，という考え方もありうる。しかし，この「危険割り当て」の考え[19]は，実務では採用されていない。その理由としては，一損害に関し複数の危険の関与度合を客観的に計るのが困難であったり，列挙責任の場合の中性危険が関与する連続損害の事例等に体系的に対応出来にくい点と，包括責任主義の保険証券の出現という状況下では因果関係を論ずる事例が少なくなってきた点，等を挙げる事が

19）葛城照三「海上保険法における因果関係説としての損害割当説を提唱する」『損害保険研究』（財団法人損害保険事業研究所），第42巻第2号，1980年9月。木村栄一「学界展望　保険法における因果関係」『一橋論叢』（日本評論新社），第41巻第2号，昭和34年（1959年）2月。松島　恵『海上保険における固有の瑕疵論』，成文堂，昭和54年（1979年）。参照

出来よう。ただ，write back 方式で復活担保される各種の特殊リスクは，基本的に列挙責任にて担保されているケースが多い。従って，必然的に，因果関係を論ずるケースは，保険者が復活担保の特約を付す特殊リスクに係わる巨額事案となり易く，問題が大きくなる場合が多いと予測される。戦争・地震の様な代表例では，訴訟になる場合もあろう。よって，保険者としては，巨額損害に至るリスク，write back 方式を採用するリスクに関しては，より慎重に，且つ，明確に，塡補の可否，塡補限度額適用の方法，他保険との関係・告知義務・重複保険処理，保険代位の効果，損害防止義務と費用等の諸点を，契約段階より説明する事が求めらる[20]。特に，近時は，保険と保険代替手段との共生・競合問題が発生している。保険商品を次図の様に，x，y，z 各々で保険の塡補の範囲，保険金額・一事故塡補限度額，保険期間通算塡補限度額を示す事が出来よう。既存の保険の考え方が，特に被保険者との調整，保険者間の調整に関する方法が，此処に記載される各手法毎の変化に対応しうるものなのか，チェックする作業は保険者の新しい責務であろう。

手法 1 は，免責金額 franchise, excess per any one accident 等を指す。特に被保険者の所有する財物に関する物保険分野では，被保険者の財務体力に応じた免責金額が設定されるであろう。また，賠償責任保険では，免責金額が設定されるのが一般的であり，多国籍企業では地域会社の手配する低額のローカル・ポリシー，その上乗せとしてのキャプティブによる world wide program, さらには CAT の為の high deductible insurance の手配等が考えられ，当然 drop-down 機能が上の layer の保険には求められよう。

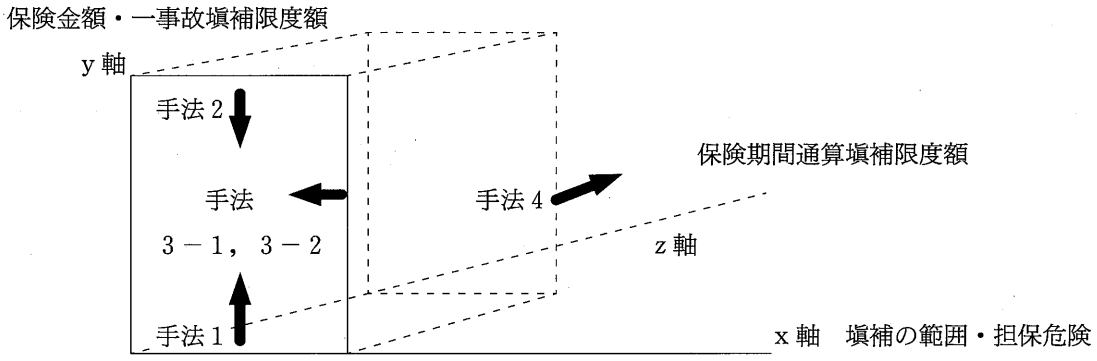
手法 2 は，一部保険による first loss cover である。物保険分野でも PML 手法が確立すれば，よりサブリミットを付した保険契約の数も増大すると思われる。また，当然民間保険が lower layer で，共済組織が upper layer の引受けを行う事も想定されよう。

手法 3 は担保危険を縮小する方法と，塡補割合を協定し owner's risk を導入する方法の二つに分かれる。前者は全危険担保の包括方式の保険料が高い為に，列挙責任方式の保険に切り替える事を意味し，後者は縮小塡補の様に実損害額にある一定割合をかけ保険者の塡補する保険金部分と被保険者が自己負担する部分とに分ける事により，被保険者の自助努力で保険事故の発生そのものと高額な損害の発生が回避される事を期待するものである。

手法 4 は，保険期間通算塡補限度額に着目したもので，後図は一事故塡補限度額と保険期間通産塡補限度額が同額の保険契約を示している。保険商品も後図の様に加工され，保険の引き受け手としての共済・キャプティブの算入も顕著であり，同一保険事故に関して，一部の引き受け手は death-blow principle を採用し，他の引き受けては危険割り当て説を採用する，という

20) 一つの occurrence が発生すると single loss or plural loss が発生する。occurrence には，E/Q，War の様なリスクの状態が継続する天災・人災もあれば，火災・洪水・台風の様な天災で，地域・保険の目的・被保険者を跨り，集積リスクとなるものもある。また，plural loss には，同一保険の目的に関して，異時に異種のロスが発生する事も，異時の同種ロスが発生する事もある。また plural loss が複数の保険の目的に関して発生する事もある。この複数の状態は，保険の目的の所在地・被保険者・被保険利益などにも及ぶ。一方，期間的にリスキーな状態が継続する各種の危険は，その期間中の他の全く因果関係の無い原因により損害が発生した場合の損害に対して，保険者の塡補責任の有無を明確にしている。具体的には火災保険における地震の影響の継続期間中の損害の取扱いに関する規定等である。

保険契約の概念図



ケースも起こりうるのではないか，とも懸念している。

2．top-down principle について

前章でも言及した通り，保険金支払額算定時に top-down principle, pro-rata theory の何れかが採用されれば，当然，同原則は subrogation にも採用されなければならない。契約締結段階で，サブリミットが付されていれば，つまり物保険で全部保険ではなく，且つ first loss basis の引受けであれば，また，賠償責任保険で塡補限度額が付されていれば，すべからく top-down principle を採用すべきであろうか。仮に採用すべきとして，保険契約者はその旨を了知している，と言えるであろうか。一方，groundless claim に対して，応訴費用を保険塡補の対象とする保険も存在する。保険の原則と，原則を訂正する特約とが複雑に絡み合い，複雑化している保険商品を契約者が正しく理解する為にも，仲介人としての保険ブローカーの役割が期待されているが，保険供給者側の自助努力も必要である。本事案は，保険者側の，次の様な諸点に対する注意不足が真の原因である，と推測している。即ち，塡補限度額の適用方法を明確に説明する，前年度と新年度との改訂点を明確に説明し，その改訂内容を分かり易く見積書に記載し提示する，等である。この様な基本的な事柄である。保険では，一般的に，契約者と被保険者・契約者間との間に情報の非対称性が存在する，と言われる。その為に，告知義務・危険事情変更に関する通知義務・事故発生通知義務・損害防止軽減義務・求償権保全義務等を被保険者等に課し，更に契約解除権等を付す事により，契約締結以降に発生する可能性がある各種不確実な出来事によるリスクの変化を，当事者間で公平に分配しよう[21]，とするものである。この様な観点から見ると，保険者・保険ブローカー側の説明義務は，リスクが複雑になり，保険のメカニズムが輻輳すればするほど，より詳細にならざるを得なくなる。定型商品ではない，テーラーメイドの保険商品が提供されるラージ・リスク分野では，各国の先例を参考に，より契約締結時に当事者の付保意図・引受け意図を明確に確認する作業が必要となり，まま存在する「曖昧さ」を契約者有利とする判断は最後の砦とする自助努力が求められている，と言え

21）生命保険契約に係る「詐欺無効」も，保険契約当事者間を公平に取り扱う為の工夫の一つであろう。

るのではないか。ましてや，「曖昧さ」が存在するが故に，契約者有利に処理する事が客先サービスであり，それが保険供給者側の販売組織の一つの役割である，という考え方は，公平性・透明性・専門性に欠けると推断出来よう。

3．まとめ

海上保険より発展した損害保険は，海上危険団体の構成員と利益の内容の複雑さを説明する手段として，被保険利益概念を開発し，その概念を利用して発達して来た。しかし，最近では賠償責任保険の発展もあり，被保険利益・保険の目的・保険価額・保険金額面の説明とは別個に，次に述べる様な点に関して，保険契約者へ，より分かり易い説明を行う事が求められ始めている，と思われる。

・保険代替手段等との重複関係，異なる保険約款を使用している他保険者との重複関係（他保険が存在した場合，他保険を優先適用し，残額に対してのみ保険金支払の責めに任ずると規定している保険者との，物保険における保険者間の配分と，保険者間配分を被保険者が各保険者に別個に請求する事の経済的合理性等がその一例），

・回収金に対する保険者と被保険者との配分（損害額を横にスライスし，トップ部分より配分する top-down principle はその一方法），

・免責金額と争訟費用との関係（賠償責任保険を例に採ると，aggregate excess 等の各種の免責金額設定方法毎の，免責金額以下の損害に係わる応訴費用に対する保険者の塡補責任，第三者よりの弁金回収後の正味損害額が免責金額金額以下になった場合の争訟費用の当事者間の配分方法，サブリミット付き保険契約の場合のサブリミット超の損害部分の回収に要した費用の負担者の決定方法等）

・損防費用と塡補限度額・免責金額との関係

これらの諸点の解明方法の一つとして，保険契約構成要素毎の起こりうるケースを列記し，当該ケース毎に，当事者間の負担等の配分方法を比較し，その公平性を確認する方法は，迂遠ではあるが，確実な方法の一つになりうるのではないか，と思料している。しかし，この作業の中で，経済的補償以外の社外弁護士起用等のアウトソーシング，損害防止軽減策提言，損害発生時の対応に関する保険者のアドバイス等の保険の果たすべき新しい機能を，どのように加味するかが，大きな課題として残る，とも判断してる。新しい時代に向けて，既存の保険理論を大切に滋養させながら，時代に適合した，利用者により分かり易い，保険商品を供給し続けるのが，保険供給者の大きな責務の一つであり，この為にも，保険先進国の判例研究は不可欠である，と確信している。

（1998年4月11日研究室にて。本稿は1998年2月21日に開催された「九州保険法研究会」における発表に加筆したものである。）

［九州大学経済学部客員教授］