

## 英海上保險證券に於ける損害防止約款

久 木 久 一

一

陸上保險に於てはもとより海上保險に於ても、危險の發生したる場合に之に因る損害を防止輕減すべき何等の手段を講ずることなく、損害の擴大するに任せ以て保險者の填補責任額を増大せしむるが如きは、實に保險者の利益を害するのみならず、徒らに天物を暴殄せしむる結果となつて公益上許すべからざる事である。茲に於てか各國共法律を以て、被保險者に對し保險事故發生に際しては、及ぶ限り其の損害を防止し輕減すべき義務を課してゐるのである(商法四一四條、英海上保險法七八條四項、獨商法八一九條、佛商法三八一條・三八八條・三九五條、伊商法四二六條、白商法保險一七條、和商法六五五條等)。之を損害防止義務(Duty to avert or

minimise a loss ; obligation d' empêcher ou diminuer la perte ; Schadensabwendungspflicht) といふ。

一九〇六年の英國海上保險法は、同國從來の判例並に慣習を法典化し、同法附則に掲ぐるところの標準保險證券としてのロイズ證券中に、古くより存する損害防止約款(Sue and Labour clause)をとりあげ以て被保險者の損害防止義務に就て規定したのであるが、今便宜上其の約款内容を掲ぐれば次の通りである。

“And in case of any loss or misfortune, it shall be lawful to the assured, their factors, servants and assigns, to sue, labour and travel for, in and about the defence, safeguard and recovery of the said goods and merchandises and ship, etc., or any part thereof, without prejudice to this insurance, to the charges whereof we, the assurers, will contribute each one according to the rate and quantity of his sum herein assured.”<sup>1)</sup>

此の損害防止約款は世界最古の保險證券として發見せられたる一五二七年のフロレンスの證券には未だ見出されなかつたのであるが、一五八四年のSt. Marc號に對するマルセイユの證券には「前記積荷回復の爲には、保險者の承諾を要することなく、之を買戻し回収し費用を投じ又交渉をなし契約を締結し其の他適當と認むるあらゆる手段を講ずる」ところの權限を船長に賦與してゐるが、英國の證券にては一六一三年のロンドンの證券に存在せるのが最初であつた。

而して此の約款が行はるゝに至つた理由は、「被保險物件の全損の脅威となるべき損失の發生したる際、被保險者又は其の代理人等が其の物件の回復回収の爲に積極的手段を講ずるとせば、これが爲に被保險者は委付を行使する權利を失ふものとの觀念が一時行はれてゐたので、之を打消す爲に挿入されたものである。」<sup>3)</sup> され

- 1) 我國の英文證券には each one 以下を除いて英國證券と同様の規定となつてゐる。
- 2) Gow, Marine Insurance, 5th Ed. by King Page, 1931, p. 122. 但し Gow 博士は損害防止約款を最初に挿入せるは英國であると言へり。(Mar. Ins., 4th Ed., 1909, p. 120.)
- 3) Arnould, Marine Insurance, 11th Ed. by de Hart & Simey, 1924, Sect. 22.

ば此の約款により被保険者の損害防止の努力は、委付権を確保されて不安なく行はれ、同時に之に要する費用を保険者より填補せしめ得る保證を得たことになるのである。此の約款の前文が聽許的 (Permissive) な規定たる特質を持つのは此の理由に據るのである。<sup>4)</sup> 而して更に其の注意を喚起しそして此の約款を補充的に完成せしめんが爲に、一八七四年に至つて委付拋棄約款 (Waiver clause) を手記し附加したのである。即ち曰く、

“And it is specially declared and agreed that no acts of the insurer or insured in recovering, saving or preserving the property insured shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment.”

然し乍ら、損害防止約款の存在する以上は特に斯る約款を存するの必要を見ないものであるから、一八六九年の *Stringer v. English, &c. Insurance Company* 事件に於て、*King's Bench* は此の約款を以て蛇足なり (superfluous) と觀察したのである。もとより此の拋棄約款と雖も、内容的には直前の損害防止約款に對する補充的規定たるを失はないのであるから、それ自身獨自の存在理由を認め得るものであるが、損害防止約款の成立史的考察に於てのみ蛇足たるの結論に到達し得るものであることは注意を要するのである。従つて損害防止約款の研究にありては、此等二約款を一括考察するにより始めて其の眞意を明かにすることが出来るのである。<sup>5)</sup>

## 二

既に其の文言により之を承知し得る如く、損害防止約款は其の内容に於て二つに分つことが出来る。即ち一は被保険者の損害防止であり、他は保険者の此の防止輕減費用の負擔である。此の兩者の區別は損害防止を考

4) America の證勞は “It shall be lawful and necessary to and for the assured, ……” として、損害防止の必要性を強調してゐる。此の點佛の *Police française d'assurance maritime sur marchandises ou facultés*, 1928, art. 17 及び我船舶保險約款第十五條も同様である。

5) Gow, *ibid.*, p. 123.

察する上に於て法理的にも必要なのである。<sup>1)</sup>蓋しそれは保険者が損害防止費用を負担せざることあるも、被保険者としては單に保険者の利益に於てのみならず公益上の理由より之を必要とするを以て、依然此の義務履行は免れ得ないものだからである。

損害防止約款は、其の前文に於て被保険者は損害防止に従事し得る旨を規定し、即ち損害防止は被保険者の權利に屬し、その義務とはしてゐないのである。然るに此の約款を法文化せる海上保険法第七八條は、其の第四項に於て損害の防止輕減を以て被保険者の義務としてゐるのである。即ち曰く、

“It is the duty of the assured and his agents in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.”

然らば本規定の立法上の根據は何うであるか。英國並に米國に於て斯る義務の存在せることは法律的にも認められてゐたのであり、Arnould氏も一八四八年の其の著第一版に於て、差押へられ又損傷したる財産を回復回收する爲に努力すべきは、被保険者の義務なることは既に確立されてゐると述べてゐるが、<sup>2)</sup>これに何等の説明をも加へてゐないし、又被保険者は保険者に對して其の嚴格なる法律上の意味に於て、斯る義務を負担すべきものとの決定を要したる判決は見受けられないものゝ様である。<sup>3)</sup>

亦 Dover 氏は「此の約款は保険者に對して損失を回避し輕減せん爲に、出来る限りのことを盡すと云ふ被保険者の普通法上の義務 (The common law duty of the assured) を強調し、云々」と言へるが如く、<sup>4)</sup>此の義務を普通法上の義務としてゐるが、事實被保険者に對して何等の損害とならない危険の發生を阻止しその擴大を防止する爲に、多大の時間を失ふことを要求し時には莫大の額に達すべき防止費用を、被保険者に負擔せし

1) 瀬戸瀾三次、海上保險體系（被保険者の擔保義務篇）昭和六年178頁。

2) 3) Arnould, *ibid.*, Sect. 799 a.

4) A. Handbook to Marine Insurance, 4th Ed., 1936, p. 99.

むることは不可能である。これは衡平 (Equity) の原則を破ることとなつて、保険者のみの利益を招來する結果となるのである。亦 Poole 氏は此の義務を以て、被保険者の善意 (Good faith) を維持する上に必要とする<sup>5)</sup>と稱してゐるが、de Smet 氏の言へるが如く、<sup>6)</sup>「單に被保険者にとり現實の困難を冒すことなく又殆んど費用を投ずることなくして、被保険者が誰かの干渉をなすにより損害を回避し又は輕減し得る場合に之を看過し去り得ないと言ふ丈ならば、若し被保険者が之を行はずとせば契約の履行を支配すべき善意を缺くものとの理由に依り、被保険者としては干渉を必要とするものであると言ひ得るのである。然し乍ら、損害を防止する爲に被保険者に時間を費さしめ又時には多額の費用の支出を要するが如き場合に、そして亦大なり小なりの損害が発生しても、之が被保険者に何等の害を生じないものであるから、被保険者としては殆んど問題とならない場合に、尙且つ善意を主張することは充分の理由とはならないのである。それ故に被保険者は何故に損害の發生を防止しその擴大を阻止する爲に従事すべきであるか。」として善意説を排してゐる、蓋し當然であらう。

而して一般に被保険者の損害防止義務に就て言ふ時は、保険者は被保険者が之が爲に要したる費用を償還すべきを當然のものと考へられてゐる様であるが、英法は損害防止義務に就ては之を規定すると雖も、其の防止費用の保険者負擔に關しては、何等規定するところがないのである。米國にては一九二二年の American Merchant Marine Insurance Co. v. Liberty, Sand & Gravel Co. 事件に於て、損害防止約款の判決上、被保険者の損害防止輕減の爲の干渉を以て「義務的なもの」としてゐるけれど、費用の償還に就て之を言はず、明示の特約なき限り、保険者は費用償還に關しては責任を負はずと判決されたのである。亦 Chalmers 氏も “The continental codes embody the conditions of the suing and labouring clause, so that under those codes the

5) Poole, Marine Insurance of Goods, 2nd Ed., 1930, p. 124.

6) de Smet, Les Assurances maritimes, 1934, No. 122.

liability of the insurer is determined by law, whereas in England it rest on contract. と述べて、保険者の負擔を特約に俟つものとしてゐる。これによつて見れば、被保険者の損害防止義務の法律上の根拠は甚だ不明確なものと言はねばならぬ。Ripert 氏の言へる如く<sup>8)</sup>、之は被保険者が有効なる防害軽減手段を採るに當り、保険者よりもより有利な地位に立つとの觀念に基くものとした丈では、此の義務設定の動機とはなし得ないし又其の説明ともならぬことは明かである<sup>9)</sup>。

次に亦此の損止防害義務違反の法律上の制裁に關しても、法律上何等決定的判決あるを見ないのである<sup>10)</sup>。只一つ一八六九年の Currie V. Bombay Native Insurance Co. 事件に於ける Privy Council の判決の一部分は、此の義務違反に基きて下されてゐる<sup>11)</sup>。此の事件は「全損ノミ擔保」の條件にて保険されたる木材が、船舶が坐礁して破船状態となり、船長が積荷救助の措置を講ずることなく、直ちに保険者に委付の通知を發して船貨諸共賣却したのであるが、後積荷の一部が救助されたのである。判決は、海難の爲でなく船長の不當賣却に因り全損したものであるとして、坐礁後間もなく賣却されて船長が積荷救助手段を講ぜざることとは、その後の條件如何に拘はらず、被保険者は其の損害を回收し得ずとなしたのである。然し乍ら此の判決は單に準全損の問題であり、近因主義適用に關するものであつて、更に亦之は次に述ぶるが如く海上保險法第五條二項に規定せる判決の精神に反するものであり、且つ船長の荷主に對する義務と被保険者の保険者に對する義務との混同より來てゐるものとして、損害防止義務違反の先例とはなし得ないものとされてゐる<sup>12)</sup>。然らば何故に此の判決が第五條二項の規定に反するかと言ふに、同規定には “Unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the

7) Chalmers, Marine Insurance Act, 1906, 4th Ed. by Archbald and Stevenson, 1932, p. 114.

8) Ripert, Droit maritime, tom. III, 1930, p. 509.

9) Domas, La “Sue & Labour Clause” en droit anglais (Revue de droit maritime comparé, tome 33, 1936, p. 44.

10) Arnould, ibid., Sect. 799 a.

12) Domas, op. cit., pp. 45—6.

misconduct or negligence of the master or crew.”とあり、之は一八九八年の *Trinder v. Thames & Mersey Insurance Co.* 事件の判決により其の原則が確立されたもので、此の事件は、船舶共有者の一人たる船長の過失により、船舶が坐礁して運賃の損失を生じたのであるが、其の際の判決に *A. L. Smith* 判事は「損失損害が直接海難に因るものであれば保険者責任を負ふものにして、余の意見としては、若し其の損失損害が船長又は船員或ひは被保険者自身の航海上の過失に遠因したりとしても、それは問題とはならない。但し、常に其の損失は被保険者の故意により惹起せられざりしことを要す<sup>13)</sup>」と言つてゐる。従つて此の規定よりして、假令明文はなくとも、損失を惹起せる危険が被保険者自身の過失に因る場合と雖も、保険者は責任を免れ得ざるものなることを示してゐる<sup>14)</sup>。故に第七八條四項の損害防止義務の「規定の効果として、若し被保険者又は其の代理人が損害防止手段を講じなかつたが爲に、直接保険事故により生じたる損失を保険者より回復し得ないとするならば、それは第五五條の規定の適用を制限し、*Trinder v. Thames & Mersey Insurance Co.* 事件に於て確立された原則と或程度に抵觸するものと思はれるのである<sup>15)</sup>。」

次に被保険者は被保険物件の所有者としての地位にあるを以て、其の自由なる處分權の範圍内にて損害の防止輕減を行ふべき義務を負担するものであるが、それは既に述べた様に、一面に於て保険者に不當の損害を與へないと言ふ理由があるが、従つて此の點より考へて保険者も亦被保険物件の保存の爲に、保険事故發生に際しては、損害の防止輕減に對しては適當の手段をとり得るものであるか。獨逸に於ては被保険者の損害防衛義務と同時に、之に對する保険者の指圖權 (*Weisungsrecht*) をも認め、保険者の指圖に基いて被保険者は損害防止に従事すべき規定を持つてゐるのであるが<sup>16)</sup>、佛蘭西に於ては商法上 (三八八條二項) に於ては保険者も亦損

13) 14) Arnould, *ibid.*, Sect. 799.

15) Arnould, *ibid.*, Sect. 799 a.

16) Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen, § 41 (1) “Er (Versicherungsnehmer) hat dabei die Weisungen des Versicherers zu befolgen.”

害の防止軽減に従事し得べき旨を規定し、同國の保險證券には此の旨の特別の規定を存してゐるのである。<sup>17)</sup> 然らば英法に於ては如何。損害防止約款には、保險者が被保險物件の損害防止保存の爲に手段を講じ得る旨の何等の片鱗をも認め得ないのである。然るに「此れは、保險證券の作成された當時に於て、保險者の損害防止と言ふ様な事が未だ聞かれなかつたのか、それとも保險者が斯る手段を講じ得る權利を、特に保險證券上に明記するを必要としない程度に間違なく存するものと考へられてゐたか、何れかの理由に依るのである」と Gow 博士は言つてゐるが、<sup>18)</sup> 恐らく後者の理由によるものと思はれる。此の點に就ては Manley Hopkins 氏が次の如く言つてゐる。<sup>18)</sup> 即ち、

“It would rather appear as if at the time the policy was drawn up, the right to assist, rescue, or preserve a vessel in danger was looked upon as exclusively in the insurer; and that the duty and privilege of such defense and rescue were theirs only; the property when in peril seeming to pass to them, as being, in fact, at their responsibility, then comes not only the admission by underwriters that intervention on the part of the assured shall not derogate from their legal rights, but an engagement that the insurers will contribute to the cost and expenses so incurred by the assured.”

斯くの如く、Hopkins 氏は損害防止の權利は保險者の獨占的なものと考へたのである。それは危険に際してはその財産は事實保險者の責任となるのであるし、それに損害防止約款に依つての被保險者の防止軽減行爲は、其の法律上享有し得る何等の權利をも害さない事を保險者が認めたものであり、同時に之が爲に被保險者の要したる費用を負擔することを特約してゐるからであるとしてゐるのである。而して此の保險者の權利は、

17) Police française d'assurance maritime sur corps, 1928, art. 27 ; Police française d'assurance maritime sur marchandises ou facultés, 1928, art. 18.

18) Ibid., pp. 123—4.

19) Average and Arbitration. 4th Ed., 1884, pp. 385—6.



委付拋棄約款の挿入せられたるにより、被保険者の義務と同様に明白なものとなつて、今日の保險證券に於てはその權利は間接的に確保されてゐるのである。<sup>20)</sup>

然し乍ら保險者の損害防止權は、一方に於ては被保險物件に對する被保險者の自由處分權に制限を加へらるべき點は看過するを得ないのである。而して此の權利は被保險者の損害防止義務と兩立し得ないものではないが、<sup>21)</sup>其の權利の行使には一定の限界が存すべきである事を忘れてはならぬ。此の點に就ては、Danjon 氏の言は注目し價ひするものと言はざるを得ない。即ち、*“Mais l'assurance ne pourrait pas aller jusqu'à faire réparer autrement que d'une manière tout à fait provisoire les objets assurés, car il ne peut pas défendre de lui d'imposer à l'assuré des travaux et des dépenses dont celui-ci ne se soucierait peut-être pas, parce qu'ils pourraient être contraires à son intérêt bien entendu.”*<sup>22)</sup> 云。

而して此の權利と義務は屢々保險者被保險者間に争ひを起し得る可能性がある。斯る場合は如何にすべきか。獨逸の如く保險者の指圖權を認むる國に於ては、保險者の意見を尊重すべきものと考へられるが、然らざる場合は理論上は主たる利害關係者たる被保險者の意見を尊重する事はより合理的であらう。<sup>23)</sup> 英法に於ては此の點に就て未だ確定せる意見を知らざるを得ないのである。

我國の如く英國同様の約款を掲ぐる場合に於ては如何。商法上は原則として保險者の損害防止權は認められ得ない。それは被保險者の所有權侵害となるからである。<sup>24)</sup> 然し特約あれば之を防ぐべくもないから、保險者の損害防止權は委付拋棄約款により間接的に特約されたものと見て差支へないであらう。我國の實際は被保險者たる船主荷主又は此等の者の代理人たる船長の委任狀を徴して、保險者自ら損害防止に當り又は他人をして之

20) Gow, *ibid.*, p. 124.

21) Danjon, *Traité de droit maritime*, 2me éd., tom. V, 1930, no. 1707.

22) *Op. cit.*, no. 1708.

23) *Op. cit.*, no. 1709.

24) 加藤由作、海上損害論 昭和十年 337頁338頁

に當らしむること多しと言ふ。<sup>25)</sup>

而して保險者が損害防止をなしたるが爲に費用を生じたるときは、假令被保險者ならば之を損害防止約款により、保險者より回収し得るものであつても、保險者が之を被保險者より回収し得ざることは明白である（一九〇四年 *Crouan v. Stanier* 事件）。蓋し斯ることが行はるゝとせば、被保險者は更に之を保險者に求むることゝなつて循環することゝなるからである。只茲に問題となるのは、保險者の負擔せざる危険に對し、保險者が損害防止に従事せるときの費用に就てある。これには相反する二個の判決がある。一は *Crouan v. Stanier* 事件であつて、此の時は救助料の請求をも許さなかつたのであるが、他の一八三八年の *Commonwealth Insurance Co. v. Chase* 事件では、單なる救助者として保險者の請求を認めてゐるのである。<sup>26)</sup> 然し乍ら此れは損害防止約款に云ふ防止費用としての請求を認めたものに非ざるを以て、事情が異なるとも言ひ得よう。

### 三

損害防止約款には、被保險者又は其の使用人が損害の防止輕減に努力すべき旨を規定し、同時に之が爲に要する總べての費用は、保險者負擔すべき旨を規定してゐる。然らば保險者の損害防止費用負擔の義務は、此の約款によつて始めて成立すべきものであるか。以下此の點に就て述べて見よう。

海上保險證券には、保險者の負擔すべき危険を列舉し、之が爲に生じたる損失損害を保險者填補すべき旨を規定してゐる。而して保險者の負擔する損失損害は、便宜上之を物的損害 (*Physical Damage*) と費用損失 (*Expenditures*) の二つに區別することが出来る。費用損失に屬すべきものとして英國の學說上舉げられ得べき

25) 加藤由作、海上損害論 昭和十年 337頁338頁

26) Arnould, *ibid.*, Sect. 874.

ものに三つある。即ち共同海損費用・單獨費用及び救助料これである。先づ此等の費用が損害防止費用と如何に關聯してゐるかを明かにし乍ら論を進めたいと思ふ。

保險者の擔保せる危險發生に際し、被保險者が其の損害を防止輕減するに要したる費用は、損害防止費用なることは既に繰返し述べたところであるが、若し此等の費用が航海團體全體の利益に於て爲されたときは、之を共同海損 (General Average) として取扱はれ、保險者と被保險者は別な關係に置かれてゐる。換言せば損害防止約款に言ふ損害防止費用とはならないのである<sup>1)</sup>。然し乍ら、此の事は一の單獨利益のみの爲に支出されることを意味するものではない。航海團體全體の利益と言ふことゝ、多數の單獨利益と言ふことゝは茲で混同すべきではないのである。従つて此の約款に於ける損害防止費用とは、航海團體全體の利益の爲でない限り、假令多數の利益の爲であつても、單獨利益の爲に支出されたものを言ふことゝなるのである。而して此の兩者の區別に就ては、既に一八七七年の *Aitchison v. Lohre* 事件の判決に於て確定されてゐるのである。

次に救助料 (Salvage charges) に關してあるが、此れは被保險物件遭難に際し其の損害の防止輕減の爲に救助に従事したる者に對して支拂はるゝもので、損害防止約款に於ける損害防止費用と其の目的は同じであるけれど、之に従事せるものが被保險者其の代理人又は使用人ならざる點に於て異なる。従つて茲に謂ふ損害防止費用とはならないのである。これは共同海損と同様、既に述べた *Aitchison v. Lohre* 事件に於て其の區別を明確ならしめてゐる。この判決は損害防止約款の効力に關してなされた最初のものとして有名である。今其の大意を述べると<sup>2)</sup>、*Crimea* 號が海難の爲に大損害を蒙り汽船 *Texas* 號により *Queenstown* へ曳船されて其の全損危険を免れたのである。*Queen's Bench* に於て其の損害は百パーセントと見積られて、共同海損及び救助料の

1) 村瀨博士は、共同海損と雖も損害防止の性質を備へたるものは損害防止費用として填補せらるゝとの説を述べられぬが (海上保險講義要領466頁、村瀨保險全集大正十五年)、此説をとれば共同海損は殆んど全部損害防止費用となつてしまふ。

2) Arnould, *ibid.*, Sect. 864.

本船分擔額五百磅を更に支拂ふ要なしと判決されたのであるが、翌年控訴院 (Court of Appeal) は、此の五百磅は損害防止約款により被保険者の回収し得るものと判決したのである。ところが其の翌年の一八七九年に大審院 (House of Lords) は控訴院の判決を破棄して、救助料は共同海損分擔額と同様に損害防止約款に謂ふ損害防止費用とならずとなし保険者の責任外としたのである。其の判決中 Blackburn 卿は次の如く此の區別を明瞭ならしめたのである。即ち、「此の約款の目的は被保険者側の努力を奨励するものにして、海上法 (Maritime Law) により危険の結果とせる損失の填補を被保険者に得さしむる爲に附加的救済を與へんとする爲ではない。場合によつては被保険者の代理人は、他人を雇入れて勞務の提供をなさしめその仕事及び勞力に對して支拂ひをなし、斯くすることによりて、同じ勞務が失敗の場合には一文も支拂はれず亦成功の曉には救助物件の價格に比例して相當大なる報酬を受け得る救助人 (Salvors) により提供された場合に支出せらるべき遙かに大なる費用の支出を要せざるに至るのである。余は斯る雇入が損害防止約款の範疇に入らずと言ふのではない。只此の場合はそれと異なるのである。テキサス號の船主が勞務を提供せるのは、被保険者の代理人として其の勞力に賃銀を支拂はれて行つたのではなく、海上法に基き行動せる救助者としてである。さればこれが爲に彼等の努力により救助された財産に對して報酬を請求し之に留置權を有し得るのは *Nicholson v. Chapman* 事件に於ける Eyre 判事の説く通りであつて、そこに保険が附せられてゐようとゐまいとに關係なく亦保険せられてゐる場合に損害防止約款の有無に拘はらず獨立して請求し得るのである。一危険の爲に生じたる救助料は、常に何等の争ひもなくその危険に因る損失として被保険者が回収して來たのである。而して余はそれが損害防止約款の下に回収し得られたる事件は未だ之を知らないものである。」と。

而して此の救助料は「救助料」として保険者の填補するものでなく、之が支出を要したる危険に因る損失 (A loss by those perils) として支拂はれるもの (六四條一項) であり乍ら、又單獨海損とも見做されてゐない (七六條二項) 一種特別なものである。然し乍ら此の Maritime Law に於ける救助料は任意救助料 (Voluntary Salvage charges) のみを指し、契約救助料 (Contractual Salvage charges) を含まないのである。契約救助は被保険者の使用人としての救助と見做され、その救助料は茲に謂ふ損害防止費の範疇に屬するのである<sup>4)</sup> (六五條二項)。成功報酬付 (No cure, no pay) の救助は、茲に契約救助とは言はないのである<sup>5)</sup>。海上保険法は救助料と損害防止費に關して次の如く規定してゐる。

§ 65 (2). "Salvage charges" means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

と同時に亦救助料共同海損が、損害防止約款に於て填補せられざる旨を次の如く規定してゐるのである。即ち、

§ 78 (2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clauses.

最後に考察すべきは單獨費用 (Particular charges) に就てである。海上保険法第六四條二項によれば、單獨

4) Clarus, Notes on Marine Insurance Practice, 1932, p. 68.

5) Dover, ibid., p. 190.

費用は被保険物件の安全又は保存の爲に (For the safety or preservation of the subject-matter insured) 被保険者により又は被保険者の爲に支出されたる費用を謂ふものにして、或ひは亦此れを特別費用 (Special charges) とも呼んで、共同海損又は救助料とならないものである。此れに屬するものとしては、積荷保険にては仕分の費用 (Reconditioning) 倉入費用 (Warehousing) 再装費用 (Repacking) 等であり、運賃保険に於ける再積込費 (Reshipping) 再送費用 (Forwarding) 等をあげることが出来る。而して中間港に於て要したる費用は總て之を保存費用と考へられてゐるのであるが、積荷の仕分費用の如きは中間港にて要したるときは、之を單獨費用として取扱はれるが、仕向港に於て支出せるときは、之を單獨費用と爲さずして損害査定費用 (means of estimating the amount of damage) と見做し單獨海損々失として保険者の負擔とするのが、英國海損精算人の實際である。<sup>6)</sup> 損害査定の費用には此の外に更に附帶費用 (Extra charges) として鑑定料競賣費用及び精算費用等があるが、此等の費用はロイズの古來の慣習によると、損害が最少責任額 (Franchise) に達せるや否やを決するに際し、損害額との加算も行はれず、<sup>7)</sup> 従つて單獨海損ともならずして、仕向港にては其の全額が填補せられ、中間港にては保険金額の比例部分のみが填補せられるもので、特別な取扱ひが行はれてゐるのである。<sup>8)</sup>

扱て單獨費用と損害防止費用との關係に就て述べよう。被保険物件の保存費用は總て單獨費用となるのであるが、然らば單獨費用は損害防止約款に謂ふ損害防止費用と同一に見做され得るかと言ふに、實際の取扱ひに於ては單獨費用にして損害防止約款の條件を充たせば、當然之を損害防止費用と呼んでゐるのである。換言せば、損害防止費用は單獨費用を謂ふのである。然し乍ら單獨費用は損害防止費用よりも更に廣義のものと解せられてゐる。これは Gow 博士が、損害防止約款は補充的獨立の契約であつて「單獨費用と稱せられる費用の一

6) Gow, *ibid.*, p. 126—7; Poole, *ibid.*, pp. 228, 236.

7) Dover, *ibid.*, p. 102.

8) Rules of Practice of the Average Adjusters Association, Rule 61.

種を取扱ふものである (dealing with one separate class of expenses known as particular charges)』となし<sup>9)</sup>、又 Dover 氏が次の如く述べて此の間の消息を明かにしてゐる。即ち<sup>10)</sup>

“All sue and labour charges are particular charges, but the latter term is the more comprehensive, embracing as it does certain disbursements which are not, strictly speaking, included as sue and labour charges, e. g., warehouse rent on cargo whilst particular average repairs are effected (English law) and reconditioning charges at destination, i. e., after all further risk is without the policy.”

と。そこで單獨費用と損害防止費用との區別の根據は何處にあるかと云へば、前者は其の保險契約より生ずる保險者の填補責任を有するものであり、後者はその保險契約に附隨せる而も補充的獨立の契約たる損害防止約款に據る責任であるとする點である。損害防止約款は、一部保險に於ける損害防止費用の保險者の割合負擔が行はれる以外に、保險契約の填補責任上の一般原則により何等の支配を受け得ざるものである。

扨て茲に於てか、論を以前に遡つて最初の命題たる損害防止費用は、損害防止約款にあらざれば保險者填補責任なきかと言ふことに答ふべき時期に達したと思ふ。損害防止費用はもとより損害防止約款により保險者の擔保するところなるは明かであるが、被保險者の選擇により之を單獨費用として保險契約本來の責任上よりして保險者に其の填補を請求し得ることは言を俟たないのである。従つて既に引用せる米國の判決即ち一九二二年の American Merchant Marine Insurance Co. v. Liberty, Sand and Gravel Co. 事件に於ける如く、損害防止費用は明かに之を特約するにあらざれば保險者責任を負はずとすることは、確に誤れる判決とも言ひ得よう。されば損害防止費用の保險者負擔の義務は、損害防止約款なる特約を俟つて始めて發生し得るものにあら

9) Gow, *ibid.*, p. 122.

10) Dover, *ibid.*, p. 209.

ずして、保険契約其のものから生ずるのであるから、損害防止約款は損害防止費用を本契約より分離し獨立に之を取扱ふ根據を與へたものと言ふことが出來、又これにより防害費用負擔に關する被保險者の疑念を拂ひ以て之を明確ならしむると共に、<sup>12)</sup>被保險者をして費用に關する何等の懸念なく、進んで被保險物件の損害の防止擴大の阻止に努めしむるが爲に附加されたものと言ひ得るのである。<sup>13)</sup>

#### 四

被保險者が損害の防止輕減に従事することを要すべき危険は、保險者が保險證券上擔保せる危険なることを要するのである。蓋し損害の防止輕減が保險者の負擔せざる危険に就て行はるゝことは、それは單に被保險者自身の利益の爲に行はるゝものにして、保險契約上の保險者被保險者間の關係には何等の影響をも生ずべきものでなく、其の費用の償還に就ても斯る目的の爲に要したる場合には、被保險者としても保險者に對して請求し得ざることは自ら明かなことである。従つてその爲の行爲は被保險者の契約上の義務を成立せしめ得ないものと思はれるからである。海上保險法は第七八條三項に次の如く規定するに依りこれを明らかにしてゐる。即ち、

“Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.”

と。然し乍ら、損害防止約款は保險者の擔保する總ての危険の防約輕減の費用に對し適用し得るやと言ふに、英國の判決は之に反する結果を來してゐる。即ち損害防止約款の適用せらるべきは、保險者の通常擔保す

11) 12) Arnould, *ibid.*, Sect. 860, Foot-note (b).

13) Gow, *ibid.*, p. 228.



る危険に對してのみであると言ふことである。これは同約款の解釋上甚だ奇妙なものと言はねばならぬ。

一九〇二・三年の *Cunard Steamship Co. v. Marten* 事件に於て、積荷の運送人が普通のロイズ證券により、積荷其のものに對して<sup>1)</sup>なく運送人として負擔することあるべき一定の責任に對して二萬磅を限度としての責任保險を附したのであるが、この場合損害防止約款は保險者の通常擔保せる危険に對してのみ適用せらるゝの理由を以て、此の保險契約には適用せらるゝことなく、損害防止約款は無視すべきものと判決を受けてゐるのである<sup>1)</sup>。

又一八六八年の *Xenos v. Fox* 事件に於ては、汽船 *Smyrna* 號の所有者は他船との衝突に對して訴訟を提起し結局勝つたのであるが、その爲に相當の費用を要したのである。そこで其の有する損害防止約款に基き、若し此の費用を投ぜざりせば保險者に對し衝突責任に因る相當損害の填補を要求すべかりしとの理由により、この勝訴の爲に要せる費用を保險者より回收せんとしたのである。保險證券には損害防止約款の外に衝突約款を有して、被保險者は其の船舶が偶然に又は過失により他船に損害を與へたときは、其の一定割合を保險者より填補を受け得る事となつてゐたのである。然るに裁判所 (*Court of Common Pleas*) は、損害防止約款は通常の保險事故に對してのみ適用せらるべきであるから適用の制限を受ける特約であるとして、衝突約款により特別に擔保せられたる危険に對しては適用せらるべきでないとの理由で、その填補請求に反對の判決を下したのである。控訴院も此の見解に同意を表明し、且つ此の約款の意味する何等の損失又は損害 (*Any loss or misfortune*) を生ぜざるものとなしたのである<sup>2)</sup>。同様の趣旨の判決が、一九二四年の *Scottish Metropolitan Insurance Co. v. Groom* 事件に於て、元受保險の被保險者の填補請求訴訟に對抗する爲に元受保險者の要したる費用

1) 2) Arnould, *ibid.*, Sect. 872.

を、再保険者より回復せんとしたる場合には行はれたのである。<sup>3)</sup> されば普通の保険に於ても亦再保険に於ても第三者の訴訟提起に對し應訴するに要する費用は、損害防止約款により回収し得ないと言ふことになり、この損害防止約款は甚だ特異な解釋を有することとなるのである。<sup>4)</sup> 亦斯る意味の判決は一九二五年十月の獨逸ハンザ高等裁判所に於ても行はれるのである。<sup>5)</sup> されば de Smet 氏が “On peut alléguer, à l'appui de ces décisions, que l'assuré, en plaçant, n'avait ni attendu, ni davantage prévenu le dommage, puis qu'il résultait de décisions passées en force de chose jugée, que l'assuré ne devait rien ! . . . . C'est oublier surtout que l'assuré qui se défend au procès qui lui est intenté agit, en définitive, dans l'intérêt exclusif de l'assureur à charge de qui serait tombé le dommage si l'assuré avait été condamné.” と言ふも當然であらう。

斯くて被保険者の損害防止義務は、保険者の除外危険其の他により制限を受くると同時に、亦保険者の損失に對する責任範圍の制限により制約されてゐるのである。然し乍ら海上保険法第七八條一項には “The assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage” と規定して、保険者の填補範圍の制限如何に拘はらず支拂はるゝが如き印象を與へてゐるが、今此の點に關し保険者の填補條件の種類に従ひ吟味して見ようと思ふ。

英國に於ける F. P. A. <sup>7)</sup> 即ち Free of Particular Average, unless the vessel or craft be stranded, sunk or burnt. は、我國に於ける「特擔分損不擔保」<sup>8)</sup> に相當し、この條件による保険證券に於ては、保険者の擔保する損害防止費用は、現實全損 (Actual Total Loss) 又は準全損 (Constructive Total Loss) たるべき損害の回避輕

3) Arnould, *ibid.*, Sect. 872, Foot-note (s).

4) Domas, *op. cit.*, p. 66.

5) de Smet, *op. cit.*, no. 124, note 2. 6) *Op. cit.*, no. 124.

7) F. O. D. abs. (Free of Damage absolutely) 又は F. P. A. abs. (Free of Particular Average absolutely) の條件は、茲ては大體 T. L. O. に準じて取扱つて差支へない。

8) 佛の所謂 Franc d'avarie sauf の條件と同様である。

減の爲に被保険者の支出せる費用にして、單獨海損防止輕減の爲に要せるものでないことである。蓋し保険者は保険契約上單獨海損の填補に任ぜざるを原則とするからである。然し乍ら被保険者の支出せる費用が果して全損防止の爲なりや否やは事實問題に屬するものにして、損害を蒙つた燻肉が其の積載船舶の航海拋棄の結果、倉入れ仕分けされ他船により目的地に送達せられた際に於ける此等の爲に要せる費用は未だ全損防止費に非ざるを以て、保険者の責任とならずと判決せられ (Booth v. Gair, 1863)。又航海破棄されし時に、積荷たるライ麥の一部が損害甚だしく即刻賣却せらるべき程であつたのが、船長は之を陸揚倉入仕分して大部分は約一年の間入庫の儘放置された場合に、此等に要せる費用は全損回避の費用として保険者の負擔たるべき旨判決されたのである (Meyer v. Ralli, 1876)。

次に此の F.P.A. の條件に於ては、unless 以下の文言に依り、それに續いて列舉せらるゝ事故あるときは、假令單獨海損でも擔保せらるゝのである。従つて此等の事故に關する限り、W.A. (With Average) の條件による保険者の擔保責任と殆んど變るところがないのである。然るに英國の F.P.A. 約款は、我國米國佛蘭西等の如く此等の列舉事故に基因する損害に對するものにあらずして、航海中此等の事故が発生さへすれば、假令これに因らざる損害と雖も保険者の負擔たるべきは、英國傳統の解釋とするを以て、航海中は通常此等の事故の發生最も多きが爲に、終局に於ては F.P.A. の條件であり乍ら、W.A. と同様に考へて差支へない程である。換言せばこの事は F.P.A. の擔保條件に依るときと雖も、保険者は單獨海損防止費用を常に負擔すると言ふ事を意味するのである。而してこれを確認し、保険者をして損害防止費用が全損又は單獨海損の何れの爲に要せるやの事實問題上の争ひをさけ、等しく F.P.A. 又は W.A. の場合共に保険者の負擔となさ

9) Arnould, *ibid.*, Sect. 871.

10) 此の判決に就ては學者の非難がある (Arnould, *ibid.*, Sect. 870, Foot-note (k))。

んが爲に、特に轉送約款 (Forwarding Clause) を挿入するに至つたのである。今其の部分を掲ぐると次の通りである。

“Warranted free from Particular Average, unless……, but notwithstanding this warranty the underwriter are……, also to pay landing, warehousing, forwarding and special charges if incurred for which underwriters would be liable under a policy covering Particular Average.”

次は T.L.O. (Total Loss Only) の擔保條件即ち我國に於ける「全損ノミ擔保」の場合に於ては、今述べた F.P.A. の擔保條件に於けると同様の原則が支配して、保險者の擔保する損害防止費用は全損回避輕減に要せる費用のみを指すものとせられてゐる (Dixon v. Whitworth, 1880)。我國の「全損ノミ擔保」條件によるときは、損害防止費用は之を保險者負擔せざるものと解すべきであり、亦獨逸に於ては、“Nur für Totalverlust” の場合も同様、損害防止費用を負擔せざるものとされてゐる。<sup>12)</sup> 然し乍ら英國に於ては、我英文證券も同様であるが、損害防止約款を挿入しあるを以て、これに就て異論の存すべき理由がないのである。

擬て今迄は損害防止費用保險者負擔の制限に就て述べたのであるが、最後に損害防止費用を負擔せざる特約に就て述べて見よう。

de Smet 氏は、白耳義商法にては損害防止義務は公益上のものであるから、費用の負擔も同様公益的なもの (d'ordre public) として、之に反する特約を無効としてゐる (La clause qui priverait l'assuré du remboursement de ses dépenses serait donc nulle) が、義務と費用の負擔は別個に考へて差支へないものと思ふのである。<sup>14)</sup> 英法に於ては斯る特約は有効とされてゐる。然し乍ら此の特約が一般保險に於て用ひられるのは稀であつて、再

11) 同說 加藤由作前掲書320頁、反對說 村瀬春雄前掲書462頁。

12) A. D. S. § 123, “Nur für Totalverlust”—“Er haftet nicht für die im § 32 und im § 95 abs. 3 bezeichneten Aufwendungen und Kosten.”

13) de Smet, op. cit., no. 126.

14) 加藤由作 前掲書 79頁。

保険に於て此れを見るのであるが、實際は損害防止約款の如き明瞭な文言を用ひてゐない。即ち、ロイズに於ては傳統的に T・L・O. 證券に No salvage charges (no. s/c) なる句を挿入することによつて此れを示してゐる。Salvage charges は既に述べた様に、損害防止費用ではないが、此の場合は charges に重點を置いて解釋し、法律は之に損害防止費用をも含むものと見做して判決し、此の特約を有効としてゐるのである (Western Assurance Co. of Toronto v. Poole, 1903)。

茲に注意すべきは、再保険に於ける損害防止約款にては原保険の被保険者の支出せる損害防止費用を再保険者が擔保せざることである。即ち一八八四年の Uzielle v. Boston Marine Insurance Co. 事件に於て此れが確立されてゐる。其の理由とするところは、原保険の被保険者は再保険に於ける被保険者 (即ち原保険者) の代理人又は使用人或ひは亦其の譲受人にも非ざるを以てであるとしてゐる。然しこれは再保険に於ける "To pay as may be paid thereon" なるゴム印約款の適用上の誤解に基くものと考えられるのである。されば原保険に於ける損害防止費用は、再保険に於ては海難による損害の一部として保険者の擔保すべきものであつて、假令全損により保険金額の全額を支拂ふことあるも、此の Rubber Clause により、再保険者は更に其の負擔の責に任すべきものである。<sup>15)</sup>

## 五

最後に損害防止費用に對する保険者の填補方法に就て述べて見よう。之を述ぶるに先ちて特に注意を要すべきは、既に觸れて來た如く、損害防止約款は保険契約から離れた獨立の契約をなすことである。この事は海上

15) Domas, op. cit., p. 57.

保險法第七八條一項に次の如く規定するにより、之を明かにしてゐる。

“Where the policy contains a suing and labouing clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid far a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular Average, either wholly or under a certain percentage.”

而して此の條文は、既に明かなる如く損害防止約款の獨立性より結果する保險者の填補責任に言及してゐるのである。それによれば、評價濟保險に於ては保險價額と保險金額が同一であるならば其の費用の全額を、然らざるときは此の兩者の比に於て保險者が責任を負ふのであるから、その點甚だ單純である。然しこれは評價の絶對力を保持する上に於ては結構であるが、被保險物件の實際の價格に對する考慮が行はれてゐないのである。即ち假令其の評價額が實際の價格より小であつても、保險者としては全額を支拂ふことゝなるのである。然るに共同海損又は海難救助の場合に同様な問題が生ずるのであるが、その際に英法は損害防止費用とは別な取扱ひに出てゐる。即ち實際の價格たる負擔價格 (Contributory Value) を考慮に入れてゐるのである。<sup>1)</sup>

海上保險法が損害防止費用に關してのみ取扱ひを異にせるは、其の理由なきに非ずである。もとより保險者としては、救助物件の價格が保險價額と同一であるか又はそれ以下である場合に、損害防止費用の全額を填補することは當然であるが、反對に低評價が行はれ殊に船舶保險に於て船價を低くして其の補充を費用の保險 (Insurance on disbursements) に求むるが如き場合にありては、評價額より救助物件の價額が大なる場合は、そ

1) Mar. Ins. Act, § 73.

れに要したる損害防止費の全額を負擔することは、前の場合を考慮せば、幾分衡平を失したるの念を懷かしめざるを得ないであらう。然し乍ら實際に於ては損害防止費用の全額を負擔しても、保険者としては不利な地位に立つものではないのである。蓋し大抵の場合には損害防止に投ぜらるゝ費用は、それよりも更に大なる額の損害を回避し得られるに至るからである。全損回避の際は勿論、分損回避の場合に於ても然りである。更に亦此の費用は合理的に (Property) 支出されたる限り、その奏功の如何を問はず保険者の負擔たるべきものであることも、その理由の一つに數へることが出來よう。然るに海上保險法第七八條一項の規定が今日其の儘行はれてゐるのは、何等の補足的約款を有せざるロイズ證券による保險即ち English Clean Policy に於てのみである。されば二十世紀の初頭以來一約款を附加するによつて、損害防止約款に於ける保險者填補額算定の方法を變更し、之を複雑ならしめたのである。<sup>2)</sup> 今一九三六年一月一日の英國保險者協會約款中の船體保險に於ける同約款を掲ぐれば次の通りである。

In the event of expenditure for Salvage, Salvage Charges, or under the sue and labour clause, this policy shall only be liable for its share of such proportion of the amount chargeable to the property hereby insured as the insured value, less loss and/or damage, if any, for which the insurer is liable bears to the value of the salvaged property.

Provided that where there are no proceeds or there are expenses in excess of the proceeds, the expenses, of the expenses, as the case may be, shall be apportioned upon the basis of the sound value of the property at the time of the accident and this policy without any deduction for loss and/or damage shall bear its pro

2) Domas, op. cit., p. 68.

rata share of such expenses or excess of expenses accordingly.”<sup>3)</sup>

此の約款は古ロイズの慣習に基ける海損精算人協會の取扱規定 (Rules of Practice of the Association of Average Adjusters, Rule 40.) に現はれてゐるもので、そのロイズ慣習によれば、事情によつては此の種の費用が中間港に於て要したる場合は斯る取扱ひが行はれ得たのである。<sup>4)</sup>而して此の約款に於ては、法律とは異り救助料と損害防止費用とを同様に取扱つて區別を認めてゐないのであるが、それは損害防止としての船主にはその代理人たる船長の救助が無効に終り又はこれ等に依り救助されてもその救助物件の價格の小さな場合が甚だ多く、此等の者による救助が次第に減少して來てゐるのと、今日一般に用ひられてゐるロイズの救助契約書 (Lloyd's Salvage Agreement) により No cure, no pay の原則で救助に従事せしむることは、保險者にとつても有利であるとの事情に基くことも考へられるのである。<sup>5)</sup>

我國の船舶保險特別約款第二種乃至第五種の各第一條に於ても「被保險船舶ノ負擔價格ガ保險價額ヲ超過シタルトキハ其ノ超過額ニ對スル救助費分擔額ハ之ヲ除ク」と規定するにより、英國海上保險法第七三條二項を參酌して、<sup>6)</sup>保險者は負擔價格と保險價額の割合負擔をなすべきとしてゐるのも、英國の實際に追從せるものと思はれる。然るに斯る保險者責任の決定方法は、共同海損分擔の場合の如く、分擔額として責任を負ふものでなく、保險者の負擔危險を防止し又は防止し得べかりし理由を以て負擔するのであるから、救助料其他防止費用が其の費用の要件を具備する以上、それ以外的事实詮索の要なしとの理由による非難もある。<sup>7)</sup>然れども我船舶約款の規定は別として、英國に於ける救助費損害防止費は、それ〴〵保險契約より獨立せる別個の法律又は契約により支配せらるゝものなれば、英國約款に對する斯る非難は當らないと思ふの

- 3) Institutes Time Clauses—Hulls, Hulls Excess & Hulls F. P. A. abs. no. 9; Institute Time F. O. D. abs. no. 13: Institute voyage clauses—Hulls F. P. A. abs. no. 5.
- 4) Lidley & Saunders, A guide to Marine Insurance Claims, 1936, pp. 124—5.
- 5) Domas, op. cit., p. 70.
- 6) 海上保險 (船舶) 約款改正理由書 131頁
- 7) 加藤由作 前掲書 98—9頁
- 8) 同上 106頁 (註七)



である。

扱て此の保険者協會約款中に規定せる損害防止費用の保険者負擔額の算定を、以下大體 *Domas* 氏の掲ぐるところに從ひ、之を明かにして見ようと思ふ。

本約款第一項は大戦數年以前に試みに使用されて今日通用されてゐるのであるが、その填補額の算定法は大體海上保險法第七三條の規定による救助料算定法に俟つてゐる。今全額保險として次の如く計算して見る。

甲、全損が回避されたる場合

評價額一、〇〇〇磅にして救助價格も之と同額とすれば、保険者は其の全額を填補する。然し若し救助價格二、〇〇〇磅とすれば、保険者の負擔はその費用の半額となるのである。

乙、全損には達せざりしも救助後の船價が救助費用額より大なる場合、

此の場合は次の二つに分けて考へることが出来る。

(イ) 保険者が單獨海損を擔保せるとき、

評價額一、〇〇〇磅、防止費用二〇〇磅、損傷の儘の救助後の價格八〇〇磅とせば、保険者の負擔額は  $\frac{1,000-200}{800} = £200$  として全額である。然るに實價より低く評價されてゐた爲に此の際救助後の價格一、六〇〇磅とせば、保険者は  $\frac{200 \times 1,000-200}{1,600} = £100$  を負擔することゝなつて填補額の減少を來たす。

(ロ) 保険者が單獨海損を擔保せざるも全損となるを防止し得たとき、

此の場合前例の諸項を其の儘にして計算すれば、約款の文言によりそれ  $\frac{200 \times 1,000}{800} = £250$ 、 $\frac{200 \times 1,000}{1,600} = £125$  となるが、一、〇〇〇磅以上の負擔は損害填補に原則に反することゝなるから、保険者の責任は二

9) *Op. cit.*, p. 71 et suiv.

*Lindley & Saunders* 氏は此の約款の正確なる適用は未だ確定せず且つ今日船舶の安全價格が保險價格を超過することは稀であるから、此の問題に就て考察することは必要ありとは思へぬと言つてゐる (*Ibid.*, pp. 86—7.)。

〇〇磅を以て限度とする。此の計算方法に據ると、評價額より救助價格が少くないときは、後者が前者に達する迄は假令低評價が行はれてゐても保険者は常に全額負擔となるのである。されば英國の精算人は共同海損分擔額の保険者負擔を決するときは、海上保險法第七三條の規定とは別な方法即ち海損精算者協會の取扱規定第四〇條一項（一八七六年）に依り、假令單獨海損を保險者負擔せざるときと雖も、これを評價額より控除することにしてゐるが、損害防止費用に關しては之を控除しないとの事である。<sup>10)</sup>

本約款第二項は前項の規定のみにては充分ならずとの理由で一九一七年に附加されたのであるが、これに保存費用が救助價格より大であり又は其の救助の無効に終つた場合に就てある。

甲、保存費用額が救助後の船價を超過せる場合、

此の場合は事故發生當時の安全價格 (Sound value) に對する損失損害額を控除せざる保險價額の割合により、保險者は其の超過額に對して責任を負擔するのである。而して事故發生當時の安全價格とは、事故發生後の船舶の價格に費用の支出を要したる事故の爲に蒙りたる損害の修繕見積額を加算せるものを言ふのであるが、此の安全價格の算出は技術的に甚だしき困難を伴ふ問題である。たとへ損失損害額の控除を行はざるものと雖も、費用の支出を要せる事故の發生前に既に他の事故により損失損害を蒙りたる場合は、これを顧慮すべきもので、これが爲に安全價格も當然減少すべきものであり、従つて保險價額にも影響すべきものと言はざるを得ず、又これ等の事故が相踵いで發生し然も未だ修繕の行はれざるときは、第一の事故に因る損害と次の事故に因るものとの判別も困難となるのである。

今簡單なる例により保險者の填補額を算定して見れば、評價一、〇〇〇磅、救助費四五〇磅、損傷の儘の船

10) Arnould, *ibid.*, Sect. 1005.

11) Domas, *op. cit.*, pp. 72—3.

價見積額四〇〇磅、修繕費見積額六〇〇磅とすると、安全價格を大體一、〇〇〇磅として計算せば、超過費用五〇磅に對する保險者の責任は  $\frac{50 \times 1,000}{400 + 600} = \text{£}50$  となり、他の四百磅の費用に對しては前項に基く計算法によると、保險者が單獨海損を擔保するときには  $\frac{400 \times 1,000 - 600}{400} = \text{£}400$  となり、擔保せざるときは  $\frac{400 \times 1,000}{400} = \text{£}1,000$  となるが此の場合は勿論四〇〇磅を以て保險者の責任の限度となるから、何れの場合も保險者は全額に對して責任を負擔することとなるのである。<sup>12)</sup> 尙此の場合低評價の行はれたる際の計算方法は、容易に諒解し得るであらう。

乙、救助が無効に終り全損となつた場合、

此の場合の計算は前述の超過額に對する保險者責任額の算定と同様であるが、安全價格の算定は遙かに困難となり、未だ法律上の問題にはならない様であるが、實際に於ては、斯る場合の發生は甚だ稀ではあるが、保險者は低評價あるときは之を仲裁に訴へ和解により填補額を支拂ふと言ふ。<sup>13)</sup>

扱てこの約款に基き保險者の負擔額が、負擔價格と保險價額の割合により算定せられたが爲に、被保險者自身の負擔に歸すべき費用の部分は如何にすべきかと言ふに、それは増價額保險 (Increased Value Policy) により、<sup>14)</sup> 又は超價額保險 (Insurance on Excesses) により、<sup>15)</sup> 依然として保險者より回收してゐるのである。

(昭和一二・五・二)

12) 此の場合 Domas 氏の計算法によると (op. cit., p. 73) £ 400 に對しては、前者の場合は評價額中より損害額を差引くべきとして  $\frac{1,000 - 400^*}{600 + 400}$  èmes de 400 = £240 となし、後者の場合は超價額をも合せて  $\frac{1,000}{600 + 400}$  èmes de 450 = £450 としてゐるが、この二項は超過額にしか通用なきものとの理由で私は賛成し兼ねる (400\* は恐らく 600 の間違ひであらう)。

13) Domas, op. cit., p. 74.

14) Arnould, ibid., Sect. 1005, foot-note (n).

15) Clarus, More Notes on Marine Insurance, 1933, p. 30.