

736  
961



3

0029839-000

736-961

新海上保険約款解説

坂元毅・著

文雅堂

全訂改版

昭和18

ADJ

この著作物は、著作権者不明のため、著作権法  
第67条の規定に基づき、平成12年5月15  
付けで文化庁長官の裁定を受け使用するもので



736

961

坂元毅著

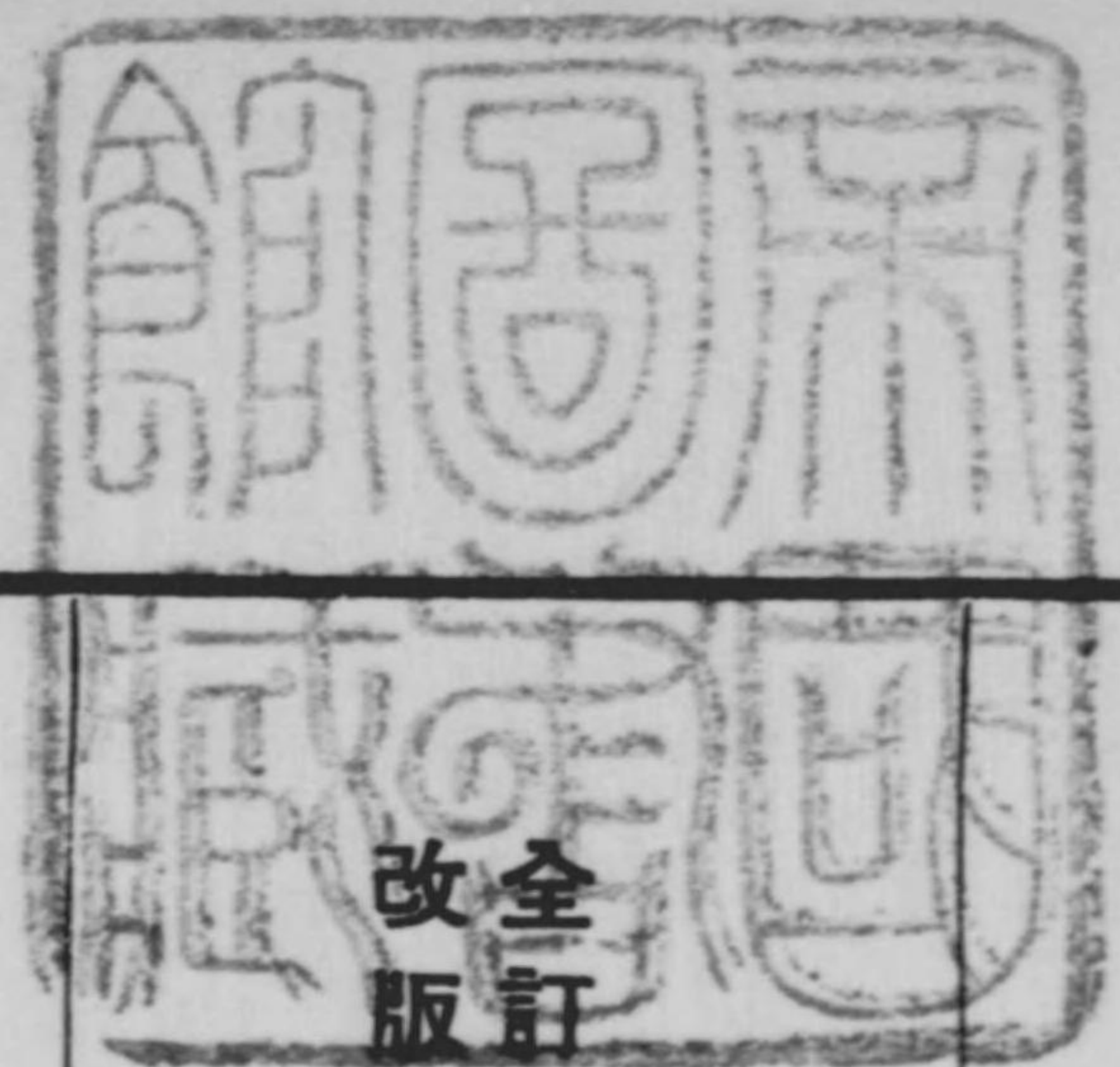
全訂改  
新海上保險約款解說

文雅堂書店藏版









坂元毅著

新海上保險約款解說

全訂  
改版

東京文雅堂藏版





### 全訂改版に序す

一 本書は昭和十八年三月より使用せらるるに至つた貨物約款の解説である。本約款は昭和十二年貨物約款改正案の修正であつて、従つて、該改正案の解説であつた本書は、其の全部に互つて、運送保険約款に關する部分を除いて、改訂するの止むなきに至つた。此の機を利用して、所説の謬りを正し、理論の透徹を期したのであつて、改訂と稱するも、寧ろ新起稿と云ふ方が至當である。

二 本書の解説は、昭和十二年貨物約款改正案理由書及び昭和十八年貨物約款改正理由書を参照した。而して、其の他一般保険理論に付ては通説を採用して、公正なる解説に到達するやう努力した。

三 本約款は、新しき趣旨の規定を數多く有して居るので、之が適用に當りては種々の疑問が発生してくるであらうし、其の解決策も講ぜられるであらうことは容易に期待せらるべき事柄であつて、従つて本書も第二、第三の改訂を餘儀なくせらるるに



至るべく、斯くて約款解説の完璧を達し得るであらう。

四 今や、時局の要請は、海上保険の機能の擴大強化に向けられつつある際、正當なる解釋に依つて、本約款が、大東亞共榮圈の全域に渡つて力強く行はるることを祈つて止まない。

昭和十八年十月

華北、青島に於て

著者識

# 全訂 改版 新海上保險約款解説

## 目次

序論	三
第一章 海上保險概論	九
第二章 海上積荷保險約款の解説	一七
第一條 保險者の擔保範圍を明確になしたる總則的規定	一七
第二條 保險契約の無効事由に關する規定	三
第三條 免責條項に關する特別規定	六
第四條 免責條項に關する普通規定	六
第五條 免責條項に關する普通規定	七



第六條 保障條項に關する規定…………… 八三

第七條 保險期間の始終に關する規定…………… 八六

第八條 搭載船未詳の個別的豫定海上保險契約に關する規定…………… 一〇三

第九條 貨物の數量及保險金額未確定の個別的豫定海上保險契約に關する規定…………… 一二二

第十條 定額契約に關する規定…………… 一二九

第十一條 甲板積及び無蓋貨車積に關する規定…………… 一三四

第十二條 貨物の分載に關する規定…………… 一三三

第十三條 保險委付に關する規定…………… 一三三

第十四條 委付物上の負擔に關する規定…………… 一四一

第十五條 拋棄約款に關する規定…………… 一四五

第十六條 救助費に關する規定…………… 一五〇

第十七條 共同海損に關する規定…………… 一五七

第十八條 危險發生通知義務に關する規定…………… 一六〇

第十九條 保險金支拂請求に關する規定…………… 一六三

第二十條 損害防止に關する規定…………… 一六八

第二十一條 填補責任の限度に關する規定…………… 一七五

第二十二條 分擔條項に關する規定…………… 一七九

第二十三條 保險料全額請求權に關する規定…………… 一八九

第二十四條 準 據 法…………… 一九三

第二十五條 分損擔保契約の擔保條件に關する規定…………… 一九六

第二十六條 分損不擔保契約に關する規定…………… 二〇六

第二十七條 「全損ノミ」擔保契約に關する規定…………… 二〇九

第二十八條 分損計算に關する規定…………… 二〇八

第三章 運送保險約款の解釋…………… 二二五

第一條 危險擔保範圍に關する總則規定…………… 二二五

第二條 免責事項に關する規定…………… 二二六

第三條 保險責任の始終に關する規定…………… 二二九



第四條 危険の變更に關する規定……………三三

第五條 分損不擔保契約に於ける擔保條件に關する規定……………三三

第六條 分損擔保契約に於ける擔保條件に關する規定……………三三

第七條 無盡貨車積及び被覆設備なき舢舨積契約に關する規定……………三三

第八條 保險契約の無效に關する規定……………三六

第九條 開陳義務に關する規定……………三九

第十條 超過保險に關する規定……………三九

第十一條 損害防止に關する規定……………四二

第十二條 損害發生通知義務と義務違反に關する規定……………四三

第十三條 損害査定期間に關する規定……………四三

第十四條 續發損害に關する規定……………四三

第十五條 危険の變更増加と保險料に關する規定……………四七

第十六條 保險目的物検査に關する規定……………四九

第十七條 保險契約解除の規定……………四九

第十八條 保險料拂戻に關する規定……………四〇

第十九條 利益分配に關する規定……………四〇

附 錄

一、普通保險約款改正案……………四一

二、舊貨物保險約款(甲)……………四八

三、舊貨物保險約款(乙)……………五一

四、舊積荷海上保險約款(丙)……………五二



全訂  
改版

# 新海上保險約款解說

海上積荷保險約款・運送保險約款

坂元毅著



## 序論

海上保険証券 (The marine insurance policy) は海上保険約款 (The marine insurance clause, Die Seeversicherungsbedingungen) に依り構成せらる。未だ契約要項の記入なき保険証券 (Das Pollicienmuster) は証券の形式たるに止まる。極言すれば保険約款の集成に過ぎないのである。

保険約款は廣義の保険約款と狭義の保険約款とに分つ。狭義の保険約款は普通約款 (General clause, Allgemeine Bedingungen) と稱し、和文貨物証券の裏面に印刷せらるるものであつて、一般に保険約款と稱する時は普通約款を指すのであつて、本書の目的も亦此の普通約款の解釋にある。和文貨物証券の表面に印刷せらるる保険契約當事者間の権利関係を定むる約款と普通約款とを總稱して、廣義の保険約款と稱するのである。普通約款に對抗するものに特別約款 (Special clause, Besondere Bedingungen) がある。之は普通約款に規定なき事項又は特別の事情に依り普通約款を改廢する目的の爲めに追加せらるるものである。

保険約款は保険業者之を作成する。何となれば、保険業者は常に多數の保険契約者に接觸して保



險契約締結に關する多大の經驗を有するからである。又保險經營の方面より觀察しても、保險財團を集成すべき責任を有する保險者が、其の目的達成に便利なる約款を作成するは當然であるが、保險者は自己の利害を省みるに汲々として、被保險者、保險契約者の利益を蹂躪してはならない。かかる理由から保險約款は主務官廳の許可を要するのである(保險業法第五條)。

海上保險契約は海上保險約款に準據して行はる。海上保險約款は我が商法と同一の規定を含み、或は反對の規定を有す。之を法的に觀察すれば、海上保險約款は法律ではないが、海上保險契約の要素となる規定である。即ち當事者が明示又は默示を以て契約の要素となしたる時は、之に反する法律規定は、強行的ならざる限り改廢する力を有する。次に運用の方面より觀察すれば、此の海上保險約款は全保險者が廣く一般に對し、自今此の規定に依り保險を引受けることを明白にした行爲の條件(Geschäftsbedingung)である。故に保險契約者は約款に通曉すること能はずとするも、相當の知識を有さなくてはならぬ。茲に保險者の約款の開示を必要とするのである。

約款の開示は約款の全文に對し保險契約締結前になさなければならぬ。我が商法には之に關して明文がない。實際を看るに、生命保險の如きは保險規則或は保險案内等があつて、常に約款の開示が行はれるが、海上保險に於ては從來より約款の開示が行はれて居らない。海上保險約款は海上保

險證券の裏面に印刷せらるるのみであるから、契約を締約し、證券の交付を受け、始めて約款の内容を知ることが多い。又或る場合には保險契約の締結に際し、證券の交付なく、後日損害が発生してから、證券の交付を受ることがある。要するに約款の開示は看過し得ざる問題であつて、之が完全に履行せらるるならば、保險爭議の發生を少なくすることが出来るであらう。







## 第一章 海上保險概論

一 海上保險 (Marine Insurance, Seevericherung) は航海に關して起る一切の危險を擔保することを目的とする保險制度である。

海上危險中最も普遍的に分損を惹起するは、船舶搭載貨物の海水濡の危險である。此の危險は分損契約の根本をなすものであつて、次で、船舶の流水、岩壁、浮標等の衝突も、分損を形成する機會が多い。船舶と船舶との衝突、船舶の火災、坐礁、膠砂の危險は、貨物保險契約として、平時に於て、最も重要視せらるべきものであつて、之等の危險を中心として、幾多の困難なる保險解釋上の問題が展開せらるるのである。次に、戰時に於て、國家の重要施設として取扱はるる戰爭の危險及び戰爭類似行爲より起る一切の危險、同盟罷業、同盟怠業及び一揆、暴動の危險、船中の竊盜、海賊等、その他種々の危險を海上危險として擧げることが出来る。此の多種多様な海上危險が、單獨に或は、相競合して顯現せられ發展する處に、其の偉大なる海上保險の機能が發揮せらるるのであつて、今や、緊迫せる時局の要望に従つて、海上保險の機能は著しく擴大強化せられつつある



際、其の可能とせらるべき保険の範囲も在來の儘に止まることはないであらう。必ずや止まることを知らざる時局の要請は、保険實行の難易の問題を乗り越えて、不可能とせられたる理論上の可能範囲を可能にし、事業經營の可能に成功するであらう。

二 海上保険が、現在の如き態様を採るに至つた迄には、幾多の歴史的變遷を経て居るのであつて、各民族の興亡の裏には數奇極まる海上保険史があると云ふことを忘れてはならない。往時、地中海に於ける海賊の跋扈が海賊の危険擔保を促した。然るに、其の危険の増大は、保險者に免責の理由を與へつつ、懸て、海賊の危険の終熄と共に歴史的危険として取扱はるるやうになつたのであるが、近時支那沿岸貿易の保護と海上保険との關係より、此の危険が又全く新しき角度より論議せらるるやうになつた。戰爭危険と保險者との擔保關係、同盟罷業の危険創設の史實等、幾多の危険が殆ど皆沿革を有して居るのであつて、かくの如く、海上保険は時代の要請に従つて、或る時は保險者に依つて擔保せられ、又或る時は保險者に依つて擔保を除外せらるる等、そこに幾多の變遷を見せて居るのであるが、概して、保險者に依つて擔保せらるる危険の範圍程度が擴大強化せられたつあることは争はれない。之を海上保険契約の大宗たる貨物保險に看るに、海上保険は元來本船及びそれに附屬する舢舨危険のみに限るべきものなるに拘はらず、出荷前及び陸揚後の火災危険を擔

保するに至り、更に進みて海陸に於ける窃盜及び雨濡の危険を擔保するに至り、尙ほ之に満足せず、上屋より上屋迄の危険擔保を要求するに至つた。而して最近勃興せる船舶建造保險の如きは、純然たる陸上保險(Shore risk)と稱すべきものである。斯くの如く、此の保險は陸上運送保險、火災保險の部門に迄侵入するに至つたのである。

三 海上保険契約は、當事者の一方が航海に關する事故に依りて生ずることあるべき損害を填補することを約し(保險金)、相手方が之に報酬(保險料)を與ふることを約する損害保險契約である(商法第八一五條、海商法第七七八條、一七八〇條)。故に海上保険契約は海商編に特別の規定がない時には損害保險の總則の規定を適用すべきである。又海上保険契約は運送保險契約の一種で海上運送保險契約である。陸上又は湖川、港灣に於ける物品運送は陸上運送保險契約であつて海上保險契約ではないが(商法第五六九條、海商法九條)、現在の商慣習に於ては海上保險として取扱はれて居る。次に、海陸連絡輸送の場合に於て海上危険と其の範圍が略同一なる際、假へば下關より京城へ關釜連絡船に依り貨物を運送する場合の如き(或は海陸混合危険とも云ふ)、海上保險契約が陸上運送保險契約を合併したのであつて、海上保險契約に關する規定を適用すべきである。只此の場合に於ては、陸上危険が海上危険に對して從屬的關係に立つことを必要とする(英國海上保險法第二條第一項、獨逸保險契約法第一四七條、貨物約款第一條等参照)(陸上保險ト海上保險ト併存スル場合ニ於テ陸上保險ニモ又特約ニ依リ海上保險規定ヲ準



用スルハ之ヲ妨ケスト雖モ保險事業ノ免許ノ上ヨリ之ヲ云ヘハ兩保險事業ノ兼營免除ヲ必要トスヘキナリ(保險業法第一條)

四 海上保険契約の目的となるものは、船舶、積荷、運送貨、希望利益である。被保険者が損害の發生に際して其の損失を擔保せらるゝ利益を有すると言ふ點より之を被保険利益とも言ふ(商法第六三條)。保險契約の目的と保險の目的とは異なれりとす説と同一なりとなす説とがあるが、本約款に於ては同一なりとの説を採用して居る。前者は危險を對象となし、保險の目的は被保険者に利益關係を發生せしむる事物なりと定義するが、後者は危險の對象なる觀念を必要とせずとなすものであつて、保險契約の目的は被保険利益であつて、被保険利益の對象たる物件、利益又は責任を保險の目的と稱するのである。

被保険利益は金錢に見積ることを要す。消極的利益たるを積極的利益たるを問はない(商法第六三條)。此の被保険利益の客觀的價值を保險價額 (Insurance value) と言ふのである。約言すれば保險目的物の有する價額である。此の價額は當事者間の契約に依り定まることを常とするも、然らざる時は商法第八一九條、第八二〇條に依りて定まるのである。即ち積荷に付ては、其の船積の地及び時に於ける價額及び其の船積並に保險に關する費用を以て保險價額となし、又積荷の到達に依りて得べき利益又は報酬の保險に付ては、契約を以て保險價額を定めない時は保險金額を以て保險價額とな

したるものと推定するのである。而して商慣習に於ては、保險價額は積荷の價額に一割を加算したる金額又運送貨が被保険利益たる時は、更に其の運送貨をも加へたる金額を以て保險價額と定むるのである。但し、之は一般の商慣習に過ぎないが故に、當事者間に於て之より高い割合で保險價額を定むるのは自由である。若し當事者間に於て定めたる保險價額が過當なる時は、保險者は其の過當なることを證明して填補額の減少を請求しうるのである(商法第六三條)。本約款は以上の商慣習を法文化して詳細の規定をなして居る。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する(商法第八一條)。而して船舶の保險價額を定むるに當りて主觀主義を採用し、専ら其の所有者の爲めに存する經濟的價值を以て決する時は被保険者は保險に依りて利益を得るの結果を生じ、弊害を生ずる虞れがあるから、船舶の保險價額は客觀的觀察に依りて決すべきものであるが、如何なる基準に依つて評價するかと言ふことは、非常に困難の問題である。特に現在の如き船價高騰せる時に於ては、公正なる船價の評價は殆ど不可能に近い。保險價額の對象をなすものは保險金額 (Insurance amount) である。之は保險者が損害填補として給付する最高金額を言ふのである。

保險金額が保險價額を超過したる時は超過保險となり、超過部分は無効となる(商法第六三條)。損害保險は損害填補を目的とするものなるが故に、其のものの有する價額以上に保險金の支拂を約するは不



可なりとの理由に基づくのである。超過保険 (over insurance) の場合に於て契約の當初善意にして且つ重大なる過失がない際には、其の無効なる部分の割合に應じて保険料の返還を求むることが出来る(商法第六、四三條)。保険金額の保険價額に達しない際には一部保険となり、損害の発生したる時は保険金額の保険價額に對する割合に依り保険金の支拂をなすのである(商法第六、三六條)。二人又は二人以上の保険者共同して同一物件に對し保険し、保険金額の合計が保険價額を超過せざるを共同保険 (co-insurance) と言ふ。各個の保険契約は各獨立せる保険契約であつて擔保條件を異にするも妨ない。火災保険契約に於て頗る多い。保険約款には契約の當初保險契約者又は被保險者は共同の保險者に對して、共同の保險關係に入るべきことを通知するの規定がある。以上の場合に於て保險金額の合計が保險價額に超過する時は重複保險 (double insurance) となる。此の場合を分ちて同時の重複保險と異時の重複保險とする。前者に於ては各保險者が各自の保險金の割合に依り損害を分擔し、後者の場合に於ては後の保險契約は前の保險契約と重複する範圍に於て無効となる(商法第六、三一條、第六、三三條、第六、三三條)。即ち我が商法に於ては順位主義を採り前の保險者先づ損害を負擔し、若し、其の負擔額が損害全部を填補するに足らざる際は後の保險者が之を負擔するのである。本約款に於ては、商法の規定に反し、保險契約に、火災保險條項又は海上保險條項の存する際は、同時の場合たるると異時の場合たるを問はず、

保險者の責任は、各々獨立して決定せらるるべき旨を規定して居る。

五 海上保險契約の目的たる積荷は、商品、有價證券、金銀、貨幣、骨董品、引越用貨物、小荷物、小包郵便、觀覽用動物、家畜、植物等である。商品と稱する時には、鐵、錫、石炭、石油、其他礦石類、木材、金物類、器械類、米穀、砂糖、ゴム、肥料、藥品、生絲、絹織物、雜貨類、其他一般の商品を包含する。

積荷は各其の契約の形式及び態様を異にする。之は、一定の航路に於て運送せらるる貨物に對して、如何なる種類の危險が最も多く發生を豫想せらるるか、即ち危險の偶然性と又積荷に對する危險を完全に擔保して目的地に運送するには如何なる保險契約に依るべきか、即ち適正保險料率の決定とに依つて爲さるのである。保險の實際に於て、保險契約者は、發生を豫想し得べき凡ての危險に對して擔保を要求し來ることを常とするのであるが、保險者は、保險經營を合理化し得る範圍に於て、保險契約の締結に際し、懇切なる指導を與へて、其の合理的解決に導くべきである。一方的に制定せられたる保險約款が保險契約を支配する點より觀察しても、保險者の指導は常に期待せられねばならぬ。特に最近、保險契約は、時勢の要請に従つて、包括的に契約せらるるもの多く、益々其の必要を思ふのである。



六 海上積荷保険契約は契約の形式として保険約款附則に掲げられたる分損擔保（特約分損擔保W・A）、分損不擔保（特約分損不擔保F・P・A）、全損のみ擔保の形式を有する。海上積荷保険契約は此の形式を基礎として單獨の普通の契約態様をとることもあれば、海上積荷保険契約に特有なる個別的海上豫定保険契約（Provisional contract）、又は包括的海上豫定保険契約（Open contract）の態様をとることがある。特に海外貿易關係に於ては、此の契約態様によることが多い。

海上保険損害は部分損害（Partial Loss）又は全部損害（Total Loss）として現はるのであるが、全部損害でなくともそれに近きものと推定せられる場合（Constructive total loss）には、當事者の權利關係を迅速に決定する爲めに委付（Abandonment）の制度がある。

海上保険損害の決定は關係保險會社の立會検査又は公認の鑑定人の損害鑑定書を基礎として決定する。

要するに海上保険契約は保險契約當事者の信義を基とするものであり（Auf der Grundlage der gegenseitige Treue besteht）、如何に嚴格の契約態様をとるも、人爲的危険（Moral risk）の發生することあらば保險の目的を達することは出来ないであらう。

## 第二章 海上積荷保險約款の解釋

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

〔書約款〕

第一條 當會社ノ擔保スル危険ハ沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突等凡テ保險貨物ニ損害ヲ及スベキ各種ノ海上危険トス

〔本條の構成〕

要旨 保險者の擔保範圍を明確になしたる總則的規定

イ、保險者の擔保する海上危険

ロ、海上危険に接続する陸上危険

參照 商法第六三六條、同第八一五條、同第八一六條、船舶普通保險約款第一條、運送保險約款第三條。

第二章 海上積荷保險約款の解釋（第一條）



援用 約款第四條、同第五條、第十條第一項、同第二五條第一項第二號。

〔新約款の解釋〕

本條は、保險者の擔保範圍を明確になしたる總則的規定であつて、保險者の負擔すべき危険の陸上に擴充せらるべきことを明白にすると共に、之等の危険を表示するに列舉主義を採用した。

保險ノ目的の意義に關し、保險契約の目的と同一であるや否やと言ふ點に付ては、種々論評せらるるところであるが、本條に所謂、保險の目的とは、其の解説に、主として援用せらるべき船舶普通保險約款改正理由書に依れば（船舶普通保險約款改正理由書一頁一五頁）、保險の目的は保險契約の目的と同意義に解すべしと指示して居る。保險契約の目的は被保險利益であつて、此の被保險利益の對象たる物件が、保險の目的である。被保險利益と稱するは、保險者が被保險者に對して、偶然發生することあるべき全部又は一部の損害を填補すべき義務を負ふの結果、被保險者は其の損失を填補せらるる被保險利益を有することになる。吾人の日常生活に於て利害關係を有するものは皆被保險利益となる。換言すれば、被保險利益は、特定の物又は特定の権利が保險事故に依つて喪失又は毀損せらるる時、其の利益も喪失又は毀損せらるるが如き状態に於て存在する。之が保險の客體であり、此の保險の客體が事故の對象たる觀念を離脱して、只利益の對象たる物件、利益又は責任として觀察する時に、そ

れが保險の目的と稱することが出来るのである。

海上危険と言ふ言葉は、海上保險に於て、一般に使用せらるる保險用語であつて、航海に關する事故である（商法第八一五條、第八一六條參照）。航海に關する事故とは、船舶の航行中のみでは無く、船舶の碇泊中の事故をも言ふ。即ち航海に必然的に發生する豫見することを得ざる自然的人爲的の出來事を言ふので

ある。此の海上危険の意義は英國海上保險法の海上固有の危険 (Perils of the sea) より廣く意味を有してゐる。英國海上保險法に於ける海上固有の危険とは、單に海波の直接の自然的事故又は災害を言ふのであるが（英國海上保險法第七條）、海上危険は自然的危険のみならず人爲的危険も非常に多い。海賊の危険、窃盜の危険、船員の匪行の如きは人爲的危険であつて、被保險者が一度貨物を運送人に引渡したる以上は、其の貨物は運送者の保護監督の下に立つのであるから、被保險者は貨物に對する如何なる危険の發生も防止し得ざる次第であつて、以上の人爲的危険は、被保險者より看れば皆不可抗的損害に屬するのである。故に海上固有の危険 (Perils of the sea) と言ふ言葉の内に、以上の人爲的危険を包含せしむるか、又は別に保險者の擔保する危険なる語を案出して兩者を併存せしむるか、何れかの方法を採用しなければ、被保險者保護の目的を達することは出來ないのである。であるから、英國海上保險法に於ては、別に海難 (Maritime Perils) の文字を用ひて、自然的危険のみな



らず人為的危険をも包含せしむることになつたのである。要するに、海上保険に於ける海上危険の範囲は、被保険者の不可抗的損害の全部に及ぶべきであるが、保険會社は危険の程度甚しきもの、或は已に歴史的の危険となりたるものを排除する等、其の他の理由に基づき擔保制限をなして居る。これ第一條に約款ノ條項ニ依リの字句がある所以である。

而して被保険者にとりて不可抗的損害とは、被保険者より見て其の事業の外部より發生したる事變であつて、而も其の事業に對し被保険者が平素相當の施設をなしたるに拘はらず、尙ほ且其の發生及び有害なる結果を防止することを得ざるものを言ふのである。

海上危険を説明するに當り、沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突其ノ他ノ海上危険を列舉する形式は英國海上保険證券には最少責任歩合約款 (Franchise or Memorandum clause) の規定があつて (約款第二十條) 二歩とか、三歩とか、四歩とかの輕微の損害は保險期間中の海難に基づいて發生したるものであるや否や、正確に判定すること不可能なる場合が多いが故に、保險者は之を擔保しないことに定めた。然し、沈没、坐礁、火災、衝突の如く事故の明白なる際は假令輕微の損害であつても、損害の原因を容易に證明することが出來得るが故に、保險者は之を擔保することにした。即ち此の規定が成立してより、沈没、坐礁、火災、衝突は海上危険の重なるものとして列舉せらるる慣例を生

じたのであつて、膠砂の字句は後より挿入せられたのである。

沈没 (Sunk) とは、船舶の水面下に沈淪したる状態を言ふのであつて、それは干潮時に於て船體の一部が水面上に露出するも差支はない。而して其の船體を救助することを得るや否やと言ふことも問題とする必要はない。又沈没は破船 (Ship wreck) の状態にあると否とを問はない。即ち船舶が破壊して一物も殘留せざるに至つても、尙ほ沈没と言ふことが出來るのである。

坐礁 (Stranding) とは、船舶が堅牢なる物體、即ち岩礁其の他 (木材の如きものが海底に横はつて居つても宜しい) に定着し、少時間靜止することを言ふのであつて、靜止とは機關の運轉を停止せざるも船舶の進行を止むれば、靜止と言ふことが出來る。靜止には時間的の制限がなく各場合に應じて判斷すべきであつて、要するに、直に引卸すこと不可能なる場合は、其の船舶は靜止の状態にありと言ふことが出來る。故に、乗上げたるも直に浮び上りたる場合、即ち觸礁 (Touch and Go) 及び岩石等に衝突したる場合は、定着の觀念を缺くが故に、坐礁と認むることは出來ない。

膠砂 (Grounding) とは、船舶が砂州、泥土又は之等と同視せらるべき箇處に乘上げたる場合を言ふのであつて、坐礁の一種と看做すべきである。華北沿岸に於ける民船の乗上げの如きは、殆ど膠砂と稱することが出來るが、山東省の或る地方では、民船より貨物を荷卸しするが爲めに、故意に



膠砂をなすことがある。之は勿論、海難に基づく膠砂ではないのであるから、第一條の危険の内には包含せられない。

火災 (Fire) に關しては、海上保険に於て一定したる定義はないが、要するに、一定の目的を達するが爲めの燃焼、他熱に基づく焦の如きは火災ではない。火災は船舶の火災たると積荷の火災たるとを問はない。又損害の範圍も關係しない。其の出火の原因は、自然發火の如く、積荷そのものより生ずることがあり、又船員其の他の人々の故意過失に基づいて、機關或は燃料より生ずることがある。

衝突 (Collision) とは、其の原因が不可抗力であつても、過失であつても、船舶の船舶に衝突した場合だけを言ふのであつて、船舶が岩壁、棧橋、流水、浮標其の他の物體に衝突した場合は衝突の内に含まれざるものと解すべきである。

海上危険は、以上列挙したものを以て足れりとしなす。假へば海上保険に於て最も頻繁に起る海  
水濡 (Sea Damage) の如き、或は船舶が氷山に衝突したる如き、其の他前述の船舶が船舶に衝突した  
る以外の衝突の場合の如きは、保險者が當然海上危険として擔保すべきである。故に之等の危険に  
付ても、保險者が責任あることを表現するが爲めに、其ノ他ノ海上危険となしたのである。只此の

場合に約款第四條及び第五條に列挙せられたる危険を除く趣旨なることは言ふ迄もない。舊約款は「各種ノ海上危険」の字句を使用した。之は英國海上保険の All other kind of risk の翻譯であつて、坐礁、衝突、火災、沈没の危険と同種類の危険と言ふことを意味し、英國に於ても屢々問題となつた字句である。假へば船舶が氷山に衝突するが如き危険は衝突と同種に屬すと言ひ得るが、荒天に際し海水浸入の危険の如きは、如何なる危険と同種と認むるのであるか、判斷すること困難である。固より商法第八一五條を適用し、保險者の擔保すべきものなること明白ではあるが、約款の字句解釋上に矛盾を生ずるのである。新約款に於ては少くとも此の點は解消せられた。尙ほ保險約款が列挙主義を採用したことに付て批難する人もあるが、約款の運用上より觀察すれば、成るべく發生を豫想し得る各種の危険を網羅して、海上保険活用上疑義なからしむべきである。

保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スル責ニ任ズとは、一部保險の場合に於ける、保險金支拂の計算方法を明白になしたる條項である。

保險契約の目的は、被保險利益であるから、保險契約上保險者の責任の限界を定むる保險價額、及び保險者の填補責任の最高金額を表示する保險金額の觀念も、被保險利益を主として觀察しなければならぬ。保險價額とは、被保險利益の價額であつて、必ずしも事故發生當時の價額のみを指す



のではなく、保険契約期間中の随時の價額である。保険金額は、保険者が被保険利益を附保したる金額である。故に、保険金額の合計が保険價額を超過すると言ふことはあり得ない譯である。保険金額の保険價額に對する割合を以て支拂ふとは、比例填補の原則を明示したものであつて(商法第六三、六條參照)、假へば、保険金額を五千圓、保険價額を六千圓とし、損害額を千二百圓とするときは、保険者は五千圓の六千圓に對する割合を以て千圓を支拂ふものである。本貨物約款に於ては、船舶約款の特別約款に該當する條項を、附則として普通保険約款の一部となしたる關係上、比例填補の原則を、第一條總則中表示するに至つた。貨物保險の實際に於ては、保険金額を以て保険價額と看做し(約款第十條第一項採用)、全部保險であることが普通であるから、實際上、比例填補の問題を生ずることは少ない(貨物約款改正理由書第八頁)。

特約ヲ以テ脱線、顛覆、火災、衝突其ノ他ノ陸上危險ヲ負擔シタルトキ亦同ジとは、海上保險の適用を陸上に擴充したることを意味する。貨物の陸上運送に關しては運送保險約款を準用する。我國に於て、海上危險が陸上危險に迄擴充せられたるは、彼の前歐洲大戰に際して、貿易の振興に即應せんが爲めに企圖せられたものであつて、爾來、之は動かすべからざる商慣習となつて今日に推移し來つたのである。約款第一條後段は、此の狀態を法文化したるものとして注目すべきである。

茲に陸上危險 (Shore Risk) とは、海上危險 (Maritime Risk) に對抗する言葉であつて、獨り海上危險より離れて、陸上に獨立する危險ではなく、それと密接なる聯繫を保持する處に、其の存在價値を有するのである。而して其の聯繫を保つ狀況に二つの場合がある、其の第一の場合は、危險が陸上危險に始まつて海上危險に移行し、一定の距離と時間とを経て、又其の海上危險より更に陸上危險に移行して、危險期間を終了するのである。約款第一條後段は此の場合を指したものである。第二の場合と稱するは、危險が第一の場合の如き經過をとると共に、第一條前段に列舉せられたる危險を主とする海上危險に附隨して保險者に依り擔保せらるる特殊の危險が、海上危險の後に聯繫せらるる陸上危險に擴充せらるるを言ふのである。即ち、船舶積込中の窃盜危險擔保を積込前及び陸揚後の陸上運送に迄擴充するが如き場合である。

茲に注意すべき問題は、陸上危險と海陸混合危險との關係である、兩者は其の危險の内容に於て全然同一視せらるべきであるが、經過すべき危險の狀況を異にする。即ち、陸上危險は海上危險に從屬すべき狀況に置かるるのであるが、海陸混合危險に於ては、海上危險と陸上危險とは同等の位置に立つものである。然らば、陸上危險と海陸混合危險との限界は如何なる點に置かるべきや、之は非常に困難の問題であると同時に又、重要な問題である。何となれば、陸上危險は純然たる海上



保険であるが、海陸混合危険は、契約當事者の意思に依つて、之を海上保険として取扱ふことも出来るし、又陸上運送保険として取扱ふことも出来るからである。假へば、東京より横濱迄汽車積、横濱より上海迄汽船積の場合は海上保険契約であつて、東京より横濱迄の汽車積の危険は海上危険に從屬する陸上危険である。又大阪より安東縣へ貨物を輸送する場合に、大阪より釜山迄汽船積、釜山より安東縣迄汽車積の場合に於ては海陸混合危険と看做すべきである。之を要するに、陸上危険と海陸混合危険との限界は、其の標準を危険擔保の時間及び距離に置いて決定するの外はない、即ち、陸上危険と海上危険の時間及び距離の殆んど相等しきものは海陸混合危険の取扱をなすべく、陸上危険の海上危険に從屬的關係に置かるゝものは陸上危険となすべきである。

特約とは、特別約款 (Special clause) を指すのであつて、假へば出荷主倉庫出發より積出迄、及び陸揚より受荷主倉庫又は店舗到達迄の陸上運送危険擔保 (Godown to Godown clause) (註一)、出荷前及び陸揚後税關倉庫保管中の火災危険擔保 (Fire risk before shipment and or after landing) (註二) は陸上危険の特約と稱することが出来る。

(註一) 倉庫より倉庫迄約款

本證券ニ依リ擔保シタル危険ハ貨物ヲ運送開始ノタメ保險證券記載ノ地ニ於ケル倉庫及若ハ保管場所ヲ離レタル時ニ始マリ價

習上ノ積替ヲ含ミ貨物ガ最終港ニ於テ本船ノ舷側ニ荷卸サレタル時迄通常ノ運送行程中繼續ス更ニ本擔保危険ハ貨物ガ保險証券記載ノ仕向地ノ最終ノ倉庫ニ引渡サル時又ハ十五日(保險サレタル仕向地ガ當該港外ナルトキハ三十日)ヲ經過シタル時ノ何レカ先ニ起ル時迄貨物ノ運送中若ハ運送ヲ待ツ間繼續ス右制限期間ハ貨物ガ本船ヨリ積卸ヲ完了シタル日ノ夜半ヨリ起算スルモノトス又上記所定以外ノ積替及若ハ被保險者ノ支配シ得ザル事情ニ依ル制限期間ヲ超過スル運送ノ場合ハ協定ニ依ル割増保險料ヲ以テ擔保ス

(註二) 陸上火災危険擔保約款

被保物件輸入地陸揚後一週間船會社ノ倉庫ニ保管中ニ限り火災危険ヲ擔保ス但シ期間内ト雖モ船會社ノ保管ヲ離脱シタルトキハ其時ヲ以テ終ルモノトス

陸上危険とは、運送保險約款の適用を受くる危険を言ふのであつて、陸上運送中の危険のみならず、地下運送中の危険をも含む。此の危険の開始及び終結に關しては、運送保險約款第三條に次の規定がある。「保險ノ責任ハ保險ノ目的ヲ運送人又ハ運送取扱人ニ於テ受取リタルトキニ始マリ到着地停車場ニ着シタル後二十四時間ヲ以テ終ルモノトス、船積ノ場合ハ保險ノ目的ヲ本證券記載ノ船ニ積込ミタルトキニ始マリ仕向地ニ着船後二十四時間ヲ以テ終ルモノトス、前二項ノ責任終了時間前ト雖モ運送人又ハ運送取扱人ヨリ保險ノ目的ヲ荷受人ニ引渡シタルトキハ保險ノ責任ハ其時ヲ以テ終了スルモノトス」以上の運送保險約款中に、船舶積込中の危険の終始に付ての記載は、河川及び港灣に於ける運送保險に關するものであるが、之は商慣習に於ては海上保険として取扱はるる



のであるから、其の保険期間の終始の問題も海上保険約款の適用を受くることとなる。

脱線、顛覆、衝突は何れも陸上運送用具の危険を言ひ、脱線は一定の軌條に依つて運行せらるる運送用具の脱線であつて、汽車たると、「ガソリン」車たると其の他の運送用具たるとを問はない。脱線に因つて惹起せらるべき損害は、汚損、破損、滅失、流失等を擧ぐることが出来る。顛覆とは、一定の軌條に依つて運行せらるると否とに關係なく、運送用具の顛覆を言ふのであつて、顛覆に因つて貨物に惹起せらるべき損害の状態も前者と同様である。衝突とは、運送用具の運送用具或は其の他の物件に對する衝突を言ふのであつて、本條前段の衝突の意義よりも廣汎に使用せらるるのである。損害の状況は前二者と同様である。火災とは、運送中の火災及び倉庫保管中の火災を指す。而して其の原因は運送用具の火災たると、積荷そのものより發生したるとを問はない。

其ノ他ノ陸上危険とは、運送中に遭遇せる暴風に因る損害等を擧ぐることが出来る。要するに、本條後段の字句の構成は本條前段と合致するやうに立案せられたのであつて、運送保険約款の形式に依つたのではなからう。

亦同ジとは、保険金額の保険價額に對する割合を以て損害填補の責に任ずとの意義である。

〔舊約款の解釋〕（第一條）

保。險。者。の。負。擔。す。る。危。險。を。説。く。に。列。舉。主。義。を。採。用。し。た。る。こ。と。は。新。約。款。と。同。一。で。あ。る。

當會社ノ負擔スル危険とは、保險會社が自己の責任を以て保険金支拂をなす保險事故であつて、英國海上保險法第一條の「保險者ガ被保險者ニ對シ其合意シタル行法及ビ程度ニ於テ海上ノ損害即チ海上危険ニ附隨シテ生ズルコトアルベキ損害ヲ填補スル」と意義同一である。

危険 (Risk) は新約款の第一條の海上危険の意義を参照すべし。

當會社ノ擔保スル危険ハ損害ヲ及スベキ各種ノ海上危険トスハ、海上保險契約は損害保險契約 (Schadenversicherung) なることを表示したのである。損害保險契約とは當時者の一方が偶然なる一定の事故に依つて生ずることあるべき損害を填補することを約し、相手方が之に對し報酬を與ふることを約する契約である（商法第六三。即ち、第一、損害保險契約は被保險利益 (Insurable interest) に對する損害を填補することを目的としなければならぬ。歐文積荷證券には Loss and or Damage と記載してあるが、Loss (喪失) は被保險利益の一部に對する損害即ち分損 (Partial Loss) を現はし、Damage (損害) は被保險利益に對する全部の損害 (Total Loss) を現はすのである。舊商法は佛法系の保險法と同様に此の用語方法を採用したが、現行商法は此の區別を廢止した。保險約款は之に倣つたのである。第二、損害保險契約は偶然なる一定の事故に依つて生ずべき損害に對するものでなければならぬ。保險の偶然性とは、將來其の發生を豫測し得るも、何時發生するか立證し得ざることを言ふのである。失踪船舶の遭難地點を無電に依り知得し該船舶を發見せし汽船は、發見經路を立證し得る故、偶然な



る發見と云ふことは出来ないが、無電設備なき帆船が失踪船舶を發見したる時は、偶然なる發見と言ふことが出来る。何となれば發見経路を立證し得ないからである。第三、損害保険契約たるには、保険料の支拂がなくてはならぬ。保険者の損害填補に對する保険契約者の當然の義務である。

沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突の意義及び保険約款が、之を各種の危険中より選出して掲ぐるに至りたる経緯に關しては、新約款に付て解説した。

各種ノ海上危険ハ All other perils, etc: All other Kind of risk の翻譯であつて、多數の英國判例（一八六八年のダビソン對ハーバー事件其他）に依り、列舉せられたる危険と同種の危険を意味するものと決定せられたが、英國に於ても此の字句の使用に關しては批難がある。新約款が「其ノ他ノ海上危険」と變更したるは此の理由に基づく。詳細は新約款解説に於て述べた。

〔参照〕

商法第六三六條 保險價額ノ一部ヲ保險ニ付シタル場合ニ於テハ保險者ノ負擔ハ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ニ依リテ之ヲ定ム

商法第八一五條 海上保險契約ハ航海ニ關スル事故ニ因リテ生スルコトアルヘキ損害ノ填補ヲ以テ其目的トス

海上保險契約ニハ本章ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外第三編第十章第一節第一款ノ規定ヲ適用ス

商法第八一六條 保險者ハ本章又ハ保險契約ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外保險期間中保險ノ目的ニ付キ航海ニ關スル事故ニ因リテ生シタル一切ノ損害ヲ填補スル責ニ任ス

船舶普通約款第一條 當會社ハ保險ノ目的ニ付沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突其他ノ海上危険ニ因リテ生シタル損害ヲ約款ノ條項ニ依リ填補スル責ニ任ス船體ニ關聯スル船上危險ニ付特約アル場合本同シ

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

大正二年十二月二十日大審院判決

海上保險契約ニ於テ不可抗力ニ起因セザル損害ヲ除外スル場合ニ所謂不可抗力トハ通常其ノ損害ヲ受クベキ人ノ方面ヨリ取引ノ觀念ヲ以テ觀察シ危險發生ノ場合ニ於ケル事物ノ狀況ニ應ジ相當ト認ムベキ人力ヲ以テ其ノ發生及ビ有害ナル結果ヲ回避防止スルコト能ハザルモノヲ指稱シ其自然ニ出ヅルト將タ人爲ニ出ヅルトヲ問ハザルヲ普通ノ事例ナリトス

大正元年十月十九日東京控訴院判決

凡ソ不可抗力トハ或ル事變ニシテ之ニ遭遇スル者ガ其地位ニ應ズル施設ヲ爲スモ其發生及ビ有害ナル結果ヲ防止スルヲ得ザルヲ謂フ本件福岡丸ノ設備ガ完全無缺ニシテ船員ニ於テ最大ナル注意ヲ施シ船務ニ從事シタルニ於テハ測水管破損ノ如キ事變ノ發生及其有害ナル結果ハ防止シ得ラレタリシナラン然レドモ前述ノ如ク福岡丸ノ設備ニ缺クルトコロアリシヲ以テ船員ニ於テモ事業ニ相應スル注意ヲ加ヘ職務上當然盡スベキ行爲ヲナシタランニハ有害ナル結果ヲ防止シ得タリシニ拘ラズ之ヲ怠リタル爲メ本件ノ如キ損害ヲ惹起シタルモノナルベク又右管ノ破損ハ暴風雨ノ爲メ船體動搖ノ結果積荷ノ壓迫ニヨリ又ハ或ル機會ニヨリ船體動搖シテ管ヲ壓迫屈折シタルモノニアラズシテ測水管ノ設備ノ完全ナラザリシニ基クモノナルヲ以テ船員ニ於テ相當ノ注意ヲ施シタランニハ測水管破損ノ發生及ビ有害ナル結果ヲ防止シ得タリシモノト云フヲ得ベシ左レバ被控訴代理人ノ本件破損ハ不可抗力ニ基クモノナリトノ論難ハ之ヲ容ルルニ由ナキモノトス



第二條 左ノ場合ニ於テハ保險契約ハ無効トス

- 一、保險契約ノ當時保險契約者又ハ被保險者ガ保險ノ目的ニ付締結セラレタル他ノ保險契約ノ存在スルコトヲ知リテ其ノ旨ヲ當會社ニ申出デザルトキ
- 二、保險契約者ガ他人ノ爲ニ保險契約ヲ爲ス場合ニ於テ其ノ旨ヲ當會社ニ申出デザルトキ
- 三、保險契約ノ當時保險契約者又ハ被保險者ガ當會社ノ負擔スル危險ガ既ニ發生シタルコトヲ知レルトキ

〔本條の構成〕

要旨 保險契約の無効事由に関する規定

イ、共同保險又は重複保險に於ける通知義務の違反

ロ、商法の任意規定の改廢

(1) 他人の爲めに保險契約を爲す場合の通知義務の違反

(2) 危險の發生

參照 商法第六三一條、同第六四二條、同第六四四條、同第六四八條。保險業法施行細則第十三條。船積保險約款第二條。援用 歐文保險約款 Lost or not lost clause

〔新約款の解釋〕

本條は保險契約の無効の原因に關し、法定の原因に反する場合、並に法定の原因以外の原因を任意に認むる場合を定めたものである。舊約款には、本條に該當するものがないが、保險業法施行規則第一二條第二號に依れば、無効事由は、普通保險約款の記載事項であるとの理由で、本條を規定したのである。

法律の規定する保險契約無効の原因は、商法第六三一條の超過保險の場合、商法第六四八條の他人の爲めに保險契約を爲したる場合、商法第六四二條の事故の生ぜざること或は事故の發生したることを知悉したる場合である。然るに、保險者は以上の商法の規定中、超過保險の規定は強行規定であつて、約款の規定の如何に拘はらず當然適用あるものとして約款より削除し、商法第六四八條及び商法第六四二條に付ては、保險者の立場より一部の改廢をなした。商法第六四八條は、保險契約者が委任を受くることなしに他人の爲めに契約をなす場合には、其の旨を保險者に告げなければならぬと言ふことを規定したのであるが、本條第二號は委任の有無を問題として居らない。又本條第三號は商法第六四二條に相當する規定であるが、商法の「事故ノ生セサルヘキコト」即ち危險の不發生が、保險契約を無効たらしむることは、保險の原則より當然のこととして、之を削除した



のである。

即ち本條は、上述の趣旨に基づく規定に、重複保険、共同保険の通知義務違反に關する規定を追加したのである。貨物保険約款改正案には「保險契約ニ關シ保險契約者又ハ被保險者ニ詐僞ノ行爲アリタルトキ」の規定があつたが、詐僞に付ては、民法の一般原則に依つて律し得らるるを以て特に約款の規定を必要としないとの理由で、之を削除した。

第一號は、共同保險又は重複保險の場合に於ける他の保險者の存在の通知義務を規定したものであつて、他ノ保險契約ノ存在スルコトとは、共同保險又は重複保險の存在を意味する。共同保險、重複保險の場合に保險者が其の通知を要求するのは、其の内容の如何によりては、契約を回避することを有利とすることがあり得るからである。換言すれば、共同保險者或は重複保險者の如何に依りては、其の保險契約も亦、危険の選擇を誤つてゐると言ふことを豫想し得らるるのであつて、従つて、かゝる保險者と共同或は重複の關係にあると言ふことは、再保險授受に影響を及ぼすことになるのである。通告の方法は必ずしも書面の形式に依るを要さず、口頭通告の方法を採つても宜しいが、只相手方に確實に迅速に傳達し得る適宜の方法を採ることを必要とする。船舶約款第二條は書面の形式に依るべき旨を規定して居るが、貨物約款は取引の實際に即應せんとして通告の形式の

制限を省いた。

第二號は、他人の爲めに保險契約を爲す場合の通知義務を規定したものであつて、他人ノ爲メニ保險契約ヲ爲ス場合とは、自己の名に於て、他人の計算に於て爲す保險契約を謂ひ、委任に基づく場合と然らざる場合とがある。本條第二號は、委任の有無に拘はらざる趣旨であつて、保險契約の成立を保險の實際に懸らしめ、委任を受けて居ても其の旨を申出でない時は保險契約は無効となるのである。之に反して商法の規定は、委任契約の有無と言ふ法律關係に重きを置いたのである。

然し、兩者共に、保險者をして保險契約の成立に當り不測の損害を回避せんめんとする、立案及び立法の根本趣旨に至つては其の軌を一にするのである。

本條の規定に則つて、他人の爲めに保險契約を爲す場合には其の旨を、書面或は其の他の適宜の方法に依つて保險會社に通知しなければならぬ。而して此の通知は契約をなす事前でなければならぬ。何となれば、保險契約當事者を知悉すると言ふことは、保險契約の内容を知ることであり、それは危険の測定に影響あるばかりでなく、保險契約の成否に關するからである。

本條第三號の規定は、保險契約上當然の規定であつて、商法は保險者に付ても規定して居るが、約款に於ては之を省略した。之は保險契約者又は被保險者の注意を喚起せんとする趣旨に基づくの



である。歐文保険証券には危険既に発生するも、保険契約者、被保険者が契約締結に際し此の事實を善意にて知らざるときは、該契約は有效なりと言ふ「損害ノ前後ヲ問ハズ有效ナリ」との約款 (Lost or not lost clause) がある。

(註) Lost or not lost clause

Be it Known that as well in his or their own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Persons, to whom the same doth, may or shall appertain in part or in all, do make Insurance, and hereby cause himself or themselves and them and every of them, to be insured, lost or not lost, for and during the space of

〔参照〕

商法第六三一條 保険金額カ保険契約ノ目的ノ價額ニ超過シタルトキハ其超過シタル部分ニ付テハ保険契約ハ無効トス

商法第六四二條 保険契約ノ當時當事者ノ一方又ハ被保険者カ事故ノ生セサルヘキコト又ハ既ニ生シタルコトヲ知レルトキハ其契約ハ無効トス

商法第六四三條 保険契約ノ當時保險契約者カ惡意又ハ重大ナル過失ニ因リ重要ナル事實ヲ告ケス又ハ重要ナル事項ニ付キ不實ノ事ヲ告ケタルトキハ保險者ハ契約ノ解除ヲ爲スコトヲ得但保險者カ其事實ヲ知り又過失ニ因リテ之ヲ知ラザリシトキハ此限ニ在ラス

前項ノ解除權ハ保險者カ解除ノ原因ヲ知ラタル時ヨリ一箇月間之ヲ行ハサルトキハ消滅ス契約ノ時ヨリ五年ヲ經過シタルトキ亦同シ

商法第六四四條 保險契約者カ委任ヲ受ケシテ他人ノ爲ニ契約ヲ爲シタル場合ニ於テ其旨ヲ保險者ニ告ケサルトキハ其契約

ハ無効トス若シ之ヲ告ケタルトキハ被保險者ハ當然其契約ノ利益ヲ享受ス

保險業法施行規則第十二條 普通保險約款ニハ左ノ事項ヲ定ムルコトヲ要ス

- 一、保險會社ガ保險金ノ支拂ヲ爲スベキ事由
  - 二、保險契約無効ノ原因
  - 三、保險會社ガ其義務ヲ免ルベキ事由
  - 四、保險會社ノ義務ノ範圍ヲ定ムル方法及其義務履行ノ時期
  - 五、保險契約者又ハ被保險者ガ其ノ義務不履行ノ爲ニ受クベキ損失
  - 六、保險契約ノ全部又ハ一部ノ解除ノ原因及其ノ解除ノ場合ニ於テ當事者ノ有スル權利義務
  - 七、保險契約者、被保險者又ハ保險金額ヲ受取ルベキ者ガ利益又ハ剩餘金ノ配當ニ與カル權利ヲ有スル場合ニ於テハ其ノ範圍
- 船舶保險約款第二條 左ノ場合ニ於テハ保險契約ハ無効トス
- 一、保險契約ニ關シ保險契約者又ハ保險者ニ詐偽ノ行爲アリタルトキ
  - 二、保險契約ノ當時保險契約者又ハ被保險者ガ保險ノ目的ニ付締結セラレタル他ノ保險契約ノ存在スルコトヲ知りテ其旨ヲ書面ニ依リ當會社ニ申出デサルトキ
  - 三、保險契約ガ他人ノ爲メニ保險契約ヲ爲シタル場合ニ於テ其旨ヲ書面ニ依リ當會社ニ申出デサルトキ
  - 四、保險契約ノ當時保險契約者又ハ被保險者ガ當會社ノ負擔スル危険ガ既ニ發生シタルコトヲ知レルトキ

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



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

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

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

四、荷造ノ不完全

五、貨物ノ仕向地到着ノ遅延又ハ積込若ハ荷卸ノ遅延

〔舊約款〕

第二條 當會社ハ左ニ掲グル損害ヲ填補スルノ責ニ任ゼズ

三、被保険者、保険契約者、若クハ保険金ヲ受取ルベキ者、又ハ是等ノ者ノ代理人、雇傭人又ハ船長若クハ船員ノ故意又ハ重大ナル過失ニ因テ生ジタル損害

四、保險貨物ノ性質若クハ瑕疵其他自然ノ消耗ニ因テ生ジタル損害又ハ不可抗力ニ起因セザル破損、毀損、腐敗、變質、變色又ハ荷造積積ノ不注意ヨリ生ジタル損害

〔本條の構成〕

要旨 免責條項に關する特別規定

イ、保險契約者、被保険者、保険金を受取るべき者又は此等の者の代理人若ハ使用人の行為に因り保險者が免責せらるる場合

ロ、船長、乗組員又は水先人の行為に因り保險者が免責せらるる場合（荷主が自己の貨物を其の所有船に依りて輸送する際に其の故意に基づく行為）

ハ、保險の目的の性質又は瑕疵に因り保險者が免責せらるる場合

ニ、荷造の不完全に因り保險者が免責せらるる場合

ホ、貨物の仕向地到着の遅延又は積込若ハ荷卸の遅延に因り保險者が免責せらるる場合

參照 商法第六四一條、同第六七八條、同第六八〇條、同第八二九條。船舶普通保險約款第三條。火災普通保險約款第五條援用 約款第四條、同第五條

〔新約款の解釋〕

本條は、免責條項に關する規定であつて、保險者が、公益上又は損害の性質上、特約を以てして負擔し得ない種類の損害を表示した規定である。



直接ナルト間接ナルトヲ問ハズと言ふ字句は、本約款が損害の原因たる危険の探求に際し、保険者の責任を決定するに當つて、相當因果關係主義を採用したることを現はすものであつて、船舶普通保険約款第三條及び火災普通保険約款第五條の立案の趣旨又同様である。

一個の結果發生には、結果發生の條件である原因を必要とするのであつて、多數の原因が存在する場合に、如何なる原因を以て條件となすべきかと言ふ問題は、保険者の責任解決上常に重要な問題である。海上に起る保険事故は單一ではない。多數の原因が相競合して起る場合が多い。例へば船舶に海水が浸入し、其の爲めに甲の貨物は濡損を生じ、乙の貨物は海水に依つて破損して下積の貨物を汚損したと言ふやうな複雑な損害を發生することが多い。かゝる場合に於て、損害に最も近逝したるものを以て、即ち上記の例の海水の浸入を以て海水濡及び破損の原因なりとする主義は、近因主義 (Causa Proxima) 或は直接原因主義と稱して、英國海上保険法の一大原則として採用せられ、我國に於ても保険約款の解釋に此の主義を踏襲して來たのである。近因主義は、數個の原因が相競合して發生したる場合に於て、最も有力なる原因があつても、之を排除して、最後の原因を以て、保険者の責任を決定する標準となすものであつて、原因の原因を追及する時は徒らに、煩雜と紛亂とを招來するのみであるから、之を回避して、簡單に「クレーム」を處理しやうと言ふのが、

其の立法趣旨である。近因主義は海上保険の活用著しくなかつた時代には、多大の不便もなかつたのであるが、海上保険の經濟的機能が増大すると共に、保険者の擔保範圍が著しく擴張せらるるやうになり、従つて新危険の發生も頻繁になつた結果、稍もすれば最も効果的である條件を除外する不都合を生ずるやうになり、米國に於ては此の缺點に省み、相當因果關係主義を採用するものが現はれたが、近因主義の發祥地である英國に於てすら、嚴格なる近因主義を採用するを不可なりとする説が稱へらるゝやうになつた。近因主義の當否如何と言ふことは、從來屢々論評せられ來つた問題であるが、現在は一般に、近因主義の解釋に當つては、相當の緩和をなすべしとの傾向になつて居る。舊貨物保険約款は英國保險約款に倣つたもので、近因主義を採用し來つたのであるが、本約款は、近因主義に對する批難に省みる處あり、相當因果關係主義を採用したのは一大變革であり、且又、保險約款制定上の一大進歩と言はねばならぬ。然し、本約款は改正案理由書に「本改正案に要求する相當因果關係律と英國に於ける近因の原則と常に完全に一致せざる場合を生じ得べきも殆んど差違なかるべし」とある如く、成るべく近因主義に近逝せんとして、徹底したる相當因果關係主義を採用することが出来なかつた。

第一號は、商法第六四一條後段の規定と同一趣旨に基づくのであつて、廣く保險關係者の故意又



は重大の過失に付て規定したのである。

保険金ヲ受取ルべき者とは、保険者に對して、債權を行使し得る權利を有するものを指すのであつて、抵當權者並に質權者、又指圖人が保険金を受取るべき場合には其の指圖人を言ふのである。

第一號に於て、保険契約者、被保険者、保険金を受取るべき者が、法人であつた場合に付て、特に規定したのは、昭和七年九月十四日大審院判決に、理事其の他の機關が放火しても、其の法人をして保険金を獲得せしめんとする意思を有せざりし場合に於ては、保険者は保険金支拂の責を負はなければならぬとの判例の存するに基づくのであつて(約款改正理)、本號立案の形式は、火災普通保険約款第五條第一項第一號に做つたのである。

第二號は、保険契約者、被保険者又は保険金を受取るべき者の代理人又は使用人としての船長、船員、水先人の故意に對する保険者の責任を明白にした規定である。

本條は、船長、船員及び水先人の故意又は重大なる過失に因つて、搭載貨物に損害を惹起すべき場合を次の如く豫想して居る。其の第一の場合は、荷主が自己の貨物を其の所有船に依つて輸送するが如き場合であつて、第二の場合は、第一の場合を除いた一般の場合である。第一の場合の保険者の責任は、本條第二號に規定せられて居るが、第二の場合の保険者の責任は、本條第一號より類

推せしむるの方法を採つた。

約款改正案は、第三條第一號に於て、船長、船員、水先人の故意又は重大なる過失を除外したるが爲めに、之等に依つて惹起せられた損害は、上述の第一及び第二の場合を通じて、保険者に其の責があることとなつたのであるが、本約款は、舊約款第二條第三項の、船長、船員、乗組員の故意に付て免責を復活したが、只舊約款と異なつて、其の範圍を極限し、船主が自己の貨物を輸送するが如き場合となしたのである。

荷主が其の貨物を一度び運送者の手に渡すときは、自己の支配權の範圍外に置かるるのであつて船長、又は船員の重大なる過失及び故意に基づいて、其の貨物に損害が発生しても、善良なる荷主にとつては、其の損害は不可抗的のものと看做して、保険者をして損害填補を爲さしめなければならぬが、荷主が、其の所有船を以て、自己の貨物を輸送するが如き場合に於ては、船長及び乗組員は、荷主の代理人又は使用人たるが如き關係に置かるるのであつて、其の貨物は自己の支配權内にありと看るを至當となすべく、其の重大なる過失に對しては同情すべきも、其の故意に付ては宥恕するの要なしとの理由が、本條第二號の立案の趣旨である。

船長、船員、水先人の故意又は重大なる過失に關する本條立案の形式は、船舶普通保険約款に做



つたものであつて、船舶普通保険約款第三條第六號に於ては、船長、乗組員等の故意に因る損害は免責するも、重大なる過失に因る損害は、之を負擔する趣旨であるから、貨物約款に於ても、それと軌を一にするが爲めに、本條第一號に於て、代理人及び使用人の内、船長、乗組員等を除く旨を特に表示して、それ等の者の故意又は重大なる過失に對して、保險者に責任あることを明白になし、更らに本條第二號を設くるに至つたのである。(貨物約款改正理由書一六頁)

本條第一號及び第二號に掲げられたる故意とは、自己の行爲が一定の結果を生ずべきことを一切知悉して、之を容認したる心理状態を言ふのである。例へば、船長が艙内積となすべき貨物を特に甲板積として波濤の危険に遭遇せしめたるが如き場合である。此の場合に、若し船長が、密輸出品たる貨物の證據を隠滅せんとする目的を以て、特に甲板上に放置したるが如き際に於ては、其の船長の行爲には違法の認識があつたものとなすべきであつて、即ち、かかる行爲は惡意に出でたるものとなされなければならぬ。

保險契約者、被保險者及び其の代理人、使用人の惡意に付ては、約款に特別の規定なきも、其の重大なる過失に付て免責せらるる點より推察して、より重大なる惡意に付て保險者が免責せらるるは理論上正當である。海上保險に關する商法第八二九條の規定は、保險契約者若くは被保險者の惡

意又は重大なる過失に因つて生じたる損害に對して保險者を免責して居るが、故意に付ては何等の記載がない。然るに、生命保險に關する商法第六七八條及び第六八〇條に於ては、故意と惡意とを區別するが故に、損害保險に於ては故意を認めざるもの如く解せらるるのであるが、苟くも故意を免責する以上、より重大なる惡意に付て免責せらるべきである。

而して、以上の故意の動機は其の理由の如何を問はざるを通説とする。即ち、緊急止むを得ざるに出でたると、又は其の他の理由に出でたるとを問はない。例へば、船舶が敵艦の襲撃を受けて、其の便乗したる人命を救ふが爲めに、船艙内の貨物の一部を甲板積となし、そこに人員を收容したる時に、若し、其の甲板積となされたる貨物が損害を蒙つた際は、それは船長の故意に基づく損害となさるのである。

重大ナル過失とは、保險契約者又は被保險者が、慣習上又は任務上、僅少の注意力を以てせば、事故の發生を回避し得べきに拘らず之を怠つた場合を言ふのである。重大なる過失は、故意と近邇するものであつて、前者には注意力の欠缺を必要とし、後者には損害發生の容認を要件とするのである。現在、獨逸に於ては輕過失に付ても免責を規定して居るが、各國共に重過失のみに限りて免責せらるべきものとなして居る。我が商法の規定又同様である。(商法第六四一條、第六四二條、第六四三條、第六四四條、第六四五條、第六四六條、第六四七條、第六四八條、第六四九條、第六五〇條、第六五一條、第六五二條、第六五三條、第六五四條、第六五五條、第六五六條、第六五七條、第六五八條、第六五九條、第六六〇條、第六六一條、第六六二條、第六六三條、第六六四條、第六六五條、第六六六條、第六六七條、第六六八條、第六六九條、第六七〇條、第六七一條、第六七二條、第六七三條、第六七四條、第六七五條、第六七六條、第六七七條、第六七八條、第六七九條、第六八〇條、第六八一條、第六八二條、第六八三條、第六八四條、第六八五條、第六八六條、第六八七條、第六八八條、第六八九條、第六九〇條、第六九一條、第六九二條、第六九三條、第六九四條、第六九五條、第六九六條、第六九七條、第六九八條、第六九九條、第七〇〇條、第七〇一條、第七〇二條、第七〇三條、第七〇四條、第七〇五條、第七〇六條、第七〇七條、第七〇八條、第七〇九條、第七一〇條、第七一一條、第七一二條、第七一三條、第七一四條、第七一五條、第七一六條、第七一七條、第七一八條、第七一九條、第七二〇條、第七二一條、第七二二條、第七二三條、第七二四條、第七二五條、第七二六條、第七二七條、第七二八條、第七二九條、第七三〇條、第七三一條、第七三二條、第七三三條、第七三四條、第七三五條、第七三六條、第七三七條、第七三八條、第七三九條、第七四〇條、第七四一條、第七四二條、第七四三條、第七四四條、第七四五條、第七四六條、第七四七條、第七四八條、第七四九條、第七五〇條、第七五一條、第七五二條、第七五三條、第七五四條、第七五五條、第七五六條、第七五七條、第七五八條、第七五九條、第七六〇條、第七六一條、第七六二條、第七六三條、第七六四條、第七六五條、第七六六條、第七六七條、第七六八條、第七六九條、第七七〇條、第七七一條、第七七二條、第七七三條、第七七四條、第七七五條、第七七六條、第七七七條、第七七八條、第七七九條、第七八〇條、第七八一條、第七八二條、第七八三條、第七八四條、第七八五條、第七八六條、第七八七條、第七八八條、第七八九條、第七九〇條、第七九一條、第七九二條、第七九三條、第七九四條、第七九五條、第七九六條、第七九七條、第七九八條、第七九九條、第八〇〇條、第八〇一條、第八〇二條、第八〇三條、第八〇四條、第八〇五條、第八〇六條、第八〇七條、第八〇八條、第八〇九條、第八一〇條、第八一一條、第八一二條、第八一三條、第八一四條、第八一五條、第八一六條、第八一七條、第八一八條、第八一九條、第八二〇條、第八二一條、第八二二條、第八二三條、第八二四條、第八二五條、第八二六條、第八二七條、第八二八條、第八二九條、第八三〇條、第八三一條、第八三二條、第八三三條、第八三四條、第八三五條、第八三六條、第八三七條、第八三八條、第八三九條、第八四〇條、第八四一條、第八四二條、第八四三條、第八四四條、第八四五條、第八四六條、第八四七條、第八四八條、第八四九條、第八五〇條、第八五一條、第八五二條、第八五三條、第八五四條、第八五五條、第八五六條、第八五七條、第八五八條、第八五九條、第八六〇條、第八六一條、第八六二條、第八六三條、第八六四條、第八六五條、第八六六條、第八六七條、第八六八條、第八六九條、第八七〇條、第八七一條、第八七二條、第八七三條、第八七四條、第八七五條、第八七六條、第八七七條、第八七八條、第八七九條、第八八〇條、第八八一條、第八八二條、第八八三條、第八八四條、第八八五條、第八八六條、第八八七條、第八八八條、第八八九條、第八九〇條、第八九一條、第八九二條、第八九三條、第八九四條、第八九五條、第八九六條、第八九七條、第八九八條、第八九九條、第九〇〇條、第九〇一條、第九〇二條、第九〇三條、第九〇四條、第九〇五條、第九〇六條、第九〇七條、第九〇八條、第九〇九條、第九一〇條、第九一一條、第九一二條、第九一三條、第九一四條、第九一五條、第九一六條、第九一七條、第九一八條、第九一九條、第九二〇條、第九二一條、第九二二條、第九二三條、第九二四條、第九二五條、第九二六條、第九二七條、第九二八條、第九二九條、第九三〇條、第九三一條、第九三二條、第九三三條、第九三四條、第九三五條、第九三六條、第九三七條、第九三八條、第九三九條、第九四〇條、第九四一條、第九四二條、第九四三條、第九四四條、第九四五條、第九四六條、第九四七條、第九四八條、第九四九條、第九五〇條、第九五一條、第九五二條、第九五三條、第九五四條、第九五五條、第九五六條、第九五七條、第九五八條、第九五九條、第九六〇條、第九六一條、第九六二條、第九六三條、第九六四條、第九六五條、第九六六條、第九六七條、第九六八條、第九六九條、第九七〇條、第九七一條、第九七二條、第九七三條、第九七四條、第九七五條、第九七六條、第九七七條、第九七八條、第九七九條、第九八〇條、第九八一條、第九八二條、第九八三條、第九八四條、第九八五條、第九八六條、第九八七條、第九八八條、第九八九條、第九九〇條、第九九一條、第九九二條、第九九三條、第九九四條、第九九五條、第九九六條、第九九七條、第九九八條、第九九九條、一〇〇〇條。



第三號は、貨物の瑕疵及び性質に基づく危険に對する保険者の責任を規定したものである。之等の危険は、何が故に保険者に依つて免責せらるるのであるか。通説に依れば、貨物の瑕疵に基づく危険及び性質に基づく危険は、其の偶然性を缺くが故に保険事故となり得ない。従つて、保険者はかゝる事故に對して責任がないと主張せらるるのであるが、ここに貨物の瑕疵及び性質に基づく危険として列擧せられ居る第三號の危険を見るに、あるものは偶然性を缺いて居るが、又あるものは全然缺いて居ると認むることが出来ないのである。例へば、自然の消耗の如きは全然偶然性を缺いて居るが、爆發の如きは全然偶然性を缺いて居ると認むことは出来ないであつて、かかる危険に限つて損害の程度も甚しきものがある。故に、ここに危険擔保の必要が喚起せらるる譯であつて、之が爆發條項として割増保険料を徴して擔保せらるる機會を作つたのである。此の點より觀察して、第三號列擧の危険を免責するは、保險經營を合理化せんとする趣旨なりと結論せらるるを見るのであるが、之は保險者免責の原因が、偶然性の欠缺と言ふ觀念より出發して、保險經營の合理化と言ふ觀念に移行したることを示すに過ぎない。之を要するに、偶然性の欠缺そのものは、不斷に損害の發生を豫想し得るのであつて、之が即ち、保險經營の合理化に背反することとなり、茲に保險者免責の理由を發見し得るのである。

**貨物の瑕疵 (Defect of Goods)** とは、貨物そのものに存する物理的障害を言ふのであつて、瑕疵の狀況が、潜在的に存すると、現實的に存するとを問はない。假へば、技師の知らざる器械的部分的故障、外形上何等の異狀を認めざる陶器の破壊の如きである。

**自然の消耗**とは、貨物の性質に基づく危険であつて、液體燃料の氣化、石炭及び雜穀類の乾燥に依る減量等を言ふのである。

**貨物の性質ニ因ル發火**とは、空氣の接觸に依る自然發火(黃磷)、水の吸収に依る自然發火(生石灰)、混合に依る自然發火(鹽酸加里と有機物との混合)である。

**爆發 (Explosion)** は、火災の危険とは異なつた危険として取扱はれる。爆發とは、爆發物それ自身の體内に、酸素と可燃性物質とが含有せられ居り、自體の酸素に依つて燃焼を起すことである。硝石硫黄及び木炭を混合して造つた黑色火薬が爆發するときには、硝石が分解して酸素を出し、其の酸素が硫黄及び木炭を燃焼させるのであつて、外界の酸素には少しも關係がない。「ピクリン」酸や「ニトログリセリン」や硝化棉の如き火薬の爆發は、自體にある酸素が同じく自體にある炭素や水素を燃やし、同時に窒素を放出するのであつて、悉く同一物質内だけで作用が起るのである。かくて爆發物は酸素を自體中に持つて居るのであるから、燃焼の如く外部から酸素をとる場合と異なる



り、燃える都合が頗る宜しい。従つて燃焼の傳はり方が頗る迅速である。此の燃焼の速度が早いと言ふことは、實に爆發現象の特長なのであつて、燃焼速かなるが故に、發生する瓦斯は一時に發生し、熱も一時に發生することとなり、従つて温度も上り、瓦斯の容積は益々膨脹し、破壊力を生ずるのであつて、自己燃焼の速度が早くなればなる程、爆發力は大きくなり、物質全部の自己燃焼が同時に起るに至つて爆發力は極限に達する。爆發物の爆發を起す原因は空氣の接近、電氣の火花等の高熱を與ふること、打撃又は振動である。舊約款に於ては、別に爆發條項を挿入して、保險會社に責任なき旨を明白にした。歐文證券にも又爆發條項 (Explosion clause) がある。

(註) Explosion clause

Not responsible for any loss or damage arising from explosion however caused.

蒸レとは、穀物、肥料、染料、化學藥品、食糧品等が船艙内の温度の爲めに其の性質に變化を生ずるが如き場合であつて、其の程度に付ては問ふ處でない。

黴、腐敗は、物の性質が周圍の環境に依つて化學的に變化を生ずることを言ふのである。

輸送中の食料品は船艙通風の不完全に依つて、黴の發生を看ることが多い。又輸送中の果物の腐敗の如きは腐敗の一例と看ることが出来る。

變質、變色、錆も又同様の現象を謂ふのである。第三項末段に、其ノ他類似ノ事由なる字句が本約款に挿入せられた。之は貨物の性質又は瑕疵に基づく其の他の危険が萬一發生し得る場合を豫想したものである。

第四號の荷造ノ不完全は、貨物の瑕疵又は性質に基づく危険ではない。寧ろ本條第三號及び第五條第二號、第三號の各種の危険を誘引する原因をなす危険である。絹製品は荷造の不完全より航海中に於て變質、變色の危険を招來することあるべく、又蟲喰、鼠喰の損害を發生するはよく見聞するところである。荷造の不完全とは、特定航海の運送に商慣習上適當ならざるものを言ふ。若し法律規定に、特殊の荷造方法が明示せられある場合に、それに違反すれば、固より荷造の不完全と看做さるのである。

蒸レ、黴、腐敗、變質、變色、錆、荷造の不完全を絶対に擔保せざるは、舊約款も同様であつたが、本約款は相當因果關係主義を採用し、第五條に於て、船舶其の他の輸送用具の沈没、坐礁、膠砂、火災、他物との衝突又は共同海損たる處分に依つて生じたる蒸發、雨濡、淡水濡、汗濡を擔保するが故に、之等の危険の發達の徑路に於て、當然、蒸レ、腐敗、變質、變色、錆を發生すべく、相當因果關係主義を採用するときは當然擔保しなければならないことになる。假へば、船舶坐礁の



場合に於て、船舶が暴風雨に遭遇し難航を極め針路を誤つて遂に坐礁するに至りたる場合に於て、或は艙口より雨水が浸入し雨濡の損害を生ずることあるべく、又船舶が坐礁せし場合に於て、離礁せんとして蒸氣を極度に使用したるが爲めに、船内の温度が上昇して、汗濡の損害を豫想することを得べく、又船内動搖の爲めに、貨物荷造の破損、彎曲を生ずることもあるであらう。次に、共同海損を構成する場合として、船舶坐礁して、積荷を陸揚げしたるに、雨濡となりたる時、又は積荷を陸揚げして倉庫に搬入したるに、汗濡の損害を発生したと言ふが如き場合、以上は皆何れも第五條但書の規定に依つて相當因果關係律の適用を受くるのであつて、即ち、直接なると間接なるとを問はず、積荷の救助に時間を費す時は、雨濡、蒸レ、黴、腐敗、變色變質の狀況を呈するものである。之等の損害は汗濡、雨濡の危険に含まるる一態様と看做すべきである。蒸レ、黴、腐敗、變色、變質は積荷の性質又は瑕疵に基づく損害であつて、之等の危険が潜在し、雨濡、汗濡の一態様として現はれたる際には第五條に依り擔保せられ、現在して居つた際には第三條により擔保せられないと言ふことになる。雨濡、汗濡の爲め蒸レを生ずるは、「マニラ」麻の損害によく見る處で、包装の内部は蒸レを生じ、甚しきに至つては發火することさへある。又肥料の如きは汗濡の爲めに黴を生じ、腐敗、變質、變色する。

船舶衝突の場合に於て、貨物の破損を生ずるのは、貨物の瑕疵に依るのであるが、荷造の不完全も亦原因となるのである。衝突の結果、荷造の不完全より貨物の破損を來すのである。即ち、衝突と荷造の不完全と言ふ二個の原因が相競合するのである。相當因果關係主義に於ては、衝突の外に他の原因ありとも問ふ處ではない。衝突の爲めに荷造の不完全と言ふ危険が具體化せられても、保險者は擔保する。然るに第三條に於ては、荷造の不完全と言ふ危険を擔保しない旨を規定して居るから、荷造の不完全と謂ふ危険は他の危険と相競合する場合は擔保せられ、單獨の場合は擔保せられないことになる。

第五號の貨物ノ仕向地到着ノ遅延、貨物ノ積込若ハ荷卸ノ遅延に於ける遅延の場合は、之を二つに分つことが出来る。其の第一の場合は、保險者の擔保すべき事故に依る遅延であつて、第二は保險者の擔保せざる事故に依る遅延である。此の二つの場合に於て、保險者の責任を相當因果律の原則に據つて判斷するに、保險者は、第一の場合に付き其の遅延に基因したる損害填補の責を負はなければならぬが、第二の場合は固より其の責任がない。然るに、約款は此の兩者に於て等しく免責をなして居る。之は種々の方面より考察することを要するのであるが、其の主要なる理由としては、保險經營の合理化と言ふ點を擧げなければならぬ。遅延の結果として發生を豫想せらるる損害



は、本條第三號後段の危険が多いのであつて、之等の危険は、元來貨物の性質より発生すべきものであるが、遅延なる事情に依つて潜在したる危険が招致せられ、或は既に発生したる危険が、遅延なる事情に依つて、更らに其の損害を増大すると言ふことも考へらるるのである。然るに、斯くの如き状態は、合理的保險經營上、努めて、之を回避すべきのみでなく、発生したる損害と、保險者に依つて擔保せられたる危険に基づく遅延との間に、因果律を發見すると言ふことも非常に難事である。

かかる理由よりして、之等の損害が、遅延に依つて始めて発生したるものであるか、又は遅延なくとも當然に事物の性質より発生すべかりしものであつたのであるか、と言ふやうな問題に拘はることなく、又遅延の理由の如何を問はず免責したのである。而して遅延の範圍に關しては約款に何等の規定がないが、順路 (Ordinary Course) を航海するに相當日數を消費したるときは、到着の遅延ありと稱することを得べきも、尙ほ此の場合には商慣習及び到着港の取締規則等を參酌して決定しなければならぬ。積込荷卸の遅延は、積込港及び荷卸港の取締規則及び商慣習に依つて決定すべきであつて、ここではC、Q、D、が大に問題となるのである。

本約款は積卸なる字句を使用したのであるが、積卸と言ふのは、積込に對し、凡て積荷の引卸を

表示するが爲めに使用せらるるのであつて、尙ほ積卸とは積込と引卸双方を意味するやう誤解せらるる虞れがあるとの理由で荷卸と訂正せられた。

〔舊約款の解釋〕(第二條第三號第四號一部規定除外)

免。責。約。款。に。關。する。規。定。で。あ。る。舊。約。款。は。第。二。條。第。一。號。よ。り。第。八。號。に。互。り。各。種。の。免。險。中。擔。保。を。除。外。す。る。場。合。を。列。舉。した。第。二。條。各。項。の。内。第。三。號。及。び。第。四。號。の「不可抗力ニ起因セザル破損、毀損」の字句を除外したる部分が新約款第三條と對照せらるべき規定であるが、第四號の除外部分も便宜上解説した。

本條解説に於て注意すべきことは、舊約款は保險者の責任決定上近因主義 (Causa proxima) を採用したる一事である。第二條に「當會社ハ左ニ掲グル損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ」と冒頭し、各號に於て「……ヨリ生ズル損害」……ニ因リ生ジタル損害」と掲げたるは、近因主義即ち直接因果關係を採用したることを表はすのである。近因主義は英國海上保險法の一大原則であつて、我國保險約款も從來此の主義を採用し來つたのであるが、新約款は相當因果關係主義を採用したる結果、近因主義の問題は注目を惹くに至つたのである。近因主義と相當因果關係主義の解説は新約款第三條の解釋を参照されたい。

第三項に於て、舊約款は、一般に、船長及び乗組員の重大なる過失及び故意に付て保險者を免責して居るのであるから、輕過失の場合は保險者之を擔保しなければならぬ。

舊約款第二條第三號は、保險者が、一般に船長及び乗組員の故意及び重大なる過失に付て免責せらるべきこと



を規定すると同時に、間接に、保険者が船長及び乗組員の輕過失に付て責任あることを決定したものとて注目せられた規定である。新約款第三條は舊約款と異なつて、荷主が其の所有船を以て運送する場合に、保険者は、船長及び乗組員の故意に付て免責せらるるが、此の場合に於ける重大なる過失及び荷主が他船に運送を托する場合に於ける船長及び乗組員の重大なる過失及び故意に付ては、免責せられざることを規定して居る。

第四號の保險貨物ノ性質若クハ瑕疵、自然ノ消耗、腐敗、變質、變色の意義は、新約款の解説と同一である。

〔參照〕

商法第六四一條 保險ノ目的ノ性質若クハ瑕疵、其自然ノ消耗又ハ保險契約者若クハ被保險者ノ惡意若クハ重大ナル過失ニ因リテ生シタル損害ハ保險者之ヲ填補スル責ニ任セス

商法第八二九條 保險者ハ左ニ掲ケタル損害又ハ費用ヲ填補スル責ニ任セス

一 保險ノ目的ノ性質、其自然ノ消耗又ハ保險契約者若クハ被保險者ノ惡意若クハ重大ナル過失ニ因リテ生シタル損害

二 船舶又ハ運送貨ヲ保險ニ付シタル場合ニ於テ發航ノ當時安全ニ航海ヲ爲スニ必要ナル準備ヲ爲サス又ハ必要ナル書類ヲ備ヘサルニ因リテ生シタル損害

三 積荷ヲ保險ニ付シ又ハ積荷ノ到達ニ因リテ得ヘキ利益若クハ報酬ヲ保險ニ付シタル場合ニ於テハ備船者、荷送人又ハ荷受人ノ惡意若クハ重大ナル過失ニ因リテ生シタル損害

四 水先案内料、入港料、燈臺料、檢疫料其他船舶又ハ積荷ニ付キ航海ノ爲メニ出ダシタル通常ノ費用

商法第六七八條 保險契約ノ當時保險契約者又ハ被保險者力惡意又ハ重大ナル過失ニ因リテ重要ナル事實ヲ告ケス又ハ重要ナル事項ニ付キ不實ノ事ヲ告ケタルトキハ保險者ハ契約ノ解除ヲ爲スコトヲ得但保險者力其事實ヲ知リ又ハ過失ニ因リテ之ヲ知ラザ

ラシトキハ此限ニ在ラス

第六百四十四條第二項及ヒ第六百四十五條ノ規定ハ前項ノ場合ニ之ヲ準用ス

商法第六八〇條 左ノ場合ニ於テハ保險者ハ保險金額ヲ支拂フ責ニ任セス

一 被保險者ガ自殺、決闘其他ノ犯罪又ハ死刑ノ執行ニ因リテ死亡シタルトキ

二 保險金ヲ受取ルヘキ者ガ故意ニテ被保險者ヲ死ニ致シタルトキ但其者力保險金額ノ一部ヲ受取ルヘキ場合ニ於テハ保險者ハ其ノ殘額ヲ支拂フ責ヲ免ルルコトヲ得ス

三 保險契約者力故意ニテ被保險者ヲ死ニ致シタルトキ

前項第一號及ヒ第二號ノ場合ニ於テハ保險者ハ被保險者ノ爲メニ積立テタル金額ヲ保險契約者ニ拂戻スコトヲ要ス

船舶普通保險約款第三條 當會社ハ直接ナルト間接ナルトト問ハズ左記事由ニ因リテ生ジタル損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ

一 一揆、暴動、同盟罷業、同盟怠業、政治又ハ社會騷擾其他類似ノ事變

二 襲撃、捕獲、拿捕又ハ拘留（海賊ニ依ル場合ハ之ヲ除ク）

三 水上若ハ水中ニ停止若ハ移動中ノ水雷其他ノ爆發物又ハ航空機ヨリ落下若ハ發射シタル物體又ハ流彈トノ接觸

四 戰爭（宣戰ノ前後有無ヲ問ハズ）又ハ變亂

五 保險契約者、被保險者、保險金ヲ受取ルヘキ者又ハ此等ノ者ノ代理人（本條第六號ニ屬スル者ヲ除ク）若ハ使用人ノ故意又ハ重大ナル過失

六 船長、乗組員又ハ水先人（強制水先人ヲ含ム）ノ故意

七 船舶若ハ其一部ノ自然ノ消耗又ハ此等ニ存在スル瑕疵（船舶ノ所有者又ハ賃借人ガ相當ノ注意ヲ以テスルモ發見シ得ザリシ瑕疵ハ之ヲ除ク）

普通火災保險約款第五條 當會社ハ左ニ掲ケタル損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ



- 一 保險契約者、被保險者又ハ之等ノ者ノ法定代理人、保險契約者又ハ被保險者ガ法人ナルトキハ其ノ理事、取締役又ハ法人ノ業務ヲ執行スル其ノ他ノ機關ノ故意若ハ重大ナル過失又ハ法令違反ニ因リテ生ジタル損害
  - 二 被保險者ト世帯ヲ同クスル家族ノ故意ニ因リテ生ジタル損害但シ被保險者ヲシテ保險金ヲ取得セシムル目的ニ出デザリシ場合ハ此ノ限ニ在ラズ
  - 三 火災ノ際保險ノ目的ガ紛失シ又ハ盜難ニ罹リタルニ因リテ生ジタル損害
  - 四 保險ノ目的ノ醜酵若ハ自然發熱又ハ其ノ加熟若ハ乾燥ヲ受クルニ因リテ生ジタル損害
  - 五 火災ニ因ルト否トヲ問ハズ破裂又ハ爆發ノ損害及保險ノ目的又ハ之ヲ納ルル建物若ハ構内ニ於テ生ジタル破裂又ハ爆發ニ因ル火災ノ損害但シ家事用ノ瓦斯其ノ他ノ物ノ破裂又ハ爆發ニ因ル火災ノ損害ニ付テハ此ノ限ニ在ラズ
  - 六 原因ノ直接ナルト間接ナルトヲ問ハズ戰爭、暴動其ノ他ノ事變ニ因リテ生ジタル火災及其ノ延燒其ノ他ノ損害
  - 七 原因ノ直接ナルト間接ナルトヲ問ハズ地震又ハ噴火ニ因リテ生ジタル火災及其ノ延燒其ノ他ノ損害
- 被保險者ニ非ザル者ガ保險金額ノ全部又ハ一部ヲ受取ルベキ場合ニ於テ損害ガ其ノ者又ハ其ノ者ノ法定代理人若ハ理事、取締役又ハ法人ノ業務ヲ執行スル其ノ他ノ機關ノ故意若ハ重大ナル過失又ハ法令違反ニ因リテ生ジタルトキハ當會社ハ其ノ者ノ受クベキ金額ニ付損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ

大正十二年十二月二十日大審院判決

凡ソ過失トハ違法有害ノ結果ヲ避クルニツキ爲スベキ注意ヲ缺如スル状態ヲ指稱シ其注意ヲ要スベキ程度ハ取引ノ性質各場合ニ於ケル事物ノ狀況等ニ依リ一様ナラザルモ本件ノ如キ場合ニ於テハ船員ハ船積運送品ニ對シ善良ナル管理者ノ注意ヲ爲スベキモノナレバ普通注意ヲ用ユル人ガ其場合ニ於ケル事物ノ情況ニ應ジテ爲スベキ注意ヲ標準トシ其程度ニ相當スル注意ヲ缺如スルハ過失ニシテ其缺如ノ最モ著シキモノハ重大ナル過失ナルコト疑ヲ容レズ從テ重大ナル過失トハ如上相當ノ注意ヲ爲スニ及バズシテ容易ニ違法有害ノ結果ヲ豫見シ回避スルコトヲウベカリシ場合ニ於テ漫然意ハズ之ヲ看過シテ回避防止セザリシ如キ殆ド故意ニ近似スル注意缺如ノ状態ヲ指示スルモノトス

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

- 一、戰爭（宣戰ノ前後有無ヲ問ハズ以下同ジ）其ノ他ノ變亂
- 二、水上若ハ水中ニ停止若ハ移動中ノ水雷其ノ他ノ爆發物又ハ航空機ヨリ落下若ハ發射シタル物體又ハ流彈トノ接觸
- 三、襲撃、拿捕、捕獲、抑留、押収又ハ海賊行爲
- 四、一揆、暴動、同盟罷業、同盟怠業、政治又ハ社會騷擾其ノ他類似ノ事變
- 五、檢疫又ハ官ノ處分
- 六、貨物ノ取扱又ハ積付ノ不注意

〔重約款〕

第二條 當會社ハ左ニ掲グル損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ

- 一、一揆、暴徒若クハ海賊ヨリ蒙ルル損害
- 二、襲撃、捕獲、強留、抑止其他宣戰ノ前後有無ヲ問ハズ總テ戰爭ヨリ生ズル損害

第二章 海上積荷保險約款の解釋(第四條)



八、貨物ノ検査ニ因リ又ハ戦時禁制品タルガ爲ニ押收セラレタルニ因リテ生ジタル損害

第五條 保險貨物ノ船積其他ノ取扱ニ關シ船舶所有者、回漕業者其他船長、船員ノ過失ニ因リ損害ヲ生

ズルコトアルモ當會社ハ之ヲ填補スルノ責ニ任ゼズ

不可抗力ノ原因ナクシテ相當ノ時間内保險貨物ノ船積又ハ陸揚ヲ爲サザル爲ニ損害ヲ生ズルコトアル

モ當會社ハ之ヲ填補スルノ責ニ任ゼズ

〔本條の構成〕

要旨 免責條項に關する普通規定

イ 戦争危険

(1) 狭義の戦争危険

(2) 水雷に關する危険

(3) 航空機に關する危険

(4) 抑留、拿捕、捕獲の危険

ロ 海賊の危険

ハ 平時に於ける抑留、拿捕、捕獲、押收の危険

ニ 一揆、同盟罷業及び其の他の危険

ホ 検査又は官の處分に因る危険

へ 貨物の取扱又は積付の不注意に因る危険

参照 商法第六四〇條。船舶普通保險約款第三條第一號乃至第四號

援用 約款第三條第一號第二號

〔新約款の解釋〕

本條は、特約を以て擔保し得る免責事項に關する規定であつて、戦争危険、同盟罷業の危険、平時に於ける襲撃、捕獲、拿捕、抑留等の危険、検査又は官の處分に基づく危険、貨物の取扱又は積付の不注意に基づく危険を含む。戦争危険、同盟罷業の危険は、平時の海上危険に對抗して特異の存在をなすに拘らず、他の危険と列擧の形式を採用したのは、特約を以て擔保することを得る免責事項として列擧したるに依るのである。

第一號の戦争ノ危険は、第二號の水雷及び爆雷の危険、航空機の爆撃、銃撃及び空雷の危険、第三號の襲撃、拿捕、捕獲、抑留の危険が戦時危険として取扱はるる以外の戦時危険の全部を指すのであつて、其の重なるものとして、封鎖、砲撃、撃沈、損壞、火災、掠奪等の危険を擧ぐることが出来る。砲撃、撃沈の危険は、封鎖侵破に因つて惹起せらるることあるべく、又通商破壊其他敵商船の海洋使用を妨害するの目的に因つて發生することもある。損壞、火災、掠奪の危険は、敵が



退却に際し、港湾碇泊中の船舶及び其の搭載貨物、或は陸上に於ける倉庫保管中の貨物に對して加ふるが如き損害を言ふのである。

戦争の危険は航海に關する事故なるが故に、保険者之を擔保すべきものであつて、往時にあつては、保險者の擔保すべき保險事故として取扱はれて來たのであつたが、近年に至つて、保險者の擔保を除去せらるると言ふ慣習を生ずるに至つたのである。

海上保険に於て戦争の意義を如何に解すべきやと言ふ點に於ては、未だ一定して居らない。戦争の意義を明示せずして、只各個の危険に於て、戦争危険に屬するや否やを決定する方針をとり來つたのであるが、之等の場合に於ても國際法上の概念に従つて來たものと認めらるるのであるから、海上保険に於ける戦争の意義も亦、之に従つて定むべきものと考ふるのである。

戦争の意義に於ては、國際法に於て、争鬭説と状態説との二つの主義があるが、後説が最も能く行はれて居るのであつて、且つ海上保険に於ける諸現象を説明するに最も便利である。即ち、戦争とは、一國家が對手國の抵抗力を挫き、自己の主張を貫くが爲めに、對手國に對して、平時に於て許されない加害手段を行ふことを認められ、且つ國際法上、平時に異なる權利義務の關係を認められたる數國家間の状態である。只海上保険に於て單に戦争と言ふ時には、以上の意義より更らに廣

義に使用せらるるのであつて、戦争類似行爲 (Warlike-operation) 即ち變亂をも含有する(商法第六四〇條參照)のであるが、本約款第一號に於ける戦争危険は、海上保険に言ふ戦争の意義を狹義に解したものと見るべきである。

海上危険は、各種の危険が競合せられて發生するのを常態となすのであるが、之は戦争危険に於て、其の最も甚だしきものがある。船舶が襲撃せられて撃沈の危険が發生し、航空機よりの爆撃に依つて船舶が撃沈せらるる等多數の例を擧ぐることが出来るが、特に多數の戦時危険を招致するものとして、封鎖の危険を擧ぐることが出来る。封鎖の危険は、特に海上保険約款には掲げてゐないが、戦争危険の特殊なるものとして重要視せられなければならぬ。封鎖とは、海軍力に依つて一定の敵港又は一定の敵地沿岸の海の方面よりする戦争行爲であつて、之に依つて、交戦國が敵に屬する被封鎖港若しくは被封鎖海岸と外海との海の方面よりする交通、特に船舶に依る交通を防遏することを言ふのである。敵國船及び中立國船舶にして封鎖線を侵す時は封鎖侵破となる。我國の捕獲規定に依れば、入港に依る侵破の場合に、封鎖の現實又は認定の告知を受けし船舶にして、封鎖線を通過して其の区域内に侵入し又侵入せんと企つるもの、又は封鎖港を到達港として航行するのみでなく、封鎖區域外にあつて、其の載貨を他の船舶に轉載して封鎖線を通過せしめ、之を封鎖区域内



に輸送し、又は輸送せんと企つるものは、封鎖侵破と看做さるるのである。出港に依る封鎖侵破の場合に於ては、船舶が封鎖区域を脱せんと企つるもののみでなく、封鎖区域外にあつて、出港に依る封鎖侵破をなしたる船舶から貨物を轉載せんと企つるものも封鎖侵破となる。封鎖侵破は現行中に於てのみ拿捕すべきものである。佛國主義では侵破の船舶及び載貨を沒收し、英米主義では封鎖侵破の船舶及び所有者が情を知らざることを證明し得ざる載貨を沒收する。我國捕獲規定と同様である。倫敦宣言<sup>(三十一)</sup>は封鎖侵破の船舶及び其の載貨を沒收する。只荷積人が貨物を積込みたる當時、其の封鎖を破らんとする意思を有することを知らず、又知るを得ざりしことを證明するときは沒收せられない。海上保険に於ける封鎖の危険は、以上の國際法上の封鎖は勿論、類似の封鎖行為に依る危険も包含するのである。故に紙上封鎖又は擬制封鎖の如きは國際法上の封鎖ではないが、海上保険に於ては封鎖と看做さるるのである。

戦時に於て、交戦國の一方に屬する船舶及び貨物が、敵國の船艦の爲めに押收せられ、又中立國の貨物と雖も、戦時禁制品は押收せらるる。之を拿捕 (Capture) の危険と言ふのである。捕獲 (Capture) とは、拿捕したるものを捕獲審檢所に送附し、判決の結果敵性を有するものは沒收せられ、戦利品となることを言ふのである。之を捕獲の危険と言ふのである。而して國際公法上に於て、拿

捕又は捕獲をなし得るものは、交戦權を有する船艦に限られ、私船は之を有さないものである。舊約款は捕獲の危険のみを掲げ、拿捕の危険に付ては何等の記載がなかつたのであるが、拿捕の危険は戦時中に最も頻繁に發生するものであつて、本約款に於て此の危険が挿入せられたのは、當然の措置である。

交戦國の軍艦は 船舶の國籍を確め戦時禁制品<sup>(舊約款の)</sup>の搭載を確むる爲めに、船舶の停止を命じ臨檢をなす權利を有するもので、若し、船艦より停止の命令あるに拘はらず航海をなす場合には、攻撃を受け撃沈せらるるのである。之を撃沈の危険と言ふのである。國際法上撃沈が適法たる爲めには、交戦國の海軍令又は條約に依つて定まれる臨檢の方法に依るを必要とするのである。海上保険に於ては、撃沈が國際法上不法なる場合に於ても、戦争危険となすのである。上述の通商破壊を目的とする、船舶撃沈の危険の如きは之に屬する。

宣戦とは、一國が他國に兩國家間の平和状態が終了し、戦争状態に入つたことを通告する文書である。宣戦には單純の宣戦の他に條件附宣戦がある。此の場合に於ては二十四時間の期間を定めて戦争の開始を宣言するのである。第二回平和會議の開戦に關する條約は、宣戦又は條件附宣戦がなければ敵對行為をなすことを得ずと規定してあるけれども、實際上は、宣戦又は條件附宣戦を含む



最後通牒を發しない、戰爭を開始することがある。約款の宣戰ノ前後有無ヲ問ハズとは此の意義を指したのである。

其ノ他ノ變亂とは、戰爭類似行爲を言ひ、國際法上に交戰團體と認めらるるもの及び交戰團體と認められざるものの、戰爭類似行爲を言ふのである。所謂、内亂は此の内に包含せらるる。「其ノ他ノ」となしたるは、第一號の戰爭を狹義に使用した爲めである。

第二號は、所謂、水雷條項に航空機の戰爭危険を追加したのである。水雷の危険とは、戰時中に敷設したる敷設水雷、及び戰時中に投入せられたる水雷又は敷設水雷が、風波其の他の原因の爲めに、浮流するものに接觸する危険を言ふのである。前歐洲戰亂の當時、水雷の危険は殆んど浮流水雷 (Floating mine) の危険であつた。水雷は水上のみでなく水中に停止又は水中を漂流することもあり、又一定の方向に潜航する水雷もある。之等の事情を説明する爲めに、第四條第二號に水中の字句を挿入した。

戰時中、水雷に接觸して起つた損害は、戰爭危険であることは勿論であるが、戰時中、投入又は敷設せられた水雷に依つて、平和恢復後に釀された損害は、之を戰爭危険と言ふことが出来るや否や。之に關しては種々なる説があるが、第一は戰時危険は戰爭の終結と共に終了するもので、平和

克復後に發生した危険は、假令、戰爭に原因するものでも、平和危険と稱すべきものであるとなす説。第二は平和克復後でも、戰爭行爲の復舊の完了しない間は、戰爭に原因したる危険は戰爭危険と稱すべきもので、一度戰爭行爲の復舊完了した時は、其の後に發生した損害は、假令、戰爭に原因するものでも、戰爭危険と稱することは出来ないと言ふ説である。第三は保險會社の採用して居る主義で、水雷の危険は無制限に戰時危険となす主義である。然し、戰時復舊事業の完成があつた後に於て、尙ほ浮流水雷があつても、戰爭の目的の爲めに存在するものと見るべきでない。水雷其のものが戰爭危険ではないのであつて、戰爭の目的の爲めに使用せらるる時に、始めて戰爭危険となるのである。此の見地より第二説を至當とする。第二號の其ノ他ノ爆發物とは、潜航艇撃沈に使用する爆雷の如きを指したのである。第二號後段の航空機ヨリ落下若ハ發射シタル物體又ハ流弾トノ接觸は、航空機の爆撃、空雷及び銃撃の危険であつて、兵器の進歩に従ひ始めて挿入せられたるものである。従來は、浮流水雷の危険が戰爭危険として重要視せられたのであるが、現在の戰爭に於ては、此の危険が寧ろ重要性を増して來た。第二號は接觸の字句を使用してをるが、之は船舶保險普通約款の規定を踏襲した結果であつて、接觸せずとも損害の發生することを豫想し得る、かかる場合は、第一號の戰爭の危険中に包含せらるるものと解すべきである。(從物保險約款改正理由書二〇頁参照)



第三號の襲撃、拿捕、捕獲、抑留、押収は戦時危険であると同時に又、平時危険である。襲撃、捕獲、拿捕及び抑留は、平時に於て行ふを許されたる強力手段たる復仇として行はれる。かくの如き場合に於ては、之等の危険は平時危険として取扱はるのであるが、若しも、相手方が此の復仇に反対して戦争となつた際は、之等の危険は戦争危険となる。

次に以上の場合の他に、第三號の危険が平時危険として取扱はるるは、第三國への干渉として行はるる封鎖侵破に依る抑留、押収、漁業監視船に依る條約違反に基づく抑留の如きである。

海賊の意義に付ては海上保険に一定の定義はない。國際法に於ては、海賊とは國際法に違反して公海に於て掠奪を行ふ匪徒の行爲であるとせられて居るが、海上保険に於ける海賊の觀念は、必ずしも此の定義に拘束せられない。一國又は其の地方の警戒力を無視して集團的に行はるるものが海賊である。海賊は又海匪とも稱せらる。政治上の目的を以て行動する場合は海匪なりとの説があるが、海上保険に於ては、此の區別をなす必要はない。海賊の危険は、昔は戦争に因る事故と共に海上保険事故の重要な部分を占めて居たのであるが、最近海上保険事故として其の重要性を喪失し、倫敦公定約款より削除せらるるに至つたのであつて、改正案も又海賊の危険を削除したのであつたが、本約款は海賊の危険を挿入するに至つた。之は最近、支那沿岸に於ける小輪船積及び民船

(戎克)積の契約の増加に伴つて、其の危険性が著しく増加したことに原因するのである。

第四號の同盟罷業ノ危険が、海上危険として保険證券中に挿入せらるるに至つたのは、一九一一年英國港灣に於ける労働者の「ストライキ」に對する恐怖より、此種の危険を、戦争危険と別個のものとして擔保を除外する特約條項の立案に着手し、其の結果、一九一二年倫敦公定約款となり、次で各國の保険約款にも挿入せらるるに至つたのである。同盟罷業、同盟怠業の意義は、社會通念上の労働爭議のそれと同一である。一揆、暴動、政治又ハ社會騷擾は、海上保険に於て、嚴格に區別し定義することは不可能である。暴舉の程度及び騷動の社會的政治的影響の差と解すべきである。之等の危険より、損壞、掠奪、放火の事故を生じ、貨物は損害を蒙るのである。

第五號の檢疫又ハ官ノ處分は、平時に於ける危険を表示したものである。茲に言ふ、官の處分とは、極めて廣汎の意義を有するのであつて、官吏たると公吏たるとを問はず、其の權限に依つて處分せられたる場合は、總べて、官の處分と稱すべきである。即ち、檢疫の結果に基づく廢棄處分、其の他法令に依る一切の處分は、之を官の處分と言ふことが出来る。

第六號の貨物ノ取扱又ハ積付ノ不注意に付ては、其の従事者の何人たるを問はず、且つ輕過失をも問ふ趣旨であつて、第三條第一號及び第二號の特例をなすものである。舊約款は従事者を列擧す



るの方式を採用したが、本約款は之を廣く規定するの意味で廢止した。貨物の取扱の不注意の最も著しい例は、「スリリングロス」の危険である。積付の不注意の危険は、最も重要なものであつて、船舶安全法及び其の他の法規に違反すると否とに拘らず、船舶の安全航行を阻害するが如き積付は、之を不注意なる積付と言はなければならぬ、運送せらるる貨物の種類及び状況、航路、季節、搭載船の如何に依つて、法規及び特殊なる商慣習に違反することなく、交通社會觀念を以て之を取扱ふべきである。

## 〔舊約款の解釋〕(第二條第一號、第二號、第八號)

新約款第四條に該當する第二條第一號、第二號、第八號の規定は、第一號は一揆、暴徒、海賊より蒙る損害、第二號は戦争危険、第八號は檢疫に基づく危険及び戦時禁制品を原因とする戦争危険を規定して居る。以上の規定は歐文證券の「エフ・シー・エフ・エス」條項、(F, C, S, Clause, Free From Capture & Seizure clause の略)に該當する。

第一號の一揆、暴徒は、政治上又は社會騷擾の目的に依り集團をなし、放火、掠奪、損壞の危険を惹起するものであつて、歐文證券の Civil Commotion は同様の意義を有するものと解すべきである。而して、歐文證券は Strike Clause を以て、同盟罷業、同盟怠業の危険を規定すると共に、一揆、暴動の危険をも包含して居る。舊約款は「ストライク・クローズ」に該當する規定を缺いて居つたが、新約款は、歐文證券に倣つて、詳細の規

定をなして居る。

海賊 (Piracy) の意義は、古來より學説が一定して居らない。國際法上の意義に従へば、海賊とは、國際法に違反し公海に於て掠奪を行ふ匪徒の行爲である。往時は、海賊の横行甚しく、此の危険は、海上危険として重要視せられたが、現在に於ては、歴史上の危険となつてしまつたので、最近、此の危険は倫敦公定約款より除外せられた。新約款改正案は又同様の趣旨で、此の危険を削除したが、新約款に於て之を復活した。尙ほ此の危険に付ては新約款の解説を併はせ参照すべし。

襲撃とは、海戦法規に言ふ處の敵船の攻撃と同意義に解すべきである。

捕獲 (Taking at sea) の意義は、新約款の解説を参照すべし。

強留、抑止は、歐文證券 Arrest, Restraint の譯である。強留とは、拿捕すべき条件を具備するや否やを調査するが爲めに、財産検査の目的を以て、財産を押收することを言ふのである。抑止とは、凡べての禁止を意味するのである。假へば、通商禁止の如く一國が此の規定を設け他國の港に出入することを禁止し、従つて正規取引の故障に因り損害を生じ、又積荷が犠牲となる場合である。

其他の字句は、以上列擧の戦争危険の他に、拿捕の危険、砲撃の危険等を含むとの趣旨に解すべきである。

戦争とは、海上保険に於ては國際法上の意義より廣義に使用せられ、國家間の戰鬥行爲のみでなく、戰鬥類似行爲 (Warlike operation) も含むのである。詳細は新約款の解説を参照すべし。



宣戦及び宣戦ノ前後ヲ問ハズとの意義に付ては新約款の解説を参照すべし。

第二條第八號の検査に基づく危険は、平時危険である。検査の結果貨物を押収せらるることあるべく、又消毒の結果、貨物に損害を來すこともあるべし。

戦時禁制品 (Contraband of war) とは、其の敵の軍用に供せらるるを妨ぐる爲め、交戦國の一方が海上輸送の途上に於て、其の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である。之等の貨物を、中立國臣民が交戦國に賣り、又中立國船舶が交戦國に輸送するを發見するときは、交戦國は交戦國領域又は公海に於て其の輸送を防遏する手段を執るのである。即ち、戦時禁制品に對する處置は、中立國の商業を妨ぐる能はず、從つて中立人の貨物を拿捕し得ずと言ふ國際法の原則の例外をなすのである。

如何なる種類の貨物が戦時禁制品となるかに付き「グロチウス」は貨物を三分した。第一は其の性質上専ら戰爭上の用途に用ひらるる兵器、彈藥の如きもの、第二は専ら平和的用途に用ひらるる奢侈品の如きもの、第三は戰爭上の用途にも平和的用途にも用ひらるる貨幣、食糧、燃料、船舶及び其の艤裝材料の如きもの三種に分類し、第一種の貨物は常に戦時禁制品となり、第二種の貨物は戦時禁制品となることなく、第三種の貨物は場合に依り其の用途に従ひて戦時禁制品となることありならざることであると論じて居る。現在、絶對的禁制品と條件附禁制品との區別は、實際上多數の國に依り認められ、絶對的禁制品となる性質を有する貨物が敵國に向ふ時は戦時禁制品となり、條件附禁制品となり得べき性質を有する貨物が敵國の軍用に充てらるること明白の事情の存

するときは戦時禁制品となるのである。而して絶對的禁制品となり得べき性質を有する貨物は、「グロチウス」の區別の第一種のものと同様であつて、條件附禁制品となり得べき性質を有する貨物は、「グロチウス」の區別の第三種のものと同様である。但「グロチウス」の區別の第三種に屬し乍ら、戰爭上の用途に充てらるること顯著なりとの理由で、絶對的禁制品となるべき性質を有すと認めらるるものがある。我國に於ては、大正三年海軍省令第一號にて日獨交戦中戦時禁制品なるものを定めて居る。絶對的禁制品となるもの、(一)一切の武器(狩獵用武器を含む)及び其の組成品たること明白なるもの、(二)一切の彈丸、裝藥及び其の組成品たること明白なるもの、(三)特に戰爭用として製造せられたる火藥及び爆發物、(四)砲架、彈藥車、前車、軍用運搬車、馬鍛冶器及び其の組成品たること、(五)軍用たること明かなる被服及び武裝具、(六)軍用たること明白なる一切の馬具、(七)特に軍用として製造せられたる工兵器材、(八)戰爭の用に供することを得べき乗用、輓用、駄用の獸類、(九)陣營及び其の組成品たること明かなるもの、(十)甲鐵板、(十一)軍艦及び戰艦用艇舟並に特に上記艦艇に使用しうべきこと明白なる組成品、(十二)飛行機、飛行船、氣球其の他一切の航空機及び其の組成品たること明かなるもの並に航空機用に供せらるるものと認むべき屬具物件及び材料、(十三)兵器、彈藥製造の爲め又は陸海軍用の武器及び材料の製造、修理の爲め専ら製作せられたる機械、器具とする。又條件附戦時禁制品にありては、(一)糧食、(二)獸類飼料用に適する芻秣及び穀類、(三)軍用に適する被服、被服用織物及び靴類、(四)金銀貨幣、地金銀及び紙幣、(五)戰爭の用に供することを得べき一切の車輛及び其の組成品、(六)一切の船舶及び艇



舟、舳、船渠の部分並に其の組成品、(七)鐵道の固定及び運轉材料並に電信、無線電信及び電話の材料、(八)燃料及び機械潤滑用材料、(九)特に戦争用として製造せられたるものに非ざる火薬及び爆發物、(十)刺ある鐵線及び其の架設又は切斷用に供すべき機械、器具、(十一)蹄鐵及び蹄鐵用材料、(十二)鞍用及び靴用物件、(十三)双眼鏡、望遠鏡「クロノメートル」及び各種の航海用具とし、此等以外の物を自由商品とした。

即ち、一の物件又は材料が戦時禁制品となることは、敵の軍用に供せらるると認めらるべき場合でなければならぬ。故に、絶対的禁制品に付ては、敵國の領土、占領地又は敵國の兵力に仕向けられたることを立證しなければならぬ。條件附禁制品に付ては、敵國の兵力又は行政廳の使用に仕向けられたることを立證せらるることを必要として居る。次の二つの場合には、絶対禁制品の上述の仕向先が明確に證明せられ、反證を許さない。(一)貨物が敵港に陸揚げせられ、又は敵の兵力に引渡さるべきものなることを船舶書類に記載するとき、(二)船舶が敵港のみに到達すべきものなるとき、又は船舶にして、船舶書類上貨物の陸揚地たる中立港に達する以前に於て敵港に寄港し若くは敵の兵力に會合すべきものなるとき、又條件附禁制品に關する上述の仕向先は、次に述ぶる三つの場合には存在すと推定せられたるときは、禁制品たるの條件を充たすものと推定せらる。斯の如き推定を爲すを得ざる場合、即ち、次に述ぶる三つの場合に該當せざる場合には、仕向先は無害と推定せらる。換言すれば、禁制品となるに必定の仕向地を有せずと推定せらるるのである。(一)物件の輸送が敵國官憲に宛てられたる時、(二)敵國に在住する商人に宛てられたる場合に於て、右商人が此種の物件及び材料を敵に供給すること著名

なるとき、(三)敵の防備ある個所又は敵國兵力の基地たる其の他の場所を仕向地として輸送せらるる時。

尙ほ舊約款は、新約款第四條第三號に該當するものとして追加規定を有して居る。「海上ニ停止又ハ漂流又ハ浮動各種水雷又ハ爆發物又ハ流彈丸ニ起因シタル損害ハ其發生ノ場所如何ニ拘ラズ當會社其責ニ任ゼズ」、即ち主として浮流水雷 (Floating mine) に關する危険である。新約款は本條の主旨に、水中に停止又は移動する水雷の危険及び航空機より落下又は發射したる物體の接觸に依る危険を追加して居る。

〔參照〕

商法第六四〇條 戦争其他ノ變亂ニ因リテ生シタル損害ハ特約アルニ非サレハ保險者之ヲ填補スル責ニ任セス

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

- 一 一揆、暴動、同盟罷業、同盟怠業、政治又ハ社會騷擾其他類似ノ事變
- 二 襲撃、捕獲、拿捕又ハ抑留(海賊ニ依ル場合ハ之ヲ除ク)
- 三 水上若ハ水中ニ停止若ハ移動中ノ水雷其他ノ爆發物又ハ航空機ヨリ落下若ハ發射シタル物體又ハ流彈トノ接觸
- 四 戦争(宣戰ノ前後有無ヲ問ハス)又ハ變亂
- 五 保險契約者、被保險者、保險金ヲ受取ルヘキ者又ハ此等ノ者ノ代理人(本條第六號ニ屬スル者ヲ除ク)若ハ使用人ノ故意又ハ重大ナル過失

六 船長、乗組員又ハ水先人(強制水先人ヲ含ム)ノ故意

七 船舶若ハ其一部ノ自然ノ消耗又ハ此等ニ存在スル瑕疵(船舶ノ所有者又ハ賃借人カ相當ノ注意ヲ以テスルモ發見シ得サリシ瑕疵ハ之ヲ除ク)



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

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

〔舊約款〕

第二條 當會社ハ左ニ掲グル損害ヲ填補スルノ責ニ任ゼズ  
 四、保險貨物ノ性質若クハ瑕疵其他自然ノ消耗ニ因テ生ジタル損害又ハ不可抗力ニ起因セザル破損、毀損、腐敗、變質、變色又ハ荷造、荷積ノ不注意ヨリ生ジタル損害  
 五、盜難、鼠喰、蟲喰、鈎傷、雨濡及不可抗力ニ起因セザル漏損、荷包ノ破損、中荷ノ混合ヨリ生ジタル損害

〔本條の構成〕

要旨 免責條項に關する普通規定

イ 相當因果關係律の制限

ロ 免責を除外せらるる場合

(1) 特約

(2) 沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突、脱線、顛覆に因りて生じたる損害

(3) 共同海損たる處分に因り生じたる損害

參照 刑法第二三五條、同第二三六條

援用 約款第一條、第三條、第五條

〔新約款の解釋〕

本條も前條と同様に特約を以て擔保し得る保險者の免責を規定したものであつて、改正約款の相當因果關係律を制限したる條項である。即ち、第一條の「當會社ハ保險目的ニ付沈没、坐礁、膠砂、火災其ノ他ノ海上危険ニ因リテ生ジタル損害ヲ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ヲ以テ填補スル責ニ任ズ」と言ふ保險者危険擔保範圍確定の約款が相當因果關係主義を採用したとすれば、相當因果關係の及ぶ各種の危険、即ち、本條各號の危険も當然擔保すべきであるが、本條に依り制限せらるるのである。即ち、本條は、約款第一條と關聯して、相當因果關係主義を以て解決すべき危険



の範圍を規定したものである。

即ち本條は、本條但書の事由に依つて、相當因果關係律の適用せらるる危険は、本條第一號、第二號及び第三號に列擧せられたるものみに限らるることを規定すると共に、本條但書の事由以外の第一條の海上危険は、本條各號以外の危険に對して、相當因果關係律を及ぼすことを得るものなることを明白にしたのである。

假へば、船舶が海難に遭遇して、船艙内に海水が浸入し、油入りの「ドラム」罐が轉落して、下積の硝子器を破損すると同時に、綿製品に「オイルダメージ」の損害を與へたる場合に、近因主義に依る時は、積荷の破損は轉落に依るのであつて、海水の浸入に依るのでないから、保險者に擔保の責はないが、相當因果關係律に依るときは、積荷の破損は海水の浸入が眞正の原因であるから、保險者は擔保の責を負はなければならないのであるが、破損は本條但書の場合に於てのみ、相當因果律が適用せらるるのであるから、保險者に擔保の責はないことになる。

然るに、此の場合に於て、油濡は本條各號の列擧以外の危険であるから、本條但書以外の海上危険に依つて惹起せらるる時は、保險者は擔保しなければならないのである、即ち、海水の浸入は、本條但書の規定以外の危険とせらるるのであつて、之に依つて惹起せられた油濡の損害は擔保しな

ければならない。

船舶（舢舨ヲ含ム以下同ジ）其ノ他ノ輸送用具の字句は、本約款に於て始めて採用せられたのである。船舶とは、商業交通上に於ては、船舶的形相を有するものを言ふのであつて、少くとも水面以下に於ける船舶の形相は各方面に整通の曲線から成立することを條件となすのである。故に、淺瀬船、船渠船、橋船、倉庫船、定着飲食船等は嚴格の意義に於ける船舶ではない。又建造中の船舶も船舶的形相を具備したる一定の建設物であるが、水上を運航する程度に至らないから船舶と言ふことは出来ない（明治三十二年船舶法施行規則第二條、商法第六六九〇條、同第八四八條、船舶法第十四條參照）。

然し、海上保険に於て船舶と言ふ時は、商業交通上に言ふ處の船舶は元より、船舶にあらざる建造物も包含するのであるが、本條は「船舶其ノ他ノ輸送用具」の字句を使用して、貨物保險に於ける船舶の意義を明確にしたるものである。

ここに船舶とは、舢舨を含むとあるが故に、船舶的形相を有するものは、假令、獨航が不可能のものであつても、曳船の方法に依つて、貨物輸送に供せらるる時は、船舶と同一の取扱を受くべきものなることを明白にしたのである。

尙ほ之と同時に、筏又は之に類似する浮力を有する用具を貨物輸送に供するときは、其の他の輸



送用具として、本約款に依つて、海上保険の適用を受くることになつた。

他物トノ衝突の衝突の意義は、約款第一條の衝突の意義と異なる。約款第一條の衝突の意義は船舶と船舶との衝突を言つたのであつて、船舶と其の他の物件との衝突は「其ノ他ノ海上危険」に包含せらるるものなることは已に解説した。然るに、本條の衝突は船舶と船舶との衝突のみに止らず、所謂他物との衝突をも包含するのであつて、極めて廣義に使用したのである。即ち、本約款に於ては、單に衝突とある場合は第一條の意義に使用せられ、「他物トノ衝突」とあるときは、第五條の意義を有するものと解すべきである。

共同海損タル處分と相當因果關係ある場合は、投荷するが爲めに艙口を開きし處、雨水の爲めに濡濡を生じたる場合、船體に故障を生じた爲め避難港へ入津し積荷を陸揚げせしに、雨濡の損害を發生したるが如き場合である。而して、本條各號の危険中、盜難、雨濡、淡水濡、汗濡の如きものは、本條但書以外の原因に依つて發生することが多く、現在の商慣習に於ては、特約を以て之等の危険を擔保して居る。即ち、本條は此の場合を豫想して、特約アル場合ハ此ノ限リニアラスと記載したのである。

第一號の貨物又ハ荷造ノ破損とは、物理的の損害を指したるものであることは、曲損と並び記載せられたる點より考察するも明白である、器械の一部の破損は全部の使用を不可能ならしむること多く、歐文證券にては、破損は如何なる理由に基づくを問はず擔保せざるが故に、特に擔保を欲する場合には、器械條項 (machinery clause) を以て之を擔保して居る。

第二號の貨物又ハ其ノ内容ノ漏出は、所謂洩損 (Leakage) の危険であるが、液體と固體とを問はざる趣旨であつて、雜穀の減量も包含する。

即ち、從來の洩損の觀念より廣義に使用せられて居る。貨物又ハ其ノ内容となしたるは、嚴重なる容器を有するや否やに依る區別と見るべきである。

蒸發は、固體液體の貨物に共通に使用せらるべし。嚴重なる容器を有すると否とを問はざること前同様である。

混合は、中荷の混合である。中荷の混合の結果破損を來すことが多い。

盜難とは、刑法第三三條 盜竊 (五條參照) 又は強盜 (刑法第三三條) に因る財物の竊取を言ひ、強盜の内には海賊に依る盜難を含ましむる趣旨である。從來、盜難の危険は、人爲的危険として損害非常に多く、特約に依り、割増保険料を徴し、盜難に關する凡ての損害を擔保して居る。但し、海賊の危険は此の場合には含まれてない。



紛失並ニ不着とは、貨物の占有を喪失したる状態は紛失であつて、貨物の到着を尙ほ期待し得る場合は不着である。歐文證券の Shortage の字句が之に該當する。

第三號の雨濡とは、雨水に依る貨物の濡害の状態を言ひ、生絲の如き高價品の輸送には特約を以て、雨濡に關する凡ての危険を擔保する。

淡水濡 (Fresh water) とは、河水、潮水に依る貨物の濡害の状態を稱する。以上の雨濡、淡水濡は、海水濡 (Sea-damage) に對抗する語である。

汗濡 (Sweat-damage) とは、船中の温度上昇の爲めに船内積の貨物に損害を發生したる場合である。水蒸氣の滴下に依ることもあり、或は又、遮水隔壁との接觸、貨物と貨物との接觸に基づくことがある。

鈎傷 (Tearing by hooks) は、貨物を積込み、荷卸しの際手鈎の使用に依つて生ずる損害である。梱包のもの、樽入のものには此の危険が多い。

鼠喰又ハ虫喰は、鼠又は虫に依つて損害を蒙つた部分のみに付て免責せらるる意味である。

茲に注意すべき問題は、第五條各號の危険と、第三條第三號後段及び第四號の危険との關係である。此點に付ては第三條の解説に於て略述した。

〔舊約款の解釋〕 (第二條第四號ノ一部、第五號)

新約款第五條に相當する第二條第四號の一部及び第五號は、何れも、保險者の填補を除外する規定で、前者は破損の危険、後者は盜難其他の危険に關するものである。

四號の不可抗力ニ起因セサル破損、及び毀損の意義に付ては、第三號及第四號の解釋に於て一括し解説した。

第五號の盜難、鼠喰、虫喰、鈎傷、雨濡の意義は、新約款の解説を参照すべし。

不可抗力ニ起因セザル洩損、洩損の意義は新約款の解説と同一である。約款の不可抗力は、被保險者に重點を置くのであるから、不可抗力に起因せざる洩損とは、被保險者、保險契約者の故意又は重大なる過失に基づく洩損は擔保せずとの意に解すべきである。故に、被保險者、保險契約者の輕過失及び運送人、運送取扱人其他の故意過失に基づく損害は擔保しなければならないことになる。

新約款は、船舶其他の運送用具の沈没、坐礁、膠砂、火災、他物との衝突、脱線、顛覆、共同海損たる處分に基づく場合の他は擔保せざるが故に、洩損の危険に關しては舊約款の規定は寛大である。

荷包ノ破損ヨリ生ズル損害は、貨物の内容の破損減量である。

中荷ノ混合ヨリ生ズル損害は、破損、減量、洩損である。

以上二つの場合は第四號の荷造、荷積の不注意よりも發生する。

〔參照〕

刑法第二三五條 他人ノ財物ヲ竊取シタル者ハ竊盜ノ罪ト爲シ十年以下ノ懲役ニ處ス

第二章 海上積荷保險約款の解釋(第五條)



刑法第二三六條 暴行又ハ脅迫ヲ以テ他人ノ財物ヲ強取シタル者ハ強盜ノ罪ト爲シ五年以上ノ有期懲役ニ處ス前項ノ方法ヲ以テ財産上不法ノ利益ヲ得又ハ他人ヲシテ之ヲ得セシメタル者亦同シ。

大正七年三月二日東京控訴院判決

控訴人ハ測水管ノ損所ヨリ水槽ノ水ガ洩レテ船内ニ入り其處ニアリタル積荷ヲ損傷セルハ洩損ヨリ生ジタル損害ト云フベク從ツテ本件保險約款第二條第二號ニヨリ損害填補ノ責ナシト主張スルモ海上保險ニ關シ使用セラルル洩損ナル文字ハ積荷タル酒油類ノ液體ガ其容器ヨリ洩出シ之ガ爲メ該液體自體ノ減損スルコトヲ意味シ洩出セル液體ノ他ノ積荷ニ加フル損害ヲ意味セザルコト並ニ單ニ洩損ト稱スルモ洩損ヨリ生ジタル損害ト云フモ共ニ同一ナルコトハ鑑定人樋口熊次ノ鑑定ニ徴シ認ムルニ足り控訴人提出採用セル證據ニヨリテハ右認定ヲ覆ヘスニ足ラザルヲ以テ本件測水管ノ損所ヨリ水槽内ノ水ガ洩レテ船内ノ砂糖ニ及ボセル損害ハ之ヲ洩損ト稱シ難シ從テ前記主張モ亦失當ト云ハザルベカラズ

第六條 當會社ハ左ノ場合ニ於テハ爾後生ズベキ損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ但シ保險契約

者、被保險者又ハ此等ノ者ノ代理人（上記ノ者ガ法人ナルトキハ其ノ理事、取締役又ハ法人ノ業務ヲ執行スル其ノ他ノ機關）若ハ使用人ガ何レモ其ノ事實ヲ知ラズ且之ヲ知ラザルコトニ付重大ナル過失ナキトキ又ハ此等ノ者ニシテ其ノ事實ヲ知リタル場合ニ直ニ之ヲ當會社ニ通知シ當會社ノ承諾ヲ得タルトキハ此ノ限ニ在ラズ

一、船舶ガ發航（寄港地ヨリノ發港ヲ含ム）ノ當時貨物ヲ安全ニ輸送スルニ適セザル狀

態ニアリシトキ、船舶以外ノ輸送用具ニ付亦同ジ

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

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

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

五、貨物ガ保險證券記載ノ船舶以外ノ船舶又ハ輸送用具ニ積込マレ又ハ積替ヘラレタルトキ

前項但書ノ場合ニ於テ當會社ハ前項各號ノ事實アリタル時ヨリ相當ノ割増保險料ヲ徵スルコトヲ得



〔舊約款〕

第二條 當會社ハ左ニ掲グル損害ヲ填補スルノ責ニ任ゼズ

六 船舶出帆ノ當時安全ニ航海ヲ爲スニ必要ナル準備ヲ爲サズ又ハ必要ナル書類ヲ備ヘズ若クハ官廳ノ検査ヲ怠リタル場合ノ損害

七 密輸出入、脱税等ヲ謀リタルガ爲ニ押收セラレタルニヨリ生ジタル損害

第七條 航海途中ノ港津ニ於テ保險貨物ヲ本證券記載ノ船舶ヨリ他ノ船舶ニ積替ニル場合ニハ豫メ當會社ニ通知シ其承諾ヲ得ルニアラザレバ當會社ハ其貨物ノ本證券記載ノ船舶ヲ離レタル時以後ノ損害ヲ填補スルノ責ニ任ゼズ但シ其積替ガ保險契約者又ハ被保險者ノ責ニ歸スベカラザル事由ニ因リタルトキハ此限ニアラズ

〔本條の構成〕

要旨 保障條項に關する規定

イ 保險者が損害填補の責に任ぜざる場合

- (1) 船舶の積荷適合性の欠缺
- (2) 航海の變更及び離路
- (3) 船舶の不法目的使用

- (4) 戦亂の勃發と船舶の避難、戦亂地入港の着手及び船舶の戦亂目的使用
  - (5) 船舶の變更及び積換の危険
- ロ (イ)各號危険に對する割増保険料の徴收に依る保險者の承諾

(1) 保險契約者、被保險者及び其の代理人、使用人の危険の變更増加の事實に對する不知の立證の成立する場合

(2) 危険の變更増加を知れる保險契約者、被保險者及び其の代理人、使用人が直に保險者に通知し其の承諾を得たる場合

參照 商法第八二九條、同第八二四條、同第八二五條、同第五條、同第八二六條。船舶普通保險約款第四條第四號 援用 約款第四條第五號

〔新約款の解釋〕

本條は、所謂保障條項に關する規定であつて、積荷の適合性、離路、航路の變更、搭載船の不法目的使用、戰爭勃發の際避難せず、反つて、戦亂地に突入する危険、船舶の變更及び積替の危険に對し、善意の荷主を保護せんとする規定である。即ち、第一號は船舶不堪航の問題であつて、第二號乃至第五號は、危険の變更増加の問題である。危険の變更とは、契約當時の危険を測定する標準となるべき契約の内容に生じたる變動を言ひ、危険の増加とは、保險契約當時の危険状態に比し危険の程度の増大を言ふのである。何れの場合に於ても、保險者に擔保の責なきは明白であるが、荷主は貨物を運送者に引渡したる後は、其の積荷に付き不可抗的地位に置かるるのであつて、積荷の



危険の變更増加も周知せざることが多いのである。かかる場合に於て、若しも、損害が発生したる時に、保険者に依り、其の損害が擔保せられないとするならば、被保険者にとり餘りに過酷であるから、本條は、第一項但書に第二項の規定を關聯せしむることに依つて、之を保護して、保險の目的を達せしめんとする趣旨に出でたのである。

本條第一項但書は、(一)保險契約者、被保險者又ハ此等ノ者ノ代理人(上記ノ者ガ法人ナルトキハ其ノ理事、取締役又ハ法人ノ業務ヲ執行スル其ノ他ノ機關)若ハ使用人ガ何レモ其ノ事實ヲ知ラズ且之ヲ知ラザルコトニ付重大ナル過失ナキトキの場合と、(二)此等ノ者ニシテ其ノ事實ヲ知リタル場合ニ直ニ之ヲ當會社ニ通知シ當會社ノ承諾ヲ得タルトキハ此ノ限ニ在ラズとの、二つの場合に區別せらるるのである。第一は、保險契約及び被保險者が、危険の變更増加の事實に對する不知の場合であつて、保險契約者及び被保險者は其の不知に對して立證責任を有するのである。而して、保險者は、保險契約者及び被保險者の代理人、使用人に至る迄此の責任を負はしめたるが故に、保險契約者及び被保險者は相當重き責任を負ふことになつた。第二は、保險契約者及び被保險者が、危険の變更増加の事實を知りたる場合であつて、此の場合に於ては、直に之を保險者に通知して、其の承諾を求めなければならぬ。即ち第一の場合は立證の可能を條件とし、第二の場合は保險者の

承諾を條件として居るのである。而して、之は本號第二項と關聯せしむることに依つて、履行せらるるのである。

本條第二項の相當ノ割増保險料ヲ徵收スルコトヲ得とは、割増保險料を支拂はざれば責任を負はずとの趣旨であつて、前項但書ノ場合ニ於テ當會社ノ承諾シタルトキとは、本條第一項但書の第一の場合の承諾と第二の場合の承諾とを指したるものと解すべきである。

第一號は、船舶の堪航能力に關する規定であつて、船舶ガ發航ノ當時貨物ヲ安全ニ輸送スルニ適セザル状態ニアリシトキには、該船舶は積荷適合性 (Cargo-worthiness) を有せず、即ち、不堪航 (Unseaworthiness) の状態にありと言はるのである。船舶は航海能力を有すると同時に積荷適合性を有さなくてはならない。船舶が積荷適合性を有することは同時に該船舶が堪航能力を有することを意味するのである。假へば、之を技術的に説明すれば、造船規定第一三八條に依り、船舶は完全なる支水隔壁 (Water-tight-bulkhead) を船尾と機關室前後に設けなければならぬが、之は航海能力、積荷適合性の兩方に關聯する問題である。即ち、堪航能力と積荷適合性とは、兩者別箇のものでなく、互に相關性を有し、然かも多くの場合に於て前者は後者に包括せらるるのであるから、本約款に於ては約款改正案の「船舶が發航の當時貨物を安全に輸送するに適せざりし状態にありし



場合又は安全に航海を爲すに必要な準備を爲さず若くは必要な書類を備へず又は必要な官廳の検査を受くることを怠りたる場合」の字句を省略したのである。船舶が積荷適合性を有せずと言ふのは、特殊の積荷に對しては特別の装置を必要とするに拘はらず之を缺如する場合は勿論のこと、一般に積荷を搭載し目的地に到達すること能はざる状態にあることを言ふのである。以上の如く、船舶の積荷適合性を缺くことは同時に船舶の航海能力なきことを意味するのであるが、只商法第八二九條第二號の必要書類中國籍證書を缺くことは、船舶の航海能力なきことを意味するが、之は積荷適合性を缺くと言ふことにはならない(商法第八二九條第二號參照)。船舶堪航力の問題に就ては尙ほ舊約款の解説を參照すべし。船舶以外ノ輸送用具ニ付の意義に付ては前條第一項の解説を參照すべし。

本條第一項第二號は、航海の變更及び離路に關する規定である。

保險證券記載ノ航海ヲ變更シ若ハ變更セントシテ其ノ實行ニ着手シタルトキはとあるは、航海の變更(Change of voyage)であつて、發航港若くは到達港の何れかを變更したる場合、又は發航港並びに到達港の双方を變更したる場合を指すのである。假へば、保險證券記載の船積港以外の港に於て貨物を積載したる場合、同じく陸揚港以外の港に於て貨物を陸揚したる場合は之に該當する(商法第八二四條)。海上保險契約は、特定の航海、即ち發航港と到達港とを特定して、其の航海の危険を測定し締

結せらるるのであるから、到達港又は發航港の變更は顯著なる危険の變動と稱さねばならぬ。ここに特定の發航港又は到達港は、明示の特約に依つて定まり又は默示に決定せらるるのである。此の航海の變更は、發航港或は到達港を變更せんとする意思を決定して其の實行に着手したるときに於て、危険の變動ありたるものとして、保險者は其の責を免るるのである、本條第一項第二號に、其ノ實行ニ着手シタルトキとあるは此の意味であつて、商法第八二四條は「實行ノ着手」は到達港の變更したる場合のみに限定して居るが、約款の規定は發航港の變更をも含むものと解すべきである。發航港を變更したる場合即ち附保せられたる船舶の發航港より出港せざる場合に於ては、附保せられたる航海は開始するものでない、従つて保險者の責任も亦發生せずとの説あるも、現在の海上保險契約は陸上危険より開始せらるるもの多く、かかる場合に於ては、保險契約は已に成立したるものと看るべく、従つて發航港の變更は危険の變更と認むることを得るのであつて、ここに保險者の責任は解除せらるるのである。又海上危険のみを対象として考慮するに、已に保險の目的確定し、保險契約は有効に存在するのであるが、發航港の變更に依つて、開始せられたる危険が其の開始と同時に變動を蒙つたものと解することを得べく、かくて保險者の責任は解除せらるるのである。即ち、發航港の變更も當然航海の變更の場合となすことを得る。



又船舶が順路以外ニ出デタルトキは、離路 (Change of voyage) であつて、順路を離れたる時より保険者の責任は解除せらるるのである。離路とは、豫定せられたる航路の離脱であつて、船舶が發航港より到達港迄航行するも不適當の航路を航海した場合である(商法第八)。ここに、豫定とは特約に依り又は商慣習に依つて、明示的に或は默示的に當事者間に決定せらるることを言ふのである。故に豫定せられざる寄港地への寄港は離路となる。歐文保險證券に「上記貨物商品ニ對スル保險責任ハ何々港碇泊中該貨物商品及財寶ガ其陸揚港ニ於テ前記船舶ヨリ完全ニ引渡ヲ了ル迄存續スルモノナリ尤モ通常ノ中間港及場所ニ寄港スルコトヲ妨ズ」とあるは航路の豫定を明示したものである。以上の如き航海の變更又は離路ありたる場合に於て、船舶の被保險者は保險者と協定するか又は割増保険料を支拂つて保險者の承諾を容易に求むることが出来るけれ共、積荷の被保險者は航海の變更又は離路の事實を豫じめ知ると言ふ機會を與へられない。故に一度かかる場合に損害を生じた時は、善意の被保險者は保險者より填補を受くることが出来ず、又船會社は船荷證券に免責條項を挿入して責任がないことを明白にして居るから、被保險者は不測の損害を受くることになるのである。茲に於て、保險會社は豫約を爲して、航海の變更又は離路の事實が発生したる際に割増保険料を支拂ふ時は填補することを認めたとである。而して其の約束が存しない時は、其の旨を保險證

券に明記して置くのである、之が Deviation clause であつて、茲に、Deviation とは航海の變更及び離路の兩者を指すのである。本條第一項第二號の規定は、本條第一項但書及び第二項の規定と關聯して、以上の商慣習に適應せんとする趣旨を有して居る。而して第二號但書の規定は、航海の變更及び離路の場合を通じ、其の効果の阻却事由に關する規定であつて、切迫セル危険とは、戦時中に捕獲せられんとして離路又は航海の變更を爲したるが如き場合である。

(註) Deviation clause.

Held covered, at a premium to be arranged, in case of deviation or change of voyage, or other variation of the risk by reason of the exercise of any liberty granted to the shipowner or charterer under the contract of affreightment, or of any omission or error in the description of the interest, vessel or voyage.

第三號の法令又ハ條約とは、日本並に諸外國の法令又は條約を謂ふのである。只本條の適用に當りては、法令又は條約は保險契約當事者に適用ある場合に限るのである。假へばある貨物が甲國と乙國との間の條約に依り甲國に輸入が禁止せられたるものなるも、甲國と丙國との間にはかかる條約の存在せざる場合には、甲國の貿易業者が丙國より之を輸入することは何等條約違反を構成せず、此の取引は適法なること勿論であつて、かかる場合に其の貨物の保險者は、當該貨物の輸入が條約に違反すると言ふ抗辯をなすことは出来ないのである。第三號の場合は、約款第四條第五號の



危険發生の可能性が多い。

第四號の船舶ノ現在地ニ戦争其ノ他ノ變亂ガ發生シタル場合ニ於テ直ニ避難セザルトキ、船舶ガ戰地其ノ他ノ變亂地ニ入り若ハ入ラントシテ其ノ實行ニ着手シタルトキ、船舶ヲ戦争其ノ他ノ變亂ニ關聯スル目的ノ爲ニ使用シ若ハ使用セントシテ其ノ實行ニ着手シタルトキ。以上の場合には、保險者より看れば搭載船の危険の變更増加であつて、擔保しないのを原則とするが、善意の荷主を保護するが爲めに第一項但書の規定を存するのである。直ニ避難セザルトキとは、避難行爲に着手したる時を指すのであるか避難行爲の完了を指すのであるか、即ち、安全地帯に到着したる時を言ふのであるか、第四號の他の場合に實行に着手したる時の字句あるが故に、此の場合に於ても、安全地帯に到着したることを意味せず、避難行爲に着手すれば可なりとの意味に解すべきである。

戰地其の他の變亂地に入港せずして他港に入津したる時は、保險者はその航海の中絶に依つて惹起せられたる損害を支拂はねばならぬ。これ本條第一項第四號の文理解釋及び本條第一項第二號に依り當然である。然るに歐文證券には、航海中絶條項 (Frustration clause) があつて、保險者は航海の中絶に依つて、惹起せられたる損害を擔保しないのである。航海中絶とは、戦争の危険に準ずる官の處分又は船舶所屬國の宣戰布告によつて、對敵通商の禁止の行はるる場合に於て、船舶が航

行の途中、敵國內仕向地への航海を爲すことを得ず、之を中絶することを言ふのである。之等の場合には、航海の完成に依りて得べき經濟的利益を喪失することになるのである。

(註) Frustration clause.

Warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage, or adventure, caused arrests, restraints or detentions of Kings, Princes or peoples.

第五號は、船舶の變更及び積換に付ての危険である。第五號に、貨物ガ保險證券記載ノ船舶以外ノ船舶ニ積込マレとあるは搭載船舶の變更を言ふのである。海上保險契約は特定の搭載船を前提として締結せらるるが故に、搭載船が保險者の承諾なくして變更せられたる際は、已に決定したる危険測定上の基礎は喪失せられたりと看るべく、ここに危険の變更を生ずるのである。而して、船舶の變更は危険の變更であるが、豫定せられたる船舶と變更せられたる船舶との間に、危険の程度に著しき増加を生じたるときは、危険の變更増加があるのである。何れの場合に於ても、保險者に其の責なきは明白である。

貨物ガ保險證券記載ノ船舶以外ノ船舶ニ積替ヘラレタルトキとは積替の危険を言ふのである。茲に言ふ積替の危険とは、保險契約の締結に際して豫定せられたる積替を言ふのではない。此の積替



の危険は已に危険の測定を完了したのであつて危険の變更増加は存しないのである。海上運送は豫定せられたる一定の船舶を以て爲すべきであつて、他の船舶に積替を爲すことを得ないのを原則となす。而して海上保険に於て積替を豫定せざりしときは、特定の船舶を危険測定標準となしたものであるから、ここに積替の危険が発生すれば保険者に責任なきは當然としなければならぬ。從來斯くの如き場合を豫想して、保険証券に此の旨を記載するか、又は、積替の事實を知りたる時は、保険者に通知して其の承諾を得ることを慣例となして居つたのであるが、本條第一項第五號は此の點を明白にしたのである。然し、本條第一項但書は、船舶の變更及び積替に關する責任歸趨の範圍を、被保険者、保険契約者の代理人、使用人に迄擴充したのであつて、舊約款第七條の規定よりも嚴重になつたが、本條第二項に依り、割増保険料を徴收して之を擔保すると共に、現在の商慣習に適應することとした。

〔舊約款の解釋〕（第二條第六號第七號、第七條）

第二條第六號第七號は、船舶堪航力及び密輸出入脱税を企つる等、法令違反に因る危険に對する保険者の填補を除外する規定であつて、第七條は積替に關する規定である。

船舶堪航の問題は、英國海上保險法第三九條、第四〇條の默示的擔保 (Implied Warranty) を言ふのである。

船舶は貨物を搭載して、安全に目的港に到達する能力を有さなくてはならぬと同時に、積荷を搭載するに相當の設備を必要とする。即ち航海力、(Seaworthiness) を有すると同時に、積荷適合性 (Cargo-worthiness) を必要とするのである。兩者は相異なる觀念にあらずして相互に牽連する觀念である。船舶運航の爲めに、技術的に必要とせらるる準備の欠缺に因り Seaworthy ならざるものは Cargo-worthiness ならざるものである。

耐航力は相對的觀念である。期間保險に於ては全期間の耐航力を必要としない。即ち、船舶は出航に先立ち、該航海のみを完了するに十分なる準備を完了すれば、該船舶は航海能力を有するものと推定せらるるのである。而して船舶が耐航力を有するが爲めには、出帆の當時、安全に航海を爲すに、必要な準備を爲すことを要すべく、又必要な書類を備へなくてはならぬ(商法第八二條第二項)。

官廳ノ検査には、定期検査と臨時検査とがある。検査官の行ふ船體検査は、船舶の堪航力を推定し得るに止まり船主の責任を解除するものでない。検査官の發見することを得ざる瑕疵により、航海中船舶が損害を被つても、船主は其の損害を負担しなければならない。故に約款の官廳ノ検査ヲ怠リタル場合との意義は、官廳の検査を完了した場合には該船舶に耐航力あるものとして保險者責任を負担すると言ふ意味ではない。只検査を懈怠したるときは保險者責任なしと言ふに止まるのである。以上舊約款の三要件は、船舶の Seaworthiness に關するものであるが、新約款は貨物適合性のみを要求すれば可なりとの見解の下に之を省略し、「船舶が發航ノ當時貨物ヲ安全ニ輸送スルニ適セザル状態ニアリシトキ」と變更した。



第七號の密輸入脱税ヲ謀リタル爲メニ生ジタル損害は、法令違反の爲めに生じたる損害であつて押收を通例とする。

舊約款第七條の規定は、新約款第五號の解釋と同一である。只新約款は責任の範圍を、代理人、使用人にまで擴充して居る。

〔參照〕

商法第八二九條 保險者ハ左ニ掲ケタル損害又ハ費用ヲ填補スル責ニ任セス

二、船舶又ハ運送貨ヲ保險ニ付シタル場合ニ於テ發航ノ當時安全ニ航海ヲ爲スニ必要ナル準備ヲ爲サス又ハ必要ナル書類ヲ備ヘサルニ因リテ生ジタル損害

商法第八二五條 被保險者カ發航ヲ爲シ若クハ航海ヲ繼續スルコトヲ怠リ又ハ航路ヲ變更シ其他著シク危險ヲ變更若クハ増加シタルトキハ保險者ハ其變更又ハ増加以後ノ事故ニ付キ責任ヲ負フコトナシ但其變更又ハ増加カ事故ノ發生ニ影響ヲ及ボサザリシトキ又ハ保險者ノ負擔ニ歸スヘキ不可抗力若クハ正當ノ理由ニ因リテ生ジタルトキハ此限ニ在ラス

商法第八二四條 保險者ノ責任カ始マル前ニ於テ航海ヲ變更シタルトキハ保險契約ハ其效力ヲ失フ  
保險者ノ責任カ始マリタル後航海ヲ變更シタルトキハ保險者ハ其變更後ノ事故ニ付キ責任ヲ負フコトナシ但其變更カ保險契約者又ハ被保險者ノ責ニ歸スヘカラサル事由ニ因リタルトキハ此限ニ在ラス

到達港ヲ變更シ其實行ニ着手シタルトキハ保險シタル航路ヲ離レサルトキト雖モ航海ヲ變更シタルモノト看做ス

商法第八二六條 保險契約中ニ船長ヲ指定シタルトキト雖モ船長ノ變更ハ契約ノ效力ニ影響ヲ及ボサス  
船舶普通保險約款第四條第四號

四 船舶ガ戰地若ハ變亂地ニ碇泊若ハ出入セントシ其實行ニ着手シタル場合又ハ戰爭若ハ變亂ニ關聯スル目的ノ爲メニ使用セラレ若ハ使用セラレントシ其實行ニ着手シタル場合但當會社ノ書面ニ依ル承諾ヲ得タル場合ハ此限ニ在ラス

大正十四年十一月二十八日大審院判決

當該官廳ノ検査ヲ受クルコトヲ怠リタルトキハ其實實ガ損害發生ト何等ノ因果關係ナキトキト雖モ保險者ニ對シ免責ノ事由トナルガ如キハ本件保險約款ノ趣旨ニモアラズ又一般法理ニモ合セザルモノトス  
保險事故ノ發生シタルコトハ被保險者ニ於テ其主張及立證ヲ爲ス責任アルモ當該事故ガ如何ナル原因ニ出タルヤハ之ヲ主張シ立證スル必要ナシ

免責事由ノ存在及ビ保險事故ガ之ト因果關係アリシコトハ保險者ニ於テ其主張及ビ立證ヲ爲サザルベカラザルモノトス  
大正二年十二月二十日大審院判決

海上保險ニ關スル法則及ビ事例ニ於テハ保險者ハ航海ニ關スル總テノ危險事故ニ對シ損害填補ノ責ニ任ジ其負擔スル危險ハ包括的ニシテ或一種又ハ數種ニ限定セラレルコトナク法令ニ別段ノ規定アルモノヲ除キ苟モ航海ニ關スルモノニシテ適法ニ保險シウベキ事故ハ其種類如何ヲ問ハズ總テ之ヲ包含スルヲ原則トシ當事者ハ其危險中或事故ニ對シ損害填補ノ責ニ任ゼザル旨ヲ特約シ一種又ハ數種ノ危險事故ヲ除外スルヲ普通トス而シテ保險證券ニハ總テ商法ノ規定ニ依リ保險者ノ負擔スル危險ノ記載ヲ要求スル所ヨリ從來ノ事例ニ於テ海上保險證券ニハ右法律ノ要求ヲ充タス爲メ先ヅ海上保險ノ法則上當然保險者ノ負擔スル危險即チ商法ニ所謂航海ニ關スル事故若クハ之ト同一意義ヲ有スル包括的文詞ヲ使用シテ其一切ノ危險ヲ負擔スル者ヲ記載シ次ニ其危險中特ニ或事故ヲ除外シ之ニ對シテ損害填補ノ責ニ任ゼザル旨ヲ記載シ其除外事項トシテハ概テ過大及ビ過少ノ危險目的物ノ性質環疵等ニ屬スル危險當事者及ビ關係人ノ自働的事由ニ出ヅル危險特ニ本件ノ如キ不可抗力ニ屬セザルモノ及ビ船員ノ故意又ハ重過失ニ出ヅルモノ等ヲ掲グルヲ普通トシ其記載事項ハ大抵一定ノ意義ヲ有スルモノトス本件契約ハ積荷ノ海上保險ノ目的トシ保



險者タル被上告人ノ負擔スル危險ハ保險貨物ニ損害ヲ生ズベキ總テノ海上危險トシ不可抗力ニ基因セザル損害及ビ船員ノ重大ナル過失ニ基ク損害ニ付テハ保險者ニ填補ノ責ナキ旨ヲ特約シタルモノナレバ其所謂海上危險トハ商法ニ所謂航海ニ關スル事故ト同一ナル包括的意義ヲ有シ齊ニ風波ノ如キ自然力ニ出ヅル危險ノミナラズ相對的人爲ニ出ヅル不慮ノ危險ヲモ總テ包含スルモノト解スルヲ當然トス且保險契約者タル上告人ハ積荷ヲ保險ニ付シタルモノニシテ之ヲ積載スル船舶ノ所有者ニモ非ズ從テ其船舶ヲ管理シ若クハ検査スベキ地位ニアリタルモノニアラズ從テ其船舶ニ果シテ本件ノ如キ設備不完全ノ所アリタルヤ否ヤ推定スベカラザルコトハ取引上當然ノ通念ニシテ當事者特ニ荷主ノ方面ヨリ觀レバ斯ル船舶設備ノ瑕疵モ亦航海上損害ヲ生ズルコトアルベキ不慮ノ危險ニ外ナラザレバ本件ノ如キ積荷保險ノ場合ニ於テハ海上危險ニ屬スルモノト謂ハザルベカラズ

大正五年五月三十日大阪控訴院判決

法律ガ保險契約者等ノ側ニ告知義務ヲ負ハシメタル所以ハ保險者ハ危險ノ程度範圍如何ニ依リ保險ノ引受ヲ全ク拒絶スルカ或ハ割増保険料ヲ得テ引受ヲナスカヲ決スベク而カモ其危險ノ程度範圍ハ多クハ保險者ノ知ル所ニ非ズシテ保險契約者側ノ熟知スル所ナルガ故ニ保險契約者ニ於テ斯ル事情ヲ告知スベキ義務アリトノ理由ニ出デタルモノナレバ此告知義務ヲ認ムル必要ハ新ニ保險契約ヲナス場合ト本件ノ如ク一旦成立セル保險契約ノ效力ノ一部タル保險者ノ損害填補ノ責任ノ消滅シタルヲ更ニ復活スル契約ヲナス場合トノ間ニ何等差別アルベキ理由ナシ

昭和九年一月十六日東京地方裁判所判決

商法第六六二條第二、三項ノ規定並ニ之ニ則リ定メラレタル航路ノ制限ハ保險契約者ニ於テ該制限ニ反シタル際保險金ノ支拂ヲ拒絶シウベキ權利ヲ與ヘタルモノニシテ保險者ハ該權利ヲ拋棄スルコト能ハザルモノニアラズト解スベキモノトス

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

前項ノ規定ハ貨物ノ積込又ハ荷卸アリタル部分毎ニ之ヲ適用ス

〔舊約款〕

第四條 保險ノ責任ハ貨物ヲ本證券記載ノ船舶ニ積込ミタル時ヲ以テ始マリ仕向地へ着船貨物ヲ該船舶ヨリ積卸シタル時ヲ以テ終ルモノトス

〔本條の構成〕

要旨 保險期間の終始に關する規定

イ 原則

(1) 商法の規定との關係

(2) 原則と異なる場合

ロ 積込荷卸に於ける保險者の責任の分轄適用

第二章 海上積荷保險約款の解釋(第七條)



参照 商法第八二二條、同第八二三條、同第六五六條  
 援用 約款第一條

〔新約款の解釋〕

本條は、貨物保險に於ける、保險期間の開始及び終了を規定したる條項である。保險期間は危險期間とも稱せらる。保險者の危險負擔が開始し、繼續する期間を言ふのである。保險期間は、第一に當事者の約定に依りて定まる。普通の海上保險特約は皆此の態様を採つて居る。然し、危險期間は契約の存續する期間、即ち、契約期間と其の終了の時を同一にするが、開始の時は必ずしも同一ではない。ある契約に於ては危險の開始を遡及することが出来る。第二は事項の性質に依りて定まる。農業保險に於ける播種より蒔込に至る危險期間の如し。第三以上に依りて定まらざる時は、法令又は慣習に依り定まるのである(商法第八二二條、同第八二三條参照)。保險者の責任の開始の時期は、商法の規定と約款の規定とは相異つて居る。商法に於ては、積荷が陸地を離れたる時より開始すと規定して居るが、約款の規定は、貨物が本船に積込まれたる時に開始すと規定して居る。

當會社ノ責任ハ……ニ始マリ……ニ終ルハ、保險者としての責任の開始及び終了を言ふのであつて、主として、保險者の損害填補義務の負擔期間を指したものと見るべきである。海上保險者は、

契約成立と共に、損害填補の義務を負担しなければならぬ。此の義務は保險契約者の保險料支拂義務に對立する保險者の主要なる義務であるが、此の他に、保險者は保險證券交付の義務及び保險料返還の義務を負ふて居るのであつて、本條の構成は、第一項及び第二項の關聯性より推定して、損害填補義務に重きを置く趣旨と見るべきである。

積込とは、貨物が陸地を離れて安全に本船に置かるること(safety on board)を言ふのであつて、解船又は埠頭据付の起重機に依る時は、巻き上げられて、本船甲板上に置かれし際より、人足が貨物を背負ひ又は手押車等に積載して積込むが如き場合に於ては、人足又は手押車が船内に入らる瞬間より、保險者の責任は開始するのであるが、本船の揚貨機に依つて積込を爲す場合に於ては、商慣習に於ては、其の揚貨機に巻き込まれ陸地を離れたる瞬間を以て、本船の支配下に歸したるものと看做し、保險者の責任が開始するものとなして居る。

荷卸とは、貨物が陸地又は解船に荷揚せられたることを言ひ、積込の場合と同様に、本船の揚貨機に依る時は、貨物の陸地又は解船に置かれたる瞬間に、陸地又は解船の起重機に依る時は、貨物の本船を離れたる瞬間に、保險者の責任は終了するのである。其の場合も又積込の場合と同様である。而して、本船に接續して兩解船危險擔保の特約をなしたる際には、保險期間は積込解船に



積込みたる際に開始し、陸揚解船より荷卸せられたる際に終了するのである。

積荷が不可抗力ニ依ラズシテ遅延シタルトキハの字句は、商法第八二一條第三項の規定に依つたものであつて、「保険契約者又は被保険者の責に歸すべき事由に因りて」と言ふ字句と同一である(商法第六五六條、第八二一條第三項參照)。責に歸すべき事由と言ふのは、保険契約者、被保険者の輕過失も含むものと解すべきである。例へば、保険契約者、被保険者の過失に依つて、陸揚解船の手配に支障を來したる場合の如きである。

特約アル場合ハ此ノ限ニ在ラズと言ふのは、特約を以て保険期間を定むることを言ふのであつて、何年何月何日より開始し、何年何月何日に終了すと定むるが如き場合である。即ち、保険期間は特約の終結と同一であるとの謂である。

第二項の規定は、一個の保険目的物であつても、保険期間は積込み荷卸せられたる部分毎に開始し終了すとの意味である。例へば百個の貨物を陸揚する場合に、五十個は陸揚を無事完了したるに、残りの五十個は海難に因つて陸揚不能となつた際は、陸揚せられたる五十個に對する保険期間は終了したけれども、船中にある五十個に對しては、保険期間は尙ほ存続して居るのである。

〔舊約款の解釋〕 (第四條)

保。險。者。の。責。任。の。開。始。及。び。終。了。に。關。す。る。規。定。で。あ。る。新。約。款。の。解。説。を。參。照。す。べ。し。舊。約。款。の。規。定。は、保。險。期。間。の。終。始。に。關。す。る。原。則。を。定。め。た。る。に。過。ぎ。な。い。新。約。款。は、貨。物。が。船。舶。の。み。な。ら。ず。他。の。輸。送。用。具、例。へ。ば。筏。の。如。き。もの。に。依。つ。て。輸。送。せ。ら。る。る。場。合。も。豫。想。し。て、「船。舶。其。ノ。他。ノ。輸。送。用。具。ニ。積。込。ミ。タ。ル。時」の。字。句。を。挿。入。し、第。一。項。末。段。に。は。荷。卸。が。保。險。契。約。者、被。保。險。者。の。責。に。歸。す。べ。き。事。由。に。依。つ。て。遅。延。し。た。る。場。合。に。於。ける、保。險。者。の。責。任。を。規。定。し、尙。ほ。第。二。項。の。規。定。を。以。て。保。險。期。間。は。貨。物。の。部。分。毎。に。獨。立。し。て。居。る。旨。を。追。加。し。た。

(參照)

商法第六五六條 保險期間中危險ガ保險契約者又ハ被保險者ノ責ニ歸スヘキ事由ニ因リテ著シク變更又ハ増加シタルトキハ保險契約ハ其效力ヲ失フ

商法第八二一條 一航海ニ付キ船舶ヲ保險ニ付シタル場合ニ於テハ保險者ノ責任ハ荷物又ハ底荷ノ船積ニ着手シタル時ヲ以テ始マル荷物又ハ底荷ノ船積ヲ爲シタル後船舶ヲ保險ニ付シタルトキハ保險者ノ責任ハ契約成立ノ時ヲ以テ始マル

前二項ノ場合ニ於テ保險者ノ責任ハ到達港ニ於テ荷物又ハ底荷ノ陸揚力終了シタル時ヲ以テ終ハル但其陸揚ガ不可抗力ニ因ラスシテ遅延シタルトキハ其終了スヘカリシ時ヲ以テ終ハル

商法第八二一條 積荷ヲ保險ニ付シ又ハ積荷ノ列達ニ因リテ得ヘキ利益若クハ報酬ヲ保險ニ付シタル場合ニ於テハ保險者ノ責任ハ其積荷力陸揚力離レタル時ヲ以テ始マリ陸揚港ニ於テ其陸揚ヲ終了シタル時ヲ以テ終ハル  
前條第三項但書ノ規定ハ前項ノ場合ニ之ヲ準用ス

第八條 保險契約ヲ爲スニ當リ貨物ヲ積込ムベキ船舶ガ確定セザリシ場合ニ於テ保險契約



者又ハ被保険者ガ船舶ノ確定シタルコトヲ知リタルトキハ貨物ノ積込前ナルト否トヲ問ハズ直ニ當會社ニ對シ其ノ名稱ノ通知ヲ發スルコトヲ要ス其ノ通知ヲ怠リタルトキハ保險契約ハ其ノ效力ヲ失フ

〔舊約款〕

第六條 保險ノ申込ニ際シ保險貨物ヲ積込ムベキ船舶ノ名稱未ダ定マラザルカ又ハ知レザル場合ニハ保險契約者又ハ被保險者ハ其貨物ヲ積込ミタルコトヲ知リタルトキハ直ニ船舶ノ名稱ヲ當會社ニ通知スベシ若シ此通知ヲ怠リタルトキハ本契約ハ其效力ヲ失フ但シ被保險者ガ保險契約ノ取結アルコトヲ知ラザルトキハ此限ニアラズ

第八條 保險貨物ノ全部又ハ一部ヲ保險契約者又ハ被保險者ノ責ニ歸スベカラザル事由ニ因リ發航地又ハ寄航地ニ於テ他ノ同等ノ船舶ヲ以テ積送レルトキハ本證券記載ノ船舶以外ノ船舶ヲ以テ運搬セル部分ニ對シテハ豫メ貨物ヲ積込ムベキ船舶ヲ定メザリシ場合ト同様ニ看做シ本證券第六條ノ規定ニ準據スベキモノトス

第十一條 本證券第六條ノ場合ニ於テ保險契約者被保險者又ハ其代理人ノ貨物ノ船積ヲ知ラザルコト若クハ貨物ノ船積ヲ知りテ直ニ其通知ヲシタルコトヲ證明スベキ責任ヲ負フモノトス  
本證券第八條、第九條、第十條ノ場合ニ於ケル舉證ノ責任ニ付テハ前項ノ規定ヲ準用ス

〔本條の構成〕

要旨 搭載船未詳の個別的豫定海上保険契約

イ 搭載船確定の通知義務

ロ 確定通知義務の違反

参照 商法第八二八條

援用 約款第九條

〔新約款の解釋〕

本條は、搭載船未詳の個別的豫定海上保険契約に於ける、搭載船確定通知義務と、其の違反に関する規定である。

豫定海上保険契約とは、保證證券に記載すべき、保險の目的たる積荷の數量、保險金額、或は搭載船舶が、契約締結の際に、不確定なる保險契約である。之を大別して、包括的豫定海上保險契約と個別的豫定海上保險契約とに分類する。包括的豫定海上保險は、「オープンカバー」(Open cover)と稱するものであつて、假令、船名、貨物、保險金額が未定であつても、保險契約そのものは、締結の瞬間より效力を生ずるのであつて、特約者の各個の積出しは、其の特約の一部を構成する條件に過ぎない。故に、特約者の積荷は、特約成立と同時に、全部保險に付せられたのであるから、貨



物の積出し、即ち、条件の成就あるや否や、確定通知あると否とに拘らず、直に、保険者の責任は発生し、特約者に保険料支拂の義務を生ずるのである。而して、其の積出し貨物に對する各個の保険契約は、特約成立の日に成立したのであるから、其の日以後の特約に基づく保険契約、個々の豫定保険契約又は個々の確定保険契約は、重複且後の保険契約となつて無効となるのである。我が商法は、以上の意義を有する包括的豫定海上保険契約に付ては何等の規定がない。保険約款も亦、新舊を通じて、之に關する明文を缺いて居る。個別的豫定海上保険契約は、包括的豫定海上保険契約の存しない場合に必要なるものであつて、搭載船の未定なる場合(商法第八二八條)、被保物件の數量、保険金額の未定なる場合(九條)とがある。如斯く豫定保険の契約をなす時は、其の効力は、契約締結の瞬間より生ずるのであつて、通告をなすことに因つて、其の積荷が保険の目的となるのである。換言すれば、保険契約は始めより存在するのであつて、其の成否は、積出しありたる時に、其の船名又は保険金額、貨物の數量の確定通知をなすことを条件として成立するのである。此の兩者の差異は、前者は連続したる一個の保険契約であるが、後者は單一の保険契約である。而して、契約締結の日より効力を生ずる點は同一であるが、只其の条件の成就が、一方は貨物の積出しを以て足れりとなすが、他方は通告を条件となすのである。

保険契約ヲ爲スニ當リ貨物ヲ積込ムベキ船舶ガ確定セザリシ場合は、船舶の確定通知を条件となす、個別的豫定海上保険契約たることを示すものである。假へば、東京より上海へ向け雜貨を輸出する場合に、搭載船が未定であつても、豫定海上保険契約を締結する時には、其の保険契約は、搭載船名の確定通知を条件として、契約締結の日より効力を生ずるのである。故に、搭載船が確定したる時は、其の条件を履行するが爲めに、直に保険者に通知をなさなければならぬ、然らざれば、保険契約は契約締結の日に遡つて効力を失ふことになるのである(商法第八二條)。

本條の船舶ガ確定セザリシ場合は、客觀的に確定せざりし場合と主觀的に不確定なる場合とがある。客觀的に不確定とは、保険契約者又は被保険者(運送委託者側)が、客觀的事情に依つて船舶を定むることが出来ない場合及び運送者側に於て定めない場合を言ふのであつて、主觀的に不確定とは、運送者側に於て定められた船舶を保険契約者又は被保険者に於て知らない場合、又は運送者に於て船積し、其の事實を被保険者(運送委託者)に於て知つても其の船名を知らない場合である。然るに、商法第八二八條は船舶を定めざりし場合に、其の船積を知つたときには、遅滞なく保険者に對して、船舶の名稱及び國籍を通知することを要すとあるが故に、船積を知ると言ふことは同時に其の船舶の名稱を知ると言ふことを前提として居るのであつて、被保険者(運送委託者)が船積を知つて船名を判



らないと言ふが如き場合は、之を豫定し得ないと言ふこととなり、主観的に不確定と言ふことは非常に狭少になり、頗る實際と阻隔すると言ふ結果を招くのである、之が本條に、「船舶が確定セザリシ場合」の字句を使用した理由であるが、此の以外に、約款の規定と商法の規定との修辭上の重大の差異は、本條の船舶ノ確定シタルコトヲ知リタルトキハと、商法の「船積シタルコトヲ知リタルトキハ」との、兩者の通知要件の内容に存するのである。此の問題は、前者は後者よりも、其の包含する意義が廣汎であると言ふことになるのであるが、約款の規定は、搭載すべき船舶が確定すれば足れりとするのであつて、搭載したる事實を確むる必要はない。之が約款に、貨物ノ積込前ナルト否トヲ問ハズの字句の存する理由である。然るに、商法の規定に依れば、搭載したる事實を確めて、然る後、確定通知をなさなければならぬと言ふことになるのであるから、かくては、實際上、確定通知が遅れると言ふ結果となるであらう。貨物保険契約の要素である搭載船を、いつ迄も、豫定の狀況に置くと言ふことは、海上保険の實務上、努めて避くべきことであつて、此の點よりするも、本約款の規定を是なりと爲さざるを得ない。尙ほ、商法の規定は、確定通知の内容を、船舶の名稱及び國籍となして居るが、約款の規定は、船名が判然すれば國籍は容易に知ることが出来るとの理由の下に、國籍の通知を省略した。

直ニとは、即刻との意味である。「遅滞ナク」と言ふ時は、船舶登記手續に關しては、二週間位の遅滞は「遅滞ナシ」と解せられて居るのであるから、此の點を考慮して「遅滞ナシ」の字句を回避したのである。

〔舊約款の解釋〕（第六條、第八條、第十一條）

第六條は、船名未詳の個別的豫定海上保険契約、第八條は、豫定海上保険契約にあらざるも同等の取扱を受くる場合、第十一條は、船積の事實の不知及び船積の事實を知つて直に通知を爲したることに對する、被保險者保險契約者の立證責任に關する規定である。

第六條の船舶未定の個別的豫定海上保険契約の意義に關しては、新約款に於て解説した。舊約款の規定は、商法第八二八條の規定と同一である。

但書の被保險者保險契約ノ取結アルコトヲ知ラザルトキとは、保險契約者、被保險者が、互に遠隔の地にある場合に、豫定海上保険契約の效力に對して善意の被保險者を保護せんとする便宜規定である。例へば、獨逸より器械を輸入する場合に、獨逸の輸入業者が保險契約者となり東京の受荷主を被保險者として東京の海上保險會社と豫定海上保険契約を締結したる時に於て、船名が確定しても保險契約者が保險會社に對し其の通知を怠つたばかりでなく、被保險者へも、附保の事實を打電しなかつた場合に、事故が発生したる際は、船名を通告をしなかつたことに依つて保險契約は無効となるのであるから、被保險者は不測の損害を被るに至るべく、かくては、



善意の被保険者にとつて過酷の處置と言はざるを得ない。故に、之を保護せんとして茲に但書の規定となつたのである。然し、實際に於て、かゝる場合は極めて稀であつて、被保険者は海上保険の詳細に付て、何等の通知を受けなかつた時は、速かに、自ら保険契約を締結するのであるから、重複保険の問題を惹起することはあつても、但書の必要を感ずると言ふことは殆ど存しない。斯様の見地より新約款は、舊約款の但書と同様の趣旨の規定を削除したのである。

第八條は、運送者の都合又は避くべからざる事由に依つて、發航地又は寄航地に於て、已に保険契約の締結に際して確定して居つた船舶を變更して、他の同等の船舶を以て運送を繼續したる場合の保険契約の效力に關する問題である。本條は、契約成立後の搭載船舶の變更であつて、豫定海上保険契約に非ざることは明白である。船舶の變更は危険の變更増加であつて、其の保険契約は船舶の變更があつた時は效力を失ふのである(前條第八)。之が、舊約款第三條に「保險貨物ヲ積込ムベキ船舶ハ船名ヲ改ムルモ他ノ船長ヲ使役スルモ妨ナシト雖モ必ズ本證券記載ノ船舶ニ限ルベシ」との規定の存する所以であるが、第八條は同等ノ船舶と規定して、危険の變更増加が起らないと言ふ前提の下に、善意の保険契約者及び被保険者の保護を企てたのである。然し、搭載船舶を變更しても何等の危険の變更増加が生じないと言ふことは、結局一の理想に止まるのであつて、効果のない規定と言はなければならぬ。かゝる理由よりして、新約款は同様の趣旨の規定を削除した。即ち、新約款に於ては、かゝる場合には、新約款第六條第一項第五號が適用せられて、原則としては、他船舶へ積込又は積替後に生じた損害は、

保險者に於て填補の責に任じない趣旨である。

第十一條は、船名未定の個別的豫定海上保険契約に於ける、被保険者及び保險契約者の立證責任を規定したものである。

保險契約者及び被保険者が、契約締結前に貨物の船積せられたことを知つて居つた時は、已に、其の貨物に對する危険の開始を知得したのであるから、個別的豫定海上保険契約を締結することが出来ないと言ふことは明白である。然し、實際上船積せられて居つても、被保險者保險契約者及び其の代理人が、善意にて、其の事實を知らないで個別的豫定海上保険契約の申込をなすと言ふことはあり得る。かかる場合には、其の保險契約は固より有効であるが、只其の契約の當時善意にて、危険の開始を知らなかつたと言ふことを、保險者に對して立證しなければならぬ。而して、契約締結後、其の船積せられたることを知つた時には、即刻、其の旨を保險者に通知したことを證明しなければならぬ。海上保險者は航海に關する凡ての事故を負擔するものであるから、原則として、海上保險契約に於ける舉證の責任は、保險者にあるのである。即ち、舊約款第六條に於て保險契約者被保險者又は其の代理人が貨物の船積を知つて之を保險者に通知しなかつた場合は、豫定海上保險契約の原則より當然其の保險契約は無効となるのであるから、其の無効を主張する保險者に於て、其の事實を立證しなければならぬ。かかる意味に於て、舊約款第十一條第一項及び第二項の規定は不用の規定であると云はなければならぬ。而して、新約款は「船舶ノ積込ミタルコトヲ知リタルトキ」の状況を回避して、「船舶ノ確定シタルトキハ」と改めた



るが故に、此の點よりしても、第十一條の規定の趣旨は新約款に必要なきものと解するのである。

〔参照〕

商法第八二八條 保険契約ヲ爲スニ當タリ荷物ヲ積込ムヘキ船舶ヲ定メサリシ場合ニ於テ保險契約者又ハ被保險者カ其荷物ヲ積込シタルコトヲ知リタルトキハ遲滞ナク保險者ニ對シテ船舶ノ名稱及ヒ國籍ノ通知ヲ發スルコトヲ要ス  
保險契約者又ハ被保險者カ前項ノ通知ヲ怠リタルトキハ保險契約ハ其效力ヲ失フ

第九條 貨物ノ數量及保險金額ヲ豫定シテ保險契約ヲ爲シタル場合ニ於テ保險契約者又ハ被保險者ガ積込數量ノ確定シタルコトヲ知リタルトキハ直ニ當會社ニ對シ其ノ通知ヲ發スルコトヲ要ス其ノ通知ヲ怠リタルトキハ保險契約ハ其ノ效力ヲ失フ  
前項ノ豫定保險契約ヲ爲ス場合ニ於テハ保險金額ノ單價ヲ定ムルモノトス  
確定數量ニ對スル保險金額ハ前項ノ單價ニ依リ之ヲ算出ス但シ當會社ノ負擔シタル危險ノ發生前又ハ保險契約者若ハ被保險者ガ其ノ危險ノ發生ヲ知ル以前ニ前項ノ單價ヨリ高キ單價ニ依ル保險金額ヲ通知シタル場合ハ此ノ限ニ在ラズ

〔重約款〕

第九條 保險ノ申込ニ際シ貨物ノ種類數量未詳又ハ豫定ノ場合ニハ被保險者保險契約者又ハ其代理人ハ確定ノ種類數量ヲ知リタル時ハ直ニ當會社ニ通知スベシ若シ之ヲ怠リタル時ハ本契約ハ其效力ヲ失フ

保險ノ契約ニ際シ貨物ノ種類數量未詳又ハ豫定ノ場合ニハ本證券記載ノ船舶ニ積込ミタル被保險者ニ屬スル總テノ貨物ハ本證券記載ノ金額ニ相當スル額ヲ限り總テ保險ニ附シアルモノト看做シ本證券記載ノ保険料割合ニ應ジ保険料ヲ徴收スベシ若シ船舶ノ名稱未詳ナルカ又ハ他ノ船舶ニ積込メル時モ亦之ニ準ズ

第十條 保險ノ申込ニ際シ金額未定又ハ豫定ノ場合ニハ被保險者保險契約者又ハ其代理人ハ確定ノ金額ヲ知リタルトキハ直ニ當會社ニ通知スベシ

豫定ノ金額ガ確定ノ金額ト相違セル場合ニハ當會社ハ其積出港ニ於ケル積出日ノ市場相場其他船積諸掛及保險料ニヨリ保險價額ノ證明ヲナサシムルコトアルベシ

第二十三條 同一ノ被保險者ニ屬シ同一ノ荷受人ニ宛テ送附セラルル同種若クハ類似ノ貨物ニシテ一艘ノ船舶ニ積込ミタルモノハ假令之ヲ數口ニ申込ミ數種ノ保險證券ヲ發行セル場合ト雖トモ悉皆合意ノ上一通ノ保險證券ヲ以テ擔保シタルモノト看做シ填補ノ責任ヲ定ムベキモノトス

〔本條の構成〕

要旨 貨物の數量及び保險金額未確定の個別的豫定海上保險契約

イ 積込數量の確定通知義務

ロ 確定通知義務の違反

第二章 海上積荷保險約款の解釋(第九條)



ハ 豫定保険金額の単價の決定  
援用 約款第八條

## 〔新約款の解釋〕

本條は、數量及び保險金額の單價を豫定したる、豫定海上保險契約に於ける數量及び保險金額の確定通知義務と其の違反に關する規定、及び豫定海上保險契約に於ける單價の表示に關する規定を含む。

本條は、前條の規定と同様に、個別的豫定海上保險契約に關する規定である。個別的豫定海上保險契約及び包括的豫定海上保險契約 (Open cover) の意義に付ては、前條に於て解説した。本約款は、個別的豫定海上保險契約として、第八條の船舶未詳の場合と、第九條の貨物の數量及び保險金額の未確定の場合との、三つの場合を擧げて居るが、舊約款は之に貨物の種類の未定の場合を附加した。然し、本約款はかかる場合は、實際上存しないとの理由で之を省略した。

貨物ノ數量及保險金額ヲ豫定シテ保險契約ヲ爲シタル場合とは、貨物の數量及び保險金額未確定の豫定海上保險契約の存在を意味する、ここに豫定とあるが故に、貨物の數量及び保險金額が全然未詳なる場合(舊約款第九條参照)は包含せられないのである。豫定とは商取引の遂行に必要な豫想を言ふの

であつて、明確の程度は、各場合に應じて決定せらるべきである。貨物の數量の豫定及び保險金額の豫定は常に相關聯するものであつて、兩者の内一方の豫定は必ず他方の豫定を招致するものである。貨物の豫定に付て、本約款は舊約款と異なつて、貨物の種類の未確定なる場合は想像することを得ずとして之を削除したのであるが、之と同時に、貨物の記號の未確定も常に起り得る問題であるが、貨物の種類の未確定の場合に當然含まるべきものであるとして、本約款に於ては此の場合をも除外した。

本條は、貨物の數量及び保險金額を豫定したる場合に於て、舊約款第十條と異なつて、保險金額確定の通知義務を除外し、保險契約者又ハ被保險者が積出數量ノ確定シタルコトヲ知リタルトキハト、只積出數量の確定通知義務に付てのみ規定して居るが、之は本條第二項と關聯するのであつて、本條は豫定保險の申込を爲すに當つて保險金額の單價を定むべきことを要求して居るが故に、貨物の數量が確定せらるるならば確定保險金額は推定し得べしと言ふ趣旨に出でたのである。

直ニは、即刻の意味なることは、第八條の解釋と同一である。

其ノ通知ヲ怠リタルトキハ保險契約ハ效力ヲ失フとは、豫定海上保險契約の通知義務違反に對する効果を規定したものであつて、此の場合に於ては、一度有効に成立した保險契約が其の效力を失



ふのであるから、固より保険料は支拂はなければならない。

本條第二項の規定は、約款改正理由書に依れば、「保険金額の單價を表示して豫定保険を申込みしむる趣旨であつて、若しかかる取扱が現在に於て一般的ならずとすれば、かかる習慣に馴致せしめなければならぬ、然らざれば、本約款制定の價値を減少するであらう」とある如く、此の趣旨の規定は、本約款に於て始めて採用せられたのであるが、其の適用に付ては疑なきを得ない。豫定海上保険契約に於ては、保険金額の未定、貨物の數量の不確定の場合が、搭載船の不確定の場合より多いのであつて、特に、保険金額未定の原因が單價の未定に因ることが多いのであるから、豫め單價を決定して、豫定海上保険の申込をなすべきものとするならば、保険金額未定の場合は豫定海上保険契約として成立するの機會に乏しくなつて、商取引の安全と敏活に資すると言ふ豫定海上保険契約の效用を失ふに至るであらう。此の保険契約は、遠隔の地よりする輸入の場合に於て特に多く利用せらるるのであつて、此の場合には積出 (Shipping) に關する詳細の報告を俟つて、始めて保険金額を決定するのであるが、かくの如き場合に於ては、單價を決定して置くと言ふことは殆んど不可能であつて、本約款が、本條第二項但書に於て、「當會社ノ負擔シタル發生前又ハ保險契約者若ハ被保險者ガ其危險ノ發生ヲ知ル以前ニ前項ノ單價ヨリ高キ單價ニ依ル保險金額ヲ通知シタルトキ

ハ此ノ限ニ在ラズ」と規定したのは、保険金額未定の豫定海上保険契約に於て、豫め單價を決定することの困難を表現したものである。然し、本條制定の趣旨が、價格の公平、延いては超過保險の防止と言ふが如き、保險政策上に重點を置くものとすれば、本條の實施に對して多少の不便はあつても、努めて普及するやうに保險業者は措置すべきものと思ふものである。

〔舊約款の解釋〕

第九條は、貨物の種類、數量未定の場合の個別的海上豫定保險契約である。

貨物ノ種類とは、貨物の産地、品質に依る區別である。新約款は、貨物の種類不明の場合は想像することを得ずとの理由で、之を削除した。

未詳又ハ豫定の何れかの場合に於ても豫定海上保険たること疑なし。然し實際には豫定せらるることが多い。未詳の場合には全然貨物の種類、數量の記載なく、豫定の場合には豫想上の記載がある。

本條第二項の規定は、豫定海上保険契約の濫用を防止するが爲めに設けられた規定である。相當多額の貨物を豫定して保險申込をなし、目的地に無事到着の見込がついた際に數量を減額して確定通知をなすが如き、海難の發生したる場合に損害を蒙つた部分のみを保險目的物と主張して、保険料を利得せんと企つる如きは常に起り得る例であつて、嚴重に防止しなければならぬ。



被保険者ニ屬スル總テノ貨物とあるが故に、豫定申込をなしたる貨物のみでなく、被保険者の有する他の貨物に對しても、豫定申込保険金額に相當するだけの保険貨物を確定通知ありたるものとして、保険料を徴収する。船舶の未定なる際は、確定を俟つて其の手段をとり、又數隻に分載せられたる時は、數隻の搭載貨物を目的として、本條第二項前段の方法を執るのである。舊約第九條第二項と同様の趣旨の下に、約款改正案に於ても規定を設けたのであるが、被保険者の所有に屬する同種類の貨物と雖も、航海の途中に於て積込んだ貨物等に付ては、所有權の歸屬不明なる場合も生ずべく、且保険金額の單價を定めて申込を爲さしむる以上、保險の目的たる貨物は容易に判別し得る筈であるから、かかる規定に俟つまでもなく、事實問題として判斷するの趣旨の下に、新約款に於ては、之に關する規定を削除した。

第十條は、金額未定の場合の豫定海上保險契約に關する規定である。

第二項の豫定ノ金額ガ確定ノ金額ト相違セル場合の規定は、保險詐偽を防止せんとする目的を有するのであつて、假へば、保險期間の大半を経過したる場合に豫定金額より少なき金額の確定通知をなして、保険料の差額を利得せんと企つることあるべく、又豫定金額より確定金額が著しく増大したる際には、已に損害の發生したるやの疑を持つべきである、即ち、保險の目的に損害が發生したる後豫定金額を増額して、確定通知をなすが如き場合である。新約款はかくの如き保險詐偽を防止する規定は、民法の一般原則に依り處理せらるべしとの趣旨の下に之を削除した。

舊約款第二十三條の規定は、舊約款第九條第二項と同一趣旨を有するものであつて、又併せて、Franchiseの規定の適用の回避を防止せんとするものである。新約款は舊約款第十條と同一の理由で之を削除した。

第十條 保險價額ヲ定メザリシトキハ保險金額ヲ以テ保險價額ト看做ス

保險證券記載ノ保險價額又ハ前項ノ保險價額ガ仕切狀面價額（仕切狀面價額ガ運送貨又ハ保險料ヲ含マザルトキハ之ヲ加算ス以下同ジ）ニ其ノ百分ノ十二相當スル金額ヲ加算シタル額ヲ超ユルトキハ保險價額ハ其ノ超過部分ニ付又保險金額ハ其ノ超過部分ニ對スル割當額ニ付何レモ無効トス但シ保險契約ヲ爲スニ當リ特ニ仕切狀面價額ノ百分ノ十二相當スル金額ヲ超ユル額ノ加算ヲ爲シタル場合ハ此ノ限ニ在ラズ

〔舊約款〕

第十五條 明約アルニアラザレバ本證券記載ノ保險金額ヲ以テ保險貨物ノ價額ト看做ス

第十六條 本證券ニ於テ保險金額ヲ明記セルトキト雖モ當會社ハ被保險者ヲシテ其保險ニ付セル貨物ヲ積込メル證明及積出港ニ於ケル積込當時ノ相場其他仕切狀等ヨリ其保險價額ヲ證明セシムルコトアルベシ此場合ニ於テ右手續ヲ盡サザル間ハ當會社は損失金ノ支拂ヲナサザルモノトス



〔本條の構成〕

要旨 定額契約に関する規定

イ 保険償額決定の原則

ロ 保険償額並に保険金額の超過部分の無効に関する規定

参照 商法第六三九條、同第六四九條、同第八二〇條

〔新約款の解釋〕

本條は、定額契約に関する條項であつて、第一項に於て、保險償額決定の原則を定め、第二項に於て、保險金額及び保險償額決定の限度を規定したのである。

保險償額及び保險金額の意義に付ては已に説明した。貨物保險に於ては定額保險を原則とするが故に、一定の償額を決定して置かねばならぬ。即ち、償額確定證券を有さなければならぬ。故に、豫め保險償額の定めある時は格別（商法第六三九條參照）、然らざるときは、保險金額と同一の額を以て、保險償額と看做すことに定めたのである（商法第八二〇條）。

貨物保險の保險償額は、商法第八一九條に依れば、船積の地及び時に於ける其の償額及び船積並に保險に関する費用を含むと規定して居るが、希望利益に對する保險を含まざるが故に、當事者間に契約のある時は格別、然らざる時は別に定めなければならぬ。約款は「インボイス」の一割を

限度として「インボイス」に含まれざる運送賃並に費用と希望利益とを保險償額に含有せしめたのである。此の規定は、運送賃並に費用は「インボイス」面に十分なることが多いから、一割の額は希望利益に充當せらるるものと見るべきである。而して、百分ノ十以上を加算したるときは、其の加算したる部分は、超過保險となりて無効となるのである。若し百分ノ十以上を加算する理由があるときは、契約の際に、文書を以て其の理由を立證すれば、其の超過部分は無効とならない。之が本條第二項但書の規定であつて、此の規定は、保險償額の内容成分として、希望利益を含ましむる趣旨を明かにしたものととして、重要視せられなければならぬ。

次に、本條第二項に規定する無効部分の計算例を示す。

第一 一部保險の場合

保險償額 一五、〇〇〇圓（保險證券記載）

保險金額 一〇、〇〇〇圓

仕切狀面償額 一二、〇〇〇圓（運送賃並に保險料を含む）

右ノ百分ノ十 一、二〇〇圓

計 一三、二〇〇圓

第二章 海上積荷保險約款の解釋（第十條）



保険金額無効額 一、八〇〇圓 (有効價額一三、二〇〇圓)  
 保險金額無効額 一、二〇〇圓 (有効價額八、八〇〇圓)  
 (15,000 : 10,000 = 1,800 : 8)

第二 全部保険の場合

保險價額 一五、〇〇〇圓  
 保險金額 一五、〇〇〇圓  
 仕切狀面價額 一二、〇〇〇圓  
 右ノ百分ノ十 一、二〇〇圓  
 計 一三、二〇〇圓  
 保險價額無効額 一、八〇〇圓  
 保險金額無効額 一、八〇〇圓

〔舊約款の解釋〕

第十五條は、新約款と同一の規定に付き解説を省略する。第十六條は、保險價額の證明に關する約款である。本證券ニ於テ保險金額ヲ明記セルトキとは、定額證券 (Valued Policy) なることを表示する。定額證券は、又價値確定證券とも言はれ、之に反して保險金額未定の場合には、不定額證券 (Unvalued Policy) 又は價値未確定證

券である、照國丸搭載雜貨五千圓と言ふ時は、定額證券であるが、照國丸搭載雜貨豫定保險金額五千圓と言ふ時は、不定額證券である。豫定保險證券は不定額證券であるが、保險金額確定するときは定額證券となる。

積込當時ノ相場其他仕切狀等ニヨリ其保險價額ヲ證明セシムルコトアルベシは、正當なる保險價額の立證責任を被保險者に負擔せしむるとの謂である。保險價額は、商法第八一九條に依り、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保險價額と定むるが故に、積込當時の相場其他仕切狀を調査する時は、保險契約者の主張する保險價額が眞正なりや否やを判定することが出来る。證明セシムルコトアルベシは證明せしむる必要ありや否やを、各場合に應じて、保險會社が自ら判斷すると云ふ趣旨である。

要するに、本條は、損害が発生して、保險金の支拂請求を受けたる際に、超過保險の疑が存する時は、該積荷の保險價額の調査が完了せざる限り、保險金の支拂をなさないと言ふ趣旨である。保險を付する際に、保險價額に關する協定が存在しないが爲めに、後日爭議を生ずること多く、新約款は此の點を十分に考慮して、第十條に於て、保險價額の算定に付て、詳細の規定をなして居る。

〔參照〕

商法第六三九條 當事者カ保險價額ヲ定メタルトキハ保險者ハ其價額ノ著シク適當ナルコトヲ證明スルニ非サレハ其填補額ノ減少ヲ請求スルコトヲ得ス  
 商法第六四九條 保險者ハ保險契約者ノ請求ニ因リ保險證券ヲ交付スルコトヲ要ス、保險證券ニハ左ノ事項ヲ記載シ保險者之ニ署名スルコトヲ要ス



- 一 保険ノ目的
  - 二 保険者ノ負擔シタル危険
  - 三 保険價額ヲ定メタルトキハ其價額
  - 四 保険金額
  - 五 保険料及ヒ其支拂ノ方法
  - 六 保険期間ヲ定メタルトキハ其始期及ヒ終期
  - 七 保険契約者ノ氏名又ハ商號
  - 八 保険契約ノ年月日
  - 九 保険証券ノ作成地及ヒ其作成ノ年月日
- 商法第八二〇條 積荷ノ到達ニ因リテ得ヘキ利益又ハ報酬ノ保險ニ付テハ契約ヲ以テ保險價額ヲ定メサリシトキハ保險金額ヲ以テ保險價額トシタルモノト推定ス

第十一條 船舶ノ甲板上又ハ無蓋貨車ニ積込マレタル貨物ニ付生ジタル損害ハ特約アル場合ノ外當會社之ヲ填補スル責ニ任ゼズ但シ船舶其ノ他ノ輸送用具ト共ニ全損（第十三條ノ場合ヲ含ム）ニ歸シタル場合ハ此ノ限ニ在ラズ

〔靈約款〕

第十二條 特ニ明約アルニアラザレバ當會社ハ甲板上ノ危険又ハ舁舟其他本證券記載ノ船舶以外ノ危険

ヲ擔保セス但シ積替ヲ承認セル場合ニハ途中積替港ニ於テ他ノ船舶ニ積替ユル間ノ舁舟危険其他不可抗力ニ起因シ貨物ヲ積替陸揚ノ上再ビ積込ム場合ノ舁舟危険ハ此限ニアラズ

第十三條 明約ヲ以テ甲板積ノ危険ヲ擔保セル場合ト雖トモ投荷ノ外甲板上ノミニ起リタル損害ハ當會社ニ於テ一切填補ノ責ニ任ゼズ

〔本條の構成〕

要旨 甲板積及び無蓋貨車積に関する規定

イ 甲板積及び無蓋貨車積の状況繼續中の危険

ロ 船舶其の他の輸送用具と共に全損に歸したる場合

援用 約款第五條、同第十三條

〔新約款の解釋〕

本條は、甲板積に関する規定であつて、保險契約者及び被保險者をして、甲板積及び無蓋貨車積の状況を回避せしむる趣旨である。ここに状況と稱したるは、契約の如何に拘らず、積荷が、かかる状況に置かるる現實を回避すると言ふ意味である。改正理由書に、一旦甲板積となりたる貨物が、後に至り艙内へ積替へられ、艙内に於て損害を生じたるものに付ては、本條の適用なしと稱するは、



此の謂である。即ち、甲板積及び無蓋貨車積の状態にある期間の實體的損害を擔保せずと言ふ趣旨であつて、かかる積込が保険契約者又は被保険者の責に歸すると否とを問はないのであるから、甲板積及び無蓋貨車積の状態より離脱せし間の損害は擔保するのである。蓋し貨物は、艙内積或は有蓋貨車積を原則となすものであつて、甲板積及び無蓋貨車積を以て運送せらるる荷主は、損害の發生を豫期して居るものと看るべきであつて、かかる積荷に對しては、損害填補を爲さざることにしてたのである。而して、甲板積及び無蓋貨車積に於て、常に發生すべき損害に關しては、約款に何等明示して居らないが、甲板積に於ては、投荷、波濤、海水濡、雨濡の危険を擧ぐることが出来るし、無蓋貨車積に於ては、雨濡の危険を擧ぐることが出来る。

尙、甲板積及び無蓋貨車積の凡ての場合に於て發生したる損害を擔保しないのは、餘りに酷に過ぐるが故に、貨物が船舶其他の輸送用具と共に全損に歸したる場合は擔保することとしたのである、これ第十一條但書の船舶其ノ他ノ輸送用具ト共ニ全損（第十三條ノ場合ヲ含ム）ニ歸シタル場合ハ此ノ限ニ在ラズとの規定であつて、第十三條の場合を含むとは推定全損をも含むとの謂である。只此の場合に於て注意すべきは、ここで損害と稱するのは、船舶其の他の輸送用具と共に全損に歸したる場合に限るのであつて、積荷のみ全損となり船舶其の他の輸送用具が全損とならなかつたのである。

たと言ふが如き場合は之を含まないのである。而して、此の全損は上述の如く第十三條の場合を含むのであるから、船舶と共に、積荷の委付をなすことが出来る。尙ほ、それは其の貨物に付て生じたる實體的の損害のみに限るのであつて、共同海損又は救助費の分擔額の如きものは、之を含まないのである。

特約アル場外ノ外と言ふのは、商慣習上、甲板積及び無蓋貨車積を以て運送せらるるものは、當事者間に契約を締結して損害を擔保することが多く、かかる特約は有效であるとの趣旨である。木材の輸送及び米國沿岸小航海に於ける自動車の輸送の如きは、常に甲板積を以て取扱はれて居る。

甲板の意義に付ては約款に何等の規定がないが、一八九〇年の「ヨークアントワープルール」第一條第二項に依り、助材を以て構成せられざる部分を甲板と看做すとの規定が、援用せらるるものである。貨物船に於ては多數の甲板があつても、最上層を除いては、殆んど皆、助材を以て構成せられて居るのであるから、事實上は、最上層甲板のみを約款に言ふ甲板と看做すことになる。

無蓋貨車とは、一定の軌道上を運轉する屋根を有せざる貨車を言ひ、被覆あると否とを問はない。故に貨物自動車は之に含まれざるものと解すべきである。本約款は陸上危険に關する規定を採用するに至りたるが爲めに、ここに無蓋貨車に關する規定が挿入せらるるに至つたのである。



要するに、本條項は、單獨海損にのみ、適用せらるるものであつて、共同海損の分擔額又は救助費の負擔額に付ては適用せられない。然し、甲板積貨物が共同海損の分擔額を負擔するに至りたるが如き場合に於て、保險者之を負擔する契約條件の下に於ては、本條項の存在に拘らず、保險者は其の分擔額に對し、填補の責に任ずるのである。

## 〔舊約款の解釋〕

第十三條は、甲板積貨物に關する規定である。

凡そ、貨物は船内積 (Hatch cargo) を原則とするものであつて、甲板積貨物 (Deck cargo) は、常に損害の發生を豫期するものと言はなければならぬから、保險者がかかる状態にある積荷に對して擔保の責に任ぜざるは當然である。

甲板積ノ危險として頻繁に發生するものは、投荷 (Jettison) 及び波浚 (Washing) の危險である。船舶が海難に遭遇して沈没に瀕したる時、或は敵に依り拿捕せられんとする危險に遭遇したる時に、それらの危險を免るるが爲めに、船足を軽くせんとして、其の積荷を海中に投入するを投荷と言ふのであつて、其の際に一番最初に投荷せらるるは甲板積貨物である。かくして其の投荷せられたる貨物は甲板積を商慣習となす場合に限つて共同海損の目的となるのである。次に、甲板積の貨物は、其の積込まれたる場所より推定し、荒天に際して波浚の危險

に曝露せらるることは當然豫測し得らるのであつて、其の他、海水濡、雨濡等の危險も、常に必ず其の發生を豫期せられなければならぬ。以上の危險に對しては、共同海損の目的となる投荷の危險を除き、保險者は、之を擔保せざることを規定して居るのであつて、之が約款に明約ヲ以テの字句の存する處である。然し、波浚の危險は割増保險料を徴して、特に之を擔保する商慣習もある。

甲板ノミニ起リタル損害ハ當會社ニ於テ一切慎補ノ責ニ任ゼズの意義は、甲板上に起りたる實體的損害は擔保しないが、若しも、甲板積貨物が船内積に變更せられたる際に起りたる損害は、之を擔保するとの趣旨である。甲板積の損害、即ち、甲板積の状態に基づく損害を擔保しないのであつて、甲板積を原因として起りたる各種の損害まで、之を拒否せんとするのではない。

明約ヲ以テ甲板積ノ危險ヲ擔保セル場合ト雖モ投荷ノ外トあるは、共同海損の目的とならざる投荷の危險を指したのである。投荷が共同海損の目的となれる時は、海上危險として當然擔保すべきものであるから、別に特約を俟つ理由はない。共同海損の目的とならざる投荷と言ふのは、共同の危險を避くるが爲めにならざりし場合、即ち、船舶の運航又は積荷の處分等の如き一方的の理由に依つて投荷せらるるが如き場合である。

第十二條は、貨物は船内積であつて、保險證券記載船舶たるべきことを明示したものである。

明約とは特約の意である。木材の運搬、沿岸小航海の目的となる特殊の雜貨は、甲板積を以て運搬せらるる商慣習があり、かかる積荷に對しては、特約を以て甲板積契約をなすことがある。然し、此の場合に於ては、第十



三條の規定に依つて、投荷の危険以外は擔保しないのである。

本證券記載ノ船舶以外ノ危険ヲ擔保セズは舊約款第三條に「保險貨物ヲ積込ムベキ船舶ハ船名ヲ改ムルモ他ノ船長ヲ使役スルモ妨ナシト雖モ必ズ本證券記載ノ船舶ニ限ルベシ」とあるが故に蛇足の規定である。

舢艫其他は、貨物保險が本船契約を原則となすものなることを表示したのであつて、舢艫契約をなす場合は、特約をなさなければならぬ。然し、現在の商慣習に於ては、積込舢艫陸揚舢艫 (Both crafts) を擔保することを原則として居る (Including risk of craft to and from the vessel)。

但書の規定は、積替に關する規定である。順路に於ける積替の危険 (Risk of transshipment) は危険の中断 (Interruption of risk) と見るべきでなく、當然保險者の擔保すべきものであるが、商慣習に於ては、積換の危険は保險者の承認を要することになつて居る。此の場合の舢艫の危険は、積替の危険の内容をなすのであるから、保險者は當然、之を擔保しなければならない。

不可抗力ニ起因シ貨物ヲ積替陸揚ノ上再ビ積込ム場合ノ舢艫危險とは、船舶が航海中海難に遭遇し、修繕の爲めに避難港に入津して貨物を陸揚し、修繕後再積込して出港するが如き場合である。

要するに、舊約款第十二條の規定は、同第十三條及び同第三條と重複する内容を含むものであつて、而して積換の危険に關する事項は特約を以て規定すれば足りりとする。新約款には全體として本約款に該當すべき規定はないが、強いて求むれば、第六條第五號及び第十一條の規定の趣旨が之に該當するものと見るべきである。

第十二條 貨物が二隻以上ノ船舶又ハ二輛以上(又ハ二臺以上)ノ車輛ニ分チテ積込マレ又ハ積替ヘラレタル場合ニ於テハ一隻又ハ一輛(又ハ一臺)毎ニ各別ニ保險ニ付シタルモノト看做ス

〔舊約款〕

第十四條 明約ヲ以テ舢艫ノ危險ヲ擔保セル場合ニハ特ニ之ガ填補ノ種類ヲ定メザルトキト雖モ全部ノ損失ノ外填補ノ責ニ任ゼズ但シ本證券ニ記載セル貨物ヲ數艘ノ舢艫ニ分チ積込ミタルトキハ各別ニ保險ニ付シタルモノト看做ス

〔本條の構成〕

要旨 貨物の分載に關する規定

イ 免責歩合の適用

ロ 全損の適用

援用 約款第一條、同第一三條

〔新約款の解釋〕

本條は、貨物の分載に關する條項であつて、損害が発生したる際の、算定單位を表示したる規定



である。即ち、単一の保険契約であつても、分載せられたる時は、危険は、各船舶及び車輛毎に、獨立したるものなりとの趣旨である。

貨物が二隻以上ノ船舶ニ分チテ積込マレ又ハ積替ヘラレタル場合とは、単一の保険契約をなしたる貨物が二隻以上の船積に分載せらるるを言ふのであつて、本船に接續する兩舢船契約、即ち、積込舢船を以て貨物を本船に積込む場合、又は本船より陸揚舢船を以て貨物の陸揚を爲す場合に、最も多く發生するのである。故に、舊約款に於ては「本證券ニ記載セル貨物ヲ數艘ノ舢船ニ分チ積込ミタルトキ」と舢船の場合に付てのみ規定して居る。然し、本約款は凡ての場合を豫想してかかる制限を廢した。貨物が二輛（又ハ二臺以上）ノ車輛ニ分チテ積込マレ又ハ積替ヘラレタル場合は、約款第一條に於ける「特約ヲ以テ脱線、顛覆、火災其ノ他ノ陸上危険ヲ負擔シタルトキ」即ち、海上に接續する陸上運送を言ふのであつて、倉庫より倉庫迄の特約に於て、最も多く其の適用を看るであらう。

要するに、本條は免責歩合の適用（約款第二五）、全損の決定（約款第一三）等、實際の必要を考慮して設けられたのであつて、假へば、免責歩合の適用に當つて、保険金額を貳萬圓とし、貨物が二隻の船舶に分載せられたる場合に於て、免責歩合を四歩とし、一隻に六百圓の損害が發生したる時は、免責

歩合は各搭載船毎に適用せらるるのであるから、各船の免責歩合は四百圓であつて、保険者は損害を填補しなければならぬ。又全損の場合に於て、各船毎、各車輛毎に全損となれば、各全損に歸したる部分だけ支拂ふのである。假へば、壹萬圓の貨物を甲乙兩舢船に五千圓宛分載したる時に、乙舢船が沈没して全損となりたる時は、保険者は五千圓だけ支拂ふのである。

## 〔舊約款の解釋〕

本條は、舢船積危険の擔保種類、及び保險金割當を規定したのである。

舢船積は危険が多いが故に、全損のみ擔保（T、L、O）契約が原則とせられて居る。然し、商慣習に於ては、貨物の種類に依つて、分損擔保（W、A）、分損不擔保（F、P、A）の契約をなすことがある。

但書の規定は、本船より積込舢船に分載したる場合に於ける各舢船積の保險金の問題である。此の場合に於ては、各舢船毎に、單獨の危険であるから、保險金も各舢船毎に計算しなければならぬ。之は損害發生の場合に關係があるのであつて、本約款の趣旨は新約款と同様である。

## 第十三條 被保險者ハ左ノ場合ニ限り貨物ヲ當會社ニ委付シテ保險金額ノ全部ヲ請求スル

## コトヲ得

一、貨物ヲ積載セル船舶ノ行方ガ左ノ期間知レザルトキ



汽船六十日 帆船九十日 舢舨三十日

二、貨物ヲ積載セル船舶ニ付當會社ノ負擔シタル危険ガ發生シ之ガ爲貨物ヲ保險證券記載ノ仕向地へ輸送スル方法ナキニ至リタルトキ又ハ輸送ニ要スベキ費用（第十六條ニ依ル救助費及第十七條ニ依ル共同海損分擔額ヲ含ム）ノ見積額ガ仕向地到着ノ上貨物ノ有スベキ價額ヲ超過スルニ至リタルトキ

被保險者ガ前項ニ依リ委付ヲ爲サントスルトキハ前項第一號ノ場合ニ於テハ其ノ期間滿了ノ時ヨリ前項第二號ノ場合ニ於テハ其ノ事由ヲ知リタル時ヨリ起算シ三十日內ニ當會社ニ對シテ委付ノ通知ヲ發スルコトヲ要ス

委付ノ通知ヲ發スル以前ニ船舶ノ行方ガ知レタルトキ又ハ第一項第二號ノ事由ガ消滅シタルトキハ前項ノ期間內ト雖モ委付ヲ爲スコトヲ得ズ

〔舊約款〕

第二十四條 左ノ場合ニ限り被保險者ハ保險貨物ヲ當會社ニ委棄シテ保險金額ノ全部ヲ請求スルコトヲ得

一 保險貨物ヲ積込ミタル船舶ノ行方ガ左ノ期間內知レザルトキ

- 一 日本沿海（但シ千島列島八重山群島臺灣澎湖列島ヲ除ク）帆船三ヶ月 汽船二ヶ月
- 一 近海航路 帆船六ヶ月 汽船四ヶ月
- 一 遠洋航路 帆船九ヶ月 汽船六ヶ月
- 二 保險貨物ヲ積込ミタル船舶ガ遭難シ貨物ノ救助見込ナキトキ
- 三 同上ノ場合ニ於テ貨物ノ原質全部毀損シタルトキ

〔本條の構成〕

要旨 保險委付に關する規定

イ 委付事由

ロ 委付の通知期間

ハ 委付の通知期間の制限

參照 商法第八三三條、同第八三四條、同第八三六條。船舶普通保險約款第十條、同第十一條

〔新約款の解釋〕

本條は、保險委付に關する規定であつて、第一項は、委付の事由、第二項は、委付の通知期間、第三項は、委付の通知期間の制限に關する規定である。

委付 (Abandon) は、損害保險の原則に對する一大例外をなすものであつて、具體的損害の確定を



俟たないで、保険金の支拂をなす制度である。即ち、此の制度は全損ありと推定せらるる場合に、之を全損と看做し、速かに、当事者の権利関係を確定し、商取引の安全と敏活とを計らんとする、海上保険のみに特有なる制度である。

委付は、全損の各場合に付て其の成立を認めらるべきものなるも、事実上の全損 (Actual Total Loss; A.T.L.) の場合に於ては、委付し得べき何ものも存在しないのであるから、委付の必要は認められないのであつて、委付は推定全損 (Constructive Total Loss; C.T.L.) の場合に於てのみ其の適用を看るのである。貨物が、保険者の擔保する危険の發生に依つて、全損に歸せんとする場合に於ては委付の成立を認めらるるのであつて、商法第八三三條及び本條の委付事由の規定の存在は一般の委付の成立を否認するのではなく、一般の委付の成立以外に、法律の規定及び約款に依つて認められた特殊事由であるとの謂である。商法第八三三條は委付事由として、(一)船舶の沈没、(二)船舶の失踪、(三)船舶の修繕不能、(四)船舶又は積荷の捕獲、(五)船舶又は積荷の官の處分に依る押收の五つの場合を掲げて居るが、本條に於ては、貨物に關する委付事由として、(一)積載船舶の行方不明、(二)貨物の仕向地輸送不能、(三)輸送費用の仕向地到着後の貨物の價額超過の三に限定するのであつて、商法第八三三條の第四號並に第五號の場合は、之を委付事由として認めない趣旨

である。

本條第一項第一號の、船舶ノ行方ガ左ノ期間知レザルトキは、船舶失踪に關する規定であつて、和文證券使用の場合には、近海航路契約が多いとの理由よりして、船舶約款に於ける如く、航路を制限せず、只、搭載船の種類を汽船、帆船、舢舨に分ち、其の航績力に應じて差別を設けた。舊約款は簡単な航路定限を設けて失踪期間に差別を設けたのであるが、各航路定限の範圍の不明瞭なる缺點があつた。

貨物ヲ保險證券記載ノ仕向地へ輸送スル方法ナキニ至リタルトキと言ふのは、假へば、北米航路の汽船が千島沖にて遭難したる場合に、積替船を仕立つること能はず、止むを得ず、積荷を一時千島列島の一島に陸揚げしたる場合の如く、如何なる方法に依るも、技術的に、輸送不能の場合を意味するのであつて、海運は不能であるが陸運又は空運が可能である場合、又は冬期荒天の狀況に於ては不能であるが春季迄待機すれば可能なるが如き場合は、之を含まないのである。

本條第二項は、三十日内ニ當會社ニ對シテ委付ノ通知ヲ發スルコトヲ要スト、委付の通知期間を三十日と規定して居るが、商法第八三六條は三ヶ月と定めて居る。舊約款には、之に關する規定なく、商法の規定を準用するのである。



本條第三項の、委付ノ通知ヲ發スル以前ニ船舶ノ行方ガ知レタルトキ又ハ第一項第二號ノ事由ガ消滅シタルトキハ前項ノ期間内ト雖モ委付ヲ爲スコトヲ得ズは、委付の通知期間に對する制限を表したるものであつて、委付制度の濫用を回避せしめんとする趣旨を含む。

即ち、本條の規定に依れば、船舶失綜期間満了の時より、又は船舶が海難に遭遇して、貨物を目的地へ送附する方法なきに至つた時に、輸送に要すべき費用の見積額が、仕向地到着の上貨物の有すべき價額に超過するに至りたることを知了した時は、何時に於ても委付をなし得るのであつて、其の委付をなし得べき期間は三十日と限定せられて居る。然し、委付の申立以前に船舶の行方知れたるとき、又は貨物を目的地に送附することを得て、然も、其の費用が、到達地に於て、貨物の有すべき價額以内なるときは委付をなすことは出来ない。假へば、船舶の失綜期間満了の翌日に、船舶の發見せられたる場合に、其の後三十日間積荷を使用収益し、最後の日に委付の通知をなすが如き、或は、船舶が海難に遭遇し、一時仕向地に送附することが出来なかつたが、後に仕向地へ代船を仕立つることを得るに至りたる場合に、委付通知期間の最後の日迄該貨物を使用収益し、而して後委付をなすことを得るとするならば、委付制度の本旨に背致することになるのである。これ本條第三項の規定のある所以である。「委付ヲ爲スコトヲ得ズ」とは一度有効に成立したる委付も無効

になると言ふ意味であつて、之に依つて損害を發生したる際には、被保險者に於て之を賠償しなければならぬ。

#### 〔舊約款の解釋〕

本條は、委付に關する規定である。委付の意義に就ては、新約款に於て解説した。

第一項は、船舶失綜の場合であつて、舊約款は航路別を設けて、失綜の期間を異にした。

第二項の保險貨物ヲ積込ミタル船舶ガ遭難シ貨物ノ救助見込ナキトキ。此の場合に於ける船舶の遭難は、船舶の全く沈没したる時、及び船舶が沈没して引揚ぐることが出来たが、修繕をしても再使用すること能はざる場合（商法第八三三條、第八三五條參照）と解すべきである。救助の見込なしとは、實際上の救助不能を言ふのであつて、經濟上の救助不能ではない。即ち、積荷が船舶と同時に、全く沈没したる場合、及び殆ど其の大部分が損害した時である。經濟上の救助不能とは、新約款第一項第二號の場合である。

第三項の貨物ノ原質全部毀損シタルトキは第二項の「貨物ノ救助見込ナキ」の場合に於ける一例と目すべきである。要するに、舊約款第二項及び第三項は、貨物保險に於て、常に委付せらるゝ場合であつて、特に約款を以て規定するの要なく、約款は商法の規定と異なる場合及び其の他特殊の場合を限りて、之を規定すべきものである。以上の趣旨に基づき、新約款には、舊約款第二十四條第二項及び第三項に相當すべき規定がない。

〔參照〕



商法第八三三條 左ノ場合ニ於テハ被保險者ハ保險ノ目的ヲ保險者ニ委付シテ保險金額ノ全部ヲ請求スルコトヲ得

- 一 船舶カ沈没シタルトキ
- 二 船舶ノ行方カ知レサルトキ
- 三 船舶カ修繕スルコト能ハサルニ至リタルトキ
- 四 船舶又ハ積荷カ捕獲セラレタルトキ
- 五 船舶又ハ積荷カ官ノ處分ニ依リテ押收セラレ六ヶ月間釋放セラレサルトキ

商法第八三四條 船舶ノ存否カ六ヶ月間分明ナラサルトキハ其船舶ハ行方ノ知レサルモノトス

保險期間ノ定アル場合ニ於テ其期間カ前項ノ期間内ニ經過シタルトキト雖モ被保險者ハ委付ヲ爲スコトヲ得但船舶カ保險期間内ニ滅失セザリシコトノ證明アリタルトキハ其委付ハ無効トス

商法第八三五條 第八三三條第三號ノ場合ニ於テ船長カ遲滞ナク他ノ船舶ヲ以テ積荷ノ運送ヲ繼續シタルトキハ被保險者ハ其積荷ヲ委付スルコトヲ得ス

商法第八三六條 被保險者カ委付ヲ爲サント欲スルトキハ三ヶ月内ニ保險者ニ對シテ其通知ヲ發スルコトヲ要ス

前項ノ期間ハ第八三三條第一號、第三號及ヒ第四號ノ場合ニ於テハ被保險者カ其事由ヲ知リタル時ヨリ之ヲ起算ス  
再保險ノ場合ニ於テハ第一項ノ期間ハ其被保險者カ自己ノ被保險者ヨリ委付ノ通知ヲ受ケタル時ヨリ之ヲ起算ス

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

- 一 船舶ノ行方ガ左ノ期間知レサルトキ
- (イ) 最後ノ消息アリタルトキノ船舶ノ所在地點及次ニ寄港又ハ到達スベキ港方何レモ東經百度以東同百五十度以西北緯二十度以北同五十度以南ノ地域ニアリタル場合 汽船六十日 帆船九十日

(ロ) 其他ノ場合 汽船百二十日 帆船百八十日

二 船舶カ修繕スルコト能ハザルニ至リタルトキ

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

**第十四條 委付セラレタル貨物ノ上ニ存スル留置權、先取特權、質權其ノ他ノ私法上ノ負擔又ハ公法上ノ負擔ヲ消滅セシムル爲ニ要スル金額ハ保險金ヲ受取ルベキ者ノ負擔トス**  
 當會社ニ於テ前項ノ金額ヲ支拂ヒタルトキ又ハ將來支拂ノ必要アリト認メタルトキハ填補スベキ金額ヨリ之ヲ控除スルコトヲ得

〔本條ノ構成〕

要旨 委付物上ノ負擔に關する規定

イ 委付物上ノ債務と保險者との關係

ロ 保險金より控除せらるべき物上負擔消滅費用

參照 商法第八三九條 船舶普通約款第十二條

第二章 海上積荷保險約款の解釋(第十四條)



## 援用 約款第十三條

## 〔新約款の解釋〕

本條は、委付物上の負擔に關する規定であつて、之は委付物件の上に、存在し又は發生する一切の權利義務を廻る紛争を解決した規定として、注目すべきものがある。本條に相當すべき規定は舊約款には存しない。

委付せられたる貨物の上には、一切の權利と一切の義務とが存する。一切の權利とは、貨物の現存する場合に於ける其の所有權、貨物の滅失したる場合に於ける殘存物の所有權及び、其の他の貨物の上に存する權利を言ふのである、只、此の一切の權利と稱する内に、第三者へ對する賠償請求權を含むと言ふ説と、之を否認する説とがある。一切の義務とは、委付せられたる貨物の上に存する留置權、先取特權、其の他の私法上の負擔又は公法上の負擔を言ふのである。

船舶が海難に遭遇して、其の搭載貨物が委付せられたる時は、委付の効果として、保險者は被保險者が其の目的に付て有する一切の權利を取得するのであつて、其の所有權移轉の時期は、委付の通知の瞬間からである。此の一切の權利の取得に付ては商法第八三九條の規定が存するが、一切の權利に附隨する一切の義務に付ては、商法には何等規定は存しない。本條は第一項に於て保險金ヲ

受取ルべき者ノ負擔トスと、保險者は一切の義務を負擔せざる旨を明白にして居る。

而して此の一切の義務の原因となるべき債務は、委付の成立以前のものでなければならぬのであつて、之に反して、委付の成立後に於ける諸費用は、保險者に於て、之を負擔しなければならぬ。故に、本船に於て損害を發見して委付したる時は、其の以後の諸費用、例へば、水揚げ費用の如きは、保險者に於て負擔しなければならない、然し、保險金額に之等の費用が含まれて居る際には、改めて負擔の要はない。以上の如く、委付物に關する權利を取得したる結果、其の後生じたる義務で、且つ、其の權利に附帶する義務は、保險者に於て當然負擔しなければならないが、保險者は、委付に依つて自己の負擔に屬する義務が大なるときは、保險金を支拂つて殘存物の引取りを拒絶することが出来る。委付制度本來の性質より當然である。然し、此の場合に於ても運賃支拂の義務だけは免るることは出来ない。

本約款が特に本條を設けたる理由は、前述の如く商法の規定は、保險者が委付に因り、取得すべき一切の權利に附隨する一切の義務に付て規定する處がないが故に、常に疑を残して、實際上争を生じ來るのであつて、特に「セメント」其の他礦石或は重量品を積載したる船舶が沈没して、之等の船體及び貨物が、航路妨害物として撤去を命令せられたる場合に、其の費用を荷主たる被保險者



が負擔すべきであるか、又は委付に因つて所有権を取得した保険者が負擔すべきであるか、極めて重大なる問題となり、從來、訴訟となつたことが屢々ある。此の争點を解決する爲めに、嚮に制定せられた船舶保険約款に於ては、第十二條の規定を看たのであつて、貨物保険約款も亦、之に倣つたのである。

船舶約款は第十二條制定の理由として、船舶が沈没して航路の妨害物となり其の取除を命ぜられた場合の費用負擔に付て、「港ノ妨害トナルヘキ難破物又ハ沈没品ハ當該船舶又ハ其所有者ニ於テ直ニ之ヲ除却スヘシ」との名古屋港取締規則第二四條を援用し、かかる規定あるに拘はず、其の所有者とは何時の所有者であるかと言ふ疑義を生ずると共に、それと相並んで、委付せられたる時の如何に依つて、保険者が其の費用を負擔すべきか否やと言ふ問題を生じ、紛糾を重ぬることを指摘して居る。

即ち、上記の港灣規定に於て、費用を負擔すべき船舶の所有者は、(一)事故發生當時の所有者が負擔するのであるか、(二)航路の妨害物となつた時の所有者が負擔するのであるか、(三)取除命令の發せらるる時の所有者が負擔するのであるか。以上三つの場合に於て、第三の場合に依れば、それ以前に、已に、委付があつた時は、保険者に於て義務を負擔しなくてはならない。然し、現在の

通説に於ては、第一の場合を採用して居るのであるが、尙ほ此の場合に於ても、航路妨害物となり居ることを前提とするものである。故に、若し第一の場合に於て、事故發生當時は妨害物ではなかつたが、其の後の状態の變化に因つて妨害物となりたるが如き場合に、妨害物となる以前に委付があつた時は、同様に保険者に於て義務を負擔しなければならぬ。かかる解釋上の争を防ぐが爲めに本條を規定したのである。

〔参照〕

商法第八三九條 保險者ハ委付ニ因リ被保險者カ保險ノ目的ニ付キ有セル一切ノ權利ヲ取得ス

被保險者カ委付ヲ爲シタルトキハ保險ノ目的ニ關スル證書ヲ保險者ニ交付スルコトヲ要ス

船舶普通約款第十二條 委付セラレタル保險ノ目的ノ上ニ存スル先取特權、質權、抵當權其他ノ物權及賃借權ヲ消滅セシムル

爲メニ要スル金額及保險ノ目的ニ附隨スル公法上又ハ私法上ノ債務ヲ履行スル爲メニ要スル金額ハ保險金ヲ受取ルヘキ者(保險契約者又ハ被保險者タルト否トフ問ハス)ノ負擔トス

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

第十五條 當會社ガ貨物ノ救助ニ着手シタルトキト雖モ之ヲ以テ委付ノ承認ト看做スコト

ヲ得ズ又被保險者ガ貨物ノ救助ニ着手シタルトキト雖モ之ヲ以テ委付ノ權利ノ拋棄ト看

做スコトヲ得ズ



〔舊約款〕

第十九條 當會社若クハ被保險者ニ於テ保險貨物ノ救助ヲナスト雖モ之ヲ以テ委棄ノ承諾又ハ其拋棄ト看做スコトヲ得ズ

〔本條の構成〕

要旨 拋棄約款に關する規定

イ 委付の承諾と保險者の貨物の救助

ロ 委付の權利の拋棄と被保險者の貨物の救助

參照 商法第八三七條、同第八三八條、船舶普通保險約款第十四條

援用 約款第二〇條、歐文貨物保險約款 Waiver clause

〔新約款の解釋〕

本條は、所謂、拋棄約款に關する規定である。之は趣旨に於て、我が商法の規定に従ふと共に、形式に於て英國海上保險の拋棄約款 (Waiver clause) を踏襲したものと看るべきである。英國海上保險法に於ては、委付は保險者の承諾を必要と爲すのであるから、保險者が貨物の救助に着手しても、救助行爲の遂行であつて、未だ、此の行爲だけで委付の承諾をなしたるものと看做すことを得

ないと規定して居る。我が商法の規定は、委付は單獨行爲であつて、被保險者の一方的意思表示に依つて委付の效力を發生し、特に保險者の承諾を必要とせずとの趣旨を採つて居るのであるから、若し、約款が嚴格に商法の規定する趣旨に則るものとするれば、委付ノ承諾と言ふ字句は必要ない譯であるが、永い間、英國海上保險法に依つて馴致せられて來た事實問題を處理せんが爲に、拋棄約款の形式を採用したのである。

當會社ガ貨物ノ救助ニ着手シタルトキ及び被保險者ガ貨物ノ救助ニ着手シタルトキは、保險者に對しても損害防止の義務を、間接に、認められたものとして注意すべきである。商法第六六〇條は損害防止義務を被保險者のみに課して居るが、貨物約款第二〇條は保險契約者及び被保險者に對して、此の義務を認めて居るのであつて、約款第十五條も亦、貨物救助の二つの場合に對して、委付の承認及び委付の權利の拋棄と對立せしめ居る點より見て、間接ではあるが、保險者にも損害防止義務を課したものとすることが出来る。

貨物ノ救助ニ着手シタルトキト雖モとあるは、損害防止行爲の遂行を意味するのであつて、一度保險者の擔保する危険が發生するときは保險當事者は、皆、損害防止に専念しなければならぬ。委付の原因が完備せりや否やを探究するの違がない。故に、被保險者が救助に着手しても、これ救助



行爲の遂行であつて、委付権の拋棄と看做すことを得ざると同様に、保險者の救助行爲も、委付に關係なき緊急の救助作業に過ぎない。委付ノ承認ト看做スコトヲ得ズ、委付ノ權利ノ拋棄ト看做スコトヲ得ズとの趣旨は、茲に存するのである。

〔舊約款の解釋〕

本條は、拋棄約款に相當するものである。

救護ヲナスト雖モの字句は、救助行爲の完了を意味する虞れありとなすべく、而して、救助行爲が完了せらるゝ際には當然委付の決定を見るべきであつて、特に拋棄約款の必要はないであらう。即ち、此の約款は、救助申の保險者及び被保險者の行動に關する規定であるから、新約款の「救助ニ着手シタルトキ」の字句が適當である。尙ほ本條は、約款の構成が、保險者の行爲と被保險者の行爲とが同列に記載せられて居るから、混同を起し易いのであつて、新約款の如く別々に規定する方が、約款の趣旨を了解し易い。

委棄の字句は、舊商法に於て外國語を翻譯し委棄なる文字を使用したるに倣つたのである。

〔參照〕

商法第八三七條 委付ハ單純ナルコトヲ要ス

委付ハ保險ノ目的ノ全部ニ付テ之ヲ爲スコトヲ要ス但委付ノ原因カ其一部ニ付テ生シタルトキハ其部分ニ付テノミ之ヲ爲スコトヲ得

保險價額ノ一部ヲ保險ニ付シタル場合ニ於テハ委付ハ保險金額ノ保險價額ニ對スル割合ニ應シテ之ヲ爲スコトヲ得

商法第八三八條 保險者カ委付ヲ承認シタルトキハ後日委付ニ對シテ異議ヲ述フルコトヲ得

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

Waiver clause

It is expressly declared and agreed that no act of the Assurer or Assured in Recovering, Saving or Preserving the property Assured shall be considered as a Waiver or Acceptance of Abandonment.

昭和二年七月七日大審院判決

商法第六七七條第一項第四一五條ト對照スルトキハ委付ニ因リ取得スベキ權利ノ範圍ノ廣汎ナルヲ知ルニ難カラザルベク且保險委付ハ保險者ヲシテ委付セラレタル物ニ關シ被保險者ト同一地位ニ立タシメントスルモノニシテ被保險者ノ有スル總テノ權利ヲ保險者ニ移轉セシメントスルニアルヲ以テ損害ガ第三者ノ行爲ニ因リテ生ジタル場合ニ於テモ此第三者ニ對シテ被保險者ノ有スル損害賠償請求權ハ委付ニ因リ當然保險者ニ移轉スルモノト解スルヲ相當トス  
民法第四六七條ノ規定ハ當事者ノ契約ニ因リ指名債權ヲ讓渡シタル場合ニ關スル規定ナルノミナラズ辨濟者ガ債權者ノ承諾ヲ得テ之ニ代位スル場合ニ付テハ民法第四六七條ノ準用アルモ（民第四九九條參照）當然債權者ニ代位スル場合ニ付テハ其ノ準用ナキニ依リテ之ヲ觀レバ（民法第五〇〇條參照）債權ガ法律上當然移轉スル場合ニ於テハ民法第四六七條ノ適用及ビ準用ナキモノト云フベク商法第六七七條ノ規定ニ依リ委付ノ效力トシテ被保險者ノ加害者ニ對スル損害賠償請求權ガ法律上當然保險者ニ移轉スル場合ニ於テハ債權者ニ對スル通知ヲ爲シ又ハ債務者ノ承諾ヲ得ザルモ其移轉ヲ以テ第三者ニ對抗スルコトヲ得ザルモノト解スルヲ相當トス



昭和二年七月七日大審院判決

保険者ハ保險委付ヲ受ケタルトキハ保險金額ノ支拂ヲ爲シタルト否トヲ問ハズ委付セラレタル保險ノ目的ニ關シ被保險者ニ歸屬シタル一切ノ權利即本件ノ如キ損害賠償請求權ヲモ取得スルモノトス

第十六條 當會社ノ負擔シタル危險ノ發生シタル場合ニ於テ貨物ノ損害ヲ防止輕減スルニ必要若ハ有益ナル費用又ハ貨物ヲ安全ニ保管シ得ベキ最寄ノ場所ニ運搬スル迄ニ要スル費用又ハ救助者ニ對スル報酬ヲ救助費トス  
前項ノ費用又ハ報酬ガ船舶其ノ他ノ輸送用具又ハ他ノ物トノ共同ノ利益ノ爲ニ支出セラレタル場合ニ於テハ貨物ノ分擔スベキ額ヲ以テ救助費トス

〔本條の構成〕

要旨 救助費に關する規定

イ 救助費の範圍

- (1) 損害防止費用
  - (2) 遭難貨物の運搬費用
  - (3) 救助者に對する報酬
- ロ 救助費割當方法

參照 商法第六六〇條、同七二二條、同第七一三條、同第八〇〇條乃至同第八〇二條。船舶普通保險約款第十三條第一號  
援用 約款第一三條、第二〇條、同第二五條

〔新約款の解釋〕

本條は、海上保險に於ける、救助費の定義を規定したものである。之に相當する規定は舊約款には存しな。

本條第一項に依れば、海上保險に於ける救助費とは、(一)損害防止費用、(二)遭難貨物の運搬費用、(三)救助者に對する報酬を言ふのであつて、商法の救助費(商法第八〇〇條乃至第八〇二條)よりも廣義に使用せらるるのであるが、其の費用の支拂は、損害防止費用以外は保險金額を限度となす點、及び救助者に對する報酬は、救助が奏效したることを條件となす點に於て、内容的に、制限せらるるものと看なければならぬ。

貨物ノ損害ヲ防止輕減スルニ必要又ハ有益ナル費用とは、約款第二十條に規定せらるる損害防止費用を言ふのであつて、損害の防止輕減が奏效したる場合に限るのである。從來、之は別個に取扱はれて居たのを、救助費として取扱ふこととなつたのであるから、其の支拂は保險金額を限度となすべきに拘らず、約款第二十五條第二項に於て、其の費用は商法第六六〇條の規定と同じく、保險



金額を超過して支拂はるることとなつた。必要又は有益なる費用とは、損害防止費用の範囲を示したものであつて、如何なる程度迄を必要又は有益なるものとなすかは、各場合に於ける事實問題である。假へば、海水に濡落したる羽二重を引上げて乾燥する費用は、固より必要又は有益なるものと看做すことが出来るが、更に、それを精練するは其の程度を越えたるものと看なければならぬ。貨物ヲ安全ニ保管シ得ベキ最寄ノ場所ニ運搬スル迄ニ要スル費用とは、前記の例に於て更に雨濡の危険を避くるが爲めに、近邊の倉庫に運搬する場合に要するが如き費用を言ふのである。但し、單に貨物とあるが故に、遭難貨物なることは明白であるが、現實に、損害を蒙りたるを否とを問はないのである。而して、其の費用は運搬スル迄ニとあるが故に、運搬費及び之に附帶する費用をも包含するのであつて、其の運搬すべき場所は、最寄ノ場所、即ち遭難地點に最も近接し、且つ安全に其の貨物を保管し得る場所を選定しなければならぬ。

救助者ニ對スル報酬とは、商法に所謂、救助料 (Salvage fee) の謂であつて、之が即ち救助費として、保險者に依つて擔保せらるるのである。然し、商法の所謂、救助料の全部を、海上保險に於て救助費として認むるのではない。

商法に於て 救助料を請求し得る場合は、救助契約の存する場合と存せざる場合とに分つことが出来る。而して、救助は、所謂、no cure no pay 成功なくば報酬がない、即ち、救助が奏效したる場合に於てのみ支拂はるのであるが(商法第八〇條參照)、積荷の處分權を有する積荷の當事者及び船長は、救助が其の效を奏せざるも救助料を支拂ふと言ふ契約をなすことも出来る(商法第七一三條參照)、

救助契約なくして救助行爲をなすものは、義務なくして救助行爲をなすものであつて、此の場合に於ては、第一に積荷が海難に遭遇して居ること、第二に救助の目的物は積荷たるも運送品たるべきこと、第三に法律の規定及び救助をなす義務なくして救助したること、第四に其の救助が效を奏したること、以上四つの要件を必要となすのである。即ち、運送の目的たる積荷が海難に遭遇し、乗組員の盡力のみによつて危険を免がることが出来ない場合及び危険より脱するに困難なる場合に救助を受け、其の救助が效を奏したる時(商法第八〇條參照)、荷主は其の救助者に對して救助料の支拂を爲さなければならぬ。而して、此の場合に於ける救助者は、前述の如く法律の規定及び救助の義務を有せざることを前提とするのであるが、ここに義務と言ふのは、特定の當事者間に於ける私法上の義務を言ふのであつて、船員法第二十條、第二十一條、その他水難救護法等に依り、公法上の救護義務の存する場合に於ても、特定の當事者間には、當初より私法上の救助義務が存在して居らないのであるから、救助料請求權は發生するのである。以上の如く、商法は、救助契約の存する時には、



救助の成功不成功の如何に拘らず、救助料の請求を認め、救助契約の存しない時には、成功したる場合に於てのみ救助料の請求を認めて居るが、本約款に於ては第十三條より類推して、救助契約の存否に拘らず、救助其の效を奏せざりし場合に於ては、其の救助料は、所謂、救助費と認めないものである。

救助料の額に付て争のある場合に於て、保険者は如何なる方法に依つて、之を救助費として決定すべきか。當事者間に於て救助料の額に付て争のある場合に於ては、商法第八〇一條及び第八〇二條に規定せられてあるが、保険者との關係に付ては、固より商法には何等規定して居らない。商法の規定に依れば、救助費契約が海難に際して締結せられて、其の救助料が不相當の時には、之が減額を請求することが出来るが(商法第八〇二條)、海難後に締結せられたる時には、救助料の額が不相當であつても、之が減額を請求することは出来ない。只、民法第九十六條に反する場合に於てのみ、其の契約を取消さしむることが出来るだけである。次に救助契約の存しない場合に於て救助料の額に付て争のある時は、危険の程度、救助の結果、救助の爲めに要したる勞力費用、其の他一切の事情を斟酌して、裁判所が之を定むるのである(商法第八〇二條)。若し、裁判所が之を定むるも、尙當事者間に協定が出来ない場合には、裁判所は海事鑑定人をして鑑定せしむるのである。以上商法の規定と保険者

との關係を見るに、貨物が委付せられたる後に於て救助せらるる際は、保険者自ら救助契約の當事者となるのであるから、當然、商法の規定の適用を受くるのであるが、然らざる場合に於ては、固より商法の規定の適用を受くることはない。然し、實際上に於ては、救助料は救助費として保険者に依つて填補せらるべき關係に置かるるのであるから、救助契約の當事者は保険者の指圖に従つて、救助契約を締結し、或は、救助料の額を決定するのである。

本條第二項は、救助費が他の物件の爲めにも、共通に支出せられたる場合に於ては、貨物の負擔すべき額を貨物の救助費となすと言ふ趣旨である。而して、貨物の救助費割當を決定するには、如何なる方法に依るも差支ない。假へば、舢舨積貨物遭難の場合に於て、安全地點に曳船せられたる挽船料、遭難貨物の救助費を各保存し得たる價格に比例して、分配するが如きである。約款は、救助額割當法は當事者の自由裁量に委したのである。

## 〔参照〕

## 商法第七二二條

船長ハ航海中最モ利害關係人ノ利益ニ適スヘキ方法ニ依リテ積荷ノ處分ヲ爲スコトヲ要ス

利害關係人ハ船長ノ行爲ニ因リ其積荷ニ付キ生シタル債權ノ爲メ之ヲ債權者ニ委付シテ其責ヲ免ルルコトヲ得但利害關係人ニ過失アリタルトキハ此限ニ在ラス

## 商法第七二三條

船籍港外ニ於テハ船長ハ航海ノ爲メニ必要ナル一切ノ裁判上又ハ裁判外ノ行爲ヲ爲ス權限ヲ有ス



船籍港ニ於テハ船長ハ特ニ委任ヲ受ケタル場合ヲ除ク外海員ノ雇入及ヒ雇止ヲ爲ス権限ノミヲ有ス

商法第八〇〇條 船舶又ハ積荷ノ全部又ハ一部カ海難ニ遭遇セル場合ニ於テ義務ナクシテ之ヲ救助シタル者ハ其結果ニ對シテ相當ノ救助料ヲ請求スルコトヲ得

商法第八〇一條 救助料ニ付キ特約ナキ場合ニ於テ其額ニ付キ争アルトキハ危險ノ程度、救助ノ結果、救助ノ爲メニ要シタル

勞力及ヒ費用其他一切ノ事情ヲ斟酌シテ裁判所之ヲ定ム

商法第八〇二條 海難ニ際シ契約ヲ以テ救助料ヲ定メタル場合ニ於テ其額カ著シク不相當ナルトキハ當事者ハ其増加又ハ減少

ヲ請求スルコトヲ得此場合ニ於テハ前條ノ規定ヲ準用ス

船舶普通保険約款第十三條第一號 委付ヲ爲サントスル時以後要スヘキ救助費（左記規定ニ依ル）及委付ヲ爲サントスル時以

後要スヘキ投荷（共同海損タルヘキモノニ限ル）ニ因ル積荷及運送貨ノ損害ノ見積額ニ對スル船舶ノ分擔額並ニ修繕費（左記規

定ニ依ル）ノ各見積額又ハ其合算額カ船舶ノ保險價額ニ超過シタル場合ニ限り船舶カ修繕スルコト能ハサルニ至リタルモノト看

做ス

一、船舶カ沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突、其他ノ海難事故ニ遭遇シタル場合ニ於テ損害ノ防止輕減ニ必要又ハ有益ナル費用及

船舶ヲ救助シ安全ニ碇泊シ得ヘキ最寄ノ場所ニ廻航又ハ挽船スル迄ニ要スル費用（但船舶ノ使用ニ因リテ生スヘキ利益ノ喪失

給食料、燃料其他ノ消耗品ニ關スル支出ヲ算入セス）並ニ救助者ニ對スル報酬ヲ救助費トス

船舶ヲ積荷ト共ニ救助スル場合ニ於テハ前項ノ費用及報酬ノ船舶ノ分擔額ヲ以テ救助費トス

如何ナル場合ニ於テモ積荷、運送貨、乗客及船員其他ノ人員ニ生シタル損害及之ニ關スル費用並ニ船體、機關、屬具（屬具目

録ニ記載セルト否トヲ問ハス）ニ付生シタル損害ハ救助費ト認メス

第十七條 共同海損ハ運送契約ニ定ムル法令又ハ規則ニ從ヒ之ヲ精算スベキモノトス若シ運送契約ニ別段ノ定メナキトキハ「ヨークアントワーブルールス」（千九百二十四年）ニ依ル  
當會社ハ前項ニ依リ正當ニ作成セラレタル共同海損精算書ニ依リ保險ノ目的ノ共同海損分擔額ヲ定ム

〔舊約款〕

第二十二條 共同海損ハ千八百九十年「ヨークアントワーブルールス」共同海損規定ニ準據シテ精算セラレルニアラザレバ當會社之ヲ填補セズ

〔本條の構成〕

- 要旨 共同海損に關する規定
- イ 共同海損精算規則
- ロ 共同海損精算書
- 援用 約款第二五條

〔新約款の解釋〕

第二章 海上積荷保險約の解釋（第十七條）



本條は、共同海損に關する規定である。

共同海損 (General Average) とは、船長が、航海中船舶及び積荷の共同危険を免るるが爲めに、故意に、犠牲をなしたる時は、此の犠牲は、共同海損々害として、之が爲めに利益を得たる處の凡ての者より分擔賠償せらるることを言ふのである。共同海損たる犠牲は積荷、船舶及び費用に生ずる。而して、此の犠牲を認むる範圍に付ては、共同利益主義あり、共同安全主義あり、各國また異なる。而して、此の犠牲を有し、紛糾と混亂とを招きたるが故に、共同海損法規統一の必要が起り、各國の海運業者、保險業者、貿易業代表者等が幾多の會合を経て、一八九〇年「ヨークアントワールルール」を制定し、此の規定が永年の間行はれて來たのであるが、一九二四年更に一大變更が加へられた。之が現在一般に行はれて居るものである。

本條項に運送契約ニ定ムル法令又ハ規則ニ從ヒ精算スベキモノトスとあるは、運送契約に於て當事者が、國內法に依つて精算すべき旨を定めたる時はそれに依らなければならぬと言ふ原則を示したのである。然し、實際に於て、我國の海運業者は船荷證券に一九二四年の「ヨークアントワールルール」に依るべき旨を規定して居るが故に、約款の趣旨は其の適用なきものと看るべきである。

共同海損分擔金は、保險契約の種類に依つて之を負擔する。即ち、分損擔保及び分損不擔保に於ては擔保するが、全損のみの擔保に於ては之を負擔しないのである。共同海損たる損害が発生したる際は、言ふ迄もなくそれは海上危険であつて、如何なる契約たりとも、保險者は之を填補しなければならないと同時に、分損擔保、分損不擔保の契約をなしたる際は、保險者は其の共同海損分擔金を支拂はねばならぬ。共同海損々害を蒙りたるものが分擔金を負擔するのは、共同海損の原理たる衡平の觀念に基づくのである。而して、共同海損分擔額の分擔方法に付ては、第二十五條第四號に詳細の規定がある。

共同海損精算書は、海損契約書に依り、委任せられたる精算人が之を作成するのであつて、共同海損の債權債務は、精算書作成後一年を以て時効となして居る。正當ニ作成セラレタルとは、「ヨークアントワールルール」或は其の他の法令に準據したることを意味するのであつて、精算書に計算上其の他の誤謬を發見したる時は、訂正を申込むことが出来る。然し、學理上の意見を異にするも、精算書の誤謬と言ふことは出来なす。

〔舊約款の解釋〕

本條は、海上保險に於て準用すべき、共同海損精算規定に關する約款である。共同海損の詳細は、新約款の解



説を参照すべし。新約款が運送契約に別段の定めなきときはの字句を挿入したる點が、舊約款との相違である。

第十八條 保險契約者、被保險者又ハ保險金ヲ受取ルベキ者ガ當會社ノ負擔シタル危險ノ發生シタルコトヲ知リタルトキハ最モ迅速ナル方法ヲ以テ之ヲ當會社ニ通知シ且海難報告書其ノ他當會社ノ要求スル書類ヲ提出スルコトヲ要ス

保險契約者、被保險者又ハ保險金ヲ受取ルベキ者ガ前項ノ通知ヲ爲サザルトキ、前項ノ提出書類中ニ不實ノコトヲ記載シタルトキ又ハ事實ヲ隱蔽シタルトキハ當會社ハ當該保險事故ニ因リテ生ジタル損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ

〔本條の構成〕

要旨 危險發生通知義務

イ 通知義務の内容

(1) 通知の方法

(2) 提出書類

ロ 通知義務の違反に對する制裁

參照 商法第六五八條。船舶普通保險約款第十八條

〔新約款の解釋〕

本條は、危險の發生通知義務と其の違反に關する規定である。(商法第六五八條參照) 舊約款には之に相應する規定がなかつた。

危險發生通知義務は、保險契約者又は被保險者の有する重大の義務である。本約款は指圖人にも填補金を支拂ふことあるべき實情を慮り、通知義務者に保險金を受取るべき者を追加した。此の義務は、保險契約者及び被保險者が保險金請求者としての權利獲得の要件たる義務である。蓋し、保險契約者、被保險者は、自己の被保物件の状態に付て、何人よりも廣汎の知識を有すべき筈であるから、危險の發生を知つた時は、それに因つて損害が生じたと否とに關係なく、即刻、之を保險者に通知して、保險者をして適當なる措置を執らしめなければならぬ。商法第六五八條は、通知義務を損害が生じた場合のみに限定して居るが、本條は損害を惹起したると否とを問はず、損害の原因たるべき危險の發生がありたるときは、通知をなさなければならぬと規定した。從來の商慣習及び歐文證券の規定は、商法の規定と同様に、損害の發生したる場合に於てのみ、通知義務の存在を認めて居たが、本條は損害の防止を豫知させることが公益上肝要なりとの點に着眼して、通知義務を危險の發生に迄擴大したのであつて、現在の實情に適したものと稱すべきである。



約款に最モ迅速ナル方法とは、通知の方法を指したものであつて、電話、電報其他各場合に適應したる最モ迅速の方法と言ふ意味である。

提出書類とは、損害調査關係書類を言ふのであつて、貳百噸以上の汽船、機帆船、帆船、戎克にありては、船長の作成したる海難報告書（プロテスト）、此の海難報告書は、我國に於ては證據書類たるに過ぎないけれども、中華民國海商法及び船員法に依れば、正當に作成せられたるものは、裁判上唯一の證據書類となるのである。二百噸以下の汽船、機帆船、帆船、戎克にありては、船長、船頭、老太の海事報告書、仕切狀、損害明細書、船荷證券、船會社の陸揚證明書を言ふのである。其他保險會社の要求する書類は、之を提出しなければならぬ。

本條第二項は通知義務違反に對する制裁、虚偽の書類の提出、及び事實の隱蔽に對する制裁を規定して居る。船舶普通保險約款第十八條には、斯くの如き制裁規定を缺いて居るが、實際の必要を考慮して之を設けた（貨物保險約款改。正理由書五八頁）。

〔參照〕

商法第六五八條 保險者ノ負擔シタル危險ノ發生ニ因リテ損害カ生シタル場合ニ於テ保險契約者又ハ被保險者カ其損害ノ生シタルコトヲ知リタルトキハ遲滯ナク保險者ニ對シテ其通知ヲ發スルコトヲ要ス

船舶普通保險約款第十八條 保險契約者又ハ被保險者ハ船舶カ海難事故ニ遭遇シタルコトヲ知リタルトキハ最モ迅速ナル方法ヲ以テ之ヲ當會社ニ通知シ且管海官廳ノ認證アル海難報告書其他當會社ノ要求スル書類ヲ提出スルコトヲ要ス  
船長、保險契約者又ハ被保險者カ前項ノ提出書類中ニ於テ海難事故ニ關シ不實ノコトヲ記述シ又ハ故意ニ事實ヲ隱蔽シタルトキハ當會社ハ當該事故ニ付一切損害填補ノ責ニ任セス

第十九條 保險金ノ支拂ヲ請求セントスル者ハ損害ガ當會社ノ負擔シタル危險ノ發生ニ因リテ生ジタルコト及其ノ損害額ヲ證明スルコトヲ要ス  
前項ニ依リ保險金支拂ノ請求アリタルトキハ當會社ハ其ノ請求アリタル日ヨリ起算シ三十日內ニ保險證券ト引換（正當ノ理由アルトキハ引換ヲ要セス）ニ之ヲ支拂フ 但シ當會社ニ於テ調査ノ爲特ニ時日ヲ要スルトキハ此ノ限ニ在ラズ

〔舊約款〕

第十六條 本證券ニ於テ保險金額ヲ明記セルトキト雖モ當會社ハ被保險者ヲシテ其保險ニ附セル貨物ヲ積込メル證明及積出港ニ於ケル積込當時ノ相場其他仕切狀等ニヨリ被保險價額ヲ證明セシムルコトアルベシ此場合ニ於テ右手續ヲ盡サザル間ハ當會社ハ損失金ノ支拂ヲナサザルモノトス  
第二十五條 本證券ニ基キ損害ヲ證明シ之ガ填補ヲ請求シタルトキハ當會社ハ其請求アリシ日ヨリ起算



シ參拾日ヲ經タル後支拂ヲ爲スベシ

〔本條の構成〕

要旨 保険金支拂請求に関する規定

イ 保険金支拂請求権者の證明事項

ロ 保険金支拂期間

(1) 原則

(2) 保険証券の引換

(3) 例外

參照 船舶普通保険約款第十九條。火災保險普通約款第十九條  
援用 約款第一條、同第四條、同第五條、同第六條

〔新約款の解釋〕

本條は、保險金支拂請求手續及び損害査定期間に関する約款である。

保險金ノ支拂ヲ請求セントスル者トあるは、保險金請求權者の謂である。保險契約者及び被保險者は保險料支拂の義務の對象として保險金支拂請求權を有するのである。

損害方當會社ノ負擔シタル危險ノ發生ニ因リテ生ジタルコト及其損害額ヲ證明スルコトヲ要スト

は、保險金請求權者の權利行使上の手續を明記したものであつて、舉證の責任を保險金請求者に負擔せしめたのである。「當會社ノ負擔シタル危險」とは、約款第一條、第四條、第五條、第六條及び其の他の特約に依つて負擔したる危險を言ふのであつて、「損害方當會社ノ負擔ニ因リテ生ジタルコト」を立證せしむるは、保險金支拂請求權は債權なるが故に、其の實行に當り債務發生の原因を明白にするは、民法の一般原則に依つて當然であるが、其の以外に、保險の實際上の必要に基づくのである。保險者は極めて多數の契約を擁するが故に、保險金支拂の請求を受くるに際して、其の契約の内容を調査すると言ふことは、徒らに煩瑣と紛糾とを招くのみであつて、不測の損害の發生を招來することなしとせない。即ち、保險者は保險金支拂の迅速を期せんとして、本規定を設けたのであつて、損害額の證明も亦同一の理由に基づくのである。證明の方法は、約款に何等の規定がないが、保險者は其の手續規則に於て一定の書面要式に據るべきことを定めて居るから、それに依つて爲されなければならぬ。即ち、保險者の負擔する危險に依つて、被保險物件に損害が発生したときは、保險會社の立會検査を受くるか、規定に依り損害額を決定したる後、保險金支拂請求書に各要項を記載し、一件書類と共に保險會社に提出するのである。

第二項は、損害査定期間を規定したのであつて、舊約款にも同一趣旨の規定があるが、本約款は



茲に新しく保険証券の引換の字句を挿入した。

前項ニ依リ、即ち第一項に規定する手續を履行して、保険金の支拂を請求するときは、保險會社は、該書類を調査して、請求日より起算して參拾日以内に損害の査定を完了し、保險金の支拂をなすのである。

保險證券ト引換ニ之ヲ支拂フとあるは、二重拂を防ぐ爲に設けられたのであつて、保險證券を提出しなければ之を支拂はないと言ふ意味ではない。これ正當ノ理由アルトキハ引換ヲ要セズとある理由である。我國に於ては、保險證券は證據證券たるに止まるのであるから、當然のことである。若し、損害金を請求するに際し保險證券を紛失したる時は、事情を具して新證券の發行を請求すれば宜しい。外國貿易に於ては紛失の場合を考慮して、數通の保險證券を發行することがある。此の場合、其の内の一通を以て保險金の支拂を受けたる時は、他の證券は效力を失ふのである。歐文證券には此の約款を證明約款 (Attestation clause) と稱して居る。

(註) Attestation clause  
 In Witness whereof I have hereunto subscribed my name in this Day of in  
 the Year One Thousand Nine Hundred and to Polices of the same tenor and date one of  
 which being accomplished the other to stand void.

本條第二項但書の當會社ニ於テ調査ノ爲特ニ時日ヲ要スルトキハ此ノ限ニ在ラズの規定は、我國の保險會社の中に於ては、已に此の字句を其の舊約款に採用したるものも少くなかつたが、今回本約款に採用せられて一般に使用せらるることとなつたのである。遠隔の地に於て、特に權威ある損害鑑定人の存在せざる際には、損害査定書類の不整備の爲めに、損害の調査に意外の日數を費すことがある。

〔舊約款の解釋〕

第十六條は、新約款第十九條第一項の趣旨と同様に、保險金請求權利者の權利行使上の手續を規定したのである。本約款に相當する規定は新約款にない。貨物を積込ますして保險金の請求を爲す場合は、保險詐欺として民法によつて處斷せらるべく、保險價額の不當の際は商法の規定に依つて、之を更正せしむることを得るが故に、特に本條の如き趣旨を有する規定を必要とせざるべし。蓋し、被保險者に於て以上述ぶるが如き事情が潜在するとせば、其の事情が闡明せらるる迄保險者が保險金の支拂を拒絶することは、約款の規定を俟つ迄もなく當然の處置である。

第二十五條は、査定期間に關する規定である。

保險金の支拂は、査定の完了に依つて爲さるべきであつて、査定期間の表示は保險金支拂期日の豫定と看做す



べきである。我國の保険約款には、三十日経過後保険金の支拂をなすと言ふ主義と、三十日以内に保険金を支拂ふと言ふ主義との二つがあつて、我國の保險會社は多く前者を採用したが、新約款は後者を採用してゐるが故に、茲に我國に於ては三十日以内主義に統一せられた譯である。而して、以上の兩主義は、特に調査の必要が生じた時は尙ほ、査定期間を延長すると云ふ點は同一である。而して此の但書の規定を有する舊約款を使用して居つた保險業者が相當あつた。此の點に付ては新約款の解説を参照すべし。

〔参照〕

船舶普通保險約款第十九條 保險金ノ支拂ヲ請求セントスルトキハ保險契約者又は被保險者ハ損害ノ發生及損害額ヲ證明スルコトヲ要ス

前項ノ證明ヲ爲シ保險金支拂ノ請求アリタルトキハ當會社ハ其請求アリタル日ヨリ起算シ三十日以内ニ之ヲ支拂フ但會社ニ於テ調査ノ爲メ特ニ時日ヲ要スルトキハ此限ニ在ラス

火災普通保險約款第十九條 保險金ハ保險證券ト引換ニ之ヲ支拂フ但シ相當ノ理由アルトキハ引換ヲ要セズ

保險金額ノ一部ノ支拂ノ場合ニ於テハ保險證券ニ支拂ヲ證スル記入ヲ爲シタル上之ヲ返還ス

前二項ノ規定ハ現物填補ノ場合ニ付之ヲ準用ス

昭和八年五月二十六日大審院判決

保險者ガ保險金支拂請求ヲ受ケタル場合ニ保險證券ノ提示ナキ一事ヲ以テ保險者ハ保險金支拂ノ義務ヲ免ルコトヲ能ハズ

第二十條 保險契約者又ハ被保險者ハ損害ノ防止輕減ニカムルコトヲ要ス

損害ヲ防止輕減シ得ベカリシニ拘ラズ保險契約者又ハ被保險者ガ之ヲ怠リタル場合ニ於テハ防止輕減シ得ベカリシ損害額ヲ控除シタル殘額ヲ基礎トシテ當會社ノ填補責任ノ有無及填補額ヲ決定ス

他人ヨリ損害ノ全部又ハ一部ノ賠償ヲ受クルコトヲ得ル場合ニ於テ保險契約者又ハ被保險者ガ其ノ賠償請求權ヲ消滅セシメ又ハ其ノ行使若ハ保存ニ必要ナル手續ヲ怠リタルトキハ賠償ヲ受クベカリシ金額ヲ控除シタル殘額ヲ基礎トシテ當會社ノ填補責任ノ有無及填補額ヲ決定ス

〔本條の構成〕

要旨 損害防止に關する規定

イ 損害防止義務

ロ 損害防止義務の違反

(1) 積極的義務違反

(2) 消極的義務違反

參照 商法第六六〇條、船舶普通保險約款第十五條  
授用 約款第十六條、同第十九條

第二章 海上積荷保險約款の解釋(第二十條)



## 〔新約款の解釋〕

本條は、損害防止義務の意義と、其の積極的及び消極的義務違反に關する規定である。(商法第六六〇條參照) 舊約款には之に關する規定を缺いて居る。

損害防止義務は保險契約者及び被保險者の重要な義務であつて、之は公益保持の爲めに法が特に課したものである。此の義務は保險者の負擔したる危険に基づく損害の發生に因つて生ずる。事故發生以前に於ては、固より此の義務があり得る譯はなく、従つて保險事故それ自身の發生を防止するが如きも此の義務の範圍に屬さない。約款第十九條は商法の規定と異なつて、危険の發生ありたる時は、損害を生じたると否とに關係なく、危険の發生を保險者に通知をなす義務を生ずと規定して居るのであるが、從來、損害防止義務は損害發生通知と同時に開始せらるると言ふやうに觀念づけられて居つたが爲めに、危険の發生通知と共に損害防止義務は發生するものと誤解し易きも、損害防止義務は常に損害の發生に依つて生ずるのである。

保險者の擔保したる危険に基づき、被保物件に損害が發生したる際は、直に損害の防止輕減を爲さなければならぬ。損害の發生は、國家經濟上最も悲むべき出來事であると共に、被保險者、保險者の共通の損失であるが、ややもすれば、被保險者は、保險を付して居ると言ふ觀念よりして、袖

手傍觀して、何等應急の手段を講ぜず、其の儘に放置することがある。斯くの如きは、公益の觀念を没却したるものとして、排斥すべきである。故に商法はここに防止の義務を認めて、保險者の保護をなしたのである。(商法第六六〇條參照) 商法の規定は、被保險者のみに此の義務を認めたのであるが、之は恐らく、被保險者には契約上の利益が歸屬すべきものであると言ふのと、被保險利益に接觸して容易に其の防止に従ふべき地位に居ると言ふ理由に基づいたのであつて、此の後段の理由は又保險契約者の場合にも當嵌まるのである。之等の理由よりして保險契約者も當然此の義務を負擔すべきであつて、本條は被保險者と同一に、保險契約者にも此の義務を負擔せしめて居る。獨逸商法も又同様の規定をなす。

損害ノ防止とは、消極的の防止であつて、即ち、損害の回避を言ひ、損害の進行を現狀に停止せしむることである。海中に轉落し海水に浸漬したる貨物を海中より引上ぐるは損害の防止である。損害ノ輕減とは積極的の防止であつて、損害の進行を停止せしむるのみでなく、進んで、原狀恢復に努力することを言ふのである。即ち、海中より引上げたる貨物に對し速かに乾燥の方法を採るのは、損害の輕減である。然し、以上の何れの場合に於ても、必要又は有益なる範圍を越えてはならない。カムルコトヲ要スと言ふのは、各場合に適應して最善の努力を傾注せよとの謂であつて、若



しも保険契約の存しなかつた場合に自己の利益の保護に當る努力を其の標準となすべきである。

損害の防止軽減に消費した費用は、船舶約款に於ては、特約がなければ保険者が擔保しないとの規定が存するが、貨物約款に於てはかかる規定が存在しないのであるから、商法第六六〇條の規定に依つて、保険者が其の費用を負擔しなければならぬ。商法は防止費用は保険者之を負擔すべしと規定したのであるが、然し、被保険者及び保険契約者が保険者の指圖を俟たないで行動するの結果、其の費用が過大となるを保し難い。そこで、商法は費用の範圍を必要又は有益と限定した。而して又、費用に對する制限が屢々被保険者をして防止の行動を採るに躊躇せしむる虞れあるを考慮し、其の制限を守る限り他は被保険者及び保険契約者の取捨に任じたものと看るべきである、従つて防止が其の效を奏すると否とを問はないものと解さなくてはならない。而して、其の費用の額も制限を設けることなく填補額と併せて保険金額を超過する時も、保険者は之を負擔しなければならぬ。此の商法の規定は、由來、強行的のものとして解せられて來たのであるが、他方に於て此の規定は、公益の保持に主眼を置くものではあるが、同時に保険者の利益擁護を企つるものであるから、任意的のものとも解せられ得べく、保険約款を以て商法に異なる規定を設くるも可なりとの見解が行はれて居る。船舶約款は明白に此の見解を採つたのであるが、貨物約款は第二五條第一項第五號

に於て、損害防止費用は保険金額を超過するも之を支拂ふべしと規定して、一應商法に準據するの方針を採つたが、約款第十六條に於て、此の費用は救助費なりと規定したるが故に、其の防止が效を奏したる場合のみに限定せらるると言ふ重大の制限を受くるに至つたのである。

本條第二項及び第三項は、保険契約者及び被保険者の損害防止義務不履行に關する制裁の規定であつて、第二項は積極的の防止義務違反、第三項は消極的の防止義務違反の規定である。改正約款理由は此の項に付て「第三項は其の性質上、所謂損害の防止軽減とは異なるものであるが、類似事項であるとの單なる理由から第二項と併置した」と解説して居る。損害防止の義務違反に關しては、如何なる制裁を以て之に臨むべきかと云ふことに付ては、我が商法には何等の規定がないが、通説は被保険者をして損害賠償の責を負はしむべしと言ふことになつて居る。立法の形勢又同様であつて、各國商法は明白に之を規定するもの少しとせない(和國商法第二八四條、白正義商法第一七七條、匈牙利商法第四七六條)只、字魯西國法は保險者をして其の損害を填補するの義務を免れしめて居る。約款の規定は此の趨勢に従つて、損害賠償を主眼として第二項及び第三項の規定をなしたのである。而して、本約款が、かくの如き明白の規定を設けたのは、約款第十六條に依つて、防止費用は、救助費用として取扱はるることとなつたが爲めに、損害防止は必ず其の效を奏すべきことを前提となすに至り、従つて防止義務の違反は



損害賠償を形成するの結果を生じ、第二項の詳細なる規定を必要となすに至つたのであつて、第三項も亦、之に類似の形式を採用したのである。

第二項の填補責任の有無とは、最少責任歩合 (Franchise or Memorandum clause) の適用を受けるや否やと言ふ意味である。假へば、壹萬圓の貨物が海難に遭遇して、損害防止を怠りたるが爲めに其の八割は流失し、残額は一割の損害を蒙つた。免責歩合を四歩とすれば、かかる場合の損害額八千圓は、保険者に責任なく、残額の二千圓の一割二百圓の損害は、免責歩合四歩四百圓なるが故に、保険者より填補し得られざることになる。

第三項の填補責任の有無は、第二項と同様に免責歩合の適用を受けるや否やと言ふ關係である。行使又ハ保存ニ必要ナル手續ヲ怠リタルトキハの意義の内には、示談に依り請求權を消滅せしむる場合をも包括する趣旨である。更に被保険者が第三者より辨濟を受けたる場合に就ては、本項には全然規定はないが、かかる場合に於ては、被保険者の被りたる損害額より、かかる賠償額を控除せる残額が保険の填補すべき損害額となることに就ては疑なかるべきに依り、之に關する字句を省略したのである。

〔参照〕

商法第六六〇條 被保険者ハ損害ノ防止ニカムルコトヲ要ス但之カ爲メニ必要又ハ有益ナリシ費用及ヒ填補額カ保險金額ニ超過スルトキト雖モ保險者之ヲ負擔ス

第六三六條ノ規定ハ前項但書ノ場合ニ之ヲ準用ス

船舶普通保險約款第十五條 保險契約者又ハ被保險者ハ損害ノ防止輕減ヲカムルコトヲ要ス

損害ノ防止輕減ニ關シテ生シタル費用ハ特約アルニ非サレハ當會社ハ之カ填補ノ責ニ任セス

損害ヲ防止輕減シ得ヘカリシニ拘ラス保險契約者、被保險者又ハ此等ノ者ノ代理人カ之ヲ怠リタル場合ニ於テハ防止輕減シ得

ヘカリシ損害額ヲ控除シタル殘額ヲ基礎トシテ當會社ノ填補責任ノ有無並ニ填補額ヲ決定ス

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

第二十一條 當會社ガ一回ノ保險事故ニ付填補ノ責ニ任ズベキ額ハ保險金額ヲ限度トス貨物ガ損害ヲ被リ之ヲ修補セザル状態ニ於テ更ニ他ノ事故ニ因リ損害ヲ被リタル場合ニ於テハ當會社ガ填補ノ責ニ任ズベキ額ハ通算シテ保險金額ヲ限度トス

〔舊約款〕

第十七條 當會社ガ填補スベキ金額ハ何等ノ場合タルヲ問ハズ保險金額ヲ以テ限リトス但シ保險價額ニ超過セル場合ニ於テハ保險價格ヲ以テ限リトス



## 〔本條の構成〕

要旨 填補責任の限度に関する規定

イ 續發損害の原則をなす規定

ロ 續發損害の例外をなす規定

參照 民法第六三四條。船舶普通保險約款第十七條

## 〔新約款の解釋〕

本條は填補責任の限度に関する規定である。

本條第一項に一回ノ保險事故とあるは、一航海中に多數の保險事故の發生を豫知したものであつて、所謂、本條は續發損害 (Successive Losses) を規定したものである。即ち、被保物件に付き、損害が引續いて起つた場合に於ては、一回毎に保險金額を限度として填補の責に任じ、保險期間を通じて、支拂保險金の合計が、保險金額を超過すると否とを問はないのである。舊約款の規定は、續發損害の場合に於ては、保險金額を超過して填補の責に任ぜざる如く解せらるる虞れがあるから、本約款は此の點に留意して、一回の保險事故に付と改めたのである。而して、續發損害のあつた際に、保險金額を超過して損害填補の責任がある場合は、本條第二項の規定より類推して、已に救助費負擔の義務を生じたる貨物又は共同海損を負擔すべき貨物が別個の事故に依つて損害を被つた場

合、或は航海の途中に於て修繕又は手入したる貨物が他の事故に因つて、全損に歸した場合に限定せらるるのである。

本條第二項は、保險金額を限度とする續發損害に関する規定であつて、換言すれば、填補原則の例外の場合を規定したものである。此の第二項の規定に依つて原則となすべき續發損害は如何なる場合であるかと言ふことが、闡明せられた。

修補セザル状態と言ふ字句に關して、貨物改正約款理由は次の如く解説して居る。『第二項に於て「修補セザル状態」とは、要するに、修繕又は手入れせざる状態を指すものであつて、英國海上保險法第七十七條第二項に於て、"a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good" と表示すると同趣旨である。貨物に就て、修繕と言ふ字句を使用することが多少適切でないやうな嫌があるから、特に民法第六三四條の修補と言ふ字句を採用した。』(貨物保險約款改正。理田書第六四頁)

要するに、本條第二項に貨物の修補と言ふ點に付て、特に強調したのは、原則たる續發損害は、損害そのものの連續を意味するのではなくして、單獨の損害が一個以上一航海中に發生することを言ふのであつて、第二項の場合に於ては、約款に更ニ他ノ事故ニ因リとあるが故に、例令、損害が連續して發生するも、其の損害の原因が相互に相關聯するものにあらざることとは明白であるが、修補



せざる貨物の損害の程度が、第二の損害に依つて著しく増大せらるると言ふことは否定することは出来ない。故にかかる場合は、之を續發損害の例外として、保険者の責任を保険金額の範囲に限定したのである。

第二項に於て、通算シテ保険金額を限度トスとあるが故に、保険者の責任は通算して決定せらるるのである。例へば、船舶が坐礁に依つて保険の目的たる貨物の半數が滅失し、後日火災に依つて更に其の殘餘の半數が滅失したるが如き場合に於て、各自の損害は分損であつて、全損のみ擔保契約なりし場合に於ては、保険者に責任なきやうにも解せらるるが、通算して全損となるのであるから、保険者に責任あることとなる。又個々の損害が單獨にては免責歩合に達しないが、合計して免責歩合に達する時は保険者に責任あることとなるのである。

〔舊約款の解釋〕

本條は、保險金支拂に對する制限額を表示した規定である。

保險者に依つて擔保せられた危險が発生した場合に、保險金額を限度として保險金の支拂をなすべきことは當然であつて、特別に規定するの要はないが、然し、損害發生の情況に付て疑問を生ずることなしとせない。之が何等の場合タルヲ問ハズの規定の存する所以であるが、損害發生の情況に付て最も疑問を存すべきは、損害が連

續して發生する場合であつて、本條は「何等の場合タルヲ問ハズ」の字句に依つて、間接に續發損害は保險金額を超過しても之を支拂ふと言ふ趣旨ならしめたものであるが、反つて反對の効果を顯現するやうになつた。

〔參照〕

船舶普通保險約款 七條 當會社ノ責任ハ一回毎ノ海難事故ニ付各別ニ之ヲ定ム

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

民法第六三四條 仕事ノ目的物ニ瑕疵アルトキハ注文者ハ請負人ニ對シ相當ノ期限ヲ定メテ其瑕疵ノ修補ヲ請求スルコトヲ得

但瑕疵力重要ナラサル場合ニ於テ其修補力過分ノ費用ヲ要スルトキハ此限ニ在ラス

注文者ハ瑕疵ノ修補ニ代ヘ又ハ其ノ修補ト共ニ損害賠償ノ請求ヲ爲スコトヲ得此場合ニ於テハ第五百三十三條ノ規定ヲ準用ス

第二十二條 損害發生ノ當時保險ノ目的ニ付本契約ト同時ニ又ハ時ヲ異ニシテ締結セラレタル火災海上其ノ他ノ保險契約が存在シ總保險金額ガ保險價額ヲ超過シタルトキハ其ノ保險契約ニ他ノ保險契約ノ存在セザル場合ニ於テノミ填補ノ責ニ任ズル旨ノ特約アル場合ト雖モ當會社ノ填補スベキ額ハ他ノ保險契約ノ存在セザリシ場合ニ於テ當會社ノ填補スベキ額ト各保險契約ニ於テ填補スベキ額ノ合計額トノ割合ニ依リテ之ヲ定ム  
前項ノ保險價額ハ之ヲ異ニスル保險契約アル場合ニ於テハ其ノ高キニ依ル



〔本條の構成〕

要旨 分擔條項に關する規定

イ 獨立責任主義

(1) 異時又は同時の重複保險

(2) 火災保險條項及び海上保險條項

ロ 保險價額の異同の決定

參照 商法第六三二條、同第六三三條、火災普通保險約款第十四條

〔新約款の解釋〕

本條は、分擔條項に關する規定である。

本契約と同時に又は時を異にして、火災、海上或は其の他の保險契約が締結せられ、其の總保險金額が保險價額を超過し、且つ其の契約に火災保險條項或は海上保險條項の存する場合に於ては、保險關係者の權利義務の歸屬に付き常に争はれて來たのであるが、本條は、損害の發生したる際に於ける保險者の責任は、各々獨立して決定せらるべしと言ふ。即ち、獨立責任額の方法に依るべきことを規定したのである。之は本約款に於て始めて採用せられたる方法であつて、固より同一趣旨の規定は舊約款には存しない。

本契約ト同時ニ又ハ時ヲ異ニシテ締結セラレタル火災海上其ノ他ノ保險契約ガ存在シハ、同時或ハ異時の重複保險の存在することを意味する。茲に重複保險とは、保險者の支拂能力に就て疑ひの存する場合、或は保險金の支拂に危懼を感ずる等、被保險者利益の確保を目的とする場合にも存するが、本項の場合は商取引の實際より、不識の間に發生する保險關係を言ふのである。

從來、我が國の實際に於ては、此の重複保險の解決に當つて、保險者の負擔額を定めんとする時には、異時に於けると同時たるとを問はず、商法第六三三條の規定とは異なりて、保險金額の割合に依る同順主義を採用して來たのであつて、改正約款原案に於ても、「當會社ノ填補スベキ額ハ保險金額ノ總保險金額ニ對スル割合ニ依リテ之ヲ定ム」と同順主義に依るべきことを定めた。之を具體的に述べれば、甲海上保險會社と乙火災保險會社とが、同一物件に對して火災保險契約をなし、其の保險金の合計が保險價額を超過したる場合に於ては、保險金額の保險價額に對する割合に依つて、各々其の責任を負擔するのである。若し、甲乙兩會社の保險金の總計が保險價額に達せざる時には、各會社は單獨に其の保險金を支拂はねばならぬ。而して、兩保險契約の契約締結の時期は本問題の解決には影響を及ぼさないのである。

然るに、本約款に於ては同順主義を排して、當會社ノ填補スベキ額ハ他ノ保險契約ノ存在セザリ



シ場合ニ於テ當會社ノ填補スベキ額ト各保險契約ニ於テ填補スベキ額ノ合計額トノ割合ニ依リテ之ヲ定ムト、獨立責任額に依る方法に變更したのである。獨立責任額とは、他の契約の有無に拘らず若し自己の契約のみが存在し居りしならば當然負擔すべき責任額を言ふのである。

原案の保險金額の割合に依る方法と、本條の獨立責任額に依る方法との、利害得失の點は種々の觀點より論議せらるるのであるが、約款改正理由書には、獨立責任額に依るべき立論の基礎として次の理由と簡單なる例とを掲げて居る。次に之を援用する(約款改正理由書第六頁)。

保險金額の割合に依るも、獨立責任額に依るも、全損とか又は分損でも五割損とか三割損とか割合を以て損失金が確定する場合は、其の結果は全く同一である。しかし分損の場合は修繕費手入費等一定金額にて損失金を確定するときには、獨立責任額に依らないと公平の結果が得られない。

比較例(全部保險の場合)

(一) 保險金額の割合に依る方法

保險金額		損害額		負擔額		合計
甲會社	乙會社	甲會社	乙會社	甲會社	乙會社	
五〇〇	一、〇〇〇	一五〇	五〇	一〇〇	一五〇	

即ち右例で判る通り、保險金額の割合に依ると甲會社は三分の二負擔額が減少するが、乙會社は三分の一しか減少しない。

(二) 獨立責任額の割合に依る方法

保險金額		損害額		獨立責任額		負擔額	
甲會社	乙會社	甲會社	乙會社	甲會社	乙會社	甲會社	乙會社
五〇〇	一、〇〇〇	一五〇	一五〇	一五〇	一五〇	七五	七五
						七五	一五〇

此の場合甲乙共に五割減少する。

其ノ保險契約ニ他ノ保險契約ノ存在セザル場合ニ於テノミ填補ノ責ニ任ズル旨ノ特約アル場合は火災保險條項 (Fire clause) 或は海上保險條項 (Marine clause) の存することを言ふのである。火災保險條項とは、海上保險契約に於て其の負擔する火災危険に對し、他の火災保險契約に於て又同一危険を擔保したる場合に、損害の發生したる際には、海上保險契約に於ては其の責を負はずとの條項であつて、海上保險條項とは、火災保險契約に於て、他の海上保險契約との關係に對し、前同様の趣旨を規定したるものを言ふのである。

此の火災保險條項と海上保險條項との競合の結果、保險者と被保險者との間のみならず、保險者