

□ 輸送中の事故に備えての保険はどのようにしたらよいか？

(質問)

貿易輸送中に貨物事故が発生した場合輸送業者に責任があるのだから、その業者に損害賠償を行えば良いわけで、どうして荷主が海上貨物保険を掛ける必要があるのですか？
またどのような保険を手配したら安心ですか？

(回答)

国内売買慣習と貿易取引との違い

国内での商品売買においては、商品が買手に届くまでは売手の責任範囲で、もし配達途上に事故があり商品が毀損した場合には売手が責任を以て代替品を送ることになります。ところが国を隔て海や空を渡る国際貿易取引においては、この国内取引の常識が通じません。

貿易取引では、売主と買主の各種義務や受渡し条件を定め、商品に事故が起きた時の所有権者が損害賠償請求や保険求償を行うこととなります。現在ではこれらの貿易取引条件を定めた規則であるインコタームズ2010年版が広く利用されています。一般的な契約条件では輸出国で商品の所有権が売主から買主に引渡されるため、買主が損害賠償請求や保険求償を行うこととなります。売主が買主のために保険手配する CIF・CIP 条件でも、保険求償は買主が行います。

国際輸送期間中のリスク

輸送中のダメージリスクが少なく無保険という手も考えられますが、そこに落とし穴があります。船舶の座礁や火災事故などでそのまま放置すれば船と貨物共々滅失する危険が発生したとき、貨物の一部を投棄して沈没を防いだり船舶を曳航して救助します。共同海損(GA)が宣言されると貨物の損害や救助に要した費用を船と貨物の所有者

が共同して分担する制度です。例え貴社の製品が無事故であっても応分の費用を負担せねばなりません。海上貨物保険を付保すれば、これらの費用はカバーされます。運送人の責任範囲や支払限度額は条約によって限定されている(貨物1個当たり10万円程度)ため、十分な補償を受けられないのが実情です。従って国際貿易取引において海上貨物保険は必要不可欠となっています。

保険基本条件と填補範囲

輸送中の危険には船の沈没や座礁などの航海中の事故以外にも、荷役中の貨物落下や盗難など人為的な事故もあり、貨物の性状や梱包及び輸送用具などを考慮してその貨物に相応しい保険が選択出来るよう3種類の基本条件が設定されています。即ち協会貨物約款(Institute Cargo Clauses 1/1/09) (A)条件 (B)条件 (C)条件で填補範囲はABC順に広くなっており保険料率も同様にA>B>C順に高くなっています。

I.C.C.(A)は填補範囲の一番広い条件で、海上輸送中の事故だけでなく陸上での荷役中の事故や盗難など全ての危険を一括でカバーします。機械や家電製品など一般的な工業製品はこの条件が使用されます。保険価額は通常 CIF 価格の110%の最大限度額で付保します。思わぬ海難事故で損失を被らないよう、海上貨物保険は必須です。