

フランスにおける航空保険の発展

三 好 義 之 助

- I 序 説
- II 航空保険の沿革
- III 航空保険関係法
 - 1 国際航空関係法
 - 2 国内航空関係法
- IV 航空保険市場の組織
 - 1 保険会社組織
 - 2 再保険組織

I 序 説

フランスにおける航空保険の発展は、商業航空運送が開始された1919年以降においてである。第一次大戦後、航空機産業の目覚ましい発達は航空運送能力の飛躍的増大をもたらし、それに伴う巨大な航空危険の合理的な分散機構と国際的な航空交通規則の統一化を必要とした。

そこで、1919年、国家的見地から航空危険の担保能力を強化するため、航空保険プール Aviation Française が組織された。また他方において、国際航空の安全を確立する目的から、同年に最初の国際航空条約であるパリ条約が調印され、爾来、国際航空を規制するための各種の国際条約が相次いで締結された。

フランスでは航空保険に関する特別な法律が存在せず、それは専ら陸上保険契約のみを対象とした1930年法や種々の航空法によって規制されてい

るのが現状である。

今日、航空機の大型化と高速化による航空運送能力の著しい増大とともに、事故の多発化と航空運送者の負担する損害賠償額の高騰化傾向が見られる。ここに航空運送における航空保険の不可欠性と重要性が存し、航空損害の莫大性から危険分散の組織化による担保能力の増強が必要とされる。

そこで、本稿は、現在世界の航空保険市場で重要な役割を果たしているフランスの航空保険がいかなる発展過程を辿ってきたかについて、その沿革、国内外の航空保険関係法ならびに航空保険市場の組織を考察しようとするものである。

II 航空保険の沿革

フランスで最初に気球の発明に成功したのは、1783年モンゴルフィエ (Montgolfier) 兄弟である。翌年、モンゴルフィエ (Joseph Montgolfier) は直径102フィート、全長126フィートの気球でド・ロジエ (Pilâtre de Rozier) とともに大空を飛ぶ大冒険を試みた。ここに、初めて人間が飛行するという夢が達成された。²

これに対して、フランス政府は1784年4月23日の規約により、気球を飛行させる場合、許可の取得を義務づけたが、これは空を規制した最初の規則であり、航空法の濫觴であるといわれる。³

その後、グライダーが発明され、航空機の登場とともに増大する物的ならびに人的災害の補償が問題となった。しかし、当時まだ航空機の数が少ない上、危険ならびに損害の巨大性から保険会社の保証は制限的にして消

1 J. Constantinoff, *Le droit aérien français et étranger*, 1932, p. 11.

2 ライト (wright) 兄弟が飛行機による世界最初の飛行に成功したのは1903年である。

3 P. Chauveau, *Droit aérien*, 1951, p. 12.

極的であった。これは本質的に航空機事故の大災害的性格からくるものであり、かかる性格は他のいかなる運送分野においても見ることができない。

第一次大戦を契機として航空機は著しい発達を遂げ、それに伴ない航空危険を積極的に担保する専門機関の設立が急務とされた。

フランスでは当時まだ墜落や不時着陸の危険を除き、火災危険のみが若干の保険会社によって担保されていたにすぎない。1919年、航空危険の担保力を強化し、外国会社と競争する目的から Aviation Française なる consortium がフランス政府により設立された。当機関はその本部を Le Soleil 社に置き、Soleil Sécurité が代表となつて業務⁴を遂行した。

他方、Le Zénith なる会社は航空機に関する一切の危険を担保し、英国会社の British Aviation Group, Union of Canton および White Cross Assurance Association と協定を結んでいた。1923年、Le Zénith 社は増大する危険の分散をより一層強化する目的から、フランスにおける2番目の consortium である Réunion des Assureurs du Consortium Aviation に加盟した⁵。

かくして、フランスの保険会社は航空危険の引受けを組織化する一方、他方において経営上必要なあらゆる情報の蒐集に努めた。これに関して、Bureau Véritas は航空部門を設置し、航空機の等級化とその登録を確立し、航空機製造に対する監視など重要な役割を果たした。また航空省 (le Ministère de l'Air) があらゆる災害報告と調書を受取る航空安全本部 (un service central de sécurité aérienne) とともに、1929年に設立された⁶。

かように、航空保険事業はその無秩序な時期を乗り越え、保険者の組織

4 M. de Juglart, *Traité élémentaire de Droit Aérien*, 1952, p. 370.

5 *Ibid.*

6 H. Matouk, *Les Assurances Aériennes*, 1971, p. 13.

化と危険分散技術の進歩とにより特徴づけられた新しい段階へ前進した。

ところで、フランスでは航空機の登場以来、航空機の乗員が労災に関する1898年4月9日法によって保護されるか否かという問題が提起された。⁷ 1898年法は当初、工業に従事する賃銀労働者のみを対象としたため、航空機の乗員には適用されなかった。しかしこの問題は、新しい職業危険の増大に伴い同法の適用をあらゆる商工業にまで拡大した1906年4月12日法の公布によって解決された。なお、1898年法は保険会社に対する国家の技術的、会計的規制を実質的に開始したということから、フランスにおける最初の保険監督法といわれる。⁸

次いで、第二次大戦の勃発により、フランス保険市場は英国の伝統的再保険者との関係を遮断されたため、国内再保険組織の再編成を余儀なくされた。1940年12月26日、Vichy 政府の下で保険およびカピタリゼーション会社組織委員会 (le Comité d'organisation des sociétés d'assurances et de capitalisation) は危険担保の集中化を決定し、唯一の専門機関たる災害保険会社協会 (l'Association générale des Sociétés d'Assurances contre les accidents) の航空部門を設置した。航空保険を独占的に営む機関の中には、フランスにおける殆んどすべての災害保険会社が見られた。⁹

このような過渡的な組織に対して、保険市場は民間航空の健全な発展を促すためにも、保険者の自由な組織化を必要としていた。1950年に至り、財務省は1938年12月30日付法律統令第173条 (第1項9号の2) の規定に則る航空保険の自由な営業を認めた。¹⁰

この結果、フランスの保険会社は災害保険会社協会の中で自由に新グル

7 *Ibid.*

8 拙稿「フランスにおける保険監督法の発展」『保険学雑誌』第442号、126-129ページ参照。

9 H, Matouk, *op. cit.*, p. 14.

10 1938年12月30日付法律統令第137条 (第1項9号の2) は同法を修正した1947年8月1日付統令によって挿入された。

ープの組織化が可能となった。その主要な基本原則について Véron 氏は以下のように述べている。¹¹

すなわち、第1はフランス市場によって独占的に吸収できず、そして主要部分の国内市場への吸収を可能にする上で外国再保険業者の協力を要する重大な危険については、自由競争の原則を維持すること、第2は重大でない危険については統計的数値に基づいた料率化の規準を設定し、フランス市場で吸収すべきこと、第3は参加可能な加盟会社の意向によって、危険の調査および損害の査定について専門化した技術部門を保持すること、である。

災害保険会社協会の航空部門を引き継いだ新グループ Groupement Aviation (後に Groupement Français des Réassurances Aviation と改称)は、これらの新原則に則り1951年1月1日より業務を開始した。そこで、フランスの航空保険市場は強制分野と自由分野の2つに区分されることになった。後述するように、前者はフランス市場により全額引受けられ、保有される危険である。それは一定の料率で出再が義務づけられており、250馬力以下の航空機に関するあらゆる危険である。後者は料率決定および引受けが自由な分野で重大な危険を包含する。¹²

1938年12月30日付法律統令第137条によってフランスで航空保険の営業を認められた保険会社の全体を包括する当該グループの他に l'Aérofrancassur, Malatier, Aviafrance および la Foncière 等のグループが存在する。¹³

まず、l'Aérofrancassur は42の共同保険者と再保険を専門とする保険者から組織され、国内外の引受けに参加している。

次いで、その名称に設立者である保険会社 Réunion Française の社長

11 H. Matouk, *op. cit.*, p. 15.

12 *Ibid.*

13 *Ibid.*, p. 16.

名 Malatier を用いたグループは、現在フランスで営業する 21 の共同保険者を糾合している。

また、Aviafrance はフランスで営業する 22 の共同保険者と 27 の再保険者から組織され、再保険者の中には外国会社も含まれている。

さらに、la Foncière グループは 13 の保険者から成る。

その他、フランス航空保険市場の内外で重要な役割を果たし、民間航空の著しい発展に寄与するこれらのグループの他に、飛行協会の航空保険を専門に営む la Société Mutuelle d'assurances aériennes がある。

III 航空保険関係法

フランスでは、国内のおよび国際的見地から航空保険について規定した特別な法律は存在しない。しかし航空保険の発展に寄与した種々の国際条約、国際機関および法律の内容を理解することは航空保険を考察する上で極めて有益と思われるので、以下その主要なものについて考察しよう。

1 国際航空関係法

(1) パリ条約

1919年10月13日付パリ条約は国際航空条約の起源をなしている。当条約は国家間の飛行および交通の制度を統一することによって、若干の国内法ですでに認められた原則を確立した最初の国際航空条約である。当条約の調印によって人および財産の安全を保持する目的から、各国の治安維持の権限はその領域上の空間にまで拡大された。

パリ条約は保険契約の基本条件となる規則を既に定めている。¹⁴すなわち、各航空機は耐空証明書、航空日誌を備え、乗員は免許証を所持すべく

14 *Ibid.*, p. 24.

義務づけられていた。

更に、当条約は国際航空委員会 (la Commission internationale de Navigation aérienne ; C. I. N. A.) という国際機関の設置により、免許証、飛行場および航路の許可証の交付に関して、航空機の登録および取り消し、国内規則の通達を締盟国に許可した。その結果、登録、耐空証明書および許可証に関する規定を含む国内航空法規の修正あるいは補足が可能になった。

ところで、パリ条約で規定された一切の無責任条項 (les clauses de non-responsabilité) は、航空保険のいかなる義務も惹起しなかった。航空保険に関する最初の規定は、1921年7月27日のデンマークとノルウェー間の航空条約¹⁵によって取り上げられた。すなわち、締盟国の一方に属する航空機が他方の国家の領域にある場合、保険は航空機を除いて、人または財の如何を問わず被災者が当該国で請求した損害賠償に応じなければならないというものである。

1925年、最初の航空私法会議がパリで開催され、パリ条約によって組織された国際航空委員会の外に、国際航空法専門家委員会 (Comité international technique d'Experts juridiques aériens ; C.I.T.E.J.A.) が設置された。当委員会は乗客および荷主に対する責任について、ワルソー条約の締結を計画した。

(2) ワルソー条約

1929年10月12日、世界の主要国 (124ヵ国) は国際航空運送に関するワルソー条約に調印した。当条約で規定された航空運送者の乗客に対する民事責任を対象とした重要な規則は、以下の4点に要約することができる。¹⁶

15 *Ibid.*

16 D. Véron, *L'Assurance aviation, ses problèmes actuels* (*L'Argus*, n° 5005 du 3 mars 1968), p. 129.

第1に、航空運送者は事故の場合に有責と見做される。第2に、運送者が事故を回避するためのあらゆる必要手段を取ったことを証明できれば、その責を免れる。第3に、運送者の責任は乗客ごとに125,000ポアンカレ金フランに制限される。第4に、運送者の責任は被災者が提訴した裁判所の規則により詐欺 (dol) または詐欺に等しいと見做される過失 (faute) を証明しえても、その限度を越えることはない。なお、貨物については1 kg当り 250ポアンカレ金フランに定められ、また手荷物については乗客1人当り 5,000ポアンカレ金フランに制限された。

航空運送者の責任を制限もしくは回避する一切の条項は無効と宣言された。ただし、貨物の運送者は操縦の過失を免れる正当な権利を有する。これらの規則は海法から導入されており¹⁷、航空機の機長と乗員および船舶の船長と乗組員の地位の間に類似性を保持している。相違点は海上運送において、ブリュッセル条約(1924年8月25日)が乗客の運送にまで操縦の過失責任の免除を拡大していることである。

フランスではワルソー条約を1931年9月16日付法律によって批准したが、それまで、フランス領土内での航空に関しては、1924年3月31日法が常に適用されていた。当法律によれば¹⁸、運送者の責任は航空機の離陸時における耐空性を証明できれば免除される。その結果、被災者またはその権利所有者は、損害賠償請求を行なうためには運送者の重過失を証明せねばならなかった。

ところで、国際航空法専門家委員会 (C.I.T.E.J.A.) に代替した国際民間航空機関 (Organisation de l'aviation civile internationale; O.A.C.I.) の委員会は、1953年9月のリオの議定書第1条の文言でワルソー条約の様

17 H. Matouk, *op. cit.*, p. 25.

18 P. J. Richard, *Histoire des institutions d'assurance en France*, 1956, pp. 250-251.

19
様な条文を修正した。1955年9月28日ヘーグで調印された議定書に追随されたりオの議定書の根本的な改革は、当時余りにも不十分と判断された責任限度額の拡大に存在した。すなわち、乗客に対する航空運送人の責任限度額は125,000ポアンカレ金フランから250,000ポアンカレ金フランに引上げられ、1963年8月1日から施行された。

(3) シカゴ条約

1944年12月7日、シカゴにおいて開催された国際民間航空会議で採択された国際民間航空条約、いわゆるシカゴ条約はパリ条約以後の国際航空に関する原則を整理統合する一方、他方において後述する国際民間航空機関(O.A.C.I.)の設置を規定した。

シカゴ条約は締盟国の領域上の主権を確認するとともに、航空機の国籍、遭難時における航空機の救助、事故に関する調査、航空を容易にする措置、無線通信の装備ならびに国際航空上、飛行の安全を改善しうる一切の事項に関連する航空技術および規則の統一化を目的としていた。

これらの国際計画に関する技術と規則の統一化は航空保険の統一化を容易にし、保険および再保険の国際市場の発展を可能ならしめるものである。²⁰

ところで、シカゴ条約によりその設置が規定された国際民間航空機関は、以下のように²¹国際航空の原則および技術を発達させること、ならびに国際航空運送の確立を助長し、かつその発展を促進することを目的としている(第44条)。すなわち、

- ① 全世界に国際民間航空の秩序立った発展を確保すること、② 航空機

19 H. Matouk, *op. cit.*, pp. 25-26.

20 *Ibid.*, p. 26.

21 *Ibid.*, pp. 27-28.

の設計および運航の技術を平和的目的から奨励すること、③ 国際民間航空用の航空路、空港および航空の便宜の発展を奨励すること、④ 世界の人々が必要とする安全な、正確な、効果的にして経済的な航空運送を彼等に得させること、⑤ 過度な競争を惹起させる経済的浪費を避けること、⑥ 締盟国の権利が十分遵守され、そして各締盟国が国際航空運送企業を経営する公平な機会を持つことを保証すること、⑦ 締盟国間であらゆる差別を避けること、⑧ 国際航空において飛行の安全を増進すること、⑨ 全般的な方法であるゆるい方面から国際民間航空の発展を促進すること、である。

一方、国際民間航空の機関として重要な役割を果たしているものに、国際航空運送協会 (International Air Transport Association; I.A.T.A.) が存在する。

航空運送企業は、1919年航空運送協会 (Association du Trafic aérien) という機関を設立していた。当協会は第二次大戦後に解散し、1945年モントリオールに本部を置く国際航空運送協会 (I.A.T.A.) に代替した。既述のO.A.C.I. が国家間の機関であるのに対し、I.A.T.A.は世界各国の航空会社が設立した民営の機関であり、航空運賃を加盟航空会社間で協定することを主たる活動としている。

国際計画について、I.A.T.A.の加盟会社は同一の運送条件を採用すべく義務づけられている。1945年10月、I.A.T.A.の設立当初、正会員として44社と準会員として15社、計59社の航空運送会社が加盟していたが、1955年には72社に増加し、²² 現在では107社が加盟している。

I.A.T.A.の中に設置された財務委員会 (le Comité financier) は統計表、航空会社間の財務規定および航空保険の統一化を組織する任務を有する。²³

22 *Ibid.*, p. 28.

23 *Ibid.*, p. 29.

2 国内航空関係法

国内法においても航空保険を規定する特別な法律は存在せず、航空保険に関係するものは陸上保険を対象とした保険契約法ならびに航空法に関する条文である。

(1) 保険契約法

まず、保険に関係する法律としては、保険契約について規定する1930年7月13日法が存在する。当法律の適用は陸上保険のみを対象としており、海上および河川保険以外の全ての保険を支配している。しかしながら、当法律には航空保険に関する規定は存在しない反面、また航空保険を除外する明確な規定も見当たらない。

そこで、問題は1930年法の適用を航空保険に拡大することの適否である。当法律は既述の通り、航空保険に対するいかなる明白な適用除外も規定していない。したがって、1930年法は陸上保険のみに関するもので、航空危険について固有の性格を与えたので、航空保険、少なくとも航空機および貨物を保証する保険には適用されないと判断されうる。しかし、この判断は排斥されるべきであり、それは現代の学説が1930年法の適用を考慮して、²⁴陸上保険の名の下に、海上および河川保険以外のあらゆる保険を支配することを明示しているからである。²⁵

また、当法律が航空保険に適用されることは、航空保険の特別な発達を妨げるものではないと判断される。²⁶更に、1930年法は航空保険契約の締結上密接な関係を有しており、例えば、財務省は常に保険証券の約款が当法

24 航空保険事業は1947年8月1日付統令により国家の監督下に置かれた（1938年12月30日付統令第137条第1項9号の2）。

25 M. Picard et A. Besson, *Les Assurances terrestres en Droit français*, tome I, 1970, pp. 59-60.

26 P. Chauveau, *op. cit.*, p. 469.

律に準拠すべきことを要求していることである²⁷。ただし、これは事実、何よりも被保険者保護に直結する重要な事項であるからである。

すなわち、航空保険に対する1930年法の適用は、被災者の権利を擁護しうることに注意すべきである。当法律第13条によれば、被保険者の過失は契約の失効を惹起しえない。また、フランス会社と締結した保険契約において、被災者の権利は以下の事項に反しない範囲で擁護される²⁸。

すなわち、① 事故発生後に生じた被保険者の義務違反による失効、② 危険の不正確または不完全な告知の場合における保険金の減額（1930年7月13日法第22条）、③ 個別的条件で規定された偶然的保証、④ 不可抗力の場合を除き、公的航空運送にも認められず、現行規則の範囲で主務官庁によっても許可されない地上または水上からの離昇、着陸または着水のために生じた損害に起因するものを除く、⑤ 現行規則で規定された安全高度の限界以下における被保険者側による航空機の故意的利用、および特に不可抗力の場合を除き低空飛行から生じた損害に起因するものを除く、⑥ 保険者が担う安全の義務が果たされなかったときに生じた損害を除く。ただし、⑤項と⑥項の除外規定は、被保険航空機に無料で搭乗した被災者およびその権利所有者に対抗しうる。

この様に、航空保険に対する1930年法の適用は重大な問題を惹起するものではない。かかる観点から、現在特別法による規制は強く望まれておらず、むしろ国際的性格を有する航空運送に関する基本的規則の統一化に重点が置かれている。

(2) 航 空 法

航空および航空機管理者責任に関する最初のフランス法は、1924年5月31日法である。その後、民間および商業航空に関する法律として、1955年11

27 H. Matouk, *op. cit.*, p. 31.

28 *Ibid.*, pp. 31-32.

月30日付統令が編纂された。すなわち、当統令は民間および商業航空法典という名の下に、民間および商業航空に関する一切の規則、特に1924年5月31日法、それを修正した1957年3月2日法および乗員規約に関する1953年4月4日法を一つにまとめた法典である。²⁹ただし、空軍機による航空運送については特別法で規定され、ここには含まれない。

1924年5月31日法は航空運送者の免責規定を取扱っている。当法律の適用によって、貨物の航空運送者の不履行は不可抗力の証明ができれば免責され(第41条)、また、航空運送者は約定により航空機の操縦に関し、全ての搭乗員の惹起した航空危険および過失に起因する責任、乗客または貨物を対象とする責任が免除されている(第42条)。

当規定は、その後1957年3月2日法により修正され、貨物の搭載、保管および引渡しに関して運送者を免責し、あるいは乗員の過失を免責する一切の約款が無効となった。

1924年法は保険について全く触れていないが、航空運送者にとって不可抗力および被災者の過失のみが免責され、また保険でもこれらが免責されていたので、普通法の支配下で實際上無限責任を負わされていたことが明白である。そして、当法律がワルソー条約の起草にとって議論の基礎をなした条文であったことは明らかである。

1924年法およびワルソー条約は責任の推定を全て航空運送者に委ねているが、フランス法は若干の免責約款を有効と認めたのに対し、ワルソー条約は乗客または貨物の損害の場合におけるこの種の一切の約款を禁止した。また、1924年法が貨物について価額の申告のない場合にのみ運送者の責任制限をしているのに対し、ワルソー条約では貨物および手荷物の運送

29 民間および商業航空を規定した1955年の法典は1967年3月30日付統令で改正され、法律を集めた第1部(L条)、行政規則および参事院で可決された統令を含む第2部(R条)、そして単に統令を集めた第3部(D条)の3部から構成される (*Ibid.*, p. 33)。

と同じく乗客運送においても責任制限をしている。³⁰

フランスの立法者は1924年法をヘーグ議定書により修正されたワルソー条約と同一規定に修正し(1957年3月2日法)、過失 (faute) を詐欺 (dol) と同等と見做す定義を保持した。³¹

また1924年法(第48条)は、爾来、乗客の運送者責任は無料運送に関する相違点はあるが、ワルソー条約の規定により支配されるという趣旨で修正された。無料運送を行なう運送者の責任は、損害が運送者およびその使用人の責に帰すべき過失に起因することを証明した場合にのみ、ワルソー条約で規定された制限内で拘束されるにすぎない(航空法第48条 L. 322-3)。

ところで、民間航空機関の勤務者に関する1953年4月4日付法律では一時的および永久的無能力、退職および死亡について規定しており、この範囲で直接航空保険の問題と関係している。また、当該勤務者の社会保障機関として、民間航空勤務者退職金庫 (la Caisse des Retraites du Personnel navigant professionnel de l'Aéronautique civile)³² が1963年1月5日付統令により設立されている。

IV 航空保険市場の組織

フランスにおける航空保険市場の組織化は、商業航空が開始された1919年以降においてである。爾来、航空産業の著しい発達とともに航空運送の

30 *Ibid.*, pp. 33-34.

31 これは宥しがたい過失 (faute inexcusable)、すなわち損害の可能性の意識および有効な理由のない無謀な引受けを暗示する故意の過失を指す (*Ibid.*, p. 34)。

32 民間航空勤務者退職金庫は 雇主 および乗員の負担する 醸出金によって運営され (1951年4月27日付法律)、以下の給付を行なう。(1)退職年金および遺族年金、(2)年金受給資格取得以前に退職または死亡した航空勤務者への醸出金の返戻、(3)業務上災害または業務に基因する労働の中止から生ずる全部もしくは一部の永久的無能力または死亡の場合の給付金 (*Ibid.*, p. 37)。

飛躍的増大が見られたが、一方、航空危険を担保する保険市場の組織もそれに対応して漸進的に強化されていった。

すなわち、航空運送は1919年若干数の座席しか持たなかった Farman 機から、1934年には30座席のプロペラ機へ、そして1943年には86座席の航空機へ、次いで1958年以降100~200座席のジェット機へ、更に1970年には約500座席の大型旅客機へと次第にその能力を増大していった。³³

かかる輸送力の増大とともに1924年以降、航空機の管理者責任を規定するための国内および国際法が制定された。そして航空機の保険金額ならびに航空運送に関する民事責任の賠償額も増加の一途を辿っている。

1 保険会社組織

航空保険市場で営業する全てのフランス会社は災害保険会社連合の Groupement aviation³⁴ に加盟している。その規約の文言によれば、フランスの組織は以下のように強制分野と自由分野の2つに区分されている。³⁵

まず強制分野 (le secteur obligatoire ou non libre) は以下のものを対象とする。

すなわち、(1) 推進力が250馬力およびそれ以下の航空機に関する一切の危険(傷害あるいは民事責任)、(2) 飛行クラブに関する一切の危険(傷害、民事責任あるいは個人危険)、(3) 乗客および個人操縦士の唯一の航空個人危険、(4) 飛行場および航空ショーの管理者責任、(5) 当分野の危険が社会保障によって担保されない領域の事業の飛行クラブ、である。以上の料

33 1978年12月31日現在、Bureau Véritas に登録されたフランス民間航空機は、飛行機6,661機、ヘリコプター281機、グライダー1,429機および軽飛行機85機で合計8,456機となっている (*L'Argus*, n°5608 du 21 septembre 1979, p. 1956)。

34 Groupement aviation の管轄地はフランス本国、海外県、海外領土、チュニジア、モロッコ、アルジェリア、カメルーン、トーゴ、ベトナム、カンボジア、ラオスおよびタイである (H. Matouk, *op. cit.*, p. 229)。

35 *Ibid.*, pp. 229-230.

率はすべて *Groupement aviation* により強制的に決定される。

次いで、自由分野 (*le secteur libre*) は以下のものを対象とする。

すなわち、(1) 乗客または貨物の公的運送が承認された航空運送会社および航空機製造会社に関する一切の危険、(2) ヘリコプター、気球(場合により水上飛行機)、(3) 推進力が250馬力以上の航空機、(4) 航空運送会社および航空機製造会社の航空勤務者が申込み個人保険。以上の料率はすべてフランスまたは外国の再保険者と協定した代表保険会社によって決定される。そして *Groupement aviation* はその管轄区域で担保された航空危険の再保険を目的としている。

ところで、フランスで航空保険の営業を認められたフランスおよび外国の保険会社は、1977年現在87社存在する。それらの殆んどは *Aérofrance*、*Aviafrance*、*la Réunion Aérienne* および *Groupe Sprinks* などの呼称でグループ化され、また、独自で営業している保険会社も若干数存在する。³⁶

これらの航空保険 プールは、フランス航空再保険グループ (*Groupement français de réassurance aviation*) と再保険取引を通じて密接な関係を維持している。

2 再保険組織

航空危険を担保する保険会社にとって、再保険機構の利用はその危険のもつ巨额的性質から極めて重要である。ただし、例外的な性格の危険、すなわち、戦争または内乱の行為または状態、公序の侵害、暴動、運送手段に関する労働争議による危険については、国家により保証されうる(1967年11月9日付統令第3条 67-962)。これらの危険は、通常保険者の担保危

36 独自で営業している保険会社には、*la Foncière TIARD*、*la Mutuelle d'Assurance Aérienne*、*la New Hampshire Insurance Company* などがある (*L'Argus*, n° 5510 du 4 novembre 1977, p. 2400)。

險から除外されている。

まず、保険会社間における再保険取引は2つの方法が支配的である。すなわち、一定の損害額までは元受保険会社が負担し、これを超えた損害額だけを再保険会社が負担するという超過損害再保険の方法と、元受保険会社が保有限度を決定して、これを超える部分を出再するという超過額再保険の方法である。なお、保有額は金額あるいは損害を蒙った航空機数で決定される。

元受会社は通常多額の契約を締結する前に再保険会社の同意を得る必要があるが、一般的には元受会社と再保険会社の間で、危険の限定と各分野の保有限度を含む全体の再保険取引を決定する。また、保険金の決定については、元受保険会社を中心となる *claim coop clause* と再保険会社を中心となる *claim control clause* と呼ばれる2つの方法が存する。³⁷

次に *Groupement aviation* による再保険であるが、保険会社は当プールに対する出再方法として以下のいずれかを選択する。³⁸ それは強制分野の担保危険のうち、当プールへ全額出再の方法をとるかあるいは3割出再の方法をとるかである。

全額出再の方法は航空保険部門を持たず、保険証券の作成および危険の管理を当プールに全部委ねている会社によって選択されるのに対し、3割出再の方法は航空部門を有する会社によって選択される。また3割出再の方法を選んだ会社は、当プールに出再しなかった7割の一部を保有するか、他の再保険業者に各々選択した出再方法により付保することもあり得る。

自由分野の各取引については、元受会社は *Groupement aviation* の承諾に服する義務がある。当プールはその引受割合が危険の種類ごとに保有

37 H. Matouk, *op. cit.*, p. 233.

38 *Ibid.*, p. 234.

限度を超過していないこと、また強制分野の業務については元受会社の出再割合（3割）を超過していないことを了解することによって、引受けの可否を決定する。

ところで、1976年の航空保険事業を一瞥すると、フランスで引受けられた元受保険金額3億1,500万フラン、外国で引受けられた元受保険金額8,400万フラン、受再保険金額1億9,250万フランの計5億9,150万フランに上っている。そのうち、保有総額は1億6,700万フランに達し、全体の28%強を占めている。この保有額は毎年規則的に増加しており、1976年には外国の引受けのみで40%の増加が見られ、全体として16%³⁹の伸展率が見られた。かくして、フランスの航空保険市場の現状は一段と拡大傾向を辿っており、国際航空保険市場において増々重要な地位を築きつつあるといえよう。

39 *L'Argus*, n° 5510, p. 2401.