

KLI Marine Journal

2021
Spring

発行日：2021年4月7日
発行者：兼松ロジスティクスアンドインシュアランス株式会社 保険事業部
電話：03-4214-3953

2021年3月23日、大型コンテナ船「EVER GIVEN」がスエズ運河にて座礁し、29日に離礁するまでの6日間に亘り、スエズ運河を通過する船舶の航行を遮断する事故が発生し、連日、メディアでも大きく取り上げられました。本稿では、この事故を通じて、貨物保険における「共同海損」、「遅延による損害」、「保険期間」について解説します。

"EVER GIVEN"座礁事故における貨物保険に係る考察

本件については、船主である正栄汽船(愛媛県今治市)が4月1日に共同海損(G.A.)を宣言しており、保険会社も保険契約者である荷主に対して対応を開始しています。まず最初に「共同海損(G.A.)」の概要について解説します。

1. 共同海損について

① 共同海損とは

船舶の座礁・衝突・火災等の事故により、船舶と貨物が共同の危険に晒された際に、この共同の危険を免れるために、船長の判断により、消火作業や救助船を手配したり、貨物の一部を犠牲にするなどの応急処置をとる場合があります。この応急処置により犠牲となった物の損害や救助のために支出した費用について、危険を免れた船舶・貨物の所有者が分担する制度を「共同海損」と呼び、英語ではGeneral Average (G.A.) と呼ばれます。

今回の事故では、本船を離礁させるために、多くの救助船(サルベージ船)が作業にあたり、救助費用が発生しているものと考えられます。もし、離礁させるために船足を軽くする必要があり、一部の貨物を犠牲として投棄した場合には、それらの貨物の損害も共同海損の対象となります。

② 共同海損の手続きと貨物保険

船舶・貨物の共同の安全のために船舶・貨物の一部を犠牲にしたり、救助のための費用を支出した場合、船主は共同海損を宣言し、荷主に通知するとともに、貨物の引渡しに際して共同海損の分担金について支払いを保証することを求めてきます。

共同海損の精算は非常に複雑な計算を要するために、船主が共同海損の宣言を行うと、「共同海損精算人(General Average Adjuster)」が指名され、船会社と荷主の分担額を記した「共同海損精算書」を作成します。

共同海損の精算が完了するまでは長期に亘りますが、貨物保険を付保している場合、荷主は必要書類を提出するだけで、共同海損分担金の精算については、全て保険会社が対応します。

次に、座礁事故により積荷である貨物について遅延による損害が生じた場合、外航貨物海上保険における有無責について解説します。

2. 遅延による損害

外航貨物海上保険では、免責事由（保険金をお支払いできない損害）について以下のとおり規定しています。

【免責事由】

I.C.C.(A) 1/1/09 4条1項～7項

被保険者の故意の違法行為、梱包の不十分・不適切、貨物の固有の性質・欠陥、**運送の遅延**、船主の支払い不能、原子力兵器

上記のとおり、外航貨物海上保険において、「運送の遅延」による損害は免責となりますが、例えば、保険の目的である貨物を積載した船舶が荒天により仕向地への到着が遅延した場合、商機を逸失したことによる損害、市価の下落による損害だけではなく、貨物自体の物理的な損傷（腐敗、劣化）についても同様に免責となります。

また、遅延の原因が担保危険であるか否かを問いません。

最後に、航行が遅延した場合、運送契約が打ち切られた場合の保険期間と継搬費用について解説します。

3. 保険期間及び継搬費用

①被保険者の支配しえない遅延

外航貨物海上保険では、被保険者が支配できない理由により遅延した場合について、以下のとおり規定を設けています。

【保険期間】

I.C.C. 1/1/09 8条3項

この保険は**被保険者の支配しえない遅延**、一切の離路、やむを得ない荷卸し、再積込または積替の期間中及び運送契約によって運送人に与えられた自由裁量権の行使から生じる一切の危険の変更の期間中、有効に存続する。

I.C.C.では保険期間の特別規定として、今回のケースのような「被保険者の支配しえない遅延(delay beyond the control of the Assured)」については有効に保険が存続することが規定されています。

今回のケースについては、数日の遅延に留まりましたが、その間も保険期間は終了することなく存続するため、担保危険による損害が発生した場合には保険金のお支払いの対象となります。また、2018年に日本に上陸したの台風のように数週間に亘り港湾、空港における荷役作業が遅延した場合も本規定により保険期間が有効に存続しました。

ただし、この特別規定については、通常の保険期間を延長するものであり、遅延による損害（免責危険）を担保するものではありません。また、船舶の場合には荷卸し後60日、航空機の場合には荷卸し後30日が経過した時点で終了します。

②運送契約の打ち切り

外航貨物海上保険では運送契約が打ち切られた場合の保険期間について、以下のとおり規定を設けています。

【保険期間】

I.C.C.(A) 1/1/09 9条1項～2項

被保険者の支配しえない事情により、運送契約がその契約で指定された仕向地以外の港または地において打ち切られたか、保険の目的物が荷卸しされる前に打ち切られた場合にはこの保険はその時点で終了する。ただし、被保険者が遅滞なくその旨を保険者に通知し、担保の継続を要請する場合は、保険者が割増保険料を請求するときはその支払いを条件として、

- ・輸送が打ち切られた港または地において保険の目的物が売却されるとき、または（中略）到着後60日経過したとき
のいずれか早いとき
- ・仕向地または他の仕向地に継搬されるときには、仕向地において荷卸しが完了したとき、
まで有効に存続する。

上記の規定により、運送契約が打ち切られた場合にはその時点で保険期間が終了しますが、遅滞なく保険会社に通知を行い、割増保険料を支払うことで、保険期間を延長することが可能です。

③継搬費用

外航貨物海上保険では、運送契約が打ち切られた時の継搬費用について、以下のとおり規定を設けています。

【継搬費用】

I.C.C.(A) 1/1/09 12条

この保険によって担保される危険の結果として、（中略）この保険の途中で輸送が打ち切られる場合には、保険の目的物の荷卸し、保管、継搬のために適切かつ合理的に支出された一切の追加費用をてん補する。

上記の規定により、運送契約が打ち切られた場合について、継搬に要した費用につきましても本保険で補償されます。

上記に拘わらず、被保険者は遅延の回避（Avoidance of Delay）の義務を負っており、自己の支配することのできる状況下においては、相当な迅速さ（reasonable dispatch）をもって行動する必要があります。