

書評

大谷孝一 他 (著) 『海上保険法概論』
(損害保険事業総合研究所, 2003年)

李 洪 茂

I はじめに

日本は、貿易依存度の大きい国であり、貿易に欠かせないものが海上運送を中心とする国際貨物運送である。近年における国際化の進展による貿易の増加に伴い、国際貨物運送の重要性は増している。この国際貨物運送に関するリスクに対処するものが海上保険であり、近年増加傾向にある航空運送に使われる航空保険にも海上保険の保険約款が準用されている。このような海上保険における原理原則は損害保険制度の全般に大きく影響しており、近年まで保険学の主な研究対象であった。従って、自動車保険などの進展によって、海上保険の損害保険全体に占める収入保険料の割合が低下したとはいえ、海上保険論における理論的な体系は保険論を理解するうえで極めて重要であることには変わりない。

このような海上保険には、船主等の運送人のための船舶保険 (Hull Insurance) と、貿易業者 (荷主) のための貨物保険 (Cargo Insurance) があるが、船舶保険と貨物保険にはそれぞれ異なる特徴がある。例えば、船舶保険は海運業者が自分のために付ける場合が多いが、貨物保険は輸出業者が輸入業者のために付ける場合も多い。従って、船舶の所有者または賃借人に変更があった場合にはその時点で保険契約が自動的に終了するが、貨物保険では貨物の所有権または危険負担が移転する場合にも保険契約が継続される。

これらの海上保険の契約の際に、内航貨物と日本船に対しては和文保険証券と和文約款が使われるが、外航貨物と外国船に対しては国際的に認知されている英文保険証券

券と英文約款が使われている。英文保険証券が使用される保険契約には、英文保険証券に規定されている準拠法条項によって、イギリスの海上保険法が適用される。従って、海上保険の研究のためには、貿易と海上運送に関する基礎知識に加えて、日本の保険契約法とイギリスの海上保険法を理解する必要がある。しかし、これらはそれぞれが専門性の高い分野であり、それぞれ異なる理論体系を有しているため、海上保険に関する多くの解説書が出版されてきたにも関わらず、それを十分理解することは難しいといわれてきた。このようなこともあって、海上保険の研究者も少なくなってきた。

このような状況下で、今泉敬忠・大谷孝一著『海上保険法概論 改訂版』（財団法人損害保険事業総合研究所、2003年）（以下、本書と称する）が出版された。以下、本書を読み、その内容について論評を試みることにする。

II 各章の内容

本書は、本文218ページ、付録68ページであるが、本文は第7章に構成されている。この本文は、第1章、第4章、第6章および第7章を今泉敬忠博士が執筆され、第2章、第3章および第5章を大谷孝一博士が執筆されている。この中で、紙幅の制限もあるため、大谷孝一博士が執筆された各章の内容のみを要約すれば、次の通りである。

1. 第2章 海上保険の歴史

海上保険は、商人が営利のために行った「非常に儲かる仕事と海上危険との交換」という一つの事業から起こったのであって、この営利主義に基づく海上保険が相当程度に発達した後、その経験が他の被災者救済制度に採用されて、今日の合理的な真正保険へと発展を遂げたのである。14世紀に入ると、商人の間には、実質的な海上保険契約が行われるようになった。

ギリシャ・ローマ時代から地中海沿岸地方では、冒険貸借または海上貸借と称される金銭消費貸借が行われていた。つまり、航海業者が、船や積荷を担保にして金融業者から借金をし、船が無事に寄港すれば、元金に多額の利子（1航海につき、元金の24~36%）をつけて返済するが、船が航海中海難、海賊、戦争等の海上事故に遭遇して全損となったときは、借金の返済を免除されるという契約であった。12、3世紀頃になると、冒険貸借はイタリア、フランス、スペインなどの地中海沿岸諸国の港で盛んに行われる

ようになった。

1234年, 180代ローマ法王グレゴリー九世(Gregorius IX, 在位1227~1241)は, 微利禁止令を発し, 一切の利子の授受を禁止した。しかし, 金融業者たちは, ある時は金融業者のサービスに対する報酬の名目で, ある時は金融業者の支払った費用に対する謝礼のかたちで, またある時は無償の消費貸借や売買を仮装することによって多額の利子を徴収し, 冒険貸借と同じ機能を果たせようと考えた。

一方, 航海業者の中には, 航海が無事終了したのに借金の返済を怠る者が出てきた。それと同時に, 冒険的な航海を重ねてかなりの財産を蓄え, もはや航海開始前の資金調達を必要としない航海業者も次第に増えてきた。彼らにとっては, 新たな航海の挫折によって, せっかく蓄えた財産を失うことが一番恐ろしいことであった。また, 必ずしも豊富な資本を有していなかった当時の金融業者たちは, 冒険貸借によって事前に資金を融通し, 借金を踏み倒される危険を冒すよりも, 事後に損害の補償を行う方が得策であると考えようになった。つまり, 冒険貸借の融資と危険負担という二つの機能のうち, 後者だけを取り出した制度がここに生み出されるわけで, これがまさに海上保険そのものであった。

しかし, 海上保険がただちに一つの契約としての市民権を勝ち得たと考えることはできない。例えば, 1343年2月18日, 1347年10月23日, あるいは1348年1月15日のジェノヴァの海上保険契約は無償の消費貸借を仮装していたし, 同じくジェノヴァの1362年9月17日および1370年7月12日の海上保険契約は売買を仮装したものであった。これら以外にも, 海上危険の負担を唯一の目的としながら, 無償の消費貸借や売買を仮装している契約の記録は多数現存しているが, こういった仮装契約は, イタリアでもジェノヴァだけにみられる形態である。それは, この地が海上保険発祥の地であると同時に, この地における微利禁止令の適用が比較的厳しかったためではないかと推察される。

仮装保険契約は, 14世紀の中葉から後半にかけて, 次第に形を整え, 形式的にも内容的にも今日の海上保険契約と同じような, 独立した種類の保険契約に変容していく。14世紀, 北部イタリアの都市部で行われた海上保険は, おおざっぱに言ってヨーロッパ大陸を北上するかたちで伝播し, 16世紀には, フランドル地方がイタリアに代わって海上保険の中心となる。さらに, 海上保険は, 北上してハンブルク, アムステルダムへ, また英仏海峡を渡って, 現在の海上保険の中心であるロンドンへと伝えられていくのであ

る。

海上保険契約は、現代の通説によると、ジェノヴァ、ピサ、フィレンツェ、ヴェネツィア、パレルモなどイタリアの商業諸都市において14世紀に始められたとされている。しかし、ジェノヴァとヴェネツィアの間は直線で約300キロも離れており、ジェノヴァとパレルモ間でも250キロ離れている。このように何百キロも離れて独立した別個の都市において、同時多発的にいっせいに海上保険が始まったと考えるのは不自然であろう。どこかの都市で生まれたものが、他の都市に伝播したと考えるのが自然であろう。少なくとも海上保険が最初に始まった都市は、ヴェネツィアではありえない。ヴェネツィアの裁判所における判決に登場してくる保険者は、ジェノヴァあるいはもっぱらジェノヴァ人から成る8名の保険者の商会であって、ヴェネツィア人保険者は希だったのである。

著者は、海上保険が生まれたイタリアの最初の都市は、ジェノヴァであると考えている。木村英一博士の『海上保険証券生成史』においても、「無利息消費貸借や売買を仮装した保険契約の実際の記録はすべてジェノヴァのものであって……」と述べられている。さらに、ジェノヴァでは、1336年に保険の規制を対象にしたデクレが出されており、1369年には世界最古といわれる海上保険条例が定められている。

さらに、フランス、イギリス、日本への海上保険の伝播について、詳細に述べられている。

2. 第2章 被保険利益

被保険利益とは、保険の目的物に危険が発生することによって、損害を被る可能性がある。保険者は、原則として保険に付けられた被保険利益に生じた損害しかてん補しない。被保険利益の要件は、次の通りである。①被保険利益は、金銭に見積もることのできる利益でなければならない。従って、一般人が有する家計図や祖先の位牌、あるいは恋人の写真等、その価値を客観的に評価できない精神的、宗教的あるいは感情的利益は、有効な被保険利益とはならない。②被保険利益は、契約上これが確定されなければならない。③被保険利益は、適法なものでなければならない。

海上保険における被保険利益は、個々の被保険者の、特定の保険の目的物に対する関

わり具合によって、所有者利益、担保利益、使用利益、収益利益および代償利益がある。これらは被保険者が現に有する財産が海上保険によって失われ、または将来財産を取得する期待が海上保険によって失われ、または将来財産を取得する期待が海上危険によって妨げられることによって損害を生じるものであるから、損害の対象となるものがいわゆる積極財産である。これに対して、固有の海上被保険利益ではないが、責任利益と費用利益は、海上被保険利益に準じて取り扱われる被保険利益である。これらは被保険者が現に有する保険の目的物に直接関わる利益というよりも、海上危険が発生した結果、被保険者の全財産からの支出を余儀なくされ、被保険者の財産が減少するか負債が増加する形で損害が現れる。したがって、損害の対象となるものがいわゆる消極財産である。

さらに、被保険利益を金銭に見積もった価額である保険価額と、契約金額である保険金額の関係に対して、日本の商法と1906年英国海上保険法(MIA)における規定の相違点について、詳細に述べられている。

3. 第5章 保険期間

保険者は、保険期間内に発生した特定の危険によって生じた特定の損害をてん補するのであるから、保険者がてん補の責めに任ずる損害は保険期間中に発生した危険によって生じたものでなければならない。したがって、損害が保険期間中に生じても、その原因である危険が保険期間開始前に生じたときは、保険者はその損害をてん補しない。

保険期間が一定の期間を標準として定められる保険を期間保険(time policy)といい、保険者の危険負担責任の時間的限界が一定の日または日時によって表示される。船舶は、航海中も港内停泊中も常に危険にさらされているから、船舶、運送貨、船費等、船舶に関わる被保険利益の保険では期間保険が適当であり、実際にも船舶保険の大部分は期間保険で契約される。期間保険の場合には、原則として保険期間中被保険船舶が就航する一切の航海が担保されるから、航海は特定されないが、被保険船舶が航行することのできる水域が契約により前もって制限されるのが普通である。

一方、航海保険(voyage policy)とは、一定の航海を標準として保険期間を定める保険である。運送の対象となる貨物は、ある地点から他の地点まで運送されれば、危険負担者の危険は終了するから、貨物保険の大多数は航海保険に付けられる。貨物保険の実

際では、最終荷卸港において被保険貨物が本船から荷卸された後60日までというように保険期間が制限されるが、これは陸上運送をも含めて広義の航海の一部分につき保険期間が時間的に制限されている契約であるから、航海保険であって、期間保険ではない。

III 論 評

海上保険には船舶保険 (Hull Insurance) と貨物保険 (Cargo Insurance) の2種類があるが、船舶保険は運送業者のための保険であり、貨物保険は貿易業者 (荷主) のための保険であることは、前述の通りである。これらの保険は、それぞれ独特な高度な専門性があり、すべてを概説すると内容が膨大になるため、その相違点を簡単に説明することは容易ではない。従った、近年発行された海上保険に関する概説書の殆どは、貨物保険のみを対象としている。

しかし、貿易業者は貨物保険を利用しているが、海運業者を中心とする運送業者は船舶保険を利用しており、貿易を円滑に行うためには、貨物保険と船舶保険を一体的に理解する必要がある。本書では、船舶保険と貨物保険を一体的に圧縮してわかり易く解説することによって、既存の海上保険に関する概説書における問題点を解決していることは、なにより高く評価されるべきであろう。

本書で、貨物保険と船舶保険の一体的な解説を可能にしていることは、海上保険における理論体系の骨格ともいうべき被保険利益 (第3章)、海上危険 (第4章) と海上危険の変動 (第6章)、保険期間 (第5章)、海上損害 (第7章) に要点が絞られていることである。これらの要点を理解すれば、海上保険の契約締結から保険金の支払までの理論体系の大筋が理解できるようになる。これらの前提条件としての海上保険制度の枠組みは、第1章の「総説」で説明されている。これらの各章の内容は、日本の商法、イギリスの海上保険法、和文約款と英文約款まで、必要な部分は最小限の条文を抜粋して、要点のみが丁寧に解説されている。圧縮された理論の理路整然とした説明と判例による事例は、読者を飽かさせない。また、海上保険制度の本質を理解するためには、その歴史を理解することが不可欠であるが、この海上保険の発祥と伝播の過程は、第2章の「海上保険の歴史」に書かれている。

一方、これまでの海上保険の歴史は、イギリスを中心に書かれてきたが、海上保険はイギリスで発祥したものではないため、その発祥と伝播の過程を正確に理解することに

限界があった。しかし、本書における海上保険の歴史は、イギリスは勿論のこと、スペイン・フランス・日本等をも検討対象に含めることによって、海上保険の歴史に対する読者の視野を大きく広げてくれる。特に、膨大な歴史資料と論理的な根拠によって、海上保険が最初に生まれた場所はイタリアのジェノヴァであると考えている(p.44)という著者(大谷孝一博士)の主張は、読者を興奮させるに十分である。さらに、既存の文献よりも簡潔でありながらも遥かに詳細なイギリスにおける海上保険の歴史に加え、既存の文献ではなかったフランスにおける海上保険の歴史の検討が行われた後に、日本における海上保険の歴史が概説されている。

第2章の「海上保険の歴史」は、歴史的な事実を究明としたものとして価値の高い文献であることは勿論であるが、海上保険制度の本質を理解するためにも貴重な文献である。イギリスとフランスを中心としたヨーロッパを深く研究された著者(大谷孝一博士)でなければ、複数の国における何百年も前の資料を丹念に収集し解読したうえで、海上保険の発祥と、殆どヨーロッパ全域と日本における海上保険の伝播過程を詳細に解説することはできない。従って、本書のような広い視野に立った海上保険の歴史の解説は、これからも現れることは困難であろう。

以上のように、本書は、海上保険に対する優れた解説書であると同時に研究書である。さらに、海上保険に対する解説書としては少ない分量(本文218ページ)で、難しいといわれる船舶保険と貨物保険の両方が、一体的に、しかも高度で具体的な内容まで簡潔でわかり易く圧縮的に解説されているのであるから驚きである。本書は、保険を研究している学者の一人として、また韓国で海上保険に関する解説書を執筆した経験のある者として、筆者の記憶に強く残る名著である。