

KLI Marine Journal

発行日：2026年3月11日
発行者：兼松ロジスティクスアンドインシュアランス株式会社 保険事業部

2月28日に発生した米国・イスラエルによるイラン攻撃以降、イランによるホルムズ海峡の閉鎖、ペルシャ湾岸諸国へのミサイル攻撃など、ペルシャ湾内周辺諸国一帯の緊迫度が急激に上昇しています。このような国際環境をふまえて、外航貨物海上保険における戦争・ストライキ等危険の取扱いなどにつきまして解説をします。

外航貨物海上保険における戦争危険・ストライキ等危険の解説

現在、最も広く普及している2009年に制定された協会戦争約款(INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO))、における担保危険、保険期間について解説します。

1. 戦争危険・ストライキ等危険

外航貨物海上保険は、ロンドン国際保険引受協会が制定した協会約款に従って補償されます。海上危険については通常、2009年協会貨物約款、戦争・ストライキ危険については2009年協会戦争約款、2009年協会ストライキ約款にて補償されます。戦争・ストライキ危険については、海上危険において免責危険として除外されていますが、協会戦争約款、協会ストライキ約款により、復活担保されます。

一般的に国際法における戦争は「国際法の認める範囲で行われる国と国との力による闘争状態」と定義されていますが、外航貨物海上保険における戦争の概念は国際法の概念よりも広く、宣戦の有無を問わず、社会通念上、戦争と認められる事象を含み、内乱、謀反、武力による革命など、組織的な武力による国権との抗争も含まれます。また、戦争危険とは上記の状態において行われる戦闘行為、捕獲、拿捕、抑留、抑止を指します。

2. 戦争危険の担保内容

協会戦争約款において補償される主な危険は以下のとおりです。

① War (戦争)

宣戦の有無に拘わらず、または武力行使の合法性に拘わらず、二国以上の国家間の実質的な交戦状態を指します。

② Civil War (内戦)

同一国内の組織間の交戦を指します。(政府と反政府による闘争など)

③ 敵対勢力による、もしくは敵対勢力に対する一切の敵対的行為

国家や反体制組織またはこれらの関係者による敵対的な行為、破壊行為などを指します。

④ 捕獲・拿捕 (Capture, Seizure)

捕獲は一定の条件のもと敵国や中立国の貨物を没収する国際法上の行為を指します。

拿捕は適法か否かを問わず、貨物を実力により占有する行為を指します。

3. 戦争危険における保険期間

外航貨物海上保険において、海上危険・ストライキ等危険については、保険証券記載の仕出地の倉庫・その他の保管場所において輸送の目的をもって初めて動かされたとき(first moved) から開始し、証券記載の仕向地にある最終倉庫・その他の保管場所において荷卸しが完了したとき(completion of unloading) に終了します。

一方、戦争危険については、貨物が本船に積込まれたときから開始し、本船から荷卸されたとき（または、荷卸港到着日の午後12時から起算して15日経過したときいずれか早い時）に終了します。戦争危険については保険の目的である貨物が海上にある間（waterborne）、または航空機に積載している間の損害を補償し、貨物が陸上にある間の損害は補償されません。

続いてInstitute War Clauses(Cargo) における戦争危険に固有の規定について解説します。

【航海の喪失または中絶に伴う費用】

協会戦争約款で担保される危険により船社が貨物の輸送を途中で輸送を打ち切った場合、本来の目的地まで貨物を継搬するためにかかった追加費用（継搬費用）について、「航海もしくは航海事業の喪失または中絶に基づく一切の保険金請求」を免責事由として規定しており、本来の目的地まで貨物を継搬するためにかかった追加費用はお支払いの対象とはなりません。（3条7項）

【保険の再開】

船舶が最終荷卸港において貨物を荷卸しせずに出航する場合、保険が再開し、その後、代替の荷卸港において船舶から荷卸しをされる時、またはこれらの場所に到着した日から15日が経過したときに終了します（5条1項3号、4号）

上記の規定は戦争危険に固有の規定であり、荷卸しを行うことが危険である場合、当初の荷卸しを予定していた港から退避し、その後代替の港などで荷卸しを行う場合に適用されます。但し、保険会社への通知と割り増し保険料が必要となります。

【中間港または避難港からの継搬】

船舶が他の船舶または航空機によって貨物を継搬するために中間港または避難港において貨物を荷卸しする場合、これらの港などに到着してから15日が経過するまで保険が継続し、その後、貨物が継搬輸送の船舶または航空機に積み込まれたときに再開します。Waterborneの例外規定で貨物が陸上にある間についても最大15日間保険が継続します（5条2項）

【運送の打ち切りと再開】

運送契約上の航海が仕向地以外の港で打ち切られる場合、その港を最終荷卸港とみなして保険は終了します。その後、貨物が本来の仕向地へ向けて輸送が再開される場合、保険が再開します。但し、保険会社への通知と割り増し保険料が必要となります。（5条3項）

【運送人の自由裁量権の行使】

運送契約によって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離路、危険の変更の期間中も保険が継続します。但し、保険会社への遅滞のない通知と割り増し保険料が必要となります。（5条5項）

現在の情勢をふまえ、実際の取り扱いにつきましては、保険会社にご相談をいただきますようよろしくお願い申し上げます。

4. 戦争危険料率

戦争・ストライキ等危険は世界の政治・社会情勢、地政学的情勢により日々刻々と変化しており、海上危険と戦争・ストライキ等危険では担保する危険の内容、性質が異なります。

このため、外航貨物海上保険においては、海上危険に対する保険料率（Marine Rate）と戦争・ストライキ等危険に対する保険料率（War & S.R.C.C. Rate）の二本建ての料率になっています。

また、保険会社から提示される見積書（Marine Quotation）において、戦争・ストライキ等危険については、“Today’s Rate for your reference” と表記され、実際に危険が開始するときの料率が適用されることを示しています。

戦争・ストライキ等料率については、「平常地域」と「平常地域以外」分かれており、実際にテロや紛争が発生している一部の国や政情・治安が不安定な一部の国については「平常地域以外」に該当し、平常地域より高い料率が適用されます。

今般、ペルシャ湾岸諸国の危険の高まりをふまえて、バーレーン、クウェート、オマーン、カタール、サウジアラビア、UAE発着の貨物につきまして、各保険会社の戦争危険に係る引受方針の見直しにより、「Held Covered at a premium to be arranged（都度、保険会社内への確認が必要）」となっております。

参考文献：

「外航貨物海上保険約款詳説」

東京海上日動火災保険株式会社 編著（有斐閣）