

協会船級約款のご案内
(外航貨物海上保険)

2007年4月

日本興亜損害保険株式会社

老齡船積貨物に関する船齡割増保険料率の取扱い

1. Institute Classification Clause の適用

貨物保険では、積載船舶の良否が海上保険料率決定の上で非常に重要な要素となっており、貨物が Approved Vessel (Qualifying Vessel) に積載されることを前提として、日本興亜損保では海上保険料率を提示しております。なお、英国保険市場では、貨物保険の観点から Approved Vessel の資格を Institute Classification Clause (協会船級約款) により定めています。

この英国保険市場の取扱いは、世界各国において広く採用され、日本興亜損保においても英国保険市場の取扱いに従い、本約款を適用しています。

日本興亜損保では、包括予定保険証券 (Open Policy) には必ず本約款を挿入しています。

個別の保険証券には本約款は貼付しませんが、保険証券発行前に約款の規定内容に沿って船舶の明細を調査した上でお引受けしております。

2. Approved Vessel (Qualifying Vessel) とは

以下の要件を全て満たす船舶をいいます。

(1) 船級

(a) 国際船級協会連合 (IACS) の正会員又は準会員の船級を取得していること。

【ご参考】 IACS の正会員及び準会員につきましては、以下の website で確認できます。

website : www.iacs.org.uk

(b) 船舶が同一国内の沿岸輸送のみに従事している場合には自国船船級協会の船級を取得していること。

(2) 構造

鋼鉄製 (steel construction) であること。

(3) 動力

機械的自力推進力 (mechanically self-propelled) を持っていること。

(4) 船齡

(a) 下記(b),(c),(d)以外の船舶は、15 才以下であること。

(b) 撒積貨物船・撒積兼用船 (bulk or combination carrier) は、10 才以下であること。

(c) 定期性が確立された特定の港の範囲内の航路を恒常的に運航されている 25 才以下の一般貨物船。

(d) コンテナ船、自動車輸送船、二重側壁オープンハッチ・ガントリー・クレーン船として建造され、定期性が確立された特定の港の範囲内の航路をその種の船舶として恒常的に運航されている 30 才以下の船舶。

3. Institute Classification Clause

Institute Classification Clause (01/01/2001)

QUALIFYING VESSELS

1). This insurance and the marine transit rates as agreed in the policy or open cover apply only to cargoes and/or interests carried by mechanically self-propelled vessels of steel construction classed with a Classification Society which is:

- 1.1. a Member or Associate Member of the International Association of Classification Societies (IACS*), or
- 1.2. a National Flag Society as defined in Clause 4 below, but only where the vessel is engaged exclusively in the coastal trading of that nation (including trading on an inter-island route within an archipelago of which that nation forms part).

Cargoes and/or interests carried by vessels not classed as above must be notified promptly to underwriters for rates and conditions to be agreed. **Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable commercial market terms.**

AGE LIMITATION

2). Cargoes and/or interests carried by Qualifying Vessels (as defined above) which exceed the following age limits will be insured on the policy or open cover conditions **subject to an additional premium to be agreed.**

Bulk or combination carriers over 10 years of age or other vessels over 15 years of age unless they :

- 2.1. have been used for the carriage of general cargo on an established and regular pattern of trading between a range of specified ports, and do not exceed 25 years of age, or
- 2.2. were constructed as containerships, vehicle carriers or double-skin open-hatch gantry crane vessels (OHGCs) and have been continuously used as such on an established and regular pattern of trading between a range of specified ports, and do not exceed 30 years of age.

CRAFT CLAUSE

3). The requirements of this Clause do not apply to any craft used to load or unload the vessel within the port area.

NATIONAL FLAG SOCIETY

4). A National Flag Society is a Classification Society which is domiciled in the same country as the owner of the vessel in question which must also operate under the flag of that country.

PROMPT NOTICE

5). **Where this insurance requires the assured to give prompt notice to the Underwriters, the right to cover is dependent upon compliance with that obligation.**

LAW AND PRACTICE

* For a current list of IACS Members and Associate Members please refer to the IACS website at

6). This insurance is subject to English law and practice.

(参考：試訳)

協会船級約款 (2001年1月1日)

1. 適格船舶

保険証券もしくは包括予定保険証券契約において協定された本保険ならびに海上危険料率は、機械的自力推進力を持ち鋼鉄製であり、かつ、以下に定める船級協会の船級を取得している船舶によって輸送される貨物または被保険利益に限り適用される。

- 1.1. 国際船級協会連合 (IACS) の正会員または準会員
- 1.2. 船舶が同一国内の沿岸輸送 (群島が属する国における島間輸送を含む。) のみに従事している場合に限り、その国の下記第4条に定める自国船船級協会

貨物または被保険利益が上記船級を取得していない船舶によって輸送される場合には、迅速に保険会社に通知を行い保険条件および保険料率の協定を行わなければならない。協定前に事故が発生した場合は、営利保険市場において妥当と考えられる保険条件および保険料率による保険担保が得られたときに限り、保険担保を提供する場合がある。

2. 船齢制限

以下に定める船齢制限を超える適格船舶 (第1条で定義した船舶) によって輸送される貨物または被保険利益は、追って協定する割増保険料を条件に、本保険証券もしくは包括予定証券契約における保険条件により引受けられる。

船齢 10 才以下の撒積貨物船もしくは撒積兼用船、または船齢 15 才以下のそれ以外の船舶 (但し、以下を除く。)

- 2.1. 一般貨物の輸送目的で使用され、定期性が確立された特定の港の範囲内の航路を運航されており、船齢が 25 才以下の船舶、または
- 2.2. コンテナ船、自動車輸送船、2 重側壁オープンハッチ・ガントリー・クレーン船 (OHGC 船) として建造され、定期性が確立された特定の港の範囲内の航路をその種の船舶として恒常的に運航されてきており、船齢が 30 才以下の船舶。

3. はしけ条項

本約款の要件は港湾内において船舶への積込み・荷卸しに使用されるはしけには適用しない。

4. 自国船船級協会

自国船船級協会とは、船舶の所有者が居住する国 (当該船舶はこの国を旗国として運航されなければならない。) と同じ国の船級協会をいう。

5. 迅速通知

本保険が、被保険者に保険者に対する迅速な通知を要求している場合、その通知義務を果たすことを保険担保の条件とする。

6. 法および慣習

本保険は、英国の法および慣習に従う。

4. Institute Classification Clause 逐条解説

(1) 適格船舶

保険証券もしくは包括予定保険証券契約において協定された本保険ならびに海上危険料率は、機械的自力推進力を持ち鋼鉄製であり、かつ、以下に定める船級協会の船級を取得している船舶によって輸送される貨物または被保険利益に限り適用される。

- 1.1 国際船級協会連合（IACS）の正会員または準会員
- 1.2 船舶が同一国内の沿岸輸送（群島が属する国における島間輸送を含む。）のみに従事している場合に限り、その国の下記第4条に定める自国船船級協会

貨物または被保険利益が上記船級を取得していない船舶によって輸送される場合には、迅速に保険会社に通知を行い保険条件および保険料率の協定を行わなければならない。
協定前に事故が発生した場合は、営利保険市場において妥当と考えられる保険条件および保険料率による保険担保が得られたときに限り、保険担保を提供する場合がある。

本項目においては、船舶が下記の条件を満たさなければならないことを規定しています。

- (a) 国際船級協会連合（IACS）の正会員又は準会員の船級を取得していること。【注1】【注2】
- (b) 船舶が同一国内の沿岸輸送（群島が属する国における島間輸送を含む。）のみに従事している場合に限り、その国の第4条（下記（4））に定める自国船船級協会の船級を取得していること。
- (c) 機械的自力推進力を持つこと。
（動力船であること。即ち、被曳航船、被押航船などは除かれます。）
- (d) 鋼鉄製船舶であること。
（即ち、木造船は除かれます。）

【注1】 IACS とは、International Association of Classification Societies の略で、1968年10月、船級協会として共通の目的を達成するために協力、また協議し、他の国際団体との協議に当たることを目的として設立されたもので、各船級協会の検査体制、検査員の質等についての監査実施、転級基準等を設置し信頼性向上に努めています。

【注2】 船級協会の検査を受けて船級を取得することをいいます。船体・機関・装備・建造その他につき船級協会の定期又は臨時の検査に合格し、船級協会の規格に応じて船級符号が付与された船舶に関しては、その船級から船舶の性能が判断できることになるため、外航貨物海上保険では、保険の目的である積荷の積載船舶の船級の有無及び船級の内容は、料率算定の一要素となっています。

第一パラグラフ及び第二パラグラフでは適格船舶の要件を定めており、第三パラグラフでは適格船舶でない場合（船級未充足船の場合）の取扱いを定めています。

第一パラグラフ及び第二パラグラフにおいて適格船舶の要件として以下の3つが規定されています。

- (a) 機械的自力推進力を有していること。（動力船であること。）
- (b) 鋼鉄製であること。（木造船ではないこと。）
- (c) 所定の船級を取得していること。

ここで注意しなければいけないことは、「機械的自力推進力を有していない船舶積みの場合」・「鋼鉄製船舶積みでない場合」には協会船級約款の対象外となりますので、当該約款が付帯されている包括予定証券（Open Policy）においても包括予定証券の対象外となることです。その為、自力推進力を有しない被曳航船・被押航船の使用が予想される貨物・航路については十分な注意が必要となります。

一方、所定の船級を保持していない船舶に積載される場合には、包括予定証券の対象外に

はなりません、第三パラグラフで規定されているとおり、保険会社に対し迅速に通知を行い、保険条件および料率の協定を行う必要があります。

(協会船級約款の取扱い：まとめ)

	協会船級約款
船級未充足の場合	その都度協定
機械的自力推進力が無い場合	Open Policy 対象外
鋼鉄製でない場合（木造船の場合）	Open Policy 対象外

また、船舶が同一国内の輸送だけに従事している場合は、当該国の自国船級を有していれば良いこととなっていますが、同一国内とは輸送距離は関係なく、真に同一国内を指しています。

(2) 船齢制限

以下に定める船齢制限を超える適格船舶（第1条で定義した船舶）によって輸送される貨物または被保険利益は、追って協定する割増保険料を条件に、本保険証券もしくは包括予定証券契約における保険条件により引受けられる。

船齢 10 才以下の撒積貨物船もしくは撒積兼用船、または船齢 15 才以下のそれ以外の船舶（但し、以下を除く。）

- 2.1 一般貨物の輸送目的で使用され、定期性が確立された特定の港の範囲内の航路を運航されており、船齢が 25 才以下の船舶、または
- 2.2 コンテナ船、自動車輸送船、2 重側壁オープンハッチ・ガントリー・クレーン船 (OHGC 船) として建造され、定期性が確立された特定の港の範囲内の航路をその種の船舶として恒常的に運航されてきており、船齢が 30 才以下の船舶。

本項目においては、協会船級約款に合致する船舶の船齢の上限が決められており、この船齢の上限を超える場合には原則として割増保険料を条件に原保険条件で担保されます。船齢条件は以下の通りとなっています。

- (イ) 撒積貨物船及び撒積兼用船
10 才が上限となっています。
- (ロ) 50,000G/T を超えるオイルタンカー
15 才が上限となっています。
- (ハ) その他船舶
「撒積船及び撒積兼用船」以外の船舶の上限の原則は 15 才ですが、以下の 2.1、2.2. に該当する船舶については上限が上げられています。
- 2.1 一般貨物を輸送する船舶（従来の Liner 対象船舶）で、定期性が確立された特定の港の範囲内の航路を運航されているものについては 25 才。
- 2.2 コンテナ船【注3】、自動車輸送船【注4】、2 重側壁オープンハッチ・ガントリー・クレーン船 (OHGC 船)【注5】として建造され、長期にわたり確立された特定の港の範囲内の航路をその種の船舶として恒常的に運航されているものについては 30 才。

- 【注3】 コンテナ船については、フルコンテナ船だけが対象となります。
- 【注4】 自動車輸送船については、Pure Car Carrier だけが対象となります。
- 【注5】 主に Gearbulk 社及び Star Shipping 社が運航する船舶で、荷役が容易な箱型の船倉を有し、船体にガントリークレーンが備え付けられています。このガントリークレーンは、デッキに沿って可動し、貨物の積卸しを効率的にできるようになっています。

(3) はしけ条項

本約款の要件は港湾内において船舶への積み込み・荷卸しに使用されるはしけには適用しない。

協会船級約款上、船舶は動力船・鋼鉄製・船級取得であることが前提条件となっています。その前提条件上、港湾域内で使用される機械的自力推進力を有しない“舢舨”等は保険契約の対象から外れてしまうことになります。また、たとえ動力船によって積み込み、荷卸しが行われる場合でも、その動力船は、鋼鉄製であり船級を有している船でなければならないことになります。

しかし、これらの“舢舨”等を外航船舶と同様の取扱いをするのは、実態にそぐわないため、“舢舨”等が港湾域内で使用される場合は機械的自力推進力を持つ動力船でなくてもよく、協会船級約款が適用されないことを規定しています。

(4) 自国船船級協会

自国船船級協会とは、船舶の所有者が居住する国（当該船舶はこの国を旗国として運航されなければならない。）と同じ国の船級協会をいう。

上記（1）適格船舶に記載されている、自国船船級協会の定義を行ったものです。

(5) 迅速通知

本保険が、被保険者に保険者に対する迅速な通知を要求している場合、その通知義務を果たすことを保険担保の条件とする。

被保険者が保険者に対して遅滞なく通知を行わなければならない場合（上記（1））は、当該通知を迅速に行うことを義務づけており、保険担保は当該義務が遂行された時のみであることを明確にしています。

(6) 法および慣習

本保険は、英国の法および慣習に従う。

英法準拠を明記したものです。

外航貨物に関する船齢割増保険料率表（2007年4月1日）

(1) 船齢割増保険料率（標準割増保険料率）(Subject to 10% Bonus &/or Agency Commission) (※)

（保険金額 100 米ドルにつき）

Cargoes		Vessels	All Vessels			
		Age	16 - 20 years old	21 - 25 years old	26 - 30 years old	Over 30years old
Oil	Carried in Mineral Oil Tanker	12.5 ¢	25.0 ¢	to be arranged		
	Carried in Bulk &/or Combination Carriers					
Other than above	Other than below	12.5 ¢	25.0 ¢	37.5 ¢	to be arranged	
	Carried in Bulk &/or Combination Carriers					

(※) 適用については、本船単位でその都度取り決める。

(2) 船齢 10 年超 15 年以下の Bulk &/or Combination Carriers に対する船齢割増保険料率 (※)

Ship Type	Cargoes	All Cargoes
Bulk &/or Combination Carriers		10.0 ¢

(※) 適用については、本船単位でその都度取り決める。

(3) Unclassed Vessel および総トン数 1,000 トン未満の船舶積貨物に対する割増保険料率 (※)

Unclassed Vessel 割増保険料率 : 10.0 ¢ (subject to 10% Bonus &/or Agent Commission)

Small Vessel 割増保険料率 : 2.5 ¢ (subject to 10% Bonus &/or Agent Commission)

(※) 適用については、本船単位でその都度取り決める。

(4) 木造船積割増保険料率 : 船齢のいかんを問わずその都度取り決める。

(注意) 上記船齢割増保険料率による割増保険料は NCR および GRR の対象に含めない。

日本興亜損保が、お客様よりお申込み（または確定通知）をいただいた時点で確認できる客観的資料に基づいて積載船舶の明細調査を行い、船齢割増適用の要否を決定いたします。

- ◆このご案内は外航貨物海上保険の契約に適用される「協会船級約款」の概要を記したものです。詳しい内容につきましては、取扱代理店またはお近くの日本興亜損保までお問い合わせください。
- ◆2007年7月一部改訂（国際船級協会連合（IACS）の正会員・準会員の個別表記を削除しました。詳しい内容につきましては、IACSのwebsite（www.iacs.org.uk）でご確認ください。）



日本興亜損害保険株式会社

〒100-8965 東京都千代田区霞が関 3-7-3

お客様サポート室 0120-919-498

受付時間：平日の9:00～20:00 / 土日、祝日の9:00～17:00

（12/31～1/3を除きます。）

ホームページアドレス <http://www.nipponkoa.co.jp>

●お申込み・お問合せは