

海難及び航海に關する事故

久川 武 三

本稿は本年度海上保險講義の補正を以てその主たる目的となす。而してその叙述するところは先づ海上危險又は航海に關する事故の内容を明かにして海上保險者が我商法の規定に従つて擔保すべき危險の範圍を明かにし、次で英國海上保險法の規定に従つて海難と海上危險とは之を區別すべきことを述べ、最後にロイド模範證券に於て擔保せられたる危險に就て詳述してゐる。

一

我商法の規定に依れば、海上保險契約とは航海に關する事故に因つて生ずることあるべき損害の填補を目的となすものであり(商法 六五三條)、保險者は商法海商編海上保險の章又は個々の保險契約に別段の定ある場合を除く外、保險期間中保險の目的につき、航海に關する事故に因つて生じたる一切の損害を填補する責に任ずるものなるが(商法 六五四條)、抑々航海に關する事故の何たるかに就ては我商法は之を明かにしない。

英國に於ては、海上保險者の責任は原則として難破・沈没・坐礁・衝突・その他風波の異常なる作用の如き海上に固有なる危險即ち海難(Gefahren der See, Perils of the sea)に對してのみ存するものとなし、火災・盜難・戰爭危險

海難及び航海に關する事故

の如き海上のみならず陸上にも起り得べき危険に對しては、特約を以て始めて保險者に責任あるものとなしてゐる。然し、我商法に謂ふところの航海に關する事故を海上特有の危険即ち海難と解し保險者の責任をこの範圍に限定することは狭きに失すべく、普通には之を航海に關して生ずることあるべき一切の危険即ち海上危険(Gefahren der Seeschiffahrt, perils on the sea, or maritime perils)と解し、保險者はその不可抗力の損害に對して填補の責に任すべきものとせられてゐる(Sieyking, Seeverkehrsrecht, S. 89.)
(松本博士著保險法一六一頁)

我大審院に於ても數度の判決に於てこの見解を持し、海上危険又は商法に所謂航海に關する事故とは包括的意義を有し、常に風波の如き絶對的自然力に出ずる危険のみならず相對的人爲に出づる危険をも包含するといひ、或は積荷を保險に付したる場合に於て、船積方法に關する船長の過失に因り航海中損害を生じたるときは保險者は之を填補すべき責任を負ふと主張し、或は其の損害の填補は積荷その物の流失・減損等によりのみ制限したるものにあらずして天災若くは衝突等のため船體損傷し指定港に運送する能はざるが如き不可抗力に因り、途中に於て積荷を賣却し損害を生じたるときは保險者は之を填補すべきものとすと判決してゐる(松本博士保險法一六二頁參照)。

獨國商法に於ては保險者の擔保すべき危険の種類を左の如く例示し、その中第七號後段のものを除いては何れも航海に關する事故の種類と見ることが出来るであらう(HGB. 162.)

(一) 海水の侵入・坐礁・破船・沈没・火災・爆發・落雷・震災・氷害等の如き自然の出來事その他の海上事故
 但しこれ等の危険が第三者の過失に因つて生ずるも之を妨げなす。

- (一) 戦争の危険及び官憲の押收
- (二) 第三者の申請に因り被保険者の責に歸すべき事由なくして爲さるゝ私法上の差押
- (三) 竊盜並に海賊・略奪その他暴力行爲の危険
- (四) 航海の繼續のために必要なる資金を調達せんがために爲さるゝ積荷の質入又は賣却、並に同様の目的のため之を燃料に充當し又は食料に供せらるゝことに因つて保険せられたる積荷の被る損害
- (五) 船員の過失又は不正行爲に因つて保険の目的の被る損害
- (六) 船舶の衝突、及び過失に基く場合に於て船主が第三者に對して有する損害賠償責任
- (七) 船舶の衝突、及び過失に基く場合に於て船主が第三者に對して有する損害賠償責任

二

海上保険に於て保険者の擔保する危険は、最後の第七號後段のものを除き斯くの如き廣き内容を有する海上危険又は航海に關する事故であり、我國の和文保險證券に於ても之を明言し、當會社の擔保する危険は沈没・坐礁・膠沙・火災・衝突等凡て被保險船舶又は保險貨物に損害を及ぼすべき各種の海上危険とすと規定してゐる(船舶保險普通約款一條)。然し、船舶の航海又は積荷の海上運送中に生ずる凡ゆる損害及び損失が擔保せられてゐるものと見ることは出來な^らず (Stevings, Seever sicherungsrecht)。詳言すれば、保險契約者若くは被保險者並に傭船者・荷送人又は荷受人の惡意若くは重過失に因りて生じたる損害及び船舶の不堪航なるに因つて生じたる損害又は費用

海難及び航海に關する事故

に對して保險者に責任なきは勿論のこと(商法六六七條)、保險者は船長又は船員の過失怠慢の危険を擔保すと雖も船舶の衝突に因つて生ずる損害賠償の如き、或は船舶が不必要なる離路をなし従つて避難港の諸費用なれども共同海損と認められざるが如きもの、或は低氣壓若くは戰爭危険を避けんがために航海の途中に於て滯船して費用を要し、従つて不可抗力に因つて支出を要したるものなりと雖も、切迫せる危険を避けるがためのものにあらずして所謂航海に關する事故に近因するものと認められざるもの等に就ては、特約なき限り保險者之を擔保しない。更に海上危険又は航海に關する事故といふ文言の中には、自ら何等かの危険又は事故即ち偶然性の存在を意味してゐる。されば、保險者は偶然なる危険なくして生じたる損害又は費用に就ては之を擔保しない。即ち、我商法に於ても保險者は水先案内料・入港料・燈臺料・檢疫料・其の他船舶又は積荷につき航海のために出したる通常の費用、並に保險の目的の性質若くは瑕疵、又はその自然の消耗に因つて生じたる損害を填補する責に任ぜずと規定してゐる(商法六六七條)。

三

英國に於ては保險者の責任は古來多くの判例に依つて沿革上一層制限せられてゐる。詳言すれば、保險者は我國並に英米兩國以外の諸國に於けるが如く一切の海上危険又は航海に關する事故を擔保するを要するものにあらずして、海上固有の危険即ち海難(Perils of the seas)のみを擔保すべく、その他の海上危険(Perils on the sea, or

maritime perils.)に就ては保險證券に列擧せられたる危険の範圍に於てのみ責に任ずれば足るのである。而して、ロイド保險證券に於ては左の海上危険を列擧し擔保すべきことを約束し、我國の英文證券に於て引受けられたる危険の種類も亦同様の文言を以てせられてゐる。

Touching the adventures and perils which we, the assurers, are contented to bear and to take upon us in this voyage: they are of the seas, men of war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and counter-mart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detentions of all kings, princes, and people, of what nation, condition, or quality soever, barraty of the master and mariners, and of all other perils, losses, and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods, and merchandises, and ship, etc., or any part thereof.

四

右の文言に依つて保險者の擔保したる危険(Perils insured against)は、左の頭書の標準に従つて之を次の如く分類することが出来る(Gow, Marine Insurance, p. 100, Huebner, Marine Insurance, p. 56.)。

(一)自然的危険 {海上固有の危険即ち海難
火災}

(二)被保險船舶上に於ける人爲的危険 {投
船員の悪行 荷}

海難及び航海に關する事故

- (三) 被保險船舶外より來る人爲的危險 海賊・盜賊及び強盜
戰爭及び變亂の危險
- (四) その他の危險 強留・抑止・抑留

之を海上固有の危險及び之に近きものより列擧すれば次の如くなるべく、船員の悪行は海上固有の危險と最も縁遠いやうに思はれる。

- A 破船又は難破 (Shipwreck.)
 - B 沈没 (Sinking, Foundering at Sea, and Submersion.)
 - C 坐礁・膠沙及び觸礁 (Stranding, Grounding, and Touch and go.)
 - D 船舶その他の物との衝突 (Collision, or Running down.)
 - E 其他風波の異常なる作用 (Violent and immediate action of winds and waves.)
 - F 船舶の行方不明 (Missing ship.)
- 一、海上固有の危險
即ち海難
(Perils of the seas.)
- 二、火 災 (Fire)
 - 三、投 荷 (Jettison)
 - 四、海賊・盜賊及び強盜 (Pirates, Rovers, Thieves)
 - 五、戰爭及び變亂の危險 (War risks)
 - 六、強留・抑止・抑留 (Arrests, Restraints and Detainments.)

七、船員の悪行(Barratry of master and mariners)

八、其の他の危険(All other Perils, Losses, and Misfortunes.)

以下この順序に於て説明する。

一、海上固有の危険即ち海難

海上固有の危険即ち海難とは先に述べたるが如く海の危険(Perils of the sea)をいひ、海上に於ける危険(Derils on the sea)に對立せしめられるものであつて、英國に於てはこの二者を峻別し、海上保険者は原則として海難を擔保すべく海上危険に就ては特に之を擔保すべきことを約束したる範圍に於てのみ責に任ずれば足るのである。

海難とは英國海上保険法に依れば海の偶然なる事故又は災厄のみをいひ、風波の通常的作用を包含しない(Rules for Construction)。⁷而して、左の如きものが之に屬するものとせられてゐる。

A、破船又は難破(Shipwreck)

破船又は難破とは船舶が暴風雨に際して風波の作用に因り船體を破砕せられ又は海岸若くは岩礁に吹きつけられて大破損をなしたるものをいふ。而して、その破損の程度により三種の場合を生ずる(Arnould, Marine Insurance, 815.)

(イ) 船舶大破して船舶としての形態を失ひたる場合

この場合は絶對全損を概成するものであつて、委付といふ特殊の行爲を要せずして保険金の全額を請求し得る

海難及び航海に關する事故

のである。

(ロ) 船舶大破したるも船舶としての形態を存し、然し修繕の價值なき場合

この場合は絶対全損を構成せざるものであつて、委付といふ特殊の行爲を俟つて始めて保険金の全額を請求し得るのである。

(ハ) 船舶大破したるも尙修繕の價值ある場合

この場合は全損を構成せざるものであつて、被保険者は損害額を限つて保険金の一部を請求し得るに過ぎないのである。

B・沈没(Sinking, Foundering at sea, and Submersion.)

沈没(Sinking)とは船體を水中に没し又は少くも船體を水面下に没せしめるものを云ふ(Gow, Marine Insurance,) 而して、その沈下の程度に依り左の三種の場合を生ずる。

(イ) 船舶及び積荷が深海に没して之を引揚げ得ざる状態にあるとき

これ所謂深没(Foundering at sea)の場合であつて絶対全損を構成するものである(Arnould,^o 1048.)

(ロ) 船舶及び積荷が海底に没してその引揚に多額の費用を要するとき

この場合は絶対全損を構成せざるものであつて、單に委付の原因をなすに過ぎない(Arnould,^o 1048.)

(ハ) 船舶及び積荷が淺海に没したるのみであつて難破せずその引揚も容易なるとき

これ所謂淺没(Submission)の場合であつて、少くとも船舶に關しては全損を構成せず、被保險者は之を引揚ぐべくその費用を保險者に請求し得るのみである(Arnould, 1048.)^{(Foot note(n).)}

沈没は浸水よりも沈下の程度の甚しいものであるが、その區別の困難なることがある。英國の判例に見るに、一船舶は軸木を積載して船尾の甲板を水面下に没し、船首の甲板及び上甲板には浸水を見ずして辛じて入港し、積荷には著しき浸水ありたるに於て、斯くの如き浸水は沈没を構成するやの係争となつたが、英國裁判所は之を以て未だ免責歩合約款に謂ふところの沈没にあらずと判決した(Bryant and May v. London Assurance.)^{1886.}

ウ、坐礁(Stranding)・膠沙(Grounding)及び觸礁(Touch and go)

坐礁とは船舶が岩礁その他の堅牢なる物に乘上げ固定して進行を妨げられ、短時間内に浮出づることを得ない状態にあるものをいふ。若し船舶の乗上げたる箇所が堅牢なる物の上にあらずして砂地・泥床又は淺瀬の如き所であつた場合には之を膠沙といひ、スエズ・パナマその他の運河、海港又は河港並に水深に干満潮の差ある河川に於ての乗上げはその適例である。又たとへ堅牢なる物の上に乗上げたるも、直ちに自力を以て浮出で或は單に之に觸れたるに過ぎない場合には之を觸礁と唱へる(Gov. Marine Insurance.)^{P. 114.}而して、坐礁と膠沙及び觸礁とは之を峻別すべき必要のあることがある。殊に免責歩合約款及び倫敦約款の解釋上に於てその必要がある。

坐礁と觸礁とは船舶の乗上げたる箇所に於て相違せずして船舶の進行が阻止せられたりや否やに於て區別せられるのであるが、その識別の容易ならざることがある。之を英國の判例に徴するに、船舶が十五分間乃至二十分間

その進行を妨げられたるに於て坐礁なりと判決せられ (Baker v. Towry, 1816.) 一分半の停止に於て觸礁に過ぎずと判決せられてゐる (M^r. Dougle v. Royal Exchange, 1815.)
 (Gow, Marine Insurance, p. 176.)

坐礁と膠沙とはその乗上げたる場所に於て相違する。而して、坐礁に於ては船底を破壊し破船に至るの危険を伴うけれども、膠沙に於ては概して斯くの如き危険を伴はざるのみならず事故に基かずして生ずる場合も尠からずある。船舶が河川港灣に於て潮の干満の關係より爲す膠沙又は坐洲はその適例であつて、大抵の場合に於て海難にも航海に關する事故にも屬せずして保險者に於て擔保せざるものである (Arnould, 816.)。之を英國の判例に徴するも、一船舶が河港に投錨中その干潮に於て岩床に乗上げ、その來潮に際しては河床に著しき隆起を生じたるがために船底を數度之に激衝し遂に之を破損したるに於て、海難に因る損害なりと判決せられたることあるも (Fletcher v. Ingdis, 1819.)、これ河床の隆起を以て偶然の事故と認められたがためであつて、この一事件を除いては干満潮の關係より生ずる坐礁は原則として保險者の擔保すべき限にあらずと判決せられてゐる (Magnus v. Buttener, Kingsford v. Marshall, 1832.)

坐礁又は膠沙は自然的危険に基いて生ずることあり或は海賊若くは敵艦の拿捕その他切迫せる危険を免れんがために任意に爲されることもある。前者は海難に屬し後者は共同海損として保險者之を擔保するのを普通とする D. 船舶其他の物との衝突 (Collision, or Running down)

衝突とは之を狹義に於ては船舶と船舶との衝突をいひ、衝突約款及び倫敦約款に謂ふところの衝突は之を指し

我商法六五〇條の規定する衝突も亦然りである。之を廣義に於ては船舶と船舶との衝突のみならず、船舶が棧橋防波堤・流氷又は浮流水雷となす衝突をも之に包含せしめる。

衝突は風波の作用の如き不可抗力に因つて生ずることあり、或は船員の過失怠慢に因つて生ずることがある。而して、その何れたるを問はず海難に屬するものとして保険者に於て擔保すべきものである。之を英國の判例に徴するも、一船舶が他船と衝突し兩者に過失なかりしときに於て海難に因る損害なりと判決せられ (Buller v. Fisher, 1800.) 他船の重過失に因つて衝突したるときに於ても亦海難なりと判決せられてゐる (Smith v. Scott, 1811.) 而して、兩船の過失に因つて衝突したる場合及び被保險船舶の過失又はその船員の悪行に因つて爲したる衝突の場合に就ては判例を缺ぐも、英國海上保險法五十五條二項(a)號の規定に照して海難に直接原因するものなりと見るべきであらう (Arnould, 827(a).)

保險せられたる船舶が船長の過失に因つて他船と衝突し、被保險者が損害の賠償を爲すことに因つて被りたる損害は海難にも海上危険にも直接原因せざるものであつて、特約なければ保險者に責任なし。

E、其の他風波の異常なる作用 (Violent and immediate action of winds and waves.)

以上列舉説明したる被船・沈没・坐礁・衝突は暴風・怒濤・濃霧等風波の異常なる作用に因るものなるが、その他海難の種類は枚舉に遑がない。帆・帆架の破損、帆檣の挫折、綱具・錨・舵機の喪失、積荷の濡損、甲板積々荷の波凌と雖も風波の異常なる活動に因るものならば海難として保險者に於て擔保すべきものである。唯茲に注意すべ

きことは風波の異常なる活動に因る海難の損害とその他の原因に依るものとの區別である。蓋し、船舶が航海をなすに於ては船體及び艤裝用具は風波の通常的作用に因り多少腐蝕磨滅するものであつて、所謂普通の磨滅損(O Ordinary wear and tear)は海難ではない。積荷に於てもその性質上或る物は漏洩すべく或る物は破損すべく、この通常の漏洩破損(O Ordinary leakage and breakage)は海難ではない。積荷の濡損及び濡損に因つて生ずる腐敗又は酸酵は海難であるけれども、積荷の腐敗又は酸酵が海水の浸入等に因らずして生じたときにはその固有の性質(Inherent vice or nature)に因るものである。更に綱具又は甲板積々荷が風浪に浚はれることに因つて生ずる所謂波浚(Washing overboard)も海難であるけれども、甲板積が商慣習に反する場合には積荷に關して堪航の條件を缺ぐものとして保險者の擔保すべきものではない。

F・船舶の行方不明(Missing ship)

船舶の行方が不明なるときには、英國に於ては從來海難に因つて沈沈したるものと推定せられた(Armoud, 813, Eldridge, Marine policies)。然し、斯くの如き推定(Presumption of loss)は戦時に於て殊に敵の出沒する方面で船舶が失踪したるときに於て正鵠を得ざる如く思はれ、歐洲大戰の時に於て特に然りとした。されば、當時英國裁判所は多くの新判例を以てこの推定の原則は戦争危険が損害の眞の原因であるらしいといふ反對の事由に依り覆し得るものとした。例へば潜水艦が航路に於て出沒し、他の船舶が無警告に之に撃沈せられたる事實があり、或は航路が水雷敷設區域に當り、航海期間中に於て全然險惡なる天候がなかつたやうなときに於ては、失踪船は戦

争危険に因つて滅失したるものなりと判決せられた(Arnould, 905(a); Eldridge, P. 97.)。

船舶の行方が一定の期間例へば我商法に於ては六箇月間知れざるときには、英國海上保険法に於ては絶對全損を構成するものと看做され、我商法に於ては委付の原因をなす(日商六七一條及び六七二條)。

二、火 災(Fire)

火災は坐礁・沈没・衝突と異なり海難に屬せざるものとせられるが、これ等の危険と共に最も普通なる海上危険の一種である。而して、火災は落雷の如き天災に基いて生ずることあり、或は戦争危険に基くことあり、或は船員の過失怠慢及び悪行の結果たることあり、或は積荷の自然發火に由來する等火災の原因に就ては種々あるも、保險者は特約なき限り何れの火災をも擔保する(Arnould, 828, 103.)。更に燃焼の損害のみならず、火熱・煙・臭氣若くは消防に用ゐたる水等に因つて爲されたる損害も火災類似の危険に因るものと看做される(Huebner, p. 58.)。

地震に基く火災は火災保險者通常之を擔保しないけれども、海上保険に於ては之を擔保するのを普通とする。詳言すれば、海上保險者が海岸危険(Shore Risk)を擔保したる場合に於て積荷が埠頭・河岸若くは倉庫内に於て被る震火災に對して責に任ずる。

三、投 荷(Jettison) (但し各種の艙裝用具の切斷及び投棄(Cutting or casting away of masts, spars, rig-

ging, sails, or other furniture.)を包含す。

海難及び航海に關する事故

邦語に於て投荷又は打荷といふときには積荷の投棄のみを指す如きも、茲に所謂投荷 (Jettison) とは帆又は帆樁の切斷、綱具其他の艤裝用具を船外に投棄することをも包含する (Phillips, Law of Insurance, p. 1278.)。而して、投荷とは共同海損上の用語なるが故に共同海損成立の要件に合致して爲されたる投荷にあらずんば茲に謂ふところの投荷ではなし (Eldridge, Marine Policies, p. 101 seq.)。従つて、左の如き投荷は共同海損としても成立せず且つ保險者の責任にも屬せざるものである。

(a) 投荷の必要が海難に基かずして積荷の性質に基き自然發火等の危険あるがためなるとき

(b) 甲板積々荷の投棄

但し甲板積の慣習ある場合にはこの限りにあらずとせらるゝを以て、硫酸・酒精その他可燃性藥品等の如く甲板積を適當とするもの並に沿岸の小航海に於ては甲板積の投荷と雖も共同海損の成立を見るべく、保險者も之を擔保する (Arnould, 920; Gow, p. 107.)。商法六四六條二項參照。

右の如く海上保險に謂ふところの投荷は共同海損に謂ふところの投荷と同義である。而して、英國に於ては共同海損を成立せしむべき投荷にあらずんば、他に反對の特約なき限り原則として保險者に於て亦擔保するを要しないのである。然し、之は同國に於ては保險者の擔保の範圍を原則として海難に限り廣く海上危険に及ぼさざるに由來するものであるから、我國を始め爾餘の諸國に於ては同様に解することを得ない。蓋し、共同海損の成立要件を具備せざる場合に爲されたる投荷と雖も海上危険又は航海に關する事故と稱すべく、又商慣習に適せざる

甲板積と雖も荷主の同意を得ずして船主が勝手に爲したる限りに於ては、被保険者の側より見て不可抗力に原因するものなれば、その投荷も亦航海に關する事故として保険者の擔保すべき範圍に屬する。

四、海賊盜賊及び強盜 (Pirates, Rovers, Thieves)

海賊は往時海上を横行したるを以てこの種の危險は海上危險の主要なるものであり、海難に屬するとさへも考へられたる程である (Gov. Marine Insurance, P. 115)。而して、船舶積荷にして海賊の略奪に遭ふもの甚だ多かつたから海上保險の必要を喚起し、その發達を促したのであるが今日に於ては海賊の危險は極めて稀である。

海賊 (Pirates) と云へば普通直ちに海賊船を想像するけれども、英國に於ては船客又は船員中に交つて乗込める惡徒及び陸地より襲撃する暴徒をも海賊と見てゐる (Rules for Construction)。之を英國の判例に徴するも、一船舶は支那の苦力ケリを乗船せしめて智利に輸送せんとしたが彼等は船長及び船員を殺戮して船舶を略奪したるに於て海賊の損害なりと判決せられてゐる (Naylor v. Palmer, 1883)。又小麥を積載したる船舶が愛蘭の沿岸に於て饑餓に瀕せる暴民に襲はれ、彼等は船舶を占有し之を坐礁せしめ、且つ小麥を安價に強賣せしめたるに於て、海賊の損害なりと判決せられてゐる (Nesbit v. Lushington, 1792)。

盜賊 (Rovers) とは海上保險に於ては海賊と同義に解せられ、之を沿革に徴すれば特殊の地方に出沒する海賊殊にマホメットの海賊及びアラビヤの海賊を盜賊と稱したることあるため、保險者がこの危險を擔保すべきことを明瞭ならしめる目的から盜賊てふ語が海賊と並んで保險證券に表はされるに至つたのである (Gov. P. 112)。強

盜 (Thieves) も亦暴力を用ゐて財物を強奪する者を指し窃盜 (Clandestine theft) を含まず (Rules for Construction, 9. (Gow, P. 113; Huebner, P. 58).) 米國の保險證券中には之を明瞭ならしむるため襲撃する強盜 (Assailing thieves) とも語を用ゐるものが尠くない (Gow, P. 113; Huebner, P. 58).)

かくて、英米兩國に於ては保險者は窃盜の危險を擔保しない。その理由とするところは窃盜は船主又は船員の注意の欠缺より生ずる損害と見て保險者の擔保すべき性質のものでないとせらるゝにある。然るに歐洲大戰以後に於ては窃盜の危險殊に運送中積荷が不知不識の中に紛失することが甚だ多かつたから、保險者に於ても割増保料の支拂を受けて窃盜及び不渡しの危險 (Theft, pilferage and non-delivery) を擔保するに至つた。之に關する標準約款に左記二種のものがある (Institute Theft, Pilferage and Non-delivery clause)。

(a) It is hereby agreed that this Policy covers the risk of Theft and/or Pilferage irrespective of percentage but Underwriters' liability in respect of any goods so lost not to exceed their shipping or insured value whichever is the smaller. No liability for loss to attach hereto unless notice of survey has been given to Underwriters' Agents within 10 days of the expiry of risk under the Policy.

(b) It is hereby agreed that this Policy covers the risk of Non-Delivery for which the liability of the Shipowner or other Carrier is limited, reduced or negatived by the Contract of Carriage by reason of the value of the goods but Underwriters' liability in respect of any goods so lost not to exceed their shipping or insured value whichever is the smaller.

我國の海上保険和文證券に於ては窃盜の危険を擔保せざるのみならず、海賊より被る損害に對しても填補の責に任ぜざる旨を規定してゐる（積荷保險普通約款二條一號及び五號。船舶保險普通約款二條一號。）。

五、戦争及び變亂の危険 (War perils or War risks)

戦争危険は戰時に於ては海上危険中の最も著しいものであり、ロイド證券に於ては軍艦 (Men-of-war) 公敵 (Enemies) 捕獲免許狀 (Letter of Mart and Countermart) 報復 (Reprisals) 拿捕 (Takings at sea) の語を以て之を擔保してゐる。而して、是等の語は往時に於て海上に存したる戦争危険を列擧したるものであるが、今日に於ては著しく陳腐になつてゐる。例へば捕獲免許狀の危険は私船 (Privateer) と稱して私有の商船が武装し國王より免許狀を受けて敵國の商船の捕獲をなしたる時代に存したものであるが、一八五六年巴里條約に依り此の免許狀の交付を禁止して以來全くその跡を絶つてゐる。他方に於て、交戰國が海戦上攻撃の目的に使用する武器は著しく進歩したから、軍艦てふ語は之を廣く解して戰闘艦・巡洋艦・潜水艦等のみならず、航空機・魚形水雷・浮流水雷その他海戦に使用する一切の新式装置を包含するものと解する必要があるであらう (Heber, P. 39)。

戦争危険は往時に於ては常時の危険であつたから保險者は之を擔保するのを普通としたが、今日に於ては戦争は稀に起る現象であり、従つて戦争危険は非常時の危険と化した。而して、その一度勃發するやその危険の廣大なることは昔日の比にあらざるを以て、何れの國の保險者に於ても概して之を擔保するを欲せざるに至つた。即ち、保險證券に左の約款を挿入して戦争危険を擔保せざることを特約する。之を戰時危険除外約款 (F. C. & S.

Clause=Free from Capture and Seizure clause)-U S 4°.

“Warranted free of capture, seizure and detention, and consequences thereof, or any attempt thereof, piracy excepted, and also from all consequences of hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of war.”

この約款の意味に就ては英國に於て幾多の判例があるが、茲には左記の諸點に就て説明して置く。

(a) 拿捕 (Capture and seizure) とは語は普通國際法に於て用ゐらるゝものであり、軍艦が商船を拿捕するためには停船・臨検・引致等の一定の形式に従つて爲さるゝものなるが、海上保險に於ては拿捕が國際法上合法的に爲されたるか否かは之を問はない。違法の拿捕に對しても保險者は F. C. & S. 約款に依つて責任を免れる (Arnould, 829.)

(b) Capture とは通常戰時に於て軍艦 (Men-of-war) 公敵 (Enemies) 又は私船 (Letter of Mart and Countermart) に依り又は復仇 (Reprisals) の手段として爲さるゝものなるが、Seizure は Capture よりもその意義廣汎であつて、戰時たる和平時たるを問はず且つ敵者・交戦者又はその他の者に依るとを問はず、苟も所有を強奪する意思を以て爲さるゝ凡ゆる行爲を包含し、Takings at sea と同義である。従つて海賊若くは旅客例へは苦力の反抗に依つて爲さるゝ行爲も亦 Seizure の中に包含せられ (Powell v. Hyde, 1855, Keiwort v. Shephard, 1859.) 即ち、海賊の危険も F. C. & S. 約款に依つて除外せられるものなるが、"Piracy excepted" とは除外文句の附加せらるゝことに依つて特に之が擔保せられてゐるのである。

(c) 抑留 (Detention) とは Seizure と同様に戦時たると平時たるとを問はず、且復仇手段として或はエムバルゴ (Embargo) として或はその他種々なる理由に依り爲さるゝものであつて、その強制手段が國家若くは官憲の權力より出づる場合のみならず暴徒の行爲に出づる場合をも含む。而して、兩者の異なる點は拿捕は所有を奪はんとするものなるに抑留に於ては占有を奪はんとするに過ぎずして早晩解放せらるべき性質のものである (Arnould)。之に就ては次項に於て詳述する。

(d) 敵對行爲 (Hostilities) 及び軍事的行動 (Warlike operations) 並に其の凡ゆるる結果 (All consequences of) の意味に就ては、歐洲大戰當時英國の判例に依つて明かにせられた。蓋し之を廣く解せば、敵對行爲又は戰爭若しくは戰爭類似の状態の存在する結果として生ずる凡ゆるる危険を指すが如く、殊に我國に於ては 1907 年の海峽公約を戰爭危険除外約款と云はずして戦時危険除外約款と云ふに徴して、戦時なるが故に存在する凡ゆるる危険に對して保險者が免責せらるゝが如く思はれないが、斯くの如き解釋は正鵠を得たるものではない。少くとも英國の判例に徴せば、船舶が潜水船の攻撃を免れんがために夜間消燈して航海したるがために衝突したりとするも敵對行爲又は軍事的行動の結果たる損害ではなく (The Petersham, 1919)。この約款の眞の意味に於ける敵對行爲又は軍事的行動とは保險の目的が交戦國の戰爭行爲に因り破壊せらるゝ危険の如き、或は交戦國が宣戰の前後有無を問はずその沿岸に敷設したる水雷の危険又は其の繫維より離れて浮遊せる危険の如き (Soomvaart Maatschappij "Sophie H" v. Merchants' Marine Ins. Co., 1919)。或は保險せられたる船舶が交戦國政府に御用せられて夜間消燈して軍

隊又は軍需品を輸送するが如き所謂軍事的行動に従事し、斯くの如き軍事的消燈航海に近因する衝突の危険の如きものをのみ指すのである(『The St. Oswald, 1918; Arnold, Marine Insurance, 505c.』)。

要するに、F. C. & S. 約款の包含する危険の範圍は廣汎であつて當に戦争危険のみならず、海賊の危険にも關し且つ平時の危険にも及ぶものである。而して、保險者がこの除外したる戦争危険を特に擔保すべきときには、F. C. & S. 約款を抹消し且つ F. C. & S. 約款に依つて除外せられたる危険をも擔保すべき文言を掲げ、或は戦争危険擔保約款(Institute War Risk Clause)を挿入するのを普通とする(Poole, The Marine Insurance of Goods, p. 168.)。

爾て我商法の解釋上海上保險者は戦争危険を擔保すべきものなりや否やを見るに、之に就ては學者間に争がある。按するに、損害保險の總則の規定たる商法三九五條に於ては「戦争其の他の變亂に因りて生じたる損害は特約あるにあらざれば保險者之を填補する責に任せず」とあるが、この規定は殊更に海上保險に準用せられてゐない(商法六六七條參照)。而して、海上保險者の擔保すべき責任の範圍に關する概括の規定たる商法六五四條に於ては「保險者は保險契約に別段の定ある場合を除く外保險期間中保險の目的につき航海に關する事故に因りて生じたる一切の損害を填補する責に任ず」とあるを以て、海上保險者は戦争危険を擔保すべきものなりと解するを以て穩當とする(加藤博士著海商法講義四九二頁參照。但し青木博士著海商法論初版三四五頁には反對説がある)。然るに、實務に於ては襲撃・捕獲・強留・抑止・水雷その他宣戰の前後有無を問はず總て戦争より生ずる損害を填補せずとなしてゐる(船舶保險普通約款二條二號及び追加約款一條)。

六、強留・抑止・抑留(Arrests, Restraints and Detainments)

強留・抑止・抑留とは船舶積荷を差押へることをいひ、拿捕又は捕獲の如く没收の目的を有せざるものである。昔時に於ては、所謂エムバルゴ(Embargo)と稱して國家間に紛争があつて開戦に至らんとする直前又は宣戦と同時に自國の港灣内にある相手國の船舶を差押へることが流行したが、一九〇七年海牙條約に依つて之を森止するに至つた。然し、今日に於ても國家は犯罪捜査のため或は檢疫のため船舶を差押へることが稀ではない。而してロイド保險證券に於ては「強留・抑止・抑留(Arrests, Restraints and Detainments)は何れの國家の國王・君主又は官憲の命に出ずると(of all Kings, Princes, and People)又如何なる事情の下に於て如何なる性質のものなるを問はず、of what Nation, Condition, or Quality soever.)」云々を以て之を擔保してゐる。

然し、今日に於ては戰時危険除外約を挿入することに依り、戰爭危険と共にこの種の危険をも擔保せざることの特約するのを普通とする。而して偶々之を擔保する場合にはその文言の解釋上左の點を考慮することを要する(a)國王・君主・ビープルの強留・抑止・抑留とは政治的行政的行爲(Political or executive act)に關するものをいひ、(b)撲暴動に依る損害並に司法行政上の處分(Ordinary Judicial process)を包含しなす(Rules for Construction)蓋し、People。てふ文言は英國の判例に依れば私人を指せるものにあらずして、官憲の意味に解すべきものであるか否かある(Nesbit v. Lushington, 1792)。從つて、茲に謂ふところの強留・抑止・抑留とは、F. C. & S. 約款に於ける抑留よりはその意味するところが狭きものとせらる(Eldridge, Marine Policies, p. 103)。

海難及び航海に關する事故

(b) 強留・抑止・抑留の意味は英國の判例に於ては比較的廣く解せられる。船舶積荷が現實に國王君主・官憲の支配下に置かれたる場合のみならず、或る地域が封鎖せられたる結果として保險の目的がその地域内に閉込められたる場合にも之を所謂官憲の抑止抑留と見る (Rodocanachi v. Elliott, 1873.) 又一船舶は家畜を積載してブエノス・ア

イレズに到達し之を陸揚せんとしたる際、アルゼンチンの官憲は家畜の疾病の故を以て即時退去を命じたため、止むなくモンテビデオに廻航し其處にて莫大なる損失を以て之を賣却したるが、その損害は官憲の抑止に因るものであると判決せられてゐる (Miller v. Law Accident Ins., 1903.) 更に、歐洲大戰當時の新判例に於ては、法律命令に依る船舶の航海繼續の禁止も亦抑止と解せられてゐる。思ふに、曾て拙稿海上保險擔保論適法性擔保

のところにて於て述べたるが如く交戰國所屬の船舶積荷は敵國に航行し取引をなすことを得ず、之を敢てすることは國法を犯すこととなるものなれば、既に開始せられたる航海と雖も之を中止せねばならない。即ち、積荷の船積、船舶の出帆後に至つて宣戰の布告を見てその目的港が敵地となり封鎖地域と化したる場合に於て特にかゝる場合が生ずる。而して、この航海の破棄 (Loss of voyage) に因る損害は所謂官憲の強留・抑止に因るものと見られ、保險者に於て責任あるものとせられる (Sanday v. British & Foreign Ins. Co., 1915, 1916.)

この最後の新判例は保險者に豫期せざりし負擔を課したるもの、如く、爾來保險者は戰爭危險を擔保する場合と雖もこの種の強留・抑止の危険は之を除外するのを普通とするに至り、左の約款を生ずるに至つた。之を Frustration clause N.S.J. F.C. & S. 約款の挿入せられざる場合に用ゐられる。

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

(c) 船舶積荷の到達港に於てエムバルゴ・封鎖その他拿捕抑留の危険が存し、そのために保険せられたる航海が阻害せられる場合如何。

歐洲大陸諸國の海法に於ては、航海の危険開始後、到達港に於ける商取引の禁止・敵對的占領・エムバルゴ又は封鎖等のため止むなく航海の繼續を中止又は廢棄せざるべからざるに至り、船舶積荷に損失損害を生じたる時は戦争保險者の擔保したる危険に基くものと見て、所謂官憲の強留・抑止・抑留又は不可抗力に因る航路又は航海の變更(Changesments forces de route ou de voyage)と云言の許に填補せられる(佛商三五〇條)。米國に於ても亦同様である(Phillips, Law of Insurance, P. 664; Kent, Commentaries on American Law, vol. III, 293, 294)。然るに、獨り英國に於ては全然之と反對に解釋せざるべからざることは、多くの判例に依つて、確定動かすべからざるものとなつてゐる(Arnould)。蓋し、同國に於ては斯くの如き事由に因る航海の阻害を以て拿捕又は抑留の恐怖(Fear of capture, or apprehension of restraints)に因るものとなし、拿捕又は抑留そのものに因る場合と嚴然區別するのである。換言すれば、航海の繼續が法律命令に依つて阻止せられたるときには所謂官憲の抑止と見るも、船長の合理的判斷に出づる場合には之を拿捕又は抑留の恐怖に因るものと見て、保險者の擔保したる拿捕又は強留・抑止・抑留の危険に直接原因するものと解しなすのである(Arnould, 806; Becker, Gray & Co. v. London Fss. Co., 1918)。

文献——國民經濟雜誌第三十三卷四號及び五號所載拙稿戰時危險に就て

七、船員の悪行(Barraty of master and mariners.)

船員の悪行失行又は匪行とは船長又は船員が意識して爲す犯罪的瀆職行爲であつて、船舶又は積荷に損害を醸すものをいふ(Arnould, 839.)。而して、佛國に於ては船員の單純なる不注意即ち過失怠慢並に航海技術の不熟練に因る場合をも悪行中に包含せしめるけれども、英米兩國に於ては犯罪的不正行爲のみに限り(Arnould, 840.)、斯くの如き危険は運送業者自ら之を負擔すべく保險者の擔保すべきものにあらずと解されてゐる。左に英國の判例に依つて悪行の場合を例示する。

(a) 悪行とは船長又は船員が害意を以て船舶又は積荷を毀損し、私腹を肥やすために密輸又は離路をなし、戰時に於て封鎖を侵破し、又は軍艦の臨檢搜索に抵抗するが如きをいふ(Arnould, 841—844.)。

(b) 船長又は船員の意識的瀆職行爲が彼自らの懷を肥やすがためにあらずして船主の爲を思ふて爲されたる時と雖も、結果に於て船主に損害を被らしめたる場合には亦悪行を構成する。密輸・封鎖の侵破・臨檢搜索の抵抗等に於て往々その場合を見る(Arnould, 842.)。

(c) 船長又は船員の意識的瀆職行爲に於て犯罪的又は詐欺の意思を證明し得たる時と雖も、最大の過失(Gross malversation)に因つて爲されたる時には悪行を構成することあり(Arnould, 845.)。之を英國の判例に徴するに、船長が水先案内人の指圖に反して順風に於て出帆を拒否しながら、風の逆なる時に於て彼の意見を無視して出帆

せんことを固持し、尙も彼の指圖に反して纜を截ち以て船舶を坐礁せしめたるに於て、エレンポロー卿は水先案内人のこの證言が眞實ならば船長の行爲は悪行と認むべきものであると判決してゐる (Hayman v. Paris, 1809.)

(d) 不作爲と雖も犯罪的害意に出づる場合には悪行を構成する (Arnould)。⁸⁴⁵ 之を判例に徴せば、船長は船舶が穿孔せられ且つ放火せられつゝあるを知りたるに拘らず寢室に引籠つて何等の手段を講ぜざりしに於て、悪行なりと判決せられてゐる (Patapasco Ins. Co. v. Coulter, 1830.)

(e) 重大なる過失怠慢は未だ悪行を構成しない。従つて重大なる不注意 (Gross Ignorance) に因り離路をなすも悪行といふことを得ない (Arnould)。⁸⁴⁶ 一船舶は船主の命により倫敦よりジャマイカに直行すべかりしに拘らず、途上故なくしてサンタクルツに寄航し不覺にも該港にて押收せられたるが、ローレンス判事は船長の斯くの如き不注意を以て未だ悪行を構成せずとなし、その理由として悪行と稱するためには船主に損害を被らしめたるのみを以ては未だ足らずしてその動機に於て詐欺又は犯罪的意思あることを要すと言つてゐる (Phyn Royal Exch. Ass. Co., 1793.)

(f) 船長又は船員の犯罪的不正行爲が悪行と稱せらるべきためには、彼が船主又は備船者の指圖に依らず同意なく追認もなくして單獨に爲したる場合に限り、従つて船主又は備船者の關係したるものならば茲に所謂悪行ではなし (Arnould)。⁸⁴⁹ 一荷主はファルマウスよりマルセイユへ直行すべき船舶に積荷の船積をなしその直行の航海に對して保険を付した。然るに、船舶が船荷證券に記載せられたる如き直行の航海を爲さずして他の二三港に寄

航すべきことを知りたるに於て之を抗議したるにも拘らず、船舶は船主の命に従つて寄航をなし、そのために交戦國軍艦に撃沈せられた。荷主はその損害を以て悪行に基くものなりと主張したるも英國裁判所は船長の詐害行爲は船主の命に出づるものであつて悪行にあらずと判決した。(Stamma v. Brown), 1743.

海上保険に謂ふところの悪行とは右の如く極めて限定せられたる意味を有する語であつて、之を我國の法律上の用語に従つて不法行爲といふも故意又は害意といふも惡意又は重過失といふも共に當らない。而して、悪行の危険は夙に、一五二三年のフローレンスの保險證券に於て擔保せられ、英國の海上保險の實務に於ても亦同年代より之を擔保するを普通としたる如きも、元來保險者の責任の範圍を原則として海難のみに限り海上危険に及ぼさざる同國に於て、悪行の如き極めて著しき道德的危険を普通約款を以て擔保するは寔に奇異の感なきを得ない (Eldridge, Marine Policies, P. 106; Gow, Marine Insurance, p. 111.)

翻て我國の海上保險の實務を見るに、英國とは全く正反對であつて過失怠慢は之を擔保するも悪行は之を擔保しない。蓋し、我商法の規定に於ては保險者は海上危険又は航海に關する事故を擔保することになつてゐるから (商法六五三條)、船舶及び積荷保險普通約款一條)、保險者は船長又は船員の行爲に就ては普通の過失怠慢たるも、故意又は重過失たるも、悪行たるを問はず之を擔保すべきである。而して、船舶保險及び積荷保險の普通約款に於ては故意と重過失とを除外するを以て、悪行に就ても當然に免責せらるゝことにも普通の過失怠慢に對しては責任が残つてゐることになる (船舶保險普通約款二條四號、積荷保險普通約款二條三號參照)。

八、其の他の危険 (All other Perils, Losses, and Misfortunes.)

以上列挙したる危険に類似する危険は保険者亦之を擔保する。保険證券には「其の他總ての危険、損失及び災害」てふ文言を存するを以て列記せられたる危険以外に凡ゆる危険を擔保するが如く思はれるけれども、その概括的文言の意味は列記したる危険と類似の性質 (Ejusdem generis) を有するもののみを擔保するの謂である。英國海上保險法もその附則保險證券の解釋に關する規定に於て之を明言してゐる (Rules for Construction, 12.)

英國の判例に於ては、左の如き危険が列記したる危険に類似したるものと見るべく、保險者の擔保すべきものなりと判決せられてゐる (Arnould 860, 861.)
(Eldridge, p. 111.)

(a) 海難に類似するもの

一船舶は積荷を陸揚したる後修繕のため乾船渠に入れられ、其處にて暴風に因つて顛覆破損したるに於て、保險者は航海の危険にあらざることを主張したるも、アボット判事は概括的の文句に依つて擔保せられたる危険なることを判決した (Phillips v. Barber, 1821.)

(b) 投荷に類似するもの

一船舶は敵船の追撃を受け將に拿捕せられんとしたるに於て、船長は金塊を海中に投棄した。その目的は共同の安全のためになしたるにあらずして敵國民の致富を阻止せんとしたるものなれば、共同海損を構成すべき投荷ではなかつたが、概括的の文句に依つて擔保せられたる危険なりと判決せられてゐる (Butt v. Wildman, 1820.)

(c) 悪行に類似するもの

保険者は陸上運送中の危険をも擔保したるが、積荷は運送人の陸上使用人の不正行爲に因つて滅失したるに於て、判官エレンポロー卿は悪行に類似したる危険に因つて生じたる損害なりと判決した(Boehm v. Combe), 1813.

(d) 火災に類似するもの

積荷たる石炭が海上輸送中熱氣を生じて發火の危険があつたから之を陸揚し、因つて生じたる運賃の損失に關し、バーネス判事は火災に類似する損害なりと判決した(The Knight of St. Michael), 1898. 尤もこの保険が積荷保

險であつたならば火災の恐怖に因るものとして擔保せられないであらう。

(e) 氣罐の爆發とインチェメリー約款

氣罐の爆發が火災に類似し、保険者の擔保したる危険なりや否やに關し、英國裁判所に於て屢々係争せられ、曾ては之を肯定したるも、一八八七年同國大審院は遂に之を否決した。これ有名なるインチェメリー號事件(Hamilton v. Thames and Mersey Marine Insurance Co.)である。然し、爾來實務に於ては特にこの種の危険を

擔保すべき約款を生ずるに至り、船舶保険に於て殆ど例外なく用ゐられてゐる。之をインチェメリー號事件に因るインチェメリー約款と云ふ。

This insurance also specially to cover (subject to the free of average warranty) loss of, or damage to hull or machinery directly caused by accidents in loading, discharging or handling cargo or caused through the

negligence of master, mariners, engineers, or pilots, or through explosions, bursting of boilers, breakage of shafts, or through any latent defect in the machinery or hull, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the owners of the ship, or any of them, or by the manager, Masters, mates, engineers, pilots or crew not to be considered as part owners within the meaning of this clause should they hold shares in the steamer.

以上を以てロイド模範証券及び我英文證券の通常擔保する海上危険の種類に就て説明を終つたのであるが、最後に罷業者の危険に就て附言して置く。

單純なる同盟罷業は右に列擧したる何れの危険にも該當せず保險者に於て擔保するを要せざるものであるが、之が悪化し彼等が船舶を乗取り掠奪を敢てするに於ては海賊・盜賊・強盜の危険に類似すべく、更に暴動化するに於ては戦争及び變亂の危険となるべく、而もその悪化暴動の程度は事實問題として争を生じやすきものなれば、保險者は左の如き罷業約款(Stikes, Riots, and Civil Commotions clause)を以てその不擔保を特約するのを普通とする(Poole, Marine Insurance of Goods,)
p. 169.

Warranted free of loss or damage caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances or riots or civil commotions.

而して、この危険を特に擔保すべき場合には右の F. S. R. & C. 約款を抹消し、且つ罷業危険擔保約款(Institute Stikes, etc, Risk clauses)を挿入するのを普通とする(Poole,)
p. 170.

海難及び航海に關する事故