

1538年スペイン・ブルゴスの海上保険条例 (その1)

近 見 正 彦

目次

- I 序
- II 告知義務
- III 保険料の前払い制度
- IV 保険の目的
- V 担保危険

I 序

筆者は、2003年8月に発行された損害保険事業総合研究所創立70周年を記念する本誌第65巻第1・2号合併号に掲載した「1538年スペイン・ブルゴス海上保険条例における保険契約者資格と保険者資格」において、紙幅の関係から同条例の内容すべてについては考察できないため、とりあえず講学上先順位で扱うべき保険契約者資格と保険者資格についてのみ考察することを断り、その他の内容については別稿を用意する旨、示しておいた。

本稿は、その別項であり、先の「1538年スペイン・ブルゴス海上保険条例における保険契約者資格と保険者資格」の続編である。したがって、1538年スペイン・ブルゴスの海上保険条例の重要性、大西洋条例群における同条例の地位、テキストを掲げた文献等、本条例の基礎的検討事項については、前稿を参照していただくとして、本稿では、早速保険契約者資格および保険者資格に続く同条例の他の内容を検討することとする。

II 告知義務

我が国の商法第644条第1項は「保険契約ノ当時保険契約者カ悪意又ハ重大ナル過失ニ因リ重要ナル事実ヲ告ケス又ハ重要ナル事項ニ付キ不実ノ事ヲ告ケタルトキハ保険者ハ契約ノ解除ヲ為スコトヲ得但保険者カ其事実ヲ知り又ハ過失ニ因リテ之ヲ知ラサリシトキハ此限ニ在ラス」と規定し、告知義務違反、そしてその場合の法的効果に関して定めるものの、商法それ自体は、告知義務とは何かに関して直接定める規定を置いてはいない。しかしながら、上記商法第644条第1項を裏返して解釈すれば、大略告知義務とは保険契約締結の際に保険契約者が保険者に重要な事実・事項につき真実を告知しなければならない義務であると理解することができる。

かかる告知義務に関しては、その根拠、義務性等々につき種々の問題があり、今なお多くの研究者を巻き込んで議論がなされているが、そのような告知義務がいつごろから保険立法上認められてきたかについては、ほとんど研究がなされていない。本稿では、まずこの問題から若干の考察を始めることとする。

現代の保険立法における告知義務に関する規定は、たとえば我が国商法が「重要ナル事実」または「重要ナル事項」について保険契約者に保険者への告知を要求するように、告知すべき事実・事項に関して包括的であり、どのような個別の事実・事項が「重要ナル事実」または「重要ナル事項」であるかを特に定めず、これをもっぱら解釈に委ねている。かかる告知すべき事実・事項を包括的に定めている規定を包括的告知義務規定とし、それに対して個別具体的に一定の事実・事項を告知すべき旨を定めた規定を個別的告知義務規定とすれば、両規定の発展過程は、個別的告知義務規定→包括的告知義務規定とすることができるであろう。

保険者は、保険を引き受けるに当たり、負担すべき危険を把握し、可能な限りそれを正確に測定しなければならない。さもなければ、保険の引き受けはきわめて冒険的になり、保険の将来の運営自体を危殆に瀕せしめる

ことにもなりかねない。そうであるにもかかわらず、通常保険者が負担すべき危険に関する情報は、これを保険契約者・被保険者が有し、保険者は全くあるいはほとんど有さない。そこで、保険契約者・被保険者に告知義務を課し、そのような情報の保険者への提供に協力させることを図るのであるが、今日のような強度に複雑化し、かつまたその複雑化の速度が非常に速い社会にあっては、こういった範囲のどのような情報が保険者の危険測定上重要であるかをにわかに判断することは困難である。ましてそれを保険契約者・被保険者に判断させるのはほとんど不可能で、そこからあるいは告知義務を受動義務・応答義務であるとし、あるいは質問欄・質問票・告知書等に記載された告知事項をもって危険測定上重要な事実・事項が網羅されたものと擬制する立場が生まれてくる¹⁾。

このような場合には、規定上告知すべき事実・事項は包括的に定められることにならざるを得ないわけで、どのような事実・事項が保険者の危険測定上重要であるかを判断し、規定の上で、個別具体的に重要な事実・事項を列挙するのは不可能である。たとえそのような事実・事項を列挙したとしても、そのような規定は一瞬のうちに時代錯誤的なものとなってしまうであろう。

しかしながら、まだ保険が海上保険として誕生して日も浅からぬ時代にあったのは、状況は著しく異なっていた。というのも、そのような時代にあったのは、保険者の危険測定のノウハウは、さほど発達していたわけではないからである。保険者たる商人の商人的計慮は、今日一般に考える程度をはるかに超える合理性を有してはいたが、やはり今日ほど数理的方法等々が発達していたわけではなかったために、危険の引き受けはきわめて冒険的であった。それでも、保険者の危険測定は、商人的計慮に基づき一応の合理性を有していたのは確かであって、保険者はそれなりの商人的計慮に基づいて、引き受けるべき危険の測定にはどのような情報が必要であ

1) たとえば、西島『保険法〔新版〕』悠々社、1991年、pp.54-55。

るかを判断していたのである。

それは、おそらく条例上の告知義務規定に反映されていたであろう。もしそうであれば、そのような規定は個別的告知義務規定となるわけで、告知義務規定の発展過程は、個別的告知義務規定から包括的告知義務規定へと進化していくのである。

まず14・5世紀の海上保険条例に包括的告知義務規定が存在していたかといえば、いなかったといわねばならない。その点では、同世紀の段階においては、今日的な告知義務規定は未だ定められるに至ってはいなかった。

では、そのような包括的に告知すべき事実・事項を定める規定が誕生する前段階である個別的告知義務規定はどうであったか。

14世紀イタリア初期の保険条例には、そのような個別的告知義務規定それ自体も、またそれらしき規定も存在しなかったが、15世紀中葉、1435年のバルセロナ条例には、次のような規定が置かれていた。

1435年バルセロナ条例第9条²⁾「……保険〔の書面〕には、まず保険される者もしくは者達……が、保険される物は彼らのまたは保険される者の財産でいかなる外国人もそれに持分を有さないことを宣誓して、署名しなければならず、……、被保険者は……、その保険が真実のもので仮装なものでないことおよび他の地域で保険されていないこと、もしなされまたはなされるべき場合には、保険者にそれにつき通知することを宣誓する旨、命令する。」

すなわち、同条は、保険契約者・被保険者に保険の目的が自己の所有で、いかなる外国人もそれに持分を有さない旨宣誓して、書面に署名することを要求し、同時に当該の保険契約が仮装の契約ではなく真実のもので、他の地域で同一の保険の目的に関して保険契約を締結していないことを宣誓

2) 拙著『海上保険史研究—14・5世紀地中海時代における海上保険条例と同契約法理—』有斐閣、1997年、p.153.

させたのである。もし他の地域で同一の保険の目的に関して保険契約を締結していた場合または当該の保険契約締結後そのような保険契約を重ねて締結しようとする場合には、保険契約者・被保険者は保険者にその旨を通知しなければならなかった。

1435年バルセロナ条例は、当時海上保険契約にまわりついていた詐欺等を一扫し、海上保険市場の新しい支配層たるバルセロナ保険者衆を保護すべく「被保険者のみならず保険者の保護のために」³⁾（アンダーライン一筆者）定められたのであり、その詐欺等の多くは外国人の保険契約者・被保険者による場合が少なくなかった。それゆえ、保険の目的に外国人が持分を有していた場合の保険者の危険は、そうでない場合に比較して、高かった。それは、14・5世紀の地中海諸国における外国人所有船舶もしくは貨物の保険の禁止または制限、そして1435年バルセロナ条例における内国人船舶積載内国人貨物と内国人船舶積載外国人貨物の付保制限の差から明らかである⁴⁾。であれば、保険者にとり、保険の目的に外国人が持分を有するか否かは、保険引き受け上重要な情報であり、そのような情報の保険契約者・被保険者から保険者への提供の強制—もっとも契約締結の際の宣誓を通じてではあったが—は、告知義務制度の趣旨に合致するわけで、その限りでは上記規定が個別的告知義務規定それ自体ではないとしても、その芽を胚胎していたということができるかもしれない。しかしながら、上記規定は、外国人が保険の目的に持分を有していない旨を宣誓して署名することを要求した点で、単に告知義務の問題というよりも、外国人を差別的に扱った同条例が該保険契約それ自体を有効とするかあるいは無効とするかの判断基準に関わる問題に関する規定であって、外国人の様々な奸計に餌食とされたバルセロナ保険者衆の保護を目的とした一連の規定群の一つであったに過ぎないというべきかも知れない。

ところが、当該の保険契約の保険の目的に関して、すでに他の地域で保

3) 前掲拙著, p.133.

4) 前掲拙著, pp.236-40.

險契約を締結していた場合には、上記規定により保険契約者・被保険者は保険者に通知しなければならなかった。規定も明らかに通知ないし告知する (denonciar) という文言を使用している。これは、まさしく今日でいう他保険契約の告知であり、同規定は個別的告知義務規定とみなすことができる。ただし、違反の場合の効果に関しては定めるところがない。おそらく契約それ自体の無効を来たすことになるのではないかと愚考するが、明示的規定は存在しない。しかしながら、1458年条例第6条⁵⁾の「……〔他の地域で保険が〕なされたが通知せず、……そのような場合には、かかる保険は詐欺により締結され、詐欺および仮装によってなされ〔たものとみなし〕、しかしていかなる効果も有さず、常に保険者はかかる保険の保険料を取得すること〔を命令する〕。」という規定から推して、契約は無効とされたに相違ない。

かかる規定は、1452年条例第8条、1458年条例第6条、1484年条例第9条に受け継がれるが、ちなみに各規定を掲げれば、次の通りである。

1452年条例第8条⁶⁾「……保険される者または彼らのために明白な権限を有するもしくは正当に自己の名でなすべき他の者が、……他の地域で保険されていないことを宣誓して署名しなければならない。もし〔宣誓が〕なされ、なされるべき場合には、続けて保険者に通知しなければならない。……」

1458年条例第6条⁷⁾「……さらにそれらの物について、他の地域で保険がなされていず、付されていず、後にも他の地域で保険がなされず、付されないであろうことを宣誓しなければならない旨を命令する。〔他の地域で保険が〕なされ、なされるべき場合には、了知後、直ちに保険者に通知し、保険の書面の下部に、前後を問わず、それらの物について保険された

5) 前掲拙著, pp.184-85.

6) 前掲拙著, p.170.

7) 前掲拙著, pp.184-85.

ことを知った方法、〔保険〕された地および〔保険〕された金額を記述することとする。〔他の地域で保険が〕なされたが通知せず、……そのような場合には、かかる保険は詐欺により締結され、詐欺および仮装によってなされ〔たものとみなし〕、しかしていかなる効果も有さず、常に保険者はかかる保険の保険料を取得すること〔を命令する〕。」

1484年条例第9条⁸⁾「……それらの物について、他の地域で保険がなされていず、付されていず、後にも他の地域で保険がなされず、付されないであろうことを〔宣誓しなければならない〕。他の地域で保険がなされ、なされるべき場合には、了知後、直ちに保険者に通知し、保険〔の書面の〕下部に、前後を問わず、それらの物について保険されたことを知った方法、〔保険された〕地および〔保険された〕金額を記述することとする。

知ったが通知せず、……そのような場合には、かかる保険は詐欺により締結され、詐欺および仮装によってなされ〔たものとみなし〕、しかしていかなる効果も有さず、常に保険者はかかる保険の保険料を取得すること〔を命令する〕。……」

さらに、1458年条例第6条⁹⁾には「……同保険〔の書面〕には、できるだけ明白かつ明瞭に保険される物、すなわちその数量、重量、価額、価値および評価額を示し、記載し、……」（1484年条例第9条にも同様な規定が置かれている。）と、保険の目的に関する一定の情報を書面に明示することも要求している。

保険の目的の明示は、保険契約そのものの必須事項である。これが明示されなければ、保険者が負担すべき危険は特定されない。それは、保険契約の個別性が確保されることにならないわけで、そのような保険契約は、契約それ自体の目的が特定されないために、無効とされざるを得ない。しかしながら、保険の目的の特定は、今日の包括予定保険がそうであるよう

8) 前掲拙著, p.214.

9) 前掲拙著, p.184.

に、必ずしもその詳細すべてがあらかじめ特定される必要はなく、一定の要件を明示し、その要件を満たす物を保険の目的として契約それ自体の目的を特定することができれば、それで十分である。

しかしながら、上記バルセロナ条例の規定は、保険の目的の数量、重量、価額、価値および評価額の書面への記載を要求した。これは、直接的には、このような情報が明示されなかった場合には、往々にして保険契約者・被保険者が損害発生の際に数量等を過大申告して実際の損害額を超える保険金を首尾よく取得するような詐欺的行為の防止を図るための規定であったが、かかる規定が置かれたこと自体は、保険の目的の特定に上記のような情報が重要であったこととともに、保険者の危険測定上そのような情報が重要であるという認識があったことを物語っている。

1538年ブルゴス条例第47条は「……いかなる種類および性質の商品〔に
関する保険契約である〕か、〔商品は〕いかなる船舶、カラック船、カラ
ベル船およびいかなる種類の船舶に〔積載される〕か、ならびにいかなる
地域および場所からのいかなる航海についての保険〔契約〕かおよびいかな
る港に向けての〔航海に〕関する〔保険契約であるかが〕宣告され、
……」と、保険の目的の種類・性質、その積載船舶、仕出し地・港、仕向
け地・港の明示を一般的に要求する一方、同条例第49条は「……〔上記ぶ
どう酒等以外の〕その他のいかなる商品については、〔その詳細が保険証
券に〕示されることなく保険され得ることを認める。」として、ぶどう酒
等を除くその他の商品・貨物については、その詳細を保険証券に明示する
必要のないことを規定する。

すでに述べたように、保険の目的の詳細は原則的に明示されなければならない。さもなければ、契約それ自体の目的が不特定となり、契約そのものの無効を来すからであるが、当時においては、保険の目的の詳細を明示することが商業上の支障をもたらす場合が生じていた。すなわち、某商人が一定の商品を某地に積送する場合、あらかじめその情報を他の商人が入手し、その者が先回りして同種の商品を同じ地に積送して利益を獲得す

るようなケースである。かかる場合には、保険契約上積送する商品の詳細を明示することが商人の利益獲得の機会を失わせることになるわけで、上記第49条の規定は、かかるケースを念頭に、一定の商品については、その詳細を保険証券に明示することなく保険に付すことができる旨を定めたのである。それは、同条の制定理由が「……そしてあるケースにおいては、商人衆は互いに〔情報交換しているために保険に付す積荷を明らかにすれば〕積荷に関して〔取引上不測の〕損失を被ることがあり得るので商品に関する諸取引および契約を機密にしておく必要があることも十分に考慮し、しかして一定の支障のある事態を除き、荷送人衆および保険者衆に〔取引上不測の〕損失をもたらすのを最小限度にするために；……」としていることから明らかである。

しかしながら、すべての商品を、このようにその詳細を保険証券に明示することなく保険に付すことができたわけではない。保険者は、保険の目的が一般的ないし包括的名称で示されることにより、引き受けるべき危険も一般的ないし包括的に把握するわけで、そのような一般的ないし包括的な危険の測定と実際の危険の測定との間に大きな乖離がない限りでは、そのような保険契約もさほどの危険を冒すことなく引き受けることができるであろうが、乖離が大きい場合には、そうもいかない。とりわけ、損害を被る可能性の高い商品の場合には、一般的ないし包括的な名称で危険を引き受ければ、それはきわめてリスクな契約となってしまう。そこで、ブルゴス条例第49条は「……しかして一定の支障のある事態を除き、荷送人衆および保険者衆に〔取引上不測の〕損失をもたらすのを最小限度にするために；我々は、いかなる種類であれ、粗悪または上級のぶどう酒、干しぶどう、オリーブ油、砂糖、糖蜜、塩、ニンシ、小麦または羊毛梱および同種の積荷について、かかる荷送人または荷送人衆が同保険を付すならば、いかなる地および航海に関してであると、今後作成される一切の保険証券において、同荷送人衆または自ら同保険を付した諸衆は、かかる危険につき作成される保険証券に〔保険に付された商品の詳細等を〕記載し、明示

し、言明する義務を負い、〔同事項を保険証券に〕示し、言明することを命じ、命令する。けだし、かかる種類の商品については、それらにつき危険を負担する保険者衆がその旨を了知しかつ確認することが合理的で、かつまたかかる種類の商品に関する危険は、経験から分かるように、大損害を被る〔虞がある〕ので、そのことについて保険者衆が了知して、不知であることを主張せず、当事者の間に公平が存在し、生ずるよう、保険者衆にとって有益でかつ荷送人衆にとっても同じく有益な事項を保険料において考慮するのが合理的であるからである。……」と定めた。

かかる規定が個別的告知義務規定であるといえるかについては、少々の抵抗感がないわけではないが、保険の目的を一般的ないし包括的名称で保険に付すことができたのに対し、上記のような易損性貨物については、それが大きな損害をもたらす可能性を有することを考慮して、特にその詳細の明示を要求した点で、一応個別的告知義務規定の範疇に含ましめることが可能である。

また、1538年ブルゴス条例第59条は「我々は、本日から今後、平時であれ、戦時であれ、本ウニベルシダードの衆および本ウニベルシダード以外の衆が、いかなる地であれ、いかなる航海であれ、〔積荷を〕付保しようとするときは、保険証券にかかる財物を所有する者〔の名〕を一必要とあれば、上記規定を遵守すべく、商品の性質も一記載しなければならず、記載することを命じ、命令する。しかして、所有者かどうかまたは商品がその組織の所有かどうかは、これにかかる保険証券において言及し、保険証券に記載することとする。さらに、その組織外の他の衆の所有でもあれば、保険証券において、他の共有者の所有であることも言及し、それらの衆の名を挙げなければならず、そして特に明示されない限り、いかなる方法であれ、商品のいかなる部分であれ、かかる商品に関係し、持分を有するかかる共有者衆は、かかる積荷および保険〔の目的〕が仲間たる衆の所有に属すべく、すべて、付保すべきかかる荷送人と同一国籍であるものと理解されることとする。しかし、かかる仲間たる衆が他国または他国籍の

衆である場合、かかる場合には、かかる商品に関係を有するかかる衆を〔保険証券に〕記載しなければならず、記載することとする。……戦時であれ、平時であれ、付保しようとする者が、保険証券または登録簿にかかる記載をなすことに若干の支障があることは容易に生じ得、かかる商品が帰属する者にとって、このように氏名を記載することが異常かつ危険であることが生じ得るので、かかる危惧の念を有する者は、もし望まなければ、保険証券に記載する義務を負わない。しかし、国籍は、登録簿に一部所有者を記載すべく、ユニベルスイグダードの書記衆に、かかる危険が負担される前に告知されなければならず、かかる船舶〔・積荷〕につき付保される額、同財物がかかる衆にどの程度の割合で帰属するかが記載されることとする。……」と、保険の目的の所有者、共有者、それらの者の国籍、さらに必要とあれば保険の目的の性質の明示を要求する一方、商業上支障のある場合には保険契約者・被保険者の氏名を明らかにする必要はない旨を定め、同第66条は「さらに、〔保険者衆の〕各自がいかなる船舶につき危険を負担するかを知るべきであるために、船舶の名称が明らかにされない限り、ユニベルスイグダードのいかなる商人衆の間においても、〔そのような〕いかなる船舶につきどのような保険〔契約〕も引き受けるべきでなく、行われるべきでないという問題に関して遭遇すべき多くの明らかな原因により、プリオールおよびコンスル閣下衆が、〔かかる保険契約を〕禁じ、〔本ユニベルスイグダードの商人衆を〕保護したので、また〔積荷を〕積載したかかる船舶が無事に到達したために、荷送人が船舶の名称を保険者衆に通知することを望まなければ、保険者衆は、船舶が復路航海を開始したことを知ったとしても、おそらく同船舶が〔保険者衆の〕負担した船舶であるかどうか分らず、危険の名の下に多くの〔詐欺的〕危険を負担することとなり、船舶が〔復路航海において〕滅失すれば、かかる滅失が危険を負担した船舶のそれであるかを決定するのは荷送人の選択と良心にかかっているという理由で；また〔これまでに上記のような場合の保険契約を〕認め、行わしめたために本ユニベルスイグダードは多大な損害を被って

きたという理由で；さらに、これまで某外国人衆により、神を畏れることなく、同様な詐欺が試みられ、そしてさらにまた、かかる船舶につき保険者衆が考えもせず、望みもしない二重の危険を引き受け、負担することとなるその他の不利益が生じたので、したがって〔このような〕上記の〔事態を〕解決するために；我々は、今後、本ウニベルスイグダードのいかなる商人も、船舶の固有の名称または船長の名前が明示されていない船舶については、いかなる危険も引き受けることができない旨を命じ、命令する。……」と、船舶名および船長名の明示を要求し、さらに第67条は「……我々は、今後、本ウニベルスイグダードのすべておよびいかなる商人衆ならびにその他のいかなる衆も、同ウニベルスイグダードの商人衆または外国人であれ、内国人であれ、いかなる国またはいかなる地位の者であれ、同ウニベルスイグダード外のいかなる地のその他の衆のためは、現在本ウニベルスイグダードの書記であるまたは将来書記となるべき者達の面前で、クラック船であると、カラベル船であると、いかなる種類の船舶であると、船舶について、どのような金額であろうと、危険を引き受け、負担する場合には、仕向け地および仕向け港、航海ならびに距離につき、保険証券に明示しなければならないことを命じ、命令する。……」と、仕向け地、仕向け港、航海および距離の明示を要求した。これらの諸規定も、第49条の規定と同様に、個別的告知義務規定の範疇に含まれるのではないであろうか。

しかしながら、ブルゴスにおいては、同地から遠く離れた地域で船積みされ、積送される貨物が保険に付されるケースも少なくなかった。かかる貨物については、現代ならいざしらず、当時においては、それが積載される船舶名を保険契約締結時に知ることがきわめて困難であること、想像に難くない。そこで、当地においては、船舶名および船長名の明示を免除した、いわゆる船名未詳保険も明らかに認められていた。同条例第82条は「我々は、今後、本ウニベルスイグダードおよび本ウニベルスイグダード外のすべての衆ならびにいかなる衆も、プリオールおよびコンスル衆またはそれらの衆の一人の認可を得て、本ウニベルスイグダードの書記衆の一人の面

前で、インディアス、アゾレス諸島、マディラ諸島、カナリア諸島、サン・トメおよびその他の諸島から来航するいかなる船舶に〔積載される〕商品について、いかなる危険も自由に引き受けることができる旨を命じ、命令する。〔ただし、上記以外の地から運送される商品については〕できない。かかる船舶が明らかにされなくとも、プリオールおよびコンスル閣下衆は認可を与える旨判断〔することができるが〕、保険を付すかかる衆は、認可が与えられる時に、宣誓し、書記がその登録簿に記載し、保険者衆が、もし望み、実際に調査をすれば知ることができるように、保険に付される〔商品を積載する〕かかる船舶の名称を知り次第ただちにそれをウニベルシダードの書記に明らかにし、示すこととする。……」とし、また第86条は「さらに、本ウニベルシダードの商人衆は、セウタ、タンジュール、ハルスィリアおよびバルバリアのその他の港に通商院を有するが、遠く離れかつ異国の地であるがゆえに、通常、定められた期間内にその商品が積載される船舶について知ることができない。とりわけ戦時においてはそうである。そのような理由で、〔本ウニベルシダードの商人衆は〕、インディアス、アゾレス諸島、マデラ、サン・トメ、カナリアおよびその他の諸島ならびに港に言及する上記規定により〔定められた〕付加的諸事項に従うこととして、船舶名を明示することなく、プリオールおよびコンスル衆の判断すべき認可を得て、いかなる船舶に〔商品が積載されると、その商品について〕保険されることが認められるよう要求するので、同ウニベルシダードの協議で〔なされた論議〕およびこの件に関する同ウニベルシダードの条例を考慮して；我々は、本日以後、我々の陛下とフランス国王との間に戦争が継続する間、そして神の恵みによりこれらの王国に平和が訪れるまで、自らまたは他人を介して、いかなる種類であると、商品を、セウタ、タンジュールおよびハルスィリアの同諸港、それらの内の一港ならびにバルバリアのその他のいかなる港において〔商品を〕積載する本ウニベルシダードのすべての商人衆が、プリオールおよびコンスル衆の同認可を得かつ同規定に定められた宣誓および手続きをなす

〔ことを条件として〕、インディアスの諸地域および諸港ならびにアゾレス、マデラ、サン・トメおよびその他の同諸島の港から〔商品を〕保険することを望む同ユニベルシダードのいかなる商人衆に、いかなるカラベル船、大小にかかわらずいかなる船舶に積載されようと、いかなる種類の商品も、かかる保険〔契約〕が締結される時に船舶名を明示・指定することなく、自由に付保することができる権能および能力を有する旨を命令する。……」と、戦時の暫定的規定ではあったが、船名未詳保険の有効性を認めている。ただし、船名未詳保険を直接示す文言は使用されていない。

上述のような理由で船名未詳保険は認められていたが、全く無条件であったわけではない。船名が未詳であれば、それだけ保険契約者・被保険者の奸計が功を奏す可能性が高まるから、ブルゴス条例は、同保険の契約締結に際してはプリオールおよびコンスル衆の認可を得なければならず、あるいはプリオールおよびコンスル衆の内の二名またはそれらの内の一名と長老衆の一名の認可を得なければならず、かつ書記衆の一人の面前で宣誓し、締結しなければならなかった。そして、書記は、登録簿に記載しなければならなかった。また、船名未詳保険を付すことができたのは、上記条例に掲げられたインディアス等々の諸島という一定の地域で船積みされ、積送される商品に限られていたし、保険契約者・被保険者がかかる船舶の名称を知った場合には、ただちにそれをユニベルシダードの書記に通知しなければならなかった。違反の場合には、罰金が科せられた。

なお、1538年ブルゴス条例には、バルセロナの諸条例と同じように、他保険契約の告知に関する規定も置かれている。すなわち、「……船舶に積載された同商品に関して、公けであると秘密裏にであると、私的信用証券であると、他の諸地域において保険されるならば、上記事項につき、かく宣誓をもって、告知し、宣言し、表明したことは真実でなければならない。……」（第69条）と。

ところで、保険の目的の数量、重量、価額、評価額、性質、所有者名、船舶名、船長名、仕向け地、仕向け港等の多くは、初期の海上保険証券に

概ね記載されていた。したがって、これらの情報が保険者の危険引き受けに重要であったことは、疑いない。おそらく保険者は、保険契約の締結の際に、かかる情報を保険契約者・被保険者に問いただし、そしてそれらを保険証券に明記したのであろうが、イタリア初期の保険条例には、これらに関する規定が存在しない。それに対して、バルセロナの諸条例およびブルゴス条例には、比較的詳細な規定が置かれているのはなぜであろうか。

バルセロナ条例は「完全な成熟にまで達すべく完成されるべき萌芽として、……イタリア〔初期〕の諸条例が有さないほどの活力に富む生命の諸要素を有し」¹⁰⁾、特に1435年、1458年および1484年の諸条例は「保険契約のほぼすべての法的要素を検討対象とし、保険契約が逸脱してはならない基本的要件をこの諸条例に含ませることで、これを妥当な諸規範に服せしめるべく努力していたのである」¹¹⁾って、それは、そもそもイタリア初期の保険条例が定められた時代からおよそ半世紀ないし1世紀を経、海上保険市場がある程度の成熟した市場に成長した中で、海上保険を悪用しようとする商人衆の出現とそのような商人衆の種々の奸計からの保険者の保護のためであった。

当初の海上保険証券におけるように、契約当事者間で正確な情報の提供が合意され、そしてそれが保険証券に記載される場合には、条例による規制は必要ではなかった。しかしながら、市場が拡大し、多くの海上保険契約が締結されるようになると、悪徳商人が同契約に寄生し、そのために保険者は不測の損害を被る事態が発生してくる。しかも、かかる悪徳商人の餌食とされた者は、ほかならぬバルセロナの商人衆であった。そこで、バルセロナ条例は、海上保険契約の基本的な法的要素に関して規制するに至り、1538年ブルゴス条例では、さらに詳細な規制を行うこととなったのである。

10) Bensa, E., *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Genova, 1884, p.82.

11) Bensa, *op. cit.*, pp.91-92.

かかる規制の一つが、告知義務であった。もちろん今日のように告知義務という概念が存在したわけではないが、通知ないし告知する (denonciar) という用語が使用されていたのは注目に値する。

保険の目的の数量、重量、価額、評価額、性質、所有者名、船舶名、船長名、仕向け地、仕向け港等の明示は、基本的に保険の目的の特定あるいは保険者の引き受けるべき危険の特定に関する事項かもしれない。そうであれば、上記事項は、一般の契約の目的と同様に保険契約の契約の目的に関するものであって、概念上告知義務の対象とすべき事項ではないとも考えられるわけで、それは、契約の目的の特定に関する事項と告知義務の対象とすべき事項との関係をいかに理解するかにかかってくる。その詳細な検討は別の機会に譲ることとして、ここでは、他保険契約の告知に関する規定はこれを除き、先に掲げた諸規定は、若干の留保を置きつつも、個別的告知義務規定の範疇に属するものと理解している。というのも、上記諸事項の明示が保険者の危険負担上重要な事項であるという認識が各規定の制定理由から判断して立法者にあったことは、明らかであるし、また、一方では保険の目的を一般的名称で保険に付すことができたのに対して、あえて易損性貨物については前述のような事項の明示を要求していたからである。

他保険契約の告知については、これを個別的告知義務規定であるとして、特に問題はない。

III 保険料の前払い制度

保険料の前払い制度は、保険契約の本質的事項であるといわれる。保険契約は、当初より有償契約であり、保険者の危険負担と保険契約者の保険料の出捐が相互に対価関係にある契約であって、実際にもほとんどの初期の海上保険証券には、保険契約者の保険料支払いに関して契約締結の際にそれがすでに支払われたことが記載されている。したがって、保険契約の誕生の時点で、すでに保険料の前払い制度は確立していたと思われるが、

条例上、そのような保険料前払い制度に関する規定は存在しなかった。それは、おそらく保険料を前払いしなければならないという原則が慣習上成立していたけれども、これに関する詐欺等を含む諸問題がさほど生じていなかったためであろう。しかしながら、先にも触れたように、保険市場が拡大し、多くの海上保険契約が締結されるようになると、不心得な保険契約者も市場に参加してくる。そこで、条例による規制の必要性が生じ、保険料の前払い制度に関する規定が定められるに至るのである。

1435年バルセロナ条例第11条¹²⁾は「さらに、同評議員・長老衆は、保険される一切および各者は、〔保険者による〕保険の署名後直ちに〔すなわち保険契約の〕締結から直ちに保険料を各保険者に、完全に、現実には、実際に支払わなければならない、その支払いは、保険につき作成される証書または書面に記載されなければならない、〔しかして〕同保険は、保険料が支払われかつ受領された時からしか、被保険者にとっても保険者にとっても効力を有さず、価値を有さず、〔それ〕以前には〔何ら〕有さないことを命令する。」と規定しており、保険料は保険契約者が保険契約締結の際に完全に、現実には、実際に保険者に支払わなければならない、保険契約は保険料が支払われた時点からしか効力を有さないことがきわめて明らかに定められている。

かかる規定は、その後、1452年条例第9条¹³⁾、1458年条例第12条¹⁴⁾、そして1484年条例第15条¹⁵⁾に継受されたが、内容はほとんど変更されていない。

ブルゴス条例もほぼ同様であって、同第54条は「さらに、この保険取引を支える重要事項の一つは、今日まで〔保険料の〕支払いにおいてなされ、また現在もなされている明瞭さ〔すなわち〕保険者衆の聴聞なしに、また

12) 前掲拙著, pp.154-55.

13) 前掲拙著, p.171.

14) 前掲拙著, p.190.

15) 前掲拙著, p.220.

〔保険料〕支払いの前にはいかなる〔保険料支払いに関する〕免除、訴え、訴訟、控訴もなされず、なされ得ずに、〔保険料は〕現金で支払われなければならないという〔明瞭さ〕のために、そして保険者衆が一切の〔保険金の〕支払いに対して、全くの厳格さをもってこれをなさざるを得ないがゆえに、正当かつ合理的なことは、保険者衆に支払われるべき当該の保険〔契約〕の保険料が〔確実に現金で〕支払われるよう、保険者衆が荷送人衆に対して〔損害が生じた場合における荷送人衆の保険金請求権と〕同一の権利〔すなわち保険料の現金払い請求権〕を有することであり、しかし、荷送人衆が、〔まず〕保険者衆が同保険〔契約〕およびその他の担保をなすべきで、かかる保険者衆がその責任で荷送人衆の取得すべき〔保険金を〕支払うべき旨を〔保証すべく〕主張して、さらにその他の同様な抗弁を行って—〔かかる抗弁は〕何ら効果を生じないが—引き受けられた保険により保険者衆に支払われるべき〔保険料〕を保険者に対して〔支払うことを〕留保しようとすることを、我々は、本ユニベルスィダードにおいて、しばしば観察したために、かかる事態を防止すべく；我々は、今後、いかなる荷送人も、同様な事項および原因ならびにその他の事項および原因によって、保険の引き受けに起因して保険者衆に支払われるべき〔保険料の〕1マラベディスといえども、保険者に対して〔その支払いを〕留保することはできないことを命じ、命令する。当然のことながら、〔保険料〕支払い期限が到来すれば、各荷送人は保険者に〔保険料を〕現金で遅滞なく支払うものとする。……」とした。しかも、同条例第55条には「さらに、荷送人衆が、船舶の無事〔仕向港〕到達の後、またあるときはそれ以前に、〔本保険契約において〕保険されたことを問題とし、彼らの積荷は〔本保険契約の〕保険者衆に付保される以前に〔すでに〕他の地で付保されていたので〔本保険契約の保険者衆は〕何らかかる危険を負担してはいなかった旨を〔本保険契約の〕保険者衆に通知し、またある場合には、〔本保険契約においては〕付保可能な積荷は存在しなかったので〔本保険契約の保険者衆は本〕保険を全く引き受けることができなかった旨を主張

することがきわめてしばしば生じるので、したがって〔かかる荷送人の主張は〕保険者衆を欺き、〔そして保険者衆に〕不利益をもたらし得るので、それらを防止するために；我々は、いかなる地およびいかなる航海についてであると、商人衆の間で〔行われる〕保険〔契約〕のいかなる保険証券をも受領すべき、同ユニベルスィダードの商人衆および、いかなる地であれ、その地の商人衆はすべて、今後、〔本保険契約による〕かかる保険を〔保険者衆が〕なぜ引き受けることができず、引き受けるべきでなく、〔実際に〕引き受けてはいないことを〔荷送人衆が〕保険者に通知すべき時について、以下の手続きおよび規定に従わなければならないことを命じ、命令する。ピスカヤ、ギブスコア、ラレド、サントンデルもしくはカストロのいかなる港またはこれらの海岸に近接するその他の港で〔積荷を〕積載し、保険される商人衆およびその他の衆は、保険証券に保険者衆が署名する日からそれに続く2ヵ月〔が経過する〕までに、〔本保険契約による〕かかる保険をなぜ引き受けることができず、〔実際に〕引き受けてはいないことについて、その理由およびかかる船舶に積載すべき積荷の説明〔と共に〕、同保険者衆に通知をなさなければならない。……しかして、アンダルシアまたはポルトガルで〔積荷を〕積載する衆は、〔保険者衆が〕保険証券に署名する日から起算してそれに続く3ヵ月以内に、上述の訴訟手続きおよびそれと同じその他の訴訟手続きを保険者衆に対して取らなければならない。しかしてまた、ルアンまたはフランスもしくはブルターニュで〔積荷を〕積載する衆は、〔保険者衆が〕保険証券に署名する日から起算してそれに続く最初の4ヵ月以内に、上述の訴訟手続きおよびそれと同じその他の訴訟手続きを保険者衆に対して取らなければならない。フランドルまたはイギリスまたはフィレンツェもしくはイタリアで〔積荷を〕積載する衆は、〔保険者衆が〕保険証券または諸保険証券に署名する日から起算してそれに続く最初の5ヵ月以内に、上述の訴訟手続きおよびそれと同じその他の訴訟手続きを保険者衆に対して取らなければならない。しかして、インディアスのいかなる地で〔積荷を〕積載する衆は、2ヵ月

以内に、〔上述の訴訟手続きおよびそれと〕同じその他の訴訟手続きを保険者衆に対して取らなければならない。その期間は、同諸船舶がスペインのセビーリャに到達した日から始まるものと了解する。けだし、距離がきわめて離れているので、船舶の到達前に〔上記の件を〕知ることが困難であるために、すべての不利益を考慮することが合理的であるからである。今後、マディラ諸島またはカナリア諸島で〔積荷を〕積載する衆は、保険証券が署名される日から7ヵ月以内に、〔訴訟手続きを取らなければならない〕。しかして、上記訴訟手続きを取らず、上記事項を遵守せず、そして〔上記義務を荷送人衆が〕履行しない〔場合は〕荷送人衆は、この件について、各自、上記期間の経過〔後〕、当然に、保険者衆により引き受けられるべき保険〔契約〕を原因として、保険者衆に支払われるべき〔保険料の〕全額を、いかなる控除もなすことなく、あたかも保険者衆がかかる危険を負担し、負担したと全く同様に、また保険者衆の利益に資すべく、保険者衆に支払わなければならない。しかして、その面前でかかる訴訟手続きがなされる同ユニベルスイグードの書記または書記衆は、荷送人の保険証券または諸保険証券の裏面にこのことを記載することとし、さらにそれと共に、登録しなければならない。その登録には、上記のことについてなされるかかる通知が記載されるものとする。〔違反がなされる場合には〕同ユニベルスイグードのために500マラベディスが〔違反した書記衆に〕科せられることとする。けだし、罰金を科すことがなかった場合において、登録がなされたときにはそれが〔通常の〕保険証券と同一の効力および権能を有するにもかかわらず、かかる訴訟手続きのなされる保険証券が滅失する支障すなわちかかる荷送人が、保険証券の紛失を装って同訴訟手続き〔の期限が〕到来していることを知らないこととして、さらに保険者衆に対して同当初の登録〔がなされなかったこと〕を抗弁することが起こり得るからである。」と、実際には保険者により危険が負担されたにもかかわらず、危険は保険者によって負担されなかった旨を主張して、保険料の返還を詐欺的に請求する悪徳な保険契約者を排除すべく、そのような主張を

なすべき期限を仕出し地に応じて定めた。本規定を裏返して解釈すれば、保険者が危険を負担すれば、その危険の負担の対価として、保険料を取得することができるの原則が根拠とされているわけで、本規定は、保険料は保険者の危険負担の対価であるという原則が当時すでに成立していたことを物語っている。

かかる保険料の前払い制度がなぜ成立したかは、もちろん保険料が保険者の危険負担の対価であるという認識が生まれたからであろうが（保険料が保険者の危険負担の対価であるという認識がなぜ、どのようにして生まれたかは、ローマ法の典型契約にない保険契約それ自体の成立に関わる、きわめて重要かつ興味深い問題であるが、本稿では扱わない。）、それには、上記ブルゴス条例第54条に触れられているような、荷送人すなわち保険契約者・被保険者が、保険契約の締結に際して、まず保険者に対し、将来損害が発生した場合に保険者が確実に保険金を支払うことを担保し、保証するよう、要求し、それがなされるまでは保険料の支払いを留保しようとする事態が生じていたことも一因になっていたのではないか。

このような保険契約者の主張は、双務・有償契約である保険契約にあって、当然考え得るものである。一種、同時履行の抗弁的な主張であるからである。しかしながら、反面かかる主張を翻し得るのは、保険料が保険者の危険負担の対価であるとの抗弁に他ならず、ここに保険料の前払い制度が誕生するのである。すなわち、上記のような事態が少なくともある程度発生し、そのために、たとえば保険契約者・被保険者が保険料の支払いを留保している間に保険契約が終了し、保険者が危険を負担したにもかかわらず保険料を取得できないといったようなケースが生じて保険者が不利益を被ったために、そのような事態の発生を防止し、危険を負担した限り確実に保険者が保険料を取得できるよう、保険料は保険者の危険負担の対価であるという論理構成がなされるに至ったとも考え得るのであって、このような見方が保険料＝保険者の危険負担の対価という論理構成の発生原因の全てではなからうが、少なくともその一因にはなり得ると思われるので

ある。

それはともかくとして、ブルゴス条例には、保険料不可分の原則が成立していたことを窺わせる規定も存在している。すなわち、「……もし某地から某地まで付保し、そして航程中某港において、荷降ろしすべき地への到達以前に、かかる荷送人の意思によることなく、王侯の権力、難破またはその他の障害によることなく、荷送人の利益のために、かかる商品〔の全部〕またはその一部を荷降ろしすることがあれば、保険者衆は、あたかもかかる船舶が積荷とともにその荷降ろしすべき〔港に〕到達したかのよう、約定された保険料の全額を取得することとする。」(第56条)と、中間港における保険契約者・被保険者の利益のための荷降ろしの場合にも、当初の航海全体に対する保険料の支払いを要求している。これは、一航海に関する保険料は、保険契約者・被保険者の利益で当初の航海が短縮されたとしても、その全額を支払わなければならないとした規定であり、保険料不可分の原則の存在を前提としているとみなすことができる。

しかしながら、中間港における荷降ろしのために航海が途中で終了したにもかかわらず、保険料全額を支払わなければならないのは、商人衆にとっていかにも不合理であった。そこで、同条例第77条は「……我々は、今後、〔積荷を〕積載した港を、その航海の続行のために、船舶が出港した後、荷送人が保険に付された商品を任意に荷降ろしする、かかる場合において、同荷降ろしが航海の中間までに行われれば、〔荷送人は〕、合意された保険料の半額を保険者衆に支払うことを命じ、命令する。〔ただし〕、保険料が〔価額の〕2/100未満であれば、同半額を支払う〔必要はない〕。保険料がそれを超えていれば、かかる保険料の半額全額を支払うこととする。しかして、荷送人が、かかる荷卸しを、航海の中間以降において行う、かかる場合には、〔荷送人は〕、あたかも全航海がなされ完了したものと見て、この危険に関する保険料全額を支払わ〔なければならない〕。保険証券に寄航〔の許容〕または各寄航に関する保険料が明規されている、かかる場合には、荷送人は自己の利益のために寄航をなすことが考慮されてい

るので、保険証券のかかる明示的規定が遵守されなければならない。」として、航海の1/2が終了する以前に貨物を荷降ろしした場合には、保険料の半額を支払い—ただし、保険料額が貨物の価額の2/100未満であれば保険料の1/2を支払う必要はない—、航海の1/2経過以降において荷卸しした場合には、保険料全額を支払わなければならない、さらに寄航が保険証券により許容され、各寄航に関する保険料が明記されている場合には、すでになされた寄航に関する保険料のみを支払えばそれで十分であった。したがって、必ずしも保険料不可分の原則がかたくなに墨守されていたわけではないけれども、大前提として、保険料不可分の原則が認められていたことは疑いない。

また、ブルゴス条例には、保険者の財政・信用状態が悪化した場合の保険契約者の保険料支払いに関する規定も存在した。すなわち、「……もし神が望まないことが生じ、保険者がその〔財政〕状態および信用に大変化を被って、〔それにもかかわらず、〕保険〔契約〕が行われたならば、かかる場合には、荷送人は、罰則を科せられることなく、プリオールおよびコンスル閣下衆が命ずる〔保険金支払いのための〕担保が〔保険者により〕提供されるまでまたはプリオールおよびコンスル閣下衆が〔保険料の〕支払いを命ずるまで、かかる保険〔契約の〕保険料〔の支払い〕を留保することができる。〔しかし〕同プリオールおよびコンスル閣下衆が〔保険料の支払いを〕命じた〔場合〕、かかる場合には、荷送人は〔保険料を〕支払わなければならない。けだし、プリオールおよびコンスル閣下衆が正当な理由なしに〔保険料の〕支払いを命令することはないと信じるべきであるからである。」（第54条）と。本規定は、保険者の破産に関する我が国商法第651条とその趣旨をおおよそ同じくするものである。

このように、1538年ブルゴス条例では、保険料の前払い制度が条例上初めて認められていたし、さらに保険料不可分の原則の存在を窺わしめる規定も置かれていた。さらにまた保険者の財政・信用状態の悪化の場合の保険料の支払いに関する規定すら存在していたのであって、まさしく今日の

海上保険契約の根幹がその頃形成されつつあったことを示している。

しかしながら、ブルゴスがメディナ・デル・カンボの市で購入された羊毛の一大集散地で、同地で締結される保険契約のほとんどがそのような羊毛に関するものであったことから、一種独特の当時のブルゴスならではの規定も存在していた。それは、同条例第53条の規定で、「……、負担する危険について〔保険者の〕取得すべき保険料が支払われなければならない、そして〔実際にこれを〕支払う通常の時期について定めるために、また〔保険料の〕支払い期限が、本ウニベルシダードの商人衆であると、それ以外の商人衆であると、すべての商人衆に一定で普遍的であるために、そして荷送人が〔保険料を〕支払うべき期限を了知し、保険者および保険者衆が〔保険料を〕取得すべき期限を了知するために、したがって本〔条例〕におけるこの期限が勵行されるように；我々は、今後、本ウニベルシダードの商人衆の間では、上記の件について、以下の規定が守られ、遵守されることを命じ、命令する。すなわち、10月1日から4月末日までになされた保険〔契約について〕は、荷送人は保険者衆に、かかる保険〔契約〕に関して保険者衆に支払うべき保険料を、メディナ・デル・カンボの市—そこでは、その支払い時期に銀行を通じて〔も〕支払いが行われるが—において行われるその後の5月の最初の市の時に支払わなければならない、また〔実際に〕支払われ、5月1日から9月末日までになされた保険〔契約について〕は、為替におけるその支払い時期と同じように、その後の10月の市の時に保険料はこれを支払わなければならない。しかして、本規定により、毎年継続的に〔行われる保険契約においても〕同様とする。また、我々は、同ウニベルシダードの商人衆の間で行われる保険〔契約〕のすべての保険証券がその面前で作られ、作成されるべき、現在そうである〔そして〕将来そうなるべき、同ウニベルシダードの書記または書記衆は、すべての保険証券の文言に、かかる保険料の支払い方法、支払い地および支払い時期を挿入することを命令する。さらに、我々は、荷送人衆が同〔保険料支払いの〕地および時に同保険者衆に〔保険料を〕支払

う義務を負い、そしてそれらを変更することはできず、〔時期を〕延長することも、〔より長期に〕伸ばすことも、〔保険料の支払い〕地〔を変更〕することも、本規定を歪曲することも、〔本規定に〕違反することも、保険証券においてであれ、私的信用証券によってであれ、書面によってであれ、口頭によってであれ、その他の方法によってであれ、できないことを命令する。〔違反の場合には〕違反した契約当事者、したがって荷送人衆および保険者衆は、各々5000マラベディスの罰金を科せられることを命令する。その2/3は、違反を告発し、訴え、確認し、〔罰金を〕科し得る同ウニベルシダードの費用のためとし、1/3は、同ウニベルシダードの財政のためとする。けだし、多くの望ましい点で、そうすることが有益であるからである。しかして、過去の慣習がそうであるにもかかわらず、某衆はそれを破棄しようとするが、過去の慣習を維持し、そしてこれを墨守するために、我々は上記のことを命じ、命令する。」とされていたのである。

IV 保険の目的

船舶は、通常船体、帆檣、帆桁、汽機、汽缶等々、多くの部分から成る合成物であり、単一物ではなく、また集合物でもない。帆、碇錨、羅針盤などは、船舶の常用に供するため船舶に付属せしめられた物であるとはいえ、船舶の一部を構成するわけではなく、船舶それ自身とは別個の物であり、一般に属具といわれている。

船舶保険の保険の目的の範囲がどうであるかは、基本的に契約当事者の合意によるが、今日では、一般に船体のみならず、属具もその範囲に含まれている。しかしながら、海上保険が誕生して1世紀も経ない時代においては、属具はもちろん、船舶の一部を構成する帆檣、帆桁でさえ、今日とは異なる扱いがなされていた。

船舶保険を英語で“hull insurance”というが、この“hull”は、船首から船尾まで、帆檣も帆桁も除いた船体のみを意味していたのであるから、古く船舶保険者が負担すべき保険の目的の範囲は、船体に限られていた可

能性が高い¹⁶⁾。

確かに、かつて拙著で明らかにしたように、バルセロナにおける船舶保険では、一般に船体のみが保険されており、帆樫、帆桁等が保険に付されていたケースは少ない。ちなみに、1428年7月10日付け契約¹⁷⁾および翌1429年6月6日付け契約¹⁸⁾では、例外的に船体と並んで、大櫓および帆桁が担保されていたけれども、それは数少ない例外的なケースであり、多くは船体のみが担保されていたのであって、上記2契約で大櫓および帆桁が船体とともに担保に含まれることが明示されていること自体、当時においては、原則として船舶保険では船体のみが担保されていたことを知り得るのである。

しかしながら、1435年のバルセロナ条例は、単に諸船舶 (navilis)・小船舶 (fustes) というのみで、これらが船体のみを意味するのか、帆樫、帆桁等も含むのかは明らかでない。同条例では、保険の目的の範囲が船体に限られるのか、あるいは帆樫、帆桁等も含まれるのかは分からないが、数年後に定められた1452年の条例第3条¹⁹⁾では、明示的に「……保険者は、契約により、保険がなされる船舶または小船舶の船体 (buch) についてのみ、[かつ] その限りでしか危険を負担しない。……」とされていたから、当時船舶保険者の責任は船体に限られていたことが明らかである。

かかる規定は、基本的に1458年条例第3条²⁰⁾、1484年条例第1条²¹⁾に継受されたが、1538年ブルゴス条例ではどうであったか。

同条例第52条は「……カラック船、カラベル船およびその他の船舶の属

16) 佐波『海の英語』研究社、1971年、p.202. “hull” の語源は、「英 (さや)。外殻」を意味するゴート語の “hullga”, アングロサクソン語の “hulu” にあるらしい。

17) Garcia i Sanz, A. i Ferrer i Mallol, M. -T., *Assegurances i canvis maritims medievals a Barcelona*, II, Barcelona, 1983, pp.475-77.

18) Garcia i Sanz, op.cit., pp.494-95.

19) 前掲拙著, p.164.

20) 前掲拙著, pp.180-81.

21) 前掲拙著, pp.204-8.

具……に関する保険〔契約〕は、航海に関しても、一定期間に関しても、その他の方法でも、行われ得ないことを命じ、命令する。けれど、……保険を付した衆が、……〔事故〕が生じず、〔船舶が〕無事に〔航海を〕した場合にも、きわめて一般的に、老朽化した索およびその他の属具を理由なく海上に投棄し、それらを新しいものとして評価し、そして〔その相当額を保険金として〕回収し、かくして老朽化した属具を新しいものに交換する〔ことが行われ〕、長い経験により、本ユニベルスイグダードは、かかる危険を引き受け、容認することできわめて大きな損失を被ってきたと判断するからである。……」と定めたから、同条例上、明らかに属具の保険は認められなかったが、船舶を構成する一部たる帆樫、帆桁等が保険の目的に含まれるかどうかは分からない。

ところで、上記規定の中で注目すべき文言は、「けれど」以下である。すなわち、属具に関して詐欺的な行為が行われ、属具に関して危険を引き受けた保険者が大きな損失を被ったと判断したから、かかる保険を禁じたとしている点で、1538年ブルゴス条例が定められる以前には、属具の保険が実際に行われていたのである。

属具は船舶の常用に供するため船体に付属せしめられた物であり、船舶の一部を構成しているわけではない。かかる属具の保険が行われていたということは、その段階では、属具よりも船体との一体的関係が強い、船体の一部を構成する帆樫、帆桁は、船体それ自身との関係からして、保険の目的としての船体に包含され、船体として保険に付されていたのではないかと思われる。今のところ確たる実証がないが、理論的に考えればそのように思われるのであって、それはバルセロナ条例からおよそ半世紀を経たブルゴス条例における進化の一端を示すことになるのではないだろうか。したがって、1538年のブルゴス条例が定められる頃には、帆樫、帆桁等、船体を構成する一部は、船体概念に含まれ、船体を保険の目的とすることで、付保されており、また属具に関しては、以前保険者は担保していたが、これに関する詐欺的行為頻発の結果保険者が損害を被ったために、1538年

条例により、禁止されることになったのである。

今日、船舶保険は通常、期間保険として行われている。もちろん航海保険として行われる場合もあるが、それは決して多くはない。

しかしながら、往時にあっては、船舶保険はむしろ航海保険として行われ、期間保険として行われるケースはきわめて少なかった。なぜ船舶保険があまり期間保険として行われなかったかの正確な理由は不明であるが、おそらく航海期間の把握が困難であったこと、定期的航路が十分に開拓されてはいなかったこと、航海の海域により危険が甚だしく異なっていたこと、保険者の危険の把握に大きな困難が伴っていたこと、等々という理由と同時に、もし航海保険を期間保険として引き受けた場合には、詐欺的行為の寄生する余地が航海保険として引き受けた場合よりもはるかに大きかったためではないか。

何よりも保険契約にまとりつく保険契約者・被保険者の詐欺的行為を排除し、保険契約の正義を守って、保険者の保護を図ったブルゴス条例は「……我々は、いかなる船舶であっても、その船体のみにについては、ユニベルスィダードのいかなる者も、単一の航海であると複数の航海であると、望みかつ好む危険を自由に、罰金を科せられることなく、引き受けることができる旨を認める。ただし、期間〔保険はこれを〕認めない。……」（第52条）としている。

なお、ブルゴス条例では、期間保険としての船舶保険と同じように、運送貨保険も禁止された。それは、「……運送貨……に関する保険〔契約〕は、航海に関しても、一定期間に関しても、その他の方法でも、行われ得ないことを命じ、命令する。けだし、我々が言及したように、保険を付した衆が、偽の証明書および証明によって、〔船舶が〕無事であっても実際は取得すべきでない運送貨を、船舶が滅失したときに保険者からその運送貨〔相当額を保険金として〕回収し、また〔船舶が〕満載状態に対して空荷状態〔であるにもかかわらず運送貨相当額を保険金として保険者に〕支払わせることがしばしば生じ、……、長い経験により、本ユニベルスィ

グードは、かかる危険を引き受け、容認することできわめて大きな損失を被ってきたと判断するからである。……」（第52条）としている通りである。

上記のようにブルゴス条例は、属具の保険、期間保険としての船舶保険、そして運送賃の保険を禁止したが、違反の場合には「……しかして、ユニベルスィグードの損害およびかかる〔詐欺的行為を〕生じさせ得る道義心の衰退を防止するのが望ましく、したがってかかる保険を引き受ける者は、荷送人に返還すべき保険料の倍額を支払わなければならない、かつ同ユニベルスィグードの費用および同所への寄付として、2000マラベディスの罰金を科せられることとする。さらに、かかる〔保険契約に関与した〕ユニベルスィグードの書記も、同様に、2000マラベディスの罰金を科せられるものとする。……」（第52条）と定め、違反者に多額の罰金を科すばかりでなく、書記にも同額の罰金を科すことで、規制の徹底を図っている。

V 担保危険

保険者は保険契約の締結により危険を負担する。通常、保険者は自己の負担すべき危険を画定し、そのような危険についてのみ責任を負うのであって、かかる危険の画定を「危険の記述」（Risikobeschreibung）という。

保険契約者・被保険者は、一定の保険の目的に関してでさえ、きわめて多くの危険にさらされているが、保険者がそのすべての危険について責任を負うのは、保険者の保険経営的な観点および保険契約者・被保険者の保険料負担能力の観点はもちろん、实际的にも不可能に近い。被保険利益を特定し、どのような利害関係が付保され、いかなる保険の目的が保険者によって担保されるかが明らかにされることで、保険者の負担すべき危険は一定程度限定されるものの、それでもなお、危険は多岐にわたる。そこで、保険者は「危険の記述」を行って、担保すべき危険を画定することになるのであり、このようにして画定され、限定された危険が保険者の負担すべ

き担保危険ということになる。

いずれの国の海上保険立法であろうと、現代の海上保険立法は、概ね保険者が負担すべき危険に関する規定を置いている。たとえば、我が国商法第816条、ドイツ商法典第820条、フランス保険法典第L.172-11条を挙げ得るが、14・5世紀の地中海時代の海上保険条例には、不思議にもかかる規定が存在しない。そのような規定が置かれるに至るのは後のことであり、それは海上保険法史上一つの発展を示すことになる。

それはともかく、14・5世紀の海上保険地中海時代において、どのようにして当時の保険者が負担すべき危険、すなわち担保危険を知ることができるかといえ、それは保険証券、公正証書等の関係部分を検討することによってである。

かつてバルセロナにおけるその関係部分たる危険条項の一覧を拙著に掲げたが、それによれば、個別的には若干の相違がないわけではないものの、基本的に保険者は「神の」、「海の」、「風の」、「人の」危険を負担していた。これらの危険の検討は、拙著を参照していただくとして、1538年ブルゴス条例でも大きな差はない。

先に述べたように、14・5世紀の地中海時代の条例には担保危険に関する規定が置かれていなかったと同様に、1538年ブルゴス条例にもそのような規定は存在しない。しかしながら、ブルゴス条例には、「……我々は〔以下の〕保険証券および条例を制定し、それらが、今後、同ユニベルシダードの商人衆の間に施行され、〔彼らによって〕遵守されるよう命令する。」(第47条)とされた、いわゆる公式の海上保険証券様式が掲げられている(第48条)から、その危険条項を見れば、当時の担保危険の太宗はこれを知ることができる。

それによれば、保険者は「……、海の、風の、火災の、王・侯および共同体ならびに、いかなる身分または地位であると、その他のいかなる者の報復ならびに抑留の、味方および敵の、またはいかなる方法もしくは状況で生じ得ると、発生し得ると、生じ発生したと、その他のいかなる危険、

事故もしくは事故の危険を引き受け、負担し、〔したがって〕すべての危険を引き受け、保険……」していた（Garcia de Quevedo y Concellon²²⁾に掲げられている1542年5月28日付け保険証券も同じ。）のであって、基本的に以前と大きく異なるところはない。ただ、14・5世紀の海上保険証券、公正証書では、「人の」危険が実際どのような危険を含んでいたかを具体的に窺わしめる文言が見当たらなかったが、上記ブルゴスの保険証券様式では、「……王・侯および共同体ならびに、いかなる身分または地位であると、その他のいかなる者の報復ならびに抑留の、味方および敵の、……」とされ、「人の」危険の個別具体的なケースを知ることができる。

ところで、往時の海上保険契約に掲げられた危険条項に関して、しばしば論議がなされ、かつまた興味深い問題は、いわゆる包括責任主義と列挙責任主義のいずれの主義が採られていたかであるが、条例の制定について、また保険取引の実際についても、バルセロナのそれらを参考にし、同地を模範としたブルゴスにおいては、おそらくバルセロナにおいてそうであったように、包括責任主義が採用されていたであろうし、その際の包括責任主義は絶対的包括責任主義であったに違いない。公式保険証券様式のいわゆる危険条項の末尾には「いかなる方法もしくは状況で生じ得ると、発生し得ると、生じ発生したと、その他のいかなる危険、事故もしくは事故の危険を引き受け、負担し、〔したがって〕すべての危険を引き受け、保険する。」とされ、易損性貨物の除外を定めたブルゴス条例第78条にも、易損性貨物「以外のその他のいかなる商品はすべて、一般に、既述のように、海上危険（la mar con fortuna）、著しい暴風雨により、その他いかなる商品が被るあらゆる損害につき、保険者衆が荷送人衆に、規定されているように、〔保険金を〕支払う要件を満たすものとする。」とされ、船名未詳保険の認可に関する同条例第82条の規定においても「いかなる危険も自由

22) Garcia de Quevedo y Concellon, E., Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, Burgos, 1905, pp.236-40.

に引き受けることができる旨を命じ、命令する。」と定められており、包括責任主義を暗示する規定が条例の複数の所に散見されるからである。

なお、担保危険そのものではないが、ブルゴス条例では、寄航および積み替えの自由が認められていた。条例上これらが明らかに認められたのも、ブルゴス条例を嚆矢とする。

船舶が仕向け港に至る間、どのような航路を取り、いずれこの港に寄港するかは、保険者にとって危険測定上重要な事項である。当初から、立ち寄るべき中間港が確定しており、そしてそのことが保険証券に明示されていれば、保険者は、当然危険を測定するに当たってそのことを考慮に入れるが、一定の理由により、船舶が当初予定されていなかった中間港に寄航せざるを得ない場合もあり、その場合には保険者の危険測定の基礎にその寄航は勘案されていない。それは、保険者の危険負担を当初の見込みよりも過重なものにするわけで、一般には、原則として船舶は仕向け港に直航しなければならない、契約によって寄港が認められている場合には、その中間港にのみ寄港することが許される。複数の中間港への寄航が認められている場合には、その寄航の順序は、仕向け港に対して逆航するのは許されない。また、貨物の積み替えも同様であって、原則として、積み替えは認められない。

しかしながら、往々にして、当初予定されていない事態が発生し、船舶・貨物の安全ないし保全上、中間港に寄航せざるを得ない場合あるいは積載貨物の安全ないし保全上それを他の船舶に積み替えざるを得ない場合が生じる。かかる場合に、保険契約上どのような処理がなされるかについて、14・5世紀の海上保険条例は寡黙であった。

それに対して、1538年ブルゴス条例は、当時としては詳細な規定を置いた。すなわち、寄航に関して、同条例第72条は「……ビルバオ運河、……、サン・セバスチャンで〔積荷を〕積載した船舶が、航海に向けて船団を組むために、荷積みのためにまたはそれに〔関して〕生じ得るその他の事柄のために、荷送人がかかる船舶の余儀ない寄航について知ることなく、某

港から某港へ〔寄航のために〕航海せざるを得ないことがしばしば生じかつ〔将来も〕生じ得る。そして、某港から某港へ〔寄港のために〕航海する際に、神の望まない滅失の災厄が突然かかる船舶に生じ、投荷および海損が生じ得るが、同様の船舶の危険を引き受けた衆〔すなわち保険者衆〕は、かかる危険に対して義務を負わないこと〔すなわち〕かかる危険につき、同寄航は保険証券に明記・明示されていないために、かかる船舶が〔寄航のために〕某港から某港へ航海することによって被るいかなる損害に対しても〔保険者衆が保険金を〕支払う責任を負わないことを主張することが可能となる。〔そうすれば〕某港から某港へ航海した〔場合には〕、保険されていると考えている荷送人衆が〔実際には〕保険されておらず、したがって大損害および大損失を被り、〔一方〕保険者衆は、正当であると否とを問わず、抗弁し、論争をなすことができ、この件については、荷送人衆と保険者衆の間に大きな争いおよび意見の相違が存在し得るので、それぞれを回避するために、かく；我々は、今後、……、いかなる種類であると、……、フランドル、ロンドン、ナントまたはその他のいかなる地に向けて〔航海する〕いかなる船舶またはカラベル船も、上記〔の地の〕諸港で〔積荷を〕積載するため、その〔積荷の〕積載を完了するため、船団を探し、船団を組むためおよびその他の望むいかなる理由のために、ビルバオ運河……から……サンタンデルの諸港へ、サンタンデルから……カストロへ、エル・パサへ……からデバへならびにデバから……エル・パサへへ〔寄航のために〕航海することができる旨を〔命令し〕、荷送人衆は、かかる諸危険について保険証券に明記し、記載し、言明する義務を負うことなく、また保険者衆も、かかる船舶は航海を変更したと主張することはできず、主張してはならない。しかし、たとえかかる船舶が同寄航を行い、上記諸港の一つから他港へ航海するとしても、かかる諸危険を引き受けた保険者衆は、同諸危険を負担し、それらに生じたいかなる海損または滅失〔に対しても保険金を〕支払わなければならない、同保険者衆は、反対を主張し、いかなる異議も申し立てる〔ことはでき〕ない。我々は、かく

命じ、命令してきたが、今後も、上記のように、ビルバオ運河およびポルトガレテにおいて〔積荷を〕積載した船舶は、カストロ、ラレド、プエルトおよびサンタンデルへ〔寄航のために〕航海し、サンタンデルにおいて〔積荷を〕積載した船舶は、ラレド、プエルトおよびカストロへ〔寄航のために〕航海することができる旨を了解し、今後、それが遵守され、実行されるよう、命じ、命令する。……。」とし、同第87条は「さらに、フランドル、ロンドン、ナント、または〔積荷を〕積載し、船団を探し〔それに〕参加しあるいはその他必要なことのために寄航すべきその他いかなる地に向けて〔航海すべく〕、かく用船されたいかなる種類のカラベル船または船舶も、ビルバオ運河、ポルトガレテからカストロ、プエルト、ラレドおよびサンタンデルに、サンタンデルからラレド、プエルト、カストロに、パサへおよびサン・セバスチャンからデバに、デバからサン・セバスチャンおよびパサへに、かかる荷送人衆がかかる危険を保険証券に明示、表明、申告する義務を負うことなく、かつ保険者衆がかかる船舶の航海の変更と言及し、これを主張し得ることなく、航海することができ、そしてかかる危険を引き受けた保険者衆は、かかる船舶が寄航し、〔その寄航した〕港から他の港へ出航するとしても、同保険者衆が反対し、異論を唱えることなく、船舶に〔積載された商品に〕生ずるいかなる海損または滅失も負担し、〔これらに対して保険金を〕支払わなければならないことが、……定められており、〔さらに〕本王国の戦時中も〔そのように〕了解されていたので；上記のことを考慮し、かつより妥当であると判断されることを付加して、我々は、同規定に定められたすべての事項に加え、本日以来、我々の陛下とフランス国王の間に現在の戦争が継続する間、〔すなわち〕戦時中、……、いかなる種類であると、用船されると、……、ビルバオ運河、ポルトガレテおよびその他のビスカヤ湾、ラレド、サンタンデル、カストロ・デ・ウルディアレスおよび沿岸5都市、さらにデバ、パサへ、サン・セバスチャンまたはその他ギブスコア州のいかなる港で〔商品を〕積載すべきまたは積載するすべてのカラベル船およびその他すべての船舶

〔に積載された商品〕は、……、保険者衆に通知することなく、また保険者衆により航海の変更を主張され、その責任を負わせられることなく、荷送人衆の意思と固有の権限のみで、自由に、某港から他港へ、他の諸船舶と船団を組むために、より安全に航海を行うべく同航するためにおよび積荷を積み取るために出入港することができる旨を命じ、命令する。すなわち、船団を組むためにまたは積荷を積み取るために、ビルバオ運河、……からラレド、……へ航海し、望むときには常に、それらの諸港に停泊し、かかる船団およびコンセルバを待ちうけまたは積荷を積み取ることができる。しかし、ラレド、サンタンデル、カストロまたはその他の沿岸5都市の諸港で、積荷を積み取り、そのために停泊する船舶は、同じ目的のために、某港から他港〔すなわち〕ビルバオ、……へ、同船団およびコンセルバを組み、積荷を積み取るために、望むときには常に、出入港することができる。また、パサへ、……で積荷を積み取り、そこに停泊する船舶は、船団を組み、積荷を積み取る同じ目的のために、望むときには常に、ラレド、サンタンデル、カストロ、同沿岸5都市の諸港、ビルバオ運河、ポルトガレテおよびギブスコア州のその他いかなる港へ航海し、某港から他港へ寄航し、そこに停泊することができる。上記出入港でおよび停泊中に、生ずることの望ましいこと以外の、神の望まないこと〔すなわち事故〕が生じる場合には、〔出入港および停泊が〕一度であると数度であると、予見されていると否と、それを理由に、保険者衆の側から航海の変更、船長の悪行ならびにその他の口実および中傷をいわれ、主張されてはならない。もし〔保険者衆が上記航海の変更等に〕言及し、〔これを〕主張するとしても、それは無効で、法廷においても、法廷外においても、それについて聴聞がなされることはない。かかる免責〔の主張〕およびその他同様な主張にもかかわらず、保険者衆は、保険を付した荷送人衆に、生ずべきかかる滅失、海損またはその他の損害〔につき〕、かかる保険の付された港において、かかる寄港および上に定められた某港から他港への出入港ならびに停泊がなされ・行われることなく、保険〔契約〕が行われたかかるカラ

ベル船およびその他の諸船舶がその航海を直接行う際に、かかる滅失、海損およびその他の損害を被ったかのように、無条件に〔保険金を〕支払うものとする。……」としているのである。

第72条冒頭の制定理由を明らかにしたところから、往時にあって船舶が中間港に寄航した場合には、その寄航が保険証券に明示されていないことを理由に、保険者は保険金支払い義務を負わない旨、主張し得たことを知り得るのであって、往時にあっては、保険証券に明示されていない寄航は認められていなかった。しかしながら、一定の場合に限り、1538年ブルゴス条例は、保険証券に明示されていなくとも、保険契約者たる荷送人が寄航に関して保険証券に明示する義務を負担することなく、寄航を認めることとしたのであり、それは、かかる船舶の余儀ない寄航について保険契約者の知るところでなかった場合、かかる寄港を認めなければ同保険契約者が不測の不利益を被ると同時に、この件に関する保険者の責任の有無について保険契約者と保険者との間に争いが生じるからであった。すなわち、保険契約者たる荷送人は、積載船舶が貨物の仕出し港から仕向け港に直航するものと思っていたが、実際には荷送人に通知されることなく一定の理由で船舶の寄航が行われた場合、その際に生じた損害は、荷送人の関知するところでないにもかかわらず、保険者によりてん補されず、不測の不利益を被ったからであり、また保険契約者は自らの関知せざる事情による損害であると主張し、保険者は保険証券に明示されていない寄航のための損害であると主張して争いが生じるからであった。

かかる寄航が認められる主たる場合は、積載船舶が海賊からの襲撃等を避けるために船団を組むためおよび貨物を満載すべくさらに貨物を積み取るために行われる寄航であったが、上記第72条にいう「またはそれに〔関して〕生じ得るその他の事柄のために」がどのような事態を含むかは分からない。

当初予定されていない不測の事態の発生により船舶・貨物の保全のための寄航が、これに含まれるのかどうか、すなわち、船舶が損傷し、貨物の

安全ないし保全上寄航せざるを得ないといった場合が、これに含まれるのかどうか分からないが、Reatz²³⁾は積極的に解釈しているようである。

ところで、かかる寄航がなされた場合、保険者はこれが航海の変更に該当する旨を主張し、責任を免れようとする事態も発生していた。航海の変更は今日では危険の変種・変革であり、かかる航海の変更がなされたならば、契約は失効し保険者の責任は終了する²⁴⁾。しかしながら、ブルゴス条例は、上記のような寄航が行われた場合にも、保険者がこれを航海の変更である旨、主張することを許さなかった。「……、また保険者衆も、かかる船舶は航海を変更したと主張することはできず、主張してはならない。……」（第72条）、また「……保険者衆の側から航海の変更、……をいわれ、主張されてはならない。……」（第87条）とされている通りである。

現代の海上保険契約法理からすれば、当然のことであるが、すでに当時、航海の変更概念が成立し、これと保険証券に明示されることなく行われる寄航概念が明確に区別されていた事実は、その頃には、海上保険契約法理がそれ以前に比し数段発達していたことを示していたわけで、きわめて興味深い。しかしながら、条例上、両概念相違の基準ないしメルクマールがどうであったかは分からない。

また、ブルゴス条例第87条の「……保険者衆の側から……船長の非行ならびにその他の口実および中傷をいわれ、主張されてはならない。……」との文言から、条例上、「船長の非行」概念も、それがいわゆる免責危険として構成されていたことを理解し得るのであって、これが免責危険とされていたことを条例の上で知り得るのも、本条例が初めてである。

貨物の積み替えも寄航と同様である。ブルゴス条例第61条は「さらに、商人およびその他の衆が一定の地域につき〔商品を〕付保し、そして保険の付された商品を積載した船舶またはカラベル船が危険、海賊の命令また

23) Reatz, C. F., Geschichte des europäischen Seeversicherungsrechts, Leipzig 1870, SS.242-43.

24) 加藤『海上危険新論』春秋社、1961年、p.848.

は特に戦時においては敵の脅威のために、あるいは船舶がその航海の遂行にあたり欠陥を呈したために某港へ寄航することが非常にしばしば生じ、しかしてもし荷送人衆もしくはその代理人またはかかる船舶の船長が、妥当であると思われたために商品を他の船舶またはカラベル船もしくはその他の諸船舶に積み替えることができなければ、滅失、抜き荷または盗難を生ぜしめる原因が発生し、それは保険者衆の多大な損害および一部は荷送人の損害となり得るので、したがって生じ得るこのような積み替えをなし得ない不利益を避けるために；我々は、今後、荷送人衆またはその代理人および、所有者であれ、積荷を積載した船舶の船長であれ、自己の名で積荷を管理しあるいはかかる商品を委託されたいかなる者も、〔上記の〕かかる事態またはその種の他の事態が生じる場合には、かかる商品を、妥当と思われるいかなる船舶、カラベル船、その他の諸船舶に、このことを通知することなく、保険者衆に知らしめることなく、積み替えることができ、その権利を有することを命じ、命令する。いかなる場合においても、同荷送人衆およびその代理人または、所有者であれ、同船舶の船長であれ、同商品を委託され、管理する者は、既述したところにより、自己の名で、事態に応じて、同商品を管理し、その航海を継続し、終了させ、同商品の回復、保護、保全のために処理することができることとする。上記諸施策のために支出された費用および商品の荷降ろし・再積み込みの費用ならびにおそらく支払われることになるであろうその他の手数料または上記目的のために支出される主たる運送賃、〔これら〕一切の費用は、保険者衆が荷送人衆に、かかる商品の所有に対する持分に応じて、支払わなければならない、そうすることとする。けだし、それは、保険者衆にとってきわめて大きな利益となり、有益であるからである。しかしてなお、保険者衆は、かかる商品が再び積載される船舶、カラベル船およびその他のいかなる船舶の危険を、〔保険引き受けの〕割合に応じて、適切に荷降ろしがなされる港まで、当初に危険を引き受けたことで船舶の危険を引き受けなければならないのとあたかも同じように、あるいはまた船舶がその航海を継続し、

上記事故を被らなかったのと同じように、負担しなければならず、そうすることとする。なぜならば、上記原因または生ずるその他の事故もしくは原因で新たに〔商品が〕積み込まれるかかる船舶、カラベル船またはその他の諸船舶は、当初に〔商品を〕積み込んだかかる船舶、カラベル船またはその他の諸船舶の代替であるからである。」と規定している。（未完）

（筆者は一橋大学大学院商学研究科教授 博士（商学））