

2025 年 8 月分

損害保険は、古代ギリシャで荷主と船主が海難事故による積荷の損害を分担する習慣から始まったとされています。これが「保険」そのものの考え方になっていると言われています。つまり保険は助け合いの精神がその根底に流れています。そして現在では「動産」といわれる殆どの物に保険かけられています。保険は「物」だけでなく「人」にも多種多様の保険(傷害保険・生命保険・健康保険等々)が存在しています。これら保険は「商品」です。つまり、生命保険という商品を購入するために保険料を支払います。言い替えると保険料は万一のための安心を購入するための代金であるとも言えます。船舶においても保険の種類は多岐に及んでいます。船体に関わる保険だけでも船舶の用途に応じて「船舶保険」「新種保険」に区分けされています。船舶保険は所謂「海上保険」に分類されていますが、新種保険は「ノンマリン(陸上)」に分類されています。船舶保険は営利を目的としている船舶を対象としています。一方営利を目的としない船舶(プレジャーボート等)は船舶保険には加入することが出来ず新種保険に加入することになります。このように保険は購入者(保険の加入者)の

ニーズによって引き受ける保険の種目も異なっています。一口に船舶と言っても種々の契約形態となっています。そして種々の契約はすべて「約款」に基づいています。同じ契約形態でも約款が異なる場合もあります。つまり全ての保険商品は「約款」に基づいて万一の際に保険を利用できる「範囲」が定められています。今回「遭難」ということに限定して保険ではどのような扱いとなっているのかをお話しします。

遭難（そうなん）とは、生命に関わるような災難（危険）に遭うことである。特に山や海等において、生命を失うような危険に遭遇することを言う。海洋遭難とは、荒天、自然物との衝突・座礁、機関の故障、他の船舶との衝突等により、船舶が安全なる自力航行能力を失い救助が必要な状況をいう（フリー百科事典『ウィキペディア』より引用）。

遭難が発生した場合「捜索・救助作業」が一般的です。では約款上で「遭難」事故が発生したばあい場合にどのような約款に基づき判断されるのでしょうか。

第3条(遭難の発生)現在の会社は、被保険者の問題が明らかでない場合において、被保険者の行方がわからず消えた時から48時間経過した時以降も、メッセージが分からなかった場合は、保険契約者、被保険者の親族またはこれらの者の代理人が、次のどちらかという被保険者の探索(注)を依頼したときに発生した問題が発生したものとみなします。警察署(水上警察を含みます。)、海上保安庁その他の公的機関 ②漁業組合 ③サルベージ会社または航空会社 (注)採取または移送を含みます(東京海上日動火災保険・ヨット・モーターボート総合保険約款より引用)

一般的なプレジャーボートが加入できる「ヨット・モーターボート総合保険」における遭難の定義は以上のとおりです。しかし最近では「自力で脱出などが不可能な状態」を遭難の発生と理解する場合も増えてきています。しかし注意をしなければならないのは遭難が発生した場合、保険金の支払い対象となるのは「搭乗者」に対しての捜索・救助費用で、ヨットやモーターボートの船体の「救助」「曳航」費用が対象になるものではありません。あくまでも遭難が発生した搭乗者に対しての「救助費用」が対象となっています。あまり現実的な話ではないのですが搭乗者の救助一環としてモーターボートを曳航したとします。その場合保険としては人命の救助に発生した費用のみが保険金としての支払いの対象になります。そしてこの保険は「費用保険」といわれる種類の保険で実際に支払った金額の内約款で定められた金額が支払われます。

保険は約款で定められた内容に基づいて支払われるものの実際の「救助作業」に発生する費用とは大きく異なる場合もあります。その大きな理由は約款が実作業をあまり考慮していないためでもあります。

次回は「曳航作業(費用)」についてお話をする予定です。