

灣に引致するといふが如きことは、實際上到底實行困難と謂はなければならぬ。随つて海上で商船を發見次第無警告撃沈をするやうになつた。斯の如き行爲は素より非人道の甚だしいものだといへないが潜水艦、飛行機にあつてはこれ以外に適當な方法がないからである。斯くて新兵器の出現によつて國際法違反の事實が發生して來てゐるものと認めねばならない(横田喜三郎 現在の世界大戰と國際法、經濟俱樂部講演(8)昭和十七年三月二十七日、立作太郎 總力戰の一部分たる經濟戰と國際法、外交時報、昭和十七年十二月號參照)。

第三、撃沈の危險 交戦國は敵貨を捕獲するが爲めに、公海に於て船舶の停止を命じ、臨檢搜索 (Visit & Search) を爲すの權利を有する。此の權利は交戦國にとつては絶對的であるから、假令商船が護衛船を以て航海を爲す場合にあつても同一である。而して交戦國が斯の如く臨檢を爲す所以は、(一)船舶の國籍を確め、且(二)積荷の性質及びその到着地を知らんが爲めであつて、之を爲すには相當の手續を要すること、最近まで國際間に於ける一般の慣例であつた。

中立國船舶にして若し臨檢に應ずることなく、若くは其の搜索に對して妨害を加へたときは所謂中立性 (Neutrality) を破壊するものであるから船舶、積荷の兩者共に沒收せらるゝのを原則とする。唯船長が開戰の事實を知らなかつたが爲めに、最初之を拒絶したるが如き場合は此の限りではなす (La Parisienne) 事件前掲。而して普通沒收せられた船舶は交戦國の軍艦に引致せらるゝを例とするも、かの印度洋上に於ける歐洲戰爭當時の獨逸軍艦の如く自國の軍港に之を引致すること殆ど不可能な如き場合、又は交戦國一方の軍艦に遭遇して危險なるときはその引致

せる中立國商船を破壊撃滅することがある。又拿捕せられた後、船長又は他の海員が之を回復せんとして、何等かの手段を講ずることがある。是れ亦中立性の破壊であるから沒收を免れなす (The Dispatch, The Catharina) 事件前掲。ハルマッテ著 (註)。

(註) 一八九九年トランスヴァール戰爭に際し英國海軍はデラゴア灣に航海した獨逸帝國郵便船 Bunderath, General 及び Herzog の三隻を以て戰時禁制品を運搬せりの嫌疑に由り之を押留拿捕した。然るに後日嫌疑を受くべき何等の原因が存在しなかつたことの判明するや、船主は二萬磅、貨主は五千磅の損害賠償金を得た。同一の理由に基き獨逸の三輪船 Hans Wagner, Marie の兩船も各々四四三七磅及び一二六磅の賠償金を得た。此の事件の爲め獨逸に於ては當時著しく輿論を喚起し、一九〇〇年一月十九日の帝國議會に於て Count von Bulow は一場の演説を爲し、次の如き提議を爲した。

一、公海上若くは交戦國の領海内に於ける中立國商船は(護衛船の場合には此の場合の問題にあらず)交戦國の軍艦に依りて臨檢せらるべし。然れども是等の海水は戰爭の場所を距ること餘りに遠隔なるべからず。而して郵便船に關しては現今何等特別の協約なし。

二、臨檢の權利は成るべく之を慎重に執行すべし、而して何等不當なる妨害を加ふることなかるべし。

三、船舶臨檢の方法は事情に依り二三の行爲より成立すべし。即ち(一)船舶の停止を命じ、(二)船舶書類を検閲し、並に(三)搜索を爲すこと是なり。前の二行爲は何時にても之を行ふを得べし。而して若し中立國船舶にして停止の命令に抵抗せるとき、若くは船舶書類に違法を發見するとき、又は禁制品を積載せるときは交戦國は適當なる捕獲審檢所に依りて審理し且之に判決を與ふる爲め拿捕することを得べし。

四、戦時禁制品なる語詞は戦争に適する物件又は人にして同時に交戦國何れか一方に仕向けらるゝものに限るべし。如何なる物件を此の中に包括せしむるやは議論の存する所なれども銃砲及彈藥を除きたる物件は凡て其の當時の事情に依り決すべし、但し交戦國の一方が中立國に明示的に禁制品の種類を通知し、且つ是等の中立國が之に對して反對の意見を表明せざるときは此の限りにあらず。

五、發見せられたる禁制品は沒收せらるべし。之に對し損害賠償を求むることを得るや否やは全く各場合の事情に依るべし。

六、若し其の拿捕にして正當の行爲にあらざるときは交戦國は速に船舶及び貨物を解放し且つ之に對して十分の損害賠償を爲すの義務を負ふべし。

之に對して英國は右の内第四の場合のみを除き他は皆英國に於ても既に認むる所なりと云つた。而して禁制品の範圍に就ては既に一言したやうに、英國は廣義説を採つた結果獨逸の主張と相容れざるものを發見する。而して當時英國は Delagowa Bay を以てトランスヴァール戦争中に於ける戦場に近接せる地帯なりとして之に向ふ船舶を拿捕するの態度を採つたのは事實である。但し之を以て理論上中立國間の航海と看做すべき否やは問題である (Cf. Eldridge, Marine Policies, p. 297.)

以上述べた所ものは戦争危険の中其の主なるものであるが、戦争危険と近因主義との關係は海上保険にあつては最も重要な問題の一である。既に説明したやうに海上保険にあつては保險者の擔保する損害が付保危険に起因せる場合に限定せられてゐる。是れ所謂近因主義 (Causa Proxima) の原則である。英國海上保險法第五十五條に於ては特にこの點を明規してゐる。獨逸に於ては大體相當因果關係に依つて決せられるのであるから事

物の自然にして且つ通常の過程に従つて發生すべき損害を以て保險者の擔保すべきものとしてゐる。更に我國に於ける商法第八一五條並に船舶保險證券第二條及び第三條の「海上危険に因りて生じたる損害」及び「左記事由に因りて生じたる損害」も亦獨逸と同じやうに解せられるものであらう。

今獨逸に於ける戦争保険の一例として日露開戦當時の判例ロムルス (Romulus) 號事件を掲げる。日露戦争中船體と運賃とが「海上危険ノ擔保」(Murr für Seegfahr) の條件を以て期間保險契約を締結した。右船舶は英國カーチフよりウラジオストクまで石炭を積載して航海中流水に衝突して著しき損害を被つたため我が國の避難港に入津せざるを得なくなつた。其の航行中日本巡洋艦に拿捕せられ、日本の海軍士官が之に塔乗することとなつた。然るに流水に因る損害のため該船は最早や維持することが出来なくなり、故意に日本人によつて坐礁せしめられた。ロイド検査人は之が引卸は絶望だと宣告した。其の後捕獲審檢所は之を沒收と宣告したから日本政府は之を公賣に付したが、買手の試みた引揚作業も水泡に歸し、該船は結局積荷とともに全損と決した。右の事實に於て其の損害は直接戦争危険に起因したものではなく、流水に因る損害と、又それから惹起された坐礁に起因するもので、従つて該船は坐礁に近因した全損だから海上保險者の負擔に屬するものだと判決であつた (RG. 18. 12. 1907 Entsch. 67, 257 (Romulus) (註)°)

(註) Seevericherungsrecht von O. Hagen, 1938, S. 56-57. など類似の事件は獨逸に於ては *Tormes* (1916), *Carnadia* (1916), *Sappho* (1918) 等がある。

右は戦争中に發生した事件であるが、保険者は平和克復後に於て沈設水雷に因る損害に對しても責任を負ふべきや否や。之を國際法の原理からいへば、水雷敷設國は平和克復後、航海に支障のないやうに商船保護の手段を講ずる義務を有する。而して沈設水雷は平和恢復と同時にその敵性を喪失し、單純な一個の障礙物となつて了ふのであるから敷設國は之を除去する義務を有する。然るに平和克復後適當なる期間内に右の如き障礙物を除くことが出来なかつたやうな場合に、偶々水雷の爆發に因つて損害を惹起したときは、之を以て尙ほ戦争危険に近因せるものだといつて差支ない。之に反してその必要な除去の手段を懈つたために損害を被つた場合の如きは當事國に於ける水雷除去の義務違反であつて戦争は其の近因ではない。従つて平和克復後に於ける當該國家が國際法上の義務を遂行したりや否やの責任問題を發生するものであつて保険者の負擔とはならない。唯しかし實際問題として茫茫際涯なき大洋中に浮流する水雷の如きは當該敷設國と雖も之を除去すること困難なる場合も少なかるべく、従つて其の國家に對して損害賠償を求めんとするが如きは、被害者たる被保険者に取り寧ろ不能に近いと謂はねばならない。果して然らば斯の如き水雷の危険は、自然的危険と同一範疇に屬するものと看なければならぬ。隨つてこの種の危険は戦争危険と稱し得ないのは勿論である。我國に於ては日露戦争後約一ヶ年を経たのち、日本海に於て邦船須磨浦丸、舞子丸、三鎖丸、豊臣丸等相踵で爆破した事件の如きはその好例にして當時内外の保険界に烈しい論議の問題を提供したのであるが、結局海上保険者の責に歸すべき海難なりとの理由の下にロイドの保険者も之を承認してその損害を填補するに至つたのである。是に於てか、爾來我國に於ける保險證券

第二項として「海上ニ漂流止又ハ漂流又は浮動各種水雷又ハ爆發物又ハ流彈丸ニ起因シタル損害ハ其發生ノ場所如何ニ拘ラズ當會社其責ニ任ゼズ」との約款を挿入した所以であり、更に新船舶保險證券第三條に於ては「水上若ハ水中ニ停止若ハ移動中ノ水雷其他ノ爆發物云々」なる約款を設定して保険者の責任を免れしむるに至つた所以である(註)。

(註) 水雷と海上保險との關係を論じた文献二三を掲ぐ。Sieweking, *ibid.* S. 140, Derselbe. Seeversicherung gegen Minengefahr, *Zfww.*, Bd. VIII Heft vom 1, Januar 1908., Ritter, *Das Recht des Seeversicherungsrchs.* 1922, S. 603-604 Anm. 25, 加勝正治博士 海法研究 第一卷(十一)。

以上は獨逸に於ける近因主義の適用に就いて略説したのであるが、既に一言したやうに、英國に於ける近因主義の適用は古くから海上保險に於ける一大公理であつて、その損害の原因中海上保險者の責任は、付保危險に近因して、生じたものに限定する主義が、從來極めて嚴格な適用を受けてゐる。アーノルド氏はその生前の最終版(一八五七年第二版第二卷第二八八節七八八頁)に於て最も明瞭に之を説いてゐる。即ち

§. 288. "To prevent uncertainty and dispute, it is a settled rule that the underwriter is liable for no loss which is not proximately caused by the perils insured against, causa proxima non remota spectatur is a fundamental principle in the law of insurance, and the reason is, as given by Lord Bacon, that "it were infinite for the law to consider the causes of causes, and their impulsion

one on another, therefore it contenteth itself with the immediate cause" (Maxims of the Law, 35, Law Tracts, 1737, cited by Lord Denman in *De Vaux v. Salvador*, 4 Ad. & Ell. 431.) (原著最近版一九三九年(第十二版)第二卷第七八三節一〇四二頁參照)。

斯の如く法律殊に海上保険に於ては保険者の責任は常に付保危険を近因とせる損害のみに限定するのであるが所謂近因は必ずしも單純なる時間的序列の前後に求むべきでなく、ブーノルド氏の夙くから之を暗示してゐるが如く、直接とは寧ろ實質的、效果的、優勝的 (Substantive, effective, predominant) を意味し、畢竟その效果に於て損害と密接不可離の關係に立つものを指稱し、縱令その間に他の諸原因の介入した場合にも終始一貫してその效力を保持するが如く、その損害との間に不可避的持續性を認めべき場合、即ち Unvermeidliche Folge たることを要するは從來多くの判例の明示する所である。今之を戦争危険に就いて考ふるに一九一八年 C-1 事件 *Leyland Shipping Co. v. Norwich Fire Ins. Society*, A. C. 350. に於てシモヤ卿 (Lord Shaw) のいふ所によれば、原因の競合せる場合に於て、その中何れが損害の近因なりやの判断は單なる時間的序列によつて解釋すべきものではない。蓋し原因は連鎖の如きものではなく寧ろ蜘蛛網のやうなものである。眞實に近過せる原因とはその效果に於て近接するものでなければならぬ (註)。

(註) Where a loss is due to a combination of causes, the question which is the proximate cause is not solved by the mere point of order in time: ...For causation is not a chain, but a net. The cause

which is truly proximate is that which is proximate efficiency. That efficiency may have been preserved although other causes may meantime have sprung up which have not destroyed or truly impaired it, and it may culminate in a result of which it still remains the real efficient cause to which the event can be ascribed'.

近因主義に關する英米兩國の判例は有名な *De Vaux v. Salvador* (1836) 4 A. B. 420. 事件以來その數多きに上るのであるが、就中第一次歐洲大戰前その標準的判例として一般に知られてゐたのは一八六三年南北戦争に際しリンウッド號 (*The Linwood*) の坐礁に關する所謂ハンツラック岬事件 (*The Cape Hatteras Case*) *Ionides v. Universal Mar. Ins. Co.* 14 C. B. (N. S.) 259, 1863. である。

(註) 本件に就いては拙著海上保険研究第一卷七一頁以下參照、本件は戰時に際し燈臺の消燈と坐礁との關係を明かにした有名な判例で、結局海上危険に因る保険者の負擔責任を明かにしたものである。なほ近因主義に關する判例中米國に屬するものは *Campbell's Ruling Cases* 中に集録せられてゐるが、その後の二三を舉げれば *The Canadia* (*Muller v. Glove & Rutgers Fire Ins. Co.* 1917) 246 Fd. R. 759, *The Napoli* (*Queens Ins. Co. v. Glove & Rutgers Fire Ins. Co.* 263, U. S. 487)。

更に第一次歐洲大戰の後に於ける英國の判例 *British and Foreign Steamship Co. v. The King* (1918) に於て戦争中海軍省の命令に依つて消燈中の船舶に生じた損害は所謂戦争類似の行動 (Warlike operation) に起因するものであるから、通常保険者の負擔すべきものでないと判決した標準的判例の一例として *The St.*,

Oswald[1917-1918]號事件として知られてゐる。

斯の如くハツララス岬事件にあつては、南北戦争中燈臺の消燈中に發生した船舶の坐礁を海難に因る損害なりとしたるに對し、歐洲大戰中地中海航行に際し消燈船舶の衝突損害は之を戦争類似の行動に起因するものだと判決してゐるのは、一見恰も矛盾してゐるかの感を抱かせるのであるが、兩事件とも標準的判例として尊重せられる所以は、是等の事案が本來その内容を異にし、之に即應して近因主義を適用した結果に外ならない。從來英米の學者判官が何れも皆近因主義は法律の問題といふよりは寧ろその内包する所の事實如何に係ると論斷してゐるのは妥當の見解である。最近プリンストン大學講師クレীগ氏(P. G. Craig, Lecturer at Princeton University)もまたウキークリー・アンダーライター誌上(Apr. 5, 1941, p. 834)に於て

"This is a class of loss which it is unsafe to generalize and each case must be considered strictly on its merits"

と述べてゐるが、英、米に於ては夙くからこの點につき見解の一致する所である(註)。

(註) 前記 The Oswald 號事件の事實及判旨の大意は拙著海上保險研究第一卷七六一七九頁參照、尤も前出 Lord Shaw の判旨に就き獨逸學者の中には「斯の如き論告を以てすれば、英國に於ける近因主義は畢竟獨逸に於ける相當因果説と敢て異なる所ありとも覺えず」となすものがある(Vgl. Heft 62. Seeverversicherungsrecht von Otto Hagen, S. 55-56.)。

本邦商法第八一五條は「海上保險契約ハ航海ニ關スル事故ニ因リテ生ズルコトアルベキ損害ノ填補ヲ以テ其目的トス」と規定してゐるから、その損害と航海に關する事故との間に因果關係の存在を前提としてゐる點に於て如上各國の立法例とその軌を一にしてゐる。唯如何なる程度に於てその因果關係を認識すべきかは、我國の判例中には未だ十分に明白にせられてゐないやうであるが、我國の商法が獨逸商法を模範として改訂してゐる點から考へて相當因果説が有力な近因主義解釋の標準とせられるものと思惟されるが、我國の海上保險は多年英國の實際に倣ひ其の英文の保險證券の如きは主としてロイドの形式を採用し、之が解釋も一に英國に於ける海上保險法若くはロイドの慣例を踏襲してゐるのであるから、同國に於ける近因主義の原理はまた我國の英文保險證券解釋上極めて緊切な指針をなすものと謂はねばならぬ(註)。

(註) 戦争危険と近因主義との關係は理論上極めて微妙であるが、實際問題としても亦極めて大切であるから、從來之に關する判例も數多く存在する。サウ氏著海上保險 W. Gow, King-Page, Marine Insurance: A Handbook, Ch. XVIII, P. 324-334 中には特に戦争危険に關する一章を添へてゐる。

今回の第二次歐洲大戰に際し諸威政府は自國の一切の商船に對して戦闘埒外に出づべき命令を與へた。仍て同國商船の多數は或は歸港し、或は貨物の積卸港を求めて是處から他の國籍を有する船舶に依つて之を輸送せんと試みた。斯の如きは勿論國家の行爲に相違はないが、諸威は當時にあつては勿論、その後尙ほ六ヶ月間は交戦國でなかつたのであるから、是を以て所謂對敵行爲と視ることが出来ない。隨つて戦争危険を契約した海上保險者

は斯の如き行動に依る輸送費、その他の諸費用に對しては責任を負ふことが出来ない。

右と略ぼ同一の時期に、獨逸政府はラヂオを通じて獨逸商船に、安全避難のため最寄の中立港に入津して次の指令を待つべき旨を放送した。斯の如きは又明かに國家の行爲であり、敵對行爲の遂行である。當時米國の保險者は避難港で發生した相當の費用及び到達港に輸送する費用に就いても亦之を負擔すべき旨の合意を爲したのである。併し此の種の事件は殆ど皆中絶約款 (Frustration Clause) と照合して考察されなければならない。所謂中絶約款は一九一九年七月一日以降英國保險協會の約款として第一次歐州大戰に際し、議論の問題となつたサンデー事件 (Sunday v. British Foreign Marine Ins. Co. (1916)) に依つて初めてその必要を認め保險證券中に挿入せられてゐるのであるが、今この事件の概要を記すと、一九一四年八月歐羅巴大戰の勃發するや、英國の二商船がその賣手たる英國商人所屬の亞麻 (リンシード) を漢堡の買手に引渡す目的を以てブエノスアイレス出港漢堡向出帆した。英國海軍省は命令を以て該船を英國港に入港せしめ英國商人は之が引渡を受けた。蓋し英獨開戦の布告に依つて漢堡向航行は全く違法となつたからである。かくして當初意圖した保險航海は全く中絶するに至つたのである。是に於てか亞麻の所有者は右の積荷を保險者に委付して保險金の全額を請求することとなつた。裁判所は該積荷は付保危険たる抑留 ("restriction of princes") に因つてその航海が準全損に歸したと認め保險者に保險金額の支拂を命じたのである。

然るに從來被保險者はその商事航海 (Commercial voyage) を遂行するやうな場合に國家の行動に依つて之

を阻止せられたといふ單純な理由のために、保險者は正荷の儘で委付を承認しなければならぬが如き事例は未だ會て經驗しなかつた。而して右のやうな場合に、被保險者は違法でない限り自由にその積荷を處分することを得たのである。それ故右の如き判決は全く保險契約の趣旨と反する所であつて而も大戰の當初、國家の行動が十分なる効果を奏し得たならば海上保險者を騙つて、大規模の商品企業者たらしめる危険があつた。仍てかかる不合理を排除し且つ保險契約による意向を明らかならしめるため、いち早く保險證券中に中絶約款を挿入するに至つたのである(註)。

(註) 中絶約款の起原をなした Sunday & Co. v. British v. Foreign Mar. Ins. Co. (1915) 2 K. B. 781.

(1916) 1 A. C. 650 以下就つてはノーノルト著第十二版第三三三番 (§ 832f) を看よ。尚キマンー事件は Robocanachi

v. Elliott (1873-1874) Miller v. Law Accident Society, (1903) 1, K. B. 712, A. C. 兩事件の論理的展開は

あつて、更に一九一八年サムナー卿 (Lord Sumner) は Becker, Grey v. London Ass. Co. (1918) A. C. p. 115

に於て明瞭にその關係を説明してゐる。

右サンデー事件に關聯して今回の歐州大戰の初期以來問題となつてゐるのは The Minden, The Halle, The Wangoni など獨逸三商船に積載せる英國商人の積荷に關する事件であつた(註)。

(註) マンン號事件の係争當事者は Forestal Land, Timber & Railway Co. Ltd. against Mr. Edward

Richards, an Underwriting member of Lloyds, カナー號事件の係争當事者は Messrs. Howard Bros. against

Mr. Leonard Eustace Kann, an Underwriting member of Lloyds, 四ツマンナチー號事件の係争當事者は

Messrs. Middows, Ltd., against Mr. Roberts Spencer Robertson, an Underwriting Member of Lloyds. である。右三件は今次歐洲大戰の勃發に際し多數類似の事件中から最も典型的な事件として當事者によつて選定せられたテスト・ケースとしての初審は勿論、控訴院、貴族院(大審院)までの費用一切をロイド保險の支辨とする諒解の下に提起されたものである(Lloyds List Law Reports, Oct., 23, 1940. vol. 67. pp. 434-516. Do. Jan. 8, 1941. vol. 68 No 2. pp. 45-57.)。

右ロイド保險者は今回の戦争開始以前に同國人所屬の積荷に對して保險證券を發行したのであるが、その積載船舶は偶々敵國人たる獨逸の國籍を有したものであつた。而してその保險證券中にはロイドの標準中絶約款を挿入してある。即ち

"Warranted Free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage, or adventure, caused by arrests restraints, or detentions of Kings, Princes Peoples Usurpers or persons attempting to usurp power"

然るに一九三九年九月三日英國政府が獨逸と戦争状態に入つたと宣言するや、獨逸政府はラチオを通じて獨逸商船に對し直ちに最寄の中立港に避難すべし、又若し出来得べくんば獨逸に歸港すべし、更にその最後の手段として船舶を自爆すべしと命令した。是に於てか、右三船は一旦中立港に避難した後、何れも本國に歸航せんとしたのであるが、英佛聯合艦隊の阻止する所となり、ミンデン、ハレー兩船は終に穿孔自沈を企て、ワンゴニー

號のみ辛くも本國に歸港し得たのである。被保險者は之に對し是等の商船が中立港に入港せるとき、又は同港を出帆するときに準全損を構成すると主張した。又兩船の自沈したときに現實全損を生ずべきことの主張も試みられた。航海の變更に關しては所謂ヘルド、カヴァードの適用ありや否やも問題としてゐる。ワンゴニー號載貨の回收の可能性(即ち中立國を介して一定金額の支拂をなして)と、事實は何等の支拂も行はれなかつたが、損害防止約款を理由とする分損の問題も論議された。然るに初審(Kings Bench Division)に於けるヒルベリー判事(Justice Hilbery)は以上三件とも中絶約款の適用ありと判決した。其の理由は、(一)是等の船舶が本國向け避難港を出帆したとき船長は獨逸政府の命令下に載貨を抑留したのであり、而も中絶約款たる "Warranted free" 中に存する意味の抑留に因る航海輸送の喪失(Loss of the adventure)に相當するから、原告はその保險者から保險金を請求する権利がない。(二)ミンデン號とハレー號とに就いては戦争類似の行動から生じた穿孔自沈に因る現實全損を構成することは明瞭であるが、その損失は保險航海中に發生したものでない(又本件の如き事情の下にあつては離路約款に所謂 Held Covered Clause の適用をなすことを得ない)。更に船長、海員の悪行に因る自沈と看なし得ないことも明白である。蓋し悪行に因る自沈は船主の不知の時にのみ生ずるものであるが、本件にあつては、獨逸政府が船主の一切の権能を抑止したのであるから、全くその事情を異にしてゐる。インシュエート・ウォーア・クローズ一號(a)に列挙してゐる危険は、中絶約款によつて除外されたものでなくからその適用がない(註)。

(註) インスチテュート・ウォーフ・タローキ一號(a)の全文は下記のとおり。1. This policy covers:— (a) the risks excluded from the standard form of English policy by the Clause:—  
“Warranted free of capture seizure arrest restraint or detention, and the consequences thereof or of any attempt thereat, also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not, civil war, revolution rebellion insurrection or civil strife arising therefrom, or piracy”

要に不渡 (Non delivery) に因る損失のなきことも明かである。蓋し不渡なる語は前後の繋がりからして何等の關係なく極めて制限的意味を持つからである。(三) ワンゴニー號に關しては、貨主は中立國又は本國港の何れに於ても適當期間内にその積荷を回収し得なかつたといふ事實を舉證することが出来なかつたから準全損に對する請求權のなきこと、又其の代りとして、貨主に損害防止約款の下に分損の要求を爲し得ないことも明瞭である。蓋し事實何等の支拂がなかつたからである。

斯くして以上三船に關する事件は保險者の勝利に歸した。然るに控訴院に於ける同事件の判決はキングス、ベンチと全く異り、原告に保險金の請求權ありと決したのである。今その係判事たるスコット (Lord Justice Scott) の言に依るに、以上三件は何れも前記サンデー事件に比べてその内容たる事情を異にしてゐる。即ち各船は獨逸政府の命令に服従して船荷證券上の航路を離れし英國商人の積荷と獨逸商船とを避難港に入津せしめたのも、又避難港に於ける滞留も獨逸政府の指令に依るものであり、又避難港からの出帆も代理人を通じて獨

逸政府の命令下に行はれたものである。更にミンデン、ハレー兩船の自没、ワンゴニー號の漢堡港への歸航、次でその積荷の没收はこれ又獨逸政府の命令に依るものであるから、是等個々の行動は何れも獨逸國家の一定意志の具現に外ならない。かくて是等の商船がその契約上の航路を離れて避難港に轉航したのは畢竟その船長を通じて英人所屬の積荷を事實上 (De facto) 占有したものである。而もその占有は絶對的であつて條件付占有ではなく、兩船が自没を企つるまで、又ワンゴニー號が母國に歸港するまで終始一貫して繼續してゐるのである。船長は是等各個の命令を遵奉して中立國の港灣を離去したとき(それより以前は暫く措く)は之を英國普通法上の比喩を以てすれば積荷を獨逸自身の使用に轉向するの意志を含むものと謂はねばならない。故に斯の如き行動の發生するや、(それより以前のものに就いては問はない) 原告たる貨主は保險契約上常に航海輸送の喪失 (Loss or Voyage or adventure) ばかりでなく、積荷自身の喪失をも招來せしめたものと謂はねばならない。別言すれば各船が避難港から獨逸に向けて出帆せる瞬間には最早回復の希望を絶つた剝奪の状態を生じたものといはねばならない故に斯の如き損失は英國海上保險法第六〇條の規定による準全損に必要な屬性を具備せるものである。同法第五七條中にS. 4所 “Irretrievable deprivation” に至れるものか否かは之を問題とするまでもない(註)。

(註) 英國海上保險法第六〇條 (1) の規定は左の如くである。

§ 60. (1) 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 his ship or goods, as the case may be, or (b)



the cost of recovery the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered.

但しその損害は保険証券中に存する海上危険に近因して発生したことを前提とする。若し夫れ斯くして発生した損失であつたならば、被保険者はその航海輸送の喪失とは關係なく保険金の填補を請求することが出来るものと謂はねばならない。換言すれば航海の中絶は偶々右の損失に附随した一事實に過ぎない(註)。

(註) 本件中の點に關するモット判事の原文左の如くである。

....."When that happened, if not before, the result was for the plaintiff cargo-owners under each policy a loss not merely of the voyage or adventure but of the goods themselves; and that loss was one to which there attached the requisite attributes of the constructive total loss as laid down in Sect. 60 of the Act of 1906; provided always that the loss was proximately caused by a peril within the policy; if it was so caused it is one in respect of which the assured are, in my opinion, entitled to recover, wholly apart from any considerations of the loss of the voyage" (L.L.R. Vol. 68. p. 60.)

果して然らば只餘す所の問題は單にその付保危険中、斯る損失を擔保する危険を包含するか否かに關するのみである。是に於てか判事スコットは進んでミンデン・ハレー・ワンゴニー三船の積荷保険証券を詳細に検討してその付保危険に基くものたることを確め保険者の負擔に屬するものと判決した。蓋し中絶約款は前に一言

したやうに、第一次歐洲大戰中英人所屬の亞麻を英船に積載し、一九一八年八月ブエノスアイレス港より敵港たる漢堡に輸送の途中、英佛聯合艦隊の命令(即ち抑留)に會ひて英國に轉航したもので、亞麻自體は何等の損害を被ることなく、且つその所有者の完全なる支配下に置かれたものであるが、只その付保航海即ち所謂 *Insured Voyage* が海上保険者の擔保した危険に因つて中絶し、被保険者は之がため獨逸市場に於て取得することの出来た積荷代價の大半を喪失するに至つたとの理由を以て、所謂準全損を構成すると判決せられたものである。それ故斯の如き場合の責任を回避せんとして出現したものが所謂中絶約款であるから、この約款の効果は單に航海の中絶に基因する (based upon or founded upon) 損失に對してのみ責任なしとするに止まり、戰爭危険を付保した場合に保険契約で與へられる保障は積荷自體即ちその物理的損害の關する限り何等の拘束を受くるものでなしと謂はなければならぬ(註)。

(註) The *Fairplay*, Dec. 5, 1940. Frustration and Scuttling. なる批評文中の末段に "the protection afforded by the policy when the risks of war are covered, so far as of the goods themselves by physical damage is concerned, is in noway limited" と述べているのは妥當の見解である。

右控訴院に於ける判旨はその後大審院(貴族院)に於ても認められ、是處に控訴院に於ける判旨がこの種事件の標準となつた *Fairplay*. Aug. 7, 1941. p. 150. 。

以上三船に關する判例に就いては倉田庫太氏の勞作「英國フランスレション・タロームに關聯する最近の判例に就て」(損害保険研究第七卷第二號)なる有益なる論文がある。尙ほ *the Spectator*. Oct. 2, 1941. p. 10. "War Insu-

rance" by Winthrop A. Hamlin. "The Scuttling Case", The Fairplay, Aug. 7, 1941. "The Frustration Cases" by O. B. B. Lloyd's, List & S. G., Sept. 29, 1941. 等を看す。

以上の外英國に於ける保險證券にあつては、其の他總ての危険、損失、不幸 ("All other perils, losses and misfortunes") を負擔すべき旨を附記してゐるから、一見海上保險者の擔保する責任は恰も海上に於ける一切の危険を包括するもの如くであるが、若し斯の如く解せんか、何故に自然的危険の外、火災、海賊、戦争、竊盜等の如き多くの人為的危険を故らに附記したものであるか、其の理由を發見するに苦しむ。故に是等の文字は單り保險證券中に列擧した自然的危険及び既に述べた人為的危険と類似の性質を有するもの、即ち "Ejusdem generis (of the same kind)" の危険に限るべきものとなさなければならぬ。蓋し其の論理的解釋より云ふも亦當然と謂ふべきである (註C)。

(註) 加藤田作 英國海上保險法に於ける principle of ejusdem generis の發生理由 (一橋論叢第五卷第二號) 參照。

### 第三章 海上保險者の填補の種類

保險者の負擔すべき危険は法律上より觀れば既に前章に於て説明したやうに、英國にあつては海難は之を自然的危険に限定してゐるが、海上保險は通常之を廣義に解釋し、所謂大陸主義 (本邦も亦此の主義に従ふ) にあつては自然的危険、並に被保險者より觀て不可抗力に基因する人為的危険に對して填補の責任を負ふべしとされ、而して其の負擔の程度は一般損害保險と等しく實損額の填補を原則とし、唯保險價額の一部につき保險を付した場合に於ては保險價額に對する割合に依つて負擔の程度を定むべきものとされてゐる (本邦商法第六、三六條參照)。

然し乍ら海上保險の實際にあつては、保險證券に約款を挿入して法規の變更を行ひ、或は法律の命ぜざる危険を負擔し、或は法律の負擔すべしとする危険を責任外とし、其の結果英國主義も大陸主義も略ぼ同一範圍の危険を擔保することとなつてゐるが、其の填補責任の程度を定むるにも、時には保險業者の自衛上、又時には從來の商慣習上、法律の規定と異なる方法に出づることが實情である。

現今我國に於ける保險者の填補方法を觀れば英國の例に倣ひ、

#### 1. 特擔分損擔保 (W.A.)

##### 1. 特擔分損不擔保 (F.P.A.)

#### 第三章 海上保險者の填補の種類

## 三、全損のみ擔保 (T. L. O. F. A. A.)

T. L. O. F. A. A.とは略ぼ同一であるが唯救助費の負擔に就て疑がある。即ち後者の場合には海難救助費は保險者の負擔となるものやうである。我國に於ける現行特別約款では F. A. A. s/c として救助料を保險者の負擔としてある。

の三者とすることが出来る。而して保險契約の締結に當り、此の三者の中何れによるべきかは危險發生の際に於ける保險者責任の程度を決定するに重要な事項となるのである。以下右三種の擔保條件を説明しつつ、内外の慣行をも併記することとする。

## 第一 特擔分損擔保

特擔分損擔保 (With Average or W. A.) 或は單獨海損擔保は略稱して單に分損又は分損擔保ともいひ、保險者の擔保せる危險に基因する被保險物件の部分的損害を意味する。即ち此の條件に依る保險契約は部分的損害をも填補するとの謂である。凡そ損害保險は被保險物件の被害程度がその一部なると全部なるとを問はず之を填補すべき性質のものである。而も故らに斯く分損擔保の名稱を有するのは、後述する「全損のみ擔保」に對して設けられた條件であると解すべきである。故に若し此の條件が終始勵行せられるならば、他の損害保險、殊に火災保險の填補方法と何等異なる所はないが、元來此の種の條件を以て付保する貨物は主として雜貨例へば糖、砂糖、玩具等の如きものであるから、是等の積荷は海上運送の途中或る一部の損傷あるを例とする。而してその損傷程度は貨物の種類、積込の良否、或は積付方法の巧拙等に依つて異ならざるを得ないから、保險者は豫め各

個の場合の損害程度を測定して保險料を加減することが出来ない。茲に於てか、保險者は從來の經驗に基き各種の商品に就き夫れ々保險價額の一定歩合以下の損害に對しては填補責任なき旨を特約するのが慣例となつた。例へば英國に在つては一七四九年五月以降「ロイド」保險證券中に所謂免責歩合約款 (Memorandum Clause) を設定し、保險の目的の種類に依り或物は三分或物は五分以下、又或物に就ては全然其の責に任じないこととしてゐる。本邦商法も亦此の點に留意して保險者は保險價額の二歩以下の損害に就ては填補するに及ばずと規定してゐる (商法第八三條)。斯の如く保險者が一定の歩合を限り擔保に任ぜざることを最小責任額 (Franchise) の制度といふ。而して損害が此の最小責任額を超過した場合に、其の損害の全部につき填補責任を負擔すべきや否やといふに、日本、英、米、獨逸並に北歐諸國に在つてはその全額を負擔すべきものとし (商法第八三條第二項)、又佛國等の保險證券にあつては其の超過部分に就いてのみ填補すべきものとされてゐる (佛商法第四〇八條參照) (註)。

(註) 損害が最小責任額を超過した場合にその全額を填補する我國や英國 (Dyson v. Rowcroft, (1803) の如き制度を獨逸では Integralzahlung と稱す。反之最小責任額を常に控除した殘額に對する責任だけを認める制度を Dekort-franchise 又は Exzedentfranchise と呼ぶ。後の制度は主として佛蘭西、ラテン諸國殊に東方諸國に行はれてゐる。後者に依るときは獨逸では通常 "Frei von den ersten 3 (5, 10) % Beschädigung" なる約款が挿入せられる。

以上の如く最小責任額の制度の下に於ては一定歩合の損害は之を填補しないのを原則とするが、(一) 共同海損分擔額精算の場合、(二) 船舶が没没、坐礁、膠沙、火災及び他物との衝突に基因して損害の發生した場合は假令

最小責任額に及ばずとも、尙ほ保険者に填補責任ありとの例外が慣行されてゐる。蓋し第一の場合は共同海損額精算の本質に依るもので、第二の場合は英國に於て所謂倫敦約款(London clause)に相當する場合で、現今一般に特別約款として採用されるやうになつたからである。本邦に於ける普通約款に於ても亦右と同様の慣例が認められてゐる。随つて沈没、坐礁、火災等の文字の意味は當事者にとり極めて重要な關係を有してゐると謂はなければならぬ。例へば坐礁に就ていへば、米國に於ては曾て十一分間の擱坐は之を坐礁と認めたとあるが、三分間に亘つた坐礁は海上保險上之を坐礁に相當せずと判決したことがある。英國に於ても之と類似の判例がある。沈没の意義も亦極めて微妙であつて、曾て米國に於て船舶が物理的には確かに沈没の状態に存したに係らず、其の積載せる摺附木の爲めに幸に浮揚し得た場合の如きは、之を沈没と認めなかつた實例がある。又火災なる文字特に彼の "BURN" なる文字の意味は英國に於ては少許の燒然に因る損害は之を火災なりと認めなかつた判例がある。而して其の損害を計算するに當り、果して最小責任額に達したりや否やを知るが爲めには修繕費全部に乾船集に於ける諸費用を加算したものを以て標準とするのであるから、損害の鑑定費及び精算手数料等は之を計算に加へないのを原則とする。但し之に依つて一旦保險者の責任が決定すれば是等の諸費用も亦保險者の負擔となるのであるが、然らざるときは被保險者の負擔とする(商法第六三)。

夫れ單獨海損に關し最も議論の問題となるのは積荷に關する單獨海損の責任額決定の方法であつて、所謂 *Ad-justment of particular average* 即ち單獨海損の精算論に關するものである。仍て以下此の問題に就き稍や詳

論を試みることにする。

保險者の單獨海損に對する責任を決定するに當つては、先づ其の被害の程度を知り且つ其の被害品の價格を決定しなければならぬ。而して被害の程度を定めるにはこれと直接の利害關係を有しない第三者をして之を鑑定せしめることが最も公平であり、又被害品の價額を知るには或は之と全く利害關係なき第三者の認定に依るか或は競賣、入札若くは其他の方法に依つて被害品を賣却するか、或は荷受人の引取價額に依るか、以上三者の中其の一を選擇の外はないであらう。今是等の中其の一を選擇して損害額を知り且つ其の正荷の價額をも同時に協定し得た場合に於て保險者の責任は如何にして決定せらるべきものなりやといふに、保險者は其の W.A. たる *F.P.A.* 將又たると *T.L.O.* たることに依り、若くは區分法(*Series or lots*)の存在すると否とに依つて同一なるを得ないけれども、今保險者の積荷保險に對する填補の種類を單獨海損擔保とし、且つ損害額が最小責任額以上(註)に達した場合に於て之か精算を行ふに當つては古來左の四方法がある。

(註) 最小責任額が或一定歩合に達したか否かを計算する方法は、貨物の價額(Prime Cost)若くは保險金額に對してその半はなく單に當該正荷を賣却して得らるべき總手取金(The gross proceeds of the sound sales)即ちその貨物の發狀面金額(インヴォイス、ヴァルユー)の一定歩合を指すものなり(Arnould, *ibid.*, s. 1021)。(Phillips, *ibid.*, s. 1782)。

第一法、被害積荷の價額を其の正荷の價額より控除した殘額を以て保險者の填補額を決定する方法

(I. On the difference between the sound and damaged sales without a reference to the cost.)

第二法、保険金額より被害積荷を賣却して得られた手取金を控除し、其の差額を以て保険者の填補額を決定する方法。

(II. As a Salvage Loss.)

第三法、被害積荷の正味賣上手取金を其の積荷が無事に到達港に到達して得らるべき正味手取金より控除して其の差額を知り、之を正味手取金と其の保険金額とに比例して保険者の填補額を決定する方法。

(III. On the comparison between the net proceeds of sale of the sound and damaged goods.)

第四法、被害積荷の總賣上額を其の積荷が無事に到着港に到達せば得らるべき正荷の總價額より控除して其の差額を知り之を其の正荷の總價額と保険金額(保険金額のないときは保険價額)とに比例して保険者の填補額を決定する方法。

(IV. On the comparison between the gross proceeds of the same)

次に以上四法中、單獨海損の精算法として理論上孰れが最も妥當なるものなりやを檢して見よう。

先づ第一法の主眼とする所は其の被害積荷に對し正荷を以て償ふことを得るにある。蓋し、斯の如くするときには被保険者をして恰も何等の損害を被らざりし以前の狀態に恢復せしめることを得るからである。然しながら此の方法に依るときは保険金額の大小、若くは其の被保険者の支拂つた保険料額如何を問はず、保険者が之を填補するものであるから、少くとも保険契約の際其の保険金額が保険價額と一致し、且つ無事に到達港に到着した場

合に之を賣却して得らるべき價額も亦之と同一なるときの外は妥當といふことが出来ない。而も現今尙ほ海上保険は中世紀以降、其の契約の地及び時に於ける積荷の價額に運賃其他船積並に保険に要した費用を加算することを例とするものであるから、必ずしも其の市價と一致せしめることは出来ない。本邦商法第八一九條の如きも亦同一である。而して此の事は既に十九世紀の初葉(一八〇五年より一八二一年に至る間)ベネツケ氏の明言したやうに、保険價額は Amount Expected 即ち航海の終りに於ける價額なるべきを正當とするけれども、現今各國の法律慣例は何れも皆 "Gidon de la mer" 及びルイ十四世の海事勅令の規定に従ひ船積の地及び時に於ける市價に運賃、手数料、保険料其他の費用を加算し、更に若干の希望利益を加へたものを以て保険金額とし、且つ計算の便宜上、之を Round Number とするのが例である。かくして算出された額は特別の場合を除いては、普通到達港に於ける市價よりも大となる。而して保険者は其の船積港に於ける保険金額によつて保険料を徴收するのみならず、保険の目的が航海の途中、全損に歸したときは其の全額に對して責任を負ふものであるから、到達地に於ける市價とは何等の關係を有しない。由是觀之、第一法は全く保険證券中に記載した保険金額を無視したものであるから、理論上到底採用することは出来ないのである。

第二法の目的とする所は是に依つて被保険者をして危險に遭遇せざりし以前の狀態に恢復せしむるにある。蓋し保険證券面の價額は元價、即ち Prime cost を表示するものであるから、此の元價と毀損積荷の正味手取金との差額を支拂へば、被保険者をして其の航海を企圖した以前の狀態に恢復せしむることを得るからである。然し

ながら此の方法によれば單り保険料を支拂つた積荷に就てのみならず、保険料を支拂はなかつた運賃、關稅其の他の諸費用に就ても亦航海以前の狀態に復舊せしめることとなり、加ふるに市價の變動によつて其の清算に影響する所が鮮くない。例へば其の損害の割合が四分の一に達したに關らず市價の暴騰した場合に於ては之を相殺する結果となり、實際保險金額に對し其の四分の一の填補をなすべき義務を負擔するに拘らず、保險者は何等の支拂をなすことなく全然免責せらるゝことがあるであらう。之に反し市價の下落したときは海難に因て被つた損害額以上の填補を爲すの義務を負擔する結果となり、結局委付を許すべからざる場合にあつても尙ほ且つ之を是認せざるを得なくなるであらう。抑々 Salvage Loss と稱するのは積荷の種類が腐敗し易いものなるとき、之を其の中間港に於て保險者が利害關係者の利益を慮つて其の者の計算に於て賣却した場合に於ける正味手取金と保險金との差額に名けたものに外ならない。本邦商法第八三二條の規定は即ち此の場合に關するものである。斯の如く航海の途中に於て之を賣却した場合には保險金額と正味手取金との差額を以て保險者の責任を定めるか、或は保險者が一旦保險金の全部を支拂ひ、其の後積荷の手取金を自己に收得するか二者孰れか一を選ばざるを得ない。而も積荷の市價は通常其の到達港に於けるものと中間港に於けるものとの間に差異がある許りでなく、其の時日も亦若干の間隔を有すること勿論であるから、此の兩者を對照して損害の程度を決定せんとするが如きは理論上正當ではない。故に此の方法も亦積荷の到達港に到着した場合に於ける精算法と爲すことは出來ないのである。

第三法たる正味手取金と正荷の正味價格とを標準とする場合に於ては保險者の責任は前法と同じく市價の變動に影響せらるゝこと大なるのみならず、運賃、關稅、其の他の諸掛に依つても亦保險者の責任に差等を生ぜざるを得ない。例へば積荷の價額千圓に對する運賃、諸掛、關稅を百圓とし、且つ其の正荷の價額を千二百圓、又被害積荷の總賣上金を六百圓と假定した場合に於ける正味手取金に依る精算法は左の如くである。

正荷の賣上手取金.....	¥ 1200
諸掛其他を控除.....	↓ 100
正味手取金.....	¥ 1100
(即ち ¥ 1000 = 元價 ¥ 100 = 利益)	
被害積荷の賣上手取金.....	¥ 600
諸掛其他を控除.....	↓ 100
正味手取金.....	↓ 500
損 失.....	¥ 600

故に保險者の支拂ふべき高は

1100 : 1000 = 600 : x

$$x = \frac{1000 \times 600}{1100} = ¥545.4$$

今此の方法に依れば、(一) 保険者の支拂ふべき額は、無事に到達する積荷の獲得すべき利益の増加するにつれて却て減少するに至るであらう。何となれば其の利益の増加するにつれて分母たる除数は増大するに拘らず、分子たる被除数は之と相伴つて増大することが出来ないからである。之に反し利益の減少又は損失を來すに従つて保険者の責任高は増加するに至るであらう。尙ほ又(二) 保険者の支拂ふべき額は其の總手取金より控除さるべき運賃、諸掛、關稅の大小に依つても亦同様の影響を蒙らざるを得ない(註)。

(註) ヴネツケ氏は其の著「填補の原理 (P. of Indem. p. 429)」に於て左の如き數式に依り此の計算方法の不當なる所以を闡明した。村瀬博士はベ氏の所論を最も明瞭に敘説せられてゐるから今概略を之に依つて説明することとする。

$$(c+hp) : c = [c+hp - \frac{100-n}{100}(c+hp+k) + k] : x$$

$$x = \frac{nc}{100} + \frac{n}{100} \cdot \frac{kc}{c+hp}$$

c = 保險金額或は原價

p = 陸揚港に於ける利益又は損失

k = 運賃其他の諸掛

n = 損害の程度%

此の c+hp は積荷の正味賣上手取金である。何となれば陸揚港に於ける積荷の價格は原價に諸掛及び希望利益を加算したものであり、而も此の方法は諸掛を控除したもなる故、c+hp+k より k を控除した結果は c+hp であつて、是れ積荷が無事に到達せば得らるべき正味手取金 (net proceeds) であるからである。又「」内の式は同上の理由により被害積荷の正味賣上手取金であり、之を c+hp より減じたものは積荷の無事に到達せば得らるべき正味賣上手取金と被害の儘到達し、之を賣却して得られた正味手取金との差額である。

此の方法に依るときは陸揚港に於ける市價の變動に因つて保險者の填補額に影響を及ぼし、保險者は結局  $\frac{nc}{100} + \frac{kn}{c+hp}$  だけ餘分の支拂をなさねばならぬ。而して nc p 等に變動がないとすれば k 即ち費用の増加と共に保險者の負擔が増加すべく、又 nck 等に變動がないとすれば p 即ち利益の減少するに従つて保險者の負擔が増加し、若し又利益の増加する時は保險者の責任は減少する。然るに k 及び p は保險契約上に何等の關係がないから此の方法に於て其の正當なる場合は  $\frac{nc}{100} + \frac{nc}{100}$  か又は  $\frac{nc}{100}$  の場合でなければならぬ。其の他の場合に於ては第四法に於ける  $\frac{nc}{100}$  と此の方法による前記  $\frac{nc}{100} + \frac{nc}{100} \times \frac{ck}{c+hp}$  とは決して一致することがない。然るに k=0、p=8 なることは殆んど不可能であるから、此の方法は亦到底不完全だと云はなければならぬ。

尙ほ市場相場の高下に依り保險者の責任に差等を生ずべき例證に就てはアノールド氏著第十二版第二卷(一九三九年)一〇一二節乃至一〇一七節脚註参照。

第四の方法即ち一方に於て其の正荷の總賣上手取金を求め、他方に於て被害積荷の同様の價額を知り、之を前者より控除して其の損害額を發見し、更に之を正荷の價額と保險金額とに比例して填補額を定める方法は Stevens、

Benecke 諸子 C 所謂 "Comparison of the gross proceeds of the sound and damaged goods" に該當す

るものである。例へば同積荷に五百圓の保険を付し、若し正荷の儘到着すれば一千五百圓を以て賣却し得たに拘らず、航海の途中單獨海損を被つた爲め、一千二百圓に賣却し得たとすれば、此の積荷は正に三百圓の被害であつたと言を俟たない。換言すれば其の得べかりし價額の五分の一を減じたものである。而して斯の如き場合に於ける保険者の責任は其の實損額の全部即ち三百圓ではなくして、保険金額の五分の一即ち百圓を支拂ふべきものといはなければならない。蓋し此の場合に於ける海損なる文字は曾てアールド氏の云つたやうに、一方に於ては積荷の所有者たる商人の財産に對する損害を指示するものなると同時に、他方にあつては保険者が斯る損害に對して填補すべき保険金額の一定割合を指すものと解するを至當とするからである(註)。

(註) ベネツケ氏は填補の原理に於て次の公式を以て之を説明した。即ち

$$(c+k+p):c = \frac{n}{100} \quad (c+k+p):\frac{nc}{100}$$

即ち保険者は保険金額に對する同一の割合を支拂ふのである。而して保険者の支拂ふべき高は結局保険金額の  $\frac{cn}{100}$  であつて此の割合は其の積荷の減損價額と同一であると云つてゐる。

右の方法は現在各國の法律及び慣例の殆んど例外なく認める所であつて英國に於ては勿論、獨逸に於ては現行商法(第八五)及び一八六七年漢堡海上保險定則第一三三條の規定に於て亦同一の原則を認め、本邦商第八三一條の規定、並に新貨物保險普通約款第二十八條の規定も亦同一趣旨に出でたものである。

翻て之を其の沿革に徴するに必ずしも當初より第四法たる gross proceeds を以て最も合理的なりと認められたのではない。十八世紀の頃には尙ほ第三法と第四法との中、孰れを可とすべきかに付き學者間に争があつた。蓋し第四法は何れも其の到達港に於ける積荷の市場價額を以て標準となし、此の市價中には運賃は勿論關稅其の他の諸掛をも包含するものであるから、寧ろ第三法たる Net (net) Proceeds を以て一層合理的なりと思惟せられたのである。現にかの有名な Essay on Insurance, 1755 著者 Magens 氏の如きは、理論上第三法を以て正當なりと主張してゐる。但し氏は自ら商業に従事した結果、此の方法による時は商人として満足な填補を求め得ざることを知了したとす。Westett 氏の如きも亦マ氏と同説であつた。尤もスチーブンス氏に従へば、ウエスケット氏の計算方法には其の條件に誤謬があつたといふ。然るに「ロイド」に於ては十八世紀の末葉に及び既に第四法を採用するに至つたことは其の記録に依つて之を推知することが出来るが、其の一般的計算方法となるに至つたのは是より約二十年後のことで、當時は最早法廷でも一様に之を認むるに至つたといふ。然るに大陸諸國は、英國よりも早く既に此の方法に準據して計算を行つてゐたものゝやうである。即ち漢堡に於ては既に一七九九年同地の海損精算者 Junger Greve なる者が此の方法に依つて精算を行つたとす。又 Magens 氏に依れば一七二一年に於ても同様の方法を用ひたものがあるといふ。然しながら當時の精算法は何れも到達港に於ける正荷の賣上手取金と被害積荷の賣上高との差額に諸費用を加算したものを以て保険者の填補額を定めたものであるから、未だ妥當なる計算方法だといふことは出来なかつた。然るに一七五〇年の頃に及び同地に於ては明かに現



今「ロイド」に於て行はれる方法を採用してゐたといふ。和蘭に於ても亦同様であつて一七四四年のアムステルダム布告は明かに此の原則を認めたこと次の文言によつて推知するに足る。

‘The average of damage on goods that happened during the voyage by outward misfortune, shall be repartioned on the gross capital that the goods being sound would have amounted to at the place of their destination’ (Cf. Stevens, *ibid.* p. 89.)

斯の如く大陸諸國に於ては十八世紀の初葉既に此の方法を認めてゐたに關らず、英國に於ては是より約半世紀を隔て、一七六一年に至つて纔かに其の正荷の價額並に被害積荷の兩者は孰れも其の市價に依るべき旨を法廷に於て決定した。同年 *Comt King's Bench* に於ける *Lewis v. Rucker* (1761.) 事件として知られるもの即ち是である。而して其の被保險者は *Salvage Loss System* に依つて填補を受くべきものなりと主張したに對し、保險者は當時一般的慣例として既に到達港に於ける市價に依つて其の損害額 (*Quantum*) を決定すべきだと抗辨した。當時の判官 *マンズフィールド* 卿は此の場合の標準は *Sound arrived value* 及び *Damaged arrived value* こそ此の場合に於ける精算の根本原理たるべき旨を宣告した爲め、從來英國に於て爭議の焦點であつた *net* が *Gross* かの問題は茲に始めて殆んど解決を告げることを得るに至つたのである。然るにマ氏の所謂 *Sound arrived value* 及び *Damaged arrived value* なる文字の意義に就ては尙ほ多少の疑問を残してゐたが、此の點に付き一八〇二年有名な *Brinstone (Johnson v. Sheddon, 2 East 578)* 事件に於て全く之を氷釋すること

が出来た。即ち當時海損清算者オリフハントなる者が是を以て其の被害積荷の正味手取金及び無事に到達した正荷の正味價額を基礎とする計算方法を以てした爲め、遂に係争の問題となつたのであるが、兩當時者共に左の三事項に關しては何等争がなかつたのである。即ち

- (一) 其の損失の計算方法は前記 *Lewis v. Rucker* 事件に依るべく、保險者は市價の變動に依つて何等の影響を蒙るべきでないこと。
- (二) 保險者の責を負ふべき損失は海上危険に因つて発生したものであること。
- (三) 保險者は積荷が到達港に到着した後に於て支拂ふべき關稅其の他の諸掛の結果たる損失に對しては何等の責を負はざること。

是である。此の事件も亦 *King's Bench* に於て取扱はれたものであるが、當時の判官 *ローレンス* 氏は之に判決を下して曰く、「精算の基本たるべき根本原則は保險者が其の保險證券面に契約した原價、即ち保險金額の一定割合を以てすべし、而して此の割合は其の積荷が無事なりしときに得らるべき總手取金と、被害積荷の總手取金とを比較することによりて得らるるものなるべし」と。而して茲に *ローレンス* 判事の所謂 *Gross Proceeds* とは畢竟其の物の價額中に運賃、關稅其の他の陸揚諸費用を加算した謂である。蓋し *ローレンス* 判事の思惟した所によれば斯の如き場合に於ては、到達港に於て正荷並に被害の状態にある積荷の價額は其の *Intrinsic Value* でなければならぬ。何となれば單獨海損の主眼とする所は畢竟到達港に到着した積荷の精算に外ならぬか

である。而して積荷の性質如何は其の市價を決定する要因であるから、若し其の積荷たる商品が被害積荷に勝ること二倍であれば、其の正荷の價額は自ら倍額ならざるを得ないやうに、終に此の兩者は一定の比率を以て常に相對峙すべきものである。

斯くの如く英國は遙かに大陸諸國に比べて後れてはゐるが、一七六一年及び一八〇二年の判例に依つて前記第四法を以て單獨海損精算の原則を確立するに至つたのである。爾來年を閲すること殆んど一世紀餘此の間此の原則が精算法として最も合理的なることが證明され復た動搖を見ないのである。一九〇六年發布の同國海上保險法第七一條第三號及び第四號の規定は畢竟如上の判例を踏襲して一層之を鮮明ならしめたものに外ならないのである。即ち左の如し。

第七一條(三)、被保險積荷又は商品の全部又は一部が毀損して陸揚港に引渡されるときは其の填補額の標準は陸揚港に於ける總價額と毀損したる状態に於ける價額との差額が正荷の總價額に對する割合と同一の割合を、金額確定保險の場合に於ては保險證券記載の額に、又金額未詳の場合に於ては其の保險價額に乘じたる額とす。(四)、總價額とは卸賣價格をいふ。若し、卸賣價格なきときは評定價額を云ふ。其の何れの場合たるを問はず運賃、陸揚費並に既に納付したる關稅は之を包含するものとす。但し積荷即ち商品が慣例上保稅倉庫内に於て賣却せらるゝときは該價格を以て其の總價額と看做す。總手取金とは賣主が賣買に必要な一切の費用を支拂つて取得したる現實の價格をいふ。

續て之を本邦商法第八三一號の規定する所に就て觀るも亦世界共通の原則たる第四法に則るべき旨を規定したるものと信ぜざるを得なす。即ち

第八三一號 保險ノ目的タル積莊ガ毀損シテ陸揚地ニ到達シタルトキハ保險者ハ其積荷ガ毀損シタル狀況ニ於ケル價額ノ毀損セザル狀況ニ於テ有スベカリシ價額ニ對スル割合ヲ以テ保險價額ノ一部ヲ填補スルノ責任ニ任ズ。

是である(註)。

(註) 斯くの如く現今單獨海損の精算方法は原則として前記 Gross Proceeds に準據するものなること世界共通の慣習であるから、特に Net Proceeds に依るべき場合に於ては當事者の間に之に關する特約を存しなければならぬ。現今斯の如き場合に往々用ゐられる特別約款は下の如くである。"In event of claim for particular average, net proceeds to be compared with net proceeds damaged." 而して現今斯の如き正味手取金の主義を採用して法律の規定をなしてゐるものは僅かに西班牙等一二の國を數ふるに過ぎなす。

斯くの如く保險者の單獨海損に對する責任額は何れも到達港に於ける積荷の總手取金を以てすることは、海上保險が今尙ほ船積の地及び時に於ける積荷の價額に若干の費用と希望利益を加算するの主義を採用した中世紀以降の慣例に胚胎する當然の結果だと云はざるを得ない。故に積荷の市價が著しく下落してその保險金額に及ばざるに至つた場合も保險者は尙ほ且つ一定割合の損害額を擔保しなければならぬのである。而して此の方法は既

に屢述べたやうに運賃、關稅其の他諸掛を加算したものであるから、若し保稅倉庫に留置した積荷を賣却する如き場合にも尙ほ右の如き原則を適用することは實際上不便である。仍て「ロイド」にあつては此の原則に少しく改訂を施し多年一定の商品については關稅を包含しない價額を以て總手取金と看做すべき慣例を認め、之を倫敦海損精算者協會の規則中に取扱方法の一として加へることとなつた(註)。

(註) "A comparison between the gross sound and gross damaged values" の方法を以て合法的のものとするに於ては保稅倉庫に現在せる商品の單獨海損の精算を行ふには、以上兩價額に關稅を加算した後でなければ其の割合を算出することが出来ないこととなる。然るにこれは頗る不便であるから、「ロイド」に於ては多年一定の商品即ち英國に輸入せらるる茶、煙草、珈琲、酒類に就ては保稅倉庫現在の價額を以て其の標準と爲すべき慣例があつた。依て、一八八六年以降倫敦海損精算者協會に於ては左の如き取扱規定を設けて此の原則に一の例外を認むることとなつたのである。

§55. Adjustment of average on goods sold in bond, "That in consequence of the facilities generally offered to bond goods at their destination, on which terms they are often sold, the term 'Gross Proceeds' shall, for the purpose of adjustment be taken to mean the price at which the goods are sold to the consumer, after payment of freight and landing charges, but exclusive of customs duty, in cases where it is the custom of the port to sell or deal with the goods in bond" (see McArthur, p. 252, Benecke, *ibid.*, p. 430, Arnould, *ibid.*, vol. II, s. 1017) 英國海上保險法第七一條第四號は畢竟此の「ロイド」の慣例を踏襲したものに外ならぬ。

次に船舶保險の分損の場合は、積荷保險の分損の場合に比べて、その精算の方法は簡單であるが、之に關する注意すべき二三の問題を説明しよう。

通常船舶が損害を被つた場合には、船主たる所有者に於て之を修繕する。いふまでもなく船舶は航海を爲すことを目的としてゐる。随つて損傷を受けた船舶は航海に適しないのは勿論である。斯くて船主の受けた損害の普通の計算方法はその修繕費の中から、是に依つて現状よりも改善せられた部分だけを控除した殘額を以て標準とする。それ故修繕後の價額と未修繕の價額との比較といふやうな方法は船舶の場合には行ふことが出来ない。是れ前述せる積荷の分損の場合とは全く異なる所である。其の理由は、積荷は通常之を賣却するのを目的とし、損傷を受けた積荷と雖も尙ほ若干の價格を以て賣却せられる。隨て若し之を修補して現状に復することを要する場合は被保險者たる商人でなく、寧ろ多く其の買主に於て之を爲すものである。然るに船舶は通常之を賣却するを目的せず、それ故斯る場合の修繕は船主たる所有者に於て之をなすのを常とする。

船舶の單獨海損の計算方法は極めて簡單である。即ち保險價額未詳の場合には、その損害額即ち修繕費が危險開始の時に於ける價額に對する割合を以て保險金額の同一割合を負擔すべきことである。之に反し價額協定保險では修繕費に對し保險金額の保險價額に對する割合を以て負擔するを原則とする。例へば保險價額未詳の保險契約に於て、一船舶に壹萬圓の保險を付したとする。危險開始の時に於けるこの船舶の價額が貳萬圓であつたが、その航海中老朽のためその自然に其の價額を減少して、損害の時には壹萬五千圓となつてゐたとする。然るに單

獨海損五千圓を生じたとすれば當初の價額貳萬圓に對しては正にその四分の一に相當する。而してこの場合に於ける保險者は保險金額に對する同一割合を填補すべきであるから壹萬圓の四分の一即ち貳千五百圓をその負擔とする。斯の如くであるから、船舶の單獨海損の精算は其の配當の困難性にあるのではなく、寧ろ其の損害を評定して之を公平に決定することが六ヶしいのである。

被害船が未修繕の儘な場合は、其の損害額の評定は一に船舶検査人の見積りに依存しなければならないが、其の被害船が修繕せられたときはその勞力、資材の總費用の中から三分の一を控除すること從來一般の慣例となつてゐる。之を新舊交換費 ("1/3 Deduction new for old") 控除と稱してゐる。蓋し船主は新規に修繕せられることのため、勞力、資材をも破損前に比べて有利の地位に置かれる結果となるからである。而して各場合に依つて其の控除の割合を異にするときに争を惹起す虞があるから、豫め右の如く三分の一を控除する慣習が夙くから認められるやうになたのである(註)。

(註) It is evident that this rule is more calculated to avoid nice investigation and to prevent disputes, than to afford to the assured a perfect indemnity" (W. Bancroft, *ibid.* Pr. of Indem. p. 458)。

併しこの原則は鐵船の場合には適用することが出来ない。それ故斯る場合には特別の約款を以て之に代へるやうになつた。現今ロイドで、汽船や鐵船の場合に使用せられる特別約款の一例を示せば次の通りである。

'No thirds to be deducted except as regards hemp rigging and ropes, sails, and wooden deck'.

中には保險證券中特別約款を以て、船體、帆檣、圓材が鐵を以て修繕せられるときはその全額を保險者の負擔とする旨を定めるものがあり、或は全然控除を行はない旨の特約を爲すものもある。現今ロイドで行はれてゐる實際の慣行は海損精算者協會の取扱規程に存する第五十三條である。即ち

錨ハソノ全額、錨鎖ハ六分ノ一ヲ控除スルコト。

金屬被覆物ハソノ剝取セル金屬被覆物ノ總量ニ相當スル重量ノ原價ヨリ古金屬ノ取得高ヲ控除セル殘額ノ全部。

コノ原則ハ鐵船及ビ木造船並ニ勞力及ビ資材ニ適用セラレル、但シ彎曲シタ鐵製作物ヲ現狀ニ復スル場合並ニ之ヲ取ハツシ、若ハ元ノ位置ニ据ヘ付ケル場合ノ費用ニハ之ヲ適用セス、

コノ原則ハ船渠ノ開鑿費、除去費、荷馬車賃、鉄ノ使用料、足場及ビ船渠ノ開鑿材料ニハ之ヲ適用セス。

船舶ノ初航海ニハ之ヲ適用セス(註)。

(註) 初航海 (First voyage) には三分の一控除の主義を適用すべきでないことは、全く新規の船舶たる性質上、明かであるが、その所謂初航海とは何をいふかに關しては英國に於ては法律上まだ決定を見ない問題のやうである (Arnould, *ibid.* s. 1026)。<sup>1</sup> 一九二四年ヨーク、アントワープ規程中には、共同海損精算のため、主として船齡に應じて一定の控除を行ふべき方法を定めてゐる (York Antwerp Rules, 1924, Rule XIII.)<sup>2</sup>。

## 第二 特擔分損不擔保

特擔分損不擔保の條件は嘗て全損又は全損擔保と稱せられたものであつて、英米に於て此の條件を "Free from

Particular Average”と云ふやうに保険者が分損に對して責任を免れることを條件とするものである。然し乍ら現今世界各國の慣行によれば此の場合に於ても所謂倫敦約款が適用せられる。随つて此の條件は元來分損を擔保しないのを目的とするが、唯分損が船舶の沈没、坐礁、膠沙、火災及び他物との衝突に起因する場合に於ては保險者は填補の責に任じなければならぬ。而して一般的に云へば特擔分損擔保は特擔分損不擔保より責任範圍が廣汎なることは勿論である。然しながら兩者共に倫敦約款の適用があつて、坐礁、衝突、沈没、火災等に基因する損害に對し保險者に填補責任があるものとすれば、事實上兩條件の責任の範圍は頗る近接することゝならざるを得ない。尤も此の點は保險者が船舶の保險者であるか、積荷の保險者であるかによつて一概に論斷することを得ない。若し船舶保險なりとすれば船舶の損害は主として火災、沈没、坐礁、及び衝突(此の場合には兩條件共に擔保する)に基因し、かの暴風雨又は觸礁等(是等の危險による損害は分損擔保の場合には擔保されず)に因る場合は寧ろ僅少であるから、兩條件の保險者に於ける責任は略々同一である。然るに之を積荷保險の場合に就てみれば積荷の種類異なるによりて大に其の趣を異にする。例へば鹽、砂糖其の他の雜貨が水漏を被つた場合と、石炭其の他の鑛石類が同様の損害を被つた場合とを比較するに、水漏の損害は等しく分損であるけれども、前者の場合は損害程度が大であるが後者の場合は極めて僅少であるのを常とする。随つて積荷保險者の責任は其の被保險貨物の種類如何に従ひ引受條件が特擔分損擔保であるか否とにより非常な差異を生ずるに至るのである。

(註) 沈没、坐礁、膠沙、火災及び他物との衝突と云ふ事故の配列方法は英國に於ける字句の順序 (Stranded, Sunk,

burnt, on fire or in collision or contact with some substance other than water) と異なるけれども、從來我國の慣習は本文に列記した通りである。然し其の字義は彼此相違することなく、例へば火災の中には 'burnt, on fire' の何れをも含ましめ、衝突に付ては水との衝突は之を排するも、水との衝突は含ましめる(海上保險(船舶)約款改訂理由書一三二頁參看)。更に保險者の填補すべき損害は、以上列記した事故に因りて生じた損害なることを要する。從來英國に於ける判例に依れば是等列記の事故と損害との間には因果關係 (Causa Proxima) を問はざるとしてあるのであるが、我國では之と異り近因を問ふこととしてある。この點では米國と同一である。

### 第三 全損のみ擔保

此の條件は被保險物件が全損となつた場合にのみ、保險者が填補の責に任ずる點に於て各國共に其の軌を一にするが、詳細の點については稍々相異なる所がある。即ち第一に全損の意義に付き、英國は所謂全損中に絶対全損 (Absolute Total Loss) と推定全損又は解釋全損 (Constructive Total Loss) (註) とを認め、何れの場合にあつても被保險者は委付權を行使して全損の填補を受け得るものとされてゐる。

(註) 絶対全損とは事實上の全滅を指し、推定全損とは被保險物件が絶対全損となる虞ある爲め、之を委付するに至つた場合、若くは其の費用が之を支辨した後に於ける其の物の價額よりも超過することなしに絶対全損を防止することを得なかつた場合を謂ふ(英國海上保險法第六〇條參照)。全損のみ擔保については Arnould, *ibid* vol. II, s. 902 を看よ。

絶対全損に在つては被保險者は委付の手續を待たずして、保險金の全部を請求し得べきに反し、推定全損の場合に於ては被保險者の選擇により或は之を保險者に委付することが出來或は部分損害として實損額の填補を求め

ることが出来る。詳言すれば推定全損の場合にあつては被保険者は所謂委付の通知を爲し、且つ通常保険者の承諾を得ることが出来なければ保険金の全部を請求し得ないことを原則とする。而して其の請求は適當の期間内に行ふことを要し、一旦委付の手續を爲した以後は之を取消することが出来ない。斯くの如く英國に於ては何れの場合にあつても委付して全損の填補を受け得るに反し、獨逸に在つては、全損 (Totalverlust) は被保険物件の全減に歸した場合を指すのであるため、推定全損は全損に非ずと解されてゐる。更に本邦商法の所謂全損は當然推定全損を含み、第八三三條に委付に關する規定を設けてゐるのみならず、實際の商慣習も一致してゐるから特に當事者間に反對の特約なき以上は被保険者は保険の目的の全滅せるとき、及び委付を爲し得べき場合に於て、保険金の全部に對する填補を受けるのである。

第二に被保険物件が海難に遭遇した際、被保険者及び其の代理人に於て損害防止の手段を講ずべき義務あることを原則とする(商法第六六〇條)。而して損害防止費用は特擔分損擔保並に特擔分損不擔保の場合ともに、保険者に填補責任のあること勿論であるが、全損のみ擔保の場合には如何。英國に於ては保険證券の普通約款として所謂損害防止約款 (Sue & Labour Clause) が挿入せられてゐるから、保険者に填補の責任あるを常とし、佛國及び本邦は法律を以て保険者に之が填補の責任あることを明にしてゐるが、從來我國に於ける實際の取扱に於ては積荷保険並に船舶保険とも、損害防止費用、又は保険者の代位權の行使、又は保存に必要な費用をも負擔しなすこととしてゐる。而して獨逸では保険者に責任なしとしてゐる(商法第八五一條)。尤も同國には他國に例なき "Frei von

Beschädigung" (Free from damage) なる付保條件があつて、共同海損と損害防止費用とに就いてはその責任を任すべき保険契約の方法がある(註)。

(註) 獨逸に於ける "Frei von Beschädigung" なる約款は全損に對してのみ保険者の責任を認めるものであるからその他の一切の損害に對しては保険者に責任がないの原則とする。而して所謂損害即ち Beschädigung の中には海損の結果、貨物が喪失した場合、殊に貨物とその固有の本質を破壊せられた如き場合も包含する。然るに以上の文言に更に "Ausser im Strandungsfall" なる文字を挿入する約款では、或特定の場合に坐礁の有する固有の字義を擴張して海損に對する保険者の責任を認めてゐる。蓋し船舶の轉覆、沈没、破碎、他船との衝突、船内の火災も亦坐礁と同視せられるから (vgl. O. Hagen, Grundzüge des Seeverversicherungsrecht. 1923. S. 143 : Stewking. a. a. O. S. 148 f.; Dr. E. F. von Liebig, Die Seeverversicherung, S. 150, HGB. § 851)。

## 第四章 委 付

## 第一節 總 說

本邦商法に於て委付とは保險委付と免責委付との二種の意義に用ひられてゐる。而して茲に保險委付とは商法第八三三條に規定する所であつて、被保險者が保險の目的が未だ全滅せざるに先だち、保險の目的に關する一切の權利を保險者に移轉して保險金の全部を請求するを得る場合であり、免責委付とは商法第六九〇條に規定する所であつて、船舶が其の運輸中他船に損害を加へた場合、其の被害船主に對して加害船主の負擔する損害賠償責任を海産に制限する場合である。而して以下述べんとする所は専ら前者たる保險委付に關するものである。

凡そ損害保險の原則によれば保險者の填補する範圍は實損額に限られ、隨つて被保險者が其の保險金の全部を取得する爲めには、保險の目的の全部が所謂絕對全損に歸した場合作でなければならぬ。然るに海上保險にあつては既に十五六世紀の頃より各國の法律習慣によつて被保險物件が全滅に至らない場合も尙ほ被保險者は其の被保險物件に付き有する一切の權利 (All Rights and Remedies) を保險者に移轉し、保險金の全部を取得することが出來るとされてゐる。而してその理由は海上保險に於ては他の損害保險と異り損害の事實が常に必ずしも

明瞭でない場合が少くない。例へば船舶の失蹤せる場合、若くは敵船又は賊船に拿捕せられた場合の如きは其の一例であつて、是等の損害は確定的ではなく單に蓋然性を有するに過ぎないから、斯かる場合の損害の證明は其の被保險者として極めて困難であり、若し之を放任しその損害の確定を俟つて始めて保險金額の全部を請求すべきものとすれば、之が爲に被保險者は長期に亙り空しくその資本を固定せしめるやうな不利に陥るに至るであらう。茲に於てか古來歐洲各國に於ては斯の如き場合の不利を回避せしめんが爲めに、此の種の場合に限り全損と看做すべき假定を設け之に對して保險金額全部を支拂ふの慣例が生れたのである。

然るに若し失蹤した船舶が後日に至り安全に其の到達港に到着した場合に、尙ほ且損害保險の原則に依らしめるならば、被保險者は曩に受取つた保險金額は之を其の保險者に返還しなければならぬ。斯の如きは偶々其の商人をして取引の不安を感じしむるに至るから、終にその最も安全なる終局的方法として一旦受領した保險金額は如何なる場合に於ても復た之を返還せざるが如き慣習を生ずるに至つたのである。是れ即ち現今各國に於て見るところの委付なる制度の起原である。而して若し被保險者が一旦保險金の全部を受領し、更に其の殘存物に付き所有權、其の他の權利を保留するならば、常に損害保險の原則に背戾するのみならず、被保險者は委付に因つて保險者に比し、遙かに不當の利益を享くる結果となり、衡平の原則に照して非難を免れない。茲に於てか一旦其の目的を委付したときは、之に關して有した一切の權利を保險者に移轉せしむることとなすに至つたのである。依是觀之、委付の制度は被保險者をして其の不安定なる地位を脱却せしめ、以て確固不動なる安定的境地に立た

しむるものといふことが出来る。Bever氏が委付を以て保険の目的を絶對全損たらしむる所以に由り、其の動搖せる事項をして確定不動ならしむる制度なりと云つたのは蓋し適當な評言なりといふべきである。而して斯る慣習は歐羅巴に於ては夙くより存在し、當時の商人は何れも之を便利なりとして相率ひて模倣し、終に海上保険に於ける一般的慣例を構成するに至り、後には法律上進んで之に關する規定を設くるに至つた。今其の起原に就て覈へるに、素より正確なる文獻の徴すべきものなく、彼の Patis 氏の如きは委付は海上保険と其の起原を同うすと論斷したけれども、斯の如きは素より一個の臆測に過ぎないものゝやうである。或る學者の謂ふ所に依れば歐羅巴に在つては既に十六世紀の後半に於て委付制度の存在を認むることを得ると云ふ。

當時 *Guidon de la mer* 中には明かに之に關する規定を存し、又一五九八年發布の阿姆斯特ダム布告中には海上事故に因る航海不適の場合、竝に公敵又は海賊の爲めに捕獲せられ、若くは損害を受け再び返還せられる希望の絶えたときは之を委付することを得と規定した。是より先一五二三年發布のフロレンスの布告中には今日唱へらるるが如き意味の委付は尙ほ未だ認められるに至らなかつたやうである。蓋し一定の期間當該船舶に關する消息を絶つに至つたときは、保険者は一旦保険金額を支拂ふけれども若し無事に歸還したときは既に受領した保険金を返還すべき旨の保留をなした故である。又フェルマー氏 (Verner 一七三〇年) の云ふところに従へば一五六三年フィリップ王の勅令中に、窃盜、海賊若くは土耳其其他の蠻族に依り船舶又は積荷の捕獲せられたときは、被保険者は之を委付することを得べき旨を一般に布告したと云ふ。

斯くの如くその當初にあつては、或る一定の期間船舶の消息を絶つたことを理由として保険金を請求することを得べき契約をなす者を見、或は海賊又は敵人の爲めに捕獲せられた場合に解放又は其の他の手段に依り逃避の見込殆ど之なきが如き場合に於てのみ、保険金額全部の支拂を爲すの慣例を生じ、終に海商法上一般に之を認められるに至つたものといふべきであらう。而して斯の如く一定の場合に保険金額全部の支拂を爲すが如きことは海上企業の性質上又甚だ緊要であつたことは明かである。蓋し當時若し海上保険を以て所謂損害填補の契約なりとの原則に拘泥して、長年月に亘り保険金の支拂を躊躇せんか、被保険者の被るべき商業上の不便利殆ど堪ふべからざるのみならず、延て一國經濟の發達を阻害することも亦甚だ大なりと云ふべきである。

斯くの如く實際に商業上經濟上の必要に促され終に己むを得ずして損害填補の原則と相背ける委付の制度が一旦認めらるゝに至るや、後年に迫んでは滔々として他の類似の場合にも之を擴張し、遂に損害發生の場合には殆ど例外なくその填補を求むる唯一の方法たるかのやうに思惟せらるるに至つたのである。現に *Guidon* の規定に於ては其の損害額の二分の一に達したとき、竝に是等積荷の價額が運賃よりも少額となつたときは、之を委付し得べき旨の規定を存した如きは偶以て當時既に此の制度の盛に利用せられた慣例の存したことが分る。

是に於てか後年に至り屢々委付の制度を悪用して其の保険金を詐取せんとする奸悪者が輩出するに至つた。即ちかの船舶、積荷の如き其の市價の著しく下落した場合には、寧ろ海難に遭遇して損害を被り、之を委付して保険金額全部を取得するを利益とするやうな場合に於て特に然りであつた。斯くの如く當初は商業上便宜な



りとして發達し來つた委付の制度も益々損害保険の原則と相反くの甚しきに及び、絶對に之を商法中より削除するを以て、最良の方策なりとなす議論を生ずるに至つたのである。彼の Guibon の如きすら此の制度の極端なる救済手段 (Extreme remède (Emer. II. 117) なることは當時既に委付の制度を以て、損害保険上一の已むを得ざる霸道なることを認め、結果に外ならないのである。又佛國の有名な海上保険學者、エメリンゴン氏(註一)及び英國のベネツケ氏の如きは共に大に此の制度の不當なる諸點を指摘し、畢竟斯る制度は理論上海上保険の原理と相容るることを得ないものである。何となれば委付の爲めに保險者は被保險者と同一の地位に立つて其の所有權の移轉を受くるの結果、その物に付き被保險者の有する一切の權利を取得すると同時に、又その義務をも負擔し、加ふるに市場相場の變動に基因する損害をも負擔すべきに至るが故であると云つてゐる(註二)。

(註一) 'Mais il n'est pas dans l'ordre que les assureurs soient, forcés a devenir propriétaires d'une chose dont ils s'étaient rendus simples garans.' Emerigon; Traité des Assurances, Tome 2, p. 210.  
(註二) Bencke: Principles of Indemnity in Marine Insurance, p. 338.

抑々海上保険に於て保險者は市場相場の變動に就き何等の影響を受くべきものでないことは、既に十八世紀の後半以後英國に於ては勿論、その他の諸國に於ても周ねく認められた所であつて、この原則たる單獨海損填補の一大準尺である。然るに委付の制度は一見此の原則と矛盾する非倫の制度なりと云ふべきであらう。故に、伊太利の學者 Balasseroni 氏の如きは、委付は之を極少まで制限しなければならぬ。蓋し、委付は最も嫌惡すべ

き手段 "esterno odiosissimo remedio" に外ならないからであると云つてゐる。而して之と類似の議論を提唱したものは當時尙ほ甚だ少くなかつたものゝやうである。例へば Tecklenborg 氏の如きは、委付制度にして商業交通上若し之を必要とするに於ては、全損の場合一時若干の金額を支拂ひ後日其の運命の明瞭となるに及び更に精算すべきことを保留すれば可なり、何ぞ必ずしも委付なる制度を要せんや、として委付制度の不要論を唱へた如きは正に其の好例と云はなければならぬ。又 Pohl's 氏に至つては暗に此の制度を否認したけれどもかの當事者間の契約自由の原則を無視するの見解も亦容易に之を採用することが出来ないと結論したのは稍々其の寛大なるものといふべきであらう。

英國に於ても亦十九世紀の初葉に至つては曾てマンズフィールド卿の委付に與へた廣義の解釋に反して成るべく之に制限を加ふるの傾向を呈するに至つた。蓋しマンズフィールド卿が一七七六年 *Miles v. Fletcher* 事件に於て與へた委付の内容なるものは頗る廣汎であつて殆ど各般の場合に委付を認めた爲め、エレンボロー卿の時代に至り、種々の判決例に於て之を制限し、以て大に委付權の範圍を縮小した。換言すれば英國に於ては斯の如くにして成るべく海上保険の原理と相背くことなからしめんことを期したものと云ふべきである。

一八六五年佛蘭西に於て同國商法修正案を起草するに當り、其の委員中委付權は全部之を商法中より削除すべしとの説をなしたものがあつた。是より先き獨逸に於ては一八六二年 *Tecklenborg* 氏の如きは明かに彼の著書中に、委付制度は全部之を削除すべしとの意見を發表したのである。以て當時委付に對する學者の態度を窺ふこ

とが出来たが、又現行獨逸商法の規定竝に一八六七年漢堡海上保險定則に於て、委付の場合を定めてゐるが他の諸國に比して極めて狹隘なる所以は、獨逸に於ける委付權に對する特殊の沿革に由來するものであるが、又以て海上保險の本質上當然の歸趨なりとも見られるのである。

然るに十九世紀の末葉に至りては、委付制度を以て商業上被保險者を保護する所以の手段たるのみならず、企業の發展、貿易の伸張を圖るの方策として發達し來つたものであつて、商業上必須なる制度たるを失はずとの議論が漸く學者を動かすに至つた。現に佛國の Desjardins 氏の如き「公平なる法律にして商業上の必要に適應せるものは委付に外ならず」と云つてゐるが如きは其の一例である。斯くて一定の範圍に於て委付權を認むることは法律上又必要なりとの意見が多數を占め、當時、出版せられた著者論文の如きは多くこの見解を代表し、終に現今各國の商法に於て見るが如く或一定の場合に限つて委付權を認むとの規定をなすに至つたのである。

依是觀之、現今各國に於ける委付の制度は Guidon 以降漸次擴張せられ、終に種々の弊害を醸すに至り再び大に之に制限を加へることとなり、法律上一定の場合に於てのみ委付を許すべきものと規定するに至つたものといふべきである。然し乍ら各國に於ける委付に對する觀念及び其の沿革に従ひ現今尙ほ各國の法典若くは慣例の間に委付を爲し得べき場合に付き著しい差異を存することは蓋し免るべからざる當然の歸結である。惟ふに斯くの如く十九世紀の初葉以來、學者間に純理上非難の標的となつた委付の制度が、尙ほ法律上竝に實際上依然として今日に傳はつた所以は抑々何處にあるか、或は Benecke 氏の主張するやうに、委付が夙より海上保險法の一

要素として編入せられ、賠償制度 System of Indemnification と密接不離の關係を有するに至つた所以は、最早之を廢止することの困難なる事情の存するに由るべきであらうが、前段既に一言したやうに、委付制度は其の商業上經濟上今日尙之を存置すべき有力なる理由の存在する爲であつて、若し然らずとすれば、各國に於ける法典若くは慣例により周ねく認めらるる如きは到底不可能と云はなければならぬ。惟ふに委付の制度をして之を一定の範圍に於て認むるならば、經濟上却て諸般の企業を獎勵鼓舞するの方便となるべきことは疑を容れない。例へば船舶の失蹤した場合に、その安否に就き確固たる報告に接するまで其の損害の填補を受くることを得ずとすれば終に企業の圓滿敏速なる遂行を阻礙するの結果を招來すべきことは其の沿革に徴して疑を容れない。之と同様に船舶又は積荷が、公敵若くは海賊の爲めに拿捕せられた場合、又は船舶が沈没、坐礁し或は修繕不能の狀態に陥つた場合に、之を全損と看做して其の保險金の支拂を行へば被保險者は直ちにその事業を續行することが出来るであらう。加之被保險者が保險契約を締結した所以は、畢竟當初企圖した結果を得ることが出来なから、或は全損に歸せんとするの虞ある場合に、直ちに保險金の支拂を受け、依つて其の物質的損害を除去せんことを目的としてゐることは明かである。然しながら唯之に對して被保險者をして保險者に比し一層有利なる地位に立たしめることは固より不當であるから、被保險者が一日委付をなしたときは、其の目的に付き有した一切の權利と利益を保險者に移轉せしめることを以て、委付本然の條件としなければならぬ。是れ即ち委付の効果であつて其の範圍に至つては彼此必ずしも同一に出づることは出来なけれども、是等の權利の移轉に就いては各國の

等しく認めてゐる所である。

之を要するに、委付の制度に以上の如き商業上の理由（實質的要因）がないならば、海上保険の一大原理たる實損額填補なる根本の原則を捨てて、特に、之を維持保存するの理由は、到底發見することが出来ないのである（註）。

（註）以上の外向委付の制度を必要ならしめた理由の一要因は、即ち十八世紀に至り歐洲諸國に於ては海上保険上何れも或場合に限り單獨海損は一切之を負擔せずと爲すの慣例を生じた爲め被保險者は委付に依らなければ保費を取ることが出来なくなつたのである。即ち英國に於ては一七四九年五月以降「ロイド」保險証券中に所謂免責歩合約款（Memorandum Clause）を挿入して穀物、魚類、果物、穀粉、種子に就ては共同海損若しくは船船が坐礁した場合の外單獨海損は一切之を負擔せざる約款を設け獨逸に於ても亦夙に *Frei von Beschränkung* なる約款に依り單獨海損の負擔を免るべき契約を爲すに至つた如きは是である。

本邦に於ては、現今商法上の用語として委付なる文字を用ひてゐる。然るに保險証券に於ては委棄なる文字を用ふるものがある（本邦舊積荷保險証券普通）。是れ現行商法實施以前舊商法に於て外國に於ける文字を翻譯して委棄なる文字を用ひたるに由る。今外國の之に相當する用語に就て一言すれば佛國に於ては *Délaissement* 英國に於ては *Abandonment* 獨逸に於ては *Abandon* と云ふ。又伊太利に於ける *Abandono renuzia all' incetta* 西班牙に於ける *Abandono* 和蘭に於ける *Abandonement* なる文字は何れも委付の意義に用ひられる。而して現今

佛蘭西に於ける *Abandon* なる文字は獨逸に於ける *Abandon* とは全く其の用法を異にしてゐる。然しながら一八六一年ルイの海上令に於ては尙ほ *Abandon* なる文字を *Délaissement* と同意義に用ひたけれども一八〇七年現今商法（*Code de Commerce*）に至り、全然之と異なる制度を示すの文字となり、現今同國に於て *Abandon* と云ふときは船主が船舶衝突等の場合に加害者に對し其の船舶及び其の他の請求權を以て（*Fortune del a m-er*）のみ其の責に任ずべき所謂免責委付の制度を指示するの用語となつた。

## 第二節 委付の構成要件

### 第一項 委付を爲し得べき場合

現今委付の制度は既に述べたやうに、畢竟損害保險たる海上保険の原理の一大例外をなすものであるから、委付を爲し得べき場合については、各國の法律若しくは慣例に於て夙くより之に一定の制限を設けたが、佛國のルーアン港にて十七世紀の中葉刊行せられたりと傳へらるゝ *Guidon de la Mer* に在つては委付の範圍を頗る廣汎に規定した。即ち其の損害額が積荷の價額の二分の一に達したとき、若しくは其の積荷の價額が運賃に及ばなかつた場合にも又之を委付し得べしと定めた。

ルイ十四世の時代に編成せられた海上令 *Ordonnance de la Marine, 1681* (A. T. art. 46) に於ては委付の場合を列擧して左の如く五と爲してゐる。

- 一、捕獲
- 二、沈没
- 三、坐礁
- 四、官の押收
- 五、全損 (Perte entière des effets assurés)

英國に於ては一七七六年 *Milles v. Fletcher* 事件 (前出) に於て *Mansfield* 卿は委付を頗る廣義に解釋して左の如く云ひつゝる。

"In general it may be laid down, that by the law of insurance, as understood in England, the insured may abandon in every case where, by the happening of the misfortunes or perils insured against, the voyage is lost, or not worth pursuing, and projected adventure is frustrated; or where the thing insured is so damaged and spoiled as to be of little or no value to the owner; or where the salvage is very high, or where what is saved is of less value than the freight: or where further expense is necessary, and the underwriter will not undertake, at all events, to pay that expense, etc."

然るに同國に於ても *ベネツケ* 氏の既に述べたやうに其の後に至り漸次種々の判例に於て實際上何れも委付し得

べき場合に相當の制限を加ふるに至つたのを見る。

漢堡に於ては十九世紀の初葉には委付を爲し得べき場合を單り失踪船のみに限つてゐる。斯の如きは其の當時に於てすら、爾餘の諸國に於ける立法例若くは慣例と著しく相違する所である。而して同港の規定によれば歐羅巴以内の航海なるときは、當該船舶の到着すべかりし時より三ヶ月を經過したる後 (航海が之れよりも長距離となるに從ひ比例的に期間を延長す) 初めて船舶又は積荷を委付することを得とし、且其の保險金額の九割二分の請求權を得しとした。而して若し保險者が之を拒絶したときは彼等は之に對する擔保物件を提供するを要すと定め、且其の船舶が發航後一年二ヶ月を經過したときは保險金額全部の支拂を要すべき旨を規定したと云ふ。而して是等の場合に於て被保險者は其の目的の救助に努力するの義務を有する。但し之が爲めに要した費用は保險者の負擔とする。腐敗し易き積荷と雖も坐礁、押收等の場合に之を乾燥し若くは輸送することの出来ない程度の損傷を被つたときでなければ之を委付することを得ないものとした。而も實際に在つては右の如き場合にも尙ほ單獨海損として之が精算をなすの慣例であつたと云ふ。

以上の外瑞典、丁抹、普魯西及び和蘭の古法は何れも皆一定期間後に於ける失踪船並に其の船舶の押收若くは捕獲せられた場合の外之を委付することを得ないものと規定してゐる。尤も和蘭に於ては、航海中船舶が不堪航となつたときは之を委付し得べき場合の中に數へてゐる。斯の如く歐羅巴に於ては英、佛、伊、蘭等の諸國に於ける廣義の委付と、漢堡、普魯、丁抹、瑞典等の諸國に於ける狹義の委付との二個の主義が存立し、而も其の間

に著しい懸隔の存したことを知る。而して之を現行是等諸國の立法例と比照するに、其の間自ら各國に於ける委付の制度が各々其の國々に於ける如上の如き沿革に由來する所以を覺るであらう。即ち佛國に於ては Code de Commerce (第三六九條) に於て左の如く六の場合となした。是れ佛國學者の所謂「謂主なる災厄」 Sinistres Majeurs なんぞいふのである。即ち

- 一、捕獲
  - 二、沈没
  - 三、難破を伴へる坐礁
  - 四、海難による不堪航
  - 五、船舶が官憲に依りて抑留せられたるとき
  - 六、損害又は損失がその價額の四分の三に超過したるとき
- 是れ既に一言したやうにルイ十四世の海上令に準據したものであり、又この海上令が Guidon に其の起原を有するものなることは學說の一致する所である(註)。

(註) 海上令中その第五號に掲げた被保險物が全損となつた場合に委付を爲し得べき規定に就ては當時の學者の間にも解釋上の争議がある。即ちルイ法典の註釋者たるヴァーラン (Valin) は、この文字は絶對的破壊を意味せず寧ろ其の種類の破壊なりと主張し (Perte generale) 之に反し、ポチエ (Pothier) は全損又は殆んど全損に垂んとするが如き損害を意味するものなりと主張した (Perte totale ou presque totale)。

又現行獨逸商法中に規定した委付をなし得べき場合は、左の如くである(第八六一)。

- 第一、船舶の行方不明となりたる時
- 第二、保險の目的たる船舶又は積荷が或る港に出入することを禁ぜられ、又は交戦國一方の爲めに拿捕せられ、又は官憲に押收せられ、又は海賊に捕獲せられたるときは、左の海洋に従ひ六ヶ月九ヶ月、又は十二ヶ月間解放せられざるとき、
- イ、歐羅巴に在りては地中海、黒海及びアゾフ海の各港及び各地方を包含する海洋
- ロ、希望峰及びホルン岬以内の海洋
- ハ、同峰岬以外の海洋

此の規定は同國舊商法第八五條と同一であつて、又漢堡に在つては前世紀の初めに於ける規定と略々その範圍を同うする。従て又一八六七年の漢堡海上保險定期(第一條)と何等の相違を見ないことは毫も異とするに足りないのである。

英吉利に於ては從來委付の場合を廣く規定し、絶對全損たると推定全損たるとを問はず、委付をなすことを得べく、現行英國海上保險法も亦此の慣例を認めて之を規定してゐる(同法第五六條第二項)。然るに前者の場合には被保險

者は委付の手續を用ひずして保険金額全部の請求を爲すことを得るに反し、後者の場合には被保険者は自己の選擇により或は保険者に之を委付し、或は部分損害 (Partial Loss) としてその實損額の填補を求むることを得るのである。蓋しアーノルドも云つてゐるやうに絶対全損の場合には委付の通知は Idle formality (Superfluous ceremony, une formalite inutile) に過ぎない爲め敢て之を必要としなければ、準全損の場合に於ては、被保険者は所謂委付の通知 (Notice of Abandonment) をなし、且保険者の承諾を経なければ、保険金全部の請求をなすことが出来ないのを本則とするからである。英吉利に於ては通知なき委付をも認められたるに於て、日本、佛國及び佛國法系の諸國と異なる。唯英吉利に於ては、推定全損の場合に最も多く委付の問題を惹起するから、之が成立要件に就いて研究を爲すことが最も重要なのである。此の點に就き一九〇六年海上保険法第六〇條第二項に於ては左の如く規定してゐる。

左の場合には特に之を推定全損とす。

第一、船舶又は積荷の所有權が保険に付せられたる危険の爲めに喪失するに至れる場合。

イ、其の船舶又は積荷を再び回復することを得ざるか。

ロ、其の船舶又は積荷を回復する費用が回復後に於ける價額に超過する處ある場合。

第二、船舶が保険に付せられたる危険に因り損害を被りたる場合に於て、其の修繕費用が修繕後に有すべき船舶の價額に超過する處ある場合、但し修繕費を計算するに當り其の修繕費に對し其の他の關係者に依り

て支拂はるべき共同海損の負擔額は之を控除することなし、從て其の船舶が修繕を了せば負擔すべき救助費用並に共同海損の負擔額は之を修繕費中に加算す。

第三、積荷が損害を被りたる場合に於て其の輸送費用が到達後に有すべき積荷の價額に超過せる場合。

是等の諸點は何れも本邦商法第七一八條及び獨逸商法第四七九條等と著しく相違する所である。その詳細に就ては、後段更に説明するであらう。米國に於てはカリフォルニア民法 (Civil Code of California) 第二七一條の規定は北米合衆國の委付に關する判例を最も明瞭に要約して規定したものと認められる。今之に従へば米國に於ける委付の範圍は英吉利よりも一層廣汎であつて船舶又は積荷の價額の二分の一以上に達したときは委付を爲すことが出来る。而してこの慣例は同國に於ては既に *Garder v. Smith* 事件以來採用し來つた主義であつて會つ *Story* 判事が *Marchardier v. Chesapeake* 事件に於て此の慣例は一五五六年ルーンにて刊行せられた *Le Guidon* に採用せられた慣例に過ぎないと述べたことがある。

嗣つて本邦に於ける沿革に徴するに、素より歐羅巴諸國に於けるやうに古い時代に遡ることが出来ないけれども、維新以降尙ほ多少の變遷を遂げてゐる。即ち明治十三年の海令草案第三八三條に於ては被保人は左の三項の事實あるにあらざれば被保品を委棄することを得ずとしてゐる。

第一項、被保品危険の爲め品價の四分の三を失ひ若くは救済保安の用途を絶つ。

第二項、被保品戰難掠奪に遇ひ若くは政令の爲め抑留に遇ひ其報告を得たる後近航は六ヶ月遠航は十二ヶ月を

經て解放を得ず。

第三項、船の失踪。

然るに舊商法第九六五條第二項は委付の場合を左の如く規定した。

第一、船舶が沈没し又は踪跡を失ひ又は使用に堪へざるとき。

第二、船舶が掠奪せられ又は國の處分により抑留せられたるとき。

第三、喪失又は毀損が價額の四分の三に超えたるとき。

更にロエスレル氏起稿明治十七年（一八八四年）商法草案には第千二十條に委付を放讓と譯してゐる。

放讓は全保險額の支拂を受けて其保險したる物件を保險者に抛與するに在り。

放讓は左の場合に於て之を爲すことを得。

一、船舶沈没し若くは破砕し若くは行方知れず若くは官認を以て廢物としたるとき。

二、船舶奪掠せられ又は國の處置に因り抑留せられたるとき。

三、損失價額の四分の三を超ゆるとき。

而して現行商法第八三三條に於ては更に之を改めて次の如く五の場合を掲げてゐる。

第一、船舶が沈没したるとき。

第二、船舶の行方が知れざるとき。

第三、船舶が修繕すること能はざるに至りたるとき。

第四、船舶又は積荷が捕獲せられたるとき。

第五、船舶又は積荷が官の處分に依りて押收せられ六ヶ月間解放せられざるとき（註）。

（註） 現今我國に於ける海上保險業者は委付し得べき場合を之よりも更に一層狹隘ならしめた。例へば東京海上火災保險株式會社に於ける舊船舶保險證券の規定に據つて之を示せば左の如し。

第一、船舶の行方が左の期間内知れざるとき

日本沿海 帆船 三ヶ月 汽船 二ヶ月

近海航路 同 六ヶ月 同 四ヶ月

遠洋航路 同 九ヶ月 同 六ヶ月

第二、船舶が修繕すること能はざるに至りたるとき。

第三、船舶が沈没坐礁破砕し全く救助の見込なきとき。

更に昭和八年六月改正の船舶保險證券普通約款第十條の規定する所は次の如くである。

一、船舶の行方が左の期間知れざるとき。

イ、最後の消息ありたるとき船舶の所在地點及次に寄港又は到達すべき港が何れ東經百度以東同百五十度以西北緯二十度以北同五十度以南の地域に在りたる場合。

汽船 六十日 帆船 九十日

ロ、其他の場合 汽船二十日 帆船 百八十日

第四章 委 付

二、船舶が修繕すること能はざるに至りたるとき。

又新貨物保険普通約款第十三條の規定する所は左の如くである。

一、貨物を積載せる船舶の行方が左の期間知れざるとき。

汽船六十日

帆船九十日

舢舨三十日

一、貨物を積載せる船舶に付當會社の負擔せる危険が発生し之が爲貨物を保險證券記載の仕向港へ輸送する方法なきに至りたる時又は輸送に要すべき費用(第十六條に依る救助費及第十七條に依る共同海損分擔額を含む)の見積額が仕向地到着の上貨物の有すべき價額を超過するに至りたる時。

被保險者が前項に依り委付を爲さんとするときは前項第一項の場合に於ては其の期間の満了の時より前項第二號の場合に於ては其の事由を知りたる時より起算し三十日内に當會社に對して委付の通知を發することを要す。

委付の通知を發する以前に船舶の行方が知れたるとき又は第一項第二號の事由が消滅したるときは前項の期間内と雖も委付を爲すことを得ず

其の他の諸國に就ては特に煩を避けて一々こゝに詳説しない。抑々斯の如く本邦は勿論英、米、獨、佛等の諸國に於て何れも皆夙くより委付の制度を認めたるに拘らず、其の委付し得べき範圍に付き多少の變遷を遂げた所以は、畢竟是等の諸國に於ける委付に對する觀念の隨時動搖を免れなかつた結果であつて、終に今日に於けるやうに各國の法律又は慣例に著しき差異を見るに至つたものと謂ふべきである。而して委付が古來海上保險の原則たる損害填補の契約に一大例外を構成するの結果として、法律に列舉した各場合に委付を爲すことを得べきや勿論であるけれども、之と類似した場合に就ては多少の疑なきを得ない。或は商法に列舉する各場合は單に其の例示

に過ぎずとの見解を採る學者(村瀨博士保險全集海上保險講義要領第三五七頁參照)は之と類似の場合にも委付を認めなければならぬとする積極説を主張するけれども、今之を沿革に徴するに一六八一年ルイの海上令に據れば是等列舉せる場合に於てのみ委付を許すべしと規定し、エメリゴン氏の如きもこの規定は禁止的であつて聽許的にあらず(The provision of this article is prohibitive, and not permissive, Meredith; Translation, p.667)と解してゐる。近代の獨逸學者の多數も亦同一見解を採るものやうである。アーシエンハイム、ジーキング諸氏(Aschenheim; a. a. O. S. 20. Sievking; Das Deutsche Seeverversicherungsrecht, 1912. S. 161.)の如き亦其の一例である。而も委付の制度は海上保險にのみ單り之を認められたに過ぎず全く損害保險に於ける原則の一大例外をなすものであるから、此の制度を各般の場合に適用するときは益々此の原則から離反す結果を來すものと謂はざるを得ない。故に吾人も亦法律に列舉した場合に於てのみ委付を許容すべきものものと認める。然しながら契約自由の原則に依り、當事者間に於て隨時之を縮小し、若くは之を他の類似の場合に準用する如きは、素より其の自由に放任して可なりと信ずる。此の點に就ても亦多少の異論がないわけではなし。

以上余は委付を爲し得べき場合に就いて我國を始め英、獨、佛諸國に於ける變遷の概要を述べたから、是より更に進んで是等の各場合に就き其の技術的的法律的意義を闡明し、是に依つて現今委付の範圍が如何なる程度に於て認めらるゝものなるかを検討せんと欲する。而して吾人は便宜上本邦商法第八三三條に列舉した順序を追ひ、英獨等諸國に於ける立法例並に慣例との比較研究を行ふであらう(註)。



(註) 判事ストーリー (Mir Justice Story) は *Peele v. v. Merchants Insurance Co.* (1822) 事件に於て全損に關する科學的で精確な定義を與へたものとシ、Phillips, *ibid.* vol. II, s. 1519) は左の如くである。  
The right of abandonment has been admitted to exist where there is a forcible dispossession or ouster of the owner of the ship, as in cases of capture, where there is a moral restraint or detention which deprives the owner of the free use of the ship, as in case of embargoes, blockades, and arrests, where there is a present total loss of the physical possession and use of the ship, as in case of submerision, where there is a total loss of ship for the voyage, as in case of shipwreck, so that the ship can not be repaired in the port where the disaster happens, and lastly, where the injury is so extensive that by reason of it the ship is useless, and the making repairs would exceed her value.  
アーノルド (第十二版一九三九年) はストーリーの順序に據りて委付の通知をなすべき場合の説明を試みてゐる。

## イ 船舶の沈没したるとき

本邦商法に於ては船舶の沈没したときを以て委付を爲し得べき場合の一に數へてゐるけれども其の程度に關しては何等の規定がないから、其の詳細は不明である。然し乍ら今之を外國に於ける商法の規定若くは慣例に就いて覈へるに、此の場合に於ける沈没とは略ぼ獨逸商法に所謂 *unretbar kesiken* (獨商法第八五四條) 若くは英吉利に於ける *Foundering at Sea* に該當するものやうである (村瀬博士前出三五八頁、松本博士保險法第三版一九七頁)。尙ほ佛國並に白耳義等の諸國に於ては沈没の代りに難破 (*Naufrage*) なる文字を用ひ其の内容

は之を沈没に比するに一層廣汎なるものやうであるけれども、若し其の船舶が沈没した場合に容易に之を引揚げることを得たときは委付を爲すことを得ないものと解してゐる。佛國に於ける判例も亦同様である。特に近時に至り船舶交通の頻繁となつた結果、海上に在つては屢々船舶の衝突を招き、或は港灣瀬戸内等の淺瀬に沈没することが少くなく斯る場合に其の引揚げが容易なるときは、委付の性質に訴へ之を委付し得べき場合の中に加へることは純理上正當なる解釋と云ふことが出来ない。況んや同條第三號に掲げた修繕不能のとき及び其の場合に比照するに、結局沈没とは船舶が海底に沈没して復容易に引揚げることを不可能なる程度に達したものとしなければ彼此輕重の度を失すといはなければならぬ。

若し船舶が數十尋の海底に沈没して到底之を引揚げることを出来ないやうな場合は、何れも之を絶對全損と看做すことが出来るから、斯る場合には委付の手續を俟たずして、保險金額の全部を請求することを得るであらう。唯斯の如き場合に屢々問題となるのは、之を救助するの見込がないわけではないが、之が爲めに莫大なる費用を要し到底收支相償はざる場合、或は其の引揚げを爲すに長日月を必要とするが如き場合である。前者に就ては後段 (ハ) に於て説明せんとする修繕不能なりや否やに依つて之を決すべきであるけれども後者の場合に就ては自ら其の見解を異にするを免れない。或は英吉利に於ける海上保險相互組合の如く之を六ヶ月と定めることを得べく、或は一八六七年佛商法の修正案第三八八條の如く之を一ヶ月と制限することを得るであらう。然し乍ら以上の如く一定の期間に制限するのは一見甚だ便宜な方法であるけれども往々にして却て不當なる結果を見ることが

ある。殊に其の船舶が永く海底に沈没するときは之が爲めに被害の程度を擴大し終にはその遭難の當時に比して莫大な損害と化し、或は修繕不能の状態に陥ることがあるであらう。故に沈没なりや否やは全く其の當時に於ける状態如何によつて決すべき事實問題だと云はなければならぬ。而して茲に問題となるのは、船舶が沈没した場合に、其の船舶を委付し得べきことは勿論であるけれども、其の積荷の救助せられた場合に之をも併せて委付し得べきや否や、此の點に付き佛蘭西に於ては管テヴァラン (Valin)、エメリソン (Emerigon) 兩氏は互に意見を異にし、現今と雖も船舶が破砕又は難破したときは其の積荷が幸に救助せられても尙且委付し得べしと云ふ學説が多く佛國の大審院に於ても亦此の説に據つてゐると云ふ。

尙ほ船舶の沈没に關聯して問題となるのは、船舶は沈没若くは難破したが其の積荷は之を救助することを得た爲め船長が他の船舶を以て之を到達港に送付した場合に、被保険者は救助費用及び運賃を支拂つて之を受取れば或は收支相償はざる場合もあるであらう。斯の如き場合には之を準全損と看做して保険者に委付することを得べきや否やである。英國に於ける海上保險法第六〇條第二項第三號に依れば其の損害の修繕費並に到達港までの貨物の運送費が到達港に於ける貨物の價額に超過するに至つたときと規定し、陸揚費用、倉敷料、検査費用、再積込費用、到達港までの運送費用（最初の運賃を控除する）が到達後に有する價額に超過するに於ては貨物の準全損があつたものとしてゐる。是は一八六六年 *Farnworth v. Hyde*, Z. R. 2. P. 204. Ex. Ch. 事件に於て判決せられた所であるけれども、英國に於ては當時既に共同海損精算者の間に本件に於て運賃を控除するが如きは

商業上誤つてゐるとの協定があつたばかりでなくマックアーサー、ローンズの如きも亦之と類似の見解を發表し *L. & C. McArthur: The Contract of Marine Ins.* 1890. p. 151 n. (n), Lowndes: *Mar. Ins.* 2nd Ed. p. 37 n. (1).)。佛國に於ては(佛國第三三條)斯の如き場合には、委付を認めないが積荷積卸の費用、倉敷料、再積込費用、運賃の超過額其他積荷を救助するが爲めに生じた費用は其の保險金額に達するまでは保險者に於て之を負担すべきことを明規した爲め、被保険者は殆ど委付を爲したと同様の結果を得るであらう。而して本邦舊商法第九六八條には佛法に倣ひこの場合に就いて規定してゐるが、現行商法には之を削除した爲め稍々疑を存するけれども、積荷が到達港に到着したときは之を委付することを得ないであらう。叙上の如く本邦商法に於ける船舶の沈没なる用語は其の意義が明白でない爲め實際に使用する保險證券には船舶遭難し、積荷救助の見込のない場合に限定し、其の安全に救助せられたときは之を委付することを得ないものとしてゐる。故に斯の如き場合には單に船舶の沈没といふ理由に依つてのみ、積荷を委付することを得ないのは勿論である。佛國に於ける保險證券中にも亦積荷が斯る場合に、一定の期間内到達港に送達せられないときに於てのみ委付を爲し得べきものとしてゐる。是れ同國に於ける學説が殆ど皆船舶の難破せる場合には積荷も亦委付を爲し得べしとするに由るものとしてゐる(註)。

(註) 我國保險證券の舊約款に於ては委付事由第三として『船舶が沈没坐礁破砕ノ救助ノ見込ナキトキ』を掲げた。しし斯の如き場合は所謂絕對全損を構成すべきものであるから新約款では之を委付の事由から削除した。

## ロ 船舶の行方が知れざるとき

ペールズに據れば委付の起因は、其の目的の運命が不明なる事實に胚胎するものなり（Poths: a. a. O. S. 504）船舶が出帆後一定の期間を経過するも尙ほ其の到達港に到着したりや否や之が消息を知ることが出来ないとき、其の船舶を以て滅失に歸したものと推定すべき有力なる素因を供するものと謂ふべきだと云つてゐる。蓋し斯の如き場合に其の目的の全損に歸したりや否やは何人も之を證明することが不能だからである。是に於てか法律及び當事者の契約によつて之に關する種々の期間を定むるに至つた。一四三五年ベルセロナの布告によれば船舶の存否が六ヶ月間分明ならざるときは、其の船舶は之を行方不明のものとして保険者より保険金を請求することを得べき旨の規定を設けた。爾來各國は之に倣ひ失踪船に關する規定を設くるに至り、船舶失踪の場合には委付を爲すことを得べしとの主義を採用し、殆ど之を法律に規定せざるものなきに至つた。本邦に於ても亦六ヶ月間その船舶の存否不明なるときは、之を行方不明のものとなすべき旨を規定してゐる（商法第八）而して既に述べたやうに委付に關しては極めて狹隘なる觀念を抱くプレーメンの海上保険定期（一八七五年改正）の如き、若くはハンザ海法の如きすら、失踪船の場合には被保険者は保険者より保険金額の全部を請求することを得るの權利を附與してゐる。但し兩者に在つては未だ固有の意義に於ける委付の制度を認むるに至らなかつた。

然るに獨逸に於ては一八六七年漢堡保險定期を始め（第一）舊商法（第八六）に於ては何れも失踪船に關する委付を認めてゐる。獨逸（現行商法）に於ても亦第八六二條に於て之を規定してゐる。佛蘭西亦之と同様であつ

し、彼の *Curion de la Mer* を始め更に之を繼受したルイの海上令竝に現行商法典（第三七）に於ては何れも之に關する規定を掲げてゐる。

現今歐洲大陸諸國の商法には皆船舶の行方が知れざるものと推定すべき期間に就いての規定を存する。即ち獨逸に在つては第八六二條に於て航路の遠近に依り、又帆船と汽船とに従ひ四ヶ月、六ヶ月、九ヶ月、十二ヶ月と定めてゐる。

佛國に在つては一八六二年五月改正の法律に依り、船舶の出帆せる日又は最後の音信を受取つた日より起算して、其の距離の長短により、六ヶ月又は一ヶ年を経過した時は第三七三條の規定せる期間内に於て之を委付することを得べきものとした如きは其の一例である。本邦に於て何れも皆一樣に六ヶ月と規定したことは既に述べた所である。其の他大陸諸國の法典に於ては何れも一定の期間を定めてゐる（自海商法第二三〇條瑞典第一九。然るに英吉利は此の點に就ては全く如上の立法令と相異する主義を採用してゐる。詳言すれば各場合の事情に應じて相當の期間内と爲したること即ち是である。今大陸諸國に於ける學者の云ふ所によれば一定の期間を定めるのは兩當事者に取り無用の手續を省略するの便宜があるとする。而して斯の如く一定の期間を定めることは素より任意的なるを免れず、從て嘗て獨逸商法委員會に於て四十日八十日乃至八十日以上の期間を以てせんとするの案を提出したものである。然るに英國に於ける相當の期間なるものは各場合の事情に依つて相異することは諸種の判例の明示する所である。而して其の委付の期間の起算點に就ては曾て種々の立法例を存した。即ち當初は船舶の出

帆せる日より起算したが又偶々保険契約を締結せる日より起算すべきことを定めたものがある。例へばアントワープ保險組合規定第五條 *Middlesburg A. O. art. 12. 6* 如きは其の一例である。

然るに今日に於ては原則として船舶の出帆せる日、若くは其の船舶に付き最後の音信を得たときは、其の時より之を起算すべきものと爲すを普通とする。本邦商法第八三四條、佛商法第三七五條等。蓋し其の發信港を以て其の船舶の出帆港、即ち *Ausgangspunkt der Reise* と看做すことを得るからである。而して其の消息は、利害關係者即ち保險者、保險契約者又は被保險者の内少くも何れか其の一に到達したるものを要し、而も其の消息の内容は當該船舶に關し相當に信頼し得べき價値を有するものなることを要する。然らざるときは毫も其の期間を中断せらるゝことがない。是れ往時に於ては保險の目的が果して該期間内に沈没したりや否やによつて其の請求權に重要な關係を有したからである。然るに當時、尙ほ之に關して何等の規定が無かつたため、屢々當事者の間に意見の扞格を來し健訟の弊を馴致してその煩に堪えなかつた。茲に於てか近時の立法令は、何れも皆此の點を認め法律を以て特別の規定を設けてゐる。即ち本邦に於ける商法第八三四條第二項に於ては是等の期間内に於て保險期間が經過したときと雖も、被保險者は依然として委付を爲すことを得と規定してゐる。然るに佛國商法第三七六條は本邦等の主義と稍々其の趣を異にする。即ち期間保險の場合に於ては委付の期間以後に於ける船舶の損害は保險期間内に發生したものと看做すことである。然しながら、之に對し斯の如き佛蘭西主義は保險者に對して被保險者に比べ強ひて不利益を被らしめるものだとの非難をなすものがある。蓋し斯の如きは偶々法律を以て契約以上の

期間に互つて保險者の義務を延長する所以であるけれども、之に對して何等保險者をして反對給付を得せしむべき規定を設けなかつた爲めである(註)。

(註) 右の外例へば丁抹法典に據れば被保險者は保險者に對し斯る場合に保險契約の延期を請求することを得べき旨を規定してゐる。而して一方に於て被保險者は之に對し保險料を支拂ひ他方に於て保險者は保險金額の全部を支拂ふの義務を負ふ *Aschenheim, a. a. O. S. 173*。

英吉利に於ては從來船舶の失踪 (*Overdue*) した場合には所謂ロイドの慣習 (*Customs of Lloyd's*) によつて支配せらるゝを例とし、最後の音信を確かめ、相當の期間を経過すれば「ロイド」の委員 (*Committee of Lloyd's*) は其の船舶が最後に出帆した以後の行動に就き總ての利害關係者から報告を求め、一定の期間を置き、而も終に之に關する報告を接手することの出来なかつたときに至り、初めて、「ロイド」に之を失踪船 (*Missing*) として揭示 (*Post*) する。但し此所に揭示すべき船舶は原則として其の航海に利害關係を有する人々の請求に俟つて初めて行はれるものであるから、多數の失踪船として往々「ロイド」に揭示せられないものも存する。而して斯の如く「ロイド」に揭示せられた事實は即ち「ロイド」保險業者並に英國に於ける一般の *Underwriter* に最早當該船舶がその到達港に到着すべき期待を抛棄すべき時期に達したことを宣告したものである。茲に於て船舶、積荷、運賃其他に關聯して、被保險者は之を絶對全損と看做して保險金の支拂を請求する權利が與へられるのである。斯の如く英吉利に於て、船舶の失踪したるとき一定の期間後にあつては、之を準

全損と看做すことなく、直ちに絶對全損となすものであるから、本邦商法を始め歐洲大陸諸國の立法例と全く其の趣を異にしてゐる。現行英國海上保險法第五八條の規定は、即ち此の慣例を踏襲した結果に外ならない而して所謂相當の期間即ち *Within reasonable time* なるものは素より船舶の構造、季節、航路、航海等によりて同一なるを得ない。更に茲に問題となすべきものが尙ほ一ある。即ち本邦商法には船舶の行方不明とのみ規定し其の他の被保險利益、例へば積荷、運賃等の被保險者は其の保險の目的をも委付し得るや否や、法文の規定が不備であつて明白ならざることである。現に佛國の商法學者 *Parteau* の如きは商法は單に船舶のみを指定してゐるのであるから、此の以外の被保險利益は之を委付することが出来ないと言つてゐる。然し尙ほ深く考へるに船舶が失喪すれば積荷、運賃其の他の利益も亦船舶と同一の運命に遭遇したものであつて是等の利益も亦全損に歸すべき蓋然性を具ふるものと看做すのが寧ろ自然でなければならぬ。故に是等の被保險者も亦共に委付權を有し得べきことは理論上正當なるのみならず、各國に於ける慣例も亦等しく之を認めてゐる。

ハ 船舶が修繕すること能はざるに至つたとき

本邦に於ては船舶の修繕不能とは商法第七一八條の規定に依り、(一)修繕費が船舶の價額の四分の三に超ゆるるとき、(二)船舶が其の現在地に於て修繕を受くること能はず、且修繕を爲すべき地に到ること能はざるときと定めてゐる。而して所謂修繕費が船舶の價額の四分の三に超ゆるるとき船舶の價額とは、其の船舶が航海中毀損した場合に於ては其の發航の時に於ける價額とし、其の他の場合に於ては毀損前に有した價額とする。此の規

定は獨商法第四七九條の規定と同一である。然しながら本邦に於ては之を以て委付の一場合と看做してゐるのに反し、獨逸に於ては別に第八七三條の規定(舊商法第八七七條、一八六七年漢堡海上保險定則第一三一條)に依り、修繕不能若くは修繕無價値の場合 (*Reparaturunfähigkeit od. Redaturunwürdigkeit*) には被保險者は其の船舶又は破船を競賣に付し、其の純手取金と保險價額との差額を請求し得べき旨を規定してゐるから、斯の如き場合には委付を認めたと云ふことが出来ない。是れ蓋し獨逸に於ける從來の沿革に徴して最も明白なる所である。更に米國に於ては其の被害が保險に付せられた目的の價額の二分の一に超過するに至つたときは之を保險者に委付することを得べきものとしてゐる(註)。

(註) Elliott: *A Treatise on the Law of Insurance*, 1907. Sec. 495, pp. 567-568 (1) If more than half the reef in value is actually lost or would have been expended to recover it from the perils; (2) if it is injured to such an extent as to reduce its value more than one-half.

米國に於ける修繕費が修繕後の半額に超過したるときは、推定全損とするの主義は少くとも最早百二十餘年の歳月を経て *Fuller v. Maill* (1795); *Gardiner v. Smith* (1799); *Maccardier v. Chesapeake Ins. Co.* (1814) 等の事件は何れも此の主義の先例を爲すものである。而して此の 50% rule は米國にあつては積荷の損害の場合にも適用せられる (*Phillips, ibid.*, s. 1068)。然るに歐洲大陸諸國の法典に於ては多くはその損害が船價の 75% に達したときは之を全損と看做して、委付を爲し得るとするものであるが、この場合に於ける船價は修繕以前の價額であつて、其の以後の價額でなしとす (*Arnould, ibid.*, s. 1117)。  
(Foot note (1) 參照)

斯の如く、日、英、米、獨何れも其の主義を異にすること明かなるのみならず、佛國は(伊太利西班牙瑞典葡葡(牙和蘭等亦同様である)毀損又は喪失が其の價額の四分の三に超ゆるとき(佛商法第三三六九條)と規定した爲め此の點に就ては本邦商法は寧ろ佛國商法に倣つたものと謂ふべきである(註)。

(註) 一六八一第一ルイの海上令に在つては未だ四分の三主義を採用せずして「全損」と規定したことは既に一言した所のやうである。然るに之に關する解釋は區々であつて寧ろ此の場合には損害の一定額に達したときを以て委付權を有せしむるを便宜なりとする議論が勝利を占め、終に一八〇七年佛國商法に在つては現行規定の如く改正し、佛國法系に屬する爾餘の諸國も亦此の四分の三主義を踏襲したものである。

然るに此の規定に對しては素より異論がないわけではない。曰く「修繕費が船價の四分の三に超ゆるときは畢竟部分的損害に外ならないに拘らず之を委付の場合とするのは損害保険の原理と相背くの甚だしいものである。況んや四分の三の損害とは、既に決定的の事實であり、委付を以て損害の蓋然なる場合に限定すとの原則に比照すれば甚だしく其の標的を距るものと謂はざるを得ないからである」と(Aschenheim: a. a. O. S. 9)。

此の種の議論は、多く獨逸法學者の唱へる所であるが、實際に於ては、上記の如く之を便宜なりとして採用した國々が少くない。而して斯る場合に修繕費と其の船價とを對照するに當り、本邦に於ては既に述べたやうに原則として、船舶が航海中毀損した場合に於ては、其の發航の時に於ける價額とし、其の他の場合に於ては、毀損前に有した價額とすると規定してゐるから、彼の保險證券面に記載した價額即ち協定保險保額の如きは之を標準

と爲すべきでないこと明かである。蓋し協定保險價額は被保險者と保險者との間に任意に伸縮することを得べきものであるから、之を標準と爲すことは理論上妥當でないからである。獨逸に於ても亦同業である。而して修繕費(Cost of repairs, Ausbesserungskosten, frais de réparation)の觀念に就ては、本邦を始め英、佛、獨共に之を廣義に解釋する。詳言すれば、單に其の本修繕費のみならず、一時的修繕、其他船舶を救助するが爲めに必要な一切の費用及び船舶の被つた損害を除去し、且つ之をして再び安全に航海することを得せしむべき總ての費用を包含せしむるものである(獨商法第八七二條第三(註)七〇九條第七一〇條)。

(註) 米國に在つては既に述べたやうに其の損害が二分の一に達したときは之を委付することを得、此の場合に於ても亦二分の一主義を採用してゐる。其の原文は次の如くである。

§ 1539. In the jurisprudence of the United States, it is assumed in many cases, that the rule of constructive total loss by damage over fifty per cent where there is no provision to the contrary in the policy, refers to the value of the ship for sale at the time of the loss, in others, the rule is applied to the value in the policy. (Phillips, On Insurance, Vol. II. p. 263.)

然るに獨り英吉利に於ては本邦並に大陸諸國と此の點に關し著しく相異なる主義を採る。即ち同國に於ては常に一の抽象的(客觀的)標準を樹て以て其の對照の公平ならんことを期してゐる。是處に抽象的標準とは、所謂注意深き無保險船主々義(Prudent uninsured owner principle)なるもの即ち是れである。換言すれば斯る

場合に保険に付しなかつた船主の正に採用すべき方針、即ち修繕費が修繕後に有すべき船價に超過するや否やによつて決定することは是れである。抑々英吉利に於て斯の如き標準を採るに至つたのは一八三六年 Roux v. Salva d-or, 3 Bing N. C. 266 事件以後のことであつて當時リンチヤー卿 (Lord Abinger) の判決文に現はれた所は最も明かなる證左である。即ち

"In all these or any similar cases, if a prudent man, not insured, would decline and further expense in prosecuting an adventure, the termination of which will probably never be successfully accomplished, a party insured may, for his own benefit, as well as that of the underwriter treat the case as one of the total loss and demand the full sum insured."<sup>(註)</sup>

(註) Cf. Arnould; *ibid.* II. Sec. 1070. McArthur; *ibid.* p. 145. Chalmers and Archbald; *Mar. Ins. Act.*, 1906. 4th ed. p. 84.) 而して此處に所謂 Prudent or reasonable man とは畢竟羅馬法の善良なる家父即ち bonus pater familias べき其の標準の客體的なるを知らず (cf. Angel v. Merchants' Marine Ins. Co. (1913 K. B., p. 819. C. A.))

斯の如く英吉利に於ては船舶保険の推定全損を定めるに當り所謂注意深き無保險船主々議を採用するけれども、其の修繕後に有すべき船價及び修繕費に就ては理論上實際上多くの疑問がないわけではない。仍て今修繕後に有すべき船價と修繕費とに就き各別に之を討究することとする。

(甲) 修繕費 修繕費 (Cost of repairs, Ausbesserungskosten) の性質及び其の計算方法如何といふに、抑々海上保険上船舶の修繕費とは之をして其の損害發生以前と同一完全の状態に修復することを意味するものではない。言を換へて云へば船舶として海上を航行するに支障なき程度に於て必要なる修繕を施すといふに過ぎないものである。従つて事實上底荷若くは何等かの積荷を積載して再び最初に意圖した到達港に到る航海に堪ふるためその必要なる一切の費用を包含するものである。

即ち修繕費中に包含せらるべき項目は單に其の船舶修繕の見積費用のみならず、實際既に支拂はれた船舶の救助料をも加算すべきものであつて、若し其の遭難地に於て之を修繕することが出来なくて他の修繕し得べき地へ挽船又は航行せしめたときは、其の挽船料若くは假修繕費は勿論岩礁に坐乗した船舶の引卸し又は沈没船引揚の費用、損傷の検査及び共同海損の負擔あるときは其の分擔額等も修繕費中に包含せらるべきものであるといふべきである。

斯の如く委付の決定以前に於て既に被保險者の支拂つた諸種の費用も亦當然に修繕費中に加算せられるから、修繕費の範圍は所謂本修繕費のみを意味するものではなく、相當の期間内に遭難せる船舶を修理し、且つ再び其の航海に堪へしむべき一切の費用を包含するものなることは從來英吉利に於て普ねく認められた慣例である。英國現行海上保險法第六〇條第二項に規定せられる所のもは畢竟從來同國に於て一般に認められた慣例を要約したものに過ぎない。而して此の點に付き標準的判例として知られる彼の Rankin v. Potter (1873) 2 Asp. M.

L. C. 65 Et p. 72 p. 150. 事件に於て Blackburn の述べた所は最もよく此の點を明かにしてゐる(註)。

(註) "The question between the assured and the underwriters on ship whether the damage sustained may be so far repaired as to keep it a ship, though not perhaps so good a ship as it was before, without expending on it more than it would be worth." (William Gow; Marine Insurance, 5th ed. 1931 p. 154.)

而して茲に多少議論の問題とすべきは、所謂新舊交換費として受くる増價額即ち其の船舶が古船なるか或は既に老朽となつてゐるため、餘分の修繕費を費した場合に於て、之を控除すべきか否かに就いてである。英米兩國は勿論獨逸(舊商法第四四四條)に於ても從來之を控除しないのを原則としてゐる。一九一九年の改正獨逸一般保險法第七七條も亦同一の主義に依つてゐる。其の理由は當該船舶が果して修繕の價値ありや否やの考慮を唯一の問題としてゐるからである。隨て被害前の價額は問ふ所でない。而して船舶が修繕の價値ありや否やを決定するに、是等の控除を行ふことなく、明白に其の現實の修繕費を知るところを第一義とする (Henderson v. Shanklund, (1896) 1 Q. B. 525.)。是れ修繕費と共同海損とが初めから其の目的を異にしてゐる當然の結果である (Arnould, *ibid.*, s. 1025. A. Barkhausen, "Voraussetzungsm"). 又修繕費の内或ものは共同海損若くは海難救助料の如く結局他の利益の所有者から之を回復し得べき場合と雖も推定全損の問題とは何等の交渉を持たない。例へば船舶の修繕費が十萬圓を要する場合にその修繕費の價額が僅かに九萬圓とすれば之を以て推定全損とする。故に假令修繕費の半額が結局之を積荷の所有者から回復せらるべき場合と雖も敢て問はないのである。是

れ英國海上保險法第六十條 (1) に於て "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." と規定した所以である。

然るに船舶が積荷を積載せる儘坐礁若くは沈没したる場合に其の船舶を救出せんとする作業は積荷にも同様に適用せられるものであるから、之が爲めに要した費用は共同海損である。隨つて船舶の修繕費を見積る場合、その船舶の負擔すべき共同海損の分擔額を考慮するを當然とする。又斯の如き場合に於ける積荷又は運賃の負擔額に割當てられる共同海損の全損の決定を爲す場合の一要因となるは、迄もなし (Kemp v. Halliday, 1865.) 英國海上保險法第六十條 (1) が更に "but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of future general average contributions to which the ship would be liable if repaired" と規定せる理由も自ら會得し得るであらう。

以上の説明により英吉利に於ける修繕費の性質竝に其の計算方法は略々之を知り得たけれども、尙ほ一二の疑點がないわけではなし、而して其の一は損害防止の費用に就てである。抑々損害防止費用 (Suing and Labouring Expenses) なるものは其の性質上金額の多寡如何を問はず保險者に於て之を負擔するのを普通とする。是れ夙に英吉利は勿論爾餘の諸國に於ても認めらるる所の原則である。而して之が爲めに費された費用が其の保險金額に超過した場合と雖も尙且つ保險者に於て之を負擔することを要するものとする (本邦商法第六六〇條參照)。然るに修繕費



なるものは之と性質を異にし、或一定額以上に達しないときは所謂最小責任額の慣例若くは法律の規定（本邦前條三〇）に依つて保険者は之を擔保しないのを例とする。従て修繕費中に損害防止の費用を加算しないことは理論上寧ろ穩當なりといはなければならぬ。而して其の二は修繕期間中に要する船員の給料食料に就てある。抑抑船員の給、食料なるものは船主の雇傭契約に基いた當然の負擔に屬し、而も是等の費用は何れも海難に基く所の損害だと云ふことが出来ないから、之を修繕費中に加算するが如きは損害防止費用の場合に比し一層不倫の業なりと謂はなければならぬ。是れ蓋しマックアサー氏が修繕費を以て其の絶對全損に陥らんとする船舶を救助するが爲めに要する費用の全部を指稱するものであるが、又其の最小限度でなければならぬ（*certum ad unum*）と説明した所以であつて理論上蓋し當然である。

(乙) 船價 以上の修繕費と對比せらるべき船舶の價額なるものは何を標準として之を決定すべきか。凡そ船舶の價額なるものは時と場所とにより著しく相違あるを免れないから、其の修繕後に有する船價なるものも亦理論上容易に之を決定することの出来ぬものも明かである。曾てローンズ氏（*Lovndes; Marine Ins.*, 2nd. ed. 1835, p. 13. McArthur; *ibid.* p. 142, n. (n)）が船舶の價額は將來取得すべき總ての運賃を現價に換算した價額の中から其の經常費を控除し之に潰し債毀（*Breaking-up value*）たる材料の價格を加へたものを以てするのが理論上最も正當だと提唱した。是れ素より一説として傾聽するに足ることは疑ないけれども、實際に於ては運賃の變動が極めて頻繁であつて將來取得すべき總ての運賃を豫測する如きは云ふべくして行ふべからざる所であるから、之を船價の標準として實用に供する

ことは出来ない。然るに英吉利に於ては前記の如く船價に就ては *Irving v. Manning* (1847) 事件以降客觀的標準として無保險船主主義を採用し修繕後賣却して取得し得べしと認定した評價に據るものとなした（註）。然しながら斯の如き主義の下に於ける評價なるものは、果して如何なる標準によらんとするものなるか、理論上少なくとも之を決定することは容易の業でない。唯實際には其の當時に於ける市價即ち「マーケットプライス」を以てするけれども、特殊の事業に従事する船舶の如きは其の市價すら殆ど之なき爲め自ら他の方法に依らざるを得ない。例へば建造價額を採り、其の中より一定の減價計算を施すが如き、若くは新造船を以て之に代へる場合に之に要すべき價額を以てするが如き方法は即ち是である。

（註）英國に於ても十九世紀の初葉にあつてはなほ其の修繕費と比較さるべき船價は保險證券上の價額と同一なるか否かに關して數々爭議の問題となつてゐた。之を訴訟の問題としたのは一八二八年の *Allen v. Sugrue* 事件を嚆矢とする。次に一八四一年 *Young v. Turing* 事件となり、最後に一八四七年 *Irving v. Manning* 事件に對する貴族院の判決で保險證券面の協定價額は推定全損ありや否やを確定する目的のためには決定的なものに非すと定めた。現行英國海上保險法第二七條（四）の規定は畢竟是等の先例に依據せるものに外ならない。

更に問題とすべきは向拂運賃が船價の一部を構成するものなるやに就てである。この點に關し英吉利に於ては一八五〇年 *Moss v. Smith* 事件に於て之を積極的に解釋して當然に船價の一部を成すものとした。ローンズ、ガウ、マックアサーの諸氏を始め其の他の學者は何れも皆之と同様の意見を抱懐し *Macbeth v. Maritime*

Ins. Co. 事件に於ても亦全然之を認め、現行英國海上保険法第六三條第二項の規定亦同様である。蓋し注意深き無保険船主は其の船舶に修繕を加へて運送契約を完了し運賃を取得せんことを希望すべきは寧ろ當然なりと看做さなければならぬからである。従て、到達地に於て支拂はれる向拂運賃は之を船舶の修繕後に有すべき價額の中に加算し、且つ其中より之を取得するに必要な費用を控除するは理論上正に當然なりといはなければならぬ S. McArthur: *ibid.* p. 148)。

斯の如く無保険船主々義に基く船價の標準は修繕後之を賣却して得らるべき認定價額であるから、かの保険者と被保険者間に豫め協定した保険價額(英吉利に於ける Valued Policy)を以て其の標準となすことは出来ぬ。是れ特に英國海上保険法第二七條第四項の規定ある所以で、本邦に於ても亦其の趣旨を同うすることは勿論である(本邦商法第七一、八條第二項参照)。而してこゝに尙ほ一個の問題がある。即ち無保険船主は修繕後に有する船舶と其の修繕費とを對比するに當り所謂潰し値段 (Value of wreck) たる廢船若しくは材料の價額は之を其の計算中に加ふべきや否や是れである。從來英國に於ては廢船たる材料の價額は實際に於ては殆ど無價値なるのみならず、或は之を他に移轉するが爲めに要すべき費用が却つて多額に上ることありとの理由に基き一般に之を無視して顧みなかつたものゝ如く、米國に於ても亦殆ど英國と同様であつて、例へばフィリップス氏の如きも船舶たる目的及び使用の點より觀察すれば廢船たる材料は殆ど無價値であるから、之を其の計算中に加へざること寧ろ適當であると明言したのである。従て修繕後に有すべき價額に運賃を加算したものが修繕費に超過する場合を以て委付を爲し得べ

きものとするのを一般の慣例とした。然しながら純理上より論ずれば無保険船主は修繕價額に運賃を加算した場合計が修繕費と現在の儘其の船舶の有する價額とを加へた高に超過するのでなければ敢て之を修繕する者はないであらう。而して此の點に關しては現行英國海上保険法第六〇條第二項は何等明言する所がないから、尙ほ依然として未決の問題たらざるを得ないものゝやうである。然し既に引用した Irving v. Manning (1847) 若しくは Granger v. Martin (1865) 事件に於ける所謂無保険船主義を推して考へるに、船舶が海難に遭遇した場合に船主が自ら進んで其の救助の方策を講ずるや否やは、單に其の修繕費が修繕後に有すべき價額に超過するが如き場合のみに止まらず、必ずや現在の儘其の船舶の有する價額も考慮に入れ、若しも其の價額と更に要すべき修繕費とを加算したものに修繕後に有すべき價額 (Repaired value) が達しないときは殆ど之が救助に従ふ者はなからう。然るに英吉利に於ては右何れの議論にも之が左袒者があつた。即ち修繕費中に Wreck value を加くるを不可とする論者は、

一、抑々海上保険法は之を成文法とした當時に於て一般に信憑せられた判例を編纂したものに過ぎぬ。而して一九〇三年 (英國海上保険法發布の三年前) 控訴院に於ける判決例 Angel v. Merchants' Marine Ins. Co. に於ては wreck value は之に加算すべからずと判決したのである。乃ち議會は之を採つて以て現行海上保険法の一部と爲したものに過ぎぬ。加之

二、現行英國海上保険法第六〇條第二項の規定に依るに、單に修繕費がその修繕後の價額に超過する場合との

み規定し毫も“value of wreck”に關して是處所なし、從て無保險船主々義なるものは其の船舶の現有價額を包含しなものと謂はなければならぬ。

と主張した。然るに一九〇八年に至り貴族院は The Araucania 號 (Macheth & Co.; Ltd. v. Maritime Ins. Co. Ltd. 24 Times L. R. 403) 事件に於て此の訴訟は海上保險法實施以前に係るものであるから、法律の規定に關係なしとして、其の修繕費中に船舶の現有價額を加算すべき旨の判決を與へた。此の判決は英國の貴族院 (House of Lords) が下したものであるから、右法律發布以前に於ける無保險船主々義に關する英法の精神を表明したものと云ふも敢て過言ではなからうである。然るに一九二二年 Hall v. Hayman 事件に於て Bray, J 氏は之に反し再び Angel v. Merchants' Marine Ins. Co 事件と同一意義の判決を下し、船舶の現有價額は之を修繕費中に加ふべからずと爲した。(ブーサー・コーン (Cohen) も亦同一見解を採用してゐる。(ハルスブリ一卿編英國法第十七卷第九五六節參照)。斯の如く英國海上保險法第六〇條第二項の解釋に關しては今日も尙ほ爭議の跡を残すものゝやうであるけれども、今、客觀的標準たる無保險船主々義に據つて之を純理上より考へるに、value of wreck は之を其の修繕費中に加算するを以て正當だとしなければならぬ。況んや Hall v. Hayman 事件の如きは單に下級裁判所のみ判決に止まり終に控訴しなかつたものであるから、未だ俄に之を以て最終となし、英國の最高裁判所も亦之と同一意見を抱懐するものなりと速断することは出来ない。然るに De Hart 及び Simey 兩氏の如きは共に理論上は勿論之を現今に至るまでの各種の權證に據るも wreck value を

修繕費中に加ふるの不可なることを主張した。然るに一九三六年 Carras v. London & Scottish Ass. Corp. 事件に於ては、運賃の推定金額を設定する場合の標準として又マクベス事件を引用してゐる [Arnould, *ibid.*, s. 1124, p. 1507, foot note (b)]。

斯の如く英吉利に於ける船舶の修繕費と其の價額に於ては、所謂無保險船主々義に依つたものであるが、修繕後に有すべき價額若くは無保險船主なるものゝ意義が常に必ずしも明瞭でないから往々にして其の評價に就て爭議を惹起す處がある。是に於てか更に實際問題として考へるに、豫め保險者と被保險者との間に定めた所謂協定保險價額を以て之に代らしめるを捷徑と爲すに至つた。かの評價約款即ち Valuation clause は是である(註一)。又修繕費の豫算に關しても之と同様の困難に遭遇せざるを得ない。蓋し造船所の如何に依り修繕費に著しい相違のあることを免れなからば、修繕を爲すべきものゝ範圍を定めてこの困難を豫防せんことを期するに至つた。彼等 Tender clause として現今一般に採用せらるゝ特別約款は、即ち斯る場合を豫想して造船所を定める權限を保險者に附與したものに外ならぬのである(註二)。

(註一) 現今英國に於ける倫敦保險業者協會 (Institute of London Underwriters) が協定した評價約款は左の如くである。

"In ascertaining whether the vessel is a constructive total loss the insured value shall be taken as the re-paired value, and nothing in respect of the damaged or break up value of the vessel or wreck shall be

taken into account.”

『船舶の推定全損を評定するに當りては保險に付せられたる價額を以て其修繕後に有すべき價額として計算せらるべく破損の状態に於ける船舶の價額は之を評定中に加ふることなし』

此の約款の後段の規定は畢竟一九〇八年 Aracania 號事件の結果に起因し、是に依つて破損の状態に於ける船舶の價額は當事者間の契約を以て終に修繕費中に加算せらるることとしたのである。

(註11) 「ラダマンコーズ」の本文は左の通りである。

Institute hull clause — “The Underwriters shall be entitled to decide the port, to which a damaged vessel shall proceed for docking or repairing (the actual additional expense of the voyage arising from compliance with underwriters' requirements being refunded to the owners), and underwriters shall have also the right of veto in connection with the place of repairs or repair's firm proposed.” (Fairplay, March 10, 1921, p. 881.)

船舶が修繕すること能はざるに至つた場合に積荷が救助せられたときは、之を委付することを得るや否やといふに、本法に於ては商法第八三五條に於て『船長ガ他ノ船舶ヲ以テ運滞ナク積荷ノ運送ヲ繼續セルトキハ被保險者ハ其積荷ヲ委付スルコトヲ得ズ』と規定してゐるから、斯る場合には之を委付することが出来ないといふべきである。然るに若し船長が其の積荷を運送することなく若くは其の送達方の運滞した場合に、損害の程度如何を論ぜず、積荷の被保險者は直に之を委付することを得るかといふに、斯の如き場合に於て之に委付権を與へるの

は委付の制度と矛盾するの甚だしいものであつて、假令船長が其の積荷を送達することなく又其の送達方を運滞したとしても積荷が既に安全の地位に存するときは、最早全損の虞がないから、かゝる場合には委付を爲し得ざるものと謂はなければならぬ。故に又かゝる場合に於ては船長が他の船舶に依り又は其の他の方法に依るも、到底之を其の陸揚地に送達することを得ないときに限定しなければならぬ。法文の規定不完全なる爲め稍々疑があるけれども、以上の如く解することは寧ろ委付の性質上當然の歸結である。而して本邦商法第八三五條に於ては船舶が修繕不能となつた場合に於て右の如く、積荷を其の到達港に送達するときは委付を爲すことを得ずと規定したに拘らず、船舶の沈没した場合に就ては之と同一の規定を設けなかつた爲め、船舶沈没の場合には其の積載せられた積荷の所有者は當然に委付権を執行し得べきことは(松本博士著保 文理解釋上疑のない所であるけれども、之を實際に就て考へるに彼此甚だしく偏重の嫌なきを得ない。蓋し船舶の沈没したときに於ても往々積荷の救助可能なることあるのみならず、或は他の船舶に依り若くは其の他の方法に依り之を其の到達地に送達せらるゝことも決して稀ではない。然るに尙ほ船舶沈没の場合に單り其の被保險者に委付権を與へたのは委付の性質に相背くのみならず、彼に輕く此に重きの憾なきを得ない。是れ蓋し本邦に於ける積荷保險證券に於て船舶の沈没せるとき、及び其の修繕不能のときは、ともに之を委付し得べからざる場合の中に加へた所以であらう。)

佛國に於ては同國商法第三六九條に於て、他の諸國に於ける修繕不能に該當する場合として航海不適即ち *Im-avigabilité par fortune de mer* (Unseaworthiness, Seuntüchtigkeit) を掲げ、*Sinistres majeurs* 中

の二に數へて委付をなし得べき場合とした。而して佛國の學者は概ね皆航海不適を、絶對的不堪航と相對的不堪航 (Innavigabilité absolue, et Innavigabilité relative) とに分つを常とする。所謂絶對的不堪航とは船舶が大破損を招き到底航海を繼續するに足るが如き修繕を爲すことの不可能なる場合を云ひ、後者は現在地に於て修繕することは不可能ではないが、其の地に於て之に要する資金を得ることが困難であるか、材料若くは労働に缺乏し或は莫大なる修繕費又は長日月を要し、或はその被害が大であつて、航行若くは挽船不可能の如き場合をいふ。而して喪失又は損害額が船價の四分の三に達したときは別に之を委付し得べき一場合に數へ、航海不適と區分したことに注意すべきである。

二 船舶又は積荷が捕獲せられたるとき

茲に所謂捕獲とは交戰國の一方若くは海賊等により其の所有權を沒收するの目的を以て押收せられた場合を指稱するものである(註)。

(註) McArthur: *ibid.* p. 127; Meredith: *ibid.* p. 353. マリオン・ヴァラン兩氏も亦同一解釋を採る。

而して現今國際法學者の所謂捕獲と稱するものは、其の所有權の既に交戰國一方に歸屬した場合を指すものであるから、商法上謂ふ所の捕獲は拿捕の意なりと云はなければならぬ。何となれば國際法上現今捕獲とは既に捕獲審檢所の判決によつて船舶又は積荷が沒收せられた状態に命名したものであるから、保險法上所謂絶對全損に屬し準全損ではない。他言を以てすれば捕獲には最早危險の蓋然性がないから、商法が斯る自明の場合を規定

するの理由がなからずである(註)。

(註) 英國に於ける Capture は戰爭に際し交戰國の一方が分捕品として其の物の所有權を喪失せしめる意思を以て沒收することを謂ふのであるから、被保險者は之を推定全損の場合と看做し一應 (Prima facie) 之を以て直ちに委付の通知を爲すの權利を有するものとしてゐる。それ故英國に於ける右のやうな場合の Capture は我國商法に謂ふ捕獲の場合に該當するものなり(Arnould: *ibid.* s. 370. (Capture is prima facie a case of total loss, which gives the assured an immediate right to give notice of abandonment)). 但し英國に於てもその後沒收と宣告された捕獲なる場合は其の物の絶對全損であるから委付の通知を待たずとして得る(Arnould: *ibid.* s. 1133. Mullett v. Sheedden (1811): Stringer v. English, etc. Ins. Co. (1869))

然るに歐羅巴に於ては一八五六年巴里宣言以前には、拿捕は殆んど捕獲と同一視せられたから、敢て此の間に區別を立つるの必要を見なかつたけれども、同年以後各國は何れも戰爭に際しては、捕獲審檢所 (Prize court, Preisengericht) を設け、中立國旗章の下に積込まれた敵貨は戰時禁制品を除き捕獲せられることなく、又中立國貨物は戰時禁制品を除き、敵國旗章の下に存する場合と雖も捕獲せられることなく、所謂 Free ships, Free goods なる原則の一般に承認せられるに及び、海上に於ける私有財産は往年に比し著しく鞏固を加へたのである。尤も第一次歐洲大戰に於て、獨逸は一九一六年二月より所謂無警告擊沈を宣言し、多數の船舶を擊沈したけれども、是れ實に從來世界の慣例たる國際法違反の行爲であつたが、今回の世界戰爭に於ても亦之と選ぶ所がなす。而して國際法上に於ける拿捕は現今原則として一定の方式を履踐することを要し、交戰國一方の船艦に依つ

てのみ行はるべきものである。加之一八五六年巴里宣言により私船の捕獲 (Privateering) を禁じた爲め、所謂 Letter of marque, or Letter of Countermarque (mark 又は mart) 即ち私船捕獲免許の如きは事實上全く之を見るを得ない。斯の如く國際法上に於ける拿捕又は捕獲は一定の意義を有するに至つたけれども、海上保険に於ける拿捕若くは捕獲は更に其の意義が廣く、其の行爲の正當なると否と、若くは戦時たると平時たるとを問はず、何れも之を拿捕又は捕獲と認めらるゝものとするの慣例は、從來何れの國に於ても周ねく承認せられた所である。

而して斯の如き場合に際し被保険者は其の保険の目的について、事實上支配權を喪失するのみならず、一時或は永遠に其の航海の目的を達すること能はざるに至ることも稀ではない。それゆへ拿捕は明かに委付に必要な前提條件たる全損の蓋然性を具へてゐる。而も其の障礙は被保険者の獨力を以ては如何とも爲す能はざる所である。茲に於てか拿捕は各國に於て夙くより委付の一場合に數へられてゐる。彼の Guidon, ch. VII art. 461., Courtmier d'Amsterdam, art. 8. Ord. de la Marine, art. 46. の如きは何れも之に關する規定を設けた。我國に於ても明治十三年海令草案を始め舊商法にも之を認め現行商法亦之を踏襲したのである。又獨逸に於ては現行商法第八六一條第二號(舊商法第八五(六條第一項)佛蘭西に於ては現行商法第三六九條第一號等に於て共に之を認めた。英國に於ても亦同様であつて、即ち Capture, Arrest, Seizure, Detention, Embargo の場合に等しく推定全損と看做して之を委付することを得ることは既に一八三二年 Peete v. Merchants' Ins. Co. 事件に於ける判

事ストリー氏の判決によつて最も明白である (Arnould: *ibid.* Vol. II s. 1099)。而して本邦に於ては船舶又は積荷の拿捕せられたときは直ちに委付することを得べき主義を採用したけれども、この點に關する各國の主義は又必ずしも一樣ではない。即ち獨逸に於ては船舶又は積荷が抑留せられ、若くは交戦國の一方の爲めに拿捕せられ或は海賊の爲めに捕獲 (Nehmung, Pillage) せられ、若くは官憲の爲めに押收せられるときは各場合に依り六ヶ月、九ヶ月、十二ヶ月間解放せられなかつたときは之を委付することを得べき規定を設けてゐる。其の他伊商法(第四八五條及(第六六)白商法(第二四)等は拿捕の後一定の期間を経過して始めて委付權を生ずと規定してゐる。然るに佛蘭西に於てはルイの海上令を始め現行商法(第三六)に於ても "en cas de prise" とのみ規定してゐるから、拿捕の後直ちに委付することを得るのである。是れ本邦商法の規定と同一である。英國に於ても被保険者が其の船舶の拿捕せられた事實を知つたときは、直ちに委付權を生ずるものとしてゐる。而して此の主義はマンスフィールド卿に依り既に Hamilton v. Mendes, 1761. Bainbridge v. Neilson, 1808. Parson v. Scott, 1810. Naylor v. Taylor, 1829. 等の事件に於て決定せられた所である。

然るに英國に於ても最近に至り拿捕の事實を以て直に之を委付の原因と爲すの主義に疑を挟み、現に一九一二年希土戦争の當時ニューボートよりコンタンチノープルに輸送した積荷に對し、希臘の艦船はテネドス沖に於て之を拿捕し、其の積荷を陸揚せしめた事實の訴訟に於て、船主は委付の通知を發したが英國下級裁判所は之を以て直に委付權を構成するものと認めることが出来ない旨を判決した。蓋し斯る場合の拿捕が果して絶對全損なり

や、若くは之を回復するの望なき推定全損なりやは同國海上保險法第五七條並に第六〇條の解釋問題に關するに勿論であるからである。然るに同事件に於ては單に船舶又は積荷が拿捕の後若干期間（六週間）差押の状態に存したとしても之を以て直ちに所有權の喪失又は回復絶望の状況と看做すことを得ないから、委付の原因と爲すことが出来ない」と判決し、一九一五年控訴院に於ても亦之を確認した。尤も同判決が海上保險法實施以前であつたならば船主は拿捕の事實を以て直ちに委付權を獲得したことは明白であるが、既に法律を以て絶對全損の範圍を規定した以上は、先づ以て其の規定の解釋は法文の意味と抵觸せざる程度に於て先例若くは學說を斟酌せざるべからざることは勿論であらう。之と同一趣旨の解釋法は既に一八九一年 Lord Herschell *vs* Vagliano *v.* Bank of England 事件で明かにされてゐる。況や既に述べたやうに現行國際法に於ける慣例の著しく改訂せられたときに當つては、之に順應せしむるが如き解釋に依ること寧ろ穩當であつて斯の如きは却つて英法の大特色と看るべき點であらう（註）。

（註） Polurrian SS. Co. v. Young (1915), 19 Com. Cas. 143; (1915) K. B. 922 (C. A.)。此の事件に於て一九〇六年海上保險法の草案中最初不確定なる文字 "Uncertainty" に代ふるに、委員會は "Unlikelihood" なる標準を以てするに至つたことは、畢竟、被保險者の解釋的全損に對する請求權に制限を加ふる結果となり從來の法律を變改して多少被保險者の不利に解せらるるに至つたものである。爾來英國に於ける判例 *Roufa and Fourgas v. Townsend* (1919); *Cohen v. Standard Mar. Ins. Co., Ltd.* (1925); *Marstrand Shipping Co. Ltd. v. Beer* (1936) 等は何れも右の標準に照して下されたものである (Arnould, *ibid.*)。宮本英雄著 英法研究 (九〇—九一頁參照)

以上の如く船舶又は積荷が拿捕又は捕獲せられた場合に之を委付の原因と爲した事實は既に十四五世紀以降各地に於ける法令に散見する所であつて、當時敵船若くは海賊船に捕獲せられたときは何れも皆之を全損と看做した例を踏襲したものに外ならない。而して當時に在つては尙ほ拿捕と捕獲とは結局同一觀念であつて今日の如き差異を設けなかつたから、拿捕せられるときは直ちに委付權を與へるも何等條理に反するものと云ふを得なかつたのである。然るに前世紀の中葉以降國際法上の慣例が漸次に推移し、一旦拿捕せられた船舶・積荷が後日解放せられることもあり、或は船員の努力に依つて再び所有權を回復することも亦珍らしくない。茲に於てか更に斯る場合に、尙ほ拿捕を以て直ちに委付の原因となすことは、果して正當なりや否やの問題を生ぜざるを得ざるに至つた。而して佛國並に佛法系の諸國の如く當年の法典に何等の改正を施さないものにあつては、依然として拿捕を以て直ちに委付の原因としてゐるけれども、獨逸や伊太利の如きは國際法の慣例に鑑み、一定の期間を経過しなければ委付を許さない主義を採用した。斯の如くにして終に此の點に關しても亦二種の全く相異なる主義を發生するに至つた。而して拿捕の後状況の變化を來した場合に其の委付權に如何なる影響を及ぼすべきかに關して亦（一）或は委付を爲した時の状況によつて之を決すべしと主張するものがあり、或は（二）保險者にして委付を拒絶したときは被保險者が其の訴訟を提起する時の状況によつて決すべしと唱ふるものがある。今之を實例に求めるに、英國に於ては既に引用した前記各種の判例に於て保險者が委付を拒絶した場合には其の訴訟を提起した當時尙ほ委付を爲し得べき状況に存するか否かによつて之を決すべきものであつて、若し其の以前に於て既

に解放せられたときは最早委付の原因が消滅したものであるから、委付権も亦存在せずとする。然るに同國に於ては一八九七年に至り彼の *Ruys v. Royal Exchange Assurance Corporation* の判決以來、此の説に多少の變更を加へ、拿捕の場合に委付の成立を決定することは、被保險者が保險者に對し催告 (*issue a writ.*) を爲した時の狀況に依つて之を決すべきものとした (*Arnould: ibid. II s. 1099*)。

然るに佛國に於てはルイ海上令 (*Art. 46 of the Ordonance, Meredith: ibid. p. 357*) 及び之を踏襲した現行佛商法<sup>(第三六)</sup> <sup>(九條)</sup> 中には "*En cas de prise*" と規定したから、拿捕なる事實は當事者間に於て最早や絶對的效力を有し其の後に於ける狀況の變化如何の如きは之を問はないものとする。而して其の結果若し船舶又は積荷が解放せられ、或は他の方法に依つて無事に危険を免れたときは、恰も委付の原因たる其の場合に於て一旦委付せられ、而も其の目的が後に至り無事回復せられたる場合と毫も擇む所がないとせられた。然るに十八世紀の末葉に至つてはエメリゴン氏の如き自ら『被保險者は拿捕の瞬間より委付権を有するか』の問題を提供し、之に答へるに消極的理由を附して、拿捕は畢竟全損でないから、之を委付することが出来ないと結論したのである (*Meredith: ibid. pp. 356-357*)。十九世紀に至つては *Pardessus* 氏等の如き有力なる學者輩出して一層其の消極説を鼓吹した。今是等の人々の論旨に従へば、拿捕の事實のみを以てしては素より委付に必要な前提條件を構成するものではなく、被保險者が委付権を執行せんとするに當り、其の目的の尙ほ拿捕の状態に存する事を要すと爲してゐる。惟ふに拿捕に關する國際法上に於ける慣例の著しく變遷を遂げた今日に於て、尙ほヴァー

ラン、ボチエー諸氏の主張した學説を奉ぜざるを得なかつた十七八世紀に於ける状態を墨守せんとするが如きは昔に時代錯誤の解釋なるのみならず、委付の本質に照し、被保險者の保護に偏重するものとの譏りを免れない。況や一旦拿捕せられた船舶又は積荷が、被保險者の委付を爲す以前に於て既に解放せられ、若くは再捕獲を爲し又は其の他の方法に依つて危険を脱した場合に於ても、尙ほ且つ委付権を認めやうとするが如き委付の性質に照して大に疑なきを得ない。英國に於ては佛國と同じく被保險者の委付権は保險者の承諾を俟つて始めて成立するのであるが、若し保險者が委付を拒絶せんか、此の場合に於ける委付の成立は、被保險者が訴訟を提起する時の狀況によつて決定すべきものと定めたことは既に述べた所の如くである(註)。

(註) *Hamilton v. Mendes 2. Burr 1212* に於ける *Manstfield* 卿の判決文に於て此の點を決定してゐる。

*Meredith: ibid. p. 357* 尙ほ *Ruys v. Royal Exchange Ass. Corp. (1897) 2 Q. B. 41 Asp. M. L. C. VII p. 264* 以下を看よ。

然るに本邦に於ては委付権は所謂被保險者の單獨行爲と爲すの主義を採用してゐるから、委付の通知を爲した時に於て成立する。隨て保險者が之を承諾する与否とは自ら別問題である。而して交戰國一方の臣民に屬する船舶若くは積荷の場合には、是等の目的が交戰國他方の船艦の爲めに拿捕せられた場合には、殆んど沒收に等しい運命を有するから、斯の如き場合には本邦に於ける主義即ち拿捕を以て直ちに委付の原因と爲しても實際上殆んど妨げないけれども、中立國に屬する船舶が偶々其の積載せる積荷が戰時禁制品たる嫌疑によつて拿捕せられた



場合に、直ちに之を委付の原因と認めるのは、保険者に對して甚しく苛酷に失するものと謂はざるを得ない。是れ蓋し英米其他拿捕を以て直ちに委付の原因と爲すの主義を採用した國々に於ても、保險證券中特約を設け捕獲後若干日を経過したとき、若くは没收の宣告を受けたのでなければ之を委付することを得ないと爲すものを生じた所以であつて、斯の如きは實際上の要求に應じた適當の處置たるのみならず、理論上又當然なりと謂はざるを得ない。唯獨逸其他獨法系の諸國に於ては、現今拿捕の場合に於ても尙ほ一定の期間を経過しなければ委付権を與へない主義を採用したから、素より斯の如き特約を設定するの必要を見ないのである。

船舶又は積荷が官の處分に依りて押收

せられたるとき

本邦商法第八三條第五號に於ては、船舶又は積荷が官の處分に依つて押收せられ六ヶ月間解放せられないときは、是等の目的を委付することを得べき旨を規定した。斯の如く本邦商法が押收 (arrest, arrest, Verfolgung von hoher Hand) の場合と拿捕 (capture and seizure) の場合との間に期間の差異を設けた所以は、捕獲の場合に既に述べたやうに、其の目的が所有權を沒收する意思を以て船舶又は積荷の差押を爲すものであつて、殊に是等の目的が交戰國一方の臣民に屬するものであるときは、殆ど沒收せられるのを當とするに反し、押收の場合に於ては是等の物件に對する所有權を占奪せんとするものではなく、再び之を返還するの意思を以て一時抑留するものに過ぎないからである (註)。

(註) Marshall; *ibid.*, 4th Ed., p. 407.

McArthur; *ibid.*, p. 126, per Brett in *Rodocanachi v. Elliott*, (1873) 28, L. T. Rep. 840: "Capture is taking possession with intent to change the property; arrest is taking with intent ultimately to restore to the owner; restraint, a prevention of the goods going."

果して然らば押收の事實を以て直ちに委付の原因とするが如きは素より正當なりと云ふことは出来ない。然しながら相當の期間を経過したに拘らず、尙ほ依然として押收の状態に存することは之を其の被保險者より見れば殆ど全損の場合と運命を同するものと云はざるを得ない。是れ蓋し本邦商法が六ヶ月間解放せられないときは委付を爲し得べしと規定した所以である。然るに獨逸商法の如きは(一八六七年漢條海上保險定期 第二九條現行商法第八六四條) 稍く之と趣を異にし土地の遠近に依つて區別を設け其の最短なるものは之を三ヶ月として漸次六ヶ月九月又は一ヶ年と定めた。更に積荷等にして腐敗し易いものは之を短縮して一ヶ月一ヶ月半又は二ヶ月と定めた(佛國商法第 三三七條)。而して處分に依る押收は或は戰爭に伴ふ抑留 (Embargo) なることがあり、或は犯罪捜索又は檢疫等の爲めに行ふことがあり、或は國際上の報復手段として爲さることがある。今之を歐洲諸國に於ける文字に就て見るに、英米に於ける "Arrest, Restraints and Detainments of all Kings, Princes and People" 佛蘭西に於ける *arrêt de puissance* 獨逸に於ける *Anhaltung* 若くは *Verfügung von hoher Hand* に略し該當する。而してこゝに官とは英國に於ける Princes, rulers and people に該當し、内外總ての官憲を指稱するものなることは學說の一

致する所である。唯茲に注意を要すべき事項がある。即ち英國に於ては Arrest, restraints, seizure 等は何れも被保険者の私有権を剝奪するものであるから、直ちに委付の原因と爲すべきものなりとの見解を採用し、又佛國に在つては本邦と同様二者を區別するを要すと爲すの主義を採り、獨逸は二者何れも其の被保険者より見れば所有権を喪失するの虞あるものであるから、之を同様に取扱ふを正當とし、相當の期間を置き、然る後何れも之を委付し得べきものとした。而して本邦に於ては既に述べたやうに拿捕の場合にあつては之を以て直ちに委付の原因と爲したけれども、押收の場合には距離の遠近を論ぜず一律に一定の期間（即ち六ヶ月）を経過するを要すべき主義を採用した。然るに獨逸、白耳義、伊太利、和蘭の諸國に於ては之に反し何れも一定の期間を経過した後でなければ之を委付することを得ない規定を存してゐる。惟ふに海戦法規の變遷は既述の如くであるから、拿捕を以て直ちに委付の原因と爲すの主義は最早時勢に適合せざる以上、拿捕と押收との間に委付權に重大なる差異を設定した趣意は、現今に於ては最早成立し得ないといふべきである。而して是に一言を要するべきことがある。現今何れの國に於ても押收若くは抑留が單に長期に互る事實を以て委付權を成立せしむるのであるが、曾て獨逸商法修正委員會に於て、斯る場合の委付は押收に因つて保險の目的が威嚇 (Deterrent) せられたことを要する。詳言すれば所有権の剝奪又は其の目的が破壊せられ、事實上全損の虞あることが委付に必要な前提條件だとの説を主張せられたのであるが終に成立するに至らなかつたこと即ち是である。

以上余は本邦商法の順序によつて委付を爲し得べき重要な場合を叙説した。尙ほ我國に於ては佛國商法第三

六九條（一六八一年ルイの海上令にあつては既に述べたやうに目的の全滅した場合を掲げたが、エメリゴン氏の學說に影響され、現行佛國商法典に在つては損害額が四分の三に達したるときと改正してゐる）及び明治十三年の海令草案第三三八條に於て、其の損害が積荷の價額の四分の三に達したときは之を委付することを得べき旨を規定し、舊商法第九六九條に於ても亦之と同様の規定を存し、喪失又は毀損が其の價額の四分の三を超えたときは之を委付する事を得べしと規定した。然るに現行商法に於ては船舶の場合にのみ、修繕すること能はざる場合を其の價額の四分の三に達したるときと規定してゐるから、船舶以外の積荷に就ては此の主義を適用しないのである。故に船舶以外の目的に就ては其の被害の程度に依つては委付の問題を決定することを得ない。現今米國の如きは積荷、船舶共に損害額が其の價額の二分の一に達したときは之を委付し得べきものとする。而して是れ實に往年 *Guidon de la Mer* に於て採用した主義であることは既に述べた所である。然しながら上記の如き二分の一主義を船舶竝に積荷の委付に適用するが如きは、被保険者保護の一方に偏重せる不公平の制度たるのみならず、海上保險が實損額填補の契約たる一大原則を無視してゐる譏を免れることは出来なす。

以上屢々説明したやうに委付を爲し得べき場合に付き現今各國に於ける法律又は慣例の區々たるが爲め、海上保險の如く國際的性質を帯ぶること顯著なるものにあつては、現在は勿論將來に於て益々不便を感ぜざるを得ない。茲に於て現今海上保險に付きその主義、若くは取扱方法を異にする主要なる諸點に就き、一定の申合せ規定を編成すべしとする論が屢々識者の間に唱道せらるゝに至つた。即ち一八九九年米國の *Buller* で開催せられ

た國際法會議に於ては英國のカーヴァーに依り海上保險に關する國際的統一案が提出せられ、爾來一九〇〇年佛國ルーアンに一九〇一年八月グラスゴウに於ける會議に於て、再三討論を凝らし同年終に海上保險グラスゴウ規定 (Glasgow Rules of Marine Insurance) なるものを協定するに至つた。而して此の規定中其の最も詳細に規定せられたものは實に委付に係るものであつた。而して此の規定は既に一言したやうに、各國に於ける法律並に慣例の相違するもの、中其の最も主要なるものに付き規定したものである。殊に全損並に推定全損と看做さるべき場合に就て比較的詳細なる規定を設けてゐる。

#### 第二項 委付を爲し得ざる場合

委付は被保險者が保險の目的が未だ全滅せざるに先ち其の目的に付き有する一切の權利を保險者に移轉することに依り保險金額の全部を請求する權利であるから、委付を爲し得ざる場合は畢竟(一)保險の目的の絕對全損となつたとき、及び(二)其の目的が單に部分損害に止まる場合はれである。而して其の目的の絕對全損とは如何なる程度に達した場合を指稱するものなるかの觀念に至つては各國必ずしも同一なるを得ない。本邦に在つては商法上何等の規定なきのみならず特に從來之に關する慣例もないから、全損とはその文字の示すやうに其の物の全部が滅失した場合なりと解すべきであらう。此の點に就ては寧ろ後段に述べるやうに、獨逸に於ける全損の觀念と略ぼ同一なりと云はなければならぬ。然るに英國に於ては從來全損と推定全損の二となすのを例とする。而して所謂絕對全損とは同國海上保險法第五七條の規定する所であつて次の如くである。曰く「保險の目的が破

壊し又は損害を被つて最早保險の目的たる種類の用を爲さざるに至つたとき、又は被保險者が其の所有權を回復すること能はざるに至つた場合」と。是れ蓋し往年の Fleming v. Smith (1848), Rankin v. Potter (1873)

Asfar v. Blundell (1859) 等多數の判例に依りて既に決定せられた所であるが、英國に於ては從來積荷が正荷 in specie の儘現存しても之を其の到達港に輸送することの出来なかつた場合には又之を絕對全損と看做し、委付の手續を待たずと爲すの例であつたけれども、曾て委員會に於て之に關する法文を削除した爲め、現今同國に在つては右の如き場合の積荷は推定全損であつて即ち委付の通知を要するもの、やうである。

獨逸(商法第八五四條)に於ける全損とは、保險の目的が最早存在しない場合即ち實際に破壊し去つたとき、若くは被保險者が再び其の所有權を回復する希望なきに至つた場合を云ひ、破壊とは終に其の物の固有なる性質を喪失したとき即ち船舶の難破した場合の如きは是れである。斯の如き場合に其の船舶が破片となり、若くは魚類の如き積荷なるときは其の腐敗した殘物は例令肥料に供することを得る場合に於ても、之を全損と看做すを例とする。獨逸商法は更に運賃(第八五條)希望利益(第八五條)冒險貸借(第八五條)に付き全損と看做さるべき場合を規定し、而して是等の場合には委付の通知を待たずして保險金額の全部を支拂はるべきものとしてゐる(第八五條)。然るに佛國商法第三六九條に於ける破船及び破船を伴ふ坐礁の場合にも亦委付を爲し得べきものとしてゐるから、佛國及び佛法系に屬する白(第二二條)伊(第六三條)西(第七八條)等多數の立法例は委付の範圍を定めること自ら廣汎である。是れ蓋し是等諸國に於ては英國の如く絕對全損との區別を認めなかつた當然の結果である。今純理上より云へば獨

逸學者の論するやうに絶對全損の場合に於て、委付の通知を認めるの原則は委付の制度と矛盾するといふべきである。何となれば委付は其の目的が未だ全滅に至らざる場合に其の物につき有する權利を保險者に移轉するの制度であるからである(註)。

(註) 尤も佛國の學者中には委付は必ずしも何者かに存する權利の移轉を要求するものにあらざると論ずるものがある。

Emil Cauvet; Traité des / ss. Maritime. II. p. 442. Aschenheim; a. a. O. S. 8.

惟ふに斯の如く佛國等に於て絶對全損と推定全損との區別を設けないときは、是等の場合に保險金額全部の請求を爲さうとすれば一樣に委付の手續を採る爲め、委付の制度を簡易ならしむるの便利があるけれども畢竟便宜の問題のみであつて理論上は素より正當なりと云ふことは出来な(註)。

(註) Aschenheim; a. a. O. S. 8., Barkhausen a. a. O. S. 7.

是れ獨逸に於る學者の多數が佛國等の制度を目して理論上徒らに委付の觀念を紛糾せしむるものに外ならずと爲し、痛く之を排斥する所以である。然るに英國に在つては全損は上述の如く絶對全損と推定全損とを包含し、前者の場合に在つては委付の通知を要せざるものとするに反し(第五)、(二)後者の場合には被保險者の選擇に依り、之を委付せんとするならば原則として委付の通知 (Notice of abandonment) を必要な條件としてゐる(委付の通知の効果に就きては海上保險法第六二條第四項參照)。

斯の如く英國に在つては通知なき委付をも認めたと反し本邦に在つては被保險者が商法第八三三條各號に該當せる場合に委付を爲さうとするならば原則として、其の旨を保險者に通知することを要するものとしてゐる。是れ英國が推定全損の場合に於てのみ委付の通知を要するものと爲した當然の結果である。

保險の目的の一部損害の場合に於て委付を認めるの主義は夙より Guidon の採用する所であつたが、損害保險の原則と相容れないものあるは論を俟たない。現今佛國商法に於て船舶又は積荷の損害若しくは喪失が其の價額の四分の三に達したときは之を委付することを得べき規定を設け、本邦商法(第八三三條第三號)も亦之に倣つたけれども是は畢竟獨逸學者の主張するやうに便宜の手段に過ぎない。程度の差こそあれ Guidon の二分の一主義と相距ること邇しと云ふべきである。蓋し是等の損害は部分損害であつて而も所謂全損の蓋然的性質を具へた場合と云ふことが出来なく。

佛國に於てはルイの法典 Ordonnance touchant la Marine. 1681 に於ては當時尙全損でなければ委付をなすを認めなかつたこと次に掲げる全文に依つて明かである。曰く、

“Ne pourra le délaissement être fait qu'en cas de prise, naufrage, bris, échouement, arrêt de prince ou perte entière des effets assurés ; et tous autres dommages ne seront réputés qu'avarie, qui sera réglée entre les assureurs et les assurés à proportion de leurs intérêts.” vgl. Pardessus a. a. O. p. 376.

と。然るに本條中に存する“*perte entière*”即ち全損なる意義に就ては既に一言したやうに Valin と Pothier との間には解釋上の争がある。エメリヨンも亦更に是等諸家と異つた見解を採つたやうであるが (Meredith : Translation. p. 673) 現行佛國商法典が前記の如く四分の三主義を採用するに至つたのは、Guidon に比して遙かに其の損失損害の程度を高めたものと云ふべきである。斯の如く佛國に於ける委付の制度は Guidon 以來幾變遷を遂げたものであつて畢竟同國に於ける沿革上の理由に基くものである。而も獨逸及び獨逸法系に屬する諸國の立法例が第二章の冒頭に於て叙説したやうに、委付の場合を認めると極めて狹隘なるものと同範疇に投じて論ずることを得ない理由がある。蓋し獨逸に在つてはペールス氏等の云ふやうに (Pöhl's a. O. S. 596. II.) 委付の範圍を常に全損と同視すべき場合にのみ限定するものであつて、英國も亦略々之と同一の主義を採る。之に反し佛國に在つて其の範圍を損害の種類に採つたものであるから、彼此納整相容れざるの趣を呈するに至つたものと云ふべきである (Marshall: *ibid.* II p. 567)。船舶の不堪航に關する觀念に就ても亦獨佛學者の間争がある。蓋し獨逸に在つては既に述べたやうに *Reparaturunfähigkeit od. Reparaturfähigkeit* は何れも單獨海損であつて、全損ではない。特に佛國に於ける相對的不堪航の如きは修繕可能の場合であつて、單に所要の材料若くは勞働等の缺乏した爲め之を委付の場合と爲したものであつて、嚴密に云へば正に損害保險の原則に反するものであらう。是れ蓋し佛國に於ける保險證券中に假令修繕費が其の價格の四分の三に超過した場台と雖も、到達港に到着した場合には委付を爲すことを得ないと特約してゐるものと存する所以である。

又佛國に於ては船舶が不堪航となつた場合に其の積載せる積荷を他の船舶に依つて目的港に輸送することを得ないときは積荷の被保險者は之を委付することを得べき旨を規定した (佛商法第 三九四條)。佛國法系に屬する諸國 (伊西) も亦同一規定を存する。然し乍ら英國にあつては、此の場合に於て其の積荷が實際損害を被つたこと及び積荷の性質が容易に腐敗するものたることを要すとしてゐる。然るに佛國等に在つては積荷が何等の損害を被らなくも尙ほ且つ委付を爲し得べき場合を生ずることがある。

以上の如く甲國に於て部分損害を認める場合に於ても、乙國に在つては法律上當然に之を全損と認めらるゝやうな差異の免れないのは現行各國の法律、若くは慣例が各々其の國に於ける沿革に基き且つ各時代に於ける委付に對する觀念の廣狹如何に起因せるものなりと謂はざるを得ない。而して是等の法律若くは慣例中何れを是とし何れを非とすべきかの問題は、之を純理より云へば損害保險の觀念に基き成るべく損害保險の原理に吻合すべき法制を樹つるを可とすべきは素より論を俟たないけれども、既にベネッテ氏の主張したやうに現今に於ける委付補たる各國に於ける填補の制度として、夙くより海法の一部となつて緊密に織り成された觀があるから (註)、實際上一大斧鉞を加へんとする如きはいはば保險制度の全面的解體を招來するものといはざるを得ないやうである。

(註) Benecke: *ibid.* p. 399.

“.....Yes it is necessary to observe, that the right of abandoning in certain cases having once been introduced by legal authority so as to form ingredient in the law of insurance; this right is so interwoven with the whole system of indemnification, that it can not be abolished altogether unless the whole code of the law of insurance were to be new framed:.....”

## 第三項 委付の通知

〔本邦商法の規定する所に依れば被保険者に屬する委付の表示 (Abandonerklärung) は、被保険者が其の保険者に對して異常手段たる委付に因り其の損害事故を處理せんとする意思を以てする通知 (Mitteilung) ではない。換言すれば被保険者が法律の規定に従ひ委付權の選擇を爲したことを意味するものに外ならないのである。法律學者が委付を以て被保険者の單獨行爲 (Einseitiger Akt des Versicherten) なりと爲す所以は畢竟此の謂である。獨逸及び獨法系の諸國の立法例亦同一である。委付の通知は本邦及び獨逸に於ては之に因つて直ちに其の効果を發生せしめる。換言すれば委付の條件が備はれば敢て保險者の承諾を必要とせず、若し保險者が之を承諾すれば是れ明かに其の委付の成立に付き爾後抗議を爲さざるの意思を表示したるに止るものである。故に委付の通知は被保険者の單獨行爲である。他言を以てすれば本邦に於ける委付の通知の法性は畢竟法の附與した權利であつて獨逸も亦同一主義を探る。〕然るに佛國に於ては (白、伊、西等佛法系諸國亦然り) 本邦等と異り雙務行爲 (Zweiseitiger Akt) である。何となれ同國商法第三八五條に於ては次の如く規定してあるからである。

“Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les effets assurés appartiennent à l'assureurs...”

英國に於ても亦佛國と其の主義を同うする (英國海上保險法 (第六二條第四項)。而して委付の通知には一定の形式を要しなす (註) 其の承諾に就しても亦同一である (註)。

(註) 普通英國に用ひられる委付の形式は Douglas Owen: Marine Ins. Notes and Clauses, 2nd ed. p. 175 を看よ。

唯一八八一年諾威海上保險定則には文書を以てする意思表示を必要とすと定めたと云ふ。而して本邦及獨逸等に於ては一旦其の目的の委付を爲したときは再び之を取消すことが出来なす (irrevocable, unwiderruflich)。又委付の通知をして、有效に成立せしめる爲めには何等の留保をなすことが出来ない。換言すれば委付は無條件 (Ohne Vorbehalt od. Bedingung, simple et pure, absolute and unconditional.) になければならなす。是れ蓋し委付の性質に基く當然の結果であつて何れの國に於ても夙に認めらるる所の原則である。又委付は不可分 (Indivisibilité de délaissement) なりとの原則より、委付は全部に付き爲すべく一部に付いては之を許さず (本邦商法第八三七條)。而して英佛兩國に於ては保險者が委付の申込を承諾し、若くは判決に依つて之を有效 (Jugé valable) と認められたときに於て始めて之を取消すことを得ずとしてある (註)。

(註) 然るに佛國に於ても亦被保險者は委付の通知に依つて法律上拘束を受くるものなりとの主張をなす者がある。然し

ながら此の説は妥當でない。何となれば佛國に於ては通知に依らず保險者の承諾に因つて始めて委付の效力を發生するものだからである。故に被保險者は保險者の承諾を受くるまでは之を取消すことを得べき自由を有することは當然である。而して委付は其の保險の目的の全部が滅失となる虞れある場合に於てのみ發生するものであるから、委付は又其の目的の全部に就て之を行ふことを要する、此の點に就ても亦各國の間に殆ど異例を見ない(本邦商法第八、三七條參照)。

茲に問題となるは委付に關聯して保險の目的の全部 (wholly, ganzem) とは如何なる意義に於て解すべきか。今夫れ一の保險契約中に多數の目的を包含するの事實を以て、直に一個の保險契約に所屬するものなりと連斷するならば素より誤れりと云ふべきである。特に個々の積荷に付き明白に特別の評価を爲して保險金額を定めた場合の如きは、是を以て數個の保險を契約したものと云はなければならぬ。之に反し若し數枚の保險證券を發行したに拘らず何れも皆一個の目的に關する契約に過ぎない場合の如き、殊に第二の保險證券が既存の保險契約の補助を爲すに止まる場合の如きは、唯一個の目的に付き付せられた保險契約なりと看做すことが寧ろ條理に合する。従て保險證券中に數個の目的に付き各別に保險金額を協定する場合の如きは各別に委付を爲し得べきものと謂ふべきである。

今又委付の本質より之を演繹すれば被保險者は保險の目的の危險に遭遇しなかつた部分は之を委付するの義務を有しない。何となれば此の部分に就ては委付の前提條件たる全損の危險に遭遇した事實が毫もなかつたからである。故に一部保險の場合に於て被保險者は唯其の保險に付せられた目的の比例的部分に就いてのみ委付するの

義務を有するに止まる(本邦商法第八三、七條第二項及第三項)。

然し乍ら一部保險の事實に就いては被保險者は其の契約締結に際して之を其の保險者に告知するの義務ありとする。然らざれば被保險者は之を以て一部保險たるの抗辯を有することが出来ないであらう。委付の前提條件は既に述べたやうに或る一定の状態の持續である。若し此の状態の持續たる條件が何等客觀的存在を有しない虚構不實のものであるときは、畢竟委付の通知を爲すべき事實其のもの、基礎を缺如するものであるから、委付の通知も亦無効である。従て委付權を成立せしむる理由がない(註)。

(註) 此の點に就ては英、佛、獨逸國に於ける學者の一致する所であらう Arnaud: ibid. II Sec. 1094 に於て左の如く述べる。曰く

“Of course, if it turns out that the intelligence upon which the assured acted, in giving notice of abandonment, was totally false and unfounded, the notice of abandonment is entirely inoperative—in fact, it is mere nullity.” 是れ畢竟 *Martha v. Emet*, ch. XVII Sec. 6 p. 233, *Merodith*: p. 637 の所説を繼受したものに過ぎないけれども以て各國に於ける此の點に關する委付の性質に伴ふ一面を窺知するに足る。尙ほ此の點に付ては *Bainbridge v. Neilson* (1808) 事件を看よ。近代に於ては *Desjardins* 氏も次の如くである。

“Les délaissement, meme accepte ne produit aucun effet s’il a été fait ou accepté par erreur.”

被保險者が委付の期間を利用せずして無爲に經過した場合の外、既に發生した委付權と雖も亦時に消滅することがないわけでない。委付權發生の事情が著しく變更を來し最早其の原因たる事實が存在しないやうな動搖を來したときは、既に發生した委付權の上にも亦影響を及ぼさざるを得ない。斯る場合に於て被保險者は一度得た委

付権は之を喪失すべき謂れなしと主張し、保険者は之に反して権利の消滅を主張するに至るであらう。故に斯る争論は唯法律を以て一定の時点を規定しなければ、完全に之を剿絶するの手段がないであらう。詳言すれば此の時点の開始せる以後に於ては最早委付の権利を侵害することを得ずとするのである。此の點に就き獨逸商法は明瞭なる規定を有する。即ち委付の効果は委付の通知と同時に發生するものである。從て法律は委付の通知を爲した時に於ける事實に基き且其の事實が現在することを要件とする(獨逸商法第八七一條。現行商法第八六八條)。北米合衆國の慣例も亦同様である。然るに單り英吉利は之と異なる時期を選んでゐる。即ち從來委付權は訴訟を提起する時に於ける狀況に依つて判定せられたものであるが、既に述べたやうに一八九七年の *Ruys v. Royal Exch. Ass. Corp 2* Q. B. 135. 8 Asp. M. L. C. 294. 事件の判決以來被保險者が委付の催告を爲した時に於ける狀態に依ると定めるに至つたこと即ち是れである(註)。

(註) *Templeman & Greenacre: Marine Insurance, 1934, p. 149.*

“And it is the state of facts existing at the time when the writ is issued against the underwriter which has to be taken into consideration to ascertain whether or not a constructive total loss has occurred.” cf. *Arnould; ibid. II Sec. 1097. & Sec. 1202.*

蓋し英國に於ける委付の觀念に従へば被保險者の爲した委付の通知のみを以てして未だ其の効果を發生せしめることが出来ない。然しながら保險者が既に之を承諾した場合には委付を成立せしめるものであるから、其の

後に於ける事情の變化に依るも最早委付權に影響を來すものではないとなしてゐる。

右の如く委付に一定の時期を劃することは、其の成立に最も重要な關係を有するに拘はらず、佛國商法の如きは此の點に就き明瞭を缺く。即ち同法第三六九條に於ては委付權の發生する場合のみを掲げ、其の事情の變化した場合に就ては何等の規定を存しないのである。從て佛國學者の間に委付權發生の時期に關して意見の杆格あるを免れなう。即ち

(甲)の見解に依れば一たび發生した委付權は最早之を消滅せしめることを得ないとする。而して其の論據とする所は佛國商法に在つては委付權は原則として遭難の瞬間に開始するものであつて、唯 *arrêt* 即ち押收の場合に於てのみ第三八七條の規定せる期間の經過後に至つて始めて發生するものであると云ふのである。以上の學説は從來同國に於て最も有力なるものであつた。殊に此の説は船、舶が拿捕 (*en cas de prise*) せられた場合に最も明白なりとして學者が好んで主張した所である。從て一度發生した委付權は其の後に於ける事情の變化に依つて何等の影響を蒙るものでないとする。然しながら此の説は畢竟するに一種の任意的解釋に止まり、法律上充分の根據がない。況んや此の説に依れば船舶が委付の通知以前に回復せられ若くは解放せられた場合に於ても尙ほ之を委付し得べきこととなり、而も斯の如きは船舶が最早全損の蓋然性なきのみならず、殆ど絶対に安全なる場合となつたものであつて、而も尙之を委付し得べしと爲す如きは如何なる法得上の根據に基くものであるかを説明し得ないからである。



(乙)の見解は Boistot に依りて代表せらるゝ所のものであつて、佛國に於ては委付が正當に成立するが爲めには委付の通知を爲す時に於て全損の状態に存しなければならぬと云ふに在る。而して

(丙)の見解は Laurin, Lyon-Caen, Renault 等の主張する所であつて、承諾の時若くは法律上之と同一效力を有する判決の當時に於ける状態に依らなければならぬと爲す説である。是れ畢竟委付を以て雙務行爲なりとする思想に基くものである。詳言すれば此の時期以前に於ける委付に關する事情の變化は畢竟其の條件を左右するの力を有する。故に若し其の損害が全損より部分損害の状態に遷移したときは最早委付を爲すことを得ずと云ふのである。

斯の如く佛國に於て少くとも三種の代表的學說の存する所以は畢竟同國に於ける法律上の不備を證明するものと云ふべきである(註)。

(註) 此處に叙説した佛國に於ける商法典の批評に就ては主として Aachenheim: a. a. S. O. p. 27-30 に據る。

### 第三節 委付の効果

#### 第一項 委付の効果の一般的性質及び其の開始期

委付の効果(註)は之を分つて二とする。曰く(一)被保険者が保險金額全部の支拂を請求する權利、及び(二)被保険者が保險の目的に付き有する一切の權利を保險者に移轉すること即ち是れである。

(註) Wirkung des Abandons, effects of abandonment, effets de délaissement.

委付の効果の内前者に就ては何等法律上困難なる問題を惹起しない。然るに後者に就ては學者の間に大いに争がある。蓋し被保険者の物權たる財産の移轉に就ては疑問はないけれども、保險の目的の性質如何により又必ずしも單純に之を移轉せしむることを得ないからである。而して、是れ等一切の權利が移轉すれば保險者は直ちに完全なる所有者となり被保險者の地位を取得するであらう。故に其の時期に就ては嚴密に之を定むるの必要がある。本邦商法の規定する所に依れば(第九條)保險者は委付に因り被保險者が保險の目的に付き有した一切の權利を取得すと爲した爲め、本邦に於ては委付の瞬間を以て所有權移轉の時期と爲すものである。而して是れ實に獨逸商法(第八六條)の採る所と異ならない。英國に於ては從來是等の立法例と其の趣を異にせるのみならず、一九〇六年現行海上保險法(第六三條)も亦從來の慣例を踏襲し、委付の效力は船舶又は積荷の遭難の時に遡及すべきものと規定してゐる。且つ英國に於ては保險者の承諾又は之と同一の效力を有すべき判決によつて始めて有效なりと認めてゐる。是れ蓋し委付による權利の移轉は遭難の時に於ける状態(如此種及的效力の發生することを Retrospective と云ふ)を以て決するを正當とするとの見解に基くものであつて Miller v. Woodfall(1857) 若くは See Ins. Co. v. Had-den(1881) 事件の如きは何れも此の主義に基く判例である。爾餘の諸國は何れも所有權の移轉は委付の通知の日に於てするか、又は承諾若くは有效と判決せられたる時を以て開始するものと爲してゐる。佛國に於て會て、此の問題に關して熾なる論争を惹起したけれども今や佛國商法第三八五條に依り「委付の時より」と規定した爲

め其の効力は委付の通知の日に於て開始すると爲すこと現今多數の學者の一致する所である。然るに佛國に於ては曾て判官として有名であるエメリゴン氏は船舶等の委付せられたときは、其の権利は航海の始めに遡つて效力を發生するを原則とすべきである。何となれば海上保険に於て航海なるものは、當初より保險者の危険と計算とに依つて、計畫せられたと看做すべきを當然とするからであると云つてゐる(註)。然るに一八〇七年佛國商法典(第三八)に於ては前述の如く委付の時より (de l'époque de l'abandonnement) と規定した爲め日本、獨逸其他多數の立法例と撰む所がなす(其他白海商法第二三九條關商法第六七八條伊商法第六四)。

(註) "The abandonment has a retroactive effect as against the insurers, who to the extent of the interest insured, are presumed to have been, from the beginning, owners of the insured: Quod repudiator, retro nostrum non fuisse palam est." Emerigon; translated by Meredith p. 686.

## 第二項 権利の移轉

### 第一 船舶運賃第三者に對する債權

本邦商法第八三九條に依れば船舶の保險者は委付に因つて其の目的の所有者となる。而して右の如き所有權の移轉は既にヴァーラン (2 Valin, des Ass. p. 418, Zerner. p. 231) の述べたやうに委付の中心核子を爲す最も重要な所である。英國にあつても亦略々同一であるが彼の登録法の規定に依り船主は其の委付したものにつき保險者に對し被信託者の地位に立つ者なりと云ふ (Per Lord Trumo in Scottish Mar. Ins. Co. v.

Turner, 1853. Arnould; ibid. II s. 1188)。委付の効果の一は右の如く所有權の移轉を爲さしむるにあるから、損害發生の時に於て、其の目的に付き絶對的所有權を有するものでなければ之を委付することを得ない。而して是等の諸點に就いては各國何れも皆同一である。然し乍ら船舶(物權)を委付した場合に其の船舶の取得すべき運賃は何人に屬すべきものであるか。更に第三者に對する權利即ち債權は又果して何人に歸屬するものなるかの問題に逢着するときは、爾く容易に答辯を與ふことを得ないものがある。抑々本邦商法に所謂其の目的に付き有せる一切の權利とは如何なる範圍の權利を指稱するものであるか、詳言すれば其の目的に關する物權のみを指すか、將た又第三者に對する權利も亦保險者に移轉せしむるの趣意であるか、此の點につき本邦に於ける商法學者の間には從來氷炭相容れざる學說の存するを見る。松波博士は其の著海商法論(一三三二項)に於て「一切の權利とは種々の債權を含み賠償請求權をも含むとするは當然なり。而も保險者が被保險者の委付のみにて之を取得し自ら先づ保險金を支拂ふを要せず」と論ぜられた。之に反し松本博士は其の著保險法(第三版)に於て「我國に於ては前記(即ち松波博士等)普通に行はるゝが如しと雖も余は此の説を採らず。第六六一條及第六六二條を第八三九條に比照するときは被保險者が保險の目的に付き有せる一切の權利とは保險の目的の上に存する權利のみを指すものにして、第三者に對する權利は寧ろ第六六二條の規定に依り移轉せらるゝものと解するを正當とすべし」(同書二〇七頁乃至二〇八頁)と論ぜられてゐる。法學博士片山義勝氏も亦松本博士と同説である(同氏著海商法、通義四三二頁)。

此の二説の中何れを正當と爲すべきか。抑々、委付なる制度は歐洲に於ては既に述べたやうに Guidon de la

は以降既に數世紀の間幾變遷を來したけれども、而も綿々として今日に傳統し來つたものであるから、此の問題は單純たる文理解釋のみを以て甘んずべきにあらざるものゝやうである。即ち委付の起源に徴し其の發展の跡に照し之を歐洲殊に現行英、佛、獨諸國の法律若くは慣例に比照して深く研究しなければ殆んど其の意義を闡明することは出來ないものと信ずる。是れ余の敢て左に獨、佛、英米諸國に於ける立法若くは慣例に就き比較研究を試みんと欲する所以である。

第一獨逸 獨逸に於ける商法第八六八條及び第八六九條に於て規定する所は畢竟本邦商法第八三九條と同一精神であつて、即ち保險者は委付の通知に因り被保險者が保險の目的に付き有せる一切の權利を移轉すべき旨を明言してゐる。而して是れ同商法第八六一條に規定する委付の效果をして一層明白ならしめたものに外ならぬ。而して今此の規定に依れば保險者は委付の後其の目的に付いては被保險者と同一地位を取得すべく、從つて委付を爲した被保險者は假りに其の保險者が後に至つて破産の宣告を受くるが如き場合に於ても、其の保險金額の全部を請求することが出來ない。換言すれば他の債權者と同一の地位に立つて自己の請求權を執行し得るに過ぎないものである。而して同商法第八六八條第二項(漢譯海上保險定則 第一二三條參照)は、委付の通知の時に於て第三者が其の者に付き物件的權利(Dingliches Recht)を有するときは其の保險者と第三者との間に權利の競合(Konkurrenz)を免れざるに至るから、被保險者は保險者をして之を取得せしむる保證を與ふるの義務がある。但し是等の權利が保險者の擔保せる危險に因つて發生したときは此の限りにあらずと規定してゐる。而して運賃に就ては委付の通

知以後尙未拂に屬する部分の額は所謂距離運賃(獨商法第 六三一條)の原則に従ひ之より運送行爲に必要な費用を控除せる殘額即ち純運賃は保險者が之を取得すべきものである。是れ畢竟保險者に委付の時より一方に於ては保險金額全部の支拂其の他の義務を負擔せしめると同時に、他方に於ては所有者として保險者の危險と計算とに基き航海をなすべきものなりとの觀念に基き結果である。然し乍ら斯の如き場合に於ける運賃が若し各別に保險の目的であつた場合には運賃保險者に歸屬すべき損害と看做さるべきものとする。是れ同國商法第八六八條第三項の規定する所であるが、若し斯る規定を設けないときは運賃の保險者は終に何等の責任を負擔するの機會なきに至り、不公平を免れない。蓋し此の場合に於ける損害は何等海難の結果に因るものではなくして、全く其の被保險者の打算的處分行爲に基因するものたるに過ぎないからである。即ち此の規定は結局委付を以て海難に基けるものと爲すの假定に基くものと謂ふも不可はないであらう(草案四三九五條以下參照)。而して被保險者は其の運賃の委付を爲さなければ保險者は距離運賃に對する請求權を取得することの出來ないことは此の規定に基いて、當然に推定し得べき所であるから、若し運賃保險と船舶保險とを各別に保險に付した場合に於て、運賃の保險者が其の保險金額の全部を支拂つたときは、其の被保險者の危險に屬する航海に依つて得らるべき運賃は保險者之を取得すべきものとする。斯の如く獨逸に於ては原則としては既に久しい以前より運賃は委付の結果として、當然には保險者に移轉するものでないとするけれども、第三者に對する債權又は船長に對する損害賠償請求權の如きは委付に因つて直ちに移轉すとの主義を採用してゐる。即ち此の點に就ては佛國主義と敢て異なる所がなす。然るに *Guillon* の

編纂當時既に彼の單純なる委付行爲が其の結果として、第三者に對する債權をも移轉せしむべきや否やに關する議論があつた。然るに同法は終に其の最も大なる保險金額の支拂を約した保險者に之を移轉せしむべきものなりと決定した。而して此の主義は爾來各國特に大陸諸國の立法令に於て何れも踏襲せられたのである。是れ獨逸商法が此の點に就き敢て佛國と異なる所以である(註)。

(註) Cuidon de la Mer ch. VII art. 1 coll. art. 3. lod. Ordonnance de la marines, art. 60, h. t. (III. 6.)—Pahls; a. a. O. S. 633, 634

尙ほ獨逸商法第六八六條の註釋に就ては Sievking: Das Deutsche Seeweisungsrecht. S. 168 參照

第二佛蘭西 佛國に於ける多數學者の見解によれば委付に依つて其の保險者に移轉すべき權利は常に其の物に付き有する物權のみならず、第三者に對する債權も亦其の内に包含すべきものとする。是れ既に Guidon を始めルイの海上令等に於ても夙くから認められた所である。然るに一七七八年までは、船舶保險者は運賃を取得することを得ないものと思惟せられたに拘らず、同年に至つて大に議論の問題となつた結果、一七七九年八月十七日 Declaration に依り法律を以て運賃は船舶保險者に屬するものなることを規定するに至つた。而してこは主としてエメリゴン氏(註)の意見に刺戟せられた結果であると言ふ(Aschenheim; a. a. O. S. 40)。而して是れ實に商法第三八六條の規定(本條は一八八五年に)である。今之に依れば船舶の委付せられたときは被保險者の有した運賃請求權は當然に船舶と共に保險者に移轉すべきものとするのである。

(註) エメリゴン氏の説に従へば

“Il est donc aussi juste qu'équitable que l'abandon renferme sans distinction, l'entier nolis qui est l'accessoire du navire abandonné.” (Emerigon a. a. O. II. p. 255.)

“Le fret des marchandises sauvées; quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des matelots pour leur loyer et des frais et dépenses pendant le voyage.”

Aschenheim; a. a. O. S. 39, 40. Benecke; ibid. p. 413.

而して其の基く所は畢竟運賃なるものは、船舶より生ずる果實(Fruit civil, Fr.)であつて、即ち一個の從物(accessoire)に過ぎないと爲すの觀念に基いた結果である。然るに此の規定は一八八五年八月十二日發布の法律により佛國商法典中より全部之を削除するに至つた爲め、右の如き理由は自ら消滅に歸したるものと謂はざるを得なく。

當時佛國に於ては船舶保險の場合には、原則として艙裝品は其の中に包含せられるものとし、且つ當時佛國にあつては運賃の保險を認めなかつたけれども、一八八五年八月漸く之を認むるに至つた爲め、從來に比するに大に其の趣を異にするに至つた事實に注目するを要する。然るに當時普國法第二三二五條は運賃は船舶と共に之を委付すべきものと爲したが、其の艙裝品(outfit)を別に保險に付したときは此の限りでないとして規定した。是れ其の當時より普國法が既に佛國主義と著しく相違した點である。

(註) 本邦に於ても舊商法第九七二條第二項に於て『船舶の委付には救助せられたる積荷の運賃中より其負擔に屬する總ての義務を控除したるものを包含すべきものとす』と規定し運賃の取得權は委付せられた船舶の保險者に歸屬すべき主義を採用したが、現行商法に於ては全然之を削除した爲め其の理由の如きも亦佛國と同一に出でたものと看るを得べきか。蓋し船舶保險と運賃保險とは現今何れの國に於ても、全く別個獨立の存在を有するものであるから、船舶を委付せられた保險者に當然其の運賃の移轉を認めると爲す立法例の如きは、最早時代錯誤の主義なりと稱せざるを得ないのである。換言すれば船舶の委付と共に運賃の委付をも併せて之を爲した場合でなければ、船舶保險者は當然には之を取得することが出来ない。若し運賃保險と船舶保險とが別個の保險者に保險に付せられた場合に在つては、其の運賃は船舶保險者に移轉するものではないことは自ら明白である。

然るに佛蘭西に於ては委付のあつたときは、保險者は其の被保險者が第三者に對して有した權利を繼承すべきものと爲すこと現今多數學者の等しく認むる所である (cf. Lyon-Caen et Renault; Traité de Droit Commercial, VI, No. 1376 et suiv. Desjardins; VII, No. 1577 et 1578. Smeesters; Droit Maritime et Fluvial, No. 902.)。即ち其の損害が第三者の行爲に因つて生じたる場合、例へば船舶の衝突に因つて生じた被害船主の加害者に對する損害賠償請求權若しくは共同海損に因つて生じた分擔額請求權の如きも亦當然に保險者に移轉すべきものなりとなすが如きは是である(註)。

(註) 松波博士は本邦商法第八三九條の規定中に存する『一切の權利』なる文字は佛國主義の如く廣義に解せらるゝものやうである。獨逸に於ても亦明かに第八六八條第一項に於て『Durch Abandonerklärung gehen auf den Versic-

herer alle Rechte über, die dem Versicherten in Ansehung des abandonierten Gegenstandes zustanden.』と規定し Voigt 氏に據れば委付は被保險者に屬せる一切の權利を包括的に保險者に移轉するものなり (… daran zunächst vorhanden Rechte in dem gesamten Umfange übertragen. Voigt Seebahn; Seeverversicherungsrecht, S. 660.) と説明してゐ、依是觀之、獨逸に於ても亦佛國と同様一切の權利なる文字の中には第三者に對する債權等を包含するものである。然るに英國に於ては海上保險法第六三條に於て保險者は保險の目的に付き殘存する被保險者の利益及び保險の目的に付き有した一切の財産的權利を移轉すべき旨を規定した。而して後段述べるやうに英國に於ける委付の効果は獨佛等と異り第三者に對する債權の如きは船舶なる財産に附隨する當然の權利ではないから、全く別個の原則に基いて移轉するものなりとなす (Chalmers & Archibald ibid. 4th ed. 115., Simpson v. Thomson (1877), 5 App. Cas. at pp. 284, 292.

第三英吉利 英國に於ては從來有效なる委付の成立したときは、保險の目的に付き有する殘存物は一切保險者に移轉する。而して其の範圍は常に保險の目的たる財産(物權)のみならず、其の所有權に附隨する一切の權利及び義務に及ぶものである。而して其の移轉の時期に關しては既に述べたやうに、他の諸國と異り委付の時ではなくして、損害の發生した當時に遡及するを原則とする。是れ現行英國海上保險法第六三條第一項の規定する所であるが、畢竟一八四八年の Stewart v. Greenock Marine Ins. Co. に於て既に決定せられたる所である。即ち英國に於ては委付が承諾せられ若しくは裁判所の判決によつて有效に成立すれば、恰も其の物の所有者が保險者に對して賣買行爲を爲したものと等しく、而も其の效力は損害の發生した時に有効に開始したものと看做さる

ることである。而して其の結果として委付の時に至る迄の運賃並に其の行爲以後に於て取得すべき船舶の運賃も亦當然に保険者に移轉すべきものとしてゐる、蓋し英國に於ける委付の觀念に依れば船舶の運賃なるものは其の所有權に附屬する偶素 (an incident) に外ならぬから、船舶の委付があつたときは運賃も亦船舶の保険者に隨伴すべきものとした。是れ會て有名なる Case v. Davidson 1816. 5 M. & S. 79. 事件に於て當時の判官エレンボロー卿の宣告した所であつて、今日に至るまで之に關する標準的判例として學者の好んで引用する所である。而して英國に於ては從來獨逸の如く所謂距離運賃の原則を認めないから、保險者が一旦推定全損と看做し保險金額の全部を支拂つたときは其の被保險者の委付行爲以前に於て取得すべき部分の運賃も、其の行爲以後に於ける運賃と共に之を併せて保險者に移轉すべきものなりとする。從て運賃の大部分が既に終了した航海に屬したもとなると然らざるものと問はないのを原則とする。是れ蓋し英國が古くから運賃不可分の原則を墨守した當然の歸結である(註)。

(註) 斯の如く英國にあつては船舶の委付を爲した場合には運賃を別途の保險と爲したときといへども之を委付することは出来ない。然し乍ら斯の如き觀念は素より保險の根本的原理と矛盾するものであつて、畢竟するに運賃の可分性を認めない罪に坐するものといふべきである。然るに北米合衆國に於ては此の點につき英國主義に依らず、之と全く相異なる主義を採用した。即ち船舶と運賃とは委付に關しては各別の利益 (distinct interest) と認める。故に此の主義に依れば其の損害の發生以前に既に取得した運賃は被保險者に於ては之を委付するの權利を有する。或は其の積荷を同一船舶に依つて到達港に輸送したときは其の距離に相當する運賃は本船舶によつて實際に之を取得したものであるから、被保險者は之を其の保險者に移轉する義務を負ふこととなるであらう。而してヒリツプスに從へば此の主義は、最も實際的にして且つ最も公平であるとなしてゐる (Phillips: *ibid.*, II Sec. 1502.)

斯の如く英國に於ては積荷の引渡に際し、運送者たる地位に在る保險者が其の委付せられた船舶の運賃を取得する權利を有すべきことは、一八〇〇年ロッシアが盛に出港停止 (Embargo) を行つた當時發生した多數の判例 (Thompson v. Rowcroft, 1803; Leatham v. Terry, 1803; McCarthy v. Abel, 1804; Sharp v. Gladstone, 1805; Ker v. Osborne, 1808.) に依つて既に確定せられた原則であるが、同國に於ては元地拂運賃即ち船主が其の發航前に受領した運賃は保險者の運送行爲によつて何等影響を受けることがないから、縱令保險者が積荷の運送者となつて其の行爲を完了したときにも、元地拂の運賃に對して返還を請求することが出来なすものとした。彼の一八九六年 The Red Sea 事件の如きは正に其一例である (Arnould: *ibid.* II Sec. 1206. 1207.)。又 London Assurance Corporation v. Williams (1892) 9 T. L. R. 96 に於て運賃保險者が其の船主より自己の運送行爲につき pro rata freight を請求し得べき權利あることを判決した (Laws of England, Vol. 17. p. 489.)。而して傭船契約の下に傭船者が其の荷受人より受領する所の運賃は往々にして傭船料に比し遙に多額なるが如き場合に於ても、被委付者たる保險者は單に其の傭船料のみに對する權利を取得すべきものであつて、船荷證券面に記載せられた運賃は之を請求することが出来ない。蓋し傭船料と運賃との差額は

本來備船者に歸屬すべきものであつて、船主たる被保險者に屬するものと云ふことが出来なからである。但し備船料中より運賃の負擔に屬する共同海損の分擔額並に特別費用は共に控除せらるべきものとする (The Red Sea, 1896)。又若し其の積載した積荷が船主に屬するものであるときは、保險者の取得すべき運賃額は損害發生の時以後に於て船舶が實際使用に供せられた部分に對してのみ報酬請求權を有し得るものである (Miller v. Woodfall, 1857 事件参照)。以上の判例に基き英國保險法は之を次の如く規定した。

第六三條 (一) 船舶を委付したる場合に於ては保險者は其取得中に屬する運賃及び其損害の原因たる災厄以後に於て委付船舶に依りて得べき運賃中より災厄以後、運賃を取得するが爲めに支出せる費用を控除したる殘額を得べき權利を有す。委付船舶が船主の貨物を運送する場合に於ては保險者は損害の原因たる災厄以後其貨物運送に對し相當の報酬を受くる權利を有す (註)。

(註) 茲に注意すべき事項がある。即ち英國に於ては一八八四年 Sea Insurance Co. v. Hadden & Others. 事件に依り一船舶が他の船舶と衝突して推定全損となつた場合に、其の全額を填補した保險者は被保險者たる船主が加害船主より得た希望運賃 (Expected Freight) の返還を請求することを得ないものとしたことは是れである。蓋し所謂希望又は豫想運賃なるものは本來船舶の所有權に附隨する偶素 (an incident) なるから、保險者が委付によつて船舶の所有者となつた場合に於ても斯る運賃の移轉を認めることが出来ないからである。要するに英國に於ては船舶の委付を受けた保險者が最後に積荷の引渡を爲すべき地位に立つたときに於てのみより生じた運賃を取得するものと云ふべきである。然る

に英國に於ける Mason v. Marine Ins. Co. 事件に於ては過失ある船舶より其の備船料の損失に對して損害を回復し得べき旨の判決を與へた。然しながら此の判決の趣旨に對しては尙ほ異論を免れないものや、*De Hart, Siney* 兩氏の如きは此の判例の趣意は之を支持するに苦むと明言してゐる。亦曾て同一の *s. 1179* に於て *De Hart, Siney* 兩氏の如きは此の判例の趣意は之を支持するに苦むと明言してゐる。亦曾て同一の理由に基き船舶が避難港に於て全損の宣告を受けた場合に代船を以て其の積荷を到達港に送達して運賃を取得した事件に於て、斯く如き場合に、委付を受けた保險者に運賃の取得權はない。何となれば斯る場合の運賃は毫も被保險者の所有權に附隨する當然の結果に依るものとなすことが出来なからであると判決した (*Hickie v. Rodocanachi, 1859*)。此の點に就ては村瀨博士も亦 (前出三九 五頁参照) 同一の見解を述べられた。

斯の如く委付を引受けた保險者は其の目的に付き有する一切の權利を移轉せらるゝこと勿論であるけれども同時に之に附隨せる一切の義務も亦之を負擔するを原則とする。例へば第三者が其の保險の目的の救助に従事した場合に於ける救助料の如き、其の他未拂運賃の取得に必要な諸費用の如きは、何れも保險者の負擔に屬する (*Sharp v. Gladstone, 1805*)。然しながら保險者と被保險者との間に於ては其の損害の發生以前既に生じた責任若くは其の保險に付せられなかつた海難に因る費用の如きは、之を以て保險者の負擔に屬するものと爲し得なことは明かである (*Williams v. Smith, 1804*; *Phillips: ibid. Sec. 1716*)。加之保險者は委付に因つて自己の負擔に屬する部分が大であるときは、單に保險金の支拂を爲して殘存物を取得せざることを得るや否や一個の問題たるを失はない。然し乍ら英國に於ては現今之を積極的に解してゐるものゝやうである、例へば港口で破船

すれば船舶の委付を引受けたる保険者は官憲の命によつて、之を引揚ぐるに多大の費用を要するが如き場合に於ては其の所有權を拋棄するが如き即ち是れである(註)。

(註) 一九〇六年英國海上保險法第六三條第一項に依るに、既に述べた如く英國に於ては委付の効果として完全なる所有權を移轉せしめることなく唯保險者をして其の委付せられた財産を自己に所持する權限を有するに止まる。從て之を拒絶するか若くは其の他の方法に依つて委付財産の所有者たらざることを得べく、又其の結果として所有權に附帶した一切の義務を免るゝことを得る(第七九條第Arnould; *ibid.*。Sub-s. (1), in conformity with what was probably the law previously thereto, abandonment do s not of itself transfer ownership, but merely entitles the insurer to take over abandoned property, so that underwriters, by disclaimer or otherwise, may always refuse to become owners of the abandoned property, and so escape the liabilities attaching to such ownership.')

今又アーシェンハイムに従へば、保險者は委付せられた積荷の引取を拒絶する權利を有すること勿論である。何となれば何人も自己の所有權を拋棄するの自由を有するが故である。唯問題となるべきは運賃を支拂ふの義務をも免るゝことを得べきや否や是れである。然しながら此の場合には理論上之を否定せざるを得ない。何となれば積荷を委付せられた保險者は運賃に就ては荷送人たる地位に立つて、其の運送者との契約に基く運賃の支拂を爲さなければならぬ。若し之を拒絶すれば法律によつて之を強制することを得るからである。抑々保險者は委付に因つて被保險者の地位を取得するの效果を生ずるから、所謂 *passiv legitimation* に由つて消極的に自己

の被保險者の地位に代るべきことが寧ろ當然であるからである(Aschenheim; a. a. O. S. 41.)。

積荷が委付せられた場合に於て其の船主に對して支拂ふべき運賃が存在するときは、何人を以て正當なる負擔者となすべきか多少の疑なきを得ない。抑々運賃なるものは元地拂運賃の場合を除き普通向拂運賃は荷受人に於て之を支拂ふを原則とする(本邦商法第七五三條)。隨て委付を引受けたる保險者に於て之を支拂ふことが正當である。何となれば被保險者が委付權を執行した以後に於ける積荷の所有權は當然に保險者に屬するものであるから、保險者は自ら荷受人の地位を取得すべく、從て、運賃の支拂も亦保險者の負擔と爲すに至當となすが故である。然るに英國に於ては曾て斯る場合に於ける運賃の支拂は、依然として、其の被保險者たる積荷主に存すると爲すの判決例 *Baillie v. Moudigliani, 1785 (Park on Insurance, 8th Ed., p. 116. Arnould; 2nd ed. p. 1182.)* があつて、爾後永く斯る場合の標準的判例として認められたのみならず、米國に在つても亦同様であつて、若し斯る場合に假りに保險者に於て既に運賃を支拂つたとすれば、其の支拂ふべき保險金額の中より之に相當せる金額を控除することを得べく、又若し既に保險金を支拂つたときは之が返還を請求することを得べき旨の判決を下したことがある。(Columbian Ins. v. Kattelt, 1827. Supreme Court of U. S. Phillips, *ibid.* II p. 392.)

然るに同國に於てもフィリップス氏の如きは此の判決を不當なりとして痛烈に之に反駁を加へたことがある。其の理由に曰く「抑々委付に因りて積荷の所有權は保險者に歸屬し爾後保險者の所有物として之を到達港に運送したるものなるを以て、其の運賃は之を被保險者たる荷送人の負擔たらしむべきものにあらず、換言すれば保險



者のみ其の市價の騰貴に依りて利益を獲得すべき地位に立つものなるを以て、其の運賃支拂の責に任じ得べきものも亦保險者たるを得ず云々」と(註)。

(註) The goods become his (the underwriter's) by abandonment. They are transported as his, if he claims the salvage, as all the cases suppose him to do. The goods are transported as his, and arrive at the port of destination as his, and the freight is not due upon the assured's goods, but upon the underwriter's, and he is the only party who derives the advantage of the higher market at the port of destination, if the goods arrive there, as they do. Who then has so properly something to do with freight, to the effect of being liable for it? Phillips: *ibid.*, Vol. 2, Sec. 1718, p. 392.  
Arnould: *ibid.*, Sec. 1211, The same author, 2nd Ed. p. 1183.

而して現今英米兩國に於ける實際の慣例は寧ろ斯る場合に於ける運賃の支拂責任は保險者に屬するものと解するを通例と爲すに至つたと云ふ(村瀬博士前出著 書三九七條參照)。

英國に於ては一八七七年 Simpson v. Thomson 事件に依り、被保險者が第三者に對する損害賠償請求權は船舶に附隨(an incident)する權利と云ふことを得ないから、委付に因つて移轉すべきものではない。然しながら若し保險者が保險金額全部の支拂を了するときは、斯る權利も亦當然に移轉すべきであるけれども是れ全く他の原理に基いた結果である。而して之と全く同一の原理に依り部分損害の填補を爲した保險者も亦縱令委付の場合の如く船舶の所有權を取得することは出来ないけれども、尙ほ此の種の請求權を取得することが出来る。斯の

如く英國に於ては佛國及び其の法系に屬する諸國とは異り第三者に對する債權は委付に因つて移轉することの出来ないの原則とする。而して之を取得することのあるのは畢竟保險金の支拂に依る代位(Subrogation)の結果に依るものと爲すのである。

今之を沿革に徴するに既に屢々述べたやうに、前世紀に至り歐羅巴大陸諸國特に佛國に於ては Guidon 以來ルイの海上令若くは現行佛國商法典に於ても亦所謂委付説を採用し、其の効果を極めて廣汎に解釋し來つたことは毫も疑ない所である。而して獨逸に於ける學說竝に法文の解釋亦此の點に就ては異論なきものやうである。然るに既に述べたやうに委付を爲し得べき場合に就ては前世紀の初め以來、漸次之を縮小し一定の場合に於てのみ委付を爲し得べしと爲すに至つた。然るに大陸諸國殊に佛蘭西に於ては委付の効果に關し何等の制限を設けず、之を廣義に解すること同國多數學者 Lyon-Caen, Desjardins, Smeesters (白) 諸家の著書に依つて容易に之を窺知することを得るであらう(註)。

(註) フォットンは「ギドン」(Guidon, ch. 7, art. 1)の規定に依つて委付を定義して左の如く云ひつゝある。

In matter of insurance, we call abandonment (délais, delaisement or abandon) the act by which the assured quits and abandons to the insurers the rights, titles, claims & actions or ownership which he has in the thing insured. Meredith: *ibid.*, p. 665.

即ちエメリゴン氏の定義より之を推すに、保険者の委付に因つて取得すべき権利は、常に物件のみならず其の一切の権利即ち債権をも取得するに至るものなること論を俟たない。而して是れ實にギドンの採つた主義であることは疑ない。後の學者が此の點を改めざる限り當年の慣例が依然として今日に傳來せるものなること又敢て疑を容れることが出来ないのである。

然るに單り英國に於ては先に掲げた Simpson v. Thomson 事件に依つて保険者の委付に因り、取得する所の権利の範圍は單に物權に限定するの主義を採用し、斯の如くにして英國と大陸諸國との間に委付の効果に就き到底踰ゆべからざる溝渠を劃するに至つたのである。

爾て本邦商法(第八三)の規定が英、佛(獨)何れの主義を奉じたものであるか、其の條文中の文言たる『一切ノ權利』に依つてのみ之を判斷するが如きは或は妥當でないものがあるやうである。何となれば、本條文中保險の目的に付き有せる一切の權利とは強ち第六六一條に於ける『其ノ目的ニ付き有セル權利』なる文字との間に、立法者が必ずしも明かなる差異を設定したとの理由を知ることが困難であるからである。然しながら余は次に述ぶるが如き二個の理由に依つて所謂委付説に依るを可なりと信ずる。曰く(一)委付に關する基因並に Giddon 以降の變遷に照すに委付は他の法律制度とは殆んど無關係に獨特の發展を遂げたものであるから、委付は他の制度例へば代位の如き普通の法律制度と關聯せしむることが出来なう。(二)本邦商法中の海上保險に關する規定は主として佛、獨二ヶ國の成法を基礎として編成したものであるから、他に特別の理由なき限り是等の國々に於け

る委付の制度と其の精神を同うすと云ふに至當とす。從て商法中(第八三)に謂ふ所の一切の權利中には常に所有權的物權を包含するのみならず、第三者に對する請求權即ち債権をも含ましむるを以て寧ろ妥當なりとすべきであらう。

以上吾人は英、佛、獨諸國に於ける委付の効果に就き其の概要を述べた。然しながら尙ほ委付に關聯して研究すべき重要な一項を存する。即ち委付と代位(Subrogation)との關係是である。委付の効果は前述の如く被保險者が委付を爲したときは、其の物に付き有した一切の權利を保險者に移轉せしむるにある。而して英國にあつては保險者の承諾を要件とするが、本邦を始め獨、丁、瑞其の他の諸國にあつては概ね皆委付を以て被保險者の單獨行為に因るものとなし、而も委付をなした場合に保險者が未だ其の保險金額を支拂はなくとも、尙ほ其の目的に付き有した權利を移轉せしむるものと爲すのを原則とする。然るに代位は必ずしも全損の場合のみに限定せらるゝことなく、一部損害の場合に於ても支拂を爲した限度に於て、被保險者が其の目的に付き有した權利を取得すべきものとする。而して若し其の損害が第三者の行為に因つて生じた場合に於て、保險者が被保險者に對し負擔額を支拂つたときは其の支拂つた限度に於て保險契約者又は被保險者が第三者に對して有した權利を取得すべきものとする(商法第六六)。(二條第一項)。斯く代位と委付とは全く性質を異にし、且つ其の範圍及び効果も亦著しく相違してゐる。今其の主なる諸點に就て考察するに凡そ左の如きものがある。

第一 委付は海上保險に特有なる制度であつて、恐らくは他の契約に之と同一又は類似の制度が存在しないであ

らう(註一)。而も其の適用を見るのは僅に保険の目的が全損となつた場合に限られる、然るに代位は賠償契約に伴ふ當然の結果であつて、必ずしも海上保険にのみ適用を見るべきものではない。斯の如くであるから、委付は海上保険に特有なる法規若くは慣例によつて支配せらるるを原則とするに反し、代位は民法上の一般的原則に依つて解釋せられざるを得ないのである。而して委付の成立した場合若くは未だ成立するに至らざるも一旦被保険者が委付を爲した場合には最早其の物に付き有した權利を喪失し、保險者代りて其の所有權を取得するから、之に關する訴訟の如きも亦保險者自身の名に於て爲すことを得るであらう。然るに代位の場合には唯其の支拂を爲した限度に於てのみ其の所有權以外の請求權並に其の他の救済權の利益を獲得すべきものであるから、訴訟の如きも亦自己の名に於て爲すことが出来なると謂はざるを得なす。英國に在つては James Nelson & Sons, Ltd v. Nelson, Ltd. (1906) 及び前掲 Simpson v. Thomson (1877), The St. Johns 號事件 (1900) に於て最も克く此の趣旨を明かにしてゐる(註二)。

(註一) 解釋的全損 (c. f. 1.) の法理は英法に於ける發展の結果であつて全く特異の存在である (Assesuratiomi Genarali v. Bessie Morris Co. [1892])。恐らく保險のなかつた場合にも或目的上推定全損を認むべき筈であるが c. f. 1. の名稱は海上保險法に依つて與へられた以外に他の意義を有してゐなす (see Manchester Ship Canal Co. v. Horlock, [1914]; Roura v. Fourgas v. Townend, [1919])。マッキンソン 卿は推定全損 (解釋的全損) の制度は捕獲から淵源し得るもの説をなしてゐる (Arnould, ibid. S. 1091, Foot note (a).)

(註二) 保險者が單獨海損の填補を爲したときに於ても代位の原則に依り第三者に對する被保險者の權利を保險者に移轉

すとの説を Mason v. Sainbury (1872) 及び Yates v. White (1883) 兩事件の如きは全く此の原則を適用したものであつて、委付の場合の如く其の効果たる直に損害發生の時に遡及することなく、保險者が損害の填補を爲した時より是等の權利の移轉ありと認める。蓋し代位の場合は保險者が其の填補を爲した事實を以て、之が基調となすべきだからである。

第二 委付の場合には保險者をして其の物に付き有した一切の權利を取得せしむるに反し、代位の場合に於ては其の支拂つた保險金の限度に於てのみ其の物に付き、若くは第三者に對して有する權利に付き之を取得せしむるに過ぎないのである。従て委付の場合には保險者が全損の場合に契約した保險金の全部を支拂つた後に及んで其の物が餘分の價額を以て賣却せられ、若くは失蹤船の如き場合には安全に到達港に到着することがあつても、既に保險者の所有に歸したものであるから、之を返還せしむることがない。然るに代位の場合には填補額以上の餘分の利得を得せしむることが出来ないのである(註)。

(註) 英國にあつては曾て North of England Ins. Co. v. Armstrong (1870) L. R. 5. A. B. 244, 事件に於て寧ろ之と反對の判決を爲したことがある。然るにその後 The Livingstone 號事件 (1904) 130 Fed. R. 746. に於ては明かに此の相違を認識した (Arnould, ibid. s. 1236) 今其の概要を摘録すれば船舶價額よりも少額の保險を付した被保險者の船舶が衝突して沈没した爲め保險者は保險金額の支拂を了した。然るに後に至り其の被保險者は加害船主より船舶の實價に對して賠償を得たが保險者は被保險者の餘分の金額に對しては之が返還を求むることを得ずと判決した、是れ當年有名なるブラックベーン 卿の下した判決の要旨であつて所謂「リビングストーン」號事件として知られるものは是れである。

即ち保険者は實際に自己の支拂つた金額に就てのみ請求権を有するに止まるべき旨を明らかならしめたものであつて、極めて公平に代位権の範圍を確定したものと謂ふべきである。

### 第二 冒險貸借債權、共同海損債權、手数料、希望利益

被保險者が保險の目的たる冒險貸借債權 (Bodmereigelder) 及び共同海損債權 (Haverigelder) を委付したときは、是等の債權は何れも皆其の保險者に移轉するであらう。而して保險者は其の船舶が無事に到達港に到着すれば之を賣却して得らるべき手取金中より既に支拂つた保險金額の補償を爲すことが出来る。又仲立人は其の積荷の到達に依つて得らるべき手数料 (Provision, Commission) を保險に付した場合に、之を委付すれば保險者は其の得らるべき手数料の請求権を移轉せらるゝこと明白である。詳言すれば積荷が到着すれば、假令其の契約者にして委付を爲すに至つた場合に於ても仲立人は其の契約者より之を請求することは出来るが、保險者より之を請求することは出来ない。蓋し手数料の請求権は人的であつて、積荷所有權者に屬すべき請求權ではないからである。

次に希望利益の保險の有効なることは現今各國の認むる所である (本邦商法第八二二條第八二〇條英海保法第二條商獨商第七七九條自商第一)。蓋し希望利益は金錢に見積り得べき利益を存するが故である (本邦商法第六三〇條。是六八條佛商第三三四條等)。然るにベールスは積荷其の他のものが滅失す、例へば獨逸に於てか多數の學者は希望利益も又他の目的と同様に之を保險者に委付することを得ると主張した。例へば獨逸に於ては Reatz, Pöhl, Lewis, 等諸學者皆然り。就中 Pöhl の如きは曾て氏が希望利益の委付を認めるこ

とが出来ないと主張したに對し全然之を誤謬だと云つた。

以上二氏の學說を検するに先づベネツケの理由とする所に依れば、積荷が一旦委付せられたならば保險者は直ちに其の所有者となるから、從て其の物に附隨する所の利益 (Eventual Profit) も亦之に追隨するが故に畢竟希望利益の委付を認むること能はざるに至ると云つてゐる (註)。然るにベールスは積荷其の他のものが滅失すれば、これに附隨した希望利益も亦積荷と共に委付せらるゝことが出来るであらう。勿論積荷が既に滅失すれば其の希望利益は到底之を實現すること能はざるに至る困難あるを免れない。從て希望利益の委付が事實上不可能なるを免れないものやうであるけれども、若し此の兩者を同一保險者に付保した場合に於て其の被保險者が之を全損として委付したとすれば保險者は之を拒絶することが出来ないから、希望利益の委付も亦理論上認めなければならぬと云つてゐる (S. 639.)。

(註) A transfer of goods necessarily includes the eventual profit on such goods; hence it is clear that an expected profit, if separately insured, cannot be abandoned, for else the same thing would be abandoned to two different persons at the same time. Benecke: Pr. of Indem. p. 386.

以上はベールスの希望利益委付の是認論に關する梗概である。而して近時に至りアインシエンハイムの如きは希望利益の委付は到底成立することが出来ないとの消極説を唱ふるに至つた。今其の理由とする所を聽くに假令保險契約の締結に際し市價の騰貴に依り商人をして希望利益の保險を爲さしむるに至ることが事實であつても之が

爲めに直ちに保険の目的を構成するものではない。抑々保険なるものは畢竟財産上の損失を防止するを以て目的とする。彼の企業的事實上に於ける結果に對する保険の如きは之を認むることが出来ないのである。

今此の見解に依つて希望利益の保険を觀るに希望利益として、之を保険に付するものではなくして唯保險者が其の積荷の到達港に到着するの保證をなすに止まる。即ち利益を贏得すべき可能性を得せしむるものに過ぎないのである。依是觀之、希望利益は何等事實上に於ける利益の保險を目的とするものではなくして、畢竟其の利益の前提條件なる可能性(Möglichkeit, die Voraus-)を保險の目的と爲したものと謂はなければならぬ。故に若し保險金額が要求され且之が支拂を了した場合に於て、此の種の委付は抑々如何なる種類の權利を保險者に移轉せんとするのであるか。或は後日に至つて發生すべき利益なりと答ふる者があるであらう。然しながら斯の如き利益に付き何等の權利を有することが出来ないから、之が請求權の移轉を目的とするといふが如きは理論上到底成立し得ないものと謂はなければならぬ。

ペールスは曾て其の著に於て云つて曰く『何等移轉することの出来ない所には委付は成立しなす』(“Wo nichts überwiesen werden kann, fällt der Abandon fort.”) (Pöhlis a. a. O. S. 640) と。是れ洵に至言であるが、今之を藉りて希望利益の場合に適用すれば、此の場合にあつては眞に何等移轉すべきものが存しない。今一步を譲り假令希望利益の委付たるものは之を法律上思考し得べき事項なりとしても尙ほ其の實現は到底不可能たるを免れない。若し希望利益の保險者が同時に積荷の保險者であつた場合に於ては保險者は其の目的

の所有者となるから、之より生ずる利益を取得するに至るであらう。何となれば積荷の保險者は自己の外に尙ほ希望利益の保險者を存すとの理由に依つて積荷の被保險者をして其の贏得した利益中より若干を割かしむることが出来ないからである。是れ蓋し希望利益の保險は何等積荷保險者に關係する所がないからである。而して氏は更に進んで此の故に『吾人は全然 Desjardins (a. a. O. p. 306.) と同一見解の上に立つ』と(註)。

(註) 即ち「希望利益の場合には委付なる觀念が全く消滅する」と

Nous persistons à croire que la notion du délaissement disparaît en cette matière.

斯の如く氏は希望利益の保險は法律上之を認められるけれども、之に關する委付は法律上事實上共に不可能であるから、その權利の移轉を認めることが出来ない」と論結した。而して本邦に於ては此の點に關し何等の規定を存しない。獨逸商法亦同様である。故に吾人も亦是等の諸氏と同じく消極説を採らんとするものであつて、其の理由はア氏の主張するやうに希望利益の保險は到底一個の抽象的可能性に外ならないから、之を他の債權のやうに具體的人的の關係を存するものと同一範疇に置くことが出来ないからである(註)。

(註) 希望利益の委付に就ては以上の外、Phillips: A Treatise on the Law of Ins., 1867, Vol. I, s. 1654-1658, Dr. O. Helberg: Der Abandon in der Seeverversicherung auf rechtsvergleichender Grundlage, 1925, S. 112, § 6. Abandon des imaginären Gewinns, 247。

(附言) 保險委付に關し本邦に於ては、著名なる東照丸事件なるものがある。こは鍛冶米藏氏の所有にかゝる東照丸が朝鮮嶺島附近で沈没した爲め、其の船舶の保險を引受けた日本海上運送火災保險會社に濟難船舶を委付して保險金額の全部

を請求し、該保險會社は種々の理由により保險金額の支拂を拒絶して茲に前後十年に亘る訴訟事件を惹起したものである。而して其の詳細に就ては拙著「藤本海上保險論叢」中東照丸事件判決の要旨〇二〇三—三三四頁〇なる項を参照せよ。

## 第五章 保險者責任の終始期

被保險者は本論第一章に述べたやうに幾多の被保險利益を有し、保險者は其の保險の目的に就き第二章に述べた所の危險を第三章に説明した保險の引受條件に従ひ之を負擔せねばならぬ。而して保險者の責任は保險の原則に照し其の保險に付せられた危險の終始と共に發生すべきものであることは論を俟たない。然らば其の危險は如何なる時に始まり、如何なる時に終了するものであるか。是れ本章に於ける研究項目である。以下之を積荷保險の場合と船舶保險との場合に分つて説明することとする。

### 第一項 積荷保險

一、本邦商法第八二二條の規定によれば、保險者の責任は其の積荷が陸地を離れた時を以て始まり、陸揚港に於て陸揚を終了した時を以て終ると定められてゐる（（商法第八二四條舊商法第五六七條）。然し乍ら從來我國の港灣の設備未だ十分ならずして多くの場合、本船より海岸まで或は海岸より本船まで舢舨を使用するを常とし、而も其の間に於ける危險の程度は本航海よりも、場合により大なりとせらるゝ關係上、保險證券中に普通約款として積荷が本船に積込まれた時に始まり陸揚港に陸揚せられた時に終了する旨特約するのを原則としてゐる。然し乍ら、斯くては被保險者は遂に保險の利益を半減せらるゝこととなるから「舢舨の危險」に對して相當の保險料を支拂

ひ、積荷が舁舟に積込まれた後の危険も擔保せらるるのを一般の慣例としてゐる。

二、英米兩國に於ける保險證券の普通約款に依れば、積荷が本船に積込まれた時に始まり、陸揚地に陸揚された時に終了するとされてゐる。然しながら實際に於ては "Including risk of craft to and from the vessel" (本船から又は本船までの舁舟の危険を含む) と稱する特別條項を保險證券に挿入して保險者の責任を、積荷が舁舟に積まれ、陸揚地に陸揚されるまで延長するのが一般の慣例である。尙ほ英、米兩國に於て往々使用せられる責任の終始に關する特別約款は左の如くである。

(イ) From Shore to Shore (海岸より海岸に至る)

(ロ) From Warehouse to Warehouse (倉庫より倉庫に至る) (註)。

(ク) From Sheep's back to (Yokohama) (此の約款は羊毛の保險に用ひらるゝものであつて、海上保險と其の他の損害保險とを連結するものである。即ち羊より毛を刈取り、例へば横濱まで運搬する期間内の危険を負擔すべしとするものである)。

(註) 所謂倉庫約款 (warehouse to warehouse) と稱する約款は我國及びロイツ保險證券中に數々挿入せられ又 Institute Cargo Clause (W.A.), 1938. 中にはその冒頭に掲げてゐるのであるが、畢竟保險者の責任を法律等に規定するよりも通かに之を延長して、本船より(若くは本船へ)端舟に到る間の一切の危険は勿論、荷送人の倉庫より送受人若くは、その代理人の倉庫に安全に引渡されるまで陸上又は河川に於ける火災を始め之が運送に伴ふ一切の危険を擔保することを

目的とする約款の例 (Arnould: Ibid. Vol. I, S. 447)。

三、佛法系の諸國 佛國に於ては保險者責任の始期に就き規定を缺くが、學者の定説によれば舁舟の危険と本船の危険とは繼續するものと看做すべく、隨て保險者の責任は積荷が舁舟に積込まれた時に始まり、陸揚を俟つて終了するものとされてゐる(伊商法第六〇一條白)。

以上を要するに、保險者責任の終始期に關する各國の立法例は必ずしも一樣ではないが實際の場合に就て之を觀るに、大體積荷が如舟に積込まれた時に始まり、陸揚地に於て積卸される時に終了するのを原則としてゐる。尙ほ以上は積荷保險に關するものであるが希望利益、若くは報酬に關する保險も亦之に準ずることが出来る。

### 第二項 船舶保險

凡そ船舶の保險は一航海に對して保險する航海保險 (Voyage Policy) と、一定期間を定めて保險する期間保險 (Time Policy) と更に一方に於て航路を定め、他方に於て期間を定める所謂 Mixed Policy (混合保險) と稱すべきものとの三者の場合がある。依て以下各個の場合に就き保險者責任の終始期を述べることとする。

#### 第一 航海保險

一航海の危険に對して船舶保險を契約した場合に於ける保險者責任の始期に關しては左の三個の異なる主義が

ある。

(イ) 積荷 (Carro) 又は底荷 (Ballast) の船積に著せられた時に始まるとするもの。是れ本邦(商法第八)獨逸(商法第八)白耳義(海法第一)等の採用する主義である。

(ロ) 發航の時に始まるとするもの。伊太利商法第六一〇參照。

(ハ) 發航すべき地に船舶が入港した時に始まるとするもの。此の主義は英國の採る處である。蓋し、現今同國に於ける船舶保險證券には積荷保險の場合と等しく "At and from" とされ、契約の當時船舶が既に其の港にあるときは契約成立と同時に、若し入港前ならば船舶の入港の時に於て保險者の責任が始まるのである。

右三個の主義は實質上甚だしく相違してゐないのであるが、之を理論的に批判すれば(イ)の主義、即ち本邦の立法例を以て最良と云はねばならぬ。何となれば船舶は元來貨物運搬の具に供せらるゝものなるに鑑み、其の航海の主眼たる積荷が船積に著せられた時に於て其の航海の危険を引受けた保險者の責任が始まるとすることが最も合理的だからである。然るに本邦の實際界にあつては保險者は「發航の爲め、揚錨又は解纜に着手したる時に始まる」(註)との約款を設けて責任の開始期を遅らすのが一般である。但以上述べた所は保險契約が貨物の積込前又は船舶の發航以前に締結された場合に於てのみ適用されるのであつて、其の以後に契約された場合に於ては、保險者の責任は契約の成立した時に於て船舶の存在する場所より始まること勿論である。

(註) 我國に於ける船舶保險證券普通約款の規定全文左の如し。

第九條 一航海ノ危険ヲ負擔シタル場合ニ於テ當會社ノ責任ハ特約ナキトキハ船舶ガ發航港ニ於テ發航ノ爲メ揚錨又ハ解纜ニ着手シタル時ニ始マリ到達港ニ入りタル後二十四時間ヲ經過シタル時(積荷又ハ旅客ガ船舶内ニ殘存スルト否トヲ問ハズ)ニ終ルモノトス。但二十四時間以内ト雖モ他ノ航海ノ爲メ積荷ノ船積其他發航ノ準備ニ着手シタルトキハ當會社ノ責任ハ其時ヲ以テ終ルモノトス

次に保險者責任の終期に關しても亦三個の主義がある。其の一は船舶が其の到達港に投錨したとき佛商第三二六條伊商第六)とするもの、其の二は其の到達港に於て積荷又は底荷の陸揚が終了したときとするもの本邦商法第八二二條獨逸商法第八二三條、其の三は到達港に入りて安全に二十四時間を経過したときに終るとするものである(英國)。今之を理論上より觀れば第二の主義を以て正當とする。蓋、義にも一言したやうに、船舶は貨物運搬具である以上、其の航海の完了したりや否やの決定は船舶の進行の終了てふ點よりも寧ろ貨物運搬の完了に重きを置くべきであり、運送の完了はいふまでもなく、陸揚の完了を必要とするものであるから、第一の主義の如き投錨、又は第三の主義の如き一定時間の経過を以て保險者の責任を遮斷するは不條理といはなければならぬ。是れ即ち本邦商法が第二の主義を採つた所以であるが、如何なる場合にも積荷の陸揚完了するまでとすれば、保險者の責任が過重となる虞があるから本邦商法は第八二二條第三項但書に於て其の陸揚が不可抗力に因らずして遅延したときは、其の終了すべかりし時を以て終る旨を規定してゐる。尤も實際界にあつては英國と等しく「入港後安全に二十四時間を経過せるときに終る」べき旨特約するのが普通である。而して茲に「安全に」とは船舶の絕對安全を指すものでなく、



唯船舶が積荷の陸揚を爲し得べき状態に於て、物理的安全性 (Physical safety) を有すれば足るのである。又入港とは通常船首を當該港の港域に入れたるときを指すものである。

## 第二期間 保険

期間を以てする船舶保険の場合に於ける保険者の責任は期間の始まるときに始まり、其の終了するときに終ること勿論であつて、船舶所在地の如何を問題とせず、又碇泊中なると航海中なるとを問はない。而して其の日数の計算法は何等の特約が存しないときは民法第一四〇條の規定に依るべきであるけれども、實際に在つては期間開始日の正午より、期間満了日の正午までとするのを例とし、又各國保險證券中に此の言を記載するものも少なくない。

斯くの如く、期間を以てする船舶保険にあつては、假令船舶の航海中と雖も期間満了の日に於て保険者の責任が終るのであるから、被保険者の不便はいふまでもない。茲に於てか多くの國に於ては一定の保険料を支拂ふ條件を以て其の航海を終了し、若くは期間満了後最初に入津する港まで保険者の責任を延長するのが例である。此種の特約を繼續約款 (Continuation Clause) とす。

〔註〕 通常用ひられる英文繼續約款は左の如くである。

“Should the Vessel at the expiration of the policy be at sea, or in distress, or at a port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the underwriters, be held covered at a pro rata

monthly premium, to her port of destination.”

## 第三 混合 保険

期間並に航路の兩者を定めて船舶を保険に付した場合、保険者責任の終始期は之を期間保険に準じて決定すべきか、將又航海保険に準じて決定すべきかに就ては往々議論の生ずる所である。或る論者は曰く、此種の船舶保険契約に於ける期間は單に保険料算定の標準に過ぎないのであるから、固より航海保険に準じて保険者責任の終始期を定むべきである。然し乍ら論者の所謂期間即ち保険料算定の標準なりといふは決して總ての場合に於て當を得たものではない。例へば夏季中平穩の航路も冬季に於ては頗る危険性に富む航路となることがある。斯の如き航路に於て夏季中の一定期間を定めて保険契約を締結した場合にあつては、當時者の意思は期間に重きを置いたものと看るべきである。何となれば、若し其の航海が、契約した期間満了後に猶ほ繼續するが如き場合に於ては船舶は非常の危険に曝され、保険者は甚しく不利益の地位に立つこととなるからである。此の故に期間並に航路を定めて保険契約を締結した場合に於ては各個の場合に就き當事者の意思を推測し、航路に重きを置いたものと看做すべき事情が存在するときは航海保険に準じ、反對の場合は期間保険に準じて保険者責任の終始期を決定すべきものと解さねばならない。

## 第六章 海上保險證券及び保險契約の種類

海上保險契約は概ね各國に於て諸成契約とせられ、随つて之を表示する書面の作製を必要としないので原則とするが、單り英國に於ては彼の The Stamp Act, 1891. に依り海上保險契約には書面の作製を必要とせられてゐる。尤も海上保險の實際界に在つては、各國共に書面を作製する慣習があつて、之を海上保險證券 (Policy of Marine Insurance) と稱することは周知の如くである。

現今各國に行はれる海上保險證券は大體二様の形式に則る。即ち其の一は英國式海上保險證券 (Lloyd's Form of Marine Insurance) であつて、其の二は大陸式海上保險證券 (Continental Form of Marine Insurance) である。英國式ものは紀元千六百年代より存在し、現今行はるゝものと大同小異である。随つて其の記載せらるゝ文言は逐一習俗的意味を有し、頗る難解のものが多々存在する。之に反して大陸式のものは何れも十九世紀以後の編纂にかゝり、其の文言は何れも明瞭であつて、殊に獨逸式のものに至つては頗る簡單である。但獨逸に於ては從來保險證券中に規定を缺く處は一八六七年發布の海上保險定則に據るべし。我國に於ける海上保險證券(きものとせられてゐたが一九一九年以後は改正一般獨逸海上保險定則を採用するに至つた)。中、邦文のものは明治三十一年十月の制定に係り、當時英國の慣習を多く取入れて大陸風に約款を設けたのである。然るに時勢の進歩に連れ改正増補を要すべき點多々あるやうになつたから、昭和二年以來當業者に於て銳意

之が改正案の作成に従事し、同七年六月に至り當時の監督官廳たる商工省の改正方針も決定し、越えて昭和八年六月一日から保險證券、普通保險約款及び特別約款の改正案實施となつた。現行船舶保險約款即ち是である。但し積荷保險普通約款も既に改正案の作成なり大蔵省に申請中であつたが本年(昭和十八年)三月一日から實施を見るやうになつた。又本邦に於ける英文保險證券は主として外國との通商に用ひられるのであるが、從來英國が世界金融の中心であり、且つロイツとの再保險の關係から英國殊にロイツ保險證券の形式に倣つてゐるのみならず、その解釋も一九〇六年英國海上保險法並にロイツの慣習を標準としてゐる(附録参照)。

保險證券に記載さるべき事項は、要するに當事者の利害關係を律すべき條項であること言を俟たない所であるが、本邦商法の規定する所に依れば左の如くである(第六四九條及び第八二三條参照)。

- 一、保險の目的
- 二、保險者の負擔したる危険
- 三、保險價額を定めたるときは其價額
- 四、保險金額
- 五、保險料及び其支拂の方法
- 六、保險期間を定めたるときは其始期及終期
- 七、保險契約者の氏名又は商號

八、保険契約の年月日

九、保険証券の作成地及び其作成の年月日

(以上第六四九條の規定)

十、船舶を保険に付したる場合に於ては其船舶の名稱、國籍並に種類、船長の氏名及び發航港、到達港又は寄航港の定あるときは其港名

十一、積荷を保険に付し又は積荷の到達に因りて得べき利益若くは報酬を保険に付したる場合に於ては船舶の名稱、國籍並に種類、船積港及陸揚港

(以上第八二三條の規定)

然るに海上保険の實際界にあつては是等記載要件の中、數項だけは、後日被保險者より保險者に通告すべきことを條件として契約を締結することがある。斯の如き保険契約を豫定保険契約といひ、之に對して普通の契約を確定保険契約といふ。

斯くの如く豫定保険契約 (Unvalued Policy, Open Policy) は前記載要件の一乃至數個を缺くものであるが、實際に於ては保險價額、積荷の種類、船名の三者又は兩者或は其の一が未詳であるのが普通である。然るに保險價額は保險者の擔保程度を表はすものであり、又船舶の如何は遭難率測定上必要缺くべからざるものである。而も是等を未詳の儘に付保するのは、保險者にとり一見無謀ならざるやの感があるが、之を實際的に見るに

保險者は假令船舶が確定せずとも、或は其の積荷の種類に依り或は其の航路の如何により、或は使用すべき船舶の種類等級等を協約することにより、遭難率を推測することは絶對的に不可能でないのみならず、保險價額未詳の場合にあつても、當事者間に於て保險金額の最高額を特約し、又は保險者が一般の船舶に關する責任額を豫め定め置き、其の超過部分を再保險に付する等の手段により、所謂豫定保険契約の冒險性を或る程度までは容易に緩和し得ると、更に一方同業者の競争が激甚である結果、假令危険測定の條項未詳の場合と雖も之が保險を引受けざるを得ない關係の下にあるからである。

豫定保險に似て非なるものに保險の豫約なるものがある。即ち、前者は純然たる保險契約なるに反し、後者は後日保險契約をなすべき一の約束であつて、即ち保險者は該豫約の相手方、即ち被保險者又は保險契約者より通知を受けた場合には常に保險の責に任じなければならぬ義務あるに過ぎないのである。往年本邦に於て此の種の保險の行はれる適例は、支那人との交易に於て船主が赤船荷證券 (Red Bill of Lading) を發行した場合である。

## 第七章 海上保険の重複保険、共同 保険及び再保険

是等の事項は主として保険總論に於て詳論せらるべきものであるから、茲には單に海上保険上重要な點のみを説明する。

### 第一項 重複 保險

保險契約に就て其の保險金額が保險價額を超えるときは超過保險となつて、其の超過額は當然無効であるが、二個又は其れ以上の保險契約が同一の被保險利益に就き善意に成立し、而も其の保險金額の合計が保險價額を超えた場合には之を重複保險と呼んでゐる。今之に關する法律の規定を觀るに國に依りて必ずしも一樣ではないが、大體に於て三個の主義が行はれてゐる。

(一) 先順位主義 (Prioritätsprinzip) 此の主義によれば契約日時の順位によつて其の有効と無効とを決定する。従て先順位の契約を有効とし、後順位の契約の一部又は全部を無効とするのである。此の主義は主として佛法系の諸國に行はれ、我國の商法も亦之に依る(商法六三二條)。

(二) 比例責任主義 (Proportionale Haftungs od. Ausgleichungsprinzip) 此の主義に於ては (一) のそれ

と異り凡ての保險契約を有効とし、唯各保險者はその保險金額に比例して責任を負ひ、其の限度以上に連帶の責を負担しないのである。此の主義の代表的なる立法例は瑞西保險法であるが(第七條) 火災保險に於ては現在各國とも約款によつて此の主義を採用してゐる。

(三) 總額責任主義 (Gesamtschuld- und Ausgleichungsprinzip) 此の主義は第二のそれと同じく總ての保險契約を有効と認めるが、其の之と異なる點は、是等保險金額の全部に就て一應その責任を負ふことにある。此の主義は最初英國に起り、遙かに後れて獨逸商法も亦之を採用するに至つた。

此の中先順位主義は最も合理的である。何となれば一度一個の被保險利益について契約が成立したる以上、再び之を其の保險契約の目的とする事は、明かに被保險利益なき保險契約となつて無効となるべきだからである。然し此の主義は異時の重複保險を律するには適當であるが、同時の重複保險に就ては其の適用を擴張することが出来ぬ。仍て此の場合、比例責任主義が発生して來たのであるが、是は理論的に前者程の強味もなく、實際上から被保險者にとつて煩雜なる手續を要することとなり精々火災保險の場合、又は海を持たぬ瑞西の法律に原則的に認められてゐるに過ぎない。斯くして便宜上更に總額責任主義の發生を見たのであつて、此の主義には法理上の強い根據があるのではない。

斯の如く各國が重複保險に付て夫れ／＼別個の主義をとることは、漸く國際取引上の不便となつて來た。是に於てか、重複保險の取扱に關する國際的統一運動となり、爾來屢々國際法協會若くは國際海法會議の問題となり、

各國の主義に就いて其の長短を比較考量せられた結果、一九〇一年のグラスゴウ會議は理論的根據に於て勝つてゐる先順位主義を採らず、却て英國流の總額責任主義の實際的便宜に従ふこととなつた。

斯の如く國際的に總額責任主義を認めるに至つた爲め茲に一二の注意を要する。先づ第一に各保險者がその總額に就て責任があるといふならば、被保險者は自由に何れの保險者からも填補を求め得べきであるが、此の場合其の被保險者は、自己の被保險利益の價額の限度以上を恢復することが出来ないのは勿論である。然し第二に二個の保險契約に於て保險價額が異つた場合は如何といふに、海上保險に於ては協定保險價額の制度が認められてゐるから、保險價額の異つた場合が往々にして發生するのである。例へば甲なる保險者に對する協定保險價額一萬圓、保險金額八千圓、乙なる保險者に對する協定保險價額八千圓、保險金額八千圓なる重複保險の場合に何れの保險價額が基準となるかの疑問を生ずる。而して協定保險價額は當事者間にのみ效力を有するものであるから此の中の一保險價額をとつて標準とすることは出来ない。従つて次の如き奇異なる現象が生じて來る。被保險者は甲に對して先づ填補を求めると彼は八千圓を恢復し得るのみである。然し乙に先づ填補を求めれば八千圓得られるが、彼は甲に對して一萬圓の價額を約してゐるから再び甲に請求して二千圓を得、合計一萬圓を恢復することが出来る。それ故之を一般的に云へば重複保險に於て二個の保險價額に異同あるとき、被保險者にとつては最初に其の保險價額の小さな保險者より填補を受くる方が有利であるといふことである。

### 第二項 共同保險

共同保險とは同一の被保險利益に對して二個以上の保險契約を有し、其の保險金額の合計が保險價額の範圍を脱せざる場合をいふ。

凡そ保險事業を確實ならしむるには、成るべく同種同程度の危險を多數に蒐集してその引受危險の均衡を保つことを要諦とする。其の爲に保險者は豫め一個の契約につき自己の引受くべき保險金額を定め、之を超過する部分に對しては豫めその契約を回避する策に出づるのが普通である。是れ即ち一個の被保險利益につき或は數人、時としては數十人の保險者が各自の分擔額を定め、共同的に保險契約を締結する所以である。今日海上保險に於て、此の種の方法に依る契約を行ふものゝ例としては「ロイド」團體の保險を挙げ得るが、一般的に云へば再保險制度が殆んど完備の域に達してゐるから共同保險の價値は、往年に比して遙に劣るやうになつた。

### 第三項 再保險

重複保險と共同保險は前述の如く、一個の被保險利益の上に保險契約が重複又は共存してゐる場合をいふのであるから、契約其のものゝ性質に付き何等異論の生ずべき餘地がない。然るに再保險は既に本論第一章に於て説明したやうに一個の獨立した損害保險であつて海上保險とは本質的に相違するものである。故に茲に再保險の説明をなすのは理論上必要でないが、海上保險に於ける再保險は、他の損害保險に於ける場合のと多少其の趣を異にするのと加ふるに現今何れの國に於ても盛に行はれてゐるのであるから、便宜上茲に其の若干を略述する。

海上保險に於ける原受保險者が自己より進んで被保險者を求め、其の責任の一部又は全部を他の保險者即ち再

保険者に轉嫁せんとする場合は、他種の損害保険に於ける再保険と毫も異なる所がない。然しながら海上保険に於ては屢々豫定再保険 (Reinsurance Open Cover, laufende Rückversicherung.) の仕組により再保険契約を爲す點に於て其の特色が認められる。而して豫定再保険とは原受保険者と再保険者とが豫定保険の方法に依つて行ふ所の再保険の謂である。今實際行はれつゝある此の種再保険の方法には大體以下の如き種類がある。

#### 第一 當事者間に責任分擔の條件を以てするもの

當事者間に責任分擔の條件を以てする再保険とは其の原受保険者と再保険者との間に於て原受保険者が自己の被保険者に對する責任は其の金額の大小に關せず、一定の割合により分割して再保険すべきことを條件とするものを云ふ(獨、佛等で見える Quoten Rückversicherung, traité de partage はそれである)。即ち此の種の豫定保険に於ける原受保険と其の再保険者との關係は恰も兩者の間に一種の組合關係が存するかの如き觀を呈するものである。近來各國に行はれるプールの組織 (Poolbildung) も亦之に屬する。我國に於て從來行はれてゐた十七社のプール、更に昭和十四年九月に十一社を以て結成された貨物特別再保険組合の如きはその適例である。

#### 第二 再保険者に優先権を與ふるもの

再保険者に優先権を與へる條件を以てする再保険とは、原受保険者の引受ける保険金額が豫め協約せる一定額に達するまで必ず之を再保険に付すべきことを條件とするものを云ふ。依て此の再保険方法に依れば原受保険者は自己の契約高が該協約額に達するまでの金額を再保険すべく、唯其の引受額が之を超過した場合にのみ其の超

過額が自己一人の責任範圍となるのである。

#### 第三 超過額に對する豫定再保険

超過額に對する豫定再保険とは原受保険者が豫め一艘の船舶に對し、自己の負擔すべき責任の最高額 (Eigen-behalt, Maximum) を定め置き、其の保険の契約額が之を超過せる場合、其の超過額の全部又は一部を再保険となすべき條件を以てするものである。此の方法に依る豫定再保険は原受保険者の欲する程度に於て責任額を保有することを得るものであるから、再保険本來の機能たる危険の分散に最も適合したものだといはなければならぬ。隨つて實際に於ても、此の方法に依る再保険が行はれてゐる。外國市場に於ける超過額豫定再保険 (Reinsurances Open Cover for Excess, allgemeiner obligatorischer Exzedenten Rückversicherungsvertrag, traité dexedent ou de trop plein. と稱するものは即ち是に外ならぬ)。(註)。

(註) 再保険の技術的説明を主とする外國の文献二三を左に掲げる。

1. Emminghaus, Rückversicherung. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 7. S. 164.
2. Hagen, Begriff und Grundlagen der Rückversicherung. Zeitschrift für die Versicherungswissenschaft, 1920, 137.
3. Hermannsdorfer, Wesen und Behandlung der Rückvers. 1921.
4. Jahn, Studien über Rückversicherung und deren Statistik, 1921. ZFVW, 1912, S. 546, S. 803.

5. A. Stutz. Die Rückvers. im Transportversicherungsgesch. ft. Zürich 1893.
6. Liebig, Die Seenersicherung. 1914, S. 139-183.
7. Ritter. Das Recht der Seevers. 1922, S. 149-186.

### 主要参考文献

海上保険に関する著書論文は其の數少くないが、之を分類するときは法律に関するものと技術に関するものとを主とし、經濟上より之を論述したものは至て僅少である。蓋し海上保険の契約上、被保険者と保険者との間に於ける保険金受授に関する事項が最も必要とせられた爲であらう。且つ海上保険の經濟上の作用たる危険の分散、損害の分擔なる事實は他の保険に於ける場合と同様であるから、特に經濟上から之を詳論するの必要を見なかつたからであらう。之に反し其の技術に関するものに至つては、他の保険に於ける場合と異なり其の方法も大に分化し各國に於ける慣習も亦自ら異なる點が少くないから、特に之を説明するを要したからであらう。今之を國別に從て是等文献の一斑を紹介すれば左の如くである。

#### 第一、日本の部

本邦に於ける海上保険に関する著書は必ずしも少くない。今、其の主なるものを左に掲げる。

- 一、法學博士 村瀬春雄著 村瀬保險全集 大正十五年三月 清水書店

本書は著者が當時東京高等商業學校に於て講述した所に基き、各國に於ける法規慣例に依り、主として海上保険の實際的方面を講述したもので、此種の述作中今日に至るまで其の白眉とせられるものである。本書は素と單に學生の筆寫に代へたものであつたが、博士歿後公刊せられたものである。

二、商學博士 加藤由作著 海上危險論(昭和七年)海上損害論(同十年)海上被保險利益論(同十二年)巖松堂

右の三卷は著者の多年に亙る海上保險法の理論的研究で相依つて姉妹篇を爲す。現行法並に約款を詳論して實際問題の解決にも指針となり得る好著である。

三、商學博士 瀬戸彌三次著 海上保險體系 昭和六十年 文雅堂

既に刊行されたのは「危險因果學證論」「被保險者擔保義務論」「填補條件篇」の三篇であるが、何れも海上保險法上最も難澁とせられる部分を詳論して、多くの示唆を提供する著作である。

四、商學士 椎名幾三郎著 海上保險概論 昭和十年 東洋出版社

本書は著者が大阪商科大学に於ける講義のために書かれたものであるが、經營問題にも論及して大要を盡してゐる。

五、商學士 久川武三著 改訂海上保險要論 昭和九年 文雅堂

本書は其の名の示す如く海上保險法並に其の實際に亙つて要點とする所を論述せる恰好の参考書である。

六、商學士 勝呂 弘著 海上保險研究 第一卷 昭和十年 内外出版印刷株式會社

本書は著者が海上保險史並に海上保險法を研究せる成果の集成である。特殊問題研究者にとつて重要な参考書である。

七、商學士 今村 有著 海上保險契約論 昭和十五年十二月上卷、同十七年六月中卷 巖松堂

本書は長崎高等商業學校教授たる今村氏の力作で海上保險に關する法律的事項を細大漏らさず詳論したもので極めて示唆に富む良著である。

八、法學士 加藤正道譯 英國海上保險法 大正九年 巖松堂

本書は英國チャールマス、オウエン兩氏の合著「海上保險法」を譯述したもので、譯語妥當、且つ難澁でなく、一八九〇年ヨーク、アントワープ規定の翻譯をも添へたものである。

九、商學博士 藤本幸太郎著 海上保險綱要 昭和五年 清水書店

一〇、同 著 海上保險研究 大正十二年 秀廣社

一一、同 著 藤本保險論叢 昭和二年 清水書店

一二、同 著 海上保險特殊問題 昭和十三年二月 大阪大同書院

一三、其他海上保險法の一般を窺ふには、坂元毅著「海上保險實務誌」、田中徳次郎譯「フューブナー」「海上保險」、

橋本學士譯「ドーバー著」海上保險論綱一等があり、此の外海上保險に關する専門の著書ではないが、一般保

險論若くは保險法中間接に之に關する説明をなしたものの、例へば酒井正三郎博士著「保險經營學」、粟津博士

著「保險論集」の如き、或は法學博士青木徹二氏著「海商法」、同志田鉦太郎著「日本商法論」、同粟津清亮著

「日本保險法論」、同松本蒸治著「保險法」、同加藤正治著「海法研究」、法學士村上隆吉著「最近保險法論」、法



學博士松波仁一郎著「海法」等は、本邦に於ける海上保険の研究上参考となること論を俟たない。

第二 英國の部

英國に於ける海上保険の著書は其の數頗る多いが、今其の主要なるものゝみを掲ぐ。

1. Arnould, J.—On the Law of Marine Insurance and Average, 2nd Edition London, 1857.

此の著はアーノルドが生前最後の刊行に係り、第三版、第四版、第五版及び第六版まではマクラクラン Mac-lachlan の續刊に成り、第七版、第八版、第九版及び第十版、及び第十一版、(1924)は De Hart 及び Simey 又第十二版(一九三九年)は Simey & Mitchison の監修に係る。本書は英國に於て過去約九十年間の權威にして、今尙ほ海上保険研究上必須の参考書である。其の論ずる所單に法律上の事項のみならず「ロイド」團體、歐洲諸國、北米合衆國等の慣習法をも比較参照せられてゐるから、海上保険の實際家にとつても亦一大伴侶である。

2. Chalmers and Owen—The Marine Insurance Act, 1906, 2nd Ed. London, 1913.

本書の第一版は一九〇七年の刊行である。著者 Sir M. D. Chalmers は現行海上保険法の起草者でその法律の部分は主として氏の擔當する所である。又 Douglas Owen 氏は曾て「ライアンス」海上保険會社に奉職し、等一次歐洲大戰の當時戰時保険の官營に功を樹てた。本書は主として從來英國に存した海上保険に關する判決例を咀嚼し、各條文を簡單に註解したもので、簡にして要を得てゐる。是れ亦英國海上保険研究

者は勿論實際家には必讀の書である。其の後オーウェンは故人となり、第四版(1932)には Archbald がオーウェン氏に代つた。

3. Gow, W.—Marine Insurance: A Handbook, revised, by King-Page, 5th Ed. London, 1931.

本書は少壯獨逸大學に遊び、歸來海上保険の實際に關係した故ガウ氏の名著にして、版を重ねること既に五回、主として英國海上保険の實際と法理とを説明し、佛、獨兩國の法制をも参照してゐるから、商業學上より研究しようとする者の爲には、好個の参考書である。第五版は King-Page により修正されたものである。本書の譯書として現大阪商科大学教授、椎名幾三郎譯「海上保険論」がある。尙ほガウに Sea Insurance, according to British Statute. London, 1914, がある。此の書は主として現行英國海上保険法の註譯を爲したもので、其の後半には同國に於ける主なる判決例の要旨を掲げてゐるから頗る便利である。

4. Templeman, F. & Greenacre, C. T., Marine Insurance: Its Principles and Practice, 4th Ed. London, 1934.

會て倫敦商業會議所が英國に於ける高等商業教育を振興する目的を以て、當時ライアンス保險會社に奉職してゐた氏に海上保険の講演を委嘱したことがある。本書は即ち當時の講演を編纂したもので、第二版と第三版に於て著しく改訂された。純然たる英國主義を説明したものであるけれども、簡單にして實務上大に參考の價値があつた。著者がその第三版の改訂中急逝して、Greenacre が之を完成、面目を一新せる大著とし

て出版されたのが第四版である。本書の邦譯に葛城照三「海上保險」(昭和十三年四月)がある。

5. Keate, H.—Student Guide to Marine Insurance, etc. London, 1911.
6. Duckworth—An Epitome of the Law affecting Marine Insurance. 2nd Ed. London, 1907.
7. Eldridge, W. H.—Marine Policies. 2nd ed. London, 1924.
8. White—The Marine Insurance Act, 1901. London, 1907.

以上の敎書の凡(五)(六)の二書は初學者の階梯に資すべく、(七)は英國に於ける海上保險法に關する解説を試みたるものひきよめるから法學者には殊に便宜なる書物である。

9. Victor Dover—A Handbook to Marine Ins. 4th ed. London, 1936.
10. Hurd—Marine Insurance. London, 1930.
11. Marshall, Ch.—A Treatise on the Law of Insurance. 2 Vols. 3rd Ed. London, 1823.
12. Lowndes, R.—A Practical Treatise on the Law of Marine Insurance. 2nd. Ed. London, 1885. (1st Ed. 1881.)
13. Tyser, C. R.—The Law relating to Losses under a Policy of Marine Insurance. London, 1894.
14. Benecke, W.—A Treatise on the Principles of Indemnity in Marine Insurance, Bottomry and Respondentia. London, 1824.

15. Park.—A System of the Law of Marine Insurance 2 Vols. 8th Ed., London: 1842.

16. McArthur, Ch.—On the Contract of Marine Insurance. 2nd Ed., London, 1890.

17. Poole, W. S.—Marine Insurance of Goods, 2nd. Ed. London, 1929.

右の内(九)ドーバーの著書は橋本教授「海上保險論綱」の邦譯がある(十一)(十五)兩書は前記アーノルド著(第一版及び第二版)と前後して出版せられ、英國に於ける海上保險の權威として大に斯學の進歩に貢獻した。ロームズ著(十二)はマックナマサー著(十六)と共に英國に於ては最も廣く行はれた。

ロームズ氏は別に共同海損に關する各著 (Lowndes—The Law of General Average : English and Foreign, 6th Ed. London, 1922) がある。此の部E.L.D.屬する著述中の目録ひきよめる。Park, Weskett 兩氏の著書は諸書に引用せられる。是等は何れも有名な著書であるが、現今共に絶版である。其の他同じく絶版であるが、今日に至るまで有名なものは

18. Bailly, L. R.—Perils of the Sea and their Effects on Policies of Insurance, practically considered. London, 1860.
19. Hildyard—A Treatise on the Principles of the Law of Marine Insurance. London, 1845.
20. Nicholas Magens—An Essay on Insurances 2 Vols. London, 1755.
21. S. Meredith—A Treatise on Insurance by Emergon. London, 1850.

等がある。ヘーリーは別に有名な「共同海損論」(General Average and the Losses and Expenses resulting from General Average Acts, practically considered, London, 1859.)があり、此の部門に関する一大權威である。又メレチスのエメリゴン海上保険論の英譯は當時の佛蘭西海上保険法の研究に大なる裨益を與へた。

### 第三 北米合衆國の部

米國に於ては海上保険に関する著者は比較的に鮮し。歐洲大戰前までは Huebner, "Marine Insurance" 及び Zartman, L. W. 氏の編纂に係る Yale Readings in Insurance—Fire Ins. の内一二の論文が其の主なるものであつた。それ故海上保険に関する米國主義を知らんとせば、主として保険に関する一般的著作に求めざるを得ない。其の主なるもの左の如し。

1. Joyce—A Treatise on the Law of Insurance of every Kinds, 5 Vols. N. Y. 1917.
2. Richards—A Treatise on the Law of Insurance, etc. 4th Ed. N. Y. 1932.
3. Vance—Handbook of the Law of Insurance, 2nd Ed. St. Paul, 1930.  
等である。殊に左記の二書は既に絶版であるが、諸書に引用せられ、米國に於ける海上保険の一大權威である。即ち。
4. Duer—The Law and Practice of Marine Insurance 2 Vols. N. Y. 1864.

5. Phillips—Treatise on the Law of Insurance, 2 Vols. 5th Ed. N. Y. 1867.  
又左記二書も一讀の價値がある。

6. Th. Parsons.—A Treatise on the Law of Marine Insurance and General Average, 2 Vols. Boston, 1868.
7. Dixon—Hand-book of Marine Insurance and Average. N. Y. 1866.
8. W. D. Winter—Marine Insurance, 2nd Ed. New York, 1929.
9. S. S. Huebner—Marine Insurance, New York, 1920.  
(八)は紐育商科大學講師たるウインターの著で(九)はペンシルヴァニア大學教授フューヴァナーの著である。共に一般的説明を主旨とした好著である。
10. C. B. Elliot—A Treatise on the Law of Insurance. N. Y. 1920.

本書は海上保険の外各種の保険をも論述したものである。海上保険に關しても叙述平明、典據又正確である。

### 第四 獨逸の部

獨逸に於ける海上保険に關する研究も近時に至るまで英國に比べて盛でない。今専門の著述中参考に資するに足るべきものを擧ぐれば、其の主なるものは左の如くである。

1. Otto Hagen—Seeversicherungsrechte, Berlin 1938.

2. Otto Hagen—Grundzüge der Versicherungsrechts. Berlin, 1923.
  3. Ritter, C.—Das Recht der Seeverversicherung. 2 Bde, Hamburg 1922-4.
  4. Steeking, G.—Das deutsche Seeverversicherungsrecht. Berlin, 1912.
  5. Voigt, J. V.—Das deutsche Seeverversicherungsrecht. Jena 1887.
  6. Ulrich, R.—Kommentar zu dem Allgemeinen Deutschen Seeverversicherungs-Bedingungen. Hanburg 1921.
- 以上の内(三)は(六)とともに、一九一九年の獨逸海上保険定則の註釋を目的とするものであるが、獨逸海上保険法は素より英・米・佛諸國の海上保険法並に同約款を参照して詳論せる大著にして、獨逸海上保険界の定本とも云ふべきものである。(五)フォイヒトは著者の死後、Dr. Seebornの刊行に係り、英國法をも参照した點頗る多きを以て、比較法學の上より觀て其の價値が少くない。(四)ジーフェキング著は現行獨行商法典の中海上保険に關する條文の註解を試みたものであるが、是れ亦英國海上保険法(一九〇六年)を参考した所多く、前記フォイヒト著と同様の批評を下すことを得る。以上の外次の數書も亦海上保険に關するものである。
7. Herzog, C.—Die Praxis der Transport-Versicherung, Berlin 1909.
  8. Critziger, C.—Transport-Versicherung, 3. Aufl. München 1923.
  9. Liebig, E. F.—Die Versicherung, Berlin 1914.

以上の内(七)ヘルツォーグの著書は全く實際的方面からのみ記載したものである。(八)も亦技術上より説明した部分が多いが簡單に過ぎて海上保険の全概を窺ふには困難である。(九)は伯林商科大學講師であつた、リービツヒの著述で、同大學に於ける講義の要領である。四章に分ち、沿革、法律、技術、團體及び統計是である。此の書は高等商業教育上參考に資するに足る。

10. Pöhl, M.—Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute. 2 Bde. 1832, 1843.
11. Tecklenborg, H.—System des Seeverversicherungswezens nach der Natur der Sache. Bremen 1862.
12. Vincent Volte—Bencke's System des See-Assekuranz- und Bodnereiwesens. 2 Bde. Hamburg 1851.

以上の内、前二著は共に獨逸に於ける有名な海上保険の參考書であるが、現在は何れも絶版である。殊に(十)ヘネツケー著は二冊本で頗る詳細を極め、常にハンブルグの法規慣習のみならず、英國を始め當時の文化國に於ける海上保険の法規をも廣く参照してゐるから、今日も尙大に參考の價値がある。著者には別に英文を以て認めたる好著がある(英國の部參看)。以上單行本の外マーンネス氏(Alfred Manes)の編纂に成る保険字典(Versicherungs-Lexikon, Tübingen 1909, 別七一九一三年刊行の補遺一冊がある)の中に Paul Moldenhauer

氏の執筆に係る海上保険の文字がある。又 Conrad 氏等編纂の國家學字典第七卷中 (Conrad—Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 1911.) 運送保険と題し、海上保険に関する説明がある。前記マーネス氏の執筆に係り、其の末尾には主として同國に於ける著書論文を掲げてゐる。其の他他國に於ける年報 Ehrenzweig, Assekuranz Jahrbuch には海上保険に關し多くの有益なる論文並に統計を掲げてゐる。又一般海法並に商法に關する著書中參考に値するものが尠くない。就中 Casack, B. Lehrbuch des Handelsrechts, Stuttgart, 1910. Pappenheim, Handbuch des Seerechts, Leipzig, 1906. 等は其の尤なるものである。

第五 佛白兩國の部

佛國及び白國に於ける斯學に關する著書は古來頗る多し。

1. Pothier—Traité du Contrat d'Assurance (Ed. par Estrangin, 1810.)
2. Emerigon, B. H.—Traité des Assurances et des Contrats à la Grosse, 2 Vols. Paris, 1827.
3. Valin—Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du Mois d'Avout 1681, 2 Vols. La Rochelle; 1766.

○三書は外國の著書論文等にも引用せらるゝものであるが、今日は絶版である。此の三書は英國にあつては殊にマンズフィールド卿、エレンボロー卿等の海上保険に關する思想に影響を與へた所が多い。従て英法上に於ける海上保険の思想が佛法系の觀念と交渉する所鮮くないこと勿論である。

4. Vivante—Traité Théorique et Pratique des Assurances Maritimes, trad. par Yseux. Paris, 1898.

5. de Courcy—Commentaire des Polices Françaises Maritimee. Paris, 1888.

6. Pardessus—Collection de Lois Maritimes antérieures an XVII. Siècle, 6 Vols. Paris, 1828. 1845.  
以上○内 Vivante の著書は、原文は伊太利語にして、"Il Contrato di Assicurazioni" 3 Vols. Milan. 又○内同國に於ては最も廣く行はれた著書である。ベルテヌーの著書は氏が約二十年の星霜を閲して漸くに完成せしめた有名なる編著であり、法律家の殊に珍重すべきものである。ド・クルシーの著書は主として實際上並に法律上の方面より説明したものであるが、商業上の研究資料として最も重要なものの一である。白國に於ける著書一二を掲ぐれば

7. Smeesters, E.—Droit Maritime et Droit Fluvial. 3 vols. Bruxelles, 1912.
8. Goemeres, A.—Marine Insurance (Place of Antwerp.) Antwerp, 1882.
9. Goemers, A.—Assurances Maritimes.—Conditions des polices d'Anvers. Anvers, 1887.

(七)は同國改正商法後の註釋書であるが、外國殊に英國海上保険の規定等をも参照比較したものである。(八)(九)兩書の著者たる故ゴメルは數十年間同國アントワープに於て海上保険の仲立人であつた。従て實際上の慣例に通曉し、主として同港に於ける海上保険に關する説明を爲したものである。右の外最近佛國に於て

刊行せられた左記の書物は簡明にして且實際的であること。

10. Gross—Contentieux Pratique d'Assurance Maritime, Paris, 1910.

11. De Smet, R.—Les Assurances Maritimes, Paris, 1934.

右の内(十一)は巴里大學教授リベールの主宰する海法叢書の第五卷として刊行されたものである。著者はブラッセル控訴院の辯護士であるが、單に白、佛の海上保險法並に同判例のみに限らず、更に現時英獨に行はれる海上保險法をも詳論してゐて、比較法學上重要な文献を爲すものである。尙ほ上記リベールの海商法第三卷(Ripert, G.—Droit Maritime, tome III, 3e ed, Paris, 1930.)も亦現時の佛國海上保險界に於ける重要な参考書である。

以上は一般に海上保險を主として論述した著書のみを紹介したものであるが、右の外共同海損に關するもの及び海上保險の特別の問題に關する著書論文は其の數甚だ多し。

## 附 錄

### 普通保險約款 (昭和八年六月一日ヨリ實施)

第一條 當會社ハ保險ノ目的ニ付沈没、坐礁、膠沙、火災、衝突其他ノ海上危險ニ因リテ生シタル損害ヲ約款ノ條項ニ依リ填補スル責ニ任ス船船ニ關聯スル陸上危險ニ付特約アル場合亦同シ

船船ヲ以テ保險ノ目的トナシタルトキハ船體、機關、屬具(屬具目錄ニ記載セルト否トヲ問ハス)燃料、食料其他ノ消耗品等被保險者ノ所有ニ屬シ且船船使用ノ目的ニ供スル爲メ船船内ニ存在スル總テノ物件ハ其目的中ニ包含セラレルモノトス但特約アル場合ハ此限ニ在ラス

第二條 左ノ場合ニ於テハ保險契約ハ無効トス

一、保險契約者又ハ被保險者ニ詐偽ノ行爲アリタルトキ  
二、保險契約ノ當時保險契約者又ハ被保險者カ保險ノ目的ニ付締結セラレタル他ノ保險契約ノ存在スルコトヲ知リテ其旨ヲ書面ニ依リ當會社ニ申出テサルトキ

三、保險契約者カ他人ノ爲メニ保險契約ヲ爲シタル場合ニ於テ其旨ヲ書面ニ依リ當會社ニ申出テサルトキ  
四、保險契約ノ當時保險契約者又ハ被保險者カ當會社ノ負擔スル危險カ既ニ發生シタルコトヲ知レルトキ

第三條 當會社ハ直接ナルト間接ナルトヲ問ハス左記事由ニ因リテ生シタル損害ヲ填補スルノ責ニ任セス

一、一揆、暴動、同盟罷業、同盟怠業、政治又ハ社會騷擾其他類似ノ事變

- 二、襲撃、捕獲、拿捕又ハ抑留（海賊ニ依ル場合ハ之ヲ除ク）
- 三、水上若ハ水中ニ停止若ハ移動中ノ水雷其他ノ爆發物又ハ航空機ヨリ落下若ハ發射シタル物體又ハ流彈トノ接觸
- 四、戰爭（宣戰ノ前後有無ヲ問ハス）又ハ變亂
- 五、保險契約者、被保險者、保險金ヲ受取ルヘキ者又ハ此等ノ者ノ代理人（本條第六號ニ屬スル者ヲ除ク）若ハ使用人ノ故意又ハ重大ナル過失
- 六、船長、乗組員又ハ水先人（強制水先人ヲ含ム）ノ故意
- 七、船舶若ハ其一部ノ自然ノ消耗又ハ此等ニ存在スル瑕疵（船舶ノ所有者又ハ賃借人カ相當ノ注意ヲ以テスルモ發見シ得ザリシ瑕疵ハ之ヲ除ク）
- 第四條 當會社ハ左ノ場合ニ於テハ爾後生スヘキ損害ヲ填補スルノ責ニ任セス但其狀態消滅後ニ生シタル損害ニ付テハ此限ニ在ラス
  - 一、船舶カ發航（寄航地ヨリ發航ヲ含ム）ノ當時安全ニ航海ヲ爲スニ必要ナル準備ヲ爲サス若ハ必要ナル書類ヲ備ヘス又ハ必要ナル官廳ノ検査ヲ受クルコトヲ意リタル場合
  - 二、船舶カ保險証券記載ノ航路定限以外ニ出テ若ハ出テテントシ其實行ニ着手シタル場合又ハ普通航路ニ非サル場所ヲ航行シ若ハ航行セントシ其實行ニ着手シタル場合但切迫セル危險ヲ避クル爲メナルカ若ハ人命救助ノ爲メナルカ又ハ當會社ノ書面ニ依ル承諾ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス
  - 三、船舶カ密輸出入又ハ戰時禁制品ノ輸送其他日本帝國又ハ外國ノ法令又ハ條約ニ違反スル目的ニ使用セラレ又ハ使用セラレントシ其實行ニ着手シタル場合
  - 四、船舶カ戰地若ハ變亂地ニ碇泊若ハ出入シ又ハ碇泊若ハ出入セントシ其實行ニ着手シタル場合又ハ戰爭若ハ變亂ニ關聯ス

ル目的ノ爲メニ使用セラレ若ハ使用セラレントシ其實行ニ着手シタル場合但當會社ノ書面ニ依ル承諾ヲ得タル場合ハ此限ニ在ラス

- 五、船舶ノ所有者若ハ賃借人ノ變更又ハ船長ノ更替アリタル場合又ハ船舶ノ構造若ハ用途ニ著シキ變更アリタル場合但航海中事變ノ爲メ假ニ船長ヲ定メタル場合又ハ當會社ノ書面ニ依ル承諾ヲ得タル場合ハ此限ニ在ラス
- 六、保險ノ目的ニ付當會社及他ノ保險者ト契約セル保險金額ノ合計カ保險証券記載ノ保險制限金額ヲ超過スルニ至リタル場合
- 七、保險料拂込期日ニ其拂込ヲ怠リタル場合
- 第五條 當會社ハ必要アリト認メタルトキハ船舶ノ船體、機關、屬具（屬具目錄ニ記載セルト否トヲ問ハス）燃料、食料其他ノ消耗品等並ニ積荷及底荷ノ積附狀態ヲ隨時検査シ且船長ニ對シ必要ナル報告ヲ求ムルコトヲ得
- 保險契約者、被保險者又ハ船長カ正當ノ理由ナクシテ前項ノ検査又ハ報告ヲ拒ミタルトキハ當會社ハ保險契約ノ解除ヲ爲スコトヲ得但其解除ハ將來ニ向テノミ其効力ヲ生ス
- 前項ノ場合ニ於テハ當會社ノ負擔スル危險カ既ニ發生シタルトキト雖モ當會社ハ其損害ヲ填補スル責ニ任セス
- 第六條 當會社ノ負擔スル危險カ保險期間中保險契約者又ハ被保險者ノ責ニ歸スヘキ事由ニ因リテ著シク變更又ハ増加シタルトキ保險契約ハ其効力ヲ失フ但當會社ノ書面ニ依ル承諾ヲ得タル場合ハ此限ニ在ラス
- 第七條 當會社ノ負擔スル危險カ保險期間中保險契約者又ハ被保險者ノ責ニ歸スヘカラサル事由ニ因リテ著シク變更又ハ増加シタルトキハ當會社ハ十日ノ豫告ヲ以テ保險契約ノ解除ヲ爲スコトヲ得但其解除ハ將來ニ向テノミ其効力ヲ生ス
- 前項ノ場合ニ於テ保險契約者又ハ被保險者カ危險ノ著シク變更又ハ増加シタルコトヲ知リタルトキハ運滞ナク書面ヲ以テ之ヲ當會社ニ通知スルコトヲ要ス若シ其通知ヲ怠リタルトキハ當會社ハ危險ノ變更又ハ増加ノ時ヨリ保險契約カ其効力ヲ失ヒ

タルモノト看做スコトヲ得

第一項ノ場合ニ於テ危險ノ變更又ハ増加カ當會社ノ負擔スル危險ノ發生ニ因リタル場合ハ當會社ハ保險契約ノ解除ヲ爲ササルモノトス

第八條 保險期間中保險ノ目的ノ價額カ著シク減少シタルトキハ當會社ハ十日前ノ豫告ヲ以テ保險價額ト共ニ保險金額ノ減少ヲ爲シ又ハ保險契約ノ解除ヲ爲スコトヲ得但シ其減少又ハ解除ハ將來ニ向テノミ其効力ヲ生ス

第九條 一航海ノ危險ヲ負擔シタル場合ニ於ケル當會社ノ責任ハ特約ナキトキハ船舶カ發航港ニ於テ發航ノ爲メ揚揚又ハ解纜ニ着手シタル時ニ始マリ到達港ニ入りタル後二十四時間ヲ經過シタル時(積荷又ハ旅客カ船舶内ニ殘存スルト否トヲ問ハス)ニ終ルモノトス但二十四時間以内ト雖モ他ノ航海ノ爲メ積荷ノ船積其他發航ノ準備ニ着手シタルトキハ當會社ノ責任ハ其時ヲ以テ終ルモノトス

第十條 被保險者ハ左ノ場合ニ限り保險ノ目的ヲ當會社ニ委付シテ保險金額ノ全部ヲ請求スルコトヲ得

一、船舶ノ行方カ左ノ期間知レサルトキ

(イ) 最後ノ消息アリタルトキノ船舶ノ所在地點及次ニ寄航又ハ到達スヘキ港カ何レモ東經百度以東同百五十度以西北緯二十度以北同五十度以南ノ地域ニ在リタル場合

汽船 六十日 帆船 九十日  
汽船 百二十日 帆船 百八十日

(ロ) 其他ノ場合

二、船舶カ修繕スルコトヲ能ハサルニ至リタルトキ

第十一條 被保險者カ前條ノ規定ニ依リ委付ヲ爲サントスルトキハ前條第一號ノ場合ニ於テハ其期間ノ滿了ノ時ヨリ第二號ノ場合ニ於テハ修繕不能ノ事由ヲ知リタル時ヨリ起算シ三十日以内ニ當會社ニ對シテ委付ノ通知ヲ爲スコトヲ要ス但三十日以内ト雖モ行方ノ知レサリシ船舶ノ行方カ知レタトキ、委付ノ事由カ消滅シタルトキ又ハ船舶ノ修繕ニ着手シタルトキハ委付

ヲ爲スコトヲ得ス

第十二條 委付セラレタル保險ノ目的ノ上ニ存スル先取特權、質權、抵當權其他ノ物權及質借權ヲ消滅セシムル爲メニ要スル金額及保險ノ目的ニ附隨スル公法上又ハ私法上ノ債務ヲ履行スル爲メニ要スル金額ハ保險金ヲ受取ルヘキ者(保險契約者又ハ被保險者タルト否トヲ問ハス)ノ負擔トス

當會社ニ於テ前項ノ金額ヲ支拂ヒタルトキ又ハ將來支拂ノ必要アリト認メタルトキハ填補スヘキ金額ヨリ之ヲ控除スルコトヲ得

第十三條 委付ヲ爲サントスル時以後要スヘキ救助費(左記規定ニ依ル)及委付ヲ爲サントスル時以後要スヘキ積荷(共同海損タルモノニ限ル)ニ因ル積荷及運送貨ノ損害ノ見積額ニ對スル船舶ノ分擔額並ニ修繕費(左記規定ニ依ル)ノ各見積額又ハ其合算額カ船舶ノ保險價額ニ超過シタル場合ニ限り船舶カ修繕スルコト能ハサルニ至リタルモノト看做ス

一、船舶カ沈没、坐礁、膠沙、火災、衝突、其他ノ海難事故ニ遭遇シタル場合ニ於テ損害ノ防止軽減ニ必要又ハ有益ナル費用及船舶ヲ救助シ安全ニ碇泊シ得ヘキ最寄ノ場所ニ廻航又ハ挽船スル迄ニ要スル費用(但船舶ノ使用ニ因リテ生スヘキ利益ノ喪失、給食料、燃料其他ノ消耗品ニ關スル支出ヲ算入セス)並ニ救助者ニ對スル報酬ヲ救助費トス

船舶ヲ積荷ト共ニ救助スル場合ニ於テハ前項ノ費用及報酬ノ船舶ノ分擔額ヲ以テ救助費トス  
如何ナル場合ニ於テモ積荷、運送貨、乗客及船員其他ノ人員ニ生シタル損害及之ニ關スル費用並ニ船體、機關、屬具(屬具目錄ニ記載セルト否トヲ問ハス)ニ付生シタル損害ハ救助費ト認メス

二、船舶カ沈没、坐礁、膠沙、火災、衝突、其他ノ海難事故ニ因リ損害ヲ蒙リタル場合ニ於テ之ヲ海難事故遭遇直前ノ状態ニ復舊スルニ必要ナル費用ノ最低額ヲ修繕費トス  
水線塗料及船底防腐塗料ノ代金及其塗裝費ハ損傷アリタル部分ニ對スルモノニ限り之ヲ修繕費ニ加算ス船底防汚塗料ノ代



金及其塗裝費ハ前回ニ塗替ヲ行ヒタル時ヨリ起算シ八ヶ月以内ニ當該事故カ發生シタル場合ノ外之ヲ修繕費ニ加算セス  
 定期検査又ハ保險契約ニ關係ナキ損傷ノ修繕ト保險契約ニ關係アル損傷ノ修繕トヲ同時ニ行ビタル場合ニ於テハ乾渠又ハ  
 船架ノ使用料ハ別箇ニ入渠又ハ上架シタル場合ニ要スヘキ日數ノ割合ニ依ル按分額ヲ修繕費ニ加算シ出入渠又ハ上下架及  
 船底掃除ニ要スル費用並ニ船底防汚塗料ノ代金及其塗裝費(前回ニ塗替ヲ行ヒタル時ヨリ起算シ八ヶ月以内ニ當該事故カ  
 發生シタル場合ニ限ル)ハ其貳分ノ壹ヲ修繕費ニ加算ス但保險契約ニ關係アル損傷ノ修繕カ入渠又ハ上架ヲ要セサル場合  
 ニ於テハ右使用料、代金及費用ハ一切之ヲ修繕費ニ加算セス  
 被保險者カ修繕費ノ見積ヲ徵セントスルトキハ豫メ當會社ト協議スルコトヲ要シ且當會社カ要求シタルトキハ修繕費ノ見  
 積ニ付當會社ノ指定スル者ヲ参加セシムルコトヲ要ス

第十四條 當會社カ船舶ノ救助ニ着手シタルトキト雖モ之ヲ以テ委付ノ承認ト看做スコトヲ得ス又被保險者カ船舶ノ救助ニ着  
 手シタルトキト雖モ之ヲ以テ委付ノ權利ノ拋棄ト看做スコトヲ得ス

第十五條 保險契約者又ハ被保險者ハ損害ノ防止輕減ヲカムルコトヲ要ス

損害ノ防止輕減ニ關シテ生シタル費用ハ特約アルニ非サレハ當會社ハ之カ填補ノ責ニ任セス  
 損害ヲ防止輕減シ得ヘカリシニ拘ラス保險契約者、被保險者又ハ此等ノ者ノ代理人カ之ヲ怠リタル場合ニ於テハ防止輕減シ  
 得ヘカリシ損害額ヲ控除シタル殘額ヲ基礎トシテ當會社ノ填補責任ノ有無並ニ填補額ヲ決定ス

他人ヨリ損害ノ全部又ハ一部ノ賠償ヲ受クルコトヲ得ル場合ニ於テ保險契約者、被保險者又ハ此等ノ者ノ代理人カ其賠償請  
 求權ノ行使又ハ保存ニ付必要ナル手續ヲ怠リタルトキハ賠償ヲ受クヘカリシ金額ヲ控除シタル殘額ヲ基礎トシテ當會社ノ填  
 補責任ノ有無並ニ填補額ヲ決定ス

第十六條 船舶ノ航海中又ハ船舶カ海難事故ニ遭遇シ當會社ノ責任カ確定セサル間ニ保險期間カ滿了スヘキトキハ保險契約者

又ハ被保險者ハ其期間ノ延長ヲ爲スコトヲ得前項ノ規定ニ依リ保險契約者又ハ被保險者ガ保險期間ノ延長ヲ爲サントスルト  
 キハ期間滿了前ニ書面ヲ以テ當會社ニ之ヲ通知シ且三十日ヲ一期トシテ之ニ相當スル保險料ヲ支拂フコトヲ要ス  
 更ニ其期間ノ延長ヲ爲サントスルトキ亦同シ

保險期間カ延長セラレタル場合ト雖モ航海中ノ船舶カ安全ナル港津ニ到達シタルトキ又ハ海難事故ニ遭遇シタル船舶カ全損  
 (第十條ノ場合ヲ含ム)ニ歸シタルトキ若ハ損傷ノ修繕ヲ完了シタルトキハ其時ヲ以テ保險契約ハ終了ス

第十七條 當會社ノ責任ハ一回毎ノ海難事故ニ付各別ニ之ヲ定ム

一回ノ海難事故ニ付當會社ノ填補スヘキ金額ハ如何ナル場合ヲ問ハス總額ニ於テ保險金額ヲ限度トス

第十八條 保險契約者又ハ被保險者ハ船舶カ海難事故ニ遭遇シタルコトヲ知リタルトキハ最モ迅速ナル方法ヲ以テ之ヲ當會社  
 ニ通知シ且管海官廳ノ認證アル海難報告書其他當會社ノ要求スル書類ヲ提出スルコトヲ要ス

船長、保險契約者又ハ被保險者カ前項ノ提出書類中ニ於テ海難事故ニ關シ不實ノコトヲ記述シ又ハ故意ニ事實ヲ隱蔽シタル  
 トキハ當會社ハ當該事故ニ付一切損害填補ノ責ニ任セス

第十九條 保險金ノ支拂ヲ請求セントスルトキハ保險契約者又ハ被保險者ハ損害ノ發生及損害額ヲ證明スルコトヲ要ス  
 前項ノ證明ヲ爲シ保險金支拂ノ請求アリタルトキハ當會社ハ其請求アリタル日ヨリ起算シ三十日以内ニ之ヲ支拂フ但當會社  
 ニ於テ調査ノ爲メ特ニ時日ヲ要スルトキハ此限ニ在ラス

第二十條 當會社カ損害ノ填補ヲ爲スヘキ場合ニ於テ保險料中未タ拂込ヲ爲ササル殘額アルトキハ其拂込期日ノ到來シタルト  
 否トヲ問ハス填補スヘキ金額ヨリ之ヲ控除ス

第二十一條 保險契約ノ無効、失効又ハ解除ノ場合ニ於テモ當會社ハ保險料ノ全額ヲ請求スルコトヲ得又既ニ受取リタル保險  
 料ハ之ヲ返還セス但當會社ノ責ニ歸スヘキ事由ニ因リ保險契約カ無効トナリタルトキハ既收保險料ノ全額ヲ返還シ失効又ハ

解除トナリタルトキハ其翌日ヨリ日割ヲ以テ計算シタル既收保険料ノ未經過部分ヲ返還ス

第七條 第一項又ハ第八條ノ場合ニ於テハ保險契約解除又ハ保險金額減少ノ翌日ヨリ日割ヲ以テ計算シタル既收保險料ノ未經過部分(保險金額減少ノ場合ニハ保險金額減少部分ニ對スル割當額)ヲ返還ス

第二十二條 第四條第五號ノ場合ニ於テ保險契約者又ハ被保險者カ書面ヲ以テ當會社ニ引續キ損害填補ノ責ニ任スヘキコトノ承諾ヲ請求シタルニ拘ラス當會社カ之ヲ承諾セザルトキハ既經過期間中當會社ノ填補スヘキ損害カ一回モ生セザリシ場合ニ限リ既收保險料中當會社カ前記ノ請求ヲ受ケタル日ヨリ起算シタル未經過期間ニ對シ毎三十日ヲ一期トシ(三十日未滿ハ一期ト看做サス)日割計算ニヨル保險料割當額ノ百分ノ九十ヲ返還ス

第二十三條 保險契約者、被保險者又ハ保險金ヲ受取ルヘキ者ハ當會社ノ利益金分配ニ與ル權利ナキモノトス

第二十四條 保險契約ニ關スル訴訟ノ管轄裁判所ハ當會社ノ本店所在地ヲ管轄スル裁判所トス

### 船舶特約保險約款(七種)

#### 特 別 約 款 (昭和八年十一月一日改訂實施)

(第一種 T. L. O.)

第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)ニ付生スヘキ左記ノ損害ニ限リ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但左記ノ損害ト雖モ普通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタルモノ又ハ同第四條列記ノ場合ニ生シタルモノニ付テハ此限ニ在ラス

全 損 一 全損(普通保險約款第十條ノ場合ヲ含ム)

第二條 普通保險約款各條項ノ一部又ハ全部カ本特別約款ト抵觸スルモノアルトキハ普通保險約款中抵觸シタル部分ハ無効トス

#### 特 別 約 款 (昭和八年十一月一日改訂實施)

(第二種 F. A. A. S.C.)

第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)ニ付生スヘキ左記ノ損害ニ限リ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但左記ノ損害ト雖モ普通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタルモノ又ハ同第四條列記ノ場合ニ生シタルモノニ付テハ此限ニ在ラス

一 全損(普通保險約款第十條ノ場合ヲ含ム)

二 普通保險約款第十三條第一號ニ定ムル救助費但救助契約書、救助報酬仲裁決定書、救助費精算書又ハ共同海損精算書ニ用ヒタル被保險船舶ノ負擔價額カ保險價額ヲ超過シタルトキハ其超過額ニ對スル救助費分擔額ハ之ヲ除ク

前項各號ノ損害及費用ハ之ヲ合算シ其合算額ニ付普通保險約款第十七條第二項ヲ適用ス但普通保險約款第十五條第一項ニ依リ保險契約者又ハ被保險者ニ於テ應急ノ處置ヲ爲シタル爲メ要シタル費用竝ニ同條第四項ノ場合ニ於テ賠償請求權ノ行使又ハ保存ノ爲メ要シタル費用ニ付テハ此限ニ在ラス

第二條 船舶ヲ保險ニ付シ一ケ年ヲ保險期間トスル場合ニ於テ保險期間中被保險船舶カ繼續シテ三十日以上入渠又ハ休航シタルトキハ當會社ノ填補スヘキ損害(特約ニ依リ當會社ノ填補スヘキ損害ヲ含ム)カ保險期間中一回モ生セサル場合ニ限リ毎三十日ヲ一期トシ其期數ニ對スル日割計算ニ依ル保險料割當額ヨリ

- (一) 其割當額ノ參分ノ壹若ハ
  - (二) 保險金額壹百圓ニ付一期金拾錢(木造船船ハ金貳拾錢)ノ割合ニ依リ期數ニ對シ算出シタル金額ノ中孰レカ多キ方ヲ控除シ其殘額ヲ保險期間滿了後返還ス但一期ニ充タサル日數ニ對シテハ保險料ヲ返還セス
- 前項保險料ノ返還ヲ請求セントスルトキハ保險契約者又ハ被保險者ハ入渠又ハ休航ニ先テ書面ヲ以テ其事實ヲ當會社ニ通知スルコトヲ要ス
- 第三條 普通保險約款各條項ノ一部又ハ全部カ本特別約款ト抵觸スルモノアルトキハ普通保險約款中抵觸シタル部分ハ無効トス

特 別 約 款 (昭和八年十一月一日改訂實施)

(第二種 [甲] F. A. A. S/C, including R. D. C.)

- 第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)ニ付生スヘキ左記ノ損害ニ限リ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但左記ノ損害ト雖モ普通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタルモノ又ハ同第四條列記ノ場合ニ生シタルモノニ付テハ此限ニ在ラス
- 一 全損(普通保險約款第十條ノ場合ヲ含ム)
  - 二 普通保險約款第十三條第一號ニ定ムル救助費但救助契約書、救助報酬仲裁決定書、救助費精算書又ハ共同海損精算書ニ用ヒタル被保險船舶ノ負擔價額カ保險價額ヲ超過シタルトキハ其超過額ニ對スル救助費分擔額ハ之ヲ除ク
- 前項各號ノ損害及費用ハ之ヲ合算シ其合算額ニ付普通保險約款第十七條第二項ヲ適用ス但普通保險約款第十五條第一項ニ依

リ保險契約者又ハ被保險者ニ於テ應急ノ處置ヲ爲シタル爲メ要シタル費用並ニ同條第四項ノ場合ニ於テ賠償請求權ノ行使又ハ保存ノ爲メ要シタル費用ニ付テハ此限ニ在ラス

第二條 船舶ヲ保險ニ付シケ年ヲ保險期間トスル場合ニ於テ保險期間中被保險船舶カ繼續シテ三十日以上入渠又ハ休航シタルトキハ當會社ノ填補スヘキ損害(特約ニ依リ當會社ノ填補スヘキ損害ヲ含ム)カ保險期間中一回モ生セサル場合ニ限リ毎三十日ヲ一期トシ其期數ニ對スル日割計算ニ依ル保險料割當額ヨリ

- (一) 其割當額ノ參分ノ壹若ハ
  - (二) 保險金額壹百圓ニ付一期拾錢(木造船船ハ貳拾錢)ノ割合ニ依リ期數ニ對シ算出シタル金額ノ中孰レカ多キ方ヲ控除シ其殘額ヲ保險期間滿了後返還ス但一期ニ充タサル日數ニ對シテハ保險料ヲ返還セス
- 前項保險料ノ返還ヲ請求セントスルトキハ保險契約者又ハ被保險者ハ入渠又ハ休航ニ先テ書面ヲ以テ其事實ヲ當會社ニ通知スルコトヲ要ス
- 第三條 普通保險約款各條項ノ一部又ハ全部カ本特別約款ト抵觸スルモノアルトキハ普通保險約款中抵觸シタル部分ハ無効トス

衝突損害賠償金填補條項

第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)カ他ノ船舶ト衝突シ之ニ因リ他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害(被保險船舶カ他船ト衝突シ其直接ノ結果トシテ其他船カ更ニ他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テハ其船舶並ニ積荷ニ生シタル損害ハ之ヲ含ム又船舶ノ損傷修繕ニ因リ使用利益ノ喪失ハ船舶ニ生シタル損害ニ加算ス)ヲ被保險者カ賠償スヘキ法律上ノ義務ヲ負ヒ且確定判決ニ依リ又ハ當會社ノ書面ニ依ル同意ヲ得テ現實ニ之ヲ賠償シタルトキハ次條規定ニ依ル賠償金(何レノ場合ニ於テモ保險價額ヲ限度トス)ノ四分ノ參ヲ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但普

通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタル衝突又ハ同第四條列記ノ場合ニ生シタル衝突ニ付テハ此限ニ在ラス  
 前項ノ場合ニ於テハ本衝突損害賠償金填補條項ニ依ラサル當會社ノ填補金ノ有無ニ拘ラス當會社ハ填補ノ責ニ任スヘシト雖  
 モ一回ノ衝突事故ニ付當會社ノ填補スヘキ金額ハ如何ナル場合ヲ問ハス保險金額ヲ限度トシ且如何ナル場合ヲ問ハス船舶又  
 ハ積荷ニ非サル物件又ハ利益若ハ人命ニ加ヘタル損害並ニ船舶又ハ積荷ノ引揚若ハ撤去ヲ命セラレタル場合ニ要スル費用ニ  
 付テハ當會社ハ填補ノ責ニ任セス

第二條 左記ノ金額ヲ以テ本條項ニ依ル賠償金トス

- 一 衝突カ被保險船舶ノミノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ他船ノ積荷ノ損害ニ對シ被保險者カ賠償シタル金額
- 二 衝突カ被保險船舶ノ過失及他船ノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ其過失ノ割合(各船舶ノ過失ノ輕重ヲ判定スルコト能ハサルトキハ各船舶ノ過失ノ割合ハ同等ナルモノト看做ス)ニ應シ且相殺ヲ行ハスシテ被保險者カ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ對シ賠償シタル金額(相殺ヲ行ヒテ賠償シタル場合ニ於テハ相殺セザリシナラハ賠償スヘカリシ金額)
- 三 被保險者カ金錢ヲ以テ賠償ヲ爲ス代リニ商法第六百九十條ノ規定ニ依リ委付ヲ爲シタル船舶(被保險船舶中ニ包含セラレサル附屬物ヲモ含ム)ノ委付當時ノ時價(船舶ト共ニ委付セラレタル運送貨及被保險者カ其船舶ニ付有スル損害賠償又ハ報酬ノ請求權アルトキハ其見積金額ヲ加算ス)以下委付物件ノ價額ト稱ス)但委付ヲ爲ササル場合ニ於テ被保險者カ賠償ノ責ニ任スヘカリシ損害中ニ(イ)本衝突條項ノ下ニ於テ當會社カ填補ノ責ニ任スヘキ他船及他船ノ積荷ニ生シタル損害(前條ノ規定ニ依ル)並ニ(ロ)本衝突條項ノ下ニ於テ當會社カ填補ノ責ニ任セサル損害又ハ費用ヲ含ムトキハ委付物件ノ價額ヲ前記(イ)並ニ(ロ)ノ各見積額ニ按分シテ算出シタル前記(イ)ノ見積額ニ對スル割合當額

第三條 他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ノ賠償請求ノ訴訟カ被保險者ニ對シテ提起セラレ被保險者カ當會社ノ書面ニ依ル同意ヲ得テ之ニ應訴シタルトキ又ハ被保險者カ當會社ト協議ノ上爭ヲ仲裁ニ付シタルトキハ之ニ必要又ハ有益アリシ訴訟費

用又ハ仲裁費用ハ之ヲ本條項ニ依ル賠償金ニ加算シ其合算額(保險價額ヲ限度トス)ノ四分ノ三ヲ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス

他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ト他ノ損害トヲ併セテ請求セラレタル場合ニ於ケル費用ハ各被請求金額ニ應シテ按分シ前項ニ依リ賠償金ニ加算スヘキ金額ヲ定ム

第四條 被保險船舶カ被保險者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テモ第三者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶トノ衝突ノ場合ニ準シ本條項ノ各規定ヲ適用スヘキモノトス但此場合ニ於テハ各船舶ノ過失ノ有無及其割合並ニ各船舶ノ損害額ハ被保險者ト當會社トノ間ニ之ヲ協定ス

前項ノ協定ヲ爲スコト能ハサルトキハ被保險者ト當會社ト協議シテ一人ノ仲裁人ヲ選任シ其判斷ニ一任ス若シコノ選任ヲ爲スコト能ハサルトキハ各自一人ノ仲裁人ヲ選任シ其選任セラレタル二人ハ更ニ第三ノ仲裁人一人ヲ選任シ仲裁人ノ多數決ヲ以テ仲裁判斷ヲ爲ス

特 別 約 款 (昭和八年十一月一日改訂實施)

(第二種 [N] F. A. A. S. C.)

第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)ニ付生スヘキ左記ノ損害ニ限り保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但左記ノ損害ト雖モ普通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタルモノ又ハ同第四條列記ノ場合ニ生シタルモノニ付テハ此限ニ在ラス

- 一 全損(普通保險約款第十條ノ場合ヲ含ム)
- 二 普通保險約款第十三條第一號ニ定ムル救助費但救助契約書、救助報酬仲裁決定書、救助費精算書又ハ共同海損精算書

ニ用ヒタル被保險船舶ノ負擔價額カ保險價額ヲ超過シタルトキハ其超過額ニ對スル救助費分擔額ハ之ヲ除ク  
 前項各號ノ損害及費用ハ之ヲ合算シ其合算額ニ付普通保險約款第十七條第二項ヲ適用ス但普通保險約款第十五條第一項ニ依  
 リ保險契約者又ハ被保險者ニ於テ應念ノ處置ヲ爲シタル爲メ要シタル費用竝ニ同條第四項ノ場合ニ於テ賠償請求權ノ行使又  
 ハ保存ノ爲メ要シタル費用ニ付テハ此限ニ在ラス

第二條 本保險期間中被保險船舶カ入渠、入架又ハ休航シタル場合ト雖モ一切保險料ノ拂戻ヲ爲ササルモノトス

第三條 普通保險約款各條項ノ一部又ハ全部カ本特別約款ト抵觸スルモノアルトキハ普通保險約款中抵觸シタル部分ヲ無効ト

特 別 約 款 (昭和八年十一月  
 一日改訂實施)

(第三種 F. P. A. absolutely including R. D. C.)

第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)ニ付生スヘキ左記ノ損害ニ限り保險金額ノ保險價額ニ對スル割  
 合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但左記ノ損害ト雖モ普通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタルモノ又ハ同第四條列記ノ  
 場合ニ生シタルモノニ付テハ此限ニ在ラス

全 損 一 全損(普通保險約款第十條ノ場合ヲ含ム)

救助費 二 普通保險約款第十三條第一號ニ定ムル救助費(共同海損タル救助費ヲ除ク)但救助契約書、救助報酬仲裁決  
 定書又ハ救助費精算書ニ用ヒタル被保險船舶ノ負擔價額カ保險價額ヲ超過シタルトキハ其超過額ニ對スル救助  
 費分擔額ハ之ヲ除ク

共同海損 三 共同海損タル處分ニ因リ被保險船舶ニ付生シタル損傷ノ修繕費(普通保險約款第十三條第二號ニ定ムルトコ  
 ロニ依ル)若ハ次條ニ依ル被保險船舶ノ共同海損ノ分擔額

前項各號ノ損害及費用ハ之ヲ合算シ其合算額ニ付普通保險約款第十七條第二項ヲ適用ス但普通保險約款第十五條第一項ニ依  
 リ保險契約者又ハ被保險者ニ於テ應念ノ處置ヲ爲シタル爲メ要シタル費用竝ニ同條第四項ノ場合ニ於テ賠償請求權ノ行使又  
 ハ保存ノ爲メ要シタル費用ニ付テハ此限ニ在ラス

第二條 共同海損タル損害費用ハ運送契約ノ定ムルトコロニ從ヒ日本帝國ノ法令又ハヨーク・アントワープ・ルールス(千八  
 百九十年又ハ千九百二十四年)ニ準據シ之ヲ精算スヘキモノトス

當會社ハ前項ニ依リ正當ニ作成セラレタル共同海損精算書ニ依リ被保險船舶ノ共同海損分擔額ヲ定ム但船舶所有者又ハ貸借  
 人カ運滞ナク精算人ヲ選任セサル場合ニ於テハ當會社ハ自ら精算人ノ作成セル共同海損精算書ニ依ル

共同海損精算ニ用ヒタル被保險船舶ノ負擔價格カ保險價額ヲ超過シタルトキハ其超過額ニ對スル共同海損分擔額ヲ共同海損  
 精算書ノ示ス被保險船舶ノ分擔額ヨリ控除シタル殘額ヲ以テ被保險船舶ノ共同海損分擔額トス

共同海損タル處分ニ因リ被保險船舶ニ付生シタル損傷ノ修繕費ニ對スル被保險船舶ノ共同海損分擔額ニ付テハ前項ヲ適用セ

第三條 船舶ヲ保險ニ付シ一ケ年ヲ保險期間トスル場合ニ於テ保險期間中被保險船舶カ繼續シテ三十日以上入渠又ハ休航シタ  
 ルトキハ當會社ノ填補スヘキ損害(左記衝突損害賠償金填補條項其他特約ニ依リ當會社ノ填補スヘキ損害ヲ含ム)カ保險期  
 間中一回モ生セサル場合ニ限り毎三十日ヲ一期トシ其期數ニ對スル日割計算ニ依ル保險料割當額ヨリ

(1) 其割當額ノ參分ノ壹若ハ

(2) 保險金額壹百圓ニ付一期金拾錢(木造船船ハ金貳拾錢)ノ割合ニ依リ期數ニ對シ算出シタル金額

ノ中孰レカ多キ方ヲ控除シ其殘額ヲ保險期間滿了後返還ス但一期ニ充タサル日數ニ對シテハ保險料ヲ返還セス  
前項保險料ノ返還ヲ請求セントスルトキハ保險契約者又ハ被保險者ハ入渠又ハ休航ニ先テ書面ヲ以テ其實事ヲ當會社ニ通知  
スルコトヲ要ス

第四條 普通保險約款各條項ノ一部又ハ全部カ本特別約款ト抵觸スルモノアルトキハ普通保險約中抵觸シタル部分ハ無効トス

衝突損害賠償金填補條項

第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)カ他ノ船舶ト衝突シ之ニ因リ他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損  
害(被保險船舶カ他船ト衝突シ其直接ノ結果トシテ其他船カ更ニ他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テハ其船舶並ニ積荷ニ生シ  
タル損害ハ之ヲ含ム又船舶ノ損傷修繕ニ因リ使用利益ノ喪失ハ船舶ニ生シタル損害ニ加算ス)ヲ被保險者カ賠償スヘキ法律  
上ノ義務ヲ負ヒ且確定判決ニ依リ交ハ當會社ノ書面ニ依リ同意ヲ得テ現實ニ之ヲ賠償シタルトキハ次條規定ニ依リ賠償金  
(何レノ場合ニ於テモ保險價額ヲ限度トス)ノ四分ノ參ヲ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但普  
通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタル衝突又ハ同第四條列記ノ場合ニ生シタル衝突ニ付テハ此限ニ在ラス  
前項ノ場合ニ於テハ本衝突損害賠償金填補條項ニ依ラサル當會社ノ填補金ノ有無ニ拘ラス當會社ハ填補ノ責ニ任スヘシト雖モ  
一回ノ衝突事故ニ付當會社ノ填補スヘキ金額ハ如何ナル場合ヲ問ハス保險金額ヲ限度トシ且如何ナル場合ヲ問ハス船舶又ハ  
積荷ニ非サル物件又ハ利益若ハ人命ニ加ヘタル損害並ニ船舶又ハ積荷ノ引揚若ハ撤去ヲ命セラレタル場合ニ要スル費用ニ付  
テハ當會社ハ填補ノ責ニ任セス

第二條 左記ノ金額ヲ以テ本條項ニ依リ賠償金トス

一 衝突カ被保險船舶ノミノ過失ニ因リテ生ジタル場合ニ於テハ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ對シ被保險者カ賠償シタル金

額

二 衝突カ被保險船舶ノ過失及他般ノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ其過失ノ割合(各船舶ノ過失ノ輕重ヲ判定スルコ  
ト能ハサルトキハ各船舶ノ過失ノ割合ハ同等ナルモノト看做ス)ニ應シ且相殺ヲ行ハスシテ被保險者カ他船ノ積荷ノ損害  
ニ對シ賠償シタル金額(相殺ヲ行ヒテ賠償シタル場合ニ於テハ相殺セザリシナラハ賠償スヘカリシ金額)

三 被保險者カ金錢ヲ以テ賠償ヲ爲ス代リニ商法第六百九十條ノ規定ニ依リ委付ヲ爲シタルトキハ委付セラレタル船舶(被  
保險船舶中ニ包含セラレサル附屬物ヲモ含ム)ノ委付當時ノ時價(船舶ト共ニ委付セラレタル運送貨及被保險者カ其船舶  
ニ付有スル損害賠償又ハ報酬ノ請求權アルトキハ其見積金額ヲ加算ス)以下委付物件ノ價額ト稱ス)但委付ヲ爲ササル  
場合ニ於テ被保險者カ賠償ノ責ニ任スヘカリシ損害中ニ(イ)本衝突條項ノ下ニ於テ當會社カ填補ノ責ニ任スヘキ他船ノ  
積荷ニ生シタル損害(前條ノ規定ニ依ル)並ニ(ロ)本衝突條項ノ下ニ於テ當會社カ填補ノ責ニ任セサル損害又ハ費用ヲ  
含ムトキハ委付物件ノ價額ヲ前記(イ)並ニ(ロ)ノ各見積額ニ對シ按分シテ算出シタル前記(イ)ノ見積額ニ對スル割  
當額

第三條 他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ノ賠償請求ノ訴訟カ被保險者ニ對シテ提起セラレ被保險者カ當會社ノ書面ニ依リ  
同意ヲ得テ之ニ應訴シタルトキ又ハ被保險者カ當會社ト協議ノ上爭ヲ仲裁ニ付シタルトキハ之ニ必要又ハ有益ナリシ訴訟費  
用又ハ仲裁費用ハ之ヲ本條項ニ依リ賠償金ニ加算シ其合算額(保險價額ヲ限度トス)ノ四分ノ參保險金額ノ保險價額ニ對ス  
ル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス

他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ト他ノ損害トヲ併セテ請求セラレタル場合ニ於ケル費用ハ各被請求金額ニ應シテ按分シ  
前項ニ依リ賠償金ニ加算スヘキ金額ヲ定ム

第四條 被保險船舶カ被保險者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テモ第三者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船

船舶ノ衝突ノ場合ニ準シ本條項ノ各規定ヲ適用スヘキモノトス但此場合ニ於テハ各船舶ノ過失ノ有無及其割合並ニ各船舶ノ損害額ハ被保險者ト當會社トノ間ニ之ヲ協定ス

前項ノ協定ヲ爲スコト能ハサルトキハ被保者ト當會社ト協議シテ一人ノ仲裁人ヲ選任シ其判斷ニ一任ス若シコノ選任ヲ爲スコト能ハサルトハ各自一人ノ仲裁人ヲ選任シ其選任セラレタル二人ハ更ニ第三ノ仲裁人一人ヲ選任シ仲裁人ノ多數決ヲ以テ仲裁判斷ヲ爲ス

特 別 約 款 (昭和八年十一月一日改訂實施)

(第四種 Excess 10% or 20% P. A.)

第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)ニ付生スヘキ左記ノ損害ニ限り保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但左記ノ損害ト雖モ普通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタルモノ又ハ同第四條列記ノ場合ニ生シタルモノニ付テハ此限ニ在ラス

全 損 (普通保險約款第十條ノ場合ヲ含ム)

救助費 二 普通保險約款第十三條第一號ニ定ムル救助費(共同海損タル救助費ヲ除ク)但救助契約書、救助報酬仲越決定書又ハ救助費精算書ニ用ヒタル被保險船舶ノ負擔價格カ保險價額(次號ニ該當スル修繕費アリタルトキハ之ヲ保險價額ヨリ控除シタル殘額)ヲ超過シタルトキハ其超過額ニ對スル救助費分擔額ハ之ヲ除ク

修繕費 三 普通保險約款第十三條第二號ニ定ムル修繕費但被保險船舶ノ沈没、坐礁、膠沙、火災及他物(水ヲ除ク)トノ衝突ニ因リ被保險船舶ニ付生シタル損傷(共同海損タル處分ニ因リテ生シタル損傷ヲ除ク)ノ修繕費ニシテ保險價額ノ百分ノ 一ヲ超過シタル場合ニ於テ其超過額ニ限ル

共同海損 四 共同海損タル處分ニ因リ被保險船舶ニ付生シタル損傷ノ修繕費(普通保險約款第十三條第二號ニ定ムルトコロニ依ル)若ハ次條ニ依ル被保險船舶ノ共同海損ノ分擔額

前項各號ノ損害及費用ハ之ヲ合算シ合算額ニ付普通保險約款第十七條第二項ヲ適用ス但普通保險約款第十五條第一項ニ依リ保險契約者又ハ被保險者ニ於テ應急ノ處置ヲ爲シタル爲メ要シタル費用並ニ同條第四項ノ場合ニ於テ賠償請求權ノ行使又ハ保存ノ爲メ要シタル費用ニ付テハ此限ニ在ラス

本條第一項第三號ニ掲ケタル損傷ノ修繕ヲ完了セサル以前ニ被保險船舶カ全損(普通保險約款第十條ノ場合ヲ含ム)ニ歸シタルトキハ當會社ハ未ダ修繕セサル損傷ニ對シ填補ノ責ニ任セス

第二條 共同海損タル損害及費用ハ運送契約ノ定ムルトコロニ從ヒ日本帝國ノ法令又ハヨーク・アントワープ・ルールス(千八百九十年又ハ千九百二十四年)ニ準據シ之ヲ精算スヘキモノトス

當會社ハ前項ニ依リ正當ニ作成セラレタル共同海損精算書ニ依リ被保險船舶ノ共同海損分擔額ヲ定ム但船舶所有者又ハ賃借人カ運滞ナク精算人ヲ選任セサル場合ニ於テハ當會社ハ自ら精算人ヲ選任シ其精算人ノ作成セル共同海損精算書ニ依ル

共同海損精算ニ用ヒタル被保險船舶ノ負擔價格カ保險價額(前條第一項第三號ニ該當スル修繕費アリタルトキハ之ヲ保險價額ヨリ控除シタル殘額)ヲ超過シタルトキハ其超過額ニ對スル共同海損分擔額ヲ共同海損精算書ノ示ス被保險船舶ノ分擔額ヨリ控除シタル殘額ヲ以テ被保險船舶ノ共同海損分擔額トス

共同海損タル處分ニ因リ被保險船舶ニ付生シタル損傷ノ修繕費ニ對スル被保險船舶ノ共同海損分擔額ニ付テハ前額ヲ適用セス

第三條 船舶ヲ保險ニ付シ一ケ年ヲ保險期間トスル場合ニ於テ保險期間中被保險船舶カ繼續シテ三十日以上入渠又ハ休航シタルトキハ當會社ノ填補スヘキ損害(左記衝突損害賠償全填補條項其他特約ニ依リ當會社ノ填補スヘキ損害ヲ含ム)カ保險期

間中一回モ生セサル場合ニ限リ毎三十日ヲ一期トシ其期數ニ對スル日割計算ニ依ル保險料割當額ヨリ

(一) 其割當額ノ參分ノ壹若ハ

(二) 保險金額壹百圓ニ付一期拾錢(木造船船ハ金貳拾錢)ノ割合ニ依リ期數ニ對シ算出シタル金額ノ中孰レカ多キ方ヲ控除シ其殘額ヲ保險期間滿了後返還ス但一期ニ充タサル日數ニ對シテハ保險料ヲ返還セス

前項保險料ノ返還ヲ請求セントスルトキハ保險契約者又ハ被保險者ハ入渠又ハ休航ニ先チ書面ヲ以テ其實事ヲ當會社ニ通知スルコトヲ要ス

第四條 普通保險約款各條項ノ一部又ハ全部カ本特別約款ト抵觸スルモノアルトキハ普通保險約款中抵觸シタル部分ハ無効トス

衝突損害賠償金填補條項

第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)カ他ノ船舶ト衝突シ之ニ因リ他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害(被保險船舶カ他船ト衝突シ其直接ノ結果トシテ其船舶カ更ニ他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テハ其船舶並ニ積荷ニ生シタル損害ハ之ヲ含ム又船舶ノ損傷修繕ニ因ル利用利益ノ喪失ハ船舶ニ生シタル損害ニ加算ス)ヲ被保險者カ賠償スヘキ法律上ノ義務ヲ負ヒ且確定判決ニ依リ又ハ當會社ノ書面ニ依ル同意ヲ得テ現實ニ之ヲ賠償シタルトキハ次條規定ニ依ル賠償金(何レノ場合ニ於テモ保險價額ヲ限度トス)ノ四分ノ參ヲ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但普通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタル衝突又ハ同第四條列記ノ場合ニ生シタル衝突ニ付テハ此限ニ在ラス  
前項ノ場合ニ於テハ本衝突損害賠償金填補條項ニ依ラサル當會社ノ填補金ノ有無ニ拘ラス當會社ハ填補ノ責ニ任スヘシト雖モ一回ノ衝突事故ニ付當會社ノ填補スヘキ金額ハ如何ナル場合ヲ問ハス保險金額ヲ限度トシ且如何ナル場合ヲ問ハス船舶又

ハ積荷ニ非サル物件又ハ利益若ハ人命ニ加ヘタル損害並ニ船舶又ハ積荷ノ引揚若ハ撤去ヲ命セラレタル場合ニ要スル費用ニ付テハ當會社ハ填補ノ責ニ任セス

第二條 左記ノ金額ヲ以テ本條項ニ依ル賠償金トス

一 衝突カ被保險船舶ノミノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ對シ被保險者カ賠償シタル金額

二 衝突カ被保險船舶ノ過失及他船ノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ其過失ノ割合(各船舶ノ過失ノ輕重ヲ判定スルト能ハサルトキハ各船舶ノ過失ノ割合ハ同等ナルモノト看做ス)ニ應シ且相殺ヲ行ハスシテ被保險者カ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ對シ賠償シタル金額(相殺ヲ行ヒテ賠償シタル場合ニ於テハ相殺セサリシナラハ賠償スヘカリシ金額)

三 被保險者カ金錢ヲ以テ賠償ヲ爲ス代リニ商法第六百九十條ノ規定ニ依リ委付ヲ爲シタルトキハ委付セラレタル船舶(被保險船舶中ニ包含セラレサル附屬物ヲモ含ム)ノ委付當時ノ時價(船舶ト共ニ委付セラレタル運送貨及被保險者カ其船舶ニ付有スル損害賠償又ハ報酬ノ請求權アルトキハ其見積金額ヲ加算ス)以下委付物件ノ價額ト稱ス)但委付ヲ爲ササル場合ニ於テ被保險者カ賠償ノ責ニ任スヘカリシ損害中ニ(イ)本衝突條項ノ下ニ於テ當會社カ填補ノ責ニ任スヘキ他船及他船ノ積荷ニ生シタル損害(前條ノ規定ニ依ル)並ニ(ロ)本衝突條項ノ下ニ於テ當會社カ填補ノ責ニ任セサル損害又ハ費用ヲ含ムトキハ委付物件ノ價額ヲ前記(イ)並ニ(ロ)ノ各見積額ニ對シ按分シテ算出シタル前記(イ)ノ見積額ニ對スル割合額

第三條 他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ノ賠償請求ノ訴訟カ被保險者ニ對シテ提起セラレ被保險者カ當會社ノ書面ニ依ル同意ヲ得テ之ニ應シタルトキ又ハ被保險者カ當會社ト協議ノ上爭フ仲裁ニ付シタルトキハ之ニ必要又ハ有益ナリシ訴訟費用又ハ仲裁費用ハ之ヲ本條項ニ依ル賠償金ニ加算シ其合算額(保險價額ヲ限度トス)ノ四分ノ參ヲ保險金額ノ保險價額ニ對



スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス  
 他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ト他ノ損害トヲ併セテ請求セラレタル場合ニ於ケル費用ハ各被請求金額ニ應ジテ按分シ  
 前項ニ依リ賠償金ニ加算スヘキ金額ヲ定ム  
 第四條 被保險船舶カ被保險者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テモ第三者ノ所有又ハ賃借ニ依ル他ノ船  
 舶トノ衝突ノ場合ニ準シ本條項ノ各規定ヲ適用スヘキモノトス但此場合ニ於テハ各船舶ノ過失ノ有無及其割合並ニ各船舶ノ  
 損害額ハ被保險者ト當會社トノ間ニ之ヲ協定ス  
 前項ノ協定ヲ爲スコト能ハサルトキハ被保險者ト當會社ト協議シテ一人ノ仲裁人ヲ選任シ其判斷ニ一任ス若シコノ選任ヲ爲  
 スコト能ハサルトキハ各自一人ノ仲裁人ヲ選任セラレタル二人ハ更ニ第三ノ仲裁人一人ヲ選任シ仲裁人ノ多數決ヲ  
 以テ仲裁判斷ヲ爲ス

特 別 約 款 (昭和八年十一月一日改訂實施)

(第五種 F. P. A. unless etc. R. D. C.)

第一條 當會社ニ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)ニ付生スヘキ左記ノ損害ニ限り保險金額ノ保險償額ニ對スル割  
 合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但左記ノ損害ト雖モ普通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタルモノ又ハ同第四條列記ノ  
 場合ニ生シタルモノニ付テハ此限ニ在ラス  
 全 損 一 全損(普通保險約款第十條ノ場合ヲ含ム)  
 救助費 二 普通保險約款第十三條第一號ニ定ムル救助費(共同海損タル救助費ヲ除ク)但救助契約書、救助報酬仲裁  
 決定書又ハ救助費精算書ニ用ヒタル被保險船舶ノ負擔價格カ保險償額(次號ニ該當スル修繕費アリタルトキ

ハ之ヲ保被價額ヨリ控除シタル殘額)ヲ超過シタルトキハ其超過額ニ對スル救助費分擔額ハ之ヲ除ク  
 修繕費 三 普通保險約款第十三條第二項ニ定ムル修繕費但被保險船舶ノ沈没、坐礁、膠沙、火災及他物(水ヲ除ク)  
 トノ衝突ニ因リ被保險船舶ニ付生シタル損傷(共同海損タル處分ニ因リテ生シタル損傷ヲ除ク)ノ修繕費ニ  
 限ル

共同海損 四 共同海損タル處分ニ因リ被保險船舶ニ付生シタル損傷ノ修繕費(普通保險約款第十三條第二號ニ定ムルト  
 コロニ依ル)若ハ次條ニ依ル被保險船舶ノ共同海損ノ分擔額

前項各號ノ損害及費用ハ之ヲ合算シ其合算額ニ付普通保險約款第十七條第二項ヲ適用ス但普通保險約款第十五條第一項ニ依  
 リ保險契約者又ハ被保險者ニ於テ應急ノ處置ヲ爲シタル爲メ要シタル費用並ニ同條第四項ノ場合ニ於テ賠償請求權ノ行使又  
 ハ保存ノ爲メ要シタル費用ニ付テハ此限ニ在ラス

本條第一項第三號ニ掲ケタル損傷ノ修繕ヲ完了セサル以前ニ被保險船舶カ全損(普通保險約款第十條ノ場合ヲ含ム)ニ歸シ  
 タルトキハ當會社ハ未ダ修繕セサル損傷ニ對シ填補ノ責ニ任セス

第二條 共同海損タル損害及費用ハ運送契約ノ定ムルトコロニ從ヒ日本帝國ノ法令又ハヨーク・アントワープ・ルールス(千  
 八百九十年又ハ千九百二十四年)ニ準據シ之ヲ精算スヘキモノトス  
 當會社ハ前項ニ依リ正當ニ作成モラレタル共同海損精算書ニ依リ被保險船舶ノ共同海損分擔額ヲ定ム但船舶所有者又ハ賃借  
 人カ運滞ナク精算人ヲ選任セサル場合ニ於テハ當會社ハ自ら精算人ヲ選任シ其精算人ノ作成セル共同海損精算書ニ依ル共同  
 海損精算ニ用ヒタル被保險船舶ノ負擔價格カ保險償額(前條第一項第三號ニ該當スル修繕費アリタルトキハ之ヲ保險償額ヨ  
 リ控除シタル殘額)ヲ超過シタルトキハ其超過額ニ對スル共同海損分擔額ヲ共同海損精算書ノ示ス被保險船舶ノ分擔額ヨリ  
 控除シタル殘額ヲ以テ被保險船舶ノ共同海損分擔額トス

共同海損タル處分ニ因リ被保險船舶ニ付生シタル損傷ノ修繕費ニ對スル被保險船舶ノ共同海損分擔額ニ付テハ前項ヲ適用セ

第三條 船舶ヲ保險ニ付シ一ケ年ヲ保險期間トスル場合ニ於テ保險期間中被保險船舶カ繼續シテ三十日以上入渠又ハ休航シタルトキハ當會社ノ填補スヘキ損害(左記衝突損害賠償金填補條項其他特約ニ依リ當會社ノ填補スヘキ損害ヲ含ム)カ保險期間中一回モ生セサル場合ニ限リ毎三十日ヲ一期トシ其期數ニ對スル日割計算ニ依ル保險料割當額ヨリ

(一) 其割當額ノ參分ノ壹若ハ

(二) 保險金額金壹百圓ニ付一期金拾錢(木造船船ハ金貳拾錢)ノ割合ニ依リ期數ニ對シ算出シタル金額

ノ中孰レカ多キ方ヲ控除シ其殘額ヲ保險期間滿了後返還ス但一期ニ充タサル日數ニ對シテハ保險料ヲ返還セス

前項保險料ノ返還ヲ請求セントスルトキハ保險契約者又ハ被保險者ハ入渠又ハ休航ニ先テ書面ヲ以テ其事實ヲ當會社ニ通知スルコトヲ要ス

第四條 普通保險約款各條項ノ一部又ハ全部カ本特別約款ト牴觸スルモノアルトキハ普通保險約款中牴觸シタル部分ハ無効トス

衝突損害賠償金填補條項

第一條 當會社ハ本證券記載ノ船舶(以下被保險船舶ト稱ス)カ他ノ船舶ト衝突シ之ニ因リ他船ノ積荷ニ生シタル損害(被保險船舶カ他船ト衝突シ其直接ノ結果トシテ其他船カ更ニ他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テハ其船舶並ニ積荷ニ生シタル損害ハ之ヲ含ム又船舶ノ損傷修繕ニ因リ使用利益ノ喪失ハ船舶ニ生シタル損害ニ加算ス)ヲ被保險者カ賠償スヘキ法律上ノ義務ヲ負ヒ且確定判決ニ依リ又ハ當會社ノ書面ニ依リ同意ヲ得テ現實ニ之ヲ賠償シタルトキハ次條規定ニ依ル賠償金(何レノ場

合ニ於テモ保險價額ヲ限度トス)ノ四分ノ參ヲ保險金額ニ對スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但普通保險約款第三條列記ノ事由ニ因リテ生シタル衝突又ハ同第四條列記ノ場合ニ生シタル衝突ニ付テハ此限ニ在ラス

前項ノ場合ニ於テハ本衝突損害賠償金填補條項ニ依ラサル當會社ノ填補金ノ有無ニ拘ラス當會社ハ填補ノ責ニ任スヘシト雖モ一回ノ衝突事故ニ付當會社ノ填補スヘキ金額ハ如何ナル場合ヲ問ハス保險金額ヲ限度トシ且如何ナル場合ヲ問ハス船舶又ハ積荷ニ非サル物件又ハ利益若ハ人命ニ加ヘタル損害並ニ船舶又ハ積荷ノ引揚若ハ撤去ヲ命セラレタル場合ニ要スル費用ニ付テハ當會社ハ填補ノ責ニ任セス

第二條 左記ノ金額ヲ以テ本條項ニ依ル賠償金トス

一 衝突カ被保險船舶ノミノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ對シ被保險者カ賠償シタル金額

二 衝突カ被保險船舶ノ過失及他船ノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ其過失ノ割合(各船舶ノ過失ノ輕重ヲ判定スルコト能ハサルトキハ各船舶ノ過失ノ割合ハ同等ナルモノト看做ス)ニ應シ且相殺ヲ行ハスシテ被保險者カ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ對シ賠償シタル金額(相殺ヲ行ヒテ賠償スヘカリシ金額)

三 被保險者カ金錢ヲ以テ賠償ヲ爲ス代リニ商法第六百九十條ノ規定ニ依リ委付ヲ爲シタルトキハ委付セラレタル船舶(被保險船舶中ニ包含セラレサル附屬物ヲモ含ム)ノ委付當時ノ時價(船舶ト共ニ委付セラレタル運送貨及被保險者カ其船舶ニ付有スル損害賠償又ハ報酬ノ請求權アルトキハ其見積金額ヲ加算ス)以下委付物件ノ價額ト稱ス)但委付ヲ爲ササル場合ニ於テ被保險者カ賠償ノ責ニ任スヘカリシ損害中ニ(イ)本衝突條項ノ下ニ於テ當會社カ填補ノ責ニ任スヘキ他船及他船ノ積荷ニ生シタル損害(前條ノ規定ニ依ル)並ニ(ロ)本衝突條項ノ下ニ於テ當會社カ填補ノ責ニ任セサル損害又ハ費用ヲ含ムトキハ委付物件ノ價額ヲ前記(イ)並ニ(ロ)ノ各見積額ニ對シ按分シテ算出シタル前記(イ)ノ見積額ニ對

スル割當額

第三條 他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ノ賠償請求ノ訴訟カ被保險者ニ對シテ提起セラレ被保險者カ當會社ノ書面ニ依ル同意ヲ得テ之ニ應訴シタルトキ又ハ被保險者カ當會社ト協議ノ上爭フ仲裁ニ付シタルトキハ之ニ必要又ハ有益ナリシ訴訟費用又ハ仲裁費用ハ之ヲ本條項ニ依ル賠償金ニ加算シ其合算額(保險價額ヲ限度トス)ノ四分ノ參ヲ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スル責ニ任ス

他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害トフ併セテ請求セラレタル場合ニ於ケル費用ハ各被請求金額ニ應シテ按分シ前項ニ依リ賠償金ニ加算スヘキ金額ヲ定ム

第四條 被保險船舶カ被保險者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テモ第三者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶トノ衝突ノ場合ニ準シ本條項ノ各規定ヲ適用スヘキモノトス但此場合ニ於テハ各船舶ノ過失ノ有無及其割合並ニ各船舶ノ損害額ハ被保險者ト當會社トノ間ニ之ヲ協定ス

前項ノ協定ヲ爲スコト能ハサルトキハ被保險者ト當會社ト協議シテ一人ノ仲裁人ヲ選任シ其判斷ニ一任ス若シコノ選任ヲ爲スコト能ハサルトキハ各自一人ノ仲裁人ヲ選任シ其選任セラレタル二人ハ更ニ第三ノ仲裁人一人ヲ選任シ仲裁人ノ多數決ヲ以テ仲裁判斷ヲ爲ス

貨物海上保險普通保險約款(昭和十八年三月一日ヨリ實施)

第一條 當會社ハ保險ノ目的ニ付沈没、坐礁、膠沙、火災、衝突其ノ他ノ海上危險ニ因リテ生ジタル損害ヲ約款ノ條項ニ依リ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スル責ニ任ズ特約ヲ以テ脱線、卸損、火災、衝突其ノ他ノ陸上危險ヲ負擔シタルトキ亦同ジ

第二條 左ノ場合ニ於テハ保險契約ハ無効トス

一 保險契約ノ當時保險契約者又ハ被保險者ガ保險ノ目的ニ付締結セラレタル他ノ保險契約ノ存在スルコトヲ知リテ其ノ旨ヲ當會社ニ申出デザルトキ

二 保險契約者ガ他人ノ爲ニ保險契約ヲ爲ス場合ニ於テ其ノ旨ヲ當會社ニ申出デザルトキ

三 保險契約ノ當時保險契約者又ハ被保險者ガ當會社ノ負擔スル危險ガ既ニ發生シタルコトヲ知レルトキ

第三條 當會社ハ直接ナルト間接ナルトノ間ハズ左ノ事由ニ因リテ生ジタル損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ

一 保險契約者、被保險者、保險金ヲ受取ルベキ者又ハ此等ノ者ノ代理人(上記ノ者ガ法人ナルトキハ其ノ理事、取締役又ハ法人ノ業務ヲ執行スル其ノ他ノ機關)若ハ使用人(代理人及使用人ニ付テハ本條第二號ニ掲グル者ヲ除ク)ノ故意又ハ重大ナル過失

二 船長、乗組員又ハ水先人(強制水先人ヲ含ム)ガ保險契約者、被保險者又ハ保險金ヲ受取ルベキ者ノ代理人又ハ使用人ナルトキハ此等ノ者ノ故意

三 保險ノ目的タル貨物(以下貨物ト稱ス)ノ瑕疵、自然ノ消耗又ハ其ノ性質ニ因ル發火、爆發、蒸レ、腐敗、變質、變色、錆其ノ他類似ノ事由

四 荷造ノ不完全

五 貨物ノ仕向地到着ノ遅延又ハ貨物ノ積込若ハ荷卸ノ遅延

第四條 當會社ハ直接ナルト間接ナルトノ間ハズ左ノ事由ニ因リテ生ジタル損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ但シ特約アル場合ハ此ノ限ニ在ラズ

一 戰爭(宣戰ノ前後有無ヲ問ハズ以下同ジ)其ノ他ノ變亂

- 二 水上若ハ水中ニ停止若ハ移動中ノ水雷其ノ他ノ爆發物又ハ航空機ヨリ落下若ハ發射シタル物體又ハ流彈トノ接觸
- 三 襲撃、拿捕、捕獲、抑留、押収又ハ海賊行為
- 四 一揆、暴動、同盟罷業、同盟意業、政治又ハ社會騷擾其ノ他類似ノ事變
- 五 檢校又ハ官ノ處分
- 六 貨物ノ取扱又ハ積付ノ不注意

第五條 當會社ハ直接ナルト間接ナルトヲ問ハズ左ノ事由ニ因リテ生ジタル損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ但シ特約アル場合又ハ損害が船舶(舢舨ヲ含ム以下同ジ)其ノ他ノ輸送用具ノ沈没、坐礁、膠沙、火災、他物(水上ニ於テハ水ヲ除キ陸上ニ於テハ軌道又ハ路面ヲ除ク)トノ衝突、脱線若ハ覆覆ニ因リテ生ジタル場合又ハ共同海損タル處分ニ因リテ生ジル場合ハ此ノ限ニ在ラズ

- 一 貨物又ハ荷造ノ破損又ハ曲損
- 二 貨物又ハ其ノ内容ノ漏出、蒸發、混合、盜難、紛失又ハ不着
- 三 雨濡、淡水濡、汗濡、蟲喰、鼠喰又ハ鉤傷

第六條 當會社ハ左ノ場合ニ於テハ爾後生ズベキ損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ但シ保險契約者、被保險者又ハ此等ノ者ノ代理人(上記ノ者ガ法人ナルトキハ其ノ理事、取締役又ハ法人ノ業務ヲ執行スル其ノ他ノ機關)若ハ使用人ガ何レモ其ノ事實ヲ知ラズ且之ヲ知ラザルコトニ付重大ナル過失ナキトキ又ハ此等ノ者ニシテ其ノ事實ヲ知りタル者アル場合ニ直ニ之ヲ當會社ニ通知シ當會社ノ承諾ヲ得タルトキハ此ノ限ニ在ラズ

- 一 船舶が發航(寄航地ヨリノ發航ヲ含ム)ノ當時貨物ヲ安全ニ輸送スルニ適セザル状態ニ在リシトキ船舶以外ノ輸送用具ニ付亦同ジ

二 保險證券記載ノ航海ヲ變更シ若ハ變更セントシテ其ノ實行ニ着手シタルトキ又ハ船舶其ノ他ノ輸送用具が順路以外ニ出デタルトキ但シ切迫セル危險ヲ避クル爲又ハ人命救助ノ爲ニスルトキハ此ノ限ニ在ラズ

三 船舶其ノ他ノ輸送用具ヲ密輸出入其ノ他ノ法令又ハ條約違反ノ目的ノ爲ニ使用シ又ハ使用セントシテ其ノ實行ニ着手シタルトキ

四 船舶ノ所在地ニ戰爭其ノ他ノ變亂ガ發生シタル場合ニ於テ直ニ避難セザルトキ、船舶ガ戰地其ノ他ノ變亂地ニ入り若ハ入ラントシテ其ノ實行ニ着手シタルトキ又ハ船舶ヲ戰爭其ノ他ノ變亂ニ關聯スル目的ノ爲ニ使用セントシテ其ノ實行ニ着手シタルトキ船舶以外ノ輸送用具ニ付亦同ジ

五 貨物が保險證券記載ノ船舶以外ノ船舶又ハ輸送用具ニ積込マレ又ハ積替ヘラレタルトキ前項但書ノ場合ニ於テ當會社ガ承諾シタルトキハ當會社ハ前項各號ノ事實アリタル時ヨリ相當ノ割増保險料ヲ徵スルコトヲ得

第七條 當會社ノ責任ハ貨物ヲ保險證券記載ノ積出地ニ於テ保險證券記載ノ船舶其ノ他ノ輸送用具ニ積込ミタル時ニ始マリ保險證券記載ノ仕向地ニ於テ荷卸ヲ爲シタル時ニ終ル荷卸ガ不可抗力ニ因ラズシテ遲延シタルトキハ其ノ終了スベカリシ時ニ終ル但シ特約アル場合ハ此ノ限ニ在ラズ

第八條 保險契約ヲ爲スニ當リ貨物ヲ積込ムベキ船舶ガ確定セザリシ場合ニ於テ保險契約者又ハ被保險者ガ船舶ノ確定シタルコトヲ知りタルトキハ貨物ノ積込前ナルト否トヲ問ハズ直ニ當會社ニ對シ其ノ名稱ノ通知ヲ發スルコトヲ要ス其ノ通知ヲ怠リタルトキハ保險契約ハ其ノ效力ヲ失フ

第九條 貨物ノ數量及保險金額ヲ豫定シテ保險契約ヲ爲シタル場合ニ於テ保險契約者又ハ被保險者ガ積込數量ノ確定シタルコ