

フランス貨物海上保険証券

木村 栄 一

目 次

- 序論 一 フランス海上保険証券 二 フランス貨物海上保険証券の沿革 三 一九四四年証券制定の意義 四 一九四四年証券の構成及びその特質 五 特別約款 六 料率委員会制定一九五三年追加約款 七 新海上保険法草案 八 参考文献
- 本論 第一章 保険の目的及び範囲 第二章 免責危険 第三章 保険期間 第四章 保険価額 第五章 被保険者の義務 第六章 損害の証明 第七章 損害の填補 第八章 保険契約の無効及び解除 第九章 予定保険
- 附録 一九四四年フランス貨物海上保険証券普通保険約款及び一九五三年修正約款(訳)

序 論

一 フランスにおいても、海上保険契約は他の陸上保険契約と区別され、保険契約法においてではなく、海商法典中

フランス貨物海上保険証券

に規定されている。すなわちフランス商法典第二篇海商はその第一〇章を海上保険にあて、三節から成る六五条をおいている。フランス商法典はこれを全体としてみれば、今日においても依然として秀れた法的モニュマンであろう。しかしこれを海上保険に限って考察すれば、遠く一六八一年の海事勅令に源を発しているものだけに、何よりも時代の先端を行き、しかも国際性の豊かな海上保険取引を規制するには十分でないことは言を俟たないであろう。実際、商法典の規定は全く死文と化し、海上保険証券が「生きた法」としてこれにとって代っている。

現在フランスで使用されている海上保険証券には次の四種類がある。

(イ) フランス貨物海上保険証券⁽¹⁾ (Police française d'assurance maritime sur facultés) ——一九四四年八月一七日制定、一九四七年一月一日改正。

(ロ) フランス船舶保険証券⁽²⁾ (Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance, des voiliers et des navires à moteur auxiliaire) ——一九四一年十二月一日制定、一九四九年一月一日改正。

(ハ) フランス漁船・遊覧船・帆船・機帆船保険証券⁽³⁾ (Police française d'assurance maritime sur corps de navires de pêche, de plaisance, de voiliers et de navires à moteur auxiliaire) ——一九四二年十二月八日制定、一九四七年一月一日及び一九四九年一月一日改正。

(ニ) フランス建造保険証券⁽⁴⁾ (Police française d'assurance maritime sur corps de navires en construction) ——一九四四年三月一六日制定。

- (1) Lureau et Olive, Commentaires de la police française d'assurances maritimes sur facultés. Paris, 1946, 326 p., 2me éd., 1952, 406 p.; Govare, L'assurance maritime. Paris, 1948, p. 109 et suiv.; Deschamps, Les assurances du chef d'entreprise industrielle et commerciale. Paris, 1956 参照。
- (2) Lureau et Olive, Commentaires des polices françaises d'assurances maritimes sur corps de navires. Paris, 1949, 399 p.; Govare, op. cit., p. 47 et suiv. 参照。
- (3) Lureau et Olive, Polices sur corps. p. 253 et suiv. 参照。
- (4) Lureau et Olive, Polices sur corps. p. 293 et suiv. 参照。

二 本稿はの中で最初に掲げた貨物保険証券を採上げようとするのであるが、それはこの中では貨物保険が実際上われわれに最も関係が深いといういわば実践的要求はともかくとして、同証券を採上げるべきヨリ重要な理由が存在するからである。保険に関する法律の規定が保険証券の約款にとって代られている事情は海上保険に限られるわけではないし、フランスだけの事情でもない。約款によらない保険契約なるものは考えることもできない。しかしそれがそのまま生きた法といえるかどうかは別個の問題である。したがって現実にフランスではしかじかの保険証券が使用されているからとて、その内容を紹介したものは単なる紹介以上の何物をももたないであろう。一つの保険証券を採る。からには紹介以上の理由をもたなければならぬ。その理由とは何か。それに答えるには現行保険証券に至るまでのフランスにおける海上保険証券の変化を暫く振り返ってみなければなるまい。

海上保険証券そのものの歴史は海上保険の生成と共に古く、印刷された保険証券の生成も印刷術の発明と時を同じ

くするのであるが、各保険者共通の統一的、典型的保険証券が使用されるに至ったのは一九世紀の半ば以降のことである。すなわち、それまでは各保険者がまちまちの保険証券を使用していたが、その不便を痛感して一八六五年の保険者会議で船舶の統一的保険証券「パリ・マルセイユ船舶保険証券」(Police sur corps Paris-Marseille)を制定したのがはじめてである。次で一八七三年同じく保険者会議は船舶保険証券と貨物保険証券の二種の統一証券を制定した。⁽²⁾これは海運の実情に必ずべく、また一八八五年八月一二日の法律で商法典が一部改正されたのにつれて屢々改訂され、一八八八年一月一日、全フランスに適用されるべき標準保険証券となった。⁽³⁾しかし、これらの努力にも拘らず、実際上は、特にパリの保険仲立人はめいめい各種の特別約款を作成・挿入してこれをそのまま採用しなかったので、統一証券制定の効果は仲々あがらなかった。かくして今日に至るまで、船舶保険証券、貨物保険証券とも幾度かの変遷を経てきているのであるが、其後の沿革はこれを貨物保険証券に限定して振り返ってみよう。⁽⁴⁾

一八八八年証券が現実の要求に段々とそいえなくなったので保険者会議は一九一三年六月二六日の総会で改正することを決議し、新証券立案委員を任命したが、第一次世界大戦が勃発したために仕事は進捗せず、戦後になって始めて成案をみた。イギリスの保険者の協力をえて制定され、全フランスに一九二〇年から強制的に使用されるに至った一九一九年一月一五日フランス貨物海上保険証券がこれである。⁽⁵⁾同証券は一八八八年証券に比較すると、被保険者名、船舶名などの記載事項を証券の冒頭にもつて来、約款の条文を無差別に羅列しないで節に分け、また旧規定そのままの場合にも判例に照らして用語を正確にするなど、その体裁において一八八八年証券を大きく修正したばかりでなく、従来仲立人が特別約款として附加していた約款や、予定保険に関する規定を採入れる一方、担保危険から盗難

危険を除外して、別に盗難危険担保保険証券を制定するなど、その内容も、全く一新した。しかしながら同証券は一部の悪質な被保険者への対策を講ずる余り、多数の善良な被保険者に対しては嚴格すぎたことも争えない事実であった。そこで一九一九年証券は一九二二年七月六日一部改正された後、一九二八年一〇月一日の保険証券にとってかわられた。一九二八年証券 (Police française d'assurance maritime sur marchandises ou facultés) はパリではパリのフランス及び外国運送保険会社組合 (Syndicats des Compagnies françaises et étrangères d'assurances contre les risques de transports) が採用した、倉庫から倉庫まで約款、盗難担保約款、郵便物担保約款などの附加約款が併せて使用された。⁽⁶⁾

もともと保険証券が統一保険証券としての価値を有し、すべての保険契約に適用されるということになれば、その内容は一般的たらざるをえず、商法典の規定の範囲を大きく超えるものではない。具体的な個々の契約の場合に、あるいは貨物の性質に応じ、あるいは被保険者の希望に沿って、特別約款を挿入することを拒むことは無理であろう。しかし特別約款は少ない程よいし、その特別約款も予め作成された典型的約款を選択することが望ましいことはいうまでもなからう。ところが戦前のフランスの実情は、一応数ページに亘る保険証券が使用されるが、附加約款、特別約款の挿入によって結局その殆んどが無いも同然という有様で、その無政府状態がフランスの海上保険市場の弱さの最大の原因ともいわれていた。そこですべての保険契約に適用される統一保険証券、その内容を個々の契約に具体化した特別約款制定の必要性が次第に認識されてきた。と同時に、今迄のように保険者が一方的に作成した保険証券の使用を押しつけては駄目で、利害の相対立する被保険者、及び、特別約款を作成挿入することをその大きな任務と考

えていた仲立人の意見をとり入れた保険証券でなければならぬことを保険者は知るに至った。かくして一九四二年から準備された新証券の草案が翌一九四三年に作成されると、まずすべての宣誓仲立人及び輸出入業者のグループに送付された。尤も、一九四二、三年という年はいうまでもなく第二次大戦の最中であり、外国との海上交通も阻害され、フランスの海上保険業が戦後どうなるかも全く分らなかつたときであつたので、こういうときに新約款を制定すること自体に反対がないわけではなかつた。しかし戦争が終り、世界の海上交通が復活し、外国の保険市場がフランスの顧客を奪うのを待っているわけには行かなかつた。被保険者はヨリよい保険の保護を求めていたし、保険者もある程度までそれに応ずることが終局的には自らの利益となることを知つてきていた。

新保険証券草案の内容については宣誓仲立人及び輸出入業者のグループから種々の意見が寄せられたので、保険者側はこれを逐一検討した後、ほぼ最終案と思われた第二次草案を作成し、これを一九四四年再び右の人達に送付し、承認を求めた。しかるにこれに対して物猛い反対が起つたので、今や保険者の他に被保険者及び仲立人が立案に直接参加する外に道はなかつた。保険者・被保険者・仲立人の代表からなる小委員会、保険証券立案委員会が輸出入商団体委員会 (Comité d'Organisation des Commerces d'importation et d'Exportation) の下で開かれることとなつたのは、そういう事情に基くものであつた。立案委員会では第二次草案を修正・補足してこれを利害関係人に送付した。これに対しても宣誓仲立人連合 (Corporation des Courtiers-Jurés)、マルセイユ海上保険仲立人組合 (Syndicat des Courtiers d'Assurances Maritimes de Marseille)、植民地事業者団体 (Groupements Professionnels Coloniaux) などから意見書が提出された。小委員会はこの中で採るべきものは採入れて最終案を作成、それは一九四四年

八月一八日⁽⁷⁾輸出入商団体委員会で開かれた会議で承認されたのである。こうして制定されたのが現行フランス貨物保険証券 (Police Française d'Assurances Maritimes sur Facultés) である。

(1) Lemonnier, Charles; Commentaire sur les principales polices d'assurance maritime usitées en France. Paris, t. I, II, 1843 は当時ハリ、ホルド、マルセイユ、ルブノン、タンケルク、ハイヨンスで使用されていた保険証券を注釈したものである。

(2) De Courcy, Alfred; Commentaire des polices françaises d'assurance maritime. Paris, 1874 参照。

(3) De Courcy, op. cit., 2me éd., 1888 参照。

(4) 現行船舶保険証券は前述のように漁船・遊覧船・帆船・機帆船を除くすべての船舶に適用される一九四一年船舶保険証券、一九四一年漁船・遊覧船・帆船・機帆船保険証券、一九四四年建造保険証券の三種より成立しているが、これは一九〇三年証券、一九一三年証券、一九二四年証券、一九二八年証券から発展してきたものである。一九二八年証券では汽船及び帆船について夫々期間保険及び航海保険の場合の保険証券合計四種があり、その他に一九二八年建造保険証券及び漁船保険証券が存在してゐた。船舶保険証券の沿革については Lureau et Olive, Polices sur corps. p. 1 et suiv. 参照。

(5) Ripert et Audouin, La police française d'assurance maritime sur facultés du 15 novembre 1919. Rev. int. du droit maritime, t. XXXII, p. 2 et suiv. 参照。

(6) De Smet, Les assurances maritimes, 1934 参照。

(7) Lureau et Olive, op. cit., n. 3. 参照。但し保険証券には一七日制定と印刷されている。この間の事情は詳らかでない。

三 今や取引の迅速化の要請に答える保険証券 (保険約款) の重要性を疑う者は一人もいまい。昔て保険ブームにの

って保険契約の内容も知らずに附保したバリジャン達が、あとになって約款の用語が曖昧であるとき、手記してないとかの理由でその非を語り、遂に一七五七年フランス海事裁判所が印刷された保険約款の使用を禁止したことは昔時の悪夢に過ぎなくなつた。⁽¹⁾しかし保険約款が多くの人にとっては「読まれざるベスト・セラー」であることは変りない。したがってそれが如何にして作成され、如何なる内容をもっているかは、それによって義務づけられる被保険者はもとよりのこと、われわれ保険の研究者にとっても商法典以上の関心事でなければならぬ。この見地に立つて見るとき、周知のように一九一九年に制定されたドイツ海上保険普通約款 Allgemeine Deutsche Seeversicherung-Bedingungen は商工会議所が中心となつて海運・貿易・保険の各界から原案をもち寄り、これに学者も加わつて作り上げたものであるから、保険者が一方的に作成したのに比較すれば大いに優れているものといふことができよう。たゞともすると保険者だけの立場からでなく客観的立場から作成された約款はドイツ約款のみであるが如くわが国では解されている。しかし上述のようにフランスの一九四四年貨物海上保険証券は、新らしい袋に新らしい酒をもつてゐるのである。⁽²⁾ドイツ海上保険普通約款が das Gesetzbuch der Seeversicherung ⁽³⁾ と呼ばれるように、フランスの新保険証券も code de l'assurance maritime ⁽⁴⁾ と称されている。本稿を執筆した動機も実にここに存在する。

(1) Lureau et Olive, op. cit., p. 9 et suiv.

(2) Ritter, Das Recht der Seeversicherung, Bd. I, S. 7.

(3) Chauveau, Traité de droit maritime, 1958, p. 653.

四 一九四四年フランス貨物保険証券は以上のような模範的な方法で制定された。しかればその内容はどうであらう

か。まずその構成をみると、次のように一〇章三七条から成立⁽¹⁾っている。

第一章 保険の目的及び範囲（第一条―第六条）

第二章 除外危険（第七条―第八条）

第三章 被保険危険の時間及び場所（第九条―第十二条）

第四章 保険価額（第十二条）

第五章 被保険者の義務（第十三条―第十七条）

第六章 損害及び滅失の証明（第十八条―第十九条）

第七章 損害及び滅失の精算（第二〇条―第二七条）

第八章 保険の無効又は解除（第二八条―第三〇条）

第九章 管轄（第三一条）

第一〇章 予定保険証券に特別な規定（第三二条―第三七条）

これらの規定の個々については本論で詳述することとし、ここでは保険証券全般について特に留意すべき点にのみ触れておこう。

一九四四年証券は何よりもそれが一般的であり、すべての契約に適用されることに重点がおかれた。その端的な現われは旧証券が一定の条件でのみ担保される貨物名を幾十となく列挙し、また各貨物毎の免責歩合を一々列挙していたのをすべて削除したことに示されている。すなわち商法典第三五条が「保険証券においてその性質上特別なる毀損

又は減少を受くる運送品、たとえば小麦又は塩の如き、又は漏損し易き運送品の指示をなすべきものとす」と定めていることを反映してか、今までの保険証券はすべて一定の条件の下においてのみ担保される貨物名、あるいは各貨物毎の免責歩合を列挙していたが、それは年と共に増える一方で一九二八年証券⁽²⁾ではその数は実に一〇〇を超えていた。しかも全部を網羅することは所詮不可能なことで、更に実際上は特別約款でこの規定の適用が排除され、これと異なる特約がなされていた。そこで新証券ではこれらの限りなき、且つ無益な列挙を全て放棄した。しかしすべての貨物をすべての危険に対して担保することができない以上、何らかの規定をおかざるをえない。すべての危険を負担するという原則を貫けば、今までと同じく例外をなす貨物名を列挙せざるをえず、逆にすべての貨物が担保される危険のみに限定して保険証券を構成すれば、危険負担の包括責任主義の伝統を破壊する惧れがある。この点を新証券は一切の危険を負担する包括責任主義をとりながら、特約なければ単独海損不担保の条件で契約されることとし、また当事者が自由に他の担保条件を約定することをさまたげないという方法で解決した。かくて個々の貨物に特有な条件は特別約款に委ねられることとなった。免責歩合についても同様で、旧証券第九条の如き各貨物について一々免責歩合を列挙するが如き愚を避けて、これを当事者の特約に委ね、特約のないときはこれを一率に五パーセントとした。

一部の貨物は単独海損不担保で引受けられねばならないということから、単独海損不担保条件の保険証券と、単独海損をも担保する保険証券と二種の保険証券を作成することも考えられないわけではなかった。しかし両証券の併存から生じうべき多くの混乱を避けるために、「全ての危険」「単独海損不担保」条件を峻別した一個の保険証券をもつて全てを律することになった。

保險証券の一般性という配慮は、航海を個別的に契約する航海保険契約と、包括的に契約する予定保険契約とを同一証券に規定したという点にもあらわれている。予定保険に関する規定は航海保険には適用されないものが多い。したがって両者に夫々の保險証券を制定することも一案であった。しかし航海保険に関する規定は概ね予定保険にも妥当するものだし、第一貨物保険に二種の証券が存在することは、例えば第何条という場合にも一々何れのものかを明示する必要があり、また保險者、被保險者、仲立人、銀行などがこれを混同する惧れもあるので、一つの証券を以て両者にあてることとし、ただ一つの証券だと適用上不便のあることを防止するために、予定保険だけに適用される規定は特別の章を設けてそこに集めた。

(1) 因みに一九二八年証券の構成は次の通りである。一、担保危険(第一条—第四条)二、除外危険(第五条)三、減失及び海損の証明(第六条)四、減失及び海損の精算(第七条—第十四条)五、保險者の責任の制限(第十五条—第十六条)六、被保險者の義務(第十七条—第十八条)七、保險の無効及び解除(第十九条—第二十一条)八、其他の規定(第二十二条—第二十四条)九、予定保險証券に特別な規定(第二十五条—第三八条)。このように条文の数は殆んど変っていないが、章別の構成はかなりの変更をみており、各条文の内容がすぐ汲み取れるよう新証券の各条文には事項見出が附せられ、その他、特に被保險者の注意を要する規定はゴジック体で印刷するなど細かい点にも意を用いてある。

(2) 重要であるので、煩をいとわず一九二八年フランス貨物海上保險証券第九条及び第一〇条を掲げてみると次の通りである。

第九条——物質的单独海損及び数量的減失の单独海損は、左表に掲げる貨物については、次の免責歩合を控除して填補される。

III. *ニヤント*——*Beurre, Bois brut, Cafés et Cacaos en sacs, Caoutchouc, Cire, Cordages goudronnés, Cotons bruts,*

フランス貨物海上保險証券

Farines en barils; Grains et graines, sauf ceux spécialement désignés à l'art. 10. Ivoire. Laines, sauf celles en suint. Mercure. Métaux bruts. Savon. Soies. Soieries. Vanille.

五バーセント——Bijouterie fausse. Cordages non gondronnés. Cornes et Cornillons. Draps. Draperies. Epices. Fanons. Piments. Poivre. Tabac en boucauts.

一〇パーセント——Amidons. Brosserie. Carrosserie. Crin animal. Cuir brut, salés secs exceptés. Eponges. Librairie en caisses. Liège. Lin. Meubles. Papeterie. Plumes et Duvets bruts. Poils. Riz. Sucres bruts. Tabacs en balles ou sacs. Thés. Toile à voile.

一五パーセント——Bouchons. Gants de peau. Onglons. Os. Toiles bleues dites "guinées". Tourteaux.

但し物質的単独海損又は数量的滅失が第一〇条に定める事故によって生じたときは、免責歩合は五バーセントを超えない。第一〇条——、左の表に掲げる貨物及び第九条の表に掲げられなかった貨物については、保険者は、その損害が次の事故によって生じたものでない限り、物質的単独海損又は費用の単独海損、及び重量又は数量の滅失は、それが四分の三を超えらざると雖も、これを担保しない。

衝突、火災、坐礁、難破、港に避難して積荷の少くとも四分の三を荷卸しすべき船舶の浸水。

陸上での危険及び陸上運送又は河川運送が担保されるときは、右に掲げた事故に次の事故が追加される。地震、噴火、氾濫、海嘯、列車の脱線又は衝突、橋梁又は墜道の崩壊。

担保されるすべての場合において、損害は五バーセントの免責歩合を控除して填補される。但し、費用の単独海損は免責歩合なしに填補される。

Albumine. Alfas. Allumettes. Animaux. Arbres et Arbustes.

Bagages. Bambous. Bimbeloterie. Biscuits. Bougies. Brai.
Cartonnages. Chanvres. Chapeaux de paille. Charbons et agglomérés.
Chaussures. Chaux. Cheveux travaillés. Chiendent. Chiffons. Ciment. Cirages. Conserves. Couvertures. Crin végétal. Cuirs préparés et cuirs salés secs.
Drogueries non désignées.
Ecorces. Engrais. Explosifs.
Farines autres qu'en barils. Filés rouges. Films. Fleurs artificielles. Fourrages. Fromages.
Fruits verts et fruits secs. Fûts vides.
Gambier. Goudron. Graines de vers à soie. Graines pour semences. Graines d'anis. Graines de coton. Graisses.
Gravures. Grigons.
Houblons.
Imprimés. Iztle.
Joncs. Jutes.
Laines en suint. Légumes frais et légumes secs. Librairie en balles ou sacs. Liquides de toute nature. Lithographie.
Machines. Marchandises chargées sur le pont ou dans les superstructures. Marchandises sujettes à la casse ou à l'oxydation. Marchandises servant de fardage ou de tapisserie. Marchandises réexpédiées. Matériel métallique.
Miels. Minerais non désignés. Munitions.

Objets usagés. Objets ayant une valeur artistique ou d'amateur, tels que : antiquités, bibelots, peintures, sculptures, objets de collection. Oeufs ou jaunes d'oeufs. Osiers.

Pailles brutes ou préparées. Papiers. Papiers peints. Parfumerie. Pâtes alimentaires. Peaux préparées. Peaux de chèvres et de chevreaux. Pellicules. Plaques et papiers photographiques. Plantes naturelles et artificielles. Plâtre. Plumes et duvets travaillés. Poissons. Pommes de terre. Produits chimiques, pharmaceutiques et tinctoriaux.

Raphias. Rotins.

Sacs vides, Saindoux. Seils naturels. Semoules. Sisals. Sons. Souffres de toute nature. Sparterie. Sucres autres que les sucres bruts. Suif.

Terres de toute nature. Tissus de paille et tresses de paille. Toile d'emballage.

Viandes.

(3) 一九二八年証券においても先ずその第一条で、保険者は暴風雨、難破、衝突、やむをえない避難、航路・航海及び船舶のやむをえない変更、投荷、火災、爆発、盗難、海賊、船員の非行及び一般に海の危険又は不可抗力的事故によって生じたすべての損害及び滅失を担保すること、すなわち危険負担の包括責任主義を明らかにしていた。

五 このように一九四四年貨物保険証券は貨物保険の一般的ないしは基本的契約条項としてすべての保険契約に適用される。それが個別的航海保険であろうと、予定保険であろうと、また貨物がいかなる性質のものであろうと、あるいは担保条件がどうであろうと、すべての保険に適用されるものである。しかし実際の契約ではこの他に必要に応じ

て次の特別約款が添付される。

(イ) 追加約款 (clauses additionnelles)。被保険者の希望に応じて一定の場合に挿入されるもので、(I) 保険の条件 (Conditions d'assurance)。(I-bis) 「全つの危険」保険 (assurance tous risques)。(II) 盗難・不着危険 (risques de vol, de pillage et de disparition)。(III) 予定保険にもつて第三者のためにする船積 (expéditions pour le compte de tiers dans la police d'abonnement)。(IV) 関税 (droits de douane)。(V) 外国為替 (devises étrangères) の五約款がある。

(ロ) 例外約款 (clauses exceptionnelles)。保険証券に印刷はしてないが、委員会で立案されたもので、被保険者の利益のために、普通約款の規定を修正する約款である。(A) 善意の被保険者の通知過怠 (défaut de déclaration par l'assuré de bonne foi)。(B) 船積通知 (déclarations d'aliment)。(C) 共同海損分担額仮払金 (contributions provisoires)。(D) 被保険者が自ら行う運送 (transports effectués par l'assuré) の四約款がある。

こうして制定された一九四四年八月一七日の保険証券は、其後たび一回、一九四七年一月一日に改正されたままで今日に至っている。その改正も第八条 b を削除して a に包含せしめた——すなわち、テロ行為・サボタージュ行為は戦争行為と同様 a に入れられた——のに止まった。

しかし一九四四年貨物保険証券を補足・修正するものとして、其後料率委員会 (Comité de Tarification) が制定した追加約款を挙げなければならない。フランスでは一九四五年一月二三日海上再保険に関する条令 (Ordonnance du 23 janvier 1945, relative à la réassurance maritime) が制定され、フランスおよびその海外の領土で海上保

險を營業しているフランスおよび外国のすべての保險会社はその引受けの一部分を海上再保險団体 (Groupement de réassurance maritime) に出再保することとなったが、同条令第四条第二項は「団体の理事会は船舶保險料率委員会は、及び貨物保險料率委員会によって補佐される。同委員会のメンバーは団体参加者の總會がこれを任命する。同委員会は、船舶並びに貨物海上保險証券の引受条件に関する普通条項及び特別条項の強制的適用を、団体の理事会に提議しなければならぬ」と定めている。この貨物料率委員会はその使命にもとづき二種の追加約款 (clauses additionnelles) を作成した。一は保險証券の普通約款の規定を補足ないし修正する一般的約款 (clauses à portée générale ou semi-générale) であり、(1) 破損、漏損などの危険を盜難の危険と結合させる約款 (Clause de liaison des risques de casse, coulage, etc……, aux risques de vol) (2) 一般盜難危険と紛失危険とを切離す約款 (Clauses de séparation de la garantie des risques de vol en général des seuls risques de disparition) (3) 五〇〇トン未満の船舶に対する割増保險料の約款 (Clause de surprime de tonnage pour bateaux de moins de 500 tonnes) (4) 船令及び船籍に対する割増保險料の約款 (Clause de surprime d'âge et de pavillon) の四約款からなる。他は穀物、コーヒー、棉花、織物など一定の貨物のもつそれぞれの性質に応じてそのみに適用される特殊約款 (Clauses spéciales) である。(4)

- (1) Lureau et Olive, op. cit., p. 307 et suiv. 現行約款では、(I) 及び (I-bis) は Clause 4 ~ 8 (後出) にわたって代られ、
 (II) は Clause 13 ~ 14 (後出)、(III) は Clause 23 (後出)、(IV) は Clause 24 (後出) にその##引継がれ、(V) は Clause 19 — Assuranceen Devises étrangères (police au voyage) 及び Clause 20 — Assurance en Devises étrangères (police

diabonement) となつて居る。

(2) Lurcan et Olive, op. cit., p. 346 et suiv.

この中(C)は Clause 8 (後出) に引継がれているがその他のものは一九五三年制定の追加約款では見当らない。その間の事情は定かでないが、(A)は予定保険の通知義務を被保険者が故意によらずして怠ったときは保険金請求権を失わないことを定めた約款であり、(B)は船積通知はこれを仲立人に宛ててなしてもよいことを定めた約款であった。また(D)は被保険者、荷送人又は荷受人は自らの手で被保険航海の一部を行うことができ、その場合には運送人としてのこれらの者の故意又は過失によって生じた損害も、保険者填補の責に任ずることを定めた約款であった。

(e) Lurcan et Olive, op. cit., p. 333 et suiv. この中(1)は普通約款修正約款第二項(後出)に、(2)は Clause 13~14 (後出)に、(3)は普通約款修正約款第三項(後出)に継承されているが、(4)は現行一九五三年料率委員会制定追加約款には見当らない。

(4) 一九五三年追加約款の Clause 26~Clause 51 に引継がれている。

六 以上述べたように一九四四年フランス貨物海上保険証券は普通約款の外に、追加約款、例外約款があり、更に其後料率委員会が制定した二種の追加約款によって補足修正されていたが、戦後十年も経過したので、一方では新情勢に対応して普通約款を修正し、他方では今までであった多数の追加約款、例外約款、特別約款を整理統合して簡明にする必要が感じられるようになった。かくて料率委員会は前述一九四五年一月二三日条令で認められた権限に基き、一九五二年の暮から特別の委員を設け、一九四四年保険証券を修正し、一般的に補足し、一定の貨物又は危険に対する特別の規定を定めた追加約款 (clause additionnelles) の作成に着手したが、一九五三年の春に至って成案を得、次

で保険仲立人組合 (Syndicat professionnel des courtiers d'assurance maritime) の了解も得て、五月二八日、料率委員会の決定 (decision) として公にされた。それは一九五四年一月一日から使用を強制され、今日に至っている。^{(1)(a)}

追加約款は三種に分れ、第一はフランス貨物海上保険証券を修正し、すべての契約に挿入される約款 (Clauses modifiant la police française d'assurance maritime sur facultés et à insérer dans tous les contrats) 及び荷造り (Emballages) 漏洩し易い貨物等 (Facultés sujettes à coulage, fonte, facultés en sacs ou expédiées des récipients susceptibles de se casser) 船舶割増保険料 (surprimes de navires) 原子危険 (Risques dits « Atomiques ») に関する四項目より成っている。第二は普通約款の中にも「これに反する特約」を認めた文言があるが、これら当事者の特約に関する一般的追加約款 (clauses additionnelles générales) 及び clause 1 から clause 25 まで、保険の条件、危険期間など六グループに分れた二五の約款からなっている。第三はセメント、ゴム、棉花、綿布、液体など一定の貨物に対して夫々使用される特殊約款で clause 26 から clause 51 に亘っている。結局、現在フランスにおける貨物海上保険契約はすべて一九四四年制定 (一九四七年改正) フランス貨物海上保険証券普通約款及び一九五三年五月二八日制定追加約款によって行われているわけである。

(1) D. M. F., 1953, p. 478 et suiv.; Lureau, Les clauses additionnelles de la police sur facultés d'après la décision générale du 28 mai 1953 du Comité de tarification. D. M. F., 1954, p. 67 et suiv.

(2) 料率委員会の決定が絶対的な法的強制力をもつかどうかは問題である (Cf. Ripert, n. 2384 bis) 実際上は保険者はすべてこれに従っている (Cf. Chauveau, n. 969)。

七 フランス貨物海上保険の「生きた法」の構成は右の如くである。一九五三年の追加約款の制定によって従来よりは著しく簡明になったとはいえ、全体として複雑なことは争えない。保険証券普通約款だけについてみても、その条文数三七ヶ条は必ずしも多いとはいえないかも知れないが、その内容の膨大なことは驚くに値する。如何にその内容が正確でありすぐれていても、読まれずしては、その効果も半減する。それを承知の上で敢てかかる証券が作成された所以は、あくまで自足的・自己完了的たらざるをえなかったからである。というのも商法典が全く死文と化しているからである。実際、告知義務に関する第三四八条を除いては、商法典の規定でそのまま妥当するものは一ヶ条もないという現実の前ではこれも致し方なからう。しかしながら世に商法典というものがある以上、それは決して好ましい姿ではない。原則はすべてこれを法律に譲り、細部の技術的な、時代と共に変り易い点のみが保険証券に委ねられて然るべきであらう。

光輝ある歴史を有するフランス商法典も今や時代の流れには抗しきれず、一九四七年六月二四日のデクレ(四七一—二〇七号)で商法典及び会社法改正委員会 (La Commission de réforme du Code de commerce et du droit des sociétés) が結成され、改正事業が強力に押し進められている。海上保険法についても、一九五三年三月以来 Lureau, Lesueur, Ripert を中心とする小委員会が作られ、フランス海法会 (Association française de droit maritime) 作成の原案を中心に検討してきたが、一九五五年六月八五ヶ条からなる小委員会案に到達した。小委員会案は Amiaud を委員長の Besson, Guyard, Mazeaud などを委員とする前記商法典改正委員会に提出され、同委員会は一九五六年二月から逐条審議に入った。会議を重ねること数次、同年五月漸く成案をうるに至り、第一章海上保険総則 (第一—三七条)、

第二章船舶保険（第三八―五七条）、第三章貨物保険（第五八―六九条）、第四章其他海上保険（第七〇―七三条）、第五章再保険（第八〇条）から構成される海上保険法草案（*Avant-projet de loi relatif aux assurances maritimes*）が発表された。⁽¹⁾

同案をみるに、当然のことながら商法典の構成と内容は尽く放擲され、これに代えるに近代的保険契約法の誉れ高い一九三〇年保険契約法の体系と、生きた船舶・貨物保険証券の内容とを以てしている。⁽²⁾ 本稿の対象たる保険証券に限っていえば、小委員会が開催された当初には草案の基本的立場、すなわち、法律は根本原則を定めるに止めて、技術的事項は保険証券に委ねるか、あるいはこれと反対に保険証券の規定は可及的に法典に盛るべきかが問題とされ、前者の立場が可とされたようだが、結果的にみると、保険証券の大部分の規定が、そのまま草案に採入られている。したがって商法典改正事業完成の暁には、現行保険証券もすっかり面目を一新して簡明化され、海上保険取引において一層その機能を發揮することとなろう。ただ少くとも現段階においては余りに多くの理論と實際とが一葉の保険証券上に混在している事實はこれを否むことはできない。

(1) *Travaux de la commission de réforme du code de commerce et du droit des sociétés*. vol. 6, *Avant-projet de loi relatif à l'assurance maritime*. Paris.

(2) これについては別稿を用意して置る。

八 本稿を草すにあたっては、一九四四年貨物海上保険証券を直接の対象とした Lureau, P. et Olive P., *Communitaires de la police française d'assurances maritimes sur facultés*. Paris, 1946, 2me éd., par Lureau, P.,

1952; Govare, J. P., *L'assurance maritime. Principe élémentaires, Polices sur corps et facultés*. Paris, 1948
を参照したのは勿論だが、単なる紹介に終るものと異なる。Chauveau, P., *Des assurances maritimes. Extrait du juris-classeur commercial*. 1949; Chauveau, *Traité de droit maritime*. 1958; Deschamps, J., *Les assurances du chef d'entreprise industrielle et commerciale*. 1956; Ripert, G., *Droit maritime*. 4me éd., t. III, 1953; Ripert, *Précis de droit maritime*. 7me éd., 1956; Besse, A., *Assurance maritime sur corps la clause "Franc Sauf"*. 1957; Lureau, P. et Olive, P., *Commentaires de la police française d'assurances maritimes sur corps*. 1949; Maclou, C., *Le délaissement dans l'assurance maritime*. 1954 などと参照して、商法典との関係、旧貨物保険証券との相違、現行船舶保険証券との関連を指摘し、加之、重要な問題についてはつとめて過去の判例、最近の学説に言及した。⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾

(1) フランスでは保険証券に記載された普通約款の規定を引用する場合に、普通約款第何条と書かずに保険証券第何条という。したがって常に約款の第何条としてしか引用しないわけわれにとつては、保険証券第何条という表現は耳慣れないものであるが、本稿ではフランスの用法にしたがった。

(2) これらの文献については拙稿・戦後の海上保険法関係外国文献(海法会誌復刊第五号所載)を参照されたい。

本 論

第一章 保険の目的及び範囲

一 一九四四年保険証券は第一章を保険の目的及び範囲 (Objet et étendue de l'assurance) と題し、被保険運送 (第一条)、附保形態 (第二条)、甲板積貨物 (第三条)、不担保貨物 (第四条)、船荷証券なき船積貨物 (第五条)、運送証券約款 (第六条) について六ヶ条をおいている。換言すれば、第一章は、被保険物又は被保険利益、及び保険者の負担危険に関する規定である。

二 保険証券はまず冒頭に、本証券によって担保されるものは原則として海上運送の目的物たる貨物であるが、海上運送に附随した陸上・河川・航空運送の目的物たる貨物にも拡張されうること、その場合には全体として海上保険に関する規定が適用されることを明らかにする。

本証券は貨物 (facultés) 保険証券である。貨物とは、船舶以外の、金銭に見積ることのできるすべてのものをいう。商取引の目的たる商品 (marchandise) に限定され⁽¹⁾ない。貨物の海上保険にはすべて本証券が適用される。しかし、性質を異にする無数の貨物をすべて同一に取扱うことは決して適当ではない。したがって後述のように、ひとしく貨物であってもその種類^(二条参照)、積載場所^(三条参照)、積載方法^(二〇条参照)、あるいは荷造り方法^(七条参照)によって取扱を異にしており、また序論で述べたように一定の貨物については、それぞれに固有の特別約款が制定されている。次に本証券は海上保険 (assurance maritime) 証券である。したがって本証券によって保護されるものは海上危険にさらされた海上運送 (transport maritime) の目的物たる貨物である。しかしながら海上運送の目的物たる貨物は海上危険にさら

されているばかりでなく、多くの場合、その前後に陸上・河川・航空運送の目的物としてそれらの危険にもさらされている。被保険者としてはこれらの陸上・河川・航空運送中の危険に対しても担保される必要があるし、しかもできれば一葉の海上保険証券で併せて担保されることが望ましい。そこで新証券は本証券の担保は海上運送の目的物たる貨物のみならず、海上運送に附随した^{(s)(e)} (accessoire d'un transport maritime) 陸上・河川・航空運送の目的物たる貨物にも及ぶとし、且つこれらの所謂 un voyage préliminaire et un voyage complémentaire に対して一体として海上保険に関する規定が適用され、陸上保険に関する一九三〇年の法律は適用されないことを明らかにした。

(1) かかる理由から、今まで Police française d'assurance maritime sur marchandises あるは Police... sur marchandises ou facultés と称してつたのを Police... sur facultés に改めたとされる。しかし新海上保険法案の第三章は再び De l'assurance maritime des marchandises に帰してゐる。この間の事情は判らぬ。

(2) 新海上保険法案にもこの立場が移されてゐる。最初のフランス海法会案では被保険「航海に連結した」(se rattachant à un voyage par mer) 陸上・河川・航空運送となつてつたのを Amiard 教授の指摘により小委員会では陸上・河川・航空運送が「附随的なときにおつてのみ」(n'en serait que l'accessoire) 担保されると改め、これらが海上運送のアクセソワールであること、換言すれば、航海とていふ要素が強ひこと (prédominance) が必要な点を強調した。これは改正委員会の最終案では第五九条第二項に「運送 (voyage) の一部が陸路・水路又は空路によつて行われるときは、反対の特約なき限り、この運送部分についても海上保険の規定が適用される」という形で表現されている。

(3) ただ現実には海上運送に附随した陸上運送に限らず、たとえ一部分にしか過ぎなくとも海上運送があれば、それには海上保険証券が使用されてゐるらしい。 Cf. Deschamps, op. cit. もつとも一九三〇年までは陸上のみ運送に対して海上予定保

險契約を適用することが判例で認められていた。 Cf. Lurieu et Olive, op. cit., n. 15.

三 海上保険は原則として「全ての危険」(Tous risques) または「単独海損不担保」(Franc d'avaries particulières sauf; F. A. P. sauf) 条件で契約されるが、「全ての危険」条件による旨の明示なき限り「単独海損不担保」条件で契約される⁽²⁾。しかしもとより「全ての危険」または「単独海損不担保」の条件と異なる内容の条件で契約することは少しも差支ない⁽³⁾。

「単独海損不担保」条件⁽⁴⁾で保険者が填補の責に任ずる損害は次の事故によって生じたものである。船舶と船舶との衝突⁽⁵⁾、坐礁、難破、船舶以外の他物との衝突、避難港に入港して積荷の少くとも四分の三を荷卸すべき船の浸水、火災、爆発、積込・積替・陸揚作業中の貨物の墜落、運送用具の脱線・衝突・顛覆又は破壊、建物・橋梁・隧道その他の構築物の崩壊、樹木の倒壊、堤防の決壊又は水道管の破裂、地汙り、雪崩、雷、洪水、河川の氾濫、氷解、海嘯・台風又は竜巻、火山の噴火及び地震である。これらの事故の中には一見して分るように、海上危険のみならず、多数の陸上危険が列挙されているが、これは前述のように、海上保険の保護が海上運送のみならず陸上その他の運送にも及ぶためである。

「全ての危険」条件⁽⁶⁾では、保険者は「単独海損不担保」条件で列挙された危険、所謂 événement majeur のみならず、海の危険 (fortunes de mer) 又は不可抗力的事故 (événements de force majeure) によつて生ずる⁽⁷⁾ 損害を填補する責に任ずる。しかし文字通りすべての危険を担保するのではなく、本保険証券の定める所によつて担保するのであるから、後述のように一定危険は絶対に、又は特約なき限り担保されない。

右のように保険者は附保形態が「単独海損不担保」条件であるか「全ての危険」条件であるかによって、夫々一定の危険によって生じた物質的（又は実体的）損害（dommages et pertes matériels）を填補する責に任するが、その他に、附保形態の如何を問わず、被保険物の損害を防止軽減するに要した費用及び被保険物の負担すべき共同海損分（但し共同海損が免責危険によって生じた場合はこれを除く）の所謂費用損害（frais）についてもその責に任する^(a)。なお、航路・航海もしくは船舶がやむをえない事情によって変更されたとき、又は船長の非行があったときにおいても、保険者の責任に交りはない。

(一) 「全ての危険」担保条件については航海保険と予定保険について夫々二種の追加約款が制定されている。

Clause 5.—*Tous Risques (policies au voyage)* : L'assurance est souscrite à «Tous Risques» conformément aux paragraphes 2 et 4 de l'article 2, sous réserve qu'il ne s'agisse pas de facultés réexpédiées ou usagées et que les dites facultés n'aient pas été chargées sur le pont ou dans les superstructures du navire.

Clause 6.—*Tous Risques (policies d'abonnement)* : L'assurance est souscrite à «Tous Risques» conformément aux paragraphes 2 et 4 de l'article 2, sous réserve qu'il ne s'agisse pas : de facultés réexpédiées ou usagées ; de facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures du navire ; de facultés qu'il n'est pas d'usage d'assurer à «Tous Risques».

Clause 7.—*Tous Risques, mais à l'exclusion des pertes de poids ou de quantités (policies au voyage)* : L'assurance est souscrite à «Tous Risques» conformément aux paragraphes 2 et 4 de l'article 2, sous réserve qu'il ne s'agisse pas de facultés réexpédiées ou usagées et que les dites facultés n'aient pas été chargées sur le pont ou dans

les superstructures du navire.

Toutefois, les pertes de poids ou de quantité sont exclues de la garantie ainsi que les dépréciations sur ramassis, à moins que ces pertes ou dépréciations ne soient causées par l'un des événements énumérés au paragraphe 3 de l'article 2.

Clause 8.—*Tous Risques, mais à l'exclusion des pertes de poids ou de quantités (police d'abonnement)* : L'assurance est souscrite à «Tous Risques» conformément aux paragraphes 2 et 4 de l'article 2, sous réserve qu'il ne s'agisse pas : de facultés réexpédiées ou usagées : de facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures du navire ; de facultés qu'il n'est pas d'usage d'assurer à «Tous Risques».

ainsi que les dépréciations sur ramassis à moins que ces pertes ou dépréciations ne soient causées par l'un des événements énumérés au paragraphe 3 de l'article 2. (Cf. D. M. F., 1953, p. 478 et suiv.)

右の約款にみられるように「全ての危険」担保条件は、再輸送貨物又は中古品の貨物、甲板積又は上部構造部積貨物、及び「全ての危険」で附保することが慣習でない貨物には適用されない。再輸送又は中古貨物についてはその損害が保険期間中に生じた事故によるものかどうかについて争いが生じ易く、甲板又は上部構造部積の貨物は危険が大きいからである。「全ての危険」で附保することが慣習でない貨物とどう表現は曖昧なようであるが、貨物名を一一列挙する弊を避けたためである。

(2) Clause 4.—*F. A. P. Sauf* : L'assurance est souscrite «F. A. P. Sauf» conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2. が挿入される。なお一九五三年までは「全ての危険」によるか「単独海損不担保」によるかについては、一九四四年証券と同時に制定された追加約款の clauses de base I—conditions d'assurance («Tous Risques» ou «F. A. P. Sauf») (Clause spéciale aux polices d'abonnement), I-bis—Assurance «Tous Risques» (Clause spéciale aux polices

au voyage)——本稿序論五參照——が使用されてゐた。

(c) 左の追加約款がある。

Clause 1.—*Perte totale et délaissement*: Par dérogation à toutes dispositions contraires des Conditions générales, la présente assurance est limitée à la perte totale des marchandises consécutive à la perte totale du navire et aux cas de délaissement prévus aux alinéas a) et c) du premier paragraphe de l'article 24.

Clause 2.—*Avaries communes*: Par dérogation à toutes dispositions contraires des Conditions générales, la présente assurance est limitée à la contribution des marchandises aux avaries communes suivant les conditions prévues à l'article 23.

Clause 3.—*Perte totale, délaissement et avaries communes*: Par dérogation à toutes dispositions contraires des Conditions générales, la présente assurance est limitée à la perte totale des marchandises consécutive à la perte totale du navire, aux cas de délaissement prévus aux alinéas a) et c) du premier paragraphe de l'article 24 et à leur contribution aux avaries communes suivant les conditions prévues à l'article 23.

Clause 1 では船舶の全損に及ぶ貨物の全損及び委付の場合だけ担保され、貨物だけの全損の場合には担保をなさないことを注意しなければならぬ。Clause 3 は Clause 1 と Clause 2 を合せた条件である。

(4) フランスの「海損海損不担保」(Franc d'avarie particulière) は概してキーンクの Institute Cargo Clauses (1/1/58), No. 6, F. P. A. Clause 1249 Free from particular average とキーンクの American Institute Cargo Clauses (2/1949), No. 4, F. P. A. Clause 45 No. 5, Warehousing and Forwarding Charges, Packages totally lost in loading, etc. Clause 1249 Free from particular average とキーンクの Allgemeine Deutsche Seeversicherung, § 114 1249 Frei

von Beschädigung außer im Strandungsfall イタリヤの Polizza Italiana di Assicurazione Marittima sopra Merci (1933), Art. 29 以下は Franco avaria particolare に相当する。但しフランスでは液体貨物を除き免責歩合の適用がなるのに反して、イタリヤで一部の貨物につき、ドイツではすべてに免責歩合の適用がある。他方イギリスやアメリカでは液体貨物にも免責歩合の適用はない。

(5) 船舶と船舶との衝突を abordage とし、船舶と船舶以外の他物たとえば漂流物、氷、岸壁との衝突を heurt と呼んでゐる。

(6) ノランクの「全損の危険」(Tous risques) は、イギリスの Institute Cargo Clauses (1/1/58), No. 6, Average (W. A) Clause 以下は「単独海損担保」(with particular average)ノランカの「単独海損担保」(subject to particular average) 特約、フランスのイマヌチニヤム又はロマンテルヤムの Bourse Conditions 以下は「海損担保」(met Beschädigung) 特約、イタリヤの Polizza Italiana di Assicurazione Marittima sopra Merci (1933), Art. 30 以下は「単独海損担保」(Compreso avaria particolare) 条件に、淡水濡、船舶の汗濡、錆及び酸化、破損、漏損、鈎損、油、他物(泥・ソックス等)、他の貨物との接触の危険を附加して担保するもの、及びドイツの Allgemeine Deutsche Seeverversicherungsbedingungen (ADS) §28 以下は「海損担保」(Einschließlich Beschädigung) に船舶の汗濡、錆及び酸化、破損、漏損の危険を附加して担保するものと相当し、イギリスの Institute Cargo Clauses (1/1/58) (irrespective of percentage) No. 6, All risks Clause 以下は「全損の危険」(All risks)ノランクの All Risks of physical loss or damage from any external cause, irrespective of percentage 特約、フランスの Vereiniging van Transportassurandoren in Nederland & Nederlandse All Risks Clause, G. 7 (22/4/53) 以下は「全損の危険」(All Risks)ノランクの「全損の危険」(Tous risques) に盗難不着危険を附加して担保するものに相当する。

(7) 保険証券では、たとえば保険者は一定の事故によって生じた損害及び滅失 (dommages et pertes) を填補するという具合に、dommages et pertes という全損・分損を包含した表現が用いられている (附録訳文参照)。しかし本文ではわが国の慣例に従って単に損害という表現によった。

(8) 新海上保険法案もこのことをその第九条に明記している。

四 甲板又は上部構造部に積載された貨物は船艙に入れられた貨物に比較すれば危険が大きいことはいうまでもない。したがって甲板積の貨物は「単独海損不担保」条件によってのみ担保される^(一)。しかし甲板積貨物には投荷及び浪没 (enlèvement par la mer) という特別の危険がある。そこでこれに対しては割増保険料をもって引受けられる。但し被保険者は甲板積の事実を知ったら遅滞なく保険者に通知しなければならない^(三)。

(1) 本章三注(1)参照。

五 貨物保険証券では原則としてすべての貨物が担保される。しかし、例外として有価証券、貨幣、貴金属、宝石、美術品などの所謂高価品は特約なければ、また盗難危険の大きい郵便小包は特約及び割増保険料がなければ、担保され^{(一)(二)}ない^{(三)(四)}。

(1) 郵便物については次の追加約款がある。その保険期間が普通約款と異なっている点に注意。

Clauser 21.—*Colis postaux et paquets-poste* : En application de la faculté laissée aux parties par l'article 4, les colis postaux et les paquets-poste clos et recommandés sont couverts. Toutefois, et par dérogation aux dispositions contraires de l'article 9, les risques commencent lors de la prise en charge des marchandises par l'Admini-

station de transport et cessent au moment où décharge lui est donnée par le destinataire ou son ayant droit.

(2) 一九二八年証券ではこの他に、生動物、煉瓦、煉炭、石炭、石灰、セメント、天然及び人工肥料、爆発物、穀物、鉱石、石屑、塩、瓦などが掲げられていたが、特約の必要が薄らいだので一九四四年証券では削除された。一九二八年証券第二六条、第三〇条参照。

六 被保険者が保険金を請求するには、貨物が被保険航海又はそれに附随した陸上運送において、損害を蒙ったことを立証しなければならぬ。通常の場合、貨物を受取った海上運送人は船荷証券を発行すると共に、出港前に積荷目録に記載し、陸上運送人も貨物引換証を発行する。したがって保険に附せられた貨物についての船荷証券又は貨物引換証がなく、あるいはその貨物が積荷目録に記載されていないときはその貨物が損害を蒙ったことの証明がないものとして保険者は保険金の支払を一応拒絶することができる。しかしながら何らかの都合で船荷証券又は貨物引換証なしで積込まれ、あるいは積荷目録から洩れていることも考えられないわけではない。そこで一九四四年証券は保険者は船荷証券がなく、又は積荷目録から洩れていたからとてその責を免かれないが、被保険者は運送人と被保険者の帳簿及び通信文を提示し、あるいは運送人に証言を求めるなど、あらゆる手段を講じて運送の事実を立証しなければならぬと定めている^{(一)(二)}。(来五)

(1) 一九二八年証券では予定保険に関して本条と同一の規定が第二九条におかれていた。

(2) 本条は荷主側の要求によって設けられたものであるし、この規定によって荷主の利益が擁護されているように見えるが、實際上船荷証券又は貨物引換証なしで貨物が運送されることは皆無であるから実益は少ない。 Cf. *Govare, op. cit.*, n. 124.

七 被保険者と運送人との間の運送契約の内容如何は保険者の責任を大きく左右するものであるが、第三者たる保険者は運送契約の内容に介入することをえない。したがって運送人が船荷証券又は貨物引換証に免責約款を挿入してその責任を免かれてもこれを甘受せざるをえない立場にある。そこで新証券はこれら免責約款が法律で認められたものである限りこれを承認することを明らかにし、ただ例外としてその責を免かれる場合を二つ定めている(六)。一つは、当然のことながら、運送人が免責約款によって責を免かれた危険が保険者も担保しなかつた危険であつた場合であり、他の一つは、被保険者、荷送人又はその代理人が貨物の性質又は価額について故意に不正確な告知をした場合である。

(1) プラツセルの船荷証券統一条約を国内法に採入れた一九三六年四月二日の海上物品運送に関する法律 *Loi relative aux transports des marchandises par mer* については山戸嘉一・仏蘭西商法(現代外国法典叢書)II海商補遺参照。

(2) これは一九三六年四月二日の海上物品運送に関する法律第六条「荷送人が物品の性質又は価額につき故意に不正確な告知(declaration solemnement inexacte)をなしたときは、運送人はこの物品に生じた滅失又は損害に対してはいかなる責任も負わな^い」という規定に対応するもので、一九一九年及び一九二八年証券では単に貨物の性質について、被保険者が偽つた告知(*fausse declaration*)をしたために運送人が責任を免かれる場合となつていた。なお、貨物の性質(*nature*)又は価額につき故意に不正確な告知をした場合の外、貨物の記号・箇數・數量・種類(*qualité*)又は重量などに関して不正確な告知をした場合が考えられる。しかしこの場合に関して前述海上物品運送法はその第三条で「荷送人がなしたる物品の記号・箇數・數量・種類又は重量に関する告知における不正確はこれより生ずるすべての損害・滅失及び費用について運送人に対する荷送人の責任を生ぜしめる」と定めている。しかし保険証券では本文の通り、保険者が免責されるのは、貨物の性質又は価額につき故意に不正確な告知をした場合に限られてゐる。

第二章 免責危険

一 フランス商法典第三五〇条⁽¹⁾によれば、保険者はすべての海上危険 (toutes les fortunes de mer) によって生じたすべての損害を填補する責に任ずる。しかし保険者は保険証券で、一定の危険によって生じた損害についてはその責を免かれるのが常である。一九四四年保険証券においても、前述のように保険契約の主要形態である「単独海損担保」条件では、保険者ははじめから一定の危険によって生じた損害のみを担保している。「全ての危険」条件ではこれに限らず、「海の危険」又は「不可抗力的事故」によって生じた損害はすべてこれを担保することになっているが、文字通り全ての危険を負担するものではない。次に述べるように第七条、第八条の定める所により保険者は一定の危険については常にその責を免かれ、あるいは特約あったときに限りこれを負担する。

(1) 第三五〇条「暴風雨、難破、坐礁、偶然の衝突、航路・航海若しくは船舶のやむをえない変更により、また投荷、火災、捕獲、掠奪、国権による抑留、開戦の宣言、報復及び一般にその他すべての海上事故により、被保険物上に生じたすべての滅失及び損害は保険者の危険にあるものとする」。一九二八年証券第一条(前述)もまた包括責任主義を明らかにしていた。

二 保険者が常に免責され、特約を以てしても担保されない危険、所謂絶対的免責危険 (risques exclus absolument) として、第七条は次の危険を挙げている。なお、ここで注意しなければならないのは、単に列挙危険によって生じた損害のみならず、その結果として生じた損害についてもその責を免かれる点である。(a) 罰金、没収、押収、徴⁽²⁾発、封鎖侵破、密輸、禁止商業又は秘密商業、損害賠償、差押、差押を解除するために提供される担保に要する費用⁽³⁾。

これらは航海に関する危険とは全く関係がなく、被保険者と第三者間の特別の関係により、あるいは違法行為によつて生ずる危険だからである。(b) 貨物の固有の瑕疵、虫喰、衛生消毒、気温の影響⁽³⁾、樽詰液体の酸化(担保危険によつて生じた場合は担保される)。これらは貨物自体の性質よつて生ずるものだからである。⁽⁴⁾(c) 被保険者・荷送人・荷受人又はその使用人・代理人の故意・過失及び荷造の不完全・不良。⁽⁵⁾(d) 発送又は到達の遅延、相場の下落、檢疫・罷港などの諸費用。これらは貨物に物的損害を生ぜしめるものではなく、海の危険とは関係のない所謂商業危険だからである。この他、保険者は料率委員会制定の特別約款により、所謂原子危険 (risques dits "Atomiques")⁽⁶⁾ すなわち原子構造の変化又は放射能により直接又は間接に生じた滅失又は損害についても免責されている。

(1) この中に徵発 (requisition) という危険があるが、徵発が行われるのは戦時又はこれに準ずる時に限られているために、従来は戦争危険であると解されていたし、判例もその立場に立っていたが、これを特約あれば担保される戦争危険(第八条)の一つとみることは困るとして絶対的免責危険に入れられたのである。

(2) これは旧証券、たとえば一九二八年証券第五条の「抑止、捕獲、差押、没収、密輸又は禁止商業若しくは秘密商業の何らかの結果」という短い規定に比較すると、免責事項が多く、被保険者に酷くなったように思われるが、決してそうではなく、新証券はヨリ精確に列挙したにすぎず、徵発を除けば内容は全く同一であると解されている。

(3) たとえば冬期スカンジナビア向けのブドウ酒樽が破裂し、夏期アフリカ向けの牡蠣が腐敗する如き場合である。

(4) 旧証券ではこの他に、鼠喰、流出、船艙の湿気 (huide de cale) が除外されていたが、新証券では削除され、担保されることになった。イギリスでは特約なき限り Sweat 危険は担保されない点に注意。

(5) 荷造の不完全・不良は(c)の「被保険者……の行為」にも(b)の「被保険物の固有の瑕疵」にも該当する。したがって明文な

くとも除外される危険であるが、今までの証券に明記してあったため、これを削除すれば担保危険になったと解される惧れがあつて、(c)の後段に列挙された。

(6) 原子危険免責条項は、一九四九年四月二五日から第七条の末尾に挿入されていたが、一九五三年からは料率委員会制定追加約款の中、保険証券修正約款の最後の項に同文の条項がおかれている。附録訳文参照。

三 原則として保険者は責任を負わないが、特約があれば割増保険料を以て引受ける危険は保険証券の第八条に列挙してある。(イ) 所謂戦争危険 (risques de guerre) —— 内戦又は外戦、敵対行為、報復、捕獲、拿捕・抑留・抑止、魚雷・水雷・爆弾その他の戦争用具の爆発などすべての戦争危険及び海賊、並びに政治的性格を有する、又は戦争に関連したサボタージュ又はテロ行為。(1)(2)(3) (ロ) 所謂ストライキ危険 (risques de grèves) —— 一揆、人民運動、ストライキ、ロックアウト及びこれに類似した事故。(4)(5) (ハ) 所謂盗難危険 (risques de vol) —— 盗難、不着。(1)(ロ)の戦争・ストライキ危険は常に存在するものではなく、且つそれが存在する場合の危険は著しく大きいために、また(ハ)の盗難・不着危険は発航港又は到達港の如何により、あるいは貨物の種類如何によって危険の大きさを異にするためにこれを特約によらしめている。

(1) 一九四四年の証券では(b)に「テロ又はサボタージュ行為」が掲げられ、全体で四号より成っていたが、一九四七年一月一日の改正で「政治的性格を有する、又は戦争に関連したサボタージュ又はテロ行為」として(a)の戦争危険に包含せしめられた。一九四四年証券制定当時は、連合軍のノルマンデイ上陸を控えて交通機関を破壊するレジスタンス運動が盛んに行われていたために、特別にこの危険が掲げられたわけである。レジスタンスは最初は戦争に直結していたが、後では必ずしもそうではなかった。しかしこれは内乱の色彩の強いものであるから、戦争行為に準ずるものとし、(a)に包含せられた。但し、所謂テロ又

はサボタージュが全て戦争危険の性格を有するものではないから「政治的性格を有する、又は戦争に関連した」もののみが戦争危険として取扱われていることを注意すべきである。

なお新海上保険法案は第一三条に、特約なき限り免責される危険を掲げているが、その(a)は戦争、(b)は一撥、人民運動、ストライキ、ロックアウト、サボタージュ又はテロ行為となっており、サボタージュ及びテロは戦争危険から除外され、(b)のみに入れられている。

(2) 戦争危険担保特別約款としては一九四七年一月一日制定「戦争保険局 (Service des assurances de guerre) 承認の左の約款がある。

Risques de guerre

Conditions particuliers

ARTICLE PREMIER.—La présente assurance a pour objet exclusif de garantir les marchandises ou facultés assurées, sous réserve des exceptions et précisions ci-après, contre les dommages et pertes provenant :

a) De guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, captures, saisies, arrêts, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques, d'explosion de torpilles, de mines sous-marines ou d'autres engins de guerre, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de piraterie et d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

b) Démeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out.

ARTICLE 2.—Les assureurs demeurent, toutefois, affranchis de tous arrêts, contraintes, molestations, détentions, captures, saisies, ou leurs conséquences, ordonnés par les autorités françaises ou par l'un de leurs alliés, étant

en outre entendu que les marchandises ou facultés assurées ne sont pas, ou ne seront pas à un moment quelconque du voyage, la propriété d'un gouvernement, d'une Société ou d'un individu ennemis de la France ou de ses alliés, alors même que cette Société ou cet individu aurait sa résidence ou son domicile en territoire neutre. Les assureurs demeurent, de plus, affranchis de toutes réquisitions, quel que soit le gouvernement ou l'autorité qui les ait ordonnées.

ARTICLE 3.—Les assureurs demeurent affranchis de toutes conséquences quelconques de violation de blocus déclaré par les autorités françaises ou par des autorités alliées à la France, ainsi que de contrebande et de commerce prohibé ou clandestin.

ARTICLE 4.—Par dérogation en tant que de besoin aux conditions générales et particulières qui précèdent, il est convenu ce qui suit en ce qui concerne la durée des risques :

a) La garantie des assureurs ne commence qu'après la mise des marchandises ou facultés assurées à bord du navire de mer ;

b) Elle cesse à leur débarquement du navire de mer. Elle ne peut, en aucun cas, se prolonger, même à bord de ce navire, au delà d'un délai de quinze jours à compter de minuit du jour où le navire de mer aura mouillé ou se sera amarré dans le port final de déchargement ;

c) En cas de transbordement sur un autre navire de mer, la garantie des assureurs cessera à l'expiration d'un délai de quinze jours à compter de minuit du jour où le premier navire étant arrivé au port de transbordement, y aura mouillé ou s'y sera amarré, ladite garantie ne reprenant effet que lorsque l'intérêt assuré aura été

mis à bord du navire de mer sur lequel s'effectue le transbordement. Pendant le délai précité de quinze jours, l'intérêt assuré demeure couvert, tant à bord du premier navire que sur allèges, le séjour à terre continuant à être exclu dans tous les cas.

d) Dans le cas où l'armateur ou l'affrèteur terminerait le voyage dans un port ou lieu autre que celui prévu, ce port ou lieu sera réputé port final de déchargement et les risques des assureurs prendront fin comme il est spécifié ci-dessus ;

e) L'expression «navire de mer», employée dans les alinéas précédents du présent article, s'entend du navire qui transporte l'intérêt assuré d'un port ou lieu à un autre port ou lieu lorsque le voyage comporte un trajet maritime effectué par ce navire.

ARTICLE 5.—Il est précisé qu'en dehors de la capture et de la saisie, les assureurs garantissent seulement les dommages et pertes matériels et les avaries communes résultant des événements couverts.

Ils sont, dans tous les cas, affranchis de toute responsabilité pour retards dans l'expédition ou l'arrivée des marchandises ou facultés, pour différences de cours, pour frais de magasinage, frais de séjour ou autres, pour préjudices résultant de prohibitions d'exportation ou d'importation ainsi que, généralement, de tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale des assurés ou de leurs ayants droit.

ARTICLE 6.—En cas de capture ou de saisie dont ils répondent, les assureurs sont responsables du fait même de la dépossession résultant de cette capture ou saisie. Le délaissement peut alors leur être fait si les marchandises ou facultés n'ont pas été mises à la disposition des assurés ou de leurs représentants ou ayants droit dans

les trois mois qui suivent le jour où la nouvelle de la capture ou de la saisie a été notifiée par eux aux assureurs, à la condition que cette notification ait été accompagnée de toutes les pièces justificatives de la réclamation.

A partir du jour où la faculté de délaissement sera ainsi ouverte aux assurés en vertu du présent article, ceux-ci auront un délai de six mois pour signifier aux assureurs le délaissement, lequel ne sera cependant plus recevable si, au moment de cette signification, les marchandises ou facultés ont déjà été remises à leur disposition ou à celle de leurs représentants ou ayants droit. Ce délai passé, toute réclamation pour dépossession sera prescrite.

ARTICLE 7.—Dans tous les cas garantis par la présente police, le remboursement aura lieu sans franchise.

ARTICLE 8.—Sous les réserves ci-dessus spécifiées, toutes escales sur route sont couvertes sans surprime, et tous transbordements et déviations moyennant surprimes à fixer.

ARTICLE 9.—La prime ressortie pour l'assurance des risques couverts par la présente police, ainsi que tous droits, impôts et taxes, sont payables comptant lors de la souscription de ces risques, et le contrat ne pourra, en aucun cas, produire ses effets avant ce paiement, sauf en ce qui concerne les risques couverts par une police d'abonnement.

La prime sera, dans tous les cas, acquise aux assureurs et aucune ristourne ne pourra être faite sur cette prime pour quelque cause que ce soit.

DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

ARTICLE 10.—Il est convenu que les assureurs auront la faculté de résilier la présente police en tout temps, sous simple préavis de quarante-huit heures notifié, même par simple lettre, à l'assuré ou à son courtier. Ce préavis ne commence à courir que du jour de la réception de la lettre d'avis (dimanches et jours fériés non compris).

Toutefois, dans tous les cas où la lettre d'avis de résiliation ne sera pas parvenue au destinataire, même pour cause de force majeure ou de cas fortuit, cinq jours après celui de son envoi (dimanches et jours fériés compris), la résiliation de la police deviendra effective à partir de ce cinquième jour.

Pour les marchandises ou facultés dont les risques n'auraient pas commencé avant l'expiration des délais prévus au présent article, les assureurs seront exempts de toute responsabilité.

本約款では、戦争危険の他に所謂ストライキ危険、すなわち一擧、人民運動、ストライキ、ロックアウト危険も担保されている(一条b)。船舶保険戦争約款でも同様であるが、インド支那航路について特にその効用は大きかったようである。その他、普通約款と異なり保険期間が貨物が船舶上にある間に限定され、陸上危険を含まない点(四条a b)、積替危険も著しく制限されている点(四条c)、免責歩合の適用がない点(第七条)などを注意すべきである。

なお、戦争危険については、Lauréau, L'assurance des risques maritimes de guerre et les polices françaises, 1941, 175 p. 参照。

(3) ストライキ危険は前註(2)で述べたように戦争危険約款第一条bによっても担保されるが、そのみを担保する約款として一九五三年料率委員会制定の約款第二五が用いられている。

Clause 25.—*Risques de grèves, lock-out, émeutes et mouvements populaires*: Aux clauses et conditions de la poli-

ce n° du , les Assureurs, par dérogation au paragraphe b) de l'article 8 des Conditions générales de l'imprimé de la Police française d'Assurance maritime sur facultés, couvrent :

Article premier.—Les risques de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires, étant précisé que cette garantie est strictement limitée aux seuls dommages et pertes matériels, vol ou pillage survenant aux intérêts assurés et qui résulteraient directement de l'action de grévistes, ouvriers frappés de lock-out ou de personnes prenant part à des conflits du travail, des émeutes ou mouvements populaires.

Toutefois, les risques ci-dessus ne seront pas garantis s'ils ont pour origine la guerre civile ou étrangère.

Art. 2.—Les Assureurs sont exonérés de toute responsabilité provenant de vice propre de la marchandise assurée, de tout dommage ou perte résultant d'un retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées même si ceux-ci ont été occasionnés par un risque couvert, de toute dépense et/ou frais résultant d'un retard, à l'exception de ceux qui auraient été récupérable sous l'empire de la police si les risques de grèves n'avaient pas été couverts, ainsi que de perte de marché.

Il est en outre convenu que le dernier alinéa de l'article ONZE ainsi libellé : «Aucune surprime ne sera due lorsque ces faits auront pour cause un risque couvert par la police» n'est pas applicable lorsque la prolongation de la durée normale du voyage assuré résulte de faits couverts par les présentes conditions particulières.

Art. 3.—Les réclamations pour perte ou dommage dans les limites de ces clauses seront payables intégralement.

Art. 4.—Cette couverture est accordée moyennant la prime en vigueur au moment de la prise d'effet des ris-

ques garantis ; cette prime est à fixer par le Comité de Tarification sur Facultés ; elle sera acquise dans tous les cas aux assureurs et aucune ristourne ne pourra être faite sur cette prime pour quelque cause que ce soit.

Art. 5.—Les Assureurs auront la faculté de résilier cette couverture spéciale en tout temps, sous simple préavis de quarante-huit heures notifié, même par simple lettre, à l'Assuré ou à son Courtier. Ce délai ne commence à courir que du jour de la réception de la lettre d'avis (dimanches et jours fériés non compris). Toutefois dans tous les cas où la lettre d'avis de résiliation ne sera pas parvenue au destinataire, même pour cause de force majeure ou de cas fortuit, cinq jours après celui de son envoi (dimanche et jours fériés compris), la résiliation de cette couverture spéciale deviendra effective à partir de ce cinquième jour.

Pour les marchandises ou facultés dont les risques n'auraient pas commencé avant l'expiration des délais prévus à l'article précédent, les Assureurs sont exempts de toute responsabilité.

(4) vol & pillage も盗難であるが、前者が普通は荷造の破壊による内容の一部の盗難を指すのに反して、後者は多くの場合集団による貨物の強奪の意味に使用される (Cf. Govare, op. cit., n. 127-4)。したがって新証券制定の当時 pillage を一撥、ストライキ、暴動などと同一範疇に入れることを主張した保険者もまた (Cf. Lureau et Olive, op. cit., n. 76)。しかし盗難には変りなく、disparition 又は non livraison は要するに船積された貨物が何等かの理由で到達地に至る間に紛失すること、盗難による場合が多からう。しかし本危険を担保すれば、盗難のありたることを立証する必要はない。

なお、序論で一寸触れたように、往時の保険証券では pillage はハッキリ免責されていたが、vol については明文はなかった。したがって、vol が偶然な事故であるとするれば包括責任主義の下では担保されると解されていた。しかし第一次大戦の結果道徳が低下し盗難が激増したので、一九一九年の保険証券からこれを免責危険の一つとして列挙するようになり、それが一

九四四年証券にも引継がれている。

この点に関して新海上保険法案をみるに、特約なき限り免責される危険を定めた第一三条には *vol* と *pillage* も掲げられていない。それ所か、貨物保険の特則を定めた第三章の第六〇条で「反対の特約なき限り、保険者は被保険物の *vol* を担保する」と規定している。しかしこれは「保険者は、暴風雨、難破、…… *pillage*、海賊及び一般にすべての海の危険又は不可抗力の事故によって生じた損害」を填補すると包括責任主義を明示した第九条に対応するもので、本来は負担すべき危険であるという立場から免責を保険証券によらしめている。

盗難不着危険に関する現行追加約款は次の二種である。

CLAUSE 13.—*Garantie des risques de vol, de pillage et de disparition*: Par extension aux Conditions générales, le vol total ou partiel, le pillage et la disparition totale d'un colis—contenant et contenu—sont aux risques des assureurs, à moins qu'ils ne proviennent d'un des risques exclus par les alinéas a) et b) de l'article 8.

Toutefois, le manquant de tout ou partie d'un colis n'est à la charge des assureurs que s'il est justifié que ce colis porte des traces non équivoques de fraction constatées dans les conditions prévues au chapitre VI.

Par dérogation à l'article 22, les pertes partielles couvertes aux termes de la présente clause seront remboursées sans franchise, sauf sur les facultés sujettes au coulage, à la casse et à la fonte et sur les facultés en sacs; sur toutes ces facultés, la franchise sera celle qui est prévue pour les avaries particulières matérielles.

La disparition totale d'un colis—contenant et contenu—sera toujours réglée sans franchise.

CLAUSE 14.—*Garantie des risques de disparition*: Par extension aux Conditions générales, la disparition totale d'un colis—contenant et contenu—est couverte et sera réglée sans franchise, à moins qu'elle ne provienne d'un

des risques exclus par les alinéas a) et b) de l'article 8.

右の中盗難不着両危険を担保する Clause 13 は一九四四年証券と同時に制定された追加約款「II—Risques de vol, de pillage et de disparition 及び料率委員会制定の旧追加約款 2°) Clauses de séparation de la garantie des risques de vol en général des seuls risques de disparition, Deuxième Clause を「不着危険のみを担保する Clause 14 はその Première Clause を継承したものである。旧約款については亀井・海上保険における盗難不着の危険について（保険学雑誌 第四〇三号）参照。

(5) 「全ての危険」条件によれば、保険者は第七、八条に定められた場合を除く一切の危険を担保する。したがって貨物が漏洩し易いものであろうが、溶解し易いものであろうが、免責危険によらない限り、その重量又は数量の減少は保険者これを担保する。しかしながら貨物の重量又は数量の減少が担保危険によって生じたか、免責危険たる盗難によって生じたかの判定は決して容易ではない。そこで料率委員会制定一九五三年追加約款は、保険証券の規定を修正する条項の第二として、*Facultés sujettes à coutage, fonte, facultés en sacs ou expédités dans des récipients susceptibles de se casser* と題する条項を定め、漏洩又は溶解し易い貨物、袋入り貨物又は毀損し易い容器で発送される貨物は、盗難危険が担保されるときに限り、「全ての危険」条件で引受けられるとし、同じく反対に「全ての危険」条件で引受けられているときに限り盗難危険も担保されるとして、実際上問題が生ずることを未然に防いでいる。

(6) 保険者は、第二条の定める通り「全ての危険」又は「単独海損不担保」条件において、夫々一定の危険によって生じた損害 (*dommages et pertes : causés aux objets assurés par...*) を填補する責に任ずる。一方保険者は第七条第八条の定める通り一定の危険を原因とする請求 (*réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences*) に対してはその責に任じない。しからは一定の危険が損害といかなる関係にあるときに保険者はその責に任じ、あるいはその責に任

ないのであろうか。また、損害が一定の担保危険と免責危険との競合協力によって生じたとき保険者の責任はどうなるであろうか。これ所謂因果関係の問題である。しかしながらフランスでは右のような形で一般的に因果関係の問題が論ぜられたことは少なく、免責危険の一つである戦争危険と普通の海上危険の協力によって損害が生じたとき、あるいは貨物の固有の瑕疵と海の危険の協力によって損害が生じたときの保険者の責任如何という形でのみ問題にされてきたに止まっているようである。

損害の原因は戦争危険か普通の海上危険であるかの問題に関して、フランスの判例は第一次大戦前までは所謂近因説 (*Théorie de la causa proxima*) に立っていた。すなわち、直接原因 (*cause immédiate*) 換言すれば時間的に損害に最も近い事故 (*l'événement chronologiquement le plus rapproché du dommage*) をもって原因とみていた。たとえば、クリミア戦争の当時フランスからクリミアへ軍需品を輸送すべくフランス政府によって徴用された商船が、黒海で嵐のために海岸に流されたので、捕虜となることを惧れて遺棄したところ、セバストポールの要塞の前で坐礁し、ロシア軍によって焼かれた有名な *Tris* 号事件や、船舶が港で攻撃を受けるのを避くべく、修理のために荷卸していた積荷の一部を放棄したまま早期出港した事件では戦争危険が原因とされ、また戦争のために航海を継続できなくなった船舶が流氷によって損害を蒙った事件や、軍艦に遭遇するのを避けるために航路を変更した船舶が荒天により、あるいは衝突によって損害を蒙った事件では、普通の海上危険が原因であると判決された。

しかし第一次大戦中に起った多くの事件では、事故発生の時間的系列は全く偶然的なものであるから、これに従って因果関係を律することは問題の正しい解決法でないことが明らかとなった。かくて、たとえば *Imperthie* 号と巡洋船 *Cassard Djurtura* 号と *Empress-of-Britain* 号 *Mentor* 号と *Zurbaran* 号の衝突事件では、戦争危険が原因であるためには、それが損害の *cause direct, dominante, déterminante, prépondérante, nécessaire, fatal, efficient* とうう関係になければならぬこと、一言でいえば損害の *cause prépondérante* でなければならぬことが明らかにされた。こうして簡明ではあるが、

余りに単純すぎる近因説にかわって最有力条件 (cause déterminante) 説が現われた。このほかダンジョンは根本原因 (cause causans) 説を唱え、リネールは戦争危険原因説を主張しているが、一般的な承認を受けるには至っていない。

これに対して保険者の免責危険の一つたる貨物の固有の瑕疵については、貨物の固有の瑕疵を理由として保険者が全くその責を免かれるためには、それが損害又は滅失の唯一の原因 (cause unique) でなければならぬ (Nantes, 20 mars 1933) とされている。しかしながら実際上は、固有の瑕疵と海の危険とが協力して損害を生じ、その何れか一方だけではそのような損害を生じなかったであろう場合が存在するが、この場合には二つの原因が損害発生に寄与した割合によって責任が決定されるとされている。度々の寄港で航海期間が延びた航海で換気が悪かったのと、天気が悪かったために貨物が醗酵したために損害が生じた例で、そのような季節に十分乾燥してない貨物を積込んだのもよくないとして、荷主が損害の三分の一を負担した判例がある (Marseille, 20 janv. 1934)。

このように因果関係の問題については、判例も学説も区々であるが、保険証券の解釈に関しては現在までのところ全然問題とされていないのでこの問題は別の機会に論ずることとし本稿ではこれ以上深く立入らぬ。Ripert, n. 2681 et suiv.; Chauveau, op. cit.; Audouin, L'assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feu ou en convoi pendant la guerre de 1914~1918. Rev. int. droit maritime, t. XXXIII, p. 1 et suiv.; Marcron, Essai de distinction entre les risques ordinaires de navigation et les risques de guerre en matière d'assurances. Paris 1922; Danjon, Traité de droit maritime, t. IV, p. 502 et suiv.; Rüeger, Die Causa Proxima-Regel im Seeversicherungsrecht. 1956, 113 S.; Gougler, De la relation de causalité en matière d'assurance. 1956, 110 p. 拙稿・海上保険における因果関係 (ビジネス・レビュー第六卷第二号) / 保険法における因果関係 (一橋論双第四一卷第二号) など参照。

第三章 保 險 期 間

一 第一章において述べたように、保険者は一定の危険によりて生じた損害を填補する。しかしその一定の危険は更に一定の時及び所において発生したものでなければならぬ。保険者がその責に任ずる時及び所は、一般に保険期間又は危険期間 (*durée des risques*) と呼ばれている。保険期間については商法典にも第三四一、三五〇、三五一、三六二、三六三、三六四条にその規定がある。しかし実際の保険証券ではこれと異なる定めがあることは他の場合と同様である。保険者が負担する危険の時及び所の限定は、あるいは一定の期間を定め、あるいは一定の航海を定めることによって行われる。前者の場合の保険証券を *police à durée déterminée* 又は *police à temps* もしくは *police à terme* といひ、後者の場合の保険を *assurance au voyage* と呼んでゐる。船舶保険は概ね前者に属し、貨物保険は殆どの場合後者に属している。このように貨物保険における危険の時と所は一定の航海を以て定められる。したがって、原則として危険は一定航海の開始のときにはじまり、航海が終了したときに終る。また危険発生場所は発航港から仕向港に至る通常の航路に限定される。しかしながら航海の開始時及び終了時をいつとみるかは問題であるし、通常の航路と異なる航海を行うことも予想しうる。これらの点について一九四四年保険証券はその第三章を「被保険危険の時及び所」(*Temps et lieu des risques assurés*) にあて、第九条(危険期間)、第一〇条(早期の引渡)、

第一条(被保険航海の延長)の三ヶ条をおいてゐる。

二 貨物保険の保険期間について商法典^(三四)は冒險貸借における貸主の負担すべき危険期間に関する規定^(三三)を適用

し「危険の期間は、船舶に積込まれた日もしくは船舶に積込まんがために艀に積込まれた日に始まり、陸上において引渡された日に終る」^(八三)と規定している。したがって積込の際のスリング・ロスは担保されていない。そこで一九二八年証券は「危険は、貨物が積込まれるために陸地を離れたときに始まり、仕向地で陸地におかれたときに終る。陸地から本船へ、及び本船から陸地へ直接運搬するための艀のすべての危険は、これを保険者の負担とする」^(八二)とし、このスリング・ロスをも担保することとした。だが、これでも積込前および陸揚後の危険は全然担保されていない。故に実際上は特約によって保険期間を延長し、これらの陸上危険を担保することとしていた。この点に鑑み、新証券は前述のように、海上運送に関する危険のみならず、それに附随する前後の陸上・河川・航空運送に関する危険も担保することと相俟って、保険期間も「倉庫から倉庫まで」^{(一)(c)}(*de magasin à magasin*)に延長した。すなわち新証券によれば保険者の危険は、被保険物が、運送のために、被保険航海の最初の積出地における倉庫を出たときに始まり、その航海の仕向地において荷受人又はその代理人の倉庫に入ったときに終る。但し、仕向地の保税倉庫、公設又は私設の陸揚倉庫に入れられた貨物の保護は、特約および割増保険料がない限り、船舶その他の輸送用具から荷卸後三〇日——内陸の場合は一五日——経過すれば終了する。なお、ラ・プラタ河の諸港向けの貨物については、従来から特則が設けられていたが、新証券でも引継がれ、貨物が倉庫、保税倉庫、公設又は私設陸揚倉庫、税関などに到達したとき、また陸揚されてから一〇日以内にこれらの倉庫に入れられないときは一〇日経過したときに、火災危険は消滅するとした。換言すれば、最高一〇日間、火災危険に対してだけ保険者の責任は継続する。

(一) 一九四四年貨物保険証券の第九条、第一条に定められた保険期間の *De magasin à magasin* は概ねアメリカの

American Institute Cargo Clauses (2/1949), No. 1. 1249 Warehouse to warehouse, 2. 1250 Zusatzbestimmungen zu den A. D. S. für die Güterversicherung (1947), No. 5 1249 Von Haus zu Haus, 1250 Accordo Assicurazioni Trasporti 1950, No. 9 (1/1/51, 15/5/52) 9 Da magazzino a magazzino 保険と運卸手取。1251 1252 1253 1254 1255 1256 1257 Institute Cargo Clauses (1/1/58) 9 Warehouse to Warehouse Clause (No. 1), Extended Cover Clause (No. 2), Termination of Adventure Clause (No. 3), Reasonable Despatch Clause (No. 14) 1249 Warehouse to warehouse (with extended cover) 2. 1249 2. 1249 2. 1249 1. 1249。

(2) 保険期間に關する特約として左の四種の追加約款がある。

Clause 9.—*Cessation des risques à la mise à bord*: Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 9, les risques cessent au moment où les facultés sont mises à bord du navire de mer.

Clause 10.—*Prise des risques à bord*: Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 9, les risques ne commencent qu'au moment où les facultés sont à bord du navire de mer.

Clause 11.—*Risques «Waterborne»*: Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 9, les risques commencent au moment où les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer et cessent au moment où elles quittent le bord du dit navire de mer pour être déchargées au port de destination.

Clause 12.—*Risques «Qua à qua»*: Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 9, les risques commencent au moment où les facultés quittent la terre pour être embarquées au port maritime de chargement indiqué dans l'ordre d'assurance et cessent au moment où elles touchent terre au port maritime de déchargement indiqué dans l'ordre d'assurance.

Les délais de constatation prévus à l'article 19 sont ramenés à quarante-huit heures.

Clause 9 で危険が船舶に積込まれたときに終了するのは、*ヘン・オ・ビー* の売手のために利用されるからであり、Clause 10 で危険が船舶に積込まれたときに開始するのは、*ヘン・オ・ビー* の買手のために利用されるからである。Clause 11 では貨物が船舶上にある間、換言すれば「甲板から甲板まで」(*bord à bord*) 担保される。Clause 12 では更に積込積卸の危険も、すなわち「海岸から海岸まで」(*quai à quai*) 担保される。なおこの場合に損害証明期間が海岸に荷卸後四八時間に短縮されることを注意しなければならない。

(3) 海上保険の担保が陸上危険にまで拡張されている結果、損害が発生したときに、それが海上保険と陸上保険、就中火災保険の両者によって担保されることがありうる。この場合、海上保険に関する商法典第三三四条によれば最初の保険者のみが責任を有するのに反して、陸上保険に関する一九三〇年七月一三日の法律第三〇条によれば両保険者共責任を有することとなる。この点に関して料率委員会は次の追加約款を制定した。

Clause 22. — *Incendie à terre*: Par dérogation aux dispositions contraires des Conditions Générales, la garantie des assureurs en cas d'incendie, tant dans les magasins à l'intérieur qu'au port d'embarquement, de transbordement ou de débarquement, n'entrera en jeu qu'après épuisement de la responsabilité des assureurs garantissant contre l'incendie les magasins ou les marchandises et de celles des propriétaires, locataires ou exploitants des lieux.

すなわちこれによれば火災保険者まずその責を負い、しかる後その不足分について海上保険者責を負うこととしている。恐らくこれは英米の他保険約款 (*other insurance clause*) に倣って制定されたものであるが、これによって問題は少しも解決せず、異論も多し。 Cf. Lureau, Les clauses additionnelles de la police sur facultés. D. M. F., 1934, p. 76.

三 航海は種々の事情によつて予定より延長され、あるいは短縮される。商法典第三六四条はこれらの場合について規定しているが、その第二項は航海が短縮されたときも、保険契約はその全効力を有することを定めている。これに關して保険証券第一〇条は航海が短縮されて荷主が予定より早く貨物を受取つた場合を予想し、航海の通常の終了前に、貨物が被保険者、荷送人、荷受人又はこれらの者の代理人に引渡されたときは、保険者の責任は終了することを明らかにしている。蓋し、引渡しによつて被保険危険は消滅するからである。

(1) たとえば積載船舶が航海の途中で海損を蒙り避難港で修理中に、荷主が船長から貨物を受取り、そこで売却又は他船に積替したような場合である。運送の一部を荷受人自身が行うような場合をいつているのではない。

四 これに反して被保険航海が、寄港 (escapes) 離路 (déviation) 又は積替 (transbordement) などによつて延長されることがある。寄航、離路又は積替は危険を増加させる。しかし保険契約締結時に寄航、離路又は積替が予見されていたときは、その危険は当然約定保険料に算入されているから問題はない。しかし航海の途中において契約時に予見されていなかった寄航、離路又は積替が行われたときは、その航海は被保険航海と同一の航海ではないという理由で保険者はその責を免かれようとするのが考えられる。それが被保険者の意思によつて行われたときにはこれは当然であろう。しかしそれが被保険者に帰すべからざる理由によつて行われることもありうるし、何れの場合においても被保険者が保険保護を受けたい希望を有することは間違いない。そこで第一条はこれらの場合について規定を設け、直行的寄港⁽¹⁾の場合には割増保険料なしに、逆行的寄港、離路又は積替の場合及び被保険航海の通常の航海期間の延長の場合はずべて割増保険料を以て引続き担保されること⁽²⁾、もとよりそれらが保険者の負担した危険を原因とし

て行われたときは割増保険料は徴収されないことを明らかにしている。

(1) 一九二八年証券では直航的寄港たると逆航的寄港たるとを問わず、任意になされたすべての寄航、離路又は積替は割増保険料を以て担保されていた。

(2) Institute Cargo Clauses, 2. Extended Cover Clause 参照。

第四章 保 險 価 額

一 被保険物の価額を保険価額という。換言すれば、被保険物の滅失によって被保険者が蒙ることあるべき損害額の最高限度を保険価額という。海上保険が損害填補の契約である以上、被保険者は保険価額以上の保険金支払を受けてはならないし、保険者は保険価額以上に責任を負うことはない。したがって保険価額の決定、すなわち評価 (valuation) は海上保険契約においては極めて重要な問題である。就中貨物保険においては船舶保険と異なり、被保険者の告知を信頼する他はないので保険価額をめぐっての問題はヨリ重要である。そこで一九四四年保険証券も第四章を保険価額にあて、条文は第一二条一ヶ条であるが、保険評価額が実際価額を著しく超えた場合(条二)、仕向地価額が実際価額を超える場合(条二)、貨物が売却された場合(条三)、価額の確定通知が事故発生後になされる場合(条四)についてそれぞれ規定をおいている。

二 商法典第三三二条は保険証券中に被保険物の種類と並んでその価額又は評価額 (la valeur ou l'estimation) を記載すべきことを要求する。しかし保険価額は必ずしも契約締結の当時決定する必要はなく、事故発生時に決定しても

差支ない。だが實際は保險契約締結の當時、保險価額を協定しておくのが普通である。協定された価額を協定保險価額又は保險評価額 (valeur agréée) といひ、協定保險価額が定められた保險証券を評価済保險証券 (police évaluée) という。一旦保險価額が協定されると、それは保險者責任の最高限度をなし、保險者はその額を超えて責任を負うこととはない⁽¹⁾ (二七)。しかし常に必ず協定保險価額まではその責に任ずるといふものではない。過大評価 (surévaluation) の場合及び過小評価 (sousévaluation) の場合が問題となる。

過大評価の危険は船舶保險の場合には少ない。したがって船舶約款第一二条も「異常な過大評価の場合を除き、両当事者は互に (協定保險価額) 以外の一切の評価を放棄する」と規定している。しかしながら貨物保險の場合には事情が異なる。過大評価の危険が少なからず存在する。もとより、評価につき被保險者の詐欺があつた場合には商法典第三三六条の定めがあるから、それ以外の場合には当事者の協定価額を絶対的なものとしても差支ないと思われる。實際さういふ法制もとっている国もある。しかしながらフランスの判例は利得禁止の立場から、協定保險価額が定められてあり又は *vaille que vaille* の契約であっても、保險者はそれが實際価額以上であることを立証することができる⁽²⁾ としていた。かくて一九四四年証券も貨物保險においては協定保險価額は絶対的なものでないことを明らかにした。すなわち、新証券によれば、協定保險価額が存在する場合と雖も、保險者は事故が発生したときに貨物の實際価額 (valeur réelle) の証明を要求することができ、過大評価であつた場合には、實際価額に希望利益としてその二〇パーセント⁽³⁾ を加算した金額に保險価額を減額することができる⁽⁴⁾。すなわち保險者の責任は實際価額の二〇パーセント増を限度とする。ここで實際価額とは貨物の仕入価額——それなきときは発送の時及び所における市価——に仕向

地までの運賃、保険料其他一切の費用を加算した金額をいう。⁽⁴⁾⁽⁵⁾

しかしながらときには仕向地における貨物の市価が非常に高く、右に定められた実際価額の二〇パーセント増の金額の填補を受けるだけではその実損が十分カバーされない場合がある。そこで新証券は、このような場合のために、仕向地における価額を保険価額とすることを認めている^(二)。仕向地における価額は、到達日又は滅失日における市価により、又は関係官庁によって決定される。なお仕向地価額による場合には前の場合のような価額の二〇パーセント増は認められない。仕向地価額は増加額を当然含んでいるからである。

更に航海の途中で貨物が売却されたとき、その売却価額が右の二つの価額の何れよりも大きいという場合があるし、更に買主の得べき利益をそれに加算した金額の附保を売主に要求することがある。これらの場合には売買契約で定められた金額を保険価額とすることが望ましい。そこで、保険証券もこれを明文を以て承認した^(三)。かくて被保険者は右の三つの価額の中で最も金額の大きいものを保険価額として填補を受けることができる。⁽⁶⁾

以上は保険契約締結の当時保険価額が協定された評価済保険証券の場合であるが、保険価額が協定されない無評価保険証券 (Police ouverte) の場合はどうか。たとえば、予定保険では被保険者が発送する船積はすべて自動的に担保される。但し被保険者は船積を知ったときから一定期間内にこれを保険者に通知しなければならぬ^(三三)。しかし被保険者が船積を知ったときには既に貨物は無事に目的地に到達し、あるいは既に損害を蒙っていることがありうる。貨物が無事に達しておれば被保険者としては保険料節約のために過小の保険価額を、反対に損害を蒙っておれば多額の保険金を受取るために過大の保険価額——右に述べた第一二条一—三号の範囲内で——を通知し易い。就

中、後者の場合の弊は大きい。そこで保険証券は、保険価額の確定通知が既に事故が発生した後になされるときは、その保険価額は、被保険者がその前になしたそれと同じ船積について採用した計算法によつた価額を超えてはならないと規定した^(二二)。したがつて増価率は二〇パーセントまで認められているが、今まで一〇パーセントとしておれば、その貨物についても一〇パーセントとして計算される。

(1) 船舶保険証券第三一条また同じ。

(2) Chauveau, op. cit.

(3) 一九二八年保険証券(第一六条)においても、保険者は保険評価額が存在しても損害発生の場合には実際価額の証明を要求することができ、過大評価のときには時価の一〇パーセント増に減額できた。しかし新証券と異なつて、この場合基準となるのは時価——それは仕入価格にすべての費用を加算したもの——だけであり、仕向地価額や売却価額は考慮されておらず、また、その一〇パーセント増であつた。ただ実際には特別約款で二〇パーセント増とされていたようである。

(4) 貨物の荷造(emballages)に使用される函又は袋は一般に価額の低いものである。またその費用も普通は貨物の価額の中に含めて附保されているので、貨物が分損を蒙つたときは全額回収される。しかしながら貨物によつては荷造りそのものに多額の費用を要し、貨物は無傷でも荷造りの破損が貨物の商品価値を著しく低下させることがある。このような場合には貨物とは別個に荷造を附保することが望ましい。そこで料率委員会一九五三年制定追加約款中、保険証券を訂正する条項の第一項は、荷造り自体を附保することができること、且つその附保条件は単独海損不担保条件に限られることを明らかにしている。

(5) 貨物が仕向地に到着したときに支払われる関税も普通は諸費用の一つとして貨物の価額に算入して附保されるが、高額の

關稅が課せられる場合には、貨物とは別個の保險に附し、以て保險料の節約を圖ることがある。その場合には料率委員會制定の次の追加約款第二四（これは一九四四年証券と同時に制定された追加約款IVと同文）が挿入される。

Clausa 24.—*Droits de douane*: Sur demande de l'assuré, les droits de douane à acquitter au lieu de destination peuvent faire l'objet d'une assurance séparée de celle de la marchandise.

Cette assurance spéciale est consentie aux mêmes conditions que l'assurance de la marchandise, la responsabilité des assureurs n'étant encourue que si elle l'est pour la marchandise et si les droits de douane, malgré les dommages ou pertes dont a souffert la marchandise, ont dû être acquittés intégralement ou n'ont bénéficié que d'une réduction proportionnellement inférieure à l'importance des dommages et pertes. Les assureurs régleront alors dans la proportion où leur responsabilité est engagée pour la marchandise, mais sous déduction de l'abattement qui aura pu être consenti par la Douane.

Les primes pour cette assurance sont fixées à la moitié des primes de base stipulées pour les risques ordinaires de la marchandise jusqu'au point où doit avoir lieu le dédouanement. Si le voyage doit continuer au-delà de ce point, la somme couverte sur droits de douane sera incorporée dans la valeur d'assurance de la marchandise, et les surprimes éventuellement prévues pour le trajet restant ainsi à accomplir seront dues intégralement sur l'ensemble des valeurs assurées.

Dans l'assurance des droits de douane, les surprimes spéciales afférentes aux risques de vol seront toujours dues intégralement pour la totalité du voyage assuré.

Aucune ristourne de prime ou de surprime ne sera consentie pour perte de la marchandise avant son arrivée

au point où devait avoir lieu le dédouanement.

右の約款によれば、この特別保険は貨物保険と同じ条件で引受けられ、保険者はその貨物に対する関税についてのみ責任を負い、且つ貨物が損害若しくは滅失を蒙ったにもかかわらず関税を全額支払わなければならないか、又は損害若しくは滅失額に比例した金額以下の減額しか享受できないときのみ責任を負う。保険者はそのときには貨物に対する責任の割合に応じてこれを填補するが、税関が認めることあるべき控除額はこれを減額する。この保険の保険料は、課税される地点までは貨物の通常の危険について定められた基本保険料の半額とする。航海がこの地点を越えて継続するときは、関税について引受けられた金額は貨物の保険価額に算入され、残りの運送について課せられることあるべき割増保険料は、保険価額全額について支払わなければならない。

実例を以て示せば次の通りである。 Cf. Lureau et Olive, op. cit., n. 285.

貨物の無事到達価額	一〇〇,〇〇〇フラン
関税額	二五,〇〇〇フラン
合計	一二五,〇〇〇フラン
この場合に貨物が四〇パーセントの損害を蒙って到達したとする。	
貨物の損害(一〇〇,〇〇〇フランの四〇パーセント)	四〇,〇〇〇フラン
関税の損害(二五,〇〇〇フランの四〇パーセント)	一〇,〇〇〇フラン
税関承認の控除額(二五,〇〇〇フランの三〇パーセント)	七,五〇〇フラン
差引	二,五〇〇フラン
保険者填補額	四二,五〇〇フラン

(6) 新海上保険法草案第六一条もこれと同一内容の規定である。

第五章 被保険者の義務

一 海上保険契約において当事者の一方たる保険者は偶然なる一定の事故によって生ずることあるべき損害を填補する義務を負い、相手方たる被保険者（*assuré*）はこれに対して保険料を支払う義務を負っている。しかし被保険者の義務は保険料支払に止まらず、その他告知・通知義務、損害防止義務などいろいろの義務を負っている。被保険者の負うこれらの義務について一九四四年保険証券は第五章をあて、保険料支払義務（*条三*）、租税支払義務（*条四*）、告知・通知義務（*条五*）、損害防止義務（*条六*）、代位（*条七*）に関する規定五ヶ条をおいている。ただ注意しなければならないのは、被保険者の義務はこれに尽きるものではなく、本章以外にも、たとえば第六章では損害の証明方法について、あるいは第一〇章では予定保険について、各種の義務が課せられていることである。⁽¹⁾

(1) 保険料支払義務以外に被保険者が負う各種の義務を総括して保険者利益擁護 (*sauvegarde des intérêts de l'assureur*) 義務と呼ぶことがある。

二 「危険なければ保険料なし。保険料なければ担保なし」(*Pas de risque, pas de prime. Pas de prime, pas de garantie*)といわれる。被保険者が保険者の危険負担の対価として保険料を支払わなければならないことはいうまでもない。しかも保険証券によれば、一旦危険が開始すれば被保険者は保険料の全額を受取ることができる。すなわち保険証券は保険料不可分の原則 (*le principe de l'indivisibilité de la prime*) に注意を明らかにしている。

保険料の支払場所は、保険契約締結の地である。被保険者の住所ではない。すなわち保険証券は民法典第一二四七条の定める取立債務を変更し、これを持参債務としている。保険料の支払時期は保険証券交付の時である。契約成立のときではない。保険料の支払については八日間の猶予がある⁽²⁾。しかしこの期間内に保険料の支払がないときは、保険者の責任は、支払の日の翌日の午前零時まで、停止する。したがって停止期間中に事故が発生して被保険者が損害を蒙っても、保険者はその責に任じない。しかも保険者は保険料全額を受取る権利は失わない。保険契約の効力が停止するためには、陸上保険では一九三〇年保険契約法第一六条によって保険者の書留郵便の送付による附遅滞を必要とするのに反して、貨物海上保険⁽³⁾ではいかなる催告も附遅滞も要せずして自動的に停止する点に注意する必要がある。但し、予定保険は特殊の性格をもっているから、かかる制裁は厳格すぎて適當ではないので、同保険にはこの規定は適用されない。

なお、保険料の支払なき場合にはこのように契約の効力が停止するが、この他に保険者は一定の方式により契約を解除することもできる。これについては第八章で後述する。

(1) 保険契約締結の当時、保険者の危険負担期間、所謂保険期間が定められる。保険期間に対して保険料が算出され、被保険者はこれを支払う。しかしながら保険期間の満了と時を同じくして海上危険も消滅するとは限らず、保険期間の中途において危険が消滅することもあり、保険期間が満了した後も海上危険が存続することがある。後者の場合、保険期間満了後も存続している危険を担保して貰うためには、被保険者は新しくそれに対する保険料を支払わなければならないという点については問題はなからう。これに反して前者の場合、危険消滅後、保険期間満了までの期間に対する保険料はどうなるであろうか。すな

わち、約定保険料は一体をなして不可分であり、したがって全額を保険者取得することができるのか、あるいはその分の保険料は被保険者に返還すべきものであろうか。これ、保険料の不可分性 (indivisibilité)・可分性 (divisibilité) に関する問題である。

この問題についてフランス商法典第三五一条は航路・航海又は船舶のすべての変更及び被保険者の行為から生ずるすべての滅失及び損害は保険者これを負担しないが、それでも危険が開始した以上は保険者は保険料を取得すると規定し、保険料は不可分なることを明らかにしている。これに対してフランスの判例も初めはグラグラしながらもどちらかというところ不可分の原則を認めていたが、一九二一年の判決は、第三五一条の規定は航海の中絶が被保険者の責に帰すべき場合であって、政府の命令により貨物の輸入が禁止された場合のように、不可抗力によつた場合には適用されず、保険者は未經過期間に対する保険料は返還すべしとした。この判例について、保険者の債務が不可抗力によつて履行不能に陥つたのであるから、双務契約たる保険契約における他の一方の被保険者の保険料支払義務も消滅すべきである、という賛成論もあるが、学説は分れて一致していない (Cf. Ripert, t. III, n. 2459; Chauveau, n. 1095)。そこで保険証券上に明確な規定が望まれるわけであるが、一九四四年貨物保険証券は本文記述のように不可分の原則に立つことを明言した。もっとも、嘗ては保険料不可分約款自体に反対論がなかつたわけではないが、今日ではその有効性は一般に認められている。

なお現行船舶保険証券第四条では、航海保険の場合と期間保険の場合を区別し、前者では不可分の原則に立っているが、後者ではそれを更に保険者の負担危険によつて生じた場合と、免責危険によつて生じた場合とを区分し、前の場合にのみ保険料を不可分としている。

(2) 保険料はこれを保険契約締結のときに支払うことが往時では多くの場所における慣習であり、一六八一年の海事勅令もこれを認めていた。この慣習は其後陸上保険に継承されたが、逆に海上保険では放棄し、一定期間内に支払えばよいことと

なった。たとえば船舶保険では一〇ヶ月以内に、あるいは船舶が無事仕向地に到達したとき支払われ、貨物保険では往路の航海では一ヶ月から六ヶ月以内に、往復航海では船舶が帰港したときに支払われた。しかし現今では保険料の支払を延期することの経済的利益は全く薄れ、船舶保険の場合は保険料の全額支払があつてはじめて保険者の責任は開始し、期間保険の場合には危険引受後三〇日以内に支払わなければならず(同保険証券一四条一参照)、貨物保険でも本文のように短縮された。Cf. Ripert, n. 2464, Picard et Besson, n. 98.

(3) 船舶保険では若干緩和されている。一九四一年証券第一四条参照。

三 保険契約の締結に関して賦課される租税、印紙税、登録税など taxes, droits, impôts と呼ばれる諸々の公的負担、及び保険証券の費用は、保険料に準ずるものとして、保険料の支払と同一の条件で、被保険者これを支払わなければならない(一四)。

(1) 一九四四年までは保険取引については、あるいは保険金額、あるいは保険料を基準として印紙税(droit de timbre)、登録税(droit d'enregistrement)など諸々の税(impôts)が課せられていたが、一九四四年一月三十一日の法律でこれらの税は一切廃止され、保険料を基礎として算出される単一年税(taxe unique)がとって代った。税率は保険の種類によつて異なつており、火災保険では三パーセント、海上・河川・航空保険では四パーセントとなつてゐる。(Ripert, 2437, Picard et Besson, n. 31)

(2) 船舶保険証券第一四条も同じ。なお一九二八年貨物保険証券ではその第二三条で、租税、印紙税、保険証券の費用は被保険者の負担に属することは定められていたが、一九四四年証券のように支払条件については規定されていなかった。

四 被保険者は発送又は船積(expédition)に関する一切の有益な情報を保険者に通知しなければならぬ(一五)。す

なわち、被保険者は保険契約締結の当時発送に関する一切の有益な情報を告知する義務、所謂告知義務を負うとともに、保険契約締結後に生じた一切の有益な情報を通知する義務、所謂通知義務を負っている。⁽¹⁾告知及び通知すべき有益な情報の具体的例として、保険証券は被保険航海、船舶の名称及び各船舶⁽²⁾につき危険にさらされる金額を挙げている。

(1) 被保険者が保険契約締結の当時重要な事実を告げ且つ重要な事項につき不実のことを告げない義務、所謂告知義務について商法典第三四八条は「被保険者側における一切の隠蔽、一切の虚偽の陳述、保険契約と船荷証券との間における一切の相違にして、危険の見解を軽減もしくはその対象物を変更するときは、保険を無効ならしめるものとする。前項の隠蔽、虚偽の陳述もしくは相違が被保険物の損害又は滅失につき影響を有しない場合においてもまた、保険は無効とする」と定めている。これに反して保険契約締結後危険が変更した場合の通知義務については陸上保険に関する一九三〇年の保険契約法第一七条の如き規定をおいていない。しかし判例は海上保険においても通知義務があることを認めていた。

(2) 本証券で担保される貨物は、反対の特約なき限り、予定保険では割増保険料で担保されるのに反して、普通の航海保険では反対の特約なき限り担保されない点に注意。

五 損害の防止軽減義務 (Obligation d'atténuer les effets du risque) そのものは商法典にも規定されているが、⁽¹⁾新証券^(条二六)によれば、被保険物を救助し、あらゆる保存手段を講ずることは被保険者にとって義務であると同時に、⁽²⁾保険者にとっては権利である。故に、保険者は自ら損害防止行為を行って差支ないし、船舶の滅失又は航海不能の場合には自らの手で再輸送することができる。しかも被保険者はこれに全面的に協力しなければならない。保険者が被

保険物の救助に着手したからといって、その責任を認めたわけではなく、たとえば委付の承認と看做することはできない。⁽³⁾ 被保険者はまた損害が運送人その他の第三者の行為によって生じたときは、その責任ある第三者に対する権利の保全のために必要なあらゆる手段を適時に講じなければならない。これらの保存行為を被保険者自身のみならず、荷送人、荷受人などが怠ったときは、被保険者はそれによって生じた損害につきその責に任ずる。なお、被保険者、荷送人、荷受人などが責任ある第三者から損害賠償金を取得したときは、その金額は保険価額と保険金額の割合に応じて、支払保険金額から減額されるが、これは実損害填補の原則からみて当然のことである。

(1) すなわち、商法典第三八一条は、「難船又は破船をともなう坐礁の場合において、被保険者は……海難物件の恢復につとめなければならない」とした後、具体的には第三八八条は被保険者は抑留品の解除をえんがために、できる限りの一切の注意をしなければならぬことを規定しているに止まり、たとえば被保険者が損害防止義務を怠った場合についても、明文の規定はなかった。尤もそのために契約の解除を招来するものでなく、単に不履行によって生じた損害を被保険者に賠償するに止まると解されたが。Cf. Ripert, n. 2480 bis.

(2) 船舶保険証券第一六条もこれと同じ規定をおいている。

(3) Waiver clause 参照。

六 陸上保険では保険者の代位が明文を以て認められているが、海上保険者の代位権を認めた規定は商法典にはない。⁽⁴⁾ しかし一九四四年貨物海上保険証券は保険者が被保険者に対し保険金を支払ったときは、保険者が支払った金額を限度として、被保険者が第三者に対して有する権利に代位することを定めている^(条七)。ただ陸上保険では法律によって

代位が認められているのに反して、海上保険では契約によって代位が認められている点を注意しなければならない。この点を鑑みて保険者の要求があれば、被保険者は領收証中にまたは別の文書で代位が行われることを記載しなければならぬとされている(同)。

(1) すなわち、保険契約法第三六条は次のように規定している。「保険者の責任を生ぜしめたる損害が第三者の行為によりて生じた場合において、保険者が保険金を支払ったときは保険者はその支払った金額を限度として被保険者が第三者に対して有する権利および訴権に代位する」。Lureau, Recours de l'assureur contre le transporteur responsable. D. M. F. 1952, p. 1 et suiv.; Jauffret, L'action en responsabilité dans le transport des marchandises par mer. 1957, p. 27 et suiv. 参照。

第六章 損害の証明

一 保険者は被保険物が被保険危険によって損害を蒙ったときは、その損害を填補する責に任ずる。それには損害の原因、損害額などが明らかにされていなければならない。しかるに船舶保険⁽¹⁾と違って貨物保険では、損害の原因、性質、金額を繞って保険者と被保険者との間に争を生じ易い。この争を防止するためには、事故発生後速やかに、しかも信用ある人の証明をうることが望ましい。そこで貨物海上保険証券は第六章を損害の証明にあて、証明の方法及び効力について第一八条、証明をなすべき期間について第一九条の二ヶ条をおいている。

(1) 船舶保険に関しては、一九四九年一月一日制定追加約款第一九 (Clauses additionnelles XIX. Constatation des avar-

ies. Réparations) 参照。

二 損害の証明はこれを一定の人に依頼しなければならない。すなわち保険証券第一八条によれば、荷受人は損害が発生したときはまず世界の主要港にいる海上保険中央委員会⁽²⁾(Comité Central des Assureurs Maritimes)の海損委員 (commissaires d'avaries) に証明を依頼しなければならない。その地に同委員がいないときはロイズの海損委員又は国際運送保険連盟 (Union Internationale des Assurances Transports) の海損委員に依頼してもよい。これもないときは、フランスの港では商事裁判所、外国の港ではその地方の關係官庁に依頼しなければならない。もし荷受人がこれに反した場合、換言すれば右の順序に従わず、又は右以外の人に証明を依頼した場合には、保険者は保険金の請求を拒絶することができる⁽¹⁾。

海損委員又は指名された鑑定人の証明の目的について一九二八年証券は何等の規定をおいていなかったが、判例は海損額の証明であつて、損害原因や被害物の評価とは關係がないとしていた。この点について新証券は「損害及び滅失の性質、原因及び金額 (la nature, la cause et l'importance)」を決定する目的を有することを明確にした。

証明が荷受人の同意をえて行われたときは、それは協議上の対席鑑定 (expertise amiable contradictoire) としての価値を有する。鑑定に対して不満があるときは、両当事者共鑑定後一五日以内に、協議上又は裁判上の反対鑑定人を要求することができる。証明に要した費用及び報酬は、その損害が保険者の負担危険から生じたものであれば、それと損害額との合計が被保険物の保険価額を超えるときと雖も、保険者これを負担する。

(一) ここで注意しなければならないのは、このように損害の証明方法につき厳格な定めがあるが、これに反したときは保険者

は責を免かれることができ、というに止まっている点である。換言すれば、これと異なる人又は順序による証明は絶対的に何等の効力を有しないというのではない。保険者がこの権利を濫用するのは望ましくない。実際上は、事故が発生すれば被保険者は直ちにこれを保険者に通知するが、その際海損委員の指名を保険者に要求し、あるいは保険者の方で海損委員を派遣するという形で解決されている。

(2) Comité Central des Assureurs Maritimes はパリにある、フランスの保険者の利益代表団体で、それ自身は海上保険業は営まず、会員のために有益な資料の蒐集、共同海損の精算を行い、世界各地に海損委員を派遣、事故が発生したときの損害の査定などを行つてゐる。 Cf. Boisard, Défense ou réforme de la structure de l'assurance maritime française. 1958.

三 損害の証明は速やかになされることが望ましい。そこで一九二八年証券は、貨物が運送人から引渡されたときから八日以内、但し貨物が目的地に到着してから三〇日以内に証明を依頼しなければならない、と定めていた。しかしこの八日以内というのは短期に過ぎたので、新証券では後者だけを生かし、貨物が目的地において船舶その他の輸送用具から荷卸されたときから三〇日以内⁽¹⁾に証明を依頼しなければならぬ⁽²⁾とした。荷受人はこの期間内に証明を依頼しなければならぬ。これに反したときは、保険者は保険金の支払を拒絶することができる。しかしこの期間内に鑑定が終了することは勿論、鑑定が開始されることも必要ではない。ただこの期間内に証明を依頼すれば足りる。

三〇日の期間は、ある場合には短縮され、ある場合には延長される。すなわち、目的地が内陸の場合には一日に短縮され、反対に、特別の合意により目的地における貨物の担保期間が右の三〇日又は一日を超えるときは、証明をなすべき期間もその終期まで延長される。また、損害が右の期間満了の直前に発生したときは、實際上証明の手配

をすることは困難だから、損害が期間満了の三日前以後に発生したときは、証明期間も三日間延長される。

(1) この期間は第九条に定められた保険期間の終期、すなわち貨物が仕向地に到達した後担保される期間の最大限と全く同一である。事故が保険期間の終了後生じたのではないかとの疑が保険期間と証明期間の食違から生ずるのをこれによって防止している。しかしそれでも保険期間が第九条の定める所によって最大限度よりも早く終了したときには問題が生じうる。

(2) 但し、判例 (Paris, 25 Juin 1936) も認める通り、荷受人が不可抗力によって一定期間内に証明を依頼できないときは、この限りではない。

第七章 損害の填補

一 保険者は一定の危険によって生じた損害を填補する責に任ずる。しかしながら一定の危険によって生じた損害をすべて填補するものではない。一定の損害についてはその責を免かれることがあるし、逆に物質的損害の他に一定の費用損害についてもその責に任ずることがある。また保険者は、一定の場合には被保険物を委付して保険金全額を請求する権利を被保険者に与えることがある。これら損害填補に関する問題について一九四四年貨物保険証券は第七章をあて、第二〇条(精算の方法)、第二一条(保険者負担額の決定)、第二二条(免責歩合)、第二三条(共同海損分担額)、第二四条(委付)、第二五条(保険金の支払)、第二六条(時効)、第二七条(保険者の責任制限)の八ヶ条をおいている。前述第五章が被保険者の義務に関する規定であるのに対して、第七章はいわば保険者の義務に関する規定である。

二 保険者は保険価額の一定割合の損害についてはその責を負わない。この免責歩合 (franchise) は一九四四年証券

では序論で述べたように一率に五パーセントと定められている(三)。すなわち、保険者は原則として保険価額の五パーセントに当る金額を控除して、損害を填補する^(一)。但し、単独海損不担保条件で列挙された危険、所謂 événement majeur によって生じた損害に対しては、液体貨物の場合はこれを除き、免責歩合の適用はない。また費用損害^(四)、共同海損分担額についても免責歩合は適用されない。なお売買契約上又は慣習上定まっている普通の漏洩、漏出、目減り (coulage ordinaire, déchet ou freinte de route) 換言すれば、航海において通常生ずる freinte de route は、はじめから保険者の担保しない所であって、免責歩合とは関係ない^(二)。

免責歩合は保険価額の五パーセントである。したがって保険価額が大きければ大きい程、填補されない額も大きい結果となる。この不合理を是正するために、一個二個と勘定できる貨物は、それが全体の貨物の一部であると否とに拘らず一個毎に (par colis) 計算され、バラ積貨物は船艙毎に (par cale) もし船艙の中で荷主毎に更に区分してバラ積されているときはそれ毎に (pour-compte) 計算される(三)。

(1) フランスでは損害が免責歩合を超えたときでも、それは填補額から控除される点が特色であったが、諸外国にならって、損害が免責歩合に達したときはこれを控除せず損害額全額を填補する追加約款と、免責歩合を全然適用しない追加約款が制定された。しかし何れの場合でも、通常生ずる目減りは控除されることを注意しなければならない。

Clause 15.—*Franchise atteinte*: Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 22, les pertes et avaries particulières matérielles autres que celles qui résultent d'un des événements énoncés au paragraphe 3 de l'article 2 sont réglées sans autre déduction que celle de la franchise dès que la franchise de est atteinte.

Clause 16.— *Règlement sans franchise* : Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 22, les pertes et avaries particulières matérielles sont réglées sans autre déduction que celle de la freinte.

(2) 新海上保険法草案第六三条も、免責歩合と航海中の通常目減りとは別個のものであることを明言する。

三 保険者の填補額の計算は、差額法 (*règlement par différence*) ではなく、割合法 (*règlement par quotité*) によって行われる。すなわち、貨物の無事到達価額 (*valeur à l'état sain*) と毀損到達価額 (*valeur en état d'avarie*) の差額ではなく、両者の割合を保険価額に乗じたものが保険者の填補すべき金額である^(一)。毀損到達価額の決定は必ずしも容易ではない。したがって競売によるのも一策である。しかし時と場所によっては公平な競売が行われるとは限らない。したがって競売を行うには当事者の合意を必要とする。

運賃額を貨物の価額に算入せず、別個に運賃保険契約を締結した場合も、運賃保険者の責任額は右の割合を運賃の保険価額に乗じて決定される^(二)。

航海の途中で損害を蒙った貨物——たとえば機械——が製造地以外では修理不能のとき、保険者はそれを製造地たる発航港に返送・修理し、再運送することを希望することがある。この場合にはこれに要した費用は、そのために保険者の責任額が保険価額を超えるときと雖も、保険者これを負担する。

(1) 新海上保険法草案も第六二条に同一趣旨の規定をおいている。

(2) したがって運賃を別個に契約した場合と、貨物の価額に算入して契約した場合は同じ結果になる。

四 保険者は被保険物の物質的損害のみならず、被保険者が負担する共同海損分担額についても、保険価額に比例し

て、その責に任ずる^(三)。この場合、保険者の負担に属する単独海損があれば、保険価額から控除して計算される。しかし、保険者は、単に精算の結果確定した被保険者の共同海損分担額を填補するに止まらず、被保険者が共同海損分担額仮払金 (contribution provisoire) を支払ったときは、被保険者に対してその金額を支払^(一)う。但し精算の結果確定した分担額が右の金額以下であったときは、その差額を被保険者は保険者に返還しなければならない。

(1) 実際上は更に進んで次の追加約款 (一九五三年までの例外約款 C と同じ) を挿入することにより、保険者が被保険者に代って直接共同海損分担額仮払金を支払い、又は共同海損分担額支払保証状を発行する。勿論この場合にも仮払金、又は保証額が第二三条に定めた保険者の負担額を超える分については被保険者の負担となる。

6° Clause diverses

Clause 18.—*Contribution provisoire d'avaries communes (clause de substitution)*. Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 23 des Conditions Générales, en cas d'événement pouvant donner lieu à un règlement d'avaries communes, les Compagnies sousignées se substitueront à l'assuré sur sa demande pour verser la contribution provisoire demandée ou pour fournir la caution en garantie de paiement de la contribution d'avaries communes, à charge pour l'assuré de prévenir les assureurs et de leur fournir tous les éléments nécessaires à l'exécution de cette convention; l'obligation pour les assureurs de se substituer à l'assuré ne vaut toutefois que dans la mesure où les circonstances particulières de temps et de lieu n'empêcheront pas les assureurs de s'y conformer.

Si, du fait de cette substitution, les assureurs se trouvent amenés à verser une contribution provisoire supér-

leure à celle qui leur incombe en application de l'article 23 des Conditions Générales ou à fournir caution pour un montant supérieur à leur engagement défini par ledit article, l'assuré sera tenu de leur rembourser sans délai l'excédent de contribution qu'ils auront ainsi avancé ou de se substituer à eux pour la fraction de caution dépassant leur engagement.

五 被保険者は一定の場合には被保険物を委付して、保険金の全額を請求することができる。しかしして一定の場合として商法典では船舶保険、貨物保険を区別することなく、七つの場合を掲げているが、⁽¹⁾実際の保険証券では船貨共更にこれを制限している。⁽²⁾一九四四年貨物保険証券も一九二八年証券と同様、⁽³⁾委付しうる場合として次の四つの場合を掲げている。

(イ) 行方不明の場合。行方不明の期間は、遠洋航海では汽船三ヶ月、帆船六ヶ月、沿岸航行では汽船二ヶ月、帆船四ヶ月とされている。この期間は最後の報道があったときから起算される。もとより報道が一般的に阻害されているときはその期間は算入されない。被保険者は船舶発航の日と船舶が到着しなかったことを立証しなければならぬ。

(ロ) 貨物が負担危険によって損害を蒙り、積出港または仕向港以外の地、すなわち避難港で売却された場合。なお積出港を出港の後、避難のために帰港し、そこで売却されたときは、それは積出港ではなく、避難港で売却されたものとしてこれを委付することができる。

(ハ) 積載船舶が航海を継続すること能わざるに至り、且つ一定期間内に貨物を仕向地へ運送できない場合。

(ニ) 保険者の負担した危険によって貨物の蒙った損害が、保険価額の四分の三に達した場合。損害額の計算は前述

した通り第一八条——二一条の規定にしたがって物質的損害についてのみ行われ、費用はこれを含まない。

以上の四場合の何れか一つに該当するとき、被保険者は委付をなすことができる。しかし保険者は、委付を承認するか、又は所有権の移転なき全損として処理するかを選択する権利を有している。⁽⁵⁾⁽⁶⁾

(1) (イ) 捕獲の場合、(ロ) 難船の場合、(ハ) 破壊を伴う坐礁の場合、(ニ) 海上事故による航海不能の場合、(ホ) 外国国権の留の場合、(ヘ) 被保険物の滅失または毀損が少くともその四分の三に達する場合、(ト) 航海が開始された後に、政府の命令により抑留された場合である。第三六九条参照。

(2) 船舶保険で船舶を委付できる場合は次の二つの場合である。(イ) 船舶の行方不明(行方不明の期間は貨物保険と同様、遠洋航海では三ヶ月、沿岸航行では二ヶ月)又は全損の場合。(ロ) 船舶が担保危険によって航海不能に陥った場合。船舶の修繕費が保険評価額の四分の三を超えたとき、船舶が修繕に必要な物質的手段を入手できないときに航海不能に陥ったものと看做される(船舶保険証券第二二条参照)。

(3) 一九二八年証券第一二条参照。

(4) 事故がヨーロッパ沿岸、地中海・黒海に面したアジア・アフリカ沿岸、ヨーロッパ以外の大西洋沿岸で発生したときは四月、その他の場所で発生したときは六月とされ、被保険者が航海不能を保険者に通知した日から起算される(二四一条一C)。

(5) 委付による被保険物の所有権移転は、保険者にとって常に利益であるとは限らず、不利益を蒙ることもある。保険者は被保険物の所有者としてその保存・救助・撤去費を支出しなければならないからである。しかしながら嘗てはこの不利益も問題とはならなかった。蓋し保険者は、商法典第二一六条第四項「港又は碇泊所の避難所内、海港内又は通航用の内水に於て船舶の遭難ありたる場合、同じく港の工作物上に船舶の加えた海損の場合において、船舶所有者は国に対しても同じく、取除又は

修繕の一切の費用ならびに一切の損害賠償につき船舶及び船積運送品の運送貨を委付してその責を免かれることができる」という規定によって、難破物を委付してその撤去義務を免かれていたからである。しかし、この商法典第二一六条による免責委付は難破物には適用されないことが参事院によって明らかにされたので保険者としては別の対策を考慮せざるをえなくなった。保険者の責任は保険証券に定められた保険金額を常に限度とする。したがって保険者が保険金額の全額を支払った以上、難破物の撤去費を負担しないのは当然であるという議論もありうる。しかしこの場合の撤去義務は保険契約から生ずるのではなくて、所有者であることから生ずるものであり、保険者が被保険者に対して負う義務ではなくて、第三者に対する義務である。あるいはまた、何人も贈与を拒絶しうると同様に、保険者は所有権の移転を拒絶することができる、とも考えられるであろう。しかし移転は無償でなされるものではない。保険金の対価として移転するのである。

判例もまた、所有権の移転なき委付はないとし、保険者が所有権の移転を拒絶する権利はないことを明らかにした (*Trib. com. Rouen, 4 avril 1924*)。かくて保険者は本文のような選択約款を保険証券に挿入することとした。選択約款は裁判所によって有効とされている (*Le Havre, 2 mai 1924*)。しかしこれが委付の本質を大きく変えていることは注目すべき事実である。実際それは最早委付ではない。被保険者が委付する権利は絶対的なものではなくなった。被保険者は依然として所有者であることにより負担すべき撤去費などの費用について別個の保険契約を締結せざるをえない。これらの点については *MacIou, Le délaissement dans l'assurance maritime, 1954, p. 611; Ripert, n. 2841; Chauveau, n. 1145; Lureau, Une importante innovation en matière de délaissement, 1925, Rev. Dor. t. XI, p. 4 参照*。

なお、船舶保険証券第二二条もまた、委付の承認と全損としての処理との何れかを選択する権利を保険者に与えている。但し貨物保険と異なり、保険者は、被保険者が委付の意思表示をなした日から三〇日以内に選択の結果を被保険者に通知しなければならぬと定め、保険者の選択がいつまでもなされないことから生ずる被保険者の不利益を避けている。

(6) 新海上保険法草案はその第六四条に貨物保険で委付しうる場合を掲げているが、この四場合の他に、貨物の紛失又は全部的損壊の場合と、海賊に掠奪されて四ヶ月以内に返還されない場合を掲げている。特に海賊による掠奪の一項を設けられたのは、前述のように新法が盗難危険担保主義をとったためである。また第六五条は戦争危険が特約により担保されたときは、外国官憲により一定期間拿捕、捕殺又は抑留されて解放されない場合にも委付できることを定めている。

六 保険金を請求するには、船荷証券其他の書類を提出して損害を蒙ったことを証明しなければならぬ。保険金は、必要な証明書類が提出されたときから三〇日以内に、⁽¹⁾⁽²⁾ 保険証券と引換に、又は保険証券に支払の旨記載して支払われる。保険金支払の際、それまでに被保険者が支払っていなかった保険料はすべて保険金と相殺される。⁽³⁾ 但し保険証券が事故発生前に善意の第三者に譲渡されたときは、保険者は提示された保険証券に関する未払保険料と相殺しうるに止まる^(二五)。

(1) 商法典は第三八二条に、委付ありたる場合には保険金は、特約なき限り、三ヶ月以内に支払われるべきことを定めていたが、其他の場合については何等の規定をおいていなかった。そこで保険証券は保険金の支払期間について明文をおいたが、委付の場合に限らず一率に一ヶ月以内とした。現行船舶保険においても同様である。同証券第三〇条参照。

(2) 保険金支払の場所については保険証券に明文がない。しかし民法典第一二四七条により、反対の特約なき限り、保険者の住所で支払われる。 Cf. Ripert, n. 2785.

(3) 被保険者が保険料を支払わない場合に対処するため、第一三条で保険契約の効力の自動的停止が、第二九条で保険者の解除権が認められているが、猶予期間内に事故が発生したときは保険者の責任は免かれない。そこに本条の存在理由がある。

七 商法典第四三二条は「冒険貸借契約又は保険契約証券より生ずる一切の訴権は、契約の日より起算し五年を経過

するときは、時効によりて消滅する」と規定し、保険契約より生ずる訴権については特に短期の時効期間に服せしめられているが、貨物保険証券は更に一定の場合にはこれを一年に短縮している^(一)。^(二六)

(1) 一定の場合とは左の場合である。

(イ) 単独海損及び四分の三以上の損害による委付(二四一条一d)の場合——鑑定書、反対鑑定書その他の証明書の日附から起算(二六条二項)。

(ロ) 行方不明による委付(二四一条一a)の場合——委付をなしうべき期間の終了した日から起算(二六条三項)。

(ハ) 再輸送不能による委付(二四一条一c)の場合——(ロ)に同じ(二六条三項)。

(ニ) 航海の途中における売却による委付(二四一条一b)の場合——売却された日から起算(二六条三項)。

(ホ) 共同海損の場合——被保険者又は荷受人が分担額を支払った日から起算(二六条四項)。

ただ、保険者がこの短期時効を援用して保険金支払の責を免かれようとすることは実際上ない。

八 危険が一通の保険証券を以て数人の保険者により引受けられることがある。この場合、各保険者は各自自己の引受金額の総引受金額に対する割合で損害填補の責を負うに止まり、連帯責任を負うものではない。したがって各保険者それぞれ別個の保険証券を発行としたときと事情を異にするものではなく、被保険者は、一保険者が支払不能に陥った場合その保険者の責任額の支払を他の保険者に請求することはできないし、保険者は、他の保険者が填補の責に任じて、正当な理由があれば支払を拒絶することができる。

各保険者はその引受金額を限度としてその責に任ずる。但し前述のように損害調査費用^(一)及び貨物輸送費用^(二)

については、それと損害額との合計が引受金額を超える場合にも、その全額を填補する(二七)。これらは何れも保険者の要請によって支出される費用だからである。

貨物によっては契約締結の当時保険価額が確定せず、後日確定次第通知することにして仮の価額で契約される場合がある。この場合には保険者の責任はこの仮の価額を超えない。しかし予定保険では確定価額が仮の価額を超えたときは確定価額による。ただ後述のように予定保険では保険者の責任を一定額に制限する *plafond* が定められている。

(一) 新海上保険法草案第七条も「同一危険が同一契約において多数の保険者により担保されたときは、各保険者は、その責任の限度をなす引受金額に比例してのみその責に任じ、他の保険者と連帯責任を負わない。」と同一趣旨の規定をおいているが、フランス海法会の原案が小委員会、委員会の数多い討議を殆ど無修正のまま採用された数少い規定の一つである。

第八章 保険契約の無効及び解除

一 保険契約の効力につき、貨物保険証券は既に前述のように被保険者及び保険者の義務に関して各種の規定をおいているが、更に第八章は保険契約の無効又は解除と題し、危険が二ヶ月以内に開始しない場合(第二八条)、保険料が支払われない場合(第二九条)、危険が存在しない場合(第三〇条)の保険契約の効力について規定している。

二 貨物保険の保険期間は暦日を以てではなく、航海によって定められる。換言すれば、期間保険ではなくて航海保険である。したがって保険契約が一旦締結されると、航海がいつまでも開始されなくても保険者は拘束されているばかりでなく、危険事情も契約締結時のそれとは変わってくる。また被保険者が一個の保険証券を以て同種の数航海の担

保にあてる危惧もないわけではない。そこで保険証券は、危険が契約締結後二ヶ月以内に開始しないときは、契約は何らの効力を生じないとした^(二八)。この二ヶ月という期間は予定保険については最初の船積についてのみ適用される⁽²⁾⁽³⁾。

(1) 商法典第三四九条、船舶保険証券第一四条参照。なお一九四四年証券の草案では、契約は「被保険者、その代理人又は権利承継人の利益のためには」効力を生じないとし、保険者が承認すればその効力を失わないとされていた。Lureau et Olive, *op. cit.*, n. 201.

(2) したがって予定保険では第二回目の船積が最初の船積後二ヶ月以上経過した後に行われても、保険者はその危険を担保する。蓋し最初の船積が契約締結後二ヶ月以内に行われれば、危険なくして保険契約が締結されたとは解されなためである。

(3) 新海上保険法草案第八条も貨物保険証券第八条を採用している。しかし保険証券では危険が「保険契約締結後」二ヶ月以内に開始しない場合に限っているのに対して、同案ではその他に「危険負担を定めた日から二ヶ月」以内に開始しない場合をも採上げている。なお、期間については同案も保険証券と同様二ヶ月としているが、これを一ヶ月に短縮した特約もかなり行われているらしく、フランス海法会の原案もこれを一ヶ月としていた。

三 保険者は危険負担の対価として保険料を受取る。しかし保険料が支払期日に支払われない場合があるし、被保険者の明らかな支払不能あるいは破産又は裁判上の清算のために、その支払が期待できなくなる場合がある。保険証券はこれらの場合の保険契約の効力について規定をおいているが、前二者の場合と後二者の場合とを区別している。

まず、被保険者が明らかに支払不能の状態に陥り、又は既に支払期日の到来した保険料を支払わないときは、保険者は一定期間内——二四時間内——に支払うよう催告した後、保険契約の効力を停止し、又は契約を解除することができる⁽¹⁾。効力が停止した保険証券は、保険料が支払われた日の翌日の午前零時から将来に向けてその効力を復活する。

したがってこの間に生じた事故については保険者その責に任じない。

被保険者の破産又は裁判上の清算⁽²⁾ (liquidation judiciaire) の場合には、保険料が未払の保険は原則としてすべて将来に向けてその効力を失う。但し破産管財人 (syndic) 又は裁判上の清算人 (liquidateur judiciaire) が財団の債務として保険料を支払うことを、破産又は裁判上の清算の宣告後四八時間内に保険者に通知したときは、保険者の責任は継続する。なお、予定保険の場合には原則として破産又は裁判上の清算の宣告後の船積に対しても保険者の保護は財団の利益のために継続し、財団は保険料の債務者となる。船積が財団の代表者により、且つ財団のために行われる以上当然のことである。しかし新しい事態が発生した以上保険者並びに財団は契約を解除する権利を有している。解除は書留郵便を以てこれをなすことができる。

これら重要な通知は被保険者又は破産管財人若しくは裁判上の清算人の住所に宛てて発せられるが、これらの人がフランスの本国以外、すなわちフランスの植民地又は外国に居住する場合には問題が生じ易い。そこで保険証券は被保険者が仲立人の仲立によって契約を締結したときは、フランス本国にあるこの仲立人の住所に被保険者の仮住所を選定したものと看做し、これらの通知を仲立人の住所宛になすことができるとした。

停止及び解除は、既に危険が開始しているすべての保険契約及び被保険者の名前で契約されたすべての予定保険契約についてその効力を生ずる。しかしてこれらの危険及び将来の船積に対する保険料について保険者はその権利を放棄する。しかし損害賠償の権利は失わない。なお、前述したように保険契約の効力が自動的に停止した場合には保険者は保険料に対する権利を失わない。

以上保険証券は被保険者の破産若しくは裁判上の清算又は明らかに保険料の支払停止の場合に保険者が有する権利を規定しているが、更に保険証券は保険者の破産若しくは裁判上の清算又は明らかに支払停止の場合に被保険者はこれと同じ権利をもつことを定めている(二九)。しかしながら、保険者が支払不能に陥ることは少くとも現在の厳格な保険監督制度の下では考えられないことである。それよりも重要な規定は、保険者が通知した停止又は解除の効果は、保険証券所持人たる善意の第三者には及ばぬとされている点である(三〇)。すなわち、事故前に且つ停止又は解除の通知前に、保険証券が善意の第三者に譲渡されたときは、保険者はこの第三者に対しては保険料を請求しうるに止まり、停止又は解除の効果は生じない。

(1) 前述(第五章二)のように第一三条二項により保険証券交付後八日以内に保険料が支払われなるときは、保険証券の効力は保険料が支払われた日の翌日の午前零時まで、自動的に停止する。したがって本条のこの規定は主として予定保険を対象としてるようであるが、航海保険においても保険者は積極的に本条を援用して契約を解除することができる。

(2) フランスにおける破産制度及び裁判上の清算制度については、小野木(補遺中野)・破産及破産犯罪(現代外国法典叢書・仏蘭西商法Ⅱ)参照。

四 「危険なければ保険なし⁽¹⁾」。したがって事故が既に発生したことを被保険者が知っており、あるいは航海が既に無事終了したことを保険者が知っておれば、「報道の吉凶を問わず」(sur bonnes ou mauvaises nouvelles)の条件、所謂 lost or not lost の条件で契約された場合でも、その保険契約は無効である。事故の発生又は航海の無事終了を知っていたことの立証は困難である。そこで保険証券は、被保険物又はその積載船舶に関する報道で、被保険者又

は保険者の所在地に到達したものは、彼等が知らない第三者が報道を知った場合にも、それを直ちに知るに至ったものと推定されるとした⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾。なお被保険者が保険の指図をした後、事故が発生したことを知るに至ったときは、電信又は電話で取消の通知をしなければならず、これに反したときも契約は無効である。但し取消の通知が保険者の承諾後到達したときはこの限りでない。

(1) 商法典第三六五条は「被保険物の滅失又は到達後になされたすべての保険は、契約の署名前に被保険物の滅失を被保険者が、又はその到達を被保険者が知りえたときと推定されるときはこれを無効とする」と規定し、続いて第三六六条は「この推定は、他の証明を害することなく、一時間一万米の四分の三(約一里半)を以て計算して、船舶の到達または喪失の場所、または最初の通報が到達した地から、契約の署名前に、保険契約の締結された地に到達することができたと証明されるときにおいて存在す」とし、事故発生地又は無事到達地と契約締結地との距離の長さによって、知っていたか否かを推定していた。そのような規定は通信機関の発達した今日では無意味である。したがって一八六七年の商法典改正案(第三七〇条)、同じく一九一九年の改正案(第一〇条)も同条を削除していた。

(2) これは一九二八年証券第二一条の規定と殆ど同一であるが、同条では被保険物に関する報道に限られ、積載船舶に関する報道については触れられていなかった。

(3) 判例は、被保険者が保険の指図をなした後契約の署名前に事故が生じたことを知らなくても、被保険物が滅失したことを知るや否や契約は無効となるとの主張に対して、契約が有効であるために必要な滅失したことを知らないということは、被保険者がその指図をなしたときにおいて要求されるのであり、ただ契約の署名前に滅失したことを知ったときは直ちに取消命令を与えるよう一切の注意を払わなければならないと解していた。Piper, II 2522.

(4) この貨物保険証券第三〇条の規定と全く同一の規定——勿論貨物とある部分は船舶となつてゐる——が現行船舶保険証券にもおかれてゐる(第一九条第一号)。

五 海上保険契約に関する事件は商法典第四篇の定める所により商事裁判所の管轄に属する。海上保険契約は保険者にとつては常に商行為であるから問題はない。しかし被保険者にとつては常に必ずしも商行為であるとは限らない。これら管轄をめぐる問題について新証券は第九章をあて、第三一条一々条をおいてゐる⁽²⁾。それによれば、保険者は常に契約締結の地の商事裁判所に呼出される。但し、保険契約が保険者の住所と異なる地の代理人によつて引受けられたときは、被保険者は保険者の住所地の商事裁判所に保険者を呼出すことができる。次に被保険者が多数の保険者と多数の地で契約を締結したときは、一つの事件が多数の裁判所で争われることを防ぐために、被保険者は、保険価額の二分の一以上を引受けた保険者の住所地の商事裁判所に、すべての保険者を呼出すことができる。また、被保険者は商人であると否とを問わず、常に保険契約締結の地の商事裁判所に呼出されることができる。

(1) 商法典第六三一条「商事裁判所は次の事件を審判す。……三、すべての者の間における商行為に関する事件」。同第六三三条「次の行為も法上商行為と看做す。……海商に関するすべての保険及びその他の契約」

(2) 一九二八年貨物保険証券第二四條、一九四一年船舶保険証券第三三條の規定もこれと同じ。

第九章 予定保険

一 商法典第三三二条は保険証券に記載すべき事項として船舶の名称、船積又は陸揚港、被保険物の種類及び価額な

ど一定の事項を掲げている。しかしながら保険契約締結の当時これらがすべて確定しているものではない。そこで商法典も第三三七条で一定地域においては船名又は被保険物の品質及び種類を指示することなく保険契約を締結しうることを認めている。しかし商取引の迅速性は、単に一定地域内における船名未定の保険 (Police in quo vis) 又は被保険物の品質及び種類未定の保険に止まらず、地域如何を問わない、且つ保険価額未定の保険をも生みだすに至った。かくて、海上保険証券は、被保険物の種類、価額、積載船舶が確定しているか否かによって、これを航海保険証券 (police au voyage) 又は個別保険証券 (police particulières) と予定保険証券 (police d'abonnement ou flottantes) —— 広義 —— に分けることができる。後者は更に (1) police d'abonnement (狭義) (2) police tiers-chargeur 又は police flottante (狭義) 及び (3) police à alimenter に分かれる。

(1) は荷主が将来一定の期間内に船積することあるべき一定の貨物はすべて自動的に担保される保険証券であり、(2) は問屋、運送取扱人、船主などが荷主のために保険契約を締結する場合の如く、第三者のためになす貨物の運送を保険者がすべて担保する契約である。(3) は一定の貨物を数航海に亘って運送する場合の如く、船積される貨物の全体は分っているが、いつ、いかなる船舶により運送されるかが未定の場合に、これら船積される貨物を保険者がすべて担保するものである。

序論でも述べたように一九四四年貨物保険証券は予定保険を含めたすべての保険契約に適用される。しかし予定保険に特有な規定が必要なることは容易に想像できる。事実上述した部分にも予定保険についての特則があった。更に保険証券は予定保険のためにこの他に特に一章を設け第三二条——三七条の六ヶ条をおいている。⁽³⁾ 以下これらの条文を

通してフランスにおける予定保険制度をみてみたい。

(1) *Govare, op. cit., n. 115.* 一般には *police d'abonnement* と *police flottante* とは全く同義に解釈され、ただ保険契約が長期に亘るとか *police d'abonnement* 保険価額が未定であるとか *police flottante* と称せられに過ぎないといわれる。Cf. *Ripert, op. cit., n. 2557.* の他に、航海の開始が保険者責任開始の条件となつてゐるから *police flottante* といふ説もある。Cf. *Lureau, La police d'abonnement et l'obligation de déclaration, DMF, 1950, p. 265.* 語源はどうであれ、一般に予定保険という意味で両語の何れかが当てられてゐる。一九四四年保険証券第一〇章が *polices d'abonnement* と題し、新海上保険法草案第三章第二節が *polices flottantes* と題してゐるが如き、そのよき例である。

(2) (イ)は所謂包括予定保険又は継続予定保険であり、(ハ)は所謂個別予定保険又は実務家のいふ *provisional policy* に相当する。なお、勝呂・予定保険に関する一研究(神戸大学経営学部年報Ⅲ)参照。

(3) 新海上保険法草案がその第三章を貨物保険にあててゐることは、既に序論七で述べたが、第三章は更に第一節総則(五八条—六五条)、第二節予定保険に特別な規定(六六条—六九条)に分れてゐる。

二 予定保険では、被保険者が自己のためにした船積(≡發送)及び売買契約上附保すべき義務を負う船積は、それが危険にさらされたときからすべて自動的に担保される。すなわち貨物は船積の事実があればその時から直ちに担保されるのであり、被保険者が船積を通知してから担保されるわけではない。このことを判例は保険契約に生命を与える(*Donner vie au contrat*)には船積があれば足り、船積通知(*déclaration d'aliment*)を必要としない、と表現してゐる。⁽²⁾したがって、事故が発生した後に、あるいは事故発生を被保険者が知った後に船積通知がなされたとしても、被保険者は保険金請求権を失うものではなく、また逆に後述のように船積通知を怠つた場合にもそれに対する保

險料を支払わなければならない。

しかしながら一方において被保険者が危険率の低い船積を隠蔽して保険料の節約を図るのを防ぎ、他方において保
険者は速やかに負担危険の内容を知り再保険其他必要な措置を講ずるために、保険者は被保険者に対して一定期間内
に船積通知をなすべきこと命じている。すなわち、被保険者はその発送が危険にさらされたことを知ったときから八
日——フランス沿岸航行のときは三日——以内に船積通知をなさなければならず、これに反したときは後述のように
保険金請求権を失い、しかもそれに対する保険料は支払わなければならない。

予定保険はこの他、問屋、運送取扱人、船主などが顧客のために附保する場合には通常被保険者に保険の準備
を委任する第三者のためになされるすべての船積にも適用される。Police tiers-chargem⁽⁴⁾といわれるのがこれである。
但し、この場合には船積は自動的には担保されず、船積通知があつたときから担保される。すなわち、保険契約に生
命を与えるものは船積ではなくて、船積通知である。したがつてこの場合には事故発生前に船積通知がなされていな
ければ保険者はその責に任じない。またこの場合には船積通知があつてはじめて保険者はその責に任ずるから、前の
場合のように船積通知をなすべき期間の定めはない。⁽⁴⁾

予定保険は上述のように、自己のためにする船積のみならず、第三者のためにする船積にも適用されるが、単に第
三者から附保の指図を委任されただけで、その貨物に全然利害関係がないものについては、予定保険の適用は認めら
れない。

被保険者が船積通知義務を怠つた場合には、保険者は保険金支払の責に一切任ぜず、契約を解除し、船積通知を怠

った船積を含めた一切の船積に対する保険料を徴収し、被保険者が義務を怠った後に支払われた保険金を返還せしめることができる。また、被保険者が義務を怠っていないかどうかを調べるために、保険者は帳簿・通信の閲覧することができ⁽⁵⁾る^(三三)。

(1) 烏賀陽・海商(仏蘭西商法Ⅱ)一九七頁は定義通り「營養宣言」と訳しておられる。しかし本稿では小町谷・海上保険法各論(二九一頁と同じく意訳しておいた。

(2) Lureau, op. cit., p. 269; Chauveau, op. cit.

(3) 一九二八年証券(第一七条)では航海保険と予定保険とを区別せず、被保険者は船積に関する一切の情報を八日―沿岸航行のときは三日―以内に通知しなければならないと定めていた。

(4) しかし左の特約(一九四四年証券と同時に制定された追加約款Ⅲと同じ)によれば、自己のためにする発送の場合と同じく、第三者のためにする発送もすべて自動的に担保される。

Clause 23.—*Expéditions pour le compte de tiers dans la police d'abonnement*: Par dérogation à l'alinéa b) du premier paragraphe de l'article 32 des Conditions Générales, les expéditions faites pour le compte de tiers, dans les conditions prévues au dit alinéa, seront couvertes en vertu de la réception par l'assuré de l'ordre d'assurance donné par le tiers, mais à la condition formelle que la déclaration d'aiment aux assureurs ait été faite dans les délais prévus à l'alinéa a) du même paragraphe.

(5) 一九二八年証券第二五条参照。

三 前述のように被保険者は発送に関する一切の情報を保険者に告知・通知しなければならない^(一五)。また保険期間

は被保険物が、最初の積出地の倉庫から発送されたときに開始する^(九)。したがって保険者は保険契約締結にあたってはこの積出地を告知しなければならない。しかし予定保険では被保険者は、この積出地から船積港までの輸送が、危険の少ないフランス、アルジェリー、スイスなど一定の地域内における鉄道輸送であるときは、これを保険者に通知する必要がないとして特例を設けている^(三三)。故に被保険者は貨物が発航港で船積されたときに通知すれば足り、船積前に貨物が損害を蒙ったときは、船積通知がないにも拘わらず保険者はその責に任ずることとなる。^{(一)(六)}

(1) 勿論被保険者は貨物が船積さるべく一定の地点から輸送されていたことを立証しなければならない。

(2) 本規定については一部の保険者からは予定保険にも例外を認めずすべての事項を通知せしめようという、また被保険者の側からはこの例外を一部の地域に限定せずすべての地方の鉄道輸送に認めようという反対があった。これについては *Lureau et Olive, op. cit., n. 251* 参照。

四 予定保険では船積(＝発送)された貨物は自動的に担保される。したがって一船積の貨物の価額が巨額に上るときは保険者の経営はその安全を期し難い。そこで保険者は一船積毎にその責に任ずる最高額——これを *plafond* 又は *plein* あるは *plein maximum* という——を定め、それを超過した分についてはその責に任じない。故に一船舶に積載された貨物の価額が *plafond* を超える場合には、被保険者は超過分について別個に附保する必要があるわけである。これに反して一船積は *plafond* に達しないが、それが一ヶ所に集積したために *plafond* を超える場合がありうる。この場合、保険証券によれば、船積前又は荷卸後に集積したときはやはり *plafond* が限度となるが、航海の途中で積替が行われたため同一船上で集積したときは限度とならない^{(一)(二)}^{(三)(四)}。故に船積前又は荷卸後に貨物が集積したときは、

被保険者は別個の保険契約、就中火災保険契約を締結する必要があるわけである。

(1) 換言すれば、貨物は船舶に積載されたときはそれぞれ *risque séparé* であるが、陸上で同一場所に集積したときは *général et même risk* となり、*plafond* が保険者の責任の限度をなすわけである。

(2) 一九二八年証券はその第二八条で貨物が船積前又は陸揚後集積した場合について本条と同じ規定をおいているが、船舶上に集積した場合については明文をおいていなかった。

五 予定保険では被保険者が船積する一定の貨物はすべて担保され、積載船舶は特定されていない。しかし貨物の危険は積載船舶如何によって異なる。したがって予め一定の保険料で引受られる貨物の積載船舶の範囲を定めておくことが望ましい。かかる見地から現行保険証券は予め定められた保険料で担保される貨物は左の条件を具備した船舶に積載されたものに限っている⁽¹⁾。^(三)^(五) (イ) 蒸気又は専ら発動機で航行する鉄船又は鋼船で、(ロ) 定期航路に属するか、又は船令二五年以下の *Bureau Veritas* 3/3 I. I. など一定の船級協会⁽²⁾の第一級の船級を有し、(ハ) しかもこれら船舶が建造当時格付けされた航海を行うこと。貨物がこれらの条件を備えない船舶、若しくは条件を備えていてもギリシャ、アルゼンチン、パナマなど一定の国の国籍を有する船舶、又は総トン数五〇〇トン未満の船舶に積載されるときは割増保険料が徴収される。また木船、帆船、機帆船に積載されるときは、特約なき限り担保されない⁽³⁾。

(1) 一九四四年証券第三五条一によれば、一定の保険料で担保される貨物は左の条件を具備した船舶となっている。(イ) 蒸気又は専ら発動機で航行する鉄船又は鋼船で、(B) *Syndicat des Compagnies d'Assurances Maritimes et Transports* の指定する *signes privilégiés* に属するか、又は船令二〇年以下の、一定の船級協会の第一級の船級を有し、(ハ) しかもこれらが建造

当時格付けされた航海を行つた。しかして戦後 Syndicat des Compagnies d'Assurances Maritimes et Transports 13 lignes privilégiées に属する船舶名簿を作成することをやめた。一方、一九五一年五月一日の料率委員会の決定で船令二〇年が二五年に緩和され、総トン数五〇〇トン未満の船舶には割増保険料が徴収されることになった。そこで一九五三年五月二八日の料率委員会の決定は一九四四年証券を本文のように修正する約款を制定した。

(2) Bureau Veritas 3/3 I. I.; Lloyd's Register 100 A. I.; American Record A. I.; British Corporation B. S.; Germanischer Lloyd 100 A.; Japanese Corporation N. S.; Norske Veritas I. A. I.; Registro Italiano 100 A. I. I. など英米の子定保険証券で挿入された Institute of London Underwriters の船級約款 (Classification clause) 参照。

(3) Clause 17—*Navires en bois, voiliers, navires à moteur auxiliaire*: En application de la faculté laissée aux parties par le paragraphe 3 de l'article 35, les chargements sur navires en bois, voiliers ou navires à moteur auxiliaire sont couverts moyennant l'application de surprimés à fixer par les assureurs.

六 予定保険は通常一年の期間で契約され、暗黙の更新で毎年更新されるが、被保険者及び保険者は一ヶ月の予告を以ていつでも契約を解除することができる^(三六)。一ヶ月の期間は通知を發したときから起算される。保険者はこの通知を仲立人宛になしてもよい⁽³⁷⁾。

(1) Ripert n. 2723 は一ヶ月と書いているが、これは一九二八年証券第三八条の規定と間違えたのであろう。

(2) したがって一ヶ月以内に発送された貨物は依然として担保されるから、解除の通知をなした被保険者も船積通知を怠つてはならぬ。

(3) 保険料不払に関する規定(一九九条三)と同じ。

七 本章のはじめに述べたように、予定保険の中には、一定貨物を数航海に分けて船積する場合に行われるように、全体としての保険価額のみを定め、一定期間としての保険期間も、各航海毎の *plafond* も定めないとこの *police à alimenter* ⁽¹⁾ または *police à éteindre* ⁽²⁾ と称する形態のものがある。これは一定期間中に船積される不確定の価額の貨物に対して使用されるところの普通の *police d'abonnement* と比較すると、確かに附保の方式は異なっているが、その機能においても、その他の規定においても異なるべき理由は全くない。したがって *police à alimenter* にも *police d'abonnement* に関する規定 ^(三二) が適用される ^(三三)。

(1) *Lureau et Olive, op. cit., n. 271.*

(2) *Ripert, op. cit., n. 2561.*

(3) 一九四四年保険証券では *police à alimenter* にも予定保険に関する規定が適用される、というに止まっている。これに反して新海上保険法草案は第六九条に次のような規定をおいている。「*police à alimenter* において、保険料は、その合計が契約に定められた金額を超えることをえない船積通知額にもとずいて計算される。保険者は右の如く契約に定められた金額を限度としてその責に任ずるが、各船積の保険価額はそれだけこの金額を減額させる。」

フランス貨物海上保険証券

普通約款（一九四四年八月一七日制定、一九四七年一月一日改正）

第一章 保険の目的及び範囲

第一条 被保険運送

本証券の保護は、海上運送の目的物たる貨物に適用されるが、更に本証券によって担保された海上運送に附随する陸上・河川又は航空運送の目的物たる貨物にも適用される。契約は、全体として、海上保険を支配する原則及び以下の規定にしたがう。

第二条 一 保険の主要形態——本証券によって担保される貨物は「全ての危険」条件又は「単独海損不担保」条件によって附保されることができる。「全ての危険」担保の明示なきときは「単独海損不担保」条件で附保される。

二 「全ての危険」保険——「全ての危険」保険においては、本証券の定める条件で、本条三に列挙された事故、及び一般に海の危険又は不可抗力的事故によって被保険物に生じた物質的損害並びに重量又は数量の減少が、保険者の危険となる。

三 「単独海損不担保」保険——「単独海損不担保」保険では、本証券の定める条件で、以下に列挙した事故によって被保険物に生じた物質的損害並びに重量又は数量の減少が、保険者の危険となる。

運送解舟又は船舶の衝突・坐礁又は難破、運送船舶又は解舟の、水をも含めた固定物・可動物・浮遊物との衝突、船舶が避難港に入港しそこで積荷の少なくとも四分の三を荷卸すべき浸水、火災、爆発、積込・積替・陸揚作業中の被保険荷物の墜落、運送用具の脱線・衝突・顛覆又は破壊、建物・橋梁・墜道其他の構築物の崩壊、樹木の倒壊、堤防又は水道管の決壊、地入り、雪崩、雷、洪水、河川の氾濫、氷解、海嘯・台風又は竜巻、火山の噴火及び地震。

四 二保険形態に共通な規定——本証券によって担保される物質的損害又は滅失から被保険物を護るために、担保危険によつ

て必要となつた費用もまた保険者の危険とする。

明文を以て除外された危険以外の何らかの事故によつて生じた共同海損の被保険物の分担額も保険者これを担保する。

保険者が担保した危険は、やむをえない避難又はやむをえない航路・航海若しくは船舶の変更及び船長の非行の場合にも、同一条件で担保される。

本証券の普通約款のこの他のすべての規定は、これに反する定めなき限り、保険の二形態に共通に適用される。

五 当事者はこれと異なる他の保険形態を自由に約定することができる。

第三条 甲板積

甲板上又は上部構造部中に積込まれた貨物は、「単独海損不担保」条件によつてのみ担保される。これらの貨物は更に、割増保険料の支払により、投荷又は浪濫によつて生ずる減量に対しても担保される。但し被保険者はこの積込形態を知つたときは、これを直ちに保険者に通知することを要する。

第四条 担保されない貨物

本証券は、銀行券、利札、証書、有価証券、貨幣、貴金屬、真珠、寶石、美術品、金銀細工の発送については、これを明記し、且特別の承認をえたのでなければ、これを担保しない。

郵便小包は、その価額を申告したときと雖も、特約及び特別保険料がない限り、担保されない。

第五条 船荷証券なして積込まれた貨物

被保険物が船荷証券又は貨物引換証なしで積込まれ、又はそれが積荷目録に記載されていないとき、保険者は、事故発生の場合この事実を主張することを放棄するが、被保険者はその他の確實な手段、就中荷送人及び被保険者の帳簿及び通信文の提出により、並びに運送人の証明によつて、その発送を証明しなければならない。

第六条 運送証券約款

保険者は、船荷証券、預証券、貨物引換証の結果については、その約款が法律によって有効とされている限り、これを承認する。但し本証券によっては担保されない危険に関する約款の結果、及び貨物の性質又は価額について被保険者・荷送人又はその代理人若しくは利害関係人が故意に不正な申告をしたために運送人の法的責任が全部又は一部免除されることを定めた約款の結果については、この限りでない。

第二章 除外危険

第七条 あらゆる場合に除外される危険

保険者は左の原因に基く、又はその結果に基く保険金請求については、その責に任じない。

- (a) 罰金、没収、押収、徴発、封鎖侵破、密輸、禁止商業又は秘密商業、損害賠償、保全的差押・執行的差押その他の差押。被保険物の差押を解除するための担保についても保険者は関係がない。
- (b) 被保険物の固有の瑕疵、虫喰、衛生又は消毒の措置、気温の影響、本証券によって担保された危険から生じたことが立証されない限り樽詰液体の酸化。
- (c) 被保険者、荷送人、荷受人又はその使用人、代理人若しくは利害関係人の故意又は過失、荷造の不完全又は不適當。
- (d) 被保険物の発送又は到達の遅延、相場の変動、検疫・籠港の諸費用又は荷揚期間・陸揚遅延期間の諸費用、第二条に記載されたものを除く倉敷料・碇泊費用その他すべての費用。輸出入の禁止によって生じた損害及び被保険者又はその代理人若しくは利害関係人の事業又は商取引に生じた障害によって生じた損失。

第八条 反対の特約がない限り除外される危険

フランス貨物海上保険証券

特約及び特別保険料がない限り、保険者は左の危険及びその結果についても、その責に任じない。

(a) 内乱又は国際間の戦争、敵対行為、報復、捕獲、すべての政府及び権力による拿捕・抑留・差押・迫害又は抑止、魚雷・水雷・爆弾又は其の他の戦争用具の爆発及び一般にすべての戦争事故並びに海賊及び政治的性情を有する又は戦争に関連したサボタージュ又はテロ行為。

(b) 一揆、人民運動、ストライキ、ロックアウト及びその他これに類似した行為。

(c) 盗難一般及び強奪の危険、担保危険によらないで生じた被保険物の全部又は一部の紛失。

第三章 被保険危険の時間及び場所

第九条

一 危険期間——保険者の危険は、被保険物が運送のために被保険航海の最初の積出地における倉庫を出たときに始まり、その航海の仕向地において荷受人又はその代理人若しくは利害関係人の倉庫に入ったときに終る。貨物が到達したときにそれを保管する場所は、それが荷受人、その代理人又は利害関係人に属すると否とを問わず、すべてその倉庫と看做される。

但し、仕向地において保税倉庫、公設又は私設の陸揚倉庫、税関又は埠頭の倉庫における保険者の保護は、特約及び増割保険料がない限り、被保険貨物が運送船舶又はその他の運送用具から荷卸された時から計算して三〇日の期間を超えない。この期間は仕向地が内陸の地点であるときは一五日に短縮される。

二 ラ・ブラタ河の諸港——ラ・ブラタ河の諸港に荷卸される貨物については、被保険貨物が倉庫、保税倉庫、公設又は私設の陸揚倉庫、税関などに到達したとき、又港で陸揚されてから遅くとも一〇日以内にこれらの場所に入れられないときは、荷卸されたときから一〇日、火災危険は消滅する。

第一〇条 早期の引渡

危険が本章の定めるところによって通常終了するときより前に、被保険者により、荷送人により、荷受人により、又はその代理人若しくは権利承継人により、被保険物が引取られたときは、保険者の危険は消滅する。

第一一条 被保険航海期間の延長

直航的寄航の場合は割増保険料なしに、その他すべての寄航・離路・積替の場合及びすべての被保険航海の通常の期間の延長の場合は割増保険料を以て、被保険危険は同一条件で担保される。これらの事実が本証券によって担保された危険を原因とするときは、いかなる割増保険料も徴収されない。

第四章 保険価額

第一二条

一 承認された過大評価の範囲——協定保険価額を定めたとときと雖も、保険者は、損害又は滅失についてのすべての請求のときに、実際価額の証明を要求することができ、且つ過大評価の場合には、保険価額を実際価額の二〇パーセント増の金額に引下げることができる。

実際価額は、買入原価（又は、それなきときは、発送の時及び地における被保険物の市価）及び保険に附せられた発送に要した、保険料を含むすべての費用によって決定される。

二 仕向地価額——但し、もし請求者が、前号に定めた被保険貨物の実際価額が被保険航海の仕向地におけるその価額に達しないことを立証したときは、保険価額は、いかなる形の増価をもこれになさない、仕向地における価額に減額される。

仕向地における価額は、到達日又は、それなきときは、滅失日の公定相場により、官公署又は有資格団体により、又は、そ

れなきときは、宣誓仲立人によって決定される。

三 売却された貨物——被保険者が自ら貨物を売却していたことを立証したときは、保険価額は、売買契約より生ずる義務に
よって定まった価額によって決定される。

四 事故後の価額確定通知——価額の確定通知が事故後になされるときは、右の三号の定めるところにより計算の基礎とされ
る価額は、被保険者がこれに先立った同じ性質の発送について通常採用した計算法を適用してえられる価額を、いかなる場合
にも超えてはならない。

第五章 被保険者の義務

第三三条 保険料

危険が開始すれば、保険者は保険料全額を取得する。保険料は、保険契約締結の地において、被保険者又はその代理人若し
くは権利承継人に、その保険料が属する保険証券が交付されたとき、保険者に現金で支払われる。保険料はこれを宣誓仲立人
に支払ってもよい。

保険証券の交付後遅くとも八日以内に支払がないときは、延滞保険料が支払われる日の翌日の零時まで、いかなる催告も附
遅滞も要せずして、不払保険料が帰属する危険は自動的に停止する。したがって、この危険停止期間中に生じたすべての事故
については、保険者はいかなる保険金も支払うことを要しないが、契約の履行上保険者が被保険者に対して有するすべての権
利、就中、約定保険料全額を取立てる権利は、明らかに留保される。

本条第二項の規定は予定保険証券には適用されない。

第一四条 租税

現に賦課されている、または将来賦課されることあるべき租税、並びに保険証券の費用は被保険者の負担とし、保険料と同じ条件で支払われる。

第十五条 発送に関する情報

被保険者は発送に関するすべての有益な情報を保険者に通知しなければならない。

被保険者は、特に、被保険航海、運送船舶の名称を知らせ、且つ各船舶につき危険にさらされる金額を告知しなければならない。各船舶は第三五条第一号に定める条件を具備しなければならず、第三五条の他の各号に定める船舶による発送は明らかに反対の特約なき限り、保護から除外される。予定保険については第三五条の定める所による。

第十六条 保存手段、救助、求償

一 すべての権利は相反的に留保され、被保険者は被保険物のあらゆる保存手段を講じ、講せしめ、又は要求し、且その救助に留意し又は着手しなければならないし、保険者はそれらの行為をなすことができる。保険者がそれらの行為をしたからとて、保険者が所有者としての行為をなし、又はその責任を承認したことにはならない。

保険者は、特に、あらゆる調査を行い、あらゆる求償を行い、且つ船舶の滅失又は航行不能の場合には、自らの手で被保険物を仕向地に再輸送することができ、被保険者は、特にこれらの手段の実行を容易ならしめるために入手可能なあらゆる有益な文書及び資料を提出して、これに全面的に協力しなければならない。

二 被保険者はまた、運送人及びその他のすべての責任ある第三者に対する権利及び求償権を、ときには保険者の利益のために、保全するに必要なあらゆる手段を、適時に、講じなければならず、且つ保険者が必要な訴訟を提起する場合には、これに全面的に協力しなければならない。

三 被保険者は、本条に定める保存手段を講ずるにつき、被保険者、荷送人、荷受人、これらの者の使用人、代理人又は権利

承継人の過失によって生じた損害の範囲において、その責に任ずる。

四 すべての責任者から受取られ、且つ被保険者、荷送人、荷受人又はこれらの者の代理人若しくは権利承継人の利益となるすべての損害賠償金は、各人の利益の割合に応じて、保険者が支払うべき保険金額から控除される。

第一七条 代位

保険金を支払った保険者は、被保険者がすべての責任ある第三者に対して有するすべての権利に代位する。被保険者は、保険者が要求すれば、海損精算書若しくは保険金領収証中に、又は別の文書に、代位を記載しなければならない。代位は支払保険金を限度として行われる。

第六章 損害及び滅失の証明

第一八条 対席証明

荷受人は、協議上又は裁判上の鑑定のために、海上保険中央委員会海損委員に、それなきときはロンドンのロイズの海損委員又は運送保険国際連合の海損委員に、証明を依頼しなければならない。海損委員なきときはフランスの港においては商事裁判所、外国の港においてはフランスの領事に、それなきときは関係地方官憲に依頼しなければならない。

保険者は、証明が前項の定める如くなされていなくときは、保険金請求を拒絶することができる。

荷受人の同意をえて海損委員により又は両者の指名した鑑定人によりなされる証明は、損害及び滅失の性質、原因、金額を決定する目的を有する協議上の対席鑑定としての力を、両者の間に有する。

両当事者は、鑑定後一五日以内に、両者の主張を聞いて鑑定する、協議上又は裁判上の反対鑑定人を要求することができる。海損委員の介入は常に本証券の約款及び条件の下で行われる。海損委員及び鑑定人の費用並びに報酬は荷受人によって支払

られるが、損害及び滅失の全部又は一部が担保危険から生じたことが証明されたときは全額保険者から償還される。この費用及び報酬のために保険価額を超える金額を支払わなければならないときと雖も同様である。

第十九条 証明期間

荷受人は、第一八条第一項に定める証明を、被保険貨物が仕向地において運送船舶又はその他の運送用具から荷卸されたときから三〇日以内になさなければならず、これに反したときは保険金の請求を拒絶されることがある。仕向地が内地にあるときは、この期間は一五日に短縮される。

但し、例外として、仕向地において貨物が右の三〇日又は一五日の期間を超える期間担保されているときは、証明につき定められた期間も、保険期間の満了のときまで延長される。

前二項に定めた期間は、その満了三日以内に生じた損害及び滅失については、三日間延長される。

第七章 損害及び滅失の精算

第二〇条 精算の方法

保険者に対する求償を生ぜしめるすべての場合において、精算は、それが荷物の一部であるか否かを問わず、各荷造毎に別々に行われる。但し、バラ積荷物に対しては船艙毎に又は荷主毎に行われる。

第二一条 保険者の責任額の決定

一 第一八条の定めるところにより証明された海損額は、被保険物が無事であったなら目的地において有したであろう価額と、海損を蒙った状態での価額とを比較してえられた滅価率をその保険価額に乗じて決定される。

海損を蒙った目的物の価額はまた、両当事者の同意を得た競売によって決定することもできる。

何れの場合においても、無事な状態における価額と海損を蒙った状態における価額との比較は、売却又は鑑定が輸入税未払のまま行われたときは未払価額を、売却又は鑑定がすべての租税を支払って行われたときは支払価額を基準として、行われる。

二 運賃額が保険価額に算入されず、別個の保険の目的をなすときは、運賃保険として保険者が責に任ずる金額は、運賃が支払われていたときに限り、前項の定める被保険物の減価率を、運賃についての保険価額に乗じて決定される。

三 一又は数箇の荷造に容れられた目的物が一体をなし、且つこの目的の全部又は一部を、海損を蒙っていると否とを問わず、製造地へ移送することが有益であると保険者が判断したときは、帰港の危険及び再運送の危険、並びに運送費用及び修理費用は、証明された海損自身が負担されるときは、費用及び海損に対して支払うべき金額がすべての保険価額を超えるときと雖も、第二七条の規定に拘らず保険者これを負担する。本規定は、目的が実際価額以下の金額について附保される場合には、本証券他の規定及び比例の法則の適用をさまたげるものではない。

第二条 免責歩合

免責歩合は、売買契約により、又はそれなきときは慣習により定められた、且つ保険者が決して負担しない途中での漏洩、漏出、目減りとは、常に無関係である。

免責歩合は、第二〇条に従い精算の基礎となる保険価額にもとづいて計算される。

反対の特約がない限り、物質的单独海損は五%の免責歩合を控除して精算される。但し、第二条第三号に列挙した事故によつて生じた单独海損は、液体を容れた荷物を除くすべての荷物につき、免責歩合なしに精算される。費用单独海損及び共同海損分担額も免責歩合なしに精算される。

第二三条 共同海損分担額

一 共同海損分担額は、保険者が引受けた保険価額、もしその負担する单独海損があるときはこれを控除した保険価額に比例

して保険者の責に帰するが、保険者の責任は、保険価額、右の控除額があればこれを控除した保険価額、に共同海損分担率を乗じた金額を限度とし、且その金額は被保険者が分担額として支払った額を超えない。

二 共同海損分担額仮払金は、保険者の地位は共同海損の精算が行われた結果決定した分担額のみを負担することに変わりはないという了解のもとに、仮払金を支払った者が白紙裏書をした分担額仮払金領収書を提出すれば、前号に定めた条件で保険者これを支払う。したがって、保険者から分担額仮払金の支払を受けた被保険者及び保険証券所持人は、共同海損の精算が行われなかったか、又は何らかの理由により精算が完了しなかったときは連帯して、その全額を返還する責を負い、又精算の結果確定した分担額が分担額仮払金より少なかったときは、その差額を返還する責を負う。

第二四条 委付

一 被保険貨物の委付は、左に掲げる場合においてのみこれをなすことができる。

(a) 行方不明の場合。遠洋航海においては、汽船又は発動機船については三ヶ月後、帆船又は機帆船については六ヶ月後。沿岸航行においては、汽船又は発動機船については二ヶ月後、帆船又は機帆船については四ヶ月後。

この期間は最後の報道あったときから起算し、本証券の保険者に関する限り、この報道あった日に損害が発生したものと看做される。

被保険者は輸送船舶の発航日及びその不着を立証しなければならない。

報道の通常の伝達が阻害されていた情況によってこれが生じたときは、右に定めた期間は経過せず、この障害が継続する限り、委付は承認されない。

(b) 担保された事故によって被保険物に物質的海損が生じたために、貨物の積出地若しくは積出港、仕向地若しくは仕向港以外の地若しくは港において、売却された場合。但し積出港を出港の後避難のために帰港せざるをえなかった場合にはこの限り

でない。

(c) 担保された事故によって運送船舶がその航海を継続しえない状態に至ったと決定的に認められたときに、左の期間が経過しても被保険物を仕向地に運送することができず、又は少なくとも他の船舶若しくは他の運送用具への再積込が開始されない場合。

右の期間は、事故がヨーロッパ沿岸若しくは島嶼にて、又は地中海若しくは黒海に面したアジア若しくはアフリカの沿岸にて、又はヨーロッパ以外の大西洋の沿岸若しくは島嶼にて生じたときには四ヶ月、事故がその他の沿岸若しくは島嶼にて生じたときは六ヶ月とする。

期間は被保険者が保険者に航海不能を通知した日より起算する。

事故が、氷又はその他の原因によって航海が中断されている地において生じたときは、右に定めた期間は、その地への接近が著しく阻害されている間延長される。

(d) 費用はすべてこれを算入せず、保険者が担保した危険によって生じ、且つ第一九条乃至第二一条の定める所によって計された物質的損害又は減失額が、保険価額の少なくとも四分の三に達した場合。

二 委付を生ぜしめるすべての場合において、被保険物が委付される保険者は、委付の承諾と、所有権の移転なき全損としての精算の何れかを選択する権利を常に有する。

第二五条

一 保険金の支払——保険者が支払うべき保険金は、証明書類の完全な提出後、遅くとも三〇日以内に、委任状を必要とせずしてこれらの書類の所持人に対して、且つ保険証券若しくは保険契約修正書の原本と引換に、又はこれらの書面に支払をなしたる旨を記載して、現金で支払われる。

二 保険料との相殺 保険者の負担に属する金額の支払のとき、被保険者が支払うべかりしすべての保険料は保険者が支払うべき保険金と相殺される。

但し、保険証券又は保険契約修正書が事故前の権利により善意の証券所持人に譲渡されたときは、保険者はこの保険証券又はこの修正書に属する保険料とのみ相殺することができる。

第二六条 時効

一 本保険契約から生ずる訴権は左の期間において時効により消滅するが、いかなる場合においてもこの期間は商法典第四三二条に定める期間を超えてはならない。

単独海損に関する訴権及び第二四第条一号(d)に定める委任に関する訴権は、鑑定人若しくは反対鑑定人の証明書、又はそれなきときはすべての他の証明書、の日付後一年の時効で消滅する。

第二四条第一号(a)及び(c)に定める場合においては、そこに定められた期間の満了後一年の時効で、同号(b)の場合には売却後一年の時効で消滅する。

共同海損分担額の償還に関する訴権は、被保険者により、又はその代理人若しくは権利承継人により、この分担額が支払われたときから一年の時効で消滅する。

保険契約から生ずるその他のすべての訴権は商法典第四三二条の条件において時効により消滅する。

二 前号に定めた一年の期間は、その満了前に、被保険者が請求の証明書を保険者に提出することによって、中断される。このときは、期間は、保険者が被保険者に又はその代理人若しくは権利承継人に、又は仲立人に、右の請求について附与しようと欲する結果を知らしめた日から起算する。

商法典第四三五条の規定は排除されるが、それは被保険者の保険者に対する請求権についてのみである。

第二七条 保険者の責任の制限

保険者間にはいかなる連帯責任もなく、各保険者が支払の責に任ずる保険金は、被保険物について各自が引受けた金額に比例する。保険者が引受けた金額は、いかなる場合においても、その責任の限度をなす。

第一八条最終項及び第二十一条第三号に定める場合を除き、保険者はそれ以上支払う責任はない。これは、予定保険証券に関する場合は除き、被保険者が仮の保険価額だけを記載していたときにおいても同様である。

第八章 保険の無効又は解除

第二八条 二ヶ月以内に開始しない危険

これと異なる期間が明文を以て約定されない限り、契約は、契約締結の日から二ヶ月後、その期間内に危険が開始しないすべての保険について、何らの効力を生じない。

右の規定は、予定保険証券については、最初の船積に対してのみ適用される。

第二九条

一 明らかな支払停止——支払期日が到来した保険料の不払——被保険者の明らかな支払停止の場合又は支払期日の到来した保険料の不払の場合には、保険者は、被保険者に、又は保険者が知っている被保険者の住所宛、二四時間以内に支払うべきことの催告をした後、直ちに保険証券を停止し又は解除することができる。

停止した保険証券は、未払保険料、及び未払費用があるときはその費用、が保険者に支払われた日の翌日の零時から、将来に向って、その効力を復活する。

この停止に拘らず、未払保険料、及び未払費用があるときはその費用、が支払われない限り、保険者は直ちに保険契約を解

除することができる。

催告及び停止又は解除は書留郵便によって通知すれば有効であり、またそれは同一の通知の目的となることができる。

二 破産又は裁判上の清算——被保険者の破産又は裁判上の清算の場合には、支払期日の到来したと否とを問わず保険料が未払のすべての保険は、破産又は裁判上の清算の宣告があったときから四八時間以内に破産管財人又は裁判上の清算人が財団の債務としてこの保険料を支払うことを約しない限り、全くその効力を失う。

但し、予定保険証券は、破産又は裁判上の清算の宣告がなされた後に行われたすべての船積について、債権者団体の利益のために存続し、財団は保険者に対してその保険料の直接の債務者となるが、保険者及び財団が、同じく書留郵便を以て、保険証券を直ちに解除する権利は失われない。

三 仮住所の選定 フランス本国以外に居住する被保険者、破産管財人及び裁判上の清算人は、被保険者が仲立人の仲立によって契約を締結したときは、この仲立人の所在地に仮住所を選定したものと看做され、催告及び停止又は解除の通知はすべてこの選定された仮住所になせば有効である。

四 停止及び解除の効果——本条に定めた停止及び解除は、現存のすべての保険及び被保険者の名前で契約されたすべての予定保険証券についてその効力を生ずる。保険者は現存の危険の保険料及びすべての将来の船積に対する保険料を放棄するが、損害賠償の権利は失わない。本規定は第一三条第二項の規定を排除するものではない。したがって、同規定によって自動的に停止する危険に関する保険料は保険者これを取得する。

五 同一権利の相互性——保険者の破産、裁判上の清算又は明らかな支払停止の場合には、被保険者は、右の各号において保険者に与えられた権利と同一の権利を、保険者に対して有する。

六 善意の第三者——保険が通知した停止又は解除は、保険証券又は保険契約修正書が、事故前及び停止又は解除の通知前の

権利により、善意の第三者に譲渡されたときは、この善意の第三者に対してはその効力を生じない。事故前及び破産又は裁判上の清算の宣告前の権利によるものであるときは、本条第二号第一項に定められた失効についても同様である。何れの場合においても、保険者は善意の第三者に譲渡された保険証券又は保険契約修正書に関する保険料についてはその権利を有する。第一三三第二項の規定は排除されない。

第三〇条 被保険物に関する報道を直ちに知ったものとの推定

商法典第三六五条の適用により、被保険者及び保険者は、被保険物又は船舶若しくは運送用具に関する報道で、何らかの手段によって彼等の夫々の所在地に到達したものは、彼等の知らない第三者に到達したものであっても、これを直ちに知るに至ったものと常に推定される。

したがって、被保険物の到達、又はこの被保険物又は船舶若しくは運送用具に関する事故の報道が、保険の指図がなされる前に被保険者の所在地又は危険引受地で知られていたときは、被保険者又は保険者が報道を知っていたことの直接の証明の提出を要せずして、すべての保険は無効であり、報道の吉凶を問わずの条件で契約されたときにおいてもまた無効である。

善意で保険の指図をした後、その実行の通知がある前に、被保険物又は船舶若しくは運送用具に関する事故を知った者は何人も、電報又は電話にて直ちに指図の取消をしなければならず、これに反したときには保険証券は無効である。但し右に定めようになされた指図の取消がその実行の後に至って到達したときは保険証券は継続する。

商法典第三六六条及び第三六七条の適用は全く排除される。

本条は、予定保険証券にたいしては、その引受のときに危険にさらされていた船積、及び第三二条第一号(b)に定める船積についてのみ適用される。

第九章 管轄

第三一条

- 一 管轄に関する法律のこれに反するすべての規定と異なり、保険者は、被告又は担保訴訟が複数の場合と雖も、契約が引受けられた地の商事裁判所のみ呼出されることができる。但し、代理人によつて契約を引受けた会社は、その事務所所在地の商事裁判所に呼出されることもできる。
- 二 被保険物の保険価額の二分の一以上が同一地で引受けられたときは、被保険者は既に訴が提起されたことを条件として、同じ訴の裁判のためにその他の保険者をその地の商事裁判所に呼出すことができる。
- 三 被保険者は常に、商人でないときと雖も、保険者が契約を引受けた地に住所を選定して、その地の商事裁判所に呼出されることができる。

第一〇章 予定保険証券に特別な規定

第三二条 保険証券の機能

- 一 被保険者は保険証券の期間中、且つそれが保険証券の適用を受ける限り、次の船積を保険者に通知する義務を負い、保険者は承諾する義務を負う。
 - (a) 自己のため、又は附保する義務を課せられた売買契約の履行のためになされるすべての発送。この発送は、必要な通知を受取ってから遅くとも七日以内に船積通知書で通知するという形式的条件で、担保危険にさらされたときから自動的に担保される。この期間は、フランス沿岸航行については、三日（日曜日及び休祭日を除く）に短縮される。

フランス貨物海上保険証券

(b) 被保険者が取次商、販売受託者又はその他の者として発送に利害関係を有するという条件で、保険を附する代理権を通常被保険者に与える第三者のためになされるすべての発送。この発送は保険者に対する船積通知によってのみ担保される。

二 第三者から保険の申込の実行のみを委任された被保険者の利益には、本証券は適用されない。

三 被保険者が、本条及び予定保険証券の定める所によって生じた義務を履行しないときは、その目的を構成する事故が発生した日がいつであらうと、本証券によって生ずるすべての請求は全く認められず、且つ保険者は、申告されなかった発送についての保険料の支払、及び被保険者が右の義務を遵守しなかったことの後に生じた事故に対して支払われた金額の返還を要求する権利を失うことなしに、直ちに保険証券を解除することができる。

四 保険者は、被保険者がその義務を履行しているかどうかを検査するために、被保険者の帳簿及び通信文の提出を要求することができる。

第三三条 航海前の鉄道輸送

被保険物の最初の出発地点から運送船舶に積込む最初の港までの鉄道輸送が、フランス、アルジェリー、チュニジー、仏領モロッコ、ドイツ、ベルギー、オランダ、イタリー、イギリス又はスイスの内地で行われるときは、被保険者はこれを通知しなくてもよい。

第三四条 被保険物の集積

第二七条の定める所を排除することなく、一発送につき及び一船舶につき定められた最高額が、保険者の責任の限度をなす。その理由如何を問わず、不可抗力によつたとときと雖も、被保険物が、発航港における積込の前に又は仕向地の最終港における荷卸の後に、何れかの地点で集積した場合は、保険者は、この最高額を超える金額については責任がない。

被保険者が知らない間に、船荷証券に記載された船舶と異なる船舶に積込まれた貨物、又は船舶の出航前若しくは後に他船

に積替えられた貨物は、そのために一船舶につき定められた最高額を超えたときと雖も有効に附保されている。被保険者が知らない間に、前項に定めた地以外の地において集積した場合にも同様である。

第三五条 輸送船舶

一 別に定める保険料率は、海上運送に關しては、蒸氣若しくは専ら発動機の方で航行し、海上・運送保険会社組合によって指定された保護航路に属する鉄船若しくは鋼船に、又は船令二〇年以下で且つ左の船名録の一に適格と格付けされた蒸氣若しくは専ら発動機の方で航行する鉄船若しくは鋼船に積込まれたものに対してのみ、且つこれらすべての船舶がその建造時に格付けされた航海を行うという条件で適用される。

Bureau Veritas 3/3 I. I. Lloyd's Register 100 A. I. American Record A. I. British Corporation B. S.

Germanischer Lloyd 100 A. Japanese Corporation N. S. Norske Veritas I. A. I. Registro Italiano 100 A. I. I. 二 右の条件に合致しない、用船された船を含む、すべての船舶、及びアルゼンチン、ブラジル、チリ、ギリシャ、パナマ、ベルー、トルコ又はウルグワイの国籍を有するすべての船舶にして、その船級又は船令の如何を問わず、保険者の承認する船主に属し、且つ本条第一号の条件をみたすものに対しては、特別保険料が定められる。

ギリシャの国旗を掲げた船舶、及び、如何なる国旗を掲げて航海しようとも、ギリシャの船主に属し又はギリシャ国籍を有するものによって管理されている船舶についても右と同様である。

三 木造船、帆船及び及び機帆船への船積は特約によってのみ担保される。

第三六条 保険証券の期間

反対の特約がない限り、保険証券は一年の期間で引受けられ、暗黙の更新で毎年更新される。

被保険者及び保険者は、反対の特約がない限り、手紙を発送した日から起算される一ヶ月の期間の予告を以て、普通の手紙

フランス貨物海上保険証券

にて、いつでも契約を解除する権利を相互に有している。この場合に保険証券は、この期間の満了前に被保険危険が開始した貨物についてのみ、その効力を有する。

被保険者が仲立人の仲立によって契約したときは、保険者は解除をこの仲立人に通知しても有効である。

第三七条 船積保険証券

船積保険証券は予定保険証券と同一の規定による。

フランス貨物海上保険証券を修正する、且つすべての契約に挿入すべき約款（料率委員会一九五三）
（年五月二十八日決定）

荷造り 荷造りは、「単独海損不担保」で、且つ内容とは別個の保険の目的とする条件でのみ附保される。

漏洩・溶解し易い貨物、袋入り又は毀損し易い容器で発送される貨物 漏洩又は溶解し易い貨物、袋入り貨物又は毀損し易い容器で発送される貨物の場合には、「全ての危険」担保は、部分的盗難の危険が別に定めた追加約款によって担保されるときに限り、承認される。

反対に、右の貨物については、部分的盗難の危険は、「全ての危険」担保が承認されたときに限り、担保される。

船舶割増保険料 船令二五年以上又は第三五条第一号に定める船級を有しない船舶への積載について第三五条に定められた割増保険料は、運送船舶が定期航路に所属しない場合にのみ適用される。（定期航路の船舶とは予め定められた航路及び日程にしたがって使用者が運航している船舶をいう）

右の例外の利益は、用船された船舶については、それが定期航路に属するときと雖も、適用されないものとする。

総トン数五〇〇トン未満の船舶への積載については保険者の定める割増保険料が徴収される。

所謂「原子」危険 原子構造の変更により又は放射能により直接又は間接に生じた滅失及び／又は損害は、本証券から除外される。