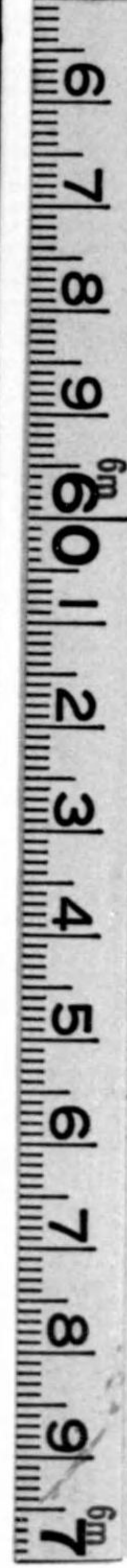


339.8-F627



1200500739002

339.8  
62



始





27. 4. 25



339.8  
F621



東京商大  
名譽教授  
博士  
藤本幸太郎著

海上保險

千倉書房





## 序

昭和五年本書出版以來年を閲すること正に十餘年、その間、内外に於ける海上保険の判例、慣習等の變遷に顧みるとき、早晚本書の改訂を要することは、著者の最もよく知る所である。昨夏、偶々閑を得、山中湖畔の茅舎に起臥して本書改版の業に精進すること約一ヶ月略々其所志の幾分かを達することが出来た。

第一次歐洲大戰以來内外幾多の判例が海上保険の進歩に貢献してゐることはいふまでもないが、就中、戦争危険に關するものに於て特に然りとする。本書改版に際して殊にこの點に注意し殆ど其の全部を書き改めた。今次の大戦が更に斯學の上に與ふる影響の大なるべきは想像に難くない。現に我國に於ける戦争危険と普通海難の區別に對する臨機處理法の如きは必ずしも先例のみ依據してゐないやうであるが、海上保険が有事の日にその國策に順應し得べき機能の一面を示すものとして將來の嚮ふべき指針ともなるであらう。歐米各國に於ける今次戦争中



の判例・取極等に就いては、一昨年十月以降之に關する専門の雜誌・判例集などの輸入杜絶から全く之を探るの方便を缺くに至つたのであるから、その研究は自ら後日に待たなければならぬ。

今次の戦争は我帝國に取つては勿論、獨・英・米・ソ聯に取つても亦有史以來の大戦であり、而も英國の如きは從來久しい間海上保険の中樞を成してゐたのであるが、今や眞に存亡の關頭に立つに至りロイツや有力なる海上保險會社の運命をも賭しつつあるのであるから、海上保険と密接の關係にある國際法上の慣例や法理の如きも亦受難の時代を経つつあるに相違ない。此の書が他日再び改版の機を迎ふるに至らば、予は更には等内外に於ける變遷を追蹤して讀者と共にその中に潜む社會思想の推移を翫味しようと思望してゐる。

昭和十八年仲春

著者

目次

第一編 總論

第一章	海上保險の概念	一
第二章	海上保險の經濟的機能	八
第三章	海上保險の沿革概要	二〇
第四章	海上保險の經營形態	二四
第一節	自家保險	二五
第二節	個人保險業者	二六
第三節	相互組合	二七
第五章	海上保險料の測定	三五



第二編 本論

第一章 海上保険の目的及び其の價額

目次

第一節 船舶及び其の附隨の目的……………七

  第一項 船……………七

  第二項 運賃……………八

  第三項 費用……………九

第二節 積荷及び其の附隨の目的……………九

  第一項 積荷……………九

  第二項 希望利益……………九

第三節 海上に於ける各種の債權……………一〇

  第一項 冒險貸借……………一〇

  第二項 海損債權……………一〇

  第三項 船員の給料又は報酬……………一〇

第四節 海上に於ける各種の責任又は義務

第一項 船舶の衝突に因る加害船主の賠償責任……………一〇

第二項 船員の過失怠慢に基く損害賠償責任……………一六

第三項 保險者が其の被保險者に對して負擔する損害填補義務(再保險)……………一九

第四項 赤船荷證券を以てする運送者の擔保責任……………二二

第二章 海上保險者の擔保すべき危險

第一節 自然的危險

第一項 破船又は沈没……………三一

第二項 坐礁……………三二

第三項 衝突……………三七

第四項 火災……………四二

第二節 被保險船舶上に於ける人為的危險

第一項 船員の惡行……………四四

第二項 投荷……………四七



目次	四
第三項 船舶、船長、航路又は航海の已むを得ざる變更	一四九
第三節 被保險船舶外より來る人爲的危險	一五一
第一項 海賊及び竊盜	一五一
第二項 戰爭及び變亂に因る危險	一五五
第三章 海上保險者の填補の種類	一〇五
第四章 委付	一〇〇
第一節 總說	一〇〇
○ 第二節 委付の構成要件	一〇九
第一項 委付を爲し得べき場合	一一九
第二項 委付を爲し得ざる場合	一二六
第三項 委付の通知	一二九
第三節 委付の効果	一六六
第一項 委付の効果の一般的性質及び其の開始期	一六六
第二項 權利の移轉	一七〇

第五章 保險者責任の終始期	一三五
第一項 積荷保險	一三五
第二項 船舶保險	一三七
第六章 海上保險證券及び保險契約の種類	一三一
第七章 海上保險の重複保險共同保險及び再保險	一三六
第一項 重複保險	一三六
第二項 共同保險	一三八
第三項 再保險	一三九
附録	
主要参考文献	一四〇
船舶普通保險約款	一三七
船舶特約保險約款	一四〇
貨物海上保險普通保險約款	一六三
英文本邦保險證券	(折込)



## 第一編 總論

### 第一章 海上保險の概念

海上保險とは航海に關する一切の危險を擔保する保險の制度を云ふ (cf. Marshall, p. 2)。故に海上固有の危險例へば暴風雨、坐礁、衝突、膠沙等に因る損害は勿論、海員の悪行、海賊、戦争等の人為的危險も亦保險者に於て擔保するのを原則とする。然しながら船舶内に於ける人の健康並に其の生命は之を海上保險の目的としな。蓋し此の種の保險は海上保險の沿革上、所謂奇災保險若くは生命保險の部に屬せしめることを普通とするに至つたからである (本法商法第八一五條及獨商法第七七八條參照)。人命も亦往時に於ては海上保險の目的となつたことがある。英國に於ては千八百六十年以前 (The Abolition of the American Slave Trade, 1806. 471 Geo. 3. C. 36, S. 5.) には

尙ほ奴隸の賣買を認めてゐたから、當時にあつては其の運搬せらるべき奴隸の死亡危險も亦海上保險者の負擔に屬せしめた。蓋し當時の奴隸は人格を有することが出來ず、恰も家畜と同一の取扱を受け、貨物の一種と同視せ



られたからである(註)。又往時にあつては敵船又は賊船の爲に捕虜となつた海員の贖罪金の如きものも亦海上保険者の負擔するところであつた。例へば獨逸漢堡に於ける當年の慣習に據れば所謂 *Ranzionsgelder* と稱する捕虜となつた海員の取戻賠償金は之を以て當然に保険者の責任に歸すべきものとなしたやうである。斯の如く海上保険の範圍は時代の推移と共に多少の變遷を遂げたことは明かであるけれども、海上保険は今日尙ほ陸上保険に於けるやうに分化發展するに至らなからず、單に海上固有の危険のみならず、陸上に於ては既に獨立の保險となつてゐるものをも依然として包含せしめてゐることは各國皆同一である。例へば彼の火災の危険、窃盜の危険の如きは何れも皆陸上に於ては或は火災保險、或は盜難保險として獨立の形態をとつたに關らず、海上に於ては依然として海上保険者の負擔する責任の一となつてゐるが如きは其の適例といふべきである。

(註) 當時歐羅巴各國では奴隸は家畜の一種と同視せられてゐたのであるから、奴隸の自殺は保險の目的に生じた自然の取崩(註) *The Proper vice and inherent pravity of the thing insured*) であるとして保險者の負擔に屬しなからず、損害と認めず(Valin, *Ordon. tit. vi. arts 11, 15*; *Pothier, A'assurance, No. 66.*)。又航海中飲料水の缺乏を防ぐため、過積になつてゐた奴隸を海中に投棄して生じた損害は海難の一種(*as an ordinary peril of the sea*) だとして保險者の填補責任を認めない(註) *Gregson v. Gilbert, (1783)*。

斯の如く海上保険にあつては保險の範圍並に種類が極めて廣汎であるけれども、之を抽象的にいへば海上保険者の擔保する危険は海上の危険に胚胎する經濟上の損害若しくは損失なりと謂はなければならぬ。本邦商法第八

一五條の規定の如きは正に其の一例といふべく、又獨逸商法第七七八條も之と同一趣旨を宣明したものである。斯の如く現今各國の法規若しくは慣習は大體に於て其の軌を一にするやうであるけれども、所謂航海に關する事故(本邦商法第八一五條)若しくは航海の危険(*Gefahren der Seeschifffahrt, Dangers of maritime navigation*) (獨逸商法第七七八條)若しくは海難(*Perils of the seas*) と云ふやうな文字の意義並に範圍に至つては何れも皆漠然として捕獲するに困難である。是れ實際に於て保險証券中に保險者の擔保すべき危険の種類を列擧するのを普通となすに至つた所以である(本邦海上保險証券第一條乃至第四條參照)。

海上保險は契約上普通損害填補の契約(*Contract of Indemnity*) 若しくは損害保險(*Schadenversicherung*) であると稱せられる。其の意味は保險者の負擔する損害は實損額に限定せられ、生命保險のやうに契約した一定金額の支拂ではないといふのである。素より保險を分類して損害保險と定額保險との二者と爲す主義に據れば、海上保險が前者に屬すべきことは勿論のことである。然しながら之を實際に徴するに今日各國に於て行はれる海上保險の範圍は頗る廣汎に互に實に實損額の填補を爲すに止まらず、或は遙かに其の限界をこえて所謂定額保險に準ずる場合が少くないのである。今損害保險又は損害填補の契約の本義よりいへば、其の損害は海上危険の直接にして而も具體的なものでなければならぬ。従つて船舶が途中海難に遭遇した爲め船舶の延着を來し、其の間市場相場の變動を受け豫期の利益を獲得することが出来なかつた場合の如きは保險者の擔保すべき責任なりとする事は出来ない。何となればこの種の損害は海難に依る間接の結果であるばかりではなく、其の損害の原因



は寧ろ市場相場の變動て海上保険とは全く別種の原因に基いた結果だからである(註)。然るに共同海損の債權若くは損害防止の費用の如きは、毫も海上保険とは直接の關係を有するものでないけれども、現今殆ど各國に於ける法規若くは慣習に依つて保險者の負擔に屬すべきものとしてゐる。又彼の衝突に起因する損害賠償金の如きは其の本質から考へれば海難の直接の結果といふよりは寧ろ民法上の不法行為に基くものといはなければならぬ。従つて加害船主の被害船主に支拂ふべき損害賠償金は保險者の當然に負擔すべきものではない。故に獨逸の如く商法中特に衝突(獨商法第八二)に因る損害賠償額は之を保險者の負擔に屬すとの規定を存する國でなければ保險者の責任に屬せしめなすのを正當とする。英國に於ては會て之と其の結果を同うした判決を下したことがある(一八三六年 de Vaux v. Salvador 事件)。是れ英國に於ける近時の保險證券が殆ど例外なく、衝突約款(Ruin-ning Down Clause, R. D. C.)を挿入する所以である。若し夫れ、今日各國に於て殆ど一般に行はれる希望利益と稱せられるものに至つては其の實損額を證明することが出来ないばかりでなく、所謂具體的損害であつたか否か不明に屬する場合が多い爲め、全く定額保險に準ずるものゝ適例であるといはなければならぬ。依是觀之、海上保険を以て純然たる損害保險なりといふが如き説は、少くとも實際に行はれる制度を説明するに足りないものである。

(註) 遭難港に於て修繕費を支辨するの必要から、その積荷を賣却したため生じた損失の如き、或は船舶の爲めにその積荷を冒險貸借としたために起つた損失の如き、或は航海の終了後共同海損行為のためその船舶の修繕を必要とする期間、

之が繁留をなせるため起つた損失の如き、或は運賃保險の場合に、船長が慎重な考から積荷を賣却したため生じた損失の如き、或は通商の禁止に因る航海の喪失、封鎖若くは到達港の敵國に依る占領の場合に於ける危険の如きも亦船舶保險に於ける危険と稱することが出来ない。蓋し上記の諸例は何れも之を直接的危険といふことが出来ず寧ろ迂迴的(Indirectly)に付保物件に及ぼした危険といふべきからである。隨つて又修繕のため航海の運滞せる間に餘分に要する給料、食料も亦保險契約上の危険に因るものといふことを得なす(Avrould, Ibid. Vol. II, S. 784)。

海上保険が純然たる損害項補の契約でないことは前述の如くである。従つて保險者の負擔する損害の範圍も亦保險價額に限定せられない場合が少くない。換言すれば學者の所謂定額保險に類する場分が少くないのである。現今海上保険に於て普通に行はれる所の契約の當初、當事者間に協定した保險金額を以て其の價額となすものにあつては保險の目的が全損に歸すれば、保險者は其の契約した保險金額の全部を填補するのを例とする。英國に於ける Valuation Clause 若くは Valued Policy と稱するものにあつては、何れも皆此の主義に依つて負擔の責に任ずるを普通とするのみならず、同國に於ける判決例も亦之を有效と認めてゐる。是れ蓋し當事者間の紛議を豫防する上に、甚だ便宜なることは疑ないけれども、保險の純理上到底之を正當なりとすることが出来ないのである。我國に於ても亦法律(商法第六三)を以て當事者が保險價額を定めたときは保險者は其の價額の著しく過當なることを證明するに非ざれば、其の填補額の減少を請求することの出来ない旨を規定してゐるのは、海上保險にあつては常に損害保險の純理のみを以て推すことの出来ないことを認めたと謂はなければならぬ。況やかの名譽保險證券(Police d'honneur, Policy proof of interest or p. p. i.)と稱せられるものゝ如きは全



く一種の賭博であつて、被保険者は其の保険の目的に就き何等の利益を有しないものであるから、之に保険なる文字を冠することは只從來の慣例に依つたに過ぎないのであつて、素より正當の稱呼ではないのである。而も彼の英國に於ける「ロイド」團體に屬する會員の如きは今尚ほ此の種の契約を締結することが少くなく而も事故が発生すれば何等の苦情もなく之が支拂を了することは既に久しい以前より慣行せられ、曾て法廷を煩はすことのない所以は、畢竟其の契約に同意した自家の責任を重するに依るからである。

海上保険は前段既に叙説したやうに主として海難に起因した損害の填補を爲すを以て其の主眼とすることが明瞭であるけれども、今日實際に行はれる海上保険の擔保範圍は單り海上に於ける事故のみならず、船舶の碇泊中に於いて被つた損害は勿論、造船中の危険、入渠、上架中に生じた損害も亦保險者の責任に屬するやうに、之を往年の海上保険に比べて寧ろ大に擴大せられたといふも敢て過言ではない。然るに法律の規定は各國何れも往年行はれてゐた海上保険の範圍に限定し、當時の慣習若くは法律を其の儘に踏襲してゐる觀を免れない。本邦に於ける商法の如きも正に其の一例と看るべきであらう。従つて法律に規定せられた海上保険の範圍と實際に行はれるものとの間には著しく懸隔を生ずるに至つた。只英國に於て一九〇六年發布、一九〇七年一月一日から實施せられてゐる海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906, 6 Edw. 7, ch. 41) は、能く從來同國に於て行はれた慣例を網羅してゐるから、現今各國の法規中最も完備したものと評することが出来る。獨逸に於ても己に一九一〇年漢堡海上保險定則の改正草案に着手し、英國海上保險法を參考資料として大に其の面目を改めるに至つたこ

とは世の周くところであつて、一九一九年から之を實施してゐる。

斯の如く海上保險に在つては法律上の規定と實際上の慣習とは大に其の趣を異にしてをり、且つ其の業務は各種保險の中最も國際的性質を具へ、其の取引の關係は今や再保險の制度に依つて交互錯綜し恰も蜘蛛網に髣髴たる關係を有するから、實に其の國に於ける法規若くは慣例を知るを以て足れりとするべきでなく、各國に於ける法規慣例を考覈すること又甚だ緊要なりといはなければならぬ。従て海上保險の研究は之を生命、火災等の保險に比し、一層困難の業であると云ふべきであらう。かの有名な海上保險論の著者サミュエル・マーシャル氏 (Samuel Marsh-ll) は會つて其の著 A Treatise on the Law of Insurance, 1823 に於て曰く、

"There is scarcely any contract which affords a greater number of questions of doubt and difficulty than that of marine insurance" (Preface IX)

と。蓋し敢て諛言なりとなすことは出來なす。



### 第二章 海上保険の經濟的機能

既に述べたやうに海上保険は航海に關する事故に基いた損害を填補するのであるから、海上保険と密接な關係を有するものは海運業に外ならない。今主要海運國の商船噸數に關し「第五十五回日本帝國統計年鑑」の報告する所に據つて之を觀れば左の如くである。

國名	汽 船		
	一九三五年 千噸	一九三四年 千噸	一九三三年 千噸
英 國	二〇、二八四	二〇、六〇七	二一、五七五
米 國	一一、二二三	一一、三八二	一一、六六〇
日 本	四、〇三五	四、〇一五	四、〇九九
荷 國	三、九六七	三、九八〇	四、〇七八
獨 逸	三、九五九	三、九四四	四、一四四
伊 太 利	二、九八九	三、二六〇	三、四七〇
總 計	二、八三八	二、八七五	三、〇九三

和 國	二、五五四	二、六一二	二、七五九
瑞 典	一、五四一	一、五九七	一、六五八
希 臘	一、七一	一、五〇七	一、四一七
西 牙	一、一六四	一、一六四	一、二一八
丁 抹	一、〇九九	一、一〇一	一、一六〇
露 西 亞	一、一一一	九三九	八四〇
白 手 義	四〇二	四一三	四五五
其 他	三、七九七	三、九五四	三、八七七
總 計	六三、六七四	六四、三四〇	六六、五〇三

依是觀之、一九三五に於ける世界商船の噸數は總計約六千四百萬噸であり、是等の商船は殆ど皆海上保険の目的となつてゐること疑勿論であるが、今此の價額を求めると、一噸宛八磅（約八拾圓）とすれば五億一千萬磅強（約五拾億圓）に上る、況や船價の騰貴せる秋に於て其の價格の一層巨額に上るべきことは明かである。加之世界に於ける帆船の噸數も亦甚だ多數に上るから、之を加算すれば巨大なる價額となるであらう。更に積荷の移動に就て之を觀れば、各國に於ける外國貿易額の大部分は概ね皆海上を通過するものであつて、統計上精密に之を證明する途のないのが遺憾であるが、本邦に於ける海外貿易は昭和十年に於ては約五十億圓に上り、而も是等の貨物殆ど皆海上に依るものなることは言を俟たない。英國に於ける百九十億圓の貿易額も亦同様であつて、



獨逸に於ける學者の推算に依れば最近同國の貿易額百億餘圓の内約七十億圓は主として海上に依るものであると  
54°

(註) 第一次大戦前即ち一九一二年度に於ける世界各國の貿易高八十四億四千萬磅の内其の海路に依るもの、六十六億四千  
萬磅であり陸路に依るものは僅かに其の差額十八億磅に過ぎないと云ふ。(Chamber of Shipping of the United  
Kingdom & Liverpool ss. Owners' Ass. 1917. の報告三頁に據る。)

其の他の諸國も亦推して之を知ることが出来る。今は等諸國の貿易高を合計すれば、一千億萬圓の多きに達す  
るであらう。従て海上保險の業務も亦廣汎なりと云ふべく、同時に是等の船舶並に積荷を海上保險の目的として  
容易に保險を付することが出来なければ、船舶並に貨物の移動は今日のやうに敏捷活潑に行はれることは、到底  
不可能であらう。是に於て乎、今日に於ける世界經濟上、通商貿易と海上保險とは眞に密接不離の關係に立つも  
のであることを知る。

今又世界に於ける商船の遭難數を統計に依つて調査するに左表の如くである(一九三六—七年度ロイツ・レチ  
スター第三卷参照)。

第一表 各國全損汽船及内燃蒸汽船噸數の總噸數に對する割合(%)

年次	世界	英	米	獨	佛	伊	諸	日
一九三一	0.44	0.12	0.33	0.12	0.22	0.21	0.22	0.11

第二表 各國遭難汽船及内燃汽船噸數

年次	英	米	獨	佛	伊	諸	日
一九三一	3,491,410	2,212,644	3,342,822	991,222	2,701,222	3,242,544	2,698
一九三二	5,232,247	907,722	5,812,388	81,560	3,859,956	2,238,180	76,831
一九三三	7,447,878	2,750,477	3,867,977	98,881	2,800,922	96,022	236,445
一九三四	6,300,267	1,524,411	3,962,522	257,858	3,189,222	83,390	158,593
一九三五	5,877,222	1,570,277	4,406,945	222,667	4,129,222	57,459	109,608

第三表 世界遭難汽船及内燃汽船艘數及噸數

年次	全損		分損	
	艘數	噸數	艘數	噸數
一九三一	2,234	3,175,534	3,224	1,018,174
一九三二	2,088	3,500,105	3,655	1,346,140
一九三三	2,444	3,200,269	686	2,413,189



一九三四	二〇六	三三〇、七六七	五六四	一、七四〇、八九五
一九三五	二二三	二六九、七二八	四八七	一、二五一、三七八

上表の示す所に依れば一九三五年度に於ける遭難船舶の内、其の全損に歸した汽船の總噸数は約二十七萬噸、此の艘數二百十三艘に達し、一部海損を被つたものの總噸數約百十五萬噸、其の艘數は約五百艘に達する。之を前數年度に比照するに必ずしも漸減の傾向を示さない。本邦に於ける遭難統計(通信省編纂 海軍摘要參照)に就て之を觀るも亦略ぼ同一の傾向を示してゐる。單に皮相の觀察よりすれば造船技術の進歩は逐年顯著となり、航海術の研究も亦往年に比し、殆ど隔世の感がある其の他最近に至つては無線電信、海中報知器の設備を見るに至つたばかりでなく、夙に燈臺、海底電信、海上氣象學、海路法、水先案内、海難救護法、國際信號法等の發達を來した事實より推論すれば、海上の危険は漸く減少すべきであるから、其の遭難の度數も亦少なかるべき道理である。而も事實の之に反する所以は、他方に於て船舶は何れも其の速力を増加した爲め衝突の危険を増し、又火氣の使用を増加した爲め火災の危険を一層誘起するに至つたことは各國に於ける統計の明示する所である。右の外各國に於ける海外貿易の増加に伴ひ船主が其の積込むべき一定量以上に貨物を積載し、若くは重量の大なる汽機、汽罐の使用を増加したことは何れも皆船舶の遭難危険の低減を妨げる作用を爲すものといふべきである。而して是等の理由により海上保険は益々其の必要を喚起せられるのであつて、殊に海上の危険は天然の作用のみならず、又人爲的危険例へば船員の悪行、海賊、窃盜の如き、又其の最も劇甚なるものとして戦争の如く一朝にして數千百圓の財

貨を海底の藻屑と爲すものにあつては海上保険の制度なしとすれば到底安んじて遠洋の航海をなすことが出来ないのであらう。是れ蓋し海上保険が古くより通商の盛であつた地方に於て先づ勃興した所以である。若し積荷に就て之を討ねれば、其の損害額に關する統計の公表せられたものがないから、計數に依つて精密に之を證明することが出来ないけれども、積荷の價額は前段既に一言したやうに船舶に比し一層の巨額であるから、單獨海損若くは全損に就て一々之を累計することが出来れば蓋し甚だ大なる金額に達するであらう。今商工省編纂の「保險年鑑」に據つて我が國に於ける内國及び外國海上保險會社の五ヶ年間に於ける、契約高、收入保険料、支拂保險金を見るに左の如くである。

第一表 内國海上保險會社

年次	契約高		收入保険料	支拂保險金
	件數	金額		
昭和十年(一九三五)	六、七〇、九〇〇	一〇、五五〇、〇〇〇	四、七六八、〇〇〇	三、一七〇、〇〇〇
昭和九年(一九三四)	五、九三、五〇〇	九、七六、二二〇、〇〇〇	三、一五〇、〇〇〇	二、四三三、〇〇〇
昭和八年(一九三三)	五、四〇、二五二	七、八四、九一〇、〇〇〇	三、一〇一、五三三	一九六、二〇〇
昭和七年(一九三二)	四、五九、五二〇	七、〇四、七四〇、〇〇〇	三、〇六九、〇〇〇	一八、二八、〇〇〇
昭和六年(一九三一)	四、四七、六六四	五、九五、六五二、〇〇〇	三、〇三二、七五五	一七、六八、一八五



第二表 外國海上保險會社

年次	契約高		收入保險料	支拂保險金
	件數	金額		
昭和十年(一九三五)	一五,一五一	四六三,〇三〇.〇〇〇	一,八六六,五五五	一,一〇六,〇〇〇
昭和九年(一九三四)	一五,六六三	四七五,三三三.〇〇〇	一,八三三,三四三	一一,一五二,二二〇
昭和八年(一九三三)	一七,六八四	三六六,三三三.〇〇〇	一,四七四,七三三	〇七,〇〇〇
昭和七年(一九三二)	一〇七,九〇一	三六,〇〇〇.〇〇〇	一,〇三一,六三三	五七,〇〇〇
昭和六年(一九三一)	九,四五五	三六,三三〇.〇〇〇	〇八,〇三三	四三,六三三

備考 上表は商工省編纂保險年鑑昭和十年度(一九三五年)に據る。

之を要するに内外保險會社の日本に於て收得した保險料は、昭和十年(一九三五年)度一ケ年の契約高總額百十餘億圓に對し三千六百六十五萬餘圓、而して其の支拂保險金合計二千四百三十四萬餘圓となる。右表で見ると本邦に於ける年々の新契約高は順次増加の傾向を示してゐる。是れ素より内外貿易の發達に伴ふ當然の結果であつて敢て異むに足りないけれども、又以て海上保險と貿易の發達とが形影相伴ふものであることを知るに足るであらう。而して斯業の發達顯著なる英、獨、佛、白、米等の諸國に就て其の計數を觀れば、海上保險者の一般商業者に興ふる效果、從て世界經濟上に寄與する所、洵に偉大なることを發見する。英國に於ける「ロイド」團體に就ては今日まで公課狀の公表せられたことがないので詳細に之を知るの便を有しなけれども「ロイド」は

世界に於ける海上保險の四分の三を吸收すると稱せられる程であつて、其の收入保險料、一人の保險者で能く三千萬馬克(約一千數百萬圓に當る)を收めるものと云ふ。(Herzog: Praxis der Transport-Versicherung, 1909, S. 73) 以て其の事業の巨大なることを想像するに難くないであらう。又一九〇六年かの國際保險協會(Die Internationale Transport-V. Verband)所屬の107會社の支拂保險金の總額を見るに當時既に約一億一千萬馬克に達したと云ふ(Zeitschrift für V. Wesen 1907, S. 445)。

夫れより約四十年を閱した今日に於ける支拂額の増加を來したことは敢て推測するに難くないであらう。同年獨逸に於ける保險會社の支拂額は五千二百八十五萬馬克に達した。而して是等の支拂保險金たる何れも海上保險者が船主及び荷主に損害の填補を爲したものであつて、即ち國際貿易上海上保險が貢獻した業績を表示するものであり、世界交通が今日の如く殷盛を極めるに至つたのは寔に偶然でない。殊に近代に至り大汽船を建造するの要切なるを見るに至つたことは、船主が往年の如く復た所謂自家保險を繼續することを不可能ならしめ、若くは大に之を制限するの止むを得ざるに至らしめたのである。往年大船主は何れも皆自家保險により平素より特別の準備金を作り一朝災害に逢へば之れを以て克く支辯することが出來た。然し乍ら當時の汽船なるものは未だ今日のやうな大船でなかつたから其の一艘に對する建造費も多額に上ることがなかつたが、今日にあつては全く之に反し、其の所有船舶にして一朝覆没の厄に遭逢すれば、嘗に其の準備金を支出して剩すところなきに至るばかりでなく、或は其の年度内に收入した運賃の若干を割くも尙足らざる虞あるに至ることが數々あるのである。是



れ蓋し近年まで漢堡亞米利加線が自家保険の主義を固守し敢て他の保險會社の手を煩はさなかつたに拘らず、かの "Borussia" 號事件以後到底此の種の方法に依つて十分の填補を得るの困難なるを覺り、斷然自家保險を廢し其の所屬船舶の全部に對して北獨逸海上保險會社と一ヶ年約八十萬馬克の保險料を以て全損及び共同海損の場合のみを條件とする、海上保險を契約するに至つた所以である。但し單獨海損に就ては當時尙ほ自家保險に依つてゐたといふ。北獨逸ロイド汽船會社も亦自家保險の制度を廢止した。本邦に於ても日本邦船會社の如き大汽船會社所屬の船舶も亦多く海上保險に付せらるゝ所以は、之と同一の理由に基くものである。以上の外海上保險の經濟上の機能を擧げれば、今日外國貿易上殆ど一般に見る所の未着品賣買に於て其の船荷證券に依り荷物の移轉を容易ならしめやうと欲する場合、海上保險を付しなければ讓受人をして十分に其の取得した荷物の保護を享有せしむることが出来ないのである。換言すれば船荷證券をして所謂完全なる物權的證券たらしめる爲には、必ず海上保險を付帶したものとしなければならぬのである。又若し冒險貸借の契約に於て其の債權者が海上保險を付することが出来なければ、冒險貸借の性質上其の附興した信用の目的たる船舶若しくは積荷が一旦全損となれば該債權者は遂に救済の途なきに至るであらう。果して然らば是等の債權者は進んで船舶に對する融通の途を興ふるに躊躇し、延て通商航海の發展を阻碍するの結果を來すや又多言を須めずして明かである。

以上架設する所に依つて、近代に於ける世界經濟の進歩、遠洋航海の發達、大船の建造、商業の革新の如き直接若しくは間接に海上保險と離るべからざる關係を有するものなることを察するに足るであらう。其の經濟上、商

業上に於ける海上保險の機能の偉大なること文明國に於ける諸制度中稀に存する偉觀なりと謂はなければならぬ。5。一八七〇年海上保險史の有名なる著者レプツ氏は其の著の冒頭に於て喝破して、曰く

“Kein Institut auf dem weiten Rechtsgebiete verdient eingehende Beschreibung seines geschichtlichen Lebens so sehr, wie die Seeverversicherung, die älteste Art der Versicherung. Mutter und Vorbild vieler anderer Arten, die in unsren Tagen für die Wohlfahrt der Menschen so notwendig sind wie das tägliche Brot zur Erhaltung des Lebens. Denn wie an kein Rechtsinstitut, so knüpft sich an sie ein überreiches Interesse. Vor allem liegt ihr der eminent humane Gedanke zugrunde, eine Verbrüderung der schwächeren Menschheit gegen die verheerenden Wirkungen der gewaltigen Kräfte der Natur zu sein. Wenn das Meer mit seinen Schrecken und Gefahren und die entsetzten Elemente der Natur Schiff und Ladung zerstört haben, wenn ein einziger Tag, eine einzige Stunde ein ganzes Vermögen, das Resultat eines langen, an mühevoller Arbeit und Entbehrungen reichen Lebens vernichtet, dann bewahrt die Genossenschaft, der Versicherer ein Heimgekehrten vor traurigen Schicksal, sie ersetzt ihm seinen Schaden und verteilt denselben unter ihre Mitglieder, dass Keins ein grosses Opfer bringt.” (Dr. Carl Ferdinand Reutz: Geschichte der europäischen Seeverversicherungsrechts. I Teil 1870. S. 2.)



(右意譯)

廣汎なる法域中、其の最も古くして且他種保險の母親たり前身たる海上保險の歴史的生活を敘説するが如き有益の業は復存在しないであらう。蓋し海上保險は現今吾人の生活上恰も其の生存維持に必要缺くべからざる麴麵にも比し得ることが出来るからである。蓋しその法律制度に於けると同じやうに、又海上保險には豊かな興味を包蔵してゐる。殊に海上保險は彼の怖るべき自然の強大な諸勢力に對し、か弱き人間を糾合して兄弟化するいみじき人道的思想を基調としてゐる。威嚇と危険とをもつ海洋や自然の奔放な作用が、船舶、積荷を破壊したとき、一瞬にして長い年月に亙る勞作や忍苦によつてかち得た豊かな生活の結果たる全財産を海の藻屑となしたとき、保險者の團體はこの悲惨の運命に見舞はれた人々を保護する任務に當り、その損害を補填し、之を其の成員の間に配分するが、而もその爲めに何人も大なる犠牲を訴ふることを要しないのである。云々。

と。言稍や誇張に失するが如くであるが、氏のいふ如く、海外貿易をして今日の如く長足の進歩を來たさしめ、幾千里外に於ける百貨を坐ながらにして求めることを得るに至つた徑路を釋ねれば、蓋し思半に過ぐるものがあるであらう。依是觀之、氏の言又必しも誇大なりとして排斥することは出来ない。斯の如く海上保險は實に商業の發展に貢献した所偉大なるものあるのみならず、抑も亦文化の建設に一大礎石を寄與したものと謂ふべきである。

以上は主として海上保險の經濟上に於ける主要なる機能を敘説したものであるが、海上保險に伴ふ弊害も亦決して鮮いのではない。通信の機關未だ備はらず、燈臺の設備、海路法の發達不完全であつた時代に於ては、船主は被保險船舶を故意に坐礁、沈没せしめて、保險金を詐取騙奪したやうな類例は殆ど枚擧に遑がない。是を以て學者中或は保險と是によつて誘起せられた罪惡とを比較すれば彼此損益する所なかるべきことを力説する者あるに至つた。カムプベル氏の保險と罪惡 (Campbell: Insurance and Crime, N. Y. 1902) なる書物の如きは、正に其の一例である。現今に於ては此の種の罪惡は通信機關の設備其の他諸種の原因に依り殆ど其の跡を絶つに至つたが、尙ほ或は既に損害を被つた貨物を完全なるものとして保險を申込み後日に至つて海損の請求を爲すが如き、或は被保險者が豫め代理人、仲立人、又は海損精算者等と結託して其の安全に到達したる貨物に對し恰も損害を被つたやうに裝つて保險金を詐取するが如き例證は、東西共に其の例證に乏しくない。特に歐羅巴に於ては東方諸國との貿易に當つて此の種の弊害は今日も尙ほ乏しくないと云ふことである。



## 第三章 海上保険の沿革概要

前章に敘説したやうに海上保険と通商貿易とは古來親密不離の關係を有した爲め、其の起源に關する研究は歴史家にとつて興味ある事項であるのみならず、經濟學、商業學の研究上洵に重要な意義を有するものと謂はなければならぬ。況やレアツ氏の言ふやうに海上保険は他種保險中最も古く且つ典型的なものであるから、之が沿革の研究はやがて他の保險の原理を判する鍵鑰ともなるから、一層其の緊要なることが知れる。

斯く海上保険は商業の發達、文化の進歩と密接な關係があるに拘らず、其の起源に關する考證は未だ的確精透と云ふことが出来ぬ。前記レアツ氏の如きは殆ど畢生の心血を傾注して之が闡明に力めたにも拘らず、後年に及び全く之を覆へざるに至つた如く、今日と雖もなほ學者の間に議論の一致を見ない状態である。或は古代希臘、羅馬等に於て既に海上保險の制度が存在したと稱し、之が證據として當時有名なる Livius, Suetonius 諸子の古典中に間々海上保險に類する文字ありといふ事實を擧げる者がある。或は Cicero の遺書中には當時既に今日謂ふ所の海上保險が記載されたと傳へるものがある。然し乍ら是等は今日の頭腦を以て當時の制度を推斷し、その稍類似の點ある制度を捕へて直にこれが前身なり胎兒なりと信するものであるから、素より臆測に過ぎないことは明かであつて、到底學術的意義に於て眞に研究の體を得たものと云ふことは出来ぬ。而して當時今日の

如き海上保險の制度を見ることの出来なかつた事實は、レアツ氏の論するやうに之を證明するに足る十分なる法律上の根據たるものが毫もなく、又海上保險の如き經濟上社會有要なる制度は徒らに朝起暮仆すべきものではなくして、商業の發達交通の進歩に隨伴して當時文化の盛であつた地方に普及すべきが當然であるが、之を當年屢々法律上の係争事件として表はれた投荷、共同海損、冒險貸借等の如き海法上の判決、並に是等に關する研究に比較し、海上保險の存在に就ては終に之を實證するに足る資料を發見することが出来なかつたことは、偶々以て當時此の制度が尙ほ世の知るところとならなかつたものと謂はなければならぬ。

斯の如く今日吾人が海上保險と稱するものは古代希臘、羅馬に於ては未だ之を發見することの出来なかつたものゝやうである。而して其の前身と認むべきものに就ても尙ほ學者の間に異論の存するを免れない。或は古代に於ける共同海損より轉化したものだと唱へるものがある。或は海上貸借に起因するとなすものがある。前説は英國に在ては F. D. G. Lass・O. W. E. 氏、本邦に在ては村瀨博士の如きが其の顯著なる代表者である。其の信する所に據れば共同海損の制度は既に一の危險團體を爲したものと看ることが出来、其の共同の危險に對し犧牲若くは費用を支出した場合には之と利害の關係を同うする船主及び貨主は相集つて其の損害の分擔を爲すの謂なるが故である。今此の見解に依れば本邦に在ては既に鎌倉時代貞應二年廻船式目即ち播磨法度に共同海損に類する規定を存し、今より約七百年の昔に遡り連綿として織豊二氏の戰國時代を経て徳川氏時代に及んだものと爲さなければならぬ。只本邦に於て此の制度より海上保險に轉化することを得なかつた所以は一に寛永年間於て大船の



建造を禁じ、海外との交通を嚴禁したに因る(創立四十箇年)記念講演及祝典記事四五頁參照。之に反し海上貸借設(Seedahien od. foenus neuticum, Pecunia nautica)を奉ずるものゝ所論に據れば、海上貸借は近代に於ける冒險貸借、並に海上保險の前身を成すものであつて今其の特色を検するに、(一)此の貸借は海上運送に就てのみ發生したるものなること、(二)其の債權は海難に曝されるものなること、(三)債務の辨濟は當該船舶の無事に到達港に到着することを條件とすること及び(四)債權者に於て海上危險の負擔に任ずること、換言すれば船舶が航海の途中に於て全損に歸したときには、之を以て債務辨濟の義務を果したものと看做すことである。而して債權者にして此の種の貸借を多數に取扱ふを得るに至れば、其の損益相半して相當の利益を收めることを得るが故に、此の制度は當時各地に於て盛行はれたるものやうである。素より之を個々の場合に就ていへば全く賭博的性質を具へるものであるから、後の學者の中には或は海上保險の起源を賭博に求むるものを生ずるに至つた。而も此の種の投機的貸借が漸次保險制度に移り來るまでは永い星霜を閲したるものなることは論を俟たない所である。降て中世紀に入るに及び其の擔保した危險は可成之を多數の船舶に配當することとなつたから、茲に近世に於ける保險思想の萌芽を認めうるやうになつたのである。即ち紀元十三世紀の頃に於ける海上貸借は從來慣用し來つた同種の貸借に比して大に其の趣を異にするに至つた。蓋し當時に於ける「カノニスト」宗教法は海上貸借の場合に於けるやうに高利を徵する貸借を嚴禁したけれども、後には之が爲め却て社會上種々の弊害を生ずるに至つた爲め、利子禁止の制度を緩めたのみならず、十三世紀の初葉には既に海上貸借の制度を以て一種

の賣買契(Vestri chernungsdahien)なりと看做して、之を法律上有効なりとするの見解を採るに至つた。學者の名けて保險貸借(Vestri chernungsdahien)と爲すものは即ち是である。詳言すればこの方法にあつては外見上賣買の形式を取り保險者(貸主)は被保險者(借主)より其の目的物を買入れたものと看做し、その買入金を購賣者の債務とし、航海が無事に終了するときには先の取引を無効と爲し、之に反し、航海が損失に歸せば、債權者たる保險者は其の購賣金額を支拂ふべきものと爲すのである。而して被保險者、即ち借主は其の證書の作成に際し保險料に相當する若干の料金を徵せらるるものである。然るに保險者が支拂を爲すに當り、數々利子禁止法を楯に取つて保險金支拂を拒絶した。故に一三六九年十月二十二日ヴェニス共和國主アドルノ氏は一の布告を發して右の如き契約は無効なりと宣告するに至つたと傳へられてゐる。

以上の如く海上貸借は漸次其の傳統的性質を失ひ所謂保險貸借と變化するに及び、保險契約者(被保險者)は債權者より豫め保險金に相當する貸金の前借をなすに代へて、事故の發生する迄其の金額に對する信用を附與する方法を覺り、若し事故が發生しなければ其の契約を解除するのを以て便宜と爲すに至つた。保權者たる債權者も亦事故が發生すれば貸金に相當する保險金額を支拂ふことを約する方法を採るに至つたのである。斯くして往年の海上貸借は漸次近代の保險制度に遷移したが、此の種の保險契約中最も古きものは後年伊太利のゼアノ市に於て發見せられたものであると云ふ。ゼアノ高等商業學校教授ベンザ氏(E. Bensa. Il Contatto di assicurati one nel medio evo. Genova. 1884.)の考證に従へば、此の種保險證券の今日にまで保存せられたものは一三四



七年十月二十三日附の船體保險と一三四八年一月十五日附の貨物保險の二者である。依是觀之、海上保險の起源は此の時代の前後に存するもの如く、或學者の如きは其の時代を推測して一三四一年より一三四七年の間に於て純然たる海上保險の制度が発生したとなしてゐる (Dr. E. F. von Liebig, Die Seeverversicherung, S. 17.)。

而も今日謂ふ所の保險證券 (Police) 保險料 (Prämie) 等の文字は當時未だ一般に使用せられる所とならず、其の始めて明かに之を用ふるに至つたのは前者に就ては一四〇一年のゼノア法例、後者に就ては一五五六年發布のセピラの勅令に於けるものであると云ふ (前掲著書二)。

斯の如く海上貸借が一轉して保險貸借となり、再轉して海上保險と成るに及んでは、其の思想上の變遷も亦之に伴つて顯著なるものがある。即ち危險轉嫁の思想と共に危險分擔の觀念を誘起するに至つたことである。蓋し十四世紀の末葉に至つては船舶若くは貨物に對しては多數の人々が利害關係を有することとなり、其の危險は之を少額づつ (五〇・一〇〇・一五〇・ゴールドフロリン位) を多數商人の間に分割して負擔することとなつた。而して是れ等の商人は又多數に之が引受を爲す故、彼此相平均を求めんことを得て既に大に發達した制度となるに至つたのである。後には一危險に對し多數個人保險者が結社の團體を構成して引受を爲したことは、恰も今日の「ロイド」に於けるアンダーライターに髣髴たるものがあつたといふ。以上の所説は現今獨逸に於ける多數學者の支持する議論であつてゴールドシュミット氏の如きは其の顯著なる代表者である。本邦に於ても亦此の説に左袒する者が少くないやうである (松本博士著保險法六頁參照)。

或は前掲レアツ氏の如きは葡國のフェルナンド王朝 (一三六七—一三八三年) 時代に於て始めて發見せられた制度であると論結したが (Reitz, a. a. O. S. 42 ff.) 今日に於ては最早や此の説を奉ずるものがないやうである。或は各國に於ける海法典の蒐集に畢生の心血を注いだ有名な佛國の法學者バルデスー氏 (Pardessus) の如きは海上保險の最古の法例たるバルセロナの布告 (一四三五年) 中に冒險貸借に關する規定が存するから、其の以前に於て既に此の制度を存したものだと論斷してゐる。然し乍ら冒險貸借其の物を以て直に今日に於ける海上保險の制度と同一視し得ないばかりでなく、既にベンサ氏の證明する所によつて遙かに其の以前に遡つて保險料保險の制度を見たのであるから、氏の所説は最早之を採用することが出来なくなつたといはなければならぬ。

以上敘説するやうに海上保險の發生期が十四世紀の前半なること、今や一般に學者の信憑する所となつたが、其の發詳地は當時商業の最も殷賑を極めた地中海沿岸の都市たるヴェニス、フロレンス、ゼノア等の伊太利地方であつたことは現今尙彼地に保存せられる多くの文獻に徴してまた疑を挾むことが出来ぬ。他の商業上の制度に於ても同様に、現今英、佛、獨、諸國に於て一般に用ゐられる Assurance, L'assurance, Asekuranz なる文字はもと伊太利語の同一意義を有する Assurare に胚胎してゐると云ふ。其他他保險に關する文字の多くが伊太利に淵源する所の少からぬことは右の事實を證明するものである。

伊太利諸市の商人は當初は自ら大陸を始め英國にも行商を営み、廣く其の足跡を印するに至つたが、其の都度



各地に居留地を設け、後には是處に自己の代理者を滞在せしめる制度を立てるに至つた。かの倫敦に於けるロンドン・パード街の如きは上部伊太利に於ける同地方人の専ら居住した所であつたといふ。是より先き地中海の商權が和蘭に移つたとき、海上保険の制度も亦、伊太利より和蘭に移植せられたことは當然であつて當時最も股盛であつた今日の白耳義國ブルージュに於て廣く此の制度を採用するに至つたことは又敢て異むに足りない。而も當時使用した保險證券は尙ほ依然として伊太利語を以て認められものであつたと云ふ。斯の如きは偶々其の經路を語るものと云ふべきである。而してこの制度は爾來商業の發達に伴つて他の商港都市にも普及し、和蘭に於てフィリップ二世の御代には、既に和蘭語を以て認めた保險證券を發行してゐる。是れ海上保険の制度が従前に比して更に一般普通となるに至つたことを證するものである。ブルージュより再轉して、西は英國に渡り、北は漢堡、ブレーメン、リュベック等に及んだものである。斯くして海上保険は終に商業上缺くべからざる一制度となり、海港の都市には必ず此の種の業務を經營するものを見るが如き牢固たる根柢を築くに至つた。

而して従來行はれた保險は概ね皆個人の經營に係り、保險者は普通其の地方に於ける大商人であり、フッガー、ウエルザー、シエッチェス、ライイス、ヴォルマン諸家の如きは其の顯著な一例である。而も是等大商人は皆に海上保險のみならず、銀行業、運送業等をも兼營した。従て當時に在ては相互組合、若くは會社の如き組織を以て經營することのなかつたことは明かである。株式會社は一六〇二年の設立に係る和蘭東印度會社が其の嚆矢であつて、一六一三年英國東印度會社之に亞ぎ、一七二〇年には英國に於て海上保險を專業とした會社の設立を見

た。London Assurance Corporation 及び Royal Exchange Assurance Company 二社即ち是である。

(註) 一六二九年には既に和蘭に於て會社組織を以て海上保険を經營したものがあつたが永續しなかつた。一六六八年には巴里市に於て同様の組織を見たが之は可成永續したと云ふ(Liebig, a. a. O. S. 30.)。

而して政府は此の兩者に海上保險獨占の特權を付與したから、新に私の結社組織を以て之と競争して業務を營むことは出来なかつた。故に當時英國に在ては右兩者の外海上保險の經營に任じたものは僅かにロイド團體があつたのみである。當時大陸に於ては一七二六年コペンハーゲンに、一七五〇年ストックホルムに、一七四五年には伯林に於て新に株式組織の海上保險會社の設立があり漢堡に於ては一七六五年に至り始めて Nikolaus Gottlieb Luetkens 及 Johannes Schuberak 兩氏に依つて海上保險株式會社の設立を見、次でブレーメン市に於ても亦之と同様の計畫を實行した。英國に於ては前記の二會社が獨占の特權を繼續すること數次に及んだが、海外貿易の發達と營業自由の思想に基く獨占廢止の思想とは相俟つて、一八二五年に至り有名なロスチャイルド、ペーリング兩家の關係した Allianz Marine Insurance Company 及び Indemnity Marine Assurance Company なる兩會社の設立を見るに及んで、全然海上保険の營業を自由ならしめることとなつた。當時英國に於ける議會一般の輿論としては海上保険の營業自由は尙早であるとの議論が盛であつたが、財界に於ける兩家の勢力の偉大なること、獨占權の弊害に對する世人の認識とは略ぼ百年に亘る海上保険の獨占も終に他の業務と同じく之れを自由競争に委するに至つたのである。而してインデムニチ會社は相互組織に基くものであつて、斯の種の



會社の嚆矢を爲すものである。爾來商業の發達、交通の頻繁を加へるに従つて、海上保險の必要が愈々加はり、此の制度は世界各國に普及し、會社組織を以て之が經營に任ずるもの陸續として踵を接するに至つた。獨逸の如きは海上保險の外、河川保險の業務が前世紀の初より海上保險に倣ふて勃興したから、從來存した船舶組合は其の必要を失ひ、全く解散するに至つたのである。即ち一八一八年には既にマインツ市に、一八一九年にはマグデブルグ市に、一八二七年にはブレスラウ市、一八二五年にはライプツヒヒに於て此の種の營業を爲す會社を生じた。一八三〇年代に至り獨逸に初めて鐵道の敷設せられたとき、運送保險の業務も亦隨て大なる發展を促がすこととなり、一八四一年柏林に、一八四五年ケルン市に、同年ドッセルドルフ市に運送保險會社が設立せられ、一ととなり、一八七〇年代に至つては通し船荷證券が新に行はれるに際し、運送保險上一新时期を劃することとなつた。

斯の如く現今各國に於ける海上保險の業務は他の企業に於けると同じく概ね皆會社組織を以てするものであつて、只其の例外を爲すものは英國に於ける「ロイド」團體である。蓋し「ロイド」に於ける保險者は組合を形成してゐるけれども各會員は自己の計算を以て契約するものであつて、組合と會員との間には保險契約上何等の關係がなく、又一人の會員が他の數人の會員を代表することがあるが、各會員の間では單獨に責任を負担し、特別の契約を存しない以上は原則として連帶責任を有しないからである。斯の如きは近代に於ける企業組合の典型たる會社の場合に比して著しい差異のあるものと云ふべきである。

以上の如く株式組織に依る海上保險は今や全盛の時代に立つものと謂ふべく、本邦に於ても此の趨勢に反くを得ざるのみならず、保險業法は株式會社若くは相互組織に依るの外保險業を營むことを禁止してゐるから、二者何れか其の一たるべき理であるが、相互組織に依る會社は現今海上保險には一も存在しない。換言すれば本邦に於ける海上保險は悉く株式組織に依るものである、以て其の大勢の一斑を知るに足る。

本邦に於ける海上保險の起源に就ては、前段既に一言したやうに、寛永（鎖國以來共同海損の制度のみは平均勘定、作略勘定等の名稱を以て連綿として繼續したが、遂に海上保險なる制度を發達せしむることが出来ず、維新後には居留外人が外國に於ける保險會社の代理店を引受けたに止まり、未だ内地人の設立に成る會社なるものは一も存在しなかつた。然るに明治政府は夙くから其の必要を認めて種々調査し、一時は之を官營として行ふべしとの議があつたが、遂に實行の運に至らず、花井明治八九年に至つた。適々當時有力なる廿五名の華族が京濱間の鐵道拂下を請願せんと欲し年々若干宛釐金した一團の資本は、明治十一年に至り種々の事情により請願を取消すこととなつた爲の、之を國家有要の事業に投資すべしとの議が起り、恰も當時最も必要であつた海上保險會社の創立を企て同年十二月遂に海上保險會社を東京に設立するに至つた。是れ今の東京海上火災保險株式會社にして本邦に於ける海上保險會社の鼻祖である。爾來日清日露の兩戰役を経過し本邦海運業の發達、對外貿易の進歩に伴ひ海上保險の業務は益々重要視せらるゝに至つた爲め、海上保險を專業としない會社に於ても斯業を兼營するものを生じ、今や本邦内地に於ける海上保險は主として内國の會社が其の經營に任じてゐる。明治三十八年以後英國濠洲等の外國保險會社が本邦内地に支店代理店を設けたものも少くないが、其の營業の範圍は主として



輸出入貨物の保險の外、内國會社の再保險の引受を爲すものであつて未だ直接に沿岸保險を侵蝕するに至らない。然し乍ら現今豫定再保險の方法は漸次本邦に於ける海上保險にも流行するに至つた爲め、或は本邦に於ける外國の支店代理店若くは直接に斯業の中心たる倫敦市場と再保險の連絡を有するものを生ずるに至つた。茲に於て本邦に於ける海上保險の業務も亦間接に外國保險者の勢力範圍に歸する部分が鮮からざる状態となつた。是れ大に注目に値するの事實と謂ふべきである。

最近海上保險に於て一大現象と看做すべきものがある。それは海上保險は其の競争頗る激烈なると共に危險が錯綜紛糾せる爲め一たび蹉跌すれば破産倒店の已を得ざるに至る結果他の企業に於けると同じく會社の併合若くは買收を行ふものあるに至つたことである。此の現象は英國に於ては一九〇七年以後特に著しく、彼のスタンダード會社が London and Lancashire Fire に併合せられたるを嚆矢とし、North and Mercantile Ins. 社が Ocean を買收し、Royal 火災保險が British and Foreign を買收し、Phoenix 火災保險が Union Marine を併合し、Liverpool, London and Globe が社債を發行して増資を企て、Thames and Mersey を併合したるが如き、World Marine Ins Co. が London & Provincial Marine and General Co. と合併し、British Dominions General Ins. Co. が Commonwealth Ins. Co. of Melbourne の株を多數に買入れたるが如き、將又 Royal Exch. Ass. Corl. が一九〇三年設立せられた General Ass. Corp. を併合したるが如きは何れも皆其の著例である。以て資本的企業に基く合同の大勢を窺知するに足る。本邦に於ても亦此の大勢を免れ難く曩に東京海上が

明治火災を支配し、又同社が東洋海上保險を子會社と爲したるが如き、其の一例として目することが出来る。尙又近時に至り火災保險會社にして海上保險を兼營するものが續出するに至つたことも亦大に注目に値する。大正四年出願に係る日本火災が海上保險並に盜難保險の兼營を認可せられ、日本海上、帝國海上、神戸海上が夙より火災保險を兼ね、海上保險を専業とした東京海上が火災、自動車保險等を兼營するに至つた如きは即ち是である。一方火災保險にあつては料率低下の苦痛を軽減すると同時に危險の平均、經費の節減を爲すの目的を以て横濱、東京、共同、大阪、東洋等の五社何れも海上保險を兼營するに至つた。而も從來火災保險會社にして海上を兼ねたものは概ね再保險の引受を爲すに止まつたが、大阪火災海上の如きは今後海上を主たる業務と爲す方針を採り、其の社名の如き之を大阪海上火災と改め横濱火災亦此の方面に大に手腕を發揮せんとするものゝやうである。而も此の現象たる單に我保險界に特有のものでなく米國に於ては海上専門の會社は僅々一二に過ぎず、殊に第一次歐洲戰後從來の火災保險會社にして俄かに海上保險の兼營を始めたものが多い。歐羅巴大陸に在ては、佛國を除き殆ど皆兼營制度を採り、英國に於ては一九〇六年以前に於て火災海上を兼營する會社は Commercial Union, London Assurance, Royal Exchange の三社のみであつたが、同年ロスチャイルド系に屬する Alliance 海上が同名の火災保險に併合せられたのを始めとし有名なる會社が火災と海上とを合同した實例は少くない。此の種の大勢は寧ろ世界的とも稱すべく、其の主因と目すべきは之に依つて經費の節約を計り同時に危險の蒐集平均を爲し得るの利益あるに基いたものといふことが出来るであらう。尙又相互組織に依る海上保險の業務に就



ては本邦には未だ存在しないけれども外國に在ては特種の原因に基き漸次發達しつゝある。然し乍ら相互組合は其の本來の性質より論ずるときは寧ろ企業經營の本態ではないから、更に次章に於て之が叙述を試みよう(註)。

(註) 海上保險の起源に關する著書論文は其の數少くないが、其の内著名なもの若干を掲げる。我が國に於ける海上保險の沿革を記せるものは横井時冬著「日本商業史」維新后之部、森莊三郎氏論文(國家學雜誌 第三十九號以下)、東京海上火災保險株式會社六十年史、青淵先生六十年史等がある。

- (1) Dr Karl Ferdinand Rentz: Geschichte des europäischen Seeversicherungsrechts. I. Teil. Leipzig 1870.
- (2) Park: System of the Law of Insurance.
- (3) John Duer: Law and Practice of Marine Insurance.
- (4) Goldschmidt: Universalgeschichte des Handelsrechts, Stuttgart 1891.
- (5) Pardessus: Collection de loi maritimes et rievres au disnaiterne Siecle. Paris, 1826—1843.
- (6) Emerigon: Traité des Assurances. 1827.
- (7) Adolf Schaub: Der Versicherungsgedanke in den Verträgen des Seeverkehrs vor der Entstehung des Versicherungswesens. II. Bd.
- (8) Sieveking: Das Seedrehn des Altertums. Leipzig 1893.
- (9) A. Schaub: Die wahre Beschaffenheit der Versicherung in der Entstehungszeit des Versicherungswesens. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Dritte Folge, VI. Bd.

- (10) A. Shaube: Der Übergang von Versicherungsdahlen zur reine Versicherung. Nationalök. u. St. Dritte Fol. VI. Bd.
- (11) E. Bensa: Il Contratto di assicurazione nel medio evo. Genova, 1884. Französische Übersetzung von M. Jules Valery. Paris, 1897.
- (12) L. Goldschmidt: Zur Geschichte der Seeversicherung in juristische Abhandlungen. Festgabe f. G. Beseler, Berlin 1888.
- (13) Pöhl: Darstellung des Seeversicherungsrechts.
- (14) F. Martin: The History of Lloyd's & of marine Insurance in Great Britain. London, 1876.
- (15) G. A. Kieselbach: Die wirtschahs- und rechtsgeschichtliche Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg. Hamburg 1901.
- (16) T. Plass: Gesch. der Assekuranz und der Hanseatischen Seeversicherungsbörsen. Hamburg 1902.
- (17) Wright & Fayle: A History of Lloyd's, London, 1927



## 第四章 海上保險の經營形態

前節既に叙説したやうに海上保險の業務は今や殆ど皆株式會社の經營に成るものと謂ふべく、殊に本邦に在ては昭和十四年發布の保險業法（昭和十四年三月二十九日法律第四十）に於て保險業は一般に株式又は相互會社の組織に依るものでなければ認可せざる方針を採つた爲め外國に於て見るやうに個人保險業者なるものがない。然るに外國に在ては之に反し經濟上若くは沿革上の理由により個人の經營に成るもの、若くは相互組合の組織に依るもの數が少くない。而して海上保險の官公營は所謂戰時保險に關するものを除き、平時に在ては現今何れの國にも之を實行するものがない。只十四世紀の頃葡萄牙フェルチナンドが平素一定の料金を徴し、同國に於ける船舶保險の官營を計畫したことがあるが、此の案は單に歴史上の一事實に了つたものゝ如く、其の後間もなく廢案に歸し、爾來之に倣ふもの復た殆んどないと云ふ。

（註）葡國の學者ロペス（Ferdinand, Lopes）氏が一四三四年フェルチナンド王朝時代の史實を公にしたものゝ中に此の法律に關して言及する所がある。今之に依れば王は葡國の船主を集めて一つの相互保險會社を設け其の保險料の拂込は之を強制主義に依つたのであると云ふ（Liebig, a. a. O. S. 22）。

尤も本邦に於ては明治四十二年の頃代議士板倉某の發議に基き一切の保險を官營と爲すの案を立てたことが

あるが、當時輿論の反對が激烈であつて遂に擱潰の運命に遭遇した。蓋し海上保險の事業は實にその性質の國際的なものみならず、保險料算出の方法は火災、生命の兩保險に比し精確の度遙かに低い爲外部の競争至て激甚なるものあるを免れず、政府にして自ら之が經營に任ずるならば是によつて内國に於ける市場を獨占し得ても外國市場との競争を免れることは出来ない。而も其の保險料が低廉に失するならば或は一般租税より之が補填を俟たざるを得ざるに至り、又一般率より高きに失するならば被保險者は去て外國保險者に走るの勢を馴致すべきが故に到底之が經營を公共の機關たる政府に於て當るを得ない等の理由に基くものと謂はなければならぬ。而して戰時保險にあつては其の危險が甚だ大であつて民間保險會社は到底其の任に堪へないものであるから、一國の政府は概ね皆自國に於ける通商貿易の保護に任ずる目的をもつた特殊緊急の制度にして自ら別種の問題である。之を以て直ちに海上保險の官營の可能を論議せんとするが如きは早計に失すると謂はなければならぬ。然し乍ら以上は海上保險が經濟上主として種々の困難を免れずと云ふに止まり、或は國策上等より之を官營と爲すことを得ざるものだと結論を生ずるものではない。蓋し保險は同一危險に曝される多數人が團結して其の少數人の被つた損害を分擔するの制度に外ならないから、政府にして之が經營者たるならば、國家は恰かも今日の保險會社の地位に立ち官吏は又恰も會社の職員に相當する任務を遂行することが出来るからである。現に今日火災保險若くは生命保險の官營が歐羅巴、ニュージールランド諸國に於て既に之を實行せらるゝの事實に徴するならば海上保險の國營が將來に於ても不可能だと斷ずることは出来ないであらう。而して第一次歐洲戰爭に際し英國を始め



米佛伊諸國の採つた戦時保険の制度に至つては之を後章に譲り此處には論及しない。蓋し戦時保険の制度は何れも皆戦争中に於ける一時的施設であつて之を永久の制度と爲したものは殆ど見出し得ないからである。本邦に於ける大正三年九月十五日發布の戦時海上保険補償法、同年七月廿一日發布戦時海上再保険法並に昭和十六年一月七日戦時國營再保険法の如きは亦其の目的を同じうするものである。

(註) ウルグワイ、伊太利、露西亞等何れも皆保険の官營を試みたけれども、未だ海上保険の官營を敢行したものはない。曾て諾威に於て海上保険の國家獨占説を提唱する者があるが、同國 Brage Life Ins. Co. 6 Herr Roedlie 氏は19の報告を認め是等の國營案は何れも皆失敗に歸した旨を述べたと云ふ(Syren, June 2, 1920, p. 867)。

### 第一節 自家保険

海上保険に在ては往々所謂自家保険 (Self-Insurance, Selbstversicherung) の制度を行ふものがある。即ち多數の船舶を有する船主は勿論、逐次間断なく積荷を積送する貨主の間に於ては平素より一定の積立を爲し別に海上保険の契約を爲さないものゝ如きは是である。抑も海上保険なるものは之を經濟上より見れば、多數の船舶を有する船主若くは會社が保険契約を爲す場合には年々多額の保険料を支拂はなければならぬ。是に於て乎その保険料に相當する金額を積立金として之を準備すれば、一朝其の損害が発生した場合に之を以て直ちに其の補填に充當することを得るのみならず、幸にして永年損害を招かざるに於ては保険料を節約することを得べき利益

がある。是れ蓋し獨逸に於ける漢米汽船會社若くは北獨逸ロイド汽船會社等が曾て實行した所であつて、其の趣意に至つては保險會社に保險し若くは相互組合に加入すると同一の効果を擧げ得るものと謂ふべきである。尙詳言すれば自家保険に於ける船主又は會社は一方に於ては被保險者たり、他方に於ては保險者たり、隨つて一人にして兩者の資格を具有するものであつて恰も相互會社に於ける社員と同一の地位に立つものである。此の點より云へば自家保険なる名稱は敢て不當なりと云ふことが出来ない。又實際上多少の効果を奏し得べきは勿論のことである。勿論法律上より論ずれば所謂自家保険なる文字は全くその意義なしといふべきである。蓋し保險契約は法律上諾成契約であつて常に二人格を必要とするものあるから、自家保険の如く一人格を以て保險者と保險契約者とを兼ねるものは之を契約と認むることが出来ないからである。

自家保険は上述の如く、經濟上多數同型の船舶を有する個人船主若くは汽船會社が此の制度に依つて積立をなすときは殆んど海上保険に付すると同一の目的を達し得るやうであるけれども、既に一言したやうに今日の汽船は其の形體が巨大となり、其の價額も亦數千萬圓に達するものが稀でないから、斯る方法に依つて其の損害を擔保することは殆んど不可能となり、又他方に於て海上保險者の競争が劇甚であり其の結果近年に至り保險料は著しく下落した爲め之を保險に付するを以て遙かに有利となすに至つた等の理由に基き自家保険の制度は今や大に其の用を減じた觀がある。茲に於てか海上保險の經營形態は實際に於ては株式組織、相互組合並に個人保險業者の三者なりといふことが出来る。而して海上保險の株式組織に依るものは既に前章に於て叙述したから、是處で



は主として個人保険業者並に相互組合に就て稍や詳説を試みよう。

## 第二節 個人保険業者

個人保険業者は沿革上より云へば最も古い海上保険の經營形態である。而して特殊の事情を除き十九世紀の初葉に及んでは此の種の保険者は殆んど皆會社組織に變更することとなつた。當時僅かに生存せるものも憚々焉として餘命を維いでゐる有様に過ぎなかつた。リバプール、グラスゴー、ハンバーグ、ブレーメン、紐育に於ける個人保険業者等の如きみな然りであつた。然るに單り此の例外を爲し現今尙ほ其の勢力が絶大であつて各國保險會社中一も之に匹敵することの出来ないものは英國倫敦に於ける「ロイド」保險業者である。「ロイド」は昔に英國並にその植民地に於ける海上保險の中心たるのみならず、實に世界に於ける斯業の焦點であり、各國に於ける著名なる海上保險會社にして「ロイド」保險者と取引の關係を有しないものは殆んど之なしと云つても敢て過言ではない。本邦に於ける第一流の海上保險會社も亦代理店を設け再保險の關係によつて保險の受授を爲してゐる。以て其の勢力の如何に絶大なるものであるかを察するに足る。斯くして「ロイド」の取引高は頗る巨額に達し、一人の保險者にして年々數百萬磅の保險料を收むるものがあるといふ。依つて今左に其の沿革と現狀とに就て一斑を叙述しよう。

「ロイド」は十七世紀の末葉に、倫敦タワー街に珈琲店を開業してゐたエドワード・ロイド (Edward Lloyd)

胚胎したものであつて、當時少數の個人保險者は偶々此の店舗に集合し、保險の契約を爲さんとする船主若くは貨主も自ら此の店舗に來集するを常とするに至つた。茲に於てか敏捷なるロイドは大に考へる所があり、一六九六年、是等の荷主や保險者の爲めに一新報紙を刊行した。名づけてロイズ・ニュース (Lloyd's News) と云ふ。専ら海事に關する記事を報道するを以て任としたが偶々ロイドが政府の或政策につき上院の行動を批評した廉に依つて廢刊の命に遭ひ、爾來三十年間再刊の許可を受くることが出来なかつたが、一七三四年にはロイズ・リスト (Lloyd's List) と改稱し、其の内容は全く前年と異なる所なく、主として海事諸般の報道を爲し以て今日に及んでゐる。當時ロンドン・ガゼットなる一新報紙の存したのみであつた時代に於て、既に此の種の刊行を企てたロイドの人物を察することが出来やう。一六九二年従來の店舗が狹隘を告げるに至つた爲め、シチーの心臓部に近いロンバード街に移轉したが、英國の繁榮につれてこもやがて狹隘を感じるやうになつたから屢々移轉問題が擡頭した。漸く一七七四年になつて、ロイド中興の祖といはれてゐるアンガーシュタイン (J. J. Angerstein) の盡力でロイヤル・エクスチェンジの第一階を占借することが出来、一八三八年同建物の火災に罹る當時に至るまで此處に營業を繼續した。當初ロイドは嗣子がなかつた爲め茲に集合した保險業者は、此の珈琲店とロイド・リストとを讓受けて、盛に海上保險を營むに至つたけれども其の新區域を呼ぶに特別の名稱を用ゐず、依然として元のロイドの名を以て呼んでゐた爲め今日海上保險といへば「ロイド」を想起し、「ロイド」と云へば海上保險なりとの聯想を惹起するが如き習性を構成するに至つたのである。斯の如く「ロイド」保險者が漸次一般公衆



の間に牢乎たる信用を博するに及び、海上保険と直接の因縁なき汽船会社にも亦此の種の名稱を冠するものあるに至り後には海上保険若くは汽船会社とは何等の關係なきものにも亦「ロイド」なる名稱を以て呼ぶものあるに至つた。ロイド銀行の如きは其の一例である。「ロイド」はローヤル・エクスチェンジの再建後も其の第一階を永借の契約で使用することとなり、以て永遠の基礎を樹てるに至つたけれども、尙ほロイド珈琲店の往時を忘れず、其の部屋は呼ぶに「ルーム」を以てし、又その「ルーム」は一に當年の食堂と同一の形式を以てし、卓子の如きも亦同一木材を以て製作し、卓子排列の順序すら當年を髣髴せしめた、只其の相異なる所は當年にあつては香氣馥郁たる珈琲であつたが、今日に在ては「ロイツ」船名録、ロイツ・リストその他海上保険に關する書籍新聞が卓上に雜然として安置せらるゝに過ぎない。一八七一年「ロイド」は議會の協賛を経て一の公認組合と成り、一種の特權を有することとなつた。而して「ロイド」の重要な職務は海上保険の經營にあるが、其の社會上公益に貢獻した所も少くない。即ち難破船の保護、海上保険證券の統一、海運に關する精確なる各種の報導を蒐集頒布するが如きは即ち是である。「ロイド」は最近約百二十萬鎊の巨費を投じレヂン街東印度町に近代の粹をあつめた一大建築を竣工して全く其の面目を一新した。

「ロイド」は現今世界著名の港に其の代理人を有する。是等の代理人は或は其の地の船舶業者であり或は銀行であり或は領事であるが、之を一種の名譽として其の任に當るを常とし偶々空位を生ずるときは之が候補に立つ者の間に競争を生ずると云ふ。従つて代理人の選定は「ロイド」の最も重要視する所であつて別は代理人委員會

(Agency Committee)なるものがあつて、代理人の選任事務に當る。此の委員會には大保險會社も加盟して居る。斯くして選任せられた代理人は現今約千數百名に達し、其の内死亡や他の理由に依つて空位を生じたときは可成前任者の遺言若くは推薦に基いた者をして其の任に當らしむるの方針を採ると云ふ。かくして「ロイド」と代理人とは常に親善の關係を保持せんことを期し、代理人は「ロイド」専用の「コード」を有し少數の暗號文字を用ひて其の地附近に發生した出來事を電報を以て「ロイド」の本部に報道することを懈らない爲め「ルーム」に於ける各會員は坐らにして世界各地の出來事を知悉することが出来、必要あるときは之を新聞に報告する。是等の電報を處理するに當り「ロイド」は何れも先づ之を所定の場所に揭示する。加之、代理人は各々其の地に於ける船舶業に關する新聞を「ロイド」に郵送する爲め「ロイド」にあつては世界各地に於ける海運業の狀況を研究するに足る豊富な資料を備へてある。而して是等の新事實は「ロイツ・リスト」に掲載せられて之を會員に頒布し、書記が一たび是等の報告を接手すれば直ちに机上に備へつけられた大帳簿に別色を以て事故、出帆、到達等の記入を爲すから、會員は又迅速に其の詳細を知了するの便宜を有する。

既に述べたやうに「ロイド」は一八七一年組合として一種の特權を有するに至つたけれども、其の會員は依然として個々獨立して保險の經營に當る者であつて一般の組合に於けるやうに連帶責任 (Solidarity) を負はなすの原則とする。一人の會員が、偶々他の數人の保險者を代表して署名することがあるけれども其の署名は又各各單獨に責任を負ふものであり、従つて其の支拂ふべき保險金額は自己の負擔額として記入せられたものに限定



せられるのである。是れ又「ロイド」に於ける往時よりの習慣に胚胎したものであつて、當時保險を契約するに當つて用ひられた「Content with this assurance which God preserve for so & so pounds」(date.)の文句によつて之を知るべきである。「ロイド」は現今約一千數百名に達する多數の會員を有するけれども(註一)、實際日々海上保險の業務に任ずる者は其の内僅に數百名に止つてゐる。是等の人々は他の會員を代表して平生保險の引受を行ふのであるが、是等多數の會員中には未だ會て「ルーム」を訪ねたことなく甚だしきに至つては海上保險證券を一讀したことすらないものがあるといふ。是れ一見洵に不可思議の事實であるけれども、これは主として委員會が名譽あり責任ある人々をして其の會員たらしむるの權能を有することに起因するものであつて、同時に是等の會員も亦「ロイド」の一員たることを以て名譽とするに由る(註二)。

(註一)

	1914	1919	1924	1929	1931
Underwriting Members	630	846	1,241	1,417	1,713
Non-Underwriting Members	97	94	100	73	64
Annual Subscribers (Insurance Brokers)	279	328	355	351	356
Associates (Average Adjusters and others)	85	81	94	86	86
Companies Subscribing to Lloyd's	222	231	233	235	272
Substitutes (Authorised Clerks)	907	1,407	1,550	1,633	1,632

Representatives of Companies 230 276 456 489 497  
 尙一七七一年の會員數は七十九名、一九二一年には約千二百名、同年の統計では約四百名の Subscribers 八十名の Associates 並に約千六百名の Substitutes がある。其の取引の巨額に達する事實は一九二〇年のみの概算で收入保険料約三千萬磅其の内一千八百萬磅が海上保險、残り一千二百萬磅が其の他の保險に屬するものとグレイの『ロイツの歴史』に記載せらるる (H. M. Grey: Lloyd's Yesterday and To-day, London, 1922)。

(註二) 近時の一例を示せば シッピング・ウォールド雜誌はグレンコンナー卿が「ロイド」保險組合員に選ばれたことを報告し「曰く、Lord Glenconner has been elected as a member of Lloyd's」と、以つ其の一斑を窺ふに足る。尙ほ其の會員たることを許可するの條件としては會員二名以上の推薦に基き且つ五千磅乃至七千磅の正金若くは有價證券を供託せしめて保證とする。尤も此の供託金は被保險者に對する保證に供せらるゝものであつて「ロイド」は此の保證額以外には何等の條件もない。一に保險者の信用に委ねてゐる(供託金には年若干の利子を付し、て之を保險者に返附すべきものとして)。斯の如く「ロイド」の會員は千數百名の多數に上るけれども其の實際に活動するものは前記の如く僅に數百名内外に過ぎない爲め、其の數名若くは十數名を代表するものに在つては、畢竟一種の海上保險の引受を爲す「シンヂケート」であり、恰も會社組織のものと類似の活動を爲すものといふことが出来よう。

以上は主として「ロイド」が海上保險を契約する場合を想像したものであるけれども、實際に於て「ロイド」は實に海上保險の業務のみならず火災、生命、盜難、奇災、自動車、航空、嬰兒等の保險は勿論、會員の中には他人の冠婚葬祭に對する賭戲的保險すら盛に之が引受を爲す者があるといふ。只海上保險は「ロイド」の主とし



て經營する保險の一種たる許りである。

以上の如く「ロイド」が廣く海上保險を經營するに至つた由來は一朝一夕の事ではない。蓋し海上保險の如き大事業を經營するに當つては危險の選擇を慎重にし内外に於ける報道を精密的確ならしむることを要するからである。而して「ロイド」が今日まで海上保險並に海運業の上に貢獻した功績が少くないが、其の最も顯著なるものは船名録の發行である。之を文獻に徵するに「ロイド」に於ては既に十八世紀の初葉に（一七三〇年）船名録に類するものがあつた。然し乍ら今日の如く印刷に付せられたものゝ中、最古のものは一七六四—五—六年の日附を有するものであつて既に大に完備したことより考へれば、其の以前に於ける久しい間の經驗に負ふ所が多いのであらう。而も當時の船名録は單り個人の使用に供せられたるものであつて「ロイド」に出入しない會員以外の者に對しては固く秘して之が閱覽を嚴禁したことがある。然るに一七九九年に及び倫敦港以外で建設された船舶の所有者は之と競争するの目的を以て別に船名録を發行するに至つた爲め、一八三三年一國內に二個の船名録を存することは無用有害なりと爲すの聲高く、終に兩者を合同して全く獨立の經營に依て之が公刊を企つるに至り、The Register Book of British and Foreign Shipping 即ち是である。此の書の刊行に就いては「ロイド」保つた。險者が大なる幫助を行つたに拘らず、當時尙ほ其の名稱中に「ロイド」なる文字を冠することを避けた。而して新に合同して成立した委員會は保險業者、船主並に商人を以て構成せられ其の財政上の補助は主として「ロイド」團體、市中保險會社及び西印度船渠會社之に當り、一八三四年には其の基礎が全く鞏固なるを得たる爲め、改め

「Lloyd's Register of British and Foreign Shipping」と命名した船名録を刊行することゝなつた。之が現時に於て最も有力なる英國船名録である。爾來之と對抗するの目的を以て各地で之に類する船名録を刊行するものがあるけれども、「ロイド」船名録が最も信頼するに足るものとされてゐる。斯の如く「ロイド」船名録と「ロイド」團體とは全然別個の經營で、前者は純然たる公益機關なるに反し、後者は寧ろ保險の經營を目的とする私益團體であるから、兩者は之を混同しないことを要する。而して船名録組合は現今倫敦市フエンチャーチ街（71. Fenchurch Street London E. C. 3）にありて其の委員會は之を Book Committee と名づけ、又單に The Book と呼ぶことがある。主として保險業者、船主、商人、造船業者、技師等より選出せられた凡そ七十二人の會員より成り内倫敦市より二十六人、リバプール市より十人、グラスゴーより八人を選出したものを其の主なるものとする。尙之に技術委員（Technical Committee）と名付ける諮問會を設ける。其の人員は十五名であり、是等の委員會は必要に應じて時々其の検査規定を改正する權限を有する。故にロイズ船名録組合の検査に合格しようとするれば船舶其の他の構造は規定に遵ひ厳正に之を建造しなければならぬばかりでなく、其の航行中に於ても時々船體の検査を爲す爲め、之に適合することが又肝要である。而して現今英國内地其他海外の要地に散在する「ロイド」船名録所屬の船舶検査人（Lloyd's Surveyors）は約三百人あると云ふ。

（註）一例を挙げれば一九一四—一五年に於ける委員會の各區より選出せられたもの左の如くである。

倫敦……………二一名　リバプール……………一〇　グラスゴー……………八



アバブーン……………	一	ベルフヘスト……………	一	ブリュッセル……………	一
カーチップ……………	二	ダンゾ……………	一	ハートルプール……………	二
ハ……………	二	レイクス……………	一	ニューポート……………	一
サンダランド……………	一	タイン地方……………	三	其 他……………	一

以上の如く「ロイド」保険團體と「ロイド」船名録組合とは全然別個の團體であるけれども、此の兩者は始より協力して海運業に貢獻寄與したことの大きなは論を俟たない。蓋し船名録組合の構造を検査するものであるから、豫め船舶の粗製を防遏して、海上に於ける人命の安固を保護し、又「ロイド」保険團體は船舶の交通を保障するの作用を爲し、兩々相俟て貿易の發達交通の進歩に寄與したからである。而して今日「ロイド」船名録に登録した船舶の内英國船は約七千艘以上、外國船は約三千艘以上に達する。右の外英國には尙一八九〇年頃グラスゴーに設立せられた The British Corporation for the Survey and Registry of Shipping と稱する船舶等級組合がある。此の組合は當初全く他の動機に促されて起つたものであるけれども、現今は全く一の船名等級組合とも稱すべきものである、而して英國以外に於ける此の種の組合の主なるものは一八二八年アントワープ港に設立せられ、後巴里に其の本部を移した「ビューロー・ヴェリタス」(Bureau Veritas)である。是れまた國際的船名録であつて廣く海上保険者、海運業者の使用する所となつてゐる。其の他現今各國に自國のみの船名録がある。本邦に於ける逡信省編纂帝國海事協會刊行の「日本船名録」の如きは即ち其の一例である。

### 第三節 相互組合

相互組合も亦現今海外に在ては海上保険經營の一形態である。然るに本邦に於ては既に述べたやうに、實際上株式會社に限られ相互會社の組織に依るものも一も存在しない。之に反し、英國を始め瑞典、佛國、獨逸等に於ては現今此の種組合に依る保險の經營が漸く増加せんとする傾向がある。所謂 Mutual Insurance Associations or Clubs 若くは Gegensittigkeitgesellschaften と稱せられるもの即ち是である。而して英國に於ける相互組合の起源は一七一九年特許會社に關する法規に依つて誘起せられたものゝやうである。蓋し此の法規に従ひ翌年有名なる倫敦及びローヤル・エキスチェンジ兩會社の設立せられたとき當時の保險料は割合に高率なるを免れなかつた爲め、船主は一層低廉なる保險料によつて同一の目的を達せんことを欲した爲である。然るに政府は其の附與した特權を維持せしめんことを欲した爲め此の種組合は公認せらるゝに至らなかつた。從て此等の組合は未だ團體として保險を營むことを許されなかつたのは當然である。然るに一八二四年に至り保險業にも亦營業自由の原則を認むるに至つた爲め、前記兩會社も同時に多年の特權を喪失することとなり、相互保險に關する制限も自ら解除せられ、次で一八六二年發布の會社法に依り相互組合は商事會社の一種となり、二十名以上の組合員を有するときは、之を登記するを要するの規定に改められ、尙來是等の組合は會社法の規定に準據して、之を登録するものが漸く増加した。而して之に依る組合は多く無限責任會社たるを普通とするけれども、間々制限保證



責任會社 (Company limited by Guarantee) なることがある。以上の如く英國に在ては相互組合は他の會社と同一の資格を有することとなつた爲め、組合自ら保險者の地位に立つに至つた結果、其の組合員は復た曠昔の如く個々の契約を爲すことなく訴訟事件の如きも亦組合員各自の間に於て行はれることなく組合員と組合との間に於て行はれる、此の點に於ては恰も本邦に於ける相互會社と同一の作用を爲すものと看ることが出来る。而して組合員が、自己の契約した保險に對し支拂ふべき料金は組合の定款に依り定まることは勿論であるけれども、普通 (一) 他の組合員に被つた損害高、(二) 經費、及び (三) 組合加入費に對する填補を爲すに相當する額なることは當然である。今一九〇六年英國海上保險法第八十五條に規定する相互組合に關するものを見るに左の如くである。

- 一、二人以上相互に保險の契約を爲すときは之を相互保險と稱す。
  - 二、此の法律中保險料に關する規定は之を相互保險に適用せず、但し保證其の他之に類する他の取核は之を保險料に代ふることを得べきものとす。
  - 三、此の法律中當事者間に自由に更改し得べき部分の規定は相互保險に於ても亦其の發行に係る保險證券又は相互組合の定款に於て之を變更することを得べし。
  - 四、此の條項中に明示せられたる除外例に基き此の法律の各條項は相互保險に適用せらるゝものとす。
- 以上は現行英國海上保險法の規定であるけれども實際上にあつては現存の相互保險組合は會社法の規定に準據

し組合自ら他の商事會社と同じく保險者の位地に立つて保險契約を締結するを普通とする。從て英國に於ては自己の引受けた保險契約を被保險利益として、之を他の普通保險會社若しくは保險業者と再保險契約を爲すことが行はれるけれども、本邦に於ける相互會社の社員は其の社員權を取得すると同時に、保險者たり被保險者たるの關係を有するに至るを原則とし、從て相互會社が自己の名に依つて他の會社と其の社員と契約した保險利益に對して再保險の契約をなすことは法律違反の行爲なりと云ふべきである。是れ英國に於ける相互組合が實際上永年の慣行に依り殆ど普通會社に接近するに至つたのであるが、我國に在つては、事情之と相反するものがあるから、其の間自ら著しい差異ありと云はざるを得ないのである。

現今英國に於ける相互組合は普通船舶並に積荷の保險を爲すものであるが、又他の營利を目的とする保險會社並に「ロイド」團體に於て擔保せざる各種の危險並に責任の保險を爲すの目的を以て設立せらるゝ場合も亦甚だ多し。而して其の發行に係る保險證券は殆ど「ロイツ・ポリシー」に類似し只特擔分損に關する除外例は「ロイド」式保險證券中の免責歩合 (Memorandum) に存するものと同一ではない。是れ寧ろ相互保險に伴ふ當然の結果である。今英國に於て殊に相互組合の設立を促すに至つた主なる動機を窺ふに、(イ) 或は新舊交換費と稱し三分の一若しくは六分の一の控除を行ふものに對し、其の組合員に控除を受くべき額を填補するが爲めに起つたものがある、或は又 (ロ) 普通保險者に於て填補せざる少額の損害 (Small Damage) を賠償するの目的を以て設立せられたものがある。蓋し船舶の單獨海損で其の三分に達しないものは普通保險者に於て之を擔保しないの



を常とし、又船舶の坐礁に依る損害も、海上保険者の擔保以外とするに至つた爲めである。右の外、或は（ハ）抑留中に被つた損害に對する填補を目的として設立せられたものがある。而して相互組合の中其の最も主要なるものは（ニ）保護賠償組合（Protection and Indemnity Association）として知られるものであつて其の目的は加入組合員の負擔に屬する一定の責任に對し之が補償を爲すのみならず、備船契約者積荷所有者海員及官廳に對する負擔の一部を軽減するの趣旨を以て組織せられたものである。今此の組合の普通に擔保する責任の種類を列擧すれば、（一）人命の救助に關する費用及び一九〇六年の發布に係る勞働者補償法に依る船員及び其の家族に對する船主の義務を填補すること、（二）當該船舶に乗込んだ船員の醫料並に葬式費、（三）積載したる貨物の損失損害、（四）衝突に歸因せる損害及費用の四分の一不足額、（五）海港及埠頭に及ぼしたる損害、（六）難破船の引揚費用、檢疫費、流行病防遏費等は其の主なる項目である。（ホ）又今日使用する保險證券の中に殆ど例外なく拿捕及び捕獲に依る危険を除外してゐるから、斯の如き場合に於ける損害の填補を爲す目的を以て相互組合を組織するものがある。

依是觀之、英國に於ける相互保險は主として普通海上保險者に於て擔保せざる部分に對する補助的保險を其の主要なるものとしてゐるのである。従て是等の相互組合が會社法の規定に基き之れが登録を爲しても普通保險者と競争の地位に立つと云ふが如きものではない。寧ろ相互保險者と相俟て海上保險の目的を達するの手段たるものなることを會得するに難くない。現今英國及び瑞典に於ては此の種の組合は其の數既に數十に達し佛國に於ても

亦帆船の船主にして之と類似の組合を企てたものが一二ある。而して現今英國に於ける相互組合の所在地を見るにニューカッスル、サンダランド、倫敦、ハイドルプール、ハル等を主要なるものとする。

（註） 戦争危険の擔保を目的とする相互組合のみを掲げれば左の如くである。Holman Hand Book for Shipowners and masters, 1921 p. 402 以下を參照。

1. The Liverpool and London War Risks Ins. Ass., Ltd.
2. The North of England Protecting and Indemnity Ass., Ltd.
3. The Britania Steam Ship Ins. Ass., Ltd.
4. The London Steam Ship Owners' Mutual Ins., Ass., Ltd.
5. The Newcastle War Risks Indemnity Ass., Ltd.
6. The Standard Steamship Owners' Mutual War Risks Ass., Ltd.
7. The Sunderland S. S. Mutual W. R. Ass., Ltd.
8. The United Kingdom Mutual W. R. Ass., Ltd.
9. The West of England Mutual W. R. Ass., Ltd.

以上の中より以下は所謂 London Group として知られるものである。

北部歐洲地方に於ける漁業は概ね相互組織に依つて經營せられてゐる。蓋し漁民の有する保險思想は之を一般船主に比すれば何れの國に於ても低級のものたるに過ぎざるのみならず、保險者も亦漁業の實際に通じないことが普通であるから、漁業に對する保険料は「ロイド」團體の如き所に於てすら一般保険料に比して高率に居るを



免れない爲めである。現今蘇國に於ける漁船相互保險組合は其の沿革が古く、且其の成績の大に見る可きものがある。又獨逸に於ける相互組合は比較的近年の成立に係るものなるに拘らず、其の數既に二十有餘に及び佛、白、瑞、諾、蘭、丁等も亦漁業の盛大なる地方であるから、此の種の相互組合の設立が陸續として踵を接し其の成績亦大に見るべきものがあるといふ。

之を要するに、海上保險の相互組合は、之を營利組織に依る會社に比して、著しく經費の節減をなし得ると共に、一般に營利の觀念を包含しない爲め其の保險料として支出する高は著しく低廉なるを普通とする。故に危險の撰擇宜しきを得、且つ類集の危險を多數に蒐集することが出来れば、相互組織は之を營利經營に比して遙かに成績の良好なるべき筈である。且つ相互組合にあつては其の損失が直ちに組合員の損失に歸するものであるから、互に監督警戒し、從て頻々たる事故の發生を豫防すべく、若し危險が發生すれば、組合員は各々相戒めて之が輕減を圖るやうになるから一層其の利益を増進するに至ること明かである。是れ歐洲各國に於て近時相互組合の日に追ふて勃興するに至つた所以である。

## 第五章 海上保險料の測定

海上保險經營上に於ける最も重要な問題は、保險料の測定 (Prämienbemessung) である。蓋し保險者所要の經費を償ひ資本に對する相當の利潤を擧げ、未經過保險契約に對する積立金を構成する源泉は一に繫つて其の被保險者より收受すべき保險料に依存するからである。而して火災保險並に生命保險は海上保險に比して遙に後れて發達したものなるに拘らず、其の保險料の測定に至つては統計學及び數學の幫助により顯著なる進歩を遂げ、就中生命保險の如きは十七世紀の中葉以後各國に於ける學者の死亡表に關する研究に依り特に顯著なる進歩を遂げた。從て今日に於ける生命保險は其の基礎を全く統計學並に數學に置くものであつて、世人は保險と云へば恰も生命保險なるが如く思惟するに至つたことは洵に偶然ではない。火災保險に於ける保險料は之を生命保險に比較すれば其の科學的價值が遙かに低位にありといふべきであるが、之を海上保險料と比較すれば、尙大に勝るものがある。蓋し火災の統計は他の損害保險に比して一層精確なるを得、且つ火災保險の目的物は靜止的であり、其の危險の種類も單に火災なる唯一の原因によるからである。之を他の損害保險殊に海上保險の如く其の運動極りなく且其の危險の種類多數なるものと同じに論ずることが出来ない。もとより、火災保險に於ける道德的危險 (Moral Hazard) と稱せらるゝものは到底精密なる測定をなし得ないものであるから、其の保險料率も亦到底



客觀的價値を有するに至らないとも云へるけれども、其の物理的危險 (Physical Hazard) にあつては、其の測定が比較的容易であるから、彼の北米合衆國東部地方に行はれる "Moore" Schedule の如き、若くは同國西北部即ちシカゴ以西に行はれる "Dean" or "Analytical" Schedule の如き方法に據れば、火災保險料の算定方法は復た往年の如く當事者の主觀的判斷に基いたものとは大に趣を異にするに至つた爲め、火災保險料の算定今日にあつては最早想像的仕事 ("Guess work") たらざるに至つたと云ふも敢て過言ではない。然るに海上保險料に至つては其の算定の基礎が尙ほ薄弱であつて、所謂標準的料率を缺如し、且其の加減すべき百分率なるものが殆ど之なき状態にあるから、今日の海上保險料は當事者の任意に決定する場合が少くない。従て海上保險は今日、尙、科學的性質を有するものでないと論斷するものがある。佛國に於ける海上保險の大家ド・クルシー氏 (De Courcy: Essai sur les Loix du Hazard, 1862.)、曰く「海上保險料の算定には船舶の遭難統計は全く不用である。蓋し遭難船の最も精確なる統計にあつても、海上保險者は唯一種の好奇心を以て之を迎ふるに過ぎない。蓋し航海の危險、換言すれば遭難の確らしさは日に月に變更するものであるから、多くの時日を費して始めて成つた統計も、其の作成の曉には既に業に廢物に歸するからである云々」(村瀬博士海上保險第二版第六頁)と。斯の如く今より三四十年前の學者は勿論現今にあつても學者實際家の多くは概ね皆海上保險料算定の基礎に統計、若くは數學の應用を難んずるものが少くない。ヘルツォグ (Herzog: Die Praxis der Transport-Versicherung, Berlin, 1909.) の如きは又其の一人である。曰く、保險料の決定に最も重要な要件は蓋し統計であらう。然し乍ら

海上保險の經營上その活用に資し得べき統計を獲んとするのは非常困難の業であるから、保險者は各自多年の經驗に訴へなければならぬことは明かである。然し乍ら、此の事も常に甚だ不適當なるを免れないことであらう (S. 88.) と。以て其の海上保險料算定の方法に著しき缺點あることを知るに足るであらう。果して然らば、海上保險料の區々一定しないことも敢て異むに足りないものと云ふべく、海上保險料に於て殊に所謂切下なる現象の顯著なる所以も自ら理解し得られる。

然し乍ら、海上保險が企業の一形態として營利を以て其の本則とする以上は、保險料も亦或程度以下に降ることとは出来ない。是れ即ち經濟學上の最下限を爲すの點である。今之を具體的に説明すれば、保險料の最下限を爲すの點は保險者が是に依つて其の保險金と經費とを支辨し、尙之に若干の利潤を加算したるものである。而して其の最上限は、被保險者が能くその負擔に堪へ得べき最高點でなければならぬ。即ち、保險者が此の限界を越えては最早餘分に之が徴收を許さざるの點である。今貨物保險に就て云へば、保險料は貨物の運賃と同じく其の元價に加算せらるゝものであるから、海上保險料にして其の受くる保險の價値以上に騰貴すれば乃ち其の貨物の移動に障礙を興ふるに至り、斯して保險の需要を減少せしむるに至るから、保險料の低落を來すべきことは明かである。船舶保險料に就ても亦同一の理由に由つて之を解することが出来る。斯の如く國民經濟上に於ける保險料の高低には各々限界を有し、濫りに切下を行ふことを得ないものと云はなければならぬ。故に海上保險料は此の兩限界の間を上下するものと云ふべく、其の競争劇烈の度を加へるに及んで漸く其の下限に接近し、事情之



に反するに至れば保険料は又漸く其の上限に達せんとするに至るであらう。斯の如く海上保険料も亦客観的に論ずるときは、上下各々その限界を存すること勿論であるけれども、現今に於ける實際にあつては、保険料は時々取引市場に於ける相場に如く、殆ど各當事者の任意の判断に基き作騰今落殆ど據るところなきに似てゐる。殊に所謂戦時保険若くは特殊の危険、例へば失蹤船に對する保険料の如きは各保險者によつて區々一定せず、何等の標準を有しないものゝやうである。是に於てか、海上保険料は全く保險者の主観的判断に基き、何等客観的性質を具へざるが如き觀を呈するのである。

以上の如く海上保険料は火災、生命の兩保險に比して其の安定性を具へることが鮮く從て動搖常なき状態にあり、殊に近代に及び海運業が國際的性質を帯ぶるに至つてより、海上保險は單り國內保險者間の競争のみならず、十九世紀以降外國保險者の競争著しく増加した爲め、其の料率も亦大なる變動を享くるに至つた。然し乍ら、或時期に於ける海上保険料の低落には又自ら限界を存しなければならぬことは叙上の如くであるから、苟も海上保險の經營を合理的基礎の上に樹たしめんと欲するならば、其の料率は少くとも火災保險に於けるが如く、一定の標準に基き其の危険の種類に從つて諸種の事情を斟酌し、一定の増減を行ひ得べきものでなければならぬのである。換言すれば、海上保険料をして可成客観的性質を帯びしむるの必要のあること即ち是である。而して此の種の企圖は、東西共に海上保險業者の夙に注意を解らざる所である。今之を船舶保險と積荷保險の兩者に分つて説明すれば大凡左の如くである。

### 第一、船舶保險

船舶保險に在ては先づ其の構造、造船所、及び建造の年次、噸數、所有者、汽機汽鐘等により、又一航海に對する保險に在ては、其の航路季節若くは積荷の種類により、又期間を以て保險を付した場合には其の航路による觀察が又必要である。而して是等の要件を詳細に知らなければ船舶保險の料率を算定することが出来ないから、英國に於ける「ロイド」保險者は夙より船舶等級 (Systematic Ship-classification) の必要を感じ、其の最も舊ひものは既に一七六四—五—六年の頃より印刷に附せられたものがある (Owen: Ocean Trade and Shippings p. 112)。現今海運業者、海上保險者に普く知られるロイド船名録は實に一八三四年以來の刊行に係るものである。而して此の船名録組合は海上保險を主たる業務とする「ロイド」團體とは異り、營利を主たる目的とせず、全く内外船舶の格付を爲し、以て直接には當業者の便益を増進し間接には一般公衆の福利を計るものである。爾來「ロイド」船名録は大に世人の賞讃を博し、苟も英國内地の建造に係る船舶は云ふを俟たず、外國の商船も亦其の検査登録を請ふもの著しく増加し、現今此の船名録に登録せられた船舶は英船約七千艘、外國船約三千五百艘の多きに達し、年々の登録噸數約八十萬噸、船隻三千哩、船約七千個であると云ふ (Owen: Supra. p. 124)。右の外一八二八年白國アントワープ港に於て Charles Bat 氏の主張に基き國際的船名簿の發行を見るに至つた。現今「ロイド」船名録と共に有名なる「ブロー・ヴェリタス」は即ち是である。此の組合は後佛國巴里に移り以て今日に及び、現今其の登録船舶汽船約二千七百艘、帆船は約三千五百艘に及んでゐる。以上二船名



録は約二十年間世界の船名録として特種の地位を占めたが、一八五八年には和蘭(Nederlandische Vereinigung, Amsterdam) 一八五七年には北米合衆國(Record of American Shipping) 一八五八年には奧太利(Veritas Astro Ungarico, Trieste) 一八六一年には伊太利(Registro Italiano, Genoa) によつても亦、各々船名録を刊行することゝなつた爲め海上保険者、積荷主、造船者並に海運業者の如きは、是に依つて益々利便を感ずるに至つたことは明かなるのみならず、間接に造船技術の改善進歩を促したことも亦想像するに難くない。獨逸に於ても夙に英國の例に倣ひ同種の組合を設立せんとするの企圖があつたけれども、時機尙早で成立するに至らず、一八六七年に至り Reinhold Werver 氏の盡力に依り漸く現今の獨逸船名録組合即ち Germanischer Lloyd, Berlin の設立を見るに至つたのである。一九一二年に於ける同組合の登録船舶の内汽船一七九五艘、帆船九九八艘に及ぶ。本邦に於ても亦夙に通信省編纂の船名録等がある。斯の如く現今文明國には概ね皆船名録を有し、鐵鋼船と木船とにより、之が等級を附し、一目其の船舶の状態を詳知するを得るに至つた事實は、當事者をして船舶保険料測定に標準的基礎を寄與する所が鮮くないと云ふべきである。又船舶遭難統計(Ceunfall-Statistik)なるのは之を詳細に彙類蒐集することを要すべきは勿論である。現行遭難統計は沈没、火災、乗揚、衝突其の他の海難に関する數項に分つたものであつて、航路により又積荷の種類により、素より其の海難の自然的若くは人為的條件を同うしないものであるから、其の表面に表はれた計數のみを以て直ちに船舶遭難の頻度を測定する資料とすることは出来ないけれども、少くとも是に依つて年々に於ける船舶喪失の噸數若くは難破船の計數を概算する。

ることが出来る。ロイド船名録乃至「ブローロー・ヴェリタス」の如き其の年鑑上に遭難統計を掲ぐるに至つたことも洵に偶然ではない。本邦に在りては通信省編纂「海事摘要」に於て、亦之と類似せる遭難統計を掲げてゐる。

右の外船舶の被つた單獨海損の統計に就ては一八八九年以降、國際運送保險協會の發行に係る Handbuch für Deutsche Handelsdampfer に公表したものがあつた。而して之は官府の調査する所に係り其の計數は大に信を措くに足るものであるといふ。叙上の如く各國に於ける船名録の發行は實に船主、商人の利益を増進せしめたばかりでなく、海上保険者をして船舶保険の引受を爲すに當り、短少時間内に其の諸否を決定せしめる唯一の憑據たらしむるに至つたものと云ふべく、且船舶の等級を附するの結果は、間接に造船の技術を進歩せしめ、實に船體のみならず、錨若くは錨鎖の如き、若くは汽機、汽罐の改善を促進するに至らしめた功績は決して没却するを得ないものと謂はなければならぬ。従て海上保険料率は造船技術の改善進歩に伴ひ、漸次下落を來すべきことは當然である。以上は造船の物理的、技術的性質を決定する有力なる要件であるけれども、其の主觀的要素即ち主として船長に就ても亦保険者の注意を懈つてはならないのである。蓋し海上に於ける船舶並に貨物の運命は、船長の航海上の知識、其の精神的狀態並に其の素行、換言すれば船舶操縦者の Moral Hazard と密接の關係を有するものと云はなければならぬ。而して此の點に就ても英國にあつては夙に其の必要を感知し、茲にも亦危険判定の制度を案出せしめた。彼の「ロイド」船長名簿(Lloyd's Captains Register)は此の目的の爲めには最



も重要な材料である。而して現今此處に登録せられた船長の数は、數萬人を算し其の姓名、生年月日、其他、船長たる資格取得の場所及び年月、從來の成績等一切の事項を記録したものである。又獨逸に於ては之に比しては多少不備の點があるけれども「ゲルマニア・ロイド」船名録、並に獨逸商船録等によりて之を知るの方法を講じてゐる。以上の外、船舶保險に於て料率算定上考慮に入るべき條件は、航路及び季節の問題である。詳言すれば其の航路の太平洋なると大西洋なるとによつて其の料率に相違あるべく、喜望峯よりする航海とスエズ運河を廻航するものとの間には、又自ら其の危險の程度に差等がなければならぬ。又四季に就て云へば冬季と、夏季と、初冬と秋季との間にも、又危險の客觀的差等が存すべきであり、是れ保險料に Winter Prämien, Sommer Prämien の區別を立つる所以である。而して此の種の條件に依る統計的測定は必ずしも其の價値なしとして之を排斥することが出来ない。彼の國際運送保險協會の如きは、黒海、アソフ海及びドナウ河地方より穀物及び其の他の商品の輸送に關する危險率を測定し、季節、船舶、航海等に隨ひ  $1/8 - 1/4$  若くは  $1/4 - 1/2$  % の増保險料を徴収すべきことを示した。此の割合は船舶に對する危險率の相違に基く計數的結果に外ならない。本邦に於て此の種の計數に基く料率の編成を見ないけれども、當業者は何れも皆平素より之と類似の調査を試み、是に依つて其の保險料を加減するは明かであつて、唯之を公表するまでに至らないのである。蓋し海上保險料を算定するに當り、是等の條件を考慮せず無謀なる料率を以て契約せんとしても到底失敗に歸するに至るからである。

## 第二、積荷保險

積荷の保險料を測定するに當つては、船舶保險の場合に比べて一層其の條件とする所が多い。蓋し積荷の保險に在ては、其の積載せらるべき船舶の危險率は勿論貨物自体に存する危險も亦、之を保險料豫測の中に入れなければならぬからである。而して積荷の種類は頗る多いけれども、其の同一性質を有するもの及び之と相類似せる物は之を彙類して同一屬と成し、依て其の危險の測定を爲すことは敢て至難なる業ではない。又荷造の如き若くは其の積込の場所の如何により、換言すれば其の甲板上なりや船艙なりやに依つても亦危險に影響するであらう。而して近時保險者間に普ねく行はれる方法として、第一、其の物の取扱に基く損害即ち Vice Propre の如き、第二、運搬具たる船舶の性質に由來する損害の如きは之を除外するを常とする。彼の船舶内に於ける一種の臭氣の爲めに被る損害の如き、若くは蟲喰、鼠喰に因る損害の如きは即ち是である。加之、海上運送に在ては常に若干の小損害を被ることは普通であるから、所謂最小責任額約款 (Franchise-Klausel) により若くは法律の規定に依り (本法前法第八條參照) 保險者の責任を免れしむるに至つた。即ち英國に在ては既に一七四九年五月以來彼の「メモランダム」追加約款により共同海損、坐礁、沈没、火災、衝突の場合の外保險者は積荷の種類に依り三分、五分等の小損害を賠償しない慣習を生じ、今や各國共通の慣例となるに至つた。獨逸に於ては三分、五分及び一割等の最小責任の慣習があり、彼等 "frei von 3% (5% oder 10%) Beschädigung" の約款は即ち是である。而して其の結果として被保險者は被保險物件を成るべく小分して小損害をも受けんとするに至つた爲め、保險者



は更に所謂口分法 (Series or Lots, Scrimteilung) なる方法を案出して、其の損害の平均化を策するに至つたこと、又近代に至り戦争の危険は其の波及する所殆ど測り知るべからざるの程度に達した爲め、各國に於て殆んど同様に戦争危険を除外するに至つたのも亦危険の均衡を得せしむる所以である。換言すれば、保険料の測定に此の種の方法に依つて容易且合理的なる基礎を得たものと云ふべきである。其の他或は衝突による損害の賠償、或は船員の悪行等を除外するに至つたことは蓋し可成保険料をしてその客觀的條件に近過せしめんとする努力に外ならない。之を要するに近代に於ける積荷の保険料も亦著しく合理的客觀的性質を具ふるに至つたことは、容易に知らるる所であつて、本邦に於ても亦種々の統計的調査に基き略ぼ此の趨勢に追隨してゐることは勿論である。唯積荷保険に於て最も重要な被害數及び損害額の統計が今日尙ほ未だ各國に於て見ることが出来ないけれども、保険業者は各々其の契約した積荷に關し顧客、航路、船舶、季節、船長等に依り之が調査を試みるの必要あることは疑を容れない。然し乍ら其の多くは所謂營業者の秘密事項に屬し、今尙ほ公表すべき時期に達してゐない。又縱令此の種の統計が若干公にされたとしても、未だ海上保険料測定上動かすべからざる統計的資料を得ないことは明かである。然し乍ら昔て獨逸に於ける國際運送保險協會の試みた諸種の統計、例へば顧客統計 (Kundenstatistik)、航路統計 (Routen-Statistik) の如き何れも失敗に歸したけれども、今日尙ほ保險者の間に於て其の計數的調査を試みる所以のものは、保険料算定上必ずしも排斥し得ざるのみならず、此の種の組織的方法に依つて始めて保険料として其の客觀性を増進せしむることを得るものと謂はなければならぬ。

以上論ずる所に依つて之を觀れば、其の船舶保險たるも積荷保險たるもに論なく、海上保険料率が一部論者の想像するが如く全く主觀的性質のみを有するものではなくして、火災保險に於ける料率と同じく、漸く其の客觀的科學的性質を具ふるに至りつゝあるものと謂はねばならぬ。以下少しく近代に至るまでの保険料率低落の趨勢竝に之に關する原因を探究し以て海上保険料も亦科學的基礎を有する料率制度の機運を醸成しつゝあることを示すであらう。

之を海上保険料變遷の跡に徴するに、略ぼ其の危険の程度に順應して漸次保険料の低落を來したことを知る。原ち往時に於ける保険料は今日の如く各種の機關が不備であつた爲め、其の料率をして合理的諸要件に吻合せしむるの餘地に乏しかつたけれども、尙ほ當時の事情に適應せる料率を示し、其の漸く危険範疇の明瞭を來すに従ひ、料率動搖の幅員も亦漸次狭小となるに至つた。換言すれば、往時に於ける保険料變動の幅員は之を今日に比べると著しく廣かつた。是れ當時の保険料率は其の客觀的判定を下すに著しく不備なる條件を以てしたるに反し、近代に於ける海上保険料率は統計並に多年の經驗に基き各種危険の程度を稍や精密に測定するを得るに至つた結果であると謂はなければならぬ。

十四世紀末葉に於ける保険料は今日より見れば何れも頗る高率であつた。蓋し當時に在ては保險の利用尙ほ甚だ僅小に止まり、偶々保險に付することがあつても、僅かに高價なる商品若くは特別に危険率の高いものに對してのみ行はれたに過ぎなかつたこと、且つ當時は海賊並に私拿船の危険をも保險者に於て負擔するを常とした



からである。即ち當時の商業はゴールドシュミット氏(Goldschmidt: *Universalsgeschichte* S. 368, Note 105)の云つたやうに全く冒險的の事業であつた爲め、其の保険料も亦之に應じて高率ならざるを得なかつたのである。當時の文獻に徴するに(Del Bene & comp. 1318 ff.)和蘭フロンツ間の保険料は八%四分の三である。又彼の有名なベンザ氏の調査したる所に據れば一三七〇年頃の前記兩地間の保険料は八%であり、一三八五年 Arles Torto Tisano に至る保険料率は五%であり、中には一割八分乃至一割九分に達したるものも往々存在したと云ふ。Uzzano (1442. Della dec. IV. p. 119. 122. 128.)の如きは當時倫敦ビザ間の保険料は普通一割二分乃至一割五分であつて、ブルージュ、ビザ間も亦同様の料率であつたことを報じてゐる。又彼のマルチン氏(The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain, London 1766)の記述する所に依ればクリート島より倫敦までの保険料は當時一割二分より一割五分を普通とした。一四六一年アントワープに於て契約せられた保険料率は漢堡倫敦間に於て五分であつたと云ふ(Kieselbach, Die wirtschafis- und rechtsgeschichtliche Entwicklung der Seeversicherung, Hamburg 1901.)。一五六三年アントワープで發行された保險證券によれば、Sevilla-Antwerp の保険料は七分であつたことを示し、又彼Gudon de la Mer (Ch. II. Art. 9.)は當時の保険料の一例として佛國ルーアン又はハーブル、ルー、グラス、ボルドー間の保険料が六分であつたことを報じてゐる。而して十七世紀の初葉には歐洲各地間の保険料は三分乃至九分であつて、歐洲以外の航海にあつては之よりも尙ほ遙に高率であつたと云ふ。其の他に之に類する記録の各地に於て發見せらるるものに就て按ずるに、

何れも皆高率であつたことを示さないものはない。而して十四世紀に至つては既に再保險の制度により多數保險者の間に危險の分散を試みたものがあつたけれども(Goldschmidt, a. a. O. S. 266)當時の再保險は寧ろ個人保險者の支拂不能に對する保險を主とし、今日謂ふ所の再保險の行はれた範圍は至つて狭小であつたやうである。而も當時の再保險なるものは多くは原受保險者が過つて自己の最高制限額を超過した部分か若くは危險の程度の高い保險を契約した場合に行はれるを常とし、從て再保險者は普通被保險者の誠意を疑はざるを得なかつた爲め其の保険料の如きも到度今日普通見るやうな「原受保險料通り」"As Per Original Rate"の保險を以て再保險を豫定して保險の衝に當るものとは日を同うして論ずべからざるものがある。從て再保險の保險料は概ね皆原受保險料に比し高率ならざるを得なかつたことは、寧ろ當然のことと云はざるを得ないのである。

以上の如く、昔時に於ける海上保險料は非常に高率であつた爲め、通商貿易も亦自ら之が爲め著しく阻碍せられざるを得なかつた。然るに十七世紀に至つては國民經濟の發達に伴ひ歐羅巴各地に於ても漸く海上保險の業務を經營する者あるに至り、中には組合を設けて共同の利益を増進し當業者間に往々見るところの無謀の競争を杜絶せんとするものすらあるに至つた(Kieselbach, a. a. O. S. 35)。獨逸に於ては漢堡ブレトメン兩地間の如き其の最も顯著なるものである。斯の如く一方に於て經濟交通が漸く盛大を來し、他方に於て當業者の數が漸く増加した爲め保險料は往時に比して又漸く低廉となつたことも蓋し當然といはなければならぬ。但當時の保險者は尙所謂個人保險者に過ぎなかつた爲め、巨額の保險は之を引受くることが出來ず、漢堡市場の如きも平素英



國、和蘭地方との關係が親善であつた爲め、其の稍や巨額なる保険は概は皆外國保險者と保険契約を爲すを常とし、就中アスムテルダムと漢堡とは其の關係が殊に深く、漢堡市場に在ては當時尙百磅以上の保険を契約するに困難を感じた爲め、之を超過するものは概ね皆アムステルダムに於て之が保險者を求めたと云ふ。依是觀之、地方により保険の供給が充分でなかつた爲めに著しい差等があつたばかりでなく、全く保険を付することの出来なかつた場合も亦鮮くなかつたことを察するに足る。況や當時の海上交通は海難以外の危険も亦多く特に戦争、海賊は勿論所謂 *Barbareskenfahr* と稱する海上暴徒の跋扈するものがあり、商船も亦、居常武器を蓄へて戦闘に従事するの覺悟を要した爲め護衛船の存する否とによつて保険料に著しい差等があつた。一六九〇年ブレームンに於ける保険契約に就て之を見るに當時は恰も冬季に際し且戦争中なりしに拘らず、倫敦ブレームン間護衛船付商船の保険は平時と同じく二分半であつたが、其の之なきものは實に八分乃至一割の高きに達したと云ふ。又一六九五年漢堡に於ける一例に據るに倫敦同地間護衛船付保険料四分 *Hamburg-Rochelot* 間護衛船を付しなすもの一割三分 *Zante Zefalonia-Hamburg* 間一割五分である。又護衛船自體の保険料は漢堡マラガ間七分、漢堡 *Cabise* 間五分、一六九四年及び一六九七年に於ける護衛船の保険料は漢堡 *Gronland* 間六分であつたと云ふ (*Kieselbach, a. a. O. S. 41*) 而して是等の護衛船の維持に要する費用は商人と船主との共同支出によつたものであるけれども護衛船のない場合には保險者は自ら之を負擔するを要したから保険料に護衛船費を加算したから更に其の保険料の高率であつたことは當然である。

十八世紀初葉の保険料も尙高率である。今其の一二の例を挙げれば、漢堡、カヂッツ並にマラガ間四分半、リヅルノ、ゲヌア間五分半、倫敦、ハル間二分半、ゴーテンブルグ、ストックホルム間四分、及同地よりジブラルタルに到るもの同じく四分であつたと云ふ。之を今日の保険料と比較するに、帆船に在ては約四倍、汽船に在ては約十倍の高きにあるものと云ふべきである (*Hertzog a. a. O. S. 90*)。漢堡に於ては一八三六年以降、八日毎に保険料を公示するの制度があつたが、其の後約二十年を経て之を廢止するに至つたと云ふ。以上の如く當時の保険料中には所謂海難の外各種の人為的危険をも包含するを常とした爲め、保険料は尙大に高率ならざるを得なかつたけれども近代に至り中央集權が確立し、海賊も亦た多く暴威を振ふの餘地なく、從て護衛船の如き特別の防衛機關を必要とせざるに至り、且私拿船の事實も漸次其の跡を絶つた爲め保険料も之に隨つて低落したのである。特に十八世紀の末葉に及んでは通信機關の設備著しく發達し、加ふるに各國通商上の關係漸く親密の度を加へ海上保険の受授も亦往時の如く而く難澁を見ざるに至つた爲め、同一種類の危険を多數に蒐集することが可能となり、損害分擔の原則をして益々發揮せしむるに至つた。彼の一七九七年の設立に係る *Verein Hamburger Asskuradeure* の如きは、主として通信機關の完成を目的としたものである。其の後一八三六年に至り、漢堡ストックホルム間に電信を通じ、一八四六年にはブレームン・ハーフェン・ブレームン間の電信開通し、一八五六年には漢堡、英國間海底電線の敷設成り、同六六年には歐米間の海底電線が竣工した。その他漢堡、英國、ブレームン・ステツチンにあつては英國の「ロイド・リスト」を模範とする海事新聞の發行せられるものがあり、斯



くして十八世紀の後半以後海上保険は既に長足の進歩を遂げ、特に大西洋方面に於ける航海通商の殷盛を來すに及び、海上保険の需要を喚起すること夥しく、之が爲め各國に於て保險會社の設立を促すこととなつた。即ち獨逸、に在ては、一七六五年始めて合本組織による保險會社の設立を見、爾來プレーメン（一七六九年）、リューベック等にも亦海上保險會社を設立するものがあり、斯くて一方に於ては通信機關の設備漸く完備を告ぐるに至つたこと、他方に於て多數保險會社の設立により相互間の競争を強からしめ、且つ保險者は多數の保險契約を爲し得るに至つた事とは損害の平均を求むることを容易ならしめ、爾來海上保険料は著しく低減した、即ち十八世紀の後半に於ける漢堡、和蘭間の保險料は平均冬季二分夏季一分であり、漢堡ヴェニス間は冬季七分、夏季三分半であつた。尤も西歐地方への保險料中には尙ほ彼の海賊の危険をも負擔した爲め自ら高率であつた。又當時北米合衆國東部海岸の保險料は十八世紀末に於て夏季二分半、冬季五分乃至五分半に上つたと云ふ（*Journal of the O. S. 1897*）。次に近代保險料の低落に與つて力ある一大要素を、造船技術の進歩と爲す。「ロイド」船名録に始めて登錄されたのは一八二二年であつて、當時僅かに二九四噸の汽船一艘に過ぎなかつたと云ふ。而して汽船は之を帆船に比較して風力に抵抗する力強大なるものがあるから、保險料の低落を促すべき一大原因なることは明かである。鐵船の建造は一八二一年以降の事實であり鋼鐵船が今日の如く鐵船に代るに至つたのは一八七八年以降の事實である。一八九四年以降鐵船は最早殆ど之を建造する者なく、其他汽機、汽罐の改善の如きも著しく船舶の速力並に危険の程度を減少せしむるに至り、從て保險料の低落を誘致したこと自然の勢なりと謂はなければならぬ。以上の外燈臺の設置、水先案内、海難救護法、海上氣象學、海路法、國際信號法等の發達は何れも皆海上保險者の危険測定に影響を及ぼしたことは明かである。殊に最近に至り、無線電信が發明せられたことは海上保險料の低落に與つて大なる力あるべきこと多言を俟たざる所である。茲に於て、近代に於ける海上保險料は又著しく低落した。即ち前世紀中葉に於ける北米東岸、漢堡間の保險料は夏季一分乃至一分四分の一であつたものが、今日に於ては遙かに低落し一級船に屬するものにあつては僅かに十六分の五%、中には五分の一乃至四分の一に過ぎないものがある。殊に之を冬季と夏季との保險料に就て檢するに其の差異が全くなく、又ある場合も僅に十六分の一%位に過ぎない。然るに前世紀の中葉に於ては夏季の間には一分乃至一分四分の三の相異なるを常としたと云ふ。本邦に於ける海上保險料に關しては叙上の如き料率の變遷を示すに足るの資料がないけれども保險料の低落を來したことは同一である。現行保險料率は明治三十年以後の編制に係り、以て今日に及んだものであるが實際は是よりも遙かに低廉であり、積荷主により貨物に従ひ三割乃至六割の割引を爲した保險料を徵するに過ぎないと云ふ。加ふるに近代に至つては、船舶の價格は勿論積荷の高も亦著しく増加した爲め保險者の引受くべき保險金額の如きも到底前世紀に於けると同日の談ではない。從て保險者は自己の引受くべき最高保險額（*Maximalabelle*）を定め其の之を超過する部分に對しては、往時の如く共同保險に依らないで所謂再保險の方法に依り保險は多くは豫め他の同業者と豫定再保險の契約を爲し、其の方法原受保險者の勢力の強弱に従ひ、或は自己の引受け額を以て必ず再保險者に交付するの義務を負ふものがあり（*Obligationsrecht*）、或



は任意に再保険を爲し得るものがある (Fakultativ) 等自ら同一ではなけれども、今日に於ける海上保険の市場は復た往年の如く、再保険を以て必ずしも危険の高きものと思惟せざるに至つた爲め、保険者も亦容易に巨額の保険を引受け、裏面に於て幾多の保険者と再保険の契約を有するを常とする。従て一艘の船舶に再保険の取引を以て保険者たるの關係に立つもの數名乃至數十名に達することは決して珍らしくないばかりでなく、甲國の保險者にして乙國の保險者と再保険を爲すやうなことは今日普通に見る所の事實であつて、殊に海上保険は海運と等しく、全く國際的性質を有するに至つた爲め、一國に於ける保險料は同時に他國殊に海上保険の市場に於ける料率の影響を蒙り、地方的料率は漸く世界市場に壓倒せらるゝに至り、従て其の競争洵とに劇烈を極むるものがある。故に近時に於ける海上保険の供給は決して往時の如く過少なりと云ふを得ないのみならず、寧ろ過多の勢を示すものであつて殊に彼の「ロイド」に於ける保險者の團體は今日も尙ほ其の勢力が他に匹敵するものなく、而も個人保險者の集合であつて他の保險會社の如く、法律に依り積立金の強制なく其の營業費も亦僅少であるから、保險料の切下を斷行するも尙ほ能く其の基礎鞏固であり、巨大の資本を擁する會社と拮抗するに足り、之が爲めに海上保険に於て其の料率は又一層下落を來したのである。是れ蓋し海上保險料切下問題の露々たる所以であつて抑も亦最低保險料編製の必要を唱道するものあるに至つた所以である。

以上の如く、今日に於ける海上保険の市場は危険の割合に保險料の収入は頗る僅少であるから、海上保險の業務は世人の想像するが如く而く有利なる事業に非ざるものゝやうである。今伯林商科大學講師リービヒ氏の調

査に基き同國歐洲戰前に於ける國際運送保險協會の營業成績を検するに左の如し。

	一九〇八年	一九〇九年	一九一〇年	一九一一年	一九一二年
總收入保險料	四〇〇,八九三,三六三	三九〇,九一〇,七五五	三六六,四九七,九五四	三七八,〇〇一,六四四	四三四,九〇五,〇三三
純收入保險料	一〇〇,五八〇,六一六	一〇六,〇〇五,〇八〇	一〇一,〇〇〇,〇〇〇	一〇三,〇〇五,〇〇〇	一一〇,一三三,〇〇〇
保險金支拂額	七八,四九九%	七五,五四%	七三,七%	七三,七%	七三,一〇%
經費	二〇,七〇	三三,〇〇	二〇,三三	二〇,三三	二〇,三三
積立金	一〇,〇〇	〇,〇〇	二,〇〇	二,〇〇	三,〇〇
純利益	〇,〇〇	一,八〇	二,三六	二,三六	二,七三

以上の計數は素より保險會社の投資に對する利子を包含しない。而して其の純利益に就き之を見るに一九一二年の如きも尙僅かに二分七厘五毛の少額に止まり企業としては頗る不利なるものなることを知るに足る。而して其の原因は主として海上保險の國際的競争に基くものであつて、生命保險、火災保險の如き比較的國內的性質を有するものとは大に其の趣を異にしてゐる。殊に「ロイド」保險者の如きは曾て國際運送保險協會の加盟に應ぜず、寧ろ之と對抗して競争を試むるものであるから、英國對大陸各國との競争は日に月に劇烈の度を加へ、遂に叙上の如き料率の不當なる切下を來さしめた所以であるといふべきである。英國に於ける保險者も亦同様の苦楚を嘗めるものたるを免れない。曾て「フェアプレー」雜誌記者の如きは數々此の間の消息を漏し、今にして之が救済を試みるのでなければ保險者は終に閉店倒産の已むを得ざる運命に遭遇すべきことを警告してゐる。



(Fairplay, Vol. XXVII. pp. 1009-1057, XVII. pp. 30, 285.)。獨逸に於ける海上保險會社も亦同様であつて、ヘルツォーグ氏は現今に於ける海上保險の競争甚だ強烈なる状態を叙して曰く、「運送保險者は先づ保險料を低減して、其の改良の成績が偶々低減を試みた割合に妥當せりや否やを賭するの状态である。是れ蓋し海上保險なるものは全く保險者各自の經驗に訴ふるの外なきものであるから、甲者と乙者との間に著しき差異を見る所以であり、同一危險に對し甲は既に其の經驗上放棄しても、乙は却て之を新規の危險として契約することが珍しくない。斯くして海上保險の競争は愈々甚だしきを加ふるに至つたものと謂ふべきである (S. 80-91) と。蓋し海上保險にして各種統計上の基礎明白なるを得るならば、叙上の如き競争に伴ふ不當なる保險料切下の現象がない筈であるが、既に述べたやうに海上保險に於ける保險料算定の基本たるべき各種の條件に相應せる統計上の調査は、今尙ほ不充分であり、當業者は一に自家多年の經驗に訴へ、他人の契約せる保險料を考慮に入れ、多くは主觀的に之を判定しなければならぬ状況にあるから、保險料は自ら各保險者に依つて差等なきを得ないばかりでなく、其の競争の劇甚なる所にあつては危險の程度割合に高きものあるに關らず、其の料率の却て低いことがある。之に反し危險の程度の低いものにあつても、其の保險料は却て高率を唱ふることもある。換言すれば現今の保險料は必ずしも其の危險率と符合しないことが少くないのである。是れ國際的競争に伴ふ當然の結果であつて、蓋し避くべからざる餘弊であらう。

## 第二編 本論

### 第一章 海上保險の目的及び其の價額

海上保險に付し得べき目的 (Subject-matter, Gegenstand) は、被保險利益の對象たる事物の如何に依つて種々の分類を爲すことが出来る。或は被保險利益の見地から之を列擧し、或は運送者、積荷主其の他の關係者を標準とする事業經營の見地より之を説明し、或は船舶、積荷、債權及び責任 (又は義務) の四者に大別して、客觀的に之を論明し得るであらう。而して斯の如き分類法に關する議論も亦學術上の價値を有することは勿論であるけれども、本論にあつては主として後者の方法に従ひ、船舶積荷の兩者を中心とし、且つ是より誘起せられた海上債權並に責任 (又は義務) に關する種類を説明するであらう (註)。

(註) 此の分類は主として故村瀧博士の採用せらるゝ所であつて (同氏編海商法大) 予は之を踏襲したに過ぎない。右の外分類方法に關しては稍々之を詳論した Ehrenberg, Das Interesse bei der Seevericherung Ass. Jahrb. XXII. Wien 1901. 及び Conrad, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, VIII. S. 1256 を參照せられた。



海上保険の目的に關する保險價額 (Insurable Value, Versicherungswert) は一般損害保險の原則に依つて金銭に見積り得る利益 (Pecuniary Interest, Jedes in Geld schätzbare Interesse.) に限られてゐることは本邦商法(第六三)及び獨逸商法(第七七)等の規定する所である。故に若し保險價額が存在しないとすれば保險契約は法律上に於て有效なる關係を生ずることは出来ないのである。但し海上保險にあつては之を金銭に見積ることを得ざる場合に在つても往々保險に付せられる。彼の賭博保險の如きは其の著例である(註)。

(註) 英國にあつては有効なる保險契約である爲めには被保險利益 (Insurable Interest) の存在を必要とする。從て彼の賭博保險 (Wager policy or, p.p.i. or Policy Proof of Interest.) として知られるものにあつては金銭に見積り得ざる利益を排除し概ね皆 "Interest or neo Interest", "Without further Proof of Interest than policy itself" 若くは "Without benefit of salvage to the interest" 等の文字を挿入したものであつて、斯の如き契約は英國に於ては、從來單に之を法廷に於て争ふことを得なかつたに止まつてゐたが、一九〇九年海上保險(賭博保險契約)法 (Marine Insurance (Gambling Policies) Act, 1909. (9 Edw. 7, Ch. 12)) の發布に依つて罰金又は六ヶ月以下の懲りに處せらるることとなつた。

茲に所謂被保險利益 (Insurable Interest, Versicherbares Interesse) とは一定の事故に因つて財産上の損害を被る處ある關係 (Relation, Verhältnis od. Beziehung.) を云ひ其の客觀的價値を金銭に見積つたとき之を保險價額と名ける。而して其の目的と被保險者の間に存する關係は本來主觀的のものであつて、之を評價して客

觀的價額を得ようとするが如きは殆ど云ふべくして行ふべからざることであるから、通常其の目的の價額を標準として之を保險價額とする。而して被保險利益の價額 (實際には保險の目的の價額なり) も亦其の保險期間中多少の變動を免れないから、損害査定標準たる保險價額の算定について一定の時期を求めなければならぬ。而も損害保險 (海上保險種なること) は實損害を填補するを以て原則と爲すものであるから、其の標準たる時期は事故發生の時を以てする言を俟たず) は正當である。是れ商法第六三八條に規定を存する所以である。然し乍ら保險の目的は保險期間中に於て其の全部又は一ある。是れ部の滅失することあるを免れない。從て其の標準たる時期をして常に事故發生の時に繫らしめやうとしても、實際上不可能の場合が少くないであらう。詳言すれば斯の如き原則を適用しようとして却て不公平を強ゆるの結果を來すことは保證し得ない。是れ法律が被保險者をして、其の目的の完全に存在する場合に保險價額を認定することを得せしめ、適當の評価、又は著しく價額に變動を來した場合に一定の制限を設くるの手段を採るに至つた所以である(本邦商法第六三七條)。英國に於ける價額協定保險 (Valued Policy)、若くは獨逸に於ける評價保險 (Taxierte Police) と稱する場合は其の結果に於て略ぼ同一であると云ひ得るであらう。而して保險者は全損又は一部損害の場合に保險金額に從て之を填補するのが例となつてゐる。只惡意に依て其の評価を不當ならしめた場合の如きは、實際に被保險利益を有しないものであるから全く無効とする。而して斯の如く保險價額の一定しない場合を價額未詳保險 (Unvalued Policy, Offene Police) と名け、今日海上保險に於て多く行はれる豫定保險 (Open Cover) は即ち此の場合の實例である(註)。



(註) 被保險利益に關する英國の觀念は一八〇六年有名なるローレンス判事の *Lucena v. Craufurd* 事件の *Over Insurance* たるものを以て標準とし、現行英國海上保險法第二十三條の規定も之と大同小異である。

協定保險價額が現實の保險價額を著しく超過したとき、若くは之に比して著しく過當なるときとは如何なる程度に達したときを云ふか、一定の率に達したときを以て(例へば保險價額の七分 又は八分と云ふが如く)するが如きは正當ではない。蓋し法律が斯の如き當事者間の協定價額に一定の拘束力を附與した所以は、畢竟取引の安全を期したるに由る。今純理より云へば保險價額と保險金額とが一致することを理想とすべきは勿論であつて、已むを得なければ成るべく之と隔絶せしめないことを期するものと云ふことが出来る。故に著しい超過と云ふのは法律が標準的に定めたる評價方法によつて得た標準價額と比較して、之を超過すること甚だしく終に損害保險の重要な本質を害するに至るの程度に達した場合であると云はなければならぬ。保險の用語例によれば所謂超過保險 (*Over insurance, ibersicherung*) となつた場合でなければならぬ。而して理論上は保險價額を超過せる部分は如何に僅少であつても超過保險であるが、海上保險にあつては實際上超過保險を有効視する場合が少くない。

(註) 理論上よりすれば超過保險であるか否かも亦事故發生の當時に於ける状態に依つて決せられなければならないけれども、法律上の超過保險とは斯の如き理論上の制限を受くものではなく、寧ろ契約當時に見積られた價額に對して云ふを例とする。

## 第一節 船舶及び其の附隨の目的

### 第一項 船舶 (Ship, Navire, Schiff)

本邦商法第六八四條に於て船舶とは商行爲を爲す目的を以て航海の用に供するものを謂ふと規定し、且つ端舟其他權權のみを以て運轉し、又は主として權權を以て運轉する舟には之を適用しない旨をも規定したので、我國商法上に於ける船舶の意義は普通觀念上に於ける船舶に比して其の範圍が甚だ狹隘であることを免れない。蓋し商法上の船舶は(一)商行爲に従事すること、(二)航海の用に供するものであること、及び(三)權權のみ又は主として權權を以て運轉するものは之を船舶と看做さなからうである(註)。

(註) 獨逸海商法中に於ける船舶も亦營利船舶 (*Seerwerbsschiff*) に限定せられいゝ *Steuering, Das deutsche Seerecht S.4.*。

斯の如く商法上の船舶は普通商船に限定せられるけれども、非商船中私人の所有船は勿論官廳又は公署の所有に屬する船舶(例へば軍艦)及び建造中の船舶(註一)淺瀬船、庫船等も亦海上保險にあつては商船の保險に準じて其の目的たらしめることを得るとしてゐる。又船舶保險に於ては船舶自體の外、屬具目錄に記載せられたるものは從物として反對の明約なき限り保險の目的中に包含せられることは本邦商法(第五三)も亦認めたる所である(註二)。



(註一) 建造中の船舶も亦保險の目的となり得ることは英國海上保險法第二條第三項參照  
(註二) 英國海上保險法に據れば單に船舶 (Ship) と云ふときは船體、船舶用材料、機裝用具、船員の爲に使用せらるゝ貯蔵品及び食糧品を包含し、或る特殊の商業に従事する船舶なるときは之に要する通常の機裝品、又汽船なるときは汽機、汽罐、石炭、汽罐用貯蔵品を包含するものと解すべきものと定め、又船體及汽機 (Hull and Machinery) と云ふときは石炭及び貯蔵品を含まざるものとした (附則第十)。我國に於ては本文に説いたやうに屬具目錄に記載したるものは之を船舶の從物と看做すものであるから、單に船體及び汽機のみでないことは言ふまでもなく、尙ほ英國に於ける (Ship) 及び (Vessel) に關する用語の意義に就てはガウ氏海上保險第四六頁參照。船舶の意義及法律上の性質に就ては加藤博士海法研究第二卷(一)及び(二)を看よ。

船舶が海上保險の目的となり得ることは古來より夙に認められた所で積荷に次で其の最も重要なものである。而して船舶の保險價額に就ては我商法の規定(第八一)に従へば、保險者の責任が始まる時に於ける價額を以てすると定めてゐるけれども、元來船舶の價額なるものは普通の商品の如く一定の相場といふものなく、市場に於ける運賃の高低に依つて其の價格に著しき影響を來すを免れない。詳言すれば運賃の高率なるときは船價高騰すべく、之に反し海運不振にして繋船相踵ぐが如き場合には船價の暴落することあるを免れない。故に其の市價に從つて保險價額を正確に決定せんとするが如きは殆ど不可能である。是を以て實際の場合には或は技師の鑑定に依り評價したものを以て其の保險價額と爲すことが往々あるけれども、當事者間の示談によつて之を定むるのが普通である。尤も斯やうな場合には其の購入又は新造價額及び其の等級等も亦之が考慮の中に入れねばならぬこと

はふまへるな(註)。

(註) 船舶の保險價額に關しては理論上種々の提案を爲すものがある。例へば(一)英國に於けるタウンズ On Marine Insurance p. 13.) の如きは船舶は元來運賃獲得の機關 (Freight Earning Machine) とあるから、其の價額は將來取得すべき運賃の現價即ち之を資本に還元した價額 (Present or Capitalized value of her future earnings) に其の使用年限の盡るに當つて尙ほ得らるべき潰し値段 (Breaking-up price) を加算したるものでなければならぬと云ひ、或は(二)新造船舶の價額より使用年限後の潰し値段を控除し、其の新造後の年限に對する一定の減價計算を行つたものを以て保險價額となすべしと云ひ、或は(三)同種の造船又は購入價額を基礎とし或は直ちに賣却して得らるべき價額を以てすべしと唱へるが如きは是である。而してローンズ氏の説は一理ないことはないが、運賃は船舶需給の關より通例常に變動するものであるから、數年乃至十數年の久しきに亘つて之を見積るが如きは事實上到底不可能になるを免れず。(二)説の如きは其の實行必しも不可能でなく、之を船齡の全期間に就て觀れば合理的方法であるけれども異常なき船舶の價額の評定方法として間然する所なしとは云へない。(三)に従へば購入價額の場合には其の價額過大に失するの虞あるべく、賣却額は之に反し過小に見積らるゝの虞がないわけではない。之を要するに船舶の保險價額に關する合理的標準は今日尙ほ之を覓むること殆ど不可能の状態にあると云はねばならぬ (Cf. McArthur, 2nd Edition p. 48. foot note(a)).

船舶價額の中には屬具の價額を包含すること勿論であるが、航海の準備に要する費用 (Disbursement, Ausrichtungskosten) 及び保險料も亦其の中に包含せしむべきや否や、英國にあつては海上保險法第十六條第一項に於て之を積極に解するが獨逸にあつては(獨逸商法第) 之に反し特約ある場合に限り船舶との共同保險を認めてゐる。本邦商法にあつては船舶の保險價額は保險者の責任の始まる時に於ける價額を以て定むと規定したる以外には、別に此の點に關する規定がない



から、費用は之を船舶償額中に包含しないものと解するが相當であらう。而して保険料を船舶の保額中に包含せしめることを得るや否やに就ては本邦商法には何等の規定(商法第八)がないが、理論上は積荷保額の場合と同じく、之をも保額目的の中に加へて妨げないものであらう(商法第八一)。(九條参照)

從來本邦に於ては以上の如くにして協定したる保額額の八割を以て限度とし、其の範囲内に於て保険契約を爲すを例とした。是れ蓋し被保険者をして常に保険の目的に就て一部の利益を留保せしめ以て有事の際に極力其の損害の防止に努力せしめんとするの趣意に出でたものである。歐羅巴諸國に在つても亦往時斯業の尙幼稚であつた時代には此の種の方法が行はれたけれども、現今に於ては斯の如く保額額を其の保額以内に制限するが如きは寧ろ例外である。我國に於ても近時漸く之と同一の傾向を帯ぶるに至つたのは一は當業者間の競争激甚なる結果であるけれども理論上當に然らざるを得ないのである。

右の如く歐米諸國に於ける海上保険の大市場に在つては普通保額額を以て其の保額額と同一ならしむるに至つたのみでなく、英國の如きは當事者間に協定したる保額額を以て其の保額額と看做すの風夙くから行はれ、所謂 Valued policy (協定保額額)なるものは當事者の間に於ては殆ど決定的に有效なばかりでなく、保額額は或範圍まで保額額の保額額よりも大なることを庶幾するの風がある。従て保険契約の更改を爲す場合には保額額は可成其の金額を減減せしめざるの方策を講じてゐる。是れ一見奇怪なる現象である。何故ならば保額額の大なる程其れだけ全損の場合に、保額額の責任を増大するに至るからである。然し乍ら更に深く考察するに

保額額の保額額よりも大なる場合には其の小なる時に比し常に保険料に於て餘分の収入を得るのみでなく、船舶の全損に歸するが如き場合は統計上比較的に僅少なるは勿論、單獨海損擔保の契約ある保額にも所謂最小責任額(註一)(Franchise)百分の三(本邦商法第八三〇條に)の損害は保額者に於て常に之を擔保しない慣習があるから、保額額の大なる程其の擔保の機會を減すべき理だからである(即ち保額額を以て保額額)。加之、其の損害が多となり、所謂準全損又は解釋的全損となるに及び、被保険者が之を其の保額者に委付して保額金全部の請求を爲すが如き場合に、保額額の大ならば大なる程其の小なる時に比し、委付の機會を減少することゝなるべく、結局保額者をして保額金の全額填補の責任を軽減せしむる利益があるからである(註二)。

(註一) 普通最小責任額約款の原文左の如し。

N. B. Corn, Fish, Salt, Fruit, Flour, And Seeds are Warranted free from average, unless general, or the ship be stranded. Sugar, Tobacco, Hemp, Flax, Hides and Skins are Warranted free from average under five pounds per cent, and all other goods, also the ship and freight, are warranted free from average under three pound per cent., unless general, or the ship be stranded.

前世記の末葉には座礁の外沈没又は火災(Sunk or burnt)なる文字を加へるやうになつた(一八九三年のThe)。

其の後更に他船との衝突を追加して一層保額者の責任を擴張するやうになつた。

右の免責歩合約款のコンマの附し所に就いては從來から問題となつてゐる。當事者の意志を付度するに Unless general, &c. なる文字は百磅に付三磅及び五磅の双方に適用せしめる考ひあるから Under 5 per cent. 若くは Under 3



der cent. の前の *non* は無用だし又 Under 3 per cent. の後には *non* を附しなければならぬ。  
(註二) 委付を決定する場合に其の損害額と對比せらるる價額は船舶の現實の價額であるけれども(英國海上保險法第二十七條第四項及び一八四七年 *Irving v. Manning* 事件及び一九〇三年 *Angel v. Merchants* 及び一九二二年 *Hall v. Hayman Mar. Ins. Co.* 事件参照) 實際上に於ては現今 Valuation Clause を特約して協定價額を船舶の修繕後に有すべき價額と定めるのが普通とされしむる(See *Chalmers & Archibald, Marine Insurance Act, 1906, 4th ed., p. 39*)。

以上の如き理由によつて保險者は著しく危険を増さざる範圍に於て協定價額(從て保險金額)の大なることを冀望することは寧ろ人情の自然である。故に保險契約を繼續せんとする場合に被保險者が其の金額を減少せんとすれば、却て保險料率を高めらるゝを例とし、又老朽船の如きは特に其の價額(即ち)を増加するのなければ、保險者は、其の契約を拒絶することありと云ふが如きは、全く這般の理由に基くものである。蓋し是等の船舶には損分(即ち最少責任額)を生ずる機會が多かるべきを以て其の保險金額を大にし依て以て其の擔保の機會を減少せしめんとするに由るのである。而して是れ實に歐米の大市場に於て船舶保險に往々超過保險若くは賭博的保險の稀ならざる所以である。

以上の如く保險者は一定限度内に於て保險金額が其の價額より多からんことを冀望せるに反し、被保險者は寧ろ其の保險金額を小ならしめ、一方に於ては保險料の支出を節減し、他方に於ては可成多く最小責任額を得んとするの傾向がある。然し乍ら單に其の價額(又は)を輕減するのみでは全損の場合に十分の填補を得ることが出来

ない爲め、之を補充するの目的を以て船舶の協定價額の幾割と云ふが如き一定額に對し全損のみ擔保(T. L. O.)の條件を以て比較的低廉なる保險料に依つて所謂費用(Disbursements, Ausrustungskosten)の保險を約するを例とするに至つた。俗に之を重複主義(Duplex System)と云ふ。然し乍ら保險者より觀れば所謂費用の保險額が多きに過ぎれば、割合に低廉なる保險料を以て契約に應じ、而も其の損害の發生するに當つて多額の保險金を支拂ふの虞あるを以て十數年前より之が防止策として、如何なる名義を以てする場合と雖も、費用の保險は船舶保險價額の壹割五分以上の契約を爲すことを得ないものとした。所謂 15% Disbursement Clause と云ふのが即ち是である。是れ蓋し保險者の自家防衛上已むを得ざる手段なりと謂はねばならぬ(一九一五年十一月十一日以降)。斯の如くにして船舶保險は分擔擔保(W. A.)の條件を以てするが故に小損害の填補を受くることが出来(分損を多くは比較的)他方には之と反對に費用の保險を付し以て全損の場合には双方の保險契約に對して各保險者より之が填補を受くることを得るのである。但し漫然保險價額の幾割と云ふが如き一定額の費用の保險は所謂重複保險となり易く、且つ其の費用なるもの範圍が漠然たるが故に、往々にして賭博保險となるを免れず、是れ蓋し此の種の保險に往々 P. P. I Clause の特約を存する所以である。

往時にあつては船舶保險は一航海の契約を爲すことが普通であつた。今日に於ても帆船は或時季に限り休航の止むなきに至ることがあるから、尙ほ一航海の保險を爲すことがあつても、汽船にあつては概ね皆期間保險(Time policy)に依ること多く、運賃、及び費用の保險に於て殊に然りとする。随つて航海保險(Voyage Po-



licy)の如きは寧ろ其の例に乏しい。而して其の期間の長短に關しては本邦に於ては法律上何等の制限がないから、數ヶ年に亘る長期の契約を爲すことを妨げないが、我國は勿論歐米各國に於ても亦實際上一ヶ年を以て通例としてゐる。然るに獨り英國に在つては一ヶ年以上の海上保險契約は印稅規則 (The Stamp Act 1891 54 & 55 Vict. C. 39) に依り當然之を無効とせられ、法律上に於ては一ヶ年を超ゆる契約を許さなからず。(和蘭商は第二五六條、獨商法第八三〇條、佛商法第三三二、三六三條、及米國は共に期間の制限がない) 然るに期間の殆ど満了せんとするに際し、當該船舶が尙ほ航海の途中に存することがある。斯の如き場合には其の船舶が最初に到看すべき港灣までの期間は之を日割計算 (Pro rata) の方法を以て一定の保險料を追徴し保險者の責任を更に延長すること前世紀の中葉以後英國を始め一般の慣例であつた。而して船舶保險證券中には特に之に關する約款を掲げざるものがある。所謂繼續約款 (Continuation Clause) として知られるものは是である(註)。

(註) 斯の如き繼續約款に關する效果に關しては本邦及び多數の國に於ては敢て疑問の餘地がないけれども獨り英國に於ては印稅規則により既に一ヶ年を超ゆることを得ないものと規定した爲め此の期間を超過せる繼續約款は理論上無効である。然るに斯の如きは永年の習慣に反し不便少からずとの實際社會の苦情に會つて、英國政府は一九〇一年一部の改正を施し、保險證券に繼續約款を挿入せる場合には保險金額の多寡如何を問はず、特に六片の印稅を貼用するときは一ヶ年を超ゆるも尙之を有效と認めたる。即ち The Finance Act, 1901 (Ed. 7. c. 7) に依る改正が是である。 (Charlesworth v. Faber, [1900] 即ち Merrimac 號事件 Royal Exchange Ass. Corporation v. Sjöforskrings aktie bolaget Vega [1902, 〕參照)。

### 第二項 運 賃 (Freight, Fret, Fracht)

海運上運賃とは普通船舶所有者が貨物の輸送に對して取得すべき對價を云ふ。然るに海上保險に於ては久しき以前より一層之を廣義に解釋し、船舶の使用料即ち傭船料及び賃貨料の如きも亦之を狹義の運賃と同一に取ふの慣例がある。英國海上保險法第九十條及附則第十六條に於ける規定の如きは畢竟此の慣例を認めた結果に外ならざらざる。 (G. . . Lazarus, The Law relating to the Insurance of Freight, 1915, p. 12 以下定義せる所も之と同一である。)

斯の如く運賃は船主の運送行爲に對する對價であるから、普通の意義に於て現存せるものではない。換言すれば其の對價の實現は將來に屬し、且其の取得し得べきや否やも亦全く不確實なりと云はねばならぬ。然し乍ら運賃が海上保險の目的たり得べきことに關しては、佛國を除き爾餘の諸國に於ては夙に判例により又は法律を以て之を認めてゐる(註)。

(註) 例へば英國に於ては既に一八〇二年 Lucena v. Craufurd 事件に於て判事 Chamber 氏は曰く「運賃の保險を認められざるが如きは異常の事なりと云はざるを得ない。何故ならば保險は商事に其の淵源を發し且つ其の商取引の安固を保つるの目的を以て起つたるものであるからである。況や運賃は契約に基いた確乎たる具體的利益を有するものであるに於てをや」云々と。

斯の如く英國に於ては夙より運賃保險を認められども其の法律上の性質に關しては未だ十分に闡明せられなかつたやうである。蓋し運賃なるものは最初意圖した航海が終了した後でなければ、之を取得することが出来ないからである。



換言すれば、船舶又は積荷の被保険者は現に之に對する利益を有するけれども、運賃の取得者は將來に對する請求権を有するに過ぎないからである。是に於て乎英國に於ける普通法上の原則即ち運賃は航海終了後にあらざれば船主は之が請求を爲すことを得ずとの一般原則に改訂を施し、海上法に於ては夙くより運賃に對する請求權 (Inchoate Right to Freight) は航海の開始と同時に發生するものと看做さるゝこととなつた。然るに又海上保險にあつては一層此の原理を緩和し運賃の取得は將來に繋ると雖も之を以て船主の保險の目的 (Subject matter of Insurance) たり得べきものとし、船主にして運賃取得に關し必要なる行爲を開始するときは之を以て危險の開始 (Inception of the Risk) であると看做し、之に對して當然に被保險利益を有することを得べきものと爲した。是れ所謂 The Doctrine of the Inchoate Right にして判決例 Truscott v. Christie (1820) ; Thompson v. Taylor (1875) の如きは夙に此の主義を認めたる結果である。

斯の如く英國に於ては夙くから理論上運賃の保險を認むるに至つたけれども、佛國に於ては、運賃は將來に於て取得し得べきであるから、理論上全く之を禁止すべきものであるとし、法律も亦其の主義に従つた。蓋し運賃は現に存在しない利益である。しかも失ふことあるべき利得の一種なることは争ふ餘地がないけれども、他の財貨の如く危險に曝さるべき有形の財 (Tangible Property) でないからである。然るに斯の如き觀念は當時既に取引上の安全を保護するに足りないから一七七九年に至り佛國に於ても運賃の内、向拂運賃 (Le fret à faire) は尙ほ被保險利益を有することを得ざるものとなしたにも拘らず、前拂運賃 (Le fret acquis) のみは之を保險の目的となすことを得べきものと改正し、更に一八八五年八月十二日發布の法律に依り運賃は前拂運賃たるに向

拂運賃たるを問はず總て之を保險の目的と爲すことを得べきものとし、唯其の保險價額は現今尙ほ多數の立法例と異なり、純運賃 (Le fret net) を以てするの制限を有するのみとなつた (Code de Com, Art. 334)。然るに智利及び露西亞の二國に於ては今日も尙ほ法律上運賃の保險を認めない。然しこれは、理論上より來た結果ではなくして全く公安上の理由に基くものゝやうである。即ち若し運賃の保險を認むるとすれば、運送者は積荷を到達港に輸送せざる場合にも尙ほ且つ保險者より填補を受くべき保障を有するから、自ら他人の積荷を粗略に取扱ふの弊を馴致すべしとの虞あるに由る。然るに爾餘の諸國に於ては何れも皆運賃の保險を認めた。本邦商法第八二九條、第二項、獨逸商法第七七九條の如きは即ち其の一例であつて、是れ實際取引上の目的に副ふものといはなければならぬ。

運賃を保險に付し得ると同一の理由に基き傭船契約 (Charter Party) の場合の船主の取得すべき傭船料若くは船舶賃借 (Locatio Navis) の場合に於ける賃貸料も亦之を保險に付することを得べく、傭船者又は賃借人が第三者の積荷を積載せるが爲めに得べき運賃若くは第三者に又貸 (Sub-charter) したる場合に得べき利益 (On profit of charter) 等も亦海上保險の目的となし得べきものとする。而して前渡運賃 (Advance Freight) に就ては其の法律上の性質に關して議論がないわけではないが、現今歐羅巴各國の慣例は之を以て運賃の前渡金と看做し、船長に對する單純なる貸金と爲すものは事實上至て稀のやうである。是に於てか英國海上保險法の如きは其の第十二條に於て運賃の前渡を爲した者は損害發生の場合に返還せられない範圍に於て被保險利益を有す



べき旨を規定した。而して此の場合に被保険利益を有するものは船主ではなくして運賃の前渡者なること論を俟たない。但し其の返還を特約し得べきことは明かであるから斯の如き場合には船主に於て保険に付し得べきものとする。又若し前渡金が如何なる場合にも返還せらるべき所謂單純なる貸金 (mere loan) の性質を有する場合は、是れ明かに債権者は人的訴權 (Action in personam) を有する場合であるから、海上保険の問題を生じないこと又論を俟たない(註)。

(註) 前拂運賃に關する法律上の效果に關し、英國に在つては積荷が不可抗力に因つて滅失し、爲に其の契約を完全に履行し得なかつた場合に於ても之が返還を爲すを要しないことを原則とするけれども、本邦の如きは商法第五七六條の規定に依り之を返還しなければならぬ。然るに現今各國に於て使用せる運送契約書中には特約を設け前拂運賃は之を絶對に返還しない旨を規定した。今之を本邦商法の規定に就て考察するに、商法第五九六條の規定を以て若し公益約規定なりと解するならば此の種特約の無効なること明かであるけれども、實際には之を履行してあるから事實上之を有效であるとの積極説を採用したる場合は勿論、又縱令之を全然無効であるとする消極説を採る場合と雖も、積荷が全滅したる場合を除き船舶の沈没、修繕不能等の理由に因り運送契約の終了するときであつても、其の積荷の有する價額の限度に於ては商法第七六〇條の規定により航路相當運賃 (Pro rata Freight) に對して其の返還を受けることの出来ない場合が生ずるから、積荷の利害關係者は前拂運賃に就いても亦海上の危險に曝されつゝあるものと看做すことを得る (國民經濟雜誌第二十三卷第三號、拙稿、運賃の被保險利益に就て參照)。英國に於ては運賃の内には貨賃料を包含せること勿論であるけれども、本邦に在つては兩者全く其の性質を異にするを以て別個の名稱に依ること理論上正當であらう。蓋し運賃は積荷が滅失すれば之を得ることは出来ないが、貨賃料は之を取得することを得べき等、兩者の性質上の差異を認めなければなら

ぬからである (松波博士海商法論二二三八―二四一頁)。

海上保険に付し得べき運賃の保險價額に就いては本邦商法(第八二九條(第二項參照))には何等の規定を存しないけれども其の母法たる獨逸商法(第七九七條第七九八條及び漢堡海上保險定則第十九條第二十條參照)には總運賃額 (Bis zu dem Bruttobetrag) を保險に付し得べきことを規定し英國海上保險法に於ても亦總運賃 (Gross Freight) 及び保險に要する費用を以てすべきことを規定したのみならず(第十六條(第十六條 現今多數の立法例及び慣例は概ね總運賃の主義を採つてゐるから、佛國の如き特別の規定を存する邦國を除き(佛國にありては既に一言したるが如く純運賃) 本邦の如きも亦多數の諸國と同じく總運賃主義に依るものであると解するを穩當とする。然し乍ら純理より云へば佛國の如く正味運賃を以て最高保險價額と爲すを妥當なりとしなければならぬ。何となれば其の收入すべき總運賃の内若干部分は之を取得するに付き必然消費せらるべき支出だからである。然し乍ら之を實際の便宜より論ずれば、其の控除すべき部分に關しては當事者の間に争を生ずるの虞あるのみならず、全損の場合は勿論、分損の場合に於ても亦數々其の額に付き異論を生ずるから、是等の争議を豫め防遏せんと欲するならば寧ろ始めより總額運賃主義に依るの勝れるに如かならぬからである(註)。

(註) 費用の保險 (Disbursements) を別途に付するときは總運賃より其の若干部分を控除したものを以て運賃の保險價額としなければならぬ。換言すれば總運賃に對する保險は費用の保險を別途に付しないことを條件とした場合でなければならぬ。然らざれば費用の保險に就ては重複保險を認むることとなり、頗る不當なる結果を生ずるからである。尤も



費用全部が其の航海中悉皆消費せらるべきものでないことは明かであるけれども、一方に於て費用の全部に對する保険を爲さしめ他方に於て總運賃の保険を許すとすれば少くとも一方に於て超過保険の實を呈するに至るの虞がある（獨逸商法條第三一）。

往復航海の運賃保險に關し獨逸商法に於ては往復航海の運賃が一個の保險金額を以て保險せられ、而も往航及び復航が各々幾何なるかを豫め定めないときは之を折半して各保險金額を算定する旨を定めた（獨逸商法第七九、八條第三項參照）。然し乍ら往復航路が運送契約上連續して分離すべからざる場合、即ち復航終了後に於て始めて運賃を完全に取得せらるゝときは其の保險價額又は金額は全部に就て之を定めたものと見るべきか、將た又之が分割を許すべきかに關しては多少の疑があるが、斯の如き場合の運賃は理論上之を不可分的性質を有するものと解しなければならぬ。

### 第三項 費用 (Disbursements, Mises dehors, Austristungskosten)

是處に所謂費用の保險とは船舶が發航に際し、其の準備の爲めに要する航海支出金を總稱し艙裝費 (Orfitte) 貯藏費 (Stores) 港稅 (Port dues) 等の如き船舶自體又は運賃取得の爲めに支出せる費用の總額である。故に理論上より云へば總運賃を保險に付したときは單獨に之が保險を爲すことを得ざるものと云はねばならぬ。何となれば、是等の費用は總運賃中は包含せられるから、佛國の如く運賃保險は常に正味運賃たるべきことを規定した邦國に於て始めて船舶保險と共に別途の保險を付し得べきものとするを至當とするからである（註）。

（註）然るに實際「ロイド」等に於て使用する費用の意義は頗る廣汎であつて船舶又は運賃の保險を以て擔保せられた以外に於ける船主の總利益を包括するものとせられる、從て其の内容は甚だしく複雑を極め或は船主又は保險仲立人の將來取得すべき手数料、仲立料 (Expected Commission and Brokerage) 其の他類似の利益を包含せしめることあり、又或場合には、航海中船舶が損害を被り修繕を爲したときは、其の被保險船主に於て自己の保險者の利益の爲めに修繕費用に付き全損のみ擔保の條件を以て他の保險者と費用の保險を約し其の保險者之が支拂を爲すのを例とすると云ふ (Arnould, On Marine Ins., 12. ed. 1939, Vol. s. 246.)。

斯の如く法律上費用の保險は一見明瞭なるやうであるけれども、實際上に於ては船舶保險の補充的意味を以て船價の若干割合を費用保險と爲すの風が流行してゐるから、此の種の保險は概ね皆名譽證券たるの性質を有し、殆ど皆 P. P. i. Clause を挿入してゐる。而して此の如き契約の下に於て如何なる部分の費用が法律上有效なりや外國に於ても判決の明示せるものなく今尙ほ疑問とせらるゝ所である (Arnould, s. 246.)。一九〇五年英國に於ける判決例 Moran v. Uzielli 事件に於て判事 Walton 氏の判決文中に示した項目が所謂「費用」の内容であるとすれば、是等費用の多くは船舶又は運賃中に包含せしめることが寧ろ妥當であるから、費用の保險は畢竟事實上重複保險たることを免れない。何となれば普通船舶保險とし又は運賃保險として其の保險價額に達するまで既に保險を付せらるゝからである。

斯の如く現今實際盛に行はれる費用保險の内容は雜駁であつて其の被保險利益に就ては何れの國に於ても十分明瞭ならざるものゝやうであるけれども、之を以て常に必ずしも賭博保險又は名譽保險契約なりと爲すは早計に



失するものゝやうである。蓋し所謂如上の費用にして往復航路の爲めに使用せられる貯藏品又は燃料等の如きものは其の航海中必ずしも全部消費せられるものでないから、殘餘の燃料(例へば復航の)又は貯藏品に對し費用の保険を契約するも敢て賭博保險なりと云ふを得ないからである。而して純理上等の費用は運賃又は船舶の保險として其の内に既に包括せしめられなかつた場合に限られねばならぬ。

## 第二節 積荷及び其の附隨の目的

### 第一項 積荷 (Cargo, Facultes, Giter)

積荷の保險 (Insurance on cargo, Assurance sur facultés ou marchandises, Giterversicherung) は、凡くより海上保險の重要な目的であつた。従つて法律上禁止せられない積荷は其の種類は何たるを問はず、皆之を保險の目的に供し得べきは論を俟たない。然しながら積荷の意義に關しては、各國の慣例、必ずしも同一ではなす。例へば英國に於ける "Goods" は商品即ち "Merchandise" の性質を有するものに限定せられ、私有物 (Personal Effects) 又は船舶内に於て使用せらるべき食糧品及び貯藏品は之の中に包含せざるものとした (英國海上保險法附則第十七條參照)。更に英國に於ては反對の慣習のないときは、甲板積の積荷及び生命を有する動物の如きは、Goods 中に包含せしめざるの原則とする。斯の如く英國に在ては積荷たるの範圍に一定の制限を設けるけれども、本邦に於ては從來之に關する特種の用例がないから其の意義一層廣汎であつて、一般の商品は勿論其の財

貨(牛馬の如き生命ある)も亦海上保險の目的たることが出来る。人類も亦曾て保險の目的たる積荷に類したことがある。彼の一八〇六年以前の歐羅巴各國に於ける奴隸は即ち是である。然し乍ら今日に於ては人類は何れの國に於ても之を財貨と看做すことを許さざるに至つたことは世の周知する所である(註)。

(註) エメリゴン氏に従へば、英國、ネーブルス、フロレンス地方に在つては曾て人命の保險をも爲したことがある。然し乍ら是等の保險は賭博であつて和蘭の如きは夙に之を禁じた。佛國に於ても亦之と同様であつて一六八一年海事勅令の如きは即ち之を代表するものである。蓋し人命は商業の目的物と看することが出来ず、且つグリペン氏 (Glyed) の曾て云つたやうに人命を其の目的とするときは往々にして犯罪を犯す虞があるから、其の性質は至て冒險的である。然るに尙ほ「ウキスビー」時代にあつては明かに人命の保險に關する規定を存したと云はれてゐる(エメリゴン註)。

叙上の如く積荷の意義は普通頗る廣汎であるけれども、實際上保險者は或は自家防衛の必要に依り又は價額の全然不明なるに依り、或は荷造の不完全なるに依り、之に對して保險を契約しないことがある。一六八一年の佛國海事勅令及び同國現行商法の規定 (Ord. de la Marine, I. tit. 16, Art. 31, Code de Commerce, Art. 355) に據れば、被保險者が之を知れる場合には其の減損又は漏洩し易き貨物に對して、特に保險契約に際し之を保險者に告知しなければ、積荷の保險を爲すも其の損害の填補を受けることを得ない旨を規定した。白耳義(商法第一和蘭陀(商法第五) 西班牙(商法第七) 智利(商法第一) 等の立法例に於ては以上の如き法規を一層擴張して腐敗し易き貨物及び戰時禁制品にも及ぼした、英國に於ては從來斯の如き慣習又は法律の規定がないけれども減損又は漏洩



し易き貨物(註一)は保險證券中所謂免責歩合の規定(Common Memorandum)により明かに是等の商品に對する單獨海損は全部又は或割合以上に達する損害を擔保しないことを規定した。戰時禁制品に關しても亦英國の慣例は是等諸國の立法例と異り其の戰時禁制品たることを明記することを必要とすべき判決例は未だ存在しない(註二)。

(註一) 減損又は漏洩し易き積荷は所謂保險の目的の性質に基くものならば本邦にては商法第八二九條の規定により保險者其の責に任じない。但し此の種の場合には多く事實の問題であるから抽象的に一般的な判断を下し難い。

(註二) 英國に在つては曾て貨幣、地金銀、若くは寶石類の如き高價なる貨物は Goods wares and merchandise なる一般的名稱の下に之を保險に付し得べきか否かに關し一時多少の疑問があつたが、是れ全く當時に於ける重商主義的思想に由来するものであつて、此の種の物品の海外輸出は一國の公益を害するものであるとの觀念に基き商業政策上之が輸出を禁じたことがあるに由る。然し乍ら、現今に於ては普通之を積荷及商品なる一般名稱の下に保險に付すことを得るであらう。唯是等貨物の密輸出に對する保險は公益上之を無効であるとする(但し現今和蘭陀商法第五九號及び西班牙商法第七四五條は之を明示することを要すと規定した)。

積荷の保險と關聯して混同すべからざるものは免責約款に關する問題である。現今汽船會社の多くは其の運送契約書中に所謂免責約款(Negligence Clause)を設定し、其の運送行爲より生ずる一切の責任を免れんとすること歐米諸國殊に英國に於て數々見る所であつて、是等諸國にあつては概ね之を當事者間の自由契約に委した。斯る約款は別に法律の規定により運送者は如何なる場合にも自己又は其の使用人の過失怠慢に基く損害の賠償を

免れることの出来ないことを規定せるものがある。彼の米國に於けるハーター法(Harter Act, 1893)の如きは其の一例である。斯の如き場合には運送者は之に對する保險を付するを例とする。而して右の如き場合の保險契約は一見恰も積荷保險なるが如き觀があるけれども、船主と保險者間の契約は荷主と保險者間の契約に比し全然其の性質を異にする。換言すれば前者は責任保險(第四節第一項參照)の一種なるに反し、後者は純然たる積荷保險である。

積荷の保險價額に關し特に當事者間に定めなるときは本法商法(第八一)は船積の地及び時に於ける其の價額及び船積並に保險に關する費用を以てすと規定した。然しながら理論上此の場合に於ける價額は其の到達地に於ける市場價額即ち Current Price であつて其の原價即ち Prime Cost であることは明かである。(Benecke, A Treatise on the Principles of Marine Insurance p. 118.) 但し現今何れの國に於ても斯の如き航海終了主義を採らないで寧ろ其の被保險者をして危險の開始した當時の地位に恢復せしめる所謂危險開始主義に則り其の原價若くは送狀面金額に以上の諸費用を加算するものとした[McArthur, The Contract of Mar. Ins., 2. ed. p. 68. n.(1)] 而して此の規定は獨逸商法(第七九)及佛國商法(第三三)と其の精神を同する。故に之を理論上より云へば斯の如き主義に依るの結果積荷保險の場合には普通保險者より受取るべき保險金額は、其の到達港に於ける實際の價額よりも少額なるを例とし、船舶保險の場合には之に反する。然るに當事者間に其の價額を定めるときは別に商法の規定(第六三)に依り、其の價額が適當でないときは保險者は填補額の減少を請求することが出



來ないのを原則とするから、保険金額は實際上其の價額と一致するものではない。換言すれば保険金額は其の範圍を脱することも敢て珍らしくないのである。加之現今積荷の保険を付するに當り被保険者は以上の外尙ほ若干の割合を希望利益として之に加算するを例とし、又豫定保険契約にして其の金額未詳なるときは送状面金額に或割合を附加して之を其の保険金額と爲すことを特約するものが少くない。(保険金額の確定した場合に於て之に若干の割合を加算することを得べきは Lowndes, Mar. Ins. s. 25 参照) 斯る場合に於ては積荷の保険價額(從て其保)は其の實價と相距ること益々遠くなるに至るであらう。

輸入貨物にして外國貨幣を以て其の價額を表示せらるゝものに就ては、如何なる標準に依りて之を國內貨幣に換算すべきやと云ふに、佛國商法(第三三條)は保險申込の際に於ける爲替相場に據るべしと爲し、アーノルド氏も亦危險開始の際に於ける爲替相場に據るを以て最も正當なるべしと主張した(Phillips, s. 1231. にも同様の説明がある)けれども若し輸出港に於て爲替相場のない時は其の積荷の價額を表示する丈け輸出港所屬國の正貨が荷積の當時輸入せられたものと看做し、其の法定平價と輸送費とを考慮して計算すること、換言すれば貨物の送状面金額が保険料、運賃其の他運送に要する諸費用を控除して荷受人に對し幾何の價値を有するかを確め之を以てその保険價額と爲すべきと云ふ(Benecke Pr. of Indem. p. 119. Arnould. On Mar. Ins. Vol. I. s. 366)。

以上の如く積荷の保険價額は現今概ね皆船積の地及び時に於ける價額即ち當時の市價を以て標準と定むるけれども、英國にあつては此の原則に例外を設け、當事者の間に契約に際し一旦其の價額を評定したとき即ち所謂

Valued Policy は被保険者に惡意のあつた場合を除き、保險の目的か全損に歸したときは保險者は異議なく其の全部に對して填補しなければならぬ。換言すれば其の價額を評定したときは當事者間にあつては絶對的なものであるとする(英國海上保險法第二七條第三項)。反之價額未詳保險(Unvalued Policy)の場合には積荷の原價に船積並に保險に要する費用を加算した額を以てすると定めた(英海保法第十六條第三項參照)。但し實際に於ては送り状面記載價額を以てするを例とする。

斯の如く各國に於ける法律の規定又は慣例は何れも皆航海の當初に於ける状態に於て填補するを以て主義とするけれども之を海上保險の原理より云へば此の主義は決して正當なりと云ふことが出来ない。蓋し今日の保險にあつては其の航海が終了したときに得らるべき價額を標準とするからである。是に於て乎被保險者にして若し後者の主義に基き其の到達地に於て之を陸揚して得らるべき價額を保險に付せんと欲するならば更に別途の保險契約をなさなければ到底十分の填補を受けることを得ないのは明かである(註)。

積荷の種類によつて保險期間中市價に著しい變動を來すことがあるであらう。故に本邦商法(第六三條)は市價が運送の途中著しく下落した場合には被保險者は保險者に對し保險金額及び保險料の減額を請求することを得べき旨を規定してゐるけれども、若し被保險者又は保險契約者が減額の請求を行はなるときは、當事者間に於ては其の保險價額に増減を來すものではない。從て保險者に於て著しく市價の下落を爲したることを立證し得べき場合の外は確定保險金額の填補を受けることが出來、又價額未詳の契約であるときは、商法(第八一條)の規定する價額



の範囲内に於て之が填補を爲すことが出来る。

(註) 保険價額の原則よりすれば保険契約の際正當に豫期し得べき價額を以てすること即ち Amount Expected とならばならぬ。換言すれば其の豫期せる航海の終りに於ける價額でなければならぬのである。然るに今日多數の邦國に於ける保険價額に關する規定は保險の目的の原價に制限し運賃並に希望利益の如きは之を禁止した時代の法制に屬する。即ち英國の如きは當年の商慣習に依頼し、之によつて判決を下した彼の Mansfield 卿若しくは Ellenborough 卿時代の判例に則つたものであつて、而も當時英國に於ける商人の慣習は主として Guidon de la Mer 取の Ordonnance of Louis XIV の海事勅令に負ふところ甚だ多く、從て此の種の慣例若しくは勅令の採用せる原則 Nemo debet Locupletari aliena jactura (No one ought to profit by another's loss) 則ち被保險物件の原價を以て保險價額と爲すの主義に基いてゐるものであるから、其の自然の結果として叙上のやうな被保險利益の保險を認めるの餘地なきに至つたのである。(Londes, The Law of Marine Ins., 2nd Ed., 1885, p. 26.) 然し乍ら斯の如き立法例若しくは慣例は最早今日の需要に副けなすこと論を俟たなす。

### 第二項 希望利益 (Expected or Anticipated Profit Assurance du profit espéré des marchandises, Imaginaire Gewinn.)

船舶が到達港に到着すれば積荷の市場に於て得らるべき利益を希望利益と稱する。而して希望利益の保險は現今各國の商法典に於て明かに之を認めてゐる(本邦商法八二二條、英海保法第三條、和蘭商法第五九三條、西商法第七四〇條、獨商法第七七九條、露西亞商法第五四五條、スカンヂナビヤ商法第二三〇條等)、然るに運賃の保險を禁止したと同一の理由に依つて佛蘭西に於ては全然之を禁じたことがあ

つたが(佛國商法舊第一八八五年八月十二日の法律に依つて希望利益も亦之を認むることとなつた(佛商法第。西、三四七條參照)丁兩國に於ても會て佛國と同様の規定を存したが現今は孰れも皆之を改正した。斯く各國の法律に於て希望利益の保險を認むるに至つた所以は畢竟學說の進歩と實際上の必要とに促されたる結果である。蓋し被保險者の積送した積荷が海難に遭遇すれば、常に其の貨物を失ふのみならず、之により得らるべき利益も亦相共に喪はれるのであるから、利益即ち Profit も亦海難に曝されつつあるものと謂はざるを得ないからである。若し夫れ、其の資本たる積荷にして保護せらるゝことが正當ならば同一海難に曝される希望利益も之を保護するを以て妥當となすべきである。實際上特に近代の如く企業的精神の旺なる時代に於ては一層之を重要なりとすべきである(判事 Lawrence の與つたる論旨 Barclay u. Cousins, 1802. 事件參照)。斯の如く希望利益は船舶が到達して初めて得らるべき將來の利益であつて現存せざるものなるに拘らず、各國とも夙に其の効力を認めたることは理由のないことではなす。

希望利益は以上の如く有効なりとしても積荷保險の一定率に依り其の保險價額を定めんとするが如きは素より不可である。何となれば取引の種類により又は時代により同率を示すものでないからである。故に若し其の割合に關して争のあるときは被保險者に於て事故の發生がなかつたならば其の利益の割合が現實に取得せらるべき期待あることを證明しなければならぬ。然しながら實際に於て保險者は斯の如き立證を求めないのを例とするが故に希望利益の保險は概ね皆所謂定額保險の性質を有するか若しくは賭博保險たる性質を有するに至る處がある。



希望利益の保険は積荷保険の場合と同様に協定價額保険たると價額未詳保険たるとを問はず契約は共に有効に成立することが出来るけれども、其の保険價額中に希望利益を包含せる旨を保険者に告知するの義務ありや否やの問題がある。而して此の問題は希望利益の保険は積荷保険とは全く其の性質を異にする點より考察して之に答へることが出来る。即ち此の兩種の保険は全く其の範疇を異にするのであるから、積荷保険の場合には單に積荷の保険價額のみを指し其の中に希望利益を包含せしむべきものではない。故に積荷の被保険者が希望利益として其の若干割合を併せて填補せられんことを欲するならば豫め之を保険者に告知するの義務があるといはなければならぬ。然るに、既に積荷保険の場合に一言したやうに現今實際上、積荷の保険を付するに當り、被保険者は其の原價實際は送り状に既記諸掛を加算し之に若干の希望利益を附加するを慣例とする。而して斯の如くするに於ては其の保険金額の保険價額に超過することあるは論を俟たないけれども、被保険者は何等の異議なく之を填補するを例とする。只其の希望利益として加算した額が著しく過當なるときは被保険者は其の超過分に對しては何等の利益を有しないから、悪意と見做され或は全然無効となることあるを免れない。本邦商法(第八二條)の規定に據れば希望利益を別に保険に付したる場合に於て、契約により保険價額を定めなかつたときは、當時者間に協定した保険金額を以て其の價額と推定する旨を定めたる所以は、畢竟希望利益の保険價額は始めから之を計量することが困難なるに由るのである。斯の如く協定價額を其の價額と看做すことは實際上の便宜に出でた規定であつて、米國に於ては更に進んで此の場合に其の貨物が陸揚地に到達すれば希望利益は當然實現するものと看做し

て、被保険者の希望利益に對する保険を認めしむる (Th. Parsons, A Treatise on the Law Of Marine Insurance & Gen. Av. 1868. Vol. I. p.194-5)。

以上は希望利益が市價に變動なきものと看做して正當に期待し得べき場合であるけれども、之と反對に希望損失も亦之を保険に付することが出来る。例へば賣手が商品の毀損滅失に因つて其の賣買の履行上被むることあるべき損失の如き是である。法律上之を希望利益とするの正當なりや否やは疑があるけれども、若し海難に遭遇しなければ當然之を實現し得たものであるから、之を希望利益の消極的な場合なりと觀ることが出来る。今之と異り市場相場の變動に會し反對に損失を蒙るに至つた場合、其の被保険者は理論上何等の利益を有しない故、最早保險の目的たることを得ないものと謂はなければならぬ。是れ蓋し英國に於て其の填補を求めるに當り現實に期待し得べき利潤を失つたことを證明しなければならぬと爲したる所以であつて (Hodgson v. Glover, 1805. Eyre v. Glover, 1812) 理論上是に正當である。然しながら之を實際に適用するに當り一々之が證明を爲さしめんとするやうなことは、頗る困難の事業であつて往々當事者の間に紛議を醸さしむる處がある。

販賣手数料 (Commission) も亦希望利益と同一の理由に依つて之を保險の目的となすことを得る。詳言すれば委託販賣の場合に其の受託者は積荷が航海上海上危險の爲め全損に歸したときは、之を販賣して得らるべき手数料を失ふに至るからである。船舶監理人 (Ship's husband)、船舶仲立人 (Shipbroker) が其の契約上受領すべき手数料若くは仲立口錢も亦同様に之を海上保險の目的と爲すことが出来るから。蓋し是等の口錢、手数料も



亦海上危険の結果當然損失に歸する處があるからである(本邦商法第八二條、英國海上保險法第三條第二項參照)。

### 第三節 海上に於ける各種の債權

#### 第一項 冒險貸借 (Bottomry & Respondentia, Contrat à la Grosse, Bodmerci)

冒險貸借とは船長が船舶の修繕費、救助料其の他航海を繼續するに必要な費用を支辨するが爲めに、船舶又は(及び)積荷を抵當又は質入して金策を講ずるが如き場合に行はれる一種の貸借である(本邦商法七一五條參照、英語の Bottomry は斯の如き場合に船主が其の船舶の龍骨即ち Keel or Bottom (Pars Protus) を抵當又は質入とするが故に此の名稱があると云ふ。本邦商法第七一五條の規定は船長が斯の如き權限を有することを明かにせるものである。而して往時は此の方法により航海を爲すに必要な品物を購置する爲にも數々利用せられたもの如く、當時は金融上最重要なる制度であつた。而して若し其の船舶が航海の途中に於て海難により喪失したときは債權者は全く其の債權を喪失すべく、之に反し航海が無事終了したときは元本は勿論海上利息 (Marine Interest) と稱せらるゝ比較的高率の利子を加算して返還すべきものとせられてゐた(註)。

(註) 海上利子は利息制限法に定むる所よりも遙に高率なるを普通とするけれども、古來外國に於ては之を違法の行爲と認めない慣例がある (Marshall, On Ins., Vol. II p. 743)。而して此の場合には常に海産のみならず債務者は人的に

元本及利子を償還する義務あるものとする。而して斯の如き契約を英國に於ては Contract of bottomry と云ひ、佛國では Contrat de Prêt à la aventure 又は Contrat à la grosse と稱し、Le Guidon de la Mer には Bonmerci と名づけた。或學者例へばモロイ (Molloy) の唱ふる所に據れば、此の Bonmerci or Bodmerie は和蘭語で船舶の龍骨又は船底を意味するものであると云ふ。

又若し其の抵當物が船舶でなくて船舶に積込まれた積荷なるときは、英國では之を Respondentia と云ふ。この場合に於ける債務者は船舶等を以て辨濟に充當することを得ることは明かである。而して冒險貸借が普通の貸借 (Loan) と相異なる點は、普通の貸金にあつては債務者は如何なる場合にも之を返済するを要するけれども、冒險貸借にあつては航海中の危険は債權者の負ふ所であり、又前者にあつては利子は法定利息の制限内に於て徴し得るに止まるが、後者にあつては當事者間に定めた利息を合法のものと思はるにある。

此の種の貸借は既に古代羅馬に於ても存在したものと如く、マインヤル (前掲著書七) に從へば當時之を Nauticum foenus 若しくは Contractus trajectitia と稱したといふ。蓋し當時羅馬市民の爲めに、債務者が資金の融通を受けて他國より物資を輸入せんことを計つたからであらう、而して當時此の場合に於ける高率なる利子を Periculi pretium を又時としては Usura maritima 或は Usura nautica と云つた。但此の説はマ氏の推測であつて反對説もないわけである。例へば Le Guidon の如き其の顯著なる一例である (同著七) (四五頁)。

冒險貸借は古代に於ける商人が、外國貿易を營まんとしても當時金融機關の不備なりし爲め、資金を得るの途がなかつた爲め恰も「コンメンダ」の方法と同様商業に熟練せざる人々を誘ふて資本を貸與せしめ、船主は其の債權者と恰も一種の組合 (Partnership) を構成し、一方に於て債權者は海上危険を擔保し、他方に於て債務者



たる船主は航海に因る利益を配當すべきことを條件とした。此の意味に於て冒険貸借は一種の組合であるけれども、其の他に何等の類似點がない。何となれば以上の外何等資本の共同、損益の分配なる條件を伴はなかつたからである。而して英國は勿論歐羅巴各國に於ても從來此の種の貸借が盛に行はれたけれども、現今に於ては金融機關に於て整備を告げるに至り、船主は復た往年の如く資本の缺乏を訴ふるの必要なに至つたから、其の利用は大に減少した。只帆船の如き僻遠の地方に航行し修繕等に際し資金の缺乏を感ずるが如き場合には間々此の方法に訴ふることがあるけれども、其れすら比較的富裕ならざる船主に限つたと云ふ。本邦に於ては舊商法（自第九至第九）には尙ほ之に關する比較的詳細なる規定を存したが現行商法に於ては全然之を削除した。是れ全く前記の理由に基き、現今實際上重要な制度ならざるに由るのである。然るに獨逸商法（自第六七九條、一九一九獨逸一般海上保險定則（第一）、英國海上保險法（第十）等の如きは尙ほ依然として之に關する規定を存してゐる。是れ主として是等諸國に於ける沿革的理由に基く結果であると云はねばならぬ。

以上の如く冒険貸借は普通の債權とは全く其の性質を異にし海上危險に曝されるものであるから、此の點に於て敢て他の船舶運賃等の目的と比して其の性質を異にしない。是れ蓋しエメリゴン氏の會て冒険貸借も亦一種の保險に外ならずと爲した所以である。而して被保險利益を有する者は債權者であるから、保險に付し得べき者も債權者なること言を俟たない、而して保險價額は債權額及び利子である（英國海上保險法（第十條）參照）（註）。

（註）佛國にあつては會て冒険貸借の利子は之を保險に付することを得ないものと爲した、蓋し海上利子（Le Profit

maritime）は Pothier の云つたやうに、航海の無事なりし場合にのみ得らるべきものであつて、債權者は船舶が滅失すれば當然に之を喪失すべき一種の利得（Gain）であり、海上危險に曝さるゝ損失（Loss）と認むることが出来ないからである。然るに現今同國に於ても其の元本と等しく之を保險に付し得べきものと改めた（佛商法（第三三四條）參照）。英米兩國にあつて從來斯の如き判決なき爲め元利共に海上保險の目的たることを得た、只此の場合には冒険貸借なることを告知する義務を被保險者に負擔せしめたに過ぎない（第二六六條參照）。而して海上利子は利息制限法によつて拘束せらるべきものなりや否や、思ふに本邦に於ける利息制限法は公安に關するものであるから、假令冒険貸借の場合と雖も之を超過する利子を約束せるものに在つては尙ほ之を違法の所爲なりと云はねばならぬやうである。是れ佛獨等多數の立法例と異なる所以である。

## 第二項 海損債權

是處に海損債權とは、共同海損（General Average, Avarie grosse, Grose Haverai）の場合に、船長の爲した處分に因つて損害又は費用を支出したる者が他の利害關係者に對して其の分擔額を請求し得べき權利を云ふ。而して共同海損の債權は現今各國の法律又は慣習の認むる所であつて本邦商法（商法第七八八條）及び第七九九條）は勿論英國（海損法第六六條（商法第七）參照）等に於ても亦法律を以て此の旨を明らかにした、加之是等の法律は進んで保險者は其の被保險者が支拂ふべき共同海損の分擔額を填補するの責に任ずと定むるものが多い（本邦商法第八一七條英國海損法第六六條第四項）（註）（註）として海損債權者（共同危險の犠牲となつた者は他の犠牲となら）となり得べき者は船主又は荷主に於て自己の船舶又は積荷につき受けたる損害（又は犠牲）及び費用の海損債權を以て海上保險の目的と爲すことを得べきや否やに關



しては多少の疑を存する所である。何となれば此の如き債権が若し他の債権と同一に物の存在と何等關係なく究極の利害關係人をして負擔せしめることを得べき所謂人的訴權 (Action in personam) の性質を具ふものであるならば、之を以て海上保険の目的と爲すことは出来まいけれども海損の分擔は現今何れの國に於ても、船舶の到達又は積荷の引渡の時に於て現存する價額の限定に於てのみ、其の責に任ずる (本邦商法第七) を原則とするから、究極の負擔者は物其れ自體に在りと云ふも過言ではない。法律家の所謂物的訴權 (Action in rem) 是れである。換言すれば海損債権は船舶又は積荷の存在と相關聯するものであるから、是等の一者又は二者ともに海難の結果全滅に歸すれば、各利害關係人は其の分擔額の負擔に任じないのである。即ち此の種の債権は船舶又は積荷等と同じく常に海上危険に曝露せらるゝものと云はねばならぬ。是れ海損債権も亦海上保険の目的となり得べき所以である (註)。

(註) 船舶又は積荷の被保險者は商法の規定 (第八一七條及び英海法第六六條第五項) に依つて自己の分擔は之を保險者に請求し得るけれども、絶對的ではない。換言すれば保險者の負擔する分擔額は自己の保險したる海上危険を避くるの目的を以て爲された共同海損行為に基かなければならない。本邦商法に於ては此の點明かではないが、英國海上保險法六六條第六項の規定は殊に此の意味を明かにしてある。蓋し共同海損と海上保険とは本來性質を異にするものであるから、其の分擔額は常に必ずしも保險者の負擔と爲すべきものでないからである。但し通常共同海損の行為は保險者の擔保せる海上危険を回避するの目的に出づるものなることは論を俟たない。然るに從來本邦に於ては廣く之を解し、被保險者の正當なる共同海損の分擔額に就ては保險者に於て之を擔保するのを例としてある。

海損債権と同一の性質を有するものに各種の立替金がある。例へば海外に移民又は労働者を輸送するに當り、其の募集又は出發に要する各種の立替金の如きは其の移民又は労働者の債務であるが、是等の者が海上危険の爲めに死亡すれば、其の取扱人又は請負人の損失に歸するのが例であるから是等の立替金も亦海上保険に曝されつゝあるものと看做すことが出来る。又船主が雇入るる海員に就て支出せる費用又は立替金も前と同一の性質を有するから、其の死亡の爲めに被る損害は海上保険に付することが出来る。但し此の場合に於ては海難の爲めに死亡したことを條件とする。

### 第三項 船員の給料又は報酬

船長又は海員は其の取得し得べき給料又は報酬 (Wage, Heuerforderung) に對して海上保険を付し得べきことは現今各國に於て概ね認めらるゝ所である。然しながら曾て船員の給料又は報酬は運賃の保険と等しく理論上及び政策上之を否認したことがある。例へば一六八一年ルイの海事勅令は勿論、安土府及びアムステルダムの Reglement の如き何れも之を禁止し、ボチエー氏の如きも亦之を否認した。而して其の理由とする所は (一) 元來此の種の利益たるや船員の航海中に於ける勞務に對して支拂はるべきものであつて現に存する利益ではない。(二) 更に一步を譲り之を以て保険に付し得べき利益の一なりと假定するも、是等の船員は既に其の給料を保險に付した爲め遭難に際しても、損害の防止に努力しない處がある。而して第一の議論は純理上今日に於ては最早支持することが出来ないが、第二の議論に至つては多少の杞憂を抱くべき餘地を存する。是れ蓋し和蘭商法 (第五九) 獨逸商法 (第六八) が斯の如き見地より今日も尙ほ船員の給料に對する保險を認めない所以である。英國に



於ても亦曾て船長のみは其の給料に對し之を保險に付することを得べき權利を認められたけれども(註)他の海員に對しては全く之を禁じたことがある。(Chalmers & Archbald, The Marine Ins. Act, 1906, 4th Ed. p. 18. Arnould, *ibid.*, 12, ed. vol. I, s. 244.) 一八〇六年 Lucena v. Craufurd 事件に於て、或判事は既に海員の給料 (“Wages of Seamen”) は縦令一般に禁止しても性質上保險の目的と爲すことを得べきものと主張した。然るに當時は尙ほ「運賃なければ報酬なし」又は「運賃は給料の母なり」(Keine Fracht, keiner Lohn, Freight is the mother of Wages) との原則一般に行はれ、而も此の原則たる船主と海員との間に於ては一種の默示條件 (An Implied Condition) なりと認められたるから運賃の取得に對する海員の努力を求むるにあらざれば、船主も亦安んじて給料又は報酬を支出することを得なかつたのである。斯る時代に於て海員の給料に對する保險を禁じた所以は全く當時の要求に基ける結果なりと謂はねばならぬ。然るに一八五四年英國商船法第一八三條に依り給料取得に關する從來の法律を改正し、給料と運賃とは何等關係を有しないこととなつた。換言すれば其の船舶が滅失せる場合も尙ほ其の滅失に至るまでの給料を請求することとなつたのである。而して此の主義は復た現行商船法第一五七條 (M. S. A, 1894) の踏襲せる所である。されば英國に於ても亦船舶の滅失は船主に對する船員の給料請求權に消長を來すものではなくして、船主の支拂不能こそ其の原因を爲すものであるが、其の之を誘起した原因は船舶が海難の結果滅失に至つた爲めである。此の點より觀れば船員の給料又は報酬も亦常に海上危険に曝されつゝあるものと謂ふを妨げない。本邦商法第七二八條、第七二九條、第七三〇條、及び第七三四條

に於ける規定に依れば船員は一定の給料を人的に請求することを得べきものとしてゐる。然し事實上或は之が支拂をなし得ない場合を生ずるから、之を海上保險の目的と爲すことを得せしむるに如くはない(獨逸商法第<sup>四八七條</sup>)。

(註) 船長が其の給料を保險の目的となし得るの理由は、船長は他の海員とは異り十分に信認を置き得べき人格を有する *Keo Spare* (Arnould's Mar. Ins. Vol I, s. 245.)。

斯の如く和蘭、獨逸に於ては今尙ほ公益上の理由に基き給料の保險を禁止してゐるが、爾來諸國に於ては殆んど皆之を認むること叙上の如くである。而して往時に於ては給料の保險は一般船員にとり甚だ緊要なる目的であつたことは明かであるが、現時に於ては比較的に其の必要の程度を遞減しつゝありと云はざるを得ない。何となれば英國に於ては一九〇六年發布一九〇七年一月より實施せられた労働者報償法 (Workmen's Compensation Act, 1906) により是等の船員も救済を受け得べく、又獨逸の如きは一九一一年の帝國労働保險法 (Reichsversicherungsordnung, 1911, 第三卷第三部) に依り、同様の救済を求むるの權利を附與せられたから、其の取得すべき賃金の保險を爲さざるも尙ほ克く相當の報償を受け得るからである。思ふに社會政策的施設にして漸く各國に普及するに至れば實際には此の種の保險は最早其の必要を見ざるに至るであらう(註)。

(註) 是等の責任(又は義務)は普通海上保險者に保險を契約することなく、理今英國に於ては相互組合 (The Protection and Indemnity Associations) に於て之を擔保することとなる。



## 第四節 海上に於ける各種の責任又は義務

海上に於ける各種の責任の中には法律の規定に因るものあり、契約の結果に依つて生ずるものあり、其の前者に屬するものは船舶の衝突に起因する責任、若くは船主が其の船員の傷疾、死亡又は療養の爲め負擔する責任等である。而して後者に屬する主なるものは再保險であつて、海上保險者が其の被保險者との保險契約に依つて填補すべき損害の一部又は全部に對する責任又は義務の如きを擧げ得る。以下項を分つて之を説明しやう。

## 第一項 船舶の衝突 (Collision or Running Down, Abordage, Zusammenstoß.)

に因る加害船主の賠償責任

船舶が過失に因り衝突した場合に加害船の所有者より被害船の所有者に支拂ふべき損害賠償金は理論上所謂不法行為(民法第七〇九條參照)に基く責任であつて、海上保險の當然に負擔すべき損害ではない。然るに獨逸其他に倣ふ諸國に於ては、船舶の海上保險を契約せる保險者は衝突の賠償額をも填補すべきことを規定した(第八二〇條、然しながら是等の規定なきときは衝突に因る賠償金は海上保險に因る直接の結果ではないから、當事者間に特約がなければ保險者に負擔の責なきものと云はざるを得ない。但し過失に因る衝突も亦海上危険の一種なること明かであるから、之を其の目的として海上保險に付することが出来る。船舶の賃借人も亦第三者に對しては船主と同一の義務を負ふものであるから、此の義務を被保險利益として保險に付することが出来る。英國に於ては一八

三六年までは保險者は其の被保險者の衝突責任をも填補するの慣習があつたが、同年に至り彼 La Valeur 號事件 (De Vaux v. Salvador) に於て所謂近因主義即ち "Causa proxima non remota spectatur" に基き、衝突に因る損害賠償金は海難の必然且つ直接の結果ではなくして、寧ろ海事裁判所の仲裁規則に基くものであるから當然には保險者の責任たらしむることを得ずと判決した。是に於て乎爾來被保險者は之に對する填補を受くるの目的を以て保險證券中所謂衝突約款 (Collision Clause or R. D. C.—Running Down Clause) を設定し、之を特別約款として挿入することとなり、現今に於ては「ロイド」式保險證券には殆ど之を見ないものにならう(註)。

(註) 此の約款の種類には多々あるが、其の最も普通なるものは Institute Clause である。保險者は加害船主の損害賠償金の四分の三を填補するを例とし、佛國にあつては十分の九を填補するを普通とする。尤も最近に至り保險者間の競争に因つて四分の四即ち其の全部を填補するものがある (Tyser, C. R. Marine Ins. Losses, § 87 Gov. Mar. Insce. p. 25.)。然るに現今の如く船價の高額に上つた時代に於ては其の四分の一又は十分の一の無保險 (自家保險) は被保險者に取つて苦痛が大であるから茲に彼の相互組織により各船主は特別の組合を設け、以て其の四分の一又は十分の一の不足額に對する保險を爲すこととなつた。本邦に於ける普通約款に依れば衝突に因る損害は保險者の負擔する所であるが、衝突に因る損害賠償金に就ては自ら別個の問題であるから、被保險者は豫め之に對する特約を爲すを利とするのであらう。

斯の如く英國にあつては船舶の衝突が、共同過失に基ける場合に於て其の少く損害を被れる船主が其の多く損害を受けた被害者へ支拂ふ賠償金は保險者より填補せられざるに反し(海難の結果として)、佛國にあつては Emerigon



氏の如きは、過失の何れに存するか不明なる場合には其の損害額を等分すべきであり、而して保険者の擔保せる船主の支拂ふべき負擔額は單獨海損の損害 (A Particular average loss) であるから保険者の負擔に屬するもさだと云ふ (Emerigon, C., XII. S. 14. P. 417.) 又 Boulay-Paty 氏は兩船何れに過失ありや判別することを得ない場合には、其の損害は海難の直接の結果と謂はなければならぬ。詳言すれば風濤の劇烈なる作用に基くものであら (Boulay-Paty, Comment on Emerigon, vol. I, p. 418.) 従て保険者の負擔に屬するものと云ふべきだとす。又 Valin, Pothier M. Estrangin の如き學者は斯の如き場合の損害は海難の直接の結果であるから、衝突船舶双方の保険者は共に之に填補せざるべからずと論じてゐる。斯の如く佛國の學者は、共同過失に依る衝突損害は保険者の負擔に屬する危険だとするのであるから、英國に於ける判決例とは全然其の見解を異にするものやうであるけれども、既に一言したやうに現今英米に於ける保險證券中には殆ど皆衝突約款 (R. D. C.) を挿入してゐるから、其の結果より見れば彼我同一であり、共に保険者の負擔責任である(註)。

(註) 一八八五年アントワープに於て開會せる萬國商法會議に於ては特に契約なきときは第三者に對する賠償金は保險者之を擔保せずと決議した。蓋し衝突の損害賠償金は保險の目的たる船舶が被むべき直接の損害とは全く別物であり、従て海上保險の目的外なりと云ふことを得るからである。衝突約款 (R. D. C.) に關しは McArthur 氏海上保險契約論 (The Contract of Marine Insurance, 1870, p. 314, ff.) を參照せよ。

船舶衝突の場合に加害船の所有者の被害船の所有者に對する損害賠償の責任に關しては、各國共普通法又は民法上の不法行為に對する損害賠償に比し、特別の規定若くは慣習を有する。是れ蓋し航海業の幼稚であつた時代に於て海運業を保護

せんとする當時の思潮に基くものであるが今日に至るまで依然として同一制度を踏襲してゐるのである。今各國に於ける船主責任の主なるものを列挙すれば左の如くである。

(一) 英國主義(一名金) 此の主義は一八九四年英國商船法第五〇三條の規定に基き汽船に在つては其の登壇噸數に機關室の噸數を加へたものを以てし、又帆船に在つては其の登壇噸數を基礎とし、一噸に付八磅(若し人命に死傷等あり)を限度として、其の責に任ずる(第六十九節參照)。

(二) 佛國主義(一名委) 佛國(同國商法第二一六條)及佛法系に屬する諸國(伊太利商法第四九一條)の採用せる主義であつて、加害船の所有者は原則として無限の責任を負ふものであるが、特に航海の終りに於ける船舶並に運賃等を被害船の所有者に委付して其の責任を免るゝことを得る。本邦商法(第六九〇)の採用せる所も亦之と同一である。

(三) 獨逸主義(一名執行主義) 主として獨逸(同國商法第四八八條)並に獨法系諸國(瑞典商法第七條)の採用せる所の主義であり、加害者は原則として航海の終りに於ける船舶及び之より生じたる債權則ち運賃等を被害船の所有者に委付して、其の責任を免るべきものとする。換言すれば佛國に於ける例外を原則としたものである。學者は之を名けて海產主義 (Seevermogenssystem) 又は執行主義 (Exekutivsystem) と云ふ。蓋し加害船主の責任が常に其の海產に限定せられて敢て陸產に及ばざしめないからであり、米國に於ても亦一八五一年以來大體に於て獨逸主義を採用した。即ち米國に在つては船主の責任は船舶財産の價額を限度とし、船主にして此の人的有限責任を免れんと欲せば、船舶財産を委付して之を一般債權者の爲めに選定せられたる受託者に移轉することを要する。學者は斯の如き主義を名けて船價有限責任制度 (Werthhaftungssystem) と云ふ。但獨逸に在つても其の船員の勞務に對する報酬若くは給料に關しては此の規定を通用せずして、人的責任を負ふべきものと定めたのは蓋し當然である(同國商法第四八七條)。

右の外現今白國の採用せる選擇主義とも名くべき、英國主義と佛國主義との孰れかに就き加害船主に於て之を選択すること



とを得べき立法例(同國一九〇八年改正商法)がある。而して白國主義は同國に本部を有する國際海事協會(Comité maritime International)が一八九七年以降各地に於ける國際會議に於て討議の結果漸くにして議決したる選擇主義を其の儘採用したものであつて、是れ蓋し英國が常に自己の主義を固守して譲らなかつたから、終に其の主義をも之に加味するに至つたものである。

斯の如く現今尙ほ各國に於ける加害船主の責任の限度には著く差等があるけれども、船主の責任を限定したる點に於て各國何れも期せずして同一轍に出づる。是れ全くマーデン(Marsden, A Treatise on the Law of collision at Sea, 7th ed London, 1919,)の云ふやうに是等の諸國が自國の海運業を發展せしめんとする目的を以て船主の責任を制限し以て特に遠洋航海を鼓舞した痕を認め得る。然るに現今の如く海運業が國際的性質を帯ぶるに當り各國の制度區々一定せざる如きは不便不安甚だしきものであるから、寧ろ之を全廢するに如かずと唱ふるものを生ずるに至つた。獨逸漢僑商業會議所書記長 C. Gutzenow 氏(Die Beseitigung der Haftung des Rheders für Collisionschaden, 1902.)の如きは正に其の一人であるけれども、其の提案は極端であつて實際に之を採用することを得ざるは明かである。然し乍ら現今に於ける獨逸主義の如きは寧ろ船主保護の眞髓を得たものと云ふべきであるが、船舶をして社會の交通機關たらしめんとするの點より觀察すれば、極めて不當なる結果を齎すものと云はざるを得ない。然るに又英國主義の如きは老朽船に對しては其の責任寧ろ過重であり、或は其の經營を困難ならしむる虞なきを保し難いが、新良高價の船舶より之を觀れば常に最高責任額の制限を存する故、安全に遠洋航海を爲すことを得べく、老朽粗惡なる船舶の自然淘汰を行はしむるの良結果を生ずるであらう。且つ又英國主義に據れば、被害船主は常に一定金額の賠償を受けるの保障があるから、債權者は平常安んじて航海に従事し得るの利益がある(此金額主義に基く範圍にあつては英國主義は陸産に對しても亦責任を負ふものとする)。然るに佛、獨等所謂大陸主義にあつては之に反する等、即ち各々長短利弊を免れないから、一概に英國主義を固執なりとして排斥するを得ない事情が

ある。是れ既に一言したやうに國際海事協會に於て英國主義と佛國主義とを併合し、加害船主即ち債務者をして孰れか其の一を選択することを得せしめた所以である。

以上の如く現今各國に於ける船主責任の範圍には大差があるから、一八九七年以降國際海事協會は數々各地に於て討議を凝したが終に萬國劃一的の規定を決議するに至らず、結局當該國家の法規慣例に準據するの外なきを發見したる事情正に斯の如くであるから、近き將來に於ては到底船主の責任制度に關する國際的統一の法規又は申合規定を編成するの望なしと謂はなければならぬ。加之國際私法上の之に關する主義も亦現今必ずしも一致せるものではないが若し衝突が其の國の領水内に起つたときは領水所屬國の法規に遵ふべきものであり、本邦法例第十一條の管轄に屬するものが是である(一八八〇年ベルヌ國際會)。而して何れの國の領水にも屬せざる公海上に於て衝突したるときは特別の準據法がなければならぬ。即ち公海に於ける衝突に關し、今日の通説に依れば兩船舶が同一國籍に屬する場合には、其の國旗法(Law of the flag, Flaggenrecht, Loi du Pavillon,)の適用を受くべく、若し異國籍なるも同一法規の行はるゝときは之に據りて決すべく、法規異なるときは各船舶の所屬國法に據る。但し此の場合に於ける原告の請求し得べき限度を越ゆることを得ずと爲すのである。(一八八八年萬國國際法學會決議參照) (山口弘一博士著日本國際私法論自三三二頁至三三七頁參照) 然し乍此の點に就ても亦異説なきを保し難いから、純理上其の保險に付し得べき保險價額の如きは豫め之を定むることが出来ないものである。

衝突責任の保險價額は性質上豫め之を定むることが出来ないが、今日實際に行はれる所に依れば、被保險者は船舶保險と同時に衝突責任の保險を付し、其の保險價額は船舶の保險金額を以て之に充當し、或は保險者が加害船舶即ち債務者の賠償すべき金額の十分の九又は四分の三を限度とし、且つ其の保險金額の範圍内に於て之が填補を行ふを例とする。蓋し斯の如き制限を特約する所以は、船主の責任は船長又は其の乗組員の過失に起因した



場合に、商法第六九〇條の規定により免責委付をしなければ保険者は常に無限の責任を負はねばならなくなるからである(註)。

- (註) 衝突に關する参考書は英國ハーモーン氏前掲著書第一九一九年第七版の外
- (1) Roscoe, Measure of Damages in Actions of Maritime Collisions, 3rd, ed, 1929.
- (2) Dr. F. C. Autran, Collision at Sea, 1899.
- (3) Dr. R. Prien, Der Zusammenstoss von Schiffen, Berlin 1897.
- (4) Dr. Matsunami, A Treatise on the Subject of collision between warship and merchant vessels, London, 1900.
- (5) H. B. Hurd, Law and Practice of Marine Insurance relating to collision damage, London, 1930.
- (6) 藤本幸太郎 海上保険特種問題 昭和十三年二月 大同書院發兌  
 フロムン氏著船舶衝突論中には英、佛、獨等多數の参考書を掲げてゐる。

### 第二項 船員の過失怠慢に基く損害賠償責任

法律の規定に依り、船員の過失怠慢に因る損害は契約を以て之を免るゝことを得ずと爲した場合には、運送者は其の積荷主に對して損害賠償の責任を負はねばならぬ。斯る場合に於ける船主即ち運送者は之に對して海上保険を付するを例とする。而して此の場合の被保険利益は一種の義務であつて、船舶、積荷の如き海上保険の目的

とは其の性質同一ではないが、船舶所有者又は備船者が航海を爲すに付き發生する危険であるから、實際上海上保険者に於て之を擔保するの慣例をなすに至つたのである。然るに所謂免責約款を以て當事者の自由契約に基き之を有效と認めた邦國例へば英、獨、佛の如き國々にあつては船主は之に對して何等の責任を負擔しないから、自ら保険を付するの必要がなすのである(註)。

(註) 斯の如き場合には荷主は別に保險者と之に對する保險契約を爲すことは勿論である。

從來船主は何れの國に於ても大資本を擁し、其の勢力強大にして荷主は寧ろ船主の願使に甘んぜざるを得ざるの状態であつたから、船主は船荷證券中荷主に取り極めて不利益なる免責約款を挿入するの慣例を爲すに至つた。英米に於ける所謂 Negligence clause は即ち是である(註)。

(註) 今其の一二の例を擧ぐれば左の如し。

Perils of the sea whether arising from negligence of mariners or others of the crew, or otherwise however..... Even when occasioned by the negligence..... of the pilot, master, mariners or other servants may be caused. "Scrutton 'Pas responsable pour valeurs de quelque nature, qu' ils fussent a bord ou non, sur turtre ou sur mer"

斯の如き免責約款を以て單に當事者間の自由契約に委するを適當とするや否やは極めて重要な問題である。何となれば荷主と船主とは賣買兩當事者の如く對等の地位に立たねばならぬのは勿論であるが自由契約説の如きは恰も労働者對資本家の如き關係に在るとすれば社會政策的見地より國家は多少船主を抑制して弱者たる荷主を保護するの力を有たなければ



ならぬ。是に於て一八八五年漢條に開催せられた國際法協會 (Association for the Reform & Codification of the Law of Nations) に於て運送法の問題として、法律家團より、運送者の責任擴張案を提議したが、一八八七年倫敦に於ける同協會の會議に於ては前の議題を撤回し、從來の如く免責約款を以て當事者の契約に一任すべしとの決議を爲すに至つた。然るに一八八五年のアントワープ及び一八八八年のブラッセル市に於ける國際商法會議に於ては運送者の責任擴張案を決議し、本邦に於ても亦舊商法第九〇一條第四項は船荷證券に關し「過失に就ての責任は契約を以て之を免るゝことを得ず」と規定し、現行商法第七三九條も亦之を繼承し第三章運送總則中に於て「船舶所有者は特約を爲したるときと雖も自己の過失、船員其他使用人の惡意若くは重大なる過失又は船舶が航海に堪へざるに因つて生じたる損害を賠償する責を免るゝことを得ず」と規定したから、我國の商法は即ち此の國際商法會議の決議に倣つたものに外ならぬことを知るべく従て船主が叙上の如き免責約款を設定するも法律上無効なりと云はざるを得ないのである。

本邦に於ては商法上の規定(第七三九條)に依り斯の如き免責約款の效力を生じない。而して近年に至り之に類する規定を設くる邦國も亦少くない。即ち米國に於ては一八九二年代議員 Harter 氏の提議に依つて議會の協賛を経て翌一八九三年法律となつた所謂「ハーター」法 (An Act relating to Navigation of Vessels, Bills of Lading, and to certain Obligations, Duties, and Rights in Connection with Carriage of Property—Harter Act) を始めとして一九〇四年濠洲聯邦政府發布の貨物運送法 (Carriage of Goods Act, 1904)・一九一〇年加拿大政府發布貨物水運條例 (Water Carriage of Goods Act, 1910)・一九二四年英國海上運送法 (The Carriage of Goods by Sea Act, 1924) の如きは其の著例であり、是等の法律に據れば船

長、海員等の過失怠慢より生じたる損害に對しては船主は特約を爲したときと雖も、自己の責任を免るゝことを得ずと規定した爲め〔「ハーター」法の如きは内外船、船を問はずして同一に取扱ふ〕、船主は其の義務に對して保險契約を爲すこと漸次普通となるに至つたのである。而して其の保險價額は理論上豫め之を定むることが不可能であるが、保險者は積荷の價額を以て限度とし、其の範圍内に於て之を填補する例とする。

### 第三項 保險者が其の被保險者に對して負擔する損害填補義務 (再保險)

保險者は事故の發生に際し、其の保險契約者又は被保險者に對して之を填補するの義務がある。而して此の義務は法律上強制せられたものでなくして當事者間の契約に基く一種の責任なること勿論である。保險者は此の義務 (又は責任 Liability, responsibility, Haftpflicht od. Ersatzpflicht) を自己の被保險利益として更に他の保險者と保險契約を爲すことは現今普通に行はるゝ所であり、所謂再保險 (Reinsurance, Reassurance, Rückversicherung) は即ち是れである。此の種の契約に於ける義務又は責任が損害 (Schaden) の性質を有するや否やは一個の問題ではあるが、之を其の保險者より觀れば廣義に於ける一種の損害であると云つても差支はない。而して現時再保險の方法に依り常に内國に於ける保險者間のみならず、廣く國際間に其の損害を分散することが漸く盛に行はるゝに至つた。殊に海上保險に於て最も廣く行はるゝを見るのである(註)。

(註) 保險を以て危険分散 (Atomisierung des Risikos) の制度なりと解すれば、再保險の仕組は最も克く此の職分を全うせるも一なりと云ひ得べく、又危険の均齊 (Homogenität) を得せしむるを以て保險經營の一大要諦なりとす



れば再保険は又最も克く其の要求に副ふ制度なりと云ひ得る。而して再保険は其の性質が責任保険なると同時に廣義に於ける損害保険 (Schadenversicherung) の一種なりと云ひ得よう。英國に於ても同様に解する (British Dominions Ins. Co. v. Luder, 1915)。

再保険に於ける最初の保険者を原受保険者 (又は第一保険者 Der Erste Versicherer と名く) と云ひ、其の保険者を再保険者 (Reinsurer, Der Rückversicherer) と稱する。原受保険者は再保険に於ては被保険者なることを俟たない。而して再保険者も亦其の有する自己の義務に就て被保険利益を有するが故に、更に他の保険者と同様の保険契約を爲すことを得べく、斯くの如くにして理論上無限に再保険を爲すことが出来る。之を再保険の用語例に於て Retrocession と云ふ(註)。

(註) 實に海上保険に於ける再保険のみならず、火災生命等の保険にも亦再保険契約の行はるゝこと現今各國に見る所の事實であるが、其の法律上の性質に關しては素より異説がないわけではない。今其の主なるものを列挙しよう。

イ、組合契約説 (Gesellschaftsvertrag)。此の説は獨逸帝國裁判所の採用せる所であり、原受保険者と再保険者との組合契約なりとするのである。然しながら今日普通稱する再保険は兩者の間に何等組合的性質を有せず(民法第六六七條參照)、原受保険者と獨立して其の被保険者に對するものであつて、再保険者と原保険に於ける被保険者との間には何等法律上の關係を有することがない。而も此の説によれば、再保険は最早保険ではなくして民法上の所謂組合契約に屬する。從て保險法の適用を受けしめ得ない結果となるであらう。然しながら再保険が法律上依然として一種の保險なることは論を俟たぬ所である。

ロ、原保險説。再保険は原保險と同一の性質を有すとなす説である。例へば原受保險にして火災保險であるときは其の再

保險も亦火災保險たる性質を有すとなすが如きである。然しながら此の説も亦當を得ない。何となれば再保險上の被保險利益は其の契約に基いて發生することがあるべき填補又は支拂の責任若くは義務なるに反し原受保險に於ける被保險利益は海上保險の場合にあつては船舶又は積荷の海難によつて被むることあるべき一定の關係である。又其の危險も一は海上危險なるに他は支拂又は填補の義務といふ一種の相異なる危險である。故に再保險は原受保險の有効なる存在を前提しなければ成立しないものであるが、是を以て直に原保險と同一性質を具ふるものであるとの結論を生ずることは出来ない。

ハ、責任保險説 (Liability Insurance, Haftpflichtversicherung)。此の説は現今多數學者の唱道する所であつて、再保險上の被保險利益の何たるかを考へるに、原受保険者は自己の契約せる保險の爲め損害又は支拂なる事故が發生すれば彼は其の損害額又は一定金額の填補又は支拂の責を負はねばならない。故に原受保険者は此の責任に對して再保險利益を有する。但し此の場合に於ける損害填補の義務若くは生命保險に於けるが如き、一定金額の支拂責任なるものは所謂損害 (Schaden) と看做すことを得べきか否かに就ては學說上争ある所であるが、廣義に之を解するときは原受保険者に取つては、恰も船舶の所有者が海難に遭遇した場合と同じく一種の損害なりと云ふも亦敢て妨げないであらう。斯の如き責任(又は義務)に對する保險なるが故に、恰も工場主が法律上各種の責任を負擔する場合に之が責任の保險を付すと同一である。只再保險に在つては契約に起因せるものなる點に於て相違があるのみ。斯の如くであるから海上保險の再保險は責任保險であつて、海上保險ではない。故に、理論上は海上保險論の範圍外であるけれども、前數項の責任保險と同様、海上保險者に於て現今等しく之を保險の目的として盛に經營せらるゝから、便宜上茲に説明するのである。

海上保險の再保險は現今各國の法律に於て之を認めてゐる。本邦に於ても亦第八三六條第三項及び保險業法の



規定に依つて有効なることは明かである。外國にあつては英國(英海保法)、獨逸(商法第七)、佛國(商法第三)を始  
めとし、其の他の諸國(西班牙第七四九條伊太利第)に於ても亦之に關する規定を存する(註)。

(註) 英國に於ては一七四五年ジョウヂ二世即位十九年法律第十七號第四條を以て保險者が死亡、又は破産したときの外  
は之を再保險に付することを禁止したことがある。然しながら當時に於ける再保險の意義は今日に於けるものと同一では  
ない。從て此の法律を以て再保險禁止の立法例として引用することは寧ろ不穩當であらう。(Arnould, 2nd ed. Vol. I, p.  
34) 而して同法は一八六四年ウクトリア女王即位第二十七八年法律第五十六號第一條によつて廢止せられ、一八九一年  
の印紙條例により(第九條)海上保險の再保險は明文を以て之を合法のものとして認められることとなつた。

再保險の保險價額は原受保險に於ける保險價額を以て其の限度とすること明かであるが、普通原受保險者は豫  
め自己の引受くべき限度を定め之を超過したる部分即ち Excess 又は Excedenten に對する再保險契約を爲す  
を例とするから、全部再保險の場合は甚だ稀である。從て所謂超過額再保險(Excedentenvertrag)であるから實  
際上は原受保險額よりも少ないであらう。而して再保險と原受保險とは全然法律上の關係を異にするものである  
から、再保險上の保險料と原受保險上の保險料とは同一なるを要せぬ(佛商法第三三四二條)。從て又原受保險の被保險者は  
其の再保險者に對しては何等の權利を有しな(註)。

(註) 尙ほ再保險法の參考書として特に掲ぐべきは Victor Ehrenberg, Die Rückversicherung, Rostock 1885,  
Victor Ehrenberg, Zukünftige Rückversicherungsrecht, Berlin 1908, 911 p. 90.

第四項 赤船荷證券を以てする運送者の擔保責任

以上の外保險者の責任に屬すべきものとしては、彼の赤船荷證券に於けるが如く、運送者が其の荷主の爲めに  
保險者の負擔すべき各種の危險を自ら擔保するに依つて生ずる責任を、更に保險者に保險を付する場合の如きは  
其の一例である。此の場合に於ける運送者の擔保責任は、運送者として法律上之を強要せられたものではなく、  
荷主と運送者との間に於ける契約の結果によつて發生した義務を以て被保險利益とする責任の保險契約である。  
従前支那商人を得意とする運送業者が、内地の保險會社と此の種の保險契約を爲したが如きは即ち本邦に於ける  
好箇の實例である。

x x x x x

以上は海上保險に於ける被保險利益の主なるものを擧げたのであるが、海上保險の目的若くは利益は之を以て  
盡きたものとは云ひ得ない。然しながら船舶、積荷、海上に於ける權利、義務に關聯せる是等各種利益の説明に  
よつて略ぼ海上保險に於ける被保險利益の何たるかを理解し得たりと信ぜられるから、次章以下進んで海上保險  
に關する重要な説明を試みよう(註)。

(註) 海上保險料の保險も亦保險の目的となすことを得べく、其の保險料(佛商第三)も亦同一の理由に基き更に保險に付  
することが出来る。換言すれば保險料は右の如くにして之を無窮に其の目的と爲すことを得る譯である。今ベネツケ氏の  
著書に就いて或目的の保險料をも其の中に包含せしむる場合の保險價額を求むれば左の如くである。

第一章 海上保險の目的及び其の價額



今假りに保険料百磅に付七「ギニース」の割合なりと定めるときは壹百磅の保険を爲すも全損の場合に於て被保険者の受くる所の金額は九十二磅二十分の十三に過ぎないから、五千磅の保険を付せんとする場合には左の方式に據る(Baake, Principles of Indemnity, p. 120.)

$$92 \frac{13}{20} : 100 = 5000 : z \quad z = £ 5396-13-0$$

即ち五千磅の保険價額を付するには五千三百九十六磅十三志でなければならぬ。然しながら現今保険料の保険は之を別個の保険としないうで、積荷保険又は船舶保険と同時に保険するを例とするから、以上の方式は即ち斯の如き場合應用せらるべきである。

## 第二章 海上保険者の擔保すべき危険

本邦商法第八一五條及び第八一六條に於て保険者の擔保すべき危険は航海に關する事故なることを規定したけれども、所謂航海に關する事故なる意義並に範圍に就ては他に何等の説明もなく、從て實際の場合に當つては往々不明なることも少なくないであらう。獨逸商法は危険の範圍なる章に於て保険者の特に擔保する危険の種類を列挙したけれども(同商法八、是亦海上危険の内其の顯著なるもののみを列挙したにすぎない、これ以外に存在する海上危険に就ては一切之を除外したるものと看做すことが出来ないから、實際上又等しく不明の場合が少くないことはさふまでもない。

英國に於ける海難(Perils of the Seas)なる文字の解釋に關しては之を其の他の諸國に於ける海難に比して著しき相違がある。若し夫れ海難なる文字を廣義に解するならば、船舶及び積荷の曝さるゝ各種の事故並に災害にして吾人の注意を以てするも如何とも爲すことを得ざる諸原因に胚胎するものであると云はなければならぬ。(註一)然るに英國に於ける海難の意義は寧ろ甚だ狹義であつて、即ち海難“Peril of the sea”とは海に固有なる危険に限定せられ、從て海上一切の危険を包括するものなるとはXantho 號事件(1896)並に Popham v. St. Petersburg Ins. Co. (1814) 事件に於てホームズ卿(Lord Hershell)によつて克く説明せられた所



である。之を詳言するならば、海難の範圍は海上に於ける保險の目的に及ぼしたる一切の事故又は災害 (Every accident or casualty) にあらずして、海に固有なる危険に限定しなければならぬ。更に海難は海が直接の原因となりたる場合の損害又は損失でなければならぬ。従て風濤の自然的並に不可避的作用に基く所の老朽 (Wear and Tear) は保險者の擔保する危険ではなく、又海難は航海上必然的に發生する出來事として豫見することを得ざるが如き災害でなければならぬ。是れ英國海上保險法附則第七條に於て海難の文字を解して「海難 (Perils of the Seas) とは單に海の自然的事故又は災害を指稱し風波の普通作用に基く損害は之を包含せざるものとす」と規定したる所以である。故に英國に於ける保險證券中海上保險者の擔保する海上危険 (Maritime Perils) は所謂海難の外、各種の危険、例へば戦争、海賊、外敵、竊盜、投荷、船員の悪行其の他凡ての危険、損失、不幸であると規定したる所以は畢竟同國に於ける海難の意義に依つては保險者をして一切の事故より生ずる損失損害を擔保せしむることを得ないためである(註二)。

(註一) Marshall, Vol. 1, p. 206. The perils of the sea, taken in the largest sense, comprehend all those accidents & misfortunes, to which ships & goods at sea are exposed, from causes which no human prudence provide against or control. Qued fero contingit, et cuius quamvis diligentissimo, posist contingere.

(註二) 英國海上保險證券中保險者の擔保する危険は左の如し。

“Touching the adventures and perils which we, the assurers, are contented to bear and to take upon us in this voyage; they are of the Seas, Men of War, Fire, Enemies Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters

of Mart and Countermart, Surprisals Taking at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes and People, of What Nation Condition or Quality soever, Barratry of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses, and Misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods, and merchandises, and ship, etc, or any other part thereof.

尙 Maritime Perils 成就すは英國保險法第三條參照。

斯の如く英國に於ける海難なる文字は、甚だ狹義に解釋せらるゝを原則とするけれども、獨逸に於ける航海の危険 (“Gefahren der Seeschifahrt”) 又は本邦商法上の航海に關する事故の如きは斯の如き狹隘なる意義を有することなく、寧ろ反對に航海に關する(航海と云ふ觀念も亦廣く確)一切の事故又は災害を包括するものとなす。詳言すれば、獨逸に於ける航海の危険は Gefahren der See 即ち海の危険よりも遙かに廣義に解せられ、恰も本邦に於ける航海に關する事故に該當するものやうである (Dr. G. Sieveking, Die Deutsche Seeverversicherung, Berlin 1912, S. 4)。而して佛國に於ける Fortunes de mer の意義も亦獨逸と殆ど同様にして、單に海に固有な危険のみではなく、海賊、戦争、船員の悪行等の如き人為的危険をも包括する概念であると云はなければならぬ(此の文字の意義に就てはメレヂツス)。然しながら獨逸及び佛國に於ける海上危険の如き一般的な概念 (Allgemeiner Begriff) を與へることは殆ど不可能であるやうである (Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Manes, Transportversicherung.)。



以上の如く海上保険に於ける海上危険 (Maritime Perils) は普通甚だ廣汎なる意義を有するものであるけれども尙ほ實際上個々の場合に付ては當事者間に争ひなきを保し難し (例へば戰爭終了後滿一兩年を経て浮流水。雷の爲め商船の沈没したる場合の如き)。其れ故更に其の危険の範圍を客觀的に決定するに足るべき一定の標準を求めねばならぬ。

抑も海上保険の種類は之を大別して二と爲すことが出来る。甲は自然的事故 (Naturereignisse, Events of nature) にして、乙は人爲的事故、即ち是である。甲は吾人の力を以て如何とも爲すことを得ない危険に屬するから、海上保険者の擔保する範圍内に在ることは勿論であるけれども、乙に至つては常に必しも保險者をして擔保せしむることを得ざるものと云はなければならぬ。蓋し自然的事故、例へば風濤の劇烈な作用に基く衝突、沈没等の危険は人力の支配を許さぬ所であるけれども、人爲的危険に至つては其の種類の雑多であることは勿論ながら、其の危険の程度を測定すること一層困難の業に屬し、且つ之を以て當然に海上固有の危険であると認むることの出来ぬ場合も亦少くないと考へらるゝが故である。かの竊盜の危険の如き、或は船員の悪行の如きは人爲的危険の顯著なる事例であるが、之を純客觀的に觀察するならば、是等の危険は海上危険だと云ふことが出来ないであらう。而も斯の如き標準に據るときは、海上保険者の擔保すべき航海事故の範圍は一屬狹隘となり、殆ど自然的危険に限定せらるゝに至るべく、従つて被保險者は多くの場合に之か保護を享有することを得ざるに至る虞あるのみならず、各國に於ける法律若くは從來諸國に於て發達し來つた慣例と全く相背く結果を生ずるであらう。是れ純客觀的標準のみに依ることを得ない所以であつて、抑も亦保險者又は被保險者より觀て海上

危険なりや否やを定むるのが最も穩當であるとする所以である。而も海上保険は被保險者の利益を擁護せんとする制度であるから被保險者の側より觀て果して海上危険なりや否やを決定するの標準に依らざるを得ないのである。而して此處に所謂海上危険は海に固有なる危険 (沈没・衝突) は勿論、人爲的危険も包含せられる言葉で、而も其の人爲的危険なるものは被保險者より觀て之を豫知し又は對抗することを得ない危険であるから、他の語を以て表はせば不可抗力に因る危険のみが保險者の擔保すべきものであると云ふことが出来る。然らば不可抗力 (Act of God & King's Enemies, Höhere Gewalt, Force majeure) なる文字は之を自然的危険に比するに其の意義遙かに廣く、寧ろ此の語の中には自然的事故をも包含するものであると謂はねばならぬ (註)。

(註) 不可抗力の意義に關しては古來學者の間に争がある。今若し不可抗力を純然たる客觀主義又は絶對主義 (Objective od. Absolute Theorie) に依つて解するならば、事變其のものゝ性質から客觀的に觀察して不可抗力であるか否かを決定する主義に依るものであつて、此の場合には人力の能く之を豫知し若しくは之に對抗することを得ざるが如き外界の事變に限定しなければならぬから、其の當事者たる被保險者が相對的に避け得なかつた危険に因る損害の如きは不可抗力に屬しないから、保險者の責任とならない。従て海賊、戰爭、竊盜の如き人爲的危険の多くは被保險者の責任と云はなければならぬのみならず、殆ど海上保険の目的である被保險者保護の精神を没却する虞があり、加之、此の說に依れば、何故に保險者は斯くの如き相對的危険に因る損害は悉く保險者をして免責せしめなければならぬかの理由を説明することを得ないといふ缺點がある。

又更に主觀主義又は相對主義 (Subjective od. Relative Theorie) に依れば、事故其のものゝ性質より觀察せずして、



其の局に當る者の各場合に付いて判断を下し、其の損害の原因が故意又は過失に因らずして生じた場合のみ保険者に責任ありと爲すのである。而も此の説の主張者は輕過失と重過失との間に區別を設くるを例とするけれども、過失の程度を區せんとする主義は今日の學說が一般に採らないのみならず、被保険者に果して惡意又は過失ありたりや否やを知らんとするもの實際上非常に困難なる問題を生ぜざるを得ず、從て純主觀主義も亦完全なる標準であると云ふことは出来ない。それ故に學者は不可抗力を以て事變の内部に起りしものを排斥し其の外部より發生したる出來事にして通常必要なりと認められた豫防法を盡すも之を防止すること能はざる災害だと爲すに至つた。奥國の商法學者 Prof. Exner 氏の如きは不可抗力の二要件として (一) 特定事業の外部より發生したる出來事であること及び (二) 日常生活上其の發生を期待することの出來ぬ性質のものであることを擧げて客觀說を唱へ、一時多數學者の左袒する所となつたが、第一は性質上の條件なるを以て、明かに自他を岐つの標準たることを得るけれども、第二は、分量上の條件にして曖昧不定なるを免れない。故に近時の學者は更に上述の如き折衷說 (Gemische Theorie) を唱道し、一方に於ては (一) 其の災害が特定事業の外部より發生した出來事であること、他方に於ては (二) 其の事業に關し相當の豫防法を講ずるも尙ほ之を防止することを得ないものであることと爲すに至つた所以である。

本邦に於ては明治四十三年十一月二十五日ヴァキム、オイル社、對ダンブシツフ、レーデライ共同株式會社事件に於て、大審院の判決した所に依れば、不可抗力とは之に遭遇する者が其の地位に應ずる施設を爲すも其の發生及び有害なる結果を防止することを得ないものを云ふとしたのは正に前記の折衷說を採用したものである (函館地方裁判所大正元年十月九日) 判決同十月十九日東京控訴院判決) 我が大審院は、其の後海上保險契約上に於ける不可抗力の意義に關して左の如き判決を爲した (大正二年十二月二十日) 判決大判同年度一〇三頁)。

海上保險契約に於て不可抗力に基因せざる損害を除外する場合に所謂不可抗力とは通常其の損害を受くべき人の方面より

取引の觀念を以て觀察し危險發生の場合に於ける事物の狀況に應じ相當と認むべき人力を以て其の發生及び有害なる結果を回避防止すること能はざるものを指稱し、其の自然に出づると將た人爲に出づるとを問はざるを普通の事例なりとす (但し京都法學會雜誌九卷第五)。

由是觀之、我國に於ける不可抗力の意義も亦客觀主義を採つたものであることを知ることができ、同時に海上保險者の擔保する不可抗力なるものは單に自然的危險のみならず人爲的危險をも包含することを知り得る。不可抗力の意義に關しては松本蒸治博士著商行為法 (自二六六頁) 加藤正治博士著海法研究第二卷 (五) (自三四八頁)、村瀬春雄博士講述海上保險講義要領大正二年度 (自二二九頁) 及 Prof. Exner, Der Begriff der höheren Gewalt im römischen und heutigen Verkehrsrecht Cosack, Lehrbuch des Handelsrecht, S. 456. 等を參照すべし。

斯の如く不可抗力の内容は、自然に基く事變は勿論人爲的危險の一部をも包括するものなることは明らかである。而して保險者と被保險者との間に在ては被保險者から觀て其の事業の外部から發生したる事變にして、而も其の事業に對して被保險者が平素相當の施設を爲したにも拘らず、尙且其の發生及び有害なる結果を防止することを得なかつたものであるならば、保險者は之に對し填補の責に任じなければならぬのである。故に純客觀主義に比較すれば其の範圍稍廣汎である。さらに上述の如く英國に於ける海難の範圍は同國に於ける從來の慣例により初から純客觀主義を採つた結果甚だ狹隘であるが、大陸諸國及び我國の立法例にあつては、之に反し保險者の擔保責任は當初より航海に關する一切の事故なることを認めたものであるから、保險者が其の事變を以て航海に關する事故にあらず、又は海上危險に屬しないものであることを主張して、其の責を免れやうと欲するならば、



その立證の責任は保險者の側に存すと云はなければならぬ。是れ蓋し此等の國に於て豫め保險證券中に其の擔保しなき危險に關して特に免責約款を設定する所以である(註)。

(註) 本邦保險證券第三條參照。

以下項を追つて普通保險者の擔保する危險につき説明せんとするに當り危險の分類に關して尙ほ一言を費やすに、ガウ氏(Gow, W.: Marine Ins. p. 101)は英國海上保險證券上の危險を分つて三と爲した、即ち(一)海難、火災の如き自然的危險(二)投荷、悪行の如き被保險船舶上に於ける人爲的危險、及び(三)戦争、海賊、公敵等の如き被保險船舶上にあらざる人爲的危險、是である。予も亦此の分類方法に倣ひ、以下、節を分つて其の主なる危險(Perils insured against)を説明しようと思ふ。

### 第一節 自然的危險

#### 第一項 破船又は沈没

破船又は沈没(Shipwreck or "sunk")とは船舶が風濤の激烈なる作用に因り海岸若くは海中に於ける岩礁等に乘揚げた場合を云ひ、海難の一種なることは疑ふべくもない。而して破船も亦之を詳細に觀察すれば、三種の區別がある。一は船舶の形體並に組織の全部を破壊喪失して單に其の材料が波濤の間に點々浮游するに過ぎないやうな場合であつて、所謂船舶の全損(Total Loss)に歸したるとき、二は船舶が大破となり、之に修繕を

加ふるも修繕後に於ける價額は却て其の費用を償ふことの出来ないやうな場合であつて、所謂準全損又は解釋全損(Constructive Total Loss)と云ふ。並に三、船舶は破壊したるも尙ほ船舶としての形體を存し、其の修繕費が修繕後に有する價額よりも少額なときは、被保險者が之を委付し、保險者之を承諾するときは保險金の全部を受くることを得べく、然らざるときは、單獨海損として一部の填補を受くるに止まる場合、即ち是である。此の區別は英國學者の殆ど一様に認むるところであつて全損を分つて、絶對全損と準全損となす主義は英國に於て夙に採用せられ、現行英國海上保險法も亦同一である(同法第五十六條第二項參照)。けれども、他の諸國に於ては必ずしも之と一致するものでないことに注意せねばならぬ(註)。

(註) 全損の場合を二に分ち、現實又は絶對全損(Actual or Absolute Total Loss)及び準全損(Constructive Total Loss)とする。而して此の實用は現實全損の場合には被保險者は委付の通知を爲すことなくして、委付に依り保險金額を取得し得べきに反し、準全損の場合には保險者に委付の通知を爲し、其の承諾を得なければ保險金全部を受け、ことを得ないものとする。但し英國にあつては準全損の場合も亦其の性質全損なりと認められる(Arnould on M. Ins. Vol. II, s. 815.)。之に反し第三の場合には元來一部の損害(Partial Loss)で特に被保險者が之を委付し、保險者之を承諾したるときに於て、始めて保險金の全部を受くることを得せしめたものと謂はなければならぬ(英國海上保險法第五七及六〇條參照)。

又英國にありては第一の場合を"Foundering at Sea"と稱し、第二の場合を"Submersion"と名付けて、之を區別したることに注意しなければならぬ(Arnould, ibid, s. 1048)。



破船又は沈没の原因は其の種類が少くない。然しながら其の多くは(一)暴風雨、坐礁、衝突等に起因するものであるが、又間々(二)船舶の堪航力を缺いた場合、詳言すれば其の建造の不完全なるか又は過積に起因することがあり、或は又船員の操縦を誤つた場合に生ずることもある。一の場合は海難の結果にして、保険者の擔保すべき危険であることは論を俟たないけれども、二は多く人爲的危険に屬し、一見保険者の責に歸することが出来ぬやうであるが、之を被保険者より觀れば純然たる不可抗力なりと謂はなければならぬ。唯是等の不可抗力の内保険者は或は法律の規定(商法第八二九條)(註一)に依つて當然其の責を免るゝことあるべく、或は當事者間の契約に依つて(保險証券)擔保の責を免るゝことがあるであらう(註二)。

(註一) 本邦商法の規定第八二九條に類し、英國に於ては海上保險契約の默示擔保 (Implied Warranties) の一として、被保険者は船舶が契約の當時堪航力 (Seaworthiness, Seefähigkeit) を有することを保證するものであるから、若し船舶構造の不完全に因つて沈没した場合には保険者に擔保責任のないことを原則とする。而して堪航力の範圍は常に船舶の技術的方面のみでなく、航海に必要な書類を具へず又は人員の不足、若くは所要の炭量を缺如した場合も亦不堪航となること我國に於ける規定と同一である。而して堪航力の擔保は定期保險の場合と航海保險の場合とに依り著しく其の取扱を異にする。即ち乙は其の條件を絶對的なものとすに反し、甲は然らずして頗る寛大なることである。詳言すれば英國に於ける堪航擔保の條件は航海保險なるときは所謂潜在的缺點も亦被保険者に於て之を保證するを要するに反し、定期保險の場合には斯の如き嚴格なる擔保を問はない。然しながら英國に在つては定期保險の場合に被保険者にして若し其の船舶が不堪航の状態にて海上に出でたることを知つた場合に於て、之より發生した損害は保險者之を負擔しない。斯

の如く航海保險の場合には堪航擔保に關し純客觀主義を採用したのであるが實際には往々保險者と特約を爲し、斯の如き法律の要求せる嚴格なる擔保を必要としないこととしてゐる。彼の "Seaworthiness as between Assurer and Assured" なる約款は畢竟此の趣旨を明かにするものと云ふことができる。

(註二) 沈没に關して最も議論の問題となるは委付の場合、及び單獨海損不擔保の條件を以て保險契約を爲した場合である。蓋し準全損の場合には委付の通知を爲さなければ被保険者は保險金の全額を取得することを得ないの原則とし、又單獨海損不擔保の場合に於て沈没なりや否やは當事者間の責任を決定する上に重大なる關係を有するからである。蓋し所謂倫敦約款に依り、沈没なる場合には保險者は縱令單獨海損不擔保の契約を爲した場合に於ても、尙ほ其の損害を擔保する慣習があるからである。

### 第三項 坐 礁

坐礁 (Stranding, "Stranded") の意義に關する精確なる定義を掲げることは (Chalmers & Archibald, M. Ins. Act, p. 178.) 困難であるが、坐礁には岩礁其他堅牢なる物體に坐乗し、短時間内に復た引卸すことを得ざるが如き場合を指稱するものゝ如くである(註)。例へば船舶が岩礁に乗揚げ、數分間停止の状態にあり、且其の船底を破壊したる場合の如きは坐礁と見做すことを得なす (Nsaugle v. Royal Exchange, 1816. 事件に於けるヘレンボロー卿の意見 (Tyser, Mar. Ins. Losses, p. 196.))。而して坐礁に似て非なるものに膠沙と稱するものがある。膠沙は其の乗揚げた場所が砂地、泥床、又は淺瀬等の如き堅牢ならざる物體なるときをいふ。英國に於ける Grounding は正に之に相當する。スエズ運河に於ける Grounding は之を坐礁と認めないのを通例



とするのは其の一例である。更に坐礁と似たる場合は觸礁、即ち Touch and Go である。觸礁とは坐礁の如く堅牢なる物體に乗揚げたるも直に自力を以て浮出で、又は短少時間内に引卸すことを得たとき、若くは單に之に觸れたのみの場合を指す、坐礁を分つて斯の如く區別を設ける理由は、畢竟、保險者が小損害を填補する場合に、倫敦約款と稱し、單獨海損不擔保の場合と雖も前項に於ける沈没の場合は勿論、坐礁の場合にも其の損害額の最小責任額 (Franchise) に達したときと否とを問はず常に之を填補すべき慣例が十九世紀の半から漸次各國の間に普及するに至つたから、坐礁なりや否やは當事者間の利害に影響するところ甚だ大となつたがためである。而して坐礁は又沈没と同じく海難の一種にして、普通暴風雨等の如き天災に基くものであるが、間々船長が故意に之を坐礁せしむる場合がないとは云へない。例へば海賊船、又は敵船の拿捕を免れんとして故らに岩礁に乗揚ぐることもある。之を海上保険上、任意の坐礁 (Voluntary Stranding) と云ふ。而して任意坐礁は共同海損論に於て攻究せらるべき重要な問題の一であつて船長なる人の行爲に基く危険であるが、之を保險者被保險者の關係より觀察するときは依然として一個の不可抗力であるといはなければならぬ。従て任意坐礁に基く損失も亦保險者の擔保すべき危険であると云ふことが出来るのである(註一)(註二)。

(註一) 獨逸商法第八五三條に於ける Strandung は英國に於ける坐礁の意義と殆ど同様にして(獨逸商法第八五一條) 同國に於ける坐礁の意義によれば、船舶が普通航海に伴はざる事情に基いて擱坐し、再び引卸すことが出来ないか、或は縱令之を引卸すことが出来ても(一) 帆樑を切斷し、又は貨物の一部を投棄するかにより、又は非常なる高潮の爲めに浮出

でたるとき、但し此の場合には普通の手段例へば錨を引き上げ、若くは轉帆して後退を企つるが如き方法に依らざること  
を要す。(二) 坐礁の爲め船體に大なる損害、實質的損害を被つた後に浮出でたるときなることを要すとした。従つて獨逸  
商法に於ける坐礁の意義に従ふも觸礁、膠沙の如きは共に之を坐礁の中に入れることが出来ない。

(註二) 最小責任額に達したると否とを問はず沈没、坐礁、火災、衝突等荷も倫敦條項の下に於ける是等事故の存在を以  
て足る。換言すれば是等事故と損害との間の因果關係を問題としないのが英國に於ける慣例である。最小責任額を定めて  
る免責歩合約款 (Memorandum Clause) 中に在る "Unless general or the ship be Stranded" なる文言の解釋に  
依つて右の關係を明示してゐる。然るに日本、獨逸及び北米合衆國では是等の事故と損害間に近因關係の存在を必要とす  
る。之を米國では英吉利主義に對して F. P. A. A. C. (Free of Particular Average American Condition) と  
稱する(我國積荷保險證  
券第二十條參照)。

### 第三項 衝突

廣義に於ける衝突とは船舶と他の物體との接觸を意味するが、海上保險の衝突 (Collision, Zusammenstoss, Abordage) は普通船舶と船舶との撃衝を意味するものゝ如くである。獨逸商法上に於ける衝突(商法第八二〇條) 及八二一條參照) も亦船舶間の衝突を指し、同國商法第七三四條乃至第七三九條は船舶間の衝突に就て規定し、廣く他物例へば船橋、浮標、棧橋、防波堤等との撃衝を認めてゐない。又英國に於ける海上保險上の衝突なる文字も略ぼ同一である(註)。



(註) 然しながらAの曳船とB船との衝突はR. D. C.約款下に於てはA・B間に衝突ありと認められたことがある(The Niobe (1861), House of Lords.)。之と同様の趣旨を以て甲船の船と乙船と衝突したるときは甲乙兩船間に衝突ありと認められた。(Margett's v. Ocean Corp. 1901. 2 K.B. 712.)。然るに沈没船との衝突により、其の修繕費が修繕後に有する價額よりも大なりし場合の事件に於て、米國マサチューセッツ州裁判所は之を以て他船との衝突にあらず、wreckとの衝突なりとして保険者の責任を免れしめたことがある(Cf. Chandler v. Blogg. 1878. 1. Q.B. 52.)。

本邦商法(第七九七號及)の規定による衝突、その他衝突豫防法(明治二十五年)中に規定せる衝突等何れも皆之を狭義に解せらるゝものゝ如くである。此の故に我國に於ても亦外國に於けると等しく船舶が棧橋、防波堤、浮標、船橋等に衝突したるに由り生じたる損害の如きは保険者の擔保すべきものでなく、又保険者は其の被保険者が衝突の爲め第三者に支拂ふべき損害賠償額を擔保しない。蓋し既に一言したやうに此の場合に於ける賠償額は所謂船主の不法行為に基く責任であつて海上保険の直接の結果と認むることが出来ないからである。然しながら衝突責任に關しては現今各國に於て法律又は契約により加害船主の支拂ふべき賠償額は之を保険者の負擔となすものが多い。英國に於けるR. D. C.の如き Institute Clauseは即ち其の一例である。獨逸にあつては商法に於て(第八二〇)被保険者が第三者に支拂ふべき損害賠償額を填補すべき旨を規定したから強ひて斯の如き約款を要しないやうであるが、實際には又之を其の取扱定則(Bedingen)中に規定してゐる(註)。

(註) 船舶衝突の場合を分つて四と爲すことは、英國にあつては曾てストウエル卿(Lord Stowell)の試みた所であつ

た。佛國のヘメリオン氏(Hemerson C. XII. S. 14. p. 416.)も亦同一の分類を爲し、同國商法典は此の分類を採用して規定した(Code de Commerce p. Art. 467.)。其の四場合とは即ち左の如し。

- 一 双方過失の場合、例へば暴風又は其の他の不可抗力(Vis major)に因つて衝突したとき、
- 二 被害船主一方の過失に因つて衝突したとき、
- 三 加害船主一方の過失に因つて衝突したとき、
- 四 双方の過失に因つて衝突したとき、即ち共同過失に基いた場合、

第一の場合(Caseus fortuitous)に起因し、所謂海難の結果であるから、保険者の擔保する危険であると云はねばならぬ。第二の場合に於ては船長又は他の船員の過失に因るときは保険者の擔保すべき當然の危険でないやうであるが、英國に於てはHamilton, Fraser v. Pandors (1887)及Tinder Anderson v. Thames & Mersey Marine Insurance Co. (1898)等の判決によつて現今之を以て最早保険者の負擔以外であること主張することが出来なからうである。第三の場合(加害船主の一方的過失であるから、被害船主は其の損害の全部に對する賠償を求むることが出来る。而して保険者は第二の場合と同じく加害船の船員の過失に因つたときは之を填補する責任がないであらう。而して双方過失(Both to blame, Abordage commune)に出でたるものは所謂共同過失の場合で、各國に於ける主義區々としてある。本邦にあつては(第七九七)過失の輕重を比較することに依つて其の負擔額を定むるの主義を採り(佛國、獨逸、若し之を判定することの困難である場合は其の損害は各船舶の所有者平分して之を負擔するものと定めた。英國に於て從來海事裁判所(Court of Admiralty)に於て採用したる主義は、双方の損害を合計して各々其の半額を負擔することゝし、且つ其の支拂方法は損害の少き側より多き側に其の差額を提供(單純責任法: Single Liability)するを原則とし、甲は乙の被害額の半額、乙は甲の被害額の半額を相互に請求するが如き方法(交叉責任法: Cross Liability)を採らなかり



たが(從來英國に在りては共同過失の場合に於ける賠償方法に就て争があつたが、一八八二年に至り所謂 The Klodive 號事件(The Schoonhart Maatschappij Nederland v. The P. O. Steam Nav. Co., 1882.)により單純責任法一名相殺法を採用するに至つたが、此の方法に依るときは往々保險者に不利なる場合を生ずるから、保險者協會の衝突約款に在りては原則として交叉責任法に依つて清算すべきものと定めた、其の計算方法に就ては McArthur, Contract of Mar. Ins., P. 70) 一九一一年に至り英國に亦從來の方法を放棄し、所謂 Maritime Conventions Act, 1911, App. II を看す。一九一一年に至り英國に亦從來の方法を放棄し、所謂 Maritime Conventions Act, 1911, に依り我國と同様過失の輕重に依るの主義を採り、既に The Rosalia(1912) 號、The Cairbain(1912) 號及び The Bravo 號の各事件に於て此の主義を實際に適用した實例がある。(The Maritime Conventions Act, 1911, by L. V. Holt, London, 1918, p. 9, ff.) 而して此の場合に於ける保險者の責任に關し、獨逸にあつては法律の規定によつて保險者に擔保の責任あることは疑問がないが、英國にあつては、既に述べた如く、此の責任は全く法律の結果によつて生じたものであつて、海難の直接且つ必然の結果でないから之を免除した(一八三六年 La valeur) 但し今日にあつては此の種の危険は殆ど皆 R. D. C. の約款により保險者の負擔としてゐるから、實際には英國も亦獨逸と同じであるけれども、法律上當然に保險者の負擔する危険ではない。本邦に於ても亦過失による衝突は不法行為たる法律上の性質を有し、且つ此の種の危険は其の事業の外部より發生し被保險者が其の事業に相當な施設を爲したものと認むることが困難であるから、之を不可抗力に依る損害と認むることも亦頗る困難なるべく(民法第七〇、結局保險者の負擔すべき危険ではなから、衝突なる字義は現今上述の如く狹義に解釋せらるゝを例とするから、船舶以外の物體との衝突損害に對し保險者をして擔保せしめんと欲せば、當事者間の特約を俟たなければならぬ。而して斯の如き場合に問題となるのは浮流又は沈設水雷と被保險船舶との衝突である。或は之を以て戦争保險(War Risk, Kriegsgefahr)と起因するものと爲し、而も戦争危険(又は戰時危険)は殆ど例外なく F. C. S. (Frees from Capture & Seizure clause)

若くは Frei von Kriegsmost 又は Nur für Seegefahr の約款に依つて之を除外してゐるから、保險者の責任に屬しないものと論結せんとし、或は反對に、浮流又は沈設水雷は海上に於ける普通危険の一種に屬するから當然に海難の範圍内にありと主張するものもある。抑も海上保險者の負擔する危険は海上危険の直接の結果で、且つ其の具體的損害でなければならぬ。然るに若し戦争終結後數年を隔て、尙ほ海上に浮流せる水雷の如きは、縱令戦時中之を沈設したるものであつても、之に衝突した爲め直ちに戦争危険に遭遇したものと連斷するだを得ない。蓋し掃海作業後相當の期間(本邦船須磨浦丸、舞子丸、三嶺丸、豊臣丸)を経過したるものなる以上は、之を以て戦争行為に基いた直接の損害であると認むることが出来ない。只國家として掃海義務を全うしたりや否やの問題を残すけれども、戦争後兩三年を隔て、尙茫々たる大洋の中に浮流する水雷に至りては國家と雖も亦、如何ともすることができないものと認めなければならぬ。従つて國家に對する義務違反の損害賠償を求むることも亦其の個人に取つて困難であると云はざるを得ない。果して然らば是等水雷の危険は天災(Act of God)と同一の性質を有するに至るものと云ふべく、唯其の危険の性質他の航海の事故に比して一層激烈なるに過ぎない、隨て此の種の危険は戦争危険ではないのである。然しながら實際問題として保險者の側より考ふるに、戦争後尙ほ浮流する水雷の危険の如きは最早戦争危険でないこと明かであるとしても、之を航海の事故に因るものと看做して、他の危険と同様に擔保の責に任じやうとするが如きは海上保險の經營上甚だ無藝の舉であること云はねばならぬ。是れ近時の保險者が概ね皆其の保險證券中に特約を設け、廣く此の種の危険に基く損害を擔保しないこと



を約した所以である(註)。

(註)・本邦船舶保險證券普通約款、第三條第三號の規定する所に據れば「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」とあるのは舊約款の缺點を考慮した結果である。

海上保險に於ける浮流水雷の危險に就ては加藤博士海法研究第一卷(十一)及び L. G. Sieveking : Seeversicherung gegen Minengefahr. Z, f. d. s. V. W. Bd. VIII S. 8ff; Dr. G. Schaps : Die Seevers. gegen Minengefahr. Ebenda Bd. VIII S. 474 ff. 等參照。

斯の如く海上保險に於て衝突なる字義を精密に限定せる所以は、云ふ迄もなく倫敦約款に依り坐礁、沈没、膠沙及び火災の危險と同じく、衝突によりて損害を惹き起したときは、縱令單獨海損不擔保の契約を爲した場合に於ても、例外として保險者は最小責任額以上の損害に就てすら尙其の擔保の責を免るゝを得ないこと、現今各國に於ける一般の慣例であるからである。加之衝突に際し保險者は其の被保險者の第三者に支拂ふべき損害賠償額を擔保すべき契約を存する場合には、其の果して衝突なりや否やに依りて、當事者に與ふる影響大なるものがあるからである。

#### 第四項 火 災

火災 (Fire, Feuer) の保險も亦自然的危險の一種であることは疑問の餘地がないが、陸上保險にありては既に數世紀以前より獨立の形態を成し、他の損害保險と區別せられてゐるけれども、海上保險に於ては今尙ほ航海事

故の一種として保險者の擔保すべき所としてゐる。英國にあつては火災は所謂海難ではないが、保險證券中特に Fire なる文字を挿入するから、現今他の諸國と同じく保險者の擔保する所である。而して火災の範圍に就ては陸上に於ける場合と同様であつた、火災の爲めに被つた損害は勿論、其の消防手段の爲めに被つた損害も亦火災の結果として發生したものであるから、保險者の負擔に屬するものとする。唯爆發に因る (Explosion of steam) 損害及び其の物の性質 (Inherent vice of the Subject-matter, vice propre) に基く自然發火は保險者の擔保すべき危險ではない (本邦商法第八、二九條第一號)。然るに之か爲めに他の物體に及ぼした損害は、其の物の所有者より之を觀察すれば外部より發生した出來事であり、被保險者の如何ともすべからざる災害であるから、保險者に負擔の責ありと云ふを妥當とする。之と同様に原因の不明なる火災も亦數々見る所であるが、之を以て一概に其の物の性質若くは船員の過失に因るものと速断することの出來ないのは明かであり、斯の如き場合は依然として被保險者に取り不可抗力の一種であると謂はなければならない。英國に於ては從來船員又は第三者の故意又は過失に基く火災の損害も保險者に於て當然之を填補するを通例とした。彼の一八〇七年一英船が佛國の私船の爲めに拿捕せられんことを怖れ故意に之を燒失せしめたる事件に於て、エレンボロー卿は此の場合の損害は保險者の負擔に屬すと判定したが如き (Gordon v. Rinnington) 若くは一八一八年一船舶の運轉手が適當なる消火手段を懈りたに因り火災を惹起した事件に於て、判事某氏は、英國に於ては此の如き場合は少くとも近因が火災に存するを以て縱令其の遠因たる過失が運轉手の消火不充分にあつたとしても、之を以て被保險者に對抗するえとを得ず



と判決した (Busk v. Royal Exchange.)。詳言すれば英國にあつては從來火災の危険を保險に付したときは、之を誘起せしめた原因は措て問はなすのを主義とした (Gr. Gow, Mar. Ins. p. 102, Chalmers & Archibald, Marine, Ins. Act. 4. ed. p. 143) 但し實際には保險證券中船員の故意又は重大なる過失に原因せる損害は之を填補しなすことを約することがある(註)。

(註) 爆発による損害は本來火災に基くものでないから、保險者の擔保外であると云はなければならぬ。然しながら火災の爲め性質上爆発し易い物が他動的に爆発したときは、恰も發火し易い性質を有する物が他の原因の爲めに焼失した場合に、保險者が填補すると同様に不可抗力に基くものと看做すべきものである。而して英國に於ける免責約款中にある "Burnt" なる文字の意義は一八九四年 Glenlivet (1894) p. 48 : 7 Asp. M. L. C. 555. 該事件により、當該船舶が火災に因り全然焼滅するが如き程度の損害なることを必要とすと判決せられたために、爾來往々 "on fire" なる辭句を以て之に代ふる者があるに至つた。是れ畢竟前記「マウント」なる文字の意味の解釋嚴格に過ぎたため、之を緩和せんが爲めであること論なき所である (Templeman, Principles & Practice of Mar. Ins. 4th ed. 1934, p. 198.)。但し本邦に於ける火災なる文字は以上の二者を包含するものである。本邦船舶保險證券第三條第三號を看よ。

## 第二節 被保險船舶上に於ける人爲的危険

### 第一項 船員の悪行

現今船舶は其の帆船たるを汽船たるを問はず概ね皆船主の監督を離れて遠洋に航行するを通例とする。是を

以て船員は或は船舶に放火し、又は積載貨物を随意に賣却し、若くは他の海員が或る目的の爲めに船長を強要して航路を離れしむるが如き不正なる手段が往々行はれることがある。特に帆船時代に於て然るを見る。斯の如く航海中船長又は他の海員が不正なる手段の爲め船舶又は積荷に不慮の損失を醸さしむる行爲を總稱して船員の悪行 (又は失行、非行) と云ふ。英國に於ける Barratry 佛國に於ける Barateries du patron (獨逸商法第八一〇第六號 Gefahr der Unredlichkeit—Risk of dishonesty or default of any member of the Crew) は稍や之に該當する文字であらう(註)。

(註) 海上に於ける英語の Barratry は伊太利語の Barrateria に淵源せるもの、如く、又此の語は遠く亞刺比亞語より轉化したものであつて、騙詐の意味を有すと云ふ。一説には遠く西班牙語の Barrat (ヘメリマン氏の説 p. 155) に原因し等しく詐偽 (Fraud or trick) を意味するもの Sp. である (Chalmers & Archibald, ibid. p. 161) と云ふ。

本邦に於ては商法の規定(第七三)に依り船舶所有者は船員其他の使用人の悪意、若くは重大なる過失に因つて生じた損害を賠償する責を免るゝを得ないものとしてゐる。而して悪意と重大なる過失とを併記した所以は、此の兩者は本來の性質を異にしてゐるためであるが、重大なる過失は殆ど悪意又は故意に類すと云ふことが出来るであらう。而も如何なる場合に於て船員に重大なる過失ありや、若くは悪意ありやは事實の問題であつて、全く裁判官の認定に俟たざるを得ないが、既に述べたるが如き行爲は勿論、船底に穿孔して之を沈没せしむるが如き、又は自己の利益の爲めに密貿易を爲すが如きは悪意に基く行爲なりと云ふべく、斯の如き場合の損害は船主



が荷主に對し法律上當然に負擔すべき危険であらう。而して此の種の危険たるや其の原因全く人為的危険に由るものであるけれども、之を其の善意の被保險者より觀れば不可抗力に外ならないから、保險者が之を負擔することは當然であらう。而して以上の如き損害は之を被保險者たる船主より觀れば一種の不可抗力であるから、船主は豫め保險者と保險契約を締結し自己が積荷主に對して支拂ふべき損害賠償額を請求することを得ること勿論である。然るに船員が船主の船舶に穿孔して沈没せしめたる損害の如きは船主をして是等の使用人に對して其の訴權を實行することが出来ないから、結局保險者の填補を俟たなければ他に之が填補を求むるの途なきに至る。然るに本邦保險證券(第三條第五號)及第六號參照)によれば被保險者又は是等の代理人、雇傭人又は船長、船員の故意又は重大なる過失により生じた損害は之を填補しない旨を掲げて、其の救済の途を閉塞した。是れ實際上の便宜に出でた結果であるけれども、理論上では當に保險者の擔保すべき危険である。是れ蓋し本邦舊商法第九五九條が特に法文を以て保險者の負擔すべきものと規定した所以である。而して英國海上保險法第三條、白國商法第二〇七條、獨逸商法第八二〇條第六號の如きも亦之を被保險利益と爲してゐる。然るに他の諸國(佛國商法第三五法第六一八號二條、伊商法第六四和蘭商法〇條等)にあつては之と反對の立法例を採用したものがあつた。

以上の如く本邦に於ける惡意又は重大なる過失に就ては事實問題に委するの外ないやうであるが、今之を外國に於ける船員の惡行に相當する文字と對照するに、彼此必ずしも同一ではない。英國に於ける Barratry は船長が故意に船主又は荷主の利益を犠牲に供して、自己の私腹を肥さんとする各般の詐偽又は非行のみならず、船長

が自ら其の不法なることを知つて行ふ所の各種の詭計的行爲は勿論、犯罪の過失により船主又は備船者の利益を害する場合をも指す (Arnould, s. 839)。斯の如く英國に於ては船員の惡行たるが爲めには船員が犯罪的意思を以て船主(又は備船者、備船者は)に對する義務に背反することを必要とする (McArthur, Contract of Mar. Ins. p. 120) も、佛國にあつてはパーラン、ポチエ、エメリンゴン等の諸家何れも皆之を廣義に解釋し、惡行中には各種の詐偽的行爲は勿論單純なる不注意、即ち過失、怠慢、並に船員の航海上の不熟練に因る場合も亦其の内に包含するものとしてみる (Pothier, Traité d'Assurance, § 65, Chalmers & Archibald, ibid. p. 162) 即ち船員の不法行爲の外、過失怠慢に起因するものも亦惡行を構成すると解したものである。

### 第三項 投 荷

投荷 (Jettison, Jet. Seewurf) 又は打荷(徳川時代に於ける)とは船舶が暴風雨等に際し其の沈没を免れんが爲め船足を輕快ならしむる目的を以て船長が故意に其の積荷、帆樁、索具、錨、錨鎖、圓材、帆等を切斷して之を海中に投棄する行爲を云ふ。而して斯の如き行爲に因つて投棄せられた積荷其の他の物品は、依然として積荷の所有者、若くは船主に屬するものであるから、之を救助するか若くは之を拾得した場合には救助料を支拂つて所有權を恢復し得るのは云ふまでもない。而して是處に注意を要すべき事項は次の諸點である。即ち其の性質上の瑕疵に基因した投荷の損害は之を填補せらるゝことなく、又一般に甲板上の積荷の投荷は之を保險者の負擔たらしむることを得ない。只積荷の積類性質に従ひ甲板積を以て適當なりとする場合に於ける甲板積の積荷に及ぼした



損害は保險者之を擔保する。例へば酸類に屬する積荷を投棄するが如き場合はである (Cf. Apotinaris Co. v. Nord Deutsche Ins. Co. 1903)。而して投荷は共同海損の最も普通且主要なる場合であつて、古來投荷を共同海損の典型となし、漸次其の理論を他の類似の場合に準用した、所謂 Lex Rhodia du Jactu は即ち投荷の場合に關する規定を指稱するものに外ならない。往時にあつては船主又は荷主は自己の船舶又は積荷と同船し、後に荷主の代理人たる上乘 (Supercargo) の乗船するを例とした故、投荷を行ふに當り船長は荷主又は其の代理人と協商するを得たけれども、後年船主も積荷主も共に乗船せざるに及び會て不規則投荷 (Irregular Jettison) と稱せられ、全く船長の意思に基いた方法が却て合法にして且商業上有效の投荷たることを認めらるゝに至つた (See Roles of Oleron, Art. 8, quoted by Lowndes, General Average, p. 6, Gow, ibid. p. 106)。而して斯の如き投荷に依る損害は被保險者より觀れば不可抗力に準ずることを得るから、保險者の擔保すべきものと云はねばならぬ。保險者が其の被保險者に對し積荷の損害を填補したときは其の利害關係者に對して有する海損債權は之を代位權の原則によつて請求することが出来る (商法第六二一條及第六二二條參照) (註)。

(註) 投荷に依る損害に關し各利害關係者の分擔額に對しては保險者に擔保の責任がある (商法第八一七條)。而して英國にあつては保險證券の中に投荷なる文字を挿入したゞ始めて保險者に負擔の責任を生ずるものであるけれども、他の諸國に於ては全く其の趣を異にしてゐることに注意しなければならぬ。

### 第三項 船舶、船長、航路又は航海の已むを得ざる變更

以上の外被保險船舶上に於ける人の行爲に基く危險の種類を列挙するならば、已むを得ざるに出でたる船舶、船長、航路及航海の變更等を擧げることが出来る。而して已むを得ざる船舶の變更とは被保險者の責に歸すべからざる事由により積荷を積載すべき船舶を變更した場合の危險を云ふ。被保險船舶の種類、等級は保險者が危險の測定上最も重要な條件であつて、其の變更は即ち危險に著しい變化を與へるから、其の變更以後の危險に對しては保險者に於て責を負はないのを原則とする。然しながら被保險者又は保險契約者の責に歸すべからざる事由に依つて船舶を變更したときは、其の積荷又は希望利益の被保險者等より觀れば、依然として不可抗力であるから、保險者之を擔保すべきである。是れ本邦商法第八二七條の存する所以である。船長も亦船舶と等しく危險測定上重要な條件ではあるが、現今、船長は概ね相當の學識と經驗とを具へ、且つ何れの國に於ても國家に於て嚴重なる監督考試を爲すを例とするに至つたから、本邦の如きは船長を指定したときと雖も、其の變更は契約の效力に影響のないことを規定した (商法第八二七條參照)。次に已むを得ざる航路外の航行 (又は離路) とは保險せられた一定の航路を航行するが如く已むを得ざるに出でたる場合の危險を指すものである。蓋し海上に於ける一定の航路なるものは危險の測定上重要な關係を有するから、被保險者が恣に離路を爲す如きは保險者に不慮の損失を來さしむるの虞があるからである。是を以て船舶が航路外の航行を爲したるとき以後の危險は保險者に於て擔保しないのを原則とする (英國海上保險法第四六條)。英國に於ける Deviation 即ち是である。尤も本邦にあつては商法第八



二五條に於て被保險者が航路を變更し、其の他著しく危険を變更又は増加したときは、保險者は其の變更又は増加以後の事故に付き責任を負ふことなし、但し其の變更又は増加が事故の發生に影響を及ぼさざりしときは此の限りにあらずと規定してゐるから、英國海上保險法の規定とは稍や相異するものがある。然し船長は(一)或は暴風雨の爲め、(二)或は航海中燃料若しくは食料に缺乏を來したるに因り、(三)或は船舶内に傳染病患者を發生し又は船員に患者を生じたるが爲め、(四)或は他船を救助せんが爲め、(五)或は船員の悪行により、(六)或は默示若しくは明示擔保の條件を履踐せんが爲めに必要なるとき等、畢竟已むを得ざる事由に依つて航路外の航行を爲すに至つた場合は、何れも被保險者の責に歸すべからざる事由であるから、若し右の原則を此の場合に適用すれば、被保險者に對して甚だ苛酷なりと云はねばならぬ。況や斯の如きは被保險者より觀れば全く一の不可抗力なるに於て<sup>や</sup>更に已むを得ざる航海の變更とは例へば其の到達港が交戦地域となつたが爲め已むを得ず其の航海を變更して他の航海に向ふが如き場合を云ひ、其の危険を已むを得ざる航路の變更に準じて考ふることを得る。只航海の變更なるときは其の到達港は全く變更せられた場合であるが、航路外の航行、即ち航路の變更であるときは、單に一時其の航路を變更したに過ぎず其の到達港には何等の變更を加ふることはない(註)。

(註) 救助に關し英米兩國に於ては單り人命救助を目的とする場合には之を已むを得ざる離路だとするが (Scaramanga v. Stamp, 1880. Phillips, Ins. Vol. I, s. 1027 & 1028)。單り財貨の救助を目的とする場合は航路外航行を構成するものとなしてゐる。獨逸に於ても同一である (獨商法第八)。

我國に於ても亦船員法<sup>第二十一條及</sup>第二十四條に於て船長は危險に遭遇せる他の船舶を救助する義務あることを規定してゐるのであるから (英國も同様の規定を存す M.S.A. 1919. 及び s. 6 of the Maritime Conventions Act, 1911)。之が爲めに保險契約を無効とするは被保險者に對して酷なることいふまでもない。併し人命の救助が財貨をも同時に救助するに非れば之を完遂し得ない場合に、先づ人命の救助を動機として航路外航行をなすに至つた場合は、縱令第二次的動機として財貨の救助を目的とする離航の行爲があつても、尙、已むを得ない離路たる性質を失はない (Per Sprague in Craiker v. Jackson, Arnould, ibid. Vol. I, s. 424)。已むを得ざる避難港 (Port of Refuge, Nothafen) の入津も亦已むを得ざる航路外の航行の場合に準じて考へることが出来よう。唯避難港の入津は概ね皆共同海損の場合に屬し、現今英國は勿論各國に於ても亦、共同海損として取扱ふことが多い。只此の際問題となるのは、彼の英國主義に従ひ避難港に陸揚後に要したる倉入費用、又は陸揚中發生した火災の損害の如きは、之を共同海損としない場合は、保險者の負擔となるべきか否かに就てである。

### 等三節 被保險船舶外より來る人爲的危險

#### 第一項 海賊及び竊盜

船舶若しくは積荷が海賊の爲めに掠奪の厄に逢ふが如きは、今日に於ては殆んど稀有の事例であるが、往時に在つては海賊所在に出没した爲め、恰も普通海難と同一視せられた觀があつた(註)。特に彼の地中海及び葡萄牙沿岸地方に於ける海賊船 (Raubschiff) の横行の如き其の一例であつて、所謂 Barbarekengefahr として知ら



る、危険、即ち是である。従て船主は常に其の船員を取戻さんが爲に贖罪金を調達することを必要とした。是れ蓋し一六二四年漢堡に於ける奴隸金庫 (Sklavenkasse) が終に強制保険の制度 (Zwangsversicherungsanstalt) となつた所以である。史實の傳へる所に據れば、一七一八年より一七二九年に至る期間に於て漢堡海事局 (Admiralität in Hamburg) が贖罪金として船主に支拂つた金額一八九七〇馬克ベンコ (一八四五〇馬克) の多きに達したと云ふ。而して海賊尙ほ猖獗を極めた爲め、後には商船隊を編成して單獨の航行を防止したが、力尙ほ之に及ばなかつた。また一六二二年には特に護衛船 (Convoi, Convoy) の方法によつて商船の保護に任じた事實は世人の周知するところであつて、而も此の種の海賊の危険は十七、八世紀は勿論十九世紀の初期に及ぶも尙な熄止するに至らなかつた (海賊の歴史に關しては F. Hermann, über die Seeräuber in Mittelmeer und ihre Vertilgung. Lübeck 1815. 寺田四郎 海賊考 海法會雜誌第二十五號 (昭和十五年) (註))。

(註) 支那事變前にあつては、其の沿岸に在つた戎克は多く海賊を働いてゐたものである。即ち山東省、江蘇省から揚子江を南して、浙江省、福建省の沿岸は戎克を本據としてゐる海賊の巢窟で、是等の戎克は大砲を備へ商船にでも堂々と横付して船長や船客を人質とする。而してこの人質を取戻すには多額の身代金を其の親方に提供しなければならぬことは恰も往年西歐諸國に見た海賊と獲む所がなかつた。

斯の如く海賊の危険は、往昔に在つては殆ど普通の海難と同視せられた觀があつた。従て當時之に對する保険も亦甚だ緊要であつたことは明かである。然るに英國にあつては海賊の危険は之を海難と認めなかつた爲め、特

に保險證券中 Pirates, Rovers & Thieves なる文字を挿入し、始めて保險者に責任あることを明かにした。而して海賊は人爲的危険であることいふまでもないが、被保險者にとつては不可抗力に準ずることを得るから、保險者の擔保すべき危険であると云はなければならぬ。我が國に於ても改正保險證券の約款により (第三條) 海賊の爲めに被むる損害も保險者に於て填補すべきことを明かにしてゐる (註)。

(註) 船舶保險證券第三條第二號參照

海賊 (Piracy, Seeräub) の意義に就ては、今尙ほ學説が一定してゐない。國際公法學者の稱する海賊は、必ずしも私法たる海上保險法に於て云ふ所と同一ではない (英米兩國にあつては奴隸の賣買は海賊の所業と看做さるべく、又佛國にあつては武装した船舶が必要なる書類を備へないと 是は其の事實のみによつて海賊となる)。  
ハール氏國際法第三版二六四頁參照

英國海上保險法の規定 (附則第 八條) する所に從へば、海賊なる語は旅客にして謀反するもの、及び海岸より船舶を襲撃する暴徒をも包括する。然し乍ら叛徒 (革命を企) に依る攻撃は内亂 (Civil commotion) であるから、之を海賊と看做すことが出来ないと解さなければならぬ (Republic of Bolivia v. Indemnity Mut. Ass. Co. 1909 I. K. B. 735. C. A.)。本邦保險證券中の海賊の意義に就ては、商法及び刑法中に之が定義を定めないう上は、國際公法上認められた意義に從ふの外はないが、是れ亦必ずしも一致しないから結局は事實問題となるであらう (註)。

(註) Carver's Carriage by Sea. § 96 の掲ぐる海賊の定義は左の如くである。



"Piracy is forcible robbery at sea, whether committed by marauders from outside the ship or by mariners or passengers within it. The essential element is that they violently dispossess the master and afterwards carry the ship itself or any of the goods with felonious intent." 尙ほ英國に於ける Rovers は Pirates と殆ど同意義である (Cow, Mar. Ins. p. 112.)。

竊盜 (Thieves, Diebstahl) の危険とは海賊の如く強力を用ゐずして、積荷又は船舶の一部を窃取するの行爲を指す。然るは從來英國に於ける Thieves なる文字は特種の解釋を下すを通例とした。即ち海上保險證券中 C Theft とは強力を伴ふ (Latrocinium) ものであるとせられ、從て彼の單純なる窃盜 (Furtum) は Thieves ではないとせらる。蓋し海上保險に於ては所謂竊盜は事變ひなす (Furtum non est casus fortuitus. Arnold, s. 873.) からである。然し尙ほ疑問がある爲め、米國に於ける保險證券中には海賊及び強盜即ち "Pirates and Assaulting Thieves" なる文字を用ゐて此の意味を明かにしたものがあつたと云ふ (英國海上保險法附則第九條)。然し是れは米英特有の解釋であつて、直に之を本邦又は獨逸等に於ける窃盜と同義に解することの出来ないのは明かである。而して竊盜の危険は畢竟其の監督者たる船長の過失怠慢の結果なること多く、從つて運送者に於て全然其の責任を負ふべきは、保險者には擔保の責任がないものゝ如くである。二三世紀以前の學者 Malynes, Roccus, Magens, Weskett 等 (村瀬博士講義要領二四五頁參照) の主張により、當時は竊盜による損害は、皆何れも海上保險者の擔保を要しない危険であるとした。然しながら此等諸氏の説は十九世紀に至つては最早學者の排斥するところとなつ

た。蓋し既に坐礁沈没其の他の海難にして船員の過失怠慢に起因したものと雖も、尙ほ其の被保險者より見れば一箇の不可抗力に外ならずと看做す以上は、獨り窃盜の危険のみを除外することが出来ないからである (註)。獨逸商法 (第八二〇) に於て竊盜の危険 (Die Gefahr des Diebstahls) も亦保險者に於て擔保すべき旨を規定したのは當然であると云はねばならぬ。

(註) 然し乍ら本邦新貨物保險證券第五條第二號に於ては盜難の危険は保險者の負擔より之を除外した。又英國に於ける竊盜の中には船舶に屬する人々でない他の Strangers の場合にのみ適用し、同國船荷證券に於ける竊盜の文字も亦同一に解すべきである。是れ亦英國に於ける固有の解釋法である。

### 第二項 戦争及び變亂に因る危険

戦争 (War, Krieg, Guerre) の意義は主として國際公法學者の主張に俟つべきであるが、戦争に關する概念、從て其の定義は今日尙ほ一定したと云ふことが出来ない。國際法の始祖といはれるグロチウスは、戦争とは「力によつて相争ふ所の二者の有様又は狀況を云ふ」と定義し、總ての力の争を包含せしめた。是を以て個人の單獨なる争闘も亦戦争だと看做したけれども、今日の戦争なる概念は之に反し、或は戦争とは「國家及び交戰團體の間に公然兵力を以てする争であつて、國際間に非常の權利義務を生ずるもの」とするものがある (高橋作衛氏戰時國際法第二八頁參照)。或は又戦争とは「一國家が對手國の抵抗力を挫き自己の主張を貫く爲めに、對手國に對して平時に於ては許されざる加害行爲を行ふことを認められ、且國際法上平時に異なる權利義務の關係を生ずることを認めらるる



數國家間の状態なり」(立作太郎博士著戰時國際法第一頁參照)との定義を與ふるものがある。英國劍橋大學教授ウエストレーキ博士は、其の著國際法論に於て、(Westlake, International Law, Part II, War p. 1.) 「戰爭とは力によりて相争ふ政府の状態なり」(War is the state or condition of Government contending by force.) と定義したのは簡單なる言葉のうちに能く其の概念を言表はしたるものと謂ふことが出来る。而して茲に注意すべきは戰爭を以て兵力に依る争闘であるとする(高橋博士は所謂争闘説を採る者と、戰爭は單に争闘行爲のみを指すものでなく、一の狀況であるとする所謂状態説(グロチウス、立博士)を採る者との二論者であることである。而して現時の國際法上に於ける諸現象を最も能く説明し得るものは後説であるから、海上保險の場合に於ても亦状態説を採用するのが便利である(Eldridge, On Mar. Policies, p. 269.) (註)。

(註) 尙戰爭の定義若くは概念に關し英國のLawrence, Oppenheimer, Hall, Wheaton, Phillimore 諸氏の著書を看よ。

古來宣戰の布告なくして實際上戰爭を開始した場合が少なくない。一七五五年英佛戰爭、一八七七年露土戰爭、一八八三年清佛戰爭、一八九四年日清戰爭、一八九八年米佛戰爭、一八九九年南亞戰爭、一九〇〇年歐洲諸國對支那戰爭、一九〇四年日露戰爭の如きは即ち其の一例である。Putendorf (Bk. 8, c. 6, 9.) は曾て宣戰の布告は正當なる敵者と海賊とを別つ標準であると結論したが、是れ當時に於ては交通不便にして通信の行波らなかつたが爲め、布告を以てせざる戰爭行爲は發行と認むるを適當となしたからである。佛國の Emerson 氏も亦宣戰の布告なき戰爭は劫掠の行爲なりと云つた。然し此の説は最早今日に於ては採用せられない。蓋し電信の如き通信機關の普及は勿論、新聞紙の之を傳ふるものが多い。

今日に於て、交戰の状態は殆ど何人にも克く理解せらるゝに至つたからである。

斯の如く國際法にあつては、戰爭は國家及び交戰團體間に於ける力争状態に制限せられ、而も未だ國家でない政府は交戰權を認められたものなることを條件とするに反し、保險に於ける戰爭は其の範圍一層廣汎である。即ち其の敵對行爲が國際法上認められた権力より出でたると、將た其の用ゐられた戰闘の手段が國際法上許容せられたるものなると否とを問はざることである。例へば一九〇九年四月二十九日、獨逸帝國裁判所の下した判決に依れば、保險法上戰爭の概念は下の如くである。即ち武力的行爲若くは戰爭類似の行爲は勿論彼の一國の臣民が強力を以て組織的に國家の権力に抵抗した場合、即ち刑法上所謂内亂の場合、及び單に掠奪又は強力を以て人民を脅かす場合も亦戰爭と看做す。又、一九〇九年九月二十七日ハンザ高等裁判所の下した判決例も略之と同様の見解を採用してゐる。而して、之と同一の見解は各國に於ても見る所である。本邦商法に於ける(第六四〇)條參照)戰爭の意義に就ては何等の定義を與へてゐないが、亦同一に解するのが穩當である。

戰爭の危險 (War Risk, Risque de guerre, Kriegsgefahr) は往時にあつては海上に於ける主要なる危險の一種であり、之が爲め却て海上保險の必要を喚起した觀があつたが、一八五六年巴里宣言 (Declaration of Paris, 1856) の發布せらるゝに及んで(之に署名した諸國は英、佛、澳、海上に於ける私有財産の保護に關し、中立國の旗章の下にある敵貨及び敵國の旗章の下にある中立貨 (Free ships, Free goods) は戰時禁製品を除き之を捕獲することを得ない旨を規定したのみならず、所謂私拿船 (Privateering) を禁じ封鎖も亦有効に之を實行



し得べき場合のみに限つたために、之を従前と比較するに、海上に於ける私有財産の地位頗る安固となるを得た。當時北米合衆國、西班牙、墨西哥の三國は第二條以下に就ては同意したが、尙ほ私船の拿捕に就て見解を異にした爲め、終に此の宣言に加盟しなかつたが、其の後米西戦争（一八八一年）に際し兩國共實際に私拿船の拿捕を行はなかつた爲め事實上此の宣言は各國の是認するところとなつたものと看做し得る。我國亦同一である（一八九四年及び清日戦争）。又英國政府の招請に依り一九〇八年十二月から一九〇九年一月に互り英國に於て開會され、當時の宣言に係る、所謂一九〇九年倫敦宣言（Declaration of London）（獨、米、佛、西、伊、白、露）は一層海上に於ける戦争手段に制限を加へたものであるけれども、英國は未だ之に正式の批准を爲すに至らなかつたが、一九一四年八月廿日樞密院令に依り其の一部を留保して歐洲大戦争に之を適用した。是より先き伊太利土耳其古間、及びバルカン諸國の戦争に於ても任意に如上の國際的規約を勵行してゐる。斯の如く海上に於ける戦争危険の範圍は漸次陸戦法規に接近し來り、從て其の危険は復た往年の如く頻繁でないのみならず、國際的和親の向上につれ、戦争は寧ろ稀有の事例と看做されるに至つた。

戦争危険は海上危険の一種であり、被保険者より見れば不可抗力に準ずることを得るから、保険者の擔保すべき危険であることは疑を容れなす。英國にあつては戦争は海難でなすから、特に戦争に該當する文字“Surprisals and takings at sea of all men-of-war, letters of mart and countermart”を挿入してゐるため始めに保險者に責任ありとしてゐる。然し是亦英國に於ける Perils of the Seas に特殊の意義を有せしめた當然の

歸結であつて、爾餘の諸國にあつては全く之と異つた見解を採らざるを得ない。獨逸商法（第八二〇條）、佛國商法（第三五〇條）は勿論、其他西班牙（商法第七五五條）和蘭（商法第六三七條）等の如きは法律を以て明かに保險者の負擔すべき危険なることを規定する。然るに伊太利（商法第六三五條）白耳義（新商法第二〇一條）葡萄牙（商法第六四〇條）及び本邦舊商法（第九五九條）の如きは原則として之を保險者の負擔以外であるとしてゐる。而して本邦現行商法には之に關する明文がないけれども海上保險にあつては文理解釋上、獨、佛等と同じく保險者の負擔すべき危険と解するを穩當とする（反對説青木博士海商法初版第三四五項（註）以下参照）。

（註）斯の如く各國法律上の規定は各々沿革を有し、且つ保險者の責任に廣狹の差等が存するにより、同一ではないが、今日實際に使用せる保險證券中には皆特約を設け「戦争又は變亂に困る危険は保險者之を負擔せざる」ものであるから、單に其の結果から觀れば何れも同一條に出づるものと謂ふべきである。即ち英國は E.C.S. 約款により、又獨逸にあつたは “Nur für Seeschiff”（第八四九條）又は “Frei von Kriegsmolest”（第八四八條）の約款により、或は戦争危険を保險者の負擔外とし、或は戦争繼續中に發生した戦争に因る損害を免るべきものとしてゐる。其他、佛、白等何れも皆同一であつて、本邦に於ても船舶普通約款第三條等に於て之を明言してゐる。蓋し戦争危険の範圍は往時に比し遙に廣大であつて其の及ぼす損害も亦甚だ巨額に達し、而も何等據るべき統計がないから、私人にして之が經營に當らんとするが如きは、恰も一種の賭博を行ふに等しいからである。茲に於てか、戦争危険は國家に於て補償すべしと云ふ國家補償説（National Indemnity）と、國家自ら保險の衝に當るべしと爲す國營保險説（National Insurance）との兩説ある所以である。本邦に於ける大正三年九月十五日並に昭和十四年十月發布戦時海上保險補償法の如きは即ち前者の實例であ



り、同六年七月廿一日並に昭和十五年三月發布戦時海上再保險法の如きは海上保險の再保險のみを官營となしたものであつて後者の通例である。而して英國に於ける國營海上保險は更に其の一步を進めたものと云ふことが出来る。

今次歐洲大戰の開始に先立ち英佛を始め他の歐洲諸國に於ては、各々自國貿易線の確保、海運並に保險業擁護のため戰爭保險の官營を實施するもの漸く多きを加ふるに連れ、我國に於ても保險の民營制度も早晚變更を受くべき機運の下にあつたが、昭和十四年九月三日、英佛兩國の對獨宣戰布告に依り國際情勢の激變に遭ひ同年十月我國海上保險元受業者二十一社は一丸となり「戰爭危險再保險組合」を結成、政府補償制の下に保險の引受を爲すこととし、先づ同年十一月三日以降積荷の戰爭保險を新制度に據ることとしたのであるが、船舶の戰爭保險は在來船舶普通再保險組合の組合員間に於て之を引受け來つた。然るに其の後間もなく十一月二十一日英國東海岸に於て日本郵船、照國丸の觸雷揚沈事件が突發し、民間業者の損害が莫大で、在來の如き引受方法では之を續行しかねるに至つたから、船舶保險も昭和十四年十二月二日以後政府補償制に據る引受の開始となつたのである。

此の補償制度は日本船舶及び我國輸出貨物に對する一定範圍の戰爭保險全部を舉げて前述の戰爭保險組合に一日保險し同組合は更に之を本組合の構成員たる各保險業者に所定の割合を以て分擔せしめ、終局の收支勘定に於て損失を示せる場合は壹千萬圓を限り政府に於て之を補償し、その益なるときは、その中、九割を政府へ納付せしめる仕組としたものである。

右の政府補償制度は政府と民間保險業者の契約に依る臨機の措置で、政府としては豫て之が再保險國營の計畫をも有してゐたのであるから、之に關する法律案は第七十五帝國議會の協賛を経て昭和十五年三月三十日「損害保險國營再保險法」として公布せられ、同年六月一日から從來の補償制に代へ之を實施することとなつた（昭和一五、三、三〇法律第七十一四六號、昭和一五、五、二八）（昭和一五、三、三〇法律第七十一四六號、昭和一五、五、二八）（商工省令第三六及三七號參照）。

此の間國際情勢は日に益々急迫を告げ、昭和十五年九月二十七日、日、獨、伊三國同盟の成立するや、英米との再保險

交換は事實上不可能となり、我國損害保險の國內消化を絶対必要とする事態に立到らしめたから、同年十月十五日我國損害保險會社共同出資の下に「東亞火災海上再保險株式會社」を設立して、戰爭保險以外の損害保險（海上及び火災の普通保險）に對する再保險を引受けしめることとした。然るに其の後の國際情勢は益々逼迫の度を増して來たので、政府は海上戰爭保險のみならず普通海上保險及び火災保險の再保險引受ともなるやうに昭和十六年一月七日前記國營再保險法施行令並に國營再保險法施行規則の一部を改訂し同日以降施行せられるやうになつた。

前記獨逸に於ける戰爭危險不擔保の約款たる“*Frei von Kriegsrisiko*”及び“*nur für Seefahrt*”は等しく戰爭危險に對して保險者が責任を免れんとする爲めであるが、其の責任範圍に於て著しい相違がある。即ち前の約款では戰爭危險が當該航海に影響を及ぼした時を以て一般に保險者の責任を解除するものとするに反し、後の約款では保險者の責任及其の時點以後と雖も、戰爭危險に起因しない不利益なる結果は保險契約の終了するまで繼續して保險者の負擔としてゐる。それ故“*Frei von Kriegsrisiko*”の約款は“*nur für Seefahrt*”の約款に比べて遙かに多くの制限を受けるものと謂はねばならない。而して前約款では、保險者の責任は二方面から制限が加へられてゐる。即ち

一、保險者は戰爭危險に原因せる場合、換言せば所謂“*Causa proxima*”が戰爭危險なる場合に生じた損害は之を負擔しない。隨つて其の以外の場合に、戰爭危險自體はその航海に何等の影響を及ぼさなかつたときに生じた損害に對しても尙保護者の責任を免れしめないものとする。

二、保險者の責任は戰爭危險がその航海に影響を及ぼしたときから直ちに之を解除する。

但し影響は何れも本質的なものでなければならぬから、餘り顯著でない影響の如きは未だ以て保險者の責任を解除することは出来ない。獨逸商法第八四八條は斯やうな性質を有する三場合を例示してゐる。



戦争危険は上述の如く特に法律に於て其の責任を免除すべき規定を存する場合を除き、原則として保険者の負擔に屬するけれども、實際上殆んど例外なく保険者は特約によつて擔保の責を免るゝを例とする。是れ英國に於ける船主が概ね平時より戦争危険を目的とする相互組合に加盟してゐる所以である。然しながらロイド團體に屬する保険者にして戦時に際し特に戦争保険の引受を爲すことは珍しくない。斯る場合に於ける戦争危険の範圍如何。今其の主なるものを説明すれば左の如し。

第1. 捕獲 (Capture) 又は拿捕 (Takings at sea or Seizure) の危険。現今拿捕又は捕獲 (拿捕と捕獲とは未だ没收の状態にあらざるものを云ひ、後者は拿捕の後捕) を爲し得るものは交戦権を有する國家の船艦なることを要する。従て往時に於けるが如き私拿船 (當時にあつては拿捕) が國家より免許狀 (Letter of Mart or Marque) を得て、敵國の商船を拿捕するが如き行爲は、國際法上之を適法の行爲と認むることが出来まいであらう。併しなから海上保険者の責任は拿捕の行爲が合法なると違法なるとを問はない。即ち何れの場合にも保険者は其の責任をしなければならぬ (Arnould, *ibid.* s. 829.) (註1)° 巴里宣言第一條に於て私船の拿捕を禁じたことは既に述べた所であつて、歐羅巴戦争にあつても亦、獨英共に私捕の拿捕を行はず、又巴里宣言第二條及び第三條の規定する所に依れば、中立國旗章の下に於ける敵貨は戦時禁制品を除いて捕獲せらるゝことなく、又中立國貨物は同じく戦時禁制品を除いて敵國旗章の下にあつても捕獲せらるゝことがないから、畢竟私有財産にして捕獲し得るものは (一) 敵船の中にある敵貨、(二) 敵船、(三) 戦時禁制品 (註2) 及び (四) 臨検搜索を担み又は

封鎖違反の行爲を爲した船舶の四者であると云ひ得る。

(註1) 斯の如く國際法上現今私船の拿捕は適法ではないが、之を被保険者側から觀れば、一種の不可抗力と看做すことが出来、従て戦争に際し斯の如き危険に遭遇したときはこれを以て戦争危険と看做し、保険者に於て擔保することが蓋し最も適當であらう。若し之を海賊船と看做すとき英國の如きは普通約款に於て Pirates, Rovers の危険を保険者の擔保すべきものと爲したけれども、我國に在つては普通約款を以て之を除外してゐるから、(貨物約款第四條第三號參照) 被保険者は畢竟何れの方面よりも填補を受くるの途なきに至るものと云ふことができる。

(註2) 所謂戦時禁制品 (Contraband of war) とは敵國の軍力に供せらるゝを妨げる爲め、交戦國の一方が海上に於て敵軍に到達することを防遏するの手段を執り得べき貨物を云ふ。(Vattel's *Droit des Gens*, translated into English, 1783 中に於ける禁制品の定義は下の如くである。"Commodities particularly useful in war, and the importation of which to an enemy is forbidden, are called Contraband goods.")

従來戦時禁制品に關するグロチウスの分類方法は、日、英、米等の捕獲審檢所に於て使用せられる所であるが、之を三に分つてゐる。即ち (一) 武器、彈藥の如き戦争にのみ使用せらるる貨物を含む。(二) 戦争には全然用なきもの、即ち贅澤品に屬する物。(三) 原料品の如き戦争の目的のため之に加工し、或はその儘之を使用し得るも亦平和の目的のためにも使用の可能な物、この種の貨物は之を *Ancipitis usus* と呼ぶ。前二者に就いては何等の疑問がない。何となれば第一類に屬するものは *Instrumenta Belli* で、必ず戦時禁



制品と判定せられるもの、及び他は贅澤品だからである。然るに第三類に所属する貨物即ち *Ancipitis usus* に就いては其の範圍極めて不明瞭である。故に中立國は何れも通商の自由を擁護するため、是等の貨物を捕獲すべからずと主張し、反對に交戦國は戦争目的の完遂上之を嚴格に取扱はんとする傾向がある。而して戦時禁制品を一定の目録表に組立てんとする試案は現在の如く戦争の方法並に體制の非常な變革を來した時代にあつては、極めて困難な事業で殆んど不可能といつてよい。佛蘭西革命以前には戦争の開始と同時に、交戦國は戦時禁制品として取扱はべるべき貨物を豫め指定して、之を中外に宣言公布するのを慣例となしてゐた。然るに一九〇九年倫敦宣言はグロチウスの三分説を採用し、通告の形式をとらず一定の貨物につき其の一を絶對的禁制品、其の二を相對的禁制品とし（同宣言第二十二條及び第二十四條）、其の三を自由品となしてゐる。第一次歐洲大戰では多數の除外品を絶對的若くは相對的禁制品中に加へるの必要が明白となつた。加之一九一六年四月には進んでその絶對的禁制品と相對的（條件的）禁制品の區別すら之を全廢するの宣言を敢てするに至つた。更に同年七月には全然倫敦宣言に依據しないことを宣言するに至つた。然るに今回の第二次歐洲大戰の開始せられるや一九三九年十一月英國は獨逸貨物捕獲令を發布して、獨逸より出づる一切の貨物を捕獲沒收すべしと宣言してゐる。斯くして我國の如きは結局歐洲航路を中止するの已むなきに至つた（註）。

（註）大東亞戦争の開始せられるや我國は海戦法規（大正三年軍令海第八號）の一部を變更することに決定、昭和十七年三月二十日の閣議で承認を経て公布、中外に公表した。是に依ると我が國の所謂戦時禁制品の範圍も其の解釋の仕方如何

では殆んど總ての物資を意味することになつた。

一七八〇年及び一八〇一年の所謂武装中立聯盟は露國を首班とする北部歐洲諸國の同盟であつたが、其の主眼となる所は攻撃又は防禦のための武器に加工されたものを除き、如何なる貨物も之を戦時禁制品と看做すことが出来ないといふであつた。當時英國を除いて各國は一七八〇年の武装中立に同意したのであるが、一七九三年歐洲の海軍諸國は何れも右の同盟を解體して其の原則を放棄した。一八〇一年再び武裝中立聯盟の復興を試みたのであるが、忽ち英國の抑壓する所となつて同年中に之を放棄するの已むなきに至つた。

相對的禁制品たる原料品は其の性質特に戦争に役立つもの、例へば直接造船に使用せられる資材の如きは當然禁制品と判定せられた。而して其の他の資材が條件附禁制品なりや否やを分つる標準は、其の資材の用途如何による。換言すれば日常生活のために用ひられるか、將又、軍事的目的のために用ひられるかの差別是れである。故に前者なれば禁制品でなく、後者なれば禁制品である。是れ現今之を條件附禁制品（Conditional Contraband）と呼ばれる所以である。而して是等貨物の仕向港の性質が右判斷の實際的解決の標準となつてゐる。即ちその港灣が一般商業的性質のものに屬するものならば、斯る港と雖も往々造船の役をつとめないことはないが、通常民需を充たす目的を以て輸送せらるるものと推定せられる。之に反して、其の港が佛國のプレスト、英國のポーツマスの如く海軍の裝備を施してゐる所ならば、その港灣に向ふ貨物は、間々民需を充たす場合があるが通常軍用を目的とするものと推定せられる。併し斯の如き理由は鐵道輸送の可能な時代となつては最早や其の價値がない。



蓋し多數の文化國ではその貨物の多數が鐵道によつて一地域から他の地域に容易に輸送することを得るやうになつたからである。

倫敦宣言三十三條の規定する所に依れば條件附禁制品は敵國の陸、海軍又は行政廳の使途に供する目的を以て仕向けられるときは捕獲を免れないものとする。但し行政廳の或部署に輸送せられのではあるが、事實戰爭の目的に用ふることの出来ないときは捕獲されない。更に同第三十四條に依ればその貨物にして敵國の行政廳に輸送せられたか、或は斯る貨物を敵國に供給すると思惟し得べき敵國內の商社に輸送せられるか、或は是等の貨物が敵國の要塞地帯又は武裝せる軍隊の基地に輸送せられる場合には捕獲を免れない。

右倫敦宣言に若干の訂正を加へて採用せられた一九一四年八月二十日の英國樞密院令は前記第三十三條に示せる區別に更に、若しその貨物にして敵國、若くはその代理人に、或は敵國行政廳の管轄に屬する商人其の他の者に、或は是等の者のために輸送せられたときにも亦捕獲を免れないと宣言してゐる。その後若干の改訂が加へられ最後に一九一六年七月の樞密院令は倫敦宣言を全廢し、商業の變化した状態と實際取扱の複雑化を來した理由とに依り、國際法に合致せるものとして、英國並に聯合國の認める若干の原則につき疑義を生ずる處ありと説明したる後、禁制品を沒收するために要する敵到達地は、反對の證明なき限り、貨物が敵國の行政廳又は敵國の代理人に、又は是等の者のために積送せられたるとき、或は敵國に屬し若くはその占領に係る地域にある者に、又は其の者の爲めに、若くは戰時中斯る行政廳の代理又は其の他の人々に禁制品を輸送したるとき、或は貨物が

指圖式 (to order) なるとき、或は船舶書類に依つて該貨物の眞の荷受人が不明なるときは、何れも禁制品の沒收を免れざる敵到達港と認定すべき宣言を公布した。荷出人が自己又はその代理人に積荷を輸送することによつて支配權を留保する場合、その船舶書類は、右樞密院令に依れば眞實の荷受人を示してゐないと判定した (The Hellig Olav (1921), A. C. 526, Kronpins Gustav (1919) P. 182, The Urna (1920), A. C. 809, The Norne (1921), 1 A. C. 265. 或は又船舶證券によつて引渡を受ける者が實際の支配權なく單なる傀儡に過ぎないやうな場合も同一だとする The Louisiana (1918), The Rijn (1917-1919), The Sydland (1917), The Kronprinzessin Victoria (1919)。

往年の戰爭に於ては船舶、海軍用貯藏品、木材その他の貨物にして直接造船の用に供し得べきものは特別の條件に依つて之を除外せられた場合は格別、通常戰時禁制品と看做された。帆布 (Sail-Cloth) は單なる商港に仕向けられた場合と雖も、一般に禁制品と認められた。又獸脂はプレストの如き軍港に仕向けられた場合を除き之を禁制品と看做されない。繩は一般には禁制品とする。随つて錨その他一切の Armamenta navis も禁制品に屬する。硫黃、硝石は彈藥の主要なる原料となるものであるから武裝中立と標榜した往年の武裝中立聯盟規定の條項中にすら之を禁制品と認めてゐる。

タール、瀝青、大麻は佛蘭西戰爭に於ては之を戰時禁制品と看做した。但し中立國の産物たる瀝青、タール、大麻が其の國人民の所有に係り、且つ中立國船舶を以て輸送せられる場合には之を沒收することなく、之を強買



權 (Right of Preemption, *Loit de Prémption*) に服せしめるか、或は之を返送せしめることがある (The Apollo (1802) 號事件参照)。

食料品は通常禁制品と看做されないので原則とする。特に食料品が之を輸出した國の生産品なる場合に然りとする。但し食料品が直接に軍隊に供給するために輸送せられ又は包圍若くは封鎖地域に送致せられた場合はこの限りでない。一八八五年清佛戰爭に於て佛國は飢餓に依つて敵國を降服せしめるのは合法的行爲だと主張し、一七九三年英國は佛蘭西に米穀其の他の食料品を輸入することを禁じ、之がため米國の抗議を招いた。米穀を戰時禁制品と宣言した。然るに英國は之に反對し食料品を無差別に禁制品と看るのは、不當なりと主張したのであるが、結局戰爭の早く終了したため問題自體は深く論争せられずして了つた。日露戰爭中露國は最初食料品を絶對的禁制品と宣言したが、後日に至り中立國の有力なる反對に會つて之を相對的禁制品となすに同意してゐる。

(Cf. G. W. T. Omond. *The Law of The sea. A short history of some questions relating to neutral shipping* 1756-1916. p. 16.)

石炭は平和の目的のために使用せられることが多く、隨つてその性質上所謂條件附禁制品である。從來英國捕獲審檢所は之に關する判決を下すの要に迫られたことがなかつたが、英國政府の宣言は之を禁制品となすの意志を表明してゐる。佛國は一八五九年及び一八七〇年には石炭を禁制品となさずと宣言したけれ共、普魯西は痛く之に反對した。日露戰爭中、露西亞は石炭を禁制品と宣言したるも我國は之を條件附禁制品の中に加へてゐる。

第一次歐洲大戰の初め英國政府はその意圖する絶對的並に條件附禁制品を特定して之を宣言した。其の品目は倫敦宣言第二十二條及び第二十四條に列擧してゐるものと同一で、唯、飛行機並にその附屬品は條件附禁制品でなく絶對的禁制品の中に加へてゐる相違のみであつた。而して戰爭の進捗に連れ、その品目中に可成り多數の貨物を附加した。一九一七年七月二日の宣言は從來の諸宣言と併せて統一したものであるが、之に依れば、その中三十四品は條件附禁制品で約二百品は絶對的禁制品である。絶對的禁制品の最終目録表には常に武器、彈丸、爆發物、軍艦、裝甲鐵板、その他明かに軍事的性質を具ふる物ばかりでなく、鐵條網、金、銀、防禦物、發動機、皮革、アルコール、鑛油、催滑料、護膜、絹、棉、羊毛、澱粉、タール、大麻、硫黃、その他多數の化學的調製品 (藥劑品) 及びその他近代の戰爭に用ひられる多數貨物の製造に必要な物品をも網羅してゐる。而して條件附禁制品として取扱はれた貨物の中には食料資材 (Foodstuffs) 馬糧、燃料、馬具、油及び脂肪、鐵道資材、職用衣料並に一切の船舶、端舟を含んでゐる。右の内食料資材の中には、ココア、ココア豆、ソーセイジ包装物を含めた (The Sydland (1917), The Rijn (1917), The Cometa (1916)。然るに珊瑚は食料の保存用に用ひられるが之を食料資材と認めなかつた The Progresso (1917)。

日露戰爭の際行はれて我國の捕獲規程 (明治三十七年三月大本營訓令) に依れば、絶對的禁制品 (第十三條) 及び條件附禁制品 (第十四條) の品目は次の如くである。

兵器、彈藥、爆發的並其材料 (鉛、硝石、硫黃等をも包含す) 及製造機械、セメント、陸海軍軍人の制服及武



裝具、甲鐵板、艦船の製造及艦裝の材料、並に以上の物品に屬せずと雖も、單に戰爭の用に供すべき一切の物品、是等の物品を敵地に到達すべき場合、又は陸海軍に到達すべき場合に於て之を戰時禁制品とする。(捕獲規程第十三條參照)。

糧食及飲用品、被服及其材料、馬匹、馬糧、馬具、車輛、石炭及其他の燃料、木材、通貨、金銀塊並、電信、電話及鐵道建設の材料(是等の物品は敵の陸海軍に到達すべき場合、又は敵地に到達し、其到達地の如何に依り敵の陸海軍用に供するものと認むべき場合に限り、之を戰時禁制品とする。捕獲規程第十四條、明治三十八年十月此項改正)。

日露戰爭の際有效なりし軍令海戰法規の規定せる戰時禁制品の品目(第五十五條、第五十六條參照)は大體に於て倫敦宣言に依つたのである。

一九〇七年第十一號ヘーグ條約第一條(Art. 1. of the Hague Convention, No. XI. of 1907.)は中立國及び交戰國ともにその公海上に於ける郵便通信は違法にあらずと宣言してゐる。然し英國では獨逸人が書面又は小包郵便を以て輸入せんとする禁制品は之を保護しなす」と判決してゐる。The Simla, (1915); The Noordam (No. 2), (1920); The Tubantia, (1916)。

戰時禁制品は感染的性質(Infectious nature)を具へてゐると稱せられる。蓋し、同一所有者に屬する貨物並に船舶の如何なるものも捕獲沒收せられるからである。(The Stadt Emden (1798), The Ringende Jacoby

(1799), The Kronprinsessan Margareta, The Parana (1921)。

前佛蘭西戰爭に於て戰時禁制品を積載したるに由り、課せられた料金は單に運賃と費用とのみを失ふに止まつた。但しその船舶が虚偽の到達港又は船舶書類に依つて禁制品を擁護する目的で、船舶側に虚偽があつたときはその船舶も亦沒收を免れないものとなした。船主が禁制品の輸送なる事實を知つて之に従事したときは、その船舶は沒收せられるとの嚴格なるストウエル卿の判例には若干の先例があつた。然し右の如き虚偽の行爲のなきときは船舶を沒收すべしとするが如き前例はない。大陸諸國に於ては貨物の若干部分が禁制品なるときは其船舶を沒收すべしと規定するものが鮮くない。而して右に關する原則は倫敦宣言第四十條に掲げられてゐる。即ち「その禁制品の價格・分量・若くは運賃が積荷の半に達するときは該船舶は之を沒收することを得」是れである。

等一次歐洲大戰に於て、この問題に The Hakan, (1916) P. 266, (1918) A. C. 148. 號事件で詳細な検討が加へられた。この事件は鹽魚のみから成る積荷を積載して獨逸向け航行中の瑞典船の拿捕に係るものであつた。サー・サミュエル・エバンス(Sir Samuel Evans)氏は倫敦宣言第四十條とは別個に、英國の捕獲審檢所は戰時禁制品がその積荷の過半に達するときはその積荷を沒收することが出来、而もこれは國際法の一部を構成するに足ると認めたが、この見解は樞密院の採用す所とならず、同院は船主側に於て該貨物の性質を知了する一事を以て船舶を沒收するに十分なる理由を供すとせず主義を確認した。兎に角この判決は問題の積荷が全貨物の實質的部分を構成する場合なることは確かである。The Hillerod (1918) 號事件に於て該船が禁制品を中立國に輸送



したるがため没收せられた場合に、その最終敵國到達港 (Ultimate Enemy Destination) の知了は普通人としての船主に於て其事業が通常行はれる輸入の種類でないであらうと推定せられることを要し、従つて特別の調査を要しないものなることを要すと判定せられた (The Zamora (No. 2), [1921] 1 A. C. 801.)。

更に英國樞密院の判決中には尙ほ一の暗示があつた。即ち備船者又は船長の側に於て右と類似の知了が船舶没收の根據となるべしといふことは是である。後年幾多の事件に於て、積荷の全部が禁制品である場合にスターンデール卿 (Lord Stendale) と、サー・ヘンリー・デューク (Sir Henry Duke) の兩氏は禁制品過半の原則 (Half Contraband) の下に船舶の没收を回避してゐる。或る船舶が往航のみの備船契約を爲し、雜貨の中に僅少の禁制品を混せて運送した。而も船長もその最終到達港が敵國なることを知らなかつた事件に於てスターンデール卿は、備船者が不知であつたのを理由として該船の没收を認めなかつた The Ran (1919)。然るに或る船舶が數ヶ年間の備船契約をなし、備船者は船舶の使用につき十分の監督権を有し、而も獨逸政府に食料品を供給する目的を以て組織されたコーベンハーゲン航路に使用されたことを知つてゐた。サー・ヘンサー・デュークはこの全航路に關する廣汎な事實に基き、是等の船舶は没收さるべきだと判決してゐる。彼の The Kim, (1915) 號事件は即ち是である。

依是觀之、以上の諸判例は船主側に於てその貨物の性質と到達港とを知了せる場合には、縱令詐偽的意志のないときと雖も、船舶の没收に十分な理由を構成するとなすのである。尙ほ斯の如き事實の知了は船長及び備船者

の側に於ても亦場合に依りその船舶の没收を免れないものとしてゐる。斯の如くであるから英國の捕獲法では所謂「禁制品過半主義」の原則は之を認めてゐないやうである。

ストウエル卿は敵國の港灣に事實航行する船舶に積込まれた貨物を除いては、戦時禁制品の問題は發生しないと判決してゐる (The Imina (1800))。即ち英國に於ては從來久しく船舶の仕向先に依つて貨物の仕向先を決定するの主義を株守してゐたのである。それ故、英國に於ける捕獲事件中には、第一次歐洲大戰前までは、拿捕の際中立國に向つて航行する途上にある積荷を没收したやうな事件を發見することが出來ない。蓋し、當年行はれた戦争の状態や陸上輸送の困難は英國に取りてはそれ以上の權利を主張する必要がなかつたのである。然るに近代に入り又特に中立國と敵國との間に鐵道に依る交通の頻繁となるに連れ、敵の港灣に赴く途中に在る積荷の捕獲權に從來の如き制限を加ふることは寧ろ理由に乏しくなつた。故に理論上、その適當なる原則は戦争遂行上、敵國の使用に供し得べき一切の禁制品たる貨物を拿捕し得べきものとせねばならない。而して是れ實に後年列國の捕獲審檢所がかかる原則に依つて判決を下してゐる所以である (註)。

(註) The Commercen I Wheaton, 382. 號事件に於ける米國高等法院判例 The Springbok (1866), The Peterhoff,

(1866), クリミア戦争中佛國捕獲審檢所の判決 The Vrow Howina, ヲルミニヤ戦争に於ける伊太利捕獲審檢所の判決

The Doelwyk; Ruys v. Royal Exchange Ass. Corp. (1897), スプリングボク號事件は英米國政府間に文書を以て

折衝する所となつたが、結局英國側の默認する所となつた (一九〇〇年議會議事録・雜一號)、秋山博士國際公法九五—

頁、立博士戰時國際法論五〇二頁參照。



更に The Peterhoff 號事件に於て米國高等法院は南北戦争の際、墨國の一都會マタモラス (Matamoras) に積送され、それより河を越えて米國南部聯邦に輸送の途中にあつた戦時禁制品を没收すると宣告した。然るに同航海の保険訴訟に於て、英國地方裁判所は中立港に向ふ航海中の積荷は、之を戦時禁制品として没收せらるべきものでないと判決して米國の判決を覆した。しかしこの事件に於ける原則についても英米兩國の間に何らの扞格がないことは明かである。

(註) Hobbs v. Henning (1864)、立博士戰時國際法論第三版五〇二頁以下參照。尙ほ前出 The Peterhoff, Hobbs v. Henning 並に後出 Seymour v. London Provincial Mar. Ins. Co. (1872) 事件は何れも Douglas Owen Declaration of war, London, 1889, pp. 194-200 に詳論せられしを參照。

然るに同じ裁判所がこれより後年の判例に於ては、右航海に於ける同種の保険契約につき審檢所は戦時禁制品不擔保 (No Contraband) の條項をもつた擔保は敵國の到達港を目的とするマタモラス向積荷の場合に封鎖違反なりとの意見を發表して、Seymour v. London & Provincial Mar. Ins. Co. (1872)。

サー・サミュエル・ヘブンス氏が一九一五年キム號事件に於て繼續航海若くは最終到達地主義 ("Continuous Voyage or Ultimate Destination") の原則を、中立國に赴く途中の禁制品の輸送に適用したのであるが、この主義は第一次歐洲大戰前既に國際法の一部となつてゐた。爾來捕獲審判所に於ける殆ど總ての事件に於て禁制品として没收せられた積荷は中立國に赴く航海中の船舶であつた。而してルイジアナ (The Louisiana, 1918)

號事件に於いて英國樞密院は繼續航海の原則は、同國がその權利を放棄しなかつた各事件の禁制品には凡て之を適用したければならないと判決してゐる (註)。

(註) 右の外、同國樞密院が中立國に向ふ航海中捕獲した禁制品の没收を認めた事件は The Hellig Olav, (1919); The Rijn, (1919) が有名。The Baltic, (1917) 號事件に於てヘブンスは敵國の使用に供するため禁制品に加工する目的を以て中立國に赴く途中にある原料は繼續航海の原則に従つて之を没收すると判決した。しかし斯る航海中に於て捕獲した原料をその地に於て消費する目的を以て加工したときは之を没收することを得ないと判決した。其の結果、或は同種類他の貨物が同一中立國の他の人々に依つて敵國へ輸出される虞れがあつても已むを得ないとなしてゐる。ボンナ號 The Bonna, (1919) 事件は即ちそれである。(立博士前掲著書、五〇六頁參照)。又或瑞典港に航行中捕獲せられた羊毛の荷受人が梳毛の目的を以て獨逸に輸送し、梳毛後之を本國に持歸るべかりし場合、但し其残毛は之を獨逸に保留する者なりし場合に、英國樞密院は是を以て確かに絶對的な禁制品なりとして没收と宣告した。The Axcel Johnson, (1921) 事件は是れである。

近時に至り一旦中立港に貨物を陸揚して、陸路に依り敵地又は敵軍に達せしむべき場合にも、前の航海と後の陸上輸送とを以て連續せる輸送と認め、前の中立港に向ふ航海中に於て禁制品の輸送が成立するとす所謂連續輸送 (Doctrine of Continuous Transportation) 主義を採るやうになつた (ブランダスラット號事件、立博士五〇二頁。更に第一次歐洲大戰當時に於ける英國主義の適用範圍の擴大に就いては同上五〇五—五〇六頁參照)。

倫敦宣言は絶對的な禁制品と條件附禁制品との區別を設け、前者の場合に其の貨物の輸送が直接なると將又積替へ又は其の後陸路に依つて輸送せられるとを問はず、之を没收し得るものとする (第三十條)。後者は、其の中間の中立國に於て陸



揚げせられたとき敵國が海岸線を有しない場合でなければ之を捕獲することが出来ない(第三十五條)としてゐる。

第二、封鎖の危険 交戦國は敵國に屬する港灣を封鎖して中立國船舶の之に出入することを禁ずることを得るか、被保險者は之が爲に其の航路を抛棄せざるを得ざるに至る。之を封鎖の危険と云ふ。而して斯る場合には現今出港の爲め若干日の猶豫を興ふるを慣例とする。故に若し封鎖を破り又は出港すべき期間内に出港しないときは、封鎖違反の行爲に因り船舶、積荷共に沒收せらるべきこと明らかである。現今國際法上の封鎖とは、巴里宣言第四條に規定したやうに、實力を以て敵國の海岸に接到する船舶を實際防止し得るに足るべき充分の兵備を要するものであつて、學者の所謂有效の封鎖 (Effective Blockade, Blocus effectiv) でなければならぬ。從て彼の交戦國が單純なる一片の布告に依つて敵國に屬する一定の場所を封鎖すと云ひ、又は中立諸國に對して一般的に宣言し、或は通告するも之が爲めに中立國船舶をして、直ちに其の封鎖地域に出入せしめざるの効力を生ずるものでない。故に國際法上に於てはかの往年數々行はれた紙上封鎖 (Paper Blockade) 若くは擬制封鎖の如きは之を認むることを得ないのである。而して是等の地域に航行する船舶及び積荷は何れも皆封鎖の危険に曝さるべきもので、國籍の如何に従ひ若くは積荷に依つて區別のないことを原則とする (所謂公平の原則)。斯の如く國際公法上の封鎖は一定の意義を有するけれども、海上保險にあつては其の意味更に廣く、國際法上にあつては所謂封鎖と認むべからざる場合にあつても、之を同一の危険と看做されるのを例とするから、戦争危険の保險者は之が擔保の責に任じなければならぬ。

(註) 中立國臣民が封鎖港に供給をなし若くは何等かの方法を以て之と通商を企て封鎖違反の行爲を爲したるときは、是に依つて其の船舶又は積荷が沒收せられることは國際法に於ける一般の原則である。故に封鎖に違反せんとする決定的意志を以て、若くは事實之に違反して航海を開始し或は既に實行に着手した航海又は通商に對する保險は封鎖をなした國の裁判所に於ては之を執行することを得ない。斯の如く封鎖違反の意圖は結局その危険を増加するのであるから保險者が保險契約を締結する場合に、右の意圖あることを知れる場合を別にして其の契約を無効ならしめる。而して封鎖違反の行爲は重大なる犯罪であるから國際法は右の點を決定するのに極めて慎重な態度を執つてゐる。即ち次の三條件を具ふるに非れば封鎖違反の行爲を構成しないものと宣言してゐる。

第一、當該港灣は實際有効な封鎖の状態に在ることを要す。しかも此の事實は明白に審檢所を満足せしむるに足るものたることを要す。

第二、中立國臣民は斯る封鎖の存在を豫め適當に通告せられることを要す。

第三、中立國臣民は封鎖の存在を知りたる後、之に違反するの意志を以てその開始後貨物を積載して當該港灣に出入することに依り明白なる違反の行爲に出でたる場合なることを要す。

斯くて、當該港灣に接近し多數の船舶に依つて圍繞せられ之に入港するを危険ならしめるに足るが如き場合を封鎖の状態にありといふ。唯近代の戦争に於て封鎖船は往年に比べて封鎖港より遙かに遠き距離に於て之を實施することが出来るやうになつたことは疑を容れない。

次に船長は船舶又は積荷が封鎖の違反に依つて沒收せられる以前に封鎖施行の事實を知ることが絶対必要の條件である。然しその封鎖の事實を知るの方法は、形式の如何を問はない。故に事實封鎖が成立し、且つ船長がこ



の事實を知るときは、船長の危険に於て之を侵破するに至るものである。又縱令船長が之を知らざりし場合と雖も、封鎖國から既にその政府に通告したときは、船長に尙ほ之を知らなかつたものとして捕獲を免れることは出來ない。蓋し外國政府への通告はその臣民へ傳達せらるべきもので、一般臣民への通告と看做され得るからである。封鎖の知了に關する推定は通信機關の整備を告ぐるに至つた今日に於ては、往年に比べて遙かに擴大せられたことは毫も疑ふべき餘地がない。而して封鎖の通知が中立國に到達するために許された一定期間が中立港に人港すべき権利の唯一標準ではなく、寧ろ船長が封鎖の事實を知れりや否やを標準とする事實問題である。

第三に中立國商人が封鎖違反の理由でその中立性を喪失する前に封鎖違反の意志の存したことが證明され、且つ斯る意志を實行に移すために、何等かの行動に出でたことを要する。而して其の行動の態様は素より種々である。

封鎖違反の最も明白な場合の一は監視の任にある艦隊の守備を犯して封鎖地域に入らんとした場合である。しかし封鎖本來の目的は出港又は入港を抑止せんとするにあるのであるから、封鎖された港灣から逃避せんとする企圖は之に入港せんとする場合と同じく違反の行爲である。故に知つて之を敢てし或は詐僞的に之を企てんか中立國臣民は何れもその中立性を喪失してその船舶の沒收を免れない。然るに封鎖の宣言以前に貨物を購入し若くは船積せられた場合は、封鎖に關らず中立國臣民はその貨物を積載した儘封鎖港から出港することを許され、その中立性を喪失しない。從來交戰國一般の慣例では、封鎖の實施を通告し、且つ中立國船舶に荷積を完了

して出港し得るやう若干の猶豫時日を與ふることとしてゐる。封鎖通告前に入港した船舶に右通告後、或は底荷を以て出港を許され、或は封鎖以前に輸入した貨物にして尙ほ同船に残留する場合にはそのまゝ出港することが出来る。但し英國では封鎖宣言後にその港で購入した船舶は、封鎖の繼續中は出港し得ないことを原則としてゐる〔The General Hamilton, (1805), The Vigilantia, (1805), 参照〕。

封鎖港で貨物を購入し之をその港から陸路他の港に輸送し、然る後その港から輸出する場合は、中立國臣民の封鎖侵破の行爲ではない。之と同一の理由により内水航路に依つて封鎖港から、又はその港まで貨物を輸送する場合は封鎖違反の行爲と見做すことを得ない。右の原則は英國では The Stert (1801); The Jonge Pieter (1801); The Peterhoff (1866) に於て認められてゐる。然るに、一九一六年七月七日、英國樞密院令で倫敦宣言を廢棄し、繼續航海若くは最終到達地主義は封鎖並びに禁制品の場合に適用せらるべきことを宣言した(捕獲法の原則を改訂した樞密院令の効果。)  
(このことは The Zamoras (1916) 参照)

封鎖違反を構成するためには、封鎖の地域内に侵入する積極的な行爲の存在を以て、各場合に必要な條件とはならない。般長が出航前默示的に若くは實際に封鎖の存在を知りて之に入港する何等かの意志を以て封鎖地域に向け出帆するが如き行爲は(極めて長距離の場合を除き)その航海の當初から、封鎖の違反を構成し、中立國臣民はその時から直ちに違反の罪に問はるべきものである。右の原則は英國では既に The Columba (1799); The Neptunus (1799) 以來認めてゐる所であるが、倫敦宣言の下に於ては、中立國船舶及び軍艦が封鎖を有效ならし



め得べき行動の區域内に於てのみ捕獲と爲すことを得としてゐる（第十七條）、隨つて事實上非封鎖港に赴く途中なるときは之を捕獲することを得ない（第十九條）。

それゆへ、中立國船舶が當初出船に際して封鎖の通告を受領しなかつた場合に、その航海中何れかの港に於て之が報告を受領したるに關らず、尙ほ其の封鎖港に入港せんと企圖したときは沒收を免れない。故に又封鎖の通告後、封鎖が解除されたか否かを檢する目的を以て封鎖地域の港口に向ふべき命令を受けて航行した場合、若くは備船契約に依つて封鎖通告後の航海に於て、或る港灣がその後に至つて封鎖せられた場合に、船長が之に接到する行爲も亦沒收を免れないことは、英國では那翁戰爭當時の判例 *The Freme*, (1804), *The Tutela*, (1805) 等に依つて明かにされてゐる。

しかし、封鎖の通告後、封鎖侵破の豫想なく、封鎖港に向けて出帆するが如き單純な行爲で、而も當該船舶がその港に到達したる後、なほその封鎖が有効に實行せられてゐる場合は中立性の喪失とはならない。而して長途の航海なる場合、例へば大西洋横斷の如き航海にあつては、船舶は封鎖の通告後と雖も尙ほ封鎖港に向けて不確定の一到達地に航行することを許される。但し封鎖の繼續につきその適當なる場所に於て之が問合をなすべきことを條件としてゐる。右の原則は *The Stephardes*, (1804), *Naylor v. Taylor*, (1821), *Dalglish v. Hodgson*, (1831), *Medeiro v. Hill*, (1832) 等が先例である。

中立國臣民が平時には許されない敵國の沿岸若くは植民地の貿易を許可せられることは、英國捕獲法の原則に

反するとせられてゐる。蓋し是に依つて戰時中敵國の資源を補強するに至るからである。故に同國に於ける從來の原則は斯る通商に従事する船舶及び貨物は戰時捕獲物として沒收することを得るとしてゐる。而してこの原則は一七五六年初めて決定せられた理由から一七五六年の原則 (*Rule of 1756*) と呼ばれてゐる。而して此の原則は佛蘭西革命から起つた數次の戰役中ストウエル卿に依つて數々採用せられてゐる。我が國も亦一九〇五年モンタラ (*The Montara* (1905), 2 *Rues*, and *Jap. Prize Cases*, 403.) 號事に於て右の原則を適用してゐる。

一八五六年巴里宣言に至るまでは戰時中には中立國の旗章下と雖も敵貨は凡て捕獲を免れしめないのを國際法上の原則としてゐたことは、グロチユース、ヴァツテル、アズニ諸氏の何れも之を認めてゐるが如くである。然し中立國領土から敵國に敵貨を輸送することは之を中立違反とは認めない。隨つてその取引に何等の不正を見ない限り、中立國輸送者は縱令その到達地に送達しない場合でも、その全航海に互る該貨物輸送に對する運賃の全額を捕獲者から請求する権利ありとせられた。蓋し捕獲者が貨物を差押へたのは、戰爭の權利に依つて荷受人の地位に立つ者に引渡を了したと看做し得るからである。彼の *The Copenhagen*, (1799), *The Juno*, (1916) 號事件は斯る原則を適用した著例である。但し後の事件 (*ジュノー號*) に於ては英國船と中立國船に積載された敵貨の間には區別を認め、前者即ち自國船の場合には唯割合運賃のみを認めてゐる。

斯の如き貨物自體の保險は敵國の裁判所に於て執行し得ないのは勿論である。隨つて裁判所からは絶対に違法



だと看做され、且つ其の住民に依つて契約せられるとも無効だと判決せられるであらう。然し中立國臣民に依つて締結せられ、且つ之を中立國裁判所で執行せんと欲せば問題は自ら異なる。蓋し中立國臣民は合法的に敵國の貨物を輸送することが出来、隨つて又合法的に之を付保することが出来るからである。

敵船舶に積込める中立國人に所屬する貨物の自由なるべきことは明白な國際法上の原則である。蓋し戦争は交戦國に敵貨を捕獲すべき十分の權利を附與するけれども、友朋國の貨物を捕獲すべき如何なる權利をも與へるものでないといふ極めて簡明な道理に因るものである。グロチユース、ヴァツテル諸氏も亦夙に右の理由を主張してゐる。それゆへ、捕獲者が敵船中に發見した中立貨を輸送して、最初の到達港に運搬したときは、運賃の請求權を有するも、その他には何等の請求權がない。英國に於ける右に關する判例は *The Fortuna*, (1802). *The Dina*, (1803). *The Roland* (1915) 等である。しかし、敵船中にある中立貨の捕獲の免除は商船の場合に限られ裝甲巡洋艦には及ばないのを原則とする。何となれば、敵國の武装船上に貨物を積載するが如きは中立國人がその臨検搜索を拒否せんとする意志を表明するものであつて、その限り敵國に附屬するものと見てよいからである。

巴里宣言はその第二條及び第三條に於て

一、中立國旗章は戦時禁制品を除くの外敵貨を保護する。

三、中立貨は戦時禁制品を除くの外敵國旗章の下に於ても捕獲せられることがない。

右の巴里宣言は、この宣言に加盟した當事國、並に其の後になつて之を採用した列國を除くの外何れの國家も之が拘束を受くるものでない。しかし現今主要なる海軍國は何れもこの宣言に同意を表してゐるか、若くは中立國船舶に於ける敵貨を捕獲しないといふ除外例を認めるやうになつた。

然るに第一次歐洲大戰中に於て一九一五年及び一九一七年の兩度に互る復仇宣言 (*The Reprisals of 1915 & 1917*) に依れば、中立國船舶に於ける敵貨の捕獲免除の原則は實際的に停止するに至つた。即ち獨逸は一九一五年二月四日英國及び愛爾の全水域を戦争地帯と看做し、之に接到する一切の敵國商船は無警告に撃沈すべしと宣言したが、事實中立國船舶と英國商船とを分つことなく、水雷を以て撃沈するに至つたのみならず、無辜の旅客も亦其の犠牲となつた。是に於て同年三月十一日英國政府は其の報復手段として、獨逸に出入する一切の貨物を停止せしめんとして、(一)一切の船舶は獨逸へ接到することを得ず、又其の積載する貨物は英國港に於て積卸すを要す、(二)獨逸港より出帆する商船は獨逸に於て積込める貨物を以て航行することを許さず、是等の貨物は英國又は聯合國の港に於て積卸すことを要す、(三)敵貨を積載し若くは敵到達地への貨物を積載して獨逸港以外の港に航行する一切の船舶、(四)敵貨、もしくは敵國を生産地とする貨物を積載して獨逸以外の港に航行する商船は英國若くは聯合國に於て之を積卸すことを要す。而して(一)及び(三)の場合に於ては(禁制品又は臨時徵發物に非ざる限り)是等の貨物は其の所有者に返還せざるものとする。又(二)及び(四)の場合には臨時徵發物でない限り之を留置するか、或は之を賣却して其の手取金は之を裁判所に供託してその適當と



思料する方法で處理することとした。

右の宣言は樞密院も之を支持して、サー・サミュエル、エバンス氏の獨逸政府の國際法違反に對する英國の報復的手段を正當だとなし、且つ中立國は右の如き事情の下に英國の必要とする以上に不便と不利とを與ふるものでないとの理由の下に其の判決を是認してゐる。彼ら The *Stigstad*, (1916) P. 123, (1919) A.C. 279. 號事件は即ち是れである。この事件に於て、其の積荷は賣却せられたが、船主はその手取金の中から相當の運賃を請求することを得た筈であつた。尙ほ *The Heim*, (1919) 號事件参照。又同宣言の下に行はれる抑留命令は貨物の所有權に影響を與ふるものでないから、其の抑留せる敵貨を中立國人に賣却することは素より有効である。

*The Oscar II*, (1920) I A.C. 467 参照。然るに其の後獨逸、埃太利、ブルガリヤとの平和條約が締結され聯合國に留置された是等の敵性貨物は其の成立の日に一切聯合國に所屬することとなつて、右の問題を一掃してしまつた (*Arnould, ibid. Vol. II. s. 672a p. 911*)。

英國並に中立國商船に對する獨逸潜水艦の無警告撃沈が相踵ぎ、而も一九一七年二月一日獨逸政府は布告を以て今後英、佛、伊三國に近接する海水に於ては凡ゆる武器を以て敵對行爲を採るべしと宣言した。是に於てか英國政府も亦その報復手段として其の樞密院令に附加的命令を以て、同年二月十六日 (一) 敵國領土に接到する手段を供する中立國の港へ又は是等の港より航行する船舶にして英國若くは聯合國の港に寄港しないときは、正當の理由なき限り敵國到達港を目的とする貨物、若くは敵國生産品を輸送するものと認めて之を檢閲のため引致す

る。(一) 敵國を到達地とし若くは敵國生産品の輸送を目的とせる船舶は、その貨物の檢閲のため豫め指定せられた英國又は聯合國の港に寄港せざるときは、凡て之を沒收すべしと宣言した。右の宣言も亦獨逸に對する報復手段として英國捕獲審檢所並に樞密院は、一九一八年乃至一九一九年のレオノラ號事件 (*The Leonora*, (1918) P. 182, [1919] A.C. 974. 以下之を確認した。

斯くして第一次歐洲大戰中には、英國船に積込まれ若くは積卸された多量の獨逸人所屬の貨物は拿捕沒收となつた。其の一例としてルーマニア號事件 (*The Roumania*, [1915], [1916]) を擧げることが出来る。

更に今回の第二次歐洲大戰では一層從來の如き國際法上の一般原則を嚴守することが出来なくなつて來た。蓋しその適用の範圍に著しい變革を招來したからである。殊に所謂國家總力戰と稱し從來未だ曾て體驗しなかつた戰爭状態となつた以上、これまでの國際法を實行することが不可能となつた譯で、そこに從來の國際法に對する多くの違反が必然的に發生して來た。例へば前回の大戰に於て既に獨逸は食料品に困つて、國家管理を斷行した時から、英國は食料品全部を禁制品として沒收してゐる。斯の如きは從來の國際法の慣例から云へば當然違反の行爲であるが、今日の總力戰の態勢からいへば必ずしも之を咎めることが出来ない。故に今日の國際法違反の中には此の種類に屬するものが鮮くない。更に今一個の違反の重要な原因をなすものは戰爭技術の著しい變化である。即ち潜水艦や飛行機の如き新規な兵器が生じたことによつて必然的に起る違反である。從來の國際法の原則では無警告撃沈を認めなかつたのであるが、潜水艦や飛行機でいちいち停船を命じて臨檢を行ひ船舶を自國の港