

1432年バルセロナ最古の海上保険条例

近見 正彦

I 序

本稿は、筆者が従来から志向してきた、14世紀から現代にわたる海上保険契約理論の生成・発展を跡づけることを究極目標としつつ、そのための基礎的作業の一つとして、わが国を始め、多くの諸国において、現在なおその存在があまり知られていない1432年のバルセロナ¹⁾海上保険条例²⁾を紹介し、同時にその内容および意義につき若干の考察をしておこうとするものである。

バルセロナ条例の名声はつとに知られているところであり、従来1435年、1436年、1458年、1461年および1484年の五つの条例が言及されている。これらの内、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、……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である」と³⁾とされているように、海上保険法史上、特にその重要性が高く評価されているのであって、その主たる理由は、内容の充実、殊にこれ以前のイタリア初期の海上保険諸条例に比べ、多くの規定で海上保険契約の諸要素に触れていたからであった。

本条例は、幾たびかの改正を経ながら、漸次成熟の度合を高め、ついには1484年条例に結実し、当時の地中海諸地域の普通法としての地位をも獲得するに至る。そして、ギドン・ドゥ・ラ・メール、1681年ルイ14世の海事勅令に継受され、フランス商法典さらに保険法典はもちろんのこと、一方では、ネーデルランド諸条例、さらに1731年ハムブルク保険・海損条例を経て、現行ド

イツ商法典, 他方では, 海事勅令, イタリア旧商法典を経て, イタリア民法典・航行法典中の関連諸規定に影響を与えたのであった。

かかる1435年条例の重要性を考慮するならば, 同じ地において, これよりも古く定められた海上保険条例が現に存在するかぎり, それは ipso facto に必須の検討対象とされてしかるべきであろう。さもなければ, 1435年条例の意義をより正確に評価しえないばかりでなく, 海上保険法史および同契約理論生成に関する研究に重大な空隙をもたらすことに他ならないからである。場合によれば, 現代海上保険法が1435年条例から一元的に発達したとの主張が修正を余儀なくされることになるかもしれない。

また, 1435年条例の重要性があまりに高く評価されたためか, これ以前のイタリア初期の海上保険諸条例との内的関連は, 従来問題とされず, もっぱら看過されてきた。しかし, 1435年条例は勿然と定められたのではなく, その伏線となるべきイタリア初期の諸条例が存在したのであり, その間には何らかの内的関連があったであろうことは容易に想像しうる。筆者は, かつてこの点に関し, 小稿⁴⁾を草したが, そこでは, 1435年条例に, イタリア初期の諸条例の諸規定を継受した幾つかの根拠を認めうることを示している。バルセロナ最古の1432年条例の検討により, この点がさらに補強されるかもしれない。

このような期待を抱きつつ, 1432年条例の検討を始めることにするが, それには, これまでの研究の手薄さを考慮して, 同条例が定められる背景とも称すべき, 当時のバルセロナ海上保険市場について, 一言しておくのが望ましいだろう。

- 1) 原音に忠実であれば, バルセローナと表記すべきだが, 慣用にならないバルセロナとすることとした。他の若干の地名についても同様。
- 2) 本条例に触れる最近の文献には, Garcia i Sanz, A. i Ferrer i Mallol, M.-T., *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, 2 vols., Barcelona, 1983 および Peláez, M. J., *Cambios y seguros marítimos en derecho catalan y Balsear*, Bolonia, 1984 がある。

前者は2巻778ページにも及ぶ「バルセロナ保険制度については, 決定版ともいべき大部の研究書」(大黒『『完全なる商人』, あるいはルネサンス商人の『百科

全書』, 中村編『歴史の中の都市一統 都市の社会史一』(京都大学人文科学研究所報告) 1986年, p. 358)であり, また後者は, 「不動かつ深淵な考察」(Ferrarini, S., *Bibliografia, Assicurazioni*, LI, 1984, p. 339)に裏打ちされた, 前者と並んで近年稀な第一級の新学研究書である。

これら二書の他には, 現在のところ1432年バルセロナ条例に触れた最近の文献はないようである。

なお, 本条例のマニュスクリプト入手については, *Biblioteca de Catalunya* の José M. Razquin 博士の手を煩わした。また博士から書面で種々のアドバイスを頂いた。ここに記して感謝の意を表したい。

- 3) 加藤『海上保険新講』昭和37年, p. 22. なお, キッコー内は引用者。以下同様。
- 4) 拙稿「1435年バルセロナ保険条例とイタリア初期の保険条例」『保険学雑誌』第503号, 昭和58年, pp. 61—82.

II 14世紀および15世紀初頭のバルセロナ海上保険市場

14世紀イタリアの諸都市において誕生した海上保険が, 地中海を渡って, バルセロナに伝えられたのは, 同世紀後半のことであつたらしい。

Boiteux が, 近年特にフランス海上保険史研究のレベルを飛躍的に高めたその佳作『海上危険——保障の必要性和海上保険の誕生』¹⁾において触れ, Garcia i Sanz および Ferrer i Mallo²⁾ が, テクストを掲げるとともに, 吟味した1379年8月2日付の訴訟記録史料によれば, アヴィニョン在住商人 Andrea di Tissio が, 代理人ルッカの商人 Andrea Proansa に, バルセロナにおいて, 彼のために, 1377年6月2日マルセーユ向け種子8袋を付保させている。保険者 Luchino Scarampi は, カタロニア人といわれるが, 実際はイタリアのアスティ出身で, 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, ファン1世の時代(1379—1390年)には, 政治, 経済界の重鎮の一人にまでなった人物であつた³⁾。

本記録は, 現在のところ, バルセロナで海上保険契約が締結された最古の記録であり, 当地に14世紀後半おそらくこれが伝えられたことを証するものであるが, しかし, 契約それ自体に関していえば, 当事者にバルセロナ固有の商人が登場していないから, この時点で同商人衆の間で保険が行われていたこと

にはならず、14世紀後半伝播説にも問題がないわけではない。

しかし、それはともかく、被保険者としてバルセロナ固有の商人が登場したのは、14世紀も末、1392年3月19日付契約⁴⁾においてであった。そして、1396年ないし1399年には、Miquel de Roda, Guillem de Bagat, Pericó Serra, Miquel Franch, Bartomeu Reig, Joan Aguilar といったバルセロナ固有の商人衆が被保険者として保険契約を締結している⁵⁾から、この頃には、同商人衆に海上保険がかなり浸透したが、むしろ、これの本格的普及は、1400年を過ぎてからのことと言わねばならない。

一方、保険者に関していえば、バルセロナ固有の商人がこの者として登場するのはさらに緩慢であった。

先に触れた1392年3月19日付の契約においても、保険者はジェノヴァ人であったし、1396年ないし1399年の12件の海上保険契約いずれにおいても、保険者として登場するのは、イタリア商人がもっぱらであった⁶⁾。

バルセロナ固有の商人が保険者に登場するのは、1401年11月26日のことであり、Guillem Passadors および Jaume Fogassot の船舶に積み込まれた8梱の染色織布につき、350リブラで Berenguer Codina が保険された契約⁷⁾に、Miquel de Roda が保険者として初めて登場し、次いで1415年7月27日付契約⁸⁾に、Felip Prestador が名を現したにすぎない。ようやく、1400年を過ぎて、海上保険契約にバルセロナ固有の商人衆が揃うのである。その意味では、バルセロナに海上保険が根づいたのは、15世紀初頭であった。

ところで、1428年7月10日バルセロナの公証人 Barthomeu Masons は、「海上保険簿」⁹⁾ (Libro de los seguros maritimos) を記帳し始め、これには翌1429年12月10日までの記載があり、それによれば、1000件を超す(保険者1名毎)海上保険契約が締結されている。それゆえ、これは、この時期における当地の海上保険市場の構造をうかがうのにこの上ない格好の史料であるが、主な数字のみを掲げれば、次の通りである。

保険者数 134名 内バルセロナ保険者106名、帰化保険者5名、外国保険者23名、

総保険金額 121,168.1 リブラ 内バルセロナ商人貨物 96,363.1 リブラ
契約件数(保険者1名毎) 1191件 内バルセロナ保険者781件, 帰化保
険者14件, 外国保険者369件

総保険金額は121,168.1リブラ, 保険者の総数は134名に達し, この頃にはバルセロナは世界の保険取引市場の中心的役割の一つを担うほどに成長する。前者の内およそ80%はバルセロナ商人所有の貨物に関するものであるから, 海上保険はこれに広く普及したところでもあった。しかし, 保険者に関していえば, 従来の様相が払拭されたわけではなく, なお外国保険者の96%を占めるイタリア保険者が支配的であったのであって, 保険者数および契約件数から見れば, バルセロナ保険者が圧倒的であるが, これは総保険金額の1/2にも満たない額を引き受けたにすぎず, それに対し, イタリア保険者は, わずか22名で64,050リブラをも引き受け, 1名あたり, 後者は前者の2倍強の件数および5倍強の保険金額を引き受けていたのである。

かかるバルセロナ海上保険市場の華やかさに隠された, 他国商人の支配という現実, 同市場繁栄の基礎の脆弱さを代表するものであった。だから, いわゆる危機による商業の落ち込みと相まって, イタリア保険者の資本の引き揚げは, より一層のバルセロナ海上保険市場の衰退を促し, 総保険金額は, 翌1429年には, 前年(しかも1年ではなくおよそ6カ月)の約1/10にも落ち込むに至るのであった。

1432年条例は, 急速に衰えた同市場に, 再び蘇らすべき活力を腐心して, 採られた種々の諸政策の中で定められたのであって, このことが, 同条例の性格をも決定づけることになるのである。

- 1) Boiteux, L. A., *La fortune de mer—le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, p. 89. なお, Boiteux はこの訴訟記録の日付を1378年とする。
- 2) Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 136—138. なお, pp. 387—405にテキストが掲げられているが, これによれば, 1379年8月2日付であり, 本稿ではこれによっている。
- 3) Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, p. 388, n. 1.

- 4) Carrère, C., *Barcelone—centre économique 1380—1462*, Paris, 1967, p. 792; Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 138 i 419—420.
- 5) Carrère は、1396年8月30日、1397年7月27日、同年9月6日、同月7日、1399年5月6日、同年7月9日、同年8月23日、同年9月4日、同年11月18日(二件)の、合計10件の契約に触れている(*op. cit.*, p. 792, n. 2)が、それらのテキストは、Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 423—427, 433—435, 437—438, 441—446 i 450—452に掲げられており、後者には、さらに1399年9月10日および10月1日の二契約のテキストが掲載されている(pp. 446—447 i 449—450).
- 被保険者名は、Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol によった。
- 6) 前注参照。
- 7) Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 141 i 460—461.
- 8) Carrère, *op. cit.*, p. 793, n. 2; Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 470—472.
- 9) Carrère, *op. cit.*, pp. 795—797 et 870—872. なお、Garcia i Sanz i Ferrer i Mallol, *op. cit.*, pp. 475—505に30件ばかりのテキストが掲げられている。

III バルセロナおよびイベリア半島最古の条例

海上保険取引が広く行われるようになれば、やがてこれに関する条例が定められ、海上保険への公的介入が行われるのは、14世紀のジェノヴァ、フィレンツェの例が示す通りである。果たして、バルセロナにおいて最初に海上保険条例が定められたのはいつのことであったか。

かつて、カメリノ大学法制史教授 Salvioli¹⁾ はその著書『イタリア法史における保険および海上貸借』において、「海上保険における最初の立法の記念碑は、イタリアには現れなかった。最古の法典編纂はバルセロナのものである」とし、元ギーセン大学助教授、後に司法官、弁護士となった Reatz²⁾ もまた『欧州海上保険法史』において、「1435年の〔バルセロナ〕条例から、すでに海上保険法が成文法により以前定められていたことを推定することはできない」として、従来から知られている1435年バルセロナ海上保険条例を、同地のみならず世界で最も古い海上保険条例である、と主張した。

内容的にはとも角、公布された年に関して1435年条例が「世界で最も古い」というこれらの主張は、ジェノヴァの1369年10月22日付Gabriele Adornoの条例を始め、幾つかのイタリア初期の諸条例³⁾の発見により翻されたが、バルセロナさらにイベリア半島において定められた中では、以前として1435年条例の「最古の」という修飾語は最近まで生きており、Romanelli⁴⁾、Torné⁵⁾、Spagnesi⁶⁾、Assante⁷⁾、von Stryk⁸⁾のいずれにおいても、これ以前のバルセロナ海上保険条例に触れるところはない。

中世海上保険史研究の泰斗、ジェノヴァ大学教授Bensa⁹⁾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旨を高らかに唱った。しかし、それはおよそ半世紀経た1945年、明らかに翻されていたのである。

ハイデルベルク大学教授Leopold Perels¹⁰⁾は、バルセロナのBiblioteca de Catalunya所蔵のマニュスクリプトから、1435年条例に先立つことわずか3年ではあるが、1432年4月12日付条例を発見し、最も古いバルセロナ海上保険条例として、1945年これのテキストを公けにした。

ちなみに、氏がこの条例を発見したのは、さらに20数年早かったらしい。1921年の同氏の論文¹¹⁾では、1435年海上保険条例と全く年月日を同じくして公布された船舶等に関する条例について、後者を前者と混同することのないよう注意を喚起するとともに、1435年海上保険条例に対して、「誤ってバルセロナの最古の保険法〔海上保険条例〕とするのが常である」とした。しかして、教授は、このテキストを20数年後の1945年公けにしたのである。それにもかかわらず、氏の業績は不幸にも多くの研究者に見逃がされてきた。それは、1945年の論文が、7ページの比較的分量の少ないものであったためだろうか。

さらに1432年以前にあってはどうか。

1283年、1288年、1330年、1341年、1343年、1354年、1356年、1386年、1432年のバルセロナ諸条例¹²⁾中に、「保険する」、「保険」あるいは「保険され

るべき」を意味するかもしれない *assecurare, securitas, assegurar, seguretats, assicurandus* といった語を見出すことができる。しかし、これらの条例を掲載もしくは検討した *Pardessus*¹³⁾, *Reatz*¹⁴⁾ 自身が、この点につき否定している。

1435年バルセロナ海上保険条例¹⁵⁾の表題「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*) に見える *segretat* という語は、本条例と全く年月日を同じくして公布された船舶等に関する条例¹⁶⁾の表題《*Ordinacions de seguretats de navilis e altres fustes*》(イタリック一筆者) にも見出すことができるが、これも保険に関する条例ではない。

微力ながら筆者が調べたかぎりでは、現在のところ 1432 年以前に海上保険に関して定められたバルセロナ条例は見当たらなかったし、また 30 年ばかり暗闇に埋もれていた上述の *Perels* の業績を掘り起こし、氏の業績を讃えるとともに、1432 年条例のテキストを再び公けにしたマラガ大学エスパーニャ法史主任教授 *Peláez*¹⁷⁾ は、1432 年条例をもって、バルセロナ史上最初の保険条例であるとしているから、本条例が当地最古の海上保険条例であるといって大過ないであろう。

ただし、スペイン全土についても、これが最古であるかについては、なお検討すべき規定が残っている。それは、バレンシアで 1408 ないし 1409 年に書かれたと言われる (実際に定められたのは 1351 年ないし 1358 年頃という説もある)、かの有名なコンソラート・デル・マール・バレンシア版¹⁸⁾ 第 46 条の規定である。

本条は「広くコンソル衆はいかなる権限を有するか」という見出しを有し、同衆の裁判権の範囲を定めているが、これには、「バレンシア市のコンソル衆は、金銭および物品に関する *assegurament* 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) との規定が置かれているのである。

Assegurament が保険を意味しない可能性のあるのは、上に掲げた assecurare 等の語と同様である。しかし、おそらくこれについては積極的に解することができると思われる。

残念ながら、バレンシアについては史料がきわめて乏しいために、確証的なことは言えず、単に傍証とも言うべき史料により、類推せざるをえないが、少なくとも 1408 ないし 1409 年頃には当地において海上保険取引は行われていたらしい。

14 世紀ないし 15 世紀初頭の海上保険関係記録等に、あるいは仕向地として、あるいは積み出し地として、当地が記載されているケースは十指に余らない¹⁹⁾、また 1434 年には、バレンシア商人が明らかに保険を引き受けていた。

1434 年の訴訟記録²⁰⁾に登場する訴訟当事者の一方は、保険者たるバレンシア商人衆（ただし、保険者 6 名の内、数名はイタリア商人）であり、これらの者は、被保険者 Abel [Kalthoff] de Colunya (バレンシア在住のドイツ商人) に対して、保険していたのである。とすれば、15 世紀初頭には、バレンシアにおいても海上保険取引は行われており、そして保険訴訟の管轄をめぐる争いが多く生じ、そのために上記規定は、コンソルの裁判権がこれにも及ぶ旨その範囲を明規したと考えるのが妥当なところなのであり、Perels²¹⁾ は、「1409 年バレンシアにおいては、私的な海上保険は日常的取引であったと結論づけるのは容易である」という。

上記規定は海上保険に関する規定と解されるが、しかし、コンソラート・デル・マーレ（バレンシア版）それ自体は海事慣習を編纂したものであり、もとより海上保険条例とはいえず、前記規定をもって海上保険条例と称することはできない。

1432 年以前には、コンソラート・デル・マーレのバレンシア版第 46 条のような海上保険に関する一規定は存在したが、条例と称しうる比較的まとまった規定群はなく、現在のところ、1432 年 4 月 12 日付の条例をもって、バルセロナそしてイベリア半島の最古の海上保険条例とせざるをえないのである。

- 1) Salvioli, G., *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, Bologna, 1884, p. 39.
- 2) Reatz, C. F., *Geschichte des europäischen Seeversicherungsrechts*, Leipzig 1870, S. 58.
- 3) Bensa, E., *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Genova, 1884, pp. 82—90 e 149—163.
- 4) Romanelli, G. et al., Le ordinanze di Barcelona del XV secolo sulle assicurazioni marittime, *Archivio giuridico*, CLXXXV, 1973, pp. 121—143.
- 5) Torné, Nello J.-F., La institución del seguro marítimo en el «Llibre del Consolat de Mar», *Revista general de legislación y jurisprudencia*, LXX, 1975, pp. 483—511.
- 6) Spagnesi, E., Aspetti dell'assicurazione medievale, *L'assicurazione in Italia fino all'unità, Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, Milano, 1975, pp. 3—189.
- 7) Assante, F., *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel settecento*, Napoli, 1979, pp. 13—75.
- 8) von Stryk, K. N., *Die venezianische Seeversicherung im 15. Jahrhundert*, Ebelsbach 1986, SS. 6—53.
- 9) Bensa, *op. cit.*, p. 93.
- 10) 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.
- 11) Perels, L., Die Handelsgerichtsordnung von Barcelona aus dem fünfzehnten Jahrhundert, *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*, LXXXV, 1921, S. 76, n. 44.
- 12) Pardessus, J. M., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. V, Paris, 1839, pp. 348, 349, 394, 370, 388, 463, 468, 480 et 485.
- 13) Pardessus, *op. cit.*
- 14) Reatz, *a. a. O.*, S. 56, n. 1.
- 15) Capmany y de Monpalau, A. de, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, reedición, vol. II, Barcelona, 1962, pp. 448—452. なお、拙稿「資料・1435年および1436年のバルセロナ保険条例」『青山経営論集』第18巻第3号、1983年、pp. 72—86を参照。
- 16) Capmany y de Monpalau, *op. cit.*, pp. 452—455.

- 17) Peláez, *op. cit.*, p. 118.
- 18) Garcia i Sanz, A., Estudios sobre los origenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo, *Anuario de historia del derecho español*, XXXIX, 1969, pp. 283—316.
- 19) たとえば, Melis, F., *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV—XVI)*, vol. I, Roma, 1975, pp. 75, 82, 84, 91, 117, 142, 149, 150, 151 e 220 など.
- 20) Schulte, A., *Geschichte der grossen Ravensburger Handelsgesellschaft*, Bd. I, Stuttgart und Berlin 1923, SS. 288—289 und 359.
- 21) Perels, *L'apparition*, cit., p. 284.

IV 1432年条例

1432年条例の内容を検討するにあたり、紹介の意味を含めて、まず同条例のテキスト¹⁾および試訳を掲げておく。

1432年4月12日付バルセロナ海上保険条例

Die sabbati, a XII abril anno a 主〔イエス〕の生誕1432年4月安
nat(ivitae) Domini M^o CCCC^o trice- 息の日, 12日
simo secundo.

[cap. 1] Ara hoiats tot hom generalment, per manament dels honorables veguer e batle de la ciutat de Barchinona, ço és, de cascun d'els tam com toqua a sa juredicció, ordenaren los conselle(r)s e prohòmens de la dita ciutat, per indempnitat de la cosa pública e dels ciutadans e habitants d'aquella e dels mercaders negociants en la dita ciutat, que d'aquí avant, durant la guerra

〔第一条〕 さて, 〔以下のことを〕 広く一切の者に知らしめることとして、それぞれが、裁判権に関するかぎり、バルセロナ市の尊敬すべき veguer〔司法官〕および batle〔市長〕の命により、同市の評議員・長老衆は、公益ならびに同市の市民、住民および同市において取引を行う商人の保障のために、今後、全域であるの一部地域であると、ヴェネツィア人、フィレンツェ人およびジェノヴァ人の間に存在する戦争の

que vuy és entre Venecians, Florentins e Jenoveses, ensemps o departidament, algun ciutadà o h(ab)itador de la dita ciutat o mercadeiant o negociant en aquella, en cars que sia stranger, de qualsevulla condició sia, dins la ciutat e sos termens, ne gos ne puscha assegurar ne pendre seguretat per o sobre navili algun de alguna o algunes de les dites nacions, ne de nació de Pisans, Luquesos, Senescs, ni Lombarts, ne encara per robes, mercaderies o béns de les dites nacions, o de alguna de aquelles generalment ne particular que fossen carregades en alguns navilis de les nacions dessús dites, o d'alguna d'aquelles²⁾, o en navilis de sotmeses del Senyor Rey³⁾ o altres, encara que les dites robes, mercaderies o béns fossen carregats en nom d'altra persona o consignats a altra persona en qualsevulla forma o manera. E si era fet lo contrari, que tal seguretat no valegua, ne en virtut d'aquella o per rahó d'aquella algú o alguns o lurs béns puguen ésser convenguts, inquietats ne exequatats en juhí, ne fora

期間中、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〕。〔それらが〕上記諸〔都市〕国家もしくはそれらのいずれかのいかなる船舶に、または国王殿下の臣下の船舶に積載されていることは問題でない。さらに、同物品、商品もしくは財物が他人の名で積載されると、またはいかなる方式・方法であれ、他人に委託されると、問題ではない。もし違反がなされる場合には、かかる保険は無効で、そのために、それにより、いかなる者もしくは者達もまたは財物も、裁判上であると裁判外であると、いかなる方法であると、義務づけられず、訴えられず、

juhí, o en alguna altra manera. E no res me(n)ys⁴⁾ que aquell o aquells que faran lo contrari de la dita ordinació, encórreguen en ban de X mil sol(ido)s barchin(onin)s, per cascuna vegada que seria fet lo contrari.

[cap. 2] Item, ordenaren los dits consellers e prohòmens que d'aquí avant algun corredor o notari no puscha entrevenir en algun contracte de seguretats dels dessus dits, ne de lurs navilis, robes, mercaderies e béns durant la dita guerra, ço és, lo dit corredor per tractar o finar lo dit contracte e lo not(ar)i per pendre o ferne carta pública o altra scriptura sots ban de M sol(ido)s barchin(onin)s per cascuna vegada que serà contrafet.

[cap. 3] Dels quals bans e de cascú d'ells sia guanyada la terça part a l'acusador, l'altra terça part⁵⁾ a l'official a qui's pertanyera l'exequció, e la restant terça part als obres del mur e valls de la dita ciutat.

[cap. 4] Retengueren-se, emperò,

執行されえない。本規定に違反する者または者達は、例外なく、違反のなされる度に1万バルセロナ・ソルの罰金を課せられる。

〔第2条〕 さらに、同評議員・長老衆は、今後、いかなる仲立人または公証人も、同戦争の間、彼らの船舶、物品、商品および財物について、上記のいかなる保険契約に関与することはできないことを命令する。したがって、同仲立人は同保険に関与することにつき、また公証人は公正証書またはその他の書面を作成することにつき、違反がなされる度に千バルセロナ・ソルの罰金を課せられる。

〔第3条〕 罰金およびその各金額について、1/3は告発人、他の1/3は執行吏のもので、残りの1/3は同市の囲壁および城壁のためのものである。

〔第4条〕 なお、同評議員・長老衆

los dits consellers e prohòmens que は、本条例に不明または疑わしい事項
 si en les dites ordinacions aparien がある場合には、彼らおよび同市の評
 algunes coses scures⁶⁾ o dubtoses, ells 議員である彼らの後任者が、相当に望
 e lurs successors consellers de la dita まれるべく、その都度解釈し、宣明す
 ciutat les⁷⁾ puxen interpretar e declara ることができることを留保する。
 rar una vegada e moltes a lur bona
 coneguda.

1. 制定機関

本条例は、同市の veguer (司法官) と batle (市長) の命令により、評議員・長老衆が、「公益ならびに同市の市民、住民および同市において取引を行う商人の保障のために」定めたものであるが、かかる条例制定機関は、1435年、1436年、1458年、1461年および1484年の諸海上保険条例においてと同じであり、当時の海上保険条例制定の通常のプロセスを経たものであることに疑いはない。

Ve[a]guer は、その管轄領域において、司法権、行政権および軍事高権を有する中世カタロニア地方の行政官職 (funcionario de la administración) で、その起源はレコンキスタ初期における伯の統治機構の中に見出されるが、その職能は、アラゴンとカタロニアの連合後に至って確立されたい。これは、伯の代弁者として地方行政機関に加えられており、その点では、伯に対して直接責務を負っていた。しかし、事実上は、その地方の真の支配者 (verdadero gobernador) であり、これの有する司法権は、下記の batle のそれよりも広きにわたって、行政管区全域における民事、刑事の両事件に及んでいた⁸⁾。

一方、batle は、アラゴン連合王国、特にカタロニア、マヨルカおよびバレンシアにおいて、主として経済関係の行政を司る行政官職で、その起源は中世初期カタロニアの baiulus に求められる。これは、都市において公権力を有する普通行政官 (oficial ordinario del poder publico) であったが、同時に普通裁判権を (iurisditionem generalem) 有していた⁹⁾。

また、評議員衆は、municipal magistrates であり、urban office-holding oligarchs であって¹⁰⁾、都市の最高統治機関たる評議会の構成員衆、特にバルセロナにおいては、veguer および batle に助言、勧告を与える使命を負う市会最高のマヒストラード衆 (magistrados superiores del municipio) であつた¹¹⁾。

さらに、長老衆は、hombres buenos あるいは bons hòmens, あるいは probi homines ともいわれ、商事および海事に関する経験がきわめて豊かであつた富裕な hombres prácticos であつて、コンソル選出の選挙権および被選挙権を有すると同時に訴訟過程の一重要機関を構成していた¹²⁾。

2. 諸規定

本条例の主たる内容は第1条が定めているところであるが、同条は、上に掲げたテキストおよび試訳において明らかなように、バルセロナ固有の商人および同地で取引を行う外国商人は、いかなる事情があろうと、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、ロムバルドの船舶および貨物の保険を引き受けてはならない旨を定めた。そして、違反の場合には、そのたびに1万バルセロナ・ソルの罰金を課し、本規定の実効を高める配慮を行っている。

今日を考えれば、このような一定の外国の船舶および貨物の保険を禁ずる規定はきわめて奇異に感じられるが、14・5世紀の海上保険条例においては必ずしもそうではなく、むしろ一般的であつた。

フィレンツェ最古の海上保険条例である1393年条例¹³⁾は、「フィレンツェの市……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、いかなるものまたはいかなる船舶に積み込まれ、積み込まれるべきいかなる商品または物品について、いかなる保険……もすることはできない……」と、積載船舶いかににかかわらず、フィレンツェ以外の、すなわち外国の貨物の保険を禁じたし、ヴェネツィア最古の1421年条例¹⁴⁾は、「……いかなるヴェネツィア市民も……ヴェネツィア、その他のいかなる我々の土地において、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、保険を行うことはできない……」とし、外国の船舶および外国船舶積載の貨物の保険を禁じている。

ジェノヴァにあってはどうかといえば、同地最古で、しかも世界最古の海上保険条例とされる1369年 Gabriele Adorno の条例にこそ、この種の規定はないが、少なくとも1380年までに定められたと思われる De assecuramentis の条例には、外国の船舶につきなされた保険契約はこれを無効としていたこと、仲立人はそのような契約に関与してはならないことおよび裁判官も仲裁人もこのような契約について判決または裁定してはならないこと、が規定されていた由で、これのテキストは不明であるが、幸運にも本条例の内容は Bosco の伝えるところであった¹⁵⁾。

1369年ないし1432年の間に定められ、今日そのテキストを知りうる海上保険条例は12存在し、その内のおよそ7割は、外国船舶・貨物の保険の禁止に関するものであったのであるから、この種の条例は当時の一般的なそれに相異なる。

1393年フィレンツェ条例は外国貨物の保険を禁じ、1421年ヴェネツィア条例、ジェノヴァの De assecuramentis の条例および1432年バルセロナ条例は、外国船舶・貨物の保険を禁じたのだが、禁止の対象が異なるのは、それぞれの都市の有する利益の違いによる。

ヴェネツィア、ジェノヴァそしてバルセロナは、造船業の発達した、海港を有し船舶による航海に大きな利益を有する都市であったのに対し、フィレンツェは、アルノ川に面するとはいうものの、内陸の都市であり、これがリグリア海への直接の出口を得たのは、Piattoli¹⁶⁾によれば、1405年8月20万フィオーニで Visconti および Boucicaut からピサを買収した後のことで、それまでは固有の商船隊を有してはいなかった。だから、1393年当時、フィレンツェは外国船舶の保険の禁止に利益を有することはなかった。むしろ反対に、貨物の運送は、否が応でも、外国船舶に依存せざるをえなかったのである。それゆえ、フィレンツェは外国の貨物の保険のみを禁じたのであった。バルセロナは、船舶および貨物両者に利益を有していたが、以前より造船都市であって、貨物よ

りはむしろ船舶に利益を多く有していたがために、まず外国船舶の保険を禁じ、そして後の規定において外国貨物の保険の禁止を付加しているのである。

外国船舶・貨物の保険の禁止理由は、1424年ヴェネツィア条例¹⁷⁾がいみじくも言うように、元来当時のイタリア諸コムーネ間およびそれらとバルセロナの拮抗関係にあるのであるが、さらに詳細に検討すれば、次の通りである。

Bensa¹⁸⁾は、外国船舶・貨物の保険の一般的禁止理由を保護貿易主義にみた。「〔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こすことにあつた。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極端化していた」と。

Bensaの保護貿易主義説は、特にフィレンツェの条例につき、Piattooliの痛烈な批判を浴びたが、1435年等のバルセロナ条例に関しては、ごく最近においても Spagnesi¹⁹⁾により支持されている。しかし、1432年条例がかかる保護貿易主義により定められたと考えるのは、正鵠を射てはいない。けだし、本条例は「ヴェネツィア人、フィレンツェ人およびジェノヴァ人の間に存在する戦争の期間中」に限り、それらの者の船舶・貨物の保険を禁じたのであって、保護貿易主義により定められたならば、施行期間をそのように限る必要はないからである。

1432年当時のバルセロナは、危機を克服すべきアルフォンソ5世の海外への勢力拡張策の中にあつて、特にジェノヴァとの抗争に明け暮れていたと同時に、フィレンツェの台頭、ヴェネツィアのイタリア本土への勢力伸展等、イタリア諸コムーネ間の抗争も複雑な様相を示していた。その上、バルセロナ海上保険市場は、イタリア保険者の支配するところであつた。かかる状況の中で、バルセロナは、海上保険行政上、イタリア諸コムーネに対していわば不干涉主義を採用し、ややもすれば海上保険取引を通じて抗争に関与する原因となりうる外国

船舶・貨物の保険の禁止を命じたのであった。保護貿易主義といった経済的配慮ではなく、政治的配慮に基づくのである²⁰⁾。これが、「公益」の意味内容に他ならない。と同時に、かかる保険はきわめてリスクな契約であったから、条例は「市民、住民および……商人の保障」をも制定理由に付加した。それは1421年ヴェネツィア条例²¹⁾の掲げた理由とほぼ同じところと考える。

ところで、15世紀初頭、外国人が自由に保険者として保険を引き受けることができたかといえ、それは必ずしもそうではなかった。

フィレンツェでは、外国人の保険者能力は否定されており、1441年条例²²⁾によりこれが認められたにすぎない。

この条例の主な内容は、コムーネ建造の大型ガレー船積載の貨物は、自由に付保しうることであるが、これとならんで、「保険またはいかなる者のための保険も、行われ、与えられ、獲得されうる」こと (*fieri, prestari et recipi posse*) が定められている。*Fieri* および *prestari* は意味上ほとんど相異がないのに対し、*recipi* はこれら二者と対照的であると同時に、1439年の条例では *fieri* とされるのみで、新たに1441年条例によって付け加えられたのである。*Prestari* は意味上ほとんど重要性のないタウトロギーに過ぎないが、*recipi* の付加には重大な改正の意図が含まれている。いかなる保険者からも、フィレンツェ人であると外国人であると、その国籍に関係なく、保険が獲得されうるのであり、外国人の保険者能力が認められたのである²³⁾。

しかし、バルセロナはそうではなかった。1432年条例第一条の「外国人の場合には同〔バルセロナ〕市において商いもしくは取引を行う商人は、……」という文言は、この地においては、当初から外国人の保険者を認め、これにも禁令が及ぶ旨定めたに他ならなかった。それはバルセロナ保険市場がイタリア商人により支配されていた事実とも呼応するのである。

同条例第2条は、違反保険者に1万バルセロナ・ソルの罰金を課し、外国船舶・貨物保険の禁止の実効を高める配慮を示した第1条の規定を受け、さらにそのような保険契約に関与した仲立人および公証人に、1000バルセロナ・ソルの罰金を課して、一層の配慮を行っている。

海上保険契約の創成期において、すでにこれは仲立人を介して締結されており、さらに公証人の公正証書によって結ばれていたことが指摘されている²⁴⁾。商事契約の当事者諸衆は、公正証書が多くの義務を免除されており、またある場合には課税からさえ免ぜられていたことからして、公正証書を頻繁に利用していたし、さらには、これが一定の書式に則っており、とりわけ執行力を付与されていたから、未だ保険契約の有効性が明らかに確定されていない時代にあっては、契約の拘束力を確保するのに、これの利用ははなはだ望ましいところであった。

1432年当時のバルセロナにおいても、状況は変わらなかった。しかし、15世紀の当地においては、漸次公正証書から私署証書による契約締結という一般的移行に逆行するかのようになり、ますます保険契約における公正証書に重きを置き、15世紀中葉にはすでに、これは公正証書によりなされなければならない旨が規定されることになるのである。

本条例は違反契約に関与した仲立人および公証人に多額の罰金を課したが、それはそのような契約の排除に、これらの者の果たす役割がきわめて大きかったことを物語っている。そして、仲立人および公証人の不正に対する罰則は、1435年条例の末尾4ヶ条においてきわめて厳しく規定されることとなるのである。

第3条は、違反により徴収した罰金の帰属に関する規定である。3等分され、それぞれが告発人、執行吏、国庫に帰属する旨定められている。

この種の規定は、後の1435年条例を始めとした15世紀バルセロナ海上保険条例にほぼ同じように見られる規定であり、罰金の帰属に関しては、当時の一般慣習がこのようになっていたことを知りうるが、かかる規定は、1424年ヴェネツィア条例²⁵⁾にも存在していた。これでは、オフィキアレスが取得し、告発人がいれば1/2がこれに払われることとなっている。

最後に、第4条の規定であるが、これは、条例の改正・修正権が評議員・長老衆にあることを明規したものである。

形式上、1432年条例は、veguer および batle の命令により定められたが、

実質的には評議員・長老衆にこの種の制定権が握られていた証左となる規定といえる。この点も、1435年以降の条例と全く変わることはない。

- 1) Peláez, *op. cit.*, pp. 127—128.
なお、Perels, *L'apparition*, *cit.*, pp. 284—285にも、テキストが掲げられているが、ここではPeláezによった。
- 2) Generalment から d'aquelles までのセンテンスはPerelsにはない。
- 3) Senyor Rey は、Perels では小文字となっているが、マニエスクリプトでは大文字である。
- 4) Perels では noresmenys となっている。
- 5) A l'acusador, l'altra terça part は、Perels にはない。
- 6) マニエスクリプトでは、ここでセンテンスが終り、続いて大文字で次の語が始まる。
- 7) Perels は les を la と解読している。
- 8) *Diccionario de historia de España*, t. II, Madrid, 1952, pp. 1385—1386.
- 9) *Op. cit.*, pp. 388—389.
- 10) MacKay, A., *Spain in the middle ages, from frontier to empire*, 1000—1500, London, 1977, p. 235.
- 11) *Diccionario*, *cit.*, pp. 721—722.
- 12) Capmany, A. de, *Libro del consulado del mar*, reedición, Barcelona, 1965, p. 512.
- 13) Melis, *op. cit.*, pp. 232—233. なお、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. 46—51を参照。
- 14) Stefani, G., *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*, vol. I, Trieste, 1956, p. 229. なお、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を参照。
- 15) Bensa, *op. cit.*, pp. 85—86.
- 16) Piattoli, L., Le leggi fiorentine sull'assicurazione nel medioevo, *Archivio storico italiano*, XVIII, 1932, pp. 225—231.
- 17) Stefani, *op. cit.*, p. 230; 拙稿, 前掲資料・ヴェネツィア, pp. 66—67.
- 18) Bensa, *op. cit.*, p. 119.
- 19) Spagnesi, *op. cit.*, p. 108.

- 20) Peláez, *op. cit.*, p. 129.
- 21) 拙稿, 前掲資料・ヴェネツィア, pp. 64—65.
- 22) Bensa, *op. cit.*, pp. 165—166.
- 23) Piattoli, *op. cit.*, pp. 241—242.
- 24) Bensa, *op. cit.*, pp. 58 e 62—65.
- 25) 拙稿, 前掲資料・ヴェネツィア, pp. 64—65.

V 結びに代えて

1432年条例は、既に述べたように、外国船舶・貨物の保険の禁止を定めたが、特に海上保険契約の諸要素に触れるところはなかった。その点では、後の1435年条例とは異なり、海上保険契約理論生成史に与える影響は少ないと言えるかも知れない。しかし、これは、後に示すように、主たる内容、制定理由等、イタリア初期の条例にその範を採ったものであり、イタリア初期の諸条例の一範ちゅうに属するものと言えるから、従来看過されてきたバルセロナ条例とイタリア初期の諸条例間の継受関係を示す一つの証左となりうるものであって、この点にこそ本条例の重大な意義を見出すことができるのである。

1432年以前にイタリアで定められ、今日テキストを知りうる保険条例は、12に上るが、それらは大別して、内容上4グループに分けることができる。

まず、第一は、保険契約の有効性を明示的に定めた諸条例であり、1369年ジェノヴァの Gabriele Adorno の条例¹⁾および1394年フィレンツェの条例²⁾がこれに属している。

保険契約が海上保険契約として誕生して、まだ日も浅い頃には、これがローマ法で認められた契約ではなかったために、有効性に疑義が存在していた。それは、ジェノヴァにあって、本契約が当初無利息消費貸借あるいは売買を仮装して行われた事実が証明している。

一方、保険契約は、そもそも射倖契約として、本質的構造上、種々の詐欺・詐略のえじきにされがちであり、後の保険契約理論の発展・進化は一面これとの闘いの所産でもあるのだが、誕生後間もない時代において、本契約の有効性が明らかに認められていない点に目をつけ、契約を締結し保険料を領収した

にもかかわらず、保険事故発生による保険金支払いの際に、本契約は無効であると主張して、これの支払いを拒絶する不心得な保険者が存在したらしい。1369年ジェノヴァ条例が掲げた表題は、かかる事態が深刻なものとなっていることをうかがわしめる。すなわち、「書面またはそれなしで、いかなる方法でなされようと、為替手形および保険は、不法でウストラ〔暴利〕的である、と主張する者に対して」(contra allegantes quod cambis et assecuramenta, facta quomodo cumque, cum scriptura vel sine, sint illicita vel usuraria)と。そして本条例は、「もし、……特に為替手形または保険により、ある者に対して、書面で義務を負ったまたは負うべき者がいて、そしてその者が、かかる契約がウストラ〔暴利〕的または不法であると主張し、……訴え、そして……上記方法および契約の……債務の弁済が、全部または一部、なされるべきでないことを主張するならば、……上記免責を唱える者自らが、拒絶金額について、いかなる方法であれ、1リブレにつき10ジェノヴァ・ソリディイの支払いの責任を負うとみなされること……を規定し」て、保険契約上の債務の履行を強制した。これは、保険契約の有効性を明示的に認めたに等しい。

1394年フィレンツェ条例は、「保険……は単に、善意および商慣習にしたがって、遵守され、履行され……なければならない」と、きわめて簡単明瞭に、これの有効性を明規した。

この種の条例は、歴史的に最初のかつきわめて重要なものである。後の諸条例は、すべて保険の有効性を前提とし、その上で、これの諸々の要素あるいは一定の効果につき定めるのであるから。

第二としては、外国船舶・貨物の保険の禁止に関する条例群を挙げることができる。後に再び触れるから、ここではこれ以上立ち入らない。

第三は、保険契約の内容に関する規定を置いたものであり、これには *diritto comune* と称される1420年頃のジェノヴァ条例³⁾を挙げることができる。

本条例は、ジェノヴァにおける外国船舶の保険の大巾な自由と並んで(この点に関しては本条例を第二のグループに格付けることができるが、他にも保険契約の内容に触れているので、第三のグループとした)、無事あるいは損害発

生の情報の到達後になされる保険の無効および付保制限を定めている。

第四は、以上述べた三グループのいずれにも属しえない条例群であり、内港に停泊する諸船舶の保険を禁じた1390年頃のジェノヴァ条例⁴⁾および保険に対する課税に関する1401年の同条例⁵⁾が、これに含まれるのである。

言うまでもなく、1432年条例は、内容的に上の第二のグループに属しているのだが、この中でどのような地位を本条例に与えるべきかは、さらにこれに属する条例群の子細な検討を待たねばならない。

外国船舶・貨物の保険の禁止に関する諸条例の一群は、歴史的に、この禁止から緩和、そして全面的認可へという大きな流れの中にそれぞれ位置している。

ジェノヴァにあっては、De assicuramentisの条例により、外国船舶の保険が禁じられていたが、これは1408年条例⁶⁾により、一部改正され、そして1414年以降に全面的に改正され、かかる保険が認められた。

一方、フィレンツェでは、同地最古の1393年条例が外国貨物の保険の禁止を定め、それは翌1394年条例により、再度繰り返されることとなった。つまり、1405年⁷⁾および1407年条例⁸⁾によって、一部緩和されることとなった。つまり、前者は、かつての禁止条例は、「フィレンツェの市、周辺領域または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で課税された商品で、……〔同諸領域〕から搬出され、かつフィレンツェ市で課税された時から6ヵ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」しないことを定め、外国人所有のものであっても、それがフィレンツェ諸領域で購入された場合およびフィレンツェ市で課税された場合には、それが課税時から6ヵ月以内に船積みされることを条件として、これらの保険を認め、そして後者は、「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ことを、規定し、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」と、カタロニア商人所有のフィレンツェ搬入商品およびフィレンツェからの搬出商品の保険を認めている。

さらに、フィレンツェがピサを獲得した後の1419年条例⁹⁾は、ピサにおよびから搬入・出される外国商人所有の商品は、一切認められ、フィレンツェは紆余曲折を経ながらも漸次外国商品の保険の全面的認可に歩を進めるのである。その完成は、15世紀半ばのことであった。

一方、かかる外国貨物の保険の禁止からその緩和そして全面的認可へと、外国人の受動的保険能力の否定から少しづつ肯定へ変化する一連の条例群とは、その性質を異にするものも存在した。

それは1424年の6月8日121票の賛成を得て定められたヴェネツィア条例¹⁰⁾であり、この条例により、外国人を保険することの禁止が定められたのだが、これの制定理由は、「ジェノヴァ人とカタロニア人およびフィレンツェ人とジェノヴァ人の間に、〔それぞれ〕戦争が現存し、その〔影響〕力は非常に海上に広がっているので、〔これに〕かかわらない配慮が望ましい、したがって関与の原因になりうる外国人の保険について、〔かかる保険は〕全く回避されるべきである」という点にあった。Boiteuxによれば「日和見主義」¹¹⁾的であり、Spagnesiによれば「技巧的」¹²⁾ではあったが、ヴェネツィアのコムーネ自身の公益を考慮した結果であった。当時イタリア内陸部に、徐々にではあるが、勢力を広げつつあったヴェネツィアにとって、強力なジェノヴァおよびフィレンツェと対抗するのは得策ではなかった。一方に便宜をはかれば、他方に妬まれる。平穏裏に事を進めるには、これらのコムーネの一つに対し敵対することとなりうる原因を排除しておく方が望ましかった。それゆえ、上記条例は、外国人の保険の禁止を定めたのであった。

状況は、1432年頃のバルセロナも同様であった。とりわけ、一時期の繁栄が過ぎ去り、再度の繁栄を願って腐心していたバルセロナにとり、その経済力からしてジェノヴァ等と反目するのは望ましくなかった。ために、同様に反目の原因となりうる外国船舶・貨物の保険を禁じることとなったのである。しかし、それは「戦争中」と時限的でもあったのである。

1432年バルセロナ条例は、外国船舶・貨物の保険の禁止に関する条例ではあったが、それは、他の関係諸条例とは異なり、政治的に定められた特異な条例であった。しかし、重要なことは、本条例が1424年ヴェネツィア条例の流れを汲むものであり、上記のような制定理由は、これをイタリア初期の保険条例に見出すことができることである。

従来、イタリア初期の保険条例とバルセロナ条例の間には、大きな段差が存在し、後者は前者と全く無関係に制定され、固有に生成してきたかのような印象を与えられてきた。この責任の一端は、バルセロナ条例の高名の一理由を、制定時期が時宜に適っていたことに求めた Bensa に帰することができるのだが、しかし、バルセロナ条例は、1432年同条例を嚆矢とし、それは、1424年ヴェネツィア条例に内容的には結びつくのであって、バルセロナ条例にイタリア初期の保険条例が与えた影響には看過しえないものが存在するのである。

- 1) 本条例のテキストおよび試訳については、拙稿「1369年10月22日 Gabriele Adorno の条例——最古の保険条例——」『インシュアランス・損保版』第3000号記念論文特集、昭和56年、pp. 27—33を参照。
- 2) 本条例のテキストおよび試訳については、拙稿、前掲資料・フィレンツェ、pp. 51—53を参照。
- 3) 本条例の試訳については拙稿「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年、p. 10を参照。
- 4) 本条例の主たる内容は、内港に停泊する船舶に関する保険契約は無効であり、違反者には25ないし200リラの罰金が課せられるということであった。これの制定理由は、必ずしも明らかでないが、Bensaによれば、内港の安全のためであるとされる (Bensa, *op. cit.*, p. 87)。
- 5) 次第に保険取引が一般に行われるに至って、ジェノヴァはこれに課税することを考えた。しかし、その税を被保険者、保険者いずれが払うかについて、疑問が生じたため、本条例により、被保険者が払う旨定め、解決を計ったのである。また、本条例により、税率は0.5%に統一され、徴税を容易にするため、公証人は請求あれば、証書の謄本または保険証券を提出しなければならず、さらに仲立人は登記した保険契約に関する書類の謄本を提出しなければならないこととされた。
- 6) Bensa, *op. cit.*, pp. 157—158.
- 7) Bonolis, G., Contributo alla storia delle assicurazioni in Firenze, *Archivio*

storico italiano, XXII, 1898, p. 321.

- 8) Bonolis, *op. cit.*
- 9) Piattoli, *op. cit.*, p. 226, n. 1.
- 10) 拙稿, 前掲資料・ヴェネツィア, pp. 66—67.
- 11) Boiteux, *op. cit.*, p. 105.
- 12) Spagnesi, *op. cit.*, p. 101.

(一橋大学助教授)