

海上保険研究

—海運関係者のための保険—

林 田 桂 著

海 文 堂

著者略歴

昭和8年3月 神戸高等商業学校卒業
昭和8年4月 東京海上火災保険株式会社入社
以来、船舶部副長、損害査定部長、船舶業務部長
昭和41年6月 大成火災海上保険株式会社取締役海上部長
昭和44年6月 同社常務取締役就任、現在に至る
社団法人日本海運集会所海事仲裁委員
著書『船舶保険の理論と実務』
(上記著書に対し「各務記念賞」を受賞)
『船舶保険実務入門』
『保険と海難』
(海文堂出版発行)

海上保険研究

定価はケースに
表示してあります

昭和49年10月30日 第1版発行 © 1974



著者 ^{はやし}林 ^だ田 ^{かつら}桂

発行者 海文堂出版株式会社

代表 岡田吉弘

印刷 三喜堂印刷所

製本 三浦製本所

発行所 海文堂出版株式会社



本社 東京都千代田区神田神保町2-48

電話 (261) 0246 振替東京 2873

神戸支店 神戸市生田区元町通3丁目146

電話 (331) 2664 振替神戸 815

PRINTED IN JAPAN

工学書協会会員・自然科学書協会会員・日本書籍出版協会会員

序 文

船主、用船者、造船者等いわゆる海運関係者のために必要な海上保険の制度を、広く具体的に説明した文献は日本においても外国においても余りその例を見ない。

海上保険の制度を、これを利用する海運関係者の側に立って考察し、問題点を具体的に説明したのが本書の特色である。

本書の内容は次のとおりである。

(1) 航海過失と商業過失

(2) 航海過失と「双方過失衝突」約款

(上記2編は損害保険事業研究所発行「損害保険研究」に掲載)

船主および用船者にとって重要な「過失」の問題を、海上保険および運送保険との関係において説明し、この問題と間接的に関係のある「運賃保険」の実態を明らかにした。

(3) 船舶使用利益の喪失

(日本保険学会発行「保険学雑誌」に掲載)

船主および用船者にとって海運経営上重要問題である「船舶使用利益」をチャーター・ベースとの関係において説明した。

(4) 船舶不稼働損失保険

(損害保険事業研究所発行「創立40周年記念損害保険論集」に掲載)

船主および用船者にとって海運経営上重要な役割を果たすこの保険を、チャーター・ベースとハイヤー・ベースとの関係において説明した。

(5) 用船者の損害賠償責任保険

(損害保険事業研究所発行「損害保険研究」に掲載)

日本船主責任相互保険組合の定款、米国約款および英国約款の規定するこの保険の内容を具体的に説明し、保険契約の実例をも付記した。

(6) 船舶建造保険

(7) 船舶修繕者賠償責任保険

(上記 2 編は海文堂出版株式会社発行「造船工業」に掲載)

これらの保険は造船者にとって欠くことのできない重要な保険である。

船舶建造保険については和文約款と英文約款の内容を具体的に説明した。

船舶修繕者賠償責任保険については填補金支払の実例をも付記した。

上記論文の執筆に当たっては、東京海上火災保険株式会社よりご提供いただいた資料に負うところが多く、同社のご厚意に対して感謝の意を表したい。

本書の刊行に関しては海文堂出版株式会社の社長岡田吉弘氏より格別のご配慮をいただいた。また、本書の編集および校正等には同社の田村佑二氏より多大のご尽力をいただいた。ここに両氏のご厚意に対し厚くお礼を申しあげる次第である。

昭和 49 年 9 月

林 田 桂

掲 載 誌 一 覧

航海過失と商業過失

『損害保険研究』第29巻第3号，第30巻第1号，第30巻第4号

航海過失と「双方過失衝突」約款

『損害保険研究』第31巻第2号，第32巻第1号

船舶使用利益の喪失

『保険学雑誌』第458号

船舶不稼働損失保険

『損害保険論集』損害保険事業研究所創立 40周年記念号

用船者の損害賠償責任保険

『損害保険研究』第36巻第2号

船舶建造保険

『造船工業』第1巻第2号

船舶修繕者賠償責任保険

『造船工業』第1巻第3号

航海過失と商業過失

1. はじめに
2. 航海過失と商業過失
3. 船舶の取扱に関する過失と商業過失
4. 商法第739条
5. 海上保険および運送保険との関係
6. 機船天正丸運送契約紛議仲裁裁定
7. あとがき

目 次

航海過失と商業過失

1. はじめに	1
2. 航海過失と商業過失	1
3. 船舶の取扱に関する過失と商業過失	7
4. 商法第739条	11
5. 海上保険および運送保険との関係	16
5.1 航海過失と海上保険	16
5.2 商業過失と冷蔵貨物特別約款	30
5.3 賠償責任担保特別約款	35
5.4 損害賠償請求権放棄特別約款	40
5.5 損害賠償請求権放棄承認条項	42
5.6 運賃保険特別約款	44
6. 機船天正丸運送契約紛議仲裁裁定	62
7. あとがき	67

航海過失と「双方過失衝突」約款

1. はじめに	69
2. 「双方過失衝突」約款制定の事情	69
3. 割増保険料要否の問題	85
4. 英国における双方過失衝突による積荷損害	88
5. 日本における双方過失衝突による積荷損害	92
6. 「双方過失衝突」約款の無効判決	103

Ⅱ 目 次

7. あとがき	112
---------------	-----

船舶使用利益の喪失

1. はじめに	115
2. 救助費との関係	115
3. 衝突損害賠償金との関係	117
4. 船舶不稼働損失保険との関係	133
5. あとがき	136

船舶不稼働損失保険

1. はじめに	139
2. 保険約款	139
3. 対象船舶	143
4. 保険価額および保険金額	143
4.1 チャーター・ベース	145
4.2 ハイヤー・ベース	146
4.3 ハイヤー・ベースと減価償却	147
4.4 保険価額	150
4.5 保険金額	155
5. 填補の対象	156
5.1 担保保険	156
5.2 稼働不能	157
5.3 損害防止費用	158
5.4 免責事項	158
6. 填補方法	160
6.1 不稼働期間	160
6.2 控除日数	161
6.3 填補限度	161

6.4 1日当たりの填補額	162
6.5 船主の回収金	162
7. 保険期間	163
7.1 保険期間	163
7.2 延長規定	163
8. 保険料	163
9. 事故通知	163
10. あとがき	164

用船者の損害賠償責任保険

1. はじめに	167
2. わが国の船主責任相互保険組合の定款が規定する保険	168
2.1 財物に関する責任	170
2.2 過怠金	172
2.3 用船内の人に関する責任および費用	172
2.4 基準填補の規定の準用	173
3. 米国約款の規定する保険	174
3.1 填補の範囲	182
3.2 免責規定	183
3.3 特殊な規定	184
4. 英国約款の規定する保険	185
4.1 用船者の危険につき加入している船舶の場合	191
4.2 用船者の危険につき加入していない船舶の場合	194
5. この保険の実例	197
6. あとがき	198

船舶建造保険

1. はじめに	201
---------------	-----

目 次

2. 建造保険特別約款	201
3. 建造保険契約の締結に必要な細目	203
4. 保険契約の当事者	204
5. 保険の目的	205
6. 保険価額および保険金額	206
7. 航路定限	207
8. 保険期間	208
9. 和文約款の填補の範囲	210
10. 免責事項	212
11. 英文約款の填補の範囲	214
12. 事故発生の場合の手続き	217
13. 建造保険に関連するその他の保険および約款	219
13.1 戦争保険	219
13.2 Monetary Loss Insurance	219
13.3 Guarantee Insurance	220
13.4 Service of Suit Clause (New York)	220

船舶修繕者賠償責任保険

1. はじめに	221
2. 保険約款	221
3. 保険契約の当事者	225
4. 対象船舶	225
5. 填補の範囲	226
5.1 財物の損壊	226
5.2 法律上の賠償責任	228
5.3 填補する費用	230
6. 填補限度額	231

7. 免責金額	233
8. 時間的制限と場所的制限	233
8.1 修繕工事期間による制限	233
8.2 保険期間による制限	234
9. 保険料	235
9.1 包括契約の場合	236
9.2 個別契約の場合	237
10. 免責事項と保険契約の無効	238
11. 事故発生の場合の手続き	240
11.1 事故通知の内容	240
11.2 損傷の修理	241
11.3 金銭賠償	241
11.4 保険金の請求に必要な書類	241
12. この保険で填補した実例	242

航海過失と商業過失

1. はじめに

荷主「甲」と運送人「乙」との間に運送契約が締結された。

この運送契約に基づき「乙」は汽船A丸に「甲」のモーター・オイル 160 キロリットルを積載し、清水港より京浜港まで運送することとなった。

この航海の途中、本船が城ヶ島の南岸を航行中、濃霧が発生し、本船は船長の航海に関する技術上の過失によって暗礁に乗り上げ、波浪の衝撃によって大破し、積荷の全量が流出した。

A丸の船長の過失は、いわゆる「航海過失」である。海上運送人の過失には航海過失のほかに、いわゆる「商業過失」がある。

航海過失と商業過失の区別については、海上保険に従事しているわれわれの中でも、海損関係の業務にたずさわっている人は別として、十分な認識をもっている人が案外に少ない。

私は本稿において、航海過失と商業過失とはいかなる過失であるか、またこれらの過失が運送人の損害賠償責任とはいかなる関係にあるか、また海上保険および運送保険との関係はどうか等を考察して各位の御参考に供することにした。

2. 航海過失と商業過失

過失を航海および船舶の取扱における過失、すなわち「航海過失」と、運送品の保管等に関する過失、すなわち「商業過失」とに分ち、航海過失によって生じた積荷の損害については運送人の損害賠償責任を免除するが、商業過失

2 航海過失と商業過失

によって生じた積荷の損害については運送人に損害賠償責任を負担せしめるという考え方は、すでに1893年の「米国ハーター法」において法律として制定されている。

このハーター法の精神はその後国際的に浸透し、1924年の「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」を経て、各国の海上物品運送法の制定にまで発展するに至った。

わが国においても1957年に制定された「国際海上物品運送法」にこの考え方がとりいれられたのである。

「米国ハーター法」、「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」および「国際海上物品運送法」における航海過失と商業過失に関する規定は次のとおりである。

【The Harter Act】

Section 1.

It shall not be lawful for the manager, agent, master or owner of any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States and foreign ports to insert in any bill of lading or shipping document any clause, covenant, or agreement whereby it, he, or they shall be relieved from liability for loss or damage arising from negligence, fault, or failure in proper loading, stowage, custody, care, or proper delivery of any and all lawful merchandise or property committed to its or their charge. Any and all words or clauses of such import inserted in bills of lading or shipping receipts shall be null and void and of no effect.

Section 3.

If the owner of any vessel transporting merchandise or property to or from any port in the United States of America shall exercise due diligence to make the said vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped, and supplied, neither the vessel, her owner, or owners, agent, or charterers shall become or be held responsible for damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in the management of said vessel,……

【米国ハーター法】

第1条 合衆国諸港の間または合衆国諸港と外国諸港との間において、商品または財産を運送する船舶の管理人、代理人、船長または船舶所有者は、船荷証券その他の船積書類の中に如何なる条項、約款または取極めを挿入しても、自己の引受けた適

法な商品または財産の適当な船積、積付、保管、管理および適当な荷渡しに関し過失、懈怠または錯誤に因って生じた損失、損害の責任を免れようとすることは不法である。このような趣旨をもって船荷証券または船積受領書中に挿入せられた一切の文言並びに条項は、当然に無効で何等の効力もないものとする。

第3条 商品または財産を積載して合衆国の港に出入する船舶の所有者が、あらゆる点において本船を堪航ならしめること並びに適当に船員の乗組、艀装および貯蔵品の補給をなすことにつき相当の注意を用いた場合においては、船舶、その所有者、代理人または傭船者は、本船の航海上または管理上の過失に因って生ずる損害、損失の責に任じないものとする。(以下省略)

[International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading]

Article IV.

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped, and supplied and to make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage, and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from :

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

【船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約（船荷証券統一条約）】

第4条

1 運送人および船舶は、航海に堪えない状態から生ずる滅失または損害については、責任を負わない。ただし、運送人が、前条1の規定に従い、船舶を航海に堪える状態におき、船員の乗組、船舶の艀装および需品の補給を適切に行い、並びに船倉、冷氣室、冷蔵室その他物品を積み込むすべての場所を物品の受入、運送および保存に適する良好な状態におくことについて相当の注意をしなかったことにより航海に堪えない状態を生じた場合は、この限りでない。航海に堪えない状態から滅失または損害を生じたときは、この条に定める免責を主張する運送人その他の者は、相当の注意をしたことを立証しなければならない。

4 航海過失と商業過失

2 運送人および船舶は、次のことから生ずる滅失または損害については、責任を負わない。

(a) 航行または船舶の取扱に関する船長、海員、水先人または運送人の使用人の作為、不注意また過失

【国際海上物品運送法】

第3条 運送人は、自己又はその使用する者が運送品の受取、船積、積付、運送、保管、荷揚及び引渡につき注意を怠ったことにより生じた運送品の滅失、損傷又は延着について、損害賠償の責を負う。

2 前項の規定は、船長、海員、水先人その他運送人の使用する者の航行若しくは船舶の取扱に関する行為又は船舶における火災（運送人の故意又は過失に基くものを除く。）により生じた損害には、適用しない。

わが国の国際海上物品運送法第3条第1項に規定されている「運送人は、自己又はその使用する者が運送品の受取、船積、積付、運送、保管、荷揚及び引渡につき注意を怠ったことにより生じた運送品の滅失、損傷又は延着について、損害賠償の責を負う」という文言は、運送人に対して、いわゆる「商業過失」は有責であるということを定めた規定である。

これに対して、第3条第2項に規定されている「前項の規定は、船長、海員、水先人その他運送人の使用する者の航行若しくは船舶の取扱に関する行為により生じた損害には、適用しない」という文言は、運送人に対して、いわゆる「航海過失」を免責しようということを定めた規定である。

国際海上物品運送法が第3条第1項において、運送人の損害賠償責任の根拠を過失責任主義におきながら、この過失責任主義の例外として、同条第2項において、航海上の過失による運送品の損害につき、運送人をして免責せしめるという航海過失免責主義をとっていることは意義のあることである。

運送人が運送のため自己の使用した者の過失によって運送品に損害を生ぜしめながら、法律上当然にこれに対する損害賠償責任を免除されるということは、普通では考えられないことである。

それにもかかわらずこの法律が、航海上の過失に対して免責を認めたのは、いかなる理由によるものであろうか。

それは一面において、商業過失については、過失の軽重にかかわらず、運送

人に損害賠償責任を負わせているのに対し、他面において、航海上の危険がきわめて特異性を有することを考慮し、航海過失については、法律上当然の免責を認め運送人の負担を過当に重くしないようにする必要があったからである。

航海に関する事項は、船舶の操縦に関するもので、運送人の直接干渉できない技術的な分野に属し、船長その他の海上使用人の軽い過失によっても、船舶の衝突の場合に見られるように、しばしば甚大な損害を生ずることがあり、たとえ、これらの場合、運送人に免責を認めても、船長その他の海上使用人の過失に対しては、別に海難審判法による懲戒などの処分がなされるので、これがために損害の発生を助長するような心配はないといってよいからである。

航海過失について、米国ハーター法では「本船の航海上または管理上の過失 (faults or errors in navigation or in the management of said vessel)」と規定し、船荷証券統一条約では「航行または船舶の取扱に関する過失 (default in the navigation or in the management of the ship)」と規定し、国際海上物品運送法では「航行若しくは船舶の取扱に関する行為」と規定している。

この三つの法律では表現は若干異なるが、いずれも航海過失を免責している。しかし、どの法律を見ても航海過失とは何であるかについては具体的にその意義を明らかにしていない。

航海過失の概念について山戸嘉一博士は「航海過失とは、船舶自体に関する海技上の過失、即ち、船舶の操縦並びに安全な航海をなすに要する船舶に関する一切の技術上の行為についての過失をいう。その中には、船舶運航の実行上の過失と、船舶自体の取扱（管理）に関する過失との二つが含まれている」と説明しておられる¹⁾。

山戸博士の説明されている航海過失の一つである「船舶運航の実行上の過失」とはいかなる過失であるかについて、鴻常夫教授は「しいて定義するならば、航海とは船舶航行路の選択であり、航行のために必要な種々の手段を考察し、かつ実行することおよび海上危険を避けるためにとるべき注意ということ

1) 山戸嘉一『国際海上物品運送法』（1958年），p. 59.