



Title	現行コマンダ遺制 : イスパニア国海商法(4) : 条文 訳と若干の問題点
Author(s)	山崎, 俊夫
Citation	大阪外国語大学学報. 1977, 38, p. 245-260
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/80620
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

現行コマンド遺制：イスパニア国海商法（４）

—— 条文訳と若干の問題点 ——

山 崎 俊 夫

Confianza Viviente en Actualidad: Comercio marítimo de España (4)

—— Traducción de Artículos y unos comentarios de Problema ——

Toshio YAMASAKI

Resumen

---- Ensayo sobre el problema de Discriminación en Beneficios y Participantes

(Continuación) ----

Respecto al Cambio de Valor igual, la Ciencia económica de Empresa deberá basarse en este principio, a lo menos, ya que si no fuésemos así, cuyo método empleado nunca pudiera valer casi nada a la denominación de esa ciencia económica. Lógica e históricamente todas las transacciones internacionales se han desarrollado, al asumirse, a partir de la forma de mercaderías, trasladando en orden seguido de plantas, capitales reales o actuales directos, hasta alcanzarse a la de capitales inversiones ficticias como tomadas en simple cálculo de modo artificial. Al otro lado, para el investigar en ámbito de todas esas transacciones, hemos basado como siempre en punto de vista de aquel principio de igual valor económico.

En orden trazado, en más detalle, lo histórico y también teórico ha transformado generalmente como sigue: Mercaderías (esta fase contiene servicios, o eran primitivamente esclavos), Plantas, Créditos (o sean las partes de mercancías compradas al plazo, y Capitales invertidos directos), y se alcanza a la forma de Capitales ficticios o sólo de alguna Reputación monopolística (esta última falsa abarca tales como derechos de propiedades, llamado Royalty o Good Will etc., sin inversión casi nada ni de costa). Se halla particularmente abundante tal falsa recién en llamar la empresa mundial o sea de multi-nacionalidad. Otrora había tutelado el patrón de oro en sistema de clearing, o compensación de saldo, y sin embargo, se hallaba criticada casi toda forma de aquel cambio mundial, como ser de Valor desigual, principalmente cubriendo en parte de cambios actualizados entre el trecho de países desarrollados y subdesarrollados.

Hasta ahora, cotizadas varias teorías hispanicas, nuestra opinión ha llegado al resumirse, discutiéndonos, por ejemplo, en siguientes puntos de problema:

1) Para el actualizar cambios mundiales, transportes constan de cinco órdenes: de terreno, navegación, aereo, subterreno y submarino, para el cual naturalmente debe abarcarse por toda la

base constituyente, la infraestructura económica del Profesor Perpiñá, es decir, especialmente el llamado segundo componente que se denomina psicológico, y constituye éste propiedades cuyas funciones quedan acreditadas por el coste del sistema de derecho estatal.

2) Al otro lado, aquella capa que reciben capitanes será significativa como eficaz método asequible para que participen ellos al reparto de beneficios.

3) Como decía el doctor Ibarreta, ciertamente no puede servir la parte amortizada, ni ser útil para adquirir fuentes interiores al formar un fondo de autofinanciación, y, dando velocidad a la amortización, el arte de recuperar inversión, eficazmente puede alcanzar con un gran éxito al fin de lograr lucros, en campo de concurso económico.

4) Cualquier impuesto sobre beneficios será una medida participante de la política estatal, es decir: una especie de derechos de propiedades de participación en beneficios socializables.

5) El único carácter de Comanda española puede estimarse como costumbre socializable, basándose asegurado rígidamente en el principio de precio justo, al menos, desde haber predominado los cambios de tiempos romanos.

6) Entre el naviero gestor y los copropietarios, quienes ambos son componentes sociales, no se da lugar más mudanza derivada de cambios de valor igual sobre el derecho de propiedades, que gastos (Art. 600): Societas de Mar. Y entre gastos de reparaciones del buque y ellos de la descarga, también se calcularán los gastos de la arribada forzosa en base del principio de Comanda (Art. 822, apartado tres), es decir, en proporción de entre el valor del buque y el de la carga.

7) El naviero del buque abordador debe indemnizar los daños y perjuicios ocurridos (Art. 826), el cual muestra no ser el capitán, socio componente sino simple asalariado.

8) El límite de responsabilidad civil de los navieros queda al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje (Art. 837).

Así repasados todos los artículos españoles de esta ley, al hacer una comparación con la argentina, podemos deducir que aquélla guarde el único carácter de Comanda en forma más completa que ésta, al cual nos referiremos siguientemente en ocasión próxima en más breve.

Lo que viene traducido esta vez, queda a continuación:

Sección Tercera: De los seguros marítimos. 4° De los casos en que se anula, rescinde o modifica el contrato de seguro. 5° Del abandono de las cosas aseguradas.

TITULO IV, De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo. Sección Primera: De las averías. Sección Segunda: De las arribadas forzosas. Sección Tercera: De los abordajes. Sección Cuarta: De los naufragios.

TITULO V, De la justificación y liquidación de las averías. Sección Primera: Disposiciones comunes a toda clase de averías. Sección Segunda: De la liquidación de las averías gruesas.

その四、保険契約の無効、取消若しくは修正が生ずる場合

第 781 条、次の諸号を付保する保険契約は無効である。すなわち：

第一、予かじめその全価格が共同海損への貸付の担保となっている船舶若しくは商品貨物の上に付保するもの。

若し共同海損への貸付けが船舶の、若しくは商品貨物の全額に対するものでないときは、保険は貸付け額を越える部分では生きる。

第二、乗組員及び乗客の生命の上に付保するもの。

第三、乗組員の俸給の上に付保するもの。

第四、船舶の船旗（国籍基地）国における違法交易品の上に付保するもの。

第五、常習的に密貿易に従事する船舶が、その密貿易を働らいたことにより損失若しくは損害額を生ずる際に船舶の上に付保するもの。上記の場合には、保険者に対して保険金額の50%が支払われなければならない。

第六、証書の日付後の6か月間に、それを妨たげる不可抗力の介在なしに出帆しなかった船舶の上に付保するもの。上記の場合には、無効となるほかに、被保険金額の50%の保険者への支払いを生ずる。

第七、契約せられた船便旅程航路の就航を怠たり、若しくは定められたものと相違する地点に導引せられた船舶の上に付保するもの。上記の場合にもまた被保険金額の50%の保険者への支払いが生ずる。

第八、その見積り評価に知って虚偽がなされた物件の上に付保するもの。

第 782 条、若し詐欺を伴うことなく同一物件に相異なる契約がなされたときは、その価格をカバーする条件付きで最初の契約に限ぎって特別に存続する。

後の日付の保険者は責任から免がれ、かつ、被保険金額の50%を受取る。

最初の契約が被保険目的物件の全価格をカバーしないときは、超過分の責任が、日付の順を追って、後から契約した保険者の上にかかる負担となる。

第 783 条、被保険者は、若し被保険目的物件が仕向け港に到着する前にその契約の取消しを後からの者に知らせなかったときは、相異なる保険者への保険料の完全支払いを免ぬがれない。

第 784 条、損失、海損より後に、若しくは目的港への被保険目的物件の無事到達後にかけられた保険は無効である。但し、常に必らず前者若しくは後者の通知が契約当事者の誰かの知るところとなっていたことが推定せられるときに限る。

上記の推定は、或る市場で広報通知がなされていて、その際郵便若しくは電信によりそれを契約が締結せられた場所へ連絡するための必要な期間が介在するならばあり得なければならない。但し、当事者がなし得るなおその他の挙証があって差支えない。

第 785 条、結果の安否の上に付保する保険契約は、若し、契約締結の際に契約当事者の誰かによって期待若しくは危惧せられた出来事の認識承知が証明せられないときは無効になることはない。

上記の証明があるときは、欺ました者はその連帯債務者に被保険金額の5分の1を支払わなければならない。但し、生ずる刑事責任のあることを妨げない。

第786条、若し保険をかけた者が、被保険物件の全部若しくは一部の損失を知って他人の勘定で行動しているときは、自己の勘定で行動したものとして個人的に事実に関する責任を負う。また、若し、反対に代理人が付保せられた所有主によって行なわれた詐欺に気付いていなかったときは、上記被保険所有主にいっさいの責任がかかってくる。この場合、常に必らず約定保険料の保険者への支払責任を負うことになる。

代理人を通じて保険契約を締結し、かつ、被保険物件の救出を知っていたときは、保険者に関して、上記と同じ措置による規制がなされる。

第787条、若し被保険物件の危険が中断して、保険者若しくは被保険者が破産における宣告を受けたときは、両者いずれも保障担保を請求する権利をもつ。後者（被保険者）は危険の責任をカバーすることを求めて、かつ、前者（保険者）は保険料の支払獲得を求めての保障担保である。また、若し破産管財代理人が請求があって3日間に上記保障担保の提供を拒否するときは、契約は取消される。

上記3日間に保障担保の提供を伴うことなく災害が発生するときは、賠償に対する請求権も、及び保険料の請求権も存在しないことになる。

第788条、若し数名の保険者によって何んらかの詐欺的保険契約が結ばれ、かつ、或る者若しくは数名が信義誠実に手続きしていたときは、これら誠実な手続者はその保険の公正な保険料を、悪意を以て手続きしていた者から入手獲得する権利をもつ。その際、被保険者はいっさいの責任から免がれる。

被保険者についても、それら被保険者の或る者が詐欺的保険の工作者であるときは、保険者との関係で同様の方法で手続きがなされる。

その五、被保険物件の放棄

第789条、被保険者は、次の場合に保険証書に約定せられた金額を保険者から請求して、被保険物件を保険者の勘定で放棄することができる。すなわち：

第一、難破の場合に。

第二、座礁、破砕若しくはその他何んらかの海上事故による船舶の航海機能喪失の場合に。

第三、国政府若しくは外国政府の命令による拿捕、差押さえ若しくは拘留の場合に。

第四、被保険物件の全損の場合に。なお、被保険価格が4分の3減少した損失も同様に全損と理解せられる。

その他の損傷には海損が尊重して取扱われ、かつ、保険の諸条件及び本法典の諸措置に応じ、該当者によって負担せられる。

若し難破、座礁若しくは機能喪失の船舶が、離礁し、浮上し、及びその目的港に向けて船便旅

程航路を継続するために修理せられることができたときは、修繕費が、船舶が付保せられていた価格の4分の3を超えるのでなければ、上記第一及び第二号の二つの場合のそのいずれにおける放棄手続も生じない。

第790条、船舶の再就航機能が実現されたときは、保険者は座礁若しくは船舶が蒙ったその他の損傷によって生じた費用だけに責任をもつ。

第791条、難破及び拿捕の場合には、被保険者はみずから情況判断をして必要な、喪失物件を救済若しくは回収するための手続をとる義務を有する。但し、時宜を得ての該当権限範囲でおこなう放棄を妨げない。また、保険者は被保険者が救済のためにした適法な費用を被保険者に対して返済しなければならない。その際、救済せられた物件価格に匹敵する額まで、被保険金額の支払いのない代りに上記救済費用に返済がなされなければならない。

第792条、若し船舶が絶対的に航海機能を喪失するときは、被保険者はそのことに就いて保険者に通知する義務を有する。その際、若しできれば電信により、また若しできれば通報を受けてから最初の郵便によらなければならない。出席した積荷の利害関係当事者若しくはその出席のないときは船長は、本法典に措置するところに準拠して、その目的港に積み荷を運搬するためのあらゆる可能な処理手続を施さなければならない。上記の場合には、危険及び、傭船料を超える陸揚げ、入庫、積み戻し若しくは積替えの諸費用、及び保険証書での指定港に被保険物件が陸揚げせられるまでのその他いっさいが保険者の勘定による負担となる。

第793条、前条における措置に妨げなく、保険者は、若し機能喪失がスンズ（Sund スウェーデンとデンマークの国境）海峡からボスフォロス（Bósforo 黒海とマルマラ海に通ずる海峡でイスタンブールの近く）海峡までのヨーロッパ一円の諸海で生ずるときは、商品貨物をその目的港に運搬するために6か月の期間を、また、若し更に遠隔の他の地点で生ずるときは一年を享受する。上記の期間は、被保険者が保険者に損害通知を発した日から起算する。

第794条、若し、積み荷の利害関係当事者、船長及び保険者によって、前記諸条に定められたところに準拠して、その目的港に商品貨物を運搬するために施された手続処理にもかかわらず、輸送を実施する船舶が見当たらないときは、所有主である被保険者は、それら商品貨物の放棄をすることができる。

第795条、船舶の差押さえ若しくは強制留置による船便旅程航路の中断の場合には、被保険者はその知らせが到着次第直ちに保険者に連絡する義務を有する。また、第793条に定められた諸期間を経過するまでは放棄の手続行為を用いてはならない。

なおそのほかに、差押さえ解除を獲得するために手許にできるいっさいの助力を保険者に対して提供するよう義務づけられており、かつ、被保険者は、若し保険者が遠隔地国に在って彼ら保険者と合議の上で行動できないときは、自己の目的に便宜な管理をみずからの手でおこなわなければならない。

第796条、救済せられた商品貨物の傭船料は、前払いせられているときでも、船舶の放棄に含ま

れているものと理解せられる。その際、第 580 条における措置に準拠して、その他の債権者に競合して該当する諸権利を留保し、保険者の帰属取り分が考慮せられる。

第 797 条、第 793 条に定められた時効期間の失効のためには、新聞を通じてか、または被保険者の居住地の商人たちの間で確実なものとして伝わるか、またはこの被保険者に、船長の、荷受人の、若しくは何んらかの当該者の通知を受領したことが立証できるかによって、公表されたときから、通報が受領せられたものと判断せられる。

第 798 条、また船舶からの通報を受領することなく、通常普通の船便旅程航路では一年、及び長期船便旅程航路では二年を経過した後は、被保険者は放棄手続をする権利を有する。

上記の場合には、損失を証明する義務を負うことなく、被保険金額の保険者からの賠償を請求することができる。然し、通報の無かったことを、領事若しくは出帆した港の海運当局の証明書を出して、及び領事若しくは船舶の目的港及び登録港の海運当局の、それら諸港に定められた期間に到着のなかったことを保証する更に別の証明書を付して立証しなければならない。

上記の訴訟手続行為を用いるためには、被保険者は第 804 条に示された当該の同一期間を有する。その際、ヨーロッパ沿岸で、及び地中海を経由してアジア及びアフリカの沿岸でなされた船便旅程航路は短期と見積り評価される。また、米洲航路に関しては、ラ・プラタの諸河川及びサン・ロレンソ（アフリカ東南岸モサンビークの港ロレンソ・マルケス）より近い場所の諸港に、及びイスパニア沿岸と本条に指定せられた諸地点との間に介在する諸島に向けて就航せられた船便旅程航路は短期間としての見積りで取扱われる。

第 799 条、若し保険が期間を限定して契約せられているときは、損失は協定の期間中に生じたものとしての合法的な推定が存在しうる。但し、保険者が、自己の責任の終了した後に損失が生じた旨の立証をすることが出来るときはこの限りではない。

第 800 条、被保険者は、放棄手続をする時には、放棄物件の上に付保せられたいっさいの保険、並びに、上記物件を担保にしての共同海損にとられた貸付けを申告しなければならない。また上記申告がなされるまでは、上記放棄物件価格の支払返済せられなければならない期間に対する経過の起算は始まらない。

若し上記に虚偽の申告がなされるときは、保険によって被保険者が該当して有するいっさいの権利を喪失する。但し、被保険物件の上にとられた貸付けに対する返済責任は、その物件の損失にも拘わらず停止しない。

第 801 条、船舶の拿捕の場合で、かつ、被保険者が、保険者との協議の上で事を運ぶ時間的余裕がなく、及び保険者の指図を待機する時間もない場合には、被保険者みずから、若しくは被保険者のいないときは代って船長が、被保険物件の請け戻しをすることができる。その際、その旨最初の機会に保険者に知らせなければならない。

上記保険者は、被保険者若しくは船長によって結ばれる協定を受け、若しくは拒否することができる。その際、上記の解決を協定される内容を知って 24 時間内に連絡しなければならない。

若し協定を受諾するときは、請け戻しによる協定金額を即座に交付しなければならない。かつ、保険証書の諸条件に基いて、船便旅程航路のその後の危険は保険者の自己の勘定となる。若し上記協定を引受けないときは、被保険金額を支払わなければならない。その際、請け戻された物件への権利をすべて喪う。また、若し予かじめ定められた期間内にその解決の意思表示をしないときは、協定を拒否したものと理解せられる。

第 802 条、若し、船舶が拿捕せられていても、被保険者が物件の所有権を回復するならば、損失によって生じたいっさいの費用及び損害額が見積り評価せられて海損の取扱かいを受け、かつ、その際の回復は保険者の勘定から支出する。また、若し、拿捕の結果により、被保険物件が第三者の所有に移ったときは、被保険者は放棄の権利の行使ができる。

第 803 条、放棄が許可せられ、若しくは判決で許可できるものであることが宣告せられたときは、放棄物件の所有は、放棄の時点からそれら物件に生じた改良若しくは破損を含めて保険者に移転せられる。但し、適法に放棄せられた船舶の修繕費の支払いを免がれない。

第 804 条、次の場合には放棄が許可せられてはならない。すなわち：

第一、若し損害額が船便旅程航路就航前に生じたものであるとき。

第二、放棄に、いっさいの被保険目的物件を含めることをせず、部分的若しくは条件的な方法でなされたとき。

第三、若し上記の放棄をする意思が、生じた損害額の通報を被保険者が受領した日に続く 4 か月間に保険者に知らされていなかったとき、及びヨーロッパの諸港で、地中海のアジア及びアフリカの諸港で、及びラ・プラタの諸河川からサン・ロレンソまでの米洲の諸港で生じた損害に関しては、上記と同様の方法で起算して 10 日間に、及びその他の港での損害に関しては 18 日間に、若し放棄手続が作成せられなかったとき。

第四、若し上記当該所有主、若しくは特にその所有主本人によって権限を付与せられた者により、若しくは保険契約を結ぶための代理人によって放棄がなされなかったとき。

第 805 条、放棄の場合には、保険証書に確定せられた期間に、また、証書に期限が明示されていないときは放棄の許可があった日から若しくは第 803 条の宣告がなされた日から 60 日の期間で、保険者は保険金額を支払わなければならない。

第 IV 編

海商の危険、損失及び事故

第 1 節

海 損

第 806 条、本法典の目的効果のために、海損とは次のものを云う。すなわち：

第一、船舶、積み荷若しくは両物件を維持するために航海中に生ずるいっさいの非経常的若し

くは偶然的な費用。

第二、船舶が、出帆港で解纜せられてその目的港に停泊し投錨するまでに蒙むるすべての損失若しくは破損、及び商品貨物が、出荷港で船積みせられ、その指定港でそれらが陸揚げせられるまでに蒙むる上記いっさいの損失若しくは破損。

第 807 条、航海に本来固有の少額かつ経常的費用、たとえば沿岸及び港湾の水先案内料、はしけ及び曳き船料、停泊料、臨検費、保健衛生費、検疫隔離停船費、隔離所費、及びその他のいわゆる港湾諸費用、商品貨物を埠頭に揚げるまでの荷役船及び荷揚げの傭船料、及びその他なんらかの航海に普通一般的な費用などは、反対の明文による協約を介しない限り、傭船船主の勘定となる通常の費用と考えられる。

第 808 条、海損には次のものがある。すなわち：

第一、単独若しくは特担

第二、共同若しくは共通分担

第 809 条、総じて、一般原則的に船舶若しくはその積み荷に生じたいっさいの費用及び損害額で、船舶及びその積み荷の全利害関係当事者の共通の利益及び収益所得となることのなかったものは単独若しくは特担の海損であり、特に次のものがある。すなわち：

第一、船積みから陸揚げまでに、物件の元来固有の瑕疵によっても、並びに海上の事故により若しくは不可抗力によってもまた同様であるが、船荷に生ずる損失及びそれら損失を回避防止し及び修理するためになされた費用。

第二、船舶がその船体、船具（従物）、道具及び用具に、上記の原因及び動機によって、出帆港で解纜せられてからその目的港に投錨して停泊するまでに生じた損失及び費用。

第三、若し海運規程（ *Ordenanzas marítimas* ）がそれを認めるとき、沿岸航海における場合を除いて、甲板上で船積みせられた商品貨物によって蒙った損失。

第四、若し、傭船料が船便旅程航路全体で契約せられていたときは、船舶が適法な命令により若しくは不可抗力によって拘留せられ若しくは差押さえられるときに乗組員の俸給及び糧食。

第五、修理若しくは調達補給のための入港に必要な費用。

第六、不時の着港で船長によって売却せられた品物の価格が、糧食の支払及び乗組員の救助のために、若しくはその他なんらかの船舶の必要をカバーするために不足したとき。

上記の場合の不足債務には該当額が支払われなければならない。

第七、船舶が検疫隔離所に在る間の乗組員の糧食及び俸給。

第八、他船との衝突若しくは接舷により、これが偶発的であつた不可避的であつて、船舶若しくは積み荷に加えられた損害。

若し事故が船長の責め若しくは不注意によって生じたときは、その船長が、生じたいっさいの損害に責任を負う。

第九、船長若しくは乗組員の過失、不注意若しくは荷主への背任行為によって積み荷に結果す

る何んらかの損害。但し、船長に対して、船舶及び傭船料に該当する額の賠償を要求する所有主の権利行使を妨げない。

第 810 条、費用を生じ若しくは損害を受けた物件の所有主は、単独若しくは特担の海損を蒙る。第 811 条、船舶を、船荷を、若しくは両者を同時に、確認せられたかつ実際的な危険から救うために審議検討の結果生ぜしめられたいっさいの損害及び費用は総じて一般に共同海損若しくは共通分担の海損であり、特に次の場合のものを云う。すなわち：

第一、敵船、私掠監視船若しくは海賊によって拿捕せられた船舶若しくは積み荷の請戻しに投資せられた現物若しくは金銭、及び修理若しくは請戻しがなされる間の船舶の糧食、俸給及び費用。

第二、積み荷への、若しくは船舶への、或いは乗組員への所属の如何を問わず、船舶を軽量化するために海中に投下せられた物件、及び上記のような行為によって船内に保持せられている物件に結果する損害。

第三、切断せられ若しくは使用不能になった綱索及びマスト、錨及び鎖で、積み荷、船舶若しくはそれら両者を救済するために放棄せられるもの。

第四、船舶を軽量化し若しくは港湾内に船舶が入る状態にするための、積み荷の一部の陸揚げ若しくは積替えの費用、及び上記諸費用から陸揚げ若しくは積替えされた物件に結果する損害額。

第五、船舶の浸水をかき出し及び沈没を防ぐために作られた排水口によって積み荷物件に生じた損害。

第六、救済目的で故意に座礁させた船舶を浮上させるためになされる諸費用。

第七、積み荷を救う目的で打開し、穿孔し若しくは破碎するために必要であった船舶に生ぜしめられた損害。

第八、船舶を防衛し若しくは救済中に負傷し若しくは重傷の災害を負った乗組員の治療及び糧食の諸費用。

第九、敵船、私掠監視船若しくは海賊によって人質に拘留せられた乗組員のなかの誰か個人の俸給及び、帰船し若しくは本人が望めばその住所に戻るまでの監禁中に生じた必要費用。

第十、不可抗力若しくは政府の命令により差押え若しくは拘留期間中の、若しくは共同利益のために生じた損傷を修理するための、数か月間の傭船船舶の乗組員の俸給及び糧食。

第十一、共同海損の事由により船舶修理のために不時着して売却せられた物品の価格に生じた滅失損害額。

第十二、海損の清算の費用。

第 812 条、共同海損若しくは共通分担の海損金額を支払充足するためには、いっさいの船舶における及び海損発生の際にその船舶内に存在した積み荷における利害関係当事者が分担支弁に当たらなければならない。

第 813 条、共同海損に該当して費用を生じ及び損害を生ぜしめるためには船長の決裁手続がなさ

れなければならない。その際、船の運転士（水先案内人）とその他の職員による協議及び船積みにおける利害関係当事者で所在して出席する者の聴聞を用いて事前手続がとられる。

若し、上記利害関係当事者が反対し、及び船長及び職員、若しくはそれらの過半数が、若しくは過半数から除外して船長が、特定手段を必要と認めるときは、その船長の責任下に執行せられて差支えない。但し、船積み人が、若し船長の執行手続が悪意、技能不足若しくは不注意を伴ったものであったことを証明できるならば、判事若しくは裁判所に、自己の船長に対する訴訟手続を履行する権利を妨げない。

若し船積みに利害関係を有する関係当事者が在船していながら意見を徴されなかったときは、共同海損には加担せず、この部分には船長に責任がかかる。但し、事前審議のために必要な時間的余裕がなくて事態が緊急であるときはこの限りではない。

第 814 条、共通分担の海損を構成する損害を生ぜしめるために採択せられた合議の決定は、航海日誌に必らず記述せられなければならない。その際、支持せられた動機及び理由、反対票及び若し存在するときは意見分裂の根拠、及び若し船長がみずからよって以て行動し、従がった抵抗し切れなかったときのかつ緊急の事由を明記しなければならない。

上記前段の場合（合議決定）には、当該記事録は出来ることならば執行手続がとられる以前に、また、それができない際には、最初の機会に、その会議がなされることを知って出席した者全員によって署名せられる。上記後段の場合には、船長及び船舶の職員によって署名がなされる。

上記記事録で、かつ、合議決定後には、状況を述べていっさいの投げ荷物件が明記せられ、及び船中に保持せられている物件に生ぜしめられた損傷の記述がなされなければならない。船長は上記記事録の写し一通を最初の到達港の海事審判当局に、その到達後24時間内に交付しなければならない。また、その写しに追認を受けて直ちに宣誓を添付する。

第 815 条、船長は投げ荷の指揮をとり、かつ、次の順序によって物件の投下を命ずる。すなわち：

第一、甲板に在る物件で、操縦をさまたげ、若しくは船舶を傷ためるものから始め、かつ、若しできるならば、最も重く、また、利用性及び価値の最も少ないものを先にする。

第二、上甲板の下に在る物件で、但し必らず最も重く、及び価値の最も少ないものから始めて、絶対的に不可欠な数量にまで及ぶ。

第 816 条、共同海損に付して算入せられ、かつ、賠償請求権をもつためには、海中に投下せられた物件の所有主は、積み荷に関しては、船荷証券を以て、その船内に積込んであったことが保証せられる必要がある。及び、船舶の従属物に関しては、第 612 条第一の項目に準拠して、出帆前に作成せられた財産目録を以て保証せられることが必要である。

第 817 条、若し、暴風雨の事由によって港湾若しくは入江に入るための便宜上船舶が軽量化せられ、ハシケ若しくは小舟に積み荷の或る程度の部分が積み替えられ、かつ、喪失せられるときは、上記部分の所有主は、共同海損の喪失に起因するものとして賠償請求権をもつ。その際、その金額は船舶の全体と移した積み荷との間に配分せられる。

若し、反対に、積み替された商品貨物が救済せられ、かつ、船舶が喪われたときは、救済にはいっさい責任は求められない。

第 818 条、若し、港、入江、灘若しくは湾における火災を遮断するために必要な手段として、或る船舶を沈没させることが承諾せられたときは、この損失は共同海損に考えられ、救済せられた船舶がこの共同海損に支弁加担する。

第 2 節

不 時 の 着 港

第 819 条、若し船長が、航行中に糧食の欠乏、私掠見張り船若しくは海賊がもとでの捕獲の恐れにより、若しくは船舶をして航行機能を喪失させる何んらかの海上事故により、船舶が仕向け港までの船便旅程航路の維持続行が出来ないものと考えたときは、乗組職員に会合を命じ、その場に居合わせた積み荷の利害関係人を召喚して投票権はなしで会議に列席出来るように指示しなければならない。また、その時の状況を調査して動機付けの根拠となると考慮せられたならば、最寄りの至便な港への到達を決議し、航海日誌に適宜文書を起案して認ため、全員が署名しなければならない。

船長には投票資格があり、また、積み荷利害関係者は、適宜苦情を述べ抗議することができる。この苦情及び抗議は上記利害関係者たちの一致した意見としてそれらを使用する目的で文書に挿入せられなければならない。

第 820 条、着港は次の場合には適法扱いにされることにはならない。すなわち：

第一、若し糧食の欠乏が、慣行及び慣習による船便旅程航路用に必要な糧食支給がなされなかったことから生ずるとき、若しくは、若し置き場所が悪く若しその管理保管における不注意によって役立たなくなり若しくは消失してしまったとき。

第二、若し敵国、私掠見張り船若しくは海賊の危険が、具象化し、確定且つ真正な事実に基くものとは認め難いとき。

第三、若し船舶の破損が、その修理、備え付け整備、艀装及び船便旅程航路のための適宜な措置がなされていなかったこと、若しくは船長の措置に何んらかの過失があったことから生じたとき。

第四、但し、海損の訴因となるには、常に必らず船長の悪意、怠慢、不注意若しくは技能不足が事実の上に存在していなければならない。

第 821 条、不時の着港の費用は常に船主若しくは傭船船主の勘定となる。然し、これら二者は、着港の結果により船積み人の勘定に随伴して生ずることになる損失には責任を負わない。

但し、この場合の上記着港が適法なものであるときに限る。

逆の場合には、船主と船長が共同連帯して責任を負う。

第 822 条、若し船舶で修繕を施すために、若しくは積み荷が海損を蒙むりような危険が存在す

る故を以て荷卸ろしにかかることが必要ならば、船長は判事若しくは所轄裁判所に荷揚げに対する許可を申請し、かつ、積み荷の利害関係人、若しくは若しそれがあるならば代理人の諒承を得てその荷揚げを遂行しなければならない。

外国港では、駐在する領事が担当して許可を与える。前者（修繕）の場合には、費用は船主の勘定であり、後者（積み荷の陸揚げ）の場合には、その利益において作業がなされる商品貨物の持主の負担となる。

若し荷揚げの理由が両者に基いておこなわれているときは、費用は船舶の価格と船荷価格との間で案分せられる。

第 823 条、陸揚げされた船荷の管理と維持は、不可抗力が介在しない限り、当該担当の船長の責任である。

第 824 条、船荷の全部若しくは一部に海損を蒙ったとき、若しくは海損に遭う急迫の危険が存在するときは、船長は、場合により、前段に掲げた申請船荷の全部若しくは一部の売却を、判事若しくは所轄裁判所に若しくは領事に申請することができ、及び後段に掲げた（判事、裁判所若しくは領事の）なかで申請を所管事項として扱かう者が許可する。但し第 624 条に定められるところに基き、事前に鑑定人の確認と判定、事件に関する告知及びその他の様式書、及び台帳記載が必要である。

船長は、場合により、商品貨物が健全な状態で仕向け港に到達した際の計上価格を船積み人持ちの負担にして請求するときには、みずからの手続の適法性を証明しなければならない（全額運賃込めの計上で売却申請のとき一山崎）。

第 825 条、船長は、若し、不時の着港を発生せしめた動機が止んでもなおかつ船便旅程航路を継続しない場合には、その遅延によって生ずる損害に責めを負う。

若し、不時の着港動機が、敵国、私掠見張り船若しくは海賊の恐れであったときは、第 819 条に措置するところに基き、船の職員及び居合わせた積み荷の利害関係者を含む会議での審議と合意の協定を出帆前に先立っておこなわなければならない。

第 3 節

座 礁（ 乗 上 げ ）

第 826 条、若し船が他船に乗上げたときは、船長、運転士の若しくはその他船舶配属乗組員のうち何んびとかの故意、怠慢若しくは技能不足によるならば、乗上げた側の船の船主は生じた損失及び損害額を賠償しなければならない。但し、事前に鑑定人の測定を必要とする。

第 827 条、若し乗上げが双方の船舶の責めに帰せられるものであるときは、両者それぞれが、自船の損失を負担し、かつ、両者が連帯して船舶の積み荷に生じた損失及び損害額に責めを負う。

第 828 条、前条の措置は、二船のうち何ずれが乗上げを生じた側であるかを決定しかねる場合にも適用せられる。

第 829 条、前掲諸条の場合の規定は、損失の加害者に対する船主の民事訴訟行為及び発生する場合の刑事責任は除外して含まれていない。

第 830 条、若し船舶が他船に偶発若しくは不可抗力の原因によって乗上げるときは、各船及びその積み荷はそれぞれ各自の損失を負担してまかなう。

第 831 条、若し船舶が第三者の船によって余儀なく他船に乗上げるときは、上記第三者の船舶船主は生ずる損失及び損害額を賠償しなければならない。かつ、船主は上記船主に対する関係で民事上の責めを負う。

第 832 条、若し天候がもとで、若しくはその他不可抗力の原因で正規に手続をして停泊し及び繋留中の船舶が、同船に隣接する諸船に乗上げてそれらに海損を惹起せしめるときは、生ぜしめられた損害は、乗上げられた側の船舶に関する単独海損の考慮を受ける。

第 833 条、船舶が、乗上げを受けて直ちに沈没するときは、乗上げが原因で喪失したものと推定せられる。また、乗上げによって発生せしめられた海損を修理するために余儀なく港の獲保におもむく船舶が、船便旅程航路中で喪われるか、若しくは救済せられようとして余儀なく座礁せざるを得なかった船舶のときも同様に事故の原因は座礁（乗上げ）であると推定せられる。（前段は沈没のとき。後段は沈没を回避しようとするとき。— 山崎）

第 834 条、若し乗上げをした船舶で、乗上げ時に甲板で執務中の職員がある時は、事故の責任者である船長の立会いを免がれない。然し、上記船長は現場職員に対して賠償請求権をもつ。但し、これら現場職員が、犯かしたかどでの刑事責任を問われることを妨げない。

第 835 条、座礁（乗上げ）から生じた損失及び損害額についての弁償請求の訴訟は、イスパニア国内ならば座礁（乗上げ）発生地の、若しくは船舶の最初の到達港の所轄官庁に、及び外国で若し発生するときはイスパニア国領事に、24時間内に抗弁若しくは申立書が提出せられないときは認められない。

第 836 条、個人の人体若しくは積み荷に加えられた損害に対しては、抗弁のないことによって船内に居合わせなかった、若しくは自己の意思を陳述する条件をもたなかった利害関係者が不利になることは許されない。

第 837 条、本節に定めのある場合に船主が負担する民事上の責任は、いっさいの従属物を付した船舶の価格及び船便旅程航路で受領した傭船料に限定されるものと解される。

第 838 条、船舶及びその従属物の価格が責任額の全部をカバーするに到らないときは、個人の死亡か若しくは負傷かによって支払われる賠償に優先順位を区別しなければならない。

第 839 条、若しイスパニア国籍船舶間に外国領海水域での乗上げが発生するか、若しくは若し公海で生じた後に上記船舶が外国港に到達するときは、その港におけるイスパニア国領事が事件に関する予備調査を命じ、かつ、調書を審判繫属及び判決のために最寄り部局の海運長官（Capitán general del Departamento）宛に送達する。

第 4 節

難 破

第 840 条、船舶及びその積み荷が、難破若しくは座礁の結果蒙むる損害及び損耗は、個別的に持主の勘定となり、救済せられた残余部分は均等割で上記持主に帰属する。

第 841 条、若し難破若しくは座礁が、船長の悪意、不注意若しくは技能不足から、若しくは船舶が充分修理かつ整備せられぬままに解纜出立したことから生ずるならば、船主若しくは船積み人は、第 610 条、第 612 条、第 614 条及び第 621 条に措置するところに基いて、災害により船舶に、若しくは積み荷に生ぜしめられた損害額の賠償を船長に対して要求することができる。

第 842 条、難破から救済せられた物件は特別に個別の救済費用支払いに充当せられており、また、その金額（救済代金）は上記諸物件が引渡されるに先立ち、各物件の持主によって支弁充足せられなければならない、かつ、商品貨物が売却せられるときは他のいかなる債務にも優先する。

第 843 条、若し数隻の船舶が船団を組んで航行中に、その船舶のうちで難破するものがあるときは、救済せられた積み荷は上記の他船にそれぞれ収容受入れ可能な割合で分け荷せられる。

若し正当な理由なしに受け持ちの分け荷を受入れることを拒否する船長があるときは、難船の船長は二名の海事職員の面前で上記船長に、前掲拒否に伴う損失と損害額のあることを抗弁し、かつ、最初の港に到達後 24 時間内に抗弁を追認し、及び第 612 条で措置せられたところに基き指図しなければならない発給調書に上記抗弁を含める。

若し難船積み荷全部を爾余の他船に積替えることが不可能なときは、高価格及び小容積の物件から優先的に救済せられ、かつ、指定は船長により、その船舶の職員の合意を得てなされる。

第 844 条、難破から救済せられた物件を引取った船長は、引続きその目的港への自己の針路を維持続行し、到達の際、上記物件を、司法上の介入を得て預託し、適法な荷主の措置に委ねる。

針路を種々変更する場合で、若し指定仕向港に陸揚げが可能なきときは、船長は、若し在船の船積み人若しくは事務長、及び船舶の職員及び乗客がそれに賛同するならば、上記の仕向港に着港して差支えない。然し、たとえこの同意があっても、戦時若しくは上記港が接近困難及び危険なものであるときはそれを実施してはならない。

上記着港の費用はすべて船荷の持主の勘定となり、並びに傭船料の支払も同様である。かつ、これらは当該場合の状況を勘案して、協定により、若しくは司法上の判決によって指示せられる。

第 845 条、若し、救助での該当費用及び傭船料を支弁充足することのできる船荷の利害関係者が船内に見当たらないときは、判事若しくは所轄裁判所が上記代金を支弁充足するために必要な部分の売却に承諾を与えることができる。上記のことは、その管理が危殆に瀕するとき若しくは一年を経過しても適法な持主が見当らなかった際にも行われる。

前段及び後段の両者共に、第 579 条で定められた公告と様式を以て手続がなされ、かつ、売却からの決済代金は、判事若しくは裁判所の判断で、それを適法な荷主に交付するために確実な供託を構成する要素となる。

第 V 編

海 損 の 抗 弁 及 び 決 済

第 1 節

いっさいの種類の海損に対する共通措置

第 846 条、海損の弁明及び決済における利害関係者は、その海損の責任、決済及び支払に関して何時でも互いに協定を結び及び義務を負うことができる。

協定のないときは次の諸規定が遵守せられる。すなわち：

第一、海損の弁明は、若し必要な修繕のときは、修繕がなされる港で、若しくは陸揚げ港で実施せられる。

第二、決済は、若しイスパニア国内の港のときは、陸揚げ港でなされなければならない。

第三、若し海損がイスパニア国の領海外で生じたときは、若しくは、不時の着港によって外国港で船荷が売却せられたときは、決済は到達港でなされる。

第四、若し海損が仕向け港の近くで生じたときは、同港への到達に努めて、その港で第一号及び第二号の規定が扱かう諸作業が運ばれなければならない。(修繕及び陸揚げ作業 — 山崎)

第 847 条、協定せられたところを生かすことによって私的に海損の決済がなされる場合でも、また、当事者間に一致した合意のないままに利害関係者の或る者の申請で司法当局が介入する場合でも、若し協定を放棄したのでなければ、利害関係当事者全員が同等に呼出し喚問を受け聴聞がおこなわれる。

当事者の出席がなく、若しくは適法な代理人を有しないときは、決済は、外国港では領事により、またその駐在がないところでは判事若しくは所轄裁判所により、国法に従がって、かつ該当事者の勘定でなされる。

代理人が、決済がなされる土地での知名人であるときは、たとえ船主の、船積み人の、若しくは保険者の書翰によってのみ権限を付与せられているに過ぎなくても、その介入が認められて法的効果を生ずる。

第 848 条、海損に関する訴訟は、共同海損であるならば、原告が船舶に若しくは積み荷に有する持分の 5 % を、及び単独海損では海損額の 1 % を若し越えないときは認められない。かつ、両者の場合共に測定費用はその計算から差引控除せられる。但し、反対の協約があるときはこの限りではない。

第 849 条、損害、海損、共同海損への貸付及びその利息、及びその他いかなる損害額にせよ、決済が終了し、及び船舶の、船荷の、若しくは両者を兼ねた利害関係者に通達せられた日から起算して、3 日の期限を経過してからでなければ延滞利子の取立権は生じない。

第 850 条、若し一若しくは数個の海上事故から結果して、同一船便旅程航路で船舶の、積み荷の、若しくは両者の単独海損及び共同海損が生ずるときは、各海損毎に費用及び帰属する損害は、修繕がなされ、若しくは商品貨物が陸揚げ、売却若しくは換金せられる港に分離区分して決定せら

れる。

上記のこの目的のために、船長はいずれも、測定鑑定人及び修繕を施す掌帆長（現場作業長）、並びに商品貨物の陸揚げ、消毒、売却若しくは換金に測定若しくは介入する者に対して、彼らの測定若しくは見積り計算にはいっさい正確に、かつ分離区分して、各海損毎に損害と掛かり費用をつけ出し、及び各海損毎に、船舶に及び積み荷に該当する損害と掛かり費用を記して、また、物件の固有の瑕疵に由来する、及び海上事故から生じたものではない損害の有無もまた区分して表示するように要求する義務を負う。また、各様の海損に対して、及び船舶に、及び船荷に共通の費用が存在する場合には、各項目毎に該当分を計算し、及びその項目を異にして表示がなされなければならない。

第 2 節

共同海損の決済

第 851 条、船長の願い出でにより利害関係当事者全員の一致を通して共同海損の調整、決済及び配分が民間で手続きせられる。

上記の目的のためには、船舶の着港後48時間内に、船長は、利害関係当事者全員を召集して、海損の調整若しくは決済が上記利害関係当事者みずからによって任命せられた鑑定人及び清算人のするものであるかどうかを決定してもらう。この場合には、利害関係当事者間の承諾を得てそのように取計られる。

意見一致の可能性がないときは、船長は判事若しくは所轄裁判所に救済を求める。この場合の管轄には、本法典の措置に基いて、上記の手續がなされることになっている港の裁判所があたり、外国港でなされる定めになっているときは、若しそれが駐在するときはイスパニア国の領事に、及び若し駐在がなければ地方当局に願出でなければならない。

第 852 条、船長が前条における措置を履行しないときは、船主若しくは船積み人が決済を要求する。但し、これら上記の者が該当しておこなう船長に対する賠償請求の提訴を妨げない。

第 853 条、利害関係当事者により、若しくは判事若しくは裁判所による鑑定人が任命せられるときは、事前に引受けをして船舶の、及び必要とする修繕の検査手續を進める。また、上記金額の算定を引受けたときは、物件自体の固有の瑕疵から生ずる損害を、上記損失及び損害から区別する。

また鑑定人は、そのまま直ちに修繕がおこなえるか、若しくは船舶を検査し及び修繕するためには荷卸ろしが必要であるかどうかを判定する。

商品貨物に関しては、若し海損が目測で一見して明白ならば、上記商品貨物の引渡し前にその検査が実施せられなければならない。荷揚げ時に目測で判明しないときには、引渡し後になされて差支えない。但し、必らず荷揚げから48時間内に実施されなければならない、及びまた鑑定人が適当と認める爾余の証拠検証は妨げない。

（以下次）