

Gard Insight

船舶不稼働損失保険 – 基本要素を点検

こちらは、英文記事「[Loss of hire insurance – back to basics](#)」（2016年9月14日付）の和訳です。

海運業界は厳しい市場環境に直面しています。そうした中、北欧保険通則(Nordic Plan)に基づく船舶不稼働損失保険の基本要素を点検しておくといでしょう。

はじめに

船舶不稼働損失保険は、その名から想像されるよりも広範囲をカバーします。これには、船舶の不稼働の直接の結果として喪失した用船料、運送賃、その他の形態の収入が含まれます。そのリスク管理ツールとしての役割は、資金繰りの悪化を防ぐことにあります。また、船主は、所有船舶が収入の途絶につながるような事故に遭遇しても借入金の返済を継続できるように、銀行から同保険への加入を求められることがあります。



2つの主な前提

- 不稼働損失は、関連する船体保険によって原則として担保されている損害、または北米保険通則（以下「通則」）[第16-1条](#)に定める4つの特別な状況のうちの1つに起因するものでなければならない。
- 不稼働損失が原因で実際に逸失収入が発生したことを被保険者が示さなければならない。

船体（H&M）保険との関係

船舶不稼働損失保険は、通則の条件に基づいててん補を受けることができる損害が発生した場合に適用されるというのが基本原則です。船体保険が通則以外の条件に基づいて付保されており、その条件を船舶不稼働損失保険の保険者が書面で承諾している場合には、その条件に基づき、船体の損害と不稼働損失のてん補可能性が決定されます。

これ以外の場合は、通則の条件がてん補の内容や時期などを決定することになります。例えば、船舶不稼働損失保険の保険者は、船体保険調整（この調整を通じて、クレームを各保険に割り当てます。）の拘束を受けません。英国の条件に基づく船体保険調整によって直近の乾ドック以降に有効な各保険にクレームが割り当てられる場合、不稼働損失に係るクレームは、損失発生のタイミングについて定めた通則の規定に従い、その100%が最後に有効となった保険の対象であるとみなされるでしょう。被保険者が、自身が加入する各保険に均一に割り当てたい場合には、そのことについて明確に合意したことを船舶不稼働損失保険の文言に含めなければなりません。

実際に発生した逸失収入の保護

すべての財物保険は、被保険者が保険対象物に対する経済的利益を有していることを前提としています。船主は、資産あるいは収入源である所有船舶に対して経済的利益を有していることは明らかです。しかし、海運市場が低迷し、係船・解体が増加する状況下においては、船舶不稼働損失保険に基づいててん補を求める被保険者は、困難に直面する可能性があります。

解撤のための航海

解撤ヤードに向かう船舶には収入源としての価値がないのは明らかです。その唯一の経済的利益は、スクラップ価額から原価を差し引いた額です。ヤードに到着する前に損傷し応急的な修繕を要した結果、時間をロスしても、それが被保険者から逸失収入が奪うことにはなりません。実際、解撤のための航海が決まって、それ以降収益を生まなくなる場合、船舶不稼働損失保険は解約すべきです。

待機

上記とは異なり、低迷してはいるものの動きのある市場環境において、港湾外で待機している船舶には収入源としての価値があることは明らかです（この場合、動きのある市場とは、その船舶と同程度の規模・仕様の船舶が定期的に操業している市場をいいます）。当該船舶が損傷し修理のために一定期間稼働できなくなった場合、被保険者は、船舶不稼働損失保険に基づく有効なクレームを有することになります。

この場合の証明は難しくありません。通則の注釈では、当該船舶が用船されることの合理的な可能性を証明できればよいとされています。実際には、動きのある市場で活動する限り、それ以上の損失の証明は不要です。

係船

係船中の船舶には、リスク管理の観点から課題が伴います。係船の主な目的は、保険料などのランニングコストを節約することにあります。多くの船主は、保険料の支払いを回避し（しかし、保険を失効させずに）、船舶不稼働損失保険の保険金日額を0にすることを選擇するでしょう。これは、近い将来において該当船舶の再用船される見込みのない場合には賢明な選擇です。撤去や修繕を要する損害が発生したとしても、収入が失われることはありません。しかし、市況が上向いて数カ月以内に再用船されることが明確に見込めるようになった場合には、その時点で船主は、将来発生することが見込まれる収入を保護するため、船舶不稼働損失保険の保険金日額を増額しておくべきでしょう。用船の開始日の直前まで手続きをせずに放置しておく、開始日の前週に発生した事故についてはてん補されず、最悪の場合、用船契約の解約を招くこととなります。

保険金日額の固定の取り決め

用船期間・非用船期間を問わずに保険金の日額を固定する旨の条項を船舶不稼働損失保険に追加しても、通則の標準文言で定められた保証内容が変更されることはありません。当該条項を追加すると、再用船される合理的な可能性を示さなければならないという要件が除外されるとよく誤解されていますが、実際にはそうではありません。当該条項が保険に盛り込まれていても、例えば解撤ヤードに向かう船舶には、不稼働損失クレームは認められません。興味深いことに、用船期間・非用船期間の考えは英国の AB Stewart 約款を起源としており、それによると、そのような条項がなければ、用船の終了に伴い、保険契約は自動的に解約されることとなります。

また、当該追加条項によって、保険期間満了後に実施する修繕について規定している通則第 16-14 条の第 2 項が無効化されるとの誤解もよく見られます。保険期間満了後に発生する不稼働損失は、合意した日額を上限とする船舶の実際の収益に相当する日額だけ補償されるというのが基本原則です。これは、保険期間が満了した後には、相場が大きく変わったとしても、保険者または被保険者が日額の変更を要求する仕組みがないことによるものです。この場合、保険金総額には変更がないため、合意した日額に比べて相場が下落した場合には、当然、保障期間はその分だけ延長されることとなります。

まとめ

市況が低迷する中、収入リスクの管理には課題が伴います。現在加入されている保険契約について不安をお持ちの方は、Gard の担当者にご相談ください。

この Gard Insight の記事に関する質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#) もしくは [ガードジャパン](#) まで電子メールでお送りください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。