

外航貨物海上保険

保険の概要

外航貨物海上保険は、国際間を輸送される貨物を対象に、海上・航空・陸上輸送中のさまざまな危険から生じる滅失・損傷による損害を補償する保険です。

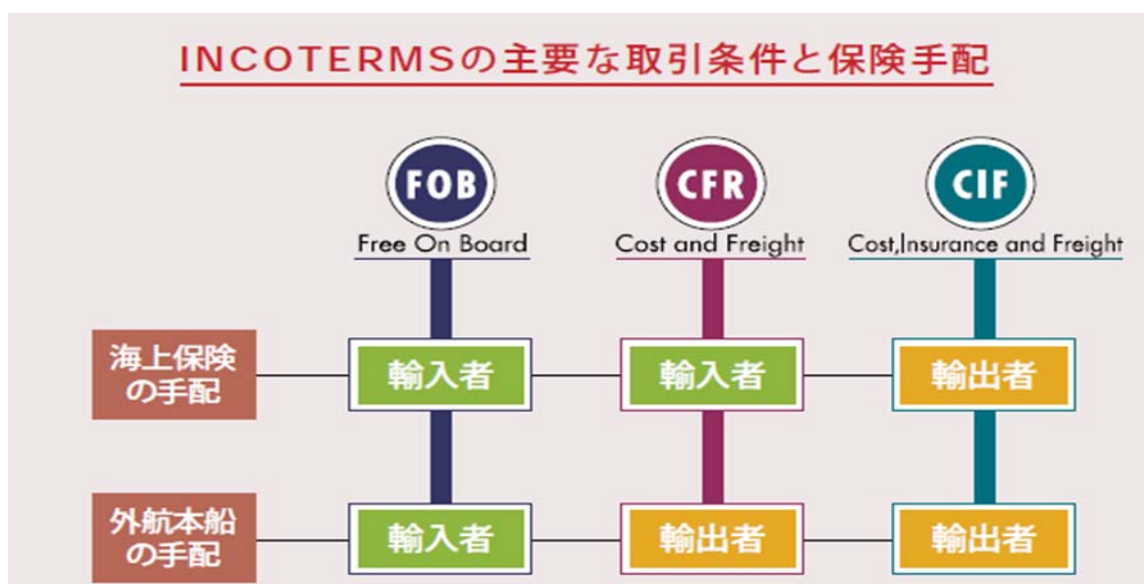
貿易取引において売主または買主は運送人との間で運送契約を締結する必要が生じます。この運送契約に基づく運送人の責任は、責任の範囲、任責額などが制限されており、荷主として貨物の輸送中に生じた損害について十分な補償を得るには外航貨物海上保険の手配が必要となります。

外航貨物海上保険は、保険証券に国際流通性を持たせる必要があることから、英文証券を使用すること、また、保険金のお支払いの可否とその金額を決定するにあたっては英国の法律および慣習に準拠することなど、国内における各種保険とは異なった特色があります。

貿易取引と外航貨物海上保険

■ 売買契約条件と外航貨物海上保険

輸送中の危険を輸出者あるいは輸入者のどちらが負担するか、また、保険はどちらが手配しなければならないかについては、各種国際規則において取引条件ごとに定められています。その中で最も一般的に使用されている国際規則が国際商業会議所の定める INCOTERMS(International Commercial Terms)です。



※INCOTERMS には上の例以外にも多様な取引条件が定められています。

上記 3 条件のもとでは、貨物が輸出本船に積込まれたときに、危険負担は輸出者より輸入者に移転します。

■ 信用状(L/C)における保険条件の指定

貿易取引における代金の決済を円滑に行う方法として、買主の取引銀行が信用状(L/C)を発行する信用状取引があります。売買契約が CIF 条件などの場合、信用状の中で船積み書類の一つとして、「保険証券」の提出を求められ、保険条件もここで指定されていますので、売主はこれに従った外航貨物海上保険を手配する必要があります。

補償内容

保険会社が保険金の支払い対象とする危険、保険金が支払われる範囲および保険期間などは、予め約款により取り決められます。ここでは世界的に通用する、英国保険市場にて作成された「協会貨物約款(ICC)」につき説明します。

■「海上危険」に関する基本条件

2009年制定協会貨物約款(ICC(2009))における基本条件は、ICC(A)、ICC(B)、ICC(C)の3種類です。また、個々の貨物の性質や輸送実態等に合わせて、これに各種の特約をセットして引き受けられることがあります。

【2009年制定協会貨物約款(ICC(2009))の基本条件と保険金をお支払いする主な場合】

危険の具体例												GA
基本条件	ICC(A)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	ICC(B)	○	○	○	○	○	○	×	×	×	×	○
	ICC(C)	○	○	○	○	×	×	×	×	×	×	○

○…お支払いの対象となります。 ×…お支払いの対象となりません。
(ただし、特約をセットした場合には、お支払いの対象となります。)

【保険金をお支払いできない主な場合】

- ① 故意・違法行為による損害
- ② 梱包または梱包準備の不完全・コンテナ内への積付不良による損害(ただし、危険開始後に“被保険者もしくはその使用人”以外の者によって行われる場合を除きます。)
- ③ 貨物固有の瑕疵(かし)または性質による損害(自然の消耗、通常の減少、発汗、蒸れ、腐敗、変質、錆び等)
- ④ 航海、運送の遅延に起因する損害
- ⑤ 間接費用(慰謝料、違約金、廃棄費用、残存物取片付費用等)
- ⑥ 貨物が陸上にある間の戦争危険による損害
- ⑦ 原子力・放射能汚染危険による損害
- ⑧ 化学・生物・生物化学・電磁気等の兵器による損害
- ⑨ 通常の輸送過程ではない保管中などのテロ危険による損害
- ⑩ 船舶の所有者、管理者、用船者または運行者の支払不能または金銭債務不履行による滅失、損傷または費用(ただし、被保険者がそのような支払不能または金銭債務不履行が、航海の通常の遂行を妨げることになり得ることを当然知っているべきである場合に限り)等

■「戦争危険」「ストライキ危険」に関する基本条件

戦争危険（戦争、内乱、革命、謀反、反乱もしくはこれらから生じる国内闘争、これらの状態における捕獲・拿捕や、遺棄された機雷・魚雷）は 2009 年制定協会戦争約款で、ストライキ危険（ストライキ、職場閉鎖、労働争議、騒じょうもしくは暴動）は 2009 年制定協会ストライキ約款でそれぞれ保険金支払いの対象となります。

■その他の免責事項

・貨物 ISM 特約(Cargo ISM Endorsement)

タンカー原油流出事故による環境汚染事故の防止や、船舶の事故による人命喪失の防止等を目的として採択された ISM コード(International Safety Management Code)に適合していない船舶であることに被保険者が気付いていた、もしくは気付くべきであった場合、その船舶に積載された貨物の滅失、損傷等による損害は補償されません。

・テロ危険の保険期間に関する特約(Termination of Transit Clause(Terrorism))

通常の輸送過程にあたらぬ期間のテロ危険は補償されません。

・協会放射能汚染、化学兵器、生物兵器、生化学兵器および電磁兵器免責約款(Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause)

核燃料・核廃棄物、原子力設備、核兵器、放射能物質のもつ有害な性質、化学兵器、生物兵器、生化学兵器および電磁兵器等に起因する損害は補償しません。

保険期間

外航貨物海上保険の保険期間（責任の始終）は火災保険や自動車保険等の期間建保険とは異なり、原則として「A地点からB地点まで」という、いわゆる航海建となっています。

また、危険の種類には「海上危険」「ストライキ危険」および「戦争危険」の3種類がありますが、このうち戦争危険だけは保険期間が異なりますので注意が必要です。

■海上危険・ストライキ危険—倉庫から倉庫まで

貨物保険は一般に、貨物が仕出地にある輸出者の工場や倉庫において、輸送用具への積込みのため最初に動かされたときから、通常の輸送過程を経て、仕向地の買手の倉庫において、荷卸しが完了したときまでの輸送区間が補償の対象となります。

但し、次のような場合には、輸送の途中であっても保険は終了します。

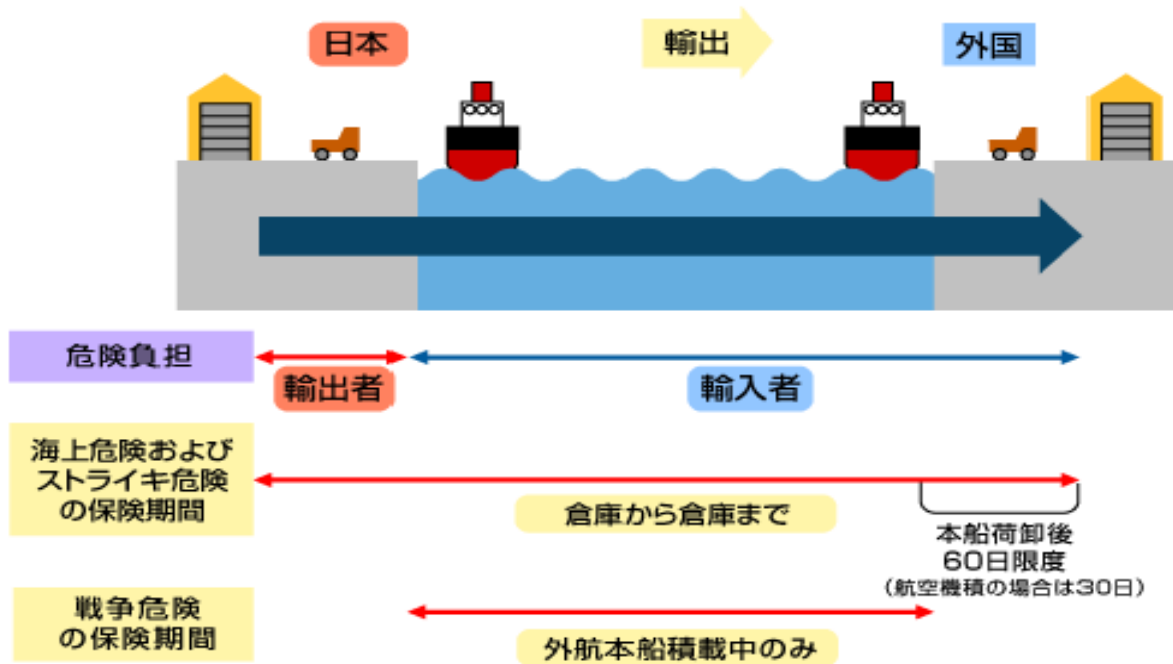
- ・外航本船から荷卸しされて 60 日経過したとき（航空機輸送の場合は荷卸し後 30 日経過したとき）。
- ・通常の輸送過程にあたらぬ保管または仕分け等のために倉庫において荷卸しされたとき。

また、買主である輸入者が保険手配する場合等は、危険負担が売主から買主に移転した時を保険始期とします。例えば、FOB また CFR 条件での輸入については、貨物が外航本船に積み込まれた時となります。

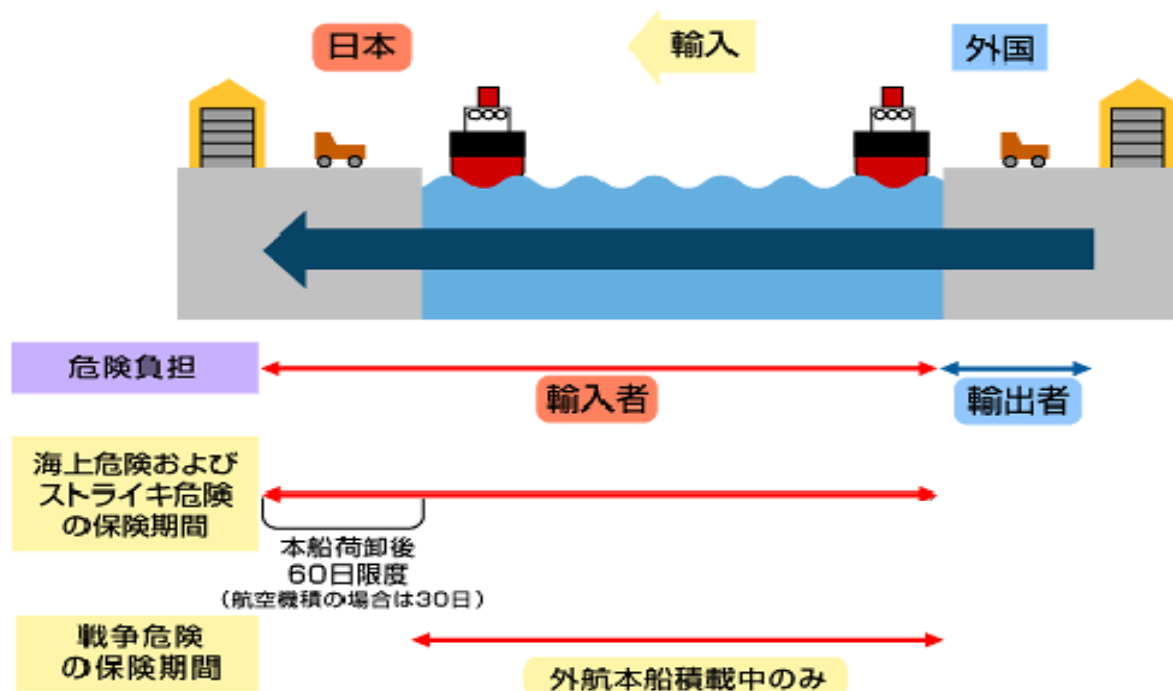
■戦争危険—海上輸送中のみ

戦争危険の保険期間は原則として外航本船に積載されている間に限ります。

【CIF 輸出（海外向け）の場合の保険期間】



【FOB、CFR 輸入（日本向け）の場合の保険期間】



※これらは一般的な保険期間の設定例を図示したものです。

共同海損

共同海損は、危険にさらされた財産を保全するために、故意かつ合理的に異常な犠牲が払われたり、異常な費用が支出された場合に、その損害又は費用を、利害関係者全体において分担するという、海上運送に固有に発達した制度です。この分担額は、船舶と貨物の到着地における各々の価額に応じて決定されますが、貨物に係わるこれらの費用及び損害は、外航貨物海上保険により補償されます。

この共同海損の原則は、ヨーク・アントワープ規則 (York-Antwerp Rules) に規定されています。ヨーク・アントワープ規則は共同海損に関する統一的国際規則で、1877年に制定され、その後改訂、修正を経て、現在は2004年ヨーク・アントワープ規則に至っています。ほとんどの船荷証券 (B/L) や用船契約書に、共同海損の精算に関してはヨーク・アントワープ規則に従うことが規定されています。

保険金額

保険金額とは、保険会社が1回の保険事故について支払う金額の最高限度額のことです。保険金額はCIF価額（船積み原価+保険料+運賃）に、世界的な商慣習として10%を加えた金額で設定されます。

$$\text{保険金額} = \text{CIF 価額} \times 110\%$$

また、保険金額は保険料算出の基準となっており、通常保険金額に保険料率を適用することによって、保険料が算出されます。

$$\text{保険金額} \times \text{保険料率} = \text{保険料}$$

保険料率

■海上危険料率(Marine Rate)

海上危険については、貨物の種類や性質、荷姿、数量、価額、さらに積載船舶、輸送区間・経路、季節、過去の事故発生状況、補償の範囲等を勘案して、保険料率が決定されます。

■戦争・ストライキ危険料率(War & Strikes Rate)

戦争・ストライキ危険については、世界各地の政治・社会情勢の変化に大きく影響されます。

■積載船舶に関する割増料率

海上輸送される貨物については、使用される船舶が一定の要件（船種・船齢・トン数・船級等に関する要件）を充たしていることを前提に、海上危険料率が設定されます。

従って、実際に使用される船舶がこの要件を充たしていない場合には、割増保険料の支払いが必要となったり、保険条件・料率が変更となることもあります。

《ご注意》

このホームページのご案内は商品の特徴を説明したものです。詳しくは商品パンフレットをご覧ください。