

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

近 見 正 彦

目次

- I 序
- II バルセロナ条例と関連諸史料
- III 1435 年条例の制定理由
- IV 契約当事者資格
 - IV-1 契約者資格——外国船舶・貨物の保険の禁止・制限
 - IV-2 同資格——内国船舶・貨物の付保制限
 - IV-3 保険者資格（以上本号）
- V 被保険利益
- VI 危険
- VII 損害
- VIII 結

I 序

ヨーロッパにおける保険史あるいは保険法史に触れまたはこれを扱ったわが国の文献は、まさに汗牛充棟とも言うべき程に多数にのぼる。¹⁾しかし、15 世紀バルセロナにおいて定められた海上保険条例およびこれに基づく海上保険契約法理の研究は、同条例の有するきわめて大きな名声にもかかわらず、必ずしも多くはない。²⁾その原因としては、個々の契約の実体

を証する諸史料の未発見という³⁾、それこそ第一義的な研究環境の未整備によるところが大きかったと思われるのだが、この地において当時締結された個々の海上保険契約のおびただしい史料が近時⁴⁾公刊され、また条例自身⁵⁾についても、従来知られていないものが公けにされているから、かつての状況は著しく改善されていることを素直に認めざるをえない。

本稿は、これらの諸史料を基礎に、15世紀バルセロナ条例施行下における海上保険契約について、特にその契約法理を考察しようとするものである。

そもそも紀元前3世紀カルタゴ人により造られた Taber の丘の町、これが Barcus 家にちなんで、Barc.(h) ino、後に Barc(h) inona と呼ばれたことに由来する、スペイン第二の都市バルセロナ (Barcelona) は、中世商業・経済史家および海法史家の耳目を集めた地であったが⁶⁾、海上保険史ないしは海上保険法史においても重要な地であること、周知の通りである。かの有名なバルセロナ条例の定められた所だからである。

バルセロナ条例の重要性はつとに指摘されているが、これについては、加藤博士の言を掲げればそれで事足りるであろう。すなわち、バルセロナ条例として従来知られている中で最も古い 1435 年条例は「世界最初の海上保険〔条例〕といわれ、またその内容も最も充実し、……地中海法および現代海上保険法の母法と称せられる。すなわち今日の海上保険法はこの Barcelona〔条例〕から一元的に発達したものと⁷⁾いいうるのである」。 「海上保険なる経済制度は十四世紀の初頭、十字軍の結果経済的繁栄を齎得た伊太利北部都市に於て発生を見たものが、早くより西班牙に伝わり、バルセロナに於てその……法が発達し、これが同国内に於ては勿論、コンソラート・デル・マーレに附着して伊太利諸都市に広まり、かくしてバルセロナの〔条例〕はいつの間にか地中海諸港に於ける海上保険共通法たるの資格を得た。この共通法は十三、四〔世〕紀の頃よりの通商関係からして、一

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

方ロンドンに移植されると共に、他方ブルージュ、アントワープに伝播し、後者は更にハンブルグに伝って今日に於ける独逸海上保険法の基礎を築いた。仏蘭西に於ては南方より直接西班牙法を継承した。殊に英国に於てはその国民性の保守的なると實際的なるよりして、今尚、地中海より伝承せる保険約款を昔のままの姿にて使用し、時代に超然たるものがある。由是觀之、現代世界海上保険法は総てかの地中海普遍法たるバルセロナ〔条例〕の地盤の上に築かれたものであることが分り、英法に於てはこの地盤がそのまま露出してゐる有様である。従つて海上保険法史の研究といふことは、これをつきつめていへば、バルセロナ〔条例〕の内容如何、又これが時所の変転に依り如何なる変遷を見せたかといふことを探求するにありといふも敢て不可なからうと思ふ⁸⁾と。

實際バルセロナ条例は、「完全な成熟にまで達すべく完成されるべき萌芽として、……イタリア〔初期〕の諸条例が有さない程の活力に富む生命の諸要素を持って⁹⁾」おり、特にその中のバルセロナ三大条例と称される1435年、1458年および1484年の条例は「保険契約のほぼすべての法的要素を検討対象とし、保険契約が逸脱してはならない基本的要件をこの諸条例に含ませることで、これを妥当な諸規範に服せしめるべく努力したのである¹⁰⁾」と、「1435年から15世紀後半全般にわたる期間の保険契約法のほとんど完全な一覧を、我々に示してくれる」のであるから、加藤博士の言もむべなるかなである。

バルセロナ条例がかかるものであったために、海上保険契約の法理もとりわけこの頃に発展したと称してもあながち誤りではない。保険料前払原則は1435年条例第11条の定めるところであったし、委付制度の前身たる推定(Präsumtion)あるいは擬制(Fiktion)¹¹⁾制度は同第15条に定められていた。このような例は二つに留まらない。

それゆゑ、条例および個々の海上保険契約の諸史料に基づいて当時の同

法理を研究するのだが、それについては、現代の理論構成に従って叙述することとする一方、もとよりバルセロナ条例が突如として定められたわけではなく、その伏線となるべきイタリア初期の保険条例¹²⁾が存在したから、極力これとの関連にも配慮することにする。

今日わが国においてなお使用されている英文貨物保険証券の文言 (Be it known thatas well in his or their own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all, do make Insurance, and hereby cause himself or themselves and them and every of them, to be Insured,.....)¹³⁾からも明らかなように、あまりにも多く歴史の枷をはめられている海上保険契約においては、現行法規および約款の解釈につき、往々にして本契約の歴史的経緯の探求が有益であること、広く認められているのであって、今日論じられている問題の少なくとも若干は、500年ばかりも遡ったバルセロナ条例にすでに規定されていた事実に驚かざるをえないであろう。

1) 差し当たっては、木村『ロイズ保険証券生成史』昭和54年、pp. 481-482の参考文献を参照。

2) 加藤著訳『レアツツ欧州海上保険法史』昭和19年、pp. 11-15および137-277と木村、前掲ロイズ、pp. 191-197が数少ない貴重な邦文研究である。前者は、基本的には Reatz, C. F., *Geschichte des europäischen Seeverversicherungsrechts*, Leipzig 1870の翻訳であるが、前編として海上保険法略史が書かれ、そこにバルセロナ条例への比較的詳細な言及があり、また、翻訳部分たる本編の第二章は、もっぱらバルセロナ条例の内容に献じられて、詳細なバルセロナ条例研究を成している。後者では、Del Treppo, M., *Assicurazioni e commercio internazionale a Barcelona nel 1428-1429*, *Rivista storica italiana*, LXIX, 1957, p. 510, n. 1に掲げられた1402年の海上保険契約および Sayous, A.-E., *Les méthodes commerciales de Barcelone au XV^e siècle d'après de documents inédits de ses archives*, *Revue his-*

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

torique de droit français et étranger, 4. série, XV, 1936, pp. 263-265 に掲げられた 1428 年の同契約の研究がなされている。

- 3) 加藤『ロイド保険証券の生成』昭和 38 年, p. 19 では、「遺憾とされるのは肝心の Barcelona の約款または証券なるものが、現代に伝っていないことである」とされているが、今日において事情が変わっているのは、本文に述べた通り。
- 4) Garcia i Sanz, A., Ferrer i Mallol, M.-T., *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, II, Barcelona, 1983 には、冒険貸借関係史料も含めて、1147 年ないし 1711 年の 354 件の史料が掲げられている。
- 5) 1484 年以前に定められた条例に限って言えば, Perels, L., *L'apparition des prêts, changes et assurances maritimes dans les pays de la Couronne d'Aragon*, *Revue historique de droit français et étranger*, 4. série, XXIII, 1945, pp. 284-285 および Peláez, M. J., *Cambios y seguros marítimos en derecho catalan y Balear*, Bolonia, 1984, pp. 127-128 には、従来知られていない 1432 年条例が掲げられ、また Garcia i Sanz, A., *Ordinacions inèdites de Barcelona i Perpinyà sobre assegurances marítimes (segle XV)*, *Estudis d'història medieval*, IV, Barcelona, 1971, pp. 15-19 には、1452 年条例が掲載されており、さらに Peláez, M. J., *La legislació històrica barcelonesa de seguros marítimos en su proyección italiana*, *Anuario de derecho marítimo*, I, 1981, pp. 101-105; Id., *Cambios*, cit., pp. 140-143 には、1471 年条例の存在が明らかにされている。

なお、1432 年条例および 1452 年条例については、それぞれ拙稿「1432 年バルセロナ最古の海上保険条例」『一橋論叢』第 100 巻第 5 号, 昭和 63 年, pp. 1-26 および「資料・1452 年バルセロナの海上保険条例」『損害保険研究』第 50 巻第 3 号, 昭和 63 年, pp. 50-80 を参照。

- 6) Carrère, C., *Barcelone, centre économique 1380-1462*, 2 vols., Paris, 1967; Del Treppo, M., *I mercanti catalani e l'espansione della Corona aragonese nel secolo XV*, Napoli, 1968; Id., *L'espansione catalano-aragonese nel mediterraneo*, *Nuove questioni di storia medioevale*, Milano, 1977, pp. 259-300 に掲げられたビブリオグラフィーを見れば、当地がいかに多くの中世商業・経済史家の注目を惹きつけたか如実に知ることができる。

また、海法史家の耳目を集めた一つの理由は、中世三大海法の一つたるコンソラート・デル・マーレ (Consolato del mare) がこの地の海事判例をカタロニア語で編纂したものと、一般にされているからである。この点については、たとえば、Pardessus, J. M., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, II, Paris, 1831, pp. 23-24; Wagner, R., *Handbuch des Seerechts*, I, Leipzig 1884, SS. 40-41; Goldschmidt, L., *Universalgeschichte des Handelsrechts*, Stuttgart 1891, S. 208; Valls i Taverner, *Consolat de mar*, I, els nostres classics, XXVII, Barcelona, 1930, p. 7などを参照。

かつては編纂地につき、ゴットランド説、ジェノヴァ説、ピサ説、マルセーユ説があったが、今日支配的なのはバルセロナ説である。他の諸説については、Pardessus, II, cit., pp. 12-23 が詳しい。

なお、成立年代に関しては、9および11ないし14の、それぞれの世紀説が存在し、比較的有力なのは、13および14世紀説のようであるが、いずれが妥当であるかについては、未だ解決を見ていない。

わが国では、寺田『コンソラート、デル、マーレ』ニ就テ『法学協会雑誌』第38巻第8号、大正9年、pp. 1-35, 同第9号、pp. 50-88; 同『コンソラート・デル・マーレ』における海上運送契約』『法学協会雑誌』第48巻第9号、昭和5年、pp. 1-48, 同第10号、pp. 156-171, 同第11号、pp. 125-155; 樋貝『海の慣習法 (Lo libro de consolat del mar)』昭和18年が詳しい。

- 7) 加藤『海上保険新講』昭和37年、p. 22。キッコー内は引用者。以下同様。
- 8) 加藤、前掲レアツツ、pp. 3-4。

なお、博士が「英法に於てはこの地盤がそのまま露出してゐる有様である」とされている点については、若干の注意が必要である。つまり、博士ここでは Lloyd's Policy を念頭に置かれているのだが、その Policy は、1982年に改訂されており、今日では、英法について必ずしも博士の言われるところが妥当するわけではない。しかし、イギリスが綿々と数百年の長きにわたって、旧来の Policy form を踏襲してきた事実は、厳然として存在するのであるから、博士の言わんとされることは、理解しうる。後の注13も参照されたい。

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

本書は、「保険の起源に関する決定的著作」と言われ(木村「奴隷保険と生命保険」『論集』第2号, 昭和41年, p. 10), 名声をほしいままにした第一級の斯学研究書であるが, また同時に, 「この本位わが国の保険学者によって引用され, かつ, 読まれていない本は珍しい」(木村, 同上箇所)(アンダーラインは引用者)とされている。しかし, 近年埴教授が, 本文および, 条例を除くその他の史料について, 邦訳を公けにされた(「E・ベンサ『中世における保険契約の研究(一), (二)』『産大法学』第16巻第4号, 第17巻第1・2号, 昭和58年, pp. 101-157, pp. 256-297, および「E・ベンサ『中世における保険契約の研究——資料——』『神戸法学雑誌』第33巻第3号, 1983年, pp. 457-576)。教授の御高訳が斯学研究に寄与するところはなほ大きなものがあると思われ, 筆者も本稿を草するについて, 随時参照させていただいた。ただし, 訳の責任は筆者にある。

- 10) Bensa, op. cit., pp. 91-92; 埴, 前掲訳, p. 263.

- 11) Goldschmidt, a. a. O., S. 377.

- 12) イタリア初期の保険条例, すなわち1435年バルセロナ条例以前に定められたイタリアの条例で, 今日そのテキストを知りうるものは, 13条例存在し, 内6条例はジェノヴァ, 5条例はフィレンツェ, 2条例はヴェネツィアで定められている。年代順に掲げれば, 以下の通り。1369年10月22日付条例(ジェノヴァ), 1390年頃の条例(ジェノヴァ), 1393年5月9日付条例(フィレンツェ), 1394年3月17日付条例(フィレンツェ), 1401年2月2日付条例(ジェノヴァ), 1405年12月の条例(フィレンツェ), 1407年12月31日付条例(フィレンツェ), 1408年1月23日付条例(ジェノヴァ), 1419年12月23日付条例(フィレンツェ), 1420年頃の条例(ジェノヴァ), 1421年5月15日付条例(ヴェネツィア), 1424年6月8日付条例(ヴェネツィア), 1434年8月27日付条例(ジェノヴァ)。

これらについては, 拙稿「イタリア初期の保険条例」『保険学雑誌』第496号, 昭和57年, pp. 55-83を参照。

なお, 上記の表を見て奇異に感じるのは, ジェノヴァやフィレンツェと並んで海上保険生成の地の一つとされるピサの条例が一つもないことであるが,

実際テキストを知りうる1435年以前の条例はないものの、この地で全く条例が定められていなかったわけではない。1401年11月14日付記録の中に、保険者 Alberto di Roberto Aldobrandini は「ピサのコミューネの保険条例により (secondo l'ordine delle sicurtà del Comune di Pixa)」一切の危険または事故を負担する旨の文言が存在するから、その頃には、ピサにおいても保険条例が定められていたのであって、ただそのテキストが今なお発見されていないにすぎないのである (Melis, F., *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, I, Roma, 1975, p. 28)。ただし、上記記録がピサの条例に関する唯一の史料らしい (Spagnesi, E., *Aspetti dell' assicurazione medievale, L'assicurazione in Italia fino all' unità, Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, Milano, 1975, p. 28)。

- 13) わが国の英文貨物保険証券は、Institute of London Underwriters の規定にかかる Companies Combined Policy およびその範となった Lloyd's S. G. Policy をほとんどそのまま模倣したもののだが、その基となったイギリスの証券様式は、UNCTAD の審議および提案を契機に、これの動きに機先を制すべく、1982年1月1日以降の新契約および更改契約から順次実施することとして、全面的に改訂された。したがって、この新しい様式には、直接過去のなごりを留めるところはないが、しかしわが国では、今なお従来の様式が併用されており (実際においては従来の様式で契約されるのが大多数であるという話である)、その点では、これの文言に、海上保険の歴史的枷がいかに根強く残存しているかがい知ることができる。UNCTAD の動きおよびその事務局報告書については、木村「アンクタッド事務局報告書における海上保険証券様式改正問題」『吉永栄助先生古稀記念論文集・進展する企業法・経済法』昭和57年, pp. 297-326 および小池「国連貿易開発会議 (UNCTAD) 事務局報告書 (1978. 11. 20付 TD/B/C. 4/ISL/27) 海上保険 海上保険契約に関する法律と保険書類の問題」『損害保険研究』第41巻第1号, 1979年, pp. 1-134, また UNCTAD が1984年3月4日付で公けにした海上保険約款の最終草案については、宮武「UNCTAD 海上保険約款(1)——(3・完)——英国協会海上保険約款との対比」『損害保険研究』第49巻第1—3号, 1987年, pp. 1-66, 191-276, 15-96, さらに、新様式の制定過程および内容については、差し当たって宮武『Lloyd's S. G. Form と

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

の訣別——CARGO INSURANCE——』改訂版，昭和 57 年；Ferrarini, S., Progetti di nuova regolamentazione dell' assicurazione marittima merci, Assicurazioni, XLIX, 1982, pp 3-17 を参照のこと。

II バルセロナ条例と関連諸史料

まず，準備作業として，対象とすべき時代，さらに一般にバルセロナ条例とされている個々の諸条例，そしてそれらに関する諸史料について述べる。

本稿の対象とする時代は，バルセロナに海上保険が伝えられて，1484 年の条例が定められるおよそ 1 世紀の時代である。この間，イタリアで誕生し，また同地において繁栄した海上保険は，バルセロナにおいて，その法理の著しい発展を示したのであって，この 1 世紀程の期間は，海上保険契約法理発展史の上から，看過することのできない重要な時代である。

関係論著の未だ存在しない時代にあつて，海上保険契約法理の発展に与えたバルセロナ条例の影響は大きかった。それは，同条例が進取の気風に富む商人層により実質上定められ，かつ強行的性質を有していたためであり，また本条例が従来¹⁾の慣習をも規定中に取り込むと同時に，これをもって再確認あるいは追認する作業を行い，海上保険契約の主たる要素をほとんどすべて規定する努力を行っていたからに他ならない。

かかるバルセロナ条例として，従前 1435 年，1436 年，1458 年，1461 年および 1484 年の五条例が知られている。これらは，18 世紀後半，Capmany¹⁾ に掲げられて以来広く世に知れ渡ったが，かの Pardessus の名著²⁾によるところもはなはだ大きかった。

それはともかく，諸条例を個別にべっ見するに，1435 年条例は，20 ㄱ条より成る，当時としては異例な程にヴォリュームのある海上保険条例で

あり、内容的にもこれ以前のイタリア初期の条例に比すべくもない。

これに対し、1436年条例は、わずか3ヶ条の、内容的にも1435年条例を二点において改正したにすぎないもので、いわば「付録³⁾」程度の意義しか認めることはできない。

1458年条例は、ヴォリュームも内容も、まさに1435年条例を凌駕するものであり、この重要性に疑問の余地はないが、1461年条例は、先の1436年条例と同様、前の条例を若干の点で改正したにすぎない。

最後の1484年条例は、バルセロナ条例発達過程の最後を担い、内容的に格段の発展を示し、当時の地中海諸国の海上保険に関する一般法にまでなったもので、特にその重要性が強調されるべき条例である。

条例の内容から見ると、上記五条例の内、1435年、1458年および1484年の条例が特に重要なものであるから、これらをもって、バルセロナ三大条例と通称している。

しかし、今日、1484年以前に当地において定められた海上保険条例として、上記五条例の他に三つの条例が存在するから、それらについても一べつしておかなければなるまい。

まず第一には、バルセロナ最古の海上保険条例たる1432年条例である。

かつて、世界最古の海上保険条例、1369年ジェノヴァのドージュ Gabriele Adorno によって定められた条例を発見し、さらに数多くの業績を残した中世海上保険史研究の泰斗、ジェノヴァ大学教授 Bensa⁴⁾ は、「1435年11月21日に公布された〔バルセロナ〕最初の条例は、その内容からして、バルセロナがこの件についてそれ以前の他の条例を有していたことを仮定させはしない」と、1435年条例がバルセロナ最古の海上保険条例であることを明言した。この Bensa の見解は、ごく最近に至るまで、暗黙の内にも了解されていたようで、二書を例外として最近の保険史関係書籍⁶⁾のほとんどには、1435年以前の当地の条例に触れるところはない。しか

し、実際は、Bensa 以後約半世紀を経た 1945 年、ハイデルベルク大学の Leopold Perels 教授⁷⁾により、1432 年条例の存在が明らかにされていたのであって、今日においては、本条例をもって、バルセロナ最古の条例とするのが妥当なところなのである。

1432 年条例は、別稿で触れたように、特異な、かつ暫定的な条例であり、イタリア初期の保険条例とバルセロナ条例との内的関連を見い出すことができる点および外国船舶・貨物の保険を禁止している点を除き、本稿の目的についてはそれ程の重要性を認めることはできないであろう。ただし、契約の諸要素に触れるところがわずかだからである。

第二には、1452 年条例であり、本条例発見の功績は、当時バルセロナ大学法制史セミナーの collaborador であった Garcia i Sanz, A. に帰せしめることができる。氏は、Biblioteca de Catalunya のマニュスクリプトから本条例を発見し、1971 年 *Estudis d'història medieval* 誌に寄稿した《*Ordinacions inèdites de Barcelona i Perpinyà sobre assegurances marítimes*》と題する論文⁹⁾にこれを掲げた。

しかし、本条例の存在は、それ以前に Carrère により推測されていたのであって、Garcia i Sanz の発見に与えた Carrère の貢献も見逃がすことはできない。

Carrère によれば、1452 年 11 月 21 日、バルセロナの首席評議員 Francesch Dez Pla が、評議員衆および長老衆に、コンソル・デ・マール衆および評議会が新条例を草案したことをアナウンスしている。しかして、この草案は、第 4 席評議員 Jofre Sirvent と第 5 席評議員 Johan Daquilar の検討、さらにこれら二者とコンソル・デ・マール衆との協議を経た後に、慣習的方法で公布されることになったのだが、Carrère はマニュスクリプトを発見することはできず、これが日の目を見るには、数年にわたる Garcia i Sanz の綿密な調査を待たねばならなかったのである。

本条例は、15ヶ条より成る、1435年、1458年および1484年条例と比較して、量的にもまた内容的にも遜色のないものであり、従来の三大条例に並び匹敵する条例と言える。

第三には、Pelález¹¹⁾により発見された1471年条例であるが、これは、同年3月15日の30人議会の議決によるもので、バルセロナが、船腹量の極端な減少のために、貨物の運送を外国船舶に依存せざるを得なかった事情を考慮して、同船舶の保険の禁止を廃止することを規定している。

従来知られている五条例および上記三条例を年代順に整理すれば、次の通り。

- 1432年条例
- 1435年条例
- 1436年条例
- 1452年条例
- 1458年条例
- 1461年条例
- 1471年条例
- 1484年条例

これらの内、ヴォリュームもありかつ内容もきわだって豊かで契約の発展に大きく寄与したのは、1435年、1452年、1458年および1484年の条例であり、これらを、従来の通称にならってバルセロナ四大条例と称することができるのであって、本稿が主として対象としているのは、この四条例である。

これらに関する現存マニュスクリプトおよび印刷本は、次の通り。

マニュスクリプト¹²⁾

1. Bibliothèque Nationale, Ordonnances des Magistrats de Barcelone, Fonds Cangé 114 devenu Espagnol 124 et 56.

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

(1435 年および 1436 年条例ならびに 1458 年条例)

2. Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona, Ordinacions, 1433-1445, 1456-1462 y 1481-1499.

(1435 年, 1436 年, 1458 年, 1461 年および 1484 年条例)

3. Biblioteca de Catalunya, ms. 989.

(1452 年条例)

4. Archivo Histórico de Protocolos del Colegio Notarial de Barcelona, Antoni Parera, Manual de seguros, 1458-1459.

(1458 年条例)

印刷本 (18 世紀以後)¹³⁾

1. Capmany y de Montpalau, Antonio de, Memorias historicas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, II, Madrid, 1779.

(1435 年, 1436 年, 1458 年および 1461 年条例)

2. Pardessus, J. M., Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle, V, Paris, 1839 et ristampa, Torino, 1968.¹⁴⁾

(1435 年, 1436 年, 1458 年, 1461 年および 1484 年条例)

3. Valls i Taverner, F., Consolat de mar, III, Els nostres classics, XCI, Barcelona, 1933.

(1435 年, 1436 年, 1458 年, 1461 年および 1484 年条例)

4. Capmany y de Monpalau, Antonio de, op. cit., reedición anotada de E. Giralt y Raventós y C. Batlle y Gallart, II, Barcelona, 1962.

(1435 年, 1436 年, 1458 年および 1461 年条例)

5. Garcia i Sanz, A., Ordinacions inédites de Barcelona i Perpinyà sobre assegurances marítimes (segle XV), Estudis d'història me-

dieval, IV, Barcelona, 1971.

(1452 年条例)

ところで、四条例の制定年月日、条数、題名等外観的な点に関して、マニュスクリプトおよび諸印刷本に相異がないわけではない。

1 1435 年条例

本条例の制定年月日について、Pardessus¹⁵⁾ は、題名には単に 1435 年と年号のみを明らかにし、日付は注の中で 11 月 21 日としたにすぎず、しかも、それは他の史料をもってそのように考えられるとしたにすぎなかった。確かに、Pardessus が参照したと思われる Bibliothèque Nationale 所蔵のマニュスクリプトには、日付は記載されていない。しかし、Archivo Histórico Municipal de Barcelona 所蔵のそれでは、本文の前に、明らかに「主〔イエス〕の生誕 1435 年 11 月 21 日月曜。以下のように、バルセロナ市の通常地域につき告示されることを、バルセロナ市の法令布告人 Salvador Rorivedech が自ら記録した」と記載されているのであり、本条例の制定は、Pardessus が間違っていたわけではないが、1435 年 11 月 21 日とするのが正しい。

条数については、このテキストを掲げた Capmany¹⁶⁾ (初版および再版)¹⁷⁾、Pardessus, Valls i Taverner¹⁸⁾ いずれも 20 ヶ条とするから、全く問題がないように思えるが、必ずしもそうとは言えない。

第一に、Pardessus における第 6 条の規定は、Valls i Taverner では、第 5 条の末尾に置かれ、同条の一部を構成している。そのため、Pardessus の第 7 条ないし第 13 条は、Valls i Taverner では第 6 条ないし第 12 条と、条名が一つずつずれている。

第二に、上の例と同様に、Pardessus の第 14 条は、Valls i Taverner の第 12 条に含まれているため、第 15 条ないし第 19 条は第 13 条ないし第 17 条という具合に、二つずつずれている。

最後に、Pardessus では第 20 条に一括して置かれている三つの規定が、Valls i Taverner では、第 18, 19, 20 条と、独立した条を形造っているのである。

一方、Capmany (初版および再版) は、Pardessus と異なる。

Bibliothèque Nationale のマニュスクリプトを見る限りでは、条名が付されていないから、いずれが正しいか判定のしようがない。というよりはむしろ、当時においては、条名を付さないのが一般的であったらしい。1435 年保険条例と同じ日に定められた船舶等に関する条例、あるいは後の 1436 年、1452 年、1458 年、1461 年等の保険諸条例においても、マニュスクリプトには何も条名が付されていないからであるが、Archivo のマニュスクリプトには、1435 年条例についてのみ、奇妙なことに、それぞれの規定の左側余白に条名と覚しきローマ数字が付されているのである。これが、記録当時付されたのか、後に付されたのかは分らない。少なくとも、当時としては、きわめて異例の仕方であることに変わりはなく、また本文の筆跡とは異なるので、おそらく後に付け加えられたのであろうと思われるが、この条名と Capmany (初版および再版) および Pardessus のそれは一致しているのである。それゆえ、印刷本における条名については、これらによるのがベターであろう。

さらに、本条例の題名は、Pardessus になく、Valls i Taverner にもないが、Capmany (初版) には、「同市のブラサおよび商業会議所において遵守されるべく、バルセロナの執政官により命令された海上保険に関する条例」(Ordenanzas sobre los seguros marítimos, disputas por el Magistrado Municipal de Barcelona, para ser observadas en la Plaza y Lonja de dicha Capital) とされている。しかし、これが元来本条例に付された題名かどうかは疑わしい。マニュスクリプトを見る限りでは、かかる文言のそれはない。

Bibliothèque のマニユスクリプトでは「一切の保険ならびに船舶に関する cambis および prestechs に関してバルセロナ市の尊敬すべき評議員衆および長老衆によりなされた条例」(Hordinacions fetes per los honorables consellers e prohomens dela ciutat de Barchina sobre totes seguretats e cambis e prestechs de navilis) と, cambio e prestech, すなわち為替手形・冒険貸借が付加されている。条例本文において, これらに触れるところ, たとえば第 1, 2, 5, 9, 12 条などがあるが, この条例の主たる内容は海上保険であって, cambio e prestech ではない。これらに保険と同じ程度の比重がかけられていたわけでもない。

それに比べ, Archivo のマニユスクリプトでは, そのような付加はなく, 「船舶およびその他の小船舶の保険ならびに商品, 物品およびその他の財物を保険することに関する条例」(Ordinacio de seguretats de navilis e altres fustes e per assegurar mercaderies, robes e altres havers) とされ, Capmany (再版) はこれになっている。おそらく, 題名としてはこれが妥当であろう。

本稿では, 1435 年条例につき, Archivo のマニユスクリプトおよび Capmany (再版) を第一義的に参照している。

2 1452 年条例

本条例に関しては, これのテキストは Garcia i Sanz¹⁹⁾ にしか掲げられていない。マニユスクリプトも Biblioteca de Catalunya 所蔵のものしか存在しないから, これらによることとする。ただし, 条名はマニユスクリプトにはなく, Garcia i Sanz が挿入したものである。

3 1458 年条例

本条例の制定年月日については, 11 月 17 日説と 11 月 14 日説の二説が主張されている。

前者は, Capmany (初版)²⁰⁾ に起因し, 後に Reatz²¹⁾ もこれに倣うが, 確

かに、本文の末尾に付された、同条例が1458年11月〇〇日に公布された旨の文言を見れば、XIIIがXVIIと読めないわけではない。しかし、筆跡からXIIIと読む方が自然であること、それから、本条例の、Pardessusによれば第22条の保険金支払い期間に関する規定に、IIIまたはVIIヶ月と読むべきローマ数字があり、それは他の諸条例ではいずれも明らかに4ヶ月とされているので、同様の書体たる末尾のXIIIまたはXVIIもXIIIが正しいと思われることから、11月14日説を採るのが自然であろう。ちなみに、Capmany（再版²²⁾）は、17日の可能性をキッコーを付して挿入することで留保しつつも、14日説を採っている。

条数に関して、Pardessus²³⁾とValls i Taverner²⁴⁾は、前者は22ヶ条、後者は31ヶ条と大きな食い違いを示している。Capmany（初版および再版）およびマニュスクリプトにはその種の記載はないから、条名を明示する必要はないかもしれないが、それでは引用等に不便であることこの上ないばかりでなく、むしろそれ以上に、1461年条例²⁵⁾が明らかに1458年条例の第21条に言及するので、条名を明示しなければならない。

1461年条例、これは1458年条例を若干の点において改正したものにすぎず、それ程の重要性が認められているわけではないが、1458年条例の条名については、他に例のない重大な言及が存在する。

同条例には、「特に、国王殿下の臣下ならびに外国人の船舶および小船舶に〔積載される〕小麦、大麦、からす麦、豆類、ぶどう酒、油が保険されうる旨定める第21条に含まれる規定に不利益を与え、〔それを〕改革し、〔それに〕抵触してはならないことを了解し、宣言する」(傍点——引用者)と、1458年条例の第21条が触れられているのである。

1461年条例の当該規定内容からして、同条例の触れる第21条は、1458年条例の「さらに、〔バルセロナ市の尊敬すべき〕……評議員・長老衆は、バルセロナに運送するために、国王殿下の臣下・従僕のものであると、国

王殿下の臣下・従僕でない者のものであると、一切の船舶または小船舶に、真に積載される小麦、大麦、からす麦、豆類ならびにぶどう酒および油は、本条例に抵触することなく、またこの能力に対して本条例がいかなる点でも妨げることなく、合意された価額および／または評価額につき、バルセロナで保険されうることを命令する」旨定めた規定であり、Pardessus は、これを 16 条とする。

1458 年条例のみならず、1435 年および 1484 年条例の条数ならびに条名について、Pardessus を支持する者は多く、Bensa, Goldschmidt, Reatz, Romanelli et al 等²⁶⁾を挙げることができ、さらに、1435 年条例と対比して考えれば、Pardessus の条区分が妥当なように思えるが、1461 年条例の文言を考慮するかぎり、1458 年条例につき必ずしも正確とは言い難い。

それに対し、Valls i Taverner は、1458 年条例の当該規定を正しく第 21 条とするのであって、同条例に関するかぎりでは、一応正しいとみなすことができよう。ただし、「一応」と限定したのは、1461 年条例が、さらに他の箇所、1458 年条例の第 7 条にも言及するのだが、これに相当する規定が、Valls i Taverner の第 7 条と考えるには若干の疑問の余地がないわけではないと言わねばならないからである。

1458 年条例については、他の諸条例との関係を考慮して、原則的に Pardessus の条名を付し、Valls i Taverner のそれはかっこをもって掲げることにする。

また、本条例の題名は、Pardessus, Valls i Taverner いずれにも掲げられていない。Capmany (初版) では、「海上および商業の保険において従われるべきフォームおよび規則に関するバルセロナ市の執政官の条例」(Ordenanzas del Magistrado Municipal de Barcelona sobre la forma y regla que se deben seguir en los seguros maritimos y mercantiles) とされているが、これも Capmany 自身が付したもののようであり、Ar-

chivo のマニュスクリプトによれば、「海上および商業の保険に関する条例」(Ordinacions sobre les seguretats maritimes e mercantivols) とされるのみである。

4 1484 年条例

1484 年条例の制定年月日および条数に関しては、Pardessus, Valls i Taverner の間に相異はなく、1484 年 3 月 6 日、そして 25 ケ条とされている。

本条例の条区分は、これについてのみ、一応原則として各規定の冒頭に見出しが記載されているため、Pardessus および Valls i Taverner、いずれもほぼ同一であり、特に問題とすべき点はないようだが、二ケ条においては、それぞれの規定の見出しの有無および内容に相異があるから、この点を明らかにしておく必要がある。

第一には、第 1 条の見出しである。Valls i Taverner では、「一切の小船舶、冒険貸借〔金〕、物品および商品ならびに、外国人の〔財産〕と同様国王殿下の臣下の財産は、保険に付されうる。すなわち、国王殿下の臣下は 7/8 について、外国人は 3/4 について。」(Que totes fustes, cambis, robes e mercaderies, axí bé de vassalls del senyor Rey com de strangers, poden ésser assegurades; ço és: los vassalls del senyor Rey, de les vuyt parts les set, e los strangers, de les IIII parts les tres) という見出しが掲げられているが、Pardessus にそれはない。

第二には、第 18 条の見出しで、Pardessus は「食料品は一切の方法で保険されうること」(Que virtualles poden ésser assegurades en tota manera) とするが、Valls i Taverner は「本条例にかかわらず、いかなる方法でも、保険されることができ、さらにバルセロナに到来する食料品について」(De virtualles que poden ésser assegurades en quelesvol manera pus vinguen en Barchinona, no obstant les presents ordinacions) と

しているのである。

Pardessus は、1484 年条例については、マニュスクリプトを発見することができず、バルセロナで印刷された種々の印刷本を参照したのだが、第 1 条の見出しは、彼の使用した印刷本に存在しないことを注において明らかにし、第 18 条のそれには何も触れていない。一方、Valls i Taverner は、Archivo (Valls i Taverner では Arxiu Històric de la Ciutat, de Barcelona) 所蔵のマニュスクリプトから直接活字に直したとされているので、こちらの方が正確なようだが、必ずしもそうではない。²⁷⁾

Archivo のマニュスクリプトにはなぜか第 1 条の見出しはなく、また第 18 条のそれも「さらに、バルセロナに到来する食料品は保険されうること」(Que virtualles poden esser assegurades pus vinguent [es] en Barcelona) であって、Pardessus の《en tota manera》は《pus vinguent [es] en Barcelona》、Valls i Taverner の《De》は《Que》、また《que》および《en qualesvol manera》はなく、《vinguen》は活用語尾が異なり、さらに《no》以下は存在しないのである。²⁸⁾

実は、Archivo のマニュスクリプトとの相違は、これらばかりではない。第 2 条以下の見出しは Pardessus および Valls i Taverner のいずれにもすべて掲げられているが、同マニュスクリプトでは、第 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 16, 20, 21, 22, 23, 24 および 25 条の見出しはすべてなく、これが付されているのは、わずか残りの 8 ケ条にすぎないのである。理由がなぜかは定かでない。

後に掲げる同条例の試訳では、Archivo のマニュスクリプトに原則としてならい、キッコー内に Pardessus, かっこ内に Valls i Taverner の見出しを挿入することになっている。

なお、当時の個々の海上保険契約については、主として Garcia i Sanz, A. i Ferrer i Mallol, M.-T., Assegurances i canvis marítims medievals

a Barcelona, II, Barcelona, 1983 に掲げられた apèndix documental を参照した。これは、冒険貸借関係史料も含めて、1147年から1711年までの354件の諸史料が掲げられ、ページに直して、400ページ程にわたる一大史料集を成しているのもであって、従来、バルセロナに関しては、遺憾なことに史料がきわめて乏しいとされてきたが、今やそのような認識は改めざるをえない。

また、奴隷保険契約、さらに生命保険契約に関するまとまったものとしては、Madurell i Marimón, José María の Anuario de historia del derecho español 誌 (第25巻および第27・28巻) に寄稿した《Los seguros de vida de esclavos en Barcelona (1453-1523)》および《Los antiguos seguros de vida en Barcelona (1427-1764)》の Apendices を参照している (前者には、42件、後者には、173件の史料が掲げられている)。

- 1) Capmany y de Montpalau, Antonio de, Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, II, Madrid, 1779, pp. 383-388, 426-427, 449-457 y 458-459 には、1435年ないし1461年の4条例がカタロニア語のまま掲載され、Id., Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado, nuevamente traducido al castellano con el texto lemosín, Madrid, 1791, pp. 80-89 には、1484年条例のカスティリア語訳のみが掲げられている由である。前者については参照したが、後者についてはできなかった。

なお、Capmany 生誕200年を記念して、Capmany y de Monpalau, Antonio de, Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, reedición anotada i revisada por E. Giralt y Raventós y C. Batlle y Gallart, 3 vols., Barcelona, 1961-1963 と Id., Libro del consulado del mar, edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio de Capmany, reedición anotada y revisada por A. M. de Saavedra, con prólogo de J. M. Font y Rius y epílogo de

- J. Morro Cerdá, Barcelona, 1965 が Cámara oficial de comercio y navegación から出されており, Id., Memorias, cit., II, Barcelona, 1962, pp. 448-452, 459-460, 547-553 y 570-571 に, 1435 年ないし 1461 年の 4 条例がカタロニア語のまま掲載され, Id., Libro, cit., pp. 603-604, 605-612, 613-614 y 605-623 には, 1436 年ないし 1484 年の 4 条例のカスティリア語訳が掲げられている。
- 2) Pardessus, Collection, cit., V, Paris, 1839, pp. 493-502, 502-504, 507-521, 521-523 et 523-543.
 - 3) Bensa, op. cit., p. 94; 埴, 前掲訳, p. 264.
 - 4) Bensa, op. cit., p. 93; 埴, 前掲訳, p. 264.
 - 5) Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, op. cit. および Peláez, Cambios, cit. である。
 - 6) たとえば, Spagnesi, op. cit.; Assante, F., Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel settecento, Napoli, 1979; Giacchero, G., Storia delle assicurazioni marittime, Genova, 1984; von Stryk, K. N., Die venezianische Seeversicherung im 15. Jahrhundert, Ebelsbach 1986.
 - 7) Perels, L'apparition, cit. pp., 284-285.
 - 8) 拙稿, 前掲 1432 年バルセロナ, pp. 17-18 および 24-25 を参照。
 - 9) Garcia i Sanz, Ordinacions, cit., pp. 123-141.
 - 10) Carrère, op. cit., p. 902.
 - 11) Peláez, La legislacion, cit., pp. 101-105.
 - 12) バルセロナ条例が名声を得た理由の一つとして, これの内容的発達の度合もさることながら, コンソラート・デル・マールに付随してこれが地中海諸国に広まったことが挙げられる。もちろん, コンソラートの一部を構成しているわけではないのだが, Bibliothèque Nationale のマニュスクリプトに見られるように, コンソラートに続いて, 本条例が掲げられているのであって, その点では, 本文に掲げたもの以外に, マニュスクリプトが存在する可能性はある。ただし, 現在知られているコンソラートのマニュスクリプト所蔵機関に照会したところ, 積極的な解答を得てはいない。
 - 13) 17 世紀以前の印刷本は 9 件ばかり現存するが, それらについてはほとんど参照しえなかった。1484 年 (1485 年) 本に次いで古い 1494 年本には,

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

1484 年条例しか載っていない、1502 年本には海上保険条例が見当たらないことから、これらよりも新しい他の諸本においてもほぼ似たり寄ったりのところであろうか。バルセロナ条例のテキストに関しては、一方にマニュスクリプトがあるので、特段の不都合はないと思われる。

- 14) Pardessus には、五条例のそれぞれについて、テキストを掲げると同時に仏訳が対訳形式で付されている。必ずしも正確でないと思われる箇所が幾つか存在するが、随時参照した。なお、Carrère, *op. cit.*, pp. 802-803 et 902-905 には、1435 年および 1458 年条例の各条について仏語で要訳が付されているし、また Hors y Baus, P., *Tratado de los seguros de transportes marítimos, terrestres, de valores y aérenos*, Barcelona, 1945, pp. 610-626 には、1458 年、1461 年および 1484 年条例のカスティリア語訳のみが掲げられているが、これらも随時参照している。

なお、コンソラートの英独仏伊蘭およびカスティリア語訳は全部で 20 数件に上るが、それらに諸条例の訳が載っている可能性は高い。しかし参照する必要を特には感じなかった。

- 15) Pardessus, *Collection*, V, *cit.*, p. 493.
16) Capmany, *Memorias*, *cit.*, pp. 383-388 y reedición, pp. 448-452.
17) Pardessus, *Collection*, V, *cit.*, pp. 493-502.
18) Valls i Taverner, *Consolat*, III, *cit.*, pp. 33-45.
19) Garcia i Sanz, *Ordinacions*, *cit.*, pp. 15-19.
20) Capmany y de Montpalau, *Memorias*, *cit.*, p. 457.
21) Reatz, a. a. O., S. 57; 加藤, 前掲レアツツ p. 138.

なお、Hors y Baus, *op. cit.*, p. 617 も同じ。

- 22) Capmany y de Monpalau, *Memorias*, reedición, *cit.*, p. 553.
23) Pardessus, *Collection*, V, *cit.*, pp. 507-521.
24) Valls i Taverner, *Consolat*, III, *cit.*, pp. 51-71.
25) 1461 年条例が 1458 年条例を改正することを目的としていたことは、同条例自身により明らかであり、「バルセロナ市の尊敬すべき評議員・長老衆により定められ、1458 年 11 月 14 日に公布された条例により……規定され、命令されて [いるが] 同条例を……訂正して……」と定められている。ただし、この条例の主眼は、1458 年条例第 7 条の改正であった。

- 26) Bensa, op. cit., pp. 91-109; Goldschmidt, a. a. O., SS. 354-383; Reatz, a. a. O., SS. 56-169; Romanelli, G. et al., Le ordinanze di Barcellona del XV secolo sulle assicurazioni marittime, Archivio giuridico, CLXXXV, 1973, pp. 121-143 に引用されたバルセロナ条例の条名は、いずれも Pardessus に基づいている。
- 27) Pardessus, Collection, V, cit., p. 523, n. 1.
- 28) Valls i Taverner, Consolat, III, cit., pp. 7-8.

Ⅲ 1435 年条例の制定理由

バルセロナ条例の定められた 15 世紀は、イタリアの諸都市において誕生した海上保険がおよそ 1 世紀を経、その法理の発展を著しくした時代である。それは同条例、殊に四大条例の影響によるところが大きかったのであるが、なぜ、この地において海上保険条例が契約の多くの諸要素に触れ、法理の著しい発展を促したのであろうか。素朴ではあるが、最も重要と思われるこの問題に明確な解答を示した研究者は少ない。

¹⁾
Bensa には、「カタロニアの〔条例〕が検討し、規制し始めた保険契約の諸要素は、明らかにこの時期に、14 世紀後半イタリア〔諸条例〕が達しえたよりは、高度な発展段階に達していたからである」とされているにすぎない。誤りではないが、かかる解答に十分な説得力を認めることはできない。

バルセロナにおいて、契約の要素にかかわる比較的多くの規定を初めて置いたのは、1435 年条例であった。以後の諸条例は、1435 年条例を修正・改正していったのであるから、先の問題はつまるところ 1435 年条例がなぜそのような規定を置いたかあるいは置かざるをえなかったという問題に変換されようか。とすれば、問題は 1435 年条例の制定理由であって、これを考える場合には、未だ契約の要素にかかわる規定をさ程置かなかつた

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

1432 年条例とそのような規定を多く置いた 1435 年条例との制定理由の相異に注目する必要がある²⁾。

前者は「公益 (cosa pública) ならびに〔バルセロナ〕市の市民、住民および同市において取引を行う商人を保障するために(per indemnitat³⁾)」定められたとし、後者は「保険するについて、〔バルセロナ〕市において引き続き生じうる一切の詐欺および害悪、疑義ならびに論議を一掃するために (per extirpar totes frauds e dans, questiones, e dabats), したがって、被保険者のみならず保険者の保護のために (per esguard dels asseguradors com dels assegurats)」という制定理由を掲げているのだが、どちらかと言えば、前者の理由は一般・抽象的であるのに対し、後者はより特殊・具体的なのである。なぜ、1435 年条例がこのように特殊・具体的な制定理由を掲げたのか、それは、当時のバルセロナ海上保険市場の固有の事情によると考えられる。

バルセロナの地に海上保険が伝えられたのは 14 世紀後半のことであった。それは、現在マルセーユの Archives départementales des Bouches-du-Rhône に保存されている 1379 年 8 月 2 日付の公証人 Bernat Vivó により記載された訴訟記録⁴⁾に、1377 年 6 月 2 日バルセロナで締結された海上保険契約が触れられていることから、うかがうことができる。そして、ジェノヴァにおいて同地の公証人 Teramo di Maggiolo が 1393 年 8 月 21 日ないし 9 月 15 日のおよそ 20 日ばかりの間に約 80 件の保険契約に関与していた頃⁵⁾、バルセロナは次第にこれの普及をみ、1390 年代には 13 件の契約が締結されることとなった。

しかし、ジェノヴァ等イタリア諸都市に比べ、当地における海上保険の普及は一段と遅れをとっていたのであり、その理由はバルセロナ商人の気質にあったらしい。

バルセロナ商人は、貨物の運送について、これを保険に付し、海上危険

	保 險 者
1392年3月19日付契約	Nicolò Galamagni (ジェノヴァ商人)
1396年8月30日付契約	Bartolomeo Barosi (Luchino i Francesco Scarampi のソキエタスの代理人)
1397年7月27日付契約	Bartolomeo del Nero (フィレンツェ商人) Agostino Gambarino (ロムバルディア商人) Domenico di Brasselli (ジェノヴァ商人)
同年9月6日付契約	Domenico di Brasselli (前出)
同年9月7日付契約	Domenico di Brasselli (前出)
1399年5月16日付契約	Andrea de'Pazzi (フィレンツェ商人)
同年7月9日付契約	Simone d'Andrea (Francesco di Marco の代理人)
同年8月23日付契約	Giovanni Mannelli (フィレンツェ商人)
同年9月4日付契約	Andrea de'Pazzi (前出)
同年9月10日付契約	Simone d'Andrea (前出, Francesco di Marco の代理人)
同年10月1日付契約	Andrea de'Pazzi (前出) Andrea de'Pazzi (前出)
同年11月18日付契約	Simone d'Andrea (前出, 自己および Francesco di Marco ならびに Luca del Sera の名において保険する)
同日付契約	同上

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

被保険者	貨物・価額 (リブラ)	船主または船籍・航海 ⁶⁾
Ramon Dezquer (バルセロナ商人)	羊毛 254 袋・2,000	Luigi di Camilla
Ramon Dezquer (前出)	羊毛 122 袋 皮革 15 枚 サフラン 1 袋・1,700 羊毛 240 袋 皮革 4 枚・2,700	バルセロナージェノヴァ Ramon Ferrer Jean Pellicer バルセロナージェノヴァ Bernat Amate バルセロナージェノヴァ Guerau Ros バレンシアージェノヴァ
Simone Bellandi (フィレンツェ人, Lu- cha del Sera の代理人)	毛織物 4 反・400	
Simone de Andrea (フィレンツェ商人)	種子 2 樽・180 (内 150 付保)	Salvador Orta バルセロナージェノヴァ
Miquel de Roda (バルセロナ商人)	毛織物 14 反・110	Jaume Carill バルセロナージェノヴァ
Miquel de Roda (前出)	大青 50 袋・150	Daniel Mascharos バレンシアーバルセロナ
Giovanni Squarciafico (ロムバルド商人)	しこいわし 75 樽・75	Juan Stalrich バルセロナージェノヴァ
Guillem de Bagat (バルセロナ商人)	着色羊皮 5 捆 コルドバ革 1 捆・132	Nicolau Pujalt バルセロナージェノヴァ
Giovanni Squarciafico (前出)	しこいわし 437 樽 しこいわし 48 樽 合計 400 (内 100 付保)	Nicolau Pujalt バルセロナージェノヴァ Francesc Fogassot バルセロナージェノヴァ
Filippo Soldani (フィレンツェ商人)	織物 14 反 ベルビニアン織物 98 反・ 750 (内 200 付保)	Joan Baster コリユールーペイルート
Pericó Serra (バルセロナ商人)	米, カミン, アニス 300 アラゴン金 フローリ ン (内 200 付保)	Sant Cristòfol 号 バレンシアーエスクルー サ
Miquel Franch (バルセロナ商人)	子羊の毛 15 袋 羊毛・撚糸 2 袋・130	Salvador Orta バルセロナーマリョルカ
Bartomeu Reig (バルセロナ商人)	羊毛 19 袋	同上
Joan Aguilar (バルセロナ商人)	撚糸 1 袋・120	

を保険者に転嫁するよりも、むしろ現実の運送を具体的にいかに無事安全に行うかに意を払っていたのであって、その証拠に、Simone Ballandi (フィレンツェ人) は、保険を付した上に、船舶・貨物の安全のために船舶に乗せる石弓の射手に関する費用の自己負担分を支払うこととなったがゆえに、主人、かの有名なプラートの商人 Francesco Datini にとがめられ、弁解かたがた 1396 年 10 月 30 日次のような私信を送っている。

「私は〔ピサに出港する Guerau de Doni の船舶に〕石弓の射手を乗せようとしていることを存じておりました。それは少なくとも 1 リブラあたり 12 デナイロの費用をかけさせますが、私は認めるわけにはまいりません。私は怒りました。でも、状況はこれを甘受しなければならないのです。当地の法廷の命令によって、これを免れる方法はないのです。必ずや私は、この種のいかなる費用も支出しないよう責任を負います。私共は保険されているのですから。しかし、他のすべての人達はその費用に同意すれば、私共は他の人達と同じように支払いを余儀なくされるのです。〔当地バルセロナの〕輩は保険を利用せずに、〔そのまま〕彼らなりにやっているのです⁷⁾と。

さらに、彼は同年 11 月 6 日、「私共があなた様に、事情は私共の意思によるのではなく、それどころか強制によることをお知らせしたいからです。この通り、この地〔バルセロナ〕のせいなのです。今、船舶があり、6 名の人達によって物品が積み込まれ、〔その中の〕4 名が一致して射手の費用の支払いを望み、他の 2 名が望まないとしても、その 2 名は、積み込んだ貨物の価額に比例して、支払わなければならないのです。これが大半な⁸⁾のです」と、再び書き送ったのである。

石弓の射手を貨物とともに船舶に乗せ、もって船舶と貨物を守り、現実の運送の安全を図ることは、バルセロナ商人の間で伝統的なことであった。それは単純で、しかもさ程高い費用もかからなかった。バルセロナ商人の

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

多くは、海上危険に対して保険を付すことなく、かかる措置に頼っていたのである。保険によって得られる抽象的な安全よりも、具体的、現実的な安全をむしろ好んだのであった。⁹⁾ しかしながら、遅れはしたが、バルセロナにおいても海上保険は漸次普及し、1428年頃には、世界の海上保険市場の中でも中心的役割の一つを担う程に成長する。

1428年に付保された貨物の総保険金額は、108,398リブラに達し、当時の世界の取引の1/4にもなることが推測されている。¹⁰⁾ この頃はバルセロナ海上保険市場のまさに華々しい栄光の時代であったが、この栄光はきわめて脆弱な基礎に支えられていたため、短期間の内に急速に失なわれることとなるのであり、その理由の一つには、当地の海上保険市場が比較的少数のイタリア商人に支配されていた事実を挙げることができる。

1379年8月2日付訴訟記録に言及される1377年6月2日の海上保険契約の保険者は、Luchino Scarampi という、イタリア・アスティ出身でジェノヴァに帰化し、さらに後になってバルセロナに再度帰化した商人であり、また1390年代の13件の契約における保険者も、前に示した通り、もっぱらイタリア商人衆に他ならなかった。ために、海上保険は、イタリア商人の手でバルセロナに伝えられたとすることができるのだが、それはともかく、バルセロナ固有の商人が保険者として現れるのは、1400年を過ぎた1401年11月26日のことにすぎない。バルセロナ固有の商人 Miquel de Roda は、同商人 Berenguer Codina に対して、羊毛48反を保険金額350リブラでバルセロナからアレキサンドリアまで保険し、ついで、1415年7月27日付契約¹¹⁾において Felip Prestador が、これもバルセロナ商人である Antoni Salelles の羊毛および大麦をトルトーサからヴェネツィアまで保険することとなった。ようやくこの頃になって、契約当事者にバルセロナ固有の商人衆が揃うのであって、かかる意味において、最初のバルセロナ固有の海上保険契約は、1401年11月26日付契約であったとも言えよう。

14世紀末に至り、それまでの繁栄に影がさし始め、15世紀初頭には、いわゆる危機的状況に見舞われることとなるバルセロナにおいて、皮肉にも海上保険取引は広く行われることになったらしい。それは当市の公証人 Barthomeu Masons の記帳した「海上保険簿」(Libro de los seguros maritimos) の証するところである。

Masons は、1428年7月20日から翌1429年12月10日までの海上保険取引を記帳したのだが、それによれば、この期間に1091件(保険者1名毎)の海上保険契約が締結され、付保された貨物の総価額したがって総保険金額は121,168.10リブラ、1契約あたりの平均保険金額は約111リブラ、保険者の総数134名、内バルセロナ固有の商人106名、外国人商人23名(内22名がイタリア商人、1名はドイツ商人)、バルセロナに帰化した商人5名であった。総保険金額121,168.10リブラの内、1428年に付保された額は、108,398リブラであり、前記のように、これが当時の世界の取引の1/4にもなることが推測されているから、まさに当地は、世界の中心的海上保険市場の一つにまで成長したのであった。付保された貨物のおよそ3/4すなわち96,363.10リブラはバルセロナ固有の商人の所有であり、明らかに、バルセロナ商人衆に海上保険は一段と普及することとなったのだが、保険者についてどうであったかと言えば、事情は必ずしも同じではない。1401年、ついで1415年にバルセロナ固有の商人が保険者として登場したから、次第にバルセロナ商人による保険の引き受けが著増し、バルセロナ保険者がその独自の強固な地盤を確立し、海上保険市場の支配的機能を果たすようになったと誤解してはならない。

Masons の「海上保険簿」に見える保険者数134名の内、バルセロナ保険者は106名を占め、契約件数から言えば、1091件の内、781件をこれが引き受けているので、確かにそのように思えるかもしれないが、それらは総保険金額121,168.10リブラの内、1/2にも満たない53,968.10リ

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

ブラを保険したにすぎなかった。

さらに、バルセロナ保険者と外国人保険者との1名あたりの平均的数字を比較すれば、一層明らかである。後者は前者の2倍強の契約を引き受け、その額は5倍強、しかも1契約あたりの保険金額も3倍弱にも達するのである。結局、バルセロナ固有の商人たる保険者は中小規模のそれに他ならなかったのであって、実際106名の内30名は、わずか100リブラ未満の保険を引き受けていたにすぎない。これに比べ、外国人保険者の約半数は、1000リブラを超える多額の保険を引き受けていたのである。

バルセロナ海上保険市場は、1428年世界有数の市場にまで急成長したが、それは主としてイタリア商人が大部分を占める外国人保険者の支配するところであったのである。

不運にも、丁度その頃からバルセロナは、危機に見舞われることとなり、幾度かのジェノヴァとの海戦、他の地域よりも悲惨だったペストの流行、海上企業から陸上企業への投資の転換、貯蔵金銀の減少、銀行業の破たん、商人の気力喪失は、顕著にバルセロナ商業の衰微を押し進め、ついには、1435年ポンツァの海戦での大敗、そしてその際にアルフォンソ5世が捕えられたことがバルセロナの国力の著しい減退を世界に知らせることとなり、一時期の華々しいバルセロナの商業活動は、過ぎ去った夢になるありさまであった。¹⁴⁾

1428年7月10日から12月31日までに締結された総保険金額は108,398リブラにも達したが、翌1429年1月1日ないし12月10日については、1ケタも違う12,770リブラに落ち込んだ。その主たる理由は、バルセロナ商業の落ち込みとイタリア商人の資本の引き揚げによると思われるのだが、かかる危機的状況の中で、1432年条例は定められたのであった。

同条例は、危機を克服すべく、アルフォンソ5世により採られた勢力拡張策の中であって、ジェノヴァとの絶え間ない抗争および当時のイタリ

ア諸コムーネ間の複雑にからまりあった抗争関係により、海上保険行政上、これら諸コムーネに対し、不干渉主義を採用するとともに、「市民、住民および……商人の保障」のために、コムーネ間の「戦争中」に限って、ヴェネツィア、フィレンツェ、ジェノヴァ、さらにピサ、ルッカ、シエナ、ロムバルドの船舶・貨物の保険を引き受けることを禁じた。¹⁵⁾

以前からイタリア保険者が支配的地位を占めていたバルセロナ海上保険市場にとって、この条例の制定は、イタリア保険者の資本の引き揚げとともに大きな痛手であった。必ずしも、本条例が厳格に遵守されたわけではなかったが、取引は著しく減少し、rarissime な契約しか行われなくなった。¹⁶⁾ それは、バルセロナ商人衆に耐えられるところではなく、同商人衆はついに廃止の嘆願をすることとなり、1434年1月8日嘆願を入れ、本条例は廃棄されることになるのである。

しかして、およそ2年を経た1435年11月21日新しい海上保険条例が定められ、本条例は、「保険するについて、〔バルセロナ〕市において引き続き生じうる一切の詐欺および害悪、疑義ならびに論議を一掃するために、したがって、被保険者のみならず保険者の保護のために」という特殊・個別的制定理由を掲げた。

Bensa¹⁷⁾ は、1435年条例を含めて、バルセロナの諸条例は明らかに政治的性質を有していた、としたのだが、これではいかなる政治的性質か分らないし、1432年条例から1435年条例への、制定理由の様変わりには、何ら解答を与えることができない。Goldschmidt¹⁸⁾ は、制定理由について寡黙である。Boiteux¹⁹⁾、Spagnesi²⁰⁾ もほぼ同様。

1435年条例の制定理由から、保険取引が再び広く行われるようになったであろうことは想像するに容易である。詐欺等の発生は、保険取引が少なくともある程度広く行われるようになって、通常生じ、そして条例による規制の対象となるからであるが、1435年当時のこれを証明する史料は

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

未だ暗やみに埋もれたまもらしい。しかし、1444年から1459年に至る海上保険取引の傾向をおおよそ裏づけることは可能である。

21)

1444年	1454年	1459年
6,655 リブラ	12,797 リブラ	31,736 リブラ

つまり、漸次増加傾向をたどっているのである。

一度落ち込んだバルセロナにおける海上保険取引は徐々に回復し、同海上保険市場は、1428年の盛況にはほど遠いが、活況を少しずつ取り戻すこととなり、1454年にはおよそ1429年の段階まで回復することになるのである。しかも、1444年には、バルセロナ海上保険市場の支配層の交代が明らかに示されている。詳述すれば、この年には45名ほどの保険者衆が約103件の契約を引き受け、その額は6,655リブラになるのだが、外国人保険者1名あたり1.6件、金額168.75リブラ、これに対し、バルセロナ保険者は、2.3件、金額132.6リブラであり、さらにそれぞれの1契約あたりの金額は、168リブラと55.8リブラで、その割合は以前とほぼ同じであるが、保険者1名あたりの契約件数および金額については、1.6件：2.3件、168.75リブラ：132.6リブラと、前者については逆転、後者については大巾に近似することとなった。また、肝要なことには、バルセロナ保険者衆は全体6,655リブラの内大半の5,305リブラを引き受けたのに対し、外国人保険者は残りの1,350リブラを引き受けたにすぎず、さらに同保険者の数はわずか全体の13%、5名に減少しており、しかも、この割合は1454年そして1459年と次第に減少していくのである。したがって、1432年および1435年条例の制定理由の変化につき、これを保険取引の活力回復とその市場における支配的商人層の交代に帰せしめても、大過ないのではないだろうか。

1432年条例は、危機的状況の中であって、これを打開すべく採られた政策上、当時複雑にからみ合ったイタリア諸コムーネ間の抗争関係を考慮して、これらに關与するよりはむしろ關与しない方が、当市の「公益」上望ましく、さらに当市の市民等の「保障」の上からもベターであったために、諸コムーネ間の「戦争中」に限定して、それらの船舶・貨物の保険を禁じた。そのためもあって、当市の海上保険市場は、壊滅的打撃を受け、rarissime な契約しか行われなくなったのだが、しかし、本条例が廃止されると、わずかずつではあろうが、海上保険取引は回復の道を歩み始め、おそらく1435年条例が制定される頃には、一定の所までは回復されることとなった。皮肉にも、取引が回復するにつれ、保険に寄生する詐欺等も増大し、保険取引をめぐる争いも増えることとなったために、1435年条例は、制定理由に「一切の詐欺および害悪、疑義ならびに論議を一掃するために」という文言を掲げた。と同時に、その頃バルセロナ保険者衆が、外国人保険者衆に代わり、支配的地位を獲得しつつあったから、詐欺等の犠牲に供されるのは他ならぬバルセロナ保険者衆であったに相異なる。同条例は「被保険者のみならず保険者の保護のために」（傍点——引用者）という理由をも並列して掲げたのであった。

詐欺等を一掃し、海上保険市場の新しい支配層たるバルセロナ保険者衆を保護するには、必定契約内容に立ち入り、干渉し、妥当なものに規制しなければならぬ。さもなければ、隔靴搔痒の感すら残れ、他の何ものもない。ために、1435年条例は、多くの規定で、海上保険契約の内容に立ち入り、同契約の諸要素に触れることとなったのである。

しかして、1435年条例の諸規定は、後の諸条例に受け継がれていくのであって、本条例の制定理由は、一連のバルセロナ条例が海上保険契約の諸要素に多くの規定で触れた根本原因となるものであり、かつまたバルセロナ条例が海上保険契約法理の発展を促した始源的な基本原因となるものな

のである。

- 1) Bensa, *op. cit.*, p. 92; 塙, 前掲訳, p. 263.
- 2) 拙稿「バルセロナの保険条例(1)」『青山経営論集』第19巻第1号, 1984年, pp. 26-38を参照.
- 3) Peláez, *Cambios*, *cit.*, p. 127. なお, Perels, *L'apparition*, *cit.*, pp. 284-285 および拙稿, 前掲1432年バルセロナ, p. 11も参照.
- 4) Boiteux, L. A., *La fortune de mer——le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, p. 89; Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 136-138 i 378-405.
- 5) Bensa, *op. cit.*, p. 79; 塙, 前掲訳, p. 151 では, 「80件以上」(oltre ad ottanta) とされ, Bensa を引用した Goldschmidt, a. a. O., S. 361 でも「80件以上」(mehr als 80) とされているが, Bensa, *op. cit.*, p. 48, n. 4 に掲げられた Maggiolo (Majolo) 関係書類では79件にすぎない。内訳は8月21日4件, 22日6件, 23日6件, 25日9件, 27日1件, 9月2日2件, 3日4件, 4日4件, 5日8件, 7日4件, 9日5件, 10日4件, 11日4件, 12日4件, 13日1件, 15日13件である。また, Maggiolo は, 1368年2月12日, 3月6日, 1374年2月4日にも, 保険契約の締結に関与したらしい。なお, 1368年2月21日, 1393年8月22日および9月15日付の三史料は, Bensa, *op. cit.*, documenti XII e XIII (塙, 前掲訳, pp. 498-503, 527-530 および 530-533) に掲げられている。
- 6) Carrère, *op. cit.*, p. 792 et n. 2 および Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 138, 419-420, 423-427, 433-435, 437-438, 441-447 i 449-452 を基に作成した。
- 7) Carrère, *op. cit.*, p. 795, n. 1.
- 8) *Ibid.*
- 9) *Ibid.*, p. 794.
- 10) *Ibid.*, p. 796.
- 11) Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 141 i 460-461.
- 12) Carrère, *op. cit.*, p. 793, n. 2; Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 470-472.
- 13) 保険者毎の契約件数および金額の詳細は次の通りである。これは, Carrère-

re, op. cit., pp. 870-872 に基づく。なお, Ibid., pp. 796-800 も参照のこと。

1428・29年バルセロナにおける保険者

保険者	契約件数	金額(リブラ)
バルセロナ人		
Francesch Alamany	3	150
Johan Alamany	3	300
Johan Albo	1	25
Berenguer Alegra	6	300
Pere Aytanti	1	50
Barthomeu Babau	14	350
Bonanat Badia	1	35
Manuel de Bellcayre	1	50
Anthoni Berenguer	1	50
Luis Bertran	1	25
Ramon Bertran	5	450
Francesch Borgada.	1	25
Johan Canals	7	325
Barnat Canet	1	25
Nicholau Canto	1	25
Francesch de Cardona	2	75
Nicholau Carreres	2	75
Bernat Cerdans	5	250
Bernat Claret	25	1 775
Johan Claris	24	1287. 10
Johan Clossi	6	500
Johan Clotes	20	1 175
Pere Daltello	1	200
Johan Dandrea	9	1 250
Matheu Davinyo	1	25
Guillem Del Castell	1	50

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

Guillem Dez Coll	2	75
Macia Dez Cortey	4	240
Jacme Dez Quer	8	425
Johan Dez Quer	38	2 925
Pere Dez Pau	3	250
Guillem Ferrer	3	260
Nicholau Ferrer	12	750
Pere Ferrer	45	2 570
Nicholau Ferreres	1	100
Guillem Florensa	1	50
Anthoni Folquet	14	800
Gabriel Gipera	1	25
Pere Grau	4	300
Guillem de Gualbes	1	25
Pere de Gualbes	3	150
Barthomeu de Lobera	3	150
Johan de Lobera	3	280
Miquel de Manresa	1	100
Pere de Manresa	2	50
Pere Maries	66	4 471. 6/9
Pere Marquet	1	100
Guillem Marti	5	258. 6/9
Pere Marti	3	235
Pere Miret	1	50
Bernat de Molle	1	50
Gaspar de Montsospir	1	50
Pere de Muntros	8	275
Pere de Niubo	4	250
Gaspar Oliver	1	50
Johan Padres	23	1 025
Johan de Pallars	10	540

Johan de Pedralbes	2	50
Francesch Pineda	3	200
Pere Pinos	1	50
Francesch Pipinelli	29	1 500
Johan Prestador	5	430
Pere de Prexana	4	200
Arnau de Pugesola	2	150
Francesch Pujada	14	952. 10
Pere de Queralt	3	125
Tristany de Queralt	1	50
Nicholau Reverdit	9	433. 6/9
Pere Ribes	10	500
Miquel de Roda	2	200
Johan Roig	16	910. 10
Miquel Ros	4	150
Jacme Rovira	4	200
Bernat Sa Grau	32	1 725
Francesch Sa Grau	1	25
Jacme Sala	1	50
Arnau Salavert	5	450
Francesch Salavert	4	350
Valenti Sa Pera	3	300
Pere Saragossa	3	250
Pere Johan de Sent Climent	1	100
Arnau Sent Just	4	200
Bernat Serra	75	7 085
Gabriel Ses Oliveres	2	75
Gabriel Simon	4	200
Johan Simonell	13	625
Luis Sirvent	2	200
Jacme Sola	4	200

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

Johan Sorrell	1	25
Gabriel Sunyer	1	50
Pere Terrassa	10	625
Johan Thomas	25	3 725
Guillem Torra	7	200
Johan de Torralba	3	300
Francesch Torralles	8	500
Francesch Valls	20	975
Johan Vilar	21	1 100
Barthomeu Vines	2	150
不明	8	650
106名	781件	53 968.10

婦化人

Pere Albert (ベルビニアン)	5	500
Johan de Barqueres (ベルビニアン)	1	50
Felip de la Cavalleria (サラゴッサ)	1	100
Jacme Conet (トルトーサ)	6	175
Thomas Taqui (ベルビニアン)	1	200

外国人

Rafael Arpa (ジェノヴァ)	52	9 040
Filippo Aldighieri (ピサ)	2	100
Bastiano Bonavolti	1	200
Franco Botxi (ルッカ)	1	50
Johan Canyolli (ルッカ)	31	2 325
Barnabeu Centurio (ジェノヴァ)	5	415
Pere Johan Daritxi (フィレンツェ)	1	100
Leonardo Frescobaldi (フィレンツェ)	72	9 435
Guillem Gambarini	5	225
Benedetto Gentile (ジェノヴァ)	2	250

Antonio Gifrotis (ジェノヴァ)	1	100
Giorgio di Giovann (フィレンツェ)	1	100
Rafaele et Giovanni Giustiniani	8	800
Geronimo Grimaldi et Johan Grillo (ジェノヴァ)	10	1 850
Tommaso Imperiali (ジェノヴァ)	2	150
Francisco de'Medici (フィレンツェ)	38	6 250
Francesco Merlessi (ジェノヴァ)	14	2 100
Johan Pelegri (フィレンツェ)	10	1 850
C. de Salviatis (フィレンツェ?)		
et Johan Ventura (バルセロナ)	29	7 100
Francesco Salviatis	1	200
Jacme di Tommaso (フィレンツェ)	2	290
Francesco Tosinghi (フィレンツェ)	93	21 120
Gaspar de Vat (ドイツ)	17	2 125
23 名	396 件	66 175

- 14) Cf. Carrère, op. cit., pp. 725-752.
 15) 拙稿, 前掲 1432 年バルセロナ, pp. 11-12.
 16) Carrère, op. cit., p. 801.
 17) Bensa, op. cit., p. 93; 稿, 前掲訳, p. 264.
 18) Goldschmidt, a. a. O.
 19) Boiteux, op. cit.
 20) Spagnesi, op. cit., pp. 89-111.
 21) 保険者毎の契約件数および金額の詳細は次の通り。これは, Carrère, op. cit., pp. 873-879 に基づいている。なお, Ibid., pp. 796-800 をも参照のこと。

1444 年バルセロナにおける保険者

保険者 バルセロナ人	契約件数	金額 (リブラ)
---------------	------	----------

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

Gabriel Angles	6	275
Père Andreu	3	100
Guillem Bajoles	4	250
Gabriel Berenguer	1	25
Barthomeu de Busuldu	1	50
Luis de Caselles	6	350
Pere Cathala	1	100
Berenguer Corn	2	150
Galceran Cortes	5	500
Andreu Crexells	3	200
March Dez Pou	1	50
Francesch Ferrer (サラゴッサ)	1	50
Pere Ferrer	6	275
Pere Ferrer (預託銀行)	1	100
Galceran Fornos	2	75
Pere Fort	5	250
Pere Guerau	2	50
Roman Guerau	2	75
Pere Marquet	3	205
Pere Marquet (小売商)	2	75
Antich Marti	1	25
Pere Mascaro	2	50
Barthomeu Agusti de Massanet	4	250
Barthomeu Moncofa	3	125
Gaspar Muntmany	8	500
Johan Oliba	1	100
Gabriel Omedes	1	100
Johan de Pallars	2	100
Nicholau Pasqual	1	50
Jacme Pipinelli	1	50
Pere Guillem Portella	3	100

Luis Requesens	1	100
Francesch Rourich	1	25
Johan de Romerals	1	50
Johan Sa Coma	1	25
Pere de Sent Climent	1	150
Andreu Solsona	1	25
Luis Solsona	3	125
Pere Terres	1	75
Miquel Vinell	2	75
40名	95件	55255

外国人

Filippo Aldighieri (ピサ)	1	300
Alessandro Gaddi (フィレンツェ)	1	250
Nicola Manelli (フィレンツェ)	3	150
Angelo di Norone (フィレンツェ)	1	50
Bernardo Ciampelli et Andrea de'Pazzi (フィレンツェ)	2	600
5名	8件	1350

1454年バルセロナにおける保険者

保険者	契約件数	金額 (リブラ)
バルセロナ人		
Bernat de la Ala	3	125
Guillem de la Ala	1	25
Gabriel Angles	2	50
Johan Badia	2	100
Guillem Bajoles	13	975
Franci Bertran	1	200

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

Luis Bertran	1	25
Guillem Boffill	1	25
Anthoni Cardona	1	25
Pere de la Cavalleria (サラゴッサ)	1	100
Rafael Citjar	8	275
Andreu Crexells	43	2 999
Bernat Dalgas	1	25
Luis Guillem Del Castell	1	50
Thomas Dez Mas	1	25
Jacme Diumer	1	25
Johan Faritza	1	100
Anthoni Ferrer	1	25
Barthomeu Ferrer	3	175
Johan Ferrer	25	1 000
Saldoni Ferrer	4	150
Galceran Fornos	10	300
Pere Fort	10	375
Barthomeu Carret	1	25
Luis Gilabert	1	25
Ramon Guerau	9	275
Nicholau Janover	1	25
Pere Marquet	1	50
Jacme Marti	1	50
Barthomeu Agusti de Massanet	4	400
Barthomeu de Niubo	6	150
Bernat Oliver	1	100
Francesch de Pedralbes	1	12. 10
Jacme de Pertusa	1	25
Francesch Pipinelli	2	75
Pere Pons	1	50
Arnau Porta	10	875

Geronim Rayla	1	25
Francesch Rourich	2	50
Pere Rovira	1	50
Bernat Sa Bastida	2	75
Genis Sabater	1	25
Johan Sa Coma	11	375
Bernat Sacrista	19	1 105
Francesch Sa Font	11	450
Lop Sanxis de Buey	2	75
Johan Scales	1	25
Francesch Ses Corts	1	25
Marti Solzina	6	225
Johan Stela	1	200
Nicholau Viastrosa	2	200
Jacme de Vich	3	125
Bernat Viner	2	50
53名	241件	12391.10

外国人

Bardo di Francesco (シエナ)	1	25
Federico Galleti (ピサ)	3	350
Leonardo Imperiali (ジェノヴァ)	1	25

1459年バルセロナにおける保険者

保険者	契約件数	金額 (リブラ)
バルセロナ・カタロニア人		
Bernat de la Ala	1	25
Pere Agusti Alba	1	100
Franci Alegre	1	50
Brando Amat	1	50

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

Andreu Amat	1	50
Gabriel Angles	17	950
Rafael Angles	7	400
Huguet Arbosich	3	107.10
Johan Badia	1	25
Guillem Bajoles	21	1 400
Francesch de Barnaba	4	200
Francesch Bertran	5	350
Esteva Bonet	1	25
Francesch Bonet	3	150
Nicholau Bret	1	110
Barthomeu Camprodo	1	25
Bonanat de Carcassona	1	50
Pere Carreras	6	500
Bernat Corco	6	250
Andreu Crexells	88	10 096.10
Bernat Dalacant	1	50
Bernat Dalgas	4	200
Johan Dalmau	2	75
Thomas Dez Mas (両替商)	1	25
Thomas Dez Mas (商人)	1	50
Johan Dez Vall	2	50
Galceran Dez Valls	1	25
Pere Dez Valls	2	75
Gaspar Dez Valls-Leo	5	200
Johan Dez Valls-Leo	2	50
Johan Elicsen	2	50
Cipria Falco	1	50
Anthoni Ferrer	3	150
Barthomeu Ferrer	14	725
Blay Ferrer	1	25

Francesch Ferrer	1	50
Francesch Ferrer (サラゴッサ)	1	50
Johan Ferrer (タラゴーナ)	1	25
Johan Ferrer de Busquets	13	400
Luis Figuera	1	50
Anthoni Folquet	2	50
Francesch Font	1	25
Johan Fortia	13	800
Francesch Gerona	1	25
Luis Gilabert	6	300
Pere Grau	1	100
Bernat de Junyent	1	90
Francesch de Junyent	6	275
Pere de Junyent	5	275
Nicholau Labia (ヘロナ)	1	52
Pere Labia	2	75
Johan de Lobera	4	200
Aulaguer Lunes	5	250
Pere Marquet	2	100
Pere Marra	3	150
Anthoni Maruny	1	25
Pere Mascaro	2	100
Barthomeu Agusti de Massanet	6	410
Francesch Muntmany	4	300
Gaspar Muntmany	4	425
Bernat Oliver	1	50
Johan de Pallars	9	650
Ramon de Parets	3	100
Jacme Pasqual	1	50
Johan de Pedralbes (トルトーサ)	2	50
Gabriel Pere	11	350

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

Francesch Piera	4	150
Francesch Pininelli	1	50
Miquel Piquer	6	425
Pere Pons	4	225
Miquel Prats	3	150
Johan de Pugesola	5	225
Anthoni Pujades	1	50
Johan Pujades	3	125
Johan Raynaut	2	100
Johan Rodrigues	1	50
Johan Roig	2	200
Lorens Ros	1	25
Francesch Rourich	1	50
Anthoni Rovira	3	125
Pere Rovira	7	500
Pere Sa Closa	3	125
Guillem Sa Coma	2	225
Jacme Sa Coma	1	25
Johan Sa Coma	2	100
Bernat Sacrista	12	850
Francesch Sa Font	15	1 075
Jordi Salt	2	50
Lorens Salt	6	200
Johan Sanxis	12	400
Lop Sanxis de Buey	3	125
Francesch Sa Serot	1	50
Gabriel Scales	3	100
Bonanat Serra	1	25
Francesch Serra	3	125
Francesch Ses Corts	4	275
Guillem Setanti	1	25

Marti Solzina	2	75
Johan Stela	4	350
Baltasar Tamarit	1	100
Johan Berenguer Thora	1	75
Francesch Torralles	2	150
Pere Johan Torralles	4	225
Johan Urgelles	4	200
Ferrer Vendrell	1	32.10
Jacme Verger	3	100
Nicholau Viastrosa	4	275
Barthomeu Vines	5	225
108名	475件	30 661.10

外国人

Jacme Carmau et Jacme Matelli (ロムバルト)	6	525
Gardo di Francesco (シエナ)	3	75
Federico Galleti (ピサ)	1	75
Jacme Litta (ミラノ)	2	50
Bernardo Ciampelli (フィレンツェ)	1	350
5名	13件	1 075

IV 契約当事者資格

かくして契約の諸要素に触れ、法理の発展を著しくしたバルセロナ条例および個々の契約に関する諸史料から、15世紀同地における海上保険契約法理を研究する場合に、まず論ずべきは、契約当事者の資格についてである。

海上保険契約が有効に成立するには、第一に資格ある当事者の合意がなければならない。さもなければ、該契約は有効に成立しえない。それゆえ、契約当事者資格は、海上保険契約法理の最初の問題であり、かつまた最も重要な問題の一つである。とりわけ15世紀といった古い時代において、

すべての者にかかる資格が与えられていたわけではないから、なおさらのことであろう。

契約当事者資格は、契約者（被保険者）資格と保険者資格に分けることができるが、バルセロナ条例は、前者について、一方で外国人の所有船舶・貨物の保険の禁止・制限を定め、実質上外国人の自己所有船舶・貨物に関する付保資格したがって契約者（被保険者）資格を否定・制限しており、また他方では一定の条件の下に内国人の自己所有船舶・貨物に関する付保資格を制限しているから、これらはいずれも契約者（被保険者）資格の問題ではあるが、個別に扱うこととし、その後には保険者資格に言及することとする。

IV-1 契約者資格——外国船舶・貨物の保険の禁止・制限

海上保険契約は、当事者の一方が偶然な事故によって生ずる損害をてん補することを約し、相手方がこれにその報酬を与えることを約することによって効力を生ずる損害保険契約の一種であり、保険契約者の申し込みと保険者の承諾によって成立し、しかもその成立のために別に当事者の何らかの給付を要しない諾成契約である。

損害のてん補を約する者を保険者といい、その相手方としてこれに報酬を与えることを約する者を保険契約者という。

かかる契約当事者になりうる資格について、わが現行法上、前者に関しては保険業法に定めがあるが、後者に関しては格別の制限はなく、外国人といえども、特段の制限がないかぎり、保険契約者資格を有している。

今日でこそわが国では、保険契約者資格に関して、外国人は、原則として内国人と平等に扱われており、それは民法第2条の「外国人ハ法令又ハ条約ニ禁止アル場合ヲ除ク外私権ヲ享有ス」と定めるところでもあるのだが、保険誕生後間もない地中海諸国においてはそうではなかった。少なく

とも、海上保険契約にあっては異なっていたのであり、外国人が自己所有の船舶または貨物について保険を付すのは、あるいは禁止され、またあるいは制限され、外国人の、この保険契約締結に関する私権は実質上制限されていたのである。

バルセロナにおいては、当地最古の条例たる1432年条例が、暫定的ではあったが、政治的配慮から「いかなる同市の市民もしくは住民または外国人である場合には同市において商いもしくは取引を行う商人は、いかなる事情があると、同市またはその領域内で、上記諸〔都市〕国家〔ヴェネツィア、フィレンツェ、ジェノヴァ〕のいかなる者または者達のいかなる船舶について、あえて保険してはならず、保険することはできず、保険を引き受けてはならないことを命令する。ピサ人、ルッカ人、シエナ人、ロムバルド人の諸〔都市〕国家の〔いかなる者または者達のいかなる船舶についてもまた同じ〕。同諸〔都市〕国家もしくはそれらのいずれかの物品、商品または財物についても〔また同じ¹⁾〕と定めた。

1435年条例は、第1条において「国王殿下の臣下のものでない船舶または小船舶……は、いかなる方法であれ、全部であると一部であると、バルセロナで保険されえない²⁾」と定めて、外国人の自己所有船舶に関する付保資格を否定し、また第3条において、「同殿下の臣下でないいかなる者またはいかなる者達も……同殿下の臣下のものである我々の船舶もしくはその他の小船舶に積載されずまたは積載されていないかぎり、物品、商品または財物につき、直接であると間接であると、いかなる方法であると、一切の詐欺を排するためバルセロナで保険されえない³⁾」と、「我々」の、つまりバルセロナの船舶に積載されないかぎり、外国人の自己所有貨物の付保資格を否定する一方、他方において、バルセロナ船舶に積載された外国人の貨物については、これの付保資格を価額の2/3までの範囲内においてのみ認め、それを超えては付保しえないとした。

1432 年条例は、禁止の主観的対象が、商業上拮抗関係にあるイタリア諸コムーネの市民に限られていた点で、特殊・個別的であったが、1435 年条例は、単に外国人として、一般的に定めることとなったのである。この相異は、1435 年条例が 1432 年条例に比べより高度の一般性を獲得していたことを示している。

しかし、このような外国人に対してなされた付保資格したがって契約者資格の否定・制限は、とりたててバルセロナ条例のみが規定したわけではなかった。これ以前のイタリア初期の条例においても定められていたところであり、むしろ当時の一般的な措置であったと言える。

ちなみに、イタリア初期の諸条例を見れば、ジェノヴァでは、1369 年ないし 1380 年頃に定められた「本条例の内容に違反してなされざるべき保険について」(De assicuramentis contra contenta in presenti regula non faciendis) なる題名を有する条例⁴⁾により、外国船舶の保険は無効とされていたし、かつて、Roccus は「フィレンツェには、同人が外国人のために保険をなすことを禁じた条例が存在する」(Florentiae adest statutum prohibens Florentinis facere assicuraciones pro forensibus) と叙述したにもかかわらず、それを明確にしなかったのだが、確かに同市においても、最古の条例たる 1393 年条例⁶⁾によって、フィレンツェ自身の商品および物品を除き、積載船舶の内・外国籍いずれであると、外国人所有貨物の保険は禁止され、外国人の貨物に関する付保資格は否定されていた。

ヴェネツィアにあっても同様で、外国人の船舶・貨物の付保資格は全く認められず、この種の保険契約は禁止⁷⁾されていた。だから、バルセロナ条例の該諸規定は、同条例固有のものではなく、イタリア初期の諸条例と同じ範ちゅうに含まれるものと見なすことができる。

ところで、かかる外国人の付保資格をなぜ否定あるいは制限したか、その理由について一般に主張されるのは、保護貿易主義である。Bensa は、

「〔保険の国際的取引については〕非常に制限的な主義が優位を占めていた。商業国家は、自由競争の範囲で、他国に打ち勝とうとするよりも、互いに大きな障害および困難を創造することで、対抗した。すなわち、商業における勝利は、自ら経済的利益を得るのに努力することにあつたのではなく、むしろ損害を他に成功裏に引き起すことにあつた。この反自由主義的な経済体制……が保険契約には完全に反映している。立法者の保護主義的精神は、その禁令に浪費者の禁治産に類似するような性格を与えるほどにまで極端化して⁸⁾いた」という。しかし、この主張は、フィレンツェ条例につき、⁹⁾Piattoli の痛烈な批判を受けることとなつた。氏は、フィレンツェが海港を有さず、商船隊も有さなかつた、ジェノヴァと全く異なる同市の特殊事情と当時のフィレンツェの財政窮迫による金の外国流出、そしてそれによる貨幣価値の下落に着目し、外国船舶・貨物の保険の禁止は、フィレンツェの金の国外流出に対する懸念による、と主張するのであり、保護貿易主義といった「いわば経済理論に敬意を表して、特別なニーズまたは目的がその必然性を示すことなく公布されたとは信じ難いようである」と反ばくする。

Piattoli 説は、フィレンツェに関しては認められるべきところであろうが、といってバルセロナにもこれが妥当するか否かは、むしろ消極的にならざるをえず、今なおバルセロナにつき認められているのは Bensa 説に他ならない。しかし、Bensa 説の欠陥は、何を保護する目的で外国船舶・貨物の保険を禁止・制限したのか明らかにしていない点と保護貿易主義という比較的広い概念に制定理由を求め、ややもすれば保険固有の個別・特殊的理由を捨象しがちである点であろう。

大略において Bensa 説の延長線上にある Reatz¹⁰⁾ の主張は、前者の点につき Bensa よりも明確である。氏によれば、外国船舶・貨物の保険の禁止・制限はバルセロナ商業政策の当然の帰結とされるが、その政策の骨

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

子はバルセロナの富と繁栄そして海上覇権の確立にあり、それは海運業の繁栄により裏書きされる場所であったから、保護する対象は、バルセロナ海運業に他ならなかった。1227 年条例により、アフリカ北西海岸等へのバルセロナ商品の輸出には、内国船舶を利用しなければならず、これが一隻も利用しえない場合に限って、外国船舶を使用しえたにすぎず、また 1354 年には、内国人が外国船舶に貨物の運送を委託した場合には罰金刑のみならず体刑をも課せられた。この種の例は二つに留まらない。かくして、バルセロナにおいては、同地の商人はもっぱら祖国の海運業のために内国船舶の利用を半ば強制されていたのであって、外国船舶・貨物の保険の禁止・制限はバルセロナ海運業繁栄のために定められた、というのである。

外国船舶の保険の禁止は、船舶保険の目的物がひっきょう内国船舶となり、損害発生の場合にはこれに保険金が支払われるため、内国船舶の修繕・新造が確保されることとなる。また、外国船舶積載の外国貨物の保険を禁止し、内国船舶積載の同貨物の保険を一部において認めたのは、結局外国貨物の運送には内国船舶を利用させ、もって運送賃獲得の機会を増大せしめて、バルセロナ海運の繁栄を目論んだためであった。

確かに、外国船舶・貨物の保険の禁止・制限がバルセロナ海運に資するところは大きであっただろう。とりわけ、昔時より特に海運業の繁栄に大きな利益を有していたバルセロナにとって、いわゆる危機的状況に突入した 15 世紀前葉に、かかる商業ないし産業政策から外国船舶・貨物の保険の禁止・制限が定められたというのは、かなりの説得力を有する見解と思われる。しかしまた、この種の禁止・制限が、海運業といった一定産業の保護・育成といった観点から行われたばかりでないことにも留意しなければならない。

1393 年のフィレンツェ条例は、フィレンツェ保険者が「大損失」(mag-

nas lesiones) を被っていることを掲げた。¹¹⁾ Bonolis は、¹²⁾ Piattoli の批判を受けはしたが、字義通り解して、本条例の制定理由を、保険者の「大損失」への配慮の中にみた。

さらに、1421年ヴェネツィア条例は、「保険者は、外国船舶の状態さらにそれに積載された商品について、情報を有さず、これの保険はただ支出のみで、決して利益を生じず、かかる保険は我々市民および臣下の損害に……墮し……すべての者が危険および損害〔をもたらず〕と考える外国船舶に関する保険をヴェネツィア市民……が行うことは、我々市民のとりわけ有害な慣習¹⁴⁾」であるという理由で定められている。この種の保険は、保険者が情報を有さないために、きわめてリスクーな契約で、それは損害をもたらず可能性が特に高いから、禁止する、というのである。Piattoli は、本条例については、何の問題も呈示することなく、そのまま解釈している。

今日のような情報がきわめて発達した時代ならいざ知らず、1435年バルセロナ条例の定められた往時にあっては、外国船舶の保険を引き受けることはきわめて冒険的であつたに相異なる。それは外国貨物についても同様であつただらう。なによりも、保険者が必要かつ十分な情報を得難いからであつたが、また同時に、これらの保険は、詐欺的行為の寄生する豊かな一土壌でもあつたからなのである。

1435年条例第1条における《per extirpar totes frauds e bans, questions, e dabats》及び同第3条の《tot frauds cessant》なる語句、さらには、契約者（被保険者）が、保険の目的物につき外国人が持分を有さないことを宣誓すべき旨定めた第9条の文言は、後者の理由がいかに強かつたかを物語る一証左になりうるし、また後の1461年条例の外国船舶・貨物の保険に加えた峻厳な制裁も¹⁵⁾このような証明となるのである。

元来詐欺等を掃し、被保険者のみならず保険者の保護のために定めら

れた 1435 年条例にとって、最大関心事の一つは、詐欺の温床たる外国船舶・貨物の保険であった。そこには、不心得な外国商人の種々の奸計¹⁶⁾がうずまき、バルセロナ海上保険市場の支配的地位を占めつつあった同商人衆は、それにより損害を被ったのであり、かかる憂慮すべき事態を理由に、1435 年条例は、外国人の付保資格を規制し、外国人所有船舶および同船舶積載の同所有貨物の保険はこれを禁じて、保険者の保護を計ったのである。

内国船舶に積載された外国商人所有貨物についてどうかと言えば、積載船舶が内国のものである点で、荷主たる外国商人の奸策は成功を収めることは少なく、この種の保険をあえて禁止するほどの必要性は感じられなかった。むしろ、外国荷主の内国船舶利用を促すから、バルセロナ海運政策にマッチしていた。そこで、バルセロナは、内国船舶に積載される外国貨物の保険を認めることとしたが、しかし被保険者が外国人であることからなお詐欺等の発生を懸念して、貨物の価額の 2/3 の範囲においてのみ認めたにすぎない。

バルセロナが外国船舶・貨物の保険を禁止・制限して、外国人の付保資格を否定・制限したのは、この種の保険が詐欺的行為の温床であった事実、ここに他ならぬその理由があったのである。

かかる外国人に加えられた圧迫は、他の諸都市よりも比較的この自由を認めていたバルセロナにあっては、歓迎されるどころではなく、次第に緩和されることとなる。また、それは、海上保険の世界における時代の趨勢でもあった。

ジェノヴァでは、当初の外国船舶・貨物の保険の禁止は、1408 年条例により一部廃止され、1420 年頃の条例で、ほぼ原則的にかかる保険が認められ、外国人の付保資格が認められた¹⁷⁾。前者は、この種の保険の禁止が契約件数の減少をもたらし、それによって保険税収が減ったため、この回

復を目的として定められたものであり、¹⁸⁾後者は、外国人の付保能力をほぼ原則的に認めた点で、¹⁹⁾ジェノヴァの一般法と称されているものである。

また、フィレンツェでは、1393年条例で、積載船舶に関係なく外国貨物の保険が禁じられたが、²⁰⁾1405年条例により、外国人がフィレンツェで購入しまたは同地に搬入税を支払って搬入し、かつ同地から搬出する商品の保険が認められ、1407年条例により、カタロニア商人の一定の搬出・入商品のそれ、そして1419年には、ピサに／から搬出／入される外国商品のそれが認められ、²¹⁾外国人の付保資格に関する「フィレンツェ条例の²²⁾枠」が完成されることとなるのである。

これらの都市に比べ、バルセロナの緩和への歩みは、牛歩のごとくであったと言わねばならない。

1435年バルセロナ条例の関係諸規定は、ほとんどそのまま1452年条例に受け継がれたが、同条例は第3条で、「国王殿下の臣下のものである船舶および／またはその他の小船舶、……それらに積載され、されるべきいかなる物品、商品および財物は、……価額の3/4まで保険され」うるとして、1435年条例の2/3を3/4に修正し、外国人の自己所有内国船舶積み貨物の付保資格制限を若干緩めはしたが、依然として、外国船舶および同船舶積載の外国貨物の保険は禁止されたままで、そこには、やはり陰湿な詐欺的行為の、この種の保険への寄生に、看過すべからざる原因があったのである。

1452年条例の該諸規定は1458年条例が受け継いだ。1461年条例は、外国船舶・貨物の保険に関して、これが「間接的方法および脱法〔行為〕によりなされ」、その結果バルセロナ商人に大きな損害と不利益を生じているという理由で、公証人および仲立人の罰金を50リブラに増額し、後者にはさらにその職の永久的停止という制裁を与えることとした。同条例に見える外国商人の奸計には、代理権の授与、売買契約、組合契約等の偽装

が存在する。

1471 年条例は、当時のバルセロナ船腹量の減少により、商人衆が貨物の運送については外国船舶に依存せざるをえない事情から、外国船舶の保険の禁止を解除したのだが、この措置はあくまでも暫定的であり、諸条例中において例外的であったにすぎない。

15 世紀中葉まで種々の詐欺的行為がまとわり続けた海上保険契約も、その理論的發展とともに、洗練され、次第に対詐欺的行為策は同發展の中に組み込まれて、特段の政策的規定の必要は薄らいだ。

しかして、1484 年条例になると、外国人は自己所有船舶についても、また自己所有貨物についても、かつての規制は一段と緩められ、前者については価額の 3/4 の範囲で、後者については、積載船舶が内・外国籍いずれであると、一率に価額の 3/4 の範囲で付保資格が認められることとなり、外国人の付保資格は、制限はあるもののほぼ原則的に承認されることとなったのである。それは、ジェノヴァ、フィレンツェに遅れるところおよそ 60 年余のことであった。²³⁾

諸条例を一べつすれば、1432 年条例は、禁止の主観的対象が、商業上拮抗関係にあるイタリア諸コムーネの市民に限られていた点で、特殊・個別的であり、1435 年条例では、対象は単に外国人となって、一般化されることになったが、以後大略において次第に禁止・制限は緩和され、1484 年条例において 1/8 の差はあるものの、ほぼ原則的に外国人の内国人との平等待遇が計られるに至るのであり、外国船舶・貨物の保険の禁止・制限の変遷は、図らずも、バルセロナ条例の発達過程を描いているのであるが、そもそも、外国船舶・貨物に関する保険へのニーズは、当初より高かったのであって、1432 年条例制定直後に締結された二件の貨物海上保険契約ならびに 1460 年代および 1470 年に下されたかかる保険を認容する旨の免許がこのことを物語っている。

前者は、1432年条例の禁止にもかかわらず、あえて禁を犯して締結された1432年6月13日および1433年1月24日付契約²⁴⁾であり、また後者は、1461年条例の厳格な禁止規定の適用を免除されるべく、評議会に提出された申請に対して与えられたものであって、ヴェネツィア商人たる Daniel Zon 所有の、ヴェネツィア船舶積載貨物の保険に対する免許を始め、その数はおよそ10件にも²⁵⁾のぼる。その数といい、またかかる免許が殊更1484年条例制定前に集中している点といい、いずれも、同条例が従来より厳しい外国船舶・貨物の保険に関する立場を改め、より今日的な自由主義の立場を採るに至る下地がすでにこの頃にできあがりつつあったことを示している。

このことは、1484年条例の制定前に、契約法理が著しく発達したことをも示していると思われるのであって、その理由は、対詐欺的行為策が契約法理に取り込まれ、特段のかかる策を講じる必要が薄らいだからに他ならない。

ところで、外国人が付保資格につき規制されたのは、自己所有の船舶・貨物に関してではなかった。これは、外国船舶に関する冒険貸借についても規制されており、1435年条例第1条、1452年条例第2条、1458年条例第1条 (Valls i Taverner も同じ) いずれも、これに関する保険を禁止し、1484年条例第1条は、船舶についてと同様、3/4の範囲でのみ認めている。

冒険貸借は、海上保険および金融制度の発達により、19世紀後半以後、ほとんど行われることがなくなったと言われ、わが国の商法もこれにつき規定するところはないが、1897年ドイツ商法典および1907年フランス商法典は、過去の根拠を留めて、それぞれ第679ないし699条および第311ないし331条に關係諸規定を置いている。

ドイツ商法典第679条によれば、冒険貸借とは、船長により、かかる者

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

として彼に与えられた権限に基づき、一定の報酬の確約ならびに船舶、運送貨および積荷またはこれらの目的物の一もしくは複数の質権設定の下で、取引の成立した航海（冒険貸借航海）の終了すべき地に船舶が到達した後、質権の設定された目的物のみを債権者がその請求権によって保持しようという方法で行われる消費貸借取引であって、船舶等を担保とし、船長によりなされる金銭消費貸借契約の一つで、船舶等の無事到達を弁済条件とするものである。フランス商法典にあっては、船長に限らず、船舶所有者等もかかる契約を締結しうる。

冒険貸借債権者は、航海が無事終了しなかった場合には、弁済を受けえなかったから、もとより冒険貸借金につき被保険利益を有していた。ドイツ商法典、フランス商法典、1906年イギリス海上保険法は、いずれもこの旨を明示している。

しかるに、バルセロナでは、外国人たる冒険貸借債権者は、外国船舶に関するその貸付金につき、付保することができなかつたのであって、1484年条例に至り、やっとその3/4の範囲で認められたにすぎない。

バルセロナ条例は、「〔外国船舶〕の危険につき貸与された冒険貸借〔金〕は……」と、禁止・制限を、冒険貸借契約上質権の設定される客体の方面から規定したために、外国船舶に関してなされた冒険貸借について禁止・制限されたのは、外国債権者に限られはしなかつた。内国債権者も同様であり、また外国債権者といえども、冒険貸借が内国船舶についてなされた場合には、一定の範囲で付保することは可能であつた。それは、内国船舶・貨物に関する付保制限の規定が適用されるところであり、次章において触れる。

冒険貸借は、ギリシャ時代に始まると言われ、その古さは一般に認められているが、これに関する保険と言え、それはどれほどさかのぼりえるのだろうか。

バレンシアに保険が伝えられたことおよび当地における保険訴訟の裁判権がコンソル衆にあったことを証するコンソラート・デル・マーレのバレンシア版第46条の規定(1408年ないし1409年に書かれたと言われる。²⁶⁾ 実際²⁶⁾に定められたのは1351年ないし1358年という説もある。)は、コンソル衆の裁判権の範囲につき、幾つかの例示に続いて、《assegurament de diners e de robes》を掲げ、「バレンシア市のコンソル衆は、金銭および物品に関する保険につき存在する一切の諸問題に関して、通常の一切の権限〔裁判権〕を有する」(Los Cònsols de la ciutat de Valencia han tot poder ordinari……de totes qüestions que son……de assegurament de diners e de robes) 旨定めるのだが、問題なのは金銭に関する保険(assegurament de diners)という文言である。これにより、貨幣の運送あるいは運送賃に関する保険が意味されていた可能性がないわけではないが、Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol²⁷⁾によれば、これは冒険貸借の貸付金に関する保険であり、さらにジェノヴァにあっても、かかる保険が認められていたらしい。ただし、イタリア初期の諸条例には、かかる貸付金に関する保険を明示的に認めたものはない。強いて挙げれば、1424年ヴェネツィア²⁸⁾条例の「いかなる外国人をも保険し、付保せしめること」(assecurare, vel assicurari facere aliquem forensem) はできない旨の文言があるが、定かではない。これは外国人を保険するのを禁じたのであって、他の諸条例のように、保険の目的および被保険利益を特定していないから、解釈上冒険貸借に関する保険も、かかる文言中に包括せしめることは可能であるが、この点につき明確な解答を与えている研究者はいない。ただ、その可能性については、高いと言えるかも知れない。

外国人の付保資格の否定・制限に関して、例外的なケースも存在した。それは、1435年条例第6条、1458年条例第16条(第21条)、1484年条例第18条が定めるところである。バルセロナ向けに運送される穀物等の食

料品については、その所有が外国人にかかるとしても、価額あるいは評価額の全額が保険されうるものとされている。

1452 年条例には、かかる規定は存在しない。また、1435 年条例から 1458 年条例そして 1484 年条例へと、かかる扱いの対象となる物が、少しずつ増え、1435 年条例では、小麦、大麦、からす麦およびぶどう酒が対象であったが、1458 年条例では、これらに豆類と油が付加され、1484 年条例では、さらに米が付け加えられている。

なお、1484 年条例においてほぼ原則的に外国人の内国人との平等待遇が打ち立てられたとはいうものの、未だ旧弊を完全に払拭するには至らなかった規定も存在した。同条例第 1 条によれば、「ジェノヴァ人または国王殿下と敵対関係にあるその他の人々の所有の物品または船舶、あるいは同物品および船舶に持分を有する友好〔国の〕人々の物品または船舶は、直接であると間接であると、バルセロナで保険され」えなかった。これは、バルセロナの公益を配慮した規定に他ならないが、興味をそそられることは、バルセロナが依然としてジェノヴァと対抗関係にあった事実を、本規定によってもつぶさに知りうる点であろう。

- 1) 拙稿、前掲 1432 年バルセロナ、p. 12.
- 2) Capmany y de Monpalau, Memorias, reedición, cit., p. 448; 拙稿、前掲資料・1435 年、pp. 72-75.
- 3) Capmany y de Monpalau, Memorias, reedición, cit., pp. 448-449; 拙稿、前掲資料・1435 年、p. 76.
- 4) 本条例のテキストは不幸にして今なお不明だが、幸運にも同条例のおおよその内容は Bosco により伝えられるところであった。それによれば、外国船舶の保険の無効と並んで、そのような保険に仲立人が関与してはならないこと、裁判官も仲裁人もそれについて判決を下してはならないこと、事故の情報が既に到達した後に締結された保険は無効であること、この情報がただ 1 人の者にしか到達しなかった場合にもそれは到達したとみなされること、が定められていたらしい。Bensa, op. cit., pp. 85-86; 稿、前掲訳、pp.

258-259.

5) Roccus, F., *Responsorum legalium cum decisionibus*, Neapoli, 1615, p. 413.

6) Melis, *op. cit.*, pp. 232-233; 拙稿「資料・フィレンツェ初期の保険条例——1393年および1394年条例——」『青山経営論集』第17巻第2号, 1982年, pp. 47-51.

本条例には、「フィレンツェ市……の誰も、いかなる方法であれ、……フィレンツェ自身の商品および物品を除き……、いかなる保険……もすることはできない」(*nulus de civitate……Florentie possit, modo aliquo, facere……aliquam securitatem……nisi pro mercantiis et rebus ipsorum florentinorum*)と定められている。

7) Stefani, G., *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della serenissima*, I, Trieste, 1956, p. 229; 拙稿「資料・ヴェネツィア初期の保険条例——1421年および1424年条例——」『青山経営論集』第17巻第1号, 1982年, pp. 64-66.

本条例では、「いかなるヴェネツィア市民または居住者も、……ヴェネツィア……において、いかなる外国船舶についても、上記外国船舶に積載されたいかなる商品についても、どのような保険をも行うことはできない」(*aliquis civis, seu habitador Venetiarum,……non possit facere……in Venetiis……aliquam securitatem super aliquo navigio forensium, nec super aliquibus mercationibus caricatis in dictis navigiis forensium*)とされている。

8) Bensa, *op. cit.*, pp. 119-120; 埴, 前掲訳, p. 282.

9) Piattoli, L., *Le Leggi fiorentine sull'assicurazione nel medioevo*, *Archivio storico italiano*, XVIII, 1932, pp. 205-219. 特に pp. 214-215 を参照.

10) Reatz, a. a. O., SS. 59-63; 加藤, 前掲レアツツ, pp. 140-146.

11) 拙稿, 前掲資料・フィレンツェ, pp. 47, 49.

12) Bonolis, G., *Contributo alla storia delle assicurazioni in Firenze*, *Archivio storico italiano*, XXII, 1899, p. 313.

13) Piattoli, *Le leggi*, *cit.*, pp. 213-214.

14) 拙稿, 前掲資料・ヴェネツィア, pp. 64-65.

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

- 15) 1461年条例は、「1458年11月14日に公布された条例により海上および商業の保険は外国人の船舶についてはなされ〔え〕ないことが規定されており、……その点に関し、……大きな乱用が間接的方法および脱法〔行為〕によりなされ、かかる乱用の結果〔バルセロナ〕市の市民、商業団体の商人ならびにその他の者に大きな損害と不利益を生じている」という理由で定められたもので、外国人の船舶およびそれに積載される貨物について、あるいはバルセロナ商人から代理権を与えられたかのように仮装し、あるいは同商人に売却したかのように装い、あるいは同商人と組合を作って、その名において契約し、またあるいは証書に同商人の氏名を借りて契約するなどの場合に、関与した形式的被保険者たるバルセロナ商人および実質的被保険者たる外国商人に保険金額と同額の罰金を課し、関係公証人およびその他の関係者にも50リブラを課し、さらに関係仲立人はその職を奪れ、以後永久にその職につくことができない旨を定めている。
- 16) 前注15を参照。
- 17) 1420年頃の条例は「一切のジェノヴァ市民……は、いかなる外国人の船舶であると、カディスからさらに大西洋に、および逆に大西洋からカディスに、またはカディスを含み大西洋に位置するその他の地に、航海し、航海しようとする船舶につき……他のいかなる者をも保険し、付保せしめることができる。〔また〕ジェノヴァを出航またはジェノヴァに入航する外国人の船舶について〔も〕いかなる……障害もなく、保険し、付保せしめることができる」と定めている。この規定によれば、あたかも外国船舶の保険が全く完全に認められたかの印象を受けるが、実際はそうでなく、この規定には、ジェノヴァを除くその他の地中海諸港間を航海する外国船舶は含まれていない。つまり、かかる外国船舶の保険は依然として禁止されていたのであって、本文で「ほぼ原則的に」と断ったのは、このような理由による。
- 18) Cf. Bensa, *op. cit.*, pp. 87-88; 稿, 前掲訳 p. 260.
- 19) Cf. *Ibid.*, pp. 88-89; 稿, 前掲訳, pp. 261-262; Bonolis, G., *Svolgimento storico dell'assicurazione*, Firenze, 1901, p. 17.
- 20) 拙稿, 前掲資料・フィレンツェ, pp. 47-50を参照。
- 21) 1405年, 1407年および1419年のフィレンツェ条例は, それぞれ「ウニヴェルシター〔商業団体〕の条例第三部に定められた *Quod non fiant se-*

curitates super classibus (船舶に関して保険はなされず) という表題の条例は、フィレンツェの市、コンタード〔周辺領域〕またはディストゥレット〔外部領域〕において購入された商品またはフィレンツェ市において課税された (ghabellato) 商品で、フィレンツェの市、コンタードおよびディストゥレットから搬出されかつフィレンツェ市で課税された (sghabellato) 時から6ヶ月以内に船舶またはその他の船に船積みされる商品のいかなるものにも、適用せず、拡張しないことを定め、命令し、決議した、「一切のフィレンツェ人……は、カタロニアまたはその他の地向けに、フィレンツェの市もしくはその領域またはポルト・ピサーノもしくはアルノ河口から搬出する商品について、カタロニア商人を保険することができる旨を命令し、定める。カタロニアまたはその他の地域から、ポルト・ピサーノまたはアルノ河口に搬入し、荷揚げする一切の商品についても、また同じ」および「今後、ピサに搬入されるもしくは同市から搬出される外国の商品または物品についてのみ、〔外国商品または外国人に関する保険の禁止の条例〕は、取り消され、消滅しかつ何ら価値または効果をもたらさないとみなされ〔る〕」と定めている。

なお、1405年および1407年の条例は、Bonolis により発見されたものであり、それらのテキストは、Id., Contributo, cit., p. 321 に掲げられている。また、1419年条例は、Piattoli により発見され、そのテキストは、Ibid., p. 236, n. 1 に掲載されている。

- 22) Piattoli, Le leggi, cit., p. 236.
- 23) 拙稿「バルセロナの保険条例(2)」『青山経営論集』第19巻第2号, 1984年, pp. 28-41をも参照.
- 24) Cf. Carrère, op. cit., p. 801, n. 2.
- 25) Cf. Peláez, La legislación, cit., pp. 101-102, n. 2 y 3.
- 26) García i Sanz, A., Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo, Anuario de historia del derecho español, XXXIX, 1969, p. 315.
- 27) García i Sanz i Ferrer i Mallol, op. cit., pp. 96-97.
- 28) 拙稿, 前掲資料・ヴェネツィア, pp. 66-67.

IV-2 同資格——内国船舶・貨物の付保制限

バルセロナ条例は、一方で外国人の付保資格を、否定あるいは制限という形で規制すると同時に、他方で、内国人つまりバルセロナ人の付保資格をも規制していた。これも、内国人の保険契約者（被保険者）としての資格、したがって保険契約を締結する私権の問題に他ならない。

わが国の船舶保険の実際において、契約締結時に保険制限金額が定められることがある。「これは保険価額のうち保険に付することを保険者が認める最高保険金額を意味」し、「保険価額と保険制限金額との差額は被保険者の自家保険とすることを強制¹⁾」して、事故発生に関する注意を被保険者に喚起するいわゆる強制的自己保有 (obligatorischer Selbstbehalt²⁾) あるいは強制的の一部保険 (obligatorische Unterversicherung³⁾) であり、イタリアでは強制的不担保 (scoperto obbligatorio⁴⁾)、スペインでは強制的不担保 (descubierto obligatorio) あるいは強制的の一部保険 (seguro obligatorio parcial⁵⁾) という。

この種の措置の起源について自説を説く研究者は少ない。しかし、かかる強制的自己保有制度は、昔時にあっては法定されており、比較的現代に近いところでは、かの有名な 1681 年の海事勅令第 3 編第 6 章保険の第 18 条⁶⁾が、これにつき定めを置いて「被保険者衆は、同衆が〔価額の〕全額の付保を望んだ旨の明示的表示が保険証券にない場合には、積み込んでいよう財物の 1/10 の危険を常に負担する」と規定し、原則的に価額の 1/10 を自己保有としていた。

1/10 の自己保有は、ギドン・ドゥ・ラ・メールの第 2 章第 11 条および第 15 章第 3 条⁷⁾も規定しており、海事勅令第 18 条はこれを継受したと思われるのだが、Emérigon⁸⁾ は、これに第 8 章第 7 節の一節 (表題は Dixième) を献じている。

かかる付保制限は、起源的にはさらに古く、1435年バルセロナ条例の定めるところでもあった。

船舶保険については同条例第2条、貨物保険については同第4および5条が、それぞれ、「我々の船舶……は、同船舶の価額の3/4のみまで、バルセロナにおいて保険されえ、……3/4を超える〔部分〕については、バルセロナにおいて、全部であると一部であると、……保険されえ」ず、「〔国王殿下の〕臣下のものでない船舶……に〔彼らが〕積載し、積載させる物品、商品および財物について……1/2のみ、バルセロナで保険されえ、かかる保険を超える部分は無効」で、同「臣下の……船舶に〔彼らが〕積載するものの3/4について、……同臣下は、物品、商品および財物に関し、バルセロナで保険されえ、それ以上はできない」と定め、内国船舶保険は価額の3/4、内国貨物保険は、これを積載船舶が外国船舶か内国船舶かで二分し、前者は1/2、後者は3/4という付保制限を課して、各残余部分は強制的自己保有としたのであった。前に触れた内国船舶積載の外国貨物の保険に関する制限もこれに関係する。

しかし、付保制限を被保険者に課し、超過部分を強制的自己保有として、被保険者に危険発生に対する不利益を負わせ、これに注意を払わせる措置は、バルセロナ条例の創案にかかるものではなく、すでに1420年頃のジェノヴァ条例において採られていたのである。同条例は、出入港のいずれかをジェノヴァとする外国船舶に関しては全部保険を認めたが、カディス——大西洋諸港または大西洋諸港間を航海する同船舶に関しては、「反対のその他の章または命令に妨げられなければ、それ自身の糺装〔費〕を含み、同船舶の価額・価値または評価〔額〕の1/2まで (usque ad medietatem valoris et pretii vel extimationis ditorum vasorum et navigiorum, computato etiam armamento ipsorum) 付保せしめることができる⁹⁾」という。おそらく、テキストを知りうるものの中では、本規定をこの件に関する

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

る嚆矢とすることができようか。¹⁰⁾

今日わが国において、保険制限金額は老朽船舶につき定められることが多く、比較的事故発生の高い保険の目的物に関して、事故不発生の利益を被保険者に与えることにより、注意を喚起するために行われているが、¹¹⁾15世紀の付保制限が、同じ目的で行われていたかは、別に検討しなければなるまい。Silingardi は、「保険の最高限度額を貨物または船舶の価額の 3/4 とした規定は絶対的で、それは抵触しえないものである。その規定の根拠は、明らかに被保険者の利益を損害の防止に coinvolgere すべしそれである」と言い、また Peláez は、「バルセロナの諸規定……におけるこの scoperto の意義は明らかである。貨物の保存に対する被保険者の利益にあるに違いない」と言¹²⁾って、い¹³⁾ずれも今日の付保制限理由を、バルセロナ条例に緩用するが、果たしてそうであろうか。

また、1435 年条例は、内国船舶保険については 3/4、外国船舶積載内国貨物の保険については 1/2、内国船舶積載内国貨物の保険については 3/4、とそれぞれにつき異なる付保制限を課したが、上記理由がかかるとの相異を合理的に説明することができるであろうか。

この相異に比較的細心の注意を払ったのは Reatz¹⁴⁾であったから、氏の所説をまず検討することにする。

氏が外国船舶・貨物の保険の禁止・制限をバルセロナ商業政策の当然な帰結であるとしたことはすでに触れたが、付保制限理由に関する氏の主張も、その基調とするところは異ならない。

バルセロナ商業政策の眼目は、当地商業の繁栄であり、これは海運業により支えられていたので、つまるところ眼目は当地の海運業の繁栄に他ならなかった。だから、外国船舶積載貨物の付保制限は、「外国海運に対する立法の敵意 (Abneigung)」によるところであったのだが、同時に Reatz は、外国船舶の堪航性への不信をも理由の一つに挙げている。

他方、内国船舶および内国船舶積載内国貨物の付保制限についても、¹⁵⁾ Reatz は内国船舶の堪航性を考慮しており、その主張を要約すれば次の通りである。

バルセロナは、その市民が堅固で堪航能力のある船舶を多く所有することに重大な関心を払っていた。それは、そうではない船舶を有すれば、事故発生の可能性を高め、もし不幸にして事故発生に至ったときは、乗客・船員の生命を危くし、船舶・貨物が海の藻屑となるのみならず、バルセロナ海運の信用の失墜をもたらし、荷送人をして外国船舶の利用に向かわせ、ひいては当地の富、名声、繁栄をも失わせしめる。船主がその船舶の価額につき付保しうるかぎり、これは船舶の保存に利益を有さないで、自己の船舶の堪航性に注意を払わない。たとえ払うにせよ、それはきわめて限られた程度にすぎない。ゆえに、1/4 を強制的自己保有として、損害発生の折には船主自身も保険者と運命を共有せしめ、事故の不発生に利益を与える必要があったのである。

さらに、内国船舶積載内国貨物に関してはこうであった。一般に保険を付していなければ、荷送人は貨物の安全な運送に利益を有するから、これはより安全な運送を期待しうる堪航な船舶を選択し、それに運送を委託することになる。しかし、荷送人が当該貨物について全部保険を付すことができれば、必ずしもその必要は生じない。けだし、その全価額について、保険により担保されるからである。だから、3/4 の付保制限を課した。そうすれば、貨物の損害に対して被保険者たる荷送人も利害を有することとなり、堪航な船舶に運送を委託すべく、努力するに至る。それは、船主が堪航性に対して細心の注意を払う契機ともなり、つまるところバルセロナ海運の信用を高め、当地の商業の繁栄を帰結するに至るのである、と言うのである。

氏が付保制限理由を、バルセロナ商業政策を基調としながらも、同時に

船舶の堪航性の問題にかからしめたのは、慧顛というべきであろう。実際、1435年海上保険条例と全く日付を同じくして定められた船舶等に関する条例¹⁶⁾を見れば、保険という視点からではないが、当地が当時船舶の堪航性に多大な関心を有していた事実をつぶさに知ることができるのであり、同条例によれば、船主衆および船舶書記衆は、船舶の発航前に、コンソル・デ・ラ・マール等に該船舶が堪航（navigador）かどうか陳述しなければならなかった。

また、Reatz が付保制限をバルセロナの商業・海運政策にかかわらしめたことにも、さして異論をさしはさむ余地はない。確かに、ポンツァの海戦において大敗を喫したバルセロナは、商船隊の復興、海運業の再生にきわめて大きな利益を有していたのであるから。

しかしながら、首肯せざるをえないかの感がある Reatz 説にも、幾つかの問題点を指摘することは可能である。

まず第一に、内国船舶に積載された内国貨物の問題が存在する。内国船舶積載内国貨物の付保制限は 3/4 であった。Reatz によれば、一次的には、荷送人をして堪航船舶の選択に向かわしめるため、二次的には、それを契機として船主に当該船舶の堪航性に対する注意を払わしめるため、そして最終的にはバルセロナ海運の信用の確保、さらにその富と名声と繁栄のために、これが定められたと解されるのである。

付保制限理由を、上記の第一次的事項に求めるならば、それはありそうもない。荷送人にそのような選択をするよう、これの付保金額を制限し、一定の自家保険を強制するなどということがありうるだろうか。付保制限規定の効果として、被保険者たる荷送人がより堪航な船舶を選択するに利益を有することとなった、というのであればともかく、これを直接的な制定理由とするには、問題があろう。

もし同理由を同じく上記の第二次的事項に求めるならば、それは間接的

でしかないといえる。ここでいう付保制限は、貨物保険のそれである。そのような付保制限がなぜ、保険契約の当事者でもなく、また被保険者でもない船主の該船舶の堪航性確保のために定められるのだろうか。

内国船舶保険における付保制限理由にのみ限っていえば、Reatz がこれを、船主をして船舶の堪航性に注意を払わしめることに求めたのは、必ずしも謬見とはいえない。それはきわめて高い可能性を有する見解であろう。しかし、内国船舶積載内国貨物における付保制限理由に関していえば、氏は、内国船舶保険における自己の所説に不注意にも引きづられた感がなきにしもあらずである。そのため、氏は上記のような解釈を提示したが、それは、個別に検討するかぎり、きわめてありそうもない仮説でしかないといわねばならない。ただ、かかる付保制限の効果としては、氏の所説が必ずしも頭から否定されるべきではないことに注意すべきである。付保制限を課せられたために、内国貨物被保険者は損害の発生に利害を有するから、貨物のより安全な運送に利害を有するし、そうであればこれはかかる運送を期待すべく堪航な船舶の利用を図るであろう。となれば船主は自己の船舶をより堪航な状態に置き、より多くの運送賃獲得を目指すこととなり、それはバルセロナ海運の信用を増大させるに至るであろうからである。

次に、外国船舶積載内国貨物および反対に内国船舶積載外国貨物における付保制限の問題が存在する。前者にあっては $1/2$ 、後者にあっては $2/3$ が保険しうる限度とされているが、Reatz は果たしてこの相異を合理的に解釈しているのだろうか。氏によれば、前者における付保制限は、外国海運に対する敵意と外国船舶の堪航性に対する不信をその制定理由とし、後者の付保制限は、そのような保険を禁止することがバルセロナ海運にとって利益とならないため、とした。少なくとも、Reatz はこれら両者の場合の付保制限の関係に注目することはなかった。そのために、それぞれの制定理由はあたかも全く関係なきがごとしである。もちろん、両者の付保

制限が、全く独立の、互いに無関係な理由で定められうる可能性がないわけではない。しかしそれでも、Reatz の特に後者における付保制限理由の解釈には問題がある。

氏の見解を整理すれば、外国貨物の保険はそれが外国船舶に積載される場合には無効とされていたので、たとえ内国船舶に積載されるとしても、保険の目的が外国貨物であるかぎり、バルセロナの商業政策上これを禁止の方向に進めることとなろうが、そうした場合には外国荷主がバルセロナ船舶を利用することには何も利益を有さないことになる、それはバルセロナ海運にとって望ましいことではない、むしろ外国荷主をしてバルセロナ船舶を利用させるべく、何らかの配慮があってしかるべきで、そのために価額の 2/3 の範囲内で付保しうることを認めた、ということになる。本来ならば禁止されるところ、バルセロナ海運の利益のために 2/3 の範囲で認めたのである。外国船舶積載の内国貨物については 1/2 とされ、明らかに差が設けられているから、その相異には何らかの合理的解釈がなされるべきであろうにもかかわらず、氏に説くところはない。なぜ被保険者が内国人である外国船舶積載内国貨物の保険よりも、被保険者が外国人である内国船舶積載外国貨物の保険における方が、より広い範囲で保険しうることが認められたのだろうか。これに関し Reatz は寡黙である。

もし、氏の立場に立って推論するとするなら、外国海運に対する敵意と外国船舶の堪航性に対する不信がより勝っていた、外国の荷主であろうとも、バルセロナ海運の利益のために、該貨物が内国船舶に積載される場合に限って、価額の 2/3 の範囲で保険を認めたが、おそらく外国被保険者に保険の利益を享受させるには抵抗があった、だから内国船舶積載内国貨物の保険より少ない範囲でしか認めなかった、一方、外国船舶に積載された内国貨物については、付保制限を 1/2 とした、内国荷主を被保険者とするかかる保険にあって、これを保護するにはより十分の保険を利用させるの

が望ましいだろうが、そうもいかなかった、バルセロナは外国海運と対抗関係にあったから、これに塩を送ることは我慢がならなかったし、また外国船舶の堪航性には不信を感じるころ少なくなかった、だから先の例よりもさらに厳しい 1/2 という付保制限を課した、外国海運に対する敵意と堪航性不信がより勝っていたのであるということになろうが、重要なのは、これら二種の保険における被保険者は、一方が外国商人、他方がバルセロナ商人、と異なり、外国商人に対して 2/3 の範囲で保険を認め、バルセロナの内国商人にはそれよりも小さい 1/2 の範囲でしか認めていない点である。それはバルセロナの保険を利用する内国諸商人のなす商業取引を圧迫し、当地の商業政策に全く逆行する事態といわねばならない。かかる異常な事態を、Reatz のように、外国海運に対する敵意と外国船舶の堪航性に対する不信、そしてバルセロナ海運の利益をもって正当に解釈しうるであろうか。

最後に、条例自身の掲げたこの制定理由を Reatz が考慮しなかった問題を取り上げなければならない。氏は不注意でこれを看過したわけではなく、むしろ意図的にこれを考慮の外に押しやった。つまり、氏は「その〔付保〕制限は保険において重大な諸詐欺的行為 (grobe Betrügereien) を防止するために導入された、というしばしば不用意に主張されるにすぎず、理由付けをもしない主張は、とにかく我々の条例に関しては正しくない¹⁷⁾」という。しかもその原因は、詐欺的行為を不当に高額な保険価額の申告にのみみた結果であった。氏によれば、「〔付保制限に関する〕本規定により防止されるべき詐欺的行為 (Betrug) は、保険に付された物の価額を被保険者があまりに高く申告し、不幸の〔発生〕の場合にその損害〔額〕以上になる額を保険者から獲得しようとすることに見出されうる。かかる詐欺的行為 (täuschende Handlung) に対してのみは、十分に足る諸規定がすでに他の所であてがわれていた¹⁸⁾」とする。不当に高額な保険価額を申告

し、全損発生の場合には、保険金額の範囲内で、その価額に見合った保険金を取得するという詐欺的行為には、確かにこれを勘案して定められた規定が存在した。だから、詐欺的行為をこれにしかみなかった Reatz にとって、それ以上の詮索は必要でなかった。しかし、詐欺的行為といっても、これが上の例に限られるばかりでないことは当然であろう。とすれば、他の例の詐欺的行為、これを防止するために付保制限を課したという解釈も成り立つし、少なくともそのような可能性の存在することに Reatz は配慮しなかった。

前に触れたように、1435 年条例は、「一切の詐欺および害悪、疑義ならびに論議を一掃するために、したがって被保険者のみならず保険者の保護のために」定められたのであるから、付保制限理由を問題とするにあたっては、上記文言が重大な鍵を握っていてもかかわらず、Reatz がこれを詳細に検討することを怠ったのは、大きな欠陥といわねばならない。

当時どのような詐欺的行為が保険契約に寄生していたか、その詳細を調べるのはきわめて困難である。しかし若干の例を挙げるのは易しい。あるいは老朽船舶、またあるいは事故の情報の到達後の保険に関する詐欺的行為である。

老朽船舶は詐欺的行為の温床であった。第一に挙げられるべきは、不当に高くこの価額を申告し、成功裏に多額の保険金を取得することで、多くの著者がこの件に触れている。比較的古いところでは、1676 年の Molloy¹⁹⁾ が、被保険者が老朽船舶を有し、これをその価額以上で付保して発航させ、これが沈没・難波した場合には、詐欺的で、保険者は責めを負わないと記述している。

老朽船舶に寄生した詐欺的行為はこれに留まらない。1622 年の Malynes²⁰⁾ によれば、売却しえない程の老朽船舶を有し、その老朽さが原因となって、該船舶が破壊・沈没した場合に、保険金を請求することは詐欺的行為であ

る、ともされた。

事故ないし無事の情報が到達した後に締結された保険は、すでに危険の発生・不発生が確定しているから無効とされる。しかし、今日のように情報伝達手段が高度に発達している時代であればともかく、そうでない時代においては、情報が到達したことを証明するのに大きな困難があった。ために、事故の情報を了知しているにもかかわらず、保険者の不知に乗じて契約を締結し、保険金を取得する詐欺的契約者が存在した。だから、ジェノヴァ²¹⁾にあってはいち早く、この種の保険の無効が定められたが、かかる詐欺的行為は1435年頃も多く行われていたに違いない。同年の条例には、これに関する規定は存在しないが、後の1458年の条例が定めるところだからである。

言うまでもなく、かかる詐欺的行為は内国船舶、外国船舶、さらに内国貨物、外国貨物の別を問わなかったが、どちらかといえば外国船舶、外国貨物に関する方が多かった。条例が直接的には外国船舶保険禁止理由として先の文言を掲げ、また外国船舶積載外国貨物の保険禁止に関する第3条では再び「一切の詐欺を排〔するため〕」と繰り返していること自体、かかる事情を確かに裏付けている。

とすれば、詐欺的行為に付保制限理由を求めることができるのではないだろうか。²²⁾ この場合には、付保制限は被保険者に損害発生に対する利害を有させ、注意を喚起するための方策で、詐欺的行為とは関係ないという批判が即座になされるかも知れない。しかし、これには、Weskettの言をもって解答に代えることとしよう。「もし被保険者衆が被保険利益を立証しなければならず、そして損害の比例の一部を自身に負担するならば、これは当然にかかるスキャンダラスな〔詐欺的〕實際を防止するだろう²³⁾」と。

条例自体が詐欺的行為に触れるほど、これの問題は切実であった。しかし、条例は詐欺的行為に対して付保制限をもって対処することとした。

禁止といった手段を取りうる場合には当然にそうすることで厳格な姿勢を採ることとしたが、バルセロナ商業の利益が関与する場合には、そうもいかなかった。外国船舶および同船舶積載貨物の保険の禁止はまさに前者の例だが、内国船舶および同船舶積載内国貨物、内国船舶積載外国貨物ならびに外国船舶積載内国貨物の保険は後者に属す。

内国船舶および同船舶積載内国貨物の保険について条例は $\frac{3}{4}$ の付保制限を課した。私見によればそれは被保険者の詐欺的行為の防止を直接的理由として、 $\frac{1}{4}$ の自家保険を強制し、保険の目的の保存に利害を有させるためであった。さもなければ、保険はかかる行為のえじきにされ、保険者の損害は甚大となるのみならず、バルセロナの利益にも悖る。

付保制限理由を上記のように詐欺的行為の防止に求めるならば、再三触れている条例自身が掲げた制定理由とも、また外国船舶および外国船舶積載外国貨物の保険の禁止理由とも一致し、理論的整合性が保たれることとなるう。

内国船舶積載外国貨物とその逆に外国船舶積載内国貨物の保険の制限は、それぞれ $\frac{2}{3}$ 、 $\frac{1}{2}$ とされたが、これもその直接的制定理由は、上記と同様に詐欺的行為の防止にあった。しかし、これらは船舶および貨物の各利害関係が錯綜しているため、単純に被保険者の詐欺的行為に対する防止のみから定められたわけではなかった。おなじ外国貨物に関する場合であっても、その積載船舶が外国船舶であれば禁止・無効、内国船舶であれば $\frac{2}{3}$ の付保制限、同様にして内国貨物保険の場合も、積載船舶が外国船舶であれば付保制限 $\frac{1}{2}$ 、内国船舶であれば同 $\frac{3}{4}$ とその扱いを異にしたことが如実に物語っている。

積載船舶を同一のものとすれば、内国貨物の保険の方が外国貨物のそれよりも、バルセロナの利益に深く関係するから、これの付保制限はよりゆるめられるのが当然であろう。一方、同一貨物にあっては、その積載船舶が

内国船舶である方が外国船舶であるよりも、これまたバルセロナの利益に関係するから、より寛大な付保制限が設けられることとなろう。しかし上の二つの場合は、この二つのケースが入り混じっているのである。内国船舶積載外国貨物の保険においては、同内国貨物の保険の場合よりも付保制限は厳しく（ $3/4$ に対し $2/3$ ）、外国船舶積載同貨物の保険の場合よりも寛大であったし（禁止・無効に対して付保制限 $2/3$ ）、外国船舶積載内国貨物の保険においては、同外国貨物の保険の場合よりも付保制限は寛大で（禁止・無効に対して付保制限 $1/2$ ）、内国船舶積載同貨物の保険の場合よりも厳しかった（ $3/4$ に対し $1/2$ ）ことは当然としても、被保険者したがって受益者が外国人である先の例における方が、これを内国人とする後の例よりも、付保制限に関してはより寛大な扱いを受けており、受益者に対するバルセロナの利害からのみいえば、その状況はまったく理不尽な逆転を示しているのである。しかしこの奇妙な現象を解くのは容易である。つまり、保険契約の受益者が内国人であるか外国人であるかに対するバルセロナの利害関係よりも、保険の目的たる貨物の積載船舶が内国船舶であるか外国船舶であるかに対する利害関係の方がバルセロナにとって重大であったからに外ならない。とすれば、問題は後の利害関係がなぜバルセロナにとってより重大であったかにしぼられてくる。

貨物の損害発生の可能性は、その積載船舶に左右されるところがきわめて大きい。特に 15 世紀といった古い過去においては、当然以上のものがあったに違いない。それは、1622 年、1 世紀ばかりの時間のずれが存在するが、この年に発行された Malynes の著作からもうかがい知ることができる。これには、保険取引に際してなすべき保険者の注意事項が記載され、その中に船舶の良好さ、船舶の新旧いずれの建造かということが掲げられているのである。船舶の良好さ、船舶の新旧いずれの建造かは船舶保険の引き受けについてはもちろん、貨物保険の引き受けに際しても、保険

者の特に注意すべき事項であった。これはとりも直さず、当時の貨物保険においては、これの損害発生の可能性が積載船舶に大きく左右されていた事実を物語っている。この場合に、積載船舶が外国船舶であるか内国船舶であるかは、貨物保険者が保険引き受けに際してまず注意しなければならない事項であったであろう。Reatz もいうように、その堪航性に不信があったのも事実かもしれない。いずれにせよ、バルセロナが建造等に直接干渉しうる内国船舶よりも、それができない外国船舶に、貨物保険者の注意が向けられたのは明らかであるに違いない。そうであれば、「被保険者のみならず保険者の保護のために」定められた条例が、積載船舶を外国船舶とする貨物保険に対して、より厳しい付保制限を課したのは自ずから理解しうるところとなる。だから、条例は外国船舶積載内国貨物の保険に対しては、内国船舶積載外国貨物の保険よりも厳しい 1/2 という付保制限を課したと考えるのである。

かかる苛酷な付保制限は、内国荷主の大きな犠牲の上に成り立つから、これの不満は増大する。しかして、わずか一年後には、是正されることとなり、1436年条例では、内国船舶および内国船舶積載内国貨物については 4/4、外国船舶積載内国貨物については 3/4 の範囲で付保しうることとなった。

しかし、この付保制限の緩和は、望ましい効果を産むというよりはむしろ、従来の詐欺的行為の発生を助長し、事態を深刻化させたにすぎず、1452年条例は、原則的に元の 1435年条例の状態に立ち戻るとともに、外国船舶積載内国貨物については、さらに厳しく禁止することにした。同条例第2条は「国王殿下の臣下のものでないかかる船舶……に積載され、される、されるべきいかなる物品、商品または財物も、いかなる方法であれ、全部であると一部であると、バルセロナで保険され、保険されるべきでない」旨定めている。ただし、ジブラルタル海峡以遠に運送される内国貨物

は、外国船舶に積載されるとしても、価額の全額について付保しえた（第4条）。それは、取引の損害（1458年条例第2条, Valls i Taverner も同じ）を考慮したきわめて異例な措置であった。

1452年条例の立場は、1458年条例の受け継ぐところとなり、そして1484年条例によって、付保制限は、内国船舶について7/8、内国貨物については、積載船舶が内外国であると、差別なく、同じように7/8に改められるのである。ここに至り、詐欺的行為を原因とした以前の付保制限は、事故防止への被保険者の利益を勘案した今日的それへと変質したとみなすことができるのであって、半世紀ほどにわたる長い、詐欺的行為との闘争からの結実に相異なるのである。

ところで、内国人であろうと、外国人の場合と同様に、冒険貸借金についても付保制限が行われたことには変わりがない。外国船舶に対する冒険貸借に関しては、すでに触れたので、内国船舶のそれにのみ言及する。

1435年条例では、外国船舶に関する冒険貸借金は、債権者が内国人であると、外国人であると、付保することはできず（第1条）、内国船舶に関するそれは、3/4の範囲でのみ付保可能であった（第2条）。そして、内国貨物に関するそれも、同様に3/4の範囲で付保可能とされている（第5条）。外国貨物につきなされた冒険貸借に1435年条例は触れていないが、それは付保できなかった、と解することができる。

基本的に、1435年バルセロナ条例は、冒険貸借契約それ自体に関する契約当事者資格につき、制限を加えることはしなかった。だから、外国人であろうとも、当然に冒険貸借契約を締結することは可能であった。しかし、同条例は、これに関し、海上保険という点から干渉し、質権設定の客体が、外国人の所有か、内国人の所有かを基準に、前者については付保不能、後者については、3/4の範囲で付保可能としたのであった。

これも、詐欺的行為の排除を目的としたものと解して、それ程大きな誤

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約 (I)

ちを犯すことにはならないであろう。間接的には、バルセロナ海運の復興・繁栄に資するためでもあった。内国船舶・貨物に関する冒険貸借金の付保可能性は、冒険貸借契約がもっぱら上記船舶・貨物に集中することとなるので、バルセロナ海運への資金提供を確保することになるからである。

当時のこの種の契約としては、1437年11月29日付契約があるが、これでは、9名の保険者衆が、バルセロナの両替商 Pere Jaume de Sant Joan に対し、貨物とともに冒険貸借金につき、総額 1300 リブラ（保険料率は 6.5% ないし 7%）の保険を、「条例のフォームに従い」(segons forma de les ordinacions) 締結している。

1435年条例の立場は、1452年条例に継受され、さらに1458年条例に受け継がれるところであったが、ジブラルタル海峡以遠に運送される貨物の冒険貸借については、1458年条例が 2/3 の付保制限を課した（第2条, Valls i Taverner も同じ）。1484年条例は、外国船舶に関する冒険貸借も 3/4 の範囲で付保可能とするとともに（第1条）、内国船舶は 7/8（第1条）、貨物は 3/4（第1条）の限度で付保しう旨を定め、これに関するバルセロナの基本的枠組みが完成するのである。

なお、付保制限適用除外貨物として、先に述べた食料品、および鉄材、錨、木材、帆布（1458年条例第17条, Valls i Taverner では第22条）が存在するのであって、前者に関しては、バルセロナに搬入されることのみを条件とし、その積載船舶のいかん、さらに所有者いかんは全く問われることなく、全額付保可能であったが、後者に関しては、ジブラルタル海峡以遠から搬入され、かつその所有が内国人にかかることの二つの条件が課せられていた。いずれも、当市の公益を考慮した結果に他ならないが、とりわけ、前者に関する1435年条例の該規定が、ベストに続く農業危機そしてそれによる社会不安を考慮して定められたことには、何も疑問の余地がなく、後者に関する1458年条例の該規定が、バルセロナの造船業振

興のために定められたものであることも明らかであろう。

例外措置はあったものの、原則として、付保制限が課せられたために、自己保有部分をバルセロナ以外の地において付保しようとする者が存在したらしい。このような脱法行為を黙認すれば、付保制限規定は実質上飾り物となり、その目的が果たせないから、バルセロナ条例は、これにつき配慮する規定をも置いた。

1435年条例第2条は、規定して、次のようにいう。「なお、その他の地域でも、同3/4の残額までしか保険されえないことを了解し、もしそうすることあるならば、超えて保険した部分〔超過部分〕は無効で、それについて被保険者は、バルセロナの保険者に、いかなる地域であるといかなる方法であると、同3/4を超えて彼ら〔被保険者〕が保険されたと認められる一切・すべてを償還する義務を負うことを了解する」と。

この規定は、内国船舶に関するものであり、1452年条例第3条、1458年条例第4条、そして1484年条例第6条に、若干の文言の変化は存在するが、継受されたのであった。後の三規定はいずれも、付保制限違反に関する一般規定と目されるのであって、その場合には、保険者は、船舶保険、貨物保険を問わず、違反して被保険者がバルセロナ以外の地で、付保制限を超えて付保した金額を、支払うべき保険金の額から控除することができた。したがって、この超過して付保した額は、被保険者に対する制裁金であった。しかし、1435年条例の上記規定が、一般的規定であったと解することはできず、本条例においては、ただ内国船舶に対する付保制限に違反した場合にのみ、かかる制裁が加えられたとみなさざるをえないのであって、内国貨物については、単に超過部分が無効であったにすぎない。

- 1) 葛城『海上保険講義要綱』昭和48年, p. 27.
- 2) Bruck, E., Das Privatversicherungsrecht, Mannheim・Berlin・Leipzig 1930, S. 525; Ritter-Abraham, Das Recht der Seeversicherung, I, Ham-

burg 1967, S. 241.

- 3) Bruck-Möller, Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, 8. Aufl., II, Berlin 1980, SS. 373-374.

なお、ドイツでは自己保有義務 (Pflicht des Selbstbehalts), 自己参加義務 (Pflicht der Selbstbeteiligung), 合意的自家保険 (vereinbarte Selbstversicherung) とも言われる。

- 4) Ferrarini, S., Le assicurazioni marittime, Milano, 1981, p. 280; Silingardi, G., Lo scoperto obbligatorio come strumento di tutela contro la frode o negligenza dell'assicurato, in Le ordinanze di Barcelona del XV secolo sulle assicurazioni marittime (a cura di Ramanelli, G.), Archivio giuridico, CLXXXV, 1973, pp. 132-137.
- 5) Peláez, Cambios, cit., p. 180.
- 6) Pardessus, Collection, cit., IV, Paris, 1837, p. 372.
- 7) Cleirac, E., Vs, et covstvmes de la mer, Bovrdeavx, 1661, pp. 238 et 318. ゴドンの他にも、1526年フィレンツェ条例第6条、1538年ブルゴス条例第2条、1552年セビア条例第162条、1556年同条例第32条、1560年ビルバオ条例第26および40条、1602年および1624年ヴェネツィア条例がある。
- 8) Emérigon, B.-M., Traité des assurances et des contrats à la grosse, I, Marseille, 1783, pp. 218-222.
- 9) Bensa, op. cit., p. 159.
- 10) Garcia i Sanz i Ferrer i Mallolによれば、1397年を境にして、以後一部保険の強要が行われたらしい。例として、1397年9月6日付契約、1399年9月10日付契約、同年10月1日付契約が掲げられている (op. cit., p. 188).
- なお、Boscoの伝えるところでは、1380年頃のジェノヴァ条例において、すでに価額の2/3が自己保有とされた由である (Boiteux, op. cit., p. 103).
- 11) 加藤『改訂海上被保険利益』昭和26年, p. 122; Bruck, a. a. O., S. 525; Bruck-Möller, a. a. O., S. 373; Ferrarini, op. cit., p. 280などを参照。
- 12) Silingardi, op. cit., p. 133. Silingardiはとりあえず本文に掲げたように主張するが、さらにその理由をより深く詮索するのであって、それについて

は、後の注 22 を参照。

- 13) Peláez, pp. 143-144.
- 14) Reatz, a. a. O., S. 64; 加藤, 前掲 レアツツ, pp. 146-147. なお, 拙稿, 前掲バルセロナ(2), pp. 42-57 をも参照.
- 15) Reatz, a. a., O., SS. 82-85; 加藤, 前掲 レアツツ, pp. 170-172.
- 16) Capmany y de Monpalau, Memorias, reedición, cit., pp. 452-455.
- 17) Reatz, a. a. O., S. 82; 加藤, 前掲 レアツツ p. 170.
- 18) Reatz, a. a. O., S. 83; 加藤, 前掲 レアツツ, p. 170.
- 19) Molloy, C., De jure maritime et navali, London, 1676, p. 241.
- 20) Malynes, G., Consvetvdo, vel lex mercatoria, London, 1622, p. 149.

本書は、イギリスにおける保険論著の端緒をなすものであり、彼の保険論には学説史的に大きな意義を認めることができる。その点については、拙稿「Gerard Malynes の保険論」『青山経営論集』第 21 巻第 3 号, 1986 年, pp. 79-97.

- 21) 1420 年頃のジェノヴァ条例が定めている。本条例のテキストは, Bensa, op. cit., pp. 159-160 に掲げられており, その訳については, 拙稿「1420 年頃のジェノヴァの保険条例」『一橋大学社会科学古典資料センター年報』No. 4, 1984, p. 10 を参照.
- 22) バルセロナ条例の付保制限規定が詐欺的行為の防止という理由から定められたとする見解は, 古くは Benecke, 最近では Silingardi により主張されたところでもある。ちなみに, Benecke によれば, 「主として被保険者に, 保険に付された物の保存により注意を払わせるためおよび保険における重大な詐欺的行為を防止するために, 種々の古い保険条例は, 被保険者にとって価額の一定部分が担保されない状態にすることを規定している。だから, バルセロナ条例は, 内国人に被保険利益の 7/8 を超えて保険させることを禁じ, 外国人に 3/4 を超えて保険させることを禁じた」とされ (Benecke, W., System des Assekuranz- und Bodmereiwesens, I, Hamburg 1810, SS. 453-454), Silingardi によれば, 「規定が, 被保険者の相対的には容易にコントロールしえない詐欺に対して, 特に厳しく保険者の立場を保護することに意を払ったのは偶然でない。保険は最大善意の契約であったし, 今なおそうなのである」とされている (Silingardi, op. cit., pp. 133-134).

- 23) Weskett, J., A complete digest of the theory, laws, and practice of insurance, London, 1781, p. 227.
- 24) Malynes, op. cit., p. 158.
- 25) Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, op. cit. , pp. 509-513.

IV-3 保険者資格

前2節においては、保険契約当事者資格の一方、すなわち保険契約者(被保険者)資格という点から、外国船舶・貨物の保険の禁止・制限と内国船舶・貨物の付保制限に触れたが、相手方たる保険者としての資格についてはどうであったか。

今日のわが国では、外国人の保険者資格につき、外国保険事業者に関する法律が一定の要件を定めている。それによれば、大蔵大臣の免許を受け、1000万円の供託をなすことにより、わが国において保険事業を開始することができるのであって、かかる要件を満たすかぎりでは、外国人の保険者資格も、特段制限されているわけではなく、原則として、内国人とほぼ平等に取り扱われている。

しかし、保険誕生後日も浅からぬ時代にあってはどうであっただろうか。普通に考えれば、自国の利益が優先していた14・5世紀には、保険者資格も内国人にのみ認め、外国人については一定の制限を置くか、あるいは全面的に否定するか、いずれかの方策を採って、実質上保険者としての私権を制限していたと思われるが果たしてそうであったか。

この点に関して典型的なのはフィレンツェであった。当地においては、1441年8月11日付条例により、外国人の保険者資格が認められたのであって、それ以前においてはそうではなかった。

1441年条例は、¹⁾「同〔フィレンツェの〕コムーネのいかなる大ガレー船に積載される外国人の物品に関して、保険は行われうる」(Possint fieri

securitates super rebus forensium onerandis super quacumque galea grossa dicti Comunis) という題名を有し、フィレンツェ建造の大ガレー船に積載される物品は、それが外国人の所有にかかる内国人の所有にかかる、付保する旨を定めるのだが、これには、ややもすれば見逃しがちな——実際本条例のテキストを掲げた Bensa は看過した——重大な文言が挿入されているのである。

本条例によれば、上記物品について、いかなる保険も《fieri, prestari et recipi》されることが可能であるとされている。しかし、以前の諸条例、たとえば 1419 年 12 月 23 日付条例²⁾あるいは 1439 年条例³⁾では単に《fieri》とされていたにすぎなかった。

《prestari》は、《fieri》のタウトロジーにすぎず、いずれも《essere fatto》(行われること)を意味するにすぎない。これらに対し、《recipi》は《esser ricevuto》(受け取られることないしは獲得されること)の意であって、上記二語とは対照的であると同時に、1441 年条例により新たに付加された語である。

この語の付加には、重大な改正の意図が含まれていた。つまり、フィレンツェのコムーネ自身が建造した大ガレー船に積載される物品については、それが外国人の所有であるとフィレンツェ人の所有であると、いずれの場合であれ、いかなる者からも (de quacumque) 保険が受け取られあるいは獲得されうるのであり、外国人保険者からでさえ、保険が受け取られあるいは獲得されうるのであって、ここにフィレンツェは従来の立場を改め、上記物品に関する限りでは外国人に保険者資格を認めることになったのである。⁴⁾ 1441 年条例のこの重大な改正は、1464 年条例⁵⁾が追認するところであり、同条例では、明らかにフィレンツェ人が外国人から保険を得ることができる旨定められている。

したがって、フィレンツェにおいては、外国人に保険者資格を認めたの

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

は 1441 年のことであり、それ以前においてはそうではなかった。しかしまた、当地において、当初から外国人の保険者資格が認められていなかったかどうかについては、現在の史料状況からいって、にわかには判断することはできない。少くとも、テキストの現存する諸条例を見る限りでは、外国人が保険を営むことを禁ずる条例は見当たらない。

一方、ジェノヴァおよびヴェネツィアにあっては事情は異なっていた。外国商人に大幅な自由の認められていたジェノヴァでは、多数のトスカーナ出身者が保険を引き受けており、かかる保険者には、ピサの Ranieri di Campiglia, フィレンツェの Geri de'Lapi, Lorenzo Paccini, Simone Guascone, Lorenzo di Fore, Francesco de'Franceschi, ルッカの Lando Vannelli⁷⁾ がいた。また、ヴェネツィアでは、当地最古の保険証券と言われる 1395 年 10 月 22 日付証券に登場する二名の保険者の内一名はトスカーナ出身者であり、さらにこれ以前の訴訟関係史料⁸⁾における保険者も、あるいはジェノヴァ人、あるいはトスカーナ出身者であった。

バルセロナにおいては、当初から保険者は外国人であり、1377 年 6 月 2 日の契約に現れる保険者はもともとイタリア、アスティの出身で、後にジェノヴァさらにバルセロナに帰化した商人 Luchino Scarampi であったし、14 世紀末の契約でも、これはジェノヴァ、フィレンツェ等の商人であった。というよりは、むしろバルセロナに海上保険を伝えたのがそもそもイタリア商人であるといった方が正しく、バルセロナ固有の商人が保険者として登場するのは、1400 年を過ぎてからのことでしかない。

バルセロナにおける初期の保険契約を見ると、始めはジェノヴァの影響を受けていたが、ほぼ 1399 年頃からトスカーナのフィレンツェの影響が色濃く契約に反映している¹⁰⁾。そして、1428・29 年に、バルセロナ海上保険市場において支配的地位に立っていたのは、フィレンツェ人であった。これは、全契約件数の約 48%（246 件、外国人が引き受けた全件数の約

62%)を引き受け、保険金額は総額の約38%(46,245 リブラ、外国人が引き受けた総額の約70%)にも達した。ついで、ジェノヴァ人が力を有していたが、さらには、ルッカ人、ピーサ人がおり、わずか1名だが、ドイツ人も17件、2,125 リブラの保険を引き受けていた。まさに、当時のバルセロナは、国際的マーケットであったのである。しかし、すでに見たように、バルセロナ海上保険市場の活力は地に落ち、そして少しずつながら、回復の道をたどるのだが、それは同時に、当市場がバルセロナ固有のそれへと変質していく過程でもあった。やがて、外国人の保険者としての地位は、見る影もない程に下がり、これに代わってバルセロナ固有の商人が支配力を獲得するのである。

かかる過程の中においても、外国人の保険者資格に、バルセロナ条例が干渉することは全くなかった。1435年ないし1484年の諸条例は、いずれも外国人に完全な保険者資格を与えていたのであって、外国人といえども当地においては十分に保険取引を行うことが可能であったのである。

なお、バルセロナにおいても、当初の保険者は個人であり、会社形態のものではなかった。しかも、多くの契約において、共同保険が行われているのであって、1名の個人の保険者が単独で保険契約を引き受けた例は、少ない。多くの例では、数名の保険者衆が保険を引き受けているが、しかし、後には、171名もの保険者衆が1件の保険契約を共同して引き受けたケースも存在した。¹¹⁾ しかして、カタロニア最古の保険会社が設立されたのは、さらに後の1707年のことであった。¹²⁾

- 1) Bensa, op. cit., pp. 165-166.
- 2) Piattoli, op. cit., p. 236, n. 1.
- 3) Bensa, op. cit., pp. 164-165.
- 4) Piattoli, op. cit., pp. 241-243 e 245-246.
- 5) Bensa, op. cit., pp. 168-170.
- 6) 筆者が調べた限りでは、テキストの現存する1441年以前のフィレンツェ

15 世紀バルセロナにおける海上保険契約（I）

条例としては、1393年5月9日付条例、1394年3月17日付条例、1405年12月の条例、1407年12月31日付条例、1419年12月23日付条例、1439年10月の条例がある。ただし、1439年条例はそれ自身のテキストが現存するわけではなく、その点では上に列挙すべきでないかもしれないが、テキストの少なくとも一部は1463年条例に引用されているので、これもテキスト現存条例の一つに掲げた。

- 7) Bensa, op. cit., p. 81, n. 1; 埜, 前掲訳, p. 157.
- 8) Stefani, op. cit., p. 68. 1395年証券は, Piattoli により発見されたもので, Id., Ricerche intorno all'assicurazione nel medioevo —II, Una scrittura di sicurtà veneziana del 1395, Assicurazioni, 1938, pp. 358-359 にそのテキストが掲げられている。なお, 木村, 前掲ロイズ, pp. 83-85 参照。
- 9) Stefani, op. cit., pp. 69-72.
- 10) Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, op. cit., p.138.
- 11) Peláez, Cambios, cit., pp. 167-170. なお, Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, op. cit., pp. 165-168 をも参照。
- 12) Cf. Peláez, Cambios, cit., pp. 172-173.

（未完）