

貿易取引に関する本論

関西大学特別契約教授 博士 (商学) 吉田 友之

9. 貨物保険

売買契約で取り決めたトレード・タームズと貨物保険には関連性のあることに留意すべきである。

インコタームズ2020年版では、売買契約がCIP、CIF規則 (条件) の場合には、輸出者は、輸入者のために貨物海上保険契約または航空貨物保険契約を締結しなければならない。さらに輸出者は、CIP規則の場合原則として自己の費用で輸入者のために最大の補償範囲の保険に入らなければならない。CIF規則の場合原則として自己の費用で輸入者のために最小の補償範囲の保険に入らなければならない。また航空運送ではその特性から貨物保険を付保しない場合があるが仕向地の空港から輸入者の指定する場所までは陸上運送を行うことがあるため保険の付保は重要である。

1) 貨物海上保険

保険契約は、申込者が保険の申込みを行い保険者 (保険会社) がその引受を承諾したときに成立する。保険者はその証として保険証券 (Insurance Policy ; I/P) を発行する。輸出の場合には、通常保険契約の際に積載船名、約定品の数量や金額などが確定しており、確定保険契約が締結される。

わが国では、英国のロイズSG保険証券 (Sはship、Gはgoodsの略) を基礎とし1963年版協会貨物約款 (Institute Cargo Clauses ; ICC) (以下、旧約款と称す) を利用した旧保険証券と1982年改定のロイズMAR保険証券 (MARはmarineの略) と2009年版協会貨物約款 (以下、新約款と称す) を利用した新保険証券の新旧2種類の貨物保険フォームが長年併存・併用されてきたが、現行では新保険証券に基づく保険の引受が一般的になっている。

(1) 保険価額 (Insurable Value) それは保険の目的 (貨物) が損害を被った場合の填補最高限度額であり、保険金額 (Insured Amount) は保険価額と同額か少額で定められる。CIFやCIP規則ではCIFやCIP価格に通常希望利益に相当する10%を加算した価額を保険価額としている。

(2) 担保危険 (Risks Covered) 保険者が責任を負う危険をいう。2009年版では、A条件は包括責任方式がとられ、原則、免責規定により除外された危険以外の全危険を担保する。B、C条件は列挙責任方式がとられ、規定された危険のみを担保する。

■ ICC [A] 条件

本条件では、保険者は、以下の免責危険から生じる損害または費用を除く、一切の危険から生じる損害または費用について補償する。填補対象となる損害であれば、分損、全損を問わず補償される。

□被保険者の故意、□貨物の通常の漏損、重量・容積の減少、自然の消耗、□梱包・荷造りの不十分、不適合、□貨物の固有の瑕疵・性質、□運送の遅延、□船主等の支払不能、倒産、□原子力兵器の使用、□船舶、艇の不堪航またはコンテナ、輸送用具が安全な輸送に不適合、□戦争、内乱、革命、謀反、反乱もしくはこれらから生じる国内紛争、交戦国間のすべての敵対行為、□捕獲、拿捕、抑止、拘留〔海賊行為を除く〕およびこれらの結果もしくはこれらの行為の意図、□遺棄された機雷、魚雷、爆弾、その他の遺棄された兵器、□同盟罷業者、職場閉鎖を受けた労働者、労働騒擾、一揆、暴動に加担した者、□テロリスト、政治的動機から行動する者、による損害または費用は免責となり、保険者はこのような損害または費用に対しては補償しない。

■ ICC [B] 条件

本条件では、保険者は、原則として、以下のものから生じる損害または費用を補償する。以下のものによる損害であれば、分損、全損を問わず補償される。

□次の事由に起因したと合理的にみなされる (reasonably attributable to) 保険の目的の滅失または損傷〔被保険者は、損害がそこに列挙された事故に起因したと合理的にみなされる立証のみでよい〕

- ・火災、爆発
- ・船舶、艇の座礁、乗揚げ、沈没、転覆
- ・陸上輸送用具の転覆、脱線

貿易取引に関する本論

関西大学特別契約教授 博士 (商学) 吉田 友之

- ・船舶間の衝突、船舶、艇、輸送用具と水以外の他物との接触
- ・遭難港における貨物の荷降ろし
- ・地震、噴火または雷

□次の事由によって生じた(caused by)保険の目的の滅失または損傷〔被保険者は、列挙された事故と損害との間に近因の因果関係が必要であり、その立証が必要〕

- ・共同海損犠牲
- ・投荷〔ナゲニ〕、波ざらい
- ・船舶、艇、船倉、輸送用具、コンテナまたは保管場所への海水、湖水または河川の水の浸入
- ・船舶、艇への積み込み・荷降ろし中に生じた水没もしくは落下による梱包1個ごとの全損

■ ICC〔C〕条件

本条件では、保険者は、原則として、以下のものから生じる損害または費用を補償する。以下のものによる損害であれば、分損、全損を問わず補償される。

□次の事由に起因したと合理的にみなされる(reasonably attributable to) 保険の目的の滅失または損傷〔被保険者は、損害がそこに列挙された事故に起因したと合理的にみなされる立証のみでよい〕

- ・火災、爆発
- ・船舶、艇の座礁、乗揚げ、沈没、転覆
- ・陸上輸送用具の転覆、脱線
- ・船舶間の衝突、船舶、艇、輸送用具と水以外の他物との接触
- ・遭難港における貨物の荷降ろし

□次の事由によって生じた(caused by)保険の目的の滅失または損傷〔被保険者は、列挙された事故と損害との間に近因の因果関係が必要であり、その立証が必要〕

- ・共同海損犠牲
- ・投荷〔ナゲニ〕

(3)戦争・ストライキ危険

新約款 (Institute War Clauses〔Cargo〕; IWC〔Cargo〕) では捕獲、拿捕等の危険担保は戦争、敵対行為等によって生じた場合に限定され、旧約款で

戦争危険とされていた「平時の国家権力による捕獲、拿捕等」は戦争危険として担保されなくなった。新約款では「テロリスト、政治的動機から行動する者」による損害が免責として新たに追加されたが、この損害は新約款ではストライキ約款 (Institute Strikes Clauses〔Cargo〕; ISC〔Cargo〕) で担保されている。

(4)保険期間 (Duration of Risk) 2009年版では、保険の始期は「倉庫内で輸送用具に積み込む目的で初めて動かされたとき」で、終期は「最終倉庫において輸送用具からの荷降ろしが完了したとき」である。但し、「本船からの最終荷降ろし港における荷降ろし完了後60日間を経過したとき」である。

2)航空貨物保険

(1)保険者は、海上貨物保険証券に協会航空貨物約款 (Institute Cargo Clauses〔Air〕; ICC〔Air〕) を記載して航空貨物保険を引き受けている。ICC〔Air〕は、ICC〔A〕条件と同様に免責規定に抵触しない一切の危険から生じる損害または費用について補償する〔波ざらい共同海損等は除く〕。また戦争危険の場合IWC〔Air Cargo〕をストライキ危険の場合ISC〔Air Cargo〕を追加付保しなければならない。保険の終期は「仕向地における荷受人などの最終倉庫もしくは保管場所に引き渡されたとき」である。但し、「最終荷降ろし地の航空機から荷降ろし完了後30日間を経過したとき」である。

(2)荷主保険 (エアウェイビル保険) では、荷送人がエアウェイビルの「Amount of Insurance」欄に金額を記入し保険料を運賃と一緒に支払うことにより荷受人の貨物の引取まで保険をかけることができる。原則として戦争、ストライキなどによる損害は免責となっている。但し、本保険は荷受人が付保することはできない。