

# 第15章 航空貨物運送と保険

日本大学経済学部教授

小林 晃

## I 海上貨物運送と航空貨物運送における事故の比較

周囲を海に囲まれたわが国の貿易貨物運送は、必然的に船舶か航空機によらなければならない。しかし、重量的には0.3%にすぎないが金額的にはすでに30%を超過している航空貨物運送は、将来ますます新しい需要を開拓し、一段とその重要性が増すことは間違いない。

言うまでもないが、航空貨物運送の最大のメリットはその高速性にある。さらに現在の世界の交通手段のなかで、航空機は、最も安全な交通手段であると言われている。例えば、航空輸送では、他の輸送方法に比べて、損傷、紛失、盗難などの事故に遭う率が少ない。輸送中、振動や衝撃が比較的に少ないこと、温度、湿度などの物理的な条件変化もさほど神経質にならなくても良いこと、飛行中、貨物室と外部との接触が全く無いことなどから、損傷、紛失、盗難などの危険性がほとんど無い。事故が少ないことから、当然、保険料も他の輸送手段の場合より安い。航空機それ自体の事故も、他の輸送手段と比べて著しく少ない。ちなみに、IATAの資料による1997年の集計では、1億飛行キロメートルに対して、旅客の死亡を伴う航空機事故件数は0.08件、10万飛行時間に対して0.05件である。これは、成田・ロンドン間を13万412回飛んで、1回の事故に遭うという確率に等しく、成田・香港間に例えれば42万5,750回飛んで、1回の事故に遭うという確率に等しい。<sup>1)</sup>

長い日数の航海に加え、荒天・暴風雨にも遭遇する可能性ある船舶に比べて、航空機による運送中の貨物に事故が極めて少ないことは疑う余地はない。海上運送される貨物の事故は、ほとんどが海上運送中に発生し、座礁、沈没、船火事、衝突、海固有の危険、盗難、海賊、暴風雨、台風、荒天などの危険による損害であり、よく発生する共同海損にも対処しなければならない。

これに対して、航空運送される貨物は航空運送中に被る損害はほとんど無いと言うことができる。しかし、航空貨物の安全性は、貨物が航空運送されている間だけの話であり、航空貨物運送は当然のことながら、売主の倉庫・工場・店舗から出発空港まで、および着陸空港から買主の倉庫・工場・店舗までの陸上運送を必ず伴うことから、この陸上運送中の事故は決して少なくないであろうと予想される。また飛行場における貨物の梱包作業は航空機の出発時間に間に合せて行われるので、実際に観察すると夥しいことこの上ない状況である。結果として貨物の破損、損傷が生じることがありえることも仕方ないと言わねばならない。作業場で梱包された航空貨物はビニールシートに覆われ、飛行場で待機する航空機まで無蓋運送トレーラーに積まれ運ばれるが、時間に追われているためか、豪雨の中ずぶ濡れになって運搬されていく様子を、私は何度か実見したことがある。

このように航空貨物は航空運送中は極めて安全であるが、具体的な航空貨物の滅失、損傷は航空機に接続される付帯運送および作業中に発生する可能性が極めて高いことが特徴

であろう。

またわが国の航空貨物運送の主体者は、航空会社ではなく、航空エアフレイト・フォワードラーであることに、特に注意が必要である。エアフォワードラーは自らは航空機を所有せず、航空会社の所有・運航する航空機を利用して貨物輸送の営業を行っている「利用航空運送事業」者である。フォワードラー業の機能は、航空会社の空港から空港へという限られた運送ではなく、荷送人企業所在地から荷受人企業所在地へのトータル輸送を営業内容とし、貨物の集配、梱包などを含む荷役、運送の代行、運送の取扱い、利用運送等多岐に渡り、航空会社が通常行わないドア・ツー・ドアの一貫輸送サービス（Door-to-Door Transport）を行う。

運賃は、小口よりも大口になればなるほど減減して相対的に安くなる性質がある。フォワードラーは、理論的には多くの顧客から多数の小口貨物を集荷し、それらを混載して大口貨物に仕立てあげ航空会社（実際運送人）に輸送を委託し、航空会社には相対的に低廉となる大口貨物の運賃を支払い、個々の荷主から徴収した運賃の合計との差額がフォワードラーの利益となるのである。

わが国輸出航空貨物のうちで、フォワードラーが扱った貨物量を示す混載化比率を見ると（第2章、表2-5参照）、1980年には35.7%に過ぎなかったが、1990年には80.5%と急速にその割合を高め、1998年には90.3%となりその後90%台を維持している。要するに現在のわが国の航空貨物運送は、エアフレイト・フォワードラーが実権を握り、その指導の下に行われているのである。

ここで問題になるのは、運送人（契約運送人）たるエアフレイト・フォワードラーの運送責任と、実際運送人たる航空会社との運送責任に明確な差異があることである。エアフレイト・フォワードラーは個々の荷主に、運送契約成立の証明書であるHouse Air Waybillを発行する。航空会社が混載大口貨物の運送を引き受けるにあたりエアフレイト・フォワードラーに発行するのはMaster Air Waybillである。航空会社の運送は「空港から空港まで」であるから、後者ではその区間につき責任を負う旨が明記されている。しかし前者では、フォワードラーの責任は「荷送人所在地から荷受人所在地」まで運送責任を負う旨が記載される場合が多い。航空運送の国際条約であるワルソー条約は、航空会社を対象に規定されているから、両者の差異となる「荷送人所在地から発地空港まで」と「到着地空港から荷受人所在地まで」の運送人責任については規定がない。従って、航空貨物が上記区間運送中に滅失、損傷が発生した場合に、その損害はワルソー条約でも規定がないために、どのようにその損害を考察するのが重要となる。<sup>2)</sup>

## II 航空貨物に保険をつけなくてもかまわないのか

詳しい統計は無いが、航空貨物には保険がほとんどつけられていない、といわれている。長年航空事業に携わってきた企業人が無保険貨物の多さを断言されているのを何度か伺ったことがあり、また航空貨物の輸入通関を行っている通関士K氏も、経験的に保険がつけられていない航空貨物は極めて多い、と断言されていた。

おそらくこれは、航空貨物の特殊性に由来するものであろう。FOBやC&F（CFR）条件

で貨物を輸入する場合は、買主が保険をつけることになっているが、輸入国で買主が保険をつけるにしても、その明細が確定していないと、保険申し込みができない。航空貨物の場合、売主からの船積み案内を待ってから保険を申し込むという手順になるが、必要な保険金額、航空便名、出発日などの確定を待って保険手続きをしている間に航空貨物が輸入地に到着してしまい、保険をつける意味が無くなる、という事例が航空貨物運送の初期に頻発し、しかも航空運送された貨物は無事故で到着する例がほとんどであったことから、いつしか航空貨物運送は安全であり、保険をつける必要性はないとの認識が航空貨物運送を利用する荷主の間に定着したと思われる。

FOB、C&F輸入の場合には、買主が保険をかけることになっているが、重要なことであるが、国際商業会議所（ICC）の定めた、トレード・タームズの解釈規則であるインコタームズ（Incoterms）におけるFOB、C&Fの買主の義務を見ると、買主に保険をつける義務は無い、という規定になっている。<sup>3)</sup>

上記通関士K氏の説明によれば、輸入航空貨物で、保険がつけられていないFOB、C&Fで申告する場合には、NACCS上、保険の欄を空欄にして申告しており、事前に荷主より保険をつけるよう依頼があった場合、あるいは包括にて保険を取得している荷主のみ付保している、とのことである。

この法的根拠として、「輸入貨物の課税価格は、（現実支払価格）にその含まれていない限度に於いて運賃等の加算要素の額を加えた価格（取引価格）によることを原則とする。」関税定率法第4条第1項、および「輸入貨物に保険が付されていない場合には、通常必要とされる保険料を見積もって課税価格に算入されることとはならない。」関税定率法基本通達4-7（5）、がある。

「現実支払価格」とは実質的にはインボイスの価格となり、建値がFOBの場合にはこれに運賃と保険料を加算するが、保険がつけられていない場合には、保険料を加算する必要はない、と法的に明文化されている。

通関士K氏は、「よく米国やカナダなどの申告システムと比較して、わが国の申告価格はCIF建てである、などと表現されるが、上記の内容などからして、この表現は誤解を招きやすいのではないか。」との感想を述べられている。

再説するがFOB、C&Fなどの輸入航空貨物が無保険となる事例が多いのは、航空貨物運送が実際に海上貨物運送に比べはるかに安全で、荷主の保険によるカバーの意識が希薄になるという事実に加え、保険手配をしているうちに航空貨物が輸入地に安全に到着してしまい、保険をかけるタイミングを失う場合が多いためであろう。しかし、保険契約の締結が間に合わないうちに航空貨物に事故が発生した場合には航空貨物は無保険状態となり、その損害は当然に輸入者である買主の負担に帰することになることには、十分に注意しなければならない。

こうした航空貨物の特性を勘案すると、航空貨物に適した保険はおのずと予定保険となるであろう。航空貨物がただ1回のみでなく、継続して運送されるような場合には、特定の損害保険会社とオープン・ポリシー（Open Policy 包括予定契約）が締結されることが多いが、これは保険契約者が自分の取扱貨物全部をもれなく相手の保険会社に保険をつけ、

保険会社はその申込みを全て引き受けることが互いに義務づけられる内容の保険である。オープン・ポリシーは航空貨物にとりとりわけ役立つ保険であり、特に航空貨物の税関への包括保険扱い申請に際して非常に有意義な保険となる。

保険契約を締結しても、輸出と輸入では保険証券の扱いに大きな差異がある。輸出の場合は荷為替手形の取組み等のため、絶対に保険証券が必要であり、必ず発行されるが、輸入の場合には、その必要がないため保険証券は発行されず、保険料請求書（保険料明細書）が発行され、保険契約成立の証拠として、保険金請求のために使用されている。日本に航空貨物を輸入する場合に、税関に輸入申告をしなければならないが、FOBあるいはC&F輸入の時には、インボイス金額に運賃や保険料を加算した金額を申告するが、その保険料や運賃が真実であることを証明するため保険会社や船会社が発行する保険料や運賃の領収書または請求書を添付する必要があるが、そのための保険料請求書を通関用デビット（Debit Note）あるいはS.P.（Statement of Premium Due）と呼んでおり、内容は、通常の保険料請求書と全く同一である。

しかし、航空貨物輸入の場合は、通関を至急に行う必要があり、個々に通関用デビットを提出しては、不能率になることから、税関にあらかじめ一定の書類を提出しておくことにより、スムーズな通関を行う「包括保険扱い」がある。しかしこれは、輸入者と保険会社との間の包括予定契約が前提となっており、同契約に基づく「包括保険扱い申請書（新規・変更）」を提出することで可能となる。最初は成田空港のNACCSを利用する輸入航空貨物を対象としていた「包括保険扱い」も、1991年10月から海上貨物通関システムにも対象が広げられた。

なお、輸入航空貨物には1996年4月から「即時通関制度」が発足し、検査の必要のない貨物は到着前のコンピュータ・システムで輸入許可手続きを済ませることができ、通関にかかる時間をほとんどゼロにしている。年間4百数十万件の輸入航空貨物のうち約半数が対象となっているが、保険に関しては、包括保険扱いとなっていることが大前提である。<sup>4)</sup>

こうした即時通関制度を十分に活用するためには、包括予定契約が存在しなければならず、その意味では、航空貨物保険は包括予定契約の形で利用されており、その付保割合の実態は巷間言われているよりもかなり高いのではないかと私は推測する次第である。

### Ⅲ アンケート回答に現れた付保の実態

今回の動向調査にあたり、我々は荷主企業を対象とするアンケートに、保険について3つの設問（問15、問16、問17）を用意した。詳細については、第3章を参照されたい。問17については後述する。航空貨物に関する保険について荷主企業の意思が明らかにされた貴重な結果が得られたと考えている。

問15は、以下の設問である。

問15. 航空貨物は損害が極めて少ないと言われていますが、万一貨物が滅失・損傷した場合に備えて、保険はどうしているのでしょうか。

回答は4選択肢から1つを選ぶことになっているが、有効回答353件のうち大多数の249件（70.5%）が、1）を選択した。ついで2）が32件（9.1%）、3）が20件（5.7%）、4）が11件（3.1%）であった。選択肢にはないが、「不明」が41件（11.6%）となっている。このことから、回答によれば、保険は必ずかけている企業が7割を占め、回答者の企業を売上高で見ると多いところほどその比率が高い。

海上運送貨物の場合には、付保率はほとんど100%に近いと考えられるから、付保すると回答した70.5%をどのように判断するかであるが、付保につき肯定的と考えられる2）の回答を合わせると約80%となり、航空貨物は安全であるとはいえ、荷主企業は保険の必要性を十分に認めている、と結論付けられよう。本設問についての自由意見のうち、保険をかけない理由として、以下のようなものがあった。

「10,000円以下の貨物には保険をかけていない。」

「輸出のCIF,CIPはAirでも大半かけているが、小額はかけない。輸入のAirは大半かけない。海上は到着後でもかけるがAirで到着後保険をかけてもほとんど無意味。」

「荷主から特に要求された場合、高価な貨物のためリスク回避を目的に自主判断した場合等を除き、原則として保険の付保はいたしません。ただし、荷主関連企業との輸出入においては荷主サイドが包括的に付保しているケースはあります。」

これらの回答から、小額商品はかけない、輸入の場合保険契約が間にあわないためかけない、航空運送の信頼性が高いためかけない、という具体的理由が明らかにされており、これらの理由を検討すると妥当なものもあり、航空運送貨物が持つ特性が、保険契約締結に必ずしも結びつかない背景も理解できよう。

問16は以下の設問である。

問16. 御社がかけている保険についてお尋ねします。

回答は6選択肢の中から1つを選ぶことになっているが、1）に回答の大部分が集中し、276件（78.2%）であった。次いで4）の回答が15件（4.2%）、2）の回答が12件（3.4%）、5）が10件（2.8%）、3）が9件（2.5%）、6）が2件（0.6%）、設問以外の「不明」が29件（8.2%）という結果であった。

従って、荷主企業は、自社と取引関係にある保険会社を圧倒的に利用しており、Air Waybill荷主保険やHouse Air Waybill荷主保険の利用は少ないことが判明した。保険会社の利用の割合が高いことは、包括予定保険契約の存在に裏づけられているものと推測される。

## IV 航空貨物運送において発生する損害の形態

私は航空貨物に如何なる損害が多いのかについて、かねてから関心を抱いていたが、その具体的資料を入手することができなかった。しかし、動向調査期間中に、X損害保険会社に勤務するK氏が、同社の2001,2002年度の支払い保険金につき、具体的損害と運送用

具との関係を纏めた貴重な資料をK氏からいただくことができた。これは全輸送用具につき分類した資料（図15-1）と、航空機により分類した資料（図15-2）から成っている。件数は2年間計で全輸送用具が約20万件、航空機が約2万件とのことである。これだけ膨大な件数から作成されたこれらの資料は、航空貨物損害の全体の傾向をはっきりと示し、航空貨物運送損害の特徴を明らかにしていると断言できる第一級の資料である。

図15-1 全輸送用具（01, 02年度合計の保険金に占める比率）

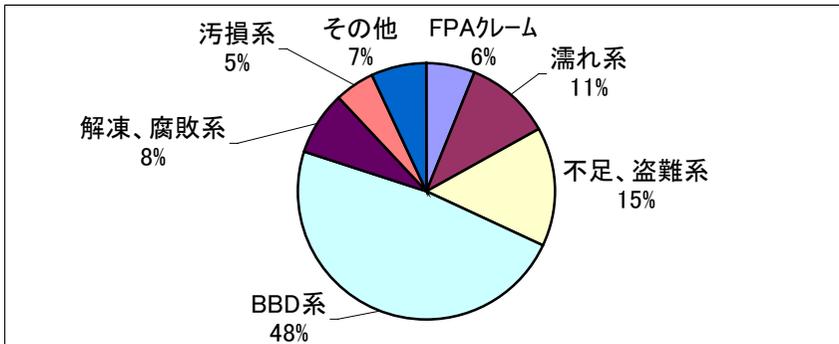
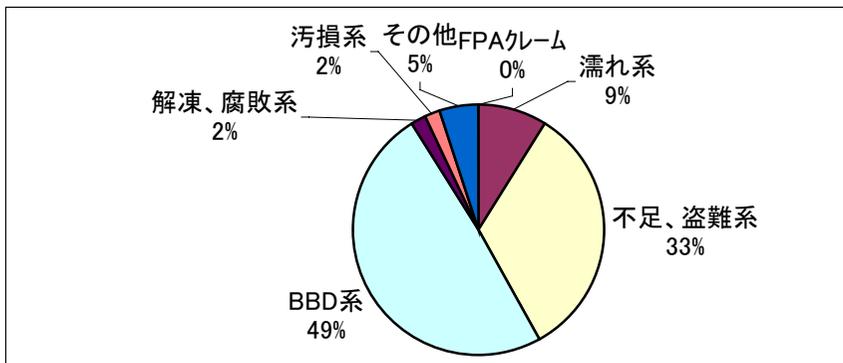


図15-2 Air積み（01, 02年度合計の保険金に占める比率）



この両者を比較してみると、全体として似たような傾向にあることに驚かされる。もちろん個々に見ると、運送形態の違いが、損害の種類が多寡となり現れているのであるが、それは改めて検討したい。

両者が一見極めて似通った感じを受けるのは、両者の半数近くをBBD系損害が占めていることによるためであろう。BBDはBreakage（破損）、Bending（まがり）、Denting（へこみ）のことで、Scratching（擦損）を含むが具体的には、①機械類の破損、②商品等のへこみ、擦損などが主要な事故である。航空貨物は、航空機による空中運送中には、BBD

事故の発生は考えにくいから、これらの損害は陸上運送、飛行場での梱包作業中に発生すると考えることが妥当である。しかし、BBD事故が海上運送、航空運送を通じてほぼ半数を占めていることは興味深い。換言すれば、貿易貨物は如何なる運送形態によらずとも、損害の半数はBBD事故であることが大数の法則で予測可能ということかもしれない。保険条件を考察する上で、実に興味深い検討事項であろう。

参考までに、図表を作成したK氏の、航空貨物損害についてのコメントを紹介したい。

- ① Air積みの特徴としては、盗難、抜き荷損害が多い（特に、イタリア・フランスでの高級繊維、東南アジアでの半導体）。理由は（イ）高価品が多い、（ロ）コンテナ化されていないため（航空輸送中は除く）の積み替え・保管中に抜き荷が発生しやすいため。
- ② 水濡れクレームも多い（半導体、高級繊維）。理由は空港での航空コンテナへの積込みが屋外で作業されることが多いため。
- ③ BBDクレームも多い。理由はコンテナ化されてなく、（イ）ハンドリング回数が多い、（ロ）パレット積み少なく人力でのハンドリングが多いため。
- ④ 船積みと比べると、一般的にクレーム金額は少ない。理由は、（イ）輸送日数が少ないこと、（ロ）輸送中のショックリスクが低いこと、（ハ）飼料等の大口バルク&ハイリスク貨物が無いためと思われる。

航空貨物損害では不足、盗難系が海上貨物損害の場合の2倍以上を占めていること、飛行時間が短いためか、解凍・腐敗系が海上貨物損害に比べ4分の1であること、FPAクレーム（保険条件FPAでカバーされる事故のこと、具体的にはa火災・爆発、b沈没・座礁・衝突・接触、などによる損害のこと）が航空運送の場合には全く無いことなどが、その特色として挙げることができるであろう。ちなみに腐敗損害は、本来は「貨物の固有の瑕疵または性質」で填補の対象とはならないが、たまたま冷凍機等の故障のため商品が腐敗した場合には、その損害は填補されている。

重要なのは、上記①盗難・抜き荷損害、②水濡れ損害、③BBD損害は、協会貨物保険約款（ICC）のWA、FPA条件では担保されない危険であることである。海上運送貨物でもWA、FPA条件ではこれらの危険は担保されないの、特約をつけてカバーしているが、航空貨物保険は、これらの危険をすべてカバーするAll Risks（オールリスクス）条件を原則としている。

## V 航空貨物保険の検討

海上運送貨物についての保険は、英国で作成、使用されている海上保険いわゆる協会貨物保険約款（Institute Cargo Clauses；ICC）が使用されており、実際には旧約款である1963年ICC（All Risks, WA, FPA）および新約款である1982年ICC（A, B, C）の6種類の保険条件から、貨物に適した条件が選択され使用されている。わが国で使用されている海上保険は、理由は明らかではないが、なぜか旧約款である1963年ICCが使用されている。

ところで、航空貨物用には、基本的には協会貨物保険約款を使用するが、これらの海上

保険条件と異なる条件が使用されており， All Risks条件を原則としているInstitute Air Cargo Clauses (All Risks) (excluding sending by post) (旧約款の場合) が使用されている。

海上貨物保険証券(旧約款)の裏面約款を見ると，第1条から第14条およびNoteから成り立っているが，航空貨物保険証券では第1条から第12条およびNoteから成り立っている。航空貨物保険証券の特徴として海上貨物保険証券の条項の中から，第3条はしけ条項(craft & c. clause)，第7条共同海損条項(general average clause)および第8条堪航承認条項(seaworthiness admitted clause)が，削除され，反対に海上貨物保険証券にはない運送中絶不担保条項(Frustration & Confiscation Clause)が第9条に挿入されている。

航空貨物保険は，原則としてAll Risks条件であるので，第4条にはオールリスクス条項(All Risks Clause)のみが明記されているが，保険条件としてWA，FPA条件を採用することも可能であり，WA，FPAに対応する文言がNoteの下に明記されている。

従って，航空貨物保険証券の裏面約款は，以下のように構成されている。

第1条	運送条項	Transit Clause
第2条	運送打切条項	Termination of Adventure Clause
第3条	運送変更条項	Change of Transit Clause
第4条	オールリスクス条項	All Risks Clause
第5条	推定全損条項	Constructive Total Loss Clause
第6条	受寄者条項	Bailee Clause
第7条	保険利益不供与条項	Not to Inure Clause
第8条	捕獲拿捕不担保条項	F.C.& S. Clause
第9条	運送中絶不担保条項	Frustration & Confiscation Clause
第10条	同盟罷業騒擾暴動不担保条項	F.S.R. & C.C. Clause
第11条	同盟罷業騒擾暴動担保条項	S.R. & C.C. Clause
第12条	迅速処置条項	Reasonable Despatch Clause
注意規定		Note

ここで保険会社の引受ける保険の開始期と終止期を定めた保険期間についての重要規定である第1条 運送条項，の規定を確認し，海上貨物保険証券との差異，注意事項を比較したい。

1. This insurance attaches from the time the subject-matter insured leave the warehouse , premises or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit , continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery

(a) to the Consignees' or other final warehouse ,premises or place of storage at the destination named in the policy ,

(b) to any other warehouse ,premises or place of storage ,whether prior to or at

the destination named in the policy ,which the Assured elect to use either  
( i ) for storage other than in the ordinary course of transit

or

( ii ) for allocation or distribution ,  
or (c) on the expiry of 30 days after unloading the subject-matter insured from the  
aircraft at the final place of discharge ,  
whichever shall first occur.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above  
and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the  
Assured ,any deviation forced discharge ,reshipment or transshipment and during  
any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to the air  
carriers under the contract of carriage.

1. この保険は、保険の目的が保険証券記載の地の倉庫、建物または保管所を運送開始  
のために離れる時に始まって通常の運送行程中継続し、かつ、

(a) 保険証券記載の仕向地の荷受人の倉庫、建物もしくは保管所またはその他の最  
終の倉庫、建物もしくは保管所に引渡される時、

(b) 保険証券記載の仕向地に至る中途の地であると仕向地であるとを問わず、被保  
険者が

( i ) 通常の運送行程上の保管以外の保管をなすためか  
もしくは

( ii ) 割当てもしくは分配のために

使用することを選ぶ ( a ) 号以外の他の倉庫、建物または保管所に引渡される時、  
または ( c ) 最終荷卸地において航空機から保険の目的の荷卸を完了した後30日を経過  
する時のうちいずれか先に起こる時に終了する。

この保険は、被保険者の処置しえない遅延、一切の離路、やむをえない荷卸、再積み  
または積替の期間中、および、運送契約のもとで航空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期間中 (本条第1項および第2項に定める保険終了の条件および  
第2条の規定に従って) 有効に存続する。

(訳文については、葛城照三『1981年版英文積荷保険証券論』早稲田大学出版部、1981  
年5月、270ページを参考にして訳出した。)

航空貨物保険では、その第1条運送条項が海上貨物保険証券の運送条項と比べ、基本的  
には同じであるが、若干の手直しがされており **premises** (建物) が新たに追加され、保険  
期間の開始期を「保険証券記載の地の倉庫、建物または保管所 (**the warehouse, premises  
or place of storage**) を保険の目的 (**subject-matter insured**) が運送開始の時に離れる時」、  
という表現になっている。「倉庫または保管場所」では、意味するところが不十分である、  
と判断されたためであろうか。工場、店舗などをも広くカバーする意味合いであろう。ち

なみに「保険の目的」は、海上貨物保険証券では、「貨物 (goods)」という表現になっている。

海上貨物保険証券の運送条項では、最終荷卸港に被保険貨物を陸揚した後に仕向地を変更した場合の保険の終期を規定した第2項があるが、航空貨物保険の運送条項では削除されている。航空貨物運送ではほとんど意味がない、と判断されたためであろう。従って、海上貨物保険証券での第3項が、航空貨物保険証券の第2項になっているが、内容はほぼ同じである。

第2項によれば、「被保険者の処置しえない遅延 (delay beyond the control of the assured)」、「離路 (deviation)」、「止むを得ない荷卸 (forced discharge)」、「再積込 (re-shipment)」、「積替 (transshipment)」の5つの危険変動があったとしても、被保険者の関知しえない事情に拠った場合には、保険者の危険負担責任を継続させることにしている。<sup>5)</sup>

なお貨物海上保険証券では荷卸後のタイムリミットが、1項(c)で60日をと経過する時、と規定されているが、航空貨物保険証券では、30日を経過する時、に変更されているが、航空貨物運送の迅速性を考慮すれば、当然の規定であろう。

わが国の貿易業者が、航空貨物保険をかけるのは、トレード・タームズの関係では、輸出の場合にはCIF, CIP, Delivered系、輸入の場合にはEx系, FOB, C&F, FCA, CPTである。国際商業会議所 (ICC) は、航空運送の場合には本来は在来貨物船用のトレード・タームズである、FOB, C&F, CIFの代わりにFCA, CPT, CIPを利用するように強く貿易業界に求めているが、1995年に行った我々の前回の動向調査によれば、航空貨物運送においてもFOB, C&F, CIFが依然として90%以上を占め、FCA, CPT, CIPは1%以下しか利用されていないことが判明している。残りは、ほとんどがEx系, Delivered系であった。<sup>6)</sup>

今回の追跡調査でも (第3章荷主アンケート問12参照)、有効回答353件のうちFCA, CPT, CIPを使用している、との回答は若干増えたが、2.3%しかなく、FOB, C&F, CIFをほとんど使用している、多く使用している、の合計は80.8%を占めている。わが国の航空貨物運送に使用されているトレード・タームズの大勢は、現在でも依然としてFOB, C&F, CIFであることが実証されている。

私個人としては、航空用 (コンテナ船用も含め) トレード・タームズは現在の主流であるFOB, C&F, CIFからFCA, CPT, CIPへと移行することはなく、将来的には急速に現場渡しEx系, 持込渡しDelivered系に移行するだろう、との予測をしている。

1995年のトレード・タームズ動向調査のおり、我々の調査に賛同いただいた日本を代表する総合商社A社から、同社が1995年に使用した全トレード・タームズ134,803件を相手国、商品と共に提供していただく幸運に恵まれた。調査終了後も私はこの分析を続けていたが、提供されたトレード・タームズを主要地域ごとに船舶輸出・輸入、航空機輸出・輸入で分類したところ、EUからの航空機輸入のトレード・タームズ7,938件中現場渡条件であるEx Factory が19.1%, Ex Worksが2.7%, 計21.8%と群を抜いて多かったことに注目した。調べて見ると、相手国はイタリア、フランス、英国、ドイツに集中し、商品は織

維製品であることが判明した。高級ファッション製品が現地工場直接買付けられ、航空機で運送されている実態が推測されたのである。<sup>7)</sup>

私はこの分析の結果から、欧州では、既にEx系、Delivered系がかなり使用されているのではないかと見当をつけ、調査の機会を待ったのである。後日の調査結果では、私の予測をはるかに上回る規模で欧州のトレード・タームズは変化していた。私が2000年に行った英国、欧州のトレード・タームズ調査で、総合商社B社欧州Q支店から提供された同社が1999年1年間に使用した全トレード・タームズ8,711件を分析した結果、同社が主として欧州内部での取引に用いた6,982件について見れば、すでにEx系、Delivered系がすでに4,565件65.4%を占めていることが判明し、特に輸出4,949件に限ればその比率は3,634件73.5%に達していることが解明できたからである。この背景には、Ex系、Delivered系のトレード・タームズが貿易運送の全体管理を通じて、国際物流費の削減に大きく寄与できることが挙げられる。<sup>8)</sup>

もちろん周囲を海に囲まれたわが国と、陸続きでもはや実質的な国境が存在せず貿易運送についても各種の規制が大幅に撤廃されているEUでは貿易環境が大きく異なることは間違いないから現在では比較はできないが、将来わが国の貿易規制が大幅に撤廃される状況になれば、欧州でのトレード・タームズの大変化するわちEx系、Delivered系への移行現象は、将来、徐々にしかも確実にわが国にも及んで来る、と考えることが妥当である。

今回の動向調査では航空運送においてEx系、Delivered系の輸出、輸入での使用実態についてもアンケートしたが（第3章荷主アンケート問14参照）、以下のような結果を得ている。（輸出、輸入はしていない。不明を除く）

Ex系輸出	①	ほとんど使用しない	60.6%	
	②	3-5%程度利用する	13.3%	
	③	それ以上利用する	6.5%	②、③計19.8%
Ex系輸入	①	ほとんど使用しない	59.8%	
	②	3-5%程度利用する	7.1%	
	③	それ以上利用する	13.0%	②、③計20.1%
Delivered系輸出	①	ほとんど使用しない	49.3%	
	②	3-5%程度利用する	15.9%	
	③	それ以上利用する	15.9%	②、③計31.8%
Delivered系輸入	①	ほとんど使用しない	60.3%	
	②	3-5%程度利用する	11.0%	
	③	それ以上利用する	7.1%	②、③計18.1%

これを見ると、Ex系、Delivered系の輸出入共に、3-5%程度あるいはそれ以上利用する、と回答した企業は約20%程度あり、Delivered系輸出の割合が31.8%となっているのが目を引く点であろう。これは航空貨物運送についてのアンケートであり、海上貨物運送ではこの比率はずっと低いと想像される。なぜならば、航空貨物ほどDoor to Door 運送が求めら

れているものは他にはなく、この運送形態に一番適したトレード・タームズがEx系、Delivered系のトレード・タームズであるからである。

今回の調査で、わが国の航空貨物運送に使用されるトレード・タームズは、ほとんどFOB、C&F、CIFおよびEx系、Delivered系に限定されて使用されていることが判明したので、これらのトレード・タームズを使用した場合に、保険との注意すべき関係を考察したい。

## 1 輸出の場合

FOB、C&F、CIFはもともとは、在来貨物船用のトレード・タームズであり、「港から港まで」の海上運送に使用されるので、これらを航空運送に使用するのは本来は誤用である。これらのトレード・タームズは売主から買主への危険の移転が「本船の手すり（ship's rail）」を通過した時、と規定されているが<sup>9)</sup>、航空機には「手すり」なるものは存在しない。従ってこれらのトレード・タームズを航空機に使用した場合、危険の移転時期、費用負担の内容などにつきはっきりしない点があるが、貿易業者は昔からなじみのある、使い慣れたトレード・タームズとしてそのまま航空機にも使用しているのである。価格採算的に分かりやすいことも大きな理由であろう。荷主は誤用であることを承知しながらも使用し続けているのであるが、誤用であるとしても実際の取扱いを考察したい。

売主が保険をかけるのはCIFとDelivered系の場合である。Delivered系は本来的には、「売主の倉庫・工場・店舗から買主の倉庫・工場・店舗まで」のDoor to Door運送が原則である。CIFは本来の意味からすれば、港から港までの条件であるから、航空運送の場合にも「空港から空港まで」の運送が妥当であるが、実際にはこのような運送は極めて少なく、Delivered系の意味で使用されている例が多いと思われる。海上運送を利用する国際複合運送で、日本からシカゴまで運送する場合にも、誤用であろうがCIF Chicagoなる表示をよく見かける。CIFというトレード・タームズを使用しているも、実際の運送区間を十分に確認しなければならない。

航空貨物保険の第1条運送約款では、保険期間が原則として「売主の倉庫、建物または保管場所から・・買主の倉庫、建物または保管場所まで」となっているが、倉庫、建物、保管場所は「保険証券記載の地における・・」と限定されているので、「発地空港ー着地空港」とせず、航空貨物が始めて運送開始になる内陸地倉庫等の存在する地の具体的名称（例えば、栃木県足利市など）と最終仕向地最終倉庫等の存在する地の具体的名称を明記しないと、空港からの陸上運送部分が保険でカバーされないの、十分に注意する必要がある。<sup>10)</sup>

こうすることにより、保険条件をAll Risks条件とすることで、仕出地倉庫等から仕向地最終倉庫等までの区間で地震等大規模損害を含むほとんどの損害がカバーされることになる。

問題はFOB、C&Fの場合である。保険は、海外の買主がかけるが、売主の仕出地倉庫等から航空機への積み込みまでの区間で損害が発生した場合には、売主の損害である。海上貨

物の場合には売主は「輸出FOB保険」をかけてこの区間をカバーするのであるが、航空貨物の場合にはこの輸出FOB保険が利用できないことに注意が必要である。従って航空貨物の場合には、この区間を通常の「運送保険」をかけてカバーすることが必要である。<sup>11)</sup>

Ex系の輸出の場合には、輸出航空貨物が売主の倉庫、工場等を出たときから貨物の危険負担者は買主となるので、保険の問題につき売主は関知する必要はない。

## 2 輸入の場合

買主が保険をかける必要があるのは、FOB,C&FおよびEx系である。FOB,C&Fの場合には、買主のカバーする区間は輸出空港で貨物が航空機に積載された時から、買主の最終倉庫等に入るまでの区間であり、Ex系では売主の仕出地倉庫等から買主の仕向地最終倉庫等に入るまでの全区間である。しかし、輸入のときの問題は、保険をかけるための確定手続きを待っている間に、航空貨物が輸入地に到着してしまい、保険をかけるタイミングが失われることが多い、ということであろう。輸入の場合こそ、予定保険やオープン・ポリシーの利用が最も有意義な利用方法であろう。

## VI 保険をかけていない場合の損害回収

荷主が保険をかけ忘れたか、あるいは航空貨物運送は安全であるとの理由で保険を故意にかけなかった場合に事故が発生すれば、もちろん保険会社から保険金の回収はできない。しかし、その損害が運送人（航空会社、陸上運送人等）の責に帰すべき性格のものであれば、国際条約その他の法律で定められた範囲内で損害賠償を請求することができる。しかし、運送人の法定責任は驚くほど低く設定されているので、荷主が満足するような金額の回収からは程遠いと言わねばならない。例えば、航空運送人の責任を定めたワルソー条約とそれを改正したヘグ議定書では、貨物の損害に対する航空会社の運送責任限度額は、貨物重量1キログラムに対し250フランス金フラン（US\$20.00）と定めている（第22条第2項）。ワルソー条約は航空会社を対象に規定されており、航空会社の運送は「空港から空港まで」に限定されている。

これらの関連規定を整理すると、以下の如きものとなっている。ワルソー条約第18条第1項で、「貨物の破壊、滅失または毀損の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものであるときは、責任を負う」と定めている。同条第2項で、「航空運送中とは、手荷物または貨物が飛行場もしくは飛行機上においてまたは、飛行場外に着陸した場合には、場所のいかんを問わず運送人の管理の下にある期間をいう」と『航空運送中』の定義がなされている。

「運送人の管理下にある期間」とは、運送状が発行され、貨物が出発空港の航空会社の貨物ターミナルまたは空港の航空会社の事務所で受託された時から、荷受人または代理人に引渡されるまでの間をいう。仕向け空港でデリバリー・オーダーが発行され、荷受人が貨物に手をつけられる状態になったときを引渡しするとき、という。

同条第3項で、「航空運送の期間には、飛行場外で行う陸上輸送、海上運送または河川運送の期間を含まない。ただし、それらの運送が航空運送契約の履行にあたり積込、引渡しまたは積替のために行われるときは、損害は、反証が無い限り、すべて航空運送中における事故から生じたものと推定する」と『航空運送の期間』の定義がなされている。

「航空運送中となる地上運送」とは、空港内の航空機と貨物ターミナル間、税関検査場と上屋間の限定輸送とか、AWB上に明記された積替え空港間の輸送、AWB上に明記された発地空港までの横持ち輸送、着地空港からの横持ち輸送に限られる。途中、通関などの行為があれば、その時点で運送責任は中断される。<sup>12)</sup>

しかし、ワルソー条約で規定された「航空運送中」の事故は、航空機の性能が飛躍的に発達した現在においては、極めて少ないというべきであり、Master Air Waybillを発行する航空会社の責任はほとんどない、ということになる。従って航空貨物の損害は航空運送中以外の貨物の混載作業、陸上運送中に多く発生すると理解すべきでありそれはワルソー条約の規定する損害とは範疇が異なる損害である。

わが国輸出航空貨物のうちで、フォワーダーが扱った貨物量を示す混載化比率が現在90%を超えているということは、上記の貨物の混載作業、陸上運送中に発生した貨物の損傷については、House Air Waybillを発行したフォワーダーの責任である。フォワーダーは陸上運送中の事故であれば、トラック運送事業法における責任を有することになる。フォワーダーは当然のことながら、自社の引受ける国際航空貨物につき、支払い責任を蒙ることある運送人責任につき、あらかじめ「賠償責任保険」を締結して損害請求に備えている。しかし、荷主にとり、こうした損害が発生した場合の対応は外部からいまいひとつはっきりしないところがある。従って我々は、荷主企業に対してこうした事例を考慮した以下の設問を設けている。(第3章問17参照)

問17. 上記「問15」で、2, 3, 4と回答された方におうかがいします。

航空貨物の滅失・損傷は、実際に輸出入とも、荷主工場・倉庫と空港間の陸上輸送中に発生することが多いと考えられます。この区間で損害が発生したが、御社が保険をかけていない場合に、御社はどのような対応をとってこられましたか。(複数回答可)

回答は、上記選択肢から2つを選ぶことになっているが、アンケート回答企業353社のうち、本設問には63件の回答しかなく、しかも7)が20件31.7%で最高であった。8) 3件4.8%と、設問にない「不明」5件7.9%を合わせると、(複数回答可なので) 44.9%がどう対応してよいか分からない状況にあると判断できよう。残りの回答もバラバラで、2), 3) が同数の10件15.9%であり、次いで1) 8件12.7%であった。2), 3), 1) の合計は44.5%である。損害回収に受身、否定的な4), 6) が同数の6件9.5%, 5) 5件7.9%であった。また具体的事例については皆無であった。

このことから判断して、まず353荷主企業のうち、63社しか回答しないということは17%の回答状況であり(残り290企業は、必ず保険をかけるようにしている、と回答している)、この63社の回答内容も約45%が対応不能であり、法律で求償が認められた範囲内で運送人に賠償を請求する、という本来あるべき対応も約45%となり、対応が真二つに割れている

ようである。しかし、保険をかけていなくても、運送人に運送責任の範囲内で請求できることが周知されていないということに原因を求めただけでは、この問題の本質を見失うかもしれない。実際には、(イ) 損害がどこで発生したのか不明で、明確に運送人に請求できない、(ロ) 運送人との友好的な関係を損害賠償請求により傷つけない、(ハ) 損害賠償したとしても回収できる金額はたいした金額ではない、(ニ) 損害賠償の手間を考えるとメリットがあるとは思えない、(ホ) 保険をかけていなかったことの負い目、などさまざまな要因が絡み合っているものと判断することが妥当であろう。複数の運送手段により運送される貨物が損傷しても、実際にどこの運送箇所でも損傷したのか不明の損害をコンシールド・ダメッジ (Concealed Damage) と言うが、海上運送が含まれる場合には海上運送中に発生したと看做されることになっており、ヘーグルール、ヘーグ・ビスビールール等に準拠し賠償金の目処が立ちやすい。これに対して航空運送の場合、一般的に航空会社は、反証の無い限り、コンシールド・ダメッジについては責任を負わない。<sup>13)</sup>

コンシールド・ダメッジは複合運送の場合にはしばしば発生するが、航空会社がコンシールド・ダメッジにつき否定的な姿勢をはっきりさせていることで、航空貨物荷主の損害賠償請求もその相手が見えづらくなっている面もありえよう。

アンケートの結果から推測すると、航空貨物運送は安全であるとして保険をかけずに万一の事故に遭遇した荷主は、運送人責任に基づく損害賠償請求に及ぶ少数の荷主以外は、ほとんど損害回収を放棄しているような印象がある。

航空運送による貨物の滅失・損傷は、保険をかけていない場合には、運送人責任に基づく運送人からの損害回収がもてきたとしても、実際には実現性がかなり低い、と断定できるのではなからうか。従って航空運送は確かに安全な運送手段ではあっても、貨物の滅失・損傷に対処するためには、海上貨物運送と同じく、基本的にはきちんと保険でカバーすることが鉄則であると思料する。

## Ⅶ おわりに

航空貨物運送と保険につき、アンケート回答を中心に荷主企業の意識を探ってみた。航空運送は、海上運送や海上運送—陸上運送、海上運送—鉄道運送のような国際複合運送に比べればはるかに安全な運送手段であり、その信頼性を実感した荷主には、保険による損害カバーはほとんど必要ない、と感じられるようであり、それが低い付保率となって現れているように外見からは見えるのであろう。

しかし、付保について尋ねたアンケートへの回答によれば、荷主企業は自社が保険をかけることが求められているトレード・タームズの場合には必ずかける、との回答は70%を超えており、ほとんどかけている、との回答9.1%を併せると、回答者の約8割が付保の意識を持っていることが明らかとなっている。

しかし、航空貨物の約8割が付保されているとは到底考えられないので、そのギャップがどこから生じるのかを考えると、恐らく、安全性と並んで航空運送のスピードに求められるのではないかと、思われる。保険申し込みにあたり、商品名、金額、積載便名、その

他を確定させることが必要であるが、特に輸入の場合に確定事項を明確にしてから保険手続きをする前に、航空貨物が到着してしまうことが一般的となり、しかもそのほとんどが安全に到着するので、こうした事実が繰り返されると保険をかけることは不必要である、との認識に至るのであろう。しかし、航空貨物は必然的に梱包・開梱作業や陸上運送を伴い、その過程で生じる損害は決して少なくないというべきであり、航空貨物では保険の必要性がない、と短絡的に結論付けることはできない。

もし保険をかけ忘れたり、意識してかけない場合、いわゆる無保険状態にある場合には、もし運送中の貨物に滅失・損傷が生じた時の損害は、当然荷主が負担しなければならない。この場合にも荷主は、運送人から運送責任の範囲内で損害賠償金を請求することはできるが、国際条約、法律で運送人責任は低く抑えられているため、損害額全額は到底回収することができない。アンケート回答分析によれば、無保険状態にある荷主は、運送人に責任がある場合に彼から運送契約に基づく賠償金請求を行う例は、極めて少ないようであるが、回収できたとしても損害に比べて金額が極めて少ないこと、運送人との信頼関係を壊したくない等々のさまざまな要因があるためであろう。

要するに、航空貨物に対する対応の意識には、①航空貨物運送の高い安全性を信頼して保険はかけない、②安全性云々は別として、必ず保険をかける、に大別できる。アンケート回答から推測して、①の場合に事故が生じた場合には、運送人からの賠償金請求も半数弱は放棄する姿勢がうかがえる。

私は、企業が航空貨物の金額に応じて、①、②を使い分けているのであれば、そこに一定の合理性を見出すことができる、と判断するが、しかし、基本的には、安全性を謳い文句とする航空貨物であっても、基本的にはすべて（あるいは一定金額以上の貨物はすべて）が保険でカバーされるべきであると思料する。

航空貨物運送は、スピードが利点であるが、そのスピードがかえって保険契約のスムーズな締結を阻害していることが明らかである。航空貨物を反復継続して輸出あるいは輸入するような場合には、自社の取り扱う航空貨物のすべてを保険会社に保険をつける形態であるオープン・ポリシー（Open Policy 包括予定契約）を利用することで総て解決できる。オープン・ポリシーは輸出のみならず輸入についても利用できるもので、航空運送スピードに対応が遅れてしまう輸入の場合にとりわけ貴重であろう。

航空貨物運送の保険条件は基本的にAll Risks（オールリスクス、全危険担保）であるから、トレード・タームズとの関係で損害填補の特徴を見てみたい。輸出の場合、CIFかDelivered条件を使用すべきである。「保険証券記載の地」を仕出地、仕向地とすることにより、陸上運送、航空運送を含む全区間が保険でカバーされ、地震を含むほとんど全ての損害に対処することができる。海上貨物運送の例であるが、FOB、C&Fでの輸出の場合の問題点が、1995年1月17日に発生した阪神大震災のときの神戸港コンテナターミナルで発生した貨物の滅失・損傷の例で明らかになった。輸出者は倉庫・工場等から輸出本船までの区間を輸出FOB保険をかけていたが、実際には輸出FOB保険は地震免責であり、地震による損害を回収できなかった。地震特約をつけていれば回収できたが、神戸地区は地震が少ない地域と考えられており、地震特約をつけていた輸出者はほとんどいなかったようで

ある。これに対し、CIF条件で、保険条件をAll Risksとした輸出者は、陸上部分の貨物の地震による損害を回収することができた。FOB、C&F条件で輸出する場合には別途に輸出FOB保険をつける必要があるが、輸出FOB保険は、地震に対して無力であることが判明したのである。

これに対してCIF (Delivered条件も同じ) 条件では、売主のつけた保険で全区間がカバーできるので、別個の輸出FOB保険を必要とするFOB、C&F条件よりも優れていると結論できる。特に航空貨物運送においては、輸出側、輸入側の陸上運送部分、包装・開梱作業中での損害の比率が高いため、全運送区間を一貫してカバーするCIFの保険は理想的であり、航空貨物の保険条件が基本的にはAll Risksであるから、運送中に発生することが考えられる、ほとんどの損害をカバーできることになる。<sup>14)</sup>

航空輸入貨物の場合には、トレード・タームズの如何にかかわらず、保険締結の当事者となる売主 (CIF, Delivered系)、買主 (FOB, C&F, Ex系) が忘れずに最終仕向地までを保険期間とするAll Risks, A条件などの保険をつけることで、貨物の滅失・損傷をカバーできる。

安全性を売り物にする航空貨物運送であるが、地上運送部分のリスク等を考慮すると、基本的には売主の最初の仕出地倉庫等から買主最終仕向地倉庫等までの全区間を対象とした保険契約を締結すべきである。航空貨物のスピードに原因を求められる特に輸入時の保険のつけ洩れは、オープン・ポリシー (包括予定契約) を利用することで問題なく回避できる。

---

注 1) 木下達雄『国際航空貨物運送の理論と実際』同文館、1999年7月、16ページ。

注 2) 木下達雄、前掲書、250、251ページ。

注 3) 例えば、2000年インコタームズFOB買主の義務、第3項B3買主の義務では、b) 保険契約 義務なし、と書かれている。しかし、FOB、C&F条件では売主・買主の危険負担分岐点が、輸出港における「本線の手すり」と規定されている。従って輸出港で「船積後 (本船の手すりを通り過ぎてから) 買主の倉庫に入るまでの区間」の長い運送期間中に事故が発生した場合にはその損害は買主が負担するために、第3項で義務づけられてはいないが、買主は海上保険をつけて対応している。

注 4) 林 忠昭『輸出入貨物保険の実務事典』日本実業出版社、1996年10月、218-224、233-237ページ。

注 5) 葛城照三『1981年版英文積荷保険証券論』早稲田大学出版部、1981年5月、293ページ。

注 6) 産業経営動向調査報告書第21号『我国で使用されるトレード・タームズ (貿易定型取引条件) の動向調査』日本大学経済学部産業経営研究所、1997年4月、132ページ。

注 7) 小林 晃・赤堀勝彦『ベーシック貿易取引 (第4版)』2002年8月、271ページ。

注 8) 小林 晃・赤堀勝彦、前掲書、284-288ページ。

- 
- 注 9) 2000年インコタームズFOB, C&F, CIF売主・買主の義務第5項参照。
- 注10) 林 忠昭, 前掲書, 115ページ。
- 注11) 帝京大学法学部教授 林 忠昭氏のご教示による。輸出FOB保険は, 俗に「台風保険」と呼ばれたように, FOB, C&F条件で輸出される貨物の港頭における高潮損害をカバーするのが本来的な目的であり, この保険の責任の始終は「仕出地の倉庫搬出から輸出本船積込時まで」となっており, かつ輸出本船(航空機ではない)に積込まれるまでの経路を特定することになっている。この保険が創案されたとき, 航空貨物はもともと念頭になかったのである。
- 注12) 木下達雄, 前掲書, 320, 321ページ。
- 注13) 木下達雄, 前掲書, 408ページ。
- 注14) この詳細については, 前掲動向調査報告書, 「第9章 阪神大震災に起因する損傷貨物と適切なトレード・タームズを選択について一運送人責任, 海上保険との関連で一」を参照されたい。