

海上相互保險論

椎名幾三郎

- 一、序
- 二、沿革及び現況
- 三、業務
- 四、經營組織
- 五、結論

一

最近に於ける海難の頻出は幾多の社會的及び經濟的不幸を惹起して、朝野の耳目を聳動した。わが遞信省管船局は、此事實に鑑み、積極的に其防止對策を考究中であるが、其一資料として、昨年中の世界海難船舶統計を調査作製した。之に依つて、航海に關する諸施設の進歩に拘らず、年々、

船舶の遭難數は増加しつつあることを知るのである。即ち、昨年中の世界に於ける總噸數五〇〇噸以上の帆船、汽船及びモーター船の海難數は左の如くなのである。

滅失せるもの二〇四隻、損傷せるもの七、五四二隻にして合計七、七四六隻に達し、之を前年の七、五七八隻に比すれば、一六八隻の増加、一昨年の七、〇五六隻に比すれば、實に六九〇隻の大増加である。

また、同統計は、より悲しむべき事實を教へるのである。即ち、その示す所に依れば、各國の所有船舶に對する滅失船舶の割合を、一〇〇噸以上の船舶について見れば、我國の海難率は約一分五厘にして、世界の最高位を占めてゐること、是である。而して我國の次にイタリー(約一分四厘)、スペイン(約一分三厘)、ギリシア(約一分二厘)、フランス(約九厘)、米國(約八厘)、ドイツ・ノールウエー(各約七厘)、デนมार्ク(約五厘)があり、最後に英國(約四厘)が列るのである。

由來我國の船舶は海難率に於て、ギリシヤ・スペイン等の船舶と共に世界第一といふ不名譽な地位を獲得してゐたのであるが、昨年の海難は、我國をして他の諸國を凌駕せしむるに至つたのである。しかも、本年に入りて、益々海難激増の傾向を見る。

事情、かく如くなるを以て、我遞信省管船局は、燈臺の増設、航路標識及び無線電信等の諸施設

の完備を急ぎつゝある次第であるが、一方我國の海上保険業者は、過去五ヶ年間に約七百萬圓の損失を被りたるが爲めに、昨年十二月十五日、東京、帝國、大阪、神戸、三菱、大正、扶桑及び日本の八海上保険會社は、協同會なるものを組織して、海上保険料の引上を策し、本年に入りてより、船體保険料について、其三割乃至十割の引上を斷行するに至つた。

されば、海運界不況の今日、船主の苦痛、一方ならず、或は保険料の引下げを運動せんとするものあり、或は保險會社の不當を鳴らして、大いに憤激するものあり、また相互保險組合を組織せんと欲するものあるに至つた。

さらに、他方に於て、日本海員組合は、海難防止及び海難に依る死亡、傷害に對する補償制度の確立を目的とする要求案をば、遞信當局及び船主協會に提出せんとしつゝある。然るに、すでに、遭難船員に對する弔慰金多額に上り、其支拂は、多くの船主にとつて、甚だ苦痛である。勿論、有力なる船會社は、船員に對する諸種の積立金をもつてゐるから問題にはならない。たゞ、多數の小船主は如何なる方法によつて、此難關を切り抜けるかゞ問題なのである。

かく、論じ來れば、わが國の船主の前に海難に關連して二つの問題が横つてゐることが明になつたはずである。即ち一つは、高率なる海上保険料に對抗する道如何といふこと、も一つは如何にし

て船員の死亡及び傷害に對する補償の準備を整ふべきかといふこと、是である。かゝる問題を前にしたるとき、我等が思を海運に關する先進諸國殊に英國に馳するは、極めて自然のことであり、而してまた有益なことと思はれる。これ、私が海上相互保險組合なる題目の下に、英國船主の教訓を學び、進んで、わが船主の爲めに何等かの結論を見出さんとする所以である。而して、此所に謂ふ相互保險組合とは、英國の Mutual Associations 及び Protecting and Indemnity Clubs を意味するのである。

二

海上相互保險組合は、海上保險業務をロイズ、ロンドン・アツシユアランス・コーポレーション及びローヤル・エクスチエンヂ・アツシユアランス・コーポレーションの三者のみに獨占を許したる一七一九年の法律の制定に其端を發するとは、英國海上保險學界の權威アーノルドの説く所である(註一)。而して、其獨占が打破せられたる一八二四年までは、裁判所は、前記の三保險者に獨占權を與へたる趣旨を徹底する爲めに、組合の發達を阻止すべく努めたのであつた。即ち、裁判所は組合員間に損害填補につき連帶責任なく、従つて一員が辨濟不能に陥れるとき、他の全員が彼に代つ

て支拂を爲すべき約束は不法であると判決したのである。

また、イムデムニチー・ミュチアル海上保險會社が發行したる創立百年紀念史によれば、一八二四年より數年以前に、すでに英國のの港に、船主の保險組合が存在してゐたとのことである(註二)。然し乍ら、其組織や業績については、殆ど知るに由なき程、微々たるものであつた。然るに一八三六年に至つて、組合は俄然勃興した。其原因は、實にかの有名なる、ド・ザオ對サンサルバドル事件に於ける判決である。同判決によれば、普通の海上保險證券の下に於ては、船主は衝突の損害賠償金を支拂ふべき場合に、保險者は之を填補すべき義務を負ふものではないのである。かくて、船主は非常なる苦境に陥つたのであるが、保險者は船主の爲めに衝突約款なるものを保險證券に挿入するに至つた。然し乍ら、普通の約款は所謂四分の三衝突約款と稱せらるゝものであつて、保險者は衝突による損害賠償額の四分の三を負擔するのみにして、残りの部分即ち四分の一は船主が負擔を餘儀なくせられたのである。されば、船主等は此負擔を共同的に爲さんと欲し、或は相互組合を創立し又は既存の組合を利用したのである。

それから、約二十年の後、またく、相互組合の發達を促進すべき重大なる刺激が與へられた。それは、即ち一八五四年に於ける商船法 (Merchant Shipping Act, 1854) の制定、これである。即ち、

船主は、此の法律に依つて、普通の保險會社が引受けざる多數の不利益なる責任を負擔せしめらるゝこととなり、此等の責任を共同して分擔せねばならなくなつたのである。實に、現存する最大なる保險組合の一つなるブリタニア汽船保險組合の前身なる船主相互保護組合は一八五五年五月一日に其業務を開始したのである。また此の組合に比肩すべき西部英國船主保護組合に依つて、買收せられたれども、かつて極めて有力なりし船主保護組合(Shipowners' Protection Society)は、一八五六年、トツブシヤムに於て、創立せられたのである。

かくの如くして、船主相互保險組合は漸次有力となつた。而して、裁判所も亦、海上保險獨占法の廢止後は、組合に對する態度を改めた。さらに、一八六二年の會社法は、此種の組合を以て、同法第四條に所謂會社なりと認め、二十人以上を以て之を組織するときは、之を登記すべく、而して、登記せざるに限り不法と認むることとなつたのである。而して、今日、殆どすべての保險組合は登記せられてゐるとのことである(註三)。

かくて、多數の有力なる保險組合が成立した。今日存在する有力なる組合の名稱及び其幹部の氏名を列記すれば左の如くである。

Britannica Steamship Insurance Association, Ltd. (Sir Ernest Glover, president; Tindall, Riley &

Co., directors).

Hull Mutual Steamship Protecting Society, Ltd. (Edwin Fenton Esq, president; Jackson Beaumont & Co., directors).

Liverpool & London Steamship Protection and Indemnity Association, Ltd. (J. Bruce Ismay Esq, president; Vivian D. Hayne, secretary).

London Steamship Owners' Mutual Insurance Association, Ltd. (John Cory Esq, president; A. Bilbrough & Co, Ltd, directors).

Newcastle Protection and Indemnity Association (Sir William Noble, president; James Ferguson, director) (雜圖)

Neptune Steamship Protecting and Indemnity Association (Geo. S. Coatsworth, director).

North of England Protecting and Indemnity Association (John Denholm Esq, president; J. Stanlay Todd & Fredk. Miller, directors).

Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Sir Frederick Lewis, president; Chas. Taylor & Co, directors).

Sunderland Steamship Protecting & Indemnity Association (Thomas Row Esq., president; John Rutherford & Son, directors).

United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association, Ltd. (Sir Walter Runciman, president; T. R. Miller & Son, directors).

West of England Steamship Owners' Protection & Indemnity Association, Ltd. (Sir John Wimble, president; John Holman & Sons, directors).

次に、英國以外の諸國を見るに、海上相互保險組合は全く存在せず、また存するとするも有力なるもの殆どなしといふ有様である。例へばフランスに於ては前世紀の中葉まで、相互組合が存在してゐたが、保險の大會社の出現によつて、消滅するに至つたのである(註五)。今日、世界的に認めらるゝ有力なる組合はアメリカとデムマルクとに各々一つ宛あるのみである。其名稱は次の如くである。

American Steamshipowners' Mutual Protection & Indemnity Association Inc. (Johnson & Higgins, directors; Jocelyn Evans, Secretary).

Assurance-foreningen Skuld of Christiania.

なほ、最近ギリシアにギリシア・ロイズなる船主を成員とする保険會社が成立した。其報知に接したる當時、英國保險者の船舶保険料引上に對抗せんが爲めの船舶相互保險組合が出現したものと一般に解せられた。然し乍ら、事實は然らずして、此會社は、ギリシア船舶に積込まれたる貨物に對してイギリス保險者の課する料率が特に高いので、之に對抗する爲めのものであることが、最近になつて明になつた(註六)。

最後に海上保險相互組合の現有勢力をうかゞはねばならぬ。換言すれば、彼等は世界船舶の何パーセントを保險しつゝあるかを知らねばならぬ。此點について英國の海法の大家、ホルマン氏は、今や保險相互組合は、約三千萬噸の汽船を保險してゐると述べてゐる。果して然らば、世界船舶の約六割は此種の組合に關係を有してゐるわけである。されば、アメリカの船舶院と我國の船主とを除けば、殆どすべての世界の主要なる船主は、相互組合の成員であると斷定して差支ないわけである(註七)。なほ、ホルマン氏ほ其著書に於て、十四の保險組合の名稱を列記し、且つ殆ど全世界の船主が之に加盟してゐるとも言つてゐる(註八)。

(註一) Arnould on Marine Insurance, sect. 80.

(註二) H. G. Lay, Marine Insurance, p. 130.

- (註三) Arnould on Marine Insurance, sect. 80.
- (註四) James Ferguson 氏は最近死した (Fairplay, sept. 1, 1927)
- (註五) George Ripert, Droit Maritime, III, p. 320; Lyon-Caen et Renault, Traité de Droit Commercial, V, p. 237.
- (註六) Fairplay, Jan. 19, 1928.
- (註七) H. Holman, Revue de Droit Maritime Comparé, Tome 13, p. 12.
- (註八) H. Holman, Handy Book for the Shipowners and Masters, p. 83.

三

かすかなる痕跡を残すに過ぎざる一八二四年以前の海上保険相互組合は、當時英國に於ける海上保険事業を獨占せるロンドン・アツシユアランス・コーポレーション (London Assurance Corporation)、ロイヤル・エツキスチエンヂ・アツシユアランス・コーポレーション (Royal Exchange Assurance Corporation) 及び個人保険者の團體たるロイズ (Lloyds) と同じやうに、普通の海上保険業務を行つてゐたことである。而して、相互保険組合は、營利保険者よりも、低廉なる保険料に依つて、其加盟船主に満足を與へてゐたことである。果して然らば、當時の營利保険者は、やゝ暴利を貪つてゐたものゝやうである。然り、英國の海上保険史を繙くものは、世界大戦中及び其後

の好況に比すべからずとするも、十八世紀末及び十九世紀の初頭は、實に海上保險界の黄金時代だつたことを發見するであらう。されば、保險組合が、初めて世に現れたるは、營利保險者に對抗せんと欲したる意思の表示であつたことを否定し得ないのである。

然し乍ら、前節に於て述べたるが如く一八三六年までは、相互保險組合は微々として振はなかつたのである。何故に然りしか。思ふに、一八二四年に海上保險業の獨占が打破され、海上保險會社が矢つぎ早に、濫設され、其間に激烈なる競争が起り、其必然的結果として、保險料の切下が斷行せられたるを以て、船主は保險會社の横暴に苦むことなく、従つて相互保險組合の必要を感ずると極めて薄かつたからであらう。然らば一八三六年に於ける組合の勃興は、そもく如何なる原因を有するか。之に對する答は、すでに前節に於て述べたる所であるが、此所に繰返して、而して、最も簡單に答ふるならば、それは營利保險者が引受を拒絶する危險に對して、船主等が共同して之を分擔する組織の必要に迫られたること、是である。

さらに、一八五四年を一大時期として、相互組合は、其數に於て、其勢力に於て、長足の進境を示したること及び其動機に於ては、之を繰返して説明するの要を見ないであらう。

此等の歴史的事實に依つて、現在の相互組合の業務の何たるかは容易に察知し得べきであらう。

然り、現時の組合は營利保險者に對抗し、之を排斥せんとするものではなく、後者が引受けざる危険を自ら引受けんとするものである。換言すれば、船主は、此等二種の保險者を利用することによつて、航海に關連して生ずる危険から、殆ど完全に免かれ得ることとなるのである(註一)。わが敬愛する藤本博士の言を引用するならば、「英國に於ける相互保險は主として普通海上保險者に於て擔保せざる部分に對する補助的保險を其主要なるものとせるを見るべし。従つて……普通保險者と競争の地位に立つと云ふが如きものにあらず、寧ろ相互保險は、普通保險者と相俟て海上保險の目的を達するの手段たるものなることを會得するに難からず、」とのことである(註二)。

(註一) H. G. Lay, Marine Insurance, p. 34.

(註二) 藤本幸太郎博士述、海上保險論(大正十年九月改訂)六六頁。

事實上、右の如き斷定は正鵠を得てゐる。即ち、相互保險組合に共通にして重要なる業務が一方に存在し、他方には普通保險者の活動の範圍が別に存在するのである。勿論、相互保險者と普通保險者も共に他方の領域に多少侵入しつゝあるは事實である。以下、先づ保險組合の主要なる業務を説き、進むで其従たる業務若くは特殊の保險組合のみに於て行はるゝ業務を説明しやう。

甲、保險組合の多數が行ひつゝある主たる業務は之を二大別して説明するを便宜とする。而して

慧眼なる讀者は、前掲せる有名なる組合の名稱を讀過したる際に、すでに如何なる區別を設くべきかについての暗示を受けたことと思ふ。即ち其種別は組合の名稱中にしばしば用ひられたる二つの文字、保護 (Protectin) と損害填補 (Indemnity) との二つである。

然り而して、相互組合の所謂保護とは、船舶、船員及び旅客に關連して船主が負擔する責任、及び航海上の過失を保險組合が引受けることである。また損害填補とは、貨物の運送に際して航海上の過失以外の原因により貨物に生じたる滅失、毀損及び費用にして船主が賠償すべきものを保險組合が引受けることを謂ふのである。

先づ保護について、次に損害填補について、なるべく實例を掲げて、此二つ業務の内容を探つて見やう。

一 相互組合の與ふる保護の主たる場合及び其實例は左の如くである。

(一) 相互保險組合に加盟せる船舶に關連して、生じたる死亡及び傷害。

〔實例〕此例は汽船プログレッソ (Progresso, 一、九一九噸) に關するものである。

船主は本船を石油運送船に改造せしむべく、フルトン鐵工所に引渡した。而して鐵工所は石油を積込み、新に裝置せる石油發動機の試験を行はんとしたが、其試験の劈頭に於て、激烈なる爆

發が起り、船舶は準全損となり、労働者十五名は死亡し、十二名は負傷した。茲に於て、死亡者の遺族及び負傷者は損害賠償を請求し、其額は二四八、〇〇〇弗に達した。而して船舶の殘物の價額は一五、〇二〇弗に過ぎなかつたのである。従つて、船主は損害賠償責任に關する法律的制限を採用せんとした。然るに、果して船主が此制限を採用し得るか否かについて、數年間、米國裁判所に於て争つたのであるが、結局原被兩者間に妥協が成立し、船主は二七、二七五弗を支拂らひ、且つ訴訟費用九、五四三弗を負擔することゝなつた。而して、本船の加入せる相互組合は、其合計即ち三四、八五八弗のうちの僅少部分をフルトン鐵工所に負擔せしむる條件の下に、其殆んど全部を支拂つたのである。

(二) 船員の傷害及び疾病に關聯して生ずる入院料、治療費、葬式費、其他の諸費用及び歸國旅費。

〔實例〕 此例はエル・グリコ (El Grico, 七、二五九噸) に關するものである。

本船は一九二三年四月一八日、上海に向つてサンフランシスコを出帆したが、發航後間もなく船長は病氣にかゝり、而かも重態に陥つた。四月二〇日の夕刻七時四五分、醫者の治療を受けしめんが爲め引返すことゝなりて、二二日到着し、船長は入院した、然る後、本船は九二三樽の燃料油を積載して、午後一二時出發し二四日午時一〇時四五分に到つて、先きに方向轉換をなせる

地點に到達した、船長の病氣は主として盲腸炎であつたので、直ちに手術が行はれた。其手術後船長は非常に衰弱し、三ヶ月間入院を繼續するの餘儀なきに至つた。而して全快後、船長は汽船マルロツクに乗つて先づカナダのモントリールに向つた。此時醫師の注意によつて、看護婦を隨伴せしめた。

而して、此事件に於て船主が要求したる金額は次の如くである。

三ヶ月分の入院料及び藥償	六五五・〇五弗
手術料	五九五・〇〇弗
看護婦料	六〇六・〇〇弗
モントリール迄の乗船券	一三一・六五弗
看護婦の往復乗船券	一六三・三二弗
食費及び宿泊料	一二五・六三弗
モントリール・グラスゴー間の乗船券	一三〇・〇〇弗
電信、手数料其他	七五・五四弗
小計	二、四八二・一九弗
英貨換算高	五四七・一八 ^磅 ・二一 ^{先令}

また右に追加すべき費用は左の如くである——

燃料油の追加的消費八四一樽 一八一〇・〇〇

保険料、四日三時間分

一〇六一・一三一

水先案内料、埠頭使用料等

四五一一・一一五

食料、四日分

三〇一・八一〇

グラスゴー、サウス・シールズ間の船長旅費

二一一・八一〇

通 計

九三二・六・九

右の要求額に對して、相互組合は九〇〇磅を支拂つたのである。

(三) 航海上の過失に原因する船主の損害賠償金。

〔實例〕 此例は一九二一年八月一日、ブランドの岩礁に乗り揚げて全損となれる汽船アラスカ (Alaska, 三、七九〇噸) に關するものである。

本船はアラスカ汽船會社の所有にして船員四八名、旅客一三六人及び雜貨を積載して、ポートランドからサンフランシスコへ向ひたるものである。本船が全速力を以て、濃霧中を走りつゝありたる際に、午後九時二〇分カルホルニアの沖合なるブランド岩礁に乗揚ぐるに至つた。而して、激浪の爲めに洗はれて、四十五分の後沈没し全損に歸するに至つた。船長初め十一名の船員と三十一名の旅客は溺死した。負傷者も多數に上り、且つ貨物も亦全損となつたのである。従つて、船主に對する損害賠償要求額は左の如く多額に上つたのである。

死亡による損害	七八五、二九六・〇〇弗
負傷による損害	二四七、八一五・五〇弗
衣類、身廻品の損害	八〇、八九一・〇二弗
延着による損害	二〇、五六九・七五弗
貨物に生じたる損害	六一、五七四・八七弗
合 計	一、一九六、一四七・一四弗

之に對して、船主は賠償責任の法的制限を引用せんとした。而して、其金額は三、二二九・八二弗に過ぎなかつたのである。然るに、請求者等は船主の代理人が不熟練なる船員を採用して乗組ましめたるが故に、右の如き法律上の利益を享受し得ざるものであると主張した。茲に於て、事件は大いに紛糾したが、結局妥協が成立した。即ち船主は總要求額に對して、七五、〇〇〇弗を支拂ふこととなつて事件は落着いたのである。然し乍ら、船主は右の外すでに多額の費用を支拂つてゐた。即ち葬式費三、九六六弗、衣服費一二、三三九弗、船員及び旅客を救助する爲めに給與したる物品の價額一四、二四〇弗及び生殘者の食費及び旅行費四、四七三弗を支拂つてゐた。また、訴訟費用は五七、〇〇〇弗に達したのである。

而して、此事件について、クラブは慎重審議を重ねたる末、二八、四四九磅一一志一〇片を支

拂ふこととしたのである。

(四) クラブは其加盟船舶の航海上の過失に原因して他船と衝突したる場合に於て、其他船の所有者及び之に積載せる積荷の所有者に支拂ふべき損害賠償金の四分の一を支拂ふ。此點についてはすでに説明したるを以て實例を省略する。たゞ茲に一言したいことは、保險會社が普通用ふる衝突約款は所謂四分の三R、D、Cなるを以て船主は賠償金の四分の一を負擔せざるべからざること、船價及び運送品の價額が巨額に上る今日に於ては、此の四分の一がかなりの重大なる負擔なること及びこの負擔を共同して負擔せんとすることが、クラブ勃興の一大原因にしてまた其業務の最重要なるものの一たることである(註)。

(註) H. G. Lay, Marine Insurance, p. 133.

(五) 加盟船舶又は其挽船の航海上の過失を原因として貨物、突堤、防波堤、其他の物體に生じたる損害。

〔實例〕 此例はソウルト・セント・マリーに於て閘門を破壊したるペリー・ジー・ウオーカー (Perry, G. Walker, 四、四七〇噸) に關するものである。

本船はローレンからウエスト・シユペリオルまでの石炭運送の途上、スー河のカナダ水門内に

入つた。本船が除々に前進するを見て、水門係は後退すべき合圖を爲した。然るに、後退をかける代りに、舵手は前進全速力をかけた。かくて、本船は下流の水門の扉の東半に衝突して、此の扉を押し破つた。之と同時に上方の扉も開いてしまつた爲め河水は奔流した。されば上流の北部に碇泊して居た旅客船アツシニホイア (Assinihoia) は激流に巻き込まれてウオーカーの右舷に衝突した。また、クレセント・シチー (Crescent City) は押し流されて、間もなく沈没した。此事件に於ける船主の法定責任制限額は二〇四、一〇九弗だつたので、クレセント・シチーの船主は其の請求額一四八、八四三弗に對して一二七、七三八弗を受取り、アツシニホイアの船主は其請求額三九、九六五弗に對して三一、二八六弗を受取ることとなつた。而して、カナダ政府は水門の所有者として、法定責任額の割宛てに満足せず、五七、八二四弗即ち損害全額の賠償を命じた。されば此等の諸賠償額及び之に關して要したる費用の合計は、四八、二四七磅の巨額に達したのである。而して本船の加盟せるクラブは其全額を支拂つたと云ふ。

(六) 船主が支拂を受け得ざる貨物の共同海損分擔額及び特別費用。

〔實例〕 此例は一九二二年六月モビール・カラヲ間の航海を爲せるノルドファール (Nordfarer, 三、七三四噸) に關するものである。

本船はクレツプ・ラインに定期傭船され、更に石炭及びコークス運送の爲め、ある商會に傭船されたものである。本船が水先人の指揮の下にパナマ運河通航中、針路を誤りたるを以て、後退を始めたるが、其途中、運河の岸に碇泊せる舢舨と衝突した。兩船とも損傷を被つたが、本船の損害は特に甚だしかつた。かくて、本船は二隻の挽船に助けられてバルボアに到り、同地にて修繕を受くる爲め、貨物を陸揚げし、且つ二十七日間滞在した。かくて、共同海損の問題を生じた。而して、精算者は傭船契約條項に基きヨーク・アントワープ・ルールスを適用して共同海損の精算を行ひ其結果共同海損と認められし損害額は二三七一・九二弗にして主たる項目左の如し。

貨物の陸揚及船積費用

一二、四一八・七三弗

避難港に於ける船員の給食料其他

二、九五九・七一弗

精算の費用及び報酬

一、八三五・二二弗

共同海損立替金の利息

六四二・二七弗

而して負擔價額及び分擔額は左の如くである。

船舶負擔價額

三五、九八一・八四弗

船舶の分擔額

八、五一六・二四弗

貨物負擔價額

六四、二〇三・二五弗

然るに、船主は荷受人から右の分擔額を受取り得なかつた。何故なれば、荷受人の所屬國たるペルーの法律には、船長の過失に原因する損害については船長自ら負擔すべく、之に反する特約はすべて無効なる旨が定めてあるからである(註)。

(註) ペルー商法第六三三條參照

而して、本件に關してクラブは三、三八一磅五志八片を支拂つたのである。

(七) 船舶の殘骸の引揚げ又は移動に要したる費用。

〔實例〕此例は一九一五年八月、ティムス河に於て難破せる汽船ホニトン(Honiton, 四、九一四噸)に關するものである。

本船はノース・ノック・デープの沖にて水雷の爲めに大破を蒙りたれば、政府の挽船は之をラ・ノーレまで引戻さうとした。然るに、ティムス河に入つてから、本船は沈没せんとしたるを以て、八月三十一日その河の北岸に坐礁せしめた。ロンドンの港務部は救助作業を行ひたるも失敗に歸した。九月九日に至つて、本船の後部は破壊した。かくて救助の見込がなくなり、船體は放棄さるゝに至つた。然るに一九一七年六月にロンドン港務部は本船の監理に要したる費用とし

て一、六六六磅一二志一片の支拂を船主に要求した。また救助されたる貨物の純手取金は八五四磅であつた。而して一九二一年二月ロンドン港務部はある救助會社に對して、本船の殘骸除去を三、五〇〇磅にて請負はしめた。

而して、クラブの支拂ひたる金額合計は六、四三三磅六志四片であつた。

二、相互保險組合が行ふ損害填補の主たる場合及び其實例を擧ぐれば左の如くである。

(一) 航海上の過失以外を原因とする貨物の船積、運送、陸揚又は引渡に關して生じたる損害。即ちクラブは其加盟船主の使用人又は代理人の過失又は怠慢について其主人を保護するのである。

〔實例〕此例は一九二〇年八月、ニューヨークからアントワープに航海せるヘスチャー(Hastier 三、〇〇六噸)に關するのである。

本船は七月一七日に出帆し、アントワープに向けて非常なる難航を續けた。而して、八月一日以來、冷蔵室内の溫度は高まり、殊に機關に近き中甲板第三室内のそれは甚しかつた。即ち此室にては數日に互つて華氏四十度を超過した。されば、貨物を陸揚げしたる際に、荷受人たるベルギー國政府は損害賠償を請求し、司法鑑定人は實地檢證を行つた。而して、鑑定人等は、肉類の腐敗は高溫に原因するが、其高溫は分離装置の欠陥に基づくものであり、而して同装置は發航前

に取換ふべかりしものである、と結論した。また、彼等は冷凍装置そのものには欠陥なく且つ肉類は適當に積込まれ、且つその船積み前に各鐵管内の循環の調節についても一切の必要なる手段を講じたと報告した。而して肉類の損害額は二、二八七、一一四法に達した。裁判所は鑑定人の意見に基いて、船舶に對して不利なる判決を下した。控訴院も亦此判決を認めた。しかも此判決は事實問題に關するを以て之を上告し得なかつた。而して控訴院がかくの如き判決を下したるは、船主が相當なる注意を用ひたることの證明を爲し得ざる事實に立脚したのである。

而して、クラブの規則によれば、其加入者の過失又は故意を立證し得ざる限り損害填補の要求を拒絶し得ないことになつてゐる。結局、クラブは船主に對して一七、五〇〇磅を支拂ふと云ふ妥協が成立した。

(二) 陸揚貨物の數量超過又は不足、密輸出又は移民法違反其他に關して政府又は官廳が徴収する罰金。

〔實例〕 此例は一九二一年八月バルセロナに於て、税關から罰金を課せられたるアミル (Amir 五三八噸) に關するものである。

本船がフランスからバルセロナに到着したる際に、税關の役人が之を臨檢して、多量の葉卷煙

草と絹製品が積荷目録に記載されずにあることを發見した。而して、船長が之をスペイン國に密輸入せんとしたことが明かになつた。役人は此等の商品を沒收した上に最も嚴重なる罰金を課した。即ち、其輸入税額の三倍なる一〇八、〇〇〇ペセタの罰金を課したのである。而して役人は船長を相手取つて其支拂を求むる爲め訴訟を提起したが、船長には支拂能力がなかつた。然るにスペイン國の法律によれば、船長が罰金を支拂ふ能はざるときは、船主は之について責任を負はねばならないのである。船主は控訴した。そして、銀行の保證狀を提出したが、何等得る所がなかつた。マドリッド駐在の自國の大使を煩はしたが、之も何等の効果もなかつた。茲に於て、船主は船長及び高級船員を解雇し、此事件については絶対に自分は善意であつたこと、及び自分の船舶は未だかつて此種の違反を爲さず、従つて處罰せられたることなき旨を立證して、自分の支拂ふべき罰金に對する填補を保險組合に請求した。

クラブは右の請求を承認して、其請求額即ち三、五六二磅一七志七片を支拂つた。

(三) ペスト其他の傳染病の發生によつて生ずる臨時の諸費用。

此の費用については實例をあぐるまでもなく、何人も之を了解し得るであらう。

(四) 船舶の共同海損、救助料、損害防止費用の分擔額。

普通の船舶保険証券を以て船舶が保険されたる場合に於て、右の分擔額は船舶保険者の支拂ふ所のものである。然し乍ら、船舶の保険價額と共同海損精算の際に定めらるゝ船舶の價額とが、同一でないことがある。而して、後者が前者より大なるときは、船舶の分擔額の一部のみ保険者の負擔となり、他の部分は船主の負擔に歸するのである。而してクラブは此の船主の負擔部分を填補するのである。然し乍ら、茲に注意すべきは、保険價額をなるべく少額に定むる船主はクラブより多額の填補を受くる結果となることは是である。之を避くる爲めクラブの委員會は、其船舶が充分に保険されてゐたか否かを判定する權能を賦與され、此判定に従つてクラブの填補額が定まるのである。

此等の問題に關する實例は遺憾乍ら、私の手許にない。

(五) 以上に列擧したるもの以外の臨時費用又は損害にして、之を填補することは、相互保險組合の趣旨に合致すると委員會が認めたるもの(註)。

〔實例の一〕 此例は一九二〇年十二月、サンフランシスコからハヴァナに航海せるアルヴァラド(Alvorado, 二、〇五三噸)に關するものである。

本船はハヴァナにて引渡すべく罐詰を積取つた。而して、船荷證券には荷送人又は荷受人の危

險及び費用に於て、本船は其荷物を解舟に積卸すことを得べき條項があつた。然し乍ら、船積の際に船主は其荷物のある分量だけは埠頭に陸揚げすべきことを承諾し、たゞもし餘地なき場合に限り之を解舟に積移し、其費用は自ら負擔すべく且つ此事項については一切責任を負はずと表明したやうである。ハザアナに到着したる際には、港に餘地なく、従つて船主は解舟上にて引渡す爲めに解舟業者と契約を結ぶだ。當時は雨季であつたが、船主は貨物を保護するに足るだけの雨被ひを用意しなかつた爲め、引渡前二ヶ月間、貨物は解舟上にて雨にさらされた。茲に於て、荷送人は荷不足と、損傷を理由として多額の損害賠償を請求した。之に對し船主は船荷證券の條項を採用した。然し乍ら、兩者は妥協して結局八、二二六磅七志二片を授受し、事件は落着した。此妥協によつて船主は荷主の損害の五〇％を負擔したのである。

而して、クラブは雨季の陸揚及び其陸揚中に於ける荷物の保護不完全については、船舶側に怠慢があつたものであり、従つてクラブにも填補責任があると認めて、四、〇〇〇磅支拂ふこととした。

〔實例の二〕 此例はエラライン (Ellaline) に關するものである。

本船は一九〇六年の建造に係るものなるが、一九一九年頃ロイズに依つて十二ヶ月間保險され

た。而して、其保險證券には、次の如きインステイテユート・タイム・クローズが挿入してあつた。

即ち「船體又は機關の隠れたる瑕疵に原因する船體又は機關の損害を填補する、但しその損害が船主の相當なる注意の欠陥によりたるときは此の限りに非ず」といふ約款があつたのである。

而して、一九一九年三月船舶が龍骨検査を受くる爲め入渠したる際に、船尾材に裂傷あることが發見され、ロイズの技師は、其の使用に耐えざること、並に其の裂傷は明瞭なる瑕疵にして隠れたるものに非ずと主張した。茲に於て船主は保險者を相手取つて、船尾材の取換費用の填補を求むべく訴訟を提起した。然るに、判事スクラットン氏は船尾材鑄造の際に表面に缺點が現はれたるを以て、其缺陷を巧に補充し、鑄造上の缺點を隠蔽したるを以て相當の注意を以てするも今日まで發見し得ざりしものと認定した。而して、此の理由によつて保險者に有利なる判決を下した。控訴院も亦同じ意見だつた。茲に於て船主はクラブに對し取換の費用を請求した。然るに、かゝる事件は極めて稀なるを以て、論争が重ねられた。然し乍ら、結局クラブは一、五〇〇磅を支拂つた。

(註) H. Holman, Handy Book for Shipowners and Masters, p. 83.

以上は多數の保險組合の主たる業務に對する解説であるが、茲に特に注意すべきことは、相互組合が保險金を支拂ふに當つてフランチャイズ(免責歩合)を設けてゐることである。而して其内容は組合によつて異り、また組合員の國籍によつて異つてゐるが、主として保險されたる危險によつて異つてゐる。

即ち普通の組合は保護及び填補の請求額から一〇磅を控除するが、人の死亡又は傷害については免責規定がない。また、荷不足、運送品の持ち越し、汽罐の發熱若くは損敗し易き物品を不適當に積込みたること等に原因する損害賠償請求については四〇磅を控除するが、登簿噸數一、六〇〇噸以下の船舶については、其一噸につき六片を差引くと定むるものがある。而して免責點については、リヴァプールの諸組合は、著しき例外を成してゐる。即ち、有色人の船員又は少年者の死亡又は傷害に對しては、一〇磅以下の請求に應せず、白色人船員については、五〇磅未滿の請求に應じない。また、それ以外の人々に關しては、一〇〇磅以下の請求を拒絶する。また、巡回航海に於て、貨物に生じたる損害については、填補請求額から五〇〇磅を控除し、且つその航海の各中間陸揚港に於ける貨物の損害については、二五〇磅を差引くとのことである。

また、船主の國籍に依つて、フランチャイズの異なる例は、米國船主に對して之を見る。即ち、人

の死亡又は傷害については、米國船主に對しては、五〇〇弗又はそれ以上の免責規定が設けられてゐる。これ、蓋し、米國に於ては、右の如き事故の發生したる場合に、船主は非常に多額の損害賠償金を支拂はざるべからざるが故である。なほ、貨物の種類によつてフランチャイズが異るとのことである。

かくの如く、種々の事情に應じて、フランチャイズが増減する所以は、各船主即ち組合員間に公平平等の原則を確立せんとするに外ならないこと勿論である。

乙、保險組合の多數に共通し且つ其重要なる業務は前述せる所の如くである。次に組合のあるものゝみが行ひ又は多數の組合が副業的に行ひつゝあるものを列舉しやう。

一、小 損 害

普通の船舶保險證券には所謂免責約款（メモランダム）又はインステイチュート・タイム・クロイズが挿入されてゐる結果として、船主は三%以下の單獨海損については填補を請求し得ないものである。然るに、此の歩合は決して高率ではないが、近世の高價なる船舶については填補せられざる單獨海損額は、かなり大きな金額に達するのである。従つて、此の歩合（フランチャイズ）に達せざる小損害にして、一%又は一定の金額を超過するものを相互的に分擔することを主なる

目的として設立されたるクラブがある。之を小損害クラブ (Amali Damage Club) と云ふ。而して、このクラブは船舶坐礁中、修繕中又は使用不能なる場合に於ける船員の給食料及び船舶が土地と衝突しても、其衝突が坐礁と見做されざる場合に生じたる損害等をも負擔する(註)。

(註) Arnould on Marine Insurance, Sect. 81.

二、戦争危険

船舶に關する戦争危険は、クラブが負擔するを普通とする。何故なれば、普通の保險證券には戦争危険除外條項 (F. C. & S. Clause) があるからである。尤も、ロイズ及び保險會社は屢々此約款の除外する危険を引受けるのである。然し乍ら、戦争危険を相互主義に基いて負擔する組合が設けられてあり、此種の保險の大部分は、此等の組合の業務となつてゐる。

此業務について最も顯著なるものは、世界の大戰に於ける戦争危険である(註)。即ち一九一四年八月から一九一七年八月まで滿三ケ年間、英國船舶の殆ど全部に關する戦争危険はロンドン、リヴァプール及びニューカッスルに各々其の本部を有したる三個の保險組合の團體によつて、引受けられたのである。かくて、其の保險金額は約二億五千萬磅に達したのである。而して、保險金支拂高が收入保險料を超過せる場合、即ち組合に缺損を生じたるときは、保險金額に比例する釀

金を爲さしめたのである。勿論、此の背後には英國政府があつて、組合の引受額の八〇％を自ら引受けたのである。

(註) H. Holman, *Revue de droit maritime comparé*, p. 2.

三、運賃及びデマレーヂに關する訴訟

運賃契約又は備船契約を爲したる場合に、船主は運送賃、備船料又はデマレーヂにつき訴訟を起し又は訴訟せらるゝことがある。而して、その訴訟の費用は、かなりの多額に上ることが少くない。然るに、此の種の業務を専門的に行ふクラブがあつて、その加入船主の爲めに訴訟を行つてゐる。

四、抑 留

種々の理由によつて船舶は運航し得ざることがある。例へば坐礁し又は沈没したる場合、又は修繕を要する時、機關の破壊、官憲に抑留せられたる時若くは損傷を被りたる爲め氷結せられたるときに如き場合に於ては、船舶は運航し得ず、従つて船主は不慮の損害をうける。此損害を相互的に分擔する爲めの保険組合があると云ふ(註)。

(註) *Arnold on Marine Insurance*, Sect. 81.

五、新舊交換費

普通の海上保険証券の下に於て、船主は船舶の修繕費につき保険者より填補をうけ得るのである。然し乍ら、其費用の全額を支拂はしむるを得ないことが普通である。即ち保険者は其修繕費から新舊交換費と稱して其三分の一又は六分の一を控除したる金額のみを支拂ふのである。この船主の負擔部分たる三分の一乃至六分の一を分擔する爲めの保険相互組合が設けられてゐる。

六、普通保険者と同一なる業務

保険組合のうちには、ロイズ其他の普通保険証券と同じ條件にて保険するものがある。たゞロイズ証券上のメモランダムと異つて其歩合は3%ではなく、1%又は船舶總噸數に對し、一噸につき三志と定め、若くは一定金額例へば五〇〇磅以下の單獨海損は負擔せずと定めたる証券を用ふるとのことである(註)。

(註) Arnould on Marine Insurance, Sect. 82.

七、運賃

相互組合のうちには運賃の保険を行ふものがある。此保険に於ては事實上被保険利益の存するときは勿論、之なき場合に於ても、船舶の全損を條件として、一定の金額を支拂ふことを約する

ものがある。かゝる約束を含む保険証券は賭博保険証券と言はねばならぬ。

× × ×

以上は海上相互保険組合の業務であるが、此等の組合は其組合員が船主なるのみならず、此等の組合に於て船主が密接に結び付けられてゐるので、組合は保険以外の事項につき、船主に共通なる利害問題を討究し、其對策を講じてゐる。即ち、船舶業に關係ある内外の法規に反對し、又は海運業に重大なる利害關係を有する訴訟に關與するのである。而して此等の組合の威信は廣く認められてゐる。此點について、かつて、フェア・プレーの記者は「クラブは世界の海商諸國に行はれてゐる法律制度及び諸港の慣習をば、絶えず取扱はねばならない。而して、此等のクラブの勢力は、世界の隅から隅まで、知れ渡つてゐる、また尊重されてゐる」と言つてゐる。

かくの如く、クラブ自ら直接的に船主に共通なる問題に關與する外、他の海事團體に大なる援助を與へてゐる。即ち、船員の雇傭及び災害手當等について生ずる問題には、主として海運聯合會 (Shipping Federation) が、其對策を講ずるのであるが、此の會の維持費は、クラブが保険料を徴收する際に、其加盟船主から徴收せる會費より成るのである。また、立法的及び國際的問題について船主防護の任に當るものは海運集會所 (Chamber of Shipping) であるが、此も亦、クラブの援助を

受けてゐる。

而して、此二つの重要な團體の執行委員會の全員は、いづれかのクラブの委員會の一員となつてゐるのである。思ふに、英國の船主が世界的に最も強固なる團體力を有する所以の一つは、保險組合の内部に於て、お互に固く結び付けられてゐるがためであらう。

四

前述せるが如き重要な業務を營みつゝある英國の相互保險組合の組織及び其經營方法は如何。すでに述べたのが如く、組合にも多種多様のものあるを以て、此等の點については、有力なる組合に共通なる事項を考究するに止めやう。

言ふまでもなく、組合は船舶を相互保險に附したる船主を組合員として成立する。而して、此等の組合員は若干の委員を選定し委員會を組織せしむる。普通には、比較的多數の船舶を所有する者が委員となる。其の上に一名の組合長があり、且つ事務を處理する爲めに秘書役一名をおく。

右のうち、委員會が極めて重要な任務を帯びてゐることは前節に引用したる諸事件に於て、容易に之を知りうるはずである。此の會は二ヶ月に一回づゝ會合して、損害填補の請求を處理し、且

つ各組合員の支拂ふべき釀金額及び其納付期日を決定する。また、保險問題については、大小の微妙なる問題が起り易いのであるから、組合長及び秘書役も極めて有能なる海事通でなければならぬ。従つて、組合長には、かつて海事協同會とか又は海運集會所とかの總裁たりし名望及び經驗に於て缺くる所なき人材が選ばれることを常とする。而して、秘書役として最も令名を馳せた者は、世界の海運界にかくれなきサー・ノルマン・ヒルである。

次に、組合員たらんと欲する場合の手續を見るに、それは極めて簡單である。即ち保險に附すべき船舶の狀況を記載したる書面を以て申込を爲す。而して、もし組合の重役が之を承諾するならば、重役に對して船主は自己の姓名を組合員表に、其保險を保險原簿に記載すべき權能を與ふるを以て足るのである。

組合員の資格は保險期間と終始すること勿論であるが、其保險は期間保險たるを普通とし、二月二十日正午（格林ニツチ標準時による）から翌年の同月同日同時刻まで一ケ年間繼續する。かくの如くして、相互保險契約は毎年更改せらるゝ。

また、組合の發行交附する保險證券は、組合の同意なしには、之を讓渡し又は質入することを禁ぜられてゐる。

組合員が死亡し又は辨濟無能力となれるとき、若くは船舶を擔保に供したるときは、保險契約は終了する。但し最後の場合には、一切の釀金の支拂につき、充分なる保證をクラブに提供すれば、保險は終了せずと定むるを常とするといふ。

組合員の最大の義務は釀金の支拂である。抑も、相互保險の特徴は、各組合員に損害を分配することである。また、組合は若干の經費を要する。而して、損害及び經費は各組合員の釀金によつて支辨される。往時の慣習に依れば、組合は、各員より、先づ加入申込金のみを受取り、後に清算を行ひ、必要に應じて釀金を徴收したが、現時に於ては、釀金は普通年三回に分割されて、前拂せらるゝの慣習が成立した。

而して、收入超過又は不足の場合には、各組合員に對し割戻し又は追徴を行ふこと、相互組合の性質上、當然である。

なほ釀金高は保險金額に比例するものと、被保險船舶の噸數に比例するものがある。此點は定款に定められてゐるが、普通全損及び共同海損については、保險金額により、單獨海損については船舶の總噸數によるとのことである。従つて、プロテクション及びインデムニチーを目的とする相互組合の釀金額は總噸數によるのである。

さて、然らば前拂されたる釀金額に對し追徴金が比較的多額となることなきか。換言すれば、船主の負擔は年々甚しく動搖することなきか。若し然りとすれば、組合員は相互保險に對して失望の情を禁ずる能はざるべきである。我等はある。有力なるクラブの釀金表を検することに依つて、右の間に答へねばならない。その釀金表は左の如し。

年 度	前 拂 額	追 徴 額
一九一三	一志	○
一九一四	一志	○
一九一五	一志	三片
一九一六	一志	三片
一九一七	一志	九片
一九一八	一志	九片
一九一九	一志	一志六片
一九二〇	一志四片半	八片半
一九二一	右同	○
一九二二	右同	○
一九二三	右同	一片
一九二四	右同	○

一九二五

右同

○

〔附記〕 此クラブの引受けたる危険はプロシクシオン及びイムテムニチーに關するすべての危険である。従つて、釀出金額は船舶の總噸數一噸當りの保険料である。

前掲の表に一べつを與ふるとき、我等は次の四つの事實について考へさせられる。

第一、前拂額に比して追徴額が小さいことである。従つて組合員を失望せしむることが殆どないのである。その原因は何であるか。思ふに、此クラブは極めて有力にして、多年の經驗を有するのみならず、十三ヶ國に互つて、多數の船舶を保險しつゝあるが爲めであらう。なほ、此クラブの最近の事業統計が手許にないから、他の一つのクラブの事業を見て、クラブなるものゝ大さを想像することにした。一九二七年に於て、後のクラブのプロテクションの部に加盟せる船舶は一、〇二二隻にして、二、一二二、七一五噸に上り、インデムニチーの部に加入せるものは八〇一隻にして、二、〇〇三、五七六噸に達する。また、戦争危険に對する船舶保險の金額總計は四二、三六五、八〇〇磅にして、運賃の保險金額總計は三、八四〇、〇〇〇磅に上つたとのことである(註一)。しかも、此クラブは到底第一流に位し得ざるものである。以て、巨大なるクラブの如何なるものかを察し得やう。

第二に注目すべきは、十數年を通じて、釀金額が甚しく動搖せざりし、此讚歎に値する事實これである。其依つて來る所以は、第一の現象の原因と同じであらうと思はるゝ。

第三に此の釀出額の小なることは是である。若しも普通の保險會社が噸當りの年額保險料として、右表險如く一志五片内外を受けて、前記の危険を引受くるならば、數年内に經營難に陥るべきは、火を見るより明かである(註二)。かくの如く相互保險料の低廉なる理由は、やはり極めて多數の船舶を保險するによるものと思はれる。

最後に、一つの驚くべき事實に注意せねばならない。それは、船舶の大小及び其新古を問はず、一樣に總噸數に比例して保險料を取立つること、是である。かくの如くにして、相互組合の基礎たるべき各組會員間の公平は、果して期待し得べきものであらうか。換言すれば、新造船の所有者は古船所有者よりも、巨船の所有者は小船のそれよりも不利益なる待遇をうけつゝあるか。若し然りとすれば、何故に組合を脱退せざるか。彼等が脱退を敢てせざる所より推せば、不當なる待遇をうけつゝあるに非ることを知るのである。即ち、船舶の大小又は新古はプロテクション及びイムデムニチーの關する限りに於ては、差等を設くべき理由とならないのである。此見解は、一見不可解ならんも、其説明は決して困難ではない。世人の考ふるが如く、新造船の遭難率が古船のそれに比し

て小なるは事實である。然し乍ら、中小の古船は、主として穀物、木材及び石炭等を輸送するが故に貨物に關する損害賠償額は、高價品を運送する新造の大型船の賠償額よりも遙かに少額である。ある専門家の計算に依れば、三、〇〇〇噸の古船が石炭を運送するときは、其賠償額は一ヶ年噸當り一片なるが、各種の雜貨を輸送する新造一二、〇〇〇噸型の新造船に對する損害賠償請求額は其四倍にも達するとのことである。かくの如くにして、種々の事情は、各種の船舶の危険を、プロテクションとイムデムニチーの關する範圍内に於ては、平等化することである。

なほ、組合と組合員との間に起り易き、填補請求に關する紛争は、如何にして解決せられつゝあるかを尋ねなければならぬ。普通には妥協策を講ずる。もし、之に失敗するときは仲裁者を選任して、其意見に従ふ。換言すれば、殆どすべての組合は、訴訟を提起する前提條件として、仲裁によるべきことを定めてゐるのである。

(註一) Fair Play, Jan. 19, 1928.

(註二) H. Holman, Revue de Droit Maritime Compapé, Tome 13, p. 15

上來、私は極めて拙劣ではあるが、然し乍ら、かなり詳細に英國の海上保險相互組合に關する研究を試みた。今や、此の研究の出發點に立ち戻るべき時期に到達したように思ふ。即ち我國の船主の海難に對する解決策如何といふことを考へねばならない。而して私の達したる結論は左の如きものである。

第一に船主は相互組合を組織して、保險料引上に對抗するよりは、官廳と協力して海難の減少に盡力すべきであると思ふ。海上保險業が獨占事業でなくなつてからは、營利保險者に對抗する爲めに設立された保險組合は殆どないと言つてよい程である。

第二に營利保險者の負擔せざる危險、殊に最近重大問題と見られてゐる船員の失業、傷害及び死亡等については、相互保險組合をして、之に當らしむべきである。但し相互保險組合の業務は極めて、デリケートなる問題を取扱ふに存するが故に、其役員として海事に豊富なる經驗を有し、且つ公明正大な人を得るに非れば其成功は覺束ない。また、多數の船舶を加盟せしむるに非れば、圓滑なる經營は期待し難いと思はるゝ。

なほ茲に附言すべきは、右の私の結論は英國の先例から引出したものであるが故に、わが國の船主の海難對策として、絶対に正確に最良策なりと言ふのではない。わが國の船主には、わが國情に

最も適したる他のよりよき策があるかも知れないこと、是である。