

【5-IV-2】

2. 保険

(1) 船体保険

裸傭船の場合、裸傭船契約において、船体、機関、戦争及びP&I危険（及び本船の運航のために付保することが強制されるあらゆる危険）に対してChartererがChartererの費用で船舶に保険を付すものとされることが一般的である（BARECON 2001 Clause 13 参照）。裸傭船の場合における保険契約者、被保険者、保険金受取人、担保取得については以下のとおりであり、これらの点は実質的なファイナンスとしてのBBHP（買取義務付裸傭船契約）の場合であっても異なるところはない。

(a) 保険契約者

「保険契約者」とは、保険契約の当事者のうち、保険料を支払う義務を負う者をいう（保険法第2条3号）。

「保険契約者は契約の一方の当事者であり、保険料支払い義務を負う（返戻保険料の請求権をもつ）とともに、契約締結時の告知義務、保険期間中の危険変動等の通知義務、損害の通知義務等、契約当事者としての権利義務を有する。船舶保険においては、火災保険等と異なり、契約者は告知義務に加えて通知義務を遺漏なく果たしうる適格者であることが求められる。したがって、船舶を現実に運航・管理する者を保険契約者として認めることが実務上の一般的な慣行である」¹⁴とされる。船舶保険普通保険約款¹⁵においても、保険契約者が保険料支払義務を負うことが明記されている。

上記のとおり、船舶を現実に運航・管理する者を保険契約者として認めることが実務上の一般的な慣行であるため、裸傭船の場合にはChartererが保険契約者となることが一般的であり、Ship Managerが保険契約者となるケースもみられる。

(b) Insured（被保険者）

損害保険契約における「被保険者」とは、損害保険契約によりてん補することとされる損害を受ける者をいう（保険法第2条4号）。

「被保険者とは、被保険利益を有する者、すなわち船舶の所有者として利害関係を有する者、通常船主がこれに該当する」とされる¹⁶。「船舶保険は、

¹⁴ 木村=大谷=落合・海上保険の理論と実務 332 頁から引用

¹⁵ 三井住友海上 2013 年 4 月版船舶保険約款集[M6011-3]船舶保険普通保険約款第 20 条参照

¹⁶ 藤沢=小林=横山・海上リスクマネジメント 210 頁

船舶に生じた滅失または損傷によって生じた所有者利益の減少以外にも、賠償責任（衝突損害賠償責任、船主責任等）や、保険事故に遭遇したことにより支出した費用（共同海損費用や損害防止費用等）、あるいは失った収益を保険てん補の対象としている。したがって、船舶所有者だけでなく用船者や船舶管理会社等も被保険者（あるいは共同被保険者）となることがある¹⁷。

したがって、裸傭船の場合には原則として Owner 及び Charterer を被保険者 (Insured) として保険契約を締結する。船舶保険の保険金については、全損の場合は Owner、それ以外の場合は Charterer が保険金の受取人とされる¹⁸。

なお、対象船舶について Ship Manager が選任されている場合には、船舶保険のてん補の対象である衝突損害賠償責任を Ship Manager が負う可能性があることから、Ship Manager も被保険者 (Insured) とされることが多い。

(c) 被保険利益 (insurable interest)

被保険利益とは、被保険者が有する経済的な利益をいう。「例えば、船舶が海難事故に遭遇して、船舶、積荷に損害を生じ、滞船を余儀なくされた場合、船主は所有利益として、物的損害、費用損害、あるいは責任損害を、用船者は使用利益に損害を、荷主は所有利益にも損害を受けるとともに、収益利益として貿易上の損害を被る。船主に資金を融資した銀行は担保利益に不安を生じる。これらを総じて被保険利益というのである。いわば、損害によって被る経済的リスクである」、とされる。¹⁹

(d) 担保取得

(d1) 担保設定の合意-譲渡担保設定の場合

シップファイナンスでは、保険金請求権の譲渡担保を担保として取得することが多いが、被保険者=被保険利益を有するものが保険金請求権の譲渡担保の担保設定者となる。なお、上記の通り Ship Manager も被保険利益を有するものであるが同人が有する被保険利益は主として衝突損害賠償金であるため、責任保険契約に基づく保険給付請求権に対する担保設定が禁止された日本法（保険法 22 条 3 項参照）の下では、Ship Manager を担保設定者とする必要はないと考えられる。従って、担保設定者は一般には Owner 及び Charterer とされる。

Owner 及び Charterer の有する保険金請求権について譲渡担保を設定する方法として、以下の ~~2~~→~~4~~方法がとられる。

¹⁷ 木村=大谷=落合・海上保険の理論と実務 332 頁

¹⁸ 三井住友海上 2013 年 4 月版船舶保険約款集 [M6011-3] てん補金支払条項（裸用船用）参照

¹⁹ 藤沢=小林=横山・海上リスクマネジメント 190 頁から引用

(d1-1) Charterer の権利を直接ファイナンスーへ譲渡する方法
(1)

Owner 及び Charterer を譲渡担保設定者、ファイナンスーを譲渡担保権者とする Assignment of Insurance (保険金請求権譲渡担保契約) を締結する方法である。この方法は、Charterer も Assignment of Insurance (保険金請求権譲渡担保契約) の契約当事者となるため、当該契約のドラフト段階において Owner とは別に Charterer から当該契約に対して多数のコメントが発生し、時間のロス及び Charterer の要請に基づくドラフトの内容変更等の影響を受ける可能性がある。このため、Owner と Charterer が関連会社であるような場合には有用であるが、Owner と Charterer が実質的に異なる会社であるような場合には、当該契約のドラフト作業に時間を要し、実用的でない場合がある。

(d1-2) Charterer の権利を直接ファイナンスーへ譲渡する方法
(2)

Owner とファイナンスーの間で Owner の有する保険金請求権について Assignment of Insurance (保険金請求権譲渡担保契約) を締結し、Charterer の有する保険金請求権については、別途 Charterer からファイナンスー宛に譲渡担保設定に関する Letter を差し入れてもらう方法である。この方法は、Owner とファイナンスーの間の Assignment of Insurance (保険金請求権譲渡担保契約) についてはドラフト段階における Charterer からのコメントによる時間のロス、Charterer の要請に基づくドラフトの内容変更等の影響を受けることなく、Owner の有する保険金請求権についてファイナンスーに対する譲渡担保を設定するため十分な内容としつつ、Charterer からファイナンスーに差し入れる Letter については Charterer の有する保険金請求権についてファイナンスーに対する譲渡担保を設定するための必要最小限の内容とすることにより、Owner と Charterer の双方が有する保険金請求権を担保として取得することができる。

(d1-3) Charterer の権利をまず Owner へ譲渡し、Owner が (i) 当該譲受した権利と (ii) Owner が有する権利をファイナンスーへ譲渡する方法

Charterer が保険契約上有する権利(主として分損の場合の保険金受領請求権)をまず Owner へ譲渡する。当該譲渡については、裸傭船契約に規定する(裸傭船契約に規定を置かない場合には Owner と Charterer 間において別途保険金債権譲渡契約あるいはそれにかわる契約を締結する)こ

とになる。

そして、Owner は上記により譲受した権利及び自らが保険契約上有する権利(主として全損の場合の保険金受領請求権)を Owner がファイナンスへ譲渡する方法をとる。

上記(d1-3)のケースでは、Notice of Assignment 及び Loss Payable Clause の内容は、他のケースとは異なる。

上記いずれの場合においても、裸傭船契約における保険金の全損金、分損金の処理の規定と、上記担保契約において規定される保険金の全損金、分損金の処理の規定に矛盾、対立がないようにすることが肝要である。

例えば、長期の裸傭船契約においては「裸傭船契約における保険金の全損金の処理について、一定額までは Owner あるいは抵当権者へ支払われること、それを上回る金額は Charterer へ分配される」旨の規定をおいている場合もある；また

「裸傭船契約における保険金の分損金の処理について、金額の如何に関わらず Charterer へ支払いについて Owner あるいは抵当権者の事前の承認は不要である」旨の規定をおいている場合もあるため、ファイナンスにとってはこの点に留意が必要である。

(d2) 対抗要件の具備-譲渡担保設定の場合

保険金請求権の譲渡担保設定の合意について上記のいずれの方法をとった場合においても、保険会社への Notice of Assignment については、被保険者(Owner 及び Charterer) が行う必要がある。裸傭船契約の場合には、一般には、Owner 及び Charterer の連名で保険会社への Notice of Assignment を送付する。なお、保険契約の準拠法が日本法の場合には、Notice of Assignment に確定日付を取得する²⁰。

(d3) 保険金請求権に対する質権設定

裸傭船では上記のような保険契約が締結されるため、ファイナンスが保険金請求権に対する質権を担保として取得する場合、質権設定者は Owner 及び Charterer となる。この場合、保険会社所定の質権設定承認請求書に Owner、Charterer 及びファイナンスが連名で署名し、保険会社の承認を受け、確定日付を取得する²¹。

(2) P&I 保険

²⁰ 裸傭船契約の場合の担保設定の対抗要件取得については、上記の他は通常の場合と異なるところはない。

²¹ 裸傭船契約の場合の担保設定の対抗要件取得については、上記の他は通常の場合と異なるところはない。

前述のとおり裸傭船の場合、裸傭船契約において、P&I 保険についても Charterer が Charterer の費用で船舶に保険を付すものとされることが一般的である（BIMCO 標準裸傭船契約書 “Barecon 2001” Clause 13 参照）。裸傭船の場合における P&I Club の加入者、保険金受取人、担保取得については以下のとおりであり、これらの点は実質的なファイナンスとしての BBHP（買取義務付裸傭船契約）の場合であっても異なるところはない。

(a) 加入者 (Member)

「P&I 保険契約の申込みにあたっては、まず出資金を支払って組合員になる。組合員となった船主、用船者、船舶管理者などは、申込みを希望する船舶に関する所定の P&I 保険料を支払って、自らを被保険者とする保険契約を組合と締結する」²²。日本船主責任相互保険組合において組合員となれるのは、「船舶の所有者若しくは賃借人又は用船者、運航受託者、船舶管理者及び船員配乗者」とされている²³。

裸傭船の場合には、Charterer 及び Owner が出資金を支払い P&I Club の組合員となり、Charterer 及び Owner が「共同契約者」²⁴として P&I 保険に加入する、すなわち Charterer 及び Owner が加入者となる、のが一般的である²⁵。この場合、保険料 (Advance Call 及び Supplemental Call) は Charterer が支払うのが通常であるが、「共同契約者」である Owner は Charterer と連帯して P&I Club に対して保険料 (Advance Call 及び Supplemental Call) を支払う義務を負うものとされている²⁶。なお、本船の管理又は船員の手配について Ship Manager 又は船員配乗者に委託されている場合には、Ship Manager 及び船員配乗者も出資金を支払って P&I Club の組合員となり「共同保険者」として P&I 保険に加入する。

(b) 保険金受取人

日本船主責任相互保険組合において、保険金の請求者は組合員とされており²⁷、また保険金の支払は原則として組合員に対して行うものとされている²⁸。

²² 藤沢=小林=横山・海上リスクマネジメント 319 頁

²³ 日本船主責任相互保険組合定款 (2013 年 8 月改定版) 第 8 条

²⁴ 日本船主責任相互保険組合 2013 保険年度版保険契約規定第 15 条参照

²⁵ いわゆるパンカー条約-船舶の燃料油による海上汚染事故に関する国際条約 (1,000 トン以上のすべての船舶が、締約国に入出港するためには、燃料油による海上汚染事故から生じる民事責任に対する保障証明書が必要となる) Article 7, Sub-Article 1 において「*The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended*」と規定されているため、registered owner も、別途銀行保証等を手配しない限り、P&I 保険に加入することが義務づけられ、通常は P&I 保険に加入している。

²⁶ 日本船主責任相互保険組合 2013 保険年度版保険契約規定第 15 条参照

²⁷ 日本船主責任相互保険組合 2013 保険年度版保険契約規定第 42 条、日本船主責任相互保険組合定款 (2013 年 8 月改定版) 第 38 条

²⁸ 日本船主責任相互保険組合 2013 保険年度版保険契約規定第 43 条

したがって、裸傭船の場合には、加入者(Member)となっている Charterer、Owner、Ship Manager 又は船員配乗者のうち P&I 保険のてん補対象となる責任及び費用が発生した者に対して保険金が支払われる。

(c) 担保取得

前記のとおり日本法の下では P&I 保険に関する保険金請求権を担保に取得することは禁止されている。

裸傭船契約において Charterer が付保すべき保険契約の内容については、融資契約又は Mortgage 設定契約において Owner に義務づけられるものと同等以上にする必要がある。